ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Dreiundfünfzigster Jahrgang.

1913.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1913.

VERZEICHNIS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

im

Jahrgang 1913

abgedruckten gröſseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 1. 4. Januar 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1912.

Kein Jahr des neuen Jahrhunderts war wohl politisch unruhiger und bewegter als das verflossene. Erst die letzten Wochen haben Europa von der dringenden Sorge einigermaßen befreit, ob nicht das neue einen Weltkrieg bringen würde und, wenn man dessen Vermeidung jetzt als ziemlich gesichert annehmen kann, so ist dies hauptsächlich dem Umstande zu danken, daß alle Beteiligten, vor allem die Großmächte, vor der ungeheuren Verantwortung zurückschrecken, die mit der Entzündung des Weltbrandes übernommen wird.

In merkwürdigem und ungewöhnlichem Gegensatz zu dieser fast das ganze Jahr hindurch andauernden, sich mit dem Ausbruch des Balkankrieges Anfang Oktober noch verschärfenden Unsicherheit der politischen Lage war die wirtschaftliche Entwicklung fast in ganz Europa, namentlich aber in Deutschland gut, teilweise glänzend. Die Landwirtschaft hatte fast überall eine reichliche Ernte, Absatz und Aufträge der Industrie waren in den meisten Zweigen gut, der Verdienst war reichlich, der Verkehr lebhaft, so daß die Mittel zu seiner Bewältigung überall scharf angespannt waren, ja teilweise nicht genügten. Sehr unangenehm machte sich als Folge teils dieser an sich günstigen Verhältnisse, teils des schweren aus dem trockenen Sommer des Vorjahres stammenden Futtermangels die Fleischteuerung namentlich in Deutschland bemerkbar, die aber gegen das Ende des Jahres dank der von allen Seiten, namentlich von Staat und Stadt, ergriffenen Abwehrmaßregeln etwas nachgelassen hat und jedenfalls minder empfindlich geworden ist.

Während Luftschiff-, Flugzeug- und Kraftwagenverkehr ihren Siegeslauf fortsetzten und zu immer größerer Bedeutung gelangten, während die Wasserstraßenbewegung zu immer neuen und kühneren Plänen führte, blieb auch das Eisenbahnwesen nicht zurück, das durch diese Wettbewerber eher gefördert wurde. Es machte in dem ganzen Vereinsgebiet sichtliche Fortschritte durch Erweiterung des Netzes, Verbesserung der Einrichtungen, namentlich auf dem Gebiete der Sicherheit, des Fahrplanwesens, der Ausnutzung der Lokomotivkraft; vor allem führte die immer weiter vordringende Anwendung der Elektrizität zu neuen Erfolgen. Überall waren schon 1911 die Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen steigend, aber die Spannung zwischen beiden vergrößerte sich, daher sank die Betriebszahl meist, der Überschuß stieg, namentlich war dies bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen der Fall. Die steigende Bewegung der Einnahmen hat sich auch 1912 fortgesetzt, aber überall sind wohl auch die Ausgaben in demselben Maße gestiegen.

Wenden wir uns bei unserem Rundgang durch Europa zunächst zu dem Gebiete der Internationalen Übereinkommen. Da ist zu berichten, daß die europäischen Staaten, die dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigetreten sind, sich in einer Konferenz zu Bern unter dem Vorsitz des dortigen Zentralamtes über eine Umarbeitung der Anlage I des Übereinkommens, welche die bedingt zur Beförderung zugelassenen Gegenstände behandelt, geeinigt haben; diese werden in Kraft treten, sobald der etwas schwerfällige diplomatische Weg der Vollziehung durch alle Vertragsstaaten vollendet sein wird. Gegen Schluß des Jahres wurde von der ebenfalls in Bern unter Vorsitz des Direktors Winkler vom schweizerischen Eisenbahndepartement tagenden internationalen Kommission für die Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen und von allgemeinen Bestimmungen über die Querschnittsmaße der Wagen und Ladungen ein für die technische Einheit des europäischen

Eisenbahnwesens wichtiger Beschluß gefaßt, wonach der einheitliche „Transitwagen“ geschaffen werden soll, so daß die nach diesem Muster gebauten Güterwagen auf alle Linien der jenem Übereinkommen beigetretenen Staaten ohne weitere Prüfung der Maße übergehen können.

Aus den Vorgängen im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist vor allem die diesmal in Stuttgart abgehaltene, geschäftlich bedeutsame Vereinsversammlung zu erwähnen, über deren prächtigen Verlauf und deren wichtigste Beschlüsse in dieser Zeitung ausführlich berichtet ist.

Unter den Ländern des Vereinsgebiets steht seiner Lage und Bedeutung nach Deutschland voran. Hier sind es zunächst die Eisenbahnfinanzen, die die Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. Bei fast allen Staatsbahnen hat sich die seit 1909 steigende Bewegung der Überschüsse, die Besserung in der Verzinsung des Anlagekapitals fast gleichmäßig fortgesetzt. Nach den jetzt für 1911 vorliegenden Abschlußzahlen betrug die Betriebszahl

	1910	1911		
bei Preußen-Hessen	67,27	65,23	also weniger	2,04 %
„ Bayern	66,12	63,69	„ „	2,43 „
„ Sachsen	70,49	67,42	„ „	3,07 „
„ Baden	71,68	68,97	„ „	2,71 „
„ den Reichseisenbahnen	76,01	70,44	„ „	5,57 „.

Auch Mecklenburg und Oldenburg haben sehr günstige Abschlüsse gemacht. Nur bei den württembergischen Staatsbahnen brachte das Jahr 1911 eine Steigerung der Betriebszahl von 66,1 im Jahre 1910 auf 69,41 im Jahre 1911, also um 3,3 %. Es ist dies vermutlich auf die dort erst im Jahre 1911 in Kraft getretene allgemeine Erhöhung der Gehälter und Bezüge des Personals zurückzuführen. In ähnlicher Weise wie die Betriebszahl hat sich naturgemäß auch die Verzinsung des Anlagekapitals gebessert. Über die Ergebnisse des Jahres 1912 liegen natürlich keine sicheren Zahlen vor; nach dem oben Gesagten ist für die deutschen Eisenbahnen mindestens ein gleich günstiges Betriebsergebnis zu erwarten. Für Preußen ist von maßgebender Stelle (Aufsatz des Ministerialdirektors Offenberg im „Tag“ vom 17. Dezember d. J.) ein unbedeutender Rückgang des zur Auffüllung des Ausgleichsfonds übrig bleibenden Reinüberschusses angenommen.

Nach den bis jetzt vorliegenden Ziffern für die elf Monate Januar bis November 1912 ist die Betriebseinnahme der deutschen Eisenbahnen ohne Bayern um 6,9 % gewachsen, und zwar wuchsen die Einnahmen des Güterverkehrs stärker (um 7,5 %), als die des Personenverkehrs (um 5,5 %). Diesem fehlte die Gunst der Witterung, die den Sommer 1911 so sehr auszeichnete. Jenem kam die bessere Ernte und vor allem der Aufschwung namentlich der sogenannten Schwerindustrien in weitestem Umfang zustatten. Die Einnahmen der bayerischen Staatsbahnen haben im gleichen Zeitraum um 3,9 % zugenommen.

Auf dem Gebiete des Personenverkehrs sind im Laufe des Jahres in Deutschland keine nennenswerten Änderungen eingetreten. Die Zahl der Züge wurde fortdauernd vermehrt, namentlich auch die der schnellfahrenden. Die mit dem Sommerfahrplan ins Leben getretenen D-Züge Nr. 79 und 80 zwischen München und Berlin, die nur in Halle und Nürnberg halten, also die Entfernung von 316 km zwischen letzteren Orten ohne Aufenthalt zurücklegen und selbst auf der teilweise gebirgigen Strecke Halle-Nürnberg mit rund 70 km Stundengeschwindigkeit fahren, stellen sich den besten Leistungen der englischen und französischen Bahnen durchaus an die Seite. Die Abwanderung der Reisenden von den höheren in die niederen Klassen, die schon im Jahre 1911 zum Stillstand gekommen war, hat nach den vorliegenden Anzeichen einer Rückwanderung nach oben, insbesondere aus der IV. Klasse in die III., Platz gemacht, was wohl jedenfalls dem allgemeinen Wachsen des Wohlstandes und dem vermehrten Wert der Zeit zuzuschreiben ist. Die IV. Wagenklasse ist jetzt auch auf den sächsischen Schmalspurbahnen eingeführt. Im Abfertigungswesen des Personenverkehrs sind manche erwünschte Erleichterungen für das Reisepublikum geschaffen, die Nachlösung von Fahrkarten bei unverschuldeter Fahrkartenlosigkeit ist durch die Einrichtung von Ausweiskarten erleichtert. In den zahlreichen Einrichtungen, um dem Publikum das Zurechtfinden in den Fahrplänen und Fahrpreisverzeichnissen zu erleichtern, sind mehrfach Verbesserungen eingetreten. Das Fahrkartendruckwesen macht durch die stete Verbesserung und vermehrte Verwendung des Fahrkartenselbstdruckes Fortschritte, die namentlich für die Kontrolle und Abrechnung von Bedeutung sind.

Im Güterverkehr war das Jahr reich an wichtigen Vorgängen. Gleich der Anfang brachte einen Ausnahmetarif für die Erze, hauptsächlich des Siegerlandes, nach den oberschlesischen Hochofenstationen, der in seiner Billigkeit wohl in Deutschland ohne gleichen ist; der zugrunde liegende Frachtsatz ist der von 0,9 ₰ für das tkm, eine Abfertigungsgebühr kommt überhaupt nicht zur Erhebung. Allerdings wird er nur bei geschlossenen Sendungen von mindestens 500 t und bei einem Mindestjahresversand von 150 000 t gewährt. Er sollte den Erzgruben des Siegerlandes die Möglichkeit geben, die oberschlesische Eisenindustrie mit Erzen zu versehen. Ein Tarifkrieg mit den österreichischen Bahnen, der durch eine Gegenmaßregel Österreichs gegen die deutsche Tarifgemeinschaft und den von ihm mit Rücksicht auf seine letzten Verstaatlichungen erhobenen Anspruch einer veränderten Verkehrsteilung des Verkehrs nach der Schweiz und Frankreich entstanden war, wurde durch gegenseitiges Entgegenkommen bald beigelegt. Auch gelang es, einen einheitlichen deutsch-österreichisch-ungarischen Gütertarif zustande zu bringen. Als einen weiteren Schritt zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens kann man die in Angriff genommene Neugestaltung der deutschen Gütertarife bezeichnen. Es sollen im Güterverkehr zwischen Preußen-Hessen einerseits und Sachsen und Süddeutschland anderseits Tarif und Entfernungszeiger in einheitlicher Form aufgestellt werden, die Tariffreiheit der Einzelstaaten bleibt durchaus unangetastet, immerhin ist der Entschluß der Verwaltungen im Interesse des verkehrtreibenden Publikums wie der Bahnen lebhaft zu begrüßen.

Unter den unerfreulichen Erscheinungen des Güterverkehrs steht diesmal die im Oktober und November in unerhörter Schärfe aufgetretene „Verkehrsnot“, namentlich in den rheinisch-westfälischen Bezirken, obenan. Es war hier nicht nur Wagenmangel, der ja in mäßigen Grenzen in den Herbstmonaten stets aufzutreten pflegt, wenn der Geschäftsgang gut ist und Bergwerke, Industrie, Landwirtschaft zu gleicher Zeit mit großem Bedarf hervortreten. Es handelte sich diesmal um wirkliche Verkehrsstockungen und Verstopfungen einer Reihe von Bahnhöfen. Bekanntlich sah sich die Eisenbahnverwaltung zu der immerhin schweren Maßregel genötigt, daß in den vier Tagen vom 26.—29. Oktober die Annahme von Wagenladungen nach einem Teil des linksrheinischen Empfangsgebiets sowie nach Belgien, Holland und Frankreich über die Grenzstationen von Herbesthal bis Venlo gesperrt wurde. Aber dies konnte nicht verhindern, daß die Verkehrsstockungen noch weiter fortdauerten und gegen Mitte November den Höhepunkt erreichten, so daß von allen Seiten, von den bergbaulichen und industriellen Vereinen, den Handelskammern, in den Parlamenten und in der Presse die lautesten Klagen, zum Teil mit einer Leidenschaftlichkeit erhoben wurden, wie man sie gegenüber der preußischen Staatseisenbahnverwaltung seit langer Zeit nicht mehr gehört hatte. Namentlich wurde über die Notwendigkeit geklagt, Feierschichten einzulegen und den Betrieb der Werke einzuschränken oder gar stillzulegen. Wir können hier auf die Einzelheiten nicht eingehen. Die ganze Frage ist ja auch von allen Seiten mit einer Ausführlichkeit behandelt worden, daß sich Neues kaum mehr vorbringen läßt. Zweifellos ist der ganz ungewöhnliche, jede Voraussicht überschreitende Verkehrsaufschwung in den beteiligten Bezirken die wichtigste Ursache.

Wenn in einer Zeit, die ohnehin regelmäßig die höchste Anspannung aller Mittel der großen Verkehrsanstalt erheischt, die erwarteten Anforderungen, statt um 7 %, wie in den Voranschlägen angenommen und erwartet war, sich unvermutet um 17 %, ja an einzelnen Stellen noch viel mehr steigern, wie es diesmal der Fall gewesen ist, so ist es doch nur natürlich, daß dann ein zeitweises Stocken eintritt. Wie ist es denn sonst im geschäftlichen Leben? Der Kaufmann und der Industrielle begegnen erhöhter Nachfrage teils durch Erhöhung der Preise, teils durch Verzögerung oder Einschränkung der Lieferung; kein Mensch wundert sich darüber; die Eisenbahn aber, als öffentliche Verkehrsanstalt, kann selbstverständlich ihre Tarife nicht erhöhen, die Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit erfordert, wie alle Welt weiß, lange Fristen. Daß von dem Augenblick an, da der Wagenmangel drohte, von dem gesamten Personal der Eisenbahnverwaltung oben und unten mit Aufbietung aller Mittel gearbeitet ist, um dem Übel abzuhelfen, wird ja auch von allen Seiten anerkannt; die erhobenen Vorwürfe richteten sich mehr dagegen, daß es die Eisenbahnverwaltung an der nötigen Voraussicht habe fehlen lassen. Diese war aber eben nicht möglich, weil der Verkehr sprunghafte Überraschungen bot, weil er, wie gesagt, um 17 %, auf einzelnen Bahnhöfen (Neuß, Eschweiler, Mülheim a. Rh.) selbst um 28 bis 30 % stieg, während die Zunahme des Verkehrs im Ruhrgebiet in Übereinstimmung mit den Verkehrsbeteiligten auf nur 7 % angenommen war. Solchen Annahmen entsprechend war der Güterwagenpark des deutschen Staatsbahnwagenverbandes gesteigert. Nach den Mitteilungen des preußischen Eisenbahnministers im Abgeordnetenhause hatte am 1. Juli 1912 der genannte Verband 33 836 Wagen mehr zur Verfügung, als am gleichen Tage des Vorjahres, das bedeutet eine Vermehrung von 8 % bei dem gleichzeitig angegebenen Bestande von rund 450 000 Wagen. Die Steigerung des Verkehrs im Ruhrrevier um rund 17 % ist ziffermäßig auch aus den veröffentlichten Wagengestellungszahlen zu entnehmen. In dem amtlichen Nachweis für die Zeit vom 16. bis 30. November v. J. (s. Nr. 96, S. 1523 v. Jahrg. d. Ztg.) ist für den Ruhrbezirk die Zahl der gestellten Wagen auf 328 058, der nichtgestellten auf 118 257, für dieselbe Zeit 1911 die Zahl der ersteren auf 351 289, der letzteren auf 28 322 angegeben. Der Verkehr verlangte also für den genannten Zeitraum 1912 zusammen 446 315, für 1911 aber nur 379 611 Wagen, d. h. für 1912 mehr 17½ %. Die mitgeteilten Zahlen sind auch sonst sehr bezeichnend: man sieht, daß in der kritischen Zeit des höchsten Mangels der Prozentsatz der fehlenden Wagen 26,5 betrug, während er im Vorjahr nur 7,5 ausmachte. Weiter zeigt sich, daß trotz des vermehrten Wagenparks die Zahl der arbeitstäglich gestellten Wagen sich nur auf 27 338 gegen 29 274 im gleichen Zeitraum 1911 belief; diese geringe Gestellungsziffer ist um so überraschender, wenn man sich vergegenwärtigt, daß schon am 10. Februar 1912 als sogenannte Rekordleistung die Gestellung von 35 345 Kohlen- usw. Wagen für den Ruhrbezirk mitgeteilt wurde. Man erkennt daraus die vielerörterte Tatsache, daß nicht so sehr der Mangel an verfügbaren Wagen, als vielmehr die Betriebsschwierigkeiten der Zufuhr es waren, die die Wagennot verursachten. Bekanntlich waren es namentlich die nicht vollendeten Umbauten einiger Güterbahnhofe des Westens, die den Verkehr hemmten. Übrigens ist die Fehlziffer inzwischen sehr zurückgegangen, die Nachweisung für den Zeitraum vom 1. bis 15. Dezember 1912 beträgt bei den Wagen des Ruhrbezirks nur noch 10,9 %, die arbeitstägliche Wagengestellung war auf 32 645 Wagen gestiegen.

Der Wagenmangel war natürlich nicht nur an der Ruhr, sondern in fast allen Steinkohlen- und Braunkohlenbezirken vorhanden, er erstreckte sich auch auf die bedeckten Wagen und war selbst in den östlichen Bezirken fühlbar, trat aber dort nicht mit solcher andauernden Schärfe auf. Für den ganzen Staatsbahnwagenverband betrug im November 1912 die Zahl der gestellten offenen Wagen 3 149 379, gegen das Vorjahr + 11,6 %, der gestellten bedeckten Wagen 1 950 392, gegen das Vorjahr + 5,9 %. Die Zahl der nicht gestellten offenen Wagen war 691 356 (rund 22 % der gestellten), desgleichen der bedeckten Wagen 71 707 (rund 3,7 % der gestellten).

Es versteht sich von selbst, daß die beklagten Vorkommnisse der fast allein beteiligten preußischen Staatsbahnverwaltung Anlaß zu ungewöhnlichen Anstrengungen nach allen Richtungen geben werden, um gegen die Wiederholung gesichert zu sein. Es wird das sehr viel Geld kosten: der Bau dritter und vierter Gleise zur Trennung von Personen- und Güterverkehr auf den Hauptlinien, der beschleunigte Ausbau der westlichen Bahnhöfe und einer Anzahl von Entlastungslinien, natürlich auch die Vermehrung des Lokomotiv- und Wagenparks — das alles sind sehr kostspielige Dinge. Schon in den letzten Jahren sind von der genannten Verwaltung alljährlich 350 Mill. M. für größere Bauausführungen aufgewendet worden; vermutlich werden nun noch höhere Anforderungen kommen, und man kann nur hoffen, daß die Gunst der allgemeinen Geschäftslage und in ihrem Zusammenhange der Eisenbahnfinanzen anhält, so daß mit den gewaltigen Opfern für die Erhöhung der Leistungsfähigkeit dann auch deren Inanspruchnahme durch den Verkehr im Einklang steht.

Eine wichtige tarifarische Maßregel ist die für fast alle deutschen Eisenbahnen mit dem 1. Oktober 1912 ins Leben getretene Gewährung von Frachtnachlaß bei voller Ausnutzung des Ladegewichts der gestellten Wagen von 15 t und mehr. Damit wird natürlich die Ausnutzung der Wagen sehr gefördert und ein erheblicher wirtschaftlicher Vorteil erreicht, der sowohl der Eisenbahn wie den Verkehrstreibenden zugute kommt.

Daß auch die im Spätsommer mit ungewöhnlicher Heftigkeit sich geltend machende Fleischteuerung die Einführung von Tarifermäßigungen zur Folge hatte, ist beinahe selbstverständlich. Sowie sich irgendwo im wirtschaftlichen Leben Deutschlands ein Notstand zeigt, drängt die öffentliche Meinung zur Staatshilfe, und da ist dann ein Tarifnachlaß der Eisenbahnen eines der nächsten sich bietenden Mittel. Die einschneidendste Maßregel wurde diesmal auf einer in mancher Beziehung neuen und interessanten Grundlage aufgebaut; man knüpfte Frachtnachlässe von 20 bis 30 % bei den Sätzen für frisches Fleisch und lebendes Vieh an die Bedingung, daß die Sendungen von Gemeinden oder Organisationen in Ausübung gemeinnütziger Tätigkeit an Verbraucher oder Fleischer zu behördlich festgesetzten Preisen abgegeben werden. So hoffte die Regierung die Ausbeutung des Nachlasses durch die Selbstsucht des Zwischenhandels einzudämmen und zugleich den Gemeinden und Organisationen einen Antrieb zu geben, auch ihrerseits unter tunlichster Ausschaltung des Zwischenhandels den Verkehr zwischen der vieherzeugenden Landwirtschaft und dem Verbraucher zu vermitteln. Zweifellos hat auch diese Maßregel wohltätig auf die Regelung der Fleischpreise gewirkt. Eine weitere Tarifmaßregel von großer wirtschaftlicher Bedeutung ist die beabsichtigte Gewährung ermäßigter Frachtsätze für Erze und Hochofenkoks zwischen dem Mosel- und Ruhrgebiet, durch welche die preußische Staatsregierung die Eisenindustrien an der Mosel (namentlich in Lothringen) und in Luxemburg bis zu einem gewissen Grade dafür entschädigen will, daß sie die von dieser Seite dringend gewünschte Moselkanalisierung aus den verschiedensten Gründen, nicht nur wegen der großen finanziellen Belastung, sondern namentlich wegen der mit ihr verbundenen gewaltigen wirtschaftlichen Verschiebungen, ablehnt.

Sehr erfreulich ist es, daß im vergangenen Jahr die von der deutschen Verkehrs- und Eisenbahnwelt seit Jahrzehnten für dringend nötig erachtete Vereinfachung des Eisenbahnzolldienstes feste Gestalt gewonnen hat. Der Bundesrat hat dem Entwurf einer neuen Eisenbahnzollordnung zugestimmt, der allen berechtigten Wünschen Rechnung trägt und namentlich die Tätigkeit des Eisenbahnbeamten der des Zollbeamten gleich bewertet. Die aus den Zeiten des Privatbahnwesens stammende Bevormundung und Beaufsichtigung der Eisenbahnen durch die Zollverwaltung ist dem Grundsatz gewichen,

daß beide Verwaltungen dem Gemeinwohl dienen. Durch die zahlreichen Vereinfachungen werden nicht nur unmittelbar finanzielle Ersparnisse erzielt, sondern die Abfertigung und Beförderung der Güter wird beschleunigt werden, so daß auch dem Handel und dem Verkehr große Vorteile zukommen.

Im deutschen Eisenbahnbetriebe brachte das verflossene Jahr außer den bereits erwähnten Verbesserungen der Fahrpläne im Personenverkehr Fortschritte mannigfacher Art. Besonders wichtig ist, daß sich die Leistungen der Lokomotiven durch die ausgedehnte Anwendung des Heißdampfes, durch Vergrößerung der Abmessungen und andere Änderungen mehr und mehr erhöhen, so daß das eingangs erwähnte Herabgehen der Betriebszahl bei den deutschen Bahnen zu einem nicht geringen Teil auf die Fähigkeit der Lokomotiven zurückzuführen ist, eine viel größere Last zu fördern als bisher. Wenn in dem angeführten Aufsatze des Ministerialdirektors Offenberg mitgeteilt wird, daß bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen sich seit 1908 die Belastung der Güterzüge in ganz ungeahnter Weise gebessert hat, so daß auf ein Güterzugkm im Jahre 1911 eine Last von 218,87 tkm entfiel, während es im Jahre 1907 nur 176,4 waren, so ist dies gewiß der Verwendung schwererer und namentlich wirtschaftlicher arbeitender Lokomotiven zu verdanken. Da gleichzeitig a. a. O. von einem erheblich gebesserten Verhältnis zwischen der Zahl der Güterzug- und der Rangierkm berichtet wird, so läßt dies auf eine Einwirkung der für die Zusammensetzung der Züge und den Rangierdienst getroffenen Anordnungen schließen. Besonders wird hier auch die fortgesetzte Anlage großer Verschiebebahnhöfe mit vervollkommneten Einrichtungen von Einfluß sein.

Im verflossenen Jahre beinahe noch mehr als in früheren standen die mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen zusammenhängenden Fragen im Vordergrund der Erörterung und des allgemeinen Interesses. Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen wurde der elektrische Probebetrieb auf der Strecke Dessau-Bitterfeld das ganze Jahr hindurch fortgesetzt, ebenso die Vorbereitungen für die Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnen. Soviel bekannt, waren die Ergebnisse des Probebetriebes, namentlich auch in seiner Anwendung auf den Güterzugbetrieb, sehr befriedigend. Über die großartigen Pläne zur Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, für die ein Gesamtaufwand von 123 Millionen Mark in Aussicht genommen ist, sind die Leser dieser Zeitung durch die in den letzten Nummern des verflossenen Jahrganges mitgeteilten Auszüge aus der bedeutsamen Denkschrift des preußischen Eisenbahnministers genau unterrichtet. Die Überlegenheit des elektrischen Betriebes über den Dampf ist dort für den großstädtischen Stadtbahn- und Vorortverkehr so überzeugend dargetan, daß die baldige Durchführung des Plans trotz aller Widerstände sicher zu erwarten ist. In Bayern sind die Pläne für die Erbauung des großen Walchenseewerks und die allmähliche Elektrisierung der Staatsbahnen zwar keineswegs zurückgestellt, wie hin und wieder angenommen wird, sie werden aber im dortigen Verkehrsministerium einer nochmaligen gründlichen Prüfung unterzogen. In Baden nähert sich der Umbau der Wiesentalbahn auf elektrischen Betrieb seiner Vollendung, während der Bau des staatlichen Murgtalkraftwerks beschlossen ist, durch das Eisenbahnen und Industrie in großem Umfang elektrische Kraft erhalten sollen. Auch in Sachsen geht die Staatsbahnverwaltung mit dem Gedanken um, im Dresdner Vorortverkehr mit der Zeit elektrischen Betrieb einzuführen und zunächst etwa auf der Strecke Pirna-Dresden-Meißen einen Versuch zu machen.

Der Verkehr mit elektrischen oder benzol-elektrischen Triebwagen hat sich auf den deutschen Staatsbahnen mehr und mehr eingebürgert, auch Baden ist mit der Einführung von solchen vorgegangen, ebenso mit der von sogenannten leichten Zügen nach dem Vorgange Bayerns.

Von schweren Eisenbahnunfällen sind die deutschen Eisenbahnen im Vorjahr verschont geblieben. Das Eisenbahnunglück bei Müllheim (Baden) vom Juli 1911 fand ein Jahr später seine gerichtliche Sühne durch Verurteilung des schuldigen Lokomotivführers, der seine Sinne durch unzeitigen Alkoholgenuß geschwächt hatte. Wieder wurde die Gefährlichkeit dieses Genusses für die Sicherheit des Betriebes ersichtlich.

Die Eisenbahnbautätigkeit des verflossenen Jahres war ebenso rege im Bau neuer Linien, wie in der Erbauung zweiter, auch dritter und vierter Gleise, der Erweiterung und dem Umbau von Bahnhöfen. Die Betriebslänge der deutschen Eisenbahnen des Vereinsgebiets hat um 684 km zugenommen, wovon der bei weitem größte Teil mit 558 km auf die preußisch-hessischen Staatsbahnen entfällt. Namentlich der Osten Preußens ist hieran stark beteiligt.

Wir nennen unter den neueröffneten Bahnen nur eine Anzahl derer, die im Ruhrrevier und dessen Nähe liegen: Oberhausen West-Essen West 14 km, Oberhausen West-Hohenbudberg 13 km und Hohenbudberg-Duisburg rd. 7 km, Hörde-Schwerte 10 km, Oberhausen-Hamborn-Walsum-Wesel 29 km. Für den Touristenverkehr wichtig sind Oker-Bad Harzburg 7 km und vor allem die bayerische Strecke Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald-Bayerische Grenze bei Scharnitz 23 km.

Unter den Bahnhöfen, die im Laufe des Jahres in Betrieb genommen sind, steht in erster Reihe der Leipziger Hauptpersonenbahnhof, dessen westliche, preußische Hälfte jetzt vollständig in Betrieb ist und zurzeit auch noch der sächsischen Linie nach Hof dient. Die Schönheit des Hauptgebäudes liegt hauptsächlich in der großzügigen Einfachheit und klaren Gliederung der machtvollen Vorderfront. Die großen, vornehmen Linien der Eingangs- und der alles bisher gewohnte übertreffenden Querhalle, die Zweckmäßigkeit der Raumverteilung, die Licht- und Luftfülle der Bahnsteighallen müssen aufrichtige Bewunderung erwecken. Ein in seiner Weise vollkommenes, in sich abgeschlossenes Kunstwerk bildet der im Frühjahr eröffnete Personenbahnhof von Darmstadt, der die aus der Privatbahnzeit herrührende Trennung der Bahnhöfe endlich beseitigt hat und freilich den Darmstädtern einen recht weiten Weg zumutet, da er um 800 m weiter nach Westen liegt, als der bisherige. Einen neuen zweckmäßigen Bahnhof erhielt u. a. Offenburg in Baden. Andere große Bahnhofsbauten sind an den verschiedensten Stellen im Gange. Außer den schon im vorjährigen Rückblick genannten sei noch vor allem die gewaltige Umgestaltung der Bahnhofsanlagen in Stuttgart erwähnt.

An dieser Stelle mag auch des großartigen Neubaues gedacht werden, den das Verkehrsministerium in München im November bezogen hat. Die über einem großen, schönen Mittelraum sich wölbende Kuppel dieses Baues erreicht in der Größe etwa diejenige des Doms in Florenz und grüßt den Reisenden schon lange vor der Einfahrt in den Münchener Hauptbahnhof.

Viel größer als die Zahl der vollendeten oder im Bau begriffenen Bahnen ist die der Neubaupläne. Gerade das verflossene als ein Jahr wirtschaftlichen Aufschwunges war an auftauchenden Projekten überreich. Eine Aufzählung ist hier untunlich, die Tatsache sei hier nur erwähnt als ein Beweis dafür, daß in Deutschland eine Eisenbahnsättigung noch lange nicht erreicht ist.

Größere Änderungen in der Organisation der Bahnverwaltungen sind im verflossenen Jahre nicht vorgekommen, wohl aber sind erhebliche Geschäftsvereinfachungen, u. a. in Sachsen, Württemberg und Baden durchgeführt. Von der deutschen Eisenbahngemeinschaft war vielfach die Rede. Von beachtenswerter Seite wurden in Literatur und Presse Vorschläge zu ihrer Gestaltung gemacht. Dies gab dem preußischen Eisenbahnminister Anlaß, sich in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses über die Frage eingehend auszusprechen (s. Leitaufsatz in Nr. 24 v. J.). Danach wird die preußische Staatsbahnverwaltung, wie in der Vergangenheit, so auch in der Zukunft alles tun, um die materielle Einheit des deutschen Eisenbahnwesens zu fördern, sich aber jeder eingreifenden Maßnahme gegenüber anderen deutschen Staatsbahnen zur Herbeiführung eines engeren Zusammenschlusses mit Preußen enthalten. Einige Wochen später sprach sich im Reichstage der

Präsident des Reichseisenbahnamtes über die Frage dahin aus, daß eine volle Einheit der deutschen Eisenbahnen auch jetzt noch nur auf dem vom Fürsten Bismarck gewollten Wege der Übertragung der Eisenbahnen an das Reich zu ermöglichen sei. Dieser Weg sei aber bei der Haltung der einzelnen Bundesstaaten und ihrer Parlamente zurzeit ungangbar, und solange dies der Fall, bleibe nur der schon bisher mit Erfolg beschrittene Weg der Sonderabkommen der deutschen Verwaltungen über die einzelnen Fragen. Auch die Bildung einer vollen Betriebs- und Finanzgemeinschaft sei jetzt und auch für die nächste Zukunft unerreichbar. In ähnlicher Weise sprachen sich die Eisenbahnminister Bayerns, Sachsens und Badens vor ihren Parlamenten aus.

Zwei an sich unbedeutende Verstaatlichungen, die der Bergheimer Kreisbahn und der Mödrath-Liblar-Brühler Nebenbahn, sind durch Preußen im Laufe des Jahres durchgeführt, um im Verkehr des linksrheinischen Industriegebiets und von der Ruhr zur Mosel eine durchgehende Linie unter Umgehung von Cöln zu erhalten. Beide Bahnen sind mit Beginn des neuen Jahres in Staatsbetrieb übergegangen.

Unter den Maßnahmen auf sozialem Gebiet mag hier zunächst die von den deutschen Eisenbahnen unter Führung des Reichseisenbahnamtes in die Hand genommene Umarbeitung der Vorschriften für die Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals erwähnt sein, dessen vielfache Wünsche hier jedenfalls tunlichste Berücksichtigung finden werden. Die neue Reichsversicherungsordnung und das Gesetz über die Angestellten greifen mehrfach auch in das Eisenbahnwesen ein und haben Satzungsänderungen der Pensionskassen und Einsetzung von Oberversicherungsämtern für die einzelnen Verwaltungsbezirke erforderlich gemacht. Fast in allen deutschen Parlamenten werden alljährlich von der sozialdemokratischen Partei die bekannten Klagen über die Verkürzung des sogenannten Koalitionsrechts der Eisenbahnarbeiter erhoben und regierungsseitig zurückgewiesen. Mit besonderer Schärfe geschah dies von dem neuen bayerischen Verkehrsminister v. Seidlein, der die heftigen Angriffe wegen seiner Stellungnahme gegen den Süddeutschen Eisenbahnerverband mit der Erklärung erwiderte, daß er den Streik nicht als ein gesetzliches Mittel zur Verbesserung der Lage der Arbeiter betrachte und daß die Arbeiter seiner Verwaltung sich bei der Annahme verpflichten müßten, auf das Mittel des Streiks zu verzichten.

In den Wohlfahrtseinrichtungen der deutschen Eisenbahnen sind überall Fortschritte zu verzeichnen. Immer neue Erholungsheime werden geschaffen, die Lungenheilstätten erzielen immer größere Erfolge. Der hauptsächlich auf Wohlfahrtszwecke verschiedenster Art gerichtete Allgemeine Verband der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen umfaßt jetzt nicht weniger als 792 Vereine mit rd. 496 000 Mitgliedern.

Unter den Personalveränderungen in der deutschen Eisenbahnwelt aus dem verflossenen Jahre ist die wichtigste das im Februar aus politischen Gründen erfolgte Ausscheiden des um das bayerische Eisenbahnwesen hochverdienten Verkehrsministers von Frauendorfer; an seine Stelle trat ein durch langjährige schöpferische Tätigkeit im Eisenbahndienst hervorragender Fachmann, der bisherige Präsident der Eisenbahndirektion Nürnberg v. Seidlein, dem das allgemeine Vertrauen entgegenkam. Er hat, wie oben erwähnt, sehr bald Gelegenheit gehabt, der Sozialdemokratie kraftvoll entgegenzutreten.

Einen sehr schmerzlichen Verlust erlitt die preußische Staatseisenbahnverwaltung durch den am 19. April erfolgten frühen Tod des Ministerialdirektors Behrendt, der sich auch im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als mehrjähriger Präsident der geschäftsführenden Verwaltung allseitige Liebe und Verehrung erworben hatte.

Ein hervorragendes Interesse beanspruchte während des abgelaufenen Jahres das deutsche Kleinbahnwesen insofern, als die städtischen Schnellbahnen ihm angehören. Es wurde abschnittsweise in der zweitgrößten Stadt des Reichs, in Hamburg eine elektrische Hoch- und Untergrundbahn als die zweite Deutschlands eröffnet, die in technischer und wirtschaftlicher Beziehung viel Interessantes bietet. Den Besucher Hamburgs führt sie vom Hauptbahnhof aus nach einigen Minuten unterirdischer Fahrt auf eine Hochbahnstrecke, die an großartigem landschaftlichen Reiz in der Welt ihres gleichen sucht. Die Fahrt erst an althamburgischen Fleeten, dann in plötzlicher Biegung auf hohem Eisengerüst am prächtigen Hamburger Hafen entlang und nach einem flüchtigen Blick auf Lederers Bismarck-Roland wieder in den Tunnel ist unvergleichlich. Die Bahn bietet überdies in ihrem jetzt vollendeten Ring das Beispiel einer zum Anschluß der Vororte an die Innenstadt vortrefflich geeigneten Linie. Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn stand im ganzen Jahr unter dem Zeichen des Baus. Durch die Einrichtung eines Umsteigebahnhofs am Gleisdreieck wurde der Gefahrpunkt einer regelmäßig befahrenen Weichenverbindung aus dem ganzen Betriebe ausgeschaltet, der Verkehr ist dadurch sicherer, aber freilich für die zum Umsteigen Gezwungenen unbequemer geworden. An allen Enden sind in Berlin jetzt Untergrundbahnen im Bau, der Verkehr sehnt sich förmlich nach ihrer Vollendung. Beim Bau des Spreetunnels der Untergrundbahn ereignete sich im Sommer ein Wassereinbruch, aus dem für die Frage der Sicherung gegen solche Unfälle wichtige Lehren gezogen wurden. Die Zahl der Untergrundbahnpläne für Groß-Berlin ist ungewöhnlich groß, die Literatur über solche wächst immer mehr an. Im Vordergrund des Interesses steht wohl die Frage, wie eine zweckmäßige schnellbahnmäßige Verbindung zwischen dem Potsdamer Bahnhof im Südwesten und dem Stettiner Bahnhof im Norden herzustellen ist. — Der Plan der wichtigen Schnellbahn Cöln-Düsseldorf ist im Laufe des Jahres nicht vom Fleck gekommen, da sich die beiden Städte über entscheidende Punkte noch nicht haben einigen können. Im Kleinbahnwesen, das auch sonst in steter Entwicklung war, ist das hervortretendste Merkmal das weitere Vordringen des elektrischen Betriebes. Zu den Kleinbahnen ist auch die zu Pfingsten eröffnete erste Alpengipfelbahn Deutschlands zu rechnen, die von Brannenburg auf den 1837 m hohen Wendelstein bis zum Wendelstein-Hause in 1724 m Höhe führt und großartige landschaftliche Bilder bietet. Sie ist aus Reibungs- und Zahnradstrecken gemischt und wird elektrisch betrieben. Von einer Zugspitzbahn war zwar auch im verflossenen Jahre mehrfach die Rede, feste Gestalt haben die Pläne aber noch nicht gewonnen.

Über die Eisenbahnen in den deutschen Kolonien an dieser Stelle zu berichten, erübrigt sich, nachdem erst kürzlich (in Nr. 95 v. Jahrg.) aus sachkundiger Feder der gegenwärtige Stand des Eisenbahnbaues in den afrikanischen Schutzgebieten schriftlich und bildlich dargestellt ist. Der schnelle Fortschritt des Eisenbahnbaus in den Jahren seit 1904 ist höchster Anerkennung wert. Das vierte Tausend Kilometer der Kolonialbahnen wird sehr bald erreicht sein. Die bedeutendste unter ihnen, die afrikanische Mittellandbahn, wird ihren Endpunkt am Tanganjikasee wohl am Ende dieses Jahres erreichen, die Usambarabahn wurde im Februar vorigen Jahres vollendet, etwas später die Bahn Windhuk-Keetmanshoop.

Für das laufende Jahr bleiben nur noch 696 km zu erbauen. Es ist aber wohl zu hoffen, daß bald für weitere Bauten Mittel angefordert werden, vor allem für eine Bahn von Tabora nach den nordöstlich gelegenen Landschaften und für die Fortsetzung der Usambarabahn bis zum Viktoriasee. Auch in Kamerun und Neukamerun werden Eisenbahnen zur Erschließung dieses Gebiets erforderlich sein. Erst dann wird Deutschland dieser Neuerwerbungen froh werden, für die man dereinst dem eben so plötzlich verstorbenen Staatssekretär v. Kiderlen-Wächter dankbar sein wird.

(Schluß folgt.)

Der Personalaufwand elektrischer Bahnen.

Unter Benutzung der vom Verein deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen veröffentlichten Statistik über das Jahr 1910 und unter Verwendung der Geschäftsberichte der einzelnen österreichischen Bahnen hat Ingenieur Artur Ertel sich der mühevollen Arbeit unterzogen, den Personalaufwand der elektrischen Bahnen, bezogen auf die gefahrenen Wagenkilometer, zu ermitteln. Der in Heft 25 d. lfd. Jahrgangs der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" zum Abdruck gelangten Arbeit ist das Nachfolgende entnommen:

Die Betriebsausgaben der elektrischen Bahnen setzen sich in der Hauptsache zusammen aus den Personalkosten, Materialkosten und Stromkosten. Die sonstigen Auslagen für Verwaltung, Versicherungen und Steuern fallen weniger ins Gewicht. Für den Personalstand bei den verschiedenen Bahnen sind bestimmend außer den unregelmäßig auftretenden Verkehrsspitzen bei plötzlich einsetzendem Witterungsumschlag in Gestalt von Platzregen, Schneefall usw. das regelmäßige Anschwellen und Abebben der Verkehrsströmungen zu Beginn und Schluß der Arbeitszeiten. Für die Bewältigung dieser Verkehrswellen muß ein Verkehrsunternehmen über ausreichende Personal- und Wagenreserve verfügen, was aber um so schwieriger ist, als größere Abweichungen von den gesetzlichen Bestimmungen über die Arbeitszeit nicht zulässig sind. Für Preußen sind in den Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb vom 26. September 1906 Bestimmungen getroffen, die im wesentlichen festsetzen, daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt einschließlich der Ruhetage (Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden) für Führer nicht mehr als zehn Stunden und für Schaffner und Bremser nicht mehr als elf Stunden betragen soll. Bei einfacheren Betriebsverhältnissen kann sie auf 13 Stunden ausgedehnt werden, doch darf eine Dienstschicht nicht über 16 Stunden dauern. Auch sind so lange Dienstzeiten nur bei leichterem Dienst und bei Unterbrechung durch längere Pausen statthaft. Hierbei ist jede Dienstbereitschaft sowie jede Pause unter 30 Minuten in die Dienstdauer einzurechnen. Ähnliche, zum Teil noch strengere Vorschriften gelten auch in den anderen Bundesstaaten, ebenso in Österreich. Es ist damit einer zu großen Ausnutzung des Betriebspersonals behördlicherseits bereits vorgebeugt. Sonst handele es sich bei Beurteilung der für eine bestimmte Einheit einzustellenden Leute in der Hauptsache um die Berücksichtigung innerer Betriebsverhältnisse, wie z. B. des Fahrplans, der Fahrgeschwindigkeit, der Lage der Ablösestellen usw.

Um für die nachfolgenden Ermittlungen nicht zu kleine unhandliche Zahlen zu erhalten, hat der Verfasser als Bezugseinheit eine Leistung von 100 000 Wagenkilometern im Jahre angenommen.

Das Ergebnis der Rechnung, wie viel Personal nun bei einer Bahn auf eine Leistung von 100 000 Wagenkilometer im Jahre entfällt, wird aber offenbar auch von den Betriebseigenheiten des Unternehmens beeinflußt. Straßenbahnen mit reinem Stadtbetrieb von erheblicher Ausdehnung können ihr Personal wirtschaftlicher beschäftigen, als Überlandbahnen mit starkem Ausflugsverkehr. Eine im städtischen Besitz stehende Bahn hat andere Rücksichten in sozialer Hinsicht, als ein privates Unternehmen; nicht zuletzt deshalb, weil die zunehmende Organisation der Angestellten vielfach einen Wettstreit der Berufspolitiker um die Gunst der als Wähler hochgeschätzten Angestellten verursacht.

Aus diesen und anderen Gründen schafft Ertel für seine Untersuchungen die folgenden Gruppen:

I. Straßenbahnen: a) im privaten Besitz, b) im städtischen Besitz.

II. Überlandbahnen: a) im privaten Besitz, b) im Besitz von Städten, Kreisen oder Landgemeindeverbänden u. dergl.

Einige Stichproben aus seiner umfangreichen Statistik mögen hier wiedergegeben sein (s. nebenstehende Tabelle).

Der für die einzelnen Gruppen — die in ihrer Gesamtheit wegen Raummangels hier nicht wiedergegeben werden können —, und zwar nur für die deutschen Bahnen errechnete Durchschnittswert des für eine Leistung von je 100 000 Wagenkilometer erforderlichen Personals stellt sich:

A. 1. für private Straßenbahnen auf 9,19 Mann,
   2. für städtische Straßenbahnen auf 9,38 Mann;
B. 1. für private Überlandbahnen auf 10,00 Mann,
   2. für städtische Überlandbahnen auf 10,98 Mann.

Die Untersuchungen ergeben die unerwartete Tatsache, daß, wenn auch die Werte für Überlandbahnen hauptsächlich höhere sind, doch ein großer Teil derselben in einer Linie mit denen für Straßenbahnen liegt, daß also auch Überlandbahnen in möglichst wirtschaftlicher Verwendung des Personals Großes leisten und daß anderseits auch Straßenbahnen wenig wirtschaftlich

Bahnorte	gefahrene Wagenkilometer (in Millionen)	Mann auf 100 000 Wagenkm
I. Straßenbahnen in privatem Betrieb.		
Gera	0,4	20,0
Berlin, Flachbahn der Hochbahngesellschaft	13,6	10,9
Hamburg	47,3	9,7
Berlin, Große Straßenbahn	111,5	9,2
Breslauer Straßenbahn	10,9	9,0
Stralsund	0,3	8,8
Guben	0,2	7,7
Leipzig, elektr. Straßenbahn	11,4	7,7
Eisenach	0,3	6,1
Brünn	2,7	11,5
Bielitz (Österreich)	0,2	17,0
II. Straßenbahnen in städtischem Betrieb.		
Regensburg	0,5	12,6
Cöln a/Rh.	21,0	11,8
Remscheid	11,0	11,1
Pirmasens	0,2	10,7
Kolmar (Els.)	0,3	9,5
Frankfurt a/M.	25,5	9,1
Dresden	33,2	9,1
Berliner städt. Straßenbahn	3,0	8,6
Köpenick	1,3	7,8
Wien	70,4	12,2
Prag	15,2	12,0
III. Überlandbahnen in privatem Betrieb.		
Schandau	0,7	17,9
Paderborn	0,3	12,0
Wiesbaden	5,0	11,3
Hannover	16,5	8,5
Düsseldorf-Duisburg	1,2	7,6
Mettmann	0,7	6,8
IV. Überlandbahnen in städtischem oder Kreisbetrieb.		
Landkreis Recklinghausen	1,1	14,5
Friemersheim-Baerl	0,4	13,5
Dortmund	4,7	10,1
Rheydt	1,7	10,0
Oberhausen	1,4	9,6
Guichenbach	0,7	7,3

darin verfahren können. Ertel zieht weiter in Erwägung, daß Überlandbahnen selten in dem ausgiebigen Maße vom Anhängerwagenbetrieb Gebrauch machen können; dieser muß aber, weil im Anhänger nur ein Bedienungsmann erforderlich ist, als personalsparend bezeichnet werden. Ganz besonders auffallend ist, daß große Straßenbahnen keineswegs besonders gute Ergebnisse in wirtschaftlicher Personalverwendung aufzuweisen haben. Sie würden noch erheblich ungünstiger abschneiden, wenn man für das gefahrene Wagenkilometer, gleichgültig, ob Motor- oder Anhängewagen, die zweimännige Bedienung berücksichtigen oder aber jedes Anhängewagenkilometer, weil nur mit einem Manne besetzt, nur zur Hälfte rechnen würde. Dies hat der Verfasser in einer Tabelle durchgeführt. Um zu beweisen, welch bedeutenden Einfluß die ausgedehnte Anwendung von Anhängewagen auf eine Ermäßigung des Personalbestandes haben könne, wird das Wiener Beispiel aufgeführt. Der Anhängewagenbetrieb ist dort mit 46,5 % der Gesamtkilometerleistung beteiligt, so daß, wenn statt der Anhängewagen nur Motorwagen gefahren würden, zur Leistung von je 100 000 Wagenkilometern nicht 12,2, sondern 16,5 Mann erforderlich wären. Während nun bei reinen Straßenbahnen fast durchweg eine sehr bedeutende Erhöhung des Wertes für den relativen Personalaufwand festzustellen ist, kann dies von nur wenigen Überlandbahnen gesagt werden. Kurz zusammengefaßt, könnten folgende Schlußfolgerungen gezogen werden:

Der Personalaufwand bei Straßen- und Kleinbahnen ist im Betriebe einer Stadt, eines Kreises oder einer öffentlichrechtlichen Körperschaft absolut größer als im Privatbetrieb.

Eine Ermäßigung des Personalaufwandes kann durch Betriebsmaßnahmen durchgreifend bei eigentlichen Straßenbahnen, und zwar durch ausgedehnte Anwendung von Anhängewagen, erreicht werden, wohingegen dieses Mittel bei Überlandbahnen bei dem an und für sich dünnen Verkehr nur selten anwendbar sein wird.

Ertel glaubt durch seine Arbeit ganz besonders manchem städtischen Verkehrsunternehmen, das dem unter politisch starkem Druck gestellten Verlangen nach Verkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Löhne gegenüberzutreten hat, einen Fingerzeig gegeben zu haben, auf welchem Wege den immer drückender werdenden Personalausgaben einigermaßen gesteuert werden kann.

Eisenbahnbauten in Kanada.

Die drei großen kanadischen Bahngesellschaften geben zusammen die riesige Summe von 180 Millionen Mark aus für die Erweiterung ihrer Netze. Sie beschäftigen dauernd 30 000 Arbeiter. Nach Vollendung aller im Bau befindlichen Strecken erfährt das kanadische Eisenbahnnetz eine Vermehrung von 4565 km. Am emsigsten wird an zwei neuen Pacificbahnen gebaut, an der Canadian Northern und der Grand Trunk Pacific. Erstere folgt einer Linie, welche die ursprünglich in Aussicht genommene für die Canadian Pacific Bahn war; ihr Endpunkt ist ebenfalls Vancouver. Die Grand Trunk Pacific jedoch führt von Winnipeg über Brandon, Saskatoon, Edmonton nach dem 700 km nördlich von Vancouver gelegenen Hafen Prince Rupert. Die westlich von Edmonton gelegenen Teile der Staaten Alberta und Britisch-Columbia sind noch äußerst dünn besiedelt. Kostspielige Tunnel- und Viaduktbauten waren für die Überquerung der Rocky Mountains erforderlich. Mit 1134 m erreicht die Bahn den höchsten Punkt im Yellow Head Paß, an der Rocky Mountains Strecke Jasper House-Tête Jaune Cache. Dann führt die Linie in nordwestlicher Richtung durch das öde Bergland von Mittel-Columbia bis zu dem kleinen Städtchen Hazelton, und von hier südwestlich am romantischen Skena River entlang bis Prince Rupert. Im Bau befindlich ist gegenwärtig die große Strecke Vanarsdol-Hazelton-Tête Jaune Cache. Außer diesen großen Westlinien werden auch Verzweigungen nach Norden gebaut, und zwar eine gegen 940 km lange Linie durch Saskatschewan und Kewatin nach der bedeutenden Handelsniederlassung Port Nelson an der Hudsonbai, und zwei kleinere, gegen 200 km lange Linien North Battleford und Edmonton-Athabasca Landing (Handelsniederlassung der Hudsonbaigesellschaft am gleichnamigen Fluß). In Trassierung ist gegenwärtig noch eine Linie Edmonton-Place River Landing. In Ontario werden einige wichtige Verbindungsbahnen gebaut. Die Great Northern Railway plant eine Linie von der Grenze der nordamerikanischen Union nach Winnipeg. Die drei Gesellschaften, die jetzt bereits Westkanada durchziehen, die Canadian Northern, Canadian Pacific und Grand Trunk Pacific, wetteifern miteinander in der Ausdehnung ihrer Netze. Die Canadian Pacific, die älteste der drei genannten Gesellschaften, durchzieht schon Kanada von Küste zu Küste und ist mit der Legung des zweiten Gleises auf stärker befahrenen Strecken beschäftigt.

Die Canadian Northern betreibt gegenwärtig ein Liniennetz von 8708 km, wovon allerdings gegen 6500 km in Westkanada liegen. Die Gesellschaft gibt dieses Jahr 56 Millionen Mark für 1850 km neue Gleise aus, wobei sie rund 12 000 Mann beschäftigt. 241 km neue Linien eröffnete die Canadian Northern diesen Sommer allein in der Provinz Manitoba, wovon die wichtigste eine Verbindungsbahn zwischen dem Winnipeg- und dem Manitobasee ist. — In Saskatchewan sind von derselben Gesellschaft gegenwärtig rund 500 km neuer Eisenbahnen im Bau. Eine der bedeutendsten Linien wird die Linie Maryfield-Lethbridge (Alberta) sein, da sie durch das sehr kohlenreiche Gebiet der Provinz Alberta führt. Bemerkenswert ist auch die 724 km lange Hudsonbailinie, die von The Pas (North West Territories) nach Port Nelson führen soll, wo sie sich mit der bereits erwähnten Saskatchewan-Kewatinbahn trifft, so daß Port Nelson dann vom Süden und Südwesten erreicht werden kann. Die Hudsonbaibahn ist allerdings erst bis an den breiten Saskatchewanfluß vorgerückt, an dessen Überbrückung eifrig gearbeitet wird.

In Alberta hat die Canadian Northern 720 km Bahnen im Bau. Auf der Linie Vegreville-Calgary hat das Gleis den Reddeerfluß erreicht. Die fertige Linie wird eine Länge von 322 km haben und führt durch ein äußerst ertragreiches Ackerbauland. — In Britisch-Columbia befindet sich nur die Haupt(Pacific-)linie im Bau von Vancouver nach den Rocky Mountains (Athabascapaß). Die Bahn führt von Vancouver auf dem linken Ufer des Fraserriver bis Spences Bridge, biegt dann nordöstlich nach dem North Thompsonfluß, dessen Oberlauf zum Teil verfolgt wird, um dann in direkt östlicher Richtung nach dem Athabasca Paß abzuschwenken.

Die Grand Trunk Pacific bewilligt dies Jahr die Summe von 68 Millionen Mark für Neubauten. Sie befindet sich mit der Canadian Northern in heftigem Wettkampf, um zuerst die Küste des Stillen Ozeans zu erreichen. Über Linienführung und Bau der Pacificbahn ist schon berichtet worden. Als eine der wichtigsten Zweiglinien ist zu nennen die Linie Big Gap-Calgary, die nach Fertigstellung die kürzeste Linie Winnipeg-Calgary darstellen wird. Ein sehr zukunftsreiches Gebiet wird durch die Linie erschlossen, die von Dandurand in südwestlicher Richtung nach den der Pacific Paß Coal Company gehörenden Brazeaukohlenfeldern führt. In diesem Bezirk sollen gegen 400 Millionen Tonnen Kohlen abbauwürdig sein. — Die Behörde für Eisenbahnangelegenheiten hat der Gesellschaft die Genehmigung erteilt, die Strecke Prince Rupert-Vanarsdol dem Verkehr zu übergeben; die höchste Geschwindigkeit für Gebirgsstrecken beträgt 20 km in der Stunde. — Mit dem Rat der Hafenstadt Prince Rupert wurde ein Vertrag geschlossen, in dem sich die Stadt verpflichtet, Hafengebiet an die Bahn abzutreten, ein Trockendock zu bauen sowie Bahnhofs-, Verwaltungs- und Hotelgebäude für die Gesellschaft zu errichten. Die gesamten Kosten dieser Bauten belaufen sich auf rund 40 Millionen Mark. Die Gesellschaft zahlt jährlich 60 000 ℳ zur Tilgung dieser Schuld zurück.

A. W.

Nachrichten.

Deutschland.

— Eisenbahnzollordnung. Der Bundesrat hat den Entwurf einer Eisenbahnzollordnung angenommen und die Inkraftsetzung zum 1. April d. J. beschlossen.

— Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. Auf Grund der Schlußbestimmung in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 16. v. Mts. einige Änderungen der Nummern I a, I b und II verfügt: I a. In den Eingangsbestimmungen A. Sprengmittel, 1. Gruppe d) ist der Sprengstoff Rotpulver nachgetragen. — I b. Gewisse Handwurfgranaten sind in Mengen bis zu 200 kg zur Stückgutbeförderung zugelassen. — II. Unter die selbstentzündlichen Stoffe sind aufgenommen „mit Fett, Öl oder Firnis getränkte Pappringe". Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 67 des Reichs-Gesetzblattes vom 31. Dezember v. J. hervor.

— Gesetzentwurf betreffend Abänderung des preußischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838. Der Bericht der 12. Kommission des Abgeordnetenhauses über diesen Gesetzentwurf ist im Abgeordnetenhause ausgegeben worden. Wir entnehmen der „B.B.-Ztg." hierüber folgendes: Bereits in der vorigen Session hatte dem Landtage die gleiche Novelle vorgelegen, war aber von der mit der Vorberatung betrauten Kommission in manchen Punkten so abgeändert worden, daß die Staatsregierung die abgeänderte Novelle als unannehmbar bezeichnete. Der Hauptstreitpunkt war damals, daß die Kommission dem Bezirksausschusse bei Neuanlagen von Eisenbahnen eine entscheidende Stellung einräumen wollte, während die Staatsregierung dem Bezirksausschusse nur eine begutachtende Stellung zubilligen wollte. Der Entwurf war damals vom Plenum nicht mehr beraten worden. Er wurde in dieser Session in der ursprünglichen Form wieder vorgelegt. Er will die Rechte der Eisenbahnanlieger besser als bisher schützen und ihre berechtigten Einsprüche gegen Neuanlagen von Eisenbahnen, Benutzung anliegenden Geländes und der benachbarten Wege besser wahren. Die Kommission war der Meinung, daß die Vorlage der Regierung diesem Ziele ebensowenig entgegenstrebe wie die alte Vorlage. Sie bestand darauf, daß dem Bezirksausschusse eine entscheidende Stellungnahme in strittigen Fragen zuerkannt werde. Die Staatsregierung glaubte von ihrer gegenteiligen Auffassung nicht abgehen zu können und erklärte auch diesmal diesen Beschluß als unannehmbar. Der Minister müßte in jedem Falle die letzte entscheidende Stelle sein. Wenn auch im Wassergesetz den Be-

zirksausschüssen eine erweiterte Stellung als bisher zugebilligt worden ist, so sei dies bei Eisenbahnfragen nicht möglich. Der Eisenbahnbetrieb berge ganz besondere Gefahren in sich, es sei daher unbedingt notwendig, daß die Entscheidungen in Eisenbahnsachen allein und ohne Einschränkung in der Hand des Ministers verbleiben müßten. Würde der Bezirksausschuß als Zwischeninstanz eingeschoben, so könne das nur den Zweck haben, einen moralischen Druck auf den Minister auszuüben. Das müsse unter allen Umständen vermieden werden. Auch in verschiedenen anderen Punkten ergaben sich Unstimmigkeiten zwischen der Regierung und der Kommission. Trotz aller Bemühungen war es nicht möglich, eine Einigung herbeizuführen. Man hielt es deshalb für vorteilhaft, den Entwurf dem Hause selbst vorzulegen und dessen Meinung zu hören. Es besteht demnach wenig Aussicht, daß der Entwurf in der vorliegenden Fassung der Regierung annehmbar erscheint.

— **Das preußische Eisenbahnanleihegesetz.** Die „Berl. Pol. Nachr." schreiben: Bekanntlich wird die Eisenbahnkreditvorlage diesmal früher als sonst dem Abgeordnetenhause zugestellt werden, damit sie im Zusammenhange mit dem Eisenbahnetat für 1913 und mit dem gleichfalls zu erwartenden Nachtragsetat für Eisenbahnzwecke auf 1912 erörtert werden kann. Damit wird in erster Reihe dahin gewirkt, daß die Vermehrung des Fuhrparks, die sich gerade in letzter Zeit als notwendig herausgestellt hat, möglichst bald in dem gewünschten Umfange vorgenommen werden kann. Es wird ja denn auch die Eisenbahnkreditvorlage nicht weniger als 170 Millionen Mark oder 58 Millionen mehr als in dem letzten derartigen Gesetze für die Beschaffung von Fahrzeugen fordern. Daneben werden jedoch die anderen Aufgaben, namentlich der Ausbau des Eisenbahnnetzes, nicht vernachlässigt werden. Schon früher hatte der Eisenbahnminister darauf verwiesen, daß es an der Zeit sei, mehr als bisher neben den Nebenbahn- und Kleinbahnlinien auch den Hauptbahnlinien wieder Aufmerksamkeit zuzuwenden. So wird denn auch in der zu erwartenden Vorlage der Ausbau zweier Nebenbahnlinien, und zwar Stralsund-Rostock und Rommerskirchen-Mödrath-Liblar, zu Hauptbahnen gefordert werden. Daneben sollen wieder Verbindungsbahnen, die Herstellung zweiter und weiterer Gleise sowie andere Neuerungen verlangt werden.

— **Etatsvoranschlag der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Aus den im „Reichsanzeiger" veröffentlichten Zahlen des Staatshaushaltsetats für 1913 geben wir folgende die Staatsbahnen betreffenden Zahlen wieder: Ordentlicher Etat: Mehreinnahmen 32 704 000 *M* aus dem Personenverkehr und 139 042 000 *M* aus dem Güterverkehr. Mehrausgaben: 62 938 500 *M* persönliche Ausgaben, 20 311 000 *M* Beschaffung der Betriebsmaterialien, 36 057 226 *M* zur Verstärkung des Ausgleichsfonds.

— **Verdingungswesen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten weist darauf hin, daß bei Verdingungen bestimmte Ursprungsorte oder Bezugsquellen im allgemeinen nicht vorgeschrieben werden dürfen. Die Vorschrift will im Interesse der Verwaltung einen möglichst großen Kreis schaffen, aus dem Angebote entgegenzunehmen sind; anderseits will sie im volkswirtschaftlichen Interesse einem möglichst großen Kreis von Handel- und Gewerbetreibenden Gelegenheit geben, mit der Verwaltung in Verbindung zu treten. Der verlangte Gegenstand oder die verlangte Leistung ist im Sinne der bestehenden Vorschriften bei der Ausschreibung bestimmt zu bezeichnen, so daß die Anbieter genau übersehen können, was von ihnen verlangt wird. Es sind aber hierbei alle Ausdrücke und Hinweise zu vermeiden, die zu dem Irrtum Veranlassung geben könnten, daß bestimmte Ursprungsorte oder Herstellungsweisen und dergl. vorgeschrieben werden sollten, während tatsächlich die Absicht nur darauf gerichtet ist, ein gleichwertiges Erzeugnis zu erhalten. Dies gilt namentlich auch für die verschiedenen, durch die neuere Technik ausgebildeten Herstellungsweisen ähnlicher, dem gleichen Zwecke dienender Gegenstände. Sofern mit Rücksicht auf die stark fortschreitende Entwicklung der Technik bei Aufstellung der Verdingungsunterlagen für die hier in Rede stehenden Verhältnisse besondere Fragen auftreten sollten, wird sich Gelegenheit geben, in geeigneten Fällen von der in früheren Erlassen erörterten Zuziehung von außerhalb der Verwaltung stehenden Sachverständigen Gebrauch zu machen.

— **Änderungen bei den Eisenbahnbetriebsämtern.** Am 1. d. M. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln ein neues Eisenbahnbetriebsamt mit dem Sitze in Düren errichtet worden. Das zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Posen gehörige Eisenbahnbetriebsamt Birnbaum erhielt mit dem 1. d. M. die Bezeichnung Eisenbahnbetriebs neben amt Birnbaum.

— **Verstaatlichung der Kreis Bergheimer Bahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.** Am 1. d. M. sind die Kreis Bergheimer Bahnen (Neben- und Schmalspurbahnen) und die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn in den Besitz des preußischen Staates übergegangen. Am gleichen Tage ist auf den bisher durch die Kreis Bergheimer Bahnen kleinbahnmäßig betriebenen Strecken Bedburg-Ameln und Benzelrath-Oberbolheim der Nebenbahnbetrieb aufgenommen worden. Mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung sind aufgehoben: 1. der Binnentarif der Kreis Bergheimer Nebenbahnen vom 19. Dezember 1904; 2. der Binnentarif der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn vom 19. Dezember 1904; 3. der Tarif für die Kreis Bergheimer Kleinbahnen vom 19. Dezember 1904. — Die Fahrpreise für den Personenverkehr sowie die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze werden von dem genannten Zeitpunkte nach den Staatsbahngrundsätzen erhoben. Die Frachtsätze und Entfernungen für den Güter- und Tierverkehr finden Aufnahme in den preußischen Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif. Gleichfalls am 1. d. M. ist von dem Tarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn sowie zwischen Stationen der genannten Bahnen und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 1. Oktober 1912 der Kilometerzeiger E II auf Seite 9 und der Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlenbriketts im Übergangsverkehr mit der Kleinbahnstrecke Bedburg-Ameln auf Seite 19 aufgehoben. Diese Entfernungen und Frachtsätze des genannten Wechseltarifs werden ebenfalls in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen. Der Tarif bleibt also nur noch für den Verkehr der verstaatlichten Bahnen mit den Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen in Kraft. — Ebenso behält bis auf weiteres der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Strecke Benzelrath-Oberbolheim der Kreis Bergheimer Bahnen einerseits und der Kleinbahn Cöln-Frechen anderseits vom 19. Dezember 1904 seine Gültigkeit.

Die bisherigen Tarifstationen Liblar Mödr. L. E. Übergabebahnhof, Horrem Kr. Bergh. E. Übergabebahnhof, Bedburg Kr. Bergh. E. und Rommerskirchen Kr. Bergh. E. sind mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung aufgegeben worden. Der Dienst ist am 1. d. M. mit den an diesen Orten bereits bestandenen Staatsbahn-Güterabfertigungen vereinigt worden.

— **Oberversicherungsamt für die Betriebe der Kgl. bayerischen Verkehrsverwaltung.** Für die vorbezeichneten Betriebe (d. s. die bayerischen Staatseisenbahnen, die Bodenseedampfschiffahrt, die Dampfschiffahrt auf dem Ammersee und die Schiffahrt auf der Amper zwischen Stegen und Grafrat, der Ludwigs-Donau-Main-Kanal, die Kettenschleppschiffahrt auf dem Maine und der Frankenthalerkanal sowie der Betrieb der Posten und Telegraphen, nicht dagegen der Betrieb der Steinbrüche in Rammelsbach i. Pf.) wurde mit dem 1. Januar 1913 ein besonderes Oberversicherungsamt errichtet. Die Geschäftsräume des Oberversicherungsamtes befinden sich in den Geschäftsräumen der Königlichen Eisenbahndirektion München. Vorsitzender des Oberversicherungsamtes ist der Präsident der Eisenbahndirektion München, für den als ständiger Stellvertreter ein Direktor die Geschäfte des Oberversicherungsamtes führt. Die Zahl der Beisitzer beträgt 40, welche je zur Hälfte aus Vertretern des Arbeitgebers und zur Hälfte aus Versicherten bestehen. Die Arbeitgeberbeisitzer werden von den Arbeitgeber-Vorstandsmitgliedern der Arbeiterpensionskasse der Königlich Bayerischen Verkehrsverwaltung gewählt. Wählbar sind nur höhere Beamte in leitender Stellung. Die Versichertenbeisitzer werden von den Versicherten-Ausschußmitgliedern der Arbeiterpensionskasse der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten nach den Grundsätzen der Verhältniswahl gewählt. Nach Bedarf werden Spruchkammersitzungen auch in Nürnberg und Zweibrücken abgehalten.

Vom gleichen Tag hat das Versicherungsamt der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten in Rosenheim die Bezeichnung „Wohlfahrtsamt der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten" erhalten.

— **Eisenbahnunglück in Bruckberg.** In der Station Bruckberg bei Moosburg hat sich am Abend des 30. Dezember v. J. ein schwerer Eisenbahnunfall ereignet. Der Personenzug 1016, der um 6.40 Uhr von Landshut nach München abgeht, wurde in der Station Bruckberg aufgehalten, weil er durch den Berliner Luxuszug 16, der Landshut auf seiner Fahrt nach München um 6.25 Uhr verläßt, überholt wurde. Mehrere Reisende des Personenzuges stiegen nun vorzeitig aus und wurden von dem gerade vorbeisausenden Schnellzug erfaßt. Drei Personen wurden getötet und eine schwer verletzt. Letztere ist inzwischen ebenfalls gestorben. Das Unglück hat somit vier Opfer gefordert.

— **Die Eisenbahnen in der sächsichen Thronrede.** Die Thronrede, mit der am 29. Dezember die Nachsitzung des Landtages des Königreichs Sachsen geschlossen worden ist, erwähnt in anerkennender Weise die Leistungen der sächsischen Staatseisenbahnen aus Anlaß des Kaisermanövers im September 1912. „Die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen haben", heißt es an der

betreffenden Stelle, „bei der Bewältigung der an sie herangetretenen außergewöhnlichen Anforderungen den höchsten Erwartungen entsprochen und ungeteiltes Lob gefunden.“ Hierfür wird ihnen der königliche Dank ausgesprochen. Von Bedeutung für die Eisenbahnen des Königreichs Sachsen ist ferner der Hinweis in der Thronrede, der Landtag habe „durch die einmütige Bewilligung der sehr ansehnlichen Mittel zum Ankauf von Kohlenfeldern und kohlenführenden Grundstücken im Verein mit der Regierung weit vorausschauenden Blickes Gewähr dafür geschaffen, daß ein wesentlicher Teil der letzten Kohlenreserven des Landes einer der öffentlichen Wohlfahrt förderlichen Verwendung vorbehalten bleibt.“ Die vom Staate erworbenen Kohlenvorräte sind bekanntlich zum Verbrauch beim elektrischen Betriebe der sächsischen Eisenbahnen bestimmt.

Von den Gesetzentwürfen, die der Landtag in seiner letzten Tagung erledigt hat, sind noch für die Eisenbahnbeamten von besonderer Wichtigkeit diejenigen, welche die Bezüge der Hinterlassenen der Staatsdiener, ferner die Erhöhung des Wohnungsgeldzuschusses (auf das anderthalbfache des bisherigen Betrages) betreffen; das Zustandekommen beider Gesetze wird in der Thronrede „mit Befriedigung“ begrüßt. In demselben Sinne wird auch der Umstand besprochen, daß „nunmehr die Tagegelder und Reisekosten der Beamten auf eine neue gesetzliche Grundlage“ gestellt worden sind.

— **Verbot für Reklameschilder längs der Bahnstrecken in Hohenzollern.** Eine Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten verbietet auf beiden Seiten sämtlicher Eisenbahnstrecken Hohenzollerns das Anbringen jeglicher Art Reklameschilder bis zu einer Entfernung von 500 m vom äußersten Rande des Bahnkörpers gerechnet und setzt für derartige Übertretungen Strafen bis zu 60 *M* fest.

— **Neuorganisation der badischen Staatsbahnen.** Durch eine landesherrliche Verordnung vom 16. Dezember 1912, die Ordnung des Dienstes der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt betr., sind die seitherigen getrennten Verordnungen über die Organisation der Zentralverwaltung und über die Ordnung des Bezirks- und örtlichen Dienstes aufgehoben und ersetzt worden. Durch die neue Verordnung werden die Grundzüge für die Neuorganisation der badischen Staatseisenbahnen festgestellt. Die Verwaltung und Leitung des Betriebes und Baues der Staatsbahnen sowie des Betriebes der Bodenseedampfschiffahrt erfolgt darnach wie seither unter der Aufsicht des Finanzministeriums durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen. Dieser obliegt ferner unter der Oberaufsicht des Ministeriums die Ausübung der Staatsaufsicht über die nicht vom Staate selbst betriebenen Neben- und Kleinbahnen, soweit diese von dem Eisenbahnministerium genehmigt sind. In der Einteilung der Generaldirektion in 5 Abteilungen tritt keine Änderung ein, dagegen erhalten die der Generaldirektion zu ihrer Unterstützung angegliederten Hilfsbureaus eine andere, selbständigere Stellung als seither. Ihre Zahl und Geschäftsaufgaben werden von dem Ministerium bestimmt. Im Verhältnis zu anderen Behörden als der Genraldirektion und zu Privaten haben sie künftig die Eigenschaft selbständiger Stellen, denen bestimmte Geschäfte zur selbständigen Erledigung überwiesen werden können. Hierdurch wird eine Entlastung der Referenten der Generaldirektion bezweckt. Zur Besorgung bestimmter, für den ganzen Geschäftsbereich der Staatseisenbahnen und der Bodenseedampfschiffahrt gemeinsam zu behandelnder Geschäfte werden in bisheriger Weise die Verwaltung der Hauptwerkstätte, die Eisenbahnhauptkasse und die Verkehrskontrollen I und II als Zentralanstalten bestellt. Die Verwaltung der Eisenbahnmagazine, die seither ebenfalls dazu gehört hat, wird dagegen aufgehoben. Der Hauptwerkstätte fallen zunächst die Aufgaben einer Werkstätteninspektion zu; inwieweit sie sonstige, das ganze Bahnnetz umfassende Aufgaben zu erfüllen hat, wird durch das Ministerium bestimmt. In den Obliegenheiten der Eisenbahnhauptkasse und der Verkehrskontrollen tritt gegen bisher keine Änderung ein, ebensowenig in der Stellung der Betriebskranken- und Arbeiterpensionskasse.

In der Gliederung des Bezirksdienstes tritt nur die Neuerung ein, daß außer den Betriebs-, Bahnbau- und Maschineninspektionen sowie der vereinigten Maschinen- und Dampfschiffahrtsinspektion, Werkstätteninspektionen neu eingeführt werden. Eine solche ist vor kurzem schon in Offenburg errichtet worden. Die Bezirksstellen haben unter der Leitung und Aufsicht der Generaldirektion innerhalb der ihnen zugewiesenen Bezirke den äußeren Dienst zu überwachen und, soweit die Ausübung dieses Dienstes nicht den Ortsstellen übertragen ist, selbst wahrzunehmen. Die Abgrenzung des Geschäftskreises der Betriebsinspektionen und Bahnbauinspektionen ist die seitherige, nur tritt für die letzteren noch der Betrieb der im Zusammenhang mit der Aufhebung der Verwaltung der Eisenbahnmagazine neu zu errichtenden Magazine für Bahnmaterialien hinzu. Der Geschäftkreis der Maschineninspektionen umfaßt künftig den Lokomotivdienst, den Wagenreinigungs- und Wagenaufsichtsdienst, ferner die betriebsmäßige Instandhaltung der Fahrzeuge, soweit diese nicht den Werkstätteninspektionen übertragen ist, sowie die Überwachung und Unterhaltung der ihnen zugeteilten Nebenanlagen, endlich den ihnen zugewiesenen Teil des Magazindienstes. Zum Geschäftskreis der Werkstätteninspektionen gehört der Betrieb der Werkstätten, Elektrizitätswerke und sonstigen Nebenanlagen, soweit er nicht den Maschineninspektionen übertragen ist, und der ihnen zugewiesene Magazindienst.

Der Entlastung der Bezirksstellen, insbesondere der Bahnbau- und Maschineninspektionen dient die in großem Umfange erfolgende Errichtung von Ortsstellen. Bisher bestanden als solche nur die Stationsämter und Güterverwaltungen; letztere führen künftig die Bezeichnung Güterämter. Jetzt kommen neu hinzu: 1. Bahnmeistereien und Hochbaubahnmeistereien, 2. Telegraphenmeistereien, 3. Betriebswerkmeistereien, 4. Werkstättenämter, 5. Elektrotechnische Ämter, 6. Magazinämter und 7. das Dampfschiffahrtsamt Konstanz. Den Stationsämtern werden jetzt auch Magazindienstgeschäfte zugewiesen, im übrigen tritt in ihren Aufgaben wie auch in denen der Güterämter keine Änderung ein; sie werden wie seither in 5 Klassen eingeteilt.

Die Bahnmeistereien haben die Unterhaltung der Bahnanlagen, einschließlich der Hochbauten, die Untersuchung und Bewachung der Bahn, die Herstellung von Bauwerken, die Wahrung des Grundeigentums und den ihnen zugewiesenen Magazindienst zu besorgen. Sie sind nach dem Umfange des Dienstes in zwei Klassen eingeteilt. Auf Stationen, auf denen die Hochbauten besonders umfangreich sind, kann die Herstellung, Unterhaltung und Erweiterung dieser Bauten besonderen Hochbaubahnmeistereien übertragen werden. Beide sind den Bahnbauinspektionen unterstellt. Den Telegraphenmeistereien obliegt die Beaufsichtigung, Unterhaltung, Herstellung und Veränderung der elektrischen Schwachstromanlagen; sie werden nach dem Umfang des Dienstes ebenfalls in zwei Klassen eingeteilt und sind den Bahnbauinspektionen unterstellt. Auch die Betriebswerkmeistereien, die den Maschineninspektionen unterstehen, werden in zwei Klassen eingeteilt. Die Werkstättenämter, die den Werkstätteninspektionen unterstellt sind, besorgen den Dienst der ihnen zugewiesenen Werkstätten-Elektrizitätswerke und sonstigen Nebenanlagen. Die elektrotechnischen Ämter, die in drei Klassen verfallen und ebenfalls den Werkstätteninspektionen unterstehen, haben den Dienst der ihnen zugewiesenen Elektrizitätswerke und sonstigen Nebenanlagen, die Magazinämter den Dienst der ihnen zugewiesenen Magazine zu besorgen. Welcher Zentralanstalt oder Bezirksstelle die einzelnen Magazinämter unmittelbar unterstellt werden, wird von dem Ministerium bestimmt. Dem Dampfschiffahrtsamt in Konstanz obliegt der nichttechnische Dienst der Bodenseedampfschiffahrt; er ist der Maschinen- und Dampfschiffahrtsinspektion Konstanz unmittelbar unterstellt.

Der Vollzug der Verordnung, insbesondere die nähere Feststellung der Zuständigkeiten, Dienstbefugnisse und Obliegenheiten der Dienststellen und die Abgrenzung ihrer Geschäftskreise ist dem Ministerium vorbehalten, das auch den Zeitpunkt bestimmen wird, auf den die gegenüber der bisherigen Ordnung des Dienstes eintretenden Änderungen in Kraft treten sollen. Die Neuordnung des Dienstes soll jedoch spätestens bis zum 1. April 1913 durchgeführt sein. Zunächst werden nur die zur Neuordnung des Dienstes bei der Zentralverwaltung erforderlichen Maßnahmen in Vollzug gesetzt werden, insbesondere die Erweiterung der Befugnisse der Hilfsbureaus.

— **Zum Schutz des Schotterbettes gegen Verunreinigung beim Auf- und Abladen von Erde** u. dergl. läßt die badische Eisenbahnverwaltung neuerdings das Schotterbett überdecken. Sofern nicht alte Deckenreste verfügbar sind oder geeignet erscheinen, wird hierzu Juteleinwand verwendet, die von der Magazinverwaltung in den Breiten von 1.6 und 2.2 m in Vorrat gehalten wird. Die erstere Breite soll zur Abdeckung der Bettung zwischen den Schienen, die andere zum Schutze der äußeren Bettung dienen, die von der Schiene bis zum Gehweg damit abgedeckt wird. Für die Verladung einzelner Wagen werden Jutedecken von 6 m Länge, für größere Ladestrecken solche in Stücken von 25 m Länge geliefert.

— **Bestrafung wegen Gefährdung von Eisenbahnzügen,** die im Laufe des Jahres 1912 wiederholt in der Nähe von Velten vorkamen, unterlagen kürzlich der Prüfung des Schwurgerichts am Landgericht III, Berlin. Auf die Anklage der vorsätzlichen Tranportgefährdung hatten sich die Fabrikarbeiter Albert Schüler und August Regner aus Velten, zwei Burschen im Alter von achtzehn bezw. neunzehn Jahren, zu verantworten. Wie die Verhandlung ergab, haben die Angeklagten wiederholt in Gemeinschaft mit anderen jungen Leuten den Plan erwogen und zum Teil ausgeführt, Züge der Bahn Kremmen-Wittstock zum Entgleisen zu bringen. Schon im Februar 1912 hatten

beide Angeklagten einen großen Prellstein auf die Schienen gelegt. Beide Burschen beobachteten in der Nähe die weitere Entwicklung; ihr verbrecherischer Plan gelang aber nicht, denn der Lokomotivführer bemerkte noch rechtzeitig das Hindernis und konnte ein Unglück verhüten. Im März 1912 verübte Schüler einen anderen Anschlag; er hob aus einer Bude in der Nähe des Bahndammes die Tür aus und legte sie auf die Schienen. Aber auch diesmal blieb die beabsichtigte Wirkung aus; noch im letzten Augenblick vermochte der Lokomotivführer zu bremsen und den Zug zum Stehen zu bringen. Wegen dieses verbrecherischen Streiches wurde Schüler von der Strafkammer, da er noch nicht achtzehn Jahre alt war, zu zwei Jahren zwei Monaten Gefängnis verurteilt. Seine verbrecherische Neigung kam aber immer wieder zum Durchbruch. So soll er zu anderen jungen Leuten geäußert haben, er wolle in den Wald gehen und auf dem Bahnkörper die Schienen loslösen. Am 8. Mai 1912 verabredete er sich mit Regner wiederum zu einem Anschlag auf einen Güterzug: sie rollten zwei Bierfässer an den Eisenbahndamm und legten sie auf die Schienen. Im nahe gelegenen Viktoriapark warteten sie auf das Nahen des um 11 Uhr fälligen Güterzuges. Auch in diesem Falle sah der Maschinenführer im letzten Augenblick die Bierfässer und bremste, so daß ein Entgleisen des Zuges auch diesmal vermieden werden konnte. Als die Bahnbeamten sich an die Beseitigung des Hindernisses machten, ergriffen die Angeklagten die Flucht. Auf Grund der Beweisaufnahme gelangten die Geschworenen zur Bejahung der Schuldfrage nach gemeinschaftlicher vorsätzlicher Eisenbahntransportgefährdung und sprachen auch Schüler die zur Erkenntnis der Strafbarkeit seiner Handlung erforderliche Einsicht zu. Das Urteil lautete gegen Schüler auf 3½ Jahre Gefängnis, gegen Regner auf 1½ Jahre Zuchthaus unter Anrechnung von vier Monaten auf die erlittene Untersuchungshaft.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den nachgenannten Beamten die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt, und zwar dem Geheimen Baurat Voß, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Bromberg sowie den Regierungs- und Bauräten von der Ohe, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Meseritz, und Denkhaus, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Stendal, letzterem unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurat. — Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Wypyrsczyk, bisher in Beuthen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.) und Heinrich, bisher in Saarbrücken, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Brabandt, bisher in Siegen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln, Willy Lehmann, bisher in Berlin-Pankow, nach Düren als Vorstand (auftrw.) des dort neu errichteten Eisenbahn-Betriebsamts, Blau, bisher in Hermsdorf bei Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Dirschau, Rump, bisher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Siegen, Reichert, bisher in Oberhausen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung 1 nach Duisburg, Leinemann, bisher in Linz, nach Crefeld als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Friedrich Müller, bisher in Hannover, nach Torgau als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Dr.-Ing. Schütz, bisher in Magdeburg, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Berlin-Pankow und Panzlaff, bisher in Gemünden (Wohra), nach Jülich als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung; — der Großherzoglich-hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sieben, bisher in Duisburg, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Saarbrücken; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Hintze, bisher in Breslau, als Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Halberstadt, Wilhelm Neumann, bisher in Dortmund, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Beuthen, Tromski, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, nach Breslau als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 4 daselbst und Paul Wagner, bisher in Wittenberge, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Essen. — Der bisherige Betriebsleiter der Bergheimer Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn Regierungsbaumeister a. D. Friedrich Kratz in Cöln ist unter Verleihung der Stelle eines Mitgliedes einer Eisenbahndirektion in den unmittelbaren Staatsdienst übernommen. — Dem Eisenbahn-Ingenieur Hermann Eggebrecht in Birnbaum ist die Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsnebenamts daselbst verliehen. — Überwiesen sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Ernst Rohde, bisher in Posen, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rammelsberg, bisher beim Eisenbahn-Werkstättenamt 2 in Dortmund, dem Eisenbahn-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Dortmund. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Jonas, bisher zur Reichs-Eisenbahnverwaltung beurlaubt, bei der Eisenbahndirektion in Essen, Fechter bei der Eisenbahndirektion in Cöln und Reese bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Theodor Kallenbach aus Gardelegen (Eisenbahnbaufach); — Paul Hecker aus Düsseldorf und Walter Wolffram aus Berlin (Maschinenbaufach).

Bei den badischen Staatseisenbahnen ist dem Kollegialmitglied der Generaldirektion, Regierungsrat Hermann May, auf sein Ansuchen die Stelle des Vorstandes der Verkehrskontrolle II übertragen. — Ernannt sind der bisherige Vorstand der Verkehrskontrolle II, Oberbetriebsinspektor Johann Stahl, der Vorstand der Bauinspektion Singen, Oberbauinspektor Eduard Michaelis, der Vorstand der Maschineninspektion Basel, Obermaschineninspektor Friedrich Landwehr, und der Vorstand der Betriebsinspektion Lauda, Oberbetriebsinspektor Ludwig Kirsch, zu Inspektionsbeamten bei der Generaldirektion. — Versetzt ist der Inspektionsbeamte bei der Verwaltung der Hauptwerkstätte, Obermaschineninspektor Dr. Otto Hefft, zur Generaldirektion. — Zur Ruhe gesetzt ist der Vorstand der Verwaltung der Eisenbahnmagazine, Baurat Jakob Mertz in Karlsruhe, auf sein Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste.

Österreich.

— **Budgetprovisorium.** Bei dessen Beratung im Abgeordnetenhause begründete der Berichterstatter der Minderheit, Abg. Tomschik, seinen Antrag betreffend die Einstellung von 17 Millionen Kronen zur Erhöhung der Bezüge der Staatsbahnbediensteten und der entsprechenden Beträge zur Erhöhung der Bezüge der staatlichen Arbeiter im Sinne der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom Dezember 1911. (Vgl. No. 98 S. 1552 Jahrg. 1912 d. Ztg.) Er erörterte in eingehender Weise die von der Regierung für die Arbeiter der Staatsbahnen zur Durchführung gebrachten Maßnahmen und empfahl die Annahme der von ihm beantragten Resolution, durch die das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, über diese Maßnahmen dem Hause Bericht zu erstatten. Wenn die Regierung im § 4 des Budgetprovisoriums ermächtigt werde, im Sinne des Beschlusses des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 für die materielle Besserstellung der Eisenbahnbediensteten die erforderlichen Beträge staffelweise nach Maßgabe der im Rahmen des Eisenbahnetats zu schaffenden Bedeckung zu verausgaben, so werde damit für die Eisenbahner und staatlichen Arbeiter nichts getan. Sein Antrag, der im Budgetausschuß nicht die Mehrheit gefunden habe, bezwecke, die Regierung zu bemüßigen, für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner und staatlichen Arbeiter den Betrag von 17 Millionen Kronen zu verwenden.

Der in Rede stehende Antrag der Minderheit wurde abgelehnt. Das Budgetprovisorium gelangte in beiden Häusern des Reichsrats zur Annahme. Mit ihm wird die Regierung auch zum Abschluß einer Anleihe im Betrage von 130 Mill. Kr. für Eisenbahninvestitionen ermächtigt. Zu letzterem Punkte sprach der Berichterstater im Herrenhause sein Bedauern über die Tatsache aus, daß die außerordentlichen Bedürfnisse der Staatsbahnverwaltung nur noch im Wege des Kredits gedeckt werden.

Die Unterscheidung zwischen jenen Investitionen, die tatsächlich eine Vermehrung des Anlagekapitals bedeuten, und jenen Investitionen, die eigentlich nur Betriebsbedürfnisse bestreiten, sei im einzelnen nicht ganz leicht. Im großen und ganzen aber könne man doch diese zwei Hauptgruppen unterscheiden, und die Regierung teile im Voranschlag diese 130 Millionen in der Weise, daß auf das Konto des Anlagekapitals 98, auf das Konto der Betriebsbedürfnisse 32 Millionen entfallen. Angenommen, daß diese Rechnung richtig sei, so werden 32 Millionen Kronen, die nach normalen Begriffen aus den Betriebsüberschüssen gedeckt werden sollten, durch eine Anleihe gedeckt werden. Das sei ein Vorgang, der mit dem ganzen System der Staatsbahnverwaltung zusammenhänge und der leider auch durch die verschiedenen Tariferhöhungen der letzten Jahre nicht wesentlich geändert werden konnte. Die Einnahmen seien allerdings um etwa 40 Millionen gestiegen, allein auch die laufenden Ausgaben stiegen außerordentlich, so daß noch immer kein befriedigendes Ergebnis vorliege, wenn auch zugegeben werden müsse, daß der Betriebsüberschuß, den die Regierung für das nächste Jahr berechnet, und auch der Ueberschuß für 1911 ein etwas günstigeres Bild bietet als die Ziffern der früheren Jahre.

— **Südbahn.** Kürzlich hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden, in der der Generaldirektor den Voranschlag für 1913 vorgelegt hat. Dieser ist sehr umsichtig

aufgestellt und geht davon aus, daß mit einer weiteren Steigerung der Einnahmen nicht zu rechnen sei. Die Südbahn hatte im laufenden Jahre eine unerwartet starke Verkehrssteigerung, die auch die Einnahmen günstig beeinflußte. Während sonst die Zunahme des Verkehrs im Durchschnitt etwa 2 % beträgt, stellte sie sich heuer auf 6 bis 7 %. Man wird kaum annehmen dürfen, daß nach einem solchen Aufschwung auch im nächsten Jahre eine ähnliche Steigerung eintreten wird. Allerdings kommt der Umstand zugunsten der Südbahn in Betracht, daß sie stark unter der Wirkung des Durchzugsverkehrs steht und in dieser Hinsicht von dem Rückgang der heimischen Produktion nicht so unmittelbar berührt wird, wie andere Bahnen, die mitten in einem Industriegebiet liegen. Da bei der Südbahn wiederholt Ueberraschungen in der Verkehrsentwicklung eingetreten sind, ist es ja denkbar, dass auch das nächste Jahr eine Steigerung der Einnahmen bringen wird, aber sicher ist damit nicht zu rechnen, zumal auch das wirtschaftliche Leben durch die Folgen des Balkankrieges ungünstig beeinflußt worden und heute nicht abzusehen ist, ob die Zurückhaltung nicht längere Zeit andauern wird. Bisher hat der Verkehr der Südbahn keinen Rückschlag erlitten und erst in der letzten Dekade ist eine Verminderung zu beobachten, die aber keineswegs zu einer weitergehenden Besorgnis veranlaßt. Was die Ausgaben betrifft, so ist eine fortlaufende Erhöhung mit Bestimmtheit vorauszusehen. Hierbei kommen in erster Linie die Personalauslagen und unter diesen wieder die automatische Vorrückung, die weiter fortwirkt, in Betracht. Dieses System führt bei den Staatsbahnen ebenso wie auf der Südbahn von Jahr zu Jahr zu einer Steigerung der Ausgaben, da alljährlich mehr Angestellte in den Genuß höherer Bezüge gelangen. Ist also ein Zuwachs der Einnahmen im nächsten Jahre unsicher, bildet die Vermehrung der Ausgaben heute schon einen feststehenden Faktor. Die Investitionen der Gesellschaft dürften im nächsten Jahre einen größeren Umfang annehmen und den Betrag von 16 Millionen Kronen erreichen.

— **Der Stillstand der Reform der Wiener Stadtbahn.** Hierüber sprach kürzlich Kommerzialrat v. Pacher in der Generalversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins. Der Zweck war, den Nachweis zu erbringen, daß Staat, Land und Stadt das größte finanzielle Interesse haben, durch eine radikale Umformung des Betriebssystems auf dem bestehenden Stadtbahnnetze mittels trambahnartig rasch und gleichmäßig folgender elektrischer Motorwagen zunächst das auf dieses Netz verwendete Kapital aus einem fressenden in ein fruchtbringendes zu verwandeln. Wenn damit der tatsächliche Beweis erbracht sein werde, daß Wien einen ebenso gedeihlichen Boden für eine Schnellbeförderungsanstalt der breiten Bevölkerungsmassen biete, wie die anderen Millionenstädte Europas und Amerikas, dann werde das Kapital des Inlandes wie des Auslandes von allen Seiten zur Ausführung der neuen großen Untergrundlinien angeboten werden, und diese brauche dann nicht nur über die in die alte Stadtbahn verbauten 136 Millionen keinen Strich zu machen, sondern werde auch für die neuen Linien weit bessere Bedingungen erhalten, denn die Hauptursache der Zurückhaltung des Unternehmungsgeistes sei der finanzielle Mißerfolg, den der bisherige Stadtbahnbetrieb erlitten hatte. Eine ihren Zweck erfüllende Stadtbahn einer Großstadt sei nicht mehr und nicht weniger als eine auf eigener Fahrbahn verkehrende Trambahn des innerstädtischen Schnellverkehrs, dazu bestimmt, in den Hauptrichtungen des Verkehrs dem Publikum eine stark ins Gewicht fallende Zeitersparnis gegenüber der Straßenbahn zu gewähren. Eine Stadtbahn, welche dies nicht leiste, habe überhaupt keine Daseinsberechtigung. — Im wichtigsten Teil des Wiener Verkehres, dem zwischen der inneren Stadt und den Vorstädten, biete aber die Stadtbahn für das Gesamterfordernis des Fahrpublikums, das sich aus der reinen Fahrzeit und der mittleren Wartezeit zusammensetze, nur auf einem Drittel ihres Netzes eine Ersparnis von wenigen Minuten, während sie auf den beiden anderen Dritteln das Anderthalbfache bis das Doppelte an Zeit in Anspruch nehme als die Straßenbahn. Im gerechneten Durchschnitt sämtlicher 180 Fahrstrecken zwischen den fünf Haltestellen an der inneren Stadt und den 36 Haltestellen in den Vorstädten stelle sich dieses mittlere Gesamtzeiterfordernis des Fahrgastes bei Benützung der Stadtbahn im heutigen Dampfbetrieb auf etwa 39, genau 38½ Minuten, mit der Straßenbahn auf rund 30 Minuten. Unter diesen Umständen sei es selbstverständlich, daß von der Gesamtzahl der Fahrgäste auf die Straßenbahn sieben Achtel, auf die Stadtbahn aber nur ein Achtel entfalle. In dieser Tatsache liege der ganze Mißerfolg des Stadtbahnunternehmens klar zutage. Von obigen 38½ Minuten durchschnittlichen Zeiterfordernisses auf der Stadtbahn entfallen aber nur 20 Minuten auf die wirkliche Fahrzeit, 4 Minuten auf den Weg zum und vom Bahnhof und mit Einschluß der entfernteren Linien nicht weniger als 14½ Minuten auf die mittlere Wartezeit auf der Einsteigstelle. Durch Auflösung der geschlossenen Dampfbahnzüge in eine vier- bis achtfache Anzahl elektrischer Motorwagen, die sich auf allen Linien des Netzes in Abständen von 2 Minuten folgen, werden diese 14½ Minuten Wartezeit auf durchschnittlich eine Minute durch die im elektrischen Betrieb ermöglichte Steigerung der Fahrgeschwindigkeit und durch zwei Trassenabkürzungen, die reine Fahrzeit von 20 auf 12 Minuten herabgemindert. Dies ermäßigte die durchschnittliche Gesamtfahrzeit des einzelnen Fahrgastes einschließlich der 4 Minuten Treppensteigen und Kartenlösen von jetzigen 38½ auf künftig 17 Minuten. Die Zeitinanspruchnahme sei damit um mehr als die Hälfte herabgemindert und die Stadtbahn sei das geworden, was sie heute nicht ist, das Schnellverkehrsmittel der breiten Wiener Volksschichten.

Ebenso wie sich durch die Durchführung der Vorschläge des Vortragenden das Zuführungsgebiet der Wiener Stadtbahn auf dem verbauten Boden der Stadt Wien, nämlich die Bodenfläche, auf welcher sie dem Fahrpublikum eine Zeitersparnis gegenüber der Straßenbahn biete, gegen jetzt verfünffachen werde, werde sich auch der Anteil der Stadtbahn an der Gesamtzahl der Fahrgäste beider Beförderungsanstalten verfünffachen. Dabei brauche die heutige Achskilometerzahl nicht gesteigert zu werden, denn die heute in 15 und den 18 Betriebsstunden des Tages nahezu leer fahrenden Stadtbahnwagen werden dann eben gut gefüllt, brauchen aber nicht überfüllt zu sein. Die Wirkung einer Verfünffachung der Einnahmen bei einer nicht starken Vergrößerung der Betriebsauslagen für das finanzielle Jahresergebnis sei selbstverständlich. Alle von der Folgerichtigkeit dieser Darlegungen Ueberzeugten mögen es sich zur Aufgabe machen, ihnen mit aller Energie sowohl in der öffentlichen Meinung, als in den maßgebenden Kreisen zum Durchbruch zu verhelfen.

— **Die österreichische Lokomotiv- und Wagenindustrie.** Der Verein der Montan-, Eisen- und Maschinenindustriellen in Oesterreich hielt kürzlich die diesjährige ordentliche Generalversammlung ab. Nach dem Rechenschaftsberichte lieferte die österreichische Lokomotivindustrie im Jahre 1912 für das Inland (für die österreichischen Staatsbahnen und für die Privatindustrie zusammen) 237 Lokomotiven und 85 Tender; Ausfuhrlieferungen fehlten vollständig. Mit dem Jahre 1911 scheint für die Lokomotivfabriken der Tiefstand der Konjunktur überschritten. Der Umfang der Bestellungen im Inlande, auf welche die österreichische Lokomotivindustrie bei dem scharfen Wettbewerbe Deutschlands für Auslandsbestellungen fast ausschließlich angewiesen ist, hat sich einigermaßen gehoben. Trotzdem ist die Beschäftigung der Lokomotivfabriken noch immer unzulänglich, da sie nur die Hälfte der Produktionsmöglichkeit auszunützen gestattet. Die Lage der österreichischen Wagenbauindustrie gestaltete sich im Jahre 1912 nicht so ungünstig, als noch Ende 1911 anzunehmen war, weil sich das Eisenbahnministerium infolge des immer fühlbarer gewordenen Wagenmangels genötigt sah, die für das Jahr 1912 in Aussicht genommenen Bestellungen von 500 Personen-, 180 Dienst- und 700 Lastwagen um 113 Personen- und Dienst- und 4424 Lastwagen zu erhöhen. Im ganzen wurden sonach für die österreichischen Staatsbahnen 512 Personen-, 281 Dienst- und 5124 Lastwagen bestellt; außerdem haben die noch bestehenden Privatbahnen sowie die Privatindustrie Aufträge gegeben, zu denen noch einige Lieferungen für das Ausland hinzukamen. Die Wagenfabriken erreichten somit im verflossenen Jahre einen Produktionsstand von rund 6800 Fahrbetriebsmitteln, der allerdings hinter ihrer Leistungsfähigkeit von 16 000 Wagen noch immer um 9200 Wagen zurückbleibt.

— **Wasserstraßen und Schienenwege im Bodenseegebiete.** Der energische Vorkämpfer für die volkswirtschaftliche Erschließung des Oberrheins von Basel bis zum Bodensee, Zivilingenieur Gelpke aus Basel, besprach am 18. Dezember 1912 im Zentralverein für Fluß- und Kanalschiffahrt in Österreich in äußerst wirkungsvoller Weise das auch für Österreich wichtige Problem der Wasser- und Schienenwege im Bereiche des Bodenseegebietes. Hinsichtlich der Schienenwege im Bodenseegebiete hob der Redner hervor, daß — bei einer österreichisch-schweizerischen Grenzentwicklung von 256 km — nur eine einzige Bahnlinie, die über den Arlberg, die beiden befreundeten Staaten verbinde — ein Übelstand, der sich auch in dem nur geringfügigen Warenaustausch, vor allem in der stetigen Abnahme der österreichischen Ausfuhr nach der Schweiz bekundet. Da die Arlberg-Brennerroute und die Arlberg-Tauernroute nachweislich im Verkehr zwischen der Adria mit der Schweiz versage, sei auch der Triester Seehandel für die Schweiz noch immer bedeutungslos. Um mit Genua und Marseille in Wettbewerb treten zu können, sei ein direkter Schienenweg notwendig, der Südtirol, Kärnten, Krain und das Küstenland durch eine Linie vom Pustertal und dem Etschgebiet nach dem vorarlbergischen Rheingebiet verbinde, die genannten österreichischen Kronländer von der bisherigen Verkehrsisolierung befreie. Die verkehrsgeographische Fortsetzung der Rhein-Bodenseewasserstrasse richte sich nicht nach dem Süden, vielmehr nach Südosten, also nach Südwestösterreich. Diese

Bahnlinie, eine schweizerische „Adriabahn“, müsse also noch geschaffen werden über Bregenz-Arlberg-Unterengadin-Glurns-Trient.

Ungarn.

— **Der neue norddeutsch-ungarische Gütertarif.** Infolge der auf den ungarischen und österreichischen Eisenbahnen in den letzten zwei Jahren durchgeführten Tariferhöhungen ergab sich die Notwendigkeit, die direkten Tarife im Verkehre mit dem Auslande einer Umarbeitung zu unterziehen. Während im Auslandsverkehr mit Österreich die neuen Tarife bereits seit Jahr und Tag in Wirksamkeit stehen, dienen im Verkehr mit Ungarn noch die vor der Tariferhöhung in Kraft getretenen Tarife als Grundlage der Frachtberechnung. Dieser Verzug in der Ausgabe der neuen Tarife ist lediglich auf die im Vergleich mit dem deutsch-österreichischen Verkehre weit verwickeltere Tariffrage im Verkehr mit Ungarn, sowie auf das Bestreben der Direktion der ungarischen Staatsbahnen zurückzuführen, mit dem Tarife gleichzeitig auch die Leitungsvorschriften aufzulegen. Der für die ungarischen Verkehrsbeteiligten so angenehme Zustand fortdauernder Anwendung der alten wohlfeilen Auslandstarife naht nunmehr seinem Ende. Die Ausgabe der neuen, auf den Verkehr mit Ungarn bezughabenden Tarifhefte des Süddeutschen und Bayerisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes sowie des Rhein- und Main-Umschlagsverkehrs ist für den 1. April 1913 zu gewärtigen. Dagegen ist die Ausarbeitung des norddeutsch-ungarischen Gütertarifes bereits soweit vorgeschritten, daß sein Inkrafttreten allenfalls unter Einhaltung der gesetzlichen Veröffentlichungsfrist schon zu Anfang des nächsten Jahres zu gewärtigen ist. Der genannte Tarif umfaßt das Gebiet der Eisenbahnen in Ungarn einerseits und das Verwaltungsgebiet der preußischen Eisenbahndirektionen Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Halle a. d. Saale, Hannover, Kattowitz, Königsberg, Magdeburg, Mainz, Münster, Posen, Stettin und der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, sowie der an diese anschließenden deutschen Privat- und Staatseisenbahnen, mit Ausnahme des in den Bereich des Süddeutsch-Ungarischen Verbandes gehörigen Verkehres und der in den Verkehr deutscher Seehäfen mit Österreich und Ungarn einbezogenen deutschen Stationen. In seiner Ausgestaltung ist der Tarif dem gleichzeitig zur Einführung gelangenden neuen Tarif, Teil I für den Deutsch-Österreichisch- und Ungarischen Eisenbahnverband angepaßt. Er enthält daher außer den regelmäßigen Klassentarifen auch Serientarife und die erforderlichen Ausnahmetarife. Die Nummern der in den Tarif aufgenommenen Ausnahmetarife entsprechen den für die bezüglichen Artikel im Teil I vorgesehenen Nummern und weichen daher von der bisherigen Nummerierung ab. Der Tarif enthält Frachtsätze in Mark- und Kronenwährung. In der Kronenwährung sind nur die Frachtsätze für den Verkehr mit den auf österreichischem Gebiete gelegenen Stationen gehalten. Der neue Tarif ist im allgemeinen auf das nachgewiesene Verkehrsbedürfnis beschränkt.

Die neuen Frachtsätze weisen gegenüber den bisherigen durchwegs eine bedeutende Erhöhung auf. Diese Frachterhöhung ist auf den Umstand zurückzuführen, daß in den gegenwärtigen Verbandstarifen sowohl von den ungarischen als auch — im Durchgangsverkehre — von den österreichischen Staatsbahnen die alten, noch vor dem Jahre 1910 in Geltung gewesenen Sätze der Lokaltarife eingerechnet waren. Während aber seit Einführung der gegenwärtigen Verbandstarife, nicht nur in Österreich, sondern auch in Ungarn zweimal eine allgemeine Tariferhöhung durchgeführt wurde, gelangt nunmehr im Verkehre mit Deutschland diese zweimalige Tariferhöhung ohne jedweden Übergang auf einmal zum Ausdruck. s.

— **Das neue Heim des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs.** Am 8. Dezember 1912 fand die feierliche Schlußsteinlegung und Eröffnung dieses neuen Heims statt. Der Eröffnungsfeier verlieh die Anwesenheit des Erzherzogs Josef, des Handelsministers Beöthy, sowie des Präsidenten des österreichischen Eisenbahnbeamtenklubs und früheren Eisenbahnministers Geheimrat Ritter von Wittek besonderen Glanz. Im Prunksaale des stattlichen fünfstöckigen Gebäudes in der Csengerygasse versammelten sich etwa 500 Klubmitglieder, darunter Klubpräsident Geheimrat Ludvigh, die beiden Staatssekretäre des Handelsministeriums Stetina und Kálmán, der Präsident der Staatsbahnen Johann v. Marx, dessen Stellvertreter Direktor Hegyeshalmy, die Staatsbahndirektionen Dr. Hollán, Kotányi, Geduly, Zelcvich, die Ministerialräte Dr. Neumann, Hoszpotzky, die Generaldirektoren Pulszky und Fábry, die Direktoren der Schiffahrtsgesellschaften Dr. Domony, Végh und Neugebauer und viele andere Herren.

Um 5 Uhr nachmittags erschien Erzherzog Josef, welcher vom Präsidenten Ludvigh und dem Vizepräsidenten Marx empfangen und in den prächtigen Festsaal geleitet wurde. Präsident Ludvigh begrüßte mit herzlichen Worten den erlauchten Gast, worauf Vizepräsident v. Marx die Geschichte des Klubs schilderte und den Zweck und die Aufgaben dieses aus 5000 Mitgliedern bestehenden gesellschaftlichen Vereins erörterte. Nachdem Klubsekretär Dr. Urbanovich die Schlußsteinurkunde verlesen und diese vom Erzherzog Josef unterfertigt worden war, hielt Se. Hoheit folgende Ansprache:

„Ew. Exzellenz! Geehrte Herren! Ich ergreife gern die Gelegenheit, um meiner Freude und Anerkennung Ausdruck zu verleihen, indem ich die neuen Erfolge des erfreulichen Fortschrittes der ungarischen Kultur und des ungarischen gesellschaftlichen Lebens sehe. Dieses neue Gebäude, seine eng aneinandergefügten Steine werden mich stets an das edle Zusammenhalten erinnern, das diesen Beamtenkörper nach langem Kampfe und mit großen Opfern in den Besitz eines aus eigenen Mitteln errichteten Heimes gelangen ließ. Möge auch diese für das Wohl unseres Vaterlandes so wichtige Körperschaft jederzeit durch das heilige Bestreben so innig verbunden werden wie die Steine dieses Gebäudes es sind, das weder Mühe noch Opfer scheuend, fortwährend nur das eine Ziel uns vor Augen hält: das Wohl unseres teueren Vaterlandes. Die heutige Feier des Klubs der Verkehrsbeamten kann mein für ihn gehegtes Interesse nur noch erhöhen. Da ich Ihre schwierigen Aufgaben kenne, habe ich Ihr Wirken stets mit lebhaftem Interesse verfolgt. Durch dieses Wirken hat sich der wackere Beamtenkörper meine aufrichtige Zuneigung errungen. Von diesem Gefühle erfüllt, begrüße ich Sie alle in Ihrem schönen neuen Heim. Indem ich den Schlußstein lege, übergebe ich das Heim seiner Bestimmung und wünsche aus vollem Herzen, Gottes Segen möge hier walten, sowie auch die Idee, daß eine hochentwickelte Kultur zum Wohle der Gesellschaft und unseres von dieser geliebten Vaterlandes führt.“ Die Rede des Erzherzogs wurde mit stürmischen Eljenrufen aufgenommen.

Es folgte ein Rundgang des Erzherzogs und der übrigen Teilnehmer durch das neue Klubgebäude, das in allen seinen Teilen eingehend besichtigt wurde. Besonders fanden die schönen Lese- und Spielsäle, die Bibliothek und die Fremdenzimmer das Gefallen der Beschauer.

Am selben Abend fand im Festsaale des Klubs ein Festmahl statt, an welchem außer dem Erzherzog alle oben erwähnten Persönlichkeiten teilnahmen. Staatsbahnpräsident v. Marx würdigte in schwungvollen Worten die Verdienste des Handelsministers Beöthy. Präsident Ludvigh ließ den Vertreter des österreichischen Schwesterklubs Ritter von Wittek hochleben, worauf dieser mit herzlichen Worten die freundschaftlichen Gefühle der österreichischen Kollegen verdolmetschte. Er fühle sich glücklich, persönlich an dem Einweihungsfeste des neuen ungarischen Klubheimes teilnehmen zu können, da er das erfolgreiche Wirken dieses Klubs seit Jahren beobachtet und aufrichtig bewundert habe. Er erhob sein Glas auf das Wohl des Präsidenten Ludvigh.

Bosnien und Hercegovina.

— **Die Gesetzvorlage über den Bau der bosnischen Landesbahnen.** Die Gesetzvorlage über den Bau und die Einrichtung der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen, welche die bosnische Landesregierung dem Landtage zur Verhandlung unterbreitete, umfaßt neun Artikel. Artikel I enthält jene Bedingungen, unter welchen Bosnien und die Hercegovina die Verpflichtung zum Bau der neuen Linien übernehmen. Die wichtigste dieser Bedingungen ist, daß beide Staaten der Monarchie sich zur teilweisen Deckung der Kosten verpflichten und folgende Beiträge leisten: Vom ersten Baujahre an 60 Jahre hindurch jährlich 4 858 086 Kr., vom zweiten Baujahre an 60 Jahre hindurch einen weiteren jährlichen Betrag von 2 600 000 Kr., vom dritten Baujahre an 60 Jahre hindurch einen weiteren Betrag von 3 Millionen Kronen. Weiter wird die Militärbahn Banjaluka-Doberlin mit ihrer Einrichtung an Bosnien-Hercegovina als Landesbahn abgetreten und schließlich wird die Tariffrage grundsätzlich gelöst. Im Artikel II verpflichten sich die Länder Bosnien-Hercegovina längstens innerhalb sechs Jahren die folgenden Eisenbahnen zu bauen: die vollspurige Bahnverbindung zwischen Banjaluka-Jajce, die vollspurige Bahnverbindung Samac-Doboj, die schmalspurige Bahnverbindung Bugojno-Arzano, die Normalisierung der Strecke Doboj-Sarajewo und der Strecke Jajce-Bugojno, die vollspurige Bahnverbindung zwischen Brcka-Tuzla, den Umbau der schmalspurigen Strecke Doboj-Tuzla auf Vollspur. Artikel III verfügt über den Bau der Strecke Dolni-Vakuflasva. Artikel IV bestimmt, daß an den umzubauenden schmalspurigen Strecken Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung des Verkehres zu treffen sind. Artikel V enthält die Verpflichtung Bosniens und der Hercegovina, zur Deckung der

restlichen Baukosten in das Budget für das Jahr 1913 eine Million Kronen einzustellen, in den Jahren 1914 und 1915 wird diese Summe um je eine Million erhöht. Artikel VI besagt, daß der gemeinsame Finanzminister eine Landesanleihe in Obligationen im Höchstbetrage von 270 Millionen Kronen aufnehmen wird. Die Anleihe ist in 60 Jahren zu tilgen. Artikel VII verfügt über die Verwendung heimischer Arbeiter, Artikel VIII über die Enteignungen, Artikel IX über den Zeitpunkt, zu welchem das Gesetz in Kraft tritt.

Übrige europäische Länder.

— **Budget der französischen Staatsbahnen.** Bei der weiteren Beratung des Staatsbahnbudgets für 1913 in der Abgeordnetenkammer traten namentlich der Berichterstatter Abg. Perrissoud und die Sozialisten für die Leistungen der Staatsbahnverwaltung und letztere auch für das Staatsbahnsystem überhaupt ein. Abg. Thomas gab zu, daß das Reinerträgnis durch außerordentliche Steigerung der Ausgaben bedeutend gesunken sei, sucht indes darzulegen, daß man die Vorwürfe bezüglich der Summen, welche angeblich in den unersättlichen Schlund der Staatsbahnverwaltung geworfen würden, stark übertreibe. Letztere dürfe nicht nur nach ihren finanziellen Ergebnissen beurteilt werden, sondern man müsse auch den allgemeinen wirtschaftlichen und sozialen Vorteilen Rechnung tragen. Von gegnerischer Seite wurde zum Beweise der Behauptung, daß der Staat — in Frankreich! — ein schlechter Betriebsunternehmer sei, auch auf die üblen Erfahrungen mit der staatlichen Pulver- und Zündhölzerherstellung, der Fernsprechverwaltung usw. hingewiesen. Ein Abgeordneter behauptete, die Pulverfabrikation des Staates habe 800 Angehörigen der Kriegsmarine das Leben gekostet. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Dupuy suchte in einer längeren, sehr beifällig aufgenommenen Rede die grundsätzlichen Erörterungen abzuschneiden mit den Worten: Den Staatsbahnanhängern sage er, man möge die Verwaltung gewähren lassen und die Kritik mäßigen, um das Ansehen der Leitung nicht zu schwächen und die eigenen Theorien nicht zu gefährden. Den Gegnern sage er: der Rückkauf sei eine vollendete Tatsache, von der man nicht mehr zurückkommen könne. An die Gesamtheit appelliere er, mit der Regierung zusammenzuwirken dahin, daß aus dem großen, das ganze Land interessierenden Staatsbahnnetz der bestmögliche Teil gezogen werde. Von Einzelheiten verdient die Elektrisierung der Pariser Vorortbahnen Erwähnung. Der Berichterstatter beanstandete namens der Budgetkommission die Elektrisierung der Linie nach Auteuil, weil sie mit 11 Millionen Fr. Kosten zu teuer sei, da sie mit einer neuen Linie der Nordbahn und einer neuen Trambahnlinie in Wettbewerb treten müsse. Ferner erachtete die Kommission die Angaben bezüglich des Untergrundbahnhofs von Saint-Lazare, dessen Kosten von 12 bis 24 Millionen wechseln könnten, für zu ungewiß, auch sei Überschwemmungsgefahr zu fürchten. Anderseits sprach sich die Kommissionsmehrheit mit der Regierung für Heranziehung der Privatindustrie zur Lieferung der elektrischen Kraft aus, während die Sozialisten deren Eigenherstellung durch den Staat verlangten. Der Minister bemerkte, der Untergrundbahnhof komme billliger als ein neuer Bahnhof auf dem Square von Batignolles; ersterer werde auf 20, letzterer auf 40 Millionen geschätzt. Die Befürchtungen wegen einer Ueberschwemmung seien gegenstandslos, da der Untergrundbahnhof 7 m höher als die Pariser Nord-Südbahn, 2 m höher als die Stadtbahn errichtet werde. Die Elektrisierung der Linie nach Auteuil sei trotz der Einwendungen dringend nötig und werde, wenn man die nötigen Aufrechnungen mache, nur etwa 5 Millionen kosten. Die Lieferung der elektrischen Kraft durch die Privatindustrie bedeute für die Staatsbahnverwaltung eine wesentliche Ersparung; dabei komme der Grundsatz von Staats- oder Privatbahnsystem nicht in Betracht. Auch die Pariser Stadtbahn, die Nord-Südbahn und die Orleansbahn bezögen ihre elektrische Kraft wenigstens zum Teil von der Privatindustrie.

— **Syndikat der Unternehmer öffentlicher Arbeiten in Frankreich.** Auf dem Jahresbankett brachte der Vorsitzende dieses Unternehmerverbandes unter Hinweis auf das neue Regierungsprogramm zur Hebung des „nationalen Werkzeugs“ verschiedene Wünsche der Unternehmer zum Ausdruck. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Dupuy, versicherte den Herren, daß er zur Durchführung des Programms stark auf die Mitarbeit der Privatunternehmung rechne. Er habe die Absicht, eine neue Politik in Sachen der öffentlichen Arbeiten zu eröffnen und die Verwirklichung der von der außerparlamentarischen Kommission ausgearbeiteten großen Pläne zu beschleunigen. Der Minister verteilte zahlreiche Diplome und Medaillen an Arbeiter, welche eine Reihe von Jahren im Dienste von Unternehmern öffentlicher Arbeiten stehen.

— **Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Schweiz geht bezüglich des Rückerwerbs des Genfer Bahnhofs und der Linie bis zur Landesgrenze von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft energisch vor, obwohl der Vertrag vom französischen Parlament noch nicht genehmigt ist. Der schweizerische Bundesrat beschloß, daß das unter dem 24. Juli 1912 öffentlich bekanntgemachte Bundesgesetz vom 10. Juli 1912, betreffend die Ausdehnung des Netzes der Bundesbahnen auf Genfer Gebiet, in die eidgenössische Gesetzsammlung aufgenommen wird und am 24. Dezember 1912 in Kraft tritt. Zur Sache läßt sich der Pariser „Temps“ von seinem Berichterstatter in Bern melden, die Vertagung der Vertragsgenehmigung durch das französische Parlament habe eine „delikate“ Lage geschaffen, welche die beiden Regierungen sich anschickten, durch einen modus vivendi zu regeln. Nachdem die schweizerische Bundesversammlung die Genehmigung erteilt, werde der Rückkauf vom 1. Januar wirksam. — Bei dem Vortrieb des Mont d'Or-Tunnels auf der Linie Frasne-Vallorbe, welche für die französische Zufahrt zum Simplon verbessert wird, erfolgten am 23. Dezember Wasserausbrüche, die den Tunnel überschwemmten. Die Arbeiter konnten sich rechtzeitig in Sicherheit bringen. Ein Wasserstrom von 4 m Breite ergoß sich aus dem Tunnel und floß etwa 100 m unterhalb mit 40 cbm in der Sekunde in die Orbe. Der Ausbruch erfolgte bei Km. 4,274, 80 m vor Ort. Das Wasser hat vor dem Tunnel ganz bedeutenden Schaden angerichtet. So wurde der hohe Damm, auf dem die Dienstbahn läuft, weggerissen und die Schienen hängen in freier Luft. Der Wasserstrom hat die beiden kantonalen Straßen von Ladermier und L'Echelle überflutet, auf denen der Verkehr eingestellt werden mußte. Ein auf benachbartem Feld liegendes Gehöft wurde überschwemmt. Man glaubt, daß das Wasser von einem auf französischem Gebiet liegenden unterirdischen Becken oder Fluß herrührt. Nach Meldungen vom 26. Dezember war das in den Tunnel eindringende Wasser auf 800 l in der Sekunde zurückgegangen und konnte die Wiederaufnahme der Arbeiten in Aussicht genommen werden; am 27. aber verschlimmerte sich die Lage wieder, am Tunneleingang stand das Wasser 80 cm hoch, der Zufluß stieg auf 2000 l in der Sekunde. Durch die Schneeschmelze und das aus dem Tunnel strömende Wasser ist der Fluß Orbe über die Ufer getreten und starke Überschwemmung entstanden. In den folgenden Tagen hielt sich, bei erneutem starken Regen, der Wasserzufluß zwischen 5000 und 3000 l. Die erste Annahme, daß ein unterirdisches Wasserbecken oder dergl. angebohrt sei, scheint nicht zuzutreffen, doch wurde später als sehr bemerkenswert gemeldet, daß die Quelle des Bief-Rouge, eines Nebenflusses des Doubs auf französischer Seite, welche 80 m über der Höhe des Tunnels liegt, kurz nach dem Wassereinbruch im Tunnel plötzlich versiegt ist. Der Pariser „Temps“ veröffentlicht sehr schwarzseherische Ansichten des Geologieprofessors Fournier in Besançon, die allerdings weniger dem Tunnel als der Wasserentziehung auf französischem Gebiet und anderen französischen örtlichen Interessen zu gelten scheinen. Er habe, so führt Fournier aus, schon 1905 vor der Durchbohrung des Mont d'Or gewarnt und die des Faucille empfohlen. Der Mont d'Or-Tunnel, mit alleiniger Neigung nach schweizerischer Seite, müsse das ganze Wasser aus diesem Juragebiet gegen Vallorbe ziehen und die Quellen und die Wasserversorgung für eine Reihe französischer Orte um Pontarlier schädigen, wie überhaupt das französische Pontarlier zugunsten des schweizerischen Vallorbe durch diesen Bahn- und Tunnelbau benachteiligt werde.

Der Rosenbergtunnel bei St. Gallen dürfte nach dem „St. Gallener Tagebl.“ in den nächsten Wochen endlich fertiggestellt werden. — Im Oberengadin wurden auf der Linie Bevers-Schuls Probefahrten mit der ersten elektrischen Lokomotive und mit Zügen gemacht, wobei fahrplanmäßige Geschwindigkeiten von 45 km in der Stunde erreicht wurden. Die Versuche sollen befriedigt haben. Die elektrische Kraft wird über den Berninapaß von den Kraftwerken Brusio geliefert. Die Linie soll bis nächsten Sommer dem Betrieb übergeben werden. Die Berninabahn macht den Versuch, im Winter ihre Linie bis Alp Grüm offenzuhalten; der Verkehr von dort bis Cavaglia soll durch Fuhrwerk besorgt und in Cavaglia wieder die Bahn benutzt werden. — Auf der Thunerseebahn werden gegenwärtig bei den Hauptschnellzügen Versuche mit Heizkesselwagen gemacht, die bekanntlich auch auf den deutschen Bahnen bei längeren Zügen vielfach verwendet, in deren Mitte eingestellt werden, von wo aus sie den Heizdampf gleichzeitig in den vordern und hintern Zugteil strömen lassen. Der dadurch erzielte Vorteil liegt in einer gleichmäßigen und vor allem hinreichenden Heizung der Wagen, die bei langen Zügen vielfach zu wünschen übrig läßt. Der Heizwagen ist Eigentum der Lötschbergbahn.

Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hält am 17. und 18. Januar in Bern Sitzungen ab. Auf der Tagesordnung stehen verschiedene Mitteilungen und Genehmigungen, Kredite bezüglich Bahnhoferweiterungen, Verträge usw., jedoch kein Gegenstand von größerer internationaler Bedeutung. Etwa

hervorzuheben ist das neue Reglement für die Erledigung von Entschädigungsansprüchen wegen Verlust, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen durch die Stationen. — Der Bundesrat gibt bekannt, daß mit dem Staatsrat des Kantons Neuenburg vereinbart worden ist, den Eigentumsübergang der Neuenburger Jurabahn an die Bundesbahnen auf den 1. Mai 1913 zu verschieben. — Die Aktionärversammlung der Greyerzer Bahnen (chemins de fer électriques de la Gruyère) hatte im Geschäftsbericht sehr trübe Mitteilungen über die Lage entgegenzunehmen. Die Linien haben etwa 8 Millionen Franken gekostet; das Aktienkapital von 3,8 Millionen, welches hauptsächlich durch die beteiligten Gemeinden aufgebracht ist, gilt als verloren. Die Freiburger Staatsbank hat an das Bahnunternehmen eine Schuldforderung von fast 7 Millionen Franken, welche nicht verzinst werden kann. Für Ende 1911 war ein „Passivsaldo" von 1,7 Millionen ausgewiesen. Wie diese schlimmen verfahrenen Verhältnisse gelöst werden können, ist noch nicht abzusehen. Zunächst kündigte der Finanzdirektor des Kantons an, daß die Bahngesellschaft unbedingt sparsamer wirtschaften müsse.

— Statistik über Arbeits-, Ruhe- und Urlaubszeiten des Eisenbahnpersonals in elf europäischen Ländern. Über diese Verhältnisse ist eine statistische Arbeit im Auftrage des internationalen Kongresses für gesetzlichen Arbeiterschutz (Lugano 1910) vom internationalen Arbeitsamt in Basel dem diesjährigen Kongreß in Zürich vorgelegt worden. Der Auftrag hatte Erhebungen über ein weit umfangreicheres Gebiet als das in der Überschrift angedeutete beabsichtigt; es war indessen dem Arbeitsamt nicht möglich, die Fülle des von den Sektionen sowie von den Regierungen Europas eingegangenen Stoffes bis zur diesjährigen Tagung des Kongresses vollständig zu bearbeiten. So hat man sich darauf beschränkt, einstweilen eine Aufstellung über die Arbeitszeit, die Ruhepausen und die Urlaubszeiten des Eisenbahnpersonals in Deutschland, Belgien, Finnland, Großbritannien, Ungarn, Italien, Frankreich, Norwegen, Schweden, den Niederlanden und in der Schweiz zu bringen. Aus den Ergebnissen der auf diese Weise entstandenen umfangreichen statistischen Tabelle veröffentlicht die „Schweizerische Eis.-Ztg." eine Reihe von Zahlen, welche die Dauer der Dienstbereitschaft, der täglichen Arbeitszeit, der Ruhetage in Stunden, der ununterbrochenen Ruhezeit innerhalb 24 Stunden sowie die Zahl der Urlaubstage im Jahr für das Personal des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes, des Zugbegleitungs- und Zugbeförderungspersonals, des Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungspersonals sowie der Werkstätten- und Magazinarbeiter in den elf angegebenen Ländern veranschaulichen sollen.

Wir möchten es vermeiden zurzeit auf diese Angaben näher einzugehen, zumal es sich noch um vielfach lückenhaftes Material handelt und aus diesem Grunde auch von dem Züricher Kongresse beschlossen worden ist, dieses Material bis zum nächsten Jahre noch wesentlich zu vervollständigen. Insbesondere sollen die Eisenbahnverwaltungen ersucht werden, die Tabelle über Dienstbereitschaft, Arbeitszeit, Nachtruhe und Ruhetage zu vervollständigen. Diese Tabellen sind sodann nebst den übrigen Ergebnissen der noch ausstehenden Erhebungen einer besonderen Kommission vorzulegen, die dann beauftragt ist, zu berichten über die Verschiedenheit der Unfallstärke derselben Kategorien des Personals in verschiedenen Ländern und womöglich über die Ursachen dieser Verschiedenheit, über die Verschiedenheit der Diensteinteilungen und über die nachweisbaren Ursachen dieser Verschiedenheit, über die Einrichtungen zur Verhütung von Meinungsverschiedenheiten betreffs Arbeitszeit und Lohn zwischen Arbeitgeber und -nehmer im Eisenbahnwesen und ihre Ergebnisse und schließlich über die Grundlagen der Krankenstatistik im Eisenbahnwesen. Wir behalten uns vor, später, sobald sie abgeschlossen vorliegt, auf diese statistische Arbeit zurückzukommen, die sicherlich bei der Bedeutung des fraglichen Gebietes ein allgemeines Interesse beanspruchen wird.

— Neue Ausstandsbefürchtungen in Spanien. Nach Berichten aus Barcelona droht die Bewegung unter den spanischen Eisenbahnern mit einem abermaligen Ausbruch. Sie seien größtenteils mit der halben Lösung, welche der letzte Ausstand erfuhr, nicht zufrieden und glaubten trotz der von den Eisenbahngesellschaften gebrachten Opfer von diesen wie von der Regierung und von ihren eigenen Führern getäuscht worden zu sein. Es wird behauptet, daß auf der Linie Madrid-Saragossa-Alicante der Verkehr überhaupt nicht wieder in ganz normalen Zustand gekommen sei und daß ein großer Teil des Personals systematisch im „Ausstand der gekreuzten Arme" verharre. Es soll ein Einvernehmen bestehen, wonach zwischen dem 2. und 5. Januar eine neue Erklärung der allgemeinen Arbeitsniederlegung revolutionärer Art bevorstände. Die Regierung treffe jedenfalls umfassende Vorbereitungen, namentlich in Katalonien, wo Verstärkungen der Truppen stattfinden und Bahnhöfe und Gleise militärisch bewacht werden.

— Die portugiesische Eisenbahngesellschaft. Im Eisenbahnwesen Portugals nimmt die „Gesellschaft der portugiesischen Eisenbahnen" die wichtigste Stellung ein. Ihr Netz umfaßt den größten Teil der im mittleren Abschnitt des Landes zwischen Lissabon und Porto gelegenen Bahnen; es besitzt zurzeit eine Länge von 1172 km, wovon 280 km zweigleisig ausgebaut sind. Die Spurweite ist die auf der Pyrenäenhalbinsel vorherrschende Breitspur von 1,67 m. Von der 346 km langen Hauptlinie Lissabon-Porto zweigen verschiedene Haupt- und Seitenstrecken ab: zunächst in Entroncamento die Linie nach dem mittleren Spanien, die sich bei Torre da Vargens nochmals in zwei Stränge gabelt, die über Valencia bzw. Badajoz verlaufen. Bei Pampilhosa, nördlich von Coimbra, geht die nach Nordspanien führende Linie ab, die über Medina del Campo und Valladolid die französische Grenze bei Hendaya-Irun erreicht. Näher an der Küste führt eine zweite Linie von Lissabon nach Norden, die Torres-Vedras, Caldas-de-Rainha und Leira berührt und bei Alfarellos die Hauptstrecke wieder erreicht. Die Länge dieser als „Westlinie" bezeichneten Strecke beträgt 226 km. Dem Vorortverkehr Lissabons dient eine Anzahl Linien mit dichter Zugfolge.

Unterbau und Rollmaterial genügen den höchsten Ansprüchen. Die Schienen haben z. B. auf der Linie Lissabon-Porto ein Gewicht von 45 kg/m, die Lokomotiven entwickeln Stundengeschwindigkeiten von 100 bis 120 km, in den Schnellzügen laufen 19,5 m lange Durchgangswagen I./II. Klasse mit Drehgestellen. Die Strecke Lissabon-Porto wird täglich von zwei Schnellzugpaaren befahren, die die ganze Strecke in 5¾ Stunden zurücklegen, was einer Reisegeschwindigkeit von etwa 60 km/St. entspricht. Die Verbindung mit dem Auslande vermittelt vor allem der Südexpreßzug, dessen Wagen bis Hendaye durchlaufen, wo wegen des Spurweitenwechsels Umsteigen stattfindet. Die 1899 km lange Strecke Lissabon-Paris wird von ihm in 33 Stunden 24 Minuten durchfahren. Die Geschwindigkeit dieses Zuges ist auf den Linien der portugiesischen Eisenbahngesellschaft stellenweise recht hoch; so wird z. B. die 112,9 km lange Teilstrecke Lissabon-Entroncamento, obwohl die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse an einzelnen Punkten wenig günstig sind, in 1 Stunde 24 Minuten zurückgelegt, also mit einer Stundenleistung von 80,6 km. Zwischen Lissabon und Madrid verkehren dreimal in der Woche Schnellzüge mit Schlaf- und Speisewagen; ihre Fahrzeit beträgt rund 15¼ Stunden. Die Gesellschaft ist bemüht, ihren Schnellzugdienst noch weiter zu verbessern; sie plant neben einer Beschleunigung des Südexpreßzuges vor allem die Einrichtung einer täglichen Schnellzugverbindung zwischen Lissabon und Madrid.

— Bevorstehende Änderungen bei den Londoner elektrischen Bahnen. Daß die Great Northern and City Railway in London von der Metropolitan-Eisenbahn übernommen werden soll, hatten wir schon erwähnt (Nr. 95 dieser Zeitung, S. 1508). Nunmehr soll auch noch die City und Südlondoner Eisenbahn, die älteste Röhrenbahn Londons, ihre Selbständigkeit aufgeben, indem sie von der Underground Electric Railways Company übernommen werden soll. Diese letztere Gesellschaft will ferner noch die Central-London-Eisenbahn zu einem Teil ihres Netzes machen, so daß jetzt Änderungen bevorstehen, wie sie seit dem Jahre 1901, wo dem Parlament 13 die Londoner Untergrundbahnen betreffende Gesetzentwürfe vorlagen, noch nicht wieder dagewesen sind. Die Central-London-Eisenbahn ist erst kürzlich an ihrem Ostende bis Liverpoolstreet verlängert worden, und auch an ihrem Westende sind Verlängerungsbauten geplant. Unter all den geplanten Verschmelzungen ist die letztgenannte die wichtigste. Die London Electric Railways Company, ein Zweigunternehmen der schon genannten Untergrundgesellschaft, will ferner ihre Piccadilly und Brompton-Strecke bis Hammersmith verlängern und sie so mit der District-Eisenbahn in Verbindung bringen. Letztere wiederum will die Strecken nach Wimbledon und Sutton übernehmen, an denen sie schon seit ihrem Bestehen ein Betriebsrecht besitzt, und die Metropolitan-Gesellschaft endlich will eine Verbindung zwischen der Hammersmith und City-Eisenbahn und der Ealing und Shepherdsbush-Strecke herstellen.

Werden diese geplanten Verschmelzungen und Ergänzungen vom Parlament genehmigt und durchgeführt, so bedeuten sie einen wichtigen Schritt auf dem Wege zu einem Londoner Verkehrstrust, und es machen sich schon Stimmen geltend, die von der Verschmelzung eine Beseitigung des Wettbewerbs und damit eine Benachteiligung des Londoner Verkehrs befürchten. Demgegenüber weist Engineer ganz gegen die sonstigen Gepflogenheiten der englischen technischen Zeitschriften darauf hin, daß, wie der Bericht der Königlichen Kommission über den Londoner Verkehr sagte, der Wettbewerb selten vorteilhaft, meist aber verschwenderisch ist. Außerdem hat diese Zeitschrift zu der Untergrundgesellschaft nach ihren bisherigen Leistungen das Vertrauen, daß sie auch in Zukunft alles tun wird, um den Londoner Verkehr zu fördern. Obgleich gerade der Omnibus- und der Untergrundbahn-Verkehr in scharfem Wettbewerb miteinander stehen, hat sie bei der Übernahme der Omnibusgesellschaft weder auf den Omnibus-, noch auf

den Untergrundstrecken den Fahrplan verkürzt. Natürlich ist trotzdem die Tatsache, daß mit dieser Verschmelzung der gesamte Londoner elektrische Eisenbahnverkehr, abgesehen von einigen wenigen Ausnahmen, in zwei Händen vereinigt wird, von einschneidender Bedeutung, zumal dann die Untergrundgesellschaft in bezug auf die Zahl der beförderten Personen etwa zwei Drittel des Londoner Verkehrs zu bewältigen haben wird. Engineer meint, daß die geplanten Veränderungen möglicherweise zur Gründung eines Londoner Verkehrsamtes führen könnten, einer Behörde, die zur Überwachung der verschiedenen Verkehrsunternehmungen sehr zu wünschen wäre. Außer durch das Parlament müssen diese Verschmelzungspläne auch noch durch die Aktionäre gebilligt werden, doch ist die Genehmigung der letzteren wohl mit größerer Bestimmtheit zu erwarten als die des Parlaments. Jedenfalls wird die Durchführung der vorstehend angedeuteten Pläne den Londoner Verkehr wesentlich fördern und für die großen Mengen seiner Bewohner, die auf die Benutzung der Schnellbahnen angewiesen sind, von großem Vorteil sein.

Von wesentlicher Bedeutung für den Londoner Stadt- und Vorortverkehr sind außer den genannten Veränderungen auch noch die schon seit vorigem Sommer geplante Durchführung der Nordwestbahnzüge auf die Bakerstreet- und Waterloo-Bahn und die Einführung elektrischen Betriebes auf den Strecken der North London and North and South-Western Junction Railways. Auch andere Gesellschaften gehen mit Plänen für die Elektrisierung ihrer Vorortstrecken um, doch wird die Durchführung noch dadurch gehindert, daß sie sich über die Wahl der Betriebsart — Gleichstrom oder einwelliger Wechselstrom — noch nicht schlüssig werden können.

— **Bekohlungsanlage für Lokomotiven in Crewe.** Die bisherige Bekohlungsanlage der London und Nordwest-Bahn in Crewe bestand aus vier Gleisen, zwei inneren für die mit Kohlen beladenen Güterwagen und zwei äußeren für die Lokomotiven, die alle vier in gleicher Höhe liegen. Die Kohlen wurden von Hand auf kleine Karren geladen, in diesen über die Ladesteige zwischen den Gleispaaren gefahren und mit Hilfe eines Krans in die Lokomotiven ausgeschüttet. Die Kosten für diese Art, die Kohlen umzuladen, betrugen 31 ₰ für 1 t, und es wurde deshalb zur Verminderung der Kosten eine mechanische Bekohlungsanlage gebaut, die die erste ihrer Art in England ist. Sie muß etwa 140 bis 150 Lokomotiven täglich mit durchschnittlich 450 t Kohlen versorgen. Sie hat zwei Lokomotivgleise und ein Wagengleis. Aus den Kohlenwagen gelangen die Kohlen in eine tiefe Grube, aus der sie mittels eines Schrägaufzugs in die über den Lokomotivgleisen gelegenen Kohlentaschen gehoben werden. Damit auch Wagen ohne Schüttklappen ausgeschüttet werden können, ist über der Kohlengrube ein Wagenkipper eingebaut. Die Kohlentaschen fassen 200 t, während der Aufzug 60 t in der Stunde leisten kann. Der Betrieb wird so geregelt, daß der Aufzug nur am Tage läuft und daß am Abend genügender Vorrat für die Nacht vorhanden ist. Die Kohlen werden beim Ausgeben selbsttätig gewogen und zwar mit solcher Genauigkeit, daß bei einem Monatsverbrauch von rd. 270 000 Zentnern der Unterschied zwischen der angelieferten und der ausgegebenen Kohlenmenge nur etwa 81 Zentner beträgt. In 3 Minuten kann ein Tender mit 6 t Kohlen beladen werden, während es früher 15 Minuten dauerte, bis 5 t auf den Tender geladen wurden. Mit Ausschlacken und allen Nebenarbeiten hat eine Lokomotive etwa 24 Minuten Aufenthalt, ehe sie wieder zum Dienst abrücken kann.

— **Verstaatlichung weiterer russischer Privatbahnen?** Die russische Regierung scheint ihre Absicht, mit dem Auskauf von Privatbahnen auf breiterer Grundlage vorzugehen, nicht so glatt und schnell verwirklichen zu können, wie sie sich das wohl ursprünglich nach dem Geschäft mit der Warschau-Wiener Bahn vorgenommen hatte. Andere Bahnen bieten ihr augenscheinlich nicht die Sicherheiten und Aussichten, wie es bei der Warschau-Wiener Bahn der Fall war. — Nach der „Nowoje Wrjemja" vom 14./27. November 1912 hat sich nämlich kürzlich die gemischte Kommission unter dem Vorsitze des Chefs des Eisenbahndepartements Hyazintow wieder mit der Verstaatlichungsfrage beschäftigt. Die Kommission wollte sich davon Überzeugung verschaffen, ob ein Erwerb der Lodzer Bahn, der Moskau-Kiew-Woronescher und der Moskau-Kasaner Bahn im Reichsinteresse läge.

Bezüglich der Lodzer Bahn wurde diese Frage verneint. Wenn auch die Verstaatlichung der beiden übrigen Bahnen für vorteilhaft gehalten wurde, so überzeugte man sich, daß bei der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn die Auskaufsfrage ihre eigenen Schwierigkeiten habe, so daß nur der Erwerb der Moskau-Kasaner Bahn von der Kommission in Vorschlag gebracht wurde.

Allerdings kam man auch bezüglich dieser Bahn nicht zu einem einstimmigen Beschluß, da die Vertreter des Finanzministeriums der Ansicht waren, der Staatsbahnbetrieb würde sich teurer stellen, während die Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten, gestützt auf ihre Erfahrungen mit der Warschau-Wiener Bahn, den Standpunkt vertraten, daß der Staat billiger wirtschaftet, als die Privatbahnen.

Die Ermittlungen über die Zweckmäßigkeit der Verstaatlichung weiterer Privatbahnen sind noch nicht abgeschlossen, sondern werden weiter fortgesetzt.

So ist man anscheinend auch in Rußland auf dem besten Wege — wenn auch nur allmählich, so doch in absehbarer Zeit — ein einheitliches Staatsbahnnetz zu schaffen. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Schantungeisenbahngesellschaft** ist gegen Zahlung von 5 400 000 ℳ die Rechtsnachfolgerin der Schantung-Bergbau-Gesellschaft geworden und nunmehr also stark an den Betriebsergebnissen der Schantung-Kohlenwerke interessiert. Ganz so schlecht, wie es anfangs schien, sind die Betriebsverhältnisse auf den Gruben doch nicht. Es hieß, die eine der beiden Schachtanlagen, nämlich diejenige bei Fangtse im Felde von Weishien, wäre ersoffen. Dies ist aber nicht ganz richtig; in Wirklichkeit ist nur die unterste Sohle ersoffen, und zwar infolge eines Wasserdurchbruchs aus einem benachbarten alten, längst verlassenen chinesischen Grubenbau. Die beiden oberen Sohlen dagegen sind im Betriebe erhalten geblieben und fördern weiter. Die verloren gegangene elektrisch betriebene Wasserhaltung der untersten Sohle wurde durch eine kräftige Wasserhaltung mit Dampfkraft ersetzt. Zwei neue horizontale Pumpen und eine Senkpumpe mit zusammen 5,5 cbm Wasserförderung werden augenblicklich aufgestellt. Der eine der beiden Schächte, der Annieschacht, mußte allerdings aufgegeben werden. Immerhin betrug die Förderung im ersten Vierteljahr 1912/13 noch 29 463 t, im Juli 14 066 t und im August 11 819 t. Die durchschnittlichen Förderkosten stellten sich für die Fangtsekohle im letzten Betriebsjahre auf 4,853 ℳ die Tonne gegen 5,087 ℳ im Vorjahre. Bei den wesentlich günstiger arbeitenden Schächten der Poshangruben stellten sich die entsprechenden Förderkosten auf 3,016 bzw. 3,129 ℳ. Hier betrug die Gesamtförderung 1911/12: 205 185 t, so daß also vornehmlich mit den geringeren Förderungskosten der Poshankohle seitens der Bahnverwaltung zu rechnen sein wird. Eine Schädigung der Betriebsergebnisse der Schantungeisenbahn scheint ausgeschlossen. F. W.

— **Eisenbahnfährverbindung zwischen Indien und Ceylon.** Die Südindische Eisenbahn ist im Begriff, eine Fährverbindung herzustellen, die den Übergang von Eisenbahnwagen vom indischen Festland nach der Insel Ceylon ermöglichen soll. Auf der sog. Adamsbrücke reicht die Eisenbahn von Indien bereits bis Dhaneshkodi auf der Insel Rameswaram und auch von Ceylon ist der Schienenstrang bis Talemanaar auf der Insel Manaao vorgestreckt. Zwischen diesen beiden Endpunkten ist noch eine Entfernung zu überbrücken, die etwa derjenigen von Calais nach Dover entspricht. Je nach der herrschenden Windrichtung, die bekanntlich in jenen Gegenden regelmäßig wechselt, wird die Fahrstraße für die Zugfähren auf die eine oder die andere Seite der die Adamsbrücke bildenden Inseln verlegt, so daß die Schiffe stets vor dem Winde geschützt sind. Sie fahren dabei meist in flachem Wasser, worauf bei der Bauart der Fährdampfer besondere Rücksicht genommen werden mußte. Ihre Länge beträgt 79,3 m, ihre Breite 11,6 m und ihr Tonnengehalt 700 t. Der erste der drei für diesen Fährdienst bestimmten Dampfer ist im Oktober in Glasgow vom Stapel gelaufen. Er ist, wie die zwei noch im Bau begriffenen Schwesterschiffe, ein Turbinendampfer, der die Überfahrt in 1¼ Stunde zurücklegen soll. Er ist nicht nur in seinen technischen Einzelheiten den besonderen Anforderungen, die bei seiner Verwendung an ihn gestellt werden, in weitest gehendem Maße angepaßt, sondern soll auch seinen Reisenden alle neuzeitlichen Bequemlichkeiten bieten. Außer einer beschränkten Anzahl von Reisenden erster Klasse soll er 500 Reisende dritter Klasse, meist Eingeborene, aufnehmen; auch für Güter und bei Bedarf auch für Schafe und Rindvieh ist Platz vorgesehen.

Die drei Dampfer bestehen ganz aus Stahl. Sie werden elektrisch beleuchtet und sind mit elektrisch angetriebenen Lüftungsvorrichtungen ausgerüstet. Zur Versorgung der Reisenden mit Trinkwasser sind Destillierapparate und Kühlvorrichtungen vorgesehen. Wegen der großen Geschwindigkeit, mit der die Dampfer durch sehr flaches Wasser fahren müssen, ist auf die Herstellung wasserdichter Schotten besondere Sorgfalt verwendet worden; außer ihnen gehen auch noch wasserdichte doppelte Böden durch das Schiff. Die Rettungsvorrichtungen entsprechen den Vorschriften des englischen Handelsamts für die Kanal- und Küstenschiffahrt.

Zum Antrieb der Schiffe dienen je zwei Parsons-Turbinen, die 3000 Umdrehungen in der Minute machen. Um die Steuer-

fähigkeit zu erhöhen, sind an beiden Enden der Schiffe Steuerruder angebracht. Alle sonstigen Maschinen, wie Pumpen, Gebläse zur Erzeugung künstlichen Zugs für die Feuerung usw., entsprechen den neuesten Anforderungen. Besondere Erwähnung verdienen noch die Krane, die die Motorwagen zur Überfahrt auf das Fährschiff heben und nach Beendigung der Fahrt wieder an Land setzen. Die Hafenmauern, auf denen die Züge endigen und an denen die Fähren anlegen sollen, sind noch zu erbauen.

— **Algerische Eisenbahnen.** Die Unzufriedenheit in der französischen Kolonie Algerien über die vom Mutterlande verfolgte Eisenbahnpolitik und über die Verschleppung längst beschlossener und als nötig erkannter Bahnen, wie namentlich die Ouenzalinie, nimmt außerordentlich scharfe Formen an. Der französische Staatsrat, Abteilung für öffentliche Arbeiten, vor dem die Frage neuerdings durch den Minister der öffentlichen Arbeiten gebracht war, hat bezüglich der zur Verstaatlichung bestimmten Eisenbahngesellschaft Bona-Guelma eine aufschiebende Entscheidung gefällt. In der Begründung wird ausgeführt, daß diese Gesellschaft die Konzession für eine tiefer nach Süden führende Linie verlange und damit die 1905 und 1906 zwischen der Kolonie Algerien und der Studiengesellschaft der Ouenzabahn abgeschlossenen Verträge hinfällig machen wolle. Der Staatsrat habe sich seinerzeit zugunsten jener Verträge ausgesprochen und es liege jetzt kein Anlaß vor, sie aufs neue in Frage zu stellen. Nur der eine Punkt sei zu prüfen: ob es im Interesse Algeriens liege, sofort zum Rückkauf des Netzes der Bona-Guelma-Eisenbahngesellschaft zu schreiten. Zweifellos sei nicht nur eine Verbesserung dieses Netzes, besonders der Linie von Loukaras nach Tebessa, notwendig, sondern auch erforderlich, einen leistungsfähigen Schienenweg zu schaffen, der die reichen Minen und Phosphate im Südwesten von Constantine erschließe. Eine der zunächst in Betracht kommenden Lösungen bestehe in der Verlängerung der Ouenzabahn, deren Genehmigung gegenwärtig dem Parlament vorliege; andernfalls könnte die Kolonie Algerien entweder selbst die neue Linie zwischen Bona und Djebel-Onk herstellen und betreiben, oder sich mit der Gesellschaft Bona-Guelma darüber verständigen. Aus alledem gehe hervor, daß erst dann, wenn das Parlament seinen Beschluß gefaßt habe, Algerien die Frage in ihrem ganzen Umfange ins Auge fassen und sie zum besten aller beteiligten Interessenten lösen könne. Der Staatsrat ist demnach der Ansicht, es sei der Plan des Rückkaufs der Bona-Guelmabahn bis nach weiterer, vertiefter Prüfung zu verschieben. Diese Entscheidung hat in Algerien große Aufregung hervorgerufen. Um sie richtig zu verstehen, muß man in Betracht ziehen, daß das französische Parlament trotz allen Drängens Algeriens die Frage der Ouenzabahn u. a. schon jahrelang unnütz verschleppt hat. Dem Pariser „Temps“ wird aus Algerien berichtet, man betrachte diese neue Einmischung des Mutterlandes als eine Herausforderung. Nach einer in Soukaras abgehaltenen Versammlung sandte ein algerischer Abgeordneter dem zurzeit in Paris befindlichen Generalgouverneur ein Telegramm, die Entscheidung des Staatsrats entmutige die beteiligte Bevölkerung auf das Äußerste; abermals sehe sie ihre Interessen geopfert; das Warten sei unerträglich. Der Generalgouverneur möge sofort die algerischen Finanzdelegationen, das algerische Parlament, zu einer außerordentlichen Sitzung berufen, um Protest einzulegen. Der Bürgermeister von Constantine und Vorsitzender des Generalrats, Morinaud, hat sich an die Spitze der Bewegung gestellt und vorgeschlagen, daß die Finanzdelegierten der ganzen Kolonie gemeinsam ihr Amt niederlegen, wovon schon einmal vor drei Jahren wegen der Ouenzabahn die Rede war. Das Blatt „Le Républicain de Constantine“, das von Morinaud geleitet wird, veröffentlichte einen Aufruf, der in folgender, von allen Blättern Algeriens wiedergegebenen überaus kräftigen Redewendung auslief: „Die Politik des Wahnsinns (démeuce), welche in diesem Augenblick mit Algerien getrieben wird, ist dieselbe, welche veranlaßte, daß England, Amerika und Spanien alle ihre Kolonien verloren.“

—**Kongo-Tanganjikabahn.** Nach Mitteilung vom Bau dieser Bahn im belgischen Kongogebiet sind die Schienen am 15. November v. J. bis Km. 84 vorgestreckt gewesen, und bis Ende des soeben verflossenen Jahres hoffte man 100 km fertig zu haben. Die Bauleitung glaubt, daß bei Einhaltung dieses Tempos Ende 1913 der Tanganjika erreicht werden kann, mithin zu gleicher Zeit, zu der dieser See auf der anderen Seite von der deutschen Zentralbahn aller Vorraussicht nach erreicht wird.

—**Verringerung der Fahrgeschwindigkeit in Amerika.** Im allgemeinen geht der Zug der Zeit heutzutage dahin, die Fahrgeschwindigkeit der Züge, besonders der auf große Entfernungen durchgehenden, zu erhöhen, und es ist ein ungewöhnlicher Fall, wenn das Gegenteil geschieht. Die amerikanischen Eisenbahnverwaltungen fangen jetzt an, wegen ihrer hohen Fahrgeschwindigkeit ängstlich zu werden, namentlich seit diese im Verein mit den ungenügenden Schienen, die dort zurzeit an der Tagesordnung sind, Anlaß zu schweren Unfällen gegeben hat. Nachdem nunmehr das Bundesverkehrsamt in Sachen der Entgleisung bei Hyde Park seine Ansicht dahin ausgesprochen hat, daß diese auf jene beiden Ursachen zurückzuführen sei, und die Verkehrsbehörden einiger Bundesstaaten sich aus anderen Anlässen ähnlich geäußert haben, ist z. B. die Fahrgeschwindigkeit des bisher schnellsten Zuges, der auf den Strecken der New York Central- und der Pennsylvania-Eisenbahn zwischen Neuyork und Chicago verkehrt, von 18 auf 20 Stunden vermindert worden, und die letztere Gesellschaft hat anderseits für ihre Strecken 113 km in der Stunde als Höchstgeschwindigkeit festgesetzt. Wegen der verringerten Geschwindigkeit zwischen Neuyork und Chicago wird besonders darauf hingewiesen, daß sie zunächst nur für den Winter gelten soll, weil es bei Schnee und Eis schwer ist, die richtige Gleislage zu erhalten. — Es verschafft sich demnach jetzt in Amerika mehr als bisher der eigentlich selbstverständliche Grundsatz Geltung, daß es wichtiger ist, das Reiseziel wohlbehalten zu erreichen, als die Fahrzeit um geringe Beträge zu verkürzen. Obgleich es bisher gerade die Reisenden waren, die die Eisenbahngesellschaften zu schnellerem Fahren zu zwingen suchten, werden sie doch, wenn sie die neue Maßnahme von diesem Gesichtspunkt aus ansehen, ihr ihre Zustimmung nicht versagen können.

— **Gemeinschaftsbahnhöfe in den Vereinigten Staaten.** In wieviele einzelne Netze die amerikanischen Eisenbahnen zerfallen, geht am deutlichsten aus der außerordentlich großen Zahl von Gemeinschaftsbahnhöfen hervor. Unter den 227 Städten der Vereinigten Staaten, die nach der Volkszählung von 1910 mehr als 25 000 Einwohner hatten, sind 135 mit Gemeinschaftsbahnhöfen, und von den 50 Städten unter dieser Zahl, die mehr als 100 000 Einwohner haben, sind 40 mit Bahnhöfen, in die Strecken verschiedener Gesellschaften einmünden. Nun hat aber nicht jede von diesen Städten nur einen Gemeinschaftsbahnhof: 35 Städte haben deren 2, 8 Städte 3, 2 Städte, Buffalo und Cincinnati 4 und Chicago sogar 5. Die 4 Bahnhöfe von Buffalo werden von 14 Eisenbahngesellschaften benutzt; in die 5 Gemeinschaftsbahnhöfe in Chicago münden die Strecken von 26 Gesellschaften, während die 4 Bahnhöfe von Cincinnati nur zur Aufnahme der Züge von 10 verschiedenen Bahnunternehmungen dienen. Der Gemeinschaftsbahnhof in St. Louis wird von Zügen von 22 Gesellschaften berührt, was die größte in dieser Beziehung erreichte Zahl ist; die nächst niedrige Zahl ist 12 in Peoria. 112 Gemeinschaftsbahnhöfe im ganzen Lande werden von 2, 91 von 3 und mehr Gesellschaften benutzt. Am weitesten geht die Teilung der Eisenbahnen in einzelne Netze im Osten: Die Staaten New York, Pennsylvanien und Illinois haben zusammen ebenso viel Gemeinschaftsbahnhöfe wie alle Staaten westlich vom Mississippi zusammengenommen. Die meisten Bahnhöfe dieser Art gibt es im Staate New York, nämlich 15, dann folgt Pennsylvanien mit 12. Abgesehen davon, daß aus diesen Zahlen ein Schluß auf die Zerrissenheit des amerikanischen Eisenbahnwesens gezogen werden kann, geht aus ihnen aber auch hervor, welche umfangreichen Vorkehrungen die amerikanischen Eisenbahnverwaltungen getroffen haben, um den Übergang des Verkehrs von den Strecken einer Eisenbahngesellschaft auf die einer anderen zu ermöglichen.

— **Schutz von Weichen gegen Einfrieren.** Um ihre Weichen bei Schnee und Eis gangbar zu erhalten, heizt die Erie-Eisenbahn die Gleise in ihren Bahnhöfen. Zu diesem Zweck werden zwischen die Weichenschwellen in der Nähe der Zungenspitze Dampfrohre in Gruppen von je zweien verlegt und an ihren Enden durch Verbindungsbogen so aneinander angeschlossen, daß eine fortlaufende Leitung entsteht. Die Dampfrohre, die 25 mm Durchmesser haben, sind etwa ebenso lang wie die Schwellen. Für jede Weiche werden vier bis sechs solche Rohrgruppen gebraucht. Der Dampf wird diesen Rohren durch ein am Gleis entlangführendes Rohr zugeführt, dessen Weite 25 mm, 37,5 mm oder 50 mm beträgt, je nachdem 1 bis 3, 4 bis 8 oder mehr Weichen an die Heizleitung angeschlossen sind. Mehr als 15 Weichen sollen nicht an eine Dampfzuleitung angeschlossen werden. In jede Leitung ist an der tiefsten Stelle ein Wasserauslaß eingebaut. Die Zufuhr des Dampfes, dessen Druck mindestens 0.7 Atmosphären betragen soll, wird durch einen Hahn in der Nähe jeder Weiche geregelt.

— **Anden-Querbahn.** Anfang Oktober 1912 hat zum erstenmal wieder ein Eisenbahnzug auf der Anden-Querbahn die Kordilleren überschritten, nachdem die Verbindung seit Ende Mai unterbrochen gewesen ist. Zuletzt war ein vorläufiger Verkehr in der Art eingerichtet, daß die noch nicht schneefreien Strecken mit Maultieren zurückgelegt wurden, was für die Reisenden mit großen Beschwerden und gelegentlich selbst mit Gefahr verbunden war. Frauen und Kinder wurden nicht zugelassen. Die lange Unterbrechung im letzten Winter war auf häufige und starke Schneefälle zurückzuführen. Dabei war dieser Winter nicht etwa ein besonders niederschlagsreicher, sondern die beiden vorangegangenen, die seit Eröffnung der Bahn ver-

strichen sind, waren besonders trocken. Es muß da also, da für größere Schutzbauten keine Mittel vorhanden sind und es überhaupt fraglich ist, ob solche Bauten ausgeführt werden können, mit Wahrscheinlichkeit auf weitere derartige Unterbrechungen im Betriebe gerechnet werden. Es zeigt sich immer mehr, welch ein Fehler es war, die Eisenbahn in diesem Breitengrad statt weiter südlich zu bauen, wo es niedrigere und bequemere Pässe gibt.

Bücherschau.

— **Danzigs Handel und Industrie.** Herausgegeben von der Danziger Verkehrszentrale, mit einem Stadtplan. Preis 0,75 ℳ; Verlag von John & Rosenberg, Danzig.

Danzig hat, vermöge seiner günstigen Lage an der Mündung der Weichsel in die Ostsee, Jahrhunderte hindurch die Aus- und Einfuhr eines Hinterlandes beherrscht, das bis tief nach Rußland hinein, nach Galizien und Ungarn reicht. Als die Bedeutung der großen Ströme für die Verkehrsbeziehungen durch den Bau der Eisenbahnen einen starken Stoß erlitt, mußte auch Danzig von dem Ausbau zunächst des ostdeutschen Eisenbahnnetzes und demnächst auch des russischen starke Verschiebungen in seinen Verkehrsbeziehungen erfahren, und es verdankt daher vorzugsweise der im Jahre 1877 eröffneten Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn mit ihrer Fortsetzung über Warschau und Kowel bis zur Einmündung in die südwestlichen russischen Bahnen, wenn sein Verkehr mit Polen und Rußland noch heute eine hervorragende Stelle in seinem Gesamtverkehr einnimmt. Als höchst wünschenswert bezeichnet es hier der Verfasser des ersten Teils der Broschüre, Syndikus Dr. Fehrmann, daß an die galizische Bahnstrecke Lemberg-Belzec das Verbindungsstück Belzec-Lublin angefügt würde, wodurch eine fast gradlinige Verbindung Danzig-Lemberg entstände, die nicht nur für den Verkehr mit Galizien, sondern auch weiterhin mit Ungarn und den Balkanstaaten von erheblichster Wichtigkeit für Danzig sein würde. Um einige Zahlen aus der Broschüre herauszugreifen, aus denen die Bedeutung von Danzigs Handel erhellt, so betrug die gesamte seewärtige Güterbewegung im Durchschnitt der Jahre 1906—11: 1 905 000 t; sie weist in 30 Jahren eine Verdoppelung auf. Der Eisenbahnversand hat sich im gleichen Zeitraum vervierfacht, er betrug im Jahresdurchschnitt von 1906—1911: 1 007 500 t, der Eisenbahnempfang in diesem Jahrfünft 1 243 500 t. Sehr interessant ist die Beschreibung der Hafenanlagen, des Freihafens und des Kaiserhafens, der umfangreichen Anlagen für den Holzhandel usw., auch die Angaben über die Ausfuhr Danzigs, die sich in der Hauptsache auf Getreide einschließlich Mühlenfabrikate, Holz und Zucker erstreckt, sowie über die Einfuhr, wobei sich ergibt, daß Danzig ein bedeutender Stapelplatz für Petroleum geworden ist, verdienen allgemeine Beachtung.

Der zweite Teil der Broschüre behandelt Danzigs Industrie, und zwar im allgemeinen die Voraussetzungen für ihre Entwicklungsmöglichkeit und im besonderen die zurzeit dort blühenden einzelnen Industriezweige.

— **Taschenbuch für Bauingenieure.** Unter Mitwirkung einer Anzahl hervorragender Fachleute herausgegeben von Max Foerster, ord. Prof. a. d. techn. Hochschule zu Dresden. Mit 2723 Abbildungen. Verlag Julius Springer, Berlin 1913. Preis 20 ℳ.

Das vorliegende Werk bezweckt eine Zusammenfassung der Hilfswissenschaften und des eigentlichen Fachgebietes des Bauingenieurs zu deren Gesamtergebnissen, und zwar in der Form eines übersichtlichen und gedrängten Nachschlagewerkes, des für den Aufklärung suchenden Techniker besonders zweckmäßigen „Taschenbuches“.

Als einbändiges Werk erinnert es nach Form, Anordnung und Behandlung des Stoffes an des Ingenieurs Taschenbuch „Die Hütte“, mit dem es sich auch umfanglich bei 1912 Seiten etwas größeren Formates deckt. Es liegt in der Natur zweier solcher gebietsverwandter Nachschlagewerke, daß das beiden gemeinsame Gebiet der Hilfswissenschaften und der technischen Berührungsgebiete (Baustoffkunde, Hoch-, Maschinenbau) gewisse stoffliche Gemeinsamkeiten darbietet. Dies gilt von den Abschnitten der Mathematik und Mechanik (Dr.-Ing. Kögler), der Graphostatik, Träger-, Festigkeitslehre und Baustatik, deren mustergiltige Bearbeitung in der Hand des bekannten Dresdener Statikers und Brückenbauers, des Hochschulprofessors Mehrtens, lag. Der weitere fachwissenschaftliche Inhalt des Werkes umfaßt die Hauptabschnitte: Theorie des Eisenbetonbaues, Baustoffe (Prof. Foerster), Geodäsie (Dr.-Ing. Schreiber), Hochbaukunde (Prof. Böhm), Konstruktionselemente des Eisenhochbaues (Foerster), Wasserbau (Prof. Engels), hölzerne, steinerne, Eisenbetonbrücken (Kögler), Eisenbrückenbau (Mehrtens), Erdbau, Tunnelbau, Straßenbau und Eisenbahnwesen (Prof. Lucas), Wasserversorgung und Kanalisation der Städte (Koehn), künstlerische Fragen des Städtebaues (Prof. Gurlitt), Maschinenbaukunde (Wentzel), Staats- und Rechtskunde (Prof. Dr. Esche). Dieser Gesamtinhalt, den ein Sachverzeichnis beschließt, deutet bereits an, daß der fachwissenschaftliche Schwerpunkt, dem Zweck des Werkes entsprechend, in die Hauptgebiete des Bauingenieurs, den Straßen- und Eisenbahnbau, den Wasser- und Brückenbau verlegt ist.

Bürgten schon die Namen des Herausgebers und seiner, vorwiegend dem Lehrkörper der Dresdener Hochschule angehörigen fachwissenschaftlichen Mitarbeiter dafür, daß es sich hier um ein Werk erster Ordnung handelt, das sich vornehmlich an den Studierenden und an den im praktischen Leben stehenden, schaffenden Ingenieur wendet, so muß doch hervorgehoben werden, daß es den Verfassern in vollendeter Weise gelungen ist, den schier unermeßlichen Stoff, den der Sammelname des Bauingenieurwesens umfaßt, sowohl von der Seite der exakten Wissenschaften wie nach der Richtung der angewendeten Theorie, in klarer und übersichtlicher Weise zu meistern. Der Aufgabe der textlichen Beschreibung baulicher und maschineller Anordnungen ist die große Fülle mustergiltiger Abbildungen wirksam zu Hilfe gekommen.

Als ein „kräftig Wörtlein“ der Kritik möge die Bemerkung gelten, daß es für den praktischen Gebrauch des „Taschenbuches“ vielleicht nützlich gewesen wäre, durch Anhängung einiger Tabellen dem Techniker die wechselseitige Übertragung ausländischer und älterer Münz-, Maß- und Gewichtseinheiten, vor allem auf die deutsche Einheit, zu erleichtern. Das Werk bedeutet, Alles in Allem, eine Bereicherung der deutschen technischen Literatur und gleichzeitig die Ausfüllung einer empfindlichen Lücke in ihr, für die der Studierende wie der Praktiker dem Herausgeber und seinen Mitarbeitern dankbar sein wird. Dem Werk kann der erhoffte Erfolg nicht fehlen! —Bi—

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 10. Januar 1913 wird der an der Strecke Frankfurt (Main)-Limburg (Lahn) zwischen den Stationen Eppstein und Niedernhausen gelegene Haltepunkt Niederjosbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung des Haltepunktes von den Nachbarstationen beträgt von Eppstein 3,31 km, von Niedernhausen 3,26 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 21. Dezember 1912 ist die an der Strecke Bielitz-Kalwarya zwischen den Stationen Kenty und Andrychów gelegene Haltestelle Bulowice für den Personenverkehr, den Markenkolli-, den Eilgutabonnementverkehr und für die Stückgutaufgabe ohne Abfertigung eröffnet worden. Die Annahme von Reisegepäck erfolgt in dieser Haltestelle nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung. Dort angelangtes Reisegepäck, dessen Abnahme nicht sogleich nach Ankunft des Zuges erfolgt, wird in die in der Verkehrsrichtung nächstgelegene Station gebracht und ist von dort abzuholen; ferner ist am 1. Januar d. J. der mit der Station Pilsen mittels Industriegleis verbundene Schlachthof der Stadtgemeinde Pilsen unter der tarifmäßigen Bezeichnung deutsch: Pilsen Schlachthof für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden. Zur Auf- und Abgabe in der Ladestelle Pilsen Schlachthof werden zugelassen: lebende Tiere (Schlachtvieh), ganze geschlachtete Tiere, frisches für den Handels- und Marktverkehr bestimmtes Fleisch, tierische Rohprodukte und für den Schlachthofbetrieb bestimmte oder von demselben stammende, laut Frachtbrief an die Gemeinde Pilsen oder an die Zentralverwaltungen des städtischen Schlachthofes adressierte oder von denselben aufgegebene Güter. Das Ab- und Aufladen, das Ver- und Ausladen der Güter haben die Parteien zu besorgen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Januar ds. Js. ist der jetzt dem Wagenladungsverkehr dienende Ortsgüterbahnhof Cöln Eifeltor auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Gegenständen, deren Ver- oder Entladung eine Rampe erfordert, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. Januar d. J. ist der an der Bahnstrecke Hersfeld-Treysa gelegene frühere Personenhaltepunkt, jetzige Bahnhof IV. Klasse Scheidlache für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Füllung und Entleerung von Kesselwagen in Dzieditz.

K. k. österreichische Staatsbahnen. In der Station Dzieditz ist die Aufgabe und der Bezug von Flüssigkeiten in Kesselwagen mit der Vacuum Oil Company zugelassen worden.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Bahnstrecke Bartschin-Mogilno gelegene Bahnhof IV. Klasse Stefanswalde erhält vom 1. Januar 1913 ab die Bezeichnung: Stefanswalde (Pos.).

Lieferfristzuschläge.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Zufolge Lokal-Gütertarifes der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Teil II, Gemeinsames Heft, ist zugunsten der k. k. österreichischen Staatsbahnen für den Übergang in der Station Triest k. k. St.-B. von der Hauptbahn auf die Schleppbahn Triest k. k St.-B.-Triest Zaule oder von der Schleppbahn Triest k. k. St.-B.-Triest Zaule auf die Hauptbahn mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1913 für Eilgüter eine Zuschlagsfrist von 24 Stunden festgesetzt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 235 vom 19. Dezember 1912 an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr [Aufnahme der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon in den Vereinsreiseverkehr] (abgesandt am 28. Dezember 1912).

Nr. I 237 vom 17. Dezember 1912 an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, die Ausgabestellen errichtet haben, betreffend Rücksendung der von der früheren Valsuganabahn gelieferten Fahrscheinvorräte (abgesandt am 25. Dezember 1912).

Nr. III 542 vom 15. Dezember 1912 an a) sämtliche Vereinsverwaltungen, b) die k. k. österreichischen Staatsbahndirektionen und die vereinsfremden Verwaltungen, die das Vereinswagenübereinkommen bezogen haben, betreffend Neuausgabe des Vereinswagenübereinkommens (abgesandt vom 16.—27. Dezember 1912).

Nr. VI 184 vom 19. Dezember 1912 an die Vereinsverwaltungen, die zahlpflichtige Abdrücke der Vereinszeitung bestellt haben, betreffend Bezugskosten für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 28. Dezember 1912).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Januar 1913 wird der an der Strecke Frankfurt (Main)-Limburg (Lahn) zwischen den Stationen Eppstein und Niedernhausen gelegene Haltepunkt Niederjosbach für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., den 23. Dez. 1912. (4)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Im Eisenbahndirektionsbezirk Essen wird vom 10. Januar 1913 ab der Name der an den Strecken Oberhausen-Düsseldorf und Essen Hbf.-Crefeld gelegenen Station I. Klasse Duisburg in „Duisburg Hbf." geändert.

Essen, den 28. Dezember 1912. (71)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 2. Januar 1913 ab verkehrt an allen Werktagen ein neues Zugpaar zwischen Vacha und Salzungen nach folgendem Fahrplan:

Zug (W) 241 Vacha ab 4^{50}
Dorndorf 4^{59} bis 5^{01}
Merkers 5^{05}
Tiefenort 5^{14}
Leimbach-Kaiseroda 5^{21}
Salzungen an 5^{26}
(Anschluß an 461 nach Meiningen)

Zug (W) 234 Salzungen ab 5^{33}
(Anschluß von 461 aus Eisenach)
Leimbach-Kaiseroda 5^{38}
Tiefenort 5^{45}
Merkers 5^{53}
Dorndorf an 5^{57}
„ ab 5^{58}
(Anschluß om Zuge 1022 aus Kaltennordheim)
Vacha an 6.07
(Anschluß an 234 nach Gerstungen)

Zug 1032 fährt deshalb
Vacha ab 6.07
Dorndorf 6.16 bis 6.18
Merkers 6.23
Tiefenort 6.31
Leimbach-Kaiseroda 6.38
Salzungen an 6.43

Erfurt, im Dezember 1912. (35)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Güterbahnhofs Cöln Eifeltor für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. Januar 1913 wird der jetzt dem Wagenladungsverkehr dienende Ortsgüterbahnhof Cöln Eifeltor auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Gegenständen, deren Ver- oder Entladung eine Rampe erfordert, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Cöln, den 22. Dezember 1912. (5)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 48 des Nachtrages 1 ist die bei der Station Teplitz=Waldthor vorgesehene Klammer zu streichen und bei den Stationen Teplitz und Teplitz=Schloßgarten für die Schnittnummern VII und VIII anzubringen. (31)

Breslau, den 28. Dezember 1912.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Die für Pilsen=Skodawerke bestehenden Eilgutfrachtsätze, deren Aufhebung nach der Bekanntmachung vom 4. d. Mts. zum 10. Februar 1913 veröffentlicht worden ist, treten erst am 12. Februar 1913 außer Kraft. (32)

Breslau, den 28. Dezember 1912.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1913 werden für die Stationsverbindung Eberbach=Weinheim Hbf in Abteilung 1 des Tarifs Stationsfrachtsätze eingeführt. Näheres ist aus unserm Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 28. Dezember 1912. (34)

Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 gelangen im Ausnahmetarif 2 c (Sandtarif) zwischen Eisenberg (Pfalz) und Altötting, Kempten, Lauingen (Donau), Luitpoldhütte, Martinlamitz, Nürnberg=Mögeldorf, Pfronten=Steinach und Tüßling direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Näheres durch die Dienststellen.

München, den 30. Dezember 1912. (75)

Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.

Am 1. Februar 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft, welcher teils erhöhte, teils ermäßigte Frachtsätze der Wagenladungsklasse B und des Spezialtarifs I sowie des Ausnahmetarifs Nr. 30 A (Holz), ferner Ergänzungen des Haupttarifs enthält.

Insoweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende März 1913.

Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum

Preise von 0,50 ℳ = 0,60 Kr. für das Stück zu erhalten.
München, den 28. Dezember 1912. (74)
Tarifamt der k. b. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911.

Ab 1. Februar 1913 gelangt für die Beförderung von Chilesalpeter (roher Natronsalpeter) (Ausnahmetarif 88, Abteilung D) zwischen Mannheim Industriehafen und Trient ein direkter Frachtsatz von 166 ₰ für 100 kg zur Einführung.
München, den 28. Dezember 1912. (72)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911.

Ab 1. Februar 1913 gelangt für die Beförderung von Mineralölen, schweren, des Ausnahmetarifs 91 (Abteilung C 1) von Floridsdorf nach Petershausen (Baden) ein direkter Frachtsatz von 168 ₰ für 100 kg zur Einführung.
München, den 28. Dezember 1912. (73)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ab 1. Januar 1913 gelten die im Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden angegebenen Stückgutfrachtsätze für Karlsruhe Hafen und Karlsruhe Hafen Wasserumschlag auch zur Abfertigung von Stückgut in Einzelsendungen. Die im Tarife für den Wagenladungsverkehr angegebene Verkehrsbeschränkung der Station Karlsruhe Hafen gilt auch für den Stückgutverkehr.
Karlsruhe, den 25. Dez. 1912. (1)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Januar 1913 tritt ein Nachtrag 23 in Kraft. Er enthält Änderungen der Abschnitte B. 1. g, D 7 und F. III. A.
Berlin, den 24. Dezember 1912. (6)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. (2 h des Tarifverzeichnisses).

Der Ausnahmetarif wird vom 1. Januar 1913 an auf frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Kaninchen ausgedehnt. Die Maßnahme gilt zunächst für den Bereich der preußisch-hessischen und der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen und der Militäreisenbahnen; welche Bahnen sonst noch beitreten, wird noch bekanntgemacht.
Berlin, den 27. Dezember 1912. (7)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Seefische usw. (2 f des Tarifverzeichnisses).

Dem Ausnahmetarif tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 die Teutoburger Wald-Eisenbahn bei.
Berlin, den 27. Dezember 1912. (36)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 bis Ende Dezember 1913 tritt die Ilmebahn den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts bei.
Berlin, den 27. Dezember 1912. (38)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 werden die Überführungsgebühren zwischen Frankfurt (Main) Süd und Frankfurt (Main) Viehhof geändert.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 27. Dezember 1912. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 wird für baumwollene und leinene Garne und Gewebe sowie Wollwaren in Wagenladungen von 10 t von den niederländischen Hafenstationen transit nach Konstanz transit mit Bestimmung St. Gallen (Schweiz) ein Ausnahmefrachtsatz von 3,68 ℳ für 100 kg eingeführt. Für Hoek van Holland erhöht dieser Frachtsatz sich um 0,10 ℳ für 100 kg.
Cöln, den 27. Dezember 1912. (39)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerz-Bergwerken und Hochöfen einschließlich des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. November 1911.

Am 1. Januar 1913 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 5 in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, sowie Frachtsätze für die neu einbezogene Empfangsstation Ehringshausen (Kr. Wetzlar) des Direktionsbezirks Frankfurt (Main).
Essen, den 24. Dezember 1912. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verstaatlichung der Kreis Bergheimer Bahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Am 1. Januar 1913 gehen die Kreis Bergheimer Bahnen (Neben- und Schmalspurbahnen) und die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn in den Besitz des Preußischen Staates über. Am gleichen Tage wird auf den bisher durch die Kreis Bergheimer Bahnen kleinbahnmäßig betriebenen Strecken Bedburg-Ameln und Benzelrath-Oberbolheim der Nebenbahnbetrieb aufgenommen.
Mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung werden aufgehoben:

1. der Binnentarif der Kreis Bergheimer Nebenbahnen vom 19. Dezember 1904,
2. der Binnentarif der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn vom 19. Dezember 1904,
3. der Tarif für die Kreis Bergheimer Kleinbahnen vom 19. Dezember 1904.

Die Fahrpreise für den Personenverkehr sowie die Gepäck- und Expreßgutfrachtsätze werden von dem genannten Zeitpunkte nach den Staatsbahngrundsätzen erhoben.
Die Frachtsätze und Entfernungen für den Güter- und Tierverkehr finden Aufnahme in den preußischen Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif.
Gleichfalls am 1. Januar 1913 wird von dem Tarif für den Wechselverkehr zwischen den Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn sowie zwischen Stationen der genannten Bahnen und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 1. Oktober 1912 der Kilometerzeiger E II auf Seite 9 und der Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen-Briketts im Übergangsverkehr mit der Kleinbahnstrecke Bedburg-Ameln auf Seite 19 aufgehoben. Diese Entfernungen und Frachtsätze des genannten Wechseltarifs werden ebenfalls in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen. Der Tarif bleibt also nur noch für den Verkehr der verstaatlichten Bahnen mit den Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen in Kraft.
Ebenso behält bis auf weiteres der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Strecke Benzelrath-Oberbolheim der Kreis Bergheimer Bahnen einerseits und der Kleinbahn Cöln-Frechen anderseits vom 19. Dezember 1904 seine Gültigkeit.
Die bisherigen Tarifstationen
Liblar: Mödr.-L.-E. Übergabebahnhof,
Horrem: Kr. Bergh. E. Übergabebahnhof,
Bedburg: Kr. Bergh. E. und
Rommerskirchen: Kr. Bergh. E.
werden mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung aufgehoben. Der Dienst wird ab 1. Januar 1913 mit den an diesen Orten jetzt schon bestehenden Staatsbahn-Güterabfertigungen vereinigt.
Infolge Übernahme der eingangs erwähnten Güter- und Tiertarife in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif treten in zahlreichen Verkehrsbeziehungen Frachtermäßigungen ein. Es ergeben sich allerdings auch geringfügige Frachterhöhungen. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen, Frachtsätze und Anwendungsbedingungen noch bis 1. März 1913 in Kraft.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (22)
Cöln, den 28. Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 werden nach den Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn im obenbezeichneten Kohlenverkehr neue Frachtsätze eingeführt.
Die bisherigen Frachtsätze werden mit dem gleichen Zeitpunkte außer Kraft gesetzt.
Über die Höhe der neuen Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Kattowitz, den 23. Dezember 1912. (41)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 wird die Station Lengfurt-Trennfeld in den Allgemeinen Klassentarif aufgenommen.
München, den 27. Dezember 1912. (42)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Die auf den 31. Dezember d. J. gekündigten Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. September 1910 bleiben noch bis einschließlich 31. Januar 1913 in Kraft.
Karlsruhe, den 25. Dez. 1912. (45)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Zum 1. Januar 1913 wird ein „Gemeinsames Tarifheft (Heft A) für den Binnenverkehr der Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Mühlhausen-Ebelebener, Neustadt-Gogoliner und Stralsund-Tribseer Eisenbahn, enthaltend besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften und Preise für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und

Gütern" (Nr. 129 a des Tarifverzeichnisses) herausgegeben.

Dieses Heft A tritt zunächst für die Liegnitz-Rawitscher und die Greifswald-Grimmener Eisenbahn in Kraft.

Gleichzeitig wird für die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn ein Tarifheft B (Nr. 129 b des Tarifverzeichnisses) herausgegeben. Es enthält Ergänzungen und Änderungen des Heftes A.

Die in den Tarif aufgenommenen Ausführungsbestimmungen zur E. V. O. sind von der Landesaufsichtsbehörde gemäß § 2 der E. V. O. genehmigt.

Der Tarif für den Binnenverkehr der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn vom 1. Oktober 1903 nebst Nachträgen verliert mit Ablauf des 31. Dezember d. J. seine Gültigkeit.

Rawitsch, den 20. Dezember 1912. (9)
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahngesellschaft.

Allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif für die deutsch-luxemburgischen Verbände.

Zum 1. Januar 1913 wird der Nachtrag II herausgegeben, der zum Preise von 5 ₰ bei unserer Drucksachenverwaltung hierselbst käuflich ist.

Der Nachtrag enthält insbesondere die neuen Vereinbarungen zwischen dem Deutschen Reich und Luxemburg über die Beförderung von Leichen.

Straßburg, den 23. Dez. 1912. (12)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr
(Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)
Deutscher Eisenbahn-Tiertarif Teil II.

Die unter B V Seite 10 für Rindvieh (einschließlich Kälber) in Wagenladungen ausgesprochene Ermäßigung der Gesamtfracht um 25 % wird vom 1. Januar 1913 auch für Wagenladungen Rindvieh (einschließlich Kälber) gewährt, die von Staatsbahnstationen der Provinz Posen nach den unter B V genannten Staatsbahnstationen der Kreise Tarnowitz, Beuthen (Oberschlesien), Kattowitz, Pleß, Zabrze und Tost-Gleiwitz versandt werden.

Kattowitz, den 29. Dez. 1912. (10)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 werden die Ausnahmetarife 6 a, 6 d und 6 g auf den Verkehr mit den Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn ausgedehnt. Gleichzeitig werden die Stationen Buttkuhnen und Rohrbruch in den Tarif einbezogen. Ferner wird die Station Lübben als Versandstation in den Ausnahmetarif 29 für Futterkuchen für Fische aufgenommen und die Schnitttafel A des Ausnahmetarifs 1 (Heft 1) durch Aufnahme von Frachtsätzen für die Stationen Buttkuhnen, Laband und Preußisch-Herby ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 30. Dezember 1912. (46)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1913 werden die Stationen Benzelrath und Rhynern als Versandstationen in die Abteilungen A und B des Tarifs und außerdem Rhynern in die Abteilung E aufgenommen. Gleichzeitig werden Dannenberg West, Hasloh und Stellingen in die Abteilung B des Tarifs als Empfangsstationen aufgenommen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 27. Dezember 1912. (48)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für feuchtes Getreide.
Nr. 2i des Tarifverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 treten die Braunschweigische Landeseisenbahn, die Braunschweig-Schöninger und die Butzbach-Licher Eisenbahn dem Ausnahmetarif bei.

Berlin, den 30. Dezember 1912. (47)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr. Tarifheft 1.

Abgeändert werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Kalziumkarbid der Stationsverbindungen Gurtnellen - Reichenberg von 598 Cts. in 537 Cts. — sofort gültig — und Martigny-Reichenberg von 537 Cts. in 598 Cts. — gültig vom 6. März 1913.

Dresden, am 30. Dezember 1912. (49)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Januar 1913 werden nachverzeichnete bayerische Staatslokalbahnstationen in den Tarif aufgenommen:

Großhelfendorf
an der Lokalbahnlinie Aying-Kreuzstraße;
Mittelneufnach, Reichertshofen (Schw.), Walkertshofen
an der Lokalbahnlinie Gessertshausen-Türkheim (Bay. Bahnhof);
Oberötzdorf, Untergriesbach, Wegscheid, Wildenranna
an der Lokalbahnlinie Obernzell-Wegscheid.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen. (18)

München, den 28. Dezember 1912.
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1913 wird die Station Dessau des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Halle (Saale) in den Ausnahmetarif 23 I (Eisen, Stahl usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen. (19)

Cöln, den 27. Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 5a. Teil II A des Staats- und Privatbahngüterverkehrs.
Tfv. 200. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 wird der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen auf die Kleinbahn Scheuerfeld-Nauroth ausgedehnt. Er gilt für die ordentlichen Tarifklassen und die Ausnahmetarife 1—6.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (21)

Frankfurt (Main), den 28. Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-schweizerische Eisenbahn-Verbände.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 treten im Tarif Teil I, Abt. B, vom 1. Juni 1911 folgende Änderungen ein:

Im § 6 (Spezialtarif für bestimmte Stückgüter) erhält lit. g der Ziffer 8 von Abt. b den Zusatz: „mit Ausnahme von Reiskleie" und bei lit. m derselben Ziffer werden die Worte: „und Reiskleie" gestrichen.

Die Ordnungsnummer K 17 der Güterklassifikation erhält folgende veränderte Fassung:

	Frachtstückgutklasse	Spezialtarif
„Kleie":		
a) Reiskleie:	2	—
b) andere:	Sp.-T. b	—

Futtermehl und Gerstenmehl gehören zu den Mühlenfabrikaten.

Im alphabetischen Verzeichnis auf Seite 100 des Tarifs ist bei „Reiskleie" die Verweisung auf § 6 zu streichen.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1912. (24)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion d. Staatseisenbahnen.

Tfv. 1504.
Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Hasloh und Stellingen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz. (26)

Berlin, den 28. Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Besonderes Tarifheft Q (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe I).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 bzw. vom Tage der Eröffnung für den Gesamtverkehr werden die Stationen Buttkuhnen (Direktionsbezirk Königsberg) und Rohrbruch (Direktionsbezirk Bromberg) in den Tarif aufgenommen.

Die Sätze werden im Gemeinsamen Tarifanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt. (27)

Breslau, den 27. Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vom 1. April 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 6 c für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb oder für Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb durch Aufnahme eines Frachtsatzes von 23 Pf. für 100 kg von Spittel nach Maizières ergänzt. (13)

Straßburg, den 24. Dezember 1912.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 8. Januar 1913 wird die bayerische Station Kreuzstraße mit den um 37 km erhöhten Entfernungen der Station München-Mittersendling in den Tarif einbezogen. (14)

München, den 28. Dezember 1912.
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 10. Januar 1913 wird die Station Posottendorf-Leschwitz des Dir.-Bezirks Breslau in die Kilometertafel II einbezogen.

Auskunft bei den beteiligten Dienststellen. (15)

München, den 28. Dezember 1912.
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Teil II, Hefte 8—11, vom 1. Mai 1912.
Ab 1. März 1913 werden sämtliche Frachtsätze des Ausnahmetarifs 113 (Glas und Hohlglaswaren) der Abteilungen A und B zu 5 und 10 t von Helenenschacht (Glasfabrik) nach allen deutschen Verbandsstationen um je 1 Pfg. für 100 kg erhöht. (16)
München, den 24. Dezember 1912.
Tarifamt d. K. bayer. St-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden folgende Frachtsätze eingeführt:
Für 100 kg in Pfennigen:

Zwischen und	Bremen	Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg	Stettin	Rostock
	Klassentarif			
	Spezialtarif			
	II.	II.	II.	II.
Pernitz-Muckendorf	420	411	340	388

Altona, den 31. Dezember 1912. (51)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 20. Januar 1913 treten neue Frachtsätze des Klassentarifs — Spezialtarif III — in Kraft.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.
Breslau, den 30. Dezember 1912. (66)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. Januar 1909.
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird in den Ausnahmetarif Nr. 49 (Blei- und Zinkerze) die Station Morgenroth des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz mit dem Schnittfrachtsatz von 209 Ct. für 100 kg einbezogen.
Breslau, den 28. Dezember 1912. (65)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Gerste und Mais.
(Nr. 2g des Tarifverzeichnisses.)
Vom 3. Januar 1913 an gilt der Ausnahmetarif für alle Stationen der Crefelder Eisenbahn.
Berlin, den 31. Dezember 1912. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Heft A. — Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.
Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts.
Die Meppen-Haselünner Eisenbahn ist den Bestimmungen vom 3. Januar 1913 an für den Wechselverkehr beigetreten.
Berlin, den 31. Dezember 1912. (70)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1913 wird die Station Nohfelden des Dir.-Bez. Saarbrücken in den Tarif aufgenommen. Näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen.
Im Nachtrag V wird berichtigt: Seite 4 bei Bürgstadt die Anstoßentfernung bis Aschaffenburg von 31 in 41 km, Seite 48 beim Ausnahmetarif 4d das Wort „Versandstationen" in „Empfangsstationen".
München, den 30. Dez. 1912. (67)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft R. (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe II —).
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die Station Stolpe bei Usedom in die Abteilung B des Tarifs mit ermäßigten Frachtsätzen für mindestens 45 t einbezogen.
Die Sätze werden im Gemeinsamen Tarifanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.
Breslau, den 30. Dezember 1912. (53)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die nachstehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 112 (Zucker) eingeführt:
Für 100 kg in Pfennigen:

Von	Nach Bremen		Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg		Stettin		Rostock	
	A	B	A	B	A	B	A	B
	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t	10 t
Rositz	227	214	214	201	165	150	199	186

Altona, den 31. Dezember 1912. (52)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. Januar 1913 tritt zum Hefte 5 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs der Nachtrag 7 (Preis 50 ₰) in Kraft. Gleichzeitig erscheinen zu nachstehenden Heften vom Teile II des ehemaligen rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs folgende Nachträge:
Zum Heft A 1 der Nachtrag 12 (Preis 10 ₰),
„ „ A 2 „ „ 15 („ 10 „),
„ „ A 3 „ „ 14 („ 10 „).
Gleichzeitig wird in das Heft A 4 auf Seite 9 die Station Menden (Bez. Cöln) mit folgenden Anstoßfrachtsätzen aufgenommen:

Anstoßkilometer	Deutsche Verbandstationen	Anzustoßen an Station	Anstoßfrachtsätze in Pfennigen für 100 kg (oder in Mark für 10 t): Stückgut: Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse	Stückgut: Spez.-Tarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsklasse A 1	Wagenladungen: Allgemeine Wagenladungsklasse B	Wagenladungen: Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III	Ausnahmeklassen 1	2 a	2 b	3 a	3 b	4	5
24	Menden (Bez. Cöln)	Cöln-Deutz	48	24	19	16	15	12	11	9	6	19	16	15	16	15	11	9

Der Nachtrag 7 zum Hefte 5 enthält Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Hamborn, Möllen (Niederrhein), Spellen (Niederrhein), und Walsum sowie neue Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Altenessen Rh., Büderich (bisher in den Tarifheften A 1—3), Dinslaken, Holten, Voerde (Niederrhein) und Wesel. Für die letzten fünf Stationen kommen geringe Frachterhöhungen vor. In diesen Fällen bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 1. März 1913 in Kraft. Die Nachträge zu den Heften A 1—3 enthalten Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Menden (Bez. Cöln) sowie anderweite Entfernungen und Frachtsätze für die Station Goch Stb.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 23. Dezember 1912. (20)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 wird die Station Rhynern des Eisenbahndirektionsbezirks Essen als Versandstation in die Ausnahmetarife 6 und 6 b einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Essen, den 28. Dezember 1912. (54)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bentheimer Kreisbahn.
Die Kilometerzuschläge zwischen den Stationen der Strecke Gronau i/W. bis Bentheim, Seite 31 des Binnentarifs kommen vom 1. Januar 1913 ab in Fortfall.
Bentheim, den 31. Dezember 1912. (55)
Der Betriebsdirektor.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Am 1. Januar 1913 treten folgende Tarifnachträge usw. in Kraft:

Nachtrag	zum Tarifheft	Nr. des Tarifverzeichnisses	Verkaufspreis
VII	1	748 a	10 ₰
X	2	748 b	20 „
VIII	10	1245	—
IX	14	748 n	10 ₰
Ergänzungs- und Änderungsheft zu den Tarifheften 3, 4, 6, 7, 8, 11, 12 und 15		748 c, d, f, g, h, k, l und o	15 ₰

Die Nachträge usw. können von unserem Verkehrsbureau und von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden. Sie enthalten Änderungen und Ergänzungen der Haupttarife. Durch den X. Nachtrag zum Heft 2 werden die Frachtsätze für glasierte Tonplatten nach westschweizerischen Stationen und für Kupfer usw. nach La Chaux-de-Fonds und Bulle vom 1 April 1913 ab erhöht.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 25. Dezember 1912. (2)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Binnengütertarif. Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.
Mit Gültigkeit vom 13. Januar 1913 wird die Station Leopoldshafen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr in die Tarife einbezogen. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.
Karlsruhe, den 24. Dezember 1912. (16)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Adriatisch-deutscher Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit Sachsen.) Einführung des Nachtrages I.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, sofern diesbezüglich im Nachtrage selbst nicht ein früherer Zeitpunkt festgesetzt ist, vom 1. April 1913, gelangt ein Nachtrag I zu dem vom 1. Juni 1912 gültigen Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit Sachsen) des obenbezeichneten Güterverkehres zur Einführung.
Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarife, Ausnahmetarife und Sondertarife sowie Berichtigungen.
Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen und bei den beteiligten Stationen zum Preise von 0,25 ℳ oder 0,30 Kr. für das Stück erhältlich.
Wien, am 21. Dezember 1912. (15)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912, Einführung von Frachtsätzen im Ausnahmetarif 12 (Zement).
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifes 12 für Zement der Pos. Z—1 zur Einführung:

Nach	Eigentumsbahn	Von Kirchbichl (S. B.)	Von Wörgl (S. B.)
		Heller für 100 kg	
Kaschitz	k. k. St. B.	156	158
Oberbris	„	138	140

Wien, am 28. Dezember 1912. (17)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Einbeziehung der Stationen Ungar.-Brod, Ungar.-Hradisch und Vlarapass in den Ausnahmetarif 13 a) für Obst, getrocknet.
Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, werden die Stationen Ungar.-Brod, Ungar.-Hradisch und Vlarapass in den Ausnahmetarif 13 a) für Obst, getrocknet, des Elbe-Moldau-Umschlagstarifs für Österreich mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von \ Nach	Holeschowitz-Umschlag[1]	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai Frachtsätze für das Elbegebiet Hamburg
	10 t	10 t	10 t		10 t
	Pfennige für 100 kg				
Ungar.-Brod	164	186	189	10	216
Ungar.-Hradisch	143	169	172	10	199
Vlarapass	178	196	199	10	226

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig.
Wien, am 30. Dezember 1912. (60)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Januar 1912, Heft 2, gültig vom 1. März 1911.
Stationsnamenänderungen.
Mit 1. Januar 1913 sind nachstehende Stationsnamen abzuändern:
Chodau (B. E. B.) auf Chodau Buschtêhraderbahnhof,
Eger (B. E. B.) „ Eger Buschtêhraderbahn,
Franzensbad (B. E. B.) „ Franzensbad Buschtêhraderbahn,
Karlsbad (B. E. B.) „ Karlsbad Buschtêhraderbahnhof,
Klingenthal (B. E. B.) „ Klingenthal Buschtêhraderbahn,
Komotau (B. E. B.) „ Komotau Buschtêhraderbahnhof,
Kralup (B. E. B.) „ Kralup Buschtêhraderbahn,
Reitzenhain (B. E. B.) „ Reitzenhain Buschtêhraderbahn,
Saaz (B. E. B.) „ Saaz Buschtêhraderbahnhof und
Weipert (B. E. B.) „ Weipert Buschtêhraderbahn.
Wien, am 30. Dezember 1912. (57)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.
Stationsnamenänderungen.
Mit 1. Januar 1913 sind nachstehende Stationsnamen abzuändern, und zwar:
Auscha (A. T. E.) auf Auscha Teplitzerbahnhof,
Bilin (A. T. E.) „ Bilin Teplitzerbahnhof,
Böhmisch Leipa (A.T.E.) „ Böhm. Leipa Teplitzerbahnhof,
Brüx (A. T. E.) „ Brüx Teplitzerbahnhof,
Chodau (B. E. B.) „ Chodau Buschtêhraderbahnhof,
Karlsbad (B. E. B.) „ Karlsbad Buschtêhraderbahnhof,
Klingenthal (B. E. B.) „ Klingenthal Buschtêhraderbahn,
Komotau (B. E. B.) „ Komotau Buschtêhraderbahnhof,
Kralup (B. E. B.) „ Kralup Buschtêhraderbahn,
Leitmeritz (A. T. E.) „ Leitmeritz Teplitzerbahnhof,
Lobositz (A. T. E.) „ Lobositz Teplitzerbahnhof,
Reichenberg (A. T. E.) „ Reichenberg Teplitzerbahnhof,
Reitzenhain (B. E. B.) „ Reitzenhain Buschtêhraderbahn,
Saaz (B. E. B.) „ Saaz Buschtêhraderbahnhof und
Weipert (B. E. B.) „ Weipert Buschtêhraderbahn.
Wien, am 30. Dezember 1912. 58)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Berichtigung von Schnittfrachtsätzen.

In dem vom 1. Februar 1913 gültigen Nachtrag XI zum obgenannten Tarife sind auf den Seiten 8 und 9, unter Schnittafel I b des Ausnahmetarifes 8 A (landwirtschaftliche Maschinen) und des Ausnahmetarifes 8 B (Maschinen und Maschinenteile) die für Glowno unter III, a, b, c, vorgesehenen Schnittsätze von 116—93—77 auf „117—94—78" zu berichtigen.

Wien, am 30. Dezember 1912. (56)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil V, Ausnahmetarif für Spiritus vom 1. September 1910.
Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Februar 1913 gelangt der I. Nachtrag zum Tarif, Teil V, Ausnahmetarif für Spiritus vom 1. September 1910 zur Einführung, der in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind im Wege der Stationen, dann bei den Verwaltungen der Endbahnen, sowie bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße Nr. 16, zum Preise von 20 h = 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Dezember 1912. (59)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
Änderungen und Ergänzungen des Tarifes, Teil II.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bleibt im Tarife, Teil II, für den obenbezeichneten Grenzverkehr der für Frachtgüter der Klassen I und II bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen in der Relation Triest-Salzburg vorgesehene Frachtsatz von 309 h abgeändert auf 294 h für 100 kg.

Wien, am 24. Dezember 1912. (61)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn - Personen- und Gepäcktarif. Teil II.

Am 1. April 1913 wird die besondere Ausführungsbestimmung zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung auf Seite 12 des Tarifs, betreffend die Gewährung der Fahrpreisermäßigung an die Jugendabteilungen einzelner besonders bekanntgegebener Turnvereine aufgehoben.

Erfurt, den 25. Dezember 1912. (50)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

---

7. Lieferfristen.

Nachdem in der Station Pécskülváros wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für die Station Pécskülváros am 20. September v. J. Zahl 261 028/912 eingeführte 2 tägige Zuschlagsfrist mit dem 1. Januar d. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, den 1. Januar 1913. (76)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.
Aus Anlaß der in der Station Fiume bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75 (3) Punkt 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements und § 6 (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des Herrn Kön. ung. Handelsministers vom 24. Dezember l. J. Nr. 94 730, im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft, vom 25. Dezember l. J. an bis auf Widerruf für alle jene Frachtgüter, welche auf den Linien der Kgl. ung. Staatseisenbahnen, oder jenen der k. k. priv. Südbahngesellschaft behufs Ausfolgung in der Station Fiume eintreffen, sowie für jene Frachtgüter, welche behufs Weiterbeförderung mit der Eisenbahn oder mit Schiffen übergangsweise auf die Station Fiume bestimmt sind, eine Zuschlagsfrist von 5 (fünf) Tagen festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist gelangt nebst den in Kraft stehenden reglementmäßigen Lieferfristen und tarifmäßigen Lieferfristzuschlägen, und zwar sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegovinischen, als auch im internationalen Verkehr zur Anwendung, findet jedoch auf Sendungen von lebenden Tieren, frischem Fleisch, frischem Obst und frischem Gemüse, sowie auch Eiersendungen keine Anwendung.

Budapest, am 27. Dezember 1912. (62)
Die Direktion der Kgl. ung. Staatseisenbahnen, auch im Namen der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.
Infolge außerordentlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund der unter Zahl 390/Präs. vom 20. Dezember d. J. herabgelangten Genehmigung des Herrn kön. ungar. Handelsministers, gemäß § 75 Absatz (3) Ziffer 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements und § 6 Absatz (3) Ziffer 2 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 22. Dezember d. J. an bis auf Widerruf für diejenigen Frachtgüter, die in der Station Zimony zur Ausfolgung gelangen oder die Station Zimony im Durchzugsverkehre berühren, eine sechs-(6) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist wird nebst den in Kraft stehenden reglementmäßigen Lieferfristen und tarifmäßigen Lieferfristzuschlägen, sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegovinischen, als auch im internationalen Verkehre zur Anwendung gebracht. Ausgenommen sind Sendungen lebender Tiere, frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse und Eiersendungen, auf die die Zuschlagsfrist keine Anwendung findet.

Budapest, am 21. Dezember 1912. (8)
Die Direktion.

---

8. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 20 m Durchmesser auf dem Bahnhof Bremen und einer Drehscheibe von 16 m Durchmesser auf dem Bahnhof Oebisfelde.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 15. Januar 1913, vormittags 10½ Uhr.
Zuschlagsfrist bis 1. Februar 1913.

Verdingungsunterlagen werden gegen 4 ℳ bis 10. Januar 1913 abgegeben vom Zentralbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer 292. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung (ohne Bestellgeld, nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 29. Dez. 1912. (68)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 47 850 Stück Anstreichpinseln in 9 Losen und 6670 Stück verschiedenen Pinseln in 10 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle und Magdeburg zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Januar 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 22. Januar 1913 an das Werkstättenamt 2 Berlin, Warschauerstraße, einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 25. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, in Berlin, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. Februar 1913.

Berlin, den 23. Dezember 1912. (25)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für 1913 an
1. a) 1 000 t Förderbraunkohlen,
b) 14 000 t Braunkohlenbriketts,
c) 500 t Braunkohlenindustriebriketts,
2. 7 000 kg Bindfaden,
3. 196 000 Stück Lampenzylinder,
4. 36 000 Schachteln Streichhölzer,
5. 10 500 kg Plomben

ist Termin **am 18. Januar 1913, mittags 11 Uhr,** bei der Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Los in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 13. Februar 1913.
Erfurt, den 24. Dezember 1912. (30)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 483 000 kg Calciumcarbid in 21 Losen für den Bezirk der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 17. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, an unser Allgemeines Bureau, Berlin NW. 6, Luisenstraße 31, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können bei unserer Kanzlei Zimmer 22, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 14. Februar 1913.
Berlin, den 20. Dezember 1912. (J33)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Erweiterung des Lokomotivschuppens auf Bahnhof Celle sollen vergeben werden (rd. 420 cbm Beton, rd. 100 cbm Ziegelmauerwerk usw.).

Oeffnung der Angebote: Donnerstag, den 9. Januar, vormittags 10 Uhr bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabteilung in Celle, Meteorstraße 1.

Zeichnungen und Bedingungen liegen während der Dienststunden von 8½—1 und 3½—6½ Uhr bei der genannten Bauabteilung zur Einsicht aus. Die Verdingungshefte sind daselbst gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1,30 ℳ in bar zu beziehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Celle, den 28. Dezember 1912. (23)

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Die Zimmer-, Dachdecker- und Klempnerarbeiten für den Neubau des Lokomotivschuppens einer Betriebswerkmeisterei und eines Kesselhauses sollen verdungen werden. Angebote sind, nach den einzelnen Arbeiten getrennt, je besonders, bis Freitag, den 10. Januar 1913, vormittags ½11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet von 11 Uhr vormittags an im Zimmer 267 statt, und zwar mit den Angeboten auf Ausführung der Zimmerarbeiten beginnend.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,85 ℳ für die Zimmerarbeiten, 0,75 ℳ für die Dachdecker- und 0,65 ℳ für die Klempnerarbeiten und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg, Karlshorst, Wallensteinstraße Nr. 67. Fernsprecher: Amt Ob Nr. 370.

Zuschlagsfrist bis 10. Februar 1913.

Berlin, im Dezember 1912. (63)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für die Beamtenwohnhausgruppe am Volksgarten zu Saarbrücken soll die Ausführung der Glaserarbeiten einschl. Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 3. Januar 1913 ab auf der Eisenbahn-Bauabteilung Sophienstraße, Zimmer 14, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 0,50 ℳ **in bar** (nicht in Briefmarken) **nur** durch das Zentralbureau der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Glaserarbeiten für die Beamtenwohnhausgruppe am Volksgarten zu Saarbrücken bis zum **15. Januar 1913, vormittags 11½ Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben im Neubaubureau **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 23. Januar 1913.

Saarbrücken, den 27. Dez. 1912. (29)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Zimmerarbeiten umfassend rd.

45 cbm geschnitt. Tannen-Bauholz,
2200 m Bauhölzer abzubinden,
800 qm Dachschalung,
280 qm Lattenverschläge

einschl. Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 3. Januar ab im Neubau-Bureau Ecke Sophien- und St. Johanner Straße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen mit Zeichnung können gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 2 ℳ **in bar** (nicht in Briefmarken) **nur** durch das Zentralbureau der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Zimmerarbeiten zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bis zum **11. Januar 1913, vormittags 11½ Uhr,** dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben im Neubaubureau **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 27. Januar 1913.

Saarbrücken, den 27. Dez. 1912. (28)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung für 1913 von:

Gr. XVI. 900 künstliche Bimssteine, 2000 kg gemahl. Bimssteine, 350 kg rhein. Sandsteine, 300 kg Borax, 400 kg blaus. Kali, 900 kg Kleistermehl, 500 kg Kolophonium, 760 kg Tischler- und Lederleim, 300 kg Salmiak, 2450 kg Salmiakgeist, 350 kg Schellack, 1800 Waschschwämme.

Gr. XVII. 2000 m Asbestfilzmäntel, 2150 Tafeln brauner Filz, 5250 Filzdichtungsringe, 2200 Tafeln Steinpappe und graue Pappe, 1400 kg Schmirgel, 30 000 Bogen Schmirgelleinen, 15 000 Bogen Glaspapier, 12 940 Schamottesteine für Lokomotiven, 38 Schleifsteine, 1600 kg Dichtungsplatten für hohen Druck.

Gr. XIX. 100 m Gepäcknetze aus Manilahanf, 1600 Rollen Maschinenzwirn und Garn, 200 m Kamelhaar-Treibriemen.

Gr. XXI. 8030 qm Milchglas, klares Glas, weißes Überfang- und Drahtglas, 40 Tafeln belegtes Spiegelglas, 3300 Glasglocken zu Beleuchtungszwecken.

Gr. XXII. 4450 kg Kalb-, Rind-, Blank-, Verdeck-, Schaf- und Sohlleder, Maschinenriemenleder und lederne Treibriemen, 300 kg Näh- und Binderiemen aus Chromleder, 100 kg Pergamentleder.

Öffnung der Angebote am 25. Januar 1913, vorm. 9 Uhr. Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, Termin, den 25. Januar 1913“ bis zum Termin postfrei an uns einzusenden.

Die Lieferungsunterlagen können im Zentralbureau, Posen O. 1, Luisenstraße 10, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe ohne Bestellgeld von dort bezogen werden. Zuschlag bis 22. Februar 1913.

Posen, den 10. Dezember 1912. (3)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 106 000 m Segeltuch, 18 000 m Feder- und Polsterleinwand, 13 000 m Gazeleinwand, 8000 m Drillichleinwand, 2400 m Ledertuch, 100 qm Wachstuch, 6500 qm Linoleum und 18 000 m Hanfschläuche für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Segeltuch usw.“ versehen bis zum 23. Januar 1913, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 28. Februar 1913, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1912. (78)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Verkauf von Altmaterialien.

Zwei Stück ausgemusterte zweiachsige Personenwagen 3. Klasse mit eisernem Untergestell sollen verkauft werden. Die Bedingungen und Angebotbogen können gegen Einsendung von 1 ℳ von der unterzeichneten Dienststelle bezogen werden.

Die Angebote werden in dem am 10. Januar 1913, vorm. 11½ Uhr, im Verwaltungsgebäude der Hauptwerkstatt zu Lübeck stattfindenden Termine eröffnet.

Die Maschineninspektion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in Lübeck.

Die in unserem Bezirk angesammelten unbrauchbaren Oberbaumaterialien, Schienen und Schrot, sollen am 22. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude Luisenstraße 10 verkauft werden. Angebotbogen sind gegen Einsendung von 1 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, und ohne Beifügung von Bestellgeld von unserem Zentralbureau, hier, Luisenstraße 10 I, zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf von altem Oberbaumaterial“ bis zum obigen Termin postfrei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist drei Wochen. Abnahmefrist drei Monate nach Empfang der Zuschlagerteilung.

Posen, den 17. Dezember 1912. (11)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 2. 8. Januar 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1912.

(Fortsetzung statt Schluß aus Nr. 1.)

Wenn die politischen Wirren des Vorjahres in Deutschland auf Verkehr und Industrie kaum merkbar, oder doch nur insofern Einfluß übten, als sie den Geldmarkt verteuerten, so stand das Nachbarland Österreich viel unmittelbarer unter dem Einfluß der Balkanvorgänge, der sich etwa seit Mitte des Jahres geltend machte und zu einer erheblichen Stockung in der für Österreichs Volkswirtschaft so wichtigen Ausfuhr nach den Balkanländern führte. Der wirtschaftliche Aufschwung war aber, abgesehen von diesem letzteren Hemmnis sonst deutlich wahrzunehmen, die Einnahmen der Eisenbahnen stiegen fortgesetzt, die Abschlüsse für 1911 zeigten bei den maßgebenden Staatsbahnen eine wesentliche Besserung, die Verzinsung ihres Anlagekapitals, die für 1910 nur 2,76 % betragen hatte, erreichte jetzt 3,30 %. In den Voranschlag für 1913 konnte nach dem gegen Ende des Vorjahres vorliegenden Ergebnis eine weitere Steigerung des Personenverkehrs um 3 %, des Güterverkehrs um 4,5 % gegen den Voranschlag 1912 aufgenommen werden. Das von allen Seiten in Österreich für nötig erachtete „Investitionsprogramm" für einen mindestens fünfjährigen Zeitraum wurde vom Eisenbahnminister aufgestellt und vom Staatseisenbahnrat wie vom Eisenbahnausschuß im ganzen gebilligt. In das Budget 1913 sind zunächst 130 Millionen Kronen aufgenommen, von denen 45 Millionen der Verstärkung der Betriebsmittel, der Rest dem Bau zweiter, dritter und vierter Gleise, dem Ausbau der Bahnhöfe, für Verstärkung der Brücken usw. bestimmt sind. Die Summe ist, da es sich nur um das bestehende Staatsbahnnetz, nicht um neue Bahnen handelt, sehr hoch und zeugt von der Energie, mit welcher der jetzige Eisenbahnminister die Aufgabe einer durchgreifenden Besserung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse der Staatsbahnen in die Hand nimmt. Die Arbeiten für die Neuordnung der Staatsbahnverwaltung sind gleichfalls im Laufe des Jahres gefördert, eine Reihe von Vereinfachungen im Geschäftsbetrieb des Eisenbahnministeriums sind bereits getroffen.

Der Verkehr war überall sehr lebhaft, auch Wagenmangel trat, namentlich infolge der guten Rübenernte, ein. In den letzten Monaten war aber infolge des Balkankrieges ein vorübergehender Stillstand der Verkehrssteigerung wahrzunehmen, der inzwischen wohl wieder großenteils gehoben ist.

Im Gütertarifwesen ist bei den Staatsbahnen die Erhöhung des Kohlentarifs zur Gewinnung der Mittel für die Erhöhung der Personalbezüge, die Aufnahme des vorerwähnten deutsch-österreichischen Tarifstreits zur Bekämpfung der von der deutschen Tarifgemeinschaft unternommenen Maßregeln und die glückliche Erledigung dieses Streits sowie endlich die für 1913 beabsichtigte Erhöhung der Nebengebühren zu erwähnen. Im Güterverkehr wurde die Einrichtung von Ferngüterzügen durchgeführt, im Personenverkehr weitere Verbesserungen des Schnellzugsdienstes, so zwischen Wien-Paris über den Arlberg und zwischen Wien und Prag erzielt. Eine ganz eigenartige Neuerung war die Einstellung prächtiger in amerikanischer Weise ausgestatteter Aussichtswagen der Kanadischen Pacificbahn in schnellfahrende Züge einzelner Alpen-Strecken der Staatsbahnen. Die Touristenwelt wird die Einrichtung freudig begrüßen. Auch auf technischem Gebiet hat die österreichische Staatsbahn allerhand Fortschritte zu verzeichnen, dahin sind die Versuche mit einer selbsttätigen durchgehenden Güterzugschnellbremse zu rechnen, die Ende September vor einer großen Anzahl von Vertretern der am Internationalen Übereinkommen für die technische Einheit beteiligten Regierungen statthatten und allseitige Anerkennung fanden. Die Pläne zur Elektrisierung der Staatsbahnlinien wurden lebhaft betrieben: am weitesten vorgeschritten sind diese auf der Staatsbahnlinie Stainach-Irdning-Attnang. Auch die Arlbergbahn wird elektrischen Betrieb erhalten, dessen Strom in einem am Faggenbach im Kaunser-Tal anzulegenden Kraftwerk erzeugt werden soll. Ebenso beabsichtigt man die Elektrisierung der Bozen-Meraner und der Vintschgaubahn bis Mals. Die Anschluß-

strecke Innsbruck-Scharnitz an die bayerische Mittenwaldbahn (s. Nr. 1 S. 4) ist am 28. Oktober eröffnet. Der Strom für den elektrischen Betrieb wird aus dem Kraftwerk am Ruetzbach bei Innsbruck gewonnen. Die Wiener Stadtbahn soll gleichfalls elektrisiert werden, man hofft davon eine wesentliche Besserung ihrer Finanzen.

Auch auf den österreichischen Privatbahnen war Verkehr und Betrieb in lebhafter Entwicklung. Die Außig-Teplitzer Bahn schritt ebenso wie die Staatsbahnen und aus demselben Grunde zu einer Erhöhung ihrer Kohlentarife, ihr folgte die Südbahn. Außig-Teplitzer und Buschtehrader Bahn hatten im laufenden Jahr einen glänzenden Verkehrsaufschwung. Auch auf der Südbahn war der Verkehr an sich gut, aber bei ihren bekannten schwierigen Betriebsverhältnissen war der Abschluß für 1911 nicht günstig, und auch für 1912 kann man eine nennenswerte Verbesserung nicht erwarten. Die „Sanierung“ rückte trotz vielfacher Verhandlungen um keinen Schritt vorwärts. Nach dem im Oktober erfolgten Friedensschluß zwischen Italien und der Türkei darf man wohl hoffen, daß Italien sich nunmehr zu der in unserem vorigen Rückblick erwähnten Umwandlung der von ihm zu zahlenden Annuität in Rententitel bereit erklärt; dann würde endlich für eine Gesundung der Südbahnfinanzen eine gute Grundlage gewonnen werden; bisher aber hat über Italiens Geneigtheit noch nichts verlautet. Immerhin hat sich die Lage der Südbahn nicht verschlechtert, und alle Faktoren sind bemüht, einen Zusammenbruch hintanzuhalten, an dessen unheilvolle Folgen man gar nicht denken mag. Sehr anerkennenswert ist, daß die Verwaltung trotz der schwierigen Lage mit den notwendigen Ausbauten und Erweiterungen vorgeht. Auch an den Bahnhof Innsbruck wird nun mit Hilfe der mitbenutzenden Staatsbahnen die dringend notwendige bessernde Hand durch einen umfassenden Umbau gelegt. Das alte, völlig unzulängliche Empfangsgebäude soll abgebrochen und durch einen viel größeren Neubau ersetzt werden.

Die Länge der österreichischen Eisenbahnen, soweit sie zum Verein gehören, hat im Vorjahr zwar nur um 83 km zugenommen, aber die Bautätigkeit ist dort überall sehr rege, namentlich auch im Lokalbahnwesen. Unter den im Jahre 1912 fertiggestellten Bahnen nimmt das allgemeine Interesse besonders der bereits erwähnte österreichische Teil der Mittenwaldbahn in Anspruch. Eine Schwebebahn auf den Kohlerer Berg bei Bozen und eine solche auf das Vigiljoch bei Lana sind von touristischer Bedeutung. Sehr wichtig war der endlich zustande gekommene Ausgleich mit Ungarn über den Bau der dalmatinischen Bahnen. Oesterreich baut bereits von Rudolfswert über Möttling bis zur ungarisch-kroatischen Grenze, Ungarn wird das Stück von da zur dalmatinischen Grenze bei Knin, und Oesterreich von der Grenze bis Knin bauen, von wo eine bis Spalato führende Bahn bereits vorhanden ist, so daß dann ganz Dalmatien mit dem Mutterlande Oesterreich in unmittelbare Schienenverbindung tritt. Die elektrische Bahn Wien-Preßburg nähert sich ihrer Vollendung. Das für Wien so bedeutungsvolle Projekt einer städtischen Untergrundbahn, die mit der zu elektrisierenden jetzigen Stadtbahn in Verbindung gebracht werden soll, ist so weit gediehen, daß der Abschluß der Verträge wegen der Ausführungen bevorsteht. Eine solche städtische Schnellbahn, die das enggebaute und bis jetzt nur dem Omnibusverkehr zugängliche Innere von Wien mit dem Stephansplatz als Mittelpunkt nord-südlich und ostwestlich durchschneidet, ist in der Tat ein immer dringender werdendes Verkehrsbedürfnis. — Auch von einer elektrischen Schnellbahn Wien-Brünn ist die Rede, die Konzession ist bereits erteilt.

Die in früheren Jahren so lebhafte Unruhe unter dem österreichischen Eisenbahnpersonal hat im Vorjahr infolge der umfassenden Bewilligungen sich äußerlich gelegt. Weder von passiver Resistenz noch von Streik war die Rede, so daß man hoffen kann, daß solche Störungen auf längere Zeit beseitigt sind.

Von allgemeiner Bedeutung für das österreichische Eisenbahnwesen ist der im Vorjahr erfolgte Erlaß einer vielfach Erleichterungen gewährenden Eisenbahnzollordnung und eines Kriegsleistungsgesetzes, das den Eisenbahnen im Staatsinteresse ähnliche Lasten auferlegt, wie sie in Deutschland längst bestehen.

Alles in allem weht im österreichischen Eisenbahnwesen ein frischer Zug, und es ist zu hoffen, daß es mit der endlichen Herstellung friedlicher und ruhiger Zustände auf der Balkanhalbinsel zu neuer Blüte gelangen wird, denn der Verkehr mit den Balkanstaaten ist für Österreich eine Lebensfrage, die dortige Industrie besitzt ihr Hauptausfuhrgebiet in diesen Staaten.

Auch in Ungarn zeigte das Eisenbahnwesen eine ruhige und stetige Fortentwicklung. Finanzen und Verkehr hatten steigende Richtung. An der Vervollkommnung des Eisenbahnwesens wurde mit aller Kraft gearbeitet. Im letzten Vierteljahr schädigte der Balkankrieg den Eisenbahnverkehr in vielleicht noch stärkerem Maße als in Österreich, doch machte sich dies im allgemeinen Wirtschaftsleben nicht so stark geltend, weil die Ausfuhrindustrie gegenüber den landwirtschaftlichen Interessen des Landes noch zurücktritt.

Die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen sowohl wie der größeren Privatbahnen (Kaschau-Oderberg ungarische Linien, und Südbahn ungarisches Netz) zeigten bei den Abschlüssen für 1911 überall eine mehr oder weniger erhebliche Besserung. Die Betriebszahl sank beispielsweise bei den Staatsbahnen von 74,87 auf 73,35 %, bei der Kaschau-Oderberger von 82,43 auf 78,31 %, bei der Südbahn von 72,86 auf 64,90 %. Ähnlich günstig lagen die Verhältnisse bei den kleineren Privatbahnen. Im Verlaufe des Jahres 1912 hat sich die Einnahmesteigerung fortgesetzt, sie betrug bis Ende Oktober für alle Hauptbahnen und Lokalbahnen nicht weniger als 9,7 % gegen denselben Zeitraum 1911, wovon der Löwenanteil auf die ungarischen Staatsbahnen entfällt. Diese Mehreinnahmen wurden in der Hauptsache durch die Hebung der Industrie, der Landwirtschaft, des Handels und Verkehrs erzielt, aber auch die Erhöhung der Tarife war von Einfluß. Der Güterverkehr der Staatsbahnen zeigte im I. Halbjahr 1912 eine Zunahme gegen den gleichen Zeitraum 1911 um mehr als 11 %, während man nur auf eine solche von 4 % gerechnet hatte. Die größte Zunahme fand im Kohlen- und Holzverkehr statt, auch in Getreide, Mehl, Salz und Rüben war der Versand sehr stark. Dennoch war die Abwicklung des Verkehrs dank den fortgesetzten Vermehrungen des Lokomotiven- und Wagenparks, der Ausweichestellen, der Gleise auf den Stationen und dem Ausbau zweiter Gleise ziemlich glatt, aber es zeigte sich überall, daß weite große Aufwendungen in allen diesen Punkten nötig sind, um weiteren Verkehrszunahmen gewachsen zu sein.

Die Tarife wurden sowohl im Personen- wie im Güterverkehr erhöht. Es ist den ungarischen Staats- und Eisenbahnmännern gewiß schwer geworden, den viel gerühmten Baroßschen Zonentarif aufzuheben. Wir haben die durchschlagenden Gründe für diesen gewiß heilsamen Entschluß schon im vorigen Rückblick gewürdigt. Wenn bei einem Unternehmen, wie die ungarischen Staatsbahnen, der Personenverkehr trotz seiner gewaltigen Entwicklung nur 22½ % der Verkehrseinnahmen brachte (gegen durchschnittlich 28 % bei den Vereinsbahnen), so lag schon hierin ein Fingerzeig für die ungesunde Tarifgestaltung. Die Maßregel ist mit dem 1. Juli d. J. in Kraft getreten, die durchschnittliche Erhöhung betrug nicht weniger als rund 20 %, eine Zoneneinteilung wurde zwar grundsätzlich beibehalten, aber auch folgerichtig durchgeführt. Auf den Nahverkehr, den Arbeiterverkehr und andere der Schonung bedürftige Verhältnisse wurde verständnisvoll Rücksicht genommen. Man erwartet von der Erhöhung rechnungsmässig eine jährliche Mehreinnahme von rund 15 Millionen Kronen, die aber wahrscheinlich übertroffen werden wird, da schon der erste Monat Juli eine Mehreinnahme von 1 Million Kronen brachte.

Es scheint, daß die ungarische Bevölkerung die Maßregel ohne Murren erträgt, weil sie von ihrer Gerechtigkeit überzeugt ist.

Weniger einschneidend war die zum 1. März eingetretene Erhöhung der Gütertarife, die immerhin durchschnittlich 5—7 % betrug. Auch sie ist von der Verkehrswelt, wie aus den oben mitgeteilten Zuhahmeziffern hervorgeht, ohne jede Schwierigkeit getragen. Schon im ersten Halbjahr ihres Bestehens ergab die Erhöhung eine Mehreinnahme von 7 Millionen Kronen.

Mit der Fahrgelderhöhung in einem gewissen Zusammenhang steht eine sehr zweckmäßige Maßregel der Staatsbahnen, die allmähliche Einführung der dritten Klasse bei den Schnellzügen, mit der jetzt allerdings erst bei einer geringen Zahl von solchen der Anfang gemacht wurde.

In der Organisation der Staatsbahnen trat eine Aenderung insofern ein, als in Budapest eine einheitliche Zentralbetriebsleitung für die dortigen Bahnhöfe und das umgebende Bahnnetz und außerdem neue Betriebsleitungen in Fünfkirchen (Pécs) und Szabadka eingerichtet und in der Zuteilung der Strecken zu den einzelnen Betriebsleitungen Verschiebungen vorgenommen wurden. Unter den zugunsten des Eisenbahnpersonals getroffenen Maßregeln ist die Gewährung einer Familienzulage zu erwähnen, die vom 1. Januar 1912 ab verheirateten Angestellten nach Maßgabe der Kinderzahl zuteil wurde. Die Kaschau-Oderberger Bahn ist für ihr Personal diesem Beispiel gefolgt.

Die Bahnbautätigkeit war in ganz Ungarn sehr rege; nicht weniger als 446 km neuer Bahnen wurden im Jahre 1912 eröffnet. Es handelt sich hierbei vorwiegend um den weiteren Ausbau des ungarischen Lokalbahnnetzes. Aber auch bei den bestehenden Staatsbahnen wurden umfangreiche Erweiterungen verschiedener Art ausgeführt. Besonderer Pflege erfreute sich der Seehafen Fiume, dessen Bahnanlagen in verschiedener Hinsicht erweitert wurden, um dem stetig wachsenden Verkehr gerecht zu werden. Ein sehr umfangreiches sog. Investitionsprogramm ist, wie schon oben erwähnt, für das laufende und die folgenden Jahre vom Handelsministerium ausgearbeitet. Für den Umbau der Budapester Bahnhofsanlagen, die in ihrer jetzigen Enge und Zersplitterung für Betrieb und Verkehr gleich unzulänglich sind, ist ein umfassender Plan ausgearbeitet. Auch mit Elektrisierungsplänen befaßt sich die Staatsbahnverwaltung. Zunächst ist hierfür eine in die Südkarpathen hineinreichende Zweigbahn der Betriebsleitung Arad, die Linie Piski-Petroczeny ausersehen.

Besonderes Interesse beanspruchen, auch ihrer politischen Bedeutung wegen, die im Vorjahr zu Ende geführten Verhandlungen mit Österreich wegen des Anschlusses an die dalmatischen Bahnen und wegen des Ausbaus der bosnischen Bahnen. In erster Beziehung wurde schon erwähnt, daß Ungarn den Ausbau der Bahnstrecke Ogulin-Knin übernommen hat. Die 200 km lange Bahn, die Südkroatien durchschneidet und dieses erst dem Eisenbahnverkehr erschließt, soll binnen 6½ Jahren fertiggestellt werden, ihre Kosten sind auf rund 100 Millionen Kronen veranschlagt. Zum Anschluß an die in Bosnien zu erstellende Linie Doboj-Samác wird nach dieser Station von Vinkovce eine Hauptbahn hergestellt werden, durch die zwischen Budapest und Sarajewo eine vollspurige Hauptbahnverbindung geschaffen wird.

Im Anschluß hieran wenden wir uns zu dem Eisenbahnwesen in Bosnien und der Hercegovina; im vorigen Jahre sind endlich die österreich-ungarischen Vereinbarungen über den Ausbau des bosnisch-hercegovinischen Bahnnetzes zustande gekommen, und dadurch sieht das Eisenbahnwesen in diesen Ländern einer ganz neuen Entwicklung entgegen. Wir übergehen die langwierigen, durch die verwickelten staatsrechtlichen Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Monarchie und die Interessengegensätze zwischen Oesterreich und Ungarn erschwerten Vorverhandlungen und teilen hier nur das erfreuliche Endergebnis mit, wie es in der Gesetzvorlage niedergelegt ist, die jetzt dem bosnischen Landtage zur Verhandlung zugegangen und von diesem angenommen ist. (S. Nr. 97 S. 1538 vor. Jahrg. und Nr. 1 S. 12 d. Zeitung.) Danach müssen unter starker geldlicher Unterstützung durch Österreich und Ungarn von der bosnisch-hercegovinischen Landesregierung eine Anzahl von Bahnen teils neu erbaut, teils aus der Schmalspur auf die Vollspur umgebaut („normalisiert") werden; bei einigen Linien soll die Schmalspur neben der Vollspur fortbestehen. Im Westen des Landes wird die Militärbahn Banjaluka-Doberlin an die Landesregierung abgetreten und als Landesbahn betrieben. Von Banjaluka aus wird eine vollspurige Verbindung mit Mostar hergestellt; zum Anschluß an das dalmatinische Bahnnetz wird die Linie Bugojno-Arzano schmalspurig erbaut. Dadurch werden dem Lande auch neue dalmatinische Häfen erschlossen. Im Osten werden von Samác noch Doboj und von Brcka nach Tuzla mit Abzweigungen nach Banjaluka und Rama vollspurige Bahnen gebaut, die schmalspurige Bahn Doboj-Sarajevo erhält eine dritte Schiene zur Herstellung der Vollspur. Die Ausführung des ganzen Bauprogramms soll 270 Millionen Kronen kosten, zu denen Bosnien und Hercegovina 90 Millionen beizutragen haben. Binnen sechs Jahren soll das Netz vollendet sein; der Bau der wichtigsten Linien soll noch im laufenden Jahre begonnen werden. Zweifellos wird der Ausbau dieses Netzes nicht nur für das eisenbahnhungrige Land selbst die wohltätigsten Folgen haben, sondern auch den umliegenden Ländern, namentlich Dalmatien und Ungarn mit Kroatien, vermehrten Verkehr zuführen.

Die bestehenden bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen hatten für 1911 einen günstigen Abschluß, die Betriebszahl sank gegen 1910 von 78,20 auf 75,45 %, die Verkehrseinnahmen stiegen um 8,1 %, die Ausgaben nur um 4,3, der Betriebsüberschuß um 21,7 %. Auch im Jahre 1912 war der Verkehr fortgesetzt lebhaft; gegen dessen Ende traten sogar Stockungen ein, die wohl auch mit der Beanspruchung durch Militärzüge zusammenhingen.

Rumäniens Eisenbahnen haben im Vorjahr einen sehr regen Verkehr gehabt. Das Staatseisenbahnnetz arbeitet bei der ebenen Natur des reich bebauten Landes mit niedrigen Anlagekosten und niedriger Betriebszahl. Für 1911 betrug diese nur 62 %, ebenso wie im Jahre 1910, die Verzinsung des Anlagekapitals mit rund 3½ % war ebenfalls in beiden Jahren gleich. Dem wachsenden Verkehr genügten im Vorjahr weder die Betriebsmittel, noch die vorhandenen Linien. Da die rumänische Petroleumindustrie die Eisenbahnen sehr stark in Anspruch nimmt, so beschloß man, zu deren Entlastung nach amerikanischem Muster eine Petroleumleitung zu erbauen, die von den Fundorten des Leuchtöls aus, beginnend in Baicoi im Prahovatale über Cernavoda nach Constanza führen soll, so daß die Quellen des Leuchtöls gewissermaßen an das Schwarze Meer verlegt werden. Starker Wagenmangel hat in Rumänien das ganze Jahr hindurch in solchem Maße geherrscht, daß über ein völliges Stocken der wichtigen Holzversendungen geklagt wurde. Es sind für 1913 sehr bedeutende Mittel (rund 100 Millionen Franken) zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen, Vermehrung des Wagenparks und zum Bau neuer Linien schon bewilligt. Allein für zweite Gleise sollen ferner 128 Millionen Franken, und für den Umbau des Bahnhofs Bukarest 25 Millionen angefordert werden. Unter den im Bau befindlichen Linien ist die von Bukarest nach Crajova die wichtigste, Anschlußlinien nach Serbien und Bulgarien sind gleichfalls im Bau. Ein durch Überschwemmungen verursachter Brückeneinsturz auf der Hauptlinie Ploesti-Predeal im September unterbrach dort den Verkehr auf längere Zeit.

In den Niederlanden haben die zum Verein gehörenden Bahnen gute Abschlüsse für 1911 gemacht, der der Holländischen Eisenbahngesellschaft ist geradezu glänzend zu nennen, ihre Einnahmen stiegen um 8,38 %, die aus den Personenverkehr um 6,10 %, die des Güterverkehrs sogar um 11,75 % gegen 1910. Die Betriebszahl sank von 67,57 auf 65,44 %, die Dividende betrug zwar nur 4 %, es wurde aber ein diese um die Hälfte übersteigender Betrag an den Pensionsfonds abgeführt. Bei der Gesellschaft

für den Betrieb der Niederländischen Staatsbahnen stieg die Einnahme um 6,43 %, die des Personenverkehrs um 3 %, die des Güterverkehrs um 10,41 %, die Dividende betrug 4 % wie im Vorjahr. Die hohe Güterverkehrseinnahme wird namentlich auf die vermehrte Ausfuhr landwirtschaftlicher Erzeugnisse nach Deutschland und auf das Versagen der dortigen Wasserstraßen im Sommer 1911 zurückgeführt. Auch die Niederländische Zentralbahn hatte sehr zufriedenstellende Einnahmen, das Mehr im Güterverkehr gegen 1910 betrug sogar 20,77 %.

Im Jahr 1912 hat die günstige Entwicklung des Verkehrs auch in den Niederlanden angedauert, besondere Vorkommnisse sind nicht zu melden.

Ehe wir das Vereinsgebiet verlassen, bleibt noch über die Vorgänge bei der Warschau-Wiener Eisenbahn zu berichten, die bekanntlich zu Anfang des Berichtsjahrs in den Betrieb des russischen Staates übergegangen ist. Zwischen dem Aufsichtsrat der Gesellschaft und dem vom russischen Staat eingesetzten Verwaltungsrat haben sich erhebliche Meinungsverschiedenheiten herausgestellt, so daß eine Regelung auf diplomatischem Wege herbeizuführen versucht ist. Zufolge dieser Verhältnisse ist bis jetzt eine Feststellung der Dividende für 1911 noch nicht erfolgt. Mit dem Umbau der vollspurigen Linie der Bahn auf russische Breitspur soll zunächst auf der Strecke Alexandrowo-Lowicz begonnen und der ganze Umbau in 3 Jahren durchgeführt werden. Die Kosten sind auf 28 Millionen Rubel veranschlagt worden. Sicheres ist bisher über den Zeitpunkt des Beginns nicht bekannt geworden. An den Vereinseinrichtungen beteiligt sich die neue vom russischen Staat eingesetzte Verwaltung der Bahn nach wie vor, sie hatte auch einen Vertreter zur Stuttgarter Vereinsversammlung entsandt, während die Privatbahn auf diesen längere Jahre hindurch nicht vertreten war. Jedenfalls ist eine baldige Klärung der Verhältnisse und vor allem auch eine baldige Auszahlung der rückständigen Dividende dringend erwünscht.

(Schluß folgt.)

Eine elektrische Eisenbahn mit Blocksignalen auf dem Triebwagen.

Signalvorrichtungen am Führerstand sind bis jetzt bei Dampfbahnen unseres Wissens nur versuchsweise eingeführt worden, zwei amerikanischen elektrischen Überlandbahnen ist es vorbehalten geblieben, als erste diese neue Art der Signalübermittlung für den dauernden Betrieb zu benutzen. Die eine der beiden Überlandbahnen, die mit dem Führerstandsignal arbeiten, ist die kanadische Toronto and York Radial-Railroad, die andere, deren Einrichtung neuer ist und erst seit vergangenem Juni besteht, die Indianapolis and Cincinnati-Traction Company. Die mit der neuen Signalvorrichtung ausgestattete Strecke der letzteren ist 30 km lang und besitzt 10 Kreuzungsgleise, die alle nach einem in Amerika nicht seltenen Gebrauch nur an einem Ende mit dem durchgehenden Gleis in Verbindung stehen, so daß der Wagenzug, der die Kreuzung im Nebengleis abgewartet hat, nach der Vorbeifahrt des anderen Zuges rückwärts fahrend das Hauptgleis wieder gewinnen muß. Die Züge verkehren mit einer Stunde Abstand und mit einer Geschwindigkeit bis zu 96 km/Stunde.

Der Zugverkehr wird von einem sog. Train-Dispatcher (Zugabfertiger) geleitet, der von seinem Dienstzimmer aus den Zügen die Befehle zur Weiterfahrt, Kreuzungsverlegungen u. dergl. bei Unregelmäßigkeiten im Fahrplan durch Fernsprecher zukommen läßt. Diese Art der Leitung des Zugdienstes, das sog. ABC-System (ABC = Absolute Block Control) ist bekanntlich in den Vereinigten Staaten weit verbreitet und wird in immer größerem Umfang eingeführt. (Eine lehrreiche Schilderung des Verfahrens findet sich in Royal Engineers Journal, Vol. XV, Nr. 6 June 1912). Der Zugabfertiger wird im vorliegenden Falle durch einen selbsttätigen Zugaufzeichner unterstützt, den wir deshalb hier beschreiben wollen, weil das ABC-System unseres Wissens meist ohne ihn ausgeübt wird. Die Züge werden auf ein Blatt Papier aufgezeichnet, das in der Querrichtung eine Zeitteilung trägt und in der Längsrichtung nach den Blockstellen eingeteilt ist. Bei einem Abstand der Züge von ½ Stunde genügt ein Maßstab von 7,5 cm für die Stunde, während bei stärkerem Verkehr die doppelte Länge für eine Stunde empfohlen wird. Die Geschwindigkeit des Uhrwerks, das den Papierstreifen bewegt, muß dabei entsprechend abgestuft werden. Ein Rahmen, unter dem das Papier entlang bewegt wird, trägt für jede Blockstrecke zwei Nadeln, von denen jede für eine Fahrtrichtung bestimmt ist. Sobald der Zug in eine Blockstrecke eintritt, beginnt die betr. Nadel, die elektrisch angetrieben wird, den Papierstreifen zu durchlochen, so daß der Dispatcher jederzeit über die Stelle unterrichtet ist, die der Zug erreicht hat.

Am Arbeitstisch des Dispatchers ist für jede Kreuzungsstelle ein Schalter vorhanden, mit dessen Hilfe das Signal an der betr. Stelle auf Halt oder Freie Fahrt gestellt werden kann, und zwar kann das letztere Signal je nach der Richtung, in der der Schalthebel umgelegt wird, für die eine oder die andere Fahrtrichtung gegeben werden. Natürlich sind die Signale so in Abhängigkeit voneinander, daß in keine Blockstrecke, deren Enden mit den Kreuzungsgleisen zusammenfallen, etwa ein Zug von beiden Enden her einfahren darf. In den Kreuzungsgleisen schalten sich die Wagen selbsttätig in die Fernsprechleitung des Dispatchers ein, so daß sie dessen mündliche Befehle entgegennehmen können.

Die Verbindung mit dem Zug, mit deren Hilfe das Signal am Führerstand ausgelöst und der Zugaufzeichner betrieben wird, wird dadurch hergestellt, daß ein Schleifschuh am Triebwagen mit einer neben dem Gleis liegenden Schiene in Berührung kommt und so einen elektrischen Stromkreis schließt. Für höhere Geschwindigkeiten sind diese Schienen 21 bis 24,5 m lang. Die Vorrichtungen werden mit Arbeitsstrom betrieben; ist die dritte Schiene stromlos, so erscheint am Führerstand das Haltsignal; ist sie dagegen elektrisch bewegt, so wird das Signal am Führerstand auf Freie Fahrt bewegt. Das Fahrtsignal bleibt stehen, solange der Zug die Blockstrecke durchfährt, während ein Haltsignal erst verschwindet, wenn der Zug eine stromführende Schiene überfährt. Streckensignale sind übrigens bei dieser Einrichtung überhaupt nicht vorhanden, man begnügt sich vollständig mit den Signalen auf der Lokomotive. Nähern sich zwei Triebwagen gleichzeitig einer Kreuzungsstelle, so erhalten sie etwa 600 m davon entfernt beide ein Haltsignal. Die Signale werden durch das Aufleuchten roter und grüner Lampen gegeben, die unmittelbar vor dem Gesicht des Wagenführers angebracht sind. Daneben hängt der Fernsprecher, so daß der Wagenführer ohne seinen Stand zu verlassen, mit dem Dispatcher sprechen kann.

Mit den Lampen kann eine elektrische Klingel derart in Verbindung gebracht werden, daß sie bei jedem Signalwechsel anschlägt; sie dient außerdem noch insofern zur Überwachung der Einrichtung, als sie auch ertönt, wenn der Triebwagen mit dem Signal Freie Fahrt über die Schiene der nächsten Blockstrecke fährt, die, weil ebenfalls stromführend, ihm die Fahrterlaubnis für diese Strecke übermittelt.

Nach dem Entwurfe für die beschriebene Sicherungsanlage, der von P. J. Simmen herrührt, war sie noch mit einer Vorrichtung zum selbsttätigen Anhalten des Zuges bei auf Halt stehenden Signalen versehen. Diese ist aber nicht mit ausgeführt

worden. Die Verbindung zwischen Triebwagen und Dispatcher wurde dabei auf dieselbe Weise wie bei der Signalübermittlung hergestellt. Der Zug könnte mit der neuen Vorrichtung nicht nur zum Halten gebracht werden, sondern auch seine Geschwindigkeit ließe sich durch Einwirkung von außen so regeln, daß der Führer zum Langsamfahren gezwungen werden kann. Wegen näherer Einzelheiten, insbesondere der Darstellung der elektrischen Einrichtungen, müssen wir unsere Leser auf „Engineering News“ (Nr. 9 vom 29. August 1912) verweisen.

Zum Stand des elektrischen Eisenbahnbetriebes in Schweden.

Außer der bereits vor sich gehenden sowie der noch geplanten Umwandlung schwedischer Eisenbahnen in elektrischen Betrieb tritt neuerdings in Schweden auch die Frage über Eisenbahnbetrieb mit Akkumulatoren stark in den Vordergrund, da der Akkumulatorenbetrieb auf Bahnlinien mit geringem Verkehr sehr am Platze sein dürfte und die auf diesem Gebiete gemachten Fortschritte eine vorteilhafte Anwendung der Akkumulatoren verheißen.

Unter den schon in Arbeit befindlichen oder beschlossenen elektrischen Bahnen in Schweden steht natürlich an erster Stelle die Reichsgrenzbahn, die Lappland von der Bergwerksstadt Kiruna bis zur norwegischen Grenze durchquert und hauptsächlich für die Beförderung von Eisenerz nach dem norwegischen Ausfuhrhafen Narvik bestimmt ist. Die Aufstellung von Masten für die Kraftleitung von Kiruna bis zur norwegischen Grenze, 130 km, wurde im Frühjahr 1912 begonnen und ist seitdem sehr gefördert worden, ebenso auf der Strecke von Kiruna bis zu dem 150 km südlicher belegenen mächtigen Porjuswasserfall, wo schon seit 1910 an der Riesenkraftstation gearbeitet wird, die nicht nur elektrische Kraft für den Bahnbetrieb, sondern auch für industrielle Zwecke liefern kann. Nach der von einer deutschen und einer schwedischen Firma gemeinsam ausgeführten Umwandlung der Reichsgrenzbahn in elektrischen Betrieb, der im Juni 1914 zur Eröffnung kommt, wird Schweden eine elektrische Bahn für Massenbeförderung besitzen, wie sie wenigstens in Europa ohne Gegenstück dastehen dürfte.

Ferner beschäftigt sich die schwedische Staatsbahnverwaltung gegenwärtig mit Plänen zur Elektrisierung der Eisenbahnlinien Stockholm-Upsala und Gotenburg-Alingsås (einer Teilstrecke der von Gotenburg nach Stockholm führenden Bahn). Nach einer jüngsten Auslassung des Generaldirektors Pegelow sollen die Ermittlungen so gefördert werden, daß schon dem nächsten Reichstag, der im Januar zusammentritt, Vorlagen zugehen können.

Auch bei den Privatbahnen in Schweden zeigt sich lebhaftes Interesse für den elektrischen Betrieb. Die den meisten Touristen, die Stockholm besucht haben, wohlbekannte Saltsjöbahn hat schon elektrischen Betrieb erhalten, wodurch sich die Fahrt von Stockholm nach dem prächtig belegenen Erholungs- und Badeort Saltsjöbaden noch angenehmer gestaltet, und ebenso haben die kleinen Bahnen Mjölby-Hästholmen und Höganäs-Mölle die Elektrisierung beschlossen. Was den Akkumulatorenbetrieb betrifft, so dürfte dieser in Schweden einen günstigen Boden finden. Die deutschen Staatsbahnen benutzen schon seit Jahren Akkumulatorwagen und -lokomotiven, allerdings ausschließlich für besondere Zwecke, wie Zuführung von Verkehr nach Hauptlinien sowie auf kleineren Zweiglinien. Indessen hat der Direktor der schwedischen Kraftstation in Hemsjö, Dr. A. Ekström, zum Zwecke von Studien über Akkumulatorenbetrieb für Eisenbahnen eine Reise nach Amerika ausgeführt, von der er dieser Tage mit günstigen Ergebnissen zurückgekehrt ist, worauf er sofort an zuständiger Stelle den Vorschlag über Einführung des elektrischen Akkumulatorenbetriebs auf den Küstenbahnen der Landschaft Blekinge einreichte. Dr. Ekström nahm an der ersten Probefahrt teil, die am 25. September in Amerika mit einem Akkumulatorzug ausgeführt wurde. Der Zug bestand aus drei Wagen, jeder mit eigener Akkumulatorbatterie. Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei der etwa 80 km langen Fahrt betrug 45 km in der Stunde. Jeder Wagen hat ein Gewicht von 20 t und bietet außer der Gepäckabteilung Platz für 40 Reisende. In jedem Wagen sind 200 Akkumulatorzellen angebracht, die sich unsichtbar unter den Sitzplätzen der Reisenden befinden. Zehn der Zellen dienen zur Beleuchtung. Mit geladenen Akkumulatoren kann der Zug auf ebenem Gelände 100 km weit gehen. Da sich das Laden mit großer Stromstärke ausführen läßt, mit mindestens fünfmal so großer wie die normale, kann die Batterie, nachdem sie entladen ist, in weniger als einer halben Stunde von neuem geladen werden. Die betreffende amerikanische Gesellschaft hat noch andere Wagenarten in Arbeit, darunter Wagen mit 80 Sitzplätzen und größerer Geschwindigkeit, und demnächst sollte die erste Akkumulatorenlokomotive fertig sein. Nach Behauptung der Gesellschaft wäre es durch die sinnreiche und leichte Konstruktion der Wagen, in erster Linie der Räder und Achsen, gelungen, den Stromverbrauch von etwa 50 Wattstunden für das Tonnenkilometer auf weniger als die Hälfte herabzubringen. Hierin glaubt Dr. Ekström eine Erklärung dafür suchen zu können, daß Eisenbahnwagen mit nur 10 PS, wie in diesem Falle, mit einer einzigen Ladung sowohl eine nennenswerte Geschwindigkeit erreichen, wie auch eine weite Entfernung zurücklegen.

Daß in Schweden der elektrische Eisenbahnbetrieb die besten Aussichten hat, große Verbreitung zu gewinnen, dafür bürgt schon die reiche, über das ganze Land verteilte Wasserkraft. Der Staat wird bald über drei riesige Kraftstationen verfügen, nämlich außer der Station am Trollhättafall die im Entstehen begriffenen Kraftwerke am Porjuswasserfall in Lappland und bei Aelfkarleby nicht weit von Gäfle. Dazu kommen die zahlreichen privaten Kraftwerke, deren Leitungen weite Landesteile, namentlich im südlichen Schweden, durchziehen und für Zwecke der Elektrisierung von Eisenbahnen nutzbar gemacht werden können.

M.

Nachrichten.

Deutschland.

— Eisenbahnzollordnung. In seiner Sitzung vom 21. Dezember 1912 hat der Bundesrat den Entwurf einer Eisenbahnzollordnung angenommen und, wie bereits in voriger Nummer kurz mitgeteilt, die Inkraftsetzung zum 1. April d. J. beschlossen. Die neue Eisenbahnzollordnung wird in einem besonderen Stück des „Zentralblatts für das Deutsche Reich“ in den nächsten Tagen veröffentlicht werden. Mit dieser Neuregelung des Eisenbahnzollverkehrs, die ein weiteres Glied in der Reihe der Umgestaltung der Ausführungsordnungen zum Vereinszollgesetze in der Richtung ihrer besseren Anpassung an die heutigen Verkehrsverhältnisse bildet, wird einem alten Wunsche der an Handel und Verkehr beteiligten Erwerbskreise sowie der Verkehrsbehörden entsprochen. Eine Anzahl von Erleichterungen, die schon versuchsweise zur Einführung gelangt sind und sich durchaus bewährt haben, werden damit allgemein und dauernd zur Geltung kommen. Haben schon diese bisher zugelassenen Erleichterungen eine Vereinfachung und Beschleunigung in der zollamtlichen Abfertigung des Eisenbahnverkehrs gebracht, so ist ein weiterer wesentlicher Fortschritt auf diesem Gebiete von den mit dem 1. April d. J. in Kraft tretenden ferneren Erleichterungen zu erwarten. Wir übergehen hier die Aufführung der Erleichterungen und der sich hieraus ergebenden Vorteile, da diese bereits in dem Leitaufsatz der Nr. 87, S. 1381 fgd. des Jahrgangs 1912 genügend gewürdigt worden sind. Zur Erzielung dieser Vorteile ist man den geäußerten Wünschen entgegengekommen, soweit es die gebotene Rücksichtnahme auf die Sicherung des Einkommens aus den Zöllen irgend zulässig erscheinen ließ, und es steht zu hoffen, daß in der Eisenbahnzollordnung eine Regelung des Verfahrens gefunden ist, die ohne Beeinträchtigung der Zollsicherheit allen durch die neuzeitlichen Verkehrsverhältnisse gerechtfertigten Forderungen in weitestem Maße Rechnung trägt.

— Betriebsergebnisse der preußischen Staatsbahnen. Für das Etatsjahr 1912 werden, wie der „Berl. Act.“ erfährt, die Einnahmen geschätzt: im Personenverkehr 681,7 Millionen, im Güterverkehr 1643,1 Millionen, so daß sich die gesamten Verkehrseinnahmen auf 2324,8 Millionen Mark belaufen werden. Dazu kommen noch 150,4 Millionen sonstige Betriebseinnahmen. Die gesamte Betriebseinnahme betrüge somit 2475,2 Millionen. Die Betriebsausgaben sind auf 1649,2 Millionen Mark veranschlagt worden, es verbliebe somit ein Betriebsüberschuß von 826 Millionen Mark. Nach Abzug der üblichen Zuschüsse und der

Ausgaben zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden wird 1912 für die Eisenbahnverwaltung ein Reinüberschuß von 379,9 Millionen Mark verbleiben, hiervon sollen etwa 226,8 Millionen Mark für allgemeine Staatszwecke Verwendung finden, der Rest von 153,1 Millionen dient zur Verstärkung des Ausgleichfonds. Diese Zahlen beruhen natürlich nur auf gewissenhaften Schätzungen.

— Die preußisch-hessischen Staatsbahnen im Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1913. Aus dem im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Entwurf teilen wir im Anschluß an unsere kurzen Angaben in Nr. 1 S. 8 d. Ztg. einige weitere Einzelheiten mit. Nach dem Etatsvoranschlag für die Eisenbahnverwaltung betragen: die ordentlichen Einnahmen 2 508 136 000 ℳ, gegen das Vorjahr mehr 177 083 000 ℳ, die außerordentlichen Einnahmen 4 023 000 ℳ, gegen das Vorjahr weniger 331 000 ℳ, die dauernden Ausgaben einschließlich des Betrages für den Ausgleichsfonds 2 149 859 000 ℳ, gegen das Vorjahr mehr 165 452 000 ℳ (Ausgleichsfonds + 36 057 226 ℳ), die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben 128 200 000 ℳ, gegen das Vorjahr mehr 4 000 000 ℳ. Den Vorbemerkungen ist u. a. zu entnehmen: Die erstmalig im Etat für 1910 getroffene Regelung wonach die Reinüberschüsse der Eisenbahnverwaltung nur bis zur Höhe von 2,10 % des statistischen Anlagekapitals der Eisenbahnen zur Deckung allgemeiner Staatsausgaben herangezogen werden dürfen, hat für 1913 zur Folge gehabt, daß ein Betrag von 93 482 835 ℳ (57 425 609 ℳ i. V.) zur Verstärkung des Ausgleichsfonds veranschlagt worden ist. Von der Gesamtsumme der für Zivilbeamte veranschlagten Pensionen (108 343 000 ℳ) entfallen auf die Eisenbahnverwaltung 57 077 000 ℳ, von den gesetzlichen Witwen- und Waisengeldern (37 292 000 ℳ) 14 968 000 ℳ. Mit Rücksicht auf das durch die hohen Lebensmittelpreise außergewöhnlich gestiegenen Unterstützungsbedürfnis der Beamten ist der betreffende Fonds einmalig um 3 Mill. ℳ verstärkt worden; hiervon entfallen 2,1 Mill. ℳ auf die Eisenbahnverwaltung. Außerdem sind die Unterstützungsfonds im besonderen Interesse der Assistentenklasse weiter um 1 Mill. ℳ verstärkt worden, wovon rund 600 000 ℳ auf die Eisenbahnverwaltung kommen. Für Zuwendungen an die sogenannten Altpensionäre sowie an deren Hinterbliebene sind eingestellt 5 514 000 ℳ, wovon 1,1 Mill. ℳ der Eisenbahnverwaltung zufallen. Von der Gesamtstaatsschuld (9 901 769 098 ℳ) entfallen auf die Eisenbahnverwaltung 7 536 625 123 ℳ An neuen Anleihekrediten sind 291 Mill. ℳ für die bestehenden Bahnen in Aussicht genommen. Anläßlich des Inkrafttretens der Angestelltenversicherung erscheinen erstmalig 200 000 ℳ beim Etat der Eisenbahnverwaltung.

Im einzelnen ist hervorzuheben: An Reinüberschuß sind im Ordinarium des Etats veranschlagt 327 582 835 ℳ (gegen 1912 + 43 357 226 ℳ) und nach Abzug der Rücklage in den Ausgleichfonds (93 482 835 ℳ) 234 100 000 ℳ (2,10 % des statistischen Anlagekapitals am Ende des Etatsjahres 1911). An Mehreinnahmen sind veranschlagt 32 704 000 ℳ aus dem Personenverkehr, 139 042 000 ℳ aus dem Güterverkehr, 2 084 000 ℳ für Ueberlassung von Bahnanlagen usw. (Tit. 10), 2 010 000 ℳ für Ueberlassung von Fahrzeugen usw. (Tit. 11); an Mehrausgaben 62 938 500 ℳ persönliche Ausgaben, und zwar 19 342 000 ℳ für Besoldungen usw. an etatsmäßige Beamte, 24 990 000 ℳ für Hilfsarbeiter und Löhne, darunter 12,2 Mill. ℳ für Lohnerhöhungen, 5 206 500 ℳ für Remunerationen und Unterstützungen, 10 220 000 ℳ sonstige persönliche Ausgaben, darunter 6 222 000 ℳ gesetzliche Pensionen, 1 389 000 ℳ Witwen- und Waisengelder, 1 793 000 ℳ Zuschüsse zur Arbeiterpensionskasse, 20 311 000 ℳ Beschaffung der Betriebsmaterialien (Tit. 7), 8 981 000 ℳ Unterhaltung der baulichen Anlagen (Tit. 8), darunter 4,7 Mill. ℳ an Lohnerhöhungen für Bahnunterhaltungsarbeiter, 14 548 000 ℳ Unterhaltung der Fahrzeuge (Tit. 9), darunter + 5 Mill. ℳ für Beschaffung ganzer Fahrzeuge — insgesamt 90 Mill. Mark — sowie ferner 6,4 Mill. ℳ zu Lohnerhöhungen für Werkstättenarbeiter.

Das Extraordinarium ist für 1913 veranschlagt in Einnahme mit 4 023 000 ℳ (4 354 000 ℳ i. V.), in Ausgabe mit 128 200 000 ℳ (124 200 000 ℳ i. V.); hiernach erforderlicher Zuschuß 124 177 000 ℳ (119 846 000 ℳ i. V.). Bei den Ausgaben sind eingestellt 128 200 000 ℳ (1,15 % des statistischen Anlagekapitals am Ende des Etatsjahres 1911), und zwar: 99 845 000 ℳ fernere und letzte Raten (+ 4 148 Mill. ℳ gegen 1912) von einem noch vorhandenen Baukapital von rund 456 Mill. ℳ, ferner 8 155 000 ℳ für neue Bauten mit einem Baukapital von rund 126,2 Mill. ℳ und 20,2 Mill. ℳ für Zentralfonds, davon 800 000 ℳ für Waldbrände und Schneeverwehungen, 2,5 Mill. ℳ für elektrische Sicherungsanlagen, 0,5 Mill. ℳ für Kleinwohnungen in den östlichen Grenzgebieten (+ 300 000 ℳ gegen das Vorjahr) und 15 Mill. ℳ für den Dispositionsfonds.

Außerdem ist in Aussicht genommen, in den nächsten Eisenbahnanleiheentwurf für die bestehenden Bahnen einzustellen: 170 Mill ℳ für Beschaffung von Fahrzeugen (gegen 1912 + 58 Mill. ℳ) und etwa 121 Mill. ℳ für die Herstellung zweiter und weiterer Gleise, die Herstellung von Verbindungsbahnen bei Ohligs und Hanau Ost sowie von Borbeck über Frintrop nach Bottrop, ferner für den Ausbau der Nebenbahnen Stralsund—Rostock und Rommerskirchen—Mödrath—Liblar zu Hauptbahnen.

— Nachtragsetat der preußischen Staatsbahnverwaltung. Ein Nachtragsetat in Höhe von 60 Millionen Mark ist in Vorbereitung. Die Mittel sollen zur Herstellung baulicher Anlagen Verwendung finden. Für die Fahrzeugvermehrung wird anderweitig gesorgt werden.

— Rechtzeitiger Bezug von Massengütern für das Frühjahr. In den Monaten Februar und März pflegt alljährlich ein gesteigerter Güterverkehr einzutreten, der besonders die bedeckten Güterwagen stark in Anspruch nimmt. In der Hauptsache kommen Düngemittel und landwirtschaftliche Erzeugnisse in Frage. Da die Wirtschaftslage anhaltend günstig ist, rechnet die Eisenbahnverwaltung für die Monate Februar und März 1913 mit sehr starken Anforderungen an bedeckten Wagen. Damit diesen Anforderungen möglichst rechtzeitig entsprochen werden kann, erscheint es dringend erwünscht, daß mit dem Bezug der Massensendungen für das Frühjahr frühzeitig, d. h. schon im Januar, begonnen wird. Durch volle Ausnutzung des Ladegewichtes der Güterwagen würde die Bedarfszahl an Wagen wesentlich eingeschränkt werden können; ferner würde die schleunigste Be- und Entladung der Wagen den Wagenumlauf verbessern. Die Verkehrstreibenden werden daher zum eigenen Vorteil und zum Vorteil der Gesamtheit dringend gebeten, sich den frühzeitigen Bezug ihres Frühjahrsbedarfs angelegen sein zu lassen, das Ladegewicht der Wagen auszunutzen und die Wagen möglichst schnell zu behandeln. Hierbei wird noch besonders darauf hingewiesen, daß bei Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen von 15 und mehr Tonnen Ladegewicht ein Frachtnachlaß gewährt wird.

— Wagengestellung der Eisenbahn. Das Kgl. Eisenbahn-Zentralamt zu Berlin hat der „Magdeb. Ztg.“ folgende Berichtigung zugesandt: In Nr. 651 (Abendausgabe) Ihrer geschätzten Zeitung vom 21. Dezember 1912 ist mitgeteilt worden, daß nach der „Braunkohle“, dem Organ des Deutschen Braunkohlenindustrievereins, im Abruf von Rohkohle des mitteldeutschen Braunkohlengebietes das günstige Ergebnis im November des Jahres 1910 wegen Wagenmangels nicht erreicht werden konnte. Wir stellen demgegenüber fest, daß in den Eisenbahndirektionsbezirken Magdeburg, Halle und Erfurt — über diese Bezirke erstreckt sich das mitteldeutsche Braunkohlengebiet in der Hauptsache — für Kohle, Koks und Briketts gestellt worden sind: im November 1910: 177 036, im November 1912: 205 023 Wagen zu 10 t; demnach sind 1912 mehr gestellt worden: 27 987 = 15 8 %. Für den Versand von Rohkohle allein bestehen keine besondere Aufschreibungen. Es sind aber alle Gruben ungefähr gleichmäßig mit Wagen versorgt worden.

— Der jetzige Stand des Rettungswesens bei den sächsischen Staatsbahnen. Die zweckmäßige Ausgestaltung der Rettungseinrichtungen ist, wie Medizinalrat Dr. Gilbert, medizinischer Referent und Vertrauensarzt bei der Generaldirektion in Dresden, in einem als Sonderabdruck aus der „Zeitschrift für Bahnärzte“ veröffentlichten Aufsatz zutreffend bemerkt, eine Angelegenheit, der zurzeit alle Eisenbahnverwaltungen dauernde Sorgfalt zuwenden. Es gelte, auf diesem Gebiete immer zu verbessern, immer weiter auszubauen, allerdings eingedenk der wirtschaftlichen Verpflichtung, unter Berücksichtigung des Vorhandenen, unnötige Ausgaben zu ersparen. Trotzalledem müsse stets an dem obersten Grundsatze festgehalten werden: die Rettungseinrichtungen müssen so beschaffen sein, daß mit ihnen zu jeder Zeit und an jedem Orte eine dem jeweiligen Stande der ärztlichen Wissenschaft entsprechende erste Hilfe möglich ist.

Der Verfasser zeigt nun in seiner lesenswerten Arbeit, inwieweit der jetzige Stand des Rettungswesens bei den sächsischen Staatsbahnen den vorgenannten Grundsätzen entspricht. Im ersten Abschnitt behandelt er die Frage der ersten Hilfeleistung bei Unfällen. Hier treten als Organe des Rettungsdienstes die Ärzte, wenn möglich natürlich in erster Linie die mit allen Einrichtungen vertrauten Bahnärzte, und die Samariter ein. Letztere in immer steigender Zahl für alle Dienststellen, bei allen Bedienstetengruppen auszubilden, wird daher auch als eine der ersten Aufgaben des Rettungswesens angesehen. Diese Ausbildung erfolgt unter Festhalten an dem Standpunkte freiwilliger Beteiligung nach bestimmten einheitlichen Grundsätzen; zurzeit beträgt bei einem Bestand von 16 186 Beamten und 31 673 Bediensteten bei der sächsischen Verwaltung die Zahl der im Samariterdienst Ausgebildeten

2150 und wird sich in den nächsten Jahren schnell erhöhen. Die Ausbildung findet ausschließlich durch Bahnärzte statt; für Unterrichtszwecke werden u. a. besondere Verbandskästen, sog. Lehrkästen (Wandermaterial), verwendet, die vom Samariterverein zu Leipzig zusammengestellt sind. Als Leitfaden für den Unterricht ist seit 1. Oktober 1912 der Blumesche im Gebrauch und wird den Teilnehmern unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Der wichtigen, durchaus nicht leichten Aufgabe, die Samariter dauernd in den erlangten Kenntnissen zu festigen, dienen neben den zweijährigen Wiederholungskursen unerwartet vorgenommene kleine Alarme. In gleichem Sinne wirken die auf Bahnhöfen und an Dienststellen angeschlagenen Merkblätter über Anforderung von Hilfe bei Unfällen usw. Namentlich ist das Merkblatt: „Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen vor der Ankunft eines Arztes" eine durch Inhalt und Abbildungen den Samaritern dauernd vor Augen gehaltene, kurz gefaßte Wiederholung des Gelernten.

Im zweiten Abschnitt werden die Hilfsmittel bezeichnet, die den Ärzten und Samaritern für die erste Hilfe bei Unfällen zur Verfügung stehen. Die Grundlage des Rettungsmaterials bilden bei Unfällen am Orte die Verband- und Medizinkästen der Bahnhöfe, bei Unfällen im Fahrbetriebe die Lokomotivverbandkästen, bei Betriebsstörungen mit Unfällen die Bestände in den Arztwagen der Hilfszüge. Die räumliche Trennung von Verbandsmaterial und Medikamenten in zwei Kästen ist der erwünschten Ordnung und Sauberkeit halber erfolgt. Einzelne große Bahnhöfe wie Dresden, Leipzig, Chemnitz, Zwickau, besitzen neben den Verband- und Medizinkästen mit reichen Vorräten an Verbandstoffen, Instrumenten und sonstigen ärztlichen Ausstattungsgegenständen ausgerüstete neuzeitliche Arztzimmer, in denen jeder herangezogene Arzt bei Unfällen und Krankheiten eine weitgehende erste Hilfe leisten kann. Für die erste Hilfe auf den fahrenden Zügen sind seit 1904 alle Lokomotiven, zurzeit insgesamt 1536, und seit 1912 noch alle Packwagen der D-Züge mit den kleinen Lokomotivverbandkästen ausgestattet, deren Inhalt aus 5 Tragetüchern und 21 keimfreien Einzelverbänden besteht. Zur Verwendung bei Betriebsstörungen die mit Unfällen verbunden sind, dienen seit dem Jahre 1903 Hilfszüge (Arzt- und Werkzeugwagen). Der Arztwagen ist geteilt in den kleineren Arztraum, in dem die Verletzten die erste Hilfe finden, und in den größeren Krankenraum, in dem die versorgten Verletzten in Krankentragbetten gelagert werden. Der Arztraum birgt alle zur ersten Hilfe auch bei zahlreichen und schweren Verletzungen notwendigen Hilfsmittel. In ihm befindet sich auch noch ein Verzeichnis der Krankenhäuser, die an den von ihm befahrenen Strecken gelegen sind und für die Aufnahme der Verletzten in Frage kommen. Der Krankenraum enthält 8 Gestelle, in welchen 8 seitlich aushebbare Krankentragbetten doppelt federnd eingehängt sind, mit 8 Kopf- und Leibmatratzen, 16 wollenen Decken, Bettlaken, Überzügen usw. An den beiden unteren Krankentragbetten einer Seite angeschnallt sind 2 Feldkrankentragen untergebracht, die für den Transport der Verletzten an der Unfallstelle zu dienen haben, hernach aber ebenso als Lagerungsstätten dienen können wie die mitgeführten 2 Triumphstühle. Es wird erwogen, für die Arztwagen künftig auch noch Sauerstoffeinatmungsapparate anzuschaffen. Als Vorzüge der sächsischen Arztwagen bezeichnet hier Dr. Gilbert die in den Fußböden der äußeren Plattform eingelassenen Abkratzer, die nach beiden Seiten umschlagbaren Außentüren des Wagens, das nach der Mitte abgeschrägte Gefälle des Fußbodens im Arztraum mit einer Ausflußöffnung, die Aufhängung der Krankentragbetten im Krankenraum mit doppelter Federung und Einhakung, die Beigabe zweier, nur dem Transport dienender einfacher Krankentragen. Zurzeit sind bei den sächsischen Staatsbahnen sieben Arztwagen vorhanden. Die ärztliche Besetzung der Hilfszüge ist dadurch jederzeit gesichert, daß Verträge mit Sanitätswachen, Samaritervereinen, Krankenhäusern u. dgl. abgeschlossen sind. Ein besonders wichtiger Teil der ersten Hilfe bei Unfällen ist die Bereithaltung von geeigneten Transportgeräten. Als solche sind bei den sächsischen Staatsbahnen vorhanden: die sogenannte Gemeindekrankentrage der Firma Knoke & Dreßler, die für die Zwecke der Eisenbahnverwaltung besonders geeignet erschien, ferner fahrbare Räderbahren, Krankentrag- und -fahrstühle, letztere mit abhebbarem Oberteil, die Lür-Straußschen Krankentransportbetten u. a. m. In ähnlicher Weise ist das Rettungswesen zurzeit wohl bei fast allen deutschen Staatsbahnen ausgestaltet. Wie der Verfasser zum Schluß ausführt, ist nicht zu verkennen, daß ein gut ausgebautes Rettungswesen dauernd auch eine hohe Ausgabe für jede Eisenbahnverwaltung bedeutet. Andererseits darf auch nicht verkannt werden, daß diese Ausgabe gut angewendet ist. Ganz abgesehen davon, daß sittliche Pflicht es gebietet, in denkbar bester Form für die zu sorgen, die im guten Glauben sich den Eisenbahnen zur Beförderung anvertraut haben und dabei Schaden erleiden, so wird es unter dem Gesichtspunkte des Haftpflichtgesetzes und des Unfallversicherungsgesetzes stets auch wirtschaftlich sich lohnen, wenn schnellste und beste Hilfe für Reisende und Bedienstete bei Unglücksfällen vorgesehen ist: manches wertvolle Leben wird erhalten bleiben, manche Verletzung in der Schwere ihrer Folgen gemindert in Erscheinung treten. Diese Erwägungen verlieren nichts an ihrer Richtigkeit weder durch die verhältnismäßige Seltenheit der Unfälle, noch durch die Güte und Zuverlässigkeit der Betriebseinrichtungen.

— **Das Gelände des Hauptbahnhofs Karlsruhe.** Das bahneigne Gelände des alten Bahnhofs, das mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs Ende 1913 frei werden wird, soll zunächst vorübergehend für die zur Feier des 200jährigen Jubiläums der Stadt Karlsruhe geplante badische Landesausstellung für Industrie, Handwerk und Kunst, die im Jahre 1915 stattfinden wird, verwendet werden. Wegen Überlassung des fraglichen Geländes an die Stadt zu dem fraglichen Zweck wird zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Stadtgemeinde ein Vertrag abgeschlossen.

— **Zur Frage der Vereinheitlichung.** Wie wir „Handel und Gewerbe" entnehmen, richtete die Handelskammer zu M a n n h e i m am 3. Dezember v. J. an die sämtlichen deutschen Handelskammern ein Rundschreiben, betreffend die Denkschrift über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. In dem Rundschreiben teilt die Kammer mit, daß sie am 1. Juli 1912 ihre Tätigkeit für die Denkschrift aufnehmen konnte. Eine der Fragen, die zunächst in Angriff genommen werden sollten, berühre das Gebiet des E i s e n b a h n b a u e s. Hier handelt es sich in erster Linie darum, daß einmal einwandfrei festgestellt werde, welcherlei Gründe im einzelnen gegen die Ausführung neu geplanter bezw. auf dem Petitionsweg beantragter Eisenbahnverbindungen von den zuständigen Behörden bisher geltend gemacht worden seien. Insbesondere werde hinsichtlich derjenigen Bahnprojekte, die das Gebiet mehrerer Einzelstaaten berühren, oder dasjenige des einen oder anderen umgehen würden, eingehend zu prüfen sein, ob jene Gründe nicht in zahlreichen Fällen auf die fiskalischen Interessen der einzelstaatlichen Verwaltungen bezw. auf Wettbewerbsrücksichten zurückzuführen seien. Die Handelskammer zu Mannheim bittet ferner die übrigen Kammern um Mithilfe bei der Materialsammlung.

Österreich.

— **Reform des Zahlungswesens bei den Staatsbahnen.** Seit Anfang dieses Jahres wird die Anweisung der Pensionen und Provisionen an die Bediensteten des Ruhestandes, an die Witwen und Waisen verstorbener Staatsbahnbediensteter, der Erziehungsbeiträge, fortlaufenden Gnadengaben sowie der Unfall- und Haftpflichtrenten nach einem wesentlich einfacheren und rascheren Verfahren durch eine „Abteilung für die Liquidierung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen" vollzogen. Die Ruhe- und Versorgungsgenüsse werden nunmehr ausnahmslos durch die Postsparkasse, und zwar für sämtliche im Inlande lebenden Bezugsberechtigten ohne vorherige Einsendung oder Vorlage von Quittungen von Amts wegen flüssig gemacht werden; das Vorhandensein besonderer Bezugsbedingungen (Leben der vater- und elternlosen Waisen, Unversorgtheit u. s. w) wird erst bei der Auszahlung durch Unterfertigung der mit den entsprechenden Erklärungen ausgestatteten Zahlungsanweisungen der Bezugsberechtigten bestätigt. Neben diesen Erleichterungen wird das neue Verfahren infolge der Zusammenlegung und Vereinfachung des Liquidierungsgeschäftes auch der Staatsbahnverwaltung namhafte Vorteile bieten und Ersparnisse an Personal ermöglichen.

Der Verkehr auf den Nordbahnlinien. Der Güterverkehr zeigt, nach den für die Monate Januar bis einschließlich August endgültig und für die weiteren Monate bis einschließlich November vorläufig ermittelten Ziffern auch im Jahre 1912 einen Aufschwung. Die bis einschließlich August bewegte Gütermenge betrug 16 670 886 t gegen 14 046 637 t in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die bis einschließlich November vorläufig ermittelte Anzahl der gefahrenen Rohtonnenkilometer beläuft sich auf 8 897 108 300 (gegen 8 112 472 300) tkm im Jahre 1911. Diese Leistung hat sich somit um 9,7 % gesteigert, wobei hervorzuheben ist, daß die Verkehrsdichte in den Sommermonaten des Jahres 1912 keine wesentliche Abschwächung erfahren hat. Eine besonders namhafte Steigerung ist bei den verfrachteten Kohlenmengen zu verzeichnen. Sie hat vom Januar bis Ende November 10 382 081 t gegen 8 534 205 t im gleichen Zeitraume des Vorjahres betragen und ist demnach um 21,6 % gestiegen. Entsprechend der Verkehrssteigerung wurde auch das Wagenmaterial in höherem Maße in Anspruch genommen. Bis einschließlich November 1912 wurden 573 724 gedeckte und 761 404 offene Güterwagen (von den letzteren 469 389 Wagen für Kohle und Koks) der Beladung zugeführt gegen 507 514 gedeckte und 680 352 offene Güterwagen (davon 397 691 für

Kohle und Koks) im Jahre 1911. Bis Mitte Dezember 1912 wurden für Rüben- und Rübenschnitteverladung 71 005, im Jahre 1911: 59 690 Wagen verwendet. Während der Rübenverkehr im Jahre 1911 im halben Dezember rasch abnahm, war er um diese Zeit noch im vollen Gange. Trotz des sehr gesteigerten Verkehrs wurden der Kaschau-Oderberger Bahn auch im Jahre 1912 auf Verlangen Hilfswege auf den Nordbahnlinien für die nach Ungarn bestimmten Kohlensendungen oberschlesischer Herkunft zur Verfügung gestellt. Der Erhöhung der Rohtonnenkilometerleistung um 9,7 % steht eine Steigerung der Zugkilometerleistung um nur 5,7 % gegenüber, woraus zu schließen ist, daß die Lokomotivkraft bei dem gesteigerten Verkehr in sehr ökonomischer Weise ausgenutzt worden ist. Die äußerst günstigen Wirkungen der im Jahre 1912 eingeleiteten Einführung des direkten Ferngüterverkehrs traten bereits während des Herbstverkehrs in die Erscheinung. Durch diese Ferngüterzüge, die ganze Direktionsbezirke ohne Unterwegsverschiebung teilweise auch bis an die Grenzen der Monarchie durchlaufen, wird nicht allein die Frachtentransportdauer erheblich gekürzt, sondern es wird dadurch auch die Wagengestellung gefördert und die allgemeine Verkehrsabwicklung günstig beeinflußt. Gegenwärtig stehen auf den Nordbahnlinien täglich drei direkte Ferngüterzüge von Galizien nach Prag, zwei Züge in der Verkehrsverbindung Prag-Mährisch-Ostrau-Oderfurt, ein bis zwei Züge zwischen Szczakowa und Stanislau bezw. Itzkany, ein Zug zwischen Szczakowa und Lemberg und ein Zug zwischen Oswiecim und Stanislau bezw. Itzkany, im regelmäßigen Verkehr. Außerdem verkehren direkte Sammelgüterzüge von Galizien für die Arlberglinie und nach Triest. Die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs erlitt durch die Verkehrssteigerung keine Einbuße.

— **Konzessionserteilung.** Dem Landesausschusse von Schlesien wurde unter dem 12. Dezember v. J. die Konzession für die elektrisch zu betreibenden Lokalbahnen von Polnisch-Ostrau nach Michalkowitz, von Karwin nach Deutsch-Leuten und von Karwin nach Freistadt erteilt. (Vergl. Nr. 97, S. 1537, Jahrg. 1912 d. Ztg.)

— **Erhöhung der Tarife auf der Erzbergbahn.** In der letzten Zeit haben zwischen der Staatsbahnverwaltung und der Alpinen Montangesellschaft wiederholt Besprechungen wegen Erhöhung der Tarife auf der Erzbergbahn stattgefunden. Für die Sendungen der Alpinen Montangesellschaft wurden auf der Erzbergbahn bis zum Jahre 1910 besonders ermäßigte Frachtsätze berechnet, die seinerzeit in Berücksichtigung der damaligen nicht günstigen Lage der Eisenindustrie erstellt worden waren. Diese Frachtsätze haben zunächst im Jahre 1910 anläßlich der allgemeinen Tariferhöhung und sodann am 1. Januar 1912 anläßlich der Verbesserung der Bezüge des Personals der Staatsbahnen Erhöhungen erfahren. Die letzthin im Eisenbahnministerium geführten Verhandlungen galten der Beseitigung der Schwierigkeiten, die sich der Durchführung der von der Staatsbahnverwaltung mit Wirksamkeit vom 1. Januar d. J. beabsichtigten neuerlichen Erhöhung der Frachtsätze auf der Erzbergbahn für Erze, Kohle und Roheisen entgegenstellten. Bei diesen Verhandlungen soll sich die Gesellschaft, wie verlautet, mit der neuerlichen Erhöhung einverstanden erklärt haben, nachdem ihre Vertreter den Eindruck gewonnen haben, daß in den Tarifen über den Erzberg nunmehr eine gewisse Beständigkeit eintreten werde.

— **Schienenbestellung der Staatsbahnen.** Die Staatsbahnverwaltung hat in den letzten Tagen den Schienenwerken eine Nachtragsbestellung von 143 500 Meterzentner Schienen für das Jahr 1913 zukommen lassen.

— **Einschränkung von Fahrbegünstigungen auf den Staatsbahnen.** Die Erfahrungen, die im abgelaufenen Jahre hinsichtlich der Gewährung von Fahrbegünstigungen an Teilnehmer von Kongressen und ähnlichen größeren Veranstaltungen gemacht worden sind, haben das Eisenbahnministerium veranlaßt, den bisher bei solchen Gelegenheiten gebräuchlichen Vorgang einer Überprüfung zu unterziehen. Das Ergebnis dieser unter Würdigung aller verkehrsfinanziellen, dann der für die Hebung des Fremdenverkehrs wichtigen Umstände durchgeführten Überprüfung führte zu der Festlegung des Grundsatzes, daß vom Jahre 1913 an die Gewährung von Fahrbegünstigungen an einzeln reisende Teilnehmer von Kongressen vom Eisenbahnministerium auf fallweise Ansuchen nur in dem einzigen Falle in Erwägung gezogen werden kann, wenn es sich um die Teilnahme an internationalen, im Inlande stattfindenden Kongressen handelt. Dagegen werden künftighin den Teilnehmern anderer Kongresse oder ähnlicher Veranstaltungen ausnahmslos nur die tarifmäßigen, für gemeinschaftliche Reisen von Gesellschaften vorgesehenen Fahrpreisermäßigungen zugestanden werden können.

— **Personalfürsorge.** Die Staatsbahnverwaltung, die der Erweiterung der Wohlfahrtsverordnungen in ihrem Bereiche fortgesetzt ihr Augenmerk zuwendet, hat behufs Unterbringung erholungsbedürftiger Bediensteter der österreichischen Staatsbahnen im Süden der Monarchie mit dem Vereine „Kindererholungsheim an der österreichischen Riviera“ ein Abkommen geschlossen, demzufolge der genannte Verein die Verpflichtung übernommen hat, in der Zeit vom 15. November 1912 bis 15. März 1913 insgesamt 48 Staatsbahnbedienstete aller Klassen in sein bei Volosca an der Meeresküste äußerst günstig gelegenes Heim „Villa Miramar“ aufzunehmen. Die Bediensteten genießen in diesem Heim freie Unterkunft und Verpflegung, auch ist für die erforderliche ärztliche Hilfe vorgesorgt.

Bosnien und Hercegovina.

— **Die bosnischen Bahnen.** Am 16. Dezember v. J. fand die erste ordentliche Generalversammlung des Österreichisch-bosnischen Interessentenverbandes statt. Geheimer Rat Dr. Baernreither, lebhaft begrüßt, leitete an der Hand einer Relief- und Eisenbahnkarte Bosniens die Besprechung über die bosnischen Bahnen durch einen übersichtlichen, klaren und alle Momente erschöpfenden Vortrag ein. Das bestehende Eisenbahnnetz in Bosnien ist, wie er ausführte, ähnlich wie in Serbien durch die natürliche Gestaltung des Landes bedingt. Die Haupttäler gehen von Süden nach Norden zum Stromgebiete der Donau, während der Weg von Osten nach Westen durch mit den Flüssen gleichlaufende, zum Teil auch quergelegte Gebirgszüge verlegt ist. Trotz dieser technischen Schwierigkeiten hätten die Römer an mehreren Einbruchstellen vom Meere diese Wälle überschritten, um nach dem Osten der Balkanhalbinsel vorzudringen. Heute stelle nur die bosnische Ostbahn den Versuch dar, diesen alten Verkehrswegen zu folgen, während das übrige Bahnnetz, im großen Ganzen den Flußläufen folgend, hauptsächlich die Nord-Südrichtung einhält. Wenn auch das bisherige schmalspurige Bahnnetz das Möglichste geleistet habe, so könne man in Zukunft bei einem gesteigerten Verkehr und der Notwendigkeit eines engen verkehrspolitischen Anschlusses Bosniens an die Monarchie mit den heutigen Bahnen nicht mehr auskommen. Redner begrüßt daher, daß durch die erzielte Vereinbarung und durch Annahme der Gesetzesvorlage im bosnischen Landtage in dieser Richtung ein bedeutungsvoller Schritt nach vorwärts gemacht worden sei. Bei der Besprechung dieses Programmes erörterte der Vortragende vorerst die Frage der Schmal- oder Vollspur und äußerte sich dahin, daß schon mit Rücksicht auf die etwaigen späteren internationalen Anschlüsse mit dem System der Schmalspurbahn gebrochen werden müsse. Sollte in der Zukunft die Sandschakbahn doch einmal gebaut werden, dann gewinne die Vollspur, abgesehen davon, daß sie heute von Ungarn verlangt werde, an Bedeutung. Für diesen Fall sei aber auch zu erwägen, ob nicht die Bahn Arzano-Bugojno mit Vollspur hergestellt werden soll, wodurch eine vollspurige Verbindung zwischen dem Ägäischen Meere und der Adria hergestellt wäre. Was die Linienführung in Bosnien selbst betrifft, so betonte der Redner besonders aus politischen und wirtschaftlichen Gründen die Wichtigkeit der Herstellung einer direkten vollspurigen Verbindung vom Westen der Monarchie mit Sarajevo zugleich mit den anderen geplanten Linien, wobei die Führung der Trasse des zu erbauenden Verbindungsstückes hauptsächlich von technischen Zwecksmäßigkeitsgründen bestimmt werde. Da für die Erbauung der einzelnen Linien die Gesamtsumme von 270 Millionen in Aussicht genommen sei, so müßte unter allen Umständen durch geeignete gesetzliche oder finanztechnische Vorsehungen dafür gesorgt werden, daß nicht durch etwaige Überschreitungen bei dem Bau der einen Linie der zu bildenden Fonds vorzeitig erschöpft und der Bau der anderen Linien in Frage gestellt werde. Ebenso wichtig wie die Linienführung sei schließlich auch die Frage der Tarifbildung im Verkehr mit Bosnien, wobei Österreich, das doch einen großen Teil der Kosten tragen soll, ein mitbestimmender Einfluß eingeräumt werden müsse.

In der Besprechung begrüßte der Vertreter der Handels- und Gewerbekammer Prag das Eisenbahnbauprogramm, das nach jahrelangem Versäumnis endlich einen engeren Anschluß Bosniens an die Monarchie bringen soll. Für Österreich haben besonders die vollspurige Verbindung vom Westen mit Sarajevo und die Verbindung mit Spalato Bedeutung. Es wäre daher darauf zu dringen, daß diese Linien möglichst bald fertig gestellt werden. Auch andere Redner sprachen sich in ähnlichem Sinne aus.

Nach Abschluß der Besprechung wurde eine Resolution angenommen, in der die in der Debatte gefallenen Anregungen zusammengefaßt werden, und dem Wunsche Ausdruck gegeben wird, daß das bosnische Bahnbauprogramm bald möglichst verwirklicht werde.

— **Warenstauungen auf den bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen.** Die Direktion vorgenannter Bahnen teilt mit, daß die

Aufnahme der nach der Station Bosna-Brod bestimmten Frachtgüter in Wagenladungen, von einzelnen Ausnahmen abgesehen, wegen Warenstauung sowie wegen außerordentlicher Verkehrsverhältnisse bis auf weiteres eingestellt wird.

Übrige europäische Länder.

— Materiallieferungen für die belgischen Staatsbahnen. Die belgische Staatsbahnverwaltung hat, in beschränktem Wettbewerb, bereits die für 1914 vorgesehene Lieferung von Lokomotiven und Wagen zur Verteilung gestellt. Der Eisenbahnminister ist durch Gesetz ermächtigt, im voraus Material für drei Jahre zu bestellen; für 1912 und 1913 sind die Bestellungen im Betrage von je 24 Millionen Franken erfolgt. Inzwischen wurden 100 000 t Schienen und 12—13 000 t Zubehör vergeben, deren Lieferung mit Dezember 1912 begann und sich über das ganze Jahr 1913 erstrecken wird.

— Pariser Stadtbahn. Unter dem Personal des Métropolitain ist eine Bewegung im Gange zwecks Verminderung der Arbeitsstunden und Erhöhung der Besoldung. In einer auf der Arbeitsbörse abgehaltenen, sehr zahlreich besuchten Versammlung übte der Sekretär des Personalverbandes scharfe Kritik an dem Verhalten der Gesellschaft, erklärte indes, der Augenblick zu einem Ausstand würde erst dann gekommen sein, wenn die Behörden und die Bevölkerung sich von der Rechtmäßigkeit der Forderungen überzeugt hätten. Dann werde man die Arbeitsniederlegung durch Abgabe von Stimmzetteln in Urnen beschließen; denn, so fügte er mißtrauisch hinzu, es erhöben sich leicht Hände am Tage der Erklärung des Ausstandes und würden in die Tasche gesteckt am Tage, wo er durchgeführt werden solle. Das Personal der Stadtbahn verlangt u. a. nach Ablauf von zehn Dienstjahren eine Pension von 600 Franken mit einem Rückbehalt von höchstens 3 %, wenn die Angestellten aus Gesundheitsrücksichten vom Dienst ausscheiden müssen. Verschiedene Stadträte und Abgeordnete, welche in der Versammlung zugegen waren, versprachen die Wünsche zu unterstützen.

Die außerordentliche Generalversammlung vom 23. Dezember v. J. hat die Verlängerung der Konzessionsdauer der Pariser Stadtbahn-Gesellschaft um 49 Jahre, also bis 1997, nachzusuchen beschlossen. Zwei Gründe wurden zur Unterstützung dieses Vorschlages vorgeführt; erstens, daß das Netz der Stadtbahn eine Bedeutung gewonnen habe, die beim Beginn des Unternehmens nicht geahnt wurde, und daß neue Linien zu den ersten Konzessionen hinzugekommen seien, welche das ursprüngliche Netz wesentlich vergrößert haben. Namentlich für das dritte Netz könnte bestenfalls die endgültige Abnahme der Untergrundbauten durch die Gesellschaft erst gegen das Jahr 1921 stattfinden. Da jedes Netz für 35 Jahre konzessioniert ist, welche von dem Termin an laufen, wo es dem Konzessionär zur Verfügung gestellt ist, so wäre der ursprünglich der Stadtbahngesellschaft auferlegte Termin ungenügend zur vollständigen Ausnutzung ihres Rechts. Andererseits würde die Verlängerung der Gesellschaft ermöglichen, für die Tilgung ihrer Obligationen eine weitere Frist zu setzen und damit die jährlichen Lasten merklich zu erleichtern.

— Der brüderliche Verband der französischen Eisenbahner hat seinen neuen Wohnsitz in Paris festlich eingeweiht. Der Feier wohnten der Ministerpräsident Poincaré, der nunmehr um den Posten des Präsidenten der französischen Republik sich bewirbt, Vertreter der verschiedenen Ministerien und Direktoren und Verwaltungsräte der großen Eisenbahngesellschaften bei. Der Vorsitzende der association fraternelle, Lacoste, begrüßte die Versammlung namens der 100 000 im Verbande gruppierten Eisenbahner und dankte den hohen Behörden für das ihm andauernd bezeugte Wohlwollen. Der Verband pflege zugleich mit den Ideen der Wohlfahrt die Liebe zur Familie, zum Vaterlande und zur Pflicht. In seiner Ansprache betonte der Ministerpräsident wärmstens die Verdienste des Verbandes, der seinen Mitgliedern billige Wohnungen beschaffe, Versicherungen für den Todesfall gewähre, die Mutterschaft unterstütze, Stipendien zur Ausbildung fähiger Söhne verteile, den Töchtern eine Aussteuer sichere usw. Die Regierung habe die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen wollen, ohne dem Verbande ihre bewundernde Zuneigung zu bezeugen. Die Republik und Frankreich wüßten, daß sie auf die aufrichtige Hingebung und den glühenden Patriotismus der Mitglieder rechnen dürften.

— Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Während die Bewegung gegen den Gotthardvertrag in der Schweizer Bevölkerung neu angefacht wird, trifft der schweizerische Bundesrat seine Maßnahmen, um für die außerordentliche Frühjahrstagung 1913 seine ergänzenden Vorlagen abzuschließen. Wie der Berner „Bund“ vernimmt, hat der Bundesrat über einzelne Fragen des Vertrages Rechtsgutachten eingeholt von Professor Burckhardt in Bern und Professor Speiser, Regierungsrat in Basel. Die italienische Kammer hatte seinerzeit eine Tagesordnung angenommen, die der Regierung nahelegte, sie solle eine Entschädigung verlangen dafür, daß infolge der Verzögerung der Genehmigung des Vertrages die Herabsetzung der Bergtaxen nicht zur vertraglich festgesetzten Zeit erfolgt sei. Dazu meint das genannte Schweizer Blatt, Italien sei es gewesen, das so lange mit der Ratifikation gesäumt habe und sei daher kaum berufen, deshalb bei anderen Forderungen zu erheben; sollte dies geschehen, so müßten immerhin Verhandlungen geführt werden. — Der Bundesrat beriet über die Entlastung des Eisenbahndepartements, indem die Frage aufgeworfen wurde, ob nicht die Postverwaltung losgelöst und dem Finanzdepartement unterstellt werden könnte. Die Wechselbeziehungen zwischen Post und Eisenbahn sind aber so eng und in der Überlieferung begründet, daß, wie Schweizer Blätter berichten, die Vorteile für ein weiteres Zusammenleben wohl überwiegen werden. Die Generaldirektion der Bundesbahnen unterbreitet dem Verwaltungsrat ein Reglement, das die Stationen ermächtigt zur selbständigen Erledigung von Entschädigungsansprüchen aus dem Frachtvertrag wegen Verlustes, Minderung oder Beschädigung von Transportgegenständen. Nachdem die Stationen diese Befugnis zwei Jahre probeweise ausgeübt haben und die Einrichtung gegenüber dem früheren System der Behandlung der Entschädigungsbegehren durch die Zentralverwaltung sich bewährt hat, soll sie nun endgültige Eigenschaft erhalten. Der Höchstbetrag der Zuständigkeit beträgt für die Bahnhofinspektionen 250 Franken, die Bahnhöfe erster Klasse und die Lagerhausverwaltungen 200 Franken, die übrigen Bahnhöfe 150 Franken und die Stationen erster und zweiter Klasse 50 Fr. Das neue Reglement soll am 1. Februar 1913 in Kraft treten. — Der Bundesrat hat für eine Reihe von Eisenbahnplänen die Fristen für Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen verlängert, u. a. für eine Schmalspurbahn über den Ofenpaß bis zur Landesgrenze bei Münster (Ofenbergbahn) um drei Jahre, d. i. bis 1. Januar 1916, und für die Linien St. Moritz-Maloja-Castasegna und Schuls-Martinsbruck der Rhätischen Bahn um 4 Jahre, d. i. bis 10. Oktober 1916. — Die Regionalbahn des Traverstales, welche bisher von den Bundesbahnen betrieben wurde, ging am 1. Januar 1913 zum Selbstbetrieb über. — Die amtliche Besitznahme des bisherigen Teilstückes Genf- La Plaine und des Genfer Bahnhofs der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn durch die Bundesbahnen ist am 31. Dezember v. J. erfolgt. Die Beamten der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sind durch Bundesbahnbeamte ersetzt.

Eine im Technikum zu Biel abgehaltene Versammlung der schweizerischen Verkehrsschulen (St. Gallen, Olten, Winterthur, Lausanne, Biel) beriet u. a. über die Unterbringung der Schüler bei den Bundesbahnen; die betreffenden Wünsche sollen der Generaldirektion in einer Denkschrift eingereicht werden. Ferner wurde die Einrichtung von Fortbildungskursen für das Verkehrspersonal und ihre Unterstützung besprochen. St. Gallen hat bereits einen solchen Fortbildungskurs für Eisenbahner durchgeführt, an welchem 150 Angestellte teilnahmen.

Der Wasserzufluß im Mont d'Or-Tunnel war am 3. Januar bis auf etwa 1000 Sekundenliter zurückgegangen. Es ist unzweifelhaft festgestellt worden, daß das Wasser aus dem in den Doubs fließenden Bach von Bief-Rouge herrührt, der bald nach dem Wassereinbruch in den Tunnel austrocknete. Wie Schweizer Blätter berichten, würde nach einem von den Ingenieuren aufgestelltem Programm der Stollen von der Spalte, der das Wasser entströmt, zugemauert werden bis auf eine Schleuse oder Schütze, die geschlossen wird, sobald diese Maurerarbeit vollendet ist. Das Wasser würde sich dann hinter dieser Absperrung wieder ansammeln wie damals, als der untere Teil der Spalte noch mit Lehm ausgefüllt war. Sodann würde der Tunnel bis zu dieser Absperrmauer vollendet und in der Mitte des Tunnels eine Vergrößerung des Wasserablaufskanals hergestellt. Hierauf würde die Schleuse in der Absperrmauer geöffnet und das abgesperrte Wasser durch den Tunnel abgeleitet, sodann in demjenigen Tunnelteil, in welchen das Hauptwasser entströmt, auf eine große Länge ein Seitenstollen für das Wasser erstellt. Dadurch würde der Hauptstollen da, wo das Wasser eintritt, trocken gelegt, und könnte nach Abbruch der Absperrmauer vollendet werden. Die Mauerung soll derart hergestellt werden, daß sie kein Wasser mehr durchläßt, so daß nach Zumauerung des Seitenstollens das Wasser in seinen vorherigen Lauf zurückgepreßt würde und wieder seinen natürlichen Lauf im Bief-Rouge nach dem Doubs statt jetzt nach der Orbe nähme, was wirtschaftlich sehr wichtig und für die dortigen Ortschaften, Mühlen, Fabriken und Wasserwerke nötig wäre. Auf diese Weise hofft man auch, daß die Fertigstellung des Mont d'Or-Tunnels keine sehr bedeutende

Verzögerung erfahren werde, so daß der Durchstich Ende März oder etwas später erfolgen könnte. Bis jetzt sind bei einer Gesamtlänge von 6100 m 5360 m erbohrt. Vertragsmäßig soll der Tunnel am 6. Oktober d. J. in betriebsfähigem Zustande übergeben werden.

— Die Balkanbahnen und die Friedenskonferenz. Die Friedenskonferenz in London wird sich u. a. auch mit der Frage der Eisenbahnen in den von den siegreichen Balkanstaaten besetzten Teilen der Türkei und den an die bestehenden Privatgesellschaften allenfalls zu leistenden Entschädigungen zu befassen haben. Wie in einer der „Neuen freien Presse" veröffentlichten Abhandlung ausgeführt wird, kommen hierbei die Orientalische Eisenbahngesellschaft, die Gesellschaft der Linie Salonik-Monastir und die Gesellschaft „Jonction Salonik-Konstantinopel" in Betracht.

Die von der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen betriebenen Linien sind Eigentum der türkischen Regierung, und die Gesellschaft hat lediglich das vertragsmäßige Recht zur Führung des Betriebes bis Ende 1957. Von den 954 km*), welche die Betriebsgesellschaft bisher betrieben hat, entfallen: 357 km auf die Linie Konstantinopel-Mustapha Pascha und 149 km auf die Linie Adrianopel-Dedeagatsch (östliches Netz), 363 km auf die Linie Salonik-Mitrowitza und 85 km auf die Linie Üsküb-Sibeftsche (westliches Netz). Abgesehen von der Entschädigung, welche der Gesellschaft infolge der ihr erwachsenen Schäden an Material, Betriebsmitteln usw. zukommt, wird zu beschließen sein: 1. Über die Ablösung des Eigentums der Bahn, eine Frage, die nur die Türkei angeht, für diese jedoch insofern eine besondere Wichtigkeit hat, als sie von der Betriebsgesellschaft einen Pachtzins erhielt in Form einer Beteiligung an den Roheinnahmen (1911 etwa 3,6 Millionen Franken). 2. Über die Schadloshaltung der Gesellschaft für den Fall, daß die neuen Besitzer der von den Linien durchzogenen Gebiete den Betrieb der Bahnen selbst übernehmen wollen.

Anders liegen die Verhältnise bei den übrigen vorhin genannten Gesellschaften, die im Gegensatz zur Gesellschaft der Orientbahnen nicht Pächter, sondern Besitzer der Linien sind, und denen eine Roheinnahme garantiert ist. Diese Garantie beträgt: Für Salonik-Monastir (219 km) 14 300 Franken, für die Jonction Salonik-Konstantinopel (511 km) 15 500 Franken für das Kilometer und ist durch gewisse Verpfändungen sichergestellt. Die Einnahmen betrugen für die erstere Linie im Jahre 1911: 16 367 Franken für das Kilometer, und die Regierung erhielt für ihren Anteil an den 14 300 Franken für das Kilometer übersteigenden Roheinnahmen einen Betrag von im ganzen 82 935 Franken; für die zweite Linie betrugen die Einnahmen im Jahre 1910: 8370 Franken für das Kilometer, und der Staat mußte 3 598 258 Franken zuschießen.

*) Hierbei sind unberücksichtigt: 46 km der Linie Baba-Eski-Kirkkilisse, deren Betrieb die Gesellschaft seit Juli 1912 unter besonderen Verhältnissen übernommen hat.

Fremde Erdteile.

— Eine Eisenbahnberaubung ist auf der Mandschurischen Eisenbahn vorgekommen, und zwar auf deren nördlicher Strecke, die sich im Besitze der Russen befindet. Zwischen den Stationen Mangou und Duitschinshan wurde ein Personenzug von Tschungthusen überfallen, zum Stehen gebracht und ausgeraubt. Vier chinesische Reisende wurden verwundet, darunter einer tödlich. Die Räuber entkamen. — Räubereien dieser Art gehören nicht gerade zu den Seltenheiten auf den mandschurischen Strecken, wenigstens soweit es sich um den nördlichen russischen Anteil handelt; auf den japanischen Strecken, südwärts von Kwangchengtsun sind sie noch nicht in solcher Schwere vorgekommen. Beide Anteile sind von Truppen besetzt, denen die Bewachung der Strecken obliegt. Diese letztere hat eben von Seiten der Russen schon immer zu wünschen übrig gelassen, während die Japaner sie mit bemerkenswerter Schärfe ausüben. Bezeichnend ist es auch, daß die Russen weniger, die Japaner dagegen mehr Truppen in ihren Eisenbahnzonen stehen haben, als ihnen durch den Friedensvertrag von Portsmouth aus dem Jahre 1905 zugebilligt worden ist. F. W.

— Ersparnisse durch Ölfeuerung. Über den wirtschaftlichen Wert der Ölfeuerung für Lokomotiven spricht sich die Mexikanische Eisenbahngesellschaft sehr günstig aus. Sie habe im ersten Halbjahr 1912 bei den Betriebskosten 948 000 ℳ gespart; bei der Beschaffung der Brennstoffe für die Lokomotiven sind allein etwa 1 000 000 ℳ weniger ausgegeben worden, was ausschließlich auf die Verwendung von Ölfeuerung zurückzuführen ist. Zu dieser Minderausgabe kommen aber noch die Ersparnisse hinzu, die durch die Erleichterungen im Lokomotivdienst und durch den bequemeren Transport des Brennstoffes erzielt worden sind; besonders bei einer Bahn mit steilen Neigungen spielt der letztere Punkt eine wichtige Rolle, und auf die Wärmeeinheit bezogen, ist Öl erheblich leichter als Kohle. Das Ergebnis hat also, wie der Vorsitzende bei der Generalversammlung aussprach, die Berechtigung der Gründe ergeben, die für die Einführung der Ölfeuerung geltend gemacht wurden.

— Jahresbericht der Illinois Central-Eisenbahn. Das am 30. Juli 1912 zu Ende gegangene Jahr ist nach dem im Oktober veröffentlichten Bericht für die Illinois Central-Eisenbahn ein schweres gewesen: ein Ausstand, an dem sich 10 000 Mann beteiligt haben, kann, wenn auch die Eisenbahnverwaltung als Sieger daraus hervorgegangen ist, nicht ohne Einfluß auf die Betriebsergebnisse bleiben. Ob der Verkehr, der während des Ausstandes auf andere Eisenbahnen übergegangen ist, auf die Dauer von den Strecken der Illinois Central-Gesellschaft abgelenkt worden ist oder nach Beendigung des Ausstandes auf ihre Strecken zurückgekehrt ist, läßt sich heute noch nicht übersehen. Außer durch den Streik hat die Eisenbahn noch durch den harten Winter und die Überschwemmungen des Mississippi gelitten, und so kommt es denn, daß die Betriebseinnahmen gegenüber dem Vorjahr um 3 360 000 D. gefallen und die Betriebsausgaben um den gleichen Betrag gestiegen sind. Die ersteren haben 58 730 000 D., die letzteren 48 120 000 D. betragen. Auch die sonstigen Einnahmen sind um 1 310 000 D. auf 5 400 000 D. zurückgegangen, so daß am Ende des Jahres statt 11 320 000 D. im Vorjahre nur 3 470 000 D. für Dividenden verfügbar waren. Trotzdem sind dieselben Dividenden wie im Vorjahre (7 651 000 D.) gezahlt worden, aber das war nur dadurch möglich, daß ein Fehlbetrag von über 4 000 000 D. auf neue Rechnung vorgetragen wurde.

Eine Eisenbahn, die auf schwächeren Füßen steht als die Illinois-Central, würde bei einem solchen Abschluß mit Recht eine erhebliche Erschütterung ihrer Stellung zu beklagen haben; die Illinois Centralbahn ist aber glücklicherweise in der Lage, auf bessere Zeiten zu warten. Sie hat es deshalb auch nicht nötig gehabt, bei der Unterhaltung und Verbesserung ihrer Anlagen auf besondere Sparsamkeit zu sehen, sondern hat alle diese Arbeiten in derselben Weise wie früher fortgeführt. Die Ausgaben für die Unterhaltung der Strecke sind nur um 1 % zurückgegangen, diejenigen für die Betriebsmittel sind sogar um 10,9 % gestiegen. Beim Oberbau sind z. B. 1 800 000 Schwellen, d. s. 8 % der gesamten vorhandenen Menge, ausgewechselt worden. 5 270 000 D. sind für Verbesserungen der Anlagen aufgewendet worden, und zwar entfallen davon 620 000 Dollar auf Grunderwerb, 720 000 D. auf Gleisvermehrungen, 600 000 D. auf Erweiterungen der Werkstätten und Lokomotivschuppen. Auf Strecken von 156 km Länge wurden selbsttätige Blocksignale eingeführt, so daß jetzt im ganzen 1100 km des insgesamt 7668 km langen Netzes mit solchen Signalen ausgestattet sind. Auf Strecken von 180 km Länge ist der Bau von selbsttätigen Blockeinrichtungen im Gange. Auch eine Anzahl neuer Personenbahnhöfe ist gebaut worden; mechanische Anlagen zum Bekohlen der Lokomotiven wurden an vier Stellen errichtet.

Um nochmals auf den Ausstand zurückzukommen, so beschränkte sich seine Bedeutung nicht auf die Eisenbahngesellschaft. Da es sich um das Werkstättenpersonal handelt, hätte ein Sieg der Arbeiter die gesamte Industrie zum Nachgeben gegen deren Forderungen gezwungen. Die feste Haltung der Bahnverwaltung hat ihr nicht nur die Geneigtheit der Kreise eingetragen, die von diesen Ereignissen betroffen worden wären, sondern es ist der Eisenbahnverwaltung auch gelungen, durch ihr offenes Auftreten die Allgemeinheit und diejenigen Angestellten für sich zu gewinnen, die am Ausstand nicht beteiligt waren. Das gleicht den Geldverlust, den der Ausstand im Gefolge gehabt hat, wieder aus, und es ist deshalb mit Bestimmtheit zu erwarten, daß der Verkehr, der der Illinois Central-Eisenbahn im Berichtsjahre verloren gegangen ist, in Zukunft auf ihre Strecken zurückkehren wird.

— Die Photographie bei Eisenbahnunfällen. Bei einer elektrischen Straßenbahn in den Vereinigten Staaten wird stets eine mit Platten gefüllte photographische Kamera bereitgehalten, die beim Eingang einer Unfallmeldung sofort an die Unfallstelle geschickt wird, um das Bild des Unfalls aufzunehmen. Alle Bureaubeamten sind im Photographieren ausgebildet, so daß stets jemand im Bureau anwesend ist, der mit der Kamera ausrücken und die Bilder an der Unfallstelle aufnehmen kann. Die Kamera ist natürlich für Augenblicksaufnahmen und im übrigen so eingerichtet, daß auch bei ungünstiger Beleuchtung noch gute Aufnahmen erzielt werden können. An der Unfallstelle werden die Gleise, die Leitungsmaste, die Isolatoren und alles, was sonst bei der Untersuchung des Unfalls von Wert sein könnte, photographiert. Die Einrichtung hat sich sehr gut bewährt, die Aufnahmen bilden wertvolle Unterlagen bei etwaigen aus dem Unfall hergeleiteten Rechtsstreitigkeiten und

tun auch insofern gute Dienste, als sie nachher beim Unterricht des Personals verwendet werden und so dazu dienen, die Wiederholung ähnlicher Unfälle zu verhüten.

— **Luftseilbahn bei Rio de Janeiro.** Am 27. Oktober d. J. ist dort eine Luftseilbahn dem Verkehr übergeben worden, die wohl die erste in ihrer Art sein dürfte. Wie wir der Nordd. Allg. Ztg. entnehmen, führt sie von der Praia Vermelha, dem Gelände der Nationalausstellung von 1908, nach dem 400 m hohen „Zuckerhut" (Pao de Assucar). Der „Zuckerhut" ist ein kegelförmiger Felsen dicht an der Einfahrt zum Hafen, der wegen seiner merkwürdigen Gestalt weltbekannt und fast auf allen Ansichten von Rio de Janeiro zu sehen ist. Die Wagen der Bahn, die für 16 Personen berechnet sind, hängen an Rollen, die an Stahldrahtkabeln laufen. Die Anlage ist von Dr. Augusto Ramos entworfen, der die Ausführung und Lieferung der Maschinen der Cölner Firma J. Pohlig übertragen hat. Die elektrischen Anlagen besorgte die Allgemeine Elektricitätsgesellschaft Berlin, und die Kabel wurden von der Firma Velten & Guillaume in Mülheim a. Rh. geliefert. Wie man sieht, haben wir es hier mit einem Werke deutscher Ingenieurkunst zu tun, bei dem ausschliesslich deutsches Material verwandt worden ist. Auch der leitende Ingenieur, Fritz Emmel, ist Deutscher. Sicher wird diese Bahn, welche mit allen nur denkbaren Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet und ungemein solid ausgeführt ist, dazu beitragen, die hohe Meinung, welche die Brasilianer bereits von der Leistungsfähigkeit der deutschen Industrie und der Tüchtigkeit der deutschen Ingenieure hatten, noch bedeutend zu erhöhen. — Das Unternehmen wird sich wahrscheinlich sehr gut verzinsen, da es sich wohl keiner der vielen Fremden, die Rio de Janeiro neuerdings besuchen, entgehen lassen wird, den Zuckerhut zu besuchen.

Berichtigung. In der in Nr. 1 S. 16 d. Ztg. abgedruckten Mitteilung: Algerische Eisenbahnen ist infolge einer Korrektur der Schlußsatz entstellt worden. Er muß richtig lauten: „Die Politik des Wahnsinns (démence), welche in diesem Augenblick mit Algerien getrieben wird, ist dieselbe, welche veranlaßte, daß England Amerika und Spanien alle seine Kolonien verlor."

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Verstaatlichung der Kreis Bergheimer Bahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Am 1. d. M. sind die Kreis Bergheimer Bahnen (Neben- und Schmalspurbahnen) und die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn in den Besitz des preußischen Staates übergegangen. Am gleichen Tage ist auf den bisher durch die Kreis Bergheimer Bahnen kleinbahnmäßig betriebenen Strecken Bedburg-Ameln und Benzelrath-Oberbolheim der Nebenbahnbetrieb aufgenommen worden. Die bisherigen Tarifstationen Liblar (Mödr. L. E. Übergabebahnhof), Horrem (Kr. Bergh. E. Übergabebahnhof), Bedburg (Kr. Bergh. E.) und Rommerskirchen (Kr. Bergh. E.) sind mit dem Zeitpunkte der Verstaatlichung aufgehoben worden. Der Dienst ist am 1. d. M. mit den an diesen Orten bereits bestandenen Staatsbahn-Güterabfertigungen vereinigt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Am 15. Januar d. J. wird der zwischen den Stationen Salmrohr und Hetzerath an der Bahnstrecke Coblenz-Trier gelegene Haltepunkt Sehlem, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Februar d. J. wird der zwischen den Stationen Glogau und Lerchenberg an der Bahnstrecke Glogau-Guhrau gelegene Haltepunkt Zerbau, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Ferner findet vom genannten Tage ab der Fahrkartenverkauf und die Abfertigung des Gepäcks in Zerbau selbst statt. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Vom 10. Januar d. J. ab wird der Name der an den Strecken Oberhausen-Düsseldorf und Essen Hbf.-Crefeld gelegenen Station Duisburg in Duisburg Hbf. geändert.

Das **Übereinkommen, betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen** (Vereinswagenübereinkommen = VWÜ) ist neu herausgegeben und zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 223 vom 27. Dezember 1912 an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr [Übersiedelung des Reisebureaus Lubin von Barcelona nach Algier] (abgesandt am 3. Januar d. J.).

Nr. I 242 vom 22. Dezember 1912 an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Aufnahme verschiedener Automobilstrecken in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 4. Januar d. J.).

Nr. I 246 vom 28. Dezember 1912 an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Zulassung eines Reiseunternehmers für Tunis (abgesandt am 4. Januar d. J.).

Nr. V 127 vom 28. Dezember 1912 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Vereinswagenausschuß (abgesandt am 2. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Frankfurt (Main)-Friedrichsdorf gelegene Bahnhof 1. Klasse Homburg v. d. Höhe erhält vom 10. Januar 1913 ab die Bezeichnung „Bad Homburg".

Frankfurt (Main), 4. Januar 1913. (90)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Errichtung von Laderampen.

Auf Station Lelkendorf der Bahnstrecke Malchin-Dargun ist eine feste Rampe für Kopf- und Seitenverladung eingerichtet.

Schwerin, den 4. Januar 1913. (113)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Zerbau für den Stück-Güterverkehr.

Am 1. Februar 1913 wird der zwischen den Stationen Glogau und Lerchenberg links der Bahnstrecke Glogau-Guhrau gelegene Haltepunkt Zerbau, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Ferner findet von genanntem Tage ab der Fahrkartenverkauf und die Abfertigung des Gepäcks in Zerbau selbst statt.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Zerbau in den Staats- und Privat-

bahn- und in den ostmitteldeutsch-sächsischen Tarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Posen, im Dezember 1912. (88)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Sehlem für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 15. Januar 1913 wird der zwischen den Stationen Salmrohr und Hetzerath links der Bahnstrecke Coblenz-Trier gelegene Haltepunkt Sehlem, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Sehlem in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen. Die Bezeichnung im Heft A Anhang 4 (Stationsverzeichnis) hat zu lauten:

Sehlem (Sbr) O. R. St. 400 kg.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Saarbrücken, im Dezember 1912. (79)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Abschnitt H des Binnengütertarifs und Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 wird der Ausnahmetarif 5 in der ab 1. Oktober in den deutschen Verkehren gültigen erweiterten Fassung in den direkten Verkehr mit den Nebenbahnen Rosheim-St. Nabor und Diedenhofen-Mondorf übernommen. Ebenso findet vom gleichen Zeitpunkt ab auch für Sendungen der neuen Ausnahmetarife 5a (für Abraum), 5b (für Steingrus) und 5w (für Pflastersteine) direkte Frachtberechnung mit sämtlichen Stationen der genannten Nebenbahnen statt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Straßburg, den 2. Januar 1913. (111)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 2. g. Ausnahmetarif für Gerste und Mais, auch geschroten zu Futterzwecken bestimmt. — Tfv. 2. h. Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Inlande. — Tfv. 1501. Ausnahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere.

Den obigen Ausnahmetarifen ist mit Gültigkeit vom 10. Januar 1913 die Neustadt-Gogoliner Eisenbahn (nur für den direkten Verkehr) beigetreten.

Berlin, den 4. Januar 1913. (92)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif Teil Va vom 18. Juni/1. Juli 1912 alten/neuen Stils.

Mit Gültigkeit vom 19. Januar/1. Februar 1913 alten/neuen Stils werden die Stationen Rosenberg (Oberschles.), Schoppinitz O. S. E., Schoppinitz R. O. U. E., Tarnowitz und Troppau der preußischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen. Die Frachtsätze sind bei der unterzeichneten Verwaltung sowie den vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, 31. Dezember 1912. (94)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft R (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe II —).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar wird die Station Stettin Freibezirk in die Abteilung A und B (Massensätze für mindestens 45 t) des Tarifs aufgenommen. Die Frachtsätze sind die gleichen wie für Stettin Hauptgüterbahnhof.

Breslau, den 2. Januar 1913. (93)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Ausnahmetarif für Eisen und Stahl vom 1. August 1912 bis einschließlich 14. Februar 1915 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält Frachtsätze nach weiteren dänischen, insbesondere nach jütischen und lolländischen Stationen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 6. Januar 1913. (114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 118 B (Zigarettenpapier) geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 4. Januar 1913. (115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch usw. vom 10. Oktober 1912 (Nr. 2h des Tarifverzeichnisses).

Der Ausnahmetarif wird mit Gültigkeit vom 10. Januar 1913 für seinen gesamten Geltungsbereich auf frisches, nicht zubereitetes Fleisch von Kaninchen ausgedehnt. (116)

Berlin, den 6. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Norddeutschland)

Zum 1. Februar 1913 werden die Stationen Einbeck (Direktionsbez. Cassel) in den Klassenguttarif, Nieder-Schöneweide-Johannisthal (Dir.-Bez. Berlin) in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen), Luisenhain (Dir.-Bez. Posen) in den Ausnahmetarif Nr. 14 C, Mineralöle, schwere und Nr. 15 B (Reinbenzin) und Nienburg (Weser) (Dir.-Bez. Hannover) in den Ausnahmetarif Nr. 17 (Glas) aufgenommen.

Im Ausnahmetarif Nr. 36, Serie A, werden neue Frachtsätze für: „wasserfreie, schweflige Säure" eingeführt.

Die Verkehrsbeschränkung für Kalk Süd wird geändert.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnverwaltung.

Breslau, den 27. Dezember 1912. (82)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Der Frachtnachlaß für Ausnutzung des Ladegewichts wird vom 6. Januar 1913 an im Wechselverkehr aller Stationen der Crefelder Eisenbahn gewährt.

Berlin, den 3. Januar 1913. (81)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrich-bahn, Heft 17.

Die Station Wiederitzsch wird mit Geltung vom 15. Januar 1913 als Empfangsstation in den Ausnahmetarif Nr. 8 (Gießereiroheisen) aufgenommen.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 30. Dezember 1912. (84)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vom 1. April 1911.

Die Station Sulz (Oberelsaß) wird mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine aus Naturgestein und Schlackenpflastersteine aufgenommen.

Straßburg, den 30. Dezember 1912. (85)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs. Deggendorf Dl. tr. und Passau Dl. trs.

Teil II vom 1. Januar 1911.

Ab 1. Januar 1913 wird die Station Karlsruhe Hafen (Bad. St. B.) auch für den Frachtstückgutverkehr mit der gleichen Beschränkung eröffnet, die bisher schon für den Wagenladungsverkehr festgesetzt war.

Es sind daher die abgekürzten Bezeichnungen der Dienstbeschränkungen usw. der Station Karlsruhe Hafen auf Seite 42/43 sowie 124/125 des Tarifs zu ändern in:

„Bes, F, OR."

München, den 4. Januar 1913 (117)
Tarifamt der k. bayer. Staatseisenbahnen
rechts des Rheins.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 sind im Ausnahmetarif 127 für unbeladene Motorwagen usw. (Seite 40 des Nachtrags III) folgende Schnittfrachtsätze nachzutragen:

Von oder nach	bis zum Schnittpunkt	A			B		
		St	5 t	10 t	St	5 t	10 t
Mannheim	Kufstein	432	169	109	648	169	109
	Passau	445	176	113	668	176	113
Mannheim-Industriehafen	Kufstein	436	172	110	654	172	110
	Passau	449	178	114	674	178	114
Wien Westbahnhof	Passau	321	164	82	482	164	82

München, den 28. Dezember 1912. (112)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif, Heft 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird im Ausnahmetarif 21 III (Zinkerze, geröstete) für den Verkehr Baelen-Wezel und Duisburg-Hochfeld Süd ein Frachtsatz von 6,44 Fr. für Sendungen von 10 t und 60 t eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 2. Januar 1913. (83)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifs.

Am 1. Februar 1913 wird ein neuer Gütertarif, Teil II, Heft 1, eingeführt. Er tritt an Stelle a) des Gütertarifs, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1907 nebst Nachträgen I bis III für den belgisch-österr.-ungarischen Eisenbahnverband, b) des Gütertarifs, Teil II Heft 2 vom 1. April 1909 für denselben Eisenbahnverband, c) der im Gütertarif, Teil II, Heft 1 des norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und der Bukowina vom 1. November 1908 nebst Nachträgen I und II enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen für den Verkehr mit belgischen Stationen. Der neue Tarif enthält u. a. Frachtsätze des allgemeinen Klassentarifs, einer Anzahl von Ausnahmetarifen, sowie den Kilometerzeiger. Neu aufgenommen wurden u. a. Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, sowie mit Stationen des galizischen Gebietes der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die bestehenden Frachtsätze und Bestimmungen noch bis Ende März 1913 in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Stationen. Abdrucke des neuen Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen, bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 4 ℳ oder 4,70 Kronen für das Stück zu erhalten.

Cöln, den 4. Januar 1913. (95)

Königliche Eisenbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppe I östliches Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die an der Strecke Insterburg-Lyck des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg gelegene Station Buttkuhnen in obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 3. Januar 1913. (96)

Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911.

Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1913, wenn nicht nachstehend eine andere Zeitdauer angegeben ist, gelangen im obenbezeichneten Tarife nachstehende Änderungen zur Durchführung:

Auf Seite 40 (Nachtrag II, Seite 6) ist die Fußnote [1]) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913“. Ferner ist der Spezialtarif 1 für Gablonz a. N. Staatsbahnhof zu ergänzen durch den Frachtsatz von **439** h für 100 kg und bei dem Frachtsatze des Spezialtarifes 1 von **432** [1]) das Verweisungszeichen [1]) abzuändern auf [2]) und als Fußnote aufzunehmen: „[2]) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913 nur in der Richtung von Lindau-Reutin nach Gablonz a. N. Staatsbahnhof.“

Auf Seite 42 (Nachtrag II, Seite 8 und Nachtrag III, Seite 6) ist Helenenschacht (Glasfabrik) *) samt den Frachtsätzen für Eilgut und Frachtgut (sperrige Güter bis Ausnahmetarif 1 f), den dazu gehörigen Verwaltungszeichen und Fußnoten zu streichen. Folgende Frachtsätze treten in Kraft:

Von oder nach	Eilgut nach oder von Lindau Stadt und Lindau-Reutin ††)		Frachtgut nach oder von Lindau-Reutin															
	gewöhnliches	ermäßigtes	Sperrige Güter	Klasse I	Klasse II	Wagenladungsklasse A †)	Wagenladungsklasse B †)	Wagenladungsklasse C †)	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 b	Ausnahmetarif 1 c	Ausnahmetarif 1 d	Ausnahmetarif 1 e	Ausnahmetarif 1 f
	Heller für 100 kg																
Helenenschacht (Glasfabrik) *)	1193	1087	837 [1])	565 [1])	560 [1])	424 [1])	239 [1])	163 [1])	292 [1])	212 [1])	162 [1])	441 [1])	393 [1])	381 [1])	302 [1])	244 [1])	175 [1])

*) Siehe Tarifbestimmungen VI.

[1]) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.

†) Nicht anwendbar für die in den Tarifbestimmungen „Zu Abschnitt A—III“ auf Seite 5 bezeichneten Artikel.

††) Siehe Verkehrsbeschränkungen unter VI der Tarifbestimmungen (Nachtrag II, Seite 4, Nachtrag III, Seite 4).

Auf Seite 47 (Nachtrag II, Seite 6 und Nachtrag III, Seite 8) sind bei den Frachtsätzen der Wagenladungsklassen B, C, der Spezialtarife 1, 2, 3, der Ausnahmetarife 1 b bis 1 f die Verweisungszeichen [1]) bezw. [2]) zu ersetzen durch „**)“ und die zu [1]) bezw. [2]) gehörigen Fußnoten durch die Fußnote: „**) Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.“

Auf Seite 51 (Nachtrag II, Seite 6) sind die Frachtsätze der Wagenladungsklassen A, B und C, der Spezialtarife 1, 2 und 3 sowie der Ausnahmetarife 1 a, 1 b, 1 e und 1 f von oder nach Wels Lokalbahn samt den dazu gehörigen Verweisungszeichen und Fußnoten zu streichen und hierfür zu setzen:

Nach oder von Lindau-Reutin.

Von oder nach	Frachtgut: Wagenladungsklasse A †)	Wagenladungsklasse B †)	Wagenladungsklasse C †)	Spezialtarif 1	Spezialtarif 2	Spezialtarif 3	Ausnahmetarif 1 a	Ausnahmetarif 1 b	Ausnahmetarif 1 e	Ausnahmetarif 1 f
	Heller für 100 kg									
Wels Lokalbahn	336 [3])	212 [3])	145 [3])	248 [3])	169 [3])	139 [3])	391 [3])	350 [3])	222 [3])	172 [3])

[3]) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.

Im Nachtrage III, auf Seite 9, ist bei den Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 1 c und 1 d von oder nach Wels Lokalbahn das Verweisungszeichen „[2])“ abzuändern auf „[3])“ und als Fußnote nachzutragen: „[3]) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 51 ist die Fußnote [3]) und im Nachtrag III auf Seite 9 die Fußnote [2]) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 52 (Nachtrag II, Seite 8, Nachtrag III, Seite 11 unter „Seite 32 [Nachtrag II, Seite 8]“) ist die Fußnote **) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 71 (Nachtrag I, Seite 14, Nachtrag II, Seite 10 und 11) ist Helenenschacht (Glasfabrik)†) und auf Seite 79 (Nachtrag I, Seite 17, Nachtrag II, Seite 11) ist Wels Lokalbahn samt den Frachtsätzen für die Ausnahmetarife 2 bis 6, den dazu gehörigen Verweisungszeichen und Fußnoten, ausnamlich der Fußnote †) auf Seite 71 des Haupttarifes und auf Seite 14 des Nachtrages I, zu streichen. Folgende Frachtsätze treten in Kraft:

Nach oder von Lindau-Reutin.

Von oder nach	Ausnahmetarif													
	2	3				4					5			6
		a	b	c	d	a	b		c	d	a	b	c	
							Serie 1	Serie 2						
	Heller für 100 kg													
Helenenschacht (Glasfabrik)†)	298††)	587††)	501††)	497††)	556††)	326††)	247††)	247††)	343††)	—	—	292††)	—	232††)
Wels Lokalbahn	261††)	601	449	372††)	—	285††)	229††)	229††)	—	266††)	266††)	250††)	—	164††)

†) Siehe Tarifbestimmungen VI.

††) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.

Auf Seite 11 des Nachtrages III ist die 7. bis 17. Zeile von oben zu streichen. Demnach ist auch die laut Nachtrag III „auf Seite 51 des Haupttarifes und auf Seite 6 des Nachtrages II“ durchgeführte Abänderung zu streichen und hat weiter auf Seite 11 des Nachtrages III die 18. Zeile von oben statt mit „Weiters ist auf Seite 51 bei . . .“ mit „Auf Seite 51 ist bei . . .“ zu beginnen.

Auf Seite 73 und 78 (Nachtrag II, Seite 11) ist die Fußnote **) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913 für leer zurückgehende Bier- und Weinfässer sowie für leere oder mit leeren Bierflaschen zurückgehende Bierkisten.“

Auf Seite 79 (Nachtrag I, Seite 17, Nachtrag II, Seite 11) ist die Fußnote ††) abzuändern auf „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 79 ist weiter den Frachtsätzen der Ausnahmetarife 4a bis 6 (einschließlich) von oder nach Wien Donaukaibahnhof das Verweisungszeichen „††)“ hinzuzusetzen.

Auf Seite 81 (Nachtrag II, Seite 12) ist abzuändern: im Ausnahmetarif 9 der Frachtsatz für Wels Lokalbahn von 141††) auf „138††)“ und die Fußnote ††) auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 85 (Nachtrag II, Seite 12) ist der Frachtsatz für Schebetau-Wanowitz von 197††) abzuändern auf „**197** *)“ und als Fußnote nachzutragen: „*) Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.“

Auf Seite 86 und 87 (Nachtrag II, Seite 12) sind die Frachtsätze für Wels Lokalbahn samt den Verweisungszeichen und im Haupttarife die bezüglichen, laut Nachtrag II, zu setzenden Fußnoten ††) zu streichen und wie folgt zu ersetzen: Von Wels Lokalbahn im Ausnahmetarif 10, Abteilung I und Abteilung II, Serie 1 . . . „**193** *)“, Abteilung II, Serie 2 . . . „**160** *)“. Als Fußnote ist nachzutragen: „*) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913.“

Auf Seite 90 (Nachtrag II, Seite 13 im Ausnahmetarif 12) ist die Fußnote *) abzuändern auf: „Gültig nur für Wein in Fässern, Weinmost und Weinmaische vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.“

Auf Seite 102 (Nachtrag III, Seite 15, Abteilung XI) ist die Fußnote †) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.“ Auf Seite 14 des Nachtrages II ist die 8. und 9. Zeile von oben sowie die Fußnote ††) zu streichen (s. Nachtrag III, Seite 15).

Wien, am 31 Dezember 1912. (86)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverband. Eisenbahngütertarif, Teil I, vom 1. Januar 1911; **Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich,** Teil II, vom 1. Januar 1911; **Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich,** Teil II, vom 1. Januar 1912; Gütertarif, Teil II, für den **Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich—Riesa Elbkai und Riesa Hafen** vom 15. Februar 1912; **Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina,** Teil II, vom 1. Februar 1902; **Elbe-Umschlagstarif für Ungarn,** Teil II, vom 1. April 1909. Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen und Tarifänderungen. Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Februar 1913, soweit nicht nachstehend ein anderer Termin angegeben, bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, bleiben nachstehende Änderungen und Ergänzungen in den obbezeichneten Gütertarifen in Wirksamkeit:

A.

Eisenbahngütertarif für den Elbe-Umschlagsverband, Teil I.

Die Zwischenlagerungsbestimmungen werden dahin erweitert, daß dieselben auch auf solche Sendungen von Malz in ganzen Wagenladungen Anwendung finden, welche in Melnik in Säcken einlangen, daselbst im Lagerhause der Anglo-österreichischen Bank oder im ersten Melniker Lagerhause eingelagert werden und, in Kisten verpackt, nach Melnik-Umschlag behufs Verschiffung auf der Elbe zur Weiterbeförderung gelangen, wobei das Gesamtgewicht der weiterbeförderten Sendungen das Eingangsgewicht derselben um mindestens 15 Prozent übersteigen muß.

B.

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich.

1. Für Queckenwurzeln die nachfolgenden Frachtsätze:

Zur Ausfuhr aus Österreich.

Von	Nach						Schleppbahngebühr für die österreichischen Umschlagsplätze	Nach	
	Holeschowitz-Umschlag [1])		Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz			Dresden-Elbkai für das Elbgebiet Hambuurg	
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t
	für 100 kg in Pfennig								
Lundenburg	194	134	233	152	236	155	10	275	190

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig.

2. Für Reis, geschält, bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachfolgenden Frachtsätze:

Von oder nach	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr für die österreichischen Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai für das Elbgebiet Hamburg
	Pfennig für 100 kg			
Wien Donauuferbahnhof; Wien Praterkai; Wien-Zwischenbrücken	119	122	5	153

3. Für Ölsaaten aller Art bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachfolgenden Frachtsätze im Rückvergütungswege:

Nach	Von		Schleppbahngebühr für die österreichischen Umschlagsplätze	Von
	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Dresden Elbkai für das Elbgebiet Hamburg
	Pfennig für 100 kg			
Wien Donauuferbahnhof; Wien Praterkai; Wien-Zwischenbrücken	112	115	5	142

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate für den Bahntransport ab Umschlagsplatz, der Schiffsladescheine für die Verschiffung per Elbe ab Hamburg, Harburg oder Lübeck und der Frachtbrief-Duplikate, bezw. Schiffs-Aufgabsrezepisse über den Weiterversand nach ungarischen Stationen. Diese Belege, welche keinen bahnamtlichen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, sind längstens bis Ende April 1914 in Vorlage zu bringen.

4. Für Schlempekohle bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze:

Nach	Von		Schleppbahngebühr für die österreichischen Umschlagsplätze	Von
	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Dresden Elbkai für das Elbgebiet Hamburg
	10 t			10 t
	Pfennig für 100 kg			
Alt Lieben	50	54	10	82

C.

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich.

1. Die Einbeziehung der Station Preschen in den Ausnahmetarif 114 B für Porzellan-Isolatoren usw. mit nachstehenden Frachtsätzen:

1	2		3		4		5		6		7	8	
Von	Nach										Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Nach	
	Holeschowitz-Umschlag		Melnik-Umschlag		Schönpriesen Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Aussig-Landungsplatz			Dresden Elbkai	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig												
	ausschließlich								einschließlich				
	Schleppbahngebühr.												
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t
Preschen	—	—	—	—	32	27	45	36	28	23	10	80	64

2. Für Eisenerze und Manganerze des Ausnahmetarifes 88 A, bezw. 103, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10 t Ladegewicht, nachstehende Frachtsätze:

Von	nach	Pfennig für 100 kg
Von Laube und Tetschen Bodenbach-Ldgpl.	nach Kladno und Altkladno	45*)
„ Schönpriesen-Umschlag		40*)
„ Aussig-Ldgpl.		45
„ Dresden Elbkai		65

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg.

3. Für Papier und Pappe der Ausnahmetarife 118, bezw. 119 A bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Wagen und Frachtbrief im Falle der Ausfuhr aus Österreich von Eisenstein nachstehende Frachtsätze*):

Nach	Pfennig für 100 kg
Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	100†)
Schönpriesen-Umschlag	96†)
Aussig-Landungsplatz	106
Melnik-Umschlag	88†)
Holeschowitz-Umschlag	80†)

*) Die Frachtsätze für Melnik-Umschlag und Holeschowitz-Umschlag finden nur im Rückvergütungswege Anwendung.

†) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Melnik-Umschlag 6.8 Pfennig und für die übrigen Umschlagsplätze 10 Pfennig für 100 kg.

4. Für Mineralwasser bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief von Hauenstein-Warta nachstehende Frachtsätze:

Nach		
Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	76*)	Pfennig für 100 kg
„ Aussig-Landungsplatz	76	„ „ 100 kg
„ Schönpriesen-Umschlag	69*)	„ „ 100 kg
„ Dresden Elbkai	107	„ „ 100 kg

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt 10 Pfennig für 100 kg.

5. Für Erze des Ausnahmetarifes 103, bezw. 88 A und für Düngemittel usw. des Ausnahmetarifes 88 A, B und C, nachstehende Frachtsätze:

1	2			3			4			5			6			7	8		
Von oder nach	Holeschowitz-Umschlag			Melnik-Umschlag			Schönpriesen-Umschlag			Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz			Aussig-Landungsplatz			Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Dresden Elbkai		
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig																		
	ausschließlich												einschließlich						
	Schleppbahngebühr																		
	10 t, bezw. Lg.																10 t, bzw. Lg.		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		A	B	C
Bilin Teplitzerbahnhof	—	—	—	—	—	—	23	24	—	28	30	—	22	19	18	5	48	50	—
Schwaz-Kuttowitz	—	—	—	—	—	—	21	—	—	28	—	—	20	—	—	5	48	—	—

6. Die Einbeziehung der Station Dux in den Ausnahmetarif 113 A und B für Glas und Hohlglaswaren mit nachstehenden Frachtsätzen:

1	2		3		4		5		6		7	8		
Von	Nach										Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Nach		
	Holeschowitz-Umschlag		Melnik-Umschlag		Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Aussig-Landungsplatz			Dresden Elbkai		
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig													
	ausschließlich								einschließlich					
	Schleppbahngebühr													
	A und B											Au. B	A	B
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t	
Dux	—	—	—	—	21	17	33	27	21	19	10	68	58	55

7. Für Holz des Ausnahmetarifes 30 A von Görkau nachstehende Frachtsätze:

1	2		3		4		5		6		7
Von	Nach										Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5
	Holeschowitz-Umschlag		Melnik-Umschlag		Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Aussig-Landungsplatz		
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig										
	ausschließlich								einschließlich		
	Schleppbahngebühr										
	10 t										
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	
Görkau	—	—	—	—	33	27	37	31	42	37	10*)

*) Für Stamm- und Stangenholz des Ausnahmetarifes 30 — A — a beträgt die Schleppbahngebühr 6 Pfennig für 100 kg.

8. Im Verkehre zwischen den Stationen der Strecke Bodenbach—Komotau der k. k. österr. Staatsbahnen und Komotau—Eger, bezw. Franzensbad der Buschtěhrader Eisenbahn einerseits und Hafen Rosawitz anderseits werden die im Elbe-Moldau-Umschlagstarife für Westösterreich vorgesehenen Schleppbahngebühren ermäßigt und betragen:

für Stückgüter und den Ausnahmetarif 1 . . . . 7 Pfennig für 100 kg
für Wagenladungen, für welche im Tarife eine Schleppbahngebühr von 10 Pfennig vorgesehen ist 7 Pfennig für 100 kg
für Wagenladungen, für welche im Tarife eine Schleppbahngebühr von 5 Pfennig vorgesehen ist 2 Pfennig für 100 kg

9. Für Ton des Ausnahmetarifes 61 nachstehende Frachtsätze:

Von Soos nach	Pfennig für 100 kg
Aussig-Landungsplatz	48
Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	48 *)
Schönpriesen-Umschlag	48 *)
Dresden Elbkai	70

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg.

Die Frachtsätze für Ton, roh, des Ausnahmetarifes 61 sowohl im Kartierungswege als auch im Rückvergütungswege von Soos bleiben außer Kraft.

10. Für Baumwolle des Ausnahmetarifes 23 nachstehende Frachtsätze:

1	2	3	4	5	6	7	8
	Von						Von
Nach	Holeschowitz-Umschlag [1])	Melnik-Umschlag [1])	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Aussig-Landungsplatz	Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Dresden Elbkai
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig						
	einschließlich				einschließlich		
	Schleppbahngebühr						
	10 t						10 t
Beraun	45	69	87	91	97		122
Lochowitz	60	85	107	111	117	10 *)	142
Pürglitz	56	69	87	91	97		122

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig.
*) Für Melnik-Umschlag 6·8 Pfennig.

D.

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Lokalgütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen. Teil II, Gemeinsames Heft. Frachtberechnung für Glas- und Hohlglaswaren nach Bodenbach und Tetschen.

Für Glas der Pos. G—10—a), bezw. Hohlglaswaren der Pos. H—15 der Güterklassifikation des Tarifes, Teil I, Abteilung B, des österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarifes, welche zunächst nach Bodenbach k.k.St.B. oder nach Tetschen Nordwestbahnhof, bezw. Tetschen Nordbahnhof kartiert und ab da nachweislich teils per Schiff über die Elbe, teils per Bahn nach dem Auslande befördert werden, gelangen bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von den unten angeführten Stationen*) die Frachtsätze des Exporttarifes E 13 des Lokalgütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif, Teil II, Gemeinsames Heft, im Rückvergütungswege zur Anwendung.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen der reklamierenden Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe bis Bodenbach k.k.St.B., bezw. Tetschen Nordwestbahnhof oder Nordbahnhof, sowie der Schiffskonnossemente über den Weitertransport auf der Elbe, bezw. der Frachtbrief-Duplikate oder der Bestätigungen der Güterverwaltungen der kgl. Sächsischen Staatseisenbahnen in Bodenbach, bezw. Tetschen über den Weitertransport nach dem Auslande.

Die erwähnten Dokumente sind spätestens bis 31. März 1914 bei der Direktion der Aufgabsbahn einzubringen.

*) Aussig Nordwestbahnhof, Bad Poděbrad, Bilin Hauptbahnhof, Bilnitz-Brumow, Böhm. Kamnitz, Čercan-Pišely, Deutschbrod, Floridsdorf, Groß-Priesen, Haida, Hlinsko, Ihlawka-Katharinenbad, Komotau-Staatsbahnhof, Kosten, Kreibitz-Teichstadt, Langenau, Neuhütten, Nürschau, Petersdorf a. d. Teß, Pladen, Polna-Stecken, Pürbach-Schrems, Röhrsdorf, Schönfeld, Smichow Staatsbahnhof, Steinschönau, Strakonitz, Suchenthal, Swětla, Tannwald-Schumburg, Teplitz-Waldthor, Wsetin, Würbenthal und Zdiretz-Kreuzberg.

E.

Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen.

Für Güter des Spezialtarifes III zwischen Riesa Elbkai, bezw. Riesa Hafen und Dux ein Frachtsatz von 56 Pfennig für 100 kg.

F.

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich, Elbe-Umschlagstarif für Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen.

1. Für Papier des Ausnahmetarifes 118 und für Pappe des Ausnahmetarifes 119 A nachstehende Frachtsätze:

1	2		3		4		5		6		7	8		9	
	Nach											Nach			
Von	Holeschowitz-Umschlag		Melnik-Umschlag		Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Aussig-Landungsplatz		Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Dresden Elbkai		Riesa Elbkai und Riesa Hafen	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig														
	ausschließlich								einschließlich						
	Schleppbahngebühr														
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t	5 t	10 t
Schlackenwerth	—	—	—	—	59	46	75	59	66	53	10	110	87	114	86

2. Für Ton des Ausnahmetarifes 61 und für Schamotte (Schamottemehl) und Schamotteziegel des Ausnahmetarifes 68 A 1. bezw. 68 A 2, nachstehende Frachtsätze:

1	2			3			4			5			6			7	8			9		
Von	Nach: Holeschowitz-Umschlag			Melnik-Umschlag			Schönpriesen-Umschlag			Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz			Aussig-Landungsplatz			Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Nach: Dresden Elbkai			Riesa Elbkai und Riesa Hafen		
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig, Schleppbahngebühr ausschließlich												Schleppbahngebühr einschließlich									
	61	68 A 1	68 A 2	61	68 A 1	68 A 2	61	68 A 1	68 A 2	61	68 A 1	68 A 2	61	68 A 1	68 A 2		61	68 A 1	68 A 2	61	68 A 1	68 A 2
	10 t																10 t					
Tschernowitz	—	—	—	—	—	—	33	33	30	38	38	37	38	38	35	5	55	55 / 53*)	55	53	53 / 51*)	53

*) Nur gültig für Schamottemehl (Schamottegrieß).

3. Für Quebrachoholz der Pos. G—6 bei Frachtzahlung mindestens für 10.000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachfolgenden Frachtsätze:

Nach	Von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr für die österreichischen Umschlagsplätze	Von Dresden Elbkai	Von Riesa Elbkai und Riesa Hafen
	Pfennig für 100 kg			
Rosenthal-Graupen	23	10	54	76

4. Die Einbeziehung der Stationen Saaz und Saaz Staatsbahnhof mit den nachfolgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 105 für Bier:

Zur Ausfuhr aus Österreich:

1	2		3		4		5		6		7	8		9	
Von	Nach: Holeschowitz-Umschlag		Melnik-Umschlag		Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Aussig-Landungsplatz		Schleppbahngebühr für die Spalten 2—5	Nach: Dresden Elbkai		Riesa Elbkai und Riesa Hafen	
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennig; Schleppbahngebühr ausschließlich								einschließlich						
	Schleppbahngebühr bei Frachtzahlung für mindestens														
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t	5 t	10 t
Saaz	—	—	—	—	53	49	60[1])	56[1])	60	56	10	99	91	115	105
Saaz Staatsbahnhof	—	—	—	—	53	49	60	56	60	56	10	99	91	115	105

[1]) Für Hafen Rosawitz nicht gültig.

G.

Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina.

1. Für eiserne Maschinenteile der Pos. E—6 d) die nachfolgenden Frachtsätze:

Nach	Von Schönpriesen-Umschlag	Von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	10 000 kg		
	für 100 kg in Pfennigen		
Andrychów	227	230	5

2. Für nachbenannte Artikel bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung mindestens für 10 t für den Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze**):

A. Für Petroleum, raffiniert, Gasöl (Gasteeröl), Schmieröle, mineralische, auch mit Zusätzen von fetten Ölen und Harzölen, sowie auch von Fetten, wie: Globe-, Kolben-, Lubricating-, Maschinen-, Paraffin-, Spindel-, Turbinen-, Valvoline-, Vaseline-, Vulkan-, Zylinder- u. dgl. Öle, Maschinenfett, konsistentes, auch Mineralschmierfett (Mineralfett), sowie überhaupt Mineralöle, mittelschwere und schwere aller Art, einschließlich der Braunkohlenteeröle, schwere, dunkle, in Fässern, und der Steinkohlenteeröle, schwere, dunkle, in Fässern, ferner Petroleumkoks (Asphaltkoks), Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron), Petroleumrückstände in Fässern oder Zisternenwagen.

B. Für Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern oder Zisternenwagen.

C. Für Paraffin, auch flüssiges, Paraffinbutter, Paraffinschuppen.

Von	Nach	A	B	C
		für 100 kg in Pfennigen		
Trzebinia Nordbahnhof	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	105*)	116*)	178*)
	Schönpriesen=Umschlag	102*)	113*)	175*)

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für Paraffin 10 ₰, sonst 5 ₰ für 100 kg.

**) Bereits ab 1. Januar 1913 gültig.

3. Für Paraffin, auch flüssiges, Paraffinbutter, Paraffinschuppen bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Wagen und Frachtbrief, folgende Frachtsätze:

Von	Nach: Schönpriesen=Umschlag	Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	für 100 kg in Pfennigen		
Boryslaw=Tustanowice	277	280	
Drohobycz	274	277	
Głęboka	256	259	
Gorlice	226	229	
Grybów	218	221	
Iwonicz	238	241	
Jasło	231	234	
Jedlicze	236	239	
Krosno	236	239	
Lemberg / Lemberg=Podzamcze	272	275	
Limanowa	205	208	
Marcinkowice	213	216	10
Nadwórna	315	318	
Neu=Sandec	215	218	
Olszanica	254	257	
Posada Chyrowska	254	257	
Rymanów	241	244	
Skolyszyn	228	231	
Stanislau	307	310	
Stroże	218	221	
Ustrzyki	259	262	
Wola Łużanska	221	224	
Zagórz	249	252	
Zagórzany	223	226	

4. Für Holz des Ausnahmetarifes 3, und zwar für:

I. Schnittholz usw.

II. Stamm- und Stangenholz usw. über 2,5 m lang

zur Ausfuhr aus Österreich bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief die nachfolgenden Frachtsätze:

A. Verkehr mit Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz.

Von	Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz I	II	Von	Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz I	II	Von	Nach Laube, Tetschen-Bodenbach/Landungsplatz und Hafen Rosawitz I	II
	Pfennig für 100 kg			Pfennig für 100 kg			Pfennig für 100 kg	
Alt Sandec	135	138	Bierzanów	116	119	Borki wielki	187	190
Baranów	139	142	Bobowa	133	136	Borysław-Tustanowice	168	171
Barszczowice	168	171	Bóbrka-Chlebowice	169	172	Brody	179	181
Basznia	154	157	Bobrówka	148	151	Brzeźnica	111	114
Bednarów	183	186	Bochnia	121	124	Buczacz	197	200
Bełz	164	167	Bogdanówka-Kamionka	191	194	Busowisko	164	167
Bełzec	174	179	Bogoniowice-Ciężkowice	132	135	Chabówka	119	122
Biała czortkowska	202	205	Bogumiłowice	125	128	Chmielów	140	143
Biecz	139	142	Bolechów	173	176	Chodorów	173	176

Von	Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	
	I	II
	Pfennig für 100 kg	
Chorzelów	136	139
Ciężów	185	188
Czarna	129	132
Czernowitz	202	205
Czortków	202	205
Czudec	140	143
Dąbie	133	136
Dębica	130	133
Delatyn	193	196
Dobra	125	128
Dobromil	155	158
Dobrzechów	144	147
Dolina	175	178
Drohobycz	167	170
Dublany-Kranzberg	162	165
Friedrichshütte-Sporysz	109	112
Frysztak	145	147
Gaje wyźne	168	171
Głęboka	156	159
Gorlice	139	142
Grębów	144	147
Gródek-Jagielloński	159	162
Grodzisko	145	147
Gromnik	130	133
Grybów	135	138
Hadikfalva	212	215
Halicz	181	184
Hatna	214	217
Hliboka	208	211
Horyniec	155	158
Hucisko	111	114
Husiatyn	210	213
Huta zielona	156	159
Itzkany	216	219
Iwonicz	146	149
Jablonka niźna	171	174
Jaremcze	194	197
Jaroslau	145	147
Jasienica zamkowa	167	170
Jaślany	138	141
Jasło	142	145
Jawora	169	172
Jedlicze	145	147
Jeleśnia	109	112
Jordanów	117	120
Kałusz	181	184
Kalwarya	113	116
Kamionka	135	138
Kasina wielka	123	126
Klaj	119	122
Kolomea	193	196
Komancza	158	161
Kopyczynce	206	209
Korszów	191	194
Kozowa	187	190
Krakau	116	119
Krasne	173	175
Krościenko	158	161
Krosno	145	147
Krystynopol	167	170
Krzywe	185	188
Kuczurmare	206	209
Lachowice	113	116
Lancut	140	143
Lawoczno	181	184
Lemberg	165	168
Lemberg Podzamcze	165	168
Łetownia	150	153
Leżajsk	148	151
Limanowa	128	130
Lisko-Łukawica	154	157

Von	Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	
	I	II
	Pfennig für 100 kg	
Łowczówek-Pleśna	128	130
Lubaczów	152	155
Lubience	173	175
Lupków	159	162
Łużan	201	204
Maków	115	118
Marcinkowice	132	135
Maxymówka	190	192
Mielec	136	139
Mikuliczyn	196	198
Milleschoutz	213	215
Milówka	111	113
Moderówka	144	147
Mokre	155	158
Monasterzyska	194	197
Morszyn	173	175
Mosciska	155	158
Mszana	162	165
Mszana dolna	122	124
Muszyna	140	143
Nadbrzezie	144	147
Nadwórna	190	192
Nadyby-Wojutycze	158	161
Nepolokoutz	200	203
Neu-Lupkow	159	162
Neu-Sandec	133	136
Nisko	148	151
Nizankowice	152	155
Nowa grobla	150	153
Nowe Miasto	154	157
Nowosielce-Gniewosz	150	153
Oleszyce	150	153
Olszanica	155	158
Osielec	116	119
Ostrów bei Sokal	165	168
Ottynia	188	191
Ożydów	173	176
Pałahicze	188	191
Pisarzowa	129	132
Piwniczna	138	141
Podgórze-Bonarka	115	118
Podgórze-Płaszów	116	119
Podłęże	117	120
Podwołoczyska	193	196
Posada-Chyrowska	155	158
Potutory	184	187
Przecław	133	136
Przemyśl	150	153
Przeworsk	144	147
Przybówka	145	147
Psary	175	178
Ptaszkowa	136	139
Puków	179	181
Pyszkowce	198	201
Radymno	148	151
Rawa ruska	158	161
Rayeza	111	113
Rohatyn	179	181
Ropczyce	133	136
Rozniatów-Krechowice	179	181
Rozwadów	145	147
Rudnik am San	150	153
Ryczów	111	113
Rymanów	148	151
Rytro	136	139
Rzeszów	138	141
Rzeszow-Staroniwa	138	141
Rzochów	135	138
Sadagóra	202	205
Sądowa-Wisznia	156	159
Sambor	159	162

Von	Nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	
	I	II
	Pfennig für 100 kg	
Sanok	152	155
Sarzyna	148	151
Sędziszów	135	138
Sianki	175	178
Skawce	116	119
Skawina	113	116
Skole	175	178
Skolyszyn	140	143
Słotwina-Brzesko	122	124
Śniatyn-Załucze	198	201
Sokal	167	170
Sokoliki	173	175
Sól	111	114
Stanislau	185	188
Staresiolo	168	171
Stary-Sambor	162	165
Starzawa	156	159
Stronie	115	118
Stróże	135	138
Stryj	169	172
Stryszów	116	119
Strzylki-Topolnica	165	168
Strzyzow a. Wisłok	142	145
Sucha	115	118
Surochów	146	149
Swoszowice	115	118
Synowódzko-wyzne	173	176
Szczawne-Kulaszne	156	159
Szczerzec	168	171
Tarnobrzeg	142	145
Tarnopol	185	188
Tarnów	126	129
Tarnowica leśna	190	192
Tarnowiec	144	147
Tartarów	197	200
Trzciana	136	139
Tuchów	129	132
Turka a. Stryj	169	172
Tymbark	126	129
Uhnów	161	164
Ustrzyki	158	161
Volksgarten	204	207
Waniowice	162	165
Wegierska Górka	109	112
Werchrata	156	159
Wieliczka	117	120
Wiśniowa	144	147
Wola Luzańska	136	139
Worochta	198	201
Woronienka	200	203
Wybranówka	171	174
Wygnanka	204	207
Wygoda	187	190
Zablotce	177	180
Zadwórze	169	172
Zagórz	152	155
Zagorzany	138	141
Załuz	154	157
Zarszyn	150	153
Zaryte	121	124
Zator	109	112
Zborów	179	181
Zbydniów	144	147
Zegiestów	139	142
Zielona	159	162
Złoczow	175	178
Zólkiew	177	183
Zuczka	202	205
Zurawno-Nowosielce	175	178
Zwardoń	113	116
Zywiec	107	110

B. Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag.

Im Verkehre mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die unter A für Laube angeführten Frachtsätze um 3 Pfennig für 100 kg.

In den Frachtsätzen unter A und B ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 5 Pfennig für 100 kg.

Die im Nachtrage VII zum Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina, gültig vom 1. Januar 1910, auf den Seiten 8 bis 15 vorgesehenen Frachtsätze des Aufnahmetarifes 3 bleiben außer Kraft.

5. Für a) Spiritus (Alkohol, Weingeist),
b) Spiritus, denaturiert (vergällt),

zur Ausfuhr aus Österreich folgende Frachtsätze:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag a	Schönpriesen-Umschlag b	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz a	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz b	Schleppbahngebühr
	Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen — für 100 kg in Pfennigen				
Biala	151	102	154	105	10
Brody	229	229	232	232	
Hadikfalva	264	264	267	267	
Lemberg	215	212	218	215	
Lemberg-Podzamcze	215	215	218	218	
Stanislau	237	237	240	240	
Wieliczka	164	126	167	129	
Zuczka	255	255	258	258	

6. Die im Tarife und in den dazugehörigen Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze für Laube, bezw. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz finden unter den gleichen Veraussetzungen und Bedingungen auch auf den Umschlagsplatz Hafen Rosawitz Anwendung.

H.

Elbe-Umschlagstarif für Ungarn.

1. In den Reexpeditionsbestimmungen ist auf Seite 40 das Lagerhaus in Lundenburg nachzutragen. Weiters ist in dem Verzeichnisse der Artikel, für welche die Reexpedition gestattet ist, auf Seite 44, unter c) einzutragen: im Lagerhause der Firma Brüder May & Comp. in Lundenburg. Schließlich ist in der Reexpeditionstabelle auf den Seiten 46 bis 59 in der 7. Rubrik einzutragen: 4. im Lagerhause der Firma Brüder May & Comp. in Lundenburg.

2. Für Holz, und zwar: a) für Stamm- und Stangenholz,
b) für Schnittholz

des Ausnahmetarifes 5 A und B nachstehende Frachtsätze:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag a	Schönpriesen-Umschlag b	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz a	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz b	Schleppbahngebühr
	Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief — 5 A und B — Pfennige für 100 kg				
Alsó-Kubin	156	150	159	153	5
Arva-Váralja	161	155	164	158	
Dluha	165	159	168	162	
Parnicza	150	144	153	147	
Podbjel	168	162	171	165	

3. Für Stamm- und Stangenholz des Ausnahmetarifes 5 B die nachfolgenden Frachtsätze:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen — Pfennige für 100 kg		
Csácza	117	120	5
Cserne	121	124	
Kiszuczaujhely	125	128	
Nagyrákó-Pribócz	141	144	
Turcsék	145	148	

Im Kilometerzeiger sind auf Seite 183 folgende Entfernungen nachzutragen:

Zwischen	Eigentumsbahn	Schönpriesen=Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Zuschlagsfrist
		Kilometer		in Tagen
Nagyrákó=Pribócz	U. St. B. / M. A. V.	588	582	½

4. Für Holz des Ausnahmetarifes 5 A und 5 B die nachstehenden Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg:

Von	Nach: Schönpriesen=Umschlag	Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennig für 100 kg		
Barcs	188	191	5
Orló Ks. Od.	152	155	5

5. Für Getreide usw. des Ausnahmetarifes 2 A im Rückvergütungswege nachstehenden Frachtsätze:

Von oder nach	Schönpriesen=Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennig für 100 kg		
Görögszállás	295	300	5

Die Liquidierung der Frachtdifferenzen erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Frachtbrief-Duplikate über den Bahntransport und der Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung auf der Elbe bis Hamburg, Harburg oder Lübeck.

Die bezüglichen Dokumente sind bis längstens Ende April 1914 vorzulegen.

6. Für Asbestabfälle die nachfolgenden Frachtsätze:

Nach	Von: Schönpriesen=Umschlag	Von: Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	10 t		
	für 100 kg in Pfennigen		
Puhó=Kócskósz	141	144	5

7. Für Güter des Spezialtarifes III bei Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen folgende Frachtsätze:

Zwischen	und	Pfennig für 100 kg
Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Szabadkai mütrágyagyár	217
Schönpriesen=Umschlag	Szabadkai mütrágyagyár	212
Dresden Elbkai im Verkehre mit Hamburg	Szabadkai mütrágyagyár	237

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich ausschließlich 5 Pfennig Schleppbahngebühr für 100 kg.

Für Szabadkai mütrágyagyár gelten die für die Station Szabadka bestehenden Entfernungen, erhöht um 4 km, sowie der für Szabadka festgesetzte Zuschlag zu den reglementarischen Lieferfristen von drei Tagen.

8. Für eiserne Maschinenteile englischer Provenienz bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze:

Nach	Von: Schönpriesen=Umschlag	Von: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	10 t		
	Pfennige für 100 kg		
Rozsahegy	247	250	5

J.

Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina, Elbe-Umschlagstarif für Ungarn.

Die in den vorbezeichneten Tarifen enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen ab 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1914, in Kraft.

Wien, am 22. Dezember 1912. (64)

K. k. österr. Staatsbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft 2 C.
Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die Station Königslutter in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel jeder Art zum Düngen und in den Abschnitt II, Schnitttafel A des Ausnahmetarifs 4 (Düngekalktarif) einbezogen.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Magdeburg, 2. Januar 1913. (97)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1913 wird die Station Dißen-Rothenfelde als Empfangstation in den Ausnahmetarif 3 e für Steinsalz aufgenommen.
Münster (Westf.), 3. Januar 1913. (98)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.
Mit sofortiger Wirkung ist im Verzeichnis der italienischen Stationen sowie im Ausnahmetarif Nr. 11 für Wein usw. die Stationsbezeichnung „Volterra" abzuändern in „Saline di Volterra".
Straßburg, den 3. Januar 1913. (99)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 2, 3 u. 4 vom 1. Juli 1911.
Die Frachtsätze des Anhanges (Seite 14 bezw. 16 des Nachtrags II) gelten für die Folge bei Aufgabe in Frachtstücken, welche einzeln das Gewicht von 30 kg (bisher 20 kg) nicht übersteigen.
München, den 31. Dezember 1912. (102)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverw.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.
Aufhebung von Frachtsätzen.
Ab 15. März 1913 treten die im Nachtrag III, Seite 28, für Feuerbach vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 66 B ohne Ersatz außer Kraft.
München, den 2. Januar 1913. (103)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverw.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr; hier Eilgutverkehr zwischen Asch und Wien bzw. Krakau.
Für Eilgüter aller Art gelangen mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913 folgende ermäßigte Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Krakau loco	Krakau trs	Wien Franz Josefs-Bahnhof
	Heller für 100 kg		
Asch (Bay. St. B.) . .	868	696	1098
Asch Stadt	874	708	1114

München, den 4. Januar 1913. (101)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 114 B (Porzellan) wie folgt ermäßigt:
Für 100 kg in Pfennigen:

Von	Nach							
	Bremen		Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg		Stettin		Rostock	
	B		B		B		B	
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
Alt Rohlau	331	239	326	236	292	217	331	240

Altona, den 4. Januar 1913. (91)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Änderung von Frachtsätzen im Verkehr mit Kriesdorf.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, treten an Stelle der im Nachtrag V zum Tarif, Teil II, für den obbezeichneten Verkehr auf Seite 11 für die Station Kriesdorf vorgesehenen Frachtsätze des Spezialtarifes I und II sowie des Ausnahmetarifes 1A für 10 t, die nachstehenden in Kraft:

Von oder nach	Spezialtarif		Ausnahmetarif I A für Güter aller Art
	I	II	10 t
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	61	46	81
Dresden Elbkai für Hamburg	92	74	116

Wien, am 4. Januar 1913. (104)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Vernier-Meyrin der Schweiz. Bundesbahnen in den schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 33 für Kalziumkarbid einbezogen. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 4. Januar 1913. (100)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif, Teil II, Heft 1 und 2 vom 1. August 1909.
Außerkraftsetzung des Verbandstarifes.
Am 1. August 1913 tritt der Verbandstarif vom 1. August 1909 für den oben genannten Verkehr mit der Maßgabe außer Kraft, daß er durch einen neuen Tarif mit teilweisen Tariferhöhungen ersetzt wird. Insbesondere treten solche bei den Ausnahmetarifen Nr. 3 (Eisen), Nr. 4 (Maschinen) und Nr. 15/A (Rohbenzin) ein.
Wien, am 1. Januar 1913. (89)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr. Südösterr.-ungar.-deutscher Güterverkehr. Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband. Adriatisch-deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).
Infolge einer im Lokal-Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Gemeinsames Heft, durchgeführten Änderung der Tarifbestimmungen für den Verkehr mit Triest-Servola und Triest-S. Sabba werden die in den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre ersichtlichen, auf den Verkehr mit den Güterabfertigungsstellen Triest-Servola und Triest-S. Sabba bezughabenden Tarifbestimmungen abgeändert.
Über die bezgl. Änderungen geben die Versandstationen Aufschluß.
Wien, am 31. Dezember 1912. (105)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Güterverkehr.

Am 15. Januar 1913 treten in Kraft:
1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. Januar 1912 ein Nachtrag II,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. April 1912 ein Nachtrag III,
3. zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I vom 1. Mai 1912 ein Nachtrag III.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung und der Güterklassifikation. Neben Ermäßigungen und sonstigen Erleichterungen treten auch Erschwernisse und Erhöhungen im Güter- und Personenverkehr ein. Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 dieser Ordnung genehmigt.
Zum gleichen Zeitpunkt wird außerdem zu den „Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B" vom 1. April 1912 ein Nachtrag III ausgegeben, der neben dem vollständigen Wortlaut des Nachtrags III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B, unverbindliche Erläuterungen zu den eintretenden Änderungen enthält.
Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Druckabzüge der Nachträge können vom 13. Januar 1913 an zum Preise von 10 bzw. 5 Pf für das Stück von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.

Berlin, den 30. Dezember 1912. (80)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

6. Verdingungen.

Entwässerungsarbeiten beil. 80 cbm Erdaushub, 300 qm Planierungsarbeiten, Verlegen von 60 cbm Sickersteinen und 100 lfd. m Zementröhren für die beiden Unterführungen der Woflartsweiererstraße der Verlegung des Personenbahnhofs Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. I. 1907 öffentlich zu vergeben. Getrennt hiervon Steinhauerarbeiten für das Einlassen der Unterlagsplatten in 86 Granitquader im neuen Personenbahnhof hier. Unterlagen, unentgeltlich für die Entwässerungsarbeiten und für die Steinhauerarbeiten gegen 20 Pf Kostenersatz — nach auswärts gegen bestellgeldfreie Einsendung — Ettlingerstraße 39 zu erhalten. Angebote, postfrei, verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens Montag, den 13. Januar 1913 vormittags 11 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Karlsruhe, den 2. Januar 1913. (87)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Die Herstellung, sowie das Liefern und Einsetzen der schmiedeeisernen Fenster des Wagenschuppens auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg soll nach Losen getrennt verdungen werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 18. Januar 1913 vormittags 1/2 12 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Königl. Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 209 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen, bzw. von dort gegen portofreie Einsendung von 0,75 ℳ und 5 Pf Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349 einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg, Karlshorst, Wallensteinstraße 67, Fernsprecher Amt Ob. 370. Es wird besonders auf die Vorbemerkung des Preisverzeichnisses hingewiesen. Sonderangebote werden nicht berücksichtigt.

Zuschlagsfrist bis zum 28. Februar 1913.

Berlin, am 1. Januar 1913. (118)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 9000 qm klarem Glas, 180 qm Mattglas, 160 qm Überfangglas, 100 kg Sohlleder, 800 kg Geschirrleder, 700 kg Verdeckleder, 250 kg Rindleder zu Nähriemen und 1400 kg Maschinenriemenleder soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 Pf in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 24. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis 15. Februar 1913. (119)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16 m Durchmesser für den Bahnhof Sagen-Goray und einer solchen von 20 m Durchmesser mit elektrischem Antrieb für den Bahnhof Landsberg (Warthe) soll vergeben werden. Verdingungsanschlag, Zeichnungen und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können von dort auch gegen freie Einsendung von 7,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 23. Januar 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 2. Januar 1913. (107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung von Pflasterarbeiten einschl. Lieferung von Reihensteinen zur Herstellung von Reihenpflaster auf dem Lehrter Güterbahnhofe in Berlin. soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Pflasterarbeiten Betriebsamt 3" versehen bis zum 25. Januar 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (106)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Verding von Arbeiten für die Neubaulinie Polch-Munstermaifeld.

Die Ausführung des Bahnkörpers und der Nebenanlagen der 11,2 km langen Strecke umfasssend in den Hauptpositionen rd.

344 000 cbm Bodenbewegung,
5 700 cbm Mauerwerk und Beton,
3 500 qm Wegebefestigung

soll einschließlich Lieferung der Materialien außer Zement und Traß vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen in unserm techn. Bureau, Ecke St. Johanner- und Sophienstraße aus. Letztere können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 4 ℳ in bar (nicht in Briefmarken), erstere nach Wahl zu den Selbstkosten durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unser der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers der Neubaulinie Polch-Münstermaifeld" bis zum 1. Februar 1913 vormittags 11 1/2 Uhr, dem Zeitpunkte ihrer Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 1. März 1913.

Saarbrücken, den 3. Januar 1913. (110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 11 845 kg Leinöl, 74 150 kg Leinölfirnis, 67 800 kg französisches oder amerikanisches Terpentinöl, auch Sangajol (Terpentinölersatz), 41 690 kg Sikkatif, 31 000 kg Terebine und 5500 kg Waterprooffirnis für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Leinöl pp. versehen bis zum 25. Februar d. J. vormittags 10 1/2 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Die vorgeschriebenen Proben sind schon vor dem Eröffnungstermin, und zwar bis zum 7. Februar d. J. abends dem Werkstättenamt b. Cöln-Nippes einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 1. März d. J. nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1913. (108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 an:

a) 1000 Bogen grauer Pappe, 300 Bogen Glanzpappe, 270 kg Schmirgel, 4900 Bogen Glaspapier, 54 500 Bogen Schmirgelleinen, 820 Tafeln Filz;
b) 1740 kg nat. Bimsstein, 1900 Stück gepr. Bimsstein, 1600 kg Kolophonium, 80 kg Schellack, 480 kg blaus. Kali, 380 kg Borax, 360 kg Leim, 110 kg Salmiak, 1700 Stück Waschschwämmen

Termin am 31. Januar 1913, vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pf in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist vier Wochen.

Erfurt, den 31. Dezember 1912. (109)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirk angesammelten, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Oberbaumaterialien ist am 18. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, in unserem Direktionsgebäude Termin angesetzt. Angebotsbogen nebst Bedingungen können ebenda im Pförtnerzimmer eingesehen oder zum Stückpreise von 50 ₰ bei porto- und bestellgeldfreier Bareinsendung der Gebühren von unserem Zentralbureau bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. Februar 1913 einschließlich.

Kattowitz im Januar 1913. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 3. | 11. Januar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1912.

(Schluß aus Nr. 2.)

Von den außerhalb des Vereinsgebiets liegenden Ländern steht mit ihm in den engsten Beziehungen zunächst die Schweiz, in der das Eisenbahnleben auch im Jahr 1912 ungemein rege gewesen ist. Die Deutschland so lebhaft berührende Gotthardbahnfrage ist noch immer nicht gelöst, ja gegen Schluß des Jahres hat die Bewegung gegen die Bewilligung des Vertrags eine leidenschaftliche Gestalt angenommen, obgleich inzwischen auch das italienische Parlament den Vertrag genehmigt hat. Eine Bittschrift an die Bundesversammlung, in der um Ablehnung des Vertrags gebeten wird, hat bis jetzt mehr als 121 000 Unterschriften gefunden. Trotzdem ist zu hoffen, daß in der zum Frühjahr bevorstehenden Tagung der Bundesversammlung die Genehmigung des Vertrags erfolgt, die vom schweizerischen Bundesrat einstimmig verlangt wird. Die Gegner sind wohl hauptsächlich im französischen Westen der Schweiz und in der sozialdemokratischen Partei zu suchen. Die Schweiz würde sich durch die nach endlosem Hinzögern etwa doch erfolgende Ablehnung ihren beiden Nachbarn Deutschland und Italien gegenüber jedenfalls in eine sehr üble Lage bringen. — Die Frage der Erbauung des zweiten Simplontunnels ist endgültig in dem Sinne erledigt, daß die Verwaltung der Bundesbahnen beschlossen hat, den Bau in Selbstbetrieb auszuführen. Mit der Firma Brandt, Brandau & Cie, deren Leiter, der deutsche Ingenieur Carl Brandau, so unvergeßliche Verdienste um die Herstellung des ersten Tunnels hat, ist eine Einigung über die Ausführung des zweiten Tunnels nicht zustande gekommen. In den Bundesratskreisen hofft man aber, daß es nicht zu dem in Aussicht gestellten Prozeß kommt, sondern daß ein Vergleich erfolgt. — Die Jungfraubahn ist bis zum Jungfraujoch in 3457 m Meereshöhe fertiggestellt, über den Weiterbau bis zu der 100 m unter dem Jungfraugipfel gelegenen Endstation ist noch keine Entscheidung getroffen. — Die Lötschbergbahn naht sich ihrer Vollendung, man erwartet, daß die Bahn im Mai wird in Betrieb genommen werden. Die elektrischen Lokomotiven sind bereits bestellt. Die Bahngesellschaft hat sich mit der Thunerseebahn verschmolzen. — Der Hauensteintieftunnel ist in voller Ausführung, mit den Arbeitsleistungen der deutschen Firma Julius Berger ist man zufrieden. — Der Genfer Hauptbahnhof Cornavin der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat mit der Strecke bis zur französischen Grenze vertragsmäßig in den Besitz und Betrieb der Schweizer Bundesbahnen überzugehen. Der im Jahr 1910 dieserhalb geschlossene Vertrag mußte bis Schluß des Jahres von der französischen Abgeordnetenkammer genehmigt werden. In Frankreich, namentlich in Savoyen hat eine starke Bewegung gegen den Vertrag eingesetzt, die Genehmigung ist noch nicht erfolgt, die Entscheidung ist vertagt. Die Ablehnung würde, nach Aeußerung des Direktors der Mittelmeerbahn, zu dem unmöglichen Zustand führen, daß man die Strecke Genf—franz. Grenze außer Betrieb setzen müßte! Die Schweiz ist seit 1. d. M. jedenfalls im Besitz des Bahnhofs. An der französischen Abkürzungslinie zum Simplon, Frasne-Vallorbe, ist auf schweizerischem Gebiet in dem Tunnel, der den zum Jura gehörigen Mont d'Or durchschneidet, in den letzten Tagen des Vorjahres ein Wassereinbruch erfolgt, der die Fertigstellung hinausschiebt.

Sehr lebhaft sind die Elektrisierungspläne in der Schweiz, was bei dem Wasserreichtum des Landes nicht wundernehmen kann. Vor allem wird zunächst die Gotthardbahn elektrischen Betrieb erhalten. Aber auch für das Gesamtnetz der Schweizerischen Bundesbahnen sind von der hierzu besonders eingesetzten elektrischen Studienkommission Vorarbeiten ausgeführt, nach denen die Kosten der Elektrisierung auf 500 Millionen Franken berechnet werden.

Die Finanzen der Schweizer Bahnen haben sich 1912 etwa auf der Höhe des Vorjahrs gehalten. Da sie sehr wesentlich vom Touristenverkehr abhängig sind und dieser wieder vom Wetter beeinflußt wird, so war der regnerische Sommer 1912 gegenüber dem heißen von 1911 den Ergebnissen nicht günstig. Doch ist ein allmählicher Fortschritt in den Finanzen der Bundes-

bahnen unverkennbar. Namentlich war der Abschluß für 1911 sehr befriedigend und auch das erste Halbjahr 1912 brachte eine Mehreinnahme von rund 6 pCt., der freilich eine nicht viel weniger gestiegene Ausgabe gegenüberstand. Im Ständerat wurde mit Genugtuung ausgeführt, daß die Betriebszahl seit 1908 fortdauernd gefallen und daß für 1911 zum ersten Male ein die Zinsen übersteigender wirklicher Ueberschuß vorhanden sei. Sehr günstig hat sich auch über die Zukunft der schweizerischen Bundesbahnen ihr hochverdienter früherer Präsident Weißenbach in einem trefflichen Aufsatz ausgesprochen, der im preußischen Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlicht ist und aus dem ersten seit der Verstaatlichung verflossenen Jahrzehnt seine Schlüsse zieht. Außerordentliche Leistungen bewältigten die Schweizerischen Bundesbahnen bei dem Besuch des Deutschen Kaisers im September; ungeheure Menschenmassen strömten namentlich nach Zürich. Die Befahrung der Jungfraubahn bis zum Jungfraujoch, die gewissermaßen die Krönung dieser Kaiserreise in der Schweiz bilden sollte, mußte leider auf ärztlichen Rat unterbleiben. — Eine Verstaatlichung steht in der Schweiz bevor, da der Ankauf der Jura-Neuenburgbahn beschlossen ist.

Unter den Neubauplänen der Schweiz verdient die schmalspurig zu erbauende Brienzerseebahn, die an die Brünigbahn anschließen soll, Erwähnung. Der Streit um die sog. Ostalpenbahn ist noch immer ungelöst. Neben Splügen und Greina tritt neuerdings auch der Gedanke einer Bergellbahn auf, durch die man im Anschluß an die gleichfalls geplante Julierbahn unter Umgehung des Engadin das obere Bergell erreichen und in Chiavenna an das italienische Staatsbahnnetz anschließen würde. Ob eine solche Bahn für die Splügen- oder Greinabahn Ersatz bieten könnte, ist doch wohl sehr zweifelhaft. Schon die Länge des hier erforderlichen Tunnels von 29,6 km muß abschreckend wirken.

In Italien hat das Eisenbahnwesen vortreffliche Fortschritte gemacht. Dort bewährt sich das Staatsbahnsystem durchaus, von den vielen früheren Klagen über die Unpünktlichkeit, die Störungen und Stockungen des Betriebes hört man kaum noch etwas. Die Eisenbahnfinanzen sind in fortwährender Besserung, die Einnahmen haben sich seit 7 Jahren um 54% vermehrt. Die Ausgaben sind freilich gleichfalls hoch, da die Bezüge des Personals erhöht wurden, und große anderweite Aufwendungen nötig waren, doch sind eine Reihe von Ersparnissen erfolgreich durchgeführt. Für außerordentliche Ausgaben sind im Jahre 1912 im Gebiet der öffentlichen Arbeiten 150 Millionen statt nur 72 Milionen im Vorjahre aufgewendet. Die Ersparnisse sollen hauptsächlich durch eine durchgreifende Verwaltungsreform mit starker Vereinfachung des Dienstbetriebes bei der Generaldirektion erzielt werden. Seit 1. Nov. v. J. sind die Sektionen bei dieser abgeschafft, dagegen in Bologna und Bari neue Betriebsdirektionen errichtet, und das ganze Netz ist neu eingeteilt. Der elektrische Bahnbetrieb hat sich in Italien weiter ausgedehnt. Auf der Giovi-Linie Portedecimo-Busalla ist er jetzt auch für den Güterverkehr im vollen Gange, auf der Strecke Turin-Modane (Montcenislinie) werden die Arbeiten bald vollendet sein. Die Staatsbahnverwaltung hat umfassende weitere Elektrisierungspläne. — Die direkte Linie Rom-Neapel naht sich der Vollendung, nachdem der 7½ km lange Tunnel durch die Volskerberge bei Vivola eingeweiht ist. — Eine sehr wichtige Entdeckung für Italien ist die Auffindung eines mächtigen Steinkohlenflözes in der Nähe von Treviso. Bekanntlich war Italien bis jetzt durchaus auf ausländische, vorwiegend englische, Kohle angewiesen.

In Frankreich haben sich die Eisenbahnverhältnisse 1912 gegen 1911 entschieden gebessert. Von der erbärmlichen „Sabotage" hat man nichts mehr gehört, das Personal ist ruhiger geworden. Die Verwaltung der Staatsbahnen hat noch immer einen schweren Stand, namentlich die Staatswestbahn ist fortwährend heftiger Kritik ausgesetzt. Ein Zeichen der herrschenden Stimmung ist, daß sie wegen Nichtgestellung von Wagen zur Getreideeinfuhr kurz nach Beendigung des Streiks von 1910 zu einer hohen Entschädigungssumme verurteilt und dieses Urteil vom Kassationshof mit der Begründung bestätigt wurde, daß zwar der Streik als höhere Gewalt anzusehen sei; auf diesen könne sich die Bahn aber wegen Nichtstellung von Wagen 37 Tage nach seiner Beendigung nicht berufen, sie habe damals zur Beseitigung der Schwierigkeiten nichts getan. An der Hand der bei der Staatswestbahn gemachten Erfahrungen wird das Staatsbahnsystem selbst verurteilt und der ernsthafte Herausgeber des „Journal des Transports" versteigt sich unter Hinweis auf die bekannten Verkehrsstockungen im Ruhrrevier zu der nur lächerlich wirkenden Behauptung, daß das Staatsbahnsystem nun auch in Deutschland Bankrott gemacht habe. Richtig ist, daß sich die französische Staatskunst bei der Verwaltung der Staatswestbahn bis jetzt nicht sonderlich bewährt hat. Trotz steigender Einnahmen ist der Fehlbetrag des Betriebes ständig gewachsen, und der Vorwurf einer übermäßigen Personalvermehrung scheint wohl gerechtfertigt. Nach dem unparteiischen Bericht des Abg. Chéron soll dieses um 8340 Köpfe seit der Verstaatlichung (1908) vermehrt sein, obgleich eine Erweiterung des Netzes nicht stattgefunden hat. Die Personalausgaben sind in noch viel stärkerem Maße gestiegen Die Verwaltung der Staatsbahnen läßt sich übrigens durch die scharfe Kritik der öffentlichen Meinung nicht beirren und arbeitet mit großen Mitteln an der Herstellung ordnungsmäßiger Zustände. Eine von ihr erlassene Dienstordnung, „Statut", für das Personal zur Regelung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse hat sie trotz aller Anfechtungen durchgesetzt. Der jetzige Staatsbahndirektor Claveille hat in sehr kraftvoller Weise sich gegen die Günstlingswirtschaft ausgesprochen. Die Betriebsleistungen der Staatsbahnen haben sich gebessert, die Unfälle sich vermindert. An der Elektrisierung der im Staatsbetrieb stehenden westlichen Pariser Vorortbahnen wird ständig gearbeitet. Es sollen hier Triebwagen einer neuen Bauart verwendet werden, die 100 Sitzplätze und nötigenfalls noch 40 bis 50 Stehplätze enthalten.

Auf technischem Gebiet sind den französischen Staatsbahnen die umfassenden Versuche zu verdanken, die auf einer Anzahl ihrer Linien mit der selbsttätigen Kupplung von Boirault unternommen werden.

Die französischen Privatbahnen machen weniger von sich reden, als die Staatsbahnen; sie haben im Vorjahr einen geregelten Betrieb gehabt, erhebliche Einnahmen und höhere Überschüsse erzielt. Infolge dessen ist auch die auf 2 Milliarden berechnete Verminderung der Eisenbahnwerte, über die sehr lebhaft geklagt wurde, zum Stillstand gekommen. Auch gereicht es den Kursen dieser Werte zum Vorteil, daß die Haltung der Staatsgewalt den Privatbahnen gegenüber jetzt freundlicher ist, als bisher. Die Leistungen der Privatbahnen in schneller Beförderung der großen Schnellzüge bleiben auf der Höhe.

Unter den nicht zahlreichen Neubauten französischer Bahnen sind die Fortschritte der Pyrenäenbahnen die wichtigsten. Auf der einen wurde der Somporttunnel durchgeschlagen, der rund 8 km lange Tunnel von Confranc nähert sich der Vollendung, die elektrische Zahnradbahn von Luchon nach Superbagnères, die großartige Naturschönheiten erschließen soll, wurde eröffnet. In der Nähe der deutschen Grenze wird eine Bahn vom oberen Moseltal nach Belfort geplant, die den Westabhang des Elsaßbelchen mit einem Tunnel durchbohren soll. Zwischen Paris und Dieppe wird über Pontoise eine zweigleisige Linie erbaut, welche die Fahrzeit Paris-Dieppe um zwei Stunden abkürzen soll. Das Netz der Pariser Untergrundbahnen wurde durch das wichtige Glied der Pariser Nord-Südbahn vervollständigt.

Der Gedanke eines Ärmelkanaltunnels wird seit der französisch-englischen „Entente" namentlich auf französischer Seite immer wieder verfolgt. Wir verstehen offen gestanden die Hartnäckigkeit nicht, mit der man sich in England gegen die Ausführung sträubt. Den englisch-französischen Verkehr würde der Tunnel sicherlich gewaltig beleben. Vorläufig denkt man

dies durch Einrichtung eines Fährbetriebs zwischen Dieppe und Newhaven zu erreichen, zu dem allerdings kostspielige Hafenneubauten namentlich auf französischer Seite erforderlich sind. In Frankreich ist jetzt die 24-Stundenzeit eingeführt.

Unter den Eisenbahnereignissen des Vorjahres in Spanien steht der Eisenbahnerstreik im Vordergrunde, der dort im Lauf des September namentlich in den industriellen Bezirken Kataloniens ausbrach und von Barcelona ausging. Der Verkehr mit Frankreich über Portbou stockte zeitweilig, auch in Südspanien griff der Ausstand um sich. Es handelte sich um die Erfüllung sehr weitgehender Forderungen, die ein im Juni 1912 zu Madrid abgehaltener Eisenbahnerkongreß aufgestellt hatte: achtstündige Arbeitszeit, Lohnerhöhung um 25 %, Altersversicherung mit 80 % der Bezüge nach 35jähriger Dienstzeit, 20 Ferientage im Jahr usw. Die Regierung griff schnell ein, versprach die schleunige Vorlage eines Gesetzentwurfs, der das Streikrecht regeln und die Forderungen in wesentlichen Punkten bewilligen, auch ein schiedsrichterliches Verfahren einführen sollte. Da es in Spanien nur Privatbahnen gibt, immerhin ein tief eingreifender Schritt! Der Streik hörte alsbald auf, der Gesetzentwurf kam und führte zu leidenschaftlichen Verhandlungen in der Kammer. Es scheint, daß diese noch fortdauern. Die Ermordung des Ministerpräsidenten Canalejas und sein Ersatz durch Romanones hat wohl eine Verzögerung herbeigeführt.

Die Finanzlage der spanischen Eisenbahnen hat sich in den letzten Jahren sehr gebessert; nach den Abschlüssen für 1911 verzinst sich das Anlagekapital jetzt durchschnittlich mit 4 %. Eigenartig ist dort die sehr hohe Fahrkartensteuer, die bei den gewöhnlichen Fahrkarten 25 %, bei den ermäßigten Fahrpreisen 10 % ausmacht. Auch vom Güterverkehr erhebt der Staat eine Steuer von 5 % der Einnahme.

Aus Portugal ist nichts besonderes zu berichten, die dort die Hauptlinien beherrschende Portugiesische Eisenbahngesellschaft hat in ihrem Betriebe vortreffliche Leistungen aufzuweisen und erinnert in ihren gesamten Einrichtungen an mitteleuropäische Vorbilder.

In England stand das Eisenbahnwesen in der ersten Hälfte des Vorjahres unter dem lähmenden Einfluß des großen Kohlenarbeiterstreiks, der zu Betriebseinschränkungen zwang und die Einnahme sehr ungünstig beeinflußte. Die am meisten betroffene Nordostbahn beziffert ihren Einnahmeverlust aus Anlaß des Streiks auf 400 000 £, rd. 8 000 000 ℳ. Der Gesamtausfall der englischen Eisenbahnen wird auf 1 400 000 £ berechnet. Es waren diese Ausfälle um so schwerwiegender, als die Bahnen kaum die Folgen des großen Eisenbahnerstreiks im Jahr 1911 überwunden hatten. Allerdings war der Abschluß dieses Jahres infolge des gesteigerten Erwerbslebens schließlich doch noch erträglich, die Mehreinnahmen betrugen 2,6 % gegen 1910, die Mehrausgaben freilich stiegen ebenso, das Anlagekapital verzinste sich mit 3,67 % gegen 3,59 % im Jahr 1910. Aus den Ergebnissen für 1911 hervorzuheben ist der starke Rückgang der II. Wagenklasse, die Zahl der Reisenden ging hier um 9,2 % gegen 1910 zurück, sie war schon erheblich niedriger als die der Reisenden I. Klasse, und betrug nur 2 % derer der III. Klasse, die von 96 % aller Reisenden benutzt wird. Immer mehr Eisenbahnen schalten die II. Klasse ganz aus, man nimmt an, daß sie in einigen Jahren fast völlig verschwinden wird.

Verkehr und Betrieb der großen englischen Bahnen entwickelten sich im Vorjahr im ganzen ruhig; leider waren einige erhebliche Unfälle zu beklagen, von denen der vom 17. September bei Ditton auf der englischen Nordwestbahn 15 Menschen das Leben kostete. Zu schnelles Durchfahren der Weichen durch den Expreßzug scheint hier, wie so häufig, die Entgleisung verursacht zu haben. Der entgleiste Zug fuhr gegen eine Brücke, mehrere Wagen zerschellten, andere gerieten in Brand.

Durchaus vorbildlich ist die Entwicklung des Netzes und der Einrichtungen des städtischen Schnell- und Untergrundbahnverkehrs von London. Der vorige Jahrgang unserer Zeitung hat hierüber in Nr. 65—67 aus der berufenen Feder Kemmanns eine treffliche Darstellung gebracht, auf die wir verweisen dürfen.

Die Eisenbahnbauten Englands beschränkten sich fast ausschließlich auf das Netz der Londoner Schnell- und Vorortbahnen und auf die Einführung des elektrischen Betriebes auch auf den Hauptbahnen in London und seiner Umgebung. Die Great Central-Bahn eröffnete im Juli bei Immingham am Humber, 10 km oberhalb von Grimsby, einen neuen großartigen Hafen, „Kings Dock“. Die Größe ermißt man, wenn man erfährt, daß die Anlage 270 km Gleise besitzt und 11 600 beladene Wagen aufnehmen kann. Die Silospeicher fassen 17 750 cbm Getreide. Die Kosten werden rund 60 Millionen Mark betragen.

Von den Eisenbahnen Belgiens ist diesmal wenig zu sagen. Der Abschluß der Staatsbahnen für 1910 war günstig, der für 1911 ist noch nicht bekannt, im Jahr 1912 war der Verkehr steigend und dabei die Zunahme der Kohleneinfuhr aus Deutschland bemerkenswert. Auch in Belgien gab es Klagen über Wagenmangel. Die Staatsbahn erklärte, es sei weniger Wagen- als Lokomotivmangel vorhanden und machte eine Vorlage wegen erheblicher Verstärkung des Lokomotiv- und Wagenparks in den nächsten 3 Jahren. Die Länge des Netzes blieb fast unverändert, doch ist eine Vergrößerung um 41 km durch Verstaatlichung der Linie Hasselt-Maeseyck eingetreten. Unter den in Angriff genommenen Bauten der Staatsbahnen ist der der Brüsseler Stadtbahn zur teils ober-, teils unterirdischen viergleisigen Verbindung der beiden großen Bahnhöfe Nord und Süd von großer Bedeutung, da nun mit ihr in der Mitte der Stadt ein gewaltiger Hauptbahnhof angelegt werden soll, auf dem alle Hauptzüge sämtlicher Linien einlaufen werden. Dadurch wird dann den völlig unzulänglichen Bahnhofsverhältnissen Brüssels ein Ende gemacht werden, nachdem man in der zweiten Stadt Belgiens, in Antwerpen schon vor Jahren großartige neue Bahnhofsanlagen geschaffen hat. Auf diesem Gebiet bleibt in Belgien freilich noch viel zu tun, Personentunnel fehlen überall. Von der direkten Verbindung Aachen-Brüssel, über die bereits Staatsverträge mit Preußen geschlossen sind, hat man in diesem Jahr nur gehört, daß in Lüttich von der wallonischen Bevölkerung Straßenkundgebungen veranstaltet sind, um gegen die Umgehung der Stadt durch jene Linie Stimmung zu machen.

Die in Brüssel sitzende Internationale Schlafwagen-Gesellschaft breitet ihren Eisenbahnbetrieb mit Vorteil immer weiter aus, während sie den der großen internationalen Hotels, der ihr nur Verluste gebracht hat, durch Verkäufe einschränkte. Sie besitzt jetzt einen Wagenpark von 1524 Stück, darunter 745 Schlaf- und 553 Speisewagen.

Wir wenden uns bei unserm Rundgang durch Europa nun nach Norden. Aus Dänemark ist die für den Verkehr mit Deutschland wichtige Nachricht zu erwähnen, daß der so lange aufgeschobene Beschluß, über den Masnedsund auf der Linie Kopenhagen-Gjedser eine Eisenbahnbrücke an Stelle der jetzigen Dampffähren zu bauen, endlich zustande gekommen ist. Die Brücke wird 3½ km lang werden und rund 10 Millionen Mark kosten. Bei diesem Beschluß war wohl auch die Hoffnung maßgebend, daß diese Brücke dereinst einer noch näheren Verbindung mit Deutschland dienen sollte, der sog. Fehmarnlinie, die aber zurzeit nur ein Zukunftsplan ist. Diesem Plan soll u. a. ein neuer Hafen dienen, der bei Rödby, an der Südküste der Insel Laaland, erbaut und am 24. Juli v. J. in Gegenwart des Verkehrsministers eingeweiht ist.

Im Betriebe haben die dänischen Bahnen allerhand Verbesserungen eingeführt, u. a. zur schnelleren Bedienung des Personenverkehrs in Jütland von A. Borsig eine größere Anzahl von Riesenlokomotiven beschafft. Man scheint durch Jütland bessere Schnellzüge namentlich auch deshalb führen zu wollen, um eine neue Verbindung von Norwegen nach dem Festland zu schaffen.

In Norwegen schafft die Verwertung der überreich vorhandenen Wasserkraft zur Erzeugung von Elektrizität, die bekanntlich zur Anlage großer Fabriken u. a. in Kykkelsrud und Vigeland geführt hat, naturgemäß auch Elektrisierungspläne für die Eisenbahnen. Zunächst werden Christiania-Drammen und die Ofotenbahn elektrischen Betrieb erhalten. Der tou-

ristische Erfolg der Bahn Christiania-Bergen hat zur Einführung von Nachtzügen geführt. Auch besondere Jagdzüge zur Beförderung der zahlreichen Jagdfreunde der Hauptstadt in die einsamen Gebirgsgegenden werden auf der genannten Bahn an einigen Tagen in den Herbstmonaten gefahren. In Norwegen ist bekanntlich die Gegenalkoholbewegung so stark, wie in keinem anderen Lande Europas. Jetzt hat die Staatsbahnverwaltung sogar ein Verbot erlassen, wonach auch die Reisenden keine alkoholhaltigen Getränke mit sich führen dürfen. Nur Bier mit weniger als $2^1/_2$% Alkoholgehalt ist von dem Verbot ausgenommen. Ob und wie die Kontrolle geübt werden soll, ist nicht gesagt.

In Schweden stehen die Eisenbahnelektrisierungen im Vordergrund des Interesses. Nicht nur im hohen Norden, auf der im vorigen Rückblick erwähnten Kiruna-Riksgränsen-Bahn werden die Arbeiten eifrig betrieben, um die Leistungsfähigkeit der Bahn für den stets wachsenden Erzverkehr zu erhöhen, auch im mittleren Schweden geht es in dieser Richtung vorwärts. Die Bahn von Stockholm nach dem bekannten Saltsjöbaden hat in diesem Sommer elektrischen Betrieb erhalten. Stockholm-Gotenburg ist in Vorbereitung, Gotenburg-Malmö soll dann folgen. Eine sehr interessante technische Neuerung ist die Anwendung des von dem Nobelpreisträger Ingenieur Dahlèn erfundenen Agablinklichts (s. Leitaufsatz in Nr. 10 vor. Jahrg. d. Ztg.). Die Beleuchtungskosten werden dadurch wesentlich herabgesetzt und es wird eine sehr zuverlässige Signalgebung erzielt, die vielleicht einmal zu einer Umwälzung des Signalwesens in dem Sinne führen kann, daß an Stelle der verschiedenen Farben das Blinklicht mit seinen verschiedenen Formen und Lichtpausen in das Signalsystem eingeführt wird. Die Farbenblindheit wäre damit als Gefahrquelle ausgeschlossen.

Die schwedischen Staatsbahnen haben sich von jeher durch große Zuverlässigkeit und Sicherheit ihres Betriebes ausgezeichnet. Leider sind sie im Vorjahr von einem schweren Eisenbahnunglück betroffen, wohl dem schwersten des Jahres in Europa überhaupt. Infolge falscher Weichenstellung fuhr am 16. Juni früh der Nachtschnellzug Malmö-Stockholm auf Bahnhof Malmslätt auf einen im Nebengleise haltenden Güterzug entgegengesetzter Richtung. Der erste Schlafwagen des Schnellzuges wurde zertrümmert und verbrannte. 21 Personen wurden getötet. Es wurde sofort eine staatliche Untersuchungskommission eingesetzt und ihre Aufmerksamkeit namentlich auf die Vermehrung der zweiten Gleise hingelenkt, die freilich in Schweden erst sehr spärlich vorhanden sind. Im übrigen war der Betrieb der Bahnen durchaus regelmäßig trotz der großen Anforderungen, die der Zudrang zu den olympischen Spielen in Stockholm namentlich an den Auslandsverkehr stellte. Der Verkehr nach Deutschland über Trälleborg-Saßnitz wächst ständig, so daß an eine weitere Vermehrung der Fährschiffe gedacht wird. Die Finanzergebnisse der schwedischen Staats- und Privatbahnen bewegen sich in aufsteigender Richtung.

Unter den neu eröffneten Linien ist die erste Strecke der großen Inlandsbahn, von Östersund 129 km nordwärts, die bedeutendste.

In Rußland ist das Eisenbahnwesen andauernd in lebhafter Bewegung. Die starke Hand des Eisenbahnministers Ruchlow ist überall sichtbar, eine Eisenbahn nach der andern wird einer erfolgreichen Prüfung der Verwaltung und des Betriebes unterzogen; man hört von häufigen Kontrollen der Personenzüge, nicht weniger als 60 % sämtlicher Züge sind von Beamten nicht der Staatsbahnen, sondern der Reichskontrolle auf fahrkartenlose Reisende untersucht worden, um dem tief eingerissenen Unwesen der Fahrgeldhinterziehungen zu steuern. Der gewaltige Personenverkehr aus Anlaß der Borodino-Feiern im August wurde glatt abgewickelt. Maßregeln zur Erleichterung im Paßwesen, Einrichtungen besserer Zugverbindungen deuten auf eine bessernde Hand. Obgleich die Ernte gut war, ist doch auch in diesem Jahr von den endlosen Klagen über Verkehrsstauungen nicht die Rede gewesen, wohl aber von verständigen Gegenmaßregeln, wie Erbauung von Silospeichern zur Einlagerung des Getreides und von der Erbauung kleinerer Zufuhrbahnen. Die russischen Eisenbahnfinanzen zeigten schon für 1911 höchst günstige Ergebnisse, die Einnahmen der Staatsbahnen überstiegen den Voranschlag um 17,9 %, der Überschuß über die Zahlung der Zinsen und Tilgungsbeträge hinaus belief sich auf rd. 90 Millionen Rubel! Die Betriebszahl ist auf rd. 60 % anzunehmen, also sehr niedrig. Für 1912 wird nach den bisherigen Mehreinnahmen und der guten Ernte auf noch bessere Ergebnisse zu rechnen sein, wenn nicht die Schwierigkeiten der Getreideausfuhr durch das Schwarze Meer infolge des Balkankrieges einen Rückschlag gebracht haben.

Die Zahl der Neubauten und der Pläne für solche wächst in Rußland immer mehr an. Während die Länge des Netzes am 31. Juli v. J. 64 366 Werst (= rd. 68 230 km) betrug (davon etwa ⅔ Staats-, ⅓ Privatbahnen), waren nach den Angaben des Verkehrsministers Ende Oktober v. J. 3100 Werst = 3306 km Privateisenbahnen im Bau, 2000 Werst = 2134 km von solchen zum Bau genehmigt. Unter ersteren befinden sich solche wie Odessa-Bachmatsch 636 km, die Schwarzmeer-Kubanbahn 419 km, Armavir-Tuapse 265 km und eine Reihe anderer im Ural, Kaukasus und in Sibirien. Der Bau der Amurbahn schreitet unausgesetzt fort, Ende 1914 wird die ganze Bahn fertig sein. Die Durchtunnelung des Kaukasus wird bearbeitet, im März d. J. soll der Reichsduma der Bericht über die Vorarbeiten vorgelegt werden. — An weitschweifenden weiteren Eisenbahnplänen, und noch mehr an Kanalprojekten, teilweise phantastischer Natur, hat es auch im Vorjahr nicht gefehlt.

Eine kurze aber besonders wichtige Eisenbahnlinie geht ihrer Vollendung entgegen, die Verbindungsbahn zwischen dem russischen und dem finnischen Netz in Petersburg. Die im Bau begriffene Nevabrücke wird Mitte d. J. fertig sein. In Finnland sieht man diese Verbindung ungern, weil man wohl mit Recht eine Erweiterung des übermächtigen russischen Einflusses im Eisenbahnwesen befürchtet. Vom Verkehrsstandpunkt aus muß man aber die Schließung dieser klaffenden Lücke begrüßen. Die Pläne für die Gestaltung des russisch-finnischen Verkehrs und der Tarife sind bereits ausgearbeitet. Die bisher in Petersburg nötig gewesene Umladung der Güter fällt selbstverständlich fort.

Die finnischen Staatsbahnen feierten im Frühjahr ihr 50 jähriges Jubiläum. Aber die Festesfreude war gedämpft durch die Besorgnis, daß die Selbständigkeit der finnischen Staatsbahnverwaltung, die schon bisher unter den russisch-nationalen Einflüssen gelitten hat, noch weiteren Beeinträchtigungen ausgesetzt sein wird.

Ein mit dem Anschluß an das finnische Bahnnetz zusammenhängendes interessantes Projekt ist das der Erbauung einer Bahn durch den fast unbevölkerten Norden Finnlands zum norwegischen Varangerfjord am Eismeer. Norwegen würde seinerseits hierbei käufmännische Interessen verfolgen, um für seine Schätze an Fischen den russischen Markt zu finden, Rußland aber verfolgt zweifellos strategische Zwecke, um das Weltmeer an einer Stelle zu erreichen, wo der Golfstrom noch für Eisfreiheit sorgt.

Über das Eisenbahnwesen der Balkanländer können wir uns angesichts der dort bevorstehenden völligen Umwälzung der staatlichen Verhältnisse kurz fassen. In Serbien sowohl wie in Bulgarien war das Staatsbahnwesen in guter Entwicklung, die Finanzen waren geordnet, zahlreiche Neubauten zur Erweiterung des Netzes sind im Gange. Die angesichts der politischen Lage wichtigste in Vorbereitung befindliche Linie Serbiens ist die Anfangsstrecke der sog. Donau-Adria-Bahn. Sie soll von Nisch über Prokuplje bis Merdare zur bisherigen türkischen Grenze (82 km) geführt werden. Von hier bis zur adriatischen Küste bei San Giovanni di Medua wollte eine französische Bankgruppe weiter bauen. Die Linie führt durch die unwirtlichsten und gebirgigsten Gegenden Albaniens; so sehr ihr Ausbau den Gegenstand nationalen Ehrgeizes bei den Serben bildet, so wenig aussichtsvoll scheint uns diese Bahn in wirtschaftlicher Beziehung; denn auch die am Adriatischen Meer zu erreichenden Hafenplätze, als welche neben dem eben genannten San Giovanni

allenfalls noch die nördlich gelegenen montenegrinischen Dulcigno und Antivari sowie das südlichere Durazzo in Frage kommen, sind ganz unbedeutend und haben angesichts des gebirgigen unwegsamen Hinterlandes schwerlich das Zeug, jemals bedeutende Ausfuhrplätze zu werden. Sowohl die serbischen wie die bulgarischen Bahnen haben in dem hoffentlich nun beendeten Kriege als Aufmarschlinien ihre Schuldigkeit getan. Der nichtmilitärische Verkehr stockte allerdings fast völlig.

Von Eisenbahnplänen in der Türkei war vor Ausbruch des Krieges viel die Rede. Eine Strecke der Orientalischen Bahnen wurde im Juli v. J. eröffnet, die dann sogleich im Kriege eine Rolle gespielt hat, die Zweigbahn von Baba-Eski nach Kirkilisse, wo im Oktober die entscheidenden Kämpfe stattfanden. In Konstantinopel ist der Deutschen Bank die Genehmigung zu einer Untergrundbahn erteilt worden, auch eine Vorortbahn am Bosporus entlang ist in Vorbereitung.

Die Linien der Gesellschaft der Orientalischen Bahnen gehen, wie auch die Staatsgrenzen gezogen werden mögen, einer weiteren Zerstückelung entgegen, wie sie diese Gesellschaft schon einmal bei dem Vorrücken der bulgarischen Grenze bis Mustafa-Pascha erlitten hat.

In den von der Türkei abzutretenden Gebieten wird jedenfalls, mag ihre Verteilung ausfallen wie sie will, sobald sie vollzogen ist, eine eifrige Eisenbahnbautätigkeit einsetzen. Abgesehen von der schon erörterten Donau-Adriabahn wird vor allem endlich die Linie von der bosnischen Grenze bis Mitrovitza gebaut und so Sarajevo mit Salonik in Schienenverbindung gebracht werden; der von der Türkei endlos verzögerte Anschluß des griechischen Eisenbahnnetzes an das des übrigen Europa wird nicht auf sich warten lassen. Kulturarbeit und namentlich Eisenbahnarbeit genug ist in allen diesen Gebieten zu leisten. Möchte sie bald ohne weiteres Blutvergießen beginnen können!

Berlin, 1. Januar 1913. v. Mühlenfels.

Äußerungen des Auslandes über deutsches Eisenbahnwesen.

Wie wir einer Mitteilung des Geh. Regierungsrats Schwabe in „Glasers Annalen" (Novemberheft 1912) entnehmen, hat sich Herr Andrew D. White, der frühere amerikanische Botschafter in Berlin, dem aus Anlaß seines 80jährigen Geburtstages auch von deutscher Seite Huldigungen zuteil geworden sind, in seinem Buche: „Aus meinem Diplomatenleben" über die Staatseisenbahnen in folgender Weise ausgesprochen: „Leute, welche die amerikanischen Bahnen unter die Kontrolle des Staates zu stellen wünschen, sollten nach Deutschland und Rußland gehen und sich dort davon überzeugen, was bei solch einem System herauskommt. Die Mängel in Deutschland springen lebhaft genug in die Augen; das Publikum muß Wagen benutzen, die in so hohem Grade jeder Bequemlichkeit ermangeln, daß man in Amerika darüber empört sein würde."

Geheimrat Schwabe hat bereits a. a. O. darauf hingewiesen, daß das Urteil über die deutschen Wagen ein im hohen Grade oberflächliches ist und sich wahrscheinlich auf die Beschaffenheit alter Wagen IV. Klasse bezieht, die ursprünglich wegen der Mitnahme von Traglasten keine Bänke hatten, inzwischen aber längst damit ausgerüstet worden sind. Wir möchten hinzufügen, daß sich Herr White auf den amerikanischen Eisenbahnen in der Hauptsache wahrscheinlich nur in den berühmten Pullmanwagen bewegt hat, deren Eleganz und Bequemlichkeit ja anerkannt sind, in denen das Reisen aber noch um ein Erhebliches teurer ist, als selbst in den deutschen Luxuszügen, von denen Herr Witte ebensowenig etwas zu wissen scheint, wie von den amerikanischen Nigger-Cars. Im übrigen möchten wir ihm ein ausländisches Urteil entgegenhalten, das in der Zeitschrift „Deutschland" mitgeteilt wird. Danach hat der Engländer G. Ward Price in der „Daily Mail", einer Londoner Zeitung, eine hübsche Plauderei über Reisen und Reisetechnik veröffentlicht, worin er auf Grund seiner Erfahrungen in 16 oder 17 europäischen Ländern die Einrichtungen des deutschen Reiseverkehrs für die besten erklärt. Wir übergehen, was Herr Price über die deutsche Gepäckabfertigung, über das Trinkgelderwesen, die Droschken und den deutschen Schaffner gesagt hat. Zum Schluß heißt es dann dort: Was ihn aber vollends erbaut hat, das sind die Einrichtungen auf den deutschen Bahnhöfen. „Deutsche Wartesäle sind nicht die scheußlichen, trostlosen Scheunen, die in England jedem zu einem Aufenthalte genötigten Reisenden eine Ahnung von den Schrecken der Einzelhaft beibringen. Der deutsche Wartesaal, selbst der der vierten Klasse, ist ein gemütliches Restaurant, wo man gutes Bier oder Kaffee in Hülle und Fülle, aber auch Speise zu allen praktisch in Frage kommenden Stunden des Tages und der Nacht findet. Ich habe manchmal von 1 bis 3 Uhr nachts auf Crewestation (in London) warten müssen — es war eine gräßliche Erfahrung, kalt und dunkel. Auf dem Bahnhofe in Breslau habe ich dieselben Nachtstunden zugebracht, indem ich in einem hell erleuchteten Saale vorzüglichen Kaffee trank und illustrierte Zeitschriften las." Auch daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen auf modernen Bahnhöfen dafür sorgen, daß der Reisende Bade- und Barbiergelegenheit schnell bei der Hand findet, hat den Engländer entzückt, und schließlich hebt er noch rühmend hervor, daß die wirklich vornehmen Kreise in Deutschland von der „Plutokratie" sich auch darin unterschieden, daß sie sich mit der zweiten Klasse in einem guten Schnellzuge begnügten, während die Luxuszüge mehr dem internationalen Verkehre überlassen blieben. Die humorvolle Schilderung, wie er sich ein Luxusbillett erstritt, möge schließlich noch wiedergegeben sein. Mr. Ward Price wünschte so schnell wie möglich von Berlin nach Essen zu gelangen. Er trat an den Schalter: „Bitte um ein Billett nach Essen." Die Antwort war: „Der letzte Nachtzug nach Essen ist schon fort." „Doch nicht, es geht noch einer um 11.10." „Aber das ist ein Luxuszug". „Gut, ich bitte um ein Billett dafür." „Aber er führt nur erste Klasse." „Bitte um ein Billett erster Klasse." „Es kostet 49 ℳ." „Gut!" „Und außerdem noch einen Zuschlag von 15 ℳ." „Zahle ich." Und erst hiermit waren die Bedenken des „großmütterlichen" Schalterbeamten beseitigt und unser Engländer bekam seine Fahrkarte zum Luxuszuge Berlin-Essen. Das klingt denn doch anders, als das, was Herr White sagt. Immer bleibt es bedauerlich, daß ein Mann, wie Herr White, der einige Jahre an bevorzugter Stelle in Deutschland tätig gewesen ist, sich zu einem so einseitigen und geradezu gedankenlosen Urteil, wie das anfangs erwähnte, hat hinreißen lassen. Man sieht daraus, daß ihm jeder Blick für unser gesamtes Eisenbahnwesen völlig gefehlt hat. Herr White wird durch sein unfreundliches Urteil die allgemein auch im Auslande mehr und mehr durchdringende Anschauung nicht ändern, daß die deutschen Staatsbahnen zu den bestverwalteten der ganzen Welt gehören.

Betriebsergebnisse der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn im Betriebsjahre 1911/12.

Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben und betrug am Ende des Berichtsjahres 1099,53 km, wovon auf die eigenen Strecken 1098,73 km und auf die mitbetriebene, der Stadt Rostock gehörende Strecke der dortigen Strandbahn 0,80 km entfallen. Von dieser Länge sind 90,97 km zweigleisige, 361,95 km eingleisige Hauptbahnen und 646,61 km Nebenbahnen. 1090,66 km dienten dem Personenverkehr und 1099,53 km dem Güterverkehr. Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen betrug am Ende des Betriebsjahres 1911/12 wie im Vorjahre 63,76 km. Ende März 1912 waren auf den für Rechnung des Landes verwalteten voll- und schmalspurigen Eisenbahnen im ganzen 308 Betriebsstellen (zwei mehr als im Vorjahre) vorhanden, und zwar 197 Bahnhöfe, 18 Haltepunkte und 93 Betriebshilfsstellen.

An eigenen Fahrzeugen waren Ende des Betriebsjahres 1911/12 vorhanden: 211 Lokomotiven, 112 Tender, 450 Personenwagen mit 1151 Achsen und 20 283 Plätzen, 123 Gepäck- und 3734 Güterwagen mit zusammen 48 161 t Ladegewicht; gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der Lokomotiven um vier, die der Tender um zwei, die der Personenwagen um 15 und die der Gepäck- und Güterwagen um 218 Stück vermehrt. An Fahrzeugen für schmalspurige Kleinbahnen waren außerdem noch fünf Lokomotiven, 17 Personenwagen, drei Gepäck-, vier Güter- und 32 Kippwagen vorhanden. Die im eigenen Betriebe befindlichen

Lokomotiven legten im Berichtsjahre auf eigener Bahn 6 920 854 und auf fremder Bahn 96 386 Nutzkilometer zurück. An Wagenachskilometern wurden auf eigener Bahn von den eigenen und fremden Wagen zusammen 173,44 Millionen geleistet.

Der Verkehr hat im Berichtsjahre sowohl an Umfang als auch an Einnahmen eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 9 284 670 *M* gegen 8 440 471 *M* des Vorjahres, mithin im Berichtsjahre mehr 844 199 *M*. Diese starke Steigerung der Einnahmen um fast 10 % ist, abgesehen von der steten Zunahme des Reiseverkehrs, zu einem nicht unerheblichen Teile auf die Gewerbe- und Industrieausstellung in Schwerin sowie auf den der Entwicklung des Personenverkehrs besonders günstigen Sommer zurückzuführen. Befördert wurden auf den Haupt-, Neben- und Kleinbahnen im ganzen 8,13 Millionen Personen gegen 7,47 Millionen im Vorjahre. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer stieg von 276,25 auf 308,89 Millionen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 10 428 327 *M* gegen 9 996 303 *M* im Vorjahre, mithin im Berichtsjahre mehr 432 024 *M*. Befördert wurden 3,63 Millionen Tonnen auf 241,69 Millionen Kilometer oder 66,56 km im Durchschnitt für die Tonne. Auf ein Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge berechnet, beträgt die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 7981 *M* (im Vorjahre 7267 *M*) und die aus dem gesamten Güterverkehr 8965 *M* gegen 8606 *M* im Vorjahre. Auf 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen kam eine Einnahme von 108 *M* (im Vorjahre 106 *M*) und auf die gleiche Zahl Güterwagenachskilometer 122 *M* gegen 121 *M* im Vorjahre.

Die Gesamteinnahme betrug (ausschließlich der Ergebnisse des Fährbetriebes) 21 327 230 *M*, das sind 1 330 294 *M* mehr als im Vorjahre. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge betrugen die Einnahmen im Berichtsjahre 18 334 *M* und im Vorjahre 17 216 *M*. Von der Gesamteinnahme entfielen auf den Personenverkehr 43,53 %, auf den Güterverkehr 48,90 und auf sonstige Quellen 7,57 %. Dagegen haben die Gesamtausgaben im Berichtsjahre 15 729 716 *M* betragen und sind gegen das Vorjahr um 1 253 697 *M* gestiegen. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, betrugen im Berichtsjahre die Ausgaben 13 522 *M* gegen 12 463 *M* im Vorjahre. Von der Gesamtausgabe entfallen 41,52 % auf die persönlichen und 58,48 % auf die sachlichen Ausgaben. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 5 597 514 *M*, oder auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge berechnet, 4812 *M* gegen 4753 *M* im Vorjahre.

Die Gesamtausgaben betrugen 73,75 % (im Vorjahre 72,39 %) der Gesamteinnahmen. Setzt man von der Gesamtausgabe die besonderen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, ab, so stellt sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, die sogenannte Betriebszahl, auf 68,93 % (im Vorjahre 68,96 %). Die Einnahmen der Mecklenb. Staatsbahn aus dem Fährenbetriebe stellten sich im Berichtsjahre auf 584 585 *M*, die Ausgaben betrugen dagegen 486 629 *M*, mithin ein Reinertrag von 97 956 *M* (1910: 150 408 *M*). Rechnet man diesen zu dem vorerwähnten Überschuß hinzu, so ergibt sich für die gesamten auf Rechnung des Landes verwalteten Eisenbahn- und Fährlinien ein verfügbarer Jahresertrag von 5 695 470 *M*, gegen das Vorjahr ein Mehr von 24 145 *M*. Von diesem Jahresertrage wurden 6230 *M* zur Deckung des Fehlbetrages in der Rechnung des Kraftwagenbetriebes Dettmannsdorf-Kölzow-Marlow und 1192 *M* zur Eisenbahnsteuer an den Lübecker Staat für 1910/11 verwendet, während der Rest von 5 688 048 *M* an die Staatskasse abgeliefert worden ist.

Das Anlagekapital der im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen belief sich am Ende des Jahres 1910/11 auf 142 947 725 *M* und am Ende des Berichtsjahres 1911/12 auf 145 250 047 *M*. Hieraus ergibt sich für das Berichtsjahr ein durchschnittliches Anlagekapital von rund 144 099 000 *M* und eine Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß von 5 695 470 *M* mit 3,95 %. Würden von den Betriebsausgaben die Beträge für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, abgesetzt, so verzinste sich das Anlagekapital mit 4,67 %.

An Unfällen ereigneten sich im Berichtsjahre vier Entgleisungen, vier Zusammenstöße und zwölf sonstige Betriebsunfälle. Hierbei kamen im ganzen 13 Personen zu Schaden, und zwar wurden sieben Personen getötet und sechs verletzt. G.

Nachrichten.

Deutschland.

— Wagenmangel-Interpellation im Deutschen Reichstage. Eine von sozialdemokratischer Seite gestellte Interpellation kam in den Sitzungen vom 8. u. 9. d. M. zur Verhandlung. Der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp wies in ausführlicher Rede nach, daß die alle Voraussicht übersteigende ungewöhnliche Verkehrssteigerung zu den bekannten Mißständen in den Herbstmonaten vorigen Jahres geführt habe, und legte dar, in welchem umfassenden Maße alles geschehen werde, um die Wiederholung der Verkehrsschwierigkeiten zu vermeiden. Wir denken auf die Verhandlungen zurückzukommen.

— Eisenbahnkonsumvereine und gemeinsamer Warenbezug. Mit dieser Frage beschäftigt sich ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers, welchen fortgesetzte Beschwerden von Vereinigungen und Angehörigen des handeltreibenden und gewerblichen Mittelstandes veranlaßt haben. Es heißt darin unter anderem: „Es liegt mir fern, durch ein Verbot des gemeinsamen Warenbezugs oder der Beteiligung an Konsumvereinen, die auf dem Boden des Gesetzes lediglich privatwirtschaftliche Zwecke verfolgen, in das persönliche Selbstbestimmungsrecht der Beamten einzugreifen. Wenn auch vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkt aus manches dafür spricht, daß die Bediensteten der Staatsbahnverwaltung ihre Waren möglichst durch Vermittlung des Klein- und Zwischenhandels beziehen, so muß doch ihrer freien Entscheidung überlassen bleiben, in welcher Weise ihnen die Deckung ihrer wirtschaftlichen Bedürfnisse am zweckmäßigsten erscheint, vorausgesetzt daß dies in einer für Beamte angemessenen Form geschieht.“ Die Übernahme von Ämtern im Vorstand und Aufsichtsrat der Konsumvereine durch Staatsbahnbeamte soll in allen Fällen von der Genehmigung der Eisenbahndirektion abhängig sein. Diese könne erteilt werden: wenn für den Konsumverein ein unabweisbares Bedürfnis besteht, wenn Vereine mit eigenen produktiv-genossenschaftlichen Betrieben von der ihnen gesetzlich zustehenden Ermächtigung, die Erzeugnisse auch an Nichtmitglieder abzugeben, keinen Gebrauch machen und wenn die dienstliche Tätigkeit der Beamten nicht darunter leidet. Der Erlaß gibt sodann eingehend die Voraussetzungen an, unter denen die Gründung eines Konsumvereins anzuerkennen ist oder nicht und in welcher Weise ein gemeinsamer Warenbezug stattfinden darf.

— Die Leistungen der Eisenbahnheilstätten. Die „Eisenbahn“ stellt einen Vergleich an zwischen den Leistungen der Eisenbahnheilstätten Stadtwald bei Melsungen und Moltkefels bei Schreiberhau der preußischen Staatsbahnen und denjenigen der wohl größten bestehenden Lungenheilstätte, der der Landesversicherungsanstalt Berlin in Beelitz. Dem Vergleich sind die neuesten Ergebnisse, d. h. diejenigen des Jahres 1911, zugrunde gelegt. Die Zahl der Betten in Beelitz war fast viermal so groß wie in Stadtwald und Moltkefels zusammengenommen. Die Zahl der im Jahre 1911 abgeschlossenen Heilbehandlungen betrug in Beelitz 3608, in Stadtwald und Moltkefels zusammen 1128. In Beelitz sind sonach nur etwas über dreimal so viel Heilverfahren zu verzeichnen, wie in den Eisenbahnheilstätten. Das liegt daran, daß die Patienten in Beelitz durchschnittlich etwas länger behalten wurden, denn die Betten waren überall während des ganzen Jahres voll belegt. Die Zahl der Verpflegungstage für die abgeschlossenen Fälle betrug nämlich in Beelitz 310 424, in Stadtwald und Moltkefels noch nicht den vierten Teil davon, 77 047. Auf den einzelnen Fall entfielen in Beelitz durchschnittlich 86 Behandlungstage, dagegen in Stadtwald nur 72,1 und in Moltkefels nur 63,9. Die Leistung der Eisenbahnheilstätten überstieg sonach verhältnismäßig die der Heilstätte Beelitz, denn mit der gleichen Bettenzahl wurden mehr Kranke behandelt als in Beelitz.

Die Verkürzung des Kuraufenthaltes in den Eisenbahnheilstätten ist aber nicht etwa auf Kosten der Heilerfolge vorgenommen. Will man die Kurerfolge vergleichen, so muß die Verschiedenheit der Rubriken berücksichtigt werden, nach denen die Statistik aufgestellt ist. In dieser Beziehung sind erhebliche Verschiedenheiten vorhanden, wie in der angeführten Quelle näher ausgeführt wird. Mit Sicherheit, so heißt es dort weiter, wird man nur die Zahlen der Gebesserten einerseits und die der Ungebesserten andererseits vergleichen können. Eine solche Vergleichung ergibt Folgendes:

	Zahl der Fälle	Gebessert	Ungebessert
Stadtwald und Moltkefels	1128	1018 = 90,2 %	110 = 9,8 %
Beelitz	3608	3171 = 87,88 %	437 = 12,11 %

Können hiernach die Erfolge der Eisenbahnheilstätten sehr wohl den Vergleich mit denen der Heilstätte Beelitz aushalten, so ergibt auch die Vergleichung der Kosten ein für die Eisenbahnheilstätten günstiges Bild. Die Kosten betrugen nämlich für jeden Krankenverpflegungstag in Beelitz 4,23 *M*,

in den Eisenbahnheilstätten dagegen nur 3,35 *M*. Berücksichtigt man auch noch die Verzinsung des Anlagekapitals nebst Abschreibungen, so stellten sie sich auf 5,75 *M* gegen 4,20 *M*. Dabei ist hervorzuheben, daß für die Beköstigung der Kranken in den Eisenbahnheilstätten merklich mehr aufgewendet ist als in Beelitz. Die Beköstigung kostete nämlich für den Tag in Stadtwald 1,82 *M* und in Moltkefels 1,74 *M*, während dafür in Beelitz nur 1.39 *M* ausgegeben wurden. — Die Mitglieder der Arbeiterpensionskasse können hieraus entnehmen, daß Verwaltung wie Leitung ihrer Lungenheilstätten in den besten Händen ruht.

— **Verbesserungen im Eisenbahnverkehr.** Der schon in Nr. 2 S. 30 d. Ztg. erwähnte Nachtragsetat für das Rechnungsjahr 1912, der kürzlich dem preußischen Abgeordnetenhause vorgelegt wurde, fordert, wie bereits erwähnt, die Summe von 60 900 000 *M*. Wir entnehmen der „K. Ztg." über den Inhalt der Vorlage folgendes: Zur Umgestaltung von Bahnanlagen zur Behebung der bestehenden Betriebsschwierigkeiten im Westen Preußens werden 60 Millionen gefordert. Diese Forderung wird wie folgt begründet: Die nichtvorherzusehende, ganz außergewöhnliche Anschwellung des Verkehrs, insbesondere in den Industriebezirken, hat zu sehr beträchtlichen Betriebsschwierigkeiten geführt. Infolgedessen hat sich die Notwendigkeit ergeben, eine Reihe von äußerst dringlichen baulichen Anlagen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe und Bahnstrecken dieser Bezirke schleunigst auszuführen, um die vorhandenen Schwierigkeiten möglichst bald zu beseitigen und künftigen vorzubeugen. Das nächste Eisenbahnanleihegesetz wird eine eingehende Darlegung über den Umfang und die Ursache der Betriebsschwierigkeiten bringen.

Soweit sich bis jetzt hat feststellen lassen, sind in der Hauptsache folgende Erweiterungen und Ergänzungen der Bahnanlagen notwendig geworden: Eisenbahndirektionsbezirk Cöln: Verbesserung der Ausfahrt im Vorbahnhof Bonn, Herstellung von Überholungsgleisen in Otzenrath, Menden, Worringen, Cöln-Longerich, Elsdorf, Gustorf, Kohlscheid, Rheinbrohl, Löwenich, zwischen Düren und Langerwehe, zwischen Langerwehe und Eschweiler usw. Vervollständigung der Gleisanlagen auf dem Rangierbahnhof Rheydt und in Troisdorf, Herstellung von Lade- und Aufstellgleisen in Höngen, Kalk Süd, Malmedy und Troisdorf. Herstellung von Freiladeanlagen in Cöln-Eifeltor, Ausbau des Bahnhofs Cöln-Bonntor, der Ortsgüterbahnhöfe Neuß und M.-Gladbach, Verbesserung der Gleisanlagen zwischen Crefeld-Oppum und Crefeld Hauptbahnhof, Herstellung eines Sammelbahnhofs bei Nordstern; Erweiterung des Bahnhofs Hergenrath. — Eisenbahndirektionsbezirk Essen: Herstellung von Aufstellungsgleisen in Dorstfeld, Suderwich, Essen Nord, Horst (Emscher) Nord, Westerholt, Weddau, Recklinghausen Ost usw., Erweiterung der Gleisanlagen in Langendreer, Wattenscheid, Lünen Süd und Pelkum, Herstellung von Überholungsgleisen in Kray Nord, Sterkrade, Oberraden usw., Erweiterung des Güterschuppens in Essen Hauptbahnhof, Verlegung der Eilgutabfertigung in Essen Hauptbahnhof, Erweiterung der Freiladeanlagen in Gelsenkirchen, Duisburg und Witten, Erweiterung der Bahnhöfe Duisburg, Gelsenkirchen, Osterfeld Süd, Sinsen, ferner Herstellung weiterer Rangiergleise an verschiedenen anderen Punkten. — Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld: Erweiterung der Bahnhöfe Herdecke Vorhalle, Welschenennest und Plettenberg, Erweiterung der Gleisanlagen in Finnentrop, Ruhrtal, Opladen, Holzwickede und Barmen-Wichlinghausen, Herstellung von Aufstell- und Überholungsgleisen an verschiedenen Knotenpunkten. — Eisenbahndirektionsbezirk Münster: Erweiterung der Bahnhöfe Lemförde, Drentwede, Bassum, Rotenburg, Lauenbrück, Buchholz (Kr. Harburg), Hittfeld, Buldern, Sudmühle, Natrup-Hagen, Drebber, Twistringen, Ottersberg. — Eisenbahndirektionsbezirk Hannover: Herstellung von Überholungsgleisen auf der Strecke Haste-Wunstorf, Herstellung von Einfahr-, Ausfahr- und Nebengleisen auf Bahnhof Lüneburg. — Eisenbahndirektionsbezirk Altona: Erweiterungen der Weichenverbindungen in Harburg, Erweiterung des Bahnhofs Pritzier usw. — Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken: Erweiterung der Bahnhöfe Cattenes, Uerzig, Cobern, Wellen und Densborn.

Die genaue Höhe der Kosten hat sich noch nicht feststellen lassen. Es ist auch möglich, daß noch weitere Umbauten vorgenommen werden müssen. Mit Rücksicht auf das durch erhöhte Lebensmittelpreise ungewöhnlich gesteigerte Unterstützungsbedürfnis der Beamten aller Verwaltungen schlägt der Nachtragsetat eine außerordentliche Verstärkung der Unterstützungsfonds vor. Auch der neue Etat wird in der Voraussetzung, daß sich das gesteigerte Unterstützungsbedürfnis noch bis in das neue Rechnungsjahr erstrecken wird, weitere Summen anfordern. So werden für die Eisenbahnverwaltung 2 100 000 Mark gefordert. Hiervon sind hauptsächlich Teuerungszulagen an Eisenbahnbeamte zu bestreiten. Ein größerer Betrag dient als Zuschuß für außerordentliche Dienstleistungen infolge der Betriebsschwierigkeiten im Herbst 1912, die ganz wesentliche Mehrleistungen vom Personal erforderten. Sämtliche Ausgaben sind aus dem Ausgleichsfonds der Eisenbahnverwaltung zu bestreiten, der gegenwärtig einen Bestand von 203 899 966 *M* aufweist.

— **Ruhr-Lippe-Kleinbahnen.** Kürzlich fand eine Sitzung des Vorstandes dieser Gesellschaft statt, in der über die Vorlage der Direktion auf Umwandlung der Schmalspur auf Vollspur eingehend beraten wurde. Der Vorstand erklärte es grundsätzlich für notwendig, entsprechend der Vorlage diese Umwandlung zu vollziehen, unter dem Vorbehalt, daß 3 hervorragende Sachverständige, die in der Sitzung bestimmt wurden, die Richtigkeit der Vorlage im wesentlichen bestätigen. In der Geldbeschaffungsfrage schien man allgemein der Ansicht zuzuneigen, daß man Obligationen unter Garantie der Kommunalverbände herausgeben solle. In dem Plan ist auch die Elektrisierung des Betriebes auf der Strecke Arnsberg-Neheim-Talsperre, mindestens aber der Strecke Arnsberg-Neheim enthalten. Es gelangten ferner die Verhandlungen der Gesellschaft mit der Eisenbahndirektion Essen wegen des Anschlusses der Kleinbahn an den Staatsbahnhof in Hamm zur Sprache; ein Vertrag wurde genehmigt. Nach diesem Vertrage sind die Wünsche der Kleinbahn zum größten Teil erfüllt.

— **Nachruf des bayerischen Verkehrsbeamten-Vereins an den verewigten Prinzregenten Luitpold.** Der genannte Verein hat in seinem Organ, den Bayerischen Verkehrsblättern, dem Dahingeschiedenen den folgenden kernigen und warmempfundenen Nachruf gewidmet:

„Noch immer rufen die Glocken von allen Türmen die Totenklage des Volkes um den dahingeschiedenen Regenten durch das Land. Aber schon hat sich, wenn wir mit diesen Zeilen vor unsere Leser treten, die dunkle Gruft von St. Kajetan über der irdischen Hülle des toten Landesfürsten geschlossen und in ihre kalten Schatten liegt eingebettet das Herz, das so heiß für Bayerns Volk und Deutschlands Größe geschlagen hat. Noch einmal grüßen wir den Königlichen Herrn und schmerzerfüllt legen wir als letztes Liebeszeichen den Eichenzweig unserer Treue vor seiner Bahre nieder. Denn uns Verkehrsbeamten war der Verblichene durch unseren Beruf besonders nahe getreten. Viele hundertmal haben wir das teuere Leben des Landesfürsten in die Einsamkeit der Berge geleitet, bis in die tiefste Waldwildnis sind wir ihm gefolgt, und unsere Hand war es, die hier die Fäden zwischen ihm und der Welt knüpfte und die auch dort noch, wo der Fürst mit sich und der Natur allein war, seinen Herzschlag mit dem Herzschlag des Volkes verband. Denn bei allem Stolz, womit er die Königliche Würde trug, war er eine einfache und schlichte Natur, die jedem leeren Prunke und eitlen Glanz abhold war und die sich in einer tiefen unauslöschlichen Sehnsucht immer wieder aus dem Lärme der Residenz in die Freiheit und die stille Größe der Bergwelt hingetrieben fühlte. Willig und demütig beugte der Fürst hier das Haupt vor dem höheren Herrn. Indem er so die Grenzen kannte und suchte, die der irdischen Hoheit gezogen sind, entkleidete er sich nicht des Purpurs und des Glanzes der Krone, denn so in der Liebe zur Natur mit den besten und edelsten unseres Volkes verwandt, erschien uns seine Gesinnung nur noch adeliger und seine Gestalt nur noch königlicher. Sein in so hohen und reinen Gefühlen geläutertes Wesen hatte auch alle anderen Eigenschaften, die einen echten Fürsten zieren: Prinz Regent Luitpold war gütig, mild und gerecht. Er war unabhängig und frei, als ein echter König stand er hoch und unerreichbar über allen Parteien. Er achtete die Menschenwürde und ihren schönsten Ausdruck, die Freiheit der Gesinnung und des Handelns, in dem geringsten seiner Untertanen. Und weil er sein Herrschertum nicht auf der Unterwürfigkeit und der knechtischen Gesinnung der Menschen aufbaute, sondern in der Freiheit seines Volkes Wurzeln schlagen ließ, darum war es auch unerschütterlich und im wahrsten Sinne volkstümlich. Wie eine Offenbarung hat Luitpolds gottbegnadetes Alter auf das Volk gewirkt. An seinem eigenen Herrscher erlebte es das wundersame Schauspiel, wie ein Mensch durch die Harmonie seiner Lebensführung, durch den weisen Gebrauch der ihm von der Natur verliehenen Kräfte alle Stürme und Gefahren des Lebens meistert, wie er selbst in dem, was an ihm sterblich ist, etwas Ewiges gewinnt, indem er über die Generationen, die rings um ihn sterben und vergehen, hinauswächst wie die sturmgewaltige Eiche über die Niederungen des Waldes, so daß die Völker vor ihm staunend stehen und sich ehrfürchtig vor der gewaltigen Kraft des Lebens neigen, die hier wirksam war. Prinzregent Luitpold hat durch die Gerechtigkeit und die Milde, womit er das Land regierte, unendlich viel dazu beigetragen, den monarchischen und konstitutionellen Staatsgedanken in seinem Volke zu stärken und zu befestigen. Mehr als durch alle Staatskunst und Regierungsweisheit vermag ein Herrscher durch die ihm angeborene natürliche Achtung vor den Menschenrechten und durch die Befolgung jener Gesetze, die das Herz vorschreibt, ein Volk zu beglücken. Es war nicht die sichtbarste, aber vielleicht die größte Tat der 26 jährigen Regierung Luitpolds, daß sein Herrschertum in keinem seiner Untertanen

die Überzeugung aufkommen ließ, es lebe sich irgendwo in der Welt glücklicher als im Schatten der weißblauen Fahne. Der Name Luitpolds des Gütigen und Gerechten wird daher im Gedächtnis der Volkes ewig fortleben."

— **Hohenzollernsche Landesbahn.** Durch die am 24. Dezember 1912 erfolgte Eröffnung der Strecke Hechingen-Haigerloch ist, wie wir dem „Schwäb. Merkur" entnehmen, die Hohenzollernsche Landesbahn zu einem zusammenhängenden Netz von rund 106 km zusammengeschlossen worden. Die Bedeutung der Bahn liegt in erster Linie in der Hauptlinie Eyach-Hechingen-Gammertingen-Sigmaringen rund 77,7 km, durch die der Bahnweg von der Umsteigestation Horb, mithin auch von Freudenstadt, Calw, Pforzheim usw. nach Sigmaringen und den Stationen des württembergischen Oberlandes um 34 km bzw. 42 km verkürzt wird. Die Entfernung Horb-Sigmaringen über Tuttlingen betrug bisher 112 km, über Tübingen-Hechingen sogar 120 km, die neue Linie der Hohenzollernschen Landesbahn jedoch nur 78 km. Da von Eyach über Hechingen-Gammertingen nach Sigmaringen und umgekehrt direkte Züge durchgeführt werden, so wird teilweise auch eine Beschleunigung der Reise erreicht. Auch für Balingen und Ebingen bietet die neue Bahnlinie eine Abkürzung des Bahnwegs um 49 km mit günstigen Verbindungen. Für Geschäftsreisende ist von Interesse, daß bei der Landesbahn die Gepäckfracht nicht nach dem Gewicht, sondern nach Stückzahl berechnet wird. Die Gepäckfrachten der Landesbahn selber haben jetzt eine zum Teil erhebliche Ermäßigung erhalten, nachdem der bisherige Zonentarif aufgehoben worden ist. Die Umladung und Beförderung des Gepäcks von der Staatsbahnübergangsstation zum Zug der Landesbahn und umgekehrt erfolgt auf Wunsch der Reisenden kostenlos durch Bedienstete der Landesbahn. Die Abfertigung des Gepäcks geschieht am Zuge, und zwar direkt bis zur Zielstation auf der Landesbahn. Etwa auf der Landesbahn erforderliche Umladung erfolgt bahnseitig und kostenlos. Der Fahrkartenverkauf geschieht wie bisher im Zug. In den Zügen der Linie Eyach-Sigmaringen laufen vierachsige bequeme Wagen. Die Reise durch das schöne zollerische Land, die vom Neckar an der alten Zollerstadt Haigerloch, an Hechingen und am Fuße der Burg Hohenzollern vorbei über die Höhe der Alb nach der Donau und zu der Residenzstadt Sigmaringen führt, bietet in landschaftlicher Beziehung reichen Genuß.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Versammlung am 10. Dezember v. J. hielt zunächst Ingenieur Johannes Zacharias einen Vortrag über: „Die Sechsteilung der Kugel und die einheitliche Naturanschauung."

Hierauf sprach Geheimer Baurat Bassel über Oberbau-Unterhaltung und Betonquerschwellen. An der Hand von Skizzen wurden die Mängel der jetzigen Querschwellenunterstützung nachgewiesen, die ein Lockern der Befestigungsteile und Zerstörung der Schwellen durch zu starke Beanspruchung des Holzes und Eisens an einzelnen Stellen verursachen. Der Hauptübelstand besteht in der ungleichmäßigen und wechselnden Belastung des Bettungsschotters, die ein dauerndes Kippen der Schwellen um die Längsachse der Schwelle herbeiführt. Redner zeigte dann, wie durch Betonschwellen von trapezförmiger Form, die an der Oberfläche und den unteren Ecken mit Eisenrüstungen versehen sind und eine sattelförmige Unterlagsplatte mit schmaler Auflagerfläche tragen, die Übelstände vermieden und dadurch die Unterhaltungskosten des Oberbaues vermindert werden könnten. Die Bauart der Schwellen und Unterlagsplatten ist zum Patent angemeldet.

Zum Schlusse gab eine gestellte Frage Anlaß zu einer anregenden Besprechung des Entwurfes für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn. Dabei wurde namentlich vom Geheimen Baurat Professor Cauer hervorgehoben, daß ein Betrieb mit elektrischen Triebwagen dem beabsichtigten mit elektrischen Lokomotiven oder, wie sie jetzt genannt werden, Triebgestellten vorzuziehen sei. Wenn jener auch für den Anfang höhere Anlagekosten erfordere, so würde dies doch in Zukunft durch bessere Betriebsergebnisse und höhere Leistungen der Bahn ausgeglichen werden, eine Auffassung, der im wesentlichen auch die anderen Redner beitraten.

— **Wirklicher Geheimer Rat Eduard Stieger,** Unterstaatssekretär in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, feiert am 11. Januar seinen 70. Geburtstag in voller körperlicher und geistiger Frische. Wir haben über den Lebenslauf des nun Siebzigjährigen bereits bei seiner Ernennung zum Ministerialdirektor in Nr. 36 des Jahrganges 1903 berichtet. Seit Oktober 1872, also seit mehr als 40 Jahren gehört Exzellenz Stieger der preußischen Staatseisenbahnverwaltung an und kann auf eine an Mühe und Arbeit, aber auch an Erfolgen reiche Laufbahn zurückblicken. Wie sehr es ihm gelungen war, nicht nur die Liebe und Verehrung seiner Mitbeamten und der ihm Unterstellten zu gewinnen, sondern auch in den außerhalb des Dienstes stehenden Kreisen sich hohe Anerkennung zu erwerben, das gab sich in großartiger Weise bei den Abschiedsfeiern kund, die ihm zu Ehren veranstaltet wurden, als er von dem Posten eines Eisenbahndirektionspräsidenten in Cöln zum Direktor der Verkehrsabteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen wurde. Seine nun fast 10jährige Wirksamkeit im Ministerium, seit Herbst 1910 als Unterstaatssekretär, kennzeichnet sich durch alles, was auf dem Gebiete des Verkehrswesens im preußischen Ministerium geleistet worden ist. Wir erinnern nur an die Personentarifreform, die Gründung des Staatsbahnwagenverbandes und den Ausbau des gesamten Staatseisenbahnnetzes. Seine unermüdliche Arbeitskraft, strenge Unparteilichkeit und große Herzensgüte haben Exzellenz Stieger die Verehrung aller gesichert, die mit ihm in persönliche Berührung kamen. Wie wir hören, hat der Gefeierte sich allen persönlichen Huldigungen an seinem Geburtstage durch eine kurze Urlaubsreise entzogen. Staatsminister v. Breitenbach mit den Direktoren und ältesten Räten des Ministeriums haben es sich aber nicht nehmen lassen, ihn schon vor einigen Tagen zu beglückwünschen und ihm eine sinnige Gabe mit den Bildern seiner Mitarbeiter zu überreichen.

Auch wir bringen Exzellenz Stieger unsern herzlichen Glückwunsch dar und sind sicher, dabei im Namen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu sprechen, dessen Arbeiten durch ihn stets die eifrigste Förderung erfahren haben, in dessen Kreisen er seit nunmehr 40 Jahren gewirkt und sich von jeher des größten Ansehens erfreut hat. Möge es Exzellenz Stieger vergönnt sein, noch manches Jahr in seinem hohen Amte zu wirken und sich seine bewundernswerte Frische zu bewahren.

— **Personalnachrichten.** Ernannt sind die vortragenden Räte im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheime Bauräte Reiße und Domschke zu Geheimen Oberbauräten und der Geheime Regierungsrat Dr. Polenz zum Geheimen Oberregierungsrat, ferner der Regierungsrat Heinrich Goldkuhle, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, und die Regierungs- und Bauräte Max Kumbier und Emil Jacob, Mitglieder der Königlichen Eisenbahndirektionen in Erfurt und Hannover, zu Geheimen Bauräten und vortragenden Räten im vorgenannten Ministerium. — Verliehen sind: die Stelle eines Eisenbahn-Direktionsmitgliedes: dem Regierungsrat Hans Braun in Danzig, den Regierungs- und Bauräten Otto Simon in Cöln und Weigelt in Elberfeld; — die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Betriebsamts: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Masur in Cassel, Menne in Mogilno, Johlen in Königsberg (Neum.) und Willy Lehmann in Düren sowie dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Rexilius in Wongrowitz; — die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Maschinenamts: dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wilhelm Neumann in Beuthen (Oberschles.); — etatsmäßige Stellen von Regierungsbaumeistern bei der Staatsbahnverwaltung: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Brückmann in Glogau, Tillinger in Königsberg (Pr.), Bloch, zurzeit in Tsinanfu in China, Dörffer in Frankfurt (Main) und Manker in Görlitz sowie dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Sellge in Weimar. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schanze bei der Eisenbahndirektion in Danzig und Langmaack bei der Eisenbahndirektion in Posen, der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Rau bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld und der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches de la Sauce bei der Eisenbahndirektion in Erfurt.

Der Finanzassessor bei der Betriebsdirektion Dresden-A. Dr. jur. Wiesand ist zum Finanzamtmann bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ernannt.

Österreich.

— **Investitionen auf den Nordbahnlinien im Jahre 1912.** Die Staatsbahnverwaltung hat auch im abgelaufenen Jahre für die bauliche Ausgestaltung der Nordbahnlinien im weitgehenden Umfange Sorge getragen. Der für Investitionsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken verwendete Betrag belief sich auf rund 7 Millionen Kronen.

Von den im Gebiete Wiens durchgeführten Investitionen wäre u. a. die Herstellung einer neuen Lokomotivwerkstätte mit Räderdreherei für den Bau von Maschinen und Tendern in Floridsdorf hervorzuheben. Weiter die Vergrößerung der Anlagen in Leopoldau, wo die Gemeinde bekanntlich ein modernes, großartig angelegtes Gaswerk mit umfangreichen Wohn- und Nebenbauten errichtet hat. Ferner ist die neue

zur mechanischen Bedienung der Lokomotiven errichtete große Bekohlungsanlage in Prerau zu erwähnen. Entsprechend dem starken Verkehr und der Befahrung der Strecken mit schwereren Maschinen wurden bei 24 Brücken die Eisenkonstruktionen ausgewechselt und die Donaubrücke bei Wien in den vier Stromöffnungen verstärkt. Ferner hat die Staatsbahnverwaltung neben der Ausgestaltung des Oberbaues und mehrerer Stationsanlagen neuerdings 18 Wohngebäude in verschiedenen Stationen und außerdem in Vertretung einer Genossenschaft in Floridsdorf eine Häusergruppe mit 280 Wohnungen ausgeführt; für diese Zwecke wurden in den Jahren 1909 bis 1912 im ganzen 4 940 000 Kr., und zwar aus den Mitteln des Pensionsfonds ausgegeben. Die größte bauliche Herstellung wurde in Krakau durchgeführt, wo nach Einlösung eines Gebiets von 20 ha eine neue Güteranlage entstanden ist. Die zu bewegenden Erdmassen betrugen 130 000 cbm. An Gleisen wurden daselbst am Vorbahnhofe 33, am Güterbahnhofe 11 mit einer Gesamtlänge von 28 km nebst 108 Weichen gelegt. Der kommerziellen Entwicklung Rechnung tragend, wurden in zahlreichen Stationen Schleppbahnen errichtet.

Hinsichtlich des Baues neuer Linien wäre hervorzuheben, daß die Nordbahndirektion namens der Ostrau-Friedlander Eisenbahn den Bau der durchwegs im Kohlenrevier liegenden Lokalbahn Polanka-Großkunzendorf-Suchau-Teschen mit Abzweigung nach Freistadt durchzuführen hatte. Hiervon wurde die Teilstrecke Großkunzendorf-Suchau (15 km) mit den Seitenschleppbahnen zu den Schächten, die von der Station Suchau ausgehen, bereits Ende 1911 dem Betriebe übergeben. Der Bau der weiteren Teilstrecke Suchau-Teschen (15 km) ist bereits vergeben, diese Teilstrecke, mit deren Bau bereits begonnen wurde, soll im Jahre 1913 zur Eröffnung gelangen. Im Jahre 1912 wurde die 4,6 km lange Schleppbahn Schumbarg-Peterswald zum neuen Habsburgschacht gebaut, die unter bedeutenden technischen Schwierigkeiten der Vollendung entgegen geht.

Von den Investitionen im Zugförderungs- und Werkstättendienste wäre die Einstellung von 20 Schnellzuglokomotiven der Serie 310 und neuer, schwerer Güterzuglokomotiven der Serie 170 sowie die Verwendung schwerer Abrollokomotiven der Serie 73 auf den großen Abrollbahnhöfen zu erwähnen. Ein besonderes Augenmerk wurde der fortgesetzten, die Sicherheit der Züge im Verkehr erhöhenden Ausgestaltung der durchgehenden selbsttätigen Vakuumbremse zugewendet, ebenso der Verbesserung der Heizung der Züge. U. a. wurden die meisten Schnellzüge in der Strecke Wien-Oderberg versuchsweise mit doppelter Dampfheizungsleitung ausgerüstet.

Die elektrische Kraftübertragung gelangt wegen ihrer besonderen Anpassungsfähigkeit an die Eigenart der einzelnen Antriebe und wegen der dadurch bedingten hohen Wirtschaftlichkeit auch in den Hilfsbetrieben der Bahnen (Werkstätten- und Zugförderungsanlagen) allgemein zur Anwendung. Bei Neuanlagen kommt dort, wo elektrische Kraft zur Verfügung steht, der elektrische Antrieb allein in Betracht, es hat sich auch als zweckmäßig erwiesen, Dampfantriebe auf elektrische Antriebe umzugestalten. In den großen Reparaturwerkstätten der Nordbahndirektion in Floridsdorf und Mähr.-Ostrau ist der elektrische Antrieb für die Arbeitsmaschinen, Hebezeuge usw. eingeführt. Bei den Pumpenstationen mit elektrischem Antriebe wurde durch die Möglichkeit der selbsttätigen Inbetriebsetzung und Abstellung der Pumpen eine wesentliche Ersparnis an Personalausgaben erzielt. Auch bei den Drehscheiben und mechanischen Bekohlungsanlagen hat der elektrische Antrieb die besten Betriebsergebnisse geliefert.

— **Einnahmen der böhmischen Bahnen.** Die Aussig-Teplitzer Bahn vereinnahmte im Jahre 1912: 20 758 989 Kr. (gegen 1911 + 1 840 277 Kr.). Davon entfallen 16 820 232 (+ 1 623 863) Kr. auf das alte Netz und 3 938 750 (+ 216 414) Kr. auf die Lokalbahn Reichenberg-Settenz. Im Dezember wurden auf dem alten Netz 1 445 227 Kr. (gegen den gleichen Monat des Vorjahres — 3129 Kr.) vereinnahmt, auf dem Lokalbahnnetz 325 391 (+ 23 457) Kr. Die Buschtêhrader Bahn vereinnahmte im Jahre 1912 auf der A-Linie 12 477 290 (+ 1 043 717) Kr., auf der B-Linie 19 841 078 (+ 629 914) Kr. Die Dezembereinnahme betrug auf der A-Linie 2 084 508 (+ 68 100) Kr., auf der B-Linie 2 916 206 (+ 82 100) Kr. Den erheblich gestiegenen Einnahmen stehen auch bedeutende Mehrausgaben, namentlich infolge Verbesserung der Bezüge des Personals, gegenüber; die Steigerung des Reingewinnes dürfte sich auf 1 Mill. Kr. belaufen.

— **Die Forderungen der Staatsbahnbediensteten.** Am 5. und 6. d. M. fand eine von der Hauptleitung des Reichsbundes deutscher Eisenbahner einberufene Besprechung der Ortsgruppen der Obmänner in Wien statt. Es waren 80 Obmänner erschienen, welche 9000 Mitglieder vertraten. Gegenstand der Beratungen bildeten die letzten Abstimmungen im Abgeordnetenhause über die Wünsche der Eisenbahner und die Behandlung, die diese Wünsche von den verschiedenen Parteien erfahren hatten. Die verschiedenen Obmänner stellten in ihren Berichten fest, daß sich der Eisenbahnerschaft in allen Orten eine tiefgehende Mißstimmung bemächtigt habe. Es wurde hierbei auch der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß der Deutsche Nationalverband der österreichischen Abgeordneten zu wenig Mühe aufwandte, um mit den beiden deutschnationalen Eisenbahnerorganisationen in allen die Eisenbahner betreffenden Belangen das gebotene Einvernehmen herzustellen. Das Ergebnis der Besprechung wurde in nachstehender Entschließung zusammengefaßt: „Die Obmännerkonferenz des Reichsbundes deutscher Eisenbahner erklärt ausdrücklich ihre Unzufriedenheit über die Nichterfüllung der vom Abgeordnetenhause einstimmig als berechtigt anerkannten Wünsche der österreichischen Staatsbahnbediensteten“.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** In der gegen Ende des Vorjahres abgehaltenen Versammlung gab der Eisenbahnminister eine Darstellung des gegenwärtigen Standes der Verhandlungen bezüglich der Elektrisierung der Stadtbahn und des Baues der neuen Schnellbahnen. Wenn gegenwärtig kein lebhaftes Tempo in den Verhandlungen mit den beiden sich für die Reform interessierenden Finanzgruppen, der Gruppe der Wiener Banken und der französischen Gruppe, zutage trete, so sei dies hauptsächlich auf die Schwierigkeiten des Geldmarktes und auf die politische Lage zurückzuführen. Beide Gruppen hätten inzwischen ihre technischen Vorarbeiten fertiggestellt, so daß die baldige Fortführung der Verhandlungen zu gewärtigen sei. Der Minister ging dann des näheren auf die bisherige Entwicklung der Stadtbahn ein und hob ihre bemerkenswerte Verkehrszunahme, die in den letzten Jahren durchschnittlich 10 % betragen habe, hervor. Wenn das finanzielle Ergebnis des Stadtbahnbetriebes mit der Verkehrsentwicklung nicht gleichen Schritt halte, so hänge dies besonders mit dem im Stadtbahnbetriebe erforderlichen Personalbedarf zusammen. Die Erhöhung der Bezüge der Staatsbahnangestellten mache sich eben in dem Ergebnisse der Stadtbahn besonders fühlbar.

— **Reisehefte mit Hotelcoupons.** Wie im Vorjahre, gelangen für die diesjährige Wintersaison, das ist bis einschließlich 30. April 1913, Reisehefte, gültig innerhalb 10 Tagen zur einmaligen Fahrt von Wien-Westbahnhof nach Salzburg und zurück sowie für die Unterkunft und Verpflegung in Salzburg, zur Ausgabe. Der Preis dieser Reisehefte beträgt 140 Kr. für die I. Klasse und 110 Kr. für die II. Klasse. Die Wohnung und Verpflegung in Salzburg kann auf Grund der in den Reiseheften enthaltenen sieben Hotelanweisungen (für jeden Tag je eine Anweisung) nach freier Wahl des Reisenden in einem der im Reisehefte bezeichneten Hotels in Anspruch genommen werden. Die Reisehefte berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge sowie gegen Entrichtung des tarifmäßigen Zuschlages auch der Luxuszüge.

— **Personalnachrichten.** Dem Bauunternehmer in Innsbruck Dr. Techn. Riehl wurde der Titel eines Oberbaurates verliehen. Die Ernennung Riehls zum Oberbaurat bildet die sichtbare Anerkennung sowohl seiner hervorragenden Verdienste um das Zustandekommen der Mittenwalder Bahn wie seiner glänzenden Leistungen bei der Ausführung dieses Eisenbahnbaues, der in technischer Richtung größte Anforderungen gestellt hat.

Niederlande.

— **Elektrische Überlandbahn Mastricht-Aachen.** Wie die „B. B. Ztg.“ mitteilt, hat die holländische Staatsregierung mit der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft einen Vertrag über die Herstellung einer elektrischen Bahnverbindung in Südlimburg von Mastricht über die Grenzstadt Vaals nach Aachen mit Abzweigung von Gülpen nach Wijlré abgeschlossen. Mit der Stadt Mastricht kam ein Übereinkommen zustande, wonach die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft im Stadtgebiet auf Kosten der Gemeinde eine Straßenbahn für elektrischen Betrieb anlegt, mit den von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft zu stellenden Wagen einen innerstädtischen Straßenbahnbetrieb ausführt und die Bahnanlagen unterhält, indem die Stadt 10 Jahre lang einen etwaigen Betriebsverlust der Straßenbahn bis zu 3000 holländischen Gulden jährlich deckt. Das städtische Straßenbahnnetz wird an die gleichzeitig zu erbauende Fernbahn nach Vaals angeschlossen und die Fernbahnwagen werden in das Stadtinnere einlaufen. Auf diese Weise ist der Weg gefunden, um in Mastricht einen guten Straßenbahnverkehr entwickeln zu können und namentlich eine bessere Verbindung mit dem vor der Stadt liegenden Hauptbahnhof zu schaffen, als es bei dem jetzt vorhandenen primitiven Pferdebetrieb möglich ist.

Auf der andern Seite wurde mit der Aachener Kleinbahn-Gesellschaft ein Anschlußbetriebsvertrag ver-

einbart, der einen Durchgangsverkehr für die Fahrgäste der Linie Aachen-Vaals und der Linie Mastricht-Vaals ohne Umsteigezwang bezweckt. Diese Vereinbarung soll zunächst für fünf Jahre gelten. Der Hauptkonzessionsvertrag mit dem Niederländischen Staat gilt auf unbestimmte Dauer, und zwar für eine elektrische Kleinbahn zum Personen- und Güterverkehr. Durch niederländisches Gesetz vom 15. Juli 1912 wurde dem Unternehmen ein unverzinslicher Beitrag von 325 000 fl. gewährt. Außerdem sind der Provinz und den beteiligten Gemeinden für eine Zeitdauer von 25 Jahren jährliche Beihilfen im Gesamtbetrage von 16 800 fl. zur Verfügung gestellt. Die Länge der eigentlichen Fernbahn vom Bahnhof Mastricht bis Vaals beträgt 25½ km.

Übrige europäische Länder.

— **Personalvertretung und Eisenbahnergewerkschaft in Frankreich.** Eine der sozialen Einrichtungen, welche der jetzige Kriegsminister Millerand vor einigen Jahren als Minister der öffentlichen Arbeiten auszubilden sich bestrebte und von der er sich viel versprach, war die Vertretung des Personals in den Beförderungs- und Disziplinarausschüssen der Staatsbahnverwaltung. Von den im „nationalen Syndikat" organisierten Beamten und Arbeitern wurden diese indes von Anfang an mit Mißtrauen und Abneigung aufgenommen. Jetzt, wo Neuwahlen bevorstehen, stellt ihnen ein Nächstbeteiligter das schlechteste Zeugnis aus; der Staatsbahnbedienstete Berthelot, gewähltes Mitglied der Ausschüsse für Klassierung und Untersuchung, führt in dem Organ des sozialistischen nationalen Syndikats, der „Tribune de la Voie ferrée", u. a. aus: „Vor dem Rückkauf der Westbahn glaubten viele unter uns, daß die verschiedenen auf dem alten Staatsbahnnetz bestehenden Ausschüsse einen gewissen Wert hätten und geeignet wären, den Eisenbahnern ein wenig Besserung und Sicherung zu bringen. Heute ist dem nicht mehr so; alle diejenigen, welche unvoreingenommen aus der Nähe die Ergebnisse dieser Ausschüsse geprüft haben, erkennen an, daß sie jämmerlich sind. Die Staatsbahn hat diese Ausschüsse hergestellt, nicht um dem geleiteten Personal Sicherungen zu geben, sondern vielmehr um in den Augen der öffentlichen Meinung alle ihre Ungerechtigkeiten durch die Vertreter des Personals in den verschiedenen Ausschüssen sanktionieren zu lassen und um aus den Verteidigern des Personals sich Mitarbeiter zu schaffen." Genosse Berthelot prüft dann das bei den bevorstehenden Neuwahlen einzuschlagende Verhalten; er will nicht, daß man in dieselben Täuschungen verfalle, aber er mag doch nicht von vornherein künftiges Fernbleiben von den Wahlen bezw. aus den Ausschüssen empfehlen. Er meint, man solle wenigstens die Wahlen zur Agitation gegen die Entlassungen und gegen das Personalstatut ausbeuten. Zu der, bekanntlich seit über zwei Jahren betriebenen, Bewegung zugunsten der Wiederanstellung aller wegen der Beteiligung am Ausstand vom Herbst 1910 Entlassenen gäben diese Wahlen die beste Anfachung. Falls man sich für die Teilnahme an den Wahlen entscheide, müsse man alle Bewerber von vornherein verpflichten, mit allen Mitteln zu dieser Bewegung beizutragen; widrigenfalls sie aus der Organisation ausgeschlossen würden. Wenn dieser Entschluß gefaßt und buchstäblich ausgeführt sei, dann könne man von der Staatsbahnverwaltung die Erfüllung der Forderung verlangen, und wenn sie sich weigere, dann müßten alle Vertreter des Personals ohne Ausnahme ihre Entlassung aus den Ausschüssen einreichen und danach die Anstrengungen für die Bewegung verdoppeln. Es ist bezeichnend, wie somit die berufenen Vertreter des Personals die als Friedens- und Wohlfahrtseinrichtung gedachten Ausschüsse nur zur Erpressung gegen die Staatsbahnverwaltung benutzen wollen. Dabei fällt ins Gewicht, daß gerade die französische Staatsbahnverwaltung bereits mit äußerster Nachsicht, viel mehr als die großen Privatbahngesellschaften, außer den am schwersten belasteten Rädelsführern alle am Ausstand Beteiligten wieder aufgenommen hat. Übrigens benutzten die Personalvertreter schon vor einiger Zeit den Erlaß des neuen Statuts, um ihr Ausscheiden aus den Ausschüssen anzukündigen.

In diesem Zusammenhange ist von Interesse, zu sehen, wie sich die „Voie ferrée" zum Verhalten der Eisenbahner bei einer Mobilmachung stellt; sie sagt darüber in einem Aufsatz in der Hauptsache ungefähr folgendes: Viele Eisenbahner haben schon Erwägungen dahin angestellt: wenn ich in den Krieg gehe, bringe ich das Opfer meines Lebens; ich verlasse mein Weib, meine Kinder, mit einem Wort alles, was mich an das Leben bindet, und alles das zur Verteidigung eines „sogenannten" Vaterlandes, in welchem man mir das Recht auf Wohlsein und Freiheit verweigert. Diejenigen, welche mich heute mobil machen, um in den Krieg zu gehen, sind dieselben, welche mich mobil gemacht haben, als ich ausständig war, um mein Recht zu verlangen. Indem ich in den Krieg gehe, habe ich 99 Aussichten auf 100, nicht zurückzukommen und nach Verlauf von fünf, sechs oder sieben Monaten schrecklicher Leiden getötet zu werden. Komme ich verstümmelt oder krank heim, so erwartet mich das schwarze Elend für den Rest meines Lebens. Eine Aussicht auf 100 bietet sich, unversehrt heimzukommen, und zum Dank, „ihrem" Vaterland gedient zu haben, würde ich dann aufgefordert, meine Last von Arbeit, Elend und Entbehrungen wieder auf mich zu nehmen und etwas schwerere Steuern als früher zu zahlen, um die Kriegskosten zu decken. Mein Herr wird derselbe sein, ebenso ungerecht, und wird wie früher von meiner Arbeit leben, ich würde also nichts durch das Opfer meines Lebens für „sein" Vaterland gewonnen haben. Eine zweite Bestätigung dieser Vaterlandslosigkeit bietet sich: Der Allgemeine Arbeiterbund hat soeben die Arbeiter aufgefordert, auf die Mobilmachung mit dem Aufstand zu antworten. Handle ich so, so wage ich in gleicher Weise mein Leben, aber ich wage es, um das Vaterland meiner Träume zu erobern, wo es weder Herren noch Diener gibt, wo wir alle gleich sind, wo es keine Armee und keinen Krieg gibt. Unterliege ich im Kampf, so habe ich mein Leben für meine Klasse gelassen, und mein Ende wird edler und schöner sein als dasjenige der Verirrten, welche ihre Brüder im Elend auf der anderen Seite töten wollen; komme ich heil zurück, dann kann ich meine Arbeit mutig wieder aufnehmen, denn ich brauche nicht mehr durch meine Arbeit faule und gebieterische Herren zu ernähren. Ich werde meine volle und ganze Freiheit erobert haben. Eine verhängnisvolle Tatsache wird eintreten; sobald der brudermörderische Krieg erklärt ist, wird er sich in soziale Revolution umformen. Eisenbahner! Ihr kennt euren Feind, ihr werdet euer Recht auf Leben und Wohlsein verteidigen; ihr werdet das Vaterland eurer Träume erobern, ihr werdet eure Pflicht zu tun wissen. — Man sieht, in solcher vaterlandslosen, ungeheuerlichen Hetze und in ihrer Duldung ist man in Frankreich noch voran.

— **Die schweizerische Ostalpenbahnfrage.** Bekanntlich waren dem schweizerischen Bundesrat im Jahre 1906 zwei Konzessionsgesuche vorgelegt worden: das eine vom Kanton Graubünden zugunsten des Baues der Splügenbahn von Chur nach Chiavenna, das andere vom „Greina-Komitee" für den Bau einer sogenannten Greinabahn Chur-Biasca-Giubiasco-Rivera-Bironico-Lugano, über die von der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen zwei Gutachten an das Eidgenössische Post- und Eisenbahn-Departement erstattet wurden. Das eine davon erörterte die verkehrspolitische Seite, das andere die bau- und betriebstechnischen Verhältnisse der beiden um die Baugenehmigung bittenden Wettbewerbsunternehmungen; der Inhalt beider Gutachten, die überwiegend aus verkehrspolitischen, bau- und betriebstechnischen sowie militärischen Rücksichten dem Greinaprojekt den Vorzug gaben, wurde erst im Herbst 1911 öffentlich bekannt. Gegen die Stichhaltigkeit der zugunsten des letzteren Bahnprojektes von der Generaldirektion in ihren Gutachten angeführten Gründe erhebt nun der Ausschuß des interkantonalen Splügenkomitees in einer 38 Seiten starken Broschüre eine Reihe von Einwendungen, auf die wir hier nur andeutungsweise und, ohne zu der Streitfrage selbst Stellung zu nehmen, eingehen können.

In bautechnischer Hinsicht wird in der Schrift als ausschlaggebender Vorzug des Splügenbahnprojektes hingestellt, daß die Splügenbahn die Alpenkette nur von einer einzigen Stelle durchbricht, während die Greinabahn nicht nur die Hauptalpenkette zwischen den Kantonen Graubünden und Tessin, sondern auch noch für den Verkehr mit Mailand und Venedig eine Vorkette zwischen dem tessinischen Sopra-Cenere und dem Sotto-Cenere, also doppeltes Steigen und Fallen, zu überwinden hätte, in betriebstechnischer Hinsicht der Überfluß an Wasserkräften für die elektrische Zugförderung, der namentlich bei Alpenbahnen mit langen Tunneln die Zukunft gehöre. In letzterer Beziehung fehle der Greinabahn auf der Nordseite das Gefäll, auf der Südseite die Wassermenge. Über die Vorzüge des einen und des andern Bahnprojektes in verkehrspolitischer Hinsicht werden in der Broschüre längere Erörterungen angestellt, deren Spitze sich zumeist gegen den von der Generaldirektion in ihrem Gutachten eingenommenen, dem Splügenbahnprojekt nicht günstigen Standpunkt richtet. Im besonderen wird versucht, die Befürchtungen zu entkräften, daß die Splügenbahn die Interessen und die Erträgnisse der Gotthardbahn schwer schädigen und den italienischen Linien mehr dienen würde als den schweizerischen Bundesbahnen und daß infolgedessen den letzteren durch den Bau der Splügenbahn ungeheure Einnahmeausfälle entstehen würden. Bezüglich der militärischen Bedenken gegen das Splügenbahnprojekt, die in dem Gutachten der Generaldirektion nicht näher begründet werden, wird bemerkt, daß solche, falls sie wirklich bestehen sollten, durch den zwischen der Schweiz und Italien über den Bau der Splügenbahn abzuschließenden Staatsvertrag sich unschwer würden beseitigen lassen. Die Verfasser der Broschüre berufen sich schließlich auf die schweizerische Eisenbahngesetzgebung von 1872, 1878 und 1897,

durch die ausdrücklich der Ost-, Mittel- und Westschweiz je eine Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meere zugesichert worden war. Diese auf Bundesrecht fußenden Ansprüche der Ostschweiz seien fällig, jedenfalls seitdem diejenigen der West- und Mittelschweiz eingelöst sind.

Soweit die Broschüre. Bezüglich des Standpunktes, den die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen auch noch zurzeit in der Ostalpenbahnfrage einnimmt, können wir auf die Mitteilungen in Nr. 48 S. 790, Jahrgang 1912 d. Ztg. verweisen. Sie beharrt in dieser Frage nach wie vor auf dem Schlußantrag in ihrem Gutachten vom Jahre 1907 „der Bundesrat wolle bei der Bundesversammlung beantragen, auf die für die Konzessionierung einer Ostalpenbahn (Splügen und Greina) eingereichten Begehren nicht einzugehen, in der Meinung, daß der Bundesrat innerhalb einer Frist von 8 Jahren den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Erbauung einer Ostalpenbahn durch die Bundesbahnen vorzulegen habe.“

— **Pyrenäen-Durchgangsbahnen.** Der spanische Finanzminister hat im Parlament neue Kreditvorlagen für die im Bau befindlichen Pyrenäenbahnen eingebracht. Danach sind zunächst zu verwenden für die Linie von Ripoll nach Puigcerda 28 Millionen Pesetas, für die Linie von Zuera nach Oloron rund 11,5 Millionen, und für die Linie Noguera-Pallaresa 1 Million, zusammen etwa 40,5 Millionen. Auf der Linie von Ripoll nach Puigcerda sind die Baulose zum Teil zugeschlagen, zum Teil steht der Zuschlag bevor. Ebenso wurden die Herstellung des Bahnhofs von Aranones auf der Linie von Zuera nach Oloron und die Gleiselegung im Tunnel von Canfranc zur Ausschreibung gebracht. Die Eröffnung dieser Linie ist für Januar 1917 vorgesehen. Die Arbeiten für die Linie Noguera-Pallaresa werden vorläufig auf 87 Millionen Franken geschätzt, die Prüfungen sind aber laut „Journal des Transports“ noch nicht beendet und bezüglich der Herstellungsfrist hat man noch keine Angaben.

— **Die Spanische Nordbahn** hat mit 1. Januar d. J. ein neues Pensionssystem auch für die Hinterbliebenen ihres Personals eingeführt, welches für die nicht fest Angestellten eine wesentliche Verbesserung, ohne Abzüge von der Besoldung bringt. Außerdem werden gewissen Gruppen von Angestellten Wohnungsentschädigungen gewährt und die Besoldungsstufen in einem dem Personal günstigeren Sinne geregelt. Die dadurch der Gesellschaft erwachsenden Kosten werden auf 3 Mill. Pesetas geschätzt.

— **Steuerung für Lokomotiven mit Antrieb durch Dampf oder Druckluft, Bauart Roisin.** Es ist schon oft versucht worden, den Lokomotivführern das beschwerliche und ermüdende Bedienen der Steuerung zu erleichtern. Diesen Zweck verfolgt eine Vorrichtung, die vor kurzem bei den belgischen Staatsbahnen an mehreren Heißdampflokomotiven mit 4 Cylindern angebracht worden ist. Der Führer braucht nur den Hebel eines Dreiwegeventils zu drehen, um die Steuerung zu bewegen oder sie in irgend einer Lage festzuhalten.

Die Hauptteile sind ein Dampfzylinder mit Kolben, eine durch Federkraft wirkende Hemmvorrichtung und das erwähnte Dreiwegeventil, dessen Hebel zwischen zwei Endstellungen, vorwärts und rückwärts bewegt werden kann. Bei der Drehung des Hebels aus seiner Mittellage (Grundstellung) wird zunächst durch Dampfkraft die Hemmvorrichtung ausgeschaltet, dann tritt Dampf vor oder hinter den Kolben und bewegt die Steuerung. Wird nun der Hebel in die Grundstellung zurückgelegt, so tritt die Hemmvorrichtung wieder in Tätigkeit und der Kolben wird in der betreffenden Stellung festgelegt. Statt mit Dampf kann die Vorrichtung auch mit Druckluft betätigt werden. Die jeweilige Stellung der Steuerung wird in bekannter Weise durch einen Zeiger angegeben.

— **Teilweise Aufnahme des direkten Personen- und Gepäckverkehrs durch die bulgarischen und serbischen Staatsbahnen.** Seit 29. Dezember v. J. ist auf der Linie Sofia-Zaribrod der bulgarischen Staatsbahnen und gleichzeitig im gegenseitigen Einverständnis auf den Linien Zaribrod-Nisch-Belgrad und Nisch-Ristovatz-Usküb der serbischen Staatsbahnen der direkte Personen- und Eilgutverkehr nach bezw. von Mitteleuropa wieder teilweise aufgenommen, indem bis auf weiteres die Orientexpreßzüge nur bis bezw. von Belgrad dreimal in jeder Richtung in der Woche verkehren. Im Anschluß an die ungarischen Personenzüge Ns. 906, 907, 910 und 911 werden täglich je vier Personenzüge zwischen Sofia-Belgrad verkehren von denen je ein Zug in Nisch Anschluß nach bezw. von Usküb haben wird. Wegen der Aufnahme eines regelmäßigen Gesamtverkehrs auf den Linien der von den bulgarischen Heeren besetzten Gebietsteile der europäischen Türkei sind bereits alle Vorbereitungen getroffen.

— **Reisende und Speisewagen in Finnland.** Der finnische Senat beschloß seinerzeit, daß die Reisenden der III. Wagenklasse, um das Recht zum Zutritt zu den Speisewagen zu erlangen, eine Zuschlagkarte zur II. Klasse lösen sollten. Da die Durchführung dieses Beschlusses Schwierigkeiten im Gefolge hatte, ist der Senatsbeschluß nunmehr dahin geändert worden, daß, wie ursprünglich auch von der Eisenbahnverwaltung vorgeschlagen worden war, die Reisenden gegen eine Zuschlagskarte von 1,50 *M* Zutritt zu den Speisewagen haben sollen. M.

Fremde Erdteile.

— **Schantungbahn.** Die Direktion der Gesellschaft macht uns darauf aufmerksam, daß die Ausführungen über ihre Gesellschaft S. 15 der Nr. 1 insofern nicht zutreffend sind, als über den Erwerb des Vermögens der Schantung-Bergbau-Gesellschaft im ganzen durch die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft gegen 5 400 000 *M* neue Aktien (nicht 5 400 000 *M* in bar) erst in den Generalversammlungen beider Gesellschaften Beschluß gefaßt werden soll, die am 12. Februar d. J. stattfinden werden.

— **Eisenbahnverbindung zwischen Rhodesia und Transvaal.** Der Eisenbahnverkehr zwischen Rhodesia und dem Norden und Nordosten Britisch-Südafrikas vollzog sich bisher auf großen Umwegen, da eine direkte Verbindung der Transvaalbahnen mit der Hauptstrecke Vryburg-Bulawayo der Rhodesischen Eisenbahnen nicht bestand. Diese Verhältnisse werden sich jedoch in Kürze ändern, insofern demnächst eine Linie zur Eröffnung gelangen soll, die die Strecke Krugersdorp-Zeerust mit der Rhodesischen Bahn verbindet. Welche Verbesserungen dieser Bahnbau bringt, kann man daraus entnehmen, daß die Entfernung zwischen Johannesburg und Bulawayo um rund 250 engl. Meilen, die Fahrzeit um etwa 12 Stunden verkürzt werden wird. Auch in mehreren anderen Fällen werden die bisherigen Verkehrsbeziehungen erhebliche Verschiebungen erfahren. So wird die Entfernung zwischen Bulawayo und Durban von 1323 auf 1073 Meilen verkürzt werden und Bulawayo in Zukunft diesem Hafen um 127 Meilen näher gerückt sein als Port Elizabeth. Ebenso erfährt der Weg von Bulawayo nach Lourenço Marques eine Abkürzung, von der freilich nur die südlichen Bezirke Südrhodesiens Nutzen ziehen dürften, da für den größten Teil des rhodesischen Gebietes Beira noch immer der nächste Hafen bleiben wird. Die Entfernungen zwischen Bulawayo und den wichtigsten Plätzen Britisch-Südafrikas werden sich nach Eröffnung der neuen Strecke wie folgt gestalten: nach Beira 675 Meilen, Johannesburg 679 Meilen, Durban 1073 Meilen, Lourenço Marques 1075 Meilen, Port Elizabeth 1200 Meilen, East London 1261 Meilen und Kapstadt 1362 Meilen. Die Handelsbeziehungen zwischen dem südafrikanischen Bund und Südrhodesia sind neuerdings in lebhafter Entwicklung begriffen. In den ersten acht Monaten des Jahres 1912 stellte sich die Einfuhr aus der Union nach Südrhodesia auf 515 000 £; hieran waren Erzeugnisse des Bundesgebietes selbst mit 363 000 £ beteiligt, so daß man für das ganze Jahr mit einer Ausfuhr südafrikanischer Erzeugnisse in Höhe von fast 500 000 £ rechnet, während sie im Jahre 1908 einen Wert von nur 298 000 £ besaß. Indessen dürfte in Zukunft wieder eine Abnahme dieser Ziffern zu erwarten sein, da es sich hierbei in der Hauptsache um landwirtschaftliche Erzeugnisse wie Vieh, Getreide, Zucker, Butter, Eier handelt, die mit der fortschreitenden Erschließung Südrhodesias von diesem Lande selbst in genügender Menge erzeugt werden können.

— **Lokomotiven mit Feuerlöschvorrichtungen.** Die Pennsylvania-Eisenbahn hat 612 ihrer Lokomotiven mit Vorrichtungen zum Löschen von Feuer ausgestattet; in den letzten vier Jahren, seit sie mit dieser Ausrüstung begonnen hat, haben die Lokomotiven mit ihren Löschvorichtungen bei 153 Feuersbrünsten mit Erfolg gearbeitet. Bei den älteren Lokomotiven wurde das Wasser aus der Leitung entnommen, die vom Tender zum Kessel führt, und der Injektor, der zum Füllen des Kessels dient, wurde zugleich zum Spritzen benutzt. Bei den erst neuerdings ausgerüsteten Lokomotiven ist eine besondere Feuerlöschpumpe angebracht worden, die natürlich mit dem Lokomotivdampf betrieben wird. Jede Lokomotive führt außerdem in einem Kasten unter dem Laufbrett etwa 50 m Schlauch von 6,5 cm Weite und ein Mundstück mit. Der Wasserstrahl reicht auf 20 m Entfernung.

Die Führer der so ausgerüsteten Lokomotiven und das Zugpersonal haben besondere Anweisung, bei Feuerlärm sofort einzugreifen. In einem Falle konnte eine Lokomotive innerhalb zwei Minuten nach dem Feuerlärm in Tätigkeit treten, und innerhalb sieben Minuten waren neun Lokomtiven mit Feuerlöschern an der Brandstätte versammelt. Die mit Feuerspritzen ausgerüsteten Lokomotiven für den Verschiebedienst haben

auch schon wiederholt bei Feuersbrünsten auf der freien Strecke helfend eingegriffen, und zwar an Orten, wo andere Hilfe kaum zu erlangen war.

Bücher- und Kartenschau.

— **Artarias Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn** gelangt soeben in sorgfältiger Neubearbeitung für 1913 zur Ausgabe. Die besonders in den verkehrsreichsten nördlichen und westlichen Ländern fortschreitende Anfüllung mit immer neuen Stationsnamen hat kürzlich die vollständige Neuzeichnung notwendig gemacht, wobei mit Zuhilfenahme des Typensatzes eine trotz der Reichhaltigkeit überraschende Deutlichkeit und Übersichtlichkeit erzielt wurde. Die wirtschaftlich wichtigen Donaugebiete — Rumänien und Balkanländer — sind in die Karte einbezogen; sie reicht bis gegen Konstantinopel und Salonik, was bei dem großen Interesse, das der nahe Orient gegenwärtig hat, gewiß ein Vorzug der Karte ist. Das große Blatt (117 × 87 cm) enthält über 20 000 Ortsnamen, dabei die Bahnlinien in Farben mit Sonderung der ein- und zweigleisigen Strecken sowie Schmalspurbahnen. Die von den Delegationen kürzlich genehmigten bosnischen und dalmatinischen Bahnlinien sind in die Karte bereits aufgenommen. Die Bearbeitung erfolgte durch Dr. Peucker im Institut der Verlagshandlung Artaria & Co. in Wien. Der Preis der Karte samt Stationsverzeichnis, welches, von Alex Freud bearbeitet, in 17. Auflage der Karte beigegeben ist, nebst einer besonderen Beikarte für Ober- und Niederösterreich beträgt 2,40 Kr. (auf Leinen 5,20 Kr., als Wandkarte 7,— Kr.). Jede Buchhandlung und der Verlag übernehmen Bestellungen.

Berichtigung. Herr Prof. Dr. Rohland schreibt uns: „In meiner in Nr. 95 S. 1503 Jahrg. 1912 d. Ztg. abgedruckten Untersuchung über das Verhalten des Zements bezw. Betons im Eisenbahntunnel ist insofern eine Ungenauigkeit enthalten, als das „Betonmurolineum“ als asphaltartiges Schutzmittel bezeichnet war. Es ist aber ein farbloses Anstrichmittel, das chemisch auf den Beton einwirkt, mit diesem in Wasser und Säuren schwer- bezw. unlösliche Körper bildet, und so einen Schutz gegen die Zerstörung durch Säuren bietet, wie das die Prüfungsresultate des Königlichen Materialprüfungsamts Berlin-Lichterfelde ergeben haben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 16. Dezember 1912 dem öffentlichen Verkehr übergebene 7,86 km lange Teilstrecke Hommerich-Lindlar der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Frankfurt (Main)-Friedrichsdorf gelegene Bahnhof I. Klasse Homburg v. d. Höhe hat vom 10. Januar d. J. ab die Bezeichnung Bad Homburg erhalten.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der zwischen den Stationen Sulzau und Werfen der Linie Salzburg-Wörgl gelegenen Halte- und Ladestelle Konkordiahütte wird vom 15. Januar d. J. ab in Tänneck abgeändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 5 vom 5. Januar d. J. an 1. sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, 2. die zur Prüfung neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1913 berufenen Verwaltungen oder Dienststellen, betreffend den I. Entwurf der neuen vom 1. Mai 1913 ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 6. Januar d. J.).

Nr. II 390 vom 27. Dezember 1912 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Aussetzung von Preisen für Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen (abgesandt am 5. Januar d. J.).

Nr. IV 181 vom 31. Dezember 1912 an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Änderung des Art. 7 Ziffer 8 (2) des Übk. zum VBR. (Unterschiedsberechnungen bei Frachterstattungen) (abgesandt am 5. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Errichtung einer Güterabfertigungsstelle in Dorna Watra Säge.

In der mit der Station Dorna Watra der Bukowinaer Lokalbahnen durch eine bahneigene Schleppbahn verbundenen, für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen nach Übereinkommen eingerichteten Ladestelle Dorna Watra Säge wird mit 1. Januar 1913 eine Güterabfertigungsstelle eingerichtet. Diese Güterabfertigungsstelle ist der Station Dorna Watra unterstellt, welche den Gesamtdienst derselben besorgt. Die Frachtberechnung im Lokalverkehre erfolgt durch Anstoß der Frachtsätze bis und ab Dorna Watra (Dorna Watra - Dorna Watra Säge für 4 km nach den Tarifen für die Bukowinaer Lokalbahnen). (135)

Czernowitz, am 31. Dezember 1912.
K. k. Betriebsleitung.

2. Güterverkehr.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Tarifheft 2 vom 1. Dezember 1911.

Am 10. Januar 1913 treten neue und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 1 (Frachtgüter aller Art), 32 (Holzmehl), 60 (Porzellanerde usw.), 66 C (Marmormehl usw.), 71 (Kalk, Zement usw.) und 105 (A Bier in Fässern, B Bierfässer, gebrauchte, leer zurückgehend) in Markwährung in Kraft. Das Nähere ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, den 9. Januar 1913. (146)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2 (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die Station Nörten in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel jeder Art zum Düngen als Versandstation aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 9. Januar 1913. (152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird der Nachtrag 8 ausgegeben, der in der Hauptsache enthält:

1. Entfernungen für die Stationen der Strecken Aschaffenburg - Höchst (Odenwald), Ochsenfurt - Röttingen, ferner der Altona - Kaltenkirchener Eisenbahn und der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn sowie für eine Anzahl anderer Stationen,
2. geänderte Entfernungen für mehrere Stationen,
3. Änderungen verschiedener Ausnahmetarife und
4. sonstige, zum Teil im Verfügungswege bereits eingeführte Änderungen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 6. Januar 1913. (144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Februar 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 97 Rohzink in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 8. Januar 1913. (150)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 15. Januar 1913 wird die Neubaustrecke Hörde-Schwerte nebst Abzweigung nach Langschede für den Güterverkehr eröffnet. Die durch Eröffnung der Neu-

baustrecke eintretenden Entfernungskürzungen werden durch den zum 15. Januar d. J. erscheinenden Nachtrag 10 zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II bekanntgegeben.

Der Preis des Nachtrages 10 beträgt 20 ₰ für die Gesamtausgabe. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Januar 1913. (149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.
Tarifheft 2 vom 1. Dezember 1911.

Am 11. März 1913 treten erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 1 (Frachtgüter aller Art) in Markwährung von einigen deutschen Stationen nach Wien Nordwestbahnhof und Staatsbahnhof in Kraft. Das Nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 9. Januar 1913. (145)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Donaulände trs. usw. Tarif vom 15. Januar 1911.

Am 1. Febrar 1913 werden die Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen Brake (Oldbg.), Brake (Oldbg.) Pier und Nordenham, ferner die Station Hamborn (Königliche Eisenbahndirektion Essen) in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 5. Januar 1913. (151)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Am 1. Februar 1913 wird der Nachtrag V zum Tarif, Teil II, eingeführt. Er enthält Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifs.

München, den 5. Januar 1913. (153)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Teil I.

Vom 1. April d. J. ab ist den Sendungen eine Warenerklärung in doppelter Ausfertigung nach vorgeschriebenem Muster beizugeben. Diese Warenerklärungen müssen bereits die Sendungen begleiten, die am 1. April d. J. an der österreichisch-deutschen oder nordisch-deutschen Grenze eintreffen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (136)

Altona, den 7. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März ds. Js. wird auf Seite 297 des Tarifs in der Schnittafel a des Ausnahmetarifs 65 (Graphit usw.) der bei der Station Trieben in der Spalte I vorgesehene Teilfrachtsatz von 49 auf 60 Pf. richtig gestellt.

Breslau, den 8. Januar 1913. (137)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 werden die Stationen Hahnstätten und Limburg (Lahn) in den Ausnahmetarif 5 m, für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Gleichzeitig werden die Ausnahmefrachtsätze für die Stationen Frankfurt (Main) Hbf. und Frankfurt-Bockenheim im Verkehr mit einigen oberhessischen Stationen ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (138)

Frankfurt (Main), den 6. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 13. Januar 1913 wird die badische Station Leopoldshafen (ORSt) in den Tarif einbezogen. Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 5 km an die Entfernungen von Hochstetten oder von 2 km an die Entfernungen von Eggenstein, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

2. Mit Gültigkeit vom 8. Januar 1913 wird die Entfernung Heidingsfeld Bad. Stb.-Reinsbronn in 67 und mit Gültigkeit vom 8. März 1913 die Entfernung Heidingsfeld Bad. Stb.-Creglingen in 71 km geändert. (139)

Karlsruhe, den 4. Januar 1913.
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.
Teil II vom 1. April 1901.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag IX in Kraft. Er enthält im wesentlichen:

a) Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften sowie der Warenverzeichnisse mehrerer Ausnahmetarife,
b) Berichtigung der Entfernungen und Frachtsätze für Lindau-Stadt,
c) Neuaufnahme von bayerischen Stationen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 8. Januar 1913. (158)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-bayerischer Kohlenverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Stationen der Königlich bayerischen Staatsbahnen, rechtsrh. Netz, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München und nach Station Passau Hbf. (österr. Staatsbahn) in Kraft. Der belgisch-bayerische Kohlenausnahmetarif vom 1. Juli 1910 wird dadurch aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 8. Januar 1913. (157)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Auf 13. Januar 1913 wird die badische Station Leopoldshafen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr in den badisch-pfälzischen Gütertarif (Nr. 281) vom 1. Juni 1906 aufgenommen.

Die Entfernungen und Frachtsätze sind aus unserem Tarifanzeiger zu entnehmen.

Karlsruhe, den 5. Januar 1913. (121)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ist den Sendungen in der Richtung nach Deutschland eine Warenerklärung in doppelter Ausfertigung nach vorgeschriebenem Muster beizugeben. Diese Bestimmung findet bereits auf die am 1. April 1913 an der Grenze eintreffenden Sendungen Anwendung.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 7. Januar 1913. (123)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die Station Cantreck als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife S 4 und S 4 a für Stärke, Kartoffelstärkefabrikate usw. aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen nähere Auskunft.

Stettin, den 6. Januar 1913. (124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.
Gültigkeitsverlängerung des Ausnahmetarifs 131 A.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifes 131 A (Fässer von Holz, leere, gebrauchte, unter 8,5 hl Gehalt) wird bis 31. Dezember 1913 verlängert.

Wien, am 4. Januar 1913. (131)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Januar 1909.
Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

a) Im Ausnahmetarif 1 (Getreide usw.) wird der in der Schnittafel A für Schebetau-Wanowitz unter Schnittnummer I enthaltene Frachtsatz von 25 auf 23 ₰ für 100 kg ermäßigt.
b) Ausnahmetarif 12 (Eisen usw.).

Die Station Hombok wird in die Schnittafel A der Abteilung I wie folgt einbezogen:

Nach	Schnitt-nummer	Stückgut	Wagenladungen							
		A	B	C	D	E	F	G	H	I
		Teilfrachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
Hombok . . .	X	—	—	—	—	—	—	56	—	—

Wien, am 3. Januar 1913. (133)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. Januar 1912.
Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. März 1911.
Tarifänderungen.

I. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1913, wenn nicht nachstehend eine andere Zeitdauer angegeben ist, gelangen in den obbezeichneten Tarifheften folgende Änderungen zur Durchführung, und zwar:

im Heft 1:

Auf Seite 465b (Nachtrag I, Seite 44) ist die Fußnote *) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913."

Auf den Seiten 468 (Nachtrag I, Seite 47) und 469 sind in der Relation Helenenschacht (Glasfabrik)-Neusattl die Frachtsätze für ermäßigtes Eilgut und für Frachtgüter (sperrige Güter bis Ausnahmetarif 6) samt den Verweisungszeichen *) zu streichen und durch folgendes zu ersetzen:

Von oder nach		Eilgut	Frachtgut														
		ermäßigtes und besonders ermäßigtes	sperriges	Klasse		Wagenladungsklasse						Ausnahmetarif					
				I	II	A †)	B †)	C †)	Spezialtarif			1					
									1	2	3	a	b	c	d	e	f
		Heller für 100 Kilogramm															
Helenenschacht (Glasfabrik)	Neusattl	20	21**)	14**)	14**)	14[1]) 9**)[2])	9**)	9**)	12[3]) 9**)[4])	9**)	9**)	9**)	9**)	9**)	9**)	9**)	9**)

Von oder nach		Ausnahmetarif											
		2	3				4			5			6
			a	b	c	d	a	b	c	a	b	c	
		Heller für 100 Kilogramm											
Helenenschacht (Glasfabrik)	Neusattl	12	21**)	14	14	—	9**)	9**)	—	9**)	9**)	—	9**)

Als neue Fußnoten sind auf Seite 468 aufzunehmen: [1]) für Stückgüter; [2]) für 5000 kg; [3]) für Säcke, gebrauchte, leer zurück oder zur Füllung gehende, als Stückgut; [4]) für 10000 kg.

Auf den Seiten 468 (Nachtrag I, Seite 47) und 469 ist als neue Fußnote **) aufzunehmen:

„**) Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913;" auf diesen Seiten ist die Fußnote *) abzuändern auf:

„*) Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.

Auf Seite 472 und 473 sind in der Relation Hohentrebetitsch-Kaschitz die Frachtsätze für sperrige Güter, Klasse I und II, Wagenladungsklasse A, B, Sp. T. 1 und 2, Ausnahmetarif 3b, 3c, 3d, 4a, 4b, 5a und 5b samt den Verweisungszeichen zu streichen und wie folgt zu ersetzen:

Von oder nach		Frachtgut													
		sperriges	Klasse		Wagenladungsklasse				Ausnahmetarif						
			I	II	A †)	B †)	Spezialtarif		3			4		5	
							1	2	b	c	d	a	b	a	b
		Heller für 100 kg													
Hohentrebetitsch	Kaschitz	27	18	17	14	12	12	11	17	14	14	14	14	12	12

Auf den vorgenannten Seiten sowie auf Seite 48 des Nachtrages I ist die Fußnote *) abzuändern auf: „*) Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913"

Auf den Seiten 474, 475, 480, 481, 482, 483, 484 (Nachtrag I, Seite 50), 485 (Nachtrag I, Seite 51), 486 und 487 ist die Fußnote *) abzuändern auf: „*)Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913."

Auf Seite 489 ist die Gültigkeitsdauer des Anhanges abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913."

Im Heft 2.

Auf Seite 75 des Nachtrages I ist die Fußnote *) abzuändern auf: „Gültig vom 1. Januar 1913 bis 28. Februar 1913.

II. Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 sind im Tarif, Teil II, Heft 2, die Frachtsätze der nachgenannten Tarifklassen und Ausnahmetarife für den Verkehr mit Helenenschacht (Glasfabrik) zu erhöhen und zwar:

im Nachtrag I, Seite 54

ermäßigtes Eilgut . . . . um 5 Heller für 100 kg,
sperriges Frachtgut . . . . „ 3 „ „ 100 „
Klasse I und II . . . . „ 2 „ „ 100 „
Wagenladungsklasse A bis Ausnahmetarif 1f „ 1 „ „ 100 „

Im Nachtrag I, Seite 61

Ausnahmetarif 2 . . . . um 4 Heller für 100 kg,
Ausnahmetarife 4a bis 5b . . . . „ 1 „ „ 100 „

Auf den vorgenannten Seiten ist in den Stationstarifen für Helenenschacht (Glasfabrik) den Frachtsätzen für sperrige Güter bis Ausnahmetarif 1f und Ausnahmetarif 4a bis 5b das Verweisungszeichen *) beizufügen und als Fußnote aufzunehmen: „*) Gültig bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913."

Wien, am 4. Januar 1913. (129)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Außerkraftsetzung des Frachtsatzes für Kohle von Paredl.

Mit 15. Januar 1913 tritt zufolge Auflassung der Kohlenverladestelle Paredl der im Ausnahmetarife 11, Abteilung II, des vorgenannten Tarifes enthaltene Frachtsatz für Paredl ohne Ersatz außer Kraft. Auf Seite 114 des Tarifes ist „Paredl“ samt den dazu gehörigen Eintragungen zu streichen.

Wien, am 6. Januar 1913. (130)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil VI, vom 1. Januar 1905.
Außerkraftsetzung der Frachtsätze von Paredl.

Mit 15. Januar 1913 treten zufolge Auflassung der Kohlenverladestelle Paredl die in dem vorgenannten Tarife enthaltenen Frachtsätze von Paredl ohne Ersatz außer Kraft. Von diesem Zeitpunkte an werden die bisher von Paredl abgefertigten Kohlensendungen (Venus-Tiefbauschacht) von Maria=Ratschitz zu den für diese Station gültigen Frachtsätzen abgefertigt.

Wien, am 7. Januar 1913. (132)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagstarif für Südwestrußland.
Teil II, vom 1. Januar 1905.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 ist der Abschnitt „V. Zollabfertigungs- und Deklarationsgebühren“ Seite 24—26 des Tarifes) ohne Ersatz zu streichen.

Wien, am 3. Januar 1913. (134

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Einführung des Nachtrages III zum Tarife, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, sofern diesbezüglich im Nachtrage selbst nicht ein anderer Zeitpunkt festgesetzt ist, vom 15. März 1913, gelangt ein Nachtrag III zu dem vom 1. Aug. 1908 gültigen Tarife, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr zur Einführung. Dieser Nachtrag enthält Änderungen bzw. Ergänzungen der „Allgemeinen Bestimmungen“, der „Tarifvorschriften“, der „Bestimmungen über die Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen“ und der „Güterklassifikation“, sowie des „Tarifes für die vom Österr. Lloyd besorgte Versicherung hinsichtlich der Seebeförderung“.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfsch.-Ges. d. öst. Lloyd zum Preise von 0,30 Kr., bzw. 0,25 ℳ, bzw. 0,30 Frcs. für das Stück erhältlich.

Wien, am 6. Januar 1913. (147)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 15. Januar 1913 erscheint ein Nachtrag III zum Personen- und Gepäcktarif der K. Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, am 9. Januar 1913. (148)
K. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Binnentarif der Brandenburgischen Städtebahn.

Vom 15. Januar 1913 ab treten Änderungen in der Gültigkeit und Ausgabe von Marktfahrkarten ein. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Berlin, den 7. Januar 1913. (154)

Die Direktion
der Brandenburgischen Städtebahn A.-G.

4. Effektenverkehr.

Bei der heute öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der $4^1/_2$ %igen Prioritätsobligationen (l. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 176 177 181 186 189 191—194 196 277 288 289 295—299 302 303 578 586 588 589 593—595 598 602 606 878—881 884 890 894 896 899 900 902 903 905—907 913 915 917 918 920 = 50 Stück à 3000 ℳ = 150 000 ℳ;

Nr. 1147 1150 1152 1154 1155 1157 1162 bis 1164 1171 1174 1179 1181—1185 1189 1190 1194 1686 1687 1689 1690 1700—1702 1704 1705 1707 1709—1711 1715 1716 1719 1725 1728 1729 1731 2509 2519 2520 2530 2540—2542 2544 2546 2547 2549 2554 2556 bis 2560 2674—2676 2683 2684 2689 2694 2698—2700 2704 2706 2715 2717 2718 2721 bis 2724 2728 2804 2806 2810—2813 2818 2821 2822 2824 2827 2833 2835 2842 2846 2855 2862 2870 2871 2874 3485 3488 3496 = 100 Stück à 1500 ℳ = 150 000 ℳ;

Nr. 3636 3638 3640—3642 3644 3649 3650 3652 3654 3655 3657—3661 3664 3673—3675 3678 3679 3683 3684 3687 3690 3694—3696 3698 4117—4119 4124 4127 4128 4130 4133 4135 4136 4139 4140 4142 4144 4145 4147 4148 4152—4156 4158 4160 4164 4166 4167 4170 4172—4174 4177 4179—4183 4186 4189 4192 4194 4197 4199—4201 4203 4208 4211 4213 4214 4217 4219 4228 4230 4234 4236 4237 4239 4243 4246 5498 5500 5502 5507 5508 5512—5515 5517 5519 5522—5525 5527 5531 5533 5535—5538 5541 5543 5545 5546 5550 5556 5558 5560 6407 6409—6411 6417 bis 6420 6424 6427 6431 6433 6435 6437 6438 6441 6442 6446 6449 6454 6461—6464 6467 6468 6470—6472 6479 6899—6901 6904 6905 6907 6908 6910 6911 6914 6915 6917 6919 6923 6925 6926 6933 6935 6937 6942 6944 6950 6954—6956 6959 6964 6965 6968 6972 7240 7244 7247 7249 7250 7252 7256 7257 7263 7266 7271 7272 7274 7277—7280 7286 7288 7289 7291 7292 7295 7297 7299 bis 7304 7375 7377—7379 7385 7388 7391 7392 7395 7398 7399 7402—7408 7412 7415 bis 7417 7419—7422 7424 7426 7430 7432 8471 8474 8479 8482 8483 8487 8489 8491 8492 8495 8497 8498 8504 8506 8507 8509 8512 8516 8519—8526 8528 8530—8532 9906 9907 9909—9911 9913 9916 9917 9921 9925 9926 9931 9932 9934 9936 9940—9942 9947 9948 9950—9952 9954 9955 9958—9960 9963 9965 11 405—11 408 11 410 11 411 11 414 11 417 11 419 11 427 11 429—11 432 11 437 11 438 11 444 11 450 11 454 11 456 11 458 11 459 11 462 11 463 11 465 11 466 11 468 11 470 11 472 11 473 12 195 12 196 12 202 bis 12 205 12 209 12 210 12 213 12 215 12 216 12 218 12 223 12 228 12 233 12 235 12 238 12 243 12 244 12 247 12 250 12 253 12 256 12 259—12 261 12 263—12 265 12 267 12 268 12 270 12 272 12 273 12 275—12 277 = 367 Stück à 300 ℳ = 110 100 ℳ, zusammen 517 Stück über 410 100 ℳ.

Dieselben werden den Besitzern zum 1. April 1913 mit der Aufforderung gekündigt, die in den ausgelosten Nummern verschriebenen Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1913 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen und der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Serie IV Nr. 18 bis 20 nebst Erneuerungsschein (Talon) für die nächste Zinsscheinreihe bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W. 8, Taubenstraße 29, zu erheben. Die Zahlung erfolgt werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags mit Ausschluß der letzten beiden Geschäftstage jedes Monats.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a/M. bei der Kreiskasse I und ferner bei den Bankhäusern Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin. Die Effekten können diesen Stellen schon vom 1. März 1913 ab eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1913 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. Mit dem 31. März 1913 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden.

Aus der Kündigung

zum 1. April 1906: zu 300 ℳ Nr. 7174, 8022, 8150,
zum 1. April 1907: zu 300 ℳ Nr. 4345, 8808,
zum 1. April 1908: zu 1500 ℳ Nr. 1450, 2191; zu 300 ℳ Nr. 5407, 8731, 10 446, 10 807,
zum 1. April 1909: zu 300 ℳ Nr. 7194, 9322, 9323,
zum 1. April 1910: zu 300 ℳ Nr. 6754,
zum 1. April 1911: zu 1500 ℳ Nr 2239; zu 300 ℳ Nr. 6240, 9173, 9174, 9177, 9216, 9218, 9226,
zum 1. April 1912: zu 1500 ℳ Nr. 1502, 1847; zu 300 ℳ Nr. 3567, 5729, 5986, 8273, 8351—8353, 8362, 8363, 8373, 8374, 8810, 9091, 9094, 9096, 9097, 9099, 12 446.

Formulare zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt. (125)

Berlin, den 2. Januar 1913.

Hauptverwaltung der Staatsschulden.
von Bischoffshausen.

5. Verdingungen.

Entwässerungsarbeiten beil. 80 cbm Erdaushub, 300 qm Planierungsarbeiten, Verlegen von 60 cbm Sickersteinen und 100 lfd. m Zementröhren für die beiden Unterführungen der Woflartsweiererstraße der Verlegung des Personenbahnhofs

Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. I. 1907 öffentlich zu vergeben. Getrennt hiervon Steinhauerarbeiten für das Einlassen der Unterlagsplatten in 86 Granitquader im neuen Personenbahnhof hier. Unterlagen, unentgeltlich für die Entwässerungsarbeiten und für die Steinhauerarbeiten gegen 20 Pf Kostenersatz — nach auswärts gegen bestellgeldfreie Einsendung — Ettlingerstraße 39 zu erhalten. Angebote, postfrei, verschlossen, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens Montag, den 13. Januar 1913 vormittags 11 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Karlsruhe, den 2. Januar 1913. (87)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16 m Durchmesser für den Bahnhof Sagen-Goray und einer solchen von 20 m Durchmesser mit elektrischem Antrieb für den Bahnhof Landsberg (Warthe) soll vergeben werden. Verdingungsanschlag, Zeichnungen und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können von dort auch gegen freie Einsendung von 7,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 23. Januar 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 2. Januar 1913. (107)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung von Pflasterarbeiten einschl. Lieferung von Reihensteinen zur Herstellung von Reihenpflaster auf dem Lehrter Güterbahnhofe in Berlin. soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Pflasterarbeiten Betriebsamt 3" versehen bis zum 25. Januar 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (106)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.
Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 an 13 400 Hammerstielen, 14 650 Hackenstielen, 3750 Besenstielen, 6930 Schaufelstielen. Termin am 1. Februar 1913, vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰, mit Zeichnung 30 ₰ mehr, in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 4. Januar 1913. (128)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 1430 Abspannkonsolen, 3900 Ankerhaken, 3700 Strebenschrauben, 86 090 Isolatorenstützen, 6000 Doppelwinkelstützen, 8730 Isolatorenträgern, 7500 gußeisernen Kabelmerkzeichen, 196 900 Porzellanisolatoren, 234 700 kg verzinktem Eisendraht, 15 000 kg verzinktem Stahldraht, 28 200 kg isoliertem Draht, 2100 kg Kupferbindedraht und 323 000 m Telegraphenkabel. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Telegraphenbaumaterialien" versehen bis zum 23. Januar 1913, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 20. Februar 1913, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 3. Januar 1913. (J127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 9000 kg Kohlensäure im Etatsjahr 1913.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 5. Februar 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1913.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 50 ₰ bar von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 4. Januar 1913. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung dreier Kohlenladekrane von 1500 kg Tagfähigkeit, mit elektrischem Antrieb für Fledderbahnhof Osnabrück soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, ausschließlich Zeichnungen, können gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ — nicht in Briefmarken — vom Vorstand unseres Zentralbureaus hier bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 29. Januar 1913, mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 1. März.

Munster i/W., den 31. Dez. 1912. (122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erneuerung des Anstriches der Bahnsteighallen usw. auf den Vorortbahnsteigen Putlitzstraße und Jungfernheide soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Erneuerung des Anstriches der Bahnsteighallen auf den Vorortbahnsteigen Putlitzstraße und Jungfernheide" versehen bis zum 31. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (126)

Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung von 13 800 kg bleifreier weißer Farbe in Pulverform in 5 Losen, 296 000 kg desgleichen in Öl angerieben (Pastaform) in 10 Losen, 18 400 kg Zinkweiß in 7 Losen, 31 250 kg Eisenmenige in 8 Losen, 4600 kg Bleiglätte (Silberglätte) in 3 Losen, 253 500 kg gemahlener Kreide (geschlemmte) in 9 Losen, 1270 kg rotem Zinnober, echten in 7 Losen, 4200 kg Zinnober-Imitation, roten in 6 Losen, 14 400 kg Ocker, hellen, gelben in 5 Losen, 42 200 kg Goldocker in 8 Losen, 11 100 kg gebrannter Umbra in 5 Losen, 18 100 kg ungebrannter Umbra in 4 Losen, 58 450 kg Caput mortuum in 6 Losen, 3050 kg Schieferschwarz (Naturalschwarz) in 4 Losen, 12 900 kg Kienruß in 8 Losen, 1220 kg Beinschwarz (Lackschwarz) in 2 Losen, 3900 kg Spachtelfarbe (fertige Anstrichmasse) in 3 Losen, 15 800 kg Spachtelfarbe, trockenes Pulver in 5 Losen, 300 Buch Blattgold, 800 Brief Goldbronze, 50 Brief Silberbronze, 600 Brief Aluminiumbronze in je 1 Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Königsberg i. Pr., Halle a. S., Magdeburg, Bromberg und Danzig zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. Februar 1913 vormittags 9½ Uhr an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4; Proben bis spätestens zum 1. Februar 1913 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstättenämter einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 7. Februar 1913 vormittags 10 Uhr Tempelhofer Ufer 28 III Zimmer Nr. 4 statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 5. März 1913. (155)

Berlin, den 6. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an alten noch gleisfähigen Schienen schwacher Profile und an Schmalspurweichen sowie an abgängigem Altmaterial, als

Eisen- und Stahlschienen, eiserne Stuhlschienen, stählerne Flachlaschen, Herzstücke aus Hart- und Stahlguß, gußeiserne Schienenstühle, Drahtschrott, Kleineisenschrott, Eisenschrott, Blechschrott, Gußeisen, Schmelzeisen, Federstahlabfälle, Radgestelle, Radsätze, Gußstahlradreifen, Stahlgußbremsklötze, eis. und stählerne Drehspäne, Lokomotivkessel mit und ohne Feuerbuchse, Kupfer, Kupferspäne, Rotgußspäne, Messing, Neusilber, Zink, Zinkschlamm, Filzabfälle, Gummiabfälle usw., zusammen rund 125 Doppelladungen,

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von der hiesigen Kanzlei bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluß der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

29. Januar, mittags 12 Uhr,

an uns einzureichen.

Schwerin (Meckl.), den 7. Jan. 1913. (156)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 4. | 15. Januar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Mechanische Umladeanlagen in Umladeschuppen.

Über die Erfahrungen, welche beim Betriebe der ersten, in Deutschland eingerichteten Umladeanlage für Stückgüter, der im Umladeschuppen auf Bahnhof Bebra erbauten Rollbahn, gesammelt worden sind, enthält die Nr. 45 Jahrg. 1912 d. Ztg. ausführliche Mitteilungen, welche geeignet sind, für die Prüfung der Brauchbarkeit mechanischer Umladeanlagen einige Unterlagen zu liefern.

Den Mitteilungen ist zu entnehmen, daß die Rollbahn den Verkehr erleichtert, die Umladekosten verringert und infolge Erleichterung der Umladearbeiten sozial wohltätig wirkt. Die Ersparnisse an Arbeitern, welche mit Hilfe der Rollbahn herbeigeführt worden sind, haben in den einzelnen Monaten nach der Inbetriebnahme beträchtliche Schwankungen gezeigt und waren wesentlich abhängig von der Zahl und Dauer der vorgekommenen Betriebsstörungen, welche durch Entgleisungen und Festklemmen von Rollbahnwagen und sonstige Umstände veranlaßt waren.

Über die dauernd erreichbaren Ersparnisse konnten Angaben noch nicht gemacht werden, weil bis dahin die Anlage noch nicht längere Zeit ohne jede Störung gearbeitet hat. Es sind Verbesserungen an den Triebwagen in Aussicht gestellt und, soweit bekannt, ausgeführt, durch welche unzweifelhaft einer Reihe von Betriebsstörungen vorgebeugt wird.

Da inzwischen auch in den sehr scharf gekrümmten Halbkreisbögen der Rollbahn Zwangsschienen zur Verhütung der Entgleisung oder des Festklemmens von Plattformwagen angebracht sind, so dürften Betriebsstörungen und Unterbrechungen künftig nur noch zu den Seltenheiten zu rechnen sein. Immerhin bleiben Betriebsunterbrechungen, welche die Lahmlegung der ganzen Umladevorrichtung zur Folge haben, auch wenn sie nur einige Stunden dauern, ein Nachteil, welcher für die glatte Erledigung der Verkehrsgeschäfte recht unerwünscht ist.

Eine andere Frage, welche für die Beurteilung der Brauchbarkeit von Rollbahnen von höherer Bedeutung ist, betrifft die wirtschaftliche Regelung der Umladearbeiten. In dieser Beziehung war man nach den erwähnten Mitteilungen zu einem voll befriedigenden Ergebnis bisher nicht gelangt. Als nachteilig hat sich herausgestellt, daß sich der Einführung eines zweckmäßigen Lohnsystems, bei welchem die Leistungen der kolonnenweise geteilten Arbeiter für jede Kolonne besonders ermittelt und bezahlt werden, schwer überwindliche Hindernisse entgegenstellen; vielleicht nicht weniger nachteilig für die Wirtschaftlichkeit ist es aber, daß die Eigenart der Umladeanlage es unmöglich macht, die Gutabnehmer — damit seien die Arbeiter bezeichnet, welche die Stückgüter von der Rollbahn zu nehmen und zu verladen haben — voll zu beschäftigen.

Diese Arbeiter müssen nämlich über die ganze Länge der beiden Schuppenbühnen verteilt werden, damit für die auf der Rollbahn die Umladehalle durchlaufenden Stückgüter an den Stellen, wo sie zu entladen sind, Gutabnehmer bereitstehen, welche die zu entladenden Stückgüter heraussuchen und herunternehmen. Stehen Gutabnehmer nicht bereit, so durchlaufen die Stückgüter mehrmals die Umladehalle und nehmen dann die Flächen der Rollbahn unnötig lange in Anspruch. Die dauernd richtige Verteilung der Gutabnehmer wird noch dadurch wesentlich erschwert, daß der Stückgutanfall (= Menge der von der Rollbahn herunterzunehmenden Güter) an einzelnen Stellen im Schuppen zeitweise sehr gering, zu anderen Zeiten aber wieder sehr stark ist. Deshalb sind die Gutabnehmer, selbst bei umsichtiger, dem Stückgutanfall möglichst entsprechender Verteilung, zeitweise an einigen Stellen mit Arbeiten überlastet, an anderen Stellen aber fast beschäftigungslos.

Der große Bedarf an Gutabnehmern, = $^2/_5$ der Schuppenarbeiter, ist eine Folge des der Eigenart der Umladevorrichtung entspringenden Zwanges, besonderes Personal — die Gut-

abnehmer — bereitstellen zu müssen, welches die auf der Rollbahn kommenden Stückgüter sämtlich zu beobachten und am eigenen Standort die dorthin bestimmten Stückgüter genau in dem Augenblick von der Rollbahn zu nehmen hat, in welchem sie an ihrem Ziele eintreffen. Nach den vorstehenden Ausführungen wird man einigermaßen ermessen können, von welchem Vorteil es ist, daß die in Nr. 9, Jahrg. 1911, der „Verkehrstechnischen Woche" und in Nr. 57 Jahrg. 1912 d. Ztg. beschriebene Hängebahn eines besonderen Personals zur Entfernung der Stückgüter von den Hängebahnfahrzeugen nicht bedarf, weil sich die beladenen Lastschalen beim Herablassen auf den Schuppenboden selbsttätig loslösen.

Schon allein durch diese bedeutende Ersparnis sind Hängebahnen den Rollbahnen überlegen. Die Ersparnis an Arbeitskräften wächst bei Hängebahnen außerdem noch dadurch, daß die Stückgüter auf ihrem Wege von Bahnwagen zu Bahnwagen dauernd auf derselben Lastschale (bzw. Stechkarre) verbleiben, während sie bei Rollbahnbeförderung mehrmals auf- und abgeladen werden müssen, da sie auf der Rollbahn meist nicht auf der Stechkarre bleiben.

Hinsichtlich des für Hängebahnbetrieb anwendbaren Lohnsystems stehen praktische Erfahrungen nicht zur Verfügung. Jedoch läßt sich die einzuführende Gestaltung der Umladegeschäfte, welche der Einrichtung der vorgeschlagenen Stückguthängebahn anzupassen sind, klar genug übersehen, um mit ausreichender Begründung voraussagen zu können, daß es unschwer möglich sein wird, das Maß der Leistungen der einzelnen im Hängebahnbetrieb beschäftigten Arbeiterkolonnen und Fahrzeugführer einwandfrei zu ermitteln und dadurch die Grundlagen für ein den Wettbewerb ermöglichendes, daher wirtschaftliches Lohnsystem zu schaffen. Eine Abweichung vom Cölner System wird nur insofern eintreten müssen, als die Leistungen des Entladens aus den Bahnwagen, der Beförderung auf der Hängebahn und des Verladens getrennt ermittelt und mit verschiedenen Akkordpreisen bewertet werden muß.

Bei Hängebahnbetrieb verrichten die Verlader — damit seien die Arbeiter bezeichnet, welche die von den Hängebahnfahrzeugen abgesetzten Stückgüter in Bahnwagen zu verladen haben — annähernd dieselben Schuppengeschäfte, welche bei Rollbahnbetrieb die Gutabnehmer auszuführen haben.

Bei Hängebahnbetrieb begegnet es keiner Schwierigkeit, die Verladergruppen ununterbrochen voll zu beschäftigen, weil die zu verladenden Stückgüter auf den von den Hängebahnfahrzeugen abgesetzten Lastschalen zur Weiterbehandlung bereitstehen und die Verlader der Notwendigkeit enthoben sind, alle auf der Hängebahn in Umlauf befindlichen Stückgüter zu beobachten und die am Ziel angelangten Stückgüter in Empfang zu nehmen. Zur Ergänzung des Vergleichs zwischen Rollbahn und Hängebahn bleibt noch die Frage zu besprechen, in welchem Maße der Hängebahnbetrieb durch Mängel und Schäden an der Fahrbahn und den Fahrzeugen beeinträchtigt werden kann. Unterbrechungen in der Zuführung des elektrischen Stromes können hier außer Betracht bleiben, da diese für Rollbahn und Hängebahn gleich nachteilig sind. Wird die Fahrschiene einer Hängebahn an einer Stelle unfahrbar, so ist diese Stelle für die Durchfahrt von Fahrzeugen gesperrt; die übrigen Strecken der Hängebahn, mit Ausnahme eines etwaigen Stumpfgleises, werden hierdurch dem Betrieb nicht entzogen. Durch eine unfahrbare Gleisstrecke können im Umladebetrieb nur unerhebliche Störungen hervorgerufen werden.

Muß ein Hängefahrzeug wegen eingetretener Beschädigung außer Betrieb gesetzt werden, so ist dies für die Erledigung der Umladegeschäfte ohne Nachteil, sofern eine genügende Reserve an Fahrzeugen vorhanden ist. Vollständige Unterbrechungen oder empfindliche Störungen des Hängebahnbetriebes können daher als ausgeschlossen betrachtet werden. Übrigens sind elektrisch betriebene Hängebahnfahrzeuge ähnlicher Bauart bereits seit einer längeren Reihe von Jahren in der Industrie erprobt und immer mehr vervollkommnet; man darf also erwarten, daß die Fahrzeuge für Umladeschuppen erhebliche Kinderkrankheiten kaum zu überwinden haben.

Durch die Bebraer Umladeanlage ist, trotz einiger Mängel, welche ihr anhaften, der Nachweis erbracht, daß mechanische Fördereinrichtungen als ein willkommenes Hilfsmittel zur Erleichterung und Verbilligung der Umladegeschäfte zu begrüßen sind. Man wird in der Annahme kaum fehlgehen, daß diesem ersten Versuch zur Verbesserung der Umladegeschäfte weitere folgen werden; da aber zweifelhaft sein kann, ob Rollbahnen die einzigen, besonders geeigneten Fördermittel sind, so dürfte es empfehlenswert sein, die Versuche auf Hängebahnen auszudehnen. In Nordamerika ist dies bereits geschehen, indem die Missouri-Kansas- und Texasbahn in St. Louis einen neuerbauten Güterschuppen mit einer umfangreichen Hängebahnanlage ausgerüstet hat (vgl. Nr. 73 Jahrg. 1911 d. Ztg. und Heft 1 Jahrg. 1912 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens").

Aufhängung von Stechkarren an Hängebahnfahrzeugen.

Es bleibt noch übrig, auf einige gegen Stückguthängebahnen hervorgetretene Bedenken kurz einzugehen. Ein erheblicher Mangel wurde darin gesehen, daß die in der „Verkehrstechnischen Woche" dargestellten Lastschalen sich zum Auf- und Abladen von Stückgütern weniger eignen, als die gebräuchlichen Stechkarren. Bezüglich eines Teiles der Stückgüter trifft der Einwand unstreitig zu; nur schießt man weit über das Ziel, wenn man damit die Unbrauchbarkeit von Stückguthängebahnen begründen will. Denn die für Auf- und Abladen aufzuwendende Zeit und Arbeit ist im Vergleich zum Umfang der übrigen Schuppenarbeiten zu gering, um für die Beurteilung mechanischer Umladeanlagen von ausschlaggebender Bedeutung zu sein (vgl. Aufsatz von Fenten in Nr. 16 Jahrg. 1904 d. Ztg.). Außerdem ist aber der Einwand auch deshalb ohne Belang, weil die Stückgüter bei Hängebahnbetrieb nur einmal auf- und abgeladen zu werden brauchen, während dies bei Rollbahnbetrieb meist zweimal geschehen muß. Das Auf- und Abladen wird also bei Hängebahnbetrieb wahrscheinlich nicht mehr Arbeit verursachen, als bei Rollbahnen. Übrigens können auch gewöhnliche Stechkarren als Hängebahnlastschalen verwendet werden, wenn man an den beiden Karrbäumen vorn und hinten (s. Textbild) Zapfen anbringt, unter welche die Gehängearme der Hängebahnfahrzeuge greifen können. Die Gehänge würden vielleicht nach dem in St. Louis ausgeführten Muster auszubilden sein (s. „Railway Aga Gazette", 1911, S. 1647 ff.). Das Auf- und Abladen für solche Stechkarrenlastschalen wäre ebenso leicht, wie bei gewöhnlichen Stechkarren.

Ein anderer Mangel wurde darin gefunden, daß die Hängebahnlastschalen mit den Stückgütern 2 m gehoben und nach Ankunft am Ziel wieder 2 m gesenkt werden müssen. Diese Eigenschaft teilt die Stückguthängebahn wohl mit den meisten, in der Industrie arbeitenden Hängebahnen und Krananlagen; sie hat nicht verhindert, daß Hängebahnen sehr bedeutende Erfolge errungen und weiteste Verbreitung gefunden haben. Es erübrigt sich daher, besonders nachzuweisen, daß der Einwand unbegründet ist. Der Vollständigkeit halber sei zum Schluß noch erwähnt, daß auf dem Victoriabahnhof zu Manchester vor etwa zehn Jahren eine Hängebahn für Reisegepäck eingerichtet worden ist (zwischen dem Gepäckraum und den Bahnsteigen), durch welche die Beförderungskosten für 1 t Gepäck von früher 1 Schilling auf 2 Pence herabgedrückt worden sind (s. „Reform", 1903, S. 619).

Magdeburg, im Dezember 1912.

Schürmann, Regierungs- und Baurat.

Der Bahnhof zu Offenburg (Baden).

Unter den neun großen, im Umbau befindlichen Millionenbahnhöfen Badens[1]) ist der Bahnhof zu Offenburg als erster am 6. November 1911 dem Betrieb übergeben worden. Unmittelbar darauf folgte der Bahnhof zu Durlach bei Karlsruhe am 9. Dezember 1911 nach, während die größten Stationsanlagen, die Bahnhöfe Basel, Karlsruhe und Heidelberg, erst in den nächsten Jahren fertiggestellt sein werden.

Mit dem Bahnhof Offenburg ist, nach einem Ausspruch des Generaldirektors der badischen Staatseisenbahnen, Geheimer Rat Roth, in der Zweiten Kammer, „der erste große moderne Bahnhof, den wir in Baden besitzen", zur Eröffnung gelangt. Daß eine Mittelstadt von noch nicht 20 000 Einwohnern eine derartig ausgedehnte Bahnhofsanlage erhält, nimmt zunächst einigermaßen wunder. Diese Tatsache findet jedoch ihre Erklärung in dem Umstand, daß Offenburg außerordentlich zentral, vom Nord- und Südende der badischen Hauptbahn Mannheim-Basel ungefähr gleich weit entfernt gelegen ist, daß hier der Ausgangspunkt der weltberühmten Schwarzwaldbahn Offenburg-Triberg-Konstanz sich befindet und in baldiger Zukunft auch die direkte Linie nach Kehl-Straßburg von hier abzweigen wird. All dies macht Offenburg für die Errichtung eines großen Personen- und Verschubbahnhofes sowie umfangreicher Werkstättenanlagen äußerst geeignet. „Es sind das Einrichtungen, deren die Eisenbahnverwaltung bedarf, unabhängig davon, daß der Bahnhof gerade bei Offenburg liegt"[2]).

I.

Der alte Bahnhof (1844—1899).

Am 12. September 1840 war die erste badische Bahnstrecke, zugleich die erste größere deutsche Staatsbahn, die Linie Mannheim-Heidelberg eröffnet worden. Die Bahnlinie wurde alsbald gen Süden weiter fortgesetzt, erreichte im Frühling 1843 die Residenzstadt Karlsruhe und im Sommer des folgenden Jahres Offenburg. Am 1. Juni 1844 wurde der alte Bahnhof Offenburg dem Betrieb übergeben. Mehr als zwei Menschenalter hindurch hat er also dem Verkehr gedient, ohne daß während dieser Zeit wesentliche Änderungen vorgenommen wurden. Leider läßt sich über die Baukosten des alten Bahnhofes Genaues heute nicht mehr ermitteln; sie mögen 100 000 Gulden (etwa 170 000 ℳ) nicht überschritten haben.

Eine kleine Erweiterung erfuhr der alte Bahnhof im Jahr 1865/66, wo die neu erbaute sog. „Kinzigbahn" Offenburg-Hausach, das erste Teilglied der Schwarzwaldbahn, in den Bahnhof eingeführt werden mußte. Am 2. Juli 1866, einen Tag vor Königgrätz, ward die Neubaustrecke eröffnet und zugleich die erweiterte Bahnsteiganlage in Betrieb genommen.

Sonstige Veränderungen und Umbauten wesentlicher Natur kamen nicht vor. Eine allmähliche Erweiterung des Güterbahnhofes wird wohl stattgefunden haben, ein Verschubbahnhof bestand 1844 zweifellos noch nicht, er dürfte nach und nach entstanden sein. Die Gesamtanlagen konnten allmählich den gesteigerten Verkehr nur mit Mühe bewältigen, und bereits in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden mehr und mehr Klagen über die Unzulänglichkeit der Offenburger Bahnhofanlagen laut. Die Länge und Breite der Bahnsteige war eine recht bescheidene (der sog. Schwarzwaldbahnsteig, wo alle Züge nach Konstanz abgefertigt wurden, war beispielsweise ganze 80 m lang), und vor allem machte sich der Mangel an Personentunneln zwischen den einzelnen Bahnsteigen recht fühlbar. War doch Offenburg schließlich fast der einzige größere Bahnhof, der ihrer immer noch entbehrte. Dieser Mangel an jeglichen Unterführungen hatte zur Folge, daß das Publikum bei Regen, Wind und Schnee ohne Schutzdach die vielbefahrenen Gleise überschreiten mußte, und wenn ohne wesentliche Änderung der Bahnsteige seit 1844, bei einer Verzwanzigfachung der Personenverkehrs, nie ein größerer Unfall zu beklagen war, so stellt das ein glänzendes Zeugnis für das dort beschäftigte Betriebspersonal aus, das in diesen engen, düsteren und rauchgeschwärzten Bahnhofhallen seines schweren Amtes waltete. An Sonn- und Feiertagen, besonders zur Zeit, als die Bahnsteigsperre noch nicht eingeführt war, begegnete eine regelrechte Abwicklung des Verkehrs unglaublichen Schwierigkeiten, so daß ein Um- oder Neubau der gesamten Bahnhofanlagen Mitte der neunziger Jahre bereits sich als eine für die Sicherheit und Diensterleichterung unaufschiebbare Notwendigkeit erwies. Im Nachtrag zum Eisenbahnbaubudget 1898/99 erschien endlich eine erste Teilforderung im Betrage von zwei Millionen Mark, womit der Umbau greifbare Gestalt angenommen hatte.

II.

Der Umbau des Bahnhofes (1899—1911).

Ein erster Entwurf zum Umbau des Bahnhofes wurde von der Generaldirektion im Jahre 1897 ausgearbeitet. Er sah einen Gesamtaufwand von 5 130 000 ℳ vor, wovon als erste Teilforderung, wie eben erwähnt, 2 000 000 ℳ im Nachtragsbudget 1898/99 erschienen. Dieser Entwurf hatte zunächst nur die Abstellung der wesentlichsten Mißstände im Auge, womit sich auch der geringe Betrag des geschätzten Aufwandes erklärt. Zur Ausführung ist er, man kann wohl sagen glücklicherweise, nicht gelangt. Er wurde verschiedentlich umgearbeitet, um insbesondere auch die Mißstände des Durchgangsverkehrs zu heben und demgemäß zum Personenverkehr für die Schnell- und Personenzüge, zum Güterverkehr für die Fern- und Unterwegsgüterzüge ganz gesonderte Anlagen zu erstellen. Der Bahnhof Offenburg sei, wie es in einer Regierungserklärung hieß, wie jene in Mannheim und Basel für die Zusammenstellung der Güterzüge besonders geeignet gelegen. Mit besonderem Recht wurde dabei aber von der Regierung darauf aufmerksam gemacht, „daß dieser neueste Erweiterungsplan zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse für eine längere Zukunft Vorkehr treffe".

Dieser zweite Entwurf vom Frühjahr 1902 rechnete bereits mit einem Gesamtaufwande von 15 700 000 ℳ, einer Summe also, die fast dem Dreifachen der ursprünglich angenommenen Baukosten gleichkam. Der Abg. Muser-Offenburg nannte sie auf den ersten Blick gewaltig hoch, fand sie aber doch „wohlbegründet", da der Zugverkehr auf Station Offenburg seit 1890 um beinahe 100 % zugenommen habe. Nach abermaliger Durcharbeitung schloß der neue Gesamtkostenvoranschlag mit 19 800 000 ℳ ab. An diesem Mehr war in erster Reihe eine höhere Veranschlagung des Grunderwerbs sowie der Brücken schuld, ferner eine Erweiterung der Gleisanlagen und endlich einige von der Militärverwaltung inzwischen beantragte Rampen- und andere Anlagen.

Eine derartige Steigerung des ursprünglich angenommenen Aufwandes mußte Aufsehen erregen, aber der Abg. Frühauf führte damals mit Recht aus: „Ich muß den Offenburger Bahnhof in Schutz nehmen, als ob dort ein Pfennig hätte gespart werden können, ohne daß wichtige Interessen notgelitten hätten. Die Generaldirektion ist logisch und konsequent vorgegangen. Man muß dann aber nicht mit dem Schlagwort arbeiten, daß erst 5, dann 12, endlich 20 Millionen gefordert worden seien. Es handelt sich um ganz verschiedene Projekte, von denen sich das letzte schließlich als das beste und notwendige herausgestellt hat."

In dem neuen endgültigen, zur Ausführung gelangten Entwurf war vorgesehen, „daß das bestehende Aufnahmegebäude beibehalten und den erweiterten

---

[1]) Vgl. Jahrg. 1911 S. 5 d. Ztg.

[2]) Vgl. Amtliche Berichte über die Verhandlungen der Badischen Ständeversammlung 1903/04, Seite 1161, Rede des Abg. Hergt.

Bedürfnissen angepaßt werden soll“[3]). Es geschah dies hauptsächlich aus Sparsamkeitsgründen. Doch ist der Entschluß wohl nach verschiedenen Richtungen hin zu bedauern, da er die bauleitenden Ingenieure in ihrer Bewegungsfreiheit erheblich einschränkte. Sicherlich würde, wenn heute die Entscheidung zu treffen wäre, diese anders ausfallen, schon aus dem Grunde, weil, wie sich erst später herausstellte, das alte Aufnahmegebäude baulich weit schlechter war als ursprünglich angenommen (der Mittelbau war nicht einmal unterkellert). Die Kosten des Umbaues dieses Gebäudes betrugen 210 000 ℳ, und wir dürfen wohl annehmen, daß mit demselben oder noch etwas mehr Geld auch ein neues stattlicheres Gebäude sich hätte errichten lassen. Demgegenüber soll aber anerkannt werden, daß, wie die Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung seinerzeit[4]) schrieb, „kein Mensch heute wohl mehr in dem schmucken Aufnahmegebäude mit seinen hellen, breiten Bahnsteigen die Übereste von ehedem erkennt“. Ganz besonders schön ausgestattet ist die neue Schalterhalle. Sie ist geräumig gehalten und der weiße Anstrich mit einer hübschen Deckenbeleuchtung gibt dem Raum wirklich ein gediegenes und freundliches Aussehen.

Zur weiteren Begründung der großen Mehrforderungen wurde u. a. noch darauf hingewiesen, daß „verschiedene von den geplanten Bauten, insbesondere der Verschubbahnhof, keineswegs als lokale Offenburger Bahnhofanlagen zu betrachten seien“, und im Hinblick auf die gewaltige Ausdehnung gerade der Anlagen für den Güterverkehr wurde betont, daß ein zweckmäßiger Güterverkehr die Hauptquelle unserer Betriebseinnahmen sei und daher auf diesen Betriebszweig alle modernen Einrichtungen, die sich aus der Erfahrung entwickelt hätten, im Interesse der Eisenbahnverwaltung anzuwenden seien.

Große Schwierigkeiten, auf die an dieser Stelle nur kurz hingewiesen werden kann, verursachte die Beseitigung einiger Planübergänge im Gebiet des Bahnhofumbaues. Unzählige Petitionen des Stadtrates, einzelner Vereine und Einwohner Offenburgs sowie der Nachbarorte gingen bei den Landständen ein, langwierige Zählungen und Berechnungen wurden vorgenommen, Versammlungen abgehalten usw., und die Kammer selbst verhandelte zu wiederholten Malen über die Frage, wie die eingehenden Planübergänge im Stadtinnern und der nächsten Umgebung zu ersetzen seien. Die Frage ist nun längst gelöst: im innern Stadtgebiet sind die beiden alten Überführungen durch zwei neue ersetzt, ebenso der gefährliche Planübergang an der Zeller Straße durch eine neue Überführung. In der weiteren Umgebung sind, und dies war vielleicht nicht mit Unrecht der hauptsächlichste Stein des Anstoßes für die Offenburger, zwei mächtige Überführungen über den Verschubbahnhof errichtet worden, nachdem die beteiligten Gemeinden, auf deren Gemarkung er zu liegen kam, als Ersatz eingehender Feldwegverbindungen zwei neue Wegüberführungen verlangt hatten. Der Eisenbahnverwaltung erwuchs hieraus ein Mehraufwand von annähernd 500 000 ℳ, und es läßt sich unschwer denken, daß diese Tatsache von beteiligter Seite entsprechend verwertet wurde. Mit Recht wies der Stadtrat Offenburg in einer Eingabe an die Landstände darauf hin, daß „der Staat unterhalb Station Offenburg etwa ein Kilometer voneinander entfernt zwei gewaltige Brücken mit ebensolchen Zufahrtsrampen mit einem Aufwand von ¾ Millionen Mark herstellt für den Personen- und Fuhrwerkverkehr einzelner zerstreut liegender Ortschaften mit zusammen etwa 4000 Seelen, während sich die Eisenbahnverwaltung nicht zu entschließen vermag, einen Fußgängersteg mit etwa 30 000 ℳ auf Staatskosten zu erbauen, der die Oststadt Offenburgs mit 6000 Seelen mit der Weststadt verbinden soll“[5]). Demgegenüber war der Standpunkt der Eisenbahnverwaltung nicht minder begreiflich, da sie ein Bedürfnis zur Errichtung eines Fußgängersteges in unmittelbarster Nähe der neuangelegten Überführung der Zeller Straße nicht anerkannte oder doch mindestens eine finanzielle Beihilfe der Gemeinde dazu verlangte.

Dieser unerquickliche Streit fand naturgemäß auch in den Kammerverhandlungen einen Widerhall, und mehrfach wurde von der „sehr splendiden Weise“ gesprochen, mit der die Wünsche der kleinen Landgemeinden berücksichtigt worden seien. Der uralte, allenthalben beobachtete Gegensatz zwischen Stadt und Land machte sich eben auch hier bemerkbar.

[3]) Vgl. den Bericht der Budgetkommission der Zweiten Kammer über das Spezialbudget des Eisenbahnbaues, erstattet von dem Abg. Pfefferle, 1903/04 Nr. 18. Seite 55.

[4]) Vgl. Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung 1912, Seite 18.

[5]) Vgl. den Bericht über die Sitzung des Stadtrates Offenburg vom 5. März 1908.

Zu dem weiter oben mitgeteilten Gesamtkostenvoranschlag von 19 800 000 ℳ war noch ein Verwaltungsaufwand hinzuzurechnen, während andererseits ein verhältnismäßig geringer Betrag (78 680 ℳ), die Pauschvergütung des Reiches zu den Kosten einer 500 m langen festen Militärrampe nebst Ladegleis, abging. Daher bezifferte sich der endgültige Gesamtaufwand für den Bahnhofumbau Offenburg auf 20 109 800 ℳ, der sich auf die Budgetperioden von 1898/99 bis 1912/13 verteilt.

Aus der Baugeschichte des neuen Bahnhofes selbst dürften folgende kurze Angaben interessieren:

1899 wurde mit dem Geländeerwerb begonnen, nachdem eine Verlegung des Bahnhofes weiter in die Rheinebene hinaus sich als unausführbar herausgestellt hatte. In den Jahren 1902/03 wurde das neue Elektrizitätswerk erbaut und fast zur gleichen Zeit die nötigsten Dienst- und Wohngebäude, Aufenthalts- und Übernachträume, Speise- und Badeanstalten usw. Am 18. Dezember 1905 wurde endlich mit dem Umbau des Gesamtbahnhofes begonnen. Die Maurer-, Erd- und Entwässerungsarbeiten am neuen Ortsgüterbahnhof wurden in Angriff genommen und unmittelbar darauf auch die Umbauarbeiten am Personenbahnhof. Um die Schwarzwaldbahn zweigleisig in den Bahnhof einmünden lassen zu können, mußte sodann der lange Einschnitt südlich des Bahnhofs verbreitert werden. Im Jahre 1902 hatte man nämlich bei dem Bau des zweiten Gleises auf der Teilstrecke Offenburg-Gengenbach vor den Toren Offenburgs, bei Km. 1,10 Halt machen müssen, da die Verhältnisse von hier ab eine Weiterführung des zweiten Gleises unmöglich machten, und es liegt ohne weiteres auf der Hand, daß bei dem regen Zugverkehr die Betriebsverhältnisse sich an dieser Stelle recht schwierig gestalteten. Daher wurde nun in den Jahren 1907/08 der Einschnitt selbst verbreitert und die beiden im Stadtgebiet befindlichen Überführungen vollständig umgebaut. Zuerst wurde die neue Schulhaus- und dann die Zähringerhofbrücke dem Verkehr übergeben. Am 6. August 1909 konnte endlich auch die Schwarzwaldbahn zweigleisig bis in den alten Bahnhof hinein geleitet werden.

Die drei übrigen, weit bedeutenderen Überführungen im Offenburger Bahnhofgebiet, die Zellerstraßenbrücke und die beiden viel erörterten Brücken über den Verschubbahnhof, wurden im Laufe der Jahre 1908/09 fertiggestellt. Nachdem die alte Werkstätte abgebrochen war, konnte sodann in der Nacht vom 6./7. November 1909 der zierliche Notbahnhof eröffnet werden, der trotz einer gewissen Raumbeschränktheit den an ihn gestellten Anforderungen genügte und einen recht sauberen, freundlichen Eindruck machte. Er wies, wie später der neue Bahnhof, hohe englische Bahnsteige auf.

Nun erst konnte der wichtige Umbau des Personenbahnhofes in Angriff genommen werden. Das Aufnahmegebäude wurde vollständig umgebaut, Bahnsteige, Hallen, Unterführungen, Stellwerke, Gleise usw., kurz, alle für einen modernen Bahnhof nötigen Bauten, errichtet. Der Umbau dieser Personenbahnhofanlagen dauerte auf den Tag genau zwei Jahre. Am 6. November 1911 konnte ihre Inbetriebnahme erfolgen.

Damit hat jedoch der Umbau des Gesamtbahnhofes sein Ende noch nicht erreicht. Es bleibt vor allem noch der ausgedehnte Verschubbahnhof übrig, an dem zur Zeit weiter gearbeitet wird. Sein westlicher Teil wird voraussichtlich am 1. März 1913 eröffnet werden, während die Gesamtheit aller Offenburger Bahnhofanlagen, soweit sich bis jetzt übersehen läßt, mit dem 1. September 1913 endgültig in Betrieb genommen werden wird.

III.

Der neue Bahnhof.

Es würde zu weit führen, hier alle Einzeleinrichtungen des neuen Bahnhofes zu beschreiben; der Hinweis auf den angezogenen Aufsatz in der „Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung“, der alles Wissenswerte enthält, mag daher genügen. Um sich ein Bild von den Größenverhältnissen und -unterschieden zwischen einst und jetzt, zu machen, sei bemerkt, daß der alte Bahnhof von Einfahrsignal zu Einfahrsignal eine Längenausdehnung von rund 1,80 km besaß, während diese beim neuen Bahnhof nicht weniger als 5,26 km beträgt. Das Gelände des alten Bahnhofes war kurz vor Baubeginn rund 140 000 qm groß; es beträgt beim neuen Bahnhof rund 1 250 000 qm, d. h. rund neunmal soviel als im alten. Dabei ist nur das für den Betrieb allein nötige Gelände berücksichtigt, also keinerlei Restparzellen oder Gelände für eine künftige Erweiterung.

Der neue Bahnhof besitzt drei Personen- und vier Gepäckbahnsteige; für weitere, später vielleicht notwendig fallende Bahnsteige ist Vorsorge getroffen. Die Anzahl der Stellwerke beträgt 27 gegenüber 4 im alten Bahnhof.

Bei der Zugabfertigung ist nach Möglichkeit Richtungsbetrieb eingeführt; die derzeitigen Fahrplanverhältnisse gestatten jedoch die Einführung des reinen Richtungsbetriebes noch nicht. Am Bahnsteig I werden daher die Züge in Richtung Freiburg-Basel und bis auf weiteres die Schnell- und Eilzüge nach der Schwarzwaldbahn abgefertigt, am Bahnsteig II die Züge in Richtung Karlsruhe und Straßburg sowie die in Offenburg endigenden Züge der Schwarzwaldbahn mit kurzem Umschlag auf Züge der Richtung Karlsruhe oder Straßburg, am Bahnsteig III endlich die Personenzüge nach der Schwarzwaldbahn und die in Offenburg endigenden und nicht nach Vorstehendem am Bahnsteig II abgefertigten Personenzüge von der Schwarzwaldbahn.

Welch gewaltigen Umfang der Zugverkehr gegenüber früher angenommen hat, tun einige wenige Zahlen schon zur Genüge dar. Es mutet uns heute beinahe komisch an, wenn wir im Fahrplan oder, wie er damals hieß, im „Verzeichnis der Fahrten, vom 1. Mai 1846 beginnend" für die Station Offenburg ganze vier durchgehende Züge nach beiden Richtungen und je zwei dort endigende bzw. anfangende Züge verzeichnet finden. Immerhin fuhr bereits um 5.45 Uhr früh der erste Zug nach Freiburg, aber nach 9.10 Uhr abends lag die ganze Station wieder in Ruhe und Frieden da. Güter- oder Nachtzüge verkehrten nicht. Dafür weist das genannte Fahrtenverzeichnis aber noch je einen „Eilwagen" von und nach Schaffhausen-Konstanz auf, die mittags jeweils mit den Bahnzügen „influierten" (Anschlußzüge nannte man „Influenzzüge").

Der Zugverkehr hat sich, ganz besonders in den letzten zwei Jahrzehnten, bedeutend gehoben. Die Anzahl der täglichen Züge in den drei Richtungen Offenburg-Appenweier, Offenburg-Dinglingen und Offenburg-Hausach betrug im Sommer 1890: 117 Züge, 1902: 220 Züge, 1912: 325 Züge.

Die letztgenannten 325 Züge verteilten sich, wie folgt, auf: Schnellzüge 53, Eilzüge 25, Personen- und gemischte Züge 62, Eilgüter-, Güter-, Leer- und Lokomotivzüge 128, Bedarfzüge für Personenbeförderung 15, Bedarfszüge für Güterbeförderung 42, zusammen 325 Züge.

Bei der zentralen Lage Offenburgs in der Mitte der badischen Hauptbahn bot es von alters her viele Vorteile als Standort für die Lokomotiven. Bis zum Jahre 1902, wo die badische Eisenbahnverwaltung erstmals die neuen leistungsfähigeren Maschinen in Dienst stellte, wurde bei allen Zügen, Schnell-, Personen- und Güterzügen, in Offenburg Maschinenwechsel vorgenommen. Das ist zwar seitdem anders geworden (einige Züge durchfahren jetzt sogar die Station ohne Aufenthalt), aber die Vorteile der zentralen Lage sind trotzdem nicht verloren gegangen, und auch die neuen großen Maschinen haben daher auch heute noch fast ausnahmslos in Offenburg ihren Standort. Das alte Maschinenhaus weist 18, das neue dagegen 42 Stände auf. Hier sind z. Z. sämtliche großen Lokomotiven der Gattung IId (17 Stück) und IVf (19 Stück) stationiert, während die großen Personenzuglokomotiven der Gattung IVg nur ausnahmsweise (bei Mangel an Lokomotiven der Gattung IId und IVf) und die Güterzuglokomotiven der Gattung VIIIe nie hier Standort haben.

Es erübrigt sich wohl, festzustellen, daß bei sämtlichen Einrichtungen des neuen Bahnhofes die anderorts bei ähnlichen Bauten gemachten Erfahrungen zurate gezogen wurden. Neu für badische Verhältnisse ist die Einrichtung des Fahrdienstbureaus im sog. Fahrdienstturm, ebenso die elektrische Rohrpostanlage, die zur Beförderung von Telegrammen und Schriftstücken zwischen dem Fahrdienstturm und dem im zweiten Stock des Aufnahmegebäudes gelegenen Telegraphenbureau dient. Besonders ausgiebig ist auch der Fernsprecher verwendet worden. Daß der erste Bahnsteig ausschließlich dem Gepäckverkehr dient, ist bisher in Baden auch nicht üblich gewesen. Schon erwähnt wurde, daß die Bahnsteige, die 237 m lang und 8,70 m breit sind, nach englischem Muster hochbordig sind. Am Nordende des Aufnahmegebäudes ist sodann noch die Anlage eines sog. Zungenbahnsteiges für die über Willstätt nach Kehl am Rhein geplante Nebenbahn vorgesehen.

Der neue Personenbahnhof ist nun schon über ein Jahr lang in Betrieb. Wie überall, so sind auch über ihn die Urteile des reisenden Publikums verschieden ausgefallen. Seine „unbestreitbaren Vorzüge in seiner technisch großzügigen Anlage, seiner hygienischen Fürsorge, seinen geräumigen, schönen Wartesälen, Restaurationen und Perrons"[6]) werden allgemein anerkannt. Getadelt wird vor allem das Fehlen einer mittleren Bahnsteigunterführung. Eine solche zu erstellen, war indes von dem Augenblick an unmöglich, wo mit einer Mitverwendung des alten Aufnahmegebäudes gerechnet wurde. Die baulichen Verhältnisse hätten nur eine geringe lichte Weite gestattet, und so wäre dieser Mitteldurchgang gewiß nur ein „Pfuschwerk" geworden[7]).

Der neue Offenburger Bahnhof ist, wie eingangs erwähnt, der erste moderne Bahnhof Badens. Er ist der erste einer ganzen Reihe, die er würdig begonnen hat, die Karlsruhe und Basel fortsetzen und die Heidelberg hoffentlich schon in wenigen Jahren vollenden wird.

Mannheim. A. Kuntzemüller.

[6]) Vgl. Amtliche Berichte über die Verhandlungen der bad. Ständeversammlung 1911/12, Seite 3764, Rede des Abg. Süßkind.

[7]) Vgl. a. a. O. Seite 3768, Rede des Generaldirektors, Geh. Rats Roth.

Durchsicht der Signalordnung und der ministeriellen Vorschriften über die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes in Frankreich.

Die Vorschriften über Signal- und Sicherungswesen von 1880, 1883 und 1885 genügen den Ansprüchen des Betriebes und Verkehrs nicht mehr. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat deshalb den technischen Ausschuß für Eisenbahnwesen (comité d'éxploitation technique des chemins de fer) mit der Durchsicht und Ergänzung der Vorschriften betraut. Die Vorschläge des Ausschusses sind den sechs großen Eisenbahnverwaltungen und dem Verband der Gürtelbahnen (syndicat des chemins de fer de ceinture) zur Äußerung mitgeteilt worden. Die Tätigkeit des Ausschusses erstreckte sich auf folgende Punkte: I. Prüfung der Frage, ob eine Abänderung der Signalordnung nötig ist. II. Prüfung der Bedingungen für Aufstellung und Sichtbarkeit der Signale. III. Durchsicht der Ministerialerlasse über Anwendung von Blockeinrichtungen und Stellwerken.

I. Signalordnung. Bei den Kriegstransporten des Jahres 1870 hatte sich die Verschiedenartigkeit der Signale bei den einzelnen Eisenbahngesellschaften als sehr lästig erwiesen. Dies gab den Anlaß, das Signalwesen einheitlich zu gestalten. Trotz des Widerstandes der Gesellschaften wurde am 15. Dezember 1885 eine Signalordnung eingeführt. Es wurden darin Benennung, Bild und Laut für folgende Sicht- und Hörsignale festgesetzt: 1. Vorsichtssignal (in der Grundstellung rote Scheibe oder rotes Licht, in der Fahrtstellung weißes Licht). 2. Haltsignal (rot und weiß gewürfeltes Viereck). 3. Mastsignale (Flügel- und Lichtsignale). 4. Langsamfahrsignal (runde grüne Scheibe). 5. Gabelungszeiger und Warnungssignal. 6. Weichensignale.

Die Einheitlichkeit der Signalvorschriften erscheint nicht nur als eine selbstverständliche Forderung für den Kriegsfall, sondern bietet auch für den Staat den Vorteil, daß er nach dem Rückkauf der Eisenbahnen größere Aufwendungen für Abänderungen der Signalanlagen vermeidet. Die Notwendigkeit dieser Forderung wurde daher allgemein anerkannt. Nun bestimmt die Signalordnung weiter, daß „versuchsweise" auch andere Signale angewendet werden können. Diese Einschränkung hat nach der Meinung des Ausschusses die Weiterentwicklung des Signalwesens beeinträchtigt, und er empfiehlt daher, das Wort „versuchsweise" zu streichen, behält aber die Bestimmung bei, daß die Einführung neuartiger Signaleinrichtungen von der Zustimmung des Arbeitsministers abhängig ist. Außerdem schlägt der Ausschuß folgende Änderungen und Ergänzungen vor: 1. Das Vorsichtssignal schreibt dem Führer vor, seine Geschwindigkeit soweit zu ermäßigen, daß er beim Erscheinen eines Hindernisses oder Haltsignals den Zug sofort zum Stehen bringen kann. Dies wird von den Führern häufig verabsäumt; es soll daher der Zug in jedem Falle zum Halten gebracht und die Stelle dafür durch ein besonderes Signal bezeichnet werden. 2. Neben der festen rot-weiß gewürfelten Scheibe hatte sich die Anwendung einer beweglichen Scheibe gleicher Form als Vorsignal herausgebildet, die gewöhnlich 800 m vor dem Hauptsignal aufgestellt und in der in Deutschland üblichen Weise mit ihm verbunden wird. Obwohl die bewegliche Scheibe der festen Scheibe in mancher Beziehung überlegen ist, will sie der Ausschuß nicht zwangsweise eingeführt wissen, sondern schlägt vor, das alte feste Warnungssignal beizubehalten.

II. Wahrnehmbarkeit der Signale und ihre Entfernung. Bezüglich der Wahrnehmbarkeit der Signale hat der Ausschuß drei Punkte untersucht: a) Gestalt und Beleuchtung, b) Sichtfeld, c) Anwendung von wiederholenden Lautsignalen.

Den Eisenbahnverwaltungen soll die Anwendung lichtstarker Laternen empfohlen werden. Die runden, farbigen Scheiben sollen der besseren Sichtbarkeit wegen einen weißen Rand erhalten. Von der Anwendung von Scheinwerfern an den Lokomotiven zur Beleuchtung der Signale wird abgesehen, da sie bei Begegnung zweier Züge stören können. Abschlußsignale sollen wenigstens 10 Sekunden lang sichtbar sein, was bei einer Geschwindigkeit von 120 km/St. einer Sichtweite von 330 m entspricht. Auch bei geringeren Geschwindigkeiten soll die Sichtweite mindestens 150 m betragen. Bei ungünstigen Sichtverhältnissen sind Warnungssignale davorzusetzen. Abschlußsignale sind auf Linien mit großen Fahrgeschwindigkeiten zweckmäßig durch Lautsignal zu unterstützen.

Die jetzt übliche Entfernung der Vorsignale von 800 m hält der Ausschuß für ausreichend, um einen Zug mit durchgehender Bremse anzuhalten, doch ist dabei die Sichtweite nicht mit einzurechnen. Für das viereckige Haltsignal wird ein Abstand von dem zu deckenden Punkte zum Schutze bei versehentlichem Ueberfahren vorgeschlagen.

III. Vorschriften über Anwendung von Block- und Stellwerken. In einem Runderlaß vom 13. September 1880 sind Blockeinrichtungen nur für Strecken vorgeschrieben, die zeitweise von 5 Zügen gleicher Richtung in einer Stunde befahren werden, sowie für Abzweigungen und Kreuzungen. Der Ausschuß schlägt vor, ihre Verwendung in größerm Umfange vorzuschreiben, besonders auf eingleisigen Strecken, und betont ihren Nutzen für Strecken mit großer Fahrgeschwindigkeit und mit dichter Zugfolge. Die Eisenbahnverwaltungen sollen Vorschläge zum weitern Ausbau der Blockeinrichtungen machen, wobei die Strecken je nach der Dringlichkeit der Einführung in zwei Klassen zu teilen sind. Auf Strecken ohne Blockeinrichtungen soll darauf gesehen werden, daß der Zugabstand auch wirklich ausreicht, um eine Zugdeckung durch den Schlußschaffner zu ermöglichen. In einem Runderlaß vom 6. August 1883 empfiehlt der Minister den Gesellschaften, Stellwerke an allen Abzweigungen und möglichst an den Einmündungen von Betriebsgleisen in Hauptgleise zu errichten. Da inzwischen Stellwerke in weit größerem Umfange eingeführt worden sind, schlägt der Ausschuß vor, die Vorschriften zu erweitern. Es sollen alle Bahnhöfe mit Abzweigungen und mit Schnellzugverkehr Stellwerke erhalten. Endlich sollen alle Übergänge mit starkem Straßen- oder Bahnverkehr mit Warnungssignalen ausgerüstet werden.

Vergleicht man die große Zahl der in den französischen Vorschriften enthaltenen Signale mit unserer deutschen Signalordnung, so erscheint dem Génie Civil, dem diese Mitteilungen entnommen sind, eine Vereinfachung und Verminderung der Zahl der Signale und eine Verschärfung ihrer Bedeutung recht erwünscht.

Nachrichten.

Deutschland.

— Technikerverbände. Durch einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers war den beamteten und den auf Privatdienstvertrag angestellten Eisenbahntechnikern die Mitgliedschaft im Bunde der technisch-industriellen Beamten und im Deutschen Technikerverbande verboten worden. Der Deutsche Technikerverband richtete daraufhin an den Eisenbahnminister eine Eingabe, in der geltend gemacht wurde, daß nach der neuen Satzung des Verbandes für die in den Betrieben der Gemeinden oder des Staates beschäftigten technischen Beamten und Angestellten auf gemeinsame Kündigung und Arbeitsniederlegung ausdrücklich Verzicht geleistet werde. Der Herr Minister hat daraufhin den Königlichen Eisenbahndirektionen mitgeteilt, daß für ihn kein Anlaß mehr vorläge, den Angehörigen der Staatsbahnverwaltung die Mitgliedschaft im Deutschen Technikerverbande zu untersagen.

— Stücklohnkommission. Am 6. ds. Mts. hat in Erfurt unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Hoff die Schlußsitzung der seinerzeit vom preußischen Eisenbahnminister eingesetzten Stücklohnkommission stattgefunden. Die Aufgabe dieser Kommission, zu der aus den Kreisen der Arbeiter vier Personen gehörten, hat, wie bereits früher dargetan, darin bestanden, das bisher in den Haupt- und Nebenwerkstätten in Geltung befindliche Stücklohnsystem einer Nachprüfung zu unterziehen. Sie hat dazu geführt, daß dieses System durch das sogen. Stückzeitverfahren ersetzt worden ist, das seit dem 1. Oktober v. J. im ganzen Staatsbahnbereiche eingeführt ist. Es hat sich, wie die „Eisenbahn" erfährt, von kleinen örtlichen Unebenheiten abgesehen, durchweg gut bewährt und besitzt gegenüber dem früheren Stücklohnsystem zweifellos große Vorzüge. Dies ist auch allerseits in der Schlußsitzung hervorgehoben worden, die in erster Linie einberufen war, um die Beobachtungen bei der Durchführung des Stückzeitverfahrens auszutauschen und dadurch der Verwaltung Anregungen für die weitere Ausgestaltung des Verfahrens zu geben.

— Eisenbahneröffnung. Am 15. ds. Mts. wird die bereits seit dem 1. Oktober 1912 dem Personenverkehre dienende 10,24 km lange vollspurige Hauptbahnstrecke Hörde-Schwerte auch für den Güterverkehr eröffnet und die nur dem Güterverkehr dienende 2,23 km lange Abzweigung von dieser Strecke nach der Strecke Schwerte-Fröndenberg dem Betriebe übergeben werden. Die an der erstgenannten Linie liegende Station IV. Klasse Aplerbeck Süd wird vom gedachten Tage ab auch für die Abfertigung von Gütern und lebenden Tieren eröffnet.

— Ausführung der Reichsversicherungsordnung im Bereich der Privatbahnen. Der preußische Eisenbahnminister gibt den Eisenbahndirektionen und den Eisenbahnkommissaren folgende auf Grund des § 111 der Reichsversicherungsordnung erlassene Bekanntmachung über die Ausübung der Befugnisse der höheren Verwaltungsbehörden und der Ortspolizeibehörden bezüglich der Privatbahnen zur Kenntnis und Beachtung (Eis.-Verordn.-Bl. Nr. 47 vom 19. Dezember 1912). Bei den vom Staat für Privatrechnung verwalteten Eisenbahnen werden die Obliegenheiten und Befugnisse, die die Reichsversicherungsordnung den höheren Verwaltungsbehörden zuweist, von den Kgl. Eisenbahndirektionen, die den Ortspolizeibehörden zugewiesenen von den Vorständen der Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter und -nebenämter, der Verkehrsämter sowie der Bauabteilungen wahrgenommen. Bei den nicht vom Staat verwalteten Eisenbahnen werden die Obliegenheiten und Befugnisse der höheren Verwaltungsbehörden den Königl. Eisenbahnkommissaren, die gemäß § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 für die einzelnen Aufsichtsbezirke bestellt sind, übertragen.

— Eine neue Oberwesterwaldbahn. Hierüber wird der „Köln. Ztg." aus Betzdorf geschrieben: In feierlicher Weise ist am 9. d. M. die Oberwesterwaldbahn Betzdorf-Scheuerfeld-Nauroth dem Betrieb übergeben worden. Die Eröffnung der neuen Bahn ist für den oberen Westerwald von großer Bedeutung. Das Gebiet, das an Erzen und anderen Mineralien reich ist, hatte schon lange das Bedürfnis nach einer Verbindung mit dem Siegerlande. Bisher war es nicht möglich, die auf dem Oberwesterwald sich befindenden Kruppschen Eisenerzgruben wie auch sonstige Steinbruchanlagen so ertragreich zu gestalten, wie es gewünscht wurde, denn es fehlte an der nötigen Bahnverbindung. Eine seit Jahren von der Firma Krupp in Betrieb gehaltene kleine Grubenbahn führte die gewonnenen Erze zu Tal. Mit dem Bau der Bahn, der am Anfang des Jahres 1911 begonnen wurde, wurden große Basalt-, Ton- und Quarzitlager aufgedeckt, die zurzeit im Abbau begriffen sind. Große Basaltbruchanlagen in der Nähe der Grube Bindeweid, die erst im vorigen Jahre errichtet wurden, haben zurzeit schon eine Leistungsfähigkeit von über 100 Doppelladungen Basalt am Tage. An anderen Stellen sind großzügige Ton- und sonstige Mineraliengruben im Entstehen begriffen. Die jetzt eröffnete Bahn bietet nun den bestehenden Gruben eine bessere Absatzgelegenheit und den im Entstehen begriffenen Unternehmungen eine aussichtsreiche Zukunft. Der Oberwesterwälder ist nun nicht mehr gezwungen, auswärts seinen Verdienst zu suchen, sondern er kann auf eigener Scholle seinen Lebensunterhalt erwerben. Die Bahn hat sechs Bahnhöfe, benannt nach den Orten Scheuerfeld, Elben, Steinebach-Gebhardshain, Bindeweid, Elkenroth und Nauroth, und hat eine Länge von 17 km mit 300 m Steigung. Der Lauf der Bahn führt durch romantische Gegenden, stellte aber auch im Hinblick auf die Überwindung von Geländeschwierigkeiten große Anforderungen an die technische Ausführung. Die Grube Bindeweid erfuhr durch den Bahnbau eine große Ausdehnung, deren Kosten fast eine Million Mark betragen. Die Kruppsche Grubenbahn, die in der Zeit ihres 30 jährigen Bestehens rund 2 900 000 t Eisenerz zu Tal gefördert hat, ist vom Kreise Altenkirchen für 800 000 ℳ angekauft worden und hat mit dem gestrigen Tage ihren Betrieb eingestellt. Die Kosten der neuen Bahn belaufen sich auf 3 260 000 ℳ.

— Oberversicherungsamt für die Betriebe der Königlich bayerischen Verkehrsverwaltung. Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat zum Direktor des Oberversicherungsamts den Oberregierungsrat Alois Frank und zu Mitgliedern den Regierungsrat Karl Orff und den

Oberpostinspektor Hans Müller, sämtlich in München wohnhaft, bestimmt.

— **Fahrplanautomaten.** Auf den Münchener Bahnhöfen und auf jenen der von München ausgehenden Strecken sind seit dem 1. Juni v. J. Fahrplanautomaten aufgestellt, die auf 12 einzelnen Blättern die Fahrpläne mit den wichtigsten Anschlüssen der bayerischen Eisenbahnstrecken südlich der Donau abgeben. Die Reisenden machen von dieser äußerst praktischen Einrichtung gern Gebrauch.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Der Aufsichtsrat bringt zur Kenntnis, daß Baurat Theodor Lechner nach nahezu 26jähriger Tätigkeit als Direktor der Gesellschaft aus Gesundheitsrücksichten von seiner Stellung zurückgetreten ist. Als alleiniger Vorstand zeichnet für die Gesellschaft Dr. Fritz May. Die Gesamtprokura der Herren Karl Groß, Luitpold Lechner, Hermann Heimpel und Joseph Bartschmid bleibt in Kraft.

— **Güterverkehr von Dänemark, Schweden und Norwegen.** Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. muß, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin amtlich erfahren, der Absender unter Vermerk der Beigabe im Frachtbrief für alle Waren, die zur Einführung von Dänemark, Schweden und Norwegen nach oder durch Deutschland bestimmt sind, eine deutlich geschriebene, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßte Warenerklärung in doppelter Ausfertigung dem Frachtbrief offen beigeben. Diese Warenerklärungen werden bereits für die am 1. April 1913 an der deutschen Grenze eintreffenden Sendungen gefordert.

— **Frachtberechnung für hölzerne Eisenbahnschwellen.** Über diese Frage sind in mehrfacher Beziehung Meinungsverschiedenheiten zwischen den Verfrachtern und der Eisenbahnverwaltung zutage getreten. Eisenbahnschwellen, auch getränkt, werden als Holz des Spezialtarifs III zum Rohstofftarif verfrachtet. Für Feldbahnschwellen ist jedoch die Frachtberechnung nach dem Rohstofftarif von einzelnen Eisenbahndirektionen mit der Begründung abgelehnt worden, zu den Eisenbahnschwellen seien nur die zum Bau von Eisenbahnen im eigentlichen Sinne bestimmten Schwellen zu rechnen, nicht aber solche für Bahnen privater, gewerblicher oder landwirtschaftlicher Unternehmer. Nach Ansicht der Berliner Handelskammer faßt diese Auffassung den Begriff „Eisenbahnschwelle" augenscheinlich zu eng. Der Tarif wolle die Beförderung der Eisenbahnschwellen allgemein begünstigen im Gegensatz zu solchen Schwellen oder schwellenähnlichen Hölzern, die zu anderen Zwecken als zum Eisenbahnbau verwendet werden. Als Eisenbahnen in diesem Sinne seien nicht nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen zu verstehen, sondern auch Gruben-, Feld-, Industrie-, Wald-, Kleinbahnen und Privatanschlüsse. Eine andere Eisenbahndirektion will die alten gebrauchten Eisenbahnschwellen ebenfalls von dem Rohstofftarif ausschließen und ihnen lediglich als „gebrauchte Baugeräte" den Spezialtarif III zugestehen. Auch diese Auslegung läßt sich nach Ansicht der Berliner Handelskammer weder mit dem Wortlaut des Tarifs noch mit der Tarifabsicht rechtfertigen; es sei keinesfalls angängig, die von der Eisenbahnverwaltung als Altmaterial abgegebenen gebrauchten Schwellen einem höheren Tarif zu unterwerfen als die wertvolleren neuen Schwellen. Die Berliner Handelskammer hat deshalb bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin beantragt, eine allgemein gültige Entscheidung dahin herbeizuführen, daß sowohl Schwellen für Feld-, Grubenbahnen usw., wie auch alte abgängige Eisenbahnschwellen nach dem Rohstofftarif verfrachtet werden.

Gleichzeitig ist die Eisenbahnverwaltung ersucht worden, darauf hinzuwirken, daß künftig sämtliche den Deutschen Eisenbahngütertarif berührende Entscheidungen, die von einzelnen Eisenbahnverwaltungen getroffen werden, dem „Ständigen Ausschuß für Tarifentscheidungen" vorgelegt werden, soweit sie nicht lediglich einen Einzelfall behandeln, dessen Wiederholung voraussichtlich ausgeschlossen ist. Werde die Entscheidung vom Unterausschuß anerkannt, so würde sie als allgemein gültig zu veröffentlichen sein. Vom Unterausschuß nicht anerkannte Entscheidungen müßten dagegen ihre Geltung verlieren, bis gegebenenfalls die ständige Tarifkommission zu der Frage Stellung genommen habe. Nur auf diese Weise würde die unbedingt erforderliche Einheitlichkeit in der Auslegung der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation gewährleistet werden.

— **Die Gasluftheizung in der Hauptwerkstatt Delitzsch.** Hierüber entnehmen wir einem Aufsatz des Regierungsbaumeisters E. Krause in den „Annalen f. Gew. u. Bauwesen" unter Außerachtlassung der rein technischen Erörterungen folgende bemerkenswerte Einzelheiten. Die Ausführungen des Verfassers schließen sich eng an einen amtlichen Bericht über diese völlig neuartige Einrichtung an. — Die Gasluftheizungsanlage ist nach einem Entwurfe der Firma Julius Pintsch A.-G. von dieser selbst zur Ausführung gebracht worden. Die Anlage dient nur zur Beheizung des Haupthallengebäudes, in dem sich außer den Reparaturständen für die Wagen noch die Dreherei, Sattlerei, Tischlerei, Lackiererei und Holzbearbeitung befinden. An der Nord- und Südseite der Halle befindet sich je ein Ofenhaus mit je zwei Gasluftöfen, in denen das Gas verbrannt wird. Die Verbrennungsgase geben ihre Wärme beim Durchtritt durch ein Rohrnetz an die die Röhren umspülende Heizluft ab, die durch besondere Gebläse aus der Halle angesaugt und durch die Öfen in sie zurückgedrückt wird, wobei sie durch ein besonderes, dicht unter dem Dach der Haupthalle des Werkstättengebäudes verlegtes Netz dünner Blechröhren in der ganzen Halle verteilt wird. Der Gaserzeugungsraum befindet sich in dem etwa 70 m östlich der Halle gelegenen Kraftwerk; hier sind vier Gaserzeuger aufgestellt, aus denen zwei Gassauger das Gas entnehmen und durch ein in der Erde verlegtes Netz von gußeisernen Muffenröhren nach den beiden vorerwähnten Ofenhäusern befördern. In das Gasrohrnetz sind an geeigneten Stellen Wassertöpfe eingebaut. In einem Raume der Gaserzeugungsanlage sind vier Braunkohlenbrikett-Sauggaserzeuger der Bauart Pintsch aufgestellt, von denen jeder für eine Höchstleistung von 750 PS. bestimmt ist. Dies entspricht bei einem Wirkungsgrade der Sauggaserzeuger von 75 % einem stündlichen Wärmeverbrauch der Gasmaschine von 2200 W. E. für die Pferdekraft und einem unteren Heizwert der Briketts von 4800 W.E./kg etwa einer zu vergasenden Kohlenmenge von 460 kg in der Stunde. Die Öfen sind mit ihrem ganzen Zubehör in Anbauten untergebracht. Die Verbrennungsgase strömen durch die im Schamottegewölbe der Verbrennungskammer befindlichen runden Löcher den gußeisernen senkrechten Heizröhren zu, um am oberen Ende in den Schornstein zu entweichen. Jeder der beiden Öfen hat eine Heizfläche von 90 qm. Die Heizluftgebläse sind „Sirocco"-Ventilatoren, von denen jeder mittels Riemen durch einen Gleichstrommotor von 15 PS. mit Geschwindigkeitsregelung angetrieben wird.

Nach Fertigstellung der Anlage sind in den ersten beiden Wintern eine große Anzahl von Versuchen vorgenommen worden zu dem Zweck, einen möglichst genauen Einblick in die Wirkungsweise dieser neuartigen Heizung zu gewinnen, um ihren Betrieb möglichst wirtschaftlich regeln zu können. Nach den Ergebnissen der Versuche kann mit Sicherheit angenommen werden, daß dieAnlage ausreichen wird, um die seinerzeit bei Aufstellung der Wärmebedarfsberechnung festgesetzten Innentemperaturen auch bei der niedrigsten Außentemperatur von — 20° C dauernd aufrecht zu erhalten.

Im bisherigen Betrieb hat sich erwiesen, daß die noch vorhandenen Mängel von den Vorzügen der Heizanlage weit überwogen werden. Besonders für Eisenbahnwerkstätten mit ihren dicht nebeneinanderliegenden Gleisen müsse es, wie der Verfasser bemerkt, als ein besonderer Vorteil betrachtet werden, wenn alle platzraubenden Heizkörper fehlen. Wie der Verfasser schließlich noch durch vergleichende Berechnungen feststellt, steht die Heizung auch in rein wärmewirtschaftlicher Beziehung anderen gebräuchlichen Systemen augenscheinlich nicht nach.

— **Preisaufgabe des Architektenvereins zu Berlin zum Schinkelfest 1914.** Von diesem ist im Gebiete des Eisenbahnbaues der viergleisige Ausbau der Hauptbahn Berlin-Halle gewählt worden. Die Aufgabe verlangt die Anfertigung der Entwürfe für die Teilstrecke Jüterbog-Wittenberg und für eine unmittelbare Verbindung zwischen der zurzeit eingleisigen Hauptbahn Treuenbrietzen-Jüterbog und der zweigleisigen Hauptbahn Jüterbog-Röderau mit Anschlüssen an die Anhalter Bahn. Verlangt werden: 1. Die Entwürfe der Bahnhöfe Jüterbog, Zahna und Wittenberg sowie der Abzweigung Jüterbog-Röderau und der Verbindungen Treuenbrietzen-Röderau und Wittenberg unter Benutzung der gelieferten Pläne zur Darstellung der Örtlichkeit. — 2. Die auf Bahnhof Zahna nötigen Sicherungseinrichtungen. — 3. Der Entwurf eines neuen Empfangsgebäudes beim Bahnhof Zahna. — 4. Der Entwurf der Triftwegüberführung in Kilometer 93,9 + 40 ohne Mittelstützen. Nachweis der Standfestigkeit. — 5. Der Fahrplan für die Strecke Pratau-Luckenwalde von morgens 7 bis abends 9 Uhr. — 6. Der Erläuterungsbericht.

— **Eine Rohrpostanlage für München.** Nach einer uns von gut unterrichteter Stelle zugehenden Mitteilung hat die Königliche Oberpostdirektion in München beschlossen, die seit Jahren in kleinem Umfange bestehende Rohrpostanlage, welche nur dem inneren Postdienst diente, unter entsprechender Vergrößerung des Rohrnetzes und Vermehrung der Stationen nunmehr auch für den öffentlichen Verkehr einzurichten. Die Beförderung der Stadtbriefe erfährt hierdurch eine erhebliche Beschleunigung, so daß Briefe, welche jetzt von der Aufgabe bis zur

Ablieferung etwa 5—6 Stunden benötigen, in Zukunft bereits in 1½—2 Stunden in die Hände des Empfängers gelangen werden. Der Auftrag ist vom bayerischen Verkehrsministerium genehmigt. Die Ausführung wurde der bekannten Spezialfirma für Rohr- und Seilpostanlagen, Lamson, Mix & Genest in Berlin-Schöneberg übertragen. Diese hat bereits eine ganze Reihe derartiger Anlagen ausgeführt; u. a. wurde ihr auch seinerzeit die Ausführung der Rohrpostanlagen für die Städte Mailand, Rom und Neapel übertragen.

Österreich.

— Monatskarten der Wiener Stadtbahn. In der letzten Sitzung der Kommission für Verkehrsanlagen wurde auf Vorschlag des Eisenbahnministers eine Ermäßigung der Monatskarten auf der Wiener Stadtbahn beschlossen, die mit 1. März d J. zur Durchführung gelangen wird. Vom Eisenbahnminister wurde darauf hingewiesen, daß er eine der Hauptaufgaben der Wiener Stadtbahn darin erblicke, der Bevölkerung die Möglichkeit zu bieten, sich weiter an der Begrenzungslinie der Stadt, wo die Gründe billiger sind als in den inneren Stadtteilen, anzusiedeln und dort gesunde und preiswerte Wohnungen zu beziehen. Das Eisenbahnministerium habe deshalb sein Augenmerk darauf gerichtet, den täglichen Fahrgästen der Stadtbahn die regelmäßigen Fahrten von dem Wohnorte zu dem Orte ihrer Berufstätigkeit zu erleichtern.

Die von der Kommission für Verkehrsanlagen beschlossene Maßnahme gipfelt darin, daß die Gültigkeit der Monatskarten zum Preise von 10 Kr. in der III. Klasse und von 15 Kr. in der II. Klasse nicht mehr lediglich auf Entfernungen bis 12 km und auf bestimmte, namentlich angeführte Stationsverbindungen beschränkt wird, sondern auf alle Linien der Wiener Stadtbahn und auf die Wiener Verbindungsbahn ausgedehnt wird. Hierdurch wird das Geltungsgebiet der Monatskarten zu 10 und 15 Kr. auf jene Strecken erweitert werden, deren Monatskarten gegenwärtig 15 und 22½ Kr. kosten.

Die Vorteile dieser Maßnahme sind einleuchtend. Erstens bedeutet die Anschaffung der Monatskarten bei den neuen Preisen gegenüber der Lösung von Einzelkarten schon dann eine Ersparnis, wenn auch nur eine täglich einmalige Fahrt von der Wohnung zur Berufsstätte und zurück in Frage kommt; zweitens wird die Gültigkeitszone in bedeutendem Maße vergrößert und drittens gewähren diese Monatskarten volle Freizügigkeit auf allen Linien der Wiener Stadtbahn.

Da gleichzeitig auch die Preise der Streckenkarten für den Verkehr zwischen den Stationen der Wiener Stadtbahn und den Stationen der anschließenden Lokalstrecken der österreichischen Staatsbahnen eine entsprechende Regelung erfahren werden, so ist anzunehmen, daß hierdurch eine namhafte Belebung der Verkehrsbeziehungen zwischen Stadt und Umgebung und in weiterer Folge eine Hebung der Bautätigkeit an den Grenzen der Gemeinde sowie eine stärkere Besiedelung der Vororte eintreten wird.

— Das neue Lokalbahngesetz. In parlamentarischen Kreisen verlautet, daß die Gesetzvorlage über die Sicherstellung einer Anzahl von Lokalbahnen beiläufig in der Osterzeit im Reichsrat eingebracht werden wird. Für die Ausführung der in dieser Gesetzvorlage geplanten neuen Bahnen dürfte ein Zeitraum von etwa zehn Jahren in Aussicht genommen sein.

— Südbahn. Ein Vertreter der Südbahn hat sich nach Paris begeben, der den Vertretern des französischen Obligationenbesitzes die wünschenswerten mündlichen Mitteilungen über die Verhältnisse der Südbahn machen soll.

In Paris werden, wie anzunehmen ist, die Vertreter der Obligationenbesitzer auch Mitteilungen über die Ergebnisse des abgelaufenen Jahres erhalten, soweit sich diese bisher beurteilen lassen. Die Südbahn hat im Jahre 1912 rund 158,6 Millionen Kronen vereinnahmt. Diese Ziffer bedeutet gegenüber den endgültig abgerechneten Einnahmen für 1911 eine Steigerung um 9 Millionen Kronen, gegenüber den vorläufig ermittelten, bis Ende August richtiggestellten Ziffern in der gleichen Zeit 1911 eine Erhöhung um 11,4 Millionen Kronen. Das abgelaufene Geschäftsjahr hat eine ungewöhnliche Verkehrsentwicklung gebracht. Die Gütertransporte dürften um beiläufig 7% zugenommen haben, was sich durch die günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse erklärt, die bis zum letzten Drittel des Jahres herrschten. Übrigens hat der Verkehr der Südbahn auch nach dem Balkankrieg nicht wesentlich gelitten. Der Verkehr über Triest und Fiume ist auch jetzt sehr rege, da insbesondere die Verladungen von Zucker stark sind. Im Laufe des Jahres 1912 sind namentlich die Transporte in Kohle, Eisen, Ziegeln, Zement und Kalk ausgiebig gewesen. Die Verfrachtungen von inländischem Getreide waren schwächer als im Jahre 1911, der Rückgang ist jedoch durch die Beförderung von überseeischem Getreide reichlich aufgewogen worden. Der Personenverkehr war gleichfalls günstig, da die Behinderung von Reisen nach dem Süden infolge der Choleragefahr, die sich im Jahre 1911 fühlbar machte, weggefallen ist.

— Ein niederösterreichisches Lokalbahngesetz. Dem niederösterreichischen Landtag ist ein Antrag des Landesausschusses zugegangen, der das Erfordernis für die Ausgestaltung der Betriebslinien, die Beteiligung des Landes an der Kapitalsbeschaffung für neue Lokalbahnen, ferner die Aufnahme eines zweiten niederösterreichischen Investitionsanlehens für Landeseisenbahnzwecke betrifft. In der Begründung wird zunächst darauf verwiesen, daß der Landtag bereits für unaufschiebbare Investitionen und Bauausführungen sechs Millionen Kronen bewilligt habe, und daß die im Vorjahre geplante Einbringung der Vorlage mit Rücksicht darauf unterblieben sei, weil die umfangreichen Studien damals nicht vollständig zum Abschluß gebracht werden konnten.

Die neuen Erfordernisse, die dem Landtage zur Bewilligung vorgelegt werden, sind folgende: 1. Erfordernis für die Ausgestaltung der Betriebslinien 9 900 420 Kr.; 2. Erfordernis für die Beteiligung des Landes an der Kapitalsbeschaffung für 13 neue Lokalbahnen 48 880 000 Kr.; 3. Deckung von Zinsen und Kursverlusten früherer Anleihen mit 4 316 593 Kr., somit insgesamt neuer Bedarf 63 097 013 Kr.

Die Bedeckung für dieses Erfordernis soll in einem zweiten Investitionsdarlehen für Landeseisenbahnzwecke gefunden werden, das jedoch nur nach Maßgabe des Bedarfes in entsprechenden Teilbeträgen und allenfalls auch in Form von Kommunalanlehen zu begeben wäre.

Das neue (zweite) Investitionsanlehen soll mit dem gerundeten Betrage von 72 000 000 Kr. festgesetzt werden, aus welchem Betrage auch die verschiedenen Trassierungskredite zu bedecken wären, die im Ausmaße von 175 000 Kr. neu erbeten werden. Außerdem sollen aus dem Anlehen schwebende Schulden in der Höhe von 8 900 000 Kr. gedeckt werden. Es handelt sich somit um ein Gesamtanlehen von 71 997 013 Kr.

Durch das neue Anlehen sollen die Landesbeiträge zu folgenden neuen Linien bedeckt werden: Litschau-Neubistritz 1 260 000 Kr., Krems-Gföhl 5 000 000 Kr., Gföhl-Zwettl-Gmünd 7 000 000 Kr., Wienerwaldbahn 16 000 000 Kr., Flügel Kapelln-Krems 4 000 000 Kr., Gresten-Ybbsitz 2 400 000 Kronen, Stammersdorf-Jedlersdorf 2 250 000 Kr., Gänserndorf-Siebenbrunn-Leopoldsdorf 1 620 000 Kr., Orth-Groß-Enzersdorf 900 000 Kr., Stockerau-Joslowitz 8 400 000 Kr., Langschlag-Prägarten 200 000 Kr., Martinsberg-Weitenegg 200 000 Kronen, Edlitz-Kirchschlag 400 000 Kr.

— Leitende Grundsätze der Staatsbahnverwaltung. Über diese sprach Ende November 1912, wie wir der „Ztschr. des Österr. Ing.- u. Arch.-Vereins“ entnehmen, Geheimrat Dr. v. Wittek in der freien Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Wien. Er erörterte einleitend die Ausbreitung des Staatsbahnnetzes — derzeit 60 % der europäischen Bahnen — in den Kontinentalstaaten, die Bedeutung der Staatsbahnverwaltung im allgemeinen Volksinteresse und ihre leitenden Grundsätze in verkehrspolitischer, volkswirtschaftlicher, sozialpolitischer und finanzieller Hinsicht. Er behandelte auch die Organisation der Staatsbahnverwaltung in den einzelnen hierfür besonders in Betracht kommenden Ländern, wobei sich Gelegenheit bot, auch die Fragen zu berühren, welche bezüglich der Reform dieses Verwaltungszweiges in Österreich derzeit besonders wichtig sind. Der Vortragende sprach sich für die Beibehaltung der bestehenden zweistufigen Organisationsart — Staatsbahndirektionen unter dem Ministerium — und gegen die Einschaltung einer oder mehrerer Generaldirektionen zwischen die zentrale Leitung und die betriebführenden Verwaltungsbehörden aus. Er trat wärmstens für die Aufrechterhaltung der nach dem Liniengrundsatz gebildeten einheitlichen Direktionen der letztverstaatlichten großen Privatbahnen (Nordbahn, Staatsbahn, Nordwestbahn) ein, ohne eine zweckmäßigere Gruppierung durch den Austausch einzelner Bahnstrecken auszuschließen, und verwies auf das rege Interesse der Geschäftswelt an dem Bestande dieser altgewohnten und eingelebten organisatorischen Einrichtung. Vielleicht wäre eine Annäherung an diese bezüglich der westlichen Hauptverkehrslinie durch einheitliche Zusammenfassung der Linie Wien-Salzburg erwägenswert. Der Errichtung neuer Staatsbahndirektionen, abgesehen von der Ausgestaltung jener der böhmischen Nordbahn für die nordöstlichen deutschen Teile Böhmens, sowie der Errichtung von Zentralämtern für die technischen Geschäfte des Ministeriums steht der Vortragende mit äußerster Zurückhaltung gegenüber. Dagegen billigte er die Zusammenfassung der „manipulativen Tarifagenden“ in dem Tariferstellungs- und Abrechnungsamt und empfahl die Errichtung von Hilfsstellen des Ministeriums für solche Geschäftsgruppen, welche Massenarbeit durch vorwiegend mechanisch tätige Hilfskräfte bedingen (Wagenumlauf, Abrechnungen verschiedener Art, Eisenbahn-

kontrolle und dergl.). Durch solche Hilfsstellen im Vereine mit einer entsprechenden Dezentralisation des Wirkungskreises zugunsten der Staatsbahndirektionen, welchen bei größerem Gebietsumfang Inspektorate unterzuordnen wären, würde das Ministerium geschäftlich und personell entlastet und seinem eigentlichen Berufe — der Aufstellung und Vertretung des Budgets und der Gesamtgebarung der einheitlichen Oberleitung, der verkehrspolitischen Tätigkeit, der Entscheidung wichtiger grundsätzlicher und Personalfragen — ungeschmälert zurückgegeben. Bezüglich der Beiräte (Staatseisenbahnrat und etwa Bezirkseisenbahnräte), die die lebendige Berührung der Staatsbahnverwaltung mit den Interessentenkreisen gewährleisten und deren Beibehaltung aus diesem Grunde zweckmäßig ist, wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die als Mitglieder zu entsendenden Vertreter von Interessentenkreisen diesen ihrer Lebensstellung nach wirklich angehören sollen und der rein wirtschaftliche Beruf solcher beratender Körperschaften durch möglichste Fernhaltung von Berufspolitikern gewahrt werde.

Übrige europäische Länder.

— Einnahmen der französischen Eisenbahnen. In den ersten elf Monaten bis 1. Dezember vereinnahmte die alte Staatsbahn 62,12 Millionen Franken, gegen 59,40 Millionen in der gleichen Vorjahrszeit, oder auf den Tag und das Kilometer 61 gegen 59 Fr.; die Staats-Westbahn 217,08 gegen 211,95 Millionen bezw. 108 gegen 106 Fr.; die Nordbahn 292,88 gegen 282,14 Millionen bezw. 227 gegen 219 Fr.; die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 538,09 gegen 512,04 Millionen bezw. 167 gegen 159 Fr.; die Orléansbahn 273,56 gegen 257,02 Millionen bezw. 109 gegen 102 Fr.; die Ostbahn 260,55 gegen 250,15 Millionen bezw. 154 gegen 149 Fr.; die Südbahn 130,58 gegen 125,15 Millionen bezw. 95 gegen 94 Fr. Insgesamt betrug die Einnahme dieser großen Netze rund 1775 Millionen Franken, etwa 77 Millionen mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Die Steigerung ist eine größere als gewöhnlich.

— Neue französisch-italienische Alpenbahn. Auf der Präfektur zu Nizza wurde unter zahlreicher Beteiligung eine vorbereitende Versammlung abgehalten für einen Ostern in Nizza zu veranstaltenden Kongreß der Vertreter Südfrankreichs zwecks Schaffung einer neuen Bahnlinie durch die Alpen. Es soll damit eine Abkürzung der Verbindungen des südöstlichen Frankreichs mit Grenoble, Lyon und Paris einerseits und mit Mitteleuropa über Genf und Pontarlier anderseits erzielt werden.

— Baskische Eisenbahngesellschaft. Unter diesem Titel wird in Paris unter Führung der französischen Südbahn eine Aktiengesellschaft mit zunächst 9 Millionen Franken Kapital gegründet.

— Verbindung von Eisenbahnen und Wasserstraßen in Frankreich. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte unter dem 20. Juli 1911 die Kontrollämter der Eisenbahnen und die zuständigen Schiffahrtsingenieure aufgefordert, sich ins Benehmen zu setzen, um ein Verzeichnis der Häfen aufzustellen, wo Anschlüsse zwischen den Eisenbahn- und Wasserwegen eingerichtet werden könnten. Die Angelegenheit scheint langsam voranzugehen. Jetzt wird mitgeteilt, die Regierung sei noch nicht im Besitz aller notwendigen Nachweisungen, um eine vollständige Liste dieser Anschlüsse anzufertigen. Nachdem alle Antworten im Ministerium eingelaufen sein würden, bleibe noch für jeden einzelnen Anschluß eine eingehende wirtschaftliche und finanzielle Untersuchung vorzunehmen.

— Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Durch die schweizerische Presse ging die Nachricht, die in der Vorbereitung befindliche Ergänzungsbotschaft des schweizerischen Bundesrats zum Gotthardvertrag versuche den Nachweis, daß trotz Herabsetzung der Gebirgszuschläge die Einnahmen der Gotthardbahn mehr als 7 % des Aktienkapitals betrügen, so daß die Schweiz den Überschuß mit Italien und Deutschland teilen müßte, wenn sie den Vertrag nicht annähme. Eine halbamtliche Mitteilung aus Bern erklärt diese Darstellung, die offenbar nur auf Vermutungen beruhe, als unrichtig; für jeden Kenner der Verhältnisse sei es klar, daß der Ergänzungsbericht sich nicht mit einem solchen Nachweis zu beschäftigen habe. — Der schweizerische Bundesrat hat der Anregung, die Postverwaltung dem Finanzdepartement zu übertragen, nicht Folge gegeben, sondern entschieden, daß sie wie bisher dem Eisenbahndepartement angegliedert bleibe. — Zur Jahreswende bringt das Organ der Personalverbände, die „Schweizerische Eisenbahnztg.", einen Artikel, in welchem u. a. verständig gesagt wird: „Das kommende Jahr wird niemals so schlecht sein, wie es ohne unser Mitwirken geworden wäre, und niemals so gut, wie es mit mehr Arbeit und Hingabe unserseits werden konnte. In dieser Beziehung gilt wie vor mehr als hundert Jahren auch heute noch das Wort des Philosophen Fichte: „Lasset uns besser werden, bald wird's besser sein."

Die Zahl der versicherten Beamten und Angestellten betrug nach dem kürzlich erschienenen Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen über die Pensions- und Hilfskasse Ende 1911: 19 308 mit einem versicherten Besoldungskapital von 48,61 Millionen Franken, die Zahl der Pensionierten 2133 mit einer Jahrespension von 2,88 Millionen gegen 2073 Pensionierte mit 2,68 Millionen Jahrespension Ende 1910. Der Abgang im Jahre 1911 durch Austritt, Invalidität und Tod belief sich auf 485 mit einer versicherten Besoldungssumme von 1,26 Millionen. Auf den einzelnen neu hinzukommenden Invaliden entfällt eine mittlere Jahrespension von 1863 Franken gegen 1684 Fr. im Vorjahr; die Erhöhung stammt von den außerordentlichen Zulagen. Die Zahl der versicherten ständigen Arbeiter betrug Ende 1911: 8619, die der pensionierten Arbeiter 457 mit einer durchschnittlichen Jahrespension von 688 Fr. — Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat den Kanton Genf durch Schreiben ersucht, verschiedene Änderungen bezüglich der Benützungsbedingungen der Linie Eaux-Vives-Annemasse vorzunehmen, und hat den bestehenden Vertrag zu Ende 1913 gekündigt. Diese Linie wird bis zur Herstellung der Genfer Anschlußbahn von der genannten französischen Bahngesellschaft betrieben.

Am 1. Januar ist die Zentralleitung des Verbandes schweizerischer Verkehrsvereine vom Vorort Zürich, welcher sie fünf Jahre inne hatte, an die Verkehrskommission von Luzern als Vorort übergegangen. — Im Monat Dezember wurde der Sohlstollen des Hauenstein-Basistunnels auf der Südseite durch mechanische Bohrung um 208,3 m, auf der Nordseite durch Handbohrung nur um 2,2 m vorgetrieben. Die Länge des Sohlstollens betrug am Ende des Monats auf der Südseite 1813,5 m, auf der Nordseite 66 m, zusammen 1879,5 m oder 23,1 % der ganzen Tunnellänge. Auf der Nordseite war der Vortrieb eingestellt, weil der Voreinschnitt noch nicht bis auf die Sohle des Tunnels vertieft war. Der Wasserzufluß betrug 6,7 Sekundenliter auf der Südseite und 8,2 Sekundenliter auf der Nordseite. —Im Grenchenbergtunnel betrug der Fortschritt im Dezember auf beiden Seiten 286 m bei einem mittleren Tagesfortschritt von 4,6 m auf der Nordseite und von 5,2 m auf der Südseite.

Für die Lötschbergbahn, deren bevorstehende Eröffnung einen bedeutsamen Abschnitt in der schweizerischen Eisenbahngeschichte bildet, sind die internationalen Schnellzugverbindungen Basel-Bern-Lötschberg-Simplon-Italien nunmehr aufgestellt. Der Berner „Bund" (5. Januar) veröffentlicht eine Tabelle für den Sommerdienst 1913 und bemerkt dazu u. a.: Dieser Fahrplan bildet das Ergebnis langwieriger Konferenzen mit den ausländischen Bahngesellschaften usw. Wenn man bedenkt, daß die Gotthardbahn seinerzeit mit einem einzigen Schnellzug täglich in jeder Richtung den Betrieb eröffnet hat, so muß man anerkennen, daß die internationalen Verbindungen des Lötschbergs sich von Anfang an sehen lassen dürfen. Wir haben hier fünf Schnellzüge in jeder Richtung, dazu noch einen Saisonschnellzug. Für Bern erhält man nachstehende Abgangszeiten der Schnellzüge Richtung Lötschberg-Simplon: 12 Uhr 15 nachts, 8 Uhr morgens, 9 Uhr 32 morgens, 1 Uhr mittags und 6 Uhr 18 abends (alle Wagenklassen). In 6—7 Stunden fährt man von Bern nach Mailand; das ist doch ein gewaltiger Fortschritt! Drei Schnellzüge vermitteln den Verkehr von Frankreich, Italien und England, drei Schnellzüge den Verkehr von Basel (Deutschland) - Italien und einer den von Bern-Italien. Drei dieser Züge dienen dem Verkehr zweier dieser Gebiete. Die Einstellung direkter Wagen wird angestrebt für Paris-Mailand, Calais-Mailand, Brüssel-Genua, Basel-Turin, Basel-Mailand, Basel-Genua. Auch sollen Speisewagen in denjenigen Zügen geführt werden, bei denen eine bequeme Verpflegung auf den Stationen den Reisenden nicht ermöglicht werden kann. Zu den erwähnten sechs Schnellzügen sollen noch ungefähr ebensoviele Personenzüge mehr lokaler Eigenschaft kommen, deren Fahrplan noch nicht fertiggestellt ist, während die oben angegebenen internationalen Verbindungen nach dem genannten Blatt als endgültig betrachtet werden dürfen. — Bei dem Dorf Hotann fand an der Lötschbergbahn eine große Erdrutschung statt, bei der ein Arbeiter getötet und zwei verletzt wurden. Es wird mitgeteilt, daß die Fertigstellung der Linie durch den Unfall keine Verzögerung erleide.

Das anhaltend schöne Wetter hat die Jungfraubahn und die Wengernalpbahn veranlaßt, die ganze Strecke Lauterbrunnen-Kleine Scheidegg-Jungfraujoch freizulegen. Seit 8. d. M. fährt, solange es die Schneeverhältnisse gestatten, außer den bisherigen Zügen ein durchgehender täglicher Son-

derzug von Interlaken nach Jungfraujoch, der auch von Grindelwald und Mürren Anschluß hat. Das günstige Wetter hat auch vermehrte Hochtouren vom Jungfraujoch aus veranlaßt. — Die Regierung des Kantons Waadt beantragt bei dem Kantonsrat, für die neu zu erstellende elektrische Schmalspurbahn von Nyon über Arzier und St. Cerque nach der französischen Grenzstadt Morez einen Zuschuß von 652 000 Fr. zu bewilligen. Bis Morez besteht schon eine französische Bahn, so daß mit dem Bau Nyon-Morez eine neue französisch-schweizerische Bahnverbindung erfolgt, der, wie an dieser Stelle schon erwähnt, in verschiedener Beziehung Wichtigkeit beigelegt wird.

— **Zur Eisenbahnerbewegung in Spanien.** In Barcelona wurde eine große Versammlung im Volkshause abgehalten, an welcher sich die Vertreter der Eisenbahner und anderer interessierter Berufe und Organisationen beteiligten, und zu der auch Abordnungen von auswärts, namentlich von dem internationalen Grenzbahnhof Port-Bou erschienen waren. Es wurden heftige Reden gehalten und eine aufgepflanzte Inschrift: „Es lebe der Eisenbahnausstand“ mit lautem Beifall begrüßt. Die Versammlung beschloß, an die Regierung eine energische Verwahrung gegen das Verhalten der Eisenbahngesellschaften zu richten und eine rege Tätigkeit zur Wahrung der Rechte der Eisenbahner zu entfalten. Die Eisenbahner der katalonischen Linie Manresa-Berga haben bereits zum 13. Januar den Ausstand angekündigt. Zum Schutz der Linie wurde Gendarmerie entsandt.

— **Der Frachtenverkehr in Serbien.** Wie dem österreichischen Handelsmuseum aus Belgrad gemeldet wird, ist der ordentliche Güterverkehr auf der Strecke Zibeftsche-Uesküb noch immer nicht aufgenommen worden. Zur Abfertigung gelangen nur Frachten, die für militärische Zwecke bestimmt sind, und private Sendungen, für die im einzelnen Falle die Genehmigung des Oberkommandos einzuholen ist. Die Kundmachung der Eisenbahndirektion vom 4./17. November, die für den Verkehr auf den Linien Ristowatz-Velles und Uesküb-Mitrowitza den serbischen Fracht- und Eilgütertarif vom 1. Januar 1910 vorschreibt, ist somit noch nicht zur allgemeinen Anwendung gelangt. Auch ist die Herausgabe eines II. Nachtrages zum 1910 er Tarife, der laut der erwähnten Kundmachung neue Kilometer- und Frachtsätze bringen soll, bisher noch nicht erfolgt.

— **Orientalische Eisenbahngesellschaft.** Aus Wien wird den Tageszeitungen gemeldet: Die Anwesenheit des Direktors der Orientbahnen Dr. Groß in London hat Veranlassung zu der Nachricht gegeben, daß der größte Teil des Netzes der Orientbahnen von den Balkanstaaten erworben und der auf türkischem Gebiet verbleibende Rest ihres Netzes an die Anatolische Bahn verkauft werden solle. Diese Nachricht beruht lediglich auf Kombination. Herr Dr. Groß befindet sich in London, um darauf hinzuwirken, daß bei den Friedensverhandlungen die Rechte der Orientbahnen unbedingt gewahrt werden. Die Orientbahnen verlangen in Verteidigung ihrer wohlerworbenen Rechte, daß die Balkanstaaten den von ihnen besetzten Teil des Orientbahnnetzes an die Betriebsgesellschaft zurückgeben. Verkaufsverhandlungen werden mit den Balkanstaaten nicht gepflogen.

— **Einführung der russischen Dienstvorschriften bei den finnländischen Bahnen?** Wie wir der „Torg. Prom. Gaseta“ entnehmen, beschäftigt sich der finnländische Senat zurzeit eingehend mit der Ermittlung solcher Personen, die die russische Sprache beherrschen und im Dienste der finnländischen Eisenbahnen Verwendung finden sollen. Einige finnische Beamte sind bereits verschiedenen Abteilungen des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten zur Erlernung der russischen Sprache und zum Studium der russischen Eisenbahndienstvorschriften zugeteilt worden. Die Kenntnis dieser Dienstvorschriften ist erforderlich zur Einrichtung des direkten Verkehrs zwischen den russischen und finnländischen Bahnen. Weiter, so meint unsere Quelle, werden sich die finnischen Beamten bald davon überzeugen, daß die russischen Vorschriften und Bestimmungen zeitgemäßer sind, als die finnischen und dann von selbst in Erwägung ziehen, ob sie nicht nur im direkten Verkehr mit Rußland, sondern auch im eigenen, inneren Verkehr der finnländischen Bahnen zweckmäßig anzuwenden sein werden.

Man darf diese Auffassung der russischen Presse wohl für stark hoffnungsvoll halten. Die Finnen werden wohl von der Güte ihrer Einrichtungen mindestens ebenso überzeugt sein, wie es die Russen bezüglich der ihrigen sind. Oder liegt in dieser Bemerkung schon ein zarter Wink, daß die Regierung ihren Willen nötigenfalls im Verordnungswege durchzusetzen entschlossen ist? m.

— **Vermehrung des Güterwagenparks der russischen Staatsbahnen.** Auf die Vorstellungen der Börsen- und landwirtschaftlichen Kreise wegen Vermehrung des Wagenparks der russischen Staatsbahnen, hat der Minister der Verkehrsanstalten den Rat des Plenums für Börsenhandel und Landwirtschaft dahin verständigt, daß die Reichseisenbahnverwaltung eine alljährliche Vermehrung des Güterwagenbestandes der Staatsbahnen für erforderlich gehalten und auf Grund eingehender Prüfung erstmalig im Etat für 1913 einen Kredit zur Beschaffung von 9500 Wageneinheiten vorgesehen hat. Bezüglich der Privatbahnen beauftragte die Reichseisenbahnverwaltung die Chefs der Börsenkomitees, die Menge der erforderlichen Wagen zu ermitteln. Alsdann wird die Reichseisenbahnverwaltung die endgültigen Maßnahmen zur Vermehrung des Wagenparks auch der Privatbahnen für die kommenden Jahre 1913/14 treffen. Außerdem hat der Minister der Verkehrsanstalten den Wunsch ausgedrückt, daß die Privatbahnen verpflichtet werden sollen, darüber hinaus ihren Wagenbestand den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entsprechend weiterhin zu erhöhen.

Die in Aussicht stehende Wagenvermehrung wird dem Güterverkehr um so dienlicher sein, wenn gleichzeitig mit ihr eine weitere Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der Eisenbahnen erfolgt. Nur wenn beide Maßnahmen Hand in Hand gehen, kann ein wirklicher Erfolg erwartet werden. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Hoanghobrücke der Tientsin-Pukau-Bahn.** Über die Fertigstellung und die Bedeutung dieser Brücke haben wir bereits in Nr. 96, S. 1521, Jahrg. 1912, berichtet. Über die feierliche Einweihung am 16. November wird uns noch folgendes mitgeteilt:

Einladungen waren von der Brückenbaugesellschaft Augsburg-Nürnberg, Werk Gustavsburg, nach allen in Betracht kommenden Plätzen bis nach Shanghai hin ergangen, und es hatte sich auch eine große Zahl Teilnehmer von allen Seiten eingefunden. Das Kaiserliche Gouvernement in Tsingtau hatte den Chef des Stabes, Kapitän zur See Höpfner und vier Offiziere entsandt, das Kaiserliche Konsulat Tientsin war durch Dolmetscher Dr. Nord vertreten. Von Peking wie von Tientsin und Tsingtau war eine Reihe dort ansässiger Reichsangehöriger erschienen. Außer dem englischen Chefingenieur der Südstrecke der Tientsin-Pukaubahn nahmen besonders zahlreich Angehörige dieser Bahn wie auch der Schantungbahn an der Feier teil. Von chinesischer Seite waren der Tutu der Provinz Schantung mit seinen Beamten und dem Kommandeur der 5. Division sowie in Vertretung des Verkehrsministers in Peking einer seiner Ministerialdirektoren anwesend.

Die Feier fand in ihrem Hauptteil auf der Brücke selbst statt. Nachdem der leitende Ingenieur der Brückenbaugesellschaft, Borkowetz, dem Chefingenieur der Nordstrecke der Tientsin-Pukaubahn, Baurat Dorpmüller, auf die in der Mitte der Brücke errichtete Bühne geleitet hatte, hielt letzterer die Festrede, die in eindrucksvollen Worten die Entwicklungsgeschichte der Brücke zur Darstellung brachte. Darauf folgte das feierliche Einschlagen des letzten Nietes und im Anschluß daran, nach Abspielen des Chorales „Nun danket alle Gott“, wurden von dem Tutu der Provinz, den amtlichen Vertretern und leitenden Beamten und Ingenieuren je drei Hammerschläge getan. Der deutsche Konsul von Tsinanfu begleitete seine Hammerschläge mit den Worten: „Ein weithin sichtbares Denkmal deutscher Technik und deutscher Intelligenz, möge dieses Bauwerk dem aufstrebenden chinesischen Volke als Vorbild zur Nacheiferung dienen und zugleich ein immer wertvolleres Bindeglied für Handel und Wandel von Nord und Süd und von Ost und West werden.“

Unter Vorantritt von Spielleuten der Kapelle des 3. Seebataillons aus Tsingtau wurde sodann ein gemeinsamer Marsch über die Brücke angetreten, worauf sich die Teilnehmer in einer auf der Lokauer Seite des Hoangho eingerichteten Festhalle versammelten. Nach einer Begrüßung der Gäste durch Oberingenieur Borkowetz verlas der Vertreter des Verkehrsministers eine längere chinesische, nachher ins deutsche übersetzte Rede, in der er insbesondere die Schwierigkeiten, die dem Bau der Brücke sich entgegengestellt hatten, beleuchtete und im Anschluß daran unter namentlicher Hervorhebung die Verdienste, besonders der an dem Werke beteiligten Brückeningenieure, gebührend würdigte. Über die Bedeutung der Brücke, die als eine Ruhmestat deutscher Industrie in China gefeiert wird, sagte er unter anderem: „Für alle Zeiten wird dieser Tag ein Gedenktag sein, sowohl für die Tientsin-Pukauer Eisenbahn wie für das Reich, ist doch der Bau dieser Brücke ohne Zweifel der schwierigste Teil beim Bau der ganzen Bahn, ein Werk, wie es in seiner Mächtigkeit und Bedeutung in ganz China seit Einführung der Eisenbahnen nicht unternommen worden ist. Jetzt, nach Vollendung der Brücke, führt der

ununterbrochene Schienenstrang von Tientsin bis Pukau und kein Hindernis mehr stellt sich dem Durchgangsverkehr entgegen. Aber weiter noch: durch das Schließen der Brücke ist eine Verbindung geschaffen nicht nur zwischen dem Süden Chinas und dem Norden, zwischen Schanghai und Peking, sondern zwischen Schanghai und Europa. Möge die gewaltige Brücke, die selbst ein Sinnbild ist der modernen Technik und des Fortschritts, mit dazu beitragen, eben dieser modernen Technik und neuem, frischen, geistigen Leben in China immer weiteren Eingang zu verschaffen, zum Segen der Republik, in derem ersten Jahre sie vollendet wurde, und zum Segen aller ihrer Bewohner. Große Hoffnungen knüpfen wir in der Tat für unser Land an dieses Bauwerk, dessen Vollendung uns in diesem Augenblick wie ein Zeichen der Zukunft dünkt."

— **Die Neuenglandstaaten und die Neuyork-, New Haven- und Hartfordbahn.** Die genannte Bahn beherrscht von jeher fast unbeschränkt den Verkehr in den Neuenglandstaaten, das sind die Staaten Maine, New Hampshire, Vermont, Massachusets, Rhode Island und Connecticut. Sie hat sich die Herrschaft gesiche t nicht allein über alle Vollbahnen, sondern auch über alle elektrisch oder mit Dampf betriebenen Kleinbahnen und selbst über den Dampferverkehr. Alle die großen Betriebe in dem industriereichen Neuengland sind ihr in Ansehung des Güterverkehrs unterworfen, und man behauptet, daß sie diese Vorherrschaft nicht rücksichtsvoll ausübe und insbesonders bei den innerstaatlichen, nicht der Bundesaufsicht unterstehenden Bahnlinien eine sehr unangenehm empfundene Günstlingswirtschaft führe. Die Fahrt auf dem Dampfer von Neuyork nach Portland kostet ebenso viel wie die Fahrt auf der Bahn, weil die Gesellschaft auch beim Dampferverkehr die Preise vorschreibt, kurz es besteht in den Neuenglandstaaten kein Wettbewerb zwischen verschiedenen Bahngesellschaften, und die Bevölkerung dieser Staaten ist der genannten Bahn vollständig ausgeliefert. Da leuchtete plötzlich ein Hoffnungsstrahl auf, als der Präsident der großen kanadischen Überlandbahn, der Grand Trunkbahn, es unternahm, von Montreal aus Anschluß durch Bahnen nach Boston und nach Providence und durch eine Dampferlinie von Providence nach Neuyork zu suchen. Die Neuenglandstaaten hätten dadurch eine neue Dampferlinie mit Neuyork erhalten, und wären in der Verbindung mit Kanada nicht mehr auf die Neuyork, New Haven und Hartfordbahn angewiesen. Dieser Plan war dem Unternehmungsgeist des früheren Präsidenten der Grand Trunkbahn, Arthur Hays entsprungen; man hatte schon alle Vorkehrungen getroffen für den Bau der Dampfer und der neuen Bahnlinien, da ereignete sich das Unglück mit der „Titanic", und Arthur Hays, der sich auf dem Schiffe befunden hatte, ging unter, was damals auch in Europa bekannt und beklagt wurde. An seine Stelle kam Michelins als Präsident der Bahn. Eine und eine halbe Million Dollars hatte die kanadische Bahn bereits auf den Bau der Bahn nach Boston und Providence verausgabt, als plötzlich vor mehreren Wochen aus Montreal die Weisung des Präsidenten kam, alle Arbeiten sofort einzustellen. Die Bahnen werden nicht gebaut, es hatte zwischen ihm und dem Präsidenten der Neuyork, New Haven- und Hartfordbahn eine Aussprache stattgefunden, deren Folge war, daß die Grand Trunkbahn es aufgibt, in den Wettbewerb mit der New Havenbahn einzutreten, die sich hierdurch ihre Monopolstellung wieder neu festigt. Es hieß, ohne daß es sich damals bestimmt behaupten ließ, daß der Grand Trunkbahn gewisse Rechte auf die Vermont Centralbahn, einer Tochtergesellschaft der New Havenbahn und noch auf einige andere kleine Bahnen eingeräumt seien und überdies noch einzelne Rechte, über deren Bedeutung und Tragweite man nichts erfahren konnte.

In den erwähnten Staaten bemächtigte sich große Entrüstung sowohl der Bevölkerung wie der regierenden Kreise, der Behörden, der Parlamente usf. Den Präsidenten der New Havenbahn focht dies aber nur wenig an. Ja man erzählte sich, daß er einer Abordnung, die unter Führung eines Mitgliedes des Kongressausschußes für Eisenbahnen und Kanäle bei ihm vorsprach, die spöttische Frage vorgelegt haben soll: „What you are going to do about it?" (Was gedenken Sie dagegen zu tun?) Diese Frage ist eine stehende Redensart und soll sagen: ob Dir das, was ich tue, recht oder nicht recht ist, Du bist machtlos dagegen und kannst es nicht ändern. Denn er und fast alle Anderen mit ihm waren damals der Meinung, daß man die zwischen den beiden Bahnen getroffene Abmachung nicht anfechten oder umstürzen könne. Das Bundesverkehrsamt, an das man sich zuerst wandte, erklärte, es sei wohl in betreff der Frachtsätze zuständig und könne auch veranlassen, daß ein Wettbewerb zwischen parallel laufenden und bereits bestehenden Bahnen aufrecht erhalten bleibe, es habe aber kein Recht, einer Bahn den Bau einer Linie aufzutragen, überdies unterstehe die Grand Trunkbahn als kanadische Bahn nicht seiner Aufsicht, und wenn diese Bahn einen bereits begonnenen Bau wieder einstelle, habe das Bundesverkehrsamt weder das Recht noch die Macht dies zu ändern.

Da die Hintertreibung des Weiterbaues einer bereits beschlossenen und begonnenen Bahn der Erwürgung eines drohenden Wettbewerbes gleich kommt, riefen die Gouverneure der Neuenglandstaaten unter Hinweis auf das Shermansche Antitrustgesetz die Hilfe des Generalanwalts Wickersham an; aber auch die Bundesregierung erklärte anfangs mit derselben Begründung, daß sie sich für machtlos halte. Und so schien es, als ob Bundes- und Staatenregierung gegen die Abmachungen der New Havenbahn nichts ausrichten könnten.

Aber der Kongreßvertreter kündigte an, daß er sich schon zu helfen wissen werde; sofort nach Zusammentritt des Kongresses werde er eine amtliche Untersuchung der New Havenbahn und ihres Betriebes beantragen, und er sei überzeugt, daß man genug belastendes Material vorfinden werde, um die Bahn klein zu kriegen.

Unterdes hat das Blatt sich schon gewendet, die New Havenbahn wird doch nicht so ohne weiteres ihre verkehrsfeindlichen Pläne durchführen können. Mitglieder des staatlichen Verkehrsamts von Rhode Island und des Eisenbahnamts von Massachusets haben direkt beim Generalanwalt Wickersham Klage erhoben wegen des angeblich gesetzwidrigen Übereinkommens zwischen den beiden genannten Bahnen, und der Generalanwalt Wickersham hat nach einigem Zögern den Bundesbezirksanwalt Wise, dem noch ein besonderer Hilfsbundes-Generalanwalt aus Washington zugeteilt wurde, angewiesen, den Fall genau zu untersuchen, und falls er Strafbarkeit für vorliegend erachte, vor der Bundes-Grand-Jury Antrag auf Anklageerhebung zu stellen.

Zu gleicher Zeit hat auch das Justizministerium in Washington selbst Erhebungen anstellen lassen. So wurde zu gleicher Zeit an zwei verschiedenen Stellen untersucht. Der Bundesbezirksanwalt Wise scheint aber besonders schneidig vorgegangen zu sein, denn nach kurzer Zeit verlautete schon, der Vizepräsident der New Havenbahn und einer der Direktoren hätten bereits Vorladungen bekommen, vor den Großgeschworenen des Bundeskreisgerichts zu erscheinen. Wise hatte sich beeilt und eine Klage wegen ungesetzlicher Verschwörung zur Beschränkung des Handelsverkehrs gegen die Bahn eingebracht. Vor allem will er vom Bundesgericht einen Einhaltsbefehl erwirken, durch den der New Havenbahn untersagt wird, der kanadischen Bahn irgend eine der Gerechtsame weiterhin zu bewilligen, die sie der Grand Trunkbahn eingeräumt hatte; dann soll untersucht werden, ob ausreichender Grund zum strafrechtlichen Einschreiten vorhanden ist. Das Übereinkommen zwischen beiden Bahnen, wegen dessen die Grand Trunkbahn von dem bereits begonnenen Baue eigener Bahnlinien Abstand nahm, lautet dahin, daß der kanadischen Bahn Zutritt zu den bedeutendsten Punkten des Havensystems eingeräumt wird, sie aber dagegen jede selbständige Erbauung neuer Bahnlinien in den Neuenglandstaaten unterläßt. Es fand nun eine sehr eingehende Untersuchung vor der Grandjury mit dem Endergebnis statt, daß die Jury die Neuyork-, New Haven- und Hartfordbahn und deren Präsidenten wegen Verletzung des Shermanschen Antitrustgesetzes in Anklagestand versetzte; in Kürze wird vor dem Bundeskreisgericht eine Strafverhandlung stattfinden, die möglicherweise die vollständige Aufhebung aller zwischen den zwei Bahnen geschlossenen Übereinkommen, aber auch die empfindliche Bestrafung der Bahn, vielleicht auch einzelner ihrer Direktoren und Betriebsleiter ad personam nach sich ziehen kann. Wie aber auch immer das Urteil lauten möge, die Vollendung des einmal abgebrochenen Baues wird es nicht erzwingen können. Dr. A. M.

— **Einführung der Paketpost in den Vereinigten Staaten.** Mit dem 1. Januar d. J. ist zum erstenmal der Paket-Postdienst in den Vereinigten Staaten zur Einführung gelangt und damit eine der wichtigsten und bedeutendsten Neuerungen und Erweiterungen des Postdienstes. Wenn der Dienst auch vorläufig insofern ein beschränkter sein wird, als nur Pakete bis zum Höchstgewicht von 11 Pfund zur Bestellung gelangen können, so dürfte doch damit dem amerikanischen Postdienst ein Gebiet zur Betätigung zugewiesen werden, daß in seiner ganzen Ausdehnung sich jetzt kaum schätzen läßt. Es ist selbstverständlich, daß die ersten Wochen des Dienstes nur als Probewochen angesehen werden dürften und können, und nichts fürchtet der Generalpostmeister mehr, als daß das Publikum sich gleich in zu großem Umfange des neuen Postdienstes bemächtigt. Denn wie in den Vereinigten Staaten die Gesetzgebung oft nur Parteisache ist, oft von Zufälligkeiten abhängt und nur recht selten wohl durchdacht ist, so war es auch hier. Das Gesetz wurde gegeben und vom Präsidenten unterschrieben, ohne daß sich jemand darum gekümmert hat, ob die Postverwaltung auch imstande sein wird, bis zum 1. Januar alles vorzubereiten, um einem allfälligen großen Ansturm auf die Paketpost gewachsen zu sein. Heute glaubt man allgemein, daß die Postverwaltung gezwungen sein wird, falls sie die Beförderung mit ihren augenblicklich noch recht schwachen Kräften nicht bewältigen kann, die Hilfe der Ex-

preßgesellschaften anzurufen. Jedenfalls werden aber auch diese Anfangsschwierigkeiten überwunden werden, und die Regierung wird schließlich auch die staatliche Paketpost zur allgemeinen Zufriedenheit ausbilden. Wie unsicher sich aber die Regierung heute noch fühlt, geht daraus hervor, daß sie einen Zonentarif eingeführt hat, ganz so wie bei der Einführung der staatlichen Briefpost. Jetzt ist das natürlich bei der Briefpost ein überwundener Standpunkt, und in einigen Jahren wird auch bei der Paketpost der Zonentarif schwinden.

Jedenfalls bedeutet die Einführung des Paketpostdienstes für die Vereinigten Staaten einen bedeutenden Fortschritt und sie wird im Lande von allen Parteien aufs freudigste begrüßt, mit Ausnahme etwa solcher, deren Interesse mit dem der Expreßgesellschaften zusammenfällt. Dr. A. M.

— **Elektrisierung der Eisenbahnen in Amerika.** Wie aus Washington vom 7. d. M. gemeldet wird, ist der Great Falls Power Company in Montana die Erlaubnis erteilt worden, über öffentliches Landgebiet hinweg unter den Vorschriften der Regierung die Kraft für den elektrischen Betrieb von 725 km der Hauptlinie der Chicago-Milwaukee-Pugetsound-Eisenbahn zwischen bestimmten Punkten in Montana und Idaho zu leiten. Diese Tatsache bezeichnet der Staatssekretär des Innern, Fischer, als den Beginn für die elektrische Einrichtung aller den Kontinent durchquerenden Bahnlinien.

— **Zum Verkauf der argentinischen Staatsbahnen** wird der „Nordd. Allg. Ztg.“ aus Buenos Aires vom Anfang Dezember geschrieben: Das große Eisenbahnsyndikat (Farquhard), welches in Argentinien, Brasilien und Bolivien ein riesiges Bahnnetz in seine Hände bekommen wollte und zu dessen Vervollkommnung argentinischer Staatsbahnen bedurfte, diese daher anzukaufen suchte, hat seinen Wunsch, vorläufig wenigstens, nicht in Erfüllung gehen sehen, da der argentinischen Regierung das Gebot von 70 Mill. Pesos Gold zu niedrig erschien; sie begehrt 115 Mill. Aus diesem Grunde wurde das Kaufgesuch des Syndikats abschlägig beschieden. Doch dürfte das noch nicht das letzte Wort in dieser Angelegenheit sein. Übrigens bewirbt sich auch ein französisch-belgisches Kapitalistensyndikat um die in Frage kommenden argentinischeu Staatsbahnen. Der Regierung würde das Geld jedenfalls recht gelegen kommen, da sie dann eine neue Anleihe vorderhand nicht aufzunehmen brauchte.

Allgemeines.

— **Die Menagerie beim Eisenbahnzusammenstoß.** Das Entweichen und Wiedereinfangen einer mächtigen Riesenschlange, eines großen Alligators und einer ganzen Anzahl kleinerer Schlangen war das aufregende Nachspiel eines Eisenbahnzusammenstoßes, der sich an einem der letzten Tage im Dezember v. J. in der Nähe von Wolverhampton auf der englischen Nordwestbahn ereignete und der glücklicherweise ohne einen Verlust von Menschenleben endete. Ein Sonderzug, in dem zwei reisende Theatergesellschaften untergebracht worden waren, hielt in der kleinen Station Ettingshall. In dem Zuge befanden sich die Pantomimentruppe des Grand Théâtre, die „Jacques und die Bohnenstange“ aufführen sollte, und eine zweite Gesellschaft, die ein großes Schaustück „Wildaustralien“ mimte und die Realistik der Szenenbilder durch Pferde, Schlangen und Alligatoren zu erhöhen pflegte. Ein später von Wolverhampton abgehender Zug fuhr nun auf den in Ettingshall haltenden Theaterzug auf, zwei Wagen wurden zertrümmert und die Reisenden erlitten eine schlimme Erschütterung, wenn sie auch durchweg ohne lebensgefährliche Verletzungen davonkamen. Als der erste Schreck überwunden war, harrte ihrer aber ein zweiter: bei dem Zusammenstoß waren die Wagen, in denen die Schlangen und der Alligator untergebracht waren, beschädigt und die gefährlichen Reptilien hatten die Gelegenheit benutzt, um die lang entbehrten Freuden der Freiheit auszukosten. Die größte Aufregung verursachte begreiflicherweise die große Riesenschlange, die unter den Anwesenden eine Panik hervorrief und vielleicht noch schlimmeres Unheil angestiftet hätte, wenn nicht die australische Schlangenbändigerin Miß Cleo die Lage gerettet hätte. Es war kein leichtes Stück Arbeit, das mächtige Reptil wieder zu bändigen und zu seinem Kasten zurückzubringen. Inzwischen aber war der Alligator spurlos verschwunden, und er wurde erst später entdeckt. Der tückische Geselle hatte im Bahnhof unter einem Gepäckwagen ein Asyl gefunden, von dem aus er drei Gepäckträgern einen heillosen Schrecken einjagte. Die Dunkelheit, in der sich all diese Szenen abspielten, trug nicht wenig zur Aufregung der Reisenden bei und erschwerte auch der Tierbändigerin ihre Arbeit, weil sowohl die Reptilien wie auch der Alligator immer wieder vor dem Lichte flohen. Aber schließlich gelang es doch, die ganze Menagerie wieder zusammenzubringen und erst dann konnte mit den Aufräumungsarbeiten begonnen werden.

Kilometrische Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr (I. U.) unterstellten Strecken.

Die Länge der Eisenbahnstrecken, auf welche das I. U. Anwendung findet, hat im Jahre 1911/12 um 4931 km zugenommen. Sie betrug Ende März 1912 257 608 km, gegenüber 252 677 km an demselben Zeitpunkt des Vorjahres. Der Beitritt des Königreichs Bulgarien zum I. U. hatte die Aufnahme von 1945 km neuer Linien in die Liste zur Folge, die an dem genannten Tage im Betriebe des bulgarischen Staates standen. An der weiteren Vermehrung nahmen folgende Staaten noch teil: Deutschland mit 921, Österreich mit 116, Ungarn mit 282, Dänemark mit 7, Frankreich mit 496, Luxemburg mit 8, die Niederlande mit 94, Rumänien mit 17, Rußland mit 898, Serbien mit 208, Schweden mit 37 und die Schweiz mit 153 km. In Bosnien und der Hercegovina ist eine Vermehrung nicht eingetreten; Belgien weist eine Verminderung um 3 und Italien eine solche um 248 km auf.

Die Länge der dem I. U. unterstellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

	1893	1899	1905	1911	1912
	Kilometer				
Deutschland .	43 200	49 456	55 891	61 052	61 973
Österreich . .	14 887	17 404	20 025	22 052	22 168
Ungarn	11 722	16 234	17 594	20 373	20 655
Bosnien-Herceg.	374	105	879	1 045	1 045
Belgien	4 516	4 587	4 598	4 665	4 662
Bulgarien . . .	—	—	—	—	1945
Dänemark . .	—	1 958	2 037	2 098	2 105
Frankreich . .	33 872	36 919	39 444	40 436	40 932
Italien	11 762	13 189	13 358	14 627	14 379
Luxemburg . .	356	356	376	376	384
Niederlande . .	2 475	2 539	2 744	3 201	3 295
Rumänien . .	—	—	3 178	3 473	3 490
Rußland . . .	26 351	40 767	53 837	65 359	66 257
Serbien	—	—	—	739	947
Schweden . . .	—	—	—	9 166	9 203
Schweiz . . .	2 995	3 360	3 659	4 015	4 168
Insgesamt . .	152 510	186 900	217 620	252 677	257 608
Zunahme % .	—	22,55	16,44	16,11	1,96

Bücherschau.

— **Die badischen Staatseisenbahnen und die Großschiffahrt auf dem Oberrhein.** Eine verkehrspolitische Studie von Emil Pfeiff, Stadtrechnungsrat in Karlsruhe i. B. Teil I Grundlagen. (IV und 72 Seiten.) Karlsruhe 1913. G. Braunsche Hofbuchdruckerei und Verlag. Preis 2 M.

Das Werk erfüllt eine Forderung des Tages. Angesichts der Bestrebungen, die Großschiffahrt mehr und mehr rheinaufwärts auszudehnen, erörtert es grundsätzlich und ohne jedes Vorurteil die für Verkehr und Wirtschaft äußerst bedeutungsvollen wechselseitigen Beziehungen zwischen den badischen Staatseisenbahnen und der Großschiffahrt auf dem Oberrhein in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Als Grundlage für die tarifarische Absteckung der Grenzen der gegenseitigen Beeinflußbarkeit enthält der erste Teil als Hauptstück einen Überblick über die Entwicklung der Oberrheinstrecke Mannheim-Basel zu einer Großschiffahrtsstraße, sowie eine Darstellung der Entstehung der Uferbahnen und Rheinhafenanschlüsse links und rechts des Oberrheins.

Das Werk soll ein Handbuch werden für alle, die sich mit den verkehrspolitischen Beziehungen zwischen den Eisenbahnen und der Großschiffahrt auf dem Oberrhein zu befassen haben, sei es im Dienste der Eisenbahnverwaltung oder der Binnenschiffahrt, der beruflichen oder parlamentarischen Vertretung der Interessen von Handel, Gewerbe und Industrie. Weiterhin will es ein wissenschaftlicher Beitrag sein zur Klarlegung der Verhältnisse zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen überhaupt, und möchte daher auch für die Erörterung dieser Verhältnisse auf den Hoch- und Mittelschulen ein kurz gefaßter Leitfaden sein.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Am 1. Januar d. J. sind die bisher im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Strecken: Neumarkt-Kallham-Waizenkirchen 12,743 km und Niederspaching-Peuerbach 3,650 km in den Betrieb der Firma Stern & Hafferl, Bauunternehmung in Wien und Gmunden, übergegangen. Sie sind infolgedessen den Vereinsbahnstrecken der k. k. österreichischen Staatsbahnen abgerechnet worden.

Sammlung von Vereinskilometerzeigern.

Der Kilometerzeiger Nr. 4 (Kgl. bayerische Staatseisenbahnen) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger Nr. 82 (Kgl. ungarische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I, zum Kilometerzeiger Nr. 40 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Cöln, Essen und Saarbrücken) der Nachtrag IV und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag XV erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 4 wird der im Oktober 1906 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen.

Neu herausgegeben sind die Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 b (Braunschweigische Landeseisenbahn), Nr. 57 (k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn) und Nr. 86 (Niederländische Centraleisenbahn-Gesellschaft). Zur „Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen" ist der Nachtrag I erschienen. Durch ihn werden alle bis Ende 1912 ausgegebenen Nachträge zur Sammlung von Güterwagenparkverzeichnissen aufgehoben. Durch die neu herausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 4 b und 86 werden die im April 1907 bzw. Dezember 1911 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisse gleicher Nummer und durch das neu herausgegebene Güterwagenparkverzeichnis Nr. 57 das im Mai 1909 ausgegebene Güterwagenparkverzeichnis gleicher Nummer nebst Nachtrag I aufgehoben.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Januar 1913 wird die normalspurige Hauptbahnstrecke Hörde-Schwerte auch für den Güterverkehr eröffnet und die Abzweigung von dieser Strecke nach der Strecke Schwerte-Fröndenberg dem Betriebe übergeben werden.

Die an der neuen Linie liegende Station IV. Klasse Aplerbeck Süd wird vom gedachten Tage ab auch für die Abfertigung von Gütern und lebenden Tieren eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Essen, den 10. Januar 1913. (166)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Mit Bezug auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11, Absatz 4 werden nachstehend angeführte Betriebsbehinderungen mitgeteilt.

Der Gesamtverkehr war eingestellt in den Strecken	Ursache	Dauer
		Tgsh. Tgsh.
Tarnopol-Potutory	Dammrutschung	18./12. I.
Tarnopol-Podwysokie	„	18./12. I. bis 23./12. II.
Horodenka-Stefanówka	Zugentgleisung	18./12. I.

Wien, am 6. Januar 1913. (187)
Der k. k. Direktor.

3. Güterverkehr.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, Teil II, vom 1. Februar 1907.

Es ist zu ändern:

1. mit sofortiger Gültigkeit: die Entfernung Zuffenhausen-Simbach transit, auf Seite 26 des Tarifs, von 432 auf 366 km (vgl. VAE 1912/1130),
2. mit Gültigkeit vom 15. März 1913: die Entfernung Lahr Stadt-Simbach transit, auf Seite 27 des Tarifs, von 535 auf 540 km (vgl. VAE 1909/879).

München, den 11. Januar 1913. (185)
Tarifamt d. k. bay. Staatseisenbahnen rechts d. Rheins.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr, Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Düsseldorf Hafen in den Ausnahmetarif 105 A (Bier) aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 11. Januar 1913. (167)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 94 des Nachtrags 4 die zur Station Mandschuria gehörige Anmerkung „Von Mandschuria können nur solche Sendungen abgefertigt werden, usw." zu streichen.

Bromberg, den 8. Januar 1913. (163)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 20. Januar d. J. wird die Station Lubnia des Direktionsbezirks Danzig in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Januar 1913. (169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppe I. Östliches Gebiet.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der zwischen den Stationen Schloß Birglau und Wibsch der Nebenbahnstrecke Thorn-Mocker-Unislaw gelegene Bahnhof 4. Klasse Luben des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg in obengenannten Kohlenverkehr einbezogen.

Die Frachtsätze sind die gleichen wie die von Wibsch.

Kattowitz, den 11. Januar 1913. (170)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Teil II, Heft 3.

Am 1. Februar 1913 tritt zum Gütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. April 1912 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält im wesentlichen geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 3 A (Getreide) im Verkehre mit Klein Schwechat und Obrowitz und einen neuen Ausnahmetarif 3 B (Gerste) und 3 C (Malz) für das gesamte Verkehrsgebiet. Insoweit hierdurch Erhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1913 gültig. Abzüge des Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Dresden, am 13. Januar 1913. (191)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen als geschäftf. Verwaltung.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1913 werden die im Nachtrag VII zum Tarifheft 1 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 für Kali von Reichweiler nach den Niederlanden aufgehoben. (190)

Cöln, den 9. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 14. Januar 1913 treten infolge Eröffnung des Anschlusses Peters Hafen auf Bahnhof Münster W. L. E. Änderungen und Ergänzungen in den Entfernungen ein, die durch Nachtrag 9 vom 1. Januar 1913 bereits bekanntgegeben sind. (189)

Berlin, den 13. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Auf Seite 14 des Nachtrages 4 ist in der *) Anmerkung nachzutragen:

An der Beförderung innerhalb des Knotenpunktes sind beteiligt:

drei Bahnen
im Verkehr nach Warschau Kalischer Güterbhf. bei Beförderung über Wirballen und Grajewo,

im Verkehr nach Warschau Petersburger Bhf. bei Beförderung über Szczypiorno,
im Verkehr von Warschau Kalischer Güterbhf. bei Beförderung über Eydkuhnen und Prostken,
im Verkehr von Warschau Petersburger Bhf. bei Beförderung über Skalmierzyce,
zwei Bahnen
in allen übrigen Fällen.
Bromberg, den 6. Januar 1913. (160)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 1. Februar 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 104 B I Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb in Kraft.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Breslau, den 8. Januar 1913. (159)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 20. Januar werden neue Ausnahmesätze für den Versand von Palmöl usw. von Stettin nach süddeutschen Stationen eingeführt.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.
Hannover, den 6. Januar 1913. (161)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Bahn vom 1. April 1911.
Mit Gültigkeit vom 11. Januar 1913 wird der Ausnahmetarif 6 c für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb durch Aufnahme eines Frachtsatzes von 23 ₰ für 100 kg für die Beförderung von Spittel nach Hagendingen ergänzt.
Straßburg, den 8. Januar 1913. (162)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
Am 1. Februar 1913 wird ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil II Heft 1 herausgegeben. Er tritt an Stelle:
1. des Gütertarifs, Teil II Heft 1 vom 1. November 1907 nebst Nachträgen I bis III für den niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband,
2. des Gütertarifs, Teil II Heft 2 vom 1. April 1909 für denselben Eisenbahnverband,
3. der im Gütertarif, Teil II Heft 1 des Norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und der Bukowina vom 1. November 1908 nebst Nachträgen I und II enthaltenen Frachtsätze und Bestimmungen für den Verkehr mit niederländischen Stationen. Neu einbezogen in den Tarif sind die österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, die im Betriebe der Südbahn stehende k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn, das galizische Gebiet der k. k. österr. Staatsbahnen und die österreichische Linie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Der Tarif enthält Frachtsätze des Klassentarifs und der Ausnahmetarife sowie den Kilometerzeiger. Gegenüber den seitherigen Frachtsätzen treten sowohl Ermäßigungen als auch Erhöhungen ein. Die Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten erst vom 1. April 1913 an. Abdrucke des neuen Tarifheftes sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 2,30 Mark oder 2,75 Kronen oder 1,40 Gulden holl. Währung für das Stück zu erhalten.
Dresden und Wien, 11. Januar 1913.
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.-
k. k. österr. Staatsbahnen namens der beteiligten Verwaltungen. (173)

Westfälische Landes-Eisenbahn.
Gütertarif für den Binnenverkehr.
Die Station Münster W. L. E. wird mit Gültigkeit vom 14. Januar 1913 in erweitertem Umfange in den Tarif aufgenommen.
Der Kilometerzeiger ist zu ergänzen.
Es betragen die Tarifentfernungen in Kilometern:

Münster W. L. E.	-Ahaus	61 *)
" "	-Albersloh	14
" "	-Allagen	99 *)
" "	-Almsick	69 *)
" "	-Angelmodde	7
" "	-Anröchte	83
" "	-Beckum Ost	43
" "	-Belecke	105 *)
" "	-Brilon Stadt	124 *)
" "	-Delbrück Westf.	79 *)
" "	-Diestedde	52
" "	-Elfsen	73 *)
" "	-Enniger	30
" "	-Ennigerloh	40
" "	-Erwitte	78
" "	-Freckenhorst	33 *)
" "	-Liesborn	61
" "	-Lippstadt	71
" "	-Lippstadt Nord	68
" "	-Metelen W. L. E.	45 *)
" "	-Niederbergheim	97 *)
" "	-Nienborg-Heek	53 *)
" "	-Rietberg-Neuenkirchen	67 *)
" "	-Rüthen	114 *)
" "	-Schaloh	81 *)
" "	-Scharfenberg	124 *)
" "	-Sendenhorst	21 *)
" "	-Sichtigvor	101 *)
" "	-Soest-Thomätor	66 *)
" "	-Stadtlohn	73 *)
" "	-Südlohn	81 *)
" "	-Vreden Westf.	82 *)
" "	-Wadersloh	58
" "	-Wamel	92 *)
" "	-Warstein	110 *)
" "	-Weseke	84 *)
" "	-Westkirchen	40 *)
" "	-Wolbeck	9

*) Nur gültig für die Anschlüsse Peters Hafen und Mertens sowie für die Lagerplatzinhaber:
Frenzer, Kimmerling, Reinhardt, Schlamann, Schlüter und Schocher.
Lippstadt, den 11. Januar 1913. (186)
Die Direktion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Teil II, Heft C, Teilheft C 2.
Am 23. Januar 1913 wird die Station Niemberg als Versandstation in den Abschnitt I A des Ausnahmetarifs 5 i für rohe Steine usw. zum Wegebau aufgenommen.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Magdeburg, den 11. Januar 1913. (171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Teil II.
Die Bestimmungen über den Geltungsbereich des Frachtnachlasses bei Ausnutzung des Ladegewichts sind wie im innerdeutschen Verkehr erweitert worden.
Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.
Straßburg, den 8. Januar 1913. (172)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Eisenbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung A, gültig vom 1. März 1904.
Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen. § 10 des oben genannten Tarifs wird daher durch folgende Zusatzbestimmung Nr. 17 mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ergänzt:
„Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einem deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken.“
Diese Bestimmung gilt auch bereits für solche Sendungen, die erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Auch diesen Sendungen müssen daher die vorgeschriebenen Erklärungen beigegeben sein.
Wien, am 10. Januar 1913. (180)
K. k. österr. Staatsbahnen
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Tarif, Teil II A, Heft 1 vom 1. Januar 1906.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Frachtgüter der Wagenladungsklassen A und B, dann der Spezialtarife I a, I b und II a, sowie des Ausnahmetarifs IV (Frachtgüter aller Art) von Wien Nordwestbahnhof nach Paris-La Villette-Douane oder umgekehrt bei Beförderung über Wien Westbahnhof die für Wien, Franz Josefs-Bahnhof vorgesehenen Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Besechnung.
Die Liquidierung erfolgt bei Sendungen nach Frankreich gegen auf die reklamierende Firma als Absenderin lautende Frachtbrief-Duplikate, bei Sendungen aus Frankreich gegen auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautende Frachtbriefe, welche Dokumente längstens bis 30. April 1914 bei der k. k. Nordwestbahndirektion vorzulegen sind.
Wien, am 10. Januar 1913. (178)
K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Voralberg.

Tarif, Teil II, vom 1. August 1909.

Außerkraftsetzung des Verbandstarifes.

Am 1. August 1913 tritt der Verbandstarif vom 1. August 1909 für den oben genannten Verkehr ohne Ersatz außer Kraft. Teilweise erhöhte Frachtsätze werden für Lindau Stadt und Lindau Reutin, Stationen der königl. bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins und der k. k. österr. Staatsbahnen im Rahmen des rumänisch-süddeutschen Verkehrs, für alle übrigen Stationen in Voralberg im Rahmen des österreichisch - ungarisch - rumänischen Eisenbahnverbandes eingeführt werden. Insbesondere treten solche Tariferhöhungen bei den Ausnahmetarifen Nr. 3 (Eisen), Nr. 4 (Maschinen) und Nr. 15 A (Rohbenzin) ein.

Wien, am 8. Januar 1913. (174)

K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch - ungarisch - bayerischer Grenzverkehr.

Änderung der Nomenklatur des Export - Ausnahmetarifes für Papier des Tarifes, Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Feburar 1913 bis zur Durchführung im Tarifwege ist im Tarife, Teil II für den obenbezeichneten Grenzverkehr, und zwar:

auf Seite 40 im Abschnitte C, ferner auf Seite 68 im Abschnitte F (Verzeichnis der in die Export-Ausnahmetarife eingereihten Artikel) unter E-11 und

auf Seite 70 im Export-Ausnahmetarif E-11 (Papier) die Artikelbezeichnung „Papier der Pos. P-3." abzuändern auf: „Papier und Papierwaren der Pos. P-2, mit Ausnahme von Druckschriften, gefalzt oder ungefalzt oder in Büchern oder Broschüren."

Die in der Vereinszeitung Nr. 97 vom 14. Dezember 1912 unter Nr. 3252, ersichtliche Verlautbarung wird hierdurch gegenstandslos.

Wien, am 8. Januar 1913. (182)

K. k. priv. Südbahngesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II,
Heft 1 vom 1. November 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird die Schnittafel Ia des Ausnahmetarifes 16 (lebendes Geflügel) abgeändert. Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen. (175)

Wien, am 8. Januar 1913.

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der französischen Nordbahn.)

Tarif, Teil II.
Heft 2 vom 1. November 1909.
Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes VIII a) Wolle, rohe, für Sendungen nach Frankreich, b) Kammzug und Kammwolle, für Sendungen aus Frankreich, nachstehende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Trencsén a
	Franken für 1000 kg
Roubaix	101,82
Tourcoing	101,82

Von	Nach Trencsén b
	Franken für 1000 kg
Roubaix	127,97
Tourcoing	127,97

Ferner sind auf Seite 38 des Tarifes unter „D. Alphabetisches Verzeichnis der Stationen nebst Angabe der Eigentumsverwaltung sowie Kilometerzeiger" folgende Entfernungen nachzutragen:

Trencsén M. A. V.-Roubaix . . . 1485 km,
Trencsén M. A. V.-Tourcoing . . 1483 „

Wien, am 11. Januar 1913. (181)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II,
gültig vom 1. Januar 1911.
Einführung eines Ausnahmetarifes 16 für Holz der Pos. H 18; Änderung des Ausnahmetarifes 14 Abt. IXa.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangt nachstehender Ausnahmetarif 16 für Holz der Pos. H 18 zur Einführung:

Ausnahmetarif 16

für die frachtgutmäßige Beförderung von Holz der Pos. H 18 (ausgenommen Eisenbahnschwellen aus Eichenholz aus Pos. H 18 d).

Anwendungsbedingung: Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

Frachtsätze:

Nach oder von Lindau Reutin

Von oder nach	Heller für 100 kg
Friedburg-Lengau	116
Hallein	116
Leobersdorf	174
Munderfing	112
Nußdorf	174
Salzburg (k. k. St. B. u. Bayer. Stb.)	105
St. Pölten	161
St. Pölten transit †)	163
Wien Franz Josefs-Bahnhof	174
Wien Westbahnhof	171

†) Nur für den Verkehr mit den niederösterreichischen Landesbahnen.

Mit 15. März 1913 sind weiter nachstehende Änderungen durchzuführen:

Auf Seite 8 (zu Abschnitt H: Güterklassifikation) ist der Artikel Holz der Pos. H 18 mit allen Eintragungen zu streichen.

Auf Seite 25 (Abschnitt C: Verzeichnis jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen) ist bei dem Artikel Holz der Pos. H 18 in der 5. Rubrik (Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg) nachzutragen „16" und bei dem Artikel: Holz im Falle der Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie in der 2. Rubrik die Artikelbezeichnung Holz der Pos. H 18 a) bis f) und h) abzuändern auf „Holz der Pos. H 18 b) bis f) und h)".

Auf Seite 92 ist die vorletzte Zeile von unten: „Holz der Pos. H 18 a) bis f) und h) ††)" samt allen Eintragungen zu streichen; als neue Zeile ist einzufügen: Holz der Pos. H 18 b) bis f) und h) . . . . | — | — | IXa | — |

Auf Seite 13 des Nachtrages III (Ausnahmetarif 14) sind in der 6. bis 8. Zeile von oben die Worte: „ferner ist" . . . bis . . . „und h ††)" zu streichen.

Auf Seite 14 des Nachtrages III ist in der vorletzten Zeile von unten die Artikelbezeichnung: Holz der Pos. H 18 a) bis f) und h) abzuändern auf Holz der Pos. H 18 b) bis f) und h).

Wien, am 6. Januar 1913. (177)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II,
Heft 1 vom 1. November 1901.
Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8A (Maschinen und Geräte, landwirtschaftliche).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 ist auf Seite 29 und 30 des Nachtrages IX zum obgenannten Tarifhefte die Nomenklatur des Ausnahmetarifes 8 A †) wie folgt abzuändern:

Ausnahmetarif 8 A †)

für die Beförderung von Maschinen und Geräten, landwirtschaftlichen, wie zusammengesetzte oder zerlegte Acker- sowie sonstige landwirtschaftliche Geräte und Maschinen (Lokomobilen, Dresch-, Säe- und Drillmaschinen, Pflüge, auch vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehende Getreidereinigungsmaschinen [Windfegen], Getreidesortiermaschinen, Trieurs u. dgl.).

Getreidereinigungsmaschinen [Windfegen], die nicht vorwiegend aus Eisen oder Stahl bestehen, werden nach den Sätzen des allgemeinen Klassenguttarifes bzw. nach Ausnahmetarif 2 B abgefertigt.

Nur gültig
zur Ausfuhr nach Rußland
bei Frachtzahlung für

a) Mengen unter 5000 kg,
b) mindestens 5 000 kg } für den Frachtbrief und Wagen.
c) „ 10 000 „ }

Wien, am 9. Januar 1913. (179)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911. Gültigkeitserklärung von Tarifmaßnahmen.

A.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, bleiben nachstehende Änderungen und Ergänzungen im obenbezeichneten Gütertarif in Wirksamkeit:

1. Auf Seite 62 (Nachtrag I, Seite 10, Ausnahmetraif 4 b, Serie 1) die Ergänzung und Abänderung des Artikels, Kartoffeln (Erdäpfel) der Pos. K-13" auf Kartoffeln (Erdäpfel), frisch, der Pos. K-13 a) (V. Bl. Nr. 88 ex 1912, fortl. Nr. 1930).
2. Im Ausnahmetarif 10, Abteilung I Getreide usw.) der Frachtsatz von Radotin nach Lindau-Reutin von 264 Heller für 100 kg (V. Bl. Nr. 101 ex 1912 fortl. Nr. 2151).

B.

In dem oben genannten Verkehr gelten weiters die nachstehenden im Tarifwege noch nicht durchgeführten Tarifänderungen:

1. Die Außerkraftsetzung und Streichung der auf Seite 46 enthaltenen Frachtsätze für gewöhnliches und ermäßigtes Eilgut von oder nach Pilsen-Skodawerke.
2. Nachstehende Stationsnamenänderungen: Nixdorf auf Nieder Nixdorf, Nusle-Vršovic auf Vršovic-Nusle, Teinitzl auf Teinitzl-Lub. (V. Bl. Nr. 124 ex 1912 fortl. 2551).

Wien, am 9. Januar 1913. (176)
K. k. österr. Staatsbahnen
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Verkehr zwischen Stationen der Preuß. Hess. Staatseisenbahnen und Stationen der Hoyaer Eisenbahngesellschaft.

Durch die Inbetriebnahme der Verbindungsbahn und Verlegung des gesamten Verkehrs nach dem Gemeinschaftsbahnhof in Hoya ist die Entfernung zwischen Hoya und Eystrup um 1 km verlängert. Infolgedessen erhöhen sich die Fahrpreise nach und von der Station Hoya vom 1. Mai 1913 ab. Diese Erhöhung beträgt einschließlich Fahrkartensteuer in 2. Kl. bis 0,45 ℳ und in 3. Kl. bis 0,05 ℳ.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover.

Hannover den 8. Januar 1913. (163)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am
Donnerstag, den 30. Januar d. J.
vormittags 10 Uhr
im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 18. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraume der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, der Gewinnverteilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und über eine Pensionierung, endlich Vornahme der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Absatz 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf
Dienstag, den 28. Januar d. J.
angesetzt, und zwar vormittags von 9—11 Uhr im Kassenzimmer in Fürth, nachmittags von $2^1/_2$—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 10. Januar 1913. (164)
Das Direktorium.

6. Verdingungen.

Die Erneuerung des Anstriches der Bahnsteighallen usw. auf den Vorortbahnsteigen Putlitzstraße und Jungfernheide soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Erneuerung des Anstriches der Bahnsteighallen auf den Vorortbahnsteigen Putlitzstraße und Jungfernheide" versehen bis zum 31. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (126)

Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Anfertigung und Anlieferung von 120 Stück Bogenlampengittermasten von 12 m Lichtpunkthöhe für den Fledderbahnhof in Osnabrück soll öffentlich vergeben werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 1. Februar 1913 statt. Zuschlagsfrist bis zum 20. Februar 1913. Die Verdingungsunterlagen können von unserem Zentralbureau gegen postfreie Einsendung von 1 ℳ in bar bezogen werden. (194J)

Münster (Westf.) im Dezember 1912.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 34 800 m Segeltuch zu Wagendecken in 6 Losen; 35 060 m Segeltuch zu Wagendächern (Doppeldrell) in 5 Losen; 6700 m braunem und 530 m schwarzem Segeltuch sowie 2340 m Balgenstoff, je in 1 Lose; 14 850 m Hanfschläuchen in 3 Losen; 31 700 m weiße Leinwand (Reinleinen), 9000 m Damasthandtüchern, 20 000 Stück Handtüchern für Personenwagen, 10 850 m Behäuteleinwand; 11 550 m grauer Polsterleinwand, 6210 m roter und brauner Polsterleinwand, 12 150 m braunem Balgenstoffutter; 4450 m Nessel, 7560 m grauem Drillich, 1570 m Ledertuch, je in 1 Lose; 440 m Wachstuch für Wand, Decke und in Längendruck in 3 Losen; 19 185 qm Linoleum für Wand, Fußböden, glatt und geriffelt für Trittbretter in 4 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin mit der im Angebotbogen angegebenen Lieferzeit. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Februar 1913, vormittags $10^1/_2$ Uhr, an unser Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 3. Februar 1913 an die bezeichneten Werkstättenämter einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 13. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbureau (Materialienabteilung) Tempelhofer Ufer 28, III Treppen, Zimmer 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (Briefmarken sind ausgeschlossen) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. März 1913.

Berlin, den 8. Januar 1913. (192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 160 Stück Achswellen für Wagen, 4230 Stück Radreifen aus Tiegelstahl und 86 Stück Scheibenrädern aus Hartguß, Stahlguß oder Flußstahlguß für Bahnmeisterwagen für die Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 25. Januar 1913. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau für 1 ℳ ab.

Hannover, den 9. Januar 1913. (165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1913 erforderlichen 45 000 Glühkörper, 9000 Glühkörperträger und 60 000 Kohlenstifte (Effektkohlen mit Metalladern) sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 70 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 31. Januar 1913, vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Februar 1913. (193)
Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Vergebung unseres Bedarfs an etwa
a) 52 100 Stück Glühkörpern,
b) 6 000 „ Glühkörperträgern,
c) 213 500 „ Kohlenstiften (Bogenlichtkohle für elektrische Beleuchtung)

in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 31. März 1914.

Eröffnung der Angebote am 29. Januar 1913, vormittags 10 Uhr. Proben sind bis spätestens 24. Januar 1913 einzusenden. Zuschlag erfolgt bis zum 5. März 1913. Angebotbogen (zu a und b zus. in 1 Stück) nebst Lieferungsbedingungen sind gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in bar ohne Bestellgeld von unserem Zentralbureau, Luisenstraße 10, hierselbst zu beziehen, woselbst sie auch eingesehen werden können.

Posen, im Januar 1913. (183)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Sechs ausgemusterte Lokomotiven sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zenralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 28. Januar 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. Februar.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (184)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 5. | 18. Januar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Einfluß des Betriebes der Lokalbahnen auf das finanzielle Ergebnis der ungarischen Staatsbahnen.

Vom Kgl. ung. Hofrat Karl Haich, Eisenbahndirektor.

In neuerer Zeit gibt man vielfach der Ansicht Ausdruck, daß die Betriebsüberschüsse der ungarischen Staatsbahnen durch die Betriebskosten der in ihrem Betrieb befindlichen Lokalbahnen in hohem Maße beeinflußt werden. Die Ausgaben der ungarischen Staatsbahnen sind besonders vom Jahre 1905 bis Ende 1909 auffallend gestiegen. Diese Erscheinung wird zum großen Teile dem Umstande zugeschrieben, daß die von den ungarischen Staatsbahnen in Betrieb genommenen Lokalbahnlinien sich in den jüngsten Jahren stark vermehrt haben, der für die Betriebsführung erhaltene Gegenwert aber in keinem Verhältnisse zu den den Staatsbahnen hieraus erwachsenen tatsächlichen Ausgaben steht, so daß die bei dem Betrieb der Lokalbahnen sich ergebenden Mehrausgaben an dem schlechten Betriebsergebnis der Königlich ungarischen Staatsbahnen schuld seien.

Betrachten wir vor allem, wie sich die Betriebseinnahmen und Ausgaben der ungarischen Staatsbahnen im Laufe der vier Jahre von 1905 bis 1909, während welcher die Betriebsergebnisse sich so sehr verschlechterten, ziffermäßig gestaltet haben. Der Vergleich hinsichtlich dieser vier Jahre erscheint hierzu auch aus dem Grunde geeignet, weil die Gesamtausgabe im Jahre 1905 bei einer Einnahme von 257 441 833,27 Kr. 166 092 231,41 Kr., die Betriebszahl also nur 64,52 % betrug, während die Gesamtausgabe der Staatsbahnen im Jahre 1909 bei einer Gesamteinnahme von 334 963 232 Kr. sich bereits auf 270 003 139,27 Kr. belief und die Betriebszahl schon 80,61 % erreichte. Bei diesem starken Ansteigen der Betriebszahl um 16,09 % interessiert in erster Reihe die Frage, was eigentlich die in so kurzer Zeit erfolgte Zunahme der Betriebskosten verursacht hat.

Laut den Schlußergebnissen der Staatsbudgets betrugen die Personalausgaben der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1905: 76 458 053,68 Kr., im Jahre 1909 aber 112 249 810,08 Kr., diese sind sonach um 46,8 % gestiegen. Die sachlichen Ausgaben beliefen sich im Jahre 1905 auf 9 195 991,62 Kr., im Jahre 1909 aber auf 13 762 274,62 Kr., hier beträgt die Steigerung sonach 33,2 %. Für die Bahnerhaltung und Bahnaufsicht der Staatsbahnen wurden im Jahre 1905: 18 083 891,14 Kr., im Jahre 1909 aber bereits 32 854 836,59 Kr., daher um 81,6 % mehr an Ausgaben verrechnet. Bei diesem Titel sind die Ausgaben von 1905 bis Ende 1909 für den Unterbau um 45,8, für den Oberbau um 75,8 und für Schwellentränkung um 1236,8 % gestiegen. Der Stationsdienst und die Zugbegleitung erforderten im Jahre 1905: 9 862 655,31 Kr., im Jahre 1909: 15 058 675,99 Kr., was eine Steigerung um 52,7 % bedeutet. Als Ausgaben des Zugförderungs-, Werkstätten- und Fährendienstes sind im Jahre 1905: 37 904 471,61 Kr., im Jahre 1909 aber 74 061 900,27 Kr. verrechnet worden, was einer Steigerung um 95,4 % entspricht. In diesen zuletzt genannten Beträgen sind auch die unter dem Titel der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel (Rollmaterial) aufgetauchten Ausgaben enthalten, die sich von 1905 bis 1909 von 19 011 727,85 Kr. auf 35 853 253,40 Kronen, das heißt um 88,6 % erhöht haben. Von den hier erwähnten Beträgen ist aber im Jahre 1905 für die Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel noch gar nichts, im Jahre 1909 jedoch bereits 4 445 555,01 Kr. verwendet worden, was im Jahresberichte der ungarischen Staatsbahnen für 1909 damit begründet wird, daß die sich unter diesem Titel ergebenden Mehrausgaben auf Grund des zur Deckung dieser Kosten entworfenen Tilgungsplanes aufgetaucht sind. Für den Materialiendepotdienst wurden 1905: 1 279 689,20 Kr., im Jahre 1909 aber 3 469 943,49 Kr. verausgabt, was eine 171,1prozentige Steigerung bedeutet. Für die durch Brand-, Elementar- und sonstige Schäden verursachten Ausgaben wurden 1905:

2 779 353,52 Kr., 1909 aber 7 052 437,15 Kr. verrechnet, was einer 153,8 prozentigen Steigerung entspricht. Weiter ist es eine interessante Erscheinung, daß die Staatsbahnen an Entschädigung für Manko und Beschädigung im Jahre 1905 nur 433 863 Kr., im Jahre 1909 aber bereits 2 190 070 Kr., für die Versäumung der Lieferzeit 1905 nur 82 045 Kr., im Jahre 1909 aber schon 867 159 Kr. ausbezahlt haben.

Das Verhältnis der Leistungen der Lokalbahnen zu dem Hauptnetze zeigt folgende Zusammenstellung:

Auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und den in ihrem Betriebe befindlichen Lokalbahnen zusammen wurden geleistet:	Zahlende Zugkm	Zahlende 1000 Rohtkm	Zahlende 100 Wagenachskm
im Jahre 1905	71 630 902	19 195 286	29 573 881
„ „ 1909	93 041 840	25 803 793	37 879 165
Auf den eigenen Linien der Staatsbahnen:			
im Jahre 1905	55 762 392	17 156 503	26 153 340
„ „ 1909	70 976 847	22 913 335	33 120 469
Demnach wurden auf den im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen gefördert:			
im Jahre 1905	15 868 510	2 038 783	3 420 541
„ „ 1909	22 064 993	2 890 458	4 758 696
Die Zunahme auf den Lokalbahnen betrug sonach von 1905 bis 1909	6 196 483	851 675	1 338 155
in Prozenten	39,0	41,8	39,1
Dagegen auf dem von den Staatsbahnen verwalteten Gesamtnetz, die Lokalbahnen mit inbegriffen, während derselben Zeit in Prozenten	29,9	34,4	28,1
Auf den eigenen Linien der Staatsbahnen hingegen in Prozenten....	27,3	33,6	26,6
Von den ausgewiesenen Gesamtleistungen entfielen im Jahre 1909 auf die Lokalbahnen .	13,6	11,2	12,6

Die Leistungen der Lokalbahnen sind sonach fast im gleichen Verhältnis mit der allgemeinen Zunahme des Verkehrs, aber auch mit den den Staatsbahnen für die Betriebsführung gezahlten Beträgen geblieben, denn die den Staatsbahnen hieraus erwachsenen Einnahmen betrugen im Jahre 1905 nur 17 515 485,16 Kr., im Jahre 1909 aber schon 25 153 810,98 Kr., die Zunahme belief sich sonach auf 7 638 325,82 Kr., d. i. 43,6 %, was ein sehr günstiges Ergebnis ist, namentlich wenn man in Betracht zieht, daß die durchschnittliche Länge der im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen im Jahre 1905: 7011,736 km, im Jahre 1909 aber 8471,075 km betrug, das Mehr daher während derselben Zeit sich auf 1459,339 km, also hier nur auf 20,8 % belaufen hat. Es mag hierbei erwähnt werden, daß die Züge auf den eigenen Linien der Staatsbahnen sowohl im Jahre 1905 wie im Jahre 1909 durchschnittlich mit 47, die Züge der in ihrem Betriebe befindlichen Vizinalbahnen aber mit durchschnittlich 21,6, rund 22 Achsen verkehrten.

Dies vorausgeschickt, soll nachstehend der Nachweis versucht werden, was den Staatsbahnen die Betriebsführung der in ihrem Besitze befindlichen Lokalbahnen im Jahre 1909 tatsächlich gekostet und wieviel der tatsächliche Betriebsfehlbetrag gegenüber der erhaltenen Beteiligung an den Einnahmen und gegenüber den hierauf bezüglichen Behauptungen der ungarischen Staatsbahnen betragen hat. Laut dem Geschäftsbericht für das Jahr 1909 entfallen von den Betriebsausgaben der Staatsbahnen auf ein zahlendes Zugkilometer, wenn wir nur die eigenen Linien in Betracht ziehen, 337,8, wenn wir aber die im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen und die eigenen Linien zusammennehmen, 90,2 Heller. Mit Rücksicht hierauf und mit der Tatsache gerechnet, daß die Züge auf den eigenen Linien der Staatsbahnen durchschnittlich mit 47, jene auf den in ihrem Betriebe befindlichen Lokalbahnen aber mit durchschnittlich 21,6 Achsen verkehrten, demnach die Achsenzahl je eines Zuges auf den Lokalbahnen nicht einmal die Hälfte der Durchschnittsachsenzahl je eines auf den eigenen Linien der Königlich ungarischen Staatsbahnen in Verkehr gesetzten Zuges betrug, ist der Ausgabeneinheitssatz der auf den Lokalbahnen geleisteten zahlenden Zugkilometer hoch genug veranschlagt, wenn man ihn mit 165 Heller berechnet.

Wenn man diese Summe mit den im Jahre 1909 auf den im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen geleisteten 22 064 993 Zugkilometern vervielfältigt, so sieht man, daß die Staatsbahnen auf die in ihrem Betrieb befindlichen Lokalbahnen (auf dieser Grundlage gerechnet) im Jahre 1909: 36 407 238,45 Kr. verwendet haben. Wenn man den im Jahresberichte der Staatsbahnen für 100 zahlende Wagenachskilometer ausgewiesenen Ausgabeneinheitssatz von 724,0 Heller mit den auf den Linien der im Betriebe der Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen im Jahre 1909 geleisteten zahlenden Wagenachskilometern, d. i. mit 4 758 696 vervielfältigt, ergeben sich als auf den Lokalbahnen erwachsene Betriebskosten 34 452 971,04 Kr. Die beiden Berechnungen kommen einander also ziemlich nahe.

Nehmen wir aber eine andere Berechnungsgrundlage: Die bayerischen Lokalbahnen haben im Jahre 1909 auf das Bahnkilometer durchschnittlich 5892 ℳ vereinnahmt und ihre sämtlichen Betriebsausgaben betrugen auf das Bahnkilometer 4342 ℳ. Die Betriebszahl belief sich sonach auf 72,58%. Die 117 bayerischen Lokalbahnen verfügten jedoch damals nur über ein Gesamtnetz von 2444,59 km, es kommt also auf eine Bahn eine Durchschnittslänge von nicht ganz 21 km, während die durchschnittliche Betriebslänge der im Jahre 1909 von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen 121 Lokalbahnen 8471,075 km betrug, so daß sich die kilometrische Durchschnittslänge hier bereits auf ungefähr 70 km bezifferte. Erwägt man, daß die bayerischen Lokalbahnen im Jahre 1909 bei einer Gesamtlänge von 2444 km 21 241 772 Reisende, die im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen aber bei einer Gesamtlänge von nahezu 8500 km nur 31 471 488 Fahrgäste befördert haben, so liegt auf der Hand, wie viel mehr Züge die bayerischen Lokalbahnen bei einer verhältnismäßig sehr geringen Durchschnittslänge von 21 km in Verkehr halten mußten, als die ungarischen Staatsbahnen auf den Linien der ungarischen Lokalbahnen, und um wie viel teuerer unter solchen Umständen der Betrieb dort ist als hier, wo statt mit einer Durchschnittslänge von nur 21 km mit einer solchen von 70 km zu rechnen ist. Wenn sonach die durchschnittliche Betriebsausgabe bei den bayerischen Lokalbahnen für das Kilometer trotzdem nicht mehr als 4342 ℳ betrug, dann konnten die Betriebsausgaben der von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Lokalbahnen sich für das Kilometer durchschnittlich nicht höher als auf 4400 Kr. belaufen haben. Wenn wir diese kilometrische Betriebsausgabe mit der durchschnittlichen Jahreskilometerlänge der von den Staatsbahnen im Jahre 1909 betriebenen Lokalbahnen, das ist mit 8471,075 vervielfältigen, ergibt es sich, daß der Betrieb der Lokalbahnen den Staatsbahnen im Jahre 1909 selbst unter der Voraussetzung dieser hohen kilometrischen Durchschnittsausgabe nicht mehr als 37 272 730 Kr. kosten konnte.

Daß die Betriebsführung der Lokalbahnen die Betriebsausgaben der Staatsbahnen nicht sonderlich erhöht, beziehungsweise ihre Betriebszahl nicht verschlechtert, beweist auch der Umstand, daß die gesamten Betriebsausgaben der ungarischen Staatsbahnen von 1905 bis Ende 1909 um 103 910 907,86 Kr. gestiegen sind, während die in ihrem Betriebe befindlichen Lokalbahnen an dem Gesamtverkehr, wenn man die zahlenden Bruttotonnenkilometer betrachtet, nur mit 11,2, wenn man aber die zahlenden Wagenachskilometer in Rechnung zieht, nur mit 12,6 % teilgenommen haben. Sowohl im allgemeinen,

wie insbesondere zu den unter dem Titel der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel (Rollmaterial) im Jahre 1909 erwachsenen Ausgaben von 35 853 253,40 Kr., welch letztere um 86,6 % größer waren als im Jahre 1905, können die Lokalbahnen höchstens im Verhältnisse ihrer Leistungen, sonach mit etwa 12 % der Gesamtausgaben herangezogen werden. Im übrigen bilden die bei der Erhaltung der Fahrbetriebsmittel verrechneten, tatsächlich aber zur Anschaffung von neuem Rollmaterial verwendeten 4 445 555 Kr. eigentlich keine Betriebsausgabe, sondern einen Vermögenszuwachs, und aus dem gleichen Gesichtspunkte ist auch die bei dem Materialienvorrat sich ergebende auffallende Zunahme zu beurteilen. Der eigentliche Betriebsmaterialienvorrat betrug nämlich Ende des Jahres 1909: 70 688 948,37 Kr., im Jahre 1905 aber nur 30 557 475,97 Kr. Zweifellos hat nach dem eigenen Bekenntnisse der Staatsbahnen die im Verlaufe von vier Jahren erfolgte Erhöhung des Wertes des Materialienvorrates um 40 131 472,40 Kr., das ist um 131,3 %, die Betriebsausgaben wesentlich beeinflußt. Diese Behauptung wird übrigens auch dadurch bekräftigt, daß der Materialvorrat von 1909 auf 1910 von 70 688 948,37 Kr. auf 66 332 451,59 Kr. sank und durch diesen Wertunterschied die Betriebszahl für 1910 wieder verbessert wurde.

Erwägen wir nunmehr auch aus anderen Gesichtspunkten, was das eigentliche Ergebnis der staatlichen Betriebsführung der Lokalbahnen ist. Wie bereits früher nachgewiesen, hat die Betriebsführung der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen im Jahre 1909 den Staatsbahnen nach der einen Berechnungsart etwas mehr als 36 000 000 Kr., nach der anderen etwas weniger als 35 000 000 Kronen und nach der dritten ungefähr 37 000 000 Kr. Ausgaben verursacht. Rechnen wir jedoch noch auf einer anderen Grundlage und wenden wir auf die Lokalbahnen die Betriebszahl der ungarischen Staatsbahnen an, die, wenn wir nur die streng genommenen Betriebsausgaben in Betracht ziehen, nicht, wie ausgewiesen erscheint, 80,61 %, sondern eigentlich nur rund 75 % beträgt. Selbst dann ergibt sich nach den im Jahre 1909 auf den im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Lokalbahnen erzielten Roheinnahmen von 49 285 921,50 Kr. keine höhere Betriebsausgabe als 36 964 441,12 Kronen, so daß die ungarischen Staatsbahnen nach Abzug des für die Betriebsführung tatsächlich erhaltenen Anteils der Einnahmen im Betrage von 25 153 810 Kr. noch immer nur 11 810 630,14 Kr., oder sagen wir rund 12 000 000 Kr. auf die Betriebsführung der Lokalbahnen draufgezahlt haben konnten. Gegenüber diesem Betriebsfehlbetrag sind jedoch die ungarischen Staatsbahnen durch die Lokalbahnen zu solchen Transporten gelangt, die ohne den Ausbau dieser Lokalbahnen keinesfalls zur Beförderung gekommen wären, die sonach unbedingt einen gewonnenen Verkehr bilden. Auf den Linien der Lokalbahnen sind im Jahre 1909: 12 938 785 t Waren zur Beförderung gelangt. Aus der Praxis weiß man, daß mindestens die Hälfte dieser Güter die Linien der Staatsbahnen berührt hat, was 6 469 393 t beträgt. Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß die Schaffung, der Ausbau einer Bahn der betreffenden Gegend zu einem hohen volkswirtschaftlichen Aufschwung verhilft. Es genügt, in dieser Hinsicht auf die gerade in den jüngsten Jahren wahrgenommene große Steigerung des Verkehrs der Lokalbahnen selbst hinzuweisen. Es ist zweifellos, daß die Eisenbahn zahlreiche Waren, die beim Wagen-(Achs-)Transport überhaupt nicht verwertet werden können, transportfähig macht. All das in Betracht gezogen, kann man jenen Teil der Frachtmengen der Lokalbahnen, welcher auf die Hauptlinien der Staatsbahnen übergegangen oder von dort hergekommen ist, zumindest mit 30%, sonach mit 15% des Gesamtverkehrs der Lokalbahnen als vollkommen gewonnenen Verkehr, als Zufuhr betrachten. Das sind 1 940 817 t, was 6,6 % der auf den Hauptlinien der Staatsbahnen im Jahre 1909 zur Beförderung gelangten 29 339 077 t entspricht. Diese Menge kann um so mehr als gewonnener Verkehr angesehen werden, weil von dem eben ausgewiesenen Gesamtverkehr der Staatsbahnen nur 13 539 619 t im „Lokal"verkehr befördert wurden, so daß weit mehr als die Hälfte der Waren nicht von den eigenen Linien der Staatsbahnen herstammte oder nicht auf den eigenen Linien der Staatsbahnen ihren Bestimmungsort hatte. Nach dem Jahresberichte der Staatsbahnen für 1909 betrug die Roheinnahme der Staatsbahnen auf ihren eigenen Linien für die Tonne durchschnittlich 743 Heller, so daß diese nach der von den Lokalbahnen herrührenden Zufuhr, d.i. 1 940 817 t, eine Roheinnahme von 14 420 270,31 Kr. erzielten. Von dieser Roheinnahme können an Betriebsausgaben höchstens 20 % in Abzug kommen, weil von der auf den eigenen Linien der Staatsbahnen beförderten Gesamtmenge auf die für die Zufuhr aufgenommene Menge, wie schon erwähnt, nur 6,6% entfallen, die auf den Staatsbahnen mit durchschnittlich 47 Achsen verkehrenden Züge demnach in diesem Verhältnis durch Wagenladungen solcher Güter, die von den Lokalbahnlinien auf die Hauptlinien herüber kamen oder auf diesen ihre Bestimmung hatten, nur mit 2—4 Achsen belastet waren. Ein solch kleiner Zuwachs übt aber höchstens nur auf die Zugförderungskosten einigen Einfluß, was in 20 % der oben ausgewiesenen Einnahmen zweifellos reichliche Deckung findet. Von der sich ergebenden Roheinnahme von 14 420 270,31 Kr. verblieben so den Staatsbahnen als Reingewinn (14 420 270,31 Kr. — 2 884 054,06 Kr.) 11 536 216,25 Kr. und dieser Betrag deckt an sich den Fehlbetrag, den die Staatsbahnen aus dem Betriebe der Lokalbahnen im Jahre 1909 zu tragen bemüßigt waren. Trotz dieser Ergebnisse unterstützt Ungarn den Ausbau von Lokalbahnen in geringerem Maße, als andere bedeutende Länder Europas.

Zum Vergleich sei auch hier Bayern herangezogen. In die 117 Lokalbahnen Bayerns waren bis Ende 1909: 171 431 284,29 Mark, das ist für das Kilometer 72 400 ℳ investiert. Davon hat der bayerische Staat aus eigenem 153 109 288,43 ℳ, das ist für das Kilometer 64 664 ℳ = 89,31 % gedeckt, während in Ungarn der Staat samt dem Postbeförderungsbeitrag nur rund 15 % der tatsächlichen Baukosten der Lokalbahnen getragen hat. Es ist zweifellos, daß in Ungarn der Bau von Lokalbahnen nicht so sehr durch die unmittelbare materielle Hilfe des Staates, als vielmehr durch den bisherigen Normalbetriebsvertrag gefördert wurde. Die dem Staate aus diesem erwachsenden Lasten sind aber, wie die Ziffern beweisen, zweifellos viel geringere, als jene, die aus der Übernahme eines so großen Teiles des zum Bau der Lokalbahnen erforderlichen Kapitals entstehen, wie man das in Bayern, aber auch in den übrigen Staaten des Deutschen Reiches und anderswo sieht.

Zur Erhärtung der Tatsache, daß die aus den Lokalbahnen stammenden Lasten in Ungarn in der jüngsten Zeit nicht gestiegen sind, diene noch folgendes: Die Lokalbahnen bildeten im Jahre 1905: 46,4 %, im Jahre 1909 aber 50,22 % der im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Linien, die Verschiebung beziffert sich also im Laufe von vier Jahren insgesamt nur auf 3,82 %, ist demnach eine so geringe, daß dieser Umstand gewiß keine Veranlassung zu einer solchen Begründung der Zunahme der Betriebsausgaben bietet, wie sie die ungarischen Staatsbahnen vorbringen, indem sie in ihrem Jahresberichte sagen, daß die Ausgaben des Lokalbahnnetzes aus dem Grunde von wesentlichem Einflusse auf die Ausgaben des Gesamtnetzes waren, weil die Lokalbahnlinien 50,22 % des Gesamtnetzes betragen. Daß die Leistungen der ungar. Staatsbahnen auf den Lokalbahnen aber insgesamt nur etwa 11 bis 12 % der Leistungen des gesamten Netzes betragen haben, wird jedoch verschwiegen. Als Beweis dafür, daß der Betrieb der Lokalbahnen die Ausgabeneinheitssätze der ungarischen Staatsbahnen in den jüngsten vier Jahren nicht verdorben haben konnte, sei um tehende Tabelle mitgeteilt und aus ihr folgendes hervorgehoben:

Die Betriebsführung der Lokalbahnen hat sonach die Einheitssätze im Jahre 1905 für das zahlende Zugkilometer um 26,8 Heller verbessert, dagegen für je zahlende 1000 Roh-

	Für das zahlende Zugkm h	Für zahlende 1000 Rohtkm h	Für zahlende 100 Wagenachskm h
Der Ausgabeneinheitssatz des durch die ungarischen Staatsbahnen betriebenen Gesamtnetzes betrug im Jahre 1905 ..	231,9	865,3	561,6
Wenn man jedoch nur die eigenen Linien der Staatsbahnen betrachtet, beliefen sich die Ausgabeneinheitssätze in demselben Jahre auf	258,7	841,1	551,7
Demgegenüber betrug der Ausgabeneinheitssatz des im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen befindlichen Gesamtnetzes im Jahre 1909	290,2	1046,4	712,8
Und wenn man nur die eigenen Linien der Staatsbahnen betrachtet	337,8	1046,7	724,0

tonnenkilometer um 24,2 Heller und für zahlende 100 Wagenachskilometer um 9,9 Heller verschlechtert. Demgegenüber hat sie die Ausgabeneinheitssätze im Jahre 1909 für das Zugkilometer um 47,6 und nunmehr auch für zahlende 1000 Rohtonnenkilometer um 0,3 und für zahlende 100 Wagenachskilometer um 11,2 Heller verbessert. Im Jahre 1905 hat sonach der Betrieb der Lokalbahnen die Ausgabeneinheitssätze noch sowohl für das Rohtonnen- wie das Wagenachskilometer mit einer ziemlich nennenswerten Summe verschlechtert, dagegen haben die Leistungen der Lokalbahnen im Jahre 1909 die Ausgabeneinheitssätze des Gesamtnetzes bereits im allgemeinen ausnahmslos verbessert. Das aber zeigt gleichfalls nicht, daß der Betrieb der Lokalbahnen die Verschlechterung der finanziellen Ergebnisse der Staatsbahnen verursacht hätte.

Die Verschlechterung der Betriebsergebnisse*) der Staatsbahnen ist in erster Reihe aus der infolge der allgemeinen Gehaltsregulierung erfolgten großen Zunahme der Personalausgaben, aus dem nennenswerten Steigen der Materialienpreise, aus der einer Zwangslage entsprungenen Erhöhung des Materialienvorrats über den Bedarf, aus dem infolge der übertriebenen Inanspruchnahme der Fahrbetriebsmittel eingetretenen plötzlichen Emporschnellen der Instandhaltungskosten, aus der auffallend großen Zunahme der unter verschiedenen Titeln gezahlten Schadenersätze, nicht aber nur aus dem Betriebe der Lokalbahnen entstanden. In nicht geringem Maße haben jedoch zu dem in den jüngsten Jahren erfolgten großen Emporsteigen der Betriebszahl der Staatsbahnen die Betriebskosten der auf eigene Rechnung des Staates erbauten Linie Nagyberezna-Landesgrenze, der Székler Staatsbahnen, der Linien Baja-Bátaszék und deren in der Balatongegend sowie die auf diesen Linien geführten großen Zugleistungen beigetragen. Sind vielleicht die auf den Linien der Székler Staatsbahn sowie auf den Linien Baja-Bátaszék und in der Balatongegend nach beiden Richtungen ständig in Verkehr gehaltenen 4—4 Personenzüge ausgenutzt und ist es vielmehr nicht gewiß, daß die Personenzüge auf den erwähnten Linien zum mindesten im größeren Teile des Jahres mit sehr geringer Ausnutzung verkehren? Oder beeinflußt die Baja-Bátaszéker Linie nicht auch die ganze tarifarische Lage nachteilig und ist die ungünstige finanzielle Einwirkung dieses Umstandes nicht in Beziehungen von sehr bedeutendem Verkehr fühlbar? Ist etwa die Inbetriebsetzung der Linie Komárom-Ersekujvár (Neuhäusel) nicht von denselben Wirkungen begleitet und ist die Konkurrenz der staatlichen Székler Linien nicht auch bei den finanziellen Ergebnissen der langen Brassó (Kronstadt)-Kocsárder Strecke der Staatsbahnen fühlbar?

Wenn man all das in Betracht zieht, findet man die Ursache des bei den Betriebsergebnissen der ungarischen Staatsbahnen bis Ende 1909 beobachteten Rückfalles und wird sich auch darüber klar, daß nicht die Lokalbahnen es sind, welche die in neuerer Zeit dem Staate durch die Staatsbahnen erwachsenen Lasten verursachen. Will man den Übelständen vollständig abhelfen, so bedarf es dringender Dezentralisation in solchem Maße, daß die verantwortlichen Leiter die Lage und die Bedürfnisse der ihnen unterstehenden Linien vollkommen überblicken, die Kontrolle und Disziplin nachdrücklich üben, und auch selbst zur Verantwortung gezogen werden können, wenn sie eine unzweckmäßige Wirtschaft führen oder dulden. Zugleich wäre die vollständige Trennung der Leitung des Betriebes der Lokalbahnen von jener der Hauptlinien und das Brechen mit den auf den Lokalbahnen ganz unbegründeten Schablonen der Hauptlinien notwendig, was durch die neben jeder Staatsbahndirektion einzurichtenden, mit selbständigem Rechts- und Wirkungskreis versehenen Lokalbahnbetriebsleitungen erreicht werden könnte. Die Vermehrung der Betriebsleitungen, welche in letzter Zeit durchgeführt wurde, ist zum Erreichen dieses Zieles nicht genügend und bildet nur eine Halbmaßregel.

*) Im Jahre 1910 und 1911 haben sich die Betriebsergebnisse der Staatsbahn bereits wesentlich gebessert, so daß die Betriebszahl im Jahre 1911 auf 73 % gesunken ist.

Die vorläufigen Ergebnisse der europäischen Fahrplankonferenz in Hamburg.

Den in Nr. 92, S. 1493, Jahrg. 1912 d. Ztg. veröffentlichten Mitteilungen über einige wichtigere Beratungsgegenstände der letzten europäischen Fahrplankonferenz sollte eine Nachricht über das Ergebnis der Verhandlungen in Bälde folgen. Die geschäftsführende Verwaltung — die Königliche Eisenbahndirektion in Altona — hat in dankenswerter Weise für schleunigste Drucklegung der Niederschrift gesorgt. Mit überraschender Schnelligkeit und im angenehmen Gegensatz zu dem in letzter Zeit leider mehrfach recht verspäteten Erscheinen des Protokolls, ist es ihr gelungen, in noch nicht vier Wochen das 255 Seiten umfassende Druckstück zur Versendung zu bringen. Was nun die Ergebnisse der Verhandlungen betrifft, so sind sie, wie nicht anders zu erwarten war, natürlich nicht in allen Fällen nach Wunsch ausgefallen. Immerhin aber kann doch mit der Einführung einiger recht wichtiger Neuerungen gerechnet werden.

Die Schnellzugverbindung St. Petersburg ab 7.05, Berlin an 12.07 nachts wird durch Einlegung eines neuen D-Zuges zwischen Eydtkuhnen und Berlin derart beschleunigt, daß die Ankunft in Berlin bereits 7.25 abends, also beinahe fünf Stunden früher als bisher erfolgt. Die Verbindung wird gleichwie der Gegenzug: Berlin ab 8.17 vorm., Petersburg an 11.15 vorm. ohne Beschränkung während des ganzen Jahres beibehalten. In beiden Richtungen laufen zwischen Petersburg und Wirballen Schlafwagen. Für die Verbindung zwischen Moskau und Berlin ist der beantragte Kurswagenlauf zwischen Moskau und Eydtkuhnen über Minsk-Wilna sichergestellt. Die Verbesserung dieses Wagenlaufs will sich die Direktion der Nordweststaatsbahnen in Petersburg besonders angelegen sein lassen. Die Fahrpläne für das geplante neue Nachtzugpaar zwischen Warschau und Kalisch und seine Fortsetzung über Skalmierzyce nach und von Ostrowo sind vereinbart worden. Endgültige Entscheidung über die Einlegung der Züge hat die Warschau-Wiener Eisenbahn sich jedoch noch vorbehalten. Aller Wahrscheinlichkeit nach werden der Einrichtung aber Schwierigkeiten wohl nicht mehr erwachsen.

Für die Strecke Sziszek-Brod-Agram ist ein neues Zugpaar mit Anschlüssen in Agram und Sunja vorgesehen, wodurch die angestrebte Verbesserung der Verbindungen zwischen Bosnien-Hercegovina und Österreich-Ungarn erreicht wird. Die ungarische Staatsbahn hat sich ferner bereit erklärt, die

rumänischen zwischen Craiova und Orsova verlängerten Expreßzüge 15 und 16 versuchsweise nach und von Temesvar durchzuführen. Es wird dadurch eine neue günstige Verbindung für Herkulesbad geschaffen. Der Einrichtung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Lemberg und Fiume über Lawoczne-Budapest hat die Staatsbahndirektion in Lemberg nicht zustimmen können. Es wird zunächst eine direkte Verbindung durch Einlegung von Anschlußzügen an bestehende Züge auf Teilstrecken geschaffen werden.

Von der geplanten Verlegung des Berlin-Neapel Expreßzuges in den Fahrplan des Berlin-Marienbad-Karlsbad Expreßzuges ist vorläufig abgesehen worden, da sich dadurch Verschlechterungen in den Anschlüssen und Ankunftszeiten ergeben würden. Die Wiederholung des Antrags, wenn auch vielleicht in etwas veränderter Form, ist aber in sichere Aussicht gestellt. Der Berlin-Tirol (Rom) Expreß wird 10 Minuten früher als jetzt von Berlin abfahren und 45 Minuten früher in Verona eintreffen, wo er günstige Anschlüsse erhält. In der Zeit vom 2. bis 15. Juli wird für den Verkehr nach der Schweiz und Tirol ein besonderer Schlafwagenzug Berlin ab 8.15 nachm. mit besonderen Gruppen für München und Lindau gefahren werden. Die Ankunft in München erfolgt 7.15, die Ankunft in Lindau mit dem Vorzug D 70.

Dem Antrage auf Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Berlin und Stuttgart wird nach der Äußerung des Vertreters der bayrischen Verwaltung in absehbarer Zeit kaum entsprochen werden. Über die Schaffung neuer Eilzugverbindungen zwischen Heilbronn und Karlsruhe ist wohl verhandelt worden, man hat sich auch über die Lage geeinigt, doch sind bindende Erklärungen nicht abgegeben worden. Hier wird abgewartet werden müssen, ob der endgültige Fahrplan die Zugvermehrung wirklich aufweist. Auch die beantragte neue Eilzugfrühverbindung zwischen Nürnberg und Lichtenfels hat gegenüber den anderen Forderungen für die bayrischen Strecken vorläufig zurücktreten müssen. Ebenso ist für die Verbesserung der Verbindungen von Nürnberg nach Sachsen über Hof in den Nachmittagsstunden von bayerischer Seite das Bedürfnis verneint worden. Der bayerische Antrag in die Nachtschnellzüge D 63 und D 64 zwischen Hamburg (Bremen) und Mannheim die III. Wagenklasse einzustellen, wodurch eine Nachtverbindung mit dieser Klasse zwischen Würzburg und Hamburg (Bremen) geschaffen werden würde, hat keine Annahme gefunden. Bei ihrer beschleunigten Durchführung müssen diese Züge auf die I. und II. Klasse beschränkt bleiben.

Die zur Erleichterung des Verkehrs mit Dänemark beantragte Weiterführung der in den Zügen D 155 und D 156 laufenden Kurswagen Hamburg-Rotterdam, Hamburg-Haag und Hamburg-Vlissingen mit den Zügen D 91 und D 96 zwischen Hamburg und Kiel hat allseitig Entgegenkommen gefunden. Der endgültige Abschluß ist indes der nächsten europäischen Wagenbeistellungskonferenz vorbehalten worden. Gegen die Beförderung eines neuen Personenzugpaares zwischen Neustrelitz und Rostock mit Anschluß von und nach Berlin sind Einwendungen nicht erhoben. Die Teilung der Züge D 7 und D 8 zwischen Hamburg und Warnemünde während der Zeit vom 28. Juni bis 24. August ist auf die Strecke Lübeck-Warnemünde beschränkt worden. Die Verbesserung der Verbindungen zwischen Lübeck und Hannover ist an dem Widerspruch der beteiligten preußischen Eisenbahndirektionen gescheitert, die der Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Lüneburg und Lübeck für ihren Streckenanteil nicht haben zustimmen können. Auch der Vermittlungsvorschlag hat keine Annahme gefunden. Für ein neues Eilzugpaar zwischen Kiel und Lübeck sind die Fahrpläne vereinbart worden. Die Abfahrt wird von Lübeck gegen 7 1/2 morgens, von Kiel gegen 9.00 abends, die Ankunft in Kiel gegen 9 1/4 vorm., in Lübeck gegen 10½ abends erfolgen. Die endgültige Genehmigung der Züge wird aber abgewartet werden müssen. Auch für die geplante Verbesserung der Verbindung zwischen Berlin und der Prignitz sind die Fahrpläne für die neuen Eilzüge zwischen Wittenberge und Berlin vereinbart. Bei Abfahrt gegen 7½ morgens von Wittenberge und von Berlin um 6.20 nachm. erfolgt die Ankunft in Berlin kurz vor 10 Uhr vorm. und in Wittenberge gegen 8½ Uhr abends. In beiden Richtungen ist für Anschlüsse der Städte Meyenburg und Pritzwalk gesorgt. Der Zusammenschluß der Züge D 1 von Hamburg und E 41 nach Breslau in Stettin ist durch geringfügige Fahrplanänderungen sichergestellt.

Die ganzjährige Führung des Zuges D 73 Basel-Frankfurt ist späterer Prüfung vorbehalten. Vorläufig soll er nur vom 1. Mai bis 30. September verkehren. In der gleichen Zeit ist als sein Gegenzug ein besonderer Zug von Frankfurt ab 12.07 nachm. über Worms-Lauterburg nach Basel vorgesehen. Die Einrichtung einer neuen südpfälzischen Eilzugverbindung Stuttgart-Bruchsal-Landau-Saarbrücken ist noch nicht endgültig beschlossen. Nach den Verhandlungen dürften aber der Herstellung dieser Verbindung unüberwindliche Schwierigkeiten kaum noch entgegenstehen. Die angeregte Beschleunigung der bestehenden Zugverbindungen zwischen Mannheim und Paris hat sich leider nicht erreichen lassen. Ebenso hat die Abkürzung der Reisedauer zwischen München und Hamburg durch Späterlegung und Beschleunigung der Züge D 57 und D 89 nicht in Aussicht genommen werden können. Die Wiedergewährung des Aufenthalts beim Zuge D 108 in Bad Münster (Stein) kann infolge des Entgegenkommens der schweizerischen Bundesbahnen vorgesehen werden. Die für die Züge D 97 und D 98 zwischen Basel und Leipzig beantragten Verbesserungen werden zur Durchführung kommen. Beide Züge werden über Germersheim-Lauterburg geführt. In Basel werden Anschlüsse von und nach der Schweiz gewonnen. Dagegen ist der Späterlegung und Beschleunigung des Zuges D 42 Berlin-Basel wegen entgegenstehender erheblicher Schwierigkeiten nicht zugestimmt. Die Verbindung Hamburg-Schweiz mit dem Zuge D 76 wird durch Beschleunigung der schweizerischen Anschlußzüge nach Antrag verbessert. Statt 9.00 abends wird man künftig bereits 7.45 in Interlaken eintreffen. Dagegen hat sich der Zusammenschluß der Züge 1682 von Genf und D 9 nach Ostende in Basel für jetzt noch nicht ermöglichen lassen. Es besteht aber begründete Aussicht, daß der Zusammenschluß im nächsten Jahre wird hergestellt werden können.

Zur Verbesserung der Zugverbindungen mit III. Klasse zwischen Paris und der Schweiz wird vom 1. Juni ein neues Schnellzugpaar eingelegt werden, das über Pontarlier den Verkehr mit Lausanne und Bern bedienen wird. Bei Abfahrt von Paris 11 Uhr abends erfolgt die Ankunft in Lausanne gegen 9 3/4 und in Bern gegen 10½ morgens am anderen Tage. Die Rückfahrt findet von Lausanne gegen 9 3/4, von Bern gegen 8½ abends statt. Paris wird am anderen Morgen zwischen 6 und 7 Uhr erreicht.

Im Verkehr mit Österreich ist eine beschleunigte Verbindung zwischen Frankfurt (Main) und Wien über Nürnberg-Passau in Aussicht genommen mit rund 13½ stündiger Reisezeit. Die Züge verkehren am Tage und zwar Frankfurt ab 8.25, Wien Westbahnhof an 9.50 und dort ab 7.25, Frankfurt an 8.56 abends. In Nürnberg werden Anschlüsse nach und von Marienbad und Karlsbad vermittelt. Ebenso wird eine neue Verbindung zwischen Dresden u. Karlsbad durch Einlegung eines neuen Schnellzugpaars zwischen Komotau und Karlsbad hergestellt. Der Eilzug Dresden ab 7.10 vorm. findet in Komotau Fortsetzung nach Karlsbad, an 12.12, während bei Abfahrt von Karlsbad mit dem neuen Zuge um 9.40 vorm., die Ankunft in Dresden 3.55 nachm. erfolgt.

Die durchgehende Schnellzugverbindung Halle-Magdeburg-Wittenberge-Hamburg im Anschluß an die Züge D 39 und D 40 zwischen München und Berlin wird voraussichtlich hergestellt werden können. Die Einrichtung durchgehender Wagen zwischen München und Hamburg ist aber von vornherein ausgeschlossen. Es wird abzuwarten sein, ob diese Verbindung schon jetzt zustande kommt oder einer späteren Zeit vorbehalten wird. Die Beförderung der Schnellzüge 23 und 10 zwischen Warschau und Danzig über Mlawa-Illowo-Marienburg während des ganzen Jahres hat preußischerseits nicht zugestanden werden können. Es wird jedoch versucht werden, die Beförderungszeit bis zum 28. Oktober in Übereinstimmung mit der Geltungsdauer des russischen Sommerfahrplans zu verlängern.

Kohlenhunger und das russische Ministerium der Verkehrsanstalten.

Kürzlich ist durch die deutsche Presse die Nachricht gegangen, daß Rußlands Kohlenindustrie infolge Arbeitermangels nicht mehr in der Lage ist, dem Bedarfe des eigenen Landes zu genügen und gezwungen ist, im Auslande Kohle zum Ausgleich aufzukaufen. Das muß im Hinblick auf das riesige Kohlenlager des Dongebiets, das vor kurzem erst durch die Nord-Donezbahn eine neue Schienenverbindung nach Norden bekommen hat, die Anregung geben, den Ursachen dieser für die Volkswirtschaft so bedeutsamen Erscheinung nachzugehen. Ob die Schuld hieran die Vertrustung des Kohlenhandels, das Syndikatswesen trägt, oder ob etwa Fehler der Regierung vorliegen, das sind Fragen, auf die ein kürzlich in der russischen Zeitschrift „Industrie und Handel“ — Organ der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel — erschienener Aufsatz Antwort zu geben sich bemüht.

Nehmen wir die Grundgedanken des Aufsatzes vorweg: Die

Maßnahme des Ministeriums der Verkehrsanstalten, Kohle für sich in Anspruch zu nehmen, die ursprünglich für den Privatverbrauch bestimmt war, wird als ungesetzlich von der Kohlenindustrie auf das schärfste bekämpft. Nur die Aufhebung dieser Anordnung kann die Industrie vor einer Krisis bewahren. Früher hat das Ministerium, als größter Abnehmer der Gruben, systematisch die Preise gedrückt und so eine gesunde Entwicklung der Kohlenindustrie verhindert. Die Folge davon ist eine künstliche Niederhaltung der Kohlenförderung, eine Wirtschaftspolitik, die den Staatsinteressen unmöglich dienen kann. — Rußlands Industrien haben verschiedene Krisen durchzumachen gehabt, von der Eisen- und Zuckerkrisis bis zur Zement- und Ziegelkrisis. Seit Jahren besteht eine Naphthakrisis, schon klingt aus dem Industriegebiet des Südens ein neuer Notschrei: „Es gibt keine Kohle." Ein Teil der Tagespresse hatte in all diesen Fällen nur eine Antwort: „Schuld sind die Syndikate." Der einzig Schuldige ist aber tatsächlich, so behauptet unsere Quelle, das Ministerium der Verkehrsanstalten. Dieses hat nämlich, unter Hinweis auf den geringen Kohlenvorrat der Staatsbahnen nach dem Stande vom 1. Oktober d. J., beim Ministerrat den Antrag gestellt, im laufenden Jahre 15 Millionen Pud (= 245 700 t) und für 1913 weitere 50 Millionen Pud (= 819 000 t) Kohle im Auslande ankaufen zu dürfen, da — so heißt es in dem amtlichen Bericht — „trotz der von Jahr zu Jahr wachsenden Kohlenförderung diese weit hinter der Nachfrage zurückbleibt und jedenfalls niedriger ist, als die Leistungsfähigkeit der Schächte des Donkohlenreviers". Die Ausbeute betrug: 1910: 1 Milliarde 567 Millionen Pud (= 25 667 460 t), 1911: 1 Milliarde 643 Millionen Pud (= 26 912 350 t), während für 1912 nur mit einer solchen von 1 Milliarde 217 Millionen Pud (= 19 934 460 t) gerechnet werden kann. Zurzeit beläuft sich der Arbeitermangel in den Gruben auf 30 %. Diese Behauptungen des Ministeriums werden auf Grund einer Übersicht bestritten, nach der die Förderung von Kohle und Anthrazit von 908 Millionen Pud im Jahre 1906 auf 1378 Millionen im Jahre 1912 gestiegen ist, von denen in ersterem Jahre auf die Eisenbahn 247 Millionen, in letzterem Jahr aber 278 Millionen Pud entfielen. Die Behauptung des Ministeriums der Verkehrsanstalten, die Kohlenförderung sei trotz ihrer Zunahme von Jahr zu Jahr „weit hinter der Nachfrage zurückgeblieben", ist hiernach nicht zutreffend, mit Ausnahme des Jahres 1910, in welchem die Cholera und die Arbeiterflucht das Fallen der Ausbeute verschuldeten. Im Jahre 1910 entnahmen die Bahnen, die ihre Einkäufe an Kohlen — augenscheinlich der hohen Preise wegen — eingeschränkt hatten, aus ihren Beständen 36 Millionen Pud und bezogen zur Auffüllung einen Teil ihres Kohlenbedarfs aus dem Dombrowoer Revier. — Das Zurückgehen der Kohlenvorräte bei den Bahnen und Gruben seit Anfang August v. J. ist, so behauptet unsere Quelle, nur als vorübergehende Erscheinung anzusehen. Denn die ersten neun Monate v. J., über die das entsprechende Zahlenmaterial beigebracht ist, weisen eine erhebliche Steigerung der Kohlenförderung gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres auf. Der Rückgang in der Ausbeute der letzten Monate (Juli—September) ist eine Folge des üblichen alljährlichen Abgangs von Arbeitskräften aus Anlaß der Ernte. Wenn diesmal der Rückfluß der Arbeiter sich verzögert, so liegt das an der späten Ernte, der Verzögerung der Feldarbeiten und — an den Gerüchten von einer Mobilmachung. An der Zuspitzung der Wirtschaftslage aber, die nun schon Monate hindurch ein dankbares Thema der russischen Presse bildet, ist allein eine Maßnahme des Ministeriums der Verkehrsanstalten Schuld. Nämlich: Das Charkower Komitee für Beförderung der Steinkohle hat auf Weisung der Reichseisenbahnverwaltung bei Verteilung der Wagen für den Kohlentransport, unter irrtümlicher Berufung auf § 17 der Bestimmungen über die Beförderung von Erzeugnissen des Bergbaus, die Eisenbahnen auf Kosten der Privatempfänger bevorzugt, so daß tatsächlich einzelne von ihnen in schwere Verlegenheit geraten sind. Dieser § 17 müßte also im Interesse der Industrie außer Kraft gesetzt werden. Dem Mangel an Arbeitskräften könnte durch folgende staatliche Maßnahmen abgeholfen werden: 1) durch Gewährung freier Fahrt für die Arbeiter nach dem Don-Kohlenrevier, 2) durch Befreiung vom Militärdienst im Mobilmachungsfalle. Der Hauptgrund der niedrig gehaltenen Kohlenförderung liegt aber, abgesehen von dem mangelnden Einschuß neuer Gelder in die bestehenden Werke, in den niedrigen Kohlenpreisen. „Die schwere wirtschaftliche Lage der Don-Kohlengruben ist", nach Meinung unserer Quelle, „eine Folge der Wirtschaftsgebarung des Ministeriums, das um jeden Preis einen Druck auf die Preise ausüben wollte. Langjährige Verträge mit bewährten Firmen wurden von ihm nicht erneuert, wohl aber neue mit nicht leistungsfähigen Lieferanten geschlossen, die natürlich nicht erfüllt wurden. Bei der sich nun ergebenden Unsicherheit des Absatzes und dem Mangel an mehrjährigen Lieferungsverträgen hüteten sich natürlich die Werke, weitere Ausgaben zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit ihrer Gruben zu machen. In dem Kampfe mit den ihm so unbequemen Syndikaten scheint aber das Ministerium eins zu vergessen, daß ein gesundes Wirtschaftsleben objektive Vorbedingungen zur Grundlage hat, wie Selbstkosten, Normalgewinn vom Kapital und nicht zuletzt die Lage des Marktes, des russischen, wie des Weltmarktes und daß ein Kampf gegen diese Grundlagen zum Schaden der wirtschaftlichen Kräfte des Landes ausschlagen muß. — Gesetzt den Fall, es kommt zu kriegerischen Verwickelungen, wie teuer könnte da diese Wirtschaftspolitik des Ministeriums dem Lande zu stehen kommen! Die Stärke jedes Landes hängt von einer gesunden allseitigen Entwickelung seiner wirtschaftlichen Kräfte und seiner Volkswirtschaft ab. Um Verwickelungen für die Zukunft zu vermeiden, muß das Ministerium seine Politik von Grund auf ändern — nicht nur in Beziehung auf die Kohlenindustrie — denn billig kaufen heißt noch nicht gut kaufen." Soweit die Äußerung der Fachpresse. m.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der preußische Staatshaushaltsetat für 1913 im Abgeordnetenhause.** In der Sitzung vom 8. d. M. überreichte Finanzminister Dr. Lentze das neue Etatsgesetz und die dazugehörigen Vorlagen. Er ging dabei auch auf die Abschlußzahlen des Eisenbahnetats und auf die Zahlen des Nachtragsetats für 1912 ein. In der Sitzung vom 11. d. M. sprachen u. a. über den Eisenbahnetat der nationalliberale Abgeordnete Dr. Friedberg und am 13. der freikonservative Abgeordnete Freiherr v. Zedlitz, Finanzminister Dr. Lentze und Staatsminister v. Breitenbach beschäftigten sich namentlich mit den Ausführungen der genannten Redner. Wir werden das Wichtigste aus diesen Reden demnächst besonders mitteilen.

— **Aus dem preußischen Eisenbahnetat.** Im Etatsjahr 1913 werden voraussichtlich folgende Strecken dem Betriebe übergeben: Direktionsbezirk Altona: Verlegung der Strecke Kiel-Osterrönfeld, Länge 0,26 km, Verlegung der Strecke Neumünster-Flensburg 8,40; Berlin: Wannsee-Stahnsdorf (Friedhof) 4,40; Bromberg: (Gnesen-) Pyszgyn-Revier (Schokken) 39,26; Cassel: Heiligenstadt-Fürstenhagen (Teilstrecke) 14,14, Harleshausen-Cassel (Schnellzuggleis) 2,72, Schnellzug-Einfahrtgleis von Wilhelmshöhe in den Bahnhof Cassel O. 1,29; Cöln: Verbindung der Strecke Overath-Kalk Süd mit der Strecke Kalk Nord-Troisdorf 3,30, Malmedy-Landesgrenze vor Stavelot 3,70, Verbindung Cöln West-Cöln-Nippes 1,63, Verbindung Cöln West-Cöln-Ehrenfeld 1,87, Blankenheim (Eifel)-Ahrdorf 24,04, Aachen West-Einmündung in die Strecke nach Bleiberg 1,10; Erfurt: Bock-Wallendorf-Neuhaus a. Rennweg-Igelshieb mit Abzweigung von Ernstthal nach Lauscha 16,10, Lauschau (Unstrut)-Cölleda 40,00; Elssen (Ruhr): Verbindung Lünen Nord-Lünen Süd 0,76, Verbindung Block Horl-Bergeborbeck 2,62, Rest der Strecke Oberhausen West-Hohenbudberg 4,99; Frankfurt a. M. Ost-Frankfurt a. M. Süd 2,37, Umgehungsbahn bei Elm 7,76; Halle a. S.: Torgau-Belgern 17,80, Verbindungsbahn bei Halle a. S. 3,77; Kattowitz: Hultschin-Deutsch Krawarn (Teilstrecke) 13,03, Bad Jastrzemb-Loslau 21,12; Posen: Kolzig-Schlawa-Klein Gräditz mit Abzweigung nach Fraustadt 63,59; Stettin: Hardenbeck-Fürstenwerder (Reststrecke) 15,37, Längenberichtigungen 0,38; Zugang 313,07. Dagegen kommen in Abzug: Cöln: Verbindung Cöln-Gereon-Cöln-Nippes und Cöln-Ehrenfeld 1,36, verbleibt als Zugang 311,71. Hiernach werden Ende 1913 für den öffentlichen Verkehr an vollspurigen Bahnen 39 241,43 km und an schmalspurigen Bahnen 240,12 km im Betriebe sein.

— **Nachtragsetat zum preußischen Staatshaushalt für 1912.** Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses nahm in ihrer Vormittagssitzung am 15. d. M. den Gesetzentwurf, betreffend Feststellung eines Nachtragsetats zum Staatshaushaltsetat für 1912, der in Ausgabe und Einnahme 60 900 000 ℳ vorsieht, einstimmig an. Im einzelnen ergab sich eine längere Erörterung darüber, daß es kaum dem Zweck des Ausgleichsfonds entspreche, die Summe von 60 Mill. aus dem Ausgleichsfonds zu nehmen, wie es der Nachtragsetat vorsehe, da der Ausgleichsfonds eigentlich nur dazu bestimmt sei, die Fehlbeträge ungünstiger Jahre zu decken. Außerdem entspann sich eine längere Erörterung über die Frage, ob Unterstützungen auf Antrag oder durchgehende Teuerungszulagen den Beamten gewährt werden sollen. Die Beschlußfassung hierüber erfolgte nicht, sondern wurde den Etatsberatungen vorbehalten. Von

der angeforderten Summe sind bekanntlich 60 Mill. bestimmt für die Ausgestaltung der Bahnanlagen aus Anlaß der bestehenden Betriebsschwierigkeiten in den westlichen Direktionsbezirken. Wir haben darüber in Nr. 3 S. 55 näheres mitgeteilt.

— Die preußische Eisenbahnvorlage. Das neue Eisenbahnanleihegesetz wird u. a. folgende Forderungen enthalten: Ausbau der Nebenbahn Stralsund-Rostock zur Hauptbahn, 170 Millionen Mark für die außerordentliche Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen. Ausbau der Nebenbahnen Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn, die Herstellung von Verbindungsbahnen bei Ohligs und Hanau Ost sowie von Borbeck über Frintrop nach Bottrop, ferner die Herstellung des fünften und sechsten Gleises im Zuge der Ringbahn zwischen Stralau-Rummelsburg und Treptow, die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Kreuz-Stargard (Pommern), die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Friemersheim-Millingen nebst Herstellung einer Verbindungslinie von Repelen nach der neuen Rheinbrücke bei Ruhrort mit Anschluß an die Neubaulinie Mörs-Geldern, ferner die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuss-Holzheim unter Umgehung des Bahnhofes Neuss, die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Danzig-Langfuhr-Danzig Hauptbahnhof, die Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Brügge (Westfalen)-Lüdenscheid und Marienheide-Dieringhausen, ferner die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Holzwickede-Unna, die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Salzungen-Meiningen, die Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Essen-Rüttenscheid-Steele Süd und Essen Hauptbahnhof-Block Frillendorf, die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Drebkau-Cottbus, der viergleisige Ausbau der Strecke Hamm-Wunstorf, die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Haltern-Wesel. Für diese Forderungen wird das Eisenbahnanleihegesetz eine Summe von 291 Mill. ℳ verlangen.

— Nachprüfung der Einrichtungen des inneren Betriebsdienstes. Zu diesem Zweck hat der preußische Eisenbahnminister aus Anlaß der am Ende des Vorjahres eingetretenen umfangreichen Betriebsstockungen in den westlichen Eisenbahndirektionsbezirken eine Kommission unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors Hoff eingesetzt.

— Einheitlicher Personen- und Gepäckwagenanstrich. Die neue Klassenbezeichnung der Personenwagen durch Emailschilder mit arabischen Ziffern hat sich bewährt. Der preußische Eisenbahnminister hat daher zugleich in seiner Eigenschaft als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen bestimmt, daß alle neuen und neu zu lackierenden Personenwagen und Personenzuggepäckwagen von jetzt ab einen gleichmäßigen — dunkelgrünen — Außenanstrich erhalten, wie er bisher für die 1. und 2. Wagenklasse vorgeschrieben war. Die gelbe Einfassung der äußeren Wandflächen der 1. Klasse ist nicht mehr auszuführen.

— Elektrischer Versuchsbetrieb Bitterfeld - Dessau. Am 14. d. M. hat sich die verstärkte Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses nach Bitterfeld begeben, um dort die elektrische Zugförderung auf der Strecke Bitterfeld-Dessau kennen zu lernen. An der Fahrt beteiligten sich 26 Mitglieder, die unterwegs Aufklärungen über den elektrischen Betrieb vom Ministerialdirektor Wichert und dem geheimen Finanzrat Dr. Ryll entgegennahmen. Die Eisenbahndirektion Halle a. S. hatte technische Beamte zur Führung der Abgeordneten entsandt und ließ eine Denkschrift über die elektrischen Anlagen der Strecke Bitterfeld-Dessau und der Erweiterungslinien nach Magdeburg, Leipzig und Halle a. S. überreichen. Um 11 Uhr 15 Min. lief der Zug in Bitterfeld ein. Dem Programm der Versuchsfahrten war ein besetzter Stadtbahnzug von 13 enggekuppelten Wagen II. und III. Klasse zugrunde gelegt, der auf der Strecke Bitterfeld-Raguhn unter Benutzung der beiden I-B-Hälften einer elektrischen Doppellokomotive (die an die Stelle der Triebgestelle treten soll) nach dem üblichen Stadt- und Vorortfahrplan verkehrt. Bekanntlich sollen mit Einführung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Lokalbahnen die Fahrzeiten bis zu 20 % gegen den jetzigen Fahrplan abgekürzt werden, so daß für die Strecke Charlottenburg-Stralau-Rummelsburg eine Zeitersparnis von 8 Minuten (gegen die jetzige Fahrzeit von 36½ Minute), also eine Abkürzung von 22% erzielt würde. Für den elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt- und Vorortbahnen sind je zwei Triebgestelle im Gesamtgewicht von 85 t in Aussicht genommen. Die gestern verwendete, in zwei Hälften zerlegbare Doppellokomotive (Gewicht 100 t) stammt aus dem Jahre 1909; sie ist für den Personenzugbetrieb auf Fernbahnen bestimmt und leistet eine Fahrgeschwindigkeit von 80 km die Stunde. Wenn diese Lokomotive auch der Leistung der Triebgestelle nicht entspricht, so eignete sie sich doch deshalb zur Darstellung der Betriebsform, weil sie für Steuerung vom Zuge aus eingerichtet ist. Das Gesamtgewicht des aus 13 Wagen bestehenden Zuges beträgt bei vollster Ausnützung der Plätze 368 t. Der Versuchszug war durch Ballast (Bremsklötze usw.) auf dies Gewicht gebracht und nur die erforderliche Anzahl von Abteilen als zur „Mitfahrt“ bezeichnet. Bevor der Zug bestiegen wurde, besichtigten die Abgeordneten die beiden Lokomotivhälften, deren eine vorn als Zugkraft wirkt, während die andere den Zug schieben hilft. Behufs Teilung des Zuges in zwei Teile (zu acht bzw. fünf Wagen) befindet sich an der Stirnseite eines der im Zuge laufenden Wagen ein Führerabteil, von dem aus bei der Rückfahrt die schiebende Lokomotive gesteuert wird. Ferner wurde auch eine neue Art der Fahrleitungsbefestigung besichtigt, welche es ermöglicht, daß die Abstände der Aufhängungspunkte von 75 auf 100 m verlängert werden können. Die Versuchsstrecke Bitterfeld-Raguhn, die bei acht Zwischenhalten etwas über 10 km Länge hat, entspricht ungefähr der Stadtbahnstrecke Charlottenburg-Jannowitzbrücke; die Fahrzeit beträgt bei Dampfbetrieb 27½ Minuten, bei elektrischem Betrieb 21½ Minuten. Auf den Haltestellen wurde je 30 Sekunden lang gehalten, vom Anfahren bis zur vollen Geschwindigkeit (50 km die Stunde) gebrauchte der Zug durchschnittlich unter 60 Sekunden. Die Streckenabschnitte, je etwa 1100 m, waren durch Signale gekennzeichnet. Die zugesagte Zeitverkürzung wurde bequem erreicht, ebenso auf der nach der Strecke des Nordrings eingeteilten Versuchsbahn. Hier dauert die Fahrt z. B. von Weißensee nach Jungfernheide (10,39 km mit 6 Zwischenhalten) jetzt 24, künftig nur 19,2 Minuten. Endlich wurde auch der elektrische Betrieb der Wannseebahn vorgeführt: von Berlin bis Groß Lichterfelde (9.14 km) fährt man mit Dampfzug 18½ Minuten, mit elektrischem Betriebe nur 14¾ Minuten. Die Zeitersparnis von 20% wurde auch hier klar bewiesen. Zu berücksichtigen ist bei diesen Versuchen, daß man eben dabei ist, den Arbeitsstrom auf der Bitterfelder Strecke von 10 000 auf 15 000 Volt zu erhöhen. Bald nach 1½ Uhr brachte der Sonderzug die Kommissionsmitglieder nach Muldenstein, woselbst das Kraftwerk und dessen mächtiger Erweiterungsbau eingehend besichtigt wurden. Das Werk soll für die Strecken Bitterfeld-Dessau, Magdeburg-Halle-Leipzig auf eine Tagesleistung von etwa 60 000 Kilowattstunden gebracht werden. Um 2 Uhr 50 Minuten nachmittags wurde die Rückfahrt nach Berlin angetreten.

— Der Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Rechnungsjahr 1911 ist dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangen. Im Berichtsjahre hat das Staatsbahnnetz um 87 km zugenommen. Die Bahnlänge betrug Ende März 1912 38 074 km. Gegen die im Etat 1911 vorgesehene Gesamteinnahme von 2 178 728 000 ℳ hat sich bei einer wirklichen Einnahme von 2 347 310 893 ℳ eine Mehreinnahme von 168 582 893 ℳ oder von 7.74% ergeben. Die Fahrkartensteuer belief sich auf 15 341 077 ℳ. Der Bericht gibt weiter Auskunft über die Arbeiten der Betriebsverwaltung, über Neuanschaffungen im Fuhrpark und über die Ergebnisse des Betriebes im einzelnen. Wir kommen demnächst noch des Näheren auf ihn zurück.

— Erhöhung der Ausgleichszulagen für die Eisenbahnassistenten. Ein alter Wunsch der preußischen Eisenbahnassistenten geht dahin, daß sie den Assistenten des Reiches, d. h. den Assistenten der Reichseisenbahnen und den Postassistenten, gleichgestellt, die in den ersten 5 Gehaltsstufen bestehenden Unterschiede also beseitigt werden möchten. Schon durch den Etat für 1912 waren, wie wir in Nr. 29, S. 471, v. Jahrg., berichtet haben, im Unterstützungsfonds Mittel für Beihilfen zur teilweisen Ausgleichung dieser Unterschiede vorgesehen worden. Die Beihilfen betrugen im Durchschnitt 40% der Unterschiede, wurden aber nur verheirateten Beamten der Assistentenklasse gewährt und auch diesen nur zur Hälfte, wenn sie kinderlos waren. Zwar ist es auch neuerdings, wie die „Eisenbahn“ mitteilt, dem Herrn Minister nicht möglich gewesen, das Besoldungsgesetz zu ändern, es ist ihm aber doch gelungen, den ausschließlich für die Beamten der Assistentenklasse bestimmten Betrag dergestalt zu erhöhen, daß die Ausgleichsunterstützungen in Zukunft 80% des Gehaltsunterschiedes im Durchschnitt ausmachen werden. Fortan sollen auch allen Beamten dieser Klasse — gleichviel, ob sie verheiratet sind oder nicht, ob sie im ersteren Falle Kinder haben oder nicht — die gleichen Beträge gegeben und in der untersten Gehaltstufe der volle Ausgleich gewährt werden. Es werden in Zukunft erhalten die Beamten

der Gehaltstufe 1650 ℳ = 150 ℳ (d. i. den vollen Unterschied),
„ „ 1900 „ = 120 „ (d. i. 80% des Unterschiedes),
„ „ 2150 „ = 120 „ (d. i. 80% des Unterschiedes),
„ „ 2400 „ = 80 „ (d. i. 80% des Unterschiedes),
„ „ 2650 „ = 20 „ (bisher war diese Klasse nicht berücksichtigt, der Gehaltsunterschied beträgt 50 ℳ).

Natürlich werden die Eisenbahndirektionen in den Fällen, in denen ein besonderes Bedürfnis vorliegt, auch über diese 80% usw. hinaus noch weitere Unterstützungen gewähren.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. Dezember v. J.

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
A. Steinkohlenbezirke:						
Ruhr	1912	12	384 859	20774	5,1	32 072
	1911	11	319 787	4633	1,4	29 072
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 65 072 = 20,3 %	—	—	+ 3000 = 10,3 %
Aachener Bezirk	1912	12	11 227	1131	10,0	936
	1911	11	9 491	—	—	863
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1736 = 18,3 %	—	—	+ 73 = 8,5 %
Saar-Bezirk	1912	12	38 986	92	0,2	3 249
	1911	11	36 807	480	1,3	3 346
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2179 = 5,9 %	—	—	— 97 = 2,9 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1912	12	14 586	718	4,7	1 216
	1911	11	12 329	—	—	1 121
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2257 = 18,3 %	—	—	+ 95 = 8,5 %
Oberschlesien	1912	12	144 131	8877	5,8	12 011
	1911	11	109 759	—	—	9 978
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 34 372 = 31,3 %	—	—	+ 2033 = 20,4 %
Niederschlesien	1912	12	19 148	820	4,1	1 596
	1911	11	16 662	—	—	1 515
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2486 = 14,9 %	—	—	+ 81 = 5,3 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1912	12	19 153	2266	10,6	1 596
	1911	11	17 682	—	—	1 607
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1471 = 8,3 %	—	—	— 11 = 0,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1912	—	632 090	34678	—	52 676
	1911	—	522 517	5113	—	47 502
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 109 573 = 21,0 %	—	—	+ 5174 = 10,9 %
B. Braunkohlenbezirke:						
Halle a/S.	1912	12	57 518	4815	7,7	4 793
	1911	11	37 991	14	—	3 454
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 19 527 = 51,4 %	—	—	+ 1339 = 38,8 %
Magdeburg	1912	12	20 828	2498	10,7	1 736
	1911	11	14 729	124	0,8	1 339
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 6099 = 41,3 %	—	—	+ 397 = 29,6 %
Erfurt	1912	12	6 642	494	6,9	554
	1911	11	4 823	26	0,5	438
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1819 = 37,7 %	—	—	+ 116 = 26,5 %
Cassel	1912	12	2 315	373	13,9	193
	1911	11	2 040	—	—	185
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 275 = 13,5 %	—	—	+ 8 = 4,3 %
Hannover	1912	12	1 579	1	—	132
	1911	11	1 644	—	—	149
Gegen das Vorjahr	—	—	— 65 = 4,0 %	—	—	— 17 = 11,4 %
Sächs. Braunkohlenbezirk	1912	12	16 745	2107	11,2	1 395
	1911	11	11 040	—	—	1 004
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5705 = 51,7 %	—	—	+ 391 = 38,9 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1912	12	27 503	5677	17,1	2 292
	1911	11	19 282	54	0,7	1 753
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 8221 = 42,6 %	—	—	+ 539 = 30,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1912	—	133 130	15965	—	11 095
	1911	—	91 549	218	—	8 322
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 41 581 = 45,4 %	—	—	+ 2773 = 33,3 %

— **Bildschmuck im Eisenbahnwagen.** Für den Plan, die Eisenbahnwagen mit künstlerischen Städte- und Landschaftsbildern zu schmücken, hatte, wie in Nr. 69 S. 1105 Jahrg. 1912 d. Ztg. bereits erwähnt, der Bund Deutscher Verkehrsvereine gemeinsam mit der Leipziger Akademie für graphische Künste und dem Deutschen Buchgewerbeverein einen Wettbewerb ausgeschrieben. Mehrfarbige Lithographien waren gewünscht, die im Rahmen unter Glas in den Eisenbahnabteilen aufgehängt werden sollen, vorläufig in denen der preußisch-hessischen und elsaß-lothringischen Eisenbahnverwaltung. Das Ergebnis des Wettbewerbes, dessen Preisrichter unter anderem Max Klinger und Max Seliger waren, liegt nun vor. 19 Bilder wurden preisgekrönt und angekauft. Wir nennen darunter Ulrich Hübners Marine-Aquarell von Travemünde, M. Sterns Düsseldorfer Stadtbild, Ubbelohdes Blatt von Lübeck, Hans Hartigs Stettin.

— **Präsident Käß.** Der vom 1. Februar d. J. ab zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Regensburg ernannte bisherige Ministerialrat des Königl. bayer. Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Josef Käß ist am 21. Oktober 1867 in Würzburg geboren. Er trat 1893 nach Ablegung der juristischen Staatsprüfung in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen ein und erreichte am 1. Februar 1895 die Anstellung als Offizial. Im März 1901 wurde er zur Dienstleistung in das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern, dem seinerzeit die bayerischen Verkehrsanstalten zugeteilt waren, berufen und dort am 16. November 1903 zum Direktionsrat befördert. Am 1. Januar 1905 erfolgte seine Beförderung zum Regierungsrat und Vorstand der Eisenbahn-Betriebsdirektion München. In dieser Stellung verblieb er bis zu seiner am 1. Januar 1907 erfolgten Berufung in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. Hier wurde er am 1. April 1907 zum Oberregierungsrat, am 1. Januar 1910 zum Ministerialrat befördert. Während seiner Tätigkeit im Verkehrsministerium führte er zunächst das Fahrplanreferat und seit 1. Januar 1908 das Personalreferat.

Pfeiffer.

— **Personalnachrichten.** Den bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Regierungsbaumeistern Otto Winkelhaus in Diedenhofen, Karl Klockow in Diedenhofen, Theodor Richard in Straßburg sowie dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Karl Spach in Luxemburg ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Fritzen, bisher beim Eisenbahnbetriebsamt 2 in Leipzig, als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung nach Düsseldorf versetzt und der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Hans Dempwolff aus Hamburg zum Regierungsbaumeister ernannt.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. Februar ab befördert: Der Ministerialrat im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Josef Käß zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Regensburg, ferner die Oberregierungsräte im genannten Staatsministerium Dr. Max Reindl und Adolf Müller zu Ministerialräten dieses Staatsministeriums.

Bei den badischen Staatseisenbahnen wurde dem Betriebsinspektor Adolf Laub in Villingen, unter Ernennung zum Oberbetriebsinspektor, die Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion Lauda übertragen. — Das Kollegialmitglied der Generaldirektion, Oberregierungsrat Robert Ruoff in Karlsruhe, ist unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste in den Ruhestand getreten. — Gestorben ist das Kollegialmitglied der Generaldirektion, Regierungsrat Theodor Fuchslocher in Karlsruhe.

Österreich.

— **Erleichterungen bei Auszahlung von Verdienstbeträgen für Lieferungen.** Zur Erleichterung des gegenwärtigen wirtschaftlichen Tiefstandes und der damit zusammenhängenden Geldknappheit hat das Eisenbahnministerium in jüngster Zeit Verfügungen getroffen, um den Unternehmern und Lieferanten der Staatsbahnverwaltung die möglichst rasche Begleichung ihrer Forderungen zu gewährleisten und auch sonst bei der Abwicklung der Bau- oder Lieferungsgeschäfte möglichst entgegenzukommen. Insbesondere wurden die Direktionen beauftragt, für eine beschleunigte Behandlung der Rechnungen der Unternehmer und Lieferanten

Sorge zu tragen, so daß die Verdienstbeträge zu den vertragsmäßig festgesetzten Terminen zuverlässig beglichen werden können. Ferner wurde verfügt, daß die Schlußverdienstrechnungen über Bauarbeiten mit aller zulässigen Beschleunigung aufzustellen sind, damit das Geschäft innerhalb einer angemessenen Zeit abgewickelt und die Unternehmer innerhalb dieser Zeit vollkommen befriedigt werden können. Sofern von den Unternehmern Ansprüche erhoben werden, die in der Schlußverdienstrechnung nicht schon berücksichtigt sind, ist eine auf einen größeren Teil der Schlußverdienstsumme lautende Abschlagszahlung einzuschieben, so daß nur mehr ein geringerer Betrag in der Schlußverdienstrechnung abzurechnen ist. Bei Lieferungsanständen können jene Teilbeträge der Lieferantenrechnungen, die auf die übernahmefähigen Mengen entfallen, sofort in Rechnung gestellt und angewiesen werden. Um eine unbillige Verzögerung der Bezahlung von Teillieferungen zu vermeiden, haben die Direktionen die einzelnen Teilbestellscheine nur über solche Mengen aufzustellen, deren vollständige Lieferung in einer nicht allzu langen Zeit möglich ist. Bei Vergebungen von untergeordneter Bedeutung ist fallweise zu prüfen, ob nicht von dem Erlage von Sicherstellungen ganz abgesehen werden kann oder diese mit einem verhältnismäßig geringeren Betrage bemessen werden können. Endlich wurden die Direktionen angewiesen, dahin zu wirken, daß die erlegten Sicherstellungsmittel nach Wegfall des Zweckes ihrer Bestellung ohne Verzug zurückgestellt werden. Auch sind die Direktionen beauftragt, Parteien mit mangelnder geschäftlicher Erfahrung bei Erfüllung der für die Ausfolgung vorgeschriebenen Erfordernisse tunlichst an die Hand zu gehen.

— Riesengebirgsbahn. Die österreichische Regierung hat vor kurzer Zeit einer Unternehmervereinigung die Erlaubnis zu den Vorarbeiten für die Riesengebirgsbahn, die von Freiheit-Johannisbad bis auf die Schneekoppe führen soll, erteilt. Gegen diese Erlaubnis hat der Österreichische Riesengebirgsverein protestiert, da dieser Bahnbau die herrliche Landschaft verunzieren und der Touristik, die in jener Gegend im Aufblühen ist, namenlosen Schaden zufügen würde. Es wurde beschlossen, sich an alle großen österreichischen Touristenverbindungen zu wenden, um gemeinsame Schritte gegen den Bahnbau einzuleiten.

— Erste Hilfeleistung bei Unfällen durch Elektrizität. Die Vereinigung österreichischer und ungarischer Elektrizitätswerke hat unter Mitwirkung hervorragender Fachleute und berufener Körperschaften eine „Anleitung zur ersten Hilfeleistung bei Unfällen durch Elektrizität" veröffentlicht. Diese Anleitung wurde für die elektrischen Betriebe der österreichischen Staatsbahnen in unveränderter Form obligatorisch eingeführt. Gleichzeitig wurde die bisher gültige „Vorschrift zur Wahrung der persönlichen Sicherheit gegen den Eintritt von Unfällen durch elektrische Ströme und für den Vorgang bei der ersten Hilfeleistung bei derartigen Unfällen" außer Kraft gesetzt.

— Triebwagen auf Eisenbahnen. Professor Alfred Birk bespricht in der „Neuen Freien Presse" die bisherigen Ergebnisse der Anwendung von Triebwagen auf Eisenbahnen. Man hat, wie Birk einleitend bemerkt, den Triebwagen zwei wichtige Aufgaben zuerkannt: auf Bahnen mit schwachem Verkehre, wie es viele Lokalbahnen sind, soll er die Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr ermöglichen, also jenen beschleunigen, verdichten und mithin beleben — auf den Hauptbahnen soll er die Herstellung örtlicher Verbindungen erleichtern, in den Schnell- und Fernverkehr einen dichten Nahverkehr einschalten. — Auf dem Internationalen Straßen- und Kleinbahnkongresse sei diese Frage eingehend erörtert worden und seien hierbei die verschiedenartigsten Anschauungen zutage getreten. In einem Punkte sei wohl das Urteil übereinstimmend: in der Anerkennung der beachtenswerten Vorteile des Triebwagens für die Hebung des Personenverkehrs und für die Steigerung der Einnahmen aus diesem Verkehrszweige. Aber während auf der einen Seite behauptet werde, daß der Betrieb mit Motorwagen unwirtschaftlich und nicht den Schwankungen des Verkehrs gewachsen sei, betonte man auf der anderen Seite die besondere Wirtschaftlichkeit und die vielfachen betriebstechnischen Vorteile des Selbstfahrwagens. In Österreich sei nur das Dampfwagensystem Komarek erprobt worden. Auf den niederöstereichischen und böhmischen Landesbahnen sollte der (Komarek) Wagen einen modernen Betrieb ermöglichen. Auf den ersteren sei das Ziel erreicht worden. Der dichte Zugverkehr habe die Bahnen belebt, und heute genüge der Motorwagenzug nicht mehr den mächtig angewachsenen Bedürfnissen des Verkehrs. Auf den böhmischen Bahnen, die vom Staate betrieben werden, haben die Dampftriebwagen nach der Äußerung des Ministeriums nicht entsprochen. Auf Grund der von 1905 bis Ende 1908 gemachten Erfahrungen seien sie unverläßlich und unwirtschaftlich im Betrieb; sie sollen den hohen Anforderungen des Betriebs und den bedeutenden Schwankungen des Verkehrs mancher Lokalbahnen nicht gewachsen sein. Auf den württembergischen Staatseisenbahnen laufen voll- und schmalspurige Dampfwagen seit dem Jahre 1898. Die Erfahrungen seien günstig; die Hauptvorteile bestehen in der Abnahme der Betriebskosten und in der Steigerung des Verkehrs. Auf den ungarischen Staatsbahnen haben die Triebwagen den Anforderungen Genüge geleistet, beachtenswerte Vorteile durch Hebung des Personenverkehrs ergeben, aber sich weder betriebssicher noch wirtschaftlich erwiesen. Auf den französischen Bahnen verkehre eine große Zahl Motorwagen verschiedener Bauart; es liegen keine ungünstigen Berichte vor.

Von der Verwendung des Motorwagens läßt sich, wie Birk ausführt, nur dann Erfolg erwarten, wenn die Bedingungen hierfür dem Grundgedanken entsprechen, nach dem der Motorwagen gebaut ist. Wenn aber der Motorwagen einfach als Lokomotive verwendet wird, wenn der alte ungünstige Fahrplan mit zwei bis drei gemischten Zügen im Tage einfach beibehalten, wenn die für Lokomotivbenützung eingerichtete Verkehrsordnung ungeändert bestehen bleibt, wenn überdies der Motor ständig in ärgster Weise überangestrengt wird, wenn die zartere Bauart des Motors keine Rücksichtnahme findet und das Personal sich in seinem Widerstande gegen die Neuerung nicht behindert sieht, dann sei es selbstverständlich, daß die Versuche mit Motorwagen mißlingen müssen. Der Motorwagen sei eben nicht ein Ersatz für die Lokomotive, der etwa mechanisch für sie eintritt, wie ein Heizer für einen anderen — der Motorwagen sei ein Fahrbetriebsmittel eigener Art, das die Lokomotive unter gewissen Verkehrsumständen für gewisse Verkehrsbestimmungen ergänzen soll. Man rechne es dem Motorwagen als besonders erschwerend an, daß er augenblicklichen Schwankungen des Verkehrs, bei Jahrmärkten Vereinsfesten u. dgl., nicht gewachsen sei. Darum habe man sich wieder der kleinen, leichten Lokomotive, der Motorlokomotive zugewandt, deren Ahne die Straßenbahnlokomotive ist, die schon vor 20 Jahren eine glänzende bauliche Durchbildung erfahren hat.

Es sei nicht zu bestreiten, daß die konstruktive Seite des Dampftriebwagens noch mancher Vervollkommnung bedarf. In der Forderung geringer Raumbeanspruchung einerseits und etwas derber, widerstandsfähiger Bauart anderseits liege ein Widerspruch der schwer zu überwinden sei.

Aber füglich stehe und falle ja der Motorwagenbetrieb nicht mit dem Dampfwagen. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen seien in den letzten Jahren über 150 Triebwagen mit elektrischen Sammlern („Akkumulatorenbetriebwagen") in Verkehr gesetzt. Bestimmt, auf Hauptbahnen einen Zwischenverkehr neben den durchgehenden Hauptzügen zu schaffen und auf verkehrsarmen Nebenbahnen die Dampfzüge zu ersetzen, haben sich diese Wagen bisher im Betriebe wirtschaftlich und verkehrstechnisch bewährt. Allerdings sei man in Preußen trotz der ungünstigen Ergebnisse mit Akkumulatorenbetrieb auf städtischen Straßenbahnen ohne Voreingenommenheit an das System herangetreten und habe in Erkenntnis seiner Vorzüge unablässig an dessen Ausbau und Entwicklung gearbeitet, alle Fortschritte der Technik erfassend und verwertend.

Auch die benzol- und die benzinelektrischen Triebwagen finden in Belgien, Frankreich, Deutschland, in den Niederlanden, in der Schweiz Anwendung. Gasolinwagen laufen auf englischen Bahnen, wo aber auch petrolelektrische und Petroltriebwagen versuchsweise Anwendung finden. Es scheine, daß als Hauptquelle der Kraft die Verbrennungskraftmaschine ausgenützt werden soll, die schon jetzt im Automobilwesen eine wichtige Rolle spiele und für den Betrieb auf Schienen wertvolle Vorteile biete. Vielleicht werden sie erfolgreiche Wettbewerber des Dampfwagens.

Ungarn.

— Die Investitionen der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1912. Den ungarischen Staatsbahnen standen für 1912 insgesamt 110,5 Millionen Kronen für Investitionen zur Verfügung. Diese Kredite haben folgende Verwendung gefunden: Für den Bau der Bahn Ogulin bis zur dalmatinischen Grenze wurden aus dem Kredit von 10 Millionen die Kosten der Vorarbeiten, der Pläne und der Begehungen gedeckt. Der Bau selbst ist einer Unternehmung übergeben und dürfte noch in diesem Jahre begonnen werden. Die Privigye-Nyitrabányaer Bahn und die Linie Barczika-Ormóspuszta werden ebenfalls jetzt dem Betrieb übergeben werden. In Budapest wurden einige Bauten, die zur Erleichterung des Güter- und Personenverkehrs dienen, sowie die Legung zweier neuen Gleise auf der Verbindungsbrücke beendet. Für den künftigen Neubau der Budapester Bahnhöfe haben Grundstückserwerbungen in diesem Jahre eine wesentlichere Fortsetzung gefunden. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Linien wurde eine ganze Reihe von neuen Stationen und Ausweichen hergestellt mit einem Kostenaufwande von ungefähr 10 Millionen. Größere Erweiterungsbauten

wurden in nahezu 60 Stationen ausgeführt. Überdies wurden dringliche Arbeiten in 155 Stationen hergestellt, um die Verkehrsschwierigkeiten zu verringern. Für die Erbauung zweiter Gleise sind mit dem Kredit von 9 390 000 Kr. auf den Linien Galánta-Zsolna, Rákos-Ujszász, Budapest-Kelenföld, Nagyvárad-Velencze und Dálja-Vinkovcze die Herstellungen vorgenommen worden. Die Umgestaltung der Linie Üzbég-Nagybélicz zu einer erstrangigen ist ebenfalls durchgeführt worden. Die Legung von schweren Schienen ist im Kostenbetrage von 11 200 000 Kr. erfolgt.

Das Ergebnis der in diesem Jahre durchgeführten Investitionsbauten läßt sich im folgenden zusammenfassen: Die Vermehrung der Stationsgleise beträgt 320 km, die des Fassungsraumes in den Magazinen und Lagerräumen 252 000 Meterzentner. Im Verlaufe des Jahres wurden 9 Vizinalbahnen ausgebaut und dem Betrieb übergeben. Die bedeutendsten sind die Torda-Topánfalva-Abrudbányaer Bahn (94 km), die Baja-Bezdán-Zombor-Apatiner Bahn (90 km), die Vukovár-Racaer Bahn (55 km), die Kisvárda-Nyirbaktaer Bahn (27 km), die Kiskunmajsa-Kiskunhalaser Bahn (21 km) und endlich die Siklós-Középrigóczer Bahn (74 km). Im Bau verblieben 9 Vizinalbahnen, unter denen wir die Belovár-Grubisnopoljeer Bahn (70 km), die Bahn Karlstadt-Landesgrenze (30 km), die Vissóvölgyer Bahn (50 km) und die Marostordaer Schmalspurbahn (18 km) erwähnen. Die Fahrbetriebsmittel sind in außerordentlicher Weise vermehrt worden. Es wurden 4057 neue Lastwagen in Bestellung gegeben, wodurch der Lastwagenpark mit Ende des Jahres sich auf 84 210 Stück erhöht. Durch den Bau von 297 Personenwagen ist deren Zahl auf 7707 gebracht; die Kondukteurwagen wurden um 202 Stück auf 2730 erhöht. Der Wert der neuerworbenen Wagen beträgt 22 300 Kr. Endlich wurden 228 neue Lokomotiven im Kostenbetrage von 16 000 000 Kr. angeschafft, und beträgt sonach deren Zahl 3664.

Übrige europäische Länder.

— Verunglückung von Arbeitern auf dem Bahngleise. Auf der Bahnlinie von Saint-Etienne nach Lion ging bei Saint-Chamond eine Gruppe von siebzehn Telegraphenarbeitern nach Hause. Um einem nach Saint-Etienne fahrenden Güterzuge auszuweichen, begaben sie sich auf das andere Gleis. In diesem Augenblick kam aus entgegengesetzter Richtung ein Schnellzug, der sechs Arbeiter erfaßte; vier davon wurden augenblicklich getötet und zermalmt, zwei sehr schwer verletzt.

— Eisenbahnunglück bei Birmingham. Am 13. d. M. nachmittags ist infolge dichten Nebels in der Nähe von Birmingham ein von Leicester kommender Schnellzug mit einem Personenzug, der von Wallsal kam, zusammengestoßen. Zwei Wagen des Personenzuges wurden vollständig ineinander geschoben. Die Maschine des Schnellzuges entgleiste. Zwei Personen wurden getötet, vierzig verletzt.

— Belohnungen und Strafen nach dem englischen Eisenbahnerstreik. Nach Beendigung des Streiks auf der englischen Nordostbahn werden den Bediensteten, die treu zu ihrer Verwaltung gehalten haben und dem Streik fern geblieben sind, Belohnungen gewährt. Einige Lokomotivheizer z. B. erhalten die hübsche Summe von 100 £. Sie hatten auf Grund besonderer Vereinbarung während des Streiks als Lokomotivführer Dienst getan und dafür eine Vergütung von 7 Shillings und 6 Pence täglich erhalten. Nach Beendigung des Streiks sind sie vor die Wahl gestellt worden, ob sie die Stelle als Lokomotivführer beibehalten oder gegen eine Abfindung von 100 £ ihren früheren Dienst als Heizer wieder aufnehmen wollten. Sie haben das letztere vorgezogen. Ihre Belohnung muß zum großen Teil von den Streikenden getragen werden; denn diesen wird wegen Vertragsbruchs während drei Monaten jede zweite Woche ein Tagelohn abgezogen. Die von dieser Strafe betroffenen Arbeiter klagen bitter über diese Härte und behaupten, die Strafe werde von ihnen zu Unrecht erhoben, doch muß die Eisenbahnverwaltung wohl auf einem guten Recht fußen, sonst würde sie unter den jetzigen Verhältnissen gar nicht wagen, die Strafe zu verhängen, geschweige denn, sie einzuziehen. Sie hätten sich eben die Folgen ihres Vertragsbruches vorher vergegenwärtigen sollen.

Daß mit der Beendigung des Streiks noch keine dauernde Beruhigung eingetreten ist, geht aus einer Rede hervor, die Bellamy, der Vorsitzende der Amalgamated Society of Railway Servants im Dezember bei einer Arbeiterversammlung gehalten hat. Er bezeichnete als das nächste Ziel seiner Bestrebungen die Vereinigung aller Eisenbahnarbeiter in der von ihm geleiteten Gewerkschaft; ob die der Gewerkschaft jetzt noch fernstehenden es wünschen oder nicht, sie müssen Mitglieder werden. Wenn dieses erste Ziel erreicht ist, ist das nächste die Forderung eines achtstündigen Arbeitstages und eines wöchentlichen Mindestlohnes von 30 Shillings.

Ein anderer Arbeiterführer hat sich bei einer Versammlung dahin ausgesprochen, daß die Arbeiter noch nie solche Erfolge gehabt hätten wie bei den Streiks der letzten Jahre, die ihnen die Vermittlungsämter gebracht hätten. Bei den meisten Eisenbahngesellschaften könne man die heutigen Verhältnisse mit denen vor einigen Jahren gar nicht vergleichen. Sehr zu billigen ist die Ansicht, die er betreffs des letzten Streiks aussprach, daß es nämlich besser gewesen wäre, wenn er unterblieben und die streitige Frage zwischen den Eisenbahngesellschaften und der Gewerkschaft geregelt worden wäre. Diese hätte darauf bestanden, daß die Eisenbahnverwaltungen ihre Verpflichtungen erfüllten, und da sei es nur recht und billig, daß auch die Arbeiter ihren Teil der Verträge erfüllten. Solche an sich sehr lobenswerten Ansichten der Führer haben aber nur wenig Wert, wenn die Vereinigung der Arbeiter nichts tut, um ihre Anhänger zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen anzuhalten, und die Arbeiter werden sicher auch das nächste Mal, wenn es ihnen passend erscheint, streiken, ohne nach ihren Verpflichtungen oder nach den Anweisungen ihrer Gewerkschaft zu fragen. Ein in leichtsinnigerer und rücksichtsloserer Weise vom Zaun gebrochener Streik als der letzte ist wohl noch nicht dagewesen.

— Die Betriebsergebnisse der serbischen Staatsbahnen im Jahre 1911. Die Baulänge der vollspurigen Linien betrug Ende des Jahres (auch durchschnittlich während des ganzen Jahres) 1911: 555,4 km. Einschließlich des Aushilfspersonals wurden 5036 Personen beschäftigt. Stationen und Haltestellen waren 68 vorhanden. Der Wert der Linien betrug 111 004 080 Fr. Hierzu sind noch 26 093 672 Fr. für Materialvorräte und Inventar (einschließlich Fahrzeuge) zu rechnen. Es beziffert sich somit der Gesamtwert auf 137 097 752 Fr. Fahrzeuge waren vorhanden: 87 Lokomotiven, 1 Triebwagen, 180 Personen-, 50 Gepäck-, 17 Post- und Gepäckwagen, 1610 bedeckte, 1135 offene Wagen und 373 Wagen für besondere Zwecke. Befördert wurden: 1 522 602 Reisende, 3365 t Gepäck, 18 932 t Eilgut und 799 510 t Frachtgut. Ferner 24 721 t kreditierte Regierungssendungen und 189 070 t Dienstgüter, ingesamt wurden 1 035 596 t Gepäck- und Güter befördert. Die Betriebseinnahmen betrugen 15 032 622 Franken, die Betriebsausgaben einschließlich derjenigen für die Schmalspurlinien 8 745 971 Fr. An Einnahmen kamen auf: aus dem Reiseverkehr 5 313 354 Fr., aus dem Gepäckverkehr 196 339 Franken, aus dem Eilgutverkehr 583 025 Fr., aus dem Frachtgutverkehr 7 769 421 Fr., Agio 9877 Fr., Nebengebühren 546 868 Fr., für Jahresfahrkarten 70 304 Fr., für Miete 28 903 Fr., für Telegramme 7733 Fr. und an verschiedenen anderen Posten 506 799 Franken. Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuß von 7 255 226 Fr. Die Betriebszahl war 54,72 %.

Die Gesamtlänge der schmalspurigen Linien betrug Ende des Jahres 1911: 382,5 km. Die Gesamteinnahmen bezifferten sich aus 968 575 Fr. Die Betriebsausgaben sind in jenen für die vollspurigen Linien einbegriffen. Ohne die 22,2 km lange Linie Tschitschevatz-Sv. Petar, die ausschließlich zu Holztransporten für die Eisenbahnverwaltung dient, bezifferte sich das Anlagekapital auf zusammen 46 690 218 Fr. Fahrzeuge waren vorhanden 33 Lokomotiven und 574 Wagen. Befördert wurden 271 074 Personen, 579 t Gepäck, 842 t Eilgüter und 304 072 t Frachtgüter.

— Vorarbeiten für den Bau neuer Zufuhrbahnen in Rußland. Über solche teilen die Petersburger Zeitungen mit: Der alte Wunsch, solche Städte und Dörfer, die abseits einer Eisenbahnstrecke liegen, durch kurze Zufuhrbahnen an das Eisenbahnnetz anzuschließen, scheint nun allmählich der Verwirklichung entgegen zu gehen. Die Regierung hat nämlich beschlossen, die Vorarbeiten für eine ganze Reihe solcher Zufuhrlinien ausführen zu lassen und zwar: 1. von Station Klin, der Nikolaibahn, bis zur Stadt Kotschew im Gouvernement Twer; 2. von Station Jermolina, an der Nordbahn, nach dem Hafen Pleß an der Wolga; 3. von Station Taldom, an der Nordbahn, nach der Stadt Uglitsch im Gouvernement Orel; 4. von Station Teikowo, an der Nordbahn, bis zur Ortschaft Leßnewo im Gouvernement Wladimir; 5. von Station Ladygino, an der Nordbahn, bis zur Ortschaft Gorki im Gouvernement Wladimir; 6. von der Stadt Wladimir bis zur Stadt Ssudogda im Gouvernement Wladimir; 7. von Station Ssawino, an der Nordbahn, bis in die Morosowsker Wälder im Gouvernement Wladimir; 8. von Station Nowski, der Moskau-Nishegoroder Bahn, bis zum Dorfe Ssergjeichi im Gouvernement Wladimir; 9. von Station Wladimir, derselben Bahn, nach der Stadt Ssudal im Gouvernement Wladimir; 10. von Station Murom über Melenki nach der Stadt Kassimow im Gouvernement Rjäsan und 11. von Reutowo, der Moskau-Nishegoroder Bahn, bis zur Stadt Karshatsch.

Die Gesamtlänge aller dieser Linien beträgt 480 Werst (= 512 km). Wie man sieht, ist ein Teil von ihnen berufen,

einzelne der ältesten Städte, die in den ehemaligen Teilfürstentümern Twer, Jaroslawl und Ssudal liegen, endlich an das russische Eisenbahnnetz anzuschließen.

Aber auch von anderen Plänen für den Bau neuer Bahnen berichtet unsere Quelle. Danach hat die Regierung beschlossen, auf der Insel Ösel eine Bahn zur Verbindung des bekannten Badeortes Arensburg mit den Orten Raziküll und Kujwast zu erbauen. Dieser letztere Ort liegt auf der Insel Mohn, die von Ösel nur durch eine schmale Meerenge getrennt ist. Wegen der vielen Kranken, die Bad Arensburg aufsuchen, erhält die Bahn eine allgemeine Bedeutung. Ferner sind Vorarbeiten angeordnet worden für eine elektrische Eisenbahn zwischen Wladikawkas und Tiflis längs des Kwenamsker Passes und des Terekflusses. Diese Bahn hat gewaltige Bedeutung. Wenn sie auch nicht die gewaltige Kaukasusquerbahn mit dem großen Tunnel für den Güterverkehr und in strategischer Hinsicht ersetzen kann, so kann sie das doch recht gut für den Personenverkehr, die Postbeförderung und die Beförderung von leichtverderblichen Gütern. m.

— **Tarifermäßigung für Getreidesendungen.** Eine Sonderkonferenz hat die Frage der Herabsetzung der zurzeit geltenden Tarife für Getreide im Ausfuhrverkehr zwischen dem Südgebiete Rußlands und den russischen und deutschen Ostseehäfen ausführlich beraten. Die Kommission tagte unter dem Vorsitze des Direktors des Eisenbahndepartements Hyazintow. Anlaß zu dieser Beratung hat die erschwerte Getreideausfuhr infolge der Balkanereignisse gegeben, und zwar im besonderen ein Gesuch des Adels des Gouvernements Charkow, um Maßnahmen zur Erleichterung der Getreideausfuhr.

Die Konferenz stellte nach der „Torg. Prom. Gaseta“ vor allem fest, daß irgendwelche Erschwernisse im Getreidehandel aus Anlaß des Balkankrieges überhaupt nicht entstanden sind (?) und daß die Ablenkung des Getreides von den südlichen Gouvernements Rußlands nach den Ausfuhrplätzen der Ostsee höchstens den Eisenbahnen, und zwar lediglich den deutschen zugute kommen würde. Außerdem würde dadurch der einheitliche wechselseitige Zusammenhang unter den Getreidegebieten gestört werden, wenn man den ohnehin durch ihre Lage bevorzugten Südgebieten noch besondere unverdiente Vorteile zuwenden wollte. Aus diesen Erwägungen heraus lehnte die Konferenz den Antrag der Charkower Adelskreise um Gewährung einer Tarifermäßigung im Getreideausfuhrverkehr zwischen Südrußland und den Ostseehäfen ab. m.

— **Die russischen Eisenwerke und ihre mangelhafte Leistungsfähigkeit** wird wieder einmal in der russischen Presse erörtert. Zu Anfang des Jahres 1912, so berichtet unsere Quelle, hatte die russische Reichseisenbahnverwaltung mit acht Werken Verträge über die Lieferung von 5274 Weichen, 6029 Herzstücken und 28 Satz englischer Weichen zum Preise von zusammen 2 500 000 Rbl. abgeschlossen. Zu dem vereinbarten Lieferungstermin sind jedoch nur über 85 % der bestellten Weichen, etwa 70 % der Herzstücke und die englischen Weichen angeliefert worden. Infolge der Nichteinhaltung der ausbedungenen Lieferfrist konnten die Staatsbahnen nicht die geplanten und notwendigen Auswechselungen von Weichen usw. ausführen, so daß dadurch geradezu eine Gefährdung der Betriebssicherkeit drohte. Das Komitee der Reichseisenbahnverwaltung hat infolgedessen beschlossen, die nicht rechtzeitig gelieferten und deshalb fehlenden Weichen und Herzstücke bei ausländischen Werken in Auftrag zu geben und weiterhin beim Ministerrat um die Ermächtigung nachgesucht, den Bedarf an diesen Oberbaumaterialien für das Jahr 1913 zur Sicherheit ebenfalls im Auslande decken zu dürfen, da sich die kritische Lage der Bahnen leicht noch weiter verschärfen könnte, zumal die russischen Werke trotz der immer mehr steigenden Nachfrage bisher nicht in der Lage waren, ihre Leistungsfähigkeit zu heben. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbauten auf Ceylon.** Die Länge des Eisenbahnnetzes der Insel Ceylon betrug dem „Colonial Report“ Nr. 716 zufolge im Jahre 1910/11 unverändert $567^7/_8$ englische Meilen oder 928,4 km; neue Strecken sind während der Berichtszeit nicht zur Eröffnung gelangt. Die Gesamteinnahmen der Bahnen beliefen sich im Jahre 1910/11 auf 13 583 160 Rupien gegen 11 746 603 Rupien im Vorjahre, die Betriebsausgaben auf 6 337 583 Rupien, so daß ein Betriebsüberschuß von 7 245 577 Rupien verblieb. Das in den Bahnen angelegte Kapital erreichte am 30. Juni 1911 eine Höhe von 95 657 026 Rupien. Unter den im Bau befindlichen Linien ist als wichtigste die „Indo-Ceylon“-Eisenbahn zu nennen, die im Verein mit einer kurzen Fährstrecke eine direkte Bahnverbindung mit dem indischen Festland herstellen wird. Die Arbeiten an dieser Linie sind während des letzten Jahres erheblich gefördert worden, so daß bereits auf einer 36 Meilen langen Teilstrecke Ballastzüge verkehren. Auf der Insel Mannar, die von der Bahn durchquert wird, ist bei Talaimannar ein neuer Hafen angelegt und Material im Gewichte von mehr als 10 000 t gelandet worden. Der nördliche Hafendamm in Talaimannar erstreckt sich bereits 300 Fuß weit in die See. Stations- und Dienstgebäude befinden sich im Bau; zu ihrer Errichtung verwendet man Zementblöcke, da Steine und Lehm, der sich zur Ziegelfabrikation eignet, auf der Insel nicht vorhanden sind. Der Gesundheitszustand der Arbeiterschaft kann angesichts des ungesunden Klimas der als Malariaherd bekannten Gegend als befriedigend gelten; sämtliche Arbeiter erhalten unentgeltlich Chinin. Im Gegensatz zur Indo-Ceylonbahn kommt den übrigen Bahnbauten, die auf Ceylon zurzeit in der Ausführung oder in Vorbereitung begriffen sind, eine mehr örtliche Bedeutung zu. An der Westküste ist eine 27 englische Meilen (43,4 km) lange Strecke Negombo-Chilaw im Bau, die eine Verlängerung der im Dezember 1909 eröffneten Linie Colombo-Negombo bildet. Sie wird ein dichtbesiedeltes Gebiet erschließen, dessen Bewohner sich hauptsächlich der Kultur der Kokospalme widmen; die Kosten sind auf 3 932 000 Rupien veranschlagt. Ebenso ist die von Colombo nach Avisawella führende schmalspurige Kelanitalbahn kürzlich bis zu dem 27 Meilen von Avisawella entfernten Orte Ratnapura verlängert worden, ihre Weiterführung durch das Wegangatal nach Pelmadulla (17 Meilen) ist geplant. Die von der neuen Strecke durchlaufene Gegend ist reich an Kautschuk- und Teepflanzungen; die Kosten des Bahnbaues stellten sich bisher auf fast 3 Millionen Rupien. Endlich sind Vorarbeiten für eine 21 Meilen lange Strecke im Gange, durch welche der Ort Badulla, die Hauptstadt der Provinz Uva, mit der Hauptbahn Colombo-Bandarawela verbunden werden soll. Die geplante Linie führt durch hügeliges Gelände, das ebenfalls in großer Ausdehnung von Tee- und Kautschukpflanzungen bedeckt ist.

— **Kongobahn.** In den ersten sechs Monaten des laufenden Betriebsjahrs 1912/13 (Juli bis Juli) wurden 6 546 000 Fr. vereinnahmt, d. i. 145 344 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrszeit. Die Minderung dürfte großenteils auf der eingetretenen Tarifherabsetzung beruhen.

— **Eisenbahnbauten in Mexiko.** Die mexikanische Regierung hat soeben, wie das „Bulletin of the Pan American Union“ berichtet, die Genehmigung zum Bau und Betrieb mehrerer neuer Eisenbahnlinien erteilt. Die erste dieser Konzessionen betrifft eine im Staate Coahuila gelegene 176 km lange Bahnverbindung zwischen den Orten Cuatro Cienegas und Sierra Mojada, die innerhalb fünf Jahren fertigzustellen ist. Eine weitere Strecke soll in den Staaten Queretaro und Guanajuato die 44 km voneinander entfernten Städte Queretaro und La Griega verbinden und ist bis Ende 1916 zu vollenden. Die dritte Linie wird im Staate Tabasco von einem Punkte auf dem linken Ufer des Flusses Grijalva gegenüber dem Orte Frontera ausgehen und an einem Platze in der Nähe der Mündung des Flusses Umacoite endigen. Bei der letzten Bewilligung handelt es sich um eine Bahnverbindung zwischen der Stadt Monclova im Staate Coahuila und der Stadt Chihuahua, der Hauptstadt des gleichnamigen Staates. Diese Linie wird den reichen Bergbaubezirk von San Blas kreuzen, dann längs der Jaco-Lagune verlaufen, und schließlich Bergbau- und Ackerbaugegenden im östlichen Teile des Staates Chihuahua berühren.

— **Bahn- und Hafenbauten in Peru.** In Peru sind, so entnehmen wir dem „Handelsmuseum“, die Konstruktionsarbeiten für eine Eisenbahn in Angriff genommen, die von Goillarirquiega in der Gegend von Cerro de Pasco ausgehend, in dem am Fluß Ucayali gelegenen Hafen Pucalpa enden wird. Diese Bahn, die Callao mit der Amazonasregion verbinden wird, hat für Südamerika große Bedeutung, da sie die atlantische und die pacifische Küste dieses Kontinents an seiner breitesten Stelle verbinden wird. Auch wird diese Bahn eine namhafte Erleichterung für die Ausbeutung der außerordentlichen Reichtümer bilden, die die peruanische Waldregion birgt, und Lima den europäischen Häfen bedeutend näher bringen. — Es werden große Anstrengungen gemacht, um die Arbeiten an den Hafenanlagen in Callao zu erweitern und zu verbessern, damit dieser Hafen bei der Eröffnung des Panamakanals in der Lage ist, die größten Schiffskolosse zu beherbergen. Mit besonderem Interesse wird auch die Verbesserung des Hafens von Paita ins Auge gefaßt, von dem man annimmt, daß ihn, als einen der nördlichsten der Republik und mit einer prächtigen Bai gesegneten, viele Schiffe anlaufen werden, die von Panama nach Australien fahren.

— **Die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vorortbahnen von Melbourne.** Schon im Jahre 1908 hatten die Eisenbahnkommissare von Victoria einen Bericht über die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vorortbahnen von Melbourne ausarbeiten lassen; nachdem nunmehr an anderen Orten weitere

Erfahrungen gesammelt worden sind, haben sie ihn ergänzen lassen, und der nunmehrige Bericht spricht noch lebhafter als der frühere zugunsten des elektrischen Betriebes. Den Vergleichsberechnungen ist ein Verkehr von 150 000 000 Menschen und 6 810 000 Zugkilometern im Jahre 1915, nach Abschluß des Umbaues zugrunde gelegt, doch sind alle Anlagen so geplant, daß sie bei wachsendem Verkehr erweitert werden können. Für den elektrischen Verkehr soll ein gleichmäßiger Fahrplan für den ganzen Tag eingeführt werden, und der Spitzenverkehr zu gewissen Tageszeiten soll durch Verlängerung der Züge aufgenommen werden. Die Züge sollen aus Einheiten von je einem Trieb- und einem Anhängewagen zusammengesetzt werden; die größte Zugstärke soll 6 Wagen betragen. Die jetzt 26 km betragende Reisegeschwindigkeit soll auf 34 km erhöht werden.

Die Frage der Stromart — Gleichstrom oder einwelliger Wechselstrom — ist noch nicht entschieden, und alle Vergleichsberechnungen sind für beide Betriebsweisen angestellt. Bei der Ausschreibung der Arbeiten sind Angebote von fast allen namhaften Firmen der Welt eingegangen, und das Ergebnis ist, daß die Baukosten für Errichtung eines Gleichstrombetriebes 707 587 £ mehr als bei Wechselstrombetrieb betragen; für letztere Betriebsart ist der Umbau bei einer Netzlänge von 240 km Länge zu 2 349 437 £ veranschlagt. Auch im Betriebe soll der Wechselstrombetrieb jährlich um 70 567 £ billiger werden. Die Wahl der Stromart macht besonders deshalb Schwierigkeiten, weil außer der Elektrisierung des Vorortverkehrs auch noch die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf die Fernbahnen berücksichtigt werden soll, und für diese Gleichstrombetrieb vorteilhafter ist. Während der Dampfbetrieb im Jahre 1915 etwa 360 431 £ kosten wird, werden die Betriebskosten für elektrischen Betrieb nur 235 416 £ betragen, so daß eine Ersparnis von etwa 125 000 £ zu erwarten ist. Bei einer Zunahme des Verkehrs um 25 % wird berechnet, daß die Einnahmen die Ausgaben um etwa 287 674 £ übertreffen werden.

Allgemeines.

— **Signal- und Fernsprechverbindung mit fahrenden Eisenbahnzügen.** Nachdem bereits im Jahre 1910 von dem Teilhaber der Witton-Kramer Electrical Tool & Hoist Co. in Witton bei Birmingham, H. v. Kramer, erfolgreiche Versuche angestellt waren, einem fahrenden Zuge Fernsprechsignale mittelbar zuzuführen, sind jetzt verbesserte Einrichtungen dieser Art auf einer Eisenbahnlinie in Stratford-on-Avon geschaffen worden. Die Einrichtung beruht, der „E. T. Z." zufolge, auf der Induktionswirkung eines längs des Gleises fest verlegten, von Wechselstrom durchflossenen Leiters auf Induktionsspulen, die an den Eisenbahnwagen angebracht werden und durch Fernsprecher oder feine magnetisch-elektrische Auslöser ermöglichen, dem Zugpersonale Signale zu erteilen. Ebenso können durch Mikrophone Mitteilungen vom Zug aus gemacht werden. Ursprünglich waren die Empfangsspulen in Form von großen Schleifen um den Eisenbahnwagen gewickelt und die festen Leiter als isolierte Kupferdrähte auf den Schwellen angebracht. Hierbei konnten Ferngespräche ohne Schwierigkeit geführt werden, aber es war nicht möglich, vom Zug aus den Signalwärter anzurufen und umgekehrt, sowie gleichzeitig zu sprechen und zu hören wie beim gewöhnlichen Fernsprecher. Jetzt hat v. Kramer auch eine solche Anläutevorrichtung für Induktionssignale ausgearbeitet und in den praktischen Betrieb eingeführt. Bei den Wagen der Stratfortlinien sind zwei Induktionsspulen in etwa 75 cm senkrechtem Abstand voneinander wagerecht unter den Trittbrettern angebracht. Die feste Leitung ist als Kabelschleife 50 cm tief neben den beiden Gleisen verlegt und, um Einwirkungen auf die Landfernsprechanlagen zu vermeiden, mehrmals gekreuzt. Der Abstand des Kabels von der oberen Spule beträgt etwa 2 m. Die Zeichen konnten auch bei einer Zuggeschwindigkeit von 80 km/st übertragen werden. Die neueste Einrichtung umfaßt nicht nur Fernsprecher, sondern eine vollständige Signalanlage, deren Hauptbestandteil ein von v. Kramer gemeinsam mit Gisbert Kapp ausgearbeitetes sehr empfindliches Resonanzrelais ist. Dieser Auslöser fängt die außerordentlich schwachen Anrufströme auf und läßt durch weitere Auslöser stärkere Ströme in elektrischen Läutewerken, Lichtsignalen und elektromagnetischen Schaltern wirken. Die Stratfortlinie hat hierdurch eine vollständig selbständige Zugsicherungs- und Blockanlage erhalten, bei der die Züge in gefährlichen Fahrtstrecken aufgehalten werden und ihrerseits falsch gestellte Signale berichtigen.

Bücherschau.

— **Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht,** herausgegeben von Dr. Georg Eger, Geheimer Regierungsrat in Berlin. Verlag Dr. Walther Rothschild, Berlin und Leipzig.

Das kürzlich erschienene erste Heft des XXIX. Bandes enthält folgende Abhandlungen: Die rechtliche Natur der Fahrpreiszuschläge des § 16 der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, von Eisenbahnassessor Dr. Sauter in München. — Die Begrenzung nach dem Kraftfahrzeuggesetz (§ 12), von Oberlandesgerichtsrat Freymuth in Hamm. — Nautisches Verschulden in der Binnenschiffahrt, von Handelskammersekretär Dr. Gutschow in Hamburg. — Über die Frage der Haftung der Post für die Einziehung der auf Briefsendungen lastenden Nachnahmen, von Rechtspraktikant Dr. Hellmuth in Würzburg. — Bemerkenswerte Urteile über die Genußberechtigung an der Frachtermäßigung der Notstandstarife, von Eisenbahnassessor Burger in Ludwigshafen a. Rh. — Die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn hinsichtlich des Bestimmungsortes nach § 85 der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung, von Geh. Regierungsrat Dr. Eger in Berlin. — Die Haftung des preußischen Eisenbahnfiskus für Verlust oder Beschädigung von Postsendungen, von Landrichter Dr. Gorden in Hamburg. — Außerdem sind 89 grundsätzliche Entscheidungen mitgeteilt und ausführliche Besprechungen und Angaben über Literatur und Gesetzgebung des In- und Auslandes aus allen Gebieten des Eisenbahn- und Verkehrsrechts aufgenommen.

— **Terminkalender für den Betriebs- und Abfertigungsdienst der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen.** Bearbeitet von Max Hultsch, Eisenbahnassistent; Druck und Verlag von C. Heinrich, Dresden-N. Preis 1,90 ℳ für das gebundene, 2,30 ℳ für das durchschossene Exemplar.

Die Ausgabe dieses 148 Seiten starken, mit einem an, sprechenden und für den häufigen Gebrauch geeigneten-widerstandsfähigen Einband versehenen Terminkalenders soll einem fühlbaren Bedürfnis abhelfen. Im Bereich der Eisenbahnverwaltung, besonders bei der Mehrzahl der äußeren Dienststellen, wo die Fristensachen einen großen Umfang aufweisen, fehlte es bisher an gedruckten Fristkalendern, wie solche teilweise schon längere Zeit bei anderen Behörden im Gebrauch sind; die beteiligten Bediensteten mußten entsprechende Fristenverzeichnisse selbst herstellen und laufend halten, wobei die Art ihrer Einrichtung dem persönlichen Ermessen des einzelnen überlassen war. Hier hätte es, wie der Herausgeber im Vorwort bemerkt, erfahrungsgemäß oft an der Vollständigkeit und Berichtigung dieser Verzeichnisse gemangelt, es fehlte ferner die Übersichtlichkeit, weil zur Feststellung der täglichen Fristsachen das Verzeichnis von vorn bis hinten durchzusehen ist, und zur Nachtragung der nur zeitweilig geltenden Fristsachen zeigten sich die Fristverzeichnisse überhaupt ungeeignet. Diesen Mißständen soll durch den vorliegenden Kalender begegnet werden, dessen alljährliche Neuauflage beabsichtigt ist. Für jeden Tag der Jahres ist darin auf Grund der Amtsblatt-, Verkehrsanzeiger-Verfügungen und der sonstigen Dienstvorschriften vermerkt, welche Eingaben usw. an ihm fällig oder welche Angelegenheiten sonst noch an ihm zu erledigen sind. Dies dürfte sich nicht nur für die Bearbeiter der Fristsachen selbst, sondern auch für die Dienststellenvorsteher, denen hierdurch die Überwachung der rechtzeitigen Erledigung der Fristangelegenheiten erleichtert wird, von wesentlichem Vorteil erweisen. Eine Spalte „Bemerkungen" gibt die Stelle an, auf die sich die Fristsache begründet. Die linke Seite des Kalenders bietet genügend freien Raum zur Eintragung der von Fall zu Fall verfügten Fristsachen wie auch zu Nachtragungen und dergl. Außer dem kalendermäßig gestalteten Fristenverzeichnis enthält das Buch noch eine Anzahl allgemeiner Nachrichten wie Zinstabelle, Zinstafel für Wertpapiere, Amortisationstabelle, Angaben über Münzwesen, Maße und Gewichte usw. sowie eine Reihe wichtiger Verfügungen, betreffend den amtlichen Schriftverkehr und sonstige Angelegenheiten der äußeren Dienststellen, u. a. die amtlichen Abkürzungsbezeichnungen für Dienststellen und Dienstvorschriften, die Anweisung für die Regelung des Schriftwechsels und die Aufbewahrung der Schriftstücke bei den äußeren Dienststellen, Angaben über richtige Schreibweise der Stationsnamen, der politischen Ortsnamen und ihrer Zusätze, eine Anleitung zur Verminderung des Schreibwerks und Beschleunigung des Geschäftsgangs, Anweisungen über den Schriftverkehr mit nordischen Ländern, mit Italien und Rußland, Verzeichnisse der Dienstvorschriften usw.

Der Fristenkalender ist, wie aus seiner Bezeichnung und Anlage hervorgeht, zunächst für den Gebrauch der äußeren Dienststellen bestimmt; er ist indessen auch geeignet, über jenen Kreis hinaus Beachtung hervorzurufen, so namentlich bei den Stellen, die als Empfängerinnen an den Fristsachen beteiligt sind.

— **Flisters Eisenbahnkalender für das Jahr 1913.** Eisenbahnkalenderverlag, Berlin NW. 21, Preis 1 ℳ.

In diesem Jahre gibt der rührige Verfasser seinen bei allen Beamtenklassen der Eisenbahnverwaltung bekannten und ge-

schätzten Kalender zum dreißigsten Male heraus. Die außergewöhnliche Verbreitung des Kalenders nicht nur in Preußen und Deutschland, sondern auch teilweise im Ausland ist, das darf man dem Herausgeber wohl bei dieser Gelegenheit anerkennend zugestehen, nicht zum wenigsten darauf zurückzuführen, daß er sich merklich bestrebt zeigte, den Wert und die Verwendbarkeit des Kalenders von Jahr zu Jahr durch Vermehrung des Inhalts unter sorgfältiger Auslese und geschickter Bearbeitung des in Fülle vorliegenden Stoffes zu erhöhen. Die äußere Anerkennung blieb auch nicht aus: der Kalender wurde auf den Weltausstellungen in Buenos Aires 1910 und in Turin 1911 mit Diplom und Medaillen ausgezeichnet. Es ist dem Verfasser wohl zu wünschen, daß ihm für seine redlichen Bemühungen auch die vorliegende, ansprechend und gefällig ausgestattete Ausgabe recht viel neue Freunde hinzuwirbt.

Die diesjährige Ausgabe ist mit einem wohlgelungenen Bilde des deutschen Kaisers anläßlich der 25. Wiederkehr der Tages seiner Thronbesteigung geschmückt. Der bekannte Ausspruch: „Die Welt steht im Zeichen des Verkehrs" gelangt durch einen rollenden Eisenbahnzug und einen in voller Fahrt befindlichen Ozeandampfer am Fuße des Bildes sinnbildlich zum Ausdruck. Noch drei anderer Jubiläen gedenkt der Verfasser im III. Abschnitt seines Kalenders: des hundertjährigen Bestehens der europäischen Dampfschiffahrt, des fünfundsiebzigjährigen Bestehens der Lokomotivbauanstalten von A. Borsig, Berlin, und R. Hartmann in Chemnitz, der jetzigen Sächsischen Maschinenfabrik A.-G., und des zehnjährigen Bestehens einer deutschen Unterseekabelverbindung mit allen Weltteilen und den meisten wichtigen Wirtschaftsgebieten. Im übrigen ist der Inhalt des Kalenders, wie bisher, in Abschnitte gegliedert, deren die vorliegende Ausgabe zehn aufweist. Aus dem reichen Inhalt heben wir hervor, daß sich im I. Abschnitt auf Seite 31 die Abbildung einer neuen „Flug-Postkarte" befindet, von denen das Luftschiff Schwaben bei seiner ersten Postfahrt am 12. Juni v. J. etwa 1 Million befördert hat. Der III. Abschnitt „Allgemeine Verwaltung" enthält u. a. Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes mit Erläuterungen und der Reichsversicherungsordnung mit dem Versicherungsgesetz für Angestellte, soweit sie die Eisenbahnverwaltung angehen. Aus dem Abschnitt IV „Der Eisenbahn-Betriebsdienst" wären die Mitteilungen über den neuen Hauptbahnhof in Leipzig hervorzuheben. Im Abschnitt V „Der Eisenbahn-Verkehrsdienst" sind u. a. auch die vom 1. Januar v. J. ab gültigen Güterbeförderungsvorschriften des Deutschen Verkehrsverbandes (Kundmachung 3) enthalten und Anleitungen darüber, was bei Annahme der Stückgüter besonders zu beachten ist. Im Abschnitt IX sind u. a. Angaben über die Gewährung von Ausgleichbeihilfen für die preußischen Eisenbahnassistenten usw. sowie die Grundsätze für die Gewährung von Zuwendungen an Altpensionäre und deren Hinterbliebene enthalten. Der letzte Abschnitt behandelt schließlich die mannigfaltigen und umfangreichen Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahnverwaltungen. Schon diese kurzen Andeutungen werden einen genügenden Schluß auf die Reichhaltigkeit des Inhalts ermöglichen. Die Anschaffung des Kalenders kann warm empfohlen werden. Vielleicht könnte sich der Verfasser im Interesse des leichteren und schnelleren Auffindens entschließen, in Zukunft die Seiten des Kalenders fortlaufend anstatt, wie bisher, abschnittweise zu numerieren.

— **Die Linienführung der Eisenbahnen** von H. Wegele, o. Professor an der Großh. Technischen Hochschule in Darmstadt. Mit 52 Abbildungen. (Sammlung Göschen Nr. 623.) G. J. Göschensche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. Preis in Leinwand gebunden 80 ₰.

Die hier vorliegende gedrängte Bearbeitung eines wichtigen Teiles des Eisenbahnbaues verfolgt den Zweck, nicht nur für das technische Studium eine auf den neuesten Grundlagen aufgestellte Anleitung zu geben, sondern auch allen beim Entwurf einer Eisenbahnlinie Beteiligten einen raschen Überblick über die wesentlichen Gesichtspunkte zu bieten. Es war hierbei allerdings nicht zu vermeiden, gewisse, wenn auch einfache technische und wissenschaftliche Kenntnisse vorauszusetzen, wenn man nicht ganz auf der Oberfläche bleiben wollte. Der Verfasser geht von der Entwicklung der Eisenbahnen aus, gibt dann einen kurzen Abriß der Einteilung und Gestaltung der Bahnen sowie der maßgebenden Vorschriften. Anschließend werden die wirtschaftlichen und technischen Grundregeln erörtert, um schließlich noch die Hälfte des Werkchens auf die allgemeinen und ausführlichen Vorarbeiten zu verwenden. Der Dampfbetrieb ist im wesentlichen zugrunde gelegt, aber auch der elektrische Vollbahnbetrieb hat Berücksichtigung gefunden. Unter den Musterausführungen finden wir bereits die lehrreichen der vor der Eröffnung stehenden Lötschbergbahn wiedergegeben. — Das mit guten Abbildungen versehene Bändchen enthält einen Quellennachweis und ein ausführliches Sachregister.

— **Ölfeuerung für Lokomotiven** mit besonderer Berücksichtigung der Versuche mit Teerölzusatzfeuerung bei den preußischen Staatsbahnen. Von Reg.-Baumstr. L. Sußmann in Limburg. Mit 41 Textfiguren. Verlag von J. Springer in Berlin 1912. Preis geheftet 3 ℳ.

Das 78 Seiten starke Buch ist ein erweiterter und verbesserter Sonderabdruck eines im Verein Deutscher Maschineningenieure zu Berlin gehaltenen Vortrages, der bereits in den Jahrgängen 1910 und 1911 von Glasers Annalen in allerdings sehr auseinanderliegenden Abschnitten veröffentlicht worden war. Wenn die Schrift mithin dem Fachmann, der die technische Literatur aufmerksam verfolgt, nicht viel Neues bietet, so dürfte sie doch demjenigen, der sich näher mit der Frage der Ölfeuerung beschäftigen will, deshalb sehr willkommen sein, weil sie die neuesten Versuchsergebnisse, Preise und Einrichtungen in einer klaren und anregenden Form gibt. Durch Einschaltung von Überschriften über die einzelnen Abschnitte hat diese Zusammenstellung von im Ausland und Inland gemachten Versuchen mit Ölfeuerungen bei Lokomotiven und Triebwagen — denn auch diese sind im Gegensatz zum Vertrage jetzt vom Verfasser berücksichtigt — entschieden gewonnen. Wie reich dieses an sich scheinbar so sehr begrenzte neue Gebiet der Maschinentechnik ist, zeigt schon eine Zusammenstellung dieser Überschriften. Nachdem zunächst die Heizöle nach Vorkommen, Zusammensetzung, Heizwert und hinsichtlich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung besprochen sind, werden die Anwendbarkeit und die Methoden der Ölfeuerung, daran anschließend die Brenneranordnungen für Lokomotiven und die einzelnen, schon sehr zahlreichen Brennerformen besprochen, worauf dann auf die Ölzusatzfeuerung für Lokomotiven sehr ausführlich eingegangen wird, weil gerade diese für preußische und deutsche Verhältnisse wohl am meisten Aussicht auf weitere Einführung und Vervollkommnung haben dürfte und mit ihr vom Verfasser selbst Versuche vorgenommen worden sind. Den Beschluß des Buches bildet ein Ausblick auf amerikanische Verhältnisse. Es werden uns einige Riesenlokomotiven mit Ölfeuerung vorgeführt, um zu zeigen, welche Größenabmessungen in bezug auf die Heizfläche und damit auf die Maschine als Gesamtheit sich hierbei erzielen lassen. Eine Erläuterung der aus der Fachpresse bereits bekannten Feuerbüchse nach Jacobs-Shupert, die aus einzelnen U-förmigen Segmenten zusammengesetzt wird, ist dabei nicht vergessen. —l.

Berichtigung. In dem Aufsatz „Zum Stand des elektrischen Eisenbahnbetriebes in Schweden" in Nr 2, S. 29 d. Ztg. muß es in der Zeile 30 der zweiten Spalte statt Tonnenkilometer heißen: **„Kilometer"**.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Lemberg-Itzkany gelegene Betriebsausweiche Persenkówka ist am 5. November 1912 für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern für die Firmen: 1. Stadtmagistrat (Elektrizitätswerke) in Lemberg und 2. Radziwill, Wimmer und Zelensey eröffnet worden. Die Auf- bezw. Abgabe von Wagenladungsgütern für andere Parteien kann nur nach Übereinkunft stattfinden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Zimony, zwischen den Stationen Taksony und Kiskunlaczháza errichtete Station für beschränkten Verkehr: Délegyháza ist am 27. Dezember 1912 für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vorläufig ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Namen der Bahnhöfe Reick und Erlau sowie des Haltepunktes Halbendorf sind in Dresden-Reick bezw. Erlau (Sa.) und Halbendorf (Sa.) geändert worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 6 vom 3. Januar ds. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. Januar d. J).

Nr. III 7 vom 3. Januar ds. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinsgüterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. Januar d. J.).

Nr. I 6 vom 8. Januar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Aufnahme a) der Monthey-Champéry(-Morgins)-Bahn, b) der Aigle-Ollon-Montheybahn, c) der Luganeser Eisenbahnen in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 13. Januar d. J.).

Nr. VI 4 vom 8. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 15. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung einer Eilgutabfertigung.

Am 19. d. M., vormittags 10 Uhr, wird die auf Bahnhof Elberfeld Hbf. befindliche Eilgutabfertigung geschlossen und nach Bahnhof Elberfeld-Steinbeck verlegt. Die neue Eilgutabfertigung wird am 20. Januar eröffnet. Die neue Dienststelle besorgt die Abfertigung von Eilgut (Stückgut und Wagenladungen) und von beschleunigtem Eilgut in Wagenladungen. Beschleunigtes Eilstückgut wird vom genannten Zeitpunkte ab durch die Gepäckabfertigung Elberfeld Hbf. angenommen und ausgeliefert. Eine Änderung der Tarifsätze tritt nicht ein.

Elberfeld, den 14. Januar 1913. (227)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 15. Februar d. J. ab verkehrt der Zug 2202

Vacha	ab	4.53
Philippsthal Süd	„	5.00
Unterbreizbach	„	5.10
Pferdsdorf	„	5.20
Wenigentaft-Mansbach	an	5.27

Erfurt, im Januar 1913. (223)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen wird am 16. d. M. geschlossen. Die Wiedereröffnung wird s. Zt. bekannt gemacht werden.

Breslau, im Januar 1913. (224)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Kohlenverkehr Belgien-Basel.

Am 1. Februar 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Basel eingeführt, der Frachtsätze für Sendungen von mindestens 10, 60, 100 und 250 t enthält. Die bisherigen Frachtsätze für Massensendungen von mindestens 600 t kommen in Wegfall.

Straßburg, den 15. Januar 1913. (220)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutsche Gütertarifhefte 6a und 6b (Belgien-Baden).

Mit Geltung vom 1. Februar 1913 werden aus Anlaß der Eröffnung der Station Karlsruhe Hafen für den Frachtstückgutverkehr in die obengenannten Tarifhefte Frachtsätze der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter für diese Station aufgenommen. Nähere Angaben enthält unser Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 14. Januar 1913. (221)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 werden Komotau in den Ausnahmetarif 113 (Hohlglaswaren) und Buchau, Dallwitz B. E. B., Klösterle, Neu Rohlau, Neusattl B. E. B., Schlaggenwald und Schlackenwerth B. E. B. in den Ausnahmetarif 114 B (Porzellan) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 13. Januar 1913. (218)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsässisch-badischer Güterverkehr.

Am 20. Januar 1913 wird die badische Station Leopoldshafen in den elsässisch-badischen Gütertarif einbezogen. Näheres bei den Stationen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 11. Januar 1913. (195)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den P. L. M.-Bahnen.)

1. Im Nachtrag V vom 1. Januar 1913 zum Teil I B ist auf Seite 3 bei der Nr. 142 Spalte 16 die Ziffer 2 in 3 zu ändern (Druckfehler).

2. Im Teil II C, Kilometerzeiger vom 1. Januar 1913 ist auf Seite 26 die Anmerkung (39) mit sofortiger Gültigkeit wie folgt zu fassen: „Nur für Frachtstückgut und Frachtgut in Wagenladungen (usw. wie bisher)“. Der zweite Absatz (Im Karlsruher Hafen usw.) ist zu streichen.

Straßburg, den 10. Januar 1913. (196)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-schwedischer Tierverkehr über Trälleborg.

Am 1. Februar d. J. tritt ein direkter Tarif für die Beförderung von lebenden Rindern in Wagenladungen zwischen schwedischen Stationen und Saßnitz Hafen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 10. Januar 1913. (198)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 wird die Station Sazau-Buda in den Klassentarif für Stückgutklasse II und in die Ausnahmetarife 2 B (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See) und 113 (Hohlglaswaren) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 13. Januar 1913. (199)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 wird die Station Littai in den Ausnahmetarif 190 für Baumwolle aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 13. Januar 1913. (200)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr.

Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1913 wird die Station Auerswalde-Köthensdorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b und die Station Königswartha als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 i und 5 w einbezogen. Ferner wird die Entfernung Adlershof-Alt Glienicke-Langenwolmsdorf mit Gültigkeit vom 15. März 1913 in 192 km abgeändert.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 13. Januar 1913. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Heft A.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Infolge Verlegung der Eilgutabfertigung Elberfeld von Elberfeld Hbf. nach Elberfeld-Steinbeck tritt mit Gültigkeit vom 20. Januar 1913 an Stelle der bisherigen Sonderbestimmung für Elberfeld die folgende:

„Zur Tarifstation Elberfeld gehörige Bahnhöfe:

Elberfeld-Steinbeck: für den gesamten Güterverkehr, ausgenommen beschleunigtes Eilstückgut;

Elberfeld Hbf.: nur für beschleunigtes Eilstückgut.“

Elberfeld, den 14. Januar 1913. (202)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien vom 1. April 1909.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1913

treten nachstehende Ausnahmesätze in Kraft:

		Ausnahmetarif Nr. 1 n	Ausnahmetarif Nr. 1 p
		Franken für 100 kg	
Hamborn-Neumühl	Pino	2,22 [6])	2,22 [6])

[6]) Nur gültig im Verkehr nach den Stationen der Linie Bardonecchia - Turin-Cavallermaggiore - Cunes - Vievola und westlich derselben, und zwar nur bei Aufgabe mit direktem Frachtbrief.

Straßburg, den 13. Januar 1913. (203)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A. — Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

In den Abschnitt B 1 g (Frachtnachlaß) unter „Geltungsbereich" werden die normalspurigen Linien der Badischen Lokal-Eisenbahnen und die normalspurig an die Badischen Staatsbahnen angeschlossenen Stationen der Albtalba n und der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn aufgenommen.

Berlin, 14. Januar 1913. (207)
Kgl. Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar d. J. ist die Station Karlsruhe Hafen der badischen Staatseisenbahnen mit der für den Wagenladungsverkehr bestehenden Beschränkung auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Cöln, den 14. Januar 1913. (208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).

Teil II C, Kilometerzeiger vom 1. August 1912.

Mit sofortiger Gültigkeit treten folgende Entfernungsänderungen in Kraft:
Berchem (Luxbg.) - Fentsch Grenze = 40 km (bisher 44 km),
Bettemburg-Fentsch Grenze = 36 km (bisher 40 km),
Diekirch-Fentsch Grenze = 82 km (bisher 86 km).

Straßburg, den 13. Januar 1913. (210)
Die geschäftsführende Verwaltung.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lohringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterve kehr.

Die im VIII. Nachtrag zum Tarifheft 10 (Nr. 1245 des Tarifverzeichnisses) enthaltenen Kohlen- usw. Frachtsätze für Ardez, Cinuskel-Brail, Fetan, Guarda, Lavin, Ponte-Campovasto, Scanfs, Schuls-Tarasp, Süs, Zernez und Zuoz der Rhätischen Bahn treten erst mit der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Karlsruhe, den 13. Januar 1913. (204)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Betriebsreglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Osterreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits usw. vom 1. Mai 1898.

Nach der am 1. April 1913 in Deutschland in Kraft tretenden neuen Eisenbahnzollordnung müssen alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein. § 54 des obenbezeichneten Betriebsreglements wird daher durch folgende, als neuen Absatz (3) aufzunehmende Bestimmung mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ergänzt:

„(3) Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken."

Diese Bestimmung gilt auch für solche Sendungen, die erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Auch diesen Sendungen müssen daher die vorgeschriebenen Erklärungen beigegeben sein.

Die bisherigen Absätze (3) bis (12) des § 54 erhalten die Bezeichnung (4) bis (13).

Breslau, den 16. Janur 1913. (225)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 9 und 13 vom 1. Mai 1912.

Mit Wirkung ab 1. Februar 1913 wird der Ausnahmetarif 91, Abteilung E (Petroleumnaphtha usw.) wie folgt ergänzt:

Heft 9:

Von / Nach	Drösing	Kolin	Kralup (P. E. B.) Kralup (k.k.St.B.)	Mähr.-Ostrau-Oderfurt	Mähr.-Schönberg	Oderberg
	10 t					
Radolfzell	216	216	213	249	247	250

Heft 13:

Von / Nach	Bolechów	Poryslaw-Tustanowice	Gorlice	Grybów	Iwonicz	Jaslo	Jedlicze	Kolomea	Krosno	Limanowa	Marcinkowice	Nadwórna
	10 t											
Radolfzell .	333	327	296	291	304	299	300	352	302	282	287	350

Von / Nach	Olszanica	Pe-zenizyn-Szczepanowski	Rozniatów-Krechowice	Skolyszyn	Stanislau	Stróze	Stryj	Trzebinia Nordbahnhof	Ustrzyki	Wola-Luzanska	Zagórzany
	10 t										
Radolfzell . .	312	371	337	297	343	291	328	264	316	293	294

München, den 12. Januar 1913. (205)
Tarifamt der k. bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Einführung von Frachtsätzen für Kufstein.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, ist auf Seite 72 die Station Kufstein in alphabetischer Reihenfolge mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

Nach oder von Lindau-Reutin.

Von oder nach	Ausnahmetarif 2	3 a	3 b	3 c	3 d	4 a	4 b Serie 1	4 b Serie 2	4 c	4 d	5 a	5 b	5 c	6
	Heller für 100 kg													
Kufstein	183	365	300	247	247	187	135	135	187	187	190	170	91	129

Wien, am 14. Januar 1913. (222)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen usw. vom 1. Oktober 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. ab wird die Station Baumholder des Direktionsbezirks Saarbrücken als Empfangsstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 14. Januar 1913. (209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1903.

Ab 10. Februar 1913 gelangt für die Beförderung von Schleifholz bis zu 2,5 m Länge von Reutte in Tirol nach Baienfurt ein direkter Frachtsatz von 0,56 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 13. Januar 1913. (219)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens d. Verbdsverw.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2.
Einbeziehung von Stationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Stationen: Cuxhaven, Groß Ammensleben, Oberaltchemnitz, Wedel und Wilhelmshaven mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 14. Januar 1913. (211)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.
Einführung des Nachtrages IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 und, soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Gültigkeit von dem besonders angegebenen Zeitpunkt tritt ein Nachtrag IV zum Tarif, Teil II, Heft 1 in Kraft.

Derselbe enthält Änderung des Titelblattes, Ergänzung des Vorwortes und der Vorbemerkungen, die Neuausgabe, Änderungen und Erweiterungen bestehender Tarife, Änderung eines Stationsnamens und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 85 ₰ oder 1 Kr. für das Stück zu erhalten.

Wien, am 14. Januar 1913. (212)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Lokal-Gütertarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 15. Mai 1912.
Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 gelangt der Nachtrag I zum obbezeichneten Tarif zur Einführung.

Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen. Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. April 1913.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufestelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von 50 Heller für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Januar 1913. (213)

Westböhmisch Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1912.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911.
Tarifänderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 treten in oben bezeichneten Tarifheften nachstehende Änderungen in Wirksamkeit:
im Hefte 1 auf Seite 10 und
„ „ 2, Nachtrag I, Ersatzseite 10
ist unter „Zu Abschnitt H, Güterklassifikation, (Ergänzungen und Abänderungen der Güterklassifikation) der Artikel **Holz der Pos. H—18** samt allen Eintragungen zu streichen.

Wien, am 9. Januar 1913. (197)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von 8000 Stück Reformrundbrennern soll verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 11. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 3. März 1913. (226)
Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die Lieferung von
a) 21 370 cbm Steinschlag 1. Kl. und
b) 111 800 cbm Kies und Steinschlag 2. Klasse
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei, hier, eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a oder b von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden, und zwar die zu
a bis zum 3. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, und die zu
b bis zum 4. Februar 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 10. Januar 1913. (206)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 101 650 kg Zinn und 16 600 kg Antimon in je 8 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin zu den im Angebotbogen bezeichneten Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. Februar 1913, vormittags 9½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 4. Februar 1913, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. Februar 1913.

Berlin, den 11. Januar 1913. (214)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Rechnungsjahr 1913, und zwar 582 500 m nahtlose Siederohre einschl. Siederohr-Anschweißenden und 109 900 m nahtlose Leitungsröhren.

Eröffnung der Angebote am Freitag, den 31. Januar 1913, vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1913. Verdingungsunterlagen werden für 1,10 ℳ (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 13. Januar 1913. (215)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1913 für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Magdeburg erforderlichen 20 400 t Braunkohlenbriketts zur Zimmerheizung und 1400 t Braunkohlen zur Dampfkesselheizung sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 13. März 1913. (216)
Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf ausgemusterter Eisenbahnfahrzeuge.

In der Hauptwerkstätte Trier befinden sich 3 Lokomotiven der Gruppe P 3, die in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden sollen. Die Lokomotiven sind noch betriebsfähig, aber für unsere Zwecke nicht mehr verwendbar.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 118, des Verwaltungsgebäudes eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von dort bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Fahrzeuge“, bis zum Eröffnungstermin: Mittwoch, den 29. Januar 1913, nachmittags 4 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 12. Februar 1913.

Saarbrücken, den 14. Jan. 1913. (217)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 6. | 22. Januar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Blinklicht.

Von Regierungsbaumeister **Dr. Hans A. Martens**, Thorn.

Die Eisenbahn-Dunkelsignale mit Petroleum als Brennstoff in weißem (ungeblendeten) und farbigen Einzel- oder Gruppenlicht, haben in ihrer Wirkung zurzeit eine gewisse Höchstleistung erreicht und scheinen einer Steigerung kaum noch fähig. Und doch darf das Signalwesen bei den noch immer wachsenden Fahrgeschwindigkeiten auf dem gegenwärtigen Standpunkt nicht stehen bleiben, sondern muß nach leistungsfähigeren Signalmitteln suchen, damit es als eines der wichtigen Zweige der Betriebssicherheit nicht rückständig wird. Deshalb muß jede neue Erfindung, jeder neue Vorschlag vorurteilsfrei geprüft werden, darf keine neue Anregung zur Verbesserung des Signalwesens ohne weiteres von der Hand gewiesen werden.

Die Nummer 10, 1912 dieser Zeitschrift enthält eine Beschreibung der Versuchseinrichtung mit „Aga"-Blinklicht an ortfesten Signalen der schwedischen Staatseisenbahnen, die gewiß das Interesse manches deutschen Signalfachmannes erregt haben wird. Im vorigen Jahr war es mir durch das Entgegenkommen der A.-G. Gasakkumulator in Stockholm vergönnt, die Laterne beobachten und mich in längerer Besprechung mit Herrn Berggren, dem Vorstand der Signalabteilung der Firma genauer unterrichten zu können.[1])

Die vorgeführte Versuchslaterne entwickelte etwa 230 bis 250 N. K. mittels einer Linse nach Fresnel ohne Strahlschirm. Die „Kennung" — Festlegung der Zeitdauer für Hell und Dunkel — betrug $^1/_{10}$ Sek. Blinken und $^9/_{10}$ Sek. Dunkel. Auf nahe Entfernung ermüdete das Auge durch das sehr helle Licht, was sich in Nachbildern während des Dunkelabschnitts äußerte; auch das rotgeblendete Licht wirkte ähnlich. Auf weite Entfernung wurde kein ungewöhnlicher Reiz durch das Auge empfunden. Die physiologischen Wirkungen des Blinklichts auf den Beobachter zu erforschen, unter den Bedingungen des Eisenbahnsignals, wird eine Aufgabe sein, an der die Bahnärzte nicht werden vorübergehen dürfen. Auch die Frage der Entfernungsschätzung des Blinklichts wird des Studiums verlohnen. Beobachtet wurde in sehr klarer Vollmondscheinnacht bis auf 1300 m[2]) in ständigem Wechsel zwischen Ungeblendet, Rot, Grün und Orangegelb. Zum Vergleich waren rotes und grünes Festlicht neben dem Blinklicht aufgestellt. Auffällig blinkte die Versuchslaterne in unermüdlichen, stets gleichmäßigen Zeitabschnitten zwischen Hell und Dunkel, ohne die nahe aufgestellten Festlichter geringerer Lichtstärke in ihrer Wirkung zu stören. Bemerkenswert war die Farbentönung des roten und grünen Azetylen-Blinklichts: Das Rot mit einer ganz leichten Tönung nach Orangebraun, das Grün mit einer ebenso leichten Tönung nach Blau, jedoch beide von guter Fernwirkung und für Eisenbahnsignale gut brauchbar. Befriedigende Farben mit Azetylenlicht zu erhalten, ist nur eine Aufgabe der Glastechnik, an deren Lösung nicht zu zweifeln ist.

Der Laternenkasten macht einen überraschend einfachen Eindruck bezüglich seiner Bauart, die in leichtem Gewicht zum Ausdruck kommt. Die Kennung ist durch einen kleinen Hebel leicht verstellbar; doch wird diese Möglichkeit der Veränderung später entfallen können, wenn die Erfahrung erst die günstigste

[1]) Der Firma sowie Herrn Ingenieur Berggren sei auch an dieser Stelle mein Dank für das gefällige Entgegenkommen ausgesprochen.

[2]) Weitere Entfernungen waren für diese Vorversuche nicht erforderlich.

Kennung ergeben hat. Der theoretischen Betrachtung sei vorweg genommen, daß Unterschiede in den Kennungen an Eisenbahnsignallichtern, die sich nur auf Zehntel von Sekunden gründen können, zwecks Unterscheidung verschiedener Signalblinklichter gegeneinander nicht erörterungsfähig sind. Als Einheits-Kennung schien die bei den Versuchen vorhandene Kennung recht brauchbar. Die Luftzu- und Abführung erfolgt im Schornstein, so daß Zugwirkung von unten nach oben vermieden wird. Es leuchtet daher ein, daß der Lampe, deren Dauerflämmchen nur klein brennt, Sturmsicherheit nachgerühmt wird. Auch Verstopfen der Düsen soll ausgeschlossen sein, da nur völlig reines Azetylen verwendet wird. Auf eine schriftliche Anfrage bei der Firma bezüglich des Versagens der Blinkvorrichtung wurde mir die Antwort zuteil: „Hierin haben wir bis jetzt keine Erfahrung, da dies niemals passiert ist.“ Ein stolzes Wort, das man verstehen kann, wenn man die wertvollen Erfahrungen der Firma auf dem Gebiete der Azetylen-Leuchttechnik, See- und Küstenbefeuerung kennt. Die Laterne ist nicht aufziehbar, sondern wird fest in einen Keil am Signalmast nach englischem Vorbild eingesetzt. Das ist für deutsche Verhältnisse ungewöhnlich, aber nicht undurchführbar, wenn man bedenkt, daß tägliches Instandsetzen der Laternen entfällt und Nachsehen und Auswechslung nur nach Bedarf erfolgt. Die Laterne ist bei Anstellung in wenigen Augenblicken betriebsfertig.

Die guten Erfahrungen, die in mehrjährigem Betriebe auf schwedischen Eisenbahnen mit der Blinklichtlaterne bereits gemacht und einem größeren Kreise deutscher Fachgenossen durch die bemerkenswerte Übertragung aus dem Schwedischen durch Dr. Saller (Nr. 10, 1912 d. Z.) bekannt geworden sind, lassen sich begreifen, wenn man die Laterne einer persönlichen Prüfung unterzogen hat. Theorie und Praxis des Blinklichts im Eisenbahnsignalwesen sind bisher noch wenig entwickelt, da die in früheren Jahren bekannt gewordenen Blinklichtlaternen keineswegs zur Beschäftigung mit der Frage, geschweige denn zur praktischen Erprobung ermunterten. Die erfolgreichen Versuche mit dem Aga-Blinklicht zwingen dazu, das Blinklicht in den Kreis der Betrachtungen zu ziehen, die gipfeln in den Fragen: Kann durch Blinklicht ein vorhandenes Signalwesen auf Eisenbahnen mit Hochgeschwindigkeiten verbessert werden, so daß die Betriebssicherheit, soweit sie von der Signalgebung abhängt, erhöht wird? Welche weitere Verwendung kann das Blinklicht im anderen neuzeitlichen Verkehrswesen finden?

Blinklicht kann bei ordentlichen und außerordentlichen Eisenbahn-Signalen angewendet werden und zwar als selbständiges Signalmittel:

zur Unterscheidung gleichartiger Signale (z. B. Hauptsignale gegen Hauptsignale) gegeneinander zwecks Heraushebens eines bestimmten Signallichts,

zur Unterscheidung ungleichartiger Signale (z. B. Hauptsignale gegen Vorsignale) gegeneinander,

zur Kennzeichnung weißen Lichts als Signallicht im Gegensatz zu signalfremden, weißen Lichtern,

zur grundsätzlichen Unterscheidung der außerordentlichen gegen die ordentlichen Signale.

Der Versuch in Schweden zeigt, daß naturgemäß zunächst eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Vorsignal und eine besondere Hervorhebung wichtiger Signallichter angestrebt wird. Es ist zu untersuchen, ob und wann die Notwendigkeit zu einer derartigen Kennzeichnung vorliegt und welche Vor- und Nachteile daraus entstehen; die Nutzanwendung auf unser deutsches Signalwesen wird besonders anziehend sein.

Wie die Signalordnungen mehrerer Verwaltungen (Deutschland, Schweiz) zeigen, ist eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Vorsignal mittels Farbe und Gruppenbildung (Doppellicht in Schräg- und Wagerecht-Lage) der Lichter in befriedigender Weise möglich. Insbesondere ist durch das auf deutschen Eisenbahnen in der Einführung begriffene Vorsignal-Doppellicht in Schräglage, das auch zur Darstellung eines dritten Begriffs tauglich ist, eine Unterscheidung zwischen Haupt- und Vorsignal geschaffen, wie sie besser nicht erdacht werden kann; denn ein einziges gelbes oder grünes Licht in Tieflage, 3 bis 4 m über S. O. kann kein Dunkelsignalbild des Vorsignals sein. Die Hochlage der Hauptsignallichter im Gegensatz zur Tieflage schafft einen weiteren guten Unterschied. Das Zusammenfließen gleichfarbiger, nahe bei einander angeordneter Lichter zu einem Einzellicht bei einer Sichtentfernung mehr als 1000 mal so groß wie der Lichterabstand (Versuche der Gebrüder Chappe), verstärkt die Lichtwirkung, und daran nicht Anstoß zu nehmen ist eine Sache der Gewohnheit. Das Auflösen in das wirkliche Doppellicht genügt auf 400 bis 500 m Sichtentfernung beim Vorsignal allen Ansprüchen, wenngleich eine größere Entfernung erstrebenswert ist, um Signalirrungen und Täuschungen in der Entfernungsschätzung zu vermeiden. Hieraus folgt, daß das Signalwesen der deutschen Bahnen des Blinklichts nicht bedarf, um eine eindeutige Kennzeichnung des Hauptsignals gegen das Vorsignal zu bewirken.

Um die Frage zu erörtern, ob ein Herausheben eines Hauptsignals oder mehrerer vor andern, örtlich nahestehenden durch Blinklicht erforderlich oder nur wünschenswert ist, muß man sich die Aufstellung der Hauptsignale vergegenwärtigen. Als Grundregel gilt, daß das Signal immer dicht neben oder über dem Gleis, für das es gilt, aufgestellt ist; ob rechts oder links neben dem Gleis ergibt sich aus den Signalvorschriften jeder Verwaltung. Ausnahmen müssen besonders zugelassen und bekanntgegeben werden. Eine auffällige Kennzeichnung eines Signals ist einfach und billig durch größere Flügel- und Lichthöhe gegen die andern zu erreichen. Sehr gefährlich ist das „Vertauschen“ oder „Wandern“ der Signalbilder, wobei diese für den sich in scharfer Krümmung nähernden Zug in ihrer Stellung wandern, so daß z. B. ein zunächst links erscheinendes Signal später rechts von einem gleichzeitig gesichteten erscheint. Durch Veränderung in den Aufstellungsorten ist dieser höchst gefährliche Zustand in der Regel zu beseitigen, durch verschiedene Höhe der Signale zu mildern. Die gleiche Betrachtung gilt auch für Vorsignale. Man wird sich der Schlußfolgerung nicht entziehen können, daß die vorhandenen Signalmittel unter Beachtung der Grundregeln für sachgemäße Wahl der Aufstellung, die Aufmerksamkeit und praktische Erfahrung ergeben, völlig ausreichen, um gute Signalgebung auch bei Häufung von Signalen zu gewähren, so daß eine Verwendung von Blinklicht nicht erforderlich ist. Der Vorschlag, Signallichter von Nebenlinien oder -Gleisen stundenweise zu löschen, weil die durch Blinklicht bezeichneten Signale der Hauptlinien oder Gleise als solche auch ohne das vollständige Signalbild erkennbar sind, muß als bedenklich und gefährlich bezeichnet werden.

Es bedarf des besonderen Hinweises, daß bei Verwendung von Blinklicht an einem Signalmast, an dem auch mehrere Lichter mit dem Blinklicht zusammen zu einem Gruppenlicht zur Darstellung eines Signalbegriffs erscheinen können, ein theoretischer Widerspruch eintritt: Bei einem Gruppenlicht soll jedes Einzellicht in gleicher Stärke auf den Signalsichter wirken, kein Licht darf ein anderes in seiner Einzelwirkung durch eigene Auffälligkeit beeinträchtigen. Blinkt ein Licht in einer Lichtergruppe, so wird das Auge auf dieses Blinklicht besonders aufmerksam — was der Zweck des Blinklichts ist — und die einheitliche Wirkung kann gestört werden. Ob dieser theoretische Widerspruch durch die Praxis bedeutungslos wird, kann nur der Versuch lehren. Immerhin ist Vorsicht geboten, mit Blinklicht an Hauptsignalen, an denen in vielen Signalordnungen außer dem Einzellicht auch Gruppenlichter erscheinen. Am Vorsignal mit Einzellicht ist Blinklicht unbedenklicher, obwohl die örtliche Vereinigung des Vorsignals und Hauptsignals an einem Mast dann zu dem gleichen, eben erläuterten Mißstand führt.

Zeigt eine Signalordnung nicht eine theoretisch so ausgezeichnete und praktisch so gut wirkende Unterscheidung des Vorsignals gegen das Hauptsignal wie die deutsche Signalordnung mit dem in der Einführung begriffenen Doppellicht-Vorsignal, so wird das Blinklicht das beste und sicherste Hilfsmittel dar-

stellen, um die Unterscheidung ohne Änderung der Signalordnung zu erreichen. Beispielsweise ließe sich die englische Signalordnung mit ihren gleichen Signalbildern am Haupt- und Vorsignal mit einem Schlage wesentlich verbessern, wenn eins der beiden Signale Blinklicht erhielt. Bei der englischen Zähigkeit, am Bestehenden festzuhalten und der Abneigung, das Althergebrachte zu verlassen, scheint die Einführung des Blinklichts in England durchaus erwägenswert und aussichtsreich, nachdem in den tatsächlich seit langer Zeit vorhandenen Bestrebungen die Coligny-Welchlampe — nahe am Signallicht beleuchteter Winkel als Darstellung des „fishtail" am Vorsignalflügel — keine befriedigende Lösung ergeben hat. Zweckmäßig würde am Hauptsignal zu blinken sein, da dann bei vereinigtem Haupt- und Vorsignal immer das obere Licht als das wichtigere blinken würde. Ob nicht Unruhe in das Bild großer Signalbrücken getragen wird und die Signalbeobachtung leidet, wenn auf den Signalbrücken etwa die Hälfte der Lichter blinkt, kann nur der Versuch entscheiden.

Weißes Licht an Eisenbahnsignalen kann, wie die Betriebsführung großer Bahnverwaltungen lehrt, bei langjähriger Gewöhnung und sicherer Streckenkenntnis einer zuverlässigen Lokomotivmannschaft betriebssicher sein. Neuzeitliche Anschauungen sehen es jedoch lieber beseitigt und durch farbiges Licht ersetzt, wobei eine Änderung in der Signalordnung nicht zu umgehen ist. Die Ausrüstung einzelner, besonders schwierig zu sichtender weißer Lichter mit Blinkern ist angängig und geeignet, gefährliche Zustände zu mildern, obwohl die Einheitlichkeit der Signalordnung dadurch unerwünscht gestört wird. Der allgemeine Ersatz des weißen Festlichts durch weißes Blinklicht ist nicht erstrebenswert, da der Zweck besser durch gänzliches Verlassen des weißen Lichts erreicht wird.

Das außerordentliche Signal an nichtständigen Langsamfahr- und Haltstellen (Gefahrstellen) stellt dem Signalfachmann eine weit schwierigere Aufgabe als das ordentliche Signal. Im Gegensatz zu diesem ist häufig sein Vorhandensein und sein Standort dem Lokomotivführer unbekannt. Um so mehr muß von dem außerordentlichen Signal Fernsichtbarkeit und Aufdringlichkeit gegen den Signalsichter gefordert werden. Die seitlich vom Gleis an der Böschung kaum 1 m über S. O. dem Lokomotivführer entgegenleuchtende, farbig geblendete Laterne von oft zweifelhafter, bei langer Brenndauer abnehmender Leuchtstärke kann im Betriebe heutiger Hochgeschwindigkeiten nicht als letzte Lösung der schwierigen Aufgabe, ein gutes, aufdringliches und fernsichtbares Signalbild zu schaffen, angesehen werden. Doppellicht ist im Vorteil, da es die Fernwirkung verstärkt, aber im Nachteil, weil die Zahl der zu pflegenden Lampen sich verdoppelt. Auch das von Hand bewegte, farbige Licht — im Kreis, auf und ab, wagerecht, hin und her, je nach der Signalordnung — schafft bei ungeschickter, namentlich zu schneller Bewegung, eher schlechtere als bessere Signalbilder. Erinnert man sich, daß die geschäftliche Werbebeleuchtung seit langer Zeit vom Festlicht zum bewegten oder blinkenden Licht übergegangen ist, um die Aufmerksamkeit des schnell vorüberhastenden Beschauers auf sich zu lenken, so drängt sich von selbst die Meinung auf, daß Blinklicht für außerordentliche Signale einen großen Fortschritt bedeuten muß. Unfahrbare Gleisstellen treten oft so plötzlich auf (entgleister Zug, auf die Strecke gefallene Bäume, auf Überwegen nicht mehr loskommende Straßenfuhrwerke, plötzliche Überschwemmung und weggerissene Brücken [Indien], Dammrutsch und Schienenbruch, Bahnfrevel), daß die letzte Rettung des Zuges nur das gute Gefahrsignal der aufmerksamen Streckenwache ist.

Die Vorteile der Aga-Blinklichtlaterne für diesen Zweck sind klar: hohe, unveränderliche Leuchtkraft mit einer Leuchtvorrichtung, unabhängig von der Wartung eines Arbeiters, dem zu viel Verständnis für die Wichtigkeit der guten Pflege der Laterne als Vorbedingung eines lichtstarken Signals nicht zugetraut werden darf, scharfes, unermüdliches Blinken, das dem ruhigen, oft recht lichtschwachen Petroleumlicht um vieles überlegen ist. Mit einem Schlage würde eine erhebliche Verbesserung der außerordentlichen Signale und damit eine Erhöhung der Betriebssicherheit gewonnen, ohne die Notwendigkeit, die Signalordnung in der Theorie ändern zu müssen, da das Blinken die Lichtfarbe, also auch den Signalbegriff, nicht verändert, sondern lediglich die Lichtwirkung schärfer hervorhebt; und diese Eigenschaft bleibt, ob weiß, grün, rot, gelb, violett oder blau, geblinkt wird. Je größer die Lichtstärke, um so besser für das außerordentliche Signal auf der freien Strecke, während in Bahnhöfen unter Umständen die Lichtstärke gemindert werden muß, um Überstrahlen anderer Bahnhofslichter (Weichen, Handlaternen) und Blenden der Bahnhofsmannschaft zu vermeiden.

Die praktische Durchführung des Gedankens, Blinklicht für außerordentliche Signale zu verwenden, kann in verschiedener Weise erfolgen, unter der Voraussetzung, daß es gelingt, die dazu erforderliche Blinklichtlaterne mit allem Zubehör zweckentsprechend auszubilden; daran aber ist nicht zu zweifeln, da die Aga-Gesellschaft, wie aus einer Sammlung ihrer Zeichnungen zu entnehmen ist, bereits eine „Aga-Kastenlaterne" baut, die in ihren Abmessungen der vorgedachten Verwendung als Signallaterne nur anzupassen ist. Zweifellos wird sich, je nach den Betriebsverhältnissen der Bahnen, im Laufe der Versuche ein voneinander abweichendes Verfahren herausbilden, mit Aga-Blinklicht außerordentliche Signale zu geben. Die folgenden Ausführungen mögen nur als erster Vorschlag gelten, welchen Weg man gehen kann.

Über die Strecke werden auf die Bahnhöfe, Blockstellen und Bahnwärterposten kleine in einem Tornister tragbare Blinklichtkastenlaternen mit allem Zubehör verteilt, die bei plötzlicher Notwendigkeit sofort benutzbar sind, und deren Gasvorrat für mindestens eine Nacht ausreicht. Die Blinklichtstellen der Strecke werden mit einem Kennbuchstaben „B" deutlich sichtbar bezeichnet (ähnlich dem „F" der Fernsprecherbuden) und bekannt gegeben. Außerdem wird auf die nächste Blinklichtstelle durch einen Pfeil, die Angabe der Entfernung in Metern und ein „B", schwarz in weißem Felde, an den Telegraphenstangen hingewiesen. Ob die Streckenläufer ständig bei Dunkelheit mit einer Blinklichtlaterne auszurüsten sind, wird die Erfahrung lehren müssen. Ein plötzlich notwendig werdendes Langsamfahr- oder Haltsignal wird mit dieser Blinklichtlaterne bestens gegeben werden können. Bei Ertönen des Glockensignals: „Gefahr, alle Züge aufhalten", würde die Laterne besonders gute Dienste leisten.

Muß auf längere Zeit ein Streckenabschnitt bei Dunkelheit durch ein außerordentliches Signal geschützt werden, so tritt an Stelle der eben besprochenen Hilfslaterne eine Blinklichtlaterne mit größerem Gasvorrat, die den mit der Gleisunterhaltung betrauten Dienststellen (Bahnmeistereien) als Gerät überwiesen wird. Die Größe der Gasflasche, die am meisten das Gewicht der Laterne beeinflußt, werden Erfahrungen am sichersten festlegen. Diese Bahnmeisterlaterne muß baulich so ausgebildet sein, daß sie mit der Gasflasche eine leicht lösbare Einheit bildet und in allen ihren Teilen völlig unzugänglich für Unbefugte und Neugierige ist, an denen es nach bisheriger Erfahrung auch später nicht fehlen wird. Das Gestell für die aufrechtstehende Glasflasche trägt die Laterne, so daß sie mindestens 1,5 m über S. O. leuchtet. Im Dunkel der Nacht auf der Strecke wird das Blinklicht nicht gut durch ein anderes Lichtsignal übertroffen werden können. Bewährt sich die tragbare Blinklichtlaterne, so ist die Ausrüstung der Rettungszüge sowie der Gepäckwagen mit ihr zwecks Zugdeckung unterwegs der nächste, wahrscheinliche Schritt in der Benutzung des Blinklichts auf Eisenbahnen.

Eine weitere Verwendungsmöglichkeit bietet sich für Blinklicht an gefährlichen Einfahrten langgestreckter, großer Bahnhöfe mit weitvorgeschobenem Einfahrtsignal. Wird es notwendig, einen einfahrenden Zug noch im letzten Augenblick, da er vielleicht schon am Einfahrtsignal vorbeigefahren ist, zu stellen, so hilft in der Regel das Winken mit der Handlaterne oder das Blasen auf dem Signalhorn nur wenig, da beide Signale

von dem schnelleinlaufenden Zuge meist nicht beachtet werden, weil sie, wenn überhaupt bemerkt, als Rangiersignale gewertet werden. In diesem Falle würde ein rotes Blinklicht, für gewöhnlich abgeblendet, an geschickt gewähltem Standort die letzte Hilfe bedeuten. Die Blende würde von dem Außenstellwerk und anderen in Frage kommenden Punkten des Bahnhofs elektrisch gesteuert und durch Betätigung eines elektrischen Stromschließers im Augenblick zum Fallen gebracht. Ähnliche Ausführungen zum Aufhaltstellen der in Fahrtstellung befindlichen Signale von verschiedenen Stellen des Bahnhofs sind bekannt geworden. Das plötzliche Aufleuchten roten Blinklichts würde aber ungleich wirksamer sein.

Diese Betrachtungen gestatten den Schluß, daß Blinklicht beste Aussicht hat, die Signalgebung dort zu verbessern, wo ungewöhnliche, nicht alltägliche Betriebszustände anzuzeigen sind, wo ein unerwartetes Signallicht dem nichtsahnenden Lokomotivführer aufdringlich entgegenleuchten soll, in welcher Aufgabe das Blinklicht dem Festlicht zweifellos überlegen ist. Man sollte bei Erwägung der Versuche mit Blinklicht auf Eisenbahnen fürs erste diese Auffassung beibehalten und nicht ohne zwingende Gründe von ihr abgehen. Gelegenheiten zu Versuchen bieten die sommerlichen Gleisumbauten in reicher Fülle. Bei Mißtrauen gegen das Blinklicht könnte das übliche Festlicht neben dem Versuchslicht beibehalten werden; Signalirrungen sind hierbei keineswegs zu befürchten, da eine Änderung der Signalordnung infolge des zusätzlichen Blinklichts nicht eintritt.

Azetylen!*) Welche Bedenken löst dies eine Wort nicht aus. Es ist richtig, viel Unglück ist durch das Azetylen in die Welt gekommen, dessen einfache Herstellungsweise viele Unberufene zur Erzeugung, Verwendung und zum Bau von Apparaten geradezu herausforderte. Jedoch ist das für Aga-Blinklicht verwendete Azetylen sogenanntes „gelöstes Azetylen" (Dissolved A., A. Dissous), das auf Grund mannigfacher Erfahrungen und Versuche in besonderem Verfahren hergestellt und aufgespeichert wird und nach dem Urteil von Sachverständigen (Prof. Dr. H. J. Vogel, Berlin) und Fachleuten keine größeren Gefahren birgt, als andere neuzeitliche Beleuchtungsarten. Für Eisenbahnwagen- und Kraftwagenbeleuchtung wird es bereits mit bestem Erfolg verwendet. Die einschlägige Literatur gibt genaue Auskunft über Herstellung und Eigenschaften des gelösten Azetylens sowie über die mit größter Sorgfalt mit ihm angestellten Versuche. Besonders hervorgehoben sei, daß die Gasflaschen infolge der eigenartigen Aufbewahrung des Gases in ihnen als durchaus betriebssicher und ungefährlich zu gelten haben. In Deutschland wird das gelöste Azetylen von den Autogenwerken, G. m. b. H., Berlin, geliefert, welche Firma in verschiedenen Städten Gasflaschenlager unterhält, so daß dem Bezuge des gelösten Azetylens in Deutschland keine Schwierigkeiten entgegenstehen. Ob Eisenbahnen die Herstellung des gelösten Azetylens aus wirtschaftlichen Gründen in eigener Anlage (Schweden, Ungarn) übernehmen, ist eine Frage der Kostenberechnung.

Über die Wirtschaftlichkeit des Aga-Blinklichts kann allgemein nicht gesprochen werden, da diese von den Betriebsverhältnissen und Gepflogenheiten jeder Bahnverwaltung abhängt. Die Kosten einer Brennstunde des Aga-Blinklichts sind als überaus gering zu bezeichnen, so gering, daß sich ein Löschen während der Tageszeit meist nicht verlohnt. Unkosten für Säubern der Laterne entfallen gänzlich, während anderseits für die Beförderung der Gasflaschen Kosten entstehen. Wo die Betriebssicherheit in Frage steht, treten bei allen großzügig geleiteten Eisenbahnen die Kosten in den Hintergrund: sie werden kein Hindernis sein, wenn der Betrieb durch Blinklicht sicherer geführt werden kann.

Ein anderes Gebiet, das täglich dem Signalwesen größere Aufgaben stellt, ohne daß die bisherigen Lösungen völlig befriedigten, liegt im Kraftwagenverkehr. Die Kunststraßen bieten mit starken Gefällen, scharfen Krümmungen, Eisenbahnwegübergängen dem Kraftwagenführer, der, nur ausgerüstet mit einer Wegkarte, ohne besondere Streckenkenntnis durch die ganze Welt in einer Geschwindigkeit rast, gegen die sich alle Verordnungen nicht immer machtvoll erweisen, so zahlreiche Gefahrstellen, daß ihre auffällige Bezeichnung bei Dunkelheit geboten erscheint. Auto-, Sport- und Verkehrsvereine sollten Versuchen mit Aga-Blinklicht, das sich wegen seiner Freizügigkeit überall aufstellen läßt, nicht abgeneigt sein: die Blinklichtlaterne wird der Petroleumlaterne mit klarem oder mattem Glas bei weitem überlegen sein und, einmal erst in Gebrauch, kaum wieder verdrängt werden.

Eine ganz außerordentliche Rolle wird das Blinklicht zu spielen bestimmt sein in der Signalgebung für den Luftverkehrsdienst. Je schneller sich die Anzahl der Friedens- und Kriegsluftschiffe und Flugzeuge vergrößern wird, um so mehr wird das Bedürfnis nach einer wirksamen Bezeichnung des Luftschiffahrtsweges und der Landungsplätze bei Dunkelheit durch auffällig leuchtende, das Lichtmeer großer Städte überstrahlende Anseglungsmarken hervortreten. Die Zukunft wird für den Luftverkehrsdienst eine Befeuerung bringen, wie sie für die Seeschiffahrt allgemein bekannt und hoch entwickelt ist. Hierbei ist die Verwendung des Blinklichts nicht zu umgehen, und das Aga-Blinklicht wird, infolge seiner Freizügigkeit, an jeder beliebigen Stelle und mit jeder gewünschten Kennung anwendbar, wertvolle Dienste leisten. Aber auch an Bord der Luftfahrzeuge wird Blinklicht durch Unterschiede in der Kennung zur Bezeichnung einer bestimmten Gattung oder eines bestimmten Luftkreuzers mit großem Nutzen dienstbar gemacht werden können. Diese kurzen Betrachtungen lassen erkennen, daß im Laufe der Zeit eine Signalordnung für Luftverkehr entstehen wird, in der nicht nur weiße und farbig geblendete Einzel- und Gruppenlichter zur Signalgebung benutzt werden, sondern das Blinklicht allein oder in mannigfachen Zusammenstellungen mit dem Festlicht und mit verschiedenen Kennungen ganz unentbehrlich sein wird. —

Da das Blinklicht in der See- und Küstenbefeuerung eine so große Bedeutung gewonnen hat, die in der zukünftigen Luftschiffahrt, wie soeben angedeutet, sich noch steigern wird, so kann an seiner Brauchbarkeit in der Verwendung für den wichtigsten Verkehrsdienst zu Lande, für die Eisenbahnen, die in ihren ersten Anfängen ihre Signale von der Seeschiffahrt übernahmen, nicht gezweifelt werden. Die unfahrbaren Stellen im Meere finden ihr Spiegelbild auf Eisenbahnen. Wie die Leuchtbake einer Untiefe oder eines in der Fahrstraße gelegenen Wracks ihr Blinklicht, den Schiffer führend und warnend zugleich, über die Meereswogen sendet, so wird auch das Blinklicht eines unerwarteten Signals auf der Eisenbahnstrecke den zu übermittelnden Befehl dem heranbrausenden Schnellzuge sicherer entgegentragen, als es das Festlicht zu tun imstande ist. Mag dies oder jenes Blinklichtsystem den endgültigen Sieg in der Dienstbarmachung für Eisenbahnen davontragen, so wird doch immer jene erste Versuchsanwendung des Aga-Blinklichts auf den schwedischen Staatsbahnen ein Merkstein in der Geschichte des Eisenbahnsignalwesens bleiben. Mögen auch andere Eisenbahnen mit Hochgeschwindigkeiten sich zu Versuchen mit Blinklicht entschließen, denen der Erfolg nicht fehlen wird.

---

*) Die Boston- und Main-Eisenbahn hat rund 350 Signale, von denen die meisten Doppellicht haben, mit Azetylenbeleuchtung ausgerüstet.

Ein amerikanisches Urteil über das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin.

Ein amerikanischer Eisenbahningenieur H. W. Jacobs hat bei seinem jüngsten Besuch in Deutschland auch das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin besichtigt und schildert seine Eindrücke in einem längeren mit Abbildungen versehenen Aufsatze in der „Railway Age Gazette“ vom 20. Dezember 1912. Er schickt voraus, daß auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebes wie auch auf dem Gebiete industrieller Organisation die Amerikaner von den Deutschen die sorgfältige Unterweisungs- und Untersuchungsmethode lernen könnten. Er hat mit Genugtuung bemerkt, daß amerikanische Werkzeugmaschinen in großer Zahl in Deutschland benutzt werden und zur Aufstellung von Mustern für maschinentechnische Erzeugnisse beigetragen haben. Dem Amerikaner sei es gegeben, neue Maschinen zu erfinden, man sei dabei aber nicht immer sicher, daß die Grundsätze, von denen beim Entwurf der Maschine ausgegangen wurde, richtige seien und daß die Einzelheiten zweckmäßig ausgedacht seien. In Deutschland gehe man, wenn eine neue Erfindung oder Entdeckung gemacht sei, zunächst daran, sie in ihren theoretischen Grundlagen zu erforschen und die Grenzen der Anwendbarkeit festzustellen. Hand in Hand mit den theoretischen Untersuchungen würden vollständige Versuchsreihen im Laboratorium aufgestellt. Erst nach diesen Ausführungen wissenschaftlicher Studien kämen die Erfindungen im Benehmen mit Männern der Praxis zur probeweisen Anwendung in den Fabriken.

Das beste Beispiel für die Gründlichkeit der deutschen Untersuchungs- und Unterweisungsformen biete das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin. Es enthalte die vollkommenste Sammlung der Welt aus der geschichtlichen Entwicklung aller Zweige des Eisenbahnwesens und ihrer Wohlfahrtseinrichtungen. Überall könne man der Entwicklung stufenweise von der ersten bis zur neuesten Anwendung folgen.

Besonders weist der Besucher auf die zahlreichen Beispiele von Unfallursachen, Schienenbrüchen, Achsenbrüchen, Kesselexplosionen usw. hin, die außerordentlich lehrreich wirkten. Weiter macht er auf die große Bedeutung aufmerksam, welche die Darbietung von genauen Modellen im verkleinerten Maßstabe besitze. Die Betrachtung eines solchen Modelles, sei es, daß es sich um eine Werkstatt, ein Magazin oder einen großen Bahnhof handele, sei geeignet, in kurzer Zeit besser einen vollständigen Einblick in den betreffenden Gegenstand zu geben als ein mehrstündiger Besuch der wirklichen Anlage. Auch auf Versammlungen der amerikanischen Eisenbahnfachmänner-Verbände würden häufig Ausführungsstücke neuerer Erfindungen auf dem betreffenden Gebiete des Eisenbahnwesens vorgeführt, aber eine solche Sammlung sei unübersichtlich und könne aus Raummangel niemals vollständig sein.

Besonders gefallen hat ihm, daß viele der Modelle in Bewegung gesetzt werden können und daß die Sammlungsdiener mit ihrer Handhabung gut Bescheid wissen. Selbst in dem Laien könne durch solche Vorführungen ein volles Verständnis, beispielsweise für Einzelheiten des Werkstättenbetriebes, geweckt werden. Das Museum gäbe einen Einblick in die ungeheuren Fortschritte, die Deutschland in den letzten 20 Jahren im Verkehrswesen und der industriellen Entwicklung gemacht hätte. Besondere Anerkennung verdiene, daß bei dem Gebäude auf allen äußeren Prunk verzichtet sei und der ganze Bau sich schlicht und zweckentsprechend darbiete.

Wagenmangel-Interpellation im Deutschen Reichstage.

Wie bereits in Nr. 3 S. 54 d. Ztg. kurz mitgeteilt wurde, stand am 8. u. 9. d. M. die am 28. Nov. v. J. von sozialdemokratischer Seite gestellte Anfrage: „Was gedenkt der Herr Reichskanzler als verantwortlicher Leiter des Reichseisenbahnamts zu tun, um gemäß Artikel 45 der Reichsverfassung dafür Sorge zu tragen, daß die preußischen Staatsbahnen so mit Betriebsmaterial ausgerüstet werden, wie das Verkehrbedürfnis es erheischt?“ zur Verhandlung, deren Besprechung auch noch einen großen Teil des folgenden Sitzungstages in Anspruch nahm. Da dieser Gegenstand in beiden Häusern des preußischen Landtages schon ausführlich behandelt worden ist (zu vergl. die Mitteil. in Nr. 93 u. 95 Jahrg. 1912 d. Ztg.) und das Interesse daran, wie auch Abg. Graf Kanitz bei der Besprechung der Anfrage zum Ausdruck brachte, doch allmählich erschöpft sein dürfte, werden wir uns auf eine kurze Wiedergabe dessen beschränken, was die Reichstagsverhandlungen nach dem Bericht des Reichsanzeigers etwa an neuen Gesichtspunkten gebracht haben.

Nach der Begründung der Interpellation durch den Abg. König (Soz.), der sich hauptsächlich zum Anwalt der durch die aufgetretenen Störungen geschädigten Interessen der Arbeiter aufwerfen zu müssen glaubte und im übrigen mit allgemeinen Schlagworten wie „Plusmacherei der Eisenbahnverwaltung“ usw. um sich warf, ergriff der Präsident des Reichseisenbahnamts Wackerzapp das Wort. Mit Rücksicht auf die wiederholten eingehenden Aussprachen über den Wagenmangel, über seine Ursachen und über die zu ergreifenden Abhilfemittel, die den Tatbestand der vorliegenden Anfrage so erschöpfend behandelt haben, daß von keiner Seite mehr etwas neues vorgetragen werden könnte, wolle er auf Einzelheiten nur insoweit eingehen, als es zur Gewinnung eines Urteils darüber, auf welche Ursachen der Wagenmangel zurückzuführen ist, nötig erscheine. Der für den Notstand im Ruhrgebiet verantwortlich gemachte Personalmangel und der Vorwurf, daß nicht genügendes Hilfspersonal hinzugezogen worden ist, sei nicht zutreffend. Es ist selbstverständlich, daß auf außergewöhnliche Ausnahmeverhältnisse der dauernde Personalbestand nicht aufgebaut werden kann. Ebensowenig kann der Mangel an Betriebsmitteln als die eigentliche Ursache der ungenügenden Wagengestellung angesehen werden. Die eigentliche Ursache der Störung erblickt das Reichseisenbahnamt in Übereinstimmung mit der preußischen Staatsbahnverwaltung in der außergewöhnlichen Verkehrszunahme, für die nicht rechtzeitig Vorkehrungen getroffen zu haben, unmöglich der preußischen Eisenbahnverwaltung ein Vorwurf gemacht werden kann. Für die bei normaler Verkehrsentwicklung zu erwartende Zunahme hat diese nachgewiesenermaßen durchaus genügend vorgesorgt. Geheimrat Wackerzapp erörtete dann die umfassenden Maßnahmen, die getroffen werden, um die Wiederholung der Verkehrsschwierigkeiten zu vermeiden. In der folgenden Besprechung wurden verschiedentlich Vorschläge zur Abhilfe und Hintanhaltung derartiger Verkehrsnotstände geäußert: völlige Trennung des Güter- und Personenverkehrs, Bau von Wagen mit größerem Ladegewicht, beschleunigte Durchführung der Bahn- und Bahnhofprojekte u. a. m. Von liberaler Seite wurde bei dieser Gelegenheit wiederum der Notwendigkeit eines Reichseisenbahngesetzes das Wort geredet, das ein Zurückdrängen starker fiskalischer Tendenzen und eine weitergehende Kontrolle darüber ermöglichen sollte, daß die Einzelstaaten die Verkehrsinteressen genügend wahrnehmen. Vom Abg. Freiherrn v. Gamp wurde angeregt, das Reichseisenbahnamt solle doch einmal grundsätzlich feststellen, ob die als fehlend gemeldeten Wagen auch in der Tat gefehlt haben, oder ob ein großer Teil davon nur auf dem Papier gefehlt hat. Gegenüber dem von verschiedenen Abgeordneten wiederholten Vorwurf, daß die preußische Eisenbahnverwaltung die außergewöhnliche Verkehrssteigerung nicht vorhergesehen habe, während die Industrie schon seit Jahren mit einer solchen gerechnet hätte, wies Präsident Wackerzapp nochmals nachdrücklichst darauf hin, daß gerade die Industriellen zusammen mit Vertretern der Eisenbahnverwaltung im Vorjahr den für das Ruhrrevier zu erwartenden Verkehr mit dem Erfolge geschätzt haben, daß ihre Schätzungen von der Wirklichkeit fast um das Dreifache überholt worden sind. Zu dem von Abg. Dove erhobenen Vorwurf, er habe weniger als Aufsichtsinstanz, als vielmehr als Vertreter der preußischen Verwaltung gesprochen, bemerkte Präsident Wackerzapp, er habe im Gegenteil den großen Wagenmangel und die dadurch entstandenen Verkehrsstockungen ohne Einschränkung zugegeben. Wenn er nicht zu einer Verurteilung der preußischen Verwaltung gekommen sei, so habe das seinen Grund darin, daß nach seiner Überzeugung der Wagenmangel durch die ganz außergewöhnliche Verkehrssteigerung verursacht wurde und diese zu einer Zeit eintrat, wo man sie nicht erwarten konnte .... „Der Abg. Dove meinte, daß das Reichseisenbahnamt seine Tätigkeit allein darauf beschränkt, die Entwürfe der Verwaltungen nachzuprüfen, ohne seinerseits Initiativen zu geben. Das ist nicht richtig. Das Amt ist mehrfach in der Lage gewesen, in dem gewünschten Sinne Anregungen zu

geben und es hat diese auch vielfach gegen den anfänglichen Widerstand der angerufenen Verwaltungen durchgesetzt. Der Abg. v. Gamp hat sodann bemängelt, daß das Reichseisenbahnamt bei den Verkehrsstörungen seinerzeit nicht sofort eingegriffen hat. Das ist irrig. Es sind weitergehende Anordnungen getroffen worden, und ein höherer technischer Beamter ist mit der Prüfung betraut worden, jedoch lag für das Reichseisenbahnamt die Unmöglichkeit vor, in dieser kritischen Zeit durch Maßnahmen selbst einzugreifen. Das würde auch die Entwicklung nicht nur nicht gefördert, sondern eher noch gehemmt haben.“ . . . .

Der Präsident teilte ferner mit, daß seit Mitte vorigen Monats die Verhältnisse im Ruhrgebiet wieder völlig normal, ja sogar zeitweilig ein Überfluß von Wagen vorhanden seien. Im übrigen habe die Verkehrsstörung im rheinisch-westfälischen Kohlengebiet, wie vielfach angenommen worden ist, mit der politischen Lage nichts zu tun gehabt, weder der Ursache noch der Wirkung nach. Auch die vorübergehende Sperrung des linksrheinischen Verkehrs sei auf derartige Gründe nicht zurückzuführen. Auf die bei der Besprechung geltend gemachten Befürchtungen wegen einer Beeinträchtigung des Verkehrs in Kriegszeiten, aus denen man eine Schädigung für die Wehrkraft des Landes herleiten könnte, erklärte Präsident Wackerzapp, daß im Kriegsfalle ja sofort eine andere Betriebsweise eintritt, womit alle derartigen Bedenken schwinden.

Im Anschluß hieran erwähnen wir aus den umfangreichen Verhandlungen noch die Rede des nationalliberalen Abgeordneten Schwabach, der bekanntlich früher selbst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung angehört hat. Redner besprach zunächst ausführlich die bekannten Klagen über die Lohnausfälle der Bergarbeiter und das zeitweise Stillstehen der Fabrikanlagen. Zur Abhilfe des Wagenmangels hätte es gedient, wenn der Tonnengehalt der Güterwagen in umfangreicherer Weise, als geschehen, vergrößert worden wäre. Er erging sich über die mangelhafte Leistungsfähigkeit der baulichen Anlagen und kam dann auf die finanzielle Lage der preußischen Staatseisenbahnverwaltung zu sprechen. Er behauptete, daß der bei der Verstaatlichung der preußischen Eisenbahnen maßgebend gewesene Gedanke, die wirtschaftliche Lage der Nation in jeder Weise zu unterstützen und den Betrieb allen Anforderungen, die vom gemeinschaftlichen Standpunkte aus berechtigt sind, anzupassen, bei der preußischen Staatsverwaltung und wohl auch bei den übrigen deutschen Staatsverwaltungen in der Praxis sich nicht habe durchsetzen können. Er wies ferner auf die Schädigung des Nationalvermögens hin, die durch die Verkehrsstockungen entstanden sei, aber auch die fiskalischen Interessen seien durch die Frachtausfälle geschädigt. Es sei nicht richtig, daß die Frachtausfälle später wieder alle eingeholt würden. Aber die Frachtausfälle sind, so betonte Redner, noch nicht die einzigen Verluste, die die preußische Eisenbahnverwaltung erleidet. Millionen sind dadurch verloren gegangen, daß die Gütertransporte enorme Umwege machen mußten. Ihm sei gesagt worden, daß der Verkehr von Westen nach Hamburg über Cassel geleitet werden mußte.

„Das kostet allein durch den Mehrverbrauch an Kohlen- und Personalausgaben Millionen, ganz abgesehen davon, daß das Wagenmaterial unnützerweise abgefahren und verbraucht wird und daß dafür noch wegen der immens gestiegenen Kilometerzahl, die die Wagen mehr als nötig zurückzulegen haben, an die nichtpreuß. Verwaltungen als Kosten für den Staatsbahnwagenverband enorme Summen bezahlt werden müssen. Wollte man eine Rechnung über alle Verluste aufmachen, so käme eine Summe heraus, mit der man ein großes zur Verbesserung und Erweiterung des Eisenbahnnetzes und des Wagenmaterials angelegtes Kapital auf viele Jahre verzinsen könnte. Der Vorwurf, der die schuldige Stelle trifft, ist um so schwerer, als man doch nicht darum herumkommt, jetzt energisch die vermißte Verbesserung in die Hand zu nehmen. Daß das geschehen muß, liegt nicht nur im Interesse der Unternehmer und Arbeiter, sondern auch in dem der Eisenbahnverwaltung. Darüber herrscht zurzeit kein Zweifel mehr; ebenso darüber nicht, daß es möglichst schnell geschehen muß.“

Im weiteren Verlauf sprach Redner dem gesamten Beamten- und Arbeiterpersonal die wohlverdiente Anerkennung aus und schloß mit folgenden Worten: „Dieses Personal hat durch seine opferfreudige Hingabe an den Dienst, der geradezu übermenschliche Anstrengungen ihnen zumutete, bewiesen, daß der Geist, der das Personal beherrscht, ein vorzüglicher ist, ein Geist, der uns die Sicherheit gibt, daß er, falls einmal aus anderer Veranlassung gleiche Ansprüche an das Personal gestellt werden sollten, sich voll bewähren wird. Überhaupt darf doch nicht verkannt werden, daß, so sehr an sich die in Rede stehenden Zustände zu beklagen sind, durch die Art, wie man ihrer im Augenblick Herr zu werden versuchte, der Beweis erbracht ist, daß die Verwaltung und der Betrieb als solche von der höchsten Spitze bis zum Arbeiter eine vorzügliche ist und volle Anerkennung insoweit verdient. — Erfordert es die Gerechtigkeit, dies offen auch hier zu bekennen, so muß das Urteil über die Finanzgebarung ein durchaus gegenteiliges sein. Hier liegen bedauernswerte Fälle aus langer Vergangenheit vor, auf die die Misere, in die unser Wirtschaftsleben und die Verwaltung der Eisenbahnen selbst hineingeraten sind, in der Hauptsache zurückzuführen ist; denn, meine Herren, letzten Endes ist die Beschaffung eines ausreichenden Wagenparks sowohl als auch die dazu nötige Ausgestaltung der Anlagen eine Geldfrage, die am allerwenigsten bei einem Unternehmen, das wie die preußischen Eisenbahnen geradezu an einem Geldüberfluß leidet, eine ausschlaggebende und, wie das hier der Fall war, eine so verhängnisvolle Rolle spielen dürfte. Daß nach dieser Richtung hin ein völliger Wandel, und zwar sobald als möglich, eintritt, das müssen wir nicht nur im vaterländischen, sondern auch im Interesse unseres Wirtschaftslebens und dessen weiterer Entwicklung bestimmt erwarten.“

Von der Reichspartei nahm Abg. Freiherr v. Gamp-Massaunen einen wesentlich anderen Standpunkt gegenüber den Verkehrsstockungen ein. Er sah die Hauptursache in den mangelhaften Einrichtungen einiger Bahnhöfe, für deren Ausbau wohl Geld vorhanden sei, die aber nicht so rasch hätten ausgebaut werden können, wie es der plötzliche Verkehrsandrang im Herbste v. J. wünschenswert gemacht hätte. Er schlug als Maßregeln zur Abwendung des Verkehrsandrangs in den Herbstmonaten u. a. vor, die Eisenbahn solle die Beförderung von grobem Holz in den Monaten Oktober und November ausschließen, weiter solle man dieselben Monate von dem Kohlentransport etwas entlasten, indem man sich durch Vermittlung der Handelskammern an die Kohlenabnehmer wende. Dann nahm er die Eisenbahnverwaltung gegen den Vorwurf in Schutz, daß sie zu fiskalisch sei und zu sehr auf eine niedrige Betriebszahl hinarbeite, er halte diesen Vorwurf durchaus nicht für berechtigt. Die Eisenbahnverwaltung verwalte fremdes Gut und sei verpflichtet, es so zu verwalten, daß es mit den geringsten Ausgaben die größte wirtschaftliche Wirkung erziele. Auf den Zuruf: Nicht auf Kosten des Verkehrs! erwiderte er: „Meine Herren, was heißt auf Kosten des Verkehrs? Sind denn das keine allgemeinen Interessen, wenn die Eisenbahnverwaltung 200 und mehr Millionen Überschuß hat, wenn damit die ärmsten Klassen, z. B. in Preußen, steuerfrei bleiben können? Ist denn das kein großer sozialer Vorteil? Kommen denn diese Überschüsse nicht den minderbegüterten Bevölkerungsklassen zugute? Wie kann man der Eisenbahnverwaltung allgemein vorwerfen, sie sei zu fiskalisch? Man bringe einzelne Tatsachen, dann kann man an der Hand derselben prüfen, ob die einzelne Maßgabe zu fiskalisch ist oder nicht! Im großen ganzen hat die preußische Eisenbahnverwaltung — gegen diese richtet sich ja der Vorwurf — auch auf diesem Gebiet durchaus ihre Schuldigkeit getan und muß es auch ferner tun.“ Er sprach sich dann über die Notwendigkeit der verantwortlichen Stellung des Finanzministers in Preußen aus und schloß mit der Feststellung, daß die Verhandlungen im Abgeordnetenhause und im Reichstage bei allen denjenigen, die eine nähere Kenntnis der Verhältnisse haben, und die namentlich auch im preußischen Abgeordnetenhause jahrelang die Entwicklung der preußischen Eisenbahnen verfolgt haben, das Vertrauen zu dem preußischen Eisenbahnminister nicht im mindesten erschüttert sei, und daß man wünschen müsse, immer an der Spitze dieses kolossalen Ressorts einen Mann zu haben, der mit der Energie, mit der Zähigkeit, aber auch mit dem Wohlwollen für die Arbeiter und Beamten eintritt wie der Herr Minister v. Breitenbach; durch die beklagten Mißstände des Herbstes könne das günstige Urteil über die preußische Eisenbahnverwaltung nicht beeinträchtigt werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ergänzung der Personen-Beförderungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes hinsichtlich der Nachlösung von Fahrkarten.** Die in dem Leitaufsatz in Nr. 1 d. Ztg. angedeutete Einführung von „Ausweisen für die Nachlösung von Fahrkarten“ im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen ist auf Grund des Nachtrages 3 zu den oben genannten P. B. V. (Kundmachung 2) erfolgt. Hierdurch wurde zu § 24 Ziffer 9 der P. B. V., nach der ein Reisender, der ohne Fahrkarte oder mit ungültiger Fahrkarte im Zuge betroffen wird, auf der nächsten geeigneten Station, spätestens jedoch auf der Zielstation, in unauffälliger Weise dem Aufsichtsbeamten zuzuführen und durch diesen zur Nachlösung der

Fahrkarten oder der Nachlösekarten zu 6 Mark oder 1 Mark anzuhalten ist, durch eine Zusatzbestimmung der preußisch-hessischen Staatsbahnen etwa folgenden Inhalts ergänzt: Das Zugbegleitpersonal, die Zugrevisoren und Stationsaufsichtsbeamten werden mit einem Block nach bestimmtem Muster ausgerüstet. Sobald sie von einer vorzunehmenden Nachlösung Kenntnis erhalten, haben sie nach diesem Muster zwei Bescheinigungen im Pauseverfahren herzustellen. Das Zugbegleitpersonal und der Zugrevisor, soweit er nicht die Nachlösung selbst veranlaßt, haben den Reisenden dem Aufsichtsbeamten zuzuführen und diesem die eine Ausfertigung der Bescheinigung zu übergeben (die zweite erhält das der Nachlösestation vorgesetzte Verkehrsamt). Der Aufsichtsbeamte hat die Nachlösung in der Weise zu bewirken, daß er die Bescheinigung, aus der alles nähere hervorgeht, der Fahrkartenausgabe zustellt, welche die entsprechenden Fahrkarten verkauft, sie mit Tinte durchstreicht und auf Verlangen dem Reisenden eine Bescheinigung über die Nachlösung ausstellt. Will ein Reisender ohne Fahrkarte, Bahnsteigkarte oder sonstigen Ausweis die Bahnsteigsperre durchschreiten, so ist ihm eine besondere Ausweiskarte auszuhändigen und diese zu lochen. Die Ausweiskarte ist in der Größe der gewöhnlichen Edmonsonschen Fahrkarte in dunkelroter Farbe hergestellt und enthält außer dem Namen der Ausgabestation und der laufenden Nummer den Aufdruck: „Ausweis für die Nachlösung von Fahrkarten." — Sofort unaufgefordert beim Zugpersonal vorzeigen gegen 1 Mark Zuschlag; sonst 6 Mark oder höherer doppelter Fahrpreis (§ 16 (2) E. V. O.)".

Durch denselben Nachtrag 3 wird u. a. auch der Begriff „Zusatzkarten zum Übergang in höhere Wagenklassen" durch „Übergangskarten und Fahrkarten zur Weiterfahrt" ersetzt. Ferner tritt an Stelle der Ziffer 2 des § 7 der P. B. V. „Übergang in eine höhere Wagenklasse" folgende Vorschrift: „Der Preis einer Übergangskarte entspricht dem Unterschied zwischen dem Preis einer Fahrkarte der Klasse, in die der Reisende übergeht, und dem Preis einer Fahrkarte der Klasse, aus der er übergeht." Diese Änderungen gelten für den ganzen Bereich des Verkehrsverbandes.

Schließlich wäre auch noch eine, den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr betreffende Ergänzung der Ausführungsvorschriften zu den Allgem. Abfert. Vorschr. Teil I erwähnenswert, nach der Reisende mit Fernverkehrsfahrkarten bei Fahrten über den Zielbahnhof hinaus im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr künftig einen Zuschlag zum tarifmäßigen Fahrpreis für die Anschlußstrecke nicht mehr zu zahlen haben, auch wenn sie sich zur freiwilligen Nachzahlung erst auf der Reise-Endstation melden.

— **Die Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und Nebenbahnen** (ausschließlich derjenigen Bayerns) für Dezember 1912 betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr		
			im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Monat Dezember 1912:					
Personenverkehr	68 071 309	1 306	+ 5 988 531	+ 102	+ 8,47
Güterverkehr . .	164 884 792	3 085	+ 11 457 401	+ 180	+ 6,20
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April-März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1912:					
Personenverkehr	608 547 420	13 382	+ 36 115 291	+ 638	+ 5,01
Güterverkehr . .	1 377 858 290	29 574	+ 82 171 600	+ 1395	+ 4,95
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar-Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1912:					
Personenverkehr	113 024 707	17 643	+ 4 314 687	+ 556	+ 3,25
Güterverkehr . .	216 134 588	32 750	+ 10 569 462	+ 1317	+ 4,19

Gesamtlänge der Bahnen: 53 759,09 km, gegen das Vorjahr + 603,64 km.

— **Desinfektionsvorschriften** über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Beförderung von lebenden Tieren und fäulnisfähigen Stoffen auf Eisenbahnen (Desinf.-V.) werden in der Kundmachung 7 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes veröffentlicht. Sie haben Gültigkeit vom 1. Dezember v. J. und beruhen auf dem Reichsgesetze vom 25. Februar 1876, verschiedenen Bekanntmachungen des Reichskanzlers sowie auf dem Abschnitt VI der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Der Abschnitt I der Desinf.-V. enthält allgemeine Bestimmungen über die Verpflichtung zur Vornahme der einfachen wie der verschärften Desinfektion der für die Beförderung von lebenden Tieren und fäulnisfähigen Stoffen benutzten Eisenbahnwagen. In den Abschnitt II sind die Vorschriften über die Kennzeichnung der zu desinfizierenden Wagen durch Bezettelung und Vermerk auf den Begleitpapieren aufgenommen sowie über die bei der Zuführung der Wagen zur Vornahme der Desinfektion zu beachtenden Förmlichkeiten. Abschnitt III enthält nähere Angaben über Ort und Zeit der Desinfektion der Wagen, Abschnitt IV über den Reinigungsvorgang selbst, über die Art der einfachen, der verschärften Desinfektion und über die Behandlung von Wagen mit Polsterung oder innerer Verschalung. Die Vorschriften im Abschnitt V betreffen die Desinfektion der bei der Verladung, Beförderung und Ausladung von Tieren benutzten Gerätschaften, Behältnisse, beweglichen und festen Rampen sowie die Behandlung der Streumaterialien, des Düngers und sonstiger Abgänge. Abschnitt VI regelt das Verfahren in Fällen unterlassener oder in unzulänglicher Weise ausgeführter Desinfektion der Wagen; Abschnitt VII enthält die besonderen für den Verkehr mit dem Auslande zu beachtenden Vorschriften bei der Übernahme der den Desinf.-V. unterliegenden Wagen, ferner über die Desinfektionspflicht und über Maßnahmen zur Sicherung, Abschnitt VIII die bei Beförderung von Vieh in Sammel-, Gepäck- und Stückgutwagen angeordneten Schutzmaßnahmen und der letzte Abschnitt IX die Vorschriften über die Beaufsichtigung der eisenbahnseitig vorzunehmenden Arbeiten, über die von der zuständigen Polizeibehörde oder Veterinärbeamten auszuübende Kontrolle und schließlich die für die Nichtbeachtung der reichsgesetzlichen und verwaltungsseitigen Vorschriften vorgesehenen Strafbestimmungen.

— **Vogesenbahn.** Bekanntlich sind seit längerer Zeit aus dem deutschen Reichslande wie aus den benachbarten französischen Gebieten Bestrebungen zur Herstellung eines neuen internationalen Schienenwegs durch die Vogesen am Werke. In den jetzt bekanntgegebenen Entschließungen des Bundesrats auf Reichstagsbeschlüsse wird zu dieser Frage erklärt: „Soweit die Herstellung einer dritten Eisenbahnverbindung über die Vogesen mit Frankreich überhaupt in Betracht kommt, kann dem Antrag zurzeit nicht näher getreten werden, weil ein dringendes Verkehrsbedürfnis nicht festgestellt ist und Mittel für die kostspielige und voraussichtlich wenig Ertrag bringende Bahnlinie gegenwärtig nicht zur Verfügung gestellt werden können. In eine Erwägung darüber, welche bestimmte Route für eine etwaige Verwirklichung des Projektes zu wählen sein möchte, ist hiernach noch nicht eingetreten worden."

— **Nachtragsetat zum preußischen Staatshaushalt für 1912.** Der in voriger Nummer au Seite 86 erwähnte Nachtragsetat ist am 18. d. M. vom Abgeordnetenhause in 2. und 3. Lesung ohne erhebliche Erörterung genehmigt worden.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft** haben im Monat Dezember 1912 gegen den gleichen Monat des Jahres 1911 im Personenverkehr 4,9 Mill. Mark = 10,20 %, im Güterverkehr 9,6 Mill. Mark = 7,88 %, insgesamt einschließlich einer Mehreinnahme aus sonstigen Quellen 14,7 Mill. Mark = 8,05 % mehr betragen. Die Zahl der Sonn- und Festtage sowie der Werktage war in beiden Jahren gleich.

— **Eisenbahnunfall bei München-Gladbach.** Hierüber wird amtlich gemeldet: Am 16. Januar abends 10 Uhr 5 Minuten riß bei der Blockstelle Eicken (Strecke Neuwerk-Rheydt) der Güterzug 6318 durch. Acht im Gefälle zurücklaufende Wagen stießen mit einem im Bahnhof Neuwerk haltenden Güterzug zusammen. Ein Hilfsschaffner wurde getötet. Der Zugverkehr auf dem gesperrten Gleis war vier Stunden lang unterbrochen. Untersuchung ist eingeleitet.

— **Remunerationen und Unterstützungen.** Aus Anlaß der am Ende des Vorjahres in den westlichen Direktionsbezirken eingetretenen Betriebsstockungen hat der preuß. Eisenbahnminister, wie die „Eisenbahn" schreibt, den Königl. Eisenbahndirektionen der betroffenen Gebiete zur Gewährung von Remunerationen über ihre etatlichen Mittel hinaus noch 700 000 ℳ bewilligt, die auch bereits in vollem Umfange an die beteiligten mittleren und unteren Beamten, an die vielfach ganz außerordentliche Anforderungen gestellt worden waren, zur Verteilung gelangt sind. Daneben sind aus demselben Grunde auch Arbeitern in beträchtlichem Umfange besondere Zuwendungen in Form einmaliger Lohnzulagen bewilligt worden.

Außerdem sind neuerdings durch Nachtragsetat zum Etat für 1912 infolge der bestehenden Teuerungsverhältnisse noch 2 100 000 Mark über die etatlichen Mittel hinaus zur Unterstützung hilfsbedürftiger Beamten vorgesehen worden. Um den gleichen Betrag wird auch der Unterstützungsfonds für das Etatsjahr 1913 erhöht werden, so daß den Eisenbahndirektionen zu dem genannten Zwecke im ganzen 4 200 000 ℳ zur Verfügung stehen werden.

— **Veruntreuungen im Eisenbahndienst.** Wie aus Königsberg i. Pr. berichtet wird, sind durch die Kriminalpolizei bei der Eisenbahngüterabfertigungsstelle seit geraumer Zeit betriebene umfangreiche Veruntreuungen von Gütern, wie Butter, Eier, Delikatessen usw. aufgedeckt worden; diese haben zur Verhaftung eines Wagenmeisters und eines Eisenbahnzugführers geführt, die sich die Waren nach Vernichtung der Frachtbriefe angeeignet und sie verkauft hatten. Der Zugführer hat sich am 17. d. M. in seiner Zelle mit einem Handtuch erdrosselt.

— **Wochenschrift des Allgemeinen Verbandes der preußisch-hessischen Eisenbahnvereine.** Mit der erster Nummer dieses Jahrgangs ist die Zeitschrift „Die Eisenbahn“ zum erstenmal in neuem Gewande erschienen, da sie, wie bereits mitgeteilt, von Beginn dieses Jahres ab, als Wochenschrift den Mitgliedern der Eisenbahnvereine an jedem Sonnabend zugestellt wird. Sie wird in größerem Format als bisher und reichhaltiger ausgestattet in einer Auflage von ½ Million Exemplaren hergestellt und von Verbandswegen jedem Verein in einer seiner Mitgliederzahl entsprechenden Stückzahl zugestellt. Jedes Einzelmitglied hat demnach auch Anspruch auf die „Eisenbahn“. Der Allgemeine Verband erhebt zur Deckung seiner Kosten von den Eisenbahnvereinen einen Verbandsbeitrag von 30 ₰ jährlich für den Kopf jedes Mitglieds. Die Zeitung wird von Berlin mit Eilgüterzügen in großen Ballen an die für die Verteilung an die Einzelvereine vorgesehenen Hauptverteilungsstellen der Direktionsbezirke versandt. Von dort aus geht sie sofort an die zugehörigen Einzelvereine mit den günstigsten Zügen weiter.

Zum Schluß seien noch einige Ausführungen wiedergegeben, in denen die Schriftleitung in Form eines „Grußes an die Leser“ eine Art von Programm entwickelt. Hier heißt es u. a.: „Wer in dem großen Heere der Eisenbahner irgend Wünsche, Hoffnungen, Fragen oder Zweifel auf dem Herzen hat, er teile sie uns vertrauensvoll mit. Wer irgend den Beruf zur Mitarbeit an unserem Blatte in sich spürt, er sei uns aufs herzlichste willkommen. Geeignete Artikel werden wir ihrem Wert entsprechend gern honorieren. Aus allen Bezirken gibt es ja fortlaufend Gutes und Nützliches zu berichten, überall macht sich ja insbesondere auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege ein reger Wetteifer bemerkbar. Für jede Nachricht hierüber sind wir von Herzen dankbar. Und nächst den Eisenbahnern selbst gilt unser Gruß auch deren Frauen und Familien. In einer Zeit, in der Schmutz und Schund in der Literatur so üppig wuchern, erscheint es uns als doppelt dankenswerte Aufgabe, den Familien eines so weitverbreiteten und für das Volkswohl wichtigen Standes, wie es der Eisenbahnerstand ist, gesunde literarische Kost darzubieten und für deren Belehrung und Unterhaltung nach Kräften Sorge zu tragen. Wir hoffen, uns auch in dieser Hinsicht die Zufriedenheit unserer Leser und Leserinnen zu erwerben.“

— **Eine linksrheinische Gürtelbahn bei Cöln.** Kürzlich ist der Cölner Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage über den Plan der Errichtung der Gürtelbahn für das linksrheinische Cöln zugegangen. Die erforderlichen Mittel betragen 4 029 500 Mark; aus dem durch Stadtverordnetenbeschluß vom 1. Februar 1903 für den Bau einer Kleinbahn von Cöln über Niehl nach Merkenich bewilligten Betrag von 2 850 000 ℳ soll die Summe von 2 040 000 ℳ für den Bau der Strecke Cöln-Staatsbahnhof-Nippes, die nunmehr als Teil der Gürtelbahn, statt als Teil der obengenannten Kleinbahn gebaut werden soll, verwandt werden. Die Mittel sind in den Anleihen 1904 und 1908 vorgesehen. Die Verleihung des Enteignungsrechts für die Gürtelbahn wird beantragt werden. Bei Niehl (Stadtteil von Cöln) soll ein neuer Handels- und Industriehafen angelegt werden. Die Vorlage wurde einstimmig angenommen. Zu ihrer Begründung führt Oberbürgermeister Wallraf u. a. aus, daß das Bedürfnis für diese Bahn vor allem durch die Tatsache gegeben sei, daß die Stadt in Cöln an Privatbesitz nur wenig, an städtischem Gelände fast gar nichts besitze, das, mit Bahnanschluß versehen, sich zu industriellen Zwecken eignen würde. 1901 sei der Minister von der Stadtverordnetenversammlung gebeten worden, einem Bahnprojekt zuzustimmen, das eine Umkreisung der Stadt Cöln von Rodenkirchen bis Niehl vorgesehen hatte. Es gingen Jahre hin, bis im Jahre 1905 der Einspruch der Fortifikation erfolgte gegen jede Bahn, die näher als 1½ km an die äußere Ringstraße rücke. Dieser Einspruch der Militärhörde bedeutete eine vollständige Ablehnung des südlichen Teiles der Gürtelbahn. Inzwischen waren die Zeiten ungünstiger geworden; da tauchte der Gedanke auf, im nördlichen Teil der Stadt einen Teil der Gürtelbahn vom Bahnhof in Ehrenfeld bis zur Venloer Straße auszubauen. 1911, als die Zeit wieder günstiger war, wurde das schlummernde Projekt wieder aufgenommen, und heute wird es in der Form vorgelegt, von Ehrenfeld (mit Anschluß an die Frechener Bahn) die Gürtelbahn bis zu einem Hafen bei Niehl auszubauen. Was die Hafenanlage angeht, so ist die Stadt Cöln ziemlich spät in die Reihe der Hafenstädte eingetreten. Der Handelshafen ist im Jahre 1898, der Industriehafen in Deutz erst im Jahre 1907 vollendet worden. Der Handelshafen ist vollständig ausgenützt, während noch die größere Hälfte des Deutzer Hafens, über 10 ha, zur Verfügung steht. Während die Gürtelbahn in einem Guß ausgebaut werden soll, wird man zweckmäßig bei dem Hafenbau nur schrittweise vorgehen und zunächst nur das eine Becken anlegen, und zwar auch dieses in zwei Etappen. Ist aber die ganze Hafenanlage fertig, dann verfügt Cöln über ein Hafengelände von 70 ha und eine nutzbare Werftlänge von 7 km. Zur Beschlußfassung eines solchen Unternehmens bedarf es eines gewissen Wagemutes. Zu diesem Wagemut berechtigt aber die Steigerung des Verkehrs in den jetzigen beschränkten Hafenverhältnissen. Im Jahre 1901 hatte Cöln einen Umschlag von 743 000 t, im Jahre 1911 einen solchen von 1 400 000 t. Der Eisenbahnverkehr zu den Hafenanlagen belief sich 1901 auf 311 000 t, 1911 auf 876 000 t. Die Vorlage wurde einstimmig bewilligt.

— **Bayerischer Landeseisenbahnrat.** Am 6. Februar d. J. findet die 10. Sitzung statt. Die Tagesordnung umfaßt zunächst die übliche Bekanntgabe des Verzeichnisses der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1912 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife, dann die Erörterung von besonderen tarifarischen Fragen, wie: Frachtermäßigung für Saatgut (amtliche Sackplombierung), Frachttarife für Porzellan zur überseeischen Ausfuhr und Frachtermäßigung für Fischfutterkuchen, dann Mitteilungen über Lagerhausverhältnisse. Als letzter Punkt folgt die Beratung des Entwurfs für den Sommerfahrplan 1913.

— **Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr von und nach Leipzig Hbf.** Am 1. Februar d. J. wird der Dresdner Bf. in Leipzig geschlossen und der dortige Hauptbahnhof dem öffentlichen Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr in der Richtung Sommerfeld und Liebertwolkwitz übergeben. Alsdann werden alle Züge in der Richtung Pegau-Zeitz, Corbetha, Halle, Bitterfeld sowie Sommerfeld, Riesa, Döbeln und Liebertwolkwitz, Lausigk sowie auch die Schnell- und Eilzüge der Richtung Gaschwitz nach und von dem Hauptbahnhof Leipzig geführt. Bis auf weiteres bleiben noch bestehen: der Eilenburger und der Bayerische Bahnhof, letzterer nur für den Personenzugverkehr.

Infolgedessen wird der eingangs bezeichnete Verkehr: 1. mit Leipzig Dresdner Bahnhof Ort der Richtung Sommerfeld bei Leipzig und Liebertwolkwitz nach dem Hauptbahnhof Leipzig verlegt; 2. für den Übergang a) Richtung Sommerfeld-Leipzig Dresdner Bahnhof-Richtung Liebertwolkwitz und b) Richtung (Sommerfeld/Liebertwolkwitz) - Paunsdorf-Stünz-Leipzig Dresdener Bahnhof-Leipzig Bayerischer Bahnhof-Leipzig-Connewitz über den Hauptbahnhof Leipzig geleitet.

Die Gebühr für Überführung von Reisegepäck und Expreßgut (40 ₰ für jede Sendung) zwischen dem Dresdner Bahnhof einerseits und dem Bayerischen und dem Hauptbahnhof in Leipzig anderseits, ferner die Gebühren für die Überführung von Sonderzügen, besonders gestellten Personen-, Kranken- und Gepäckwagen, Fahrzeugen, Motorfahrrädern und Leichen zwischen Leipzig Dresdner Bahnhof einerseits und Leipzig Hauptbahnhof, Leipzig Bayerischer Bahnhof, Leipzig Eilenburger Bahnhof und Leipzig-Stötteritz anderseits fallen vom 1. Februar 1913 an weg. Dagegen bleibt vorläufig noch bestehen die Überführung von Sonderzügen, Salonwagen usw. zwischen Leipzig Eilenburger Bahnhof einerseits und Leipzig Hbf., Leipzig Bayerischer Bahnhof sowie Leipzig-Stötteritz anderseits. Das gleiche gilt im durchgehenden Verkehr mit fremden Bahnen; nur werden die Bestimmungen für Überführung in Leipzig erst gelegentlich der Ausgabe von neuen Tarifen oder Tarifnachträgen geändert.

— **Besondere Vorkehrungen für den Wintersportverkehr auf den badischen Staatsbahnen.** Der große Aufschwung, den der Wintersport im badischen Schwarzwald genommen hat, machte es notwendig, besondere Vorkehrungen zu treffen, um eine glatte Abwicklung des Verkehrs zu gewährleisten. Für Schiläufer und Rodler werden in den wichtigeren nach den Wintersportplätzen abgehenden Zügen besondere Wagen eingestellt. Dadurch wird den Sportlern gleichzeitig ermöglicht, die Sportgeräte bei sich zu behalten, wodurch Verwechslungen vorgebeugt wird. Die Beförderung der Schier und der Rodelschlitten erfolgt kostenfrei. Bei günstigen Sportverhältnissen werden sowohl von den größeren Städten als auch im Anschluß an Schnellzüge der Hauptbahn (D 92 aus dem Rheinland) Sonderzüge nach den Wintersportplätzen ausgeführt. Außerdem wurde schon bei Festsetzung des Winterfahrplanes auf den Wintersport Rücksicht genommen. So wurde u. a. ein Schnellzugpaar auf der Schwarzwaldbahn erstmals auch im Winterdienst beibehalten, wodurch zwischen Norddeutschland und dem badischen Schwarzwald vorzügliche Tagesverbindungen her-

gestellt werden. Über die jeweiligen Sportverhältnisse auf den Höhen des Schwarzwaldes werden auf den Hauptstationen telegraphische Meldungen ausgehängt.

Österreich.

— Südbahn. Über den Rechnungsabschluß der Südbahn für das abgelaufene Jahr wird mitgeteilt, daß zwar die endgültigen Abrechnungen für die allerletzte Zeit noch nicht vorliegen, daß jedoch die Annahme bestehe, die Bilanz werde trotz einer Erhöhung der Einnahme um über 11 Mill. Kr. infolge außerordentlicher Steigerung der Ausgaben nur mit einem Überschuß von einigen hunderttausend Kronen abschließen. Es werde abgewartet werden müssen, ob die günstigen Einnahmenverhältnisse des abgelaufenen Jahres auch im laufenden Jahre anhalten werden. Während es ungewiß sei, ob Mehreinnahmen erzielt werden würden, stehe es bereits fest, daß die Personalausgaben wachsen werden.

Die früher erwähnten Pariser Besprechungen haben sich naturgemäß nicht auf Sanierungspläne bezogen, da solche bei den ungeklärten politischen und finanziellen Verhältnissen naturgemäß nicht zur Durchführung kommen können.

— Elektrisierung der Bozen-Meraner- und der Vinschgaubahn. Anläßlich der Genehmigung des mit Ende 1911 in Betrieb gesetzten Schnalstalwerkes der Städte Bozen und Meran hat sich die Staatsbahnverwaltung, die für die beiden vorgenannten Bahngesellschaften den Betrieb führt, aus dieser Wasserkraftanlage den Bezug von 120 PK für Bahnbetriebszwecke gesichert. Diese Kraftmenge entspricht jedoch nur dem Bedarfe der Bozen-Meraner- und der Vinschgaubahn im Jahresmittel, wogegen der Bedarf für die im Betriebe zeitweilig auftretenden höheren Leistungen derzeit noch nicht gedeckt ist. Bei den seinerzeitigen Verhandlungen haben die Etschwerke der Städe Bozen und Meran im Interesse der industriellen Entwicklung des Schnalstalwerkes den größten Wert darauf gelegt, daß der Strombedarf der Staatsbahnverwaltung nicht über das oben angegebene Ausmaß hinausgehe, weshalb sich die Staatsbahnverwaltung mit dem Vorbehalte begnügen mußte, den Restbedarf an elektrischer Kraft erst anläßlich der Bewerbung um die Marlinger Etschstufe, die im Unterwasser des Töllwerkes liegt, sicherzustellen. Die Pläne der Etschwerke für die Ausnützung der Marlingerstufe sind nun den Wasserbehörden überreicht worden, und es werden demnächst im Eisenbahnministerium Verhandlungen mit den Etschwerken stattfinden, die die Erweiterung des der Staatsbahnverwaltung zustehenden Vorwahlrechtes auf den ganzen, für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Bozen-Meraner- und der Vinschgaubahn notwendigen Kraftbedarf zum Gegenstande haben sollen. Da die Elektrizitätswerke der Städte Bozen und Meran an der Töll und im Schnalstale durch industrielle Unternehmungen noch lange nicht in dem ursprünglich angenommenen Ausmaße ausgenützt sind, wäre es allenfalls möglich, den ganzen Bedarf der Bozen-Meraner- und der Vinschgaubahn auch aus diesen schon fertiggestellten Werken sicherzustellen, so daß der Strombezug gegebenenfalls nicht erst von der Fertigstellung des zu konzessionierenden Marlinger Etschwerkes abhängig wäre.

— Neuer Luxuszug. Der Wien (Budapest)-Tirol-Riviera-Expreß gelangt mit 1. Februar d. J. zur Entlastung des stets stark besetzten (Petersburg)-Wien-Nizza-Cannes-Expreßzuges neu zur Einführung und wird jeden Dienstag und Sonnabend um 10 Uhr 50 Min. abends von Wien (Südbahnhof) abgehen und über Graz-Marburg-Franzensfeste- Bozen- Ala-Mailand jeden Donnerstag und Montag um 9 Uhr 8 Min. vorm. in Cannes eintreffen. In der Gegenrichtung wird die Abfahrt von Cannes jeden Sonntag und Mittwoch (das erste Mal am 5. Februar) um 8 Uhr 30 Min. abends, die Ankunft in Wien jeden Dienstag und Freitag um 7 Uhr 36 Min. früh erfolgen. Da dieser Expreßzug über Franzensfeste-Ala verkehrt, wird er sich auch für Reisen nach und von Südtirol eignen, um so mehr, als er dort zu sehr bequemer Tagesstunde eintreffen und abgehen wird (Bozen an 1 Uhr 37 Min., Trient an 2 Uhr 51 Min., Mori an 3 Uhr 27 Min., Riva am Gardasee an 5 Uhr 57 Min. nachm.: in umgekehrter Richtung Riva ab 12 Uhr 32 Min., Mori ab 1 Uhr 59 Min., Trient ab 2 Uhr 30 Min., Meran ab 1 Uhr 50 Min., Bozen ab 3 Uhr 45 Min. nachm.)

Auch dem Verkehr Budapest-Südtirol-Riviera und umgekehrt gereicht dieser Expreßzug zum Vorteil, indem jeden Dienstag und Sonnabend ein internationaler Schlafwagen von dem um 8 Uhr abends von Budapest (Südbahnhof), Budapest (Ostbahnhof) 7 Uhr 45 Min. abends, abgehenden Schnellzuge in Marburg zu dem Expreßzug übergehen und bis Cannes laufen wird, der auf der Rückfahrt jeden Dienstag und Freitag um 10 Uhr 15 Min. vorm. am Südbahnhofe in Budapest (am Ostbahnhofe um 10 Uhr 45 Min.) eintreffen wird. Den Bewohnern der südlich von Marburg gelegenen Städte und Ortschaften ist die Benutzung dieses Expreßzuges durch die im Anschluß stehenden Triester Nachtschnellzüge Nr. 5 und 6 ermöglicht.

— 80. Geburtstag des Eisenbahnpräsidenten Zivilingenieurs E. A. v. Ziffer. Am 23. d. M. begeht der langjährige Präsident des Verwaltungsrats der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft, beh. aut. Zivilingenieur E. A. v. Ziffer in vollster körperlicher und geistiger Frische seinen 80. Geburtstag. Der Jubilar hat nicht nur während seiner 60 jährigen Tätigkeit im technischen Berufe, sondern auch vorwiegend auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und insbesondere in bezug auf die Entwicklung der Bahnen niederer Ordnung Richtung gebend gewirkt. Seit Jahrzehnten hat er für die Wahrung der Standesinteressen und für die Stellung der Techniker im Staate und in der Gesellschaft in erfolgreicher Weise sich betätigt und um die Interessen der beh. aut. Privattechniker sich unvergängliche Verdienste erworben. Das am 2. Januar d. J. vollzogene Gesetz, betreffend die Errichtung von Ingenieurkammern, ist zum größten Teile seinem unermüdlichen und mannhaften Eintreten zu verdanken. Vermöge seines lauteren Charakters, seines reichen Wissens und seiner vielseitigen Erfahrungen erfreut sich der Jubilar in den weiten Kreisen seiner Freunde und Verehrer der größten Wertschätzung. Auch als Fachschriftsteller und Berichterstatter auf vielen Eisenbahn-Kongressen genießt Herr Ziffer einen ausgezeichneten Ruf. Möge es ihm beschieden sein, im öffentlichen Interesse noch viele Jahre sich betätigen zu können.

Ungarn.

— Neueinteilung der allgemeinen Abteilung der ungarischen Staatsbahnen. Die allgemeine Hauptsektion der Staatsbahnen bestand bisher aus drei Abteilungen, nämlich: 1. Sekretariat und Personalangelegenheiten, 2. rechtliche und Enteignungsangelegenheiten, 3. Beschaffungen. Diese Hauptsektion wurde vom 1. Januar d. J. in sieben Abteilungen geteilt, und zwar 1. Sekretariat, 2. rechtliche und Enteignungsangelegenheiten, 3. Material- und Inventarbeschaffung, 4. Personalangelegenheiten, 5. außertarifarische Reisebegünstigungen und Fremdenverkehr, 6. Angelegenheiten des Pensionsinstituts und der Wohltätigkeitsfonds, 7. Gesundheitsangelegenheiten. Mit der Leitung dieser Angelegenheiten wurden folgende Herren betraut: 1. Oberinspektor Dr. Alexius Szerbák, 2. Oberinspektor Dr. Markus Benedikt, 3. Oberinspektor Karl Márkössy, 4. Inspektor Dr. Béla Mezö, 5. Sekretär Dr. Hermann Gaál, 6. Inspektor Dr. Béla Rohay, 7. Oberinspektor Dr. Julius Tótfalussy. Eine besondere Aufmerksamkeit verdient die 5. Abteilung, welche auch mit den Fremdenverkehrsangelegenheiten betraut wurde. Die Aufgabe der Sektion ist, die Fremdenverkehrseinrichtungen anderer Bahnen zu studieren, deren Ergebnisse zu beobachten und in dieser Sache Vorschläge vorzubereiten.

— Die Gütertarifbegünstigungen der Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn. „Vasuti es Közlekedési Közlöny" hat seiner Nummer vom 8. d. M. die Liste der für das Jahr 1913 auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen und der von ihnen verwalteten Bahnen, auf den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn und den von ihr verwalteten Lokalbahnen gültigen sogenannten Refaktien als Beilage beigegeben. Diese Liste weist der vorjährigen gegenüber nur wenige Änderungen auf. Mehrere Refaktien sind diesmal aus der Liste nur deshalb weggeblieben, weil sie mit Rücksicht auf ihren ständigeren Charakter in den am 1. März herauszugebenden Anhang zum neuen Lokalgütertarif der Staatsbahnen übernommen wurden. Die Refaktien für die nach dem westlichen und nördlichen Zollausland bestimmten Lebensmittel hat der Handelsminister mit Rücksicht auf die gegenwärtigen schwierigen volkswirtschaftlichen Verhältnisse bis Ende 1913 bewilligt. Ebenso sind die zehnprozentigen Refaktien der für die Budapester Zentralmarkthalle bestimmten Lebensmittel bis auf Widerruf, spätestens aber bis Ende 1913, bewilligt, obwohl das damit gebrachte Geldopfer nicht den geringsten Einfluß auf die Verbesserung der Versorgungsverhältnisse der Hauptstadt zu üben vermag. Nicht erneuert wurden die Refaktien, die für das nach dem Zollauslande bestimmte Küferholz nach den Budapester Stationen und für das nach dem westlichen Zollauslande bestimmte und der C-Klasse unterliegende Holz bis Bruck-Királyhida, Marchegg übergangsweise bewilligt waren, weil die Verbandstarife zum Teil schon fertiggestellt sind, zum Teil aber in nächster Zeit veröffentlicht werden. Die Refaktien für die Erzeugnisse der Gewebeindustrie wurden im allgemeinen und nur mit der Beschränkung erneuert, daß die Leinenstoffe aus den Refaktien ausgelassen wurden. Die Getreide- und Mehlrefaktien wurden unverändert

erneuert. Unter die Refaktien für Petroleum und Nebenerzeugnisse der Petroleumraffinerie wurden auch diejenigen für die Rohpetroleumsendungen galizischen und Bukowinaer Ursprungs der heimischen Petroleumraffinerien sowie der Bosnabroder Danicafabrik aufgenommen. Unverändert erneuert wurden die Refaktien der aus den heimischen Petroleumraffinerien und aus Bosnabrod zu Land und über Fiume in das Zollausland und nach Bosnien und der Hercegovina zu befördernden Petroleumraffinaden, sowie diejenigen, die im inländischen Verkehr gültig waren. Die Refaktien, für die aus Fiume und Triest nach den heimischen Stationen bestimmten Raffinaden wurden vorläufig nur auf ein halbes Jahr verlängert, weil der zur Ausgabe gelangende neue ungarisch-adriatische Verbandstarif voraussichtlich auch diese Begünstigungstarife berühren wird. Dasselbe gilt für die Refaktien des aus Marosujvár nach Belovár und Zágráb (Agram) zu befördernden Küchensalzes. Die Refaktie für die aus Budapest und Wien nach den Provinzstationen und umgekehrt zu befördernden gewöhnlichen Eilgüter haben insofern eine Beschränkung erfahren, als bedungen wurde, daß die begünstigten Sendungen auf den Linien der Staatsbahnen eine Strecke von mehr als 100 km zurücklegen müssen. Jene bis Ende 1912 gültig gewesenen Refaktien, deren Aufnahme in den am 1. März d. J. ins Leben tretenden neuen Lokalgütertarif oder dessen Anhang beschlossen wurde, hat die Direktion der Staatsbahnen bis Ende Februar d. J. erneuert.

— **Verbot gegen die Auszahlung von Mitglieder-Werbegebühren bei den Eisenbahner-Vereinen.** Ein solches hat die Generalinspektion für Eisenbahn und Dampfschiffahrt an sämtliche Eisenbahnverwaltungen und an die unterstehenden Eisenbahnervereine erlassen. Zur Begründung des Verbotes wird ausgeführt, daß durch die Gewährung solcher Werbegebühren die Werbung der Mitglieder bisher in den meisten Fällen geschäftsmäßig erfolgte, und auf solche Weise der eigentliche Zweck der Vereine, der Wohlfahrt der Eisenbahnangestellten zu dienen, außer acht gelassen wurde. Die Erlaubnis, die in dieser Hinsicht bestanden hat, hatte die Entstehung von Eisenbahnervereinen in Überzahl zur Folge, so daß eine übermäßige Inanspruchnahme der Mittel hauptsächlich des niederen Eisenbahnerpersonals die Folge war. Zukünftig ist ohne Rücksicht auf die Höhe des Betrages jede Bezahlung, die von den Eisenbahnervereinen für die Aufnahme neuer Mitglieder an die Bevollmächtigten der Vereine als Honorar oder aber als Vergütung von Reisekosten bisher gleistet wurde, verboten. Als Werbegebühren sind auch solche Vergütungen zu betrachten, die etwa bisher zu Ende des Jahres auf Grund einer Vereinsbestimmung im Wege der Generalversammlung genehmigt wurden. Ein Verstoß gegen diese Verordnung wird strenge geahndet und kann auch die Auflösung des Vereins nach sich ziehen.

Die Gültigkeit dieser Verordnung kann jedoch auf das Gebaren jener Vereine, die einen regelrechten kaufmännischen Betrieb besitzen (z. B. sich mit Lebensversicherungsgeschäften befassen), und mit der gesetzlichen Firmenzeichnung versehen sind, nicht ausgedehnt werden, da diese insoweit dem Handels- und Wechselgerichtshofe unterstehen.

— **Umgestaltung von Linien zweiten Ranges zu solchen ersten Ranges.** Es sind im laufenden Jahre folgende Arbeiten dieser Art auf dem Netze der Königl. ungar. Staatsbahnen in Aussicht genommen: 1. Die Umgestaltung der Linie Üzbégh-Nagybélicz sowie die Erweiterung der Stationen Nyitra und Nagysurány. Diese Arbeit wurde durch den Bau der Kohlenbahn Privigye-Nyitrabánya bedingt, da die Strecke Üzbégh-Nagybélicz der Linie Ersekujvár (Neuhäusl)-Privigye den Anforderungen des großen Verkehrs nicht mehr entsprach. Die Umgestaltungsarbeiten dieser 42 km langen Strecke werden insgesamt etwa 5 Millionen Kr. erfordern. Von dieser Summe sind bereits 4.5 Millionen Kr. zur Verfügung gestellt, somit wird im Jahre 1913 ein großer Teil der Arbeiten beendigt. 2. Die Umgestaltung der Linie Dombovár-Bátaszék, einer Verbindungslinie zwischen der Linie Budapest-Fiume und Szabadka-Szeged, wurde mit einem Kostenaufwande von 7 450 000 Kr. größtenteils beendigt. Es sind noch Arbeiten zum Kostenbetrage von 500 000 Kr. auszuführen. 3. Die Umgestaltung der 8 km langen Linie Miskolcz-Diósgyör. Diese Bahn wurde im Jahre 1873 erbaut. Die Schienen sind 5,5 m lang und 24,9 kg schwer. Der Verkehr mit den Diósgyörer staatlichen Eisen- und Stahlwerken hat sich in den letzten Jahren rasch entwickelt, die tägliche Wagenladung der Werke im laufenden Jahre wird durchschnittlich auf 270 geschätzt. Durch die Umgestaltung der Linie zu einer solchen ersten Ranges wird die wirtschaftliche Ausnutzung der Lokomotiven ermöglicht und die Leistungsfähigkeit dieser Linie wesentlich erhöht. Die Kosten der Arbeiten betragen insgesamt 380 000 Kr.

— **Ernennungen und Betrauungen bei den Staatsbahnen.** Der Betriebsleiterstellvertreter in Szegedin, Oberinspektor Zoltán Uray, wurde mit der Leitung der Szegediner Betriebsleitung betraut und zugleich zum Oberinspektor I. Klasse befördert. Außerdem wurden zu Betriebsleiterstellvertretern ernannt: Inspektor Edmund Ráner in Szegedin, Inspektor Johann Leicht in Kolozsvár (Klausenburg). Inspektor Franz Sust in Arad, Inspektor Dr. Rudolf Valkányi in Szabadka (Maria Theresiopol). An Stelle des in den Ruhestand getretenen Präsidenten des Disziplinargerichts der ungarischen Staatsbahnen Hofrat Dr. Gustav Bartsch wurde der Direktorstellvertreter Dr. Julius Biber ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Französisches Staatsbahnbudget und Parlament.** Die französische Abgeordnetenkammer und Presse hatte scharf getadelt, daß die Voranschläge für die Staatswestbahn für 1912 derart mangelhaft aufgestellt waren, daß nicht nur zweimal bedeutende Nachtragskredite nötig wurden, sondern auch das Budget selbst in den meisten Kapiteln wesentliche Abänderungen erfuhr. So sprach man davon, es seien nacheinander drei verschiedene Budgets vorgelegt. Die Budgetkommission der Abgeordnetenkammer hatte dann im November einstimmig Bedenken gegen solche Rechnungsführung erhoben und beschlossen, über den Teil der Ergänzungsbudgets der Staatsbahnen, welcher die Beseitigung und Neueröffnung von Krediten behandelte, eine besondere Untersuchung und einen besonderen Bericht zu betätigen. Der Berichterstatter der Kommission, der Abgeordnete und frühere Unterstaatssekretär Chéron, hatte in seinem Bericht betont, die sehr bedeutenden Änderungen und neuen Vorschläge machten dem Parlament eine eingehende Prüfung zur Pflicht. Der Pariser „Temps“ stellt nun in einem „Aufsichtslosigkeit und Schiebungen“ betitelten Leitartikel mit bitterer Ironie fest, daß aus der feierlich angekündigten besonderen Untersuchung und Berichterstattung gar nichts geworden sei. Ohne Prüfung seien die betreffenden Kredite im Wirrwarr der letzten Kommissionssitzung vor Tagungsschluß angenommen worden, so daß die ohne Erörterung genehmigten Vorschläge der Eisenbahnverwaltung soeben als Gesetz zur Veröffentlichung gelangten. Das Parlament habe damit seiner wesentlichen Vollmacht, der Kontrolle der Ausgaben, entsagt. Nur ein erstaunlich kurzer und sehr nachsichtiger Bericht des Abgeordneten Chéron über das „dritte“ Budget der Westbahn sei als Anhang zu dem Bericht über die Kammersitzung vom 20. Dezember in das Amtsblatt „glissiert“ worden. Aber selbst diese Darstellung des Generalberichterstatters Chéron enthalte sehr erbauliche Dinge und bezeuge, daß die Staatswestbahn, um den Fehlbetrag ihres Betriebs geringer erscheinen zu lassen, zu den tadelnswertesten Mitteln greife. Herr Chéron schreibt u. a. „Indem man Ausgaben vom ersten in den zweiten Abschnitt verweist, besonders im Laufe des Rechnungsjahrs, setzt man sich zu sehr dem Verdacht aus, ein Schleichmittel zu gebrauchen, um das Ungenügen der Betriebsergebnisse zu vermindern.“ Auch bezeichnet es Chéron als bedenklich für den Staatsschatz, daß er der Staatsbahnverwaltung derart Vorschüsse mache, wie jetzt geschehe. Die Budgetkommission habe der Eisenbahnverwaltung angekündigt, daß sie nun eine ganz besondere Aufsicht üben werde. Der „Temps“ meint, nach den gemachten Erfahrungen habe diese Drohung gar keinen Wert.

— **Günstige Meinungen über die französischen Eisenbahnen.** Das abgelaufene Jahr wird für die Entwicklung und Lage der französischen Eisenbahnen von interessierten französischen Kreisen verhältnismäßig befriedigend angesehen. In der vorangegangenen Zeit drückte einerseits der Ausstand vom Oktober 1910 mit seiner Folge von „Sabotage“ usw. sowie überhaupt die lebhafte und herausfordernde Bewegung der organisierten Eisenbahner, anderseits die aus politischen Gründen starke Geneigtheit der Regierung und des Parlaments, den Eisenbahnverwaltungen neue Lasten zugunsten des Personals aufzuerlegen und sich mehr in die Geschäftsführung einzumischen. Man erinnert sich, daß u. a. ein Schutzverband der Inhaber französischer Eisenbahnwerte gegründet war, welche im Verlauf von wenig mehr als einem Jahrzehnt etwa 2 Milliarden und in den beiden Jahren 1910 und 1911 allein eine Milliarde Franken an Preiswert verloren hatten. Jetzt führt der „Moniteur des Intérêts matériels“ aus, man habe in den Generalversammlungen der Aktionäre sehr den ungewohnten „Optimismus“ bemerkt, von welchem die erstatteten Berichte und die mündlichen Erklärungen der leitenden Persönlichkeiten Zeugnis ablegten. Die dort gehaltene Sprache, namentlich in der Generalversammlung der Nordbahn, habe zu verstehen gegeben, daß ein Zeitraum weiten Gedeihens sich für die französischen Eisenbahngesellschaften eröffne. Man müsse zur Stunde anerkennen, daß diese Voraussagungen sich vollständig verwirklichten, denn die Einnahmen der 50 ersten

Wochen des Jahres 1912 beliefen sich auf 1836 Millionen Franken, um 81,7 Millionen mehr als 1911. Ebenso sei zu betonen, daß das Personal zu einer verständigeren Haltung zurückgekehrt sei und die Regierung die „Politik systematischer Feindschaft“, welche sie seit einigen Jahren hinsichtlich der Eisenbahngesellschaften befolgte, aufgegeben habe. So sei gegenwärtig von dem Plan, die Ernennung des oberen Personals dem Belieben der Regierung zu unterstellen, nicht mehr die Rede. Auch falle stark in das Gewicht, daß entgegen den Einsprüchen des Ministeriums der Staatsrat neuerdings bezüglich der Orléansbahn und der Südbahn die Dauer der Staatsgarantie bis zum Ablauf der Konzession, also bis 1956 und 1960, bestätigt hat. — Diese Anschauung des genannten Fachblattes ist vielleicht selbst etwas „optimistisch“, entbehrt aber nicht der tatsächlichen Begründung. Die bessere Stimmung macht sich auch im Börsenpreise der französischen Eisenbahnaktien geltend, welcher für die Mehrzahl der Gesellschaften im Laufe des Jahres 1912 gestiegen ist, obwohl dieses unter dem drückenden Einfluß der Kriegsfurcht stand und der Preis der immerwährenden französischen Staatsrente um mehr als 5% sank. Es notierten an der Pariser Börse am 31. Dezember 1912 bzw. 1911 die Aktien der Nordbahn 1648 gegen 1634, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 1250 gegen 1210, der Orléansbahn 1318 gegen 1250, der Südbahn 1138 gegen 1094 der Ostbahn 902 gegen 933. Die Aktien der Staats-Westbahn, welche noch als solche bestehen und verzinst werden, fielen entsprechend den Preisen der Staatsrente. Bemerkenswert ist finanziell noch aus dem Jahr 1912, daß auch die französischen Eisenbahnverwaltungen, voran die Staatsbahn, dem teureren Geldstand entsprechend, von niedriger verzinslichen wieder zur Ausgabe von 4prozentigen Obligationen übergingen. Auf die Eisenbahneinnahmen wirkte übrigens auch die im ganzen gute französische Ernte des Jahres 1912 günstig. So erklärte jüngst der Staatsbahndirektor, Herr Claveille, auf einer Versammlung in der Normandie, noch niemals hätten die französischen Eisenbahnen so viel Äpfel zu befördern gehabt wie in diesem Jahre.

— **Die Pariser Stadtbahn (Métropolitain)** hatte im Jahre 1912 eine Einnahme von 54,18 Millionen Franken, gegen das Vorjahr mehr 1,04 Million. Sie beförderte 310,78 Millionen Personen, mehr 5,47 Millionen. Der Börsenpreis der Aktien des Unternehmens fiel im Laufe des Jahres von 688 auf 636. — Die Pariser Nord-Süd-Untergrundbahn vereinnahmte 1912: 8,56 Millionen, gegen das Vorjahr (auf einer längeren Betriebsstrecke) mehr 1,5 Million.

— **24 Stundenzählung in der Schweiz.** Der Bundesrat beschloß, bei den Verkehrsanstalten die Stundenzählung von 0 bis 24 einzuführen, vorausgesetzt, daß Deutschland und Österreich-Ungarn sie ebenfalls einführen. Die Gesandtschaften in Berlin und Wien werden beauftragt, entsprechende Unterhandlungen einzuleiten, damit am 1. Oktober d. J. oder am 1. Mai 1914 die neue Zählung eingeführt werden kann. Falls die Regierungen der beiden Länder sich nicht anschließen, behält sich der Bundesrat weitere Entschließungen vor.

— **Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** In der am 17. d. M. begonnenen Sitzung des Verwaltungsrats der Bundesbahnen stellte bei der Behandlung des Geschäftsberichts die Generaldirektion eine Vorlage über den elektrischen Betrieb auf der Gotthardbahn für die nächste Zeit in Aussicht. — Wegen des zweiten Simplontunnels hat im Bundeshause zu Bern zwischen den Bundesräten Müller und Forrer, sowie Generaldirektionspräsident Dinkelmann und Generaldirektor Haab einerseits und Nationalrat Sulzer für die Firma Brandt, Brandau & Co. anderseits eine Besprechung stattgefunden, um den Prozeß der Bundesbahnen gegen Brandt, Brandau & Co. auf gütlichem Wege zu beseitigen. Über das Ergebnis der Unterhandlungen wird Stillschweigen bewahrt, immerhin soll, wie der „Bund“ schreibt, eine Verständigung in Aussicht sein. Die Baufirma, welche sich bekanntlich geweigert hat, den gleichzeitig mit dem ersten im Rohbau hergestellten zweiten Tunnel für die vereinbarte Summe von 19½ Millionen Franken fertig auszubauen, würde allerdings eine Entschädigung leisten müssen. Man nahm an, daß der zweite Tunnel noch etwa 25 Millionen, also etwa 6 Millionen mehr kosten werde. — Am 1. März d. J. tritt im innern Verkehr der schweizerischen Bundesbahnen das vereinfachte Abfertigungsverfahren in Geltung. Die wesentliche Neuerung besteht darin, daß die bisher verwendete Güterfrachtkarte wegfällt und als Abfertigungs- und Verrechnungsgrundlage ausschließlich der Frachtbrief benutzt wird. Gleichzeitig wird im innern Güterverkehr für die Entrichtung der Beförderungs- und Nebengebühren das Markenverfahren in beschränktem Umfang eingeführt. Diese Neuerungen sollen in erster Linie dem im Güterabfertigungsdienst beschäftigten Personal eine bedeutende Arbeitsentlastung bringen. — Wie schweizer Blätter aus italienischen entnehmen, bereitet die italienische Regierung ausgedehnte Befestigungen an der Eisenbahnlinie Locarno-Fondotoce vor.

Aus Genf wird nach Lyoner Mitteilungen berichtet, die Genehmigung des zwischen der Schweiz und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft über den Rückkauf des Genfer Bahnhofs abgeschlossenen Vertrags solle durch das französische Parlament im Februar unter der Bedingung erteilt werden, daß eine Verdopplung der Linie auf der französischen Seite des Sees erfolge. — In Flüelen an der Gotthardbahn wird ein großer Damm in den Vierwaldstätter See hinausgebaut, auf dem auf doppelspurigem Gleise Güterwagen zur Umladung von Gütern zwischen Eisenbahn und Schiff verbracht werden können. Dort sollen riesige Mengen von Sand und Schotter aus dem Baggerunternehmen am Ausfluß der Reuß, Dynamit aus der Fabrik an der Isleten, Holz aus den Wäldern des Isentals, Zement und Kalk aus den Öfen von Beckenried, Rotzloch und Buochs verladen, und umgekehrt Kohlen und andere Massengüter für die Fabriken und die Vitznau-Rigibahn in die Motorboote eingeladen werden, da die Umladeverhältnisse auf dem Seegleise in Luzern sich immer ungünstiger gestalten. — Nach dem nunmehr ausgegebenen vollständigen Fahrplan der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon fahren in der Richtung Bern-Brig 17 Züge, davon 1 Expreßzug, 5 Schnellzüge, 4 Personenzüge, 7 Tramzüge; in der Richtung Brig-Bern 19 Züge, davon 2 Expreßzüge, 6 Schnellzüge, 6 Personenzüge, 5 Tramzüge. Einzelne dieser Züge verkehren nur an Werktagen oder Sonn- und Feiertagen oder in der Hauptreisezeit. Die Schnellzüge brauchen von Bern nach Mailand etwa 6 Stunden oder etwas mehr. Ihre Fahrzeit von Mailand nach Bern ist durchschnittlich etwa eine Stunde länger. — Im Aargau ist eine neue schmalspurige Bahnlinie von Wohlen nach Meisterschwanden zur Verbindung des Münztales mit dem Seetale in Aussicht genommen.

Die Bern-Neuenburgbahn, die sog. „direkte“, welche finanziell seit langem ungünstige Ergebnisse hat, deren Verkehr aber in letzter Zeit mehr gepflegt wird, hatte im Jahre 1912 eine Einnahme von 1 172 421 Fr. oder 59 910 Fr. mehr als im Vorjahre. — Die Wengernalpbahn vereinnahmte im ganzen Jahre 939 973 Fr., d. i. weniger 106 817 Fr. als im Vorjahr, wegen des ungünstigeren Wetters; die Vitznau-Rigibahn 539 205 Fr. oder 19 924 Fr. weniger, die Pilatusbahn 253 815 Fr. oder 71 820 Fr. weniger.

— **„Sabotage“ in England.** Bisher zeichnete sich Frankreich dadurch aus, daß Gewalttaten gegen die Eisenbahnen ein Mittel dazu bildeten, den Kampf der politischen Meinung zum Austrag zu bringen. Neuerdings bedienen sich auch die englischen Stimmmrechtlerinnen dieses Kampfmittels. Sie haben in den Weihnachtstagen mehrere Versuche gemacht, die Streckensignale der Großen Nordbahn in der Nähe des Bahnhofs Potters Bar bei London außer Tätigkeit zu setzen. Die Signalhebel waren in den meisten Fällen mit starker Schnur so zusammengebunden, daß die Signale nicht gezogen werden konnten. Zettel, die an den betr. Stellen vorgefunden wurden, trugen die Aufschrift: „Das einzige Mittel gegen eine Wiederholung solcher Dinge ist das Stimmrecht für Frauen“. Daß die Signalstörungen bei dem starken Weihnachtsverkehr keinen Anlaß zu Unfällen gegeben haben, ist ein wahres Wunder, aber mit umso größerer Freude zu begrüßen.

Die russische Kommission zur Erforschung des Eisenbahnwesens. Der Kaiser hat auf einen Bericht des Ministerpräsidenten am 30. November zu befehlen geruht, daß die am 21. September 1908 eingesetzte, unter dem Vorsitz des Ingenieur-Generals Petrow bestehende Besondere Kommission zur allseitigen Erforschung des Eisenbahnwesens in Rußland zum 1. Juni 1913 ihre Arbeiten zu beendigen hat.

Diese kurze Notiz läßt tief blicken. Ab und an ist wohl von der Residenzpresse eine Nachricht verbreitet worden über diese oder jene Revision von Eisenbahnen, die ausgeführt worden ist, auch ist gelegentlich eine Zeitung über das anscheinend beschauliche Dasein, das die Kommission gefristet hat, mißvergnügt gewesen und hat endlich Taten verlangt. Taten sind aber bisher in der Öffentlichkeit nicht bekannt geworden, außer jenen Revisionen. Nun scheint es so, als ob auch an leitender Stelle die Zuversicht über die Nützlichkeit der Arbeiten dieser Kommission nicht mehr ganz unerschüttert ist. Man wünscht also Rechenschaft, Berichte, Vorschläge zu Verbesserungen usw., wie das zu Ende der siebziger Jahre auch die Kommission des Grafen Baronow getan hat, die mit einer ganz ähnlichen Aufgabe betraut war, und deren Hauptarbeit das allgemeine Statut (das erste Eisenbahngesetz) für die Eisenbahnen Rußlands war. Das war wirklich eine Tat! Man darf gespannt sein, was die langjährige Kommissionsarbeit des Generals Petrow liefern wird.

Fremde Erdteile.

— **Steinkohlen im Fernen Osten des russischen Reiches.** Zurzeit wird viel über Bekämpfung des Mangels an Steinkohlen im europäischen Rußland gesprochen und geschrieben. Und tatsächlich sind die Befürchtungen nicht von der Hand zu weisen. Man denkt dabei, wie es scheint, auch an den Fall eines Krieges, in welchem Falle der Mangel an Kohlen geradezu verhängnisvoll werden kann. Aber nicht nur im europäischen, auch im asiatischen Rußland herrscht die gleiche Not, denn im fernen Osten macht sich ebenso wie im Donezbecken Kohlenmangel fühlbar. Die Nachfrage steigt mit der Entwicklung der Industrie; dazu kommt in absehbarer Zeit der Bedarf der Amurbahn. Der Steinkohlenverbrauch beträgt zurzeit 38 Mill. Pud (622 440 t) jährlich; er wird jedoch beträchtlich steigen, wenn die Dampfschiffahrts-Gesellschaften auf dem Amur von Holz zur Steinkohlenfeuerung übergehen. Die Nachfrage für Steinkohle ist sehr stark, das Angebot hingegen gering und die Fundorte des fernen Ostens können den Ansprüchen nicht gerecht werden. Die bekanntesten Fundorte liefern folgende Mengen Steinkohle: die Gruben von Starzew bei Wladiwostok bis 12 Mill. Pud jährlich für den Bedarf der Eisenbahnen; die Kohle ist minderwertig. Die Ssutschanski-Gruben liefern ausschließlich der Flotte und dem Militär; es werden jährlich höchstens 8 Mill. Pud gefördert. Die Gruben auf Sachalin liefern vortreffliche Kohle, aber nur 2½ Mill. Pud jährlich; zusammen also 22,5 Mill. Pud = 376 700 t. Die unbedeutende Produktion Sachalins soll auf den Mangel an Häfen und auf die wegen der herrschenden Stürme schwierige und gefährliche Verbindung mit Wladiwostok zurückzuführen sein. Außer den genannten Gruben gibt es noch die von Linholm und Clarkson an der Amur-Bucht; die Nowolipowski- und Mangugaiski-Gruben von Popow, die zurzeit außer Betrieb sind. Infolge des Mangels an einheimischer Kohle werden jährlich 20 Mill. Pud (= 327 600 t) aus Japan eingeführt. Dieser Fehlbetrag soll, nach den angestellten Untersuchungen einer hierzu ernannten Kommission, leicht aus den vorhandenen Gruben gedeckt werden können. Die Kohle der Mangugaiski-Gruben steht der Cardiff-Kohle kaum nach, und sie eignet sich vortrefflich für Marinezwecke. Die Stärke der Flötze beträgt 0,70 Faden (= 1,49 m). Der Abbau soll keinerlei Schwierigkeiten bereiten. Der einzige Mangel ist die 16 Werst weite Entfernung der Gruben vom nächsten Amur-Hafen. Um die Gruben ausnutzen zu können, wären, nach der Ansicht des Ingenieurs W. N. Butusow, der in der Gesellschaft der Bergingenieure einen Vortrag über dieses Thema gehalten hat, der Bau einer Bahn und eines Hafens sowie die Anlage von Ladevorrichtungen unerläßlich notwendig. Die Anlage einer Schmalspurbahn würde ohne rollendes Material auf etwa 161 000 Rubel zu stehen kommen. Ein Hafen auf Sachalin würde nach einem vorliegenden Entwurf 8 Mill. Rubel in Anspruch nehmen. Eingehende Untersuchungen der Mangugaiski-Gruben haben ergeben, daß die dortigen Kohlenvorräte 250 bis 300 Mill. Pud (= 4 095 000 bis 4 914 000 t) betragen. Die Entfernung vom geplanten Hafen bis Wladiwostok beträgt 16 Werst. Es könnten jährlich 10 bis 15 Mill. Pud Kohle gefördert werden. Der Marktpreis in Wladiwostok dürfte 5 Rubel für die Tonne nicht übersteigen.

Japankohle kostet gegenwärtig 9 Rubel für eine Tonne. Um dem Kohlenmangel im fernen Osten abzuhelfen, müßten also Häfen auf Sachalin und an der Amur-Bucht angelegt und die Verzollung ausländischer Kohle eingeführt werden.

Der Ruf nach staatlichem Schutz tritt auch hier hervor, obgleich es noch keineswegs einwandfrei feststeht, daß der Bedarf an Steinkohlen, der ja doch in absehbarer Zeit ganz erheblich anwachsen wird, aus den eigenen Beständen auch wirklich gedeckt werden kann. Das müßte aber doch wohl die Voraussetzung sein, weil anderenfalls die Eisenbahn, die Industrie usw. durch versteuertes Brennmaterial geschädigt werden würden. Leider ist aber die Form des Schutzzolles in Rußland derart, daß diese Erwägungen nicht ausschlaggebend sind, vielmehr ist man bestrebt, durch einen verhältnismäßig hohen Schutzzoll die Möglichkeit zu schaffen, für das eigene Produkt einen hohen Preis erzwingen zu können. M.

— **Neue Eisenbahnpläne für den Südosten Chinas** sind im Gange. Es handelt sich dabei vor allem um eine Verbindung von Kanton mit dem bedeutenden Hafenorte Swatau, der etwa in der Mitte zwischen Hongkong und Futschau, dem bekannten Teeverschiffungshafen, liegt. Diese Verbindung soll aber nicht als Küstenlinie erfolgen, was auch wenig Bedeutung für beide Plätze hätte, sondern durch eine Linie, die weiter innen im Festlande, etwa 100 bis 120 km von der Küste entfernt, liegen würde. Es besteht schon jetzt eine Eisenbahn Swatau-Tschaotschou, die den Hanfluß etwa 40 km stromaufwärts geht. In Tschaotschou selbst oder noch etwas weiter stromauf ließe sich eine Abzweigung nach Westen ermöglichen, die auf der hier liegenden Hochebene bis Hweitschou und von da aus im Tale des Peolflusses, einem Nebenflusse des Kantonflusses, bis nach Kanton führen würde. Die Linie würde etwa 350 km lang werden und ein dicht bevölkertes Gebiet mit heute schon regem Handelsverkehr aufschließen, indem sie diese mit zwei so wichtigen Hafenplätzen, wie es Kanton und Swatau sind, unmittelbar in Verbindung setzt. Heute bewegt sich der Verkehr in recht beschwerlicher Weise auf unzureichenden Kanälen und wenig schiffbaren Küstenflüssen nach den kleinen Küstenplätzen, um von hier aus durch die Küstenschiffahrt aufgenommen zu werden. Die geplante Eisenbahnlinie liegt zu zwei Dritteilen im Gebiete der Provinz Kuantung und nur zu einem Dritteil in demjenigen der Provinz Fukien; sie wird deshalb namentlich durch den Gouverneur von Kuantung, Chenchiungmen, zu fördern gesucht. Dieser Chenchiungmen war seinerzeit bei der Einrichtung der Provinziallandtage als Abgeordneter gewählt worden und hat als solcher den Plan dieser Eisenbahn dem Landtage vorgelegt, ohne aber etwas damit erreichen zu können. Inzwischen kam die staatliche Umwälzung, die ihn zum Gouverneur oder Tutu von Kuantung machte, und nun setzt er seine volle amtliche Gewalt ein, um das Eisenbahnunternehmen zu fördern. Er hat dazu einen Beamten nach Swatau gesandt, der dort feierlich empfangen worden ist; auch an zustimmenden Reden hat es da nicht gefehlt. Als es sich aber um die Zeichnung von Anteilen für das Unternehmen handelte, zeigte sich die Kaufmannschaft von Swatau sehr zurückhaltend; sie zeichnete nur einige 10 000 $, während etwa 25 Millionen gebraucht werden Der richtige Unternehmungsgeist ist für Eisenbahnen in China noch immer nicht da; das Land bleibt damit auf die Hilfe von außen angewiesen. Die in Frage stehende Linie ist übrigens ein Teil — und zwar der westliche — desjenigen Netzes, das vor etwa 10 Jahren von deutscher Seite für diesen Teil Chinas geplant war. Der Plan scheiterte damals am Widerspruche Japans sowie an den allgemeinen politischen Verhältnissen. F. W.

— **Einführung elektrischen Betriebes auf indischen Eisenbahnen.** Die Bombay, Baroda and Central India Railway Company erwägt, wie ihr Vorsitzender bei der letzten halbjährlichen Generalversammlung bekannt gegeben hat, die Einfürung elektrischen Betriebes für den Orts- und Vorortverkehr von Bombay. Die betreffenden Strecken sind bei der jetzigen Betriebsart nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt und, um diese zu erhöhen, würden umfangreiche Erweiterungsbauten nötig sein. Die genannte Gesellschaft ist daher gemeinschfatlich mit den sonst am Verkehr von Bombay beteiligten Verwaltungen, der Great Indian Peninsula Railway Company und der Hafenverwaltung von Bombay in Verbindung getreten, und läßt mit Genehmigung der Regierung gemeinschaftlich mit ihnen eine Untersuchung anstellen und ein Gutachten ausarbeiten über die Möglichkeit, die Verkehrsverhältnisse von Bombay und seiner Vororte durch Einführung elektrischen Eisenbahnbetriebes zu verbessern. Die Entscheidung darüber, ob der Übergang zu elektrischem Betrieb zweckmäßig und namentlich vom wirtschaftlichen Standpunkt zu empfehlen ist, muß natürlich noch so lange hinausgeschoben werden, bis das Gutachten vorliegt.

— **Eisenbahn Tanger-Fez.** In Ergänzung der Mitteilungen der Nr. 98 S. 1555, Jahrg. 1912, entnehmen wir dem Zusatzprotokoll, welches dem französisch-spanischen Marokkovertrag betreffend Bau und Betrieb der Eisenbahn Tanger-Fez angefügt ist, noch folgende, Deutschland bzw. die Vergebung von Arbeiten und Material betreffende Bestimmungen: Artikel 7 behandelt die Genehmigung der Pläne für die bezüglichen Zonen. Diese Pläne sollen als Grundlage für die Zuteilung dienen, bei deren Betätigung die im Artikel 6 des französisch-deutschen Abkommens von 1911 festgesetzten Regeln zu beobachten sind. Die Lieferungen von festem und beweglichem Material für jede der drei Abteilungen werden Gegenstand ähnlicher Zuteilungen bilden. Laut Artikel 8 wird eine jährliche Rechnung der ersten Herstellung eingerichtet, eine andere für Ergänzungsarbeiten und eine dritte für den Betrieb in den bezüglichen Zonen. Artikel 9 besagt, daß die Inspektion und Abnahme der Arbeiten und die Ermächtigung zur Eröffnung des öffentlichen Dienstes für die französische Zone den Ingenieuren des französischen Staats, für die spanische Zone den spanischen Ingenieuren und für die Zone von Tanger dem Dienst der „Taxe spéciale“ oder alle andern, diese vertretenden Dienststellen zusteht. Artikel 10: Der Betrieb der ganzen Linie wird erfolgen gemäß den im dritten Paragraphen des Artikels 6 des deutsch-französischen Vertrages vom 4. November 1911 aufgestellten Regeln. Die Polizei wird auf den bezüglichen Abteilungen durch Frankreich und Spanien ausgeübt. § 11. Die Tarife werden durch die bezüglichen Regierungen genehmigt. Schließlich verpflichten sich Frankreich und Spanien, Schritte zu tun, damit die Konzession der Abteilung von Tanger gleichzeitig mit den beiden andern durch die Behörde von Tanger gemacht werde, oder damit sie von dieser alsbald nach ihrer Bildung angenommen werde in dem Falle, daß besagte Behörde noch nicht

ernannt und die Konzession durch Frankreich und Spanien gemäß Artikel 2 gemacht ist. (Artikel 2 behält dann die erforderliche Genehmigung jener Behörde vor.)

Bücherschau.

— Der Erdbau. Ein Hilfsbuch für den Selbstunterricht und die Praxis. Von A. Liebmann. Gr. 8°. 113 Seiten. Mit rund 150 Abbildungen im Text und auf 1 Tafel. Verlag von H. A. Ludwig Degener, Leipzig. Kart. 2,20 ℳ.

Der Erdbau ist trotz seiner außerordentlichen Wichtigkeit für alle Zweige der Bautechnik von der Literatur ziemlich stiefmütterlich bedacht. Die wenigen vorhandenen Bücher sind zum Teil zu ausführlich, zum Teil veraltet. Es ist darum recht zu begrüßen, daß der Verfasser es unternommen hat, in dem vorliegenden Buche das Wissenswerteste aus dem fraglichen Gebiete (Allgemeines, Bodenkunde, Bodengewinnung, Bodenförderung, Wahl der Förderart, Massenermittlung und Massenverteilung, Herstellung der Erdkörper, Sicherung der Erdbauten) in einer dem gegenwärtigen Stande der Erdbautechnik Rechnung tragenden Weise wiederzugeben. Er hat es vortrefflich verstanden, mit kundiger Hand aus einer reichen Praxis — sowohl als ausführender Fachmann wie als Lehrer — heraus den Stoff kritisch durchzuarbeiten, das Wesentliche vom Unwesentlichen zu scheiden und sich bemüht, den Belehrung Suchenden zu einem vollen Verständnis zu führen. Die zahlreichen guten Abbildungen, die reichlichen Erfahrungsangaben und die verschiedenen durchgearbeiteten Beispiele dürften so manchem in der Praxis stehenden Techniker eine willkommene Stütze bieten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung der Strecke Hörde-Schwerte für den Güterverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die vollspurige Hauptbahnstrecke Hörde-Schwerte ist am 15. Januar d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. Januar d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene 2,23 km lange Abzweigstrecke von der Strecke Hörde-Schwerte bei Blockstelle Heide nach der Strecke Schwerte-Langschede ist den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Essen zugerechnet worden.

Verlegung einer Eilgutabfertigung.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 19. d. M. ist die auf Bahnhof Elberfeld Hbf. befindliche Eilgutabfertigung geschlossen, nach Bahnhof Elberfeld-Steinbeck verlegt und die neue Eilgutabfertigung am 20. d. M. eröffnet worden. Die neue Dienststelle besorgt die Abfertigung von Eilgut (Stückgut und Wagenladungen) und von beschleunigtem Eilgut in Wagenladungen. Beschleunigtes Eilstückgut wird vom genannten Zeitpunkte ab durch die Gepäckabfertigung Elberfeld Hbf. angenommen und ausgeliefert.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Berlin-Stendal belegene Bahnhof 2. Klasse Rathenow führt fortan die Bezeichnung Rathenow Stb.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

In der Bekanntmachung des Tarifamts der K. bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh. in Nr. 2, S. 47, lfd. Nr. (103) muß es in der 6. Zeile statt Feuerbach heißen: „Peuerbach“.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrsbeschränkung.

Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlen- und Kokssendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty, sowie die Übernahme der auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangenden und für diese Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und über dieselbe hinaus bestimmten vorgenannten Sendungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 17. Januar l. J. bis auf weiteres eingestellt. Im Rollen befindliche Güter werden übernommen. (242)

Budapest, den 16. Januar 1913.

3. Güterverkehr.

a) Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
b) Ostdeutsch-ungarischer Eisenbahnverband.
c) Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
d) Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
e) Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
f) Ungarisch-norddeutscher Tierverkehr.

I. Am 1. April 1913 treten in Kraft:

Zu a) Unter der Bezeichnung „Norddeutsch-Ungarischer Verkehr“ der Eisenbahngütertarif Teil II Heft A enthaltend den Kilometerzeiger und der Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 enthaltend

Bestimmungen und Frachtsätze für Güter der Eilgut-, Stückgut- und Wagenladungsklassen sowie der Spezial-, Serien- und Ausnahmetarife im Verkehr zwischen

Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Direktionsbezirke Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle (Saale), Hannover, Kattowitz, Königsberg (Pr.), Magdeburg, Münster (Westf.), Posen, Stettin), der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der Braunschweigischen Landeseisenbahn, der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn, der Crefelder Eisenbahn, der Cöln-Bonner Kreisbahnen, der Eisern-Siegener Eisenbahn, der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und der Westfälischen Landeseisenbahn

einerseits

und Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien) und der im Betriebe dieser Bahnen stehenden Lokalbahnen

anderseits.

II. Hierdurch werden folgende Verbandsgütertarife Teil II ersetzt und mit 31. März 1913 aufgehoben:

Zu b) Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 1 vom 1. März 1907 nebst Anhang vom 1. Oktober 1908.

Zu c) Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 3 vom 1. Oktober 1901 (ausschließlich der Ausnahmetarife 6 A und B für Getreide usw. und Mais 7 A und B für Kleie und Ölkuchen usw., 8 und 9 für Holz, 23 für Rinde).

Zu d) Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Gemeinschaftliches Heft vom 1. August 1907 für den Verkehr mit Ungarn und Heft 6 vom 1. Dezember 1901.

Zu e) Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1906 für den Verkehr zwischen Ungarn und Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster nebst anschließenden Privatbahnen und Heft 4 vom 1. Dezember 1905 für den Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster nebst anschließenden Privatbahnen (ausschließlich der Ausnahmetarife 1 für Getreide usw., 2 für Holz und Rinde und der vom 1. Juni 1912 ab im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für Steinkohle, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts).

Zu b)—e) nebst Nachträgen und den zu diesen Tarifheften im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen, soweit sie nicht

zu c) und e) die vorbezeichneten Ausnahmetarife für Getreide usw., Mais, Kleie, Ölkuchen usw., Holz und Rinde,

und zu e) die Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt (Main)
betreffen.

Von den vorstehend zu b) bis e) genannten Tarifheften bleiben demnach für den Verkehr mit Ungarn vorläufig noch in Kraft:

1. die vorstehend zu c) und e) ausdrücklich ausgeschlossenen Ausnahmetarife und Verfügungssätze,
2. die Bestimmungen usw. und die Frachtsätze der vorstehend zu e) genannten Tarife für den Verkehr der Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt (Main), wegen deren Übernahme in den neuen süddeutsch-ungarischen Verkehr durch die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) besondere Bekanntmachung erlassen wird.

III. Mit dem 31. März 1913 treten ferner außer Kraft:

Zu b) Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahnverband, im Tarif Teil II Heft 2 vom 1. Oktober 1897 nebst Nachträgen die Abschnitte IX Lieferfristtabelle, X Kilometerzeiger, XI Lieferfristzuschläge, ferner im Tarif Teil II Heft 3 vom 1. Juli 1908 nebst Nachträgen der Abschnitt V Kilometerzeiger.

Zu e) Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband, im Tarif Teil II Heft 5 vom 1. Juni 1902 nebst Nachträgen der Abschnitt IV Leitungsvorschriften.

Zu f) Ungarisch-Norddeutscher Tierverkehr, im Tarif Teil II vom 15. September 1904 nebst Nachträgen die Abschnitte VI Kilometertabellen und VII Verkehrsleitungs-Vorschriften.

Die die Ermittlung der Lieferfristen und Kilometerentfernungen betreffenden Abschnitte der vorstehend unter III genannten Tarife werden durch den vorstehend unter I zu a) genannten Tarif Teil II Heft A des norddeutsch-ungarischen Verkehrs vom 1. April 1913 ersetzt, die die Leitungsvorschriften betreffenden Abschnitte der vorstehend unter III genannten Tarife werden durch die ebenfalls zum 1. April 1913 in Kraft tretenden Leitungsvorschriften des norddeutsch-ungarischen Verkehrs ersetzt.

IV. Mit dem Tage der Einführung der vorstehend unter I zu a) genannten neuen Tarifhefte für den norddeutsch-ungarischen Verkehr findet auf deren Verkehrsgebiet der Eisenbahn-Gütertarif Teil I für den deutsch-österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1911 nebst Nachträgen Anwendung.

Mit den neuen Tarifheften für den norddeutsch-ungarischen Verkehr sind Verkehrsbeschränkungen und zum Teil bedeutende Erhöhungen verbunden; letztere sind hauptsächlich auf die wiederholt geänderten und erhöhten Lokalgütertarife der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der k. k. Österreichischen Staatsbahnen zurückzuführen.

Das neue Tarifheft A ist von Anfang März d. J. ab zum Preise von 1,25 ℳ = 1,50 Kr. für das Stück und das neue Tarifheft 1 von Anfang Februar d. J. ab zum Preise von 3,50 ℳ = 4,00 Kr. für das Stück bei den bekannten Dienststellen zu haben, bis dahin erteilt die Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Budapest als geschäftsführende Verwaltung Auskunft.

Betreffs der neuen Leitungsvorschriften des norddeutsch-ungarischen Verkehrs wird bis Anfang März d. J. ebenfalls von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und weiterhin von den beteiligten Stationen Auskunft erteilt.

Breslau, den 18. Januar 1913. (258)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird der Nachtrag VII ausgegeben. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen der bayerischen Lokalbahnen Aschaffenburg-Süd - Höchst (Odenw.), Miltenberg - Wertheim und Ochsenfurt-Röttingen sowie für die Stationen der schmalspurigen pfälzischen Lokalbahnen, ferner Änderungen der Warenverzeichnisse einzelner Ausnahmetarife.

München, 16. Januar 1913. (243)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw.—Bayerischer Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1913 treten im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 31 Abteilung III für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren (Seite 88 des Tarifs) folgende Ergänzungen und Änderungen in Kraft:

1. In Ziffer 12 werden als weitere Beispiele hinter Thermometer eingeschaltet: „photographische Trockenplatten, Brillengläser, Brillen mit Gestellen aus unedlen Metallen, Glaslinsen."
2. In Ziffer 15 erhält die Anmerkung „(ausgenommen solche aus Edelmetallen)" folgende Fassung: „(auch mit edlen Metallen überzogen, jedoch ausgenommen Gegenstände aus Edelmetallen)".
3. In Ziffer 22 wird nachgetragen: „und Wachslichter".
4. Als neue Ziffern 25 und 26 werden nachgetragen: „25. Glas- und Tonwaren in Verbindung mit unedlen Metallen. 26. Kohlenstifte für elektrische Beleuchtung."

Die Änderungen und Ergänzungen gelten bis auf weiteres nur im Verkehre

a) nach Mannheim Bad. Bahn und Mannheim Industriehafen von den bayerischen Stationen Amberg, Bad Tölz, Eger, Eisenstein, Franzensbad, Fürth (Bay) Stb., Furth i. Wald, Kitzingen, Kufstein, München Hbf., München-Laim, München-Mittersendling, Nürnberg-Doos, Nürnberg Hbf., Nürnberg Nord, Nürnberg Nordost, Nürnberg-Schweinau, Regensburg, Röthenbach b. Lauf, Roth, Salzburg, Schwabach und den anstoßenden Lokalbahnstationen;
b) nach Ludwigshafen (Rhein) von den gleichen bayerischen Stationen mit Ausnahme von Eger und Franzensbad.

München, 16. Januar 1913. (244)
Tarifamt d. k. bay. Staatseisenbahnen rechts d. Rheins.

Güterverkehr nach Altona, Hamburg und Harburg.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die jetzt nur für den Güterverkehr in Hamburg und Altona geltenden „Besonderen Bestimmungen" nach Erweiterung auf den Güterverkehr in Harburg unter dem Titel „Besondere Bestimmungen über den Eisenbahn-Güterverkehr in Altona, Hamburg und Harburg" neu herausgegeben.

Am genannten Tage treten die gegenwärtigen Bestimmungen vom 1. Juli 1908 sowie die Kranordnung für Harburg vom 1. Januar 1902 außer Kraft.

Neben den neu aufgenommenen Bestimmungen für Harburg und einigen bereits früher veröffentlichten Vorschriften enthält die neue Ausgabe nur unwesentliche Änderungen.

Die in den „Besonderen Bestimmungen" enthaltenen besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß § 2 Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Weitere Auskunft erteilen das Verkehrsbureau in Altona sowie vom 15. Februar d. J. ab die Güterabfertigungen in Hamburg Hgbf. B. H., Altona, Harburg Hbf. und U. E.

Altona, den 20. Januar 1913. (257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs.

Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Schiffahrtsbeginn wird die Station Neuses b. Kronach (bayer. St. B. rechtsrh. Netz) in den Ausnahmetarif Nr. IV (Spat usw.) aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen:

(Seite 175 des Tarifs.)

Nach / Von	Regensburg Donaulände transit		Deggendorf Donaulände transit		Passau Donaulände transit	
	A 10 t	B 10 t	A 10 t	B 10 t	A 10 t	B 10 t
	Pfennige für 100 kg					
Neuses b. Kronach	42	45	58	61	62	

München, den 17. Januar 1913. (250)
Tarifamt d. k. bayer. Staatseisenbahnen rechts d. Rh.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird der Nachtrag III ausgegeben. Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen der bayerischen Lokalbahnen Aschaffenburg Süd-Höchst (Odenw.), Miltenberg - Wertheim und Ochsenfurt - Röttingen, ferner Neufassung der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif) und 5 (Wegebaustofftarif). Außerdem wird neu eingeführt der Ausnahmetarif 4 d für Superphosphat, Thomasschlacken und Thomasmehl zum Düngen von Karlsruhe Hafen, Rheinau und Rheinau Hafen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen.

Verkaufspreis 25 ₰.

München, den 17. Januar 1913. (249)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Die auf Seite 64 des V. Nachtrages zum Teil II Heft 4 der preußisch-hessisch-schweizerischen Gütertarife im Ausnahmetarif Nr. 4 für Getreide enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr von Vienenburg werden, mit Ausnahme des Satzes für Walkringen, mit Wirkung vom 1. Mai 1913 durchweg um 10 cts erhöht.

Karlsruhe, 16. Januar 1913. (245)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatsbahnen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen. — Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 werden nachstehende Frachtsätze der Stückgutklasse II und des Ausnahmetarifs 2 A (Frachtstückgüter zur Ausfuhr über See) eingeführt:

Für 100 kg in Pfennigen.

Zwischen und	Bremen		Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg		Stettin		Rostock	
	Klassentarif	Ausnahmetarif	Klassentarif	Ausnahmetarif	Klassentarif	Ausnahmetarif	Klassentarif	Ausnahmetarif
	Stückgutklasse	2 A	Stückgutklasse	2 A	Stückgutklasse	2 A	Stückgutklasse	2 A
	II	St	II	St	II	St	II	St
Sagrado	1099	1025	1108	1035	1079	1003	1115	1043

Altona, den 15. Januar 1913. (241)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup-Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis zum 31. Dezember 1913 wird ein Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von dänischen nach deutschen Stationen eingeführt. Er gilt nur bei Sendungen zum Verbrauch im Deutschen Reich und im Großherzogtum Luxemburg. Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Tarifs unser Verkehrsbureau. (247)

Altona, den 18. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 10. Februar ds. Js. treten von Stationen der Lokalbahn Taus-Tachau neue, zum Teil ermäßigte Teilfrachtsätze des Ausnahmetarifs 30 (A, B und C, Holz usw.), gültig für 100 kg in Pfennigen, unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen. (248)

Breslau, den 18. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 werden nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 (Frachtgüter aller Art) für 5 t eingeführt:

Für 100 kg in Pfennigen:

Zwischen und	Bremen	Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg	Stettin	Rostock
	Ausnahmetarif			
	1.	1.	1.	1.
	5 t	5 t	5 t	5 t
Görkau	430	420	338	410

Altona, den 15. Januar 1913. (240)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Auf Anordnung der bulgarischen Behörden ist der Hafen von Dedeagatsch bis auf weiteres für den internationalen Verkehr geschlossen. Sendungen dahin werden daher vorläufig nicht angenommen.

Altona, den 17. Januar 1913. (246)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar wird die Station Sehnde in den Ausnahmetarif 4b für Mergel zum Düngen aufgenommen.

Hannover, den 17. Januar 1913. (254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnentarif der Wittenberge-Perleberger und Prignitzer Eisenbahn, Teil II für Güter.

Auf Bahnhof Alt Krüssow wird von heute ab der Eil- und Frachtstückgutverkehr neben dem Wagenladungsverkehr eröffnet.

Auf Seite 9 vorbezeichneten Tarifs unter E II B ist daher bei Alt Krüssow die Dienstbeschränkung „W" zu streichen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (255)

Perleberg, den 13. Januar 1913.
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahn-Zollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird daher der Artikel 10 des Verbandsgütertarifs, Teil I, Abteilung A, vom 15. Juni 1910 durch folgende Zusatzbestimmung ergänzt:

„16. Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken."

Die bisherige Zusatzbestimmung 16 erhält die Nummer 17. Die vorgeschriebenen Warenerklärungen müssen auch den vor dem 1. April 1913 aufgelieferten Sendungen schon beigegeben werden, die erst am 1. April oder später an der deutschen Grenze eintreffen.

Cöln, den 18. Januar 1913. (259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.
Tarifheft 1 vom 1. April 1911.
Druckfehlerberichtigung.

Der Frachtsatz der Stückgutklasse I Kratzau-Wostromeř wird mit sofortiger Gültigkeit von 110 auf 170 h für 100 kg geändert.

Dresden, am 15. Januar 1913. (228)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.

Am 1. Februar 1913 tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält außer den schon im Verfügungswege durchgeführten Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifs hauptsächlich die Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide, Kleie usw.).

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,10 ℳ durch unsere Drucksachenabteilung zu beziehen.

Straßburg, den 16. Januar 1913. (229)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Änderung der „Besonderen Bestimmungen" des Anhanges.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 ist im 1. Absatz der Besonderen Bestimmungen des Anhanges zu dem obengenannten Tarif vom 1. September 1912 statt 20 kg zu setzen: 30 kg.

Wien, am 16. Januar 1913. (236)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Druckfehlerberichtigung.

In dem vom 1. Februar 1913 gültigen Nachtrag XI zum Tarife, Teil II, Heft 1 ist auf Seite 8 im Ausnahmetarif 7 C bei Mülheim (Rhein) Nord, unter II a der

Frachtsatz von „176“ auf „293“ zu berichtigen.
Wien, am 16. Januar 1913. (237)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
Einbeziehung des Artikels „Linters, rohe“ in das Warenverzeichnis des A.-T. 23 (Baumwolle, rohe usw.).

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913, bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifswege, längstens bis 1. Februar 1914, wird im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1911 auf Seite 200 die Fassung des Ausnahmetarifes 23 für Baumwolle, rohe usw. durch „Linters, rohe [2])“ ergänzt.

Ferner ist auf derselben Seite folgende Fußnote anzubringen:
„[2]) Im Verkehr mit Dresden-Elbkai ermäßigen sich für Linters, rohe, die Frachtsätze um 3 ₰ für 100 kg.“

Im alphabetischen Warenverzeichnis ist auf Seite 34 hinter „Linsen“ einzuschalten:
Linters, rohe | 23 | 200 | | | | | | |
Wien, am 15. Januar 1913. (234)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912 und Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2 vom 1. Oktober 1912. Einbeziehung der Stationen Döbern bei Forst und Petershain in die Ausnahmetarife 30 A und B.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Stationen Döbern bei Forst und Petershain in die Ausnahmetarife 30 A und B mit Schnittfrachtsätzen und die Station Döbern bei Forst in den Kilometerzeiger einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Wien, am 15. Januar 1913. (235)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.
A.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung.

Tarif, Teil II A, Heft 1 vom 1. Januar 1906.

α) Eilgut

Post Nr.	Nach oder von Paris-Douane von oder nach	Sendungen bis 5 kg	von 6—10 Kilogramm	11—20	21—30	31—40	41—50	über 50 kg (je 10 kg voll gerechnet) Frachtsatz in Franken für 1000 kg
		Fracht in Franken für die Sendung						
		Serie 1						
1	Berndorf-Fabrik und Berndorf-Fabrik Kruppwerke	2,30	3,70	6,35	9,50	12,65	15,20	303,40

β) Schnellzugseilgut

Nach oder von Paris-Douane von oder nach	Sendungen bis 5 kg	von 6—10 Kilogramm	11—15	16—20	21—25	26—30	31—35	36—40	41—45	46—50	51—55
	Fracht in Franken für die Sendung										
	Serie 22										
Berndorf-Fabrik und Berndorf-Fabrik-Kruppwerke *)	6,95	8,35	10,45	11,20	14,70	16,80	20,30	22,40	25,35	27,50	30,85

β) Schnellzugseilgut

Nach oder von Paris-Douane von oder nach	Sendungen von 56—60 Kilogramm	61—65	66—70	71—75	76—80	81—85	86—90	91—95	96—100	über 100 kg (je 10 kg voll gerechnet) Frachtsatz in Franken für 1000 kg
	Fracht in Franken für die Sendung									
	Serie 22									
Berndorf-Fabrik und Berndorf-Fabrik-Kruppwerke *)	33,00	36,30	38,45	41,80	43,95	47,30	49,45	52,80	54,95	549,25

*) Die Beförderung erfolgt über Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt.

Post Nr.	Tarifklasse	Nach oder von dem Schnittpunkte							
		Fentsch Grenze — Audun le-Roman frontière	Amanweiler Grenze — Batilly frontière	Novéant Grenze — Pagny sur Moselle frontière	Chambry Grenze — Moncel frontière	Deutsch Avricourt Grenze — Igney-Avricourt frontière	Alt-Münsterol Grenze — Petit-Croix frontière	Delle Grenze — Delle frontière, für den Verkehr mit Paris (sämtliche Bahnhöfe) Hirson trs., Laon trs., Neuilly-St. Front (Verbindung) u. Soissons trs.	Delle Grenze — Delle frontière, für den Verkehr mit den übrigen Tarifstationen der französischen Ostbahnen
		Franken für 1000 kg							
		Alt-Rohlau							
2	Ausnahmetarif Nr. XII für Sendungen nach Frankreich Serie 4 und 5 . . . . 5 t	46,25	45,80	45,75	43,45	40,90	45,20	50,80	50,80
	10 t	33,35	33,05	33,00	31,45	29,65	32,65	36,50	36,50
		Böhmisch-Trübau							
3	Stückgutklasse 1 . .	114,90	113,70	113,65	110,90	107,85	112,95	118,90	124,10
	Ausnahmetarif Nr. II Serie 5	107,30	106,10	106,05	103,30	100,25	105,35	114,80	120,00
	Ausn.-Tarif Nr. IV 5 t	93,85	92,55	92,45	89,40	86,00	91,70	93,10	96,50
	Ausn.-Tarif Nr. XIV Serie 1 . . . . . 5 t	83,65	82,35	82,25	79,20	75,80	81,50	80,40	83,80
		Ernsdorf-Heinzendorf *)							
4	Ausn.-Tarif Nr. III Serie 5 . . . . 5 t	60,00	60,00	60,00	58,45	54,70	55,90	56,40	56,40
		Kaaden-Kaolinwerk							
5	Ausn.-Tarif Nr. IX Serie 12 . . . . 10 t	21,30	21,20	21,20	20,60	19,80	21,10	26,30	26,30
		Klagenfurt Hauptbahnhof							
6	Ausn.-Tarif Nr. XIII Serie 9 . . . 5 t	52,10	51,40	51,30	49,70	47,90	47,30	46,80	46,80
	10 „	30,50	30,00	30,00	29,00	27,90	26,20	25,30	25,30
		Lodygowice *)							
7	Ausn.-Tarif Nr. III Serie 5 . . . . 5 t	60,00	60,00	60,00	58,45	56,65	58,10	56,40	56,40
		Saaz (B. E. B.) und Saaz Staatsbahnhof, ⊙							
8	Ausn.-Tarif Nr. IX für Sendungen nach Frankreich Serie 4 . . 5 t	58,65	58,35	58,15 56,70 *) 56,10 **)	56,45	53,15	56,15	63,30	66,80
	10 „	51,95	51,65	51,55 50,60 *) 50,00 **)	49,95	47,05	49,75	47,10	52,00
	Ausn.-Tarif Nr. XXII △) Serie 3***)	27,10	26,70	26,65	25,65	24,55	26,40	29,90	29,90
		Teschen k. k. St. B. *)							
9	Ausn.-Tarif Nr. III Serie 5 . . . . 5 t	58,00	58,00	58,00	56,70	54,90	56,30	56,30	56,30

*) Für Sendungen nach Frankreich. Für den Verkehr nach Paris nicht anwendbar.

⊙ Für Saaz Staatsbahnhof finden die Frachtsätze nur im Verkehre mit folgenden französischen Stationen Anwendung: Autet, Autrey, Bas-Evette, Belfort, Béze, Champagne, Champagney, Champlitte, Chèvremont, Citers-Quers, Colombier, Crevenay-Saulx, Fresne-Saint-Mamés, Genevreuille, Giromagny, Gray, La Chapelle-sous-Chaux, Lure, Lux, Luxeuil-les-Bains, Méroux, Mirebeau-sur-Béze, Mont-le-Vernois, Noidans-le-Ferroux, Oisilly-Renéve, Oyrières, Petit-Croix, Port-sur-Saône, Ronchamp, Seveux, Tilchâtel, Vaivre, Vellexon, Vereux, Vesoul.

*) Im Verkehre mit Paris-La-Villette-Douane.

**) „ „ „ Paris-Reuilly.

***) Für Sendungen aus Frankreich. Bei Aufgabe von mindestens 1000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht.

△ Bei denjenigen gebrauchten leeren Emballagen, welche laut Teil I, Abt. B, auf den französischen Strecken nach Spezialtarif 26, § 2 oder § 3 tarifieren, ist die Fracht über denjenigen deutsch-französischen Übergang zu berechnen, über welchen die Sendung auf dem Hinweg in gefülltem Zustande befördert worden ist, und nicht über denjenigen Übergangspunkt, welcher die billigste Gesamtfracht ergibt.

Post Nr.	Artikel		Von	nach	Aufgabe als Frachtgut – Frachtzahlung für mindestens 5000 kg – für jeden Frachtbrief und Wagen – Franken für 1000 kg	Aufgabe als Frachtgut – Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg – für jeden Frachtbrief und Wagen – Franken für 1000 kg
10	Verbandwatte		Brüx Teplitzer Bahnhof	Paris=La-Villette=Douane	98,85	—
11	Hohlglaswaren [ausgenommen Demyons (Korbflaschen) und Glasballons] auch in fester Verbindung mit unedlen Metallen oder mit Holz oder in Geflechten, und zwar:	I. feine	Reitendorf	dto.	89,35	68,00
		II. Gasflaschen, ordinäre			75,15	58,45
	Siphons aus Glas (mit oder ohne Metallverschluß)				86,45	68,00
12	Knochenleim, verpackt		Wien Westbahnhof	dto.	—	67,45
13	Holzzellstoff (Zellulose) des A. T. XXVI		Wörgl (S. B.)	Nogent=le=Perreux=Bry (Verbindung)	—	26,90
				Revigny	—	23,65
14	Röhren aus Gußeisen		Pont à Mousson	Alt=Bunzlau	—	35,05
				Chrasterhof*)	—	34,74
				Lissa	—	35,58

*) Nur für Sendungen, welche von der Domäne des Reichsgrafen R. F. Kinsky, bezw. deren Industrialien und bis auf Widerruf von der Karborundumfabrik der Länderbank in Benatek oder von der Verwaltung der Prager Wasserleitung bezogen werden.

Tarif Teil II A, Heft 2 vom 1. Januar 1906.
Frische Gänseleber von Szered nach Paris=Douane.

α) Eilgut

Post Nr.	Sendungen bis 5 kg	von 6—10 kg	11—20 kg	21—30 kg	31—40 kg	41—50 kg	über 50 kg (je 10 kg vollgerechnet) Frachtsatz in Franken für 1000 kg
	Fracht in Franken für die Sendung						
15	2,70	4,10	6,35	9,45	12,05	14,05	280,90

β) Schnellzugseilgut*)

Post Nr.	Sendungen bis 5 kg	von 6—10 kg	11—15 kg	16—20 kg	21—25 kg	26—30 kg	31—35 kg	36—40 kg	41—45 kg	46—50 kg	51—55 kg
	Fracht in Franken für die Sendung										
15	7,50	8,15	9,95	10,50	13,80	15,75	18,30	20,25	22,20	24,15	27,05

β) Schnellzugseilgut*)

Post Nr.	Sendungen von 56—60 kg	61—65 kg	66—70 kg	71—75 kg	76—80 kg	81—85 kg	86—90 kg	91—95 kg	96—100 kg	über 100 kg (je 10 kg vollgerechnet) Frachtsatz in Franken für 1000 kg
	Fracht in Franken für die Sendung									
15	29,00	31,85	33,80	36,70	38,65	41,55	43,50	46,35	48,30	483,30

*) Die Beförderung erfolgt über Wien-Salzburg-Ulm-Mühlacker-Kehl-Avricourt.

Post Nr.	Tarifklasse	Von oder nach dem Schnittpunkte							
		Fentsch Grenze — Audun le=Roman frontière	Amanweiler Grenze — Batilly frontière	Novéant Grenze — Pagny=sur=Moselle frontière	Chambrey Grenze — Moncel frontière	Deutsch Avricourt Grenze — Igney=Avricourt frontière	Alt Münsterol Grenze — Petit Croix frontière	Delle Grenze Delle frontière, für den Verkehr mit Paris (sämtliche Bahnhöfe) Hirson trs., Laon trs., Neuilly=St. Front (Verbindung) und Soissons trs.	Delle Grenze Delle frontière, für den Verkehr mit den übrigen Tarifstationen der französischen Ostbahnen
		Franken für 1000 Kilogramm							
	Ausnahmetarif Nr. XV für Sendungen nach Frankreich	Barcs							
16	Serie 3 . . . . 10 t	73,20	70,65	70,50	67,75	64,70	58,40	51,10	56,00
	Ausnahmetarif Nr. IX für Sendungen aus Frankreich	Budapest †)							
	Serie 6 . . . 5 t	78,95	77,95	77,90	75,65	73,10	72,05	70,80	70,80
	Serie 6 . . . 10 t	73,40	72,50	72,45	70,40	68,75	67,20	63,90	64,20
	Ausnahmetarif Nr. XIV für Sendungen aus Frankreich								
	Serie 8 . . . 5 t	78,95	77,95	77,90	75,65	73,10	72,05	70,80	70,80
	Serie 8 . . . 10 t	73,40	72,50	72,45	70,40	68,15	67,20	63,90	64,20
	Ausnahmetarif Nr. XVI Serie 8 . . . . 5 t	78,95	77,95	77,90	75,65	73,10	72,05	70,80	70,80
	Ausnahmetarif Nr. III	Kassa							
18	Serie 5 . . . . 5 t	84,20	83,50	83,45	81,85	80,10	79,35	79,20	79,20
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Pelsöcz							
19	Serie 4 *)	43,90	43,45	43,45	42,40	41,30	40,85	42,10	42,10
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Rákospalota=Ujpest							
20	Serie 2	49,60	48,10	48,00	46,40	44,65	41,00	39,30	39,30
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Szeged und Szeged=Rókus							
21	Serie 2	55,80	54,30	54,20	52,60	50,85	47,20	45,50	45,50
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Szöreg							
22	Serie 2	56,10	54,60	54,50	52,90	51,15	47,50	45,80	45,80
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Ujverbasz							
23	Serie 2	57,00	55,50	55,40	53,80	52,05	48,40	46,70	46,70
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Ujvidék							
24	Serie 2	58,40	56,90	56,80	55,20	53,45	49,80	48,10	48,10
	Ausnahmetarif Nr. III	Ungvar							
25	Serie 5 . . . . 5 t	87,40	86,70	86,65	85,05	83,30	82,55	82,40	82,40
	Ausnahmetarif Nr. XVIII	Zombor							
26	Serie 2	55,80	54,30	54,20	52,60	51,15	47,20	44,80	44,80

*) Für Magnesit roh, auch gebrannt, sowie gemahlen, hat Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg zu erfolgen.

Post Nr. 27

Im Ausnahmetarif Nr. XL (Mineralwasser etc.) ist der Frachtsatz von 67,55 Fr. pro Tonne für Sendungen von 10 000 kg von Budapest †) nach Paris=La=Vilette=Douane und Paris=Reuilly nachzutragen.

Tarif Teil II, B vom 1. Januar 1906.

Post Nr. 28.

Auf den Seiten 103 (Paris=La=Villette=Douane) und 236 sind die Frachtsätze des Spezialtarifes Nr. 300 § 1 nach D. Avricourt Grenze, Alt Münsterol Grenze und Delle Grenze von Franken 27,90 auf Franken 27,45 bezw. von Franken 21,40 auf Franken 20,95 abzuändern.

Hingegen sind auf Seite 105 bei Paris=Reuilly sämtliche Frachtsätze des Spezialtarifes Nr. 300 § 1 und auf Seite 236 in der Rubrik „Geltungsbereich von" bei diesem Spezialtarife der Stationsname Paris=Reuilly zu streichen.

Tarif, Teil V, Heft 1 vom 1. Januar 1907.

Hasen, Fasanen, Rebhühner, Hirsche und Rehe.

A) Bei Beförderung mit Personenzügen

Post Nr.	Von oder nach	bis 5 kg	von 6 bis 10 kg	11 bis 20 kg	21 bis 30 kg	31 bis 40 kg	über 40 kg (je 10 kg voll gerechnet)
		Franken für die Sendung					Franken für 1000 kg
29	Starkenbach=Martinitz — Paris=Douane	5,60	6,70	9,00	13,10	17,30	414,00

B) Bei Beförderung mit Schnellzügen

Von oder nach	bis 5 kg	Sendungen von 6—10 kg	11—15 kg	16—20 kg	21—25 kg	26—30 kg	31—35 kg	36—40 kg	41—45 kg	46—50 kg	51—55 kg
	Franken für die Sendung										
Starkenbach=Martinitz — Paris=Douane	10,10	11,20	13,50	13,50	18,80	20,20	25,50	26,90	31,30	32,70	37,80

Von oder nach	Sendungen von 56—60 kg	61—65 kg	66—70 kg	71—75 kg	76—80 kg	81—85 kg	86—90 kg	91—95 kg	96—100 kg	über 100 kg (je 10 kg voll gerechnet)
	Franken für die Sendung									Franken für 1000 kg
Starkenbach=Martinitz — Paris=Douane	39,20	44,50	45.90	51,00	52,40	57,50	58,90	64,10	65,50	654,40

Tarifbestimmungen.

Es kommen zur Anwendung:

1. Die Frachtsätze unter

Abteilung A

bei Beförderung als gewöhnliches Eilgut mit Personenzügen über Vysočan-Smichow-Furth i. W.-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog-Novéant und über Wschetat-Přivor-Kralup-Karlsbad-Eger-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog-Novéant,

Abteilung B

bei Beförderung mit Personenzügen bis Groß-Wosek, ab dort mit Schnellzügen über Kolin-Prag-Furth i. W.-Würzburg-Mannheim-Ludwigshafen-Bexbach-Stieringen-Novéant.

2. Die Sendungen sind mit Eilfrachtbriefen aufzugeben, in welchen die Anwendung des Tarifes vom Absender ausdrücklich vorzuschreiben und ferner anzugeben ist, ob die Abfertigung mit einem Schnellzuge oder einem Personenzuge stattfinden soll.

Die Beförderung mit Schnellzügen auf den außerfranzösischen Strecken bis Novéant wird nur soweit zugesichert, als die Betriebsverhältnisse des betreffenden Zuges es gestatten.

Auf den französischen Strecken findet die Beförderung mit den hierfür jeweilig bezeichneten Zügen statt.

3. Die Tiere sind in Käfigen, Verschlägen, Kisten, Körben oder sonstigen geeigneten Behältern aufzugeben, welche hinlänglich geräumig und luftig sein müssen. Auch dürfen die Tiere nicht geknebelt werden.

4. Die Fütterung und Tränkung der Tiere kann über Verlangen der Partei von der Eisenbahn unter Ausschluß jeder Gewähr und unter den nachstehenden Bedingungen übernommen werden:

a) Das Futter nebst genauer Fütterungsanweisung muß den Sendungen beigegeben werden.

b) Für die jedesmalige Fütterung und Tränkung der Tiere wird auf den Strecken der K. K. österr. Staatsbahnen und der ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine Gebühr von Franken 1,60 für den Wagen eingehoben. Auf den Strecken der deutschen Bahnen werden für das Tränken der Tiere Franken 1,25 für den Wagen und für das Füttern die baren Auslagen berechnet.

c) Als Fütterungs- und Tränkestationen kommen im Bereiche der K. K. österr. Staatsbahnen und der ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn die in den Lokaltarifen dieser Bahnen angeführten Tränkestationen, im Bereiche der deutschen Bahnen die Stationen Eger, Furth i. W., Crailsheim, Mühlacker, Röschwoog und Metz in Betracht.

Auf den Strecken der französischen Ostbahnen findet eine Fütterung und Tränkung der Tiere durch die Eisenbahn nicht statt.

5. Von der Begleitung wird auch bei größeren vorschriftsmäßig verwahrten Tieren, wie z. B. Hirschen, Rehen, unter der Bedingung abgesehen, daß die Eisenbahn für den Schaden, welcher aus der Gefahr entstanden ist, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, keine Haftung übernimmt.

6. Dem Absender obliegt die Erfüllung aller auf die betreffende Sendung bezüglichen polizeilichen und sonstigen Vorschriften, insofern deren Befolgung nicht ausschließlich Sache der Eisenbahn ist, und trägt derselbe alle Folgen, welche aus der Nichterfüllung der betreffenden Vorschriften entstehen.

7. Das Auf- und Abladen der Sendungen wird in Paris durchwegs, in Starkenbach=Martinitz dagegen nur bei Einzelsendungen kleinerer Tiere in leicht tragbaren Behältnissen durch die Bahnverwaltung besorgt. Im übrigen obliegen diese Verrichtungen in Starkenbach=Martinitz der Partei.

8. Die Frachtgebühren und gegebenenfalls der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung sind bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten.

9. Für die Strecke der französischen Ostbahnen wird für Hirsche und Rehe, auch wenn sie in Kisten usw. verladen sind, eine Desinfektionsgebühr von 30 Centimes für jeden Hirsch und 15 Centimes für jedes Reh eingehoben.

Post Nr. 30.

Die Tarifbestimmungen zu A (Pferde) und B (Schafe) sind unter Ziffer 11 wie folgt zu ergänzen:

„Überdies gelangt noch gleichzeitig mit den Frachtgebühren für die an der schweizerisch-französischen oder deutsch-französischen Grenze vorzunehmende Desinfektion der aus Frankreich leer zurückgehenden Wagen eine Gebühr von Franken 1,25 pro Wagen zur Einhebung."

Post Nr. 31.

In den Tarifbestimmungen unter C (Wild, lebendes) auf Seite 21 und 22 ist die Bestimmung unter Ziffer 9 zu streichen; die Bestimmungen unter Ziffer 4 und 8 erhalten folgenden neuen Wortlaut:

4. Die Fütterung und Tränkung der Tiere kann über Verlangen der Partei von der Eisenbahn unter Ausschluß jeder Gewähr und unter den nachstehenden Bedingungen übernommen werden:

a) Das Futter nebst genauer Fütterungsanweisung muß den Sendungen beigegeben werden.

b) Für die jedesmalige Fütterung und Tränknng der Tiere wird auf den Strecken der k. k. österr. Staatsbahnen und der ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn eine Gebühr von Franken 1,60 für den Wagen eingehoben. Auf den Strecken der deutschen Bahnen werden für das Tränken der Tiere Franken 1,25 für den Wagen und für das Füttern die baren Auslagen berechnet. Auf den schweizerischen Bahnen gelangen für die Fütterung und Tränkung der Tiere eine dem Zeitaufwande entsprechende Entschädigung und die baren Auslagen zur Einhebung.

c) Als Fütterungs- und Tränkestationen kommen im Bereiche der k. k. österr. Staatsbahnen und der ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn die in den Lokaltarifen dieser Bahnen angeführten Tränkestationen, im Bereiche der schweizerischen Bahnen die Stationen Buchs (St. Gallen) und im Bereiche der deutschen Bahnen im Verkehr mit Wien die Stationen Salzburg, Simbach, Ulm, Mühlacker, Röschwoog und Deutsch-Avricourt in Betracht. Auf den Strecken der französischen Ostbahnen findet eine Fütterung und Tränkung der Tiere durch die Eisenbahn nicht statt.

8. Die Frachtgebühren und gegebenenfalls der Frachtzuschlag für die Deklaration des Interesses an der Lieferung sind bei der Aufgabe der Sendungen zu entrichten.

Tarif, Teil V, Heft 2 vom 1. Januar 1907.

Post Nr.	Von	nach			
		Delle transit		Deutsch Avricourt transit	
		für doppelbödige Wagen			
		für das Quadratmeter Bodenfläche	Zuschlag pro Wagen	für das Quadratmeter Bodenfläche	Zuschlag pro Wagen
		Franken			
32	Bosznabrod	38,79	—	40,39	—
33	Doberlin	25,42	144,40	27,02	144,40
34	Okucani	26,74	144,40	28,34	144,40
35	Sziszek	23,53	144,40	25,13	144,40

ad Post 32—35

Die Leitung der Sendungen erfolgt:

Von	nach
	Delle transit
Bosznabrod, Doberlin, Okucani	über Sziszek-Steinbrück-Marburg-Franzensfeste-Innsbruck-Buchs (St. Gallen).
Sziszek	über Steinbrück-Marburg-Franzensfeste-Innsbruck-Buchs St. Gallen).
	Deutsch Avricourt transit.
Bosznabrod	über Sziszek-Laibach-Aßling-Villach-Franzensfeste-Kufstein-Ulm-Mühlacker-Pforzheim-Rastatt-Röschwoog und über Kelenföld-Bruck a. d. L.-Wien-Simbach-Ulm-Mühlacker-Pforzheim-Rastatt-Röschwoog.
Doberlin und Okucani	über Sziszek-Laibach-Aßling-Villach-Franzensfeste-Kufstein-Ulm-Mühlacker-Pforzheim-Rastatt-Röschwoog und über Sziszek-Steinbrück-Marburg-Franzensfeste-Kufstein-Ulm-Mühlacker-Pforzheim-Rastatt-Röschwoog.
Sziszek	über Marburg-Franzensfeste-Kufstein-Ulm-Mühlacker-Pforzheim-Rastatt-Röschwoog.

Post Nr.	
36	Die Tarifbestimmungen zu A. (Pferde) unter Ziffer 10 bezw. B. (Schafe) unter Ziffer 11 sind wie folgt zu ergänzen: „Überdies gelangt noch gleichzeitig mit den Frachtgebühren für die an der schweizerisch-französischen oder deutsch-französischen Grenze vorzunehmende Desinfektion der aus Frankreich leer zurückgehenden Wagen eine Gebühr von 1,25 Fr. pro Wagen zur Einhebung."

Tarif, Teil VI vom 15. November 1909.

Post Nr.	Artikel	Von	Nach	Aufgabe in Mengen unter 5000 kg
				Franken für 1000 kg
37	Gewebe aller Art	Böhmisch-Trübau	Paris-La-Villette-Douane und Paris-Reuilly	147,75
		oder umgekehrt		

Wien, am 10. Januar 1913. (232)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband.

Erneuerung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

A.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1910.

Post Nr. 1.

Ausnahmetarif 2 (Güter aller Art).

Von	nach	Aufgabe als Frachtgut – Frachtzahlung für mindestens 5000 kg – für jeden Frachtbrief und Wagen – Franken für 1000 kg	Aufgabe als Frachtgut – Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg – für jeden Frachtbrief und Wagen – Franken für 1000 kg
Wien Nordwestbahnhof	Genève (Genf) transit	58,30	47,20
oder umgekehrt			

Die für Wien Westbahnhof gültigen Bestimmungen hinsichtlich der Reexpedition in den Grenzstationen Bregenz, Buchs (St. Gallen)*), Lindau-Reutin †) oder Romanshorn finden auch auf Sendungen im Verkehr mit Wien Nordwestbahnhof Anwendung:

Die Reexpeditionsfrachtsätze betragen:

Genève (Genf) transit Von und nach	für Wagenladungen von 5000 kg – Franken für 1000 kg	für Wagenladungen von 10 000 kg – Franken für 1000 kg
Bregenz transit	22,60	18,20
Buchs (St. Gallen) transit	23,00	18,60
Lindau-Reutin †) transit	22,60	18,20
Romanshorn transit	19,80	16,20
Wien Nordwestbahnhof von und nach		
Bregenz transit	35,70	29,00
Buchs (St. Gallen) transit	35,30	28,60
Lindau transit	35,70	29,00
Romanshorn transit	38,50	31,00

„Die Frachtsätze von oder nach Genève (Genf) transit, sowie die Reexpeditionsfrachtsätze sind nur gültig für den Verkehr nach oder von den Stationen der Linie Albertville-Montmélian-Culoz-Ambérieu-Lyon-Tarare-Roanne-St. Germain-des-Fossés-Moulins s. A.-Montluçon-Guerst-Bersac-Montmorillon-Poitiers-Niort-La Rochelle und südlich hiervon."

Post Nr. 2.

Ausnahmetarif 7 (Holz).

Nach	Von Dirnbach-Stoder	Von Reifnig-Fresen	Von St. Lorenzen (S. B.)	Von Villach Hauptbhf. Villach Staatsbhf.	Von Wuchern-Mahrenberg
	Franken für 1000 kg				
Delle Grenze*)	23,00	28,30	28,50	22,50	28,10
Genève (Genf) transit*)	26,10	31,40	31,60	25,60	31,20
Le Locle Grenze*)	23,30	28,60	28,80	22,80	28,40
Les Verrières Grenze*)	23,70	29,00	29,20	23,20	28,80

*) Früher Buchs (Rheintal).

†) Früher Lindau.

Post Nr. 3.

Ausnahmetarif 12 (Magnesit).

Die Station Kapellen der k. k. österr. Staatsbahnen ist mit den für die Station Neuberg bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 12 (Magnesit) einzubeziehen.

Post Nr. 4.

Ausnahmetarif 13 (Malz)

bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

Von Neulengbach nach	für Sendungen mit Bestimmung nach Monaco – Franken für 1000 kg	für Sendungen mit Bestimmung nach Nice – Franken für 1000 kg
Genf transit	37,10	38,50

Diese Frachtsätze finden auch auf solche Sendungen Anwendung, die in den im Tarife, Teil III, Heft 1 des österreichisch-ungarisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1904 für den Verkehr zwischen Neulengbach und Genf (Genève) vorgesehenen Einlagerungsstellen unter Einhaltung der in diesem Tarife enthaltenen Bestimmungen reexpediert werden.

Post Nr. 5.

Für die Beförderung von Austern und Gartenschnecken als Eilgut von Genève (Genf) transit nach Wien Westbahnhof werden die im Ausnahmetarif 1 (Güter in Eilfracht) Serie I vorgesehenen Frachtsätze berechnet.

Post Nr.	Artikel	Von	nach	Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	7000 kg	10 000 kg
				für jeden Frachtbrief und Wagen		
				Franken für 1000 kg		
6	Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) in Fässern oder Kesselwagen	Oderberg	Delle Grenze	.	.	45,00
			Genève (Genf) transit	.	.	52,60
			Le Locle Grenze	.	.	45,80
			Les Verrières Grenze	.	.	46,70
7	Wolle, rohe oder gewaschene	Genève (Genf) transit mit Herkunft von Marseille, Cette-Ville, Cette transit und St. Louis-du-Rhône	Granica transit für Sendungen nach Bialystock	69,10	.	54,60
			Granica transit für Sendungen nach Lodz	58,20	.	54,60
8	Graphit, roh	Schwarzbach-Stuben	Les Verrières Grenze mit der Bestimmung nach Lyon-Guillotière	.	.	31,85
9	Kali, übermangansaures	Aussig Teplitzerbahnhof	Les Verrières Grenze mit der Bestimmung nach Lyon-Perrache Nr. 2	.	50,60	46,60
10	Tonerdehydrat, Tonerde, nicht kolloidale	Laibach Südbahnhof	Genève (Genf) trs. mit der Bestimmung nach Annemasse	.	.	34,40
		Laibach Staatsbahnhof	Genève (Genf) trs. mit der Bestimmung nach Annemasse	.	.	34,00
			Chedde	.	.	33,80

Post Nr.	Artikel	Von	nach	Personenwagen	Güterwagen
				unbeladen	
				Franken für einen vierachsigen Wagen	
11	Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend	Smichow Staatsbahnhof	Les Verrières Grenze für Sendungen nach Spanien über Irún	328,45	301,10
		Stauding		390,75	382,80

Wien, am 16. Januar 1913. (233)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband.

Einhaltung der billigsten Gesamtfrachten im Verkehre mit Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen über Bregenz, Buchs (St. Gallen), Lindau und Romanshorn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1914, werden für Gütertransporte zwischen Österreich-Ungarn einerseits und Stationen der Paris - Lyon - Mittelmeerbahnen und weiter anderseits die unter Benutzung des deutsch - südfranzösischen Gütertarifes allfällig sich ergebenden billigeren Gesamtfrachten auf dem Rückvergütungswege auch über Bregenz, Buchs (St. Gallen), Lindau und Romanshorn eingehalten, und zwar:

a) für Sendungen von und nach den Stationen Ražic, Přibram, Radotin, Jinonic, Weleslawin, Wotwowitz, Schlan, Mühlhausen bei Kralup, Melnik, Böhm.-Leipa, Berzdorf und den westlich hiervon sowie nördlich von Böhm.-Leipa und südlich von Strakonitz gelegenen Stationen bei Transportleitung über, bezw. Reexpedition in Lindau oder Romanshorn;

b) für Sendungen von und nach den Stationen der Linie Feldkirck-Innsbruck-Wörgl (bis einschl. Kufstein)-Taxenbach-Bischofshofen - Selzthal - Leoben - Bruck a. d. M. - Wr. - Neustadt (ausschließlich) -Sopron-Szombathe ly - Czelldömölk (bis einschließlich Szemere) - Székesfehérvár (bis einschl. Tétény) - Adony - Pusztaszabolcs (bis einschließlich Ercsi) und den südlich hiervon gelegenen Stationen sowie für Sendungen nach und von den Stationen der Linie Össipuszta-Orosháza-Dalja-Vinkovcze-Ruma-Klenáki szávapart (ausschließlich Békescsaba, Szeged, Szeged rendezö p. u., Szeged-Rókus und Szabadka) bei Transportleitung über, bezw. Reexpedition in Bregenz, Buchs (St. Gallen) oder Romanshorn;

c) für Sendungen von und nach allen übrigen österreichischen und ungarischen Stationen bei Transportleitung über, bezw. Reexpedition in Bregenz, Buchs (St. Gallen), Lindau oder Romanshorn.

Auf Sendungen in Stationsverbindungen mit kürzestem Wege über Elsaß-Lothringen finden die Bestimmungen dieser Kundmachung keine Anwendung.

Die Rückvergütungen werden von den beteiligten außerfranzösischen Verwaltungen gegen Vorlage der bezüglichen Frachtbelege geleistet.

Wien, am 13. Januar 1913. (251)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 31 März 1913 ist zu streichen auf Seite 30 in der Rubrik „Bezeichnung der Artikel" (3. Zeile von unten): „Petroleumnaphtha (Rohbenzin)" und", weiter auf Seite 91 im Ausnahmetarif 13, Abteilung II, der Artikel: „Petroleumnaphtha (Rohbenzin)". Der Überschrift „Ausnahmetarif 13" ist ein *) hinzuzusetzen und als Fußnote auf Seite 91 nachzutragen: „*) Gültig bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1913."

Wien, am 15. Januar 1913. (230)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Deutsche Eisenbahn-Güter-, Tier-, Personen- und Gepäcktarife, Teile I.

Am 1. April 1913 treten in Kraft:

a) Ein neuer Anhang zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, enthaltend das alphabetische Verzeichnis zur Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Hierdurch tritt der gleichnamige Anhang vom 1. Januar 1912 außer Kraft;

b) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1912 nebst Nachträgen I—III aufgehoben;

c) ein neuer Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I. Hierdurch wird der gleichnamige Tarif vom 1. April 1909 nebst Nachträgen I—III aufgehoben;

d) ein Nachtrag III zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A, vom 1. Januar 1912;

e) ein Nachtrag IV zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. Mai 1912.

Die Neuausgaben und Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen sowie der Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güter- und Tierverkehr, der Güterklassifikation und der Nebengebührentarife. Hierdurch treten neben Frachtermäßigungen und anderweitigen Vergünstigungen im Güter-, Tier-, Personen- und Gepäckverkehr auch einige Verkehrserschwerungen und Tariferhöhungen ein. Über die Änderungen und Ergänzungen geben die Verkehrsbureaus der deutschen Eisenbahnverwaltungen Auskunft.

Die Änderungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften in § 2 dieser Ordnung genehmigt.

Zum gleichen Zeitpunkt erscheint außerdem eine Neuausgabe der „Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B“, durch die die gleichnamige Ausgabe vom 1. April 1912 nebst Nachträgen I—III außer Kraft gesetzt wird. Die Neuausgabe enthält neben dem vollständigen Wortlaut des neuen deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, vom 1. April 1913 Erläuterungen und Entscheidungen zu diesem Tarif sowie ein ausführliches Sachverzeichnis. Rechtsverbindliche Kraft hat jedoch nur der Tarif selbst.

Die neuen Drucksachen können vom 26. März d. Js. ab von den Deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 17. Januar 1913. (260)

Namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verdingungen.

Die Lieferung von

a) 21 370 cbm Steinschlag 1. Kl. und

b) 111 800 cbm Kies und Steinschlag 2. Klasse

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei, hier, eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a oder b von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden, und zwar die zu

a bis zum 3. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, und die zu

b bis zum 4. Februar 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 10. Januar 1913. (256)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 24 750 kg Weiß in Pulverform (Ersatz für Bleiweiß), 436 600 kg Ölweiß in Pastaform (Ersatz für Ölbleiweiß), 9970 kg Zinkweiß, 20 625 kg Grundfarbe, bleifreie (Ersatz für Bleimennige) und 2900 kg Eisenmennige für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken in Losen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von bleifreien Farben als Ersatz für Bleifarben“ versehen bis zum 18. Februar 1913, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei bei uns einzureichen. Die Muster sind jedoch schon vorher, und zwar bis zum 31. Januar d. J., abends, an das Werkstättenamt b. Crefeld-Oppum einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 26. Februar 1913, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Januar 1913. (238)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. württembergische Staatseisenbahnen.

Stab- und Formeisenlieferung.

Der Bedarf der K. Eisenbahnwerkstätten an Stab- und Formeisen, Riffel- und Waffelblech für das Jahr 1913 ist auf Grund der im Gewerbeblatt aus Württemberg, Jahrgang 1912, Seite 113, bekanntgemachten „Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen“ zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen können von der unterzeichneten Behörde gegen Einsendung von 50 Pf. bezogen werden.

Die Angebote wollen spätestens bis 3. Februar 1913, vormittags 10 Uhr, mit der Aufschrift „Stab- und Formeisenlieferung“ versehen, hierher eingereicht werden, zu welcher Zeit die Eröffnung, der die Bieter anwohnen können, erfolgt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cannstatt, 17. Januar 1913. (239)

K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien im Etatsjahre 1913 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Münster (Westf.), Cassel, Erfurt, Altona und Hannover, und zwar: 197 000 kg Rüböl, 290 000 kg Putzöl, 4 805 000 kg Gasöl, 100 000 kg Treiböl für Dieselmotore, 81 500 kg Rindstalg, 76 800 kg Stellwerksöl.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 30. Januar 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 15. Februar 1913.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 60 ₰ bar von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 13. Januar 1913. (231)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von fünf Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung von 30 und 40 t Tragfähigkeit und 8 und 9 m Brückenlänge für unseren Bezirk soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 16. Januar 1913. (252)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Weichenteilen.

Los I. 11 Zungenvorrichtungen 8 a.
132 desgleichen 6 b,
134 Hakenschlösser.

Los II. 43 Doppelherzstücke 6 b/d,
126 einfache Herzstücke 8 a und 6 b/d,
250 Radlenker 8 und 6.

Los III. 24 Zungenvorrichtungen,
30 Herzstücke,
50 Zwangschienen zu Schienen 11 a.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können von dieser Dienststelle bezogen werden gegen Einsendung von je 1 ℳ für Los I und II, von 50 ₰ für Los III.

Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zum Eröffnungstermin am 4. Februar, vormittags 11 Uhr, an uns einzusenden.

Zuschlagfrist 3 Wochen.

Schwerin (Meckl.), 17. Jan. 1913. (253)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Rechnungsjahr 1913, und zwar: 6880 Stück Pufferunterlagsplatten, 1182 Stück Zughakenführungen und 5610 Stück Zugstangenmuffen. Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 6. Februar 1913 vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 3. März 1913. Verdingungsunterlagen werden für 90 ₰ von unserm Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 16. Januar 1913. (261)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 72 000 kg Flußeisenguß soll verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10 eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 18. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. März 1913. (262)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 7. 25. Januar 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Anordnung der Arbeitszüge auf Betriebsstrecken und die Unterweisung der Gegenzüge.

Auf diese Arbeitszüge finden auf den Eisenbahnen, für die die deutschen Fahrdienstvorschriften gelten, die Bestimmungen dieser Vorschriften Anwendung. Nach § 64 (1) der F.-V. gehören die Arbeitszüge (abgekürzt Az.) zu den Sonderzügen, sind also Züge, die auf besondere Anordnung zu fahren sind. Zu den Sonderzügen gehören auch die Bedarfszüge, die sich aber von den Arbeitszügen namentlich dadurch unterscheiden, daß der Fahrplan der Bedarfszüge im allgemeinen Fahrplan (Fahrplanbuch und meistens auch Bildfahrplan) vorgesehen ist, während die Fahrordnung der Az. mit den für den einzelnen oder mehrere Az. zu treffenden besonderen Anordnungen besonders festgelegt wird. Die Zuständigkeit zur Anordnung der Az. ist verschieden geregelt. Auf den württembergischen Staatseisenbahnen dürfen diese Züge nur auf bestimmte Anordnung der Generaldirektion und in fest abgegrenzten Zeiträumen auf der Bahn fahren. Auf den bayerischen und den badischen Staatsbahnen sind zur Anordnung der Az., soviel bekannt, die Betriebsinspektionen zuständig. Welchen Dienststellen bei den anderen größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen die Anordnung der Az. obliegt, weiß ich nicht; für nachstehende Ausführungen ist es aber auch nicht von Belang, ob die besonderen Anordnungen von der Direktion, einem Bureau der Direktion (etwa dem Fahrdienstbureau, vergl. hierwegen die Ausführungen über „Arbeitszug" von v. Enderes in der Röllschen Enzyklopädie, 2. Auflage,) oder einer Bezirksstelle getroffen werden.

In Württemberg sind die Anträge auf Ausführung der Az. von der Bauinspektion in Gemeinschaft mit der Betriebsinspektion zu stellen und zwar womöglich spätestens 14 Tage vor der Ausführung. Die Bauinspektion, die einen Az. braucht, stellt daher einen Entwurf für die Fahrordnung des Zuges auf, sendet ihn der oder den Betriebsinspektionen, in deren Bezirk der Az. verkehren wird, zur Prüfung, worauf von den beteiligten Stellen gemeinschaftlich die Anordnung des Az. bei der Generaldirektion beantragt wird. Von der Generaldirektion wird auf Grund des Entwurfs die Fahrordnung für den Az. festgelegt und mit den sonst erforderlichen Anordnungen den beteiligten Dienststellen durch geschriebenen und dann vervielfältigten Erlaß bekannt gegeben. Außer der Fahrordnung enthält der Erlaß, der die Tage der Ausführung des Az. nicht festsetzt, Angaben über die Dienststelle, bei der die Ausführung des Zuges zu beantragen ist und die die Tage der Ausführung zu bestimmen hat, die Stellen, die für die Lokomotive und das Zugbegleitpersonal zu sorgen haben, die Stationen, die das Personal des Az. und das der Gegenzüge zu unterweisen haben, sowie sonst etwa erforderliche Angaben über Zweck des Az., Führung von Aufschrieben und Verzeichnissen zu Rechnungszwecken, außerordentliche Sicherheitsvorkehrungen u. dgl. Soll nun der Az. an einem bestimmten Tage ausgeführt werden, so beantragt dies die betreffende Bauinspektion oder Bausektion bei der zuständigen Betriebsinspektion, die, falls der Ausführung nichts im Wege steht, sämtliche übrigen Dienststellen, die mit dem Az. Befassung haben, verständigt. Die Bahnstationen haben das Personal der eigenen Station und das der etwa zugeteilten Strecke von der Ausführung des Az. zu verständigen. Das Streckenpersonal wird von einem Stationsbeamten entweder persönlich, oder mittels eines Laufzettels oder unter Benutzung des Fernsprechers von der Ausführung des Az. verständigt, und zwar unter Bekanntgabe der Zeit des Abgangs und der Ankunft des Zugs auf den beiden angrenzenden Stationen. Die Stationen, denen die Unterweisung der mit dem Az. kreuzenden Züge obliegt, unterweisen diese Züge durch Kreuzungsbefehl. Der Zugführer und der Lokomotivführer des Az. müssen nach § 68 [1] der FV. dessen Fahrplan in Händen haben. Zu diesem Zweck muß ihnen entweder je ein Stück des Erlasses oder ein Auszug daraus mit der Fahrordnung übergeben werden.

Eine derartige, mit einigen Verschiedenheiten auch anderwärts übliche Anordnung der Az. hat wohl mehrere Vorzüge,

aber auch manche Schattenseiten. Ein Hauptvorzug ist der, daß die Baubehörde, die einen Az. braucht, mit ihrem Antrag zeitlich wenig gebunden ist. Vom Standpunkt des Betriebs aus ist es aber weniger erwünscht, wenn das ganze Jahr hindurch Anträge auf Anordnung von Az. gestellt werden. Die Bearbeitung dieser Anträge nimmt verhältnismäßig viel Beamte in Anspruch. Daß die Erlasse jedesmal abgeschrieben, vervielfältigt und mit Laufzettel verschickt werden müssen, ist umständlich, kostspielig und zeitraubend. Bei den Stellen des äußeren Dienstes müssen die Erlasse besonders gesammelt und sorgfältig aufbewahrt werden. Das Arbeiten mit diesen während der ganzen Fahrplanperiode eintreffenden Erlassen, in denen häufig auf einen früheren Erlaß Bezug genommen wird, ist schwierig, da man nicht immer rasch einen Überblick über die angeordneten und gültigen Fahrordnungen erhält, namentlich nicht auf Strecken, wo viele Az. verkehren. Das Verfahren bei der Ausführung der Az., wobei der Fahrdienstleiter den betreffenden Erlaß zur Hand nehmen, die Fahrordnung unter Umständen in den Bildfahrplan einzeichnen, dem Zug- und dem Lokomotivführer vielleicht eine Abschrift der Fahrordnung übergeben muß, sowie die Art der Bestellung beim Bahnbewachungspersonal kann auch nicht als idealer Zustand angesehen werden.

Eine erhebliche mit wesentlicher Geschäftsvereinfachung und Geschäftserleichterung sowohl für die anordnende als die die unmittelbare Ausführung der Az. veranlassenden Stellen würde erzielt werden, wenn diese Züge in den allgemeinen Fahrplan, also in das Fahrplanbuch und das Fahrplanbild aufgenommen, d. h. wie die Bedarfszüge behandelt würden. Statt der Aufnahme im Fahrplanbuch könnte auch die Ausgabe eines besonderen, lediglich die Az. enthaltenden, Nachtrags zum Fahrplanbuch in Frage kommen, während sich bezüglich des Fahrplanbildes die Ausgabe besonderer, die Fahrpläne der Az. in Farb- (Rot- oder Blau-) Druck enthaltender Bilder empfehlen dürfte. Es müßte also darauf hingewirkt werden, daß die Anträge auf Anordnung der Az. nicht mehr das ganze Jahr hindurch gestellt, sondern je vor Beginn des Sommer- und Winterfahrdienstes, und zwar so zeitig angebracht werden, daß die Anordnungen noch für die bevorstehende Fahrplanperiode getroffen werden können. Eine Reihe von Az. wird so früh beantragt werden können, daß die Aufnahme der Anordnungen in den Fahrplan möglich ist. Es gibt Az., die während mehrerer Fahrplanperioden nach derselben Fahrordnung ausgeführt werden. Bei den meisten Neubauten, den größeren Ergänzungs- und Unterhaltungsarbeiten, wird das Bauprogramm in der Regel schon längere Zeit vor Ausführung des Baus oder der Arbeit aufgestellt. Bei Aufstellung des Bauprogramms wird meistens auch schon bekannt sein, woher die zur Herstellung und Erhaltung des Bahnkörpers und der Bauwerke erforderlichen Erdmassen und Baustoffe sowie die Bettungsstoffe für den Oberbau oder andere Materialien und Ausrüstungsgegenstände zu beziehen sind, ob dies mit fahrplanmäßigen Güterzügen geschehen kann, oder ob Az. nötig sind. Es dürfte daher auch keine Schwierigkeiten bieten, die Fahrordnung der Az. schon längere Zeit, bevor ihre Ausführung nötig ist, vorzuschlagen. Dasselbe gilt von Arbeitszügen, die nötig sind, um die bei Umbauten, in Einschnitten u. dgl. gewonnenen Erd- und Felsmassen nach entfernteren Dämmen und Ablagerungsstellen abzuführen. Alle Az. werden allerdings nicht so bald beantragt werden können, daß die Aufnahme der Anordnungen in den Fahrplan möglich ist, es wird sich immer wieder auch die Notwendigkeit zur Ausführung von Az. ergeben, die nicht vorauszusehen waren und die in der seitherigen Weise angeordnet werden müssen. Das macht aber auch nichts; es ist schon viel erreicht und ein gutes Stück Vereinfachung und Schreibwerkverminderung erzielt, wenn der größere Teil der Az. im allgemeinen Fahrplan erscheint. Wenn man sich des großen Werts dieser Neuerung überall bewußt ist, wird es gelingen, die Zahl der innerhalb der Fahrplanperiode besonders anzuordnenden Az. auf eine geringe zu beschränken.

Bei der Aufnahme im Fahrplanbuch sollte in der Hauptsache der Gesichtspunkt maßgebend sein, daß der Fahrplan und die sonstigen Anordnungen in der einfachsten und kürzesten Form und unter Beschränkung auf das, was das Stations- und Zugpersonal unbedingt wissen muß, aufzunehmen sind, weniger um an Papier und Druckkosten zu sparen, als um das Geschäft der den Fahrplan bearbeitenden und der die Az. abfertigenden Beamten zu vereinfachen und zu erleichtern. Der Fahrplan könnte etwa in folgender Weise dargestellt werden:

km	Az. Nr. 5. Gr. G. 40 (45). Br. 15 ℞.		
—	Zuffenhausen . . ab	9.00	
		(9)	
3,63	Korntal	9.10—15	× 7305 857
4,10	Ditzingen	9.22	
3,33	Höfingen	9.29	
3,33	Leonberg	9.38—40	.) Az. 7
		(14)	
6,12	Renningen	9.56—10.05	× 7311
5,17	Weil der Stadt an	10.15	× Az. 12 (. 333

Es ist bisweilen üblich, für die Fahrordnung der Az. das Schema des Fahrplanbuchs anzuwenden. Muß dann der Fahrplan jedesmal abgeschrieben werden, so entsteht ziemlich viel Schreibarbeit, von der man sich einen Teil ersparen könnte. Das obige Schema ist einfacher als das des Fahrplanbuchs, enthält aber alles, was das Stations- und Zugpersonal wissen muß. Für den Az. ist eine kleine Nummer gewählt in der Absicht, die Zugmeldungen zu vereinfachen und zu erleichtern. Vierstellige Zahlen, die manchmal zur Numerierung der Az. dienen, sind, solange zum Zugmeldeverfahren der Telegraph benutzt werden muß, nicht sehr zweckmäßig. Denn zur Beschleunigung der Zugabfertigung dient es nicht, wenn beim Anbieten und Annehmen eine vierstellige Zahl unabgekürzt telegraphiert werden muß. Wird im schriftlichen und telegraphischen Verkehr stets die abgekürzte Bezeichnung Az. beigesetzt, so ist der Zug genügend gekennzeichnet und kann mit einem Personen- oder Güterzug, der dieselbe Nummer führt, nicht verwechselt werden. Hinter der Zugnummer kommt die Grundgeschwindigkeit, der in Klammern die Höchstgeschwindigkeit beigesetzt ist. Die dieser entsprechende kürzeste Fahrzeit ist aber in der Fahrordnung selbst in Klammern nur beigesetzt, wenn sie um eine Minute und weniger geringer ist als die fahrplanmäßige. Halbe und Viertelminuten sind in der kürzesten Fahrzeit nicht angegeben, was bei Az. keinem Bedenken unterliegen dürfte. Nach den Geschwindigkeiten folgt die Angabe der Bremsprozente. Ob der letzte Wagen des Zugs eine bediente Bremse haben muß, wird der Zugführer wissen, wenn nicht, kann er es leicht einem anderen Dienstbehelf entnehmen. Als Zeichen für Kreuzung ist das in Fahrplanbüchern vielfach übliche × angewandt, zur Kennzeichnung der Überholung dient unter Wegfall der zwei Spalten „Überholung des Zugs“ und „Überholung durch Zug“ das früher im württembergischen Fahrplanbuch benutzte sehr einfache und praktische Zeichen .) oder (., bei dem man sich nur zu merken braucht, daß der überholende Zug den Punkt hat. Aufzunehmen wäre noch, welche Dienststelle die Lokomotive, welche das Zugbegleitpersonal zu stellen und welche die Tage der Ausführung des Az. zu bestimmen hat. Diese und andere noch zu treffende Anordnungen lassen sich kurz fassen, wenn man sie so weit wie möglich im Telegrammstil gibt. Zum Teil werden derartige Anordnungen entbehrlich werden, wenn statt der für jeden einzelnen Az. ergehenden, allgemeine, für sämtliche Az. gültige Bestimmungen getroffen werden, was möglich sein wird.

Es hat Verschiedenes für sich, wenn die Az. in der vorgeschlagenen Weise angeordnet werden. Allerdings gehen dann die meisten Anträge zu einer Zeit ein, wo die Fahrpläne der Personen-, Güter- usw. Züge auch bearbeitet werden müssen. Diese Arbeiten werden zwar etwas vermehrt, man spürt die Steigerung aber weniger, weil die Behandlung der Az. mit

den anderen Fahrplanarbeiten Hand in Hand geht. Dafür schrumpfen die während der Fahrplanperioden eingehenden Anträge auf Anordnung von Az. und die Arbeiten für Behandlung dieser Anträge erheblich zusammen. Die zum Teil umfangreichen Schreibarbeiten, wobei häufig dieselbe Adresse, derselbe Text geschrieben werden muß, werden erheblich verringert. Man braucht nicht mehr jede einzelne Anordnung besonders zu verschicken und den Eingang am Bestimmungsort zu überwachen. Alle Dienststellen, die mit einem Az. Befassung haben, arbeiten viel leichter, wenn sie gedruckte Anordnungen im Fahrplanbuch oder in einem Nachtrag dazu auf engem Raum beisammen haben, als wenn sie das für sie Wichtige aus einem großen Schriftstück heraussuchen müssen. Die Bestellung beim Bahnbewachungspersonal wird ebenfalls erleichtert, wenn dieses die Zeiten, zu denen ein Az. verkehrt, dem Fahrplanbuch oder dem Fahrplanbild entnehmen kann, so daß ihm jeweils nur der Tag der Ausführung und die Nummer des Az. mitgeteilt werden muß. Auch den Fahrdienstleitern selbst würde eine wesentliche Geschäftserleichterung erwachsen. Falls befürchtet wird, daß das Fahrplanbild durch Aufnahme der Az. etwas unübersichtlich wird, so ließe sich dem, wie schon angedeutet, dadurch abhelfen, daß man zweierlei Fahrplanbilder herstellt, solche mit und solche ohne Az. Für gewöhnlich braucht man nur die letzteren, mit den ersteren arbeitet man namentlich, wenn Az. verkehren.

Es ist nun noch die Unterweisung der Gegenzüge zu erörtern. Gemäß § 68[3] der FV. ist jeder Zug, der mit einem Sonderzug, also auch mit einem Az. zu kreuzen hat, durch Kreuzungsbefehl davon zu unterrichten. Die Stationen, die diese Befehle auszufertigen haben, werden in der Regel besonders bestimmt, müßten also im Fahrplanbuch bei dem betreffenden Az. unter Angabe des Zuges, den jede zu unterweisen hat, bezeichnet werden. Eine Unterweisung des Personals der Gegenzüge kann nur zu dem Zweck verlangt sein, damit dieses Personal oder ein Teil davon, etwa nur der Zugführer, um von dem Lokomotivführer, der ja auch einen Abschnitt des Kreuzungsbefehls erhält, abzusehen, für den richtigen Vollzug der Kreuzung mitverantwortlich gemacht werden kann. Denn nur aus dem Grunde, dem Personal lediglich Kenntnis von der Kreuzung zu geben, also der Zweckmäßigkeit wegen, kann die Vorschrift wohl nicht gegeben worden sein. Die Vorschrift darf sozusagen keine lex imperfecta sein, sondern muß eine Wirkung in dem Sinne haben, daß das Personal der Gegenzüge zur Verantwortung gezogen werden kann, wenn sein Verhalten nicht dem entspricht, was der Kreuzungsbefehl nach sich zieht. Um zu einem Urteil darüber zu gelangen, ob es möglich ist, den Zugführer eines mit einem Az. kreuzenden Zuges für den richtigen Vollzug der Kreuzung mit verantwortlich zu machen, müssen in erster Linie praktische Erwägungen angestellt werden.

Wenn der Zugführer des Gegenzuges zu einem Az. die angegebene Verantwortung soll übernehmen können, so muß ihm möglich sein, sich davon zu überzeugen, ob der Az. auf der bezeichneten Kreuzungsstation tatsächlich eingetroffen ist. Diese Überzeugung kann sich der Zugführer nur bei besonders günstigen Verhältnissen unmittelbar verschaffen. Ist die Kreuzungsstation ein großer Bahnhof, so sieht der Zugführer des Gegenzugs den Az. in der Regel nicht, da dieser auf einem entfernteren Gleis aufgenommen und durch andere Züge, Rangierabteilungen usw. verdeckt wird. Auch wenn die Züge auf einem mittleren Bahnhof kreuzen, wird der Zugführer des Gegenzugs den Az. nicht immer zu Gesicht bekommen, es braucht nur ein starker Wagenladungsverkehr zu herrschen, der die Besetzung eines oder mehrerer Gleise mit Güterwagen nötig macht. Auf kleinen Bahnhöfen wird der Zugführer des Gegenzugs in der Lage sein, sich unmittelbar davon zu überzeugen, ob der Az. eingetroffen ist. Aber auch da ist es unter Umständen sehr angezeigt, daß der Zugführer sich nicht auf die eigene Wahrnehmung allein verläßt. Denn er weiß nicht, wie der Az. aussieht, er könnte sich vielleicht täuschen, z. B. zur Nachtzeit, oder er könnte eine Abteilung offener Güterwagen, die ausnahmsweise mit Hilfe einer Lokomotive rangiert werden, für den Az. ansehen. In den meisten Fällen muß daher der Zugführer eines mit einem Az. kreuzenden Zugs sich die Überzeugung, ob der Az. auf der Kreuzungsstation eingetroffen ist, dadurch verschaffen, daß er den Aufsichtsbeamten oder Fahrdienstleiter danach fragt, teils, weil er selbst den Az. nicht sehen kann, teils weil eine solche Vergewisserung zur Verhütung einer Täuschung geboten ist. Die Aufgabe des Zugführers des Gegenzugs besteht somit eigentlich darin, den Fahrdienstleiter der Station daran zu erinnern, daß auf der Station die Kreuzung mit dem und dem Az. stattzufinden hat. Nicht selten wird nun der Zugführer auf seine vollständig berechtigte Anfrage nach dem Eintreffen des Az. vom Fahrdienstleiter eine etwas unhöfliche Antwort erhalten. „Selbstverständlich," wird ihm dieser auf die vor der Abfahrt gestellte Frage vielleicht sagen, „denn sonst müßten Sie von mir doch einen Kreuzungsbefehl erhalten." Allein daraus, daß der Zugführer des Gegenzugs auf der ihm ursprünglich als Kreuzungsstation bezeichneten Station einen neuen Kreuzungsbefehl nicht erhält, darf er nicht ohne weiteres schließen, daß der Az. eingetroffen ist. Der ursprüngliche Kreuzungsbefehl verpflichtet den Zugführer des Gegenzugs, sich von dem Eintreffen des Az. zu vergewissern, und wenn er seiner Sache sicher sein will, muß er eben in der Regel den Fahrdienstleiter danach fragen.

Ist nun der Zugführer immer in der Lage, diese Frage an den Fahrdienstleiter zu richten? Er kann es nur, wenn der Gegenzug auf der Station, auf der er mit dem Az. kreuzen soll, hält. Erhält also der Zugführer eines Schnell- oder Eilzugs auf der Ausgangsstation den Befehl, daß der Zug auf der Station A, auf der er fahrplanmäßig nicht hält, mit einem Az. zu kreuzen hat, so kann der Zugführer sich von dem Eintreffen des Az. nicht überzeugen. Wenn die Signale dem Gegenzug anzeigen, daß der Durchfahrt durch die Station nichts im Wege steht, muß der Zugführer annehmen, daß der Az. eingetroffen ist. Andernfalls müßte der Gegenzug gestellt werden und auf der Station einen Kreuzungsbefehl erhalten, wonach er, ohne den Az. abzuwarten, weiterzufahren hat. Die Verantwortung für den richtigen Vollzug der Kreuzung trägt in diesen Fällen also allein die Station.

Damit ist auch ein Fingerzeig gegeben, wie es mit der Unterweisung der Gegenzüge der Az. allgemein gehalten werden könnte. Wenn kein Bedürfnis vorliegt, dem Zugführer eines auf der Kreuzungsstation durchfahrenden Zugs die Mitverantwortung für den richtigen Vollzug der Kreuzung mit dem Az. aufzuerlegen, so kann auf diese Mitverantwortung auch dann verzichtet werden, wenn der Gegenzug auf der Kreuzungsstation fahrplanmäßig hält. Es ist nicht Aufgabe und kann nicht Aufgabe des Zugführers sein, auf den richtigen Vollzug der Kreuzung acht zu geben und den Fahrdienstleiter an die Kreuzung zu erinnern. Erhält der Zugführer von diesem den Auftrag zur Weiterfahrt, so liegt darin die Bestätigung, daß der Az. eingetroffen ist, ebenso wie bei einem durchfahrenden Zug die Freifahrtstellung der Signale die Bestätigung für das Eintreffen des Az. auf der Kreuzungsstation bildet. Für den richtigen Vollzug der Kreuzung ist nicht nur in der Hauptsache, sondern einzig und allein die Stelle verantwortlich zu machen, die die volle Verantwortung auch übernehmen kann, d. h. die Station. Der Zugführer handelt auf Weisung der Station und muß sich darauf verlassen können, daß die Voraussetzungen, unter denen diese Weisung gegeben werden darf, erfüllt sind. Dem Lokomotivführer des Gegenzugs, der da, wo keine Sonderbestimmungen bestehen, auf Weisung des Zugführers handelt, eine Mitverantwortung zuzuschreiben, wäre noch weniger angängig. Zudem liegt der Schwerpunkt nicht darauf, daß die Kreuzung gerade auf der und der Station stattfindet, sondern der Hauptwert ist darauf zu legen, daß die über das Zugmeldeverfahren bestehenden Vorschriften richtig be-

achtet werden, insbesondere, daß der Gegenzug angeboten und angenommen sowie, daß nötigenfalls die Kreuzung ordnungsmäßig verlegt wird.

Wird vorstehender Gedankengang als richtig anerkannt, so ergibt sich als Schlußfolgerung, daß die Unterweisung der mit einem Az. und überhaupt mit einem Sonderzug kreuzenden Züge durch Kreuzungsbefehl, wie sie in § 68³ der Fahrdienstvorschriften verlangt wird, keine praktische Bedeutung hat und unterbleiben kann. Es wäre eine große Erleichterung für die Stationen, wenn diese Unterweisungen, die namentlich zu Zeiten, wo viele Az. oder Bedarfszüge verkehren, erheblich Arbeit machen, wegfielen. Auch die Zugführer würden den Wegfall dieser Unterweisungen, denen gegenüber sie nie recht wissen, wie sie sich zu verhalten haben, jedenfalls mit Freuden begrüßen. In den Fahrordnungen der Az. wären die Kreuzungen natürlich anzugeben, jedoch würde dies, wie bei den Überholungen, nur die Stationen angehen.

Stuttgart. Faude, Eisenbahninspektor.

Eisenbahnangelegenheiten bei der Etatsberatung im preußischen Abgeordnetenhause.

In der Sitzung vom 8. d. M. überreichte Finanzminister Dr. Lentze, wie bereits in Nr. 5 S. 86 d. Ztg. kurz erwähnt wurde, den Gesetzentwurf betreffend die Feststellung des Staatshaushaltsetats für 1913 mit einer längeren Rede. Nach einem Rückblick über die Ergebnisse früherer Jahre teilte der Minister mit, daß nach dem bisherigen Rechnungsergebnis für das Jahr 1912 ein Reinüberschuß von etwa 19 Millionen Mark und eine Überweisung an den Ausgleichsfonds in Höhe von etwa 153 Millionen Mark zu erwarten ist. Diese Zahlen erfahren jedoch noch eine Einschränkung durch einige besondere Maßnahmen, die infolge der bekannten Verkehrsstockungen des Herbstes erforderlich wurden und namentlich die Erweiterung zahlreicher Bahnhofsanlagen umfassen. Die erforderlichen Mittel mußten ungesäumt noch in dem jetzigen Wirtschaftsjahr durch einen Nachtragsetat bereitgestellt werden, dessen Ausgaben insgesamt 63,7 Millionen Mark betragen. Hiervon sollen zur Verstärkung der Unterstützungs- und Remunerationsfonds 3,7 Millionen Mark aus laufenden Etatmitteln, die Kosten für die Bahnerweiterungen mit 60 Millionen Mark aber aus den Beständen des Ausgleichsfonds entnommen werden, da diese ja Kapitalaufwendungen größeren Umfangs darstellen, wie sie nach der dem Etat für 1911 beigegebenen Denkschrift nicht aus dem Ordinarium und nicht aus Anleihemitteln, sondern aus dem Extraordinarium bestritten werden sollten. Bei dieser Gelegenheit trat der Finanzminister gleich der irrtümlichen Auffassung entgegen, daß die Mittel des Ausgleichsfonds zu einer derartigen Aufwendung nicht bestimmt seien, hierfür vielmehr eine Anleihe aufzunehmen sei. Der Ausgleichsfonds hat nach den Rechnungen der Jahre 1910 und 1911 einen Bestand von 234 Millionen Mark; nach Abzug der gesetzmäßig dem Dispositionsfonds des Eisenbahnministers daraus zuzuführenden etwa 30 Millionen Mark enthält er noch 204 Millionen Mark, und da ihm Ende des Jahres 1912 voraussichtlich noch weitere 150 Millionen zugehen werden, kann er ohne wesentliche Schwächung die Kürzung um 60 Millionen Mark wohl ertragen.

Nach einigen Bemerkungen über die Aussichten für das Wirtschaftsjahr 1913 besprach der Finanzminister die einzelnen Etats, und zwar zunächst die der Betriebsverwaltungen. Bei den Einnahmen der Eisenbahnen, die in den letzten Jahren in einer vordem nicht dagewesenen Weise gestiegen waren, könne mit einer weiteren Steigerung gerechnet werden, da Industrie und Bergbau noch auf lange Zeit mit Aufträgen versehen sind. Im Jahre 1911 ist es gelungen, die Betriebszahl der preußischen Staatsbahnen auf 65,23 % herunterzubringen, im Etat für 1912 ist mit einer solchen von 68,47 % gerechnet und für 1913 ist sie auf 68,21 % angenommen. Das statistische Anlagekapital der preußischen Staatsbahnen betrug Ende 1911: 11 143,8 Millionen Mark; es sind daher von den Betriebsüberschüssen 128,2 Millionen Mark für das Extraordinarium zu verwenden (+ 4 Millionen Mark gegen den Etat des Vorjahrs), 234,1 Millionen Mark zu den allgemeinen Verwaltungsausgaben (+ 7,3 Millionen Mark) und 93,5 Millionen Mark (+ 36,1 Millionen Mark) an den Ausgleichsfonds abzuführen. Der letztere wird dann nach Abzug der Beiträge zum Dispositionsfonds des Eisenbahnministers mit 45 Millionen Mark und der 60 Millionen Mark des Nachtragsetats am Ende des Jahres 1913 voraussichtlich 373 Millionen enthalten. Der Arbeiter und Beamten der preußischen Staatsbahnen ist im Etat für 1913 ganz besonders gedacht; gegenüber der wirklichen Ausgabe im Jahre 1911 sind 23,3 Millionen Mark und gegenüber den im vorjährigen Etat vorgesehenen Löhnen sind 15,5 Millionen Mark mehr für Löhne eingestellt. 28 000 Beamte und Arbeiter kommen neu hinzu. Davon 8300 zwecks Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals; die übrigen Personalvermehrungen werden durch den Verkehrszuwachs und die Eröffnung neuer Nebenbahnen bedingt. Die Beamtenstellen sind um 10 168 vermehrt; dadurch wird dem gesteigerten Verkehr entsprochen und zugleich den Stellenanwärtern ein schnelleres Einrücken ermöglicht. Der Fuhrpark wird noch stärker vermehrt als im Vorjahr; es sollen beschafft werden 1390 Lokomotiven und Triebwagen, 2900 Personen- und 31 757 Gepäck- und Güterwagen. Die Kosten hierfür betragen die gewaltige Summe von 263 Millionen Mark, wovon 90 Millionen aus dem Ordinarium und 173 Millionen aus Anleihemitteln bestritten werden sollen. Der Minister schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis darauf, daß das Finanzprogramm des Jahres 1908 und das Eisenbahnabkommen des Jahres 1910 sich nach jeder Richtung hin bewährt haben. Zu warnen sei indessen vor einer Überschätzung der jetzigen günstigen Finanzlage und vor einer hierin begründeten Aufhebung der Steuerzuschläge.

Die erste Lesung des Etats wurde sodann am 11. d. M. begonnen und am 13. fortgesetzt. Hierbei unterzog Abg. Dr. Friedberg (nl.) unter anderem den Nachtragsetat einer ziemlich scharfen Kritik; besonders entschieden bemängelte er, daß die 60 Millionen Mark für Erweiterung der Bahnanlagen dem Ausgleichsfonds entnommen werden sollten. Damit werde der ganze Zweck dieses Fonds, für Ausfälle Deckung zu schaffen, beseitigt. Ferner erhob er Einwand gegen den Vorschlag des Finanzministers, zu einer verstärkten Tilgung der Eisenbahnschuld überzugehen. Dann bemängelte Redner die nicht ausreichende Ausrüstung der Eisenbahnen mit Betriebsmitteln sowie die Bautätigkeit der preußischen Staatsbahnverwaltung. Wozu würden alljährlich so viele Millionen bewilligt, wenn sie nicht verbaut werden könnten? Der Eisenbahnminister habe noch offene Kredite über eine Milliarde zur Verfügung. — Nach den Ausführungen des Abg. Freiherrn v. Zedlitz (freikons.) unterliegt es keinem Zweifel, daß der Nachtragsetat bewilligt werden müsse, und zwar mit möglichster Beschleunigung. Im übrigen, bemerkte der Abgeordnete, würden die Eisenbahnüberschüsse vielleicht schon in nächster Zeit dahin führen, daß man mehr davon für allgemeine Staatszwecke verwenden könne. Auch bedürfe die Industrie aus Wettbewerbsrücksichten der Tariferleichterungen.

Hierauf wies Finanzminister Dr. Lentze in längerer Rede die kritischen Ausführungen des Abg. Dr. Friedberg sachlich zurück und erörterte dann noch eingehend die von den Vorrednern besprochenen heiklen Fragen der Gewährung von Teuerungszulagen, der Erhöhung der Assistentengehälter und der Gewährung von Unterstützungen an die Altpensionäre. Bald darauf ergriff Staatsminister v. Breitenbach das Wort und trat zunächst gleichfalls verschiedenen Auslassungen des Abg. Dr. Friedberg entgegen, dessen Einspruch gegen die Deckung der im Nachtragsetat geforderten 60 Millionen Mark aus dem Ausgleichsfonds ihm nicht recht verständlich ist. Tatsächlich bedeute dieser Nachtragsetat nichts weiter als einen Vorgriff auf die Extraordinarien der nächsten Jahre und es sei zweifellos richtig, die hierzu erforderlichen Mittel dem Ausgleichsfonds zu entnehmen, der ja um diese Beträge geschmälert werden würde, wenn die Extraordinarien der nächsten Jahre in Höhe der im Nachtragsetat angeforderten Summe über den gewöhnlichen Prozentsatz erhöht worden wären. Weiterhin habe Abg. Dr. Friedberg wiederholt, auch gelegentlich der Erörterung über die Verkehrsnot im Ruhrrevier, von Plusmacherei und von Koeffizientenpolitik gesprochen. ...... „M. H., so fuhr der Minister fort, ich weiß mich als Chef der Staatsbahnverwaltung von diesem Vorwurf durchaus frei; ich verwalte die Staatsbahnen ganz überwiegend unter dem Gesichtspunkte, daß sie in erster Linie den großen Verkehrszwecken zu dienen haben, um derentwillen sie da sind. Und wenn ich gleichzeitig gehalten bin, in dem weiten Bereiche der Staatsbahnen auf eine verständige Wirtschaftsführung zu drängen, dann geschieht es doch nur im reinsten Staatsinteresse. Ich kann ja auch alljährlich feststellen, welche Freude Sie daran haben, daß diese Wirtschaftsführung so glänzende Ergebnisse gehabt hat, wie sie Jahr für Jahr zu

verzeichnen sind. ...... Wenn ich mir nun vergegenwärtige, welche Vorwürfe heute der Staatsbahnverwaltung gemacht werden, anknüpfend an die schweren Verkehrskalamitäten, die sich soeben im Westen der Monarchie vollzogen haben, dann komme ich zu dem Empfinden, daß das, was mir und der Verwaltung damals als großes Verdienst angerechnet wurde, mir heute zur Last geschrieben wird.“ ..... Anschließend hieran entkräftete der Minister noch einmal die in letzter Zeit schon so oft zurückgewiesenen Vorwürfe, daß die preußische Staatsbahnverwaltung ihr gesamtes Personal nicht den Verkehrsbedürfnissen entsprechend vermehrt hatte, daß es an Lokomotiven gemangelt habe, daß die Bautätigkeit der Staatsbahnverwaltung eine unzureichende gewesen sei u. a. m. Auch die Schuldfrage an den Verkehrsstockungen zog Redner nochmals in den Kreis seiner Erörterungen.. .. „Ich verstehe es vollkommen, wenn wegen solcher Kalamitäten die geschädigten Interessenten Vorwürfe gegen die Verwaltung häufen, die die Verantwortung trägt; das ist durchaus menschlich, und wer sollte sich dagegen sträuben. Ich verstehe es aber nicht, wenn wirtschaftliche Korporationen in ihren Berichten sich diese Auffassung der Interessenten ohne genügende Würdigung der Tatsachen aneignen und eine Verwaltung, die sich nur in den Dienst des Verkehrs stellt, steinigen, weil sie mit dem außerordentlichen und plötzlichen Fortschreiten des Verkehrs, das jahrelang angehalten hat, nicht mitgekommen ist. Ich verstehe es freilich noch weniger, wenn hier in diesem hohen Hause so scharfe abweisende Kritiken geübt werden angesichts eines glänzenden unanfechtbaren Zahlenmaterials..“ Zu den Ausführungen des Abg. Dr. Friedberg über die verstärkte Schuldentilgung äußerte der Minister u. a..... „Ich kann mich dahin mit dem Herrn Abg. Dr. Friedberg einverstanden erklären, daß eine Entwertung des Staatsbahnbesitzes, wie er sagte, über Nacht nicht zu befürchten ist, etwa wenn wir zu einem andern Betriebssystem übergehen, wie es die Elektrisierung der Staatsbahnen wäre. Ich glaube, im Laufe der Zeit hat sich doch wohl die Meinung durchgesetzt, daß ein solcher Übergang, wenn er überhaupt möglich ist, was mir selbst durchaus zweifelhaft erscheint, sich ganz allmählich und ohne irgendwelche besondere Störungen vollziehen würde. Aber ich habe die Auffassung, daß der Herr Abg. Dr. Friedberg doch nicht mit den Möglichkeiten genügend rechnet, die in der Zukunft liegen, insbesondere mit der Möglichkeit, daß der hohe Wert der preußischen Staatsbahnen, den man aus der den landesüblichen Zinsfuß übersteigenden Rente herausrechnet, und der weit über unser statistisches Anlagekapital hinausgeht, auf die Dauer doch nicht als völlig gesichert gelten kann. Denn darüber wird kein Zweifel sein können, daß der aus dem Ertrag errechnete Wert eine erhebliche Minderung erfährt bei länger anhaltenden wirtschaftlichen Krisen, insbesondere bei solchen Krisen, die durch politische Ereignisse bedingt sind......“

Bei dieser Gelegenheit wies der Minister darauf hin, daß immer wieder, wie auch der Abg. v. Zedlitz wiederum zum Ausdruck gebracht, weitere Tarifermäßigungen für notwendig erachtet werden, obwohl erst kürzlich eine Ermäßigung der Abfertigungsgebühren durchgeführt worden ist, die mit etwa 10 Millionen zu Buch steht, und weitere durchgreifende Tarifermäßigungen teils schon gewährt, teils noch, wie für Koks und Erze zwischen Ruhr und Mosel, in Vorbereitung sind. In Hinsicht auf diese Bedürfnisse und zukünftige Wünsche nach Tariferleichterungen sowie mit Rücksicht auf die voraussichtlich eintretende erhebliche Steigerung der Anforderungen an extraordinären und Anleihemitteln hält es Redner auch in hohem Maße für gefährlich, der Anregung des Abg. v. Zedlitz entsprechend, den jetzt schon alljährlich um beträchtliche Summen wachsenden Zuschuß der Staatsbahnverwaltung für allgemeine Staatszwecke noch weiter zu steigern.

Zum Schluß ging der Minister noch näher auf die gleichfalls bei den Verhandlungen gestreifte Frage der Bildung von Eisenbahngemeinschaften innerhalb Deutschlands ein, die er nach seinen ausführlichen Darlegungen in der Budgetkommission des Vorjahrs bis auf weiteres für erledigt gehalten hätte, die aber vermutlich infolge der neuesten Schrift des Ministerialdirektor Kirchhoff wiederum zur Erörterung gestellt wurde. Durch eine Gemeinschaft sei auf materiellem Gebiete insbesondere im Interesse des Verkehrs Wesentliches überhaupt nicht mehr zu erreichen, weil bereits in allen bedeutsamen materiellen Fragen Einigkeit besteht und einheitliche Bestimmungen vorhanden sind. Der Minister wies hier u. a. auf die Erfolge der deutschen Eisenbahntarifgemeinschaft gegenüber dem Auslande hin und teilte mit, daß er der gegebenen Anregung, durch Herstellung von ständigen Vertretungen der Regierungen mit Eisenbahnbesitz eine fortgesetzte Fühlungnahme über wichtige, die deutschen Staatsbahnen gemeinsam berührende Angelegenheiten herbeizuführen, sofort beigetreten sei. Er hoffe, in nicht zu ferner Zeit mitteilen zu können, daß auch die übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen dieser Anregung gefolgt sind. Er schloß mit den Worten: „M. H., wenn Sie die Frage der Fortentwicklung der Gemeinschaft unter diesen praktischen Gesichtspunkten prüfen, dann werden Sie mir zugeben können, daß tatsächlich das Wesentliche erreicht ist, und daß das Drängen nach einer Gemeinschaft, wenn es, wie ich im Vorjahre habe dartun können, auf erhebliche und berechtigte Widerstände und Anstände stößt, abgeschwächt und schließlich zurückgestellt werden muß.“

Neue Handbremsen der französischen Ostbahn, Bauart Mestre.

Oberingenieur Mestre von der französischen Ostbahngesellschaft hat zwei neue Handbremsen für Güterwagen erfunden, die ihrer leichten und bequemen Handhabung und raschen Wirkung wegen besonders für den Rangierdienst Bedeutung haben. Beide können an vorhandene Bremseinrichtungen angebaut werden. Die Leichtigkeit und Schnelligkeit ihrer Bedienung beruht darauf, daß das Anziehen hauptsächlich durch Federn und Gewichte bewirkt wird, die beim Lösen gespannt bezw. gehoben werden, so daß der Rangierer beim Bremsen nur die Vorrichtung auszulösen und bei stark abgenutzten Bremsklötzen etwas nachzuhelfen hat.

Die eine der beiden Bremsen wird vom Erfinder Zahnscheibenbremse genannt. Auf einer gemeinsamen Welle sind ein Gewichtshebel und ein kurzer Arm angebracht, an dem das freie Ende einer am Wagenrahmen befestigten Blattfeder angreift. Lose auf derselben Welle sitzt eine Zahnscheibe, die durch eine Verbindungsstange auf das Bremsgestänge wirkt. Beim Niederdrücken des Gewichtshebels wird die Zahnscheibe mitgenommen und die Feder gespannt, bis ihr Hebel den toten Punkt überschritten hat. Nach Überschreitung des toten Punktes wird die Welle durch die Feder schnell weiter gedreht und dadurch ein rasches und kräftiges Eintreten der Bremsung bewirkt. Zur Lösung der Bremse muß der Gewichtshebel angehoben und die Feder wieder über den toten Punkt hinweggeführt werden. Dabei bleibt die lose gelagerte Zahnscheibe infolge des Eingreifens einer Sperrklinke in der Bremsstellung, bis der Hebel seine Schlußlage erreicht hat. Erst dann wird die Klinke ausgelöst. Der Gewichtshebel kann sich an beliebiger Stelle seitlich am Wagen befinden, die Scheibenbremse kommt deshalb in Frage für Wagen ohne Bremserhäuschen und kann z. B. von einem auf dem Trittbrett stehenden Rangierer bedient werden. — Bei der zweiten Art, Dosenbremse genannt, wird die Bremsbewegung durch eine in einer Dose gelagerte Tellerfeder eingeleitet, die im Anfange gespannt ist. Der Bremser löst eine Sperrklinke aus, die Feder entspannt sich und setzt durch eine Zahnrad- und Zahnstangenübertragung das Bremsgestänge in Bewegung. Das Lösen dieser Bremse geschieht durch Drehen eines gewöhnlichen Handrades, dabei wird die Feder wieder gespannt. Die Dosenbremse ist für Wagen mit Bremserhäuschen bestimmt, kann aber mit Hilfe eines Handgriffes auch von außen in Tätigkeit gesetzt werden; dabei ist es auch möglich, die Bremsen zweier Nachbarwagen durch einen Bremser auslösen zu lassen. — Bei Versuchen mit der Dosenbremse wurde bei Leerwagen die Bremswirkung in einer bis zwei Sekunden, bei Wagen mit Ladungen von 20 t in drei bis vier Sekunden erreicht. Die Wagen liefen mit Geschwindigkeiten von 10 bis 30 km.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Die Kommission des Abgeordnetenhauses für die elektrische Zugförderung auf den vorgenannten Bahnen hielt am 18. d. M. eine Sitzung ab. Nach der Köln. Ztg. betonte der Abg. Macco, als Berichterstatter, daß nach seiner Ansicht sowohl die Anlagekosten als auch die Betriebskosten für den Dampfbetrieb von der Regierung viel zu hoch angesetzt seien, wenn man von der jetzigen Zugfolge von 24 Zügen auf 32 Züge in der Stunde übergehen wolle. Mit einer solchen Vermehrung der Zugfolge sei für mehrere Jahre dem Bedürfnis des Verkehrs vollständig Rechnung getragen. Freilich werde man auf die Dauer die Ein-

führung des elektrischen Betriebes auf der inneren eigentlichen Stadtbahn nicht vermeiden können. Eine wesentliche Verbilligung der Anlagekosten für eine stärkere Zugfolge mit Dampfbetrieb würde dadurch zu erzielen sein, daß 1C-Lokomotiven, d. h. Lokomotiven mit drei Triebachsen und einer Laufachse, Verwendung fänden. Nach seiner Ansicht könnten überhaupt höchstens 36 Züge stündlich gefahren werden, ohne die Sicherheit des Betriebes zu gefährden. Beim elektrischen Betrieb seien gegen die Störung der Postkabel durch die hochgespannten Ströme an Stelle der eingesetzten 5 Millionen vielleicht 50 bis 60 Millionen Mark erforderlich. Überhaupt seien von der Regierung sowohl die Anlagekosten als auch die Betriebskosten für den elektrischen Betrieb viel zu niedrig angenommen. Der Berichterstatter kam zu dem Schluß, daß der elektrische Betrieb viel teurer als der Dampfbetrieb sein werde, und daß man die ganze Angelegenheit daher mit größter Vorsicht behandeln müsse. Ein Regierungsvertreter stellte eine eingehende schriftliche Erwiderung der Regierung für die nächsten Tage in Aussicht. Schon jetzt könne er sagen, daß die vom Berichterstatter für den Dampfbetrieb vorgeschlagene 1C-Lokomotive nicht den schnelleren Antrieb gewährleiste. Dafür wäre eine vierfach gekuppelte Lokomotive notwendig, die aber wiederum nicht die notwendige schnelle Zugfolge ermögliche. 64 000 km durchschnittlicher Leistung der Dampflokomotive stünden 76 000 km durchschnittlicher Leistung der elektrischen Lokomotive gegenüber. Aus diesen und vielen anderen Gründen sei die Annahme des Referenten unzutreffend, daß der elektrische Betrieb teurer wäre als der Dampfbetrieb. Auch der Kohlenverbrauch für den Dampfbetrieb sei vom Berichterstatter viel zu niedrig angegeben, und der Betriebsdienst mit Dampf sei von ihm um ungefähr 3 Mill. M. zu niedrig angesetzt worden. Auch die Heizungskosten für die Wagen seien vom Berichterstatter viel zu niedrig berechnet worden. Nach seiner Ansicht brauchte nur vier Monate im Jahre geheizt zu werden. Die von ihm angegebene Summe zur Sicherung der Postkabel sei viel zu hoch geschätzt, weil die Rückleitungen nicht unter der Erde, sondern durch besondere oberirdische Rückleitungskabel bewirkt werden solle. Die Einrichtung eines Akkumulatorenbetriebes sei nicht angängig wegen des großen Raumes, der dazu nötig sei. Der Regierungsvertreter verlas zum Schluß ein Schreiben der fünf großen Elektrizitätswerke, in dem betont wird, daß Wechselstrom für das Berliner Bahnnetz vorteilhafter sei als Gleichstrom; Triebgestelle verdienten den Vorzug vor Triebwagen. Die in Frage kommenden großen Firmen hätten ihr Angebot bis zum 1. März 1913 verlängert, so daß durch eine Verzögerung in der Beratung eine Verteuerung nicht eintrete. Staatsminister v. Breitenbach nahm die Regierung gegen den Vorwurf der Parteinahme für eine bestimmte Betriebsart in Schutz. Die Regierung wolle nur die Mißstände beseitigen, die auf der Berliner Stadtbahn eingetreten seien, und empfehle das nach ihrer Meinung beste System. Außerdem stütze sich die Regierung auf unabhängige Sachverständige, während die Gegenseite vielfach von den Interessenten ihre Mitteilungen erhalte.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Dezember 1912 bei einer Betriebslänge von 38 959 km (gegen 38 397 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Dezember 1912	gegen Dezember 1911	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	53 224 000 ℳ	+ 4 927 000 ℳ	+ 114 ℳ
Güterverkehr	132 147 000 „	+ 9 647 000 „	+ 203 „
Sonstige Einnahmen	12 150 000 „	+ 140 000 „	—
zusammen	197 521 000 ℳ	+ 14 714 000 ℳ	+ 316 ℳ

Vom 1. April bis Ende Dezember 1912:

Personen- und Gepäckverkehr	540 927 000 ℳ	+ 33 487 000 ℳ	+ 713 ℳ
Güterverkehr	1 232 468 000 „	+ 73 403 000 „	+ 1475 „
Sonstige Einnahmen	102 578 000 „	+ 8 433 000 „	—
zusammen	1 875 973 000 ℳ	+ 115 323 000 ℳ	+ 2372 ℳ

— **Stellenvermehrung bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen im Etat für 1913.** Im ganzen sieht der neue Etat 10 168 Stellen mehr vor, was umso bemerkenswerter ist, als erst durch den vorjährigen Etat 6105 neue Stellen geschaffen wurden. Von den neuen Stellen des Etatsjahrs 1913 entfallen 19 auf die höheren, 2846 auf die mittleren Beamten und 7303, das sind etwa 72 % der gesamten neuen Stellen, auf Unterbeamte. Da die letzteren fast überwiegend aus dem Stande der Eisenbahnarbeiter hervorgehen, so geben diese Zahlen, wie die „Eisenbahn" zutreffend bemerkt, einen erneuten Beweis von dem Bestreben der Eisenbahnverwaltung, die Lage ihrer Arbeiter durch deren Übernahme in das Beamtenverhältnis zu festigen.

Im einzelnen wäre bei den höheren Beamten hervorzuheben, daß für Mitglieder des Zentralamts und der Direktionen 7 Stellen mehr vorgesehen sind, und zwar je 2 für administrative und bautechnische und 3 für maschinentechnische Dezernate, infolge allgemeiner Vermehrung der Geschäfte. Sechs Mitglieder, 1 administratives, 3 bautechnische und 2 maschinentechnische sollen zu Oberregierungsräten und Oberbauräten neu ernannt werden, so daß im Etatsjahr 1913 36 Oberregierungsräte und 50 Oberbauräte vorhanden sein werden. Bei den Vorständen der Ämter kommen in Zugang 2 Stellen für Vorstände neuer Betriebsämter in Gerolstein und Düren, 4 Stellen für die Vorstände neuer Werkstättenämter in Darmstadt, Gotha, Posen und Schneidemühl. Dagegen werden je ein Betriebs- und Maschinenamt in Nebenämter umgewandelt. Außerdem kommen für neue Bauabteilungen infolge gesteigerter Bautätigkeit und allgemeiner Zunahme der Geschäfte 6 neue Stellen für Regierungsbaumeister sowie eine weitere neue Stelle für einen bei der chemischen Versuchsanstalt in Berlin vertraglich beschäftigten Chemiker in Zugang, für dessen dauernde Verwendung im Staatsbeamtenverhältnis ein Bedürfnis besteht. Bei den mittleren Beamten fällt besonders ins Gewicht die Vermehrung der Stellen für technische Eisenbahnsekretäre um 415 und für technische Bureauassistenten um 400 nach Maßgabe des dauernd erforderlichen Bedarfs an mittlerem technischen Personal. Außerdem kommen noch in Zugang bei den nichttechnischen Eisenbahnsekretären 100 Stellen für Bahnhofsvorsteher usw., deren Inhaber dauernd die Dienstverrichtungen von Eisenbahnsektretären wahrnehmen, bei den Bahnmeistern 1. Klasse 130, bei den Eisenbahnassistenten 287, bei den Lokomotivführern 920, bei den Zugführern 800 und bei den Werkführern 300.

Die größte Anzahl der neugeschaffenen Stellen entfällt, wie bereits hervorgehoben wurde, auf die Unterbeamten; hier kommen u. a. hinzu: 250 bei den Rangiermeistern, 928 bei den Unterassistenten, 800 bei den Weichenstellern 1. Klasse, 940 bei den Lokomotivheizern, 800 bei den Weichenstellern, 200 bei den Eisenbahngehilfinnen, 250 bei den Rangierführern, 2148 bei den Schaffnern und 500 bei den Bahnwärtern.

Diese Stellenvermehrungen werden, wie die „Eisenbahn" mitteilt, in manchen Dienstzweigen außerordentliche Wirkungen hervorrufen; so werden z. B. im Lokomotivdienste 920 Beamte befördert und über 1800 Hilfsbeamte angestellt, im Zugdienst gelangen 800 Beamte in eine höhere Stellung und rd. 2700 Hilfsbeamte kommen zur etatmäßigen Anstellung. Ähnlich günstig werden sich die Verhältnisse im Weichenstellerdienst gestalten: 830 Weichensteller- (Eisenbahngehilfen-) stellen, deren Inhaber schon jetzt mit Dienstverrichtungen von Unterassistenten betraut sind, sollen in Unterassistentenstellen, 800 weitere Weichenstellerstellen, deren Inhaber schwierigen Stellwerkdienst versehen oder Stellwerkschlosser sind, in Stellen für Weichensteller 1. Klasse umgewandelt werden. Trotzdem wird die Zahl der Weichensteller nicht vermindert, sie erhöht sich im neuen Etat um noch 800. Daraus folgt, daß im Weichenstellerdienst über 2400 Hilfsbeamten die Anstellung zum 1. April d. J. zuteil wird. Durch alle diese Stellenvermehrungen muß die Wartezeit der Hilfsbeamten auf die etatmäßige Anstellung ohne allen Zweifel erheblich verkürzt werden.

— **Autogene Schweißung.** Der preußische Eisenbahnminister hat die Königlichen Eisenbahndirektionen kürzlich auf eine Abhandlung: „Die Anwendung der autogenen Schweißung in Eisenbahnwerkstätten" aufmerksam gemacht, die in Heft 21 und 22 des Beiblattes „Autogene Metallbearbeitung" zur Zeitschrift „Acetylen in Wissenschaft und Industrie" abgedruckt ist. Der Aufsatz, der eine ganze Reihe von Beispielen für die Wiederherstellung von Fahrzeugteilen mit Hilfe der autogenen Schweißung enthält, wird für die Werkstätten von Wert sein, die bereits Einrichtungen für autogene oder ähnliche Schweißverfahren besitzen oder für welche die Beschaffung solcher geplant ist.

— **Vogelschutz.** Auf Anregung der Kgl. Eisenbahndirektion in Erfurt hat die Vogelschutz- und Musterstation Seebach, Kreis Langensalza, im Winter 1911/12 für die Eisenbahnverwaltung Sonderkurse veranstaltet, die von einer Anzahl von Bediensteten dieses Direktionsbezirks besucht worden sind. Die Teilnehmer sind von diesen Kursen sehr befriedigt und es besteht die Hoffnung, daß sie das dort Erlernte nicht nur für die Pflege und den Schutz der heimischen Vogelwelt, sondern auch — durch Einführung des dort gelehrten Heckenschnitts zur Erhaltung der Hecken — zum Nutzen der Eisenbahnverwaltung verwenden werden. Der Minister hat nunmehr, wie die „Eisenbahn" schreibt, mit Rücksicht auf die guten Erfolge dieser Kurse genehmigt, daß auch geeigneten Bediensteten der übrigen Direktionsbezirke, namentlich Bahnmeistern, unter Umständen aber auch Rottenführern und Bahnunterhaltungsarbeitern, die Teilnahme an den im Februar und März d. J. in Aussicht genommenen Unterrichtskursen ermöglicht werde. Zu diesem Zwecke wird den Teilnehmern vor allen Dingen Urlaub, gegebenenfalls unter verwaltungsseitiger Übernahme der Stellvertretungskosten, und freie Fahrt gewährt werden.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Dezember 1912 ist die Gestellung an bedeckten und offenen Wagen höher gewesen als im gleichen Monat 1911. Bei den offenen Wagen ist die Steigerung der Gestellung außerordentlich stark. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1911	1912	1912 gegen 1911	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 472 500	2 991 138	+ 518 638	+ 20,9
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	103 021	124 631	+ 91 610	+ 20,9
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	40 023	413 409	+ 373 386	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	1 668	17 225	+ 15 557	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 713 523	1 779 990	+ 66 467	+ 3,9
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	71 396	74 166	+ 2 770	+ 3,9
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	7 550	9 890	+ 2 340	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	315	412	+ 97	—
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr im ganzen	663 104	677 041	+ 13 937	+ 2,1
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr für den Arbeitstag im Durchschnitt	27 629	28 210	+ 581	+ 2,1

— **Hessische Eisenbahnangelegenheiten.** Der Großherzoglich hessische Finanzminister Dr. Braun hat im Dezember v. J. dem dortigen Landtage den Voranschlag für 1913 überreicht und zur preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft folgendes ausgeführt:

„Der Überschuß der Eisenbahngemeinschaft ist bis jetzt fortdauernd weiter gestiegen. Der hessische Anteil am Betriebsüberschuß betrug 1908 = 10 610 150 ℳ, 1909 = 13 535 930 ℳ, 1910 = 15 526 800 ℳ und 1911 = 17 852 320 ℳ. 1912 wird er, nach den bis jetzt vorliegenden Ergebnissen zu schließen, nicht hinter dem 1911 er Überschußanteil zurückbleiben. Für 1913 ist von der Gemeinschaftsleitung ein etwas geringerer Überschuß vorgesehen, der aber immer noch so groß ist, daß sich der hessische Anteil daran auf eingestellte 17 443 000 ℳ berechnet, also gegen den 1912 er Voranschlagsbetrag mit 16 215 000 ℳ auf ein Mehr von 1 228 000 ℳ. Als auf dem Überschußanteil lastende Ausgabe sind hier 480 000 ℳ für öffentliche Abgaben vorgesehen, wegen der Beträge für Zinsen und Tilgung sowie sonstige Verwaltungsbedürfnisse ist auf die später zu behandelnden Hauptabteilungen „Ausleihungen und Staatsschuld" und „Ausgleichs- und Tilgungsfonds" zu verweisen. Vielfach hinter selbst bescheidenen Erwartungen zurückbleibend sind die Ergebnisse unserer Nebenbahnen. Die Aufnahme neuer Linien, für die nachhaltig genügende Erträge nicht zweifelfrei feststehen, in die Gemeinschaft kann nicht verlangt werden. Auf der anderen Seite ist das Streben einzelner Gegenden nach besserem Anschluß an den Verkehr verständlich. Ebenso kann zugegeben werden, daß ein solcher Anschluß bis zu einem gewissen Grade stets auch wieder verkehrsfördernd wirkt. Es genügt daher auf die Dauer nicht, die Wünsche der Bevölkerung nur abzulehnen, vielmehr wird zu prüfen sein, ob und inwieweit ihnen nach dem heutigen Stand der Technik nicht auf einem für die Beteiligten, einschließlich des Staats, weniger kostspieligem Wege als dem des Eisenbahnbaus durch elektrische Bahnen oder gleislose Linien oder durch Kraftwagenverkehre für Personen und Güter entsprochen werden kann. Voraussetzungen, Art und Umfang solcher Hilfen müßten hierbei aber allgemein durch ein Normativgesetz ähnlich wie für unsere Nebenbahnen geregelt werden."

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat Dezember 1912 bei einer Bahnlänge von 7145 (7032) km 5 828 576 (5 423 414) Fahrausweise ausgegeben und 2 151 571 (2 161 440) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 4 673 278 (4 561 485) ℳ, aus dem Güterverkehr 11 045 583 (11 050 459) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 261 722 (252 647) ℳ und aus dem Tierverkehr 279 417 (275 334) Mark, zusammen 16 260 000 ℳ gegen 16 139 925 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Dezember 1912 beziffert sich auf 234 770 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre mehr um 7 383 083 ℳ. Auf 1 km entfallen im Monat Dezember 1912 an Fahrausweisen 816 (771) mit 691 (684) ℳ, an Gütern 301 (307) t mit 1585 (1611) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2276 (2295) ℳ.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Dezember 1912 bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 477 889 (1 321 499) Fahrausweise ausgegeben und 1 140 358 (1 013 334) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 895 784 (885 611) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 772 035 (2 533 528) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 15 493 (15 152) Mark und aus dem Tierverkehr 30 692 (29 534) ℳ, zusammen 3 714 004 ℳ gegen 3 463 825 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Dezember 1912 beziffert sich auf 45 595 736 ℳ, gegenüber dem Vorjahre mehr um 2 760 735 ℳ. Auf 1 km entfallen im Monat Dezember 1912 an Fahrausweisen 1612 (1441) mit 994 (982) ℳ, an Gütern 1244 (1105) t mit 3056 (2795) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4050 (3777) ℳ.

— **Ausgabestelle für Blankokarten usw. im Hauptbahnhof Dresden.** In der Haupthalle dieses Bahnhofes ist kürzlich in einem der Hauptdurchgänge eine besondere Ausgabestelle für nicht fertig vorgedruckte, sondern erst auszuschreibende Fahrkarten (Blankokarten) eröffnet worden. Reisende, die diese Einrichtung benutzen, gewinnen Zeit, da an den übrigen Schaltern regelmäßig zunächst diejenigen Reisenden abgefertigt werden müssen, die bereits gedruckt aufliegende Fahrkarten entnehmen. An dem Blankoschalter werden auch Schnellzugzuschlags-, Übergangs-, Monats-, Monatsneben- und Bahnsteigkarten ausgegeben, wie dort auch die früher nur in der vom Hauptverkehr abgelegenen Osthalle verabfolgten Beförderungsscheine für Schul- und Wanderfahrten entnommen werden können. Ferner sind auch in der Mittelhalle drei neue Fahrkartenautomaten aufgestellt worden, deren Benutzung den den Bahnhof durch die Seiteneingänge betretenden Reisenden den Weg nach den Fahrkartenschaltern erspart. Diese Automaten verausgaben drei Sorten Sammelkarten.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Dezember 1912 aus dem Personenverkehr 2 299 000 ℳ (+ 53 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 5 944 000 ℳ (+ 469 000 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 460 000 ℳ (+ 375 000 ℳ), somit im ganzen 9 703 000 ℳ (+ 897 000 ℳ). Für das ganze Jahr 1912 stellt sich die Gesamteinnahme auf 117 878 000 ℳ (+ 5 366 000 ℳ oder + 4,7 %). Von der erzielten Mehreinnahme entfallen 1 521 000 ℳ auf den Personen- und 2 834 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest mit 1 011 000 ℳ auf die sonstigen Einnahmen.

In den amtlichen Erläuterungen zu diesem Ergebnis ist u. a. folgendes bemerkt: Der Ausflugverkehr war durch die Witterung sehr behindert, der Wintersportverkehr konnte nur in den ersten Tagen des Monats in größerem Umfange ausgeübt werden, dann fiel er infolge der Schneeschmelze fast völlig aus. Der Reiseverkehr der italienischen Arbeiter nach dem Süden war noch sehr lebhaft. Der Tierverkehr war durchweg mäßig und im ganzen schwächer als im Dezember 1911. Der Güterverkehr hielt sich den ganzen Monat hindurch auf einer beträchtlichen, den Verkehr im Dezember 1911 übersteigenden Höhe. Besonders stark war der Getreide- und Kohlenverkehr nach der Schweiz und nach Österreich. Der Eil- und Expreßgutverkehr vor Weihnachten war sehr groß. Die Rheinschiffahrt war ohne Unterbrechung auf der ganzen Strecke offen. Die Zufuhr von Kohlen, die unter den Verkehrsstockungen im Ruhrrevier gelitten hatte, hob sich langsam; die Zufuhr von Getreide war stark. Der Verkehr auf dem Neckar war mäßig.

— **Elektrisierung der badischen Wiesentalbahn.** Die Arbeiten sind soweit vorgeschritten, daß demnächst voraussichtlich mit regelmäßigen Fahrten einiger Personenzüge begonnen werden kann. Der gesamte Personenzugfahrplan auf den Strecken Lörrach-Zell i. W. und Schopfheim-Säckingen wird voraussichtlich anfangs Februar mit elektrischen Lokomotiven gefahren werden können. Im Anschluß daran sollen die Güterzugfahrten aufgenommen werden. Auf der Strecke Basel-Lörrach wird die elektrische Betriebsweise nicht eingerichtet werden, solange noch der alte Bahnhof Basel in Benutzung ist. Der neue Bahnhof Basel kann voraussichtlich um die Mitte dieses Jahres eröffnet werden.

— **Sicherung des Arbeitsverhältnisses.** Entsprechend dem Vorgehen anderer Eisenbahnverwaltungen ist auch für den Bereich der badischen Staatseisenbahnen verfügt worden, daß gegenüber Arbeitern, die einem Arbeiterausschuß als Mitglied oder Ersatzmann angehören oder mindestens zehn Jahre ununterbrochen im Dienste der Eisenbahnverwaltung stehen, die verwaltungsseitige Auflösung des Dienstverhältnisses durch Entlassung oder Kündigung nur mit Genehmigung der Generaldirektion zulässig ist. Das Recht der unmittelbaren Vor-

gesetzten, einen Arbeiter, wenn nötig, sofort von jeder Dienstleistung zu entbinden, wird hierdurch nicht berührt.

— **Güterverkehr nach den Balkanstaaten.** Am 18. Januar d. J. ist, wie den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin amtlicherseits mitgeteilt wird, der Verkehr für die nach Zimony (Semlin) loko bestimmten Frachtgüter aller Art wieder unbeschränkt aufgenommen worden. Nach Belgrad sowie über Belgrad hinaus nach den Balkanstaaten werden mit Rücksicht auf die bei den serbischen Bahnen zurzeit noch bestehende Verkehrsbeschränkung jedoch nur solche Wagenladungen und gleichartige Frachtstücke aufgenommen, welche nach Belgrad loko aufgegeben sind, ein Gewicht von mindestens 5000 kg besitzen und im Wagen selbst verzollt werden können. Für sonstige Wagenladungen sowie Fracht-Eilstückgüter mit Ausnahme der für serbische und bulgarische Bahnen, für serbische und bulgarische Staats- und Militärbehörden und für den Roten Kreuzverein bestimmten Sendungen haben die serbischen Bahnen den Verkehr noch nicht aufgenommen.

— **Geheimer Baurat Andrae †.** Am 20. d. M. verstarb in Klotzsche bei Dresden nach längerem Leiden im 66. Lebensjahre der Geheime Baurat Karl Hermann Andrae. Er war vom 15. August 1868 an als Ingenieur zunächst bei den Vorarbeiten und dann beim Bau der Radeberg-Kamenzer Staatsbahn beschäftigt, vom November 1871 bis 1. April 1872 bei den besonderen Vorarbeiten für verschiedene Bahnlinien in der Lausitz tätig und leitete vom 1. August 1873 an als Sektionsingenieur den Bau des Übergabebahnhofs der neuen Leipzig-Hofer Verbindungsbahn und der damit zusammenhängenden Bahnhofsumbauten in Leipzig. Am 1. Oktober 1878 zum Abteilungsingenieur (Bauinspektor) ernannt, stand er den Ingenieurabteilungen Annaberg (1878—1882), Chemnitz I (1883 bis 1889) und Dresden-Altstadt (1889—1895) vor, wurde anläßlich der Dresdner Bahnhofsumbauten am 1. Januar 1895 zum Betriebsinspektor ernannt und im Dezember desselben Jahres zum Baurat befördert. In letzteren beiden Stellungen hatte er auch Gelegenheit, seine Tätigkeit bei dem Umbau der Dresdner Bahnhöfe in verdienstvoller Weise zu entfalten. Am 1. April 1896 zum Betriebsdirektor (Eisenbahndirektor) für den Bezirk Zwickau ernannt, wurde er am 1. August 1899 in gleicher Eigenschaft nach Dresden-Altstadt versetzt und im April 1901 zum Oberbaurat befördert. Am 1. März 1902 wurde er in die Königliche Generaldirektion als Mitglied der III. Abteilung berufen; im März 1909 erfolgte die Ernennung zum Geheimen Baurat, zugleich wurde ihm die Leitung der Abteilung übertragen. Infolge andauernden körperlichen Leidens trat er am 1. Juli 1912 in den Ruhestand. — Während seiner Dienstzeit wurde er wiederholt von Allerhöchster Stelle ausgezeichnet, und zwar durch Verleihung des Ritterkreuzes I. Klasse vom Verdienstorden und des Komturkreuzes II. Klasse des Albrechtsordens.

Der Verstorbene zeichnete sich durch große berufliche Tüchtigkeit und persönlich liebenswürdiges Wesen im hohen Grade aus. Auch in Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen war er allbeliebt und hochgeschätzt; noch an der Budapester Versammlung im Jahre 1910 nahm er in größter Frische teil. Sein Andenken wird in hohen Ehren gehalten werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessichen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Emil Erbe aus Oberrod, Kreis Untertaunus, Konrad Haberland aus Wandsbek, Kreis Stormarn, und Paul Winde aus Cornelimünster, Kreis Aachen, zu Regierungsbaumeistern ernannt. — Der Regierungs- und Baurat Paul Michaelis, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist gestorben.

Der Baurat Köpcke ist vom sächsischen Finanzministerium zur Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen versetzt.

Österreich.

— **Die Tunnelbauten am Arlberg.** Von dem Tunnelbau unweit der Trisannabrücke (Gesamtlänge 1500 m), der infolge brüchigen Gesteins nötig und am 1. Juli v. J. begonnen wurde, sind bisher rund 1000 m mittels elektrischer Bohrmaschinen erbohrt. Vom zweiten Tunnel (Gesamtlänge 1140 m), beim sogenannten „Wildentobel“ zwischen den Stationen Danöfen und Klösterle, wo mit den Arbeiten am 1. Oktober v. J. begonnen wurde, sind bisher rund 300 m erbohrt und zwar mit Flottmannschen Bohrhämmern (pneumatisch). Während beim ersteren Tunnel im Urgestein gebohrt wird, zeigt sich beim letzteren kräftiger, trockener Mergelschiefer, harter Muschelkalk und zum Teil nasser Bergschutt mit großen Geschiebeblöcken. Schwierigkeiten bildet hier die Unterfahrung des Spreubaches, nach dem der Tunnel benannt wird, in nur 27 m Tiefe, außerdem werden starker Wasserzudrang und Gebirgsdruck gewärtigt. Die Betriebseröffnung der neuen Tunnelbauten wird wahrscheinlich im Frühjahr 1914 erfolgen.

— **Das Lokomotivpersonal der österreichischen Eisenbahnen** hat eine Reihe von Forderungen den Eisenbahnverwaltungen bekanntgegeben. Es verlangt in der Hauptsache die Beseitigung des Akkordsystems, außerdem eine Regelung der Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse mit hauptsächlichster Berücksichtigung der älteren Bediensteten, denen es möglich gemacht werden soll, ein angemessenes Gehalt entsprechend ihren Dienstjahren zu erhalten. Ferner wird die Regelung der Dienst- und Ruhezeit verlangt, um so mehr, als durch die heutigen Vorschriften (angeblich) schwere Gefahren für das reisende Publikum und die Güter entstehen, da das Personal durch lange Dienstzeiten überanstrengt ist. Ferner verlangt das Personal eine Neuregelung der Vorschrift über Seh- und Hörvermögen, da viele der Bediensteten durch deren strenge Handhabung um ihr Brot gebracht werden. Außer den Anträgen betreffend Pensionierung, Krankenkasse, Aufnahmebedingungen für den Fahrdienst, Entschädigung bei Unfällen, bei Verhaftung und Dienstenthebung, Vertrauensmännersystem usw. ist auch noch die angestrebte Änderung der Vorschriften über das Disziplinarverfahren hervorzuheben. Die Reichskonferenz wählte einen Vollzugsausschuß aus Vertretern sämtlicher Bahnen. Er hat die weiteren Schritte zu beraten und zu beschließen, um die Forderungen der Verwirklichung zuzuführen. Die gefaßte Entschließung lautet: „Das Lokomotivpersonal erwartet mit Rücksicht darauf, daß seit längerer Zeit der Preis aller wie immer gearteten Bedarfsartikel eine nie geahnte Höhe erreicht hat, sowohl vom Eisenbahnministerium als auch von den Privatbahnen die schleunigste Behandlung seiner Forderungen in den zuständigen Körperschaften sowie ihre ehetunlichste Erfüllung. Die Versammelten erklären ausdrücklich, daß sie jede wie immer geartete Verschleppung mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln verhindern und für die Erfüllung der Forderungen alles daran setzen werden.“

Es bleibt abzuwarten wie sich die Bahnverwaltungen, die in den letzten Jahren für ihr Personal außerordentliche Opfer gebracht haben, zu diesen neuerlichen weitgehenden Forderungen stellen werden.

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach den vorläufig ermittelten Ergebnissen stellen sich die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat Dezember 1912 insgesamt auf 65 031 200 K., somit um 1 875 185 K. höher als im gleichen Monat des Jahres 1911. Hiervon entfällt auf den Personenverkehr eine Mehreinnahme von 447 577 K., hauptsächlich infolge lebhafterer Reisebewegung zu den Weihnachtsfeiertagen. Das Einnahmeergebnis des Güterverkehrs wurde insbesondere durch die außergewöhnlich lang andauernde Zuckerrübenernte, durch sehr bedeutende Kohlen- und Getreideverfrachtungen sowie dadurch günstig beeinflußt, daß der Berichtsmonat um einen Werktag mehr zählte als der vorjährige Vergleichsmonat. Durch diese Umstände wurde die im allgemeinen ungünstige Wirkung der politischen Ereignisse derart abgeschwächt, daß der Güterverkehr des Berichtsmonats gegenüber dem vorjährigen Vergleichsmonat noch immer ein Mehrergebnis von 1 427 608 K. aufweist.

— **Die Nordbahn-Aktiengesellschaft** besitzt bekanntlich seit Verstaatlichung ihrer Eisenbahnstrecken nur noch ausgedehnte mächtige Kohlenfelder im Ostrau-Karwiner Revier und eine großangelegte Montanbahn, die in Mährisch-Ostrau und Ostrau-Witkowitz an das Staatsbahnnetz und in Dombrau an die Kauschau-Oderberger Eisenbahn anschließt und ein weitverzweigtes Netz von Flügelbahnen hat. Im Jahre 1912 hat diese Bergwerksgesellschaft infolge gesteigerter Kohlenförderung und günstigerer Verkaufspreise ein wesentlich höheres Erträgnis als im Vorjahre erzielt. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß der finanzielle Aufwand für die in Ausführung begriffenen und sich nunmehr ihrem Abschluß nähernden großen Investitionen in den Nordbahngruben gedeckt werden muß.

— **Stockungen auf der Kaschau-Oderberger Bahn.** Der „Berl. Akt.“ v. 22. d. M. meldet: In den letzten Tagen haben sich im Eisenbahn-Güterverkehr mit Österreich-Ungarn unliebsame Verkehrsstockungen gezeigt, deren Ursache auf die geringe Leistungsfähigkeit der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die an sie gestellten erhöhten Anforderungen im Güterverkehr zurückzuführen ist. Die Kaschau-Oderberger Eisenbahn vermag täglich etwa 400 Wagen von Preußen zu übernehmen. An einzelnen Tagen betrug jedoch die Aufgabe bis 900 Wagen, so daß auf dem Bahnhofe Oderberg große Reste verblieben. Da die Nordbahn jede weitere Verkehrsübernahme ablehnte, so mußte die Kaschau-Oderberger Eisenbahn die Auflieferung von Kohlen und Koks sperren. Gesperrt wurde der gesamte Kohlen- und Koksverkehr aus Preußen, aus dem Mährisch-Ostrauer und dem Dombrau-Karwiner Kohlenrevier seit dem 17. d. M.

Ungarn.

— Die Budapester Handelskammer über die Ablenkung des Durchgangsverkehrs von Budapest. Der Handelsminister hat im Staatsvoranschlage für 1913: 100 000 Kr. für die Vorarbeiten einer das Bindeglied zwischen den Budapest-Kaschauer und Budapest-Marchegg-Wiener Eisenbahnlinien bildenden Eisenbahnverbindung Hatvan-Vácz (Waitzen) aufgenommen. Der Bau dieser neuen Linie wird mit der Notwendigkeit einer Entlastung der Budapester Bahnhöfe begründet. Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat die Folgen, die sich aus der geplanten Bahnverbindung für den Handel der Hauptstadt und der südlichen und südöstlichen Teile des Landes ergeben dürften, einer eingehenden Kritik unterzogen und mit Besorgnis festgestellt, daß für den Fall, daß die Linie Hatvan-Vácz fahrplanmäßig in den Eisenbahnverkehr des Landes und der internationalen Verbindungen einbezogen wird und die im Verkehr mit der Richtung Marchegg erreichbare Linienverkürzung von 55 km im Tarif für den Fernverkehr ohne Einschränkung zur Geltung gelangt, der Handel, die Verpflegung der Hauptstadt und deren Fremdenverkehr schweren Schädigungen ausgesetzt sein werden. Denn wenn die genannte Verbindungslinie auch für den gewöhnlichen Personenverkehr eingerichtet werde, so werde der Personenverkehr der nordöstlichen Landesteile nach dem Westen Budapest umgehen und über Hatvan-Vácz nach Pozsony (Preßburg) -Wien hinneigen, was eine große Beeinträchtigung des hauptstädtischen Handels und Fremdenverkehrs bedeute. Sollte die sich ergebende Linienverkürzung von 55 km in der Verbindung mit Wien auch in den Gütertarifen zur Geltung gelangen, so würde dies für die nordöstlich und nördlich gelegenen Landesteile gegenüber den übrigen Landesteilen in der Verbindung mit Wien eine bedeutende Ersparnis hervorbringen, die sehr leicht zur Ablenkung des bisher auf Budapest gerichteten Verkehrs von Lebensmitteln und Roherzeugnissen nach dem Westen führen, anderseits aber die Landwirte und Kaufleute der Verkehrsgebiete der Linien Budapest-Szolnok-Debreczen-Szatmár, ferner der Linien Zólyom-Ruttka und der rechtsdonauufrigen Verbindungen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit schmälern und außerdem der österreichischen Einfuhr in die nordöstlichen Landesteile einen wohlfeileren Einfuhrweg eröffnen würde. Auf Grund dieser Erwägungen hat die Handels- und Gewerbekammer es für nötig erachtet, die Frage einem eingehenden Studium zu unterziehen und im Interesse des Handels der Hauptstadt und der von Budapest südlich gelegenen Landesteile die nötigen Schritte vorzubereiten.

— Errichtung einer ärztlichen Untersuchungs- und Behandlungsanstalt (Ambulatorium) bei den ungarischen Staatseisenbahnen. Die Direktion der Krankenkasse der ungarischen Staatsbahnen hat behufs rascherer und fachgemäßerer Untersuchung und Behandlung ihrer erkrankten Mitglieder und deren Familienangehörigen eine Behandlungsanstalt errichtet, die zwölf Einzelfächer in sich faßt. Diese sind: Innere Krankheiten, Chirurgie, Krankheiten der Haut, der Harnorgane, der Nase, des Kehlkopfes, der Nerven, der Augen, ferner Zahnheilkunde, Frauen- und Kinderkrankheiten. Auch ein chemisches Laboratorium wird eingerichtet. In diese Anstalt werden die von den Bahnärzten behandelten Mitglieder der Hauptkrankenkasse bzw. deren kranke Familienangehörige entsendet; doch haben auch der leitende Oberarzt der Sanitätsabteilung der Staatsbahndirektion, die Oberärzte der Betriebsleitungen, wie auch die befugten Eisenbahnärzte (mit den Bahnärzten nicht zu verwechseln) das Recht, jene Eisenbahnangestellten oder aber auch fremde Personen, die durch einen Eisenbahnunfall auf den Linien der Staatsbahnen beschädigt oder verletzt wurden, in die genannte Anstalt zu entsenden. Die ärztlichen Obliegenheiten werden durch die den besagten Einzelfächern vorstehenden Ärzte zu den dienstlich festgestellten Behandlungsstunden versehen. Die Aufnahme in die Behandlungsanstalt (Ambulatorium) soll in erster Reihe solchen Krankenkassenmitgliedern ermöglicht sein, deren Leiden unbedingt die Behandlung eines Spezialarztes erfordert. Hauptsächlich ist dabei an jene Kranken gedacht, die auf entfernteren Stationen bedienstet sind, damit ihnen durch einen unnützen Aufenthalt in Budapest keine unnützen Kosten erwachsen. Für längerwährende Beobachtung bezw. behufs ständiger Behandlung können derzeit Kranke in der Anstalt nicht aufgenommen werden, da sie mit Krankenbetten bisher noch nicht ausgerüstet wurde. In welchen Fällen der Direktions-Oberarzt oder die leitenden Oberärzte der Betriebsleitungen auch außerhalb des Verbandes der beiden Krankenkassen stehende Eisenbahnangestellte in die besagte Anstalt entsenden können, ist besonders vorgeschrieben. Die Anstalt wird hauptsächlich für den Fall der Vorspiegelung angeblicher Krankheit wertvolle Dienste leisten und zugleich auch als Kontrolle für unbegründete Forderungen dritter Personen dienen. Die Untersuchung und Behandlung der Kranken geschieht unentgeltlich; eine Ausnahme ist nur in der Zahnheilabteilung gemacht worden, hier ist nur das Zahnziehen und die Behandlung der Zahn- und Mundkrankheiten unentgeltlich. Für sonstige — in das zahntechnische Fach schlagende — Arbeiten, wie Zahnausfüllen (Plombieren) usw., wurden sehr mäßige Preise festgestellt, die durch den Patienten selbst zu bezahlen sind. An der Spitze der Anstalt steht ein Oberarzt, der in dienstlicher Hinsicht der Direktionsabteilung für Wohlfahrtsangelegenheiten, in fachlichen Fragen jedoch der Sanitätsabteilung der Staatsbahndirektion untersteht. Dem Oberarzt sind behufs Leitung der einzelnen Fächer zwölf Spezialärzte und einige Unterärzte unterstellt. Die Anstalt hat ihre Tätigkeit am 1. Januar 1913 bereits aufgenommen.

Übrige europäische Länder.

— Lichtwiederholungssignale auf der Strecke Brüssel-Antwerpen. Die 44 km lange, verkehrsreiche Strecke Brüssel-Antwerpen, auf der regelmäßig täglich 120, bei starkem Verkehr aber bis zu 200 Züge in jeder Richtung verkehren, hat viel unter dichten Nebeln zu leiden. Zur Sicherung des Betriebes bei unsichtigem Wetter sind seit einiger Zeit die Vor- und Hauptsignale dieser Strecke durch Lichtsignale verstärkt worden. Vor den Vorsignalen stehen je drei, vor den Hauptsignalen je zwei Lichtmaste in 150 m Abstand voneinander und von den Signalen. Diese Lichtsignale tragen je zwei Laternen mit grünen und gelben Gläsern (grün für „Fahrt frei", gelb für „Halt"), deren Lichter (Metallfadenlampen) durch die Signalflügel ein- und ausgeschaltet werden. Der Abstand von der Gleismitte beträgt 2,25 m, die Höhe der Lampen über Gleisoberkante 2 m; sie liegen also etwas unter Augenhöhe des Lokomotivführers. Um eine verwirrende Häufung von Lichtern zu vermeiden, hat man vor Abzweigungen diese Lichtsignale nicht verdoppelt, so daß hier beispielsweise durch grüne Lichter nur angedeutet wird, daß überhaupt ein „Fahrtsignal" zu erwarten ist. Den Strom für die Lampen liefern die Akkumulatorenbatterien in den Blockstationen, die auch den Strom für die Signalbedienung geben. Es sind dies Batterien von je 60 Tudor-Elementen. Der Strom reicht für die Signalbedienung allein drei Tage lang aus, beim Hinzukommen der Nebelsignale allerdings nur einen Tag. — Die drei Kraftwerke, von denen die Batterien geladen werden, liegen an den beiden Enden und in der Mitte der Strecke und sind mit den zugehörigen Batterien durch besondere Doppelleitungen verbunden. Die Ladung geschieht täglich. Die ganze Anlage ist seit Juni 1908 in Betrieb und hat sich so gut bewährt, daß die Fälle, in denen Haltsignale überfahren wurden, von jährlich 43 auf 2 zurückgegangen sind.

— Eisenbahnaufsicht in Frankreich. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat zur Verstärkung und Beschleunigung des „Kontrolldienstes" angeordnet, daß von Zeit zu Zeit Konferenzen der Kontrollbeamten der verschiedenen Netze unter seinem Vorsitz oder dem Vorsitz des Direktors der Staatsbahnen stattfinden, in welchen wichtige gemeinsam interessierende Angelegenheiten erörtert werden sollen. Dadurch soll auch mehr Einheitlichkeit in die Aufsicht und den Betrieb gebracht werden.

— Der Wassereinbruch im Mont d'Or-Tunnel auf der französisch-schweizerischen Abkürzungsstrecke Frasne-Vallorbe zum Simplon hat sich bis Mitte Januar auf etwa 500 Sekundenliter verringert. Die Arbeiten zur Verstopfung der Spalte und Zurückdrängung des Wassers in den Bief-Rougebach dauern an. Nach französischen Blättern ist die Erregung in dem angrenzenden französischen Gebiet groß, da verschiedene Fabriken und Gemeinden ihr nötiges Wasser verloren haben. Der Geologieprofessor Fournier aus Besançon, der eine sehr schwarzseherische Meinung abgab, macht Untersuchungen an Ort und Stelle. Der Verband der Fabrikanten des Departements hat in der Besorgnis, daß der Wasserstand des Doubs dauernd leiden werde, Adressen an die französische Regierung und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft gesandt. Der Wasserabfluß erfolgt bekanntlich durch den auf der Grenze im Bau befindlichen Tunnel nach der Schweizer Seite.

— Der Bericht des englischen Handelsamtes über das Eisenbahnunglück in Ditton (Station der Nordwestbahn), das am 17. September 1912 stattfand, ist jetzt erschienen. Der Untersuchungsleiter, Oberst H. A. Yorke, berichtet darin folgendes:

„Der Brand des verunglückten Zuges und alle damit verbundenen traurigen Umstände stellen wieder einmal die Frage der Gasbeleuchtung für Eisenbahnwagen in den Vordergrund. Die beiden Gepäckwagen hinter der Lokomotive waren mit Öllampen, der sechste und neunte Wagen elektrisch und die übrigen fünf Wagen mit Gas beleuchtet. Jeder dieser Wagen hatte zwei Gaszylinder mit 1,6 cbm Inhalt bei 7 Atm. Druck. Zur Zeit des Unfalles betrug der Druck nur die Hälfte. Die Zylinder der drei ver-

unglückten Wagen, nämlich des dritten, vierten und fünften Wagens, waren weder gebrochen, noch durchstoßen, sondern nur verbeult; aber die Röhren und Verbindungsleitungen waren gebrochen, so daß das Gas ausströmen konnte. Einer der Zeugen nahm, als die Maschine auf die Brücke fuhr, das Herausschlagen einer großen Flamme wahr, und diese setzte wahrscheinlich alles ausströmende Gas der Wagen in Brand, als es die Lokomotive erreichte. Im übrigen ist ja bekannt, daß ein kleiner Funken genügt, um in die Luft entweichendes Gas zu entzünden, und aus der Feuerkiste der Lokomotive kamen reichliche Mengen rotglühende Asche und Funken, die während des Zusammenstoßes den Zug umgaben. Das augenblickliche Auftreten des Feuers, die Geschwindigkeit, mit der es um sich griff, die Gewalt, mit der es brannte, und der Umstand, daß es fast 2 Stunden den Anstrengungen der Löschung widerstand, kann meiner Ansicht nach nur dem Gas zugeschrieben werden.

Das Feuer zeigte sich zuerst in dem Trümmerhaufen an der Mauer, auf der die Fahrkartenausgabe errichtet ist. Bald sprang es auf den vierten und fünften Wagen hinüber, die in Brand gerieten. Das vordere Ende des sechsten Wagens, der elektrisch beleuchtet war, wurde ebenso durch das Feuer zerstört, da es in die Trümmer der mit Gas beleuchteten Wagen hingeschoben wurde und dadurch in Brand geriet.

Die Einwände gegen den Gebrauch von Gas für die Zugbeleuchtung sind in Major Pringle's Bericht vom 31. Januar 1911 über den Zusammenstoß bei Hawes-Junction ausführlich wiedergegeben; ich brauche sie daher nicht erst zu wiederholen. Major Pringle kam zu dem Schluß, daß, wenn man auch Schritte unternehmen müsse, um die Gefahren der Gasbeleuchtung zu verringern, doch die „elektrische Beleuchtung" immer sicherer sei und eingeführt werden sollte, wo es nur möglich ist. Es ist sehr zu bedauern, daß bis jetzt ein einheitliches Vorgehen der Eisenbahngesellschaften nicht erreicht worden ist, um den Empfehlungen des Handelsamtes nachzukommen, die sich auf den obigen Bericht gründen. Einige Gesellschaften begünstigen die Elektrizität, andere die Gasbeleuchtung. Über den wichtigsten Punkt, nämlich die Kosten, sind die Meinungen sehr geteilt. Mir ist persönlich von verantwortlichen Eisenbahnbeamten versichert worden, daß das Gas das billigere Beleuchtungsmittel ist, während andere ebenfalls verantwortliche Eisenbahnbeamte dies von der elektrischen Beleuchtung behaupten. Angesichts dieser abweichenden Meinungen kann man wohl annehmen, daß der Unterschied in den Kosten nicht sehr groß ist und hauptsächlich davon abhängt, was man unter dem Begriff „Kosten" versteht. Soweit die Sicherheit in Frage kommt, besteht wohl kaum irgendwo ein Zweifel darüber, daß die elektrische Beleuchtung besser ist, und ich glaube, daß die Eisenbahnbeamten sehr verständig handeln würden, wenn sie diese Tatsache anerkennen und die elektrische Beleuchtung auf allen ihren Hauptlinien als normales Beleuchtungsmittel einführen, ehe sie dazu durch die öffentliche Meinung gezwungen werden."

— **Die Erhöhung der Tragfähigkeit der russischen Eisenbahnwagen und die Bemessung der Be- und Entladezeiten.** In den letzten 20 Jahren ist in Rußland die Tragfähigkeit der Eisenbahnwagen allmählich von 610 Pud (= 9992 kg) auf 900 Pud (= 14 742 kg) erhöht worden, ohne daß aus den Kreisen der Interessenten darauf aufmerksam gemacht worden war, daß durch dieses Fortschreiten in der Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen eine größere Arbeitsleistung bedingt wird, für die auch eine längere Be- oder Entladezeit notwendig ist. Nun ist neuerdings die zulässige Höchstbelastung eines großen Teils der Wagen abermals erhöht worden, und zwar von 900 auf 1000 Pud (d. h. von 14 742 auf 16 380 kg). Es kommen hierbei die folgenden Transportgegenstände in Frage, und zwar: alle Gegenstände der 32. Gruppe (Eisen, Blech, Stahl und Gußeisen); Schienen, Schienenbefestigungsgegenstände, Schwellen usw. aus der 33. Gruppe; alle Gegenstände der 38. Gruppe (Erde, Lehm, in roher Gestalt); die 41. Gruppe (Steine, unbearbeitete Mineralien); verschiedene Sorten Mehl aus der 68. Gruppe (Weizenmehl, Roggenmehl, Erbsmehl, Maismehl u. a.); Erze (92. Gruppe), Salz (Stein- und Kochsalz); Anthrazit, Steinkohlenfabrikate, Steinkohlen; ungemahlenes Getreide und eine Reihe anderer Gegenstände. Trotz der Erhöhung der Tragfähigkeit der Wagen wurde die für das Be- und Entladen festgesetzte Zeit unverändert gelassen. Nun soll aber die Erfahrung gelehrt haben, wie die Interessenten behaupten, daß jetzt die Zeit nicht mehr zum Be- oder Entladen ausreicht, ohne daß die Wagen standgeldpflichtig werden. Hieraus ergibt sich nach Meinung der Interessenten die Notwendigkeit, die für das Be- und Entladen festgesetzte Zeit zu verlängern. Dem Vorstand der Konferenz der Industriellen sind bereits zahlreiche Anträge der Interessenten zugegangen, in denen er ersucht wird, bei der Regierung die erforderlichen Schritte zu tun, damit die wichtige Frage einer eingehenden Prüfung unterzogen und dann das Erforderliche veranlaßt werde.

Um jedoch eine zutreffende Entscheidung der Frage herbeizuführen, sind gegenwärtig an die Mitglieder Fragebogen versandt, die Auskunft über folgende Fragen bringen sollen: 1. Wieviel Zeit ist für das Be- und Entladen von Wagen der angegebenen Tragfähigkeit sowohl bei Handarbeit, als auch mit mechanischen Vorkehrungen erforderlich? 2. Wieviel Zeit vergeht mit dem Rangieren und dem Laderechtstellen der Wagen? 3. Wieviel Zeit erfordert das Wiegen der Wagen und ihre Zuführung zur Station? 4. Auf wieviel Wagen-Stunden haben sich die eingetretenen Verzögerungen im Jahre 1911 belaufen? 5. Wie hoch beziffern sich die gezahlten Strafen?

Es wird ganz interessant sein, das Ergebnis dieser Erhebungen kennen zu lernen; ob sie aber ein einwandfreies Bild liefern werden, ist eine andere Frage, und zwar deswegen, weil die Erhebungen sich über Gebiete zu erstrecken haben, die sich dem Einfluß der Interessentenkreise entziehen. Auf einen Punkt lohnt es aber schon jetzt aufmerksam zu machen, nämlich daß ein Vergleich mit dem Stande der Dinge vor Beginn der allmählichen Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen kein ganz zutreffendes Bild geben wird, denn ehedem war die Zeit zum Be- und Entladen der Güter ganz besonders ausgiebig bemessen. Inzwischen haben sich die Verhältnisse in vielen Beziehungen sehr geändert, so daß es heute, ohne Mehraufwand von besonderen Kosten, wohl möglich sein wird, mehr in derselben Zeit zu leisten, als vor etwa 20 Jahren, so daß voraussichtlich nur die Gewöhnung an das frühere Übermaß an verfügbarer Zeit jetzt in Wegfall kommen muß, um das Mehr im Ladedienst zu überwinden. m.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Über die am 15. Dezember v. J. dem Betrieb übergebene weitere Strecke von 207 km der Bagdadbahn bis zum Euphrat wird noch mitgeteilt, daß an der Station Muslimijee die Zweigbahn der Hauptlinie begegnet, die ostwärts nach Dsjerabulus am Euphrat und nordwestwärts nach Radsju in der Richtung Adana bis zum östlichen Ausgang des Amanusbergtunnels geht, dessen Durchbohrung noch mindestens 2½ Jahre in Anspruch nehmen wird. Obschon also die Verbindung mit Alexandrette, Messina und der kilikischen Ebene vorläufig noch nicht hergestellt sein wird, so ist die eröffnete Teilstrecke dennoch bereits von großer Bedeutung für den Verkehr nach Bagdad und wird sich schon bald lohnen, weil sie die Reise von Beirut an der syrischen Küste nach dem Hauptorte von Mesopotamien beträchtlich vereinfacht und beschleunigt.

— **Algerische Eisenbahnen.** Die algerischen Finanzdelegationen, eine Art parlamentarische Vertretung der Kolonie, beschlossen nach einer Darlegung des Generalgouverneurs Lutaud, damit das französische Parlament nicht die Lösung dringender Eisenbahnangelegenheiten der Kolonie zu deren schweren Nachteil weiter verschleppe, und damit innerhalb der Kolonie ein einheitliches Vorgehen erzielt werde, eine Kommission zur Prüfung und Betreibung der Eisenbahnpläne einzusetzen, die aus neun Kolonisten, neun Nichtkolonisten, sechs Arabern und zwei Kabylen bestehen soll.

— **Noch mehr Verlängerungen von Fahrzeiten auf Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.** In Nr. 1, S. 16 d. Ztg. war darüber berichtet worden, daß die New York Central- und die Pennsylvania-Eisenbahnen ihren schnellsten Zug zwischen Neuyork und Chicago neuerdings in 20, statt wie bisher in 18 Stunden durchführen. Dieser Vorgang, so auffallend er scheinen mag, steht nicht vereinzelt da. Auch bei der Chicago-, Burlington- und Quincey-Eisenbahn bringt der Winterfahrplan Verlängerungen der Fahrzeiten mit sich. So trifft der Schnellzug zwischen Chicago und Denver, der Chicago um 5 Uhr nachm. verläßt, in Denver erst um 8 Uhr 30 Min. statt wie bisher um 7 Uhr 30 Min. ein. Ein zweiter Zug, der um 9 Uhr 45 Min. aus Chigaco abfährt, kommt im neuen Fahrplan eine Viertelstunde später als bisher, also um 1 Uhr 15 Min. statt um 1 Uhr in Denver an. Auch in der Gegenrichtung sind die Fahrzeiten einiger Züge verlängert worden.

Bei der Chicago-, Indianapolis- und Louisville-Eisenbahn braucht neuerdings einer der Schnellzüge zwischen Chicago und Indianapolis eine halbe Stunde länger zur Zurücklegung seiner Reise als bisher. Bei dieser Eisenbahn wird ebenso wie bei der New York Central- und der Pennsylvania-Eisenbahn diese Maßnahme mit der erhöhten Gefahr begründet, die den Eisenbahnbetrieb im Winter bedrohen. Die Sicherheit der Reisenden, wird auch hier gesagt, steht höher als die schnelle Zurücklegung des Reisewegs. Der Eisenbahnausschuß des Staates Indiania hat die veränderten Fahrpläne genehmigt. Bei der Begründung, die für die Verlängerung der Fahrzeiten angegeben wird, konnte er ja auch nichts anderes tun, wenn er sich nicht bei einem Unfall den schwersten Vorwürfen aussetzen wollte. — Die amerikanischen Eisenbahnen werden gern denjenigen Deutschlands in bezug auf die dort erreichten Fahrgeschwindigkeiten als Muster hingestellt; wenn die Amerikaner, denen doch sicher ein erheblicher Wagemut in dieser Beziehung nicht

abgesprochen werden kann, nicht nur von einer weiteren Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit absehen, sondern sogar die Fahrzeiten verlängern, so ist das ein beachtliches Zeichen der Zeit. Die Reisenden, die nach immer weitergehender Verkürzung der Fahrzeiten drängen, sind sich der Schwierigkeiten, die der Erfüllung ihrer Wünsche entgegenstehen, gar nicht bewußt. Wenn die Eisenbahnverwaltungen aber Bedenken gegen eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit haben, so ist es nur recht von ihnen und muß durchaus gebilligt werden, wenn sie den Wünschen der Reisenden widerstehen und sich, wie im vorliegenden Falle, für eine Verringerung der Geschwindigkeit und damit für eine Verlängerung der Fahrzeit entscheiden.

— Verkehr auf den Newyorker Hoch- und Untergrundbahnen. Nach der Statistik des Newyorker Verkehrsamts beförderten in dem verflossenen Berichtsjahre (1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912) die Hochbahnen (elevated) in der Stadt Newyork (in den Stadtteilen Manhattan und Bronx) im ganzen 304 270 841 Personen, was gegenüber dem Vorjahre einen Zuwachs des Verkehrs um 2 821 549 Personen bedeutet. Der Durchschnittsverkehr auf den Hochbahnen betrug 894 914 Personen an einem Tage. An dem Gesamtverkehr nahmen teil die Linie der 2. Avenue mit 43 978 959, die Linie der 3. Avenue mit 141 635 846, diejenige der 6. Avenue mit 87 003 953 und diejenige der 9. Avenue mit 31 652 083 Personen.

Im Vergleich mit dem Verkehr der Hochbahnen zeigt derjenige der Tiefbahnen (subways) eine erheblich größere Steigerung, obwohl das Netz der Tiefbahnen nur etwa ¾ der Streckenlänge der Hochbahnen umfaßt. Im letzten Berichtsjahre wurden auf den Tiefbahnen insgesamt 302 973 856 Personen befördert, d. h. nur 1 296 985 Personen weniger als auf den Hochbahnen. Die Zunnahme des Verkehrs gegen das Vorjahr war hierbei ganz erheblich größer als auf den Hochbahnen, sie betrug 26 269 060 Personen. —r.

— Verschärfte Gesetzgebung gegen amerikanische Bahnen. Bekanntlich tobt schon seit langer Zeit der Kampf der amerikanischen zwischenstaatlichen Eisenbahnen gegen das Bundesverkehrsamt wegen Erhöhung der Frachttarife. Das Amt steht auf dem Standpunkt, daß die Frachttarife hoch genug sind, um selbst bei gesteigerten Betriebsanlagen eine ausreichende Verzinsung des Aktienkapitals zu ermöglichen, wobei allerdings das Amt immer das Kapital ins Auge faßte, das bei Errichtung der Bahn wirklich aufgewendet worden war, während die Bahngesellschaften natürlich das Aktienkapital berücksichtigen müssen, das durch die Aktien-Bücher ausgewiesen ist. Der Standpunkt des Verkehrsamtes war aber ein sehr unsicherer, denn es sprach wohl immer vom „verwässerten“ Kapital, konnte aber nie genau angeben, wie viel Geld wirklich aufgewendet worden war und wieviel anderweitige Verwendung gefunden hatte; deshalb hat das Amt auch in der letzten Zeit sehr häufig im Streite klein beigegeben und hat, nachdem es zuerst über 600 Gesuche um Bewilligung höherer Frachtsätze zurückgewiesen hatte in den letztvergangenen Monaten einer Anzahl von Bahnen höhere Frachtsätze gewährt und in einem Falle sogar die vor Monaten angeordnete Außerkraftsetzung höherer Sätze wieder aufgehoben. Ja in seinem jetzt soeben veröffentlichten Jahresbericht ist das Amt genötigt, bei Besprechung der Statistik des Bahnverkehrs die eingereichten Aufstellungen auch dort zugrunde zu legen, wo es sich um die Berechnung der Ertragsfähigkeit der Bahnen handelt. Aus diesen Aufstellungen geht hervor, daß die Eisenbahnen im Betriebsjahre 1911/12, das mit dem 30. Juni des vergangenen Jahres zu Ende ging, ihre Betriebslänge um 2500 Meilen ausgedehnt haben, daß die Roheinnahmen um rund 45 000 000 Doll. sich gegen das Vorjahr steigerten, daß aber nichtsdestoweniger ein Rückgang von 7 600 000 Doll. in den Reineinnahmen gegen das Vorjahr zu verzeichnen ist. Ganz bedeutend ist die Zunahme der Steuern für die Bahnen, sie betrug im letzten Jahre rund 10 000 000 Doll., das sind fast 12%. Um seiner Stellungnahme eine verläßliche Unterstützung zu geben, hat das Amt schon seit langem den Wunsch geäußert, daß durch Gesetz die Feststellung des wirklichen, tatsächlichen Wertes der Eisenbahnen ermöglicht werde, und in der ersten Hälfte des Monats Dezember hat der Kongreß die von einem Mitgliede des „Repräsentantenhauses“ beantragte Bill einstimmig angenommen. Diese ermächtigt das Bundesverkehrsamt, den Wert aller zwischenstaatlichen Eisenbahnen genau festzustellen, um so die Höhe des Kapitals bestimmen zu können, welches tatsächlich auf die Bahn verwendet wurde und einen berechtigten Anspruch auf ausreichende („legitime“) Verzinsung hat. — Der Führer der jetzigen republikanischen Minderheit im Unterhause des Kongresses hat eine Zusatzbill beantragt, die gleichfalls mit großer Mehrheit angenommen wurde. Danach hat das Bundesverkehrsamt auch die bereits erfolgten Verausgabungen nicht nur von Aktien, sondern auch von Schuldbriefen („bonds“) nachzuprüfen und in Zukunft alle Ausgaben von Aktien und Schuldscheinen überzuprüfen und zu genehmigen. Das dem Bundesamt mit diesem Gesetze verliehene Recht ist ungemein weitgehend und für die Bahnen sehr bedrückend. Diese sind gehalten, bei allen Geldaufnahmen, sei es durch Verausgabung weiterer Aktien, sei es durch Aufnahme von Hypotheken oder anderen Schulden, zuerst die Zustimmung des Amtes einzuholen und die Verwendung des Geldes zu rechtfertigen. Daß die Festsetzung des Wertes der Bahnen eine Riesenaufgabe ist, zu deren restloser Lösung das Amt, selbst wenn es viele Sachverständige mit den Einzelprüfungen betraut, viele Jahre brauchen wird, und daß die Schätzungen eine nie versiegende Quelle von Streitigkeiten zwischen Amt und Bahnen bilden werden, kann schon jetzt als unzweifelhaft sicher bezeichnet werden. Das Amt hat das Recht, Zeugen vorzuladen und zu vernehmen, ob es auch das Recht hat, die Vorlage der Bücher zu verlangen, ist unbestimmt, im Gesetze ist darüber nichts gesagt. Es soll ein Verzeichnis des ganzen Eigentums aller zwischenstaatlichen Verkehrsmittel mit den ursprünglichen Gestehungskosten aufgenommen werden; ferner soll der gegenwärtige Schätzungswert, die Wertverringerung infolge Abnützung und Gebrauch und der Wertzuwachs infolge von Verbesserungen und natürlicher Wertsteigerung festgestellt werden.

Die durch diese Feststellungen entstehende Arbeit wird ebenso bedeutend sein, wie die Kosten der Durchführung. Fraglich ist nur, ob der zu schaffende Nutzen auch nur entfernt im Verhältnis zu diesen Kosten und zur Mühe stehen wird. Schließlich sind die Aktien heute einmal ausgegeben und erheischen eine wenigstens einigermaßen ausreichende Verzinsung. Es läßt sich heute nicht mehr unterscheiden, wessen Geld zur Erbauung der Bahn verwendet wurde und wessen Geld durch Seitenkanäle in befreundete Taschen floß. Die vertragsmäßigen Zinsen für die Schuldscheine müssen bezahlt werden, möge seinerzeit bei Abschluß des Geschäftes mit dem Gelde was immer geschehen sein. Das eigentliche Ergebnis der jahrelangen Mühen und der vielen Kosten wird sein, daß das Verkehrsamt und mit ihm die ganze Welt ziffermäßig genau wissen werden, wie viele hunderte Millionen Doll. die amerikanischen Bahnbauunternehmer auf die Seite geräumt haben, während man heute nur weiß, daß es geschehen ist, ohne die Ziffern zu kennen. Für die Zukunft mag die Vorsorge des Amtes ersprießlich wirken, dazu bedarf es aber keiner vorhergegangener Wertaufnahme, das Vergangene sollte man ruhen lassen.*) Geschehenes läßt sich nicht mehr ungeschehen machen, mit der Größe der heutigen Aktienkapitalien und Bondsausgaben muß man rechnen, daran läßt sich nichts ändern; das einzige was erzielt werden könnte und wahrscheinlich auch erzielt werden wird, ist, daß zu der großen Zahl von alten Reibepunkten noch eine weit größere neue hinzukommen wird. Und das dürfte auf die Entwicklung der Verkehrsmittel nicht segensreich wirken.

Dr. A. M.

— Unterirdische Güterbahn für Boston. Um die Bahnhöfe der in Boston einmündenden Eisenbahnen miteinander und mit den Ladeplätzen der Schiffe im Hafen in Verbindung zu bringen, ist der Bau einer Untergrundbahn für den Güterverkehr geplant; die Entwürfe liegen zurzeit den verschiedenen Eisenbahngesellschaften, der Hafenverwaltung und der Handelskammer vor. Die Tunnelbahn würde an einer ganzen Anzahl Stellen ins Freie münden, um die Züge der verschiedenen Eisenbahnen aufzunehmen und so angelegt sein, daß ein an einem Tunnelmund einfahrender Eisenbahnzug die Untergrundbahn durch jeden beliebigen anderen Tunnelmund verlassen kann. Der Haupttunnel soll unter dem Hafen durchgeführt werden. Im Hafen würde der Tunnel natürlich eine Anzahl Zufahrten besitzen müssen, um den Verkehr mit den Schiffen zu vermitteln. Außerdem würde er bis in eine Anzahl Fabrikbezirke hinausgeführt werden, um für die dortigen gewerblichen Anlagen bequeme Verbindungen zu schaffen. Außer für die Eisenbahn soll der Tunnel auch noch zur Aufnahme einer Wasserleitung dienen. Das Wasser soll dem Flusse entnommen und nur zu gewerblichen Zwecken verwendet werden. Die hierdurch ermöglichten Ersparnisse und die billigere Verbindung zwischen den Bahnhöfen und dem Hafen dürften aber kaum den hohen Aufwand von 50 000 000 D. rechtfertigen.

— Eisenbahnbau in Honduras. Die Regierung von Honduras hat die Genehmigung zum Bau einer Vollspurbahn für elektrischen oder Dampfbetrieb von Trujillo an der Küste des Karibischen Meeres nach Juticalpa, das gegen 200 km südlich davon liegt, und weiter nach Tegucicalpa, das wiederum 160 km westlich von letzterem Orte liegt, erteilt. Außerdem hat der Konzessionsbesitzer die Verpflichtung, in Trujillo einen Hafen anzulegen. Zu beiden Seiten der geplanten Eisenbahn darf er Zweigbahnen erbauen. Das Holz, das er auf der von der Eisenbahn berührten Strecke vorfindet, darf er für die Zwecke des Baues und Betriebes verwenden, ebenso stehen ihm die Wasserläufe innerhalb 65 km Entfernung von den zu erbauenden Eisenbahnen bei Bedarf zur Erzeugung elektrischer Kraft zur Verfügung.

---

*) Anm. d. Schriftl. Wir können diese Ansicht des Herrn Verfassers nicht teilen. Es liegt jedenfalls im öffentlichen Interesse des großen Staatswesens, daß die bekannten Machenschaften bei der Verwässerung der Eisenbahnwerte auch für die Vergangenheit tunlichst ans Licht gezogen werden.

Allgemeines.

— **Vorrichtung zur Verhütung des Funkenflugs aus Lokomotiven.** Um die durch den Funkenflug der Lokomotiven entstehenden Brände zu verhüten, liegt, wie die „Weserztg." meldet, den Eisenbahnen gegenwärtig eine neue Schutzvorrichtung zur Prüfung vor. Es handelt sich um einen Apparat, der das Herausfliegen von Funken aus dem Schornstein der Lokomotive infolge einer sinnreichen Einrichtung ausschließt. Der Grundgedanke des neuen Funkenfängers besteht darin, daß die von der Feuerung erzeugten Rauchgase und die von diesen beim Ausströmen mitgeführten glühenden Koksteile nicht mehr wie bisher nach oben herausfliegen können, sondern durch einen Dampfstrom in eine Drehbewegung versetzt werden, durch die sie in einen seitlichen Umbau des Schornsteins hineingeschleudert werden. Die Drehbewegung wird durch eine Änderung in der Leitung des Abdampfes aus dem Zylinder erzielt. Dieser wurde bisher dafür verwendet, den zum Verbrennen notwendigen Zug im Schornstein zu erzeugen. Man ließ den Abdampf zu diesem Zweck nach oben ausströmen, so daß er die Verbrennungsgase aus der Rauchkammer senkrecht nach oben mitriß. Bei der neuen Einrichtung wird der Abdampf durch zwei schräg nach oben gestellte Rohre von der Seite her in den Schornstein geleitet. Die bisherige Zugwirkung wird dadurch nicht verändert. Die beiden Dampfstrahlen rufen im Schornstein eine spiralförmig an den Wänden aufsteigende Luftbewegung hervor. Die dabei mitgeführten festen brennenden Teile gelangen, ehe sie den oberen Schornsteinrand erreicht haben, durch eine Unterbrechung der Schornsteinwand in einen äußeren Anbau des Schornsteins, von dem sie nachher in einen Aschebehälter fallen. Die bisherigen Versuche mit kleineren Modellen dieser Erfindung haben Erfolg gehabt, die bei Fachleuten allgemein überraschten. Die Erfindung wird von ihnen als hervorragend brauchbar und zur Einführung auf Eisenbahnen als ausgezeichnet geeignet angesehen. Es wird von jenen Fachleuten angenommen, daß durch eine Einführung der Vorrichtung auf den Eisenbahnen sich alle Waldbrände, die während großer Dürrezeiten durch Funkenflug aus Lokomotiven erzeugt werden, vermeiden lassen.

Bücherschau.

— **Die Lokomotiven der Gegenwart.** 3. umgearbeitete Auflage, 1. Hälfte. Herausgeber: Barkhausen, Blum, Courtin, von Weiß. Mit 684 Abbildungen im Text und 11 Tafeln. Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag 1912. Preis geheftet 24 *M*, gebunden 27 *M*.

In der Besprechung der zweiten Auflage der Eisenbahntechnik der Gegenwart, Band Lokomotiven im Jahrgang 1904 d. Ztg., Nr. 7 S. 105 war die Bemerkung enthalten, daß die Neuauflagen dieses Werkes stets in verhältnismäßig kurzen Pausen würden einander folgen müssen, wenn das Werk seinen Titel mit Recht tragen wolle, und wenn die Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnmaschinenwesens nur annähernd so lebhaft bleiben, wie sie in der letzten Zeit vor dem Erscheinen der genannten Auflage gewesen waren. Es kann nun wohl mit vollem Recht behauptet werden, daß seit dem Jahre 1903 die Fortschritte im Lokomotivbau eher noch lebhafter, noch größer und noch umwälzender gewesen sind als vorher. Die Wissenschaft ist in diesem Zeitraum in allen ihren Zweigen gewaltig vorwärts gegangen, der Verkehr ist ständig gewachsen und die Fortschritte der Technik sowie die bei der Weiterbildung der Maschinen in dem einen Lande gemachten Erfahrungen sind dank der Fachpresse und dank dem Meinungsaustausch auf Kongressen schnell Allgemeingut auch der Techniker anderer Länder geworden, so daß fremde Einzelheiten leichter übernommen und die Erfahrungen der Einen von den Anderen schon nach kurzer Zeit nutzbringend verwertet werden konnten. Die Folge war eine überraschend schnelle Entwicklung und eine vielseitige Ausgestaltung der Eisenbahnfahrzeuge, insbesondere der Lokomotiven. Beide Erscheinungen wiederum machten ein Lehrbuch, das gerade die Gegenwartsformen behandelte, notwendig, und so kam es, daß die zweite Auflage verhältnismäßig schnell vergriffen war, und daß die nunmehr vorliegende dritte Auflage wiederum eine beträchtliche Vermehrung des zu behandelnden Stoffes aufwies. Diesmal war die Menge der zu erläuternden Lokomotiven so groß, daß nun auch das Eisenbahnmaschinenwesen, also der Lokomotivbau, nicht mehr als Ganzes besprochen werden konnte, sondern in zwei Halbbänden untergebracht werden mußte, von denen die vorliegende erste Hälfte trotz des Umfanges von nahezu 600 Seiten nur noch die allgemeine Anordnung der Lokomotiven, ihre Leistungsfähigkeit und Berechnung, ihrer Bewegung in geraden Strecken und Bogen — dieses Wort ist durchgängig für Krümmungen gewählt worden — und die Ausbildung ihrer Einzelteile: Kessel mit Zubehör, Laufwerk und Triebwerk einer eingehenden Besprechung unterzieht.

Auffällig zeigt sich der Fortschritt des Eisenbahnmaschinenwesens gegenüber dem Zustande um die Jahrhundertwende, und damit die Vergrößerung der vorliegenden Auflage gegenüber der zweiten Auflage schon in dem Anfangsabschnitt des Buches, der die Einteilung und allgemeine Anordnung der Lokomotiven bespricht, denn es sind nicht weniger als 128 Bauarten aufgezählt, dargestellt und kurz besprochen. Auch der Abschnitt über die Bewegung der Lokomotiven in geraden Strecken und Bogen hat unter Berücksichtigung der neueren Untersuchungen über das gegenseitige Verhältnis vom Fahrzeug zum Gleis und zwischen Schiene und Rad eine wesentliche Bereicherung erfahren. Bei der Erläuterung der Arbeitsleistung des Kessels sind wie bisher die einzelnen Faktoren für sich besprochen, dann aber sind in einem besonderen Abschnitt die Folgerungen zusammengestellt. Die Feuerungen sind neu eingeteilt in Feuerungen mit teilweis selbsttätiger Beschickung — mit flüssigen oder für feste Brennstoffe — und in rauchverzehrende Feuerungen; den Vorwärmern ist ein besonderer Abschnitt gewidmet. Der Abschnitt über die Baustoffe für die Kessel hat eine ganz wesentliche Bereicherung erfahren. Bei den Neuerungen haben die Ventilsteuerungen eine eingehendere Behandlung gefunden, auch ist die Gleichstromlokomotive von Stumpf erläutert. Auf die Wirkungsweise der Schwingensteuerungen ist in dankenswerter Weise ausführlicher als bisher eingegangen. So merkt man in jedem Unterabschnitt die bessernde Hand und die Ergänzungsarbeit. Dafür mußten, um den Umfang schon dieses Halbbandes nicht allzu groß werden zu lassen, andere Abschnitte ganz ausscheiden. So sind außer den Abschnitten über Verbund- und Heißdampflokomotiven, über die Ausrüstung und die Bauvorschriften auch die besonderen, für die Kessel von Heißdampflokomotiven in Betracht kommenden Verhältnisse aus dem Kapitel über die Kessel ausgeschieden und in den Abschnitt über Heißdampflokomotiven im zweiten Halbband verwiesen.

Daß unter diesen Umständen auch die Textabbildungen der älteren Auflage oft durch andere, neuere oder eigenartige Ausführungsformen darstellende Zeichnungen ersetzt sind, dürfte selbstverständlich erscheinen. Besonders mag indessen noch bemerkt werden, daß die Anzahl der dem Buche beigegebenen Tafeln bedeutend vermehrt ist, denn während die zweite Auflage nur 5 Lokomotiven und einen Tender brachte, enthält der vorliegende Halbband der neuen Auflage elf Tafeln, die nur Lokomotiven und Lokomotivteile der verschiedensten Bahnen Deutschlands und einiger anderer europäischer Länder (Österreichs, Ungarns, Dänemarks, Frankreichs) darstellen.

Zu bedauern ist nur, daß die sonst so vorzügliche Ausstattung des Buches nicht noch daraufhin ausgedehnt worden ist, dem Bande ein Sach- und Namenregister beizugeben, trotzdem eine Grundlage für ein solches Register doch schon in der älteren Auflage gegeben war. Anscheinend wird ein Register erst der zweiten Hälfte des ersten Bandes angefügt. Es bedeutet aber eine Erschwerung bei der Benutzung des Buches, daß man beim Aufsuchen einer bestimmten Einzelheit oder eines Namens zunächst nur auf das Inhaltsverzeichnis angewiesen ist und dann noch sich auf ein Suchen im Text einlassen muß. —l.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Außerkraftsetzung der Verkehrsbeschränkung.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt wurden, wurde die am 17. Januar l. J. bezüglich der vorgenannten Strecke verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlen- und Kokssendungen als Frachtgut am 21. Januar l. J. wieder außer Kraft gesetzt.

Budapest, 21. Januar 1913 (286)

Die Generaldirektion.

2. Nachrufe.

Heute verschied plötzlich am Herzschlag der

Königliche Regierungs- und Baurat

Herr Paul Michaelis,

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen ebenso durch hervorragende Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und lautere Gesinnung, wie auch durch liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter, dem wir dauernd ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Magdeburg, den 19. Januar 1913. (264)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

Am 19. 1. 1913 verschied zu Magdeburg der

Regierungs- und Baurat **Michaelis.**

Der Verstorbene hat vom 1. 10. 1908 ab als technisches Mitglied der Linien-Kommandantur T sowie als Bahnbevollmächtigter der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg die militärischen Eisenbahnangelegenheiten mit großem Eifer und hervorragender Sachkenntnis bearbeitet und vertreten und sich bleibende Verdienste um das Militär-Eisenbahnwesen erworben.

Es wird ihm daher auch bei uns ein treues Andenken bewahrt bleiben.

Berlin, den 20. Januar 1913. (290J)

Der Chef des Generalstabes der Armee.
von Moltke.

Nach kurzem Krankenlager verschied heute am Herzschlag der

Königliche Geheime Baurat

Herr Rudolf Roth,

Mitglied der Eisenbahndirektion.

Nachdem erst gestern ein Mitglied unserer Behörde durch einen plötzlichen Tod aus unserer Mitte gerissen worden ist, müssen wir heute schon wieder den Verlust eines geschätzten Mitarbeiters betrauern.

Der Dahingeschiedene hat, ausgezeichnet durch reiche Kenntnisse und Erfahrungen, sein Amt stets mit großem Eifer und Pflichttreue versehen. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Magdeburg, den 20. Januar 1913. (265)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

---

3. Güterverkehr.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft IV (Gaskoks), gültig vom 4. März 1912.
Änderung des Vorworts.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhält Absatz 1 des Vorworts auf Seite 4 des vorbezeichneten Tarifheftes folgende Fassung:

„1. Die unterzeichneten Eisenbahnverwaltungen übernehmen die frachtgutmäßige Beförderung von Gaskoks (wenn von Gasanstalten versandt) auf Grund des Eisenbahngütertarifs, Teil I, für den deutsch-österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband sowie der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungszeigers dieses Ausnahmetarifs.“

Kattowitz, den 16. Januar 1913. (269)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifhefte I—III, gültig vom 4. März 1912.
Änderung des Vorworts.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhält Absatz 1 des Vorworts auf Seite 4 der vorbezeichneten Tarifhefte folgende Fassung:

„1. Die unterzeichneten Eisenbahnverwaltungen übernehmen die frachtgutmäßige Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks (ausgenommen Gaskoks d. i. in Gasanstalten gewonnener Koks) und Steinkohlenziegeln (Briketts) auf Grund des Eisenbahngütertarifs, Teil I, für den deutsch-österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband sowie der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze und Entfernungszeigers dieses Ausnahmetarifs.“

Kattowitz, den 16. Januar 1913. (270)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 15. Februar 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 66 D b und 66 E Pflastersteine in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Breslau, den 19. Januar 1913. (266)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

1. Mit sofortiger Gültigkeit werden:
a) die Station Aplerbeck Süd in den Tarif einbezogen und
b) beim Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III ein Ausnahmefrachtsatz für Ebelsbach = Eltmann-Bad Salzschlirf in Höhe von 51 ₰ für 100 kg eingeführt.

2. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Stationen der Strecke Miltenberg Hbf.-Wertheim in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt (Main), 20. Jan. 1913. (273)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Am 1. April d. J. wird die städtische Verbindungsbahn in Frankfurt (Main), die gegenwärtig als Hauptbahn gilt, in eine Privatanschlußbahn umgewandelt. Gleichzeitig wird die Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd eröffnet.

Dies hat zur Folge, daß sich die Entfernungen und Frachtsäze
a) der Stationen an der Strecke Frankfurt (Main) Ost bis Hanau West
um 1 bis 17 km ermäßigen,
b) der Stationen Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen
teilweise um 1 bis 12 km erhöhen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 22. Jan. 1913. (280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft B I (Teilhefte B I 1, 6, 10, 11, 17, 19, 22 und 24) Nachtrag 10. (Bei dem Teilhefte B I 11 fällt der Nachtrag 9 aus.) Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰. Nach-

träge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

2. Zu Heft B II (Teilhefte B II 1—60 Nachtrag 11. Preis für die Gesamtausgabe 20 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

Die Nachträge enthalten:

a) Änderungen und Ergänzungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Celle-Gifhorn,
b) Änderungen und Ergänzungen infolge Verlegung der Strecke Eidelstedt-Ellerau der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn,
c) Entfernungen für die neuaufgenommenen Stationen Nohfelden, Sehlem, Stahnsdorf Friedhof und Zerbau,
d) sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen mit Ausnahme derjenigen zu 2b gelten erst vom 1. April 1913.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Januar 1913. (275)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden zu den Tarifheften 1—4 je der Nachtrag V ausgegeben, die in der Hauptsache enthalten:

a) die seit Ausgabe der letzten Nachträge im Verfügungswege bekannt gegebenen Tarifänderungen;
b) Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene neu einbezogene Stationen;
c) Entfernungen für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen der Altona-Kaltenkirchener und der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn;
d) Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife;
e) neue Ausnahmetarife, und zwar:
   1. für Kupferdraht zur Ausfuhr nach deutsch-schweizerischen Übergangsstationen;
   2. für gebrauchte Gasreinigungsmasse nach Rheinau Hafen;
   3. für Blei in Blöcken usw. nach Ulm;
f) anderweite, zum Teil bis 8 km erhöhte, zum Teil ermäßigte Entfernungen für verschiedene Verbindungen infolge Änderung der Bahnhofsanlagen in und um Cöln;
g) anderweite, zum Teil um 1 km, erhöhte Entfernungen für Georgschacht;
h) anderweite, zum Teil ermäßigte, Entfernungen für verschiedene Verbindungen infolge Eröffnung neuer Bahnstrecken.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. April 1913 an.

II. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden verschiedene Stationen in die Tarifhefte 5—8 einbezogen und verschiedene Ausnahmetarife geändert und ergänzt.

Näheres bei den Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger für die preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 21. Jan. 1913. (281)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft IV (Gaskoks), gültig vom 4. März 1912.

Berichtigung bezw. Änderung von Frachtsätzen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze Tarnowitz-Pozsony-Ujváros trs. und Gleiwitz-Zsolna von 1456 bezw. 820 in „1416“ bezw. „810“ Heller für 1000 kg berichtigt.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird der Frachtsatz Neustadt (Oberschles.)-Zsombolya von 2121 auf „2221“ Heller für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, den 21. Januar 1913. (291)
Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Die besondere Ausführungsbestimmung zu §§ 53 und 54 E.V.O. Ziffer 1 ist zu streichen und wird durch folgenee ersetzt:

„Außer den in § 54 Abs. 1 E.V.O. genannten Gegenständen sind auch die in der zugehörigen Anlage C unter
I, I a A genannten Sprengmittel der 2. und 3. Gruppe,
I, I a B genannten Schießmittel der 2. Gruppe und
I, I b Ziffer 4 b, 4 c und 4 d, 7 und 8 benannte Munition
von der Beförderung ausgeschlossen.“

Darmstadt, am 20. Jan. 1913. (285)
Die Direktion.

Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn vom 1. Mai 1895.

Die Station Münsbach an der Strecke Luxemburg-Wasserbillig wird am 1. März d. J. für den Eilstückgutverkehr eröffnet. Im Nachtrag IX Seite 5 des Kilometerzeigers ist das Abfertigungszeichen (a) zu streichen und dafür (b) zu setzen.

Straßburg, den 18. Januar 1913. (283)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 15. Februar 1913 tritt ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 71 A Kalk, gebrannt, in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 20. Januar 1913. (278)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Teil II, Heft C 2.

Mit dem 1. Februar 1913 wird die Station Bochum Nord des Direktionsbezirks Essen (Ruhr) als Versandstation in die Ausnahmetarife 13 c, S 8, S 8 b und S 8 c (Blei und Zink usw.) einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Essen, den 20. Januar 1913. (279)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Ochtrup des Direktionsbezirks Münster (Westf) als Versandstation in die Ausnahmetarife 9, S 5, S 5 s und S 5 t (für Eisen usw.) aufgenommen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Münster i/W., den 19. Januar 1913. (282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Gerste und Mais vom 10. Oktober 1912. (Tfv. 2 g).

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 tritt die Meppen-Haselünner Eisenbahn (nur für den Wechselverkehr) dem Ausnahmetarif bei.

Berlin, den 21. Januar 1913. (277)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1913 wird „Düngekalk“ unter die Güter des Ausnahmetarifs 2 aufgenommen, ferner ein Ausnahmetarif für Schwefelkiesabbrände eingeführt, die + Fußbemerkung des Ausnahmetarifs 10 ergänzt und die Station Tübingen West in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum einbezogen. Näheres ist bei den Dienststellen zu erfragen oder aus unserm Tarifanzeiger zu entnehmen.

Karlsruhe, den 19. Januar 1913. (276)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Februar 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 A Holz in Kraft. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 20. Januar 1913. (267)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird die Station Sehlem des Dir.-Bez. Saarbrücken in den Tarif aufgenommen. — Näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen.

München, 22. Januar 1913. (292)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-Deutsche Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Zusatzbestimmung VI. 1 auf Seite 8 des Tarifs für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren, Teil I vom 1. Mai 1910 wie folgt ergänzt: „Auf den niederländischen Bahnen müssen alle Sendungen wilder Tiere begleitet sein.“

Cöln, 21. Januar 1913. (301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Infolge der Verstaatlichung der Kreis Bergheimer Nebenbahn und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn treten in den Entfernungen für die Stationen in Bedburg, Horrem, Liblar und Rommerskirchen Änderungen ein, über die die Dienststellen nähere Auskunft erteilen. Außerdem werden die Stationen der Strecken Ameln-Bedburg und Benzelrath-Oberbolheim in den Tarif aufgenommen. Auch hierüber erteilen die Dienststellen Aufschluß.

München, 21. Januar 1913. (293)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil I A, Reglementarische Bestimmungen vom 22. Dezember 1908.

Zu Art. 10, Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab sind den Frachtbriefen für alle Sendungen, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, deutlich geschriebene Warenerklärungen in doppelter Ausfertigung nach vorgeschriebenem Muster offen beizugeben. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken.

Diese Bestimmung gilt bereits für

solche Sendungen die vor dem 1. April 1913 aufgegeben werden, aber erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen.

Straßburg, 22. Januar 1913. (300)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Stationen Ellwangen und Riedlingen der württembergischen Staatseisenbahnen mit Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmeklasen 1—8 sowie des Ausnahmetarifs 19 für Steinkohlen usw. in das Tarifheft 6 aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 17. Januar 1913. (268)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1909.
Ausnahmetarif Nr. 15 (Benzin).
Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.
Tarif, Teil II, vom 1. August 1909.
Ausnahmetarif Nr. 15 (Benzin).
Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Die in Nr. 100 dieser Zeitung vom 28. Dezember 1912, Kundmachung (3382), bezüglich des Artikels „Petroleumnaphtha oder Rohbenzin“ verlautbarte Gültigkeitsverlängerung längstens bis 30. April 1913 wird rücksichtlich der obigen Verbandverkehre bis 31. Juli 1913 erstreckt.

Wien, am 18. Januar 1913. (297)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Berichtigung einer Bekanntmachung.

In der in Nr. 100 ex 1912 dieser Zeitung auf Seite 1595 unter (3382) erschienenen Bekanntmachung sind die Worte „und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 9 vom 3. Februar 1912 unter (324)“ zu streichen.

Wien, am 17. Januar 1913. (299)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. November 1908.
Änderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 45.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 ist in der Nomenklatur der Serie II des Ausnahmetarifs 45 (Petroleum etc.) statt „Benzin“ zu setzen: „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt.“

Wien, am 20. Januar 1913. (294)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Teil IX (Verkehr aus Österreich), Ausnahmetarif für Petroleum etc. vom 1. August 1911.
Aufhebung der Frachtsätze für Petroleumnaphtha (Rohbenzin).

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 ist auf dem Titelblatt des Tarifs das Wort „Petroleumnaphtha“ zu streichen; ferner ist von diesem Zeitpunkte an die Nomenklatur der Serie II unter A. Tarifbestimmungen: „Petroleumnaphtha (Rohbenzin); Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)“ zu ändern auf: „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt.“

Wien, am 20. Januar 1913. (295)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912 und Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. März 1911.
Frachtberechnung für Lederabschnitzel.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1914, wird für den Artikel Lederabschnitzel der Pos. L—5 bei Aufgabe als Frachtgut in Mengen unter 5000 kg die Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif 3 d im Kartierungswege zugestanden, und zwar im Verkehre von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen einschließlich der Lokalbahn Kaschitz-Schönhof-Radonitz, dann von den Stationen Aussig Teplitzerbahnhof, Bilin Teplitzerbahnhof, Brüx Teplitzerbahnhof, Lobositz Teplitzerbahnhof, Rakonitz (B. E. B.), Saaz Buschtehraderbahnhof, Teplitz, Teplitz-Schloßgarten, Udwitz-Görkau und Wörgl (S. B.), wenn die Sendungen an eine an den Linien der k. k. österr. Staatsbahnen gelegene Kunstdüngerfabrik adressiert sind und von dieser zur Kunstdüngerfabrikation verwendet werden.

Wien, am 22. Januar 1913. (296)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Berichtigungen in einer Kundmachung.

In der in Nr. 2 dieses Blattes vom 9. Januar 1913 verlautbarten Kundmachung (47) ist auf Seite 53 unter „Auf Seite 47 (Nachtrag II — — —)“ in der 2. Zeile nach „Ausnahmetarife 1 b bis 1 f“ zu setzen: „von oder nach Proßnitz Lokalbahn“ und auf Seite 54 unter „Auf Seite 85 (Nachtrag II, Seite 12)“ in der 1. und 2. Zeile der Frachtsatz für Schebetau - Wanowitz von 197 ††) und 197*) zu berichtigen auf „379 ††)“ bezw. „379*)“.

Wien, am 21. Januar 1913. (298)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe - Moldau - Umschlags - Verkehr mit Österreich.
Elbe - Moldau - Umschlags - Verkehr mit West - Österreich.
Änderung der Fassung der Ausnahmetarife 30 A und 30 B für Holz.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 treten nachstehende Tarifänderungen in Wirksamkeit:

I. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich.

In der Fassung des Ausnahmetarifes 30 A (Nachtrag III Seite 9) sind unter a) Stamm- und Stangenholz u. s. w. die Worte:

„sämtlich über 2,5 m lang“ zu streichen, und ist dafür zu setzen: „sämtlich bis zu 2,5 m oder über 2,5 m lang“.

In der Fassung des Ausnahmetarifes 30 B (Nachtrag III, Seite 20) ist die Ziffer 1. Stamm- und Stangenholz u. s. w. zu streichen. Die Ziffern 2. bis 7. sind auf 1. bis 6. zu ändern.

II. Elbe-Moldau-Umschlagstarif für West-Österreich.

In der Fassung des Ausnahmetarifes 30 A sind unter a) Stamm- und Stangenholz u. s. w. die Worte: „sämtlich über 2,5 m lang“ zu streichen, und ist dafür zu setzen: „sämtlich bis zu 2,5 m oder über 2,5 m lang“.

An Stelle der Fassung des Ausnahmetarifes 30 B tritt folgende:

Ausnahmetarif 30, B
für
Holz des Spezialtarifes III.
Zur Ausfuhr aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie.
und zwar folgendes:

1. Wurzelholz (Stock-, Stucker-, Stubbenholz);
2. Reiserholz (Besenreisig, Reisig auch in Bündeln und Wellen), Astholz, Faschinen und Floßwieden;
3. Eisenbahnschwellen, roh, auch imprägniert und Unterlagsschwellen;
4. Sägeabfallholz, u. zw. Schwarten, Schwartlinge, Halbschwarten, sämtlich bis 26 mm Stärke und bis 4 m Länge, Säumlinge, Lattenabfall, auch Sägeabfallholz in Bündeln (Bundholz);
5. Stäbe und Brettchen (mit Ausnahme von Resonanzbrettchen) aus Nadelholz, aus weichem Laubholz als: Aspen-, Birken-, Buchen-, Erlen-, Linden-, Pappel- und Weidenholz (auch mit der Zilindersäge geschnitten) bis 1,25 m Länge und 20 mm Dicke, nicht genutet, nicht gefedert, gehobelt oder nicht gehobelt;
6. Holzpflasterstöckel, auch imprägniert.

Wien, am 18. Januar 1913. (271)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 16. Oktober 1912 bekanntgegebenen Tariferhöhungen im Personen- und Gepäckverkehr für die Strecke Düsseldorf-Derendorf - Düsseldorf-Rath treten erst am 1. Mai 1913 in Kraft, weil die Eröffnung bis zu dem genannten Zeitpunkt verschoben ist.

Elberfeld, 15. Januar 1913. (272)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten preußisch - hessischen Staatsbahndirektionen.

Personentarife für den oldenburgischen Binnenverkehr und für den preußisch-hessisch-oldenburgischen Verkehr.

Am 1. April 1913 wird die besondere Ausführungsbestimmung zu § 12 E. V. O., betr. die Gewährung von Fahrpreisermäßigung an die Jugendabteilungen einzelner besonders bekanntgegebener Turnvereine, aufgehoben.

Oldenburg, den 21. Januar 1913. (288)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit Rücksicht auf die infolge Wagen- und Güterandranges auf unseren beiden Strecken eingetretenen außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird im Sinne § 75 Absatz (3) 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezw. des § 6 Absatz 3 Ziffer 2 der Ausführungsbestimmung zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des Königl. ung. Handelsministeriums Zahl 4073/III vom 19. Januar l. J. für alle Frachtgutsendungen — mit Ausnahme von lebenden Tieren, frischem Fleisch, frischem Gemüse, frischem Obst und Eiersendungen

— welche auf unseren ungarischen Hauptstrecken zur Auf- und Abgabe gelangen oder dieselben im Transitverkehr berühren, mit Gültigkeit vom 22. Januar 1913 bis inkl. 28. Februar l. J. ein 4 (vier) tägiger temporärer Lieferfristzuschlag festgesetzt. Dieser temporäre Lieferfristzuschlag gilt sowohl für den österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen, wie auch für den internationalen Verkehr und wird außer den bereits gültigen tarifmäßigen Lieferfristen und ständigen Lieferfristzuschlägen in Anwendung gebracht.

Budapest, im Januar 1913. (287)

Die Generaldirektion.

6. Effektenverkehr.

Bei der heute öffentlich in Gegenwart eines Notars bewirkten Verlosung der $4^1/_2$ %igen Prioritätsobligationen (I. Emission) der früheren Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft sind folgende Nummern gezogen worden:

Nr. 176 177 181 186 189 191—194 196 277 288 289 295—299 302 303 578 586 588 589 593—595 598 602 606 878—881 884 890 894 896 899 900 902 903 905—907 913 915 917 918 920 = 50 Stück à 3000 ℳ = 150 000 ℳ;

Nr. 1147 1150 1152 1154 1155 1157 1162 bis 1164 1171 1174 1179 1181—1185 1189 1190 1194 1686 1687 1689 1690 1700—1702 1704 1705 1707 1709—1711 1715 1716 1719 1725 1728 1729 1731 2509 2519 2520 2530 2540—2542 2544 2546 2547 2549 2554 2556 bis 2560 2674—2676 2683 2684 2689 2694 2698—2700 2704 2706 2715 2717 2718 2721 bis 2724 2728 2804 2806 2810—2813 2818 2821 2822 2824 2827 2833 2835 2842 2846 2855 2862 2870 2871 2874 3485 3488 3496 = 100 Stück à 1500 ℳ = 150 000 ℳ;

Nr. 3636 3638 3640—3642 3644 3649 3650 3652 3654 3655 3657—3661 3664 3673—3675 3678 3679 3683 3684 3687 3690 3694—3696 3698 4117—4119 4124 4127 4128 4130 4133 4135 4136 4139 4140 4142 4144 4145 4147 4148 4152—4156 4158 4160 4164 4166 4167 4170 4172—4174 4177 4179—4183 4186 4189 4192 4194 4197 4199—4201 4203 4208 4211 4213 4214 4217 4219 4228 4230 4234 4236 4237 4239 4243 4246 5498 5500 5502 5507 5508 5512—5515 5517 5519 5522—5525 5527 5531 5533 5535—5538 5541 5543 5545 5546 5550 5556 5558 5560 6407 6409—6411 6417 bis 6420 6424 6427 6431 6433 6435 6437 6438 6441 6442 6446 6449 6454 6461—6464 6467 6468 6470—6472 6479 6899—6901 6904 6905 6907 6908 6910 6911 6914 6915 6917 6919 6923 6925 6926 6933 6935 6937 6942 6944 6950 6954—6956 6959 6964 6965 6968 6972 7240 7244 7247 7249 7250 7252 7256 7257 7263 7266 7271 7272 7274 7277—7280 7286 7288 7289 7291 7292 7295 7297 7299 bis 7304 7375 7377—7379 7385 7388 7391 7392 7395 7398 7399 7402—7408 7412 7415 bis 7417 7419—7422 7424 7426 7430 7432 8471 8474 8479 8482 8483 8487 8489 8491 8492 8495 8497 8498 8504 8506 8507 8509 8512 8516 8519—8526 8528 8530—8532 9906 9907 9909—9911 9913 9916 9917 9921 9925 9926 9931 9932 9934 9936 9940—9942 9947 9948 9950—9952 9954 9955 9958—9960 9963 9965 11 405—11 408 11 410 11 411 11 414 11 417 11 419 11 427 11 429—11 432 11 437 11 438 11 444 11 450 11 454 11 456 11 458 11 459 11 462 11 463 11 465 11 466 11 468 11 470 11 472 11 473 12 195 12 196 12 202 bis 12 205 12 209 12 210 12 213 12 215 12 216 12 218 12 223 12 228 12 233 12 235 12 238 12 243 12 244 12 247 12 250 12 253 12 256 12 259—12 261 12 263—12 265 12 267 12 268 12 270 12 272 12 273 12 275—12 277 = 367 Stück à 300 ℳ = 110 100 ℳ, zusammen 517 Stück über 410 100 ℳ.

Dieselben werden den Besitzern zum 1. April 1913 mit der Aufforderung gekündigt, die in den ausgelosten Nummern verschriebenen Kapitalbeträge nebst den Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1913 gegen Quittung und Rückgabe der Obligationen und der nach dem Kündigungstermine zahlbar werdenden Zinsscheine Serie IV Nr. 18 bis 20 nebst Erneuerungsschein (Talon) für die nächste Zinsscheinreihe bei der Staatsschulden-Tilgungskasse in Berlin W. 8, Taubenstraße 29, zu erheben. Die Zahlung erfolgt werktäglich von 9 Uhr vormittags bis 1 Uhr nachmittags mit Ausschluß der letzten beiden Geschäftstage jedes Monats.

Die Einlösung geschieht auch bei den Regierungshauptkassen und in Frankfurt a/M. bei der Kreiskasse I und ferner bei den Bankhäusern Lehmann, Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin. Die Effekten können diesen Stellen schon vom 1. März 1913 ab eingereicht werden, die sie der Staatsschulden-Tilgungskasse zur Prüfung vorzulegen und nach der Feststellung die Auszahlung vom 1. April 1913 ab zu bewirken haben.

Der Betrag der etwa fehlenden Zinsscheine wird vom Kapital zurückbehalten. Mit dem 31. März 1913 hört die Verzinsung der verlosten Obligationen auf.

Gleichzeitig werden die bereits früher ausgelosten, nachstehend aufgeführten, noch rückständigen Obligationen wiederholt und mit dem Bemerken aufgerufen, daß deren Verzinsung mit dem 31. März des Jahres ihrer Verlosung aufgehört hat und jeder Anspruch aus ihnen erlischt, wenn sie 10 Jahre lang alljährlich einmal öffentlich aufgerufen und dessenungeachtet nicht spätestens binnen Jahresfrist nach dem letzten öffentlichen Aufrufe zur Einlösung vorgelegt sein werden.

Aus der Kündigung

zum 1. April 1906: zu 300 ℳ Nr. 7174, 8022, 8150,

zum 1. April 1907: zu 300 ℳ Nr. 4345, 8808,

zum 1. April 1908: zu 1500 ℳ Nr. 1450, 2191; zu 300 ℳ Nr. 5407, 8731, 10 446, 10 807,

zum 1. April 1909: zu 300 ℳ Nr. 7194, 9322, 9323,

zum 1. April 1910: zu 300 ℳ Nr. 6754,

zum 1. April 1911: zu 1500 ℳ Nr 2239; zu 300 ℳ Nr. 6240, 9173, 9174, 9177, 9216, 9218, 9226,

zum 1. April 1912: zu 1500 ℳ Nr. 1502, 1847; zu 300 ℳ Nr. 3567, 5729, 5986, 8273, 8351—8353, 8362, 8363, 8373, 8374, 8810, 9091, 9094, 9096, 9097, 9099, 12 446.

Formulare zu den Quittungen werden von sämtlichen Einlösungsstellen unentgeltlich verabfolgt. (263)

Berlin, den 2. Januar 1913.

Hauptverwaltung der Staatsschulden.

von Bischoffshausen.

7. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von A. 270000 verzinktem Eisendraht und 19000 kg verzinktem Stahldraht; B. 9000 kg Wachsdraht, 5850 kg Gummidraht und 2400 kg isoliertem Draht; C. 115 000 Stück Isolatoren und 2500 Kabelmerkzeichen aus Porzellan; D. 700 Abspannkonsolen, 6500 Ankerhaken, 81 000 Stützen für Isolatoren, 3700 Trägern für Isolatoren, 1000 Doppelwinkelstützen, 3000 Strebenschrauben und 500 Querträgern am Dienstag, den 4. Februar 1913, mittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 8. März 1913. Verdingungsunterlagen werden für je 50 ₰ für Gruppe A, B und C und für 1 ℳ (nicht in Briefmarken) für Gruppe D vom Zentralbureau hier abgegeben.

Hannover, den 17. Januar 1913. (274)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 5800 m rotem Plüsch, 16 720 m grauem Plüsch, 2500 m Teppichstoff in je 2 Losen, 60 630 m Gardinen-(Vorhang-)stoff, 800 m blauem Tibet, 3310 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 400 kg ungewaschener Schafwolle in je 1 Lose, 378 400 Stück Schmierpolstern in 8 Losen, 7900 kg Waldwolle, 8050 m hanfenen Gurten, 5280 m gewöhnlichen Gurten, 6600 m Gurtband, 6300 m roter Naht- und Plattschnur in je 1 Lose, 29 400 m graubrauner Naht- und Plattschnur, 3175 m Hutnetzschnur in je 2 Losen, 3210 kg Federschnur, 300 kg Rundschnur, 500 kg Sägeschnur in je 1 Lose, 3170 kg grauem und blauem Bindfaden in 6 Losen, 1500 Stück Bindestricken, 1400 m roten Fensterzugborden, 6600 m braunen Fensterzugborden, 500 m grünen Fensterzugborden, 1450 Stück roten Fensterzugquasten, 5250 Stück braunen Fensterzugquasten und 5500 m Moltonstoff in je 1 Lose für die Eisenbahndirektionen Berlin, Stettin, Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., Magdeburg und Halle zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Februar 1913, vormittags $10^1/_2$ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 17. Februar 1913 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstättenämter einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 20. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. März 1913.

Berlin, den 19. Januar 1913. (284)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von fünf Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung von 30 und 40 t Tragfähigkeit und 8 und 9 m Brückenlänge für unseren Bezirk soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 14. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 16. Januar 1913. (289)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 8. 29. Januar 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.

In einem am 10. Februar 1912 in dieser Zeitung erschienenen Aufsatz (S. 179 fg.) ist der Inhalt der Denkschrift vom 15. Januar 1912, welche die sächsische Regierung zur Frage der Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung an die Ständeversammlung hat ergehen lassen sowie der Gang der Verhandlungen über diese Denkschrift in der zweiten Ständekammer am 31. Januar 1912 kurz dargestellt worden. Die Kammer überwies damals die Denkschrift an die zuständigen Deputationen. Dort hat die Verhandlung mit den Regierungsvertretern erst am 12. Dezember 1912 stattgefunden. In der Zwischenzeit war bei der Ständeversammlung noch ein Gesuch des Verbandes sächsischer Industrieller eingegangen, worin der bekannte Antrag des Landtagsabgeordneten Dr. Niethammer*) wegen Vereinfachung der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen unterstützt und im Interesse der industriellen, gewerblichen und Handelskreise die Errichtung eines Verkehrsministeriums gefordert wird. Die Abgeordneten, die sich des letzteren Wunsches bei den Deputationsberatungen annahmen, konnten sich darauf berufen, daß auf dem am 16. November 1912 abgehaltenen sächsischen Handelskammertage von den fünf sächsischen Handelskammern sich drei vorbehaltlos für ein Verkehrsministerium ausgesprochen haben, während die beiden anderen Handelskammern (Zittau und Leipzig) ihrer Meinung in bedingter Form dahin Ausdruck verliehen haben, daß die Entwicklung des sächsischen Eisenbahnwesens, wenn es in der bisherigen Weise fortschreite, zweifellos in absehbarer Zeit zu einem selbstständigen Eisenbahnministerium führen werde.

*) Der Antrag lautet: Die Regierung wird ersucht, die Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen baldigst durch Verminderung der Instanzen und Erhöhung ihrer Verantwortung zu vereinfachen, damit den Ansprüchen, die der Verkehr in einem Lande von der industriellen Bedeutung Sachsens zu stellen berechtigt ist, besser und in mehr kaufmännischer Weise genügt werden könne.

Staatsminister v. Seydewitz nahm bei den Deputationsverhandlungen Veranlassung, gegen Errichtung eines besonderen Verkehrsministeriums sehr entschieden Stellung zu nehmen. Er betonte unter anderem, daß diese Lösung der Organisationsfrage, wie bereits in der Denkschrift unzweideutig zum Ausdruck gebracht worden sei, nach Ansicht der Regierung überhaupt nicht in Frage komme. Die Gründe hierfür seien im wesentlichen in der Denkschrift klargelegt worden. Sachsen sei nicht so groß, daß es irgendwie zweckmäßig wäre, außer den bestehenden sechs Ministerien noch ein siebentes vorzusehen und dadurch die großen Vorteile aufzugeben, die den Interessen des Staates und der Allgemeinheit aus der Zugehörigkeit der Staatseisenbahnverwaltung zum Geschäftsbereiche des Finanzministeriums erwachsen. Der Vergleich mit Bayern, wo ein Verkehrsministerium geschaffen worden sei, treffe für Sachsen in keiner Weise zu; umfasse doch die bayerische Staatseisenbahnverwaltung (Ende 1910) 7867,70 Betriebskilometer gegenüber dem sächsischen Netze von nur 3315,53 km, wozu noch der wesentliche Umstand trete, daß dem Verkehrsministerium in Bayern auch die Post- und Telegraphenverwaltung unterstehe, die in Sachsen auf das Reich übergegangen sei.

Exzellenz v. Seydewitz verwies ferner auf seine Ausführungen vom 31. Januar 1912 in der zweiten Ständekammer, wonach es für einen Staat, wie dem sächsischen, von offensichtlichem Vorteile sei, die Verwaltung der Staatseisenbahnen in unmittelbarer organischer Verbindung mit der Verwaltung der Staatsfinanzen führen und dadurch auf dem einfachsten Wege sowohl den besonderen Interessen des Verkehrs wie denjenigen der Allgemeinheit der Steuerzahler gerecht werden zu können. Die Abtrennung der Staatseisenbahnen von der Finanzverwaltung müßte den sächsischen Staat eines unersetzlichen Vorzuges berauben.

Der Herr Minister führte weiter etwa folgendes aus:

Den Bestrebungen auf Schaffung eines besonderen Verkehrsministeriums liegt nun ebenso wie dem Niethammerschen Antrage

der Gedanke zugrunde, daß die heutige Organisation der Staatseisenbahnverwaltung dem Interesse der Industrie und des Handels nicht in der Weise gerecht werde, wie es diese wichtigen Erwerbszweige beanspruchen könnten. Dem steht aber noch entgegen, daß die Industrie Sachsens sich in den letzten Jahren einer geradezu glänzenden Entwickelung erfreut hat. Dies geht beispielsweise schon daraus hervor, daß von 1900 bis 1911 die industriellen Unternehmungen in Sachsen sich von 19 622 auf 30 623, also um 56 % vermehrt haben, und die Zahl der industriellen Arbeiter im selben Zeitraume um 209 165 Köpfe = 38,14 % gestiegen ist, während die ganze sächsische Bevölkerung nur um 14,38 % zugenommen hat. Auch der Empfang wichtiger Rohstoffe und der Versand wichtiger Erzeugnisse hat sich außerordentlich gesteigert. So ist der sächsische Empfang von Baumwolle in jenem Jahrzehnt von 94 469 auf 148 968 t = 54,69 % gestiegen; fast die gleiche prozentuale Steigerung ist beim Roheisenempfang eingetreten. Der sächsische Versand von Eisen- und Stahlwaren hat in den zehn Jahren sogar um 179,66 % zugenommen, und im Versand von Papier und Pappe ist eine Steigerung um 85,61 % eingetreten. Die Eisenbahnverwaltung hat also in der Pflege von Handel und Industrie gewiß nichts versäumt. Von den Bahnen, die von 1879 bis 1911 gebaut oder angekauft worden sind, wurden etwa 49 Linien mit einem Anlagekapital von rund 106 Millionen Mark vorzugsweise im Interesse der Industrie und nur 6 Linien mit einem Kapital von 16,25 Millionen Mark vorzugsweise im Interesse der Landwirtschaft erbaut oder erworben, während 32 Linien mit 54,85 Millionen Mark Kapital als im gemeinschaftlichen Interesse von Industrie und Landwirtschaft erbaut angesehen werden können. Selbstverständlich liegt es auch im eigensten Interesse der Staatsregierung und insbesondere des Finanzministeriums, die Industrie zu heben und zu stützen, denn es wird nicht nur die Höhe der Zolleinnahmen durch die Industrie stark beeinflußt, sondern vor allem auch die Höhe der Eisenbahneinnahmen und der direkten Steuern.

Wenn in der Eingabe des Verbandes sächsischer Industrieller behauptet wird, daß in der Ermäßigung der Transportkosten nicht genug geschehen ist, und die Eisenbahn hier einen stark fiskalischen Zug aufweise, so ist dies gewiß nicht zutreffend.

Zunächst ist die sächsische Verwaltung bei Gestaltung der Tarife nicht allein maßgebend, besonders wenn die Transporte über das sächsische Netz hinausgehen. Auf die Gestaltung der Tarife haben aber die Interessenten durch Vermittelung der Handels- und Gewerbekammern sowie der landwirtschaftlichen Vertretungen, ferner durch die Mitwirkung der Eisenbahnräte und namentlich der ständigen Tarifkommission einen weitgehenden Einfluß. Diese Körperschaften arbeiten vorzüglich und werden in weiten Kreisen durchaus anerkannt. Insbesondere ist die ständige Tarifkommission erst kürzlich auch in Amerika von Roosevelt bei den dortigen Wahlkämpfen — im Vergleiche zum amerikanischen Tarifamt — als glänzendes Vorbild bezeichnet worden. In gemeinsamer Tätigkeit haben nun die deutschen Eisenbahnverwaltungen und die bezeichneten Körperschaften dem Ziele zugestrebt, die Tarife möglichst den wirtschaftlichen Verhältnissen anzupassen und die Transportkosten tunlichst zu ermäßigen. Diese Bestrebungen sind zweifellos von großem Erfolge begleitet gewesen und hätten auch für die sächsischen Verkehrsbeziehungen keinesfalls größer sein können, wenn in Sachsen ein Verkehrsministerium bestünde. Beispielsweise beträgt die mit dem Rohstofftarife für Kohlen verknüpfte Frachtermäßigung nach den Verkehrsziffern des Jahres 1911 für Sachsen jährlich fast 3 Millionen Mark. Hätte man im Jahre 1910 im Gesamtgüterverkehre noch dieselbe durchschnittliche Bruttoeinnahme für ein Tonnenkilometer gehabt wie im Jahre 1882, so hätte die sächsische Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1910 16 Millionen Mark mehr vereinnahmt, sie hätte also im Güterverkehr eine um 15,74 % höhere Frachteinnahme gehabt. Die Durchschnittseinnahme auf ein Personenkilometer hat in Deutschland betragen: im Jahre 1855 5,57 ₰, 1876 3,77 ₰ und 1910 2,35 ₰. Und dies alles, obgleich doch der Geldwert sehr gefallen ist und die Selbstkosten der Eisenbahnverwaltung ganz erheblich gestiegen sind. Außerdeutsche Eisenbahnverwaltungen haben dagegen recht erhebliche Tariferhöhungen eintreten lassen. Dies ist zum Beispiel in Österreich, Ungarn und Dänemark geschehen, und zwar sowohl auf dem Gebiete des Personen- als auch auf demjenigen des Güterverkehrs. Daß dagegen Deutschland die Tarife fortgesetzt ermäßigt, geht auch aus folgendem hervor: Im Jahre 1910 sind vom Gesamtgewicht der in Sachsen beförderten Güter 35,24 % nach Spezialtarif III und 37,83 % nach Ausnahmetarifen, zusammen also 73,07 % aller Güter zu den niedrigen Sätzen befördert worden, während nur 26,93 % in die höheren Klassen fielen; damit ist geradezu die Ausnahme zur Regel gemacht worden. Besonders werden die Transporte nach den deutschen Seehäfen begünstigt (z. B. Zucker, Eisen und Stahl, Braunkohlenbriketts, Glas, Holzstoff, Strohstoff usw.). Eine bedeutende Maßregel allgemeiner Natur ist ferner die vor kurzem eingeführte Ermäßigung der Abfertigungsgebühren bei Ausnützung des Ladegewichts von Güterwagen mit 15 t und mehr Ladegewicht; die sächsische Staatseisenbahnverwaltung rechnet damit, daß ihr aus dieser Maßnahme jährlich ein Einnahmeausfall von etwa 1 Million Mark erwächst. Ferner ist zu erinnern an die umfassenden Ausnahmetarife zur Bekämpfung der Futternot und der Teuerung von Fleisch und gewissen anderen Lebensmitteln. In keiner dieser Beziehungen ist Sachsen hinter irgend einer deutschen Eisenbahnverwaltung zurückgeblieben, und es hätte in Sachsen auch beim Vorhandensein eines Verkehrsministeriums nicht mehr geleistet werden können.

Exzellenz v. Seydewitz führte weiter aus:

Der Verkehr werde in Sachsen soweit irgend möglich gefördert. Man möge z. B. daran denken, wie weit die sächsische Verwaltung den Interessenten im Bau von Nebeneisenbahnen entgegenkomme. Preußen z. B. überlasse den Bau von Kleinbahnen gänzlich und den Bau von Nebeneisenbahnen zum großen Teile den Provinzen, Kreisen und privaten Unternehmern und beteilige sich meist nur mit verhältnismäßig geringen Beiträgen, während in Sachsen der Staat bekanntlich solche Bahnen im wesentlichen aus eigenen Mitteln baue und betreibe, obgleich sie sich meist schlecht verzinsen oder sogar nicht einmal die Betriebskosten decken. Da es in Sachsen zahlreiche Eisenbahnen, insbesondere Nebenbahnen, gebe, die noch keineswegs eine genügende Benutzung gefunden und zu der gewünschten Ansiedelung neuer Unternehmungen geführt haben, so sei insofern die Verwaltung dem Bedürfnis weit vorausgeeilt. Außerordentlich hohe Beträge sind in den letzten Jahren auf Verbesserung des Personenfahrplanes verwendet worden. So sind im Jahre 1911 Zugvermehrungen durchgeführt worden, die einen jährlichen Mehraufwand von 734 299 ℳ und im Jahre 1912 Verbesserungen gleicher Art vorgenommen worden, die einen jährlichen Mehraufwand von 1 184 650 ℳ mit sich bringen, während in den Jahren 1908—1910 die Kosten der Zugvermehrungen sich auf durchschnittlich nur 328 958 ℳ für das Jahr stellten. Eine wesentliche Förderung des Verkehrs wird auch durch die geplante Einrichtung staatlicher Kraftwagenverbindungen eintreten. Im übrigen geschieht unter der jetzigen Organisation alles, um zwischen Verwaltung und Publikum eine möglichst enge Fühlung herzustellen, jede Art von Umständlichkeit und Bureaukratismus zu beseitigen und die Verwaltung, soweit dies irgend wie angängig ist, in kaufmännischer Weise zu führen. Zu diesem Zwecke ist auch die Zahl der Verkehrsinspektoren erhöht, und diese Beamten sind besonders angewiesen worden, auf persönliche Fühlungnahme mit den Verkehrstreibenden bedacht zu sein. Ferner sind die Fernsprechanschlüsse außerordentlich vermehrt worden.

Aus alledem geht hervor, daß gerade für Handel und Industrie kein Anlaß vorliegt, eine Änderung der jetzigen Organisation anzustreben in dem Sinne, daß das Verkehrswesen vom Finanzministerium zu trennen sei. Ein neues Ministerium mit den dann wahrscheinlich einzurichtenden drei Direktionen würde auch erhebliche Mehrkosten verursachen. Vor allem aber wären Reibungen zwischen den beiden Ressortchefs und damit das Entstehen kostspieliger und zeitraubender Arbeit zu befürchten,

während jetzt die einzelnen Fragen in einfachster Weise durch die einheitliche Leitung der Finanz- und Eisenbahnverwaltung entschieden werden. Gerade bei dieser Organisation kann der Verkehr unter Umständen eine ganz besondere Förderung erfahren. Geht man nämlich davon aus, daß gewisse zur Hebung des Verkehrs bestimmte Maßnahmen nach Lage der Verhältnisse dem Verkehrsunternehmen selbst keinen entsprechenden Gewinn versprechen — so z. B. der Bau unrentabler Bahnen, Einlegung wenig benützter Züge, wesentliche Frachtnachlässe —, daß aber davon eine Hebung des Wohlstandes der betreffenden Gegend und ihrer Steuerkraft erwartet werden kann, so ist es recht wohl denkbar, daß der Standpunkt des Finanzministers für die Maßregel entscheidet, während vielleicht der Verkehrsminister, der natürlich für sein Unternehmen einen unmittelbaren Ertrag wünscht, weniger dafür eintreten wird. Man wird also gewiß nicht behaupten können, daß bei der Vereinigung des Eisenbahnwesens mit dem Finanzressort stets der Standpunkt des Finanzministers überwiegt, und daß dies zu einer Benachteiligung des Verkehrs oder der Interessen von Handel und Industrie führen müsse. Im Gegenteil, gerade der Standpunkt des Finanzressorts kann, wie angedeutet, unter Umständen zu Aufwendungen führen, deren Erfolg sich nicht unmittelbar in einer Hebung der Verkehrseinnahmen, sondern in einer Hebung der Steuerkraft ausspricht. Selbstverständlich müssen überflüssige, zwecklose, überhaupt solche Ausgaben, die zu dem erwarteten Nutzen in keinem Verhältnis stehen, um so mehr vermieden werden, als sie ja zu Lasten der Allgemeinheit gemacht werden und als bei Übertreibung der Ausgaben schließlich die Steuerzahler für den Ausfall eintreten müssen. Hier das richtige Maß einzuhalten, ist allerdings die Aufgabe des Finanzministers, er wird die Gesamtlage am richtigsten beurteilen, und er kann, wenn er zugleich Verkehrsminister ist, hier das richtig erkannte Ziel am raschesten und sichersten erreichen.

Wenn in der Eingabe des Verbandes sächsischer Industrieller bemerkt wird, daß das Verkehrsministerium in der Ausgestaltung des Verkehrs nach den Wünschen der Interessenten durch keinerlei fiskalische Rücksicht gehindert werden dürfe, so ist das doch eine Übertreibung, die kaum ernst genommen werden darf. Wohin würde es führen, wenn man bei Bewilligung von Ausgaben nicht mehr an die Einnahmen denken solle? Wäre es etwa kaufmännisch oder auch irgendwie staatswirtschaftlich, wenn man bei gewissen Verkehrsmaßregeln jede Rücksicht auf die entstehenden Kosten außer Acht ließe? Selbstverständlich muß der Staat, der für Verluste der Staatseisenbahnverwaltung mit seinen allgemeinen Mitteln haftet, auch in der Lage sein, für verständige Zurückhaltung in der Bewilligung von Ausgaben zu sorgen. Als Erfolg der jetzigen Verwaltung muß es übrigens angesehen werden, daß Sachsen hinsichtlich der Rentabilität hinter Preußen die erste Stelle in Deutschland einnimmt.

Aus allen diesen Gründen kann die Regierung die Schaffung eines besonderen Verkehrsministeriums in keiner Weise verantworten, und sie wird auf eine solche Maßnahme unter keinen Umständen zukommen. Es muß infolgedessen das Ersuchen ausgesprochen werden, den Antrag des Verbandes der sächsischen Industriellen auf sich beruhen zu lassen. Auch bittet die Regierung gegenüber dem Niethammerschen Antrage, bei der Denkschrift Beruhigung zu fassen, da die gegenwärtige Organisation die beste Form ist, die unter den bestehenden Verhältnissen für Sachsen gefunden werden kann.

Im Anschluß an diese Ausführungen des Herrn Staatsministers wurde regierungsseitig noch darauf hingewiesen, daß man, wie in Sachsen, so bei allen vergleichbaren Verwaltungen dieselbe Dreiteilung finde: Ministerium, Direktionsinstanz und Bezirksstellen. Diese drei Instanzen ergeben sich aus den natürlichen Verhältnissen ganz von selbst. Dem Ministerium falle naturgemäß die Behandlung der Finanz- und Etatfragen, der Verkehr mit den Ständen, mit den anderen Ressorts, mit den fremden Regierungen usw. zu. Diese Arbeiten seien aber so umfassend, daß es ganz unzweckmäßig und überhaupt undurchführbar wäre, derselben Stelle auch noch die eigentliche und unmittelbare Verwaltung des ganzen Eisenbahnnetzes zu übertragen. Diese Geschäfte fallen eben naturgemäß der Direktionsinstanz zu. Darunter stehen dann zur unmittelbaren Ausführung des Dienstes die Bezirksstellen. Nirgends finde sich ein Vorgang, wonach man von dieser bewährten Einrichtung abgesehen habe.

Wie schon erwähnt, hat man sich der kaufmännischen Geschäftsführung in weitem Umfange zugewandt. Als wichtiger Unterschied zwischen dem Geschäftsgebahren des Kaufmanns und dem der Behörden werde immer angesehen, daß der Kaufmann seine Schreiben in Urschrift fortgebe, während bei den Behörden zunächst Konzepte hergestellt und von diesen Reinschriften angefertigt werden. In dieser Hinsicht sei die Staatseisenbahnverwaltung in weitem Umfange zum kaufmännischen Verfahren übergegangen. Z. B. seien im Juli 1912 beim Hauptbureau der Generaldirektion 80,1 % aller Sachen urschriftlich und nur 19,9 % in Reinschrift hinausgegeben worden. Bei den übrigen Dienststellen seien etwa 90 % aller Sachen in Urschrift hinausgegangen. Sogar beim Finanzministerium, wo doch vorwiegend größere und wichtigere Sachen bearbeitet werden, betrage die Zahl der urschriftlich erledigten Sachen noch 59 %. Im übrigen sei man unablässig bemüht, die Geschäfte auf allen Arbeitsgebieten noch weiter zu vereinfachen.

In dem Gesuche des Verbandes der sächsischen Industriellen seien zahlreiche Klagen über angebliche Mängel bei der Staatseisenbahnverwaltung erhoben worden. Sie seien aber teils unbegründet, teils sei ihnen von der Generaldirektion abgeholfen worden, teils fehle jede nähere Angabe über Ort und Zeit, so daß den Beschwerden nicht nachgegangen werden könne. Nur in wenigen Fällen habe das Finanzministerium Anlaß gehabt, noch Erörterungen einzuleiten. Kein einziger der aufgeführten Fälle deute aber darauf hin, daß die Schaffung eines Verkehrsministeriums nötig sei oder bei dem Vorhandensein eines Verkehrsministeriums eine bessere Erledigung der fraglichen Angelegenheiten eingetreten wäre.

Regierungsseitig wurde noch zugesagt, daß unter Festhaltung an den Grundlagen und an dem äußeren Aufbau der gegenwärtigen Organisation weitere Erörterungen über einzelne Verwaltungsfragen angestellt werden sollen und das Ergebnis dem nächsten Landtage werde mitgeteilt werden. — Der Deputationsbeschluß lautete gemäß dem Antrage der Regierung dahin, daß die Kammer beschließen wolle, die Eingabe des Verbandes sächsischer Industrieller auf sich beruhen zu lassen und bei der Denkschrift der Regierung über die Organisation der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung in der Erwartung Beruhigung zu fassen, daß die Regierung die selbst in Aussicht gestellten weiteren Erörterungen über Einrichtungen von anderen Eisenbahnverwaltungen und von größeren Privatbetrieben anstellen und über deren Ergebnisse dem nächsten Landtage Mitteilung zugehen lasse.

Kaufmännischer Geist und Bureaukratie.

Bei den Verhandlungen über die Organisation der sächsischen Staatsbahnverwaltungen spielt neuerdings, wie auch aus den Schlußsätzen des obigen Aufsatzes zu entnehmen, der Gegensatz zwischen Bureaukratismus und kaufmännischem Geist eine große Rolle, und da dürfte es interessieren, an dieser Stelle einige Ausführungen des Verwaltungsdirektors der Königlichen Porzellanmanufaktur Berlin W. Barenthin in seiner sehr beachtlichen Schrift „Kaufmann und Bureaukrat im Staats- und Erwerbsleben“ wiederzugeben. Er findet sich mit jenen Begriffen wie folgt ab: „Kaufmännischer Geist in seiner Ursprünglichkeit beruht offenbar auf angeborenen Eigenschaften und Gaben. Ein freies, klares Denken über Ursprung und Zweck der materiellen Güter des Erdenlebens, über ihren Wert für das Erwerbsleben der Völker und

der Erwerbsgruppen des eigenen Vaterlandes muß dem wirklichen Kaufmann vor allem möglich sein. Aus einem solchen Denken entspringt die Fähigkeit, die Erscheinungen und Vorgänge im Wirtschaftsleben aus der Vergangenheit und Gegenwart heraus zutreffend zu erfassen und aus dem entstehenden Bilde die richtigen Schlüsse für ein erfolgreiches geschäftliches Wirken zu ziehen. Nur die mit solcher Fähigkeit ausgestatteten Männer haben den Geist des wirklichen Kaufmannes, der dem nationalen Erwerbsleben neue Gebiete zu erschließen und zu erobern vermag. Solche Männer gleichen dem Staatsmanne, der an der Spitze seiner Nation für diese den Sieg in dem Kampf der Staaten um die Vormacht erringt. Sie sind denn auch keineswegs lediglich in der Geschäftswelt vertreten, vielmehr ebensowohl unter den Bureaukraten, den Gelehrten, den Berufspolitikern, den Landwirten, kurzum in allen Klassen der Staatsbürger zu finden. Nur treten sie in der Handel und Industrie umfassenden Gschäftswelt deutlicher hervor, denn in dieser liegen ja vorzugsweise die Tätigkeitsgebiete, auf denen überragende wirtschaftliche Erfolge durch kaufmännisches Können erreicht werden."

Weiter spricht sich Barenthin an verschiedenen Stellen seines Buches ungefähr folgendermaßen aus: „Der Kaufmann ist beherrscht von einem durchaus gebotenen geschäftlichen Egoismus und muß in weitem Umfange die Konkurrenz aufnehmen. Er muß frei, kühn und gewinnbringend handeln können. In der Staatsverwaltung gilt dies nicht oder nur in geringem Maße. Hier ist mehr vorsichtiges Wägen am Platze, hier wird zäh und uneigennützig gearbeitet. Der Bureaukrat harrt aus an seinem Platze, selbst dann noch, wenn es ein verlorener, ein mühevoller und unvorteilhafter ist. Er steht im Dienste der Allgemeinheit und muß vor allem die Fähigkeit haben, gegebene Verhältnisse zu respektieren. — Der charakteristische Unterschied in dem Wirken des Kaufmanns und des Bureaukraten wird immer darin liegen, daß jener schnell und materiell erfolgreich zu arbeiten versucht, während dieser am tüchtigsten wirkt, wenn er vorsichtig und auch in kleinlichen Dingen zuverlässig, jedenfalls aber absolut uneigennützig arbeitet."

Barenthin weist noch darauf hin, daß große Unternehmungen vielfach als Generaldirektoren Juristen und Bureaukraten wählen, ein Beweis dafür, daß kaufmännischer Geist nicht an kaufmännische Vorbildung gebunden ist.

Schließlich sagt Barenthin noch folgendes und kommt dabei zu einem sowohl richtigen als auch versöhnlichen Schluß: „Ein bedeutender amerikanischer Kaufmann, der zugleich ein hervorragender Staatsmann ist, sagte dem Verfasser dieser Schrift: Ja, Amerika ist reich; es hat einen unvergleichlichen Kaufmannsstand, aber wann wird es sich ein Beamtentum erringen, wie es Deutschland hat und wie es auf die Dauer kein Kulturstaat entbehren kann? Darum, sagen wir: Nicht Kaufmann oder Bureaukrat, sondern Kaufmann und Bureaukrat."

Die Einführung elektrischen Betriebes auf den Londoner Stadt- und Vorortstrecken der London- und Nordwest- und der London- und Südwest-Eisenbahn.

Die beiden genannten Eisenbahngesellschaften planen die Einführung elektrischen Betriebes auf Strecken von erheblicher Ausdehnung. Die Nordwestbahn beabsichtigt auf Grund eines Gesetzes aus dem Jahre 1907, das die Einführung elektrischen Betriebes auf der Strecke Euston-Watford genehmigte, nunmehr Strecken von insgesamt 127 km Länge für elektrischen Betrieb einzurichten. Darunter befinden sich außer der schon genannten Strecke diejenige der Nordlondoner Eisenbahn von Broadstreet nach Chalkfarm, diejenige der Nordwestbahn von Camden Town über Hampstead nach Willesden und von da über die Strecke der Districtbahn nach Earl's Court und auch von Willesden über die Nord- und Südwest-Gemeinschaftsstrecke und über diejenige der Südwestbahn nach Kew Bridge und Richmond. Dazu kommt noch eine Verlängerung der Bakerstreet- und Waterloo-Eisenbahn, die sich bei Queen's Park an die Strecke Euston-Watford der London und Nordwestbahn anschließen soll, wo auch eine Verbindung mit der Hauptstrecke der letztgenannten Gesellschaft hergestellt werden soll. Die Bauarbeiten liegen in der Hand der Nordwestbahn; zwischen Willesden und Harrow ist der Betrieb auf den neuen Gleisen bereits eröffnet, doch wird er jetzt noch mit Dampflokomotiven durchgeführt. Der Einbau der elektrischen Einrichtungen auf dieser Strecke ist zurzeit im Gange. Von Willesden nach Earl's Court über die Westlondoner Linie sollen demnächst die ersten elektrischen Züge verkehren. Der Betriebsstrom soll vorläufig aus den Werken Lot's Road und Park Royal geliefert werden. Entsprechend den Strecken der Metropolitan District-Eisenbahn und den sonstigen Strecken, über welche die neuen elektrischen Züge geleitet werden sollen, wird für die Stromzuführung eine dritte und vierte Schiene eingebaut. Das Kraftwerk für die neuen Strecken soll zwischen Stonebridge Park und Wembley errichtet werden, und zwar wird dabei besonderer Wert auf die Möglichkeit, die Anlagen später erweitern zu können, gelegt. Die Kohlenvorräte, die hier gelagert werden können, reichen für einen dreimonatlichen Betrieb aus. Auf dem Werkgleis können zwei Kohlenzüge zu gleicher Zeit entladen werden; auch die Asche wird mit Eisenbahnzügen in sehr bequemer Weise abgefördert. Das Kraftwerk soll zunächst für eine Leistung von 25 000 Kilowatt eingerichtet werden. Der Strom wird mit 11 000 Volt Spannung als dreiwelliger Wechselstrom mit 25 Perioden in der Sekunde erzeugt. In Unterwerken, die etwa 5 bis 6 km vom Kraftwerk entfernt sind, wird er in Gleichstrom von 600 Volt Spannung verwandelt und von da den Stromschienen zugeführt; Speicherbatterien die in den Unterwerken aufgestellt sind, ermöglichen bei Störungen im Hauptwerk einen mehrstündigen Betrieb. Außerdem sollen sie bei ungewöhnlicher Inanspruchnahme das Hauptwerk entlasten. Auf dem Grundstück des Hauptkraftwerkes, das etwa in der Mitte der von ihm aus versorgten Strecken liegt, sollen auch Wagenschuppen und Werkstätten errichtet werden.

Die Züge für die neuen Strecken, für die etwa 100 Wagen beschafft werden müssen, sind so mit Motoren ausgestattet, daß sie in beliebiger Stärke zusammengesetzt werden können. Die Züge sollen sich mit 5 Minuten Abstand folgen. Die Wagen, die über die Bakerstreet-Strecke laufen sollen, müssen dem Tunnelquerschnitt dieser Strecke angepaßt werden und werden deshalb nach besonderem Entwurf gebaut.

Die gesamten Anlagen, einschließlich des Kraftwerks, sollen innerhalb der nächsten zwei Jahre fertiggestellt werden.

Die Strecken, die die Südwestbahn für elektrischen Betrieb ausrüsten will, haben eine Gleislänge von insgesamt rund 280 km; hiervon sollen zunächst Strecken von rund 120 km Gleislänge elektrisch betrieben werden, während die Einführung der neuen Betriebsart auf den übrigen Strecken für später in Aussicht genommen ist. Die Pläne sind schon seit längerer Zeit erwogen worden; es werden aber erst jetzt Einzelheiten über sie bekannt. Die elektrisch zu betreibenden Strecken reichen bis Guildford, das von Waterloo, dem Ausgangspunkt der Südwestbahn, etwa 50 km entfernt ist. Die Einführung elektrischen Betriebes soll sich zunächst auf die Schleife Clapham Junction Wimbledon, Kingston, Twickenham, Putney, Clapham erstrecken. Auch mit der bereits elektrisch betriebenen Strecke über East Putney und Southfields nach Wimbledon, wo jetzt die elektrischen Züge der Districtbahn verkehren, soll eine Verbindung hergestellt werden. Ob auch auf den schon jetzt teilweise elektrisch betriebenen Strecken der Südwestbahn von Richmond über Kew-Gardens, Addison Road und Battersea nach Waterloo der elektrische Betrieb allgemein durchgeführt werden soll, ist aus den jetzt veröffentlichten Plänen nicht zu ersehen; auf einem Teil dieser Strecke wird der elektrische Betrieb im Zusammenhang mit der von der Nordwestbahn geplanten Einführung dieser Betriebsart weiter ausgedehnt werden.

Wegen des Zusammenhanges mit den Strecken der Untergrund-Gesellschaft sollen auch die neuen Linien mit Gleichstrom von 600 Volt Spannung betrieben werden, der ihnen mit Hilfe einer dritten Schiene zugeführt werden soll. Der Bau eines Kraftwerkes von 25 000 Kilowatt ist geplant; jedoch ist über den Ort, wo es angelegt werden soll, noch keine Entscheidung getroffen. An fünf Stellen werden Unterwerke errichtet werden. Auch das jetzige Hauptwerk Waterloo soll in ein Unterwerk umgewandelt werden.

Die Züge sollen zwei Klassen führen und aus Abteilwagen bestehen; die neuen Betriebsmittel will die Gesellschaft in ihren eigenen Werkstätten in Eastleigh bauen.

Im Zusammenhang mit der Einführung elektrischen Betriebes soll zwischen Surbiton und Esher eine Überführung gebaut werden, um zu verhüten, daß die Züge nach Hampton-Court die Hauptgleise in Schienenhöhe kreuzen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ergebnisse der Verhandlungen des Landes-Eisenbahnrats im Jahre 1912.** Der preußische Eisenbahnminister hat dem Landtag eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses jener Verhandlungen zugehen lassen. Darnach ist der Landes-Eisenbahnrat im Jahre 1912 zweimal zusammengetreten, am 14. Juni und am 17. Dezember. Der ersteren Sitzung ist eine Beratung des Ausschusses (am 14. Mai), der letzteren sind zwei Beratungen des Ausschusses (am 26. November und am 17. Dezember) vorausgegangen. Wie aus den Niederschriften ersichtlich ist, wurde beraten über die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats für 1913 beizufügende Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen, Güter und lebende Tiere, über die Frage der Neubeschaffung offener Güterwagen von 10 t Ladegewicht, über Ermäßigung von Abfertigungsgebühren im Güterverkehr bei Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht, über Anträge auf Änderungen und Ergänzungen des Teils I des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs und des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs sowie auf Gewährung von Ausnahmetarifen für verschiedene Güter. Den gutachtlichen Äußerungen des Landes-Eisenbahnrats wurde, soweit der Minister bereits entschieden hat, beigetreten. Aus den Niederschriften und Drucksachen werden wir demnächst das Wichtigste veröffentlichen.

— **Elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Die für diese Frage eingesetzte Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses setzte am 24. d. M. ihre Beratungen fort. Ein konservativer Abgeordneter bedauerte, wie die „Köln. Ztg." berichtet, daß die Staatsregierung weitere Versuche mit verbesserten Dampflokomotiven ablehnt. Seine Freunde wollen die Tarife so gestalten, daß auch die bis jetzt angelegten 244 Milionen ℳ verzinst werden. Diesen Hebel müsse die konservative Partei in der Hand behalten. Ein inzwischen eingegangener Antrag, der die Unterschriften eines Konservativen, eines Zentrumsmannes und eines Nationalliberalen trägt, will statt 50 Millionen nur 25 Millionen, und zwar zur *eventuellen* Einführung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Bahnen bewilligen. Die Regierung soll bei Anforderung neuer Mittel eine Denkschrift über die zu wählende Stromart, deren Erzeugung und Verwendung vorlegen. Ein Berichterstatter spricht die Ansicht aus, daß in Zukunft der elektrische Betrieb wahrscheinlich eingeführt werden muß. Vorläufig seien die Unterlagen dafür noch nicht genügend geklärt. Er befürwortet den Antrag, vorläufig 25 Millionen ℳ für Versuche zur Klarstellung des elektrischen Betriebes zu bewilligen. Von einem Regierungsvertreter werden die von konservativer Seite aufgeworfenen Bedenken widerlegt. Ein zweiter Antrag, der den elektrischen Betrieb grundsätzlich anerkennt, wird von einem freikonservativen Mitunterzeichner befürwortet. Der Satz über die Verwendung soll sich auf die Verwertung und Abgabe des überschüssigen Stromes, soweit er in verkehrsarmen Tageszeiten nicht gebraucht wird, beziehen. Dem Redner erscheinen die technischen Unterlagen der Regierungsvorlage als wohlüberlegt. Ein fortschrittlicher Redner stellt fest, daß er und seine Freunde die Vorlage ebenso objektiv beurteilen, wie es die anderen Parteien behaupten. Die bis in die kleinsten Einzelheiten angeführten und angegriffenen technischen Teile der Vorlage könnten doch Laien nicht so genau beurteilen wie die Techniker der Regierung. Ebenso sei es für die Kommission nicht möglich, einen Einfluß auf den sehr verwickelten Betriebsplan auszuüben. Die geplante doppelte Erhöhung der Tarife würde dazu führen, daß der Verkehr in Jahrzehnten erst wieder die jetzige Höhe erreiche. Der Staatsminister v. Breitenbach erklärte sich bereit, den erstgenannten Antrag anzunehmen, wenn das Wort „eventuell" gestrichen wird, denn der elektrische Betrieb sei jetzt schon notwendig, weil der Verkehr mit dem Dampfbetrieb nicht mehr in dem erforderlichen Maße möglich ist. Grundsätzlich müßte also die Elektrisierung anerkannt werden. Der Minister wendete sich dann noch gegen den unklaren Begriff „Berliner Bahnen", der in beiden Anträgen enthalten ist. Der konservative Vertreter bekämpfte die Streichung des Wortes „eventuell", weil seine Freunde noch kein Definitivum schaffen wollen. Ein von nationalliberaler Seite gestellter Verbesserungsantrag berücksichtigt die Einwände des Ministers. Das sozialdemokratische Mitglied bekämpfte den Antrag auf Verzinsung des alten Anlagekapitals. Ein Zentrumsredner beantragte, die Abstimmung zu vertagen, weil erst die Fraktionen beraten sollen. Dies wurde beschlossen.

— **Höchstleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk.** Am Sonnabend, den 18. d. M., ist die Zahl der gestellten Wagen auf eine bisher nicht erreichte Höhe gestiegen. Es sind für Kohle, Koks und Briketts 35 035, für sonstige Güter 5800, insgesamt über 40 800 offene Wagen gestellt worden. Die bisherige höchste Gestellung am 11. Dezember v. J. belief sich auf 32 727 Wagen für Kohle, Koks und Briketts und 6074 Wagen für andere Güter, insgesamt auf 38 801 Wagen. Die bisherige Höchstgestellung für Kohle, Koks und Briketts ist somit um rund 7 % überschritten worden. Im Herbst 1911 war die höchste für Kohle gestellte Wagenzahl 29 094. Die Höchstleistung ist somit innerhalb des Zeitraumes von fünf Viertel Jahren um über 20 % gestiegen. Da außer den Kohlen- und Kokswagen am 18. d. M. noch rund 4200 andere Wagen im Ruhrbezirk gestellt worden sind, so beläuft sich die Gesamtzahl der gestellten Wagen auf rund 45 000.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. M.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	11 *)	370 242	1231	0,4	33 658
	1912	11 *)	305 960	—	—	27 809
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 64 342 = 21,0 %	—	—	+ 5849 = 21,0 %
Aachener Bezirk	1913	11 *)	9 990	19	0,2	908
	1912	11 *)	9 207	—	—	837
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 783 = 8,5 %	—	—	+ 71 = 8,5 %
Saar-Bezirk	1913	11 *)	36 243	60	0,2	3 295
	1912	11 *)	34 749	17	—	3 159
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1494 = 4,3 %	—	—	+ 136 = 4,3 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	12	14 250	13	0,1	1 188
	1912	12	12 930	—	—	1 078
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1320 = 10,2 %	—	—	+ 110 = 10,2 %
Oberschlesien	1913	11 *)	136 571	—	—	12 416
	1912	11 *)	108 871	—	—	9 897
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 27 700 = 25,4 %	—	—	+ 2519 = 25,4 %
Niederschlesien	1913	12	18 379	—	—	1 532
	1912	12	17 788	—	—	1 482
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 591 = 3,3 %	—	—	+ 50 = 3,3 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	11 *)	17 854	3	—	1 623
	1912	11 *)	17 900	2	—	1 627
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 46 = 0,3 %	—	—	— 4 = 0,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	603 529	1326	—	54 620
	1912	—	507 345	19	—	45 889
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 96 184 = 19,0 %	—	—	+ 8731 = 19,0 %
B. Braunkohlenbezirke:						
Halle a/S.	1913	12	53 608	27	—	4 467
	1912	12	44 231	—	—	3 686
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 9 377 = 21,2 %	—	—	+ 781 = 21,2 %
Magdeburg	1913	12	18 999	73	0,4	1 583
	1912	12	16 805	6	—	1 400
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2194 = 13,1 %	—	—	+ 183 = 13,1 %
Erfurt	1913	12	6 332	—	—	528
	1912	12	5 732	—	—	478
Gegen das Vorjahr . .	—	—	+ 600 = 10,5 %	—	—	+ 50 = 10,5 %
Cassel	1913	12	2 540	1	—	212
	1912	12	2 259	1	—	188
Gegen das Vorjahr . .	—	—	+ 281 = 12,4 %	—	—	+ 24 = 12,4 %

*) Festtag.

Hannover	1913	12	1 672	—	—	139
	1912	12	1 738	—	—	145
Gegen das Vorjahr. .	—	—	— 66 = 3,8 %	—	—	— 6 = 3,8 %
Sächs. Braunkohlenbezirk	1913	11 *)	15 361	—	—	1 396
	1912	11 *)	12 756	—	—	1 160
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2605 = 20,4 %	—	—	+ 236 = 20,4 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	11 *)	25 648	171	0,7	2 332
	1912	11 *)	20 765	15	0,1	1 888
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4883 = 23,5 %	—	—	+ 444 = 23,5 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	124 160	272	—	10 657
	1912	—	104 286	22	—	8 945
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 19 874 = 19,1 %	—	—	+ 1712 = 19,1 %

*) Festtag.

— **Gültigkeitsdauer der Schiffsfahrkarten auf dem Bodensee.** Die bayerische Verkehrsverwaltung wird vom 1. Mai d. J. ab im Bodenseelokalverkehr die Geltungsdauer der Schiffsfahrkarten für einfache Fahrt auf 4 Tage, die Geltungsdauer der Schiffs- und Bahn-Rückfahrkarten auf 10 Tage festsetzen.

— **Änderung im Dresdner Vorortverkehr.** Eine wichtige Verkehrsverbesserung für die westlichen Vororte Dresdens ist, wie wir dem „Dresdner Anzeiger" entnehmen, von der Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen ins Auge gefaßt. Die Gemeindeverwaltungen dieser Ortschaften sind von der geplanten Änderung benachrichtigt und zur Äußerung aufgefordert worden. Die Generaldirektion beabsichtigt, die zwischen Weinböhla, Coswig und Meißen einerseits und Dresden (Hauptbahnhof) anderseits über Dresden-Friedrichstadt verkehrenden Vorortzüge nicht mehr nach dem Hauptbahnhof, sondern nach dem Bahnhof Wettiner Straße zu leiten und sie dort enden zu lassen. Bisher fuhren die Züge, ohne den Bahnhof Wettiner Straße zu berühren, in die Osthalle des Hauptbahnhofs. Für möglichst günstige Anschlüsse von ihrem zukünftigen Endpunkte nach dem Hauptbahnhof und nach Neustadt soll gesorgt werden. Diese geplante Führung der Züge nach dem Bahnhof Wettiner Straße ist für jene Gemeinden deshalb wichtig, weil deren Bewohner dann gleich näher am Geschäftsmittelpunkt der Stadt sind, als wenn sie im Hauptbahnhof ankommen. Die sogenannten Tragkorbfrauen, die nach der Hauptmarkthalle wollen, sind dann gleich an Ort und Stelle. Jetzt müssen sie in Friedrichstadt aussteigen und kommen infolge des langen Weges, den sie noch zu Fuß zurücklegen müssen, erst später in der Halle an als diejenigen aus den rechtselbischen Ortschaften, die, über Neustadt kommend, bis zum Bahnhof Wettiner Straße und damit bis zur Markthalle fahren können.

— **Staatliche Kraftwagenlinien im Königreich Sachsen.** Das sächsische Finanzministerium hat eine Bekanntmachung erlassen, wonach die zu errichtenden staatlichen Kraftwagenlinien unter der Oberaufsicht des Finanzministeriums von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verwaltet und geleitet werden. Die Generaldirektion vertritt in den die staatlichen Kraftwagenlinien betreffenden Angelegenheiten den Staat in demselben Umfange wie in Eisenbahnangelegenheiten.

— **Oberversicherungsamt für die Betriebe der badischen Staatseisenbahnen und Salinen.** Im Vollzuge der Reichsversicherungsordnung ist für den Geschäftskreis der badischen Staatseisenbahnverwaltung und für die staatliche Salinenverwaltung ein besonderes Oberversicherungsamt errichtet worden, das dem allgemeinen Oberversicherungsamt in Karlsruhe angegliedert ist. Es führt die Bezeichnung „Großh. Bad. Oberversicherungsamt für die Staatseisenbahnen und Salinen" und bedient sich des Siegels des allgemeinen Oberversicherungsamtes. Das Oberversicherungsamt wählt die als Sachverständige beizuziehenden Ärzte nach Maßgabe der für das allgemeine Oberversicherungsamt gegebenen Vorschriften; die für das letztere in Aussicht genommenen Ärzte können auch für das besondere Oberversicherungsamt gewählt werden.

Ferner wurde bestimmt, daß dem Sonderausschuß der Arbeiterpensionskasse der badischen Staatseisenbahnen und Salinen auf dem Gebiete der Unfallversicherung für den Betrieb der Staatseisenbahnen die Aufgaben des Versicherungsamtes übertragen werden, soweit es sich nicht um Spruchbefugnisse handelt. Die Geschäfte der Ausführungsbehörde bei der Unfallversicherung sind der Generaldirektion übertragen, der insbesondere auch die Feststellung der Entschädigungen obliegt. Für die Zeit, bis die Vorschriften des II. Buches der Reichsversicherung in Kraft treten, werden im Bereich der Betriebskrankenkasse der badischen Staatseisenbahnen die Befugnisse und Obliegenheiten der Aufsichtsbehörde und der höheren Verwaltungsbehörde wie bisher von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wahrgenommen.

— **Der geplante Bahnhofsneubau in Mülhausen (Elsaß).** Der „Straßb. Post" wird geschrieben: Es sind schon weit über ein Dutzend Jahre verflossen, seitdem von allen beteiligten Seiten anerkannt wurde, daß der noch aus der französischen Zeit stammende hiesige Personenbahnhof dem gesteigerten Verkehr nicht mehr gewachsen sei. Vor zehn Jahren enthielt der Reichshaushaltsetat bereits einen größeren Kredit zur Ausführung der nötigen Vorarbeiten. Allein die Stadtverwaltung erhob berechtigten Einspruch gegen den ursprünglichen Entwurf, da er den städtischen Interessen nicht genügend Rechnung trug und die Stadt zu einer außerordentlich hohen Beitragsleistung herangezogen hätte. In der Zwischenzeit wurde nun ein neuer Bauentwurf aufgestellt, der in gleichem Maße den städtischen Interessen als auch den von Jahr zu Jahr erheblich gestiegenen Anforderungen des Eisenbahnbetriebs und -verkehrs entsprach, so daß er die Zustimmung aller beteiligten Kreise fand. Wie von zuverlässiger Seite verlautet, soll der Neubau noch in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Nach dem Voranschlag sollen die zu Lasten des Reiches entfallenden Gesamtkosten unter Ausscheidung der von der Stadt Mülhausen unmittelbar zu übernehmenden Arbeiten und Kosten rund 11 366 000 ℳ betragen. Nach dem Plan ist die Hebung des Empfangsgebäudes und des Bahnhofsvorplatzes in solchem Maße beabsichtigt, daß der in unmittelbarer Nähe daran vorbeiführende Rhein-Rhone-Kanal völlig überdeckt werden kann, um den sanft ansteigenden Zufahrtsstraßen Raum zu geben. Die Schienenstränge hingegen werden etwas tiefer als bisher gelegt, was auch die Tieferlegung der Altkircher und Riedisheimer Brücke ermöglicht und eine dritte bequeme Straßenüberführung gestattet zur Herstellung einer weiteren fahrbaren Verbindung der Stadt mit dem immer mehr aufblühenden Rehbergviertel. Statt daß man also, wie z. B. in Straßburg, zu den Gleisanlagen emporsteigen muß, wird man vom neuen Empfangsgebäude aus zu den Zügen hinuntersteigen müssen. Wie verlautet, ist eine fünfjährige Bauzeit vorgesehen, so daß der neue Bahnhof frühestens im Jahre 1918 dem Verkehr übergeben werden dürfte.

— **Personalnachrichten.** Der bei der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen als Hilfsarbeiter beschäftigte Gerichtsassessor Ziegler ist zum Kaiserlichen Regierungsassessor ernannt worden.

Verliehen wurde dem Ministerialrat des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten Eduard Ritter v. Weiß (Stellvertreter des Vorstandes der Bauabteilung des Verkehrsministeriums) Titel und Rang eines Geheimen Rates, dem Regierungsrat im gleichen Ministerium Georg Rösch sowie dem Regierungsrat und Vorstand der Werkstätteninspektion I Weiden Johann Hogenmüller Titel und Rang eines Oberregierungsrates, dem Direktionsrat und Vorstand der Bauinspektion Ingolstadt Georg Kuffer und dem Direktionsrat und Vorstand der Werkstätteninspektion III München Andreas Beilhack Titel und Rang eines Regierungsrates, ferner dem Inspektor der Bahnstation Schweinfurt Hbf. Franz Trost Titel und Rang eines Oberinspektors. — Ernannt wurden zu Direktionsassessoren: die Eisenbahnassessoren Schneider in Regensburg, Schmidt in Nürnberg, Völcker in München, Dr. Wehrmann in Ludwigshafen a. Rhein und Weiß in Nürnberg. — Versetzt wurden Regierungsrat Wunschel von Regensburg zum Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Direktionsrat Aschenbrenner von Ingolstadt als Oberinspektor an die Eisenbahndirektion München, Oberinspektor Kittemann in Vilshofen (Ndb.) als Direktionsrat an die Betriebsinspektion II Nürnberg als deren Vorstand und Oberbauinspektor Schlier in Nürnberg an die Bahnstation Treuchtlingen als deren Vorstand. — Dem zum Regierungsrate beim Kaiserlichen Gouvernement von Deutsch-Ostafrika ernannten, zurzeit beurlaubten Direktionsrat Schmid ist die erbetene Entlassung aus dem bayerischen Staatsdienst bewilligt.

Bei den badischen Staatseisenbahnen ist der Oberbauinspektor Franz Schmitt von der Generaldirektion in Karlsruhe zum Vorstand der Bahnbauinspektion I in Basel ernannt.

Österreich.

— **Die neue Lokalbahnvorlage** soll dem Vernehmen nach in der Ostersitzung des Abgeordnetenhauses eingebracht werden. Das letzte österreichische Lokalbahngesetz stammt aus dem Jahre 1907. Damals sind 14 neue Lokalbahnlinien gesichert und die Staatsgarantie für sechs andere Bahnen erhöht worden. Eine im Jahre 1909 eingebrachte neue Vorlage konnte parlamentarisch nicht erledigt werden. Der neue Gesetzentwurf

dürfte die früheren Vorlagen sowohl in bezug auf die Zahl der zu erbauenden Lokalbahnen, als auch hinsichtlich des finanziellen Umfanges übertreffen.

— **Der Voranschlag und die Einnahmen der Staatsbahnen.** In dem Budget für das Jahr 1912 sind die Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen mit 757,7 Millionen Kr. veranschlagt worden. Tatsächlich haben sich die Verkehrseinahmen nach den vorläufigen Ausweisen im Jahre 1912 auf 781,7 Millionen Kronen belaufen. Sie sind um 55 Millionen Kronen größer gewesen als im Jahre 1911, und um 24 Millionen Kronen höher als der Voranschlag, wobei zu berücksichtigen ist, daß die endgültigen Einnahmen vorläufig nur bis September ausgewiesen sind. Im Jahre 1912 ist somit der Voranschlag der Staatsbahnen durch den tatsächlichen Einnahmeerfolg wesentlich übertroffen worden. — Für das Jahr 1913 wurden die Einnahmen der Staatsbahnen mit 801,8 Millionen, also um 44 Millionen Kronen höher, veranschlagt, als im Budget für 1912, und um 20 Millionen Kronen höher als die bisher bekanntgegebenen Einnahmen.

— **Friaulische Verkehrsfragen.** Gegenwärtig weilen in Wien Vertreter aus Görz und Gradiska, um verschiedene für die wirtschaftliche Entwicklung dieses Landes bedeutsame Fragen bei den maßgebenden Personen der Regierung und der Vertretungskörper zur Sprache zu bringen. Zu diesen Fragen gehört vor allem die schon seit vielen Jahren geforderte Erbauung einer Eisenbahnlinie, die vom Staatsbahnhofe in Görz ausgehen und die fruchtbare, aber mangels entsprechender Verbindungen dem Verkehre nur ungenügend erschlossene friaulische Ebene durchqueren und nach Cervignano geführt werden soll, wo sie mittels der bestehenden Friaulischen Eisenbahn einerseits den Anschluß nach Monfalcone, anderseits über Aquileja und Belvedere die unmittelbare Verbindung mit Grado herstellen soll. Gleichzeitig wird durch diese Linie vermittelst der Alpenbahnen der kürzeste Anschluß an die italienischen Bahnen bewirkt werden. Hiermit steht in engster Verbindung die nach dem Hafen von Monfalcone zu erbauende Eisenbahnlinie, die für das Aufstreben der dort entstehenden viel verheißenden Industrien von größter Bedeutung sein wird. Wenn die erwähnte friaulische Querbahn die Interessen des Reiches nicht nur vom Standpunkte der wirtschaftlichen Gesamtinteressen zu fördern bestimmt sein wird, so wird ihr gleichzeitig eine hervorragende Rolle dadurch zukommen, daß sie berufen sein wird, den Fremdenzufluß nach dem aufblühenden Strandbadeort Grado durch Herstellung einer kurzen und entsprechenden Verbindung zu fördern.

— **Magnesitverkehr der Südbahn.** Starker Verkehr herrscht auf der Südbahn jetzt namentlich in Eisen, Zucker und Magnesit. Für die Verfrachtung von Magnesit durch die Südbahn kommen in erster Linie die Veitschen Magnesitwerke und auch das Millstätter Magnesitwerk in Betracht. Der Absatz an Magnesit war in den letzten Monaten sowohl für den Kontinent als auch für Amerika ein sehr reger. Wie verlautet, gelangt nunmehr österreichischer Magnesit auch in einzelne überseeische Gebiete, die früher diesen Bedarf anderweitig deckten.

— **Eröffnung der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee.** Am 14. d. M. wurde diese elektrisch betriebene schmalspurige Lokalbahn eröffnet. Den Betrieb führt die Bauunternehmung Stern & Hafferl in Gmunden. Die neue Bahn ist für die Entwicklung des Verkehrs auf dem Attersee, dem größten See Oberösterreichs, von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

— **Gemeinschaftstarif nach Dalmatien.** Kürzlich fand im Eisenbahnministerium eine neuerliche Besprechung über die Erstellung eines Gemeinschaftstarifes nach Dalmatien statt. Die beteiligten Schiffahrtsgesellschaften werden unabhängig davon, ob sie die Einführung eines solchen Tarifes für zweckmäßig halten oder nicht, ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen, die sie anweisen, auf Verlangen der Regierung solche Gemeinschaftstarife zu bilden, entsprechen und erklären, daß sie zum Anstoße ihrer Dalmatientarife an jene der Eisenbahnen bereit seien, jedoch in eine Kürzung ihrer ohnehin sehr niedrigen und in der Hauptsache seit dreißig Jahren unveränderten Tarife nicht einwilligen werden.

— **Bezeichnung der Stückgüter mit der tarifmäßigen Bestimmungsstation.** Vom ungarischen Handelsministerium wurde darauf hingewiesen, daß bei der Bezeichnung der Stückgüter mit der Bestimmungsstation häufig statt der tarifmäßigen ungarischen Stationsnamen deutsche Ortsbezeichnungen, wie Preßburg, Ödenburg, Kaschau, Klausenburg u. dgl. verwendet werden. Da durch derartige den ungarischen Vorschriften widersprechende Bezeichnungen der Transportdienst auf den ungarischen Eisenbahnen erschwert wird und eine Verschleppung leicht eintreten kann, hat das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen aufgefordert, die Absender durch die die Sendungen übernehmenden Eisenbahnbediensteten hierauf besonders aufmerksam zu machen und zu ersuchen, bei der Bezeichnung der Stückgüter mit der Bestimmungsstation im eigenen Interesse im Verkehre nach Ungarn nur die tarifmäßigen ungarischen Stationsnamen zu gebrauchen.

Ungarn.

— **Die Angestellten der staatlichen Kohlengewerkschaften in der Pensionskasse der ung. Staatseisenbahnen.** Laut Erlaß des Handelsministers wurden die Satzungen der Pensionskasse der ung. Staatseisenbahnen durch einen dritten Nachtrag ergänzt, auf Grund dessen die Angestellten der staatlichen Kohlengewerkschaften hinkünftig als Mitglieder der genannten Pensionskasse aufgenommen werden. Ausgenommen hiervon sind solche Angestellte, die Mitglieder der Bruderlade sind. Die Aufnahme erfolgte mit Nachlaß jedweder Nachzahlung. Den Beitrag des Arbeitgebers wird das Staatsärar bezahlen. Die an die Anspruchsberechtigten zu leistenden Ruhegehälter werden halbjährig im Abrechnungswege vom Staatsärar der Pensionskasse vergütet. Der Zentraldirektor der staatlichen Kohlenwerke ist Mitglied des Pensionskassenausschusses. An der Einrichtung der Pensionskasse der Staatseisenbahnen nehmen nunmehr die festangestellten Bediensteten folgender Dienstzweige teil: a) Angestellte der ungarischen Staatseisenbahnen, b) Angestellte der zurzeit der ung. Fluß- und Seeschiffahrt zugeteilten Schiffsangestellten des einstigen Schiffahrtunternehmens der ungarischen Staatseisenbahnen, c) Angestellte der staatlichen Eisenwerke, d) Angestellte der staatlichen Kohlenwerke und e) Angestellte der im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen befindlichen Privatbahnen.

— **Unterschlagungen eines Eisenbahnunternehmers.** Aus Budapest wird vom 18. d. M. gemeldet: Die Polizei verhaftete den Eisenbahn- und Brückenbauunternehmer Ignaz Pallos, welcher verschiedene Eisenbahngesellschaften, bei denen er Direktor gewesen ist, sowie in- und ausländische Geldinstitute durch Unterschlagung und Betrug um zusammen 8 Millionen Kronen geschädigt hat. Unter anderem unterschlug er mehrere Millionen zweier ungarischer Lokalbahnen, beide Eigentum einer englischen Aktiengesellschaft, indem er die in Depot genommenen Aktien zum eigenen Nutzen versetzte und Falschstücke drucken ließ, die er der Gesellschaft zusandte. Auch die Prager Eskomptebank und die Ungarische Kommerzialbank in Pest sind mit namhaften Beträgen geschädigt.

Rumänien.

— **Die Eisenbahnverbindungen zwischen Rumänien und Österreich-Ungarn.** Einer Zuschrift des rumänischen handelspolitischen Attachés in Wien ist hierüber folgendes zu entnehmen: Hinsichtlich der besonders vom wirtschaftlichen Standpunkte wichtigen Frage der unzureichenden Verkehrsverbindungen zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien sind einige hervorragend wichtige Umstände hervorzuheben, die den wirtschaftlichen und Personenverkehr zwischen den beiden befreundeten Staaten erschweren. Zur Erleichterung des Personenverkehrs zwischen Österreich-Ungarn und Rumänien wären vor allem direkte Wagen bei allen Zügen, besonders bei den Schnellzügen der Strecken Bukarest-Jassy-Wien und Bukarest-Budapest-Wien nötig. Nichts ist für die Reisenden, die aus Rumänien nach Österreich-Ungarn oder von hier nach Rumänien fahren, störender als die Notwendigkeit, die Züge fortwährend zu wechseln, sowohl in den Grenzstationen Itzkani, Predeal, Vöröstorony (Rotenturmpaß) und Verciorova, wie auch in Budapest. Man kann sich leicht vorstellen, wie viel Unzufriedenheit bei den Reisenden beider Staaten diese fortwährenden Störungen erzeugen. Alle diese Unannehmlichkeiten würden verschwinden, wenn infolge eines wohlwollenden Übereinkommens der Eisenbahnverwaltungen beider Staaten direkte Wagen zwischen Bukarest-Budapest-Wien eingeführt würden, wofür die Reisenden beider Länder die lebhafteste Dankbarkeit empfinden würden. Aber nicht nur zwischen diesen Städten, sondern für die Sommermonate Juni-September müßten unbedingt solche direkte Wagen auch zwischen Rumänien und den bekannten böhmischen Badeorten Karlsbad, Marienbad und Franzensbad verkehren, wohin Rumänien alljährlich mehrere tausend Besucher sendet. Es berührt wahrhaft schmerzlich, wenn man in den Monaten Juli und August, besonders bei starkem internationalen Verkehr zusieht, wie auf dem Wiener Staatsbahnhof die rumänischen Reisenden in den überfüllten Zügen um ihre Plätze förmlich kämpfen müssen, die sie bis zu ihrer Ankunft in der Heimat noch zweimal — in Budapest und an der Grenze — wechseln müssen.

— Tarifierung der einheimischen Industrieerzeugnisse. Nach dem Gesetz für die Begünstigung bzw. Förderung der einheimischen Industrie genießen Waren der allgemeinen Güterklassen, das sind jene, rücksichtlich welcher die Frachtsätze der I., II. oder III. Tarifklasse zur Anwendung gelangen, eine 45proz. Tarifermäßigung, während die Güter, für die die niedrigeren Frachtsätze der Spezialtarife zur Berechnung kommen, von der Wohltat der Anwendung der erwähnten Ermäßigung ausgeschlossen sind. Diese an und für sich grundsätzlich einwandfreie Bestimmung des Gesetzes führt jedoch in gewissen Fällen zu Unbilligkeiten, weil sich durch die Anwendung der Spezialtarife für verschiedene Güter eine höhere Frachtgebühr ergibt, als jene, die sich bei Anwendung der um 45% ermäßigten III. Klasse ergeben hätte.

Um diese Regelwidrigkeit, die verschiedene in größeren Mengen zum Versand gelangende Erzeugnisse der einheimischen Industrie recht empfindlich trifft zu beseitigen, hat die Verwaltung der Rumänischen Staatsbahnen in anerkennenswerter Weise den Beschluß gefaßt, in derartigen Fällen stets die für den Verfrachter günstigere Frachtermittlung platzgreifen zu lassen. Infolgedessen wird die Fracht nunmehr für die in Frage kommenden Spezialtarifgüter auf Grund der um 45% ermäßigten Fracht der III. Klasse berechnet, wenn sich dadurch, im Entgegenhalte zu der Frachtermittlung nach Maßgabe der Spezialtarife, eine geringere Frachtgebühr ergibt.

Übrige europäische Länder.

— Jubelfeier einer schwedischen Lokomotivfabrik. In Deutschland sind im vergangenen Jahre von einer außergewöhnlich großen Zahl von gewerblichen Großunternehmungen Gedenktage ihres längeren Bestehens gefeiert worden. Auch eine schwedische Lokomativfabrik, die Firma Nydqvist und Holm in Trollhättan, konnte im Jahre 1912 auf ein 65 jähriges Bestehen zurückblicken. Obgleich es sonst nicht üblich ist, einen Zeitraum von 65 Jahren als einen besonders bemerkenswerten Abschnitt zu betrachten, hatte er doch für die genannte Firma besondere Bedeutung: die Fabrik fertigte nämlich in diesem Jahre ihre tausendste Lokomotive an. Aus diesem Anlaß hat sie unter dem Titel „Det tusendste Lokomotivet" ein Buch herausgegeben, das einen Überblick über die Entwicklung des Lokomotivbaues in Schweden während der Dauer ihres Bestehens gibt. Die Fabrik, die 1847 gegründet worden ist, fertigte ursprünglich landwirtschaftliche Maschinen und kleinere Wasserturbinen an; erst 1865 wandte sie sich dem Lokomotivbau zu. Im ersten Jahre nach Aufnahme des Lokomotivbaues verließen bereits 24 Lokomotiven ihre Werkstätten, während in den letzten Jahren die durchschnittliche Leistung etwa 33 Lokomotiven betragen hat. Das Jubelwerk enthält eine Gegenüberstellung der wichtigsten Zahlenwerte der Lokomotiven Nr. 1 und Nr. 1000. Alle diese Werte haben sich natürlich im Laufe der Zeit stark vergrößert, am wenigsten hat sich der Dampfdruck verändert: er betrug bei Nr. 1 10, bei Nr. 1000 12 Atmosphären. Der Durchmesser der Zylinder ist von 279 auf 590 mm, seine Länge von 407 mm auf 620 mm gewachsen. Die ersten Triebräder hatten 1295 mm Durchmesser, die neuesten dagegen 1750 mm. Der Radstand hat sich von 3237 mm auf 8200 mm vergrößert. Die Heizfläche und die Rostfläche sind seit der Aufnahme des Lokomotivbaues ungefähr im gleichen Verhältnis gewachsen: letztere betrug damals 0,6 qm, heute 2,5 qm, erstere damals 40,6 qm, heute 167,9 qm. Den leichten Maschinen von 1865 mit 15,94 t Dienstgewicht und 10,7 t Reibungsgewicht stehen heute solche von 70,2 t Dienstgewicht, zu dem noch der Tender mit 46,6 t hinzukommt, und 47,7 t Reibungsgewicht gegenüber. Die Zugkraft jener war mit 1,6 t erschöpft, diese leisten 9,6 t. Die mitgeführten Vorräte zum Betriebe der Lokomotive waren 1865: 0,34 t Kohlen und 1,5 cbm Wasser, heute nimmt eine Lokomotive der Firma 6 t Kohlen und 20 cbm Wasser mit auf die Reise. Die Lokomotive Nr. 1 war 6,767 m, die Nr. 1000 ist 19,475 m lang. Bei Würdigung dieser einander gegenüber gestellten Zahlen darf nicht übersehen werden, daß die von Nydqvist und Holm gebauten Lokomotiven noch bei weitem nicht die größten sind die heutzutage im Betriebe sind, sie kennzeichnen aber immerhin einen erheblichen Fortschritt, den die Firma in ihrem Lokomotivbau gemacht hat. Sie baut übrigens auch heute noch wie im Anfang Wasserturbinen, die sich nicht weniger als die Lokomotive von denen der ersten Zeit unterscheiden. Auch im Bau von Gebläsen, Gasmaschinen, im Brückenbau und in der Herstellung von anderen Betriebsmitteln für die Eisenbahn außer Lokomotiven leistet die Firma Erhebliches.

— Schweizerische Bundesbahnen. Die monatlichen Betriebsergebnisse der Schweizerischen Bundesbahnen verzeichnen für das Jahr 1912 gegenüber 1911 einen Rückgang des Überschusses der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von 2 920 012 Franken. Dieser Ausfall verwandelt sich bei Vergleichung mit dem Budget für 1912 in ein ganz günstiges Ergebnis.

	Betriebsbudget Fr.	provisorische Zusammenstellung Fr.
Betriebs-Einnahmen	199 815 310	204 842 139
Betriebs-Ausgaben	135 221 555	128 406 969
Betriebs-Überschuß	64 593 755	76 435 170

Die endgültigen Zahlen werden voraussichtlich noch eine gewisse Erhöhung der Einnahmen ergeben; dagegen sind nicht berücksichtigt die Ausgaben zu Lasten des Erneuerungsfonds und der Spezialfonds zur Deckung von Pensionen der Jura-Simplonbahn und Gotthardbahn, die im Budget für 1912 zu 9 274 000 Fr. angenommen waren. Der Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung im Budget für 1912 erzeigt an Einnahmen 78 142 805 Fr., an Ausgaben 71 184 370 Fr., somit einen Überschuß von 6 958 435 Fr. Der wirkliche Überschuß wird daher voraussichtlich über 7 Millionen betragen, selbstverständlich nach Deckung der gesetzlich vorgeschriebenen Tilgungsbeträge.

— Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Die Einnahmen der Bundesbahnen im Monat Dezember betrugen 17 692 000 Fr. oder 256 655 Fr. mehr als im Dezember 1911; die Ausgaben 11 442 000 oder 1 019 836 Fr. mehr. Im ganzen Jahr 1912 erreichten die Einnahmen 204,84 Millionen oder 8,33 Millionen mehr als im Vorjahr, die Ausgaben 128,41 Millionen oder 11,25 Millionen mehr. Der Überschuß beläuft sich demnach auf 76 435 169 Fr. oder 2 920 012 Fr. weniger als 1911. — Die Berner Oberlandbahnen vereinnahmten im Jahre 1912 973 533 Fr. gegen 1 062 774 Fr. im Vorjahr; es wurden 404 112 (462 163) Personen befördert. Die Jahreseinnahme der Thunerseebahn betrug 1 391 064, die der Gürbetalbahn 601 762 Fr., d. i. 36 114 Fr. mehr, die der Montreux-Berner Oberlandbahn 1 153 737 Fr. oder 37 395 Fr. mehr, die der Bern-Schwarzenburgbahn 241 470 Fr. oder 10 235 Fr. mehr.

Nach einer Mitteilung aus Freiburg hat der dortige Gemeinderat gemeinsam mit mehreren Vereinen der Stadt bei den Bundesbahnen gegen den Entwurf zum Sommerfahrplan der Lötschbergbahn Einspruch erhoben, weil dieser ungünstige Anschlüsse der Linie Freiburg-Bern an die Lötschbergbahn bringe. Der Sommerfahrplan der schweizerischen Eisenbahnen überhaupt weist verschiedene, auch dem internationalen Verkehr zugute kommende Verbesserungen auf. So wird eine neuer Nachmittagsschnellzug Olten-Bern-Lausanne-Genf eingelegt, der in Olten die in Zürich um 3 Uhr 24 Min. und die in Basel um 3 Uhr 40 Min. abfahrenden Schnellzüge aufnimmt, in Bern um 5 Uhr 58 Min. und in Genf um 9 Uhr 15 Min. ankommt. In der Gegenrichtung erfolgt ein neuer Schnellzug ab Lausanne 7 Uhr 5 Min., an Bern 9 Uhr 3 Min., der den in Genf um 5 Uhr 30 Min. abfahrenden Schnellzug aufnimmt; bisher ging dieser nur als Personenzug weiter. Vom 1. Juli an verkehrt ein neuer Schnellzug Interlaken-Basel, Interlaken ab 10 Uhr 43 Min., Basel an 2 Uhr 38 Min.

Im Mont d'Or-Tunnel ist es gelungen, die Einbruchsstelle des Wassers durch eine Mauer abzusperren und das Wasser zurückzudrängen. Um nachzuweisen, daß das eingedrungene Wasser wirklich dem Bache Bief-Rouge angehöre, hat man an der Einbruchsstelle 20 kg Fluoreszin in das Wasser geworfen; tatsächlich erschien, wie berichtet wird, am nächsten Tage das zurückgedrängte Wasser im Bachlauf des Bief-Rouge grün gefärbt. Der Höhenunterschied zwischen der Einbruchstelle und der Hauptquelle des Bief-Rouge beträgt 85,5 m. — Die Aussprengung und Ausmauerung am zweiten Simplontunnel, der im Rohbau gleichzeitig mit dem ersten hergestellt war, hat begonnen. Wie verlautet, sollen auch über die Fortschritte der Arbeiten in diesem Tunnel regelmäßig Monatsberichte ausgegeben werden. — Zum Umbau des Bahnhofs Biel sind nunmehr mit einer Gruppe von Bieler Baufirmen Verträge abgeschlossen. Die vergebenen Arbeiten bilden das erste Los im Betrage von 1,6 Million Franken.

Zur Ostalpenbahnfrage ist ein Sonderabdruck der im vorigen Sommer in „Wissen und Leben" veröffentlichten Arbeit über „Die wirtschaftliche Bedeutung des Splügens" jetzt vom Splügenausschuß herausgegeben. Wir verweisen bezüglich der ganzen Frage auf die Mitteilungen in unserer Nr. 3, Jahrgang 1913, S. 58 und 59, und erwähnen nur noch, daß diese Darlegung zu dem Schluß kommt, es bleibe dabei, Graubünden müsse am Splügen festhalten nicht nur, weil es ein gesetzliches Recht auf dessen Verwirklichung habe sondern auch, weil der Splügen die Lösung einer großen wirtschaftlichen Frage von spezifisch graubündnerischem wie auch allgemein schweizerischem Interesse bedeute, ohne daß dadurch Lebensinteressen der Schweiz zu Schaden kämen. Die schweizerische Eisenbahngesetzgebung von 1872, 1878 und 1897 habe ausdrücklich der Ost-, Zentral- und Westschweiz je eine selbständige Verkehrsverbindung mit Italien und dem Mittelländischen Meer zugesichert, und die Westschweiz habe unter ganz ähnlichen Verhältnissen, wie sie in der Ostschweiz vorliegen, ihre Verbindung bekommen, ohne daß auf

den heute so sehr betonten Titel „Schädigung des Gotthard“ Rücksicht genommen worden wäre. Warum die Ostschweiz, die mit ihrer Forderung etwas später dran sei als die Westschweiz, nun ungünstiger behandelt werden solle, sei nicht recht einzusehen. Die Ostschweiz, besonders Graubünden, habe durch den Bau des Gotthard ihren damaligen großen internationalen Straßenverkehr eingebüßt und damit einen Schaden erlitten der weit schwerer fiel, als bescheidene Verkehrsentzüge vom Gotthard heute fallen könnten. Damals sei man trotzdem zum Bau des Gotthard geschritten, ohne sich um die Schädigung der Ostschweiz zu kümmern. Darauf werde man bei Behandlung der Splügenkonzession gewiß Rücksicht nehmen. — Gleichzeitig ist uns ein Sonderabdruck der Ausführungen von O. Pinösch in Chur über „Der Rechtsstandpunkt in der Ostalpenbahnfrage“ zugegangen. Sie sind in demselben Sinne gehalten wie die der vorerwähnten Schrift. Der Verfasser beruft sich u. a. darauf, daß bei den Beratungen über das Eisenbahnrückkaufgesetz von 1897 der jetzige Bundesrat Hofmann erklärte: es sei eine Forderung der Gerechtigkeit und Billigkeit, den dritten Alpenübergang nicht entgelten zu lassen, daß er der letzte in der Reihe der Alpenübergänge sei; ferner darauf, daß der Kanton Graubünden im Nachtrag zu seinem Konzessionsgesuch erklärte, er anerkenne nur den Splügen als die gesetzlich gewährleistete selbständige Ostalpenbahn, niemals aber eine Greinabahn, von der er auf Grund sorgfältiger Studien überzeugt sei, daß sie niemals eine selbständige, vollwertige, internationale Bahn sein könne „von gleicher Bedeutung wie die Gotthardbahn“, sondern nur eine verhältnismäßig bedeutungslose Zufahrtslinie zum Gotthard.

— **Vereinigung der Thunerseebahn mit der Berner-Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon.** Die Thunerseebahn-Gesellschaft und die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon sind unter der Firma „Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon“ (B. L. S.) zu einer Gesellschaft vereinigt worden, in der auch das Dampfschiffunternehmen des Thuner- und Brienzersees inbegriffen sind. Die Thunerseebahn-Gesellschaft hat sich mit dem 31. Dezember 1912 aufgelöst.

Das zwischen der Thunerseebahn und verschiedenen bernischen Bahnen (Bern-Schwarzenburg Bahn, Gürbetalbahn, Spiez-Erlenbach Bahn und Erlenbach-Zweisimmen Bahn) bestehende Betriebsgemeinschaftsverhältnis, ferner das Verhältnis der Personalunion mit der Verwaltung der Bern-Neuenburg Bahn (Direkte Linie) wird von der Berner-Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon unverändert übernommen. Die Geschäfte der Thunerseebahn werden durch die bisherige Zentralverwaltung der Thunerseebahn in Bern unter dem Namen der Berner-Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon geführt. Die vorhandenen Abteilungen der Zentralverwaltung werden beibehalten. Die Geschäfte für das Dampfschiffunternehmen des Thuner- und Brienzersees werden bis auf weiteres noch von der bisherigen Verwaltung in Interlaken besorgt; es sind daher alle Schreiben nach Interlaken (Dampfschiffverwaltung) zu richten.

— **Wagenstandgelder bei den englischen Eisenbahnen.** Bisher betrug das Wagenstandgeld bei den englischen Eisenbahnen 3 sh für den Tag und den Wagen, wenn die Zeit von zwei Tagen beim Beladen oder Entladen überschritten wurde. Neuerdings haben sich die Eisenbahnen von England und Wales geeinigt, vom 1. Januar 1913 an diese Gebühr auf 1 s 6 d, zugleich aber die Frist zum Be- oder Entladen der Wagen auf einen Tag herabzusetzen. Auch die Gebühr für die Benutzung von Wagendecken ist ermäßigt worden und soll in Zukunft wirklich erhoben werden; daraus, daß das letztere ausdrücklich betont wird, darf wohl geschlossen werden, daß die einschlägigen Vorschriften bisher nicht so, wie es ihrem Sinn entsprach, gehandhabt worden sind. Die neuen Bestimmungen sollen sich nicht auf Kohlenwagen beziehen. Der Grund der neuen Maßnahme ist der Wagenmangel, der z. B. die Große Westbahn veranlaßt hat, 2000 Güterwagen bei den englischen Wagenbauanstalten zu bestellen; wäre der Bedarf nicht sehr dringlich, so würde die Gesellschaft diese Wagen sicher in ihren eigenen Werkstätten bauen. Auch die Nordostbahn hat erhebliche Wagenlieferungen vergeben, nachdem sie sich gezwungen gesehen hat, dem Wagenmangel durch Anmietung von Wagen abzuhelfen, wofür sie ebenso wie die Nordbritische Eisenbahn erheblich höhere Gebühren als früher hat zahlen müssen. Die Kohlenwagen der englischen Eisenbahngesellschaften wurden früher häufig zum Stapeln von Kohlen gemißbraucht, und die Eisenbahnverwaltungen konnten dagegen wegen des Wettbewerbs nur schwer einschreiten. Besonders in Schottland führte das zu argen Mißständen, und die Frage der Wagenstandgelder ist daher für die am schottischen Kohlenverkehr beteiligten Bahnen schon seit dem Jahre 1909 einheitlich geregelt.

— **Ausnutzung finnischer Wasserfälle für den elektrischen Betrieb von Bahnen und industriellen Unternehmungen.** Eine Bankgruppe in Berlin hat am 1. November für den Preis von gegen 6 Millionen Mark (finnisch) den im Wuoksenstrom belegenen Wasserfall Wallinkoski erworben, womit einer der wertvollsten Wasserfälle Finnlands in ausländische Hände gelangt ist. Mit dem Ausbau und der Ausnutzung des Wasserfalles soll sogleich begonnen werden. An dem Unternehmen sind u. a. in erster Linie beteiligt die Deutsche Bank, Bank für Handel und Industrie, Aktiengesellschaft für Licht- und Kraftanlagen in Berlin, ferner Petersburger und andere ausländische Banken und Unternehmungen. Der Wallinkoski ist nächst dem berühmten Imatra der größte der Wasserfälle im Wuoksenstrom, durch welch letzteren sich die Wassermassen des riesigen Seengebietes von Ostfinnland zum Ladogasee ergießen und dabei, indem sie über Gefälle von insgesamt 100 m Höhe gehen, eine ganze Reihe von Wasserfällen bilden. Von dieser ungeheuren Wasserkraft ist erst wenig für industrielle Zwecke in Anspruch genommen. Aber gerade der Wallinkoskiwasserfall, neben dem die deutsche Bankenvereinigung gleichzeitig auch noch einen Teil des Rouhialankoski erworben hat, bildet eine Kraftquelle ersten Ranges, die für die Elektrisierung von Eisenbahnen sowie für industrielle Zwecke zur Verwendung kommen kann. Schon längst plant die finnische Staatsbahnverwaltung die Elektrisierung der Bahn Helsingfors-Wiborg-Petersburg, neben der für die Elektrisierung noch andere Bahnen in Betracht kommen. Für diese Zwecke liegt der Wallinkoski sehr günstig, auch können die Wassermassen der nahebelegenen Wasserfälle Kyyronkoski und Myllykoski leicht mit denen des Wallinkoski vereinigt werden. Der Wallinkoski liefert jährlich rund 44 000 PS. zum Wert von über 1 Million Mark (finnisch), und da für eine elektrische Bahn Helsingfors-Wiborg-Petersburg den Berechnungen nach 33 000 PS. nötig sind, bliebe vorläufig noch eine bedeutende Kraftmenge für andere Zwecke übrig. Neuerdings verlautet nun, daß auch eine staatliche Ausnutzung von Wasserkraft beabsichtigt wird. Finnlands Senat ist nämlich entschlossen, den berühmten Imatrawasserfall sowie sonstige, im Wuoksenstrom belegene Wasserfälle, soweit sie dem Staat gehören, zur Erzeugung elektrischer Kraft, namentlich für Elektrisierung der Eisenbahnlinie Petersburg-Wiborg, auszunutzen. Anlaß dazu hat offenbar der Umstand gegeben, daß schon von Ausländern verschiedene Angebote auch für Verwertung des Imatra gemacht wurden, und daß sich unlängst in Brüssel eine internationale Gesellschaft, woran auch wieder einige deutsche Unternehmungen beteiligt sind, zur Ausnutzung verschiedener, in Privatbesitz befindlicher Wasserfälle im Wuoksenstrom gebildet hat. Nunmehr soll eine vom Senat niedergesetzte Kommission die beste Art der Ausnutzung der Wasserkraft des Imatra ermitteln, doch soll die Bedeutung dieses Wasserfalles als größte Sehenswürdigkeit Finnlands nicht verloren gehen. Gleichzeitig soll die Kommission prüfen, wie der Staat als Anteilhaber an verschiedenen Wasserfällen im Wuoksen das Landesinteresse wahrnehmen kann. Am Imatra soll ein Kraftwerk angelegt werden, das zur Erzeugung des Stroms für die Elektrisierung verschiedener Eisenbahnen, in erster Linie der Strecke Petersburg-Wiborg, bestimmt ist. Auch für Beleuchtungszwecke in Finnland und, soweit sie nicht im Lande benutzt wird, in Petersburg soll die gewonnene elektrische Kraft benutzt werden. M.

Fremde Erdteile.

— **Der chinesische Verkehrsminister,** aber ohne Portefeuille — so kann man mit Recht jetzt den bekannten Dr. Sunyatsen nennen, den eigentlichen Urheber der Umwälzung in China, der aber dem staatsklügeren Yuanschikay gegenüber zurücktreten mußte. Der Präsident hat ihn jetzt, ebenso wie seinen anderen Nebenbuhler, den ehemaligen Oberlehrer und jetzigen Generalfeldmarschall Huangshing, auf Reisen geschickt, um das Eisenbahnwesen in den Provinzen zu fördern. Sunyatsen ist überzeugter Sozialist, und die von ihm begründete Partei Kuomingtang hat den Staatssozialismus ausdrücklich in ihr Programm aufgenommen und vertritt ihn in dem beratenden Ausschuß oder Vorparlament in entschiedener Weise. So erklärt es sich, daß Sunyatsen seinen umfassenden Eisenbahnplänen immer den Gedanken der Staatsbahnen zu Grunde legt. Auch auf der Reise, die er jetzt ins Innere des Landes, den Yangtsekiang aufwärts, unternommen hat, tritt er für Staatseisenbahnen ein, indem er an den größeren Plätzen, wo er Gelegenheit hat zu reden, das Staatsbahnsystem empfiehlt. Zugleich empfiehl er aber klugerweise in seinen Reden die Politik der offenen Tür für die Fremden sowie die Heranziehung ausländischen Kapitals für die neu zu bauenden Eisenbahnen. F. W.

— **Der südliche Endpunkt der Eisenbahn Tientsin-Pukau** war, als ich im Jahre 1904 dort war, ein armseliges Fischer- und Schifferdorf. Ein anderer Reisender, der denselben Ort vor etwa Jahresfrist besucht hat, teilte mir mit, daß sich daran seitdem nichts geändert habe. Jedenfalls hat die chinesische Regierung so gut wie gar keine Anstalten getroffen, um den Ort seiner Bedeutung entsprechend auszubauen. Die Kaufleute in Tsingtau hatten bei

Beginn der Arbeiten für die Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau der Befürchtung Ausdruck gegeben, durch die neue Linie würde dem Handel Tsingtaus schwerer Abbruch getan werden. Schwarzseher sagten schon den völligen Zusammenbruch Tsingtaus voraus. Ich habe mich damals zu der an sich nicht unbedenklichen Frage geäußert, vermochte aber die ungünstigen Ansichten darüber nicht zu teilen. Maßgebend war dabei, ob Pukau zu einem ansehnlichen Umschlagshafen von den Chinesen ausgebaut werden würde oder nicht. Wie zu erwarten stand, ist darin so gut wie nichts geschehen. Das einzige, was die Regierung tat, war, daß sie Pukau zum Vertragshafen erklärte. Das kostete sie nichts, hat aber auch nichts zu sagen. So lange Pukau kein moderner Hafen im Stile von Hongkong, Shanghai und Tsingtau ist, hat dieses letzere nichts zu fürchten. Es steht im Gegenteil zu erwarten, daß an der Hand der neuen Eisenbahnstrecken der ganze Handel von Nord-Kiangsi und Süd-Shantung nunmehr den Weg über Tsinanfu nach Tsingtau nehmen wird, so daß sehr bald ein reger Verkehr hier zu erwarten steht. F. W.

— Die Eisenbahnen auf dem Internationalen Kongreß für Hygiene und Demographie. Eine Anzahl Berichte, die auf diesem Kongreß im September v. J. in Washington vorgetragen worden sind, hat sich auch mit dem Verkehrswesen beschäftigt; soweit davon die Eisenbahnen betroffen werden, sei nachstehend kurz darüber berichtet. Betreffs der Ansteckungsmöglichkeit in Eisenbahn- und Straßenbahnwagen wird in einem Bericht der Standpunkt vertreten, daß auf eine Entseuchung nicht zu großer Wert zu legen ist; ihr Nutzen ist nur ganz vorübergehend, wenn nicht für ausreichende Lüftung der Wagen gesorgt wird. Natürlich darf über der Reinhaltung der Luft die Reinigung der festen Wagenbestandteile nicht versäumt werden. Tägliches Auswischen der Wagen mit nassen Tüchern und die Benutzung von Staubsaugern wird empfohlen. Einmal die Woche sollten die Wagen äußerlich und innerlich mit dem Schlauch abgespült werden. Ob das bei allen Wagen innerlich möglich sein wird, scheint uns sehr zweifelhaft. Beim Entwurf neuer Wagen sollte darauf geachtet werden, daß sie innen und außen bequem und gründlich gereinigt werden können. Ein zweiter Bericht über dieselbe Frage beschäftigt sich namentlich mit der Lüftung der Schlafwagen. Er unterscheidet zwei Arten der Lüftung: die natürliche durch die Fenster und Lüftungsöffnungen und die künstliche durch Absaugevorrichtungen. Das Maß für die Güte der Luft bildet ihr Gehalt an Kohlensäure, und hierüber hat der Berichterstatter eingehende Versuche angestellt. Die neueren Stahlwagen werden alle künstlich gelüftet; dadurch werden ihnen in der Stunde ungefähr 1500 cbm Luft zugeführt. Bei den Wagen älterer Bauart beträgt die abgeführte und ersetzte Luft nur wenig über die Hälfte dieser Menge.

Auch mit der Frage der Eisenbahnunfälle hat sich der Kongreß beschäftigt. Er erklärt sie für besonders wichtig für die Vereinigten Staaten, weil dort das Drängen nach hohen Geschwindigkeiten bei häufig ungenügenden Gleisen Anlaß zu zahlreichen Unfällen gibt. Besonders betont wird die Zunahme in der Zahl der Unfälle, die nicht nur zahlreiche Todesfälle im Gefolge haben, sondern den Eisenbahnverwaltungen durch die zu zahlenden Entschädigungen auch hohe Kosten verursachen. Von den Unfällen, die durch Mängel in der Einrichtung der Bahnen verursacht werden, soll in dem vorgelegten Bericht, dessen Verfasser der leitende Arzt der Philadelphia- und Westbahn ist, abgesehen werden, es sollen nur diejenigen behandelt werden, die auf Fehler der Bahnangestellten oder der Reisenden zurückzuführen sind. Auf letztere können die Eisenbahnverwaltungen nur durch Belehrung einwirken, ihren Angestellten gegenüber stehen ihnen noch andere Mittel zur Verfügung, um unfallverhütend zu wirken. Zunächst dürfen nur solche Personen in den Eisenbahndienst eingestellt werden, die sich in jeder Beziehung körperlich und geistig dazu eignen. Die Entscheidung über diese Tauglichkeit ist nicht leicht; sie bedarf einer vorhergegangenen eingehenden Untersuchung, zu der nur ein gehörig vorgebildeter Fachmann befähigt ist. Die Untersuchungen sollten in gewissen Zeitabschnitten und nach jeder Erkrankung wiederholt werden. Kein Angestellter sollte länger als 12 Stunden Dienst tun, und jedem Dienst sollte eine mindestens achtstündige Ruhepause vorausgehen. Allen Unfallverletzten sollte umgehend ärztliche Fürsorge zuteil werden. Das Betriebspersonal sollte in erster Hilfe bei Unfällen ausgebildet und mit Verbandzeug u. dergl. ausgerüstet sein.

Ein weiterer Bericht behandelt die Alkoholfrage. Mehr als 30 Staaten Nordamerikas legen den Angestellten der Eisenbahnen durch Gesetze gewisse Beschränkungen in bezug auf den Genuß berauschender Getränke auf; manche fordern vollständige Enthaltsamkeit, andere gehen nicht soweit. Trunkenheit im Dienst gilt meist für ein strafbares Vergehen. Manche Gesetze enthalten Bestimmungen, die den Eisenbahnen verbieten, dem Trunke ergebene Personen in ihrem Dienst zu beschäftigen.

Ein ebenfalls von einem Bahnarzt verfaßter Bericht beklagt, daß auch die Schaffung gesundheitlich einwandfreier Verhältnisse in den Eisenbahnzügen, in denen ein großer Teil der Bevölkerung einen erheblichen Teil seiner Zeit zubringt, kein so großer Wert gelegt wird wie es beim Bau und bei der Ausstattung von Wohn- und Arbeitsräumen in Häusern geschieht. Die Benutzer der Eisenbahnen haben aber ein ebenso großes Anrecht auf die neuzeitlichen Errungenschaften der Gesundheitspflege wie die Bewohner fester Häuser, insbesondere von Gasthäusern. Die Ansprüche, die in letzteren an gute Beschaffenheit der Luft, an die Reinlichkeit, in bezug auf reines Wasser und gute Kost, insbesondere aber auch in bezug auf die Beseitigung der Abfälle und der menschlichen Ausscheidungen gestellt werden, müssen auch maßgebend für die Eisenbahnreisenden sein, die bei den großen Entfernungen in Amerika zuweilen mehrere Tage in der Eisenbahn zubringen. Deshalb sollte jede Eisenbahn eine besondere Gesundheitsabteilung besitzen, die die einschlägigen Fragen bearbeitet. An ihrer Spitze müßte natürlich ein auf allen Gebieten der Gesundheitspflege bewanderter Fachmann stehen. Mit derselben Frage beschäftigt sich noch ein zweiter Bericht, der aber nur die Wasserversorgung in den Zügen behandelt. Sein Verfasser hat eine große Anzahl von Wasserproben aus Eisenbahnzügen entnommen und sie auf ihre Genießbarkeit untersucht. Er hat dabei nur bei einem Drittel der Proben feststellen können, daß sie zum Gebrauch als Trinkwasser geeignet waren.

Eine wichtige Frage der Gesundheitspflege ist auch die Unterbringung der Eisenbahnarbeiter, sowohl beim Neubau als auch bei der Unterhaltung der Eisenbahnen. Sie spielt in den Vereinigten Staaten deshalb eine besondere Rolle, weil die Eisenbahnen oft durch weite, unbewohnte Landstriche führen und die Arbeiter daher nicht wie in dichter bevölkerten Ländern in den benachbarten Ortschaften ein Unterkommen finden können. Es müssen daher für sie häufig besondere Lager angelegt werden, die entweder aus festen Häusern oder auch aus Eisenbahnzügen bestehen, die für Wohnzwecke besonders eingerichtet sind. Werden diese Arbeiterlager nicht gesundheitlich einwandfrei angelegt, so entstehen nicht nur Gefährdungen für ihre Bewohner, sondern auch für die nähere und weitere Umgebung. Die Schaffung von guten Gesundheitsverhältnissen in solchen Lagern hat deshalb besondere Schwierigkeiten, weil die amerikanischen Eisenbahnarbeiter meist persönlich sehr unsauber sind und daher zu einer gewissen Ordnung, Reinlichkeit und Körperpflege erst erzogen werden müssen. Von ihnen können daher keine Maßnahmen zur Förderung der Gesundheit verlangt werden, sondern sie fallen der Leitung, meist einem Unternehmer zu. Namentlich Typhus kommt in Arbeiterlagern häufig vor, und zu seiner Bekämpfung müssen einerseits alle Abgänge sorgfältig beseitigt, andrerseits alle Nahrungs- und Genußmittel vor schädlichen Einflüssen geschützt werden. Besonders wichtig ist eine gute Wasserversorgung. Durch Fürsorge für die Arbeiter in der angedeuteten Richtung wird ihre Leistungsfähigkeit erhöht, und die Aufwendungen, die der Unternehmer in diesem Sinne macht, kommen ihm daher wieder zu gute. Bei einer Besprechung von Gesundheitsbeamten mit Eisenbahnbeamten sind Bestimmungen aufgestellt worden, denen die Einrichtungen eines Arbeiterlagers entsprechen sollen. Sie sind zur Grundlage eines Gesetzes im Staate Montana gemacht worden, und man erwartet von der Durchführung dieses Gesetzes eine wesentliche Hebung der Gesundheitsverhältnisse unter den Eisenbahnarbeitern.

— Stadt- und Vorortbahnen für Sydney. Zu den Städten, deren Verkehrseinrichtungen den Anforderungen nicht mehr zu entsprechen vermögen, gehört auch Sydney in Australien. Die Regierung von Neusüdwales hat über den Verkehr ihrer Hauptstadt und die Mittel zu seiner Verbesserung ein Gutachten bearbeiten lasen, das sich zunächst dahin ausspricht, daß für die Verbindung über den Hafen allein eine Brücke in Frage kommen könne. Das Gelände steigt zu beiden Seiten des Hafens an, sodaß bei Anlage eines Tunnels unter dem Hafen sehr ungünstige Steigungsverhältnisse für die durch den Tunnel geführten Eisenbahnen entstehen würden. Unter der Annahme, daß über den Hafen eine Brücke gebaut wird, umfaßt der jetzt zur Erörterung stehende Plan im wesentlichen ein aus drei selbstständigen Strecken bestehendes Netz von Stadt- und Vorortbahnen. Die Stadtstrecke geht vom Hauptbahnhof aus, führt von da nach dem Hafen und kehrt in einer Schleife zum Ausgangspunkt zurück. Von ihr zweigt die über den Hafen nach Nordsydney führende Strecke ab. Auch die nach den westlichen Vororten führende Eisenbahn ist als Ringlinie geplant, die sich mit dem Stadtring berührt. Unter dem Darlinghafen soll sie in einem Tunnel unterführt werden. Die Oststrecke soll von dem Punkte ausgehen, in dem der Westring den Stadtring berührt. Die Kosten dieser Eisenbahnen werden ohne die elektrischen Einrichtungen und ohne Grunderwerb nach dem jetzigen Stande der Vorarbeiten zu etwas über 4 300 000 £ angeben. Auf dem Stadtring ist zunächst Dreiminutenverkehr in Aussicht genommen; dabei könnten stündlich 24 000 Fahrgäste befördert werden. Auf der Ost- und Weststrecke ist eine Beförderung von 14 000 Personen in der Stunde im Entwurf vorgesehen. Die geplanten Anlagen lassen

aber eine Verdoppelung dieser Leistung zu. Auf dem Stadtring sollen die Wagen der jetzt vorhandenen Eisenbahnen verkehren, während auf den übrigen Strecken, die ebenso wie jene zum bei weitem größten Teil im Tunnel geführt werden sollen, Straßenbahnwagen zur Verwendung in Aussicht genommen sind.

Betriebslänge der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1913 zugehörigen Strecken.

Das Netz der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zugehörigen Strecken hatte am 1. Januar d. J. eine Gesamtausdehnung von 110 580,17 km erreicht. Hiervon entfallen auf die dem Verein angehörenden Mitglieder (§ 2 Abs. 6 der Vereinssatzungen) 108 957,15 km und auf die an den Verein gemäß § 6 der Satzungen angeschlossenen Verwaltungen 1 623,02 km.

Von den im Betriebe der Vereinsmitglieder stehenden Strecken entfallen auf:

A. Deutsche Vereinsverwaltungen.

1.	die preußisch-hessischen Staatsbahnen	38 827,43 km
2.	„ bayerischen Staatsbahnen	8 049,22 „
3.	„ sächsischen Staatsbahnen	3 361,95 „
4.	„ württembergischen Staatsbahnen	2 094,62 „
5.	„ badischen Staatsbahnen	1 769,74 „
6.	„ Großh. Mecklenb. Friedrich Franz-E.	1 093,78 „
7.	„ oldenburgischen Staatsbahnen	666,94 „
8.	„ Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen	2 095,37 „
9.	„ Brandenburgische Städtebahn	125,58 „
10.	„ Braunschweigische Landeseisenbahn	107,08 „
11.	„ Crefelder Eisenbahn	64,53 „
12.	„ Eutin-Lübecker Eisenbahn	40,86 „
13.	„ Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn	88,36 „
14.	„ Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn	129,08 „
15.	„ Lübeck-Büchener Eisenbahn	156,09 „
16.	„ Ludwigs-Eisenbahn (Nürnberg-Fürth)	6,04 „
17.	„ Mecklenb. Friedrich Wilhelm-E.	100,82 „
18.	„ Militär-Eisenbahn	70,58 „
19.	„ Niederlausitzer Eisenbahn	113,30 „
20.	„ Teutoburger Wald-Eisenbahn	101,33 „
21.	„ Westfälische Landes-Eisenbahn	265,78 „
	zusammen	59 328,48 km

B. Österreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Verwaltungen.

a) Österreichische Verwaltungen.

1.	die österreichischen Staatsbahnen	18 752,61 km
2.	„ Aussig-Teplitzer Eisenbahn	253,21 „
3.	„ Buschtêhrader Eisenbahn	490,27 „
4.	„ Graz-Köflacher Eisenbahn	106,33 „
5.	„ Niederösterreichischen Landesbahnen	442,90 „
6.	„ Eisenbahn Wien-Aspang	130,85 „
	zusammen	20 176,17 km

b) Ungarische Verwaltungen.

1.	die ungarischen Staatsbahnen	17 891,91 km
2.	„ Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	68,00 „
3.	„ Eisenbahn Mohács-Pécs	67,55 „
4.	„ Raab-Ödenburg Ebenfurter Eisenbahn	222,42 „
5.	„ Szamostalbahn	395,40 „
6.	„ Vereinigte Arader und Csanader Eisenbahn	382,21 „
	zusammen	19 027,49 km

c) Österreichische und ungarische gemeinsame Verwaltungen.

1.	die Kaschau-Oderberger Eisenbahn	684,02 km
2.	„ Südbahn-Gesellschaft	2 508,22 „
	zusammen	3 192,24 km

d) Bosnisch-hercegovinische Verwaltungen.

1.	die Militärbahn Banjaluka-Doberlin	104,33 km
	zusammen	104,33 km

C. Niederländische Verwaltungen.

1.	die Holländische Eisenbahn	1 241,43 km
2.	„ Niederländischen Staatseisenbahnen	1 819,86 „
3.	„ Niederländische Zentralbahn	149,73 „
4.	„ Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn	100,92 „
	zusammen	3 311,94 km

D. Andere Verwaltungen.

1.	die Prinz Heinrich-Eisenbahn	186,54 km
2.	„ Chimay-Eisenbahn	59,11 „
3.	„ rumänischen Eisenbahnen	3 078,56 „
4.	„ Warschau-Wiener Eisenbahn	492,29 „
	zusammen	3 816,50 km

Von den im Betriebe der angeschlossenen Verwaltungen stehenden Strecken entfallen auf:

a) Deutsche Verwaltungen.

1.	die Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn	50,06 km
2.	„ Bentheimer Kreisbahn	76,19 „
3.	„ Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft	24,00 „
4.	„ Cöln-Bonner Kreisbahn	79,80 „
5.	„ Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein)	231,47 „
6.	„ Dahme-Uckroer Eisenbahn	12,53 „
7.	„ Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft (Vering & Waechter)	100,70 „
8.	„ Eisern-Siegener Eisenbahn	14,24 „
9.	„ Freien-Grunder Eisenbahn	13,73 „
10.	„ Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn	52,10 „
11.	„ Eisenbahn des Georgsmarien-Bergwerks- und Hüttenvereins	9,00 „
12.	„ Lausitzer Eisenbahn	74,01 „
13.	„ Löwenberg-Lindow-Rheinsberger E.	37,60 „
14.	„ Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München	158,11 „
15.	„ Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn	79,41 „
16.	„ Oberrheinische Eisenbahngesellschaft	72,02 „
17.	„ Paulinenaue-Neuruppiner Eisenbahn	28,50 „
18.	„ Prignitzer Eisenbahn	63,29 „
19.	„ Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn	61,97 „
20.	„ Schaftlach-Gmund-Tegernsee Eisenbahn-Aktiengesellschaft	12,40 „
21.	„ Süddeutsche Eisenbahngesellschaft	165,10 „
22.	„ Wittenberge-Perleberger Eisenbahn	10,54 „
23.	„ Württembergische Eisenbahngesellschaft	93,85 „
	zusammen	1 520,62 km

b) Österreichische und ungarische Verwaltungen.

1.	die Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft	40,40 km
2.	„ Debreczen-Nyirbátor Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft	62,00 „
	zusammen	102,40 km

Die gesamte Betriebslänge der angeschlossenen Verwaltungen beträgt hiermit 1 520,62 km + 102,40 km =	1 623,02 km
Hierzu die Betriebslänge der Strecken der Vereinsmitglieder mit	108 957,15 „
ergibt zusammen obige	110 580,17 km

Gegenüber dem Stande vom 1. Januar 1912 (109 139,53 km) ergibt sich somit ein Zuwachs von 1 440,64 km. An diesem sind die deutschen Vereinsmitglieder mit 691,81 km = 48,02 %, die österreichischen mit 66,80 km = 4,64 %, die ungarischen mit 446,09 km = 30,97 %, die niederländischen mit 49,03 km = 3,40 %, und die gemäß § 6 der Satzungen angeschlossenen Bahnen mit 186,91 km = 12,97 % beteiligt.

Bücherschau.

— **Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie.** Jahrbuch des Vereins deutscher Ingenieure, herausgegeben von Konrad Matschoß. 4. Band. Mit 348 Textfiguren und 7 Bildnissen. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1912. Preis 8 ℳ, gebunden 10 ℳ.

Zum vierten Male erscheint die wertvolle Veröffentlichung des Vereins deutscher Ingenieure, und ebenso wie in den vorhergegangenen Bänden enthält sie auch dieses Mal eine reichhaltige Fülle von lehrreichem Stoff. Neben den Lebensgeschichten einiger bedeutender Techniker wird, wie auch in den früheren Jahrgängen die Entwicklung einiger Zweige der deutschen Technik dargestellt. Für den Leser dieser Zeitung, also für den Verkehrstechniker, liegt die Mehrzahl der Aufsätze, deren Verfasser wie immer namhafte Fachleute sind, etwas fern; für sie bieten nur zwei besonderes Interesse, diese aber dafür in hohem Maße. Verfasser des ersten dieser Aufsätze ist Dr. Hennig, der bekannte Herausgeber der reichhaltigen und fesselnden Zeitschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft“. Er behandelt die Geschichte der mittelameri-

kanischen Kanalunternehmungen. Die Vorgeschichte des Panamakanals, die bis in das 15. Jahrhundert zurückreicht, wird in eingehender und erschöpfender Weise dargestellt. Wertvoll für den, der die Vorgeschichte dieses riesigen Verkehrsunternehmens noch eingehender verfolgen will, sind die reichlichen Quellenangaben in den Fußnoten. Der Panamakanal steht zurzeit im Vordergrund des Interesses, seine Vorgeschichte ist aber, soviel hier bekannt, neben den großen technischen Leistungen, die sein Bau mit sich bringt, nur wenig beachtet worden. Da ist es denn besonders wertvoll, sie an der besprochenen Stelle in so trefflicher Darstellung zu finden, und sie bildet eine wertvolle Ergänzung der übrigen, so reichhaltigen Panamaliteratur.

Der zweite Aufsatz des besprochenen Werkes, der für den Eisenbahntechniker von besonderem Werte ist, erscheint an letzter Stelle; er behandelt den Einfluß der Semmeringbahn auf die Entwicklung der Gebirgslokomotive und ist von Dr. techn. R. Sanzin bearbeitet. Sein Verfasser ist bekanntlich vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen beauftragt, eine Geschichte des Lokomotivbaues zu schreiben und daher zur Behandlung des hier von ihm gewählten Gegenstandes ganz besonders befähigt. Der Bau der Semmeringbahn bildet einen Markstein in der Entwicklung des Eisenbahnwesens, namentlich in bezug auf den Bau und Betrieb von Gebirgsbahnen. Stärkere Neigungen als 1:100 hatte man damals für Lokomotivbetrieb nicht anzuwenden gewagt, waren sie unvermeidlich, so hatte man seine Zuflucht zu Seilbetrieb mit feststehenden Maschinen genommen. Das Preisausschreiben, das zur Gewinnung von Entwürfen für die Lokomotiven der Semmeringbahn veranstaltet wurde, verlangte eine Leistung von 140 t auf einer Steigung von 1:40 bei mindestens 11,4 km Fahrgeschwindigkeit in der Stunde. Der größte Dampfdruck war zu 7 Atmosphären festgesetzt. Als größter Raddruck waren 7 t zugelassen. Als Brennstoff kam zu jener Zeit allgemein Buchenholz in Frage. Die neue Aufgabe bot natürlich den Lokomotivfabriken eine gute Gelegenheit, mit Neuerungen hervorzutreten, und das Ergebnis des Wettbewerbs war für die Entwicklung des Lokomotivbaues von der größten Bedeutung, obgleich die am Wettbewerb teilnehmenden Lokomotiven alle vier nicht lebensfähig waren. Die Folge davon war die Entstehung der Engerthlokomotive, die im österreichischen Ministerium entworfen wurde. Diese Lokomotive und ihre weitere Fortbildung wird im weiteren Verlauf des Aufsatzes eingehend besprochen. Hieran schließt sich dann eine Darstellung der weiteren Entwicklung des Baues von Gebirgslokomotiven, unter denen namentlich diejenigen der Bauart Gölsdorf eine wichtige Rolle spielen. Waren zur Zeit des Semmering-Wettbewerbs Steigungen von 1:40 nur schwer zu überwinden, so ist heute der Lokomotivbau so weit gediehen, daß der Betrieb auf Steigungen von 1:25 trotz riesiger Zunahme des Verkehrs mit der größten Regelmäßigkeit vor sich geht, und man hat bereits weit steilere Strecken mit Erfolg gebaut und betrieben. Wie der Lokomotivbau sich diesen stets wachsenden Anforderungen angepaßt hat, wird in dem besprochenen Aufsatz, soweit es der knappe verfügbare Raum zuläßt, eingehend dargestellt. Der Lokomotivbauer erhält so einen raschen Überblick über einen wichtigen Zweig des von ihm bearbeiteten Gebietes der Technik. Auch der Männer, die an der angedeuteten Entwicklung das Hauptverdienst haben, wird gedacht; Ghega und Engerth, denen der größte Anteil davon zufällt, wird eine kurze Lebensbeschreibung gegeben. Alles in allem enthält der Sanzinsche Aufsatz viel Interessantes, und sein Studium kann jedem, der sich für die Geschichte der Technik interessiert, nur empfohlen werden. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß die übrigen Aufsätze des Jahrbuchs nicht sehr lesenswert seien. Unsere Besprechung muß sich aber, dem Leserkreise unserer Zeitung entsprechend, auf diese kurzen Angaben beschränken.

— **Die Schantung-Eisenbahn und das von ihr erschlossene Gebiet.** Eine Reisebeschreibung, Tsingtau 1912; gedruckt bei Otto v. Holten, Berlin C. Zu beziehen durch die Schantung-Eisenbahngeselschaft, Berlin W. 8, Unter den Linden 31, Preis 1 M.

Durch die Fertigstellung der zweiten Eisenbahnbrücke über den Hoangho und die Betriebseröffnung der Eisenbahnlinie von Tientsin nach Pukau, die nördlich, am Peiho, an die in Taku am Gelben Meer beginnende Bahn nach Peking und Kalgan anschließt und südlich einstweilen in dem Jangtsekianghafen Pukau endigt, um späterhin durch eine Eisenbahnbrücke mit dem gegenüberliegenden Nanking und dadurch mit Shanghai verbunden zu werden, ist auch die Schantungbahn Tientsin-Tsinanfu, bisher nur Stichbahn, durch die oben erwähnte Hoanghobrücke an ihrem früheren Endpunkt Tsinanfu nicht nur den großen innerchinesischen Verkehrswegen, sondern auch dem ununterbrochenen Schienenwege nach und von Europa angeschlossen worden. Für den Weltreisenden dürfte dieser Umstand den Wert der vorliegenden Reisebeschreibung nur noch erhöhen. Der Verfasser des interessanten Buches schildert allerdings nicht, wie man annehmen möchte, seine Beobachtungen während einer Fahrt auf der Schantungbahn. Um Land und Leute in Muße kennen zu lernen, ist der Verfasser in Gemeinschaft mit einem landeskundigen Missionar auf einem Maultier längs der Bahnlinie nach Tsinanfu geritten und hat erst auf dem Rückwege die Bahn benutzt. Im Anschluß an seinen Ritt von Station zu Station würdigt er nun die hohe Bedeutung der Schantungbahn für Handel und Verkehr des von ihr durchzogenen Gebietes wie auch für die Erschließung der landschaftlichen Reize und der Eigentümlichkeiten dieses Jahrtausende alten Kulturlandes, wobei er seine eigenen persönlichen Wahrnehmungen und das Ergebnis der von seinem Begleiter in 32 jähriger Missionstätigkeit in der Provinz Schantung gesammelten Erfahrungen im einzelnen geschickt zu verwerten weiß.

Es ist natürlich im Rahmen einer kurzen Besprechung des 226 Seiten starken, mit reizvollen Abbildungen geschmückten Buches nur möglich, einige bemerkenswerte Einzelheiten herauszugreifen. Am Hafen von Tsingtau vorüber führt der Ritt zunächst durch einen fruchtbaren Landstrich, bebaut mit Bataten (Süßkartoffeln), dem berühmten Schantungkohl und großen Obstplantagen. Jenseits des deutschen Pachtgebiets ist die nächste Bahnstation Nukukou, in deren Nähe sich umfangreiche Salzfelder befinden. Bei der Übernachtung in Kiautschou lernt der Verfasser eine recht bemerkenswerte Einrichtung kennen, die auf Anregung der Eisenbahnverwaltung selbst ins Leben gerufen worden war. Es besteht im Bereiche der Bahn nämlich eine Speditionsfirma, die Yü lai gung sy, mit dem Stammsitz in Tsingtau und Zweigniederlassungen auf allen größeren Bahnstationen, die seit Eröffnung der Bahn die Geschäftsvermittlung zwischen dieser und dem chineschen reisenden und Güter verfrachtenden Publikum betreibt. Der ehemals blühende Handel Kiautschous ist stark zurückgegangen; neuerdings ist es durch die Bemühungen der Schantungbahn anstelle Tschifus Stapelplatz der in Mittelschantung hergestellten Strohgeflechte geworden, die über Tsingtau hauptsächlich nach Neuyork, aber auch nach London und Hamburg ausgeführt werden. Von der nächsten Station Kaumi ab führt die Bahn durch eine weite flache Ebene und tritt damit in das Anbaugebiet von Bohnen, Hirse und Baumwolle und weiterhin von Erdnüssen, von denen über Tsingtau schon bis zu 30 000 t in einem Jahre ausgeführt wurden. Durch sehr erhebliche Tarifermäßigungen, besonders bei den zur Ausfuhr gelangenden Landeserzeugnissen hat die Schantungeisenbahn die wirtschaftliche Entwicklung der Provinz außerordentlich gefördert. Bei der Station Fangtse befindet sich die Förderanlage der Schangtung-Bergbau-Gesellschaft. Der im Oktober 1902 fertiggestellte Schacht hat drei starke Kohlenflöze, deren unterstes in einer Tiefe von 234 m liegt. Die Gesamtförderung beträgt zurzeit etwa 1100 t täglich; einen großen Teil der Förderung übernimmt die Schantungbahn für die Lokomotivfeuerung, ein anderer Teil geht nach Tsingtau, der Rest findet im Inland Absatz. In Weihsien, einem Orte, der von jeher als Kreuzungspunkt wichtiger Handelshauptstraßen als ein bedeutender Umschlagplatz für Waren aus Kiautschou und Tschifu gilt, befindet sich eine amerikanische Missionsanstalt der Schantung Presbyterian Mission. Die Stadt Tschingtschoufu, in früheren Zeiten eine der bedeutendsten von ganz Schantung und Mittelpunkt der lebhaftesten Seidenindustrie, führt jetzt alljährlich große Mengen von Feigen und Wallnüssen über Tsingtau aus mit einem Wert von schätzungsweise 250 000 $ im Jahr. Bei der Station Tschotien führt die längste Brücke der Schantungbahn (470 m) über den tückischen Tscho-Fluß. Von der Station Tschanglien zweigt die 40 km lange Nebenlinie nach Poschan ab, die in die reichen Kohlenfelder führt, deren Ausbeutung teils durch die deutsche Schantung-Bergbaugesellschaft, teils durch die Chinesen erfolgt. Da die täglichen Kohlentransporte sich zu gewissen Jahreszeiten auf 2000 t belaufen, ist Tschanglien eine der wichtigsten Stationen der Schantungbahn. Von hier führt die Bahn nach Tschoutsien, einem großen und volkreichen Handelsplatz, der durch seine Seidenindustrie von großer Bedeutung ist. Die Station Wangtsun liegt 158 m über dem Meere und ist der höchste Punkt der ganzen Bahnlinie. Der Endpunkt der Schantungbahn Tsinanfu, die Hauptstadt der Provinz, hat drei Bahnhöfe, Tsinanfu-Ost, -Nordwest und -West, und ist durch den Hsiautsingho-Kanal mit der Bucht von Petschili verbunden. Tsinanfu-West ist wohl der größte Bahnhof der Schantungbahn; von hier werden u. a. Kuhhäute und Rindertalg in großen Mengen nach Tsingtau verfrachtet. In Tsinanfu, dem Sitz des Bischofs, hat die katholische Mission ausgedehnte Anlagen und eine mächtige Kathedrale erbaut, deren 45 m hohe Türme weithin sichtbar sind. An der Ostgrenze der Fremdenniederlassung stehen die Dienst- und Wohnhäuser der Tientsin-Pukow-Eisenbahn. Von hier aus besucht der Verfasser noch den heiligen Berg Taischan und die berühmten Grabstätten des Konfuzius und seines Schülers Menzius in Küfu und Tschouhsien. Die im Anschluß an diese Reisen wieder-

gegebenen Eindrücke gehören mit zu den anziehendsten Abschnitten der Reisebeschreibung. „So schön hätte ich mir Schantung nicht vorgestellt." So beschließt der Verfasser seine von Anfang bis zu Ende fesselnd geschriebenen Mitteilungen. „Am Tage nach der Beendigung meiner Reise fuhr ich mit dem Schnellzuge nach Tsingtau zurück. Alles, was ich auf dem zehntägigen Ritt längs der Bahn eingehend und mit Muße beobachtet hatte, flog jetzt innerhalb 11 Stunden wieder an mir vorüber, wie im Kaleidoskop." Er dankt der Schantung-Eisenbahngesellschaft, daß sie auch die vielen Sehenswürdigkeiten Schantungs zugänglich gemacht und der Öffentlichkeit mehr erschlossen hat.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr. Der zwischen dem Bahnhof Heydekrug und dem Haltepunkte Kugeleit an der Bahnstrecke Insterburg-Memel gelegene Bahnhof IV. Klasse Jugnaten wird infolge Inbetriebnahme der neu erbauten Kopframpe fortab auch dem vollen Fahrzeugverkehr dienen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Personen-, Gepäck und beschränkten Güterverkehr eingerichtet gewesene Halte- und Ladestelle Bucniów der Linie Tarnopol-Stryj ist mit Gültigkeit vom 25. Januar d. J. ab für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 11 vom 20. Januar d. J. an alle Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (Antrag der italienischen Staatsbahn auf Änderung der Heftumschläge) (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. I 12 vom 20. Januar d. J. an alle Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (Tariferhöhung der Vereinsfahrscheine der italienischen Staatsbahn) (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr. I 13 vom 18. Januar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 24. Januar d. J.).

Nr. I 16 vom 20. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen sowie die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Angabe des Bedarfs an den ab 1. Mai 1913 gültigen Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 23 Januar d. J.).

Nr. I 19 vom 21. Januar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Antrag der Holländischen Eisenbahngesellschaft über den Aufbrauch von Fahrscheinen (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. I 20 vom 20. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. I 21 vom 21. Januar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums: Aufnahme der Strecke Reichenau bei Gablonz-Gablonz a/N. der Gablonzer elektrischen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. VI 9 vom 20. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 25. Januar d. J. an diejenigen Vereinsverwaltungen, die in dem Vierteljahr Oktober/Dezember 1912 Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 16. Februar d. J. ab verkehrt Zug 711 an allen Sonn- und Festtagen

Jena Saalbf.	ab	11.03
Zwätzen-Kunitzburg	„	11.08
Porstendorf	„	11.14
Beutnitz (Thür.)	„	11.20
Graitschen	„	11.27
Bürgel	„	11.36
Serba	„	11.44
Hainspitz	„	11.49
Eisenberg (S.-A.)	an	11.57

Erfurt, im Januar 1913. (308)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Februar d. Js. wird die zwischen den Stationen Elberfeld-Steinbeck und Elberfeld-Sonnborn links der Bahnstrecke Elberfeld-Vohwinkel gelegene Station Elberfeld Zoologischer Garten, welche bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Gepäck- und Expreßgut eröffnet werden.

Elberfeld, im Januar 1913. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatseisenbahnen. Der Gesamtverkehr in der Strecke Horoderka-Stefanówka wurde am 19. Dezember 1912, 2. Tageshälfte, wieder aufgenommen. (S. die Bekanntmachung in Nr. 4 d. Ztg. unter lfd. Nr. (187).

Wien, am 21. Januar 1913. (320)
Der k. k. Direktor.

4. Güterverkehr.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird zu dem Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, gültig vom 1. Januar 1911 der Nachtrag III ausgegeben.

Er enthält neben den seit der Ausgabe des Nachtrags II vom 1. Juli 1912 im Kundmachungswege eingeführten Änderungen eine wesentliche Ergänzung der Allgemeinen Tarifvorschriften durch Aufnahme der Bestimmungen „Frachtberechnung für Zuchttiere" (§ 29 a), gemäß deren künftig die im Versandlande ausgestellte Zuchttierbescheinigung für den ganzen Beförderungsweg gilt. Die in der Güterklassifikation eingetretenen Änderungen, die teilweise Erhöhungen enthalten, sind durch den Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung B und den österreichisch-ungarischen und bosnisch- hercegovinischen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B bedingt.

Abdrücke des Nachtrags sind vom 1. Februar d. Js. ab bei den beteiligten Endverwaltungen sowie bei den Stationen zum Preise von 10 ₰ — 15 Heller für das Stück zu beziehen.

Berlin, den 25. Januar 1913. (326)
Kgl. Eisenbahndirektion Berlin,
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Gültigkeit der auf den 1. Februar d. J. gekündigten Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. September 1910 wird noch bis einschließlich 28. Februar 1913 verlängert.

Karlsruhe, 25. Januar 1913.
Großh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen. (334)

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1913 werden die an den bayerischen rechtsrheinischen Staatslokalbahnstrecken Miltenberg Hbf.-Wertheim und Ochsenfurt-Röttingen Bahnhof liegenden Verkehrsstellen aus dem Lokalbahnschnittarif unmittelbar in den obenbezeichneten Verkehr übernommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Januar 1913. (328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. tritt zum Gemeinsamen Heft vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs der Nachtrag 8 in Kraft. Er enthält u. a. die Aufnahme der Stationen Aschaffen-

burg Hbf. in den Ausnahmetarif 14 (Eisen und Stahl) und Dissen-Rothenfelde in den Ausnahmetarif 27 (Kalkmergel zu Düngezwecken). Sein Preis beträgt 5 ₰. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 23. Januar 1913. (327)
Kgl. Eisenbahndirektion
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 6 (Getreide) 14 (Düngemittel) und 20 (Kohlen) durch Aufnahme von Frachtsätzen für die Stationen der Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn und der Bremgarten-Dietikon-Bahn ergänzt.

Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 25. Januar 1913. (329)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Tarif Teil II Heft 5 vom 1. Juni 1902.

Abschnitt IV Leitungsvorschriften bleibt in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 18. d. Mts. für Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) über den 31. März 1913 hinaus bis zur Uebernahme dieser Stationen in den Süddeutsch-ungarischen Verkehr in Kraft.

Breslau, den 25. Januar 1913. (322)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarif vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird der Punkt 1 des Vorwortes auf Seite 4 wie folgt, geändert:

1. Die unterzeichneten Eisenbahnverwaltungen übernehmen die frachtgutmäßige Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenkoks, Steinkohlenziegeln (Briketts) und Gaskoks auf Grund des Eisenbahngütertarifs, Teil I, für den deutsch-österr. und ungarischen Eisenbahnverband sowie der besonderen Bestimmungen, Frachtsätze und des Entfernungszeigers dieses Ausnahmetarifs.

Breslau, den 25. Januar 1913. (337)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-südfranzösischer Verband (Verkehr mit den Orléans- und Midibahnen). Gütertarif vom 1. Januar 1913.

Am 1. April 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er kann anfangs März zum Preise von 0 20 ℳ für das Stück von unserem Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) bezogen werden. Er enthält außer zahlreichen Frachtermäßigungen für verschiedene Artikel auch einige Frachterhöhungen, über die bis zum Erscheinen des Nachtrags von unserem Verkehrsbureau auf Anfrage nähere Auskunft erteilt wird.

Straßburg, 25. Januar 1913. (335)
Die geschäftsführende Verwaltung
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden die Stationen Ahlen (Westf.), Benzelrath und Rhynern in die Abteilungen A und B des Tarifs als Versandstationen aufgenommen.

Gleichzeitig werden Dannenberg-West, Hasloh und Stellingen als Empfangsstationen in die Abteilung B des Tarifs einbezogen.

Die Frachtsätze für die Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn in der Abteilung B des Tarifs erhöhen sich — wie bereits unter dem 26. November 1912 veröffentlicht — vom 1. Februar 1913 ab infolge verlängerter Linienführung dieser Bahn fast durchweg um 1 ℳ für 10 Tonnen. Aus demselben Grunde erhöhen sich die Frachtsätze verschiedener Stationen der Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn. Die Erhöhung für diese Bahn gilt indes erst vom 1. April 1913 ab.

Essen, den 23. Januar 1913. (338)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Entsprechend einer im Lokalgütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen durchgeführten Änderung werden die Bestimmungen für den Verkehr mit den Stationen Triest-Servola und Triest-S. Sabba auf Seite 12 des Teils II mit sofortiger Gültigkeit geändert.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 24. Januar 1913. (336)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden in den Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl unter Ziffer 2 bei den daselbst genannten Kleinbahnen die Kleinbahn Parchim-Suckow-Grenze und unter den Empfangsstationen Hasloh und Stellingen nachgetragen. Brandenburg Altstadt und Brandenburg Staatsb. werden in den Ausnahmetarif 9 und Mochbern in den Ausnahmetarif S 5 (Eisen und Stahl) als Versandstationen aufgenommen. Auch werden von verschiedenen Versandstationen nach Brandenburg Altstadt und Brandenburg Staatsb. im Ausnahmetarif 9 und von Dirschau nach Hamburg Hgbf. im Ausnahmetarif S 5 Frachtsätze eingeführt. Die Frachtsätze der Klasse II für 886—889 km und 1434—1437 nach Stationen des östlichen Küstengebiets im Ausnahmetarif 9 werden geändert.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird ferner Cassebohm unter die bei Ziffer 2 der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 9 genannten Empfangsstationen aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. Januar 1913. (309)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil I vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 neuen Stils wird die Zusatzbestimmung 1 zu Artikel 10 durch folgenden Zusatz ergänzt:

„e). Alle Waren, die zur Einfuhr nach Deutschland oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärung beizugeben und die Beigabe auf dem Frachtbrief zu vermerken."

Diese Bestimmung tritt am 1. April 1913 neuen Stils mit der Maßgabe in Kraft, daß bereits den an diesem Tage an der deutschen Grenze eintreffenden Sendungen Warenerklärungen beigegeben sein müssen.

Bromberg, 24. Januar 1913. (310)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 1. Februar 1913 treten in dem am 10. November 1912 herausgegebenen Nachtrage XI zum Tarife verschiedene Änderungen und Ergänzungen ein. Aus Anlaß der Verstaatlichung der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn werden einige Tarifänderungen für den Verkehr mit den Stationen dieser Bahnen eingeführt. Außerdem werden verschiedene Stationen der preußischen Staatseisenbahnen in den Verkehr einbezogen. Soweit mit den Änderungen des Tarifes Frachterhöhungen und Beschränkungen verbunden sind, gelten sie erst vom 1. April 1913.

Die Güterabfertigung Frankfurt (Main) Hafen l. M. wird am 15. Februar 1913 aufgehoben. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wienerstraße 4 II Auskunft.

Dresden, den 23. Januar 1913. (302)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsf. Verwaltung.

Am 1. April 1913 treten folgende Tarifnachträge in Kraft:

1. Nachtrag I zum preußisch-hessisch-elsaß-lothringischen Expreßguttarif. (Tfv. 2217),
2. Nachtrag II zum badisch-hessischen Expreßguttarif (Tfv. 2227),
3. Nachtrag III zum preußisch-hessisch-württembergisch-bayerischen Expreßguttarif (Tfv. 2203),
4. Nachtrag I zum preußisch-hessisch-pfälzischen Expreßguttarif (Tfv. 2233).

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung; ferner sind die Stationen der Strecken Höchst (Main)-Rüdesheim (Rhein) und Dotzheim-Diez und die Orte Klein Steinheim und Mühlheim (Main) in die genannten Tarife einbezogen worden. Infolge Umbaues des Bahnhofs Darmstadt Hbf. tritt eine Anzahl unbedeutender Tariferhöhungen ein.

Mainz, den 18. Januar 1913. (304)
Königlich preußische und Großherzogl. hessische Eisenbahndirektion.

Eisenbahngüterarif für den Verkehr zwischen den rumänischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und deutschen Eisenbahnen andererseits, Teil I, Abteilung A.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen. § 10 des oben genannten Tarifteiles I, A wird daher durch folgende, unter laufende Nr. 10 aufzunehmende Zusatzbestimmung mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ergänzt:

„Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachttarife offen

beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher und französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken."

Die Bestimmung gilt auch bereits für solche Sendungen, die erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Auch diesen Sendungen müssen daher die vorgeschriebenen Erklärungen beigegeben werden.

Breslau, den 25. Januar 1913. (323)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird im Warenverzeichnis unter I. 1. A.
„Leimkalk (Leimkäse)"
gestrichen.

Berlin, den 25. Januar 1913. (324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 tritt die Brandenburgische Städtebahn dem Ausnahmetarif 7 b für Eisenerz usw. bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Januar 1913. (325)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahn-Zollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird daher der Artikel 10 des Abschnitts „A. Reglementarische Bestimmungen" auf Seite 7 des Verbandsgütertarifs vom 1. Mai 1911 durch folgende neue Zusatzbestimmung ergänzt:

„11. Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken."

Die vorgeschriebenen Warenerklärungen müssen auch den vor dem 1. April 1913 aufgelieferten Sendungen schon beigegeben werden, die erst am 1. April oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. Januar 1913. (313)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahn-Zollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland einoder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird daher der Artikel 10 des Abschnittes „A. Reglementarische Bestimmungen" auf Seite 7 des Verbandsgütertarifs vom 1. Mai 1911 durch folgende Zusatzbestimmung ergänzt:

„11. Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbriefe offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken." Die bisherige Zusatzbestimmung 11 erhält die Nummer 12. Die vorgeschriebenen Warenerklärungen müssen auch den vor dem 1. April 1913 aufgelieferten Sendungen schon beigegeben werden, die erst am 1. April oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. Januar 1913. (312)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordisch-französischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahn-Zollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird daher der Artikel 10 des Abschnittes „A. Reglementarische Bestimmungen" auf Seite 8 des Verbandsgütertarifs vom 1. Mai 1911 durch folgende Zusatzbestimmung ergänzt:

„11. Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbriefe offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken." Die bisherigen Zusatzbestimmungen 11—13 werden in 12—14 abgeändert. Die vorgeschriebenen Warenerklärungen müssen auch den vor dem 1. April 1913 aufgelieferten Sendungen schon beigegeben werden, die erst am 1. April oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. Januar 1913. (311)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 treten in den Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätzen für Frankfurt (Main) Osthafen und Westhafen in den südwestdeutsch-schweizerischen Tarifheften 1, 2, 7, 8 u. 13 (Nr. 748 des Tarifverzeichnisses) Änderungen ein, die neben Ermäßigungen auch Frachterhöhungen bis zu 3 Centimes für 100 kg — diese aber erst vom 10. April 1913 an — zur Folge haben. Nähere Auskunft erteilt die Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 23. Januar 1913. (317)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird der Nachtrag 8 ausgegeben. Der Nachtrag enthält außer bereits bekannt gemachten Änderungen und Ergänzungen: Aufnahme verschiedener Stationen in den Tarif, Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Änderungen von Tarifentfernungen, sowie Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und Ausnahmesätze.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. April 1913, falls nicht im Nachtrage ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Abdrucke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güterabfertigungen käuflich zu haben.

Hannover, den 21. Januar 1913. (315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Ab 1. Februar 1913 wird die Station Tübingen West in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 23. Januar 1913. (318)
Generaldirektion
der K. w. Staatseisenbahnen.

Englisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahn-Zollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland einoder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. erhält daher der Absatz (10) in Artikel 9 des Verbandsgütertarifs, Teil I, vom 1. Januar 1911 die nachstehende Fassung: „Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken."

Die vorgeschriebenen Warenerklärungen müssen auch den vor dem 1. April 1913 aufgelieferten Sendungen schon beigegeben werden, die erst am 1. April oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 23. Januar 1913. (314)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Teil II, Heft 1.

Die mit Bekanntmachung vom 3. Juni 1912 eingeführten Frachtsätze nach der im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz gelegenen Station Burgberg bleiben auch über den 1. Februar 1913 hinaus bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege in Kraft.

Kattowitz, den 24. Januar 1913. (316)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz, Tarif vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 wird der Nachtrag I ausgegeben

Er enthält u. a. Entfernungen für die Stationen der bayerischen Lokalbahnen Aschaffenburg Süd-Höchst (Odenw.), Miltenberg-Wertheim und Ochsenfurt-Röttingen, die dadurch für diesen Verkehr aus dem bayerischen Lokalbahn-Schnittarif ausscheiden, sowie Neufassung der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif) und 5 (Wegebaustofftarif). Neu aufgenommen wurde der Ausnahmetarif 4 d für Superphosphat,

Thomasschlacken und Thomasmehl zum Düngen von den in den Tarif einbezogenen Rhein- und Mainhafenstationen nach den bayerisch - österreichischen Grenzstationen. Verkaufspreis 15 ₰.

München, den 22. Januar 1913. (331)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch - österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911 und Heft 9 vom 1. Mai 1912.

Ab 20. Februar 1913 wird die Station Horheim der Großh. Badischen Staatseisenbahnen wie folgt in die Tarifhefte einbezogen:

1. Heft 3.

Im Verzeichnis der deutschen Tarifstationen (Seite 8) werden als Anstoßbeträge Horheim-Radolfzell für Eilgut 110**, für Stückgutklasse I und II je 55 ₰ aufgenommen.

Im Anhang (Seite 14/15 des Nachtrages II) sind für Horheim die um 110 ₰ erhöhten Frachtsätze für Radolfzell nachzutragen.

2. Heft 9.

Im Verzeichnis der deutschen Tarifstationen (Seite 7) werden als Anstoßbeträge Horheim-Radolfzell für Eilgut 84, für Stückgutklasse I und II je 42 ₰ aufgenommen. (332)

München, den 23. Januar 1913.
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Schiffahrtsbeginn wird die Station Altenkirchen (Westerwald), K. D. Frankfurt (Main), in die beiden Klassentarife sowie in den Ausnahmetarif br. VII (Papier usw.) aufgenommen. Weitere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 23. Januar 1913. (330)
Tarifamt der K. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Die Station Hope wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 in den Ausnahmetarif für Kali nach Stationen der Provinz Ostpreußen aufgenommen.

Hannover, den 21. Januar 1913. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit der französischen Nordbahn.)
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1909.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. November 1909.
Streichung der Frachtsätze für Petroleumnaphta (Rohbenzin.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind im Tarif, Teil II, Heft 1 im Ausnahmetarif Nr. XXV die Frachtsätze der Abteilung c und im Tarif, Teil II, Heft 2 im Ausnahmetarif Nr. VII die Frachtsätze der Abteilung b zu streichen.

Wien, am 22. Januar 1913. (307)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911.
Änderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ist auf Seite 30, in der Rubrik „Bezeichnung der Artikel“ (3. Zeile von unten) und auf Seite 91 im Ausnahmetarif 13, Abteilung II, der Artikel „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)“ abzuändern auf:

„Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt aus Pos, 0—4—a)“.

Wien, am 22. Januar 1913. (306)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Tarif, Teil VII vom 1. August 1911.
Streichung der Frachtsätze der Serie II (Petroleumnaphta.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind die Frachtsätze für Petroleumnaphta (Rohbenzin) der Serie II des obbezeichneten Tarifes zu streichen, ferner ist von diesem Zeitpunkte an die Nomenklatur der Serie III „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)“ zu ändern auf „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt.“

Wien, am 22. Januar 1913. (305)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch - oldenburgisch - sächsischer Staatsbahn - Personen- und Gepäckverkehr.

Der mit Bekanntmachung vom 21. November 1912 in diesem Blatte zum 1. Februar 1913 angekündigte neue Tarif ist erschienen. Die für den Verkehr zwischen oldenburgischen und sächsischen Stationen sowie zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirkes Münster (Westf.) und der sächsischen Staatsbahnen über oldenburgische Strecken bisher im norddeutschen Verbandstarife enthaltenen Sätze werden dadurch gleichzeitig zum 31. Januar 1913 aufgehoben.

Halle (Saale), 27. Januar 1913. (339)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer Personen- und Gepäckverkehr über sächsisch-österreichische und preußisch - österreichische Grenzstationen.

Der mit Bekanntmachung vom 21. November 1912 in diesem Blatte zum 1. Februar 1913 angekündigte neue Tarif ist erschienen. Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Halle (Saale), 27. Januar 1913. (340)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Preußisch-sächsisch-thüringisch-hessischer Personen- und Gepäckverkehr über bayerische Strecken.

Am 1. April 1913 wird der Tarif für den ost-mittel-südwestdeutschen Personen- u. Gepäckverkehr neu ausgegeben. Der neue Tarif bleibt auf das seiner Bezeichnung entsprechende Verkehrsgebiet beschränkt, d. h. auf den Verkehr zwischen ost- und mitteldeutschen Stationen einerseits und südwestdeutschen Stationen anderseits.

Der im jetzigen Tarif noch untergebrachte Verkehr zwischen preußischen Stationen sowie zwischen diesen und sächsischen Stationen in Durchgang über Bayern wird in einem besonderen, ebenfalls mit Gültigkeit vom 1. April 1913 auszugebenden Tarife unter der Bezeichnung

„Preußisch-sächsisch-thüringisch-hessischer Verkehr über bayerische Strecken“

zusammengefaßt.

Die neuen Tarife bringen eine dem Verkehrsbedürfnis entsprechende Erweiterung der durchgehenden Abfertigung, doch sind anderseits auch Fahrpreise für Verbindungen mit geringem oder gar keinem Verkehr nicht wieder vorgesehen worden.

Die Fahrpreise erfahren neben Ermäßigungen teilweise auch Erhöhungen, insbesondere durch Eröffnung des Hauptbahnhofs in Leipzig.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau in Erfurt.

Erfurt, den 23. Januar 1913. (319)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Betriebsgeräten.

Die Lieferung

a) von Oberwagenlaternen, Schlußlaternen-, Signal- und verschiedener Handlaternen, Pfahl- und Wandlaternen;
b) von Bettwäsche, Handtüchern und wollenen Schlafdecken;
c) von Äxten, Beilen, Eimern, Schraubenschlüsseln, Vierkant-, Dreikant- und Gashahnschlüsseln, Hämmern, Kohlen-, Erd-, Schnee-, Gras- und Müllschaufeln, Spaten, Stopfhacken, Harken, Heckenscheren, Steinschlaggabeln, Kohlenhacken, Kneifzangen, Gießkannen, Kohlenkasten, Kohlenlöffeln, Stocheisen, Signalpfeifen, Signalhörnern, Signalfahnen, Handlaternenbrustledern, Ölspritzen, Schnekken- und Irwinbohrern,

soll öffentlich verdungen werden.

Eröffnung der Angebote am 20. Februar 1913 vormittags $10^1/_2$ Uhr. Zuschlagfrist bis zum 15. März 1913.

Die Verdingungsunterlagen, für die unter a, b und c genannten Gegenstände je besonders, sind gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ — ohne Bestellgeld — vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen. (333)

Münster, den 24. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Betriebsleiterstelle für normalspurige Nebenbahn infolge Todes des bisherigen Inhabers sofort durch Regierungsbaumeister zu besetzen. Wohnsitz Brandenburg. Bewerbungen zu richten an Betriebsdirektor der Brandenburgischen Städtebahn, Berlin, Wilhelmstraße 48. (341)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 9. | 1. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahnpolizei und Vorentwurf zum Reichsstrafgesetzbuch.

Von Eisenbahninspektor **Heiges**, Aalen in Württemberg.

Im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1909, und in der Vereinszeitung, Jahrgänge 1910/12, ist der Vorentwurf zum Reichsstrafgesetzbuch (VE.) eingehend besprochen worden hinsichtlich der gegen die Sicherheit des öffentlichen Eisenbahnverkehrs, wie der gegen die Beförderungsgegenstände, das Vermögen der Eisenbahn gerichteten Verbrechen und Vergehen. Die Beziehungen der Eisenbahn sind aber auch zum fünften Buch des VE., zu den „Übertretungen“ so mannigfacher Natur, daß es von allgemeinerem Interesse ist, auch diesen Teil des VE. auf seine Beziehungen zur Eisenbahn genauer anzusehen und bei dieser Gelegenheit namentlich auch auf das Verhältnis der eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der vom Bundesrat auf Grund von Art. 42 und 43 der Reichsverfassung (R. V.) erlassenen Bau- und Betriebsordnung (B. O.) vom 4. Nov. 1904 zum Reichsstrafrecht überhaupt und zum VE. näher einzugehen.

I.

Gerade in letzterer Beziehung ist zunächst die Feststellung zu treffen, daß die Eisenbahnpolizei und ihr Verhältnis zum Reichsstrafgesetzbuch (R. St. G. B.) — wie im geltenden Strafgesetzbuch — auch im VE. samt Begründung mit keinem Wort erwähnt worden ist.*) Und doch kann m. E. bei dem heutigen Rechtszustand an diesem Verhältnis nicht vorübergegangen werden, ohne daß seither bestehende Zweifel beseitigt, und etwa neu aufgetretene Rechtsbedürfnisse befriedigt werden. Nach der Einleitung der Begründung zum VE. will dieser ja allerdings keine Kodifikation sämtlicher reichsstrafrechtlicher Vorschriften sein, will vielmehr „überall nur deren Kern enthalten, neben dem die meisten bisherigen, mit besonderen Bedürfnissen von Staat und Gesellschaft zusammenhängenden sondergesetzlichen Strafvorschriften bestehen bleiben sollen.“ In den VE. sind daher nur die Gesetze betr. den Verrat militärischer Geheimnisse und die Entziehung elektrischer Arbeit einbezogen worden (letzteres von der Strafrechtskommission wieder gestrichen); alle übrigen Nebenstrafgesetze und -vorschriften sollen durch den VE. nicht berührt werden. Demnach bleiben unberührt auch die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. — Nun besteht aber im geltenden Recht gerade bezüglich dieser eine wichtige grundsätzliche Streitfrage, ob nämlich der Bundesrat überhaupt zur Erlassung von Strafvorschriften auf dem Gebiet des Eisenbahnpolizeistrafrechts zuständig war, da nach Art. 7 Abs. 2 R. V. der Bundesrat als Organ des Reichs nur allgemeine Verwaltungsvorschriften zur Ausführung der Reichsgesetze erlassen kann, nicht aber Rechtsvorschriften, um die es sich ja hier handelt, und da ferner nach Art. 4 Ziff. 8 u. 13 das Eisenbahnwesen sowohl, als das Strafrecht der Gesetzgebung des Reichs unterliegt, eine besondere Ermächtigung des Bundesrats durch Gesetz (Delegation) zur Erlassung bahnpolizeilicher Strafvorschriften im Wege der Verordnung aber nicht ergangen ist.

Literatur und Rechtsprechung haben zwar überwiegend den Bundesrat (zum Teil als Organ der Bundesregierungen, zum Teil aus Fassung und geschichtlicher Entwicklung der Art. 42, 43 R. V.) als zur Erlassung der bahnpolizeilichen Strafnormen der B. O. zuständig, und die B. O. §§ 77/82 als gültig erklärt

*) Auch die zurzeit im Reichsjustizamt tagende Kommission zur Aufstellung des endgültigen Entwurfs eines neuen R. St. G. B. hat dieses Verhältnis bis jetzt nicht berührt und wird dies ohne eine Anregung der zuständigen Organe auch wohl bei der bevorstehenden Beschlußfassung über den Übertretungsabschnitt des VE. kaum tun.

(vgl. Schunck: Gültigkeit der vom Bundesrat erlassenen Verordnungen in Eisenbahnsachen S. 9 ff., Supper: Eisenbahnstrafrecht S. 21 u. A.); immerhin sind auch in neuerer Zeit noch anderslautende Urteile ergangen, die die Strafnormen der B. O. als nicht zu Recht ergangen ansehen. So lesen wir erst wieder in der Vereinszeitung 1911 S. 596 ein Urteil der Strafkammer Halberstadt als Berufungsinstanz, das besagt, daß nach der R. V. der Bundesrat zum Erlaß von Verordnungen mit Strafdrohung nicht befugt und deshalb der § 82 der B. O. ungültig sei. Das Kammergericht Berlin hat allerdings dieses Urteil wieder aufgehoben, aber, da m. W. eine oberste Entscheidung des Reichsgerichts*) noch nicht ergangen und daher die Wahrscheinlichkeit gleichlautender Rechtsprechung der Untergerichte nicht gesichert ist, so kann, da der Richter über die Gültigkeit einer Strafvorschrift nach seiner freien Rechtsüberzeugung befindet, jeden Tag außerhalb Preußens wieder ein Urteil ergehen, das die bahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. für ungültig erklärt, wodurch letzten Endes nur dem Staat unnötige Kosten erwachsen.

Diesem zweifellos unerwünschten Zustand ein Ende zu machen, sollte m. E. nun die Gelegenheit der Neubearbeitung des R. St. G. B. nicht versäumt werden, um ähnlich, wie dies z. B. auch im Handelsgesetzbuch § 472 bezüglich der Eisenbahnverkehrsordnung geschehen ist, durch entsprechende ausdrückliche Bezugnahme im R. St. G. B. auf die B. O. die eisenbahnpolizeilichen Strafvorschriften zu bestätigen. Dies könnte am zweckmäßigsten im Einführungsgesetz zum neuen R. St. G. B. geschehen, wo vielleicht im seitherigen § 2 der Zusatz gemacht werden könnte: „In Kraft bleiben die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O.“, oder es könnte auch in Betracht kommen, im R. St. G. B. selber einen Zusatz zu machen, etwa im VE. § 307 Zff. 13, der von der Übertretung der zum Zweck der Sicherheit, Ordnung, Ruhe auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Vorschriften handelt, des Inhalts, daß der Bundesrat die für die Eisenbahnpolizei grundlegenden Vorschriften erläßt, ähnlich wie im § 305 Zff. 4 VE. bezüglich eines anderen Gegenstands auch ausdrücklich ausgesprochen ist, daß der Bundesrat die Grundsätze bestimmt, nach denen die betr. Vorschriften zu erlassen sind.

Mit dieser ausdrücklichen Hervorhebung der Eisenbahnpolizei im R. St. G. B. wäre klar auszusprechen bezw. ausgesprochen:

1. Die Vorschriften des „Allgemeinen Teils“ des R. St. G. B. sind für Eisenbahnpolizeiübertretungen, wie auch für andere nicht im R. St. G. B. genannte Übertretungen in Anwendung zu bringen; die Aufstellung abweichender allgemeiner Vorschriften durch Landesrecht ist unzulässig. Die Unterlassung einer solchen ausdrücklichen Bestimmung im geltenden R. St. G. B. hat in der Literatur zu grundsätzlichen Meinungsverschiedenheiten geführt und wird als eine Lücke bezeichnet (vgl. Supper S. 24 a. a. O.), die allerdings vielfach durch entsprechende landesgesetzliche Bestimmungen ausgefüllt worden ist, im Sinne ausschließlicher Gültigkeit der allgemeinen Vorschriften des R. St. G. B. (so in Württemberg durch Art. 1 des Landespolizeistrafgesetzes vom 17. 12. 1871). Nach den Beschlüssen der Strafrechtskommission werden nun allerdings die Übertretungen in einem besonderen Buch behandelt, das in einen „Allgemeinen“ und einen „Besonderen Teil“ zerfällt; es ist anzunehmen, daß dieser „Allgemeine Teil“ überhaupt auf alle im R. St. G. B. nicht genannten Übertretungen für anwendbar erklärt wird, auch auf die Eisenbahnpolizeiübertretungen.

2. Die Änderungen, die der VE. im Übertretungsabschnitt vorsieht, haben sich auch auf die eisenbahnpolizeilichen Übertretungen zu erstrecken, namentlich also § 310 VE., der bestimmt, daß in besonders leichten Fällen von Bestrafung einer Übertretung überhaupt abgesehen werden kann.

*) Anm. der Schriftleitung: Die Entscheidung ist in diesem Falle vom preußischen Kammergericht als der Revisionsinstanz ergangen; sie schafft für Preußen endgültiges Recht.

In diesem Zusammenhange ist von Interesse, die im VE. vorgesehenen wichtigsten allgemeinen Änderungen für Übertretungen unter Berücksichtigung der bis jetzt hierzu gefaßten Beschlüsse der Strafrechtskommission kurz anzuführen: a) Übertretungen sind strafbare Handlungen, die mit Haft bis zu 3 Monaten oder mit Geldstrafe bis zu 500 ℳ bedroht sind (bisher Haft bis 6 Wochen oder Geldstrafe bis 150 ℳ). b) Die Strafmündigkeitsgrenze wird vom vollendeten 12. auf das 14. Lebensjahr hinaufgesetzt; Jugendliche zwischen 14 und 18 Jahren sind straflos, wenn sie wegen zurückgebliebener Entwicklung, oder mangels der erforderlichen geistigen oder sittlichen Reife nicht fähig waren, das Ungesetzliche der Tat einzusehen oder ihren Willen dieser Einsicht gemäß zu bestimmen; andernfalls werden auf sie die Vorschriften über den Versuch angewandt. c) Mindestbetrag der Geldstrafe bleibt wie seither 1 ℳ; neu ist, daß Stundung und Teilzahlung der Geldstrafe, auch Tilgung durch Arbeit ausdrücklich zugelassen ist. d) Umwandlung der uneinbringlichen Geldstrafen von 1—30 ℳ (seither 1—15 Mark) in 1 Tag Haft, Höchstgrenze 3 Monat Haft (seither 6 Wochen). e) Verweis ist zulässig in mündlicher und schriftlicher Form, soll aber in der Regel in mündlicher Form erteilt werden. f) Zuerkennung von Schadenersatz durch das Gericht kann mit dem Strafverfahren verbunden werden. g) Fahrlässigkeit bei Begehung von Übertretungen genügt zur Bestrafung (seither bestritten). h) Verjährung der Strafverfolgung tritt in 6 Monaten vom Tag der Begehung der Übertretung ein (seither in 3 Monaten), Strafvollstreckungsverjährung in 2 Jahren (wie seither). i) Von Interesse ist auch noch § 81 VE., der ausspricht, daß bei Bemessung der Strafe alle für eine höhere oder geringere Strafe sprechenden Umstände zu berücksichtigen sind, insbesondere Beweggründe, Zweck, Anreiz, persönliche und wirtschaftliche Verhältnisse, Grad der Einsicht, Folgen der Tat und Verhalten nach ihr.

Es sind also doch erhebliche Erleichterungen für Übertretungen gegenüber dem seitherigen Rechtszustand im VE. vorgesehen, die m. E. notwendigerweise zur Vermeidung einer Benachteiligung ohnehin auch auf die eine eisenbahnpolizeiliche Übertretung Begehenden Ausdehnung finden müßten, so daß also die Bezugnahme auf die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. im neuen R. St. G. B. auch aus diesem Grund nötig werden wird.

II.

Betrachtet man den Übertretungsabschnitt des VE. genauer, so ergeben sich verschiedenartige Zusammenhänge mit den eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O.

Entsprechend dem Grundsatz des § 82 B. O., nach dem die Strafbestimmungen der B. O. nur gelten wollen, sofern nicht nach den allgemeinen Strafbestimmungen eine höhere Strafe verwirkt ist, kommt unter Umständen statt der bahnpolizeilichen Strafnorm die des Übertretungsabschnitts in Anwendung, so § 307 (8) VE. (seither § 367 [5]), der die Übertretung der für die Beförderung von Pulver, Feuerwerk, Sprengstoffen oder andern explodierenden Stoffen ergangenen Vorschriften mit Geldstrafe bis zu 200 ℳ oder Haft bis zu 2 Monaten bedroht, während § 82 (2) B. O. in Verbindung mit § 29 E. V. O. bahnpolizeiliche Strafe bis zu 100 ℳ androht, wenn derartige Gegenstände in Personenwagen mitgenommen werden. Ebenso unterstellt die neue Vorschrift in § 306 Zff. 10 VE. einer Geldstrafe bis zu 300 ℳ oder Haft bis zu 3 Monaten, wer durch falschen Notruf, durch Mißbrauch von Notsignalen vorsätzlich Beunruhigung in der Bevölkerung hervorruft. Unter diesen Begriff wird auch das mutwillige Ziehen der Notbremse fallen, das seither allein nach § 80 B. O. bestraft wurde (Erregung falschen Alarms oder Vornahme betriebsstörender Handlungen). Nach der Begründung des VE. soll diese Bestimmung die frivole Beunruhigung der Bevölkerung durch grundlosen Alarm unter Strafe stellen, sofern die Beunruhigung beabsichtigt und ein-

getreten ist; es genügt, wenn sich die Beunruhigung auch nur auf einen Teil der Bevölkerung erstreckt, dagegen nicht, wenn nur Einzelne beunruhigt werden. Hiernach wird man wohl diese Strafnorm u. U. auf das mutwillige Ziehen der Notbremse anwenden müssen.

Andrerseits bringt § 306 Ziff. 11 VE. mit der Vorschrift, daß wie in vorgenannter Ziff. 10 bestraft wird, wer durch Schlägerei, Erregung von Unordnung oder anderes ungebührliches Verhalten vorsätzlich das Publikum belästigt, eine auch in der Eisenbahnpolizeipraxis sehr erwünschte Strafvorschrift. Wer viel mit eisenbahnpolizeilichen Dingen zu tun hat, dem sind die Fälle, in denen wegen Tätlichkeiten, Raufereien, Zänkereien, Belästigung von Mitreisenden, namentlich von weiblichen Personen im Eisenbahnwagen Einschreiten der Eisenbahn verlangt wird, zur Genüge bekannt. Nicht selten liegen die Fälle so, daß eisenbahnpolizeiliche Bestrafung mangels einer entsprechenden Norm, wonach die Ordnung und Ruhe im Eisenbahnwagen nicht gestört werden darf, entsprechend dem strafrechtlichen Grundsatz „Nulla poena sine lege“ nicht eintreten kann, zumal in der Regel beim Erscheinen eines Eisenbahnpolizeibeamten schon vor dessen Gebot die Ruhe wieder hergestellt ist, und daß auch eine Bestrafung wegen ungebührlichen ruhestörenden Lärms oder groben Unfugs, zu deren Bestrafung auch die Eisenbahnpolizeibehörde nicht zuständig ist, meist nicht in Betracht kommt. Häufig bleibt dann nichts anderes übrig, als die Angegriffenen auf den Weg der Privatklage wegen Beleidigung zu verweisen, welchem Ansinnen erfahrungsgemäß in den seltensten Fällen von den Beteiligten nachgekommen wird. Das ist aber entschieden ein Mißstand; denn zweifellos besteht doch ein öffentliches Interesse, daß solche Ordnungsstörungen im Eisenbahnwagen und zwar mit allem Nachdruck im Interesse der Allgemeinheit von Amts wegen geahndet werden. Hier ist die neue Bestimmung im VE., die übrigens zusammen mit obengenannter Ziff. 10 den seitherigen Tatbestand des „groben Unfugs“ ersetzen soll, wirklich geeignet, Abhilfe des Mißstands erhoffen zu lassen; nur wäre m. E. zu wünschen, daß die Bestrafung dieser Übertretungen, soweit sie auf der Eisenbahn begangen werden, auch den Eisenbahnpolizeibehörden innerhalb ihrer Zuständigkeit übertragen würde. Dies könnte sehr wohl erreicht werden, wenn in § 11 E. V. O., der lautet: „Personen, die die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten, sich der Anordnung der Bediensteten nicht fügen oder den Anstand verletzen, insbesondere betrunkene Personen können von der Beförderung ausgeschlossen werden“ der Zusatz gemacht würde: „auch tritt bahnpolizeiliche Bestrafung ein“; dann wäre Bestrafung der genannten Handlungen durch die Eisenbahnpolizeibehörden auf Grund von § 77 B. O. in Verbindung mit § 11 E. V. O. möglich; nur in schwereren Fällen wäre dann nach § 306 (11) VE. vorzugehen.

Hier ist dann weiter noch auf eine Eigentümlichkeit hinzuweisen, die durch den VE. in § 307 (13) im Verhältnis zu § 82 B. O. geschaffen würde, daß die Übertretung der zum Zweck der Sicherheit, Ordnung und Ruhe auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Vorschriften mit Geldstrafe bis 200 *M* oder Haft bis 2 Monaten bestraft würde (seither 60 *M* oder Haft bis zu 14 Tagen), während die Übertretungen der zu genau demselben Zweck erlassenen eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen, die doch auch nicht minder gefährlich sind für die öffentliche Sicherheit, nur mit Geldstrafe bis 100 *M* bedroht sind.

Aus diesen Beispielen mag ersehen werden, daß die Wechselbeziehungen zwischen Eisenbahnpolizei und VE. enger Natur sind, und daß die Neubearbeitung des R. St. G. B. auch eine Durchsicht der B. O. zur notwendigen Folge haben muß. Bei dieser Gelegenheit könnten dann vielleicht auch die sämtlichen in der E. V. O. enthaltenen Bestimmungen eigentlich bahnpolizeilicher Natur in die B. O. übernommen werden, so §§ 11, 18 (5), 22, 24 (2), 27 (1), 28 usw.; dies lediglich bezüglich des § 29 E. V. O. zu tun (§ 82 [2] B. O.), ist innerlich nicht gerechtfertigt. Auch könnten noch andere für die Sicherheit des Bahnbetriebs in Betracht kommende Strafvorschriften in die B. O. neu aufgenommen werden, z. B. das Verbot eigenmächtigen Verschiebens von Wagen, das Gebot der Freihaltung des lichten Raumes auf Ladegleisen (namentlich wenn diese neben Hauptgleisen liegen).

Auch eine genauere, schärfere Fassung der bahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. bei dieser Gelegenheit wäre zu begrüßen (so spricht z. B. § 77 von den „Reisenden und dem sonstigen Publikum“, § 79 (1) vom „Publikum“, obwohl die Vorschrift zweifellos auch für die Reisenden gilt, § 81 (1) von den „Reisenden“, obwohl die Vorschrift auch für Leute gelten muß, die z. B. Reisende nur in die Wagen begleiten.

III.

Mit dem beispiellosen Aufschwung von Industrie und Handel in den letzten Jahrzehnten ging Hand in Hand die Entwicklung der Eisenbahnen, die den rasch wachsenden Bedürfnissen mit ihren Einrichtungen sich anpassen mußten. Der gewaltige innere und äußere Konkurrenzkampf der Industrie hat die Eisenbahn zum Zweck der Verbilligung der Herstellungs-(Lade- und Fracht-)kosten schon frühzeitig zur Zulassung von Anschlüssen der Privatunternehmungen an das allgemeine Schienennetz zu unmittelbarem Übergang von Betriebsmitteln von der Eisenbahn nach den Privatunternehmungen veranlaßt.

Heute sind ja die Privatanschlußgleise derart verbreitet, daß wohl die Mehrzahl größerer in der Nähe der Eisenbahn gelegener Unternehmungen eigenen Gleisanschluß an das allgemeine Schienennetz besitzen. Es liegt nun auf der Hand und bedarf eigentlich keiner Begründung, daß dasselbe Schutzbedürfnis, das zur Erlassung bahnpolizeilicher Strafbestimmungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit im Bahnbetrieb und zur Vermeidung der dem Eisenbahnbetrieb eigentümlichen Gefahren für Eisenbahn und Publikum geführt hat, auch für Anschlußgleise gegeben ist, nur vielleicht nicht in derselben Stärke. Derselbe Grund, der zur Ausbildung einer besonderen sachkundigen Eisenbahnpolizei geführt hat, trifft m. E. auch auf den Betrieb der Anschlußgleise zu.

Es liegt nun allerdings nahe, diese Anschlußgleise eben als Teile des allgemeinen Eisenbahnnetzes, als Zubehör der Eisenbahn zu behandeln und demgemäß die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. auch auf die Anschlußgleise anzuwenden. Dem steht aber § 1 B. O. entgegen, wonach die B. O. und daher auch die eisenbahnpolizeilichen Bestimmungen derselben nur Anwendung finden auf Haupt- und Nebenbahnen. Hierunter fallen aber nach übereinstimmender Anschauung von Eisenbahntheorie und Praxis nur die dem allgemeinen öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, also auf alle Fälle nicht die lediglich privaten Zwecken dienenden Anschlußgleise. Im übrigen ist Auslegungsfrage, welche Eisenbahnen als zu allgemeinem öffentlichen Verkehr dienend angesehen werden müssen. Während z. B. Württemberg auch elektrische Straßenbahnen hierunter rechnet und demgemäß die bahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. auch auf diese Bahnen anwendet, besteht in Preußen ein besonderes Gesetz für Kleinbahnen, d. s. Bahnen untergeordneter Bedeutung, die dem öffentlichen, aber überwiegend lokalen Verkehr dienen, und für Privatanschlußbahnen, darunter fallen eben die Anschlußgleise. Für beide gelten die bahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. nicht, es müssen vielmehr derartige Strafvorschriften erst durch die für die allgemeine Polizeiverwaltung zuständigen Organe im Benehmen mit den Eisenbahnbehörden jeweils erlassen werden (ein Muster solcher Vorschriften für Kleinbahnen findet man z. B. in Band II S. 100 „Deutsches Eisenbahnwesen der Gegenwart“, das übrigens sachlich nicht sehr erheblich von den bahnpolizeilichen Bestimmungen der B. O. abweicht). Im übrigen gelten also für Anschlußgleise lediglich die allgemeinen Strafregeln, die aber an sich recht spärlich sind und keinen genügenden Schutz weder für die Eisenbahn noch

für das Publikum bieten. So kann z. B. die Umstellung einer Weiche, das Öffnen von Wegschranken, die Nichtbeachtung von Warnungszeichen auf Anschlußgleisen, Handlungen, die den Betrieb und die Sicherheit auf Anschlußgleisen sehr erheblich beeinträchtigen können, mangels einer entsprechenden Strafvorschrift nicht bestraft werden. Gerade diese Beispiele aus der Praxis zeigen aber, wie nötig solche Strafvorschriften zum Schutz der Eisenbahn und des Publikums sind.

Ich würde daher die Aufnahme eines Zusatzes „auf Privatanschlußgleisen" in § 307 Ziff. 13 VE. für zweckmäßig halten, der Übertretungen von den zum Zweck der Sicherheit, Ordnung, Ruhe auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen erlassenen Vorschriften unter Strafe stellt. Damit wäre wohl zugleich die Zuständigkeit der Organe der allgemeinen Polizeiverwaltung zur Erlassung derartiger Vorschriften betont. Eine Einheitlichkeit der Strafvorschriften, die in der Praxis entschieden wünschenswert wäre, würde dadurch allerdings nicht erzielt. Noch besser und zweckmäßiger wäre daher m. E., in § 1 B. O. einen Zusatz dahin zu machen, daß die bahnpolizeilichen Vorschriften des 6. Abschnittes der B. O. auf alle Eisenbahnen einschließlich der Privatanschlußbahnen Anwendung finden. Damit wären einheitliche Bestimmungen für alle Verhältnisse geschaffen, und die Eisenbahnpolizeibehörden für die Bestrafung zuständig. Besondere örtliche Verhältnisse und Bedürfnisse könnten ja schon auf Grund des § 77 B. O. besondere Berücksichtigung und Befriedigung finden. . . . .

Wenn ich in vorstehenden Ausführungen versucht habe, den Beziehungen der Eisenbahn zum Übertretungsabschnitt des VE. nachzugehen und zum Teil Vorschläge für die Ausgestaltung der bezüglichen Bestimmungen zu machen, so verkenne ich doch nicht die Schwierigkeiten, die sich für den Gesetzgeber namentlich wegen der Abgrenzung der Zuständigkeit ergeben. Immerhin lassen sich zweifellos Wege finden, um eine stiefmütterliche Behandlung des gewiß nicht unwichtigen Gegenstandes bei der in absehbarer Zeit bevorstehenden Neuregelung der Verhältnisse zu vermeiden.

Die Entwicklung und der jetzige Stand der elektrischen Zugförderung.

Im Hinblick auf die Verhandlungen im preußischen Landtag über die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen hat die Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" ein Sonderheft ausgegeben, dessen Inhalt für die Beurteilung dieser Frage äußerst schätzenswertes Material darbietet.

Im ersten Aufsatz dieses Heftes „Betrachtungen zur Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen" gibt Baurat Pforr einen kurzen Ueberblick über die Verhältnisse, die schließlich dazu geführt haben, dem Landtage den bekannten Antrag vorzulegen, und schildert dabei die vorher angestellten Versuche elektrischer Zugförderung auf den Strecken Marienfelde-Zossen, Potsdamer Bahnhof-Groß Lichterfelde Ost, Niederschöneweide-Spindlersfeld, Blankenese-Ohlsdorf und Dessau-Bitterfeld (die Strecken Halle-Leipzig-Magdeburg und Lauban-Königszelt werden zurzeit für den elektrischen Betrieb eingerichtet). Die dem Abgeordnetenhaus unterbreitete Vorlage stütze sich nicht nur auf sehr sorgfältige theoretische Untersuchungen, sie sei gleichzeitig das Ergebnis jahrelang fortgesetzter und Schritt für Schritt weiter ausgedehnter Versuche. Man werde daher der preußischen Eisenbahnverwaltung die Anerkennung nicht versagen können, daß sie ihre Vorlage gründlich vorbereitet hat. Es folgt eine inhaltreiche Arbeit von Reg.-Bmstr. Brecht-Berlin über die elektrische Zugförderung auf Hauptbahnen, die zurzeit bereits ein umfangreiches Sondergebiet der Technik darstellt. Mit dem äußeren Umfang dieses Gebiets haben auch seine inneren Entwicklungsmöglichkeiten derart zugenommen, daß es nach eigener Angabe des Verfassers für den nicht mitten darin stehenden Eisenbahnfachmann schwer ist, einen einigermaßen richtigen Ueberblick zu gewinnen. In der Arbeit, die in erster Linie von den Verhältnissen der preußischen Staatsbahnen ausgeht, wird zunächst die Systemfrage im weitesten Sinne eingehend erörtert; es folgt eine vergleichende Betrachtung über Dampflokomotive und elektrisches Triebfahrzeug und eine Schlußbetrachtung über die Aussichten des elektrischen Hauptbahnbetriebes. Nach den Ausführungen des Verfassers darf es als ausgeschlossen gelten, daß, ganz abgesehen von den etwaigen militärischen Bedenken, eine große Staatsbahnverwaltung wie die preußische in absehbarer Zeit nur noch elektrisch betriebene Strecken haben sollte. Bemerkenswert sei, daß Preußen die elektrische Zugförderung auf Hauptbahnen von vornherein nicht als eine Sache für sich, sondern in Verbindung mit Plänen zur Versorgung des Landes mit billigem elektrischen Strom betrachtet hat. Regem Interesse dürfte auch der nun folgende Aufsatz von Wiener über die „Stellung der deutschen Elektro-Industrie im Staatsganzen" begegnen, wenn der Verfasser im Rahmen seines Beitrags die Bedeutung dieser Industrie für die gesamten Lebensverhältnisse auch nur anzudeuten, die ihre Stellung im Gesamtorganismus des Staates kennzeichnenden Zahlen auch nur schätzungsweise anzuführen vermochte. Seinen Mitteilungen ist u. a. zu entnehmen, daß die Leistungsfähigkeit der öffentlichen Elektrizitätswerke in Deutschland am 1. April 1912 auf 1 700 000 KW und 1650 Millionen abgegebene Kilowattstunden beziffert worden ist, und daß die Ausfuhr der deutschen Elektrizitätsindustrie für 1911 mit einem Werte von etwa 247 Mill. M. angegeben wird. Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen würde, so beendet der Verfasser seine Ausführungen, für die Leistungsfähigkeit dieser Industrie wie des gesamten deutschen Gewerbefleißes ein weithin ragendes Wahrzeichen sein. Nunmehr folgt eine Abhandlung von Dipl.-Ing. Idelberger über „Kraft- und Unterwerke für Wechselstrombahnen", worin der Verfasser zu dem Ergebnis gelangt, daß diese bereits im zum Teil mehrjährigen Betrieb befindlichen Werke, wie z. B. in Altona, Bitterfeld usw., allen an sie gestellten Betriebsanforderungen entsprechen, wenn auch in der Ausgestaltung mancher Einzelheiten, insbesondere der Schalteinrichtungen, die nächsten Jahre zweifellos noch viele Verbesserungen bringen würden. In anregender Weise beschreibt hiernach Oberingenieur Arns die „Entwickelung der Stromzuführungseinrichtungen elektrischer Bahnen" von der ersten kleinen elektrischen Lokomotive an, die Werner v. Siemens im Jahre 1879 auf der Berliner Gewerbeausstellung zur Beförderung von Personenwagen vorführte, die auf einer 300 m langen Rundbahn fuhr und während der Ausstellungsdauer von etwa 90 000 Fahrgästen benutzt wurde, bis zur Jetztzeit, wo die Fahrleitungsanlagen, besonders in Deutschland, eine hohe Stufe der Vollkommenheit erreicht haben und den Anforderungen entsprechen, die der Vollbahnbetrieb an sie stellt. Die Entwicklung zeigt sich am besten, wenn man gegenüberstellt: 1879 die erste Leitungsanlage für 150 Volt Betriebsspannung bei einer Fahrgeschwindigkeit von 7 km in der Stunde und einer Antriebsleistung von etwa 15 PS im Fahrzeug; dagegen 1912 Leitungsanlagen für 15 000 Volt Betriebsspannung bei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 150 km in der Stunde und Antriebsleistungen von etwa 2000 PS im Fahrzeug. An der Hand eines kurzen geschichtlichen Überblicks über die „Wechselstrom-Zugförderung im Stadt- und Vorortverkehr" stellt Gustav Dietl dann fest, daß diese Betriebsform, soweit sie bisher für Stadtschnellverkehr während mehrerer Jahre zur Anwendung gelangte, nicht nur allen Anforderungen technischer und wirtschaftlicher Art vollständig entsprach, sondern vor allem durch ihre die Fahrgäste befriedigenden Vorzüge eine bedeutende Betriebssteigerung veranlaßte. Nach einigen Ausführungen von Reg.-Bmstr. Heyden-Halle, über die Einführung der elektrischen Zugförderung auf der Strecke Magdeburg-Leipzig-Halle, deren Inhalt wir bei den Lesern dieser Zeitung als bekannt voraussetzen dürfen, folgt eine Arbeit von Reg.-Bmstr. Kleinow-Breslau über die elektrische Zugförderung auf der Strecke Lauban-Königszelt mit abzweigenden Strecken, deren Inhalt wir folgende, wohl noch weniger bekannte Einzelheiten entnehmen. Die elektrische Kraft für den Zugbetrieb wird einem von den Siemens-Schuckertwerken und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft errichteten und betriebenen Kraftwerk in Mittelsteine bei Neurode entnommen; zur Verteilung an die Strecken sollen vier Unterwerke in Niedersalzbrunn, Ruhbank, Hirschberg und Lauban errichtet werden. Die Fahrleitungen werden durchweg nach dem System der Vielfachaufhängung mit selbsttätiger Nachspannung des Fahrdrahtes ausgeführt. Nach Einführung des elektrischen Betriebes für sämtliche Züge werden etwa 72 elektrische Lokomotiven und 5 Triebwagenzüge erforderlich sein; hiervon sind bisher 44 schwere Lokomotiven und die Triebwagenzüge in Auftrag gegeben. Die größte Geschwindigkeit der Personenzuglokomotiven beträgt 90 km-Stunden. Von den schweren Güterzuglokomotiven sind 20 den Siemens-Schuckertwerken in Auftrag gegeben, 10 von gleicher Leistungsfähigkeit, jedoch etwas anderer Bauart, sind an die Firma Brown, Boveri & Cie. vergeben. Für den Verkehr auf

der Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt werden vorzugsweise Triebwagenzüge vorgesehen; fünf derartige Züge sind der A. E.-G. in Gemeinschaft mit den Linke-Hofmannwerken in Auftrag gegeben. Alle Arbeiten sollen so beschleunigt werden, daß im Herbst 1913 die ersten Probefahrten stattfinden können, für welche die Strecke Königszelt-Dittersbach in Aussicht genommen ist, die vom Unterwerk Niedersalzbrunn gespeist wird. Mit dem weiteren Fortschreiten der Arbeiten werden dann die vom Kraftwerk weiter abgelegenen Strecken nach und nach in Betrieb genommen werden. Es wird damit gerechnet, daß bereits im Frühjahr 1914 auf einzelnen Strecken ein regelmäßiger Teilbetrieb eröffnet werden kann; die Eröffnung des Vollbetriebes wird im Jahre 1915 erfolgen.

In einigen der nun folgenden Aufsätze wird über den Stand der Arbeiten zur Elektrisierung der österreichischen Staatsbahnen nach den vom k. k. Eisenbahnministerium dem Staatseisenbahnrat in der Juni-Sitzung 1912 gemachten Mitteilung von Baurat Dr. Hruschka berichtet; der nächste, vom Ingenieur L. Thormann verfaßte Aufsatz behandelt die elektrische Zugförderung auf der Berner Alpenbahn.

Im letzten Aufsatz des Sonderheftes bespricht Reg.-Bmstr. Brecht eine Arbeit von Professor L. Klimert, die unter der Ueberschrift „Gedanken über die Zukunft des Lokomotivbaues“ im August-Heft des Bulletin des internationalen Eisenbahnkongreß-Verbandes veröffentlicht wurde und die Entwicklungsmöglichkeit der elektrischen Zugförderung auf Hauptbahnen gegenüber dem Dampfbetrieb erörtert. Brecht macht zwar verschiedene Einwände gegen die Ausführungen des Verfassers geltend, ist aber trotzdem überzeugt, daß dieser den Gegenstand durchaus unbefangen zu behandeln bemüht ist, obwohl seine besten Wünsche für die Zukunft im übrigen ausgesprochenermaßen den Dampflokomotiven gehören. Mit den grundsätzlichen Ansichten des Aufsatzes über die Möglichkeit und Berechtigung der beiden Betriebsarten zu weiterer Entwicklung könne auch der Elektriker einverstanden sein. Und jeder unbefangene Eisenbahnfachmann werde sich bereitwillig solchen Urteilen des Verfassers anschließen, wie: „große Zugzahl bei Haltestellen in kurzen Entfernungen hat für den Dampfbetrieb und dessen Wirtschaftlichkeit große Nachteile“; daher werde „dem elektrischen Betriebe der Stadtbahnen der Vorzug zu geben sein“.

Der Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Etatsjahr 1913.

Wir geben aus diesem Etat zunächst folgende Ziffern wieder, indem wir uns ausführlichere Besprechung vorbehalten:

I. Einnahmen.

	Betrag für das Etatsjahr 1913	Der vorige Etat setzt aus	Mithin sind für 1913 mehr	weniger
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Ordentliche Einnahmen. Vom Staate verwaltete Bahnen:				
1. Personen- und Gepäckverkehr	689 024 000	656 320 000	32 704 000	—
2. Güterverkehr	1 670 472 000	1 531 430 000	139 042 000	—
3. Überlassung von Bahnanlangen und Leistungen zugunsten Dritter	52 495 000	50 411 000	2 084 000	—
4. Überlassung von Fahrzeugen	25 510 000	23 500 000	2 010 000	—
5. Erträge aus Veräußerungen	43 423 000	43 007 000	416 000	—
6. Verschiedene Einnahmen	23 592 000	23 050 000	542 000	—
Anteil an der Bruttoeinnahme der Wilhelmshaven-Oldenburger E.	1 450 000	1 300 000	150 000	—
Anteil an den Erträgnissen von Privatbahnen	100 000	95 000	5 000	—
Sonstige Einnahmen	2 070 000	1 940 000	130 000	—
Summe der ordentlichen Einnahmen	2 508 136 000	2 331 053 000	177 083 000	
Dazu außerordentliche Einnahmen	4 023 000	4 354 000	—	331000
Einnahmen insgesamt	2 512 159 000	2 335 407 000	176 752 000	—

II. Dauernde Ausgaben.

	Betrag für das Etatsjahr 1913	Der vorige Etat setzt aus	mehr	weniger
Vom Staate verwaltete Eisenbahnen	1 708 261 000	1 593 716 000	114 545 000	—
Anteil Hessens	17 443 000	16 215 000	1 228 000	—
„ Badens	821 000	811 000	10 000	—
Für die Wilhelmshaven-Oldenburger E.	190 000	182 000	8 000	—
Dispositionsbesoldungen, Wartegelder usw.	80 000	110 000	—	30000
Ministerialabteilungen für das Eisenbahnwesen	2 896 200	2 793 200	103 000	—
Insgesamt	1 729 691 200	1 613 827 200	115 894 000	30000
			115 864 000	—
Zinsen und Tilgungsbeträge	326 684 965	313 154 191	13 530 774	—
Ausgleichsfonds	93 482 835	57 425 609	36 057 226	—
Summe der dauernden Ausgaben	2 149 859 000	1 984 407 000	165 452 000	—

III. Einmalige und außerordentliche Ausgaben.

	1913	1912
	ℳ	ℳ
Die Höhe der auf die einzelnen Direktionsbezirke verteilten Beträge beläuft sich auf	108 000 000	103 900 000
Dazu der sogen. Zentralfonds	5 200 000	5 300 000
Der sogen. Dispositionsfonds	15 000 000	15 000 000
Summe der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben	128 200 000	124 200 000
Summe der dauernden Ausgaben	2 149 859 000	1 984 407 000
Summe aller Ausgaben	2 278 059 000	2 108 607 000

Am Schlusse des Etatsjahres 1911 betrug die Gesamtbetriebslänge der für Rechnung der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebs- und Finanzgemeinschaft verwalteten vollspurigen Eisenbahnen 38 176,69 km; außerdem waren 240,12 km Schmalspurbahnen im Betrieb. Hinzu treten für die Zeit vom 1. April 1912 bis Ende März 1913: 753,03 km neue Strecken Vollspurbahnen, so daß sich am Anfange des Etatsjahres 1913 eine Betriebslänge von 38 929,72 km für die vollspurigen und 240,12 km für die schmalspurigen Eisenbahnen ergibt. Voraussichtlich werden 311,71 km Vollspurbahnen im Etatsjahre 1913 dem Betriebe übergeben, so daß sich am Schlusse des Jahres 1913 für den öffentlichen Verkehr die vollspurigen Bahnen auf 39 241,43 km und die schmalspurigen auf 240,12 km Länge stellen werden.

Die Länge der zum Zwecke der Erneuerung mit neuem Material umzubauenden Gleise ist zu rund 2669 km ermittelt. Davon sollen 1289 km mit Holzschwellen und 1380 km mit Eisenschwellen hergestellt werden. Zu den vorbezeichneten Gleisumbauten sowie zu den notwendigen Einzelauswechslungen sind erforderlich:

	ℳ	ℳ
1. Schienen: 250 000 t durchschnittlich zu 121 ℳ rund	—	30 250 000
2. Kleineisen: 108 000 t durchschnittlich zu 177,96 ℳ rund	—	19 220 000
3. Weichen, einschließlich Herz- und Kreuzungsstücke:		
a) 8500 Zungenvorrichtungen zu 515 ℳ	4 378 000	—
b) 6500 Stellböcke zu 25 ℳ rund	163 000	—
c) 11 500 Herz- und Kreuzungsstücke zu 200 ℳ	2 300 000	—
d) für das Kleineisen zu den Weichen und sonstige Weichenteile	2 962 000	—
		9 803 000
4. Schwellen:		
a) 2 924 000 hölzerne Bahnschwellen, durchschnittlich zu 5,20 ℳ, rund	15 205 000	—
b) 300 000 m hölzerne Weichenschwellen, durchschnittlich zu 2,60 ℳ	780 000	—
c) 170 000 t Eisenschwellen zu Gleisen, und Weichen, durchschnittlich zu 113 ℳ	19 210 000	—
		35 195 000
zusammen		94 468 000

Gegen die wirkliche Ausgabe für die Erneuerung des Oberbaues im Jahre 1911 stellt sich die vorstehende Veranschlagung um rund 13 581 000 ℳ höher.

Bei den veranschlagten Durchschnittspreisen für die Oberbaumaterialien sind außer den Grundpreisen und Nebenkosten auch die Preise der in das Etatsjahr 1913 zu übernehmenden Bestände berücksichtigt, also die voraussichtlichen Buchpreise für 1913 angesetzt. Im einzelnen beträgt der Bedarf gegen die wirklichen Ergebnisse des Jahres 1911:

a) für Schienen mehr rd. . . . . 3 690 000 ℳ
b) „ Kleineisen mehr rd. . . . . 2 104 000 „
c) „ Weichen mehr rd. . . . . . 1 347 000 „
d) „ Schwellen mehr rd. . . . . . 6 440 000 „
Mithin mehr, s. oben 13 581 000 ℳ

Der Grundpreis der Eisenschienen ist entsprechend dem vom 1. April 1913 ab geltenden Lieferungsvertrage angenommen. Der veranschlagte Durchschnittspreis stellt sich für die Tonne um 98 Pf. höher als der rechnungsmäßige Preis der Schienen im Jahre 1911, was, auf den Umfang der Beschaffung dieses Jahres bezogen, einem Mehrbetrage bei der Veranschlagung von 217 000 ℳ entspricht. Infolge des vermehrten Bedürfnisses für den Umbau von Gleisen und für die Einzelauswechslung entsteht eine Mehrausgabe von 3 473 000 ℳ. Der Durchschnittspreis des Kleineisens ist um 4 ℳ 17 Pf. für die Tonne angesetzt worden, wodurch sich eine Mehrausgabe von rund 411 000 ℳ ergibt. Für den aus dem größeren Umfange des Gleisumbaues und der Einzelauswechslung erwachsenden Mehrbedarf an Kleineisen ist eine Mehrausgabe von rund 1 693 000 ℳ vorgesehen. Bei den Weichen ergibt sich aus der Erhöhung der Preise eine Mehrausgabe von rund 294 000 ℳ, während aus dem größeren Bedarf an Weichenmaterialien eine Mehrausgabe in Höhe von rund 1 053 000 ℳ erwächst. Bei den Holzschwellen sind die Preise für die verschiedenen Arten nach Maßgabe der Verdingungsergebnisse veranschlagt. Die danach ermittelten Durchschnittspreise stellten sich für die Bahnschwellen auch wegen umfangreicherer Verwendung von Hartholzschwellen um 52,67 Pf. für das Stück höher und für die Weichenschwellen um 18 Pf. für das Meter höher als die Durchschnittspreise des Jahres 1911. Der Grundpreis der Eisenschwellen ist entsprechend dem geltenden Lieferungsvertrage angenommen. Der Durchschnittspreis für 1 t ist um 1 ℳ 11 Pf. höher als der für 1911. Infolge dieser Preiserhöhungen entsteht im ganzen eine Mehrausgabe von rund 1 303 000 ℳ, während für die umfangreichere Gleiserneuerung eine solche von 5 137 000 ℳ erforderlich ist.

Die Kosten für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge sind im einzelnen wie folgt veranschlagt:

620 Lokomotiven verschiedener Gattung . . 49 290 000 ℳ
900 Personenwagen verschiedener Gattung . 16 650 000 „
7380 Gepäck- und Güterwagen verschiedener Gattung . . . . 24 060 000 „
Insgesamt 90 000 000 ℳ

Die Gesamtkosten übersteigen die wirkliche Ausgabe des Jahres 1911 um 10 000 000 ℳ. Diese Mehrausgabe findet ihre Begründung in dem größeren Bedürfnis zu Ersatzbeschaffungen für auszumusternde Lokomotiven und Personenwagen sowie in höheren Beschaffungspreisen für Fahrzeuge.

IV. Abschluß.

	Betrag für das Etatsjahr 1913 ℳ	Der vorige Etat setzt aus ℳ	Mithin sind für 1913 mehr ℳ	Mithin sind für 1913 weniger ℳ
Ordinarium. Die ordentlichen Einnahmen betragen . .	2 508 136 000	2 331 053 000	177 083 000	—
Die dauernden Ausgaben ohne Zinsen und Tilgungsbeträge und ohne Ausgleichsfonds betragen . . .	1 729 691 200	1 613 827 200	115 864 000	—
Mithin Überschuß . . .	778 444 800	717 225 800	61 219 000	—
Hiervon ab: Zinsen und Tilgungsbeträge . .	326 684 965	313 154 191	13 530 774	—
Mithin Überschuß im Ordinarium	451 759 835	404 071 609	47 688 226	—
Extraordinarium. Die ordentlichen Einnahmen betragen . .	4 023 000	4 354 000	—	331000
Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben betragen	128 200 000	124 200 000	4 000 000	—
Mithin Zuschuß im Extraordinarium . .	124 177 000	119 846 000	4 331 000	—
Bleibt Reinüberschuß der Eisenbahnverwaltung	327 582 835	284 225 609	43 357 226	—
Davon für allgemeine Staatszwecke (2,10 % des statistischen Anlagekapitals)	234 100 000	226 800 000	7 300 000	—
Bleiben zur Verstärkung des Ausgleichsfonds	93 482 835	57 425 609	36 057 226	—

Nachrichten.

Deutschland.

— **Kaisergeburtstags-Feiern der Eisenbahnbehörden in Berlin.** Im Festsaale des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten fand nachmittags das Festmahl statt wozu Staatsminister von Breitenbach und Gemahlin die Unterstaatssekretäre. Direktoren und Räte des Ministeriums geladen hatten. Wie in früheren Jahren. so nahmen auch diesmal an dem Festmahle Abordnungen der Eisenbahnbezirksvereine, bestehend aus Beamten und Arbeitern, teil, die unter Führung des Regierungsrats Dr. Hoche erschienen waren. Der Minister ließ sich diese Bediensteten vorstellen und richtete an jeden freundliche Worte. — Auch der Präsident des Reichseisenbahnamts Exzellenz Wackerzapp und seine Gemahlin vereinigten die Räte und einige andere Beamten der Behörde zu einem Festmahl in der Amtswohnung um sich. — Die Mitglieder und höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin feierten Kaisers Geburtstag im festlich geschmückten Sitzungssaale des Anhalter Bahnhofsgebäudes. Es hatten sich 160 Personen eingefunden, darunter der frühere Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin v. Kranold und Präsident a. D. v. Mühlenfels. Während des Festmahls brachte Präsident Rüdlin in gehaltvoller, auf das bevorstehende 25jährige Regierungsjubiläum des Kaisers hinweisender Rede das Kaiserhoch aus. — Ein Festmahl der höheren und einiger anderen Beamten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts fand zur gleichen Stunde im Festsaale des Künstlerhauses in der Bellevuestraße statt. Hier hielt Präsident Sarre die Festrede.

— **Zur Verteilung judengegnerischer Schriften auf den Bahnhöfen.** Der Reichtagsabgeordnete Dr. Werner (Gießen) hatte an den Reichskanzler folgende Anfrage gerichtet: „Hält der Herr Reichskanzler den Erlaß des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gegen die Verteilung judengegnerischer Schriften auf Bahnhöfen usw. für zu Recht ergangen? Ist der Herr Reichskanzler dann bereit seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß auch gegen jüdische und judenfreundliche, Christen- und Deutschtum bekämpfende Preßerzeugnisse vom Schlage des „Berliner Tageblatts“ und des „Ulk“ ebenso scharf vorgegangen wird?“ In Stellvertretung des Reichskanzlers hat Staatssekretär Delbrück an den Präsidenten des Reichstages auf obige Anfrage die Antwort erteilt; daß er nicht in der Lage sei, die Anfrage zu beantworten, da ihr Gegenstand zur verfassungsmäßigen Zuständigkeit des Reiches nicht gehöre.

— **Arbeiterausschüsse bei den Hauptwerkstätten.** Der preußische Eisenbahnminister hat genehmigt, daß dem Arbeiterausschuß jeder Hauptwerkstätte von Fall zu Fall durch den Amtsvorstand gestattet wird, während der Arbeitszeit in einem besonderen Dienstraum der Werkstätte zusammenzutreten, um sich über Wünsche und Anträge der Arbeiterschaft zu besprechen und über die von ihm zu stellenden Anträge usw. schlüssig zu machen. Den Ausschußmitgliedern wird für die auf diese Besprechungen entfallende Zeit der Lohn unter der Voraussetzung fortgewährt, daß die Besprechungen sich in angemessenen Grenzen halten. Dagegen kann den Ausschußmitgliedern nicht gestattet werden, sich während der Arbeitszeit mit ihren Wählern zu besprechen, um deren Wünsche usw. kennen zu lernen.

— **Verbesserung der Speisewagenlüftung.** Der preußische Eisenbahnminister hat sich damit einverstanden erklärt, daß künftig für den Bau neuer Speisewagen neben den bereits bestehenden Lüftungseinrichtungen die Jalousieentlüftung im Oberlichtaufbau allgemein vorgeschrieben wird.

— **Wagen 3. Klasse Berlin-Oderberg-Wien.** Es ist wiederholt der Wunsch geäußert worden besonders mit Rücksicht auf die in diesem Jahre in Breslau stattfindende Ausstellung, auf der Strecke Berlin-Oderberg-Wien und umgekehrt für die Reisenden 3. Klasse einen direkten Wagendurchgang zu schaffen, wie dies auf der Strecke Berlin-Dresden-Wien schon lange der Fall ist. Man meint, der Mangel der 3. Kl. in den Durchgangszügen Berlin-Oderberg-Wien schädige die Verkehrsbeziehungen über Breslau. Die Mitführung der 3. Klasse in den jetzt verkehrenden Durchgangswagen Berlin-Oderberg-Wien ist in den Zugverbindungen D1/D6, D3/D8 und D5/D12 nicht möglich, weil die österreichischen Anschlußzüge in beiden Richtungen nur die 1. und 2 Klasse führen. Dagegen sind die an die D-Züge 19 und 18 anschließenden österreichischen Züge 8 und 7 ebenfalls mit der 3. Klasse ausgerüstet, so daß die Ausdehnung des Wagen-Durchgangs auf die 3. Klasse in diesen Zugverbindungen angängig ist. Es ist daher dem „Berl. Akt." zufolge, in Aussicht genommen, vom 1. Mai d. J. ab in den Zügen D 19 und D 18 an Stelle des Durchgangswagens 1., 2. Klasse Berlin-Oderberg-Wien einen solchen 1., 2., 3. Klasse mitzuführen.

— **Die Verkehrseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** sind nach den vorläufigen Ermittlungen im 4. Vierteljahr 1912 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres nur wenig gestiegen. Während sie im 4. Vierteljahr 1911 nach den endgültigen Feststellungen 46 171 447 ℳ betrugen, beziffern sie sich im 4. Vierteljahr 1912 nach den vorläufigen Ermittlungen auf 46 584 600 ℳ; es ist also eine Zunahme von nur 413 153 ℳ gleich 0,89 % eingetreten. Von diesen Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 14 845 800 ℳ (150 323 ℳ = 1 % weniger als im 4. Vierteljahr 1911) und auf den Güterverkehr 31 738 800 ℳ (563 476 ℳ = 1,81 % mehr als im 4. Vierteljahr 1911).

Was den Personenverkehr betrifft, so brachte zunächst der Monat Oktober 1912 wegen des teilweise ungünstigen Wetters, ferner wegen der geringeren Zahl der Sonntage und wegen des Wegfalls des im Vorjahre bis Ende Oktober anhaltenden starken Anreizes der Internationalen Hygiene-Ausstellung eine erhebliche Verkehrsabnahme; diese ist indessen durch einen Verkehrsaufschwung, der hauptsächlich auf die für Ausflüge günstige Witterung zurückzuführen war, in den beiden letzten Monaten des Jahres fast wieder ausgeglichen worden. Der Güterverkehr war namentlich im Oktober und in der ersten Hälfte des November sehr stark. Indessen ist die prozentuale Zunahme gegenüber dem letzten Vierteljahr 1911 weit hinter der in den gleichen Zeiträumen der Jahre 1911 und 1910 zurückgeblieben. Die Ursache hierzu ist hauptsächlich darin zu finden, daß auch im letzten Vierteljahr 1912 der Wasserweg durchgängig offen war und infolgedessen große Transporte der Elbe verblieben, die im Vorjahre der Eisenbahn zugefallen waren. Auch blieb der Mehrbezug an Kohlen aus, der sich im Vorjahre wegen Ausfalls der Wasserkräfte nötig machte. Weiter wirkten die Kriegswirren auf dem Balkan nachteilig auf den Güterverkehr. Besonders betroffen wurden hiervon die Ausfuhr nach Österreich, Rumänien und den Balkanstaaten und im besonderen der Versand von Erzeugnissen der Textilindustrie, die zum Teil auch wegen Arbeiterausständen in Färbereibetrieben die Fabrikation einschränken mußte. Infolge der günstigen Ernte war auch ein Minderbezug von Futtermitteln eingetreten. Die ebenfalls günstigen Ernteverhältnisse in Österreich hatten einen Rückgang von Kraut- und Kartoffelsendungen im Durchgangsverkehr aus Deutschland und Holland nach Österreich zur Folge. Schließlich wurden, wie seinerzeit vorausgesehen worden ist, die Einnahmen im Güterverkehr erheblich beeinträchtigt durch die am 1. Oktober 1912 eingeführte Ermäßigung der Abfertigungsgebühren bei gewissen Sendungen in Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht. — Zugenommen hat die Beförderung von Brennstoffen, Rohstoffen für die Baumwollindustrie, Getreide, Roheisen und infolge der andauernden regen Bautätigkeit auch der Bezug von Baumaterialien. Obst, Zuckerrüben, Kies, Sand und Steine wurden besonders im Leipziger Bezirk in erheblichen Mengen befördert. Infolge der schon erwähnten günstigeren Wasserverhältnisse gestaltete sich naturgemäß auch der Verkehr in den Elbumschlagplätzen sehr lebhaft.

— **Sächsischer Eisenbahnrat.** Am 6. Februar d. J. findet in Dresden die 67. Sitzung des der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrates statt. Zur Beratung gelangen folgende Angelegenheiten: I. Mitteilungen über a) die Ermäßigung der Abfertigungsgebühren für Wagen mit 15 t und mehr Ladegewicht; b) die Versetzung von Getreide in den Spezialtarif II und event. Verhandlung; c) die Versetzung von Futtergerste und Mais, von Gersten- und Maisschrot in den Spezialtarif III; d) die Zulassung kleiner Petroleumtanks auf Bahnland; e) die Versetzung von Steinnüssen in den Spezialtarif III. II. Verhandlungen über a) die Versetzung von Ofenkacheln in den Spezialtarif III; b) die Einreihung von hölzernen Haus- und Küchengeräten und rohen Küchenmöbeln in die Verzeichnisse der in bedeckten und der in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernden Güter; c) die Versetzung von Rohweinstein in den Spezialtarif II. III. Besprechung des Sommerfahrplanes 1913.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1912 betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2088,05) km. Befördert wurden 6 236 000 (5 899 000) Personen und 1 021 703 (1 005 839) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 482 000 ℳ, mehr gegenüber Dezember 1911: 134 231 ℳ, aus dem Güterverkehr 3 865 000 ℳ, mehr 27 606 ℳ. Vom 1. April bis letzten Dezember 1912 betrugen die Einnahmen im ganzen 66 171 000 ℳ gegen 64 672 726 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 1 498 274 ℳ.

— **Bildschmuck im Eisenbahnwagen.** In unserer Mitteilung hierüber in Nr. 5 S. 88 ist gesagt, daß von den auf den Wettbewerb hin eingegangenen Bildern 19 preisgekrönt und angekauft worden seien. Dies ist, wie uns von zuständiger Seite mitgeteilt wird, insofern unrichtig, als nicht 19, sondern 41 Bilder zur Ausführung angekauft und von diesen 20 wegen hervorragender künstlerischer Leistung mit besonderen Preisen ausgezeichnet worden sind.

— **Jahresbericht der Handelskammer für die Kreise Essen, Mülheim-Ruhr und Oberhausen zu Essen für 1912.** In dem Teilbericht über die wirtschaftliche Lage des verflossenen Jahres wird u. a. der Überzeugung Ausdruck gegeben, daß bei der heutigen Sachlage an erster Stelle auf die Überwindung der bedrohlichen Schwierigkeiten, die sich der Erneuerung der ausschlaggebenden Verbände, des Kohlensyndikats und des Stahlwerksverbandes entgegenstellen, hingewirkt werden muß. Die Erneuerung des Kohlensyndikats liege nicht etwa nur im Interesse des Privatbergbaues, sondern ebensosehr im Interesse des staatlichen Bergbaues, vor allen Dingen aber der Gesamtwohlfahrt; der Staat dürfte das Wiederzustandekommen nicht hindern, sondern müßte es erleichtern. — Auf dem Ruhrkohlenmarkt haben sich die Absatzverhältnisse im Berichtsjahre bis gegen Ende September, dem Eintritt des Wagenmangels, im allgemeinen befriedigend entwickelt. Nach den Ergebnissen der im Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat vereinigten Zechen betrug die Förderung von Januar bis November (einschl.) 85 893 796 t, das sind arbeitstäglich 308 000 t oder gegen 1911 mehr 19 039 t = 6,59%. Eine wesentlich stärkere Zunahme ist bei den außerhalb des Syndikats stehenden Zechen des Oberbergamtsbezirks Dortmund zu verzeichnen, die in den ersten 10 Monaten rund 7 390 000 t gefördert haben, was gegen den gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres eine Steigerung von rund 2 032 000 t = 37,9% ergibt. Der Kohlen-, Koks- und Brikettabsatz stellte sich für Januar bis November 1912 auf 55 033 008 t, das sind arbeitstäglich 171 514 t oder gegen 1911 + 7384 t = 4,5%. Die schon seit einer Reihe von Jahren beobachtete Erscheinung, daß die Zunahme des inländischen Steinkohlenverbrauchs hinter der Zunahme der deutschen Steinkohlenförderung zurückbleibt, hat sich auch im Berichtsjahre wiederum gezeigt. Die Steinkohleneinfuhr betrug in den ersten 10 Monaten 1912 insgesamt 9 150 227 t, gegen 1911 — 573 940 t = 5,9 %, die Ausfuhr stellte sich in gleicher Zeit auf 33 518 323 t, gegen das Vorjahr + 5 039 996 t = 17,7 %. Wenn auch nach den Ergebnissen des Jahres 1912 die Beteiligung des deutschen Steinkohlenbergbaues an der Deckung des Inlandsverbrauchs ziffermäßig nicht unerheblich gestiegen ist (113 885 861 t gegen 104 992 107 t), so hat sich doch das Verhältnis gegenüber der Förderung verschlechtert (77,3 % gegen 78,7 %), und mit Rücksicht auf die steigende Entwicklung welche die Einfuhr englischer Kohle nach Beendigung des Ausstandes in den englischen Kohlenrevieren aufweist, ist eine weitere Verschlechterung zu befürchten. Hiernach ergebe sich für den deutschen Steinkohlenbergbau gebieterisch die Notwendigkeit der Erweiterung seiner Absatzgebiete. Nach den Monatsergebnissen des Umschlagverkehrs in den Rhein-Ruhrhäfen betrug in den Monaten Januar bis November 1912 die Bahnzufuhr 14 232 794 t, gegen 1911 + 2 360 904 t = 19,89%, und die Schiffsabfuhr 16 862 532 t, gegen das Vorjahr + 2 195 677 t = 14,97 %. Der Stand der Lohnverhältnisse der im Bergbau des Oberbergamtsbezirks Dortmund beschäftigten Arbeiter ist so günstig, daß es kaum einen anderen Industriezweig gibt, der derartig günstige Lohnverhältnisse aufzuweisen hätte. — Im deutschen Eisenmarkt hat sich die bereits im Vorjahr befriedigende Geschäftslage noch weiter verbessert. Unter anderem war in schwerem Oberbaumaterial der Auftragsbestand erheblich höher als im Vorjahr; so stellte sich der Gesamtbedarf der preußisch-hessischen Staatsbahnen für 1912 um rund 86 000 t höher als 1911. Mit der preußischen Staatsbahnverwaltung wurde ein neuer Lieferungsvertrag auf 2 Jahre abgeschlossen, der unter Beibehaltung aller übrigen bisherigen Vereinbarungen eine Preiserhöhung um 2 ℳ für die Tonne vorsieht. Auf gleicher Grundlage wurden auch mit den meisten übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen neue Lieferungsverträge abgeschlossen. An Eisen-

bahnoberbaumaterial wurden in den ersten 11 Monaten des Jahres 1912 rund 2 126 830 t oder 210 450 t mehr als im Vorjahre versandt. Nach den Erhebungen des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller betrug die Roheisenerzeugung Deuschlands in den ersten 11 Monaten 1912 16 286 546 t gegen 14 156 586 t i. V. In dem gleichen Zeitraum betrug nach der Reichsstatistik die Roheiseneinfuhr 118 667 t (114 429 t i. V.), die Roheisenausfuhr 930 008 t (729 928 t). Demnach stellte sich der Roheisenverbrauch auf 15 475 205 t gegen 13 541 087 im Vorjahre. In dem genannten Zeitraum betrug die Gesamteinfuhr an Eisen und Eisenwaren 612 492 t (540 790 t i. V.) und die Gesamtausfuhr 5 454 340 t gegen 4 834 138 t im Vorjahre. Auch in der Eisen- und Stahlindustrie haben die Verkehrsstockungen und der außerordentlich starke Wagenmangel im Herbst des Berichtsjahres empfindliche Störungen hervorgerufen.

— **Präsident Paul Jonas †.** Am 21. d. M. ist in seinem Heim in der Tiergarten-Straße zu Berlin der Königliche Eisenbahndirektionspräsident a. D. Paul Jonas im 83. Lebensjahre gestorben. Er hat bis zu seinem am 1. Dezember 1881 erfolgten Ausscheiden aus dem Dienst der preußischen Staatseisenbahnverwaltung hervorragende Dienste geleistet. Die letzten Jahre hindurch war er Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld, zu einer Zeit, als diese noch die Strecken der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft verwaltete. Ungewöhnlicher Scharfsinn, reiche Kenntnisse, große Arbeitskraft, glänzende Redegabe, alles dies verbunden mit Selbständigkeit des Charakters und liebenswürdigen Umgangsformen sicherten ihm in jenen Zeiten eine bedeutende Stellung im deutschen Eisenbahnwesen. Die freilich Wenigen, die den ausgezeichneten Mann noch aus der Zeit seiner dienstlichen Tätigkeit kannten, werden ihm ein dauerndes ehrenvolles Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ertz, bisher in Osnabrück, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover, Woltmann, bisher in Düsseldorf, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Osnabrück Gieseler, bisher in Spandau, zur Eisenbahn-Direktion nach Berlin, Goerke, bisher in Fulda, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Ostrowo und Johannes Schröder, bisher in Ostrowo, in den Bezirk der Eisenbahn-Direktion in Hannover, sowie der Großherzogl. hessische Regierungs-Assessor Kilian, bisher in Darmstadt, zur Eisenbahndirektion nach Hannover. — Der Geheime Baurat Rudolf Roth, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, ist gestorben.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde die Stelle des Eisenbahnbauinspektors in Aalen dem tit. Eisenbahnbauinspektor Fell bei der Eisenbahnbauinspektion Mühlacker übertragen und der Regierungsbaumeister Scheuer zum Maschineningenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt.

Österreich.

— **Die Investitionen bei den Staatsbahnen.** In einem kürzlich im österreichischen Abgeordnetenhause von einer Anzahl von Abgeordneten eingebrachten Antrag, betreffend Fortsetzung der Investitionen bei den Staatsbahnen wird darauf verwiesen, daß die mangelnde Investitionstätigkeit für die Staatsbahnen das Abgeordnetenhaus im Frühjahr 1912 veranlaßt habe, auf Grund zahlloser Beschwerden von Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft, zu dieser Lebensfrage der österreichischen Volkswirtschaft Stellung zu nehmen. Im Eisenbahnausschuß ging die allgemeine Ansicht dahin, von der Regierung die Vorlage eines auf mindestens fünf Jahre ausgedehnten Investitionsprogramms zu verlangen, in welches die notwendige Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, ferner die erforderlichen Stationserweiterungen, Rangieranlagen, der Ausbau zweiter, dritter und vierter Gleise, endlich die umfassende Ausgestaltung bestehender und die Schaffung neuer Wagen- und Lokomotivwerkstätten sowie sonstige damit zusammenhängende Investitionen aufzunehmen sind. In der Begründung wurde der Aufwand für dieses fünfjährige Investitionsprogramm mit 700 Millionen Kronen berechnet, was einer jährlichen Investitionsrate von 140 Millionen Kronen entspricht. Da sich damals die Finanzverwaltung aus sachlichen Einwänden der Aufnahme eines Eisenbahninvestitionsdarlehens für die Sicherstellung des fünfjährigen Programms widersetzte, so gelangte das Abgeordnetenhaus schließlich auf Grund der Anträge des Ausschusses in Würdigung der schwierigen Lage der Staatsfinanzen zu dem einstimmigen Beschluß, sich mit der Einstellung der ersten Rate von 140 Millionen in das Budget für 1913 zu begnügen. In weiterer Verfolgung dieser einhelligen Willensäußerung des Abgeordnetenhauses wurde in das Budgetprovisorium für 1913 ein Betrag von 140 Millionen Kronen für die erforderlichen Eisenbahninvestitionen des laufenden Jahres eingestellt und der Finanzminister ermächtigt, diesen Betrag durch eine Anleihe zu beschaffen. Aus dieser Sachlage ergebe sich, daß nach Ablauf des Jahres 1913 für die weitere Fortsetzung der Eisenbahninvestitionen Vorsorge getroffen werden müsse. Die befriedigendste Lösung dieser Frage wäre die Aufnahme eines Investitionsanlehens behufs Sicherstellung der weiteren Aufwendungen. Sollte dieser Weg auch für die nächste Zeit nicht gangbar sein, so müßte doch ähnlich wir für das laufende Jahr zunächst für das Jahr 1914 die zweite Investitionsrate von 140 Millionen Kronen gesetzlich sichergestellt werden. Aus diesen Erwägungen wolle das Abgeordnetenhaus die Regierung auffordern, behufs Sicherstellung der Kosten für die weitere Durchführung des vom Eisenbahnministerium in Angriff genommenen Investitionsprogramms — vorbehaltlich der Aufnahme eines Investitionsanlehens zu einem geeigneten Zeitpunkte — zunächst für das Jahr 1914 die weitere Rate von 140 Millionen in das laufende Budget einzustellen. Bei der weiteren Durchführung dieses Investitionsprogramms und insbesondere bei der Verwendung der hierfür bestimmten Kredite ist dem Eisenbahnministerium die größtmögliche freie Verfügung zu sichern.

— **Spurweite der Nebenbahnen.** Im Klub österr. Eisenbahnbeamten hielt kürzlich Hofrat v. Littrow einen Vortrag über: „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Spurweite von Nebenbahnen“. Der Vortragende gab zunächst eine Begriffsbestimmung der vollspurigen und schmalspurigen Nebenbahn; letztere werde gebaut, wenn die Rentabilitätsberechnung die Wahl der Vollspur nicht gestatte. Nach seiner Ansicht werde hierbei allerdings oft übersehen, daß die wegen Unmöglichkeit des Wagenüberganges von der Hauptbahn erforderlichen Vorsorgen in der Anschlußstation (große Anlage, Errichtung einer Reparaturwerkstätte, Umladevorrichtungen) und die Haltung eines großen Wagenparks den Betrieb wesentlich verteuern. Diesen Nachteilen stehe nur ein Vorteil gegenüber — die tatsächliche oder mögliche Befreiung von allen hemmenden Betriebsvorschriften. Nach seiner Ansicht müsse es möglich sein, die Vorteile der Vollspurbahn mit jenen der Schmalspur zu vereinigen, wobei allerdings eine neue, von dem heutigem Vorbild abweichende Vollspurbahn geschaffen würde, die sich in der Praxis bereits sehr gut bewährt hat. Den nicht wesentlich höheren Baukosten stehen um so größere Einnahmen gegenüber. Allerdings lasse sich für diese neue Art keine Schablone aufstellen; reifliches Vorstudium sei in jedem Baufalle notwendig, um das Richtige zu treffen. Die Strecke sei so zu gestalten, daß auf ihr sowohl der große Güterverkehr mit Wagenübergang von der Hauptbahn als auch der Straßenbahnverkehr für Personen und Lebensmittel durchgeführt werden könne. Die praktische Durchführung bestehe in dem Bau von Güterwagen, die, mit doppelter Kupplung versehen, sowohl in den Zügen der Hauptbahn als der Lokalbahn laufen können. Die Anlage selbst werde sich wenig von der heutigen Schmalspurbahn zu unterscheiden haben. Kronenbreite etwa 3,3 m, Profilhöhe 3,65 m, Achsendruck 5 bis 6 t, Krümmungshalbmesser und Neigung eher noch weniger als bei der Schmalspur.

— **Ein neuer Tauernschnellzug.** Zur weiterenEntwicklung und Förderung des in den letzten Jahren in Aufschwung begriffenen Fremdenverkehrs aus dem Auslande und insbesondere aus dem Deutschen Reiche nach der österreichischen Riviera wird von der österreichischen Staatsbahnverwaltung mit 1. Juli d. J. eine neue, sehr günstige Tagesschnellzugverbindung von München über Salzburg-Villach-Aßling-Laibach nach Abbazia-M.-Fiume mit durchlaufenden Wagen I., II. und III. Klasse eingeführt. Diese neue Verbindung soll tunlichst auch im Winterdienst aufrecht erhalten werden.

— **Bäderzugverkehr Podwoloczyska-Karlsbad-Marienbad-Franzensbad.** Im künftigen Sommerfahrplan werden die bisherigen Bäderschnellzüge zwischen Podwoloczyska und Karlsbad wie im Vorjahre in der Zeit vom 15. Mai bis Ende September, jedoch wesentlich beschleunigt, verkehren, wodurch eine Kürzung der Fahrtdauer nach und von Karlsbad um ungefähr eine Stunde erzielt wird. Zugleich werden auch sehr günstige unmittelbare Anschlüsse nach und von Marienbad und Franzensbad geschaffen. Bei der neuen Verbindung zwischen Podwoloczyska-Karlsbad-Marienbad wird ein direkter Wagenkurs I. und II. Klasse zur Einrichtung gelangen.

— **Neue Zahnradlokomotiven.** Für die Staatsbahnstrecke Eisenerz-Vordernberg, die wegen der starken Steigungen bekanntlich als vereinigte Reibungs- und Zahnradbahn, System Abt, gebaut ist, wurden in der letzten Zeit zur Steigerung der Leistungsfähigkeit drei neue Lokomotiven in der Floridsdorfer Lokomotivfabrik nach dem Entwurf des Ministerialrates Gölsdorf fertiggestellt. Diese Lokomotiven sind nach dem System Abt mit zwei vollständig getrennten Mechanismen für die Fahrt auf der Zahnstangenstrecke und für die anschließende Reibungsstrecke versehen. Der geforderten Leistungsfähigkeit entsprechend, haben die Kessel und sonstigen Bestandteile der-

artige Abmesungen, daß diese Lokomotiven wohl zu den stärksten in Verwendung stehenden Zahnradlokomotiven gehören. Bei den unlängst durchgeführten Probefahrten haben sich diese Lokomotiven bewährt und sind daher sofort in den Dienst gestellt worden.

Ungarn.

— **Verfügungen zur Unterdrückung des Mädchenhandels.** Auf Grund des internationalen Übereinkommens betreffend die Unterdrückung des Mädchenhandels, hat die ungarische Staatsbahndirektion auf Vorschlag der Direktorenkonferenz der ungarischen Eisenbahnen an die unterstellten Dienstbehörden folgenden Erlaß gerichtet: 1. Die Bevollmächtigten des „ungarischen Vereins gegen den Mädchenhandel" und die Vertreter der zugehörigen Schutzvereinigungen können den Bahnsteig auch ohne Eintrittskarten betreten. 2. Die Stationsvorstände haben dafür Sorge zu tragen, daß die Kundmachungen des besagten Vereins in den Wagen II. und III. Klasse der Personen befördernden Züge untergebracht werden. 3. Sämtliche Angestellten, vornehmlich das Zugbegleitungs- und Stationspersonal, sind verpflichtet, den Verein in dem Kampfe gegen die Verbreitung des Mädchenhandels auf das Kräftigste zu unterstützen. Die Mitwirkung bei dem zu befolgenden Vorgehen soll jedoch mit der größten Vorsicht und Schonung geschehen. In jedem Falle ist an die unmittelbar vorgesetzte Dienststelle, bei besonders wichtigen Fällen jedoch an die Direktion der Staatseisenbahnen zu berichten. 4. Sämtliche Dienstleitungen werden angewiesen, jene Angestellten, die sich im Dienste dieser edlen Einrichtung Verdienste erworben haben, Ende des Jahres der Direktion anzumelden.

— **Die Staatsbahnen im Industrieverein.** Der Landes-Industrie-Verein in Budapest hielt am 10. Dezember eine Sitzung, in welcher der Generaldirektor der Gruben und Hütten der österr.-ungarischen Staatsbahnen Bèla Veith die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses über die Staatsbahnen zur Sprache brachte. Seiner Ansicht nach liegen die Hauptübelstände der Staatsbahnen in ihrer jetzigen Organisation, die Staatsbahnen sind heute ein Ausführungsorgan des Handelsministeriums, infolgedessen die Verantwortlichkeit der Staatsbahndirektion erheblich herabgesetzt wird. Er beantragt, der Landesindustrie-Verein möge Hand an Hand mit den beteiligten Vereinen dahin trachten, daß die Staatsbahnen binnen kurzem eine solche Verfassung erhalten, daß der Schwerpunkt der Verwaltung in die Direktion der Staatsbahnen verlegt werde, das Ministerium aber sich auf die handels- und verkehrspolitische, sowie die eisenbahnpolizeiliche Aufsicht beschränken soll. Präsident Matlekovits, früher Staatssekretär, schloß sich diesen Ausführungen in vollstem Maße an und wies darauf hin, daß in den jüngsten Verhandlungen im Abgeordnetenhause die persönlichen Momente zu sehr in den Vordergrund traten, während nur die sachlichen Momente berücksichtigt werden sollten. Besonders müßte das Verantwortlichkeitsgefühl als die sicherste Gewähr des Erfolges in der ganzen Verwaltung der Staatsbahnen durchgeführt werden.

— **Lokalbahn Miskolcz-Tiszapolgár.** Die Ungarische Eisenbahnverkehrs-Aktiengesellschaft beabsichtigt die Errichtung einer Lokalbahn, welche von Miskolcz ausgehend über den Theißfluß bis Tiszapolgár führen würde. Tiszapolgár ist die Station der linksufrigen Theißbahn Tiszafüred-Görögszállás. Die Kosten der neuen Bahn sind mit 10 500 000 Kr. veranschlagt, wovon auf Brücken 3 000 000 Kr. entfallen. Die Genehmigungsverhandlung wird in allernächster Zeit stattfinden.

— **Verkehr der Orient-Expreßzüge.** Während des Balkankrieges hat der Orient-Expreßzug nur bis Belgrad verkehrt. Vom 10. Januar an haben mit den Zügen 11 und 12 der serbischen Staatsbahnen je ein Schlaf- und ein Speisewagen des Orient-Expreßzuges dreimal wöchentlich von Belgrad bis Sofia verkehrt. Die Züge gehen in Budapest Dienstags, Donnerstags und Sonntags jedesmal 11.20 nachts ab; Ankunft in Budapest morgens 6.25 am Mittwoch, Freitag und Montag.

— **Neugründungen auf dem Gebiete des Verkehrswesens im Jahre 1912.** Im Laufe dieses Jahres wurden folgende Lokaleisenbahngesellschaften errichtet: 1. Aranyosmarót-Kovácsi (Baukapital 1 830 400 Kr.), 2. Baja-Bezdàn-Zombor-Apatin-Szond (Baukapital 11 358 600 Kr.), 3. Donau-Save (Baukapital 8 352 000 Kronen), 4. Marostorda (Baukapital 16 004 800 Kr.), 5. Rimaszombat-Poltár (Baukapital 4 357 000 Kr.), 6. Putnathaler Industriebahn (Baukapital 600 000 Kr.), 7. Visóthaler Lokalbahn (Baukapital 10 650 000 Kr.). Das Emporblühen des Lokalbahnwesens beweist zur Genüge der Umstand, daß die Gründung der hier angeführten Verkehrsunternehmungen, einschließlich dreier Kraftwagengesellschaften, einen Kapitalaufwand von zusammen 53 417 800 Kr. erforderte. Im Jahre 1911 wurden zwar 11 Verkehrsunternehmungen geschaffen, doch betrug der gesamte Kapitalaufwand bei diesen nur 27 157 000 Kr. Im Jahre 1910 wurden insgesamt nur 4 Verkehrsunternehmungen mit einem Gesamtgründungskapital von 7 011 200 Kr., im Jahre 1909 jedoch 7 Verkehrsunternehmungen mit einem Kapitalaufwand von 20 625 400 Kr. gegründet. Demnach kann seit zwei Jahren wieder eine steigende Richtung in der Bautätigkeit und Gründungslust im Verkehrswesen verzeichnet werden.

Niederlande.

— **Nationale und internationale Ausstellung für Sport- und Touristenwesen.** Im Rahmen der in den Niederlanden für 1915 geplanten zahlreichen Jubiläumsveranstaltungen wird vom 15. Juli bis 16. September im Haag auch eine Nationale und Internationale Ausstellung für Sport- und Touristenwesen stattfinden. Als Schutzherr der Ausstellung waltet Prinz Heinrich der Niederlande, während dem Ehrenkomitee außer mehreren Ministern, der Bürgermeister und zahlreiche Stadträte vom Haag, der Königliche Kommissar der Provinz Südholland sowie eine Reihe anderer hervorragender Persönlichkeiten angehören. Die Veranstaltung, deren Leitung in zuverlässigen Händen ruhen soll, wird, wie die „Ständige Ausstellungskommission für die Deutsche Industrie" bekanntgibt, 18 je unter besonderen Kommissaren stehende Gruppen umfassen, von denen Touristenwesen, Reise-Verkehr und Hotelwesen hervorgehoben seien. Die Geschäftstelle der Ausstellung befindet sich im Haag (s'Gravenhage) Laan v. Meerdervoort 26. Die bisher lediglich in holländischer Sprache vorliegenden Ausstellungsdrucksachen (Prospekt, Reglement und Allgemeine Einteilung) können an der Geschäftsstelle der Ständigen Ausstellungskommission (Berlin NW., Roon-Straße 1) eingesehen werden.

Rumänien.

— **Zur Hebung der Leistungsfähigkeit des Hafens von Galatz.** Gelegentlich des am 16. Dezember v. J. stattgefundenen Besuches des Handelsministers N. Xenopol in Galatz brachte der Präsident der dortigen Handelskammer dem Minister bei einer Beratung der hervorragendsten Vertreter des Handels und der Industrie folgende Wünsche vor: Baldige Inangriffnahme und Vollendung der Vergrößerung und des Ausbaues der Bahnhofsmagazine (Güterböden); Schaffung neuer Zufahrtslinien im Hafen; Herstellung eines Rangierbahnhofs; Erbauung mehrerer Zufahrtslinien auf dem Gelände in der Umgebung der Docks und Errichtung von Elevatoren, um das Abladen des Getreides unmittelbar aus den Güterwagen in die Dampfer zu erleichtern; Fertigstellung des Bratischbeckens (der Bratischsee befindet sich nahe der Station); Verlängerung des Kais und Regulierung des Donauufers bis nach Ziglina (Güterbahnhof); Verbindung der Häfen Galatz und Braila durch eine längs des Donauufers anzulegende Straßenbahn; Schiffbarmachung des Sereth-Flusses bis in die nördliche Moldau, und Bau eines eigenen Börsenpalastes.

Bei einer darauf folgenden Beratung im Gebäude der Handelskammer in Braila teilte der Handelsminister mit, daß er die Absicht habe, den rumänischen Seeschiffahrtsdienst in eine rumänische Gesellschaft mit rumänischem Kapital zu verwandeln. Er denke ferner an die Abänderung des Börsengesetzes und des Gesetzes für die Börsengerichte, an die Schaffung einer Handelsakademie u. a. m.

— **Direkter Eilzug Petersburg-Ungheni-Jassy.** Am 18. Dezember v. J. wurde ein direkter täglicher Eilzug Petersburg-Ungheni (rumänisch-russische Grenze) eingeführt.

Übrige europäische Länder.

— **Einnahmen der belgischen Staatsbahnen.** Im Monat Dezember betrugen die Einnahmen 26,46 Mill. Fr. gegen 24,64 Mill. Fr. im Dezember 1911. Im ganzen Jahre 1912 wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 103,71 Mill. Fr. gegen 99,12 Mill. Fr. im Vorjahre; aus dem Güterverkehr 224,51 gegen 208,18 Mill. Fr.; insgesamt 328,22 gegen 307,29 Mill. Fr. Die letzten Monate des Jahres 1912 sind nur mit den annähernden, noch nicht mit den endgültigen Einnahmen aufgeführt.

— **Französisches Ministerium der öffentlichen Arbeiten.** Bei dem diesmaligen Regierungswechsel in Frankreich, welcher wegen der Erwählung des bisherigen Ministerpräsidenten Poincaré zum Präsidenten der Republik erfolgte, ist nicht, wie gewöhnlich, auch ein neuer Minister der öffentlichen Arbeiten

ernannt worden; Herr Jean Dupuy hat das Amt beibehalten. Es hat seine unbestreitbaren Nachteile, wenn bei häufigem, aus politisch-parlamentarischen Gründen eintretendem Wechsel oder Umgestalten des Ministeriums in den Fachministerien keine einheitlich andauernde Politik getrieben werden kann. Seit einem Jahrzehnt hat Frankreich über ein halbes Dutzend verschiedene Leiter der Eisenbahnverwaltung gesehen. Wir nennen nur, ohne auf Vollständigkeit Anspruch zu machen, die Herren: Baudin, Maruéjouls, Millerand, Augagneur, Dumont, Barthou, Dupuy. So sitzen im neuen Ministerium Briand neben dem derzeitigen Minister der öffentlichen Arbeiten Dupuy zwei frühere, die Herren Baudin und Barthou. Als von Interesse für Eisenbahnangelegenheiten verdient ferner Erwähnung, daß das Ministerium des Äußern Herrn Jonnart übertragen ist. Dieser ist schon vor einer Reihe von Jahren als Generalgouverneur von Algerien energisch für den Ausbau der dortigen Eisenbahnen eingetreten, insbesondere für die Erteilung der Ouenzakonzession an eine internationale Unternehmervereinigung, welcher auch die Firma Krupp und deutsches Kapital angehörte. Zumeist aus nationalistischen Gründen hat dann das französische Parlament, trotz aller scharfen Verwahrungen der sich in ihren wichtigsten Interessen geschädigt fühlenden Kolonie Algerien, diese Eisenbahnfrage bis heute verschleppt, obwohl die Firma Krupp sich zurückzog.

— **Beförderung bedürftiger Kranker auf der französischen Staatsbahn.** Auf die Beschwerde eines Abgeordneten, wonach die neuen strengeren Bestimmungen viele bedürftige Kranke von den gewährten Vergünstigungen ausschlössen, hat der Eisenbahnminister geantwortet: Die Staatsbahnverwaltung, welche jeden Tag zahlreiche Gesuche um Beförderungserleichterungen auf Grund von Bedürftigkeit erhält, kann nicht daran denken, in allen Fällen eine Prüfung vorzunehmen. Mit vollberechtigten Bedenken wegen der stets wachsenden Zahl der Gesuchsteller hatte sie seit Anfang Juli 1912 beschlossen, jedes Gesuch beiseite zu legen, welches nicht durch ein von der Bürgermeisterei des Beteiligten ausgestelltes Armutszeugnis gestützt ist. Diese Vorsicht hat nicht die erwarteten Ergebnisse gehabt; die Armutszeugnisse sind im Überfluß ausgestellt worden, und das von der Eisenbahnverwaltung gewollte Ziel wurde nicht erreicht. Sie erachtet es deshalb angemessen, diese Art des Vorgehens zu verlassen und ein Zeugnis zu verlangen, wonach der Gesuchsteller eingeschrieben ist für unentgeltlichen ärztlichen Beistand, was eine bessere Probe für die Bedürftigkeit zu sein scheine. Dieses System befinde sich jetzt im Versuch; wenn es keine befriedigenden Ergebnisse zeitige, werde es geändert werden.

— **Beratender Ausschuß der französischen Eisenbahnen.** Durch Verfügungen vom 6. und 18. Januar sind eine große Menge Persönlichkeiten aus Senat und Abgeordnetenkammer, aus der Justiz, der Verwaltung, dem Finanzwesen, der Technik, der Industrie und der Landwirtschaft, aus dem Bankwesen, den Handelskammern, dem Verkehrswesen etc. zu Mitgliedern des Comité consultatif des chemins de fer für die Jahre 1913 und 1914 ernannt worden Man findet darunter die bekanntesten Vertreter der verschiedenen Gebiete.

— **Französische Eisenbahner-Organisation.** Neben dem ungefähr sozialdemokratischen „nationalen Syndikat" der französischen Eisenbahnarbeiter hatten vor einigen Monaten die linksliberalen bürgerlichen Parteien versucht, eine „radikale und radikal-sozialistische Vereinigung der Beamten und Arbeiter der französischen Staatsbahnen" zu gründen. Ihre Versammlungen wurden jedoch häufig durch die „Syndikalisten" gestört, besonders kam es kürzlich in Anwesenheit des früheren Ministers der öffentlichen Arbeiten Dumont zu heftigen Auftritten. Infolge dessen löste sich die radikal-bürgerliche Vereinigung wieder auf; zwei Rechtsanwälte wußten sofort einen Teil der Mitglieder für einen neuesten „republikanischen Verband der französischen Eisenbahner", unter dem Ehrenvorsitz des früheren Ministerpräsidenten Combes, zu gewinnen. Daraus wird auch nicht viel werden.

— **Gustave Habert †.** Der Ehren-Generalsekretär der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Gustave Habert, ist gestorben. Er erfreute sich in französischen Eisenbahnerkreisen guten Ansehens und war früher auch für die französischen Bahnunternehmungen in Kleinasien und Syrien tätig.

— **Untersuchung des englischen Handelsamtes über den Unfall auf der Piccadilly-Untergrundbahn in London.** Soeben ist der Bericht des Sir Horatio Yorke vom Handelsamt über den am 4. September v. J. auf der Caledonian Road-Station der Great Northern, Piccadilly und Brompton Röhrenbahn vorgekommenen Unfall erschienen, über den früher Näheres mitgeteilt ist. Der Unfall erfolgte, indem ein in die Caledonian Road-Station einfahrender Zug auf einen in der Station haltenden Zug auffuhr. Erhebliche Verletzungen kamen nicht vor; nur der Fahrer des zweiten Zuges wurde am linken Bein stark verwundet. Bei der Untersuchung gelang es nicht, in bezug auf eine Anzahl Punkte, die der untersuchungführende Beamte näher bezeichnet, zu unbedingter Gewißheit zu gelangen; aber er führt aus, daß die wahrscheinlichste Erklärung für den Unfall darin liegt, daß der Fahrer seine Pflicht vernachlässigte und das Signal in der Haltestellung überfuhr, während die Fahrsperre infolge — näher beschriebener — Mängel nicht vollkommen die Gefahrstellung eingenommen hatte und daher die Zugbremse nicht zur Wirkung brachte. Die Gesellschaft ist beschäftigt, Verbesserungen anzubringen, die eine Wiederholung des Vorkommnisses — im übrigen das erste dieser Art in der jahrelangen Betriebszeit — unmöglich machen. Auch der Hebel des Bremshahns wird verlängert, damit er unter allen Umständen auch von der Fahrsperre erreicht wird. In dem amtlichen Bericht ist folgendes bemerkt: „Da aufregende Mitteilungen über den Unfall veröffentlicht worden sind, halte ich es für recht, festzustellen, daß nach meiner Meinung nicht der geringste Grund zu der Annahme vorliegt, daß das selbsttätige Signalsystem an sich versagt hätte. Selbstverständlich ist noch niemals eine Vorrichtung gebaut worden oder wird jemals gebaut werden, die Versager gänzlich ausschließt. Ich bin aber überzeugt, daß bei aufmerksamer Bedienung und Unterhaltung das selbsttätige Signalsystem in Verbindung mit der Fahrsperre zurzeit als das sicherste System anzusehen ist, das auf den Londoner Untergrundbahnen Anwendung findet, und daß es in der Tat das einzige System ist, mit dem der dichte Verkehr auf diesen Bahnen überhaupt durchgeführt werden kann."

Fremde Erdteile.

— **Persische Eisenbahnprojekte.** Wie aus Teheran vom 27. Januar d. J. berichtet wird, bewilligte das Kabinett die russische Eisenbahnkonzession Dschulfa- (an der russischen Grenze) Täbris mit der Nebenlinie Sufian-Gautschekmeh am Urmiasee, die strategische Bedeutung hat. Die Bauzeit beträgt drei Jahre. Hinzu kommt das Ausbeutungsrecht von Kohlenlagern und Petroleumquellen in einem Landstreifen von 60 Werst auf jeder Seite des Schienenstranges. Die Dauer der Konzession beträgt 75 Jahre, danach fällt die Bahn an den persischen Staat ohne eine Entschädigung. Die Hauptbedeutung der Bahn liegt in der Hebung des Handels in Nordwestpersien; die Nebenlinie könnte zum Anschluß an die Bagdadbahn führen.

— **Ein neuer Generaldirektor für die Eisenbahnlinie Kanton-Hankau-Chengtufu** (Setzschuan) ist von der chinesischen Regierung bestellt worden. Für diese Eisenbahn sind durch europäische Banken 120 Millionen Mark beschafft worden; das Geld liegt bereit, und die Arbeiten sollten längst beginnen; nur durch die immer noch unruhigen Zeiten sind sie verzögert worden. Die Ernennung des neuen Generaldirektors scheint darauf hinzudeuten, daß die Arbeiten nunmehr in Angriff genommen werden sollen. Der letzte Generaldirektor der Bahn war jener Tuan, der eigentlich General war und auch als solcher bei dem Unternehmen endete, indem er von der damals noch kaiserlichen Regierung den Auftrag erhielt, von seinem Amtssitze Tschangtscha aus mit allen dort verfügbaren Truppen nach dem aufständischen Chengtufu zu marschieren, was er auch tat, wobei er jedoch ums Leben kam, ohne seinen Auftrag, die Provinz Setzschuan zu beruhigen, erfüllt zu haben. Der neuernannte Generaldirektor ist ebenfalls General, sogar Generalfeldmarschall, ein gewisser Huang-Hsing. Noch vor zwei Jahren hätte ihm niemand voraussagen können, daß er einmal General und Eisenbahndirektor sein würde. Er ist nämlich von Haus aus Lehrer und übte sein Lehramt nicht viel anders, als es bis dahin gebräuchlich war, zu Tschangtscha, der Hauptstadt der Provinz Hunan, aus, woher er auch stammt. Als aber vor zwei Jahren die kommende Umwälzung in China sich anzudeuten begann, trat er erst im Geheimen, dann offen der Bewegung bei. Er verließ die Schulstube und zettelte an verschiedenen Stellen des Westens kleinere Aufstände wider die Mandschus an, ohne damit jedoch etwas Ernstliches zu erreichen. Als dann aber der große Aufstand in Wuchang ausgebrochen war, begab er sich dorthin und erreichte hier, daß er unter die führenden Männer aufgenommen wurde. Denn General Li, der sehr wider seinen eigenen Willen an die Spitze der aufrührerischen Soldaten getreten war, nahm ihn unter seine Offiziere auf und übertrug ihm wichtige Kommandos, wobei Huang jedoch versagte, als man ihm unter anderem die Verteidigung des ernstlich gefährdeten Hankau anvertraute. Bevor es jedoch zum Kampfe gekommen war, verließ er seinen Posten und begab sich nach Shanghai, wo er trotz dieses Verhaltens weiter eine ausschlaggebende Rolle zu spielen verstand. Er hatte sich inzwischen selbst zum General ernannt, und als die Republik endgültig erklärt wurde, blieb der Regierung in Peking nichts übrig, als ihn in diesem Range zu bestätigen.

Weiterhin erwies er sich so unruhigen Geistes, daß der Präsident Yuan-Shi-kay, um ihn zu besänftigen, sogar zum Generalfeldmarschall mit großen Bezügen ernannte. Zugleich sandte er ihn aber in seine Heimatprovinz Hunan mit dem Auftrage, die Mittel ausfindig zu machen, um diese Provinz wirtschaftlich zu heben. Jetzt hat er ihn zum Generaldirektor der genannten Eisenbahn gemacht, welche zum Teil diese Provinz durchziehen soll. Die Ernennung hat den Spott der chinesichen Zeitungen wachgerufen; sie sagen ihm — und wohl mit Recht — nach, daß er nicht einmal imstande sei, eine Lasche von einer Drehscheibe zu unterscheiden! — Tatsächlich zeigt diese Ernennung, daß China noch bedenklich weit von regelrechten und vernünftigen Zuständen entfernt ist; sonst wäre es unmöglich, daß ein Mann von so zweifelhafter Vergangenheit auf einen so wichtigen Posten berufen wird, wo es sich noch dazu um die Verwendung eines großen Kapitals handelt, das mit schwerer Mühe für wichtige wirtschaftliche Zwecke aus dem Auslande herbeigeschafft werden mußte. F. W.

— Eisenbahnräte in den deutschen Schutzgebieten. Dem Wunsche des Reichstages, in den Schutzgebieten Organisationen nach Art des heimischen Eisenbahnrats behufs Mitwirkung bei der Festsetzung der Eisenbahn- und Schiffahrtstarife zu errichten, ist die Kolonialverwaltung dadurch nachgekommen, daß sie für Südwestafrika einen Eisenbahnrat ins Leben gerufen hat. In nächster Zeit soll, wie die B. B. Ztg. mitteilt, eine gleiche Einrichtung für Kamerun getroffen werden. Auch für Ostafrika dürfte voraussichtlich noch im Laufe dieses Jahres ein Eisenbahnrat geschaffen werden Für die Kolonie Togo ist dagegen die Einsetzung eines besonderen Eisenbahnrates wegen des geringen Umfanges der Kolonie nicht notwendig, zumal schon seit Jahren eine Mitwirkung der dort ansässigen Kaufmannschaft bei der Beratung wichtiger wirtschaftlicher Maßnahmen, zu denen auch Tariffragen gehören, sichergestellt ist.

— Bahnanschluß für Rehoboth (Deutsch-Südwestafrika). Rehoboth hat darüber Klage geführt, daß es von der südwestafrikanischen Nordsüdbahn nicht berührt wird. Jetzt wird mitgeteilt, daß eine Anschlußbahn zur Hauptstrecke geplant ist, wozu die Arbeiten bereits im Gange sind. Die Anschlußstrecke wird eine Länge von annähernd 13 km haben und soll schmale Spur aufweisen. Man nimmt an, daß die ersten Züge bald verkehren können. Der Betrieb ist an einen Privatmann vergeben worden.

— Klage auf Zahlung von 250 Millionen Dollar gegen die Southern-Pacific-Bahn. Die Bundesregierung der Vereinigten Staaten hat beim Bundes-Kreisgericht in Los Angeles eine Klage gegen die Southern-Pacific-Eisenbahn überreicht. Diese Klage erregt großes Aufsehen in den Vereinigten Staaten, teils wegen des hohen Klagebetrages, teils auch, weil angekündigt ist, diese Klage sei nur die Vorläuferin für andere, und es werden alles in allem nicht weniger als 750 Millionen Dollar von der Bahn im Prozeßwege eingefordert werden. Die Regierung hat die Durchführung des Prozesses vor dem Bundesgericht dem Gehilfen (spezial assistant) des Generalanwalts, Herrn B. D. Townsend, übertragen. Die Klage stützt sich auf das Bundesgesetz vom 27. Juli 1866, durch welches dem Staatssekretär des Innern die Weisung erteilt wurde, bei Zuweisung von Ländereien an Eisenbahnen „mineralhaltige" auszuschließen; jede derartige Zuweisung sollte ungültig und der Beschenkte verpflichtet sein, alle Vorteile, die er aus der Schenkung widerrechtlich gezogen habe, zurückzuerstatten. Nun behauptet die Regierung weiter: mit „Patent" vom 10. Juli 1894 habe die Southern-Pacific-Eisenbahn ungefähr 440 000 Acres Land, das an ihrer Hauptstrecke in Kalifornien lag, zugewiesen erhalten; hierunter befanden sich 45 726 Acres „Mineralländereien", welche irgendeinen wertvollen Mineralstoff, irgendein Erz, Kohle, Petroleum u. dergl. enthalten. Diese 45 726 Acres befinden sich zum größten Teil in dem Ölrevier von Coalinga und wurden von einer Tochtergesellschaft der Southern-Pacific-Eisenbahn, der Kern-Trading and Oil Comp., die eigens zu diesem Zweck gegründet worden war, ausgebeutet. Aber auch noch andere Ölgesellschaften haben sich gebildet und haben von der Bahngesellschaft reiche und große Ländereien gepachtet und ausgebeutet, und der Ertrag soll jährlich viele Millionen Dollar betragen.

Die Klage wirft der Bahn geradezu betrügerisches Vorgehen vor. Sie habe gewußt, daß dieser Teil des ihr geschenkten Landstreifens reich ölhaltig sei, habe es trotz der bestehenden gesetzlichen Bestimmung verschwiegen und das Staatssekretariat geradezu in Irrtum versetzt, die Regierungsbeamten, die das Land vor Übergabe zu prüfen hatten, durch falsche Geländeaufnahmen und unrichtige Angaben getäuscht und sich so einen gesetzlich ungerechtfertigten Vorteil verschafft.

Die Klage richtet sich gegen die Southern-Pacific-Eisenbahn-Gesellschaft als Hauptbeklagte, dann gegen die Southern-Pacific-Co., eine von der Bahn gegründete Landverwertungsgesellschaft, gegen die bereits genannte Kern Trading and Oil Co. und eine ganze Reihe von Gesellschaften und Einzelpersonen, die mineralhaltiges Land von der Bahn teils gekauft, teils gepachtet haben und nunmehr Petroleum in reichem Maße daraus gewinnen. Die Bahn stellt dies alles nicht in Abrede, sie wendet nur ein: erstens Verjährung. Nach dem besagten Gesetz verjährt der Anspruch des Staates, den Fall von Betrug ausgenommen, in sechs Jahren. Deshalb behauptet auch die Klage betrügerisches Vorgehen der Bahn, was von dieser bestritten wird. Zweitens wendet die Bahn ein, unter „Mineralien" sei Öl nicht mit einbegriffen. Unter Mineralien verstehe man feste Stoffe, aber keine flüssigen, Petroleum meine das Gesetz nicht. Drittens wendet sie übermäßig hohe Schätzung ein. Auf die erste Einwendung scheint die Bahn selbst nicht viel Gewicht zu legen. Sie weiß, daß sie mit Recht und mit Erfolg Verjährung nicht einwenden kann. Der Schwerpunkt des Prozesses wird sich darum drehen, ob unter „mineralhaltig" auch „erdölhaltig" zu verstehen ist. Daß die Schätzung eine übermäßig hohe sei, wird allgemein angenommen. Wenn aber auch eine Ermäßigung eintritt und die Bahn zur Rückerstattung der angefochtenen Ländereien und zum Ersatz selbst nur eines größeren Teilbetrages verurteilt wird, kann dies möglicherweise verhängnisvoll für sie werden. Dr. A. M.

— Die Madeira-Mamoré Eisenbahn. Etwa 800 km (in der Luftlinie gemessen) von der Mündung des Amazonenstromes entfernt mündet in ihn der rechte Nebenfluß Madeira, dessen in Bolivia gelegener Oberlauf (oberhalb der Mündung des linken Nebenflusses Béni) Marmoré genannt wird. Der Lauf des Madeira hat eine Länge von etwa 1000 km. 750 km oberhalb seiner Mündung in den Amazonenstrom liegt die Stadt Porto Velho. Bis hierher können während einiger Monate des Jahres Seedampfer mit 7 m Tiefgang gelangen.

Porto Velho war bis vor kurzem der südwestliche Endpunkt des brasilianischen Eisenbahnnetzes. Der Madeira und Mamoré oberhalb dieses Ortes ist zwar schiffbar, die Schiffahrt wird aber durch zahlreiche Fälle und Stromschnellen unterbrochen. Die an dem Flußlauf gelegenen Orte Villa Murtinho und Villa Bella und die Stadt Riberalta am Beni waren bisher allein auf den beschwerlichen Wasserweg angewiesen.

Um dieses Gelände zu erschließen, plante Percifal Farquhar, zu dessen Interessen etwa 15 000 km Bahn im südlichen Brasilien, außerdem verschiedene Hafenanlagen, elektrische Bahnen und Kraftwerke gehören, die Anlage einer etwa 360 km langen Bahn am rechten Ufer des Madeira und Mamoré von Porto Velho über Villa Murtinho bis zu dem vorläufigen Endpunkte Villa Church, und eine 40 km lange Zweigbahn, die den Benifluß oberhalb des Esperanza-Falles erreichen und später an ihm entlang um weitere 60 km nach Riberalta fortgesetzt werden soll. Dieser Plan ist jetzt verwirklicht worden.

Die Umgebung des Flusses war mit dichtem Urwald bedeckt, was die Vorarbeiten außerordentlich schwierig und kostspielig machte. Überall mußte der Weg erst mit der Axt gebahnt werden und bei dem Mangel an Karten erreichte die Gesamtlänge der Absteckungslinien das fünffache der wirklichen Bahnlinie. Der Fluß bahnt sich den Weg durch ein Felsental, dessen Berge aus Granit bestehen. Die Führung einer Bahn am Flußufer entlang erwies sich daher als unmöglich. In einiger Entfernung von dem Flusse erstreckt sich jedoch eine Hochebene, die 30 bis 40 m über dem Wasserspiegel liegt und die dem Bahnbau weniger Schwierigkeiten entgegensetzte; sie wurde daher für die Führung der Bahnlinie gewählt. Nur die ersten 90 km von Porto Velho aus machten größere bauliche Schwierigkeiten.

Als Spurweite der Bahn wurde die Meterspur gewählt. In der Konzessionsurkunde war die größte Steigung um 20 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser zu 160 m angenommen, bei der Ausführung wurde jedoch die größte Steigung auf 10 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser auf 200 m ermäßigt. Der Bau der Bahn wurde den Unternehmern May & Jekyll übertragen. Er wurde im Sommer 1908 begonnen und im Herbst 1912 vollendet. Die Erlangung der nötigen Arbeiter (meist Brasilianer und Spanier) bereitete große Schwierigkeiten. Die Unternehmung beschäftigte zeitweilig bis zu 3500 Mann. Auch das Tropenklima war den Arbeiten hinderlich; zeitweise befand sich ein hoher Prozentsatz der Arbeiter in den Krankenhäusern. Die meisten Einschnitte konnten mit der Hand ausgehoben werden, nur bei einigen wenigen mußten Trockenbagger zu Hilfe genommen werden. Wegen der ungünstigen klimatischen Verhältnisse war die Tagesleistung der Arbeiter sehr gering; bei Erdarbeiten betrug sie nur 2—3 cbm täglich. Dadurch erhöhten sich die Einzelpreise für die Bauausführung ganz außerordentlich. Beispielsweise stellten sich die Kosten für 1 cbm Erdbewegung zu 13,50 ℳ, für 1 cbm Felsausbruch zu 40 ℳ, für 1 cbm Beton zu 380 ℳ, für das Kilometer Gleisverlegung zu 22 300 ℳ. Unter diesen Verhältnissen war es nicht möglich, mit der ursprünglich veranschlagten Bausumme von 85 000 000 ℳ auszukommen: die Höhe der wirklichen Aufwendungen steht aber noch nicht fest.

An Betriebsmitteln wurden zunächst beschafft: 9 Baldwin-Mogullokomotiven von 40 t Reibungsgewicht, 200 offene und 36 geschlosene Güterwagen von 18 t Tragfähigkeit und 10,45 m Länge, sowie einige Personenwagen. Auf einen wesentlichen Personenverkehr wird zunächst nicht gerechnet. Der Güterverkehr wird sich voraussichtlich hauptsächlich auf die Beförderung von Gummi, Viehfutter und Vieh beschränken.

Bücherschau.

— Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Eine Ergänzung der Schrift: „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft". Von Dr. jur. h. c. Hermann Kirchhoff, Wirklichem Geheimen Rat. Verlag der J. G. Cottaschen Buchhandlung Nachfolger, Stuttgart und Berlin. Geh. 5 M, in Leinenband 6 M.

Der Gedanke einer weiteren Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens ist in stetem Fluß. Die vor einem Jahre im Cottaschen Verlage erschienene Schrift des Wirklichen Geheimen Rats Dr. jur. Kirchhoff „Die deutsche Eisenbahngemeinschaft" hat zur Lösung der wichtigen nationalen Frage einen neuen Vorschlag gemacht, der in Parlamenten und Presse vielfachen Widerhall, aber auch Widerspruch gefunden hat, und von den leitenden Persönlichkeiten im deutschen Eisenbahnwesen wohl allgemein als nicht ausführbar bezeichnet ist.

Der Zweck der vorliegenden Schrift ist, das seit Erscheinen der ersten, also seit etwa 1 Jahr, durch die Erörterung der Frage gewonnene neue Material zu sichten und zu bearbeiten. Verfasser erklärt in der Einleitung, der Sinn und Zweck der ersten Schrift sei nicht die Absicht gewesen, bestimmte Vorschläge zu machen, die zu amtlicher oder gar gesetzgeberischer Behandlung unmittelbar geeignet wären. Sie hätte vielmehr nur Anregungen geben sollen, um die öffentliche Aufmerksamkeit wieder auf die bedeutungsvolle Frage zu lenken und in sachlicher Erörterung aus Nord und Süd des deutschen Vaterlandes zu weiterer Klärung der schwierigen Frage beizutragen. Zur Förderung des Gedankens und als Ergänzung der früheren soll die neue Schrift dienen. In ihr werden die parlamentarischen Verhandlungen und Preßstimmen erschöpfend wiedergegeben und die dabei hervorgetretenen Meinungen und Bedenken besprochen. Hierbei macht der Verfasser von neuem den Vorschlag, zur Prüfung der Frage eine ständige Fachkommission einzusetzen, auch entwickelt er den Gedanken eines Gemeinschaftsamtes mit preußischer Spitze und eines „Delegierten-Parlaments" ausführlicher.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Überleitung des Personenverkehrs vom Dresdener Bahnhofe nach dem Hauptbahnhofe in Leipzig.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am Vormittage des 1. Februar d. J. wird die Überleitung des gesamten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehrs des Dresdner Bahnhofs in Leipzig nach dem dortigen neuen Hauptbahnhofe stattfinden. Die Personen-Verkehrsanlagen des Dresdner Bahnhofes werden am genannten Tage vormittags nach Ankunft des 9 Uhr 42 Minuten von Lausigk eintreffenden Zuges 2513 geschlossen. Der letzte vom Dresdner Bahnhof abfahrende Zug ist der Zug 1529, Abfahrt 9 Uhr 37 Minuten nach Borsdorf. Als erster Zug wird der Zug D 4, Ankunft 9 Uhr 50 Minuten von Dresden, in den neuen Hauptbahnhof eingeführt, während der erste vom Hauptbahnhof abfahrende Zug, der Zug 1507, Abfahrt 10 Uhr 10 Minuten über Döbeln nach Dresden, sein wird. Die Verkehrszeiten der Züge ändern sich durch die Verlegung nicht. Der Dresdner Bahnhof dient künftig unter der bisherigen Bezeichnung „Leipzig-Dresdn. Bf." nur dem Güterverkehr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Februar d. J. wird die zwischen den Stationen Elberfeld-Steinbeck und Elberfeld-Sonnborn links der Bahnstrecke Elberfeld-Vohwinkel gelegene Station Elberfeld Zoologischer Garten, welche bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Gepäck und Expreßgut eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 18 vom 21. Januar d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, die Fahrscheinhefte für einfache Fahrt ausgeben, betreffend den Vereinsreiseverkehr (Umschläge der Fahrscheinhefte für einfache Fahrt) (abgesandt am 28. Januar d. J.).

Nr. I 22 vom 22. Januar d. J. an alle Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (Streichung des Fahrscheins Reihe 7091 D)) (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Nr. V 6 vom 25. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kesselwagenvorschrift (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrsbeschränkung.

Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty sowie die Übernahme der auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangenden und für diese Strecke der k. k. priv. Kauschau-Oderberger Eisenbahn und über dieselbe hinaus bestimmten vorgenannten Sendungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 29. Januar l. J. bis auf weiteres eingestellt. Im Rollen befindliche Güter werden übernommen.

Budapest, 28. Januar 1913. (366)
Der Generaldirektor.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 5. Februar 1913 werden einbezogen: a) die Stationen Bodenbach und Tetschen in den Ausnahmetarif S 9 für Hohlglaswaren als Versandstationen mit besonderen Frachtsätzen, b) die Stationen Köblitz und Rottwerndorf in den Ausnahmetarif S 14 für Baumwolle usw. als Empfangsstationen, c) die Station Auerswalde-Köthensdorf in den Ausnahmetarif 5b für Steingrus. Näheres geht aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem preußisch-hessischen Tarif- und Verkehrsanzeiger hervor, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II Auskunft.

Dresden, am 30. Januar 1913. (378)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - österreichischer Verkehr, Tarifheft 2 vom 1. Dezember 1911.

Am 15. Februar 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 24 (Jutegarne) von Triebes nach Feldkirchen in Kärnten für 5 t von 425 und für 10 t von 396 Pf., ferner des Ausnahmetarifes 131 B (Emballagen) zwischen Bautzen und Leitmeritz A. T. E. und k. k. St. B. für Stückgut von 88 Pf. für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 30. Januar 1913. (379)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Ab 1. Februar 1913 wird eine Anzahl Tarifentfernungen der Stationen Bieberehren und Röttingen Bf. in den pfälzisch-bayerischen Gütertarif übernommen.

Teilweise ermäßigen sich dabei die Entfernungen der Station Bieberehren bis zu 3 km, teilweise erhöhen sie sich ab 1. April 1913 um 1 km.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 30. Januar 1913. (382)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Niederländisch - österreichisch - ungarischer Verband, Heft 1.

Am 20. Februar 1913 wird Helmond, Station der Niederländischen Staatsbahnen, in die Abteilungen A und B des Ausnahmetarifes 91 für den Empfang von Petroleum, roh und raffiniert, einbezogen. Die Frachtsätze sind aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 30. Januar 1913. (374)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1912.

Vom 1. April 1913 an wird im Warenverzeichnis unter I. 1. A der Artikel „Leimkalk (Leimkäse)“ gestrichen.

Dresden, 30. Januar 1913. (376)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch - sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 tritt eine Erhöhung der Tarifentfernung für die Station Frankfurt (Main) Westhafen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) um 9 km ein, wodurch sich die Frachtsätze für diese Station entsprechend erhöhen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 30. Januar 1913. (377)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. treten im Ausnahmetarif 9 des Tarifheftes 1 (Baden) für den Verkehr von Mannheim-Neckarau nach Berlin und Vororten Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl usw. des Spezialtarifs II in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. Januar 1913. (370)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Februar 1913 werden die Stationen Acholshausen, Aub - Baldersheim, Bieberehren, Burgerroth, Bürgstadt, Dorfprozelten, Faulbach (Main), Freudenberg (Main), Gaukönigshofen, Gelchsheim, Hasloch (Main), Miltenberg-Nord, Reistenhausen-Fechenbach, Rittershausen, Röttingen (Ufr) Bahnhof, Sonderhofen, Stadtprozelten und Tückelhausen der bayerischen Staatseisenbahnen in die Tarifhefte 1 und 2 aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Januar 1913. (375)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1269. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 wird die zur k. k. Staatsbahndirektion Stanislau gehörige, auf der Strecke Lemberg—Stanislau gelegene Betriebsausweiche „Persenkówka“ als Empfangsstation in den obengenannten Tarif, Abteilung A, für Steinkohlen und Steinkohlenziegel (Briketts), und Abteilung B, für Steinkohlenkoks usw. mit den Frachtsätzen für Lemberg—Podzamce einbezogen. Persenkówka ist nur für die Auf- und Abgabe von Wagenladungsgütern für die Firmen „Stadtgemeinde Lemberg sowie A.-G. Radziwill, Wimmer und Zelenscy“ in Lemberg eröffnet.

Ferner ist im obengenannten Tarife auf den Seiten 20, 21, 42, 43 und 44 (Abteilung A, Frachtsätze für Steinkohlen usw.) in der Fußnote „**)“ und auf Seite 48 (Abteilung B, Frachtsätze für Steinkohlenkoks usw.) in der Fußnote „*)“ der Gültigkeitstermin „31. Dezember 1912“ auf „28. Februar 1913“ zu berichtigen.

Kattowitz, 27. Januar 1913. (371)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. Js. wird die Station Fürstenberg (Oder) als Versandstation in den Ausnahmetarif S 4 für Dextrin usw. — Heft C 2, Seite 184 — und in den Ausnahmetarif S 4a für Kartoffelstärkefabrikate usw. — Heft C 2, Seite 186 — einbezogen.

Über die Höhe der Sätze und die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 28. Januar 1913. (372)
Kgl. Eisenbahndirektion.

Italienisch - englischer Güterverkehr. Reglementarische Bestimmungen vom 1. April 1895.

Zu Art. 9. Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Von diesem Zeitpunkt ab sind den Frachtbriefen für alle Sendungen, die durch das deutsche Zollgebiet durchgeführt werden, deutlich geschriebene Warenerklärungen in doppelter Ausfertigung nach vorgeschriebenem Muster offen beizugeben. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken.

Diese Bestimmung gilt bereits für solche Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgegeben werden, aber erst am 1. April 1913 oder später an der Zollgrenze eintreffen.

Straßburg, 28. Januar 1913. (373)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch - österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.

Am 1. Februar 1913 wird für Braunkohle usw. im Versande von Ruhland nach Prag (Bubna) ein direkter Frachtsatz in Höhe von 1160 H. für 1000 kg unter den im Haupttarife angegebenen Bedingungen eingeführt. In dem Frachtsatze ist die Gebühr für die Überführung von Bubna Staatsbahnhof nach Prag (Bubna) bereits enthalten.

Breslau, 28. Januar 1913. (367)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif Heft B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 wird die Station Cöln-Eifeltor mit einem Anstoßfrachtsatz von 0,49 Fr. für Abteilung a und von 0,37 Fr. für Abteilungen b und c an die Frachtsätze von Cöln-Ehrenfeld in den Ausnahmetarif 23 II (Eisen und Stahl usw.) einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 27. Januar 1913. (368)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch - deutsche Eisenbahnverbände. Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft, die unter anderem vorschreibt, daß alle Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen. Mit Gültigkeit vom 1. April wird daher Artikel 10 des genannten Tarifs durch folgende Zusatzbestimmung ergänzt: „Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken.“ Diese Vorschrift gilt auch für die Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgeliefert oder abgefertigt werden, jedoch erst an diesem Tage oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 28. Januar 1913. (369)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1913, spätestens vom Tage der Betriebseröffnung, treten infolge Eröffnung der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd für mehrere Stationen in den Entfernungen sowie in den Ausnahme-Frachtsätzen Änderungen — sowohl Erhöhungen als auch Ermäßigungen — ein. Die Änderungen werden durch Nachträge zum Staats- und Privatbahn-Gütertarif bekannt gegeben.

Auskunft erteilt das Verkehrsbureau Berlin.

Berlin, den 29. Januar 1913. (356)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Angaben für die Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahn durch folgende ersetzt:

„Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn (mit Ausschluß des Binnenverkehrs) [7].

[7]) der um 20 % ermäßigten Fracht wird ein Betrag von 2 ₰ für je angefangene 100 kg des wirklichen Gewichts zugeschlagen.“

Berlin, 28. Januar 1913. (355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1912 werden einbezogen in die Ausnahmetarife 2 a Rehfelde Ostbahn als Versandstation, 5 i Hundisburg als Versandstation, S 18 c Nuttlar als Empfangsstation.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 29. Januar 1913. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Verkehr Teil I A.

Reglementarische Bestimmungen vom 15. Mai 1909.

Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Von diesem Zeitpunkt ab ist der Artikel 10 durch folgende Zusatzbestimmung zu ergänzen:

„Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärungen beizugeben und dies auf dem Frachtbrief zu vermerken.“

Diese Bestimmung gilt schon für solche Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgegeben werden, aber erst am 1. April 1913 oder später an der Grenze eintreffen.

Straßburg, den 27. Januar 1913. (346)
Kaiserliche Generaldirektion, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Februar 1913 tritt ein Nachtrag 24 in Kraft. Er enthält unter anderem Änderungen der Abschnitte A, B, D 7 und H.

Berlin, 28. Januar 1913. (342)

Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutscher Gütertarif, Teil I B vom 1. August 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 werden im § 23 der allgemeinen Tarifvorschriften betreffend Tarifierung von Fahrzeugen auf Seite 12 des Tarifs, die Worte a) unter Ziffer I: „wenn sie in bedeckten Wagen durch die Kopf- oder Seitentüren nicht verladen werden können, werden befördert“ ersetzt durch die Worte: „wenn sie in bedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, werden befördert“; b) unter Ziffer II: „wenn sie in bedeckte Wagen durch die Kopf- oder Seitentüren verladen werden können, werden befördert“ ersetzt durch verladen werden können, oder wenn auf Antrag des Absenders im Frachtbrief bedeckte Wagen mit Kopftüren verwendet werden, die Worte: „wenn sie in bedeckte Wagen durch die Seitentüren werden befördert“. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 25. Januar 1913. (343)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1265 und 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 2 und 4, gültig vom 15. Mai 1912.

A. Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, bleiben nachstehende Änderungen und Ergänzungen in dem vorbezeichneten Tarife in Wirksamkeit:

Einbezogen sind:

die Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft Berzdorf und Oberrosenthal-Johannesthal mit nachstehenden Frachtsätzen:

Nach	Von den Versandstationen bezw. Gruben lfd. Nr.																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller																
Berzdorf	1232	1 23	1220	1215	1215	1215	1205	1219	1220	1203	1219	1221	1221	1227	1229	1232	1229
Oberrosenthal-Johannesthal	1221	1212	1209	1204	1204	1204	1194	1208	1209	1192	1208	1210	1210	1216	1218	1221	1218

Nach	Von den Versandstationen bezw. Gruben lfd. Nr.																
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	35
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller																
Berzdorf	1227	1236	1229	1225	1228	1232	1229	1227	1223	1225	1227	1225	1233	1237	1233	1237	1246
Oberrosenthal-Johannesthal	1216	1225	1218	1214	1217	1221	1218	1216	1212	1214	1216	1214	1222	1226	1222	1226	1235

Nach	Von den Versandstationen bezw. Gruben lfd. Nr.																
	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller																
Berzdorf	1249	1252	1243	1243	1245	1245	1248	1253	1254	1253	1262	1260	1268	1270	1277	1265	1252
Oberrosenthal-Johannesthal	1238	1241	1232	1232	1234	1234	1237	1242	1243	1242	1251	1249	1257	1259	1266	1254	1241

Nach	Von den Versandstationen bezw. Gruben lfd. Nr.																
	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69
	Frachtsätze für 1000 kg in Heller																
Berzdorf	1257	1260	1262	1265	1249	1256	1246	1240	1235	1254	1236	1236	1241	1228	1223	1235	1223
Oberrosenthal-Johannesthal	1246	1249	1251	1254	1238	1245	1235	1229	1224	1243	1225	1225	1230	1217	1212	1224	1212

die Station Pořičan (Direktionsbezirk Ste) mit den im Tarif enthaltenen, um 80 h für 1000 kg gekürzten Frachtsätzen der Station Sadska;

die Station Mladějow (Direktionsbezirk Pr) mit den im Tarif enthaltenen, um 50 h für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Libun;

die Halte- und Ladestelle Hořatew (Direktionsbezirk Ste) mit den im Tarif enthaltenen Frachtsätzen der Station Sadska;

die Halte- und Ladestelle Schurz (Direktionsbezirk Nw) mit den um 10 h für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Schlotten-Kukus;

die Halte- und Ladestelle Sepekau (Direktionsbezirk Pr) mit den Frachtsätzen von Mühlhausen, bei Myslowitzgrube mit den um 10 h für 1000 kg ermäßigtem Frachtsatze von Mühlhausen.

B. Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, bleiben nachstehende Änderungen und Ergänzungen in dem vorbezeichneten Tarife in Wirksamkeit.

Einbezogen sind:

die Ladestelle Strazów (Direktionsbezirk Le) in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen etc.) mit den im Tarife enthaltenen, von Grube lfd. Nr. 50 um 20, von den übrigen Gruben um 10 h für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Rzeszów;

die Station Kryszczatek (Direktionsbezirk Cz/St) in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen etc.) und Abteilung B (Frachtsätze für Steinkohlenkoks etc.) mit den im Tarife enthaltenen Frachtsätzen der Station Zaleszczyki;

die Station Wygoda (Direktionsbezirk St) in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen etc.) mit den im Tarife enthaltenen Frachtsätzen für Korościatyn.

Kattowitz, den 25. Januar 1913. (359)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österr. Verkehr. Tarifheft 1.
Am 15. Februar 1913 treten neue Frachtsätze der ordentlichen Stückgutklassen in Hellerwährung zwischen Grottau, Ketten, Kratzau und Weißkirchen b. Kratzau einerseits und verschiedenen österr. Stationen anderseits in Kraft. Die Frachtsätze sind aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien zu ersehen. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wienerstraße 4, II Auskunft.
Dresden, am 29. Januar 1913. (358)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr.
Am 1. Februar 1913 treten in Kraft:
Nachtrag II zum Gemeinsamen Heft,
„ III „ besonderen Tarifheft 1,
„ II „ „ „ 2,
„ II „ „ „ 3.
Durch die Nachträge werden hauptsächlich neue Stationen in den direkten Verkehr einbezogen und bereits im Bekanntmachungswege eingeführte Abfertigungsmöglichkeiten erweitert. Durch Berichtigung von Druckfehlern treten vereinzelt Frachterhöhungen ein. Diese gelten erst vom 1. April 1913 an. Nähere Auskunst erteilt unser Verkehrsbureau.
Dresden, am 29. Januar 1913. (357)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsf. Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen) und deutsch-südfranzösischer Verband (Verkehr mit den P. L. M. Bahnen und mit den Orléans- und Midibahnen). Teil I A.
Reglementarische Bestimmungen vom 22. Dezember 1908.
Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Von diesem Zeitpunkt ab ist der Artikel 10 (1) auf Seite 17 durch folgende Zusatzbestimmung (8) zu ergänzen: „Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärungen beizugeben und dies auf dem Frachtbrief zu vermerken.“
Diese Bestimmung gilt schon für solche Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgegeben werden, aber erst am 1. April 1913 oder später an der Grenze eintreffen.
Straßburg, den 26. Januar 1913. (347)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.
Vom 1. Februar 1913 an wird die Station Hainsberg in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) einbezogen.
Dresden, am 28. Januar 1913. (348)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II Hefte 2, 3, 4 vom 1. Juli 1911, Hefte 8, 9, 10 und 13 vom 1. Mai 1912.
Im Ausnahmetarif 91 (Petroleum usw.) treten folgende Änderungen ein:
1. Die Frachtsätze der Abteilung B (Rohbenzin) treten mit Ablauf des 31. März 1913 außer Kraft.
2. Die Frachtsätze der Abteilung E (Petroleumnaphtha usw.) gelten mit Wirkung vom 1. April 1913 nur mehr für „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt.“
München, den 26. Januar 1913. (350)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh. namens der Verbandsverw.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.
Am 10. Februar d. J. werden die Stationen Schwarzenau (Kr. Witkowo) des Direktionsbezirks Posen und Würzburg-Zell der Bayerischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.
Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. Januar 1913. (345)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil IV, Heft A vom 1. April 1912.
Einführung von Frachtsätzen.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 wird die Station Krystynopol der k. k. österr. Staatsbahnen in die Serie I, Ziffer 1 und 2 für Holz des obenbezeichneten Tarifes einbezogen, wie folgt:

Reexpeditionsgruppe	Von	Bahnverwaltung	Nach: k. k. St. B.					Kgl. Bayer. St. B.	S. B. B.					Schnitttariftabelle A	
			Bregenz transit *)	Buchs (St. Gallen) transit *)	Feldkirch transit *)	Lindau-Reutin transit *)	St. Margrethen transit *)	Lindau-Reutin transit *)	Basel St. Johann Basel S. B. B. †)	Konstanz †)	Romanshorn	Schaffhausen †)	Singen (Hohenwiel) †)	Bis zum Schnittpunkte 1	2
			Centimes für 100 kg												
41	Krystynopol*)	K. k. St. B.	309	304	304	309	310	309	394	340	329	359	352	304	310

Wien, am 28. Januar 1913. (364)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.
Im III. Nachtrag ist im Kopf, Seite 19 bis 24, der Stern (*) bei dem Stationsnamen „Lindau-Reutin“ zu streichen.
München, den 27. Januar 1913. (349)
Tarifamt
der K. bayer. St. E. r d. Rh.

Französisch-deutscher Güterverkehr über Belgien.
Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A.
Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Sie vorschreibt, daß Waren, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, von einer Warenerklärung begleitet sein müssen.
Die Zusatzbestimmung 12 zu Artikel 10 des oben genannten Tarifs wird daher wie folgt ergänzt:
„Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch Deutschland bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Die Beigabe der Erklärung hat der Absender auf dem Frachtbrief zu vermerken.“
Diese Bestimmung gilt auch bereits für solche vor dem 1. April 1913 aufgelieferte Sendungen, die erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen. Auch diesen Sendungen müssen daher die vorgeschriebenen Erklärungen beigegeben sein.
Cöln, den 24. Januar 1913. (344)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Abänderung einer Kundmachung.
In der in diesem Blatte Nr. 1 vom 4. Januar 1913, unter fortl. Nr. (56) verlautbarten Bekanntmachung sind in der ersten, zweiten und dritten Zeile die Worte: „In dem vom 1. Februar 1913 gültigen Nachtrage XI zum obgenannten Tarife sind“ abzuändern auf: „Mit Gültigkeit vom 5. März 1913 sind im Nachtrage XI zum obgenannten Tarife“.
Wien, am 28. Januar 1913. (362)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Berichtigung einer Kundmachung.
In der Kundmachung (232) der Nr. 6 dieses Blattes vom 22. Januar 1913 ist auf Seite 115 in der Rubrik „Post Nr.“ die fehlende Nr 17 einzutragen und unter dieser Post Nr. der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. IX für Sendungen aus Frankreich, Serie 6, 10 t, Budapest-Deutsch Avricourt Grenze von „68.75“ auf „68.15“ zu berücksichtigen.
Wien, am 29. Januar 1913. (363)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für den rumänisch-süddeutschen Flußverkehr vom 15. Februar 1909.
Mit Geltung ab Schiffahrtbeginn 1913 wird die Station Radujevatz mit den für

die Station Vidin bestehenden Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

München, im Januar 1913. (351)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, auch namens der rumänischen Staatsflußschiffahrt.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif, Heft A und B.
In den besonderen Ausführungsbestimmungen treten mit Wirkung vom 1. Februar 1913 folgende Änderungen ein:

I. Die besondere Ausführungsbestimmung B II d zu § 12 der Eisenbahnverkehrsordnung wird dahin geändert, daß Schülerkarten für 20 Fahrten auch an Schüler von Musikschulen abgegeben werden.

II. Die besondere Ausführungsbestimmung B IV zu § 12 der E. V. O. wird dahin geändert, daß die Ermäßigung für Schulfahrten auch bei gemeinschaftlichen Ausflügen von Konfirmanden, Kommunikanten und Firmlingen auf Antrag der begleitenden Geistlichen gewährt wird. In diesem Falle vertritt der Geistliche die Stelle des Schulvorstandes.

III. Die vorstehend unter II bezeichnete Änderung wird auch im Heft B durch gleichlautende Ergänzung der besonderen Ausführungsbestimmung B, III zu § 12 der Eisenbahnverkehrsordnung zum gleichen Zeitpunkt durchgeführt.

Sämtliche vorstehenden Änderungen sind nach der Vorschrift in § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, 27. Januar 1913. (365)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

4. Lieferfristen.

Infolge wieder eingetretener normaler Verkehrsverhältnisse wird die für die Station Taraczköz mit Kundmachung Nr. 329690/912 vom 20. November v. J., für die Station Bosanski Bród mit Kundmachung Nr. 353962/912 vom 9. Dezember v. J., für die Station Zimony mit Kundmachung Nr. 369032/912 vom 20. Dezember v. J., für die Stationen Pozsony rendezö p. u. Czegléd, Hatvan, Nagyvárad, Királyháza, Ujdombovár und Ersekujvár mit Kundmachung Nr. 342972/912 vom 30. November v. J. verlautbarte dreitägige Zuschlagsfrist mit 1. Februar l. J. außer Kraft gesetzt.

Die für die Stationen Pozsony-Ujváros, Lipótvár, Rákos-rendezö p. u., Rákos, Szolnok, Szeged, Szabadka und Budapest-Ferenczváros mit Kundmachung Nr. 342972/912. vom 30. November v. J. verlautbarte 3tägige Zuschlagsfrist bleibt weiter in Kraft.

Budapest, den 29. Januar 1913. (380)
Die Direktion
der königlich ungarischen
Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrshauptsektion.

5. Effektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.
Dividende.

Durch Beschluß der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1912 auf 14%, d. i. 24 ℳ für jede Aktie festgesetzt.

Dieselbe kann bei der Vereinsbank Nürnberg, sowie bei der Dresdener Bank und deren Filialen gegen Abgabe der Anweisung (Coupon) pro 1912 erhoben werden.

Nürnberg, 30. Januar 1913. (381)
Das Direktorium.

6. Verdingungen.

Die Ausführung der Schmutzwasser-Ent- und der Bewässerungsanlagen des Wagenschuppens auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg soll verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 11. Februar 1913, vormittags ½11 Uhr, portofrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,30 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau Nr. 349 einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg, Karlshorst, Wallenstein-Straße 67, Fernspr.-Amt Ob. Nr. 370.

Zuschlagsfrist 15. März 1913.
Berlin, im Januar 1913 (353)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Dachdeckerarbeiten umfassend rd.

800 qm Schieferdach,
120 m Schneefanggitter,

einschl. Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 30. Januar ab im Neubau-Bureau, Ecke Sophien- und St. Johanner-Straße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ (mit Zeichnungen 3 ℳ) in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Dachdeckerarbeiten zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken" bis zum 7. Februar, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königl. Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 17. Februar 1913.

Saarbrücken, den 30. Januar 1913. (354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung eines Wasserbehälters von etwa 300 cbm Inhalt für den Wasserturm des Bahnhofs Erkner und der Steig-, Fall- und Überlaufsleitungen innerhalb des Wasserturms sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis zum 18. Februar 1913 vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an uns, Berlin W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vorm. im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist: 18. März 1913. (352)
Berlin, den 18. Januar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Kupfer und Messing im Etatsjahre 1913 für die Königliche Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster und zwar 98 900 kg Kupferblech, 247 000 kg Kupferplatten, 301 000 kg Stangenkupfer, 3640 kg Kupferdraht, 58 600 kg Kupferröhren, 12 080 kg Messingblech, 2390 kg Messingdraht, 7800 kg Rundmessing.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 13. Februar 1913, vorm. 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen werden für 1 ℳ (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 29. Januar 1913. (361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Be- und Entwässerung der Stellwerke Rt und Wot und Anschluß an die bestehenden Leitungen auf dem Güterbahnhof Charlottenburg soll verdungen werden.

Angebote sind bis zum Dienstag, den 18. Februar, vormittags ½12 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,30 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Neubaubureau, Güterbahnhof Charlottenburg, einzusehen, wo auch Auskünfte über die örtliche Lage erteilt werden.

Zuschlagsfrist 20. März 1913.
Berlin, im Januar 1913. (383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 10. | 5. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Fassung der Notstandstarife.

Von **Carl Burger,** Eisenbahnassessor bei der Königl. Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh.

Die Notstandstarife der letzten Jahre hatten, wie dies in der Natur der Sache liegt, den Zweck, durch Verbilligung der Frachtkosten den Bezug von einzelnen für die Volksernährung, Viehhaltung und Aussaat wichtigen Gütern zu erleichtern, auf größere Entfernungen zu ermöglichen und damit günstig auf die Preisbildung zu wirken. Es ist eine unleugbare Tatsache, daß die Eisenbahnverwaltungen diesen Erfolg nur in unvollkommener Weise erreicht haben. Es hat sich gezeigt, daß die Notstandstarife vom Herbst 1911 sofort die unerwünschte Wirkung auslösten, daß die Preise einzelner Produkte fast automatisch um den Betrag der Frachtermäßigung in die Höhe gingen. In der ausgeprägtesten Form konnte das bei den Gegenständen „Torfstreu" und „Kartoffeln" beobachtet werden.

Daneben konnte man in vielen Fällen die Wahrnehmung machen, daß der Verbraucher die Frachtermäßigung gar nicht erhielt, weil der Groß- oder Zwischenhändler, dadurch daß er sich selbst als Empfänger im Frachtbrief bezeichnen ließ, die Ermäßigung sich selbst zu verschaffen wußte. Es mag zugegeben werden, daß die Notstandsermäßigung in manchen Fällen bei Bemessung des Kaufpreises mitberechnet war. Daß aber der Verbraucher regelmäßig in den Genuß der vollen Frachtermäßigung gelangte, ist schwer zu glauben. Vielfach handelte es sich indes bei den Sendungen um die Erfüllung älterer, vor Inkrafttreten der Notstandstarife abgeschlossener Lieferungsverträge. In diesen Fällen ist die Ermäßigung in der Regel dem im Frachtbrief als Empfänger bezeichneten Verkäufer als glattes Geschenk zugefallen.

In der Erkenntnis, daß der Zweck der Notstandstarife nur dann erreicht werde, wenn die Frachtermäßigung dem Verbraucher unverkürzt zukommt, haben die deutschen Verwaltungen nach den mit den Notstandstarifen des Jahres 1911 gesammelten Erfahrungen in den jüngsten zur Linderung der Fleischnot erlassenen Notstandstarif für Gerste und Mais zu Futterzwecken eine Bestimmung aufgenommen, die dem Verbraucher die Notstandsermäßigung sichern sollte. Es wurde nämlich im Tarif ausdrücklich als Zweck der Tarifmaßnahme bezeichnet, die Frachtermäßigung dem Verbraucher zuzuführen. Dementsprechend wird in der Inhaltsangabe des Frachtbriefs der Zusatz gefordert: „Zum Verbrauch als Futtermittel im Inlande. Den Frachtunterschied gegenüber der gewöhnlichen Fracht erhält der Verbraucher." Beim Fehlen dieses Zusatzes erfolgt die Gewährung der Ermäßigung im Erstattungsweg bei Vorlage der schriftlichen Erklärung, daß den Frachtunterschied gegenüber der gewöhnlichen Fracht der Verbraucher erhält.

Dieser Vorbehalt ist als ein unbestreitbarer Fortschritt zu bezeichnen. Der Tarifgeber ist aber auf halbem Wege stehen geblieben. Es hat sich gezeigt, daß der Handel auch diesen Notstandstarif fast unumschränkt für sich in Anspruch nimmt. Über die Verpflichtung, die Notstandsermäßigung dem Verbraucher zukommen zu lassen, hilft man sich mit der Behauptung hinweg, daß sich die Ermäßigung seinerzeit in dem Kaufpreis, den der Verbraucher zu zahlen habe, ausdrücken werde. Das mag bis zu einem gewissen Grad richtig sein. Allein die Erfahrung bestätigt, daß der Verbraucher, der das Gut vielleicht als dritte oder vierte Hand erlangt, von der Ermäßigung recht wenig verspürt, weil ein Teil der Frachtermäßigung bereits durch höhere Preisforderungen des Groß- und Zwischenhandels aufgezehrt worden ist. Eine Unkostenersparnis, die der Allgemeinheit un-

beschränkt erreichbar ist, löst unfehlbar Rückwirkungen auf die Preisbildung aus. In dieser Erscheinung steckt ein Stück Preisbildungslehre: Wenn das Bedürfnis vorhanden ist, kann der Verkäufer ohne Schädigung der Kauflust mit dem Kaufpreis um den Betrag einer allgemein zugänglichen Kaufsunkostenminderung in die Höhe gehen. Es muß deshalb das Bestreben des Tarifgebers sein, den Notstandstarifen ihre preiserhöhende Wirkung nach Möglichkeit zu nehmen durch Beseitigung der unbeschränkten Zugänglichkeit. Eine Unkostenminderung, die nur einem bestimmten, eng begrenzten Personenkreis zugänglich ist, mag vielleicht die Kauflust beleben, also die Nachfrage mehren, aber sie wirkt bei weitem nicht in dem Umfange preissteigernd wie eine allgemeine Frachtermäßigung. Notstandstarife werden darum ihren Zweck nur dann in wirksamer Weise erfüllen, wenn ihre Fassung eine solche ist, daß nur der letzte Verbraucher und höchstens noch der Verkäufer im Kleinhandel die Ermäßigung bekommen kann.

In diesem Punkte haftet also auch dem jüngsten Notstandstarif für Gerste und Mais zu Futterzwecken noch eine wesentliche Unvollkommenheit an. Wenn auch von dem Frachtbriefempfänger die Erklärung gefordert wird, die Ermäßigung dem Verbraucher zukommen zu lassen, so erlangt hieraus der Verbraucher noch kein unmittelbares Recht auf die Ermäßigung. Das läßt sich auch im Rahmen des Eisenbahntarifs nicht machen. Denn der Tarif hat lediglich die Aufgabe, die Rechtsverhältnisse zwischen den am Frachtvertrag Beteiligten festzulegen, nicht aber eine Rechtsquelle für die Ansprüche eines Dritten abzugeben. Das Recht, die Hinübergabe der Ermäßigung an den Verbraucher zu verlangen, steht nur der Eisenbahn zu. Es ist aber mit der Erzwingung dieser Verpflichtung schon wegen der Schwierigkeit des Nachweises, daß der Empfänger seiner Verpflichtung zur Weitergabe der Ermäßigung nicht nachgekommen ist, eine mißliche Sache. So erweist sich der im Tarif gemachte Vorbehalt in der Praxis häufig als ein unzureichendes Mittel. Der Tarifgeber sollte darum bei künftigen Notstandsmaßnahmen danach trachten, die Zugänglichkeit der Frachtermäßigung noch weiter einzuschränken, und zwar nach einer doppelten Richtung:

1. Die Ermäßigung sollte nur gewährt werden bei Sendungen in überwiesener Fracht, wenn der frachtbriefmäßige Empfänger Selbstverbraucher oder Kleinhandelsverkäufer ist. Die Verlautbarung dieses Umstandes im Frachtbrief sollte gefordert und in Zweifelsfällen der Empfänger auf den Reklamationsweg verwiesen werden.

2. Die Abtretbarkeit des Reklamationsrechtes oder die Weitergabe der Ermäßigung an einen Dritten sollte durch den Tarif grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Eine diesen Vorschlägen Rechnung tragende Fassung der Notstandstarife würde schwerlich eine Steigerung der Großhandelspreise verursachen. Sie würde aber volle Gewähr dafür bieten, daß die Frachtermäßigung unverkürzt dem Verbraucher zukommt.

Die Notstandstarife vom Herbst 1911 erzeugten vielfach Streitigkeiten zwischen Absender und Empfänger, weil der Absender die Frachtermäßigung mit der Begründung in Anspruch nahm, dem Empfänger sei zu einem fest bestimmten Kaufpreis verkauft worden, die durch die Notstandstarife gewährte Frachtermäßigung müsse dem Verkäufer zufallen, wie diesen ja auch eine Frachterhöhung getroffen hätte. Die Ausschließung der Abtretbarkeit des Reklamationsrechts und das Verbot der Weitergabe der Frachtermäßigung an einen Dritten würde ein wirksames Mittel sein, um gegenüber solchen Ansprüchen die Ermäßigung jenem Teil zu sichern, dem sie nach dem Willen des Tarifgebers zukommen soll. Dadurch würde dem Zwischenhandel auch die Möglichkeit genommen, sich die Ermäßigung auf indirektem Wege zu verschaffen.

Der Jahresbericht des amerikanischen Bundesverkehrsamts und die Unfälle auf den dortigen Bahnen im Jahre 1911/12.

Der Bericht des amerikanischen Bundesverkehrsamtes für das Eisenbahnjahr 1912 wurde am 18. Dezember der Öffentlichkeit übergeben, und es werden darin unter Anderem auch die Unglücksfälle auf den amerikanischen Bahnen eingehend behandelt. Das Amt hebt hervor, daß vor allem Sicherheit die Hauptregel im Betriebe sein müßte, dagegen aber werde auf den amerikanischen Bahnen mehr gesündigt, als nach den vorhandenen Umständen und Verhältnissen zulässig sei. Der Bericht weist darauf hin, daß viele Unfälle, die den Verlust zahlreicher Menschenleben im Gefolge hatten, bei Ausübung gehöriger Vorsicht wie bei Anwendung geeigneter Sicherheitsmaßregeln und bei guter Ausrüstung hätten vermieden werden können. Die angeführten Zahlen ergeben, daß im Eisenbahnjahre 1912 (1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912) 8215 Zugentgleisungen stattfanden, von denen 1877 durch Mängel des Bahnbettes und 2847 durch fehlerhafte Ausrüstung verursacht wurden. Dies bedeutet eine beträchtliche Zunahme von Zugentgleisungen gegen das vorangegangene Jahr 1910/1911 und zwar um 652 infolge mangelhaften Bahnbettes und um 1023 infolge schlechter Ausrüstung. — Im Verlaufe des Jahres 1911/12 waren durch Unfälle auf den Eisenbahnen 10 585 Personen getötet und 169 538 verletzt worden; das bedeutet eine Zunahme um 189 Tote und 19 379 Verletzte gegen das vorangegangene Jahr.

Das Bundesverkehrsamt hat nun viele der Eisenbahnunfälle und ihre Ursachen teils selbst untersucht teils durch Sachverständige untersuchen lassen und kommt zu dem Schluß, daß weit wirksamere Maßnahmen als die bisher angewendeten erforderlich seien, um Sicherheit im Bahnverkehr zu schaffen. Die früheren Vorschläge des Amtes in Bezug auf Einführung von ganz aus Stahl gebauten oder mit Stahlunterbau versehenen Wagen sind allerdings so schnell, als die Verhältnisse es erlaubten, zur Durchführung gelangt, und damit sind auch die aus dem Gebrauch von unsicheren Wagen erwachsenden Gefahren allmählich fast verschwunden; dafür aber bleiben ernste Gefahren infolge der schlechten Beschaffenheit des Bahnbettes und der Schienen bestehen, so daß die Zahl der Entgleisungen fast ununterbrochen wächst.

Von 31 Zugentgleisungen, welche das Amt selbst untersucht hat, mußten 14 teils direkt teils indirekt auf ein schlechtes Bahnbett zurückgeführt werden. In fünf von diesen 14 Fällen hätten sich die Entgleisungen wahrscheinlich verhüten lassen, wenn man die bestehenden aber wenig beachteten Vorschriften für Beschränkung der Fahrgeschwindigkeit beachtet hätte. Bei einer schweren Zugentgleisung ergab die Untersuchung des ganzen benachbarten Bahnbettes, daß auf einer Strecke von 147 Schienenlängen 906 verfaulte Bahnschwellen vorhanden waren. Unter zwei Schienen waren je 12, unter einer ganzen Anzahl von Schienen je 10 und 11 verfaulte Schwellen vorgefunden worden. In einzelnen dieser Schienen waren die Nägel so locker, daß sie mit den Fingern leicht entfernt werden konnten. 63 Prozent der Gesamtzahl der untersuchten Bahnunfälle waren aber durch Fehler der Bediensteten verursacht worden. Man würde jedoch fehl gehen, wollte man diese Fehler durchweg einem Mangel an Disziplin zuschreiben und die Angestellten allein dafür verantwortlich machen. Hauptsächlich Schuld an den meisten Entgleisungen trägt die beträchtliche Zunahme an Fahrgeschwindigkeit und Gewicht der Bahnzüge während der letzten Jahre, sowie der starke immer zunehmende Verkehr auf den Linien und in den Bahnhöfen. Hierdurch wurde die Verantwortung und der Dienst der Zugführer und der anderen Bahnbediensteten vermehrt und die Gelegenheit, Fehler zu begehen, vervielfacht. Trotz dieser erhöhten Verantwortung, trotz der Verstärkung der Gefahrenquelle sind die Vorschriften für die Sicherheit des Bahndienstes fast unverändert dieselben

geblieben wie früher. Das Bundesverkehrsamt macht wiederum wie im vorigen Jahre Vorschläge, wie die Möglichkeit menschlicher Irrtümer auf das geringste Maß eingeschränkt werden könnte; eine ununterbrochene Beaufsichtigung des Bahnbettes besonders bei den Linien mit starkem Eilzug- und Expreßdienst, dann die allgemeine Einführung des Block-Signalsystems, das, soviel Unwahres auch darüber geschrieben, gesprochen und in die Öffentlichkeit gebracht wurde, doch nur bei den großen Hauptbahnen und da nur wieder auf deren Hauptstrecken eingeführt ist. Schließlich schlägt es eine bedeutende Einschränkung der Fahrgeschwindigkeit vor. Das amerikanische Publikum habe leider die schlechte Gewohnheit, nur die schnellstfahrenden Züge benutzen zu wollen, und das bringe mit sich, daß Bahnen die im Wettbewerb mit einander stehen, sich durch größere Fahrgeschwindigkeit überbieten wollten, um die große Menge des fahrenden Publikums an sich zu ziehen. Es sollten auch die Fahrgeschwindigkeiten je nach der Betriebsstärke, je nach der Bodengestaltung, je nach den anderen Umständen behördlich festgesetzt und darauf gesehen werden, daß die vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit nicht überstiegen wird!*)

Von der Gesamtzahl der Verunglückten waren 402 Bahnbedienstete getötet und 92 363 verletzt worden nur durch „Unfälle im Berufe“ (z. B. beim Rangieren usw.), abgesehen von den Unfällen im Verkehr von Bahnzügen. Zu den Todesopfern gehörten 318 Fahrgäste, 3635 Bahnangestellte und 6632 andere Personen; von den letzteren wurden die meisten auf den Kreuzungen vom Zuge erfaßt. Die Zahl der getöteten Bahnbediensteten hat gegen das Vorjahr um 133 zugenommen, die der getöteten Fahrgäste hat sich um 38 verringert. Von den Verletzten waren 16 386 Fahrgäste, 142 442 Angestellte und 10 710 andere Personen.

Als bezeichnend wird von dem Bundesverkehrsamt hervorgehoben, daß sich in neuerer Zeit bei den großen und vermeintlich gut geleiteten Bahnen die Unglücksfälle häufen, während früher meist bei den kleineren Bahnen oder bei den Bahnen der mittleren Gebiete oder im „Wildwest“ die meisten Unfälle sich ereigneten. So haben zwischen dem 1. November und 15. Dezember 1912 bei der Neuyorker Centralbahn nicht weniger als vier große Unfälle stattgefunden, bei denen Todesfälle und viele Verletzungen sich ereigneten. Gegen Ende des Monats November fand auf der Pennsylvania-Bahn ein Unfall derart statt, daß auf einer Brücke ein Geleise sich unter der Last des Zuges senkte, infolgedessen eine Schiene brach und der Zug entgleiste. Sachverständige gaben an, die Senkung des Bahngeleises sei durch Sacken der Brücke erfolgt. Man fragt sich: Wenn bei einer Weltbahn, wie es die Pennsylvania-Bahn ist, die Beaufsichtigung der Bahnstrecke ausreichend gewesen wäre, hätte dann eine Brücke aus dem Lot kommen können, ohne daß es Jemand merkte und sofort Abhilfe erfolgte?

Zum Schlusse stellt das Amt an die Gesetzgebung mehrere Forderungen von solcher Bedeutung, daß wir sie anführen müssen. Es fordert in erster Linie eine strafrechtliche Verantwortung der Betriebsleiter von Bahnen für Versehen, Überschreitungen und Nachlässigkeiten, eine Verantwortung, wie sie das Zugpersonal trifft. Während der Lokomotivführer, der Heizer, der Zugschaffner für jedes seiner Versehen strafrechtlich zur Verantwortung gezogen wird, kennt das amerikanische Gesetz bis jetzt noch in keinem einzigen Staate eine strafrechtliche Verantwortung der Leiter einer Gesellschaft, wenn durch ihre Schuld ein böser Unfall heraufbeschworen wurde. Gewiß ist die Bahn haftpflichtig für jeden Schaden, den sie angerichtet hat, sie muß oft große Entschädigungssummen für Getötete oder Verletzte zahlen; daß aber der Direktor der Bahn, wenn die Schuld an einem Versehen der Betriebsleitung lag, persönlich strafrechtlich zur Sühne herangezogen würde, das ist noch nie geschehen und kann nicht geschehen, weil nach amerikanischer Rechtsanschauung bisher nur die Körperschaft verantwortlich war und diese keine strafbare Handlung begehen kann. Das Amt wünscht, daß hier eine Änderung eintreten solle und daß der Eisenbahndirektor ebenso persönlich für eine Unterlassung oder ein Versehen oder eine Nachlässigkeit eintreten soll wie der niedere Bedienstete für die Erfüllung der ihm obliegenden Verpflichtungen. Dr. A. M.

*) Anm. d. Schriftl. Wahrscheinlich sind die in Nr. 1 S. 16 und Nr. 7 S. 130 d. Ztg. gemeldeten Herabsetzungen der Fahrgeschwindigkeit einiger der schnellsten Züge auf den amerikanischen Bahnen schon auf eine Einwirkung des Bundesverkehrsamts zurückzuführen.

Neuorganisation der badischen Staatseisenbahnen.

In Ergänzung der Mitteilung hierüber in No. 1 S. 9 d. Ztg. geben wir nachstehenden Auszug aus der halbamtlichen Auslassung über die wichtigsten Maßnahmen organisatorischer Art zur Durchführung der geplanten Änderungen wieder:

„1. In der Stellung des Ministeriums innerhalb der Eisenbahnverwaltung soll eine wesentliche Änderung gegen bisher nicht eintreten. Dem Ministerium soll also, wie bisher, nur die oberste Leitung, insbesondere die Entscheidung in den Etat- und Finanzfragen, zufallen; alle mit der unmittelbaren Leitung und Verwaltung zusammenhängenden Geschäfte sollen von ihm ferngehalten werden. Das Ministerium ist also im wesentlichen Aufsichtsbehörde über das gesamte Eisenbahnwesen und die badische Bodenseedampfschiffahrt. Eine Erweiterung des Aufgabekreises des Ministeriums, etwa nach preußischem Vorbilde, erscheint bei der derzeitigen Organisation der Ministerien ausgeschlossen. Die dem Ministerium im einzelnen vorbehaltenen Zuständigkeiten sind einer eingehenden Durchsicht unterzogen worden, inwieweit, unbeschadet der Aufgabe des Ministeriums, die selbständige Erledigung von früher diesem vorbehaltenen Geschäften der Generaldirektion überlassen werden kann, und es ist darnach bereits das Erforderliche angeordnet worden. Außerdem ist die Aufsicht über die im Lande befindlichen, nicht von der Staatsbahnverwaltung betriebenen Privatbahnen (Neben- und Kleinbahnen), die früher ausschließlich vom Ministerium ausgeübt wurde, inzwischen der Generaldirektion überwiesen worden, so daß dem Ministerium nur noch die Oberaufsicht über diese Bahnen bleibt.

2. Die dringend notwendige Entlastung des Kollegiums der Generaldirektion und zugleich eine Verringerung der für die Leitung und rasche Geschäftsabwicklung hinderlichen großen Zahl von Referenten und Hilfsreferenten dieser Behörde soll dadurch herbeigeführt werden, daß den Hilfsbureaus der Generaldirektion gewisse minderwichtige Geschäfte zur selbständigen Erledigung unter Aufsicht der Respizienten zugewiesen werden. Die Zahl der Respizienten der Generaldirektion (einschließlich des Vorstandes dieser Behörde, der Abteilungsvorstände und des Mitgliedes in Mannheim, das daselbst zugleich die Vorstandsstelle der Betriebsinspektion versieht), soll alsbald mit Inkrafttreten der Neuorganisation von 36 auf 31, die Zahl der Hilfsbureaus, an deren Spitze mit Rücksicht auf ihre gehobene Stellung künftig durchweg Inspektionsbeamte stehen sollen, von bisher 18 auf 11 verringert werden. Eine weitere wesentliche Entlastung des Kollegiums und Verringerung der Zahl der Referenten wird mit der Abnahme der Bautätigkeit eintreten.

3. Die jetzt bestehende Zusammenfassung des Magazindienstes bei einer besonderen Zentralanstalt, der Verwaltung der Eisenbahnmagazine, soll unter Aufhebung dieser Behörde beseitigt und es sollen die von letzterer bisher wahrgenommenen Magazingeschäfte teils der Generaldirektion und deren Hilfsbureaus, teils der Verwaltung der Hauptwerkstätte und den Bezirksstellen übertragen werden. Dadurch soll — neben Verminderung des Beamtenapparats — insbesondere auch erreicht werden, daß die Materialbeschaffung durch diejenigen technischen Stellen und Beamten erfolgt, die durch ihre dienstliche Tätigkeit die sachlichen Bedürfnisse am besten beurteilen können.

4. Der Werkstättendienst, der bisher — von der Verwaltung der Hauptwerkstätte in Karlsruhe abgesehen — mit dem Dienst der Maschineninspektionen vereinigt war, soll im Interesse besserer Dienstversorgung von diesem losgetrennt und besonderen Werkstätteninspektionen zugewiesen werden. Den Maschineninspektionen verbleibt sodann nur noch die Leitung und Überwachung der mit den Maschinenhäusern ver-

bundenen kleinen sogenannten Heizhauswerkstätten, die künftig die Bezeichnung Betriebswerkstätten führen sollen. Die Maßnahme bedingt, daß an Stelle der bisherigen 7 Maschineninspektionen künftig 2 Werkstätteninspektionen — außer der bestehenden bleibenden Hauptwerkstätte — und 5 Maschineninspektionen treten.

5. Um das im Interesse einer guten Dienstbesorgung unerläßliche persönliche Einvernehmen der Vorstände der Bezirksstellen, insbesondere der im regsten Verkehr stehenden Betriebs- und Bahnbauinspektionen nach Tunlichkeit zu fördern, sollen die Sitze der zusammengehörigen Bezirksstellen möglichst an die gleichen Orte und in die gleichen Gebäude verlegt werden, und es soll bei der Abgrenzung der Bezirke, soweit es die sonstigen Interessen zulassen, darauf Rücksicht genommen werden, daß die Bezirke sich decken, daß also immer nur möglichst wenige Dienstvorstände im regelmäßigen Verkehr mit einander zu stehen haben.

6. Außer durch eine wesentliche Vereinfachung im Kredit- und Etatwesen sowie in der Aufstellung der Voranschläge und Kostenberechnungen der technischen Bezirksstellen soll eine Entlastung dieser einmal auch dadurch herbeigeführt werden, daß die Fertigung von Bauentwürfen nebst Kostenanschlägen, die jetzt in überwiegendem Maße durch die technischen Bezirksstellen erfolgt, künftig in der Regel durch die Generaldirektion und deren Hilfsbureaus vorgenommen werden, wodurch nicht nur eine bessere Ausnützung des mit diesen Arbeiten betrauten Personals herbeigeführt, sondern auch die Bearbeitung der Entwürfe nach einheitlichen Gesichtspunkten durch ein in den betreffenden Arbeiten besonders ausgebildetes und erfahrenes Personal erreicht werden soll.

7. Bei den Betriebsinspektionen soll eine Entlastung dadurch erzielt werden, daß die Leitung des Fahrdienstes, die jetzt zum Teil bei diesen Bezirksstellen liegt, ganz in die Generaldirektion verlegt werden und gewisse andere fahrdienstlichen Geschäfte von den Betriebsinspektionen auf die größeren Stationen übergehen sollen.

8. Eine erhebliche Entlastung der technischen Bezirksstellen soll dadurch herbeigeführt werden, daß bestimmte Geschäfte von diesen Bezirksstellen zu unterstellenden Ortsstellen in eigener Zuständigkeit sollen erledigt werden, in ähnlicher Weise, wie dies bisher schon durch die den Betriebsinspektionen unterstellten Stationsämter und Güterverwaltungen geschieht. Bis jetzt werden nämlich im Geschäftsbereich der technischen Bezirksstellen alle Geschäfte, auch soweit sie zunächst innerhalb eines bestimmten Bereichs von diesen untergebenen Hilfsbeamten, wie Bahnmeistern, Telegraphenmeistern usw. behandelt werden, im Namen und unter unmittelbarer Verantwortlichkeit der vorgesetzten Bezirksstelle geführt; damit ist eine außerordentlich große Zahl von Vorlagen jener Hilfsbeamten an die Bezirksstellen und somit eine Doppelarbeit verbunden, die durch Schaffung selbständiger Ortsstellen erheblich vermindert werden kann. Allen Ortsstellen, den bisher schon bestehenden wie den neu zu errichtenden, sollen möglichst weitgehende Befugnisse zur selbständigen Erledigung der Geschäfte eingeräumt werden. Durch die so eintretende Entlastung sollen andrerseits die Bezirksstellen in den Stand gesetzt werden, fortgesezt mit allem Nachdruck die Geschäftsführung der ihnen untergeordneten Ortsstellen zu überwachen.“

Die Durchführung dieser Maßnahmen bedingte eine einschneidende Aenderung der Organisation der Staatsbahnverwaltung. Diese ist, soweit sie die Neuordnung des Dienstes innerhalb der Generaldirektion und deren Hilfsbureaus, ferner die Aufhebung der bisherigen Verwaltung der Eisenbahnmagazine in Karlsruhe sowie die anderweitige Regelung des Magazindienstes betrifft, mit dem 1. Januar durchgeführt worden. Für die Neuordnung des Dienstes der folgenden Bezirks- und der Ortsstellen ist der 1. April d. J. in Aussicht genommen.

a) Die Bahnbauinspektionen Bruchsal, Durlach, Rastatt und Singen werden aufgehoben; dafür wird in Mannheim und Karlsruhe, den Sitzen der zugehörigen Betriebsinspektionen, neben den daselbst bereits bestehenden Bahnbauinspektionen je eine weitere solche Bezirksstelle errichtet. Diese Maßnahmen sind in der Hauptsache in den oben unter Ziffer 5 dargelegten Gesichtspunkten begründet. Die Bahnbauinspektion Durlach war von Anfang an für den Neubau des Bahnhofs daselbst errichtet worden und soll nunmehr, nachdem diese Bauarbeiten zum größten Teil vollendet und die übrigen, der Dienststelle zugewiesenen Aufgaben zweckmäßigerweise von einer der Bahnbauinspektionen in Karlsruhe übernommen werden, wieder beseitigt werden. Nach Bruchsal soll vom 1. April 1913 ab das Statistische Bureau, nach Rastatt das Vermessungsbureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen verlegt werden. Diese Maßregel, durch die auch die genannten Städte Ersatz für die Aufhebung von Dienststellen erhalten, wird insbesondere auch zu dem Zwecke getroffen, um die daselbst vorhandenen bahneigenen Dienstgebäude tunlichst auszunützen und in Karlsruhe für die Hilfsbeamten der Generaldirektion erforderliche Räume freizumachen.

b) Außer der in Offenburg bereits seit Oktober v. J. bestehenden Werkstätteinspektion wird eine solche Bezirksstelle vorläufig in Heidelberg errichtet und gleichzeitig die Maschineninspektion daselbst aufgehoben. Nach Inbetriebnahme der neuen Werkstätte in Schwetzingen, wofür die erste Teilforderung bereits im Baubudget für 1912/13 genehmigt worden ist, wird die Werkstätteinspektion von Heidelberg nach Schwetzingen verlegt werden.

c) Die Maschineninspektion in Freiburg wird aufgehoben; die bisher von dieser wahrgenommenen Geschäfte, soweit sie nicht an die Werkstätteninspektion Offenburg übergehen, werden der in Basel bereits bestehenden Maschineninspektion übertragen. Für die Leitung der in Freiburg verbleibenden Werkstätte wird ein Werkstätteamt mit einem akademisch gebildeten Beamten als Vorstand eingerichtet.

d) An einer Reihe von Orten werden gemäß den unter Ziffer 8 dargelegten Gesichtspunkten Ortsstellen eingerichtet, die unter der Aufsicht und Leitung der Bezirkstellen innerhalb enger begrenzter Gebiete den ihnen übertragenen Dienst unter eigener Verantwortung wahrzunehmen haben.

In der gleichen Angelegenheit sind weiter eine Anzahl Dienstvorschriften ergangen, über die wir Nachstehendes mitteilen:

Um eine dauernde enge Fühlung zwischen der Generaldirektion und den Bezirksstellen zu erzielen, ist durch eine vom badischen Finanzministerium erlassene vorläufige Dienstvorschrift bestimmt worden, daß zur Beratung allgemeiner dienstlicher Angelegenheiten in der Regel im Frühjahr und Spätjahr bei der Generaldirektion eine Besprechung mit den Vorständen der Zentralanstalten und Bezirksstellen stattzufinden hat. Die Generaldirektion kann beim Vorliegen dringender Beratungsgegenstände weitere Besprechungen anberaumen oder regelmäßige Besprechungen beim Mangel an Beratungsstoff ausfallen lassen. Für die Beratungen wird von der Generaldirektion eine Tagesordnung aufgestellt; Anträge dafür sind spätestens bis zum 15. März und 15. September an das Zentralbureau der Generaldirektion einzusenden. Nach Bedarf werden für die einzelnen Gegenstände Berichterstatter bestellt. Im Anschluß an die allgemeinen Besprechungen finden zur Beratung von Gegenständen, die nur einen Teil der Vorstände der Zentralanstalten und Bezirksstellen berühren, in der Regel Sonderbesprechungen statt. Nach Bedarf können solche Besprechungen von der Generaldirektion noch zu anderen Zeiten anberaumt werden, auch sind die Vorstände der Bezirksstellen befugt, die Abhaltung einer Besprechung über bestimmt zu bezeichnende Gegenstände zu beantragen. Die fraglichen Anlässe sollen ferner allgemein zur mündlichen Behandlung dienstlicher Fragen zwischen den Inspektionsvorständen und den Referenten und Vorständen der Hilfsbureaus der Generaldirektion ausgenutzt werden. Die seither üblichen Monatskonferenzen der Bezirksbeamten unter sich sind gleichzeitig abgeschafft worden.

Für die betriebstechnischen und administrativen Streckeninspizienten ist ebenfalls eine neue Dienstanweisung erlassen worden. Diese unterscheidet sich von der seitherigen hauptsächlich durch eine genauere Fassung.

Durch eine vorläufige gemeinsame Dienstanweisung für die Hilfsbureaus der Generaldirektion, deren Aufgaben und Befugnisse unter der neuen Organisation gegen seither wesentlich erweitert sind, wird der Geschäftsgang bei diesen geregelt. Die Hilfsbureaus haben innerhalb ihres Geschäftskreises a) die Beschlüsse der Generaldirektion vorzubereiten und zu bearbeiten; b) bestimmt bezeichnete Geschäftssachen selbständig zu erledigen. Es bestehen folgende 11 Hilfsbureaus (seither 18): Zentralbureau, Betriebsbureau, Maschinentechnisches Bureau, Elektrotechnisches Bureau, Verkehrsbureau, Bahnunterhaltungsbureau, Bahnbaubureau, Brückenbaubureau, Oberbau- und Stellwerkbureau, Hochbaubureau und Rechnungsbureau. Mit Rücksicht auf ihre erweiterten Zuständigkeiten werden alle Bureaus von oberen Beamten, in der Stellung von Inspektionsbeamten, geleitet. Zur selbständigen Erledigung ist ihnen allgemein die Führung von Verzeichnissen, Listen u. dergl. sowie die Fertigung statistischer Arbeiten aller Art überlassen; außerdem sind jedem Bureau bestimmt bezeichnete Gegenstände zur selbständigen Erledigung übertragen. Für die Art der Erledigung ist die Geschäftsanweisung der Generaldirektion maßgebend. Im Vollzug der ihnen zur selbständigen Erledigung übertragenen Geschäfte sind die Hilfsbureaus befugt, die erforderlichen Anordnungen zu treffen, auch Unregelmäßigkeiten zu verfolgen und im Rahmen ihrer Zuständigkeit abzuwandeln. Zu allgemeinen Verfügungen von grundsätzlicher Bedeutung sind sie nicht zuständig. Über Einsprachen gegen selbständige Entschließungen der Hilfsbureaus entscheidet die Generaldirektion. Die Vorstände der Hilfsbureaus sind zuständig, Ordnungsstrafen und Schadenersatzauflagen auszusprechen, und zwar gegen das eigene Personal bis zu 10 ℳ, gegen sonstige Beamte der Gehaltsklassen F bis K bis zu 5 ℳ. Auch zur Vergebung

von Leistungen und Lieferungen sind sie beschränkt zuständig. Innerhalb ihres Geschäftsbereichs dürfen die Hilfsbureaus mit anderen badischen Dienststellen, mit oberen Dienststellen fremder Eisenbahnverwaltungen sowie mit Privatpersonen (auch Unternehmern u. dergl.) in unmittelbaren Verkehr treten. Die Hilfsbureaus stehen mit ihrem Personal den Respizienten der Generaldirektion zur Verfügung. Auch die zur selbständigen Erledigung überwiesenen Aufgaben haben sie in steter Fühlung mit den Respizienten und unter deren Aufsicht zu besorgen. Letztere sind berechtigt und verpflichtet, die Bureaus auch für die Behandlung der von ihnen selbständig zu erledigenden Geschäfte mit allgemeiner Weisung zu versehen. Der eigene Schriftverkehr der Hilfsbureaus soll in den einfachsten Formen vollzogen werden. Wenn ein Geschäft aus der Zuständigkeit des Hilfsbureaus in jene der Generaldirektion übergehen soll, ist dem Respizienten der Entwurf einer Generaldirektionsverfügung vorzulegen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen im Reichstage.** In der Budgetkommission des Reichstages am 31. Januar gelangte der Etat der Reichseisenbahnen für 1913 zur Verhandlung. Über die Betriebsergebnisse der Reichseisenbahnen machte Staatsminister v. Breitenbach nähere Mitteilungen mit dem Hinweis auf seine Äußerungen im Abgeordnetenhause. Dabei führte er nach der „Nordd. Allg. Ztg.“ aus, daß zwischen der badischen und bayerischen Eisenbahnverwaltung und anderseits mit den elsaß-lothringischen und preußischen Eisenbahnverwaltungen die besten Beziehungen beständen. Das hindere nicht, daß Anschlußzüge manchmal nicht erreicht werden könnten. Der Berichterstatter bedauerte, daß dem Beschluß des Reichstags, betreffend Dienst und Ruhezeit des Eisenbahnpersonals nicht entsprochen worden sei. Die Fahrkartensteuer solle reformiert werden. Minister v. Breitenbach erwiderte, daß bezüglich der Dienst- und Ruhezeit eine Vereinbarung der Verwaltungen zustande gekommen sei, die eine erhebliche Erleichterung dem Personal bringe. Das Lokomotivpersonal habe dadurch eine erhöhte Ruhezeit von 32 Stunden erhalten. Die Fahrkartensteuer habe sich eingelebt. Für Kranke würden Abteile bereitgestellt, sofern vier Fahrkarten III. Klasse gelöst würden. Der Wunsch auf Vermehrung von Zehntonnenwagen werde in fachmännischen Kreisen nicht geteilt, sei auch betriebstechnisch nicht gut erfüllbar und auch nicht nötig, da für bestimmte Frachten nicht über den Zehntonnentarif zu entrichten sei. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr seien auch in den letzten Monaten gestiegen. Von 77 höheren Beamten seien 13 Elsaß-Lothringer, von 3378 mittleren Beamten 985, von 7843 Unterbeamten seien 4868 Elsaß-Lothringer. Die Fabrik in Grafenstaden erhalte so viel Aufträge wie früher. Reichsschatzsekretär Kühn erklärte, auf den Ertrag von 20 Millionen aus der Fahrkartensteuer im Interesse der Allgemeinheit nicht verzichten zu können. Vielleicht könne aber versucht werden, eine Reform herbeizuführen, die die Einnahmen nicht beeinträchtige. Staatsminister v. Breitenbach führte aus, die Anrechnung der Nachtdienstzeit erfolge für das Zugpersonal durch angemessene Entschädigung. Allgemein eine Nachtdienstzulage einzuführen, verbiete die finanzielle Lage der Eisenbahnverwaltungen. Weiter äußerte sich der Minister über den Bezug von Kohlen und über die Tätigkeit der Arbeiterausschüsse, deren Mitgliedern gestattet werde, auch während der Arbeitszeit zusammenzutreten; Zentralausschüsse seien weder nötig noch zweckmäßig. Urlaub werde in weitgehendem Maße erteilt. Die Pensionskasse der Arbeiter solle so ausgestaltet werden, wie jene der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung. Bezüglich des Akkordsystems der Güterbodenarbeiter sei ein Arbeiterausschuß zur Prüfung eingesetzt. Ein Elsaß-Lothringer wünschte größere Beteiligung und Aufnahme von Einheimischen in den Eisenbahndienst. Minister v. Breitenbach äußerte sich in entgegenkommendem Sinne. Die auf 141 950 ℳ veranschlagten Kosten der Zentralverwaltung wurden genehmigt, ebenso die Mehrforderungen an Stellen für Lokomotivführer und Zugführer. Dazu lagen Anträge vor auf Gewährung von Zulagen, auf Aufnahme der 1909 in der zweiten Lesung beschlossenen Gehaltssätze für die Unterbeamten in die Besoldungsordnung sowie auf Gewährung von Kinderzulagen. Ein Regierungskommissar äußerte sich ablehnend, schon der Kosten wegen. Die Reichseisenbahnbeamten hätten ohnehin eine besondere Zulage. Inwieweit darüber hinaus eine besondere Fürsorge am Platze sei, werde geprüft. Das Lohneinkommen der Arbeiter sei von 1906 bis 1911 um 4,2 Millionen Mark gestiegen, 1912 um über eine Million. Ein vollwertiger Werkstättenarbeiter verdiene 1692 ℳ im Durchschnitt, ein Betriebsarbeiter 1404 ℳ. Ein vorliegender Antrag auf Vermehrung der Assistentenstellen erscheine untunlich.

Die Weiterberatung über diese Anträge erfolgt am 5. Februar.

— **Tarifverzeichnis.** Das im Verkehrsbureau des Reichs-Eisenbahnamts aufgestellte Verzeichnis sämtlicher deutschen Eisenbahntarife, das einen vollständigen und schnellen Überblick über alle auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife für den Personen- und Güterverkehr ermöglicht, ist nach dem Stande vom 1. Januar d. J. neu herausgegeben worden. Die Neuausgabe ist 199 Druckseiten stark, im Verlage von Julius Springer in Berlin W 9, Linkstraße 23/24, erschienen und zum Preise von 5 ℳ für das Stück von dort zu beziehen.

— **Elektrische Zugförderung auf der Berliner Stadt- und Ringbahn sowie den Vorortstrecken.** In der am 31. Januar d. J. abgehaltenen Sitzung der 17. Kommission des Abgeordnetenhauses brachte das Zentrum einen Antrag auf Vertagung ein. Dieser Antrag wurde damit begründet, daß noch über folgende Punkte Aufklärung verlangt werden müsse: 1. ob die neue 1 D 1-Lokomotive das leiste, was verlangt werden müsse; 2. ob die Möglichkeit bestehe, durch Verhandlungen mit dem Zweckverband eine Erhöhung der Tarife durchzusetzen; 3. ob nicht auch bei Einführung des verbesserten Dampfbetriebs eine Tariferhöhung möglich sei; 4. ob nicht die Versorgung mit elektrischer Energie durch eine sog. gemischte Gesellschaft erfolgen könne. — Ein Vertreter der Staatsbahnverwaltung wies nach, daß die Lokomotive zurzeit die gehegten Erwartungen nicht erfülle, die angeordneten Versuche aber erst in vierzehn Tagen beendet seien. Die Kommission beschloß darauf mit überwiegender Mehrheit, die Beratung nochmals zu vertagen.

Ein gleichzeitig eingebrachter konservativer Antrag besagte: 1. Ziffer V zur Einrichtung elektrischer Zugbeförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, 50 000 000 ℳ, zurzeit abzulehnen, 2. die Königliche Staatsregierung aufzufordern: a) zur alsbaldigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse 6 620 000 ℳ, b) für Versuche mit Triebgestellen usw. 3 000 000 ℳ anzufordern, ferner darauf bedacht zu nehmen, dem gesteigerten Verkehrsbedürfnis entsprechende Dampflokomotiven und Wagen einzustellen, 3. die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, nach dem Ergebnis der Versuche für die Einrichtung elektrischer Zugbeförderung auf den Strecken Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle und Lauban-Dittersbach-Königszelt gegebenenfalls dem Landtag eine Vorlage zu unterbreiten zum Zweck der Elektrisierung der Berliner Stadt-vorort- und Ringbahnen oder eines Teiles derselben unter staatseigener Stromerzeugung und des Nachweises der Wirtschaftlichkeit, nötigenfalls unter Erhöhung der Tarife. — Dieser Antrag gelangte nicht mehr zur Beratung.

— **Vergebung von Leistungen und Lieferungen.** Der preußische Eisenbahnminister hat in einem neuerlichen Erlaß an die Königl. Eisenbahndirektionen folgenden Grundsatz ausgesprochen: Nach der Vorschrift in Absatz II 8 (8) der allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen vom 23. Dezember 1905 (E. V. Bl. S. 321), sind bei der Vergebung von Bauten im Falle gleicher Preisstellung die am Orte der Ausführung oder in dessen Nähe wohnenden Gewerbetreibenden vorzugsweise zu berücksichtigen, wenn sie die Arbeiten im eigenen Betriebe ausführen. Unter „gleicher Preisstellung“ im Sinne dieser Vorschrift ist nicht eine ziffermäßig genaue Übereinstimmung zu verstehen. Die Bestimmung würde andernfalls der Anwendbarkeit entbehren, da eine derartige Übereinstimmung zwischen mehreren Angeboten nur in äußerst seltenen Fällen vorkommt. Für die praktische Anwendung wird es genügen, das Erfordernis dann als erfüllt anzusehen, wenn das Angebot des ortsansässigen Bewerbers zu den drei schließlich für den Zuschlag in Betracht kommenden Angeboten gehört und der geforderte Preis nicht erheblich höher ist, als die Forderungen der beiden anderen Anbieter. Die Entscheidung darüber, ob das Vorhandensein gleicher Preisstellung im Sinne der eingangs genannten Vorschrift angenommen werden kann, muß nach den Umständen des einzelnen Falles unter Berücksichtigung der Höhe des Bauobjektes und des zwischen den Angeboten vorhandenen Unterschiedes getroffen werden.

— **Stückzeitverfahren.** Zur weiteren Ausgestaltung und Vervollkommnung des nunmehr im Eisenbahnwerkstättendienst zur Durchführung gelangten Stückzeitverfahrens und um insbesondere eine möglichst gleichmäßige und gerechte Wir-

kung dieses Verfahrens zu erzielen, erklärt ein neuerlicher Erlaß des preußischen Eisenbahnministers es für erforderlich, auch fernerhin unausgesetzt darauf hinzuwirken, daß für gleiche, unter denselben Bedingungen auszuführende Arbeiten überall auch gleiche Stückzeiten festgesetzt werden. Die von den Kommissaren des Ministers gemachten Beobachtungen weisen darauf hin, daß noch erhebliche Unterschiede in der Stückzeitbildung bestehen, die in den einschlägigen Verhältnissen keine hinreichende Begründung finden. Um auf dem Wege des Ausgleichs dieser Unterschiede fortzuschreiten, bestimmt der Erlaß, daß das Königliche Eisenbahn-Zentralamt sämtliche Stückzeiten alsbald einer erneuten Nachprüfung unterzieht, die Gründe bestehender Abweichungen feststellt und letztere im Benehmen mit den beteiligten Eisenbahndirektionen, soweit es die Verhältnisse zulassen, ausgleicht. Sollte über einzelne Festsetzungen ein Einvernehmen nicht erzielt werden können, so hat das Königliche Eisenbahn-Zentralamt die Entscheidung des Ministers einzuholen.

— **Anträge der Arbeiterausschüsse bei den Ämtern im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Ein Erlaß des Eisenbahnministers an die Eisenbahndirektionen besagt, daß nach den eingegangenen Berichten es sich überall als zweckmäßig erwiesen hat, den Arbeitern die Entscheidungen auf Anträge der Arbeiterausschüsse durch Anschlag des Amtsvorstandes bekannt zu machen. Das Verfahren ist deshalb beizubehalten, und zwar sind den Arbeitern bei ablehnenden Bescheiden zugleich die wesentlichen Entscheidungsgründe, soweit sie nicht etwa rein interner Art sind, in gedrängter Kürze mitzuteilen.

— **Beraubung der Kasse des Bahnhofs St. Magnus.** Nach einer amtlichen Meldung aus Bremen ist in der Nacht zum Sonntag, den 2. d. M. im Empfangsgebäude des Bahnhofs St. Magnus ein Diebstahl verübt worden. Nach einem ergebnislosen Einbruch in das Dienstzimmer drang ein Mann in die Wohnung eines gegenüber dem Bahnhofe wohnenden Stationsbeamten ein und zwang diesen unter Drohungen, die Kassenschlüssel herauszugeben. Mit diesen öffnete der Täter den Geldschrank im Dienstzimmer des Empfangsgebäudes und entwendete eine nicht erhebliche Geldsumme.

— **Staatsbahn und Städtebahn Cöln-Düsseldorf.** Die Handelskammer zu Düsseldorf hatte sich in ihrer Sitzung vom 9. Januar eingehend mit der Frage des viergleisigen Ausbaus der Staatsbahn Duisburg-Cöln beschäftigt. Den Anlaß dazu hatte eine Erklärung des Eisenbahnministers in der Schleppmonopolkommission des Abgeordnetenhauses am 26. November v. J. gegeben. Nach dem in den amtlichen Drucksachen des Abgeordnetenhauses veröffentlichten Protokoll über die Sitzung hatte der Eisenbahnminister dort gesagt: Im Ruhrrevier sei der Ausbau 3. und 4. Gleise schwierig, auf einzelnen Strecken unmöglich. Aber man sei auch dort nach dieser Richtung bereits vorgegangen und habe für den Verkehr Dortmund-Essen eine viergleisige Bahn zur Verfügung. Diese Linie müsse alsbald weiter nach Duisburg ausgebaut werden. Voraussichtlich werde man noch weiter gehen, diese Linie bis Düsseldorf verlängern und, falls das Projekt der Städtebahn Düsseldorf-Cöln nicht bald zur Ausführung komme, den drei- und viergleisigen Ausbau bis Cöln fortsetzen müssen. Wegen dieser Stelle im Protokoll der Sitzung der Schleppmonopolkommission und wegen Äußerungen des Ministers in derselben Sache bei der Wagenmangelkonferenz am 23. November in Essen hatte die Handelskammer zu Düsseldorf an den Eisenbahnminister wiederholt das Ersuchen um nähere Aufklärung gerichtet. Der Eisenbahnminister hat nunmehr, wie die „Köln. Ztg." schreibt, der Handelskammer folgendes mitgeteilt:

Die preußische Staatsbahnverwaltung verfolgt seit längerer Zeit das Ziel, durch den viergleisigen Ausbau der Strecke von Hannover über Hamm nach dem Rhein eine den Bedürfnissen des Personen- und Güterverkehrs gleichmäßig gerecht werdende leistungsfähige Verkehrslinie zu schaffen. Dieses Programm läßt sich nur nach und nach und nicht von einem Endpunkt zum andern gleichmäßig fortschreitend durchführen. Eine Anzahl wichtiger Teilstrecken, insbesondere im Ruhrrevier, ist bereits mit mehr als zwei Gleisen ausgestattet. Auf andern Strecken sind die Vorbereitungen dazu im Gange. Die fehlenden Teile einzufügen und anzuschließen, ist die Aufgabe der nächsten Zeit. Sie wird so viel als möglich beschleunigt werden. Das ist der Sinn meiner mehrfach angezogenen Ausführungen bei den Besprechungen in Essen und in der Kommission des Herrenhauses. Zu dem erwähnten Projekt gehört auch, wie ich ausdrücklich erklären will, der viergleisige Ausbau der Strecke Duisburg-Düsseldorf und seine Fortsetzung in der Richtung nach Cöln über Düsseldorf hinaus. Die letztere ist, soweit die Bedürfnisfrage in Betracht kommt, durchaus unabhängig davon, ob die Schnellbahn Düsseldorf-Cöln zustande kommt. Daß letzteres im Verkehrsinteresse beider Städte erwünscht ist und von meiner Seite Förderung verdient, glaube ich bei dieser Gelegenheit aussprechen zu sollen. Nicht geklärt ist indes bis jetzt die Frage, in welcher Weise die Weiterführung der neuen Gleise südlich von Düsseldorf zweckmäßig in Aussicht zu nehmen sein wird. Eine Erklärung darüber abzugeben, wann und in welcher Weise der Ausbau des 3. und 4. Gleises auf dieser Strecke erfolgen wird, bin ich daher zurzeit nicht in der Lage.

— **Beendigung des Ausstands auf der Hamburger Hochbahn.** Am 1. d. M. morgens war das Fahrpersonal der Hamburger Hochbahn wegen nicht erfüllter Lohnforderungen in den Ausstand getreten. Die Verhandlungen zwischen der Hochbahngesellschaft und den Streikenden haben aber bald zu einer Verständigung geführt. Der regelmäßige Betrieb wurde am 2. d. M. vormittags um 10 Uhr wieder aufgenommen. Bis zu dieser Zeit war ein beschränkter Verkehr mit Hilfe des Aufsichtspersonals durchgeführt worden. Am 1. d. M. hatte jedoch die Hochbahn infolge eines vermutlich durch die Ausständigen herbeigeführten Kurzschlusses abends zwischen 9 und 10 Uhr den Betrieb einstellen müssen. Die Züge lagen auf der Strecke fest. Den Ausständigen ist eine Lohnerhöhung in Aussicht gestellt und die Wiedereinstellung von sieben wegen Agitation entlassenen Zugführern zugestanden worden.

— **Diebstähle auf Berliner Güterbahnhöfen.** Die Berliner Kriminalpolizei hat jahrelang betriebene Diebstähle auf Berliner Bahnhöfen aufgedeckt. Seit nicht weniger als sechs Jahren trieb eine Gesellschaft von Dieben auf den verschiedenen Berliner Fern- und Vorortgüterbahnhöfen ihr lichtscheues Gewerbe. Aus offenen wie aus verschlossenen Güterwagen, die ihrer Entladung harrten, wurden Waren aller Art nach Aufbrechen der Verschlüsse entwendet. Mit besonderer Vorliebe wurden Hafer, Gips, Zement und Mauersteine in großen Posten gestohlen. Jetzt ist es endlich gelungen, die wohlorganisierte Bande hinter Schloß und Riegel zu setzen. Die Seele der Diebsgesellschaft war der in Berlin-Schöneberg wohnende Fuhrherr Bernhard Schultz, der sich seines Kutscherpersonals zur Ausführung der Diebstähle bediente. Die Kutscher hatten mit ihren Gespannen viel auf Güterbahnhöfen zu tun; sie benutzten diese Gelegenheit zum Auskundschaften von geeigneten Wagenladungen. Vielfach fuhren sie auch von Bahnhof zu Bahnhof, bis sie einen Wagen fanden, den sie unauffällig entladen konnten. Mit besonderer Dreistigkeit und großem Raffinement ging hierbei der Kutscher Albert Dahms vor. Die Beute wurde von den Kutschern entweder sofort an Kleinhändler und Bauunternehmer verkauft oder aber in den Kellereien des Schultz untergebracht, der dann den Vertrieb selbst übernahm. Der Wert der im Laufe der Jahre gestohlenen Wagenladungen steht noch nicht fest, geht aber in die Tausende. Mehrere bereits früher anhängige Verfahren gegen die Kutscher des Schultz verliefen dadurch immer ergebnislos, daß Schultz stets als Entlastungszeuge auftrat. Die Überführung der Diebsgesellschaft ist dadurch gelungen, daß die in den letzten Monaten ausgeführten Diebstähle an einer Stelle bei der Behörde gesammelt und gemeinsam bearbeitet wurden. Durch einwandfreie Zeugen konnte festgestellt werden, daß stets dieselben Kutscher in Frage kamen. Schultz und Dahms sowie mehrere der anderen Kutscher wurden in Haft genommen.

— **Österreichische Zollexpositur in München und bayerische Zollstellen in Karlsbad und Marienbad.** Um den Reisenden die Unannehmlichkeiten der Zollabfertigung an der Grenze zu ersparen, hat die österreichische Finanzverwaltung, wie bereits in Nr. 41 S. 670, Jahrg. 1912 d. Ztg. erwähnt, dem Antrage der bayerischen Verkehrsverwaltung entsprechend, im vergangenen Sommer in München eine Zollexpositur errichtet, in der das in München über Kufstein, Salzburg, Furth i. W. oder Eger nach Österreich-Ungarn aufgelieferte Reisegepäck zollamtlich abgefertigt wird. Hierzu stellt die bayerische Staatseisenbahnverwaltung den Abfertigungsraum sowie die Übernachtungsräume für das Zollpersonal zur Verfügung. Die zollamtliche Abfertigung des Reisegepäcks in München bringt aber nicht nur den Reisenden Vorteile, sondern auch der Bahnverwaltung. Es entfällt dadurch das zeitraubende Aus- und Wiedereinladen der Gepäckstücke an den Grenzstationen, das besonders während des starken Verkehrs Aufenthaltsüberschreitung der Züge bedingte. — Aus dem gleichen Grunde hat auch die bayerische Zollverwaltung Zollstellen in Ka lsbad und Marienbad errichtet.

— **Fortbildungsreisen von Eisenbahnbeamten ins Ausland.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen können fortan jedes Jahr einige Beamte, die durch einen Aufenthalt im Ausland ihre Fach- und Sprachkenntnisse erweitern wollen, zu diesem Zweck unter Erlaß der Erstattung von Stellvertretungskosten für 2—3 Monate beurlaubt werden. Sie erhalten für die Reise freie Eisenbahnfahrt; sonstige bare Beihilfen zu den Fortbildungsreisen werden nicht gewährt. Als Reiseziel kommen

vorwiegend England, Frankreich und die französische Schweiz, als Reisezeit mit Rücksicht auf die dienstlichen Bedürfnisse für die Regel die Wintermonate in Betracht. Jeder Beurlaubte hat nach der Rückkehr einen eingehenden Reisebericht zu erstatten.

— **Von der Filderbahn** wird dem „Schwäb. Merkur" geschrieben: Die seit Jahren betriebene lebhafte Agitation auf den Fildern und in den mit dieser in Berührung stehenden Gemeinden auf Verstaatlichung der Filderbahn hat wieder neu eingesetzt. So berief der Handels- und Gewerbeverein Kirchheim die Vertreter zahlreicher Gemeinden sowie sonstige Interessenten in das Gasthaus z. Fuchs in Neuhausen. Die Versammlung war sehr stark besucht; es waren annähernd 500 Personen anwesend. Hiermit verband der Kirchheimer Verein gleichzeitig einen Antrag auf Fortführung der Filderbahn von Neuhausen über Köngen nach Unterboihingen. Dieser Vorschlag fand ungeteilte Aufnahme. Von allen Rednern wurde die Wichtigkeit der Ausführung dieses Projekts anerkannt. Die geplante Strecke würde 7 km betragen; doch wird die Ausführung des ungünstigen Geländes wegen erhebliche Kosten verursachen. Der Antrag, die Verstaatlichung und Weiterführung der Filderbahn zunächst mit Anschluß an Unterboihingen als dringend notwendig weiter zu betreiben, fand einstimmige Annahme.

Österreich.

— **Die Eisenbahnverbindung Triest-Venedig.** Schon vor längerer Zeit zeigte sich in den Städten Triest und Venedig das Bestreben, die bestehenden Zugverbindungen zwischen den beiden Adriahäfen zu verbessern. Da die darauf abzielenden Schritte bisher erfolglos geblieben waren, hat sich die Triester Handelskammer veranlaßt gesehen, im Vereine mit der Venetianer Kammer einen Bericht zu verfassen und an die beteiligten Verwaltungen, Behörden und Ämter mit der gleichzeitigen Einladung zu einer Konferenz zu versenden. Diese wurde kürzlich in Venedig abgehalten. Die daselbst gefaßten Beschlüsse betreffen insbesondere die Verbesserung der Zugverbindungen in der Strecke Triest-Monfalcone-Cervignano-Portogruaro-Venedig, die Legung des Simplon-Expreßzuges über Monfalcone-Cervignano statt über Cormons-Udine nach Mestre (Venedig), Gleichstellung der Fahrpreise Triest-Venedig über Cormons mit jenen über Cervignano mit wahlweiser Benützbarkeit der beiden Wege, Schaffung von Rückfahrkarten von Triest nach Treviso und anderen Städten der Lombardei, Einführung von Rundreisekarten Triest-Venedig-Primolano-Trient-Gardasee-Verona-Triest.

— **Ausweis zur Erhebung von Frachterstattungsansprüchen.** Der Niederösterr. Gewerbeverein hat das Eisenbahnministerium in einer Eingabe darauf aufmerksam gemacht, daß die Frage, ob zum Nachweis der Berechtigung zur Erhebung von Frachterstattungsansprüchen aus einem internationalen Eisenbahntransporte die Beibringung des Frachtbriefes erforderlich sei oder nicht, in den einschlägigen Gesetzen und internationalen Verträgen nicht die nötige Klarstellung finde. Das Eisenbahn-Betriebsreglement (§ 61, Abs. 6) spreche das Recht zur Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen demjenigen zu, der die Mehrzahlung an die Eisenbahn geleistet hat, ohne einen weiteren Ausweis, wie z. B. die Vorlage des Frachtbriefes zu fordern. Das internationale Übereinkommen über den Frachtverkehr (Art. 12 und 26) enthalte keine bestimmten Vorschriften darüber, ob zur gerichtlichen Geltendmachung eines Frachterstattungsanspruches die Beibringung des Frachtbriefes erforderlich sei. Dagegen sei aus den Zusatzbestimmungen für den Verkehr mit Deutschland ersichtlich, daß der Tarif den Anspruch auf Frachtrückerstattung von der Beibringung des Frachtbriefes abhängig mache. Es bestehe also ein Mangel an Übereinstimmung zwischen den in Durchführung eines Gesetzes erlassenen Bestimmungen einerseits und einem Vertragsrechte anderseits, und es werfe sich die Frage auf, ob mit Rücksicht auf § 878 Bürgerlichen Gesetzbuchs, wonach über alles, was im Verkehr steht, Verträge geschlossen werden können, anderseits aber dasjenige, was nicht erlaubt ist, nicht Gegenstand eines wirklichen Vertrages sein kann, die Zusatzbestimmung zu Art. 12 des Internationalen Übereinkommens — als eine lex contractus — als gültig oder ungültig zu behandeln sei. Die durch diese Widersprüche hervorgerufene Unsicherheit sei noch verschärft durch das Urteil des Obersten Gerichtshofes vom 20. April 1911, das zur Frage der Frachterstattungsansprüche aus einem internationalen Eisenbahntransporte erfloß und in dem der Standpunkt vertreten wird, daß die Berechtigung zur gerichtlichen Geltendmachung der Mehrfracht nicht durch das Eisenbahn-Betriebsreglement geregelt, sondern nach der Zivilprozeßordnung für jenen Kläger gegeben sei, zu dessen Lasten die Bahn durch Einhebung der Mehrfracht ungerecht bereichert erscheine. Weder der Besitz des Frachtbriefes, noch dessen Übertragung an den Kläger seien Voraussetzung zu dessen Forderungsberechtigung, auch nicht die Kenntnis des Klägers darüber, ob die Mehrfrachten schon außergerichtlich eingefordert worden seien. Jedenfalls ergebe sich aus dem besprochenen Mangel an Übereinstimmung eine Rechtsunsicherheit, die große Verluste, namentlich für jene Geschäftszweige nach sich ziehen könne, in denen der Verkauf frei Bestimmungsstation handelsüblich sei. Stehen die Zentralstellen auf dem Standpunkte, daß der Anspruch auf eine Frachtrückerstattung von dem Besitze des Frachtbriefes unabhängig sei, so werde es ihre Pflicht sein, dafür zu sorgen, daß dann die widersprechenden Zusatzbestimmungen in den Eisenbahntarifen, die eine Irreführung des Publikums bedeuten würden, verschwinden.

— **Wagenlieferungen nach Bulgarien.** Anläßlich der am 2./15. Januar d. J. bei der Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen stattgefunden Offertenverhandlung für die Lieferung von Güterwagen boten die Nesseldorfer Wagenbau Fabriks-Gesellschaft, ferner F. Ringhoffer in Smichow, die Ungarische Maschinen- und Waggonfabrik Raab und Staudinger Waggonfabrik für die Lieferung von gedeckten und offenen Güterwagen die billigsten Preise. Die Gesamtlieferung beläuft sich auf 1 936 150 Fr.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen im Monat November 1912** zeigen nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres folgendes Bild:

	1912 Kr.		gegen 1911 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	37 479 100	+	1 873 658
Südbahn (ungarisches Netz)	2 407 646	+	67 689
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	420 618	—	3 446
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 809 579	+	6 835
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. . . .	127 670	+	8 689
Fünfkirchen (Pécs)-Barcser E. . . .	134 800	+	9 151
Hauptbahnen zusammen	42 379 413	+	1 962 576
Lokalbahnen zusammen	8 4 2 211	+	192 545
insgesamt	50 801 624	+	2 155 121

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 425 022 854 Kr., hingegen jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges, — die Kleinbahnen, d. i die Stadt- und Straßenbahnen nicht inbegriffen) zusammen 82 121 912 Kr, somit insgesamt 507 144 766 Kr. Diese Zahlen bedeuten gegen die gleichen Ergebnisse des Vorjahres eine erfreuliche Besserung um 39 168 886 Kr. und um 4 763 130 Kr., insgesamt um 43 932 016 Kr. oder in Prozenten ausgedrückt 10, bezw. 6,16, im Durchschnitte 9,48 %. Von der Besserung der Einnahmen der Hauptbahnen fallen auf die Staatseisenbahnen 35 306 257 Kr. (welche Ziffer einer Mehrung um 10,4 % entspricht); auf das ungarische Netz der Südbahn 2 034 562 Kr., auf die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 1 632 377 Kr., auf die Fünfkirchen-Barcser 140 890 Kr., auf die Mohács-Pécser Eisenbahn 38 303 Kr. und auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 16 497 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge ist bei den Hauptbahnen mit 9948,7 km, bei den Lokalbahnen mit 11 819,5 km, insgesamt also mit 21 768,2 km in Rechnung zu stellen. Gegen das Vorjahr ist bei den Hauptbahnen eine Verminderung um 39 km, bei den Lokalbahnen aber eine Erweiterung des Netzes um 468,5 km, insgezamt daher ein Mehr von 429,5 km zu verzeichnen.

— **Der neue kommerzielle Direktor der ungarischen Staatsbahnen.** Handelsminister v. Beöthy hat an Stelle des in den Ruhestand versetzten kommerziellen Direktors v. Szájbély den langjährigen Direktorstellvertreter, Königlichen Rat Karl Darvay mit der Leitung der kommerziellen Hauptsektion der ungarischen Staatsbahnen endgültig betraut. Karl Darvay, der bereits seit Jahren für den kranken Direktor Szájbély die Geschäfte der Hauptsektion selbständig leitete, ist im Jahre 1873 in den Dienst der Staatsbahnen getreten. Dank seinem hervorragenden tarifarischen Fachwissen wurde er im Jahre 1882 zur Budapest-Pécser (Fünfkirchner) Eisenbahn berufen und mit der Leitung der Tarifsektion betraut. Als diese Bahn dann im folgenden Jahre verstaatlicht wurde, trat Darvay wieder in den Verband der Staatsbahnen und übernahm die Leitung der inländischen Tarifabteilung. Im Jahre 1891 wurde Darvay ins Handelsministerium berufen, nach einer siebenjährigen ersprießlichen Tätigkeit wieder zur Direktion der Staatsbahnen zurückversetzt und an die Spitze der Reklamationsabteilung gestellt. Nachdem er diesen Dienstzweig vollkommen reorganisiert hatte, wurde er dem kom-

merziellen Direktor v. Szájbély als ständiger Stellvertreter beigegeben, zu dessen Nachfolger er jetzt ernannt wurde. Der neue Direktor hat an sämtlichen großen Tarifreformen tätigen Anteil genommen, die in den jüngsten Jahren durchgeführt wurden, und er verfügt über alle Eigenschaften und Kenntnisse, die zur Leitung dieses wichtigen Amtes erforderlich sind. Er ist auch in den Kreisen der ihm Unterstellten als feinfühlender Chef und wahrer Menschenfreund bekannt und beliebt. s.

— **Elektro-pneumatische Sicherungsanlagen.** Am 16. Januar hielt der Oberinspektor der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Friedrich Wünscher im Ungarischen Ingenieur- und Architektenverein eine Vorlesung über die elektrisch-pneumatische Sicherungseinrichtung. Der Vortragende legte mit Zeichnungen und Projektionsbildern das Wesen dieser Einrichtung mit besonderer Anwendung auf die Station Korompa der Kaschau-Oderberger Bahn dar. Dort ist eine solche Einrichtung unter bereitwilliger Beistellung des elektrischen Stromes durch die Korompaer - Hernádtaler Eisenindustrie Aktiengesellschaft bereits seit einem Jahre in Betrieb. Bei den bisherigen Sicherungen wurde die Zentralblockierung der Weichen und Signale mittels menschlicher Kraft bewerkstelligt. Die klimatischen Verhältnisse der nördlichen Gebirgsgegend, durch welche diese Bahn sich hinzieht, sowie die durch plötzliche Temperaturveränderungen verursachteAusdehnung und Zusammenziehung der Drahtleitungen erforderten eine gesteigerte Inanspruchnahme der Kräfte, sodaß die Verkehrssicherheit der Bahn beeinträchtigt wurde. Diese ungünstigen Verhältnisse veranlaßten die genannte Bahn, die Menschenkraft durch motorische Kraft zu ersetzen und das bewährte System Westinghouse der elektropneumatischen Sicherungsanlage anzuwenden. Die Festlegung der Weichen und Signale erfolgt bei dieser Anlage mittels Motoren, die durch gepreßte Luft bis 4 Atm. Druck getrieben werden. Die Regulierung wird durch einen 14 Volt starken elektrischen Strom betätigt. Die Einrichtung wurde von der Telephonfabrik Budapest aufgestellt.

— **Arbeiterwohnungen für die Angestellten der neuen Heizhausanlage bei Budapest.** Das westliche Heizhaus der Königlich ungarischen Staatsbahnen wurde vom Westbahnhof nach Angyalföld verlegt, etwa 3 Kilometer weit von dem Stadtinnern. Um die Angestellten und Arbeiter, welche meist in der Stadt wohnen, zur neuen Anlage zu bringen, hat die Staatsbahndirektion einen Kraftwagenverkehr eingerichtet, da die Heizhausanlage weder mittels Eisenbahn, noch mittels Straßenbahn unmittelbar erreichbar ist. Zu gleicher Zeit wurde aber mit dem Bau eines Häuserblocks in der nächsten Nähe der neuen Anlage begonnen, welcher 150 Wohnungen für Angestellte und Arbeiter des Heizhauses enthalten wird. Das große Gebäude wird Anfang Sommer bereits bewohnbar sein. In dem Gebäude zahlt ein Angestellter für eine Wohnung, bestehend aus einem großen Wohnzimmer, Küche, Kammer und den nötigen Nebenräumlichkeiten, 360 Kronen. Da das niedrigste Wohnungsgeld in Budapest 400 Kronen beträgt, so werden die Angestellten für ihr Wohnungsgeld eine entsprechende Wohnung erhalten, was einen bedeutenden Fortschritt bedeutet, da heute der größte Teil der hauptstädtischen Staatsbahnangestellten gezwungen ist, einen größeren Zins zu zahlen, als das jeweilige Wohnungsgeld ist.

— **Personalnachrichten.** Der Direktorstellvertreter der ungarischen Staastbahnen Sigmund Dózsa ist mit der einstweiligen Leitung der finanziellen Hauptabteilung der Direktion der Staatsbahnen, und der Inspektor Ludwig Rév mit der Leitung der Bahnerhaltung und Bauabteilung der Szegeder Betriebsleitung betraut. — Dem Inspektor Emil Fontaine ist der Titel eines Königlichen Rates verliehen. — Der Oberinspektor der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt, Königlicher Rat Michael Holló und der Leiter der Oberbauabteilung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen Inspektor Vilhelm Mellinger sind gestorben.

Bei den ungarischen Linien der Südbahngesellschaft erhielten den Titel eines Oberinspektors die Inspektoren Heinrich Murmann, Eugen Pálmai und Karl Schmidt. Zu Inspektoren wurden ernannt: Ignaz Bölcskey, Gustav Zimmermann, Izidor Martin, Anton Richter, Josef Pató und Simon Fränkel.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Eisenbahnen im Jahre 1912.** Am Ende des vergangenen Jahres hatte Schweden 4410 km (31 %) Staats- und 9839 km (69 %) Privatbahnen. Der Zuwachs im Jahre 1912 betrug bei ersteren 150 km, bei letzteren 75 km und es haben damit die beiden in Schweden hauptsächlich vorkommenden Spurweiten, die von 1,435 m (jetzt 77 % ausmachend) und von 0,891 m (18 %) weiteren Zuwachs erhalten. Neueröffnet wurden die Staatsbahnstrecken Bastuträsk-Skellefteа-Kallholmen und Häggenas-Ulriksfors mit der Seitenbahn Sikas-Hammerdal. Im Bau befinden sich noch 360 km Staatsbahnstrecke, darunter Ulriksfors-Volgsjön, Järna-Norrköping und Teile der Bahn zur russischen Grenze gegen Haparanda. Die Strecke Gellivare-Porjus ist so gut wie fertig; eröffnet wird sie vorerst nicht, da sie nur als Zufuhr für das Porjuswasserkraftwerk zu dienen bestimmt ist. Für 166 km Privateisenbahnen wurde die Erlaubnis erteilt, 75 km wurden eröffnet, darunter Uppsala-Enköping.

Auf der Strecke Hälsingborg-Göteborg wurden 13 Stationen mit vollständiger Weichen- und Signalzentralisierung durch die Raa Mck. Verkstadsaktiebolag versehen, und es ist damit diese ganze Strecke mit Sicherheitsanlagen ausgestattet. Auf der Staatsbahn durch Bohuslän wurde eine Reihe von Stationen zentralisiert; außerdem noch viele einzelne Stationen wie Kiruna-Malmbangard, Uppsala-Nord und Gellivare. Beteiligt an diesen fertigen und einer Reihe noch in Ausführung begriffener Arbeiten waren außer der schon genannten Firma noch A. B. Södertälje Verkstäder und J. L. Roth (M. Jüdel u. Cie.). Eine elektrische Anlage von Siemens & Halske in Hagalund ist noch im Bau, eine ebensolche im neuen Bahnhof Uppsala an die gleiche Firma in Auftrag gegeben. Eine Versuchsanlage auf der Strecke Stockholm Central-Saltskog mit neuen Signalanordnungen ist im Bau. Die Stationen bekommen Durchfahrsignale am Einfahrsignalmast, die dem Lokomotivführer anzeigen, ob die Durchfahrt freigegeben ist. Alle Vorsignale der genannten Linie werden so umgebaut, daß sie nicht nur die Stellung des zugehörigen Einfahrsignals auf „Halt“ oder „Fahrt“ anzeigen, sondern auch, ob das Einfahrsignal für das Hauptgleis oder für ein Seitengleis steht. Die neuen Signalbilder werden bei Nacht mittels Aga-Blinklicht hergestellt.

Eine Reihe von Eisenbrückenüberbauten für Staatsbahnen wurden im Jahre 1912 teils bestellt, teils fertiggestellt. Der mittlere Einheitspreis einschließlich Anstrich, Lieferung und Aufstellung betrug 287 Kr./t für Blechbalkenträger und 307 Kr./t für Fachwerkbau. Der Einheitspreis befand sich damit immer noch ein gutes Stück unter dem Mittelpreis der letzten 12 Jahre. Die Anzahl der im Wettbewerb stehenden Firmen hat sich in der gleichen Zeit vervierfacht.

Schon 1908 haben die Staatseisenbahnen begonnen, für häufig vorkommende Eisenüberbauten samt Zubehör Regelpläne aufzustellen, und es hat sich dieses Verfahren inzwischen sehr entwickelt und außerordentlich bewährt. Regelpläne sind aufgestellt für Normalträgerbrücken bis zu 6 m Spannweite, für Blechbalken von 7 bis zu 17,5 m und für Fachwerksbrücken von 5 zu 5 m von 20 bis über 50 m Spannweite. Es sind Schritte getan worden, auch gemeinsame Bestimmungen über Berechnung, Belastungsannahmen, Bau und Aufstellung der Eisenüberbauten aufzustellen. Während bisher für Brücken vielfach stillschweigend Eisen als Baustoff von vornherein angenommen wurde und durch vorzeitige Ausführung der Pfeiler und Widerlager vor Festsetzung durch die Verwaltung jede nachträgliche Anordnung eines andern Baustoffes vorweg ausgeschlossen wurde, sind jetzt Anordnungen getroffen, die eine eingehende Wahl zwischen den Baustoffen Eisen und Stein und damit eine bessere Betonung ästhetischer Gesichtspunkte sichern sollen. Die Wirkung dieses geänderten Verfahrens hat sich auch schon geltend gemacht. Außer einer kleinen gewölbten Brücke ist im Jahre 1912 der Bau einer gewölbten Bahnbrücke von 35 m Lichtweite über den Flasjöälf an der Inlandsbahn, die größte steinerne Eisenbahnbrücke in Schweden, in Angriff genommen worden. Man rechnet bei den Staatsbahnen für Steinbrücken mit einem Lokomotivachsdruck von 20 t, weil ein derartiger Sicherheitsgrad bei Steinbrücken nicht entfernt so verteuernd wirkt wie bei Eisenbrücken. Auch eine Anzahl von Betonbrücken wurden ausgeführt, teils Gewölbe, teils Pfeiler und Widerlager. Die betonierten Widerlager der Brücke über den Skellefteälf der Bahn Bastuträsk-Skellefteа-Kallholmen fallen durch besonders weit auskragende, in den Damm eingreifende Flügelmauern auf. Durch diese Anordnung wird eine außerordentliche Ersparnis erzielt. Die Staatsbahnen verkleiden ihre Betonbauten mit sog. Vorsetzbeton aus 1 Teil Zement auf 4 Teile Basaltgrus, der mit dem gröberen Beton zusammenbindet. Die Geländer usw. erhalten durch Bearbeitung mit dem Steinhammer architektonische Ausgestaltung. Bei der Skellefteälfbrücke wurden die Außenflächen mit Zementschlamm bestrichen, ein Verfahren, das aber nicht so schön wirkt. Die Forsmobrücke über den Angermanälf, eine eiserne Bogenbrücke, die größte Brücke Schwedens, wurde fertiggestellt. Die Bogenspannung erfolgte ohne Gerüste und ergab ein besonders genaues Zusammentreffen beider Bogenhälften und damit eine besondere Bestätigung der zugrunde liegenden genauest angestellten Theodolitmessungen. Die Brücke mit 1244 t Eisengewicht war auf 953 000 Kr.

veranschlagt und kostete etwa 100 000 Kr. weniger. Unternehmerin war die Motala Verkstads Nya A. B. Wenn die Ansichten, die zurzeit herrschen, schon zur Zeit des Bauentwurfes bei den Staatsbahnen maßgebend gewesen wären, so stünde diese größte Brücke Schwedens vielleicht jetzt aus dem architektonisch schöner wirkenden Stein erbaut da, meint unsere Quelle. Auch eine große eiserne Bahnbrücke mit einer Drehbrücke über den Stanga in Linköping wurde fertiggestellt. Sie war auf 550 000 Kr. veranschlagt, kostet aber fast 80 000 Kr. weniger.

— **Die belgischen Staatsbahnen im Jahre 1911.** Nach dem umfangreichen Bericht, welchen der Eisenbahnminister dem Parlament über Lage, Betrieb und Ergebnisse der belgischen Staatsbahnen im Jahre 1911 vorgelegt, hat deren Betriebslänge 4329 km betragen wie im Jahre 1910, und das Kapital der ersten Herstellung 2791 Mill. Fr.; diese Summe ist um rund 60 Mill. Fr. höher als die für das Vorjahr angegebene. Das Nutzkapital wird mit 2655 Mill. Fr., 42,5 Mill. Fr. mehr als im Vorjahre berechnet. Die Einnahmen des Jahres 1911 mit rund 308 Mill. Franken sind nur um etwa 4½ Mill. Fr. höher als die des Vorjahres, die Ausgaben mit 210,6 Mill. Fr. sind dagegen um 7½ Mill. Franken größer. Der Überschuß beträgt 103 227 705 Fr., d. i. weniger 3 196 798 Fr. Die finanziellen Lasten belaufen sich auf 102 994 442 Fr., so daß ein wirklicher Überschuß von 235 262 Fr. bleibt. Das Jahr 1910 hatte einen Überschuß von 4 Millionen, 1909 einen Fehlbetrag von 6 Millionen ergeben. Die Verzinsung des durchschnittlichen Nutzkapitals war 1909: 3,40 %, 1910: 3,87 %, 1911: 3,66 %. Das Jahr 1910 war infolge der Weltausstellung in Brüssel außerordentlich verkehrsreich und besonders für den Personenverkehr günstig. Die Betriebszahl stieg von 65,61 auf 67,11 %. Auf das Betriebskilometer betrug die Einnahme 1909: 65 191 Fr., 1910: 71 491, 1911: 72 496; die Ausgabe 43 977, 46 908 und 48 653 Fr. Das Wachsen der Ausgaben kommt neben der Verkehrssteigerung auch von den erhöhten Materialpreisen und namentlich von der Besserstellung des Personals. Die Vermehrung des letzteren betrug 1910: 1695, 1911: 1196. Das Rollmaterial umfaßte 1911: 4233 Lokomotiven und Selbstfahrer, 3045 Tender, 10 583 Personenwagen und 86 562 Güterwagen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr erreichten 98,5 Millionen, d. i. fast 5 Millionen weniger als 1910. Die durchschnittliche Einnahme auf die Person, welche 0,543 Fr. gegen 0,587 Fr. im Vorjahr betrug, hat seit 1865 regelmäßig abgenommen, infolge der ständigen Vermehrung der Fahrten zu verbilligten Preisen, Abonnements und sonstiger verschiedener Ermäßigungen, ferner durch die Unterdrückung der Schnellzugzuschläge und der Herabsetzung der Abonnementspreise usw. Anderseits sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr um etwa 10 Millionen gestiegen. Was Unfälle anlangt, so wurden für 1911 gezählt 165 Zusammenstöße und Entgleisungen von Zügen, gegenüber 148 bezw. 125 in den beiden Vorjahren. Die Zahl der Opfer bei diesen war 190 gegen 113 im Vorjahr; im ganzen wurden bei Unfällen im Jahre 1911 1116 Personen verletzt oder getötet. Die belgischen Privatbahnen: Belgische Nordbahn, Mecheln-Terneuzen, Chimaybahn, Gent-Terneuzen usw. hatten 1911 eine Länge von 819 km; ihre Reineinnahme wuchs gegen 1910 um reichlich eine Million Fr. oder etwa 5,5 %; ihre Betriebszahl stieg von 41,30 auf 41,73 %.

— **Konzession und Dauer der Pariser Stadtbahngesellschaft.** Die Konzession der „Metropolitain" ist derart erteilt, daß sie 35 Jahre nach der Fertigstellung des dritten Netzes endigen soll. Dieses dritte Netz wird kaum vor 7 Jahren, also etwa 1920 hergestellt sein. Danach würde die Konzession bis 1955 dauern, und da Artikel 5 der Satzungen von 1898 die Dauer der Gesellschaft auf 50 Jahre bemaß, so müßte diese 1948, also 7 Jahre vor dem Ablauf der Konzession aufhören. Um diesem Mißstand abzuhelfen, hat die Gesellschaft ihre Dauer erhöht, und zwar gleich von 50 auf 99 Jahre, wodurch sie in die Lage gesetzt wird, ihre Tilgungsfristen zu erweitern und ihre Kredite zu verbilligen.

— **Die Jurabahn von Andelot nach La Cluse.** Am 10. August v. J. ist von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Strecke Morez-St. Claude im Jura dem Betriebe übergeben worden. Damit ist die 116,5 km lange vollspurige Strecke von Andelot nach La Cluse vollendet, die landschaftlich wie technisch zu den interessantesten Gebirgsbahnen gehört. Die Bahn schließt in Andelot (+ 635,95) unweit Frasne an die Strecke Dijon-Meuchard-Neuenburg an, fällt dann zunächst bis Champagnole (+ 540,4) in Kilometer 13,7, erreicht ihren höchsten Punkt in Km. 40 in La Savine (+ 948) und fällt dann nach St. Claude (+ 440,5). Weiter fällt sie noch bis auf die Ordinate + 329, steigt dann wieder bis Cyonnax (+ 539,8) und fällt bis La Cluse (+ 479,2), wo sie an die Strecke Bourg-Bellegarde (Genf) anschließt. Die Bahn hat Steigungen bis zu 30 % und Krümmungen bis zu 180 m Halbmesser. Der interessanteste Teil der früher fertiggestellten Strecke liegt zwischen den Bahnhöfen Morbiers und Morez. Die Entfernung beider Stationen beträgt in der Luftlinie 1300 m, ihr Höhenunterschied aber 124,5 m, sodaß eine künstliche Entwicklung in einer Schleife von 5200 m Länge nötig war, davon liegen 1850 m auf gewölbten Viadukten oder im Tunnel. Von den Viadukten liegen zwei in der Krümmung von 180 m Halbmesser. Auch der letzteröffnete Teil von Morez nach St. Claude ist außerordentlich reich an interessanten Kunstbauten: er enthält auf 24 km Länge allein 9 steinerne Viadukte, die in Krümmungen von 250—500 m Halbmesser liegen. Die Zahl der Tunnel beträgt 18, ihre Gesamtlänge 4741 m und die Einzellänge 18—1743 m. Das Gebirge besteht fast überall aus Kalkstein, nur der 52 m lange Tunnel von La Serre durchbricht einen Moränenhügel, dessen Gesteine an der Luft sehr schnell verwitterten, sodaß sich der Bauausführung namhafte Schwierigkeiten entgegensetzten. Der Oberbau besteht aus Vignolschienen von 39,25 kg-m Gewicht und 12 m Länge auf Eichenholzschwellen. Die ganze Strecke Andelot-La Cluse ist in drei Abschnitten gebaut worden. Die beiden Endstücke St. Claude-La Cluse und Andelot-Morez waren schon seit 1889 bezw. 1900 in Betrieb. Für das Verbindungsstück Morez-St. Claude sind Entwürfe schon seit 1885 sowohl vom Staate wie von der Gesellschaft aufgestellt worden. Der Bau wurde der Gesellschaft durch Gesetz vom 11. Januar 1901 übertragen, der Ausführungsentwurf am 4. Juni 1903 genehmigt. Das hauptsächlichste Bauwerk der Strecke, der 1743 m lange Tunnel von La Gouille aux Cerfs, wurde im September 1905 begonnen und im Februar 1910 vollendet. Die übrigen Bauarbeiten wurden 1908 begonnen. Die Baukosten betrugen rund 500 000 *M* für 1 km, bei dem schwierigen Gelände ein sehr niedriger Betrag.

— **Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Nationalrat Sulzer-Ziegler, einer der bekanntesten Großindustriellen und Parlamentarier der Schweiz, ist im Alter von 58 Jahren gestorben. Er hatte Rechte und Volkswirtschaft in Genf, Heidelberg und Berlin studiert und war nach einem längeren Aufenthalt in England seit 1878 bei der bekannten Maschinenfabrik Gebr. Sulzer, von 1882 ab als Teilhaber tätig. Auf dem Eisenbahngebiet ist besonders hervorzuheben, daß der Verstorbene, dem Schweizer Blätter anerkennende Nachrufe widmen, von 1898 an der Leitung des Simplon-Tunnelbaues beteiligt war. Der Berner „Bund", der ihn als Mann von hohem Verdienste für die schweizerische Industrie und von rücksichtsloser, eigenartiger Selbständigkeit schildert, schreibt u. a.: „Es ist heute nicht der Anlaß, um des nähern von jenem großen Werke zu reden, an dem Sulzer wohl den Hauptanteil hat und das die große Tat seines Lebens bildet. Eines aber muß doch gesagt werden: Er hat seine beste Kraft an das Simplonunternehmen gesetzt und den ganzen Stolz des schweizerischen Großindustriellen, damit das Werk hervorrage als eine Siegestat schweizerischen Unternehmersinnes und schweizerischer Tatkraft. Er hat diesem Werk die Nächte geopfert und die Gesundheit. Darum ist ihm denn auch der Ausklang so nahe gegangen; das bittere Gefühl, daß Härte und starres Recht über billige Anerkennung hinweggeschritten seien, hat ihn im innersten Mark angegriffen und seine Kraft gebrochen. Die Wissenschaft hat ihn zweimal mit der Würde des Ehrendoktors ausgezeichnet; sie erfaßte die ganze Bedeutung des Simplonwerkes und stellte mit dem Diplom der Ehrenbezeugung zugleich die Urkunde der Dankbarkeit aus."

Westschweizerische Blätter meldeten, der Münchener „Simplizissimus" und das Pariser Witzblatt „La Vie Parisienne" seien im Kreise I der Bundesbahnen verboten worden. Darauf wurde berichtigt, daß es sich nur um ein übereifriges Vorgehen eines Bundesbahnbeamten in Lausanne gehandelt habe und die dortige Kreisdirektion der Bundesbahnen das Verbot sofort widerrufen habe. Die Zeitungsverkäufer seien nur angewiesen worden, anstößige oder „allzu kühne" Bilder, die sich etwa in diesen oder anderen Zeitschriften fänden, so wenig als möglich zur Schau zu stellen. Einige Pariser Organe „Le Rire" und „Les Pages Folles" sind im Kreise I der Bundesbahnen tatsächlich verboten. Gänzlich verboten ist der „Simplizissimus" im Kanton Wallis durch Entscheidung der Kantonsregierung. Der Pächter eines Bahnhofkiosks wurde kürzlich wegen Verkaufs eines Exemplars zu 70 Fr. Strafe verurteilt.

Zur Gehaltsfrage hat die Generaldirektion der Bundesbahnen eine Kundgebung von allgemeinem Interesse erlassen. Der Verband des Personals schweizerischer Transportanstalten hatte sich dafür verwendet, es möchte den Stationsgehilfen, die infolge des im Jahre 1908 eingetretenen Verkehrsrückgangs erst nach mehr als zweijähriger Dienstzeit endgültig angestellt wurden, ein Besoldungsausgleich zugestanden werden. Darauf hat die Generaldirektion geantwortet, „daß die Bahnverwaltung jeweilen selbstverständlich nur soviel Personal anstellt, als sie bedarf, und daß sie für Verhältnisse, die zur Zurückhaltung in der Anstellung Veranlassung geben, nicht gewissermaßen Entschädigung gewähren kann. Sie hat auch nach den Vorschriften betreffend die Aufnahme und Verwendung von Lehrlingen keine Verpflichtung, Lehrlinge nach Ablauf der

Lehrzeit anzustellen. Aus diesen Gründen, ferner der Konsequenzen halber und namentlich aber, weil zu einem Ausgleich in den Besoldungen der Beamten entsprechend Ihrer Anregung jede gesetzliche Grundlage fehlt, kann Ihrem Gesuche keine Folge gegeben werden." — Der Gemeinderat der Stadt Bern hat nach dortigen Zeitungsmeldungen einen bewährten Fachmann in Bahnhofanlagen, den Ingenieur Gleim aus Hamburg eingeladen, die Berner Bahnhoffrage zu prüfen und ein Gutachten darüber abzugeben. Herr Gleim soll schon früher bei schweizerischen Bahnhofanlagen, namentlich in Zürich und Basel, herangezogen worden sein.

Wegen der Benützung der Speisewagen durch Reisende der III. Klasse haben die Bundesbahnen ein neues Rundschreiben erlassen. Bisher können Reisende der III. Klasse die Speisewagen nur nach Lösung einer Zuschlagsfahrkarte benützen; diese ist nicht erforderlich, wenn der Zug die III. Klasse führt und die Reisenden mit Fahrkarten III. Klasse den Speisewagen zur Einnahme des Frühstücks und des gemeinsamen Mittags- und Abendessens benützen, ohne ihren Aufenthalt im Speisewagen länger als zu diesem Zwecke nötig auszudehnen. Dazu geben nun die Bundesbahnen folgende Erläuterung: Der Aufenthalt der Reisenden III. Klasse in den Speisewagen zur Einnahme des Frühstücks darf drei Viertelstunden betragen; er soll nicht über ½10 Uhr morgens ausgedehnt werden. Alkoholische Getränke usw. fallen nicht unter den Begriff des Frühstücks. Für die Teilnahme an den gemeinsamen Mittags- und Abendmahlzeiten wird ein Aufenthalt ohne Nachzahlung während des Servierens einer „Serie", d. h. im Höchstfall von einer Stunde gewährt. Das Spielen mit Karten und Würfeln sowie überhaupt jede Art von Spiel ist in den Speisewagen verboten. Das Rauchen ist nur in der für Raucher bestimmten Abteilung des Speisewagens gestattet, während der gemeinsamen Mahlzeiten aber auch in dieser Abteilung untersagt.

— **Spanisches Eisenbahngesetz.** Der Ministerpräsident Graf Romanones hat im Kongreß einen Gesetzentwurf betreffend die Ergänzungseisenbahnen zum allgemeinen spanischen Eisenbahnnetz eingebracht. Danach sollen die Linien von allgemeinem Interesse, welche aus irgend einem Grunde bisher nicht gebaut werden konnten, in den Plan der Ergänzungsbahnen aufgenommen werden. Die Regierung wird ermächtigt, eine Anzahl von Linien unabhängig von einander zur Ausschreibung zu bringen, ohne an die Vorschriften des Gesetzes von 1881 gebunden zu sein. Die Konzessionen sollen eine Dauer von 99 Jahren haben. Die betreffenden Linien erhalten einen Staatszuschuß von 60 000 Pesetas für das Kilometer und außerdem einen rückzahlbaren Vorschuß von 15 000 Pesetas für das Kilometer. Den im Gesetz enthaltenen Eisenbahnen wird Zollfreiheit für das zum Bau und Betrieb nötige Material gewährt.

— **Orientalische Bahnen.** Ein interessantes Börsenereignis der letzten Tage war die lebhafte Steigerung des Kurses der Aktien der Orientalischen Bahnen. Hierbei stellt sich, wie die „Zeit" ausführt, heraus, daß der Wert der Aktien nicht der einzige Grund der Käufe war. Es bestand ein groß angelegter Plan, die Mehrheit der Aktien in österreichischen Händen zu vereinigen. Mehrere österreichische Banken wollten gemeinsam den bisherigen Besitz der Deutschen Bank an diesen Aktien erwerben. Wie es scheint, sollte dadurch der österreichischen Politik Gelegenheit geboten werden, auf das künftige Schicksal der Orientalischen Bahnen den maßgebenden Einfluß zu gewinnen, um dadurch ein entscheidendes Wort bei der Lösung der künftigen Verkehrswege in Albanien und nach Saloniki sprechen zu können. Die Signatarmächte des Berliner Vertrages stehen auf dem Standpunkt, daß sämtliche Gebietsveränderungen auf dem Balkan ihrer Genehmigung bedürfen, und ganz besonders jene Veränderungen, die sich auf die ihren Angehörigen in der Türkei erteilten Konzessionen und zustehenden Rechte beziehen. Von diesem Gesichtspunkt aus können auch — trotz der seinerzeitigen Beschlagnahme der ostrumelischen Strecke durch Bulgarien — die siegreichen Balkanstaaten die Orientalischen Bahnen nicht verstaatlichen, wenn es die Mächte nicht gestatten, und diese Gelegenheit könnte Österreich-Ungarn benützen, um seine Wünsche in bezug auf die Schaffung einer neutralen Eisenbahn nach Saloniki und durch Albanien zur Geltung zu bringen.

Fremde Erdteile.

— **Der chinesische Geisterglaube,** von dem in diesen Blättern schon die Rede war, hat auch bei dem Bau der großen Eisenbahnbrücke über den Hoangho im Zuge der Eisenbahnlinie Tientsin-Pukau einen recht erheblichen Einfluß ausgeübt. Bei der Feier, die gelegentlich des Einsetzens des letzten Nietes in die Brückenträger stattfand, hat sich gerade darüber Baurat Dorpmüller, der leitende deutsche Beamte, in vorsichtiger, aber doch recht deutlicher Weise ausgesprochen. Er gab freilich nur Andeutungen, offenbar um die zahlreich anwesenden hohen chinesischen Beamten in ihren innersten Gefühlen nicht zu verletzen; aber soviel steht danach doch fest, daß die Brücke des chinesischen Geisterglaubens wegen erheblich weniger Pfeiler erhalten hat, als ursprünglich geplant war. Der Chinese denkt sich Himmel und Erde mit einer Unzahl von Geistern bevölkert, die für jede Störung durch den Menschen empfindlich sind; der Mensch soll sie möglichst in Ruhe lassen, wenn er sich nicht ihrem Zorne aussetzen will. Bauarbeiten in einem Flußbett stören aber sowohl die Erd-, als auch die Wassergeister nach Anschauung der Chinesen auf das empfindlichste. Sollte nun das schwierige Werk einer Hoangho-Brücke unternommen werden, ohne daß allzu viele schlimme Folgen heraufbeschworen wurden, dann mußte das Flußbett, soweit als nur irgend möglich, von festen Pfeilern verschont werden. Dieses Verlangen ist allen Ernstes von den maßgebenden chinesischen Beamten der Bauleitung gegenüber gestellt worden, und wenn die Mandarinen selbst wohl an solche Märchen nicht glauben mögen, so fürchteten sie doch die Stimmung der weiteren Volkskreise. Bei etwaigen Unfällen hätte das Volk ihnen, den Mandarinen, unzweifelhaft die Schuld gegeben. Vergeblich wandte die Bauleitung ein, daß die Kosten der Brücke nicht unerheblich höher zu stehen kommen würden, wenn man die Zahl der Pfeiler unnötig beschränkte. Die Antwort der Chinesen war: Wir tragen die Mehrkosten. Und tatsächlich ist es ja der chinesische Staat, der die Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau baut und damit auch für die Kosten des Brückenbaues aufzukommen hat. Der Brückenplan ist danach entsprechend umgeändert worden; die fertige Brücke enthält nur einen einzigen Pfeiler, der in der Stromrinne steht, wobei es freilich für unser Empfinden unbegreiflich bleibt, warum gerade dieser Pfeiler die sonst so empfindlichen Erd- und Wassergeister nicht stören soll, ganz abgesehen davon, daß eine große Zahl sonstiger Pfeiler vorhanden sind, die zum Teil nicht weniger tief in die Erde und in das Flußbett hinein gegründet werden mußten. Vielleicht übten neben diesen übersinnlichen Erwägungen der chinesischen Beamten aber auch noch solche von recht greifbarer Natur ihren Einfluß. Bekanntlich bestand schon eine Brücke über den Hoangho vor derjenigen bei Tsinanfu, nämlich etwa 350 km weiter stromaufwärts, im Zuge der Eisenbahnlinie Peking-Hankau. An dieser Brücke aber will man in neuerer Zeit bedenkliche Zeichen bemerkt haben, die einen Einsturz befürchten lassen. Bei dem unsicheren Bett des Hoangho bedeutet jeder Pfeiler einen wunden Punkt mehr an der Brücke. Es ist also an sich nicht gerade unpraktisch, die Zahl der Pfeiler möglichst zu beschränken. Es kommt dabei aber sehr auf die Art und die Ausführung der Pfeilergründung an. Die obere, ältere Hoangho-Brücke ist s. Z. von Belgiern und Franzosen gebaut worden, die es vielleicht doch nicht so gut wie die Deutschen verstanden haben, — jener Erd- und Wassergeister Herr zu werden. F. W.

— **Algerische Eisenbahnen.** Die algerischen Finanzdelegationen beschlossen einstimmig, den mit der Studiengesellschaft von Ouenza geschlossenen Vertrag bis zum Ablauf seiner Frist aufrechtzuerhalten und von neuem energisch den Rückkauf der Bona-Guelma-Bahn zu verlangen. Es soll deshalb eine Abordnung an das Parlament nach Paris gesandt werden. Immerhin wollen die Finanzdelegationen die Zukunft nicht über den 10. April 1913 hinaus binden und gegebenenfalls dann die dem allgemeinen Interesse am meisten entsprechende Lösung annehmen. Der Regierungskommissar hatte bemerkt, daß der Ouenza-Vertrag und die Verstaatlichung der Bona-Guelma-Bahn nicht mehr alle Schwierigkeiten zu beheben vermöchten, da noch über das Ouenzagebiet hinaus seither sehr erzreiche Gebiete entdeckt seien und der Erschließung durch die Eisenbahn harrten.

— **Förderung der Gesundheitspflege auf amerikanischen Eisenbahnen.** Einzelne Eisenbahnen der Vereinigten Staaten scheinen anzufangen, sich die Förderung der Reinlichkeit und damit der Gesundheitspflege auf ihren Anlagen mehr als bisher angelegen sein zu lassen. Wie wenig befriedigend die Verhältnisse in dieser Beziehung jetzt sind, ist erst kürzlich in dieser Zeitung geschildert worden (s. Nr. 100 d. Ztg. v. 29. Dez. 1912). Die Chikago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahn hat ihren ärztlichen Beirat beauftragt, ihr ganzes Netz zu bereisen und dabei alle Einrichtungen zu besichtigen, die zur Versorgung ihrer Personen- und Speisewagen und ihrer Bahnhofswirtschaften mit Wasser und Eis getroffen sind. Auch sonst soll er die gesundheitlichen Verhältnisse der verschiedenen Bahnanlagen eingehend untersuchen und über den Befund berichten. Die örtlich zuständigen Bahnärzte haben ebenfalls, jeder für seinen Bezirk, den Auftrag erhalten, zu untersuchen, ob die Quellen, aus denen Wasser und Eis bezogen werden, einwandfrei sind. — Auch die Bundesgesetzgebung hat sich neuerdings auf das Gebiet der öffentlichen Gesundheitspflege begeben. Nachdem vor einiger Zeit zur Vermeidung der Übertragung ansteckender Krankheiten der Gebrauch von Trinkge-

fäßen, die zur allgemeinen Benutzung bestimmt sind, in Eisenbahnen und Schiffen untersagt worden ist, erging im Dezember ein Verbot, das die Benutzung eines Handtuches durch eine größere Anzahl von Personen beseitigen soll. Jedes Handtuch in öffentlichen Verkehrsanlagen, deren Wirkungskreis sich über das Gebiet eines Bundesstaates hinaus erstreckt, für das also die Bundesgesetzgebung zuständig ist, darf nach dieser neuesten Verfügung von einer zweiten Person erst benutzt werden, nachdem es in kochendem Wasser keimfrei gemacht worden ist. Die Überwachung der Durchführung dieser Verordnung wird freilich nicht leicht sein, und die Eisenbahnverwaltungen werden einen neuen Grund zu der Klage haben, daß die staatliche Aufsicht den Eisenbahnbetrieb verteuert.

— **Verschiebebahnhof der Illinois-Centralbahn bei Centralia.** Die Illinois-Centralbahn hat in der Nähe von Centralia an ihrer zweigleisigen Hauptstrecke, die von Chicago nach New Orleans führt, einen großen Verschiebebahnhof errichtet. Nördlich von Centralia zweigt eine wichtige Zweigstrecke nach Nordwesten ab. Der Bahnhof dient in erster Linie der Ordnung der nach Norden bestimmten Züge, während die Bedeutung des nach Süden gerichteten Verkehrs dagegen zurücktritt. Der Verschiebebahnhof ist zweiseitig, er liegt zwischen den Hauptgleisen, die auf 170 m Abstand auseinander gezogen sind. Die Gleislängen sind so bemessen, daß sie für Züge aus Lokomotive, Packwagen und 80 Güterwagen zureichen. Der Gleisabstand wurde durchweg auf 4 m bemessen. Da die Gleisgruppen der beiden Bahnhofsseiten gegeneinander verschränkt angelegt werden konnten, ergab sich die Möglichkeit, Gruppen von 33 Gleisen anzulegen. Die Bahnhofseite für die Richtung nach Norden besteht zurzeit aus 5 Einfahrgleisen und 17 Ordnungsgleisen. Sie kann erweitert werden auf 17 Einfahrgleise, 33 Ordnungsgleise und 16 Ausfahrgleise. Für den Verkehr von Norden nach Süden sind zwei Einfahrgleise und 12 Ordnungsgleise vorhanden. Die Anlage kann auf 8 Einfahrgleise, 16 Richtungsgleise und 20 Stations- und Ausfahrgleise vergrößert werden. Für die Richtung nach Norden wurde zwischen Einfahrgleisen und Ordnungsgleisen ein Eselsrücken eingeschaltet, für die Richtung nach Süden ist der Eselsrücken vorläufig weggelassen worden.

Die Benutzung von Eselsrücken auf Verschiebebahnhöfen ist bekanntlich in Amerika noch verhältnismäßig neu. Man sieht auch hier wieder einmal, wie dort allmählich die deutschen technischen Gesichtspunkte für die Anlage von Bahnhöfen durchdringen; denn der Gleisplan des neuen Bahnhofs ist fast völlig nach deutschen Grundsätzen angelegt. Neben den Gruppengleisen sind die nötigen Verkehrsgleise vorgesehen.

Man pflegt in den Vereinigten Staaten in die Ablaufgleise Wägevorrichtungen einzubauen, um das Gewicht der Wagen festzustellen. Für die Bemessung der Neigungsverhältnisse von Ablaufanlagen gelten in den Vereinigten Staaten folgende Gesichtspunkte: 1. Laufen überwiegend leere Wagen ab, so muß die Gesamthöhe des Ablaufberges größer, die Neigung steiler gewählt werden als in den Fällen, wo überwiegend beladene Wagen zum Ablauf kommen. 2. Die Neigungsverhältnisse sind folgendermaßen zu verteilen: eine steile Neigung von der Spitze des Ablaufberges bis zur Wägevorrichtung, eine schwächere Neigung über der Wägevorrichtung, eine steile Neigung von der Wägevorrichtung bis zu den Verteilungsweichen, eine schwache Neigung im ersten Teil der Verteilungsgleise, grade ausreichend, um den Reibungswiderstand der Wagen zu überwinden, eine wagerechte Strecke oder Gegenneigung auf dem Rest der Verteilungsgleise. Die Amerikaner rechnen dabei mit einem mittleren Rollwiderstand von 4 ‰. Eine Veröffentlichung in der „Railway Age Gazette" vom 9. August 1912 gibt eine Zahlentafel von 45 Ablaufanlagen auf amerikanischen Verschiebebahnhöfen, die einem Vortrage von Cushing vor der American Railway Engineering Association entnommen ist: Neigung des Ablaufberges oberhalb der Wage (des Brechpunktes) 10—50 ‰, wagerechte Länge vom Gipfel des Ablaufberges bis zur Wage (dem Brechpunkte) 5—180 m, wagerechte Länge von der Wage (dem Brechpunkte) bis zur ersten Verteilungsweiche 0—840 m, Gefälle von der Wage (dem Brechpunkte) bis zur ersten Verteilungsweiche 0.6—6,5 m, Neigung in den Verteilungsweichen 2,5—20 ‰, Neigung in den Verteilungsgleisen 0—10 ‰.

Für den neuen Bahnhof in Centralia sind nun folgende Neigungsverhältnisse gewählt worden: Neigung des Ablaufberges 40 ‰, wagerechte Entfernung vom Gefälle des Ablaufberges bis zur Wage 8 m, wagerechte Länge von der Wage bis zur ersten Verteilungsweiche 550 m, Höhenunterschied von der Wage bis zur ersten Verteilungsweiche 10 und 15 ‰, Neigung in den Verteilungsgleisen 1 und 2 ‰.

Der Bahnhof enthält außer den Gleisgruppen noch zwei ringförmige Lokomotivschuppen und eine große Betriebswerkstatt für die Ausbesserung von Lokomotiven und Wagen mit einer großen Halle für die Wagenausbesserung, Dreherei, Holzbearbeitungswerkstatt und Holzschuppen und ein Kraftwerk.

Die Art des Betriebes auf dem Verschiebebahnhof entspricht dem bei uns üblichen Verfahren mit dem Unterschiede, daß von Gleisbremsen kein Gebrauch gemacht wird, vielmehr die Geschwindigkeit der einzelnen ablaufenden Wagen dadurch geregelt wird, daß, wenn sie über den höchsten Punkt des Ablaufberges kommen, die Handbremse so eingestellt wird, wie es dem voraussichtlichen Lauf des Wagens im Verhältnisse zu dem vorhergegangenen Wagen (oder Wagengruppe) entspricht.

— **Die Entwicklung der Eisenbahnen in Latein-Amerika.** Unter „Latein-Amerika" versteht man drüben Mittel- und Südamerika, wahrscheinlich wegen des Vorherrschens der spanischen und portugiesischen Sprache. Die Republik Mexiko in Nordamerika wird aber nicht zu Latein-Amerika gerechnet, obgleich die Landessprache auch spanisch ist. Diese gewaltigen Landstrecken, die Europa um ein vielfaches an Ausdehnung übertreffen, bieten dem Eisenbahnwesen einen ungeheuren Schauplatz zur Betätigung. Bisher sind hauptsächlich mit englischem Kapital in Mittel- und Südamerika Bahnen gebaut, und die Berichte der Londoner Börse weisen 358 Millionen Pfund aus, die in südamerikanischen Bahnen und Bahnwerten Anlage fanden. Dieses Kapital hat bisher sehr gute Zinsen gebracht; aber davon abgesehen, wurde dadurch auch der englische Einfluß auf Handel und Industrie zum herrschenden, erhielten junge Engländer die meisten, gut bezahlten, führenden Stellen bei den Bahnen und haben sich ganz bedeutende Absatzmärkte für englische Industrie der verschiedensten Art herausgebildet. Es handelt sich nicht allein um die Kapitalisierung der verschiedenen Bahnen, sondern in noch weit höherem Maße um nachträgliche Lieferung von Eisenbahnbestandteilen der verschiedensten Art. Der Nutzen, den England aus den Bahnbauten in Südamerika zieht, ist tatsächlich noch ein weit größerer, als es bei Nennung der aufgewendeten Beträge den ersten Anschein hat. Ein genauer Kenner der mittel- und südamerikanischen Bahnverhältnisse hat sich in einer Unterredung mit dem Schriftleiter der „New Yorker Handelszeitung" hierüber geäußert. Wir entnehmen dem hierüber erstatteten Bericht folgendes:

In den Jahren 1910 und 1911 fand eine nicht allzu stürmische, aber immerhin nicht unbeträchtliche Entwicklung des Eisenbahnnetzes in Latein-Amerika statt. Das Eisenbahnnetz der einzelnen Staaten hatte folgende Länge:

	1909	1910	Zunahme gegen 1909
	englische Meilen		
Argentinien	15 850	18 166	2316
Brasilien	12 209	13 579	1370
Chile	2 244	3 593	1349
Peru	1 691	1 752	61
Uruguay	1 600	2 369	769
Venezuela	542	542	—
Columbia	510	572	62
Bolivia	500	563	63
Ecuador	316	350	34
Paraguay	150	233	83
zusammen	35 612	41 719	6107

Die Entwicklung hat auch in den Jahren 1911 und 1912 entsprechend zugenommen. Mit Bahnbauten können noch immer in Südamerika große Vermögen verdient werden und werden auch verdient, wenn die Bahnen zweckmäßig gebaut und angelegt sind. Für alle Bahnbauten gilt in Süd- und Mittelamerika als Grundbedingung der Grundsatz, daß die Bahnen entweder zur Erschließung großer Minen und zum Transport der gewonnenen Erdprodukte oder zur Nutzbarmachung großer Pflanzungen dienen oder zu dem Zweck gebaut werden, um neue Ländereien zu erschließen, welche sich zur Ansiedelung von Einwanderern eignen. Auch eine Bahn, die der Ausbeutung reichlich vorhandener Rohstoffe dient, kann unter Umständen sich gewinnbringend gestalten. Bahnen, die nur zur Verbindung bereits bestehender kleiner Städte gebaut werden, haben meist wenig Aussicht, wenn nicht die Verfrachtungsmöglichkeit großer Mengen von Bergwerks- oder landwirtschaftlichen Erzeugnissen vorhanden ist. Der Bahnbau ist in den großen gebirgigen Teilen von Südamerika sehr teuer. Als Durchschnittspreis einer Vollbahn in den argentinischen Pampas können 8000 bis 10 000 Dollar für das Kilometer gelten, während in den gebirgigen Teilen Perus, Boliviens, Columbiens usw. das Kilometer Bahnbau 50 000, 60 000, ja bis 100 000 Dollar kostet. Da alle diese Länder, mit Ausnahme gewisser Landstriche, nur wenig erschlossen sind, so geht der Bau der Gebirgsbahnen allerdings nur recht langsam vorwärts, was um so mehr zu bedauern ist, als die hinter den Gebirgszügen liegenden reichen Ländereien nicht in Verbindung mit der Küste gebracht werden können.

Bücherschau.

— **Arbeiterwohnhaustypen** (Einfamilienhäuser). Ein Beitrag zum Arbeiterwohnungswesen von Dr. Ing. Walter Koßmann. Mit 18 Abbildungen. Dresden 1912. Verlag von Gerhard Kühtmann. Preis 8 *M.* Namentlich in letzter Zeit hat eine starke Bewegung zu Gunsten des Arbeiter-Einfamilienhauses eingesetzt und zu der weiteren Verbreitung der Erkenntnis beigetragen, daß die Schwierigkeiten und Erschwerungen, die dem Einfamilienhausbau entgegenstanden, hauptsächlich auf falscher Auffassung, auf Vorurteilen usw. beruhen. Wir erinnern nur an die strengen baupolizeilichen Vorschriften, welche für Stockwerkshäuser und Mietskasernen aufgestellt und ohne weiteres auf Einfamilienhäuser übertragen wurden. Die Hauptschwierigkeit jedoch wird stets die Kostenfrage sein. Man hat aber auch hier, und nicht ohne Glück, nachzuweisen versucht, daß auch das Einfamilienhaus sehr wohl mit dem Familien- bezw. dem Stockwerkshause in Wettbewerb treten könne. Trotzdem bleibt für die Umsetzung dieser Ideen und Bestrebungen in die Praxis noch viel zu tun übrig. Es ist daher nur zu begrüßen, wenn die hierzu erforderliche Aufklärungs- und praktische Arbeit von recht vielen Seiten geleistet wird. Eine solche Arbeit haben wir in dem Werke Koßmanns über Arbeiterwohnhaustypen vor uns. Er gibt zunächst eine kurze historische Uebersicht über das Arbeiterwohnungswesen in Deutschland im allgemeinen, wobei allerdings der Förderung, welche der Einfamilienhausbau durch die Rentengutsgesetzgebung erfahren hat, hätte gedacht werden können, und weist dann nach, daß das Einfamilienhaus auch wirtschaftlich zur Lösung der Arbeiterwohnungsfrage ein durchaus geeignetes Mittel sei.

Bei dem Einfamilienhause komme es im Wesentlichen darauf an, die wichtigsten wirtschaftlichsten Musterbauten herauszufinden und hierbei allen irgend überflüssigen Aufwand, besonders in bezug auf Nebenräume, auf kostspielige Fassadenbildung — und wie wir hinzufügen möchten, auf unnötige Zimmerhöhe — auszuschließen, da, wie Koßmann richtig bemerkt, „Häuser, die mit einem über das Nötigste hinausgehenden Aufwand gebaut sind, den Maßstab zu ungunsten derer verschieben, welche sich mit dem Erforderlichen begnügen". Denn in der Tat tritt nirgends durch die Häufung einer Menge von Kleinigkeiten, von denen jede nur geringe Kosten erfordert, aber oft für die Hauptsache unwesentlich ist und ebenso gut ohne Schädigung des Hauptwerkes weggelassen werden kann, die Gefahr einer Überschreitung der zur Verfügung stehenden Bausumme so schnell ein, wie gerade bei Hochbauten.

Koßmann stellt nun die Frage auf, „ist die Gesamtheit des Arbeiterwohnungswesens durch die gegebene Lösung der einzelnen Arbeiterwohnungen einen Schritt weitergekommen?" Er geht hierbei von dem richtigen Gedanken aus, daß auch bei sparsamster Wirtschaft eine künstlerisch befriedigende Arbeit geleistet werden kann, und daß daher derjenigen Lösung der Vorzug zu geben sei, die dasselbe an Nutzwert unter dem geringsten Aufwande an Kosten erreicht. Dadurch könnten Bauunternehmungen entwicklungsfähig gemacht werden, die andernfalls sich nicht entwickeln können. Von diesem Gedanken ausgehend, hat sich K. der Mühe unterzogen, eine Reihe vorbildlich ausgeführter Einfamilienhäuser von 2—5 Räumen ihres zufälligen und willkürlichen Charakters zu entkleiden, sie ohne Rücksicht auf die wirklichen Herstellungskosten durch Aufstellung einer neuen, vereinfachten Kostenberechnung mit einheitlichen Höhen und Mauerstärken, unter Beschränkung auf die wirklichen Wohnflächen usw. auf gleiche, einheitliche Grundlage zu bringen und so ihre Wirtschaftlichkeit rechnerisch zu untersuchen. Hierbei wäre es allerdings erwünscht gewesen, auch eine Erwähnung der Muster der in neuester Zeit in Dirschau, vom Eisenbahnverein Dirschau e. V. ausgeführten Einfamilienhäuser*) zu finden, weil gerade hier auf Raum- und Grundrißökonomie sowie auf ein möglichst günstiges Verhältnis zwischen Nutz- und Grundfläche ganz besonderes Gewicht gelegt ist. Auch auf den großen Einfluß, den die Zimmerhöhe auf die Wirtschaftlichkeit hat, hätte zweckmäßig durch Gegenüberstellung mehrerer Beispiele hingewiesen werden können. Denn ebenso wie die Raumverschwendung im Grundrisse, ist eine solche in der Höhe gefährlich, weil sie gerade dem Einfamilienhaus den Wettbewerb mit Reihen- und anderen Häusern erschwert. Der Verfasser hat in seinen einheitlichen Annahmen der Konstruktions- und Rechnungsgrößen die lichte Zimmerhöhe reichlich hoch mit rd. 2,9 m im Erdgeschoß und 2,7 m im Dachgeschoß eingesetzt. Erfahrungsgemäß genügt für die Arbeiterwohnungen eine lichte Höhe schon von 2,5 m vollständig. Etwa entgegenstehende baupolizeiliche Bestimmungen dürften sich unschwer ändern lassen. Durch Einschränkung der Höhe würden sich auch die für 1 qm Wohnfläche ausgerechneten Einheitskosten noch günstiger gestalten. — Auf Grund seiner Untersuchungen findet der Verfasser auch zahlenmäßig den Erfahrungssatz bestätigt, daß die Kosten des Hauses sich erniedrigen, wenn die Grundrißgestaltung möglichst regelmäßig und einfach ohne starke Gliederung der Aus- und Einbauten ist, und weist auf die große Bedeutung der Lage des Treppenhauses sowie den Vorteil der Anwendung des Reihenhauses gegenüber den anderen Hausformen und des Doppelhauses gegenüber dem Einzelhaus hin.

Wenn Koßmann nach seinen Untersuchungen die Wirtschaftlichkeit als den wichtigsten und für die Verbreitung des Einfamilienhauses ausschlaggebendsten Faktor hinstellt, und das Verantwortlichkeitsgefühl des entwerfenden Baukünstlers schärfen will, so können wir ihm nur beistimmen. Denn gerade auf diesem Gebiete ist noch eine große Arbeit zu leisten, und zwar nicht nur in wirtschaftlicher und volkswirtschaftlicher Hinsicht, sondern auch in bezug auf Aufklärung der Öffentlichkeit und in der Erziehung des Volkes zur Einfachheit und zum Verständnis für die Schönheit des Einfachen. Von diesen Gesichtspunkten aus ist die fleißige, interessante und mit Abbildungen, Berechnungen und Literaturangaben versehene Arbeit auch weiteren Kreisen zum Studium zu empfehlen. Metzel.

*) „Kleinhausansiedlung des Eisenbahnvereins in Dirschau" von K. Metzel-Dirschau, Zentralblatt der Bauverwaltung 2. März 1912, S. 117—121.

— **Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe.** Unter diesem Titel ist erstmalig im Dezember 1912 im Verlage von Richard Schötz (Berlin SW. 48, Wilhelmstraße 10) eine neue Zeitschrift erschienen, die in zwanglosen Heften von wechselndem Umfange herausgegeben werden soll. Das Archiv (auf das nur bandweise, der Band zum mindesten 30 Druckbogen für 18 *M*, abonniert wird, während Einzelhefte nicht abgegeben werden) will ein Sammelorgan für das gesamte öffentliche Rettungswesen sein: es will die einschlägigen Arbeiten und die Vorkommnisse auf den Gebieten der Gesetzgebung und Verwaltung veröffentlichen, über Kongresse und anderweitige Vereinigungen des Rettungswesens berichten und ein zusammenfassendes Bild über den jeweiligen Stand des Rettungswesens geben. Zu diesem Zwecke erfreut sich das unter Mitwirkung des Präsidenten des Reichsgesundheitsamtes Dr. Bumm und des Ministerialdirektors im Ministerium des Innern, Wirklichen Geheimen Obermedizinalrat Dr. Kirchner von den Geheimen Sanitätsrat Dr. Alexander, Geheimen Obermedizinalrat Dr. Dietrich und Geheimen Sanitätsrat Professor Dr. George Meyer herausgegebene Archiv einer großen Zahl namhafter Mitarbeiter.

Bei der Bedeutung, die das Rettungswesen auch für die Eisenbahnverwaltungen besitzt und die sich auch dadurch kennzeichnet, daß führende Eisenbahnhygieniker als Mitarbeiter des Archivs zeichnen, erscheint es angemessen, über die Veröffentlichungen im Umfange ihrer Bedeutung für die Eisenbahnen jeweilig zu berichten.

In diesem Sinne bringt die erste Arbeit des Heftes, die von Kovàchs-Budapest, dem Chefarzte der Budapester Rettungsgesellschaft, über „Die Fortschritte der Technik des Rettungswesens" nur bescheidene Ausbeute: Dem Wunsche einer ausgiebigeren Ausbildung der Gesamtheit der Ärzte im Rettungswesen durch entsprechende Vorschulung in erster Hilfe, Krankenpflege und Krankentransport bereits gelegentlich der Universitätstudien können gerade die Eisenbahnverwaltungen, die ihren Bediensteten durch die Bahnärzte planmäßig Samariterunterricht erteilen lassen, freudig zustimmen.

Die Empfehlung keimfreier Einzelverbände, die Warnung vor sogenannter blutstillender Watte (Eisenchloridwatte), die Verwerfung der schmerzhaften und in der Belebung der Herzkraft nicht genügend wirksamen Äthereinspritzungen unter die Haut dürften durch die Beschaffenheit der bei den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen in Bereitschaft gehaltenen Verbandmittel schon überholt sein; ob der warmen Empfehlung der jetzt meist verlassenen und durch Brandbinden ersetzten Behandlung der Brandwunden mit Kalkwasser-Leinöl beizutreten ist, erscheint mir fraglich. Der Wert der neuerlich bei der Mehrzahl der deutschen Eisenbahnverwaltungen eingeführten Drägerschen Sauerstoffkoffer soll ja nicht überschätzt werden, wird aber von Kovách vielleicht unterschätzt. Dagegen trete auch ich warm der empfohlenen Einführung von Instrumentarien zu Salzwassereinspritzungen bei und schließe mich dem Rate an, bei leichteren Blutungen nicht gleich mit dem Mittel der Umschnürung vorzugehen, sondern erst einfachere Mittel (Deck-, Druckverband, Tamponade) anzuwenden. Zu unterstützen ist auch Kovàchs Forderung, daß alle Rettungseinrichtungen und Beförderungsgeräte tunlichst einfach, übersichtlich und entseuchbar beschaffen sein müssen.

Beachtenswert vor allem wegen des Vergleichs mit den ähnlichen Verhältnissen bei den Eisenbahnen ist die zweite Arbeit „Die Verhütung von Unfällen im Straßenbahnverkehr" von Re-

gierungsrat a. D. Dr. Micke. Sie beschäftigt sich mit den Bau- und Betriebsvorschriften für Straßenbahnen mit Maschinenbetrieb, den besonderen technischen Einrichtungen, um Unfälle zu verhüten oder abzuschwächen (Schutzbrettern, Schutzgittern, Bahnräumern, Fangkörben, Aufschaufelvorrichtungen, Taster und Fender, Bremsvorrichtungen) und den Vorkehrungen zur Hilfeleistung bei Unfallverletzten (den technischen: Winden auf den Wagen, besonderen Rettungswagen, und den ärztlichen: Ausstattung des Personals mit Verbandpäckchen, besonderen Rettungskästen). In ausführlicher Weise wird der Beschaffung eines technisch durchgebildeten, gesundheitlich ausgesuchten und durch soziale Fürsorge (Dienstdauer, Ruhezeiten) leistungsfähig erhaltenen Personals als der wichtigsten Vorbedingung, um Unfällen vorzubeugen, gedacht. Den Ausführungen Mickes sind zahlreiche statistische Tabellen beigefügt. Der Kenner erinnert sich, ähnliches auf der Internationalen Hygieneausstellung Dresden 1911 gesehen zu haben.

Lewandowski-Berlin faßt in dem dritten Aufsatz „Soll Nothelfer-Unterricht in den Schulen erteilt werden?" seine Ausführungen in den Sätzen zusammen: „Es ergibt sich ein Bedürfnis zu Nothelfer-Unterricht für die oberen Klassen der Volksschulen und höheren Schulen, für die Fortbildungsschulen und für die freien, zum Wohl der schulentlassenen Jugend geschaffenen Vereinigungen (Jungdeutschland). Der Unterricht ist tunlichst in den Schulen zu erteilen. Mit dem Lehrauftrag für diesen Unterricht ist in erster Reihe der Arzt, vor allem der Schularzt zu betrauen." Auch die Eisenbahnverwaltungen werden es mit Freude begrüßen, und auch für sich als Vorteil ansehen dürfen, wenn schon die heranwachsende Jugend in Hygiene und Samariterwesen geschult ist und dadurch geeigneteres, verständnisvolles Personal bei den Verwaltungen zur Einstellung gelangt.

In einem vierten Aufsatze „Das Rettungswesen in Heeresbade- und Schwimmanstalten" beschreibt Meyer-Berlin die auch für Badeanstalten der Zivilbevölkerung als nachahmenswert empfohlenen Einrichtungen der Militärschwimmanstalt in Plötzensee (eingeübtes Rettungspersonal, ständige Aufsicht durch Turmwächter, ständige Bereitschaft von Rettern in Rettungsboten, ständige Überwachung des Betriebes durch einen Offizier und gute Disziplin der Badenden); selbst größte Eisenbahnverwaltungsstellen werden kaum in die Lage kommen, eisenbahneigne Schwimmanstalten zu beschaffen und dabei diesen vorbildlichen Vorkehrungen nachzueifern.

Als die für die Eisenbahnverwaltungen und Eisenbahnärzte weitaus bedeutungsvollste Arbeit dieses ersten Heftes des Archivs betrachte ich die fünfte, die über „Die Rettung elektrisch Verunglückter", aus der Feder eines auf diesem Gebiete hervorragenden Sachverständigen, Jellinek-Wien. Ob die auf mannigfache Weise mögliche Einschaltung eines Menschen in den elektrischen Stromkreis für ihn gefahrlos verläuft, ob sie Schädigungen event. schwerer Art oder tödlichen Ausgang hervorruft, hängt von den verschiedensten Verhältnissen ab: von der Stromstärke, die aber als absolute Größe allein nicht ausschlaggebend ist (schon Spannungen von 100 Volt können ernste Unfälle erzeugen, während wiederum Spannungen von 500 Volt unter Umständen gefahrlos vertragen werden), von den äußeren Widerstandsverhältnissen (d. i. denen des Raums und der Kleidung), vom Widerstand des menschlichen Körpers (Widerstand der Eintrittsstelle, Streckenwiderstand, Widerstand der Austrittsstelle), von der Größe und der Art der berührenden Flächen, von der Möglichkeit des sichtbaren Elektrizitätsüberganges (Gewebsveränderungen durch elektrische Funken bezw. Lichtbogen = echte Brandwunden), von der bei dem Stromdurchtritt sich bildenden Wärme (spezifisch elektrischen Hautveränderungen durch Joule'sche Wärme), von dem Überraschtwerden durch die elektrische Einschaltung (lähmende Wirkung auf Atmung, Herzschlag, Bewußtsein), vom Wege und der Ausbreitung, welche der elektrische Strom im Körper des Verunglückten nimmt (Hautleitung, Leitung durch Innenorgane), vom Gesundheitszustande des Betroffenen, insbesondere der Beschaffenheit seines Nervensystems.

Zur Rettung eines Verunglückten ist das wichtigste die Befreiung aus dem Stromkreise. Sie kommt zustande entweder durch Eingriffe nur an der elektrischen Leitung (Betätigung der Ausschaltkästen oder Stromunterbrechung durch Trennung der Leitung oder Entspannung der Leitung durch Erdschluß oder Kurzschluß) oder durch Eingriffe, die sich auf den Körper des Verunglückten erstrecken. Für beide ist eine genaue Kenntnis der technischen Verhältnisse und der Möglichkeiten der eigenen Sicherung des Helfers nötig (durch Isolierung, die auf verschiedene Weise erreicht werden kann).

Der Stromausschaltung des Verunglückten hat als zweiter Teil der Rettungstätigkeit die ärztliche Hilfe zu folgen, vor allem die häufig nötige Wiederbelebung des elektrisch Verunglückten. Hierbei ist das wichtigste die sofort eingeleitete und unter Umständen viele Stunden durchgeführte künstliche Atmung, am besten nach dem Silvester-Broschschen Verfahren, das aktive Ein- und Ausatmung durch den Helfer bewerkstelligt. Gleichzeitig ist oft Herzanregung nötig. Alles andere (Versorgung gleichzeitig erlittener Verletzungen und Brandwunden) ist späterer Sorge vorbehalten.

Jellinek schließt seinen wertvollen Aufsatz mit der Wiedergabe der „Anleitung zur Rettung elektrisch Verunglückter", welche von der Vereinigung österreichischer und ungarischer Elektrizitätswerke in Wien herausgegeben ist, und erläutert diese durch sechs ausgezeichnete Abbildungen.

Den ganzen Aufsatz nachzulesen empfehle ich allen, die leitend oder helfend mit elektrischen Anlagen sich beschäftigen, aber auch vor allem denen, die erste Hilfe in solchen zu leisten haben, nicht minder den Ärzten, denen die gutachtliche Äußerung über Unfallschäden, also auch elektrische, obliegt.

Aus der großen Reihe der beigegebenen Kongreßberichte und Referate verweise ich nur auf den ausführlichen Bericht über die inhaltsreiche Tagung des zehnten deutschen Samaritertages zu Hamburg (20.—22. September 1912), auf die Verordnung des Preußischen Eisenbahnministers vom 29. August 1912 über die Rettungskästen der Eisenbahnen, auf den Bericht über die Verbesserungen im Rettungsdienste bei Unfällen auf preußischen Eisenbahnen und auf die Berichte über die Eisenbahnunglücke vom 19. Juni 1912 in Gaschwitz bei Leipzig und vom 30. Oktober 1912 auf dem Bahnhofe Jannowitzbrücke-Berlin.

Medizinalrat Dr. Gilbert, Dresden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. Februar ds. Js. ist der an der Strecke Rottweil-Tuttlingen zwischen den Stationen Aldingen und Spaichingen gelegene, bisher nur der Abfertigung von Personen sowie von Reisegepäck in beschränktem Umfang dienende Haltepunkt Hofen bei Spaichingen für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 17 vom 30. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen mit Ausnahme der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektionen, der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Königlich preußischen Militärbahn, betreffend den Austausch des Geschäftsberichts der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 31. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Vom 5. Februar 1913 ab erhält der an der Bahnstrecke Engers-Siershahn gelegene Bahnhof II. Klasse Ransbach die Bezeichnung „Ransbach (Westerw.)" und der an der Strecke Hersfeld-Treysa gelegene Bahnhof IV. Klasse Scheidlache die Bezeichnung „Zella (Kr. Ziegenhain)". Gleichzeitig wird die Schreibweise des Stationsnamens Breitscheid in „Breitscheidt" berichtigt.

Frankfurt (Main), 30. Jan. 1913. (388)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.

Am 10. Februar d. J. werden die Stationen Apenrade, Neustadt (Holst.) und Schleswig Gbf. des Direktionsbezirks Al

tona in den Tarif aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.
Erfurt, den 29. Januar 1913. (390)
Königliche Eisenbahndirektion

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Ausnahmetarif 7.
Mit Gültigkeit vom 5. Februar d. J. wird die Station Stolberg-Hammer als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 7 II einbezogen.
Cöln, den 30. Januar 1913. (389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2.
Die auf Seite 36 des Nachtrags V bei Obergittersee durch Stern (*) bezeichnete Beschränkung in den Abfertigungsbefugnissen fällt vom 1. Februar 1913 an weg.
Dresden, am 31. Januar 1913. (391)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. (Bayern rechts des Rheins.)
Gütertarife, Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Heft 7 vom 1. Januar 1912.
Heft 12 vom 1. April 1912.
Mit Wirkung vom 1. April 1913 gelten die unter Abteilung B vorgesehenen Frachtsätze des AT 91 (Petroleum) nur mehr für „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) gereinigt“.
Ferner treten mit Ablauf des 31. März 1913 die Frachtsätze der Abteilung C Rohbenzin usw. außer Kraft.
München, den 30. Januar 1913. (392)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothr.-luxemb.-württ. Güterverkehr.
Ab 10. Februar 1913 wird die Station Friesen in den Tarif aufgenommen.
Näheres bei den Dienststellen und in unserm Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 30. Januar 1913. (393)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

In den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen und Stahl) des Heftes 5 für den preußisch-hessisch-schweizerischen Güterverkehr werden mit Gültigkeit vom 12. Februar 1913 folgende Frachtsätze neu aufgenommen:

nach	von Bromberg Abteilung Ib	IIb
	Frachtsätze für 100 kg in Cts.	
Siggenthahl-Würenlingen	557	466

Karlsruhe, den 31. Januar 1913. (394)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.
Am 1. März 1913 wird in Osnabrück ein neuer Güterbahnhof „Osnabrück Gbf.“ in Betrieb genommen und die jetzigen Güterbahnhöfe Osnabrück Bremer Bahnhof und Osnabrück Hannoverscher Bahnhof werden geschlossen. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die für diese Bahnhöfe bestehenden Frachtsätze aufgehoben und der neue Bahnhof „Osnabrück Gbf.“ in den Tarif einbezogen.
Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 30. Januar 1913. (400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar ds. Js. wird die Station Mommenheim (Els.) der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 29. Januar 1913. (399)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 wird die Station Hamburg-Barmbeck des Direktionsbezirks Altona in den Ausnahmetarif S 18 b für Alizarin usw. aufgenommen.
Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Hannover, den 29. Januar 1913. (401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz-Heinrichbahn, Heft 2 (Cöln) und 16 (Saarbrücken).
Die Frachtsätze der Prinz-Heinrichbahnstation Befort (Beaufort), die für den vollen Güterverkehr eröffnet worden ist, sind anderweit festgesetzt worden. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. 4. 1913 ab.
Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.
Straßburg, den 31. Januar 1913. (402)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.
Die Anwendung des auf den 1. Februar 1913 eingeführten Ausnahmetarifs für Schwefelkiesabbrände ist an die Bedingung der Ausnützung des Ladegewichts geknüpft. Näheres ist bei den Dienststellen zu erfragen oder aus unserm Tarifanzeiger zu entnehmen.
Karlsruhe, den 1. Februar 1913. (404)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Bayern rechts des Rheins-Österreich südlich der Donau. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 kommt Nachtrag III zur Einführung. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst ab 1. Mai 1913, falls nicht im Nachtrage ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.
Preis: 1,30 ℳ = 1,50 Kr. für das Stück.
München, den 28. Januar 1913. (405)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Tarif Teil II A vom 1. Dezember 1904.
Mit Gültigkeit vom 16. Februar 1913 sind folgende Entfernungen und beim A. T. 20 für Malz usw. folgende Schnittsätze nachzutragen:

km			Franken für 100 kg
802	Hof-Neuhof	Pino	3,56
847		Chiasso	3,77
708		Peri	2,87

München, den 27. Januar 1913. (406)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz.
Tarif vom 1. Juni 1911.
Infolge Schließung der städtischen Verbindungsbahn Frankfurt (Main) Ost-Griesheim (Main) treten ab 1. April 1913 im Verkehr mit Frankfurt (Main) Westhafen und teilweise auch mit der Station Osthafen Entfernungs- und Frachterhöhungen ein.
Die Station Frankfurt (Main) Westhafen erhält die gleichen Entfernungen und Frachtsätze wie die Station Griesheim im rheinisch-bayerischen Güterverkehr.
Hierdurch treten Entfernungserhöhungen bis zu 9 km und Frachterhöhungen von 7—20 ₰ für 100 kg für Eil- und Frachtstückgutsendungen und 2—6 ₰ für 100 kg für Wagenladungen ein.
Im Verkehr mit Osthafen ergeben sich durch die Gleichstellung mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Frankfurt (Main) Ost nur vereinzelt geringfügige Erhöhungen.
München, den 29. Januar 1913. (407)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.
Mit Wirkung ab 1. März 1913 wird der Ausnahmetarif 66, Abteilung B (Pflastersteine usw.) (Seite 80 des Tarifs), wie folgt ergänzt:

nach	von Neumarkt-Kallham Lg
Stuttgart-Cannstatt	103 / 95 δδ
Stuttgart Hbf.	104 / 96 δδ
Stuttgart Nord	105 / 96 δδ
Stuttgart West	106 / 97 δδ

München, den 29. Januar 1913. (409)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911 und Heft 9 vom 1. Mai 1912.
Ab 1. März 1913 gelangen für Karlsruhe Hafen folgende Frachtsätze zur Einführung:
1. Teil II, Heft 3.
Auf Seite 8 des Tarifs sind für Karlsruhe Hafen in Stückgutklasse I und II als Anstoßbeträge je 5 ₰ nachzutragen.
Auf Seite 31 des Nachtrags III ist in dem Verzeichnis der deutschen Tarifstationen die Station Karlsruhe Hafen und als Anstoßbetrag an Pforzheim 28 nachzutragen.
2. Teil II, Heft 9.
Auf Seite 8 des Tarifs sind für Karlsruhe Hafen in Stückgutklasse I und II als Anstoßbeträge je 5 ₰ nachzutragen.
Auf den Seiten 12—19 des Tarifs sind für Karlsruhe Hafen in Stückgutklasse I und II die um 5 ₰ erhöhten Frachtsätze der Station Karlsruhe nachzutragen.
Auf Seite 116 des Tarifs ist im Serientarif III A die Station Karlsruhe Hafen mit den um 5 ₰ erhöhten Frachtsätzen der Station Karlsruhe nachzutragen.
München, den 29. Januar 1913. (408)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Allgemeiner Eisenbahn-Gütertarif.
Teil I für die deutsch-luxemburgischen Verkehre vom 1. April 1909.
Durch die am 1. April 1913 für das Deutsche Reich in Kraft tretende neue Eisenbahnzollordnung wird u. a. vorgeschrieben, daß alle Waren, die nach Deutschland eingeführt oder durch Deutschland durchgeführt werden, von

einer Warenerklärung begleitet sein müssen.

Demnach ist mit Geltung vom 1. April 1913 der Artikel 10 auf Seite 19 durch folgende Zusatzbestimmung 9a zu ergänzen:

9 a) Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärungen beizugeben und dies auf dem Frachtbriefe zu vermerken.

Diese Bestimmung gilt auch für Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgeliefert werden, wenn die Sendungen erst am 1. April 1913 oder später an der Zollgrenze eintreffen. Auch diesen Sendungen ist daher die vorgeschriebene Warenerklärung beizugeben.

Straßburg, den 29. Januar 1913. (403)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr. Bayern rechts des Rheins-Oesterreich südlich der Donau.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 ermäßigen sich die Frachtsätze der Abteilung A II von Hausham nach Hainfeld und Schrambach, von Schaftlach nach Berndorf Fabrik, Scheibbs, Scheibmühl und Wien Westbhf. um je 1 ₰, von Schaftlach nach Schrambach um 2 ₰ für 100 kg.

München, den 29. Januar 1913. (410)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mit Gültigkeit vom 3. Februar d. J. werden die Stationen Driebitz, Glogischdorf und Lowenitz in den Ausnahmetarif 10c für Getreide, Hülsenfrüchte usw. des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs und in den Ausnahmetarif 10a für Getreide, Hülsenfrüchte usw. des ost- und mitteldeutsch-sächsischen Gütertarifs, Heft 1 als Versandstationen einbezogen. Über die Höhe der Sätze und der Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 28. Januar 1913. (384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 wird die Station Haaren in den Ausnahmetarif S 14 einbezogen und der Ausnahmetarif 29 auf den Verkehr nach den Stationen der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn ausgedehnt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 3. Februar 1913. (422)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 werden Freiburg (Schlesien) in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t (Eisen und Stahl) und Cöln Eifeltor in den Ausnahmetarif S 5 als Versandstationen aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. Februar 1913. (423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1908.

Gültigkeitsverlängerung.

Die laut Nr. 99 ex 1912 dieser Zeitung unter (3312) mit 31. Januar 1913 außer Kraft tretenden Bestimmungen und Frachtsätze des obgenannten Tarifes wurden in die mit Nr. 2 ex 1913 dieser Zeitung unter (95) und mit Nr. 4 ex 1913 dieser Zeitung unter (173) eingeführten, vom 1. Februar 1913 gültigen neuen Eisenbahngütertarife, Teil II, Heft 1, Verkehr mit Österreich, für den belgisch-österreich.-ungarischen Eisenbahnverband und Teil II, Heft 2, Verkehr mit Österreich, für den niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband einbezogen. Insoweit hierbei Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die obenerwähnten Bestimmungen und Frachtsätze des Norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und der Bukowina, Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1908 noch weiter bis einschließlich 31. März 1913 in Kraft.

Wien, am 29. Januar 1913. (386)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

1. Namensänderung der Station Markneukirchen.
2. Einbeziehung der Stationen Markneukirchen und Oederan in den allgemeinen Klassentarif und den Ausnahmetarif 2 B (Güter aller Art).

Zu 1. Im obgenannten Tarifhefte nebst Nachträgen ist vorkommendenfalles der Stationsname „Markneukirchen" abzuändern auf: „Markneukirchen-Siebenbrunn".

Zu 2. Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 werden die Stationen Markneukirchen und Oederan der Kgl. sächsischen Staatseisenbahnen in den allgemeinen Klassentarif und den Ausnahmetarif 2 B (Güter aller Art) einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 29. Januar 1913. (387)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II,
Heft 1 vom 1. November 1903.
Berichtigung des Nachtrages IV.

In dem vom 1. Februar 1913 gültigen Nachtrage IV zum obgenannten Tarife ist auf Seite 6 bei den für Gaggenau unter b vorgesehenen Frachtsätzen 580, 505, 660 und 619 die Ziffer „2)" samt der zugehörigen Fußnote: „2) Gültig vom 1. September 1912" zu streichen.

Wien, am 30. Januar 1913. (395)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II,
Heft 1 vom 1. November 1901.
Berichtigung des Nachtrages XI.

In dem vom 1. Februar 1913 gültigen Nachtrag XI zum obbezeichneten Tarif sind folgende Berichtigungen durchzuführen:

Auf den Seiten 5, 6 und 14 ist der Stationsname „Schöningen Pr. Stb." abzuändern auf „Schöningen Stb.";
auf Seite 8 ist bei Ausnahmetarif 7 D die Bezeichnung der Schnittafel „I d" in „I b" abzuändern;
auf Seite 14 ist der Stationsname „Mühlheim (Rhein) Nord" in „Mülheim (Rhein) Nord" zu ändern, bei Schlauroth ist in Spalte 4: „357" nachzutragen;
auf Seite 15 ist nachzutragen:
„Neumühl" in „Hamborn-Neumühl".

Ferner ist mit Gültigkeit vom 5. April 1913 auf Seite 10 der Frachtsatz bei Danzig lege Tor-Podwoloczyska (Bhf.) transit für Sendungen von der Linie Wolotschisk-Prosskurow exkl. von „255" auf „295" zu ändern.

Wien, am 30. Januar 1913. (396)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2 vom 1. Oktober 1912.

Einbeziehung einer Station.

Mit Gültigkeit vom 18. Februar 1913 wird die Station Eydtkuhnen in den Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2 vom 1. Oktober 1912 einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 31. Januar 1913. (411)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Berichtigung von Schnittfrachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1913 und, soweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 5. April 1913 ist im Ausnahmetarif 30 A, Schnittafel B, bei Zabrze Koksanstalt der Schnittfrachtsatz „23" aus dem Schnittpunkt III in den Schnittpunkt II und der Schnittfrachtsatz „26" aus dem Schnittpunkt IV in den Schnittpunkt III zu versetzen.

Wien, am 31. Januar 1913. (412)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und Ruppiner Kreisbahn.

Gütertarif Teil II.

Am 15. Februar 1913 tritt ein Ausnahmetarif 7 zu obigem Tarif in Kraft. Er enthält ermäßigte Frachtsätze für Steine des Spezialtarifes III zwischen den Stationen Penzlin (Prign.) einerseits und den Stationen Meyenburg KWE und Schmolde anderseits.

Neuruppin, den 1. Februar 1913. (398)
Die Direktion
der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif, gültig vom 1. Juni 1908.

Am 1. Mai d. J. tritt im Verkehr mit den Stationen der Arth-Rigibahn eine geringe Erhöhung der Gepäckfracht ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 31. Januar 1913. (413)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Badisch-bayerischer Personentarif.

Zu den besonderen Ausführungsbestimmungen Teil II, Heft A, sind im Verfügungswege einige den Binnentarifen der beteiligten Verwaltungen entsprechende Änderungen und Ergänzungen eingeführt worden. Nähere Auskunft hierüber erteilt unser Verkehrsbureau. Die zusätzlichen Bestimmungen sind nach der Vorschrift unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 22. Januar 1913. (415)

Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-württembergischer Personentarif.

Die besonderen Ausführungsbestimmungen Teil II, Heft A, sind durch die Bestimmungen über die Beförderung von Leichen an anatomische Anstalten ergänzt worden. Nähere Auskunft hierüber erteilt unser Verkehrsbureau.

Die zusätzlichen Bestimmungen sind nach der Vorschrift unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 22. Januar 1913. (414)

Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Die Arbeiten für den Ausbau des Dachgeschosses im Übernachtungsgebäude auf dem Verschiebebahnhof Wustermark sollen im ganzen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausbau Dachgeschoß Übernachtungsgebäude Verschiebebahnhof Wustermark“ versehen bis zum 19. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen.

Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (416)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Lieferung von 70 000 Stück Reisigbündeln in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 31. März 1914 für unseren Bezirk. Eröffnung der Angebote am 15. Februar 1913, vormittags 10 Uhr. Zuschlag erfolgt bis zum 7. März 1913. Angebotbogen nebst Lieferungsbedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ in bar ohne Bestellgeld von unserem Zentralbureau, Luisenstraße 10, hierselbst, zu beziehen, woselbst sie auch eingesehen werden können.

Posen im Januar 1913. (385)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Holzschnittwaren und Rundhölzer nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Angebote — Vordrucke dazu mit Bedingungen usw. auf postfreie Anfrage von uns erhältlich — mit Aufschrift:

„Verdingung von Holzschnittwaren und Rundhölzer am 25. Februar 1913“

spätestens bis Dienstag, den 25. Februar 1913, nachmittags 3 Uhr, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 1. Februar 1913. (424)

Maschinentechnisches Bureau
der Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Verdingung.

Die Lieferung von

155,25 cbm	eichenen	Balken,	
66,50 „	„	Bohlen,	
13,66 „	buchenen	„	
53,18 „	kiefernen	Balken,	
206,15 „	„	Bohlen,	
73,90 „	„	kantigen Pfählen u.	
7733,25 lfdm.	„	runden Pfählen	

soll öffentlich vergeben werden. Lieferzeit bis 15. Juni 1913. Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 70 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Angebote sind unter Verwendung des Verdingungsheftes postfrei mit der Aufschrift:

„Angebot
auf Lieferung von Hölzern“

bis zum Eröffnungstermin Freitag, den 28. Februar 1913, mittags 12 Uhr, hierher einzureichen. Die Öffnung der Angebote findet um diese Zeit im Saal 72 des Direktionsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Bewerber oder deren Vertreter statt.

Zuschlagsfrist: 15. März 1913.

Mainz, den 25. Januar 1913. (397)

Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien.

Gruppe C II: 291 400 kg Eisenguß I.—IV. Kl in 5 Losen, 543 000 kg Roststäbe in 5 Losen.

Gruppe C IX: Petroleumrundbrenner und Ölflachbrenner.

Gruppe C XI: messingene und eiserne Knopfnägel, Polsternägel, geschmiedete und verzinkte Schloßnägel, Bolzen für Wagen, Drahtgeflecht.

Gruppe C XII: Kohlenschaufeln für Lok., Schraubenschlüssel und Pufferpfannen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 26. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen liegen im Zentralbureau, Claassenstraße 12, Zimmer 41, an den Wochentagen von 8—3 Uhr aus und können von da unter Angabe der Gruppe und des zu bietenden Materials zum Preise von je 50 ₰ in bar (keine Briefmarken) angefordert werden.

Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Hauptbahnhofes am 26. Februar d. J., vorm. 11 Uhr, statt. Zuschlagsfrist bis 16. März 1913.

Breslau, den 24. Januar 1913. (417)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung der Lieferung des in der Zeit vom 1. April 1913 bis zum 31. März 1914 erforderlichen Bedarfs von

30 000 Stück Reiserbesen,
3 000 kg Benzin,
2 300 Stück Piassavabesen und
6 000 Stück Scheuertücher

ist Termin am 22. Februar 1913, mittags 11 Uhr, bei der Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für jedes Los in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 18. März 1913.

Erfurt, den 28. Januar 1913. (418)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von ausgemusterten Lokomotiven.

16 ausgemusterte Lokomotiven und 1 desgl. Tender, von denen bereits kleinere Teile abgenommen sind, so daß sie sich für betriebsfähige Wiederherstellung nicht eignen, sollen meistbietend, bei sofortiger Abnahme, verkauft werden. Die Lokomotiven sind auf Bahnhof Linden-Fischerhof aufgestellt und können gegen Vorzeigung der Kaufpapiere daselbst in Augenschein genommen werden.

Angebotbogen, in denen die Lokomotiven nach Nr. und Gewicht näher bezeichnet sind, nebst Verkaufsbedingungen können von unserem Zentralbureau hier, Thielenplatz, 4, Zimmer Nr. 292, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 17. Februar d. J., vormittags $10\frac{1}{2}$ Uhr, statt.

Hannover den 25. Januar 1913. (419)

Königliche Eisenbahndirektion.

Etwa 30 000 kg, zum Einstampfen (Einkochen) bestimmte, gebrauchte und ungültige Fahrkarten und Fahrscheine sollen in einem Lose verkauft werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 25. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 4. März 1913. (420)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

1482 t abgängige Schienen, Schwellen etc.

sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den 18. Februar 1913, vormittags $11\frac{1}{2}$ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkte portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 118, unseres Verwaltungsgebäudes, aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Saarbrücken, im Februar 1913. (421)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 11. — 8. Februar 1913. — LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Holz- oder Eisenschwellen.

Im Hinblick auf die fortgesetzte Steigerung des Preises der Holzschwellen, die sich bei allen Schwellenvergebungen in der letzten Zeit gezeigt hat (vgl. z. B. die Mitteilung in Nr. 92, S. 1458, Jahrg. 1912 d. Ztg. über die letzte Verdingung von Holzschwellen durch die preußisch-hessische Staatseisenbahnverwaltung) verdient nachstehende Gegenüberstellung der Beschaffungs- und Instandhaltungskosten des Oberbaues auf eisernen Querschwellen und derjenigen eines gleichzeitig in Betrieb stehenden, ähnlich leistungsfähigen Oberbaues auf Holzschwellen besondere Beachtung. Die Vergleichsrechnung ist einer Denkschrift der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen entnommen, die dem badischen Landtage bei seiner letzten Tagung unterbreitet worden ist. Bekanntlich ist die badische Eisenbahnverwaltung schon frühzeitig zur Anwendung des eisernen Oberbaues übergegangen. Der erste Versuch damit wurde im Jahre 1881 unternommen. Von den zwei damals versuchsweise eingeführten Schwellensorten, der Rheinischen und der Hilfschen Schwelle, wurde auf Grund der damit im Betriebe gemachten Erfahrungen dem Hilfschen Profil der Vorzug gegeben. Dieses wurde von 1883 ab ausschließlich zu den Gleisumbauten bezogen; bis Ende 1891 war der Umbau soweit fortgeschritten, daß von 1913,18 km Hauptgleisen 1344,84 km oder rund 70 % mit eisernen Schwellen belegt waren. Die bis dahin verwendeten eisernen Querschwellen besaßen bei 60 mm Höhe und 2,25 m Länge ein Stückgewicht von 38 bis 42 kg. Dazu gehörten 129 mm hohe Schienen von ursprünglich 7,5, ab 1887 von 9 m Länge. Auf eine Schienenlänge von 7,5 m entfielen 9 bis 11, auf eine solche von 9 m 11 bis 13 Schwellen. (Oberbauanordnung 1881.) Die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf 90 km/St. und die dazu erforderliche Indienststellung schwerer Maschinen mit einem größten Raddruck von 7,5 t führten vom Jahre 1892 ab zur Einführung der 75 mm hohen, gleichfalls 2,25 m langen Eisenschwelle Hilfschen Profils mit einem Stückgewicht von 54 kg. Dazu wurde die seit 1865 eingeführte 129 mm hohe Schiene beibehalten und ihre Grundlänge auf 12 m erhöht.

Auf eine solche Schiene kamen 17 Schwellen. (Oberbauanordnung 1891.) Dieser Oberbau war Ende der 90er Jahre an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt. Für die zu jener Zeit gebaute neue Schnellzugmaschine (Gattung II D) war ein Raddruck von rund 8 t vorgesehen, auch sollte nach der damals vorbereiteten, 1905 bekannt gegebenen Betriebsordnug für den Oberbau der Hauptbahnen die Tragfähigkeit auf 8 bezw 9 t Raddruck erhöht werden. So ward mit dem Jahre 1899 der schon 1893 versuchsweise eingelegte und inzwischen als sehr geeignet befundene Gleisbau aus 140 mm hohen Schienen mit eisernen Querschwellen von 100 mm Höhe, 2,4 m Länge und 70 kg Stückgewicht allgemein als Oberbau für Hauptbahnen eingeführt. Die neuen Flußstahlschienen von 43,8 Metergewicht kamen im allgemeinen ebenfalls in der Länge von 12 m, seit 1899 in besonderen Fällen (Tunnelstrecken, Brücken, Wegübergänge) in der Länge von 18 m zur Verwendung. Auf 1 Schiene von 12 m entfielen 17, auf eine 18 m lange Schiene 25 Stück Schwellen (Oberbauanordnung 1893/1899). Die ausgebauten schwächeren Schienen und Schwellen wurden jeweils auf Seitenstrecken, in Bahnhofnebengleisen und dergl. wieder verlegt. Ende 1911 waren von den durchgehenden Hauptgleisen mit einer Gesamtlänge von 2605,609 km mit eisernen Schwellen belegt:

285,048 km mit 60 mm hohen Eisenschwellen,
691,100 „ „ 75 „ „ „
1531,959 „ „ 100 „ „ „
zus. 2508,107 km oder 96,2 % auf eisernen Schwellen. Der Rest mit 97,502 km oder 3,8 % besaß Holzschwellenbau, davon entfallen:

23,439 km auf eine Versuchsstrecke mit englischem Stuhlschienenoberbau,
22,572 „ auf die isolierten Schienenstrecken der elektrischen Streckenblockung,
32,458 „ auf nasse Tunnelstrecken, der Rest mit
19,033 „ auf verschiedene kleinere Strecken.

Der somit vollzogene, fast ausschließliche Übergang der badischen Staatsbahnverwaltung zum eisernen Oberbau wurde von verschiedenen Seiten als unwirtschaftlich bemängelt. Zur Widerlegung dieser Angriffe, die auch im Landtage besprochen wurden, sah sich die Verwaltung veranlaßt, in einer eingehenden Denkschrift die einschlägigen Verhältnisse zu beleuchten. Dabei wurden namentlich die Punkte besonders gewürdigt, die als gegen die Verwendung der Eisenschwellen sprechend hauptsächlich ins Feld geführt worden waren, nämlich: der höhere Stückpreis der Eisenschwellen, ein erhöhter Aufwand für die Gleisunterhaltung und ein größerer Bedarf an Bettungsmaterial für diese. Wie die nachstehende Vergleichsrechnung zeigt, sind diese Ausstellungen am Eisenschwellenbau mit Ausnahme des letzten Punktes (vermehrter Schotterbedarf) unberechtigt.

Zur Vergleichsrechnung sind, soweit die älteren Oberbauanordnungen in Betracht kommen, bei beiden Oberbausystemen die Preise des badischen Materialtarifs für übereinstimmende Rechnungsjahre gewählt, und zwar die der Jahre 1881, 1891 und 1894, in welchen erstmals Eisenschwellen von 60,75 und 100 mm Höhe zum Einbau gelangten. Die mittlere betriebliche Liegedauer der 60 mm hohen Eisenschwelle ist zu 30, die der beiden anderen, kräftiger ausgebildeten Schwellen zu 35 Jahren angenommen, während die mittlere Lebensdauer der in den Jahren 1881 und 1891 eingebauten Holzschwellen auf 15 Jahre und der im Jahre 1894 eingebauten auf 20 Jahre bemessen wurde, weil letztere, beim Stuhlschienenbau in Verwendung, durch die Anordnung der Gußstühle gegen die mechanische Zerstörung des Holzes besser geschützt sind. Dem eisernen Oberbau vom Jahre 1893/99 sind zwei verschiedene Anordnungen mit Holzschwellen gegenübergestellt, eine, bei der wie in Bayern Haken- und Keilplatten verwendet werden, und eine zweite, die sog. französische Anordnung, bei der zwischen Schienen und Schwellen Unterlagen aus Pappelholz eingeschoben sind, und bei der von je 3 verschränkt sitzenden Schraubennägeln zur Schienenbefestigung abwechselnd 2 auf der Gleisinnen- und Außenseite angeordnet sind, um der Schienenwanderung entgegenzuwirken. Die Kosten für den Eisenschwellenbau 1893/99 wie für die Befestigungsteile des mit ihm verglichenen Holzschwellenbaues sind nach dem Materialtarif für 1911/12 ermittelt. Nach diesem kostet eine mit Teeröl getränkte Kiefernschwelle 5,50 M.; der Preis der Buchenschwelle, für die der Tarif keine Angaben enthält, ist zu 6,60 M. angenommen, entsprechend einem aus dem Jahre 1909 herrührenden Angebot.

Um mangels einer für die Verhältnisse in Baden ausreichend genauen Preisangabe einen Spielraum zu besitzen, wurde in die Vergleichsrechnung für die Holzschwellen ein Stückpreis von 5 bis 8 M. in Abstufung von je 50 Pf. eingestellt, wobei die Preise von 6 M. und weniger für Schwellen aus Kiefernholz gelten, deren mittlere Lebensdauer zu höchstens 20 Jahren angenommen wird, die Preise von 6 M. an und mehr dagegen für buchene Schwellen, deren mittlere Lebensdauer bis 25 Jahre steigen kann, wenn es sich um Bahnen mit starkem Verkehr handelt, und mehr als 25 Jahre betragen kann, wenn Bahnen mittleren Verkehrs in Frage kommen.

Die Beschaffungskosten und daran anschließend der Aufwand der Kostentilgung ist auf das Kilometer Gleis ermittelt. Die Beträge, die durch Beschaffung der Schienen, Laschen und der Laschenschrauben erwachsen, sind als für den Kostenvergleich belanglos außer Betracht gelassen worden.

Für die Tilgung und Verzinsung der nach vorstehendem ermittelten Beschaffungskosten der verschiedenen Oberbauanordnungen wurde die Form von Jahresrücklagen vorgesehen. Sei n die Zahl der Jahre, die der mittleren betrieblichen Lebensdauer entsprechen, so ist dementsprechend alljährlich ein Betrag auf Zins und Zinseszins anzulegen, der nach n Jahren eine Höhe erreicht, die zur Tilgung der reinen Beschaffungskosten der betreffenden Oberbauanordnung genügt. Unter den reinen Beschaffungskosten ist dabei der Wert N der neubeschafften weniger dem Altwert A der ausgebrauchten Materialien zu verstehen. Zu diesen während der n Jahre aufzubringenden Jahresrücklagen tritt dann noch die jährliche Verzinsung der für die Neubeschaffung der Gleisteile verausgabten Summe N.

Im ganzen werden daher zur Tilgung und Verzinsung der Beschaffungskosten an Jahresrücklagen und Zinsen erforderlich:

$$\frac{(N-A) \cdot p}{(1+p)^n - 1} + p \cdot N$$ für das Kilometer Gleis, wobei $p = 0{,}035$ den Zinsfuß bedeutet.

Von sehr wesentlicher Bedeutung ist schließlich die in die Berechnung eingestellte mittlere Liegedauer der Schwellen. Für die kyanisierten Holzschwellen bei den älteren Oberbauanordnungen von den Jahren 1881 und 1891 wurde diese zu 15 Jahren ermittelt; diejenige der besser getränkten, kiefernen Schwellen ließ sich nach den bei den sächsischen Staatsbahnen gesammelten Erfahrungen und den darüber vorliegenden statistischen Aufzeichnungen auf 20 Jahre bestimmen. Über die Lebensdauer der buchenen Schwellen liegen verläßliche Angaben der französischen Ostbahn vor, auf deren Linien am frühesten Buchenschwellen verwendet worden sind. Auf Anfrage hat die Ostbahn unter ausdrücklicher Hervorhebung, daß ihre Angabe sich auf Bahnen „mittleren Verkehrs“ beziehe, die mittlere Lebensdauer der Buchenschwelle zu „mehr als 25 Jahren“ angegeben. Unter Berücksichtigung dieses Vorbehaltes hinsichtlich der betrieblichen Beanspruchung ist diese Zahl bei der Vergleichsrechnung für Bahnen großen Verkehrs als Höchstgrenze angenommen. Dabei ist aber Volltränkung der Buchenschwellen und nicht das billigere, von der Ostbahn nicht verwendete Rüpingsche Verfahren vorausgesetzt. Die mittlere Liegedauer der Eisenschwellen ist auf Grund der eigenen Erfahrungen der badischen Eisenbahnverwaltung für die 38 bis 42 kg schwere Schwelle zu 30 Jahren und für die schwereren, späteren Sorten zu 35 Jahren angenommen. Die Berechtigung hierzu wird insbesondere aus folgenden Feststellungen abgeleitet:

Seit 1881 bis 1. März 1911 wurden bezogen Eisenschwellen von

	60 mm Höhe	75 mm Höhe	100 mm Höhe
Stückzahl	1 729 950	1 916 641	2 220 025
davon Abgang infolge Unbrauchbarkeit — Stückzahl	199 408	57 665	1 383
hiernach und unter Berücksichtigung der Bezugszeiten ergibt sich ein prozentualer Abgang von	10,9 %	3 %	0,06 %
bei einer Betriebsdauer von .	20—30 Jahren	bis zu 20 Jahren	bis zu 11 Jahren.

Die Zahlen der Jahresstatistik geben von den einschlägigen Verhältnissen kein richtiges Bild wegen der nochmaligen Verwendung der durch den mehrmaligen Gleisumbau gewonnenen gebrauchten Schienen von 60 und 75 mm Höhe. Zum Beispiel waren am 1. März 1911 im ganzen 5 148 506 Stück eiserne Schwellen eingebaut; davon sind in der Statistik unter den für die durchgehenden Gleise gegebenen Zahlen nur 3 376 754 Stück vermerkt. Eine ausschließlich auf der Statistik beruhende Untersuchung läßt daher nahezu ein Drittel außer Betracht.

Die badische 100 mm hohe Eisenschwelle ist erst seit 1899 endgültig eingeführt, also eigentlich noch nicht ganz 12 Jahre in Betrieb; eine 28 000 Stück dieser Schwellensorte enthaltende Versuchsstrecke (der seit Mai 1895 dem Verkehr übergebenen Linie Graben-Karlsruhe-Rastatt), auf der sich in jeder Richtung

täglich 11 Schnellzüge und 43 gewöhnliche Züge bewegen, hat in der ganzen 16jährigen Betriebsdauer nur einen Abgang von 30 Stück dieser Schwellen zu verzeichnen, und darunter zumeist solcher, die in Wegübergängen eingebaut waren.

Auf dieser Grundlage ergibt der Vergleich der Kosten des eisernen Oberbaues einerseits und des Holzschwellenbaues andererseits folgendes Bild:

1. Oberbauanordnung 1881.

Unter Zugrundelegung der Materialtarifpreise für das Jahr 1881 erforderten auf das Kilometer Gleis:

	der Eisenschwellenbau mit Schwellen rheinischen Profiles	und der mit Schwellen Hilfschen Profiles	gegenüber dem Holzschwellenbau
an Beschaffungskosten	6384,— ℳ	7968,— ℳ	6992,— ℳ
der Altwert beträgt	2985,— „	3273,— „	793,— „
daher die „reinen“ Beschaffungskosten	3399,— ℳ	4695,— ℳ	6199,— ℳ
deren Deckung erfordert eine Jahresrücklage von	65,84 „	90,94 „	321,25 „
die Jahreszinsen der Beschaffungskosten belaufen sich auf	223,44 „	278,88 „	244,72 „
Verzinsung und Tilgung des Bauaufwandes erfordern somit jährlich	289,28 ℳ	369,82 ℳ gegenüber	565,97 ℳ

oder für den Holzschwellenbau ein Mehr von 276,69 M. bezw. 196,15 M., wenn man die mittlere Dauer der 60 mm hohen Eisenschwellen mit 30, die der Holzschwellen mit 15 Jahren erfahrungsgemäß bemißt.

Dabei ist gerechnet mit 9 eisernen Schwellen zu 4,20 M. bezw. 5,52 M. nebst je 36 Klemmplatten (12 Pf.), Klemmplattenschrauben (11 Pf.) und Spurplättchen (5 Pf.) bezw. 5 eichenen Schwellen zu 7 M. und 4 tannenen zu 3,40 M. nebst 10 Unterlagsplatten (24 Pf.) und 36 Schienenkloben (4 Pf.) auf 7,5 m Gleislänge; Altwert 1 t Schwellen 60 M., 1 t Kleineisen 50 M., 1 Holzschwelle 0,52 M.

2. Oberbauanordnung 1891.

Unter Zugrundelegung der Materialtarifpreise für das Jahr 1891 erforderte auf das Kilometer Gleis:

	der Eisenschwellenbau mit 75 mm hohen Schwellen		gegenüber dem Holzschwellenbau
an Beschaffungskosten	12 325,— ℳ		7987,— ℳ
der Altwert beträgt	4 930,— „		1069,— „
und daher die „reinen“ Beschaffungskosten	7 395,— ℳ		6918,— ℳ
deren Deckung erfordert eine Jahresrücklage von	110,95 „	bezw. 143,25 ℳ	358,50 „
die Jahreszinsen der Beschaffungskosten belaufen sich auf	431,38 „	431,38 „	279,53 „
Tilgung und Verzinsung des Bauaufwandes erfordern somit	542,33 ℳ	bezw. 574,63 ℳ gegen	638,03 ℳ

oder für den Holzschwellenbau ein Mehr von 85,70 M. bezw. 63,40 M. auf das Kilometer, je nachdem man die mittlere Dauer der 75 mm hohen Eisenschwellen zu 35 oder 30 Jahren, die der Holzschwellen aber zu 15 Jahren annimmt.

Dabei ist gerechnet auf 12 m Gleislänge 17 eiserne Schwellen zu 6,90 M. nebst je 68 Klemmplatten (15 Pf.), Klemmplattenschrauben (12 Pf.) und Spurplättchen (18 Pf.) bezw. mit 9 eichenen Schwellen zu 6,10 M., 7 tannenen zu 3,20 M. nebst 18 Unterlagsplatten (47 Pf.), 86 Schienenkloben (8 Pf.); Altwert wie unter 1.

3. Oberbauanordnung 1893.

Unter Zugrundelegung der Materialtarifpreise für das Jahr 1894 erforderte auf das Kilometer Gleis:

	der Eisenschwellenbau mit 100 mm hohen Schwellen	gegenüber dem Hozschwellenbau (engl. Stuhlschienenoberbau
an Beschaffungskosten	12 098,— ℳ	14 586 ℳ
der Altwert beträgt	6 341,— „	3 459 „
und daher die „reinen“ Beschaffungskosten	5 757,— ℳ	11 127 ℳ
deren Deckung eine Jahresrücklage erfordert von	86,35 „	339,76 ℳ bezw. 304,80 ℳ
die Jahreszinsen der Beschaffungskosten belaufen sich auf	423,44 „	510,53 „ „ 510,53 „
Tilgung und Verzinsung des Bauaufwandes erfordern somit	509,79 ℳ	850,29 ℳ bezw. 815,33 ℳ

oder für den Holzschwellenbau ein Mehr von 340,50 M. bezw. 305,54 M., wenn man die mittlere Dauer der Eisenschwellen zu 35, die der Holzschwellen zu 20 Jahren und weiter annimmt, daß die Gußstühle aber im Mittel 25 bezw. 30 Jahre dauern.

Dabei ist gerechnet auf 12 m Gleislänge mit 17 eisernen Schwellen zu 7,30 M. nebst je 68 Klemmplatten (15 Pf.), Klemmplattenschrauben (9 Pf.) und Spurplättchen (12 Pf.) bezw. 16 tannenen Schwellen zu 3,90 M., 32 Gußstühle zu 3 M., 64 hölz. Stuhlnägel (6 Pf.), 64 eis. Stuhlnägel (9 Pf.) und 32 Holzkeilen (22 Pf.); Altwert für die Holzschwelle 0,61 M., 1 t Gußstühle 40 M., im übrigen wie unter 1.

4. Oberbauanordnung 1899 und Holzschwellenbau mit Keil- und Hakenplatten.

Unter Zugrundelegung der Materialtarifpreise für das Jahr 1911/12 und unter der Annahme, daß der Stückpreis der Holzschwelle zwischen 5 und 8 M. gelegen ist, erfordert auf das Kilometer Gleis:

	Der Eisenschwellenbau		gegenüber dem Holzschwellenbau						
		für den Stückpreis von:	5 ℳ	5,50 ℳ	6 ℳ	6,50 ℳ	7 ℳ	7,50 ℳ	8 ℳ
an Beschaffungskosten	13 147 ℳ	gegenüber	10 822 ℳ	11 530 ℳ	12 238 ℳ	12 947 ℳ	13 022 ℳ	14 363 ℳ	15 072 ℳ
der Altwert beträgt	5 355 „	„	2 014 „	2 014 „	2 014 „	2 014 „	2 014 „	2 014 „	2 014 „
und daher die „reinen“ Beschaffungskosten	7 792 ℳ	„	8 808 ℳ	9 516 ℳ	10 224 ℳ	10 933 ℳ	11 008 ℳ	12 349 ℳ	13 058 ℳ
Die Deckung erfordert eine Jahresrücklage von	116,87 „	„	226,15 „	244,35 „	261,53 „	280,72 „	293,07 „	317,08 „	335,26 „
Die Jahreszinsen der Beschaffungskosten berechnen sich auf	460,13 „	„	378,77 „	403,55 „	429,34 „	453,13 „	483,76 „	502,72 „	527,52 „
Tilgung und Verzinsung des Bauaufwandes erfordern somit	577,00 ℳ	„	604,92 ℳ	647,90 ℳ	690,87 ℳ	733,85 ℳ	776,83 ℳ	819,80 ℳ	862,78 ℳ
oder für den Holzschwellenbau ein Mehr von			27,90 „	70,88 „	113,85 „	156,83 „	199,80 „	242,78 „	285,76 „

bei einer mittleren Lebensdauer der Eisenschwellen von 35, der Buchenholzschwellen von 25 Jahren. Nimmt man unter der Voraussetzung der Verwendung von Kiefernholzschwellen die mittlere Lebensdauer dieser zu 20 Jahren an, so beträgt der Mehraufwand für die Tilgung und Verzinsung der Beschaffungskosten 113,19 M. bis 411,26 M. bei obigen Schwellenstückpreisen von 5 bis 8 M. und rund 64 M. für einen Stückpreis der Kiefernholzschwelle von 4 50 M.

Dabei ist gerechnet auf 12 m Gleislänge mit 17 eis. Schwellen zu 8 M. nebst je 68 Klemmplatten (12 Pf.), Klemmplatten-

schrauben (12 Pf.) und Spurplättchen (8 Pf.) bezw. 17 Holzschwellen zu 5 bis 8 M. nebst 4 Hakenplatten (1,15 M.), 30 Keilplatten (90 Pf.), 102 Schraubennägel (13 Pf.); Altwerte: 17 eis. Schwellen mit 10 % Abnutzung zu 63 kg zu 60 M./t = 6 4 , 2 6 M. bezw. 17 hölz. Schwellen zu 0,0972 cbm zu 8,50 = 14,05 M. + 10,12 M. für 4 Platten zu 5,4 kg und 30 zu 4,9 kg zu 60 M./t zus. 24,17 M. für eine Gleislänge von 12 m.

5. Oberbauanordnung 1899 und franz. Holz schwellenoberbau.

Unter Zugrundelegung der Materialtarifpreise für das Jah 1911/12 und unter der Annahme, daß der Stückpreis der Holz schwellen zwischen 5 und 8 M. gelegen ist, erfordern auf da Kilometer Gleis:

	Der Eisenschwellenbau	gegenüber dem Holzschwellenbau für den Stückpreis von:	5 ℳ	5,50 ℳ	6 ℳ	6,50 ℳ	7 ℳ	7,50 ℳ	8 ℳ
an Beschaffungskosten . . .	13 147 ℳ	gegenüber	9333,33 ℳ	10 083,33 ℳ	10 833,33 ℳ	11 583,33 ℳ	12 333,33 ℳ	13 083,33 ℳ	13 833,33
der Altwert beträgt	5 355 „	„	1239,17 „	1 239,17 „	1 239,17 „	1 239,17 „	1 239,17 „	1 239,17 „	1 239,17
und daher die „reinen“ Beschaffungskosten . . .	7 792 ℳ	„	8094,16 ℳ	8 844,16 ℳ	9 594,16 ℳ	10 344,16 ℳ	11 094,16 ℳ	11 844,16 ℳ	12 594,16
Die Deckung erfordert eine Jahresrücklage von	116,87 „	„	207,81 „	227,07 „	246,33 „	265,58 „	284,83 „	304,09 „	323,35
Die Jahreszinsen der Beschaffungskosten berechnen sich auf	460,13 „	„	326,67 „	352,92 „	379,17 „	405,42 „	421,67 „	457,92 „	484,17
Tilgung und Verzinsung des Bauaufwandes erfordern somit	577,00 ℳ	„	534,48 ℳ	579,99 ℳ	625,50 ℳ	671,00 ℳ	706,50 ℳ	762,01 ℳ	807,52
oder für den Eisenschwellenbau ein Mehr von			42,52 „	—	—	—	—	—	—
für den Holzschwellenbau aber ein Mehr von			—	2,99 „	48,50 „	94,00 „	129,50 „	185,01 „	230,52

bei einer mittleren Lebensdauer der Eisenschwellen von 35, der Buchenschwellen (es kommt für diese Oberbauanordnung nur diese Holzgattung in Betracht) aber von 25 Jahren.

Dabei ist auf 12 m Gleislänge gerechnet beim eis. Oberbau wie unter 4, dagegen 18 Holzschwellen zu 5 bis 8 M., 16 Schraubennägel (20 Pf.) und 96 desgl. (18), ferner für 36 Pappelholzunterlagen und zur Abrundung zus. 1,52 M.; Altwerte für Schwellen wie unter 4, dagegen für 18 Schwellen zu 0,0972 cbm zu 8,50 M. = 14,87 M. für eine Gleislänge von 12 m. Das Gewicht des Kleineisens ist wie unter 4 zur Ausgleichung außer Betracht gelassen.

Nach diesen Vergleichsberechnungen ist der Oberbau auf Eisenschwellen den gleichzeitigen Oberbauanordnungen auf Holzschwellen mit gleicher Leistungsfähigkeit wirtschaftlich überlegen, soweit es auf den Beschaffungspreis ankommt.

Was die Kosten der Gleisunterhaltung anlangt, so liegen bei der badischen Staatsbahn die Verhältnisse für die Beurteilung des Einflusses des Übergangs zum eisernen Oberbau insofern günstig, als von der Mitte der 70er Jahre an bis vor 8 Jahren die Übung bestand, die Instandhaltung der Hauptgleise und bisweilen auch der Nebengleise sowie die hiermit zusammenhängenden Einzelarbeiten, wie das Auswechseln von Schienen und Schwellen u. dergl. an die verpflichteten Vorarbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes in Verdingung zu vergeben. Aus der Zeit von 1876 bis 1904, während der die Gleisunterhaltung in dieser Weise vergeben war, liegt nun eine Reihe von Preisangaben vor, und da innerhalb dieses Zeitraumes sich der Übergang vom Holz- auf den Eisenschwellenbau vollzogen hat, so läßt sich aus diesen Preisen ersehen, welchen Einfluß der Wechsel der Oberbausysteme auf die Kosten der Gleisunterhaltung ausgeübt hat. Nach den fraglichen Aufzeichnungen traten in dem Zeitraum 1876—1904, somit in 28 Jahren, in den Taglohnsätzen der Bahnunterhaltungsarbeiter sowie in den vertragsmäßig festgesetzten Einzelvergütungen folgende Änderungen ein:

	Taglohnsätze	Allgemeine Kosten der Gleisunterhaltung für das Meter	Kosten der Auswechslung je einer Zwischenschwelle	Kosten der Auswechslung je einer Stoßschwelle	Kosten der Auswechslung je einer Schiene
Erhöhung in % .	36	31	5	—	20
Ermäßigung in %	—	—	—	15	—

Die Taglohnsätze sind den Jahresberichten entnommen. Aus der Tabelle geht hervor, daß bei einer Gesamtzunahme der Taglohnsätze um 36 % die Einheitspreise nicht gleichen Schritt hielten, sondern zurückgeblieben sind. Es wird daraus gefolgert, daß der Arbeitsaufwand für die Gleisunterhaltung mit der Einführung des Oberbaues auf Eisenschwellen sich verringert ha Dies ist um so beachtenswerter, als in der fraglichen Zeit de Verkehr auf den bad. Bahnen sich um mehr als das Vierfach vergrößert hat, und der Gleisoberbau in diesem Maße auch e höhten Beanspruchungen ausgesetzt war, außerdem statt Schiene von 6 und 7,5 m Länge solche von 9 und 12 m eingeführt worde sind. Die Ermäßigung der Einbaukosten von Ersatzstof schwellen um 15 % hängt mit der Einführung des schwebende statt des festen Stoßes zusammen. Nach diesen für das Ve halten des Eisenschwellenbaues günstigen Ergebnissen verfäh man jedenfalls nicht zuungunsten des Holzschwellenbaues, wen man die Kosten der Gleisunterhaltung für beide Oberbausystem gleich groß annimmt.

Ein anderes Bild ergibt sich bezüglich des Aufwandes fü die Instandhaltung der Bettung. Nach den E fahrungen auf zwei Versuchsstrecken ist dieser Aufwand in de gegebenen Falle beim Eisenschwellenbau höher als beim Holz schwellenbau. Die beiden Versuchsstrecken sind die mit eng lischem Stuhlschienenoberbau in einer Gesamtausdehnung vo ungefähr 24 km und die mit der Oberbauanordnung 1893, mi 100 mm hohen Eisenschwellen, in einer Gesamtausdehnung vo ungefähr 25 km belegten Strecken der Bahn Graben-Karlsruhe Röschwoog, die seit dem Mai 1895 in Betrieb, täglich von j 11 Schnell- und 43 gewöhnlichen Zügen in beiden Richtungen be fahren wird. Für beide Versuchsstrecken ist das gleich Bettungsmaterial, Kalksteinschotter, verwendet worden. Der eng lische Stuhlschienenoberbau hat aber hier in Anlehnung an sei Vorbild den Vorteil vor dem Eisenschwellenbau voraus, da nach Abzug des Raumes für die Holzschwellen sein Bettungs körper auf das lfd. Meter Gleis 0,35 cbm Schotter mehr enthält al der für den Eisenschwellenbau. Unter diesen ungleichen, fü die Instandhaltung des Eisenschwellenbaues sehr ungünstige Vorbedingungen, die den Vergleich zum Nachteil des Eisen schwellenbaues erheblich beeinflussen, hat in den letzten vierzeh Jahren im ganzen ein Verbrauch an neuem Bettungsmateria stattgefunden: beim englischen Stuhlschienenoberbau von 519 Kubikmeter bei einer Erstreckung dieses Oberbaues auf zusam men (in 14 Jahren) 336,168 km und beim Oberbau 1893/99 au Eisenschwellen von 10 689 cbm bei einer Erstreckung diese Oberbaues auf zusammen (in 14 Jahren) 358,663 km. Demnac entfallen an neu zu beschaffendem Bettungsmaterial im Jahr un auf das Gleiskilometer durchschnittlich: 15,451 cbm auf den eng lischen Stuhlschienenoberbau und 29,803 cbm auf den Oberba 1893/99 auf Eisenschwellen. Der letztere erfordert somit meh die Kosten für die Beschaffung von 29,803 — 15,451 = 14,352 cbm Bettungsmaterial im Jahr und auf das Gleiskilometer. Rechne man als Beschaffungspreis für 1 cbm Kalksteinschotter ein schließlich der Kosten für das Verladen, für die Fracht und fü das Einlegen rund 5 M., so entsteht unter obigen, wie erwähn

für den Vergleich ungünstigen Verhältnissen für den Eisenschwellenbau ein Mehraufwand von rund 70 M. für das Gleiskilometer und ein Jahr. Die Überlegenheit des Eisenschwellenbaues, wie sie sich bei Vergleich der Beschaffungskosten der Oberbaumaterialien herausstellte, wird dadurch etwas eingeschränkt.

Setzt man aber auch den ganzen Mehraufwand für Schotter in der Höhe von 70 M. für 1 km Gleis dem eisernen Schwellenoberbau allgemein zur Last, so bleibt nach obigen Vergleichsberechnungen bei Annahme der mittleren Lebensdauer der 75 und 100 mm hohen Eisenschwellen zu 35 Jahren gegenüber 20 Jahren für Kiefernholz- und 25 Jahren für Buchenholzschwellen die Oberbauanordnung 1893/99 mit 100 mm hohen eisernen Schwellen der Oberbauanordnung auf Holzschwellen mit Keil- und Hakenplatten so lange überlegen, als der Preis der getränkten Kiefernschwellen über rund 4,50 M. und jener der getränkten Buchenschwellen über 5,50 M. steigt. Unter den gleichen Annahmen ist die Oberbauanordnung 1893/99 wirtschaftlicher als das sog. französische Oberbausystem, sobald der Preis der Buchenholzschwelle einschl. der Tränkung mehr als 6,25 M. beträgt. Nimmt man nach den Erfahrungen der franz. Ostbahn, die sich auf Bahnen mittleren Verkehrs beziehen, die mittlere Lebensdauer der Buchenholzschwelle zu mehr als 25 Jahren an, und setzt man bei dem Vergleich mit dem badischen, einem mittleren Verkehr genügenden Oberbau vom Jahre 1891 als äußerstes Maß 30 Jahre in Rechnung, so bleibt auch dieser letztere mit seinen 75 mm hohen Schwellen der franz. Oberbauanordnung überlegen, wenn die Buchenschwelle mehr als 5,50 M. kostet. Dieser Preis steht aber wesentlich unter den bei neueren Vergebungen bezahlten Beträgen. Zum Beispiel beliefen sich noch vor der im Jahre 1911 eingetretenen etwa 10%igen Preiserhöhung die Kosten einer nach dem Rüpingschen Verfahren getränkten Buchenschwelle für die preußischen Staatsbahnen auf 5,69 M. Die Lebensdauer solcher Schwellen kommt aber jedenfalls über die Liegedauer der vollgetränkten Buchenschwellen, wie sie unter Benutzung der Angaben der franz. Ostbahn oben vorausgesetzt wird, nicht hinaus. Bei einer in der allerletzten Zeit ausgeschriebenen Vergebung von Buchenschwellen durch die badischen Staatsbahnen bewegten sich die Angebote zwischen 5,25 und 5,65 M. für die ungetränkte Schwelle, so daß bei Volltränkung einschl. der Kosten für Hobeln und Bohren die zum Einbau fertig zugerichtete Buchenschwelle auf 7,48 bis 7,88 M. zu stehen kommt gegenüber dem Stückpreis der 100 mm hohen Eisenschwelle von 8 M. Dabei sind die Frachtkosten weder für Holz- noch für Eisenschwellen berücksichtigt, weil sonst auch der Versand der Schwellen nebst Zubehör zur Verwendungsstelle, die für die jeweiligen Frachtunterschiede wesentlich ist, in Betracht gezogen werden müßte.

Trotz ihrer durchweg günstigen Erfahrungen mit dem seit Jahren erprobten eisernen Oberbau beabsichtigt die badische Staatsbahnverwaltung, um auch selbst noch weitere eigene Erfahrungen über das Verhalten des eisernen und hölzernen Schwellenbaues zueinander sammeln zu können, und um den Interessen der einheimischen Forstwirtschaft, soweit möglich, entgegenzukommen, versuchsweise den Einbau von Holzschwellen auf einer und der anderen Strecke der badischen Hauptbahnen vornehmen zu lassen. Es sind dafür vorgesehen das neu zu erstellende 2. Gleis auf der 5,4 km langen Strecke Grüningen-Donaueschingen und eine 3,7 km lange Strecke auf der Bahn Appenweier-Kehl.

Karlsruhe. Regierungsrat Rectanus.

Das Extraordinarium der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Etatsjahr 1913.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für das Etatsjahr 1913 sind veranschlagt wie für die Vorjahre nach dem Bedürfnis, unter Berücksichtigung der für die Begrenzung des Etats-Extraordinariums geltenden Gesichtspunkte. Hiernach sind von diesen Ausgaben die Kosten für die Anlage zweiter und weiterer Gleise, für die Vermehrung des Fuhrparks für die bestehenden Staatsbahnen über den Ersatz der Wertverminderung hinaus, für den Ausbau von Nebenbahnen zu Hauptbahnen und für den Ausbau und die erstmalige Ausrüstung der Bahnanlagen beim Übergange zu anderer Betriebsweise auf die Eisenbahnanleihegesetze zu übernehmen, wenn und insoweit damit die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben nicht unter 1,15 % des statistischen Anlagekapitals des zweitletzten Etatsjahres herabsinken. Da dieses Anlagekapital am Schlusse des Etatsjahres 1911 = 11 143 823 158 ℳ betrug, so ist das Extraordinarium für das Etatsjahr 1913 auf 128 200 000 ℳ bemessen worden, und zwar entfallen hiervon 99 845 000 ℳ auf fernere und letzte Raten für eingeleitete Bauten, 8 155 000 ℳ auf erste Rate für neue Bauten und 20 200 000 ℳ auf die sogenannten Zentralfonds, einschließlich des Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben. Im Etatsjahre 1912 waren insgesamt 124 200 000 ℳ — 95 697 000 ℳ als fernere und letzte Raten, 8 203 000 ℳ als erste Raten und 20 300 000 ℳ bei den Zentralfonds — vorgesehen. — Außerdem sind zu Bauten und Beschaffungen für die bestehenden Staatsbahnen 291 000 000 ℳ zu Lasten des nächsten Eisenbahnanleihegesetzes in Aussicht genommen und zwar 170 000 000 ℳ für die Beschaffung von Fahrzeugen und etwa 121 000 000 ℳ für die Herstellung zweiter und weiterer Gleise, die Herstellung von Verbindungsbahnen bei Ohligs und Hanau Ost sowie von Borbeck über Frintrop nach Bottrop sowie für den Ausbau der Nebenbahnen Stralsund-Rostock und Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zu Hauptbahnen. — Über die Einzelheiten der für 1913 vorgesehenen neuen Bauausführungen entnehmen wir den dem Etat beigegebenen Erläuterungen folgendes:

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Eine umfassendere Erweiterung des Bahnhofes Husum Nord ist geplant und zwar hauptsächlich der Viehrampe, der Freiladegleise, der Wagenwaschanstalt und der Rangiergleisgruppen. Dabei soll eine die Bahn in Km 124,092 in Schienenhöhe kreuzende Straße an dieser Stelle überführt werden. Die Kosten werden sich auf 1 121 000 ℳ belaufen. — Zur Erweiterung des Bahnhofes Schleswig-Friedrichsberg sind 618 000 ℳ veranschlagt. Es wird beabsichtigt, den auf der 3,14 km langen Staatsbahnstrecke Schleswig-Friedrichsberg - Schleswig Altstadt geführten Pendelbetrieb, der dem Verkehre zwischen den dem Kreise Schleswig gehörigen vollspurigen Kleinbahnen Friedrichstadt-Schleswig und Süderbrarup/Satrup-Schleswig dient, staatsbahnseitig aufzugeben und die Zugleistung dem die anschließenden Kleinbahnstrecken betreibenden Kreise Schleswig zu überlassen. Es ist ferner in Aussicht genommen, die Station Schleswig-Friedrichsberg zur Tarifstation zu erheben, wodurch eine Verschiebung des Güterverkehrs vom Bahnhofe Schleswig Altstadt nach Schleswig-Friedrichsberg erwartet wird. Beide Maßnahmen erfordern einen Um- und Erweiterungsbau sowohl der Staatsbahn- wie der Kleinbahnanlagen auf Bahnhof Schleswig-Friedrichsberg. Insbesondere ist eine Vergrößerung der Freiladeanlagen und die Herstellung eines Güterschuppens sowie die Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes in Aussicht genommen. — Eine völlige Umgestaltung soll der Bahnhof Itzehoe erfahren, wozu 2 710 000 ℳ in Ansatz gebracht sind. Die Freiladegleise, der Güterschuppen und die Laderampen sollen auf der Westseite des Bahnhofes vereinigt und ausgestaltet werden. Der Entwurf sieht ferner ein neues Empfangsgebäude, zwei schienenfrei zugängliche Bahnsteige und Bahnsteigüberdachungen vor. Außerdem sollen die Planübergänge in Km 33,755 und 34,945 der Strecke Elmshorn-Tondern und in Km 72,785 der Strecke von Wrist durch schienenfreie Kreuzungen ersetzt werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. In Kilometer 10,9 der Strecke Grunewald-Wannsee soll eine Wegunterführung hergestellt werden und zwar wird beabsichtigt, den die Strecke in Kilometer 10,8 kreuzenden Weg durch diese Unterführung zu ersetzen, weil an dieser Stelle leicht ein zweiter Zugang zum Bahnsteig des Bahnhofs Nikolassee geschaffen werden kann. Die Kosten sind zu 140 000 ℳ veranschlagt. — Zur Erbauung eines Zentralkesselhauses in der Hauptwerkstätte Tempelhof sind 350 000 ℳ vorgesehen. — Auf Bahnhof Zoologischer Garten ist es erforderlich, zwei weitere Gepäckaufzüge, und zwar am Ostende des Bahnhofes, einzubauen. Die neuen Aufzüge werden mit den Gepäckräumen durch eine Tunnelanlage und einen dritten Aufzug verbunden werden. Die Kosten werden sich auf 158 000 ℳ belaufen. — Zu Änderungen an der Hamburger Bahn zwischen Kilometer 28 und 33 in Verbindung mit der Entwässerung des osthavelländischen Luchs sind 704 000 ℳ angesetzt. Der Kreis Osthavelland plant die Entwässerung des osthavelländischen Luchs; er will dazu einen breiten schiffbaren Entwässerungs-

kanal anlegen, der die Berlin-Lehrter und die Berlin-Hamburger Bahn kreuzt und an den Schnittpunkten die Hochlegung dieser Strecken erforderlich macht. Es wird durch die Hochlegung der Strecken die Möglichkeit geschaffen, fünf Wegeübergänge durch Unterführungen zu ersetzen. Die Gesamtkosten sind zu 1 069 000 ℳ veranschlagt; die Mittel für die Änderungen an der Lehrter Bahn im Betrage von 365 000 ℳ sind bereits aus dem Dispositionsfonds bereitgestellt worden. — Ein neuer Abstellbahnhof für den Potsdamer Fernverkehr soll bei dem Betriebsbahnhofe Schöneberg mit einem Kostenaufwande von 1 685 000 ℳ hergestellt werden. Dieser Bahnhof soll östlich vom Betriebsbahnhofe Schöneberg in günstiger Lage zum Potsdamer Fernbahnhof angelegt werden. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des fünften und sechsten Gleises im Zuge der Ringbahn zwischen Stralau-Rummelsburg und Treptow in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Eine Vermehrung der Abstellgleis- und Freiladeanlagen zur Erweiterung des unzulänglichen Bahnhofes Rauscha ist geplant. Gleichzeitig sollen die Bahnsteige schienenfrei zugänglich gemacht werden. Die Kosten sind zu 430 000 ℳ veranschlagt. — Zur Erweiterung der Gleisanlagen auf Bahnhof Hausdorf sind 151 000 ℳ vorgesehen, insbesondere wird beabsichtigt, ein zweites Hauptgleis anzulegen und die Sicherungsanlagen zu verbessern. — Die vorhandenen Gleisanlagen auf Bahnhof Tschirnitz, namentlich die Aufstell- und Freiladegleise, sind dem Verkehr nicht mehr gewachsen, sodaß ihre Erweiterung notwendig ist. In Verbindung hiermit wird ein Überholungsgleis für 120 Achsen starke Güterzüge sowie am Nordende ein Ausziehgleis hergestellt werden. Die Kosten sind zu 220 000 ℳ veranschlagt. — Die Hauptwerkstätte Breslau (Oberschl.) soll durch Errichtung einer neuen Ausbesserungshalle für vierachsige Wagen und eines Gebäudes mit Einrichtungen zur gleichzeitigen Wiederherstellung von Drehgestellen und zur Aufstellung von Aushilfsdrehgestellen erweitert werden, wozu 550 000 ℳ angesetzt sind.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Für das in Wongrowitz neu errichtete Betriebsamt und für das von Hohensalza dorthin verlegte Betriebsamt wird die Erbauung eines staatseigenen Gebäudes zur Aufnahme der Diensträume und Dienstwohnungen geplant. Die Kosten werden sich auf 130 000 ℳ belaufen. — Auf dem Bahnhofe Neudamm soll ein besonderes Überholungsgleis hergestellt und die Nutzlänge der vorhandenen beiden Hauptgleise auf 660 m vergrößert werden. Der durch das neue Überholungsgleis vom Empfangsgebäude abgeschnittene Zwischenbahnsteig muß hierbei durch einen Personentunnel zugänglich gemacht werden. Im Zusammenhange mit diesen Ausführungen ist eine Erweiterung der Freiladeanlagen sowie die Herstellung eines Ausziehgleises am Südende des Bahnhofes vorgesehen. Die gesamten Kosten werden sich auf 532 000 ℳ belaufen. — Zu einer ferneren Erweiterung des Bahnhofes Schneidemühl sind 570 000 ℳ angesetzt und zwar handelt es sich um eine Erweiterung der Anlagen des Personenbahnhofes, namentlich der Gleise. Diese Gleisergänzungen machen aber auch einen umfassenden Umbau der Überführung der Uscher Landstraße notwendig. Ferner ist geplant: die Herstellung eines weiteren Überholungsgleises auf der Südseite des Bahnhofes, Verlängerung und Überdachung eines Teils der Bahnsteige, Verbesserung der Zufahrten zu den Lokomotivschuppen und Erweiterung der Bekohlungsanlagen. — Zur Beseitigung des Planüberganges der Danziger Straße in Bromberg ist die Verlegung der Bahnlinie Bromberg-Karlsdorf notwendig, weil die Herstellung einer Unter- oder Überführung an dieser Stelle infolge der Bebauung der Umgebung des Überweges auf Schwierigkeiten stößt. Durch die geplante Verlegung kommen zwei weitere Übergänge an der aufzuhebenden Strecke und an der Strecke Bromberg-Dirschau in Fortfall. Die Gesammtkosten betragen 706 000 ℳ. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Kreuz-Stargard (Pom.) in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Auf Bahnhof Salzkotten sollen die Gleisverbindungen verbessert und die Ladeanlagen erweitert werden. Hierbei wird der Straßenübergang am Bahnhofe schienenfrei gestaltet werden. Die Kosten sind zu 251 600 ℳ veranschlagt. — Für die Herstellung einer Wegüberführung vor Bahnhof Zimmersrode zur Beseitigung zweier Übergänge in Schienenhöhe — eines Feldweges und einer Chaussee — sind 120 000 ℳ angesetzt. — Eine umfassendere Umgestaltung und Erweiterung soll der Personenbahnhof Göttingen erfahren. Insbesondere ist die Erweiterung der Gleisanlagen unter gleichzeitiger Erhöhung des Bahnkörpers, die Herstellung von Unterführungen im Zuge der den Bahnhof und die anschließenden Strecken kreuzenden Straßen und der Bau eines neuen Empfangsgebäudes geplant, wozu 5 065 000 ℳ erforderlich sein werden. — Auf Bahnhof Ihringshausen ist die Herstellung eines schienenfrei zugänglichen und überdachten Mittelbahnsteigs, die Verlegung des Überholungsgleises auf die Nordseite der beiden durchgehenden Gleise und die Herstellung einer Überführung anstelle des Chausseeüberganges in Schienenhöhe beabsichtigt. Die Kosten werden sich auf 468 000 ℳ belaufen. — Mit Rücksicht auf den steigenden Verkehr auf Bahnhof Beiseförth und um die Verbindungsbahn Beiseförth-Malsfeld leistungsfähiger zu gestalten, sollen auf diesem Bahnhofe insbesondere Überholungsgleise für beide Richtungen der Hauptbahn und Aufstellungsgleise mit einem Kostenaufwande von 330 000 ℳ hergestellt werden. — Auf Bahnhof Schlierbach wird ein Überholungsgleis angelegt werden. Bei Anlage dieses Gleises soll auch der jetzt einseitige Anschluß der Gütergleise sowie der unübersichtliche Wegübergang in Km 54,68 beseitigt werden. Hierzu sind 410 000 ℳ veranschlagt. — Zur Erweiterung des Bahnhofs Grifte sind 430 000 ℳ vorgesehen. Es fehlt dort an einem Überholungsgleis für Güterzüge, auch sind die Aufstell- und Rangiergleise unzulänglich. Im Zusammenhange mit der dadurch gebotenen Erweiterung der Gleisanlagen ist eine Verbesserung der Krümmungsverhältnisse der durchgehenden Hauptgleise sowie die Schaffung eines schienenfrei zugänglichen Mittelbahnsteigs beabsichtigt. Die gesamten Kosten werden 430 000 ℳ betragen. — Die Hauptwerkstätte Paderborn soll dadurch erweitert werden, daß anstelle der demnächst in die neue Wagenwerkstätte daselbst zu verlegenden Wagenabteilung eine neue, leistungsfähige Lokomotivausbesserungshalle mit 51 Ständen errichtet wird. Die Kosten stellen sich auf 2 397 000 ℳ.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Zur Herstellung eines Kohlen- und Wasserspeichers für den Betriebsbahnhof Cöln Gereon anstelle des Wasserbehälters und der Kohlenlager, die infolge der Umbauten der Cölner Bahnanlagen zu beseitigen sind, sind 600 000 ℳ vorgesehen. — Das erhebliche Anwachsen des Ortsverkehrs macht es erforderlich, den Bahnhof Cöln Gereon von den Aufgaben einer Sammel- und Zugbildungsstation zu entlasten und ihn zum reinen Ortsgüterbahnhof auszubilden. Zur Entlastung dieses Bahnhofs ist die Erweiterung des Bahnhofs Cöln-Nippes zu einem Hauptrangierbahnhof durch umfangreiche Gleisanlagen geplant. Dazu treten hier für den Betriebsdienst: Lokomotivschuppen- und Bekohlungsanlagen, Kohlenlagerplätze, Abstellgleise für Packwagen und Unterkunftsräume für die Fahrpersonale. Der Bauentwurf sieht auch eine Unterführung des Verbindungsgleises zwischen Werkstatt und Rangierbahnhof vor. Der vorhandene Ortsgüterbahnhof soll durch einen neuen ersetzt werden, der eine Erweiterung zuläßt. Die Gesamtkosten werden sich auf 23 403 000 ℳ belaufen, von denen 6 503 000 ℳ bereits aus dem Dispositionsfonds bereitgestellt worden sind. — Der stark angewachsene Verkehr auf Bahnhof Friedrich Wilhelmshütte erfordert eine Erweiterung dieses Bahnhofs, wozu 790 000 ℳ angesetzt sind. — Auf Bahnhof Forsthaus bei Crefeld soll ein Überholungsgleis hergestellt werden, das auch für Personenzüge nutzbar ist. Zugleich ist anstelle der unzureichenden Abfertigungs- und Warteräume ein neues Empfangsgebäude vorgesehen und die Herstellung von Anlagen für die Einrichtung des Güterverkehrs beabsichtigt. Die Gesamtkosten betragen 312 000 ℳ. — Eine umfangreichere Erweiterung wird auch der Bahnhof Herzogenrath erfahren. Hierbei soll die Bahn von Alsdorf unter Beseitigung der Kreuzung mit der Hauptlinie von Aachen schienenfrei eingeführt, der Mittelbahnsteig schienenfrei zugänglich gemacht und dieser Bahnsteig durch einen Tunnel mit dem Haupt- und dem holländischen Bahnsteig verbunden werden. Die Kosten werden sich auf 1 340 000 ℳ belaufen. — Zur Beseitigung des Schienenüberganges der Bonner Provinzialstraße bei Euskirchen und zum Ersatz durch ein schienenfreies Bauwerk sind 180 000 ℳ angesetzt. — Die Anlage von Straßen behufs Veräußerung von Grundstücken in Mülheim (Rhein) erfordert 1 071 000 ℳ, von denen 560 000 ℳ bereits aus dem Dispositionsfonds bereitgestellt sind. — Zum Bau einer neuen Hauptwerkstätte im Cölner Bezirk und zwar bei Jülich sind 5 153 000 ℳ angesetzt. Es wird beabsichtigt, die neue Werkstätte zunächst nur für Wagen einzurichten; ihr soll später eine Lokomotivabteilung angegliedert werden. — Außerdem sind für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf in Aussicht genommen: die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Friemersheim-Millingen nebst Herstellung einer Verbindungsbahn von Repelen nach der neuen Rheinbrücke bei Ruhrort mit Anschluß an die Neubaulinie Mörs-Geldern, ferner die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim unter Umgehung des Bahnhofs Neuß sowie der Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Der Güterbahnhof Danzig lege Tor, dessen Erweiterung ohne Aufwendung hoher Kosten nicht möglich ist, muß infolge des gestiegenen Verkehrs erheblich entlastet werden. In erster Linie soll dies durch einen umfangreicheren Ausbau der auf dem Rangierbahnhofe Saspe vorhandenen Anlagen geschehen, wofür 2 280 000 ℳ gefordert werden. Sodann sollen auf dem Rangierbahnhofe Danzig lege Tor Aufstellungsgleise mit einem

Kostenaufwande von 1 206 000 ℳ hergestellt werden zum Rangieren und Aufstellen der für den Güterbahnhof bestimmten Wagen. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Danzig Langfuhr-Danzig Hbf in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Die Bahnanlagen bei Düsseldorf sind in den letzten Jahren erheblich umgestaltet worden. Es ist nunmehr weiter geplant, die Einrichtungen zur Umleitung der Fernzüge nördlich vom Bahnhofe Düsseldorf-Derendorf bis Düsseldorf-Rath auszuführen. Hierzu gehört der Umbau der Bahnhöfe Düsseldorf-Rath und Ratingen West. Es wird beabsichtigt, der Strecke Weddau-Düsseldorf-Rath-Düsseldorf-Eller-Opladen-Kalk Nord auch den durchgehenden Güterverkehr, der jetzt noch auf der Strecke Duisburg-Benrath-Mülheim (Rhein) liegt, zuzuweisen, um dadurch die Strecke Duisburg-Düsseldorf-Cöln von dem durchgehenden Güterverkehr vollständig zu entlasten und ihre Leistungsfähigkeit für den Schnellzugverkehr zu erhöhen. Der Umbau des Bahnhofs Düsseldorf-Rath bezweckt eine Verbesserung der vorhandenen Verhältnisse insbesondere dadurch, daß die Kreuzungen der Personen- und Güterzugfahrten der verschiedenen Richtungen am Nord- und Südende in Schienenhöhe beseitigt und verschiedene Planübergänge namentlich der Kaiserstraße durch schienenfreie Bauwerke ersetzt werden. Die Kosten werden sich auf 8 876 000 ℳ belaufen. Im Zusammenhange mit dieser Ausführung soll die Verlegung der Bahnstrecke Düsseldorf-Rath-Block Hardt in einen Tunnel durch den Grafenberg erfolgen. — Zur Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion Elberfeld sind 515 000 ℳ vorgesehen. — Eine Erweiterung des Bahnhofes Altena (Westf.) ist in der Weise geplant, daß die den Bahnhof gegen die Lenne abschließende Ufermauer nach der Flußmitte vorgeschoben und als Ersatz für den hierdurch verloren gehenden Flußquerschnitt eine Kiesinsel im Flußbette weggebaggert wird. Auf dem so gewonnenen Ufergelände sollen dann die erforderlichen Gleise hergestellt werden. Die Kosten werden sich auf 650 000 ℳ belaufen. — Die von Iserlohn nach Hemer führende Landstraße, die in Km 9,2 + 13 die Bahnstrecke Letmathe-Fröndenberg in Schienenhöhe kreuzt, soll durch eine Wegüberführung ersetzt werden, wofür 190 000 ℳ angesetzt sind. — Der Bahnhof Altenhundem soll mit einem Kostenaufwande von 2 864 000 Mark wesentlich umgestaltet werden. Zur geordneten Bedienung des Verkehrs werden neue Bahnsteige mit schienenfreien Zugängen geschaffen werden. Nördlich der Gütereinfahrgleise soll ein Rangierbahnhof angelegt werden. Die selbständige Einführung der Nebenbahn Altenhundem-Birkelbach macht eine Verlegung der Hauptstrecke am Nordende des Bahnhofes erforderlich, womit der Vorteil verbunden ist, daß drei verkehrsreiche Schienenübergänge der Provinzialstraße wegfallen. — Außerdem sind für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf in Aussicht genommen: die Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Brügge (Westf.)-Lüdenscheid und Marienheide-Dieringhausen, ferner die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf den Strecken Holzwickede-Unna sowie die Herstellung einer Verbindungsbahn bei Ohligs.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Zur Herstellung eines Überholungsgleises auf der Nordseite des Personenbahnhofes Erfurt durch Veränderung der Gleisanlagen und Verlängerung von Bahnsteigkanten sind 287 000 ℳ angesetzt. — Eine Erweiterung des Bahnhofes Jena (Weimar-Gera) ist geplant. Sie wird hauptsächlich eine Vervollständigung des Gleisplans und der Güteranlagen sowie die Herstellung eines breiteren, schienenfrei zugänglichen Zwischenbahnsteigs umfassen. Die Kosten werden sich auf 805 000 ℳ belaufen. — Der Bahnhof Hildburghausen genügt ebenfalls dem gesteigerten Verkehr nicht mehr. Es wird daher beabsichtigt, unter gleichzeitiger Erweiterung der Gleisanlagen die Abfertigung des Güterverkehrs an die Stadtseite des Bahnhofs zu verlegen und den hierdurch frei werdenden Platz für die Erweiterung des Bahnhofes der Nebenbahn Hildburghausen-Friedrichshall zu benutzen. Für den Personenverkehr auf der Römhilder Straße soll ein Fußgängertunnel hergestellt werden. Die Kosten sind zu 1 115 000 Mark veranschlagt. — Zur Errichtung einer Ölgasanstalt auf Bahnhof Saalfeld sind 235 000 ℳ angesetzt. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Salzungen-Meiningen in Aussicht genommen.

(Schluß folgt.)

Eisenbahnkapital und Eisenbahnzinsen in China.

Die Eisenbahnanleihen Chinas sind in letzter Zeit vielfach zur Erörterung gelangt, da an der Hand der beabsichtigten großen Anleihe der chinesischen Regierung alle kleineren Anleihen des Staates China möglichst zusammengefaßt werden sollen. Diese große Anleihe, um welche der Streit seit Jahren geht, ist aber bis zur Stunde nicht zustande gekommen, und wenn sie jetzt — wie es scheint — doch noch ermöglicht wird, dann wird sie um mehr als die Hälfte heruntergesetzt werden, nämlich von 1200 Millionen auf 500 Millionen ℳ. Damit rücken die Eisenbahnpläne, welche die führenden Staatsmänner dem Vernehmen nach im Sinne hatten, wiederum stark in den Hintergrund, und auch von einer Vereinheitlichung der bestehenden Eisenbahnanleihen dürfte bis auf weiteres nicht wieder die Rede sein. Was heute schon an besonderen Eisenbahnanleihen in China besteht, ist an sich durchaus nicht unerheblich, selbst einer Anleihe von 1200 Millionen gegenüber. Von halbamtlicher Stelle aus, nämlich von der Brüsseler Leitung der „Korrespondenz aus dem fernen Osten“, ist die Zahl dieser Anleihen auf nicht weniger als 20 angegeben worden, so daß sich mehrere darunter befinden müssen, von denen hier nichts Näheres bekannt geworden ist. Der gesamte Betrag dieser Anleihen wird zugleich auf 38 Millionen £ angegeben, wovon jedoch 5½ Millionen bereits zurückgezahlt worden seien, so daß noch 32½ Millionen £ verblieben sind. Von diesen zurückgezahlten 5½ Millionen beziehen sich aber volle 5 Millionen auf die Eisenbahn Peking-Hankau, so daß also auf alle 19 übrigen Anleihen der ganz geringe Betrag von nur einer halben Million £ an Rückzahlung entfällt. Die jährliche Zinsenlast der Anleihen wird auf 57 500 £ angegeben, was gegenüber der sonstigen Schuldenlast Chinas nicht übermäßig erscheint und offenbar auch nicht ganz der Wirklichkeit entspricht. Nachstehend seien einmal alle diejenigen Eisenbahnanleihen zusammengestellt, von denen alles Nähere hier bekannt geworden ist:

Nr.	Bezeichnung der Eisenbahn	Jahr	%	Betrag	Währung	Zurückzahlbar bis
1	Nordchinesische Eisenbahn	1898	5	2 300 000	Pfd. St.	1944
2	Kanton-Hankau, A	1900	5	2 222 000	Dollars in Gold	—
3	Chengtingfu-Taiyuenfu . .	1902	5	40 000 000	Franken	1932
4	Schanghai-Nanking	1904	5	3 250 000	Pfd. St.	1953
5	Honanfu-Kaifôngfu	1905	5	41 000 000	Franken	1934
6	Kanton-Hankau, B	1905	4½	1 100 000	Pfd. St.	1915
7	Tacku-Chingho	1905	5	795 800	„	1934
8	Kanton-Kaulun	1907	5	1 500 000	„	1936
9	Peking-Hankau *)	1908	4½	5 000 000	„	1937
10	Schanghai-Ningpo	1908	5	1 500 000	„	1937
11	Tientsin-Pukau, A	1908	5	5 000 000	„	1938
12	Hsinmintun-Mukden	1909	5	320 000	Yen	1926
13	Kirin-Changchun	1909	5	2 150 000	„	1933
14	Tientsin-Pukau, B	1911	5	4 800 000	Pfd. St.	1941

Dies ergibt folgende Gesamtbeträge:

25 245 800	Pfd. Sterling	= 504 916 000	Mark
2 220 000	Dollar (amerik.)	= 8 888 000	„
81 000 000	Franken	= 64 800 000	„
2 470 000	Yen	= 4 940 000	„
	zusammen	583 544 000	Mark

Hiervon sind, als wirklich zurückgezahlt, ½ Million £ abzuziehen. Es bleiben somit: 573 544 000 ℳ als Eisenbahnschuld Chinas. Davon sind zu verzinsen:

22 000 000 ℳ mit 4½ % = 990 000 ℳ
551 544 000 „ „ 5 „ = 27 577 200 „
zusammen 28 567 200 ℳ

Dieser Betrag stellt somit die jährliche Mindestzinsenlast Chinas an Eisenbahnanleihen dar, ein Betrag, der einer sonstigen Zinsenlast des Staates von annähernd 120 Millionen ℳ gegenübersteht, wobei jedoch wohl zu beachten ist, daß das Eisenbahnkapital durchweg aufs beste angelegt ist. Es verzinst sich aus sich selbst heraus, wirft zum Teil noch erhebliche Ueberschüsse ab und hilft außerdem anderen Kapitalien kräftig werben.

Franz Woas-Wiesbaden.

*) Diese Anleihe ist allerdings zurückgezahlt, aber durch eine andere ebenso hohe wieder ersetzt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der Reichseisenbahnen im Reichstage.** Die Budgetkommission setzte am 5. d. M. die Beratung des Etats der Reichseisenbahnen fort. Hierbei wurden die Verhältnisse der Beamten und Arbeiter besprochen. Das Zentrum beantragte, den Unterbeamten eine Zulage von 100 *M* zu gewähren; denselben Antrag stellte ein Vertreter der elsaß-lothringischen Gruppe. Staatsminister v. Breitenbach besprach die Verhältnisse des Personals. Seit 1908 seien die Löhne der Arbeiter um 20 % gestiegen. Die Gesuche um Aufnahme in den Eisenbahndienst überstiegen den Bedarf. Die Lage der Stationsdiätare sei nicht als ungünstig anzusehen; akademisch gebildete Beamte kämen erst viel später in feste Stellungen. Dem Antrag auf Schaffung neuer Assistentenstellen könne er nicht beipflichten, da ein Bedürfnis dafür nicht vorhanden sei. Das neue Akkordsystem finde die Zustimmung der Arbeiterschaft, wie aus den Erklärungen der Arbeiterausschüsse hervorgehe. — Nach längeren Verhandlungen wurden die gestellten Anträge abgelehnt, bis auf den genannten Zentrumsantrag, den Unterbeamten eine Zulage von 100 *M* zu gewähren, der angenommen wurde. — Sodann wurden zwei Resolutionen angenommen: 1. Erzberger und Genossen, den Reichskanzler zu ersuchen, noch vor der dritten Lesung des Reichshaushaltsetats einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den die im Jahre 1909 in der zweiten Lesung beschlossenen Gehaltssätze für die Unterbeamten in die Besoldungsordnung aufgenommen werden; 2. Haegy, Dunajski, Giesberts, den Reichskanzler zu ersuchen, die nötige Zahl von neuen Assistentenstellen zu schaffen, um den Stationsdiätaren eine angemessene Beförderungsmöglichkeit zu gewähren. — Einem Zentrumsantrag zu Tit. 14 (andere persönliche Ausgaben), den Ansatz für die nicht etatsmäßigen Beamten um 10 % zu erhöhen, widersprachen der Eisenbahnminister und der Reichsschatzsekretär. Demgegenüber verwies der Antragsteller auf die Beschlüsse zum Postetat: die Postboten seien aufgebessert worden, die ihnen gleichstehenden Beamten der Eisenbahn seien gleich zu behandeln. Schließlich wurde der Titel 14 um 310 000 *M* erhöht zwecks Aufbesserung der Anwärter für untere Beamtenstellen. — An Beihilfen für bedürftige Pensionäre sind 60 000 Mark eingesetzt. Im Vorjahre ist diese Summe nicht aufgebraucht worden. Ein Regierungsvertreter teilte mit, daß die Pensionäre auf diesen Fonds aufmerksam gemacht worden seien. Der Titel wurde genehmigt. Die unter „Sächliche und vermischte Ausgaben" eingesetzten Titel wurden nach unwesentlichen Verhandlungen genehmigt, ebenso die einmaligen Ausgabeposten; dabei sind für Vermehrung der Fahrzeuge 7 765 000 *M*.

Im außerordentlichen Etat wird für Erweiterung des Personenbahnhofs in Mülhausen 50 000 *M* als Folgerate angefordert. (Der Gesamtaufwand ist auf 11 Millionen *M* veranschlagt.) Ueber die Ausführung des Baues will der Eisenbahnminister mit der Stadtverwaltung sich verständigen. Die Summe wurde genehmigt. — Bei Titel 15, erste Rate 100 000 *M* zur Herstellung eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke Straßburg-Basel wurden von einem Elsässer Verkehrswünsche der Bevölkerung vorgetragen. Der Eisenbahnminister erklärte, daß die Frage, eine neue zweigleisige Hauptbahn zu bauen, geprüft worden sei. Die höchste Betriebsleistung könne nur durch eine Gleisvermehrung erreicht werden. — Zum Bau von Arbeiterwohnungen werden 103 000 *M* angefordert. Ein Mitglied der Nationalliberalen regte an, diese Summe ins Ordinarium zu stellen. Direktor Herz erklärte, den Bau von Wohnungen auf Anleihen zu nehmen, entspreche den bisherigen Anleihegrundsätzen. Darüber und wohin Ausgaben für Vorarbeiten gestellt werden sollen, fand eine längere Aussprache statt. Das Reichsschatzamt wird eine andere Etatisierung in Erwägung ziehen. Der Titel wurde belassen, die Summe genehmigt. — Bei den Einnahmen wurde die Abschaffung der Luxuszüge angeregt, an deren Stelle die Eisenbahnverwaltung schnellfahrende D-Züge einsetzen solle. Weiter wurde die Höhe der Gebühren für Benutzung internationaler Schlafwagen bemängelt, und die Erweiterung der Freifahrt der Abgeordneten verlangt. Eine Resolution der Sozialdemokraten wünscht Freifahrt für die elsaßlothringischen Abgeordneten. Der Eisenbahnminister erwiderte, daß er die Erfüllung dieses Wunsches nicht in Aussicht stellen könne. Dem Ausbau des großen Schnellzugsverkehrs stehe er freundlich gegenüber und fördere ihn. Gegen eine Erhöhung der Einnahmeposten müsse er sich wenden. Reichsschatzsekretär Kühn hielt es ebenfalls nicht für angezeigt, einzelne Einnahmeposten jetzt zu erhöhen. Der sozialdemokratischen Resolution betreffend Freifahrt wurde zugestimmt, die Einnahmeansätze wurden unverändert gelassen. Damit ist die Beratung des Etats der Reichseisenbahnen beendet.

—**Wagenbeleuchtung.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. Januar d. J. wird zur Zeit die Ausrüstung der vorhandenen mit Gasbeleuchtungseinrichtungen versehenen D-Zugwagen mit elektrischer Beleuchtung und die Einrichtung der hierzu nötigen Ladeanlagen nicht beabsichtigt. Dagegen sollen bis auf weiteres künftig alle neu zu beschaffenden Schlaf- und D-Zugwagen elektrische Batteriebeleuchtung erhalten.

— **Dienst- und Ruhezeiten.** Die Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz haben nach eingehenden, unter Leitung des Reichseisenbahnamts gepflogenen Verhandlungen, eine Anzahl Diensterleichterungen und Ruhezeitverlängerungen zu den im Jahre 1900 in Kraft gesetzten Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten vereinbart, die bei dieser Gelegenheit zugleich eine klarere und schärfere Fassung erhalten haben.

Betriebsbeamte sind danach, wie die „Eisenb." mitteilt, alle Personen, die mit der selbständigen Wahrnehmung des Dienstes — auch wenn sie außerhalb des Beamtenverhältnisses stehen — betraut sind und zum Stations-, Bahnbewachungs- oder Zugpersonal gehören. Unter Stationspersonal sind zu verstehen die Vorsteher, Aufsichtsbeamten und Fahrdienstleiter, die Telegraphenbeamten des Betriebsdienstes, die Blockwärter, Rangiermeister, Wagenmeister und Weichensteller.

Die wesentlichste Verbesserung besteht in der Verlängerung des Ruhetages. Bisher galt eine 24 stündige Ruhe als Ruhetag, künftig nur eine 32 stündige. Monatlich sind künftig allen Betriebsbeamten mindestens deren zwei, dem Stations- und Zugpersonal, das in regelmäßigem Wechsel Nachtdienst leistet, deren drei zu gewähren. Einer dieser drei Ruhetage von 32 Stunden kann durch zwei von je 24 Stunden ersetzt werden. Die Ruhetage sollen in möglichst gleichmäßigen Abständen aufeinander folgen und, soweit möglich, zu einem Drittel auf Sonn- und Feiertage gelegt werden. Die Mindestzahl der Ruhetage muß auch bei Betriebsunregelmäßigkeiten durch Nachgewährung etwa ausgefallener gewahrt werden.

Bei den preußischen Staats- und den Reichsbahnen bestanden in Betreff der Dienstdauer bereits eine Anzahl von Erleichterungen gegenüber den zwischen den Bundesregierungen vereinbarten Bestimmungen. Diese sind jetzt auch von den anderen Staaten angenommen.

Für das Stations- und das Zugpersonal ist jetzt das Dienstmaß nach Stundensummen im Monat, als welcher ein Zeitraum von 30 Tagen gilt, bestimmt. Die monatliche Dauer der Dienstschichten ist ohne sachliche Änderung des bisherigen Zustandes bei ununterbrochenem angestrengten Dienst auf 240, im übrigen auf 360 Stunden im Höchstmaß angesetzt. Für das Zugpersonal ist aber eine Herabsetzung um monatlich 30 Stunden eingetreten. Die durchschnittliche monatliche Dauer der Dienstschichten darf nämlich höchstens betragen: beim Zugbegleitpersonal 300, bei einfachen Verhältnissen 330 Stunden und beim Lokomotivpersonal 270, bei einfachen Verhältnissen 300 Stunden. Auch die Höchstdauer einer einzelnen Dienstschicht ist auf 14 Stunden herabgesetzt. Nur bei einfachen Verhältnissen darf sie bis zu 15 Stunden betragen. Bei Schlafwagenschaffnern ist im Hinblick auf ihre besondere Art der Beschäftigung eine Überschreitung dieser Zeit zulässig. Einfache Verhältnisse liegen dann vor, wenn der Dienst nur geringe Anforderungen an die Arbeitskraft oder die Verantwortlichkeit des Personals stellt, insbesondere wenn längere Pausen oder reichliche Zeiten bloßer Dienstbereitschaft in die Dienstschichten fallen. Für die preußischen Staats- und die Reichsbahnen sind die Bestimmungen über die Ruhezeiten unverändert geblieben. Neu ist hier nur die Vorschrift, daß in Ausnahmefällen beim Zugpersonal, wenn dadurch eine für die Beamten günstigere Diensteinteilung erreicht wird, schon eine dreistündige Pause im Tagesdienst als eine zwei Dienstschichten trennende Ruhezeit gerechnet werden darf, sofern diese beiden Dienstschichten zusammen nicht mehr als 14 Stunden betragen und eine 10 stündige Nachtruhe in der Heimat sowohl vorangeht als auch nachfolgt. Heimfahrten vom Dienst als Passagier werden auf die monatliche Dienststundensumme angerechnet, bleiben jedoch für die Berechnungslänge der einzelnen Dienstschicht außer Ansatz.

Die neuen Bestimmungen werden nicht überall sämtlich zu gleicher Zeit eingeführt werden, sondern es wird in den verschiedenen Staaten in verschiedenen Zeitabschnitten damit vorgegangen werden. Für die preußischen Staats- und die Reichsbahnen ist mit der Erweiterung, daß auch das nicht zu den Betriebsbeamten zählende Personal mindestens zwei 32 stündige Ruhetage im Monat erhalten soll, in Aussicht genommen, mit der Durchführung der neuen Bestimmungen bereits zum Sommerfahrplan am 1. Mai d. J. zu beginnen. Das Fortschreiten der Durchführung hängt von der Bereitstellung des mehr erforderlichen Personals und dem Vorhandensein der genügenden Zahl Lokomotiven und Packwagen ab, denn die Erleichterungen werden nicht nur ein erhebliches Mehr an ausgebildetem Personal erfordern, sondern

auch die Ausnutzung der Lokomotiven und Packwagen stark herabsetzen.

— Gewähr für die Richtigkeit der von den amtlichen Eisenbahnauskunftstellen erteilten Auskunft in Tarifangelegenheiten. Mit dieser Frage hat sich der Deutsche Handelstag bereits im Jahre 1910 auf Anregung der Handelskammer zu Mülheim a. Rh. befaßt und in einer Ausschußsitzung sich dafür ausgesprochen, daß die Eisenbahnverwaltungen für die Richtigkeit der von ihren amtlichen Auskunftstellen erteilten Auskünfte über inländische Tarife und direkte Tarife mit dem Auslande die Gewähr übernehmen. Einen daraufhin gerichteten Antrag des Handelstages lehnte jedoch der Präsident des Reichseisenbahnamts ab, indem er sich in seinem Bescheide u. a. auf einen Bescheid des preußischen Eisenbahnministers an die oben genannte Handelskammer stützte. In diesem war ausgeführt, daß dem Wunsche grundsätzliche Bedenken entgegenständen und auch darauf hingewiesen, daß die zum Vergleich herangezogene Auskunfterteilung durch die Zollbehörden zu anderem Zwecke und unter Bedingungen erfolgt, die für die beantragte Auskunft über Eisenbahntarife nicht in Frage kommen. Nun hat neuerdings die Handelskammer zu Ludwigshafen auf wiederholte Klagen von Interessenten ihres Bezirks die Frage wiederum beim Deutschen Handelstag angeregt und diesen gebeten, mit Rücksicht auf das nicht hinweg zu leugnende Bedürfnis, das in den Kreisen der Verkehrtreibenden für die Erteilung verbindlicher Frachtauskünfte besteht, die Angelegenheit erneut aufzugreifen und den Präsidenten des Reichseisenbahnamts wiederholt zu ersuchen, auf die Erfüllung des genannten Wunsches nachdrücklich hinzuwirken. — Wie „Handel und Gewerbe“ kürzlich mitteilte, hat der Vorstand des Deutschen Handelstages auch am 4. Januar d. J. hierüber verhandelt und erkannt, daß weite Kreise ein lebhaftes Interesse an der Erfüllung des Wunsches hätten. Ein erneutes Vorgehen des Handelstages wurde deshalb für wünschenswert gehalten, weil in dem oben erwähnten Bescheide des preußischen Eisenbahnministers vom Jahre 1909 die Verhandlungen des Deutschen Handelstages vom Jahre 1910 noch nicht hätten berücksichtigt werden können. Infolgedessen hat der Präsident des Deutschen Handelstages am 14. Januar an den Präsidenten des Reichseisenbahnamts von neuem die Bitte gerichtet, die Erfüllung des am 14. Juni 1910 vorgetragenen Wunsches herbeizuführen, daß die Eisenbahnverwaltung für die Richtigkeit der von ihren amtlichen Auskunftsstellen erteilten Auskünfte über Inlandstarife und über direkte Tarife für den Verkehr mit dem Ausland die Gewähr übernehme.

— Zum Ausstand auf der Hamburger Hochbahn, über dessen Beendigung wir in Nr. 10, S. 174 berichteten, und den Anlaß dazu macht die Hochbahngesellschaft Hamburger Blättern noch folgende Mitteilungen:

„Am 28. Januar erhielt die Hochbahngesellschaft eine von etwa 200 Angestellten des äußeren Betriebes unterzeichnete Eingabe wegen Lohnerhöhung. Die Direktion empfing eine Anzahl der Angestellten, um ihnen zu erklären, daß sie die Eingabe wohlwollend prüfen und dem Aufsichtsrat Vorschläge machen wolle. Da eine Aufsichtsratssitzung aber erst Mitte März anberaumt sei, so würden noch einige Wochen für die Erledigung der Eingabe in Anspruch genommen werden. Hierauf setzte eine heftige Agitation unter den Angestellten ein, mit dem Ziel, der Direktion eine Frist von wenigen Tagen, also gewissermaßen die Pistole auf die Brust zu setzen. Dieses Vorgehen beantwortete die Direktion mit der sofortigen Entlassung der Anführer der Bewegung, unter Auszahlung ihres Gehalts bis zum Ablauf der Kündigungsfrist. Anscheinend haben die Angestellten dies zum Anlaß zur Einstellung des Dienstes genommen, unter Nichteinhaltung der Kündigungsfrist, also unter Bruch des Dienstvertrages. Eine von den Angestellten gewählte Kommission wurde hierauf bei der Direktion wegen Beilegung der Differenzen vorstellig. Die Direktion hat zur Vorbedingung die Wiederaufnahme des Dienstes bis Sonntag vormittag 10 Uhr gemacht, im übrigen den Angestellten eine alsbaldige Vorlage an den Aufsichtsrat wegen Regelung der Lohnverhältnisse in Aussicht gestellt und ferner zugesagt, daß aus Anlaß der Lohnbewegung keinerlei Maßregelungen erfolgen sollen. Insbesondere werden auch die aus diesem Anlaß entlassenen Angestellten wieder eingestellt, wenn sie schriftlich erklären, sich künftig der Agitation zu enthalten. Übrigens ist es der Gesellschaft gelungen, den Betrieb trotz des Ausstandes im wesentlichen aufrecht zu erhalten. Die ganze Bahn wurde von der Schutzmannschaft unter polizeilichen Schutz genommen. Es war genügend als Zugfahrer geprüftes und mit polizeilichen Fahrscheinen versehenes Personal vorhanden, um einen 10 Minutenbetrieb durchzuführen, der sogar während der Hauptgeschäftsstunden vor- und nachmittags zu einem 5 Minutenbetrieb verdichtet werden konnte. Die ursprünglich beabsichtigte Sperrung einzelner Haltestellen während des Nachmittagverkehrs konnte ganz unterbleiben. Die Züge verkehrten, wie das für solche Fälle von vornherein vorgesehen ist, mit verminderter, d. h. Straßenbahngeschwindigkeit. Bei dieser Geschwindigkeit ist, wie bei den Straßenbahnen, keine Signalstellung erforderlich. Irgend ein Unfall ist nicht eingetreten. Das Publikum bewies Verständnis für die Sachlage und verhielt sich ruhig. — Leider haben die Angestellten am Sonnabend abend nach 10 Uhr, als die Direktion bereits ihr Entgegenkommen bewiesen, das Dunkel der Nacht benutzt, um Leitungen u. dgl. außer Betrieb zu setzen. Da diese Störungen bei der Dunkelheit nicht wieder beseitigt werden konnten, so ist der Betrieb für den Rest der Nachtstunden eingestellt, Sonntag morgen dagegen wieder in dem erwähnten Umfange rechtzeitig aufgenommen worden. Der fahrplanmäßige Schnellbetrieb war gegen 11 Uhr wieder im Gange. Die Schutzmannschaft konnte nunmehr die besonderen Schutzmaßregeln aufheben, während die Gesellschaft das Aushilfspersonal zurückzog. — Obwohl sich während des kurzen Ausstandes viel zum Ersatz geeignetes Personal meldete, hat die Gesellschaft doch davon abgesehen, fremdes Personal anzunehmen.“

— Aus dem bayerischen Verkehrsministerium. Die Führung der Geschäfte des Etatsreferates der Eisenbahnabteilung dieses Ministeriums wurde dem bisherigen Vorstand des Revisionsamtes der bayerischen Staatseisenbahnen, Oberregierungsrat v. Stefenelli und die Vorstandsgeschäfte dieses Amtes dem Regierungsrat Anton Fischer des Staatsministeriums übertragen. An Stelle des zum Präsidenten der Eisenbahndirektion Regensburg beförderten Ministerialrates Käß wurde der Regierungsrat Speckner mit der Führung des Personalreferates der Eisenbahnabteilung im Verkehrsministerium betraut. Ferner wurden die Geschäfte des Hochbaureferates im Verkehrsministerium in der Weise ausgeschieden, daß dem Ministerialrat Wicklein die Hochbauangelegenheiten für die Bezirke der Eisenbahndirektionen München, Augsburg und Regensburg und dem Oberregierungsrat Dr. Gröschel diejenigen für die übrigen Bezirke zugeteilt wurden.

— Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck und Garmisch-Partenkirchen-Reutte. Auf der seit vergangenen Sommer mit Dampf betriebenen bayerischen Strecke von Garmisch-Partenkirchen bis zur Landesgrenze bei Scharnitz der Linie Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck wird voraussichtlich am 1. März d. J. der elektrische Betrieb durchgeführt werden. Gegenwärtig werden elektrische Probefahrten vorgenommen und die österreichischen Wagenführer und Schaffner, die die elektrischen Züge zu bedienen haben, geschult. Die Fahrdienstleistung obliegt auf der ganzen Strecke der österreichischen Staatsbahn, die den elektrischen Strom bis auf weiteres aus ihrem Ruetzwerk bei Innsbruck abgibt. Die bayerische Teilstrecke bis zur Landesgrenze bei Scharnitz ist 23 km und die österreichische von da bis Innsbruck 33 km lang. Auf die bayerische Teilstrecke finden die Bestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns Anwendung. Die Bahnstrecke Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte, die ebenfalls elektrisch betrieben werden wird, ist soweit hergestellt, daß sie mit Beginn des Sommerfahrplans in Betrieb genommen werden kann. Sie hat eine Länge von 45 km. Davon entfallen auf die bayerische Teilstrecke Garmisch-Partenkirchen - Landesgrenze bei Ehrenwald 15 km und auf die österreichische Teilstrecke von der Landesgrenze bis Reutte 30 km. Während die Fahrdienstleistung auf der Linie Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck, wie bereits erwähnt, von der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung erfolgt, wird der Fahrdienst der Linie Garmisch-Partenkirchen-Reutte von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung mit bayerischen Zügen und bayerischem Personal besorgt werden.

— Verein Deutscher Maschineningenieure in Berlin. In der am 21. Januar abgehaltenen Versammlung wurden die folgenden satzungsgemäß ausscheidenden Herren wiederum in den Vorstand berufen: Regierungsrat Denninghoff, Direktor der Siemens-Schuckert-Werke Frischmuth, Geheimer Baurat Rustemeyer, Geheimer Baurat Schlesinger, Geheimer Baurat Schrey. Ferner wurden wiedergewählt: zum Vorsitzenden Oberbau- und Ministerialdirektor Dr.-Ing. Wichert, zum ersten stellvertretenden Vorsitzenden Geheimer Regierungsrat Geitel, zum zweiten stellvertretenden Vorsitzenden Geheimer Kommerzienrat Dr.-Ing. Richard Pintsch, zum Schriftführer und Säckelmeister Baurat Ludwig Glaser und zu dessen Stellvertreter Geheimer Baurat Schlesinger. Der Verein zählt zurzeit 769 Mitglieder. Während des verflossenen Jahres hat er eine überaus rührige Tätigkeit auf wissenschaftlichem und gesellschaftlichem Gebiete ausgeübt. Hier sind die von ihm veranstalteten Vorträge und Preisausschreiben besonders hervorgehoben. Für letztere ist zurzeit der Betrag von 8500 ℳ ausgeworfen. Der Verein beschloß die Bewilligung eines Zuschusses von 2000 ℳ an den Verlag R. Oldenbourg in München für das „Unternehmen der illustrierten technischen Wörterbücher in sechs Sprachen“.

Den Vortrag des Abends hielt der Direktor der Hannoverschen Waggonfabrik A.-G. Dr. Weiskopf über: „Hartholz im

Waggonbau“ (eine wissenschaftliche Studie). Er verbreitete sich in dem Vortrage, welcher auf Anregung des Geheimen Baurats Herr vom Königlichen Eisenbahn-Zentralamt, Berlin, stattfand, insbesondere über die deutschen und ausländischen Eichenhölzer sowie über Holzarten, welche in gewissen Fällen Eichenholz ersetzen können, so beispielsweise über Pitch-pine-Holz, Eucalyptus mariginata oder Jarrah und über einige Hölzer der deutschen Kolonien, wie Bongosi, Chlorophora excelsa, Njabi usw. Die Untersuchungen über die verschiedenen zum Vergleich herangezogenen Holzarten sind teilweise praktisch in der Hannoverschen Waggonfabrik vorgenommen, teils stellte die Technische Hochschule Hannover ihre Prüfungsmaschinen für die Proben zur Verfügung. Der Vortrag wurde durch zahlreich ausgelegte geprüfte Holzstücke und Lichtbilder erläutert und fand allgemein lebhaften Beifall. Eine Besprechung schloß sich dem Vortrage an.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Bach, bisher in Schweidnitz, zum Eisenbahn-Betriebsamt nach Waldenburg (Schlesien) versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Lichtenfels, bisher aus dem Staatseisenbahndienste beurlaubt, ist der Eisenbahndirektion in Hannover zur Beschäftigung überwiesen. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Altenberg, Hammen, Kallenbach und Dempwolff bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Haberland bei der Eisenbahndirektion in Cassel und Schlunk bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale) sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schleifenheimer bei der Eisenbahndirektion in Stettin, Köpke bei der Eisenbahndirektion in Essen, Scheehl bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Reinhardt bei der Eisenbahndirektion in Altona und Wahrendorf bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz. — Die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Heinrich Rempp aus Mörchingen in Lothringen und Paul Klipps aus Gransee, Kreis Neuruppin, sind zu Regierungsbaumeistern ernannt.

Der Finanz- und Baurat Uter bei der Betriebsdirektion Leipzig I der sächsischen Staatseisenbahnen ist in den Ruhestand getreten.

Bei den badischen Staatseisenbahnen sind ernannt: Der Vorstand der Eisenbahnhauptkasse, Regierungsrat Edmund Armbruster zum Kollegialmitglied der Generaldirektion; der Vorstand der Verkehrskontrolle II, Regierungsrat Hermann May, zum Vorstand der Eisenbahnhauptkasse; der Inspektionsbeamte bei der Generaldirektion, Obermaschineninspektor Friedrich Landwehr, zum Hilfsreferenten und Inspektionsbeamten bei der Oberdirektion des Wasser- und Straßenbaues.

Österreich.

— **Die Betriebseinnahmen der Aussig-Teplitzer Bahn.** Die günstige Verkehrsentwicklung dieser Bahn hat sich auch auf das neue Jahr übertragen. Im Monat Januar wurden auf dem Gesamtnetze 1 686 003 Kr. eingenommen. Hiervon entfallen auf die Linien des alten Netzes 1 374 684 Kr. und auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 311 319 Kr. Die Mehreinnahmen betrugen gegenüber den vorläufig ermittelten Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre 212 876 Kr. Auf den Linien des alten Netzes wurden im Januar 263 942 (+ 21 918) Personen und 1 003 533 (+ 157 433) t Güter befördert. Die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg beförderte im Januar 135 480 (+ 706) Personen und 106 147 (+ 18 216) t Güter.

— **Lokalbahn Frankenburg-Ried.** Schon seit vielen Jahren streben die Orte Frankenburg und Ried sowie die längs dieser geplanten Strecke liegenden Gemeinden eine Bahnverbindung an. Es wird eine Fortsetzung der bereits geplanten Kleinbahn Vöcklamarkt-Frankenburg über die Hausruckwasserscheide nach Ried angestrebt, um auf diese Art für diese Orte die Vorteile einer Bahnverbindung zwischen den Verkehrslinien der Staatsbahnen Wels-Simbach bzw. Passau-Linz zu erlangen. Die Pläne für diese Bahn sehen elektrischen Betrieb vor. Der Betrieb soll durch eine 25 000 Volt starke elektrische Stromleitung, ähnlich wie jener der Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee erfolgen.

— **Galizische Landeslokalbahnen.** In der letzten Sitzung des galizischen Eisenbahnrates wurde der Bericht des Landesausschusses über die Lokalbahnen in Beratung gezogen. Die Roheinnahmen der Lokalbahnen waren im Jahre 1911 höher als im Jahre 1910, trotzdem sind die finanziellen Ergebnisse schlechter da man im Jahre 1911 die endgültige Abrechnung mit der Verwaltung der Staatsbahnen für die Benutzung der gemeinsamen Bahnhöfe durchführte. Überdies gab es auf einer Linie bedeutende Wiederherstellungskosten, die durch Wasserschäden hervorgerufen wurden. Unter Garantie des Staates und Beteiligung des Landes sollen 10 neue Linien gebaut werden.

— **Fahrpreisermäßigungen für den Wintersport in Tirol.** Auf Antrag des Tiroler Landesverkehrsrates hat das Eisenbahnministerium eine neue Begünstigung für den Wintersportverkehr gewährt, indem es verfügt hat, daß in besonders berücksichtigungswerten Fällen die bisherige Beschränkung in der Ausgabe von Wintersport-Rückfahrkarten auf Entfernungen von mehr als 50 km auf 25 km herabgesetzt werden kann.

— **Die Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt** hat im verflossenen Jahre 500 Zisternenwagen mit einem Aufwande von rund 2½ Mill. Kr. angeschafft und zu guten Preisen auf mehrere Jahre vermietet. Ein Teil der Zisternenwagen — gegen 200 — ist mit Genehmigung der Finanz- und Eisenbahnministerien im Auslande, und zwar in Rumänien, eingestellt, so daß auf diese Weise österreichische Fabriken in die Lage kamen, Wagen für das Ausland zu bauen. Auch der Fahrpark der Gesellschaft an Normalwagen ist durch Neuanschaffungen um 200 Wagen vermehrt worden. Diese sind zumeist bis Ende 1914 vermietet. Der Balkankrieg hat auf das Mietgeschäft des Unternehmens schon deshalb keinen Einfluß nehmen können, weil bei Ausbruch des Krieges im Oktober der Fahrpark der Gesellschaft bereits verschlossen war.

Ungarn.

— **Zugzusammenstoß bei Mediasch (Siebenbürgen).** Wie aus Mediasch vom 5. d. M. berichtet wird, stieß dort der Schnellzug, mit dem Prinz Eitel Friedrich von Preußen aus Rumänien nach Berlin zurückkehrte, in der Nacht zum 5. d. M. mit einem Lastzug zusammen. Der Heizer und ein Reisender des Schnellzuges sind tot, mehrere Reisende verletzt. Mehrere Wagen des Schnellzuges sind stark beschädigt. Der Salonwagen des Prinzen Eitel Friedrich blieb unversehrt. Die Fahrt wurde durch Ankuppeln des Salonwagens des Prinzen an einen anderen Zug fortgesetzt. Die übrigen Reisenden sind gleichfalls in diesen Zug umgestiegen. Der Zugzusammenstoß ereignete sich, einer amtlichen Meldung der ungarischen Staatsbahnen zufolge, dadurch, daß der Eilgüterzug, dem ein Licht der Lokomotive ausgegangen war, auf offener Strecke angehalten wurde, und daß der Schnellzug, in dem der Prinz Eitel-Friedrich fuhr, in diesen Lastzug hineingeriet. Der Zusammenstoß brachte die zwei letzten Zisternenwagen des Güterzuges, welche Petroleum enthielten, zur Explosion. Die Reisenden des Eilzuges sprangen in Schrecken aus dem Wagen. Einer von ihnen zog sich tödliche Brandwunden zu, die beiden anderen erlitten leichtere Verletzungen. Sonst wurde unter den Reisenden niemand verletzt. Ein Bremser des Güterzuges ist gestorben. Der Führer, der Heizer und der auf der Maschine befindliche Lokomotivkontrolleur des Eilzuges erlitten schwere Brandwunden.

— **Neubau des Bahnhofes in Vácz (Waitzen).** Der besagte Bahnhof auf der Strecke Budapest-Marchegg-Wien wird mit einem Kostenaufwande von über drei Millionen demnächst umgebaut. Der Verwaltungsausschuß des Pester Komitates gibt bekannt, daß die Verfügungen betreffend die Grundenteignung ehebaldigst in Angriff genommen werden. Die Pläne des neuen Bahnhofes sind bereits fertiggestellt und sind im großen und ganzen nach dem Muster des Inselbahnhofes in Györ (Raab) entworfen. Das alte Aufnahmegebäude ist eines der ältesten in Ungarn, es stammt noch aus der ersten Eisenbahnbauzeit (vom Jahre 1846—1847) her. Der Bau wird im Frühling l. J. in Angriff genommen.

— **Fiume-Rom in einem Tag.** Nach der neuen Fahrordnung Budapest-Fiume-(Schiff) Ancona-Rom wird es möglich sein, von Fiume nach Rom in einem Tage, von Budapest nach Rom in einer Nacht und einem Tage zu gelangen. Vom 1. Januar l. J. trifft das Schiff der Ungarisch-Croatischen Schiffahrtsgesellschaft, welches Fiume morgens 7 Uhr 45 Minuten verläßt, bereits um 4 Uhr 45 Min. in Ancona ein und erreicht den Direttissimo, welcher Ancona nachm. 5 Uhr 27 verläßt und um Mitternacht in Rom eintrifft. Dieser Zug hat in Rom direkten Anschluß nach Neapel und trifft dort um 6 Uhr morgens ein.

— **Aufenthalt in den Seitengängen der Personenwagen.** Die Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt hat an die Direktion der ung. Staatsbahnen einen Erlaß gerichtet, wonach in den Seitengängen der Personenwagen Tafeln angebracht werden sollen, welche das reisende Publikum auf das Verbot des Aufenthaltes in den Seitengängen aufmerksam machen sollen. Das reisende Publikum hält sich in Ungarn mit besonderer Vorliebe in den Seitengängen auf, wodurch der freie

Verkehr der ein- und aussteigenden Personen gehemmt wird. Besonders nachteilig wirkt dieser Umstand bei den ganz kurzen Aufenthalten in den Mittelstationen, und manche Verspätungen können eben diesem Umstande zugeschrieben werden. Unangenehm ist aber auch dieses Durchdrängen durch die Seitengänge für die Benutzer der Speisewagen, es kommen sogar Verletzungen mit der brennenden Zigarre oder Zigarette vor. Deshalb ist es einesteils im Interesse der pünktlichen Einhaltung der Aufenthaltsdauer an den Stationen, anderseits aber im Interesse der Sicherheit des Publikums erwünscht, den Aufenthalt in den Seitengängen auf das unumgänglich Notwendige zu vermindern. Die Warnungstafeln werden an den beiden Eingangsseiten der Wagen angebracht.

Übrige europäische Länder.

— **Wirtschaftliche Verhältnisse norwegischer Privatbahnen.** Norwegen hat eine große Anzahl von Privatbahnen, an denen der Staat finanziell beteiligt ist. Bei 3085,2 km Gesamtbahnlänge beziffern sich die Staatsbahnbeteiligungen, abgesehen von den reinen Staatsbahnen, allein auf 1970,8 km. Schlechte wirtschaftliche Ergebnisse dieser Bahnen haben im Jahre 1910 das norwegische Arbeitsdepartement veranlaßt, einen Ausschuß von 3 Mitgliedern zur Prüfung der wirtschaftlichen Verhältnisse bei einzelnen Bahnen zu bestellen. Diese Arbeiten wurden im Laufe der letzten Jahre so gefördert, daß sie nun mit Ausnahme der Lierbahn, bei der erst die Wirkung kürzlicher Tariferhöhungen abgewartet werden muß, abgeschlossen sind. Die Prüfungen haben verschiedene praktische Ergebnisse gezeitigt; so wurde auf Empfehlung des Ausschusses die Grimstad-Frolandbahn vom Staat übernommen. Bei der Tonsberg-Eidsfosbahn und bei der Holmestrand-Vittingfosbahn wurde eine Tariferhöhung von durchschnittlich 20 % vorgeschlagen und ab 5. Mai 1912 durchgeführt. Als Grund der allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten hat der Ausschuß das Steigen der Löhne, Gehälter und Materialpreise, teilweise auch zu geringes Anlage- und Betriebskapital bezeichnet. Er hat schließlich empfohlen, den Privatbahnen größere Freiheit zur Bestimmung ihrer Tarife mit Rücksicht auf die für jede Bahn gegebenen Verhältnisse zu lassen.

— **Belgischer Kohlenmarkt, Kohlenverkehr und Kohlenbezug der Staatsbahnen.** Der belgische Kohlenmarkt hält sich, wie der „Moniteur des Intérêts Matériels" ausführt, in allen Teilen durchaus fest und günstig, sogar für Hausbrandkohle, obgleich deren Verbrauch durch den milden Winter wenig gefördert wurde. Koks ist sehr gesucht, und in den französischen Gebieten, wo der Preis durch eine bewegliche Stufenleiter gebildet wird, ist er für das erste Vierteljahr auf 26,192 Fr. für die Tonne festgesetzt, d. i. 1,851 Fr. mehr als im letzten Vierteljahr 1912. Man erwartet am 1. April eine neue Steigerung um 1,50 Fr. — Das genannte Fachblatt weist von neuem darauf hin, wie bedenklich für Belgien die sinkende Kohleneinfuhr unter steigender Kohlenausfuhr sei. Wenn ein so reiches und industrielles Land wie Belgien sich nicht selbst an Kohlen genügen könne, bestehe große Gefahr, daß ihm in kritischer Zeit die Kohlenzufuhr vom Auslande abgeschnitten oder gehemmt werde. Im Jahre 1910 betrug die belgische Kohleneinfuhr 7,21, die Ausfuhr 6,56 Millionen Tonnen, die Einfuhr überwog also nur um 0,65 Millionen Tonnen; 1911 waren die Ziffern: Einfuhr 8,40, Ausfuhr 6,72, Überschuß der Einfuhr 1,68 Millionen; 1912: Einfuhr 9,51, Ausfuhr 6,70, Überschuß der Einfuhr 2,81 Millionen Tonnen. — Im vergangenen Jahre verzichteten die belgischen Staatsbahnen auf die lange üblich gewesenen internationalen Kohlenverdingungen, um ihren Bedarf direkt mit belgischen Zechen abzuschließen. Es wurde dadurch vornehmlich englische Kohle, welche früher nennenswerte Zuteilungen erfahren hatte, ausgeschlossen. Ob die belgischen Staatsbahnen bei dem neuen Verfahren bleiben, soll noch nicht ganz sicher sein. Die Preissteigerungen mußten sie sich nach Lage des internationalen Marktes gefallen lassen. Die Staatsbahnverwaltung hat, wie aus Zechenkreisen berichtet wird, bei den belgischen Zechen angefragt, ob sie zu den jüngst um 1,50 Fr. erhöhten Preisen für 1913 Nachlieferungen übernehmen wollten. — Am 1. Februar ist ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts von belgischen Stationen nach Basel eingeführt worden, der Frachtsätze für Sendungen von mindestens 10, 60, 100 und 250 t enthält. Die bisherigen Frachtsätze für Massensendungen von mindestens 600 t kommen in Wegfall.

— **Der letzte Omnibus in Paris.** Unter dieser Stichmarke berichtet der „Temps" über eine originelle Art Leichenbegängnis. Am 12. Januar bewegte sich hinter einem „antiken" Omnibus, den zwei Pferde mühsam zogen, ein buntes Gefolge von allen möglichen Fahrzeugen, Autodroschken, Limousinen, Autolastwagen, Herrschaftswagen usw., alle blumenbekränzt und Banner mit verschiedenen Inschriften tragend, darin saß eine fröhlich sich kundgebende Menge, welche das Verschwinden der Tierzugkraft auf den Pariser öffentlichen Verkehrslinien feiern wollte. Der Zug ging vom Platz Saint-Sulpice aus, die Linie von dort nach La Vilette war die letzte mit Pferden betriebene. Eine große Volksmenge, die den Verkehr bisweilen ins Stocken brachte, ergötzte sich an der Veranstaltung. Unmittelbar hinter dem letzten Pferdeomnibus fuhr ein großer Kraftwagen, ganz mit schwarzem Tuch mit Silberstreifen überdeckt. Am Endpunkt wurde eine große „Ronde" um den Omnibus getanzt. Dann schloß die Kundgebung mit einem sehr heiteren Frühstück.

— **Jahres-Einnahme der französischen Eisenbahnen.** Im ganzen Jahr 1912, bis zum 29. Dezember nach der üblichen wochenweisen Berechnung, stellten sich die Einnahmen der großen französischen Eisenbahnnetze wie folgt: Staatsbahn, altes Netz, 67,45 Millionen Franken, mehr gegen das Vorjahr 3,04 Millionen oder auf 1 km 3,85 %; Staats-Westbahn 234,79 Millionen, mehr 6,78 Millionen bezw. 2,97 %; Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 580,91 Millionen, mehr 27,96 Millionen bezw. 4,63 %; Nordbahn 318,72 Millionen, mehr 13,25 Millionen oder 3,87 %; Orleansbahn 297,13 Millionen, mehr 19,01 Millionen bezw. 6,33 %; Ostbahn 282,41 Millionen, mehr 11,45 Millionen bezw. 3,75 %; Südbahn 141 Millionen, mehr 5,9 Millionen bezw. 2,44 %.

— **Eine Fürsorgeanstalt für die italienischen Eisenbahner.** Das neue Eisenbahngesetz vom 11. April 1911 hatte im Art. 6 der Regierung die Verpflichtung auferlegt, bis zum 30. Juni 1912 einen Gesetzentwurf zur Errichtung einer Fürsorgeanstalt für die Eisenbahner einzubringen. Dieser Entwurf ist nunmehr dem Parlament vorgelegt worden. Alle fest oder auf Probe angestellten Beamten werden in die Anstalt eingeschrieben. Sie gewährt den Beamten bei ihrem Austritt aus dem Dienst oder auch den Witwen und Hinterbliebenen von im Dienst gestorbenen Beamten ein kleines Kapital; sie unterstützt, nimmt auf, unterrichtet und beschützt bis zu ihrem 18. Lebensjahre die Waisen von Eisenbahnern, wenn diese entweder in Ausübung ihres Dienstes gestorben sind oder sich seit wenigstens fünf Jahren in festem Dienstverhältnis zur Bahn befunden haben. Außerdem kann der Verwaltungsrat nach den zur Verfügung stehenden Mitteln auch für eine beschränkte Zahl von Waisen der im Ruhestande verstorbenen Beamten sorgen. Ferner gewährt die Anstalt eine lebenslängliche Leibrente den verwitweten Müttern der Beamten mit wenigstens zehnjähriger Dienstzeit, den unverheirateten Töchtern, wenn sie Vollwaisen sind, vom 18. oder 21. Lebensjahre an, sowie auch infolge von Krankheit oder Gebrechen erwerbsunfähigen Söhnen unter denselben Bedingungen. Auch wenn die Mutter erst nach dem Vater stirbt, kann der Verwaltungsrat die hinterbliebenen Waisen in beschränkter Zahl zum Genuß dieser Leibrente zulassen. Das den Beamten bei ihrem Austritt zukommende Kapital fängt mit 200 L. an und steigt mit jedem Monat geleisteten Dienstes um ein Hundertstel vom letzten Monatslohn. Die jährlichen Unterstützungen an die Waisen betragen = 240 bis 310 L. bei einem hinterbliebenen Kinde, 312 bis 403 L. bei zweien, 360 bis 465 L. bei dreien, 408 bis 527 L. bei vieren, 456 bis 580 L. bei fünfen, 504 bis 651 L. bei sechs Waisen und 552 bis 718 L. bei sieben und mehr. Unterhalten wird die Anstalt aus folgenden Beiträgen: Einem Beitrag von 5 ‰ von den Betriebseinnahmen, die die Verwaltung auf die jetzige Tarife aufschlägt, einem Beitrag des Personals von 1 % auf den Lohn sowie der Hälfte des Stempels auf die Quittungen über Gehaltszahlungen von über 100 L. Auch der Restbetrag der Sammlung für die Waisen von Eisenbahnern, die beim letzten großen Erdbeben umgekommen sind, fällt der Anstalt zu. Die Kosten für die Verwaltung der Anstalt trägt die Staatsbahn. Alle fünf Jahre wird eine Bilanz aufgestellt, sollte sich dabei ein Fehlbetrag vorfinden, der nicht durch Verminderung der freiwilligen Leistungen zu decken ist, so wird durch gesetzliche Maßregeln Abhilfe geschafft. Interessant ist, daß ein Teil der von der Anstalt angesammelten Fonds, die bei der Cassa Depositi e Prestiti zu hinterlegen sind, auch zu Darlehen an das Personal verwendet werden kann. Ein anderer Teil des angesammelten Kapitals soll in Beamtenhäusern angelegt werden.

— **Wagenmangel in Spanien.** Die spanischen Eisenbahnwagenfabriken sind derart mit Aufträgen überlastet, daß sie die Lieferung von Betriebsmitteln, die jetzt bestellt werden, nicht unter Jahresfrist zusagen können. Die Eisenbahnverwaltungen Spaniens sind also, solange sie allein auf die einheimischen Fabriken angewiesen sind, gar nicht in der Lage, den Anforderungen, die der stets steigende Verkehr in bezug auf die Gestellung von Wagen an sie stellt, zu entsprechen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher schon auf eine Anfrage in der Kammer erklärt, daß die Regierung die zeitweilige Aufhebung der Einfuhrzölle auf Eisenbahnbetriebsmittel erwogen habe, um die Schädigung, die dem spanischen Handel durch den Wagenmangel droht, hintanzuhalten.

Fremde Erdteile.

— **Wagenmangel in Australien.** Ähnlich wie in Spanien (S. 195) liegen die Verhältnisse auch in Australien, das sich bekanntlich immer so viel wie möglich vom Auslande abzuschließen sucht, und deshalb auch alle Lieferungen für die Eisenbahnen soweit irgend möglich an inländische Firmen vergibt. Diese sind aber nicht imstande, die genügende Menge von Betriebsmitteln zu liefern. Der Schaden, der für den Baumwollbau dadurch entsteht, daß er wegen des Wagenmangels seine Erzeugnisse nicht an die Küste bringen kann, überwiegt aber bei weitem den Nutzen, der dem Land dadurch erwachsen kann, daß die Betriebsmittel, die die Eisenbahnen so notwendig brauchen, im Inlande gebaut werden. Es soll deshalb diesem Übelstande durch eine weitblickende Zollpolitik abgeholfen werden.

— **Eisenbahnkonzessionen in Persien.** Im englischen Unterhause frug am 30. v. M. ein konservativer Abgeordneter, ob Rußland von der persischen Regierung die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Dschulfa nach Täbris erhalten habe und ob eine ähnliche Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Muhamra nach Choramabad Großbritannien gewährt worden sei. Staatssekretär Grey antwortete, daß, soweit er unterrichtet sei, diese Konzessionen noch nicht erteilt seien, daß er aber erfahren habe, es bestehe gute Hoffnung, daß sie erteilt werden würden.

— **Sonderbare Vorschläge für den weiteren Ausbau des chinesischen Eisenbahnnetzes** hat Dr. Sunyatsen dem Verkehrsministerium jetzt unterbreitet, nachdem er im Herbst vorigen Jahres vom Präsidenten der Republik mit dem Studium der Eisenbahnfrage betraut worden ist. Vorauszuschicken ist, daß bereits eine Eisenbahngesellschaft besteht, der nach einem Regierungserlaß vom 8. September v. J. die Vergebung von allen weiteren Eisenbahngerechtsamen übertragen werden soll. Die Bedingungen dafür sind es, welche Dr. Sunyatsen ausgearbeitet hat und über die nunmehr von der in Brüssel erscheinenden halbamtlichen „Korrespondenz des Fernen Ostens" einiges migeteilt wird. Danach würde das Staatsbahnwesen, wozu die Regierung vor 2 Jahren mit zweifelhaftem Erfolge ansetzte, tatsächlich wieder verlassen werden, und an die Stelle des Staats die genannte Gesellschaft treten, welche nur unter schwacher Aufsicht des Staates stehen würde. Auch den Provinzen würde kein irgendwie wesentliches Aufsichtsrecht über die neuen Bahnen eingeräumt werden, während umgekehrt dem Staate wie den Provinzen die Pflicht aufgelegt wird, „die Eisenbahnen zu schützen." Wo aber beide eigene Bahnen bauen wollen, haben sie sich mit der genannten Gesellschaft vorher zu verständigen. Der Staat soll auf den neuen Linien Vorzugsrechte für den Verkehr der Truppen bei Kriegen und inneren Unruhen genießen, und sie unentgeltlich für seinen Postdienst benutzen dürfen. Nur in den Fällen, wo etwa der Staat eine Zinsgewähr für neue Eisenbahnlinien übernimmt, muß der Anleihevertrag von der Regierung genehmigt sein. Ein Rückkauf der Linien für den Staat ist nur in sehr unbestimmter Weise vorgesehen. — Alles in allem bedeutet dies nichts anderes, als daß der weitere Eisenbahnbau in China einer ganz privaten Eisenbahngesellschaft ausgeliefert werden soll, die sich zwischen den Staat, der sonst die Gerechtsame zu vergeben hat, und die Unternehmer einschiebt. Echt chinesisch! Was früher bei der Mandarinenmißwirtschaft die einzelnen Mandarinen ausgeübt haben (unter anderem der in Nr. 11 S. 184, Jahrg. 1912 d. Ztg. seinem Treiben nach geschilderte Sheng), das bekannte Zwischenverdienen — das sogenannte „Squeezen" — das soll künftighin ebenso unbefangen die genannte Eisenbahngesellschaft als Monopol besorgen. Es kommt als ein weiterer sehr bedenklicher Umstand noch hinzu, daß den Eisenbahnen, die neu gebaut werden sollen, zugleich das Recht verliehen werden soll, rechts und links von ihren Linien etwaige Bodenschätze, wie Erze und Kohlen, auszubeuten, was Dr. Sunyatsen aus den Bedingungen für die Gerechtsame der Schantung-Eisenbahn entnommen haben dürfte. Damit würde aber auch noch obenein das gesamte Bergwerkswesen Chinas der genannten Gesellschaft ausgeliefert werden, ohne daß diese auch nur die geringste Gegenleistung dafür gibt.

Nun handelt es sich bei alledem immer nur um Vorschläge, die sowohl vom Verkehrsministerium als auch von der chinesischen Volksvertretung erst noch genehmigt werden müssen, und dazu dürfte keine Aussicht sein. Auch die Provinzen können eine solche Gesellschaft nicht dulden; die Abgeordneten zum Reichstag aber dürften den eigentlichen Sinn dieser Gesellschaft leicht erfassen, der kaum ein anderer ist, als der: den Dr. Sunyatsen geldlich so zu stellen, daß er seine Geldgeber, die ihm s. Z. die Umwälzung ermöglichten, reichlich entschädigen kann. Das chinesische Eisenbahnwesen wird damit in Wirklichkeit den reichen Chinesen in Nordamerika und in den Straitsettlements Hinterindiens ausgeliefert werden. Dafür wird aber der chinesische Reichstag kaum zu haben sein; im Gegenteil, er wird darüber entrüstet sein und den Dr. Sunyatsen in Acht und Bann tun, was vielleicht ganz im Sinne des Präsidenten der Republik ist. Bedauerlich bleibt es nur, daß so unfruchtbare Vorschläge die weitere Entwicklung des chinesischen Eisenbahnnetzes unnötig aufhalten. F. W.

— **Eisenbahnbauten in Niederländisch-Indien.** Über neue Eisenbahnlinien auf Sumatra und Java macht ein soeben erstatteter Bericht des deutschen Generalkonsulats in Batavia nähere Mitteilungen. Auf Sumatra befindet sich seit einiger Zeit die Südsumatra-Staatsbahn im Bau, die für die Erschließung der Kohlen- und Petroleumfelder in der Gegend des Lematangflusses (in der Nähe von Palembang) von hoher Bedeutung sein wird; ihre Vollendung wird einen Zeitraum von 4 bis 6 Jahren beanspruchen. Trotz der starken Petroleumgewinnung im niederländischen Kolonialgebiet selbst gelangen heute noch immer beträchtliche Mengen von amerikanischem Erdöl und Erdölprodukten nach Java zur Einfuhr, um die Bedürfnisse des Automobil- und Motorbetriebes zu decken. — Auf Java ist vor kurzem die Eisenbahnlinie von Cheribon nach Tjikampeh dem Verkehr übergeben worden. Diese Linie bildet ein neues Glied der geplanten direkten Bahnverbindung zwischen Batavia und Soerabaja, die es ermöglichen soll, die Reise zwischen beiden Städten innerhalb eines Tages zurückzulegen; sie erschließt zugleich die großen, von englischem Kapital ausgebeuteten Privatländereien von Pamanonkan und Tjassem. Neben den Eisenbahnen haben auf Java auch die Dampfstraßenbahnen eine beträchtliche Ausdehnung erlangt, und ihr Netz dürfte sich mit der Zunahme des Handels noch weiter vergrößern. Dazu treten neuerdings, namentlich in den Städten, elektrische Straßenbahnen; z. B. ist in Batavia die Umwandlung der Dampfstraßenbahn in eine elektrische Bahn in die Wege geleitet worden.

— **Bedrängte Kohlenbahnen in Amerika.** Die Anthrazitkohlenbahnen können sich von jeher der besonderen Aufmerksamkeit seitens des Bundesverkehrsamtes rühmen. Jetzt ist an das Amt die Aufgabe herangetreten, die Tarifsätze der Kohlenbahnen zu „reformieren", und da hat es beschlossen, sich selbst die Arbeit möglichst leicht zu machen, den Bahnen aber einige harte Nüsse zum Knacken zu geben. Es legt den Bahnen 58 Fragen zur Beantwortung vor und verlangt deren vollständige Beantwortung bis spätestens 1. März 1913. Von diesen Fragen zerfällt aber jede einzelne in eine Zahl von Unterfragen, so daß nahezu 300 Fragen zu beantworten sind. Diese Beantwortung würde, wenn sie wirklich vollständig erfolgte, ein großes Buch füllen. Es wird zuerst nach der Organisation, dann nach den Satzungen gefragt, weiter nach der Anzahl der Aktionäre und den Namen und Adressen der 50 größten Aktionäre. Hierauf wird die Geschichte des Unternehmens vom Anfang an bis auf die letzte Zeit, und zwar mit allen Einzelheiten verlangt, dann eine genaue Angabe über die einzelnen Ausgaben der Aktien und der Schuldscheine (Obligationen, bonds), die genaue Angabe der Baukosten der Bahn, und zwar sowohl des ursprünglichen Baues wie der im Laufe der Zeit vorgenommenen Bauerweiterungen und Ergänzungen. Weiter will das Amt erfahren, wie viel die Gesellschaft für die ausgegebenen Aktien bar Geld erhalten hat und wie viel sie an Vergütungen und an Zinsendiskont leisten mußte. Es wird aber auch die Beschreibung und die Bestimmung der Ortslage jedes Gegenstands des Bahneigentums eingefordert, also z. B. der Brücken, der Häuser, der Hallen, der Schuppen usw. Eine solche Beschreibung nebst Beantwortung so vieler Fragen kann in dem kurzen Zeitraum bis 1. März unmöglich geleistet werden, und es steht schon wieder ein Streit zwischen Bahnen und dem Bundesamt in naher Aussicht. In Wirklichkeit sind die Bahnen machtlos gegen solche Aufträge, deren Erfüllung sie eine Menge Zeit, Mühe und Geld kostet. Das einzige, womit sie ihr bedrängtes Gemüt erleichtern können, ist, daß sie kräftig schimpfen; das ist in Amerika durchaus erlaubt, da es eine strafbare Handlung „Amtsehrenbeleidigung" nicht gibt, und so machen denn die Bahnen von diesem Rechte reichlich Gebrauch und schimpfen nach Möglichkeit auf das Bundesverkehrsamt. In einer Gesamteingabe, welche die Bahnen an das Amt richteten, verwahrten sie sich mit kräftigen Worten gegen diese Zumutungen, ohne sich aber dadurch von der Verpflichtung der Beantwortung befreien zu können.

— **Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens im Jahre 1912.** Der Zusammenstellung eines amerikanischen Fachblattes zufolge war die Bautätigkeit der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1912 (1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912) eine geringere als seit 15 Jahren. Dagegen ging die Vervollständigung des Fahrparks in schnellerer Weise vor sich, als seit den letzten sechs Jahren. Kapital für neue Eisenbahnen war nur sehr schwer zu erlangen, trotzdem mußten manche

Bahnen, die in früheren Jahren den Ausfall im Wagenpark nicht gehörig ergänzt hatten, jetzt an den Markt gehen und neue Bestellungen machen. — Die Gesamtlänge der im Jahre 1912 in den Vereinigten Staaten gebauten Strecken betrug 2997 Meilen gegen 3660 im vorangegangenen Jahre. An der Spitze der Staaten welche neue Bahnen anlegten steht North Dakota mit 347 Meilen und an zweiter Stelle Texas mit 336 Meilen. In Auftrag gegeben wurden:

im Jahre	1911	1912
Güterwagen	133 117	226 195
Personenwagen	2 623	3 263
Lokomotiven	2 850	4 424
Fertiggestellt und abgeliefert wurden:		
Güterwagen	70 931	148 357
Personenwagen	4 246	2 822
Lokomotiven	7 530	4 403

Von den bestellten Güterwagen war fast die Hälfte (66 520) aus Stahl zu bauen, von den abgelieferten etwas über die Hälfte (36 420) stählerne. Zwölf Eisenbahngesellschaften mit einer Streckenlänge von 3762 Meilen gerieten im Jahre 1912 in Zahlungsstockungen. Ihr Aktienkapital betrug 74 493 643 Doll. ihre Obligationenverschuldung 106 964 854 Doll. Die wichtigsten Bahnen, welche ihrer Verbindlichkeit nicht nachkommen konnten, waren die Pere-Marquette-Denver and Northwestern Pacific und die Kansas City and Mexico R. R. Zwölf kleinere Bahnen mit zusammen 661 Meilen Netz wurden in Zwangsversteigerung meistbietend verkauft, sie hatten ein Aktienkapital von 17 925 690 D., die feste Verschuldung betrug 7 995 300 D.

— **Plünderung eines Eisenbahnzuges.** Nach einem Telegramm aus Mexiko plünderten Zapatisten am 2. d. M. abends einen Personenzug etwa 30 Meilen südlich von der Stadt Mexiko. Sie brachten den Zug zum Entgleisen und richteten dann ihr Feuer auf den Wagen, in dem sich die militärische Begleitmannschaft des Zuges befand. Von der 20 Mann starken Begleitmannschaft wurden zwölf getötet und die übrigen verwundet. Die Räuber töteten auch vier Reisende und schleppten viele Frauen mit sich fort. Ein Rettungszug brachte am 3. d. M. die Verletzten nach Amecameca.

— **Eisenbahnbau auf Haiti.** Der Bau der Eisenbahn, die diese Insel von Cap Haitien an der Nordküste bis Port-au-Prince im Südwesten durchquert, macht gute Fortschritte. Die ersten 50 km sind bereits betriebsfertig, nachdem im Jahre 1911 die Arbeiten von einer amerikanischen Firma als Trägerin der Konzession begonnen worden sind. Die Bauausführung soll vorzüglich und geradezu musterhaft ein. Alle Baustoffe, mit Ausnahme der Schwellen, die aus an Ort und Stelle geschlagenem Holz gewonnen werden, und ebenso die Betriebsmittel und die Streckenausrüstung sind amerikanischer Herkunft.

Allgemeines.

— **Der geplante Rhein-Seekanal.** In der Sitzung der Elektrotechnischen Gesellschaft zu Cöln, die vor einigen Tagen gemeinsam mit dem Cölner Bezirksverein deutscher Ingenieure sowie dem Architekten- und Ingenieurverein für Rheinland und Westfalen stattfand, erstattete Ingenieur Rosemeyer Bericht über sein Projekt eines Rhein-Seekanals. Wir entnehmen der „Köln. Ztg." darüber folgendes: Entgegen den schon früher im Auftrage der Regierung ausgearbeiteten Plänen von Herzberg und Taaks, die den Kanal bei Wesel beginnen lassen, aber dabei auf Schleusen und durch mechanische Pumpwerke erzielte Wasserspeisung angewiesen sind, will ihn Rosemeyer schon bei Wiesdorf unterhalb Cöln abzweigen. Er hat dabei den unbedingten Vorteil des natürlichen Wasserzuflusses und benötigt für die 279 km lange Strecke des geplanten Kanals von Cöln bis Emden nur drei Schleusen, an deren Abfluß außerdem noch Werke zur Erzeugung von elektrischer Kraft angelegt werden sollen, deren Einnahmen die Betriebskosten des Kanals bedeutend verbilligen würden. Die neue Wasserstraße mit 70 m Spiegelbreite und 8 m Tiefe soll den Verkehr von Seeschiffen mit 5- bis 6000 Tonnen Ladegehalt bis nach Cöln herauf ermöglichen. Die „deutsche Rheinmündung" durch diesen Kanal wird deshalb in Erwägung gezogen, um das jetzt in Rotterdam sitzende deutsche Kapital und den ganzen nach Deutschland gehenden Umsatzverkehr von Rotterdam weg auf deutschen Boden, nach Emden, herüberzuziehen. Für Cöln ist gegenüber von Wiesdorf auf der linken Rheinseite ein Stichkanal vorgesehen mit einem großen Rheinseehafen. Ähnliche Anlagen würden Düsseldorf und Duisburg erhalten, und durch Zweigkanäle könnten auch Neuß, Crefeld und Wesel damit verbunden werden. Ebenso die Mittelpunkte des Kohlenbezirks, und zwar in einer Art, daß der Verkehr strahlenförmig dem Hauptkanal zuströmen könnte und so auch den immer steigenden Eisenbahnverkehr ganz bedeutend entlasten würde. Mit Rücksicht auf die geringern Kosten sollen alle Straßen und Bahnlinien, die der Kanal kreuzt, durch Tunnelbauten unter dem neuen Wasserweg durchgeführt werden. Die Kosten hat Rosemeyer für das ganze Unternehmen auf 275 Millionen Mark berechnet. Der Betrag für Verzinsung, Betriebskosten und Amortisation muß aus dem Verkauf von elektrischer Energie und durch Schiffahrtsabgaben aufgebracht werden. Die Einnahmen sind in der Höhe von 12,5 Millionen, die Ausgaben in der von 10,2 Millionen Mark angenommen, so daß sich sogar noch ein Überschuß von 2,3 Millionen Mark ergäbe.

Im Anschluß an diesen Rhein-Seekanal, der übrigens noch zur Entwässerung der Moore und Ödländereien an seinen Seiten (durch den Kanal könnten 170 000 ha Vorflut finden) und gleichzeitig auch zur kulturellen Erschließung dieses Gebietes dienen würde, müßte dann der schon bestehende, von Emden nach dem Jadebusen führende Kanal entsprechend vergrößert werden, so daß dann der Weg nach Hamburg noch bedeutend verkürzt würde, und dadurch die westfälische Kohle billiger an unsere Marinestationen und in unsere großen Überseehäfen gebracht werden könnte als die jetzt noch überwiegend englische Kohle. Außerdem könnten die Erzeugnisse unseres Industriegebiets ohne die kostspieligen Umladungen unmittelbar an ihren Bestimmungsort befördert werden, und umgekehrt könnten alle ausländischen Rohstoffe direkt an ihren Verwertungsplatz gebracht werden. An den Vortrag knüpften sich interessante Erörterungen über das Für und Wider. Auf Einwendungen von verschiedenen Seiten entgegnete der Vortragende, daß der Wasserabfluß aus dem Rhein nur etwa ein Zwölftel seiner Wassermenge betrage, worüber sich niemand beschweren könne, da die Abkommen mit Holland nichts darüber enthielten, auch seien nach den eingezogenen Erkundigungen keine Senkungen des Bodens im Kohlenbezirk zu erwarten. Der Schiffahrtsweg Cöln-Rotterdam beträgt hin und zurück 102 und der auf dem vorgesehenen Kanal Cöln-Emden 79 Fahrstunden. Das ergäbe eine Ersparnis von 23 Fahrstunden. Zum Schluß wurde eine vom Vorstand vorgelegte Entschließung einstimmig angenommen. Die Regierung wird darin von den drei aufgeführten Fachvereinen ersucht, das Projekt eines Rhein-Seekanals des Ingenieurs Rosemeyer nachzurechnen, zu prüfen und wenn möglich zu fördern. Denn wenn man später vielleicht an die Ausführung herantreten wollte, so sei es der preußische Staat, der als Finanzierer und Unternehmer des neuen Kanals allein in Frage käme.

Rechtspflege.

— **Sturz aus dem Abteil. Betriebsgefahr und eigenes Verschulden.** (Urteil des Reichsgerichts vom 11. November 1912 — VI 206/12 — in Sachen v. B. wider den Eisenbahnfiskus.) Der Kläger ist aus dem in voller Fahrt befindlichen Zuge gestürzt und dabei schwer verletzt worden. Er hat auf Grund der §§ 1, 3a des Reichshaftpflichtgesetzes gegen den Fiskus Klage auf Ersatz des von ihm bereits entstandenen Schadens erhoben, und gleichzeitig Feststellung der Ersatzpflicht des Beklagten hinsichtlich des künftigen Schadens begehrt. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, indem es als bewiesen angesehen hat, daß der Kläger die Türe des Abteils während der Fahrt geöffnet und dadurch seinen Sturz verursacht habe. Das Berufungsgericht hat die Klage zur Hälfte, und zwar, soweit sie auf Leistung geht, dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, zur anderen Hälfte die Entscheidung von einem dem Kläger auferlegten zugeschobenen Eide abhängig gemacht, daß er vor dem Hinausstürzen aus dem Abteil den Türdrücker an der Tür dieses Abteils nicht angefaßt habe, um die Tür zu öffnen. Das Reichsgericht hat das Berufungsurteil aufgehoben und die Entscheidung von dem dem Kläger auferlegten Eide dergestalt abhängig gemacht, daß für den Fall der Leistung des Eides der ganze Leistungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt und der Beklagte für verpflichtet erklärt wird, dem Kläger im Rahmen des § 3a des Reichshaftpflichtgesetzes den ganzen ihm infolge des Unfalls entstandenen Schaden zu erstatten, für den Fall der Nichtleistung des Eides aber die Klage in vollem Umfang abgewiesen und der Kläger zur Tragung der sämtlichen Kosten des Rechtsstreits verurteilt wird. Da die Beweisaufnahme hinsichtlich der Ursache für den Sturz des Klägers zu keinem bestimmten Ergebnis geführt hat, ist der dem Kläger von dem Beklagten zugeschobene Eid mit Recht für erheblich erachtet worden. Denn das vorsätzliche Öffnen der Abteiltür des in voller Fahrt befindlichen Zuges würde ein sehr erhebliches Verschulden des Klägers enthalten haben. Das Reichsgericht führt weiter aus:

Das Berufungsgericht hat den Beklagten für den Fall des Nachweises, daß der Kläger die Abteiltür absichtlich geöffnet hat, zur Hälfte wegen des dem Kläger entstandenen und noch

entstehenden Schadens für ersatzpflichtig erklärt, weil es in der Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes überhaupt und einer möglicherweise auch durch den mangelhaften Türverschluß etwa bewirkten Erhöhung dieser Gefahr eine mitwirkende Ursache für den Unfall erblickt. Die hiergegen erhobene Rüge der Revision ist begründet.

Es ist zunächst nicht ersichtlich, inwiefern ein mangelhafter Verschluß der Abteiltür gegenüber einem auf Öffnung der Tür gerichteten vorsätzlichen Handeln des Klägers von ursächlicher Bedeutung für das Hinausstürzen gewesen sein könnte. Das Öffnen der Tür würde auch bei mangelhaftem Verschlusse nicht durch diesen Mangel, sondern durch die Handlung des Klägers bewirkt und auch erfolgt sein, wenn der Verschluß in Ordnung gewesen wäre. Abgesehen hiervon hätte aber ein mangelhafter Türverschluß als mitwirkende Ursache nur berücksichtigt werden dürfen, wenn festgestellt worden wäre, daß dieser Mangel wirklich vorlag: die bloße Möglichkeit seines Bestehens, mit der das Berufungsgericht rechnet, dürfte bei der Abwägung, in welchem Maße das schuldhafte Verhalten des Klägers für den Unfall ursächlich gewesen sei, keine Beachtung finden.

Als mitwirkende Ursache kommt hiernach neben dem Verschulden des Klägers nur die Betriebsgefahr in Betracht. Daß sie bei der Entstehung des Schadens sehr erheblich mitgewirkt hat, ist nicht zu bezweifeln. Die Geschwindigkeit der Fahrt vergrößerte die Gefahr eines Hinausstürzens bei dem Öffnen der Tür in erheblichem Maße und trug in Verbindung mit der Höhe des Wagens dazu bei, die Gefährlichkeit des Sturzes zu erhöhen. Die ursächliche Mitwirkung der Betriebsgefahr neben dem schuldhaften Verhalten des Klägers rechtfertigt es aber nicht ohne weiteres, den Beklagten zum teilweisen Schadensersatz für verpflichtet zu erklären. Andernfalls müßte bei jedem bei dem Betriebe einer Eisenbahn vorkommenden Unfall eine wenigstens teilweise Schadensersatzpflicht des Betriebsunternehmers angenommen werden, weil bei jedem derartigen Unfall die Ursache mindestens zum Teil in der Betriebsgefahr zu suchen ist. Dieses Ergebnis steht aber mit dem § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes im Widerspruch. Diese Vorschrift ist zwar in der Rechtsprechung des Reichsgerichts von jeher dahin ausgelegt worden, daß nicht jedes, auch das geringste, Verschulden des Verletzten die Ersatzpflicht des Betriebsunternehmers ausschließen soll, sie läßt aber zweifelsfrei erkennen, daß andererseits auch nicht jedes Mitwirken der Betriebsgefahr bei vorliegendem eigenen Verschulden des Verletzten eine Ersatzpflicht begründen soll. Demgemäß ist früher ein Verschulden des Verletzten nur dann als unerheblich angesehen worden, wenn seine Bedeutung als mitwirkende Ursache hinter der der Betriebsgefahr zurücktrat, während bei weiter reichender ursächlicher Bedeutung des Verschuldens die Ersatzpflicht des Unternehmers als ausgeschlossen betrachtet wurde. Seit dem Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs ist auch auf Schadensfälle, die durch ein Zusammenwirken der Betriebsgefahr und eines Verschuldens des Beschädigten herbeigeführt sind, die Vorschrift des § 254 B. G.-B. für anwendbar erachtet worden. Aber auch bei der Anwendung dieser Bestimmung braucht das bloße Mitwirken der Betriebsgefahr bei einem Unfall eine teilweise Ersatzpflicht des Unternhmers nicht zu begründen, wenn das Verschulden des Verletzten die überwiegende Ursache des Schadens ist. So liegt aber die Sache im vorliegenden Falle. Dem Kläger kann die Gefahr, welche mit dem Öffnen der Tür im Hinblick auf die schnelle Fahrt des Zuges verbunden war, nicht unbekannt gewesen sein. Wenn er die Tür trotzdem während der Fahrt geöffnet hat, so fällt ihm ein derart grobes Verschulden zur Last, daß darin gegenüber der Betriebsgefahr die weit überwiegende Ursache seines Unfalls zu erblicken ist. An dieser Beurteilung seiner Handlungsweise würde sich auch nichts ändern, wenn er die Abteiltür mit der Aborttür verwechselt haben sollte. Eine derartige Verwechslung wäre bei Anwendung der von jedem Reisenden zu erfordernden Aufmerksamkeit unmöglich gewesen, der Kläger war aber im Hinblick auf die ihm bekannte Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes verpflichtet, besondere Sorgfalt auf die Vermeidung jeder ihm aus dem Betriebe drohenden Gefahr zu verwenden. Er mußte deshalb, auch wenn er vorher geschlafen hatte, sich überzeugen, daß er den Türdrücker der richtigen Tür erfaßte. Etwaige Müdigkeit oder Verschlafenheit entband den Kläger nicht von der Beobachtung der ihm obliegenden Aufmerksamkeit. Wenn also durch die Nichtleistung des dem Kläger vom Berufungsgericht auferlegten Eides bewiesen wird, daß er die Türklinke der Tür des Abteils in der Absicht ergriffen hat, diese Tür zu öffnen, so ist wegen seines überwiegenden Verschuldens an dem dadurch herbeigeführten Unfall jede Ersatzpflicht des Beklagten ausgeschlossen. Die Revision ist hiernach begründet und die Entscheidung in vollem Umfange von der Leistung oder Nichtleistung des dem Kläger auferlegten Eides abhängig zu machen. K.

Bücherschau.

— **Rechentafel** nebst Sammlung häufig gebrauchter Zahlenwerte. Entworfen und berechnet von Dr. Ing. H. Zimmermann, Wirklicher Geheimer Oberbaurat. Ausgabe B mit Quadrattafel im Anhang. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin W 66. Gebunden 6 ℳ.

Diese in technischen und auch in kaufmännischen Kreisen weit bekannte und beliebte Rechentafel liegt bereits in ihrer siebenten Auflage vor. Von dem seit 1910, mit der sechsten Auflage, in zweierlei Ausgaben (A und B) erscheinenden Werk ist die Ausgabe B, die als Erweiterung der Ausgabe A im Anhange noch eine für technische Zwecke unentbehrliche Quadrattafel enthält, hauptsächlich für den Gebrauch in technischen Kreisen bestimmt. In der Ausgabe B der siebenten Auflage ist gegenüber der vorigen insofern eine Aenderung vorgenommen, als die früher nur in der Ausgabe A enthaltenen, in der Ausgabe B dagegen aus Gründen der Raumersparnis fortgelassenen Erläuterungen und Beispiele, vielseitigen Wünschen entsprechend, jetzt auch in die letztere aufgenommen sind. Die Tafel I, Produktentafel, enthält auf 200 Seiten die Produkte der Zahlen 1 bis 999 mal 1 bis 100 mit Angabe der Potenzen, Wurzeln, Kreisbogenlängen, Kreisinhalte, reziproken Werte und gemeinen Logarithmen. Tafel II ist eine Faktorentafel für die ungeraden Zahlen von 1 bis 999. In Tafel III sind eine Reihe wichtiger Zahlenwerte zusammengestellt. Die als herausnehmbarer Anhang angeschlossene Quadrattafel enthält die Quadrate der Zahlen von 0,000 bis 10,009 mit vier Dezimalen; weitere Dezimalen lassen sich durch den Gebrauch der beigegebenen Hilfstabellen leicht ermitteln. Die den Tafeln voraufgeschickten, sehr klar und gemeinverständlich abgefaßten Erläuterungen und Beispiele machen den Gebraucher ohne weiteres mit der Rechentafel vertraut. Auch dürfte sie den Anspruch auf größte Genauigkeit erheben können, da, wie im Vorwort angeführt, seit dem Erscheinen der ersten Auflage im Jahre 1889 bis jetzt keine Fehler in dem Buch gefunden worden sind. Zu bemerken ist noch, daß die Rechentafel, die in ihren Tabellen schon so sehr übersichtlich zusammengestellt ist, durch den sauberen und klaren Druck der Zahlen noch wesentlich an Gebrauchsfähigkeit gewinnt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 4. Dezember 1912 für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 5,63 km lange, vollspurige Strecke Hamborn-Neumühl-Hamborn der Königlichen Eisenbahndirektion Essen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Lindaunis und Süderbrarup der Strecke Eckernförde-Flensburg gelegene Haltepunkt Fahrtoft, der bisher nur dem Personen- und beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Vom 1. Mai d. J. ab erhält der zwischen den Stationen Niebüll und Süderlügum an der Bahnstreke Husum-Hvidding gelegene Bahnhof Holm die Bezeichnung Uphusum.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Vom 5. Februar 1913 haben der an der Bahnstrecke Engers-Siershahn gelegene Bahnhof Ransbach die Bezeichnung Ransbach (Westerw.) und der an der Strecke Hersfeld-Treysa gelegene Bahnhof Scheidlache die Bezeichnung Zella (Kr. Ziegenhain) erhalten. Gleichzeitig ist die

Schreibweise des Stationsnamens Breitscheid in Breitscheidt berichtigt worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Stettin-Berlin gelegene Bahnhof Britz führt fortan die Bezeichnung Britz (Kr. Angermünde).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 36 vom 31. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Herausgabe der „Geschichte des Lokomotivbaues“ (abgesandt am 3. Februar d. J.).

Nr. III 64 vom 3. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 6. Februar d. J.).

Nr. V 16 vom 31. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 3. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Außerkraftsetzung der Verkehrseinschränkung.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt sind, wurde die am 29. Januar d. J. bezüglich der vorbenannten Strecke verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut am 3. Februar l. J. wieder außer Kraft gesetzt

Budapest, am 4. Februar 1913. (432)

2. Güterverkehr.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Bochum Süd und Dortmunderfeld des Direktionsbezirks Essen (Ruhr) in den Klassentarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 4. Februar 1913. (439)
Königliche Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2c.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 treten für den Verkehr von Sarstedt nach Danzig, Elbing, Königsberg, Memel und Pillau ermäßigte Frachtsätze für Eisen usw. im Ausnahmetarif S 5 in Kraft.

Hannover, den 1. Februar 1913. (440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband, Verkehr mit Ungarn.

Am 15. Februar 1913 tritt an Stelle der im Tarifheft 8 vom 1. Juli 1908 für den Verkehr von Kiszuczaujhely nach Wendischfähre enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 Aa-c (Holz) ein neuer Frachtsatz von je 142 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, am 6. Februar 1913. (441)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Am 28. Januar alten, 10. Februar neuen Stils 1913 werden die Stationen Groß-Ammensleben, Neuhaldensleben und Weferlingen Stb. des Bezirks Magdeburg in die Kilometerzeiger der Hefte 1 und 2, Groß-Ammensleben außerdem in die Kalitarife, Ausnahmetarif 6 D des Heftes 1 und Ausnahmetarif 6 B des Heftes 2, Neuhaldensleben und Weferlingen Stb. in den Ausnahmetarif 15 für Zement usw. des Heftes 1 aufgenommen.

Über Entfernungen und Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Bromberg, den 4. Februar 1913. (425)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 9, vom 1. Mai 1912.

Mit Wirkung vom 1. März 1913 wird die Station Theisbergstegen in den Ausnahmetarif 88 (Düngemittel), Abt. B einbezogen. Die direkten Frachtsätze werden gebildet durch Kürzung von 3 ₰ für 100 kg an den für Neunkirchen (Saar) im Tarifheft 11 enthaltenen Sätzen des Ausnahmetarifs 88 B.

München, den 4. Februar 1913. (442)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Friedland (Meckl.) der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn als Versandstation in den Ausnahmetarif 21 für Kartoffelstärkefabrikate der Tarifhefte 1 und 3 für den Verkehr nach Basel einbezogen.

Erfurt, den 1. Februar 1913. (426)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1913 wird die Station Lindheim in Ausnahmetarif 5 m, für Steine des Spezialtarifs III, einbezogen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 30. Januar 1913. (427)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird die Station Wefensleben als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak (schwefelsaures) usw. zum Düngen und in den Abschnitt II, Schnitttafel A, des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) einbezogen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, 1. Februar 1913. (428)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist nachzutragen:

1. auf Seite 7:
   Mittenwald Übergang: Nur Tarifpunkt für die Umbehandlung von Bahn zu Bahn.
2. Auf Seite 16:
   Mittenwald Übergang (Bes) Anstoß an Murnau Staatsbf. 60 km.

München, 3. Februar 1913. (429)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Belgisch-südwestdeutscher Tarif. Heft 3a (Belgische Häfen-Reichsbahn).

Mit Geltung vom 15. Februar 1913 werden in den Ausnahmetarif 10 (Eisen und Stahl usw.) für Ückingen in den Abteilungen 1 und 2 die um 17 Cts. erhöhten Frachtsätze der dort aufgenommenen Station Diedenhofen nachgetragen.

Straßburg, 3. Februar 1913. (431)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Die durch Bekanntmachung vom 15. Januar d. J. eingeführten Frachtsätze im Verkehr mit Sagrado gelten nicht für Stückgutklasse II, sondern für Stückgutklasse I.

Altona, den 5. Februar 1913. (437)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer Verkehr und Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 10. Februar 1913 wird die an der Strecke Ilmenau-Themar zwischen den Stationen Schmiedefeld (Thür.) und Schleusinger-Neundorf liegende Ladestelle Thomasmühle für den Versand von Holz in Wagenladungen in die bezeichneten Verkehre einbezogen. Die Annahme von Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, wird ausgeschlossen. Sendungen von der Ladestelle dürfen nur unfrankiert und nur ohne Nachnahme aufgeliefert werden. Die Annahme der Frachtbriefe erfolgt in Schmiedefeld (Thür.). Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 1. Februar 1913. (433)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Gemeinsames Heft.

In der Bekanntmachung vom 29. Januar 1913 betreffend Eröffnung der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd ist nachzutragen:

1. die Überschrift:
   „Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander, Gemeinsames Heft“.
2. Hinter den Worten „Ausnahme-Frachtsätzen“: „ferner Überfuhrgebühren und sonstigen örtlichen Gebühren der Frankfurter Bahnhöfe.“

Berlin, den 6. Februar 1913. (438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter österreichischer und ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Tarif, Teil II, Heft 4.
Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1913

ist die Station Thalham im Abschnitt B: 1. Tariftabellen für die regelmäßigen Tarifklassen des Verbandsgütertarifes, Teil II, Heft 4 (Ausfuhr aus Süddeutschland), mit folgenden Frachtsätzen nachzutragen:

Über Triest/Fiume seewärts von	Eigentumsbahn	Tarifklasse 4 a	b	c
		Centimes für 100 kg		
Thalham	Kgl. bayr. St. B.	382	320	304

Wien, am 1. Februar 1913. (434)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Klempnerarbeiten, umfassend rund 100 qm Zinkblecheindeckung, 126 qm Kupferblecheindeckung, 136 m Kastenrinne in Kupferblech und 162 m Abfallrohre in Kupferblech, einschließlich Lieferung der Materialien, vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 12. Februar ab im Neubaubureau, Ecke Sophien- und St. Johanner Straße, Zimer 17, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Klempnerarbeiten zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bis zum 20. Februar, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt. Ende der Zuschlagsfrist am 1. März 1913.

Saarbrücken, den 4. Februar 1913. (445)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten für den Ausbau des Dachgeschosses im Übernachtungsgebäude auf dem Verschiebebahnhof Wustermark sollen im ganzen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausbau Dachgeschoß Übernachtungsgebäude Verschiebebahnhof Wustermark“ versehen bis zum 19. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen.

Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (435)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung von 500 000 kg Roheisen für das Werkstättenamt c in Cöln-Nippes. Die Verdingungsunterlagen können in unserer Hausverwaltung, Domhof 28, hier, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Roheisen“ versehen bis zum 27. Februar 1913, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 20. März 1913, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Februar 1913. (446)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 an

a) 70 qm Drahtgewebe, b) 300 qm Drahtgeflecht, c) 500 Schmierkissengestellen, d) 156 000 Unterlagscheiben, e) 660 Heizerschaufeln, f) 1620 Arbeiterschaufeln, g) 460 000 geschmiedeten Nägeln, h) 20 000 Pufferringen, i) 1430 Schraubenschlüsseln nach den seitherigen Zeichnungen.

Termin am 26. Februar 1913, vormittags 10 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus unter Angabe der anzubietenden Materialien gegen postgeldfreie Einsendung von 60 ₰ und von je weiteren 30 ₰ für die Zeichnungen zu c, e, f, g und i in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Erfurt, den 3. Februar 1913 (443)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung des vom 1. April 1913 bis zum 31. März 1914 erforderlichen Bedarfs an

a) Materialien der Gruppe CXXII: 815 kg Blankleder, 495 kg Verdeckleder, 130 kg Krausleder, 110 kg fettgares Rindleder, 190 kg Binderiemen aus Chromleder, 690 kg Maschinenriemenleder, 120 kg Sohlleder, 860 kg lederne Treibriemen.

b) Materialien der Gruppe CXXI: 102 qm und 20 500 Scheiben Milchglas, 4410 qm und 1250 Scheiben klares Glas, 67 qm mattgeschliffenes Glas 83 qm Überfangglas, 3150 Glasglocken, 320 Tafeln unbelegtes Spiegelglas.

Termin am 26. Februar 1913, vormittags 11½ Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 80 ₰ für die Materialien unter a oder b und, sofern Glasglocken angeboten werden sollen, von noch 70 ₰ für die seitherigen Zeichnungen in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist vier Wochen.
Erfurt, den 3. Februar 1913. (444)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung nachstehend bezeichneter Geräte:

a) 50 Holzäxte, 50 kleine Nagelklauen, 200 Drahtbürsten, 40 hölzerne Schwellenbohrmaschinen, 100 eiserne Harken, 500 Spitzhauen, 200 Kreuzhauen, 1000 Stopfhauen, 2000 Reservestopfer, 100 Krauthauen, 100 Dechsel, 300 Erdschaufeln, 100 Grasschaufeln, 200 hölzerne Schneeschaufeln, 3000 Steinschlaggabeln, 1000 Schwellen-Handbohrer, 700 Irwinbohrer, 100 Spaten mit Stiel, 5 Gleishebewinden, System Obelhardt, 20 Gleishebeböcke System Westmeyer, 500 Bremsschuhe, 50 Bandmaße,

b) 250 eis. Waschbecken, 600 Eimer aus verzinktem Eisenblech, 675 versch. Ölkannen, 100 Spritzkannen, 100 Ölspritzen, 200 Wasserkannen, 100 Handbeile, 50 Sattlermesser, 200 Handhammer, 200 Niethämmer, 200 Feilkloben, 1100 versch. zusammenlegbare, 30 nicht zusammenlegbare hölzerne Maßstäbe, 100 Thermometer, 500 Kneif-, Flach- und Gasbrennerzangen, 100 Handsägen mit Gestell, 50 Stichsägen, 400 Sägeblätter für Metallsägen, 600 Randschaufeln für Kohlenlader, 50 Bohrknarren, 30 eis. Bohrdraufe,

c) 400 Kohlenlöffel, 200 Bindestücke, 100 eis. emaill. Seifennäpfe, 150 Trinkbecher, 200 Trinkgläser, 100 Lampenscheren, 300 Signalhörner, 1000 Signalpfeifen, 50 Schöpfkellen,

d) 1200 Handsignallaternen, 150 Hand-(Stall-)laternen,

e) 1500 weiße, 8000 grauleinene Handtücher

soll in verschiedenen Losen verdungen werden.

Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ zu a, c, d und e, von 70 ₰ zu b in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 4. März 1913, vormittags 10½ Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. März 1913.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (430)

4. Verkauf von Altmaterialien.

1482 t abgängige Schienen, Schwellen etc.

sollen öffentlich verkauft werden. Termin düfür ist auf den 18. Februar 1913, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkte portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 118, unseres Verwaltungsgebäudes, aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben.

Zuschlagsfrist 21 Tage.
Saarbrücken, im Februar 1913. (436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 12. | 12. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Stückzeitverfahren in den Werkstätten der preußisch-hessischen Staatseisenbahngemeinschaft.

Von Ministerialdirektor **Hoff.**

Am 1. April 1912 ist zunächst in einer Anzahl von Fahrzeugwerkstätten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft versuchsweise und sodann am 1. Oktober in allen Fahrzeugwerkstätten endgültig ein neues Verfahren für die Lohnberechnung der Handwerker und Handarbeiter eingeführt worden. Es wird im Gegensatz zu dem früheren Stückpreisverfahren kurz als Stückzeitverfahren bezeichnet. Die Lohnreform war einschneidend und der Kreis der beteiligten Arbeiter groß. Handelte es sich doch um mehr als 80000 Personen, die im ganzen Staatsgebiete und noch über seine Grenzen hinaus in den Werkstätten der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt werden.

Den Anstoß zu dieser Reform haben, wie Staatsminister v. Breitenbach in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 22. Februar 1911 ausgesprochen hat, die ihm durch Eingaben und im Parlament vorgetragenen Wünsche der Arbeiterschaft gegeben. Der hauptsächlichste dieser Wünsche war darauf gerichtet, einen Verdienst zu erzielen, der in regelmäßiger Abstufung mit dem zunehmenden Beschäftigungsalter der Arbeiter bis zu einem bestimmten, den örtlichen Verhältnissen angepaßten Höchstsatze ansteigt. Die Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnen haben das begreifliche Verlangen, gleich den Staatsbeamten und den bei den Staatseisenbahnen beschäftigten Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeitern mit zunehmendem Alter ein höheres Einkommen zu erzielen. Mit dem Wachsen der Familie steigt das Einkommensbedürfnis, und der dem Ruhebedürfnis sich nähernde Arbeiter hat den Wunsch, seine Invalidenbezüge und die Bezüge, die nach seinem Ableben die Angehörigen erhalten werden, von einem möglichst hohen Lohneinkommen berechnet zu sehen. Der Wunsch der Werkstättenarbeiter nach regelmäßigem Aufsteigen im Lohneinkommen ließ sich aber bei dem bisherigen Stückpreisverfahren schlechterdings nicht erfüllen. Da auch noch andere mehr oder weniger wichtige Anregungen in bezug auf das Lohnwesen gegeben wurden, entschloß sich der Minister zur Einsetzung einer Kommission, der Beamte aller am Werkstättenwesen beteiligten Dienstklassen und vier von Werkstättenarbeiterausschüssen gewählte Handwerker angehörten. Die Kommission unterzog unter Beteiligung dieser Arbeiter das ganze Lohnwesen der staatlichen Werkstättenverwaltung einer eingehenden Prüfung und unterbreitete dem Minister eine Anzahl von Vorschlägen, deren wesentlicher darin bestand, das bisherige Stückpreisverfahren aufzuheben und ein neugeartetes Verfahren, das Stückzeitverfahren, einzuführen.

Beurteilung des alten Verfahrens.

Die Fahrzeugwerkstätten der Staatseisenbahnen sind fabrikartige Betriebe, in denen der ganz überwiegende Teil der Arbeit als Stückarbeit geleistet wird. Die Untersuchung der Kommission ergab, daß an diesem Grundsatze bei der Massenarbeit der Werkstätten sowohl vom Standpunkt der Verwaltung als auch der Arbeiterschaft festzuhalten sei. Es ist ein berechtigtes Verlangen des fleißigeren und des geschickteren Arbeiters, mehr zu verdienen als der weniger fleißige und nicht so geschickte Arbeitsgenosse. Durch einseitige Anordnung der Aufsichtspersonen läßt sich aber in der Masse der Arbeiter schwerlich eine so gerechte Abschätzung der Leistungsfähigkeit der einzelnen Arbeiter erzielen, daß danach unterschiedliche Tagelohnsätze festgesetzt werden könnten. Auf jeden Fall würde eine solche Abschätzung nicht die Befriedigung derer finden, die ungünstiger als andere

eingeschätzt worden sind. Wird aber der Verdienstbemessung die tatsächliche Arbeitsleistung jedes einzelnen zugrunde gelegt, wird mit anderen Worten jedes Arbeitsstück vergütet, so fehlt für eine vermeintliche oder auch tatsächliche Willkür des Aufsichtspersonals der Boden. Gegen Stückarbeit wird daher in großen Betrieben nichts einzuwenden sein, wenn die Grundlagen des Stückverfahrens so geartet sind, daß keinem Arbeiter zur Erzielung eines angemessenen Verdienstes ein Übermaß von Arbeit zugemutet wird. War hiernach an der Stückarbeit festzuhalten, so kam anderseits in Frage, ob gleichwohl der dringende Wunsch der Arbeiterschaft nach einem Lohneinkommen das mit dem zunehmenden Beschäftigungsalter planmäßig ansteigt, erfüllt werden könne. Die Untersuchungen dieser Frage haben zum Stückzeitverfahren geführt, das in dieser Art im Eisenbahnwerkstättenbetriebe noch nicht bekannt war.

Vor der Lohnreform bestand in den Werkstätten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ein Stückpreisverfahren, das dem in Privatwerken gebräuchlichen Verfahren nachgebildet war. Die vorkommenden Arbeiten waren in möglichst viele Einzelstücke zerlegt, und jedes Einzelstück war mit einem Stückpreis bewertet. Der Stückpreis war bestimmungsmäßig so zu bilden, daß die durchschnittliche Zeit, die ein Arbeiter auf die Ausführung eines Stückes zu verwenden hatte, mit dem Durchschnittsverdienste zu verfielfachen war, den ein Arbeiter gleicher Fachrichtung zu verdienen pflegte. Die Stückpreise waren für jede Eisenbahnwerkstätte besonders festgesetzt, während für die Zerlegung der Arbeiten in Einzelstücke einheitliche Grundsätze aufgestellt waren. Die Zahl der Stückpreise betrug über zehntausend. Der Stückpreis wurde für jede ordnungsmäßig geleistete Arbeit vergütet; irgendwelche Beschränkung des Höchsverdienstes, der sich nach Fleiß und Geschicklichkeit der Arbeiter mehr oder minder günstig stellte, war nicht zulässig. Tatsächlich haben mitunter geschickte Arbeiter, sei es bei geringerem, sei es bei höherem Beschäftigungsalter, sehr hohen Verdienst erzielt, während sich für die Hauptmasse der Arbeiterschaft ein ungefähr gleicher Durchschnittsverdienst ergab. War beispielsweise für die Neuanbringung einer Gaslampe in einem Personenwagen ein Stückpreis von 15 *M* festgesetzt, so war die Regel, daß die mit solchen Ausführungen betrauten Arbeiter im allgemeinen — ob jung oder alt — den gleichen Verdienst erzielten.

Dieses Verfahren befriedigte die Arbeiterschaft der staatlichen Betriebe immer weniger namentlich drängten die Arbeiter, die schon längere Zeit in der Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung standen immer mehr auf Lohnsteigerung mit dem Hinweise daß der Verdienst zwar für jüngere Leute ausreiche, vielleicht mehr, als auskömmlich sei, für sie aber nicht zulange. Die Werkstättenverwaltungen waren infolgedessen dazu übergegangen, die Stückarbeiter, wenn irgend möglich, zu Gruppen zu vereinigen und den gemeinsamen Verdienst der Gruppe nicht lediglich nach der von dem einzelnen Mann geleisteten Arbeitszeit, sondern zugleich auch unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des einzelnen Mannes zu verteilen. An die Stelle der — schwer abzuschätzenden — Leistungsfähigkeit trat dann in der Regel nach das Lohndienstalter oder vielmehr eine nach dem Lohndienstalter aufgestellte Lohnstaffel. Auf diesem Wege war es dahin gekommen, daß auf die Lohnbemessung derselben Werkstättenarbeiter zwei in den Grundzügen verschiedenartige Systeme angewendet wurden: der nach dem Durchschnittsverdienst berechnete Stückpreis und die nach dem Beschäftigungsalter abgestufte Lohnstaffel.

Auch diese Änderung befriedigte die Arbeiterschaft nicht. Zunächst war die Bildung der Lohnstaffel ohne jede Wirkung für alle die Stückarbeiter, deren Arbeitsausführung keine Gruppenbildung zuließ, die vielmehr für sich allein Arbeiten auszuführen hatten. Ihr Verdienst richtete sich allein nach dem für alte und junge Leute gleichen Stückpreise. Es war also ein Ding der Unmöglichkeit, das Einkommen dieser Arbeiter vom Beschäftigungsalter beeinflussen zu lassen, ohne den Grundsatz gleicher Stückpreise für gleiche Arbeiten zu verletzen. Mochten diese Arbeiter jung oder alt sein, sie erzielten den gleichen Verdienst. Nur unvollkommen wurde die gewollte Wirkung aber auch bei den Ausführungen erzielt, die einer Gruppe von Arbeitern übertragen wurden. Einigermaßen abgestuft nach dem Beschäftigungsalter war der Verdienst nur dann, wenn es möglich war, die Arbeiter mit geringerem und höherem Beschäftigungsalter stets gleichmäßig auf die einzelnen Gruppen zu verteilen. Unzuträglichkeiten aller Art ließen sich indessen bei solcher Gruppierung nicht vermeiden, Unzuträglichkeiten, die bei der Arbeiterschaft nicht selten den Verdacht der Parteilichkeit der Aufsichtsbeamten erweckten. Man übersah dabei, daß oft unabänderliche Vorgänge aller Art die bestgewollte Zusammensetzung einer Gruppe über den Haufen warfen. Es kam noch hinzu, daß die die Gruppen führenden Vormänner für sich eine höhere Beteiligung, als ihrem Beschäftigungsalter entsprach, am Gruppendienst beanspruchten, was zu einer Kürzung des Anteils der Gruppenarbeiter führte.

War es danach schon nicht gelungen, ein regelmäßiges Aufrücken der Arbeiterschaft im Lohneinkommen bei zunehmendem Beschäftigungsalter zu erzielen, so waren bei dem früheren Verfahren noch einige weitere Mängel hervorgetreten.

Zunächst die geringe Übersichtlichkeit. Was für Fabrikbetriebe gilt, paßt noch nicht ohne weiteres für Eisenbahnwerkstättenbetriebe. Eine Fabrik bildet ein örtlich für sich abgeschlossenes Gebiet. Die Fahrzeugwerkstätten der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft befinden sich zerstreut im ganzen Lande an Orten, in denen die Kosten des Lebensunterhalts verschieden hoch sind. Kein Wunder, wenn danach die Stückpreise in den Eisenbahnwerkstätten außerordentlich verschieden waren. Die Arbeiterschaft ist es aber gewohnt, über die Höhe der Preise in den einzelnen Werkstätten Vergleiche anzustellen, und sie hat über die Schwierigkeit eines solchen Vergleichs seit langem Klage geführt.

Sodann die Schwierigkeit der Einführung von Lohnverbesserungen. Auch hier spielte der Vergleich mit anderen Arbeiterklassen eine Rolle. Lohnerhöhungen pflegen, wie statistisch erwiesen ist, mit der zunehmenden Teuerung der Eisenbahnarbeiterschaft in ganz kurzen Zeiträumen zu teil zu werden. Wurde so der Lohnsatz der im Tagelohn — nicht im Stücklohn — beschäftigten Betriebsarbeiter oder anderer Klassen erhöht, so beanspruchte die Werkstättenarbeiterschaft die gleiche Verbesserung. Das war aber in vielen Fällen schon deshalb mit großer Schwierigkeit verbunden, weil jede Erhöhung des Tagelohns, wenn diese auch für die Stückarbeiter wirksam sein sollte, eine Verbesserung aller Stückpreise voraussetzte; einerseits belief sich aber ihre Zahl auf über zehntausend, und andererseits war eine große Anzahl von Stückpreisen — wegen der aus Zweckmäßigkeitsgründen vorgenommenen weitgehenden Zergliederung der Arbeiten — so gering, daß nur Lohnerhöhungen von wesentlicher Höhe ziffermäßig den Stückpreis beeinflußten. So mag der Nutzen der Lohnerhöhungen der Werkstättenarbeiterschaft bei dem früheren Verfahren nicht immer rechtzeitig oder nicht in vollem Umfange zu gut gekommen sein.

Die Grundzüge des neuen Verfahrens.

Alles dies drängte zu einer zeitgemäßen, den Wünschen der Arbeiterschaft entsprechenden Umgestaltung des Stückverfahrens. Sie ist in dem neuen Stückzeitverfahren so gefunden, daß einmal der Arbeiterschaft ein Anreiz, durch Fleiß und Geschicklichkeit die Höhe ihres Einkommens günstig zu beeinflussen, in vollem Umfange erhalten bleibt, und daß zweitens das Lohneinkommen jedes Arbeiters staffelmäßig mit zunehmendem Beschäftigungsalter sich erhöht.

1. Die Stückzeit. Zu den Grundzügen des neuen Verfahrens gehört zunächst die vollständige Beseitigung des Stückpreises. Keine Arbeitsausführung wird noch nach einem Preise vergütet. Vielmehr wird jede Arbeitsausführung nach Zeit, d. h. Stückzeit, bewertet. Grundsätzlich wird für jede im Stückverfahren auszuführende Arbeit eine Zeit bestimmt. Da sich die Arbeiten gleicher oder ähnlicher Art häufig wiederholen, wird ein- für allemal eine Normalzeit festgesetzt. Sie wird auf Grund

von Probearbeiten nach der Dauer bemessen, die von Arbeitern mittlerer Leistungsfähigkeit zur ordnungsmäßigen Herstellung der Arbeiten gebraucht wird. Da es sich meistens um Reparaturarbeiten handelt, die häufiger als Neuarbeiten schwanken, so wird die Dauer der Probearbeit um ein Fünftel verlängert, so daß mithin ein Arbeiter mit Fleiß und Geschicklichkeit in einer Arbeitsstunde etwa 1,2 Stückstunden oder in der täglichen neunstündigen Arbeitszeit etwa 10,8 Stückstunden leisten kann. Unbenommen ist es dem Arbeiter, noch mehr zu leisten; sein Zeitgewinn ist dann um so größer und sein Verdienst um so höher, wie noch näher erörtert werden wird. Da außerdem im Falle von Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Arbeiter und dem Aufsichtsbeamten über die Stückzeitbildung mehrere Arbeiter durchschnittlicher Veranlagung zu den Probearbeiten herangezogen werden, wird man annehmen dürfen, daß Überanstrengungen der Arbeiter ausgeschlossen bleiben.

Man sollte meinen, daß die Zeit, innerhalb deren ein Arbeitsstück hergestellt werden kann, in allen Werkstätten des Staatsbahnbereiches gleich sein müsse, zumal ja die Eisenbahnfahrzeuge immer mehr nach einheitlicher Bauart beschafft werden. Träfe diese Annahme zu, so wäre die Festsetzung der Stückzeit sehr einfach. Indessen spielen doch noch andere Umstände für die Zeitbemessung eine wesentliche Rolle. Namentlich kommt in Betracht, daß die Eisenbahnwerkstätten auch nicht annähernd mit gleich leistungsfähigen Werkzeugmaschinen, Laufkranen, Schiebebühnen usw. ausgerüstet sind, daß die zur Herbeischaffung der Materialien zu machenden Wege ungleich groß sind und dergl. mehr. Solche Verschiedenheiten werden mehr oder minder große Unterschiede für gleiche Arbeiten rechtfertigen. Im allgemeinen aber ist die Bestimmung der Stückzeit doch außerordentlich einfacher als die des früheren Stückpreises. Die Stückzeit wird von keinerlei Änderung der örtlichen Teuerungsverhältnisse beeinflußt, sie bleibt also unberührt, wenn der Lohn steigt oder fällt. Das ist ein wesentlicher Vorzug der Stückzeit vor dem Stückpreise. Ferner ist der Vergleich der Stückzeiten der Werkstätten untereinander klar und durchsichtig; zeigen sich auffällige Unterschiede, so werden sie auf Mängel in der Ausrüstung oder der Anlage oder in dem Arbeitssystem der einen oder anderen Werkstätte hinweisen und zu nützlichen Verbesserungen Anlaß bieten. In Erkennung dieser Vorteile hat der Minister dem Eisenbahnzentralamt den Auftrag erteilt, im Benehmen mit den Eisenbahndirektionen die Stückzeiten aller Werkstätten daraufhin zu prüfen, wie etwa noch vorhandene unberechtigte Unterschiede beseitigt werden können, und ob die Ursachen berechtigter Unterschiede zu verbessernden Maßnahmen Anlaß bieten. Die Neubemessung von Stückzeiten ist von allen Werkstätten dem Eisenbahn-Zentralamt vor der Einführung mitzuteilen, damit keinesfalls die Verschiedenheiten vergrößert werden oder gar neue Unterschiede entstehen.

2. Die Lohnstaffel. Der zweite wesentliche Bestandteil des neuen Stückverfahrens ist die Lohnstaffel. Die Stückzeit ist, wie bereits angeführt wurde, von den Lohnverhältnissen gänzlich unabhängig; sie wird sachverständig nach dem tatsächlichen durchschnittlichen Zeiterfordernis für die Arbeitsausführung bemessen. Die Lohnstaffel aber soll erstens den örtlichen Teuerungsverhältnissen Rechnung tragen und zweitens das planmäßige Aufsteigen der Arbeiterschaft im Lohneinkommen bis zu einem bestimmten Beschäftigungsalter sicherstellen. Aus diesem Grunde sind für die einzelnen Werkstätten, und zwar je besonders für die Handwerker (Klasse A), für die handwerksmäßig ausgebildeten Handarbeiter (Klasse B) und für die anderen Handarbeiter (Klasse C) Lohnstaffeln festgesetzt.

Ein dringender Wunsch der Arbeiterschaft bestand darin, daß in allen Werkstätten der Eintritt in die Lohnstaffel mit einem für alle Werkstätten gleichen Lebensalter beginnen und ebenso die Erreichung des höchsten Staffelsatzes mit einem gleichen Lebensalter möglich sein solle. Beides ist im neuen Verfahren erreicht. Als Beginn des Lohndienstalters, d. h. als Zeitpunkt des Einrückens in die Lohnstaffel, rechnet die Vollendung des achtzehnten Lebensjahres und, wenn ein Arbeiter später in die Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung eintritt, der Tag des Eintritts, wobei aber den Werkstättenämtern freisteht, bereits anderweit tätig gewesenen Arbeitern nach dem Grade ihrer Leistungsfähigkeit bis zu 7 Jahren dieser Tätigkeit anzurechnen. Den höchsten Staffelsatz erreicht allgemein die Klasse A 20 Jahre, die Klasse B 15 Jahre und die Klasse C 12 Jahre nach dem Beginn des Lohndienstalters.

Die Staffel besteht aus Stundenlohnsätzen derart, daß schon der unterste Staffelsatz dem jungen Arbeiter ein Einkommen ermöglicht, wie er es nach den örtlichen Teuerungsverhältnissen beanspruchen kann. Der Lohnsatz erhöht sich staffelmäßig, tunlichst von Jahr zu Jahr, der Regel nach um 1 ₰, je nach den Umständen auch um 2 ₰ für die Stunde bis zum Höchstsatze. Nach dem neuen Verfahren steigt jeder Arbeiter, genau so wie der Beamte in seinem Gehalte, in der Lohnstaffel auf, sofern nicht — ebenfalls wie bei den Beamten — Untüchtigkeit oder Unfleiß dem Aufsteigen im Einzelfalle entgegenstehen.

Für die oben erwähnten, gruppenführenden Vormänner wurden Zulagesätze eingeführt, die zu dem ihrem Beschäftigungsalter entsprechenden Staffellohnsatze hinzutreten.

3. Die Lohnberechnung. Sowohl die Stückzeiten für die einzelnen Arbeitsausführungen, als auch die Lohnstaffeln sind der Arbeiterschaft bekanntgegeben. Die Hefte und Tafeln liegen zur Einsicht für jedermann aus, und die Arbeiterausschüsse sind damit ausgestattet. Wird ein Arbeitsauftrag erteilt, so geschieht es unter Benennung der Nummer des Stückheftes, unter der die Stückzeit angegeben ist. Wird eine umfangreiche Arbeitsausführung, z. B. die Revision einer Lokomotive, vergeben, so werden die Einzelstückzeiten in einem Verzeichnis zusammengetragen, das vom gruppenführenden Vormann anerkannt und vom Aufsichtsbeamten genehmigt wird.

Die Aufschreibung, deren es auf diesen Grundlagen für die Lohnberechnung bedarf, ist einfach. Es werden für die Einzelarbeiter die Arbeitsstücke und für die Gruppenarbeiter außerdem die Stunden vermerkt, die jeder einzelne Mann bei der Gruppenarbeit beschäftigt gewesen ist. Nach der Zahl der Arbeitsstücke berechnet sich für den Löhnungszeitraum die geleistete Stückzeit, und die Summe der Stückzeiten wird mit dem Lohnsatze vervielfacht, der jedem Arbeiter nach seinem Lohndienstalter zusteht. Bei Gruppenarbeit wird zunächst die von der Gruppe geleistete Stückzeit nach Maßgabe der Stunden, die von jedem Arbeiter geleistet sind, auf die einzelnen Gruppengenossen verteilt und sodann für jeden die Vervielfachung der Stückzeit mit seinem Lohnsatz vorgenommen. Bei dem gruppenführenden Vormann wird zu dem Lohnsatz noch die Vormännerzulage gerechnet, und der so erhöhte Satz mit der Stückzeit vervielfacht; einen nachteiligen Einfluß hat mithin diese erhöhte Löhnung des Vormannes für seine Arbeitsgenossen nicht mehr.

In allen Fällen steigt hiernach der Verdienst des Arbeiters — sei es, daß er für sich allein, sei es, daß er mit mehreren Arbeitsgenossen gemeinsam eine Arbeit ausführt — bei sich gleichbleibender Leistungsfähigkeit mit zunehmendem Lohndienstalter solange, bis er den höchsten Satz der Lohnstaffel erreicht hat. In dem oben erwähnten Beispiele der Neuanbringung einer Gaslampe gilt nicht mehr der Stückpreis (z. B. 1,5 ℳ), sondern die Stückzeit (z. B. 2 Stunden). Diese Zeit wird dem jungen Arbeiter mit einem geringeren Lohnstaffelsatze als dem älteren Arbeiter bezahlt, wie auch in derselben Dienststellung der jüngere Beamte ein geringeres Einkommen bezieht als der ältere. Dabei ist es aber allen Arbeitern ermöglicht, den ihrem Staffelsatze entsprechenden Verdienst durch fleißige und geschickte Arbeit zu erhöhen. Leisten sie die Arbeit in kürzerer Zeit, als die festgesetzte Stückzeit beträgt, so erzielen sie Zeitgewinn, der ihnen nach ihrem Staffelsatze vergütet wird. Beispielsweise würde ein Arbeiter, der in den 27 Tagen eines Löhnungszeitraums etwa 20 vom Hundert Zeitgewinn erzielt, nicht 27×9 werktägige Stunden $= 243$ Stunden, sondern 27×10.8 $=$ rund 292 Zeitstunden angerechnet und bei einem Lohnstaffelsatze von 50 ₰ nicht 121,5 ℳ, sondern 146 ℳ bezahlt erhalten, also 24,5 ℳ in einem Löhnungszeitraum als Gewinn erzielen.

Stände er nach seinem Beschäftigungsalter schon höher in der Staffel, etwa auf 55 ₰, so würde sich der Verdienst statt auf 133,65 ℳ auf 160,60 ℳ und der Gewinn auf 26,95 ℳ stellen.

Wie sich danach jeder Arbeiter tatsächlich besser steht, wenn er mit zunehmendem Beschäftigungsalter in der Lohnstaffel vorrückt, so erhöht sich ohne weiteres auch der Verdienst der Arbeiterschaft, wenn bei allgemeinen Lohnerhöhungen oder aus sonstigen Anlässen die Lohnstaffel irgendwelche Verbesserung erfährt. Die Stückzeit, also der eigentliche Akkord, bleibt unberührt, aber die verarbeitete Stückzeit wird mit dem erhöhten Lohnsatze vergütet.

4. Die Uebergangsmaßnahmen. Ist so das neue Verfahren einfach und durchsichtig für jedermann, so bot seine Einführung doch Schwierigkeiten mancherlei Art. Zunächst galt es, die bestehenden Verhältnisse so zu schonen, daß größere Schwankungen in dem Lohneinkommen der Arbeiterschaft vermieden blieben. Es war nicht angängig, Arbeiter, die bei dem bisherigen Verfahren, vielleicht durch für sie unverdient günstige Zusammensetzung von Arbeitsgruppen, unberechtigt hohen Verdienst erzielt hatten, künftig ungünstiger zu stellen. Es mußte ihnen der Verdienst erhalten bleiben. Hingegen durften andere Arbeiter, die unter den anerkannten Mängeln des alten Verfahrens bisher im Einkommen zurückgeblieben waren, mit Recht eine Verbesserung erwarten. Es kam daher darauf an, die Erhöhung des Gesamtlohnaufwandes, die bei der herrschenden Teuerung von der Verwaltung ohnehin beabsichtigt war, so eintreten zu lassen, daß günstig stehende Arbeiter nicht noch wesentlich aufgebessert, ungünstig stehende Arbeiter aber um so mehr bedacht wurden.

Die Grundzüge des neuen Verfahrens mußten sich daher an die Grundzüge des alten anlehnen, soweit dies ohne ihre wesentliche Beeinträchtigung möglich war. Zu diesem Zwecke wurden die Stückzeiten des neuen Verfahrens meistens aus den früheren Stückpreisen errechnet und nur insoweit neu geregelt, als die errechneten Zeiten offenbar der Arbeitsausführung nicht mehr entsprachen. Ebenso wurde der Bildung der neuen Lohnstaffeln der bisherige Durchschnittsverdienst der Arbeiterschaft und der Höchstverdienst tüchtiger Leute zugrunde gelegt, dabei aber zugunsten der Arbeiterschaft noch ein Zuschlag gemacht, der eine freiere Bemessung der Staffelsätze zuließ.

So ist es gelungen, die Stückzeiten durchweg in allen Werkstätten unter Vermeidung großer Unterschiede festzusetzen, und es darf gehofft werden, daß die hier und dort noch vorhandenen Unebenheiten unter sachverständiger Mitwirkung des vom Eisenbahn-Zentralamt geleiteten Werkstättenausschusses nach und nach behoben werden. Die Lohnstaffeln sind anfänglich vorsichtig bemessen, sodann aber bereits in den ersten Löhnungszeiträumen wesentlich verbessert worden. Selbstverständlich war es, um allzu erhebliche Verschiedenheiten im Lohnverdienst des einzelnen Arbeiters und im Gesamtlohnaufwande zu vermeiden, nicht möglich, alle Arbeiter ohne Ausnahme sogleich in die Staffelsätze einzureihen, in die sie nach ihrem Lohndienstalter gehören. Nur ein Teil, etwa die Hälfte, ist gegenwärtig bereits richtig gestaffelt. Ein anderer Teil bezieht noch nicht den vollen Staffelsatz, wird aber in abgekürzten Zwischenräumen bis zu diesem Lohnsatze beschleunigt aufsteigen. Der Rest der Arbeiterschaft erhält, dem früheren Verdienst entsprechend, vorübergehend höhere, das Lohndienstalter übersteigende Staffelsätze; aber auch diese Arbeiter haben von dem neuen Verfahren Nutzen, indem der Zeitgewinn, den sie erzielen, ihnen mit dem erhöhten Staffelsatze vergütet wird.

Gleichzeitig mit der geschilderten Lohnreform sind noch andere Verbesserungen in Wirksamkeit getreten, deren Einführung durch die Reform nicht gerade bedingt, aber doch wesentlich erleichter worden ist.

So hat die Einführung auf gleichen Grundlagen beruhender Lohnstaffeln in den Werkstätten es ermöglicht, diese Staffellohnsätze den Arbeitern als Mindestlöhne für alle Fälle zu gewährleisten, in denen sie aus Gründen, die nicht in ihrer Person liegen, im Stückverfahren diesen Lohnsatz nicht erreichen. Wenn Fälle dieser Art auch nur selten vorkommen werden, so sind sie doch im Stückverfahren nicht gänzlich ausgeschlossen. Ferner hat die Lohnstaffelung der Hauptwerkstättenarbeiter auch die Grundlage für eine Neuregelung der Löhne der Betriebswerkstättenarbeiter geboten, die sich seit Jahren über Zurücksetzung gegenüber den Arbeitern in den Hauptwerkstätten beklagten. Es sind dabei dem Betriebswerkstättenpersonal wesentliche Verbesserungen zuteil geworden. Und endlich ist auch für die Löhnung der in den Hauptwerkstätten im Tagelohn beschäftigten Handwerker und Arbeiter eine bessere Grundlage gewonnen worden.

Im Januar d. J., nachdem das Stückzeitverfahren in vollem Umfange mehrere Monate in Wirksamkeit war und die Schwierigkeiten der Überleitung aus dem früheren Verfahren im wesentlichen überwunden waren, hat eine Schlußsitzung der Werkstättenlohnkommission unter Beteiligung auch der Vertreter der Arbeiterschaft stattgefunden. In dieser Sitzung ist noch einmal eingehend geprüft worden, ob die Neuregelung Mängel wesentlicher Art gezeitigt hat. Das Ergebnis war, daß nirgends solche Mängel in die Erscheinung getreten sind, daß die Neuregelung vielmehr allen Erwartungen entsprach. Nur in bezug auf die Übergangsmaßnahmen wurden Verbesserungen unwesentlicherer Art angeregt; sie sind natürlich inzwischen eingeführt worden.

Es kann natürlich nicht damit gerechnet werden, daß nun alle Wünsche der Werkstättenarbeiterschaft erfüllt, daß alle Arbeiter befriedigt wären. Wo gäbe es wunschlose Menschen? Anerkannt ist jedoch selbst in der sozialdemokratischen Presse, daß die Neuregelung des Werkstättenlohnwesens in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft einen großen Fortschritt bedeutet. Der beste Beweis dafür aber, daß, wenn auch nicht das Beste, so doch Gutes erreicht worden ist, wird durch die Ausführungen geliefert, die von den Vertretern der Werkstättenarbeiterschaft selbst in der erwähnten Schlußsitzung gemacht wurden. Sie gingen dahin, daß die Arbeiterschaft dem Minister großen Dank schulde dafür, daß die Lohnreform der Werkstättenarbeiterschaft erhebliche Verbesserungen bringe, und daß sie in so kurzer Zeit unter Mitwirkung der Arbeiterschaft zustande gekommen sei.

Auf der anderen Seite liegt aber auch kein Grund zu der Annahme vor, daß etwa die Verwaltung bei dem neuen Verfahren zu Schaden kommen werde. Es darf im Gegenteil angenommen werden, und die bisherigen Erfahrungen sprechen dafür, daß die Klarheit und Durchsichtigkeit der Arbeitsvergebung die Leistungen der Werkstätten günstig beeinflussen wird. Es ist danach die Hoffnung berechtigt, daß beide Teile von dem neuen Verfahren Nutzen haben werden.

In den Werkstätten der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist ebenfalls eine zeitgemäße Neuordnung des Lohnwesens nach den dargelegten Grundsätzen vorgenommen und auch dort von der Arbeiterschaft beifällig aufgenommen worden.

Das Extraordinarium der preußischen Staatsbahnverwaltung für das Etatsjahr 1913.

(Schluß aus Nr. 11.)

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Auf Bahnhof Aplerbeck fehlt es an ausreichend langen Übergangsgleisen für Güterzüge. Der Platz für die erforderlichen Erweiterungen kann nur durch eine Verlegung der auf der Nordseite gelegenen Bahnhofsgebäude gewonnen werden. Die Kosten betragen 700 000 ℳ. — Eine erhebliche Erweiterung soll der Bahnhof Dinslaken erfahren, wozu 3 420 000 ℳ angesetzt sind. Es handelt sich in der Hauptsache um die Herstellung von weiteren Rangiergleisen und genügend langen Ausziehgleisen sowie um die Herstellung je eines Überholungsgleises für Personenzüge beider Richtungen; ferner sollen die Bahnsteige schienenfrei zugänglich gemacht werden. — Zur Erweiterung des Bahnhofs

Essen Nord ist vorgesehen: die Vermehrung der Einfahrgleise für Güterzüge, die Herstellung eines Überholungsgleises für Güterzüge in der Richtung nach Heißen, die Vermehrung der Sammelgleise und der Lokomotivstände sowie die Verbesserung der Bahnsteiganlagen und des Empfangsgebäudes. Die Kosten sind zu 3 450 000 ℳ veranschlagt. — Der Planübergang der Bahnhofstraße am Ostende des Bahnhofs Mengede wird durch eine Unterführung ersetzt werden. Im Zusammenhange damit soll eine bessere Ausgestaltung und Erweiterung der Bahnsteiganlagen ausgeführt werden. Insgesamt sind hierzu 900 000 ℳ erforderlich. — Zur Herstellung von Aufstellungsgleisen für leere Wagen auf Bahnhof Bottrop Süd sind 255 000 ℳ und zur Herstellung verstärkter Überbauten für das westliche Gleis der Ruhrbrücke in Kilometer 1,516 der Strecke Überruhr-Steele sind 128 000 M. vorgesehen. — Nach Verlegung der Wagenabteilung der Hauptwerkstätte Speldorf nach Weddau soll das frei werdende Gelände zu einer Erweiterung der Lokomotivabteilung benutzt werden, und zwar sollen 96 Lokomotiv- und 18 Kesselausbesserungsstände und die zugehörigen Nebenanlagen neu hergestellt werden. Die Kosten der Erweiterung und der gleichzeitigen Verbesserung der vorhandenen Anlagen betragen 4 700 000 M. — Außerdem sind für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf in Aussicht genommen die Herstellung des zweiten Gleises auf den Strecken Essen-Rüttenscheid-Steele Süd und Essen Hptbhf.-Block Frillendorf und die Herstellung einer Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Zur Herstellung eines Überholungsgleises für Güterzüge auf Bahnhof Obernhof (Lahn) sind 295 000 ℳ angesetzt. — In der Hauptwerkstätte Betzdorf sollen die überdeckten Stände für Lokomotiven vermehrt werden, zugleich müssen die Kesselschmiede, die Dreherei und das Eisenmagazin erheblich erweitert werden. Die Kosten werden sich auf 588 000 ℳ belaufen. — Auf Bahnhof Goldstein sind die Bahnsteiganlagen zu erweitern und in der Weise zu verbessern, daß ein Überschreiten der Gleise in Schienenhöhe vermieden wird. Gleichzeitig sollen die unzureichenden Güterzuggleise verlängert werden. Die Kosten betragen 330 000 ℳ. — Die Bezirksstraße von Frankfurt (Main) nach Homburg v. d. H. kreuzt die Gleise am Ostende des Bahnhofs Oberursel. Dieser Planübergang soll mit einem Kostenaufwande von 294 000 ℳ durch eine Unterführung ersetzt werden. — Auf dem Haltepunkte Kerzell ist die Herstellung von zwei Überholungsgleisen geplant. Infolge der Anlage wird der Neubau des Empfangsgebäudes erforderlich, wobei der neue Mittelbahnsteig schienenfrei zugänglich gemacht werden soll. Die Kosten sind zu 372 000 ℳ veranschlagt. — Auch der Bahnhof Nieder Ohmen soll erweitert werden durch die Herstellung eines Kreuzungs- und Überholungsgleises, gleichzeitig wird auch hier ein neues Empfangsgebäude errichtet werden. Die Kosten werden sich auf 353 000 ℳ belaufen. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung einer Verbindungsbahn bei Hanau Ost in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Es hat sich das Bedürfnis herausgestellt, eine fernere Erweiterung der Hauptwerkstätte Cottbus vorzunehmen und zwar hauptsächlich in der Weise, daß eine neue Kesselschmiede erbaut und die Güterwagen-Werkstätte erweitert wird. Die Kosten werden sich auf 750 000 ℳ belaufen. — Zu einer umfangreichen Gleiserweiterung am Nordende des Bahnhofes Halle (Saale) sind 3 185 000 ℳ angesetzt. — Die Merseburger Straße, welche die einzige Verbindung der Stadt Halle mit dem Vorort Ammendorf bildet, überschreitet in km 3,9 die Strecke Halle-Cassel in Schienenhöhe. Dieser Planübergang soll durch eine schienenfreie Kreuzung ersetzt werden. In Verbindung hiermit wird die Hebung der Bahnlinie und die Ersetzung des Feldweges in km 4,5 durch eine Unterführung notwendig. Die gesamten Kosten werden sich auf 384 000 ℳ belaufen. — Vorgesehen sind ferner: 280 000 ℳ zur Herstellung verstärkter Überbauten für die Muldebrücke bei Roßlau, 168 000 ℳ zur Erweiterung des elektrischen Kraftwerkes auf Bahnhof Cottbus und 118 000 ℳ zur Erweiterung des Lokomotivschuppens III auf Bahnhof Cottbus um 10 weitere Stände. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Drebkau-Cottbus in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Abfertigungsanlagen am Fischereihafen in Geestemünde müssen erweitert werden. Da die bestehenden Anlagen nicht erweitert werden können, ist es notwendig, sie aufzugeben und südlich davon auf dem Gelände der Wasserbauverwaltung neue Versand- und Rangieranlagen zu schaffen. Ein neuanzulegendes Gleis soll die Verbindung dieser Neuanlagen mit dem Bahnhofe Wulsdorf herstellen. Die Kosten werden sich auf 2 300 000 ℳ belaufen. — Es ist beabsichtigt, auf Bahnhof Grohn-Vegesack die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr zu erweitern, zugleich soll der in km 138,8 die Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesak kreuzende Planübergang durch eine Wegunterführung ersetzt werden. Die Kosten sind zu 1 000 000 ℳ veranschlagt. — Zur Herstellung eines neuen Lokomotivschuppens mit 18 Ständen und einer ausreichenden Bekohlungsanlage auf Bahnhof Lehrte sind 560 000 ℳ vorgesehen. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf der viergleisige Ausbau der Strecke Hamm-Wunstorf in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Eine umfangreiche Erweiterung soll der Bahnhof Ratibor erfahren, wozu 6 150 000 ℳ erforderlich sein werden. Geplant ist die Verbreiterung der Bahnsteiganlagen und im Zusammenhange damit der Neubau des Empfangsgebäudes, bei gleichzeitiger schienenfreier Einführung der von Leobschütz kommenden Personenzüge auf der Ostseite des Bahnhofes; ferner die Erweiterung des Ortsgüterbahnhofes und die Herstellung besonderer Rangieranlagen im Süden des Bahnhofes. Dabei wird auch die Aufhebung oder schienenfreie Durchführung einiger Wegeübergänge und die Verbreiterung eines vorhandenen Straßenbauwerks notwendig. — Ein Umbau des Personenbahnhofs Gleiwitz und der östlichen Einführungslinien wird beabsichtigt. Die Mißstände auf dem Personenbahnhofe Gleiwitz machen eine Umgestaltung und Erweiterung dieses Bahnhofes notwendig, zugleich auch eine umfassende Änderung der östlichen Einführungslinien und ihrer Verbindungen mit dem Rangierbahnhofe. Im Personenbahnhofe ist die Herstellung einer breiten Bahnsteiganlage mit vier zweiseitig benutzbaren Personenbahnsteigen und drei Gepäckbahnsteigen in Verbindung mit den erforderlichen Nebenanlagen und neuen Aufstellgleisgruppen geplant, ferner der Bau eines neuen Empfangsgebäudes. Die Personengleise sollen sämtlich auf die Südseite des Außenbahnhofes gelegt werden, zu welchem Zweck eine größere Verschiebung der Beuthener Strecke nach Südosten vorgenommen werden muß, unter gleichzeitiger Verbesserung der Gleisanlagen auf dem Reststück Ludwigsglück-Gleiwitz. Desgleichen soll die Strecke Gleiwitz-Sosnitza entsprechend ausgebaut werden. Die Gesamtkosten dieses Baues werden sich auf 11 570 000 ℳ belaufen. — Zur Verbesserung der Gleislage am Westende des Personenbahnhofs Oppeln und zur Verlängerung der Rangiergleise daselbst sind 313 000 ℳ vorgesehen. — Auf dem Sammelbahnhofe Preiskretscham sind die Gleisanlagen für den Verkehr in der Leerrichtung unzureichend. Zur Behebung der dadurch hervorgerufenen Mißstände ist die Erweiterung der westlichen Güterzugeinfahrgruppen und die Anlage einer daran anschließenden neuen Sammelgleisgruppe, die gleichzeitig zur Ausfahrt der Züge nach Osten dienen soll, geplant. Die Kosten sind zu 1 440 000 ℳ veranschlagt. — Auch auf dem Bahnhofe Kunigundeweiche sind die Gleisanlagen nicht mehr ausreichend. Bei der notwendigen Erweiterung müssen gleichzeitig die Bahnsteige schienenfrei zugänglich gemacht werden. Der unmittelbar am Bahnhofe liegende Planübergang der Kaiser-Wilhelmstraße muß in Verbindung hiermit beseitigt und durch eine Unterführung ersetzt werden. Die Kosten der Bahnhofserweiterung und der Herstellung der Unterführung sind auf 810 000 ℳ veranschlagt. — Zur Herstellung einer Ölgasanstalt auf Bahnhof Idaweiche sind 240 000 ℳ vorgesehen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Zur Vereinfachung der Abfertigung des Personenverkehrs und zur Erleichterung des Betriebes auf Bahnhof Korschen ist eine Zusammenlegung der gesamten Anlagen für den Personenverkehr auf der Nordseite des Empfangsgebäudes unter gleichzeitiger Vermehrung der Bahnsteiggleise geboten. Auf der südlichen Bahnhofsseite wird dadurch zugleich die Möglichkeit geschaffen, zwei Schienenübergänge durch Herstellung einer Straßenüberführung zu beseitigen. Um die geordnete Abwicklung des Güterverkehrs sicherzustellen, ist eine umfassende Erweiterung der Rangieranlagen notwendig. Schließlich soll eine größere Lokomotivschuppenanlage hergestellt werden. Die gesamten Kosten werden sich auf 2 420 000 ℳ belaufen. — Auf Bahnhof Allenstein ist eine Vermehrung der Richtungs- und Ausfahrgleise notwendig, auch muß eine größere Zahl von Aufstellungsgleisen für leere Wagen hergestellt und in Verbindung damit eine Viehwagenreinigungsanstalt errichtet werden. Die Kosten werden 875 000 ℳ betragen. — Die gesamten Lokomotivschuppenanlagen auf Bahnhof Osterode (Ostpreußen) sollen auf das forstfiskalische Gelände am Westende des Bahnhofs südlich der Bahn verlegt werden, wozu 875 000 ℳ angesetzt sind.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Zur Bestreitung der weiteren Kosten des Grunderwerbs für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Magdeburg sind 4 200 000 Mark bereitzustellen. Auf Bahnhof Magdeburg ist eine Erweiterung der Bahnsteiganlagen, eine Vermehrung der Abstellgleise und die Vereinigung der Anlagen für den Güterverkehr auf der Westseite der Personengleise beabsichtigt. Der Bau-

entwurf, zu dessen Ausführung 18 bis 20 Millionen ℳ erforderlich sein werden, ist noch in Arbeit. Es war indes notwendig, das erforderliche Gelände, das der Militärverwaltung gehörte, bereits zu erwerben. Die Erwerbskosten stellen sich auf 6 300 000 ℳ, von denen 2 100 000 ℳ aus dem Dispositionsfonds bestritten sind. — Die Geschäftsräume der Eisenbahndirektion in Magdeburg befinden sich zurzeit in sechs verschiedenen, veralteten Gebäuden. Die räumliche Trennung erschwert den Geschäftsgang. Es ist daher der Neubau eines Geschäftsgebäudes geplant und im Anschluß an den Neubau die Herstellung je einer Dienstwohnung für den Präsidenten und einen höheren Beamten in einem angebauten Gebäude. Als Bauplatz ist ein früher militärfiskalisches Grundstück — Ravelin III — in Aussicht genommen. Die Baukosten sind zu 2 878 000 ℳ veranschlagt. — Auf Bahnhof Wildemann sollen die Rangier- und Ladegleise verlängert und vermehrt, sowie eine neue Laderampe hergestellt werden. Durch die Änderung der Gleisanlage wird der Neubau des Güter- und Eilgutschuppens erforderlich; der ebenfalls neu anzulegende Bahnsteig soll mit dem Empfangsgebäude durch einen Fußgängertunnel schienenfrei verbunden werden. Die Kosten betragen nach dem Anschlage 248 000 ℳ.

Eisenbahndirektionsbezirk Mainz. Zur Herstellung eines Ueberholungsgleises am Ostende des Bahnhofs Bingerbrück sind 495 000 ℳ vorgesehen. — Die Herstellung einer weiteren Zufahrt zum Lokomotivschuppen auf dem Hauptbahnhofe Mainz ist geplant. Zu dem Zwecke wird es erforderlich, die Überführung der Binger Straße über den Bahnhof um eine Öffnung zu verlängern. Die Baukosten werden 248 000 ℳ betragen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster (Westf.). Eine erhebliche Erweiterung soll auch der Bahnhof Kirchweyhe erfahren, wozu 2 100 000 ℳ angesetzt sind. Geplant ist, die Aufstell- und Rangiergleise zu vermehren und zu verlängern, sowie neue Verbindungen der einzelnen Gleisgruppen zu schaffen. Der Entwurf sieht ferner einen zweiten Lokomotivschuppen mit 19 Ständen und eine Vergrößerung der Bekohlungs- und Wasserversorgungsanlagen vor. Ferner sollen Wohnungen für das Personal erbaut werden. — Es ist in Aussicht genommen, die westliche Verbindungsbahn zwischen den in Osnabrück kreuzenden Hauptbahnstrecken Münster-Bremen und Rheine-Löhne in den Personenbahnhof Osnabrück Hauptbahnhof als drittes Gleis neben der Strecke Löhne-Rheine selbständig einzuführen. Durch die Einführung wird eine Erweiterung der Überführung der Gleise und Bahnsteige des oberen Bahnhofs (Osnabrück (Br.) notwendig. Die Baukosten sind zu 526 000 ℳ veranschlagt. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Haltern-Wesel in Aussicht genommen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Zur Auswechslung der eisernen Überbauten und zum Umbau der Unterführung in Km. 165.9 der Strecke Posen-Kreuz auf Bahnhof Posen sind 180 000 ℳ angesetzt. — Auf Bahnhof Ostrowo sollen die Lokomotivstände um mindestens 8 Stände vermehrt werden. Ferner soll ein Ausziehgleis und eine zweite Viehrampe angelegt und der Hauptbahnsteig auf eine Länge von 105 m überdacht werden. Die Kosten werden sich auf 420 000 ℳ belaufen. — Die Erweiterung des Bahnhofs Luban (Kr. Posen) ist geboten. Die vorhandenen Bahnhofsanlagen bedürfen namentlich hinsichtlich der Aufstellgleise für die Anschlüsse der industriellen Werke und der Rangieranlagen der Erweiterung. Außerdem sind Ausziehgleise an beiden Bahnhofsseiten herzustellen, auch ist ein neues Stationsgebäude zu erbauen. Die Kosten sind zu 905 000 Mark veranschlagt.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Es ist geplant, auf Bahnhof Schiffweiler ein Überholungsgleis anzulegen, einen schienenfrei zugänglichen Mittelbahnsteig zu schaffen und die Anlagen für den Ortsgüterverkehr zu vergrößern. Hierzu sind 360 000 ℳ angesetzt. — Auch die Anlagen des Bahnhofs Simmern reichen für den Verkehr nicht mehr aus, insbesondere bedürfen das Empfangsgebäude, die Anlagen für den Ortsgüterverkehr und der Lokomotivschuppen der Vergrößerung. Die Gleise sind um zwei Güterzugeinfahrgleise und einige Aufstellgleise zu vermehren und beiderseits an Ausziehgleise anzuschließen. Die Kosten sind zu 597 000 M. veranschlagt.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Zur Erweiterung des Bahnhofes Finkenwalde sind 340 000 M. in Ansatz gebracht. Es handelt sich in der Hauptsache um die Herstellung eines gleisfreien Zugangs zu dem Zwischenbahnsteig und um den Neubau des Empfangsgebäudes mit anschließender Wartehalle. — Die Einführung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/St. auf der Nebenbahnstrecke Gollnow-Kolberg erfordert einen Kostenaufwand von 205 000 M. — Zur Gleiserweiterung und Einführung der Kleinbahn von Demmin über Stavenhagen in den Bahnhof Treptow (Tollense) sind 279 000 M. angesetzt. — Die Lehmann- und die Schelliner Straße führen in Schienenhöhe über den Bahnhof Stargard (Pom.); sie müssen durch schienenfreie Bauwerke ersetzt werden, wozu 606 000 M. nötig sind. —Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf der Ausbau der Nebenbahn Stralsund-Rostock zur Hauptbahn in Aussicht genommen.

Bei den sogenannten Zentralfonds sind an weiteren Mitteln vorgesehen: 800 000 M. zur Herstellung von Feuer- und Schneeschutzanlagen, 2 500 000 M. zur Herstellung von elektrischen Sicherungsanlagen, 500 000 M. zur Errichtung von Dienst- und Mietwohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten und 1 400 000 M. zur Einführung von Doppellichtsignalen. Die Mittel für Wohnungsbauten werden in Einzelfällen auch dazu verwendet werden, unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen zu Arbeiteransiedlungen zu gewähren. Als Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben ist gleichwie in den früheren Etatsjahren der Betrag von 15 000 000 M. eingestellt. — Außerdem ist für den nächsten Eisenbahnanleihegesetzentwurf zur außerordentlichen Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen der Betrag von 170 000 000 M. in Aussicht genommen; für 1912 waren 112 000 000 M. vorgesehen, also sollen für 1913 mehr 58 000 000 M. bereitgestellt werden.

Personenwagenbeleuchtung mit gelöstem Acetylen.

Die auf den ungarischen Linien der Südbahn-Gesellschaft gemachten günstigen Erfahrungen mit gelöstem Acetylen (acétylène dissous) gaben Veranlassung, diese Beleuchtungsart nunmehr bei sämtlichen Personenwagen dieser Linie einzuführen. Gegenwärtig sind bereits 80 Wagen mit dieser Beleuchtung im Betriebe. Die Beleuchtungseinrichtung der Wagen besteht a) aus dem Gasbehälter mit Ventil, b) der Hochdruckleitung mit Füllschraube, c) dem Manometer zum Anzeigen des vorhandenen Gasdrucks, d) dem Druckregler, durch den der Gasdruck des Behälters mit 15 Atmosphären auf 0,35 Atmosphären Überdruck vermindert wird, e) der Mitteldruckleitung mit dem Haupthahn, f) dem Mischapparat mit Luftfilter und Sicherheitsstopf, g) der Niederdruckleitung und h) den Lampen.

Zu a) Die nahtlosen flußeisernen Behälter sind mit Ringen längs des Untergestelles befestigt; ihre Größe entspricht der Brennzeit von 100 Tagen zwischen zwei Untersuchungen der Wagen, so daß die Nachfüllung stets in der Füllanlage der Werkstätte vorgenommen werden kann. Die Bemessung schwankt mit der Zahl der Lampen im Wagen, der Lichtstärke der Brenner und der Brenndauer.

Der nötige Inhalt des Behälters wird auf folgende Weise bestimmt: Ist Q (Liter) der Behälterraum, n die Anzahl der Lampen, g Lit./St der Gasverbrauch einer Lampe = 5 Lit./St., t St die Brenndauer = 10 St, p at der Gasüberdruck = 15 at, ist k das Lösungsverhältnis des Aceton = 10, T die Anzahl der Betriebstage = 100, so ist allgemein

$$Q = \frac{n \cdot g \cdot t \cdot T}{k \cdot p}.$$

Die Abteillampen haben 35 bis 40, die der Aborte und des Längsganges 16 Hefner-Kerzen Lichtstärke mit 5 bis 6 Lit./St und mit 3 Lit./St Gasverbrauch, die Betriebszeit in 100 Tagen höchstens 1000 St, also ist für einen zweiachsigen Wagen ein Behälter von Q = 330 l nötig. Betrachtet man außer der Lampenanzahl alle Größen als unveränderlich, so ist Q = 33 . 3 n.

Um die Gasmenge zu erhalten, braucht man nur Q mit 150 zu vervielfältigen; ein Behälter von 300 l enthält bei 15 at Überdruck und 15° C also 45 cbm Gas. Die vierachsigen Wagen der Südbahn sind mit 2 durch Rohrleitung verbundenen, 5 m langen Behältern ausgerüstet, die zweiachsigen Wagen mit nur einem 3 m langen Behälter.

Zu b) Am oberen Ende des Behälters ist das Ventil angebracht, das eine vollkommene Dichtung sichert; aus dem geöffneten Ventile strömt das Gas einerseits zum Druckzeiger, anderseits zum Druckregler.

Zu c). Der Druckregler vermindert die jeweilige Behälterspannung auf 0,35 Atmosphären. Die Regelung ist zwar

empfindlich, wird aber durch Wagenstöße nicht nachteilig beeinflußt.

Zu d) Der Haupthahn (Bauart Südbahn) ist außen an der Stirnwand des Wagens angebracht; das Ausströmen von Gas in die Wagenabteile ist ausgeschlossen, da der Hahnwirbel und alle Rohrleitungen außerhalb des Wagens angebracht sind. Die Betätigung des Hahnes erfolgt an der Innenseite der Stirnwand.

Zu e) Alle Leitungen bestehen aus nahtlosen Rohren.

Zu f) Vom Haupthahn führt die Leitung zum Mischapparat (Bauart Dalén), der das Acetylen in einem bestimmten Verhältnisse mit Luft mischt, bevor es zum Brenner strömt.

Zu g) Vom Mischapparat führt die Niederdruckleitung längs des Wagendaches durch Abzweigungen zu den einzelnen Lampen (System Bamag). Die Dunkelstellung erfolgt durch Verstellen eines Hebels mit dem Unterschiede gegen andere Lampen, daß man nicht auf die Endstellungen „Hell" und „Dunkel" angewiesen ist, sondern alle Zwischenstufen der Helligkeit einstellen kann. Der Glühkörper wird mit Gewinden auf das Mundstück der Brenner aufgeschraubt. Die Flamme dieser Lampen ist immer rußfrei und ist in weiteren Grenzen einstellbar, Blendschirme sind daher bei dieser Beleuchtung nicht mehr erforderlich. Die Glühkörper sind sehr haltbar, weil das Anzünden der Lampen ohne Explosion erfolgt und weil sie sehr klein sind. Der Gasverbrauch beträgt 0,16 Liter für die Hefnerkerzenstärke, 1 Liter Reinacetylen liefert also bis 7 Kerzenstunden. Die Kosten der Kerzenbrennstunde betragen 0.06 ℔.

Das für die Beleuchtung nötige Gas wird in der an die Werkstätte angegliederten Füllanlage erzeugt. Sie besteht aus dem Carbidlager, dem Gaserzeugungsraum und dem Preßraum. Die an den Wagen fest angebrachen Behälter werden zur Füllung an die Leitung des Preßraumes angeschlossen. Die Füllung erfolgt in zwei bis drei Abschnitten mit sechs bis acht Stunden Zwischenraum, da das Aceton das Acetylen nicht rasch lösen kann, weil dabei Wärme entsteht, die die Lösbarkeit herabsetzt.

Die Vorteile dieser Beleuchtungsart sind: 1. die Freizügigkeit der Wagen, da sie 30—90 cbm Gas in verhältnismäßig kleinen Behältern mit sich führen; 2. die Vermeidung des lästigen Nachfüllens der Behälter im Betriebe; 3. die einfache Bedienung der Lampen; 4. der billige Preis des Lichtes und 5. die sonst unerreichte Einstellbarkeit des Lichtes. Die Lampe ist auch gesundheitlich nicht anfechtbar, da sie die Luft im Wagen nicht verschlechtert, weil die Verbrennungsluft der Lampe vom Mischapparate zugeführt, also dem Wagen kein Sauerstoff entzogen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Stückzeitverfahren.** Im Anschluß an den Leitaufsatz der heutigen Nummer teilen wir nachstehenden Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 29. Januar mit: „Bei der Überleitung der früheren Lohnverdienstermittelung der Werkstättenarbeiter in das Stückzeitverfahren war davon ausgegangen worden, daß die Werkstättenarbeiter gegen bisher in ihrem Verdienst nicht geschmälert werden, andererseits aber auch nicht sofort allzusehr im Verdienst steigen sollten."

„Diesem Grundsatz entsprechend, wurde für die Übergangszeit bestimmt: Sofern ein Arbeiter infolge der Einführung der neuen Berechnungsweise mit dem seinem Lohndienstalter entsprechenden Lohnsatz: a) vorübergehend im Monat weniger verdienen sollte, als er in den letzten Monaten durchschnittlich verdient hat, erhält er einen höheren Lohnsatz — wird also übergestaffelt —, mit dem er bei unverminderten Leistungen diesen Durchschnittsverdienst erzielt. Auf dem höheren Lohnsatz verbleibt er solange, bis er nach seinem Lohndienstalter in der Staffel weiter aufrücken kann; b) wesentlich mehr verdienen würde als bisher, erhält er zunächst einen geringeren Übergangslohnsatz — wird also untergestaffelt —, mit dem er bei unverminderten Leistungen einen angemessenen Mehrverdienst erzielt. Er steigt sodann halbjährlich in der Lohnstaffel auf, bis er den Lohnsatz erreicht, der seinem Lohndienstalter entspricht."

„Nach den seit Einführung des Stückzeitverfahrens gemachten Beobachtungen und den Erörterungen in der am 6. d. M. in Erfurt stattgehabten Schlußsitzung der Werkstättenlohnkommission haben die erwähnten Uebergangsbestimmungen sich zwar für die erstmalige Lohnregelung als zweckmäßig erwiesen, indem wesentlichere Abweichungen vom Lohnverdienste und Gesamtlohnaufwande vermieden worden sind. Anderseits läßt sich indessen nicht verkennen, daß das längere Fortbestehen der Übergangsbestimmungen dazu führen würde, die auch von der Arbeiterschaft anerkannten Vorzüge des Stückzeitverfahrens zu beeinträchtigen. Ich will daher, um den vorgetragenen Wünschen der Arbeiterschaft und den Vorschlägen der Werkstättenlohnkommission gemäß die Überführung der untergestaffelten Arbeiter auf den ihrem Lohndienstalter entsprechenden Staffelsatz und das Aufrücken der übergestaffelten Arbeiter im Lohneinkommen zu beschleunigen, die Übergangsbestimmungen abändern und bestimme zu diesem Zwecke folgendes: Die übergestaffelten Arbeiter verbleiben, falls sie inzwischen nicht etwa schon nach ihrem Lohndienstalter aufrücken können, nicht länger als 2 Jahre auf dem regelwidrigen, höheren Staffellohnsatz. Nach Ablauf dieser Zeit rücken sie in die nächst höchere Lohnstufe ein, von der sie dann nach Maßgabe der Lohnstaffel regelmäßig weiter aufrücken — bis zu deren Höchstsatz. Die untergestaffelten Arbeiter sind in jedem Löhnungszeitraum um einen Staffellohnsatz aufsteigen zu lassen, bis sie den ihrem Lohndienstalter entsprechenden Lohnsatz erhalten."

„Die vorstehenden Bestimmungen treten, nachdem inzwischen das Lohndienstalter der Arbeiter den gegebenen Weisungen gemäß festgesetzt ist, mit dem Beginn des laufenden Löhnungszeitraumes in Kraft; sie sind den Arbeitern alsbald bekannt zu geben. Die durch die Maßnahme erwachsenden Mehrausgaben, deren Betrag für das laufende Etatsjahr und für ein volles Jahr noch anzugeben ist, werden hiermit genehmigt."

— **Allgemeine Anordnung über das Verfahren bei Prüfung der Entrichtung des Fahrkarten- und Frachturkundenstempels im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Eine solche ist neuerdings vom preußischen Eisenbahnminister im Einverständnis mit dem Finanzminister getroffen worden; sie ersetzt die Bestimmungen der Erlasse vom 12. März und 6. Mai 1907, nach denen diese von Staatsbahnbeamten auszuführende Prüfung bisher erfolgte, deren Zweck bekanntlich ist, den Eingang der gesetzlich geschuldeten Stempelabgabe durch eine planmäßige Nachprüfung der Stempeleinrichtung und durch Aufklärung der Beteiligten über Irrtümer bei Anwendung des Reichsstempelgesetzes zu sichern. Die Entrichtung des Frachturkundenstempels soll hiernach im allgemeinen bei den Abfertigungsstellen nachgeprüft werden, und zwar gelegentlich der Geschäfts- und Kassenrevisionen, bei den größeren Güterabfertigungen jährlich mindestens einmal, bei den anderen Dienststellen alle 2 Jahre einmal. Die Prüfungen erfolgen unvermutet; die Prüfungsbeamten haben sich zu überzeugen, ob die geschuldeten Stempelbeträge entrichtet, die vorgefundenen Stempelzeichen echt, vorschriftsmäßig entwertet und nicht mißbräuchlich verwendet und gehörig verstempelte Frachturkunden ausgestellt sind, ob auch im übrigen nach den gesetzlichen Bestimmungen und den Vorschriften der Kundmachung 5 des deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes verfahren wird. — Die Entrichtung des Fahrkartenstempels wird in jedem Kalenderjahr einmal bei der Verkehrskontrolle nachgeprüft; durch die Prüfung ist u. a. festzustellen, ob in den Kassenbüchern die richtigen Stempeleinheitssätze vorgetragen sind, ob die Stempelabgabe nach Art und Zahl der verkauften stempelpflichtigen Fahrtausweise richtig berechnet und ob sie auch richtig abgeführt worden ist. Außerdem sind jährlich einmal die Akten über Fahrgelderstattungen stichweise zu prüfen, ob bezüglich der Fahrkarten zu denen der Stempel erstattet wurde, die Voraussetzungen der Erstattungsfähigkeit vorgelegen haben und ob die nicht benutzten Karten zu den Akten genommen und unbrauchbar gemacht worden sind. Im übrigen wird der Erlaß etwa noch erforderlicher weiterer besonderer Anordnungen den Eisenbahndirektionen überlassen; diese haben jedoch über die Behandlung grundsätzlicher Fragen des Stempelrechts, die noch nicht allgemein entschieden sind, vor weiterer dienstlicher Anweisung die Entscheidung des Ministers einzuholen.

— **Eisenbahnkonsumvereine und gemeinsamer Warenbezug.** Nach dem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 22. Dezember v. J. (vgl. die Mitteilungen in Nr. 3, S. 54 d. Ztg) wird ein Bedürfnis für das Vorhandensein oder die Gründung eines Konsumvereins anzuerkennen sein, wenn den Bediensteten in größerer Anzahl wegen weiter Entfernung ihrer Wohnstätten von Geschäftsmittelpunkten die Gelegenheit zum Einkauf von Lebensmitteln usw. sehr erschwert ist. wenn ferner an einem Ort unverhältnismäßige Teuerungsverhältnisse nicht nur vorübergehender Art bestehen und wenn schließlich zu befürchten ist, daß die Bediensteten ohne eigenen Konsumverein ihr Bedürfnis nach billigem Warenbezuge auf andere, weniger ersprießliche Weise, z. B. durch Beitritt zu solchen Konsumvereinen befriedigen werden, die tatsächlich nicht auf privatwirtschaftliche Zwecke allein gerichtet sind.

Den Beamten die Genehmigung zu unentgeltlicher Tätigkeit in Konsumvereinen grundsätzlich zu versagen, erscheint nach dem Wortlaut des Erlasses nicht angängig; sie soll jedoch dann nicht

erteilt werden, wenn der Beamte für seine Vereinstätigkeit eine besondere Vergütung erhält, und diese so hoch ist, daß sie eine starke und deshalb die dienstliche Tätigkeit des Beamten ungünstig beeinflussende Inanspruchnahme befürchten läßt. Unter keinen Umständen darf den Beamten mit Rücksicht auf solche Nebenämter eine Einschränkung ihrer dienstlichen Aufgaben zugestanden, insbesondere auch nicht gestattet werden, während der Dienststunden für solche Vereine tätig zu sein. Auch soll eine verwaltungsseitige Begünstigung der Konsumvereine, zum Beispiel bei Ueberlassung eisenbahnfiskalischer Räumlichkeiten oder Lagerplätze u. a. m., grundsätzlich vermieden werden. Ebenso soll auch der gemeinsame Warenbezug nicht in einen gewerbsmäßigen Handel ausarten, der vermittelnde Beamte für seine Tätigkeit keinerlei Vorteile in irgendeiner Form von Lieferanten oder Bestellern beziehen und überhaupt mit Sorgfalt alles vermieden werden, was als verwaltungsseitige Begünstigung angesehen werden könnte.

Hierzu bemerkt das „Flügelrad“ u. a., die große Tragweite des Erlasses liege in der den Eisenbahndirektionen zugewiesenen Befugnis, den Beamten die Genehmigung zur Übernahme von Vorstandsämtern zu versagen, wenn ein Bedürfnis für den Konsumverein nicht besteht. Da nun ein solches nur in den oben angeführten Fällen anerkannt werde, und ferner nach dem Wortlaut des Erlasses auch die bestehenden Verhältnisse daraufhin nachzuprüfen sind, ob sie überall den angegebenen Grundsätzen entsprechen, so müßten bei strenger Durchführung des Erlasses drei Viertel aller Eisenbahnkonsumvereine ihre Tätigkeit einstellen. In welcher Weise hierdurch in die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beamtenschaft eingegriffen werden würde, könne man sich leicht vorstellen. Ein strenges Verbot jeder Tätigkeit im Interesse von Konsumvereinen während der Dienststunden wäre nach den Ausführungen im „Flügelrad“ ausreichend gewesen.

Diese Folgerungen bezüglich des Fortbestehens der zurzeit vorhandenen Eisenbahnkonsumvereine gehen doch wohl viel zu weit; wenigstens läßt die Fassung im letzten Absatz des Erlasses nicht darauf schließen, daß beabsichtigt ist, das Weiterbestehen derartiger Vereine behördlicherseits zu unterbinden. Wo besondere Umstände ausnahmsweise Abweichungen von den im Erlaß bekanntgegebenen Grundsätzen zweckmäßig erscheinen lassen, ist nach dem Erlaß die Entscheidung des Ministers einzuholen. Das gleiche gilt, wenn bei bereits bestehenden Verhältnissen die angeordnete Beseitigung vorhandener Abweichungen von den Grundsätzen für die Eisenbahnbediensteten unbillige Härten im Gefolge haben sollte.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. Januar d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	14	472 158	305	0,1	33 726
	1912	14	401 090	9464	2,4	28 650
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 71 068 = 17,7 %	—	—	+ 5076 = 17,7 %
Aachener Bezirk	1913	14	12 488	31	0,2	892
	1912	14	10 942	—	—	782
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1546 = 14,1 %	—	—	+ 110 = 14,1 %
Saar-Bezirk	1913	14	49 442	73	0,1	3 532
	1912	14	44 443	146	0,3	3 175
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4999 = 11,2 %	—	—	+ 357 = 11,2 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	14	18 236	29	0,2	1 303
	1912	14	15 247	2	—	1 089
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2989 = 19,7 %	—	—	+ 214 = 19,7 %
Oberschlesien	1913	14	175 180	—	—	12 513
	1912	14	152 076	—	—	10 863
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 23 104 = 15,2 %	—	—	+ 1650 = 15,2 %
Niederschlesien	1913	14	20 897	—	—	1 493
	1912	14	22 373	—	—	1 598
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1476 = 6,6 %	—	—	— 105 = 6,6 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	14	24 036	—	—	1 717
	1912	14	24 588	128	0,5	1 756
Gegen das Vorjahr	—	—	— 552 = 2,2 %	—	—	— 39 = 2,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	772 437	438	—	55 176
	1912	—	670 759	9740	—	47 913
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 101 678 = 15,2 %	—	—	+ 7263 = 15,2 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	14	62 968	8	—	4 498
	1912	14	62 994	69	0,1	4 500
Gegen das Vorjahr	—	—	— 26 = 0,0 %	—	—	— 2 = 0,0 %
Magdeburg	1913	14	22 491	191	1,0	1 607
	1912	14	22 165	22	0,1	1 583
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 326 = 1,5 %	—	—	+ 24 = 1,5 %
Erfurt	1913	14	7 282	—	—	520
	1912	14	7 646	—	—	546
Gegen das Vorjahr	—	—	— 364 = 4,8 %	—	—	— 26 = 4,8 %
Cassel	1913	14	2 897	7	0,2	207
	1912	14	2 922	2	—	209
Gegen das Vorjahr	—	—	— 25 = 0,9 %	—	—	— 2 = 0,9 %
Hannover	1913	14	2 056	—	—	147
	1912	14	2 030	—	—	145
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 26 = 1,3 %	—	—	+ 2 = 1,3 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	14	19 069	11	0,1	1 362
	1912	14	17 905	—	—	1 279
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1164 = 6,5 %	—	—	+ 83 = 6,5 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	14	30 296	5	—	2 164
	1912	14	28 002	30	0,1	2 000
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2294 = 8,2 %	—	—	+ 164 = 8,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	147 059	222	—	10 505
	1912	—	143 664	123	—	10 260
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 3395 = 2,4 %	—	—	+ 245 = 2,4 %

— **Hamburger und Lehrter Bahnhof in Berlin.** Vor nunmehr 20 Jahren ist die Zusammenlegung der räumlich dicht bei einanderliegenden Bahnhöfe der Berlin-Hamburger und der Berlin-Lehrter Strecke erfolgt. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat jetzt die Ältesten der Kaufmannschaft und die Berliner Handelskammer um gutachtliche Äußerung ersucht, welche Stellung die beteiligten Geschäftskreise zu einer Teilung des Verkehrs auf den genannten beiden Bahnhöfen, die mit der Zeit eine ganz bedeutende räumliche Ausdehnung gewonnen haben, einnehmen. Der überwiegende Teil der Interessenten konnte sich, wie aus den Äußerungen der Ältesten der Kaufmannschaft, wie auch der Berliner Handelskammer hervorgeht, für diese Trennung nicht aussprechen, weil es schwierig sein würde, die Versender, welche mit den Berliner Lokalverhältnissen nicht vertraut sind, vor Absendung der Wagenladungen über den im Frachtbriefe vorzuschreibenden Bahnhof zu belehren, und weil daher öfter ein falscher Bahnhof vorgeschrieben und Überfuhrgebühren gezahlt werden müßten. Ferner soll eine wesentliche Erhöhung der Überführungsgebühr eintreten, und schließlich sollen nur auf dem Hamburger, nicht aber auch auf dem Lehrter Bahnhofe Freiladegleise eingerichtet werden. Wenn die Eisenbahnverwaltung aus Betriebsrücksichten eine Trennung für erforderlich erachtet, so müßte dies nach Ansicht der Befragten ohne die erwähnten Erschwernisse des Verkehrs durchgeführt werden.

Die Berliner Handelskammer hat beantragt, von der Teilung des Bahnhofes abzusehen und anstelle dessen für alle Wagenladungen, die an anderer Stelle, als auf den öffentlichen Ladegleisen entladen werden sollen, durch Tarifbestimmung anzuordnen, daß diese Entladestellen im Frachtbriefe vorzuschreiben sind. Dieses Verfahren wird schon jetzt vielfach beobachtet, die beabsichtigte Erleichterung der Laderechtstellung würde sich aller Wahrscheinlichkeit nach auch hierdurch erreichen lassen.

— **Die Ludwigsbahn** (Nürnberg-Fürth) erzielte im Geschäftsjahre 1912 eine Gesamteinnahme von 428 030 ℳ (i. V. 423 026 ℳ). Die Ausgaben betrugen 384 094 ℳ (379 345 ℳ), demnach Überschuß 43 936 ℳ (43 681 ℳ). Die Verwendung des Überschusses ist laut Beschluß der Generalversammlung vom 30. Januar d. J. wie folgt festgesetzt: 42 480 ℳ zur Verteilung von 14 %, d. i. 24 ℳ Dividende für jede Aktie von 100 Gulden (wie i. V.), während die verbleibenden 1456 ℳ (1201 ℳ) auf neue Rechnung übertragen werden. Der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds betrug am 31. Dezember 1912 155 389 ℳ (155 348 Mark) und der gesetzliche Reservefonds 31 000 ℳ (wie i. V.). Der Baufonds weist an diesem Tage eine Schuld von 469 431 ℳ (470 854 ℳ) aus; der Wert des beweglichen und unbeweglichen Vermögens stellt sich auf 1 943 906 ℳ (1 891 931 ℳ) bei einem Aktienkapital von 177 000 Gulden gleich 303 428 ℳ. Von den oben ausgewiesenen Gesamteinnahmen entfallen 399 070 (392 143) ℳ auf den Personenverkehr, 11 047 (10 892) ℳ auf die Gepäckbeförderung, 2175 (2335) ℳ auf die Güterbeförderung, 6925 (6926) ℳ auf Ertrag aus Grundstücken und Pachtzinsen, 164 (95) ℳ auf Kapitalzinsen und 8649 (10 635) ℳ auf Veräußerungen und außerordentliche Einnahmen.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** hielt am 6. Februar unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Dr. ing. Ulbricht in Dresden seine 67. ordentliche Sitzung ab. Er nahm zunächst Mitteilungen der Generaldirektion über die in der letzten Sitzung behandelten Gegenstände, sowie einen Bericht über die Einführung der IV. und Einschränkung der II. Klasse auf den schmalspurigen Linien entgegen. Einen aus der Mitte des Eisenbahnrates gestellten Antrag, die Verhandlung über die bereits in den letzten beiden Sitzungen erörterte Versetzung des Getreides in den Spezialtarif II wieder aufzunehmen, lehnte der Eisenbahnrat ab. Ebenso sprach er sich gegen die von dem Verbande deutscher Kachelofen-Fabrikanten erbetene Versetzung von Ofenkacheln in den Spezialtarif III aus, während er Anträge auf Einreihung von hölzernen Haus- und Küchengeräten und rohen Küchenmöbeln in die Verzeichnisse der in bedeckten und der in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernden Güter und auf Versetzung von Rohweinstein in den Spezialtarif II befürwortete. Den Schluß der Verhandlung bildete eine Besprechung des Sommerfahrplans 1913.

— **Geheimer Oberbaurat Heinrich Haas †.** Am 6. d. M. verstarb im Alter von noch nicht 62 Jahren nach langem Leiden in Charlottenburg der Geheime Oberbaurat Heinrich Haas. Er hatte eine Beamtenlaufbahn hinter sich, in der er seinem stets anerkannten Fleiß und seinen Leistungen entsprechend verhältnismäßig rasch bis zur Stelle eines vortragenden Rates aufrückte. Leider setzte ein Leiden seiner Arbeitsfähigkeit ein frühes Ziel und zwang ihn, in den Ruhestand zu treten, den er aber auch nur kurze Zeit genießen sollte.

Haas war im Jahre 1851 in Coblenz geboren. Nach Besuch des Gymnasiums und der Gewerbeschule seiner Vaterstadt studierte er in den Jahren 1870—1873 das Maschinenfach am Polytechnikum in Aachen und an der Königlichen Gewerbeakademie in Berlin, um dann als Maschinentechniker in den Dienst der Königlichen Ostbahn zu treten. Im Jahre 1880 legte er die zweite Staatsprüfung ab und wurde zum Regierungs-Maschinenmeister ernannt. Er wirkte dann nacheinander als Vorstand der Hauptwerkstätte Guben, des maschinentechnischen Bureaus der Eisenbahndirektion Bromberg, als maschinentechnisches Mitglied des Eisenbahnbetriebsamts Wesel, in welcher Stellung er zum Regierungs- und Baurat ernannt wurde, als Vorstand der Hauptwerkstätte Magdeburg-Buckau und vom 1. Oktober 1897 an als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken. Von hier wurde er im Jahre 1903 als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion Berlin versetzt, welche Stelle er, nachdem er inzwischen zum Geheimen Baurat ernannt war, nach einjähriger Tätigkeit mit der eines Hilfsarbeiters im Ministerium der öffentlichen Arbeiten vertauschen mußte. Ein Jahr später — am 1. April 1905 — wurde er zugleich mit der Bildung einer maschinentechnischen Abteilung im Ministerium zum vortragenden Rat ernannt. Seine Haupttätigkeit war hier der Überwachung und Weiterbildung des Werkstättenwesens der preußischen Staatsbahnverwaltung gewidmet. Während seiner Amtstätigkeit als maschinentechnischer Referent für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Cassel, Erfurt, Hannover und Kattowitz sind die Werkstättenanlagen in Cassel, Paderborn, Meiningen, Stendal, Leinhausen usw. in großzügiger und mustergültiger Weise umgestaltet und zumteil ganz erneuert worden. In hervorragender Weise hat er mitgewirkt bei der Einführung der Güterwagengemeinschaft bei den deutschen Eisenbahnen. Sein Übertritt in den Ruhestand erfolgte am 1. Juli 1911.

In den Jahren, wo schwankende Gesundheit ihn noch nicht daran hinderte, suchte er durch weitgehende Studienreisen in fast allen Ländern seinen Gesichtskreis zu erweitern.

Haas gehörte dem technischen Oberprüfungsamt an. Er war Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten im Vorstandsrat des „Deutschen Museums für Meisterwerke der Naturwissenschaft und Technik in München“ und Mitglied der Kommission für das Verkehrs- und Baumuseum. Zahlreiche Auszeichnungen, die ihm zuteil wurden, legen Zeugnis ab von der Anerkennung, die sein Wirken fand.

Haas, der sich eine angenehme Häuslichkeit eingerichtet hatte, in der er viele Andenken und Erinnerungen mit großer Liebe aufbewahrte, war unvermählt geblieben. Er erfreute sich bei seinen Kollegen und Freunden allgemeiner Beliebtheit; seine bescheidene Art, sein schlichtes und einfaches Wesen gewannen ihm überall Ansehen und Vertrauen.

Alle, die ihn gekannt und mit ihm gearbeitet haben, werden ihm ein treues, ehrendes Andenken bewahren. Um den Dahingeschiedenen trauert besonders seine in Wiesbaden lebende Schwester, die ihm stets sehr nahe gestanden hat. Mr.

— **Dr. jur. Otto Ballerstedt †.** Am 4. d. M. wurde in Berlin Dr. Ballerstedt, Syndikus beim Zentralverband Deutscher Industrieller, von einem Herzschlage getroffen, der dem Leben des erst 61jährigen bis dahin kerngesunden Mannes ein jähes Ende bereitete. Auch die Vereinszeitung erleidet durch den Tod dieses trefflichen Mitarbeiters einen schwer zu ersetzenden großen Verlust, da er seit 1898 ihr regelmäßiger treuer Berichterstatter für die Angelegenheiten der Schweiz, Frankreichs und Belgiens war. Auch außer diesen ständigen Mitteilungen verdankt ihm die Vereinszeitung eine große Anzahl wertvoller Beiträge und Aufsätze aus dem weiten Gebiete der Verkehrs- und Volkswirtschaft. Noch am 2. d. M. schrieb er uns über eine seiner Feder entstammende Arbeit, die wir demnächst zu veröffentlichen gedenken. Dr. Ballerstedt war im Jahre 1852 geboren, studierte die Rechte, machte das Kriegsjahr als Einjährig-Freiwilliger im 95. Artillerie-Regiment Großherzog von Sachsen mit, wurde Offizier und widmete sich, nachdem er den juristischen Doktorhut erworben und die Referendarprüfung bestanden hatte, ganz dem schriftstellerischen Beruf, dem er bis zu seinem Lebensende treu geblieben ist. U. a. war er lange Jahre hindurch Schriftleiter der „Berliner Neuesten Nachrichten“, seit dem Jahre 1905 Syndikus des Zentralverbandes Deutscher Industrieller. Auch eine Anzahl selbständiger volkswirtschaftlicher Schriften sind aus seiner fleißigen Feder geflossen. Einen großen Erfolg erzielte er durch das von ihm geleitete und vom Kaiser Wilhelm-Dank herausgegebene viel gelesene Buch „Deutschland als Weltmacht. Vierzig Jahre Deutsches Reich“, in dem er selbst den trefflichen Aufsatz über den Schutz der nationalen Arbeit und das Kartellwesen geschrieben hat.

Persönlich war Dr. Ballerstedt ein Mann von vornehmer Gesinnung und größter Liebenswürdigkeit. Reiche Kenntnisse auf allen Gebieten der Volkswirtschaft, unermüdlicher Fleiß und unbedingte Zuverlässigkeit zeichneten ihn aus und verbanden sich mit dem Talent einer fließenden und ansprechenden Ausdrucksweise, so daß er eine ungemein gewandte Feder führte. Wir werden den treuen Mitarbeiter schmerzlich vermissen und ihm allezeit ein ehrendes Andenken bewahren. v. M.

Österreich.

— **Die „Sanierung“ der Südbahn.** Auch jetzt noch ist die Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsplänen der Abschluß des Friedens und eine Klärung des Geldmarktes, wie dies auch in der letzten Verwaltungsratssitzung der Generaldirektor der Südbahngesellschaft hervorgehoben hat. Es ist selbstverständlich, daß die Südbahn auch in der Zeit, in der die Verhandlungen ruhten, die Frage weiter verfolgte. Zunächst wurde eine Reihe von Projekten aufgestellt und deren ziffermäßige Wirkung berechnet. Das alte Sanierungsprojekt gründete sich bekanntlich auf die Verwertung der italienischen Südbahnrente, durch Ausgabe 3 prozentiger italienischer Staatsschuldscheine auf die Abstemplung des Nennbetrages der 3 prozentigen Südbahnprioritäten von 500 auf 325 Fr. und eine Barentschädigung von 25 Fr. Nach den angestellten Berechnungen hält man es unter gewissen Voraussetzungen für nicht unwahrscheinlich, daß es möglich sein wird, den seinerzeitigen Vorschlag, der auf der Kapitalisierung der italienischen Annuität beruhte, zu verwerten, wenngleich auf einer anderen Kursgrundlage und mit einzelnen anderen Veränderungen. Dieser Plan wurde in einem engeren Ausschuß des Verwaltungsrates besprochen und dann ausgearbeitet. Das Projekt wird demnächst dem Verwaltungsrate vorgelegt werden. Wenn es genehmigt ist, soll an der Hand dieses Sanierungsprogramms zunächst versucht werden, mit der Regierung in Fühlung zu treten, worauf man sich mit den Prioritätenbesitzern in Verbindung setzen wird.

— **Südbahn und Graz-Köflacher Bahn.** In dem zwischen der Südbahn und der Graz-Köflacher Bahn schwebenden Rechtsstreit hat die zweite Instanz, indem sie sich dem Standpunkt der ersten Instanz anschloß, zu ungunsten der Südbahn entschieden. Die Südbahn hat in die Rechnungsabschlüsse des Jahres 1911 aus dem Betriebe der Graz-Köflacher Bahn einen Verlust von 731 584 Kronen eingestellt, ließ sich jedoch von der Anschauung leiten, daß der Betriebsvertrag mit der Graz-Köflacher Bahn die Anwendung eines für die Südbahn günstigeren Standpunktes zulasse, und zwar aus dem Titel der Verrechnung der Schleppbahngebühren und der Unzulänglichkeit des Fahrparkes der Graz-Köflacher Bahn. Auf dieser Grundlage wurde auch die Abrechnung mit der Graz-Köflacher Bahn für das Jahr 1911 gepflogen. Die Verwaltung der letzteren hat jedoch den Rechtsstandpunkt der Südbahn nicht anerkannt und ihn hinsichtlich der Schleppbahngebühren im Klagewege bestritten. Es sollte zunächst die Streitfrage bezüglich dieses Punktes, der finanziell weniger ins Gewicht fällt, entschieden werden, ehe auch der Klageweg bezüglich des Fahrparkes betreten wird. Die Südbahn hat, wie erwähnt, den Betriebsverlust von 731 584 Kr. eingestellt, um nach einer allfälligen günstigen Entscheidung der strittigen Fragen den Unterschied der Gewinn- und Verlustrechnung des betreffenden Jahres zugute kommen zu lassen. Nunmehr hat die zweite Instanz sich gegen den Rechtsstandpunkt der Südbahn hinsichtlich der Schleppbahngebühren ausgesprochen.

—**Generalverkehrsplan für Wien.** Kürzlich fand unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers und unter Teilnahme des Bürgermeisters von Wien eine Besprechung statt, in der das ganze Gebiet der Wiener Verkehrsfragen erörtert wurde. Die Besprechung galt insbesondere der Frage der Stadtbahn und der Wiener Schnellbahnen sowie der Bahnhoffrage. Es wurde der Beschluß gefaßt, einen Generalverkehrsplan für Wien ausarbeiten zu lassen. In diesem sollen die in Wien einmündenden und von Wien ausgehenden Staatsbahnen, die Straßenbahn, die Stadtbahn und die zukünftigen Schnellbahnen Berücksichtigung finden. Was die Schnellbahnen betrifft, so ist insofern eine Wendung in dieser Frage eingetreten, als ein grundsätzlicher Beschluß gefaßt wurde, daß die Schnellbahnen nicht mehr durchweg als Untergrundbahnen, sondern streckenweise als Hochbahnen, also ähnlich wie in Berlin, geführt werden sollen, insbesondere in jenen Bezirken, die für die Zwecke der zukünftigen Wohnungsfürsorge in Betracht kommen. Der neue Generalverkehrsplan wird mit großer Schnelligkeit ausgearbeitet und einer neuerlichen Konferenz, die Ende Februar stattfinden wird, vorgelegt werden.

— **Einführung von Prämien im Bahnerhaltungsdienste.** Es besteht dem Vernehmen nach die Absicht, bei den Staatsbahnen Prämien nicht nur im Werkstätten- und Heizhausdienste, sondern auch bei den Bahnerhaltungen einzuführen. Es wäre dies jedenfalls ein interessanter Versuch, da bei den österreichischen Staatsbahnen Prämien im Bahnerhaltungsdienste bisher nicht bestehen.

— **Die Buschtiehrader Bahn** hatte im Monat Januar infolge des lebhaften Güterverkehrs eine günstige Einnahmeentwicklung zu verzeichnen und weist eine namhafte Mehreinnahme aus. Diese betrug auf der A-Linie 793 065 (+ 84 600) Kr., auf der B-Linie 1 434 903 (+ 94 900) Kr.

Ungarn.

— **Der Umbau der Budapester Bahnhöfe.** Endlich hat auch der Magistrat der Hauptstadt in dieser brennenden Frage einen entscheidenden Schritt getan. Die Vorlage, welche das Stadtbauamt des Magistrats über die Anlage der Bahnhöfe ausgearbeitet hat, ist mit Freuden zu begrüßen. Sie beleuchtet zunächst die Umstände, die die Klärung der seit vielen Jahren in der Schwebe belassenen Fragen des großen Eisenbahnverkehrs im Interesse der zukünftigen Entwicklung der Hauptstadt gebieterisch erfordern. Die Vorlage erörtert eingehend die heutige Anlage der Bahnhöfe und stellt fest, daß das heutige System nicht weiter aufrecht erhalten werden kann. Sie fordert dringend die Ausarbeitung eines Generalregulierungsplanes, da ohne ihn eine vorausschauende selbstbewußte Stadtentwicklungspolitik unmöglich ist. In der Frage der Bahnhöfe wird der Grundsatz aufgestellt, daß vom Standpunkte der Stadtregulierung weder die das Stadtgebiet durchschneidenden Eisenbahnlinien, noch die Bahnhöfe von größerer Länge in der Straßenebene angelegt werden dürfen. Diese Linien und Bahnhöfe müssen entweder als Hochbahnen oder als Tiefbahnen hergestellt werden. Es ist ferner nicht nur vom Verkehrsstandpunkte und vom Standpunkte der Sicherheit, sondern auch vom ästhetischen Standpunkte aus notwendig, diese Eisenbahnanlagen durch Parallelgassen zu begrenzen. Die Personenbahnhöfe sind ausnahmslos als Durchgangs- und nicht als Kopfstationen anzulegen. Es hat das den Vorzug, daß alle abgehenden und ankommenden Züge an mehreren Punkten der Hauptstadt halten können und das Publikum auf- und absteigen kann. Bei diesem System können, wenn sechs Gleise vorhanden sind, innerhalb zwölf Stunden 720 Züge einfahren und ebenso viele abgelassen werden. Einer der Personenbahnhöfe wäre in der Verkehrslinie der Schwurplatzbrücke, Kossuth-Lajos-Gasse und der Rákóczistraße, möglichst nahe dem Kern der Stadt, zu errichten. Außerdem ist ein Nordbahnhof und ein Südbahnhof, beide auf der Pester Seite, nahe zur Donau anzulegen, in Verbindung mit den nach Ofen gerichteten Verkehrsstraßen. Weiterhin bedarf man zweier Rangierbahnhöfe, eines nördlichen und eines südlichen, die bei der zukünftigen Entwicklung der Hauptstadt auch die Rolle von Personenbahnhöfen zu übernehmen hätten. Die Stationen Kelenföld, Rákos und Köbánya, sowie der Südbahnhof wären beizubehalten. Das Bauamt hat für die Anlage der Bahnhöfe und ihrer Schienennetze, ferner für die Anlage einer Schnellbahn (Metropolitanbahn) im Stadtgebiet vier Planskizzen ausgearbeitet. Drei Lösungen beruhen auf dem System der versenkten Bahnhöfe (unterirdische Bahnhöfe), während die vierte die heutigen Staatsbahnlinien nach Czegléd und Raab (Györ) zur Verbindung der Durchgangsbahnhöfe benützt. Die drei Durchführungsbahnhöfe sollen in der Verlängerung der Rákóczi- bezw. der Andrássystraße an der Hungariastraße, der dritte in der Linie der Barabásstraße zwischen der Tomesányi- und Köbányaerstraße angelegt werden. Die Lastenbahnhöfe sollen in die zukünftige Fabrikstadt, an die äußere südöstliche Umgrenzungslinie der Hauptstadt verlegt werden. Der städtische Schnellbahnverkehr soll sämtliche Bahnhöfe berühren und einen selbständigen Betrieb erhalten. Die Vorlage beantragt, die Hauptstadt möge an die Regierung das Ersuchen richten, die hier entwickelten Fragen auf die Tagesordnung zu stellen und im Einvernehmen mit der Hauptstadt dringlich zu lösen. Am 31. Januar beschäftigte sich die hauptstädtische Baukommission mit dieser Frage. Ein Magistratsrat betonte, daß es die höchste Zeit sei, diese unaufschiebbare Frage Hand in Hand mit den Staatsbahnen zu lösen. Ing. Dr. Forbáth betonte die Unhaltbarkeit der jetzigen Zustände und meinte, daß eine angemessene Hinausschiebung der Bahnhöfe nichts schaden würde. Die Stadt kann sich jetzt nicht rühren, da die Eisenbahngleise, die die Straßen in deren Ebene kreuzen, Verkehrshindernisse bilden, die unbedingt entfernt werden müssen. Diese Kreuzungen hemmen auch die natürliche Entwicklung des Straßenbahnverkehrs, der vor Schaffung eines einheitlichen Planes über die Lage der Bahnhöfe nicht geordnet werden kann. Es sei Aufgabe des Handelsministers, die von der Staatsbahndirektion vorbereiteten Pläne je früher, desto besser der Verwirklichung näher zu bringen. Die Vorlage wurde schließlich einstimmig angenommen.

— **Der Staatsbahnverkehr im Jahre 1912.** Die Direktion der ung. Staatsbahnen veröffentlicht nunmehr die Statistik für den Monat Dezember, womit die Ziffern für das ganze Jahr vervollständigt sind. Es zeigt sich in allen Sätzen eine sehr namhafte Zunahme des Verkehrs. Die Endergebnisse stellen einen Rekord auf. Es ergibt sich für das ganze Jahr und den Gesamtverkehr eine Verkehrszunahme von 14.05 %. Befördert wurden im Jahre 1912 insgesamt 5 099 314 Wagenladungen zu 10 t, um 628 330 Wagen mehr als in dem vorangegangenen Jahre. Es gab Monate, wo die Verkehrszunahme sich auf 14 bis 15 % belief, und selbst im Monate Dezember zeigte sich noch eine Zunahme um 12.36 %. Über die Verteilung des Verkehrs auf die einzelnen Warenklassen gbit folgende Tabelle Aufschluß: Es entfallen vom Gesamtverkehr in Wagenladungen zu 10 t hauptsächlich auf:

Getreide	299 331	(+ 16 178)
Mais	69 196	(— 10 096)
Mehl	110 489	(+ 3 200)
Salz	24 746	(+ 3 306)
Gemüse und Obst	47 515	(— 3 230)
Wein	29 581	(+ 133)
Petroleum	58 675	(+ 5 661)
Tabak	14 111	(+ 588)
Kohle	926 179	(+ 99 861)
Erz	96 840	(+ 10 179)
Eisen	183 012	(+ 20 455)
Holz (ausgenommen Brennholz)	380 332	(+ 28 216)
Vieh	63 009	(+ 7 639)
Rüben	265 272	(+ 23 252)
Zucker	46 924	(+ 11 863)
Bier	23 901	(— 1 199)

In allen Warengattungen ergeben sich sonach sehr große Steigerungen, mit Ausnahme einiger weniger Artikel, wie beispielsweise Mais, Obst und Bier, die entweder infolge der verminderten Ernteerträge oder verschlechterter Absatzverhältnisse eine Verbrauchsverminderung und daher auch eine geringere Verkehrsziffer aufweisen. Dagegen zeigen sich bei der Mehrzahl der

Warengruppen ganz erhebliche Verkehrszunahmen. Trotz dieser gewaltigen Verkehrssteigerung hat die Staatsbahn den Verkehrsanforderungen im ganzen Vorjahre vollauf entsprochen, und die Verkehrsbeteiligten hatten fast gar nicht zu Klagen Anlaß. Selbst in den stärksten Verkehrsmonaten vollzog sich der Verkehr anstandslos. Auch im laufenden Jahre weist die Statistik bisher ein Anhalten dieses starken Verkehrs auf, und es dürfte sich auch für Januar l. J. eine Zunahme von 14 % zeigen.

Übrige europäische Länder.

— **Baltische Ausstellung in Malmö 1914.** Diese Ausstellung, die sich als Baltische Industrie- und Kunstausstellung bezeichnet, wird in 24 Gruppen sämtliche Erzeugnisse der gewerblichen, wissenschaftlichen und künstlerischen Tätigkeit umfassen. Zur Beteiligung an der Ausstellung hat die schwedische Regierung die Uferstaaten der Ostsee, Dänemark, Deutschland und Rußland eingeladen. Die deutsche Regierung hat die Einladung um so bereitwilligr angenommen, als sich auch innerhalb der deutschen gewerblichen Kreise ein lebhaftes Interesse für die Ausstellung gezeigt hat. Zum deutschen Generalkommissar ist der Geheime Baurat Mathies in Berlin-Grunewald und zu seinem Stellvertreter der deutsche Konsul Schmitz in Malmö ernannt. Die Ausstellung wird am 15. Mai 1914 eröffnet werden und bis 15. September dauern. Das Verkehrswesen wird in Gruppe 4 (Ingenieur- und Bauwesen), in Gruppe 5 (Maschinen für Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft), in Gruppe 6 (Elektrotechnik) und vor allem in Gruppe 7 (Transportwesen zu Lande) sowie in Gruppe 23 (Fremdenverkehr) behandelt. Die Großzügigkeit der geplanten Veranstaltung, die vielfachen freundnachbarlichen Beziehungen zu Schweden, der stetig wachsende Handels- und Reiseverkehr mit den nordischen Reichen sowie die günstige Lage Malmös als Knotenpunkt zahlreicher durchgehender Eisenbahn- und Dampfschiffslinien lassen schon jetzt voraussehen, daß die deutsche Industrie, wie auf den beiden letzten internationalen Ausstellungen in Brüssel und Turin, so auch auf der Baltischen Ausstellung zu Malmö in einzelnen Industriezweigen, die ihren Weltruf begründet haben, umfassend vertreten sein wird.

— **Verkehr Ostende-Dover.** Auf der Strecke Ostende-Dover (London) beförderten die Königl. belgischen Postdampfer im vergangenen Jahre 193 599, gegen 181 085 Reisende im Jahre 1911. Die Verkehrszunnahme beträgt somit 12 514 Reisende.

— **Winterbetrieb auf der Jungfraubahn.** Über diesen erhält die Zeitschrift des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins die folgenden Mitteilungen: Im Anschluß an den ersten Wintersportzug der Wengernalpbahn, der um 8 Uhr 50 Minuten auf der Station Wengernalp, 1878 m, eintrifft, hat die Jungfraubahn in der Tunnelstrecke von Station Eigergletscher, 2323 m, bis Jungfraujoch, 3457 m, einen bis Ende Februar täglich verkehrenden Zug eingelegt, der für die Alpinisten von großer Bedeutung ist. Rüstige Fußgänger brauchen für die Zwischenstrecke Wengernalp-Station Eigergletscher etwa 1½ Stunden, so daß die zur Verfügung stehende Zeit von 8 Uhr 50 Minuten bis 11 Uhr 40 Minuten also beinahe 3 Stunden, auch für langsame Touristen genügt. Auf Scheidegg und Station Eigergletscher stehen geheizte Räume mit einfachem Wirtschaftsbetrieb zur Verfügung. Die Wagen der Jungfraubahn sind elektrisch geheizt. Der Aufenthalt auf Station Jungfraujoch von 12 Uhr 35 Minuten bis 2 Uhr 50 Minuten, also 2¼ Stunden, fällt in die wärmste Zeit des Tages und ist so bemessen, daß die in Wengen, Grindelwald und Mürren wohnenden Sportleute abends noch rechtzeitig nach Hause gelangen können. Auf Jungfraujoch sind fünf Betten und für zehn Personen einfache Heulager vorhanden. Der geheizte Saal (mit einfacher Wirtschaft) bietet Raum für etwa 100 Personen. Ein Wärter ist ständig anwesend, so daß „Jungfraujoch" jetzt die höchste bewohnte Stätte Mitteleuropas ist. Schneeschuhfahrern von hochalpiner Erfahrung ist durch diesen Zug das für Schneeschuhfahrten außerordentlich günstige Jungfrau-, Aletsch- und Finsteraarhorngebiet auch von Norden leicht erreichbar gemacht.

— **Die Baugesellschaft für den Simplontunnel.** Der „Köln. Ztg." wird aus Bern 5. d. M. geschrieben: Bekanntlich hat sich die Baugesellschaft, die den Simplontunnel ausgeführt hat, unter Hinweis auf die schwierigen Verhältnisse und entgegen den vertraglich übernommenen Verpflichtungen nur unter bestimmten Bedingungen bereit erklärt, den zweiten Simplonstollen auszuführen. Die Verhandlungen zerschlugen sich, und die Generaldirektion machte gegen die Baugesellschaft für den Simplontunnel (Brandt, Brandau & Co.) wegen der Nichtübernahme der Ausführung des zweiten Stollens Entschädigungsansprüche geltend. Wie heute bekannt wird, haben sich die schweizerischen Bundesbahnen und die Baugesellschaft für den Simplontunnel durch einen Vergleich dahin geeinigt, daß die Baugesellschaft den schweizerischen Bundesbahnen einen Betrag von 834 700 Fr. leistet. Ferner tritt die Gesellschaft ihren Steinbruch in Brig, die in Brig und in Iselle lagernde fahrbare Habe und die Vorräte an diesen Niederlassungen ab. Wie die Baugesellschaft für den Simplontunnel mitteilt, beziffert sich ihr Reingewinn nur auf 1 006 000 Fr.

— **Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen.** Die „Köln. Zt." schreibt: Die plötzliche und starke Kurssteigerung, die die Aktien der Orientbahnen in den letzten Tagen an der Berliner und Wiener Börse erfahren haben, war von mannigfachen, die Zukunft der Orientbahnen betreffenden Gerüchten begleitet, denen die zuständigen Stellen lediglich die Erklärung entgegenstellten, daß die Angelegenheit der Orientbahnen zu jenen wichtigen Fragen geldlicher Natur gehöre, die bei der Neuordnung der Dinge auf dem Balkan zur Regelung kommen werden. Die Käufe wurden in Berlin auf günstige Ablösungsaussichten, in Wien auf günstige Dividendenschätzungen, dann auf angebliche Bestrebungen zurückgeführt, die in österreichischem Besitz, aber in vielen Händen befindlichen Aktien möglichst in einer Hand zusammenzufassen, damit sich das starke österreichische Interesse an den von der Betriebsgesellschaft der Orientbahnen betriebenen Linien durch einen solchen einheitlichen Besitz erweise. Zuverlässige Erklärungen der auffallenden Kurssteigerungen fehlen bisher und es ist immerhin möglich, daß nicht die Kursteigerungen durch die umlaufenden Gerüchte, sondern diese durch jene hervorgerufen wurden und daß es sich um Meinungskäufe handelte, die sich auf mehr oder minder begründete Erwartungen stützen. Die Dividendenschätzungen dürften jedenfalls verfrüht sein. Seit dem Ausbruch des Balkankrieges veröffentlicht die Gesellschaft keine Einnahmenausweise, schon deshalb nicht, weil der größere Teil ihrer Strecken von den Balkanstaaten im Verlaufe des Krieges in tatsächlichen Besitz genommen wurde; solange die Frage des Entgeltes für diese zwangsweise Benützung und der Entschädigung für die durch den Krieg verursachten Wertzerstörungen nicht geregelt sein wird, ist wohl ein Rechnungsabschluß für das abgelaufene Jahr nicht möglich. Man darf also eine Verschiebung der Dividendenzahlung erwarten und es ist auch nicht ausgeschlossen, daß für den Fall der Ablösung der gesellschaftlichen Pachtrechte an den in den besetzten Gebieten befindlichen Strecken und der Liquidation der Gesellschaft die Erträgnisse des abgelaufenen und des laufenden Jahres schon in die Liquidationsmasse kommen. Das führt aber zu der Frage der Zukunft der Orientbahnen und über diese bestehen außerhalb der Verwaltung und der ihr nahestehenden Kreise vorerst nur Vermutungen. Falls der Gesellschaft nur der Betrieb der Strecke von Konstantinopel bis Adrianopel oder einige Stationen vor Adrianopel verbliebe, so würde sie damit ihren Charakter als Hauptbahn verlieren und den einer Art Lokalbahn annehmen. Das müßte bei Fortbestand der Gesellschaft zu einer starken Herabsetzung des Aktienkapitals und dementsprechend zur Ausschüttung des weitaus überwiegenden Teils der Barmittel an die Aktionäre führen, wenn die Gesellschaft nicht zu einer anderweitigen Betätigung schritte. Gerüchtweise verlautet, daß die Betriebsgesellschaft, die schon jetzt einen Teil des Konstantinopler Stadtverkehrs besorgt, sich in irgend einer Weise an den von der Gruppe der Deutschen Bank ins Leben zu rufenden Konstantinopeler städtischen Bahnen beteiligen soll; aber auch in diesem Fall wäre wohl ein Teil der Mittel, über die die Gesellschaft nach Ablösung ihrer Pachtrechte in den von den Balkanstaaten besetzten Gebieten verfügen wird, für ihre Zwecke nicht erforderlich und käme zur Ausschüttung an die Aktionäre. Vor einiger Zeit hieß es, daß die Gesellschaft, wenn ihr nur die Strecke Konstantinopel-Adrianopel bliebe, diese an die Pforte oder an die Anatolischen Eisenbahnen abtreten und selbst in Liquidation treten würde. In welcher Weise die Balkanstaaten die Pachtrechte der Gesellschaft in den von ihnen besetzten Gebieten ablösen werden, darüber lassen sich zur Stunde nur Vermutungen anstellen. Die Strecke Monastir-Salonik (219 km) gehört bekanntlich einer selbständigen Gesellschaft, die übrigen von den Orientbahnen betriebenen Linien (954 km) gehören der Türkei. Die Betriebsgesellschaft der Orientbahnen war früher eine österreichische und ist jetzt eine türkische Aktiengesellschaft. Als Bulgarien die ostrumelischen Linien der Gesellschaft in einer Länge von 309 km in Besitz nahm, erhielt die Betriebsgesellschaft für die Ablösung ihrer Pachtrechte ohne das Entgelt für rollendes Material einen Betrag von 21,50 Millionen Franken. Falls nun nach Abschluß des Friedens eine Ablösung der Pachtrechte der Gesellschaft durch die Balkanstaaten erfolgt, wird zu berücksichtigen sein, daß inzwischen ein weiterer Teil der Pachtdauer verstrichen ist, daß aber seit dem Jahr 1909 die Erträgnisse der Bahnen und ihre Ertragsfähigkeit einen weiteren Aufschwung genommen haben.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Der russische Ministerrat hat nunmehr, wie der „Berl. Akt." erfährt, bestätigt, daß die Dividende in der früher in Aussicht gestellten Höhe bezahlt

wird, daß also den Aktionären dafür ungefähr 3½ Mill. R. zur Verfügung stehen und somit die Beanstandungen des Verkehrsministeriums, die Entschädigung auf 2¾ Mill. R. herabzudrücken, zurückgewiesen worden sind. Zwischen den Aktionären der Bahn und der Regierung bestehen nunmehr lediglich noch Meinungsverschiedenheiten über die Behandlung des kleinen Reservefonds und der Kohlengrube Phönix.

— **Eisenbahnunglück auf der Rjäsan-Uralsker Bahn.** Wie aus Grosniji, 9. d. M. berichtet wird, riß auf der Steigung zwischen den Bahnstationen Szljeizowskaja und Karabulag der Strecke Atkarsk-Wolsk ein Güterzug in zwei Teile. 40 mit Rohöl gefüllte Kesselwagen rollten zurück, sausten mit furchtbarer Geschwindigkeit an der erstgenannten Station vorbei und rannten auf einen anderen Güterzug auf, an dessen Lokomotive die Rohölmengen sich entzündeten. In dem Riesenfeuer kamen zwei Zugbeamte ums Leben.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen in Persien.** Der „Köln. Ztg." wird aus Teheran 7. d. M. gemeldet: Die endgültige Fassung der Bahngerechtsame Dschulfa-Täbris enthält wesentliche russengünstige Abweichungen von dem ursprünglichen Entwurf. Die russische Spurweite wurde angenommen, die Einrichtung weiterer Zweiglinien zur Minenausbeutung gestattet, ihre Erweiterung für den allgemeinen Fracht- und Personenverkehr vorgesehen und Steuerfreiheit für das Gesamtunternehmen sowie das Erstanrecht auf die weitere Eisenbahngerechtsame Täbris-Kaswin bewilligt. Persien erhält 15 % vom Ausbeutungsgewinn. Die Gesamtbauzeit wurde von 10 auf 8 Jahre herabgesetzt und ein einheitlicher Frachttarif ohne Unterscheidung zugunsten russischer Waren aufgestellt. Immerhin bedeutet die Konzession einen erfreulichen Fortschritt in der Entwicklung Persiens, die erste positive Leistung des Kabinetts Alla es Saltaneh. Die verfassungsgemäße Einwilligung des Parlaments wird nachträglich pro forma eingeholt. Die Regierung verantwortet ihre gegenwärtige Handlungsweise mit der Zwangslage, da Rußland eine spätere Anleihe deutlich von der Erreichung dieser Konzession abhängig machte.

— **Die deutschen Schutzgebiete in Afrika 1911/12.** Aus der soeben erschienenen Denkschrift des Deutschen Reichskolonialamts teilen wir folgende das Eisenbahnwesen betreffende Sätze mit: „Bedeutende Fortschritte machte das Verkehrswesen in den Schutzgebieten, vor allem der Eisenbahnbau und -betrieb. Die wichtigsten Ereignisse waren: in Deutsch-Ostafrika die Fortführung der Mittellandbahn bis Tabora und die Fortführung der Nordbahn bis Moschi; in Kamerun die Betriebsaufnahme der Nordbahn, der Bau der Mittellandbahn und die teilweise Aufnahme ihres Betriebes; in Deutsch-Südwestafrika die Vollendung des Umbaues der Eisenbahn Karibib-Windhuk und der Neubau der Nord-Südbahn Windhuk-Keetmanshoop. Dazu kommen befriedigende Betriebsergebnise auf den älteren Eisenbahnstrecken. Die erschließende wirtschaftliche Wirkung der ältern Bahnstrecken hielt an, während die neu in Betrieb gesetzten Strecken alsbald einen vielfach geradezu erstaunlichen Einfluß auf die Kolonialwirtschaft auszuüben begannen. Dabei kam es, namentlich in Deutsch-Südwestafrika und Deutsch-Ostafrika, in den Absatz- und Bezugsquellen sowie in der Verteilung und in den Berufen der Bevölkerung vielfach zu Verschiebungen. Mit der Zunnahme des Eisenbahnbaues, der ja in Deutsch-Südwestafrika bereits zur Schaffung eines Netzes von Landeseisenbahnen geführt hat, tritt die Frage einer rationellen Gestaltung der Eisenbahntarife immer mehr in den Vordergrund. Auf der Mittellandbahn und der Usambarabahn in Deutsch-Ostafrika wurden neue Tarife eingeführt. Es ist beabsichtigt, die Frage einer möglichst rationellen, den praktischen Bedürfnissen der Kolonialwirtschaft Rechnung tragenden Gestaltung der Eisenbahntarife einer befriedigenden Lösung entgegenzuführen. Dabei wird von dem Gesichtspunkte ausgegangen, daß bei den Eisenbahnen unserer Schutzgebiete die direkte Rentabilität zunächst nicht ausschlaggebend sein darf. In Neuländern, wo der wirtschaftlich erschließende Einfluß der Eisenbahnen nicht nur auf privatwirtschaftlichem, sondern auch auf dem staatswirtschaftlichen Gebiete, wie in der Vermehrung der Steuer- und Zollerträgnisse, viel rascher, stärker und nachhaltiger hervortritt als in alten, mit Verkehrsmitteln ausgestatteten Kulturländern, wird man nicht blos bei der Berechnung der Bauwürdigkeit einer Eisenbahn, sondern auch bei der Gestaltung ihrer Tarife die indirekte Rentabilität besonders berücksichtigen müssen. Haben doch unsere Schutzgebiete durchweg mit der Betonung dieses Gesichtspunktes schon bei den Entschlüssen zum Bau der einzelnen Eisenbahnstrecken, wie sich jetzt immer mehr herausstellt, die besten Erfahrungen gemacht! Die Verwaltung wird deshalb in der Tarifpolitik der Eisenbahnen die fiskalischen Interessen einstweilen zurückstellen müssen und sich von der Zuversicht auf die reichen Erschließungsmöglichkeiten unserer Schutzgebiete leiten lassen."

— **Eisenbahnbau in Marokko.** Als eines der letzten Länder der Erde ist das Scherifenreich von der Lokomotive erobert worden, die nunmehr bereits an verschiedenen Punkten ins Innere vordringt. Die erste auf marokkanischem Boden erbaute Eisenbahnlinie ist die kurze Strecke, die an der Nordküste bei dem Hafen Melilla ihren Ausgang nimmt. Ihre Besitzerin ist die Compagnie du Nord Africain, eine französisch-spanische Unternehmung, die im Jahre 1907 mit einem Kapital von 10 Millionen Pesetas zwecks Ausbeutung verschiedener Bergwerke im Rifgebiet gegründet wurde. Die Arbeiten an der Linie wurden alsbald in Angriff genommen, so daß Ende 1908 schon 10 km vollendet waren. Bei dem im folgenden Jahre ausbrechenden Rifkrieg leistete die Bahn der spanischen Heeresverwaltung wertvolle Dienste: sie beförderte über 27 000 Soldaten und 90 000 Kolli Frachtgut aller Art wie Wasserfässer, Nahrungsmittel, Kleider, Munition. Zweimal wurde die Linie vom Feinde zerstört, die beiden Lokomotiven zeigten die Spuren von mehr als 20 Kugeln. Sobald der Vormarsch der Truppen das Gebiet frei gemacht hatte, wurde der Bahnbau wieder aufgenommen und schon nach wenigen Monaten erreichte die Lokomotive zunächst Nador, darauf die Gruben von Afra. Im letzten Jahre ist das Gleis nochmals um 12 km vorgeschoben worden, die Betriebslänge beträgt zurzeit 31 km. Der gegenwärtige Endpunkt ist Souk-el-Khemis; dieser Platz ist der bedeutendste Markt der Gegend, an dem nicht selten 8- bis 10 000 Eingeborene versammelt sind, zu gewissen Jahreszeiten sogar noch weit mehr. Durch wiederholte Verstärkungen des Rollmaterials ist die Gesellschaft imstande, allen Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Wie dieser sich entwickelt hat, lassen die folgenden Zahlen erkennen: im letzten Halbjahr 1910 wurden 34 000 Personen und 1 597 000 t Güter befördert, in den ersten 10 Monaten des Jahres 1912 aber bereits 153 659 Personen und 12 601 933 t. Die Bergbaubetriebe der Gesellschaft sind in rascher Entwicklung begriffen. Eisenerze werden am Dschebel Yuksen, Blei- und Zinkerze am Dschebel Afra gewonnen. In den letzteren Gruben sind bereits mehr als 4000 m Galerien vorgetrieben, die Tiefe eines Schachtes hat bereits 130 m erreicht. Die Erze zeichnen sich durch einen hohen Metallreichtum aus: der Bleigehalt beträgt über 80 %, der Zinkgehalt bis zu 53 %. In Melilla besitzt die Gesellschaft ein 46 000 qm großes Gelände im Herzen der Stadt, auf dem sich der Bahnhof, die Werkstätten, Bureaus, Lager und Wohngebäude für die Angestellten erheben. Die Stadt Melilla ist überraschend schnell emporgeblüht. Während der Ort vor fünf Jahren erst eine Bevölkerung von 7000 Köpfen besaß, zählt er heute bereits 28 000, einschließlich des Militärs sogar 35 000 Einwohner. Melilla besitzt zwei Elektrizitätswerke, eine Gasanstalt ist im Bau.

— **Kongobahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1911/12, welcher der im Januar abgehaltenen Generalversammlung vorgelegt wurde, betrugen die Kosten der ersten Herstellung 87,14 Millionen Franken, d. i. 1,63 Millionen mehr als im Vorjahr, das Aktienkapital 29,41, das Schuldkapital 50,34 Millionen. Es sind für 5,8 Millionen neue Obligationen herauszugeben. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf 14,15 Millionen, d. i. 1,63 Millionen oder 13 % mehr als im Vorjahr. Davon kamen auf die Güterbeförderung 12,5 Millionen, d. i. mehr 1.57 Millionen Franken oder 14.3 %. Die Betriebsausgaben erreichten 4,54 Millionen, d. i. 0,68 Millionen oder 17,7 % mehr, die finanziellen Lasten rund 2,5 Millionen. Der Reingewinn beträgt 7,38 gegen 6,47 Millionen im Vorjahr. Davon werden auf 35 295 Aktien je 112,70 Fr., mit insgesamt 3.98 Millionen verteilt, auf die Gründeranteile entfallen 2,4 Millionen. Der Verwaltungsrat bemerkt zu diesen Zahlen, sie zeigten ein bedeutendes Anwachsen des Verkehrs, welches auch seither (das Rechnungsjahr schließt mit dem 30. Juni) angehalten habe. In den ersten fünf Monaten des laufenden Geschäftsjahres sei die Einnahme die gleiche wie im Vorjahr, obwohl eine Herabsetzung der Tarife um 10 % eingetreten sei. Allerdings bringe die Zunahme der Gütermenge auch gesteigerte Ausgaben. Der Regierung sei schon im Dezember 1911 der Vorschlag gemacht, die Linie zu einer solchen von großer Leistungsfähigkeit mit einer Spurweite von 1,067 m, geringeren Steigungen usw. umzubauen, eine Umwandlung, welche der Verwaltungsrat für dringend erforderlich hält. Diesen Vorschlägen sei bis heute keine Folge gegeben worden.

— **Eisenbahnen in Deutsch-Ostafrika.** In Daressalam tagte vom 20. bis 23. Januar der Gouvernementsrat der Kolonie. Der von der Regierung vorgelegte Nachtragsetat für das Jahr 1913 wurde genehmigt. Gefordert werden in diesem Mittel für den sofortigen Weiterbau der Nordbahn von Moschi nach Aruscha, für den Ausbau des Hafens von Daressalam und für die Schaffung geeigneter Ladeeinrichtungen in den Häfen des Viktoria-Sees.

— Wagenmangel in den Vereinigten Staaten. Die Unmöglichkeit, allen Anforderungen der Großgewerbe in bezug auf die Zahl der zur Abförderung ihrer Erzeugnisse erforderlichen Güterwagen zu entsprechen, tritt allenthalben auf. Neuerdings haben 5000 Bergleute im Staate Kentucky dem Gouverneur ein Gesuch vorgelegt, in dem sie ihn bitten, Maßnahmen zur Beseitigung des Wagenmangels zu treffen, der ihnen schweren Schaden verursachte, weil er ihnen die Gelegenheit zur regelmäßigen Arbeit raube. Daß der Wagenmangel auch sonst die Allgemeinheit beschäftigt, geht aus einem Gesetzentwurf hervor, den ein Mitglied des Kongresses der Vereinigten Staaten eingebracht hat und der allerdings nicht gerade ein Zeugnis für die gesetzgeberischen Fähigkeiten seines Verfassers darstellt. Nach dem betr. Antrag soll es verboten sein, daß beim Beladen und Entladen von Güterwagen die Frist von 5 Tagen überschritten wird. Diese Frist dürfte an sich schon mehr als reichlich bemessen sein. Gleichviel ob die Eisenbahngesellschaften ein Wagenstandgeld erheben oder nicht, sollen sie schadenersatzpflichtig sein, wenn sie diese Vorschrift nicht durchführen, und zwar sollen sie den Werken, die Güterwagen anfordern, sie aber deshalb nicht gestellt bekommen können, weil andere Werke die zulässigen Fristen überschreiten, den Schaden ersetzen, der ihnen durch das Nichtstellen von Wagen entsteht. Der Gesetzentwurf enthällt nach „Railway Age Gazette“ noch mehr unsinnige Bestimmungen. Der betr. Abgeordnete glaubt die überraschende Entdeckung gemacht zu haben, daß viele Empfänger die Eisenbahnwagen als Lagerhäuser benutzen, ein Übelstand, über den übrigens auch in England lebhaft geklagt wird, weil das billiger ist, als eigene Lagerhäuser zu bauen. Wenn der Gesetzentwurf das Ziel verfolgt, diesen Übelstand zu beseitigen, so ist dieses Bestreben an sich sehr anerkennenswert; auf dem Wege, den der Entwurf, beschreitet, wird es aber sicher nicht möglich sein, das erstrebte Ziel zu erreichen.

— Tunnellüftungsanlage bei Wechawken. Im Zuge der Hauptstrecke der West-Shore-Eisenbahn am rechten Ufer des Hudson liegt bei der Ortschaft Wechawken ein 1288 m langer Tunnel, der auch von den Zügen der Neuyork-Ontario & Western-Bahn mitbenutzt wird. Infolge des starken Verkehrs war der Tunnel andauernd mit Rauch gefüllt und dieser war zeitweise sogar so dicht, daß die Signale von den Lokomotivführern nicht mehr erkannt werden konnten (der Tunnel ist Blockstrecke). Es ist daher am Westportal des Tunnels eine Lüftungsanlage Bauart Churchill eingerichtet worden. Hierbei wird aus einer kreisförmigen Düse Luft in den Tunnel eingeblasen. Die erste Lüftungsanlage dieser Bauart wurde vor 11 Jahren auf der Norfolk & Westerneisenbahn angelegt. Die Abmessungen des Tunnels sind folgende: Weite 8,25 m, Höhe 5,95 m, Querschnitt 46,8 qm, Luftinhalt 60 500 cbm. Die Ventilatoren haben eine Stundenleistung von je 8250 cbm. Die aus der Düse austretende Luft hat eine Geschwindigkeit von 30 m/Sek. und erzeugt eine Geschwindigkeit der Luftsäule im Tunnel von 4,5 m, so daß die Luft des Tunnels in 4—5 Minuten erneuert wird. Bei starkem Ostwind erhöht sich die Lüftungszeit bis zu 15 Minuten. Die Fahrzeit der Züge durch den Tunnel beträgt 2 Minuten, so daß der mit dem Luftstrom fahrende Zug seiner eigenen Rauchwolke voraneilt. Jeder der beiden Ventilatoren liegt in einem kleinen Maschinenhaus, die sich 30 m vor dem Tunnelportale beiderseits der Gleise befinden. Die Maschinenhäuser und die Luftleitungen sind aus Eisenbeton hergestellt. Die Umdrehungszahl der Ventilatoren beträgt 158. Sie werden von Elektromotoren, die mit 600 Umdrehungen laufen, durch Seile angetrieben. Die Motoren erhalten Drehstrom mit einem Plus von 60 und einer Spannung von 2080 V von dem bahneigenen Kraftwerk in Wechawken und leisten je 250 PS. Ihre Geschwindigkeit ist regelbar — Eine ähnliche Lüftungsanlage befindet sich bekanntlich am Südportal des Tauerntunnels bei Mallnitz.

Bücherschau.

— Der Eisenbahnbau. Ein Hilfsbuch für den Brückenbauer und den Eisenkonstrukteur von Luigi Vianello, in zweiter Auflage neu bearbeitet und vermehrt von C. Stumpff, Konstruktionsingenieur an der Kgl. Techn. Hochschule zu Berlin. (Oldenbourgs Technische Handbibliothek Band IV.) XVIII und 687 Seiten 8°. Mit 586 Textabbildungen. Preis gebunden 20 ℳ.
Unter den zahlreichen Eisenbahnkonstrukteuren, welche sich seiner Zeit zusammengefunden hatten, um die neuartigen und schwierigen Eisenbauwerke der Berliner Hochbahn zu entwerfen, zeichnete sich vor allen L. Vianello durch meisterhafte Beherrschung des Stoffes und klares Verständnis der schwierigen Grundgedanken für die Untersuchung und Formgebung aus. So trat an ihn oft der Wunsch heran, sein außerordentliches Können auf dem Gebiete der Eisenkonstruktion in einem Handbuch niederzulegen und eine damals schwer empfundene Lücke in der deutschen Literatur auszufüllen. Er wurde diesen Wünschen gerecht durch die Abfassung seines in dieser Zeitung im Jahrgang 1905 auf Seite 1022 besprochenen Handbuchs des Eisenbaues. — Ein unheilbares körperliches Leiden und ein früher Tod machten die von ihm an die Vollendung seines Werkes geknüpften Hoffnungen zu nichte. Mehr als alle lobenden Besprechungen hat der Umstand, daß das Buch schon seit mehreren Jahren völlig vergriffen ist, den Beweis für die Vortrefflichkeit seines Inhaltes erbracht. Nun hat der Konstruktionsingenieur an der Technischen Hochschule zu Berlin, Herr C. Stumpff, dem Wunsche der Verlagsbuchhandlung folgend, das Buch in zweiter Auflage herausgegeben. Durch Weglassung der Abschnitte über Mathematik und Mechanik und der Zahlentafeln ist Raum gewonnen für eine Vermehrung des übrigen Inhaltes. Die bewährte Einteilung ist beibehalten, fast überall aber durch Einschaltung neuer Abschnitte und Erweiterung des Textes eine Ergänzung vorgenommen worden, bei der teils vorhandene Lücken ausgefüllt, teils die Ergebnisse neuerer Forschungen, besonders derer von Müller-Breslau und Zimmermann berücksichtigt wurden. Auch ist im Gegensatz zu der ersten Auflage von der Anwendung der höheren Analysis Gebrauch gemacht. Besonders umfangreich sind die Einschaltungen in dem Abschnitte, der die statisch unbestimmten Systeme behandelt, namentlich ist der Anwendung der Theorie der Formänderungsarbeit ein breiterer Raum eingeräumt worden. Schließlich sind auch die Angaben über die Belastungen von Eisenbahnbrücken durch Zahlentafeln für Hauptbahnen und Angaben für die Schutzgebietsbahnen ergänzt. Hin und wieder finden sich auch kleinere Kürzungen, wenn dabei z. B. die Betrachtungen über die Vierendeelträger weggelassen und durch einen Hinweis auf den bekannten Aufsatz von Professor Mann in der „Zeitschrift für Bauwesen“ ersetzt sind, so scheint mir ein solches Verfahren dem Zweck des Buches, über die Grundlage der einzelnen Bauweisen zu unterrichten, nicht ganz zu entsprechen, zumal diese Zeitschrift nicht jedem Eisenbauer leicht zugänglich sein wird. Als Eisenbahner möchte man in einer nächsten Auflage den großen Hallen und ihren Stirnwänden einen etwas breiteren Raum gewähren und dabei die mehrschiffigen Hallen behandelt wissen. Das Buch wird auch in dieser neuen Auflage den alten Freunden willkommen sein und sich zahlreiche neue erwerben. Schimpff.

— Die Riviera, das südliche Frankreich, Korsika, die Kurorte in Südtirol, an den oberitalienischen Seen und am Genfer See. Handbuch für Reisende von Karl Baedeker. Mit 37 Karten, 41 Plänen und 6 Grundrissen. Fünfte Auflage. Leipzig. Verlag von Karl Baedeker 1913. Preis 6 ℳ.
Der Rivieraband des weltbekannten Reisehandbücher-Verlags ist soeben in fünfter Auflage erschienen, gerade zur rechten Zeit, um denen, die sich zu einer Frühjahrsreise an die sonnigen Gestade des Mittelmeers rüsten, ein willkommenes Mittel zur Vorbereitung zu bieten. Der Band umfaßt die Winterkurorte der italienisch-französischen Riviera von Genua einerseits östlich bis Pisa (Riviera di Levante bis Spezia), anderseits westlich bis Marseille (Riviera di Ponente bis Mentone; französische Riviera bis Fréjus); auch die beliebtesten Frühjahrs- und Herbstkurorte in Südtirol, Oberitalien und am Genfer See sowie die wichtigsten Reiselinien in Südfrankreich und Korsika sind aufgenommen. Auch den deutschen Bergsteigern, die die von Deutschen noch wenig besuchten gewaltigen Dauphiné-Alpen bereisen wollen, und den Automobilreisenden, die die großartige neue Alpenstraße vom Genfer See nach Nizza zu befahren gedenken, bietet das Reisehandbuch einen zuverlässigen Führer. Dieser letztere Weg ist ganz neu. Die Route des Alpes ist erst 1911 teilweise eröffnet, auf bedeutenden Strecken noch im Bau. Sie führt von Evian am Genfer See nach Le Fayet im Chamonixtale, von dort wahlweise nach Albertville oder Chambéry (streckenweise Eisenbahn), von beiden Orten mit der Eisenbahn nach Briançon, weiter mit Kraftwagen über Barcelonnette nach Annot, von hier Schmalspurbahn nach Nizza. Die Automobilverbindung wird von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn unterhalten. Mittels ihrer legt man den Weg für einen Fahrpreis von 150 Fr. in 5 Tagen zurück. — Über die großen allgemeinen Vorzüge der Baedekerschen Reisehandbücher ist kaum Neues zu sagen. Sie bewähren sich auch in dem vorliegenden Bande; alle Angaben sind kurz, knapp, praktisch, zuverlässig, der Baedeker-Stern zeigt die besten Gaststätten und die bemerkenswertesten Sehenswürdigkeiten an, seien sie landschaftlicher, baulicher, künstlerischer oder geschichtlicher Natur. 41 Stadtpläne und 37 Landkarten in sauberster Ausführung und gegen die frühere Auflage wiederum in vergrößerter Zahl ergänzen den Text. Selbstverständlich ist dem Verkehrswesen überall die größte Aufmerksamkeit gewidmet. Baedekers Reisehandbücher gehören zu den vielen Erzeugnissen deutscher Arbeit und deutschen Geistes, die uns das Ausland nicht nachmacht. Auch den Engländer, Amerikaner und Franzosen sehen wir überall mit den roten Bänden, die ja meist auch in englischer und französischer Übersetzung erscheinen, durch die Länder und Städte wandern.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 15. März 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkt Niedermülsen zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 8. Februar 1913. (460)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Eröffnung des Bahnhofs Doberschütz für den Stückgutverkehr.

Am 1. März 1913 wird der zwischen den Stationen Kültzschau und Mockrehna links der Bahnstrecke Halle (Saale) Cottbus gelegene Bahnhof Doberschütz, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr und der Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren in Wagenladungen diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Februar 1913. (471)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif Nr. 29 für Gasreinigungsmasse, gebrauchte, usw. von Hamburg-Barmbeck nach Rheinau Hafen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Hannover, den 5. Februar 1913. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.

Vom 1. April d. J. ab tritt für den Bereich des an diesem Tage neu auszugebenden norddeutsch-ungarischen Verbandstarifs, Teil II Heft 1, ferner für den Bereich der Tarife der oberschlesisch-ungarischen und niederschlesisch-ungarischen Kohlenverkehre der Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, gültig vom 1. Juni 1909, außer Kraft. Für die genannten Verkehre gilt von diesem Zeitpunkt ab der Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, gültig vom 1. Januar 1911.

Im Nachtrag III zu dem letztgenannten Tarif, gültig vom 1. April 1913, wird mit Gültigkeit vom 15. April d. J. auf Seite 3 der 2. Absatz unter Ziffer 2 wie folgt geändert:

„(8) auf den ungarischen Eisenbahnstrecken werden diesen Einheitssätzen bei Auflieferung zu Schnell- und Personenzügen 7 $\frac{0}{0}$, bei Auflieferung zu den übrigen Zügen 5 $\frac{0}{0}$ an gesetzlichen Transportsteuern zugeschlagen“.

Die Ziffern „(8) und (9)“ sind in „(9) und (10)“ zu ändern.

Berlin/Wien, den 6. Febr. 1913. (461)
Königliche Eisenbahndirektion und
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 10. Februar 1913 an wird die Station Demitz Ladest. als Versandstation in die Ausnahmetarife 5b (Steingrus) und 5w (Pflastersteine usw.) einbezogen.

Dresden, am 8. Februar 1913. (463)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr.- und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Der Ausnahmetarif 93 A für Eisen- und Stahlwaren gilt vom 10. März d. J. ab auch für Staubsaugeapparate.

Altona, den 8. Februar 1913. (474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 10. März d. J. treten neue Frachtsätze der Serientarife IV und XIII zwischen Wittenberge einerseits und Wien Nordwestbhf. anderseits in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 10. Februar 1913. (475)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Am 15. Februar 1913 werden die Stationen Acholshausen, Aub-Baldersheim, Bieberehren, Burgerroth, Bürgstadt, Dorfprozelten, Faulbach (Main), Freudenberg (Main), Gaukönigshofen, Gelchsheim, Hasloch (Main), Miltenberg (Nord), Reistenhausen-Fechenbach, Rittershausen, Röttingen Bahnhof, Sonderhofen, Stadtprozelten und Tückelhausen der K. bayerischen Staatseisenbahnen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Hannover, den 7. Februar 1913. (476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr zwischen Österreich und Ungarn einerseits, Deutschland, Luxemburg, Belgien und den Niederlanden anderseits; Tarif, Teil I Abteilung A vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird zu dem Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I Abteilung A vom 1. März 1904 der Nachtrag IV ausgegeben.

Er enthält erleichternde Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände im Verkehr zwischen Österreich und Ungarn einerseits und Deutschland anderseits. Die im genannten Tarif, Teil I Abteilung A in der Anlage 1 enthaltenen Vorschriften über die bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände bleiben für den Verkehr zwischen Österreich und Ungarn einerseits, Belgien, den Niederlanden und Luxemburg anderseits auch weiterhin in Kraft.

Wien/Berlin, den 4. Febr. 1913. (447)
K. k. österr. Staatsbahnen und
Königliche Eisenbahndirektion Berlin,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Der mit Gültigkeit vom 15. März d. J. auf Seite 297 des Tarifs in der Schnitttafel a des Ausnahmetarifs 65 (Graphit usw.) bei der Station Trieben in der Spalte II von 49 auf 60 ₰ richtig gestellte Teilfrachtsatz gilt erst ab 16. März d. J.

Breslau, den 7. Februar 1913. (448)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.

Die im III. Nachtrag zum Tarif Teil I, Abt. A vom 22. Dezember 1908 enthaltene neue Zusatzbestimmung 8 zu Artikel 10 der reglementarischen Bestimmungen gilt vom 1. April 1913 an mit der Maßgabe, daß die Warenerklärungen, die den Frachtbriefen zu allen zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch Deutschland bestimmten Waren beigegeben werden müssen, auch solchen Sendungen schon beizugeben sind, die vor dem 1. April aufgeliefert werden und auf diesen Tag oder später an der Grenze eintreffen.

Auf Seite 2 des bezeichneten Nachtrages ist das Zeichen * (Stern) hinter der Ziffer 8 und die erläuternde Bemerkung am Fuß dieser Seite zu streichen.

Karlsruhe, den 3. Februar 1913. (455)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif.

Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Mit Gültigkeit vom 2./15. Februar alten/neuen Stils 1913 ist auf Seite 16 des Teils III unter B β 1 (Umladegebühren) nachzutragen:

Ssurgut, Station der schmalspurigen Zweigstrecke Timaschewo-Ssurgut der Ssamara-Slatouster Eisenbahn.

Bromberg, den 5. Februar 1913. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 12. Februar 1913 wird die Station Querfurt als Versandstation in den Ausnahmetarif 4b für Mergel jeder Art zum Düngen aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
Halle a/S., den 6. Februar 1913. (450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Aufhebung von Tarifen.
Mit Ablauf des 30. April 1913 treten die Tarife Teil III, Hefte 1, 3 und 4, Ausnahmetarife für Getreide etc. vom 1. Juli 1904 außer Kraft.
Über deren Ersatz wird besondere Verlautbarung erfolgen.
Wien, am 6. Februar 1913. (457)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Einbeziehung der Station Schönefeld Pr. Stb. in den Ausnahmetarif 23.
(Verschiedene Artikel.)
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird die Station Schönefeld Pr Stb. in den Ausnahmetarif 23 (Verschiedene Artikel) einbezogen.
Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.
Wien, am 6. Februar 1913. (464)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.
Teil I Abteilung B.
Frachtberechnung für Zuchttiere.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 treten im Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den ungarischen Eisenbahnen anderseits neue Bestimmungen über die Frachtberechnung für Zuchttiere in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
Wien, am 6. Februar 1913. (459)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1902.
Einbeziehung der Station Bischdorf-Eichborn in den Tarif.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird die Station Bischdorf-Eichborn in den obbezeichneten Tarif einbezogen. Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.
Wien, am 6. Februar 1913. (465)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Einführung neuer Frachtsätze.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 gelangen im Rahmen des Ausnahmetarifes 45 (Porzellan etc.) des obbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Serie		Nach: Lindau-Reutin trs.		Basel S. B. B., Basel-St. Johann, Basel Bad. B.		Lausanne gare		Romanshorn		Zürich Hauptbahnhof	
			5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
Neusattl (B. E. B.)	I	a	322	232	407	291	567	429	399	294	337	241
		b	322	232	407	291	659	519	423	318	337	241
	II	a	331	239	416	298	576	436	408	301	346	248
		b	336	253	421	312	673	540	437	339	351	262

Wien, am 4. Februar 1913. (456)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Einführung geänderter Frachtsätze des A. T. 61 für Schieferton, gebrannt von Strebichowitz-Winaritz.
Mit Gültigkeit vom 25. Februar 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen an Stelle der im Nachtrage V auf Seite 85 zum Elbe-Moldau-Umschlagstarife für Österreich für Schieferton, gebrannt des Ausnahmetarifes 61 vorgesehenen Frachtsätze die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:
Für 100 kg in Pfennigen.

Von / Nach	Melnik-Umschlag[1])	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai Frachtsätze für das Elbegebiet Hamburg
	10 t	10 t	10 t		10 t
Strebichowitz-Winaritz	29	37	42	5	62

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig.
Wien, am 7. Februar 1913. (458)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Abänderung einer Kundmachung.
In der in Nr. 8 dieses Blattes vom 29. Januar 1913 verlautbarten Kundmachung (306) ist die Artikelbezeichnung „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), gereinigt, aus Pos. 0—4—a)“ abzuändern auf: „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), ausgenommen Rohbenzin.“
Wien, am 8. Februar 1913. (466)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Brohltal-Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Ausführungsbestimmungen zu § 54 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wie folgt geändert:
Die in der Anlage C. der E. V. O. unter I, I a (Sprengstoffe) — mit Ausnahme der unter I, I a A. aufgeführten Sprengmittel der 1. Gruppe — und I, 1 b (Munition) genannten Gegenstände sind von der Beförderung ausgeschlossen.
Cöln, den 1. Februar 1913. (H&V472)
Brohltal-Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Elsaß-lothringisch- und pfälzisch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.
Mit Geltung vom 1. Mai 1913 wird der V. Nachtrag zum Tarif ausgegeben werden, in dem neben einer Reihe neuer Tarifsätze auch geänderte Fahrpreise und Gepäcktaxen enthalten sind. Infolge Änderung der schweizerischen Einrechnungstaxen erhöhen sich gewisse Fahrpreise I.—III. Kl. sowie einzelne Gepäcktaxen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau in Straßburg.
Straßburg, den 7. Februar 1913. (467)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien im Etatsjahr 1913 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:
2606 Mille Bekleidungsschrauben, 4 370 600 Stück eiserne Schrauben mit Muttern und 1 965 300 Stück Muttern.
Eröffnung der Angebote Freitag, den 28. Februar 1913, vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 31. März 1913. Verdingungsunterlagen werden für 1,80 ℳ vom Zentralbureau abgegeben.
Hannover, den 8. Februar 1913. (473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster, und zwar: A. 132 400 kg Achslagerkasten und Teile davon aus Eisenguß, 90 000 kg Unterteile aus Flußeisenguß, 1500 Stück geschlossene Achslagerkasten aus Flußeisenguß, B. 232 000 Stück Stahlgußbremsklötze, C. 269 900 kg Federstahl und 31 100 kg Achshalterstahl. Eröffnung der Angebote am 4 März d. J. zu A vormittags 11 Uhr, B vormittags 11¾ Uhr, C nachmittags 12¼ Uhr. Zuschlagsfrist bis 22. März d. J.
Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung (nicht in Briefmarken) von

(zu A = 2 ℳ, zu B = 90 ₰, zu C = 60 ₰) von unserm Zentralbureau abgegeben.
Hannover, den 5. Februar 1913. (468)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1913/14 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift
Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien
sind bis spätestens am 1. März cr., vormittags 10 Uhr, an unser Maschinentechnisches Bureau hier einzureichen, bei welchem auch die Lieferungsbedingungen eingesehen, resp. gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ bezogen werden können.
Darmstadt, im Februar 1913. (469)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Verdingung von 69000 kg gereinigtem Rüböl in 6 Losen, 96500 kg Rindstalg in 7 Losen und 675000 kg Putzöl in 7 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. März 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben von Rindstalg bis spätestens zum 2. März 1913 an die chemische Versuchsanstalt, Berlin Lehrter Bahnhof, porto- und bestellgeldfrei, einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote findet am 5. März 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. März 1913.
Berlin, den 4. Februar 1913. (451)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 5 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung für 40000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge für die Bahnhöfe Hundsfeld, Nimkau, Bischwitz, Spittelndorf und Matzwitz sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 28. Februar 1913, vorm. 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau hier, Classenstr. 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vorm. 11½ Uhr im Sitzungssaal des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten Vertreter eröffnet und vorgelesen.
Breslau, den 3. Februar 1913. (453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 an
a) 15400 kg Flußeisenguß nach Modellen;
b) 43500 Flicken-, Ölgefäß- und Stiftschrauben mit und ohne Muttern, 700 bearbeiteten Muttern nach den seitherigen Zeichnungen.
Termin am 27. Februar 1913, zu a: vormittags 11 Uhr, zu b: mittags 12 Uhr.
Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus unter Angabe der anzubietenden Materialien gegen postgeldfreie Einsendung von je 50 ₰ und für die Zeichnungen zu b noch 70 ₰ mehr in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Erfurt, den 1. Februar 1913. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Holzschnittwaren und Rundhölzer nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Angebote — Vordrucke dazu mit Bedingungen usw. auf postfreie Anfrage von uns erhältlich — mit Aufschrift:
„Verdingung von Holzschnittwaren und Rundhölzer am 25. Februar 1913“
spätestens bis Dienstag, den 25. Februar 1913, nachmittags 3 Uhr, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Karlsruhe, den 1. Februar 1913. (424)
Maschinentechnisches Bureau
der Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Verding von Oberbaumaterialien für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Gruppe A: 200000 Schrauben-Unterlagsplatten für gekuppelte Holzschwellen, 6000 Schwellenplatten, 38000 Unterlagsplättchen, 19000 Unterlagen, 370000 Stützwinkel, 716 t Lager- und Seitenbleche, 600 t ungelochte Weichenplatten, 625 t Unterlagsplatten für Herzstücke und Weichen, 123000 Schraubenunterlags- und Neigungsplättchen, 27000 Anschlagknaggen und Klemmplatten, 210000 Futterbleche, 4000 Zungendrehstühle, 85000 Gleitstühle, 20000 Zungenkloben, 16000 Stehlager, 13000 Zungenverbindungsstangen, 50 t Stützknaggen für Federweichen, 170 t Querwinkel für Weichenschwellen, 300000 ℓ-Haken zur Sicherung hölzerner Bahnschwellen, 10000 Gewichtshebel für Weichenböcke.
Gruppe B: 7000 gußeiserne Unterlagsplatten, 100000 Mutterstellkappen und Muttersicherungen, 7000 Weichenböcke.
Gruppe C: 87 t Hakennägel, 605 t Schrauben, 17 t Stützknaggen.
Gruppe D: 2000000 Schwellenbezeichnungsnägel, 16000 Tränkungsnägel, 4164000 Unterlagsringe, lieferbar in der Zeit vom 15. Mai bis 15. Juli 1913.
Die für jede Gruppe zu benutzenden Angebothefte nebst Zeichnungen und Bedingungen sind in unserer Bureaukasse, Luisenstraße 31, hier zur Einsichtnahme ausgelegt, auch dort mit Angabe der Gruppe gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ für das Angebotheft und
4 ℳ für die zur Gruppe A
1,50 ℳ für die zur Gruppe C
je 1 ℳ für die zur Gruppe B oder D
gehörigen Zeichnungen und Bedingungen zu beziehen.
Die Angebote sind jede Gruppe für sich verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien Gruppe“ .... versehen portofrei bis zum Eröffnungstermin am 28. Februar 1913, vormittags 10 Uhr an uns einzusenden.
Ende der Zuschlagsfrist 31. März 1913.
Berlin NW. 6, den 4. Febr. 1913. (452)
Luisenstraße 31.
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

Für den Bau der neuen Wagenwerkstätte beim Bahnhofe Paderborn Nord soll die Lieferung von rund 440 t Gußeisenschienenplatten im ganzen oder getrennt nach 3 Losen vergeben werden. Das Verdingungsheft kann hier eingesehen und, soweit der Vorrat reicht, mittels bestellgeldfreier Postanweisung von 0,80 ℳ bezogen werden. Eröffnung der Angebote am 21. Februar 1913, 11 Uhr, hier.
Zuschlagsfrist 4 Wochen. Erfüllungsfrist 9 Wochen.
Paderborn, Hermann Kirchhoffstraße, den 8. Februar 1913. (477J)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung (b).

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.
In den Hauptwerkstätten 1a, b, 2a Breslau und Lauban stehen 18 ausgemusterte Lokomotiven zum Verkauf. Entsprechende Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau Breslau, Claassenstraße Nr. 12, bis 20. Februar 1913, vorm. 10½ Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotsformulare nebst Bedingungen können von dem vorgenannten Bureau in den Dienststunden von 8 bis 3 Uhr gegen Einzahlung oder porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ für ein Satz bezogen werden.
Breslau, im Februar 1913. (478J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Alte Oberbaumaterialien, wie Schienen, eiserne Schwellen, Laschen, Unterlagsplatten, Herz- und Kreuzungsstücke, Blech-, Eisen-, Guß- und Stahlschrot usw., sollen in verschiedenen Losen verkauft werden.
Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden an dem am 8. März d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet.
Der Zuschlag erfolgt bis zum 29. März d. J. (470)
Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 13. | 15. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Moderne Wirtschaftsgestaltungen.

Von Regierungsrat **Quaatz** in Posen.

Die Volkswirtschaft der Gegenwart, wie sie sich nach der Entwicklung der letzten beiden Menschenalter darstellt, unterscheidet sich von den früheren Zuständen in ihren Wesenszügen. Vielleicht eine der hervorstechendsten Umwälzungen ist die Auflösung der geschichtlich gewordenen und geographisch umgrenzten Wirtschaftsorganismen. Nicht nur der Staat der älteren Kultur, beispielsweise noch der Friderizianische und seine Zeitgenossen, suchte einen „geschlossenen" Wirtschaftskörper zu bilden und bildete ihn im großen Ganzen auch wirklich, sondern gleiches und in erhöhtem Maße galt auch von seinen Gliedern. Die Städte zumal vereinigten mit einer verhältnismäßig engen Zone ihrer Umgebung der Regel nach eine so große Zahl von Produktionszweigen und einen dementsprechenden Verbrauch in sich, daß sie weder eines in der Ferne liegenden Absatzgebietes bedurften, noch die wesentlichen Lebensbedürfnisse von weit her heranzuholen hatten. Ähnliches läßt sich sogar von der Familie sagen, die noch nicht alle Reste der Naturalwirtschaft abgestreift hatte, sondern noch zu einem bedeutenden Teile die Gegenstände ihres Bedarfes durch Backen, Spinnen, Gemüsebau, Tierzucht usw. selbst hervorbrachte.

All das hat sich so recht eigentlich erst geändert mit der Ausbreitung der Eisenbahnen. Die Entfernungen der Erzeugungs- und Verbrauchsstätten verkürzten sich „virtuell", d. h. ihrem Wesen nach. Denn wirtschaftlich ist eine Entfernung nicht die in metrischen Einheiten ausdrückbare Zahl, sondern das zu ihrer Überwindung notwendige Maß an Kraft und Zeit. Mit anderen Worten: die rein räumlich betrachtete Entfernung verlor an Bedeutung, Menschen und Dinge wurden einander näher gerückt. Die Städte vereinigten wachsende Menschenmassen in sich. Ihre Interessenkreise dehnten sich aus, weil die Lebensbedürfnisse von weit her herangeholt, die Erzeugnisse des Gewerbefleißes in weiterer Entfernung abgesetzt werden konnten. Ebenso erweiterte sich der Wirkungskreis der einzelnen wirtschaftlichen Unternehmung und damit die Möglichkeit ihrer Vergrößerung überhaupt. Die in dem Wert der Ware am Verbrauchsorte steckenden Transportkosten wuchsen nicht mehr im Verhältnis der reinen Entfernung, sondern wesentlich langsamer und machten erst sehr viel später der Absatzmöglichkeit ein Ende. Hand in Hand damit wuchsen die Bedürfnisse, allein schon durch die fortschreitende Technik. Die Möglichkeit der Großunternehmung war allgemein gegeben, die in der alten Volkswirtschaft nur unter besonderen Umständen (Fugger) sich entwickeln konnte.

Und jetzt beginnt ein eigentümlicher Prozeß des Wirtschaftslebens. Es zeigt sich immer stärker das Bestreben der wirtschaftlichen Atome, sich zu größeren Einheiten zusammen- oder — und zwar noch mehr — an größere Einheiten anzuschließen. Ein Prozeß so hervorstechender Eigenart, daß man von einem wirtschaftlichen Gesetze sprechen möchte, einem Gesetze der großen Wirtschaftseinheiten. Vielleicht am schnellsten, jedenfalls am wirksamsten hat sich das in Deutschland an dem wichtigsten Triebmittel dieser Entwicklung selbst gezeigt, an den Eisenbahnen. Die preußische Staatsbahnverwaltung, mit ihrem Milliardenvermögen, dem riesigen „mechanischen Apparat" und den Hunderttausenden ihrer Beamten und Arbeiter, ist vielleicht eine der merkhaftesten Formen der modernen Großunternehmung. Aber gleiches mußte auch in den großen Zweigen der Gütererzeugung hervortreten und naturgemäß am stärksten in der Erzeugung der Urprodukte; denn hier spielen Verfeinerung, Geschmack und Mode keine oder die geringste Rolle, der Produktionsvorgang bedarf also am wenigsten individueller Abwandlung.

Vom Standpunkt der preußischen Staatseisenbahnen aus gesehen, ist der wichtigste dieser Produktionszweige die Kohle. Nicht nur, weil sie allein etwa zwei Fünftel ihrer Transportmengen ausmacht, sondern auch wegen ihrer geographischen Verteilung und ihrer in vieler Beziehung eigenartigen Transportbedürfnisse. Die wichtigste Gattung ist die Steinkohle. Ihr Bedarf wird — abgesehen von der Einfuhr namentlich englischer

Kohle und von einigen kleinen Gewinnungsstätten — bekanntlich gefördert in den drei großen Erzeugungsgebieten Oberschlesiens, des Saargebiets und in dem nordwestlichen Kohlengebiet, das wir mit dem Namen des Ruhrreviers zu bezeichnen gewöhnt sind, obwohl diese Bezeichnung nach der gegenwärtigen Entwicklung nicht mehr vollkommen zutrifft. Dies Gebiet hat für uns das größte Interesse. Einmal ist seine Gewinnung die überwiegende. Im rheinisch-westfälischen Kohlengebiet wird mehr als die Hälfte der in Deutschland erzeugten Steinkohlen gefördert. Ferner ist die verkehrsgeographische Lage eine besonders eigentümliche und wichtige. Während die beiden anderen großen Kohlenreviere exzentrisch zum Schwerpunkte des deutschen Wirtschaftsgebietes liegen, ist es diesem räumlich wesentlich näher. Trotzdem ist es auf der anderen Seite in besonderem Maße dem Wettbewerbe des Auslandes ausgesetzt, dem sich in den großen Strömen, namentlich dem Rhein große Einfallstore bieten. Ebenso stößt es im Südwesten auf das Einflußgebiet der Saar, im Osten auf das Oberschlesiens. Fügt man hinzu, daß es stärker als diese mit der in raschem Aufschwunge befindlichen Braunkohle, namentlich der in der sogen. Kölner Bucht geförderten, zu kämpfen hat, so ergibt sich ein besonders interessantes Bild wirtschaftlichen Interessenstreites.

Hierzu treten die eigenartigen Transportverhältnisse, die nur zu verstehen sind, wenn man außer den natürlichen Verhältnissen die geschichtliche Entwicklung dieses Wirtschaftsgebietes und seiner Transportmittel ins Auge faßt. Nach seiner Natur setzt sich das niederrheinisch-westfälische Transportsystem aus ineinandergreifenden Eisenbahnlinien und Wasserstraßen zusammen. Jene sind nicht nach einem einheitlichen Plane entstanden, sondern unter dem Einflusse allernächster Bedürfnisse und eifrigen Wettbewerbes der großen Privatbahnen geworden, deren Hauptlinien noch heute die Grundlinien des Eisenbahnnetzes im Ruhrrevier bilden. Stückweise haben die Köln-Mindener, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Eisenbahn ihre Strecken von Westen nach Osten vorgeschoben, einander den Rang ablaufend, namentlich in dem Anschluß der damals ja noch zahlreichen Zechenbetriebe. Ihre Linien sind heute noch nicht nur betriebstechnisch richtunggebend, sondern werden auch im Volke noch immer mit ihren alten Namen genannt. Eine zweite Eigentümlichkeit dieses Eisenbahnsystems ist seine enge Verknüpfung mit den beieinander liegenden Rheinhäfen von Ruhrort, Duisburg und Hochfeld, welche, als Einheit genommen, einen der größten Binnenhäfen der Welt bilden. Hier ist die gewaltigste Ausfallpforte, aus der sich nach Westen hin der Strom der Kohle ergießt. Sichern diese Verhältnisse dem Kohlenrevier des rheinisch-westfälischen Beckens schon das lebhafte Interesse des Eisenbahnfachmannes, so treten hierzu noch Entwicklungsmomente, die die Blicke mit einer gewissen Spannung dieser Industrie zugewendet halten. Wie bemerkt, gipfelt das jetzige Bahnsystem in der Hauptsache in drei großen Strängen, die das Revier in westöstlicher Richtung durchziehen und im Westen in einer großen Hafeneinheit ausmünden. Die Entwicklung des Kohlenbergbaues aber verfolgt geographische Linien, die sich mit jenen Strängen kreuzen. Im großen ganzen strebt der Bergbau nach Norden vor, im Süden abgebaute und stillgelegte Betriebe zurücklassend. Gleichzeitig gewinnen der Rhein und seine Ufer eine ganz hervorragende Bedeutung. Um die dortigen Bodenflächen ist ein Kampf entbrannt, der von den neu entstandenen und stets wachsenden Riesenbetrieben mit dem Endziele geführt wird, die Erzeugnisse der eigenen Schächte und Hüttenwerke auf eigenen Transportmitteln nach eigenen Häfen zu verfrachten und ihre Bedürfnisse (Erze usw.) auf dem umgekehrten Wege zu empfangen. Es entstehen so Unternehmungen, wie sie das europäische Wirtschaftsleben bisher nicht gekannt hat, Betriebe, die sich selbst völlig genügen und weder bei der Erzeugung noch beim Transport bis zur Gestaltung des Fertigfabrikats wesentlich auf andere Betriebe angewiesen sind. Es ist klar, daß diese wirtschaftliche Entwicklung einer Staatsverwaltung, welche die wichtigsten Transportfunktionen der Volkswirtschaft ausübt, die interessantesten Aufgaben stellt.

Erschwert wird die Erfüllung ihrer Aufgaben in dem modernen Betriebe der Eisenbahn durch die eigentümlich enge Verbindung, in welcher der Transport mit der Kohlenförderung selbst steht. Die Organisation einer modernen Zeche sieht eine Lagerung des geförderten Stoffes regelmäßig nicht vor. In ununterbrochener Folge wird das Erzeugnis gefördert, verladen und rollt auf seinem zum Teile Hunderte von Kilometern langen Wege ab. Allen Schwankungen des Absatzes und teilweise der Förderung muß das Transportsystem folgen. Bei hoher Konjunktur müssen die Betriebsmittel in Scharen zu- und ablaufen, während sie in flauer Zeit vieler Gleiskilometer zu ihrer Aufstellung bedürfen. Es ist klar, daß diese eigenartig innige Verbindung zwischen Transport und Produktion einen hohen Grad von Elastizität bedingt, der nicht nur von den Bahnanlagen und dem Fuhrpark, sondern auch von der Personalverteilung, Betriebsführung und allgemeinen Organisation gefordert wird. Eine Anforderung, die noch gesteigert ist durch die Lage des Kohlenreviers, das auch von dem durchziehenden Personenverkehr durchflutet wird.

Diesen das Eisenbahnwesen treffenden Umständen tritt ein volkswirtschaftliches Moment allgemeinster Bedeutung hinzu. Eingangs wurde hingedeutet auf ein gewisses Gesetz, das sich in der Entwicklung wirtschaftlicher Unternehmungen zu zeigen scheint, ein Gesetz der großen Wirtschaftseinheiten. Eine der bedeutendsten Erscheinungsformen dieses Gesetzes in Deutschland, wenn nicht die bedeutendste, hat die rheinisch-westfälische Kohlenindustrie gezeitigt in dem so viel umstrittenen Kohlensyndikat. Niemand, der sich auch nur mit den Hauptfragen unseres Wirtschaftslebens bekannt machen will, kann an dieser Gestaltung vorbeigehen. Sich über ihr Wesen und ihre Bedeutung klar zu werden, ist schwierig. Beweise hierfür sind die harten Kämpfe, die für und wider in der öffentlichen Meinung geführt werden.

So darf es als ein Verdienst um unsere Wirtschaftsgeschichte und unsere Wirtschaftspolitik bezeichnet werden, wenn uns in klarer und bündiger Form eine Darstellung von dem Werden und dem Machtbereich, von den Erfolgen und den Kämpfen dieses Organismus gegeben wird, wie es durch Kurt Wiedenfeld in seinen neuerdings erschienenen zwei Bändchen mit dem Titel „Das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat“ geschehen ist.*) Sie bilden das erste Heft einer Folge „Moderne Wirtschaftsgestaltungen“, die uns der Verfasser damit verspricht. Der Titel des Unternehmens ist ein Programm, und der Wert dieses Programms rechtfertigt es, wenn er an die Spitze dieser Ausführungen gesetzt und der Versuch gemacht worden ist, den Gedankengängen des Verfassers von dem besonderen Standpunkte des Verkehrsmannes nachzuspüren.

Das Werkchen besteht, wie bemerkt, aus zwei Teilen. Der zweite, den der Verfasser in weitgehender Bescheidenheit in den Vordergrund rückt, bietet eine Anzahl Schaubilder, welche die Entwicklung des Ruhrbergbaus und des Kohlensyndikats darstellen. Sie sind nach der Vorrede dem Material des Kölner Museums für Handel und Industrie entnommen. Sie veranschaulichen in vorzüglicher Form die räumliche und wirtschaftliche Entwicklung des Ruhrbergbaus sowie die Verteilung der Kräfte in ihm. Der erste Teil enthält eine geschlossene Darstellung des Kohlensyndikats, seines Werdegangs und seiner Lebensbedingungen.

Aufgebaut ist diese Darstellung auf einer ebenso knappen wie trefflichen Untersuchung: „Wettbewerb und Interessenvereinigung“. Dem „Prinzip des schrankenlosen Wettbewerbs“, so zeigt der Verfasser, stemmt sich eine gegenteilige Bestrebung entgegen, welche die Schwankungen der Konjunktur, den Kampf aller gegen alle, einzudämmen, der Produktion sicherere Lebensbedingungen zu schaffen sucht. Für den Einzelunternehmer ist dies in der Regel ein aussichtsloses Beginnen. Seine Interessen

---

*) Bonn, 1912. A. Marcus u. E. Webers Verlag. Dr. jur. Albert Ahn. Preis brosch. 7,50 M.

drängen vielmehr häufig gerade in schlechten Zeiten nach Erweiterung seines Betriebes und verschärftem Kampfe gegen seine Wettbewerber, ein Kampf, dessen Grund und Ziel man vielleicht in dem Satze zusammenfassen kann: Für den Starken sind die schlechten Zeiten die besten. Auf der anderen Seite ist ein Großbetrieb heutiger Ausdehnung in der Anpassung an die Wirtschaftslage durch seine Größe und Struktur, die nach dem Schema hindrängt, wieder mehr behindert als ein kleineres Unternehmen, den ein Einzelwille unmittelbar lenken kann. So zwingen große und kleine Interessen zu einem Zusammenschluß, einer Organisation, als deren Ziele der Verfasser Marktunabhängigkeit und Marktbeherrschung bezeichnet.

Dieses Entwicklungsstreben zeigt Wiedenfeld nun in der Errichtung des Ruhrkohlensyndikats. Zunächst werden die Wirkungen der Bergbaufreiheit dargestellt. Sie gipfeln in einer starken Zunahme der Erzeugung (um das Zehnfache von 1850 bis 1880), einem ebenso starken Rückgange in der Zahl der Betriebsstätten (eine Erscheinung, die wir später auch in den Syndikatszeiten verfolgen können) und in einer außerordentlichen Unsicherheit des Gewinnes. Die Einigungsbestrebungen setzten naturgemäß in einer Zeit des Tiefstandes ein, in der zweiten Hälfte der 70er Jahre, zu derselben Zeit, als die deutsche Volkswirtschaft durch den Umschwung der Bismarckschen Wirtschaftspolitik sozusagen vom Rande des Abgrundes zurückgerissen wurde. Wir sagen: naturgemäß; denn die Zeiten des Mißgeschicks sind die Zeiten der Selbstbesinnung. — Lange Zeit dauerte es, bis die teilweisen Einigungen schließlich im Jahre 1893 in die Errichtung des Rheinisch - Westfälischen Kohlensyndikats ausmündeten, nachdem ein Jahr vorher der Brikettverkaufsverein, zwei Jahre früher das Westfälische Kokssyndikat gegründet worden waren. Unter den Gründern seien als hervorstechende Namen E. Kirdorf, Krabler und Müser genannt. In der Folge vereinigten sich die drei Kartelle zu dem Kohlensyndikat in seiner heutigen Gestalt nach dem Vertrage von 1903, der bis zum Ende des Jahres 1915 läuft. Vervollständigt wird die gewaltige Vereinigung durch ihre Absatzorganisationen, die Kohlenhandelsgesellschaften und das sogenannte Kohlenkontor für den Kohlenhandel des Rheingebiets.

Hiermit war der Aufbau eines Organismus beendet, der sich eine Regelung der Erzeugung, des Marktes und des Handels für die wichtigsten Brennstoffe der deutschen Volkswirtschaft zum Ziele gesetzt hat, und zwar mit dem Anspruche monopolartiger Herrschaft über die Kohle in ihren verschiedenen Verbrauchsformen vom Förderschacht bis zum Ofen. Wir sehen im folgenden, wieweit dieses Ziel Verwirklichung gefunden hat.

Zwei großen Gruppen von Widerständen begegnet der natürliche Entwicklungstrieb des Syndikats. Die eine liegt begründet in dessen Natur selbst, in seiner viel- und mannigfachen Zusammensetzung, während wir in der zweiten eine Reihe von Kräften wirksam sehen, die sich von außen der Macht dieses gewaltigen Wirtschaftskörpers entgegenstemmen.

In der Natur des Syndikats liegt es begründet, daß es in sich widerspruchsvolle Interessen auszugleichen hat. Wir sprachen von einem Gesetz der großen Wirtschaftseinheiten. Dieses wirkt nun nicht ungebrochen in einer Richtung. Einmal drängt es, wie schon bemerkt, zu einer Zusammenfassung bisher selbständig nebeneinander arbeitender Unternehmungen mit dem Ziele der Einigkeit nach außen. Das kann man als eine Wirkung in der Wagerechten bezeichnen. Mit ihr kreuzt sich aber eine ganz andersartige Richtung, in der Senkrechten, mit dem Ziele, die verschiedenen Stufen des wirtschaftlichen Lebensvorgangs in einer Unternehmung zu vereinigen. Eine Entwicklung, in der man ein gewisses Prinzip, das Prinzip der geschlossenen Unternehmung, wird erkennen können. Während früher die Regel war, daß ein Erzeugnis je nach den Stadien seiner Entwicklung (Rohfabrikat, Halbfabrikat, Fertigfabrikat in den verschiedenen Unterstufen) aus der Hand einer Industrie in die Hand der anderen und vom Großhandel bis zum Kleinhändler wanderte, zeigt sich jetzt bei vielen Produkten das Streben, das Gut bis zur Aushändigung an den letzten, den Verbraucher im eigentlichen Sinne, in der Hand eines gewaltigen Unternehmens zu halten, das alle Entwicklungsstufen der Industrie und möglichst auch des Absatzes umspannt. Das zeigt sich am merkhaftesten an den Gegenständen des Massenverbrauchs. Nach Beispielen brauchen wir uns nicht umzusehen. Sind doch die Riesenunternehmen der amerikanischen Ölerzeugung, des deutschen Elektrizitätsgewerbes u. a. m. immer wieder Gegenstände allgemeinster und lebhaftester Erörterung. Gleiches gilt von der Industrie der Kohle und der Schwerindustrie des Eisens.

Kehren wir zu unserem Buche zurück. Zur Begründung des alten Kohlensyndikats traten noch 98 Zechenunternehmungen mit einem Kontingente von 33½ Millionen Tonnen zusammen. Heute gehören zum Syndikat 67 Unternehmungen mit 79½ Millionen Tonnen. Der Kleine weicht, der Große steigt. Dieser „Zug ins Gewaltige", wie Wiedenfeld es ausdrückt, verschärft sich am Ende. Die Entwicklungskurven der Syndikatsteilnehmer gehen nur bei den größten (Rheinpreußen, Phönix, Deutsch-Luxemburg, Hibernia, Harpen, Gelsenkirchen) steil in die Höhe. Die größten Unternehmungen haben also Löwenanteile an der Entwicklung. Sehr interessant sind die Ausführungen des Verfassers über die aus dem Nebeneinander von groß und klein sich ergebenden Interessengegensätze, die man vielleicht dahin zusammenfassen kann, daß der Kleinbesitz ein Interesse an möglichst hohen Preisen, der Großbesitz an möglichst starker Erzeugung hat, ein Satz, der selbstverständlich nur mit den naturgemäßen Einschränkungen zu verstehen ist.

In diesem Gegensatz erschöpfen sich nun aber die inneren Schwierigkeiten des Syndikats keineswegs. Jener auf die Bildung großer Wirtschaftseinheiten drängende Zug der Entwicklung hat zu einer innigen Verbindung von Kohlenbergbau und Eisenindustrie geführt, deren Ergebnis die Riesengebilde der sogenannten gemischten Werke sind. Einige von ihnen stellen Beispiele „geschlossener Unternehmungen" in reinster Form dar. Es sei hier an die bekanntesten erinnert: die Firma Krupp, die nicht nur Kohlenzechen und Hütten, sondern auch überseeische Erzgruben, Schiffswerften, Schießplätze und Fertigfabrikation verschiedener Zweige in sich vereinigt und zur Herstellung vieler ihrer Erzeugnisse fremde Beihilfe überhaupt nicht mehr braucht, Thyssen, der sich am Niederrhein ein eigenes Industriereich mit eigenen Häfen und Eisenbahnen geschaffen hat und zu einem großen Teile sogar des Transports auf den Staatsbahnen gänzlich entraten kann. Ähnlich steht es mit den Werken wie Phönix, der Deutsch-Luxemburgischen Bergwerks- und Hütten-Aktiengesellschaft (Hugo Stinnes), der Gutehoffnungshütte (Haniel) u. a. m. Von diesem Zuge sind auch Unternehmungen ergriffen, die sich bisher auf den Bergbau beschränkt hatten, wie die von dem Begründer des Syndikats, E. Kirdorf, geleitete Gelsenkirchener Bergwerks-Aktiengesellschaft.

Auf den hieraus sich ergebenden, viel erörterten Streit der „reinen" und der „gemischten" Werke kann hier nicht eingegangen werden. Es sei auf die sehr interessanten Darlegungen Wiedenfelds hierüber verwiesen. Dagegen ist ein anderer Punkt zu erwähnen, der uns zu den von außen dem Syndikat begegnenden Widerständen überleitet, nämlich dem wechselseitigen Übergreifen der großen Werke einerseits des Ruhr-, anderseits des Saargebiets.

Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß sich das Ruhrgebiet in die Kohlenversorgung Deutschlands teilt mit den beiden anderen deutschen Gewinnungsgebieten an der Saar und in Oberschlesien sowie mit der Einfuhr englischer Kohle. Das Einflußgebiet letzterer reicht, dem Rheinstromgebiete folgend, bis nach Süddeutschland hinein, sich eigentümlicherweise mit dem der Ruhr- und Saarkohle kreuzend und überschneidend. Es beherrscht mehr

oder weniger die Küstenländer und nimmt großen Anteil an der Brennstoffversorgung der Reichshauptstadt. Hierneben wird der Wettbewerb der Braunkohle infolge günstiger natürlicher Gewinnungsverhältnisse und technischer Fortschritte bei der Brikett-erzeugung immer wichtiger. Am merkwürdigsten unter diesen Wettbewerben ist vielleicht das Verhältnis der Ruhr zur Saar. Hier im wesentlichen Staatsbetrieb, und zwar seit alter Zeit, dort ganz überwiegend eine ebenso eingewurzelte Herrschaft bodenständiger Privatunternehmungen, die sich noch zu einem großen Teil frei gehalten haben von der Umklammerung der großen Kapitalmächte, der großen Banken. Dazu wesentliche Unterschiede in der Kohlenbeschaffenheit, in der Art des Betriebes, in den Arbeiterverhältnissen, vor allem aber in den geographischen und damit in den Absatzverhältnissen. Diese feindlichen Brüder sind auf der anderen Seite aber wieder miteinander innig verbunden, wenigstens wenn man das Saarkohlengebiet mit dem lothringischen Erzgebiet als ein einheitliches Industrierevier betrachten will. In riesigen regelmäßigen Transporten senden diese beiden großen Industriereviere des Westens einerseits und des Nordwestens anderseits die wichtigsten Bedarfsstoffe der Hütten einander zu. Aber auch organisatorisch und finanziell werden sie miteinander verbunden dadurch, daß die großen Werke der einen Seite in mannigfachen Formen auf die andere übergreifen: Es sei erinnert an Thyssen, Stinnes (Saar-Mosel-Bergwerksgesellschaft), Stumm u. a. m. Aus diesen eigenartigen Zuständen erklärt sich auch das Schicksal des so viel erörterten und umkämpften Planes einer Wasserstraßenverbindung beider Gebiete durch Kanalisierung der Mosel.

Neben den Machtgrenzen, die dem Ruhrkohlensyndikat im wesentlichen durch die natürlichen Verhältnisse gesteckt sind, begegnet es anderen im Heimatlande selbst. Sie liegen darin, daß nicht alle Werke sich dem Organismus eingefügt haben. Es soll hier auf diese besonderen Umstände nicht eingegangen werden. Nur einer dieser „Außenseiter", der wichtigste muß erwähnt werden, weil seine Politik nicht nur, sondern sein Bestehen und seine Entwicklung an sich kennzeichnend sind für die grundlegenden wirtschaftlichen Anschauungen der Volksgesamtheit in ihren Abwandlungen. Es ist das der Bergfiskus im Ruhrgebiet.

Die Geschichte der fiskalischen Gruben im Ruhrgebiet (genauer im Gebiete der Lippe) gibt Kunde von dem Erfolge der Bestrebungen, die dem Staate eine Mitbestimmung bei der Versorgung des Marktes mit dem wichtigsten Brennstoffe heutiger Wirtschaft sichern wollen. Der Versuch einer weiteren Ausdehnung staatlichen Einflusses, der zu dem berühmten Hibernia-streit geführt hat, ist noch in frischer Erinnerung. Aus jüngster Zeit stammen die Verhandlungen über Beteiligung des Fiskus am Syndikat selbst, seine Beteiligung an der Rheinschiffahrt u. a. m. Diese Vorgänge gehören in das große Kapitel von der Einflußnahme des Staates auf den Bergbau, von der Wandlung der Anschauungen seit der Regalientheorie über die Bergbaufreiheit zur Mutungssperre und der lex Gamp. In dem gleichen Zusammenhange ist auch die Tarifpolitik des Staates auf den Staatsbahnen, wie seine Wasserstraßenpolitik (Schleppmonopol) zu erwähnen. Vielleicht — der Gedanke kann hier nur angedeutet werden — schließt sich hieran in der Zukunft auch eine Art Bodenpolitik, namentlich in dem Gebiete, das ich als den Brennpunkt der späteren Entwicklung ansehen möchte, am Niederrhein.

Wiedenfeld berührt auch dieses Kapitel: Staat und Bergbau; aber man vermißt auf dem allerdings heiklen Gebiete die tiefgreifende Systematik, die im übrigen seine Untersuchungen auszeichnet, auch wird man ihm hier schwerlich überall beitreten können, so bei seiner Verurteilung des Schleppmonopols und der bedingungslosen Verfechtung der Eisenbahnausfuhrtarife. Die im übrigen wirtschaftstheoretisch wieder meisterhafte Würdigung der Bedeutung des Syndikats, seiner Politik der Bedarfsdeckung und Preisbildung läßt hier und da Raum für Wünsche nach einer Ergänzung. So scheint mir etwas zu kurz gekommen zu sein die geographische Verschiebung des Kohlenbergbaus nach Norden, die Bedeutung des mehr und mehr — namentlich am Niederrhein — entbrennenden „Kampfes um das Land" oder um die Rheinufer, die Bedeutung des Großkapitals im Ruhrbergbau und im Zusammenhang damit das Thema: „Großunternehmen oder Syndikat in der Zukunft", ein Thema, für das Wiedenfelds Untersuchungen die besten Unterlagen vorbereitet haben. Um so mehr möchte man von ihm eine allgemeine Würdigung beider Unternehmungsformen in ihrer Bedeutung für den Ruhrbergbau wünschen. Es sind das Fragen — wir kommen hier auf das im Eingange dieser Zeilen gesagte zurück —, die zugleich die wichtigsten unserer Wirtschaftsentwicklung überhaupt darstellen. Erst damit würde — so glaube ich — sich ein Bild davon gewinnen lassen, ob wir in dem Rheinisch-Westfälischen Kohlensyndikat eine zur weiteren Entwicklung bestimmte Wirtschaftsform vor uns haben oder eine vorübergehende Erscheinung, in der gegeneinander wirkende Kräfte zu einem vorläufigen Ausgleich gelangt sind.

All das sind Wünsche, die, je weiter sie gehen, um so deutlicher den Wert des Werkchens zeigen. Denn — wer viel gibt, von dem wird mehr verlangt.

Beschlüsse der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

In der am 20. Dezember v. J. abgehaltenen Generalkonferenz ist über die im Laufe des verflossenen Jahres in der ständigen Tarifkommission unter Mitwirkung des Ausschusses der Verkehrsinteressenten vorberatenen Anträge, soweit sie nicht als „äußerst dringlich" oder „dringlich" inzwischen in Kraft gesetzt worden sind, mit folgendem Ergebnis Beschluß gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Die Einführung eines in der Farbe besonders gekennzeichneten Frachtbriefmusters für beschleunigtes Eilgut wird abgelehnt. 2. Durch Änderung der Ausführungsbestimmungen I zu § 58 und II zu § 77 der EVO. wird bestimmt, daß ein Gutgewicht bis zu 2 % des im Frachtbrief angegebenen Gewichts nur bei den ohne Antrag des Versenders auf der Versandstation vorgenommenen bahnamtlichen Kontrollverwiegungen und den auf Antrag des Verfügungsberechtigten auf der Bestimmungsstation vorgenommenen Nachwägungen vorgenommen wird, bei den auf Antrag des Versenders auf der Versandstation nachgewogenen Sendungen mit bereits im Frachtbrief angegebenem Gewicht dagegen das von der Eisenbahn festgestellte Gewicht für die Frachtberechnung maßgebend ist. Die Bestimmung wegen der Nachwägung auf der Empfangsstation gilt auch bei den vom Absender verladenen Stückgutsendungen. 3. Die Anlage II wird dahin ergänzt, daß Farben, soweit nicht in der Anlage C IV genannt, und Farberden zur Beförderung in bedeckten Wagen nur in Umhüllungen (Säcken, Fässern oder Kisten), die starkes Stäuben verhindern, angenommen werden. 4. Der zweite Satz in der Ausführungsbestimmung III (2) zu § 63 (5) der EVO., wonach bisher bei Wagenbestellungen auch die gewünschte Länge der Wagen anzugeben war, wird gestrichen.

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Der Antrag, zur Beseitigung von Zweifeln über die tarifarische Unterscheidung zwischen Stückgut und Wagenladungen die Allgemeinen Tarifvorschriften entsprechend zu ändern (vgl. Jahrg. 1912 Nr. 52, S. 847 d. Ztg.), wird abgelehnt. 2. Die Ausdehnung des Saatguttarifs auf Gemenge von Getreide und Hülsenfrüchten (§ 45 (1) der ATV.) wird gleichfalls abgelehnt. 3. Ebenso wird der Antrag auf Aufnahme einer Tarifvorschrift abgelehnt, nach der für Erdbeeren in Körben, Mirabellen, Pflaumen und Zwetschen in loser Schüttung nach Vereinbarung mit der Eisenbahn bei Selbstverladung durch den Versender gegen Zahlung einer Mindestfracht für 1500 kg (Eilgut) oder 2000 kg (Frachtgut) ein Wagen zur ausschließlichen Benutzung gestellt werden sollte. 4. Die Beiladung anderer Güter in Privatbierwagen wird durch folgenden neuen § 59a der ATV. geregelt: „Andere Güter als Bier dürfen bis zu einem wirklichen Gewicht von 1000 kg a) mit Bier in Privatbier-

wagen bei Auslieferung mit demselben Frachtbrief, b) in leeren Privatbierwagen, im Falle der Beiladung zu gebrauchten Emballagen des § 36 (1) bei Auslieferung mit demselben Frachtbrief, befördert werden. Die Fracht wird nach den allgemeinen Grundsätzen berechnet mit der Maßgabe, daß für das beigeladene Gut zu a stets die zutreffende Stückgutklasse anzuwenden und das Gewicht der Beiladung auf das Mindestgewicht von 2000 kg in § 59 (6) nicht anzurechnen ist. 5. Die Anträge, ungebündeltes Stab- und Formeisen, ausgebrauchte Gasreinigungsmasse und gebrauchte Zementsäcke in das Verzeichnis II (bedeckt zu befördernde Güter) aufzunehmen, werden abgelehnt. 6. Dagegen wird Futterrübenpflanzen (Setzlingen) die zuschlagfreie bedeckte Beförderung zugestanden. Gleichzeitig werden sie nebst den Gemüsepflanzen (Setzlingen) in den Eilgutspezialtarif aufgenommen. 7. Die im Spezialtarif II genannten Glas- und Tonwaren werden künftig auch bei der Ausfuhr in beliebiger Verpackung in bedeckten (auch großräumigen bedeckten) Wagen zuschlagsfrei befördert. (Gegen die von der Tarifkommission beschlossene äußerste Dringlichkeit wurde s. Zt. wirksamer Widerspruch erhoben). 8. Papiergarn, auch mit Baumwollauflage, ausgenommen Kabelgarn, wird in das Verzeichnis III (in großräumigen bedeckten Wagen zu befördernde Güter) aufgenommen. 9. Die gleiche Vergünstigung wird dem Rohtabak gewährt. Die Ziffer 53 (Rohtabak und Tabaksrippen) im Verzeichnis IV (in großräumigen offenen Wagen zu befördernde Güter) wird als entbehrlich gestrichen. (Gegen die von der Tarifkommission beschlossene äußerste Dringlichkeit wurde s. Zt. wirksamer Widerspruch erhoben).

10. Die Aufnahme von Kunststein-Treppenstufen in das Verzeichnis IV wird abgelehnt. 11. Späne zur Essigbereitung werden dagegen künftig zur Beförderung in großräumigen offenen Wagen zugelassen. 12. Das Verzeichnis V (zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassene Güter) wird durch Aufnahme folgender Artikel erweitert: flüssige Gerbstoffauszüge, Glycerin, Nitroxylol, Toluidin, Xylidin, Chlorbenzol, Nitrochlorbenzol, Nitroanisol und Schwefeläther. 13. Dem Antrage, frischen Spargel in den Eilgutspezialtarif aufzunehmen, wird nicht stattgegeben. 14. Ebensowenig findet der Antrag, Gasbadeöfen dem Stückgutspezialtarif zuzuweisen, die Zustimmung der Versammlung. 15. Akkumulatoren, auch zerlegt, mit oder ohne Schwefelsäurefüllung, jedoch mit Ausschluß von Schwefelsäure in besonderen Gefäßen, werden in den Spezialtarif I versetzt und zuschlagsfrei bedeckt befördert. Im Stückgutspezialtarif erscheinen sie fortan unter besonderer Ziffer. 16. Der Antrag, Magnetzünder für Explosions- oder Verbrennungsmotoren in den Spezialtarif I, den Stückgutspezialtarif und das Verzeichnis II aufzunehmen, wird entgegen dem Beschluß der Tarifkommission angenommen. 17. Die Aufnahme von Kaffeesurrogaten in den Spezialtarif I und in das Verzeichnis II wird abgelehnt. 18. In den Stellen „Tonerde" der Spezialtarife I und III sowie in Ziffer 170 des Verzeichnisses II wird das Wort „präparierte" gestrichen, da es handelsüblich nur rohe oder reine schwefelsaure Tonerde gibt. 19. Durch einen entsprechenden Zusatz wird bei den Tarifstellen „Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Baumwolle" und „Linters" des Spezialtarifs II zum Ausdruck gebracht, daß diese Artikel auch in gebleichtem Zustande dieser Tarifklasse angehören. Außerdem werden Linters in das Verzeichnis IV (in großräumigen offenen Wagen zu befördernde Güter) aufgenommen. Für die genannten Abfälle besteht diese Vergünstigung bereits. 20. Die Tarifstellen „Asphaltkohle" des Sp.-T. II und „Osmosewasser" des Sp.-T. III werden gestrichen, da diese Artikel nicht mehr Gegenstand des Eisenbahnverkehrs sind. 21. Buckelblechen, auch gelocht, wird künftig allgemein der Spezialtarif II eingeräumt, während diese Frachterleichterung bisher nur den Buckelblechen für Eisenbahnfahrzeuge zustand. 22. In der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II wird in Ziffer 6 hinter „Röhren, auch jutiert" eingeschaltet: „Brennstoffsparer (Ekonomiser), Radiatoren (Röhren für Heiz- und Kühlanlagen)", und am Schluß hinter „Fittings" hinzugefügt: „jedoch nicht Rußschaber und Ventile". 23. Der Antrag, Baggerteile in den Spezialtarif II zu versetzen, wird an die Tarifkommission zur nochmaligen Prüfung zurückverwiesen.

24. Die Anträge: a) unter dem Begriff „zum Zwecke der Materialprüfung roh vorgearbeitet" in der Ziffer 11a der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II auch das Bohren und Einschneiden von Gewinden zuzulassen oder aber b) die röhrenförmigen Glieder zu Heizkesseln für Dampf- und Warmwasserheizungen zu den Röhren des Sp.-T. II zu rechnen, werden abgelehnt. 25. Wurftauben werden dem Sp.-T. II zugewiesen. 26. Lederabschnitzel (Tarifstelle „Abfälle von Häuten und Leder"), denen der Spezialtarif III jetzt gewährt wird, wenn sie zur Verwendung von Lederwaren nicht mehr geeignet sind, sollen künftig den Sp.-T. III nur dann genießen, wenn sich aus ihnen Stücke von mehr als 5 cm im Geviert nicht schneiden lassen. Ferner sollen nach dieser Tarifklasse nur noch die lediglich zur Herstellung von Kunstleder geeigneten Spaltabfälle abgefertigt werden. Befinden sich bei einer Sendung unsortierter Lederabschnitzel einzelne Abfälle, aus denen sich Stücke von mehr als 5 cm im Geviert schneiden lassen, so wird gleichwohl die ganze Sendung nach dem Sp.-T. III abgefertigt. Abschnitzel von weißgarem (alaungegerbtem) Leder tarifieren nach einer besonderen Anmerkung als Leimleder. 27. Neben der eingedickten Abfallauge der Sulfitzellulosefabrikation wird auch die unverdickte in den Spezialtarif III und das Verzeichnis V aufgenommen. 28. Die Aufnahme von kalihaltigem Zeolithdünger als Kalktraßdünger unter die Tarifstelle „Düngemittel usw." des Sp.-T. III wird abgelehnt. 29. In derselben Tarifstelle werden Leimkalk und Leimkäse gestrichen und als besondere Stelle im Spezialtarif III aufgeführt. Damit wird ihnen die 20 prozentige Frachtermäßigung und der Stückgutspezialtarif entzogen. 30. Der Abs. 1 der Anmerkung zu Ziffer 2 der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Sp.-T. III wird dahin erweitert, daß auch für Stücke, die noch als Gegenstände ihrer Gattung, wenn auch nach vorheriger Bearbeitung, brauchbar sind, nachträglich die für Eisen und Stahl, alt, vorgesehene Tarifierung gewährt wird, wenn der Nachweis erbracht wird, daß sie eingeschmolzen oder zerschlagen worden sind. 31. In der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III wird ferner unter Ziffer 7 das Wort „Dampfpflüge" in „Maschinenpflüge" abgeändert, so daß künftig auch die gebrauchten elektrischen Pflüge unter diese Tarifstelle fallen. Außerdem werden Dynamolokomobilen, fahrbare Elektromotoren, Transformatoren, Verbrennungsmotoren und Explosionsmotoren nebst den zugehörigen Ankerwagen und Seilkarren, sämtlich gebraucht, in den Spezialtarif III aufgenommen und mit der früheren Ziffer 8 zu zwei besonderen Tarifstellen „Lokomobilen" und „Motoren" vereinigt. Endlich werden Gerätewagen zu Maschinenpflügen einschließlich der dazu gehörigen Geräte und Ersatzteile sowie Kabelwagen zu gebrauchten fahrbaren Elektromotoren einschl. der dazu gehörigen Kabel den in § 29 III (1) der A. T. V. genannten Maschinistenwagen gleichgestellt und damit als unbeladene Fahrzeuge dem Sp.-T. III bezw. II zugewiesen. 32. Der Antrag auf Gewährung des Spezialtarifs III für Eisenbetonwalzen wird abgelehnt. 33. Die tarifarische Unterscheidung zwischen Ton und Farberden wird den Vorschlägen der Tarifkommission entsprechend geregelt (zu vgl. Jahrg. 1912 Nr. 78 S. 1240 d. Ztg.). Es wird noch klargestellt, daß sämtliche Erden nicht nur im geschlemmten, getrockneten, gebrannten oder gemahlenen, sondern auch im gesiebten Zustande den Spezialtarif III genießen sollen. 34. Gerbholz, ausgelaugtes, auch mit anderen Gerbstoffen vermengt, zu Gerbzwecken nicht mehr geeignet, wird in den Sp.-T. III eingereiht. 35. Dem Antrage, Gipsformen in den Sp.-T. III zu versetzen, wird nicht entsprochen.

36. Der Stelle „Holzwaren" des Sp.-T. III werden als neue Ziffer 6 Futtertrockengestelle (Kleeböcke, Heinzen) angefügt. 37. Der Abs. 3 der Ziffer 3 der Stelle „Maiskleie" des Sp.-T. III wird dahin erweitert, daß neben der im Zollverfahren denaturierten Kleie auch die nachweislich zollfrei eingegangene Maiskleie stets nach Sp.-T. III abzufertigen ist. 38. Ferner werden in den Spezialtarif III neu aufgenommen: a) Kunstwolle (bisher im Spezialtarif I), b) Linoleum, altes, abgenutztes, und Linoleumabfälle (Schnitzel von unfertigem und neuem Linoleum), c) fetthaltige Rückstände der Ölbleichung, d) Schwefelnatrium, im Falle der Ausfuhr, e) Glimmerabfälle, lose oder in Säcken, und gemahlener Glimmer (Glimmer selbst wird durch eine Anmerkung bei Ziffer 1 der Stelle „Steine" des Sp.-T. III in die Allgemeine Wagenladungsklasse verwiesen), f) Speisereste, geröstet und gemahlen, g) Vitriol, gemischter (Eisen- und Kupfervitriol). Die beiden Artikel zu f) und g) werden außerdem in den Stückgutspezialtarif und das Verzeichnis II (bedeckungspflichtige Güter) aufgenommen. 39. Die Anträge, Nährsalzfutterkalk mit Drogen und phosphorsaures Natron (letzteres im Falle der Ausfuhr) in den Spezialtarif III einzureihen, werden abgelehnt. 40. Im Nebengebührentarif (Abschnitt IV) wird unter Ziffer 2(1) „Krangeld" wieder eine Höchstgebühr für Wagenladungen eingeführt, und zwar bei einem Gewicht der Ladung bis zu 15 t = 3 ℳ, von mehr als 15 t bis zu 20 t = 4 ℳ und von mehr als 20 t = 5 ℳ. Ferner wird durch eine Anmerkung zu Ziffer 1b „Ladegebühren" bestimmt, daß in den Fällen, wo die Eisenbahn auf der Bestimmungsstation die zoll- oder steueramtliche Behandlung eines Gutes betrieben und hierbei bereits eine Gebühr für Aus- und Einladen nach Ziffer VIII C 2a erhoben hat, bei Weiterverfrachtung dieses Gutes mit neuem Frachtbrief, ohne daß es den Gewahrsam der Zollbehörde oder der Eisenbahn verlassen hat, die Gebühr

für Verladung nicht nochmals erhoben wird. Der Antrag, die Gebühr für Verwägung eines leeren Wagens auf den früheren Betrag von 50 ₰ zu ermäßigen, wird abgelehnt.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

1. Die Behandlung der Tiersendungen, die auf Grund bundesrätlicher Bestimmungen nach einer Beförderungsdauer von 36 Stunden zu füttern und zu tränken sind, wird durch folgende neue Ausführungsbestimmungen zu § 49 (²) der EVO. geregelt: „III. Die Fütterung und Tränkung der Tiere liegt dem Absender ob. Er hat bei der Auflieferung unbegleiteter Sendungen eine in den Frachtbrief oder in den Beförderungsschein aufzunehmende Erklärung darüber abzugeben, wo und wie er die Fütterung und Tränkung vornehmen will. Wenn er die Erklärung nicht abgibt oder wenn die Verpflegung nicht rechtzeitig vorgenommen wird, so wird die Eisenbahn die Fütterung und Tränkung auf Gefahr und Kosten des Absenders veranlassen. Unterbleibt die Fütterung oder Tränkung oder wird die Verpflegung nicht sachgemäß ausgeführt, so haftet die Eisenbahn für den daraus entstandenen Schaden nicht. IV. Der Station, auf der die Fütterung oder Tränkung stattfinden soll, wird die Sendung auf Antrag des Absenders oder Begleiters telegraphisch vorgemeldet." — Die Telegrammgebühr beträgt 0,25 ℳ. (Gegen die von der Tarifkommission beschlossene äußerste Dringlichkeit wurde s. Zt. wirksamer Widerspruch erhoben). 2. Die Frachtermäßigung für Zuchtvieh wird auch auf Esel ausgedehnt. 3. Die Bestimmungen über die Abfertigung von Zuchtvieh werden dahin verschärft, daß der Versendungszweck künftig in einer Weise anzugeben ist, die eine Nachprüfung ermöglicht. Die Angaben müssen von der Stelle, die zur Bescheinigung der Zuchttiereigenschaft ermächtigt wird, als glaubhaft bescheinigt werden. Die Erklärung, daß die Tiere zu züchterischen Zwecken weiterverkauft werden sollen, genügt künftig nicht mehr. Außerdem behält sich die Eisenbahn das Recht vor, den Nachweis über den endgültigen Verbleib und die Verwendung der Tiere zu fordern. Endlich wird noch klargestellt, daß als Zuchttiere die rein oder durch planmäßige Kreuzung gezüchteten Tiere anzusehen sind. 4. Dem Vorstande des Reichsverbandes für deutsches Halbblut wird die Berechtigung zur selbständigen Ausfertigung von Bescheinigungen für Zuchtpferde erteilt. 5. Der Antrag auf Ausdehnung der Frachtermäßigung für Weidefohlen und Weidepferde auf Rinder, Schweine, Schafe und Ziegen, die zu Weidezwecken versandt und von der Weide mit der Eisenbahn nach demselben Versandorte zurückbefördert werden, wird zur nochmaligen Prüfung an die Tarifkommission zurückverwiesen. Für Wanderschafherden, die infolge seuchengesetzlicher Bestimmungen behufs Weidewechsels auf der Eisenbahn befördert werden müssen, wird eine 30 prozentige Frachtermäßigung zugestanden; daneben wird die Frachtermäßigung für Zuchtvieh nicht gewährt.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Die Beförderungsgebühren für Sonderzüge werden nach den Entfernungen der in Betracht kommenden Tarifteile II berechnet, es sei denn, daß diese etwas anderes bestimmen. Bestehen durchgehende Entfernungen nicht oder wird die Beförderung über einen im Tarif nicht vorgesehenen Bahnweg verlangt, so wird die Gesamtstreckenlänge durch Zusammenrechnung von Teilentfernungen der Tarifteile II ermittelt. (Neue Ziff. 2 der Allg. Ausf.-Best. zu § 12 EVO.) 2. Die Bestimmungen für Gesellschaftssonderzüge werden dahin erweitert, daß der zu erhebende Mindestbetrag nicht schon auf der Zugabgangsstation aufkommen muß, sondern auch durch Zugang auf den Unterwegsstationen erreicht werden kann (Allg. Ausf.-Best. A I b 2 zu § 12 EVO.) (Gegen die von der Tarifkommission beschlossene äußerste Dringlichkeit wurde s. Zt. wirksamer Widerspruch erhoben.) 3. Durch eine neue Ausf.-Best. 12 zu § 12 EVO., Abschnitt B, wird klarer zum Ausdruck gebracht, daß die Fahrpreisermäßigungen für mittellose Kranke und deutsche Kriegsteilnehmer unter C VI und VIII für die im Abschnitt B aufgeführten besonderen Beförderungsarten, z. B. mittels Transportbetts, nicht gewährt werden. 4. Der Antrag auf Ausgabe von Arbeiterkarten zur Ausübung des Wahlrechts für Körperschaften der sozialpolitischen Gesetzgebung wird abgelehnt. 5. Stipendiaten des Deutschen Museums von Meisterwerken der Naturwissenschaft und der Technik in München werden in der III. Klasse vom Wohnort nach München und zurück zum halben Fahrpreis, bei Benutzung von Schnellzügen unter Entrichtung des tarifmäßigen Zuschlags, befördert. Die Fahrpreisermäßigung wird gewährt: A. Schülern und Absolventen von Mittelschulen, Lehrerseminaren und Fachschulen. B. Arbeitern und Handwerkslehrlingen, sofern sie aus der Reisestiftung des Deutschen Museums ein Stipendium zum Zwecke des Studiums der Sammlungen des Deutschen Museums erhalten. 6. Den Angehörigen der freiwilligen Kriegskrankenpflege wird unter bestimmten Voraussetzungen die Beförderung in der II. Klasse zum halben Preis, in der III. Klasse zu Militärfahrpreisen (mit Gewährung von 25 kg Freigepäck für jede Fahrkarte), in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag, eingeräumt. 7. Die in der Ausf.-Best. C V 1 A zu § 12 EVO. für Vorstände und Pflegepersonal bestimmter öffentlicher Krankenanstalten vorgesehene Fahrpreisermäßigung wird künftig auch den Vorständen usw. der Anstalten zur Pflege von Krüppeln gewährt, sofern die Tätigkeit dieser Anstalten der tarifarischen Voraussetzung (satzungsgemäße Ausübung freier Liebestätigkeit) entspricht. 8. Die Mittellosigkeitsbescheinigungen ausländischer Ortsbehörden (Ausf.-Best. C VI 4 a zu § 12 EVO.) müssen fortan durch das zuständige deutsche Konsulat beglaubigt sein; außerdem ist den in fremder Sprache abgefaßten Bescheinigungen eine durch das deutsche Konsulat beglaubigte deutsche Übersetzung beizugeben. 9. Der Antrag, die Fahrpreisermäßigung zum Zwecke der Arbeitsvermittlung (Ausf.-Best. C VII zu § 12 EVO.) auch bei Benutzung von Eilzügen zu gewähren, wird abgelehnt. 10. Die Anrechnung des Schnellzugzuschlags bei Weiterfahrt, wenn a) ein Reisender im Auslande eine Schnellzugskarte bis zur deutschen Zielstation nicht erhalten kann oder b) ein Reisender im Schnellzuge sich erst unterwegs entschließt, über den Bereich seiner Fahrkarte hinauszufahren, wird abgelehnt. 11. Die Bestimmungen über die Vorausbestellung bestimmter Plätze in D-Zügen (Ausf.-Best. 2 zu § 15 EVO.) werden wie folgt geregelt: „In den Zügen, die in den Fahrplänen mit D (Durchgang) bezeichnet sind, werden den Reisenden, die Fahrkarten für den betreffenden Zug besitzen, bestimmte Plätze in den Wagen zugewiesen. Reisende, die Fahrkarten zur Fahrt von der Abgangsstation eines D-Zuges besitzen oder bestellen, können bestimmte Plätze auch im voraus bestellen. Bei telegraphischer Bestellung numerierter Plätze werden 25 ₰ für jede Bestellung erhoben, wenn die Fassung des Telegramms dem Stationsbeamten überlassen wird. Werden gleichzeitig Fahrkarten, Gepäckscheine und bestimmte Plätze bei derselben Station telegraphisch bestellt, so wird die Gebühr von 25 ₰ nur einmal erhoben. Die im voraus bestellten Plätze müssen auf der Abgangsstation des D-Zuges eingenommen werden; andernfalls erlischt der Anspruch auf den bestimmten Platz." 12. Die Geltungsdauer der Übergangskarten in höhere Wagenklassen ist die gleiche, wie die der Fahrkarten, zu denen sie gelöst sind. Berechtigt die Fahrkarte zu mehr als einer Fahrt, so gilt die Übergangskarte gleichwohl nur zu einer, wenn auch mit Unterbrechung zurückgelegten Fahrt und nicht länger als vier Tage. (Ergänzung der Ausf.-Best. 2 zu § 20 EVO.) 13. Die Zulassung von Automobilreifen als Reisegepäck wird abgelehnt. 14. Sportschlitten von mehr als 4 m Länge und 40 kg Einzelgewicht werden künftig als Reisegepäck angenommen. Doch wird dem Auflieferer die Pflicht, beim Ein-, Um- und Ausladen zu helfen, auferlegt. (Ausf.-Best. 2 zu § 30 und 11 zu § 32 EVO.). 15. Die Behandlung der Fahrradkarten auf Zugwechselstationen wird dahin geändert, daß der Reisende im Falle der Überführung des Rades auf einen anderen Zug den Abschnitt bei der Aushändigung des Rades zur Entwertung der erteilten Quittung sowie bei der Übergabe am Packwagen des Anschlußzuges zur Erteilung einer neuen Quittung vorzuzeigen hat. (Ausf.-Best. 8 d zu § 32 EVO.).

Außerhalb der Tagesordnung wird beschlossen, zu § 65 (¹) EVO. folgende neue Ausführungsbestimmung aufzunehmen: „Alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, müssen von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärungen beizugeben und dies auf dem Frachtbriefe zu vermerken." Der Beschluß wird für sofort bindend erklärt mit der Maßgabe, daß er erst zum 1. April 1913 zugleich mit Einführung der neuen Eisenbahn-Zollordnung durchgeführt wird.

Die übrigen Beschlüsse der Generalkonferenz werden, wenn nicht bis Mitte Februar d. J. wirksamer Widerspruch erhoben wird (§ 4 (³) der Geschäftsordnung), ebenfalls am 1. April d. J. durch Neuausgabe der Tarifteile I oder durch Nachträge in Kraft gesetzt.

Die Verkehrsanlagen von Togo.

Die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1911 wurden etwas ungünstig beeinflußt durch den bekannten, am 17 Mai 1911 erfolgten Einsturz der Landungsbrücke in Lome. Der dadurch herbeigeführte Rückgang des Verkehrs und seiner Einnahmen wird aber mehr als ausgeglichen durch das Erträgnis der am 1. April 1911 eröffneten 160 km langen Hinterlandbahn Lome-Atakpame, deren Ergebnis hier in der Statistik zum ersten Mal erscheint. Faßt man also die Ergebnisse der gesamten Verkehrsanlagen: Küstenbahn, Inlandbahn, Hinterlandbahn und Landungsbrücke zusammen, so erhält man eine Steigerung der Roheinnahmen gegen das Vorjahr um 366 454 ℳ = 44 %, der allerdings auch eine solche der Betriebsausgaben um 212 694 ℳ = 37,4 % gegenübersteht. Der Betriebsüberschuß mit 418 677 ℳ zeigt demnach noch ein Mehr gegen das Vorjahr von 153 760 ℳ = 58 %. Die Ziffern stellen sich im Einzelnen, wie folgt: Einnahmen aus Personenverkehr 287 687 (i. V. 164 550) ℳ, aus Güterverkehr 830 938 (582 843) ℳ, aus Tierverkehr 2001 (2768) Mark, aus sonstigen Quellen 79 367 (83 378) ℳ, zusammen 1199 993 (833 539) ℳ; Betriebsausgaben 781 316 (568 622) ℳ; Betriebsüberschuß 418 677 (264 917) ℳ; Betriebsziffer: 65,1 (68,2) %.

Der erhöhte Mindestpachtzins von 523 000 (früher 306 500) ℳ, der mit Rücksicht auf das Hinzutreten der Bahn Lome-Atakpame für das Rechnungsjahr 1911 um 216 500 ℳ gesteigert wurde, ist wesentlich infolge des Brückeneinsturzes vom Gesamtüberschuß nicht voll erreicht worden. Daß indessen die Bahn Lome-Atakpame schon im ersten Betriebsjahr den ihrer vollen Leistungsfähigkeit entsprechenden Anteil am Pachtzins sogleich herauswirtschaften würde, war auch wohl kaum zu erwarten, denn jeder neuen Bahn im Schutzgebiet muß man eine gewisse Zeit lassen, um sich ihren Verkehr erst zu schaffen und zu entwickeln. Da die Bahn Lome-Atakpame an dem Betriebsüberschuß nur mit 47 831 ℳ beteiligt ist, so ergibt sich, daß die beiden anderen Bahnen und der Landungsbetrieb im Rechnungsjahr 1911 trotz des Brückeneinsturzes 105 929 ℳ mehr als im Vorjahre herausgewirtschaftet haben. Dieses Ergebnis darf man gewiß als befriedigend bezeichnen und daraus gute Aussichten auf die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Verkehrsanlagen des Schutzgebietes herleiten. Mit Rücksicht auf den durch den Brückeneinsturz herbeigeführten Verkehrsrückgang der Landungsbrücke ist beabsichtigt, den Mindestpachtzins für das Rechnungsjahr auf 450 000 ℳ herabzusetzen. Der von der Pächterin zu leistende Zuschuß für dieses Jahr würde sich demnach auf 450 000 — 418 677 = 31 323 ℳ belaufen.

a) Die Betriebsergebnisse der Küstenbahn (44 km), verglichen mit denen des Vorjahres, stellen sich wie folgt: Einnahmen aus Personenverkehr: 82 394 (i. V. 62 397) ℳ, aus Güterverkehr 13 772 (9831) ℳ, aus Tierverkehr 522 (733) ℳ, aus sonstigen Quellen 6093 (24 354) ℳ; Gesamteinnahme: 102 781 (97 315) ℳ, also mehr 5466 ℳ = 5,6 %. Betriebsausgabe 72 215 (106 365) ℳ, also weniger 34 150 ℳ = 32,1 %. Betriebsziffer 70,3 (109) %. Betriebsüberschuß 30 566 ℳ (Fehlbetrag von 9050 ℳ). — Befördert wurden: 74 344 (83 094) Personen, 2 218 545 (2 546 525) Personenkm, 7368 (4400) Tonnen Güter, 319 632 (185 861) Tonnenkilometer und 30 202 (28 818) Zugkm.

b) Betriebsergebnisse der Inlandbahn (119 km): Einnahmen aus Personenverkehr 117 099 (i. V. 90 184) ℳ, aus Güterverkehr 292 559 (258 206) ℳ, aus Tierverkehr 787 (708) ℳ, aus sonstigen Quellen 20 541 (56 201) ℳ; Gesamteinnahmen 430 986 (405 299) ℳ, also mehr 25 687 ℳ = 6,3 %. Betriebsausgaben 177 126 (239 790) ℳ, also vermindert um 62 664 ℳ = 26,1 %. Die Betriebsziffer ist demnach von 59 auf 41,1 % herabgegangen und der Betriebsüberschuß von 165 509 auf 253 860 ℳ, also um 88 351 ℳ = 53,4 % gestiegen. — Es wurden befördert 70 307 (65 596) Personen, 3 525 910 (3 516 310) Personenkm, 12 615 (11 401) Tonnen Güter, 951 236 (866 395) Tonnenkm und 57 387 (54 615) Zugkilometer.

Bei beiden Bahnen springt die starke Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehr, um 32 und 29,8 %, und die beträchtliche Einschränkung der Betriebsausgaben, um 32,1 und 26,1 %, in die Augen. Erstere beruht wohl hauptsächlich auf der am 1. April 1911 mit gutem Erfolge eingeführten Erhöhung der Fahrpreise in der III. (farbigen) Klasse von 2 auf 2,5 ₰, also um 25 %. Dies bringt bei im ganzen rd. 5,6 Mill. Personenkilometern allein eine Mehreinnahme von 28 000 ℳ. Die verhältnismäßige Einschränkung der Betriebsausgaben gegen das Vorjahr erklärt sich hauptsächlich durch das Hinzutreten der neuen Bahn, wodurch eine Verdoppelung der Betriebslänge gegen das Vorjahr herbeigeführt wurde. Sie ermöglichte naturgemäß eine wesentlich bessere Ausnutzung der Betriebsverwaltung. Die Zugkilometer haben sich einschließlich der der Bahn Lome-Atakpame von 83 433 im Vorjahre auf 142 213, also um 58 780 = 71 % gesteigert, während die Betriebsausgaben nur von 346 155 auf 515 415 ℳ, also um 169 260 ℳ = 49 % zugenommen haben.

Daß der Viehverkehr in Togo leider noch keine Bedeutung hat, lassen seine Ertragsziffern aufs neue erkennen. Der Güterverkehr der Küstenbahn, dessen Erträgnis unter der bekannten Frachtfreiheit der Durchfuhrgüter leidet, hat sich zwar gegen das Vorjahr mit seinem Tiefstande etwas gehoben, aber die Höhe der Jahre 1907, 1908 und 1909 noch nicht wieder erreicht. Das fast gänzliche Ausbleiben der früheren Maisausfuhr infolge der schlechten Maisernte macht sich hier noch sehr bemerkbar. Dagegen ist der Verkehr an Ölpalmfrüchten erheblich gestiegen.

c) Die Ergebnisse des ersten Betriebsjahres der Bahn Lome-Atakpame: Einnahmen aus Personenverkehr 80 692 ℳ, aus Güterverkehr 185 234 ℳ, aus Tierverkehr 404 ℳ, aus sonstigen Quellen 47 575 ℳ, im ganzen 313 905 ℳ; Betriebsausgaben 266 074 ℳ; Betriebsziffer 84,8 %; Betriebsüberschuß 47 831 ℳ. Befördert wurden: 39 859 Personen, 2 309 280 Personenkm; 8567 t, 680 379 tkm; 54 624 Zugkm. Auf das Zugkilometer kommen also im Durchschnitt 42 Personen und 12,4 t. Die Einnahme- und Verkehrsziffern bleiben erheblich hinter den Ziffern der etwa gleich langen Manengubabahn (für 9 Monate des ersten Betriebsjahres), vergl. Nr. 70, S. 1117, Jahrg. 1912 d. Ztg., und auch etwas hinter denen des ersten Betriebsjahres 1907 der etwas kürzeren Bahn Lome-Palime zurück. Die Betriebsausgaben sind augenscheinlich noch sehr hoch. Ihre Höhe bringt die Betriebsziffer auf den beträchtlichen Satz von 84.8. Hier wird man für die Zukunft am ehesten auf eine Besserung der Wirtschaftlichkeit hoffen dürfen.

d) Ergebnisse des Landungsbetriebes in Lome: Einnahmen aus Personenverkehr 7502 (i. V. 11 968) ℳ, aus Güterverkehr 339 373 (314 806) ℳ, aus Tierverkehr 287 (1327) ℳ, aus sonstigen Quellen 5159 (2823) ℳ; im ganzen 352 321 (330 924) ℳ, also mehr 21 397 ℳ = 6,45 %; Betriebsausgaben 265 901 (222 467) Mark, also mehr 43 434 ℳ = 19,5 %; Betriebsziffer 75,5 (67) %; Betriebsüberschuß 86 420 (108 457) ℳ, also weniger 22 037 ℳ = 20,3 %. Befördert: 3526 (4889) Personen, 38 230 (37 508) Tonnen; davon Einfuhr 17 854 (23 241), also weniger 5387 t = 23 %, und Ausfuhr 20 376 (14 267), also mehr 6109 t = 42,8 %.

Die Betriebsausgaben haben sich wesentlich stärker gegen das Vorjahr gesteigert als die Betriebseinnahmen, die Betriebsziffer ist daher von 67 auf 75,5 % in die Höhe gegangen; der Betriebsüberschuß hat sich um rd. 22 000 ℳ = 20,3 % gegen das Vorjahr verringert. Unter dem Brückeneinsturz hat naturgemäß der Personen- und der Tierverkehr stark gelitten. Der Güterverkehr aber und sein Erträgnis zeigt gleichwohl eine gewisse Steigerung, besonders in der Ausfuhr. Dadurch dürfte erwiesen sein, daß der bedauerliche Unfall, der vorübergehend zur vollständigen Außerbetriebsetzung der Landungsbrücke nötigte, dem Handel des Schutzgebietes auf die Dauer keinen Schaden zufügen wird. Inzwischen ist übrigens dem Übelstande durch den Bau einer Notbrücke abgeholfen.

Im Betriebsdienst der Verkehrsanlagen waren beschäftigt 28 (27) weiße und 24 (16) farbige Beamte und 808 (407) farbige Arbeiter. An Eisenbahnbetriebsmitteln sind vorhanden 15 Lokomotiven, 15 Personenwagen und 168 (145) Gepäck- und Güterwagen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Baubericht der preußisch-hessischen Bahnverwaltung** für den Zeitraum vom 1. Oktober 1911 bis 1. Oktober 1912 ist dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangen. Der Bericht gibt Rechenschaft über den Stand der Ausführungen bei den Eisenbahnbauten und über die Verwendung der Mittel. Wir werden demnächst einen ausführlicheren Bericht bringen.

— **Einstellung von Dienstanfängern des technischen Dienstes.** Der preußische Eisenbahnminister hat schon in einem früheren Erlaß darauf hingewiesen, daß er die Zahl der technischen Hilfskräfte zu vermindern beabsichtige. Die Zahl der alljährlich einzustellenden technischen Bureauaspiranten beider Klassen ist deshalb, wie ein neuerlicher Erlaß v. 25. Januar d. J. besagt, bereits von 4 auf 10 % der in den Etatsunterlagen festgesetzten Beamtenkopfziffern erhöht worden. Im Etat für 1913 sind die Etatsstellen der technischen Eisenbahnsekretäre und Bureauassistenten erheblich vermehrt worden, damit bewährte technische Hilfskräfte als Beamte angestellt werden können. Um

aber die Verminderung der technischen Hilfskräfte noch weiter zu beschleunigen, empfiehlt sich eine weitere Erhöhung der Zahl der alljährlich einzustellenden Dienstanfänger des technischen Bureaudienstes. Der Herr Minister verkennt nicht, daß dabei eine bestimmte Grenze innegehalten werden muß, da die Güte der vorgeschriebenen Ausbildung nicht beeinträchtigt werden darf, und sieht deshalb davon ab, über die als Mindestzahl vorgeschriebenen 10 % der Beamtenkopfziffern hinaus bestimmte Zahlen festzusetzen. Er wünscht jedoch, daß innerhalb jener Grenze auch über die 10 % hinaus Dienstanfänger des technischen Dienstes in tunlichst großer Zahl eingestellt werden und überläßt den Königlichen Eisenbahndirektionen, hiernach das weitere zu veranlassen. — Nach dem bereits gültigen Grundsatze sind alle Dienstanfänger ohne Einrechnung in die für den technischen Bureaudienst bewilligten Gesamtkopfzahlen zu beschäftigen. Selbstverständlich muß aber erwartet werden, daß die vermehrte Einstellung von Dienstanfängern eine verminderte Einstellung technischer Hilfskräfte zur Folge haben wird. Als Ziel ist ins Auge zu fassen, daß die Ergänzung des technischen Bureaupersonals fortan tunlichst nur durch unmittelbare Einstellung von Dienstanfängern erfolgen soll, wie es für den Landmesserdienst bereits ohne Einschränkung vorgeschrieben werden konnte.

— **Antwort des preußischen Eisenbahnministers auf die Wünsche des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands.** Dieser Verband hatte dem preußischen Eisenbahnminister eine Denkschrift überreicht, in der um Erfüllung einer Reihe von Verkehrswünschen gebeten wurde. Darauf ist dem Verband, wie das Verbandsorgan mitteilt, vor kurzem ein Bescheid zugegangen, der zum Teil von allgemeinem Interesse ist. Die Antwort des Ministers lautet u. a. wie folgt:

„Für die Einrichtung von Schlafwagen dritter Klasse hat die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen ein Verkehrsbedürfnis nicht erkennen können. Ebensowenig vermag ich dem Wunsche auf Einstellung von Speisewagen in die Eilzüge Rechnung tragen, weil diese aus Abteilwagen zusammengestellt sind. Sollte für einzelne Eilzüge ein Bedürfnis nach solchen Wagen auftreten, so käme ihre Umwandlung in zuschlagpflichtige Schnellzüge in Frage. Eine erneute Zulassung der bei der Tarifreform beseitigten Umschreibung von Fahrkarten auf kürzere oder längere Wege ist seit Aufhebung der Rückfahrkarten im innerdeutschen Verkehr weder nötig noch zweckmäßig. Wie ich bereits in meinem Bescheid vom 8. April 1909 ausgeführt habe, wissen die Reisenden bei einfachen Fahrten fast immer schon vor Antritt der Reise, welchen Weg sie einschlagen werden. Für die nur ganz vereinzelt vorkommenden Fälle, in denen dies nicht der Fall ist, braucht aber eine in ihrer Handhabung schwierige Ausnahmebestimmung um so weniger eingeführt zu werden, als der Fahrpreis nicht ausgenutzter Fahrkarten von der Eisenbahnverwaltung erstattet wird. Insoweit für einzelne Reiseverbindungen, die häufiger gebraucht werden, noch keine direkten Fahrpreise bestehen sollten, stelle ich ergebenst anheim, ihre Einführung bei den zuständigen Königlichen Eisenbahndirektionen zu beantragen. Meine Stellung zu der Frage einer Änderung der Fahrkartensteuer habe ich bei den Beratungen des preußischen Landtages und des Reichstages wiederholt darzulegen Gelegenheit gehabt; ich glaube, sie daher als allgemein bekannt voraussetzen zu dürfen. Ob und wann an eine Revision der Steuer herangegangen werden kann, hängt von den Umständen ab, die meiner unmittelbaren Einwirkung entzogen sind."

— **Beratung über die Entwicklung des Güterverkehrs in Oberschlesien.** Unter Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Steinbiß fand am 11. d. M. im Sitzungssaale der Eisenbahndirektion Kattowitz zwischen Vertretern des schlesischen Handels und Gewerbes und Vertretern der Eisenbahndirektionen Breslau, Kattowitz und Posen sowie des Eisenbahnzentralamts Berlin die alljährliche Beratung über die Entwicklung des Güterverkehrs und die Bemessung des Wagenbedarfs für 1913 statt. Nach dem Ergebnis der Beratung wird die Steigerung des oberschlesischen Kohlen- und Koksversandes auf 8 %, die des niederschlesischen Kohlen- und Koksversandes auf 6 %, die von Eisen und Stahl auf 5 %, von Zement auf 5 % und von Eisenerzen auf 8 % berechnet.

— **Eisenbahnunfall bei Vieselbach.** Amtlich wird gemeldet: Am 10. d. M., abends 8 Uhr 30 Minuten, ist der Personenzug 806 bei der Ausfahrt auf dem Bahnhof Vieselbach infolge falscher Weichenstellung im Gleis IV durch Auffahren auf den Prellbock beim Endstellwerk entgleist. Die hinter der Lokomotive laufenden drei Güterwagen mit neun Militärpferden nach Würzburg und Ludwigsburg wurden hierbei ineinander geschoben. Getötet wurde der Kanonier Wolpert, Regiment 29, 6. Batterie, Ludwigsburg, und drei Pferde. Der Sachschaden ist erheblich. Verletzt wurde sonst niemand. Bis zur Aufnahme des zweigleisigen Betriebes um 3 Uhr nachts wurde der Verkehr zwischen Vieselbach und Erfurt eingleisig aufrecht erhalten. Die Untersuchung ist eingeleitet worden. — Eine spätere amtliche Meldung lautet: Bei den Aufräumungsarbeiten des in Vieselbach entgleisten Zuges 806 ist noch die Leiche eines Dragoners des 7. Dragonerregiments gefunden worden, dessen Name durch das Regiment noch ermittelt wird.

— **Einsichtnahme in die Tatbestandsprotokolle der Eisenbahn in Beschädigungsfällen.** Von den Frachtgebern ist es vielfach nachteilig empfunden worden, daß ihnen bei Beschädigung von Gütern in die von der Eisenbahnverwaltung bestimmungsgemäß aufzunehmenden Tatbestandsprotokolle keine Einsicht gewährt oder eine Abschrift nicht erteilt wurde. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben hiergegen, gestützt auf die Bestimmungen im Internationalen Übereinkommen und in der Verkehrsordnung sowie auf gerichtliche Entscheidungen, bei der Eisenbahnverwaltung die Änderung der zurzeit bestehenden gegenteiligen Handhabung beantragt. Wie den Ältesten jetzt amtlich mitgeteilt wird, sind die Güterabfertigungsstellen nunmehr angewiesen worden, etwa bei ihnen gestellte Anträge der Verkehrtreibenden auf Aushändigung von Abschriften der Tatbestandsaufnahmen nicht mehr grundsätzlich zurückzuweisen, sondern sie sofort dem zuständigen Verkehrsamt vorzulegen.

— **Ruhrkohlenmarkt.** Nach der Essener Zeitschrift „Glückauf" kann die allgemeine Lage des Ruhrkohlenmarktes im Januar als günstig bezeichnet werden. Da der Wagenmangel, unter dem der niederrheinisch-westfälische Steinkohlenbergbau in dem letzten Viertel von 1912 außerordentlich zu leiden hatte, mit dem neuen Jahre so gut wie beseitigt war und die Wagengestellung den weitgehendsten Anforderungen der Zechen fast in vollem Umfang zu entsprechen vermochte, so erreichte die Förderung eine sehr große Höhe, und entsprechend umfangreich war auch der Absatz. Der gute Geschäftsgang in fast allen Zweigen unsers gewerblichen Lebens kam in der großen Aufnahmefähigkeit der Industrie, die sehr flott abrief, zum Ausdruck, dagegen war die Nachfrage in Hausbrandsorten einigermaßen schwach. Bei günstigem Wasserstand des Rheins verzeichneten die Versendungen auf der Wasserstraße, vor allem nach den oberrheinischen Häfen, einen außerordentlich großen Umfang. Der Absatz in Fettkohle war recht befriedigend und hat den des Vormonats überholt. Der Versand in Gas- und Gasflammkohle wies in allen Sorten eine kräftige Steigerung gegenüber dem Vormonat auf. In Eß- und Magerkohle ging der Gesamtversand ebenso wie die durchschnittliche Tageslieferung gleichfalls über das Ergebnis des Vormonats hinaus. Das Mehr wurde in den unaufbereiteten Sorten und in Feinkohle geliefert; der Absatz in Nußkohle bewegte sich in dem Rahmen des Dezember-Versandes. In allen Kokssorten war ein erheblicher Mehrabruf gegenüber den vorausgehenden Monaten festzustellen; der Nachfrage konnte durch die großen Lieferungen der Zechen entsprochen werden. In Briketts zeigten die Versandziffern gegen den Vormonat eine Steigerung; der Absatz kann als verhältnismäßig befriedigend bezeichnet werden. . . . Für 90er Benzol hielt die gute Nachfrage an, und die Herstellung genügte nicht, den Bedarf zu decken.

— **Ministerialdirektor Rudolf Schmidt †.** Wiederum hat der Tod in die Reihen der hohen Beamten der preußischen Staatseisenbahnverwaltung eine schmerzliche Lücke gerissen. Am 10. Februar d. J. ist der Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Wirkliche Geheime Oberregierungsrat Rudolf Schmidt im fast vollendeten 61. Lebensjahre nach langem Krankenlager durch den Tod abberufen worden. Wir entnehmen dem Nachruf des „Reichsanzeigers" folgendes: „In dem Verstorbenen verliert der Königliche Dienst einen Beamten von hoher Begabung, ausgezeichneten Kenntnissen und großer Schaffenskraft, der an leitender Stelle der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und der Reichseisenbahnverwaltung mit großem Erfolge gewirkt hat."

„Schmidt, am 8. März 1852 geboren, wurde am 22. September 1880 zum Gerichtsassessor ernannt und bald darauf in die Staatseisenbahnverwaltung übernommen. Nachdem er hier eine Reihe von Jahren in verschiedenen Stellungen erfolgreich tätig gewesen und in den Jahren 1895 bis 1897 das verantwortungsreiche Amt eines Oberregierungsrats bei den Eisenbahndirektionen in Kattowitz und Altona wahrgenommen hatte, wurde er am 15. Juli 1897 zur Übernahme der Geschäfte eines Referenten in die Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten berufen und durch Allerhöchste Bestallung vom 1. November 1897 zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat ernannt. Am 22. November 1900 erfolgte seine Beförderung zum Geheimen Oberregierungsrat. Als es im Jahre 1906 galt, die Leitung der schwierigen und wichtigen Eisenbahndirektion in Cöln in andere Hände zu legen, fiel die Wahl auf Schmidt, der dieses verantwortungsreiche Amt 3½ Jahre lang mit bestem

Erfolge verwaltet hat, um es am 1. Januar 1910 — unter Übertritt in den Reichsdienst — mit dem Amte des Präsidenten der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg (Elsaß) zu vertauschen. Zum gleichen Zeitpunkt wurde Schmidt zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse befördert. Auch in dieser bedeutsamen Stellung erwarb er sich große Verdienste und fand vielfache Anerkennung. Im Mai v. J. wurde er unter Ernennung zum Ministerialdirektor mit der Leitung der Verkehrsabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten betraut. Mit frischem Mut und großer Arbeitsfreudigkeit übernahm er das neue Amt, das seinen reichen Erfahrungen und seinem regen Schaffensdrang ein weites Feld zu erfolgreicher Betätigung bot. Nur wenige Monate sollte es ihm indes vergönnt sein, hier zu wirken. Ein allzufrüher Tod riß ihn vorzeitig aus verdienstvollem Wirken heraus; sein Heimgang wird von der Staatseisenbahnverwaltung, der seine Lebensarbeit gehörte, als ein schmerzlicher Verlust beklagt. Seine unermüdliche Arbeit und treueste Pflichterfüllung, seine vortrefflichen Charaktereigenschaften sichern ihm bei allen, die ihn kannten, ein ehrendes Andenken über den Tod hinaus."

Wir fügen dem Nachrufe des „Reichsanzeigers" noch den besonderen Nachruf hinzu, den die „Köln. Ztg." dem Verstorbenen widmet. Es heißt da: „Die glänzende Laufbahn, die Ministerialdirektor Schmidt infolge seiner hervorragenden Tüchtigkeit und seiner reichen Kenntnisse durchgemacht hat, hat durch den plötzlichen Tod einen allzu frühen, unerwarteten Abschluß erhalten. Seine Tätigkeit als Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln steht sowohl bei seinen früheren Untergebenen wie bei der Cölner Handelswelt und in der Bürgerschaft noch in bestem Andenken. Er hat sich hier vortrefflich bewährt. Stets hat er die von den Handelskammern des Bezirks und andern Korporationen ausgesprochenen Verkehrswünsche nach Möglichkeit gefördert. Mit Vertrauen und Freundlichkeit kam er seinen Untergebenen entgegen und war ihnen, gleichviel ob sie Beamte oder Arbeiter waren, ein gütiger und wohlwollender Vorgesetzter. Unter seiner Amtsführung sind die großen Eisenbahn-Neubauten in der Trankgasse und Umgebung zum großen Teil ausgeführt und die gewaltigen Eisenbahn-Um- und Neubauten auf der rechten Rheinseite sowie die großen Bauwerke der Hohenzollern- und Südbrücke ihrer Vollendung ein gutes Stück entgegengeführt worden. Für Cölner Art und rheinisches Wesen hatte er volles Verständnis, so daß er sich in der Cölner Bürgerschaft großen Ansehens erfreute."

— **Personalnachrichten.** Der vortragende Rat im Reichseisenbahnamt, Geheime Regierungsrat Vogel, ist zum Geheimen Oberregierungsrat ernannt.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienst einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Hans Lehmann und Gaede bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Erbe und Lindner sowie der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs v. Steinwehr bei der Eisenbahndirektion in Cöln.

Österreich.

— **Lokalbahn Görz-Cervignano.** In der Görzer Handels- und Gewerbekammer fand am 9. d. M. eine Versammlung von Vertretern der an dem Bau der Bahnlinie Görz-Cervignano beteiligten Gemeinden und öffentlichen Körperschaften des österreichischen Friaul statt. Es wurde einstimmig eine Resolution zum Beschlusse erhoben, worin mit Rücksicht auf die Wichtigkeit und Dringlichkeit der Erschließung der fruchtbaren Friauler Ebene für den Bahnverkehr die Aufnahme der Linie Görz-Cervignano in den Lokalbahngesetzentwurf und ihr ehebaldigster Ausbau erbeten wird, wobei hervorgehoben wird, daß diese Linie nicht nur für die bessere Verwertung der fortschreitenden landwirtschaftlichen Erzeugnisse Friauls, sondern auch für die zukünftige industrielle Entwicklung und die Förderung des Fremdenverkehrs als zweite Staatsbahnverbindung des Inlandes mit dem Meere von größter Bedeutung ist. Auch wird betont, daß die Entwicklung Monfalcones als Industriehafen und Grados als Strandbad vom Baue dieser Linie wesentlich abhängen. Überdies wurden Telegramme an den Ministerpräsidenten und an den Eisenbahnminister abgesendet, in denen die Dringlichkeit des Bahnbaues dargelegt und dessen Sicherstellung in der Lokalbahnvorlage, und zwar in Anbetracht der mißlichen Finanzlage der Friauler Gemeinden einerseits und des zugesicherten Landesbeitrages anderseits, möglichst ohne Beitragsleistung einzelner Interessenten erbeten wird.

— **Einschränkung der Refaktien bei den Staatsbahnen.** Im Jahre 1910 wurden von den österreichischen Staatsbahnen 1012 Frachtermäßigungen für den eigenen Bereich und 383 Frachtermäßigungen für den Bereich der im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen veröffentlicht. Im Jahre 1911 ging die Zahl der Refaktien auf den staatseigenen Linien auf 454 und im Jahre 1912 auf 289 zurück. Desgleichen sank die Zahl der auf den Privatbahnen im Staatsbetriebe gewährten Frachtermäßigungen beträchtlich, und zwar im Jahre 1911 auf 103 und im Jahre 1912 auf 71. Für die staatseigenen und vom Staate betriebenen Linien zusammen hat also die Staatsbahnverwaltung im Jahre 1910 noch in 1395 Fällen, im Jahre 1911 nur in 557 und im Jahre 1912 nur noch in 390 Fällen Frachtermäßigungen verlautbart.

— **Tarifermäßigungen auf den Lokalbahnen der österreichischen Staatsbahnen.** Sämtliche ermäßigten Frachtsätze, die auf den vollspurigen, im Betriebe der Staatsbahnen stehenden Lokalbahnen gelten, werden mit Gültigkeit vom 28. Februar d. J. aufgehoben. Die Befristung der Ermäßigung ist darauf zurückzuführen, daß eine Revision der Lokalbahntarife im Zuge ist, in deren Zusammenhange insbesondere auch die auf den Lokalbahnen bestehenden Frachtermäßigungen einer Überprüfung unterzogen werden sollen. Da die erforderlichen Vorerhebungen und Tarifarbeiten bis zum Ende des Vorjahres nicht beendet werden konnten, stellte sich die Notwendigkeit heraus, die Frachtermäßigungen zum Teil noch bis auf weiteres aufrecht zu erhalten. Ihre Geltungsdauer wurde jedoch bis Ende Februar d. J. beschränkt, damit die Möglichkeit gewahrt bleibe, mit diesem Zeitpunkte die entsprechenden Erhöhungen durchzuführen.

— **Die Eisentarife im Verkehr mit Rumänien.** Kürzlich fand im Eisenbahnministerium eine Besprechung über die künftige Gestaltung der Eisentarife zwischen Österreich und Rumänien statt. Die rumänischen Eisenbahnen haben alle ermäßigten Tarife, die bisher für die Einfuhr österreichischer Eisenerzeugnisse bestanden haben, gekündigt und beabsichtigen, mit 1. August die Normaltarife anzuwenden, was eine bedeutende Erhöhung der Frachten zur Folge haben muß. Das Eisenbahnministerium sucht nun im Einvernehmen mit den Interessenten die Wege zu finden, auf denen es möglich wäre, eine solche Erschwerung der österreichischen Ausfuhr nach Rumänien zu verhindern. In der Konferenz wurde unter anderem die Frage erörtert, inwieweit durch neue kombinierte Donau-Umschlagstarife den rumänischen Erhöhungen begegnet werden könnte. Es würde sich hierbei um eine Ausgestaltung des für den Verkehr zwischen der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und den rumänischen Staatsbahnen schon jetzt bestehenden kombinierten Tarifes über die verschiedenen Umschlagsplätze Rumäniens handeln. Es dürfte immerhin möglich sein, den Donauweg zur Erleichterung der Schwierigkeiten heranzuziehen. — Das Eisenbahnministerium hat die Wünsche der Interessenten zur Kenntnis genommen, um diese nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Die ungarischen Staatsbahnen haben sich, wie verlautet, schon bereit erklärt, jene Frachtsätze, welche bisher in die direkten Tarife für den Verkehr zwischen Österreich und Rumänien eingerechnet waren, auch weiterhin zuzugestehen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monat Dezember 1912 nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1912 Kr.		gegen 1911 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	33 153 700	+	1 504 529
Südbahn (ungarisches Netz)	1 732 318	+	3 631
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	388 359	+	9 412
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 550 197	+	17 515
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. . .	109 300	+	32 432
Fünfkirchen-Barcser E.	130 800	+	13 065
Hauptbahnen zusammen	37 064 674	+	1 580 584
Lokalbahnen zusammen	7 799 305	+	271 098
insgesamt	44 863 979	+	1 851 682

Im ganzen Jahre 1912 betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen 461 600 730 Kr., jene der Lokalbahnen 89 970 336 Kr., insgesamt somit 551 571 066 Kr. Diese Zahlen bedeuten gegen das Vorjahr eine Besserung der Ergebnisse bei den Hauptbahnen um 40 262 672 Kr. = 9,56 %, bei den Lokalbahnen um 5 083 324 Kr. = 5,99 % und insgesamt um 45 345 996 Kr. = 8,95 %. An der erfreulichen Mehrung der Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen beteiligen sich die ungarischen Staatseisenbahnen mit 35 979 980 Kr. = 9,7 %, die ungarischen Linien der Südbahn mit 2 241 046 Kr. = 9,07 %, die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn mit 60 116 Kr. = 1,86 %, die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 1 761 250 Kronen = 8,89 %, die Mohács-Pécser Eisenbahn mit 70 735 Kr. =

5,67 v. H. und die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn mit 149 545 Kr. = 10,24 v. H.

Die durchschnittliche Betriebslänge ist bei den Hauptbahnen 9948,7 km (i. V. 9987,7 km), bei den Lokalbahnen 11 966,9 km (i. V. 11 387,2 km), insgesamt sonach 21 915,6 km gegen 21 374,9 km im Vorjahre. Das Gesamtnetz hat sich somit im soeben abgelaufenen Jahre um 540,7 km vergrößert. Der Zuwachs betrug bei den Lokalbahnen sogar 579,7 km, dagegen trat bei den Hauptbahnen eine Verminderung des Umfanges um 39 km ein.

— **Eisenbahnbau Székelyudvarhely-Csikszereda.** Der Bau der Székler Ringbahn wurde im Jahre 1909 vollendet, in welchem Jahre auch die Eröffnung der Bahn erfolgte. Die Interessen des sogenannten Széklerlandes sind jedoch durch den Betrieb dieser Bahn nicht in vollem Maße befriedigt worden. Die Eisenbahnen in Groß- und Kleingockelthale dienen nur halbwegs ihrem Zwecke, da die Leistungen einer Verbindungsbahn, für welche diese Eisenbahnlinien eigentlich gelten sollten, nur im beschränkten Maße hier abgewickelt werden können. Der Güterverkehr zwischen den Komitaten Csik und Udvarhely wird durch Fuhrwerke auf der Landstraße abgewickelt, da diese nur 50 km lang ist, wohingegen die Eisenbahnverbindung auf großen Umwegen 254 km beträgt. Dies ist der Grund, weshalb der Bau einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung zwischen Székelyudvarhely und Csikszereda von den Interessenten dringendst verlangt wird. In diesem Belange hat die Handels- und Gewerbekammer in Marosvásárhely eine ausführliche Denkschrift ausgearbeitet, in welcher der Ausbau besagter Verbindungslinie auf Grund des Gesetzartikels VII. 1895 (über den Bau der Széklerbahnen) von dem Handelsministerium verlangt wird, nachdem im genannten Gesetzartikel der Ausbau dieser Verbindungslinie bereits gesichert war. Nun ist Aussicht vorhanden, daß diese fehlende Strecke bald errichtet wird.

— **Die Kaposvárer Hauptwerkstätte.** Wie bekannt, planen die ungarischen Staatseisenbahnen schon seit langem, möglichst im Mittelpunkte des donaurechtsseitigen Netzes eine große Werkstätte zu errichten, die den Zweck verfolgen soll, die reparaturbedürftigen Fahrzeuge in einer nahen Werkstätte unterzubringen, um hierdurch die zahlreichen Leerfahrten nach entfernt gelegenen Werkstätten zu vermeiden. Die neue Hauptwerkstätte ist mit einem Kostenaufwande von 8 Millionen Kronen in der Nähe von Kaposvár in Aussicht genommen; der erste Teil wurde im Jahresetat von 1913 bereits eingestellt. Nun erheben sich jedoch Stimmen, die die Errichtung der Hauptwerkstätte in Dombovár wünschen. Die Anhänger dieses Planes verweisen darauf, daß das Material von den Strecken Budapest-Dombovár, Pécs (Fünfkirchen)-Dombovár, Baja-Dombovár und Veszprém-Dombovár schneller an Ort und Stelle gelangen würde. Der Entfernungsunterschied würde sich auf 31 km belaufen, so zwar, daß bei der Hin- und Rückbeförderung eine Ersparnis für den Wagen von 62 Wagenkilometern erreicht werden würde. Dann müßte auch in Betracht gezogen werden, daß, wenn die Werkstätte in Kaposvár errichtet wird, die ohnedies überbürdete Strecke Dombovár-Kaposvár noch mehr belastet werden würde. Die Anhänger des Dombovárer Planes bemerken noch, daß bei Verlegung der bosnischen Wegrichtung von Szabadka-Dálja nach dem rechten Donauufer eine noch weitergehendere Belastung der Linie Kaposvár-Zágráb (Agram) zu erwarten ist; auch das spricht für die Erbauung der Hauptwerkstätte in Dombovár. Es werden aber außer den hier angeführten betriebstechnischen Gründen noch andere angeführt. So vor allem die finanziellen Schwierigkeiten bei Erwerbung des nötigen Geländes, die sumpfige Beschaffenheit des Grundes. Zum Schlusse will man noch auf jene Schwierigkeiten hinweisen, die angeblich einer späteren Erweiterung der geplanten Kaposvárer Hauptwerkstätte hindernd im Wege stehen. Ob die hier angeführten Umstände den wohldurchdachten Plan einer in der Nähe der Station Kaposvár zu errichtenden Hauptwerkstätte zu Fall bringen werden, darüber wird in allernächster Zeit Beschluß gefaßt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Lokomotiven für die Fahrversuche auf der französischen Südbahn.** Nach der „Schweizer. Bauztg." hat die französische Südbahn 6 elektrische Lokomotiven nach einer neuen Bauart für die Fahrversuche mittels Einphasenwechselstroms auf der Linie Perpignan-Villefranche der „Chemins de fer du Midi" ausgeschrieben. Die genannte Quelle meldet nunmehr auf Grund eines längeren Aufsatzes von A. Bidault des Chaumes im „Génie civil" das Ergebnis dieser Lokomotiv-Konkurrenz. Es gingen aus dem Wettbewerb siegreich hervor die Lokomotiven der französischen Thomson-Houston-Gesellschaft (mechanischer Teil der Lokomotive von der schweizerischen Lokomotivfabrik Winterthur), der Westinghouse-Gesellschaft und der „Ateliers de Constructions électriques du Nord et de l'Est". Die motorische Ausrüstung der zwei zuerst genannten Lokomotiven umfaßt je zwei hochgelegene 600 PS-Motoren, mit geneigten Kuppelstangen (Thomson-Houston-Winterthur) bezw. mit Dreiecks- und Zahnrad-Antrieb (Westinghouse) der Triebachsen; die drei 400 PS-Motoren der dritten Lokomotive sind ebenfalls hochgelegen und arbeiten mittels Zahnradübertragungen auf Hohlwellen, die die Triebachsen umgeben und mit ihnen federnd gekuppelt sind. Während einer Stunde mußten die Lokomotiven je 1500 PS leisten. Ihre höchste Anfuhrzugkraft war auf 12 500 kg festgestellt; anderseits hatten sie für eine Zuglast von 280 t auf der Bergfahrt eine Geschwindigkeit von 40 km/Std. und für eine Zuglast von 100 t entsprechend eine Geschwindigkeit von 60 km/Std. zu entwickeln. Das Motorsystem aller siegreichen Lokomotiven ist dasjenige des Seriemotors, wobei indessen für den Anlauf der Motoren der Thomson-Houston-Gesellschaft eine Schaltung nach dem Repulsionsprinzip angewendet wird.

— **Seilbahnen zur Erzverladung auf der Insel Elba.** Auf der Ostseite der Ensel Elba finden sich in dem Bergland nördlich von Rio Marina reiche Eisenerzlager; ihre Ausbeutung geschieht von der „Bergbau- und Hüttengesellschaft Elba", die 2000 Arbeiter beschäftigt. Die beiden wichtigsten Gruben liegen bei Rio Albano (tägliche Förderung 800 t Erz mit einem mittleren Eisengehalt von 40 %) und bei Portello (tägliche Förderung 1200 bis 1400 t Erz mit 80% Eisen). Einen Teil dieses Erzes verhüttet die Gesellschaft selbst in Porto Ferraio auf Elba, ein großer Teil des hochwertigen Erzes wird aber auch von italienischen Gesellschaften in Bagnoli bei Neapel und in Piombino verarbeitet. Der Transport des Erzes nach Porto Ferraio geschieht auf Segelschiffen von 150 bis 600 t, nach Italien auf Dampfern von 3000 bis 4000 t Tragfähigkeit. Um die Schwierigkeiten zu beseitigen, die die steil abfallende Küste der Verladung des Erzes bot, hat die Gesellschaft durch die Firma Bleichert zwei Seilbahnen bauen lassen. Die Hauptschwierigkeit bei diesen Anlagen bestand darin, daß die Bahnen 100 bis 200 m weit ins Meer hinaus geführt werden mußten, weil die Schiffe nicht näher an das Land heranfahren können. Pfeilerbauten aus Stein oder Walzeisen wären der Gründungskosten wegen zu teuer geworden. Man hat deshalb für beide Bahnen pfahlwerkartige Unterbauten aus Eisenbahnschienen hergestellt, auf denen das eigentliche Tragwerk errichtet ist. Die Tragwerke im Meere sind 3 m breit und bilden an den Enden Plattformen von 30 m Länge und 9 m Breite. An der Verladestelle hängen die Wagen 13 m über dem Wasserspiegel, so daß selbst hochbordige Schiffe bequem beladen werden können. Die Erzverladung geschieht mit beweglichen Trichtern. Die Bahn bei Rio Albano ist 300 m lang; davon 250 m wagerecht und 50 m geneigt. Auf ihr verkehren stündlich 200 Wagen in Zwischenräumen von 18 Sekunden und mit 21 m gegenseitigem Abstand, so daß sich für das Seil eine Sekundengeschwindigkeit von 1,2 m ergibt. Es befinden sich immer 28 Wagen unterwegs und 6 an der Belade- und Wiegestelle. Die ganze Anlage erfordert 25 Mann zur Bedienung; davon werden drei mit dem Verholen der Schiffe beschäftigt. Das Übergewicht der beladen zu Tal gehenden Wagen liefert 30 PS. Diese werden zum Antrieb einer Pumpe für die Wäscherei ausgenutzt.

Die Bahn bei Giovi Portello hat eine Länge von 740 m bei 120 m Gefälle. Sie leistet dasselbe wie die von Rio Albano und liefert einen Kraftüberschuß von 70 PS., der aber nicht ausgenutzt, sondern von einer Flügelradbremse aufgezehrt wird.

— **Lokomotivbestellungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Die Verwaltung dieser Bahn hat soeben eine wichtige Bestellung von 150 Lokomotiven und 150 Tendern aufgegeben. Das sind, wie das Journal des Transports bemerkt, verhältnismäßig ungewöhnlich hohe Ziffern für einen einzigen Auftrag. Während der vier Jahre von 1901—1904 hat die Gesamtzahl der Lokomotivbestellungen aller großen französischen Eisenbahngesellschaften für ein Jahr im ganzen kaum mehr als 100 betragen; allmählich hat sich diese Zahl erhöht und im Jahre 1911 die Höhe von 635 erreicht, wahrscheinlich wird die Ziffer für 1912 noch höher gewesen sein.

— **Betriebseinnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Auch im zweiten Halbjahr 1912, dem ersten des laufenden Betriebsjahres 1912/13, weisen die Einnahmen der italienischen Staatsbahnen eine erfreuliche Zunahme auf, welche diesmal ausschließlich auf das Wachsen des Verkehrs und nicht auf Tariferhöhungen zurückzuführen ist. Nachstehende Tabelle gibt einen Ueberblick über die Einnahmen, verglichen mit denen der gleichen Vorjahrszeit.

	Hauptnetz			Straße von Messina			Schiffahrt		
	II. Halbjahr 1912	II. Halbjahr 1911	Unterschied	II. Halbjahr 1912	II. Halbjahr 1911	Unterschied	II. Halbjahr 1912	II. Halbjahr 1911	Unterschied
Mittlere Betriebslänge	13 682	13 434	+ 248	23	23	—	1065	1065	—
Reisende . .	108 666 713,—	103 835 922,07	+ 4 830 790,93	116 288,—	110 957,04	+ 5 330,96	1 016 507,—	1 010 414,78	+ 6 092,22
Gepäck und Hunde . . .	4 907 672,—	4 625 773,14	+ 281 938,86	5 122,—	4 903,40	+ 218,60	—	—	—
Eilgut	31 419 708,—	30 030 290,29	+ 1 380 417,71	55 657,—	53 144,31	+ 2 512,69	194 393,—	189 583,82	+ 4 809,18
Frachtgut .	138 540 961,—	132 328 516,35	+ 6 212 444,65	127 733,—	121 966,79	+ 5 766,21	—	—	—
Insgesamt .	283 535 054,—	270 820 461,85	+ 12 714 592,15	304 800,—	290 971,54	+ 13 828,46	1 207 900,—	1 199 998,60	+ 7 901,40

— **Eisenbahn-Elektrisierungen in England.** In der in diesen Tagen stattgefundenen Generalversammlung der London Brighton and South Coast Railway begründete der Vorsitzende die nunmehr beschlossene weitere Elektrisierung der Bahn mit folgenden Äußerungen: Ich möchte jetzt auf die großen Vorteile eingehen, die wir durch Einrichtung des elektrischen Betriebes erreicht haben, und ich kann nichts besseres tun, als Ihnen die nackten Tatsachen angeben. Wie Sie wissen, sind folgende Strecken elektrisiert: die Süd-London-Linie zwischen London Bridge und Victoria, zwischen Victoria und Crystal Palace, London Bridge und Crystal Palace durch Dulwich und Tulse Hill. Vor der Elektrisierung fuhren 496 Züge täglich aus und nach Victoria Station. Augenblicklich fahren 739 Züge täglich. In London Bridge Station fuhren früher 663, jetzt 901 Züge täglich aus und ein. Nimmt man den Arbeitstag zu 18 Stunden, das heißt von 6 Uhr vormittags bis 12 Uhr nachts, so ergibt das eine durchschnittliche Stundenleistung von 50 Zügen auf dieser Station, ich brauche wohl kaum sagen, daß dies unter den gegebenen Verhältnissen die erreichbare Grenze ist. Sie werden sich erinnern, daß der elektrische Betrieb auf der South London-Strecke vor über drei Jahren eingeführt wurde und daß der Dampfbetrieb ganz eingestellt wurde. Das Ergebnis zeigte sich darin, daß die Zahl der beförderten Personen über 4 500 000 mehr im Jahr war als in dem letzten Jahr des Dampfbetriebs, oder 14 Millionen mehr während des ganzen Zeitraums. Die Victoria und Crystal Palace-Strecke wurde vor 18 Monaten in elektrischen Betrieb genommen, und während dieser Zeit betrug die Zunahme rd. 4 Millionen beförderte Personen. Die London Bridge und Crystal Palace-Strecke ist seit sechs Monaten in Betrieb, und in dieser Zeit haben wir auf dieser Strecke über 319 000 Personen mehr befördert. Diese Zunahme hätte bei dem Dampfbetrieb nicht erreicht werden können. Sie ist nur bewirkt worden durch die schnellere Zugfolge bei elektrischem Betriebe und die bessere Anfahrbeschleunigung der Züge. Die pünktliche Einhaltung des Fahrplans bei dem elektrischen Betrieb war zufriedenstellend während der ganzen Berichtszeit, nur in wenigen Fällen fand eine Unterbrechung von einigen Minuten statt. Von Zeit zu Zeit wurden Einwände gegen die Unterhaltung der Oberleitung erhoben, ein großer Teil ist schon seit 5 Jahren eingerichtet, jedoch wurde bisher keine erhebliche Abnutzung entdeckt. Die Kosten der Unterhaltung der gesamten Oberleitung betrugen bisher 2927 £, 21 £ für Meile und Jahr. Die übrigen Verhältnisse sind gleich zufriedenstellend. Diese Erfolge führten natürlich die Direktion dazu, die Frage des ganzen Vorortverkehrs eingehend zu studieren und zu überlegen, ob es nicht ratsam wäre, die übrigen Vorortstrecken zu elektrisieren, und zwar den Teil zwischen London und Croydon, Purley und Coulsdon auf der direkten Linie nach Brighton, zwischen London und Sutton und Cheam auf der direkten Linie nach Portsmouth. Es ist von größter Wichtigkeit, diesen Verkehr der Bahn zu erhalten, besonders im Hinblick auf die täglich wachsende Konkurrenz der Straßenbahnen und Motoromnibusse. Hierzu kommt, daß bei dem starken Verkehr auf den Strecken Croydon-London und Sutton-London unter den bestehenden Verhältnissen eine Verbesserung nicht möglich ist. Nach genauer Prüfung der Sachlage und infolge des bisherigen Erfolges bei elektrischem Betrieb hat die Direktion beschlossen, die erwähnten Strecken zu elektrisieren. Die Aufträge dafür werden bald herausgegeben.

Soweit der von uns der „B. B.-Z." entnommene Bericht des Vorsitzenden der großen englischen Bahn. Wir empfehlen ihn den Gegnern der Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen zur besonderen Beachtung.

— **Zur Frage der Verstaatlichung der Moskau-Kasaner Bahn** entnehmen wir der „Torg. Promyschl. Gaseta" folgendes: Kürzlich ging durch die Presse die Nachricht, daß das Finanzministerium die Absicht habe, die Angelegenheit betr. den Erwerb der Kasaner Bahn auf sich beruhen zu lassen und daß deshalb der Eisenbahngesellschaft die Konzession unter den bisherigen Bedingungen erneuert werden sollte. Nach den Mitteilungen des Eisenbahndepartements bedarf diese Nachricht jedoch einer Zurechtstellung. Die Gesellschaft ist danach um die Erneuerung der Konzession unter den alten Bedingungen gar nicht eingekommen. Das Finanzministerium hat zurzeit eine Hinausschiebung der Verstaatlichung für zweckmäßig gehalten und den späteren Erwerb der Bahn ausdrücklich an die Erfüllung der folgenden Bedingungen geknüpft: 1. Die Eisenbahngesellschaft soll Neubaulinien von 1800 Werst (= 1920 km) Länge herstellen; 2. die Bestimmungen, nach denen die Verteilung des Reingewinns aus dem Betriebe erfolgt, sollen dahin geändert werden, daß der Gewinnanteil des Staates erhöht wird und 3. daß auch sonst noch einige Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts abgeändert werden. — Nach Vorstehendem scheint also die Verstaatlichung der Moskau-Kasaner Bahn nur noch eine Frage der Zeit.

— **Betrieb eigener Kohlenbergwerke und Naphthawerke durch die russischen Bahnen?** Bei den maßgeblichen Behörden beschäftigt man sich nach einer soeben durch die russische Presse gehenden Nachricht mit dem Gedanken, den Bahnen das Recht einzuräumen, eigene Kohlenbergwerke und Naphthawerke zu betreiben. Diese Erwägungen sind eine Folge der Kohlen- und Naphthanot des Jahres 1912. Die Not scheint tatsächlich arg gewesen zu sein, was unter anderem auch daraus erkannt werden kann, daß einzelne Bahnen nach langer Zeit wieder gezwungen gewesen sein sollen, Brennholz aufzukaufen, um den Betrieb aufrecht erhalten zu können. Die Lage war geradezu unerträglich für sie geworden, und viele Bahnen mußten ihre Einnahmen in die Taschen der Kohlen- und Naphthalieferanten wandern sehen. Unter diesen Umständen bildet die Erlangung des Rechts zum Selbstbetriebe eigener Kohlenbergwerke und Naphthawerke den einzigen Weg aus der Notlage. Unter allen russischen Bahnen ist bisher lediglich die Moskau-Kasaner Bahn mit diesem Rechte ausgestattet. Nun besteht aber weder ein gesetzliches Verbot solchen Selbstbetriebes, noch ist ein solches in den Satzungen der Eisenbahnen ausgesprochen. Man geht deshalb damit um, eine Erläuterung bzw. Ergänzung der Statuten im vorgenannten Sinne eintreten zu lassen.

Fremde Erdteile.

— **Die französische Yünnanbahn** im äußersten Südwesten Chinas, welche am 1. April 1910 der vollen Länge nach (468 km) dem Verkehr übergeben wurde und von der man sich sehr viel versprach, weil sie ein Gebiet aufschließt, das bisher dem unmittelbaren Weltverkehr entzogen war, hat nach neueren Nachrichten diese Erwartungen enttäuscht. Der Handel der Provinz Yünnan benutzt die neue Eisenbahn durchaus nicht in der Weise, wie es wohl zu erwarten war, sondern geht im allgemeinen seine alten Wege, und diese führen nach dem Yangtse hin. Dies entspricht allerdings auch den natürlichen Verhältnissen, denn die Provinz Yünnan ist nach dem Süden hin, wo die Eisenbahn hinführt, durch sehr hohe Gebirgszüge abgeschlossen, während sie nach Norden zu offen ist und sich nach dem Tale des Yangtses hin absenkt. Das Natürliche ist es aber, daß der Verkehr den flacheren und bequemeren Talweg einschlägt, anstatt desjenigen über Gebirgsstöcke hinweg, wenn dieser auch kürzer sein mag. Seit alten Zeiten nimmt der Handel der Provinz deshalb auch seinen Weg über den Yangtse, und daran wird sich nur sehr allmählich etwas ändern lassen. Nebenher besteht dann noch eine gewisse Verbindung mit dem benachbarten Birma, was ebenfalls eine Ablenkung des Handelsverkehrs nach der neuen französischen Eisenbahn hin erschwert. Zu diesen natürlichen Hinderungen kommt noch ein Fehler, den Frankreich in der Zollbehandlung gemacht hat. Es hat nämlich einen Zollzuschlag von 20 % auf alle durch sein indo-chinesisches Gebiet nach China eingeführte Waren gelegt, der die Einfuhr stark belastet und sie damit weiter zurückhält. Zu alledem beginnen jetzt aus rein politischen Gründen die alten Pläne Englands, von Birma aus eine Eisenbahn nach der Pro-

vinz Yünnan zu bauen, eine greifbarere Gestalt anzunehmen. Man scheint sich jetzt für eine Linie entschieden zu haben, die von Bhamo aus im Tale des Taipingflusses aufwärts und über Tengjüe und Talifu bis Yünnanfu gehen soll. Da die Eisenbahn aber fast ausschließlich auf chinesischem Gebiete zu liegen kommen würde, ist es sehr die Frage, ob den Engländern hier der Einbruch in das Land gelingen wird. F. W.

— **Eine nordafrikanische Küstenbahn**, die schon längere Zeit geplant ist, gewinnt durch die neueren Erwerbungen der Italiener in Nordafrika erhöhte Bedeutung. Es handelt sich um die westliche Fortsetzung der Mariutbahn*) (Alexandria-Mariut) an der Meeresküste entlang bis Bomba, welch letzterer Ort jetzt das Haupttor zur wirtschaftlichen Eröffnung der Cyrenaika bilden dürfte, wie er zur Kriegszeit das Haupteinfallstor für die italienischen Truppen abgab. Dieses Bomba besitzt einen guten Hafen und liegt Italien um 700 km näher als Alexandria. Wenn einmal eine Eisenbahn Bomba-Alexandria besteht, dann würde der Seeweg zwischen Italien und Ägypten um eine volle Tagesreise abgekürzt werden; Grund genug für Ägypten, um die Bahn nach Möglichkeit zu fördern, wenn auch Alexandria einen Teil seines Seeverkehrs zugunsten von Bomba abgeben müßte. Es käme aber im wesentlichen auch nur der Personenverkehr in Betracht, für den zwischen Bomba und Reggio eine neue Dampferlinie eingerichtet werden müßte. Da die neue Bahn zu einem Viertel auf dem nunmehr italienischen Gebiet der Cyrenaika liegt, ist ein Unterhändler der ägyptischen Regierung nach Italien gereist, um italienische Banken für den Plan zu gewinnen. Von England, das als eigentlicher Herr von Ägypten an der neuen Bahn Interesse haben müßte, heißt es, daß man dem Plane dort gleichmütig zusehe, weil man mit Sicherheit erwarte, daß die Bahn doch nicht genügenden Gewinn abwerfen würde, worauf sie dann von England angekauft werden könnte. Tatsächlich dürfte ein unmittelbarer Gewinn aus der Bahn kaum zu erwarten sein, da sie als Küstenbahn Orte miteinander verbindet, die ohnedies durch die Seeschiffe in genügender Verkehrsverbindung stehen. F. W.

— **Streikgesetzgebung in Kanada.** Kaum ein anderer Betrieb wird wohl von einem Streik so schwer betroffen wie eine Eisenbahn, und bei kaum einem anderen Betriebe hat die durch einen Streik erzwungene Untätigkeit so verderbliche Folgen für die Allgemeinheit, wie gerade bei einer Eisenbahn. Nicht nur fast alle anderen Gewerbe sind für die Anförderung ihrer Rohstoffe und alles dessen, was sie sonst in ihrem Betriebe brauchen, stark von den Eisenbahnen abhängig, sondern auch die Versorgung der ganzen Bevölkerung mit Nahrungsmitteln liegt so vollständig in den Händen der Eisenbahnen, daß eine Einstellung des Eisenbahnverkehrs innerhalb weniger Tage in den meisten Fällen gleichbedeutend mit dem Ausbruche einer Hungersnot sein wird. Deshalb sind Maßnahmen zur Verhütung von Streiks gerade für die Eisenbahnen von der größten Bedeutung, und auch das Gesetz, das zu diesem Zwecke schon seit dem Jahre 1907 in Kanada besteht, ist bis jetzt in 53 von 132 Fällen auf Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihren Arbeitern angewendet worden. Seine Wirkung ist dabei eine sehr günstige gewesen. Während früher kein Jahr ohne einen Streik der Straßenbahnarbeiter verging, ist seit dem Bestehen des Gesetzes nur ein einziger Streik auf diesem Gebiet vorgekommen. Von den genannten 132 Fällen, die nach dem Streikgesetz behandelt worden sind, haben alle außer 15 zu einer gütlichen Einigung zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern geführt. Nur viermal ist unter der Wirksamkeit des Gesetzes ein Eisenbahnstreik vorgekommen. Zu den verhüteten Streiks gehört auch einer der Telegraphenbeamten, dem sich die Telegraphisten der Eisenbahnen angeschlossen hatten, dessen Verhinderung also auch den Eisenbahnen zugute kam. Kanada erfreut sich also seit sechs Jahren verhältnismäßig ruhiger Verhältnisse, und diese Ruhe verdankt es dem Gesetz, betreffend die Untersuchung gewerblicher Streitigkeiten (Industrial Disputes Investigation Act). Das Gesetz sollte zunächst die Bevölkerung vor einer durch Arbeitseinstellung in den Bergwerken hervorgerufenen Kohlennot schützen. In den Bereich seiner Gültigkeit wurden jedoch auch die Eisen- und Straßenbahnen, die Dampfschiffahrt, der Telegraphen- und Fernsprechverkehr, die Gas-, Wasser-, elektrischen und sonstigen Kraftwerke einbezogen.

Nach den Bestimmungen des Gesetzes muß bei einem Streit zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern zunächst ein Vermittlungsamt angerufen werden, zu dem die beiden Beteiligten je einen Beisitzer ernennen; diese wiederum wählen einen Obmann, der, falls eine Einigung nicht zustande kommt, auch von der Regierung ernannt werden kann. Das so gebildete Einigungsamt muß versuchen, zwischen den Parteien zu vermitteln. Gelingt es ihm, eine Einigung zustande zu bringen, so ist der Streitfall natürlich erledigt. Gelingt ihm dies nicht, so gelten doch die Ergebnisse seiner Untersuchungen für die anerkannte öffentliche Meinung, und die Partei, die gegen die Vermittelungsvorschläge des Schiedsgerichts auf dem Streik oder der Aussperrung besteht, hat von vornherein die öffentliche Meinung gegen sich und ist infolgedessen in dem Kampfe von Anfang an im Nachteil. Das durch das Gesetz vorgeschriebene Einigungsverfahren kann also zwar einen Streik oder eine Aussperrung nicht verhüten, durch die Verhandlungen wird aber Klarheit über die streitigen Fragen geschaffen und damit häufig der Grund zum Streik beseitigt. Nicht zu unterschätzen ist auch die Wirksamkeit des Gesetzes in der Richtung, daß die öffentliche Meinung durch die Verhandlungen vor dem Schiedsgericht über die Streitpunkte unterrichtet und so in die Lage versetzt wird, auf die Partei, die sich im Unrecht befindet, einen Druck auszuüben.

Der Gedanke, das von den Parteien von Fall zu Fall ernannte Schiedsgericht durch eine ständige staatliche Behörde zu ersetzen, der Vertreter der Parteien beizugeben wären, ist wiederholt erwogen, doch stets wieder fallen gelassen worden. Einerseits müßte diese Behörde der großen Anzahl der zu schlichtenden Streitfälle halber sehr groß sein, und andererseits ist eine Behörde viel weniger in der Lage, ihr Verfahren der sehr veränderlichen Sachlage in den einzelnen Fällen anzupassen. Das ist aber gerade bei gewerblichen Streitigkeiten von der größten Bedeutung.

Die Eisenbahnverwaltungen standen dem Gesetz bei seiner Einführung mit großem Mißtrauen gegenüber; sie hatten vor allem Bedenken dagegen, den Schiedsrichtern Einblick in ihre Bücher und statistischen Nachweisungen zu gewähren und die Vernehmung ihrer Beamten durch das Schiedsgericht zuzulassen. Sie sind aber jetzt ebenso wie die Vereinigungen ihrer Arbeiter und die gesamte öffentliche Meinung mit der Wirksamkeit des Gesetzes sehr zufrieden, und es wird infolgedessen beabsichtigt, den Geltungsbereich des Gesetzes so auszudehnen, daß alle gewerblichen Streitigkeiten nach seinen Bestimmungen behandelt werden.

In den Vereinigten Staaten, deren Verkehr in der letzten Zeit wiederholt schwer durch Streiks zu leiden gehabt hat, geht man mit dem Gedanken um, die Streikgesetzgebung ähnlich wie in Kanada zu regeln. Es besteht dort zwar schon ein Gesetz, das ein Schiedsgericht für die Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vorsieht; es gilt aber nur für die am Zugdienst beteiligten Angestellten der Eisenbahnen, und im Gegensatz zu dem kanadischen Gesetz tritt das Schiedsgericht nur in Tätigkeit, wenn beide Parteien es wünschen, während in Kanada unter allen Umständen eine Vermittelung versucht werden muß. Bei den mancherlei Beunruhigungen, die die Lohnkämpfe der letzten Zeit namentlich im Verkehrswesen mit sich gebracht haben, wäre es zu wünschen, daß auch in einer ganzen Anzahl anderer Länder ähnliche Gesetze eingeführt würden. Vorausgesetzt, daß sie in dem Sinne gehandhabt würden, wie sie vom Gesetzgeber gemeint sind, würden sie sicher zur Herbeiführung besseren Einvernehmens zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer viel beitragen, und auch die Allgemeinheit würde infolgedessen großen Vorteil von ihnen haben.

*) Vgl. Nr. 38, S. 625, Jahrg. 1912 d. Ztg.

Allgemeines.

— **Jahresbericht des Königlichen Materialprüfungsamts zu Berlin-Lichterfelde-West.** Wie aus dem Bericht über das Rechnungsjahr 1911 hervorgeht, sind die Geschäfte nach den bisher üblichen Grundsätzen weitergeführt worden. Über Aufgaben, Gliederung des Betriebes und Geschäftsführungsgrundsätze des Amtes haben wir bereits in früheren Besprechungen kurze Angaben gebracht. Bekanntlich bestehen bei dem Amt außer dem allgemeinen technischen und Verwaltungsbetriebe zwei versuchstechnische Betriebszweige, die sich in je 3 Abteilungen gliedern. Der mechanische Betriebszweig umfaßt die Abteilungen für Metallprüfung, Baumaterialprüfung und für papier- und textiltechnische Prüfungen, der chemische Betriebszweig diejenigen für Metallographie, allgemeine Chemie und für Ölprüfung.

In der Abteilung 1 für Metallprüfung wurden insgesamt 540 Anträge (560 im Vorjahr) erledigt, von denen 67 auf Behörden und 473 auf Private entfallen; diese Anträge umfassen etwa 9000 Versuche. Hier wurden u. a. zwei Sorten Staubdichtungsringe für Achsbuchsen an Eisenbahnwagen, von denen die eine Sorte aus gewöhnlichem Buchenholz, die zweite nach einem besonderen Verfahren aus einzelnen dünnen verleimten Holzplatten hergestellt war, zum Vergleich ihrer Haltbarkeit auf Druck geprüft. Ferner wurden zum Ausprobieren einer geeigneten Zughakenform für Eisenbahnfahrzeuge umfangreiche Versuche gemacht. In der 2. Abteilung für Baumaterialprüfung wurden im Betriebsjahre insgesamt 1023 Anträge mit rund 39 000 Versuchen gegen 1068 Anträge mit rund 45 000 Versuchen im Vorjahr erledigt. Die im Auftrage des preußischen Eisenbahnministers auszuführenden Versuche über das Verhalten von Schamottesteinen bei Erhitzung unter gleich-

zeitiger Belastung wurden fortgesetzt. Größere Versuche sind auf Antrag dieses Ministers in Helgoland in Ausführung begriffen, um die Widerstandsfähigkeit von Zement, Zement-Traß- und Zement-Sandmehl- sowie Zement-Traß-Kalk-Sandmischungen festzustellen. In der Abteilung 3 für papier- und textiltechnische Prüfungen wurden im Berichtsjahr 1431 Prüfungsanträge erledigt, 764 im Auftrage von Behörden und 667 im Auftrage von Privaten. In Abteilung 4 für Metallographie wurden 123 Anträge erledigt; u. a. wurden hier auch in diesem Jahre wieder mehrfach Eisenbahnradreifen, die auf den Laufflächen Abschilferungen aufwiesen, untersucht. Auf Abteilung 5 für allgemeine Chemie kamen 594 Anträge mit 1106 Untersuchungen, darunter 119 mit 200 Untersuchungen, die von Behörden, und 475 mit 906 Untersuchungen, die von Privaten gestellt waren. Hier wurden auch u. a. Versuche über die Art der Imprägnierung von Eisenbahnschwellen vorgenommen. In der Abteilung 6 für Oelprüfung wurden schließlich 841 Proben (810 i. V.) zu 515 Anträgen (548 i. V.) untersucht.

Bücherschau.

— Die praktische Nutzanwendung der Prüfung des Eisens durch Ätzverfahren und mit Hilfe des Mikroskops. Kurze Anleitung für Ingenieure, insbesondere Betriebsbeamte, von Dr.-Ing. E. Preuß, Stellvertreter des Vorstandes der Materialprüfungsanstalt und Privatdozent an der Technischen Hochschule zu Darmstadt. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9, Linkstraße 23/24. Preis gebunden 3,60 *M*.

Die Metallographie ist eine noch junge Wissenschaft, und darum nimmt es nicht wunder, daß sich dem als Materialprüfungsingenieur tätigen Verfasser die Erkenntnis aufdrängen mußte, daß den meisten Ingenieuren, sogar den in der Praxis stehenden Betriebstechnikern, die Prüfung der Metalle, insbesondere des Eisens, so gut wie völlig unbekannt ist. Da aber die Prüfung des Eisens in bezug auf seine Güte, seine Erzeugung, seine Vorbehandlung, etwaige Bruchursachen usw., nach den Vorschlägen des Verfassers durch Ätzen angeschliffener Stellen und die Untersuchung des Kleingefüges mit Hilfe eines einfachen und billigen Werkstattmikroskops verhältnismäßig einfach und schnell durchführbar ist, so sollte sich jeder praktisch arbeitende Ingenieur damit vertraut machen. Die beste Handhabe hierzu bietet das Studium des Preußschen Buches. Es will nicht etwa ein Lehrbuch der Metallographie sein, sondern soll im Gegenteil nach des Verfassers Worten besonders dem Maschineningenieur zeigen, in wie einfacher Weise er sich dieses Wissensgebiet für die mannigfachsten Zwecke seiner Tätigkeit dienstbar machen und die meisten Untersuchungen selbst ausführen kann, ohne auf die Hilfe eines besonderen Fachmannes angewiesen zu sein. Darüber hinaus soll das Buch Anregungen geben, wie die Metallographie in schwierigen Fällen nutzbar gemacht werden kann, in denen die Mitwirkung eines Fachmannes erforderlich ist. Der Praktiker wird es begrüßen, daß weitschweifende theoretische Erörterungen vermieden sind und der Text, auf dessen Fassung besondere Sorgfalt verwendet ist, durch zahlreiche Abbildungen noch weitere Erläuterung erfährt.

Vorerst stehen zur Behandlung die mit dem unbewaffneten Auge vorzunehmenden „makroskopischen Prüfungen“. Über das sachgemäße Schleifen und Ätzen der Proben finden sich eingehende Mitteilungen; bei dieser Gelegenheit wird das Kupferammoniumchlorid als bestes Ätzmittel empfohlen. Wie sich die Eisengattungen, Schweißeisen und Flußeisen, nach dieser Prüfung verhalten, wie die Prüfung von Schweißungen vorgenommen und wie Fehlerquellen ermittelt werden, ist nach des Verfassers Anleitungen mit Leichtigkeit zu verstehen. Die Ätzung der Proben gibt ferner wertvolle Aufschlüsse über Formänderungen, die das Flußeisen und Schweißeisen bei niederen Temperaturen durchgemacht hat.

In einem weiteren Abschnitte, der auf die mikroskopischen Prüfungen eingeht, wird der Leser abermals mit dem hierfür nötigen Schleif- und Ätzverfahren der Proben und mit dem für die Untersuchungen von Metallschliffen geeigneten „Metallmikroskop“ vertraut gemacht. Behandelt werden ferner: das System Eisenkohlenstoff; Stahlguß; Gußeisen; Hartguß; Entkohlen des Eisens (Temperguß); Kohlen des Eisens (Zementieren, Einsatzhärtung); Wärmebehandlung des Eisens (Glühen, Überhitzen, Verbrennen, Abschroten); Kaltbearbeitung des Eisens (Formänderungen, Risse); Einschlüsse und Schlacken im Eisen. Der Anhang des Buches schildert den Einfluß dauernd wechselnder Beanspruchung auf Eisen. Im Bilde vorgeführt werden u. a. die durch dauernd wechselnde Beanspruchung gebrochene Triebachse einer Zwillingsheißdampflokomtive und die Bruchfläche der durch Warmlauf gebrochenen zweiten Drehgestellachse einer ebensolchen Lokomotive, die einen D-Zug beförderte. Den Schluß des im höchsten Maße belehrenden, nützlichen, aus der Praxis für die Praxis schöpfenden Werkes bilden Mitteilungen über das Gefüge von Kupfer, Kupferlegierungen und Weißmetall.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 28. November 1912 dem öffentlichen Verkehr übergebene, 14,881 km lange, vollspurige Strecke Harkányfürdö-Miholjac, ferner die am 14. Dezember 1912 dem öffentlichen Verkehr übergebene, 21,489 km lange, vollspurige Strecke Aranyosmarót-Kovacsi, deren Betrieb von den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen geleitet wird, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Villingen-Donaueschingen gelegene Station Grüningen, die bis jetzt nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet ist, wird am 1. März d. J. auch für den Empfang von Wagenladungen eröffnet werden.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Der an der Bahnstrecke Luxemburg-Wasserbillig zwischen den Stationen Ötringen (Luxemburg) und Roodt gelegene Haltepunkt Münsbach, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird am 1. März d. J. auch für die Abfertigung von Eilstückgut eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Der zwischen den Stationen Kültzschau und Mockrehna der Bahnstrecke Halle (Saale)-Cottbus gelegene Bahnhof Doberschütz, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr und der Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren in Wagenladungen diente, wird am 1. März d. J. auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Verund Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 15. März d. J. an wird die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkte Niedermülsen zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Bahnstrecke Schokken-Janowitz liegende Bahnhof Mietischko erhält vom 15. Februar d. J. ab die Bezeichnung Markstädt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Lemberg-Itzkany gelegene Station Turka erhält ab 1. Mai d. J. die Bezeichnung Gody-Turka.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Die Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 22 (Großherzogliche Generaleisenbahndirektion zu Schwerin) und Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) sind — unter Aufhebung der bisherigen Verzeichnisse gleicher Nummer — neu ausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 32 vom 10. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr, hier: das neue Fahrgeld-Erstattungsübereinkommen (abgesandt am 12. Februar d. J.).

Nr. I 33 vom 7. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums (T. A. B.) auf Übertragung der bahneignen Ausgabestelle für Vereinsfahrscheinhefte in Podwoloczyska an einen Unternehmer (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. II 32 vom 3. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend statistische Aufzeichnungen über das Verhalten von Schienen, Erhebungsjahr 1912 (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. III 69 vom 3. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 10. Februar verschied in Berlin der

Königliche Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Wirkliche Geheime Oberregierungsrat

Herr **Rudolf Schmidt.**

Von Januar 1910 bis Mai 1912 Präsident der Kaiserlichen Generaldirektion, hat der Verstorbene seine ganze Sachkunde und Tatkraft den Reichseisenbahnen gewidmet und sich in den wenigen Jahren seines Wirkens bleibende Verdienste um die Verwaltung und um den Verkehr des Landes erworben.

Sein Andenken wird in hohen Ehren gehalten werden.

Straßburg, den 11. Februar 1913. (504)

Der Präsident,
die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseinschränkung.

Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty, sowie die Übernahme der auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangenden und für diese Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und über dieselbe hinaus bestimmten vorbenannten Sendungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 12. Februar d. J. bis auf weiteres eingestellt.

Im Rollen befindliche Güter werden übernommen.

Budapest, d. 11. Februar 1913. (490)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. März 1913 wird der zwischen den Stationen Ötringen (Luxemburg) und Roodt links der Bahnstrecke Luxemburg-Wasserbillig gelegene Haltepunkt Münsbach, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eilstückgut eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Straßburg, im Februar 1913. (479)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Güterverkehr.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269.
Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913, soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. Mai 1913 tritt zu den obenbezeichneten Tarifen je ein Nachtrag I in Kraft.

Die Nachträge enthalten geänderte Frachtsätze und Frachtsätze nach neu einbezogenen Empfangsstationen, sowie Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Die Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen erhältlich.

Die Preise betragen:
Nachtrag I zum Tarifhefte 1 = 40 ₰ oder 50 h,
Nachtrag I zum Tarifhefte 2 = 40 ₰ oder 50 h,
Nachtrag I zum Tarifhefte 3 = 50 ₰ oder 60 h,
Nachtrag I zum Tarifhefte 4 = 50 ₰ oder 60 h.

Kattowitz, den 12. Februar 1913. (493)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 5. März d. J. tritt nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifs 65 (Graphit usw.) zwischen Schwarzbach-Stuben einerseits und Bredelar anderseits unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 10. Februar 1913. (481)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 ab werden die Stationen Lorentzweiler und Schifflingen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohlen usw.) des Heftes 3 einbezogen. Die Fracht wird bis auf weiteres nach den Entfernungen der westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarifhefte 3 und 7 und zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) berechnet.

Essen, den 8. Februar 1913. (482)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. werden die Stationen Cöln Eifeltor und Crefeld des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln und Hamborn des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in die Klassen I und II des Ausnahmetarifs 14 für Eisen und Stahl im Gemeinsamen Hefte vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs einbezogen.

Gleichzeitig werden in das Tarifheft 5 Frachtsätze für die ordentlichen Tarifklassen (einschließlich Ausnahmeklassen 1—5) zwischen der Station Zetten-Andelst der Holländischen Eisenbahngesellschaft und der Station Mülheim (Ruhr)-Styrum des Eisenbahndirektionsbezirks Essen aufgenommen.

Zu demselben Zeitpunkte wird die Station Oudemolen der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft durch Gleichstellung mit der Station Groningen in die Tarifhefte 1—6, 8 und 9 sowie in das Tarifheft A 2 des ehemaligen rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs aufgenommen. Auf Seite 141 des Gemeinsamen Heftes wird Oudemolen mit der Dienstbeschränkung O R nachgetragen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 11. Februar 1913. (492)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 20. Februar d. J. ab wird der Übergangstarif bei der Kleinbahn Grünberg-Sprottau auf die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen, Stahl usw. ausgedehnt.

Posen, den 9. Februar 1913. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Binnen-Gütertarif, Gütertarif Badische Staatseisenbahnen-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, Gütertarif Baden-Württemberg, Baden-Pfalz und Baden-Bayern.

Die bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Station Grüningen wird mit Wirkung vom 1. März 1913 auch für den Empfang von Wagenladungen in die Tarife einbezogen. Näheres ist aus unserm Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 10. Februar 1913. (503)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Tfv. 2 g. Ausnahmetarif für Gerste und Mais, auch geschroten zu Futterzwecken bestimmt. — Tfv. 2 h. Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Inlande. — Tfv. 1501. Ausnahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere.

Den obigen Ausnahmetarifen ist mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn für den Binnen- und den direkten Verkehr beigetreten.

Berlin, den 10. Februar 1913. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Heft C 2 (Ausnahmetarife.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 wird die Station Fürstenwald in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus und 5 w für Pflastersteine zum Wegebau als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 12. Februar 1913. (491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutscher Gütertarif.
Heft 3 b (Inneres Belgien-Reichsbahn) vom 1. Mai 1910.
Mit Geltung vom 15. Februar 1913 werden in den Ausnahmetarif 8 für Eisenschlacken folgende Frachtsätze aufgenommen:

Seite 160/161 (Abschnitt A).

Von \ Nach	Diedenhofen und Diedenhofen-Beauregard		Hagendingen	
	Abteilung		Abteilung	
	1	2	1	2
Mecheln (Malines)	6,48	5,98	6,85	6,35

Seite 164 (Abschnitt B).

Von \ Nach	Diedenhofen transit und Diedenhofen-Beauregard transit	
	Abteilung	
	1	2
Mecheln (Malines) .	6,65	6,15

Straßburg, den 8. Februar 1913. (495)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.
Mit Geltung vom 15. Februar 1913 wird die belgische Station Tilleur (Soc. anonyme des fours à coke Tilleur-Ougrée) (N. B.) mit den im Tarif für Tilleur (station) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätzen in die Tarifhefte für den Verkehr von Belgien nach der Reichsbahn, der Pfalz, Baden und Württemberg, desgleichen mit Geltung vom 1. März 1913 für den Verkehr von Belgien nach Basel aufgenommen.
Straßburg, den 10. Februar 1913. (483)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutsch - südwestdeutscher - Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Elsenz, Menzingen, Odenheim, Ubstadt Nb. der Nebenbahn Bruchsal - Hilsbach - Menzingen, Altschweier, Bühlertal, Obertal der Nebenbahn Bühl-Obertal und Neckarbischofsheim Nb. der Nebenbahn Neckarbischofsheim-Hüffenhardt in den direkten Verkehr (Tarifheft 1) einbezogen.
Nähere Auskunft durch die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 11. Februar 1913. (507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-württembergischer Güterverkehr.
1. Ab 15. Februar 1913 wird im Ausnahmetarif 4 a für Kalkstein usw. zu Düngezwecken folgender Stationsfrachtsatz eingeführt: „Söflingen-Trostberg . . . 59 ₰ für 100 kg."
2. In der Neufassung des Ausnahmetarifs 5 c — Tarifnachtrag III, Seite 32 und 33 — wird der beschränkende Zusatz: „mit Ausschluß von Kunstbauten" mit sofortiger Gültigkeit gestrichen.
München, den 9. Februar 1913. (484)
Tarifamt d. k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutscher Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1913 ab wird die Station Rhynern des Eisenbahndirektionsbezirks Essen als Kohlenversandstation in die Hefte 1, 2, 3 (Abt. A) und 4 des vorbezeichneten Verkehrs einbezogen. Die Fracht wird bis auf weiteres nach den Entfernungen der westdeutsch - südwestdeutschen Gütertarifhefte 1-4 und nach den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) berechnet.
Essen, den 12. Februar 1913. (508)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - österreichischer Verkehr (Bayern r. d. Rh.-Galizien u. Bukowina.
Gütertarif, Teil II, Heft 12 v. 1. IV. 1912.
Ab 1. März l. J. gelangen für Paraffin von Lemberg, Lemberg - Podzamcze, Rozniatow - Krechowice nach Aubing nachstehende Frachtsätze zur Einführung: 402 ₰, 405 ₰, 428 ₰ für 100 kg.
München, d. 13. Februar 1913. (511)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Westdeutsch - österreichischer Verkehr.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 28. Februar d. J. werden die bisherigen Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. geschlossen und als Tarifstation aufgehoben. An deren Stelle tritt vom 1. März d. J. ab die neue Tarifstation Osnabrück Gbf. Bis zur Einführung neuer direkter Frachtsätze für Osnabrück Gbf. finden die im Tarif enthaltenen niedrigsten Frachtsätze der bisherigen Abfertigungsstellen Osnabrück Brem. Gbf. oder Osnabrück Han. Gbf. Anwendung.
Breslau, den 13. Februar 1913. (506)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn - Gütertarif Heft 2.
Am 15. Februar 1913 wird die Station Winsen (Aller) als Versandstation in den Ausnahmetarif S. 10 für Stein- und Siedesalz zur Ausfuhr über See aufgenommen.
Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Hannover, d. 11. Februar 1913. (509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - österreichisch - ungarischer Verband. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913.
Druckfehlerberichtigung.
Auf S. 161 ist die Zuschlagsfrist unter 10 für Frachtgut in 1 Tag, für Eilgut in ½ Tag zu berichtigen.
Dresden, den 13. Februar 1913. (510)
Kgl. Gen. - Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil IV, Heft A vom 1. April 1912.
Aufhebung von Frachtsätzen.
Mit Ablauf des 30. April 1913 treten die Frachtsätze für Holz der Serien IV und VI des genannten Tarifes außer Kraft.
Über deren Ersatz wird besondere Verlautbarung erfolgen.
Wien, am 10. Februar 1913. (486)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einführung des Tarifes Teil IV, Heft B.
Ausnahmetarif für Holz und Borke (Verkehr mit Ungarn.)
Am 1. März 1913 tritt der obenbezeichnete Tarif in Wirksamkeit.
Hierdurch wird der Tarif, Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908 samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. April 1913 in Kraft.
Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen oder im Wege der beteiligten Stationen, sowie bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 zum Preise von 1 Krone 20 Heller = 1 Franken 20 Centimes für das Stück zu beziehen.
Wien, am 8. Februar 1913. (485)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Mit dem 10. März 1913 wird die Station Groß-Priesen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 105 für Bier einbezogen (für 100 kg in Pfennigen):

Von \ Nach	Bremen		Hamburg Hgbf., Wilhelmsburg		Stettin		Rostock	
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
Groß-Priesen	399	354	378	336	268	237	340	301

Altona, den 12. Februar 1913. (505)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 35 000 Stück Reiserbesen, 4000 kg Bindfaden, 1000 kg Plombenschnur, 100 kg Fadendochte, 40 000 m Lampendochte, 800 kg Hanf, 70 000 kg Holzkohlen, 200 000 Stück Lampenzylinder, 10 000 m Zugleinen, 3000 kg Blei (Bleisiegel, Plomben), 15 000 Büchsen Putzcreme, 15 000 Stück Putztücher aus Rohseideabfall, 2000 kg Schreibkreide in Stangen, 9000 Kilogramm Soda, kaustische und 180 000 Schachteln Streichhölzern.
Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbüro (Zimmer 118 des Verwaltungsgebäudes) eingesehen und von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Für die besonders anzufordernden zwei Zeichnungen zu den Lampenzylindern sind 50 ₰ mehr einzusenden. Ver-

schlossene Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Betriebsmaterialen“ sind bis zum 10. März d. J. vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, postfrei an unser Rechnungsbüro einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 25. März 1913 abends 6 Uhr. Frist für die Vertragserfüllung 1. Juli 1914.

Saarbrücken, 5. Februar 1913. (512)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 15 000 kg Bindfaden, 1000 kg Plombenschnur, 300 kg Fadendochte, 90 000 kg Lampendochte und 17 200 kg Plomben.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Februar 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 28. Februar 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 22. März 1913.

Berlin, den 6. Februar 1913. (500)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung eines 900 m langen Holzzaunes auf dem Güterbahnhof Charlottenburg soll verdungen werden.

Angebote sind bis zum Dienstag, den 25. Februar 1913, vormittags ½11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 209 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen bezw. von dort gegen portofreie Einsendung von 0,70 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Güterbahnhof Charlottenburg. Fernsprecher: Amt Wilhelm Nr. 865.

Zuschlagsfrist 25. März 1913.

Berlin, im Februar 1913. (501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Verlegung des Personenbahnhofes Karlsruhe

a) 325 Tonnen Flußeisen und Stahlguß für Bahnsteigüberdachungen;
b) Erd- und Maurerarbeiten mit rund 3370 cbm Erdaushub, 550 cbm Fundament-Beton und 100 cbm Mauerwerk;
c) 14 Tonnen genietete Geländer aus Flußeisen

nach Finanzministerialverordnung vom 3. 1. 07 öffentlich und getrennt von einander zu vergeben. Pläne und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlingerstr. 39, zur Einsicht. Abgabe, soweit Vorrat, gegen Kostenersatz für a) 6,20 ℳ, für b) 0,80 ℳ, für c) 1,40 ℳ. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Freitag, den 28. Februar d. J., nachm. für a) und b) um 5 Uhr, für c) 5½ Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 5. Februar 1913. (488)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 5 Stück elektrisch betriebenen Laufkranen von 80 000 kg Tragkraft für die neue Lokomotivwerkstätte der Hauptwerkstätte Osnabrück soll öffentlich vergeben werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 15. März vormittags 10 Uhr statt.

Zuschlagsfrist bis zum 15. April.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer Nr. 455 zur Einsicht auf und können gegen portofreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 1.50 ℳ von unserem Zentralbureau bezogen werden. (487)

Münster (Westf.), im Februar 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Eisen-, Stahl- und Messingwaren für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1913, und zwar: 131 350 kg Drahtstifte, 900 kg Pfundnägel (gepreßte), 10 000 kg Knopfnägel, 11 920 kg Eisendraht, 34 150 m Halfterketten, 491 100 kg Kesselniete, 4 990 000 Blechniete, 15 096 000 Holzschrauben, 74 000 Schlüsselschrauben, 2860 kg Stahlblech, 9280 kg Stahldraht, 9 250 000 Splinte, 146 700 eis. und mess. Gardinenringe, 34 284 Tafeln Weißblech, 1000 qm Drahtgeflecht, 1 100 000 Stück eiserne Unterlagsscheiben.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 26. Februar 1913 vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 22. März 1913.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 8. Februar 1913. (480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1913/14 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift

Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien

sind bis spätestens am 1. März cr., vormittags 10 Uhr, an unser Maschinentechnisches Bureau hier einzureichen, bei welchem auch die Lieferungsbedingungen eingesehen, resp. gegen portofreie Einsendung von 80 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1913. (497)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 5 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung für 40 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge für die Bahnhöfe Hundsfeld, Nimkau, Bischwitz, Spittelndorf und Matzwitz sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 28. Februar 1913, vorm. 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau hier, Classenstr. 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vorm. 11½ Uhr im Sitzungssaal des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 3. Februar 1913. (496)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in der Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 in den Eisenbahn-Gasanstalten zu Magdeburg, Halberstadt, Braunschweig, Börssum und Jerxheim aufkommenden Nebenerzeugnisse, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff und Gasölteer sowie gebrauchte Gasreinigungsmasse sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. März 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. März 1913. (494)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.

In den Hauptwerkstätten 1 a, b, 2 a Breslau und Lauban stehen 18 ausgemusterte Lokomotiven zum Verkauf. Entsprechende Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven“ versehen an unser Zentralbureau Breslau, Claassenstraße Nr. 12, bis 20. Februar 1913, vorm. 10½ Uhr, einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotsformulare nebst Bedingungen können von dem vorgenannten Bureau in den Dienststunden von 8 bis 3 Uhr gegen Einzahlung oder porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ für ein Satz bezogen werden.

Breslau, im Februar 1913. (498J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in der Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 bei den Lokomotivstationen unseres Direktionsbezirks aus den Rauchkammern und Feuerbuchsen der Lokomotiven aufkommende Kohlenlösche — etwa 11 230 cbm — soll als ein Los in ungeteilter Menge verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. März 1913 vormittags 11½ Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 22. März 1913. (489)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 14. | 19. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Viergleisiger Betrieb der Strecke Düsseldorf-Neuß.

Am 23. Januar d. J. ist der viergleisige Betrieb auf der Strecke Düsseldorf-Hbhf.-Neuß von der Zugmeldestelle Hamm nahe der Eisenbahnüberführung der Hammerstraße bis Neuß aufgenommen, und damit ist auch die umgebaute alte Rheinbrücke dem Verkehr wieder übergeben worden. Diese Brücke ist in den Jahren 1868—1870 erbaut, ihre Vollendung in dieser verhältnismäßig kurzen Frist bedeutete damals eine technische Meisterleistung, zumal in Betracht gezogen werden muß, daß die Gründung zweier Strompfeiler und zwar die des mittleren und rechten Pfeilers wohl zum erstenmal in Deutschland mittels Senkkästen, also mit Hilfe von Druckluft ausgeführt worden ist. Damals stürzte der zuletzt auszuführende Brückenbogen kurz nach vollendeter Aufstellung durch das Anfahren eines Schiffes an das Aufstellungsgerüst in den Rhein, wobei leider der Verlust mehrerer Menschenleben zu beklagen war. Trotz dieses Unfalls gelang es, die Brücke noch vor Ausbruch des Krieges im Jahre 1870 fertigzustellen. Die ersten Züge, welche über sie dahin rollten, waren Militärzüge für die Beförderung der Truppen. Die Brücke erhielt damals den Namen: „König-Wilhelms-Rheineisenbahnbrücke“ und war wohl einer der wichtigsten Übergänge für den lebhaften Verkehr nach Westen.

Dieser sich ständig steigernde Verkehr erforderte im Laufe der Zeit auf der Strecke Düsseldorf-Hbhf.-Neuß die Anlage eines 3. und 4. Gleises, und zu diesem Zwecke war eine neue Überbrückung des Rheinstromes erforderlich. Die Arbeiten für diese Brücke wurden am 7. August 1909 in Angriff genommen. Wie bereits erwähnt, waren zwei Pfeiler der alten Brücke auf eisernen Senkkästen, die der damaligen Konstruktion entsprechend als abgestumpfte Kegel ausgebildet waren, gegründet. Die Pfeiler der neuen Brücke konnten daher nicht unmittelbar neben die der alten gesetzt werden, sondern es mußte die Achse der neuen Brücke wegen des Vorspringens der Senkkästen vor dem Pfeilermauerwerk und, um Veränderungen des Flußgrundes und der Steinpackung nahe der alten Pfeiler zu vermeiden, in 32 Meter Entfernung von der bestehenden Brückenachse gelegt werden. Über die Ausführung der Bauarbeiten für diese neue Brücke ist bei deren Inbetriebnahme am 9. September 1911 in No. 73 S. 1149 Jahrg. 1911 ausführlich berichtet worden.

Vor Inangriffnahme der neuen Brücke hatte sich schon herausgestellt, daß die Eisenkonstruktion der alten Brücke für die immer größer werdenden Lasten der Eisenbahn-Betriebsmittel nicht mehr genügte, und es wurde deshalb zunächst eine Verstärkung des eisernen Überbaues ins Auge gefaßt. Eine genaue Rechnungsermittelung ergab, daß die Herstellung neuer eiserner Überbauten auf den vorhandenen Pfeilern nicht erheblich teurer würde, als eine Verstärkung, und es wurde deshalb die Neuherstellung der Eisenkonstruktion beschlossen. Die 4 Bogen der Brücke von je rund 107 m Stützweite, welche s. Zt. als Parabelträger ausgeführt waren, wurden entsprechend der Konstruktion der neuen Brücke als Zweigelenkbogen mit Zugband ausgebildet. Hierzu war, da die Lager der letztgenannten Ausführungsart rund 5 m tiefer zu liegen kommen als beim Parabelträger, die Kürzung sämtlicher Pfeiler um dieses Maß erforderlich.

Zwischen beiden Brücken wird an der rechten Rheinseite eine Verbindungsmauer mit einer Aufgangstreppe errichtet. An jener sollen Gedenktafeln, die auf die Baugeschichte der beiden Brücken hinweisen, eingelassen werden. Auch soll das an der alten Brücke vorhandene Medaillonporträt ihres Erbauers, des Geheimen Regierungsrates Weishaupt, sowie als Gegenstück ein Bildnis des jetzigen Eisenbahndirektionspräsidenten Hoeft dort angebracht werden.

Mit der Inbetriebnahme der viergleisigen Strecke ist ein Teil der Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Düsseldorf zum Abschluß gebracht, soweit es sich um die Strecke zwischen Düsseldorf-Hbhf. und Neuß handelt. Hierbei ist u. a. auch der

Güterbahnhof Düsseldorf-Bilk beträchtlich erweitert worden. Sämtliche Schuppen- und Rampenanlagen sind dem vermehrten Verkehr entsprechend bedeutend vergrößert, auch die Freiladeanlagen um das doppelte vermehrt worden. Für die Vergrößerung der Freiladeanlage wurde neben der Zufahrtsstraße eine 18 m breite, hochliegende Ladestraße bis zur Friedrichstraße angelegt. Hieran grenzen nach Süden ausgedehnte Lagerräume, welche demnächst bis zur Friedrichstraße vorgezogen werden können. Diese Lagerräume tragen auf ihrer Decke wiederum Freiladegleise, welche eine 17 m breite Ladestraße einschließen. Durch Öffnungen in der Decke der Lagerräume kann von hier aus unmittelbar in diese Räume hinein entladen werden. Anderseits sind die Lagerräume aber auch von dem tiefliegenden Teil der Freiladeeinrichtungen zugänglich. An die Lagerräume schließen sich nämlich nach Süden tiefliegende Ladestraßen mit Ladegleisen in der Mitte; diese sind von dort aus mittels einer Rampe, die sich zwischen den bereits vorhandenen Ladestraßen nach Westen zu hinaufzieht, mit dem hochliegenden Teil des Güterbahnhofs in Verbindung gebracht worden. Eine gleiche Anlage befindet sich südlich der eben beschriebenen.

Durch die Anlage der hochliegenden Entladegleise und Herstellung von Lagerräumen darunter läßt sich die Entladung beschleunigen und die Abfuhr der Güter besser regeln. Solche Anlagen erscheinen im Verkehrsinteresse zweckmäßig, wenn sie auch wohl wegen der hohen Kosten bisher nur selten ausgeführt worden sind.

Die Bauarbeiten für die noch fehlenden Teile sollen so gefördert werden, daß die Inbetriebnahme des 3. und 4. Gleises von Düsseldorf-Hbhf. bis Zugmeldestelle Hamm sobald wie möglich erfolgen kann, damit alsdann vier Gleise dem Verkehr zwischen Düsseldorf-Hbhf. und Neuß dienen. W.

Entscheidungen des amerikanischen Bundes-Obergerichts über Eisenbahntrustbildungen.

Eine der letzten finanziellen Unternehmungen Harrimans war die Vereinigung der Interessen der Union-Pacific-Railroad mit denen der Southern-Pacific-R.-R., indem die erstere Gesellschaft einen bedeutenden Teil (46 %) der Aktien der letztgenannten Gesellschaft ankaufte und so in die Lage kam, den Betrieb dieser Bahngesellschaft zu „kontrollieren", wie der technische Ausdruck lautet. Der Außenwelt stellte man diese Vereinigung als ganz harmlos hin, da beide Bahnen nicht in Wettbewerb miteinander stehen, sondern sich in ihren Strecken ergänzen. In Wirklichkeit aber übte diese Interessenvereinigung beider Bahnen einen sehr nachteiligen Einfluß auf die Gütertarife aus, da die zusammengeschlossenen Bahnleitungen teils durch Gewährung von Refaktien, teils durch deren Verweigerung Unterschiede machten zwischen Frachtgebern, deren Interesse zusammenfiel mit dem der Harrimangruppe, und solchen, bei denen es nicht der Fall war. Den ersteren wurden namentlich bei weiten Strecken Nachlässe bewilligt, den anderen versagt, und der, der sich nicht der Union-Pacificbahn zum Transport seines Gutes bedient hatte, mußte damit rechnen, von der Southern Pacific, auf die er in manchen Fällen angewiesen war, auf das denkbar schlechteste behandelt zu werden.

Die öffentliche Stimme in der Presse und mehrere im Kongreß erhobene Klagen veranlaßten die Bundesregierung im Jahre 1908, beim Bundeskreisgericht in Utah Klage gegen die Bahnverwaltung der Union-Pacific-R. R. zu erheben, weil sie durch den abgeschlossenen „merger", wie ein Abkommen solcher Art genannt wird, die Bestimmungen des Shermanschen Antitrustgesetzes verletzt habe. Die Klage ging auf Aufhebung des Mergers. Als die Gründer des „Mergers" waren genannt in erster Linie Harriman, dann die Finanzmänner Jakob H. Schif, Otto H. Kahn, James Stillmann, Henry H. Rogers, Henry C. Frick und William Clarc. In der Begründung der Klage wurde auf die Errichtung beider Bahnen zurückgegangen. Die Klage richtete sich in zweiter Linie auch dagegen, daß Harriman noch eine Zahl anderer Bahnen seinem Interesse dienstbar gemacht habe, so die Central-Pacific-R. R., die Oregon-Short-Linie, die Oregon-Railroad- and Navigation Co., die Los Angeles & Salt Lake R. R, die Northern Pacific, die Atchison, Topeka & Santa Fé R. R. und noch andere. Das Bundeskreisgericht wies die Regierung mit ihrer Klage ab.

Zwei Fragen waren es, die zu beantworten waren; die eine, eine juristisch-technische, ist die: Gehört der direkte Ankauf des Eigentums einer Gesellschaft durch eine andere oder eines derartig großen Teiles des Eigentums, daß er die Ausübung einer Gewalt, einer „Kontrolle", ermöglicht, mit zu jenen Verbindungen, deren Errichtung durch das Shermansche Antitrustgesetz verboten ist? Es lag bisher noch kein ähnlicher Fall vor, auf dessen Entscheidung die Richter hätten zurückgreifen können, denn der Fall der „Northern Securities", der zugunsten der Regierung entschieden worden war, hatte mit dem hier in Rede stehenden wenig Ähnlichkeit. Das Bundesgericht in Utah war hauptsächlich aus der Erwägung zu seiner Entscheidung gelangt, daß vor Errichtung des Mergers von einem Wettbewerb der beiden Bahnen nie die Rede gewesen war; denn wenn man auch mit der Union Pacific Bahn direkt bis nach San Franzisko, bis zur Küste des Stillen Ozeans Güter aufgeben konnte, so war dies doch nur möglich, indem die Fracht von Omaha oder von Kansas City direkt nach Ogden und von da aus über Strecken irgend anderer Bahnen, deren Interesse allerdings mit dem der Union Pacific verschmolzen waren, nach Portland gebracht wurde. Hier mußte das Gut aufs Schiff und auf dem Seeweg nach San Franzisko gebracht werden. Niemand dachte daran, diesen mühevollen und verschlungenen Weg zu wählen, man bediente sich vielmehr der Southern Pacificbahn, die drei direkte Ausfallstore nach San Franzisko hat. Es könnte daher vielleicht in der Theorie von einem bestandenen Wettbewerb beider Bahnen gesprochen werden, nie aber in der Wirklichkeit.

Gegen diese Entscheidung hatte nun die Regierung, die nicht mehr vom Generalanwalt Bonaparte, der die Klage vor dem Kreisgericht in Utah erhoben hatte, sondern vom weit tatkräftigeren Wickersham vertreten war, Berufung an das Bundes-Obergericht eingelegt, und dieses hat einstimmig **beide** Fragen **bejaht** und der Klage im Sinne der Regierung stattgegeben. Oberrichter Day verkündete folgende Entscheidung: Das Gericht hat im Gegensatz zum Untergericht in der Errichtung der Interessengemeinschaft beider Bahnen eine Verletzung des Sherman-Gesetzes erblickt und verfügt die sofortige Aufhebung der Gemeinschaft. Zu diesem Zwecke wird ein Einhaltsbefehl erlassen, durch den der Union Pacificbahn verboten wird, auf Grund der in ihrem Besitz befindlichen Aktien der Southern Pacificbahn das Wahl- und Stimmrecht auszuüben. Durch eine weitere gerichtliche Verfügung wird der Union Pacificbahn weiter auferlegt, die in ihrem Besitz befindlichen Aktien der Southern Pacificeisenbahn nur an solche Personen und in der Weise zu übertragen, daß jede Möglichkeit ausgeschlossen ist, sich in irgendeiner Weise einen bestimmenden Einfluß auf die Verwaltung und den Betrieb der eben genannten Bahn noch weiterhin zu wahren. Und drittens wird ein „Receiver", ein gerichtlicher Verwalter aufgestellt, der die Zinsen für die im Besitze der Union Pacificbahn befindlichen Aktien der anderen Bahn in Empfang nimmt, bis der Übergang sämtlicher im Besitz der Union Pacificbahn befindlichen Aktien der Southern Pacificbahn an selbständige Personen sich vollzogen hat und dies in zweifelsfreier Weise dargetan ist.

Es wird also der Union Pacificbahn das Recht entzogen, auf Grund der erwähnten Aktien weiterhin in der Generalversammlung zu wählen oder zu stimmen, wodurch natürlich der ganze

Einfluß gebrochen und beseitigt ist, auch wird ihr das Recht des augenblicklichen Zinsengenusses bis auf weiteres entzogen. Selbstverständlich erhält sie den auf sie entfallenden Teil der Zinsen von dem gerichtlich bestellten Verwalter zurückbezahlt, wenn die Aktien an dritte Personen übergegangen sind.

Die Verbindung der Union Pacificbahn mit der Central Pacific und mit noch anderen Bahnen, durch die die Union Pacific-R. R. eine Verbindung mit der Küste des Stillen Ozeans erhält, wurde nicht aufgehoben, weil durch diesen Anschluß nur eine Verlängerung der Bahnstrecken der Union Pacific ermöglicht wird, und weil der Kongreß, als er die Bewilligung zum Baue dieser Bahnen gab, die Absicht hatte und ihr auch Ausdruck gab, daß die Bahnen eine fortlaufende Verbindung von Missouri bis zur Pacificküste bilden sollen. Generalanwalt Wickersham soll sich geäußert haben, daß er die Abweisung dieses Teils der Klage begreife und sie für gerechtfertigt halte.

Diese Entscheidung des Bundes-Obergerichts ist von geradezu einschneidender Bedeutung und dürfte maßgebenden Einfluß auf die weitere Ausgestaltung des amerikanischen Verkehrswesens haben. In immer erhöhtem Maße hatte das „Konzern"-wesen bei den Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sich entwickelt, so daß man fast sagen kann, daß es selbständige Einzelbahnen, die für sich allein ihren Betrieb führen, fast nicht mehr gibt; nahezu jede Bahn ist irgendeinem „System" eingeordnet, sei es als herrschende, sei es als beherrschte. Nur bei sehr wenigen Bahnen sind für die Feststellung der Personen- und Gütertarife ihre Bedürfnisse und ihre Verhältnisse maßgebend, meist sind dies die Bedürfnisse und Verhältnisse fremder Bahnen, deren Interessen durch geschäftliche, nicht immer ganz reine Verhandlungen mit den ihrigen verknüpft wurden. Wenn die jetzt kommende Regierung dort fortschreitet, wo die bisherige Regierung aufgehört hat (daß dies der Fall sein wird, ist unzweifelhaft, da die demokratische Partei stets trustfeindlich ist), dann dürfte sich in Kürze ein Wandel in all diesen Verhältnissen vollziehen. Die gewaltigen Machtverhältnisse z. B. der New York, New Haven and Harlem River-R. R. in den Neu England-Staaten, der Pennsylvaniabahn, die doch fast nur ein Sammelnamen für eine Reihe der von ihr abhängigen Einzelbahnen ist, werden zertrümmert werden. Wenn die Regierung diese Aufgaben erfüllt, dann wird die Trennung der Interessenkreise der Pennsylvaniabahn von denen der Long Islandbahn oder der Pittsburgh, Cincinnati, Chicago and St. Louis Railway Comp., oder der Philadelphia, Baltimore and Washington Railroad Comp., oder der Northern Central Railway Comp., oder der Cumberland Valley Railroad Comp., oder irgendeiner anderen der zahlreichen Bahnen, die von der Pennsylvaniabahn aus beherrscht werden und deren Verkehr nur von den Interessen der Pennsylvaniabahn bestimmt wird, nur eine Frage der nächsten Zeit sein.

Es steht jetzt fest, daß nach der maßgebenden Anschauung des Bundes-Obergerichts die Vereinigung zweier selbständiger Bahnen, von denen jede ihren besonderen „Charter" (Bau- und Betriebsbewilligung) hat, zum Zwecke gemeinsamen Betriebes oder des Betriebes nach gemeinsamen Grundsätzen und der Erwerb eines ausreichend großen Teils des Aktienkapitals, um sich einen herrschenden Einfluß auf eine andere Bahn zu sichern, gegen die Shermanschen Antitrust-Acte verstößt und strafbar ist, insofern nicht die Bahnen sich ergänzen und die Bahngleise nur Teile einer großen Bahnstrecke sind, die von vornherein als einheitliche Bahnstrecke gedacht war. Diese Anschauung dürfte jetzt bei der Regierung maßgebend und eine teilweise Zertrümmerung der großen amerikanischen „Bahnsysteme" die Folge sein.

Dr. A. M.

Vortragsabend beim Staatssekretär des Reichskolonialamts in Berlin.

Staatssekretär Dr. Solf hatte auf den 14. d. M. abends zu einem Vortrags- und Bierabend Einladungen ergehen lassen. Nach 9 Uhr versammelte sich eine zahlreiche Gesellschaft in zwei Sälen des Hotels Adlon. Der Bundesrat, die hohe Beamtenschaft, die kolonialen Kreise, die Parlamente, die Finanzwelt waren durch hervorragende und bekannte Persönlichkeiten in großer Zahl vertreten. Aus Eisenbahnkreisen sahen wir die Wirkl. Geheimen Räte Dr. Schroeder und Dr. Wehrmann, die Präsidenten Rüdlin und Sarre, die Geheimräte Breusing, Brosche, Diesel und Vogel. Aus der großen Zahl der Erschienenen nennen wir ferner als dem Eisenbahnwesen nahestehende Herren den Geh. Kommerzienrat Arnhold und den Landtags- und Reichstagsabgeordneten Geheimrat Schwabach.

Um 9¼ nahm der Vortragende Rat im Reichskolonialamt Geh. Oberbaurat Baltzer das Wort zu einem durch zahlreiche prächtige Lichtbilder erläuterten fesselnden Vortrag über die Erschließung Afrikas durch Eisenbahnen. Wir behalten uns vor, auf den außerordentlich interessanten Inhalt des Vortrages ausführlicher zurückzukommen und beschränken uns für heute auf eine Wiedergabe des wesentlichen Inhalts*):

Die raschen Fortschritte auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues, der in den letzten Jahrzehnten in Afrika einsetzte, haben erheblich dazu beigetragen, mehr Licht in den dunklen Erdteil zu bringen und den Umfang der großen weißen Flächen auf der Landkarte Afrikas einzuschränken. Afrika hat mit seinem Eisenbahnbesitz 1907 Australien überflügelt und 1910 mit etwa 36 850 km den Umfang des preuß. Staatsbahnnetzes von Ende 1909 erreicht. Bei der Erschließung durch Bahnen sicherte sich Groß-Britannien durch tatkräftiges Vorgehen den Löwenanteil. In Aegypten und im Sudan, in seinen südafrikanischen Kolonien, die im Mai 1910 zum Südafrikanischen Staatenbund politisch zusammengeschlossen wurden, in Rhodesien, in Britisch-Ostafrika und in Nigerien hat sich England im Bau von Kolonialbahnen geradezu vorbildlich betätigt und durch schnell vorgetriebene Erschließungsbahnen großen Stiles nicht nur seine Herrschaft überall ausgedehnt und befestigt, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung seiner neuen Länder ungemein gefördert. Der gegenwärtige Stand der Kap-Kairo-Bahn, der kühne Plan des genialen Cecil Rhodes, wurde eingehend erörtert mit dem Ergebnis, daß auf eine Verbindung der bereits weit vollendeten nördlichen und südlichen Teilstrecken durch das fehlende Zwischenglied von Elisabethville bis Sennar, d. h. vom Katanga bis in die Breite von Kordofan — rd. 3500 km —, in absehbarer Zeit kaum zu rechnen sein werde. Von der hervorragenden landschaftlichen Sehenswürdigkeit Afrikas, den Viktoriafällen des Sambesi, und von der britischen Ugandabahn wurden sehr schöne Lichtbilder vorgeführt.

Redner schilderte dann die Tätigkeit Frankreichs auf dem Gebiete des kolonialen Bahnbaues: In Algier und Tunis, ferner in Französisch-Westafrika, wo sich Frankreich ein ausgedehntes Kolonialreich von der Küste des Senegal bis zum Tschadsee geschaffen hat und ein organisch angelegtes Bahnnetz einheitlich in der Meterspur herstellt, dessen Umfang in wenigen Jahren 3 000 km überschreiten dürfte. Die Eisenbahnpläne in Französisch-Kongo und der Stand des Eisenbahnbaues in Französisch-Somali und Abessinien wurden erläutert.

Weiter ging der Vortragende auf die Bahnbauten in Belgisch-Kongo ein. Hier wurde das Netz der Wasserstraßen des Kongo und seiner Nebenflüsse durch die Herstellung von drei Umgehungsbahnen, nämlich der Strecken Matadi-Léopoldville, Stanleyville-Ponthierville und Kindu-Kongolo zu der gewaltigen Verkehrsstraße des „Transkongolais" — nahezu 3 600 km — vom oberen Kongo bis zum Seehafen

*) Nach einem von Herrn Geheimrat Baltzer freundlichst zur Verfügung gestellten Auszuge.

Banana ausgebaut. Ferner ist von Bedeutung der Bau der Lukugabahn von Kabalo zum Tanganjikasee; durch ihre Vollendung — voraussichtlich Ende 1913 — im Anschluß an die etwa gleichzeitig fertigzustellende Deutsch-Ostafrikanische Mittellandbahn Daressalam-Tabora-Kigoma wird die erste große Querstraße durch das afrikanische Festland unter Benutzung des Kongo und des Tanganjikasees vom Atlantischen zum Indischen Ozean geschaffen. Sie besteht bei etwa 4 700 km Gesamtlänge aus 5 Bahnabschnitten und ebensovielen Schiffahrtsstrecken.

Portugal ist in seinen großen west- und ostafrikanischen Kolonien Angola und Mosambik über kurze Stichbahnen noch kaum hinausgekommen. Die Benguella-Bahn in Angola, an eine britische Gesellschaft vergeben, soll von der Lobitobucht ausgehend den belgischen Katangabezirk von Westen her erschließen. Sie wird, wenn dereinst vollendet, diese Aufgabe von allen Bahnen auf kürzestem Wege lösen. Die Bahnen in Mosambik von Beira nach Umtali und von Lourenço Marques in der Delagoabucht nach Komati und dem Randbezirke von Transvaal stehen wirtschaftlich wesentlich besser als die Bahnen in Angola, da sie die reichen Hinterländer von Rhodesien und Transvaal mit den wichtigen Verschiffungshäfen am Indischen Ozean verbinden. Die Pläne der Eisenbahnbauten in Mosambik vom Port Herald über den Sambesi nach Beira und zur Südspitze des Nyassasees nach Fort Johnston, mit einer Zinsbürgschaft der englischen Regierung versehen, ferner von den Häfen Port Amelia und Mosambik nach den Nyassasee wurden kurz beleuchtet.

In der italienischen Kolonie Erithrea ist die 118 km lange Militärbahn Massaua-Asmara zu nennen, die wegen großer Geländeschwierigkeiten erst nach längerer Bauzeit vollendet wurde.

Der Vortragende wandte sich nunmehr den deutschen Kolonien Afrikas zu. Deutschland hat später als alle vorgenannten Länder mit seiner tätigen Kolonialpolitik in Afrika begonnen und sich daher bei der „Teilung der Erde" etwas mit der Rolle des Schiller'schen „Poeten" abfinden müssen. Der Anlaß und die Entstehung der ersten Kolonialbahnen in Ost- und Südwestafrika, in Togo und Kamerun wurden erläutert und in einer bildlichen Darstellung der Entwicklung unserer Bahnbauten von Anfang an bis Ende 1912 gezeigt. Redner schilderte dann die einzelnen Bahnen unserer verschiedenen Schutzgebiete und kam zu dem Ergebnisse, daß Deutschland nach Vollendung der bewilligten und im Bau begriffenen Bahnen, also etwa Ende 1913, rd. 4 500 km Kolonialbahnen besitzen werde, etwa soviel wie die heutigen Preußischen Eisenbahndirektionsbezirke Halle und Posen zusammen; d. s. aber auf die Grundfläche unsrer afrikanischen Schutzgebiete bezogen nur: 0,17 km auf 100 qkm, während in Europa 3,4 km, d. h. das Zwanzigfache, in Deutschland sogar 11,3 km auf 100 qkm, d. h. das 67fache an Eisenbahnen, zur Zeit vorhanden sind. Das Anlagekapital unserer Schutzgebietsbahnen wird sich dann auf etwa 378 Millionen ℳ, im Durchschnitt 84 000 ℳ für das Kilometer belaufen. Im Jahre 1911 hat sich für 2 975 km im Betriebe befindlicher Bahnen ein Betriebsüberschuß von rd. 5 548 000 ℳ ergeben, also wenn man von den Erneuerungsrücklagen zunächst absieht, eine Verzinsung des Anlagekapitals von rd. 1 860 ℳ für das Kilometer oder 2,2 v. H. Hierin kommt aber die wichtige mittelbare Rentabilität der Kolonialbahnen noch nicht zum Ausdruck. Mit der Verzinsung von 2,2 v. H. darf man wohl einstweilen zufrieden sein, zumal wenn man bedenkt, daß die Mehrzahl unserer Bahnen noch ganz im Anfang ihrer Verkehrsentwicklung steht.

Bei Vorführung einer auf dem Marsche befindlichen Trägerkarawane im Lichtbild erwähnte der Vortragende noch die bemerkenswerte Tatsache, daß ein Eisenbahnzug in Afrika, wenn er nur 50 t Nutzlast 200 km weit an einem Tage befördert, mechanisch ebenso viel leistet wie eine Karawane von 13 300 Trägern. Diese würde etwa 27 km lang werden, aber sozusagen im Betriebe das 20- bis 25fache des Eisenbahnzuges kosten.

An den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag schloß Exzellenz Dr. Solf eine bedeutungsvolle Erklärung über seine afrikanische Verkehrspolitik. Er dankte zunächst dem Vortragenden und führte in Anknüpfung an dessen Worte aus, daß im Bahnbau unserer Schutzgebiete noch außerordentlich viel zu tun sei; die Kolonialverwaltung sei bereit und halte es für eine ihrer vornehmsten Aufgaben, alle Pläne und Vorschläge über die weitere Ausgestaltung des Bahnnetzes, die ihr von Interessenten und Sachverständigen unterbreitet würden, eingehend zu prüfen. Diese Prüfung habe aber nicht in erster Linie in Berlin, sondern auch in den Schutzgebieten stattzufinden, und die Gouverneure seien gegenwärtig mit dieser Prüfung beschäftigt. Der Staatssekretär gab die Versicherung, es sei nicht seine Absicht, sich mit dem bestehenden Bahnnetz zu begnügen, sondern nach Kräften weiter zu bauen. Und dies sei in Zukunft leichter, da wir gelernt haben, wie in den Kolonien Bahnen zu bauen seien. Mit Stolz habe er auf der Ugandabahn den Wunsch des ihn begleitenden englischen Ingenieurs vernommen, sich unsere Usambara- und Tanganjikabahn anzusehen, um daran zu lernen, wie man es machen muß! Unsere Technik sei heute den großen künftigen Aufgaben, auch den schwierigsten, gewachsen!

Eine andere Frage sei aber, ob wir die vorhandenen Bahnen richtig ausnützen. In dieser Beziehung habe er auf seiner letzten Reise den Eindruck gewonnen, daß die Klagen der Ansiedler nicht ganz unberechtigt seien. In Ost und Südwest ist man der Ansicht, daß unsere Kolonialbahnen zu sehr auf baldigen Verdienst sähen. Die gute Rente allein sei kein Maßstab dafür, ob die Bahn ihren Zweck erfülle; dafür sei die Größe des Verkehrs maßgebend, der Verkehr der zuverlässigste Gradmesser für die Entwicklung des Wirtschaftslebens. Lebhafter Verkehr bedeutet blühende Wirtschaft, der Wirtschaft zu dienen ist die Aufgabe der Bahn. Was man an unmittelbarer Rente einbüße, gewinne man reichlich an der zunehmenden Entwicklung der Gesamtwirtschaft. Im Anfang des Betriebes kann eine Bahn im allgemeinen allerdings nur dann eine gute Rente bringen, wenn sie hohe Frachtsätze berechnet; diese stehen aber einer raschen Verkehrsentwicklung im Wege. Die hohen Frachtsätze unserer Kolonialbahnen, die sich geschichtlich erklären, hatten ihre Berechtigung; denn die Kolonialverwaltung konnte noch vor wenigen Jahren nur dann auf die Genehmigung neuer Bahnbauten rechnen, wenn die vorhandenen Bahnen den Nachweis einigermaßen befriedigender Erträge brachten. Dieses Ziel war für den Augenblick nur mit hohen Frachtsätzen zu erreichen. Aber bei der fortgeschrittenen kolonialpolitischen Erkenntnis unserer Tage weiß man heute, daß man nicht an ein und demselben Tage säen und ernten kann! Wenn die Bahnen später in die Verkehrsreife kommen, sollen sie sich selbst tragen, müssen sie Betrieb, Zinslast und Tilgung decken. Danach haben wir die Tarife zu stellen. Wie wir nicht den ersten dünnen, sondern den späteren gesättigten Verkehr zum Maßstab nehmen bei der Wahl der Spurweite, der Schwere des Oberbaues und der Lokomotiven, so sei es auch von vornherein mit den Tarifen zu halten: wir müssen sie zuschneiden nicht für den Betriebsetat der Gegenwart, sondern für den der Zukunft!

Diese Ausführungen lösten in der Versammlung lebhaften Beifall und Bewegung aus, und es wurde vielfach der Gedanke ausgesprochen, daß der vom Staatssekretär vorgezeichnete Weg den Anstoß zu einem lebhaften Aufschwung unserer kolonialen Unternehmungen geben werde.

An diese Rede schloß sich ein gemütliches Beisammensein bei einem Glase Bier, während ein trefflich besetztes Büffet kalte Speisen in reicher Auswahl bot. Erst gegen Mitternacht lichteten sich die Reihen der Gäste, und wohl niemand verließ die gastlichen Räume ohne die freundlichste Erinnerung an die verlebten höchst anregenden Stunden.

v. M.

Der bayerische Landeseisenbahnrat

hat sich in seiner 10. Sitzung am 6. d. M. mit folgenden Angelegenheiten befaßt:

1. Das Verzeichnis der auf den bayerischen Staatsbahnen im 2. Halbjahr 1912 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife, ferner verschiedene Mitteilungen über die Verkehrsbewegung und andere geschäftliche Vorkommnisse bei den bayerischen Getreidelagerhäusern auf Bahngrund wurden ohne Erinnerung zur Kenntnis genommen. 2. Die für Saatgut aller Art gewährte tarifarische Vergünstigung findet dermalen in der Regel erst auf dem Rückvergütungswege Anwendung. Nur wenn die Sendung von einer anerkannten Saatgutzüchterei oder Saatgutwirtschaft aufgegeben ist, wird die ermäßigte Fracht sogleich bei der Abfertigung berechnet. Es stand in Frage, ob diese für die Verfrachter und für die Eisenbahn unstreitig einfachere Form der Durchführung nicht auf Saatgut ausgedehnt werden sollte, welches von der Agrikulturbotanischen Anstalt in München auf seine Entwicklungsfähigkeit geprüft und sodann in amtlich verbleiten Säcken versendet wird, denen ein mit dem Untersuchungsbefund der Anstalt bedruckter Zettel angehängt ist. Nach längerer Erörterung wurde der Gegenstand von der Tagesordnung abgesetzt. 3. Auf den preußischen Staatsbahnen ist vor kurzem ein besonders ermäßigter Ausnahmetarif für Porzellanwaren aller Art in Kraft getreten, gültig von Stationen des Direktionsbezirkes Erfurt nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See. Der Landeseisenbahnrat befürwortete einstimmig, daß demnächst auch im Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz, für die überseeische Porzellanausfuhr diejenigen Frachterleichterungen eingeräumt werden, welche zur Vermeidung von Wettbewerbsverschiebungen nötig sind. 4. Die Einführung eines verbilligten Ausnahmetarifes für Fischfutter in Kuchenform von Treuenbrietzen nach Bayern wurde im Interesse der einheimischen Fischzucht mit überwiegender Mehrheit empfohlen. Für den Fall eines hervortretenden Bedürfnisses soll die Vergünstigung für Fischfuttermittel von gleichem oder ähnlichem Verbrauchswerte auch dem Versande von anderen deutschen, insbesondere von bayerischen Erzeugungsstationen zugänglich gemacht werden. 5. Schließlich wurde der Entwurf des Sommerfahrplanes 1913 beraten. Diese sehr eingehenden Beratungen leitete der Sachreferent des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, Ministerialrat Ruckdeschel, mit folgenden, auch für weitere Kreise sehr bemerkenswerten Erläuterungen ein:

„Bei der Beratung des Eisenbahnetats in den letzten Landtagsverhandlungen wurde von dem Herrn Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten darauf hingewiesen, daß alle Betriebsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung letzten Endes auf die zur Bewältigung des Transports erforderlichen Leistungen, in der Hauptsache auf die Zugleistungen zurückzuführen seien. Jede Vermehrung der Zugleistungen erfordere naturgemäß neue persönliche und sächliche Ausgaben. Diese Ausgaben für die Betriebsmaterialien, insbesondere Kohlen und Öl, für das Zugpersonal, für die Beschaffung und Instandhaltung der Fahrzeuge, für die Bahnunterhaltung, Erneuerung des Oberbaues und sonstige bauliche Anlagen, endlich für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals betragen nach einer ziemlich genauen Berechnung auf das Personenzugkilometer 2,40 *M*, nach der in Württemberg aufgestellten Berechnung sogar 2,60 *M*. Es sind also, wenn die Personenzugkilometer in einem Jahre um 1 % erhöht werden (d. s. rund 1300 tägliche Zugkilometer), jährlich rund 1 200 000 *M* Mehraufwand für die Selbstkosten der Verwaltung erforderlich. Es müßten demnach, falls man einen Durchschnittstarif von 2,6 ₰ annimmt, jährlich rund 46 Millionen Personenzugkilometer mehr gefördert werden, nur um diese Selbstkosten zu decken. Wenn man berücksichtigt, daß die Reineinnahme aus der Personenbeförderung für 1 Zugkm nur 1,8 *M* beträgt, und daß die Wirtschaftlichkeit und Rentablität der Aufwendungen der Staatseisenbahnverwaltung für den Personenverkehr wesentlich durch die Mitbedienung des Eilgut-, Reisegepäck-, Post-, Milch- und Viehverkehrs sowie von einer durchschnittlichen Zunnahme der Personenfrequenz zu 4 % bedingt ist, so wird man zugeben müssen, daß es für ein Netz von der Größe der bayerischen Staatseisenbahnen eine nicht unbedeutende Aufwendung und ein gewisses Risiko bedeutet, eine jährliche Mehrung von 1300 täglichen Personenzugkilometern vorzunehmen. Ich will hier nicht auf weitere ziffermäßige Argumente eingehen, die hauptsächlich aus der Zugdichtigkeit und aus der durchschnittlichen Besetzungsziffer der Züge gegenüber anderen Verwaltungen zugunsten der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung abgeleitet werden könnten. Immerhin wird aber die Forderung gerade gegenüber den Mitgliedern des Landeseisenbahnrates berechtigt sein, daß sie sich die Frage, was kostet dem Staate ein Personenzugkilometer, was kostet ihm ein neuer Zug auf einer bestimmten Strecke, mit derselben Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit beantworten, wie sich dies die Staatseisenbahnverwaltung in ihrer Verantwortung gegenüber dem Lande und dem Steuerzahler und im Hinblick auf die Einhaltung der im Etat festgestellten Ziffern zu tun gezwungen ist."

„Der Herr Staatsminister hat bei dem schon erwähnten Anlaß diese Gesichtspunkte durch folgende Ausführungen charakterisiert: ‚Dazu kommt, daß die bayerischen Staatseisenbahnen schon jetzt unter den deutschen Staatseisenbahnen einerseits die größte Zugdichtigkeit gegenüber der Bevölkerungsdichtigkeit, anderseits aber die geringste Dichtigkeit des Personenverkehrs haben. Wir können unter diesen Umständen auch nicht erwarten, daß wir den durch die verlangten Zugmehrungen erforderlichen Betriebsaufwand auch nur annähernd durch Mehreinnahmen aus dem Personenverkehr aufbringen können. Die Schaffung neuer Fahrgelegenheiten würde vielfach nur eine Teilung des bereits vorhandenen Verkehrs auf eine größere Zahl von Zügen zur Folge haben. Mit dem Satz allein: „Mit der Fahrgelegenheit kommt auch der Verkehr" ist es leider nicht getan; es müssen auch die Voraussetzungen für eine entsprechende Frequenz der Fahrgelegenheit gegeben sein. Diese entsprechende Frequenz fehlt leider schon jetzt bei einer sehr großen Anzahl vorhandener Zugverbindungen. Wir werden ebenso, wie seither, mit der Vermehrung der Personenzüge fortfahren, dürfen aber dabei unsere finanziellen Verhältnisse nicht aus dem Auge verlieren.' Wenn sich die Herren Mitglieder des Landeseisenbahnrates selbst hätten die Frage stellen müssen — es bleibt ihnen ja diese unangenehme Mühe erspart — wie sie im neuen Sommerfahrplan die neuen 1300 Zugkilometer verteilen würden, so würde vielleicht jeder zunächst einen großen Teil für seinen Bezirk in Anspruch nehmen. Wenn er aber diesen begreiflichen Egoismus überwunden hätte, so würde die weitere Frage herantreten, ob — wie dies zeitweise bisher der Fall war — die größeren Aufwendungen für den internationalen und Fernverkehr oder für den lokalen inneren bayerischen Verkehr zu verwenden wären. Die Staatseisenbahnverwaltung hat sich dafür entschieden, im Sommer 1913 die weitaus überwiegenden Mehraufwendungen für den lokalen Verkehr vorzusehen. Wir sind der vielleicht etwas überhebenden Meinung, daß wir augenblicklich einen gut entwickelten bayerischen Fernfahrplan besitzen und daß alles geschehen ist, um Bayern sein gut Teil am internationalen Verkehr zu verschaffen und zu sichern. Ich möchte mich nicht etwa dahin verstanden wissen, als ob bisher im lokalen Verkehr etwas versäumt worden wäre. Es wird immer eine der größten Aufwendungen für den inneren bayerischen Verkehr bleiben, daß der billige Personenkilometertarif zu 2 ₰ und die Beförderung in der 3b Klasse in weitestem Umfange in Bayern eingeführt worden ist. Auch die kilometrischen Aufwendungen in den einzelnen Fahrplanperioden für den lokalen Verkehr haben durchschnittlich stets die Hälfte der gesamten Aufwendungen in Anspruch genommen. Nebenbei sei nur der ungewöhnlich guten Entwicklung und Bedienung des Ausflugsverkehrs der großen Städte in dieser Richtung noch gedacht. Immerhin glaubt die Staatseisenbahnverwaltung es ausnützen zu sollen, wenn es ihr die Sachlage ermöglicht, hinsichtlich der Aufwendungen für den Fernverkehr sich zu beschränken und den Hauptanteil dem lokalen Verkehr zuzuwenden."

Im Anschluß hieran gab Ministerialrat Ruckdeschel noch der Hoffnung Ausdruck, daß es den Mitgliedern des Landeseisenbahnrates bei Würdigung der erörterten wirtschaftlichen Gesichtspunkte nicht schwer fallen würde, sich in ihren Wünschen zu beschränken, und besprach sodann im einzelnen die auf den verschiedenen Strecken in Aussicht genommenen Neuerungen des Fahrplans.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung** wurde am 15. d. M. in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses beraten. Auf Grund eines Vortrags des Berichterstatters fand zunächst eine allgemeine Besprechung statt. Aus den Erklärungen des Ministers sind nach der „Nordd. Allg. Ztg." die folgenden Punkte hervorzuheben: Die 20 t-Eisenbahngüterwagen brechen sich immer mehr Bahn; die neuesten Wagenbestellungen der Eisenbahnverwaltung beziehen sich zur Hauptsache auf 20 t-Wagen. Das Eisenbahnanleihegesetz

wird kurz vor Ostern oder gleich nach Ostern dem Landtag zugehen. In ihm sind Einrichtungen vorgesehen, die die Eisenbahnverwaltung sehr viel leistungsfähiger machen. — Die Eisenbahnverwaltung muß im nächsten Jahre so weitgehende Aufwendungen machen für Erweiterungsbauten, daß mit einer steigenden Verwendung der Eisenbahnüberschüsse für die Zwecke der allgemeinen Verwaltung nicht gerechnet werden kann. — Eine Konferenz hervorragender Sachverständiger hat sich darüber geeinigt, daß für die Güterzüge die Zurücklegung von 30 km in einer Stunde das richtige Maß sei. Auf stark belasteten Strecken, z. B. Halle-Berlin, ist man bis zu 40 km vorgegangen, das ist aber erheblich kostspieliger. — Der Minister sprach sich durchaus gegen eine allgemeine Tarifermäßigung aus. Wo ein klares Bedürfnis für Tarifermäßigung der Güter sich zeige, werde sie von der Eisenbahnverwaltung veranlaßt. — Weiter erklärte er sich mit Bestimmtheit gegen die Notwendigkeit einer deutschen Eisenbahngemeinschaft. Alle großen Fragen, die für die Interessen des Verkehrs von Bedeutung seien, würden im Einvernehmen mit den Bundesregierungen zu allseitig befriedigender Erledigung gebracht. Die Eisenbahnen in Preußen stehen mit 11 134 541 836 *M* zu Buch, davon sind aber seit der Verstaatlichung der preußischen Bahnen abgeschrieben 4 065 495 419 *M*, so daß sie jetzt noch mit 7 186 686 880 *M* zu Buch stehen. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen wurden 1911 auf 1 km Betriebslänge 13 488 Zugkilometer geleistet (1910: 12 853). Auf eine Million Reisende entfielen 1911: 0,06 (0,06) Tötungen. Der Prozentsatz an Tötungen und Verletzungen auf eine Million Reisende beträgt in Preußen 1911: 0,34, in Deutschland 1911: 0,42; demgegenüber in Frankreich 1909: 0,59, in Österreich-Ungarn 1910: 1,60, in England 1911: 2,13, in Amerika 1909: 11,85. In Frankreich wird die Zahl der Verunglückten nur für die Zugunfälle angegeben; in Preußen, den deutschen Bundesstaaten und Österreich-Ungarn werden die Reisenden statistisch nur einmal gezählt, auch wenn mehrere Bahnbezirke von ihnen durchfahren werden. In Frankreich, England und Amerika erscheinen die über mehrere Bahnen fahrenden Personen in der Statistik wiederholt. Die Staatseisenbahnen sind fortgesetzt mit der Erweiterung ihres Bahnnetzes, auch durch den Bau von Nebenbahnen zur Landesmelioration beschäftigt. Daneben nötigt der steigende Verkehr zu einer andauernden Ergänzung der bestehenden Anlagen und des Fuhrparks. Die Geldmittel für die Ausführung der notwendigen Neubauten — worunter hier nur Erweiterungsbauten im Kostenbetrage von mehr als 100 000 *M* verstanden sind, da Ergänzungen bis zum Kostenbetrage von 100 000 *M* und Erneuerungen ohne Beschränkung zum Bereich der Betriebsverwaltung gehören und aus Betriebsfonds zu bestreiten sind — werden teils durch Vermittlung des Etatextraordinariums aus den Jahreseinnahmen, teils ebenso wie die Mittel zur Fahrzeugvermehrung auf Grund besonderer Gesetze im Wege der Anleihe bereitgestellt.

Der Minister gab dann eine Übersicht der durch das Eisenbahnanleihegesetz für 1912 bereitgestellten und der durch den jetzt vorgelegten Etat für 1913 geforderten Summen. Hiernach sind die Einnahmen in einer Gesamthöhe von 2 512 159 000 Mark veranschlagt. Die gesamten dauernden Ausgaben (ohne Zinsen und Tilgungsbeträge, sowie ohne Ausgleichsfonds) sind mit 1 729 691 200 *M* eingestellt, so daß sich ein Überschuß von 782 467 800 *M* ergibt. Hieraus sind zunächst Zinsen und Tilgungsbeträge für die Eisenbahnschuld zu zahlen in Höhe von 326 684 965 *M*. Es bleibt für Verteilung eine Summe von 455 782 835 *M*. Von dieser sind dem Extraordinarium zuzuführen 128 200 000 *M*, so daß ein Reinüberschuß der Eisenbahnverwaltung von 327 582 835 *M* verbleibt. Hiervon sind abzuführen für allgemeine Staatszwecke 234 100 000 *M*, so daß für den Ausgleichsfonds veranschlagt sind 93 482 835 *M*. Aus Anleihemitteln ist nach den im Etat enthaltenen Vermerken für die bestehenden Bahnen vorläufig in Aussicht genommen ein Betrag von 291 000 000 *M*. Hiervon entfallen auf zweite und weitere Gleise 96 000 000 *M*, auf sonstige größere Bauten 25 000 000 *M*, Fahrzeuge 170 000 000 *M*.

— **Übersicht der etatsmäßigen Stellen im Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung.** Der Eisenbahnminister hat den Königlichen Eisenbahndirektionen und dem Königl. Eisenbahn-Zentralamt eine Übersicht der etatsmäßigen Stellen, die ihnen für 1913 überwiesen werden sollen, zugehen lassen. Daraus ist folgendes bemerkenswert: 1. Vom 1. April d. J. ab ist, unbeschadet der etatlichen Bezeichnung den Wagenwärtern durch Amtsblattverfügung die Amtsbezeichnung „Wagenaufseher" beizulegen. Ferner tritt an die Stelle der Bezeichnung „kommissarischer Eisenbahnsekretär" die Bezeichnung „Eisenbahnsekretär" nachdem bereits durch einen früheren Erlaß vom 27. 3. 1912 den nichttechnischen Eisenbahnsekretären die Amtsbezeichnung „Eisenbahn-Obersekretär" beigelegt ist. — 2. Die Stellen der nichttechnischen Betriebssekretäre werden bei ihrem Freiwerden in Eisenbahnassistenten-, die der technischen Betriebssekretäre in technische Bureauassistentenstellen umgewandelt. — 3. Die im Etat der Eisenbahnverwaltung bisher vorgesehen gewesene Zahl der Etatsstellen für beurlaubte Beamte ist wesentlich vermehrt worden. Die Stellen sollen künftig nicht nur, wie bisher, für solche Beamte bestimmt sein, die zur Verwendung in einem anderen öffentlichen Dienste, sondern auch für solche, die zu einem Privatdienst im nationalen Interesse über ein Jahr ohne Diensteinkommen beurlaubt werden. An solchen Etatsstellen werden für das Etatsjahr 1913 vorgesehen: 2 Stellen für Mitglieder des Zentralamts und der Direktionen, 20 Stellen für Regierungsbaumeister und Bauinspektoren, 5 Stellen für technische Eisenbahnsekretäre, 25 Stellen für nichttechnische Eisenbahnsekretäre, 5 Stellen für Werkmeister, 22 Stellen für Bahnhofs-, Güter- und Kassenvorsteher, 2 Stellen für Bahnmeister I. Klasse, 13 Stellen für technische Bureauassistenten und Bahnmeister, 3 Stellen für Eisenbahnassistenten, 3 Stellen für Lokomotivführer, 26 Stellen für Lokomotivheizer, 4 Stellen für Werkführer, 5 Stellen für Weichensteller, 2 Stellen für Schaffner.

— **Aufhebung der Maßregeln gegen den Wagenmangel.** Am 10. d. M. hat das Eisenbahn-Zentralamt die Maßnahmen gegen den Mangel an O-Wagen mit Genehmigung des preuß. Eisenbahnministers aufgehoben, weil die Bedarfsdeckung sich glatt vollzog. Auf Anordnung des Ministers hat das Eisenbahn-Zentralamt jedoch ersucht, für ausreichenden und schnellen Zulauf der Wagen nach den Kohlenbezirken zu sorgen und jedes Zurückhalten leerer Wagen, soweit es nicht ausnahmsweise auf Ersuchen der Kohlenbezirke erfolgt, zu vermeiden.

— **Tarif für den deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland.** Durch Erlaß vom 25. Januar d. J. hat der preuß. Eisenbahnminister die Einführung von Ausnahmefrachtsätzen für gesalzene Heringe und Breitlinge im deutschen Seehafenverkehr mit Süddeutschland nach dem Antrage der Königl. Eisenbahndirektion Hannover widerruflich genehmigt.

— **Der hessische Staatsvoranschlag.** Wir entnehmen über diesen dem „Schwäb. Merkur" u. a. folgendes: Nachdem der Finanzausschuß der 2. Kammer den Etat zu Ende beraten und die von der Verfassung vorgeschriebene gemeinsame Sitzung der Finanzausschüsse beider Kammern stattgefunden hat, ist der Etat reif für die Beratung in der Kammer selbst, die inzwischen begonnen hat. Wie bereits in den Jahren 1911 und 1912, so schließt auch der diesjährige Voranschlag mit einem ansehnlichen Überschuß in Höhe von rund 2 Millionen Mark. Die Aufwärtsbewegung der Finanzen ist also anscheinend eine stetige; die Zeiten des Defizits scheinen endgültig vorbei. Dafür scheint auch die Auffüllung der verschiedenen Sonderfonds zu sprechen. So ist der Restefonds, der zum Zweck der Beamtenbesoldung gegründet wurde, auf rund 7 Millionen, der Ausgleichsfonds für die Schwankungen in den Eisenbahneinnahmen auf nahezu 8 Millionen angewachsen. Dabei ist die Aufstellung des Etats noch recht vorsichtig erfolgt; sind doch z. B. die Eisenbahneinnahmen nur mit 17,4 Millionen eingesetzt, während sie sich schon 1911, für 1912 liegen noch keine endgültigen Zahlen vor, auf 17,8 Millionen Mark beliefen. Zum erstenmal kommt im Etat das Ergebnis der im Vorjahr beschlossenen Schuldentilgung zum Ausdruck. Da die zur Tilgung erforderlichen Summen nach dem Gesetz nur aus den Eisenbahneinnahmen genommen werden dürfen, so ist die Notwendigkeit einer Steuererhöhung zu d i e s e m Zwecke, wie der Gnauthsche Entwurf sie vorsah, vermieden.

— **Badischer Eisenbahnrat.** Dessen ständiger Ausschuß hielt am 11. Februar im Verwaltungsgebäude der Generaldirektion seine zweite Sitzung ab. Gegenstand der Beratung bildeten folgende Fragen: 1. Gewährung von Frachtermäßigungen für Erzeugnisse der Steinindustrie; 2. Abgabe von Arbeiterwochenkarten an Lehrlinge; 3. Änderung des Zeitkartentarifs.

Beim ersten Punkte handelt es sich um Tarifmaßnahmen zur Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit der badischen Steinbruchbesitzer insbesondere gegenüber der Einfuhr schwedischer Pflastersteine. In Anlehnung an die von den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, den Reichseisenbahnen, den bayerischen Staatsbahnen — pfälzisches Netz — sowie von den sächsischen Bahnen auf 1. Oktober 1912 eingeführten Frachtermäßigungen ist vor allem für Pflastersteine aller Art die Einführung eines ungestaffelten Ausnahmetarifes beabsichtigt, der auf dem Mittel aus der 1. und 2. preußischen Staffel, d. i. $\frac{2+1}{2} = 1{,}5$ ₰/tkm Streckentaxe nebst 50 ₰ Abf.-Gebühr beruhen und von den badischen Gewinnungsplätzen nach den Verbrauchsplätzen gelten soll. Außerdem wird für Steingrus sowie für Steinschutt ebenfalls von den Gewinnungsstätten ein Ausnahmetarif noch auf etwas niedrigerer Grundlage eingeführt, für den eine Streckentaxe ebenfalls aus dem Mittel der 1. und 2. preußischen Staffel

mit $\frac{1,5 + 1,1}{2} = 1,3$ ₰/tkm nebst 30 ₰ Abf.-Gebühr angenommen ist.

Die Maßnahme zu 2 soll für Lehrlinge aller Art gelten. Bisher haben in Baden nur solche Lehrlinge Arbeiterwochenkarten erhalten, die wie Arbeiter mit mechanischen und Handarbeiten beschäftigt, also als jugendliche Arbeiter anzusehen sind. Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Fahrkartensteuergesetzes gelten die von den Lehrlingen, mit Ausnahme der vorstehend genannten, benützten Arbeiterwochenkarten nur für Personenzüge (2-₰ Klasse); sie können auch nicht ausnahmsweise, wie dies für Arbeiter nach dem Tarif zulässig ist, für Schnell- oder Eilzüge gültig erklärt werden. Als Nachweis für die Berechtigung der Lehrlinge zur Benutzung von Arbeiterwochenkarten sind Arbeitsbescheinigungen der Lehrherren in Aussicht genommen.

Der dritte Gegenstand betrifft die Einführung von Monatskarten an Stelle der jetzt bestehenden Zeitkarten für 1—12 Monate. Die badische Eisenbahnverwaltung ist noch die einzige deutsche Staatsbahnverwaltung, die Karten letzterer Art mit Preisermäßigung für Zeitkarten mit einer Gültigkeitsdauer von mehr als 1 Monat ausgibt. Damit soll nunmehr ebenfalls gebrochen und der Preis der Monatskarten auf den 12. Teil des seitherigen Preises der Zeitkarten für 12 Monate festgesetzt werden. Auf diese Weise werden Preiserhöhungen durchweg vermieden. Der künftige badische Tarif wird jenem der Reichseisenbahnen und der pfälzischen Bahnen entsprechen. Eine gewisse Schwierigkeit besteht für die badische Strecke der Main-Neckarbahn, woselbst zurzeit der preußische Monatskartentarif mit Nebenkarten eingeführt ist. Der ständige Ausschuß hat sich mit Rücksicht auf den seitherigen, schon länger bestehenden Tarifzustand, an den sich die Bevölkerung gewöhnt hat, dafür ausgesprochen, die jetzige Einrichtung auf der badischen Strecke der Main-Neckarbahn wenigstens bis auf weiteres bestehen zu lassen. Der mit der Tarifmaßnahme verbundene rechnungsmäßige Ausfall ist zu rund 30 000 ℳ berechnet.

Der Ausschuß hat sämtliche Vorschläge der Eisenbahnverwaltung einstimmig zur Durchführung empfohlen. Die Tarifmaßnahmen unter 1 und 2 werden auf Grund des Gutachtens des ständigen Ausschusses in Vollzug gesetzt werden, mit der Frage der Änderung des Zeitkartentarifs wird sich zunächst der Eisenbahnrat in seiner nächsten Sitzung, die auf den 3. März anberaumt ist, zu befassen haben. Außerdem wird in dieser Sitzung noch über den Entwurf des Fahrplans für 1913/14 verhandelt werden.

— **Personalnachrichten.** Die vortragenden Räte im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Regierungsräte Pape und v. Schaewen sind zu Geheimen Oberregierungsräten ernannt.

Aus dem badischen Staatseisenbahndienste ist das Kollegialmitglied der Generaldirektion, Oberregierungsrat Heinrich Brand in Karlsruhe, behufs Übertritts in den Dienst der Großh. Oberrechnungskammer ausgetreten.

Österreich.

— **Südbahn.** Kürzlich wurde eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn abgehalten, in der über den Geschäftsgang Mitteilungen gemacht wurden. Der Generaldirektor berichtete, daß über das Ergebnis des abgelaufenen Jahres noch kein genaues Bild gewonnen werden kann, da noch nicht alle endgültigen Abrechnungen vorliegen und auch die besonderen Ausgaben nicht endgültig feststehen. Der Verkehr zeige in einzelnen Artikeln eine Abschwächung. Die Beförderung von Getreide aus Ungarn sei nicht mehr so lebhaft, und auch beim Transport von Kohle und Eisen seien die früheren Steigerungen nicht mehr zu beobachten. Ebenso sei beim Verkehr in Holz ein gewisser Stillstand zu verzeichnen. Während seinerzeit nach Triest starke Einfuhr englischer Kohle erfolgte, habe diese jetzt nachgelassen. Der Personenverkehr entwickele sich regelmäßig. Hinsichtlich der Gestaltung der Einnahmen bestehe heute naturgemäß keine Sicherheit, dagegen mache sich das Anwachsen der Personalausgaben fühlbar.

— **Die Durchführung der großen Wiener Verkehrsprojekte.** Die Verhandlungen über die Verwirklichung der großen Wiener Verkehrsprojekte werden voraussichtlich zu Beginn des nächsten Monats wieder aufgenommen werden. Bei dem Umfang der Pläne und den verwickelten juristischen Verhältnissen wird die Lösung der Verkehrsfragen naturgemäß schwierig sein. Die Umwandlung der Stadtbahn in den elektrischen Betrieb und der Bau der Untergrundbahnen sollen als getrennte Aufgaben behandelt werden. Eine Anregung geht dahin, die Kosten für die Umwandlung der Stadtbahn auf einem ähnlichen Wege hereinzubringen, wie er in Triest bei der Durchführung der Hafenarbeiten gewählt worden ist, nämlich durch Zertifikate, die aus dem Gewinn der Stadtbahn nach der Umwandlung bis zum Ende der Konzessionsdauer allmählich eingelöst werden. Beim Bau der Hafenanlagen haben die bauführenden Firmen diese Zertifikate bei den Bankhäusern, mit denen sie in Verbindung standen, zu Geld gemacht, und die Einlösung ist nach und nach durch den Staat erfolgt. Der Bau der Untergrundbahnen würde auf Rechnung der Kommission für die Verkehrsanlagen als Konzessionswerberin erfolgen. Bei diesem Plane ist Zusammenwirken der deutschen und der österreichischen Elektrizitätsfirmen und der mit ihnen verbundenen Wiener Banken mit der französischen Gruppe in Aussicht genommen; letztere wird sich wegen der Aufbringung eines Teiles des erforderlichen Obligationenkapitals auf dem französischen Markt bemühen.

— **Der Rettungsdienst der österreichischen Eisenbahnen.** In der Eröffnungssitzung des neu einberufenen Obersten Sanitätsrates vom 8. d. M. machte der Sachreferent im Eisenbahnministerium, Obersanitätsrat Dr. Bogdan, Mitteilung über den gegenwärtigen Stand der Neuorganisation des Rettungsdienstes auf den österreichischen Eisenbahnen. Dr. Bogdan teilte mit, daß bei den österreichischen Eisenbahnen seit dem Jahre 1889 drei Arten von Rettungskasten im Gebrauch stehen, deren Inhalt auf Grund eines von Professor Dr. Albert ausgearbeiteten Berichts zusammengestellt ist. Dieser Inhalt besteht in Verbandstoffen, Verbandschienen, Instrumenten, Labemitteln usw. Bei den österreichischen Staatsbahnen allein sind gegenwärtig nach diesem Muster rund 200 große und 700 kleine Rettungskasten sowie 1400 Kasten kleinster Bauart, sogenannte Verbandkasten, aufgestellt. Zum Transport von Verwundeten stehen rund 1900 Tragbahren zur Verfügung. Außerdem verfügt die Staatsbahnverwaltung über 56 in den großen Kreuzungsstationen aufgestellte Rettungswagen und ebensoviele Sanitätskorps. Letztere beiden haben den Zweck, bei schweren Eisenbahnunfällen auf der Strecke eine größere Zahl von geschulten Bediensteten mit einer ausreichenden Menge von Verbandstoffen und allen anderen nötigen Behelfen raschestens an die Unfallstelle befördern und anderseits die Verletzten in schonendster Weise auf den in diesen Wagen befindlichen Tragbahren in die nächstgelegene Krankenanstalt bringen zu können. Gegen ein Mitführen von Behelfen zur ersten Hilfeleistung in den Zügen selbst hat sich in dem erwähnten Gutachten der Oberste Sanitätsrat direkt ausgesprochen, weil Verbandkasten im Zuge aus verkehrstechnischen Gründen nur im Packwagen und auch hier nur in beschränktem Maße mitgeführt werden können und dieser Wagen fast bei allen schweren Eisenbahnunfällen der größten Gefahr ausgesetzt ist. Diese Bedenken waren auch der Grund, weshalb das Eisenbahnministerium die früher erwähnten, mit Rettungs- und Transportbehelfen reichlich versehenen Rettungswagen in den Dienst gestellt hat. Trotzdem also bei den österreichischen Staatsbahnen für die Rettung bei Unfällen auf der Strecke ausreichend vorgesorgt ist, ist das Eisenbahnministerium im Begriffe, die Schnellzüge mit einem Vorrate von sterilen Verbänden auszurüsten. Überdies wurden die Vorarbeiten für eine Neuorganisation des gesamten Rettungswesens, insbesondere hinsichtlich des Inhalts der Rettungsapparate, nach den Vorschlägen einer Reihe von Sachverständigen in Angriff genommen. Was die endgültige Auswahl der einzelnen Arten von Rettungsapparaten anlangt, so hat das Eisenbahnministerium eine öffentliche Ausschreibung zur Vorlage geeigneter Modelle ergehen lassen. Auf diese Ausschreibung ist ihm eine ganze Reihe sehr beachtenswerter Modelle vorgelegt worden. Aus dem vorliegenden Guten das Beste auszuwählen, mag es von Patent- und Markenschutz umgeben sein oder nicht, wird den hierzu berufenen medizinischen Fachmännern und Betriebstechnikern obliegen.

Ungarn.

— **Eisenbahnunfall bei Medgyes (Mediasch).** Im Anschluß an unsere kurze Mitteilung hierüber in Nr. 11 S. 194 teilen wir den Sachverhalt auf Grund amtlicher Angaben in folgendem mit: Bekanntlich ereignete sich der Unfall in der Nacht vom 4. auf den 5. Februar d. J. auf der Linie Budapest-Predeal der ungarischen Staatsbahnen. Bei dem Unfall sind leider zwei Menschenleben zu beklagen; mehrere Reisende erhielten schwerere Verwundungen. Die eigentliche Ursache ist auf das Zusammentreffen mehrerer unglückseliger Umstände zurückzuführen. Der Schnellzug Nr. 601 hatte den ihm vorangehenden, im Halten begriffenen Eilgüterzug Nr. 543 zwischen den Stationen Eczel und Medgyes auf offener Strecke eingeholt und ist in ihn hineingefahren. Sechs Wagen des Güterzuges entgleisten und zwei am Ende dieses Zuges eingestellte, mit Petroleum beladene Zisternenwagen wurden vom Feuer des Feuerkastens der Schnellzuglokomotive in Brand gesteckt. Drei Reisende sprangen vor Schreck aus dem Wagen und gerieten hierdurch in das auf dem

Gleise lodernde Petroleum. Der eine erhielt so schwere Verwundungen, daß er am dritten Tage im Krankenhause zu Medgyes seinen Verletzungen erlag. Die Brandwunden der anderen Reisenden waren leichterer Natur. Auch der Schlußbremser des Güterzuges fand bei dieser Gelegenheit den Tod. Der Lokomotivführer und Heizer der Schnellzuglokomotive und auch der zugbegleitende Lokomotivaufseher erhielten schwerere Verletzungen. Den Verwundeten erteilte das Zugpersonal unter Mithilfe der Reisenden die erste Hilfe, wobei sich der mitreisende Prinz Eitel Friedrich von Preußen besonders rühmlich hervortat, indem er mit größter Seelenruhe und überlegener Umsicht den Verband der Verwundeten sowie die Rettungsarbeiten in eigener Person leitete und seine Leibwäsche zum Verband der Verwundeten verwendete. Diese wurden in das Krankenhaus zu Medgyes überführt. Der Prinz und sein Gefolge blieben unversehrt und setzten mit den anderen Reisenden die Fahrt mit den Wagen des in der Station Medgyes infolge der Verkehrsstörung aufgelösten Schnellzuges Nr. 604 nach Budapest fort, wo sie mit einer dreistündigen Verspätung eintrafen.

Die bisher geführte Untersuchung hat folgendes ergeben: Die Station Erzsébetváros (Elisabethstadt) hat den Eilgüterzug gemäß den bestehenden Verkehrsvorschriften auf Grund der spätesten, den nachfolgenden Schnellzug jedoch mit der frühesten Abfahrtzeit abgelassen. Demnach hätte der vorfahrende Güterzug fünf Minuten vor der Ankunft des Schnellzuges in der Station Medgyes eintreffen sollen. Der Eilgüterzug wurde nun durch den vorletzten Bahnwärter vor der Station Medgyes, wie sich später herausstellte, wegen Mangelhaftigkeit der vorgeschriebenen Lokomotivbeleuchtung, angehalten. Das Haltesignal wurde von ihm erst gegeben, als der Zug dem Wärterhause schon nahe war. Hierdurch konnte der Zug erst zum Stehen gebracht werden, als das Wärterhaus bereits überholt war. Das Zugpersonal hat nun in Erwägung des ihm wohlbekannten Umstandes, daß der Schnellzug dem Güterzuge in einem knappen Zeitraume folgt, ohne den Bahnwärter zu befragen, eine schnelle Zugrevision vorgenommen, jedoch nicht für die Deckung des Zuges gesorgt; da aber keine auffällige Unregelmäßigkeit ermittelt werden konnte, wurde die Fahrt fortgesetzt, mit der Absicht, bei dem nächsten Wärterhause sich nach der Ursache der Fahrtunterbrechung zu erkundigen. Als sich der Güterzug dem nächsten, etwa 2 km entfernten Wärterhause näherte und dort halten wollte, stieß der Eilzug auf den noch im Rollen befindlichen Eilgüterzug. Der Bahnwärter gibt an, daß er dem Schnellzuge vorschriftsmäßig 5 Minuten hindurch das Haltesignal und dann weitere 5 Minuten lang das Langsam-Fahrtsignal gegeben hatte. Die Strecke kann am Orte des Zusammenstoßes in einer Entfernung von 600 m überblickt werden; es muß jedoch in Betracht gezogen werden, daß in dieser Nacht eine äußerst grimmige Kälte (— 22° C) herrschte, die wohl auf die Dienstfähigkeit des Personals nachteilig einwirkte.

Übrige europäische Länder.

— **Die Frederikshavnlinie.** Zu der „Fehmarnlinie“ der Dänen gesellt sich nunmehr die Frederikshavnlinie der Norweger, eine Linie, für deren Verwirklichung man jetzt in Norwegen eifrig zu arbeiten beginnt. Eben ist in Kristiania eine Versammlung abgehalten worden, die von der dortigen Handelskammer einberufen war und woran Vertreter der Handelskreise aus Fredriksstad, Moß, Tönsberg, Larvik, Skien und Brewik teilnahmen. Die verbesserte Verbindung mit Deutschland wollen die Norweger durch Errichtung eines Schnelldampferverkehrs zwischen einem geeigneten norwegischen Hafen und Frederikshavn in Nordjütland erzielen, und Voraussetzung bei Verwirklichung dieses Planes ist, daß zwischen Frederikshavn und Hamburg ein Schnellzug eingelegt wird. Von dem früheren Plan, zwischen Norwegen und Frederikshavn eine Dampffährenlinie zu errichten, nahm man in der erwähnten Versammlung ganz Abstand, da die dazu erforderlichen 12 Millionen Mark doch nicht herbeigeschafft werden könnten. Man hält Dampfer von etwa 750 t, also Schiffe von sehr bescheidener Größe, für genügend, doch müßten diese solche Geschwindigkeit erhalten, daß sie die Strecke in etwa acht Stunden zurücklegten. Als wichtigste Vorteile der geplanten Linie bezeichnete man einen schnelleren Postverkehr und bessere Beförderungsverhältnisse für die Ein- und Ausfuhr. Der Generaldirektor der norwegischen Staatsbahnen, Platou, räumte ein, daß die gegenwärtige Verbindung Norwegens mit dem Festlande ungenügend sei, aber die Fahrpläne hingen international so eng zusammen, daß Änderungen fast unmöglich wären. Nachdem er bemerkt hatte, daß Norwegen eine Verbesserung des Verkehrs mit dem Festlande mit Hilfe einer Frederikshavnlinie anstreben könnte, nahm die von der Handelskammer einberufene Versammlung eine Entschließung an, worin die gegenwärtige Verbindung Norwegens mit dem Festlande als mangelhaft bezeichnet wird. Gleichzeitig ersucht man die Regierung, über die Frage sowohl einer Dampffähren- wie einer Dampferverbindung zwischen Norwegen und Frederikshavn schleunigst Erhebungen anstellen zu lassen.

— **Norwegens größte gewölbte Steinbrücke** an der Dovrebahn, etwa 100 km von Trondhjem über den reißenden, zwischen steilen Bergwänden tief eingefressenen Orklaelf führend, befindet sich zurzeit im Bau. Die Brücke wird 60 m Lichtweite und eine Schienenhöhe von etwa 50 m über dem Grund des Flusses bekommen. Die Stärke des Gewölbes ist im Scheitel 1,8 m, an den Kämpfern 3,3 m. Südlich schließt sich unmittelbar an die Brücke ein 760 m langer Tunnel an. Der Voranschlag für die ganze Brücke beläuft sich auf 200 000 Kronen, wovon aber auf die zurzeit schon stehende mächtige Rüstung allein 70 000 Kr. treffen. Die Brücke soll im Frühjahr 1915 fertig sein.

— **Umlauf der Züge zwischen Genf und der französischen Grenze.** Der Berichterstatter der Budgetkommission hat der französischen Deputiertenkammer einen günstigen Bericht über einen den obigen Gegenstand betreffenden Gesetzentwurf erstattet. Es handelt sich hierbei um die parlamentarische Genehmigung eines zwischen der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen geschlossenen Abkommens, durch welches der Umlauf der Züge der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf der Linie von Genf nach La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin geregelt wird.

— **Gotthardbahn.** Wie aus Bern vom 15. d. M. gemeldet wird, hat der Bundesrat an die Bundesversammlung eine ergänzende Denkschrift gerichtet, worin er die Bundesversammlung dringend auffordert, den neuen Gotthardvertrag zu genehmigen. Auch die Generaldirektion der Bundesbahnen spricht sich in einem Gutachten einstimmig für Annahme des Gotthardvertrages aus. Bekanntlich ist von über 100 000 Bürgern der Bundesversammlung eine Bittschrift zugegangen, worin die Bundesversammlung ersucht wird, den Gotthardvertrag behufs neuer Verhandlungen mit der deutschen und italienischen Regierung an den Bundesrat zurückzuweisen.

— **Hauenstein-Tieftunnel.** Wie der Geschäftsbericht der Tiefbau-Aktien-Gesellschaft Julius Berger in Berlin ausführt, sind der Gesellschaft im Anschluß an den Bau des Hauenstein-Basistunnels von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen weitere Bahnbauarbeiten übertragen worden. Infolgedessen hat die Gesellschaft eine schweizerische Tochterniederlassung mit dem Sitze in Olten im Januar 1913 begründet. Die neuen Aufträge im Zusammenhang mit der Abwicklung der ihr früher übertragenen Bauausführungen gewährleisten für die nächsten Geschäftsjahre reichliche Beschäftigung.

— **Rhätische Bahn.** Am 8. Februar feierte die Rhätische Bahn im Schoße des Verwaltungsrates ihr 25jähriges Bestehen, verbunden mit dem 25jährigen Dienstjubiläum des Direktionspräsidenten A. Schucan. Diesen denkwürdigen Anlaß hat der Verwaltungsrat nicht vorübergehen lassen wollen, ohne einen Denkstein zu setzen, der für alle Zeiten an den Zeitabschnitt dieser 25 langen Jahre voll Arbeit und voll kühnen Unternehmungsgeistes erinnern soll. Gemäß Beschluß des Verwaltungsrates hat dieser einen Betrag von 100 000 Franken ausgeworfen, dessen Zinsen für Kurkosten bedürftiger kranker Angestellter und Arbeiter verwendet werden sollen. Ein weiterer Betrag von 10 000 Franken wurde zur Unterstützung der Abstinenzbewegung dem Verein schweizerischer abstinenter Eisenbahner zugestellt, und dem Vernehmen nach sollen auch die beiden Ferienheime der schweizerischen Eisenbahner, am Vierwaldstättersee und im Kanton Tessin, die solchem Gedenken sehr empfohlen werden, mit ansehnlichen Beträgen bedacht worden sein. Die „Schweizerische Eisenbahnzeitung“ bemerkt mit Dankesworten für diese Zuwendungen zum Schluß: „Dem Jubilar aber, Herrn Direktionspräsident Schucan, der leider krankheitshalber der einfachen Feier nicht beiwohnen konnte, wünschen wir von Herzen baldige Genesung und noch lange Jahre fruchtbringender Tätigkeit bei den Rhätischen Bahnen zum Nutzen und Frommen der Verwaltung, des Personals und des ganzen Kantons Graubünden.“

— **Überlandtrambahnen in der Provinz Parma.** Nach langjährigen Vorstudien hat die Vertretung der Provinz Parma beschlossen, die bisher von der Società nazionale ferrovie e tramvie im Gebiet der Provinz betriebenen Dampftrambahnen zurückzukaufen und durch neue Linien zu ergänzen. Das neue Netz soll dann teilweise mit Elektrizität, teilweise mit Benzinmotoren betrieben werden, nach Studien, die eine eigens ernannte Kommission in Deutschland und Holland gemacht hat. Die Provinzialverwaltung wird selbst den Betrieb übernehmen. Der Staat gibt für das neue Unternehmen eine Geldunterstützung.

An Mitteln sind zunächst 23 Millionen Lire nötig, die die Provinzverwaltung zu beschaffen sucht.

— Fünfzigjähriges Bestehen der Londoner Metropolitan Bahn. Am 10. Januar 1863 ist die Londoner Metropolitan Bahn für den öffentlichen Verkehr eröffnet worden, so daß sie im vergangenen Januar auf einen fünfzigjährigen Betrieb zurückblicken konnte. Die Metropolitan Bahn war zwar nicht die erste Bahnanlage, die sich auf das Stadtgebiet von London beschränkte, aber ihre Vorläufer waren im wesentlichen für den Güterverkehr bestimmt, während bei der Metropolitan Bahn das ins Auge gefaßte Ziel von vornherein die Schaffung eines großstädtischen Personenverkehrs war; auch war sie die erste unterirdisch geführte Stadtbahn und als solche ein Vorbild für viele spätere Unternehmungen. Es kommt ihr also in der Geschichte des Großstadtverkehrs eine besondere Stelle zu, und ihr Jubelfest darf daher nicht unbeachtet vorübergehen.

Schon 1836 wurde die West London Eisenbahn in Angriff genommen, die die Große Westbahn mit der Strecke nach Birmingham und beide mit dem Kensington Kanal verbinden sollte. Auf ihr wurden, da niemand den Betrieb übernehmen wollte, 1840 die Versuche von Clegg und Samuda mit der bekannten, unglücklichen atmosphärischen Eisenbahn angestellt. Sie wurde später doch noch in Betrieb genommen; Schwierigkeiten bei einer schienengleichen Kreuzung veranlaßten aber bald die Nordwestbahngesellschaft, die Londoner Westbahn zu übernehmen. Von da an bis 1862 wurde sie ausschließlich für den Güterverkehr benutzt, erst aus Anlaß der Londoner Weltausstellung wurde ein Personenverkehr eingerichtet. Er wurde auch nach Schluß der Ausstellung beibehalten und erweitert.

Auch die zweite Stadtbahn Londons, die Nord London Bahn, die die Nordwestbahn mit den India-Docks verband, diente nur zur Beförderung von Gütern. Die Gesellschaft erhob sogar heftigen Widerspruch gegen eine Konzessionsbedingung, die ihr die Verpflichtung auferlegte, täglich einen Personenzug verkehren zu lassen. Bald nach der Eröffnung klagte die Gesellschaft denn auch über die ungeheure Zahl von Reisenden, die ihre Züge benutzten.

Die dritte Londoner Stadtbahn war eine Strecke, die den Norden und Süden der Stadt miteinander verband.

Mittlerweile hatte der zunehmende Straßenverkehr zu solchen Schwierigkeiten geführt, daß auf eine Entlastung der Straßen gesonnen werden mußte. 1846 wurde ein parlamentarischer Ausschuß eingesetzt, der die zahlreichen Vorschläge zur Entlastung der Straßen durch Verlängerung der bestehenden Eisenbahnen untersuchen sollte. Diesem Ausschuß lagen eine große Anzahl Entwürfe vor, die die Führung der Eisenbahnen in besonderen Straßen vorsahen. Einige wenige dieser Entwürfe wollten die Eisenbahnen in offene Einschnitte verlegen oder sahen Hochbahnen vor, gegen welch letztere sich genau derselbe Widerstand erhob wie in unseren Tagen. Ein einziger Entwurf enthielt den Gedanken, die Eisenbahnen unterirdisch durch die Stadt zu führen. Er stammte von Ch. Pearson, dem Rechtsbeistand der City von London. Nach ihm sollte die Große Westbahn, die Nordwestbahn und die Große Nordbahn bis nach Farringdonstreet verlängert werden, und zwar war, um den Fachausdruck der Neuzeit zu gebrauchen, die Ausführung als eine Art Unterpflasterbahn geplant. Die Anlage sollte sechsgleisig werden und über ihr sollte eine Fahrstraße hinführen. Der Entwurf umfaßte auch einen großen Endbahnhof für Personen- und Güterverkehr. Nach eingehender Erörterung des Pearsonschen Entwurfs entschied sich der Ausschuß für die Unterpflasterbahn, versagte jedoch dem vorliegenden Entwurf wegen seines Endbahnhofes die Genehmigung. Pearson arbeitete seinen Entwurf um, wobei er, wie es der Ausschuß verlangte, den Stadtkern von London frei von Eisenbahnen ließ.

1853 genehmigte das Parlament die Ausführung der ersten Stadtbahnstrecke, die von Edgeware road unter dem New road nach King's Cross führen sollte; dabei wurde gleich die Absicht ausgesprochen, im nächsten Jahre eine Verlängerung zu beantragen, was denn auch geschah. 1854 wurde ein Anschluß an die Große Westbahn, und zwar für Güter und Personen getrennt, genehmigt. Auch eine Verbindung mit dem Hauptpostamt wurde in Aussicht genommen. Eine Verbindung mit der Nordwestbahn und der Großen Nordbahn war in der Vorlage nicht enthalten, aber die Antragsteller gaben deutlich zu verstehen, daß sie bereit seien, in Verhandlungen wegen Herstellung dieser Verbindungen einzutreten.

An diese ersten Strecken schlossen sich denn im Laufe der nächsten Jahre eine ganze Anzahl weitere Planungen für Stadtbahnstrecken an, und zwar sowohl für weitere Untergrundstrecken, als auch für solche, die auf Viadukten geführt werden sollten. 1859 wurde die Verbindung nach dem Hauptpostamt wieder aufgegeben, die Stadt London zeichnete einen Beitrag von 200 000 £ für das Stadtbahnunternehmen, und der Bau wurde begonnen. Die Vorarbeiten haben also auch schon damals außerordentlich viel Zeit in Anspruch genommen, und der entsprechende Vorgang bei den Berliner Stadtschnellbahnen steht nicht vereinzelt da. 1863 wurde, wie schon erwähnt, der Betrieb auf der ersten Teilstrecke eröffnet. Sie war in der damals beliebten Breitspur angelegt. Der Betrieb hatte so gute Ergebnisse, daß dem Parlament im nächsten Jahre Anträge auf Genehmigung neuer Stadtbahnstrecken in solcher Zahl vorgelegt wurden, daß die Stadt zu ihrer Ausführung gar nicht genügenden Platz geboten hätte. Das Parlament beschloß daher, die Londoner Stadtbahnen nach einem einheitlichen Plan zu bearbeiten und nur solche Strecken zu genehmigen, die in diesen Plan paßten. Es wurde eine innere Ringlinie in Aussicht genommen, die alle Bahnhöfe der in London einmündenden Fernbahnen berühren sollte. Durchgeführt wurde dieser Plan durch die Metropolitan District Eisenbahn, die im Jahre 1864 gegründet wurde.

Fremde Erdteile.

— Ein Luxuszug der Bombay, Baroda and Central India Railway. Die englischen Beamten und Offiziere in Indien haben von jeher ziemlich hohe Ansprüche in bezug auf Bequemlichkeit beim Reisen gestellt. Ein neuer Zug, den die Bombay, Baroda and Central India Railway seit dem Oktober 1912 einmal in der Woche im Anschluß an die Peninsular and Oriental-Dampfer zwischen Bombay und Delhi, der neuen Hauptstadt Indiens, verkehren läßt, dürfte aber auch verwöhnten Reisenden genügen. Er legt die 1388 km lange Strecke in 24½ Stunden zurück, d. s. vier Stunden weniger, als der Postsonderzug von Bombay nach Delhi auf der Great Indian Peninsular Railway braucht. Der Zug besteht aus zwei Wagen 1. Klasse, einem Speisewagen und einem Wagen 3. Klasse mit Gepäck- und Zugführerabteil. Außer dem letztgenannten Wagen, der auf 2 zweiachsigen Drehgestellen ruht, haben alle Wagen dreiachsige Drehgestelle. Bei Bedarf kann noch ein dritter Wagen 1. Klasse angehängt werden. Die Wagen sind 3,05 m breit und über die Buffer gemessen 20,2 m lang. Sie haben alle Seitengänge. Die Wagen 1. Klasse können 16 Reisende und zwar 8 in zwei Doppelabteilen mit je 4 Sitz- und Schlafplätzen und 8 in 4 Abteilen mit je 2 Plätzen aufnehmen; von den kleinen Abteilungen sind zwei für Damen vorbehalten. Auch von den beiden Badeabteilen in jedem Wagen ist je eins für Damen bestimmt. In jedem Abteil ist ein Waschbecken untergebracht, das, wenn es nicht gebraucht wird, durch einen Tisch verdeckt wird. Die Sitze sind mit dunkelgrünem Leder gepolstert, der Boden ist mit Korklinoleum belegt. Alles Holzwerk ist aus Teakholz. Der Speisewagen bietet im Hauptabteil an 8 Tischen Raum für 32 Personen. Da in ihm Gas zum Kochen vorhanden sein muß, hat er außer der elektrischen Beleuchtung wie alle anderen Wagen auch noch Gasglühlichtbeleuchtung. Er ist mit Wandbildern geschmückt, die von der Eisenbahn berührte Gegenden darstellen. Die Küche ist mit allem, was in eine neuzeitliche Küche gehört, ausgestattet. Jeder von den Wagen 1. Klasse wiegt 43 t. Der Wagen 3. Klasse hat 8 Querabteile mit einem Seitengang ohne durchgehende Scheidewände, ist also ähnlich wie die Wagen des Berliner Stadt- und Vorortverkehrs eingeteilt. Von Bombay nach Baroda wird der Zug von einer vierachsigen Schnellzuglokomotive mit zwei angetriebenen Achsen gezogen, für die Reststrecke tritt an ihre Stelle eine fünfachsige Lokomotive mit drei angetriebenen Achsen. Der neue Zug, dessen Wagen im wesentlichen in den Eisenbahnwerkstätten in Parel gebaut worden sind, ist ein glänzendes Zeugnis für die Leistungsfähigkeit des indischen Wagenbaues.

— Bahnbau in Tripolitanien. Am 12. Februar wurde die Strecke Suani Ben Aden-Azizia, ein Teil der großen geplanten Linie von Tripolis nach dem Gariangebirge, durch den Gouverneur von Tripolitanien, General Ragni, eingeweiht. Der Bau stellt eine Rekordleistung an Schnelligkeit dar, in nur 18 Tagen haben die italienischen Pioniere unter Leitung des Majors Echanitz und unterstützt von einer Schar Arbeiter der Staatsbahnen die 23 km lange Strecke erbaut. Später soll die Bahn, die nun Tripolis mit Azizia verbindet, bis nach Kars, dem Hauptort fortgeführt werden. In Azizia werden große Lagerhäuser gebaut, alle für die Truppen bestimmte Materialien werden bis dahin mit der neuen Bahn und von dort mit Lastkraftwagen weiter ins Innere gesandt. Die Straßen sind für den Kraftwagenverkehr geeignet.

— Eisenbahn Tanger-Fez. Die Kommission der französischen Deputiertenkammer für auswärtige Angelegenheiten hat einstimmig den französisch-spanischen Vertrag und das Protokoll, betreffend die Eisenbahn Tanger-Fez, angenommen. — Ueber ihre Sitzung wird u. a. berichtet, daß der Minister des Auswärtigen erklärt habe, die Eisenbahnlinie Tanger-Fez werde vor anderen Eisenbahnen gebaut werden.

— Verkehrsstockungen auf der Ugandabahn. Die „Deutsche Kol.-Ztg." schreibt: „Wir haben wiederholt darauf hingewiesen, daß die Eisenbahn Mombassa-Kisumu heute nicht mehr in der

Lage ist, die Güter, die das wirtschaftlich aufblühende Land um den Victoriasee erzeugt, so schnell wie es zu wünschen wäre, an die Küste zu befördern; dies bestätigt uns auch der Brief eines angesehenen Mitgliedes aus einer westdeutschen Industriestadt, der kürzlich dort gereist ist. Er fand am Landungsplatz von Muansa, wie in allen anderen Häfen des Sees, große Mengen von aufgestapelten Fellen, Erdnüssen, Baumwollballen, die nicht befördert werden können, weil einmal die Dampfer auf dem See nicht genügen, und weil die Bahn den steigenden Güterverkehr nicht mehr bewältigen kann. Darunter leidet natürlich das Hinterland von Bukoba und Muansa außerordentlich. Deutschen Interessen, meint unser Korrespondent, kann nur durch Selbsthilfe gedient werden, und erhebt darum die Forderung nach einer Weiterführung der ostafrikanischen Nordbahn bis an den See.

— **Gleisüberschreitungen auf amerikanischen Eisenbahnen.** Im Betriebe der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika sind in einem Zeitraum von 20 Jahren von 1890—1909 im ganzen 163 171 Personen getötet worden, davon 86 733 durch Überfahren beim Überschreiten der Gleise. Die meisten dieser Unfälle haben sich auf Wegübergängen oder öffentlichen Straßen ereignet auf denen Bahngleise liegen. Sie wären fast völlig vermieden worden, wenn die Bahnen in der in andern Ländern üblichen Art und Weise eingefriedigt und durch Schranken gesichert wären.

Innerhalb des Weichbildes von Chicago haben die Eisenbahnen rund 300 000 000 ℳ für die Beseitigung von Planübergängen durch Höhenveränderung der Bahn oder Straßen ausgegeben. Für das Stadtgebiet ist nun eine besondere Verordnung erlassen worden, welche das Betreten des Bahnkörpers außerhalb der öffentlichen Wege verbietet. (Im übrigen ist in Amerika das Betreten des Bahnkörpers nicht untersagt.) Trotz dieser Verordnung wurden innerhalb 3 Monaten in Chicago (und zwar nur auf dem Gelände von 4 Bahngesellschaften) 339 Personen wegen Betretens des Bahnkörpers angezeigt und 67 bestraft. Ein großer Teil dieser Personen waren Reisende, die den Zug bei einem Halten auf dem Bahnkörper vor der Station verließen. Außerdem sind darin die Reisenden enthalten, die auf dem Bahnhof die Gleise überschritten. Man hofft, daß durch die gerichtlichen Bestrafungen allmählich die bessere Einhaltung dieser für Amerika ungewöhnlichen Vorschrift erreicht werden wird.

— **Warnungszeichen an Straßenkreuzungen.** Die Pacific Electric Railway in Los Angeles hat an den Kreuzungen ihrer Strecken mit öffentlichen Straßen ein eigenartiges Signal angebracht, um die Straßenfahrzeuge beim Überschreiten der Gleise zu warnen, und zwar begnügt sie sich nicht mit einem der allgemein üblichen feststehenden Warnungszeichen, sondern sucht es dadurch eindrucksvoller zu machen, daß sie es beweglich anordnet. Die hohle Signalscheibe mit der Inschrift „Stop! Look out!" ist an einer gegabelten Stange pendelnd aufgehängt, die ihrerseits beweglich auf einem Pfosten gelagert ist und an ihrer Verlängerung über das Lager hinaus ein Gegengewicht trägt. Bei Abend wird die Scheibe durch eine Laterne, die in ihrem Hohlraum untergebracht ist, rot beleuchtet. Außerdem ist sie mit einer Glocke verbunden, die beim Herannahen des Zuges ertönt, während gleichzeitig die Scheibe mit einer Geschwindigkeit von 30 Schwingungen in der Minute in Bewegung gesetzt wird.

— **Die sieben schnellsten Züge in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die „Railway Age Gazette" bringt in ihrer Nummer vom 9. August 1912 eine Zusammenstellung der sieben schnellsten Züge, die wir nachstehend wiedergeben. Die Verantwortung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben müssen wir unserer Quelle überlassen.

A. Gesamtstrecken.

	1	2	3	4	5	6	7
	Chicago Burlington and Quincy	Lehigh Valley	New York New Haven and Hartford	Southern Pacific	Pennsylvania	New York Central	New York Central
Bezeichnung des Zuges	Nr. 15 Fast Mail	Black Diamond Express	Merchants Limited	Nr. 2 Overland Limited	Nr. 29 Pennsylvania Special	Nr. 51 Empire State Express	Nr. 25 Twentieth Century Limited
Bezeichnung der Strecke	Chicago Union-Pacific Transfer	Neuyork-Buffalo	Neuyork-Boston	San Francisco-Ogden	Neuyork-Chicago	Neuyork-Buffalo	Neuyork-Buffalo
Länge der Strecke in km	794	720	373	1254	1659	705	704
Planmäßige Fahrzeit . .	11 St. — Min.	10 St. 13 Min.	5 St. — Min.	25 St. 58 Min.	17 St. 55 Min.	8 St. 44 Min.	8 St. 22 Min.
Reine Fahrzeit (nach Abzug der Aufenthalte)	10 „ 37 „	9 „ 35 „	4 „ 45 „	24 „ 5 „	17 „ 27 „	8 „ 27 „	8 „ 8 „
Wieviel mal wurde angehalten	12	11	4	19	9	5	4
Mittlere Fahrgeschwindigkeit (nach Abzug der Aufenthalte) km/Std.	74,7	75,0	78,6	50,4	84,4	83,4	86,5
Gewicht des Wagenzuges in Tonnen	340	273	412	417	289 bezw. 228 „ 224	315	405
Zahl der nacheinander benutzten Lokomotiven	3	3	3	6	6	3	3

B. Teilstrecken.

	1	2	3	4	5	6	7
Länge der Teilstrecke in km	261	283	153	866	210	237	238
Planmäßige Fahrzeit . .	3 St. 12 Min.	3 St. 50 Min.	2 St. 2 Min.	15 St. — Min.	2 St. 14 Min.	2 St. 50 Min.	2 St. 41 Min.
Wirkliche Fahrzeit (nach Abzug der Aufenthalte)	3 „ 2 „	3 „ 44 „	1 „ 54 „	14 „ 12 „	2 „ 14 „	2 „ 47 „	2 „ 38 „
Wieviel mal wurde angehalten	1	2	2	10	—	1	1
Größte Steigung in ‰ .	8	4	8	14,3	5	16,3	9,7
Mittlere Fahrgeschwindigkeit (nach Abzug der Aufenthalte) km/Std.	86,1	76,0	80,8	61,1	94,0	85,3	90,3
Gewicht des Wagenzuges in Tonnen	340	219	412	417	283 bezw. 291	315	405
Lokomotivgewicht in Tonnen	165	165,3	180	177	165	240	240
Gewicht des Tenders in Tonnen	108,4	129,2	123	126,7	131,6	146,7	146,7

Wie bereits in Nr. 1 S. 16 d. Ztg. mitgeteilt, ist die Fahrzeit des in Spalte 5 genannten Zuges für den Winterbetrieb um zwei Stunden verlängert worden.

— **Vom argentinischen Eisenbahnwesen.** An der Erweiterung des argentinischen Eisenbahnnetzes wird in allen Teilen der Republik rüstig gearbeitet. Wie der „Export“ mitteilt, macht der Bau der neuen von Neuquen ausgehenden Andenquerbahn gute Fortschritte. Gegenwärtig sind etwa 700 Arbeiter auf der Strecke beschäftigt und man rechnet die Linie im Juni d. J. bis Zapata vollenden zu können. Alsdann soll die Strecke unverzüglich in das Gebirge fortgeführt werden, wo fruchtbare Gebiete der Erschließung harren. — Die argentinische Zentralbahn beabsichtigt auf ihren Linien den elektrischen Betrieb einzuführen. Die Direktion der Bahn ist deshalb mit der Stadtverwaltung von Buenos Aires in Verhandlungen getreten, damit diese ihr die zur Errichtung von Kraftstationen erforderlichen Gelände unentgeltlich überlassen. — Die Central-Cordobahn und die Entre-Riosbahn sind dem Farquharschen Syndikat angegliedert worden, dem neuen Eisenbahntrust, der seinen Einfluß in einem immer größeren Teile Südamerikas geltend macht. Für die Entre-Rioslinien sind verschiedene Verbesserungen vorgesehen; vor allem soll das Rollmaterial ergänzt und auf eine bessere Innehaltung der Fahrpläne hingewirkt werden. Übrigens gibt auch bei anderen Gesellschaften der ständige Wagenmangel zu heftigen Klagen Anlaß. So lagern, obschon die neue Ernte vor der Tür steht, in den Speichern noch immer beträchtliche Mengen der letzten Ernte. — Von der Südbahn ist kurz vor Jahresschluß eine neue Zweigbahn, die 80 km lange Strecke Juancho-Vivorata dem Verkehr übergeben worden.

— **Die Kanadische Pacificbahn und ihr Dampferverkehr nach Ostasien.** Neben ihren Verdiensten um die Aufschließung von Kanada durch Verbesserung des Binnenverkehrs erwirbt sich die Kanadische Pacific-Eisenbahn noch weitere große Verdienste um die Herstellung von Verbindungen, die, von Kanada ausgehend, den Verkehr zwischen diesem Land und mit dem Mutterland einerseits und mit Asien andererseits vermitteln. Zwei Schiffe für den Verkehr im Stillen Ozean sind zurzeit für diese Eisenbahngesellschaft im Bau; mit ihnen erreicht die Zahl der Ozeandampfer, die die Kanadische Pacificbahn bei den Fairfield-Werken hat erbauen lassen, die Zahl 8. Die jetzt im Bau befindlichen Schiffe werden die größten ihrer Art sein, die zwischen Kanada einerseits, Japan und China andererseits verkehren. In bezug auf Sicherheit und Bequemlichkeit, die sie den 200 Reisenden der 1., den 100 Reisenden der 2. und den 800 Fahrgästen der 3. Klasse bieten, entsprechen sie den höchsten Anforderungen; insbesondere soll der Fassungsraum der Rettungsboote der höchsten möglichen Zahl von Fahrgästen entsprechen, eine Einrichtung, deren Mangel beim Untergang der „Titanic“ so verderbliche Folgen gehabt hat. Die Schiffe haben 15 000 t Inhalt und sind 180 m lang. Zu ihrem Antrieb dienen Turbinen. Bei ihrem Entwurf sind vor allem besondere Rücksichten auf die Wirtschaftlichkeit des Betriebes genommen worden.

— **Genehmigte Bahnbauten im Süden von Rio Grande do Sul.** Für die Entwicklung des Südens des brasilianischen Staates Rio Grande do Sul ist der Bau zweier kürzlich genehmigter großer Eisenbahnlinien von besonderer Wichtigkeit. Es handelt sich um eine Verbindung zwischen Pelotas und Sta. Maria da Bocca do Monte über Cangussú, Santa Anna da Boa Vista, Caçapava, S. Sepé und um die Linie von Porto Alegre (Ausgangspunkt in Pedras Brancas) über Dôres de Camaquam, São Joã de Camaquam, São Laurenzo, Pelotas, Arroyo, Grande nach Jaguarão, einer Teilstrecke der Bahn von Rio de Janeiro nach Montevideo. Die zuerst genannte, rd. 250 km lange Bahn soll eine fünfjährige, die andere, rd. 400 km lange Strecke eine zehnjährige Bauzeit erfordern. Offen bleibt die Frage, wer die Bahnen bauen wird, ob Amerikaner, Engländer, Franzosen, Belgier oder Deutsche.

Allgemeines.

— **Die Wasserfälle und Eisenerze Schwedens.** Von dem gewaltigen Reichtum Schwedens an Wasserkraft und Eisenerzen gibt eine kürzlich veröffentlichte Berechnung einen guten Begriff. Der Staat verfügt in seinen verschiedenen Wasserfällen, die er zum Teil in den letzten Jahren im Hinblick auf die beabsichtigte Elektrisierung der Staatsbahnen erwarb, über rund 700 000 Turbinenpferdekräfte, der Privatbesitz über fast 3 Mill. P.S. Diese Kraft bezieht sich auf Wasserfälle, die bereits ausgenutzt werden oder deren Ausbau (Regulierung, Kraftstation usw.) in absehbarer Zeit erfolgt. Auf den Staat entfallen somit etwa 20 Prozent dieser Wasserkraft des Landes. Er führt aber gegenwärtig Prozesse wegen acht Wasserfälle, an die er ein Eigentumsrecht geltend macht und deren Gewinnung seine Wasserkraft um etwa 50 Prozent erhöhen würde. Indessen bilden diese Prozesse bloß erst einen Versuch. Hat der Staat Erfolg, wird er weitere Ansprüche geltend machen. Was den gegenwärtigen Wert der erwähnten Wasserkraft betrifft, so beträgt dieser für die staatlichen Wasserfälle fast 30 Mill. Kronen und für die privaten Wasserfälle 109 Mill. Kronen, zusammen rund 138 Mill. Kronen. Sobald aber Staat und Private ihre gesamte Wasserkraft in Gebrauch nehmen, beträgt der Wert der Wasserkraft des Staates etwa 55 Mill. Kronen und der des Privatbesitzes 223 Mill. Kronen. — Von den Eisenerzen Schwedens liegt bekanntlich der größte Teil in Lappland (Gellivare, Kirunavara-Luossavara usw.) Der hier auf den Privatbesitz entfallende Teil der Eisenerze hat einen Wert von 330 Mill. Kronen, der Staatsbesitz 121 Mill. Kronen. Hinzu kommen im mittleren Schweden die Eisenerzfelder der Grängesberggesellschaft im Wert von 30 Mill. Kronen und sonstige Eisenerzgruben des Landes im Wert von etwas über 26 Mill. Kronen. Sämtliche Eisenerzgruben Schwedens haben somit einen Wert von 510 Mill. Kronen mit Maschinen, Transportanlagen usw. und einen Reinwert von 480 Mill. Kronen. M.

— **Der deutsche Außenhandel 1912.** Die amtlichen Zahlen über die Höhe des deutschen Außenhandels im Kalenderjahr 1912 liegen jetzt vor. Eingeführt wurden an Waren rund 71,4 Mill. Tonnen gegen 68,4 Mill. Tonnen im Vorjahre, also rund 3 Mill. Tonnen mehr, ausgeführt 65,5 Mill. gegen 59,2 Mill. Tonnen, also rund 6,3 Mill. mehr. Der Wert der eingeführten Waren ohne Edelmetalle stellte sich im Jahre 1912 auf 10 291,1 Mill. gegen 9 706,0 Mill. Mark in 1911, derjenige der Ausfuhr auf 8888,6 Mill. gegen 8099,2 Mill. Mark im Vorjahre. Der Wert der Einfuhr hat sich danach um 585,1 Mill., derjenige der Ausfuhr um 789.4 Mill. Mark, der Wert des Gesamt-Außenhandels um 1374,5 Mill. Mark gesteigert. Ein derartiges Wachstum des deutschen Außenhandels ist wohl noch nicht zu beobachten gewesen. Besonders auffallend ist die Steigerung der Ausfuhr.

Rechtspflege.

— **Haftbarkeit der französischen Eisenbahnen bei Unfällen.** Die französische Rechtsprechung hat auf diesem Gebiet eine grundsätzliche wichtige Änderung erfahren, aus Anlaß folgenden Falls: Ein Reisender fuhr von Bayonne nach Mende und wurde im Laufe der Fahrt durch einen Zusammenstoß im Arrondissement von Saint-Pons verletzt. Er verklagte die Südbahngesellschaft vor dem Handelsgericht in Bayonne auf Schadenersatz. Die Südbahngesellschaft erhob den Einwand der Unzuständigkeit. Sie behauptete, daß gemäß zahlreichen Entscheidungen des Kassationshofes und von Berufungsgerichten ihre Verantwortlichkeit bei Reisenden zustoßenden Unfällen eine „quasi-deliktuelle“ Verantwortlichkeit und somit das zuständige Gericht nicht das Gericht des Orts sei, wo der Beförderungsvertrag zustandegekommen, d. h. wo der Reisende seine Fahrkarte genommen, sondern das Gericht des Orts, wo der Unfall stattgefunden. Dieser Anspruch wurde nacheinander vom Handelsgericht in Bayonne, vom Berufungsgericht in Pau und vom Kassationshof in Paris verworfen. Letzterer, welcher schon durch ein Urteil vom Jahre 1911 in Sachen einer Beförderung zur See seine bisherige Rechtsprechung verlassen, hat nunmehr diese Änderung auf Antrag des Generalprokurators endgültig festgelegt. Das Urteil des Kassationshofes besagt, daß die Auslieferung einer Fahrkarte an einen Reisenden in sich selbst die Verpflichtung für die Gesellschaft mitbringt, diesen unversehrt bis zum Bestimmungsort zu befördern, derart, daß, wenn im Laufe der Reise ihm ein Unfall zustößt, nicht ein „quasi-deliktueller“ Fehler zu Lasten der Gesellschaft vorliegt, sondern ein Mangel bezüglich ihrer Verpflichtungen und eine Nichtausführung des Vertrages. Dieser Grundsatz der vertraglichen Verantwortlichkeit hat zweierlei zur Folge: erstens, daß die Entschädigungsklage vor das Gericht des Ortes gebracht werden kann, wo die Fahrkarte ausgegeben wurde. Die zweite Folge ist viel wichtiger. So lange angenommen wurde, daß Eisenbahnunfälle für die Eisenbahngesellschaften die Eigenschaft von „Quasi-Delikten“ hätten, lag es dem Opfer des Unfalls oder seinen Erben ob, zwecks Erlangung einer Entschädigung den Fehler der Gesellschaft zu beweisen, mit all den Schwierigkeiten, welche eine solche Beweisverpflichtung bietet. Nach der neuen Rechtsprechung des Kassationshofes, welche die Verantwortlichkeit der Eisenbahn aus der Nichtausführung des Vertrags herleitet, ist diese von vornherein rechtlich haftbar; der Reisende hat nicht mehr einen Fehler der Eisenbahnverwaltung nachzuweisen, welche, um sich zu entlasten, ihrerseits beweisen muß, daß der Unfall durch Zufall, höhere Gewalt oder durch den Fehler des Reisenden entstanden ist.

— **Ablehnung der Schadenersatzpflicht bei Lieferfristüberschreitung infolge Bahnhofüberfüllung und Verkehrsstockung.** Urteil des Gr. Amtsgerichts Karlsruhe vom 5. Dezember 1912. Bei einem am 10. November 1911 in Kaiserslautern als Frachtgut nach Lahr aufgelieferten Wagen Bausteine trat eine Lieferfrist-

überschreitung von 7 Tagen ein, weil die Sendung wegen Überfüllung des Bahnhofs Neustadt a. H. erst am 13. November dahin geleitet werden konnte, aus dem gleichen Grunde daselbst bis zum 18. November stehen blieb, infolgedessen erst am 20. November in Lahr eintraf und am folgenden Tage endlich zur Entladung bereit gestellt wurde. Der Empfänger R. beanspruchte Ersatz des ihm dadurch erwachsenen Schadens, zunächst nur im Teilbetrag von 200 *M*. Das Angebot der Bahn, ihm wegen Überschreitung der Lieferfrist den Betrag der Fracht gemäß § 94 E. V. O. zu ersetzen, hatte er abgelehnt. Die Klage wurde kostenfällig abgewiesen. Gemäß § 466 Abs. 4 H. G. B. verglichen mit § 95 E. V. O. haftet die Bahn für den vollen Schaden, wenn die Versäumung der Lieferfrist durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit ihrerseits hervorgerufen worden ist. Der Kläger hat die von ihm behauptete grobe Fahrlässigkeit der Bahn darin erblickt, daß sie ungenügende Vorsorge zur Bewältigung des damals eingetretenen großen Güterverkehrs getroffen habe. Die vernommenen Zeugen haben jedoch angegeben, daß damals der Rangierbahnhof Neustadt ganz unvorhergesehen in ungewöhnlichem Maße überfüllt gewesen wäre und daß die Verhältnisse des Rangierbahnhofs eben nur eine allmähliche Weiterbeförderung der dort angesammelten Waren gestattet hätten, obwohl das Menschenmöglichste zur Bewältigung des ungeheuren Güterverkehrs geleistet worden wäre. Eine Beförderung des Wagens über andere Strecken wäre nicht möglich gewesen, oder hätte jedenfalls eine raschere Ankunft in Lahr nicht gestattet, weil sämtliche in Betracht kommende Strecken eben damals infolge des ungeheuren, unvorhergesehenen Verkehrs überfüllt gewesen wären. Auf Grund dieses Tatbestandes entschied das Gericht, wenn man auch von der Bahn verlangen dürfe, daß sie alle Vorsorge treffe, eine außergewöhnliche Steigerung des Verkehrs zu bewältigen, ohne daß erhebliche Störungen in der Beförderung der Güter eintreten, so müsse doch in Betracht gezogen werden, daß die Bahn eben an die bestehenden Einrichtungen gebunden sei und nur innerhalb der dadurch gezogenen Grenzen den Verkehr bewältigen könne. Auch sie sei nicht imstande, den Umfang des Verkehrs stets genau zu übersehen, da er ja nicht von ihr allein abhänge. Wenn daher bei einem unvorhergesehen eingetretenen, außergewöhnlichen Verkehrsandrange Güter nicht mit der regelmäßigen Geschwindigkeit befördert werden, so liege darin nicht ohne weiteres schon eine Fahrlässigkeit oder gar eine grobe Fahrlässigkeit. Nur wenn die Bahn die gebührende Sorgfalt vernachlässige und zwar gröblicher Weise vernachlässige, werde sie für die Nichteinhaltung der gesetzlichen Lieferfristen schadensersatzpflichtig. Eine grobe Verletzung der verkehrsüblichen Sorgfalt habe aber nach allem im gegebenen Falle nicht vorgelegen, weil eben die Verkehrsstockung unerwarteter und unvorhergesehener Weise infolge von Verhältnissen, die außerhalb der nach den sonstigen Umständen zu erwartenden Verkehrssteigerung gelegen seien, hervorgerufen worden wäre, wie aus den Zeugenaussagen klar hervorgehe. Weiter sei bekundet, daß die pfälzische Bahn alles getan habe, um des außergewöhnlich großen Verkehrs damals Herr zu werden.

Außerdem kam für den Anspruch des Klägers in Betracht, daß er selbst im wesentlichsten an dem durch die verspätete Ankunft der Sendung ihm angeblich erwachsenen Schaden schuld gewesen ist, indem die Steine, die erst am 10. November der Bahn zur Beförderung gegeben worden sind, obgleich der Kläger sie zur Ausführung der von ihm vertraglich übernommenen Arbeit schon am 11. November bedurft hätte, offensichtlich zu spät bestellt worden sind. Der Kläger hat es somit an der üblichen Sorgfalt fehlen lassen und den aus dem verspäteten Eintreffen der Steine ihm nachher erwachsenen Nachteil in erster Reihe verschuldet. Sein Anspruch auf Schadenersatz ist deshalb nicht gerechtfertigt erschienen.

Bücher- und Kartenschau.

— **Prochaskas Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn.** 82. Auflage 2,40 Kr. (2 *M*) und **Prochaskas Stationenverzeichnis** des Post-, Eisenbahn-, Telegraphen-, Telephon- und Dampfschiffverkehrs in Österreich-Ungarn. 42. Jahrgang. 47., nach amtlichen Quellen berichtigte und ergänzte Auflage von Albin Edlen von Manußi-Montesole. 2 Kr. (1,70 *M*). Verlag von Karl Prochaska, Wien, Teschen und Leipzig.

Diese wohlbekannten Verkehrsbehelfe sind soeben für das Jahr 1913 erschienen. Alle Neuerungen seit dem Erscheinen der letzten Ausgabe sind mit Gewissenhaftigkeit berücksichtigt worden. Erweitert wurde die Eisenbahnkarte durch Beigabe von Verzeichnissen jener k. k. und k. ungarischen Zollamter, die zum abgekürzten Ansageverfahren ermächtigt sind und an welche sowie von welchen im Eisenbahnverkehr Güter angewiesen werden können. Auf der Karte sind die Zollämter gekennzeichnet als solche, welche am Bahnhofe gelegen sind sowie außerhalb desselben mit und ohne Schienenverbindung. Die Lage der Zollämter in Wien und Budapest ist aus Sonderplänen ersichtlich. Hinsichtlich der übrigen Stationen mit mehreren Zollämtern ist die Lage der einzelnen aus dem alphabetischen Verzeichnis zu ersehen. — Eine Ergänzung der Eisenbahnkarte ist das Stationenverzeichnis, das wiederum eine ebenso gründliche wie sachgemäße Bearbeitung erfahren hat. Es ist für den Geschäftsverkehr ein willkommenes Handbuch, gleich ausgezeichnet durch die Vielseitigkeit der in ihm enthaltenen Auskünfte wie durch Verläßlichkeit der Angaben. — Trotz der erheblichen Vermehrung des Umfanges der Eisenbahnkarte wie des Stationenverzeichnisses wurde der mäßige Preis beibehalten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. März d. J. wird die 12,58 km lange Reststrecke Rybnik-Summin der normalspurigen Hauptbahn-Neubaustrecke Egersfeld-Summin für den Güterverkehr eröffnet werden. An der als Hauptbahn gebauten neuen Strecke liegt nur die Kreuzungsstation Jeykowitz. Die neue Bahn schließt in Rybnik und Summin an die Hauptbahn Kattowitz-Nensa an.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Kattowitz, im Februar 1913. (513)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 17. Februar ab verkehrt ein neuer Zug mit 3. und 4. Wagenklasse:

Wenigentaft-Mansbach	ab	7.56
Buttlar	„	8.01
Borsch	„	8.07
Geisa an 8.11	„	8.13
Schleid	„	8.20
Motzlar	ab	8.25
Günthers	„	8.34
Tann	an	8.40

und ein ebensolcher:

Geisa	ab	9.34
Borsch	„	9.38
Buttlar	„	9.43
Wenigentaft-Mansbach an 9.47	„	9.48
Pferdsdorf	„	9.54
Unterbreizbach	„	10.02
Philippsthal Süd	„	10.08
Vacha	„	10.14

Außerdem verkehrt von diesem Tage ab der Zug 1149 von Vacha bis Tann durchweg 10 Minuten später (Vacha ab 10.15, Tann an 11.36).

Erfurt, im Februar 1913. (542)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 17. d. M. ab verkehrt an allen Werktagen bis 31. März ein Personenzug mit 3. und 4. Wagenklasse:

Straußfurt	ab	6.08
Weißensee (Thür.)	„	6.24
Sömmerda	an	6.36

Vom 1. April ab wird der Zug dem Beginn der Arbeitszeit entsprechend früher gelegt und fährt:

Straußfurt	ab	5.25
Weißensee (Thür.)	ab	5.38
Sömmerda	an	5.48

Erfurt, im Februar 1913. (541)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Außerkraftsetzung der Verkehrseinschränkung.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt wurden, wird die am 12. Februar l. J. bezüglich der vorbenannten Strecke verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut vom 16. Februar l. J. wieder außer Kraft gesetzt.

Budapest, 16. Februar 1913. (552)

4. Güterverkehr.

Deutsch - französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil II A, Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Mai 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 treten an Stelle der Schnittsätze des Ausnahme-

tarifs Nr. 19, Ziffer 10 für Petroleum und Benzin von Eger nach Deutsch-Avricourt Grenze und Novéant Grenze (Seite 69 des Tarifs) folgende:

	Frcs.
Eger-Deutsch-Avricourt Grenze .	24,85 [4])
„ - „ „ .	24,20 [5])
Eger-Novéant Grenze	26,40 [4])
„ - „ „	24,85 [5])

[4]) Gültig für Sendungen von Rumänien nach Paris.
[5]) Gültig für Sendungen von Rumänien nach Sens.

Straßburg, den 13. Februar 1913. (535)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird die Station Neuhaldensleben in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk usw. im Geltungsbereich unter Ziffer 1 des Warenverzeichnisses (Staubkalk [Kalkasche]) als Versandstation nachgetragen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 14. Februar 1913. (545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr Heft A und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden die Abfertigungsbefugnisse für Station Saßnitz Hafen, wie folgt, geändert: „Nur für seewärts ein- und ausgehende Güter, jedoch allgemein auch für Frachtgut, das von der Quarantäneanstalt Saßnitz Hafen aufgegeben oder an sie gerichtet ist.“ Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Stettin, den 15. Februar 1913. (546)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 1.

Für die Verbindung Hagen (Prinz Heinrichbahn)-Metz Hbf. wird mit sofortiger Gültigkeit ein Frachtsatz von 2,21 ℳ für 100 kg für Eilstückgut eingeführt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, 13. Februar 1913. (533)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 11.

Die Station Silberhausen wird mit Geltung vom 1. März 1913 als Versandstation in den Ausnahmetarif 17 (Kali) aufgenommen.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, 12. Februar 1913. (534)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. März 1913 sind im Tarife, Teil II folgende Änderungen durchzuführen:

Auf Seite 108 ist die Vorbemerkung unter Ziffer 32 zu streichen; auf Seite 116, 129 und 187 des Haupttarifs und auf Seite 10 des Nachtrags II ist der Stationsname Osnabrück Bremer Bf. nebst sämtlichen Frachtsätzen und Entfernungen zu streichen; auf den gleichen Seiten ist der Stationsname Osnabrück Hann. Bf. auf Osnabrück Gbf. abzuändern; auf Seite 116 ist die Fußanmerkung **) zu streichen.

München, den 13. Februar 1913. (549)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Tarif für die Beförderung von Gütern usw. im Verkehre zwischen den Stationen Reutte und Vils einerseits, bayerischen und österreichischen Stationen anderseits vom 1. November 1906.

Mit Ende April 1913 tritt der Ausnahmetarif Nr. 8 (Holz) in vollem Umfange außer Kraft.

München, den 14. Februar 1913. (548)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil IV Heft 1 vom 1. Juni 1903.
Gütertarif, Teil IV Heft 3 vom 1. Mai 1903.
Gütertarif, Teil IV Heft 4 vom 1. Juni 1902.

Diese Tarife nebst Nachträgen und den hierzu erlassenen Verfügungen treten mit Ablauf des 30. April 1913 außer Kraft.

München, den 14. Februar 1913. (547)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Gütertarif, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif 30 für Holz).

Am 15. März 1913 treten für eine größere Anzahl Stationsverbindungen neue Frachtsätze für Holz der Abteilung C 1 in Kraft. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, den 14. Februar 1913. (536)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif Hefte 4 und 7 vom 1. März 1904 und Hefte A und B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird die Station Eving des Eisenbahndirektionsbezirks Essen (Ruhr) — Heft 4 — für den Verkehr mit Marche-les-Dames und Merlemont in den Ausnahmetarif 18 (gebrannter Dolomit) einbezogen. Zu demselben Zeitpunkte werden die Stationsnamen Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. — Hefte 7, A und B — gestrichen und es wird der neueröffnete Bahnhof Osnabrück Gbf. mit den für Osnabrück (Brem. Gbf. und Han. Gbf.) angegebenen Frachtsätzen nachgetragen. Die besonderen Abfertigungsvorschriften für letztere Bahnhöfe — Seite 71 des Heftes A — werden gestrichen. Sodann wird auf Seite 93 des Heftes A nachgetragen: Obourg (Ciments de Mons)

— 39 — { Soignies (3) / Mons (4) } — { Soignies (3) / Mons (4) }

mit folgender Fußnote: 3. Für den Versand von Obourg (Ciments de Mons), 4. für den Empfang von Obourg (Ciments de Mons). Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 12. Februar 1913. (522)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Englisch-deutscher Gütertarif vom 1. September 1904.

Am 1. März d. J. werden die Bahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. geschlossen, und es wird an deren Stelle ein neuer Bahnhof mit der Bezeichnung Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen. Der neue Bahnhof wird nur für Frachtgut geöffnet. Der Frachtberechnung sind die für Osnabrück bestehenden Tarifsätze zugrunde zu legen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Köln, den 14. Februar 1913. (543)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard und Brenner.

Teil I. Reglementarische Bestimmungen vom 22. Dezember 1908.

Zu Art. 10 Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften. Am 1. April 1913 tritt in Deutschland eine neue Eisenbahnzollordnung in Kraft. Von diesem Zeitpunkte ab sind den Frachtbriefen für alle Sendungen, die nach Deutschland ein- oder durch Deutschland durchgeführt werden, deutlich geschriebene Warenerklärungen in doppelter Ausfertigung nach vorgeschriebenem Muster offen beizugeben. Die Beigabe der Erklärungen hat der Absender auf dem Frachtbriefe zu vermerken.

Diese Bestimmung gilt bereits für solche Sendungen, die vor dem 1. April 1913 aufgegeben werden, aber erst am 1. April 1913 oder später an der deutschen Grenze eintreffen.

Köln, den 10. Februar 1913. (544)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. März d. J. werden die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. des Direktionsbezirks Münster (Westf.) geschlossen. An ihre Stelle tritt ein neuer Güterbahnhof

Osnabrück Gbf.,

der am gleichen Tage in Betrieb genommen werden wird. Hierdurch treten Erhöhungen um 1 bis 2 km ein. Gleichzeitig erhöhen sich die Tarifentfernungen von Gronau (Westf.) um 1 bis 3 km. Die Erhöhungen treten am 15. April d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 11. Februar 1913. (519)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 treten in Kraft: Zu den Teilen II und III der belgischen Tarifausgabe je ein Nachtrag 3, zu den Heften II, IIIA und IIIB der französischen Tarifausgabe je ein Nachtrag 4, und zu dem Heft IV der französischen Tarifausgabe der Nachtrag 1. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung, von der auch Druckstücke der Nachträge käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 13. Februar 1913. (521)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Am 1. März wird

1. die Station Leopoldshafen der Badischen Staatseisenbahnen einbezogen,
2. die Entfernung zwischen Linkenheim (Badische Staatseisenb.) und Brake (Oldbg.) in 627 km und

3. die Dienstbeschränkung der Station Eichelscheid der Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, in „St 250 kg, W“

geändert.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Hannover, 13. Februar 1913. (523)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II Hefte 2, 3 u. 4 vom 1. Juli 1911, Hefte 8, 9, 10 u. 13 vom 1. Mai 1912.
Berichtigung einer Kundmachung.

In der Nr. 9 dieses Blattes vom 1. Februar 1913 unter fortl. Nr. 350 verlautbarten Bekanntmachung ist unter 2. das Wort „gereinigt“ zu berichtigen in „ausgenommen Rohbenzin“.

München, den 11. Februar 1913. (526)
Tarifamt d. K. bayer. St. E. B. r. d. Rh. nam. d. Verbdverw.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 5 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit ab 1. März 1913 wird der Ausnahmetarif 65 für Graphit usw. (Seite 117 des Tarifs) wie folgt ergänzt: von Trieben nach Schlaverie ℌ ... 199.

München, den 11. Februar 1913. (525)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Ablauf des 30. April 1913 treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 B Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphta, rohe Petroleumnaphta) außer Kraft.

Breslau, den 14. Februar 1913. (520)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Außig Expositur k. k. St. B. für Güter in Wagenladungen des österreichischen Vereins für chemische und metallurgische Produktion in Außig a. E. in die vorbezeichneten Tarifhefte in demselben Umfang einbezogen, in dem für Außig Nordwestbahnhof oder Außig Staatsbahnhof Frachtsätze bestehen.

Der Frachtberechnung sind jeweils die billigeren der im Verkehre mit Außig Nordwestbahnhof oder Außig Staatsbahnhof vorgesehenen direkten Frachtsätze, der Entfernungsberechnung die kürzeren der für Außig Nordwestbahnhof oder Außig Staatsbahnhof im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen zugrunde zu legen.

Breslau, den 17. Februar 1913. (555)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.
Einführung eines Nachtrags.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913, soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. Mai 1913, tritt zu dem obenbezeichneten Tarif ein Nachtrag II in Kraft.

Der Nachtrag enthält die tarifarische Durchführung der im Rahmen dieses Tarifes veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen, geänderte Frachtsätze, sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen — in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 — sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Kronen für das Stück zu erhalten.

Breslau, den 11. Februar 1913. (556)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1913 werden im Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl Klasse I die Frachtsätze von Berliner Bahnhöfen und Vorortstationen nach Stettin zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern ermäßigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Februar 1913. (532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 30. April d. J. treten die Teilfrachtsätze der Schnittafel a des Ausnahmetarifs 30C, soweit sie Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), Scheit-, Kloben- und Knüppel-(Prügel-)Holz (sämtlich bis 2,5 m lang) betreffen, außer Kraft, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Breslau, den 13. Februar 1913. (554)
K. E. D. namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil I B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. Februar 1898. (Neuauflage vom 1. April 1909.)

Mit Wirkung vom 1. März 1913 treten verschiedene Änderungen im § 4 der Allgemeinen Tarifvorschriften in Kraft.

Soweit durch die Änderungen Tariferhöhungen eintreten, werden diese erst am 1. Juni 1913 wirksam.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier.

Straßburg, den 12. Februar 1913. (514)
Die geschäftsführende Verwaltung.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.
Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1913 ist im Abschnitt B1g (Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts) unter „Geltungsbereich“ nachzutragen: „Teutoburger Wald-Eisenbahn“.

Berlin, den 17. Februar 1913. (557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden im § 42 des Reglements und Tarifs für den Bezug der Nebengebühren der schweizerischen Transportanstalten die Angaben „angefangene effektive 100 km“ ersetzt durch „angefangene 100 Tarifkilometer.“

Karlsruhe, 11. Februar 1913. (515)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Am 1. März d. J. werden die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. des Direktionsbezirks Münster (Westf.) geschlossen. An ihre Stelle tritt der neue Güterbahnhof Osnabrück Gbf., der am gleichen Tage in Betrieb genommen werden wird. Hierdurch treten Erhöhungen um 1 bis 3 km ein; sie gelten vom 15. April d. J.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabferigungen.

Altona, den 10. Februar 1913. (518)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergischer Binnen-Gütertarif.

Ab 1. Mai d. J. wird in direktem Verkehr mit der schmalspurigen Privatbahn Amstetten—Laichingen der Zuschlag zu den auf Grund der Tarifverzeichnisse ermittelten Frachtsätzen in den Wagenladungsklassen von 2 Pf. auf 4 Pf. für 100 kg erhöht und die Gebühr von 3 ℳ für die Beförderung von Ladungen in Wagen voller Spurweite unter Verwendung von Rollschemeln auf der genannten Privatbahn nicht mehr erhoben.

Stuttgart, den 13. Februar 1913. (527)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 1. März 1913 tritt zu den oben genannten Tarifheften je ein Nachtrag III in Kraft. Die Nachträge enthalten außer den bereits zu früheren Zeitpunkten im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätzen auch neue sowie ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifs und einzelner Serien- und Ausnahmetarife, ferner folgende neue Ausnahmetarife:

Im Heft 1: Ausnahmetarif 28 Außereuropäisches Holz,
„ 30 C Furniere,
„ 30 D Stamm- und Stangenholz usw. bis 2,5 m Länge,
„ 66 F Marmormehl,
„ 103 J Eisenerz } im Rückvergütungswege,
„ 104 C, D, E Eisenschlacken } im Rückvergütungswege,

Im Heft 2: „ 30 C Stamm- und Stangenholz usw. bis 2,5 m Länge,
„ 66 Marmormehl,
„ 88 E Knochenmehl.

Die Ausnahmetarife 30 D (Heft 1) und 30 C (Heft 2) enthalten Erhöhungen, die mit 1. Mai 1913 in Kraft treten.

Abdrucke dieser Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen für Nachtrag III zum Heft 1 zum Preise von 0,25 ℳ = 0,30 Kr. und für Nachtrag III zum Heft 2 zum Preise von 0,15 ℳ = 0,20 Kr. für das Stück zu erhalten.

Breslau, den 13. Februar 1913. (553)
Königliche Eisenbahndirektion Breslau. — K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.
Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa=Elbkai und Riesa Hafen.
Einbeziehung der Station Obernitz in den Ausnahmetarif 3 B für Gerste.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen im Rahmen der obbezeichneten Verkehre für Gerste des Ausnahmetarifs 3 B von Obernitz folgende Frachtsätze zur Einführung:

Für 100 kg in Pfennigen.

Von \ Nach	Schönpriesen=Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Aussig=Landungsplatz	Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze ausgenommen Aussig-Landungsplatz	Dresden=Elbkai	Riesa=Elbkai und Riesa=Hafen
	Frachtsätze					
	ausschließlich		einschließl.			
	Schleppbahngebühr					
	10 t				10 t	
Obernitz . .	30	39	37	10	66	76

Wien, am 13. Februar 1913. (531)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird der Ausnahmetarif 32 (Graphit etc.) des obgenannten Tarifes wie folgt ergänzt:

	Bregenz, Lindau=Reutin transit		Buchs (St. Gallen) transit		St. Margrethen transit		Basel=St. Johann, Basel S. B. B., Basel Bad. B.		Choindez		Delemont (Delsberg)		Genève=Cornavin	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Brüsau=Brünnlitz .	226	226	224	224	228	228	283	283	325	312	321	310	462	391
Skalitz=Boskowitz .	224	224	219	219	224	224	284	284	326	313	322	311	463	388

	Konstanz		Niederglatt		Olten		Romanshorn		Schaffhausen		Singen (Hohentwiel)		Winterthur	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
Brüsau=Brünnlitz	254	254	288	279	317	303	246	246	257	257	252	252	286	273
Skalitz=Boskowitz	254	254	289	278	319	300	244	244	258	258	253	253	287	269

	Zürich=Hauptbahnhof		Zürich=Gießhübel		Zürich=Tiefenbrunnen	
	I	II	I	II	I	II
Brüsau=Brünnlitz . .	301	280	304	282	307	278
Skalitz=Boskowitz .	302	275	305	277	302	273

Wien, am 13. Februar 1913. (530)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 24. Februar 1913 werden die Stationen Kattowitz und Kunigundeweiche als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak, Phosphate usw. nach deutsch-österreichischen Grenzstationen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, 14. Februar 1913. (524)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Lokal-Gütertarif. Neuauflage des Heftes 2 und Einführung von Nachträgen zum Gemeinsamen Hefte und zum Hefte 4.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913, falls nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, gelangen zur Einführung:

a) ein neues Heft 2 des Lokalgütertarifs der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II,

b) der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft,

c) der Nachtrag II zum Tarife Teil II, Heft 4;

ad a) das neue Heft 2 enthält für eine Reihe von Lokalbahnen neue Tarife und Tarifbestimmungen und die hieraus sich ergebende Neugruppierung der Lokalbahnen sowie einen neuen Anhang. — Mit obenangeführtem Zeitpunkt treten das Heft 2 des Lokal-Gütertarifes der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif, Teil II, gültig vom 1. September 1912 samt zugehörigem Nachtrage I sowie die durch besondere Kundmachungen im V. Bl. f. E. u. Sch. im Rahmen dieses Tarifheftes eingeführten Maßnahmen außer Kraft;

ad b) der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft, enthält Aenderungen und Ergänzungen sowie neue Gebührenberechnungstabellen für die Ausnahmetarife 6a und 6b für den Geltungsbereich unter b) (Nordöstliche Linien);

ad c) der Nachtrag II zum Tarife, Teil 2 Heft 4 enthält Änderungen und Ergänzungen, insbesondere die Neuberechnung der Frachtsätze nach den Lokalbahnstationen, geänderte Frachtsätze von Trupschitz sowie Frachtsätze für Steinkohle ab der neu einbezogenen Versandstation Kanitz-Eibenschitz. Exemplare des neuen Heftes 2 sowie der vorbezeichneten Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zu beziehen und zwar:

ad a) zum Preise von Kr. 6.— f. d. Stück
ad b) zum Preise von Kr. —,30 f. d. Stück
ad c) zum Preise von Kr. 1.60 f. d. Stück

Wien, am 13. Februar 1913. (550)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif.
Heft A.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine Änderung der besonderen Ausführungsbestimmung 2 zu § 32 der Eisenbahnverkehrsordnung in Kraft, durch die nachstehende Erleichterungen für die durchgehende Gepäckabfertigung über den Bodensee eintreten:

Auf Grund des badischen Personentarifs wird Reisegepäck zur Beförderung angenommen:

1. zwischen den Stationen der Strecken Ludwigshafen (See)-Kluftern, sowie Frickingen-Unteruhldingen einerseits und Konstanz anderseits über den Bodensee. In der Richtung von Konstanz genügt die Vorlage einer Fahrkarte für die Seestrecke, mindestens bis Unteruhldingen, in der Richtung nach Konstanz die Vorlage einer Fahrkarte für die Eisenbahnstrecke, mindestens bis Unteruhldingen,
2. von sämtlichen badischen Eisenbahnstationen nach den badischen Bodenseeschiffstationen Dingelsdorf, Hagnau, Immenstaad, Mainau, Meersburg, Staad bei Konstanz, Unteruhldingen und Überlingen Stadt. Für die durchgehende Abfertigung genügt die Vorlage einer Fahrkarte mindestens bis Konstanz oder Unteruhldingen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Die vorstehenden Änderungen sind gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt. (516)

Karlsruhe, den 1. Februar 1913.
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

6. Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Infolge außerordentlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund der unter Zahl 11221/913. vom 11. Februar herabgelangten Genehmigung des Herrn kön. ung. Handelsministers, gemäß § 75 Absatz (3) Ziffer 5 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und § 6 Absatz (3) Ziffer 2 der Ausführungs-Bestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 12. Februar d. J. an bis auf Widerruf für diejenigen Frachtgüter, die auf den Stationen der Strecke Ruttka—Salgótarján zur Annahme, resp. zur Ablieferung gelangen, oder diese Strecke im Durchzugsverkehre berühren, eine drei (3) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist wird nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen und Zuschlagsfristen, sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegovinischen, als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht und findet für lebende Tiere, frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier keine Anwendung.

Budapest, 11. Februar 1913. (528)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Verdingung von A 2950 Stück gepreßten Stahlblechschaufeln in 2 Losen, 4500 Stück gepreßten doppelten Schraubenschlüsseln in 1 Lose, B 5300 Tafeln braunem Haarfilz, 11 500 m Filzstreifen, 450 kg Schmirgel, 61 000 Bogen Glaspapier, 50 000 Bogen Schmirgelleinen, 800 Bogen grauer Pappe, 20 200 Stück Achsbuchsdichtungsringen und 17 600 Stück Filzdichtungsringen in je 1 Lose für die Eisenbahndirektion Berlin zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. März 1913, vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 9. März 1913 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstättenämter einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet zu A am 12. März 1913, vormittags 11 Uhr und zu B um 11½ Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. April 1913.

Berlin, den 8. Februar 1913. (529)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die Verlegung des Personenbahnhofes Karlsruhe

a) 325 Tonnen Flußeisen und Stahlguß für Bahnsteigüberdachungen;
b) Erd- und Maurerarbeiten mit rund 3370 cbm Erdaushub, 550 cbm Fundament-Beton und 100 cbm Mauerwerk;
c) 14 Tonnen genietete Geländer aus Flußeisen

nach Finanzministerialverordnung vom 3. 1. 07 öffenlich und getrennt von einander zu vergeben. Pläne und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlingerstr. 39, zur Einsicht. Abgabe, soweit Vorrat, gegen Kostenersatz für a) 6,20 ℳ, für b) 0,80 ℳ, für c) 1,40 ℳ. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Freitag, den 28. Februar d. J., nachm. für a) und b) um 5 Uhr, für c) 5½ Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 5. Februar 1913. (558)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Verdingung von A: 92 800 m Packleinwand (Scheuerleinwand), 134 500 Kilogramm Putzlappen, 93 000 Stück Putztüchern, 15 300 Stück Putzledern, B: 8000 Stück Piassavabesen, 1500 Stück Piassava-Weichenbesen und 43 000 Stück Reiserbesen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Königsberg, Magdeburg und Stettin.

Die Lieferfrist ist im Angebotbogen angegeben. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1913 vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion — Zimmer 257 — in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen oder abzugeben.

Angebotbogen und Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von je 50 Pf. und 5 Pf. Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1913.

Berlin, den 12. Februar 1913. (537)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 111 400 Rollen Abortpapier für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a. S., Königsberg und Stettin.

Die Lieferfrist ist im Angebotbogen angegeben. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. März 1913 vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen oder abzugeben.

Angebotbogen und Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. und 5 Pf. Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am 4. März 1913 vormittag 11 Uhr Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer No. 4 statt.

Zuschlagsfrist bis 31. März 1913.

Berlin, den 13. Februar 1913. (538)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung von Betriebsmaterialien.

Gruppe A II: 280 000 kg Holzkohlen,
Gruppe A V: 60 000 Schachteln Streichhölzer,
Gruppe A VI: 10 000 kg Bindfaden, 1600 kg Plombenschnur, 40 000 m Lampendochte, 13 000 kg Plomben, auch Drahtplomben, 1200 kg Hanf,
Gruppe A VIII: 60 000 Stück Reiserbesen in 2 Losen,
Gruppe A IX: 300 000 Stück Lampenzylinder.

Angebote müssen verschlossen und postfrei mit entsprechender Aufschrift bis Dienstag, den 4. März d. J. vormittags 11 Uhr eingegangen sein. Die Eröffnung der Angebote findet zur genannten Zeit im Sitzungssaale des Hauptbahnhofes statt. Zuschlag erfolgt bis 25. März d. J. Angebotbogen und Bedingungen liegen in unserem Zentralbureau, Claaßenstraße 12, Zimmer 41, an Wochentagen von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können auch von dort gegen postfreie Einsendung von 50 Pf. in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe, ohne Beifügung von Bestellgeld, postpflichtig bezogen werden.

Breslau, im Februar 1913. (539)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Schiebebühne von 20 m Nutzlänge mit elektrischem Antrieb für Fledderbahnhof Osnabrück soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer No. 153 zur Einsicht auf und können gegen postfreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 1 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbureaus hier bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 3. März 1913 mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 1. Mai.

Münster (Westf.), 8. Febr. 1913. (551)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk angesammelten Altmaterialien, bestehend aus Oberbau-, Bau- und Werkstattmaterialien, sollen verkauft werden. Die Bedingungen sowie die Nachweisung der zu verkaufenden Materialien — gleichzeitig Angebotbogen — liegen bei den Bahnhofsvorständen zu Berlin-Friedrichstraße, Breslau-Hauptbahnhof, Bromberg, Danzig-Hauptbahnhof, Dirschau, Elbing, Königsberg (Pr.)-Ostbahnhof und Posen-Zentralbahnhof, sowie bei den Börsen in Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg (Pr.), Memel und außerdem bei den Handelskammern zu Berlin, Breslau, Cöln, Stolp (Pom.) zur Einsicht aus und werden auch von dem Vorstand unseres Zentralbureaus zum Preise von 50 Pfg. bei portofreier barer Einsendung des Betrages abgegeben.

Die Angebote und die mit Anerkenntnis versehenen Verkaufsbedingungen sind bis zum 14. März d. J. vormittags 10 Uhr einzusenden, zu welchem Zeitpunkt die Oeffnung und Verlosung in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgt.

Zuschlagsfrist bis einschl. den 5. April 1913.

Danzig, den 12. Februar 1913. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die auf Bahnhof Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin I lagernden Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 28. Februar 1913, vormittags 11½ Uhr, hier eingehen. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. März 1913.

Oldenburg, den 10. Februar 1913. (517)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 15. 22. Februar 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Baustoffe der Spurbahnen.

Vor der Hauptversammlung des Vereins deutscher Eisenhüttenleute in Düsseldorf am 1. Dezember 1912 hat der Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. Haarmann einen Vortrag über den in der Überschrift genannten Gegenstand gehalten. Man könnte bezweifeln, sagte er selbst, ob dem Gegenstande noch neue Seiten abgewonnen werden können, weil er schon von allen Seiten beleuchtet worden ist, und doch ist es dem Vortragenden gelungen, neben manchem Bekannten noch eine ganze Anzahl Punkte zu berühren, die sicher der Mehrzahl seiner Zuhörer neu waren. Auf einen kurzen geschichtlichen Überblick, der durch Einflechten der herrlichen, die Entwickelung der Herstellung des Eisens darstellenden Bilder im Neubau des Verkehrs- und Baumuseums belebt wurde, kam der Altmeister deutscher Oberbautechnik auf die Anforderungen zu sprechen, die die Verkehrsverhältnisse der Neuzeit an den Oberbau stellen müssen. Dabei verwies er im wesentlichen auf die Beschlüsse der XX. Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Utrecht im Juli v. J. Die Hüttenleute sind zwar in der Lage, einen Stahl herzustellen, der den Anforderungen der Eisenbahnverwaltungen in bezug auf die Bruchsicherheit entspricht, doch hat sich neuerdings eine Art des Verschleißes bei den Schienen gezeigt, die zu der Vermutung Anlaß gibt, daß in bezug auf die Verschleißfestigkeit noch höhere Anforderungen an den Schienenstahl gestellt werden müssen. Der Wellenverschleiß oder die Riffelbildung in der Fahrfläche der Schienen ist eine Erscheinung, für die der Eisenbahnbetriebsbeamte den Schienenstoff, der Hüttenmann die Lagerung der Schiene im Gleis, den Betrieb und die Betriebsmittel verantwortlich machen möchte. Haarmann, der natürlich der letzteren Ansicht beitritt, muß dabei doch zugeben, daß die einschlägigen Fragen noch nicht zur Genüge geklärt sind. Jedenfalls haben aber auch seine reichen Erfahrungen ergeben, daß eine Schiene umso widerstandsfähiger zu sein pflegt, je mehr sie in der Walzung durchgearbeitet ist und je weniger heiß sie das Fertigkaliber verläßt.

Einen wesentlichen Teil der Schuld am Wellenverschleiß erblickt Haarmann in der allgemein üblichen Form des Schienenkopfes, und er tritt in eingehenden Darlegungen für die von ihm schon seit längerer Zeit vorgeschlagene und erprobte flache Fahrfläche ein. Seine neuesten Ausführungen halten zwar am Flachkopf fest, es ist aber dem Schienenkopf mit Rücksicht auf ausgelaufene Radreifen eine geringe Ausrundung nach der Außenseite des Schienenkopfes gegeben worden. Dadurch soll die Haltbarkeit der Schienen sowohl als auch der Radreifen wesentlich vergrößert werden. Auch für den Blattstoß, der schon anfängt, für veraltet zu gelten, eröffnen sich mit der Flachkopfschiene neue Möglichkeiten.

Von der Schiene ging der Vortrag zur Schwelle über. Als Hüttenmann ist Haarmann natürlich Anhänger der Eisenschwelle, doch kann ihm auch der Gegner die Anerkennung nicht versagen, daß er ihre Vorzüge in durchaus maßvoller Weise vertritt. Auch hier sind die Verhältnisse noch nicht endgültig geklärt. Fehlschlägen mit der Eisenschwelle in Frankreich und Belgien, die in der Hauptsache wohl auf die unvollkommene Ausbildung der verwendeten Schwellenform zurückzuführen sind, stehen Fälle zur Seite, in denen sich die Holzschwelle glänzend bewährt hat. Die neueren Tränkungsverfahren erhöhen zweifellos die Lebensdauer der Holzschwelle um ein so erhebliches Maß, daß es der Eisenschwelle immer schwerer gemacht wird, in dem Wettkampfe zu bestehen, aber auch die Eisenschwelle hat ihre durchaus nicht zu unterschätzenden Vorzüge. Endgültig kann hier nur die Praxis entscheiden, und wenn hier eine Einschaltung erlaubt sein soll, so darf die Ansicht ausgesprochen werden, daß diese Entscheidung wohl dahin ausfallen wird, daß jeder der beiden Schwellenarten ihr Platz angewiesen werden wird, und jede von beiden da, wo

ihre Anwendung richtig ist, das Feld behaupten wird. Die Entscheidung wird dabei im wesentlichen nicht auf technischem Gebiet im eigentlichen, engeren Sinne, sondern auf wirtschaftlichem Gebiete liegen.

Damit wird der Übergang zur Besprechung einer Bauart für die Schwelle und die Verbindung der Schiene mit ihr gemacht, die Haarmann vor kurzem selbst erfunden und in die Praxis eingeführt hat. Da sie noch wenig bekannt ist, sei hier des näheren auf sie eingegangen. Sorgfältige Untersuchungen haben ergeben, daß Eisenschwellen fast ausnahmslos nur durch Risse unter dem Schienenfuß unbrauchbar werden. Die Spannungslinien, die beim Stanzen der für die Schienenbefestigungsmittel erforderlichen Löcher in der Schwellendecke entstehen, verlaufen strahlenförmig in zwei sich durchdringenden Bündeln um die Löcher herum. Tritt nun die stärkste Beanspruchung im Betriebe im Bereich dieser Spannungslinien ein, so wird die Bruchgefahr am größten. Unter Ausnutzung dieser Erkenntnis hat Haarmann zunächst versucht, die Löcher auf eine Art herzustellen, die den Schienenstoff weniger ungünstig beansprucht als das allgemein übliche Stanzen, und ist schließlich dazu übergegangen, die Schwellendecke unter dem Schienenauflager ganz ohne Durchbrechungen zu lassen. Die in dieser Richtung angestellten Versuche führten zu der „Rippenleistenschwelle", einer Schwellenform, die im wesentlichen der Regelform der preußischen Staatsbahnen entspricht, deren Rippen aber seitlich vorstehen, so daß sie von den Befestigungsmitteln unterfaßt werden können. (Abb. 1.) Für die Unterlagsplatte ist dann nur ein Loch in der Schwelle nötig, um sie gegen seitliche Verschiebungen zu sichern, also zu verankern, und dieses Loch kann nun soweit vom Schienenauflager entfernt angeordnet werden, daß es unschädlich ist. So entstand die „Ankerplatte" mit einem seitlich weit ausladenden Arm, an dessen Ende der in die Schwelle eingreifende Zapfen sitzt. (Abb. 2.) Bei einer Schwelle ohne Durchbrechung ihres Rückens sind natürlich die Beanspruchungen erheblich günstiger, als wenn der Querschnitt durch Löcher verringert und ihr Stoff außerdem durch die Bearbeitung in seinen Festigkeitseigenschaften nachteilig beeinflußt ist. Haarrisse sind ausgeschlossen, weil die Schwelle unverletzt ist, und es ist auch das satte Auflager der Unterlagsplatte gewährleistet, die ihrerseits ebenfalls den Vorzug hat, ungelocht zu sein. Für die Klemmplatte mußte natürlich bei der Rippenleistenschwelle ebenfalls eine neue Form gefunden werden. Sie hat die Gestalt eines zweiflügeligen Klemmhakens angenommen, dessen umgebogene Enden die Rippen unterfassen und deren Mittelteil durch eine Schraube festgespannt wird. (Abb. 3.) Im ungespannten Zustande läßt sich der Klemmhaken gerade noch über die Rippenleiste setzen; beim Anziehen der Schraube legt sich sein wagrechter Flügel auf den Schienenfuß und gegen die Schrägleiste der Ankerplatte, so daß Sitz und Wirkung der sonst üblichen Klemmplatte erheblich übertroffen werden. Infolge der inneren Spannung erübrigen sich auch besondere Schraubensicherungen. Die Lebensdauer der eisernen Schwelle wird durch diese günstige Anordnung wesentlich verlängert.

Abb. 1.
Rippen-Leistenschwelle.

Abb. 2. Abb. 3.
Flachkopfschiene auf Rippen-Leistenschwelle mit Ankerplatten- und Klemmhaken-Befestigung.

Das Walzen der Rippenleisten machte anfangs einige Schwierigkeiten, die aber nunmehr überwunden sind; die geringen Mehrkosten kommen gegenüber den Vorteilen der ungeschwächten Schwelle nicht in Frage. Seit zwei Jahren liegt ein Oberbau mit Rippenleistenschwellen auf der Haarmannschen Versuchsbahn, und neuerdings wird er auf der Strecke Halle-Berlin im wirklichen Betriebe erprobt.

Die Eisenbetonschwellen, die Haarmann nunmehr kurz vom Standpunkte des Hütenmannes beleuchtete, haben für diesen größere Bedeutung, als es auf den ersten Blick erscheinen möchte: zum Beton können Nebenerzeugnisse des Hüttenbetriebes verwendet werden, und sie erfordern eine ganz erhebliche Menge Eisen, etwa 20 kg, zu ihrer Bewehrung. Auch ihnen läßt der Vortragende, der selbst mit ihnen Versuche angestellt hat, Gerechtigkeit widerfahren. Sie haben ihre Vorzüge, aber auch ihre Schattenseiten, und bei der Kürze der Zeit, die sie verwendet worden sind, läßt sich ein Urteil über ihre Bewährung heute noch nicht mit Sicherheit abgeben; manche Kinderkrankheiten müssen erst noch überwunden werden.

Zum Schluß behandelte der Vortrag die Bettung, die unter den Baustoffen der Spurbahnen eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt. Der beste Baustoff für die Bettung ist natürlich Steinschlag, der auch dem Wandern der Gleise, namentlich der Schwellen, auf ihrer Unterlage einen hohen Widerstand entgegensetzt. Für ihn kommen in erster Linie die natürlichen Gesteine in Frage, aber auch für die Hochofenschlacke kann hier ein Absatzgebiet von großer Bedeutung geschaffen werden. Die Erfahrungen, die in dieser Beziehung vorliegen, schwanken. Nicht jede Schlacke eignet sich als Bettungsstoff, und eine weise Beschränkung kann der Verwendung der Hochofenschlacke bei der Gleisbettung nur förderlich sein. Hierdurch würde beiden Teilen gedient werden: die Eisenbahnverwaltungen würden einen festen Bettungsstoff zu mäßigem Preis bekommen, und die Hüttenwerke würden ihre Halden von Schlackenbergen freihalten. Angesichts der ungeheuren Schlackenmengen, die bei dem heutigen Stande der Roheisenerzeugung alljährlich entstehen, ist die Frage ihrer Verwertung von der größten Bedeutung.

Die Haarmannschen Darlegungen sollten und konnten den besprochenen Gegenstand nicht erschöpfen; bei der Frage der Bewährung von Baustoffen darf aber die Statistik nicht ganz außer Acht gelassen werden. Man darf auf sie kein allzu großes Gewicht legen, namentlich wenn sie sich über ein räumlich so großes Gebiet erstrecken muß, wie es beim Oberbau der Fall ist. Die Verhältnisse liegen zu verschieden, als daß sich Zahlen gewinnen ließen, die mit vollständiger Zuverlässigkeit einander gegenübergestellt werden könnten. Natürlich soll andererseits der Wert einer gut geführten Statistik nicht verkannt werden. Gerade im Oberbau ist ihr Wert aus dem vorhin angedeuteten Grunde aber nur beschränkt, wird doch sogar der Begriff der Liegedauer nicht überall gleichartig aufgefaßt. Soll aber z. B. die Frage, ob die Holz- oder die Eisenschwelle vorzuziehen ist, mit Hilfe der Statistik beantwortet werden, so müßten die Vergleichszahlen auf vollständig gleichen Grundlagen beruhen. Um bei diesem Beispiel zu bleiben, spricht Haarmann zum Schluß seine Ansicht dahin aus, daß die Holzschwelle sich in bezug auf die Möglichkeit ihrer Ausbildung ihrem Ende nähert, was man von der Eisenschwelle nicht

sagen kann. Soviel scheint aber klar, daß die größere Wirtschaftlichkeit auf seiten der Eisenschwelle liegt. So wichtig diese Frage ist, so ist sie doch nicht allein ausschlaggebend. Der Schwerpunkt für die Bewährung des Gleises liegt in der richtigen Anordnung und Herstellung des Gestänges und in der Sorgfalt seiner Verlegung und Unterhaltung. In dieser Beziehung ist aber der schwächste Teil des Gleises immer noch der Schienenstoß, und nach Haarmanns Ansicht, der wohl jeder Fachmann beitreten kann, wird der Eisenbahntechniker nicht eher zur Ruhe gelangen können, als bis die Stoßfrage eine befriedigende Lösung gefunden hat. Das ist namentlich für den eisernen Oberbau von Wichtigkeit, weil die fast unbegrenzte Gestaltungsfähigkeit des Eisens die reichsten Möglichkeiten zur Lösung der auftretenden Aufgaben bietet. Hier muß der Hüttenmann mit dem Fachmann von der Eisenbahn zusammenarbeiten, und die vorliegende Aufgabe ist des Schweißes der Edlen wohl wert. Ihre verständnisvolle Behandlung muß nach Haarmanns Überzeugung das Ergebnis haben, dem Eisen als dem vornehmsten Baustoff für das Spurgleis zu seinem vollen Rechte zu verhelfen.

Der am Schluß des Vortrags ausgesprochenen Überzeugung können wohl auch alle die beitreten, die in manchen Einzelheiten anderer Ansicht sind als der Vortragende, der als einer der hervorragendsten Fachleute der Eisenhüttentechnik wohl berechtigt ist, für das Eisen, das tatsächlich auf vielen Gebieten der vornehmste Baustoff ist, in der tatkräftigsten Weise einzutreten.

An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Erörterung an, bei der eine Anzahl namhafter Fachleute ihre Ansichten aussprachen. Leider liegt hierüber noch kein näherer Bericht vor. Der Vortrag ist auch als Sonderabdruck erschienen (Osnabrück, 1912, bei J. G. Kisling). Wernekke.

Eine neue wichtige Überlandpost in China.

Von der Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau, die kürzlich in Betrieb gekommen, hat man in den Kreisen der deutschen Kaufleute von Tsingtau vielfach befürchtet, daß sie den Verkehr der Provinz Schantung von Tsingtau ablenken würde. Diese Befürchtung dürfte so lange ohne Grund sein, als Pukau nicht zum Welthafen in der Art Tsingtaus ausgebaut wird, was gute Wege hat. Auch die Erbauung einer Brücke über den Yangtsekiang bei Pukau würde die Stellung Tsingtaus nicht weiter bedrohen. Es würde damit freilich eine völlig ununterbrochene Schienenverbindung von Schantung mit Schanghai geschaffen werden und ein teilweiser Abfluß des Verkehrs, namentlich von Süd-Schantung nach Schanghai stände dann wohl zu erwarten; aber auch diese Brücke wird sobald nicht gebaut werden. Die Fährverbindung über den Strom wird dem Verkehr bis auf weiteres genügen. Im übrigen kommt der nunmehrige Bestand einer unmittelbaren (nur durch den Strom unterbrochenen) Schienenverbindung des ganzen Nordens von China mit Schanghai der Kaufmannschaft dieser Gebiete und insbesondere auch dem Geschäftsverkehr von Tsingtau aus dem einen Grunde ungemein zu statten, daß nunmehr eine regelrechte Überlandverbindung dieser Gebiete für die Post eingerichtet werden konnte, was zu tun die chinesische Generalpostverwaltung in bemerkenswerter Weise nicht einen Augenblick gezögert hat. Gerade aber Tsingtau und Schanghai trifft dies in stärkstem Maße, weil Tsingtau zum großen Teil, was die Kaufhäuser betrifft, ein Ableger der großen Häuser in Schanghai ist und somit beide Plätze im allerengsten Postverkehr miteinander stehen. Bisher war dieser lebhafte Verkehr lediglich auf den Seeweg angewiesen, und wenn die Verbindung hier auch sehr geregelt und recht sicher war, so brauchte die Post auf den deutschen Reichspostdampfern immerhin ihre 36 Stunden für einen Weg von etwa 550 Kilometern Luftlinie, wozu dann noch die Erschwernis trat, daß eine unmittelbare Schiffsverbindung nur zweimal in der Woche da war. Die chinesische Postverwaltung hat nunmehr eine dritte Gelegenheit der Postverbindung zwischen den beiden Plätzen geschaffen. Die beiden Schiffsposten verlassen Schanghai regelmäßig am Sonntag und Mittwoch; die neue Überlandpost verläßt Schanghai am Donnerstag, geht über Sutschau und Nanking nach Pukau (wobei der Yangtsekiang, der zumeist keine 2 km breit ist, mittelst Fähre überquert wird) und erreicht an dem letzten Orte den am Freitag morgen nach Norden abgehenden Postzug Pukau-Tientsin, der in Tsinanfu die Post für Tsingtau abgibt. Die Zeitersparnis beträgt hier an sich allerdings nur einige Stunden; es ist aber zu beachten, daß für die Tage von Mittwoch bis Sonntag überhaupt keine Postverbindung von Schanghai nach Tsingtau besteht. Einen besonderen Vorteil hat die Provinzialhauptstadt Tsinanfu von der neuen Postverbindung, da diese unter allen Umständen kürzer ist als die bisherige über Tsingtau. Weiterhin zieht aber auch der Postverkehr zwischen China und Europa seinen Vorteil aus der neuen Überlandpost. Die chinesische Postverwaltung läßt nämlich diesen Postzug (ebenso wie denjenigen in der umgekehrten Richtung) zwischen Schanghai und Mukden völlig durchgehen; er erreicht, von Schanghai — wie gesagt — am Freitag morgen abgehend, über Tientsin am Montag die Hauptstadt Mukden, um hier an den Expreßzug nach Moskau seinen Anschluß zu finden, wobei gegen die von Schanghai am Sonntag abgehende Seepost volle zwei Tage für Europa erspart werden. Die Strecke Schanghai-Mukden ist etwa 2300 km lang, etwa doppelt so lang wie die Entfernung Königsberg-Straßburg. Somit bedeutet diese neue Überlandpost nicht nur für China, sondern schon an und für sich eine achtunggebietende Leistung, wobei wohl zu beachten ist, daß in der ganzen Postverwaltung Chinas nur die Oberbeamten Europäer sind. Ursprünglich ein Teil der Seezollverwaltung, ist die Post von dieser neuerdings losgelöst und dem Verkehrsministerium unterstellt worden, was einmal den Vorteil hatte, daß sie mit dem Eisenbahnbetriebe in engeren Zusammenhang kam, dann aber auch den weiteren, der den Chinesen wohl in erster Linie am Herzen lag, daß die Postverwaltung nunmehr unter die unmittelbare Aufsicht eines Chinesen kam, während sie vorher mit dem Seezolldienst zusammen unter einem Europäer gestanden hatte. Im übrigen befindet sich die tatsächliche Leitung des Postwesens dennoch nach wie vor, und zwar unter der Bezeichnung „Directe General of Posts,“*) in den Händen eines Europäers, des „Postmaster General“, der z. Zt. ein Engländer. Mr. T. Piery ist. Bei alledem war aber hier bei dieser neuen Postlinie die eigentliche treibende Kraft chinesischer Natur. Deutlich erkennt man hieran wieder das entschiedene Streben Chinas, sich von den Europäern möglichst unabhängig zu machen. Diese ganze Postlinie ist nichts anderes als eine zielbewußte Umgehung aller der Plätze, die nicht rein chinesisch sind, die sich in der politischen oder wirtschaftlichen Gewalt der Fremden befinden; und bezeichnend genug ist es, daß die Fremden gerade mit denselben Einrichtungen, die sie erst geschaffen haben — Eisenbahn und Post — den Chinesen zu ihren Zielen verhelfen müssen. Die gewaltige Eisenbahnstrecke Mukden-Schanghai, einst durchweg nur von Europäern geplant, nur von ihnen ausgeführt, befindet sich jetzt mit allen Einrichtungen, allen ihren inneren und äußeren Kräften in den Händen der Chinesen und — was den Eindruck noch verstärken muß — sogar in den Händen des chinesischen Staates, denn die ganze Linie ist von einem Endpunkte bis zum anderen chinesische Staatsbahn.

F. W.

*) Wörtlich so in der Urschrift. Eine Wortbildung „directe general“ ist uns freilich unbekannt. Die Schriftl.

Aus dem Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1911.

Wir entnehmen diesem kürzlich für die Zeit vom 1. April 1911 bis 31. März 1912 im Druck erschienenen Bericht folgendes:

a) Eisenbahnen.

Die Länge der vom Staat Württemberg gebauten und betriebenen Eisenbahnen beträgt 2088,04 km, wovon 491,02 km als Nebenbahnen betrieben werden und 543,95 km mit zwei Gleisen versehen sind. Neue Nebenbahnen sind im Jahre 1911 hinzugekommen 48,74 km. Die Gesamtzahl der Stationen betrug am 31. März 1912: 626, gegen 605 im Vorjahre. An Fahrzeugen waren vorhanden: 810 Lokomotiven, 11 mehr als im Vorjahre, 20 Triebwagen, wie im Vorjahre, 2185 Personenwagen, 108 mehr als im Vorjahre, 13507 Güter-, Gepäck- und Postwagen, 772 mehr als im Vorjahre, außerdem 175 Privatgüterwagen.

Es wurden geleistet: von den Lokomotiven 32951902 Lokomotivkilometer, von den Triebwagen 688058 Lokomotivkm, von den eigenen Personenwagen 245412626 Achskm, von den Güter- und Gepäckwagen 470706673 Achskm, von den eigenen Postwagen 15864550 Achskm.

Die Zahl der beförderten Personen berechnet sich auf 70510301, gegen das Vorjahr mehr 5856284 oder 9,06 %. Auf 1 km Betriebslänge kommen 626484 Personenkm. 32681 mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben betragen: 29946963 M (6,86 % mehr als im Vorjahre), wovon rund 22,9 Millionen aus dem Binnenverkehr und 7 Millionen aus dem Verbandsverkehr herrühren. Bei Hinzurechnung der Einnahmen aus dem Gepäck- und Hundeverkehr sowie der Nebenerträge zu den Personen-Verkehrseinnahmen ergibt sich der Gesamtbetrag von 31542615 M, gegen das Vorjahr mehr 2050861 M.

Das Gewicht der beförderten Güter hat sich auf 13625522 t, 11,02 % mehr als im Vorjahre, belaufen. Tonnenkilometer wurden zurückgelegt: 1105977740, 7,53 % mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit 51645251 M überstiegen die des Vorjahres um 3479276 M oder 7,22 %.

Die Gesamteinnahme der Staatseisenbahnen aus dem Betrieb haben 89369056 M betragen, 6067297 M mehr als im Vorjahre. Die Betriebsausgaben haben sich auf 63061711 M belaufen, 6033543 M mehr als im Vorjahre.

Im Vergleich mit den Etatssätzen hat sich ergeben: bei dem Personenverkehr eine Mehreinnahme von 542615 M, bei dem Güterverkehr eine Mehreinnahme von 3085251 M, bei den Einnahmen im ganzen ein Mehr von 4366056 M, bei den Ausgaben im ganzen ein Weniger von 536022 M.

Der Betriebsüberschuß hat 26307345 M betragen, gegen den Etatssatz mehr 4902078 M und gegen das Vorjahr mehr 33754 M. Von dem Überschuß sind 23234867 M an die Laufende Verwaltung und 3072478 M an den Eisenbahnreservefonds abgeführt worden. Dieser Reservefonds hatte am Schluß des Etatsjahres 1911 ein Vermögen von 11413875 M. Die reinen Betriebsausgaben berechnen sich auf 68,31 % der reinen Betriebseinnahmen (im Vorjahre 66,12 %).

Auf 1 km Betriebslänge kommen: Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 15323 M, Einnahmen aus dem Güterverkehr 25005 M, reine Betriebsausgaben 28535 M, Betriebsüberschuß 12737 M.

Das Gesamtanlagekapital der württembergischen Staatsbahnen betrug am 31. März 1912: 817788907 M, gegen 795149771 M im Vorjahre. Das Anlagekapital der im Betrieb befindlichen Bahnen ohne den Aufwand aus Betriebseinnahmen betrug im Jahresdurchschnitt 772340003 M und hat sich durch den reinen Betriebsüberschuß zu 3,54 % und, wenn die nicht im Eisenbahnetat laufenden Ruhegehalte usw. berücksichtigt werden, zu 3,32 % verzinst. Bei Hinzurechnung des Aufwands aus Betriebseinnahmen beträgt das Anlagekapital im Jahresdurchschnitt 801976030 M; dieses Kapital hat sich durch den Überschuß aller Einnahmen über alle im Eisenbahnetat laufenden Ausgaben zu 3,28 % verzinst.

Die ungetilgte Eisenbahnschuld ist auf 1. April 1911 zu 568162756 M und die zur Verzinsung der Eisenbahnschuld während des Rechnungsjahres 1911 erforderliche Summe zu 20053902 Mark berechnet. Der Betriebsüberschuß übersteigt diesen Zinsenbedarf um 6253443 M; er hat somit auch zur Deckung des Anteils der Eisenbahnschuld an der Staatsschuldentilgung mit 4668629 M hingereicht.

b) Bodensee-Dampfschiffahrt.

Die Dampfschiffahrt wurde im Jahre 1911 betrieben mit 7 Dampfschiffen, 1 Dampfbarkasse, 3 Schleppbooten und 2 Trajektkähnen. Die Dampfschiffe haben auf 4451 Fahrten 187784 km zurückgelegt, die Trajektkähne auf 1291 Fahrten 72400 km und die Schleppboote auf 253 Fahrten 6486 km.

Es wurden befördert von und nach württembergischen Uferplätzen 517076 Personen, 58445 mehr als im Vorjahre, 138169 t Stück- und Wagenladungsgüter, 15773 t mehr als im Vorjahre.

Es haben betragen: die Einnahmen 549832 M, gegen den Etat mehr 75282 M, die Ausgaben 445272 M, gegen den Etat mehr 5511 M, der Überschuß 104560 M, gegen den Etat mehr 69771 M. Von dem Überschuß wurden 41077 M an die Grundstockverwaltung zur Tilgung des Vorschusses für die Anschaffung des neuen Schiffs „Hohentwiel" abgeliefert, 62483 M unmittelbar zur Deckung des Aufwands für dieses Schiff verwendet und die übrigen 1000 M, wie im Etat vorgesehen, zur Laufenden Verwaltung abgeführt.

Das Anlagekapital beträgt wie im Vorjahre 2548398 M.

Die Hochgebirgsbahnen Südamerikas

behandelt Regierungsrat Wernekke in einem interessanten Aufsatz in der „Welt d. Technik", dem wir nachstehend einige bemerkenswerte Einzelheiten entnehmen. Wie der Verfasser am Schluß seiner Arbeit ausführt, gehören die Hochgebirgsbahnen Südamerikas zurzeit zu den höchsten der Welt; auch den Schwierigkeiten, die bei ihrem Bau zu überwinden waren, habe die alte Welt nichts ebenbürtiges an die Seite zu stellen. So liegt beispielsweise der Tunnel der Anden-Querbahn 450 m höher als die Straße über das Stilfser Joch und etwa 1000 m höher als der Mont Cenis-, Gotthard- und Simplonpaß.

Im Frühjahr v. J. ist eine Eisenbahn fertiggestellt worden, welche La Paz, die Hauptstadt von Bolivia, mit dem chilenischen Ort Arica an der Küste des Stillen Ozeans verbindet. La Paz besaß schon vorher zwei Eisenbahnverbindungen mit der Küste, eine mit dem chilenischen Hafen von Antofagasta, die zweite durch die Peruanische Südbahn, von denen die erstere 1145 km lang ist und etwa 48 Stunden Fahrzeit bis Antofagasta erfordert, die zweite bei 855 km Länge sogar 70—80 Stunden Reisezeit in Anspruch nimmt, weil hier die Eisenbahnfahrt durch eine Dampfschiffstrecke über den Titicaca-See unterbrochen wird. Demgegenüber bedeutet die neue Strecke mit 442 km Länge und einer Fahrtdauer von voraussichtlich 12—15 Stunden eine erhebliche Abkürzung. Die meterspurige Eisenbahn beginnt in Arica, einem Hafen, dessen Ausbau in Aussicht genommen ist, begleitet zunächst den Lluta-Fluß auf etwa 40 km, den sie wiederholt, zuletzt bei dem Orte Lluta mit 3, je 60 m weiten, gewölbten Brücken überschreitet, verläßt hier auf 604 m Seehöhe das Flußtal und wendet sich erst nördlich, dann östlich. Auf den nächsten 30 km kommen Steigungen bis zu 1:31,5 vor; von Km. 70 an beginnen die insgesamt 40 km langen Zahnradstrecken, hier ist die steilste Steigung 1:16,7. Auf dieser Strecke liegen auch eine Anzahl Tunnel, von denen der längste 145 m lang ist; ihre Gesamtlänge beträgt 700 m. Bei Laguna Blanca, 192 km von der Küste entfernt, erreicht die Bahn mit 4624 m Seehöhe ihren Gipfelpunkt. Bei Km. 217 überschreitet sie die bolivische Grenze, von wo ab bauliche Schwierigkeiten nicht mehr zu überwinden waren, und mündet bei Viacha in die bestehende Eisenbahnlinie Antofagasta-La Paz ein. Auf der Gebirgsstrecke war das Gelände so unwegsam, daß schon die Vorarbeiten kaum durchzuführen waren. Teilweise mußte beim Bau das zur Kesselspeisung nötige Wasser durch den Bau einer 120 km langen Leitung beschafft werden; da die durchzogene Gegend auf weite Strecken unbewohnt ist, mußten die Nahrungsmittel, zum Teil sogar das Trinkwasser, für die beim Bau Beschäftigten (zeitweilig 6000 Arbeiter) auf weite Entfernungen auf dem Rücken von Maultieren herangeschafft werden. Die gesamten zu bewegenden Bodenmassen erreichten die beträchtliche Menge von 5 Mill. cbm, die Baukosten sollen nach dem Vertrag etwa 60 Mill. M betragen; ausgeführt wurde der Bahnbau von einer englischen Firma (vgl. 1912 Nr. 21, S. 350 d. Ztg.).

Im Anschluß hieran folgen in dem Aufsatze einige Mitteilungen über Bau und Betrieb der Andenquerbahn, der Oroyabahn und der Peruanischen Südbahn. Die erstere Bahn, die bekanntlich Valparaiso am Stillen mit Buenos Aires am Atlantischen Ozean verbindet, weist u. a. die längste gerade Linie auf, die überhaupt eine Eisenbahn aufzuweisen hat, nämlich 338 km von Buenos Aires nach Mendoza. Nachdem diese Bahn das Mendozatal verlassen hat, finden sich zur Überwindung plötzlicher Höhenunterschiede eine Anzahl Spitzkehren. Auf diesen Strecken zeigen sich dem Reisenden der Aconcagua mit nahezu 7200 m

Höhe und noch andere ähnliche Bergriesen. Der Paß des Gebirges hat eine Höhe von 3900 m, er wird etwa 700 m tiefer von dem Scheiteltunnel durchbohrt, der, 3028 m lang, ziemlich geradlinig aber mit wechselndem Gefälle verläuft; er steigt von Westen unter 1 : 133 bis zum Scheitel (3204 m ü. M.) und fällt dann wieder unter 1 : 500. Die Strecke Buenos Aires-Mendoza wurde 1886 vollendet und erst im April 1910 konnte der Scheiteltunnel der Anden eingeweiht werden. Die Oroyabahn, die älteste der südamerikanischen Hochgebirgsbahnen, geht von dem Hafen Callao aus und erklimmt auf einer Entfernung von 222 km die beträchtliche Höhe von 4839 m. Hier betrugen die Baukosten 170 Mill. ℳ, d. h. gegen 800 000 ℳ für 1 km. Bei ihrer Erbauung waren ungeheure Schwierigkeiten zu überwinden, die bei Km 75 in 1600 m Höhe begannen; hier erbaute der leitende nordamerikanische Ingenieur H. Meiggs eine gewaltige, wohl einzig dastehende Spitzkehrenanlage. Mit Hilfe von 22 Weichen erklimmt die Bahn eine steile Felswand und zwischen den Weichen liegen Steigungen von 1 : 25. Von den schluchtenüberspannenden großen Brücken war die größte und am schwierigsten zu erbauende die 175 m lange Verrugas-Brücke. In den nach Überschreitung dieser Brücke folgenden 80 km mußten 57 Felsnasen durchtunnelt werden. Nach dem Tode des den Bau von 1870—77 leitenden Ingenieurs Meiggs ruhte der Bahnbau 14 Jahre lang; dann wurde die Bahn noch weitere 1052 m in die Höhe geführt; sie durchdringt den Gebirgsrücken auf einer Höhe von nahezu 4800 m mit dem gegen 1200 m langen Galera-Tunnel. Vom westlichen Tunneleingang bis Oroya beträgt die Entfernung nur noch 50 km, wobei die Bahn wieder um 1070 m fällt. Sehr große Schwierigkeiten bietet auch namentlich hinsichtlich der Unterhaltung die bereits eingangs erwähnte Peruanische Südbahn.

Wie der Verfasser mitteilt, wird voraussichtlich in Mittelamerika eine Bahn erbaut werden, die eine noch größere Höhenlage erreichen soll. Es wird beabsichtigt, die reichen Schwefellager des Popocatepetl durch eine elektrische Bahn zu erschließen, die bis auf 4700 m Höhe mit Steigungen bis 1 : 20 als Reibungsbahn, von da an als Zahnradbahn gebaut werden und eine Höhe von 5430 m erreichen soll. In diesem Zusammenhang soll noch erwähnt werden, daß im Novemberheft des „Weltcourier" eine übersichtliche Darstellung der höchsten Eisenbahnen der Erde gegeben ist. Als erste wird eine vor 2 Monaten dem Betrieb übergebene Bahn von der bolivianischen Stadt Potosi nach Station Rio Mulati an der Linie Antofagasta-Oruro mit etwa 4880 m Meereshöhe genannt, es folgen eine Bahn von Ascotan nach Collahuasi in Bolivia (4820 m), die Oroyabahn (4800 m), die Bahn Arica-La Paz (4624 m), die Peruanische Südbahn (4624 m), die peruanischen Strecken Arequipa-Puno (4471 m) und Oroya-Cerro de Pasco (4352 m), letztere zurzeit noch im Bau befindlich.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und Nebenbahnen** (ausschließlich derjenigen Bayerns) für Januar d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr		
			im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Personenverkehr	57 668 952	1106	+ 3 198 365	+ 49	+ 4,64
Güterverkehr . .	164 529 800	3077	+ 15 088 232	+ 247	+ 8,73

— **Erklärungen des preußischen Eisenbahnministers in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: „Durch die Presse geht die Nachricht, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erklärt habe, persönlich einer Aufhebung der Fahrkartensteuer sehr geneigt zu sein, nicht etwa im fiskalischen Interesse der Staatseisenbahnverwaltung, sondern aus verkehrstechnischen Gründen, um eine bessere Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Wagenklassen zu erzielen. — Wie wir erfahren, ist diese Mitteilung teils ungenau, teils unzutreffend. Unrichtig ist, daß der Minister sich für Aufhebung der Fahrkartensteuer ausgesprochen hat. Der Minister hat — ebenso wie in früheren Jahren — lediglich erklärt, daß er eine Abänderung der heutigen Fahrkartensteuer für erwünscht halte, weil durch deren verfehlten Aufbau Abwanderungen von Reisenden in niedrigere Klassen — namentlich aus der I. in die II. Klasse — hervorgerufen worden seien, die nur durch eine mehr gleichmäßige Verteilung der Steuer auf die drei oberen Klassen wieder rückgängig gemacht werden könnten. Damit verband der Minister die weitere Mitteilung, daß diese im Interesse einer besseren Verteilung der Reisenden auf die einzelnen Klassen erwünschte Maßnahme zurzeit leider nicht durchgeführt werden könne, weil einerseits das Reich außerstande sei, einer Minderung der Einnahmen aus der Fahrkartensteuer zuzustimmen und weil anderseits im Reichstag wenig Stimmung dafür bestehe, die I. und II. Klasse durch eine wenn noch so geringe Mehrbesteuerung der III. Klasse zu entlasten. — Ebenso unrichtig ist die weitere Mitteilung, der Minister habe — auf den geäußerten Wunsch nach einer Vermehrung der Nichtraucherabteile — erklärt, daß er für den Fall der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn im Interesse der schnelleren Abwicklung des Verkehrs die Raucherabteile beseitigen wolle. Der Minister ist vielmehr bei seinen Ausführungen davon ausgegangen, daß auf der Stadt-, Ring- und Vorortbahn die Verhältnisse anders lägen als auf der Hoch- und Untergrundbahn, wo das Rauchverbot zweifellos das Auffinden der Abteile auf den Stationen erleichtert und damit eine Beschleunigung des Verkehrs herbeigeführt habe. Wenn es sich um die Stadtbahn allein handle, würde es wohl geringem Bedenken begegnen, zur Erleichterung des gleichen betrieblichen Vorteils dem Beispiel der Hoch- und Untergrundbahn zu folgen. In den Vorortzügen mit ihren wesentlich längeren Fahrzeiten werde aber ein solches Verbot auf großen Widerstand stoßen. Auch erschwere der Umstand, daß der Bedarf an Raucherabteilen zu den einzelnen Tageszeiten sehr verschieden sei, eine allen Wünschen besser entsprechende Regelung. Wenn, wie er hoffe, die Stadt-, Ring- und Vorortbahn elektrisiert würden, sei neben der schnelleren und häufigeren Fahrgelegenheit eine Verkürzung des Aufenthalts auf den Stationen und für die verkehrsschwachen Stunden auch eine Verringerung der Wagenzahl geplant. Damit werde sich von selbst die Frage ergeben, ob und wie die Abteile für Raucher und Nichtraucher anders einzuteilen sind und ob vielleicht auf einzelnen Strecken Raucherabteile ganz entbehrt werden können."

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Januar d. J. bei einer Betriebslänge von 39 053 km (gegen 38 499 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Januar 1913	gegen Januar 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	44 425 000 ℳ	+ 2 348 000 ℳ	+ 46 ℳ
Güterverkehr	132 647 000 „	+ 12 326 000 „	+ 269 „
Sonstige Einnahmen .	13 582 000 „	+ 2 593 000 „	—
zusammen	190 654 000 ℳ	+ 17 267 000 ℳ	+ 377 ℳ

— **Schlafwagenzüge.** Es bestätigt sich, daß die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung beabsichtigt, in diesem Jahre reine Schlafwagenzüge zu fahren und sie in den Fahrplänen zu veröffentlichen. In den Zeiten des stärksten Reiseverkehrs ist in manchen Verkehrsbeziehungen schon früher eine Entlastung der Züge bereits dadurch herbeigeführt worden, daß die Schlafwagen als geschlossener Zugteil besonders durchgeführt wurden. Es war dies indes immer nur eine Betriebsmaßnahme, mit der das Publikum nicht rechnen konnte. Jetzt wird das anders. Im Verkehr mit Süddeutschland sind zwei solcher Schlafwagenzugverbindungen vorgesehen. Die eine gilt dem Verkehr nach Tirol und der Schweiz. In der Zeit vom 2. bis zum 15. Juli 1913 wird ein besonderer Schlafwagenzug wie folgt verkehren: Berlin, Anhalter Bahnhof ab 8.15 nachm., Halle 10.15 bis 10.19 München an 7.12 vorm. Der Zug wird aus zwei Wagengruppen gebildet, von denen die eine für München, die andere für Lindau bestimmt ist. Die Teilung des Zuges erfolgt in Augsburg und die Weiterführung des Lindauer Zugteils im Plane des Vorzugs D 70, mit dem die Ankunft in Lindau nach 9 Uhr vormittags erfolgt. Die Aufenthalte bei dem Zuge sind auf die notwendigsten beschränkt, womit weniger eine Beschleunigung als eine glatte Durchführung des Zuges und eine ruhige Fahrt erreicht werden soll. Das oftmalige Anhalten eines Zuges wird vielfach gerade von den Schlafwagenreisenden recht lästig empfunden, weil das Bremsgeräusch beim Anhalten, die Verlangsamung der Geschwindigkeit, das Geräusch am stehenden Zuge und das Wiederanziehen im Schlafe stört. In der Richtung von München und Lindau nach Berlin ist ein solcher Zug nicht vorgesehen. Der Rücklauf der Schlafwagen erfolgt mit fahrplanmäßigen Zügen am Tage, damit die Wagen abends in Berlin schon wieder Verwendung finden können.

Die andere Schlafwagenzugverbindung ist zwischen Berlin und Frankfurt (Main) in Aussicht genommen. Sie soll dort die zeitweise stark besetzten Züge D 2 und D 1 entlasten. Um in

Frankfurt den Übergang vom Schlafwagenzuge auf den Zug D 2 zur Weiterfahrt und in der Gegenrichtung vom Zuge D 1 auf den Schlafwagenzug sicher zu stellen, wird der Schlafwagenzug von Berlin als Nachzug zum Zuge D 2 und in der Gegenrichtung als Vorzug zum Zuge D 1 befördert. Die Abfahrt von Berlin Anh. Bahnh. erfolgt 10.40 nachts und die Ankunft in Frankfurt um 7 Uhr vorm. Die Abfahrt von dort 10.16 abends und die Ankunft in Berlin 7.30 vorm. Auch im Fahrplan dieser Züge ist der Grundsatz durchgeführt, zur Erzielung einer ruhigen Fahrt möglichst weite Strecken ohne anzuhalten zu durchfahren. Für das Fahrplanjahr 1913/14 ist das Verkehren der Züge in der Zeit vom 7. bis 16. Mai, 30. Juni bis 16. Juli, 2. August bis 1. September, 22. bis 24. Dezember, 1. bis 3. Januar 1914 sowie 9. bis 12. und 14. bis 17. April 1914 vorgesehen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Züge bewähren. Sollten sie Anklang finden, so wird die Staatsbahnverwaltung bei ihrer Einrichtung wohl kaum stehen bleiben, sondern damit auch auf anderen verkehrsreichen Strecken vorgehen.

— **Die neue Tarifstation Ruhleben.** Unter den großen Industrieanlagen, die sich im Norden und Westen vor dem Berliner Häusermeer ausbreiten, treten besonders die hohen, massigen Gebäude der elektrischen Werke am Nonnendamm bei Spandau hervor. Sie bedecken zusammen mit den Spandauer militärfiskalischen Werken das Gelände, wo Spree und Havel im rechten Winkel zusammentreffen. Hier erzeugen die weltbekannten Siemens- und Schuckertwerke ihre Kabel, Dynamos, Stellwerke usw., während in der Nachbarschaft die staatlichen Werkstätten (Artilleriewerkstatt, Geschützgießerei-, Munitions-, Gewehr- und Pulverfabrik) am Kriegswerkzeug arbeiten. Ein großer Teil des Spandauer Güterverkehrs besteht in der Zufuhr der Rohstoffe für diese Werke und in der Versendung ihrer Erzeugnisse. Bis vor kurzem waren sie durch ein gemeinsames Anschlußgleis mit den Gleisen des Spandauer Bahnhofs verbunden; beim Umbau der Spandauer Bahnanlagen wurde jedoch der Gleisanschluß nach Ruhleben — dem bekannten Auswandererbahnhof — verlegt, wobei ein besonderer Übergabebahnhof hergestellt wurde. In diesen Übergabebahnhof wird im Laufe des Frühjahrs auch das Anschlußgleis des Spandauer städtischen Hafens eingeführt werden, so daß in Ruhleben jährlich etwa 50 000 Wagen von der Staatsbahn zu übernehmen und zu übergeben sind. Bei einer solchen Verkehrsmenge empfiehlt es sich aus betriebswirtschaftlichen Gründen, die Wagen nicht mehr nach und von Spandau zu überführen, sondern die fahrplanmäßigen Güterzüge zum Ein- und Aussetzen in Ruhleben selbst halten zu lassen. Gleichzeitig wird Ruhleben mit eigenen Tarifentfernungen ausgerüstet werden und eine eigene Güterabfertigung erhalten. Jedoch bleiben die Abfertigungsbefugnisse auf den Verkehr der Anschlußwerke — außer den militärfiskalischen und Siemenswerken auch die chemische Fabrik Griesheim — und des Hafengleises beschränkt. Freiladegleise sind nicht vorhanden.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Januar d. J. ist die Gestellung an offenen und bedeckten Wagen bedeutend höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist bei beiden Wagengattungen niedriger gewesen. Wegen Wagenüberflusses mußten große Mengen von Wagen aufgestellt werden. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 472 399	2 890 931	+ 418 532	+ 17,0
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	95 092	111 190	+ 16 098	+ 17,0
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	11 963	9 010	— 2 953	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	460	347	— 113	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 697 232	1 828 975	+ 131 743	+ 7,8
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	65 278	70 345	+ 5 067	+ 7,8
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	3 099	2 109	— 990	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	119	81	— 38	—
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr im ganzen	636 972	714 773	+ 77 801	+ 12,2
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr für den Arbeitstag im Durchschnitt	24 499	27 491	+ 2 992	+ 12,2

— **Die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft in der hessischen Zweiten Kammer.** Bei der Fortsetzung der Etatsberatung erklärte Finanzminister Dr. Braun in bezug auf die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft, daß einem Ersuchen um Revision des Eisenbahngemeinschaftsvertrages, die in diesem Vertrage überhaupt nicht vorgesehen sei, nur dann Folge geleistet werden könne, wenn ein solches Ersuchen von beiden Kammern ausgesprochen werden würde. Aber auch dann müsse die Regierung ein Eingehen auf ein solches Ersuchen noch als bedenklich bezeichnen. Die Überschußanteile Hessens seien in den letzten Jahren höher gestiegen als je zuvor. Daß die Frage der Tilgung der Staatsschuld sich habe gesetzlich ordnen lassen, beruhe allein auf dem Bestehen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Die Eisenbahneinnahmen seien ein Eckpfeiler des hessischen Staatshaushaltes. Angesichts des glänzenden Aufschwunges der hessischen Überschußanteile sowie des ständig wachsenden Entgegenkommens Preußens gegenüber den hessischen Wünschen müsse er darauf hinweisen, wie schwer der Staatshaushalt Hessens und seine wirtschaftlichen Interessen durch ein auch nur unkluges Verhalten erschüttert werden könnten; er müsse sich deshalb seinem Amtsvorgänger anschließen, der den Wunsch ausgesprochen habe, eine Erörterung über den preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrag ohne zwingende Gründe nicht herauszufordern.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat Januar d. J. bei einer Bahnlänge von 7145 (7032) km 5 270 511 (4 959 800) Fahrausweise ausgegeben und 2 173 580 (2 082 952) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 4 468 770 (4 198 525) *M*, aus dem Güterverkehr 11 121 886 (10 655 003) *M*, aus dem Gepäckverkehr 302 030 (281 695) *M* und aus dem Tierverkehr 337 314 (324 561) *M*, zusammen 16 230 000 *M* gegen 15 459 784 *M* im gleichen Monat des Vorjahres, sohin mehr um 770 216 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat Januar d. J. an Fahrausweisen 737 (705) mit 668 (637) *M*, an Gütern 304 (296) t mit 1604 (1561) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2272 (2198) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Januar d. J. bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 325 545 (1 270 270) Fahrausweise ausgegeben und 1 046 461 (958 771) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 891 926 (835 270) *M*, aus dem Güterverkehr 2 672 103 (2 405 356) *M*, aus dem Gepäckverkehr 25 526 (25 147) *M* und aus dem Tierverkehr 32 082 (30 641) *M*, zusammen 3 621 637 *M* gegen 3 296 414 *M* im gleichen Monat des Vorjahres, sohin mehr um 325 223 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat Januar d. J. an Fahrausweisen 1446 (1385) mit 1000 (938) *M*, an Gütern 1141 (1046) t mit 2949 (2657) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 3949 (3595) *M*.

— **Die Frage der württembergischen Nebenbahnen.** Der „Schwäb. Merkur“ schreibt: Bei der Generaldebatte über den Etat wie bei der allgemeinen Besprechung des Entwurfs eines Eisenbahnbaukreditgesetzes ist im Landtag auch die Frage, welche Einwirkung die Betriebsergebnisse der Nebenbahnen auf die Eisenbahnrente haben, lebhaft erörtert worden. Um nun für die Beurteilung dieser strittigen Frage sichere Unterlagen zu bekommen, werden zurzeit im Schoß der Eisenbahnverwaltung auf Veranlassung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, soweit sich das zahlenmäßig überhaupt erfassen läßt, Erhebungen darüber angestellt, in welcher Weise die Nebenbahnen die Geschäftsabschlüsse der württembergischen Staatsbahnen im ganzen beeinflussen. Von wissenschaftlichen Vertretern der Volkswirtschaft ist diese Frage bekanntlich auch schon zum Gegenstand von Studien gemacht worden. Die Regierung legt offenbar Wert darauf, mit ziffermäßigen Feststellungen aufwarten zu können, wenn die Frage im Parlament wieder angeschnitten wird.

— **Der Jahresbericht der Berliner Handelskammer für 1912** liegt nunmehr in seinem ersten Teil vor, der, wie bisher, einen Überblick über die allgemeine wirtschaftliche Lage sowie einen Bericht über die Wirksamkeit der Kammer enthält. Wie aus dem Inhalt des ersteren hervorgeht, hat das Wirtschaftsjahr 1912 die drei voraufgegangenen Jahre, die doch auch schon einen stetigen Fortschritt aufzuweisen hatten, auf den meisten Gebieten überholt. Man kann sagen, daß die Aufwärtsbewegung im großen ganzen eine allgemeine war, obwohl im letzten Teile des verflossenen Jahres die wirtschaftliche Entwicklung eine Reihe von starken Hemmnissen zu überwinden hatte, die zum Teil bereits aus den Vorjahren übernommen waren, wie die ungünstige Lage des Baumarktes und die Lebensmittelteuerung. Hierzu gesellten sich im letzten Vierteljahr in erster Linie politische Ereignisse und Vorgänge auf dem Kapitalmarkt, die zwar nicht sofort, aber doch nach und nach störend auf den Wirtschaftskörper einwirkten, so daß das Jahr mit einer Ab-

schwächung der geschäftlichen Regsamkeit schloß. Immerhin fand diese Stockung in den Verhältnissen der einheimischen Wirtschaft auch in den letzten beiden Monaten des Jahres noch keine wesentliche Stütze; sie bewahrte auch in ihnen im allgemeinen die gesunde Grundlage der ersten zehn Monate für eine gedeihliche Fortentwicklung.

Am deutlichsten kommt der wirtschaftliche Aufschwung in der Steigerung des Warenverkehrs zum Ausdruck. Einen Beleg für die gleichmäßig steigende Gütererzeugung bringen die Nachweise über den Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen, wonach dieser in den ersten zehn Monaten des Jahres 1912 um 8 % gegen das Vorjahr gestiegen ist*). Rechnet man hierzu die Menge von Gütern, die gleichzeitig den Wasserweg benutzte, so ergibt sich, daß die Gesamtwarenbewegung im Jahre 1912 einen außergewöhnlichen Umfang erreichte. Die Menge der Waren, die Deutschland im Jahre 1912 einführte, überstieg nur um 4—5 % die Einfuhr des Vorjahrs, dagegen nahm die deutsche Ausfuhr um 11 % zu. Hervorzuheben ist die starke Erhöhung des einheimischen Kohlen- und Roheisenverbrauchs, der in ersterem Falle um 9—10 % (4—5 % im Vorjahr), in letzterem um 12—13 % gegenüber dem Verbrauch des Vorjahrs gestiegen ist. Dabei steigerte sich die Menge der deutschen Kohlenausfuhr in gleicher Zeit um etwa 17 % und die Ausfuhr von Roheisen nahm in gleichem Maße zu wie der Absatz im Inland.

Das verflossene Jahr kann als ein Zeitraum hoher Rohstoffpreise angesehen werden, was besonders auf dem Metallmarkt in Erscheinung trat. Die Lage des Arbeitsmarktes war nicht so günstig, wie man nach dem Wachstum der Warenerzeugung hätte vermuten können; nach den Ermittlungen kamen im Durchschnitt der ersten zehn Monate auf 100 angebotene Arbeitsstellen 119 (115 i. V.) arbeitsuchende Personen. Das den Geldmarkt während des Jahres 1912 beherrschende Losungswort war: Vorsicht in der Kreditgewährung, möglichste Einschränkung der Geldbedürfnisse und Vermeiden von Ausschreitungen der Unternehmungslust am Waren- und Effektenmarkt. Die Reichsbank ließ den seit September 1911 bestehenden Diskontsatz von 5 % bis Mitte Juni 1912 bestehen und ermäßigte ihn auch dann nur um ½ %, wodurch ihr Goldbestand auf eine bisher nicht erreichte Höhe gebracht wurde (982.2 Millionen Mark am 22. Juni 1912). Durch diese Diskontpolitik war es möglich, abweichend von den westlichen Nachbarländern, die Heraufsetzung des Diskonts auf 5 % in Deutschland bis zum 24. Oktober hinauszuschieben. Die Kurse der einheimischen Staatsanleihen gestalteten sich trotz der günstigen Finanzgebarung wesentlich niedriger als am Schluß des vorangegangenen Jahres, was wohl auf allgemeine weltwirtschaftliche und politische Vorgänge zurückzuführen ist. Für den Getreidehandel brachte das Jahr 1912 eine Fülle von Anregungen, die teils mit den allgemeinen politischen Vorgängen, teils mit den Witterungsverhältnissen zusammenhingen. Die Entwicklung der deutschen Schutzgebiete war gleichfalls eine günstige. Wenn auch ein starker Aufschwung nicht eintrat, so waren doch auf allen Gebieten gute Ergebnisse zu verzeichnen, zumal auch besondere Erschütterungen, wie Aufstände, Mißernten usw., ausblieben. Von größter Bedeutung war hier das rüstige Fortschreiten der Bahnbauten.

Für die Beurteilung des im laufenden Jahre zu erwartenden Verkehres und Verkehrszuwachses ist von ausschlaggebender Bedeutung, ob mit einer längeren Fortdauer der bestehenden Hochkonjunktur gerechnet werden darf. In dieser Hinsicht glaubt die Handelskammer nur mit größter Zurückhaltung urteilen zu dürfen. Die Grundlage unserer Wirtschaftsentwicklung sei gesund und der große Auftragsbestand, der zurzeit gebucht sei, verbürge allein noch für längere Zeit die Fortdauer des guten Geschäftsganges; auch dürfe man hoffen, daß nach der Klärung der politischen Verhältnisse mancher bisher aufgeschobene Bedarf hervortreten werde. Auf der anderen Seite weist die Handelskammer darauf hin, daß der wirtschaftliche Aufstieg in Deutschland schon seit längerer Zeit bestehe, so daß schon deshalb Vorsicht geboten sei; denn die Erfahrung lehre, daß die Entwicklung sich in Wellenbewegungen vollziehe. Nicht zu unterschätzen sei auch das Gefühl der Unsicherheit der internationalen Lage, das die Gefahren langfristiger Unternehmungen scharf beleuchte. Aber auch wenn der Weltfrieden erhalten bleibe, dürfe man eine Fortsetzung der wirtschaftlichen Entwicklung in gleichem Maße wie im Jahre 1912 nicht unbedingt erwarten. Im großen und ganzen herrsche in gewerblichen Kreisen die Ansicht vor, daß sich im Jahre 1913 eine Abschwächung der Konjunktur anbahnen werde. — Diese Befürchtung kann man häufig von Kaufleuten und Industriellen aussprechen hören; sie wird insbesondere mit den großen finanziellen Schädigungen begründet, die die politischen Verhältnisse vielen Gewerben in Deutschland schon zugefügt haben und noch zufügen werden, weil weite und aufnahmefähige Gebiete des Ausfuhrhandels (Balkan, Türkei, Rumänien und Österreich-Ungarn) sich in einer finanziellen Krisis befänden.

*) Nach den bis jetzt vorliegenden Ziffern für die Monate Januar bis einschl. November 1912 sind die Einnahmen des Güterverkehrs der deutschen Eisenbahnen ohne Bayern um 7,5 % gestiegen.

— **Baurat Theodor Lechner** in München ist, wie bereits in Nr. 4 kurz angedeutet, am 1. d. M. aus der Direktion der Lokalbahn A.-G. in München ausgeschieden, ohne indes die Verbindung mit der Gesellschaft aufzugeben. Lechner verbleibt in den Aufsichts- und Verwaltungsräten der Tochtergesellschaften und in der Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft, und es ist außerdem dessen Wahl in den Aufsichtsrat der Münchener Lokalbahn A.-G. im Frühjahr zu erwarten. Bei diesem Anlaß teilen wir über die bisherige Wirksamkeit des genannten Herrn, der sich um das Verkehrswesen, insbesondere das Neben- und Kleinbahnwesen Deutschlands, mannigfache hohe Verdienste erworben hat, folgendes mit:

Lechner war nach Erledigung des Augsburger Realgymnasiums, der Münchner Technischen Hochschule und der bayerischen Staatsprüfung als Bauingenieur durch mehrere Jahre bei der bayerischen Staatsbahn tätig. Die damalige Überfüllung des Staatsdienstes war für Lechner die Veranlassung (1880), sich um die Stelle eines von der Lokomotivfabrik Krauß in München gesuchten Ingenieurs für den Bau und Betrieb von Lokalbahnen mit Erfolg zu bewerben. Es war in jener interessanten Zeit, welche in der allgemeinen Entwicklung des Eisenbahnwesens einen Markstein bilden dürfte, indem sich damals die Loslösung der reinen lokalen Bahnen von dem herkömmlichen System der Hauptbahnen hinsichtlich des Baues sowohl wie des Betriebes vollzog. Ocholt-Westerstede in Oldenburg, die von Krauß & Co. erbaute Feldabahn in Sachsen-Weimar und manche andere waren als Musterbahnen (in ihrer Art) entstanden und Lechner fand bei dem Bau und Betriebe der gleichfalls von Krauß & Co. gegründeten Kaysersberger Talbahn im Elsaß Gelegenheit, Erfahrungen auf diesem Sondergebiete des deutschen Bahnwesens zu sammeln. Welch' große Bedeutung gerade das System der Neben- und Kleinbahnen inzwischen erlangt hat, lehrt die Statistik, wonach die Zeit nicht mehr fern ist, daß die Hälfte aller deutschen Bahnen als Neben- und Kleinbahnen anzusprechen ist.

Die genannten, in der denkbar einfachsten Weise eingerichteten Bahnen erregten in der Fachwelt ein gewisses Aufsehen, so daß ihre Grundsätze in der Fachwelt vielfach anerkannt und nachgebildet wurden. Letztere mußten allerdings im Laufe der Jahre eine teilweise Umbildung erfahren.

Die gemachten Erfahrungen führten (1886) zur Gründung der Lokalbahn-, Bau- und Betriebsunternehmung Lechner & Krüzner in München, aus welcher (1887) die Lokalbahn A.-G. hervorgegangen war. Die junge Gesellschaft nahm in kurzer Zeit eine ungeahnte Ausdehnung. Das Aktien- und Obligationskapital wuchs in den ersten 10 Jahren auf insgesamt 40 Millionen Mark und die Anzahl der Bahnkilometer auf 714 an. Heute sind es 877 Bahnkilometer, welche von der Gesellschaft betrieben und kontrolliert werden.

Es wurde bereits bei Gelegenheit des 25jährigen Jubiläums der Gesellschaft im Februar 1912 hervorgehoben, daß die Bahnbauten nach System und Lage von der mannigfaltigsten Art sind: voll- und schmalspurig, Straßenbahnen, Zahnradbahnen, Bahnen mit Rollbockverkehr (so die Forster Stadtbahn mit 80 Fabrikanschlüssen), Linien mit Dampf- und elektrischem Betrieb. Gerade dem letzteren war schon frühzeitig — dank der Anregung Lechners — besondere Beachtung und Pflege zuteil geworden, so daß heute 6 Bahnen mit elektrischem Betrieb ausgerüstet sind. Meckenbeuren-Tettnang gab das erste Beispiel einer vollspurigen elektrischen Bahn Deutschlands, welche gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr zu dienen hat, und Murnau-Oberammergau ist die erste, mit Einphasen-Wechselstrom eingerichtete und an den Vereinseinrichtungen teilnehmende deutsche Nebenbahn.

Aber auch technischen Neuerungen auf dem Gebiete des Lokomotiv- und Wagenbaues, eines dichten und tunlichst raschen Betriebes und der Unterstützung der Verkehrsentwicklung (Automobilbetrieb auf den Zufahrtsstraßen des bayerischen Hochlandes) wurden ohne Zaudern eingeführt, sobald ökonomische Vorteile davon zu erwarten waren.

Bei Lösung all dieser verschiedenartigen Aufgaben, welche eine besondere Behandlung jedes einzelnen Falles bedingten, war stets Lechner, neben dem leider zu früh verstorbenen Direktor Krüzner, die eigentlich anregende und führende Kraft, wobei zu beachten bleibt, daß die Bestimmung des jeweilig besten Systems nicht weniger schwierig ist, als die Vorausberechnung des finanziellen Wertes einer neuen Linie. Doch beschränkte sich Lechners Tätigkeit bekanntermaßen nicht auf die Lokalbahn-A.-G. Während seiner 12jährigen Zugehörigkeit zur Münchener Handelskammer behandelte L. allgemein wirtschaftliche und verkehrstechnische Fragen des Kanal- und Eisenbahnwesens (Tariffragen, deutsch-schweizerische und deutsch-öster-

reichische Grenzbahnen, Eisenbahngemeinschaft, Personenklassensystem) und beschäftigte sich in Abhandlungen und Vorträgen mit „Spezialbahnen", „Elektrischem Bahnbetrieb", „Bergbahnen", „Erfahrungen einer Amerikareise" und „Amerikanische Bahnen". Seine „Eisenbahntechnischen Studien (eine Serie von Aufsätzen)" und die Abhandlung über die Münchener Frage der „Bebauung der Kohleninsel im Zusammenhange mit dem Münchener Bahnnetze" fanden vielseitige Beachtung. Daß auch Bestrebungen auf dem Gebiete des „Heimatschutzes" gepflogen und belletristische alpine Aufsätze veröffentlicht wurden, sei nur nebenbei erwähnt. Beim Rückblicke auf ein so weites und reiches Arbeitsfeld, von dem hier nur die besonders hervortretenden Punkte hervorgehoben wurden, kann man nur den herzlichen Wunsch aussprechen, daß die Arbeitskraft des Baurats Lechner noch lange ungeschwächt erhalten bleiben möge. Man darf hoffen, daß namentlich für das Eisenbahnwesen noch manche befruchtende Anregung von ihm zu erwarten ist.

— **Empfehlung einer Jubiläumsschrift.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers an die Königlichen Eisenbahndirektionen macht diese auf ein im Verlage von Ernst Hofmann & Co., Berlin W. 35, unter dem Titel „Wilhelm II. 25 Jahre Kaiser und König" erschienenes Werk von Professor Dr. P. Meinhold aufmerksam, das geeignet sei, die Liebe und Verehrung für Seine Majestät den Kaiser und König zu stärken und zu vertiefen. — Der Minister weist die Königlichen Eisenbahndirektionen an, die Bediensteten und namentlich auch die Eisenbahnvereine auf das Werk aufmerksam zu machen. Der Preis beträgt für das geheftete Exemplar 3,50 ℳ, für das gebundene Exemplar 4,50 ℳ. Die Verlagsbuchhandlung hat sich bereit erklärt, für je hundert Exemplare den Betrag von 75 ℳ der Behörde, durch die ihr der Lieferungsauftrag zugeht, zur freien Verfügung zu stellen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen sollen deshalb die in ihrem Bezirk erfolgenden Bestellungen sammeln und der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin mitteilen, die den Bezug des Werkes für den ganzen Staatsbahnbereich vermitteln wird. Der von der Verlagsbuchhandlung ihrem Anerbieten gemäß etwa zu zahlende Betrag ist von der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin dem Eisenbahn-Töchterhort zuzuführen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Wilhelm Niemann, bisher in Essen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg und Lucht, bisher in Stettin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Essen. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Otto Heckler in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt.

Österreich.

— **Die österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1911.** Das Eisenbahnministerium versendet soeben die beiden Teile der Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1911. Der erste Teil behandelt die Haupt- und Lokalbahnen, der zweite die Kleinbahnen und die diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie die Schleppbahnen. Die Gesamtlänge (Baulänge) der Haupt- und Lokalbahnen betrug mit Ende des Jahres 1911 rund 22 669 km, das ist um 107 km oder 0.47% mehr als im Jahre 1910. Von dieser Gesamtlänge entfallen auf die Staatsbahnen 13 001 km und auf die Privatbahnen 9668 km. Für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen wurden bis Ende des Jahres 1911: 5658 Millionen Kronen aufgebracht. Dieser Betrag setzt sich aus folgenden Posten zusammen: Baukosten und Kaufpreis für erworbene Bahnen 827 Millionen, Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 686 Millionen, zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 2204 Millionen, kapitalisierte Rente 873 Millionen und sonst beschafftes Kapital 1068 Millionen Kronen. Hiervon waren Ende 1911: 339 Millionen getilgt. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetrieb und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich mit Ende 1911 auf 2893 Millionen Kronen, wovon 231 Millionen getilgt waren.

Im Berichtsjahr wurden auf sämtlichen Haupt- und Lokalbahnen 276 6 Millionen Personen (hiervon 206 3 Millionen auf den Bahnen im Staatsbetrieb) befördert, das ist für 1 km Betriebslänge 12 165 (Staatsbetrieb 10 873, Privatbetrieb 18 682) Personen. Gegenüber dem Jahre 1910 weist der Personenverkehr eine Steigerung um 8 65% (Staatsbetrieb 9 29 Privatbetrieb 6.80) auf. Von den beförderten Personen benutzten 0,42 % (Staatsbetrieb 0 26) die I Klasse, 5 87 (4 75) die II. Klasse und 92 62 (93 87) die III. Klasse. 1 09% (1.12) entfielen auf Militärpersonen — Was den Güterverkehr betrifft, so wurden 146,1 Millionen t (hiervon Staatsbetrieb 98 8 Millionen), das ist für 1 km Betriebslänge 6381 (Staatsbetrieb 5165, Privatbetrieb 12 538) t befördert und 16 334 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt. Gegenüber dem Jahre 1910 hat die beförderte Gütermenge eine Zunahme von 6,20 % (Staatsbetrieb 6,89, Privatbetrieb 4,78 Prozent) erfahren

Die gesamten im Berichtsjahre erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf rund 1047 Millionen Kronen (= 45 615 Kr. für 1 km Betriebslänge), wovon 826 Millionen (= 43 170 Kr. für 1 km) auf den Staatsbetrieb und 221 Millionen Kronen (= 57 886 Kr. für 1 km) auf den Privatbetrieb entfallen. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 781 Millionen (Staatsbetrieb 629, Privatbetrieb 152 Millionen) Kronen. Im Vergleich zum vorhergehenden Jahre stiegen die Betriebseinnahmen um 6,58 % (Staatsbetrieb 7.20, Privatbetrieb 4 35) und die Betriebsausgaben um 3,44 % (Staatsbetrieb 3.42, Privatbetrieb 3.50). Der mit 266 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 197, Privatbesitz 69 Millionen) bezifferte Betriebsreinertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergibt für 1 km Betriebslänge 11 579 Kr. (Staatsbetrieb 10 314 Privatbetrieb 17 924 Kr.), gegen 228 Millionen Kronen (Staatsbetrieb 163, Privatbetrieb 65 Millionen), beziehungsweise 10 003 Kr. (Staatsbetrieb 8650, Privatbetrieb 17 203 Kronen) im Jahre 1910.

Die Gesamtlänge der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen belief sich mit Schluß des Jahres 1911 auf rund 718 km (gegen 1910 + 22 km = 3 29 %). Hiervon entfielen auf den elektrischen Betrieb 618 km, auf den Dampfbetrieb 98 km, auf reine Drahtseilbahnen rund 2 km und auf Pferdebahnen 1 km. Zahnradbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betrieb 0,8 km und von jenen mit Dampfbetrieb 14,2 km. Sämtliche ausgewiesenen Kleinbahnen sind Privatbahnen. — Das aufgebrachte Anlagekapital betrug mit Ende 1911: 313 1 Millionen Kronen (gegen 1910 + 4,88 %). Das verwendete Anlagekapital bezifferte sich mit Ende 1911 auf 303,2 Millionen Kronen (+ 5,31 %) und das getilgte auf 8,3 Millionen Kronen (+ 13,89 %).

Die Betriebseinnahmen betrugen 69.85 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 67.56 Millionen). Für 1 km Betriebslänge bezifferten sich diese auf 102 136 Kr., das ist gegenüber dem Jahre 1910 mehr um 8,49 % und für 1 km Betriebslänge mehr um 5,78 %. Von den Transporteinnahmen entfielen auf den Personenverkehr 98 79 %. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 47,95 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 45,77 Millionen), das ist für 1 km Betriebslänge 70 108 Kr. Gegenüber dem Vorjahr sind die eigentlichen Betriebsausgaben im ganzen um 8,72 % und für 1 km Betriebslänge um 6 01 % gestiegen. Der Betriebsreinertrag ergibt für 1 km Betriebslänge ein Reinerträgnis von 37 370 Kr., während der Reinertrag im vorhergehenden Jahre 23.33 Millionen Kronen für 1 km Betriebslänge 34 986 Kr. betragen hat.

Die Anzahl der Schleppbahnen betrug mit Ende des Jahres 1911: 2476 mit einer Gesamtlänge von 1376 km.

— **Die Donau-Adria-Bahn.** Wie Statthaltereirat Grioni in der „N. Fr. Presse" ausführt, lassen es die veränderten politischen Verhältnisse wahrscheinlich erscheinen, daß die Donau-Adria-Bahn bis zu einem albanesischen Hafen bald ausgebaut werden wird. Wird sie bis zu einem albanesischen Hafen oder einem montenegrinischen Hafen geführt, so würden die Industrie Österreichs und der Transithandel in Triest sowie auch der Personenverkehr Österreichs in Mitleidenschaft gezogen werden. Insbesondere wird Saloniki ein gefährlicher Wettbewerbspunkt für Triest werden, wenn ein albanesischer Hafen zur Blüte gelangt. Bei der etwaigen Einräumung eines kommerziellen Zuganges zur Adria an Serbien muß daher Österreich, wie der Verfasser darlegt, darauf bestehen, daß zugleich mit dem Bau der Adriabahn die Arbeiten der Eisenbahnen von Uzice nach Vardischte (Visegrad-Sarajevo-Mostar-Metkovic zum Meer), 60 km, und von Uvac über den Sandschak Novibasar nach Mitrovica, 200 km, begonnen werden.

Ungarn.

— **Neue Hafen-Speicherbauten in Fiume.** Der Fiumaner Hafen wird demnächst um einige neue Warenspeicher erweitert werden. Noch im Laufe der nächsten Monate werden zwei mächtige neue Abgabemagazine dem öffentlichen Verkehr übergeben werden; weiter soll noch im Laufe dieses Jahres mit dem Bau zweier neuer Lagerhäuser begonnen werden. Hierdurch wird die Aufnahmefähigkeit der Gütermagazine um 5000 Wagenladungen erhöht. Die Erbauungskosten dieser vier Speicher sind mit 6 Millionen Kr. veranschlagt. Außer diesen Bauten werden auch von den ungarischen Staatsbahnen große Ergänzungs-, Um- und Zubauten und ausgedehnte Erweiterungsarbeiten — unter anderem ein großer, dreistöckiger Warenspeicher am Franz-Salvator-Ufer — aufgeführt. Im Anschluß an diese Arbeiten müssen auch die Bahnhofsanlagen beträchtlich vergrößert werden, um den gesteigerten Ansprüchen ohne Hin-

derung des erhöhten Umschlagverkehrs entsprechen zu können. Deshalb ist die Verlegung der ausgedehnten Heizhausanlagen nunmehr unaufschiebbar geworden. Deren Verlegung und Ergänzung beansprucht einen Kostenaufwand von nahezu 4½ Mill. Kronen. Die Arbeiten sind übrigens dermaßen vorgeschritten, daß die Mehrzahl der Oberbauten im Laufe dieses Jahres bereits fertiggestellt sein wird. Der kreisförmige Lokomotivschuppen und die neue Werkstätte werden mit allen Neuerungen der Technik ausgestattet sein.

— Freifahrtvollmachten für die Beamten der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt. Laut Erlaß des Handelsministers wurden den genannten Organen Freifahrtvollmachten erteilt, auf Grund deren die Inhaber berechtigt sind, sämtliche Eisenbahnen und Schiffsgelegenheiten Ungarns, Kroatiens und Slavoniens unentgeltlich zu benutzen, mit der Befugnis, selbständige Verfügungen treffen zu können. Die Ausweise sind in ungarischer und kroatischer Sprache ausgestellt, und es sind ihnen auch die Bestimmungen der Dienstordnung der Generalinspektionsorgane beigefügt. Die Gültigkeit erstreckt sich übrigens auch auf die Züge der Kriegsfahrordnung. Durch diese Vereinfachung ist die Ausstellung einer Unmasse von Freifahrtscheinen und Jahresfreikarten überflüssig geworden.

— Personalnachrichten. Der Oberinspektor der ungarischen Staatsbahnen Berthold Pellet, der zugleich als Direktorstellvertreter bei der Ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft gewirkt hat, Oberinspektoren **Theodor Ludwig** und Julius Heeger sind in den Ruhestand getreten.

Übrige europäische Länder.

— Eisenbahnwagen für die Beförderung von Luftfahrzeugen sollen von der französischen Staatsbahnverwaltung beschafft werden. Die Wagen sollen mit drei Türen und herabklappbaren Seitenwänden versehen sein. Ihre Länge soll 12 m, über den Puffern 13,10 m, die Breite des Kastens 2,68 m und die Höhe 1.765 m betragen. Es ist beabsichtigt, 30 derartige Wagen anzuschaffen.

— Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Der Gotthard-Vertrag soll in der am 25. März beginnenden Tagung der Bundesversammlung endlich behandelt werden; die Nachtragsbotschaft des Bundesrates ist den Mitgliedern der Kommissionen der eidgenössischen Räte vertraulich zugestellt worden; die Kommission des Nationalrates wird sich am 25. Februar, die des Ständerates am 5. März zur Vorberatung versammeln. Einer Zeitungsmeldung, die Angelegenheit werde voraussichtlich erst in der Juni-Session zur Behandlung kommen, wurde in einer halbamtlichen Mitteilung des Bundesrates bestimmt widersprochen.

Nachdem die Berner Alpenbahngesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon) mit der Thunerseebahn vereinigt worden war, an die vorher das Dampfschiffunternehmen des Thuner- und Brienzersees übergegangen ist, wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates der neuen Gesellschaft vom 8. Februar unter anderen Geschäften das neue Verwaltungsreglement sowie das Reglement über die Organisation der allgemeinen Verwaltung und des Betriebsdienstes genehmigt. Das Verwaltungsreglement umschreibt die Obliegenheiten und Zuständigkeiten des Verwaltungsrates, bestehend aus 34 Mitgliedern; des Verwaltungsausschusses, bestehend aus 11 Mitgliedern; der Direktion, bestehend aus 5 Mitgliedern, sowie des Direktors der B. L. S., alle im Rahmen der einschlägigen Bestimmungen der Gesellschaftsstatuten. Diese Neuordnung war durch die Verschmelzung notwendig geworden. Der Direktion gehören an Nationalrat Hirter, Bern, zugleich Präsident des Verwaltungsrates und des Verwaltungsausschusses; Regierungsrat Könitzer, Bern; Nationalrat Bühler, Frutigen; Regierungsrat Lohner, Bern und Gollicz, Bern. Direktor ist Ständeratspräsident Kunz, Bern. Der Direktor vertritt die Bahngesellschaft nach außen und führt die rechtsverbindliche Unterschrift; ihm ist die Leitung und Aufsicht über sämtliche Dienstzweige übertragen. An den Sitzungen der Verwaltungsbehörden (Verwaltungsrat, Verwaltungsausschuß und Direktion) nimmt er mit beratender Stimme teil. Der Leitung und Aufsicht des Direktors sind folgende Dienstabteilungen unterstellt: 1. Sekretariat, Finanz- und Kontrollwesen, Hauptkasse und Hauptbuchhaltung. 2. Verkehrsbureau. 3. Bahnunterhaltungsdienst; Sektionen Bern und Kandersteg. 4. Expeditions- und Zugsdienst. 5. Fahr- und Werkstättedienst. 6. Tarifwesen und Dampfschiffbetrieb. 7. Materialverwaltung. 8. Rechtswesen und Presse.

Zur direkten Verbindung Solothurns mit Bern wird eine Schmalspurbahn erstellt, die von Solothurn zur Station Schönbühl der Bundesbahnen und von da über Zollikofen im Anschluß an die städtischen Straßenbahnen nach Bern führt. Der Finanzausweis für diese Solothurn-Bern-Bahn ist zur Einreichung an das Eisenbahndepartement bereit; die Ausschreibung der Bauarbeiten wird sofort nach dessen Genehmigung erfolgen.

— Eine Krisis im italienischen „Eisenbahner-Parlament". Durch das Gesetz vom 13. April 1911 ist eine Vertretung des Personals der italienischen Staatsbahnen geschaffen worden, die bei allen das Personal betreffenden Fragen von der Generaldirektion befragt und wenigstens zweimal im Jahre einberufen werden soll. Eine jede Gattung der Beamten und Arbeiter entsendet klassenweise Vertreter, im ganzen 46, und diese Versammlung heißt im Munde der italienischen Eisenbahner allgemein das Eisenbahner-Parlament. Seit einiger Zeit jedoch war man mit dieser Einrichtung unzufrieden und es begannen sich unter dem Personal Zweifel an seiner Nützlichkeit zu verbreiten. Vor allem wurde darüber geklagt, daß das „Parlament" nicht so häufig, wie das Gesetz es verlangt, sondern nur einmal in zwei Jahren berufen worden war und daß zahlreiche Wünsche der Angestellten, wie namentlich die Wiedereinstellung der infolge des Streikes von 1907 entlassenen Beamten, nicht erfüllt worden waren.

Am 4. Februar war das „Parlament" wieder vom Generaldirektor einberufen worden, um hauptsächlich die Einrichtung der neuen Fürsorge-Anstalt zu beraten. Die 46 Abgeordneten waren alle, bis auf einen, der in Tripolis steht, erschienen, kaum aber war die Sitzung eröffnet, so übergab ein Ausschuß dem Generaldirektor ein Einspruchschreiben, worauf die Mehrheit der Abgeordneten den Saal verließ. In dem Schreiben heißt es: „Vom Vertrauen des Personals berufen, es in dieser Versammlung zu vertreten, beeilen wir uns, die Verbesserungen wirtschaftlicher und moralischer Natur zu fordern, welche die fühlbarsten und dringendsten Bedürfnisse der Klasse verlangen. An die Generaldirektion sind schon von jeder beteiligten Klasse Denkschriften gesandt worden. Wenn diese auch in einigen besonderen Beratungen meist mit verneinendem Ausgange geprüft worden sind, so sind doch die hauptsächlichen und wichtigsten Forderungen überhaupt nicht auf die Tagesordnung gesetzt worden. Auch lassen die uns zuteil gewordenen Mitteilungen nicht erhoffen, daß dies in der nächsten Zukunft geschieht, obwohl der uns zuteil gewordene Auftrag demnächst abläuft. Die Vertretung des Personals ist gesetzlich eingesetzt worden, um zu verhindern, daß sich Bewegungen wiederholen, die die Regelmäßigkeit des Betriebes verhindern und so eine schwere Schädigung des nationalen Handels und Gewerbes herbeiführen. Sie hat aber nicht nur keine Verbesserungen für das Personal erhalten können, sondern noch nicht einmal Beratungs- und Arbeitsstoff erhalten, ohne daß sie eine Schuld daran trägt." — Das Schreiben betont dann, daß die neue Vorlage über die Fürsorgeanstalt den einzelnen Vertretungen schon einige Zeit vor der Berufung des „Eisenbahner-Parlaments" hätte bekannt gegeben werden müssen und daß die Generaldirektion die Vertretung nur berufen hat, um sie über die Ausführungsbestimmungen des Gesetzes zu befragen, während sie über das Wesentliche, die geldlichen Leistungen und Grundlagen, gar nicht befragt würde. Dann heißt es weiter: „Sicherlich hätten wir, wenn wir über die Sache befragt worden wären, nicht den neuen Beiträgen des Personals unsere Zustimmung gegeben, durch die die wirtschaftliche Lage der Eisenbahner, welche schon an und für sich mehr belastet sind, als irgendeine andere Beamtenklasse, noch verschlechtert wird. Wir hätten uns dem Vorschlag widersetzt, daß eine Summe von 300 000 Lire, sicher wieder eine Quelle von Willkürlichkeiten, zur freien Verfügung der Staatsbahnverwaltung gestellt wird." — Dem Generaldirektor als höchsten Beamten wird dann die Verantwortlichkeit für die angeblichen Mängel der Fürsorgeanstalt zugeschoben und es werden die Anklagen gegen die Verwaltung am Schluß des Schreibens wie folgt zusammengefaßt: „Nur der Widerstand des Generaldirektors hat die Wiedereinstellung der infolge des Streiks von 1907 entlassenen Beamten verhindert, im Gegensatz zu dem Brauch, der in allen anderen Staaten herrscht, ferner ist in den zwei seit ihrer Wahl verflossenen Jahren die Vertreterversammlung nur ein einziges Mal einberufen worden unter Verletzung des Art. 12 des Gesetzes vom 13. April 1911; in den Sonderberatungen der einzelnen Klassen sind ferner Versprechungen gegeben, die nicht gehalten worden sind, die Ersparnis an den Personalkosten ist nicht nach den vom Gesetz gegebenen Gesichtspunkten geschehen, wichtige Gegenstände, wie die Reform der Lohntabellen, der Dienstvorschriften für das Personal, der Arbeitszeit und der Pensionsbezüge, sind trotz lebhafter Erinnerungen nicht der Prüfung der Vertreter unterworfen worden; in Erwägung aller dieser Punkte fühlen die Vertreter, um die Würde ihres Auftrags und ihrer Stellung zu wahren, die Pflicht, ihre Arbeiten einzustellen und ihren Auftraggebern die Entscheidung darüber zu überlassen, ob sie noch in ihrer Arbeit fortfahren und so die Verantwortung für die mangelhafte Wirksamkeit der Vertretung teilen sollen." Dieser Einspruch war von 32 Vertretern unterzeichnet worden, diese 32 verließen den Saal, die übrigen 13 blieben anwesend.

Der Generaldirektor Bianchi ergriff dann das Wort und erklärte, weshalb die ursprünglich für den letzten Oktober einberufene Vertreterversammlung auf den Februar vertagt werden mußte. Er hob dabei hervor, daß infolge der im letzten Herbst stattgefundenen Teil-Zusammenkünfte dem Personal von der Verwaltung weitere Verbesserungen von über 4 Millionen Franken gewährt worden sind, nachdem erst das Gesetz von 1911 mehr als 25 Millionen bewilligt hatte. Außerdem ist das Personal mit nicht weniger als 4 200 000 Liren an den gemachten Ersparnissen beteiligt worden. Weitere Aufbesserungen könnten erst dann erwogen werden, wenn man die Ergebnisse des laufenden Betriebsjahres kenne, also nicht vor dem nächsten Oktober. Endlich kündigte der Generaldirektor an, daß die Vertreterversammlung noch vor dem Juni zwei weitere Male werde einberufen werden, um sich über Änderungen an den Bestimmungen über die Verteilung der Ersparnisse an den Personalausgaben sowie über die Beförderungen und das Disziplinarverfahren zu beraten. Es redeten dann noch einige von den 13 zurückgebliebenen Vertretern, worauf die Tagung geschlossen wurde.

Nach der Meinung ernster italienischer Blätter hat diese „Sezession" der Personal-Vertreter einen tieferen Grund, nämlich den Plan, auf diese Weise die Einheit der Personal-Verbände und ihres Vorgehens wieder herzustellen, die seit 1907 fehlt. Damals spaltete sich das Personal in zwei Gruppen, die eine feindliche Haltung gegeneinander einnahmen, das „Sindacato dei ferrovieri italiani", mit Sitz in Mailand, und die „Federazione dei sindacati autonomi", mit Sitz in Turin, wozu später noch die „Associazione Movimentisti" mit Sitz in Rom kam. Diese drei Verbände gingen in allen Fragen getrennt vor, wodurch natürlich ihre Schlagkraft litt. Vor einiger Zeit jedoch zeigten sich in allen drei Verbänden Strömungen, die die Verschmelzung in einen einzigen großen Verband zum Ziele hatten. Es wurden Verhandlungen zwischen den Vertretern der Organisationen eingeleitet. Diese führten jedoch nicht zum Ziel, vielmehr wurde in einer vor wenigen Tagen abgehaltenen Zusammenkunft ausdrücklich betont, daß es zunächst nötig sei, ein einheitliches Vorgehen der 46 gesetzlichen Vertreter des Personals bei der Generaldirektion herbeizuführen und die wichtigsten Wünsche des Personals bei der Verwaltung durchzusetzen. Daher tauchte der Gedanke an einen Einspruch auf, der auch eine gute Aufnahme bei den Vertretern im „Parlamente" fand, weil diese tatsächlich von der Arbeit dieser Einrichtung nicht befriedigt waren.

— **Baupläne der englischen Eisenbahnen.** Bei dem Umstand, daß sich Handel und Verkehr in England in den letzten Jahren nach Ausweis der Statistik in bemerkenswerter Weise entwickelt haben, ist es eine auffällige Tatsache, daß die Bauten, um deren Genehmigung durch das Parlament die Eisenbahngesellschaften nachsuchen, heute bei weitem nicht den Umfang haben wie vor 10 Jahren. Der Grund dafür mag zum Teil mit darin zu suchen sein, daß viele Fragen, die den Verkehr betreffen, vom Parlament nicht nach sachlichen Rücksichten entschieden werden, sondern daß dabei politische Beweggründe den Ausschlag geben. Andererseits ist das englische Eisenbahnnetz so hoch entwickelt, daß seine Erweiterung kaum noch den Bau großer Eisenbahnstrecken mit sich bringen kann, sondern daß nur noch die Verbesserung der bestehenden Einrichtungen, insbesondere der mehrgleisige Ausbau der freien Strecke, die Angliederung neuer Bahnhofsgleise und die Herstellung von Verbindungen zwischen benachbarten Strecken, namentlich wo letztere unter getrennter Verwaltung stehen, in Frage kommen kann. Die Vollbahnen beschränken die Gesetzentwürfe, die sie zurzeit vor das Parlament bringen, ausschließlich auf Anlagen der erwähnten Art, und es ist daher nichts zu berichten, was von allgemeinem Interesse, namentlich für das Ausland, wäre. Von größerer Bedeutung, namentlich bei der Beachtung, die der Stadt- und Vorortverkehr der großen Mittelpunkte heutzutage findet, ist dagegen der Entwurf der Northern Junction Railway in London, der eine Anzahl der in London einmündenden Bahnen miteinander in Verbindung bringen soll. Der neue Entwurf stützt sich auf einen Plan, der im vorigen Jahre verworfen wurde. Die Eisenbahn soll bei Brentford im Anschluß an die London und Südwestbahn beginnen, bei Hanwell mit der District-Eisenbahn, bei Wembley mit der Großen Westbahn und mit der Großen Centralbahn, bei Finchley mit der Großen Nordbahn und bei Woodgreen nochmals mit der Nordbahn, und zwar sowohl mit ihrer Hauptstrecke als auch mit ihrer Zweigstrecke nach Enfield in Verbindung gebracht werden.

Die einzige wirkliche Neubaustrecke, außer dieser Londoner Verbindungsbahn, für die die parlamentarische Genehmigung nachgesucht wird, ist eine 40 km lange Eisenbahn in Yorkshire, die von der Yorkshire Dales Eisenbahn bei Shipton ausgehend, die Nordostbahn bei Constable Burton erreichen soll. Die Veränderungen, die in bezug auf die Londoner elektrischen Bahnen geplant und dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt sind, haben wir schon im vorigen Jahrgang erwähnt. Der oben gekennzeichneten Entwicklung des englischen Verkehrswesens entspricht es, daß unter den Plänen zur Schaffung neuer Verkehrsmöglichkeiten die Einrichtung von Straßenbahnen, Kraftomnibuslinien, auch solchen mit elektrischer Oberleitung, eine wichtige Rolle spielt. Sowohl unter den Anträgen auf Genehmigung von Straßenbahnlinien wie von Kraftomnibusverbindungen sind eine ganze Anzahl, in denen die Städte und Bezirke, die die Einrichtung solcher Linien planen, mit ihnen ganz erheblich, bis zu etwa 12 km, über die Grenzen ihres eigenen Bezirks hinausgehen wollen. Die Nachbarbezirke, in deren Gebiet sich solche Verbindungen erstrecken, sollen natürlich zu finanzieller Mitwirkung herangezogen werden. Außerdem liegen dem Parlament noch eine ganze Anzahl Gesetzentwürfe vor, die sich auf die Versorgung von städtischen und ländlichen Bezirken mit Gas, Wasser und elektrischer Kraft beziehen.

— **Maßregelungen von Arbeitern bei der Midland-Eisenbahn.** Die bekannte Vereinigung der englischen Eisenbahnarbeiter, the Amalgamated Society of Railway Servants, beschuldigte die Verwaltung der Midland-Eisenbahn, sie habe Arbeiter, die an Ausständen teilgenommen haben, in ungerechtfertiger Weise gemaßregelt. Insbesondere sollten diese Arbeiter bei Strafen, die aus irgendwelchem mit dem Streik nicht im Zusammenhang stehenden Anlaß verhängt wurden, erheblich härter angefaßt worden sein als andere Arbeiter, und letztere sollten ihnen bei Beförderungen vorgezogen worden sein. Beide Maßnahmen, besonders aber die letzte, kann man der Verwaltung kaum verdenken. Die Arbeiter drohten der Verwaltung mit ihrer Rache, wenn keine Abhilfe für diese angeblichen Mißstände geschafft würde, und infolgedessen entschloß sich das Handelsamt im vergangenen Dezember im Einvernehmen mit der Eisenbahngesellschaft zu einer Untersuchung der Angelegenheit. Die letztere hatte die Beschuldigungen erst als unbeachtlich behandelt, war aber nun mit einer öffentlichen Aufklärung sehr einverstanden. Die Arbeiter hatten früher 20 Fälle von Maßregelungen aufgeführt, als es aber zur Untersuchung kam, ließen sie von diesen 11 fallen. Die übrigen 9 wurden sorgfältig untersucht, und es stellte sich heraus, daß nur in einem Falle von einer Maßregelung die Rede sein konnte. Das Handelsamt hat daraufhin die Erklärung veröffentlicht, daß die Midlandbahn in keiner Weise planmäßig so gegen Streikteilnehmer vorgegangen ist, daß diese in ihrem Beruf benachteiligt worden sind. Das Ansehen der Arbeitervereinigung hat durch diese Untersuchung nicht gerade gewonnen; ihre Mitglieder sind aber dadurch in große Aufregung geraten und haben in Versammlungen, die eigens zu diesem Zweck angesetzt wurden, ihren „Abscheu" über das Ergebnis der Untersuchung ausgesprochen.

— **Drahtlose Telegraphie bei der englischen Großen Westbahn.** In der Nähe des Hafens Fishguard läßt die Große Westbahn mit einem Kostenaufwand von schätzungsweise 2000 £ eine große Anlage für drahtlose Telegraphie errichten. Ihre Reichweite soll bei Tage etwa 320 km, bei Nacht etwa 480 km betragen. Die Arbeiten sollen in vier Monaten beendet sein. Im Zusammenhang damit läßt die Eisenbahngesellschaft vier ihrer Dampfer für den Verkehr zwischen Fishguard und Roßlare mit Vorrichtungen für drahtlose Telegraphie ausrüsten.

— **Verriegelung der Wagentüren durch den Zugführer.** Auf der Great Northern, Piccadilly und Brompton-Röhrenbahn in London sind neuerdings eine Anzahl Wagen mit einer mittleren Tür ausgerüstet worden, die nach innen schlägt. Sie wird vom Motorführer von seinem Stande aus mit Hilfe eines Hebels geöffnet und geschlossen. In Verbindung mit der Verschlußvorrichtung stehen zwei elektrische Lampen am Führerstand und am Platze des Zugführers, die aufleuchten oder verlöschen, je nachdem die Türen ver- oder entriegelt sind. Erst wenn die Lampen anzeigen, daß die Mitteltüren geschlossen sind, setzt der Motorführer den Zug in Bewegung. Falls die Einrichtung sich bewährt und auf der Piccadillybahn allgemein eingeführt wird, werden die mit dieser Gesellschaft in Verbindung stehenden anderen elektrischen Schnellbahnen Londons sich sicher diesem Beispiel anschließen.

— **Griechische Eisenbahnpläne.** Über solche wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Bekanntlich hatte die griechische Regierung sich bei der Pforte ebenso vergeblich um den Anschluß der griechischen Bahnen an die türkischen bemüht wie Bulgarien um die Verbindung der bulgarischen und türkischen Bahnnetze. Oft hieß es, daß nunmehr die Entscheidung gefallen sei; schließlich entstanden immer neue Hindernisse, und die Bahnen blieben ungebaut. Es lag nicht im Interesse der damaligen Türkei, den Verkehrsstrom durch den eigenen Körper zu beleben. Türken nahmen an ihm nicht teil, weil sie unfähig zum Wettbewerb waren. Unausgesprochen wurde, so lange irgend möglich, die Politik der chinesischen Mauer befolgt. Das hat sich jetzt mit einem Schlage geändert. Griechen wie Bulgaren werden in

kurzer Zeit ihre Bahnen haben; man wird von Mitteleuropa bis ans Südende der Balkanhalbinsel mit der Bahn fahren können. Für die Griechen handelt es sich zunächst um zwei Linien: die Verbindung der Bahn Salonik-Monastir mit der nach Athen und dem Peloponnes führenden Linie, entweder von dem Tal Tempe an der Küste entlang, wo die griechische Flotte die Bahn schützen kann, oder weiter westlich auf Karaferia zu; hierzu gehört dann eine Bahn im Tal der Wistritza. Die zweite in Betracht gezogene Strecke ist die Verlängerung der jetzt bei Kalabaka endenden Bahn bis an die Bucht von Wallona mit Abzweigung nach Prevesa. Der Plan ist schon weit gediehen, und von leitender Stelle wird auf seine Ausführung gedrängt.

Fremde Erdteile.

— **Der neue japanische Verkehrsminister,** Dr. Baron Goto Schimpei, hat sein jetziges Amt schon einmal, und zwar ebenso wie heute unter dem Fürsten Katsura als Ministerpräsident, innegehabt. Es war dies von 1908 bis 1910, nachdem Katsuras Vorgänger Saionji unter dem Druck einer allgemeinen Entrüstung über den angeblich schimpflichen Frieden von Portsmouth seinen Rücktritt hatte nehmen müssen Baron Goto war 1908 Präsident der Südmandschurischen Eisenbahn und hatte in dieser Stellung nicht weniger deutlich als schon auf Formosa, wo er von 1897 ab Zivilgouverneur gewesen war, seine ungemein starke Begabung für das Verwaltungswesen bewiesen. Von Haus aus ist er Arzt. Er wurde 1850 in Mizusawa, einer kleinen Stadt Nordjapans, geboren, studierte erst in Tokio, begab sich dann aber nach Europa und vollendete seine Studien in Berlin. Sogleich nach seiner Rückkehr in die Heimat erhielt er die Stelle als leitender Arzt des großen Krankenhauses der Provinzialhauptstadt Nagoya. Sehr bald aber wurde er in das Ministerium des Innern berufen, um hier an die Spitze der Abteilung für das Gesundheitswesen zu treten. Das Geschick wollte es, daß er kurze Zeit darauf in den sogenannten „Soma-Skandal" verwickelt wurde, was ihm ein volles Jahr Untersuchungshaft zuzog, ohne daß irgend etwas Beweiskräftiges wieder ihn vorlag. Während des Krieges gegen China 1905/06 war er wieder als Arzt tätig und trat dann in seine frühere Stellung im Ministerium des Innern zurück. Hier war es nun, wo er sich durch seine hervorragende Befähigung für die Verwaltung hervortat; er wurde 1907 zum Zivilgouverneur von Formosa ernannt und hat diese Insel, welche soeben erst den Japanern zugefallen war, durch ebenso tatkräftige als kluge Maßnahmen binnen kurzer Zeit aus einem Zustande völligster Verwahrlosung auf eine bemerkenswerte Höhe der Gesittung, Befriedigung und Wohlhabenheit gebracht. Sein Hauptmittel bestand in der Anlage von Verkehrswegen, Straßen, Eisenbahnen, Telegraphen und Telephone. Daß die Insel sehr bald eine Eisenbahn erhielt, welche sie von Norden nach Süden durchzieht, ist vornehmlich ihm anzurechnen. So konnte es nicht weiter überraschen, daß ihm nach dem russisch-japanischen Kriege die noch weit schwierigere Aufgabe anvertraut wurde, nunmehr auch die Südmandschurei in ähnlicher Weise für die Japaner zu erschließen, zumal es sich auch hier wiederum in erster Linie um die Anlage von Verkehrswegen handelte. Er wurde 1906 zum Präsidenten der Südmandschurischen Eisenbahn ernannt und hat dann auch die von ihm gehegten Erwartungen durchaus erfüllt. Das südmandschurische Eisenbahnnetz ist unter seiner Führung mit verhältnismäßig geringen Mitteln in sehr geschickter Weise ausgebaut worden, so daß die Japaner das Land jetzt zum mindesten wirtschaftlich beherrschen. Nachdem er im Jahre 1908 unter dem Fürsten Katsura Verkehrsminister geworden war, konnte er seine Ziele in der Mandschurei noch kräftiger verfolgen; aber damit war ihm noch nicht gedient; er ging offenbar darauf aus, die gesamte Auswanderung Japans nach allen näheren wie entfernteren Gebieten bewußterweise in die Hand zu nehmen und im Sinne des Staatsinteresses zu leiten. Er gab deshalb den Posten als Verkehrsminister auf und ließ sich 1910 zum Staatssekretär des Kolonialamtes ernennen, welches Amt auf seine Anregung hin neu geschaffen wurde. Unglücklicherweise mußte aber wenige Monate darauf sein Gönner, der Fürst Katsura, den Vorsitz im Ministerium niederlegen; und so schied auch Baron Goto 1911 aus dem Ministerium sowie überhaupt aus dem Staatsdienst aus. Im Sommer vorigen Jahres unternahm er mit Katsura die Reise nach St. Petersburg, um dort besondere Abmachungen über die weitere Haltung von Japan und Rußland in der Mandschurei zu treffen, als der unerwartete Tod des Mikado beide Staatsmänner wieder heimrief. Jetzt wieder an der Spitze des Eisenbahnwesens stehend, dürfte er berufen sein, dieses weiter sehr kräftig zu fördern. Wenn darin auch kein Fachmann, hat er doch eine starke Begabung dafür gezeigt. In den meisten seiner Maßnahmen richtet er sich übrigens nach europäischen Mustern, namentlich nach dem deutschen. F. W.

— **Die siamesischen Staatsbahnen im Jahre 1911/12.** Im Jahre 130 der siamesischen Zeitrechnung. d. i. ist in dem Zeitraum von 1. April 1911 bis 31. März 1912, hat sich die Betriebslänge der siamesischen Staatsbahnen um 19 km auf 951 km erhöht; davon sind 800 km Vollspur-, 151 km Meterspurbahnen. Das Anlagekapital belief sich am Ende des Jahres auf 61 924 423 Ticals (1 Tical = 1,15 ℳ Silberwert), wobei ein Betrag von 48 125 Ticals für Vorarbeiten inbegriffen ist. Die Betriebseinnahmen haben im Berichtsjahre 4 623 683 Ticals oder 96 918 Ticals (2,41%) mehr als im Vorjahre betragen, während die Ausgaben um 111 717 Ticals (6,24 %) auf 1 676 779 Ticals gefallen sind. Im Vorjahre hatte das Wachstum der Einnahmen dasjenige der Ausgaben überwogen, was schon als ein günstiges Zeichen für die wirtschaftliche Führung des Betriebes gedeutet werden mußte. In diesem Jahre sind aber sogar bei steigenden Einnahmen die Ausgaben zurückgegangen, so daß das Vorjahr in bezug auf das wirtschaftliche Ergebnis noch übertroffen wird. Der Überschuß ist denn auch von 2 738 269 auf 2 946 904 Ticals oder um 7,6 % gestiegen. Die Betriebsziffer der siamesischen Staatsbahnen ist stets niedrig gewesen; ihren höchsten Wert hat sie im Eröffnungsjahr (1897/98) mit 63,5 % gehabt; seitdem ist sie bis 1907/08 stetig bis auf 34,7 % gefallen und hat dann wieder langsam zugenommen. Ihr Wert im Berichtsjahre bleibt mit 36.26 % wieder um 3,25 % gegenüber dem vorjährigen Betrag (39,51 %) zurück. Von dem Überschuß wurden 327 411 Ticals (6713 Ticals mehr als im Vorjahre) der Rücklage für Erneuerungen zugeführt; der verbleibende Rest verzinste das Anlagekapital mit 4,26 %, d. s. 0,16 % mehr als im Jahre vorher.

Die Einnahmen aus dem Personenverkehr beliefen sich auf 2 811 244 Ticals; die 3 132 903 Reisenden, die diesen Ertrag gebracht haben und deren bei weitem überwiegende Zahl (3 085 950) die III. Klasse benutzt hat, haben im Durchschnitt 44,61 km mit der Eisenbahn zurückgelegt und dabei 0,90 Ticals bezahlt. Sonderzüge, die im Vorjahre nur 16 447 Ticals eingebracht hatten, erscheinen dieses Jahr mit 164 112 Ticals, was auf die umfangreiche Beförderung von Truppen zur Krönungsfeier zurückzuführen ist. Der Güterverkehr umfaßte die Beförderung von 298 238 (314 819) t und 123 630 (137 699) Stück Vieh mit 1 539 839 (1 607 006) Ticals Einnahme. Den Hauptposten unter den beförderten Gütern bildet wieder Reis mit 105 777 t. Der Rückgang des Güterverkehrs ist ausschließlich darauf zurückzuführen, daß der Reisverkehr um 19 214 t hinter dem des Vorjahres zurückblieb. 1 t legte im Güterverkehr durchschnittlich 184,08 km zurück; die Durchschnittsfracht für die Tonne betrug 5,01 Ticals.

Die Betriebsmittel wurden um sieben Personenwagen und einen Gepäckwagen vermehrt. Die hölzernen Wagenkasten werden in den Eisenbahnwerkstätten in Makasan gebaut, während die eisernen Untergestelle aus Europa bezogen werden. Der Bestand an Fahrzeugen betrug am Ende des Jahres 67 Lokomotiven, 250 Personen- und 944 Güterwagen. Bei 13 Unfällen, bei denen nur ein Reisender von einer Verletzung betroffen wurde, wurden vier Angestellte der Eisenbahn getötet; fünf Personen, die die Bahnstrecke unbefugterweise betreten hatten, wurden verletzt und die gleiche Zahl verlor ihr Leben. In bezug auf Unfälle stehen die siamesischen Bahnen also geradezu glänzend da. Einige Störungen im Betriebe, die auf der Nordstrecke drei Tage, auf der Petchaburistrecke zwölf Tage dauerten, wurden durch heftige Regenfälle verursacht, die einige Dammrutschungen zur Folge hatten. Der Beamtenkörper bestand aus 640 Mann, 17 mehr als im Vorjahre. Dazu kommen 57 Wächter (— 7), 298 Arbeiter (— 16) und 1715 Kulis (— 188). Insgesamt waren also 2710 Mann im Eisenbahndienst beschäftigt.

Von den wesentlichen Verbesserungen der Bahnanlagen und der Ausrüstung, die im Berichtsjahre vorgenommen wurden, sei hier erwähnt die Ausstattung der Personenwagen mit Luftbremsen (Kostenaufwand 25 264 Ticals), die Fertigstellung einer Unterführung in Ban Phaji, der Bau einiger Uferbefestigungen und Ladevorrichtungen für den Umschlagverkehr zwischen Schiff und Eisenbahn, die Fortsetzung des Umbaues des Bahnhofs in Bangkok sowie der Bau einer Anzahl von Kreuzungs- und sonstigen Nebengleisen und einiger Gleiswagen, endlich die weitere Ausstattung der Werkstätten in Makasan mit elektrischen Einrichtungen. In der Schottergewinnungsanlage in Chongkeh wurde ein zweiter Steinbrecher aufgestellt.

Der erste Teil des Jahresberichtes schließt mit einer eingehenden Beschreibung der Neubaustrecke Utavadit-Meh Puak, des gegen 39 km langen, letzten Teiles der Nordstrecke, deren Bau vorläufig nicht weiter fortgesetzt wird. Der zweite Teil des Berichtes enthält in acht Tabellen eingehende Angaben über die Verteilung der Einnahmen und Ausgaben auf die verschiedenen Verkehrszweige sowie auf die verschiedenen Bahnhöfe und auf die verschiedenen Bahnstrecken. Hierauf einzugehen, würde zu weit führen.

— **Die gegenwärtige Lage der amerikanischen Bahnen.** James I. Hill, einer der bekanntesten Eisenbahnmänner der Vereinigten Staaten, der „König des Nordwestens", warnt in einem Ende

Dezember v. J. erschienenen Aufsatz die amerikanischen Politiker und Gesetzgeber vor der Fortsetzung ihres jetzigen Sports, den Eisenbahnen des Landes immer neue Lasten aufzubürden. Wir entnehmen der „Neu-Yorker-Handelszeitung“ nachstehendes aus diesem Aufsatz: „Handel, Industrie, Ackerbau, die Wohlfahrt der Einzelnen wie der Gesamtheit, alles wird durch die unheilvolle Eisenbahnpolitik unserer Tage nachteilig berührt, ja zum Teil in Frage gestellt. Man fragt nicht mehr danach, ob die Bahnen in der Lage sind, ihre Bahnhöfe, das Bahnbett und das rollende Material in der erforderlichen Weise zu erhalten und auszugestalten. Unterdes wächst der Verkehrsandrang, der jetzt schon den regelmäßigen Betrieb mancher Bahn lähmt, und wenn die Verhältnisse so fortdauern, kann die Sache noch zu einem vollständigen Chaos führen. — Die Eisenbahnen können heute nicht mehr leicht das nötige Geld bekommen. Der Geldmarkt zeigt sich oft irgendeinem unbekannten Privatunternehmen entgegenkommender als mancher weitbekannten Bahn. Das hat mehrfache Erklärungsgründe. Einmal ist die Ertragsfähigkeit der Bahnen zurückgegangen; während ihre Ausgaben sich stündlich erhöhten, verwehrte man ihnen selbst die bescheidenste Tariferhöhung, ja bei vielen Bahnen mußten die Tarife ermäßigt werden. Heute sind, darüber ist kein Zweifel, die Eisenbahntarife in den Vereinigten Staaten die billigsten der Welt, und eine weitere Verringerung wäre nicht mehr möglich, ohne daß die Verkehrsmöglichkeit überhaupt aufhören würde. Schuld daran trägt in erster und hauptsächlichster Linie das Bundesverkehrsamt (interstate commission of commerce), das nach Volkstümlichkeit strebt und sich den Anschein gibt, im öffentlichen Interesse zu arbeiten, indem es die Bahnen oft bedrängt, wo es weder erforderlich noch nützlich ist, noch im allgemeinen Interesse liegt. Dabei bleibt ihm das Verdienst ungeschmälert, einzelne ganz wünschenswerte Reformen eingeführt zu haben und ein etwaiges Ueberwuchern der Bahnen über die gesetzlichen Schranken hinaus nach Möglichkeit einzudämmen. — Nun ist in den Vereinigten Staaten, wenn man von einzelnen Schwankungen absieht, seit 15 Jahren ein fortwährendes Steigen in Wirtschaft, Handel und Industrie wahrzunehmen. Vom Jahre 1897 bis 1912 vergrößerte sich die Zahl der gefahrenen Tonnenmeilen 12 mal schneller als die Schienenlänge. Sie wuchs fünfmal so schnell, als die Ausrüstung. Und dieses Steigen nimmt täglich zu. Wenn nun ein Privatmann sich solchen Zuständen gegenüber sähe, müßte er entweder die Betriebsmittel in entsprechender Weise erhöhen oder er müßte die Übernahme neuer Aufträge ablehnen. Die Bahnen können beides nicht. Sie haben nicht die Mittel, um den Betrieb so zu gestalten, daß er den Anforderungen voll gerecht wird, und sie haben nicht das Recht die Beförderung von Menschen oder Güter abzulehnen. Erstens wäre es gegen das Gesetz, und dann würde ein nationaler Schrecken entstehen, der viele Tausende vernichten würde. Bei vielen Bahnen können die vorhandenen Beförderungsmittel nicht einmal voll ausgenützt werden, weil bei ihnen die Bahnhofsanlagen nicht mehr ausreichen. Man baut zwar in einzelnen großen Städten mit dem Aufwande vieler Millionen Doll. gewaltige Prachtbahnhöfe, aber tausende von Bahnhöfen in kleinen Städten und Ortschaften genügen seit langem nicht mehr, sie schreien förmlich, leider ungehört, nach einer Vergrößerung und Umgestaltung. Dazu würde man viele Millionen ja Milliarden Doll. brauchen, und es ist wenig Aussicht vorhanden, daß der Geldmarkt dieses Geld bewilligen wird, wenn die unerquicklichen Verhältnisse von heute weiter fortdauern. So liegt die Eisenbahnfrage heute. Sie ist die brennendste des Landes, jeder Einzelne, der Kapitalist wie der Fabrikant, der Kaufmann wie der Arbeiter alle sind in gleichem Maße an ihrer Lösung interessiert. Jede große Stadt wie die kleine Niederlassung sind von ihr berührt, denn sie können nicht weiter wachsen, wenn die Bahnen sich nicht entfalten, sich nicht frei bewegen können. — Die Ausrüstung aller Bahnen wird heute mit 3000 Millionen Doll. bewertet. In den letzten neun Jahren ist der Preis einer Lokomotive um 45.3 %, der eines Güterwagens um 39,7 % gestiegen. Die Zahlen des Betriebs-Etats erhöhen sich sprunghaft. Im Jahre 1912 (1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912) zahlten die Bahnen rund 1200 Millionen Doll. an Gehältern und Löhnen, um fast 120 Millionen Doll. mehr als im vorangegangenen Jahre 1911. Eine weitere schwere Bürde der Bahnen ist in der stets zunehmenden Besteuerung zu sehen. Diese wächst außer allem Verhältnis zu den Einnahmen der Bahnen; keine andere Steuer in den Vereinigten Staaten ist derart gewachsen. In den letzten 20 Jahren hat sie um 233 % zugenommen. Früher rechnete man bei Ausbau einer Bahn mit 60 000 Dollar Kosten für die Meile, einschließlich des rollenden Materials und sonstigen Anschaffungen; heute fände man damit lange nicht das Auskommen, weil heute von vornherein auf einen viel stärkeren Verkehr als früher gerechnet werden muß. Es sind heute Bahnen im Lande geplant, deren Ausführung bisher unterbleiben mußte und vielleicht noch weiter unterbleiben wird, weil man nicht einmal 60 000 Doll. Geld für jede Bahnmeile sich verschaffen konnte. Es ist die höchste Zeit, daß alle vernünftigen Politiker, mögen sie welcher Partei immer angehören, sich dahin vereinigen, einem Zustand ein Ende zu machen, der bei gleicher Fortentwicklung in absehbarer Zeit das ganze öffentliche Leben empfindlich stören wird.“

Damit hat Hill eigentlich nichts Neues gesagt, man weiß allgemein im Lande, daß die Bahnverhältnisse recht unerquicklich werden; bei der Verfrachtung der letzten Baumwoll- und Getreideernte zeigte sich, daß die Bahnen trotz aller Anstrengung nicht mehr den heutigen Anforderungen vollständig gewachsen sind. Wenn nicht im Lande die Riesen-Getreidespeicher (elevators) wären, die allein imstande sind, fast eine Ernte in sich aufzunehmen, und wenn es demzufolge nicht möglich gewesen wäre, die Gesamtverfrachtung auf Monate hinaus zu verteilen, wäre geradezu eine Getreidepanik entstanden. Daß aber ein Eisenbahner von der Bedeutung und Erfahrung Hills das ausspricht, kann jedenfalls von Vorteil sein. In der Tages- und Fachpresse hat der Aufsatz verschiedene Beurteilung erfahren, viele sind vollständig mit ihm einverstanden und wünschen eine Änderung der jetzigen Eisenbahnpolitik, andere halten ihn für zu schwarzseherisch. Sie glauben, der jetzige Weg sei der richtige; wenn das Volk sehe, daß die Eisenbahnkönige nicht mehr tun können was ihnen beliebt, wie es früher der Fall war, und daß die Bahnen unter strenger Aufsicht des Bundes stehen, werde das Vertrauen zu den Bahnen wieder zurückkehren, und die letzteren werden das Geld finden, das sie zu wirklich nützlichen Zwecken brauchen. Kapitalsverwässerungen wie sie früher gebräuchlich waren, werden allerdings nicht mehr so leicht vorkommen. Es stehen eben zwei gegensätzliche Anschauungen in den Vereinigten Staaten noch unvermittelt gegenüber; die große Menge der Bevölkerung meint, es sei ein Zeichen einer kraftvollen Verwaltung, wenn möglichst hart auf die Bahnen losgeschlagen wird, die zweite Partei wünscht wieder die Zeit der früheren Ungebundenheit herbei. Bisher scheinen die Bundesregierung und der Kongreß den richtigen Mittelweg noch nicht gefunden zu haben; viele Erwartungen setzt man auf den neuen Präsidenten, den neuen Kongreß und die jetzt zur Regierung gelangte Partei; unter den Wünschen des Landes nimmt der Wunsch, geregelte Verhältnisse im Eisenbahnwesen des Landes verwirklicht zu sehen, einen der wichtigsten Plätze ein.*) Dr. A. M.

Allgemeines.

— Faltenbalgkuppelzange. Vom Bausekretär Deckelmeier in Karlsruhe gehen uns die folgenden Mitteilungen über ein neues zangenartiges Instrument zu, das das Zusammenkuppeln der Faltenbälge bei sogen. Durchgangswagen erleichtern soll. Der Verfasser führt folgendes aus. Bei der Zusammenstellung der D-Züge und besonders bei der Einstellung von Kurswagen auf Zwischenstationen verursacht die Verbindung der Faltenbälge häufig Schwierigkeiten, sodaß oft trotz vereinter Bemühungen mehrerer Wagenkuppler die fahrplanmäßige Haltezeit überschritten wird. Die Schwierigkeiten entstehen meistens dadurch, daß die ausgezogenen Faltenbälge Höhenunterschiede aufweisen oder daß die Faltenbalgrahmen verbogen sind, sodaß die Paßstifte nicht in die dazugehörigen Rahmenbohrungen eingeführt und die Vorreiber nicht geschlossen werden können. Mit der neuen Kuppelzange kann ein Wagenkuppler die Faltenbälge mit Vereinsrahmen nach Blatt XVIII der Technischen Vereinbarungen auch in schwierigen Fällen in kürzester Zeit sicher und ohne Kraftaufwand verbinden. Nur wenn Faltenbälge mit Vereinsrahmen und solche nach Blatt XIX der Technischen Vereinbarungen (Bauart der Internationalen Schlafwagengesellschaft) miteinander verbunden werden sollen, ist ein weiterer Kuppeler erforderlich, weil die Vorreiber auf der einen Seite des Rahmens innerhalb und auf der anderen Seite außerhalb des Faltenbalges angebracht sind. Die Zange wird in folgender Weise gehandhabt: Der Kuppeler faßt sie mit der rechten Hand und führt ihren mit einer drehbaren Zunge versehenen Durchsteckdorn (vgl. Abb. 1) durch die unter dem mittleren Vorreiber liegenden Schraublöcher der einander genäherten Faltenbalgrahmen, bis die Zunge hinter dem linken Rahmen vorfällt, sodaß die beiden Rahmen zwischen der Zunge und dem Bogen des Druckhebels wie in der Abb. 1 eingeschlossen sind. Mit der linken Hand kann der Kuppeler den linken Balg durch Heben oder Senken des Durchsteckdorns in die richtige Höhenlage bringen, sodaß die Paßstifte und Bohrungen einander gegenüber stehen. Gleichzeitig drückt er mit der rechten Hand den Druckhebel herunter, sodaß sich wie in Abb. 2 der Bogen der Zunge nähert und die beiden Rahmen zusammengepreßt werden. Während die Rahmen mit der Zange zusammengehalten werden, kann der Vorreiber mit der linken Hand umgelegt werden. Die oberen und unteren Vorreiber können dann gewöhnlich ohne Zwang geschlossen werden. Wenn die Rahmen aber so verbogen sind, daß sie nicht anliegen, kann die Zange auch noch für die obere und untere Verbindung benützt werden.

*) Wir glauben, daß das Bundesverkehrsamt keine andere Richtschnur seines Handelns hat, als die des öffentlichen Interesses. Die Schriftl.

Ist die Höhenlage der beiden Faltenbälge so verschieden, daß der Dorn nicht bis zur Zunge durch die Schraubenlöcher der

Zunge

Abb. 1. Abb. 2.

Rahmen durchgesteckt werden kann, so wird der Dorn mit dem Druckhebel durch den in Abb. 2 sichtbaren, an einem Kettchen hängenden Stift verbunden. Der Druckhebel bildet dann mit dem Dorn einen starren Hebel, mit dem der linke Balg soweit gehoben werden kann, daß es möglich ist, ihn auf dem Dorn bis an die Zunge zu verschieben und nach Herausnehmen des Stiftes die Zange wie vorher beschrieben, anzuwenden.

Der Verfasser fügt hinzu, daß die Faltenbalgkuppelzange in der Station Mannheim probeweise in Verwendung ist. Für weitere badische Stationen werde die probeweise Verwendung voraussichtlich von der Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen genehmigt. Auch in Frankfurt seien schon Versuche mit der Zange ausgeführt worden, die den Beweis für die Zweckmäßigkeit des Werkzeugs erbracht haben.

Bücherschau.

— Die Vorbereitung zu den Eisenbahner-Prüfungen. Von Gütervorsteher Profft; Verlag von Carl Malcomes in Heppenheim (Bergstr.), Preis 60 ₰. In dem vorliegenden, in Taschenbuchform ausgegebenen Büchelchen will der Verfasser nicht eigentliche Fachkenntnisse des Eisenbahndienstes vermitteln; es war ihm lediglich darum zu tun, darin den Anwärtern für die Prüfung zum Unterbeamten im Zusammenhange das Gebiet der von ihnen in der Prüfung verlangten, namentlich elementaren Kenntnisse zu bezeichnen und die Wiederaneignung dieser eigentlich schon durch den Schulunterricht dargebotenen Kenntnisse durch einige Fingerzeige und praktische Beispiele, wie z. B. für den Entwurf eines richtig disponierten deutschen Aufsatzes usw., zu erleichtern. Nur unter diesem Gesichtspunkte ist es begreiflich, daß der Verfasser namentlich in dem allgemeinen Teile „Wie bereite ich mich zur Prüfung vor?" Ratschläge erteilt, die eigentlich bei einiger Überlegung dem sich zu einer Prüfung vorbereitenden Anwärter von selbst klar sein könnten, und auch in dem zweiten Teile „Vorbereitung auf die Einzelfächer" teilweis, wie z. B. im ersten Abschnitt „Deutsches Diktat", nichts weiter als einen kleinen Kommentar für den Gebrauch der „Rechtschreibung" gibt, deren Beschaffung er seinen Lesern empfiehlt. Im übrigen enthält der besondere Teil des Büchelchens noch einige durch passende Beispiele erläuterte Anregungen zur schnelleren Aneignung der bei den Prüfungen für die Stellung eines Unterbeamten erforderlichen Kenntnisse in der Geographie (Verkehrsgeographie) und im Rechnen sowie eine kurze Übersicht über die Organisation der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der wichtigeren deutschen Eisenbahnverwaltungen. Der obige Hinweis darauf, daß in dem kleinen Werke eine Reihe sogenannter Binsenweisheiten enthalten ist, soll nicht ausschließen, daß es nicht trotzdem geeignet erscheint, den vielfach unbeholfenen Anwärtern, die aus eigener Überlegung nicht in der Lage sind, sich zielbewußt zu einer Prüfung im unteren Eisenbahndienst vorzubereiten, den Weg zu ebnen und manchen für diesen Zweck wertvollen Fingerzeig zu geben.

— Wechselstromtechnik. Von Dr. G. Roessler, Professor an der Königlichen Technischen Hochschule in Danzig. Erster Teil; mit 185 Textabbildungen. Preis gebunden 9 ℳ. Verlag von Julius Springer, Berlin W. 9. Die vorliegende Arbeit des geschätzten Verfassers ist als die zweite erweiterte Auflage seines schon seit einigen Jahren vergriffenen Buches „Elektromotoren für Wechselstrom und Drehstrom" anzusehen. Sie erscheint in 2 Teilen. Der soeben herausgekommene 303 Seiten starke erste Teil behandelt die Grundgesetze der Wechselströme und der Mehrphasenströme, die Transformatoren, die synchronen Generatoren und die asynchronen Drehstrommotoren ohne Kollektor, der 2. Teil soll die synchronen Motoren, die Umformer und die Motoren mit Kollektor enthalten. Das Buch will nicht etwa das ausgedehnte Gebiet der heutigen Wechselstromtechnik in seiner Gesamtheit umfassen, sondern vor allen Dingen die Betriebseigenschaften der Maschinen und Apparate einer Wechselstromanlage zum klaren Verständnis bringen; eine Berechnungs- und Konstruktionslehre zu geben, ist vom Verfasser, wie er selbst betont, nicht beabsichtigt. Voraussetzung für das Verständnis des Buches ist die Kenntnis der Grundgesetze der Elektrizität und des Magnetismus sowie der Grundbegriffe der Gleichstromtechnik. Wo dem Verfasser vergleichende Betrachtungen zwischen Gleichstrom und Wechselstrom angebracht erscheinen, ist auf sein ausgezeichnetes Buch über Gleichstrommotoren hingewiesen worden; wiederholt auch konnte der Verfasser zum besseren Verständnis auf seine im Elektrotechnischen Laboratorium der Königlichen Technischen Hochschulen in Charlottenburg und Danzig gewonnenen Versuchsergebnisse Bezug nehmen. Die treffliche, klare und leichtverständliche Darstellungsweise Roesslers ist bekannt; sie ist auch beim vorliegenden Werke besonders anzuerkennen. Nebenher ist die gediegene Ausstattung des Buches hervorzuheben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 22,905 km lange Strecke Belovár-Velika-Pisanica, die am 21. Dezember 1912 dem öffentlichen Verkehr übergeben und von den Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Ferner wird die 12,58 km lange Strecke Rybnik-Summin, die am 1. März d. J. von der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz dem öffentlichen Güterverkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. März d. J. ab wird der Personenbahnhof, der Güterbahnhof und die Güterabfertigung Kalk Süd in „Cöln-Kalk" und die Eilgutabfertigung Kalk Süd Eilg. in „Cöln-Kalk Eilg." umbenannt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 27 vom 15. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, ferner abschriftlich an die zur Prüfung der zweiten Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1913 berufenen Verwaltungen oder Dienststellen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Mai 1913 ab gültiger Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. Februar d. J.).

Nr. I 41 vom 13. Februar d. J. an die Mitglieder des Personenverkehrsausschusses A, betreffend den Vereinsreiseverkehr, hier: Einbeziehung der Schiffstrecke Grado PH-Grado Kurort in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. Februar d. J.).

Nr. V 23 vom 12. Februar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend den Vereinswagenausschuß (abgesandt am 14. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin.

Am 15. März 1913 wird die normalspurige Bahnstrecke Tantow-Gartz (Oder) als Nebenbahn mit dem Bahnhof IV. Klasse Gartz (Oder) für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren und dem Haltepunkt Geesow nur für den Personenverkehr eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf dem Bahnhofe Gartz (Oder) die Ver- und Entladung von Sprengstoffen. Fahrkartenverkauf in Geesow bis auf weiteres durch Zugführer.

Die Züge werden nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, den 17. Februar 1913. (559)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Zug 810 verkehrt vom 1. April d. J. ab wie folgt:

Großheringen	an 4.38	ab 4.39
Bad Sulza		„ 4.43
Niedertrebra		„ 4.50
Apolda		„ 4.58
Oßmannstedt		„ 5.06
Weimar	an 5.15	„ 5.18
Hopfgarten		„ 5.28
Vieselbach		„ 5.35
Erfurt	an 5.44	„ 6.06

Erfurt, im Februar 1913. (581)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarife für Metalle und Metallwaren.
Teil VII, Heft A vom 1. Mai 1909.
Teil VII, Heft C vom 1. Juni 1909.

Diese Tarifhefte samt Nachträgen I und den hierzu erlassenen Ausschreiben treten Ende April 1913 in ihrem ganzen Umfange außer Kraft.

Neue, teils erhöhte, teils ermäßigte Frachtsätze werden ab 1. Mai 1913 im Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 des süddeutsch-österreichischen Verkehrs zur Einführung gelangen.

München, den 20. Februar 1913. (590)
Tarifamt der K. bay. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverw.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 10. d. M. ist die Station Frankfurt (Main) Hafen l. M. für den Güterverkehr geschlossen worden. Sie wird daher im Gemeinsamen Hefte und im Tarifhefte 8 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs gestrichen.

Am 1. März d. J. werden die Bahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. geschlossen. Dafür wird ein neuer Bahnhof mit der Bezeichnung Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen. Er dient nur dem Frachtgutverkehr. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die Tarifsätze der Station Osnabrück Han. Gbf. im Tarifhefte 4 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs zugrunde gelegt. Die besondere Abfertigungsvorschrift für Osnabrück auf Seite 37 des Gemeinsamen Heftes fällt weg. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 18. Februar 1913. (567)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch - südwestdeutsches Gütertarifheft 1.

Die Station Gent (Gand) (Exposition) ist für den vollen Güterverkehr eröffnet worden. Die Fußnote [1]) auf Seite 28 des Tarifs, wonach bis auf weiteres nur Wagenladungen nach Gand (Exposition) abgefertigt werden dürfen, ist daher mit sofortiger Geltung zu streichen.

Straßburg, den 18. Februar 1913. (575)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden Stationsfrachtsätze für Schleifholz bis 2,5 m Länge von Einsiedel und Raspenau nach Ober-Leschen eingeführt. Die Station Grünau (Mark) wird als Versandstation für Staubkalk (Kalkasche) in den Ausnahmetarif 4a und die Station Wefensleben als Versandstation in den Ausnahmetarif 4d aufgenommen. Ferner wird die Entfernung Alt Neu-Döbern-Kriebethal von 170 in 120 km geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 18. Februar 1913. (574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch - österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 30. April d. J. treten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 B Petroleumnaphtha (Rohbenzin) außer Kraft, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Breslau, den 13. Februar 1913. (566)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird der gemeinsame schweizerische Ausnahmetarif Nr. 10 (Beförderung von Flüssigkeiten in Reservoirwagen) durch Aufnahme von Bestimmungen über die Frachtberechnung für Leerläufe bei der Einstellung und Umstationierung ergänzt. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 19. Februar 1913. (576)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn.

Die in den Tarifheften 12, 13, 14, 15, 17 und 18 enthaltenen Entfernungen von Rodingen französische Grenze gelten bei Abfertigung von Sendungen der Ausnahmetarife 10a und 10b auch für Belval-Hütte und Differdingen, sofern für diese beiden Stationen keine besonderen Entfernungen vorgesehen sind, und zwar:
für Belval-Hütte unter Zuschlag von 2 km, und
für Differdingen unter Abzug von 2 km.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 15. Februar 1913. (569)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Tarifheft III, gültig vom 4. März 1912.

Außerkraftsetzung von Frachtsätzen. Einführung neuer Frachtsätze.

Die Frachtsätze nach den Stationen Agfalva, Bük, Lövö, Nagyczenk, Nagykanizsa, Sopron, Zalaszentiván und Zalaszentmihály-Pasca werden mit dem 30. April d. J. außer Kraft gesetzt.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden im Verkehr mit vorgenannten Stationen neue, zum Teil erhöhte Frachtsätze eingeführt. Die Erhöhungen betragen bis zu 35 Heller für 1000 kg.

Ueber die neuen Frachtsätze, die im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen enthalten sind, geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, 15. Februar 1913. (568)
Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Einführung eines neuen Tarifes Teil II, Heft 17.

Am 1. Mai 1913 tritt der Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 17 in Kraft, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 (Holz) und 31 (Borke [Rinde]) für den Verkehr zwischen Stationen der k. bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins, der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München, sowie der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien Asch-Roßbach und Reutte in Tirol-Reichsgrenze bei Schönbichl) einerseits und Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, ferner der a. priv. Buschtherader Eisenbahn, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien), der Salzburger Eisenbahn und Tramway-Gesellschaft und der Salzkammergut-Lokalbahn - Aktiengesellschaft anderseits.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben: Die Eisenbahngütertarife des österreichisch - ungarisch - bayerischen Eisenbahnverbandes Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903, Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903, Teil IV, Heft 4 vom 1. Juni 1902 samt Nachträgen und den im Rahmen dieser Tarifhefte im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze, ferner der Ausnahmetarife Nr. 8 des Tarifes für die Beförderung von Gütern usw. zwischen den Stationen Reutte in Tirol und Vils einerseits, bayerischen und österreichischen Stationen anderseits vom 1. November 1906.

Abdrücke des neuen Tarifes sind bei den beteiligten Endverwaltungen, im-

Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 2 ℳ 10 ₰ oder 2,50 Kr. für das Stück zu erhalten.
München, den 18. Februar 1913. (591)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.,
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.
Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Wien-Donaukaibahnhof in den Ausnahmetarif 30 (A und B, Holz) aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 20. Februar 1913. (583)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr. Heft 1 vom 1. Januar 1909 und Heft 2 vom 1. September 1909.
Der Benennung der Ausnahmetarife Nr. 23 (Eisen und Eisenwaren usw.), Nr. 24 (Maschinen), Nr. 31 (Eisenbahnfahrzeuge) und Nr. 32 (Eisenbahnfahrzeuge nach Konstantinopel trs.) ist mit Gültigkeit vom 22. Februar 1913 beizufügen: „als Frachtgut".
Breslau, den 19. Februar 1913. (584)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengüterverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein Uebergangstarif für den Verkehr mit der elektrischen Straßenbahn Hohenstein-Ernstthal-Ölsnitz (Erzgeb.) in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Dresden, den 20. Februar 1913. (585)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Tarifheft 2.
Am 1. März 1913 tritt der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 66 B (Bruchsteine, roh) zwischen Weidenau in Österr.-Schlesien und Grimma unterer Bf. von 109 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht, in Kraft.
Dresden, am 20. Februar 1913. (586)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
I. Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben:
1. zu Heft B I (Teilhefte B I 8, 9, 11, 16, 18, 19) Nachtrag 11. (Bei den Teilheften B I 8, 16 und 18 fällt der Nachtrag 10 aus.) Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
2. zu Heft B II (Teilhefte B II 1—60) Nachtrag 12. Preis für die Gesamtausgabe 20 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
Die Nachträge enthalten u. a.:
a) neue Entfernungen für Osnabrück Gbf.;
b) Änderungen und Ergänzungen aus Anlaß der Verstaatlichung der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und der Kreis Bergheimer Nebenbahn.
3. Die entsprechenden Änderungen für die Teilhefte A, C 2, C 2a—c sind im Tarif- und Verkehrsanzeiger enthalten.

II. Teilheft B I 21 wird zum 1. März 1913 neu ausgegeben (Neudruck), Preis 10 ₰.
Frachterhöhungen gelten mit Ausnahme derjenigen zu 2a vom 1. Mai 1913.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 19. Februar 1913. (582)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.
Ab 1. März 1913 wird Düngekalk mit Beschränkung auf den Verkehr mit Ludwigshafen (Rhein) unter die Düngemittel des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) aufgenommen; gleichzeitig wird ein Ausnahmetarif ab Baienfurt und Wangen (Algäu) nach Ludwigshafen (Rhein) für Schwefelkiesabbrände eingeführt und die Gültigkeit des Frachtsatzes Ludwigshafen (Rhein) Hbf. — Langenargen im Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. erweitert.
Näheres bei den Dienststellen und in unserm Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 19. Februar 1913. (587)
Generaldirektion
der K. württ. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet usw. nach Staats- und Privatbahnstationen.
Tarifverzeichnis Nr. 1132.
Am 1. März 1913 erscheint zum vorgenannten Tarif der Nachtrag 1. Er enthält außer den bereits durch den Tarifanzeiger bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen Frachtsätze für die Stationen der Strecke Rodenkirchen (Oldbg.)-Varel (Oldbg.), außerdem Druckfehlerberichtigungen und Stationsnamenänderungen. Soweit Frachtsätze noch nicht vom 1. März ab gelten, ist der Gültigkeitstag im Nachtrag angegeben. Der Nachtrag ist zum Preise von 5 Pf. von den Dienststellen zu beziehen.
Essen, den 17. Februar 1913. (561)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 tritt die Braunschweig-Schöninger Eisenbahn den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts für die Station Hoiersdorf in dem gleichen Umfange wie für Mattierzoll B. S. E. bei.
Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 17. Februar 1913. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.
Änderung von Entfernungen.
Mit Gültigkeit vom 5. März 1913, und soweit Erschwernisse der Beförderungsbedingnisse eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind die kilometrischen Entfernungen zwischen nachfolgend benannten Stationen einerseits, Myslowitz und Oswiecim anderseits unter Weglassung der Nummer des Verzeichnisses der Zuschlagsfristen „12" abzuändern.
Alt Sandez, Kamionka wielka, Muszyna und Muszyna transit, Neu-Sandez, Piwniczna, Rytro, Zegiestow.
Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Wien, am 15. Februar 1913. (577)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen über Elsaß-Lothringen und via Schweiz.)
Berichtigung.
Der in der Kundmachung in Nr. 6 dieser Zeitung vom 22. Januar 1913 unter Nr. (232) Post Nr. 26 (Seite 115) enthaltene Schnittfrachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. XVIII Serie 2 Zombor-Deutsch-Avricourt Grenze per Franken 51.15 ist auf Franken 50.85 richtig zu stellen.
Wien, am 17. Februar 1913. (571)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1908.
Druckfehlerberichtigung in einer Verlautbarung.
Das in Nr. 10 ex 1913 dieser Zeitung unter (386) erwähnte Heft des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil II, Verkehr mit Österreich, für den Niederländisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband trägt die Nummer 1 und nicht 2.
Wien, den 17. Februar 1913. (570)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden die Stationen Bielefeld Hbf. und Ost Gbf. sowie Wutha in den allgemeinen Klassentarif und die Station Graudenz in die Ausnahmetarife 7 A, B, C und D einbezogen.
Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.
Wien, den 15. Februar 1913. (562)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Berichtigung einer Kundmachung.
In der Kundmachung (456) der Nr. 12 dieses Blattes vom 12. Februar 1913 ist im Kopfe der Tariftabelle statt Romanshorn „Zürich-Hauptbahnhof" und statt Zürich-Hauptbahnhof „Romanshorn" zu setzen.
Wien, den 15. Februar 1913. (564)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912. Aufhebung von Frachtsätzen.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 C auf die nachstehenden Artikel keine Anwendung:
Stammholz, rundes, auch abgeästet oder ganz oder teilweise abgerindet, auch getränkt oder an einem Ende roh zugespitzt oder in beiderlei Bearbeitung bis 2,5 m lang;
Stangenholz, rundes, auch abgeästet oder ganz oder teilweise abgerindet, ge-

spalten oder gerissen, ferner bis zu 10 cm Durchmesser am dünnen Ende, der Länge nach ein- oder mehrmals durchschnitten, sofern auf einer Seite noch Rindfläche vorhanden, auch getränkt oder an einem Ende roh zugespitzt oder in beiderlei Bearbeitung bis 2,5 m lang;
Schleifholz (Zelluloseholz), Scheit-, Kloben- und Knüppel (Prügel)-Holz bis 2,5 m lang.

Wien, den 15. Februar 1913. (563)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Herstellung von 50 cbm Fundamentbeton und 400 qm Eisenbetonwände für die Bekohlungsanlage des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingungshefte und Angebotsvordrucke auf unserer Kanzlei Ettlingerstraße 39. Abgabe gegen 50 Pf. Kostenersatz. Angebote mit der nötigen Aufschrift bis spätestens Sonnabend, den 1. März d. J. vormittags 10 Uhr, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Karlsruhe, den 17. Febr. 1913. (565)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Die Ausführung von Oberbauarbeiten auf dem Güterbahnhof Charlottenburg soll verdungen werden.

Angebote sind bis Sonnabend, den 8. März 1913, vormittags ½11 Uhr, portofrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,70 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349 einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Güterbahnhof Charlottenburg. Fernsprecher: Amt Wilhelm Nr. 865. Zuschlagsfrist: 8. April 1913.

Berlin, im Februar 1913. (588)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung zweier Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach Musterzeichnungen mit Handantrieb für die Bahnhöfe Schweidnitz-Niederstadt und Wilhelmsbrück soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 5. März 1913 vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in unserem Zentralbureau hier Classenstr. 12 während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr vorm. zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags 11½ Uhr im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten oder beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 12. Februar 1913. (572)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1913 bis 31. März 1914 an Betriebs- und sonstigen Geräten, und zwar:

- Los I. Signalhörner, Signalpfeifen, Handlaternen, Zugführer-Erkennungsbänder, Brustschilder, Geldversandtaschen und Reisemappen.
- Los II. Mappen für Zeichnungen und Pläne, Stahlbandmasse, Meßlatten, Fluchtstäbe, Patronentaschen, Signalfahnen und Befehlsstäbe.
- Los III. Gießkannen, Öl- und Petroleumkannen, Wasserkannen, Ölspritzen, Wasserflaschen, Trinkgläser, Tintenfässer, Kohlenkasten, kleine Kohlenschaufeln, Eimer aus verzinktem Eisenblech, hölzerne Lineale, Tischlampen, Wandlampen, Waschbecken aus Emailleblech, Waschständer, Zimmerthermometer, Spucknäpfe, Schutzbrillen und Papierscheren.
- Los IV. Grauleinene Handtücher, Keilkissenbezüge, weiß und blau gekästelt, Deckenbezüge, weiß und blau gekästelt, Bettücher, weiße, Fahrkartenbeutel, wollene Schlafdecken und Wäschetaschen.
- Los V. Signalhand-, Oberwagen- und Schlußlaternen.
- Los VI. Handlampen (Kreisellampen), Arbeits- und Oberbaugeräte.
- Los VII. Hölzerne Schneeschaufeln mit und ohne Eisenbeschlag, Sackkarren, Schiebe- und Kastenkarren

ist Termin am 15. März 1913, vorm. 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen nebst Zeichnungen können in unserer Kanzlei eingesehen, oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von

Los	I	II	III	IV	V	VI	VII	
für besondere Bedingungen und Angebotsbogen	50	50	50	50	50	50	50	₰
für Zeichnungen	40	—	40	—	130	90	—	
zus.	90	50	90	50	180	140	50	₰

in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Erfurt, den 17. Februar 1913. (573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eiserne Brücken bei Neckargemünd über den Neckar. Lieferung, Aufstellung, Verschiebung und Verstärkung beil. 770 t. Flußeisen und 26 t Stahl, nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingnisheft Friedrichplatz 13 IV. Stock, Zimmer 122 zur Einsicht. Abgabe gegen 15,25 ℳ Kostenersatz (nach auswärts 50 Pf. mehr). Angebote mit der Aufschrift „Eiserne Brücken Neckargemünd" spätestens bis Montag, den 31. März d. J. vorm. 10 Uhr verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 19. Februar 1913. (578)
Brückenbaubureau der Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Verdingung

der Lieferung von etwa 350 m gußeisernen Röhren und Formstücken für die Wasserleitung auf Bahnhof Gütersloh.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 8. März 1913, vormittags 11½ Uhr.

Zuschlagsfrist bis 25. März 1913.

Verdingungsunterlagen werden gegen 1 ℳ bis 1. März 1913 abgegeben vom Centralbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr. 292. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung (ohne Bestellgeld, nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 20. Februar 1913. (589)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die auf Bahnhof Oldenburg auf dem Werkstättenhofe und im Hauptmagazin I lagernden Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0.50 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, bezogen werden.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 28. Februar 1913, vormittags 11½ Uhr, hier eingehen. Der Zuschlag erfolgt bis zum 12. März 1913.

Oldenburg, den 10. Februar 1913. (580)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Angebote auf Ankauf der in den Hauptwerkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof und Potsdam lagernden alten Werkstattsmaterialien, darunter Kupfer, Rotguß- und Messingspäne und sonstige Metallabfälle, Metallkehricht, Gießereiabfälle, Zinkschrot, Weißblechabfälle, Draht- und Sprungfedern, verbrannte Retorten, Zeugabfälle, Gardinen, Linoleum, Plüsch- und Lederabfälle, Glasbrocken, Gummi und Werkzeugmaschinen, sind postfrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Zentralbureau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis zum 15. März 1913 vormittags 10½ Uhr einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusenden oder zu beziehen daselbst Zentralbureau Zimmer 257 gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. und 5 Pf. Bestellgeld bar (Briefmarken ausgeschlossen).

Berlin, den 18. Februar 1913. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 16. | 26. Februar 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Londoner elektrischen Schnellbahnen als Vorbilder für den elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Nach dem Bericht der Eisenbahndirektion Berlin über die Besichtigung der Londoner Schnellbahnen.

Die Denkschrift, in der die 19 Fragen des Abgeordnetenhauses, betr. die Einführung elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beantwortet werden, enthält u. A. einen wertvollen Bericht der nach London zum Studium der dortigen Schnellbahnen entsandten Kommission, dessen Wiedergabe bei der Besprechung der ganzen Denkschrift (s. Nr. 99 und 100 des Jahrg. 1912 dieser Zeitung) in Aussicht gestellt worden war. Von den Londoner Schnellbahnen, die besichtigt wurden, ist die Stammstrecke Earls Court-Mansion House der Metropolitan- und Distriktbahn diejenige, die für den Vergleich mit Berlin am meisten in Frage kommt; sie ist 8,1 km lang und hat 9 Zwischenstationen, entspricht also etwa der Strecke Charlottenburg-Stralau-Rummelsburg mit 13,6 km Länge und 11 Zwischenstationen. Bei Dampfbetrieb wurde jene Strecke in 26 Minuten, also mit einer Reisegeschwindigkeit von 18,7 km in der Stunde zurückgelegt; durch die Einführung des elektrischen Antriebes konnte die Fahrzeit auf 17 Minuten herabgesetzt, die Reisegeschwindigkeit also auf 28,6 km in der Stunde erhöht werden. Auf der Strecke Charlottenburg-Rummelsburg beträgt die Reisegeschwindigkeit zur Zeit 22,2 km. Da die Haltestellenentfernungen in Berlin durchschnittlich 1130 m, in London dagegen 810 m betragen, liegen in Berlin die Verhältnisse zur Erreichung einer hohen Geschwindigkeit günstiger als dort. Trotzdem der Betrieb auf der Londoner Distriktbahn dadurch erschwert wird, daß auch die Züge anderer Verwaltungen ihre Gleise benutzen, werden auf ihr doch in den verkehrsstarken Zeiten des Morgens und Abends anstandslos 40 Züge in der Stunde befördert. Ihr Leiter, A. H. Stanley, hält es für möglich, bei einem Aufenthalt auf den Haltestellen von

10	12	15	20	25	30	40	50	60	Sekunden, in der Stunde
71	68	64	59	54	51	44	40	36	Züge abzufertigen. Durch

Beseitigen von Schienenkreuzungen der einmündenden Strecken soll das Ziel, das die Verwaltung sich gesteckt hat, nämlich 50 Züge in der Stunde zu befördern, in erreichbare Nähe gerückt werden. Auf der Charing Croß, Euston und Hampstead-Röhrenbahn ist die Zugzahl noch größer als auf der eben genannten Strecke; sie beträgt auf der Stammstrecke Charing Croß-Camden Town 44 in der Stunde. Erschwerend für den Betrieb auf dieser Strecke ist der Kopfbahnhof Charing Croß, der ähnlich wie der Wannseebahnhof eingerichtet ist; das vor ihm liegende Weichenkreuz zur Verbindung der beiden Gleise muß also in der Stunde von 44 Zügen befahren werden. Auch dieser Betrieb geht, wie die Beobachtungen der Kommission ergeben haben, ohne Störungen vor sich.

Zur Erreichung einer so dichten Zugfolge, die etwa der für Berlin anzustrebenden entspricht, müssen vier Bedingungen erfüllt sein. Es müssen folgende Zeiten nach Möglichkeit verkürzt werden:

1. die Zeit zum Einlauf vom Einfahr-Vorsignal in die Station und zum Bremsen bis zum Stillstand,
2. die Haltezeit auf der Station,
3. die Zeit zur Ausfahrt aus der Station, bis der Schluß des Zuges um eine kleine Sicherheitsstrecke vorüber ist und
4. die Zeiten zum Stellen der Signale.

Die kurze Einlaufzeit wird durch eine hohe Geschwindigkeit erreicht, die infolge der kräftigen Bremsung — alle Achsen eines Zuges werden gebremst — bis kurz vor der Stelle, wo der Zug zum Halten gebracht werden muß, aufrecht erhalten werden kann. Die Verzögerung beim Bremsen beträgt in London etwa 0,7 bis 0,8 Sekundenmeter in der Sekunde.

Die kurze Haltezeit wird durch schnelle Abfertigung der Züge erreicht. Sie beträgt auf der Distrikt-Stammstrecke im Durch-

schnitt 16,4 Sekunden, auf dem verkehrsreichen Bahnhof Victoria 22,8 Sekunden. Die kürzeste Haltezeit wurde von der Kommission zu 12,5 Sekunden beobachtet. Die schnelle Abfertigung der Züge hängt eng mit der Bauart der Wagen zusammen; in dieser Beziehung ist London gegenüber Berlin im Nachteil. Auch die Bahnsteigsperren und Ausgänge, deren Lage von größtem Einfluß auf die zum Abfertigen der Züge nötige Zeit ist, sind in London nach Berliner Begriffen ziemlich unvollkommen eingerichtet; doch macht sich das nicht so unangenehm bemerkbar, wie man erwarten sollte, weil die Londoner gewöhnt sind, sich mit gleichmäßiger Geschwindigkeit über die Bahnsteige und durch die Sperren und Ausgänge zu bewegen. Von besonderem Werte für die schnelle Abfertigung der Züge sind auch die in London üblichen „Zugankündiger". Auf großen Tafeln wird angezeigt, wohin der nächste, der übernächste und der drittnächste Zug fährt. Bei Abfahrt eines Zuges werden die Ziffern „1", „2" und „3", die die Reihenfolge der Züge bezeichnen, selbsttätig verändert. Die Zugankündiger werden für die ganze Strecke von der Stelle aus bedient, wo sich verschiedene Strecken vereinigen, also z. B. in Earls Court. Um dem Stellwerkwärter die Bedienung des Zugankündigers zu ermöglichen, sind die Züge am Kopfende durch verschieden zusammengestellte Lichter gekennzeichnet. Auf die Einhaltung der planmäßigen Reihenfolge der Züge wird dabei auf den Gemeinschaftsstrecken bei Störungen verzichtet, sodaß bei Verspätungen die Störungen geringer sind als in Berlin.

Die Verkürzung der Ausfahrtzeit bringt der elektrische Betrieb infolge der bei ihm möglichen größeren Beschleunigung von selbst mit sich. Von der Kommission wurden Beschleunigungen von 0,55 bis 0,65 Sekundenmetern in der Sekunde beobachtet.

Die Verkürzung der zum Stellen der Signale erforderlichen Zeit wird in London durch das selbsttätige Blocksystem erreicht. Nur da, wo Weichen liegen, werden die Signale durch Wärter gestellt. Die Zeit, die der Wärter hierzu verbraucht, wird zu 8 bis 10 Sekunden geschätzt, sodaß durch die Stellung der Signale durch den Zug der Abstand zwischen zwei aufeinander folgenden Fahrten schon allein um diesen Betrag verkürzt werden kann. Gleichzeitig mit dem Signal wird eine Fahrtsperre betätigt, die den Zug selbsttätig zum Halten bringt. Ein sich in der Haltestellung des Signals aufrichtender Knebel setzt durch Anschlagen an einen vom vordersten Motorwagen herabhängenden Hahngriff die Luftbremse in Tätigkeit. Betrieben wird das selbsttätige Blocksystem teils durch Luftdruck mit elektrischer Steuerung, teils rein elektrisch; als Betriebsstrom dient teils Gleichstrom, teils Wechselstrom. Für die Berliner Strecken, die mit Wechselstrom befahren werden sollen, würde auch für die selbsttätigen Signale Wechselstrom in Frage kommen, doch ist die Zahl der Pulse in den beiden Stromkreisen verschieden. Wird ein selbsttätiges Signal nicht binnen einer Minute, nachdem ein Zug davor zum Halten gebracht worden ist, auf „Freie Fahrt" bewegt, so ist der Führer berechtigt, weiter zu fahren; er kann zu diesem Zwecke die Fahrsperre lösen und nimmt dann den Zugführer mit auf den Führerstand. Die Geschwindigkeit darf nicht größer sein, als daß der Zug jeden Augenblick zum Halten gebracht werden kann. Erst wenn die nächsten zwei Signale auf „Freier Fahrt" gefunden werden, darf die volle Geschwindigkeit wieder aufgenommen werden.

Das selbsttätige Blocksystem hat sich in London gut bewährt. Auf der Metropolitanbahn sind bei Gleichstrombetrieb bei 2 331 200 Signalbewegungen im Juli 1912 nur 14 und bei 1 695 402 Signalbewegungen im August 1912 nur 10 Fehler vorgekommen, die selbstverständlich nur einen Zugaufenthalt, nicht aber eine Zuggefährdung zur Folge haben können, weil der Signalarm bei einem Versagen der Einrichtung selbsttätig auf „Halt" fällt. Auch sonst ist der Betrieb in London von Störungen verschont geblieben: in 7 Jahren ist nur eine ernstliche Störung in der Stromlieferung vorgekommen, die eine zweistündige Unterbrechung des Betriebes zur Folge hatte.

Über den Einfluß des elektrischen Betriebes auf die Unterhaltungskosten konnten in London keine zuverlässigen Unterlagen gesammelt werden. Die mit der Streckenunterhaltung betrauten Ingenieure konnten darüber keine genauen Angaben machen, teils weil der elektrische Betrieb noch nicht lange genug eingeführt ist, teils weil die starke Verkehrszunahme, die Verstärkung des Oberbaues und ähnliche Gründe einen Beharrungszustand noch nicht haben eintreten lassen. Wenn in London die Unterhaltungskosten seit Einführung des elektrischen Betriebes in die Höhe gegangen sind, so ist das für Berlin nicht in dem Maße zu befürchten, weil hier der schädliche Einfluß der unabgefederten Massen der Motoren dadurch beseitigt werden soll, daß die Motoren abgefedert angeordnet werden. Auch die schädliche Wirkung von Triebrädern mit kleinem Durchmesser auf dem Oberbau ist für Berlin nicht zu erwarten, weil die hier zu verwendenden Triebgestelle Räder etwa vom Durchmesser der Triebräder der Lokomotiven erhalten sollen, so daß in dieser Beziehung in der Einwirkung auf den Oberbau keine Veränderung eintreten wird. Der verstärkte Zugverkehr, der mit der Einführung elektrischen Betriebes in Aussicht genommen ist, wird natürlich auch eine Erhöhung der Kosten für die Streckenunterhaltung zur Folge haben, doch würden die zur Durchführung eines derart verstärkten Betriebes bei Beibehaltung der Förderung mit Dampf nötigen schwereren Lokomotiven sicher den Oberbau noch weit ungünstiger beanspruchen.

Auf der London-Brighton-Bahn, der jüngsten der Londoner Bahnen mit elektrischem Betrieb, ist man mit der neuen Betriebsform sehr zufrieden und beabsichtigt infolgedessen eine erhebliche Ausdehnung der elektrisch betriebenen Strecken. Dankbar anerkannt wurde von den englischen Fachleuten, daß die preußischen Wechselstrombetriebe, namentlich auf der Strecke Hamburg-Ohlsdorf, erfolgreich als Muster für die englischen Strecken gedient hatten.

Zum Schluß hebt der Reisebericht noch hervor, daß von den Londoner Maßnahmen zur Ermöglichung der schnelleren Zugfolge zur Übertragung auf Berlin die folgenden geeignet seien: die elektrische Triebkraft, die selbsttätigen Zugrichtungsanzeiger und die Bremsen. Ohne Ersatz des Dampfbetriebes durch elektrischen Betrieb sind Zugzahlen wie die Londoner für Berlin undenkbar; weder in London noch anderwärts ist eine Stadtbahn mit Dampfbetrieb bekannt, welche ähnliche Leistungen aufweist, wie sie für Berlin angestrebt werden. Durch die Zugrichtungsanzeiger kann die Reihenfolge der Züge und Zugverschiebungen dem Publikum auf die einfachste Weise mitgeteilt werden, was außerdem noch den Vorteil hat, die Aufsichtsbeamten zu entlasten. Um die erforderliche größere Bremsverzögerung zu ermöglichen, wird schließlich noch empfohlen, auch bei den Berliner Zügen alle Achsen mit Bremsen auszurüsten, also auch die zur Zeit ungebremsten Mittelachsen der dreiachsigen Wagen.

Die Murgwerkvorlage im badischen Landtage.

Nachdem die Zweite Kammer der Landstände die Regierungsvorlage über den Bau und Betrieb des Murgkraftwerkes durch den Staat (vergl. Mitteilung in Nr. 64, S. 1028 fgd., Jahrg. 1912 d. Ztg.) schon in einer Sitzung am 23. Oktober angenommen hatte, ist die Erste Kammer diesem Beschlusse am 19. November ebenfalls einhellig beigetreten. In beiden Kammern ist die Vorlage in eingehendster Weise behandelt worden. Gegenüber dem Regierungsentwurf hat das Gesetz bei den Kammerberatungen nur in folgenden drei Punkten von nicht grundsätzlicher Bedeutung eine Änderung erfahren. Um dem Einwand zu begegnen, daß das Gesetz zu viel fiskalischen Geist atme und daß die volkswirtschaftlichen Tendenzen darin zu wenig zum Ausdruck

kämen, ist Art. 1, der ausspricht, daß das Werk auf Rechnung des Staates erbaut und betrieben werden solle, durch folgende zwei Absätze ergänzt worden:

„Die gewonnene elektrische Energie wird, unbeschadet der Deckung aller Selbstkosten, zu tunlichst billigen Preisen an die Verbraucher abgegeben werden.

Erfolgt die Verteilung durch Großabnehmer, so wird diesen die Stromabgabe zu tunlichst billigen Preisen als Verpflichtung auferlegt werden."

Ferner wurde zu Art. 5 und 7 beschlossen, daß die Ordnung für den Erneuerungsfonds und für den Reservefonds sowie für die Verfügung über die etwaigen Überschüsse an das Einvernehmen mit den Landständen gebunden wird. Endlich ist in Art. 4 der jährliche Tilgungssatz für die ersten fünf Betriebsjahre von 1 % des zu Beginn des Kalenderjahres sich ergebenden Gesamtanlagekapitals auf ¾ % ermäßigt worden, um die Anfangsjahre tunlichst zu entlasten. Die Gründe der Änderung der Art. 5 und 7 sind weiter unten erläutert.

Sowohl von der Budgetkommission der Ersten, wie von jener der Zweiten Kammer sind ausführliche gedruckte Berichte über das Ergebnis der Beratungen erstattet worden, die ein sehr reichhaltiges Material über den Gegenstand enthalten. Besonders ausführlich ist der Kommissionsbericht der Zweiten Kammer gehalten, der die Vorlage nach allen Seiten beleuchtet. In den ersten beiden Abschnitten desselben wird ein kurzer Überblick über die Entwicklung der Frage der Verwertung der Wasserkräfte in Baden und über die Bedeutung der Wasserkräfte im allgemeinen und für Baden besonders gegeben. Danach hat sich die Zweite Kammer erstmals im Jahre 1892 mit der Frage der Verwertung der Rheinwasserkräfte beschäftigt. Die Veranlassung dazu war, daß im Jahre 1890 die badische Regierung einer Gesellschaft die Genehmigung erteilt hatte, die vorbereitenden Schritte für die Gewinnung von 15 000 PS am Oberrhein zu machen. Da jene Gesellschaft nicht zustande kam und ein neues Konzessionsgesuch zu erwarten war, verhandelte die Kammer über den Gegenstand und stellte sich auf den Standpunkt, daß sie den Gedanken an eine Ausnutzung dieser Wasserkräfte durch den Staat ablehnte, aber eine Mitwirkung bei der Erteilung von Konzessionen beanspruchte. Zehn Jahre später begann die Zweite Kammer die Regierung lebhaft und nachhaltig dahin zu drängen, daß sie die weitere Entwicklung zur Privatwirtschaft hintanhalte, und daß der Staat tätig in diese Entwicklung eingreife. Diese Entwicklung sollte aber nach Meinung der Kammer nicht das Ziel haben, die Privatwirtschaft durch die Staatswirtschaft zu ersetzen, vielmehr sollte neben den bestehenden Privatunternehmungen der Staat selbständig Wasserkräfte ausbeuten. Diesem Verlangen ist die Regierung in der Folge soweit entgegengekommen, als am Oberrhein die Vergebung weiterer Berechtigungen eingestellt, dagegen jetzt an der Murg mit der Errichtung eines Staatswerkes begonnen werden soll. Von den Ausführungen über die Bedeutung der Wasserkräfte für Baden bietet besonderes Interesse die Mitteilung, wonach nach einer seinerzeit vorgenommenen Aufnahme der im Lande vorhandenen Wasserkräfte, deren Ergebnisse in dem 14. Heft der „Beiträge zur Hydrographie des Großherzogtums Baden" in der Arbeit des Oberbaurats Frhr. v. Babo: „Die Großwasserkräfte des Großherzogtums Baden" niedergelegt sind, die Wasserkräfte Badens sich insgesamt auf 500 000 PS belaufen, d. i. 275 PS für das Jahr auf tausend Seelen. Mit diesem Maßstab gemessen, ist Baden das an Wasserkräften reichste Land Deutschlands, ein Besitz, der ihm eine gewisse Kompensation gegenüber den Kohlenschätzen Norddeutschlands bietet.

Im Vordergrund der Verhandlungen standen namentlich folgende Fragen, die insbesondere durch die Erste Kammer aufs eingehendste geprüft worden sind: I. Wettbewerb zwischen Wasser- und Dampfzentralen, II. Gefahr einer Monopolstellung der privaten Elektrizitätsgesellschaften, III. Ertragsberechnung und Möglichkeit des Absatzes der im Murgwerk gewonnenen Kraft, IV. im Zusammenhang damit Risiko des Staates bei Übernahme des Baues und Betriebes des Werkes und endlich V. Schonung der landschaftlichen Schönheiten des Murgtales.

I. Die Frage der Errichtung des Murgwerkes durch den Staat hat in Zustimmung und Abwehr die Öffentlichkeit sehr lebhaft beschäftigt. Bei dem überaus lebhaften Meinungsaustausch, der in der Tagespresse, in öffentlichen Versammlungen und in Streitschriften darüber gegangen ist, wurde insbesondere von verschiedenen Seiten der Einwand erhoben, daß es sich nicht lohne, die Wasserkraft der Murg mit einem erheblichen Kostenaufwand auszubauen, da die gleiche Menge Kraft durch eine Dampfzentrale wesentlich billiger erzeugt werden könne. Wie jener Meinungsaustausch viel dazu beigetragen hat, nicht nur die allgemeinen Ansichten über das Projekt, sondern auch viele Einzelheiten zu klären, so gab auch das wiederholte Aufwerfen jenes Zweifels bei den Kammerverhandlungen Anlaß, die Frage der Überlegenheit der Wärmekraftmaschinen vor den Wasserkraftwerken von allen Seiten gründlich zu beleuchten. Allgemein wurde betont, daß die Wärmekraftmaschinen in den letzten Jahren eine ganz überraschende Entwicklung durchgemacht haben, so daß bei ihnen die Erzeugungskosten der Kraft wesentlich gefallen sind. So sind z. B. in dem Elektrizitätswerk in Straßburg die Kohlenkosten der Kilowattstunde in den letzten Jahren von 5 ₰ auf 3 ₰ und schließlich auf 1,6 ₰ herabgegangen. Am Oberrhein sind Dampfzentralen im Bau und Betrieb, deren Kohlenkosten 1,7 bis 2 ₰ betragen. Einige Werke in der Pfalz und an der Saar, die mit Gruben in Verbindung stehen, kommen sogar noch unter 1,5 ₰. Dieser Erfolg ist den großen Fortschritten der Technik zu verdanken, unter denen die Erfindung der Dampfturbine besonders bemerkenswert ist. Während vor zehn Jahren nur Maschinensätze von 1000 KW, vor fünf Jahren solche von 2000 KW erstellt werden konnten, ist die Technik heute in der Lage, solche von 25 000 KW zu erstellen, wodurch selbstverständlich der Gestehungspreis der Krafteinheit erheblich sinkt. Unter Berufung auf zwei Gutachten des Badischen Dampfkessel-Überwachungsvereins und des Bayerischen Dampfkessel-Revisionsvereins sowie auf die Betriebsergebnisse der Zentrale Reisholz des Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerkes, bei der sich die Kosten für eine KW-Stunde bei Umrechnung auf 3000 Betriebsstunden auf 2,8 ₰ stellen, wurde versucht, nachzuweisen, daß eine Dampfzentrale billiger arbeite als das Murgwerk. Der erstgenannte Verein hatte die jährlichen Betriebskosten für die KW-Stunde für eine Dampfzentrale mit einer Gesamtleistung von 20 000 KW, unterteilt in drei Einheiten von je 7000 KW, berechnet bei einer Benutzungsdauer von:

Stunden	8760	7000	5250	3500	1750	876
auf Pfennig	1,823	1,880	1,972	2,150	2,694	3,780

Gegen diese Berechnung wurden jedoch von der Regierung verschiedene Einwände erhoben, mit deren Berücksichtigung unter Zugrundelegung des Betrages von 200 ℳ für ein Zentralenkilowatt sich folgende Zahlen ergeben:

1. Belastungsfaktor $\frac{8760}{N}$ . .	0,4	0,3	0,25	0,2	0,1
2. Benutzungsdauer = N-Stunden	3500	2600	2200	1750	875
3. erzeugte Millionen KW-Stunden	73,5	54,6	46,2	33,7	18,4
4. Kapitalkosten = $\frac{12 . A}{N}$. ₰	0,686	0,922	1,091	1,371	2,740
5. Unterhaltung = $\frac{1 . A}{N}$ . . ₰	0,057	0,077	0,091	0,114	0,228
6. Kohlenkosten für die KW-Stunde . . . . ₰	1,580	1,700	1,827	1,938	2,680
7. Personalkosten = $\frac{420 ₰}{N}$ ₰	0,120	0,161	0,191	0,240	0,479
8. Öl, Schmier-, Putz- und Packmaterial . . . . . ₰	0,010	0,010	0,010	0,010	0,010
9. Eigenverbrauch . . . . ₰	0,025	0,025	0,025	0,025	0,025
10. Kosten der KW-Stunde . ₰ = Summe 4, 5, 6, 7, 8, 9 ohne Kosten der Übertragung.	2,478	2,895	3,235	3,698	6,162

Über 3500 Benutzungsstunden ist die Tabelle nicht ausgedehnt, weil im gegebenen Falle die Benutzungsdauer zwischen den Grenzen von 1800 und 2500 Stunden liegen wird. Da beim Murgwerk die Kosten bei 2000 Benutzungsstunden an der Schalttafel des Werkes 2,32 ₰ betragen werden und da ein Werk von der angenommenen Größe mangels voller Absatzgelegenheit für die gewonnene Kraft am Erzeugungsorte selbst ebenfalls genötigt sein würde, Fernleitungen, Schalt- und Transformatorenstationen zu errichten, wenn vielleicht auch nicht ganz im gleichen Maße wie das Murgwerk, da somit dafür bei der Dampfzentrale ein weiterer Zuschlag vorzusehen ist — Professor Klingenberg, Chefingenieur der A. E.-G., berechnet die Kosten der Übertragung von etwa 10 000 KW bei 100 km Leitungslänge und einer Benutzungsdauer von 2000 Stunden zu rund 1 ₰ für 1 KW-Stunde —, so ergibt die obige Berechnung, daß bei einer Benutzungsdauer von 3500 Stunden und weniger das Murgwerk mit einem modernen Dampfkraftwerk konkurrieren kann. Ähnlich verhält es sich mit der von dem bayerischen Revisionsverein aufgestellten Berechnung. Bezüglich des Hinweises auf die Zentrale Reisholz ist zu berücksichtigen, daß mit einer Benutzungsdauer, wie sie die Werke im rheinisch-westfälischen Industriebezirk bei Versorgung von Zechen und Walzwerken haben, im Versorgungsgebiet des Murgwerkes nicht gerechnet werden kann. Hier beträgt die Benutzungsdauer, wie die Statistik der vorhandenen Werke erkennen läßt, im günstigen Falle 2500 Stunden, ausnahmsweise einmal 3000, was bei der Berechnung der Kosten der KW-Stunde eine wesentliche Rolle spielt. Man muß daher das Murgwerk mit den in seinem Versorgungsgebiet vorhandenen Zentralen, mit denen allein es in Wettbewerb tritt, vergleichen, wenn man ein zutreffendes Bild erhalten will. Von

diesen hat den günstigsten Abschluß das städtische Elektrizitätswerk Mannheim zu verzeichnen mit 1,6 ₰ Kohlenkosten, 1,06 ₰ für Unterhaltung, Bedienung, Schmier- und Packmaterial, zusammen 2,66 ₰ reine Betriebskosten; dazu kommen etwa 1,56 ₰ Kapitalkosten, so daß sich die KW-Stunde an der Schalttafel des Werkes auf etwa 4,22 ₰ stellt. Bei dem Murgwerke dagegen kommt bei einem Kraftabsatze von 90 % der Gesamterzeugung die KW-Stunde an der Abgabestelle in Mannheim auf 3,32 : 0,9 = 3,7 ₰ zu stehen. Dieser Durchschnittspreis erfährt unter Umständen noch eine Verminderung, wenn, wie zu erwarten, die erzeugbare Energiemenge den Betrag von 35 Millionen KW-Stunden überschreitet, was nach den neueren Wassermessungen wahrscheinlich ist, wenn ferner in gewissem Umfange auch Verwendung für die unständigen Kräfte gegeben sein wird. Hiernach wird der Beweis als erbracht angesehen, daß die im Murgwerk erzeugte Kraft jedenfalls nicht höher kommen wird als bei einer mit ihm in Wettbewerb stehenden Wärmekraftanlage.

Die weiteren zugunsten der Wasserkraftanlage ins Gewicht fallenden Umstände seien nur kurz angedeutet. Während die Kohlenpreise auch künftig weiter steigen werden, tritt bei der Wasserkraftanlage eine ganz bedeutende Kostenverminderung ein, sobald die Anlagekosten abgeschrieben sind. Ferner bedeutet eine Wasserkraftanlage einen Zuwachs an Nationalvermögen, während die Ausbeutung der Kohlenlager das in ihnen liegende Nationalvermögen ständig vermindert. Nicht gering anzuschlagen ist weiter, daß durch den Ausbau der Wasserkräfte die Abhängigkeit von der im Lande nicht vorhandenen Kohle vermindert wird und daß für ein Wasserwerk die Folgen eines Arbeiterstreikes so gut wie nicht in Betracht kommen. Besondere Vorzüge bietet endlich die Wasserkraftanlage, wenn sie mit einer ausreichenden Dampfreserve, die die Spitzenleistung übernimmt, verbunden wird; bei dem Murgwerk liegen die Verhältnisse dafür besonders günstig, da ihm die bahneigenen Dampfzentralen in Mannheim, Karlsruhe und Offenburg zur Verfügung stehen.

II. Mit ausschlaggebend für die Entscheidung, daß der Staat das Werk bauen und betreiben soll, ist die Frage der Monopole. Es ist bekannt, daß für die Erzeugung und den Vertrieb von Elektrizität in Deutschland nur noch zwei große Gesellschaften bestehen, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und die Siemens-Schuckert-Gesellschaft. Diese haben sich aber schon soweit geeinigt, daß sie sich über die Abgrenzung ihrer Geschäftssphären verständigten. Eine derartige Verständigung pflegt aber der Vorläufer einer vollständigen Verschmelzung zu sein, schließt aber auf alle Fälle sämtliche Wirkungen der Konkurrenz aus und ermöglicht eine monopolistische Ausbeutung des ganzen Gebietes. Wie die Verhältnisse in dieser Hinsicht für Baden liegen, zeigt das Beispiel der A. E.-G. Diese hat den Felten-Guillaume-Lahmeyerkonzern und damit Laufenburg, die größte oberrheinische Wasserkraft, unter ihre Kontrolle gebracht; sie besitzt in Südbaden das Werk in Rheinfelden mit seinem Versorgungsgebiet, ebenso das Elektrizitätswerk in Lahr; sie kontrolliert weiterhin das Elektrizitätswerk in Mülhausen und beherrscht damit ganz Oberelsaß; endlich errichtet sie ein großes Werk im Saargebiet. Die Monopolstellung der Gesellschaft hat sich auch schon im Elsaß gezeigt, wo es ihr gelang, durch die Gründung der Oberrheinischen Kraftwerke, die das ganze Oberelsaß mit Strom von Rheinfelden versorgen, das hauptsächlich von der Stadt Mülhausen i. Els. betriebene Projekt eines Rheinkraftwerkes bei Kembs zu Fall zu bringen. Auch im einzelnen geht die Geschäftsgebarung der Gesellschaft dahin, von vornherein jede Konkurrenz im großen und kleinen auszuschließen, wodurch das ganze einheimische Installationsgewerbe bedroht ist.

Teilweise wurde bezweifelt, ob die Monopolgefahr für Baden so unmittelbar bevorstehe, und darauf hingewiesen, daß der kleine Staat Baden schwerlich in der Lage sei, auf die Dauer wirksam dem Walten der großen Kapitalmächte entgegenzutreten. Demgegenüber wurde geltend gemacht, es handle sich nicht darum, theoretisch die Monopole zu bekämpfen, auch nicht darum, mit kleinen Mitteln den Monopolgesellschaften Hindernisse in den Weg zu legen, sondern darum, daß der Staat jetzt Positives schaffe und dadurch die Gefahr abmindere. Regierungsseitig wurde bestimmt ausgesprochen, das Monopol drohe und werde schwere Gefahren für das Land im Gefolge haben. Man stehe der Tatsache sehr nahe, daß Baden zwischen zwei Gruppen aufgeteilt werden solle, von denen jede ein für sich abgegrenztes Geschäftsgebiet habe, das sie im wesentlichen mit Ausschluß der Konkurrenz mit Kraft versorge. Daß der Staat hier eingreife, sei im Interesse der Stromabnehmer geboten. Allerdings hätten die elektrischen Unternehmungen des Landes bis jetzt die Elektrizität nicht zu unbilligen Preisen geliefert, und es sei auch zuzugeben, daß sie wohltätig gewirkt haben, indem sie das vorhandene Elektrizitätsbedürfnis befriedigt haben. Es müsse namentlich auch anerkannt werden, daß die oberrheinischen Elektrizitätswerke, indem sie mit großem Wagemut gezeigt haben, daß die Verwertung dieser gewaltigen Wasserkräfte möglich und wirtschaftlich ausführbar ist, Bahnbrecher waren und das Wirtschaftsleben eines großen Teiles des Landes befruchtet haben. Aber die Gefahr bestehe, daß, wenn erst die Konkurrenz zwischen den einzelnen Unternehmungen völlig ausgeschaltet sei, dann eben die Preise so hoch bemessen werden, als es möglich sei, als also noch auf Abnehmer zu rechnen sei, und daß darunter das ganze Wirtschaftsleben des Landes leide. Aus diesem Gesichtspunkte schon sei es gerechtfertigt, daß die Regierung selbst für einen Teil des Landes die Versorgung mit Elektrizität in die Hand nehme.

(Schluß folgt.)

Die Staatseisenbahnen in Ägypten.

Von **Franz Woas**-Wiesbaden.

Durch die eigentümliche langgestreckte Gestalt, welche Ägypten besitzt, wenigstens soweit es sich um angebautes Land handelt, ist auch dem Eisenbahnnetze des Landes ein eigenartiges Gepräge gegeben. Es besteht in der Hauptsache nur aus einer langen Nord-Südlinie, an welche zunächst die Haupthäfen Alexandria, Damiette, Port Said und Suez angeschlossen sind, während es sich weiterhin nach Süden nur um kurze Zweiglinien handelt, die als Zubringer für die Hauptlinie dienen. Der Verkehr der Bahnen beruht auf dem sehr kräftigen Austausch der Landeserzeugnisse, hauptsächlich Baumwolle, Zuckerrohr, Getreide und Vieh, gegen europäische Einfuhrwaren, wozu dann noch ein ungemein reger Personenverkehr tritt, der sich wieder aus der lang hingestreckten Form des Landes ergibt, das verhältnismäßig stark bevölkert ist.

Es kann unter solchen Umständen nicht gerade wundernehmen, wenn sich das Eisenbahnwesen Ägyptens schon jetzt in bemerkenswerter Weise entwickelt hat. Eine weitere, voraussichtlich noch stärkere Entwicklung ist bei der durch die neuen Überrieselungsanlagen neu erworbenen bebaubaren Landfläche mit Sicherheit zu erwarten. Auch die sichtlich zunehmende eigene Gewerbtätigkeit des Landes muß dem Verkehr der Eisenbahnen weiter zugute kommen. Endlich wird aber auch die Entwicklung des Eisenbahnnetzes nach Nordwesten hin, die bereits begonnen hat und nunmehr durch die Besetzung Lybiens durch die Italiener umso wahrscheinlicher geworden ist, das ihrige zur Vermehrung des Verkehrs beitragen, ohne daß noch irgendwie größere Kapitalien aufgewendet zu werden brauchen, da das Netz in der Hauptsache fertig ist, dessen Länge Ende 1911 insgesamt 2300 km betrug, wovon 2078 km vollspurig sind, während 222 km die schmale Spur von 1,06 m haben.

Betriebsergebnisse der letzten 5 Jahre.
(In ägyptischen Pfund = 20,75 ℳ.)

	1907	1908	1909	1910	1911
I. Einnahmen:					
1. Personenverkehr	1 718 421	1 651 858	1 606 896	1 652 373	1 772 807
2. Frachtverkehr	1 808 834	1 744 439	1 613 969	1 708 897	1 879 565
3. Verschiedenes	37 785	39 154	37 291	38 796	38 807
zusammen	3 565 040	3 435 451	3 258 156	3 400 066	3 691 179
II. Ausgaben:					
1. Bahnerhaltung	498 747	482 664	481 848	487 013	494 000
2. Betriebskosten	1 237 800	1 371 276	1 284 072	1 293 228	1 335 485
3. Allgemeines	216 650	228 291	208 847	192 988	201 364
zusammen	1 953 197	2 082 231	1 974 767	1 973 229	2 030 849
I. Einnahmen	3 565 040	3 435 451	3 258 156	3 400 066	3 691 179
II. Ausgaben	1 953 197	2 082 231	1 974 767	1 973 229	2 030 849
Überschuß	1 611 843	1 353 220	1 283 389	1 426 837	1 660 330

Nach dem Berichte, den der Generaldirektor der ägyptischen Staatseisenbahnen G. B. Macauly dem Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 20. Juni v. J. vorgelegt hat, ist der Überschuß im letzten Jahre, 1911, der größte bisher erzielte gewesen. Wie er sich zu den vier vorangegangenen Jahren in seinen Einzelheiten stellt, ergibt sich aus der vorstehenden Übersicht, in welcher die Einzelposten von mir zum Teil zusammengezogen worden sind, um das Ergebnis deutlicher vor Augen

zu führen. (Die Zahlen bedeuten ägyptische Pfunde, L. E. Ein ägyptisches Pfund ist gleich 20,75 ℳ.)

Es zeigt sich somit eine dauernde Zunahme der Überschüsse in den letzten fünf Jahren. Die Zunahme der Einnahmen gegen das Vorjahr 1910 beträgt 8,56 %, während die Ausgaben nur um 2,92 % wuchsen. Der Personenverkehr nahm gegen das Vorjahr um 8,60 % zu, der Frachtverkehr sogar um 11,85 %.

Bemerkenswert ist auch die starke Zunahme des Viehverkehrs (33 500 Stück), was der Berichterstatter der Einführung besonderer durchgehender Viehzüge aus dem Sudan zuschreibt. Die Betriebszahl für 1911 war 55,02, die Verzinsung des Anlagekapitals wird auf 6,36 % berechnet.

Die Zahl der beförderten Personen betrug 1911 in I. Klasse 522 403, II. Klasse 2 274 447 und III. Klasse 25 144 337, zusammen 27 941 187. Ferner betrugen die Personenkilometer 10 102 810 und die Frachtkilometer 5 784 678, somit zusammen Gesamtzugkilometer 15 887 488.

Der Wagenpark bestand Ende 1911 aus 1305 Personen- und 11 123 Frachtwagen. Es standen 584 Lokomotiven in Dienst, darunter solche, die noch aus den Jahren 1859, 1858 und sogar 1855 stammen.

Die Güterwagen haben eine Ladefähigkeit von 5½, 6, 7, 8, 10, 12½, 15, 15½, 19, 20, 25, 30 und 45 t; die überwiegende Mehrzahl (8454) sind 10 t-Wagen; 1409 haben 30 t Ladefähigkeit.

Von besonderer Wichtigkeit für den Betrieb der Bahnen ist die Versorgung mit Feuerungsmaterial, da Ägypten selbst Kohle nicht besitzt. Die Kohlen wurden in der Hauptsache aus England bezogen, und zwar 1910: 247 529 t und 1911: 269 942 t. Ein geringer Teil kam aber auch aus Nordamerika; es wurden dafür aber nur 47 850 ägypt. Pfund aufgewendet, während für aus England bezogene Kohle 284 700 ägypt. Pfund ausgegeben wurden. Auf die Tonne englischer Kohle ergibt sich ein Preis von durchschnittlich 1,033 ägypt. Pfund oder 21,43 ℳ frei Lagerstelle der Kohlen, d. i. einschließlich aller Fracht- und sonstigen Nebenausgaben.

Die Fracht, welche die Verwaltung für ihre frei an Bord in Wales gekaufte Kohle zu bezahlen hatte, betrug durchschnittlich 6 Shilling und 8¾ Pence gegen 6 Shilling und 5¼ Pence im Vorjahr. Die amerikanische Kohle stellte sich um ein weniges teurer, nämlich auf 1,166 ägypt. Pfund die Tonne; sie kam in Alexandria zur Ausladung. Von den deutschen Kohlenlagern Ägyptens ist offenbar nichts bezogen worden.

Im Frachtverkehr der Eisenbahnen herrschen die nachstehend aufgeführten Güter mit den bezüglichen Anteilen vor: Baumaterial 565 255 t, Getreide 324 777 t, Baumwolle 477 384 t, Baumwollensamen 488 382 t, Kohlen 704 909 t, Bauholz 295 160 t und 635 118 Tiere. Von allen diesen Gütern weist nur der Verkehr in Getreide eine Abnahme gegen das Vorjahr auf, nämlich etwa 3 %; alle anderen dieser Güter dagegen zeigen eine bemerkenswerte Zunahme. Der gesamte Güterverkehr in 1911 zeigt gegen 1910 eine Zunahme in der Tonnenzahl von 12 %. Die Zunahme der Roheinnahme aus diesem Verkehr beträgt gegen das Vorjahr 10 %.

Die Gesamtzahl der im Staatsbetriebe arbeitenden Beamten, Hilfsarbeiter und Arbeiter beträgt 6880. Davon sind 872 Beamte in der Zentralverwaltung beschäftigt; insgesamt 2367 Beamte und Hilfsarbeiter sind fest angestellt. Für ihre Beamten und Arbeiter wenden die Staatsbahnen durchschnittlich 21 684 ägypt. Pfund für den Tag auf.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Etat des Reichseisenbahnamts im Reichstag.** Gelegentlich der zweiten Lesung dieses an sich von niemand beanstandeten Etats entspann sich der Gewohnheit gemäß eine ausführliche Erörterung einiger Tagesfragen des deutschen Eisenbahnwesens. Am 20. d. M. wurde zunächst von sozialdemokratischer Seite die Forderung aufgestellt, daß das Reichseisenbahnamt den Übergang der Eisenbahnen auf das Reich fördern solle. Darin allein sei das Heil gegen die Übermacht der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zu finden. Der Abg. Schwabach (natlib.) berührte am folgenden Tage eine ganze Reihe von wichtigen Eisenbahnfragen: Gesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbeamten, Schaffung eines Staatsarbeiterrechts, Eisenbahngemeinschaft u. a. Redner erkannte an, daß in der Regelung der Dienst- und Ruhezeiten wesentliche Besserungen eingetreten seien, verkannte auch die der gesetzlichen Regelung entgegenstehenden Schwierigkeiten nicht; daß eine solche aber durchführbar sei, zeige die Schweiz. Ebenso wünschte er die Schaffung eines Staatsarbeiterrechts, das von den Eisenbahnarbeitern angestrebt werde und zu dem die Schritte wenigstens angebahnt werden könnten. Weiter ersuchte Redner um Auskunft, ob sich aus den bisherigen Verhandlungen Richtlinien über die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens ergäben. Nur langsam zwar könne dies Ziel erreicht werden, aber es müsse ein Ausgleich der verschiedenen Interessen der deutschen Staatsbahnen sich schließlich finden lassen. In Preußen liege die Schwierigkeit in der Verquickung der Eisenbahnfinanzen mit den allgemeinen des Staates. Schließlich wendete sich Redner zu der von sozialdemokratischer Seite versuchten Bemängelung des preußisch-hessischen Gemeinschaftsvertrags und wies nach, wie günstig dieser sich für Hessen gestaltet habe. Wenn das gegenseitige Mißtrauen erst überwunden sei, werde Preußen auch auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens seinen geschichtlichen deutschen Beruf erfüllen. — Der Abg. Hähnle (fortschr. Volkspartei) vertrat vom süddeutschen Standpunkt aus die Notwendigkeit einer Betriebsmittel- und Finanz-Gemeinschaft der deutschen Staatsbahnen. — Präsident Wackerzapp verteidigte zunächst Preußen gegen den Vorwurf, daß es Hessen bei Abschluß des bekannten Gemeinschaftsvertrags benachteiligt habe, das Gegenteil sei richtig, wie der hessische Finanzminister kürzlich selbst erklärt habe. Eine gesetzliche Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnpersonals sei nicht nötig, nicht einmal zweckmäßig, da dadurch die Fortentwicklung der zwischen den beteiligten Regierungen vereinbarten Bestimmungen nur gehindert werden würde. Er ging dann auf die bestehenden Vorschriften näher ein und teilte mit, daß die neuerdings beschlossenen Änderungen so eingreifend seien, daß dadurch nach allmählicher voller Durchführung eine Mehreinstellung von 10 bis 12 000 Köpfen und an Personalausgaben ein Mehrbetrag von rd. 25 Millionen ℳ werde nötig werden. Zur Eisenbahngemeinschaft berief sich der Präsident auf seine vorjährigen Äußerungen und auf die ablehnende Haltung der meisten Bundes-Regierungen und auch Volksvertretungen gegenüber der Frage einer vollen Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Auch die vom Reichstag gewünschte Denkschrift werde daran nichts ändern können. In bezug auf die militärische Leistungsfähigkeit beantwortete er eine Frage des Abg. Schwabach dahin, daß diese Leistungsfähigkeit unter allen Umständen gesichert sei.

In ausführlicher Rede ging der konservative Abg. Graf Kanitz auf die Frage der Eisenbahngemeinschaft ein. Er kam zu dem Ergebnis, daß aus finanziellen Gründen für Preußen der Eintritt in eine solche volle Gemeinschaft nicht tunlich sei, weil Preußen viel billiger gebaut habe als Sachsen, Württemberg und Baden. Eher könne eine Betriebsmittelgemeinschaft in Frage kommen.

Am Schluß der Verhandlung folgte noch eine lange Rede des sozialdemokratischen Abg. Stolle mit den bekannten Klagen über Verkehrsstockungen, zu hohe Tarife, Überbürdung der Betriebsbeamten, Häufigkeit der Unfälle usw. Der nationalliberale Abg. List (Eßlingen) betonte die Notwendigkeit einer Eisenbahngemeinschaft, damit die Wettbewerbsbestrebungen der süddeutschen Eisenbahnen untereinander aufhören. Dabei liege es Württemberg ganz fern, etwa einen Anteil an den reichen Erträgen der preußischen Bahnen zu beanspruchen. Er will Weiterbestand der einzelnen Eisenbahnunternehmungen, aber Zusammenschluß zu einem Syndikat mit gemeinsamen Einnahmen und Ausgaben, jede Verwaltung wäre dann an der Entwicklung des Verkehrs interessiert. Leider fehle es dem Reichseisenbahnamt an den Waffen, um solche Ziele zu erkämpfen. Wie die politische Einheit Deutschlands zustande gekommen sei, so müsse allmählich auch die wirtschaftliche Einheit geschaffen werden. Zum Schluß nahm Präsident Wackerzapp nochmals das Wort, um die Anfragen einiger Vorredner zu beantworten und geäußerte irrige Anschauungen richtig zu stellen. Gegenüber der sozialdemokratischen Behauptung über die Häufigkeit der Unfälle wies er auf den starken Rückgang der Unfallsziffer der deutschen Bahnen hin. Der Etat wurde bewilligt. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt einzelner Reden noch ausführlicher zurückzukommen.

— **Der Baubericht der preußischen Eisenbahnverwaltung** für den Zeitraum vom 1. Oktober 1911 bis dahin 1912 ist dem preußischen Landtage zugegangen. Gleichwie die Berichte der früheren Jahre, umfaßt auch der vorliegende die noch nicht erledigten Bauausführungen und Beschaffungen für Rechnung des Etats-Extraordinariums und der Eisenbahnanleihegesetze. Nicht eingeschlossen in die Berichterstattung sind die aus dem extraordinären Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben bereitgestellten Kredite und die Fonds zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern. die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten. Über diese Fonds wie über den Dispositionsfonds wird alljährlich dem Landtage besonders Rechenschaft gegeben

Der Baubericht gewährt mit seinen 947 Positionen einen Einblick in die umfangreiche Bautätigkeit der Eisenbahnverwaltung und läßt erkennen, wie diese Verwaltung fortgesetzt bemüht ist, die Geldmittel möglichst bald dem Verkehre und Betriebe nutzbar zu machen. Von ganz besonderem Interesse ist die dem Berichte beigegebene Uebersicht über den Stand der Fonds Ende September 1912. Nach dieser Uebersicht haben sich die Bauausgaben im Berichtsjahre auf 370 347 488 ℳ belaufen, wovon auf die Bauausführungen rund 279 475 000 ℳ und auf die Beschaffung von Fahrzeugen rund 90 873 000 ℳ entfallen. Aus der nachfolgenden, auf Grund der früheren Berichte aufgestellten Uebersicht ergibt sich, auf wie hoch sich die Ausgaben in den letzten 10 Betriebsjahren belaufen haben. Die Ausgaben haben betragen:

1902/03 . . .	145 079 000 ℳ	1907/08 . . .	386 373 000 ℳ
1903/04 . . .	150 578 000 „	1908/09 . . .	435 642 000 „
1904/05 . . .	179 762 000 „	1909/10 . . .	401 989 000 „
1905/06 . . .	203 874 000 „	1910/11 . . .	352 476 000 „
1906/07 . . .	323 775 000 „	1911/12 . . .	370 348 000 „

Von den Bewilligungen seit dem Jahre 1897 — die Eisenbahnanleihegesetze vor dem Jahre 1897 sind erledigt — standen noch Kredite in Höhe von 2 078 477 901 ℳ offen, und zwar 1 765 440 851 ℳ bei den Bewilligungen aus den Eisenbahnanleihegesetzen und 313 037 050 ℳ beim Etatsextraordinarium; hiervon blieben nach Abzug der bis Ende September 1912 geleisteten Ausgaben und der als erspart verrechneten Beträge am Schlusse des Berichtsjahres noch rund 926 751 000 ℳ im Bestande. Von diesem Bestande entfielen auf die Fonds der Provinzialverwaltung 754 320 000 ℳ und auf die Zentralfonds einschließlich der Beschaffung von Fahrzeugen 172 431 000 ℳ. Ueber den Bestand der Zentralfonds ist bereits zum größten Teil Bestimmung getroffen. Insbesondere ist über den darin enthaltenen Bestand zur Beschaffung von Fahrzeugen von rund 162 600 000 ℳ, soweit es sich um Beschaffungen für die bestehenden Bahnen handelt, vollständig verfügt; die Beschaffungen für die neuen Bahnen sind vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung abhängig.

Der Gesamtbestand von rund 926 751 000 ℳ vermindert sich um 31 268 000 ℳ für Materialien, die im Etatsjahre 1912 zu den Bauausführungen den vorhandenen Beständen entnommen sind, deren Wert aber erst am Jahresschlusse den Baufonds in Rechnung gestellt wird, sowie für Verwaltungskosten, die ebenfalls alle Jahre nur einmal — am Jahresschlusse — berechnet werden. Nach Abzug ferner von 520 000 ℳ, die als erspart gelöscht werden können, sind sonach zur Verwendung geblieben 894 963 000 ℳ. Hiervon entfallen auf Bauausführungen 732 363 000 ℳ und auf die Beschaffung von Fahrzeugen 162 600 000 ℳ. In dem Bestande für Bauausführungen sind enthalten a) 197 016 000 ℳ für neue Bahnen, deren Bau noch nicht in Angriff genommen werden konnte, weil entweder die Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen noch nicht gesichert war, oder weil die ausführlichen Vorarbeiten noch im Gange waren, und b) 28 249 000 ℳ für neue, zunächst noch vorzubereitende Bauten aus dem Kreditgesetze vom 14. Juni 1912 (zweite Gleise usw.) und dem Etat für 1912 — zusammen 225 265 000 ℳ. Zur alsbaldigen Verwendung sind sonach verblieben 507 098 000 ℳ; hiervon entfallen auf die in der Hauptsache erledigten Bauausführungen 100 536 000 ℳ, auf die noch in der Herstellung befindlichen Bauten 397 623 000 ℳ und auf noch nicht begonnene, in Vorbereitung befindliche Bauausführungen aus früherer Zeit 8 939 000 ℳ.

Von den im Bestande verbliebenen 894 963 000 ℳ zuzüglich der Bewilligungen aus dem Nachtragsetat für 1912 und dem Extraordinarium für 1913, jedoch ohne Berücksichtigung der durch das nächste Eisenbahnanleihegesetz zu bewilligenden Geldmittel werden voraussichtlich verausgabt werden im 3. und 4. Etatsvierteljahr 1912: 340 000 000 ℳ und im 1. und 2. Etatsvierteljahr 1913: 160 000 000 ℳ, mithin insgesamt im nächsten Bauberichtsjahre rund 500 000 000 ℳ. Weitere 240 000 000 ℳ sollen im 3. und 4. Etatsvierteljahre 1913 verausgabt werden, so daß sich die Gesamtausgabe bis Ende des Etatsjahres 1913 belaufen wird auf 740 000 000 ℳ.

Die durch die Gesetze aus den Jahren 1897 bis 1903 bewilligten Bauausführungen und Beschaffungen sind in der Hauptsache bis auf die Kostenabrechnung erledigt. — Von den Bahnen, die für Rechnung des Gesetzes vom 25. Juni 1904 herzustellen sind, sind die Strecken von Kiel nach Holtenau und von Malmedy nach der Reichsgrenze in der Richtung auf Stavelot noch nicht im Betriebe. Der Bau der letzteren Strecke ist in vollem Gange, so daß die Betriebseröffnung im nächsten Etatsjahre zu erwarten steht. Dagegen konnte der Bau der Strecke Kiel-Holtenau noch immer nicht in Angriff genommen werden, weil die Beteiligten die gesetzlichen Vorbedingungen für den Bahnbau noch nicht erfüllt haben. — Die durch das Gesetz vom 6. Juni bewilligten Nebenbahnen sind sämtlich eröffnet; von den Hauptbahnen ist nur noch die Teilstrecke Rybnik-Summin der Bahn von Egersfeld nach Summin rückständig; sie wird im kommenden Frühjahre dem Verkehr übergeben werden. — Auf die durch das Gesetz vom 15. Juni 1906 genehmigten Bahnen sind im Betriebe mit Ausnahme der Linie von Gifhorn nach Celle und der Teilstrecke Schottwitz-Wüstendorf der Linie Schottwitz-Maleschewitz. Für die Teilstrecke sind die Vorarbeiten noch nicht abgeschlossen, weil deren Beendigung von der Gestaltung des Entwurfs für die Abführung des Oderhochwassers oberhalb Breslau abhängig ist. Die Betriebseröffnung der Strecke Gifhorn-Celle ist zum kommenden Frühjahr in Aussicht genommen. — Von den durch das Gesetz vom 29. Mai 1907 bewilligten neuen Eisenbahnen sind nur vier, nämlich die Eisenbahnen von Nauen nach Oranienburg, von Schneidemühl nach Czarnikau, von Sommerfeld nach Crossen und von Altenhundem nach Birkelbach, noch nicht, oder noch nicht in voller Ausdehnung im Betriebe. Auf der Strecke Nauen-Oranienburg sind die Arbeiten erst zum Teil im Gange, sie werden anscheinend durch Grunderwerbsschwierigkeiten aufgehalten. Von der Linie Schneidemühl-Czarnikau ist die Teilstrecke Czarnikau-Jablonowo bereits im Betriebe, die Reststrecke wird im kommenden Frühjahre eröffnet werden. Der Bau der beiden Linien von Sommerfeld nach Crossen und von Altenhundem nach Birkelbach ist in vollem Gange. Außerdem ist durch dieses Gesetz u. a. die Herstellung einer Bahnverbindung zwischen Frankfurt (Main) Süd und Frankfurt (Main) Ost genehmigt. Die Inbetriebnahme der Verbindung ist zum nächsten Sommer zu erwarten. — Auch von den durch das Gesetz vom 14. Mai 1908 genehmigten neuen Bahnen ist ein Teil bereits im Betriebe, der Rest ist im Bau mit Ausnahme der Strecken von Corbach nach Brilon und von Lemke nach Diepholz. Die Strecken Oberhausen West-Hohenbudberg, Jastrzemb-Loslau und Kolzig-Glogau/Fraustadt werden im nächsten Etatsjahre eröffnet werden. Die Inbetriebnahme der Umgehungsbahn bei Elm ist für die erste Hälfte des Etatsjahres 1914 zu erwarten. — Durch das Gesetz vom 28. Juli 1909 ist der Bau zweier Haupteisenbahnen — von Michendorf nach Biesdorf und von Mörs nach Geldern — und von 9 Nebenbahnen bewilligt. Der Bau der Haupteisenbahnen ist noch in der Vorbereitung. Die Nebenbahnen sind mit Ausnahme der Strecken von Borgholzhausen nach Bünde und von Salzwedel nach Arendsee im Bau, die Linie von Bartschin nach Mogilno ist bereits im Betriebe. Die Eröffnung der Strecken Blankenheim Wald-Ahrdorf, Laucha-Cölleda, Fährkrug-Fürstenwerder und Hultschin-Deutsch Krawarn ist im Etatsjahre 1913 zu erwarten. — Der Bau der durch das Gesetz vom 25. Juli 1910 bewilligten 14 neuen Bahnen wird ebenfalls gefördert, so daß die Inbetriebnahme der Strecken von Pyszgyn nach Revier (Schokken) und von Bock Wallendorf nach Neuhaus a. Rennweg-Igelshieb mit Abzweigung von Ernstthal nach Lauscha sowie der Teilstrecke Heiligenstadt-Fürstenhagen der Linie von Heiligenstadt nach Schwebda für das nächste Etatsjahr in Aussicht steht. — Von den durch die Gesetze aus den Jahren 1911 und 1912 genehmigten Linien wird die Strecke von Torgau nach Belgern bereits im Etatsjahre 1913 eröffnet werden.

Auch der Bau der durch das Etats-Extraordinarium bewilligten Ausführungen zeigte ein erfreuliches Vorwärtsschreiten. Die kräftige Förderung der Bautätigkeit hat es auch in diesem Berichtsjahre bei einer ganzen Reihe von Bauausführungen notwendig gemacht, auf die hierfür noch zu bewilligenden Mittel vorzugreifen.

Dem Bauberichte ist der Rechenschaftsbericht über die Verwendung des extraordinären Dispositionsfonds zu unvorhergesehenen Ausgaben beigefügt. Diesem Fonds sind zur Beschaffung von Fahrzeugen 13 000 000 ℳ, zu Bauausführungen 11 470 000 ℳ und für Grunderwerbungen behufs Vorbereitung der Erweiterung verschiedener Bahnanlagen 6 729 000 ℳ entnommen worden.

— Zur Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Der „Köln. Ztg." wird aus Berlin, 20. d. M., geschrieben: Die 17. Kommission des Abgeordnetenhauses, die bekanntlich mit der Prüfung der technischen Fragen zur Einführung der elektrischen Zugführung auf der Berliner Stadtbahn betraut ist, unternahm heute vormittag eine weitere Studienfahrt nach Wannsee. Die Kommission hatte sich vor einiger Zeit bei Bitterfeld und bei Hamburg elektrische Züge im Betrieb vorführen lassen. Die Gegner der Elektrisierung wollen die Berliner Züge statt durch die Elektrizität durch leistungsfähigere Lokomotiven ziehen lassen, um so einen schnelleren Betrieb und eine dichtere Zugfolge herbeiführen zu können. Die heutige Studienfahrt sollte den Beweis erbringen, ob es einem leistungsfähigeren Lokomotivtyp möglich wäre, solche Erwartung zu erfüllen. Die Verwaltung gibt der elektrischen Kraft den Vorzug. Der Verwendung stärkerer Lokomotiven auf den Stadtbahnen stehen Bedenken entgegen. Die Kommission fuhr heute kurz nach 10 Uhr vom Berliner Wannseebahnhof mit einem Sonderzuge nach Wannsee; vorgespannt war eine dieser neuen Maschinen (Firma Hentschel in Kassel). Die Maschine wurde in Wannsee eingehend erklärt. Durch diese Versuche sollte gezeigt werden, daß selbst die neuen Maschinen nicht dieselbe Leistungsfähigkeit entwickeln können, wie die elektrischen Lokomotiven. Vor allem wird der elektrische Betrieb auf die Dauer bedeutend billiger werden, als ein Betrieb mit den neuen Maschinen. Die Verwaltung hat bereits seit län-

gerer Zeit mit dem neuen Maschinentyp Versuche angestellt. Die neue Lokomotive ist eine sechsachsige Heißdampftenderlokomotive. Es hat sich bei diesen Versuchen herausgestellt, daß durch die Verwendung dieser Lokomotive eine beträchtliche Verbesserung des Verkehrs wohl erreichbar ist, eine bedeutendere Schnelligkeit gegenüber den alten Systemen. Sie ähnelt den neuen Schnellzugmaschinen und dürfte daher für den Unterbau der Berliner Stadtbahn im allgemeinen zu schwer sein, obwohl durch die Verwendung dieser Maschinen eine bedeutende Verstärkung des Unterbaues wohl nicht nötig sein wird. Bei diesen Versuchen hat sich ferner herausgestellt, daß auch bei Verwendung solcher neuen Lokomotiven der Dampfbetrieb weder betrieblich, noch wirtschaftlich mit elektrischer Zugförderung in Wettbewerb treten kann. Bei Dampfbetrieb können im Durchschnitt 32, bei stärkster Anspannung 36 Züge, stündlich in jeder Richtung fahren, während bei dem elektrischen Betrieb 40 bis 42 Züge ohne Schwierigkeiten verkehren können. Es können also bei Dampfbetrieb, vorausgesetzt, daß die neuen Lokomotiven ihren Erwartungen entsprechen, stündlich auf der Stadtbahn in jeder Richtung 19000 Personen befördert werden, während bei elektrischem Betriebe mindestens 25000 Personen befördert werden können. Dazu kommt, daß Dampfzüge an den Kopf- und Endstationen entweder rangiert werden müssen, oder wenigstens die Lokomotiven umzusetzen sind. Dieser Nachteil fällt im elektrischen Betrieb fort, wodurch von selbst eine dichtere Zugfolge sich ergibt. Ein weiterer Vorteil des elektrischen Betriebes besteht darin, daß er gestattet, die Zugstärke in weitem Umfang dem jeweiligen Verkehrsbedürfnis anzupassen, was beim Lokomotivbetrieb unmöglich ist. Die neue Lokomotivgattung dürfte bei der Eigenart der Berliner Stadtbahn mit ihren zahlreichen Krümmungen zu schwerfällig sein. Infolge ihrer großen Länge erfordern die neuen Lokomotiven, die 15 m lang sind, zur Unterbringung auf den Schuppengleisen, auf den Abstellgleisen der Kopf- und Endbahnhöfe und auf den Kohlenladegleisen sehr viel Platz. Die vorhandenen Anlagen müßten deshalb erheblich erweitert werden. Auf Grund von Berechnungen muß als erwiesen gelten, daß der bis zur Höchstleistung verstärkte Dampfbetrieb unter allen Umständen bedeutend teuer wird, als ein elektrischer Betrieb. Die heutigen Versuche mit der neuen Lokomotive haben an sich befriedigt und den Beweis geliefert, daß der Verkehr bei Verwendung dieser Lokomotive im allgemeinen verstärkt werden könnte, daß auf die Dauer aber die Verwendung dieser Lokomotiven auf der Berliner Stadtbahn dem Verkehr nicht gewachsen sein wird. Bei weniger starkem Verkehr in anderen Großstädten wird sich die neue Lokomotivenart besser bewähren, als gerade in Berlin. Der Verwaltung dürfte durch die heutigen Versuche der Beweis gelungen sein, daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadtbahn der einzig gangbare Weg ist, um den Verkehrsbedürfnissen entgegenzukommen.

= **Die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung** wurde bei der diesjährigen Beratung des Etats der Bauverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause am 11. d. M. wiederum eingehend behandelt. Abg. Freiherr v. Steinaecker (Zentr.) hob die für die Kanalisierung der Mosel und Saar sprechenden militärischen Gesichtspunkte hervor. Abg. Dr. Röchling (natl.), der bekannte unentwegte Vorkämpfer dieses Kanalprojektes, wies u. a. darauf hin, daß der Güterverkehr im rheinischen Industrierevier sich in den letzten vier Jahren annähernd um 100% gesteigert hätte und sich allem Anschein nach noch ganz bedeutend steigern werde. Der Abgeordnete hält es für durchaus unmöglich, den gesteigerten Verkehr unter Aufgabe der Mosel- und Saarkanalisierung nur mit der Eisenbahn zu bewältigen. Er schloß seine Ausführungen mit zum Teil recht scharfen Ausfällen gegen die ablehnende Haltung der Staatsregierung in dieser Frage. Ein anderer Abgeordneter betonte noch die Interesssen der Allgemeinheit im Mosel- und Saartale an der Kanalisierung, deren wirtschaftliche, politische und nationale Bedeutung eine so große sei, daß sie doch nicht nur deshalb unausgeführt bleiben könnte, weil sich einige Interessenten über die davon zu erwartenden Vorteile nicht einigen können. Hierauf stellte Staatsminister v. Breitenbach fest, daß die Auffassungen der Staatsregierung in dieser Frage völlig unverändert sind, und daß diese es aus bekannten Gründen zurzeit nicht für angezeigt erachte, an die Kanalisierung von Mosel und Saar heranzutreten. Aber sie habe schwerwiegende Schritte in Vorbereitung, die als ein Ausgleich etwaiger Schädigungen des südwestlichen Reviers durch die bevorstehende Inbetriebnahme des Rhein-Hannoverkanals angesehen werden können, einmal eine umfassende Tarifermäßigung für Erze und Koks und dann das in dem neuen Anleihegesetz von 1913 betätigte Anerkenntnis, daß die Staatsregierung verpflichtet ist, unter allen Umständen für den Schwerverkehr zwischen Saar, Mosel und Ruhr für die ordnungsmäßige Abfuhr der Güter im Wasserverkehr dieses bedeutsamen Industriegebiets Sorge zu tragen. Im Gegensatz zu der Anschauung des Abgeordneten Dr. Röchling gab der Minister aber seiner festen Überzeugung Ausdruck, daß bei schneller Durchführung des geplanten Ausbaues des Eisenbahnnetzes die preußischen Staatsbahnen allen Ansprüchen des Verkehrs werden genügen können, auch desjenigen Verkehrs, der sich zwischen der Ruhr und dem südwestlichen Erz- und Eisenrevier abspielen wird. Dann kam der Minister auf die beabsichtigten Tarifermäßigungen zu sprechen. Es handle sich dabei um einen starken tarifarischen Eingriff, was schon daraus zu erkennen ist, daß der geschätzte Ausfall allein in diesen beiden großen Verkehrsbeziehungen für Erze und Koks unter Zugrundelegung des voraussichtlichen Verkehrs des Jahres 1914 sich auf annähernd 8—9 Millionen beziffern wird. Ferner sei in Aussicht genommen, die Rückwirkungen, die sich aus dieser weitgehenden Tarifermäßigung im Ruhr-Moselverkehr ergeben, auch im Verkehr anderer Industriereviere zu berücksichtigen. Angesichts der ungewöhnlichen Entwicklung unserer Eisenindustrie, der außerordentlich steigenden Roheisenerzeugung und der aus den großen Transporten für diese Zwecke den Staatsbahnen zufließenden Einnahmen ließen sich die Ermäßigungen wohl rechtfertigen, deren Durchführung Mitte nächsten Jahres mit der Inbetriebnahme des Rhein-Hannover-Kanals zweifellos erfolgen wird. Der Minister ist der Meinung, daß, was der Staat hier großherzig bietet, im allgemeinen allseitige Zustimmung findet, und daß gerade die Eisenindustrie in Lothringen, an der Saar und in Luxemburg mit diesem Angebot des Staats äußerst zufrieden sein wird. Die Vorteile, die das Saargebiet aus dieser Tarifermäßigung ziehen wird, seien erheblich größer als diejenigen, die es aus der Kanalisierung hätte ziehen können. Hierauf erörterte der Minister nochmals die Gründe, die die Staatsregierung veranlassen, sich gegen die Kanalisierung der Mosel zu wenden: „Es sind ganz überwiegend wirtschaftliche Bedenken, sie stehen in erster Reihe, und ich kann keinesfalls anerkennen, daß sich in diesen Auffassungen der Staatsregierung irgend welche Schwankungen und Schwenkungen vollzogen haben. Es ist immer gleichmäßig betont worden, daß die wirtschaftlichen Momente, die die Staatsregierung bedenklich machen gegen die Kanalisierung von Mosel und Saar, für sie an erster Stelle stehen, daß aber ganz selbstverständlich die finanziellen Einwirkungen doch mit gewürdigt werden müßten, und diese finanziellen Einwirkungen kann man nicht beiseite schieben. Wenn die Kanalisierung eines solchen Flußsystems einen rechnungsmäßigen Reineinnahmeausfall von 32 Millionen für das Jahr den Staatsbahnen verursacht, so muß das gewürdigt werden. Es wäre eine schwere Unterlassungssünde des verantwortlichen Ministers, wenn er diese Wirkung nicht in die richtige Beleuchtung setzte.“

Zum Schluß ging dann der Minister noch auf die Bedeutung der eingangs erwähnten militärischen Gesichtspunkte näher ein: „Wenn der Herr Abgeordnete Freiherr von Steinaecker meinte, die Kanalisierung der Mosel wäre unter dem Gesichtspunkt der Landesverteidigung wertvoll, die Fortentwicklung unseres Eisenbahnnetzes auf der linken Rheinseite aus Gründen der Landesverteidigung zeigte Lücken, so bitte ich Sie, festzustellen, in welchem Umfange in den letzten 1½ Jahrzehnten Rheinbrücken und neue Linien gebaut worden sind. Wenn er sich dieses Bild vergegenwärtigt, dann wird er diesen Einwand nicht aufrecht erhalten wollen; denn davon können Sie überzeugt sein, meine Herren, daß die Rücksichten auf die Verteidigung des Vaterlandes auch für den Minister der öffentlichen Arbeiten immer an erster Stelle stehen.“ Die dann folgenden Ausführungen des Abg. Grafen v. Kanitz (kons.), der sich hierbei nicht nur als Gegner der Moselkanalisierung, sondern auch als ein grundsätzlicher Gegner der in Aussicht genommenen Tarifermäßigungen erwies, gaben dem Staatsminister v. Breitenbach später nochmals Veranlassung, die irrige Annahme richtig zu stellen, daß die Staatsregierung sich zu der in Aussicht genommenen Tarifmaßnahme aus Besorgnis vor den fortgesetzten Bestrebungen auf Kanalisierung der Mosel habe bestimmen lassen. Das wäre keineswegs der Fall. Es sei zwar zuzugeben, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse in Lothringen, in Luxemburg und an der Saar und Ruhr zurzeit eine Ermäßigung der Eisenbahntarife nicht bedingen, aber die Verschiebung der wirtschaftlichen Verhältnisse, die durch Eröffnung des Rhein-Hannover-Kanals eintreten wird und muß, gebe auch heute noch Veranlassung, einen solchen Ausgleich anzustreben. . . . .

Wir heben zum Schluß namentlich folgende Stelle der Ministerrede hervor: . . . . „Nun meinte Herr Abg. Graf Kanitz, die Kanalieserung würde nach unseren Berechnungen einen Nettoausfall von 32 Millionen bringen und die in Aussicht genommene Frachtermäßigung einen Ausfall für die Staatseisenbahnen von 8 bis 9 Millionen plus derjenigen Millionen, die noch aufzuwenden sind, um die Rückwirkungen auszugleichen — in Summa 20 Millionen Mark. Ich glaube, bei dieser Summe rechnet doch Herr Graf Kanitz mit den Wünschen, die geltend gemacht werden auf Ausgleich der Rückwirkungen. Ja, die Wünsche sind natürlich ganz außerordentlich groß; sie schießen ganz sicher über das Ziel hinaus. und da werden Sie es der Staatsregierung überlassen müssen, diese Wünsche auf das richtige Maß zurückzuführen . . . .“

— Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. M.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	420 451	330	0,1	32 342
	1912	13	377 819	851	0,2	29 063
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 42 632 = 11,3 %	—	—	+ 3279 = 11,3 %
Aachener Bezirk	1913	12	10 566	—	—	881
	1912	13	10 310	—	—	793
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 256 = 2,5 %	—	—	+ 88 = 11,1 %
Saar-Bezirk	1913	13	44 956	98	0,2	3 458
	1912	13	41 823	83	0,2	3 217
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 3133 = 7,5 %	—	—	+ 241 = 7,5 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 332	—	—	1 179
	1912	13	14 298	—	—	1 100
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1034 = 7,2 %	—	—	+ 79 = 7,2 %
Oberschlesien	1913	13	160 828	—	—	12 371
	1912	12	132 918	—	—	11 077
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 27 910 = 21,0 %	—	—	+ 1294 = 11,7 %
Niederschlesien	1913	13	18 900	—	—	1 454
	1912	13	20 101	—	—	1 546
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1201 = 6,0 %	—	—	— 92 = 6,0 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	22 046	—	—	1 696
	1912	13	22 422	195	0,9	1 725
Gegen das Vorjahr	—	—	— 376 = 1,7 %	—	—	— 29 = 1,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	693 079	428	—	53 381
	1912	—	619 691	1129	—	48 521
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 73 388 = 11,8 %	—	—	+ 4860 = 10,0 %
B. Braunkohlenbezirke:						
Halle a/S.	1913	13	55 906	18	—	4 300
	1912	13	57 015	230	0,4	4 386
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1109 = 1,9 %	—	—	— 86 = 1,9 %
Magdeburg	1913	13	19 328	46	0,2	1 487
	1912	13	19 641	128	0,6	1 511
Gegen das Vorjahr	—	—	— 313 = 1,6 %	—	—	— 24 = 1,6 %
Erfurt	1913	13	6 445	—	—	496
	1912	13	6 675	3	—	513
Gegen das Vorjahr	—	—	— 230 = 3,4 %	—	—	— 17 = 3,4 %
Cassel	1913	13	2 581	—	—	199
	1912	13	2 734	8	0,3	210
Gegen das Vorjahr	—	—	— 153 = 5,6 %	—	—	— 11 = 5,6 %
Hannover	1913	13	1 997	—	—	154
	1912	13	1 954	—	—	150
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 43 = 2,2 %	—	—	+ 4 = 2,2 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	16 845	—	—	1 296
	1912	13	15 923	3	—	1 225
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 922 = 5,8 %	—	—	+ 71 = 5,8 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	12	25 342	—	—	2 112
	1912	13	24 521	—	—	1 886
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 821 = 3,3 %	—	—	+ 226 = 12,0 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	128 444	64	—	10 044
	1912	—	128 463	372	—	9 881
Gegen das Vorjahr	—	—	— 19 = 0,0 %	—	—	+ 163 = 1,6 %

— Aufhöhen eines Wasserturms auf Bahnhof Kandrzin. Bei Bahnhofserweiterungen genügt vielfach die Höhenlage der Hochbehälter vorhandener Wassertürme nicht mehr, um das Wasserleitungsnetz unter den nötigen Druck zu setzen, sodaß an entfernter gelegenen Wasserkrähnen die aus Rücksicht auf das schnelle Wassernehmen der Lokomotiven zu fordernde Ausflußmenge nicht erreicht werden kann. Auf Bahnhof Kandrzin wurde, um diesem Übelstande abzuhelfen, ein eiserner Intzebehälter von 300 cbm Inhalt zusammen mit seiner Ummantelung und dem Dach einschließlich des Monierputzes im Gesamtgewicht von 50 000 kg um 9 m gehoben. Hierzu wurden 6 Druckwasserwinden verwendet, welche sich auf das Mauerwerk des Turmes stützten und in Stufen von 0,9 m arbeiteten. Nach dem Heben um eine Stufe wurde das Mauerwerk in schnellbindendem Mörtel hochgeführt und dann die Winden unter Zwischenlage eines genügend großen hölzernen Druckstückes nach kurzem Abbinden wieder aufgesetzt. Trotz der für das Abbinden nötigen Pausen dauerte diese Arbeit nur 1½ Monate. Da die zu hebende Last vom Turmmauerwerk auch während des Hebens getragen wurde, war nur ein verhältnismäßig leichtes Gerüst für das Lagern der Baustoffe und zum Schutze der Bauarbeiter nötig. Risse in dem Monierputz der Ummantelung, welche mit gehoben wurde, haben sich nicht gezeigt. Der Turm war ursprünglich nach der in Preußen üblichen Bauart ausgeführt. Er hat nunmehr auf dem alten 9 m hohen konischen Mauerwerk einen zylindrischen 9 m hohen Aufsatz erhalten. Das gute Aussehen des Turmes hat durch diese Einfügung nicht gelitten.

— Elektrische Überlandbahn Hohenstein-Ernstthal-Ölsnitz im Erzgebirge. Am 15. d. M. wurde unter Beteiligung der königlichen wie kommunalen Behörden die 11 km lange, von Hohenstein-Ernstthal durch Gersdorf und Lugau nach Ölsnitz führende elektrische Überlandbahn eröffnet. Die Bahn ist für die im sogenannten Lugau-Ölsnitzer Kohlenbecken gelegenen großen, außerordentlich industrie- und volksreichen Ortschaften von weitgehendster Bedeutung, wird doch nunmehr die für die Ortschaften Gersdorf und Lugau lange vermißte Verbindung zwischen den beiden Staatsbahnlinien Chemnitz-Reichenbach und Stollberg-St. Egidien hergestellt. Der aus den beteiligten Ortschaften gebildete Bahnverband brachte auf eine Reihe von Jahren die erforderliche Summe für die Zinsgarantie auf und die Sächsische Überlandbahngesellschaft (Sitz Frankfurt a. M.) übernahm die Ausführung. Diese Gesellschaft leitet auch den Betrieb. Der Bau begann im Frühjahr 1912. Die Bahn, die ihren Ausgangspunkt am Staatsbahnhofe Hohenstein-Ernstthal nimmt, dient nicht nur der Personenbeförderung, sondern auch dem Güterverkehre. Zu diesem Zwecke wird am Güterbahnhof Hohenstein-Ernstthal der sächsischen Staatsbahn eine Güterniederlage und eine Güterumladestelle errichtet. Die elektrische Kraft liefert das Elektrizitätswerk in Oberlungwitz. — Auch die zwischen den Städten Limbach-Burgstädt-Mittweida seit einigen Jahren bestehende Kraftwagenlinie soll durch eine elektrische Bahn ersetzt werden.

— Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen. Im Monat Januar 1913 betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2088,04) km. Befördert wurden 5 797 000 (5 474 000) Personen und 1 000 802 (959 192) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 294 000 *M*, mehr gegenüber Januar 1912: 127 791 *M*, aus dem Güterverkehr 3 800 000 *M*, mehr 156 852 *M*. Vom 1. April 1912 bis letzten Januar 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 72 826 000 *M*, gegen 70 482 083 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 2 343 917 *M*.

— Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen. Diese betrugen nach geschätzter Feststellung im Monat Januar d. J. aus dem Personenverkehr 2 101 000 *M* (+ 120 000 *M*), aus dem Güterverkehr 5 856 000 *M* (+ 648 000 *M*), aus sonstigen Quellen 990 000 *M* (+ 90 000 *M*), im ganzen 8 947 000 *M* (+ 858 000 *M*). Zu diesem Ergebnis ist in der üblichen amtlichen Erläuterung u. a. folgendes bemerkt:

Zur Ausübung des Wintersports bot sich wie im Januar 1912 nur wenig Gelegenheit. Der Fernverkehr war der Jahreszeit entsprechend ziemlich schwach, doch stärker als im Januar 1912. Die Ausreise der italienischen Arbeiter setzte kräftig ein. Der Tierverkehr war im allgemeinen schwach. Zu berücksichtigen ist, daß der Januar 1913 einen Sonntag weniger hatte als der Januar 1912. Der Güterverkehr war der Jahreszeit entsprechend mäßig, aber lebhafter als im Januar 1912. Besonders stark war der Versand von Steinkohlen und Getreide nach der

Schweiz. Die Rheinschiffahrt war den ganzen Monat bis Kehl-Straßburg offen. Die Zufuhren von Kohlen waren während des ganzen Monats, die von Getreide in der ersten Monatshälfte sehr lebhaft. Auch der Neckar hatte während des ganzen Monats günstigen Wasserstand; der Umschlag von Salz war namhaft. Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr ist zum Teil darauf zurückzuführen, daß der Januar 1913 einen Werktag mehr hatte als der Januar 1912.

— **Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Wiesentalbahn.** Nach der Mitteilung in Nr. 7 S. 127 d. Jahrg. war in Aussicht genommen, von Anfang Februar d. J. ab den Personenzugfahrplan mit elektrischen Lokomotiven zu fahren. Dieser Zeitpunkt hat sich nicht einhalten lassen, da bei den Probefahrten sich noch Anstände ergeben haben. Wann die Aufnahme der elektrischen Betriebsweise möglich sein wird, kann zurzeit noch nicht übersehen werden.

— **Bücherbeschaffung.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 12. d. M. beauftragt die Königl. Eisenbahndirektion Berlin, von dem im Verlage von Julius Springer, Berlin W. 9, erschienenen Werke des Ministerialdirektors a. D., Wirklichen Geheimen Rats Wehrmann „Die Verwaltung der Eisenbahnen", in dem die Verwaltungstätigkeit der preußischen Staatsbahnen in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit anderen Eisenbahnen dargestellt ist, 400 Exemplare zu beschaffen und nach einem beigefügten Plane zu verteilen. (Wir werden demnächst eine eingehende Besprechung des ausgezeichneten Werkes aus berufenster Feder bringen. D. Schriftl.)

— **Oberfinanzrat a. D. Karl v. Stadlinger,** der langjährige Vertreter der württembergischen Staatseisenbahnen bei den Gütertarifkonferenzen ist am 25. Januar d. J. nach längerem Leiden in Stuttgart im Alter von 76 Jahren gestorben. Es standen ihm auf seinem Gebiete ein reiches Wissen und viel Erfahrung zur Seite. Vor allem war er wohl bekannt und gern gesehen wegen seiner persönlichen Liebenswürdigkeit und seines unversieglichen heiteren Humors. Seit 7 Jahren lebte er im Ruhestand.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde vom 1. März 1913 an Direktionsrat Weikard in Fürth in den dauernden Ruhestand versetzt. Ferner wurden Regierungsrat Dr. Weber in Schweinfurt an die Eisenbahndirektion Regensburg, Oberinspektor Dr. Schmitt in Neumarkt a. Rott als Direktionsrat an die Betriebsinspektion Schweinfurt als deren Vorstand, Oberbauinspektor Maußer in München an die Bahnstation Neumarkt a. Rott als deren Vorstand, Oberbauinspektor Beckh in Nürnberg an die Bahnstation Ingolstadt Hbf. und Eisenbahnassessor Dr. Zeitler in Nürnberg in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten versetzt.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden der Abteilungsingenieur Lindner von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zu der Eisenbahnbauinspektion Mühlacker auf Ansuchen versetzt und der Regierungsbaumeister Gauger zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Ludwigsburg ernannt.

Bei den badischen Staatseisenbahnen sind ernannt: Der Vorstand der Bahnbauinspektion Durlach, Oberbauinspektor Heinrich Abele, zum Vorstand der Bahnbauinspektion II Karlsruhe, der Vorstand der Bahnbauinspektion Rastatt, Oberbauinspektor Josef Biehler, zum Vorstand der Bahnbauinspektion Konstanz und der Vorstand der Bahnbauinspektion Bruchsal, Oberbauinspektor Albert Joachim, zum Vorstand der Bahnbauinspektion II Mannheim.

Österreich.

— **Die neue Lokalbahnvorlage.** Die Verhandlungen zwischen den parlamentarischen Parteien und der Regierung wegen der in die neue Lokalbahnvorlage aufzunehmenden Linien sind in vollem Gange. Die Abgeordneten haben einen Schlüssel auf Grund der Bevölkerungsziffer, der Steuerleistung und der Größe der Kronländer festgestellt und wünschen, daß die Lokalbahnvorlage auf dieser Grundlage beruhe. Gewiß ist, daß das Lokalbahnprogramm, das dem Reichsrate unterbreitet werden soll, das größte sein wird, das in Österreich jemals ausgearbeitet worden ist. Seit der Annahme der letzten Lokalbahnvorlage durch die gesetzgebende Gewalt sind zahlreiche neue Projekte aufgetaucht, und die Anforderungen werden immer größer. Galizien soll Lokalbahnen für etwa 40 Millionen bekommen, und wenn dies der Fall wäre, würden für Böhmen auch Linien in gleicher Länge sichergestellt werden. Da diesmal kein einziges Kronland unberücksichtigt bleiben wird, so ergibt sich schon daraus, daß man bis zu einer Summe von mehreren Hundert Millionen in dem neuen Programm gelangen könnte. Die Verhandlungen schweben indessen noch und können daher auch Ziffern, die über die neue Lokalbahnvorlage im Umlaufe sind, nicht als feststehend angesehen werden.

— **Das zweite Gleis der Kaschau-Oderberger Bahn.** Anfangs März werden im Eisenbahnministerium Verhandlungen mit den Vertretern der Kaschau-Oderberger Bahn wegen der Durchführung der Legung des zweiten Gleises und der Erweiterung mehrerer Stationsanlagen beginnen. Die immer wiederkehrenden Verkehrsschwierigkeiten auf der Kaschau-Oderberger Bahn, die insbesondere in der außerordentlich starken Zunahme der Kohlentransporte zwischen Ungarn und Deutschland ihren Grund haben — eine Steigerung, die ungefähr 40 % beträgt — lassen eine möglichst beschleunigte Herstellung des zweiten Gleises notwendig erscheinen. Die dieserhalb geführten grundsätzlichen Vereinbarungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung wurden bereits im Mai v. J. getroffen und werden nunmehr in den Konferenzen zwischen dem Eisenbahnministerium und den Vertretern der Kaschau-Oderberger Bahn die notwendigen Durchführungsbedingungen festgestellt werden.

— **Die Verkehrsentwicklung der Staatsbahnen.** Soweit sich die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen derzeit überblicken lassen, dürfte das Jahr 1912 mit einer Mehreinnahme von ungefähr 60 Millionen Kronen abschließen. Das würde gegenüber dem Voranschlage eine Steigerung um etwa 29 Millionen bedeuten. Durch dieses Ergebnis wird sich das durch den Überschuß nicht gedeckte Erfordernis für Verzinsung und Tilgung (Staatszuschuß) erheblich verringern, aber noch immer ungefähr 40 Millionen erfordern, gegen rund 60 Millionen im Jahre 1911 und 95 Millionen im Jahre 1910.

— **Österreichische Eisenbahnverkehrsanstalt.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrats berichtete der Direktor, daß der Geschäftsgang bei der Gesellschaft im abgelaufenen Jahre ein zufriedenstellender war und daß sich die der Gesellschaft nahestehenden Wagenleihgesellschaften und Bahnunternehmungen einer günstigen Entwicklung zu erfreuen hatten. Die Gesamtroheinnahmen haben 4 415 059 Kr. gegen 4 319 676 Kr. im Vorjahr betragen. Einschließlich des Gewinnvortrags von 212 292 Kronen beträgt der Gewinn 3 710 358 Kr. (gegen 3 600 143 Kr.). Hiervon werden 1 690 190 Kr. zu Abschreibungen auf dem Wagentilgungskonto und zur Auffüllung des Wagenerneuerungskontos verwendet, so daß ein Betrag von 2 020 168 Kr. (gegen 1 990 453 Kr.) zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Der Verwaltungsrat hat beschlossen, bei der Generalversammlung den Antrag zu stellen, eine Dividende von 27 Kr. = 13½ % (wie im Vorjahr) zur Verteilung zu bringen.

— **Die passive Handelsbilanz Österreich-Ungarns.** Am 14. d. M. hielt Dr. Wekerle, der berühmte ungarische Staatsmann, im Niederösterreichischen Gewerbeverein in Wien einen äußerst anregenden Vortrag über die „passive Handelsbilanz der Monarchie". Nachdem er die Ursachen der passiven Handelsbilanz an der Hand zahlreicher Ziffern beleuchtet hatte, entwickelte er eine Reihe von Gedanken, deren Durchführung geeignet erscheine, die Handelsbilanz günstig zu beeinflussen. Wie ein roter Faden zog sich durch seine Ausführungen der grundlegende Standpunkt, daß Österreich und Ungarn wirtschaftlich auf einander angewiesen sind und ehrlich trachten müssen, auch im internationalen Wirtschaftsleben als geschlossene wirtschaftliche Einheiten aufzutreten. Als von Österreich und Ungarn erneut zu lösende Aufgabe bezeichnete Dr. Wekerle u. a. die stärkere Entwicklung des im Ausland zu leistenden Vermittlungsdienstes, Frachtenverkehrs, Speditionsverkehrs und des Durchgangsverkehrs. Welcher Fortschritt auch im Seeverkehr der Monarchie festgestellt werden kann, so sei doch der Ertrag, mit dem dieser das staatliche Einkommen steigere, im Vergleiche mit der materiellen Kraft verhältnismäßig gering. Und doch bieten diese Beschäftigungen der Tätigkeit einen fast unbeschränkten Spielraum und gewähren, entsprechend organisiert und besonders mit der Betreibung des Zwischenhandels verbunden, auch einen beträchtlichen Gewinn. Außer diesem Gewinn aber würde die Wirtschaft, in erster Reihe die Industrie, infolge der Unmittelbarkeit der Verbindungen auch aus der Möglichkeit der Beschaffung von billigen Rohstoffen, ja auch einzelner Halbfabrikate, Vorteil ziehen. In der stärkeren Förderung dieser Wirtschaftszweige liege ein Schlüssel zur Hebung der weltwirtschaftlichen Stellung der Monarchie. Aber auch der industriellen Ausfuhr würde die weltwirtschaftliche Vielseitigkeit eine größere Gewähr bieten als die mit einzelnen Staaten zustandegekommenen, an eine bestimmte Zeit gebundenen und nach deren Verhältnissen sich ändernden Verträge. Besondere Fürsorge wäre infolge der geographischen Lage der

Monarchie dem Durchgangsverkehre zuzuwenden. Dieser sei kein einfacher Frachtverdienst, sondern eine Vorbedingung des aus dem Vermittlungsdienst und dem internationalen Speditionsdienst herrührenden Gewinnes, eine Voraussetzung der Vermehrung der internationalen Beziehungen und der Herleitung des internationalen Handels und Geldverkehres, ja selbst des Wander- und Fremdenverkehres. Der nach allen Weltgegenden hin gerichtete Verkehr ziehe sozusagen spurlos an der Monarchie vorbei, ohne daß die zu ihr gehörenden Staaten einen Anteil daran hätten, ja selbst der Verkehr der in unmittelbarer Nachbarschaft liegenden Balkanstaaten beginne in steigendem Maße eine andere Richtung zu nehmen. Und doch werde die Neugestaltung der Verhältnisse auf dem Balkan zweifellos eine neue wirtschaftliche Entwicklung nach sich ziehen, wodurch die Bedeutung dieses Verkehres sich um ein Vielfaches steigern wird. Leider sei dieser Durchgangsverkehr in früheren Zeiten stiefmütterlich behandelt worden. Die beiden Staaten der Monarchie wetteiferten oft miteinander, statt mit dem sich nach einer anderen Richtung hin bewegenden ausländischen Verkehr zu wetteifern. An Stelle der wirtschaftlich vorteilhaftesten Richtung habe der eine oder der andere Teil aus kleinlichen Gründen oft sein eigenes einseitiges Interesse in den Vordergrund geschoben, wodurch die größere Aufgabe, die Heranziehung des internationalen Verkehres, versäumt wurde. Wettbewerbende Tarifbegünstigungen, die Verweigerung oder Erschwerung von Verbindungen im Personen- und Warenverkehr wechselten miteinander ab und verzögerten die Verwirklichung des großen Zieles: die Heranziehung des großen internationalen Verkehres und der damit verbundenen großen und vielseitigen wirtschaftlichen Vorteile, und doch erleichtere der hierher gerichtete internationale Verkehr auch für die Ausfuhr den Weg und die Bedingungen. Im internationalen Verkehr müsse auch auf dem Balkan die herrschende Rolle der Monarchie nicht auf die Machtstellung, sondern auf die bleibende Vorteile gewährenden wirtschaftlichen Verfügungen gegründet werden, und man müsse auch im Innern, sich über die kleinen Interessen erhebend, zur Erwerbung des beiden Teilen nutzbringenden Durchgangsverkehres eine gegenseitige Vereinbarung anstreben.

Das zwischen den beiden Staaten der Monarchie bestehende Eisenbahntarif-Übereinkommen habe dem Übel durch die vertragsmäßige Aufstellung direkter Tarife schon vielfach abgeholfen und habe auch um den Preis von Tarifzugeständnissen die Ausfuhr der Waren der beiden Staaten gegenseitig erleichtert. Diese Tarifermäßigungen gereichen auch dem Durchgangsverkehr zum Vorteil, zumal die ausschließlich den direkten Tarifen unterliegenden Waren oft billiger befördert werden als die eigenen Waren der beiden Staaten. Doch beschränkten sich auch diese Verfügungen nur auf einzelne Verkehrsrichtungen und nur auf den Warenverkehr. Ihren Ausgangspunkt bilde nicht die Heranleitung des Durchgangsverkehres, sondern die gegenseitige Zusicherung einer Erleichterung des Transports der eigenen Waren, und sie seien mehr auf die ostwestliche Richtung beschränkt, während die südnördliche Richtung außer acht gelassen ist und in dieser Richtung auch vom Standpunkte des Personenverkehres entsprechende und zweckmäßige Verbindungen fehlen, was vielfach ein Hindernis dafür bildet, daß eine der ergiebigsten wirtschaftlichen Kraftquellen, der Wander- und Fremdenverkehr, sich wirklich entwickeln kann.

Ungarn.

— **Die Budapester Bahnhöfe in der Generalversammlung der Hauptstadt Budapest.** In einer früheren Nummer dieser Zeitung ist bereits der Vorlage des Magistrats betreffend den Umbau der Budapester Bahnhöfe gedacht. Diese Vorlage wurde in der Generalversammlung des Municipiums Budapest am 12. Februar verhandelt. Stadtv. Havass wünscht die Lösung der Bahnhofsfrage mit dem Bau des geplanten Handelshafens in Verbindung zu bringen. Stadtverordneter Székács schildert die schwere Schädigung des Handels und der Industrie durch den unhaltbaren Zustand der Budapester Güterbahnhöfe, die schon längst außerstande sind, ihrer Aufgabe zu entsprechen. Er wünscht die Vorlage dringend der Regierung zu unterbreiten, damit der auch von den Staatsbahnen seit Jahren dringend gewünschte Umbau der Bahnhöfe bald tunlichst erfolgen soll. Mehrere Stadtverordnete haben besonders die Verlegung der Czegléder Linie gewünscht, da ihre Gleise die nach den Vorstädten führenden Straßen der Teresien- und Elisabethstadt kreuzen und den gesamten Verkehr in dieser Gegend täglich öfters zum Stillstand bringen. Die Regierung müsse ersucht werden, die Verlegung der Bahnhöfe sofort vorzunehmen. Bürgermeister Dr. Stefan Bárczy betont, daß die Hauptstadt keine wichtigere Frage zu lösen habe, als die der Bahnhöfe, sowohl vom Standpunkte des Verkehrs als auch von dem der Stadtregulierung, des Handels. Die auf diesem Gebiete herrschenden ungünstigen Verhältnisse brächten es mit sich, daß ganze weite Gebiete der Hauptstadt von der Entwicklung ausgeschaltet sind. Er hat sich übrigens davon überzeugt, daß im Handelsministerium die Vorarbeiten in dieser Sache so fortgeschritten sind, daß die Fertigstellung der Pläne binnen zwei bis drei Monaten zu gewärtigen ist. Die von den einzelnen Rednern gegen die jetzige mißliche Lage der Bahnhöfe vorgebrachten Beschwerden sind durchwegs berechtigt. Da, selbst die rasche Fertigstellung der Pläne vorausgesetzt, deren Durchführung mehr als Jahrzehnte erfordert, und besonders die Verlegung der nach den Vorstädten führenden Straßen durch die Eisenbahngleise nicht länger geduldet werden darf, billigt Redner die Anträge, die die sofortige Entfernung dieses eisernen Ringes bezwecken. Er will alles aufbieten, um den berechtigten Wünschen der Hauptstadt auch in der Frage der Bahnhöfe Geltung zu verschaffen. Nach dieser, mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Rede des Bürgermeisters wurde die Vorlage einstimmig angenommen.

— **Die Verkehrs- u. Betriebsverhältnisse auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1912.** Während der Verkehr auf der ungar. Strecke dieser Bahn von Kaschau nach Ruttka im Jahre 1912 keine nennenswerten Schwankungen aufweist, erfuhr der Güterverkehr in der Strecke Ruttka-Oderberg neuerlich eine erhebliche Steigerung. Ausschlaggebend für die Verkehrssteigerung war die Zunahme des Kohlenverkehrs aus dem oberschlesischen, dem Ostrauer und dem Karwin-Dombrauer Revier, welcher folgende Ziffern aufweist: In Oderberg wurden von den beiden Anschlußbahnen (preuß. Staatsbahn und k. k. Nordbahn) insgesamt 184 514 beladene Wagen mit Gütern übernommen, von diesen waren 140 260 Wagen mit Kohle und Koks für Ungarn bestimmt, und zwar 122 030 Wagen oberschlesischer und 18 230 Wagen Ostrauer Herkunft. In den beiden Stationen Dombrau und Karwin wurden 100 685 Wagen Kohle und Koks für Ungarn aufgeliefert. Die Steigerung des Gesamtverkehrs in der Richtung nach Ungarn betrug im Vergleich zum Jahre 1911 in Oderberg 12,2 %, hinsichtlich des Kohlen- und Koksverkehrs aus Oberschlesien 8,1 %, aus dem M. Ostrauer Revier 9,6 %, endlich aus dem Karwin-Dombrauer Becken 9,3 %. Vergleicht man jedoch die nämlichen Verkehrsdaten des Jahres 1910 mit jenen des Jahres 1912, so ergibt sich, daß der Gesamtverkehr in der Richtung nach Ungarn in Oderberg im Jahre 1912 gegen das Jahr 1910 um 43,0 %, der Kohlen- und Koksverkehr aus Oberschlesien jedoch um 65,6 %, aus M.-Ostrau um 16,5 %, und aus dem Karwin-Dombrauer Revier um 23,7 % zugenommen hat.

Da in der Strecke Oderberg-Ruttka ungünstige Steigungsverhältnisse vorhanden sind, bedeuten diese Ziffern eine für die größtenteils eingleisige Bahn ganz bedeutende Leistungszunahme. Die Anzahl der auf der österreichischen Teilstrecke Oderberg-Jablunkau täglich in Verkehr gesetzten Züge bewegte sich zwischen 70 und 76; die letztere Ziffer muß wohl als die äußerste Grenze der Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Bahn betrachtet werden. Trotz dieser ganz ungewöhnlichen Leistung war es wiederholt, besonders in der zweiten Jahreshälfte, nötig, Hilfswege zur Bewältigung des oberschlesisch-ungarischen Kohlenverkehrs in Anspruch zu nehmen; diese Hilfswege — Oderberg-Prerau-Marchegg und Dzieditz-Zwardon-Ujzsolna — wurden während insgesamt 208 Tagen benutzt und nahmen 22 469 Wagen oberschlesischer Kohle auf. Der hierdurch sich ergebende Verlust an Roheinnahmen kann für die Kaschau-Oderberger Bahn auf ungefähr 1 200 000 Kronen veranschlagt werden. Obwohl von der Kaschau-Oderberger Bahn durch Anschaffung neuer, sehr leistungsfähiger Lokomotiven ständig eine Vergrößerung der Zugeinheiten angestrebt wird, war es bei dem stetigen Anwachsen des Verkehrs zeitweilig nicht mehr möglich, die Leistungsfähigkeit auf die erforderliche Höhe zu bringen, da die dem eingleisigen Betrieb gesetzten Grenzen aus verkehrstechnischen Gründen nicht mehr überschritten werden können.

Eine zweckentsprechende Abhilfe könnte also nur noch durch den Ausbau des Doppelgeleises in der Strecke Oderberg-Jablunkau geschaffen werden. Auf der ungarischen Strecke Zsolna-Csácza ist der Ausbau des zweiten Geleises bereits im Jahre 1911 in Angriff genommen und im Jahre 1912 fortgesetzt worden, so daß diese Strecke im laufenden Jahre ausgebaut werden dürfte, wodurch am Ende des laufenden Jahres ein durchlaufendes Doppelgleis von Jablunkau bis Zsolna zur Verfügung stehen wird. Es liegt sowohl im Interesse der beteiligten Bahnverwaltungen als auch der Industrie, diese seit Jahren auf der Tagesordnung stehende Frage einer gedeihlichen Lösung zuzuführen.

Hinsichtlich der Tarifverhältnisse ist zu bemerken, daß der sogenannte Zonentarif in Ungarn und somit auch auf der ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn beseitigt wurde. — Die seither gemachten Erfahrungen haben bewiesen, daß seit Einführung des neuen, auf dem Kilometersystem beruhenden Personentarifs weder die Einnahmen der Eisenbahn

zurückgegangen sind, noch auch eine Abnahme des Verkehrs bemerkt werden konnte.

Bekanntlich spielt die Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Durchgangsverkehr zwischen Ungarn und Deutschland eine bedeutende Rolle. Demgemäß hatte sie auch an den Verhandlungen, welche wegen Feststellung der Verkehrsberechtigung einzelner Linien ungefähr zwei Jahre hindurch gepflogen wurden, regen Anteil genommen. Die Beseitigung der bisherigen Zersplitterung der Verkehrsleitung, sowie die Vereinfachung in der Gebietseinteilung dürfte auf die Ausgestaltung des Verkehres günstig einwirken.

Die Investitionsbauten auf der ungarischen Strecke der Bahn wurden im Jahre 1912 fortgesetzt und mit einem Kostenaufwande von zirka 2 700 000 Kronen durchgeführt. Das zweite Gleis wurde, wie vorhin erwähnt, zwischen Karásznó-Csacza fertiggestellt und ist zwischen Zsolna-Karásznó im Bau. Neue Stationen sind in Rózsahegy-fonógyár und Párisháza errichtet, erstere ist auch schon dem Verkehr übergeben. Größere Stationserweiterungen wurden in den Stationen Igló, Poprád, Ruttka und Zsolna durchgeführt, die Stationen Hernádszentistván, Abos und Margitfalva für 150-achsige Züge verlängert, sowie die Station Karásznó und Csacza dem Ausbau des Doppelgeleises entsprechend umgestaltet. An Erweiterungsbauten der Hauptwerkstätte in Ruttka sind die Werkstätte für Reparatur von vierachsigen Wagen, die Dreherei, die Federschmiede und Räderdreherei fertiggestellt. Die neue mechanische Tischlerwerkstätte und die Lackier- und Tapezierwerkstätte sind im Bau. Durch Anbau wurden die Stationsgebäude in Márkusfalva, Rózsahegy, Fenyöháza, Nagyturány, Szucsány und Ruttkarendezö vergrößert. In letzterer Station wurde eine Wagendesinfektionsanstalt eingerichtet. Mit Sicherungsanlagen wurden die Stationen Hernádszentistván, Abos, Margitfalva, Korompa, Batuzfalva, Vychodna, Rózsahegy-fonógyár, Fenyöháza, Nagyturány, Szucsány und Sztrecsény versehen, die Station Korompa erhielt eine elektropneumatische Anlage, System Westinghouse (siehe Nr. 10 S. 176 d. Ztg.), während die anderen Stationen mit blockierten mechanischen Einrichtungen gesichert wurden. Zum Zwecke des Fahrens in Raumabstand wurden Zugmeldeeinrichtungen auf der Strecke Igló-Ruttka montiert, solche sind ferner zwischen Kaschau und Igló in der Durchführung begriffen; schließlich sei erwähnt, daß die doppelgeleisige Strecke Csacza-Jablunkau, welche bisher links befahren wurde, auf Rechtsfahren eingerichtet worden ist.

Im Laufe des Jahres 1912 wurden folgende neue Fahrbetriebsmittel angeschafft: 13 Stück Lokomotiven im Gesamtwert von 1 550 000 Kronen und 720 Stück Güterwagen im Gesamtwert von 3 140 000 Kronen. Die Lokomotivkilometerleistungen der eigenen Lokomotiven betrugen im vergangenen Jahre 7 055 864, was im Vergleiche zum Jahre 1911 einer zirka 5 prozentigen Steigerung entspricht. Die Bruttotonnenkilometerleistung betrug 1 959 932 060, d. i. um beinahe 7 % mehr als im Vorjahre. Der Unterschied zwischen beiden Leistungen findet darin seine Aufklärung, daß die Bahn bestrebt war, bei möglichster Einschränkung der Leerfahrten die volle Ausnützung der Lokomotivfahrten zu steigern, es gelang ihr denn auch die Durchschnittsbelastung der Güterzüge um 0,68 % auf 587,52 t gegen 583,60 t im Jahre 1911 zu erhöhen. — Die eigenen Güterwagen der Bahn haben auf eigener Strecke eine Achsenkilometerleistung von 76 528 790 aufzuweisen, was im Vergleich zum Vorjahre einer Steigerung von beinahe 3 % gleichkommt.

— **Stand des Fahrparkes der ungarischen Staatsbahnen Ende 1912.** Im Jahre 1912 wurden insgesamt 228 Lokomotiven, 303 Personenwagen, 141 Kondukteur- (Gepäck-) Wagen und 4136 Güterwagen bestellt. Der Stand des Fahrparkes hat sich, die im Jahre 1912 vorgenommenen Ausmusterungen abgerechnet, folgendermaßen gestaltet: 3612 Lokomotiven, 2467 Tender, 7678 Personenwagen, 3091 Kondukteur- (Pack-), Post- und Gepäckwagen und 82 172 Güterwagen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Vergrößerung des Antwerpener Hafens.** Der „Köln. Ztg." wird aus Antwerpen, 15. Februar, geschrieben: Die Stellung Antwerpens unter den großen Seehäfen Europas ist eine hier im Lande des öfteren und nicht ohne einen Beigeschmack von Sorge erörterte Frage. Um zweierlei ist man besorgt: um den Aufschwung der Mitbewerber, der sich in der Statistik des Umschlages namentlich bei Rotterdam kundgibt, dem Antwerpen sich nicht ohne Mühe zur Seite hält und der auch den dringenden Wunsch der belgischen Interessenten nach dem Antwerpen-Rheinkanal erklärt; dann aber, und darin liegt doch wieder eine Gewähr für die Zukunft des Antwerpener Hafens, erweisen sich die vorhandenen Einrichtungen als längst nicht ausreichend für den wachsenden Verkehr, und die Klagen über mangelnden Anlegeraum, über unverhältnismäßig lange Liegezeiten der Güter usw. sind hierzulande wie anderswo etwas Selbstverständliches geworden. Die Regierung hat gerade genug über ihr angeblich mangelndes Verständnis für die nationale Bedeutung des Antwerpener Hafens zu hören bekommen; die Vorwürfe freilich auf ihre volle Berechtigung nachzuprüfen ist schwer, da andere wieder einen Teil der Schuld auf die Stadtverwaltung schieben wollen. Jedenfalls sind die beteiligten Stellen bemüht, den steigenden Anforderungen des internationalen Handels entsprechend auch den Hafen auszubauen — ob sie es in dem nötigen Umfang tun, steht freilich dahin — und heute feiert man in Antwerpen die teilweise Fertigstellung von Arbeiten, die dazu bestimmt sind, die Aufnahmefähigkeit des Hafens um ein ganz Beträchtliches zu erhöhen. In einiger Zeit werden der Handelsschiffahrt zwei neue Hafenbecken mit 10,7 bzw. 11,6 m Ankertiefe und 5600 m Stadenlänge zur Verfügung stehen; die Arbeiten sind so weit gediehen, daß man heute in feierlicher Handlung die Schleusen öffnen und mit der Anfüllung der neuen Becken beginnen konnte. Ehe diese beendet ist, wird etwa ein Monat vergehen, und die Verkehrsübergabe der neuen Anlagen dürfte nicht vor Jahresfrist erfolgen. Bis dahin, meinte ein Redner bei dem anschließenden Festakt, wird man schon wieder neue Erweiterungen des Hafens in Erwägung ziehen müssen.

— **Kleine Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Zum G o t t h a r d - V e r t r a g meldet die N. Z. Z., daß der Bundesrat nunmehr im Besitze der Antworten Deutschlands und Italiens auf seine Note sei, in der er sich mit den beiden Vertragschließenden über den Zeitpunkt des etwaigen Inkrafttretens des Gotthardvertrages ins Einvernehmen setzte. Die Erwartung, daß die deutsche und die italienische Regierung die Auffassung des Bundesrates teilen und der in der italienischen Kammer gemachten Anregung betr. Kompensationen für das spätere Inkrafttreten des Vertrages keine Folge geben werden, hat sich erfüllt. Beide anerkennen ausdrücklich den Standpunkt des Bundesrates, daß infolge der verzögerten parlamentarischen Erledigung des Vertrages in Italien und der Schweiz die vereinbarten Ermäßigungen der Bergzuschläge nicht zu dem in Art. 14 vorgesehenen Termine in Kraft treten konnten; sie haben hierfür einen neuen, vom Bundesrat vorgeschlagenen Zeitpunkt angenommen. — Die Anregung, für das spätere Inkrafttreten Kompensationen von der Schweiz zu verlangen, wurde in der italienischen Kammer gemacht, obgleich es gerade Italien mit der Behandlung des Vertrages nicht sehr eilig hatte. Ein früheres Inkraftsetzen der auf 1920 vorgesehenen Ermäßigung der Bergzuschläge um 50% — dahin ging jene Anregung — hätte die Schweiz mit mehreren Millionen belasten müssen. Nachdem diese Angelegenheit des Zeitpunktes des Inkrafttretens des Staatsvertrages nunmehr geordnet ist, wird der Bundesrat über die Veröffentlichung der Ergänzungsbotschaft zum Gotthardvertrag Beschluß fassen.

Die B e t r i e b s e r g e b n i s s e d e r s c h w e i z e r i s c h e n B u n d e s b a h n e n ergaben für den Januar 1913 folgende Ziffern: Befördert wurden 6 938 000 Reisende (im gleichen Monat des Vorjahres 6 689 000) und 1 095 000 t Güter (1 016 000) und dafür zusammen eingenommen 14 244 000 Fr. (13 602 614). Die Gesamtbetriebseinnahmen für den Monat Januar 1913 betragen 14,668,000 Fr. (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 640 583 Fr.), die Betriebsausgaben 10 629 000 Fr. (+ 1 263 168). Der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt 4 039 000 Fr. (— 622 585 Fr.). Ohne die Mehrausgabe von rund 650 000 Fr. infolge der Gehaltserhöhungen auf Grund des neuen Besoldungsgesetzes, die nur noch bis Ende März sich bemerkbar machen wird, hätten die Mehreinnahmen zur Deckung der Ausgabenvermehrung ausgereicht. Für das Jahr 1912 erzeigt die Zusammenstellung der monatlichen Betriebsergebnisse gegenüber der vorläufigen Zusammenstellung vom Dezember: Transporteinnahmen 197 313 973 (196 938 249), Gesamtbetriebseinnahmen 205 262 054 (204 842 139), Betriebsausgaben 128 430 001 (128 406 969), Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 76 882 052 (76 435 170) Fr. — Die Einnahmesteigerung hat sich auch bei den meisten anderen schweizerischen Bahnen und den Trambahnen eingestellt, soweit deren Betriebsergebnisse bisher bekannt sind.

Im Februar d. J. beging die R h ä t i s c h e B a h n, wie bereits in Nr. 14 S. 240 kurz gemeldet, die 25jährige Gedenkfeier ihrer Gründung; sie ist hervorgegangen aus der am 2. Februar 1888 in Basel gebildeten Aktiengesellschaft Landquart-Davos und hat sich mit Unterstützung des Bundes, des Kantons Graubünden und der beteiligten Gemeinden zu einem ansehnlichen Schmalspurbahnnetz erweitert, das die Haupttäler Bündens mit Chur und damit auch mit den in- und ausländischen Bahnen verbindet. Der Fremdenverkehr, namentlich des E n g a d i n s, hat ihr einen mächtigen Aufschwung zu verdanken. An der Spitze des Unternehmens stand von Anfang an als technischer Leiter Ingenieur Schucan, dem die eidgenössische technische Hochschule in Würdigung seiner Ver-

dienste um dessen Schaffung und Entwicklung die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaft verliehen hat. Ueber die aus Anlaß der Gedenkfeier vom Verwaltungsrat gestiftete Summe haben wir bereits Mitteilung gemacht. — Dem Bundesrat ist ein Konzessionsgesuch für eine neue Bergbahn in Graubünden eingereicht worden, und zwar für eine elektrische Zahnradbahn von Langwies (Station der Arosabahn) über den Strelapaß nach Davos-Platz oder auch von Arosa über den Furkapaß nach Davos-Frauenkirch. Die erstere Linie hätte eine Höhe von 2353 Meter, die letztere eine solche von 2445 Meter zu überwinden. Für die erstere sind die Baukosten für das Kilometer zu 295 000 Fr., für die Furkabahn auf 275 000 Fr. veranschlagt, die Gesamtkosten für die Ueberschienung des Strela sollen 3 650 000 Fr., für diejenige der Furka 3 250 000 Fr. betragen. — Betriebsunfall. Am 16. Februar entgleiste nachts halb elf Uhr südlich von Brunnen in der Nähe des Hochfluhtunnels, auf der einspurigen Strecke Flüelen-Brunnen, hart am See, eine Tenderachse der Lokomotive des Luxuszuges Genua-Berlin. Durch einen Hilfzug von Erstfeld konnte nach mehrstündiger Arbeit der Luxuszug von der Unfallstelle weiterbefördert werden; der Verkehr der Nachtzüge nach dem Gotthard erlitt starke Verspätungen. Personen wurden nicht verletzt und der Materialschaden war nicht bedeutend.

— Die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen. Um die Übernahme der englischen Eisenbahnen durch den Staat herbeizuführen, hat sich bekanntlich in England schon vor längerer Zeit eine Gesellschaft, die Railway Nationalisation Society, gebildet, die bis vor etwa zwei Jahren eine lebhafte Tätigkeit entwickelte, um die Allgemeinheit für ihre Zwecke zu gewinnen. In den letzten zwei Jahren hat man aber von ihr kaum etwas gehört, wenigstens haben die eisenbahntechnischen Fachblätter und sonstigen Zeitschriften, die uns zur Verfügung stehen, nichts über ihre Tätigkeit zu berichten gehabt. Neuerdings hat sie wieder einmal einen Aufruf an die Öffentlichkeit gerichtet, in dem sie etwa das folgende sagt: Nach ihrer Ansicht werde die Frage, ob die englischen Eisenbahnen in Staatsbesitz übergehen und vom Staate betrieben werden sollen, jetzt schnell zu einer brennenden. Entweder müsse der Staat selbst ihre Lösung in die Hand nehmen oder er müsse den Eisenbahngesellschaften erlauben, durch weitere Betriebsverträge und Vereinbarungen Handel und Gewerbe und die Allgemeinheit in immer höherem Maße auszubeuten. Ein geringer Druck würde genügen, um die Regierung zu veranlassen, die Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat in die Wege zu leiten. Die Gesellschaft hält es daher für ihre Pflicht, eine lebhafte Tätigkeit in diesem Sinne zu entfalten, um die Allgemeinheit über die in Frage kommenden Verhältnisse aufzuklären. Nach unserer Meinung liegt die Einrichtung von Staatseisenbahnen der ganzen Denkungsart und Anschauungsweise des englischen Volkes und der Politik, die die Regierung und das Parlament bis jetzt den Eisenbahnen gegenüber verfolgt haben, so fern, daß die Bemühungen der Railway Nationalisation Society ganz aussichtslos sein dürften.

Fremde Erdteile.

— Russisch-indische Bahnverbindung? Der „Köln. Ztg." wird aus London, 19. Febr. geschrieben: Wiederholt ist im Laufe des letzen Jahres hervorgehoben, daß der Plan einer Bahnverbindung durch Persien zwischen dem russischen und dem indischen Bahnnetz hier in den verschiedensten Kreisen auf starken Widerstand stoße. Das scheint auch in letzter Zeit durchaus nicht besser geworden zu sein, denn nach amtlichen Mitteilungen dauern zwar die Verhandlungen zwischen der britischen Abteilung der Studiengesellschaft und dem Foreign Office immer noch fort, sie sind indes noch nicht so weit gediehen, um die Ausgaben für Aussendung eines Ausschusses von Fachleuten nach Persien zum Studium der Verhältnisse an Ort und Stelle zu rechtfertigen. Im Zusammenhang mit dieser Mitteilung wird nun dem „Daily Telegraph" geschrieben, es sei im höchsten Grade unwahrscheinlich, daß die Bankleute in der britischen Abteilung der Studiengesellschaft dazu zu bewegen wären, mit einer Anleihe von 6 Millionen £, wie anfangs geplant war, der persischen Regierung unter die Arme zu greifen. Englische, französische und russische Bankleute sollten sich, wie es hieß, zusammentun, um mit dieser Summe die persischen Finanzen in geordnete Verhältnisse zu bringen. Nach dem Gewährsmann des „Daily Telegraph" wäre man auf russischer Seite schon recht ungeduldig über das, was man in diesen Kreisen als die Verschleppungsmethoden des Foreign Office bezeichne, und es würde niemand überraschen, wenn die russische Gruppe in nicht ferner Zeit, natürlich nicht ohne vorher die nötigen Konzessionen und Rechte gesichert zu haben, sich an den Bau gewisser Bahnstrecken in Nordpersien machen und es der britischen Gruppe überlassen würde, allmählich zur Verständigung mit dem Foreign Office zu gelangen, und dann auch ihre Strecken zu bauen, wie und wann es ihr gut scheine. Im Hinblick auf diese Möglichkeiten sollen bereits in russischen Kreisen allerlei Erkundigungen eingezogen werden, die darauf hindeuten, daß die russische Abteilung der Studiengesellschaft ihren durchaus nicht unbeträchtlichen Einfluß bei der russischen Regierung aufbieten dürfte, um die vollständige Teilung Persiens zu erzielen. Die Scheidelinie würde alsdann irgendwo in dem Gebiete liegen, das man heute als die neutrale Zone bezeichnet. Russischerseits würde man es als einen bedeutenden Vorteil betrachten, wenn die Bahnstrecke sich südlich der heutigen russischen Zonengrenze hinzöge, weil man alsdann freiere Bewegung für die Anschlüsse mit andern heute geplanten Linien erlangen würde, von deren Verbindung man sich große Vorteile zu versprechen scheint.

Preisausschreiben. Einen Preis von 40 000 ℳ hat die New York, New Haven and Hartford Eisenbahn für die beste Einrichtung zum Schutz gegen das Ueberfahren von Haltesignalen auf Eisenbahnen ausgesetzt. Die Bewerbungen müssen bis zum 1. Juli 1913 erfolgen, der Preis wird aber erst erteilt, wenn sich die Einrichtung, die gegebenenfalls unter Beihilfe der Eisenbahngesellschaft ausgeführt wird, bewährt hat. Die sehr eingehenden Bestimmungen über den Wettbewerb sind in der Zeitschrift The Engineer vom 7. Februar 1913 abgedruckt.

— Kampf gegen den Alkohol. Gegen diesen hat die Southern-Pacific-Eisenbahn seit sechs Jahren einen erfolgreichen Kampf geführt. Um ihr Verbot des Genusses von Betäubungsmitteln in und außer Dienst wirksam durchsetzen zu können, hat sie auf den größeren Stationen sechszehn Klubhäuser für ihre Angestellten erbaut. Hier finden diese in anheimelnden Räumen gute Speisen, alkoholfreie Getränke, Zigarren und sonstige unschädliche Genußmittel. Zur Unterhaltung stehen Billards, Spieltische, Kegelbahnen, Büchereien, ja sogar Tanzsäle zu jedermanns Verfügung. Auch für Versammlungsräume ist gesorgt, und der Körperpflege dienen Brausebäder und Ruhelager. Gleich von Anfang an erfreuten sich diese Klubhäuser außerordentlicher Beliebtheit und erwiesen sich als wirksames Kampfmittel gegen die meist in Überzahl vorhandenen Gastwirtschaften. In einem kleinen, fast nur von Eisenbahnern bewohnten Städtchen z. B. bestanden bei Eröffnung des Klubhauses nicht weniger als neunundzwanzig Gastwirtschaften, von denen aber nach sechs Monaten schon ein halbes Dutzend einging. Die übrigen nahmen den Kampf auf, indem sie die Klubhauskellner durch Bestechung zu schlechter Bedienung und zum Streik, ja die Köche angeblich sogar zur Vergiftung der Speisen zu verleiten suchten. Trotz alledem waren nach zwei Jahren nur noch sieben Gastwirtschaften übrig, die anderen hatten aus Mangel an Besuch schließen müssen.

Die von der Verwaltung für die Klubhäuser gemachten Aufwendungen machten sich in mannigfaltiger Weise bezahlt. In einem weltverlassenen, kleinen Eisenbahnerort z. B., wo es vorher nur wenig Arbeiter länger als bis zum ersten Zahltag ausgehalten hatten, stieg nach Eröffnung des Klubhauses die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 30 auf über 90 Tage. Überall konnten die leitenden Beamten Steigerung der Leistungsfähigkeit, Nüchternheit und Selbstachtung bei den nur im Klubhause verkehrenden Angestellten wahrnehmen. Auch die Abnahme der Unfälle in den letzten vier Jahren setzt die Verwaltung auf das Konto der Klubhäuser. Deren Erfolg glaubt sie hauptsächlich dem für die dortigen Verhältnisse neuartigen Grundsatze zu verdanken, daß sie sie ganz nach Art der bis dahin so beliebten Gastwirtschaften einrichten und leiten läßt, unter Vermeidung der Fehler der letzteren. Aber wie diese sollten auch die Klubhäuser Tag und Nacht jedermann zugänglich sein ohne daß er erst Mitglied irgend eines Vereins zu werden braucht. Einengende Verbote wie die der lauten Unterhaltung und des Rauchens werden nach Möglichkeit vermieden im Vertrauen darauf, daß der Einfluß der guten Umgebung und der Behaglichkeit der Räume jedem Mangel an Gesittung zu steuern vermöge. Mit gleicher Höflichkeit wird der oberste Beamte und der unterste Arbeiter bedient, jeder Schein von Gönnertum und Bevormundung wird vermieden, und gerade dieser Grundsatz hat auch die sonst leicht abgestoßenen Unterschichten der Arbeiter aus den Gastwirtschaften in die Klubhäuser gezogen.

— Geplante südamerikanische Eisenbahnvereinigung. Der Plan einer Vereinigung des größten Teiles der südamerikanischen Eisenbahnen durch eine nordamerikanische Gesellschaft scheint nach einer Mitteilung der Zeitschrift „Süd- und Mittel-Amerika" festere Gestalt anzunehmen. Dieser Gesellschaft sind danach zahlreiche Banken: englische, französische einige belgische und eine deutsche (die Deutsche Bank) beigetreten. An der Spitze des nordamerikanischen Syndikats steht Percival Farquhar. Eine besonders entgegenkommende Haltung sollen die argentinische und uruguaysche Regierung einnehmen: aber auch die Brasilian Railway Comp. und die Peruvian Corporation stehen dem Riesenprojekt wohlwollend gegenüber. Die

Bankvereinigung arbeitet zunächst mit einem Kapital von 30 Millionen Dollar. Davon sind bereits 15 Millionen in Aktien der Eisenbahn von Antofagasta nach Bolivien, in solchen der Brasilian Railway Comp. und in solchen der Eisenbahnen des nördlichen Argentiniens angelegt worden. Von Firmen, die bereits beigetreten sein sollen, nennt die Quelle die City Bank in New York, Speyer Brothers und Schröder in London, Banque de Paris et des Pays-Bas, Société générale de Paris und die Bolivian Development and Colonization Comp., die in Nordamerika ihren Sitz hat und über große Eisenbahnkonzessionen und Privilegien in Bolivien verfügt. Das Ziel des Syndikats ist, alle Eisenbahnen Brasiliens, Boliviens, Perus, Paraguays, des nördlichen Chiles und des nördlichen Argentiniens zu einem gemeinsamen Betriebe zu vereinigen und unter nordamerikanische „Kontrolle" zu stellen.

— **Die Eisenbahnen Argentiniens im Jahre 1912.** Wie aus einer vom internationalen Eisenbahnamt in Buenos Aires veröffentlichten vorläufigen Statistik hervorgeht, betrug die Gesamtlänge des argentinischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar 1913 32 854 km, wovon 5907 km im Staats- und 26 947 km in Privatbesitz standen. Neu eröffnet wurden im Laufe des Jahres 1912: 547 km Staats- und 733 km Privatbahnen, zusammen 1280 km, während im Jahre 1911 mehr als das Doppelte, nämlich 3292 km, dem Verkehr übergeben worden waren. Das Anlagekapital erreichte am 30. Juni 1912 bei den Staatsbahnen eine Höhe von 121,87 Millionen Pesos Gold (zu 4,05 ℳ), bei den Privatlinien 998,34 Millionen Pesos, insgesamt 1120,21 Millionen Pesos. Der Personenverkehr hat sich im Jahre 1912 in regelmäßiger Weise entwickelt; es wurden insgesamt 68 457 090 Personen befördert gegen 64 402 135 Personen im Jahre 1911; im Frachtverkehr dagegen war die Steigerung sehr gering, es gelangten 33 640 206 (33 508 555) t zur Beförderung. Die Roheinnahmen der Privatbahnen erhöhten sich von 111,1 auf 113,0 Millionen Goldpesos. Die stärkste Steigerung entfiel auf die Südbahn und die Central-Argentinobahn, ferner auf die Verlängerung der Central-Córdobabahn nach Buenos Aires, während die Pacificbahn auf ihrer Stammlinie eine recht beträchtliche Mindereinnahme zu verzeichnen hatte, die allerdings für das ganze Netz durch die Mehreinnahmen auf den Abschnitten nach Bahia Blanca und in den Cuyoprovinzen wieder ausgeglichen wurde. In noch stärkerem Maße als die Roheinnahmen stiegen aber die Betriebsausgaben, so daß die Gewinnüberschüsse des Jahres 1912 gegen das Vorjahr eine Abnahme um etwa 1¾ Millionen Pesos Gold zeigen. Die vor kurzem vom Farquhartrust erworbene Eisenbahn von Rosario nach Puerto Belgrano hatte wie im Vorjahr einen Verlust in Höhe von rund ⅓ Millionen Goldpesos. Bei den Staatsbahnen wuchsen die Ausgaben um rund 800 000 Pesos, während die Einnahmen sich nur von 6,1 auf 6,3 Millionen Pesos erhöhten; die Linien, soweit sie in der Betriebsstatistik aufgeführt werden, erbrachten einen Verlust von rund ½ Millionen Pesos Gold.

Bücherschau.

— **Hendschels Luginsland;** Heft 31. Ceylonfahrt Genua-Neapel-Port Said-Suez-Aden-Colombo und die Bahnlinien auf Ceylon, von Dr. Konrad Guenther, Universitätsdozent in Freiburg i. Br. Mit sechs Karten und 89 Abbildungen. Preis 4 ℳ. Hendschels Telegraph, Kursbuch- und Reiseführer-Verlag, Frankfurt (Main), Stiftstraße 27.

Mit dem vorliegenden Heft ist die schon zu einer stattlichen Zahl angewachsenen Sammlung der bekannten, mit prächtigen Abbildungen versehenen und in fesselndem, zugleich belehrendem Plauderton geschriebenen Reiseführer um ein neues, anziehendes Werk bereichert worden. Es bedarf hier nicht mehr der nochmaligen Hervorhebung der mannigfachen, den Luginsland-Heften eigentümlichen Vorzüge, die schon wiederholt bei früheren Gelegenheiten gewürdigt wurden. Die anmutig und reizvoll ausgestatteten Bändchen, mit deren Ausgabe der bisherigen Reiseliteratur neue dankbare Wege gewiesen wurden, haben sich in der Reisewelt wohl längst Bürgerrecht erworben. Bieten sie doch selbst denjenigen Lesern, denen es aus mancherlei Gründen nicht immer möglich ist, die beschriebenen schönen Gegenden selbst aufzusuchen, durch ihre anschauliche Darstellungsform und sprechenden Bilderschmuck eine äußerst genußreiche Lektüre, ein wahrhaftes Gedankenerlebnis.

Ceylon, die Perle des Zauberlandes Indien, das neben dem Reiz einer großen Vergangenheit die Herrlichkeit einer farbensprühenden Natur aufweist, hat der Verfasser des Heftes 31 zum Gegenstand seiner Schilderungen gemacht. Von Genua aus geht die Fahrt auf einem Dampfer des Norddeutschen Lloyd an der Küste Italiens entlang durch das Mittelländische Meer, den Suezkanal und das Rote Meer nach Colombo, dem Ziel der Dampferfahrt. Von den beiden Hafenstädten im Westen der Insel Ceylon, Colombo und Galle, hat sich die erstere auf Kosten der zweiten vergrößert und zählt zurzeit etwa 180 000 Einwohner. Die Ursache liegt darin, daß Colombo dem zentralen Hochland näher liegt und den Anfang der Bahn nach dem Gebirge, dem Hauptproduktionsgebiet der Insel, bezeichnet. Dorthin führt uns auch der Verfasser unter Benutzung der in Colombo einmündenden Bahnlinien. Zunächst geht die Fahrt auf der Kandy-Nuwara-Eliyabahn über Polgahawela, über die Paßhöhe und die Station Peradeniya Junction, nach Peradeniya New, der Station eines der berühmtesten tropischen botanischen Gärten der Welt (Ceylon hat an 1500 Baumarten) und nach der alten Königsstadt Kandy, die als Hauptsehenswürdigkeit jenen Tempel beherbergt, der als Reliquie einen Zahn des Buddha einschließen soll. Die meisten Reisenden werden von Kandy aus das Hochland besuchen. Zunächst durch Reisfelder und Palmenhaine, dann durch Teefelder, erreicht die Bahn von Peradeniya Junction als erste größere Station Hatton (Besteigung des Adamspik [2262 m] mit seinem berühmten Schatten, der wie ein dunkles Gespenst bei Sonnenaufgang vor der Landschaft steht), dann Nanuoya, von wo die Zweigbahn nach dem Luftkurort Ceylons, Nuwara Eliya, abgeht, dem Paradies für die weißen Bewohner Colombos. Von Nanuoya führt die Bahnlinie mit köstlichen Aussichten nach dem östlichen Teil der Insel, der Provinz Uva, nach Bandarawela, dem Endpunkt der Linie, von wo aus die Hauptstadt dieser Provinz, Badulla, in schöner Wagenfahrt zu erreichen ist. (Übrigens sind die Vorarbeiten für eine Bahn von Bandarawela nach Badulla im Gange, vgl. Nr. 5, S. 91 d. Ztg.)

Ein anderer Ausflug folgt der nordwärts führenden Bahnlinie Colombo-Anuradhapura unter Berührung der größeren Stadt Kurunegala, auch einstmalig Hauptstadt des Singhalesenreichs. Von Anuradhapura, der an tausendjährigen Tempelbauten und Buddhabildern reichen uralten Königsstadt, fährt ein öffentlicher Automobilomnibus nach Mihintale, wo Mahinda seinen Lebensabend beschloß, und weiter bis zum malerischen Osthafen Ceylons, Trinkomali. Die Bahn läuft noch weiter nach Norden und erhält eine direkte Verbindung mit dem Festlande durch die zurzeit im Bau begriffene Indo-Ceylonbahn.

Im letzten Abschnitt wird eine Fahrt südwärts mit der Küstenbahn Colombo-Galle-Matare beschrieben, die durch echt tropische Gegenden und fast nur durch Haine von Kokospalmen führt. An der Küstenbahn liegen die Stationen Moratuwa, berühmt durch Zimtplantagen, und Kalutara, wo Graphit in großen Mengen gewonnen wird. Galle war einst für Portugiesen und Holländer ein wichtiger Hafenplatz; allem Anschein nach ist Galle auch mit der in phönizischen Aufzeichnungen genannten Stadt Tarschisch gemeint. — Von der Südspitze Ceylons, so schließt der Verfasser seine reizvolle Schilderung, schweift der Blick in unendliche Weiten des Indischen Ozeans. „Kaum sechs Grad trennen uns vom Äquator; wir stehen am Eingang in die südliche Halbkugel der Erde und allnächtlich entzündet sich am Himmel über den sanft rauschenden Wogen das Kreuz des Südens."

— **Der Eisenhochbau.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis von C. Kersten. Mit 452 Textabbildungen. Preis geheftet 6,20 ℳ, gebunden 7 ℳ. Verlag von Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin W. 66.

Das in zehn Abschnitte gegliederte und mit einem Anhang versehene 204 Seiten starke Werk spricht sich zunächst allgemein über die Verwendung des Eisens im einfachen Hochbau aus, um dann auf die verschiedenen Verbindungsweisen der Einzelteile einer Eisenkonstruktion näher einzugehen, auf die Verbindungen und Anschlüsse der Profileisen und schließlich auf die bauliche Durchbildung der Anschlußverbindungen. Im weiteren sind behandelt die mannigfachen Ausführungsarten der Balkenträger (gewalzte Blech- oder Fachwerkträger) und im Anschluß daran die gußeisernen und flußeisernen Stützen. Nachdem gezeigt ist, wie derartige Stützen zu berechnen sind, folgt die Besprechung der eisernen Treppen, Balkone und Erker. Besonders eingehend behandelt dann der Leitfaden die eisernen Dächer.

Im Anhang des Buches findet der Leser u. a. eine Wiedergabe der besonderen Vertragsbedingungen für die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung von Eisenbauwerken, nach dem Erlaß vom 14. Juni 1912 und die Mitteilung der Eigengewichte von Dächern aus dem Runderlaß vom 31. Januar 1910. Überhaupt haben diese amtlichen Vorschriften in allen praktischen und theoretischen Erläuterungen eingehende Berücksichtigung gefunden.

Dem Anfänger wird das Buch, dessen Bearbeiter reiche Erfahrungen aus seiner praktischen und seiner Lehrtätigkeit an einer staatlichen Bauschule zur Seite stehen, besonders große Dienste leisten; es soll ihm die Möglichkeit geben, bald auf dem Reißbrett arbeiten zu können. Auf alles entbehrliche Formelwesen ist verzichtet. Um den Text leichter verständlich zu machen, wurde mit Abbildungen, die dem derzeitigen Stande der Eisenbautechnik entsprechen, nicht gespart. Das höchst brauchbare Werkchen kann aufs angelegentlichste empfohlen werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 25. Februar 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Oberrothenbach zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 21. Februar 1913. (606)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseinschränkung. Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty sowie die Übernahme der auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangenden und für diese Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und über dieselbe hinaus bestimmten vorgenannten Sendungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 21. Februar l. J. bis auf weiteres eingestellt. Im Rollen befindliche Güter sowie auch Kokssendungen werden übernommen.

Budapest, 20. Februar 1913. (626)

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Infolge Verlegung der Strecke Düsseldorf-Derendorf - Düsseldorf-Rath treten in zahlreichen Stationsverbindungen Entfernungserhöhungen von 1—2 km ein. Die Frachterhöhungen gelten vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke, frühestens vom 1. Mai 1913 und werden durch den am 1. April 1913 erscheinenden Nachtrag bekannt gegeben.

Auskunft erteilt das Verkehrsbureau Berlin.

Berlin, den 19. Februar 1913. (592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Zum 1. März 1913 werden die Stationen „Posettendorf-Leschwitz" des Direktionsbezirks Breslau sowie „Königswalde" (Neumark) und „Ocionz" des Direktionsbezirks Posen in die Tarifhefte 1 bis 4 einbezogen. Die Bezeichnungen und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen werden geändert und ergänzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 19. Februar 1913. (593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.

Heft F vom 1. September 1911.

Am 1. März 1913 tritt der Nachtrag I zum Tarifheft F in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für Cossebaude, Engelsdorf, Kriebethal und Neucunnersdorf in den allgemeinen Tarifklassen, sowie für Engelsdorf und Chemnitz-Altendorf in den Ausnahmetarifen 23 I—III für Eisen usw.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. Februar 1913. (596)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Staaken des Direktionsbezirks Berlin in den direkten Verkehr einbezogen und die Station Wefensleben in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak usw. zum Düngen zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn als Versandstation aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 18. Februar 1913. (597)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Am 16. Februar alten/1. März neuen Stils 1913 werden die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Bhf. und Osnabrück Hann. Bhf. des Direktionsbezirks Münster (Westf.) geschlossen. An ihre Stelle tritt ein neuer Güterbahnhof Osnabrück Gbf., der am gleichen Tage in Betrieb genommen wird. Der Frachtberechnung für Osnabrück Gbf. sind die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Osnabrück Hann. Bhf. zugrunde zu legen. Für Osnabrück (Eilgutabfertigung) ändert sich nichts.

Bromberg, 20. Februar 1913. (594)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 1. März 1913 wird die sächsische Station Sehma mit den um 3 km erhöhten Tarifentfernungen für die Station Buchholz (Sa.) in den Tarif aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 20. Februar 1913. (598)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1—4.

Am 1. März 1913 wird die sächsische Station Sehma in den Klassenguttarif und die allgemeinen Ausnahmetarife aufgenommen. Der Frachtberechnung für Sehma werden die Tarifentfernungen der Station Buchholz (Sa.) zuzüglich 3 km zugrundegelegt.

Dresden, am 21. Februar 1913. (599)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Tarifheft 2.

Am 30. April 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 B (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]) von Drösing, Floridsdorf, Kolin a. Elbe, Kralup B. E. B. und k. k. St. B., Mähr. Ostrau-Oderfurt, Mähr. Schönberg, Pardubitz und Stadlau nach Neukirchen-Klaffenbach, Plagwitz-Lindenau Pr. Stb. und Sächs. Stb. vorläufig ohne Ersatz außer Kraft gesetzt. Hierdurch treten Frachterhöhungen ein.

Dresden, am 22. Februar 1913. (614)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Am 1. Mai 1913 tritt in Kraft der Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 19, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife 93 (Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw.), 95 (Legierungen von unedlen Metallen, Metallwaren), 96 (Blei), 97 (Zink), 100 (Aluminium), 101 (Ackergeräte, Maschinen, landwirtschaftliche usw.) und 102 (Kabel) für den Verkehr zwischen Stationen der K. württembergischen Staatseisenbahnen, der Großh. Badischen Staatseisenbahnen sowie der Badischen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn, der K. Bayerischen Staatseisenbahnen (Pfälzisches Netz), der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn, der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn und der Direktionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn, der Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staat betriebenen österreichischen Privatbahnen (ausgenommen die Linien in Galizien, in der Bukowina und die Stationen westlich von Innsbruck Westbahnhof) und der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien einschließlich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn und der k. k. priv. Leoben-Vordernberger Eisenbahn) anderseits.

Abdrucke dieses Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise 2,80 ℳ = 3,30 Kr. für das Stück zu erhalten.

München, den 23. Februar 1913. (615)
Tarifamt der K. bay. St. E. B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III, vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Am 16. Februar alten/1. März neuen Stils 1913 werden, wie die Eisenbahndirektion Münster (Westf.) unterm 23. Dezember 1912 neuen Stils bekannt gemacht hat, die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. des Direktionsbezirks Münster geschlossen. An ihrer Stelle wird zum gleichen Zeitpunkte ein neuer Bahnhof mit der Bezeichnung Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen.

Der neue Bahnhof wird nur für Frachtgut eröffnet. Für Osnabrück Gbf. gelten bis auf weiteres die für Osnabrück Brem. Gbf. bestehenden Entfernungen, Frachtsätze, Schnittpunkte und Bahnwege.

Bromberg, den 20. Februar 1913. (607)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Französisch-deutscher Gütertarif (über Belgien), Teil II.

Am 1. März 1913 treten in Kraft:
a) der Nachtrag VII zum Tarifheft 2,
b) ein neues Tarifheft 3,
c) der Nachtrag IV zum Tarifheft 5.

Die Nachträge enthalten eine Reihe in den Verbandstarif neu einbezogener deutscher Stationen sowie Änderungen von Frachtsätzen und Stationsnamen. Das neue Tarifheft 3 (Verkehr mit Sachsen) tritt an Stelle des jetzigen vom 1. September 1906.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende April 1913.

Die Preise der Drucksstücke betragen:
zu a 15 ₰
„ b 75 „
„ c 10 „

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Februar 1913. (595)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai 1913 werden im Güter- und Tierverkehr mit den Nordseeinseln Sylt und Röm die Frachtsätze teilweise erhöht.

Die erhöhten Sätze sind folgende:

Zwischen	und	Eilgut	Stückgut: Allgemeine Stückgutklasse und Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Wagenladungen	Pferde, auch Ponys, ausschließlich Fohlen	Sonstiges Großvieh (Rindvieh) Maultiere, Esel, Fohlen und dergl.	Kälber (im Alter bis zu 6 Monaten), Schweine	Schafe, Ziegen, Hunde	Ferkel, Lämmer, Zicklein und sonstige kleine Tiere (das Stück nicht über 35 kg schwer)
		Frachtsätze in Mark für 100 kg			Für das Stück in Mark				
I. Im Ortsverkehr:									
Hoyer	Keitum (Sylt) . . / Westerland (Sylt) .	1,45	1,25	0,70	12,40	5,30	2,45	1,45	0,92
Hoyer	Kongsmark (Röm) .	2,15	1,10	0,65	4,40	3,30	1,15	1,15	0,72
Hoyerschleuse . . (Dampferbrücke)	„	1,90	0,90	0,55	3,40	2,80	0,85	0,85	0,52
II. Im Fernverkehr:									
Hoyer	Keitum (Sylt) . . / Westerland (Sylt) .	1,35	1,20	0,70	12,20	5,10	2,35	1,35	0,82
Hoyer	Kongsmark (Röm) .	2,05	1,05	0,65	4,20	3,10	1,05	1,05	0,62

Die für diese Verkehre gegenwärtig geltenden weiteren Sätze und Tarifbestimmungen bleiben unverändert.

Altona, den 24. Februar 1913. (624)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

1. Auf Seite 17 wird die Anstoßentfernung Obernzell-Passau Hbf. von 22 km in 26 km †) geändert.
2. Auf Seite 23 wird unter „i) für Graphit" ein neuer Anstoßfrachtsatz Hauzenberg-Passau von 7 ₰ nachgetragen, sowie der Anstoßsatz für Obernzell von 5 ₰ in 6 ₰†) geändert.

†) Gültig ab 15. April 1913.

München, den 15. Februar 1913. (600)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 15. März 1913 treten neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 61 I Ton usw. und 66 B Bruch- und Bausteine usw. in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 22. Februar 1913. (625)
Königliche Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen. Tarifheft 1 vom 1. November. 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 195 unter B II für Petroleumnaphtha (Rohbenzin) aufgehoben und an deren Stelle erhöhte Frachtsätze für diesen Artikel im Ausnahmetarif 91 eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 22. Februar 1913. (608)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft Q (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe I —).

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden die im Nachtrag 6 vom 1. Oktober 1912 enthaltenen Frachtsätze nach Groß Mochbern von den Gruben 1 bis 10, 12 bis 14 und 16 ermäßigt.

Die Sätze werden im gemeinsamen Tarifanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 21. Februar 1913. (609)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden

a) die für Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Hbf. bestehenden Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben und an deren Stelle Entfernungen und Frachtsätze für die neue Station Osnabrück Gbf. eingeführt.

b) für die Stationen Bardel, Bentheim Nord, Bentheim Süd und Gildehaus Ort veränderte Entfernungen eingeführt und

c) die Station Dahlerbrück in die Ausnahmetarife 9a und 9s aufgenommen.

Frankfurt (Main), 20. Febr. 1913. (610)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Gütertarif Teil II, Heft 4.

Mit 30. April 1913 werden die direkten Frachtsätze der Abteilung C Ziffer 1 für „Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), rundes, auch abgeästet, oder ganz oder teilweise abgerindet, Stangenholz, gespalten oder gerissen, Scheitholz, Kloben- und Knüppel-(Prügel-)Holz, sämtlich bis 2,5 m lang" aufgehoben. Bis zur Wiedereinführung neuer Frachtsätze für diese Artikel sind die Sendungen in den Grenzstationen umzubehandeln. Hiermit sind Frachterhöhungen verbunden.

Dresden/Wien, 23. Februar 1913. (612)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., k. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März 1913 wird die Station Sehma der Sächsischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 2 aufgenommen. Gleichzeitig treten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5a für Steine des Spezialtarifs III usw. in Kraft zwischen Ebelsbach-Eltmann einerseits und Görlitz (Schlesien) — Tarifheft 1 — sowie Chemnitz Hbf. und Chemnitz Süd — Tarifheft 2 — anderseits. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 22. Februar 1913. (613)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 tritt für den Versand gesalzener Heringe und Breitlinge in Wagenladungen von mindestens 10 t von deutschen Seehäfen nach sämtlichen im Tarif aufgenommenen süddeutschen Stationen ein neuer Ausnahmetarif S 18c in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Hannover, 18. Februar 1913. (611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Ab 1. März 1913 wird die Station Laufen (Obb.) in den Allgemeinen Klassentarif aufgenommen.

München, den 20. Februar 1913. (601)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Auf 1. März 1913 wird die Station Baienfurt in den Ausnahmetarif 7 a für Schwefelkiesabbrände einbezogen. Das Nähere ist bei den Dienststellen zu erfragen oder aus unserm Tarifanzeiger zu entnehmen.

Karlsruhe, 20. Februar 1913. (602)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden die Tarife wie folgt geändert und ergänzt:

1. Die in den Tarifheften 1—4 für Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. bestehenden Entfernungen und Frachtsätze werden aufgehoben. An deren Stelle werden Entfernungen und Fracht-

sätze für den neuen Güterbahnhof in Osnabrück eingeführt.
2. Für die Stationen Schüttdorf (holl. E.) und Bardel, Bentheim Nord, Bentheim Süd und Gildehaus B. Kr. E. treten neue, teilweise ermäßigte Entfernungen in Kraft.
3. Die Station Gladenbeck Ost wird in den Ausnahmetarif 2 u für Grubenholz des Heftes 4 einbezogen.
4. Die Station Scheuerfeld wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w (Pflastersteine usw.) der Tarifhefte 2 und 3 aufgenommen.
5. Die im Nachtrag V zum Tarifheft 4 für Röttingen vorgesehenen Entfernungen werden aufgehoben. Abfertigung erfolgt in nordwestdeutsch-bayerischen Verkehr.

Näheres bei den Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 20. Febr. 1913. (605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 9 und 11 vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 werden die Tarifhefte wie folgt ergänzt:

Heft 9 (Seite 163):
Hettenleidelheim - Lubna (Ausnahmetarif 61 C) 159
Homburg (Pfalz) - Lubna (Ausnahmetarif 61 C) 168

Heft 11 (Seite 127):
Wetzlar-Settenz (Serientarif XXII) 172

(Seite 154):
Ottweiler (Bez. Trier)-Lubna (Ausnahmetarif 61 C) 170

München, den 20. Februar 1913. (616)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Stärkezuckersirup bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen" des bezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Brünn Nordbahnhof	Von Brünn Staatsbahnhof
	Centimes für 100 kg	
Basel-St. Johann / Basel S. B. B. +}	376	381
Zürich Hauptbahnhof	350	355

Wien, am 13. Februar 1913. (618)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Einbeziehung der Station Silberhausen in den Ausnahmetarif 3c (Rohe Kalisalze etc.).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 wird die Station Silberhausen in den Ausnahmetarif 3c (Rohe Kalisalze etc.) einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 20. Februar 1913. (617)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Durch Eröffnung der Neubaustrecke Schneidemühl-Czarnikau und des neuen Bahnhofs Sagen-Goray treten am 1. Mai 1913 im Verkehr mit Czarnikau in der Richtung von und nach Rogasen zum Teil Fahrpreiserhöhungen von 0,05 ℳ bis 0,10 ℳ ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Bromberg, den 20. Februar 1913. (603)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen.

---

5. Verdingungen.

Herstellung von 50 cbm Fundamentbeton und 400 qm Eisenbetonwände für die Bekohlungsanlage des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingungshefte und Angebotsvordrucke auf unserer Kanzlei Ettlingerstraße 39. Abgabe gegen 50 Pf. Kostenersatz. Angebote mit der nötigen Aufschrift bis spätestens Sonnabend, den 1. März d. J. vormittags 10 Uhr, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Karlsruhe, den 17. Febr. 1913. (621)
Gr. Bahnbauinspektion II.

Eiserne Brücken bei Neckargemünd über den Neckar. Lieferung, Aufstellung, Verschiebung und Verstärkung beil. 770 t. Flußeisen und 26 t Stahl, nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingnisheft Friedrichplatz 13 IV. Stock, Zimmer 122 zur Einsicht. Abgabe gegen 15,25 ℳ Kostenersatz (nach auswärts 50 Pf. mehr). Angebote mit der Aufschrift „Eiserne Brücken Neckargemünd" spätestens bis Montag, den 31. März d. J. vorm. 10 Uhr verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 19. Februar 1913. (623)
Brückenbaubureau der Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung zweier Lokomotivdrehscheiben von 16,076 m Nutzlänge nach Musterzeichnungen mit Handantrieb für die Bahnhöfe Schweidnitz-Niederstadt und Wilhelmsbrück soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 5. März 1913 vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in unserem Zentralbureau hier Classenstr. 12 während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr vorm. zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags $11^1/_2$ Uhr im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten oder beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 12. Februar 1913. (622)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien im Etatsjahre 1913 für die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Münster i. W., Cassel, Erfurt, Altona und Hannover und zwar: 240 000 Stück Lampenzylinder, 30 900 Stück Aufsatzgläser, 21 600 Stück Einsatzgläser, 30 300 Stück Standgläser, 33 400 Stück Korke mit Glasröhrchen, 87 650 Stück Zinkpole, 99 500 Stück Kupferpole, 2 800 Stück Verbindungsklemmen, 122 100 kg Kupfervitriol, 14 100 kg Bittersalz, 295 000 Rollen Papierstreifen, 175 Rollen Diagrammpapier für Dorpmüllersche Gleismesser.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 6. März 1913, vormittags 11. Uhr.

Zuschlagsfrist bis 22. März 1913.

Bedingungen werden gegen Einsendung von 1 ℳ bar von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 17. Februar 1913. (604)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden Oberbaumaterialien — etwa 1600 t — sowie folgende gebrauchte, noch verwendbare Materialien und zwar 100 t Eisenschienen C, 100 t Stahlschienen C, 20 t Unterlagsplatten und 104 t Stahllaschen werden dem Verkauf ausgesetzt.

Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 12. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt. Die Bieter bleiben bis zum 2. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 19. Februar 1913. (619)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verkauf von 2671 t alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 1025 t Schienen aus Stahl und Eisen, 172 t Eisenschrott (Kleineisen, Stangen usw.), 370 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 990 t Eisenschwellen, 50 t Gußschrott, 40 t Blechschrott, 40 t Stellwerksteilen usw., 4 t Kabel und 1 Zentesimalwage. Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 ₰ bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 11. März 1913, vormittags 10 Uhr, erfolgen.

Elberfeld, 20. Februar 1913. (620)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 17. 1. März 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Müllheimer Eisenbahnunglück,

eines der schwersten, das die deutschen Bahnen seit vielen Jahren betroffen hat, ist so reich an bedeutungsvollen Lehren verschiedener Art, daß auch eine erneute Erörterung in dieser Zeitung des Interesses der Leser sicher sein darf (siehe auch den Aufsatz des Sanitätsrat Dr. Gaye in Nr. 80 Jahrg. 1912). Veranlassung dazu gibt ein Vortrag, den der langjährige Führer der Nüchternheitsbewegung unter den Eisenbahnern, Eisenbahndirektor a. D. de Terra, kürzlich vor den Münchener Eisenbahnern und Straßenbahnern in Anwesenheit des Münchener Eisenbahndirektionspräsidenten von Weigert, der den Vorsitz übernommen hatte, und mehrerer Vertreter des Verkehrsministeriums und der Münchener Eisenbahndirektion gehalten hat. Nach kurzer Darlegung des den Lesern (aus Nr. 50, S. 816, Jahrg. 1912 der Ztg.) bekannten Tatbestandes und besonders der Art und Weise, wie der Lokomotivführer Platten seine Ruhezeiten vor Antritt der Unglücksfahrt verwendet hatte, wandte der Vortragende sich der Frage zu, wie das Verhalten des unglücklichen Beamten zu erklären sei. Er äußerte sich darüber wie folgt:

Trotz aller Aufklärungen, an denen es seit Jahren nicht fehlt, ist er gleich vielen anderen der Meinung gewesen, daß die alkoholischen Getränke, besonders Bier und Wein, den Körper *kräftigen*, daß sie bei schwerem Dienst oder schwerer Arbeit geradezu unentbehrlich seien. Neuzeitliche Forschungen und tausendfältige Erfahrungen des täglichen Lebens haben diese Annahme längst als irrig erwiesen. Bekanntlich ist aber nichts so schwer auszurotten, als ein durch Jahrhunderte von Geschlecht zu Geschlecht vererbter Aberglaube. Der Lokomotivführer Platten muß diesen Aberglauben mit 2 Jahren 4 Monaten Gefängnis und für seine weitere Lebenszeit mit dem Bewußtsein büßen, den Tod von 14 Menschen verschuldet zu haben; von dem übrigen durch ihn angerichteten Unheil ganz zu schweigen. Wenn in Vorträgen, Flugblättern und anderen Drucksachen immer wieder auf die ungeheuren Schäden hingewiesen wird, die der landesübliche Genuß alkoholischer Getränke, in Bayern hauptsächlich der Biergenuß, zur Folge hat, so glaubt die Mehrzahl noch immer, daß diese Schäden nur durch den *unmäßigen* Genuß hervorgerufen werden. Nicht oft und nachdrücklich genug kann alledem gegenüber nur immer wieder betont werden, daß fast alle dem Bier, dem Wein und gar dem Branntwein zugeschriebenen wohltätigen Wirkungen auf Irrtum und Täuschung beruhen, daß alle diese Getränke weder einen nennenswerten Nährwert haben, noch dem Körper irgend welche Kräfte geben können, daß sie bestenfalls den ermüdeten Körper zu einer erneuten Kraftanstrengung anstacheln, der aber sehr schnell eine um so größere Ermattung und Abspannung folgt. Darüber herrscht heutzutage bei allen aufgeklärten und fortgeschrittenen Ärzten der ganzen Welt nicht mehr der geringste Zweifel. Und jeder sachkundige Arzt wird weiterhin bestätigen, das auch der *mäßige* Genuß, besonders der in allen Berufskreisen noch immer vielfach übliche *tägliche* Genuß, auch geringer Mengen, vom Übel ist. Vom Übel hauptsächlich deshalb, weil er das kostbarste Gut, das wir haben, unsere Gesundheit und Kraft, wenn auch langsam so doch sicher, schädigt und untergräbt. Der vorzeitig gealterte und mit Aderverkalkung behaftete Lokomotivführer Platten ist einer der unzähligen Beweise dafür. Und wie viele anscheinend kräftige Männer werden in den besten Jahren durch ein heimtückisches Leiden hingerafft, das auf den täglichen „mäßigen" Genuß der gewohnten „Stärkungsmittel" zurückzuführen ist! Wer aber hat wohl größeren Anlaß, sich einen gesunden und widerstandsfähigen Körper zu erhalten, als der Beamte und Arbeiter, der in der Sorge für die Seinen hauptsächlich auf seine persönliche Arbeitsfähigkeit und deren Dauer angewiesen ist! Bei den Eisenbahnern kommt noch hinzu, daß ihr Beruf, namentlich soweit sie im äußeren Dienst tätig sind, mit einer großen Verantwortlichkeit für Leib und Leben vieler Tausende belastet ist, und daß sie selber in diesem

Beruf täglich und stündlich von Gefahren bedroht sind, zu deren Abwendung ein allezeit klares, durch keinerlei alkoholische Getränke geschwächtes Gehirn unentbehrlich ist. In dieser Erkenntnis, zu der verschiedene schwere Eisenbahnunfälle alkoholischen Ursprunges wesentlich beigetragen haben, ist von den meisten deutschen Eisenbahnverwaltungen schon vor mehreren Jahren allen im Betriebe tätigen Beamten und Arbeitern der Genuß berauschender Getränke während des Dienstes untersagt worden. Leider wird dieses Verbot trotz wiederholter Einschärfungen noch immer nicht genügend beachtet. Der Aberglaube von der nährenden und stärkenden Wirkung des „guten“ Bieres, des „edlen“ Weines ist trotz aller Aufklärungsarbeit der Verwaltungen und gemeinnütziger Vereine, auch des Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes, noch immer allzu mächtig. Betont muß hierbei noch werden, daß sich bei dem Müllheimer Eisenbahnunglück wieder einmal gezeigt hat, daß es nicht genügt, den Genuß berauschender Getränke während des Dienstes zu verbieten. Die allermeisten schweren und leichteren Eisenbahnunfälle alkoholischen Ursprunges sind gleich dem Müllheimer Eisenbahnunglück nicht dadurch entstanden, daß ein Beamter sich im Dienst berauscht hat, sondern daß er, wie der unglückliche Lokomotivführer Platten, vorher sein Gehirn durch Alkoholgenuß geschwächt und ermüdet hatte.

In anderen Ländern, besonders in Nordamerika, ist man in dieser Beziehung weit voraus. Wie erinnerlich, ist am 4. Juli v. J. bei der Station Corning ein folgenschwerer Zusammenstoß zweier Züge dadurch herbeigeführt worden, daß der Lokomotivführer des einen Zuges unter der Nachwirkung vorher genossenen Alkohols stand.*) Die betreffende Verwaltung hat sich dadurch zu folgender Anordnung veranlaßt gesehen: „Zwecks Durchführung der verschiedenen Bundes- und Staatsgesetze betreffend die Dienststunden, wird den Angestellten im Lokomotiv-, Zug-, Bahnhof- und Stationsdienst untersagt, ihre dienstfreie Zeit in einer Weise zu verwenden, die sie unfähig macht, ihre Obliegenheiten sorgfältig, pünktlich und wirksam zu erfüllen. Sie sind streng gehalten, ihre dienstfreie Zeit zu ausgiebiger Ruhe zu verwenden. Der Genuß von berauschenden Getränken oder der Besuch von Schankwirtschaften oder Lokalen, in denen Spirituosen verkauft werden, macht unfähig zum Dienst und ist während und außerhalb der Dienstzeit unbedingt verboten. Auf Übertretung dieser Anordnung steht unverzügliche Entlassung.“

Die Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen hat neuerdings, offenbar unter dem Einfluß des Müllheimer Unglücks, eine ähnliche Anordnung getroffen. Freilich noch etwas zaghaft und nicht ganz konsequent, aber es ist doch ein erfreulicher Anfang zur weiteren Mehrung der Betriebssicherheit. Und an erfreulichen Anfängen fehlt es auch im übrigen nicht. Als ich vor 11 Jahren den Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband ins Leben rief, da galt der hauptsächlich des Beispiels wegen geforderte völlige Verzicht auf jedes berauschende Getränk noch als eine Übertreibung, nur gut für wirkliche Trinker und Schwächlinge. Heute ist man der Erkenntnis schon sehr viel näher gekommen, daß die seit undenklichen Zeiten vergeblich empfohlene „Mäßigkeit“ ein allzu dehnbarer Begriff ist, den jeder sich nach Gefallen zurechtlegt, um sein Gewissen zu beruhigen, daß alle Mahnungen zur Mäßigkeit im Kampf gegen den tief eingewurzelten Alkoholaberglauben und die zu erschreckendem Umfange angewachsenen Alkoholschäden eine unwirksame Waffe sind. Auch die Einsicht, daß es sehr viel leichter ist, dem ersten Glas zu widerstehen, als dem zweiten, dritten und allen folgenden, wächst von Jahr zu Jahr. Schon darf man auch in deutschen Landen von einer achtunggebietenden Nüchternheitsbewegung sprechen, die immer größere Scharen von selbstlosen, warmherzigen und mutigen Volksfreunden unter ihre Fahnen sammelt. Da dürfen die deutschen Eisenbahner nicht beiseite stehen. Zwar hat es der deutsche Eisenbahn-Alkoholgegner-Verband erst auf rund 1000 Mitglieder gebracht (der englische zählt über 50 000), aber es ist doch ein Anfang, und das Müllheimer Eisenbahnunglück wird manchen nachdenklich stimmen, der bis jetzt noch gezögert hat, sich dem Verbande anzuschließen.

*) Wir haben über den Unfall in Nr. 52 S. 856 und Nr. 64 S. 1037 v. Jahrg. d. Ztg. berichtet. Die Schriftl.

Nicht wenige werden durch die Frage abgeschreckt, wie es denn möglich sei, auf den Genuß von Bier und Wein gänzlich zu verzichten, und wodurch man denn diese Getränke ersetzen solle. Auf Grund langjähriger eigener Erfahrungen kann ich darauf antworten, daß ein völliger Verzicht auf alle berauschenden Getränke sehr viel leichter durchzuführen ist, als die meisten annehmen. Nur ein gewisses Maß von Mut und Konsequenz gehört dazu, und daran wird es auch den deutschen Eisenbahnern kaum fehlen, zumal wenn ihre Vorgesetzten ihnen auch in dieser Beziehung mit gutem Beispiel vorangehen. Und den, dem es ernstlich darum zu tun ist, mit dem völligen Verzicht wenigstens einen Versuch zu machen, braucht auch die Sorge um ein Ersatzgetränk nicht zu schrecken. Erstens fehlt es nicht an billigen und wohlschmeckenden alkoholfreien Getränken, von denen natürliche Limonade besonders zu empfehlen ist, die sich aus dem Saft einer halben Zitrone mit etwas Zucker auf ⅓ Liter Wasser leicht herstellen läßt. Sodann aber ist es mit dem vielberedeten Durst eine eigene Sache. Man muß nämlich unterscheiden zwischen dem natürlichen Durstgefühl, das z. B. bei großer Hitze entsteht, wenn der Körper viel Feuchtigkeit abgibt, und dem künstlichen Durst, der durch den Genuß mehr oder minder scharfer Reizmittel erzeugt wird. Um den natürlichen Durst zu stillen, gibt es anerkanntermaßen kein besseres Getränk als gutes Trinkwasser, an dem es heutzutage kaum noch irgendwo mangelt. Und den künstlichen Durst verliert man sehr schnell, sobald man sich der ihn hervorrufenden Reizmittel enthält. Dazu gehören nun, so seltsam es manchem scheinen mag, in erster Linie die alkoholischen Getränke selbst. Wie wäre es sonst auch zu erklären, daß der richtige Biertrinker aus einem Zustand chronischen Durstes eigentlich nie herauskommt, daß sein Durst, je mehr er trinkt, eher zu- als abnimmt. Aber auch die Art der Ernährung ist dabei von großer Bedeutung. Und damit komme ich zu einem für die gesundheitliche und wirtschaftliche Wohlfahrt der Eisenbahner kaum minder wichtigen Gebiet, auf dem ein anderer Aberglaube eine große Rolle spielt.

Wie sich erst in neuerer Zeit die dem Alkohol zugeschriebenen Vorzüge als Trug und Irrtum erwiesen haben, so beginnt im Lichte neuzeitlicher Forschung auch die bisherige Wertschätzung der Fleischnahrung mehr und mehr zu schwinden. Nachdenkliche Leute waren schon längst zweifelhaft geworden, ob diese Wertschätzung zu Recht bestehe, wenn sie in ausgedehnten Landstrichen die Bevölkerung bei schwerer Arbeit kraftvoll gedeihen sahen, obwohl ihre beschränkten Mittel nicht ausreichen, sie mit der teueren Fleischnahrung zu versorgen, so daß diese für sie eine nur selten oder nie erlangte Luxusnahrung bleibt. Daß unzählige Millionen Menschen in anderen Weltteilen ohne jede Fleischnahrung leben und gedeihen, denen ihre Religion verbietet, irgendein lebendes Wesen zu töten, daß andere Völker mit hoher Kultur, wie die Japaner, sich bei fast ausschließlicher Pflanzenkost außerordentlich wohl befinden und staunenswerte Leistungen aufweisen, das wurde lange Zeit nicht als beweiskräftig für die Entbehrlichkeit der Fleischnahrung angesehen, weil jene Völker von anderer Beschaffenheit unter anderen klimatischen und sonstigen Verhältnissen leben. Auch die wertvollen Untersuchungen hervorragender Vertreter der Wissenschaft über die Entbehrlichkeit, ja den Unwert einer reichlichen Fleischnahrung haben die Überschätzung dieser Nahrung lange Zeit kaum zu mindern vermocht. Einen augenfälligen und durchschlagenden Beweis dafür, daß eine reine oder doch überwiegende Pflanzenkost nicht länger als minderwertig angesehen werden kann, hat eigentlich erst die neuere Durchforschung Japans und besonders der russisch-japanische Krieg erbracht. Zum nicht geringen Staunen

der gesamten europäischen Kulturwelt zeigten die kleinen und unansehnlichen, fast nur mit Reis genährten Japaner eine Kraft und Ausdauer, die den Leistungen der sehr viel größeren mit Fleisch genährten Russen weit überlegen war. Nebenbei sei hier darauf hingewiesen, daß zu dieser — körperlichen und geistigen — Überlegenheit auch die Enthaltsamkeit der Japaner vom Genuß berauschender Getränke nicht wenig beigetragen hat.

Doch nicht nur bei fremden Völkern in fernen Weltteilen finden sich solche augenfälligen Beweise dafür, daß die Pflanzenkost bei uns zu Unrecht als minderwertig angesehen wird. Lebt unsere eigene Landbevölkerung nicht bis auf den heutigen Tag zu einem großen Teil fast ohne jede Fleischnahrung, und hat ihre Kraft und Leistungsfähigkeit trotz schwerer Arbeit bisher dabei irgend wie gelitten? — Wenn sich, nicht bloß in den Städten sondern auch auf dem Lande, hie und da bedenkliche Anzeichen eines zunehmenden Verfalles bemerkbar machen, so ist dies nach dem Urteil aller Sachkundigen hauptsächlich dem zunehmenden Genuß alkoholischer Getränke zuzuschreiben.

Ein dänischer Forscher, der Arzt Dr. Hindhede, hat neuerdings durch ausgedehnte und einwandfreie Untersuchungen, auch an sich selbst und seiner eigenen Familie, den Nachweis geführt, daß das Nahrungsbedürfnis in bezug auf die Menge der Nahrungsstoffe im allgemeinen weit überschätzt wird, daß der Körper sich bei weniger, im Munde sorgfältig zerkleinerter Nahrung sehr viel besser befindet, an Kraft und Ausdauer gewinnt, und er hat in Übereinstimmung mit anderen Forschern weiterhin erwiesen, daß es keineswegs einer stark eiweißhaltigen Fleischnahrung bedarf, um sich auch bei großer Anstrengung gesund und kräftig zu erhalten, daß eine reichliche Fleischnahrung vielmehr oft den Grund zu bedenklichen Erkrankungen besonders gichtischer und rheumatischer Natur legt. Auf Einzelheiten kann hier begreiflicherweise nicht weiter eingegangen werden. Wer sich näher darüber unterrichten will, sei auf eine kürzlich erschienene vortreffliche kleine Schrift von Dr. med. Christen, Dozent an der Universität Bern, „Unsere großen Ernährungstorheiten" (Preis 1 ℳ) und auf eine andere kleine Schrift von dem Arzt Dr. Dumstrey „Was die Hausfrau wissen muß" (Preis 50 ₰) hingewiesen.

Ein besonderes Wort möchte ich noch an die anwesenden Frauen richten: In Ihrer Hand ruht die Fürsorge für eine der vorgeschrittenen Erkenntnis entsprechende Ernährung. Durch Beschränkung der Nahrung auf das dem Körper nötige und zuträgliche Maß, durch richtige Auswahl und schmackhafte Zubereitung der Speisen unter Vermeidung aller scharfen Reizmittel können Sie viel dazu beitragen, sich und die Ihrigen auch bei einfacher und einfachster Kost gesund und kräftig zu erhalten, dadurch aber auch mit größerer Lebensfreude zu erfüllen. Die zunehmende Verteuerung aller Lebensbedürfnisse ist sicherlich sehr zu beklagen. Wer aber den hier gegebenen Anregungen folgt, für den hat mindestens die vielen so bedrohlich erscheinende Fleischteuerung ihre Schrecken verloren. Und durch weise Beschränkung auf Seiten der Männer im Genuß bedenklicher und schädlicher Genußmittel, namentlich berauschender Getränke, läßt sich bei gutem Willen auch in teuren Zeiten manches für höhere Lebensaufgaben und -genüsse erübrigen.

Im Anschluß an den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag wurden von dem anwesenden Amtsrichter Dr. Bauer die wichtigsten der im Saale aufgehängten bildlichen Darstellungen der unheilvollen Wirkungen des Alkohols auf Lebensdauer, Krankheit usw., und von dem Bahnverwalter Frankenberger die für je 30 ₰ erhältlichen Nährwerte in den gebräuchlichsten Nahrungsmitteln, auch im Verhältnis zu den alkoholischen Getränken, auf Grund einer von ihm veranstalteten Ausstellung dieser Gegenstände erläutert. Die rege Aussprache über das Gehörte, an der sich auch ein Ober-Lokomotivführer und ein Anwärter für den Werkstättendienst beteiligten, war ein erfreulicher Beweis für das lebhafte Interesse und das Verständnis, das die Darbietungen des Abends bei der zahlreichen Zuhörerschaft gefunden hatten.

Verschiedene Anfragen aus der Versammlung in betreff der Ersatzgetränke gaben dem Vortragenden Veranlassung, eingehend darzulegen, daß auch im Lokomotivdienst der natürliche Durst durch Meiden scharf gewürzter Speisen (Wurst und dergl.) wesentlich gemindert werden könne und daß auch hier frisches und gedörrtes Obst (nach dem Beispiel der Bergführer) ein nicht genug zu empfehlendes durstlöschendes Erfrischungsmittel sei. Demnächst sei für den Lokomotivdienst kalter und dünner Tee (mit etwas Zucker und Zitronensaft) als ein überaus erfrischendes Getränk zu empfehlen. Dringend sei vor reichlichem Genuß von kohlensaurem Wasser und Bohnenkaffee als der Gesundheit nachträglich zu warnen. Der das schädliche Koffein enthaltende Bohnenkaffee sei zweckmäßiger durch den weit bekömmlicheren und billigeren Malzkaffee zu ersetzen.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Wir haben unseren Standpunkt zur Alkoholfrage unseren Lesern wiederholt dargelegt und bleiben dabei, daß ein wirklich mäßiger Genuß leichter alkoholhaltiger Getränke außerhalb des Dienstes auch dem Eisenbahnbetriebs-Personal nicht völlig verboten werden kann. Aber der erneute Hinweis auf die gefährlichen Folgen eines unzeitigen und vielleicht an sich nicht gerade unmäßigen, aber für den einzelnen je nach dessen Befinden und Beschaffenheit doch unangemessenen Alkoholgenusses ist angesichts des Müllheimer Unglücks gewiß von Nutzen; besonders beachtenswert erscheinen uns auch die Ausführungen des Herrn Verfassers über den Wert der Fleischnahrung und die durstlöschenden alkoholfreien Getränke.

Die Murgwerkvorlage im badischen Landtage.

(Schluß aus Nr. 16.)

III. Die Kosten der ganzen Anlage sind auf 12 208 000 ℳ im ersten Ausbau und 28 517 000 ℳ für den gesamten Ausbau berechnet. Die Dampfreserve ist in den bahneigenen Anlagen in Mannheim, Karlsruhe und Offenburg vorhanden, verursacht also keine weiteren Kapitalkosten. Die jährlichen Betriebskosten belaufen sich für den ersten Ausbau auf 1 165 000 ℳ, für den gesamten Ausbau auf 2 270 000 ℳ und erhöhen sich durch Beizug der Dampfreserve auf 2 630 000 ℳ. Die Jahresleistungen betragen für diese drei Fälle 35 040 000, 64 270 000 und 87 600 000 KW-Stunden. Teilt man die Betriebskosten durch die Anzahl der erzeugten KW-Stunden, so erhält man den Preis einer KW-Stunde, und zwar mit 3,32 ₰ für den ersten Ausbau, mit 3,53 ₰ für den Gesamtausbau, der dann durch den Beizug der Dampfreserve auf 3,00 ₰ sinkt. Für den Anfang ist also zu rechnen mit 3,32 ₰ Selbstkosten der KW-Stunde. Dabei sind die unständigen Kräfte noch nicht mit in Rechnung gezogen, die somit als stille Reserven wirken. Sodann ist nach den neueren Messungen die verfügbare Wassermenge größer, als bei den Berechnungen angenommen ist; ihre Ausnutzung hat ebenfalls ein Sinken des Preises der KW-Stunde zur Folge. Die Benutzungsdauer, die den Verkaufspreis sehr wesentlich beeinflußt, ist für die Murgkraft auf 2000 Stunden angenommen. Vergleichsweise sind die Zeiten einer Reihe ähnlicher Werke angegeben, die diese Annahme gerechtfertigt erscheinen lassen.

Den Verkaufspreisen soll der von dem Gutachter Agthe empfohlene Rabattarif zugrunde gelegt werden, der für jedes Kilowatt und Jahr eine Grundtaxe von 60 ℳ und für die gesamte Stromentnahme einen Grundpreis von 4 ₰ für die KW-Stunde vorsieht. Darauf werden die nach Benutzungsdauer und Belastung abgestuften Rabatte bis zu 50 % bewilligt, mindestens werden jedoch die Selbstkosten mit 3,32 ₰ berechnet.

Auf dieser Grundlage ergibt sich eine Ertragsberechnung, nach der bei einem Jahresabsatze von 23,6 Millionen KW-Stunden die Betriebskosten ohne Tilgung gedeckt werden, bei 26,5 Millionen die Betriebskosten und ¾ Tilgung — Tilgungssatz für die

ersten 5 Jahre —, bei 27,5 Millionen die Betriebskosten und volle Tilgung mit 1 %. Der darüber hinausgehende Absatz bedeutet einen Reingewinn.

Gegenüber dieser Berechnung wurde insbesondere bei den Verhandlungen in der Ersten Kammer geltend gemacht, daß ihre Unterlagen teilweise auf recht schwankender Unterlage stehen, wie schon die bei einzelnen Zahlenangaben in den verschiedenen Stadien der Vorlage eingetretenen erheblichen Unterschiede zeigten. Die erhobenen Einwendungen konnten jedoch in der Hauptsache durch Aufklärung des Sachverhaltes und durch Vergleiche mit den Ergebnissen anderer Werke entkräftet werden. Bemängelt wurde insbesondere, daß in der Kostenaufstellung der Regierungsvorlage kein Betrag für Verzinsung und Tilgung des in den bahneigenen Zentralen angelegten Kapitals vorgesehen ist, während dafür in der im Jahre 1910 veröffentlichten Denkschrift ein Betrag von 220 000 *M* angeführt war. Mit Berücksichtigung dieses Mehrbetrages würde sich der Strompreis um etwa 0,4 ₰ für die KW-Stunde erhöhen. Mit dieser nachträglichen Änderung wollte man dem Umstande Rechnung tragen, daß die Eisenbahnverwaltung auch beim Bezug ihrer Kraft vom Wasserwerk die bereits vorhandenen Dampfzentralen zur Sicherung ihres Betriebes nicht entbehren könne, und daß der Bezug von Strom aus dem Murgwerk für die Eisenbahnverwaltung auch bei Verzicht auf den Ersatz obigen Betrages noch vorteilhaft sei. Gegenüber den in der Budgetkommission der Ersten Kammer dagegen erhobenen Einwendungen wurde regierungsseitig geltend gemacht, daß die Eisenbahnverwaltung als Stromabnehmer zum Murgwerk im gleichen Gegenseitigkeitsverhältnis stehen werde, wie die übrigen Großabnehmer, soweit diese über eigene Kraftzentralen verfügten, indem sie — wie z. B. die Oberrheinische Eisenbahngesellschaft — sich verpflichteten, bei etwaigen Betriebsstörungen der Hochspannungsleitungen und des Werkes in Forbach, ferner bei Wasserklemme mit ihren Reserven einzutreten.

Von dem erheblichsten Einfluß auf die Ertragsberechnung ist die Menge der abgesetzten Kraft. Wie oben angegeben, müssen in den ersten fünf Jahren 26,5 Millionen KW-Stunden abgenommen werden, wenn die Betriebskosten einschließlich der Abschreibungen gedeckt und die Tilgungsquoten aufgebracht werden sollen. Auch hier setzten Zweifel ein, ob das Murgwerk nicht schon einen überfüllten Markt vorfinden werde. In der Regierungsvorlage wird bei einer Erzeugung von 35 Millionen KW-Stunden im ersten Ausbau, um den es sich zunächst handelt, summarisch mit folgendem Absatze gerechnet:

	Millionen KW-Stunden
a) Bedarf der Staatseisenbahnverwaltung	12
b) „ „ Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft	3
c) „ „ Städte Mannheim, Heidelberg, Karlsruhe und der Industrie	12
zusammen	27

Diese Schätzung beruht auf eingehenden Erhebungen, die ergaben, daß ein genügender Bedarf an elektrischer Energie in dem Versorgungsgebiet des Murgwerkes vorhanden ist. Jedenfalls steht der Bedarf unter a) fest. Auch mit der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft in Mannheim (b) ist schon ein bindender Vertrag zustandegekommen. Diese ist danach verpflichtet, auf Verlangen des Staates von den staatlichen Elektrizitätswerken in den ersten fünf Jahren nach Inbetriebnahme des Murgwerkes mindestens 20 %, mindestens aber drei Millionen KW-Stunden, und von da ab jährlich 25 % derjenigen Energiemengen zu beziehen, welche sie in dem jeweils vorangegangenen Kalenderjahr einschließlich der vom Staate bezogenen Energie in das Netz abgegeben hat. Dabei bleiben bis 1. Januar 1920 die in außerbadisches Gebiet abgegebenen Mengen außer Betracht. Wenn die Gesellschaft an einen Großabnehmer Strom zu einem Preis liefert, der unter dem jeweiligen Preis der von einem staatlichen Werk bezogenen Energie bleibt oder diesen um nicht mehr als ½ ₰ übersteige, so kann außerdem beim Vorliegen besonderer Verhältnisse mit Zustimmung der Regierung die von diesem Abnehmer bezogene Energie bei der Berechnung außer Betracht bleiben. Die Gesellschaft gewährleistet eine Benutzungsdauer von mindestens 2000 Stunden. Der Preis ist auf 4 ₰ für die KW-Stunde vereinbart. Danach handelt es sich nur noch um die Unterbringung von wenigstens 12 Millionen KW-Stunden an die beteiligten Städte usw. Insbesondere kommt dabei die Stadt Karlsruhe in Betracht, die zurzeit im Begriffe steht, eine der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft ähnliche Gesellschaft zu gründen, welche sich den Betrieb von Nebenbahnen und die Versorgung des Gebietes von Bruchsal bis Offenburg mit Elektrizität zur Aufgabe machen will. Die Verhandlungen mit den Städten sind im Gange und lassen nach Mitteilungen der Regierung ein günstiges Ergebnis erwarten. Es wird vor allem damit gerechnet, daß bis zur Betriebseröffnung des Murgwerkes die städtischen Werke in die Notwendigkeit versetzt sein werden, ihre Anlagen zu erweitern und daß sie im Hinblick auf die Strombezugsmöglichkeit aus dem Murgwerk diese Erweiterungen soweit tunlich unterlassen und sich einstweilen durch Strombezug aus anderen Werken, etwa dem Rheinauelektrizitätswerk, behelfen werden, schon deshalb, weil die Städte dadurch der Notwendigkeit enthoben würden, weitere Kapitalien in ihre Anlagen zu stecken. Ein weiterer Anreiz, Strom vom Murgwerk zu beziehen, liegt in der Möglichkeit, ihre Anlagen, die zum Teil Spitzenarbeit zu leisten haben und dabei schlecht ausgenutzt sind, besser zu belasten. Ein ungesunder Markt wird deshalb nicht befürchtet, weil zu erwarten ist, daß bei einem Zusammengehen der vorhandenen Werke mit dem Murgwerk*) eine allgemeine Regelung der Tarife Platz greifen wird, etwa in der Weise, wie sie mit der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft vertraglich vereinbart ist. Mit dieser sind nämlich anläßlich der Festsetzung der Bedingungen, unter denen ihr die Benutzung des Staatseigentums für ihre Verteilungsanlage gestattet wird, außer der vorstehend erwähnten Abmachung über den Bezug von Strom aus dem Murgwerk vertragliche Festsetzungen getroffen über den Tarif, den die Gesellschaft bei Abgabe von elektrischer Energie an ihre Abnehmer zugrunde legen soll, desgleichen über die Hauptbestimmungen der Verträge, welche die Gesellschaft mit den zu versorgenden Gemeinden abschließen muß.

IV. Wie das Risiko, das der Staat mit dem Bau und Betriebe eines eigenen Kraftwerkes übernimmt, an maßgebender Stelle eingeschätzt wird, geht aus nachfolgenden Ausführungen des Ministers des Innern, Frhrn. v. Bodman, hervor:

„Von verschiedenen Seiten ist gesagt worden, daß der Schritt, den wir tun, mit einer gewissen Gefahr, mit einem gewissen Risiko verbunden sei. Das ist zweifellos richtig, und wir dürfen in der gehobenen Stimmung dieser Stunde die Größe dieser Gefahr nicht unterschätzen. Das Gesetz selber geht ja davon aus, daß in den ersten Betriebsjahren mit Fehlbeträgen zu rechnen sei, und trifft Bestimmung, wie diese Fehlbeträge zu decken seien. Ich bin nun allerdings der Meinung, daß seit dem Entwurf des Gesetzes sich die Dinge wesentlich günstiger gestaltet haben, daß das Risiko sich gemindert hat. Denn es steht ja heute schon fest, daß wir 15 Millionen KW-Stunden von 35 Millionen des ersten Ausbaues absetzen werden, und es besteht begründete Aussicht, daß wir für annähernd weitere 15 Millionen KW-Stunden in kurzer Zeit den Absatz gesichert haben werden. Damit besteht die Aussicht, daß wir es in den Privatunternehmungen nicht sowohl mit Konkurrenten zu tun haben werden, als vielmehr mit Abnehmern, daß wir also zu einer Verständigung gelangen, die das Unternehmen von vornherein auf eine gesunde Grundlage stellt und die damit einen großen Teil der Bedenken entkräftet, die gegen den reinen Staatsbetrieb erhoben worden sind. Immerhin besteht ja die Möglichkeit, daß sich diese Hoffnungen nicht voll verwirklichen, daß wir also nicht zu einem so weitgehenden Absatz gelangen, und immerhin besteht auch die Befürchtung, daß die Konkurrenz von Privatunternehmungen, die nicht unsere Großabnehmer werden, uns Schwierigkeiten bereitet, daß vielleicht neue Unternehmungen entstehen, die uns einengen werden, und daß wir in einen Kampf eintreten müssen. Diese Schwierigkeiten müssen wir als möglich ins Auge fassen. Ich bin aber überzeugt, daß wir sie überwinden werden, und ich meine, das Entscheidende in dieser Frage ist eben der Gesichtspunkt, der ja wiederholt hervorgehoben worden ist, daß in einer ferneren Zukunft, die nur vielleicht die jüngsten unter uns selbst erleben werden, das Murgwerk vollständig wettbewerbsfrei dastehen wird, daß also derjenige Teil unseres Volkes, der sich jetzt im glücklichen Stadium der Kindheit befindet, die Früchte des jetzt in Verwirklichung tretenden Unternehmens voll genießen wird."

V. Von verschiedenen Seiten ist der Heimatschutz berührt und das Bedauern darüber ausgesprochen worden, daß durch die Anlage des geplanten Kraftwerkes das schöne Landschaftsbild des Murgtales geschädigt und zerstört werde. In der Tat wird durch die teilweise Trockenlegung des Murgbettes auf der Strecke von dem Wehr nahe der Landesgrenze bei Schönmünzach bis Forbach und später im zweiten Ausbau durch die Trockenlegung der Bachstrecken der Raumünzach und des Schwarzenbachs unterhalb der Staubecken ein unschöner Anblick entstehen, und dies gerade an Stellen, die jetzt hervorragende Naturschönheiten bieten. So sehr es zu wünschen wäre, wenn die volle Schönheit des Landschaftsbildes erhalten bleiben könnte, so wird dies nach Lage der Verhältnisse nicht möglich sein, ohne das ganze Werk aufs empfindlichste zu schädigen. Eine geringe Wasserführung von etwa ½ cbm/sec. wäre vollkommen wirkungslos. Die Freigabe einer größeren Wassermenge für den fraglichen Zweck würde aber bei der durchschnittlichen Wassermenge der Murg von 4 cbm dem Wasserkraftwerk einen erheblichen Teil entziehen; bei Abgabe von 1 cbm/sec. würde der Verlust schon ¼ der ganzen Wassermenge

*) Für die örtliche Leitung der Bauarbeiten ist bereits eine Bezirksstelle in Forbach mit der Bezeichnung „Bauinspektion für das Murgwerk" errichtet worden.

betragen, was einem jährlichen Ausfall von rund 62000 ℳ entspricht. Immerhin erklärte der Herr Minister sich bereit, die Frage auch fernerhin im Auge zu behalten. Er deutete an, vielleicht biete der Umstand, daß die vorhandene Wassermenge voraussichtlich größer sein werde, als berechnet wurde, die Möglichkeit, mit geringeren geldlichen Opfern dem Murgbett und den Bachbetten eine gewisse Wassermenge zu erhalten. Ferner wurde die Frage gestreift, ob man nicht wenigstens an den Sonntagen eine gewisse Wassermenge dem Murgbett zufließen lassen könne, um dann, wenn der Fremdenbesuch besonders groß ist, das Landschaftsbild in dem Tale schöner zu gestalten. Endlich wurde in Aussicht gestellt, daß dem Verein für Heimatschutz Gelegenheit gegeben werden soll, zu den Einzelheiten des Bauentwurfes sich zu äußern.

Außer diesen Punkten wurde in der Zweiten Kammer noch eingehend darüber verhandelt, ob nicht den Landständen ein Einfluß auf die Gestaltung der Tarife einzuräumen sei, eine Forderung, die auch schon häufig bezüglich der Eisenbahntarife erhoben worden ist. Die Regierung lehnte das Verlangen ab, hauptsächlich mit der Begründung, daß das Murgwerk nicht dazu bestimmt sei, eine Einnahmequelle für den Staat zu bilden; denn dieses solle keine Ausgaben des Staates decken, sondern nur die eigenen Ausgaben. Etwaige Überschüsse müßten nach dem Gesetz zur Herabsetzung der Strompreise oder zur verstärkten Tilgung benutzt werden. Übrigens habe der Landtag die Möglichkeit der Einwirkung, da ihm das Budget des Murgwerkes jeweils zur Genehmigung vorzulegen sei. Man einigte sich schließlich dahin, daß die Ordnung für den Erneuerungsfonds und für den Reservefonds sowie für die Verfügung über die Überschüsse an das Einvernehmen mit den Landständen gebunden wäre. Zu diesem Zwecke wurden die Artikel 5 und 7 des Gesetzes in der eingangs erwähnten Weise ergänzt.

Bei den Erörterungen über die Organisation des Murgwerkes machte die Regierung die Mitteilung, daß beabsichtigt sei, der Verwaltung des Murgwerkes einen Verwaltungsrat — ähnlich dem Aufsichtsrat der Aktiengesellschaften — zur Seite zu stellen, in den Vertreter der Industrie, des Handels, der Technik, der Gemeinden und nach einer Anregung in der Zweiten Kammer auch der Arbeiter berufen werden sollen. Die Frage nach dem Geschäftskreis des Verwaltungsrates wurde dahin beantwortet, daß er in erster Linie dazu berufen sei, den Stromabnehmern Gelegenheit zu geben, dort ihre Interessen zu vertreten. Des weiteren würden die Behandlung der Tarife, der Gang des Betriebes und des Absatzes Gegenstand der Verhandlung sein. Vor allem aber solle er dem Vorwurf des bureaukratischen Betriebes vorbeugen; die Kaufleute, Techniker usw. sollen das Maß von Sachkunde und praktischer Erfahrung in ihn hineintragen, das man den Bureaukraten abzusprechen pflege.

Sehr ausführlich wurde in der Zweiten Kammer endlich die Frage der Ausdehnung des Murgwerkes nach Württemberg hin erörtert. Diese Frage hat in den letzten Monaten in der Polemik eine große Rolle gespielt und dazu geführt, daß die jetzige Anlage von Technikern scharf verurteilt worden ist, die davon ausgingen, daß, wenn man einen Flußlauf in wasserwirtschaftliche Behandlung nimmt, man den Flußlauf als Ganzes zu betrachten hat und nicht ein Stück herausnehmen soll, da nur in diesem Falle eine wirtschaftlich rationelle Ausnützung möglich sei. Das sei aber bei dem badischen Werk nicht der Fall, da dieses erst diesseits der württembergischen Grenze anfange. Bei den eingehenden Verhandlungen wurde nachgewiesen, daß der in dieser Hinsicht gegen die badische Staatsverwaltung erhobene Vorwurf unbegründet ist und daß von Anfang an die Möglichkeit, das badische und württembergische Murggebiet durch eine Wasserkraftanlage gemeinsam auszunutzen, eingehend geprüft und mit der württembergischen Regierung hierwegen fortgesetzt bis zuletzt verhandelt worden ist. In fraglicher Hinsicht ist jedenfalls nichts versäumt worden. Dadurch, daß beim zweiten Ausbau des Murgwerkes die Möglichkeit besteht, den württembergischen Teil des Murgtales durch Anlegung eines dritten Staubeckens bei der württembergischen Gemeinde Obertal an jenes anzuschließen, steht der Ausdehnung des Werkes auf das württembergische Gebiet im Falle einer Einigung der beiden Regierungen bei dem jetzigen Projekt nichts im Wege. R.

Die Fortsetzung der Beratung des preußischen Eisenbahnetats

in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses am 19. Februar führte wiederum zu vielen allgemein interessierenden Ausführungen des Herrn Eisenbahnministers: Zunächst stand der Antrag zur Erörterung, die Staatsregierung möge dafür Sorge tragen, daß die infolge Baus der Hochbrücken über den Kaiser Wilhelm-Kanal eintretende Streckenverlängerung keine Fracht- oder Fahrpreiserhöhung zur Folge habe, da diese Veränderungen auf Veranlassung und im Interesse des Reichs geschähen. Demgegenüber wies der Herr Minister darauf hin, daß das Reich zwar die Veranlassung zur Änderung der Eisenbahnanlagen gäbe, daß die preußische Eisenbahnverwaltung aber ein sehr erhebliches Betriebsinteresse an der Ersetzung der Drehbrücken durch Hochbrücken habe, ähnlich, wie dies auch sonst bei Beseitigung von Niveaukreuzungen der Fall sei. Außerdem sei die Festsetzung der Tarife ein Hoheitsrecht des Staates und unterläge dem Ermessen der Staatsregierung. Demgemäß sei die Eisenbahnverwaltung, die bei solchen Linienverlegungen eine Entschädigung für die kostspieligen Bauaufwendungen haben müsse, unbedingt berechtigt, Tarifzuschläge zu erheben, ohne daß es darauf ankomme, aus welcher Veranlassung die Verlegungen erfolgt seien. Im vorliegenden Falle solle indes aus Billigkeitsgründen die Streckenverlängerung bei der Tarifbemessung in fünf Zonen staffelweise zur Durchführung gelangen, so daß für die einzelnen Verfrachter nur geringe Belastungen eintreten würden. — Trotz dieser Ausführungen wurde der gestellte Antrag von der Kommission angenommen.

Bei den dauernden Ausgaben (Kap. 23 des Etats) wies der Herr Minister auf den großen Umfang der Personalausgaben hin, die 60% der gesamten Ausgaben betrügen und für den diesjährigen Etat 1033000000 ℳ ausmachten. Die Steigerung betrage in 10 Jahren 483000000 ℳ und beruhe auf der Zunahme nicht nur des Personals, sondern auch seiner Bezüge (diese seien von durchschnittlich 1473 ℳ im Jahre 1903 auf 1902 ℳ in 1913, also um 29% gestiegen). — Sodann erläuterte er auf eine Anfrage aus der Kommission kurz seinen Standpunkt zu den Technikerverbänden. Nachdem der Verband seine Statuten geändert und das Streikrecht aus ihnen beseitigt habe, sei den Technikern der Staatseisenbahnverwaltung wiederum die Zugehörigkeit zum Verband gestattet worden. Übrigens seien im diesjährigen Etat für technische Beamte 860 Stellen vorgesehen.

Auf eine an die Verkehrsstockungen im letzten Herbst anknüpfende Mahnung eines Abgeordneten, die Direktionen möchten mehr als bisher ihr Augenmerk auf die wirtschaftliche Entwicklung und das volkswirtschaftliche Leben richten, führte der Herr Minister aus, daß die Verkehrsstockungen der Eisenbahnverwaltung Veranlassung gegeben hätten, ihre gesamte Organisation nachzuprüfen. Zu diesem Zweck sei ein besonderer Sachverständigen-Ausschuß eingesetzt, dessen Vorschläge bereits im kommenden Herbst verwertet werden sollten. Eine grundlegende Änderung der Organisation werde nicht für erforderlich gehalten, wohl aber ein innigeres Zusammenarbeiten der beteiligten Direktionen in den kritischen Gebieten sowie ferner — nach Art eines Mobilmachungsplanes — die Vorbereitung aller für Ausnahmefälle erforderlichen Maßnahmen. Darauf, daß die Direktionen mit den Verkehrsinteressenten genügend Fühlung hielten, werde dauernd große Aufmerksamkeit gerichtet. Die Aufsichtsbeamten der Direktionen und Ämter hätten bei ihren Bereisungen ständig zu prüfen, ob die Bahnanlagen dem gegenwärtigen und zukünftigen Verkehr genügten.

Auf eine weitere Anfrage über die angebliche Neuordnung der Dienst- und Ruhezeiten, der Dienstdauer sowie der Ruhetage gab der Herr Minister an, daß in einer unter Leitung des Reichseisenbahnamts stattgehabten Konferenz sämtlicher deutschen Staatsverwaltungen erhebliche Erleichterungen für die Betriebsbeamten vereinbart seien. Dienstschichten von über 15 Stunden sollten beseitigt werden. Beim Stationspersonal solle der Dienst bei ununterbrochener und angestrengter Tätigkeit 8 Stunden, sonst bis zu 12 Stunden betragen. Weiterhin solle, abgesehen von einfachen Verhältnissen, die Dienstdauer des Zugbegleit- und des Lokomotivpersonals um eine Stunde täglich vermindert werden, so daß die monatliche Dienstdauer für ersteres von 330 auf 300, für letzteres von 300 auf 270 herabgesetzt werden würde. Endlich sollten die beiden regelmäßigen Ruhetage im Monat von 24 auf 32 Stunden verlängert werden. Dem im wechselnden Tag- und Nachtdienst tätigen Stations- und Zugpersonal solle noch ein dritter Ruhetag von gleicher Länge gewährt werden, der durch zwei Ruhetage von je 24 Stunden ersetzt werden könne.

Sodann wurde die Lohnfrage ausführlich behandelt. Der Herr Minister wies auf die beträchtlichen Lohnsteigerungen hin und erklärte, daß die im Jahre 1912 zugestandenen Erhöhungen allein einen Aufwand von 15 Millionen Mark für das Jahr verursachten. Die Verbesserungen infolge der früheren Lohnerhöhungen sowie des planmäßigen Aufrückens und infolge des Wachsens der Arbeitsleistung beim Akkord bezifferten sich bereits im Jahre 1912 auf rund 19 Millionen Mark. Das bedeute für den Kopf eine durchschnittliche Steigerung von 57,50 ℳ im Jahr gegenüber dem Vorjahr. Der Gesamtdurchschnittssatz

für den Tag sei von 3,51 ℳ (1911) auf 3,69 ℳ (1912) gestiegen. Das Stückzeitverfahren habe sich, soweit die Verwaltung dies habe feststellen können, bewährt, und die Werkstättenarbeiter seien mit dieser Neuerung durchaus einverstanden. — Aus der Kommission heraus wurde dies unter dem Ausdruck des Dankes besonders anerkannt.

Die Beratung der sächlichen Titel gab dem Herrn Minister Gelegenheit, sich über die Beschaffung der Kohlen und des Oberbaumaterials zu äußern. Die für 1913 vorgesehene Gesamtmenge an Lokomotivkohle und Briketts betrage 13 Millionen Tonnen. Davon decke der Bergfiskus 16 %. Mit Oberschlesien laufe der für die Verwaltung günstige Vertrag noch für das Jahr 1913. Mit dem Niederschlesischen Syndikat werde noch verhandelt. Mit dem Westfälischen Kohlensyndikat sei kürzlich ein neuer einjähriger Vertrag geschlossen worden, in dem die Einheitspreise für die — bei der Eisenbahnverwaltung hauptsächlich in Frage kommende — bestmelierte Fettförderkohle auf 12,90 ℳ (bisher in dem zweijährigen Vertrage von 1910: 11,85 ℳ) erhöht seien. Diese Preiserhöhung sei mit Rücksicht auf die ganz bedeutend gestiegenen Marktpreise des Inwie insbesondere auch des Auslandes nicht zu umgehen gewesen. Sie sei auch durch die nachgewiesene beträchtliche Steigerung der Produktionskosten gerechtfertigt. — Die Preise für Schienen und Schwellen betrügen nach dem im Vorjahr mit dem Stahlwerksverband abgeschlossenen zweijährigen Vertrage 118 und 109 ℳ für die Tonne. Die Preise für Holzschwellen seien stark gestiegen, was naturgemäß nicht ohne Rückwirkung auf das Verhältnis der Verwendung von Eisen- und Holzschwellen bleiben könne. Sehr erfreulich sei, daß die Verwendung der Inlandsholzschwelle gegenüber der Auslandsschwelle stark gestiegen sei, so daß dem Inlandsmarkt ein Ersatz für die schlechte Konjunktur auf dem Baumarkt geboten sei (z. B. seien an inländischen Kieferschwellen beschafft im Jahre 1909: 625 000 Stück, 1912: 1 474 000 Stück).

Eine Anfrage nach den technischen Erfahrungen mit der Eisenschwelle im Vergleich zur Holzschwelle wurde dahin beantwortet, daß dieser Frage naturgemäß großes Interesse zugewendet werde, daß jedoch ein abschließendes Urteil nicht abgegeben werden könne. Der Hauptfaktor der Berechnung liege in der Liegedauer, und diese stehe mit Rücksicht auf die vielen in der Zwischenzeit vorgenommenen Veränderungen und Verbesserungen des Schwellenmaterials noch nicht fest.

Antrag der englischen Großen Zentralbahn auf Beitritt zum Vereinsreiseverkehr.

Wie allgemein bekannt, ist am 1. Mai v. J. die englische Nord-Ost-Eisenbahn als erste englische Eisenbahnverwaltung dem Vereinsreiseverkehr beigetreten. Nun hat, wie uns mitgeteilt wird, auch die englische „Große Zentral-Eisenbahn“ nach längeren Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion Altona durch deren Vermittlung bei der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins den Antrag auf Aufnahme in den Vereinsreiseverkehr als selbständige Verwaltung gestellt.

Das zur Aufnahme angemeldete Eisenbahnnetz der Großen Zentralbahn verbindet die wichtigsten Fabrikbezirke von Manchester, Sheffield und den Nordseehafen Grimsby durch eine einzelne Hauptlinie mit London (Marylebone Station). Wird die Aufnahme der Großen Zentralbahn in den Vereinsreiseverkehr genehmigt, so wird hierdurch u. a. die Möglichkeit geschaffen, mittels zusammengestellter Fahrscheinhefte unmittelbare Reisen nach London auszuführen. Als Zufuhrlinien vom europäischen Festland werden hierbei die von der Großen Zentralbahn betriebenen Schiffsverbindungen von Hamburg, Rotterdam und Antwerpen nach Grimsby dienen, die übrigens vor längerer Zeit schon in den Vereinsreiseverkehr aufgenommen worden sind. Auf der Strecke Hamburg-Grimsby ist jeden Wochentag, auf den anderen beiden Strecken dreimal wöchentlich Verbindung. Die Große Zentralbahn beabsichtigt, im Falle der Aufnahme eine Ausgabestelle für zusammengestellte Fahrscheinhefte in London zu errichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zweite Lesung des Etats der Verwaltung der Reichseisenbahnen. Der Reichstag setzte in der Sitzung am 27. Februar, welcher Staatsminister v. Breitenbach als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen beiwohnte, die zweite Lesung des Reichshaushaltsetats für 1913 mit der Spezialberatung des „Etats der Verwaltung der Reichseisenbahnen“ fort. Wir werden das Wesentliche aus den Verhandlungen nach Eingang des stenographischen Berichts mitteilen.

— Gebühren für Kesseluntersuchungen der Betriebsmaschinen bei den Privatbahnen, Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. In einem an die Eisenbahnkommissare und die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse bestimmt der preußische Eisenbahnminister, daß der Gebührenberechnung für die durch Staatsbahnbeamte auszuführenden Kesseluntersuchungen der Betriebsmaschinen der nicht unter Verwaltung des Staates stehenden Privat-, Klein- und Privatanschlußbahnen anstelle der durch Erlaß vom 4. März 1901 (E.-V.-Bl. S. 83) eingeführten Gebührenordnung vom 1. April d. J. ab eine neue Gebührenordnung zugrunde zu legen ist. Diese ist im Eisenbahn-Verordnungs-Blatt Nr. 3 S. 14/15 veröffentlicht; sie enthält sowohl die Gebührensätze für die Untersuchung neuer und neu genehmigter Kessel und für regelmäßig wiederkehrende technische Untersuchungen als auch die für die Erhebung der Gebühren maßgebenden Grundsätze.

— Entsendung von Kriminalbeamten zur Aufklärung von Bahnfreveln. Nach einer Mitteilung des preußischen Ministers des Innern sind die Königl. Polizeiverwaltungen angewiesen worden, den von der Eisenbahnverwaltung an sie ergehenden Ersuchen wegen Entsendung von Kriminalbeamten nach auswärts zur Aufklärung von Anschlägen auf Eisenbahnzüge nach eigenem Ermessen zu entsprechen, sofern die Eisenbahnverwaltung sich zur Übernahme der durch die Entsendung entstehenden Kosten bereit findet. Den Inhalt dieser Mitteilung, in der auch die Polizeibehörden bezeichnet werden, an die entsprechende Ersuchen zu richten sind, gibt der preußische Eisenbahnminister durch Erlaß vom 21. Januar d. J. den Eisenbahndirektionen zur Kenntnis und Beachtung.

— Behandlung der mit Zucht- oder Rennpferden beladenen Wagen. Ein Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 13. v. M. besagt folgendes: Der Verein Deutscher Vollblutzüchter und Rennstallbesitzer in Berlin hat Beschwerde über verzögerte Beförderung und Laderechtstellung sowie unvorsichtiges Rangieren der mit Zucht- oder Rennpferden beladenen Wagen geführt. Die Untersuchung der einzelnen Fälle hat ergeben, daß bei der Beförderung von Zuchttieren und Rennpferden wiederholt Unregelmäßigkeiten vorgekommen sind, die zum Teil auf die Unachtsamkeit des Rangier- und Abfertigungspersonals zurückzuführen waren. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden deshalb veranlaßt, die Dienststellen anzuhalten, die Sendungen mit besonderer Sorgfalt zu behandeln und bei der Abfertigung und Beförderung folgende Anordnungen zu beachten: 1. Die Wagen sind rechtzeitig den Übergangsbahnhöfen telegraphisch vorzumelden. 2. Bei Verzögerung der planmäßigen Beförderung durch Zugverspätung oder andere Ursachen sind die günstigsten Anschlüsse für die Weiterbeförderung auszuwählen. 3. Die Zugführer haben den Fahrdienstleitern oder Aufsichtsbeamten Meldung über die Zahl und den Stand der im Zuge befindlichen Wagen zu erstatten, die Zugabfertiger haben die Rangier- oder Aufsichtsbeamten auf die im Bahnhof stehenden Wagen aufmerksam zu machen. 4. Die Wagen sind sorgfältig und ohne scharfes Abstoßen zu verschieben und stets ohne Verzug zur Entladung bereit zu stellen. 5. Für die Ver- und Entladung sind Ladebrücken mit Geländer bereit zu halten.

— Umfangreiche Diebstähle auf dem Güterbahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde werden jetzt ihre Sühne finden. Die Täter, sieben Rangierer und Weichensteller, sind bereits verhaftet worden. In den letzten Wochen waren namentlich Diebstähle an Lebensmitteln in großem Maßstabe ausgeführt worden. Es stellte sich heraus, daß Güterwagen, die mit Plomben verschlossen waren, erbrochen und beraubt wurden. Die Täter zeigten dabei große Sachkenntnis und Vorsicht, indem sie die Plomben nach dem Diebstahl wieder zusammendrückten. In letzter Zeit liefen u. a. auch wiederholt von einer Häuteverwertungsgesellschaft Anzeigen ein, daß von den Posten Häuten, die die Gesellschaft mit der Bahn erhielt, stets mehrere wertvolle Felle fehlten. Der Lichtenberger Kriminalpolizei gelang es, zunächst einige Verkäufer von gestohlenen Häuten zu ermitteln. Durch das Geständnis einiger Hehler konnten dann auch die Diebe festgenommen werden. Es sind sieben Rangierer und Weichensteller, die zum Teil schon längere Zeit bei der Eisenbahnverwaltung tätig sind. Sie hatten die Diebstähle teils allein, teils gemeinschaftlich ausgeführt, die erbeuteten

Eßwaren für sich behalten, die Häute für geringes Geld an die Hehler verkauft. Der Wert der gestohlenen Häute allein beträgt mehr als 1200 *M*.

Einer Darstellung der „Voss. Ztg." über die Art der Entdeckung der Diebstähle und über weitere Verhaftungen entnehmen wir noch folgendes: . . . . Die Bahnverwaltung, deren Schaden viele zehntausende von Mark beträgt, sah sich schließlich genötigt, die Hilfe der Lichtenberger Polizei in Anspruch zu nehmen, um dem rätselhaften Treiben ein Ende zu machen. In unauffälliger Weise wurden Kriminalbeamte eingestellt, die sehr bald feststellen konnten, daß ein großer Teil des Bahnpersonals sich zu einer Diebesgesellschaft zusammengeschlossen hatte, die ihre Raubzüge in raffinierter Weise ausführte. Die gestohlenen Güter wurden des Nachts von den wachehabenden Weichenstellern und anderen Beamten entwendet, auf in der Nähe stehende Fuhrwerke geschafft und sofort zu einigen mit den Dieben in Verbindung stehenden Hehlern gebracht und dort verschärft. Auf die Ermittlungen der Beamten hin wurden zunächst sieben Bahnbeamte verhaftet, die bei ihren Vernehmungen durch die Lichtenberger Kriminalkommissare so in die Enge getrieben wurden, daß sie schließlich zugaben, mit Hilfe anderer Kollegen die Raubzüge ausgeführt zu haben. Es gelang auch festzustellen, daß durch die Bahnbeamten vor einiger Zeit eine große Ladung von Zigarren und Zigaretten, die einen Wert von 10 000 *M* darstellt, beiseite geschafft worden sei. Daraufhin konnten noch weitere neun Beamte verhaftet werden, so daß zurzeit 16 Angestellte des Bahnhofs sich in Haft befinden. . . .

— **Die Fortsetzung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn nach Dahlem.** Über die Führung dieser Bahn entnehmen wir dem „Tag" folgendes: Vom Wittenbergplatz gelangt die Bahn, die Haltepunkte Nürnberger und Hohenzollernplatz berührend und innerhalb einer auch architektonisch bemerkenswerten Brückenanlage das Fenngelände durchdringend, an die Ringbahn bei Schmargendorf. Bis zu dieser Stelle war sie im wesentlichen schon im Vorjahr fertig. Zunächst auch noch auf der ferneren Strecke als Untergrundbahn gebaut, unterschreitet sie den Bahnkörper der Ringbahn und zieht unter der breiten asphaltierten Aßmannshausener Straße in noch unbebauter Landschaft zur Haltestelle Rüdesheimer Platz. Unter der noch nicht befestigten künftigen Niederwaldstraße gelangt sie zum Rastatter Platz, auf den der Südwestkorso aus der Kaiserallee mündet. Die beiden genannten Haltestellen sind nahezu ausgebaut. In noch freiem, ansteigendem Gelände setzt sich die Bahn dann fort und erreicht die Podbielskiallee, die breite Straße zwischen Dahlem und Schmargendorf. Hier tritt die Bahn unter dem Haltestellenhaus heraus aus dem Tunnel und setzt sich weiter als die erste Einschnittbahn der Berliner Hoch- und Untergrundbahn fort. Zwischen Böschungen strebt der noch der Begleisung harrende Bahnkörper zwei weiteren Stationen zu. Die erste, Dahlem-Dorf, ist ein eigenartiger Bau im richtigen Bauernhausstil. Der Bahnsteig dieser wie der anderen Einschnittstationen ist aus kräftigen Betonplatten gebildet. Jenseits Dahlem-Dorf gelangt die Bahn bald an ihren vorläufigen Endpunkt, die Station Kielplatz, die 17. Station vom Spittelmarkt, deren Haltestellenhaus als roter Backsteinbau mit dunklen Ziegeln errichtet ist. Die Entfernung dieses Punktes vom Spittelmarkt beträgt mehr als 10 Kilometer. Die Eröffnung der Strecke wird voraussichtlich zum Herbst stattfinden.

— **Hessen und die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.** Über die Sitzung der hessischen Zweiten Kammer, über die wir in Nr. 15 S. 254 kurz Mitteilung machten, liegt jetzt ein ausführlicher Bericht der „Frankfurter Ztg." vor, dem wir folgendes entnehmen: Finanzminister Braun verbreitete sich zunächst über den Plan des Ersatzes projektierter Nebenbahnlinien durch Kraftwagenlinien für den Personen- und Frachtverkehr. Die Subventionsmittel könnte man aus etwaigen Überschüssen des Ausgleichs- und Tilgungsfonds entnehmen. Würde das bisherige Vorgehen auf Grund des Nebenbahngesetzes unbeschränkt für alle möglichen Linien fortgesetzt, so würde man auf die Dauer zu nicht unerwarteten Ergebnissen kommen. Hessen besitzt schon heute das dichteste Bahnnetz von ganz Deutschland und zwar auf 1000 qkm 208 km Eisenbahnen. Die Provinz Rheinhessen hat sogar 335 km. Nur die preuß. Rheinprovinz zeigt etwas höhere Zahlen. Ferner kommen in Hessen auf rund 1250 km Staatseisenbahnen über 63 % auf Hauptbahnen und 37 % auf Nebenbahnen. Bei Preußen ist das Verhältnis 57½ % Hauptbahnen und 42½ % Nebenbahnen. In Hessen sind seit 1911 gegenüber den vorhandenen 490 km Nebenbahnen weiter projektiert 525 km, die zusammen 51½ Millionen Mark Baukosten verursachen würden. Die 30 % Staatszuschuß würden bei dieser Summe 15½ Millionen Mark erfordern, oder ein jährliches Ausgabemehr von nahezu 700 000 Mark. Die Bruttoeinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung zeigen zwar auch jetzt noch steigende Tendenz, hingegen ergibt sich für 1912 voraussichtlich wieder ein geringes Steigen der Betriebszahl auf 66,01 %, gegenüber 65,23 % in 1911. Für 1913 ist die Betriebszahl auf 68,21 % veranschlagt. Im preuß. Abgeordnetenhause habe kürzlich Minister v. Breitenbach ausgeführt, daß es sehr wahrscheinlich sei, daß die Rente der preußischen Staatsbahnen auf die Dauer nicht auf der Höhe erhalten bleiben könne, deshalb dürfe man die vorsichtige Finanzgebarung der Abgrenzung der Eisenbahnfinanzen und der allgemeinen Finanzen, insbesondere der großen Reserven, die Preußen im Extraordinarium hat, keineswegs verlassen. Für Hessen sei das Gesagte um so beachtlicher, als es nicht einmal ein Extraordinarium besitzt. Der Redner gab sodann eine zusammenfassende Aufklärung darüber, welche Einnahmen und Ausgaben der preußisch-hessischen Gemeinschaft für Betriebseinnahmen und -Ausgaben verrechnet würden, wie der Betriebsüberschuß berechnet und verwendet wird, und was in beiden Staaten zu Lasten von Anleihen geht. Dabei wurden auch die verschiedenartigen Tilgungsverhältnisse herangezogen. Ein Vergleich zwischen der Behandlung der Eisenbahnüberschüsse in Hessen und in Preußen läßt dem Finanzminister eine Verwendung der Überschußrücklagen in ähnlicher Weise wie in Preußen als dringliche Aufgabe erscheinen. Zum Schluß gab der Finanzminister eine ausführliche Erklärung zur Frage der Revision des Gemeinschaftsvertrages, deren wesentlichen Inhalt wir, wie oben erwähnt, bereits mitgeteilt haben.

— **Elektrische Bahn Zittau-Landesgrenze und Hochlegung der Oybin-Bahn.** Wie aus Zittau gemeldet wird, liegt den staatlichen und städtischen Behörden zurzeit der Plan vor, der die Fortführung der elektrischen Straßenbahn bis zur Landesgrenze und schließlich bis nach dem bereits in Böhmen gelegenen Grottau bezweckt. Ebenso wird eine Ausdehnung des Bahnnetzes nach den Ortschaften Eichgraben und Althörnitz erwogen. Nicht minder wichtig für die Zittauer Verkehrsverhältnisse sowie für die blühende Industrie der dortigen Gegend ist die Absicht, die jahrein, jahraus von zahlreichen Ausflüglern benutzte Staatsbahn Zittau-Oybin innerhalb des Stadtgebietes hochzulegen und für den Güterverkehr nach der südlichen Vorstadt ein drittes vollspuriges Gleis anzulegen. Verhandlungen zwischen den städtischen Körperschaften und der Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen sind im Gange.

— **Signale für die Vornahme der Bremsprobe.** Zur Vermeidung des für die Reisenden lästigen Rufens am Zuge entlang hat die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen versuchsweise nachstehende Signale eingeführt:

a) die Bremse ist zu schließen:

1. bei Tage: beide Hände sind über dem Kopfe zusammenzuschlagen;
2. bei Dunkelheit: die Handlaterne ist wiederholt mit der rechten Hand in nach außen gerichtetem Halbkreis zu heben und lotrecht schnell zu senken;

b) die Bremse ist zu lösen:

1. bei Tage: eine Hand ist über dem Kopfe wiederholt im Halbkreis hin- und herzuschwingen;
2. bei Dunkelheit: die Handlaterne ist über dem Kopfe wiederholt im Halbkreis hin- und herzuschwingen.

Zur Erreichung des angestrebten Zweckes ist das Personal angewiesen, die Signale deutlich und genau in der vorgeschriebenen Form zu geben sowie während der Vornahme der Bremsprobe eine dauernde Augenverbindung zwischen dem Lokomotivpersonal einerseits und dem übrigen bei der Bremsprobe mitwirkenden Personal andererseits aufrechtzuerhalten. Die praktische Durchführung haben die Aufsichtsbeamten und Dienstvorsteher nach den örtlichen Verhältnissen zu regeln.

— **Zugverkehr auf Stadtbahnen.** Der Verein Deutscher Ingenieure hielt kürzlich eine außerordentliche Versammlung ab, in der Professor Obergethmann, der an der Hochschule in Charlottenburg über den Bau von Dampflokomotiven Vorträge hält, über die Mechanik des Zugverkehrs auf Stadtbahnen sprach. Er schickte voraus, daß er sich über die elektrotechnische Seite der Frage trotz aller Bemühungen eine klare Ansicht nicht habe verschaffen können. Er wolle deshalb die wirtschaftliche Seite der Frage nicht erörtern. An der Hand ausführlicher Tabellen wurde dann entwickelt, daß man mit einer Erhöhung der Beschleunigung auch unter Beibehaltung des Dampfbetriebes bedeutende Verbesserungen auf der Stadtbahn einführen könne und daß der endgültige Unterschied in der Menge der beförderten Personen zwischen dem elektrischen Betriebe mit seiner größeren Beschleunigung und dem Dampfbetriebe mit seiner geringeren kein allzu großer sei. Auch sei eine Abkürzung der Fahrzeit bei Verwendung stärkerer Dampflokomotiven noch zu erwarten. Wenn auch der Redner zu der Frage der besten Betriebsweise nicht direkt Stellung nahm, so glaubte er doch aussprechen zu dürfen, daß der Dampfbetrieb so verbessert werden könnte, daß er jahrelang allen billigen Anforderungen entsprechen würde. An den Vortrag knüpfte sich eine lebhafte Erörterung. Die Vertreter der Dampflokomo-

tivindustrie stimmten den Ausführungen bei, die Vertreter der Elektrotechnik bestritten sie auf das entschiedenste. Prof. Petersen, der Dozent für städtische Verkehrsangelegenheiten an der Technischen Hochschule in Charlottenburg, der darauf hinwies, daß er weder Maschinenbauer noch Elektrotechniker sei, sprach sich zu gunsten des elektrischen Betriebes aus. Der Vorsitzende schloß die Versammlung mit dem Hinweis darauf, daß es unmöglich sei, an einem einzigen Erörterungsabend, auch wenn er so lang ausgedehnt würde wie der gestrige, die verschiedenen Seiten des schwierigen Problems erschöpfend zu behandeln. Es könnte deshalb auch nicht vom Verein erwartet werden, daß er Stellung zu der Streitfrage nehme. Zu bedauern sei aber, daß in der Kommission die vom Abgeordnetenhaus zur Beratung der Frage eingesetzt sei, nicht eine größere Anzahl hervorragender Techniker sitze, denn wenn es schon diesen schwer werde, die Frage voll zu verstehen, so müsse dies noch in viel höherem Grade bei den nicht technisch gebildeten Mitgliedern der Kommission der Fall sein.

— **Die Ausfuhr von Eisenbahnmaterial** hat sich im Jahre 1912 kräftig gehoben. Wir entnehmen der „Berl. B.-Ztg." hierüber folgendes: Im Jahre 1911 waren für insgesamt 88,79 Millionen Mark dieser Produkte aus Deutschland an den Weltmarkt gelangt; die Ausfuhr des Jahres 1912 stellte einen Wert von 106,94 Millionen Mark dar. An der Ausfuhr des letzten Jahres waren Eisenbahnschienen und Straßenbahnschienen mit 5 230 561 dz im Wert von 58,01 Millionen Mark beteiligt; das bedeutet gegen das vorhergehende Jahr ein Mehr von 29 366 dz bzw. 3,11 Millionen Mark. Im einzelnen stieg der Versand nach Dänemark, Holland und Schweden recht erheblich, während die Lieferungen nach Großbritannien einen starken Rückgang bekundeten. Besonders erheblich vermehrte sich der Absatz der erwähnten Produkte in der Türkei, die im vorletzten Jahre 268 400 dz, im Berichtsjahre 379 726 dz aufnahm. Daß die Gesamtausfuhr von Schienen nicht eine noch günstigere Entwicklung aufweist, liegt an den Abmachungen des internationalen Schienenkartells, die der deutschen Fabrikation nicht in allen Punkten günstig sind. Verhältnismäßig weit stärker wuchs die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen aus Eisen; in der Berichtszeit wurden 1 389 479 dz am Weltmarkt untergebracht, das ist ein Mehr von 581 715 dz oder 72 %. Der Absatz von Eisenbahnschwellen deutscher Fabrikation in der Schweiz stieg von 135 834 dz auf 158 195 dz. In der Türkei wurden 188 135 dz mehr als im Vorjahre, nämlich 348 517 dz untergebracht, die zum guten Teil beim Bau der Bagdadbahn Verwendung fanden. Die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen nach Deutsch-Ostafrika erhöhte sich von 85 976 dz auf 173 277 dz. Eisenbahnlaschen und -unterlagsplatten sind gleichfalls in den letzten Jahren in immer stärkeren Mengen ins Ausland geschickt worden, der Absatz belief sich im Jahre 1912 auf 524 729 dz im Werte von 6.54 Millionen Mark gegen 431 549 dz, bewertet mit 4.65 Millionen Mark im Jahre 1911. Im Jahre 1908 waren erst 221 253 dz der gleichen Fabrikate am Weltmarkt abgesetzt worden. Was schließlich die Entwicklung in der Ausfuhr von Eisenbahnachsen und -rädern seit 1907 angeht, so ergibt sich nach 1000 dz folgendes Bild:

Jahr	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Ausfuhr . . .	748	779	663	705	863	1109

Bedeutende Lieferungen dieser letzteren Produkte gingen nach Italien und den Ländern des australischen Bundes; gegen das Vorjahr war eine merkliche Ausdehnung der Ausfuhr nach China und Brasilien zu verzeichnen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: Die Regierungsassessoren Kreck, bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und Dr. Spieß, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahnverkehrsamts nach Darmstadt; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Honemann, bisher in Altona, zur Eisenbahndirektion nach Posen, Wist, bisher in Posen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Fulda, Gengelbach, bisher in Hannover, nach Salzwedel als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Söffing, bisher in Altona, in den Bezirk der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Franz Böhme, bisher in Stolp, nach Emden als Vorstand der dort neu zu errichtenden Eisenbahn-Bauabteilung, Jaeger, bisher in Rybnik, zur Eisenbahndirektion nach Münster, Moldenhauer, bisher in Namslau, nach Marggrabowa als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Mock, bisher in Posen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Kiel und Matthaeas, bisher in Hannover, nach Minden als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung.

Österreich.

— **Die Gemeinschaftstarife nach Dalmatien und über dalmatinische Häfen nach Bosnien.** Im Industrierate wie im Staatseisenbahnrate wurden in den letzten Jahren wiederholt Anträge gestellt, welche die Erstellung von Gemeinschaftstarifen nach Dalmatien verlangten. Die Triester Kaufmannschaft hat gegen diese Anträge Stellung genommen, wogegen im Industrierate darauf hingewiesen wurde, daß man die Verwohlfeilung des Verkehrs nach Dalmatien und Bosnien nicht zugunsten des Triester Zwischenhandels hindern könne. Dem Triester Handel stehe übrigens der Gemeinschaftstarif ebensogut zur Verfügung, insoweit er Vermittler des Verkehrs sei. Die Staatsbahnverwaltung ist den Wünschen, die eine Förderung Dalmatiens bezwecken, insoweit entgegengekommen, als sie eine Ermäßigung der Frachtraten in Aussicht stellte, die, auf den ganzen Verkehr berechnet, ungefähr 15 % der Einnahmen ausmacht. In der letzten Zeit hat nun in Triest eine Versammlung dortiger Kaufleute und Spediteure stattgefunden, die gegen den direkten Tarif Stellung nahm. Wohl unter diesem Eindruck haben dann die Schiffahrtsgesellschaften erklärt, nur ihre jetzigen Schiffsfrachten für den direkten Tarif zur Verfügung stellen zu können und auch dies nur unter gewissen Voraussetzungen. Da der Zweck des direkten Tarifs eine Ermäßigung der Bahn- und Schiffsfrachten ist, so ist zu befürchten, daß die Bemühungen des Eisenbahnministeriums zugunsten Dalmatiens sich als ergebnislos erweisen werden.

— **Meinungsverschiedenheiten zwischen der Nordbahn-A. G. und der Staatsbahnverwaltung.** Zwischen der Nordbahn-Aktiengesellschaft als Eigentümerin der Montanbahn Märisch-Ostrau-Dombrau nebst Flügelbahnen und der Staatsbahnverwaltung als der betriebführenden Verwaltung der Montanbahn bestehen mehrfache Differenzen. Eine bezieht sich auf die im Jahre 1912 eingeführten Kohlentarife der Staatsbahnen, durch die der im Montanbahnbetriebsvertrag für Versendungen aus dem Ostrauer Revier gegenüber dem allgemeinen Staatsbahnbereme gewährleistete Vorsprung von 20 H. für die Tonne zurückgezogen wurde, sowie die bisherige Tarifspannung in kürzeren Relationen unberücksichtigt gelassen wurde. Es wurden Verhandlungen zwischen der Nordbahn-A. G. und dem Eisenbahnministerium eingeleitet, und kam eine Einigung in dem Sinne zustande, daß das Eisenbahnministerium als Gegenleistung eine Frachtermäßigung für Kokssendungen aus dem Ostrauer Revier nach Eisenerz und die Instradierung gewisser Kohlensendungen von Karwin über die Montanbahn zugestand. Die erwähnte Frachtermäßigung wurde jedoch mit 1. Januar 1913 rückgängig gemacht und die Instradierung der Karwiner Kohlentransporte durch eine Erhöhung des Frachtsatzes ab Karwin unmöglich. Die Nordbahn-A. G. hat nun dieserhalb eine Schadenersatzklage beim Zivillandesgericht Wien eingebracht. Eine zweite Klage der Nordbahn-A. G. gegen die Staatsbahnverwaltung hat zum Inhalt gewisse Auslagen für die Hebung des durch den unterirdischen Bergbau in Senkung geratenen Bahnkörpers der Montanbahn. Diese Auslagen wurden von der Staatsbahnverwaltung der Nordbahn-A. G. in Rechnung gestellt, während in früheren Jahren derartige Erfordernisse immer zu Lasten der Betriebsführung verrechnet worden sind. Eine weitere Entschädigungsklage der Nordbahn-A. G. richtet sich gegen die Verbindung einer neuen Schachtanlage der Oesterreichischen Bergbau- und Hüttenwerksgesellschaft mit der neuen Lokalbahn Suchau-Groß-Kunzendorf, an welcher die Staatsverwaltung durch Aktienbesitz in höherem Maße beteiligt ist. Die Nordbahn-A. G. vertritt jedoch den Standpunkt, daß diese Schachtanlage in das natürliche Verkehrsgebiet der Montanbahn falle und daher mit dieser zu verbinden wäre.

— **Südtiroler Eisenbahnpläne.** Der Jahresbericht der Bozener Handelskammer äußert sich über eine Reihe der schwebenden Eisenbahnfragen Südtirols. Es heißt dort u. a.: In der Lokalbahnvorlage dürften von Bahnen, die den Kammerbezirk besonders interessieren, die Bahn von Toblach nach Ampezzo und von Lienz nach Windisch-Matrei enthalten sein. Die Hoffnung einer Lösung der Fleimstalbahnfrage im friedlichen Einvernehmen von deutscher und italienischer Seite im Sinne des Ausbaues der Linie Neumarkt-Predazzo, allenfalls Moëna sei zerronnen. Die Regierung habe sich die größte Mühe für das Zustandekommen einer friedlichen Lösung der Fleimstalfrage gegeben und einen bestimmten Vorschlag unterbreitet, von Staatswegen unter entsprechender finanzieller Beteiligung des Landes und der Interessenten, unter letzteren insbesondere die Fleimser Generalgemeinde, einerseits die Linie Neumarkt-Predazzo anderseits Lavis-Cembra zu bauen. Leider habe sich in der Fleimser Generalgemeinde die notwendige Zweidrittelmehrheit für den Regierungsvorschlag nicht gefunden. Das Geschick

der Fleimstalbahn liegt heute mehr denn je in den Händen der Fleimstaler selbst. Wenn diese den Mut aufbringen werden, dem Widerstande der Trientiner zu trotzen, der sich in Erkenntnis der Unmöglichkeit, eine andere Lösung der Fleimstalbahnfrage herbeizuführen, nur auf den Standpunkt einer unfruchtbaren Ablehnung beschränken muß, so wird die Bahn von Neumarkt nach Predazzo binnen kurzer Frist zur Tatsache werden. Andernfalls werde sie sich mit dem bisherigen Stande der Verkehrsmittel begnügen müssen. Denn eine andere Erstellung der Linie Neumarkt-Predazzo-Moëna ist unmöglich und wird an dem unbeugsamen Widerspruch Deutschtirols scheitern.

In der Frage des Ausbaues der Vinschgaubahn ist die Lage unverändert. Das Teilstück Landeck-Pfunds wird sich wohl in der Lokalbahnvorlage vorfinden. Südtirol interessiert dieses Teilstück wenig. Die unverrückbare Forderung Südtirols ist nach wir vor auf den Ausbau der Gesamtlinie Mals-Landeck gerichtet. Deren Verwirklichung scheint leider noch immer in weiter Ferne zu liegen. In der Frage der Erstellung der Bahnlinie über den Ofenberg ins Engadin ist in der letzten Zeit ein bedenklicher Stillstand eingetreten. Der Umstand, daß die Bozen-Meraner Bahn als ein wichtiger Faktor in Betracht kommt, anderseits aber wieder zwischen ihr und der Regierung verschiedene Verhandlungen schweben, so z. B. über die Frage der Tarifherabsetzungen auf der Bozen-Meranerbahn usw. ist eine Quelle fortwährender Verzögerungen in der weiteren Verfolgung der Ofenbergbahn geworden. Es hat fast den Anschein, als ob die Verhandlungen über die Ofenbergbahn der Verwaltung der Bozen-Meraner Bahn einen willkommenen Anlaß böten, sich der Herabsetzung der Tarife auf der Bozen-Meraner Bahn zu entziehen. Daß diese Tarife unverhältnismäßig hoch genannt werden müssen, ist ja bekannt. Nun scheint es, als ob weder die Erbauung der Ofenbergbahn noch die Herabsetzung der Tarife auf der Bozen-Meraner Bahn zur Tatsache würde. Gegen eine solche Entwicklung der Dinge müßte sich allerdings ein sehr energischer Widerstand geltend machen. — In der Angelegenheit der Grödnerbahn wäre zu erwähnen, daß im verflossenen Jahre das letzte Teilstück der Linie Waidbruck-Kastelruth-St. Ulrich, nämlich die Strecke Kastelruth-St. Ulrich der Trassenrevision unterzogen wurde.

Übrige europäische Länder.

— Polizeihunde auf französischen Eisenbahnen. Nach einer Blättermeldung hat die Westbahnverwaltung infolge der seit einiger Zeit auf ihren Linien überhandnehmenden Diebstähle beschlossen, in verschiedenen Bahnhöfen Polizeihunde zu verwenden. Zunächst wurde der Bahnhof von Rennes mit zwei Polizeihunden ausgestattet.

— Gotthardbahnvertrag. Wie aus Bern, 26. Februar, gemeldet wird, hat die Kommission des Nationalrats für den Gotthardvertrag mit acht gegen sieben Stimmen beschlossen, den Staatsvertrag nicht zu genehmigen.

— Die Anlage eines Hafens auf dem linken Rheinufer bei Basel zur Verbindung der Rheinschiffahrt mit den Bundesbahnen ist in Aussicht genommen. Um sich den für seine Erstellung erforderlichen Boden zu sichern, haben die Bundesbahnen in der Gemeinde Birsfelden einen Enteignungsplan aufgelegt. Die geplante Lage des Hafens ermöglicht Anschluß an die bevorstehende Erweiterung des Güterbahnhofs Basel.

— Wintersport in der Schweiz. Gegenüber einer Klage, dieser werde von den Bahnen nicht genügend unterstützt, teilt die Kreisdirektion Zürich der „N. Z. Z.“ mit: Wie auf den Nachbarbahnen werden auch auf den schweizerischen Bahnen Schi und Sportschlitten der Reisenden unentgeltlich befördert; als Regel gilt gleichmäßig, daß diese Sportgegenstände wie Traglasten u. dgl. in den Gepäckwagen befördert werden; ausnahmsweise werden Schi in der Schweiz auch in besonders für die Schifahrer vorbehaltenen Personenwagen zugelassen. Wie in Deutschland wird auch in der Schweiz bei Erstellung des Winterfahrplanes auf eine richtige Bedienung des Wintersportes Rücksicht genommen. Wenn in Deutschland von einigen Großstädten mit Hunderttausenden und selbst Millionen von Einwohnern Sonderzüge für Sportsleute abgelassen werden, so geschieht das, weil ohne solche eine richtige Verkehrsabwicklung nicht möglich wäre; auch in der Schweiz werden solche Züge bei Bedarf geführt, z. B. auf der Strecke Basel-Zürich-Chur. Für den Schisport in das Gebiet von Einsiedeln und Umgebung ist zwischen der Südostbahn und den schweizerischen Bundesbahnen die Vereinbarung getroffen, daß bei günstigen Schneeverhältnissen an Sonntagen am Morgen ein Sportzug ohne Umsteigen und Umladen von Zürich nach Einsiedeln und Rothenthurm abgeht und am Abend in gleicher Weise von diesen Stationen nach Zürich zurückkehrt. Dieser Zug ist diesen Winter zweimal ausgeführt worden und nur darum nicht öfter weil kein Sportwetter mehr war. Es ist im weitern vorgesehen ein Sportzug für Schlittler vom Etzel von Pfäffikon (Schwyz) nach Zürich. Wegen Schneemangels ist dieser Zug allerdings noch nie zur Ausführung gelangt. Weitere solche Sportzüge werden eingelegt, wenn sich das Bedürfnis einstellt. Die Rätische Bahn führt zwischen Klosters und Davos und Preda und Bergün täglich Sportzüge aus, mit denen sie Bobsleigh-Schlitten im Gewichte von rund 300 kg auf Höhen von 300 Meter und mehr um 25 und 50 Rp. befördert. Die normale Taxe würde viele Franken betragen; diese Taxen von 25 und 50 Rp. kommen demnach beinahe einer unentgeltlichen Beförderung gleich. Ähnliche Anordnungen bestehen auf den Berner Oberland-Bahnen, der Montreux-Oberland-Bahn und der Rochers de Naye-Bahn. Eine ganze Anzahl Drahtseilbahnen sind für den Wintersport und für die Beförderung der schweren Bobsleigh besonders eingerichtet; nicht zu vergessen, daß einige Drahtseilbahnen überhaupt nur für den Wintersport gebaut worden sind, z. B. Mürren-Allmendhubel und Les Avants-Sonloup. Man ersieht hieraus, daß auch in der Schweiz dem Wintersport die gebührende Aufmerksamkeit geschenkt wird.

— Die Einphasenwechselstrom - Überlandbahnen Pamplona-Sangüesa und Pamplona-Aviz. In einer mit vielen Abbildungen versehenen, in Heft 2 des lfd. Jahrgangs der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ veröffentlichten Abhandlung ist über den Bau und Betrieb dieser in der spanischen Provinz Navarra gelegenen Einphasenbahnen berichtet. Die Linien sind meterspurig, beginnen an der Nordbahnstation Pamplona, führen von hier zur 2 km entfernten Provinzialhauptstadt gleichen Namens und von dort über fünf weitere Haltestellen zur Station Villaveta. Einige Kilometer hinter dieser verzweigt sich die Bahn nach Sangüesa bzw. Aviz. Die Länge der Strecken, von der Nordbahnstation Pamplona aus gemessen, beträgt bis Sangüesa 56 km, bis Aviz 31 km. Die größte Steigung ist 1 : 20. Die Fahrdrahtspannung beträgt teils 600, teils 6600 Volt bei 25 Perioden. Während die rund 8 km lange Strecke von der Station Pamplona durch die gleichnamige Stadt bis zur Station Huarte mit einer auf 600 Volt heruntergeformten Spannung betrieben wird, geben die bahneigenen Wasserkraftwerke den Betriebsstrom für die Strecke Huarte-Sangüesa und Aviz ohne Umformung mit 6600 Volt unmittelbar in den 50 qmm starken Fahrdraht. Dieser ist nach Art der Kettenaufhängung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft verspannt. Es gibt zwei Arten von Personenmotorwagen, eine mit Drehgestellen und vier Motoren von je 60 PS, eine andere mit festem Untergestell und zwei Motoren von gleicher Stärke. Die großen Wagen haben 33 Sitzplätze und 16 Stehplätze, die kleinen nur 15 Sitzplätze und ebensoviel Stehplätze. Den Wagen, deren höchste Fahrgeschwindigkeit 35 km/St. beträgt, wird der Strom mittels Scherenstromabnehmer zugeführt. Der Übergang von der Niederspannungsstrecke auf die Hochspannungsstrecke geschieht auf folgende Weise: Am Ende der Niederspannung befindet sich ein 12 m langer, vollständig isolierter Fahrdraht. Sobald der Stromabnehmer auf diesen Teil der Strecke gelangt, arbeitet ein Minimalrelais und gleichzeitig ein Niederspannungsschalter, der den Stromkreis unterbricht. Kommt der Wagen auf die Hochspannungsstrecke, so setzt der Wagenführer einen Luftverteiler in Tätigkeit, indem er dessen Hebel auf die „Hochspannung“ bringt und somit den Stromkreis des Hochspannungsschalters schließt.

Das Material der Einphasenbahn ist zum Teil in Spanien selbst angefertigt worden; z. B. sind die Wagen teilweise von der A. G. La Industria Eléctrica in Barcelona, der Vorgängerin der jetzigen A. G. Siemens-Schuckert-Industria Eléctrica hergestellt.

Obwohl die Bahnen vor allem ihrer Besitzerin, der spanischen Aktiengesellschaft „El Irati“, den Transport von Hölzern aus ihren in den Pyrenäen gelegenen Wäldern erleichtern sollten, haben sie sich weiterhin als treffliches Mittel zur wirtschaftlichen Entwicklung der von ihnen bedienten Gegenden bewährt. Mit der im Jahre 1909 erfolgten Eröffnung der Bahnen hielt gleichzeitig das Wechselstromeinphasensystem seinen Einzug in Spanien.

— Die Konstantinopler Metropolitanbahn. Der „Köln. Ztg.“ wird aus Konstantinopel, 14. Februar d. J. geschrieben: Es ist in den letzten Tagen viel die Rede gewesen von der der Deutschen Bank von der jetzigen Regierung kaum einen Tag nach ihrem Amtsantritte verliehenen Konzession für die Konstantinopler Metropolitanbahn, in Verbindung mit einem größeren Vorschuß- und Anleihegeschäft. Es wird von Interesse sein, klarzustellen, um was es sich eigentlich handelt. Am 26. v. M. wurden die Unterschriften auf der Konzessionsurkunde für die Konstantinopler Metropolitanbahn ausgetauscht, deren Firman schon am 15. Oktober v. J. erschienen ist. Quertreibereien aller Art hatten die Unterzeichnung so lange zu hintertreiben gewußt. Konzessionsinhaberin ist die Deutsche Bank, die das „Konsortium von Konstantinopel“ vertritt. Diese Gruppe, her-

vorgegangen aus der ehemaligen „Union Ottomane“ in Zürich, ist eine Vereinigung von deutschen, österreichisch-ungarischen, belgischen, französischen und holländischen Banken und Elektrizitätsgesellschaften und bezweckt die Schaffung elektrischer Unternehmungen in Konstantinopel. Sie besitzt bereits ganz oder teilweise die Aktien der „Konstantinopler Straßenbahn“, der „Tunnelgesellschaft“ und der „Société d'életricité (Ganz & Co.)“. Die Gruppe soll demnächst in die „Union Ottomane, Société d'entreprises électriques à Constantinople“ mit einem Aktienkapital von 45 Millionen Franken und einem Anleihekapital von gleicher Höhe umgewandelt werden. Die Konzession der Metropolitanbahn verpflichtet Inhaberin zum Bau und Betrieb einer doppelgleisigen Eisenbahn von Pankaldi und Schischli (Vororten von Pera) nach dem Bajasidplatze in Stambul. Von dieser Hauptlinie kann die Konzessionsinhaberin folgende Linien bauen und betreiben: vom Bajasidplatze nach Jenikapu, einer Station der orientalischen Eisenbahn im Weichbilde von Stambul, nach Ejub im innersten Winkel des Goldenen Horns und nach Dolmabaghtsche (Kaiserlicher Palast am Bosporus). Die Hauptlinie bis Pankaldi muß innerhalb viereinhalb Jahren vollendet sein und in zehn Jahren deren Fortsetzung nach Schischli. Das Goldene Horn wird auf einer eigenen Brücke übersetzt, deren Bauausführung und Unterhaltung auf Kosten der Unternehmerin geht. Der Antrieb ist elektrisch, der Unternehmerin steht es frei, auf welche Weise sie sich den benötigten Strom beschaffen will. Jährlich hat sie an die Stadtverwaltung 500 £ türk. für jedes im Betrieb stehende Kilometer, 360 £ türk. für die Kosten des Kaiserlichen Kommissariats und die Munizipalitätsabgaben zu zahlen. Für die Fahrt über die Brücke hat jeder Fahrgast dieselbe Abgabe zu entrichten, wie wenn er die bereits bestehenden Brücken benützte. Die Unternehmerin ist verpflichtet, eine ottomanische Gesellschaft zu gründen, was unter der Firma „Société anonyme ottomane des chemins de fer Métropolitains de Constantinople et de sa banlieue“ bereits geschehen ist, und deren Aktienkapital 35 Millionen Franken beträgt. Die Satzungen dieser Gesellschaft sind am 19. Januar bestätigt worden. Die Angestellten, mit Ausnahme des rein technischen Personals, müssen ottomanische Untertanen sein. Die Konzession erlischt am 28. Januar 1993, aber nach 30 Jahren hat die Regierung das Recht, die Metropolitanbahn jederzeit zurückzukaufen. Die Baukosten werden auf 70 Millionen Franken geschätzt. Die Baupläne sind nach dem Modell der Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin entworfen. Von einer Verpflichtung, dem ottomanischen Staate einen Vorschuß zu gewähren oder eine Anleihe zu besorgen, erwähnt die Konzession nichts.

— **Verkehrssteigerung bei der englischen Großen Zentralbahn.** Die Eröffnung des neuen Hafens von Immingham hat eine solche Verkehrssteigerung im Gefolge gehabt, daß die Verwaltung der Großen Zentralbahn sich veranlaßt gesehen hat, ihren Bestand an Betriebsmitteln ganz erheblich zu verstärken. Sie hat im letzten halben Jahre 49 Tenderlokomotiven und zwei andere Lokomotiven, sowie 485 Güterwagen beschafft; dadurch ist ihr Bestand an Lokomotiven auf 1233 und an Güterwagen auf 36 430 gestiegen. Namentlich der Kohlen- und Erzverkehr hat stark zugenommen: die Einnahmen aus diesem Verkehrszweig sind von 786 890 £ im zweiten Halbjahr 1911 auf 887 509 £ im gleichen Zeitraum 1912 gestiegen. Um diesen erhöhten Verkehr bewältigen zu können, ohne die Betriebsmittel übermäßig in Anspruch zu nehmen, ist eine bessere Ausnutzung der Züge bewirkt und dadurch die Zahl der geleisteten Zugkilometer erheblich verringert worden; betrug sie im zweiten Halbjahr 1911: 17 540 625, so ist sie im zweiten Halbjahr 1912 auf 17 462 425 also um 78 200 zurückgegangen.

— **Eine anderweite Regelung der Beförderung der Postsendungen auf den russischen Bahnen.** Nach Mitteilung der russischen Presse ist kürzlich bei der Hauptverwaltung für Post- und Telegraphenwesen eine gemischte Konferenz zusammengetreten, die sich mit der Frage zu beschäftigen hat, welche Gebührensätze für die Beförderung der Postsendungen zu erheben sein werden und nach welchen Bestimmungen überhaupt die Beförderung dieser zu regeln sein wird. Anlaß zur Beratung dieser Fragen bot die Tatsache, daß die Zahl der Postsendungen seit den letzten Jahren dauernd und schnell wächst, so daß die Bahnen durch sie geradezu beengt werden. Man hat als ein Mittel zur Einschränkung der Postsendungen eine Erhöhung des Posttarifs vorgeschlagen, auch ihre Beförderung mit Personenzügen wurde als einschränkende Maßnahme empfohlen. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat jedoch beiden Maßnahmen — als unerwünscht und rückständig — nicht zugestimmt. Dagegen wird beabsichtigt, den Postverkehr derart zu regeln, daß die Beförderung auf den am meisten in Anspruch genommenen Linien durch besondere Postzüge mit Personenzuggeschwindigkeit geschehen solle. Hierfür wird die Postverwaltung allerdings den Eisenbahnen die Unkosten ersetzen müssen — was immerhin als Mehr-Ausgabe der Postverwaltung nicht zu unterschätzen ist, da sie bisher an die Eisenbahnen für die Beförderung der Postsendungen nichts zu zahlen brauchte. m.

Fremde Erdteile.

— **Übernahme der Schantung-Bergbau-Ges. durch die Schantung-Eisenbahn.** Die kürzlich in Berlin abgehaltene außerordentliche Generalversammlung der Schantung-Bergbau-Ges. und der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft genehmigte einstimmig und ohne jede Erörterung den bereits bekannten Antrag auf Übernahme des ersteren Unternehmens durch die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. Über den Verlauf der Versammlungen wird folgendes berichtet:

Der Generalversammlung der Schantung-Bergbau-Gesellschaft lag der Antrag auf Veräußerung des Gesellschaftsvermögens an die Schantung-Eisenbahn-Ges. schon einmal, nämlich am 29. Oktober v. J. vor. Er wurde aber zurückgezogen, weil der damals gebotene Preis von 4 800 000 ℳ neuen Aktien der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft einer Anzahl Großaktionären nicht genügte. Die Verwaltung wurde vielmehr beauftragt, eine Erhöhung des Kaufpreises auf 5 400 000 ℳ neue Aktien bei der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft durchzusetzen. Diese ist dem Verlangen nachgekommen, und hat mit der Schantung-Bergbau-Gesellschaft einen Vertrag am 5. Februar d. J. auf einer günstigeren Grundlage abgeschlossen. Der jetzt gebotene Kaufpreis stellt sich unter Zugrundelegung des gegenwärtigen Kurses der Aktien der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft auf annähernd 60 %. Die neuen Aktien sind vom 1. Januar d. J. ab dividendenberechtigt. Es wurde dabei bekanntgegeben, daß die Kohlenwerke in der Zeit vom 1. Januar bis 30. November v. J. 521 351 t Kohlen gegen 397 672 t im Vorjahre gefördert haben, was eine sehr beträchtliche Zunahme bedeutet.

In der Generalversammlung der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft wurde der Antrag auf Übernahme der Schantung-Bergbau-Ges. genehmigt und weiter beschlossen, das Grundkapital um 6 Millionen Mark auf 60 Millionen Mark zu erhöhen. Der Sitz der Gesellschaft wird von Berlin nach T s i n g t a u verlegt. Ein Aktionär wies auf den Rückgang der Einnahmen der Bahn im Januar hin und glaubte den dafür angegebenen Grund, das chinesische Neujahrsfest, nicht als stichhaltig anerkennen zu können, da die Tientsin-Pukau-Eisenbahn ebenfalls unter dem Neujahrsfeste zu leiden hatte, trotzdem aber im Januar eine erhebliche Mehreinahme erzielte. Der Vorsitzende, Geschäftsinhaber der Disconto-Gesellschaft Franz Urbig, bemerkte dazu, daß die Tientsin-Pukau-Eisenbahn zum Vergleich mit der Schantung-Eisenbahn gar nicht herangezogen werden könne. Diese Bahn hat erst seit zwei Monaten, nachdem der Bau der Brücke über den Hoangho fertiggestellt ist, den Betrieb auf den gesamten 600 km umfassenden Linien aufgenommen, und es ist daher ganz erklärlich, daß die in der Entwicklung begriffene Bahn von Monat zu Monat steigende Einnahmen aufweist.

Über die Einnahmeentwicklung der Bahn erfahren wir von anderer Seite noch folgendes: Der eigene Betrieb der Bahngesellschaft befindet sich nach dem geringfügigen Rückgang des Jahres 1911 offenbar wieder im Steigen. Schätzungsweise betrugen die Einnahmen in 1912: 4 245 552 D. gegen endgültige 3 511 106 D. im Jahre 1911. Diese Mehreinnahmen sind der Rückkehr regelmäßiger Verhältnisse in der Provinz Schantung und in ganz Nordchina zu danken, außerdem aber einem auf natürliche Weise wachsenden Handelsverkehr namentlich in Kohlen, Getreide, Petroleum, Bohnen usw. Die Fertigstellung der großen Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau hatte sich auch etwas ungünstig auf den Verkehr der Schantungbahn geäußert, indem die zahlreichen Frachtsendungen für die Neubauten, die über die Schantungbahn gegangen waren, nunmehr wegfielen; dafür zeigte sich aber sehr bald, daß die neue Strecke der Schantungbahn eine erhebliche Menge neuen Verkehrs zuführte, zumal zwischen beiden Bahnen alsbald daraufhin zielende Abmachungen getroffen worden waren. Der demnächst zu erwartende Bericht der Schantungbahn dürfte gerade auch hierüber viel Wissenswertes bringen. Über die Höhe der Dividende, die zuletzt 6 %, vorher 6½ % betrug, liegt noch kein Beschluß der Gesellschaft vor. F. W.

— **Die Nebenbetriebe der Südmandschurischen Eisenbahn.** Die günstigen Betriebsergebnisse, welche die Japaner mit ihrem südmandschurischen Eisenbahnnetz in immer steigendem Maße erzielen, hängen innig mit den verschiedenen gewerblichen Betrieben zusammen, welche sie mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden haben, in erster Linie aber mit den Kohlenbergwerken von Fushun und Yentai an der Strecke Mukden-Antung. Das größere Werk davon ist dasjenige von Fushun, dessen Förderung seit 1907 ganz beträchtlich gestiegen ist. Die Förde-

rung betrug im Jahre 1911 bereits an 1 170 000 t und beträgt gegenwärtig auf den Tag gegen 5000 t, was für das Jahr rund 1 500 000 t ergeben würde. Es befinden sich gegenwärtig fünf Schächte in Betrieb; es sind aber noch zwei neue Schächte im Bau, so daß binnen kurzem eine Förderung von 2 000 000 t im Jahre zu erwarten steht. Dabei beträgt die Abbaufähigkeit zurzeit nur 30 pCt. Die Betriebsverwaltung will diesen Satz durch die Einführung des Spülversatzverfahrens erhöhen und hat Beamte nach Deutschland geschickt, um dieses Verfahren hier studieren zu lassen. Auf den Werken sind jetzt gegen 10 000 Arbeiter beschäftigt, welche nur 45 bis 50 Cent für den Tag an Lohn erhalten. Die Förderungskosten stellen sich deshalb ungemein niedrig, nämlich auf nur 1.50 Yen die Tonne, während sie sich in Alt-Japan auf das Doppelte belaufen. Diese geringen Gestehungskosten kommen schon bei dem Betriebsergebnis der mandschurischen Eisenbahnen vorteilhaft zum Ausdruck; das Hauptgeschäft macht die Verwaltung aber bei dem anderweitigen Verkauf der Kohle. Diese ist nicht von allererster Sorte; sie brennt rasch nieder; ihr Heizwert ist also nicht übermäßig groß, und sie raucht auch stark; immerhin macht sie der Kohle des japanischen Festlandes starken Wettbewerb und wird gern gekauft. Die mandschurische Eisenbahn kann die Preise für das mandschurische Inland deshalb ziemlich hoch halten, während sie sich für verschiffte Kohle mit 4,50—5 Yen die Tonne begnügt. Die Verschiffung geschieht durch die Häfen von Dairen, Port Arthur und Niutschwang, in welch letzterem Orte namentlich mit dem Wettbewerb der Kaiping-Kohle zu rechnen ist. Die Eisenbahnverwaltung macht von ihrer so billigen Fushunkohle aber auch selbst reichlichen Gebrauch in den eigenen gewerblichen Betrieben, die sie angelegt hat, namentlich in ihren Gas- und Elektrizitätswerken. In Dairen, dem alten Dalny, besteht eine große Maschinenbauanstalt, worin die Eisenbahngesellschaft für eigene und fremde Rechnung arbeiten läßt. Gegen 4000 Arbeiter sind hier beschäftigt; eine Wagenfabrik, eine Radgießerei, eine Werkzeugmaschinenfabrik sind hier in Betrieb. In der Wagenfabrik werden auch die neuen Pullman-Wagen für die mandschurischen Strecken gebaut, deren Kosten sich für das Stück auf nur 40 000 Yen stellen sollen gegen 60 000 Yen, welche die aus England bezogenen Wagen kosten. Der Betrieb der Lokomotivfabrik ist so angelegt, daß zu gleicher Zeit 20 Lokomotiven ausgebessert werden können. Die Elektrizitätswerke der Eisenbahngesellschaft finden für ihre Krafterzeugnisse reichlichen Absatz bei den verschiedenen elektrisch betriebenen Straßeneisenbahnen der größeren mandschurischen Orte. So besitzt allein die Stadt Dairen ein Netz von 40 km Straßenbahnen. Sehr viel Kraft und Licht nehmen auch die zahlreichen Bohnenpressereien der Mandschurei in Anspruch, und die Entwicklung geht hier unausgesetzt weiter, so daß die günstigen Aussichten für diesen besonderen Gewerbeteil der Bahn fortbestehen bleiben. Die wohl überlegte Anlage aller dieser Einrichtungen trägt jetzt ihre guten Früchte. Baron Goto, der wohl als der geistige Urheber davon anzusehen sein dürfte, hat jetzt wieder Gelegenheit, seinen Einfluß weiter geltend zu machen. In dem Ministerium Saiyonji war kein Platz für ihn. Nachdem dieses aber gestürzt, ist er mit seinem Gesinnungsgenossen Katsura mit zur Regierung gelangt, indem er in dem neuen Ministerium Katsura wieder den Posten als Verkehrsminister und Präsident des Staatsbahnamts übernommen hat. F. W.

— **Gepäckkarre mit elektrischem Antrieb.** Auf den größeren Bahnhöfen in den Vereinigten Staaten von Amerika sind elektrisch angetriebene Gepäckkarren im Gebrauch, Bauart Buckwalter, die von der Elwell-Parker Elektrizitätsgesellschaft in Cleveland gebaut werden. Unter anderm wurden 47 Wagen für den Hauptbahnhof der Pennsylvania-Bahn in Neuyork, 20 Wagen für den Zentralbahnhof in Neuyork, je 10 Wagen für den Pennsylvania-Bahnhof in Philadelphia und den Hauptbahnhof in Washington geliefert. Die Wagen haben eine Tragfähigkeit von 1800 kg und sind für drei verschiedene Fahrgeschwindigkeiten eingerichtet. Die größte Fahrgeschwindigkeit beträgt 12 km in der Stunde mit dem leeren oder 10 km mit dem beladenen Wagen. Steigungen von 14 % können von den Wagen überwunden werden. Die Wagen sind mit Akkumulatorenbatterien ausgerüstet und haben an jedem Ende eine Plattform, von der aus der Gepäckträger den Wagen steuert. Der wirtschaftliche Erfolg dieses Ersatzes der menschlichen durch elektrische Triebkraft wird durch Aufschreibungen dargetan, die auf dem Zentralbahnhof in Neuyork vorgenommen wurden. Es handelte sich dabei um Benutzung der Wagen sowohl für Postzwecke wie für Gepäckbeförderung. Im Postdienst legte ein elektrischer Wagen mit Ladungen von 1800 kg 5 Hin- und Rückfahrten in derselben Zeit zurück, in der ein handbetriebener Wagen mit 450 kg Last 4 Hin- und Rückfahrten machte. Die Leistungsfähigkeit der beiden Betriebe verhält sich also wie 2½ : 1. Dabei wurde der elektrische Wagen von einem Mann bedient, der Handwagen von 2 Mann geschoben. Bei der Gepäckbeförderung legte ein elektrischer Wagen mit Ladungen von 1350 kg 4 Hin- und Rückfahrten in derselben Zeit zurück, in der ein handbetriebener Wagen mit 900 kg Last 3 Hin- und Rückfahrten machte. Die Leistungsfähigkeit der beiden Betriebe verhält sich also wie 2 : 1. Hierbei wurde der elektrische Wagen von 1 Mann bedient, der Handwagen von 3 Mann befördert. Unter Zugrundelegung von 8 % Zinsen und Abgaben. 10 % Abnutzung für die Wagen, 30 % Abnutzung für die Batterien und Radreifen sowie einer Tagesbesoldung von 8,50 ℳ und Stromkosten von 6,40 ₰ für die KW/St. ergab sich, daß der elektrische Betrieb gegenüber dem Handbetrieb sowohl im Postdienst wie im Gepäckdienst genau ⅓ der Kosten verursachte. Man berechnete hiernach, daß sich der elektrische Wagen schon nach 9 Monaten bezahlt machte. Als besonderer Vorzug wird den elektrischen Wagen noch nachgerühmt, daß ihre Ladefähigkeit in der Regel ausreicht, um das ganze zu- und abgehende Gepäck eines Zuges auf einmal zu befördern.

Die große Leistung der elektrischen Wagen wird wohl nur in solchen Fällen zu erreichen sein, in denen die zurückzulegenden Wege beträchtlich sind und die Karren nicht längere Zeit auf Be- und Entladung warten müssen, und ferner da, wo ausreichendes Personal für die schnelle Be- und Entladung zur Verfügung steht. Auch spielt der hohe Arbeitsverdienst des amerikanischen Gepäckträgers dabei eine große Rolle. Der Einführung in europäische Verhältnisse werden sich überall da große Schwierigkeiten entgegenstellen, wo vorhandene Aufzüge benutzt werden müssen. Immerhin könnte ein Versuch mit ähnlichen Wagen auch in Deutschland unter gewissen Voraussetzungen angezeigt sein. Schimpff.

— **Thomas Fowler und die Neuyork-Ontario- & Westeisenbahn.** Das Netz dieser Eisenbahn hat eine Gesamtlänge von 900 km. Die Hauptstrecke geht von Neuyork am rechten Ufer des Hudson aufwärts nach Rochester und berührt dabei den Ontariosee; eine Zweigstrecke geht nach Scranton in Pennsylvanien. Ursprünglich besaß die Bahn nur ihre Hauptlinie. Diese durchzieht ein Gebiet, das weder in bezug auf Ackerbau noch auf Industrie, noch auf Personenverkehr eine besondere Bedeutung hatte oder zu bekommen versprach; denn die Linie hielt sich abseits von den großen Städten am Eriekanal mit ihrer bedeutenden Industrie und ihrem großen Verkehr. Auch für den Durchgangsverkehr hatte die Linie gar keine Bedeutung, weil dieser von der Neuyorker Zentralbahn beherrscht und nichts davon an die gleichlaufende Neuyork-Ontario- & Westbahn abgegeben wird.

Im Jahre 1880 wurde der 1851 in Newburgh N. Y. geborene Th. Fowler zum Leiter des Bahnunternehmens gewählt. Er hat es verstanden, die Bahn aus einem notleidenden Unternehmen zu einem gut rentierenden umzugestalten. Schon vorher war der Gedanke erwogen worden, eine Zweiglinie in das Kohlengebiet des nördlichen Pennsylvaniens zu bauen. Fowler griff den Gedanken auf, und es gelang ihm nach langem Bemühen, den Aufsichtsrat von der Zweckmäßigkeit einer derartigen Erweiterung zu überzeugen. Auch den Widerstand der Wettbewerbslinien, die bereits Anschluß an das Kohlengebiet hatten, und der mit ihnen verbündeten Banken wußte Fowler geschickt zu beseitigen, und es gelang ihm, auf der Bahn allmählich einen bedeutenden Kohlenverkehr zu schaffen, so daß heute mehr als die Hälfte der Einnahmen der Bahn aus der Kohlenbeförderung entspringt. Daneben entwickelte er den Milchverkehr nach der Großstadt Neuyork und den sommerlichen Ausflugsverkehr von dort, wozu die günstige Lage der Bahn an dem bergigen Ufer des Hudson gute Gelegenheit bot. Zu dem Zwecke erbaute die Bahn zahlreiche Gast- und Unterkunftshäuser in den Bergen. Im Jahre 1904 erwarb die Neuyork, New Haven & Hartford-Bahn etwas mehr als die Hälfte des Aktienkapitals der Neuyork-Ontario- & Westbahn und brachte sie dadurch unter ihre Herrschaft. Im Jahre 1911 versuchte sie ihren Anteil an die Neuyorker Zentralbahn zu verkaufen. Die Erlaubnis hierzu wurde aber von der Public Service Commission des Staates Neuyork verweigert, und nun beschloß die Neuyork, New Haven & Hartford-Bahn, auch den Rest der Aktien der Neuyork-Ontario- & Westbahn zu erwerben, um dann freie Hand über die Bahn zu haben. Infolgedessen legte Fowler sein Amt als Präsident der Bahngesellschaft nieder und an seine Stelle trat Charles Mellen, Präsident der Neuyork, New Haven & Hartford-Bahn, wodurch die Vereinigung der Bahnen auch äußerlich zum Ausdruck kam.

— **Postpaketverkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Am 1. Januar d. J. ist bekanntlich in den Vereinigten Staaten ein Postpaketverkehr eingeführt worden, der, nach der Menge der in den ersten Tagen aufgegebenen Postsendungen zu schließen, großen Anklang zu finden scheint. In der ersten Woche seines Bestehens sind bei den 50 bedeutendsten Postämtern nicht weniger als 2 000 000 Pakete eingeliefert worden. Da diese Postämter nach den bisherigen Erfahrungen etwa die Hälfte des Postverkehrs der Vereinigten Staaten zu bewältigen haben, so

dürfte die Gesamtzahl der in der ersten Woche eingelieferten Pakete wohl gegen 4 000 000 betragen. Seitdem hat sich der Postpaketverkehr noch gesteigert. Er bringt für die Eisenbahnen die wichtige Frage mit sich, wie sie für die Beförderung der Postpakete entschädigt werden sollen. Der Generalpostmeister hat sich bereits an den zuständigen Ausschuß der gesetzgebenden Körperschaften gewendet und den Erlaß eines Gesetzes angeregt, durch das die Vergütung der Eisenbahnen für die Beförderung der Postsachen neu geregelt wird. Das Gewicht der für die Post zu befördernden Güter hat durch die Pakete ganz erheblich zugenommen, die bestehende Gesetzgebung läßt es aber nicht zu, den Eisenbahnen für ihre Mehrleistungen eine erhöhte Vergütung zu gewähren. Da das natürlich eine große Härte gegenüber den Eisenbahnverwaltungen bedeutet, schlägt der Generalpostmeister vor, an Stelle der Vergütung nach dem Gewicht eine Entschädigung nach dem von den Postsachen eingenommenen Raum zu gewähren. So könnten jederzeit die Leistungen der Eisenbahnen zugunsten der Postverwaltung ohne Mühe ermittelt werden, während die jetzt als Grundlage für die Vergütung vorzunehmenden Wägungen sehr zeitraubend sind und deshalb nur in größeren Zwischenräumen vorgenommen werden; infolgedessen kann den in den Zwischenzeiten zwischen den Wägungen eintretenden Verkehrssteigerungen nicht Rechnung getragen werden.

Der zuständige Sonderausschuß hat sich zu der Frage der an die Eisenbahnen für die Beförderung der Postsachen zu zahlenden Vergütung bereits in einem den Eisenbahnen günstigen Sinne ausgesprochen. Er erkennt an, daß die jetzige Vergütung der Postverwaltung zum Vorteil, den Eisenbahnen aber zum Nachteil gereiche, namentlich seit im Jahre 1907 diese Vergütung herabgesetzt worden ist. Die gegenwärtige Gesetzgebung beruhe zwar auf einem richtigen Grundgedanken, bedürfe aber zur Anpassung an die heutigen Verhältnisse der Überarbeitung. Erstens müßten die Sätze für die Vergütungen wieder auf ihre frühere Höhe gebracht werden, und das auch namentlich deshalb, weil durch die Forderung, daß die Eisenbahnen für die Zwecke der Post Stahlwagen stellen müssen, ihnen weit höhere Aufwendungen als früher zugemutet werden. Zweitens sollte das der Berechnung zu Grunde gelegte Gewicht der Postsachen jährlich, nicht wie bisher alle vier Jahre, ermittelt werden und den Eisenbahnen, die jederzeit Raum für die größte Menge der zu befördernden Postsachen bereitstellen müssen, obgleich die Vergütung dafür nur dem Durchschnitt entspricht, eine ihren wirklichen Leistungen besser als bisher angepaßte Vergütung gewährt werden. Der neu eingeführte Postpaketverkehr hat den Eisenbahnen jetzt die Verpflichtung zur geradezu unentgeltlichen Beförderung von Gütern auferlegt, für deren Mitnahme sie bisher von den Expreßgesellschaften eine angemessene Vergütung bezogen. Drittens soll den Eisenbahnen für die Gestellung von Wagen und die sonstigen Dienstleistungen zugunsten der Post eine entsprechende Bezahlung gewährt werden, und endlich sollen alle Vergütungen gesetzlich festgelegt und ihre Festsetzung der Postverwaltung entzogen werden, die bisher, sozusagen als Richter in eigener Sache, in der Lage war, die Höhe der an die Eisenbahnen zu zahlenden Gebühren innerhalb gewisser Grenzen selbst zu bestimmen. Es bestehen bei der jetzigen Gesetzgebung tatsächlich Härten für die Eisenbahnen, die aber auch zum Teil der Art, wie die Gesetze von den Verwaltungsbehörden gehandhabt werden, zur Last zu legen sind.

Bücherschau.

— **Eisenbahnfrachtentarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II in 10 t-Ladungen im Verkehr mit deutschen und luxemburgischen Stationen.** Herausgegeben vom Stahlwerksverband, Aktiengesellschaft, Düsseldorf, geb. 15 ℳ.

Das im Selbstverlage des Herausgebers Mitte Januar erschienene und durch einen kostenlos beigegebenen Nachtrag auf den heutigen Stand gebrachte Werk enthält neben vielen anderen schätzenswerten Angaben rd. 467 000 unter Berücksichtigung der Ausnahmetarife und der zahlreichen vorteilhaftesten Umkartierungsmöglichkeiten ausgerechnete Frachtsätze von den 55 wichtigsten deutschen und luxemburgischen Eisenbahnversandstationen. Für die große Anzahl von Verkehrsbeziehungen, für die direkte Frachten in den amtlichen Tarifen nicht bestehen, sind die aus den notwendigen Umbehandlungen sich ergebenden billigsten Gesamtfrachten angegeben. In sehr vielen anderen Fällen haben die durch Umkartierung mit Benutzung von Ausnahmetarifen zu erzielenden niedrigsten Gesamtfrachten an Stelle der in den amtlichen Tarifen angegebenen höheren direkten Frachten Aufnahme gefunden. Hierdurch erhält der Tarif für die Eisenindustrie und den Handel einen besonderen hervorragenden Wert. Da die Eisenbahn auf Grund der Verkehrsordnung verpflichtet ist, das Gut zu den aus den Tarifen sich ergebenden billigsten Frachten zu befördern, ist es für die Interessenten ungemein wichtig, diese letzteren zu kennen. Für den Auslandverkehr enthält der Tarif die Ausfuhrsätze nach den belgischen und niederländischen Seehäfen, Donauumschlagplätzen, die Transitfrachten nach Österreich-Ungarn und den unteren Donauländern. Angesichts des weit umfassenden Inhaltes und des Umstandes, daß sämtliche Tarifsätze ohne weiteres abgelesen werden können, steht in dem vorliegenden Tarif ein Spezialwerk zur Verfügung, dem in seiner Eigenart kein anderes als gleichwertig zur Seite gestellt werden kann.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 25. Februar d. J. ab ist die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkte Oberrothenbach zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 48 vom 18. Februar d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr, Aufnahme der Great Central Railway (abgesandt am 21. Februar d. J.).

Nr. IV 16 vom 24. Februar d. J. an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Ergänzung des § 13 (1) der Ermittelungsvorschriften (abgesandt am 26. Februar d. J.).

Nr. IV 17 vom 24 Februar d. J. an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Änderung des Musters 9 (Nachnahmebegleitschein) des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 26. Februar d. J.).

Nr. V 44 vom 25. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzungsantrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien zum Antrage der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg (vertreten durch das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin) auf Ergänzung der Bestimmungen im § 12, Abs. 2 des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 26. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

Im Bureau des Vereins ist demnächst die Stelle des Bureauvorstehers neu zu besetzen. Gehalt 3000—6600 ℳ und 1300 ℳ Wohnungsgeldzuschuß. Bedingungen: eingehende Kenntnis der Allgemeinen Verwaltungs-, Verkehrs- und Betriebsvorschriften, Gewandtheit in der französischen, englischen und italienischen Sprache sowie Befähigung zur gelegentlichen Übernahme des Schriftführeramtes in den Konferenzen. —

Daneben ist für jüngere Bewerber aus dem Eisenbahnbureaudienst, welche die vorgeschriebenen Prüfungen abgelegt haben und welche gleichfalls den vorstehenden Anforderungen hinsichtlich der Sprachenkenntnisse genügen müssen, eine Obersekretärstelle im Vereinsbureau frei. Gehalt 2100—4500 Mark und 800 ℳ Wohnungsgeldzuschuß.

Bewerbungen sind alsbald, spätestens aber bis zum 31. d. M. an die unterzeichnete Verwaltung zu richten.

Berlin, W. 9., den 1. März 1913. (644)
Köthenerstraße 28/29.
Geschäftsführende Verwaltung
des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

1. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab erhält die Bestimmung im Staats- und Privatbahn Güterverkehr, Heft A, Abschnitt A zu § 56 Ausführungsbestimmung IX folgende Fassung:

„Der Absender darf — soweit der Tarif nicht anderes bestimmt — usw.“

Kattowitz, den 22. Februar 1913. (633)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Herr Regierungs- und Baurat

Paul Bauer,

Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes 2 in Düsseldorf, ist am 25. Februar im Alter von 60 Jahren gestorben.

Er ist am 16. Oktober 1878 bei der Staatseisenbahnverwaltung eingetreten. Das Amt als Vorstand des Betriebsamtes 2 in Düsseldorf hat er seit 1. Juli 1906 mit Pflichttreue und besonderer Hingabe verwaltet.

Wir werden ihm ein treues Andenken bewahren.

Elberfeld den 26. Februar 1913. (664)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Der Gesamtverkehr war eingestellt:

in den Strecken	Ursache	Dauer
Lemberg-Jaworów	Schneeverwehung	14./II. 1. Tgsh.
Neu-Lupkow-Cisna	„	3./II. „ —7./II. 2. Tgsh.

Wien, am 22. Februar 1913. (665)

Der k. k. Direktor.

1. Güterverkehr (Fortsetzung).

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Ab 10. März 1913 wird die Station Schwenningen (Neckar) mit nachstehenden Frachtsätzen in den A.-T. 2 (Eisen und Stahl usw.) neu einbezogen; die bisherigen Frachtsätze des gleichen A.-T. für Mühlheim (Donau) werden in den nachstehenden Wagenladungsklassen, wie folgt, geändert:

Nach Triest von	Ausnahmetarif Nr. 2														
	Stückgut				Wagenladungen										
					5000 kg				10 000 kg						
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
	Centimes für 100 kg														
Schwenningen (Neckar) . . .	—	—	—	—	399	376	367	367 323 (1)	289	246	246	226	226	226	201
Mühlheim (Donau)	—	—	—	—	—	373	—	—	—	244	244	—	—	—	200

Die Ergänzungen und Änderungen sind auf den Seiten 66—67 des Tarifs, Teil II durchzuführen.

München, den 22. Februar 1913. (662)

Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Sächsisch-österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.

Am 15. März 1913 tritt der Nachtrag I zum Tarif in Kraft, der neue erhöhte und ermäßigte Frachtsätze enthält. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Mai 1913 an, falls nicht für einzelne Frachtsätze ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen — in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 — sowie durch die beteiligten Stationen zum Preise von 0,10 ℳ = 0,11 Kr. für das Stück zu erhalten.

Dresden u. Wien, 24. Febr. 1913. (629)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.
K. k. österreichische Staatsbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden für verschiedene Verbindungen neue Frachtsätze eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 22. Febr. 1913. (627)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Besonderes Tarifheft für Braunkohlen usw.

Ab 1. März d. J. gilt Nachtrag 3. Außer den durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen enthält der Nachtrag Frachtsätze für die Versandstationen Dieskau, Gräfenhainichen und Weißenfels, für die Empfangsstationen Achim, Buttkuhnen, Dannenberg West, Etelsen, Handorf-Welle, Hemelingen, Heubuden, Mahndorf, Petkum (Ostfriesl.), Rohrbruch, Sebaldsbrück und Wintermoor, sowie Diekmannshausen, Hohenberge (Oldbg.), Rodenkircherwurg, Schwei, Schweiburg und Schweierzoll der demnächst zur Eröffnung kommenden Neubaustrecke Varel (Oldbg.)-Rodenkirchen (Oldbg.), ferner Berichtigungen und Ergänzungen. Die Erhöhungen gelten ab 1. Mai d. J. Der Nachtrag ist bei den Güterabfertigungen für 10 ₰ das Stück käuflich. Auskunft erteilen die Güterabfertigungen, preußischen Auskunftsstellen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Halle (Saale), 22. Februar 1913. (632)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kilometerzeiger für den Binnenverkehr vom 1. Mai 1895.

Die Stationsbezeichnung Schweighausen (Nachtrag IX, Seite 6) ist in Schweighausen (Unterels.) zu ändern.

Straßburg, den 21. Februar 1913. (628)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. März 1913 wird die Station Rhynern des Eisenbahndirektionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe Abt. A. 3 als Versandstation und die Station Hemelingen des Eisenbahndirektionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl als Empfangsstation einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 25. Februar 1913. (634)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den Ausnahmetarif Nr. 12c für Sand (ausgen. Monazitsand) des Tarifheftes 4 für den preußisch-hessisch-schweizerischen Verkehr wird mit Gütigkeit vom 5. März 1913 für den Verkehr von Hohenbocka und Hohenbocka-Nord nach Olten-Bf. ein Frachtsatz von 211 Cts. für 100 kg neu aufgenommen.

Karlsruhe, den 26. Februar 1913. (666)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staateisenbahnen.

Die in den Tarifen für den Güterverkehr der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz sowie in den Tarifen des südwestdeutsch-schweizerischen, norddeutsch-schweizerischen und preußisch-hessisch-schweizerischen Verbandes enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Berner-Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon (frühere Thunerseebahn, Spiez-Frutigen, Spiez-Erlenbach und Erlenbach-Zweisimmenbahn) werden auf den 1. Mai 1913 durch neue Frachtsätze ersetzt, wodurch sich neben Ermäßigungen für einzelne Tarifklassen und Ausnahmetarife auch Erhöhungen — für Eilgut bis zu 63 Centimes für 100 kg — ergeben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 25. Februar 1913. (667)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staateisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

In dem am 1. März 1913 erscheinenden Nachtrag Nr. 12 werden im Teilheft B II 35 mit Gültigkeit vom 1. März 1913 folgende Entfernungen geändert:

Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Alme in 146 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Borchen in 115 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Brenken in 129 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Brilon Stadt in 156 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Brilon Wald in 163 km,

Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Büren in 130 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Ringelstein in 139 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Siddinghausen in 135 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Tudorf in 120 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Wewelsburg in 124 km,
Knoten 830 (Anstoßpunkt) - Wewer in 112 km,
Knoten 831 (Osnabrück Gbf.) - Bergheim-Giflitz in 220 km.

Berlin, den 25. Februar 1913. (646)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif, Teil IV, Heft 2, vom 1. März 1908.

Sämtliche Frachtsätze des Abschnittes III treten mit 30. April 1913 außer Kraft.

München, den 20. Februar 1913. (663)
Tarifamt der K. bay. St. E. B. r. d. Rh.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif, Teil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1903.

Mit Gültigkeit ab 20. März 1913 wird die Abteilung für Schleifholz, wie folgt, ergänzt:

Von	nach Wangen (Allgäu)	
	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Hochzirl . . .	0,82	1,03
Hötting . . .	0,90	0,98
Reith . . .	0,77	0,97
Scharnitz . .	0,66	0,85
Seefeld . . .	0,75	0,95

München, den 25. Februar 1913. (661)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 werden nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Für 100 kg in Pfennigen:

Zwischen	Ausnahmetarif 1			
	Frachtgüter aller Art			
	Bremen	Hamburg Hgbf.-Wilhelmsburg	Stettin	Rostock
	5 t	5 t	5 t	5 t
Falkenau a. d Eger	407	400	365	409

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 22. Februar 1913. (631)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. März 1913 tritt ein Nachtrag 25 in Kraft. Er enthält u. a.

a) Änderungen der Sonderbestimmungen und Zuschlagsfrachten für die Bahnhöfe in Frankfurt (Main), erst gültig vom 1. April 1913,

b) Änderungen der Zuschlagsfrachten für die Nebenbahn Amstetten-Laichingen, erst gültig vom 1. Mai 1913; für Wagenladungen wird die Zuschlagsfracht auf 4 ₰ für 100 kg erhöht, dagegen die Rollschemelgebühr aufgehoben.

Berlin, den 25. Februar 1913. (645)
Königliche Eisenbahndirektion.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien). Frachtbegünstigung für die Große Kunstausstellung in Stuttgart vom 1. Mai bis 15. Oktober 1913.

Für die Rückbeförderung der auf vorgenannter Ausstellung ausgestellten und unverkauft, unvertauscht oder unverlost gebliebenen Gegenstände wird auf den deutschen und belgischen Bahnstrecken Frachtfreiheit bewilligt, wenn die Gegenstände innerhalb acht Wochen nach Schluß der Ausstellung nach den ursprünglichen Versandorten aufgeliefert werden und im übrigen die üblichen Bedingungen für Frachtbegünstigungen bei Ausstellungen erfüllt sind.

Auf den Strecken der französischen Nordbahn wird die Frachtbegünstigung nur für die Rückbeförderung der auf dem Hin- und Rückwege als Eilgut aufgelieferten Gegenstände gewährt.

Cöln, den 24. Februar 1913. (660)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr,
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 15. Mai d. J. treten nachbezeichnete berichtigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 A (Petroleum, gereinigt) in Kraft, womit Frachterhöhungen verbunden sind.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 25. Februar 1913. (647)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 15. März 1913 tritt folgender neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 3 B Malz unter den in diesem Ausnahmetarif enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Von Bubentsch nach Bojanowo 179 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 25. Februar 1913. (648)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2 (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 5. März 1913 wird in dem Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung für die Stationsverbindung Hann. Münden-Schöningen Stb. ein Frachtsatz von 35 ₰ für 100 kg eingeführt.

Cassel, den 24. Februar 1913. (650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 werden die Stationen Culm (Reuß), Kayna, Leumnitz, Pölzig, Söllmnitz, Spora, Trebnitz (Reuß), Wernsdorf (Reuß), Wittgendorf Kr. Zeitz, und Zipsendorf der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn in den Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig werden die Namen der im Tarif bereits enthaltenen Stationen
Reick in „Dresden-Reick" und
Erlau in „Erlau (Sa.)"
geändert.

Die Sätze werden im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 25. Februar 1913. (649)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Tierverkehr.

Am 1. März d. J. werden die Bahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. geschlossen. Dafür wird ein neuer Bahnhof mit der Bezeichnung Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen, der nur dem Frachtgut- und Tierverkehr dient. Der Frachtberechnung werden bis auf weiteres die zurzeit für Osnabrück Bremer Bhf. und Hannov. Bhf. bestehenden Frachtsätze zugrunde gelegt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 23. Februar 1913. (651)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Tarif Teil II, Heft A (Kilometerzeiger), Gütertarif, Teil II, Hefte 1, 2, 3 u. 4.

Am 15. März 1913 wird die Station Außig Expositur k. k. St. B. für Güter in Wagenladungen des österreichischen Vereins für chemische und metallurgische Produktion in Außig a. E. in dem Umfange einbezogen, in dem für Außig-Nordwestbahnhof oder Außig-Staatsbahnhof Frachtsätze bestehen. Der Frachtberechnung sind die jeweils billigeren der für Außig-Nordwestbahnhof oder Außig-Staatsbahnhof vorgesehenen direkten Frachtsätze und der Entfernungsberechnung die kürzeren der für genannte Abfertigungsstellen im Kilometerzeiger enthaltenen Entfernungen zugrunde zu legen.

Dresden, am 26. Februar 1913. (652)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr. (Bayern r. d. Rh. — Österreich südl. d. D.)

Tarif Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1913 erhöht sich der Frachtsatz Hof Hbf.-Grein (Bad Kreuzen) von 135 auf 138 ₰. Der Stationsname „Konkordiahütte" wurde in Tänneck abgeändert.

München, den 24. Februar 1913. (653)
Tarifamt d. K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Ab 1. Mai 1913 werden die Wagenladungsfrachtsätze der Stationen Laichingen, Machtolsheim, Merklingen, Nellingen und Oppingen erhöht.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 24. Februar 1913. (654)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Ungarn.

In den Tarifheften 3 und 4 wird auf Seite 16 unter Ziffer 5 „Bahnhofs- und Abfertigungsverhältnisse in Hamburg" mit dem 31. März 1913 der Absatz aufgehoben, wonach jeder Wagenladung für Hamburg eine Abschrift des Frachtbriefes für die zollamtliche Abfertigung beizugeben ist.

Altona, den 24. Februar 1913. (671)
Königliche Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup und Saßnitz Trälleborg.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 bis zum 31. Dezember 1913 wird ein Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch von schwedischen und norwegischen nach deutschen Stationen eingeführt. Er gilt nur bei Sendungen zum Verbrauch im Deutschen Reich und im Großherzogtum Luxemburg.

Nähere Auskunft erteilt bis zum Erscheinen des Tarifs unser Verkehrsbureau.

Altona, den 26. Februar 1913. (672)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-mitteldeutsch - sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird die Station Sehma der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Ferner wird die Station Elbing-Roßwiesen als Empfangsstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 s des Heftes 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 27. Februar 1913 (673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913, soweit Erhöhungen eintreten, vom 1. Mai 1913 werden die Frachtsätze nach einigen Stationen geändert und einzelne Frachtsätze berichtigt.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen; auch gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft.

Breslau, den 26. Februar 1913. (674)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Ziffer 10 der Artikel „Kieserit in Blöcken" aufgenommen. Unter „Geltungsbereich" wird hinter Ziffer 8 nachgetragen: „und 10".

Schwerin, den 24. Februar 1913. (675)
Großherzogliche General - Eisenbahndirektion.

Güterverkehr mit Leipzig.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 93 vom 30. November 1912 auf Seite 1484 wird noch besonders darauf hingewiesen, daß der Hauptbahnhof in Leipzig lediglich dem Personen-Gepäck- und Expreßgutverkehr dient und daß für den Güterverkehr in Leipzig keine Änderungen eingetreten sind. Vergl. auch die amtliche Mitteilung der Geschäftsführenden Verwaltung in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 9 vom 1. Februar 1913 auf Seite 164, in der bereits hervorgehoben worden ist, daß der Dresdner Bahnhof unter der bisherigen Bezeichnung „Leipzig Dresdn. Bf." auch fernerhin dem Güterverkehr dient.

Dresden, am 24. Februar 1913. (635)
Kgl. Gen.-Dir d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird für phosphorsaures Natron in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder hierfür zahlend ab Utikon nach Basel Bad. Stb. ein Ausnahmefrachtsatz von 57 Centimes für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 24. Februar 1913. (643)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Gütertarife, Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1911; Heft 7, vom 1. Januar 1912; Heft 12, vom 1. April 1912.

1. Mit Gültigkeit vom 16. März 1913 wird die Station Würzburg-Zell in den Ausnahmetarif 91 Abt. B einbezogen. Die Bildung der Frachtsätze erfolgt durch Anstoß von 3 ₰ an die Frachtsätze für Würzburg Hbf.

2. Im Ausschreiben Vereinszeitung Nr. 10 (1913) ist statt „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) gereinigt" zu setzen: „Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) ausgenommen Rohbenzin".

München, den 25. Februar 1913. (636)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908.

Die in Abschnitt A, Abteilung III für Stammholz (Rundholz) bis zu 2,5 m Länge enthaltenen Frachtsätze treten mit 30. April 1913 außer Kraft.

München, den 25. Februar 1913. (637)
Tarifamt der K. bay. St. E. B. r. d. Rh.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Änderung der Anwendungsbestimmungen für die Ausnahmetarife im Rückvergütungswege für den Verkehr mit Hamburg, Harburg und Lübeck sowie der Bestimmungen für den Verkehr mit Holeschowitz-Umschlag, Melnik-Umschlag bzw. Karolinenthal-Hafen.

In dem vom 1. Januar 1913 gültigen Nachtrag V zum Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich ist auf Seite 106 im Abschnitt IX (Änderung und Ergänzung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege für den Verkehr mit Hamburg, Harburg und Lübeck, Ergänzung der Anwendungsbestimmungen) der zweite Absatz: „Diese Eintragungen . . . . . . zu geschehen" zu streichen.

Desgleichen ist auf Seite 107 des Nachtrages V im Abschnitt X (Änderung und Ergänzung der Bestimmungen für den Verkehr mit Holeschowitz-Umschlag und Melnik-Umschlag) sowie im Abschnitt XI (Änderung und Ergänzung der Bestimmungen für den Verkehr mit Karolinenthal-Hafen) der letzte Absatz des Punktes (6): „Diese Eintragungen . . . . bestätigen zu lassen." zu streichen.

Wien, am 18. Februar 1913. (630)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

a) Vom 1. März dieses Jahres ab wird für rohe Kalksteine in Wagenladungen von Ebersgöns nach Oberkleen ein Ausnahmetarif von 4 ₰ für 100 kg eingeführt.

b) Vom 1. Mai dieses Jahres ab werden im Verkehr von und nach unseren Stationen Güter- und Tiersendungen auf dem Staatsbahnhofe Butzbach weder angenommen noch ausgeliefert. Dem Verkehr des Ortes Butzbach mit unseren Binnen-Stationen dient dann nur noch der Bahnhof Butzbach-Ost. Die unmittelbar neben dem Staatsbahnhof Butzbach gelegenen Anlagen unserer Nebenbahn haben die Bahnhofs-Bezeichnung „Butzbach-West" erhalten. Die in unserem Tarif vorgesehenen Entfernungen und Sätze für Butzbach-Staatsbahnhof gelten künftig für Butzbach-West. Sendungen zwischen unseren Stationen und den Anschlüssen an den Staatsbahnhof Butzbach oder den Lagerplätzen auf diesem Bahnhof werden zwischen Butzbach-West und Anschluß oder Lagerplatz gegen eine Gebühr von 1,50 ℳ für jeden beladenen Wagen überführt. — Auskunft erteilen die Dienststellen.

Butzbach, den 25. Februar 1913. (638)
Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

4. Personen- und Güterverkehr.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Mai d. J. wird für unsere Nebenbahnen Amstetten-Gerstetten, Amstetten-Laichingen, Ebingen-Onstmettingen, Gaildorf-Untergröningen, Jagstfeld-Ohrnberg, Nürtingen-Neuffen und Vaihingen-Enzweihingen ein neuer Tarif eingeführt, durch den der Tarif vom 1. Mai 1907 nebst Nachträgen ersetzt wird. Der Tarif kann zum Preise von 1 ℳ von unserer Verkehrskontrolle bezogen werden.

Stuttgart, den 27. Februar 1913. (668)
Direktion.

Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Mai d. J. wird ein neuer Tarif für die Nebenbahnen unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Juli 1903 mit Ausnahme für den Verkehr nach und von den Stationen Erstein-Bahnhof, Erstein-Stadt und Erstein-Zuckerfabrik, für welche der Tarif vom 1. Juli 1903 bis auf weiteres seine Gültigkeit behält, in Kraft gesetzt.

Über den neuen Tarif, der neben Ergänzungen der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen und der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung einerseits Ermäßigungen und Erleichterungen im Personen- und Güterverkehr, andererseits aber auch Preiserhöhungen enthält, erteilt die Direktion auf Anfrage nähere Auskunft. Vom 1. April d. J. ist er durch Vermittlung unserer Stationen käuflich zu beziehen.

Straßburg, den 25. Februar 1913. (659)
Die Direktion.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäcktarif, gültig vom 1. Juni 1908.

Am 1. Mai d. J. tritt der fünfte Nachtrag in Kraft, durch den neue Tarifsätze und Wegevorschriften eingeführt und die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze im Verkehr mit Thun und den darüber hinaus gelegenen Stationen erhöht werden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 26. Februar 1913. (669)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nordseebäderverkehr.
Nordfriesische Inseln.)

Am 1. Mai d. J. erscheint eine Neuausgabe des Tarifs. Die Fahrpreise für den Verkehr mit Wyk — mit Ausnahme des nur über Bremerhaven-Wilhelmshaven

gültigen Verkehrs — erhöhen sich vom genannten Tage ab um je 0,20 ℳ in der 1. bis 3. Klasse und um 0,10 ℳ in der 4. Klasse. Im Verkehr mit Westerland scheidet der Weg über Wyk-Hörnum künftig aus. Einzelne ungangbare Verbindungen sind in den Tarif nicht wieder aufgenommen worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 26. Februar 1913. (655)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai 1913 werden die bestehenden Sonderzugrückfahrkarten von Landsberg (Warthe) nach Loppow, Dühringshof und Döllensradung wegen ungenügender Benutzung aufgehoben.

Bromberg, den 20. Februar 1913. (656)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung von Telegraphenbaumaterialien nämlich: 1410 Abspannkonsole, 400 Kreuzungskonsole, 4800 Isolatorenträger, 2900 Ankerhaken, 467 750 kg verzinkter Eisendraht, 18 100 kg isolierter Draht, 2900 kg Kupferdraht, 3700 Porzellanisolatoren Nr. 2 und 3, 2300 gebogene Schraubenstützen Nr. 2 und 3, 46 880 gerade Schraubenstützen, 19 000 Doppelstützen, 5400 Kabelmerkzeichen, 10 700 Strebenschrauben, 900 Einführungstüllen, 111 700 Meter Telegraphenkabel, 1290 kg Isolierband, 5550 Richtungspfeile, 1670 kg Quecksilber, 1500 Kupferhülsen, 14 500 Leitungsklemmen, 6400 m Leitungskanäle, 100 Blitzschutzvorrichtungen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg, Stettin. Lieferzeit: Mai 1913 bis September 1914.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 19. März 1913, vormittags 11 Uhr, an das Zentralbureau der Eisenbahndirektion Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, Proben bis spätestens 19. März 1913 porto- und bestellgeldfrei an die Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte in Berlin, Hamburger Bahnhof, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagfrist bis 25. April 1913.

Berlin, den 22. Februar 1913. (676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 200 000 kg Holzkohlen in 4 Losen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. März 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 24. März 1913 an das Königliche Werkstättenamt Berlin 1 am Markgrafendamm — Station Berlin Schlesischer Bahnhof — einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 27. März 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 19. April 1913.

Berlin, den 24. Februar 1913. (657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für 1913 an 1000 t Knorpelbraunkohlen ist Termin am 10. März 1913, vormittags 11 Uhr, bei der Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zu Grunde liegenden Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 31. März 1913.

Erfurt, den 22. Februar 1913. (658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Neubau des Beamtenwohnhauses am Volksgarten zu Saarbrücken soll die Ausführung der Schreinerarbeiten, umfassend

rd. 900 qm Fußböden,
180,00 m Fußleisten,
3 Eingangstüren,
rd. 40 Zimmertüren usw.

einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 24. Februar ab im Neubau-Bureau Ecke Sophien- und St. Johannerstraße, Zimmer 14, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Schreinerarbeiten für das Beamtenwohngebäude am Volksgarten zu Saarbrücken bis zum 11. März 1913, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 18. März 1913.

Saarbrücken, 20. Februar 1913. (640)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Geräten und zwar: Werkzeuge für die Bahnhöfe und Bahnmeistereien, Blechwaren, Kannen, Lampen, Laternen, Zink- und Emaillewaren, Signalhörner, Signalpfeifen, Brustleder für Schaffnerlaternen, Patronentaschen, Meißel, Schraubenschlüssel für den Oberbau, Schienen- und Schwellenbohrer, Laternenstützen, Petroleumkocher, Kleistertöpfe, Fackelbehälter, Wasserflaschen, Trinkgläser, Tintenfässer, Bettdeckenbezüge, Kopfkissenbezüge, Bettücher und Handtücher.

Die Verdingungsunterlagen — Angebotbogen und besondere Bedingungen — können in dem Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrükken, Zimmer Nr. 118, eingesehen oder von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Geräten" bis zum 22. März d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an uns einzusenden. Die Probestücke sind zu derselben Zeit an die in § 5 der besonderen Bedingungen genannte Dienststelle zu senden.

Ende der Zuschlagsfrist ist der 14. April d. J.

Saarbrücken, 24. Februar 1913. (641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 3 Gleiswagen von 60 000 kg Tragfähigkeit und 13 m Länge sowie einer Fuhrwerkswage von 15 000 kg Tragfähigkeit und 6 m Länge.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 11. März 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 25. März 1913.

Verdingungsunterlagen werden gegen 1 ℳ bis 5. März 1913 abgegeben vom Centralbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr. 292. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung (ohne Bestellgeld, nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, 24. Februar 1913. (639)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden Oberbaumaterialien — etwa 1600 t — sowie folgende gebrauchte, noch verwendbare Materialien und zwar 100 t Eisenschienen C, 100 t Stahlschienen C, 20 t Unterlagsplatten und 104 t Stahllaschen werden dem Verkauf ausgesetzt.

Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 12. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt. Die Bieter bleiben bis zum 2. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 19. Februar 1913. (670)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verkauf von
1 870 000 kg Ölgasteer und
323 000 kg Kohlenwasserstoff
in 3 Losen von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Die Abnahmefrist ist in den dem Angebotbogen beiliegenden besonderen Bedingungen angegeben.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. März 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion — Zimmer 257 — in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen oder abzugeben.

Angebotbogen und Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 05 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1913.

Berlin, den 23. Februar 1913. (642)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 18. | 5. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836—1896.

Unter vorstehendem Titel hat Dr. phil. H. Dröll in Heidelberg ein Buch erscheinen lassen, das bei der Kritik eine sehr beifällige Aufnahme gefunden hat*). Schon im Juli v. J. begrüßte es die „Nordd. Allgem. Ztg." als einen sehr schätzenswerten Beitrag zur Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens und bezeichnete des Verfassers Darstellung der Entwicklung bis zum Abschluß der Eisenbahngemeinschaft zwischen Preußen und Hessen als eine für den Gegenstand geradezu grundlegende Arbeit**).

An einem derartigen Werke darf auch die Vereinszeitung nicht vorübergehen, um so weniger, weil das Buch gerade für Eisenbahnfachkreise hochinteressante Gesichtspunkte enthält, auf die in den bisherigen kurzen Besprechungen nicht hingewiesen worden ist.

Das Dröllsche Buch ist, wie es mir scheinen will, nicht frei von einer gewissen wehmütigen Stimmung, daß das hessische Eisenbahnwesen sich so wie es jetzt ist, gestaltet hat, ja, wie der Verfasser selbst zugibt, hat gestalten müssen. Bei aller Unparteilichkeit der Darstellung, die auch ich dem Verfasser gern bezeuge, bleibt doch das ceterum censeo: früher war es in Hessen doch anders. Das kommt schon in der Vorrede zum Ausdruck. Ich will nicht darauf hinweisen, daß die Bezugnahme auf die „historische" Mainlinie als Schauplatz eines langen wechselvollen Kampfes keine besonders glückliche ist, weil geschichtlich die sog. Mainlinie erst 1866 gezogen, 1870/71 aber schon wieder überbrückt wurde, ich möchte nur die Worte der Vorrede anführen, in denen das Ergebnis jenes Kampfes zusammengefaßt wird: „Nur Staatsbetriebe sind es, die allein auf dem Kampfplatz bleiben, nominell selbständig, tatsächlich aber, wenn auch graduell verschieden, bedingungslos beherrscht von der Politik des Stärkeren. Sie vergleichen sich, auf daß keiner dem andern den Verkehr abjage. Was sie aber nicht vergleichen können, das sind ihre Lebensinteressen. Sie reichen bei dem Stärkeren über die Grenzen hinaus, die dem Schwächeren gesteckt sind. Hier geht ein stiller Kampf weiter, ein Kampf nicht gegen den Stärkeren selbst, sondern, und darin liegt das Trostlose, gegen die Entwicklung, die er trägt und tragen kann. Seine Entscheidung birgt die Zukunft." Man mag es dem Verfasser wohl zugute halten, wenn die Wendung, die die Eisenbahnverhältnisse in Hessen genommen haben, vielleicht seinen innersten Herzenswünschen nicht ganz entspricht.

Dies vorausgeschickt, wende ich mich dem Werke selbst zu. Es zeugt von großem Fleiße, umfassender Beherrschung des Stoffes und klarer Urteilskraft. Die von der verkehrsgeographischen Lage des Großherzogtums Hessen handelnde Einleitung wäre wohl dahin zu ergänzen, daß das Jahr 1866 nicht nur das sog. Hinterland von Hessen getrennt hat, sondern daß ihm als Ausgleich Teile des ehemaligen Herzogtums Nassau und von Kurhessen das Bad Nauheim mit Umgebung zugewiesen sind, das unter hessischer Herrschaft zu ungewohnter Blüte und internationaler Bedeutung auch im Eisenbahnverkehr emporgebracht ist.

Bekanntlich ist in Deutschland von Anbeginn des Eisenbahnbaus die Frage, ob Staats- oder Privatbetrieb, eine vielumstrittene gewesen. Während man z. B. zu Beginn der 1830er Jahre in Kurhessen die Ansicht vertrat, daß Eisenbahnen nur mit Privatkapital gebaut werden könnten, eine Ansicht, die sich wohl darauf stützte, daß es Privatgesellschaften waren, die in Preußen die ersten großen Eisenbahnpläne zur Ausführung brachten, waren die süddeutschen Staaten: Bayern, Württemberg, Baden von vornherein zum Staatsbahnsystem gekommen, auch Kur-

*) Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836—1896. Ein Beitrag zur Geschichte des deutschen Eisenbahnwesens von Dr. phil. H. Dröll. Leipzig, Verlag von Duncker u. Humblot 1912. Preis broschiert 12 *M*.

**) Weitere gleich günstige Besprechungen finden sich in den „Hessischen Blättern" von Dr. B—O. (Braeuning-Octavio) und in der Novembernummer der „Deutschen Literaturzeitung" von Dr. Karl Kumpmann-Bonn. Letzterer bedauert nur, daß von den Persönlichkeiten, die hinter der Entwicklung gestanden haben, der Leser nur wenig erfahre.

hessen, dessen erste Eisenbahn zwar eine Privatbahn war, die hessische Nordbahn, ging nach längerem Schwanken und Kämpfen mit den Landständen zum Staatsbahnbau über, und namentlich die hier besonders interessierende Main-Weserbahn wurde mit den beteiligten Staaten Frankfurt und Großherzogtum Hessen, vorwiegend auf Betreiben des letzteren, als Staatsbahn gebaut. Allerdings war, wie in dem Buche übersichtlich dargelegt wird, auch in Hessen — als solches werde ich das Großherzogtum Hessen bezeichnen — ursprünglich die Strömung für Privatbahnen gewesen, in Darmstadt, Mainz und anderen Orten hatten sich Gesellschaften gebildet und Geldmittel zusammengebracht, ja einzelne Private waren um Bahnbaugenehmigung eingekommen, so für den Bau einer linksmainischen Eisenbahn Frankfurt-Mainz. Diesen wurde die Genehmigung versagt, weil man das Zustandekommen derartiger Unternehmungen von den Vermögensverhältnissen, dem Leben oder Tod einer einzelnen Person nicht abhängig machen wollte, daneben aber nach Vorkommnissen anderwärts, den Handel mit noch nicht eingezahlten künstlich getriebenen Aktien fürchtete, deren Unternehmen ohne Grundlage waren und zusammenbrachen. Man hielt aber an einem Aktienbau fest, genehmigte auch, trotz vielfachen Widerspruchs, für das hessische Gebiet den Bau der Taunuseisenbahn — Frankfurt-Kastel (Mainz)-Biebrich-Wiesbaden — und blieb im übrigen bei der Ansicht, daß ein Aktienunternehmen das Wünschenswerte sei. Es hatte sich auch in dieser Richtung mächtig in Hessen geregt, eine Aktiengesellschaft hatte sogar eine Monopolstellung für sich beantragt, auswärtige Geldhilfe hatte man abgelehnt, hessische Bahnen sollten nur von hessischem Gelde gebaut werden. Glücklicherweise war die Regierung rechtzeitig mit dem Hinweis eingeschritten, daß ein in sich abgeschlossenes hessisches Bahnnetz die Verkehrsfreiheit gefährde, und als der Begeisterung unter dem Einflusse Frankfurter Bankhäuser bald Ernüchterung folgte und die Frage der Ertragsfähigkeit näher geprüft, auch diejenige der Staatsgarantie aufgeworfen wurde, der aber die Regierung ganz abgeneigt war, wurde diese mehr oder weniger dazu gedrängt, auf Staatskosten zu bauen. Es handelte sich zunächst um eine Eisenbahn Frankfurt-Darmstadt-Heidelberg und Mannheim, die spätere Main-Neckarbahn. Schon unterm 10. Januar 1838 war zwischen Baden, Hessen und Frankfurt ein Vertrag zustande gekommen, der den Bau einer solchen Bahn, wenn auch in etwas anderer Richtung und damals noch auf Privatkosten zum Gegenstande hatte, mit einem Anschlusse an die Taunusbahn. Nach längeren Verhandlungen und da Baden drängte, hatte man der Bahnbaugesellschaft eine letzte vierwöchige Erklärungsfrist gesetzt, und nach nochmaligen Verhandlungen löste sich die Gesellschaft am 28. Dezember 1841 auf. So wurde also für Hessen der Eisenbahnbau auf Staatskosten beschlossen, was alsbald zu einem den Kammern vorzulegenden Gesetzentwurf führte des Inhalts:

> „Der Bau der Hauptlinien der Eisenbahnen im Großherzogtum wird auf Staatskosten ausgeführt und der Betrieb auf Rechnung der Staatskasse verwaltet. — Zu Lokalbahnen werden Konzessionen an Private erteilt, denen der Betrieb unter Oberaufsicht des Staates überlassen bleibt.“

Dieser Entwickelungsgang des ersten Jahrzehnts wird im ersten Abschnitt des Buches übersichtlich geschildert. Als Staatsbahn wurde die Main-Neckarbahn im vertraglichen Einvernehmen mit Baden und Frankfurt gebaut und am 1. August 1846 eröffnet. Da man von vornherein eine Linie von Norden nach Süden zu bauen wünschte, war die Fortsetzung der Main-Neckarbahn über Frankfurt hinaus in erster Linie ins Auge gefaßt. Allein in Kurhessen war, nachdem schon früh für Eisenwegebau, wie man es nannte, rege gewirkt worden war, mit dem erstmaligen Rücktritt des Ministers Hassenpflug ein völliger Stillstand eingetreten. Ein durch das Ministerium dem Verein für Eisenwegebau mitgeteilter höchster Beschluß vom 24. Oktober 1838 hatte allen Vorarbeiten ein jähes Ende bereitet. Es scheint, daß man die Politik hineinspielen ließ und die Eisenbahnen als eine Schöpfung der liberalen Gegenparteien betrachtete. Erst mehrere Jahre später wurden unter Preußens Einfluß die Verhandlungen wieder aufgenommen, die endlich zum Vertrage vom 6. Februar 1845 zwischen Kurhessen, Hessen und Frankfurt führten, der den Bau der Main-Weserbahn festsetzte. Ich habe diese Bemerkungen hier einfügen zu sollen geglaubt, weil sie geeignet sind, die Dröllsche Darstellung zu ergänzen. Übrigens hätte man in Hessen, wie in dem Buche treffend dargestellt, den Abschluß des Vertrages nicht abgewartet, sondern wäre selbständig mit dem Bau des auf Hessen fallenden Teiles der Main-Weserbahn vorgegangen. Man dachte sich eben die Linie von Heidelberg bis Gießen als eine zusammenhängende, doch hielt es beim Widerspruch Frankfurts schwer, dortselbst die Verbindung beider Linien herzustellen.

Der Wunsch, die Main-Weserbahn in den Main-Neckarbahnhof zu führen, oder wenigstens ihren Bahnhof neben den letzteren zu legen, wurde nicht erfüllt, so daß der Übergang unbequem war, wenn auch die Entfernungsangabe von 2 km auf einem Schreibfehler beruhen dürfte.

Von Interesse ist, daß die Verwaltung sowohl der Main-Neckar-, wie der Main-Weserbahn unter die drei beteiligten Staaten geteilt war, bei der letzteren dergestalt, daß die Vorstände der drei gesonderten Orts- (staatlichen) Verwaltungen von Zeit zu Zeit zusammentraten und dann die Direktion bildeten. Ferner, daß es längerer Verhandlungen bedurfte, bis Baden, das, kurzsichtig genug, eine Spurbreite von 1,6 m angenommen hatte, sein Einverständnis dazu gab, daß bei der Main-Neckarbahn die Vollspur 1,435 m (in dem Buche die preußische genannt) zur Anwendung gelangte. Es hat später für den Umbau seiner Linien auf Vollspur hohe Kosten aufwenden müssen. Anderseits ist es Baden gewesen, das zuerst die vierte Wagenklasse einführte, die man aber wegen der finanziellen Wirkungen trotz des durch soziale Gründe bestimmten Widerspruchs der Landstände später wieder aufhob. Bekanntlich hat sich Baden bei der deutschen Personentarifreform zur Wiedereinführung der vierten Klasse nicht verstehen können und es vorgezogen, eine zweite, ermäßigte, dritte Wagenklasse einzuführen, hat aber inzwischen diese doch in eine vierte umgewandelt.

Die dritte auf Grund des erwähnten Gesetzes in Angriff genommene Staatsbahn war diejenige von Frankfurt nach Offenbach, über deren Bau zwischen den Staaten Hessen und Freie Stadt Frankfurt ein Vertrag vereinbart war. Allein Frankfurt, den Wettbewerb der aufblühenden Stadt Offenbach fürchtend, verzögerte den Bau und erst als Hessen drohte, es lasse auf der Main-Neckarbahn nicht eher den Güterverkehr zu, bis die Offenbacher Bahn vollendet sei, bequemte es sich zum Bau, der im August 1847 fertig wurde. Das Buch schildert in geradezu ergötzlicher Weise, wie Frankfurt wegen der Tarifbildung Schwierigkeiten machte, wie Offenbach mit einer Revolte drohte, als es von der Höhe der Tarife Kenntnis erhielt, wie man dann die Offenbacher Güter in Frankfurt aufgab und abholte, wodurch der Verkehr der Main-Neckarbahnstation Frankfurt eine ihre Leistungsfähigkeit übersteigende Höhe erreichte, wie man sich schließlich in Offenbach dadurch half, daß man den dreistündigen Landweg nach der Main-Neckarbahnstation Langen nicht scheute und den Landwegetransport so verbilligte, daß es lohnend wurde, Langen als Anfangs- und Endpunkt des Güterverkehrs für Offenbach zu behandeln. Die Beschreibung dieser Vorgänge gibt zugleich ein anschauliches Bild von der kurzsichtigen Kirchturmspolitik, die man in der Anfangszeit der Eisenbahnen in Hessen und Frankfurt betrieb.

Allein der gesetzlich festgelegte Grundsatz, alle Hauptbahnen als Staatsbahnen zu bauen, erwies sich bald als undurchführbar. Von den drei hessischen Provinzen hatten zwar Oberhessen und Starkenburg Staatsbahnen erhalten, die dritte aber, Rheinhessen, entbehrte noch jeder Eisenbahn, abgesehen von der Station, die man der Taunusbahn in der kleinen rechtsrheinischen hessischen Enklave bei Kastel, gegenüber von Mainz eingeräumt hatte. Der Bau einer Linie von Darmstadt nach Mainz auf Staatskosten wurde abgelehnt, weil der Bau der Main-Neckarbahn und Main-Weserbahn die Staatsschuld erheblich vermehrt habe. Mainz aber lief Gefahr, von andern Rheinstädten, die Eisenbahnen

genossen und von den auf beiden Seiten entstehenden Eisenbahnen überflügelt und schwer geschädigt zu werden. Dröll stellt nun anschaulich dar, wie sich eine Eisenbahngesellschaft unter dem Namen Hessische Ludwigseisenbahngesellschaft bildete, die von Mainz rheinaufwärts über Worms in der Richtung auf Ludwigshafen bauen wollte, wobei Bayern sich entgegenkommend bewies. Die hessische Konzession wurde unterm 25. August 1845 erteilt, es bedurfte freilich noch langwieriger Verhandlungen mit den Festungs- und Strombaubehörden, sodaß erst im Frühjahr 1848 mit dem Bahnbau begonnen und zunächst das erforderliche Gelände erworben werden konnte. Nun aber entstanden Schwierigkeiten finanzieller Art. Das Übermaß von Bahnbauten, das in dieser Zeit den Geldmarkt überanstrengt hatte, äußerte seine nachteilige Wirkung. Die hessischen Ludwigsbahn-Aktien hatten sich zwar noch am längsten halten können, die Teilzahlungen waren pünktlich eingegangen, aber das überall vorhandene Mißtrauen ließ befürchten, daß die außerhalb Hessens wohnenden Aktionäre die Auflösung der Gesellschaft durchsetzen könnten. Um dies zu verhindern, mußte man die Mehrheit der Aktien zu erhalten suchen. Zu diesem Behufe bildete sich in Mainz ein Komitee, das in einem Aufrufe an den Bürgersinn und Patriotismus appellierte und zu Aktienankäufen aufforderte mit dem Erfolge, daß bald für 2,6 Millionen Gulden Aktien, die erforderliche Mehrheit, im Besitze von Mainzer Bürgern waren. Aber auch jetzt noch häuften sich die Hindernisse. Für die Fortsetzung der Eisenbahn über Worms hinaus hatte sich in Frankenthal eine Aktiengesellschaft gebildet, die sich aber einen Tag vor der entscheidenden Generalversammlung der hessischen Ludwigsbahn auflöste und Abgeordnete nach Mainz schickte, um auch deren Unternehmen zu Fall zu bringen. Es gelang jedoch, es nach langen Verhandlungen über Wasser zu halten, indessen war damit die Geldnot noch nicht behoben. Ein Antrag auf staatliche Zinsgarantie wurde verworfen, ebenso ein solcher auf Übernahme der Bahn durch den Staat, der Landtag verhielt sich der Aktiengesellschaft gegnüber ablehnend, man verwies auf die in den Revolutionsjahren 1848/49 vielerorts eingetretenen Geschäftsstockungen und lehnte aus grundsätzlichen Bedenken ab, sonst könne in Zukunft jede bankerotte Zuckerfabrik eine Staatsunterstützung verlangen. Ohne zu bedenken, daß man den Staatseisenbahnbau für Hauptbahnen gesetzlich festgelegt hatte, meinte man, wohin es kommen solle, wenn jeder Landesteil eine Staatsbahn verlange. Endlich kam eine Vereinbarung zustande, nach der der hessische Staat eine größere Anzahl neugeschaffener Aktien übernahm, die Einzahlungen wie die andern Aktionäre leisten, an den Erträgnissen aber erst beteiligt werden sollte, wenn diese 4 % übersteigen würden. Die erste Kammer, die nunmehr ihrerseits Widerspruch erhob, fügte sich und da Bayern auch seinerseits auf Fertigstellung drängte, konnte nun der Bau so gefördert werden, daß im November 1853 die ganze Bahn Mainz-Worms zum Anschluß an die pfälzische Strecke nach Ludwigshafen eröffnet wurde.

Ich habe mich bei dieser im ersten Abschnitt des Buches dargestellten Geschichte des Baues der ersten hessischen Eisenbahnen etwas länger aufgehalten, weil sie die Grundlage bilden, auf der sich die Erweiterung des Eisenbahnnetzes und die weitere hessische Eisenbahnpolitik entwickelt hat. Von dem Grundsatze reiner Staatsbahnen hatte man schon von Anfang an abweichen müssen. Die Provinzen Oberhessen und Starkenburg hatten Staatsbahnen, die Provinz Rheinhessen eine Privatbahn. Daß letzteres eintrat, war übrigens auch politischen Gründen zuzuschreiben, man dachte an die Möglichkeit eines Krieges mit Frankreich und wollte deshalb auf dem linken Rheinufer keine Staatsbahn zulassen, eine Erwägung, die bei dem Kleinstaate Hessen eines gewissen komischen Beigeschmacks nicht entbehrt. Allein man steckte noch in den Kinderschuhen des Eisenbahnwesens, in einer Zeit, in der man noch vertraglich festlegen mußte, daß anschließende Bahnen in gleicher Spurweite gebaut werden sollten, wie die eigenen.

Der zweite Abschnitt des Buches umfaßt die Zeit von 1854 bis 1868 und trägt die Überschrift: „Die Entstehung der Eisenbahnverbände“. Getrennt nach Staatsbahnen und hessischer Ludwigsbahn behandelt er übersichtlich und fesselnd die Einfügung der erbauten Eisenbahnen in das deutsche Eisenbahnnetz und seine Verkehre. Am wenigsten Schwierigkeiten bot die Herstellung direkter Beziehungen auf dem Gebiete des Personenverkehrs. Hier wurden durch Beitritt der Main-Neckar- und der Main-Weser-Bahn zum mitteldeutschen und westdeutschen Verband eine große Reihe wichtiger Verkehrsverbindungen hergestellt, die die Bedeutung dieser Linien für den direkten Personenverkehr darlegten, andererseits die Einnahmen günstig beeinflußten. Die Darstellung zeigt, wie rührig die hessischen Verwaltungen alle in Betracht kommenden, durch bestehende Eisenbahnen möglichen Verbindungen zu fördern bemüht waren. Auch die Grenzen des Güterverkehrs waren, wenn man von dem rheinischen Verbandsverkehr absieht, im wesentlichen durch die genannten Verbände bestimmt und er lieferte erfreuliche Einnahmen. Auf Konkurrenzkämpfe ließ sich die Main-Neckar-Bahn nicht ein, die ihr gewissermaßen von Natur zukommenden Verbandstransporte in Verbindung mit einem regen Lokalverkehre, sicherten ihr genügende Erträgnisse. Die bis auf 6,71 % im Jahre 1868 gestiegene Rente bot neben der Verzinsung des Anlagekapitals einen stetigen Abtrag. Auch die im übrigen ziemlich unglücklich gestellte Offenbacher Lokalbahn erhielt einen erwünschten Aufschwung durch einen Anschluß im Westen, indem ein Staatsvertrag vom 30. November 1865 zwischen Frankfurt und Hessen neben dem gleichzeitigen Bau eines zweiten Gleises die Herstellung von Verbindungen an einer neuen Station der Main-Neckar-Bahn bei Luise brachte.

Von Interesse für Kenntnis der Entwickelung des Personenverkehrs in jener Periode ist die Tatsache, daß der erste Schnellzug auf der Main-Neckar-Bahn im Jahre 1853 eingelegt wurde, daß man erst später zu Schnellzugspreisen kam, daß erst 1862 ein zweiter Schnellzug und 1863 ein beschleunigter Nachtzug folgten. Die vierte Wagenklasse, die schon oben erwähnt wurde, war wieder beseitigt worden, was zur Folge hatte, daß namentlich im Nahverkehr viele frühere Reisende nicht etwa die dritte Klasse, sondern wieder die Landstraße aufsuchten, was wieder für die Einführung ermäßigter Rückfahrkarten und Zeitkarten bestimmend wurde. Es ist eine große Reihe interessanter Gesichtspunkte, die das Buch entrollt, sie alle aufzuführen, würde die Zwecke dieser Besprechung weit überschreiten, ich kann nur dringend das Studium des Buches selbst empfehlen. Dies gilt insbesondere von dem Kapitel, das die Entwickelung der hessischen Ludwigsbahn im großen Zeitabschnitt zum Gegenstande hat, die durch den Ausbau ihrer wichtigsten Linien Mainz-Bingen, Mainz-Frankfurt, Mainz-Aschaffenburg nicht nur das alte Moguntia zu einem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte am Rhein emporbrachte, sondern mit zielbewußter Hand durch Vereinbarungen mit den Nachbarbahnen den Verkehr über die neuen Linien zu leiten verstand, so daß die hessische Ludwigsbahn in die Reihe der größeren Privatbahnen einrückte und sich eine achtunggebietende Stellung errang.

Eingehende Mitteilungen über die Grundlagen der Verkehrsleitung und -Entwickelung, sowie reiche statistische Angaben über Beförderungsmengen und Erträgnisse vervollständigen das fesselnde Bild.

(Schluß folgt.)

Die hauptsächlichsten Änderungen des neuen Vereinswagenübereinkommens (VWÜ).

Die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat unter Berücksichtigung der durch die Beschlüsse der letztjährigen Vereinsversammlung nötig gewordenen Änderungen und Ergänzungen eine Neuauflage des Vereinswagenübereinkommens mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 herausgegeben. Die Bestimmungen, die sachliche Neuerungen gegenüber der bisherigen Ausgabe enthalten, sind im neuen Übereinkommen am Rande durch eine starke Linie gekennzeichnet. Es sind im wesentlichen folgende:

1. Übernahme von Wagen mit Stückgütern (§ 3 Abs. 3). a) Das die Übernahmepflicht bedingende Mindestgewicht der Ladung ist nicht mehr in Hundertteilen des Ladegewichts (bisher 20 %), sondern im Interesse der Vereinfachung und Einheitlichkeit in einer absoluten Zahl ausgedrückt worden, und zwar beträgt es für Frachtgut 2000 kg, für Eilgut 1500 kg; ist Eilgut und Frachtgut ausnahmsweise zusammengeladen, so gilt für die Verpflichtung zur Übernahme die Bedingung für Frachtstückgut. b) Ohne Rücksicht auf diese Mindestgewichte muß ein Stückgutwagen übernommen werden, wenn er das gesamte Tagesaufkommen der übergebenden Bahn an Stückgut für einen Übergang enthält oder — wie schon bisher — die Ladung den Wagen räumlich ausfüllt. c) Das bisher schon geltende Recht der Weiterführung von Stückgutwagen mit ausgenutztem Laderaum oder mit der obigen Mindestgewichtsladung ist beibehalten mit der Ergänzung, daß auch ein nicht mehr ausreichend beladener Wagen über die Endstation des Zuges hinaus, in dem er sich bei Fortfall ausreichender Ladung befand, bis zur nächsten zuständigen Umladestation weitergeführt werden darf. d) Die Bestimmung im Abs. 2 des § 3 ist schließlich noch dahin ergänzt worden, daß tarifmäßige Wagenladungen, denen Stückgüter beigeladen sind, nur dann auf den Übergangsstationen übernommen werden müssen, wenn die gesamte Ladung für einen Empfänger bestimmt ist.

2. Einführung einer Geldbuße für die irrige Rückgabe von Wagen (§ 12 Abs. 4). Leer oder nicht ausreichend beladen sind die fremden Wagen nach § 5 Abs. 5 stets auf dem Wege zurückzusenden, auf dem sie beladen gekommen sind, sie müssen sonach der Heimatbahn auf der Austrittsstation zurückgegeben werden, soweit nicht nach Abs. 2, 3, 4 und 7 infolge Wiederbeladung oder Ablenkung die Rückgabe auf einer anderen Station gestattet ist. Bisher war ein Verstoß gegen diese Vorschrift nicht unmittelbar unter Strafe gestellt; es war zwar bei bestimmungswidriger Rückleitung eines solchen Wagens die befördernde Verwaltung von der schuldigen in Höhe der sechsfachen Laufmiete zu entschädigen, (§ 5 Abs. 12 alt), die Heimatbahn ging indes leer aus, obwohl sie ihren Wagen an ganz anderer Stelle leer zu übernehmen und bei mangelnder Verwendung erhebliche Strecken leer zu befördern gezwungen war. Hierin ist vom 1. Januar d. J. ab eine wesentliche Änderung eingetreten. Nach dem neuen Recht steht in solchen Fällen nicht nur der befördernden Verwaltung eine Entschädigung in Höhe der sechsfachen Laufmiete zu, sondern es hat die fehlleitende Verwaltung auch der Wageneigentümerin für jede Übergabe auf einer unrichtigen Übergangsstation eine Geldbuße, und zwar von 8 ℳ für jeden Personenwagen und von 4 ℳ für jeden anderen Wagen, zu entrichten. Eine Befreiung von der Geldbuße tritt nur ein, wenn ein Wagen nach Rückbeladung auf einer auf dem Hinwege nicht berührten Station entladen und von dieser gemäß § 5 Abs. 7 leer auf Begleitschein nach der nächsten Übergangsstation der Heimatbahn gesandt worden ist. — Die Bestimmung über die Entschädigung der befördernden Verwaltung ist also unverändert geblieben, jedoch als Strafbestimmung in den § 12 (Abs. 5) übernommen worden, und zwar mit der Ergänzung, daß die befördernde Verwaltung nur die im Abs. 4 erwähnte Geldbuße erhält, wenn sie zugleich Eigentümerin des Wagens ist.

3. Gliederung des Güterwagenparks der k. k. österreich. Staatsbahnen. Die Anmerkung II zu § 5, deren einstweilige Anordnung mit Ende des Jahres 1912 abgelaufen war, ist nunmehr endgültig übernommen worden, jedoch mit der Änderung, daß die Rückbeladung der Güterwagen des zusammenhängenden Liniennetzes der k. k. österreichischen Staatsbahnen in ähnlicher Weise geregelt wurde, wie sie in der Anmerkung I für die Wagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes vorgesehen ist, indem nämlich die in 5 Bezirksgruppen zusammengefaßten österreichischen Direktionsbezirke als 5 selbständige Bahnverwaltungen (Heimatbahnen) gelten. Diese Beschränkung der Rückbeladung tritt jedoch erst in Kraft, wenn die Umschreibung der Güterwagen der österreichischen Staatsbahnen im großen und ganzen derart vollendet ist, daß Zweifel an der Zugehörigkeit der Wagen nicht entstehen können. Dieser Zeitpunkt wird den Vereinsverwaltungen durch die Geschäftsführende Verwaltung bekanntgegeben werden.

4. Verzögerungsgebühr (§ 10 Abs. 1). Zwecks Einschränkung der übereinkommenwidrigen Benutzung sowie zur Erreichung einer tunlichst schnellen Rückgabe fremder Wagen sind die im § 10 festgesetzten Verzögerungsgebühren neu geregelt und zwar zunächst versuchsweise auf eine Zeitdauer von 2 Jahren. Sie betragen für jeden Tag der Überschreitung für 1 Personenwagen — wie bisher — 4 ℳ, für 1 Wagen anderer Art in der Zeit vom Januar bis einschl. Juni 2 ℳ, in der Zeit vom Juli bis einschl. Dezember 3 ℳ. Die erhöhte Gebühr gilt nur für die Wagen, die vom 1. Juli bis 31. Dezember auf die Linien der benutzenden Verwaltung übergegangen sind.

5. Befreiung von Verzögerungsgebühr (§ 11). Nach der früheren Fassung des § 11 trat bei Behinderung des regelmäßigen Betriebes infolge höherer Gewalt, wozu auch Behinderung durch Arbeitsverweigerung gerechnet wurde, Befreiung von Zeitmiete und Verzögerungsgebühr ein. Zur Entlastung der Wageneigentümerin ist diese Bestimmung dahin geändert worden, daß in solchen Fällen nur noch Befreiung von der Verzögerungsgebühr gewährt wird. Die Verpflichtung zur Zahlung der Zeitmiete an die Wageneigentümerin soll für die benutzende Verwaltung gleichzeitig ein Ansporn sein, die Betriebsbehinderung möglichst schnell zu beseitigen. — Der höheren Gewalt wurde auch der Fall der „passiven Resistenz“ (Arbeitsleistung unter überpeinlicher Handhabung der bestehenden Vorschriften) gleichgeachtet.

6. Wagenbestandteile (§ 16). Die bisherige Haftung für lose Einrichtungsgegenstände der Personen- und Gepäckwagen (§ 16 Abs. 1) ist beseitigt. — Der Auslegungsbeschluß a zu § 16 ist dahin klargestellt, daß bei Verlust von losen oder abnehmbaren Brustbäumen ohne Rücksicht auf die Höhe der Ersatzkosten gemäß § 22 Abs. 1d zu haften ist, wenn Wagenanschrift oder Begleitschein ihre Zugehörigkeit zum Wagen erkennen lassen. Für befestigte Brustbäume wird nur gemäß § 22 Abs. 1c gehaftet. Durch neuen Auslegungsbeschluß zu § 22 ist festgelegt, daß als lose oder abnehmbar die Wagenteile anzusehen sind, die ohne Benutzung von Handwerkzeugen oder ohne Anwendung von Gewalt vom Wagen getrennt werden können.

7. Meldungen der Wagenbeschädigungen (§ 18). Zur Vermeidung unnötiger Meldungen über Beschädigungen von Wagenbestandteilen haben die Bestimmungen im Abs. 1 und 4 dieses Paragraphen eine neue Fassung erhalten.

8. Feststellung und Ausgleichung der Ersatz- und Wiederherstellungskosten (§ 24). Die Bestimmungen sind, um Härten namentlich bei Spezialwagen von hoher Tragfähigkeit vorzubeugen, dahin ergänzt worden, daß bei Wagen von mehr als 25 t Ladegewicht Teile von außergewöhnlicher Bauart nach den Selbstkosten in Rechnung gestellt werden dürfen. — Ferner sind die Schlußworte im Abs. 6 des § 24 durch einen neuen Auslegungsbeschluß zweifelsfrei klargelegt worden.

9. Anlage VI zum VWÜ. Die Vorschriften für die Beladung offener Güterwagen sind zweckmäßiger und übersichtlicher geordnet, hierbei sind auch einige neue Verladearten, die sich bei einigen Vereinsverwaltungen als zweckmäßig erwiesen haben, berücksichtigt worden.

10. Muster C, Begleitschein. Die bisher in den einzelnen Paragraphen des VWÜ allgemein geforderte Kartierung von Begleitscheinen ist nachgelassen und nur noch da erforderlich, wo sie durch die Abfertigungsvorschriften geboten ist.

G.

Zur Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Die 17. Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses setzte am 27. Februar die Beratung über die Stadtbahnelektrisierung fort. Vier in der vorhergehenden Sitzung aus der Kommission heraus gestellte Fragen standen zur Erörterung.

Die erste Frage bezog sich darauf, inwieweit mit dem Zweckverband Groß-Berlin oder der Stadt Berlin über eine planmäßige Regelung der Groß-Berliner Verkehrsfragen in Verhandlung zu treten sei. Die Meinungen gingen hierüber sehr auseinander. Ein Teil der Mitglieder vertrat die Ansicht, daß solche Fühlungnahme unbedingt nötig erscheine und daß hierbei eine wesentliche Kostenbeteiligung des Zweckverbandes anzustreben sei. Die Staatseisenbahnverwaltung habe keine

Veranlassung, solche Riesensummen für den Berliner Lokalverkehr aufzuwenden. Aus der Verkehrsordnung könne eine Verpflichtung hierzu nicht hergeleitet werden. Im Zweckverbandsgesetz sei zwar eine ausdrückliche Ausnahme für die Staatseisenbahnen gemacht. Bei Ausarbeitung des Gesetzes habe man aber an einen solchen Fall wie den gegenwärtigen nicht gedacht, und das Gesetz könne daher ohne Schwierigkeiten abgeändert werden. Andere Mitglieder waren der Ansicht, daß Verhandlungen mit dem Zweckverband nicht gerechtfertigt seien, mit Sicherheit auch erfolglos verlaufen würden. Der Herr Minister wies darauf hin, daß man bei Beantwortung dieser Frage sehr wesentlich auf die historische Entwicklung des Berliner Lokalverkehrs zurückgehen müsse. Dieser habe sich allmählich in Anlehnung an die in Berlin einmündenden Eisenbahnen entwickelt, sei ursprünglich auf den Ferngleisen mit erledigt und erst später, soweit dies die Betriebsverhältnisse erforderten, abgezweigt worden. Die Eisenbahnverwaltung habe also seinerzeit bewußt den Ortsverkehr übernommen und müsse nunmehr auch seine Bedürfnisse befriedigen. Artikel 43 der Reichsverfassung bestimme ausdrücklich, „daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen jederzeit in einem die nötige Sicherheit gewährenden baulichen Zustande erhalten und dieselben mit Betriebsmaterial so ausrüsten müßten, wie das Verkehrsbedürfnis es erheische.“ Jetzt nachträglich den Zweckverband oder die Stadt zu den Kosten der Bedienung des Verkehrs heranzuziehen, fehle jeder rechtliche Grund. Im Wege freier Vereinbarung eine Beitragsleistung zu erzielen, erscheine aussichtslos; den Verbänden eine Einwirkung auf die staatlichen Eisenbahnen zu gewähren, was diese dann fordern würden, sei nicht angängig. Allerdings gehe die Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung nicht so weit, völlig neue Verkehrsanlagen zu schaffen; das sei Sache des Zweckverbandes. Nach alledem seien Verhandlungen mit dem Zweckverbande bedeutungslos. Für diesen blieben auch noch gewaltige Aufgaben insbesondere auf dem Verkehrsgebiete. Eine Änderung des Zweckverbandsgesetzes erübrige sich demgemäß. Übrigens sei die im Gesetz festgelegte Ausnahme für die Staatseisenbahnen seinerzeit mit gutem Grunde gemacht, da die Staatsregierung dem Verbande kein Mitbestimmungsrecht in Eisenbahnangelegenheiten einräumen könne.

Die z w e i t e F r a g e ging dahin, ob beim gegenwärtigen oder einem verbesserten Dampfbetriebe eine Tariferhöhung am Platze sei. Auch hier gingen die Meinungen in der Kommission sehr auseinander. Während ein Teil der Mitglieder ohne Rücksicht auf eine Verbesserung des Betriebes eine Tariferhöhung für geboten hielt, damit das hohe in diesen Bahnanlagen steckende Kapital wenigstens eine gewisse Verzinsung erziele, hielten andere Mitglieder die Tariferhöhung nur bei einer Verbesserung des Betriebes für begründet. Wieder andere rieten auch in diesem Falle davon ab, da eine Erhöhung zu einer schwächeren Benutzung der Bahnen und damit zu einer geringeren Rentabilität führen werde. Der Herr Minister betonte erneut, daß die Festsetzung der Tarife ein ausschließliches Hoheitsrecht des Staates sei. Die Staatsregierung stehe auf dem Standpunkt, daß eine Tariferhöhung nur dann gerechtfertigt sei, wenn die Verwaltung dem reisenden Publikum eine wesentliche Verbesserung bieten könne. Eine solche sei nach Ansicht der Verwaltung durch Einführung des elektrischen Betriebes zu erzielen. Nach angestellten Berechnungen ergebe die geplante Tariferhöhung 8 Millionen Mark, die eine angemessene Verzinsung der Neuanlagen darstellten. Sollte, was erhofft werde, die elektrische Arbeit in dem staatseigenen Kraftwerk billiger erzeugt werden, als sie von den Gesellschaften angeboten sei, so sollten diese Ersparnisse zu einer Verzinsung des alten Anlagekapitals Verwendung finden.

Die d r i t t e F r a g e bezog sich auf die Ergebnisse der Versuche mit der von den Lokomotivfabriken überwiesenen Probelokomotive und einer verbesserten Stadtbahnlokomotive. Die Erörterung dieser Frage führte wider Erwarten dazu, daß die ganze grundsätzliche Frage, ob Dampf- oder elektrischer Betrieb vorzuziehen sei, neu aufgerollt wurde. Dabei kamen die alten Meinungsgegensätze wieder in voller Schärfe zur Erscheinung. Von einer Seite wurde behauptet, die Versuche hätten die genügende Leistungsfähigkeit des Dampfbetriebes ergeben, und zwar bedürfe es nicht der Einführung der neuen 1 D 1-Lokomotive, sondern die 1 C 1-Lokomotive reiche aus. Von anderer Seite wurde betont, es fehle mangels Erprobung das Vertrauen, daß die Triebgestelle ordnungsgemäß funktionieren würden. Versagten diese, so müsse, nachdem einmal die Elektrisierung durchgeführt sei, zu Triebwagen übergegangen werden, bei denen die Frage der Wirtschaftlichkeit wesentlich anders liege. Andere Mitglieder waren der Überzeugung, die Versuche hätten keineswegs die hinreichende Leistungsfähigkeit des Dampfbetriebes festgestellt, und stellten sich energisch auf den Boden der Regierungsvorlage. Der Herr Minister führte aus, daß sich gegenwärtig die nochmalige Erörterung der alten grundsätzlichen Frage erübrige. Die Regierung verbleibe auf ihrem Standpunkt, daß eine Verbesserung der gegenwärtigen Verhältnisse dringend geboten sei, eine wirkliche Abhilfe, ein Musterbetrieb, aber nur durch Einführung des elektrischen Betriebes zu erzielen sei. Das Ergebnis der Versuche ändere nichts an dieser Überzeugung.

Sodann legte der Herr Minister mit Rücksicht auf die lange Dauer der Beratungen und die Dringlichkeit der Vorlage nachdrücklich eine baldige Entscheidung nahe. Letzteren Ausführungen wurde von der Mehrzahl der Kommission ausdrücklich beigetreten.

Die v i e r t e F r a g e, die die Art der Stromabgabe an kommunale und private Verbraucher betraf, wurde nur kurz erörtert. Die Beantwortung der Regierung hatte darauf hingewiesen, daß die Abgabe überschüssiger elektrischer Arbeit im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Kraftwerkbetriebes liege und naturgemäß ins Auge gefaßt werde. Hierzu kämen außer rein staatlichem Betriebe auch die Bildung einer besonderen Gesellschaft unter staatlicher Beteiligung oder die Abgabe an ein Privatunternehmen in Frage. Welcher Weg zu wählen sei, könne zurzeit noch nicht angegeben werden. Die Mitglieder der Kommission waren ebenfalls der Ansicht, daß diese Frage erst später zu erörtern sei, und erklärten sich mit der Auskunft der Staatsregierung für befriedigt.

Mit Rücksicht auf die mehrfach nachdrücklich geäußerten Wünsche auf baldige Beendigung der Beratungen wurde beschlossen, am Dienstag, den 4. März, zur Abstimmung zu schreiten. — Das Ergebnis der Abstimmung ist auf S. 302 d. Ztg. mitgeteilt.

Die Belastung der elektrischen Bahnen durch Wohlfahrtseinrichtungen, Steuern und Abgaben.

In Nr. 1 S. 6 d. lfd. Jahrg. d. Ztg. ist eine Arbeit des Ingenieurs Arthur E r t e l, den Personalaufwand elektrischer Bahnen betreffend, auszugsweise veröffentlicht. Dort wurde ausgesprochen, daß Bahnen im Betriebe einer öffentlich-rechtlichen Körperschaft einen absolut höheren Personalstand und folglich auch höhere Personalkosten aufzuweisen haben, als private. Der Verfasser ergreift in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ noch einmal das Wort, um darzutun, daß die stetige Erhöhung der Personalkosten nicht allein auf die absolute Mehrleistung an Löhnen zurückzuführen sei, sondern auch auf die oft recht beachtenswerte Höhe der Belastungen für Wohlfahrtseinrichtungen, Steuern und Abgaben. Um zu einer möglichst gerechten Beurteilung dieser Frage zu gelangen, benutzt Ertel die „Statistik der Kleinbahnen für das Deutsche Reich für 1910“ und das in den Geschäftsberichten der Bahnen niedergelegte Zahlenmaterial. Wie schon früher, so ist auch in der vorliegenden Arbeit eine Trennung in private und städtische Bahnen vorgenommmen.

D i e K r a n k e n-, I n v a l i d i t ä t s- (A l t e r s-) u n d U n f a l l v e r s i c h e r u n g d e r A n g e s t e l l t e n sind bekanntlich reichsgesetzlich geregelt, die erstere in bestehenden Ortskrankenkassen oder bei größerem Personalbestande in eigenen Krankenkassen, die Invaliditätsversicherung erfolgt in Landesversicherungsanstalten durch Markenkleben und die letztere erfolgt durch die Unfallberufsgenossenschaft mittels direkter Abführung des entfallenden Betrages durch den Dienstgeber im Umlageverfahren. Diesem Gesetze wurde eine Hinterbliebenenversicherung hinzugefügt. Ein Versicherungsgesetz für Privatbeamte trat am 1. Januar 1913 in Kraft. Wenn auch die Arbeitnehmer auf Grund des erstgenannten Gesetzes ⅔ und des zweitgenannten die Hälfte der Beiträge zu leisten haben, so entfällt doch auf die Unternehmer der größte Teil der Lasten, zumal sich den Einrichtungen nach und nach noch andere, wie z. B. Pensions- und Unterstützungskassen, Wohnhausbauten und dergl. zugesellen. Erhebliche Unterschiede bei den einzelnen Bahnen ergeben sich im wesentlichen nur in den voneinander abweichenden Beiträgen zur Krankenkasse. Die Beiträge für die Invaliditäts- und Unfallversicherung sind direkt von der Lohnhöhe abhängig. Im allgemeinen bewegt sich der Beitrag für den Angestellten zwischen 20 und 50 Mark und zwar ist der Durchschnitt bei privaten Bahnen 37.28 ℳ und bei kommunalen 34.16 ℳ. Der Durchschnitt des für den Angestellten aufgewendeten Betrages ist also bei Privatbahnen um 3.12 ℳ, d. i. um rd. 9 % höher als in städtischen Betrieben. Eine ausreichende Erklärung hierfür zu geben ist auch dem Verfasser nicht möglich.

Eine Verpflichtung zur V e r s i c h e r u n g d e r A n g e s t e l l t e n a u f R u h e g e h a l t bestand bisher im Deutschen

Reiche nicht, vielmehr leistete die staatliche Invaliditätsversicherung Jahresrenten von 110 bis 230 ℳ. Diese sollen im Sinne des Gesetzgebers als Zuschuß zu dem auch dann noch zu Erwerbenden dienen. Neuerdings zwingt das Versicherungsgesetz für Privatbeamte auch die Bahnen, ihre Beamten bis 5000 ℳ Jahreseinkommen zu versichern. Aufschluß über die von den einzelnen Verwaltungen freiwillig gemachten Ausgaben für Pensionsversicherungszwecke gibt wiederum die Statistik der Kleinbahnen für das Deutsche Reich für das Jahr 1910. Da in den weitaus meisten Fällen die Beiträge auffallend niedrig sind, vermutet Ertel, daß hier entweder nur jeweils ein kleiner Teil des gesamten Personals der Pensionsversicherung teilhaftig wurde, oder daß es sich nur um eine Einrichtung handeln kann, die einen mehr oder weniger namhaften Zuschuß zur Invalidenrente gewährt. Von 168 bearbeiteten deutschen Bahnen leisten 64 oder 38 % Beiträge für Pensionszwecke, 67 Bahnen oder 40 % dagegen keine, während 37 Bahnen oder 22 % keine genaueren Angaben machen. Von den Beiträge leistenden Bahnen sind wieder ⅔ städtische und ⅓ Privatbetriebe, während sich die Durchschnittszahl bei ersteren mit 27.2 ℳ auf den Angestellten, bei letzteren mit 29.2 ℳ ergibt. Es ist zu hoffen, so meint der Verfasser, daß bei der unaufhaltsam fortschreitenden Einführung der Pensionsversicherung sich letztere von jenen allzu vorsorglichen Bestimmungen freihalten wird, die z. B. in Österreich zu einer beängstigenden finanziellen Belastung der Bahnen wie auch der Versicherten selbst geführt haben. Die österreichischen Bahnen sind wegen Mangels an staatlicher Fürsorge für die Alters- und Invalidenversicherung der Angestellten schon durch die Konzession gezwungen, neben der Kranken- und Unfallfürsorge einem bestehenden „Pensionsinstitute des Verbandes der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen" beizutreten oder eine gleichwertige Einrichtung zu schaffen. Die Leistungen dieses Institutes sind allerdings nach den Mitteilungen des Verfassers erheblich; auch die von den Versicherten und den Unternehmern zu zahlenden Summen werden im angezogenen Aufsatze mitgeteilt, sie betragen nicht weniger als 20 % d. i. ein Fünftel des Gehaltes, wobei Kranken- und Unfallversicherung nicht berücksichtigt sind. Es soll aber auch in Österreich bald eine staatliche Invaliditätsversicherung ins Leben treten, die nach Ansicht des Verfassers große Lasten bringen wird.

Der Durchschnitt der von den einzelnen Gruppen der elektrischen Bahnen entrichteten S t e u e r beträgt, wie an Hand umfangreicher Tabellen nachgewiesen wird, bei S t r a ß e n b a h n e n im Privatbetrieb 1287 ℳ auf das Kilometer und im städtischen Betrieb 237 ℳ auf das Kilometer; bei Ü b e r l a n d b a h n e n im Privatbetrieb 307 ℳ auf das Kilometer und im städtischen Betrieb 86 ℳ auf das Kilometer. Diese Steuerbeträge setzen sich zusammen aus Staatssteuern, Kommunalsteuern und aus der Fahrkartensteuer. In Österreich unterliegen die elektrischen Bahnen der steuerlichen Belastung durch die Grundsteuer, Gebäudesteuer, Erwerbssteuer, Fahrkartensteuer und aus dem Gebührenäquivalent nach dem Gebührengesetz vom 9. Februar 1850.. Über die Höhe all dieser Abgaben gibt die Quelle Auskunft. Während bei den deutschen elektrischen Bahnen im Privatbetrieb die Steuer einen durchschnittlichen Betrag von 1287 bezw. 307 ℳ auf das Kilometer erreicht, ist sie in Österreich 345 Kr. oder 288 ℳ auf das Kilometer; bei städtischen deutschen Bahnen beträgt die Steuer 237 bezw. 86 ℳ auf das Kilometer gegen 102 Kr. oder 88 ℳ auf das Kilometer in Österreich. Hieraus darf aber nicht geschlossen werden, daß die österreichischen Bahnen steuerlich weniger belastet wären: der Vergleich hinkt insofern, als in der Zusammenstellung der österreichischen Bahnen sich einige finden, die zurzeit Steuerfreiheit genießen. Greift man aus der Tabelle zum Beispiel die Bahn in Linz a. D., die 3690 Kr. auf das Kilometer zahlt, zum Vergleich heraus, so ergibt sich, daß diese der Steuerfreiheit entwachsene im Privatbetriebe stehende Bahn mit kaum 12 km Betriebslänge mehr belastet ist als die Bahnnetze in den größten deutschen Städten; ausgenommen die Hamburger Zentralbahn mit 19 400 ℳ auf das Kilometer und die Berliner Hochbahn mit 8000 ℳ auf das Kilometer. Nach dem Verfasser ist vorauszusehen, daß diese ganz außerordentlich hohen Belastungen entweder in hohen Tarifen oder in der zunehmenden Zurückhaltung des Kapitals von derartigen Unternehmungen ihren Ausdruck finden müssen. (? Die Schriftl.)

Die Zahlung eines E n t g e l t e s f ü r d i e B e n u t z u n g e i n e r v o r h a n d e n e n S t r a ß e durch eine Straßenbahn ist allgemein üblich und in verschiedener Hinsicht in mäßigen Grenzen auch berechtigt, wenn seitens der Stadt Gegenleistungen erfolgen. Ungerechtfertigt wäre jedoch die Forderung von Beiträgen zum Straßenunterhalt, wenn die Bahn die ordnungsmäßige Pflasterung selbst besorgt. Wie hoch sich die A b g a b e n d e r e i n z e l n e n B a h n e n a n d e n W e g e u n t e r h a l t u n g s p f l i c h t i g e n stellen, wird wiederum statistisch nachgewiesen. An der Spitze marschieren die Berliner Hochbahn mit 9430 ℳ auf das Kilometer und die Hamburger Straßenbahn mit 8550 ℳ auf das Kilometer; letztere zahlte außerdem 1 890 ℳ auf das Kilometer als Gewinnbeteiligung an die Stadt. Es folgt die Große Berliner Straßenbahn mit 8400 ℳ auf das Kilometer; auch diese Bahn zahlt außerdem 3040 ℳ auf das Kilometer als Gewinnbeteiligung an die Stadt. Diese wenigen Stichproben mögen genügen. Daß einige Bahnen trotz erheblicher Zuschüsse zu den Betriebsausgaben aus mangelnder Rentabilität derartige Abgaben zu leisten haben, wird vom Verfasser ausdrücklich hervorgehoben. Auf der anderen Seite hat die Hamburger Zentralbahn trotz 14-prozentiger Verzinsung eine derartige Abgabe nicht zu zahlen; sie wird dafür allerdings mit 19 400 ℳ auf das Kilometer besteuert; überhaupt, so schließt Ertel, herrscht auf diesem Gebiete ein wüstes Durcheinander. Die Abgaben werden berechnet nach Streckenlänge, Wagenzahl, beförderten Personen, von der Bruttoeinnahme, vom Fahrschein oder schließlich vom Reingewinn.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beschlüsse der 17. Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses betr. elektrische Zugförderung in Berlin.** Im Anschluß an die Mitteilungen S. 300 dieser Nummer ist über das Ergebnis folgendes mitzuteilen: In der Abstimmungssitzung am 4. März entspann sich zunächst eine lebhafte Debatte über die Art der Abstimmung. Während ein Teil der Kommission die Ansicht vertrat, daß entsprechend einem alten Brauch in der Budgetkommission zunächst über die „größte zu bewilligende Summe", also beginnend mit der Regierungsvorlage, abgestimmt werden müsse, wurde von anderer Seite betont, daß die Abstimmung in umgekehrter Reihenfolge, also beginnend mit dem sich von der Regierungsvorlage am meisten entfernenden Antrag, stattfinden müsse, da es sich hier weniger um zu bewilligende Summen, als um eine Entscheidung über den Zweck des Gesetzes handele.

Nachdem die Abstimmung über den Abstimmungsmodus eine Mehrheit zugunsten des ersten Vorschlags von 11 gegen 10 Stimmen ergeben hatte, wurde nach Ablehnung der Regierungsvorlage sowie eines Antrags, der Regierung 50 Millionen zu bewilligen, folgender von den Abgg. Schmedding (Münster), Schmieding (Dortmund) und Quehl unterzeichneter Antrag 9 mit einer Mehrheit von 11 gegen 10 Stimmen angenommen: „Die Kommission wolle beschließen: 1. in § 1, Nr. V, des Entwurfs eines Eisenbahnanleihegesetzes, Drucksache Nr. 239A, statt zur Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 50 000 000 ℳ zu setzen: zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken 25 000 000 M; 2. die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, dem Landtage bei Anforderung weiterer Mittel eine Denkschrift zu unterbreiten, aus der sich insbesondere näheres über die Ergebnisse der noch anzustellenden Versuchsfahrten mit Triebgestellen, über die zu wählende Stromart und deren Erzeugung und Verwendung ergibt. Auch soll sie Aufschluß darüber geben ob es wirtschaftlich ist, auf weiteren Linien der Berliner Vorortbahnen die elektrische Zugförderung einzuführen."

Sodann wurde der vom Abg. Schmedding (Münster) gestellte Antrag 3 mit 17 gegen 4 Stimmen angenommen. Dieser Antrag lautet: „Die Kommission wolle beschließen: die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, bei den in Aussicht genommenen und zu billigenden Tariferhöhungen auch auf Erzielung eines angemessenen Betrages für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, was seither für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen aufgewendet worden ist, Bedacht zu nehmen."

Die Petitionen wurden für erledigt erklärt. Von der unterlegenen Minderheit wurde in Aussicht gestellt, vor dem Plenum diese Art der Abstimmung einer lebhaften Kritik zu unterziehen.

Bei den herrschenden scharfen Gegensätzen und der geringen Mehrheit in der Kommission ist das weitere Schicksal der Elektrisierungsvorlage vor dem Plenum noch recht ungewiß.

— **Die zweite Lesung des Eisenbahnetats** im preußischen Abgeordnetenhause hat am 3. d. M. begonnen und wird voraussichtlich bis Freitag vollendet werden. Wir werden nach Eingang

des stenographischen Berichts Ausführlicheres über die Verhandlungen mitteilen.

— **Eine Denkschrift über den Bau von Kleinbahnen** und die Verwendung der vom Landtag bewilligten Mittel zum Ausbau des Kleinbahnnetzes ist dem Landtag zugegangen. In der Denkschrift wird der Stand des Kleinbahnbaues in Preußen dargelegt und Rechenschaft über die Verwendung der Mittel gegeben.

— **Maßregeln wegen des anhaltend starken Verkehrs.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 21. v. M. an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: Der anhaltende außerordentlich starke Verkehr nötigt zu Maßnahmen, die maschinellen Einrichtungen der Werkstätten und Bahnhöfe mit größtmöglichster Beschleunigung so auszurüsten, daß den Anforderungen, die voraussichtlich in den nächsten Herbstmonaten in gesteigertem Umfange namentlich hinsichtlich der Fahrzeuggestellung auftreten werden, entsprochen werden kann. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden daher ermächtigt, die für 1913 in der Etatsanlage XXI[3] aufgeführten Bauausführungen (Kosten für die außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen), soweit daran der Titel 8 Position 4 nicht beteiligt ist, alsbald in Angriff zu nehmen, sowie sämtliche Werkzeugmaschinen, Drehscheiben, Lastkräne, Gleiswagen und dergl. sofort zu beschaffen und die Kosten noch auf das Etatsjahr 1912 zu verrechnen.

— **Voraussichtlicher Eisenbahnversand an Kohlen, Koks und Briketts im westlichen Deutschland im Jahre 1913.** Wie alljährlich ist auch in diesem Jahre unter den Vertretern des Bergbaues und der Bergbehörden im westlichen Deutschland sowie den beteiligten und interessierten Eisenbahnverwaltungen eine Besprechung über den voraussichtlichen Eisenbahnversand an Kohlen, Koks und Briketts im Jahre 1913 abgehalten worden. Die Besprechung fand am 26. Februar in Essen unter dem Vorsitz des Eisenbahndirektionspräsidenten Lehmann statt. Obwohl das Jahr 1912 gegenüber 1911 in allen westlichen Kohlenbezirken bereits eine erhebliche Versandzunahme ergeben hat, glaubt man bei dem andauernd flotten Absatz an Kohlen, Koks und Briketts für das Jahr 1913, von unvorhergesehenen Zwischenfällen abgesehen, mit einer abermaligen beträchtlichen Steigerung des Versandes rechnen zu müssen. — Die Zunahme des Eisenbahnversandes an Kohlen, Koks und Briketts in 1913, gegenüber 1912, wurde veranschlagt:

a) für den Ruhrbezirk . . . . auf +11 %
b) „ „ Saarbezirk . . . . „ + 4,2 %
c) „ „ Aachener Bezirk . . . . „ +10,7 %
d) „ „ rheinischen Braunkohlenbezirk . „ +20,7 %

— **Mitteilungen für Dienstbewerber.** Um den Bewerbern für mittlere und untere Beamtenstellen ein klares Bild von den Anforderungen zu geben, die die Verwaltung an ihre Bediensteten bei der Annahme und für die Ausbildung stellt, hat die preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung für eine Reihe von Beamtenlaufbahnen alle erforderlichen Mitteilungen auf Einzelblätter drucken lassen. An solchen Bestimmungen für die Annahme und Ausbildung sind vorhanden solche für Eisenbahn-Zivilsupernumerare; für die Laufbahn eines technischen Eisenbahnsekretärs; für den Bahnmeisterdienst; für den Werkmeisterdienst; für die nichtanstellungsberechtigten Dienstanfänger des Weichenstellerdienstes, die zugleich Auskunft über die spätere Beamtenlaufbahn enthalten; für den nichttechnischen Staatsbahndienst weiblicher Personen; für die Laufbahn eines Eisenbahnlandmessers; für die hochschulmäßig vorgebildeten Bewerber des mittleren technischen Eisenbahndienstes. Die Bestimmungen werden an Interessenten, also außer an die Bewerber selbst auch an deren Eltern, Erzieher oder Vormünder und dergl. unentgeltlich abgegeben. Anträge auf Aushändigung der Bestimmungen können auch an die Vorsteher der Dienststellen gerichtet werden, die die gewünschten Blätter bei der vorgesetzten Direktion anfordern.

— **Gedenkfeiern zum 10. März d. J. im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers v. 21. v. M. ist durch Allerhöchsten Erlaß vom 22. Januar d. J. genehmigt, daß im März d. J. die Gedenktage der vor hundert Jahren erfolgten ruhmreichen Erhebung der Nation, der Stiftung des Eisernen Kreuzes und der Landwehr in der von dem Königlichen Staatsministerium vorgeschlagenen Weise gefeiert werden. Die Feiern sollen am 10. März, dem 100 jährigen Gedenktage der Errichtung des Eisernen Kreuzes und dem Geburtstage der Königin Luise, stattfinden. Die öffentlichen Gebäude sind an diesem Tage in der üblichen Weise zu beflaggen. In allen Volks- und höheren Schulen werden am 10. März patriotische Feiern veranstaltet werden. Dementsprechend wird bei der Staatsbahnverwaltung in den verwaltungsseitig eingerichteten Unterrichtskursen für Werkstättenlehrlinge die Unterrichtserteilung auszusetzen und in geeigneter Weise auf die Bedeutung der Gedenktage hinzuweisen sein. In den Eisenbahnvereinen wird durch besondere Veranstaltungen der Bedeutung der Gedenktage Rechnung getragen werden können. — Um es den Bediensteten der Staatsbahnverwaltung zu ermöglichen, an kirchlichen Feiern, Schulfeiern ihrer Kinder, Feiern von Kriegervereinen und Weiheakten teilzunehmen, ermächtigt der Erlaß die Königlichen Eisenbahndirektionen, dem Beamten- und Arbeiterpersonal, soweit die Art und Bedürfnisse des Dienstes es zulassen, am 10. März einen halben Tag frei zu geben, wobei von einer Kürzung des Lohnes der Arbeiter abzusehen ist. Lohnentschädigungen für die Stücklohnarbeiter sind nach Maßgabe eines früheren Erlasses zu zahlen. Die Dienstbefreiung hat sich im übrigen je nach Lage der Feiern auf den Vormittag oder den Nachmittag des 10. März zu erstrecken. — Weiter wird in dem Erlaß angeordnet, daß die den Hauptkassen des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts und der Königlichen Eisenbahndirektionen zugehenden Denkmünzen zur Erinnerung an den 17. März 1813, den Tag des Aufrufs „An mein Volk“ und der Errichtung der Landwehr, sowohl für die Beamten als auch für die Arbeiter bestimmt und deshalb in geeigneter Weise spätestens bei den nächsten Gehalts- und Lohnzahlungen zu verausgaben sind.

— **Vorlesungen des Wirkl. Geheimen Rates Professor Dr. v. d. Leyen.** Wie wir dem Vorlesungsverzeichnis entnehmen, wird im nächsten Sommersemester der Wirkliche Geheime Rat Professor Dr. v. d. Leyen an der hiesigen Universität ein zweistündiges Kolleg über „Deutsches und internationales Eisenbahnverkehrsrecht“ lesen. Professor v. d. Leyen wird auch an dem Frühjahrskurs der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung sich mit einer Vorlesung über die Aufgaben der Verkehrspolitik und ihre Lösung in Preußen beteiligen. Diese Vorlesungen finden in den Tagen vom 14. bis 17. April in den Räumen der alten Bauakademie (Schinkelplatz 6) statt.

— **Bezirkseisenbahnräte.** Auf der Tagesordnung für die am 12. d. M. stattfindende 63. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats in Hannover stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände: 1. Wesentliche Änderungen im Personen- und Gepäckverkehr sowie im Güter- und Tierverkehr, 2. Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion, betreffend Frachtermäßigung für Teerfarben, wie Anilin, Alizarin, Indigo und andere Teerfarbstoffe, von Griesheim (Main), Höchst (Main), Mainkur und Mühlheim (Main) nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und den deutschen Kolonien, 3. Antrag auf Frachtermäßigung für Kartoffeln an Trocknungsanstalten. Auf der Tagesordnung für die am 14. d. M. stattfindende 58. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats zu Altona stehen u. a. 1. Fahrplanangelegenheiten, 2. ein Antrag auf Ausdehnung des Ausnahmetarifs S. 18 d auf frische Heringe, 3. Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife für Salzheringe, ferner der bereits in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Hannover (s. oben unter 2) zur Beratung kommende Antrag auf Frachtermäßigung für Teerfarben, wie Anilin, Alizarin usw., zur Verhandlung.

— **Neuer Bahnhof in Braunschweig.** In einer der letzten Stadtverordnetensitzungen in Braunschweig wurde der Vertrag des Stadtmagistrats mit der preußischen Eisenbahnverwaltung gutgeheißen. Wir entnehmen hierüber der Zeitschrift „Deutschland“ folgendes: „Hiernach wird die Bahnhofsanlage in so großzügiger Weise ausgeführt, daß sie den gesamten Verkehr von Osten nach Westen und von Norden nach Süden aufnehmen kann. Der neue Bahnhof wird ein Durchgangsbahnhof, der etwa 1200 m weiter hinausgelegt wird. Das Projekt ist das von Preußen mehrfach veränderte der beiden städtischen Baumeister Menadier und Gebensleben. Der Güterverkehr wird vom Personenverkehr durch besondere Gleisführung vollkommen getrennt. Die Kosten des Neubaues sind auf 30 Millionen Mark veranschlagt, wovon die Stadt die Zahlung eines Barzuschusses von 1 360 000 ℳ übernehmen muß und die Herrichtung der Zufahrtstraße in einer Breite von 30 bis 36 m. Dazu kommen noch die Kosten der unterirdischen Anlagen und die Kosten der Überbrückung der Oker am Friedrich-Wilhelms-Platze, so daß die Stadt insgesamt etwa 3 Millionen Mark Unkosten haben wird. Das Grundstücksgeschäft übernimmt der preußische Staat. Leider wird der erst neugeschaffene herrliche Bürgerpark an seinem Südende erheblich zerstückelt, was sich nicht vermeiden ließ, aber in anderer Weise wieder ausgeglichen werden kann.“

— **Obstverkehr auf den württembergischen Staatseisenbahnen im Herbst 1912.** In den Monaten September bis Dezember 1912 sind auf den württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 48 946 t Obst angekommen (1911: 123 226 t), und zwar

aus: der Schweiz 24 804, Frankreich 5709, Bayern mit Pfalz 5387, Österreich, Ungarn und Hinterländer 3451, Hessen 3422, Baden 2810, Preußen 2148, Italien 392, Holland 319, Elsaß-Lothringen 255, Luxemburg 189 und Belgien 60 t. Hiervon gingen nach Stuttgart 22 838 (Hauptbahnhof 18, Nordbahnhof 22 394, Westbahnhof 142, Cannstatt 217, Untertürkheim 67), Reutlingen 5404, Eßlingen 2148, Ulm 2065, Tübingen 1556, Rottenburg 1522, Friedrichshafen 1404 und Nürtingen 1141 t. Weitere 25 Stationen hatten einen Empfang zwischen 1000 und 100 t und 89 Stationen einen solchen unter 100 t. Ausgeführt wurden nach Stationen außerhalb Württembergs im Herbst 1912: 4917,5 t (1911: 4010 t) Obst.

— **45 000 Wagen!** Unter dieser Überschrift bringt die „Köln. Ztg." einen interessanten Vergleich zwischen einst und jetzt, der zugleich eine Anerkennung der gewaltigen Leistungen enthält, die jetzt im Ruhrrevier bewältigt werden. Es heißt da: „Vor noch nicht 30 Jahren, soweit erinnerlich Ende 1883, war in Essen a. d. Ruhr zu Ehren des damaligen verdienstvollen Vorstandes des früheren Eisenbahn-Wagenamtes in engerem Kreise eine kleine feucht-fröhliche Festlichkeit zur Feier des Ereignisses, daß bei allmählicher Steigerung der für Kohlen, Koks und Briketts im Ruhrbezirk angeforderten offenen Güterwagen zuerst die für damalige Verhältnisse erstaunlich hohe Zahl von 10 000 an einem Tage gestellter offener Güterwagen erreicht worden war. Was bedeutet aber diese damals angestaunte Zahl gegenüber der jetzigen Wagengestellung für diese Transporte, deren Höchstzahl, auf hierfür als Einheit geltende 10 t-Wagen umgerechnet, kürzlich auf 35 000, also auf das 3½ fache gestiegen ist! Bekanntlich haben die offenen Kohlen- und Kokswagen verschiedene Tragfähigkeit, und zwar von 10, 12,5, 15 und 20 t. Wie viele Wagen dieser verschiedenen Bauarten im einzelnen für solche Transporte angefordert bezw. gestellt werden, kann nicht angegeben werden. Daher werden, wie seit Jahren, auch jetzt noch die Wagenstellungszahlen für diese Zwecke, in der Mittags-Ausgabe dieser Zeitung, was auch sonst allgemein üblich ist, auf 10 t-Wagen-Einheiten zurückgeführt mitgeteilt. Im Herbst 1911 betrug diese höchste für Kohlen, Koks und Briketts im Ruhrkohlenbezirk gestellte Wagenzahl noch erst 29 094; innerhalb eines Zeitraums von nur 5/4 Jahr hat sie also um über 20 % zugenommen. Am Sonnabend den 18. Januar d. J., sind nun allein zur Beladung mit Kohlen Koks und Briketts 35 035, für sonstige Güter aber noch 5800, insgesamt also über 40 800 offene Güterwagen im Ruhrbezirk zur Beladung überwiesen worden. Außer den Kohlen- und Kokswagen kamen am 18. Januar noch rund 4200 andere Wagen hinzu, so daß sich die Gesamtzahl der an diesem Tage im Ruhrbezirk den Verfrachtern gestellten Güterwagen, die wohl auch fast sämtlich beladen wurden, auf rund 45 000 belaufen hat. Von dieser bedeutenden Tagesleistung der Industrie, des Handels und der Eisenbahnverwaltung im Ruhrkohlenbezirk kann man nicht ohne weiteres ein klares Bild gewinnen. Sie wird aber verständlicher, wenn dargelegt wird, welche Länge eine solche aneinandergereihte Wagenmenge (zu 10 t-Wagen angenommen) nebst den zu ihrer Beförderung nötigen Lokomotiven und Packwagen einnehmen würde, wenn man diese Fahrzeuge zu einem einzigen zusammenhängenden Zuge vereinigte. Wird die Länge eines solchen Wagens von Puffer zu Puffer rund zu nur 8 m angenommen (15- und 20 t- sowie bedeckte Güterwagen haben größtenteils bedeutend größere Länge), so ergibt sich hieraus zunächst eine Zuglänge von 45 000 × 8 = 360 km. Als durchschnittliche Güterzugstärke 50 Wagen (100 Achsen) angenommen, wären zur Beförderung dieser 45 000 Wagen nach ihren Bestimmungsstationen 45 000 : 50 = 900 Züge, also 900 Lokomotiven und 900 Packwagen nötig, zusammengestellt von 15 + 8,5 = 23,5 × 900 = 21,2 km Länge. Die ganze Länge eines solchen aus diesen aneinandergereiht aufgestellten Fahrzeugen bestehenden Zuges würde also 360 + 21,2 = 380 km betragen, was ungefähr der Entfernung von Köln bis Öbisfelde (halbwegs zwischen Hannover und Stendal) entspricht. Man vergleiche nun diese lange mit aneinandergereihten Fahrzeugen besetzt gedachte Strecke auf der Karte mit dem verhältnismäßig so eng begrenzten Ruhrbezirke, der zudem noch besonders lebhaften Personen- und Schnellzugsverkehr hat! Diese Wagengestellung stellt aber keineswegs die ganze, sondern bei weitem nicht die Hälfte der Tagesleistung der Eisenbahn im Güterverkehr des Ruhrbezirks dar. Wenn auch ein verhältnismäßig geringer Teil der gestellten leeren Wagen im Ruhrbezirk aufkommt und nach Beladung zur Entladung in ihm verbleibt, so mußte doch die Hauptmenge dieser 45 000 Wagen ihm nicht nur zugeführt, sondern nach Beladung aus dem Ruhrbezirk wieder abgefahren werden, wodurch allein die Leistung sich schon beinahe verdoppelt. Weiter tritt noch hinzu, daß diese gewaltigen Wagenmengen auch auf die zahlreichen Bahnhöfe dieses Bezirkes, den Anforderungen der Versender entsprechend verteilt und den einzelnen Beladestellen, Zechen, Anschlüssen usw. zugeführt werden mußten, wozu allein noch mehrere hundert Verschiebelokomotiven erforderlich sind. Berücksichtigt man alle diese Umstände, so versteht man zu würdigen, welche ungeheure Tagesarbeit die Eisenbahnverwaltung im Ruhrkohlenbezirke täglich zu leisten hat, wenn auch, wie gegenwärtig, die schon seit längerer Zeit den Anforderungen entsprechend gestellte Wagenzahl etwas geringer ist als am 18. Januar d. J., und wie leicht in diesem Bezirke eine Störung in der Wagengestellung eintreten kann, wenn an irgendeiner Stelle die Zu- oder Abfuhr der Wagen vorübergehend eine Störung erleidet."

Österreich.

— **Verbilligung des staatlichen Lokalbahnbetriebes.** Die unbefriedigenden Betriebsergebnisse, die viele im Staatsbetriebe stehende Lokalbahnen aufweisen, haben das Eisenbahnministerium veranlaßt, der Förderung dieser wirtschaftlich häufig schwachen Verkehrsunternehmungen ein besonderes Augenmerk zuzuwenden und darauf hinzuwirken, daß durch geeignete Maßnahmen eine Besserung dieser Ergebnisse herbeigeführt werde. Zu diesem Zwecke hat das Eisenbahnministerium vor einiger Zeit eine Aussprache mit dem beteiligten Fach- und Interessentenkreise abgehalten, deren Ergebnis nunmehr in einer Reihe von Weisungen an die Staatsbahndirektionen zum Ausdruck gelangt ist. Die Staatsbahndirektionen sollen zu einer Verbilligung der sachlichen Betriebsausgaben angeregt werden; zu diesem Zwecke wird insbesondere die Ausführung größerer Bahnerhaltungsarbeiten im Akkordwege, die Vergebung von Fahrbetriebsmittelreparaturen an die Privatindustrie, die Verwendung der geeignetsten Kohlensorten für die Lokomotivfeuerung und die Festsetzung von Pauschbeträgen für die Beleuchtung, Beheizung und Reinigung empfohlen. Zur Verminderung der persönlichen Ausgaben wird die häufigere Verwendung von Bediensteten unterer Klassen im Stationsdienste, ferner die Heranziehung von Oberbauarbeitern zum Strecken- und Rampendienste und zur Hebung der Einnahmen auch die Bestellung von Güteragenten in Aussicht genommen. Die besondere Aufsicht über die Wirtschaftlichkeit im Lokalbahnbetriebe sowie die besondere Verantwortung hierfür wurde dem technischen Staatsbahn-Direktorstellvertreter übertragen, der hierbei durch eine eifrigere Kontrolltätigkeit anderer Direktionsorgane wie auch der Organe des Eisenbahnministeriums selbst unterstützt werden soll.

— **Rasche Auszahlung der Nachnahmen.** Der Staatseisenbahnrat hat sich in seiner letzten Tagung mit den beklagten Verzögerungen in der Auszahlung von Nachnahmen nach Eingang beschäftigt. Wiewohl das Eisenbahnministerium nicht verkennt, daß die zeitgerechte Nachnahmeauszahlung in vereinzelten Fällen gewissen Schwierigkeiten begegnet, hat es doch aus der Behandlung von Beschwerden der Güteraufgeber die Überzeugung gewonnen, daß nicht allzu selten beträchtliche Verzögerungen in der Auszahlung der Nachnahmen nach Eingang auf Außerachtlassungen der bestehenden Vorschriften seitens der beteiligten Stationsorgane zurückzuführen sind. Die Bahnverwaltungen wurden vom Eisenbahnministerium eingeladen, die für die Behandlung von Nachnahmen nach Eingang bestehenden Vorschriften den unterstehenden Organen nachdrücklich in Erinnerung zu bringen und für deren genaueste Einhaltung Sorge zu tragen.

— **Neue Kurswagen.** Kürzlich wurde in Paris die Europäische Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerdienst 1913 abgehalten, in der für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen und deren Anschlußbahnen unter anderm folgende Neuerungen im Verkehre durchlaufender Wagen I. und II. Klasse vereinbart wurden. In der mit 1. Juli 1913 zur Einführung gelangenden Schnellzugverbindung München-Salzburg-Abbazia (München ab 7 Uhr 5 Minuten früh, Abbazia an 9 Uhr 54 Minuten abends) wird ein direkter Wagen zwischen München und Fiume geführt werden. Dieser Kurswagen soll während des ganzen Jahres in Verkehr bleiben. In den Arlbergschnellzügen (Wien-Westbahn ab 12 Uhr 35 Minuten nachmittags, Wien-Westbahn an 5 Uhr 25 Minuten nachmittags) wird bereits vom 1. Mai ab ein durchlaufender vierachsiger Personenwagen zwischen Wien und Marseille geführt werden. Der Verkehr der im vorigen Sommer zwischen Triest und Basel bei den Schnellzügen Triest ab 11 Uhr vormittags, Triest an 4 Uhr 36 Minuten nachmittags im Verkehr gestandenen Kurswagen wird bis und von Paris ausgedehnt werden, ferner wurde bei den Schnellzügen Wien-Schweiz über den Arlberg (Wien-Westbahnhof ab 7 Uhr 50 Minuten abends, Wien-Westbahnhof an 6 Uhr 40 Minuten früh) der Verkehr eines durchlaufenden Wagens zwischen Wien und Genf vereinbart. — Bei den Tagesschnellzügen Wien-Eger (Wien-Franz-Josef-Bahn ab 9 Uhr vormittags, Wien-Franz-Josef-Bahn an 7 Uhr 25 Minuten abends) wird ein neuer Kurswagen zwischen Wien und Amsterdam eingeführt werden. —

Die alljährlich im Sommer verkehrenden direkten Bäderschnellzüge Podwoloczyska-Lemberg-Krakau-Prag-Karlsbad, welche vom 1. Mai 1913 in Karlsbad unmittelbare Anschlüsse nach und von Marienbad und Franzensbad vermitteln werden, erhalten einen neuen Kurswagen zwischen Podwoloczyska und Marienbad. Zugleich wird der bisherige Verkehr des direkten Wagens zwischen Itzkany und Karlsbad bei den Schnellzügen Czernowitz ab 1 Uhr 20 Minuten nachmittags, Czernowitz an 2 Uhr 10 Minuten nachmittags auf der Strecke Bukarest-Karlsbad ausgedehnt und ein neuer durchlaufender Wagen zwischen Bukarest und Wien bei den Schnellzügen Wien-Nordbahn an 3 Uhr 10 Minuten nachmittags, Wien-Nordbahn ab 12 Uhr 35 Minuten nachmittags, eingeführt werden.

— Die Bilanzaussichten der Aussig-Teplitzer Bahn. Wenngleich die endgültigen Einnahmeabrechnungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn nur bis einschließlich zum Monat Oktober 1912 veröffentlicht sind, so läßt sich doch immerhin schon ein annäherndes Bild über die Jahreseinnahmen gewinnen. Am Jahresschlusse wurde die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehre mit rund 80 000 Kr., jene aus dem Güterverkehre mit etwa 1 760 000 Kr. geschätzt. Außer den Transporteinnahmen dürften auch die Wagenmieten infolge der außerordentlichen Lebhaftigkeit des Verkehrs in der zweiten Jahreshälfte eine Erhöhung erfahren. Gegenüber dieser sehr bedeutenden Steigerung der Einnahmen ist allerdings auch mit einer erheblichen Steigerung der Ausgaben zu rechnen. Bekanntlich hat die Gesellschaft das Erträgnis einer teilweisen Tariferhöhung im vergangenen Jahre der Aufbesserung der Personalbezüge gewidmet, so daß aus diesem Grunde allein eine jährliche Ausgabensteigerung von 400 000 Kr. zu erwarten ist. Aber auch abgesehen hiervon, hat wohl die größere Verkehrsleistung auch selbstverständlich höhere Ausgaben für die schwankenden Bezüge des Personals (Stunden- und Kilometergelder, Nachtdienstzulagen, u. dgl.) sowie höhere Materialkosten (Kohle, Schmiermittel, Beleuchtungsmittel) herbeigeführt. Der erhöhte Geschäftsgewinn des Jahres 1912 ist hauptsächlich auf die Verkehrssteigerung des Hauptnetzes (278 000 Personen, 1 073 000 t Güter) zurückzuführen. Die Verkehrssteigerung der Lokalbahn (33 000 Personen, 58 000 t Güter) dürfte aber immerhin eine Verringerung des bedeutenden Ausfalles bringen, welchen der Betrieb der Lokalbahn der Gesellschaft alljährlich verursacht.

— Die 18 Millionen der Staatseisenbahn-Gesellschaft. In einer unter diesem Titel erschienenen Schrift führt Dr. Stroh folgendes aus: Die verstaatlichte Staatseisenbahn-Gesellschaft habe vom 1. Januar 1908 bis zum Tage der Übernahme am 15. Oktober 1909 die Verwaltung für Rechnung des Staates weitergeführt. In dieser Zeit habe sie durch Begebung von 37 408 Prioritätsobligationen zu je 500 Franken eine Einnahme von rund 18 Millionen erzielt, die nach dem klaren Wortlaute des Verstaatlichungsvertrages dem Staate gehöre. Diesen Standpunkt stützt der Verfasser darauf, daß die Vertragsbestimmung in § 5 des Verstaatlichungsübereinkommens vom 21. Oktober 1908, wonach der Staat auch den am 1. Januar 1908 unverlost aushaftenden Betrag von 81 751 000 Fr. des Prioritätsanlehens vom Jahre 1900 zur Selbstzahlung zu übernehmen hat, objektiv falsch sei, weil in dem gedachten Zeitpunkte nicht der obige Betrag, sondern nach Ausscheidung des Betrages von 18 704 000 Fr. der damals noch nicht begebenen, daher rechtlich als nicht bestehend anzusehenden Obligationen des fraglichen Gesamtanlehens nur ein Obligationsbetrag von 63 047 000 Fr. als unverlost aushaftend anzusehen war.

Neben dieser Meinung, die auch Reichsratsabgeordneter Dr. Ellenbogen im Abgeordnetenhause vertreten hat, wird in der erwähnten Schrift noch geltend gemacht, daß dem Staate gegenüber der Staatseisenbahn-Gesellschaft ein weiterer Ersatzanspruch für unrechtmäßig bezahlte Couponbeträge des Jahres 1907 im Betrage von rund 8 Millionen Kronen gebühre.

Der ehemalige Eisenbahnminister Wrba bespricht in der „Oesterr. Zeitschrift für Eisenbahnrecht“ (V. Heft 1912) eingehend diese Fragen:

Es sei allgemein anerkannter Rechtsgrundsatz, daß für die Auslegung von Verträgen vor allem die klare Absicht der vertragschließenden Teile maßgebend sein soll. In vorliegendem Falle könne nun für jeden, der die Regierungsvorlage und ihre ausführliche, vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses eingehend geprüfte und gebilligte Begründung gewissenhaft studiert und gewürdigt hat, nicht der geringste Zweifel über den wahren, übereinstimmenden Vertragswillen der beiden Vertragschließenden, des Staates und der Gesellschaft, bestehen. Der Vertrag vom 21. Oktober 1908 beruhe auf einem freien Übereinkommen, auf der einverständlichen Festsetzung eines genau umschriebenen Erwerbspreises. Dieser beruhe nicht auf dem bezüglich seines Rechtsbestandes von der Gesellschaft angefochtenen Übereinkommen vom Jahre 1882, auch nicht auf den unzulänglichen, verschiedenster Auslegung fähigen und nur im Wege langwieriger Rechtsstreitigkeiten klarzustellenden und praktisch verwertbaren konzessionsmäßigen Einlösungsbestimmungen, am wenigsten auf den für den Bau und die Ausrüstung der Bahnen erfolgten Kapitalsaufwendungen, sondern wie in der Begründung deutlich angegeben, nur auf der Berücksichtigung des damaligen Standes, d. h. des Ertragswertes des Unternehmens und auf dem Bestreben, den beiderseitigen Anforderungen und Ansprüchen tunlichst Rechnung zu tragen.

Die Übernahme der im Übereinkommen aufgezählten Prioritätsanlehen durch den Staat zur Selbst- und Alleinzahlung sei zweifellos nur als die gewählte Form der Zahlung des vereinbarten Erwerbspreises anzusehen und habe gar keine sachliche oder rechtliche Beziehung zu den wirklichen Kapitalsaufwendungen für die Bahnen.

Der Staat habe eben, anstatt der sonst üblichen Annuitätenzahlung, dem Ausmaße des vereinbarten Erwerbspreises entsprechend, den größten Teil der gesellschaftlichen Prioritätsschuld zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen. Der übereinstimmende Vertragswille des Staates wie der Gesellschaft gehe also unstreitig dahin, der Gesellschaft für die Abtretung der genau angegebenen Vermögensobjekte, während der restlichen Konzessionsdauer bis Ende 1965 einen frei vereinbarten Erwerbspreis in bestimmten Jahresbeträgen, bezw. in einem bestimmten durchschnittlichen Jahresbetrage zukommen zu lassen. Die ziffernmäßige Festsetzung dieser als Erwerbspreis geltenden Jahresbeträge, bezw. des Durchschnittsbetrages sei aber aus den Aufstellungen und Berechnungen der Begründung genau zu entnehmen und sei daraus auch einwandfrei zu ersehen, daß der Staat zur Bezahlung dieses Erwerbspreises von vornherein in bewußter Absicht auch den ganzen noch nicht durch Verlosung getilgten („unverlost aushaftenden“) Rest des Prioritätsanlehens vom Jahre 1900 zur Selbst- und Alleinzahlung übernehmen wollte. Diese Absicht werde auch im Ausschußberichte ausdrücklich erkannt und anerkannt, indem er ungeachtet der offenen Kenntnisnahme und der wiederholten Hervorhebung der nicht vollständigen Begebung des fraglichen Anlehens im Einklange mit der bezüglichen Vertragsbestimmung und den Aufstellungen der Regierungsvorlage doch den ganzen unverlosten Restbetrag von 81 751 000 Fr. als einen solchen bezeichnet, den der Staat zur Selbst- und Alleinzahlung übernehmen soll.

Die als „objektiv falsch“ angefochtene Vertragsbestimmung im § 5, lit. c. des Übereinkommens sei also auch abgesehen von der vollen Berechtigung einer ganz verschiedenen Auffassung über die rechtliche Natur sog. Portefeuilleobligationen objektiv richtig und vollkommen zutreffend, weil sie den übereinstimmenden Vertragswillen beider Teile genau wiedergebe.

Gegenüber dem genau festgestellten Vertragswillen beider Teile müßte der Versuch eines Ersatzanspruches des Staates von 18,7 Millionen Franken an die Gesellschaft auf Grund des § 12, lit. c wegen angeblicher nachträglicher Verpfändung der vom Staate erworbenen Objekte, wodurch der vereinbarte Erwerbungspreis um einen Jahresbetrag von etwa 750 000 Fr. vermindert würde, abgesehen von den sonst geltend zu machenden rechtlichen Einwendungen höchst illoyal und auch gänzlich aussichtslos erscheinen, zumal ja diese angebliche nachträgliche Verpfändung augenscheinlich auf Grund vorheriger Zustimmung der Staatsverwaltung im Sinne des § 12, Abs. 3 des Übereinkommens erfolgt wäre.

Direkt gegen den Vertragswillen und die vom Staate übereinkommensgemäß übernommene ziffermäßig festgestellten Zahlungsverbindlichkeiten würde auch der weitere vom Verfasser der Broschüre behauptete Ersatzanspruch von 7.9 Millionen Kronen wegen der auf das Vorjahr entfallenden Quoten der vom Staate im Jahre 1908 bezahlten Frühjahrscoupons verstoßen.

Vor allem handelte es sich hierbei im Rechtsverhältnisse zwischen Staat und Gesellschaft durchaus nicht um eine der üblichen Zinsenzahlungen, sondern um eine im § 5, Abs. 3 des Übereinkommens mit gutem Grund expressis verbis angeführte vertragsmäßige Zahlung. Bei einiger Aufmerksamkeit könne man leicht erkennen, daß der Vertragswille der Gesellschaft im Wege der Schuldenübernahme als frei vereinbarten Erwerbungspreis während der Konzessionsdauer alljährlich gewisse, ziffernmäßig bestimmte Beträge gut zu bringen, bezüglich des ersten Vertragsjahres gerade nur durch die volle Zahlung der Frühjahrscoupons des Jahres 1908 erfüllt werden konnte, da andernfalls der auf das erste Vertragsjahr entfallende Jahresbetrag gegen die getroffene Vereinbarung um die fraglichen 7,9 Millionen Kronen gekürzt worden wäre.

Den Vorwurf der auffallenden Sorglosigkeit, den der Verfasser der Broschüre gegen die Vertreter des Staates erhebt, werde aber ganz gewiß niemand als gerechtfertigt erkennen, der weiß und jemals selbst erfahren hat, mit welcher Umsicht, Sorgfalt und Sachkenntnis derartige Rechnungen und Aufstellungen von den erprobten Fachorganen des Ministeriums geprüft und beurteilt werden.

Also keine Irreführung seitens der Gesellschaft, kein Übersehen der Regierungsvertreter, kein Irrtum im Vertrage, also auch kein Ersatzanspruch des Staates gegenüber der Gesellschaft weder bezüglich der erst nach dem 1. Januar 1908 begebenen Obligationen des Anlehens vom Jahre 1900 von 18,7

Millionen Franken noch bezüglich der das Vorjahr betreffenden Quoten von 7,9 Millionen Kronen der vom Staate bezahlten Frühjahrskupons des Jahres 1908.

Gleichwohl werde das tendenziöse, traurige Märchen vom Millionenbetruge und Irrtum vielleicht noch lange in der Meinung ungenügend und schlecht beratener Beurteiler, in unklaren Köpfen, in Parteischriften und Reden Unheil anrichten trotz aller Aufklärungen und Berichtigungen, die ja erfahrungsgemäß teils nicht gelesen, teils nicht verstanden, teils mit Absicht nicht berücksichtigt werden.

Im übrigen dürfte heute schon feststehen, daß der vereinbarte Kaufpreis für die vom Staat erworbenen Bahnen dem Ertragswert für den Staat vollkommen entspricht, indem ja nach dem Urteil der betriebführenden Bahnverwaltung die Einlösungsrente bisher schon im Staatsbetriebe voll verdient worden ist. Aber auch wenn diese Annahme bei genauer Feststellung doch etwa nicht vollständig zutreffen sollte, werde wohl niemand im Zweifel darüber sein, daß die Ursache eines allfälligen Minderertrages nicht in der Höhe des vom Staat zugestandenen und sohin zu bezahlenden Kaufpreises, sondern vielmehr lediglich in einigen von der Staatsbahnverwaltung erst nach erfolgter Verstaatlichung getroffenen, mit beträchtlichen Mehrkosten verbundenen Maßnahmen zu suchen sei.

— **Personalnachrichten.** Dem Direktor der Nordbahndirektion, Sektionschef des Eisenbahnministeriums Dr. Freiherrn v. Banhans, wurde die Würde eines Geheimen Rats verliehen. In dieser hohen Auszeichnung liegt die wohlverdiente Anerkennung der großen Verdienste, die sich v. Banhans um die außerordentliche Entwicklung des Verkehrs auf den Nordbahnlinien und dessen klaglose Abwicklung erworben hat.

Ungarn.

— **Bahneröffnung.** Die Linie Privigye-Bajmóczfürdö-Nyitrabánya der Königlich-ungarischen Staatseisenbahnen wurde am 15. Februar l. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben und dem Betriebsnetze der Donaulinksufrigen Betriebsleitung einverleibt. Die neue Eisenbahnlinie zweigt von der Station Privigye der Strecke Ersekujvar-Németprona der ungarischen Staatsbahnen ab. Sie wurde als Gebirgsbahn in einer Länge von rund 20 Kilometer erbaut; die größte Steigung beträgt 16 %, der kleinste Krümmungsdurchmesser 275 Meter. Auf der besagten Strecke sind eine Station (Hársas-Nyitraabrones), ein Tunnel in einer Länge von 100 Meter und eine Talübersetzung mit 6 Öffnungen in einer Länge von 165 Meter erbaut worden. Aus verkehrspolitischen Rücksichten hat man auch die Lokalbahn Nagybélicz-Privigye verstaatlicht, um die Beförderung der Kohle, die aus dem ausgedehnten Braunkohlenrevier zwischen dem Handlova-Bach und dem oberen Gran-Flusse gewonnen wird, aus volkswirtschaftlichen Gründen in dem Staatsbetrieb zu vereinigen. Die Gesamtbeförderung wird sich jährlich auf beiläufig 3 Millionen Tonnen Braunkohle belaufen, und da ein ausgedehnter Bergwerksbetrieb errichtet ist, so ist auch ein ziemlich reger Personenverkehr zu erwarten.

Der Oberbau weicht von der Regel ab, da die Strecke mit acht Meter langen Schienen von 31,4 Kilogramm Gewicht versehen ist. Die Verlängerung dieser neuen Strecke ist bereits in Aussicht gestellt; es soll die Verlängerung bis zur Station Stubnya der Linie Budapest-Ruttka der ungarischen Staatseisenbahnen in absehbarer Zeit erfolgen. Hierdurch wird die Bahnlinie die Eigenschaft einer Querbahn erlangen und zur Entlastung der obgenannten Staatsbahn-Hauptlinie beitragen. Die Verlängerung wird sich auch beiläufig auf 20 Kilometer belaufen, nur werden hierbei noch größere Bodenschwierigkeiten zu bewältigen sein.

— **Bahnbautätigkeit in Ungarn.** Im Jahre 1912 wurden 476,5 km Bahnen dem Verkehr übergeben; es sind dies a) die Staatsbahnlinie Barczika-Ormospuszta 10,0 km; b) die Lokalbahnlinien: Aramyosmarót-Kováczi 19,1 km, Baja-Bezdan-Zombor-Szond 89,1 km, Bjelovár-Velikapisanica 23,0 km, Csorbató-Tátraszéplak 13,6 Kilometer, Erzsébetfalva-Csepel 4,8 km, Harkány-Miholjac 14,5 km, Kiskunhalas-Kiskunmajsa 20,8 km, Kisvarda-Nyirbakta 26,0 km, Palánka-Ujpalánka 1,9 km, Rákosszentmihály-Rákospalota 12,4 km, Siklós-Középrigócz 75,3 km, Torda-Topánfalva-Abrudbárnya 94,0 km, Virje-Kaproncza 20,0 Kilometer, Vukovar-Sid-Raca 52,0 km. Ende des Jahres 1912 blieben 703,5 km im Bau, und zwar a) die Staatsbahnlinien Privigye-Nyitrabánya 19,0 km, Ogulin-dalmatinische Landesgrenze 206,0 km; b) die Lokalbahnlinien: Velikapisanica-Garesnica-Grubisnopolje 37,9 km, Bodrogtaler schmalsp. (Sárospatak-Perbenyik-Királyhelmecz) 90,0 km, Budafok-Budaörs-Törökbálint 13,3 km, Károlyváros-Bubnjarci 29,2 km, Marostordaer schmalsp. 187,4 km, Pécs-Harkány 31,4 km, Pozsony-Landesgrenze 7,5 km, Rimaszombat-Poltár 27,2 km, Visótaler (Visó-Borsa) 54, 6 km.

Übrige europäische Länder.

— **Blumen- und Früchteausstellung einer Eisenbahngesellschaft.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft wird bei dem nächsten landwirtschaftlichen allgemeinen Wettbewerb in Paris eine eigenartige Blumen- und Früchteausstellung veranstalten, über die wir dem „Journal des Transports" folgendes entnehmen: Die Ausstellung wird im Grand Palais des Champs-Elysées stattfinden und dort den schönsten Saal vollständig einnehmen. Unter den Ausstellern werden sich 18 Syndikate von Blumenzüchtern befinden, die zu der Blumenvereinigung des Südostens gehören, ferner die Gartenbaugesellschaft Algeriens usw. usw. Es sollen nicht nur Blumen aus dem Küstengebiet der französischen Riviera, sondern auch Früchte und Frühgemüse Frankreichs, Algeriens, Tunesiens und Marokkos zur Schau kommen. Diese Blumenausstellung von der Riviera wird die erste dieser Art in Paris sein. Sie wird die Hälfte des ganzen Raumes einnehmen und mehr als 25 000 Blumen, zahlreiche grüne Schmuckpflanzen, Orangen und Mimosen in Töpfen sowie auch kunstvolle Töpferwaren von Vallauris umfassen. Zitronen, Apfelsinen und Mandarinen aus Mentone, Erdbeeren von Antibes und sehr schöne Birnen aus der Gegend von Lyon werden dort an der Seite von interessanten Auslagen von Früchten aus Avignon, Aramon, Châteaurenard und Hyères sowie Spargel aus Cavaillon ausgestellt.

In demselben Saal will die P.-L.-M.-Eisenbahngesellschaft Photographien ihrer Gemüsewagen und graphische Darstellungen über den seit 10 Jahren gemachten Fortschritt in der Beförderung von Blumen, Früchten und Gemüsen nach Paris, Deutschland, England, der Schweiz wie auch der Frühgemüse von Algier nach Paris zur Schau stellen. Die Einrichtung eines besonders schön ausgestatteten Lesezimmers wird diese Ausstellung vervollständigen, in der das Publikum die neuesten Veröffentlichungen der Gesellschaft über ihren landwirtschaftlichen Betrieb finden wird. Wenn, so fügt unsere Quelle hinzu, die Blumenernte im Departement der Seealpen und des Var nicht durch einen unerwarteten Frost zerstört wird, so wird diese Ausstellung einen der vornehmsten Anziehungspunkte des nächsten landwirtschaftlichen Wettbewerbs in Paris bilden.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Ergänzungsbericht des Bundesrats an die Bundesversammlung zum Gotthardvertrag ist nunmehr bekanntgegeben. Er tritt mit Entschiedenheit für die Genehmigung des Vertrages ein und widerlegt in einläßlicher Begründung die gegen ihn erhobenen Einwendungen. Beigegeben sind die vom Bundesrate eingeholten Rechtsgutachten von Professor Dr. Paul Speiser in Basel und Professor Dr. Eugen Borel in Genf sowie ein Bericht der Generaldirektion der Bundesbahnen. Die gründlichen Erörterungen des Berichts schließen: „Die Hoffnung, daß durch neue Verhandlungen günstigere Bedingungen geschaffen werden können, ist eitel. Die Erträgnisse der letzten Jahre und die durch sie erfolgte vollständige Tilgung des Kontos für die zu amortisierenden Verwendungen der Gesellschaft werden die Begehren der Subventionsstaaten steigern. Die Qualität der eingegangenen Verpflichtungen als dauernde kann nicht ins Feld geführt werden, da alle Rechte der Subventionsstaaten aus dem alten Vertrage auch von unbeschränkter Dauer sind. Der Vorwurf, der neue Vertrag schränke die Souveränetät der Schweiz ein, ist unbegründet. Der neue Vertrag bringt nur eine Umgestaltung bestehender dauernder Pflichten, nicht neue unbekannte Lasten. Wer die Schweiz möglichst frei und unabhängig machen und vor fremder Einmischung in innere Fragen bewahren will, muß dem neuen Vertrage zustimmen, weil gemäß dem alten Vertrage bei seiner Anwendung auf die heutigen Verhältnisse eine solche Einmischung viel eher möglich wäre. Wir haben die abgeschlossene Überzeugung, daß die Annahme des neuen Vertrages im Interesse des Landes liegt. Deshalb betrachten wir es als unsere Pflicht, die Bundesversammlung vor einer Verwerfung des Vertrages zu warnen und ihr dessen Annahme entschieden zu empfehlen."

Trotz dieser energischen Stellungnahme des Bundesrats hat, wie bereits in Nr. 17, S. 289 d. Ztg. kurz mitgeteilt, die Kommission des Nationalrats, die vom 24. bis 27. Februar in Bern versammelt war, mit acht gegen sieben Stimmen beschlossen, beim Rate Zurückweisung des Vertrages zu beantragen. Inzwischen wird insbesondere in der Westschweiz eine lebhafte Agitation gegen den Vertrag in der Presse und in Versammlungen fortgesetzt.

Die Berner Alpenbahngesellschaft sucht neuerdings beim Bundesrat um Bewilligung der Verpfändung ihrer 60 km langen Linie von Frutigen durch den Lötschberg nach Brig samt Zugehören und Betriebsmaterial zur Sicherstellung eines Anlehens von 42 Millionen Franken im zweiten Rang nach, das zur Bauvollendung verwendet werden soll. Das im ersten Range vorausgehende Anlehen beträgt 29 Millionen Franken.

— Apenninenbahnen und elektrischer Betrieb. In der italienischen Kammer kam es am 24. Februar zu einer kleinen Debatte über die Einführung des elektrischen Betriebs auf den Apenninenbahnen unter besonderer Rücksicht auf die Linie Bologna-Florenz und die im Bau befindliche Abkürzungsbahn zwischen den beiden Städten. Der Abgeordnete Rava interpellierte den Minister der öffentlichen Arbeiten über das Thema und meinte, die Sache sei reif namentlich nach den guten Ergebnissen, die man auf der Giovilinie mit der Einführung des elektrischen Betriebes erzielt hat. Für die italienischen Verhältnisse, starke Steigungen und großer Verkehr, eigne sich besonders das Dreiphasensystem. Auch vom wirtschaftlichen Standpunkte aus empfehle sich die Elektrisierung, der Verbrauch des Materials sei gering, und gerade in den betreffenden Gebirgsgegenden befinden sich ausbauwürdige Wasserkräfte. Er sei dafür, daß die Staatsbahn keine eigenen Kraftwerke anlege, sondern den Strom von der Privatindustrie beziehe, wodurch die Frage der Geldbeschaffung erleichtert werde. Eine ähnliche Interpellation über die Porrettalinie hatte der Abgeordnete Morelli-Gualtierotto eingebracht. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Sacchi, erklärte, daß die alte Porrettalinie nach Fertigstellung der neuen Abkürzungsbahn keineswegs verlassen, sondern im Gegenteil durch Einführung der Elektrizität leistungsfähiger gemacht werden solle. Die betreffenden Studien seien schon im Gange.

Der Minister benutzte auch die Gelegenheit, um die Einwürfe, die gegen die für die Abkürzungsbahn gewählte Trasse gemacht worden sind, zu widerlegen Man hatte gesagt, die Trasse sei verkehrt gewählt, sie verlaufe auf schlechtem Boden, sie sei zu lang und koste 100 Millionen zu viel. Der Minister betraute darauf einen Ausschuß von Fachleuten mit der Prüfung der Angelegenheit und diese fand, daß sowohl der erste wie der zur Ausführung bestimmte Plan durchaus gut sind. Die Linie verläuft über günstigen Boden und Abkürzungen oder Ersparnisse anderer Art sind nicht möglich. Er hofft also, daß jede Aufregung aufhört. Bologna und Florenz werden die einzigen Kopfstationen sein, Prato dagegen nur Abzweigstation, die Strecke Prato-Florenz soll zwei eigene von der Linie Florenz-Pistoia unabhängige Gleise bekommen, sobald es nötig wird. Die Enteignungen der ersten Teilstrecke werden schon vorgenommen; das mit dem Bau betraute Amt in Bologna betreibt die Sache mit großem Eifer, so daß kein Grund zur Verzögerung besteht.

— Bahnbauten in Spanien. Ein unterm 25. Dezember 1912 ergangenes spanisches Gesetz sieht den Bau von sechs neuen breitspurigen Eisenbahnlinien vor, und zwar handelt es sich um Verbindungen zwischen Zamora und Orense über La Gudiña, zwischen Segovia und Burgos über Aranda de Duero, zwischen Medina del Campo und Benavente, zwischen Cuenca und Utiel, zwischen Soria und Castejon und endlich zwischen Lerida und St.-Girons. Bau und Betrieb dieser Linien soll, wie dies bei allen spanischen Eisenbahnen der Fall ist, der privaten Unternehmung überlassen werden. Die Konzessionen haben eine Dauer von 99 Jahren und sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben werden. Der Staat wird die Unternehmer finanziell unterstützen. Bei den ersten vier Linien sieht das Gesetz eine Beihilfe von 60 000 Peseten für das Kilometer und außerdem einen rückzahlbaren Vorschuß von je 15 000 Peseten für das Kilometer vor. Für die Linie von Lerida nach St.-Girons, die die Pyrenäen überschreitet und eine neue Bahnverbindung mit Frankreich schaffen wird, übernimmt der Staat eine fünfprozentige Zinsgewähr. Letztere wird er auch bei den anderen Strecken übernehmen, wenn zwei aufeinanderfolgende Ausschreibungen mit der Bedingung der Kilometerunterstützung ergebnislos geblieben sein sollten. Zur leichteren Beschaffung des Baukapitals wird der Staat fünfprozentige Obligationen ausgeben, die in 90 Jahren tilgbar sind, aber auch vom Staate jederzeit zum Nennwert eingezogen werden können. Das Gesetz verpflichtet den Konzessionsinhaber, in erster Linie spanisches Material zu verwenden, und nur wenn dieses von der spanischen Industrie nicht oder nicht zu entsprechenden Bedingungen zu erlangen ist, darf ausländisches Material herangezogen werden; für letzteres ist bei der Einfuhr der gesetzliche Zoll zu entrichten.

— Die Kleinbahnen in England. Wir entnehmen hierüber der Zeitschrift für Kleinbahnen Folgendes: Im November 1912 haben dem englischen Kleinbahnamt 5 Anträge auf Genehmigung von Kleinbahnen vorgelegen. Die Gesamtlänge der geplanten 5 Linien beträgt 20¾ Meilen, das Anlagekapital (ohne Ausrüstung und Fahrzeuge) 179 403 £. Als Betriebskraft ist in 2 Anträgen über 6¾ Meilen Länge Dampf, in einem Antrage über 12 Meilen Länge Dampf oder Elektrizität und in einem Antrage über 1½ Meilen Länge Elektrizität angegeben, während der fünfte Antrag eine die Länge nicht berührende Abänderung einer Kleinbahn betrifft. Drei Linien mit 18¾ Meilen Länge sollen die Vollspur von 4 Fuß 8½ Zoll erhalten, eine Linie mit einer Länge von 1½ Meilen ist in der schmalen Spur von 3 Fuß 6 Zoll geplant. Seit dem 16¼ jährigen Bestehen des Kleinbahngesetzes sind im ganzen 645 Anträge auf Genehmigung oder Abänderung von Kleinbahnen gestellt worden. Die Länge dieser Bahnen betrug im ganzen rund 4861 Meilen, davon 2517 mit Dampf, 2343 mit Elektrizität, 1 mit Wasser als Betriebskraft. Als Spurweite war in 370 Fällen mit 3593¼ Meilen die Vollspur, in 8 Fällen mit 90¼ Meilen die Spur von 4 Fuß, in 129 Fällen mit 905¾ Meilen die Spur von 3 Fuß 6 Zoll und in 27 Fällen mit 271½ Meilen eine abweichende Spur angegeben. 111 Anträge hatten auf die Länge und Spurweite keinen Einfluß.

Fremde Erdteile.

— Bahnbau Dardanellen-Smyrna. Der Pariser Omniumgesellschaft ist, wie aus Konstantinopel vom 1. März gemeldet wird, die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von den Dardanellen nach Smyrna erteilt worden. Das Übereinkommen wird demnächst unterzeichnet.

— Aufruf des Präsidenten Taft zum Baue einer Staatsbahn. Präsident Taft hat als eine seiner letzten Regierungsmaßregeln einen Aufruf an beide Häuser des Kongresses erlassen, in Alaska zwei Bahnen mit Staatsmitteln zu bauen und dann den Betrieb entweder selbst zu führen oder an Private zu verpachten. Der Präsident weist auf die Notwendigkeit dieser Bahnen hin, wie auf die betrübende Nachricht, daß sich kein Privatkapital zum Baue der Bahnen findet. Es ist ein eigentümliches Zeichen der Zeit. Ehedem, vor einigen Jahrzehnten, wurden Bahnen direkt hinaus in die weite Prairie gebaut, man wußte nicht, ob sie sich bezahlt machen werden, ob wirklich das Leben auf beiden Seiten der Schienengleise entstehen wird, das man erhoffte, und es fand sich immer Geld für die oft abenteuerlichsten Bahnbauten. Heute ist Amerika um das Vielfache so reich wie damals, und es findet sich kein Geld zum Bau von Bahnen, deren Ertragsfähigkeit ganz außer Zweifel steht. Denn Alaska hat wie kein anderes Land Bodenschätze in gewaltigster Menge; man findet dort Kohle in noch unberührten Feldern und in so großen Mengen, daß Pennsylvanien und die anderen Kohlenländer der Union weit übertroffen werden, und man braucht nur Bahnen, um diese Bodenschätze heben und der Welt zuführen zu können, Bahnen, welche von den Kohlenwerken zur Küste und zu den großen Hauptbahnen führen, alle zusammen in der Länge von ungefähr 800 Meilen.

Zu wiederholten Malen hat der Bund schon Bahnbauten gefördert durch Erteilung von Privilegien, durch reiche Landschenkungen, selbst durch Übernahme einer zeitlich begrenzten Bürgschaft für die Zinsenzahlung der Schuldscheine, aber direkt auf eigene Kosten hat der Bund noch nie eine Bahn gebaut. Wahrscheinlich wird der Präsident auch diesmal tauben Ohren predigen, und es ist nicht anzunehmen, daß der Kongreß den bisher stets unverbrüchlich festgehaltenen Grundsatz umändern wird, daß der Bund keine Bahn bauen soll.

Nun liegt auch noch der letzte soeben erschienene Bericht des Gouverneurs von Alaska vor. Dieser läßt erkennen, wie sehr das Land unter der Bahnlosigkeit leidet. Während jeder Staat von Jahr zu Jahr in der Bevölkerung wächst und zunimmt, bleibt Alaska stehen, ja geht sogar zurück. Im Jahre 1900 zählte es 63 592 weiße Bewohner, im Jahre 1910: 64 356; die Bevölkerung des Landes hatte also in 10 Jahren sich um ungefähr 800 weiße Bewohner vermehrt. Jetzt im Jahre 1912 wird sie auf nur ungefähr 62 000 geschätzt, sicher ist, daß sie hinter der des Jahres 1900 nicht unbeträchtlich zurückbleibt. Gleich ungünstig ist das Bild, das die Handelsverhältnisse des Landes darbieten. In den Jahren 1904 bis 1911 betrug die Ausfuhr durchschnittlich: 55 862 076 Doll., im Jahre 1911: 55 924 404 Doll. Die Handelstätigkeit stockt schon seit acht Jahren und kann keinen Aufschwung nehmen. Das läßt allein schon bei einem Lande mit so vielen und hochbewerteten Bodenschätzen darauf schließen, daß hier etwas nicht in Ordnung sein müsse. Der Präsident Taft fordert nun den Kongreß auf, im Interesse der ganzen Vereinigten Staaten hier etwas zu unternehmen. Von den Bahnen, deren Bau er vorschlägt, soll die eine Cordova über Chitina mit Fairbanks und die andere Seward mit Iditarod verbinden. Die erste würde die Kohlenfelder am Behring River, die andere das Matanuagagebiet erschließen. Beide Linien sollen etwa 35 000 000 Dollar kosten. Der Präsident meint, wenn der Kongreß schon nicht auf eigene Rechnung bauen will, so soll er die Haftung für das Kapital und die Zinsen der auszugebenden Schuldverschreibungen (bonds) übernehmen. Es ist notwendig, daß durch Bahnen Bevölkerung zugeführt wird, denn das Land verödet immer mehr, die weiße Bevölkerung will sich nicht mehren, geht vielmehr noch zurück, und die eingeborene Urbevölkerung ist direkt im Aussterben begriffen. Sie wird von der Tuberkulose in schrecklichster Weise heimgesucht, und in wenigen Jahrzehnten wird es in Alaska keinen Nachkommen der einstigen Ureinwohner des Landes geben. Alaska soll und muß durch den Bund gerettet werden.

Die Bahnen in Alaska müßten Kohlenbahnen sein, nur die Verfrachtung von Kohle kann sie lebensfähig machen. Da fällt nun in die Wagschale die schlimme Behandlung, welche die Kohlenbahnen in den Vereinigten Staaten vom Bundesverkehrsamt, von der Regierung und zum Teil auch vom Bundes-Obergericht erfahren haben. Sie dürfen kein Kohlenbergwerk erstehen, sich an dessen Betrieb nicht beteiligen, sie hängen vom guten Willen der Kohlengrubenbesitzer ab. Fällt diesen einmal ein, den Betrieb für ein halbes Jahr einzustellen, dann haben die Bahnen nichts zu verfrachten und können auch ihren Betrieb einstellen.

Das erscheint den Bahnunternehmern nicht verlockend zu sein. Es scheint, daß sich hier schon erweist, was viele Bahnsachverständige des Landes schon seit drei Jahren behaupten: daß die allzustrenge Behandlung der Bahnen dem Bahnwesen nach einer Richtung vielleicht etwas nützen, nach anderer Richtung hin aber schwere Wunden schlagen wird, indem sie den Geldmarkt dem Bahnwesen entfremdet. Daß aber Privatbahnen ohne Unterstützung des Geldmarktes, ja bei dessen fast feindlicher Abneigung sich nicht weiter entwickeln können, ist selbstredend.

Dr. A. M.

— Der neue Bahnhof der Neuyorker Zentralbahn. In der Nacht vom 8. auf 9. Februar d. J. wurde der neue Riesenbahnhof der Zentralbahn in Neuyork, East, 42. Straße eröffnet und dem Verkehr übergeben. Die Übergabe geschah ohne jede Festlichkeit in der denkbar einfachsten Weise. Anwesend waren die Leiter der Bauführung und die Direktoren der Bahn; die ersteren übergaben und die letzteren übernahmen den Bahnhof. Der Staat Neuyork war ebenso wenig vertreten wie die Stadt und wie das Bundesverkehrsamt. Alles vollzog sich in der Stille, fast geheimnisvoll im Dunkel der Nacht, allerdings beim Lichte vieler hunderter Bogenlampen. — Der neue Bahnhof, über den wir bereits ausführlich berichtet haben, gilt sowohl was Größe und Zweckmäßigkeit der Anlage wie Schönheit der Architektur betrifft, für ein Wunderwerk, mit dem nur der Bahnhof der Pennsylvania-Bahn in Wettbewerb treten kann. 900 Züge werden täglich ein- und auslaufen. Das Großartigste ist die große Bahnhalle (Main Concourse) mit breiten Wandelgängen an beiden Seiten. Die anstoßenden Warte- und Wirtschaftsräume sind mit größtem Luxus ausgeführt, so hat die Einrichtung des großen Barbierladens über 100 000 Doll. gekostet. Die Gesamtbodenfläche des Bahnhofes beträgt 700 Acres. Auf der Expreßstation im Erdgeschoß liegen 42 Schienengleise, in der Unterstation 25 Gleise. Die Länge der Schienen in dem Bahnhofe beträgt 33,6 Meilen. Die Aufnahmefähigkeit des Bahnhofes beträgt 1052 Wagen. Für den Bau wurden 500 000 t Zement und 180 000 t Stahl verwendet. Der Bahnhof ist 672,5 Meter lang und 310 Meter breit, sein höchster Punkt befindet sich 150 Fuß über dem Erdboden. Er enthält auch das wahrscheinlich größte Weichenstellwerk der Welt mit 760 Hebeln.

— Antrag auf Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen. Die als mögliche Folge des bevorstehenden Heizerstreikes drohende Einstellung des Betriebes auf etwa 50 östlichen Eisenbahnen veranlaßte den sozialistischen Kongreß-Abgeordneten Berger von Wisconsin, am 15. Februar im Repräsentantenhause zu Washington eine Resolution über Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen zu beantragen. Nach dem Antrag sollte, falls der Streik und die Lahmlegung des Eisenbahnverkehres länger als eine Woche anhalten sollte, der Präsident der Vereinigten Staaten ermächtigt sein, die Bahnen mit allem Grundeigentum, allen Stationen, Linien, Kohlengruben und sonstigem Eigentum zu übernehmen bezw. als Nationaleigentum zu enteignen und sie selbst zu verwalten. Zunächst sollten sie durch das Post-Departement betrieben werden, bis der Kongreß ein Eisenbahn-Departement geschaffen hätte. Der Antrag empfiehlt, daß die Regierung die Bahnen auf Grund des achtstündigen Arbeitstages und dementsprechender Löhne verwalte und betreibe. Der Handels- und Arbeitssekretär solle dem Kongreß als Grundlage für die den Bahnen von der Regierung zu zahlende Entschädigung eine Abschätzung des Eigentums und des Wertes der Bahnen liefern, während der Schatzsekretär einen umfassenden Plan für die Finanzierung der Verstaatlichung der Bahnen durch Ausgabe von niedrig verzinsten Regierungsbonds vorlegen solle. In der Begründung des Antrages heißt es, daß Privatbesitz und Privatbetrieb der Bahnen sich als Fehler erwiesen haben. Die amerikanischen Bahnen seien schlechter ausgestattet und weniger sicher als in anderen zivilisierten Ländern, und es würde 9 Milliarden Dollars kosten, sie in einen, entsprechende Sicherheit gewährenden Zustand zu versetzen. Soviel Kapital zu beschaffen, wären aber die Privatgesellschaften nicht in der Lage.

—r.

— Das amerikanische Bundesverkehrsgericht wird nicht aufgelöst. Der Staatshaushalt der Vereinigten Staaten sah, wie wir schon berichtet haben, die Kosten für das Bundesverkehrsgericht (Interstate Commerce Court) nur bis zum 4. März d. J. vor. Dieser Beschluß scheiterte am Veto des Präsidenten. Nunmehr hat auch der Ausschuß des Senates für Etatsangelegenheiten in seinen Bericht über die zu bewilligenden Kosten für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtsprechung einen Verbesserungsvorschlag aufgenommen, der dahin geht, daß die Gehälter der Mitglieder des Bundesverkehrsgerichts bis zum Ende des laufenden Rechnungsjahres bewilligt werden. Die Verstimmung, die gegen dieses Gericht bestand, soll sich wieder gelegt haben, namentlich soll auch das Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) seinen Widerstand gegen das Bestehen einer ihm übergeordneten richterlichen Behörde aufgegeben haben, so daß wohl vorauszusehen ist, daß ein dauernder Bestand des Verkehrsgerichtes gesichert ist.

— Frauen zur Bedienung in amerikanischen Speisewagen. Die Toledo- und Central-Eisenbahn hat mit dem in den Vereinigten Staaten allgemein verbreiteten Brauch gebrochen, als Köche und Kellner in den Speisewagen ausschließlich Farbige, und zwar Männer zu beschäftigen, und hat diese durch weiße Frauen und Mädchen ersetzt. Sie versehen ihren Dienst in weißen Kleidern und erfreuen sich bei den Reisenden großer Beliebtheit.

— Die Staatsbahnen von Mexiko. Die Ferrocarriles Nacionales de Mexico haben in dem am 30. Juni 1912 zu Ende gegangenen Rechnungsjahr eine Betriebseinnahme von 30 723 896 Doll. zu verzeichnen gehabt. Obgleich der Beginn der Revolution bereits in dieses Jahr hinein fiel und davon ein nachteiliger Einfluß auf den Eisenbahnverkehr zu erwarten gewesen wäre, war doch die Mindereinnahme gegenüber dem Vorjahre mit seinen 30 976 211 Doll. Einnahmen nur gering. Die Betriebsausgaben betrugen 19 217 628 Doll. (1911: 19 639 673 Doll.) An Dividenden wurde die gleiche Summe wie im Vorjahre, nämlich 1 153 316 Dollars gezahlt. Die Länge des Eisenbahnnetzes der Staatsbahnen betrug 9674 km, wovon gegen 620 km schmalspurig sind. Von den beförderten Gütern entfiel die Hälfte auf Kohlen und Erze und ein Viertel auf Erzeugnisse der Landwirtschaft. Die Betriebsziffer ist von 63,42 im Jahre 1911 auf 62,55 im Jahre 1912 gefallen. Ist das schon ein gutes Zeugnis für wirtschaftliche Gebarungen beim Betriebe der mexikanischen Staatsbahnen, so läßt insbesondere auch der Umstand, daß die Ausgaben für die Zugförderung von 27,68% der Gesamteinnahmen auf 25,12% zurückgegangen sind und daß die durchschnittliche Belastung eines Güterzuges der Vollspurstrecken von 290 t auf 304 t gestiegen ist, darauf schließen, daß bei der Abwickelung des Verkehres die größte Sparsamkeit gewaltet hat. Zum Teil sind die geringeren Kosten auch darauf zurückzuführen, daß etwa die Hälfte der im Eisenbahndienst, namentlich im Zugdienst beschäftigten Ausländer, deren Zahl 1911: 4,12% der Gesamtzahl von rund 31 200 Köpfen ausmachte, im Berichtsjahr ausgeschieden und durch billigere einheimische Arbeitskräfte ersetzt worden ist.

Für Erweiterungen und Verbesserungen der Bahnanlagen wurden im Jahre 1912: 1 386 000 Doll. verausgabt; hiervon entfallen 453 000 Doll. auf die Einführung schwererer Schienen und 337 000 Doll. auf die vermehrte Beschaffung von Bettungsstoffen. Der Entwurf für einen Personenbahnhof für die Stadt Mexiko, der etwa 2 000 000 Doll. kosten soll, ist genehmigt worden, für einen Güterbahnhof für dieselbe Stadt sind die Planungen noch in Arbeit. Die Mexikanische Staatsbahn ist bekanntlich durch die Verschmelzung der Mexikanischen Zentralbahn und der Staatsbahn entstanden. Aus der Zeit, als diese beiden Netze noch nicht in einer Hand vereinigt waren, rührt noch das Bestehen zweier Bahnhöfe in San Luis Potosi her, die aber beide den Anforderungen des heutigen Verkehres nicht mehr gewachsen sind. Es soll deshalb an ihrer Stelle ein neuer gemeinschaftlicher Bahnhof errichtet werden, für den die Bauarbeiten im Berichtsjahre in Angriff genommen worden sind.

Bei der Verschmelzung der beiden genannten Eisenbahnnetze gehörte zu den ausschlaggebenden Erwägungen die dadurch gegebene Möglichkeit, bedeutende Betriebsvereinfachungen und damit erhebliche Ersparnisse herbeiführen zu können; in Verfolg der dadurch gegebenen Gesichtspunkte ist im Laufe des Berichtsjahres beschlossen worden, Eisenbahnstrecken in einer Gesamtlänge von 465 km zu schließen. Die Aktionäre haben zu dieser Maßnahme, zu der sich in der Geschichte des Eisenbahnwesen kaum ein Gegenstück finden dürfte, ihre Zustimmung gegeben. Die damit zu erreichenden Ersparnisse können natürlich nur geschätzt werden, sie werden aber jedenfalls sehr bedeutend sein. Da es sich dabei nur um solche Strecken handelt, auf denen früher die beiden Einzelunternehmungen im Wettbewerb miteinander standen, wo also die beiden Endpunkte der in Frage kommenden Strecken durch zwei Eisenbahnstrecken verbunden werden, ist von dieser Verkleinerung des Eisenbahnnetzes keine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse zu befürchten.

Allgemeines.

— Kohlengewinnung und Kohlenverbrauch in Deutschland im Jahre 1912. Die statistischen Ausweise über die Kohlengewinnung sowie über die Einfuhr und Ausfuhr an Brennstoffen aller Art liegen für den Monat Dezember vor, so daß sich ein Überblick für das ganze Jahr 1912 gewinnen läßt. Hervorzuheben ist zunächst, daß im Monat Dezember bei 24 Arbeitstagen gegenüber 24⅛ im vorangegangenen Monat die Steinkohlenförderung abermals und zwar um rund 60 000 t auf 14,86 Millionen Tonnen gestiegen ist. Auch die Kokserzeugung hat vom November auf den Dezember noch eine weitere Zunahme von 2,60 auf 2,71 Millionen Tonnen erfahren. Dagegen sind die Braunkohlenförderung und die Herstellung von Briketts und Naßpreßsteinen gegenüber dem November etwas zurückgegangen. Bei allen vier Brennstoffen werden jedoch die Ziffern des Monats Dezember 1911 erheblich überschritten. Wie sich nunmehr das Bild für die einzelnen Monate der beiden letzten Jahre stellt, ergibt sich aus der nachfolgenden Übersicht:

	Jan.	Febr.	März	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dez.
Steinkohlenförderung (in Millionen Tonnen):												
1911	13,53	12,67	14,01	12,26	13,87	12,33	13,61	13,90	13,61	13,68	13,84	13,43
1912	14,57	14,64	12,81	14,06	14,73	13,89	15,78	15,91	14,91	16,10	14,80	14,86
Kokserzeugung:												
1911	2,23	1,99	2,15	2,06	2,10	2,00	2,06	2,06	2,03	2,16	2,21	2,30
1912	2,34	2,27	2,13	2,32	2,38	2,32	2,41	2,52	2,50	2,65	2,60	2,71
Braunkohlenförderung:												
1911	6,32	5,82	6,43	5,56	5,87	5,20	5,61	6,08	6,46	6,94	6,79	6,40
1912	6,87	6,51	7,04	6,36	6,44	6,22	6,64	6,80	6,83	7,95	7,56	7,11
Herstellung von Briketts und Naßpreßsteinen:												
1911	1,79	1,67	1,85	1,64	1,77	1,58	1,80	1,95	1,96	2,03	1,98	1,85
1912	1,92	1,91	2,00	2,01	1,83	1,93	2,10	2,12	2,08	2,25	2,12	2,07

Zieht man hierzu die Ziffern der Einfuhr und der Ausfuhr heran und berechnet dann (Gewinnung + Einfuhr — Ausfuhr) den Verbrauch, so ergibt sich für das Jahr 1912 verglichen mit dem vorangegangenen Jahr folgendes Bild:

in tausend Tonnen	Gewinnung		Einfuhr		Ausfuhr		Verbrauch	
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912
Kohle . .	160 747	177 095	10 914	10 386	27 412	31 143	144 249	156 332
Koks . .	25 405	29 141	599	590	4 560	5 849	21 444	23 882
Braunkohlen .	73 517	82 340	7 069	7 266	58	57	80 528	89 549
Briketts .	21 827	24 392	211	188	2 477	2 746	19 561	21 839

Danach ist also die deutsche Steinkohlenförderung um rund 16,3 Mill. Tonnen gestiegen. Die Einfuhr ist gegenüber dem Vorjahre etwas zurückgeblieben, aber die Ausfuhr hat um rund 3,7 Mill. zugenommen, eine Erscheinung, die sich in der Hauptsache aus dem englischen Bergarbeiterausstand erklärt, da die deutsche Kohle während dessen Dauer und noch lange danach auf dem Weltmarkt für die engliche Kohle einspringen mußte. Noch bemerkenswerter als diese Steigerung der Ausfuhr ist aber die Tatsache, daß der inländische Kohlenverbrauch im Jahre 1912 um reichlich 12 Mill. Tonnen zugenommen hat, ein deutlicher Beweis für die angeblich lebhaftere Tätigkeit der deutschen Industrie. Im Einklang damit zeigen auch Kokserzeugung und Koksverbrauch eine erhebliche Steigerung, wie das nach den gewaltigen Ziffern der Roheisen-Erzeugung nicht anders zu erwarten war. Verhältnismäßig noch weit stärker als die Steinkohlenförderung, wenn auch absolut an deren Ziffern bei weitem nicht heranreichend, sind aber Braunkohlenförderung und Braunkohlenverbrauch gestiegen. Beide zeigen eine Zunahme um rund 9 Mill. Tonnen gegenüber dem Vorjahr. Die Erklärung hierfür liegt darin, daß die Braunkohle vermöge ihrer besonderen Eigenschaften und ihrer größeren Billigkeit sich neben der Steinkohle ein von Jahr zu Jahr größer werdendes Absatzgebiet erringt. Minder bedeutsam sind die Veränderungen, die in der Herstellung und im Gebrauch von Briketts und Naßpreßsteinen eingetreten sind. Auch hier ergibt sich indes eine stark aufsteigende Bewegung. (Köln. Ztg.)

Rechtspflege.

— Unzulässige Gründe für Umlageerhöhungen. Mit einem kürzlich veröffentlichten Erkenntnisse des österreichischen Verwaltungsgerichtshofes wurden auf Beschwerde der Buschtehrader Eisenbahngesellschaft die Beschlüsse mehrerer böhmischer Bezirksvertretungen betreffend ihre Bezirksvorschläge und die einzuhebenden Bezirksumlagen aus dem Grunde als gesetzlich nicht begründet aufgehoben, weil in den Voranschlägen zahlreiche Beihilfen an außerhalb des Bezirkes befindliche Vereine und Anstalten enthalten waren. Der Landesausschuß von Böhmen hatte trotz eingebrachten Rekurses die erwähnten Bezirksvoranschläge samt Umlagen mit der Begründung genehmigt, daß die Tätigkeit der betreffenden Vereine und Anstalten keineswegs auf einen bestimmten Bezirk oder eine bestimmte Gemeinde beschränkt sei und daß aus ihrem Wirkungskreise den Angehörigen der fraglichen Bezirke immerhin möglicherweise ein Vorteil zufließen könne. Der Verwaltungsgerichtshof erklärte dagegen, daß diese Art von Bezirksangelegenheiten nicht ausreiche und daß die Förderung gemeinnütziger Zwecke sich nur dann als eine Bezirksangelegenheit im Sinne des Gesetzes würdigen lasse, wenn die zu fördernden Zwecke, mögen sie nun innerhalb des Bezirkes verwirklicht werden, oder, weil dies im engen Rahmen des Bezirkes nicht durchführbar sei, unter Mitwirkung auch andrer Faktoren außerhalb des Bezirkes betätigt werden, wenigstens einem Teile der Bewohner des Bezirkes als solchem zugute kommen, oder wenn diese Zwecke solche seien, daß die Teilnahme des Bezirkes an der Verwirklichung im offenbaren Vorteile des Bezirkes gelegen sei. Auch dürfen Subventionsposten mit Pauschwidmungen, beispielsweise „für kulturelle, nationalökonomische und Wohltätigkeitszwecke“ in die Voranschläge nicht eingestellt werden, und es müsse dem Steuerzahler die Prüfung ermöglicht werden, ob zwischen dem zu unterstützenden Zwecke und dem Bezirke die gesetzlich geforderte Beziehung gegeben sei.

Bücherschau.

— Deutsche Eisenbahnkunde. Von Dr. Paul Hausmeister. Volksvereins-Verlag, G. m. b. H.; M.-Gladbach 1913; Preis 1,20 Mark. Der Verfasser will auf engem Raum dem gebildeten Laien die volks- und privatwirtschaftliche, die rechtliche und die technische Kenntnis und Wertschätzung des modernen Eisenbahnwesens im allgemeinen, der deutschen Eisenbahnverhältnisse im besonderen vermitteln. Und diese Aufgabe ist auf kaum 119 Seiten des Kleinoktav-Bändchens meisterhaft gelöst. Große Sachkunde und Beherrschung des umfangreichen Stoffes sind bei dem Verfasser vergesellschaftet mit vorsichtig abwägendem Urteil und einer glänzenden Darstellungsweise. Diese Eigenschaften, denen sich anerkennende Bewunderung der gewaltigen Leistungen der Technik zur Seite stellt, stempeln das Büchlein gleicherart zu einer Fundgrube der Belehrung wie zu einem Unterhaltungsmittel. Der 60 Seiten lange Haupt-Abschnitt I behandelt die volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen und ihre privatwirtschaftlichen Funktionen. Er klärt über den geschichtlichen Werdegang der deutschen Eisenbahnen, über deren Tarife und deren einzig dastehende Wohlfahrtspflege auf.

In diesem Abschnitt wird die überragende Stellung der Dampfspurbahnen gegenüber anderen Beförderungswegen und -mitteln, den Landstraßen, den Wasserwegen — und der Luftschiffahrt —, die Arten der Eisenbahnen nach ihren besonderen Verkehrszwecken, die Finanz- und Wirtschaftsgebarung, die Rentabilitätsbedingungen im Personen- und Güterverkehr untersucht und technisch begründet. Nach einer Äußerung über die „populären Gemeinplätze“ von der automatischen Steigerung der Rentabilität bei zunehmendem Verkehr spricht Verfasser sich dahin aus, daß am unrentabelsten alle Arten plötzlich an- und abschwellender Frequenz, insbesondere die stürmischen Wellen des Saison- und Sonntagsverkehrs seien, die kostspielige bauliche Anlagen und eine unverhältnismäßige Verstärkung der Betriebsmittel erfordern, die dann wieder während vieler Monate als totes Kapital nutzlos brachliegen. Es sei schon im Interesse des Publikums selbst erwünscht, wenn die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen, derartige Massenanstürme zu verteilen, bei der Bevölkerung mehr Verständnis und besserem Willen begegnen würde.*) Der Verfasser ist überzeugter Anhänger des deutschen Staatsbahnsystems und hält auch mit der Anerkennung nicht zurück, daß unter der Herrschaft dieses in

---

*) Diese Mahnung, an die zeitigen Sturmflutwellen des Massengüterverkehrs anschließend, wäre vielleicht noch nutzbringender an die Interessen-Vertretungen der rheinisch-westfälischen Großindustrie zu richten gewesen, die bei den Interpellationsdebatten im preußischen Abgeordnetenhause aus Anlaß der Güterverkehrsstockungen im November v. Js. ein tieferes Verständnis für die wirtschaftliche Lage und die Pflichten der preußischen Verkehrsverwaltung gegenüber der Allgemeinheit der Steuerzahler großenteils vermissen ließen. Ein Betrieb, der, den übertriebenen Vorbeugungsmaßnahmen jener Vertreter folgend, auf die höchsten Sturmflutspitzen sich einrichten würde, könnte den schwersten Vorwürfen der Unwirtschaftlichkeit ausgesetzt sein.

Deutschland mustergültig ausgebildeten Systems neben den besonderen Verkehrsansprüchen die Interessen der Allgemeinheit und des öffentlichen Wohls voll zu ihrem Recht gekommen seien.

Er sagt bei der Besprechung der Rentabilität deutscher Bahnen auf S. 34 der Broschüre: „Schließlich erbringen die Statistik der Zugleistungen und die ungehinderte Weiterarbeit an den technischen Verbesserungen den unwiderleglichen Beweis, daß der Verkehr nirgends eingeschnürt worden ist. Es bleibt ein Ruhmesblatt für unsere gesamten Eisenbahner, vom Minister angefangen bis zum einfachen Weichenwärter, daß es gelungen ist, lediglich durch organisatorische Maßnahmen, bei fortgesetzter Steigerung der Verkehrsleistungen (neue internationale D-Züge) die Rentabilität des deutschen Staatsbahnnetzes wesentlich zu heben, und damit durch die Pflichttreue und Zuverlässigkeit unseres Beamtenheeres schwere finanzielle Kalamitäten von den Budgets der Einzelstaaten abzuwenden.“

Dem zusammenhängenden Wirtschaftsbilde gegenüber betont der Verfasser vor dem Eintritt in Abschnitt II „von den technischen Anlagen“ (die technische Organisation, der Bau, die maschinellen Einrichtungen, der Betrieb), daß hier nicht eine zusammenhängende Schilderung der Eisenbahntechnik erwartet werden dürfe, daß er sich bei der Überfülle des Stoffes vor diesem Fehler vieler „populärer“ Schriftsteller gehütet habe, der nur der Verbreitung „oberflächlicher Halbbildung“ an Stelle der „Befähigung zu sachverständigen Urteilen“ führe und damit der bezweckten „Hebung der wahren Volksbildung“ abträglich sei. In gleicher Art beschränkt sich der „dritte Abschnitt“ von der Behandlung der rechtlichen Stellung der Eisenbahnen auf eine gedrängte, aber klare Darstellung des Reichseisenbahnrechts, des Eisenbahn-Verwaltungsrechts, der strafrechtlichen Vorschriften und der privatrechtlichen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Publikum.

Im Schlußabschnitt stellt der Verfasser „Ausblicke auf Ausland und Zukunft“ an, in denen nach Darlegung der internationalen Vereinbarungen ein interessanter Vergleich des deutschen Eisenbahnwesens mit dem des Auslandes angestellt wird. Die sorgfältigen Betrachtungen über die Möglichkeit einer künftigen Gestaltung des Eisenbahnwesens unter der sich erweiternden Herrschaft elektrischen Betriebes schließt der Verfasser mit der Vertrauenskundgebung ab, daß „das deutsche Volk sich den Ruhm erhalten werde, die besten Eisenbahnen auf der Mutter Erde sein eigen zu nennen.“ Das Büchlein wird ohne Geleitworte seinen Weg in die breiteste Öffentlichkeit finden und sich in ihr behaupten. - Bi -

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. d. M. ist die zwischen den Stationen Obersitzko und Stobnitza der Strecke Wronke-Obornik gelegene Güterladestelle Steindorf auch als Personenhaltepunkt eröffnet worden. Der Fahrkartenverkauf findet durch den Zugführer statt; Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. d. M. ist auf der bisher nur für beschränkten Güterverkehr eingerichteten Verkehrsstelle Sehma der unbeschränkte Güterverkehr eingerichtet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 20. Februar d. J. ist die bisher nur für Wagenladungen der Kohlengrube eröffnete Ladestelle Szyb Sobieski (Sobieski Schacht) auch für Wagenladungen der „Landes-Steinkohlenbrikettfabrik“ eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Am 15. April d. J. erhält die an der Strecke Schwetzingen-Speyer gelegene Station Altlußheim die Bezeichnung Lußhof.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. erhält die an der Strecke Tarnów-Szczucin gelegene Station Dabrow die Bezeichnung Dabrow bei Tarnów und die an der Strecke Bolecin-Jaworzno gelegene Halte- und Ladestelle Katy die Bezeichnung Katy bei Chrzanów.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 46 vom 1. d. M. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend den Vereinswagenausschuß (abgesandt am 3. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die an der Strecke Schwetzingen-Speyer gelegene Station Altlußheim erhält ab 15. April d. J. die Bezeichnung „Lußhof“.

Karlsruhe, den 27. Februar 1913. (677)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. März 1913 wird der Personenhaltepunkt Sterkrade-Buschhausen an der Strecke Oberhausen-Hamborn-Wesel auch als Personenhaltepunkt für die Strecke Duisburg-Ruhrort-Sterkrade in Betrieb genommen.

Essen, den 24. Februar 1913. (678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Güterladestelle Steindorf als Personenhaltepunkt.

Am 1. März 1913 wird die zwischen den Stationen Obersitzko und Stobnitza rechts der Bahnstrecke Wronke-Obornik gelegene öffentliche Güterladestelle Steindorf auch als Personenhaltepunkt eröffnet werden. Der Fahrkartenverkauf findet durch Zugführer statt; Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen.

Bromberg, den 27. Februar 1913. (704)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Eröffnung der Güteraufnahme.

Die Güteraufnahme wird diesjährig eröffnet:

An sämtlichen Stationen der Donaustrecke Regensburg-Passau-Linz-Wien-Budapest-Zimony-Belgrad-Orsova sowie der Nebenflüsse nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen am 6. März.

An den Stationen der Donaustrecke Turn-Severin-Galatz-Sulina nach allen gesellschaftlichen Schiffsstationen am 7. März.

Wien, am 1. März 1913. (695)

Die Erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft und die Süddeutsche Donaudampfschiffahrts-Gesellschaft werden am 6. März, die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Gesellschaft am 7. März l. J. die Güterannahme auf allen ihren Stationen eröffnen.

Regensburg, den 1. März 1913. (705)
K. Eisenbahndirektion.

Die staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen werden am 3. März 1913 wieder eröffnet.

Breslau, im Februar 1913. (694)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Außerkraftsetzung der Verkehrseinschränkung.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt wurden, wird die am 21. Februar d. J. bezüglich der vorbenannten Strecke verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut am 28. Februar wieder außer Kraft gesetzt.

Budapest, am 27. Februar 1913. (687)

4. Güterverkehr.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Auf 1. Mai 1913 werden die Stationsfrachtsätze für Wagenladungen und die Ausnahmefrachtsätze der Stationen Laichingen, Machtolsheim, Merklingen, Nellingen und Oppingen im Abschnitt F Seite 277 ff. des Tarifs um je 2 ₰ für 100 kg erhöht.

Karlsruhe, den 26. Februar 1913. (680)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Französisch-deutscher Gütertarif (über Belgien) Teil II, Tarifheft 2.

Am 1. März 1913 werden die Bahnhöfe Osnabrück Brem. und Osnabrück Han.

Gbf. geschlossen und es wird an deren Stelle ein neuer Bahnhof mit der Bezeichnung Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen. Der neue Bahnhof wird nur für Frachtgut geöffnet. Für die Frachtberechnung gelten die für Osnabrück bestehenden Tarifsätze.

Auf Seite 24 des Tarifs fällt die für die Station Osnabrück getroffene Bestimmung über die Abfertigung der unter Zollkontrolle stehenden Güter weg.

Cöln, den 22. Februar 1913. (679)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. September 1910 werden durch eine am 1. März l. J. in Kraft tretende Neuausgabe ersetzt. Letztere bringt neben zahlreichen Frachtermäßigungen auch einige Erschwerungen untergeordneter Bedeutung. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, bei dem auch die neuen Vorschriften zum Preise von 2 ℳ käuflich sind.

Karlsruhe, den 27. Februar 1913. (682)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird der Nachtrag VIII zur Abteilung I des Tarifs ausgegeben. Er enthält außer bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen solche der besonderen Ausführungsbestimmungen zum Nebengebührentarif und der Ausnahmetarife. Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 1d und 23 erhalten eine andere Fassung. Das Warenverzeichnis des A.-T. 2b wird geändert und ergänzt und im A.-T. 24b der Frachtgegenstand Kieselerde (kieselhaltiger Sand) gestrichen. Für Pflastersteine aus Naturgestein, Steingrus (Steinsplitt) und Steinschutt (Abraum) werden neue Ausnahmetarife 5f und 5g mit ermäßigten Frachtsätzen eingeführt und die für Pflastersteine im A.-T. 5b von Bühl (Baden) und Ottersweier geltenden Stationsfrachtsätze aufgehoben.

Der Nachtrag kann zum Preis von 10 ₰ das Stück von unserm Verkehrsbureau oder durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Karlsruhe, 26. Februar 1913. (683)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Die Häfen von Burgas und Warna sind bulgarischerseits durch Auslegung von Minen gesperrt. Sendungen dahin werden daher vorläufig nicht angenommen.

Altona, den 1. März 1913. (696)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1913 wird der Nachtrag III eingeführt.

Durch den Nachtrag werden die bayerischen Staatslokalbahnstationen Acholshausen, Aub-Baldersheim, Bieberehren, Burgerroth, Bürgstadt, Dorfprozelten Faulbach (Main), Freudenberg (Main), Gaukönigshofen, Gelchsheim, Hasloch (Main), Miltenberg Nord, Reistenhausen-Fechenbach, Rittershausen, Röttingen (Ufr.) Bahnhof, Sonderhofen, Stadtprozelten und Tückelhausen aus dem bayerischen Lokalbahn-Schnittarif in den ostdeutsch-bayerischen Gütertarif übernommen.

Neben anderen bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält der Nachtrag noch Entfernungen für die preußische Station Posottendorf-Leschwitz (Bsl), sowie die Aufnahme der bayerischen Stationen Pösing in den AT 7 für Eisenerz usw. und Neu-Ulm in den AT 9d für Eisen und Stahl usw., schließlich Änderungen von Stationsnamen.

München, den 28. Februar 1913. (702)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Zum 10. März d. J. wird die Station Laren der Niederländischen Staatseisenbahn-Gesellschaft durch Gleichstellung mit der Station Deventer N. St. in das Heft E 2 des ehemaligen rheinisch-westfälisch-niederländischen Güterverkehrs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 27. Februar 1913. (698)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im Ausnahmetarif No. 12 der Tarifhefte 2 und 5 (No. 748 des Tarifverzeichnisses) unter der Abt. IV für Sand enthaltenen Frachtsätze im Verkehre mit Albsheim (Eis) gelten vom 15. März 1913 an auch für Sand nach und von Kaiserslautern-West.

Karlsruhe, 28. Februar 1913. (699)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif badische Staateisenbahnen. — Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 3. März 1913 erscheint der Nachtrag I. Er enthält außer den bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen neue Entfernungen für die seit Ausgabe des Tarifs für den Güterverkehr eröffneten Stationen. Einzelne Tarifstationen erhalten geänderte Entfernungen. Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2b wird ergänzt. Neu eingeführt werden die Ausnahmetarife 5f und 5g für Pflastersteine aus Naturgestein, Steingrus (Steinsplitt) und Steinschutt (Abraum); gültig für eine Anzahl Nebenbahnstationen, bei denen sich Steinbrüche befinden. Die bisher im Ausnahmetarif 5b eingeführten Stationsfrachtsätze für Pflastersteine werden aufgehoben.

Der Nachtrag kann von unserm Verkehrsbureau oder durch die Güterabfertigungsstellen zum Preis von 10 Pf. das Stück bezogen werden.

Karlsruhe, den 28. Februar 1913. (700)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg, b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 10. März d. J. werden die Stationen Cöln-Eifeltor und Weisweiler des Direktionsbezirks Cöln und Dahlerbrück des Direktionsbezirks Elberfeld in den Verband aufgenommen. Gleichzeitig wird die Station Tillowitz des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 5 (für Porzellan) einbezogen.

Am 10. Mai wird im Tarife über Hamburg die Anstoßfracht für den Verbandshafen Tripolis in der Berberei von 50 Pf. auf 1 ℳ für 100 kg (vergl. Tariftabelle III) und die Weiterfracht für den Nichtanlaufhafen Bengasi von 1 ℳ auf 1,50 ℳ für 100 kg (vergl. Anhang Seite 147) erhöht.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 28. Februar 1913. (697)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 2 vom 1. März 1904 und Heft B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. März 1913 wird die Station Baumholder des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken in die allgemeinen Tarifklassen, einschließlich der Ausnahmetarife A 3 und 1—4, einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 28. Februar 1913. (706)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

In den Ausnahmetarif Nr. 3s für Eisen und Stahl zur überseeischen Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern usw. des Tarifheftes 3a für den norddeutsch-schweizerischen Güterverkehr werden mit sofortiger Gültigkeit folgende Frachtsätze neu aufgenommen:

von Töß nach	Abteilung I	Abteilung II
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes	
Hamburg Hgb.	290	170

Karlsruhe, den 26. Februar 1913. (681)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 5 vom 1. Juli 1911.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 11 vom 1. Mai 1912.

Ab 20. März 1913 wird die Station Schlitz (Hess.) der K. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), wie folgt, in die Tarifhefte einbezogen:

1. Hefte 5 und 11: In das Verzeichnis der deutschen Tarifstationen werden nachstehende Anstoßbeträge aufgenommen:

	Eilgut	Stückgut I	Stückgut II	Wagenladungsklassen A 1	Wagenladungsklassen B	Spezialtarife A 2	Spezialtarife I	Spezialtarife II	Spezialtarife III
Heft 5: Schlitz (Hess.)-Jossa	132	66	66	55	50	41	37	29	18
Heft 11: Schlitz (Hess.)-Fulda	48	24	24	20	18	15	14	11	7

2. Heft 6: In den Stationstarifen (Seite 6—72 des Tarifs und Seite 5—43 des Nachtrags II) ist die Station Schlitz (Hess.) mit den um folgende Beträge erhöhten Frachtsätzen der Station Fulda nachzutragen: Eilgut 48, Stückgutklasse I und II: je 24, Klasse A 1: 20, Klasse B: 18, Klasse A 2: 15, Sp.-T. I: 14, Sp.-T. II: 11 und Sp.-T. III: 7 ₰ für 100 kg.

München, den 26. Februar 1913. (690)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 5. März 1913 an wird die Station Flöha in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) einbezogen.

Dresden, den 28. Februar 1913. (688)
Königl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch-preußisch-hessisch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. März 1913 werden die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Hann. Gbf. geschlossen und es wird an deren Stelle der neue Güterbahnhof Osnabrück Gbf. in Betrieb genommen. Der Frachtberechnung für Osnabrück Gbf. sind die in den Heften 1, 2, 3, 8 und 11 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Osnabrück Hann. Gbf. bezw., soweit diese niedriger sind, die Entfernungen und Frachtsätze der bisherigen Station Osnabrück Brem. Gbf. bis auf weiteres zugrunde zu legen.

Karlsruhe, den 28. Februar 1913. (701)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. März 1913 werden die Abfertigungsbefugnisse der bisher nur für den Wagenladungsverkehr eröffneten pfälzischen Station Eichelscheid auch auf Stückgut (Eil- und Frachtstückgut) im Einzelgewicht bis 250 kg erweitert.

München, den 2. März 1913. (707)
Tarifamt der Kgl. bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2.

Auf der gegenwärtig nur für beschränkten Güterverkehr eingerichteten Verkehrsstelle Sehma wird am 1. März 1913 der unbeschränkte Güterverkehr eingeführt. Wegen der Frachtberechnung verweisen wir auf unseren Verkehrsanzeiger, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft. Durch Wegfall der seitherigen Frachtberechnungsbestimmungen für Sehma treten im direkten Verkehr mit fremden Eisenbahnen zum Teil Frachterhöhungen ein.

Dresden, am 28. Februar 1913. (689)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Einbeziehung der Station Essen-Segeroth in den allgemeinen Klassentarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 wird die Station Essen-Segeroth in die Schnitttafel Ib des allgemeinen Klassentarifes einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 26. Februar 1913. (684)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen.

Mit Ende April 1913 treten die in den „Gemeinschaftlichen Heften“ und Tarifen des obenbezeichneten Eisenbahnverbandes vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Bönigen, Boltigen, Därligen, Därstetten, Erlenbach (Simmental), Frutigen, Gwatt, Heustrich-Emdthal, Interlaken-Bahnhof, Interlaken-Oststation, Leißigen, Mühlenen-Aeschi bei Spiez, Oberwil (Simmental), Oey-Diemtigen, Reichenbach, Spiez, Weißenbach, Weißenburg, Wimmis und Zweisimmen, Stationen der Berner Alpenbahn Bern - Lötschberg - Simplon (frühere Thunerseebahn, Bern-Lötschberg-Simplonbahn (Sektion Spiez-Frutigen), Spiez-Erlenbach Bahn und Erlenbach-Zweisimmen Bahn, außer Kraft.

Wien, am 27. Februar 1913. (691)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Mit Rücksicht auf die infolge andauernden Wagen- und Güterandranges auf unseren Strecken noch immer bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse, haben wir mit Genehmigung des königl. ungar. Handelsministeriums Zahl 15095/III vom 26. Februar l. J. die Gültigkeitsdauer der im „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt“ Nr. 8 vom 23. Januar 1913 sub Zahl 5304 vom 22. Januar l. J. an für unsere ungarischen Hauptstrecken verlautbarten temporären Zuschlagsfrist von 4 (vier) Tagen bis auf weiteres verlängert.

Budapest, im Februar 1913. (692)
Die Generaldirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von verzinkten und unverzinkten Gasrohren.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28, eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Gasrohren“ versehen, bis zum 10. März 1913, vorm. 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung (Zimmer Nr. 35, I. Stock, Domhof 28), postfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 31. März 1913, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Februar 1913. (685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Arbeiten und Lieferung.

Die Herstellung und Lieferung von gußeisernen Muffenröhren für die Neubaustrecke Polch-Münstermaifeld soll vergeben werden.

Die Lieferung umfaßt:
460 m von 0,15 m l. W.
19,5 m „ 0,20 m „ „
78,0 m „ 0,30 m „ „
82,5 m „ 0,40 m „ „
73,0 m „ 0,50 m „ „
134,0 m „ 0,60 m „ „

Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau Ecke St. Johanner- und Sophienstraße aus, und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion bezogen werden. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Muffenröhren für die Neubaustrecke Polch-Münstermaifeld bis zum 11. März, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte ihrer Eröffnung porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Beginn der Lieferfrist: 14 Tage nach Zuschlagserteilung.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. März 1913.

Saarbrücken, den 27. Febr. 1913. (703)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung der für das Etatsjahr 1913 erforderlichen Betriebsmaterialien soll in öffentlicher Verdingung in folgenden Losen vergeben werden:

Los I: 16 000 kg { Bindfaden, Packkordel, Sisal,
700 kg Plombenschnur,
5000 Stück Bindestricke für Wagendecken,

Los II: 15 000 Stück Dauerbrand- (Harz-) Fackeln,

Los III: 85 000 kg gewöhnliche Holzkohlen,

Los IV: 102 000 Stück Lampenzylinder,

Los V: 32 000 Schachteln Streichhölzer.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserem Zentralbureau (Zimmer 51 unseres Verwaltungsgebäudes) eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht Briefmarken) für jedes einzelne Los bezogen werden.

Die Eröffnung der Angebote findet am Samstag, den 8. März 1913, 10½ Uhr vormittags, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.

Die Angebote sind bis zu dieser Zeit versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Betriebsmaterialien Los Nr. . . .“ versehen, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Die Zuschlagsfrist endet am 22. März 1913.

Mainz, den 20. Februar 1913. (686)
Königl. Preuß. und Großh. Hessische Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstättenhauptmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach, Karthaus, Trier und dem Werkstättennebenmagazin St. Wendel angesammelten alten Werkstattsmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 118 des Verwaltungsgebäudes eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar, nicht in Briefmarken, von dort bezogen werden.

Verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermine

Dienstag, den 25. März 1913, nachmittags 4 Uhr,

postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 10. April 1913.

Saarbrücken, den 1. März 1913. (693)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 19. | 8. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik 1836—1896.

(Schluß aus Nr. 18.)

Der zweite Teil des zweiten Abschnitts zeigt die Unternehmungen zur Erweiterung des hessischen Eisenbahnnetzes. Wir sehen, wie nach Befriedigung des Durchgangsverkehrsbedürfnisses auch für den Lokalverkehr der Wunsch nach Eisenbahnen und durch sie nach Aufschließung des Landes sich regte, wie man zuerst im hessischen Hinterlande mit seinem Holzreichtum und seinen kleinen Industriebetrieben für eine Eisenbahn warb, zumal reiche Erzlager auf den Anschluß ans Ruhrkohlenrevier hinwiesen. Wir erfahren, daß man von Siegen über Biedenkopf nach Marburg bauen wollte, daß aber die Verhandlungen an der Kleinstaaterei, namentlich an Kurhessens Zauderpolitik scheiterten, daß inzwischen die Köln-Gießener Bahn zustande kam und erst ein Jahr nach ihrer Eröffnung Kurhessen den Staatsvertrag über die Linie nach Marburg vollzog, die nun erst gebaut wurde, als die politischen Verhältnisse sich nach 1866 in jenen Landesteilen gänzlich geändert hatten. Wir lernen die Schwierigkeiten kennen, die sich dem Bau der sog. oberhessischen Bahnen ebenfalls durch Kurhessens ablehnendes Verhalten entgegenstellten. Ferner wird uns die Entwicklung der hessischen Ludwigsbahn durch Erschließung von Rheinhessen im Wettbewerb und im Anschlusse der pfälzischen Bahnen vorgeführt und ihr Streben, den Bau der Odenwaldbahnen unter möglichst günstigen Bedingungen zu erlangen, zu denen besonders die Zusammenfassung des Rückkaufsrechts des Staates auf sämtliche Linien und auf einen Zeitpunkt zu rechnen ist, der 25 Jahre hinter der Eröffnung der letzten der neuen Linien liegen sollte. Dann werden die großen Veränderungen geschildert, die das Jahr 1866 brachte, das die Frankfurter, nassauischen und kurhessischen Eisenbahnen Preußen einverleibte. Hierbei ist von Interesse, daß im Protokoll zu § 10 des Friedensvertrages Hessen sich verpflichtete, Verwaltung und Betrieb der Strecke kurhessische Landesgrenze-Gießen der Main-Weser-Bahn auf Verlangen Preußens diesem zu überlassen, auch wegen Überlassung des übrigen Teiles der Bahn von Gießen bis Frankfurt mit Preußen in Verhandlung zu treten, wobei Hessen der Reinertrag der Strecke bleiben sollte. Über die Auslegung dieser Bestimmungen entstanden Meinungsverschiedenheiten „jedenfalls aber schuf sie, und das war wohl auch der Zweck, Preußen einen möglichst weiten Spielraum für die von ihm an der Mainlinie zu befolgende Eisenbahnpolitik.“ (S. 137 oben.)

Sehr anregend ist geschildert, wie sich die hessische Ludwigsbahn die durch die preußischen Annexionen veränderten Eisenbahnverhältnisse zunutze zu machen bestrebt war, wie sie an Preußen und Hessen mit Angeboten herantrat, um sich in den Besitz der Main-Neckar-Bahn zu setzen, wie wenige Wochen darauf die Taunusbahn mit dem Angebote hervortrat, eine Bahn Offenbach-Hanau und eine Odenwaldbahn ohne jede staatliche Hilfe zu bauen und wie wieder wenige Wochen später die hessische Ludwigsbahn dieses Angebot der Taunusbahn zu übertrumpfen suchte. „In bezug auf die Abtretung der Verwaltung und des Betriebes der südlichen Strecken der Main-Neckarbahn stellte Preußen an Hessen Bedingungen, die der hessischen Regierung, wie sie erklärte, den Verkauf der Bahn als vorteilhafter und des Staates würdiger erscheinen ließen.“ (S. 143 Abs. 1 a. E.). Die hessische Regierung gab weiter ihren grundsätzlichen Standpunkt dahin bekannt, daß eine Verbindung des Staats- und Privatbahnsystems für Hessen das Geeignetste sei. Es folgen dann hochinteressante Schilderungen, wie man endlich zum Entschluß und das für die einzelnen Provinzen günstigste Eisenbahnnetz zur Ausführung gelangte, wobei hervorgehoben zu werden verdient, daß im Wesentlichen das Angebot der Ludwigsbahn zur Annahme kam unter dem Einflusse des diese gefährdenden mächtigen süddeutschen Verbandes aber der Verkauf der Main-Neckarbahn unterblieb. Die oberhessischen

Bahnen wurden, nachdem Preußen die von Kurhessen abgelehnten Anschlüsse in Fulda und Gelnhausen genehmigt hatte, an ein Konsortium Erlanger überlassen, die weiteren Verhandlungen mit Preußen, besonders wegen der Bahnen zwischen Hanau und Frankfurt und Hanau und Friedberg gelangten zum Abschluß durch Vertrag, der am 1. August 1868 in Kraft trat, endlich wurden Verwaltung und Betrieb des im hessischen Staatsgebiete belegenen Teiles der Main-Weserbahn auf ewige Zeiten an Preußen abgetreten. Hessen erhielt Sitz und Stimme für ein administratives Mitglied in der in Cassel gebildeten, aus vier Mitgliedern bestehenden Königlichen Direktion der Main-Weserbahn. Bekanntlich ist dieses Mitglied der langjährige Tarifdezernent Regierungsrat Schulz gewesen, der Hessen einen größeren Einfluß sicherte, als Dr. Dröll es anzunehmen scheint. Ich spreche aus Erfahrung. Bezeichnend für die Auffassung des Verfassers von den verschiedenen zwischen Preußen und Hessen abgeschlossenen Verträgen ist die Bemerkung Seite 160 letzter Abs.: „Die Verträge waren eine Konsequenz des Krieges. Als solche nahm sie auch der Landtag hin. Die Aussichtslosigkeit jedes Versuchs, von dem übermächtigen Preußen bessere Bedingungen zu erlangen, das Bedürfnis nach Erledigung der Frage, die so lange das Land bewegt hatte, schuf eine Stimmung der Resignation, in der man alles als unabänderlich hinnahm". Demgegenüber darf nicht anzuführen vergessen werden eine Äußerung des Landtagsausschusses zur Beratung des Main-Weserbahn-Vertrages „daß Preußen in Zukunft mehr als wie seither es in der Hand habe, den Ertrag der Main-Weserbahn durch unzweckmäßige Einrichtungen, oder durch Begünstigung anderer Bahnen zu schmälern, ist nicht anzunehmen. Preußen war stets für Hebung des Verkehrs soweit als möglich tätig und hat gleichfalls ein Interesse an einem hohen Ertrag der Main-Weserbahn." (S. 161 Abs. 1.)

Aus dem die Vereinigungsbestrebungen der deutschen Eisenbahnen 1868—1880 behandelnden dritten Abschnitt sei auf die Verhandlungen wegen Ankaufs der Taunusbahn hingewiesen, bei denen Preußen gegen die hessische Ludwigsbahn unterlag, auf die Bestrebungen der letzteren, die durch die Bebra-Hanauer Bahn hergestellte neue mitteldeutsche Linie zu Ungunsten der Main-Neckarbahn dadurch auszunutzen, daß man direkt von Frankfurt nach Mannheim baute, auf das Bestreben, durch Nassau und den Westerwald nach dem Kohlenrevier vorzudringen usw. Es entwickelte sich die glänzendste Zeit der hessischen Ludwigsbahn, deren Dividende bis auf 11 % stieg, aber bald sehr heftigen Schwankungen unterlag und infolge des Niedergangs im Wirtschaftsleben sogar auf 4 % sank, bis sie allmählich wieder anstieg, aber durch das neu aufgekommene Raumtarifsystem von neuem nachteilig beeinflußt wurde, das auch nach kurzer Zeit dem sog. gemischten System weichen mußte.

Auf eine Schilderung der Verhältnisse der oberhessischen Bahnen bis zu deren Übernahme durch den Staat im Jahre 1876 und des Entwicklungsganges der Main-Neckarbahn in dem betreffenden Zeitraum folgt eine eingehende Darstellung der Verhältnisse der Main-Weserbahn und eine sehr sachliche Erörterung der Gründe, die dafür bestimmend waren, daß Hessen seinen bereits an Preußen zum Betriebe überlassenen Anteil an ihr an dieses endgiltig verkaufte.

Der Schluß dieses Abschnitts schildert kurz und übersichtlich den Einfluß der neuen Eisenbahnen auf die wirtschaftliche Entwicklung des Großherzogtums.

Der vierte Abschnitt mit der bezeichnenden Überschrift „Die preußischen Staatsbahnen und ihre Kämpfe 1880—1896" und wie die übrigen Abschnitte wieder nach Privatbahnen und Staatsbahnen untereingeteilt, beginnt folgendermaßen: „Die Befürchtungen, welche man bei der Main-Weserbahn gehegt hatte, verwirklichten sich bei der hessischen Ludwigsbahn. Das Jahr 1880, dazu berufen, mit der Eröffnung der Linien Frankfurt-Limburg und Sachsenhausen - Mannheim Hauptbahnhof einen Markstein zu bilden in der Entwicklung der Privatbahn, brachte zugleich den Beginn jenes Kampfes, der erst nach sechzehnjährigem Ringen mit dem Übergang der Bahn in die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen ihren Abschluß fand." Und dann wird geschildert, wie Preußen von seiner Übermacht in loyaler Weise Gebrauch machend, die hessische Ludwigsbahn, die sich mit großem Geschick dagegen wehrte, mehr und mehr dazu nötigte, den Wettbewerb aufzugeben. Diese Darstellung liefert für den Unbefangenen den Beweis, daß die Vereinheitlichung des preußischen Eisenbahnwesens einer der segensreichsten Schritte deutscher Verkehrspolitik gewesen ist. Denn die Tarif- und Leitungskämpfe der preußisch-deutschen Eisenbahnen haben eine Unmenge von Arbeitskraft aufgebraucht, die jetzt viel nützlicher verwandt werden kann, ganz abgesehen davon, daß die Einzelinteressen finanzieller Natur, wie sie zumal die Privatbahnen verfolgten, zurücktreten müssen zugunsten der Allgemeinheit, der eine großzügige Staatseisenbahnpolitik viel segensreicher zu dienen vermag.

Im fünften Abschnitt werden die Nebenbahnen Hessens behandelt. In Ansehung der Nebenbahnen will ich nur bemerken, daß dabei die Bewilligungsfreudigkeit der beiden hessischen Kammern über die Vorschläge der Regierung hinaus eine so große war, daß sich letztere zu der Erklärung veranlaßt sah: „Wir sind der Ansicht, daß das Land die finanziellen Folgen tragen kann, daß sie aber unter Umständen schwer zu tragen sein werden, wenn nämlich die Zeiten schwieriger sein werden, und daß sich dann die Regierung wird darauf berufen müssen, daß die Vertreter der Steuerpflichtigen selbst es waren, welche hierzu die Veranlassung gegeben haben."

Ich wende mich zu den beiden letzten Abschnitten des Buches, überschrieben „Die Liquidation" und „Das Ergebnis".

Die hessische Ludwigsbahn hatte mit großer Energie den Kampf gegen die mächtige preußische Staatsbahn aufgenommen, mit allen Mitteln, auch weniger schönen, für ihre Linien an Verkehr zu retten gesucht, was zu retten war, hatte Tarife ermäßigt und nach Möglichkeit die Ausgaben vermindert. Die Bahnunterhaltung wurde auf das für die Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit unbedingt Erforderliche eingeschränkt, sonstige bauliche Anlagen wurden vermieden, die Gebührnisse des Personals in einer die Unzufriedenheit herausfordernden Weise niedrig gehalten. Da kam das Halali, der Staat mußte einschreiten und die Landstände verlangten die Verstaatlichung, die allgemeine Unzufriedenheit mit der nur noch ihre eigenen Interessen verfolgenden Privatbahn war zu groß geworden. Dazu war es offenkundig, daß die hessische Ludwigsbahn diese Unterlassungssünde nur beging, um ihre Rente hochzuhalten, denn als Erwerbspreis war für den Staat das zwanzigfache der Rente der letzten fünf Jahre festgesetzt. Eine künstliche Erhöhung der letzteren mußte also den Erwerbspreis steigern, zugleich aber den Wert des Kaufgegenstandes vermindern. Eile war also geboten. Der Verfasser schildert trefflich die Erwägungen und Verhandlungen, ob der Erwerb durch Hessen allein, durch Preußen allein, oder gemeinsam erfolgen sollte. Schließlich kam eine Vereinbarung mit Preußen zustande, wonach Hessen das Eigentum an den hessischen Strecken behalten, aber auch an dem Risiko teilnehmen sollte. Die Hessen angebotene Rente sollte sich nach dem jeweiligen Reinertrage des gesamten unter preußischer Verwaltung stehenden Eisenbahnnetzes berechnen. Die Verhandlungen wegen des Ankaufs selbst und wegen des Kaufpreises führte Hessen, aber es bedurfte noch der Androhung eines hessischen Gesetzes, wonach die rückkauffälligen Strecken vom 1. Januar 1897 ab für das Eigentum des hessischen Staates erklärt werden sollten und der Kündigung sämtlicher noch bestehenden Transittarife durch Preußen, um die Privatbahn zu gütlicher Verständigung zu bringen. Diese kam denn auch auf der Grundlage zustande, daß für jede Aktie eine bare Zuzahlung von 41 ℳ zu der dreiprozentigen Obligation von 700 ℳ zugesichert wurde. Der Ankauf sollte durch beide Staaten je für die in ihren Gebieten gelegenen Strecken erfolgen, der Erwerbspreis im Verhältnis der Erträge der preußischen Strecken zu denen der hessischen Strecken auf beide Staaten verteilt werden.

Der Verfasser bespricht eingehend und tunlichst unbefangen die Wirkung der neu geschaffenen Verhältnisse, schildert den Eindruck, den die über die Verwaltung der hessischen Bahnen getroffenen Vereinbarungen machten, wonach diese ganz unter preußische Verwaltung traten, zum Teil der Eisenbahndirektion Frankfurt, soweit ihre Interessen nämlich vorwiegend nach diesem Orte und nach Offenbach gerichtet waren, unterstellt wurden, zum überwiegenden Teile einer neuen „Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz", von der man annahm, daß sie den hessischen Interessen ihr besonderes Augenmerk zuwenden werde. Denn „für einen Einfluß der hessischen Regierung auf die Verwaltung der in Hessen belegenen Bahnen war kein Raum geblieben" (S. 314 a. a. O. Abs. 3). In den genannten Direktionen aber saßen ein bezw. zwei von Hessen abgeordnete Mitglieder. Im Lande befürchtete man eine zu schablonenhafte Eisenbahnpolitik zu ungunsten hessischer Plätze. Dies hatte die Handelskammer in Mainz zur Aufstellung einer Reihe von Forderungen veranlaßt, die die hessischen Verkehrsinteressen schützen sollten und deshalb auch für die hessische Regierung ein unbedingtes Vetorecht beanspruchten. (S. 328 a. a. O.) Erreicht wurde damit nur wenig, vor allem das Vetorecht nicht, Hessen wurde nur die Geltendmachung von Wünschen zugestanden. Der Verfasser aber äußert S. 330 seine Ansicht dahin: „So wäre an sich die wirtschaftliche Angliederung des Großherzogtums an Preußen ohne Bedenken gewesen, wenn gleichzeitig den hessischen Gebieten mittelbar, oder unmittelbar wenigstens die Möglichkeit eines gleichen politischen Einflusses, wie ihn die preußischen Landesteile auf die preußische Eisenbahnpolitik ausüben konnten, gegeben gewesen wäre. Statt dessen war die hessische Regierung ebenso wie das Publikum nur auf die Äußerung von Wünschen beschränkt, die tunlichst berücksichtigt werden sollten".

Erwähnenswert ist noch aus dem letzten Absatze des sechsten Abschnitts, daß in dem am 18. September 1902 abgeschlossenen Staatsvertrage, der die Verwaltung der Main-Neckarbahn an Preußen übertrug, Hessen sich in umfangreichem Maße das Recht der Zustimmung in Verkehrsfragen gesichert hat.

„Politik ist die Kunst des Erreichbaren, oder richtiger die Kenntnis der Faktoren, die dessen Grenzen bestimmen". Mit diesen Worten beginnt Dröll den letzten Abschnitt seines interessanten Buches und wirft dann einen fesselnden Rückblick auf den geschilderten Gang der hessischen Eisenbahnpolitik, wobei er sich einleitend zusammenfaßt in den Worten: „Die Schwierigkeit der hessischen Politik lag in den meisten der entscheidenden Fragen, in letzter Linie nur darin, rechtzeitig den Anschluß zu finden an die Bewegung in den Nachbarländern, vor allen an den deutschen Norden, das alte Absatzgebiet des Südens mit seinen Zufuhrstraßen nach den deutschen Seehäfen." Bezüglich der nun folgenden trefflichen Schilderung kann ich mich nur dem eingangs erwähnten Urteil der Norddeutschen Allgemeinen Zeitung anschließen. Es folgt eine Besprechung der finanziellen Ergebnisse der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft und eine interessante Erörterung über Bildung und Änderung der Teilziffer, die als Maßstab für die Verteilung des Betriebsgewinnes unter die Gemeinschaftsgenossen gebildet wurde, schließlich eine Darstellung der erheblichen Aufwendungen, die erforderlich waren, um die arg im Rückstande gebliebenen Linien der hessischen Ludwigsbahn den Anforderungen von Zeit und Verkehr entsprechend leistungsfähig zu machen.

Ein Hinweis auf die Wirkungen des Gemeinschaftsvertrages, seiner Vorteile und seiner Schwächen und eine Erörterung der Richtung, die die hessische Verkehrspolitik für die Folge wird nehmen müssen, schließt die höchst anregende Schrift, deren Studium ich jedem, der die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens kennen lernen will, nur angelegentlichst empfehlen kann.

Es ist in einer anderen Besprechung bedauert worden, daß das Dröll'sche Buch nur in geringem Maß den persönlichen Einfluß der Männer erkennen läßt, welche die Entwicklung des hessischen Eisenbahnwesens geleitet haben, bei den Staatsbahnen werden nur der Minister du Thil, der beim Beginn der hessischen Eisenbahnpolitik am Ruder war und sich zweifellos große Verdienste erworben hat und der Minister von Dalwigk genannt, mit dessen Wirksamkeit Dröll nur in sehr bedingter Weise einverstanden zu sein scheint. Von der hessischen Ludwigsbahn erwähnt er nur den Dr. Parcus, der allerdings die Seele des ganzen Unternehmens war und als dessen Lebenswerk man die hessische Ludwigsbahn bezeichnen darf. Vielleicht ist es gestattet, am Schlusse dieser Besprechung noch einige Namen zu nennen, die mit der Verwaltung der hessischen Eisenbahnen verwachsen sind und manchem der älteren Leser dieser Zeitung noch in Erinerung sein werden, ich meine den Geheimen Baurat Lichthammer, den langjährigen Vorsitzenden der Direktion der Main-Neckarbahn, die Geheimen Regierungsräte Kempf und Reinhardt, die viele Jahre die hessische Ludwigsbahn geleitet haben und den Geheimen Baurat Altvater, dessen Name mit den oberhessischen Bahnen eng verknüpft ist, solange sie unter einer selbständigen Verwaltung gestanden haben.

Marburg a. Lahn. Dr. R. Firnhaber.

Luftseilbahnen für Personenbeförderung.

Hierüber entnehmen wir einem mit zahlreichen Abbildungen versehenen Aufsatz von Prof. M. Buhle, Dresden, in der „Welt der Technik" folgende bemerkenswerte Einzelheiten. Die Bergseilaufzüge sind eine Erfindung des verstorbenen Regierungsbaumeisters Feldmann, der den Bau der Personenschwebebahnen in Elberfeld und Loschwitz bei Dresden geleitet hat. Zustande gekommen ist die erste Ausführung am Wetterhorn bei Grindelwald namentlich durch die tatkräftige Unterstützung des besonders durch die Jungfraubahn berühmt gewordenen, im Jahre 1909 verstorbenen Züricher Ingenieurs Strub. Diese beiden Männer haben im Verein mit den Schweizer Behörden, mit dem bekannten Felten & Guilleaume-Lahmeyer-Carlswerk in Mühlheim und mit der Elektrizitätsfirma Brown, Bovery & Co. den Beweis dafür erbracht, daß zur Überwindung sehr steiler Höhen wirtschaftlich und technisch gleich erfolgreich die Seilschwebebahn verwendet werden kann.

Bei der mit außerordentlicher Kühnheit angelegten Wetterhornbahn beträgt der Höhenunterschied der Stationen 420 m, ihr wagerechter Abstand 367 m; bis zum höchsten Punkt sind im ganzen vier Aufzugsabschnitte nötig. Jedes Tragseil hat 44,9 mm Durchmesser und 11,03 kg/m Gewicht; es besteht aus 96 Drähten. Die Seile haben eine Bruchfestigkeit von 154,3 t, also bei 13,8 t Höchstbelastung elffache Sicherheit; die aus 90 Drähten nach Langs Patent geflochtenen Zugseile haben 29 mm Durchmesser und 2,8 kg/m Gewicht. Es sind zwei Zugseile in 1,65 m wagerechtem Abstand angeordnet, die von einem Wagen zum anderen gehen und bei 43,75 t Bruchfestigkeit, 2,5 t Belastung bei gewöhnlichem Betrieb, 17,5 fache Sicherheit besitzen. Die Wagen haben 3,2 m Breite bei 2,5 m Tiefe; an der Bergseite ist noch eine Plattform für den Führer bzw. für das Ein- und Aussteigen vorgesehen. Die dem Aufenthalt der Fahrgäste dienende Kabine zerfällt in 2 Abteile, die zusammen 16 Personen fassen; sie allein wiegt 2200 kg, der ganze Wagen mit Bremswagen 4100 kg. Die Fahrt dauert 8 Minuten bei etwa 1,3 m Geschwindigkeit und kostet 5 Fr. hin und zurück. Die Gesamtanlage stellte sich auf 350 000 Fr. Sollte das Zugseil doch einmal reißen, was beinahe unmöglich erscheint, so klemmt sich der Wagen fest an ein Bremsseil, und die Fahrgäste werden durch eine kleine, besonders dafür bereitgehaltene, auch von Hand zu Hand zu betätigende Kabine nach der oberen Station gebracht.

Als Luftseilbahnen für Personenverkehr mit Zwischenstützen sind nach den Ausführungen des Verfassers geplant oder schon im Bau, und zwar nach dem System Ceretti und Tanfani-Strub, die Bahnen von Lana bei Meran auf das Vigiljoch, Zambana-Fai bei Trient, von Brixen auf die Plose (Projekt), sowie die unteren Teilstrecken einer Bahn von Chamonix auf die Aiguille du Midi der Montblanc-Gruppe. In Bau genommen sind von der letztgenannten Bahn zunächst die beiden unteren Strecken Chamonix-La Para und von dort zum Glacier des

Bossons. Die Bahn wird von Chamonix in 1000 m ü. d. M. beginnend bis zum Glacier des Bossons 2500 m ersteigen. Die erste Strecke bis La Para hat 1870 m wagrechte Länge und ersteigt 750 m, die zweite überwindet die Höhe auf 1190 m horizontaler Länge. Die Bahn schmiegt sich dem Gelände ziemlich an; das Laufseil wird von eisernen Stützen getragen, die meist 40—90 m Entfernung besitzen, nur an zwei Stellen kommen Seilspannungen bis 200 m vor. Der 3. und 4. Abschnitt führen bis zum Col du Midi in 3500 m Höhe, die 5. und letzte Strecke reicht bis zur obersten Station auf der Aiguille du Midi in einer Höhe von 3850 m ü. d. M. Für die letzten steileren Strecken sind, der Gestalt des Geländes entsprechend, größere Seilspannungen vorgesehen. Bei dieser Bahn wird der Antrieb des Wagens mittels des unter dem Tragseil liegenden, nach der sogenannten Herkules-Bauart hergestellten endlosen Zugseiles von 30 mm Durchmesser erfolgen; außerdem ist noch ein ebenso starkes Seil als Bremsseil vorgesehen. Alle Seile sowie sämtliche damit zusammenhängenden Teile sind mit zehnfacher Sicherheit berechnet; sie werden von der St. Egydyer Eisen- und Stahl-Industriegesellschaft in Wien geliefert, welche schon die Drahtseile für viele Bergbahnen hergestellt hat. Bei einem etwaigen Reißen des Zugseils tritt durch das Eigengewicht des Wagens und den Gegenzug des Gegenseiles sofort das Bremsseil in Tätigkeit. Die gewöhnliche Fahrgeschwindigkeit der Wagen soll 2,5 m/Sek. betragen. Der größte Zug, der durch das Gewicht des vollbesetzten Wagens im Zugseil auftreten kann, ist 5,5 t, wofür ein größter Arbeitsaufwand von 92 PS erforderlich ist. Der Antrieb erfolgt in den oberen Stationen durch einen Elektromotor. Zunächst sollen auf jeder Strecke nur zwei Wagen verkehren, die mit dem Zugseil fest verbunden sind. Nahe unterhalb der Spitze des Aiguille du Midi gestatten die örtlichen Verhältnisse die Anlage eines Felsenhotels mit großen Flachplätzen und Terrassenanlagen in 3800 m Meereshöhe, über die sich die eigentliche Spitze noch 50 m hoch wie ein Aussichtsturm erhebt. Von dort ist wieder abwärts nach der Vallée Blanche (3564 m) noch ein kleiner Aufzug geplant, der die großen, ganz ebenen Gletscher und Schneeflächen zugänglichen machen würde, die jetzt im Winter überhaupt nicht, im Sommer nur auf schwierigem Wege erreichbar sind. Die Finanzierung dieses Unternehmens, dessen Anlagekosten sich je nach der Ausstattung der Hotelanlagen am Glacier des Bossons, auf der Spitze und im Vallée Blanche auf etwa 2,5 bis 4 Millionen Franken belaufen würden, ist in Verbindung mit französischen Geldleuten erfolgt. Strub hatte einen sehr günstigen Ertrag für das Unternehmen herausgerechnet.

Die erst am Anfang ihrer Entwicklung stehenden Seilschwebebahnen für Personenverkehr werden nach Ansicht des Verfassers vermöge ihrer großen Vorzüge bald große Verbreitung finden, vor allem in den schwierigen Geländeverhältnissen der Gebirge.

Beschlüsse der Ständigen Tarifkommission.

In der am 13. und 14. Februar d. J. in Berlin abgehaltenen 109. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende, die deutschen Eisenbahntarife, Teile I betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Durch Einschaltung neuer Ausführungsbestimmungen zu §§ 56 (6) und 58 (3) EVO. wird bestimmt, daß die Anträge des Absenders auf Feststellung des Gewichts oder der Stückzahl künftig im Frachtbriefe unter „zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" zu setzen sind. 2. Die Ausführungsbestimmung zu Nr. Ia der Anlage C wird dahin ergänzt, daß auch Nitrozellulose (Schießbaumwolle in Flockenform und Kollodiumwolle) ungepreßt, mit mindestens 35 % Wasser- oder Alkoholgehalt als Eilstückgut angenommen wird. (ÄD). 3. Felle von Eichhörnchen (Feh), Fuchs, Iltis und Karakull (Astrachan) werden von den in der Anlage II vorgesehenen Verpackungsvorschriften für hochwertige Rauchwaren befreit und demgemäß auch in der Ausführungsbestimmung IV (1) zu § 56 EVO. gestrichen, sodaß diese Fellsorten im Frachtbriefe nicht mehr als solche bezeichnet werden brauchen. (D).

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Die tarifarische Gleichbehandlung emallierter Eisenblechwaren mit den im § 20 (1) der A. T. V. aufgeführten leicht zerbrechlichen Gegenständen (Gipsfiguren, Steingut-, Töpfer-, Porzellan- und Glaswaren) — Aufgabe als Stückgut auch unverpackt in Mengen von mindestens 1000 kg oder Frachtzahlung für dies Gewicht — wird abgelehnt. 2. Die Ziffer 20 (thüringische, böhmische und Nürnberger Waren) des Verzeichnisses III (großräumige bedeckte Wagen) erhält folgenden Zusatz: „Den unter A und B genannten Waren, den unter A genannten jedoch nur nur im Falle der Ausfuhr und im Verkehr nach den deutschen Seehafenstationen, die den Ausnahmetarifen für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren der Teile II angehören, dürfen abweichend von § 57 (3) der A. T. V. andere in diesem Verzeichnis III nicht genannte Güter bis zu 30 % des Gesamtgewichts der Sendung beigeladen werden." (D). 3. Die Aufnahme von hölzernen zusammenlegbaren Feld- und Klapp-(Triumph-)stühlen mit Gurtstoffbezug in das Verzeichnis II (bedeckungspflichtige Güter) wird abgelehnt. 4. Ebensowenig findet der Antrag, Phonolith (Klingstein) gemahlen in dieses Verzeichnis aufzunehmen, die Zustimmung der Versammlung. 5. Wärmeschutzkörper aus Korkstein und aus Holzkohle [a) Korksteine, Korksteinplatten, Korksteinschalen; b) Steine, Platten und Schalen aus Holzkohle, auch mit anderen Stoffen gemischt] im Falle der Ausfuhr werden in das Verzeichnis III aufgenommen. Der Antrag, diese Vergünstigung auch auf Diatomitsteine auszudehnen, wird abgelehnt (D). 6. Die Aufnahme eiserner Wäschemangeln für Haushaltungen in das Verzeichnis III wird ebenfalls abgelehnt. 7. Im Verzeichnis IV (großräumige offene Wagen) wird bei den Positionen „Spiritus und Sprit in Fuder- und Stückfässern" und „Wein in Fuder-, Stück- und halben Stückfässern" die Bezeichnung „Fuder- und Stückfässer" beseitigt und dafür gesetzt „in Fässern mit einem Fassungsraum von mindestens 500 Litern". 8. In das Verzeichnis V (in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassene Güter) werden folgende Güter aufgenommen: a) verflüssigtes Ammoniak (D), b) Natriumbichromatlauge (D), c) Schwefelkohlenstoff (D), d) Sole, rohe (D) und e) Wasserstoff, verdichtet, zum Füllen von Luftschiffen und Luftballons (ÄD). 9. Den Anträgen, Rhabarber und Tomaten in den Eilgutspezialtarif aufzunehmen, wird nicht entsprochen. Ein gleicher Antrag für frisches Blut wird mangels eines genügenden allgemeinen wirtschaftlichen Bedürfnisses zurückgezogen. 10. Kienäpfel, Kienzapfen, Fichtenzapfen und Tannenzapfen, sämtlich auch entsamt, werden in den Stückgutspezialtarif aufgenommen. Gleichzeitig wird die Tarifstelle Kienäpfel usw. des Spezialtarifs III durch den Zusatz „sämtlich auch entsamt" ergänzt. Ferner werden die entsamten Kienäpfel usw. in das Verzeichnis IV aufgenommen. 11. Die Tarifstelle „Eicheln" des Spezialtarifs I erhält den Zusatz „auch gedarrt und enthülst" (D). 12. Zur Klarstellung der Tarifierung der mit anderen Stoffen, ausgenommen edlen Metallen, verbundenen oder überzogenen Eisen- und Stahlwaren wird ein Unterausschuß eingesetzt. 13. Calciumhydrosulfür (Calciumsulfhydrat) wird in den Spezialtarif II und das Verzeichnis V, sowie im Falle der Ausfuhr in den Spezialtarif III aufgenommen. 14. Hufeisen aus Temperguß mit oder ohne Taueinlage tarifieren zum Spezialtarif I. Die Bezeichnung „Rohhufeisen" für die gewöhnlichen schmiedeeisernen Hufeisen des Sp.-T. II wird abgeändert in „Hufeisen, schmiedeeiserne, roh vorgearbeitet". (D). 15. Der Schluß der Ziffer 1d der Tarifstelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III Platinen (Breiteisen) wird künftig wie folgt gefaßt „Platinen; Breiteisen (Breitstahl), 30—150 mm breit, mindestens 10 mm dick und, soweit scharfkantig gewalzt, nicht über 3 m lang". (D). 16. Die Nachprüfung der Grundsätze für die Tarifierung der Futtergemische wird einem Unterausschuß übertragen. 17. In dem Holzsortenverzeichnis unter Ziff. 1 und 2 der Stelle „Holz" des Spezialtarifs III werden „Faulbaum" und „Roßkastanie" nachgetragen. Ziffer 3 derselben Tarifstelle wird außerdem durch Aufnahme von „Roßkastanie" ergänzt. (ÄD). 18. Die Tarifstellen „Malztreber, getrocknete" und „Malztreber, nasse, und Trester" im Sp.-T. III sowie „Treber und Trester" im Stückgutspezialtarif werden geändert in zwei besondere Stellen „Malztreber" und „Trester". 19. Zur Prüfung eines Antrages auf Versetzung der nachweislich zum Betriebe von Verbrennungsmotoren bestimmten schweren Mineralöle ohne Rücksicht auf ihre Viskosität (Dickflüssigkeit) in den Spezialtarif III wird ein Unterausschuß eingesetzt. 20. Im Nebengebührentarif wird für die Bewachung explosionsgefährlicher Gegenstände (Anlage C zur EVO. und § 17 (4) der ATV.) durch Eisenbahnbedienstete eine feste Gebühr eingeführt, die für die Frachtbriefsendung und jede — auch nur angefangene — Stunde der Bewachung 50 ₰ beträgt.

C. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Die Ausführungsbestimmung 3 zu § 40 EVO. wird dahin erweitert, daß die Annahme von Gütern als Expreßgut auch ausgeschlossen ist, wenn nach der Beschaffenheit der Sendung die Ver- oder Entladung innerhalb des fahrplanmäßigen Aufenthalts der Züge nicht möglich ist. 2. Ein Antrag, zu § 42 EVO. eine neue Ausführungsbestimmung aufzunehmen, wonach die Eisenbahn berechtigt ist, das Recht der Empfänger, ihre Expreßgüter selbst abzuholen oder sie durch andere als die bahnamtlich bestellten Fuhrunternehmer abholen zu lassen, vorübergehend oder dauernd zu beschränken oder aufzuheben, wird zurückgezogen. Gleichzeitig wird klargestellt, daß § 42 (2) EVO. der Eisenbahn schon jetzt das Recht gibt, Expreßgut, das nicht am Zuge abgeholt wird, dem Empfänger bahnamtlich zuzuführen, es sei denn, daß das Gut zur Selbstabholung bestimmt oder bahnlagernd gestellt ist.

D. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Für die Beförderung von Rindvieh, Schafen und Ziegen nach Weideplätzen und von diesen zurück nach der Versandstation wird unter gewissen Bedingungen auf dem Hin- und Rückwege eine Frachtermäßigung von 30 % im Rückvergütungswege gewährt; daneben wird die Ermäßigung für Weidezuchtvieh nicht gewährt. (ÄD).

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (ÄD) werden am 1. April dieses Jahres, die dringlichen Beschlüsse (D) voraussichtlich Ende Juli d. J. in Kraft gesetzt, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der im Dezember zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

Die Reichseisenbahnen im Rechnungsjahre 1911.

(Nach dem Jahresbericht der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

Die Gesamtlänge der auf Rechnung des Deutschen Reiches betriebenen Eisenbahnen betrug am Ende des Rechnungsjahres 1911: 2097,31 km. Hiervon entfielen 2019,21 km auf Voll- und 78,10 km auf Schmalspurbahnen. Die mittlere Jahresbetriebslänge betrug im Berichtsjahr insgesamt 2096,56 km, von denen 2048,35 km dem Personenverkehr und 2081,39 km dem Güterverkehr dienten. Das Bahnnetz setzt sich teils aus Eigentumsstrecken, teils aus gepachteten Bahnstrecken zusammen.

Die Länge der im Eigentum des Reichs stehenden Strecken betrug am Jahresschluß 1819,26 km Vollspurbahnen (1372,89 km entfielen auf Haupt- und 446,37 km auf Nebenbahnen), sowie 78,10 km Schmalspurbahnen, im ganzen 1897,36 km gegen 1895,42 km im Vorjahr. Von der Eigentumslänge war die 1,04 km lange zweigleisige Hauptbahn von Saargemünd bis zur preußischen Landesgrenze an die preußische Staatsbahnverwaltung verpachtet. Die gepachteten Strecken hatten, wie im Vorjahr, eine Länge von 200,99 km. Hiervon entfielen 195,73 km auf die Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft und 5.26 km auf die von der Reichsgrenze bei St. Ludwig nach dem Hauptbahnhof Basel führende Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die Zahl der Stationen betrug 543 (1910: 541), und zwar 414 Bahnhöfe und 129 Haltepunkte. An Werkstätten waren 4 Haupt-, 2 Neben- und 17 Betriebswerkstätten, insgesamt 23 vorhanden; im Berichtsjahr wurde die Wagenwerkstätte der neuen Hauptwerkstätte Niederjentz in Betrieb genommen. Je 4 bahneigene Gas- und Elektrizitätswerke dienten der Erzeugung von Gas und elektrischer Kraft.

Der Fuhrpark umfaßte am Jahresschluß: 1131 Lokomotiven, 3 Triebwagen (Akkumulator-Doppelwagen), 2230 Personenwagen, 758 Post- und Gepäckwagen, 25 597 Güterwagen (6690 gedeckte und 18 907 offene). Außerdem waren 93 Postwagen der deutschen und 6 Postwagen der luxemburgischen Postverwaltung mit zusammen 317 Achsen vorhanden. Beschafft wurden im Berichtsjahr: 22 Lokomotiven, 183 Personenwagen, 25 Gepäckwagen und 2510 Güterwagen, dagegen ausgemustert: 40 Lokomotiven, 13 Personenwagen, 12 Gepäckwagen und 813 Güterwagen. Die Beschaffungskosten aller Ende 1911 vorhanden gewesenen Fahrzeuge bezifferten sich auf 71 594 030 ℳ für Lokomotiven, 220 756 ℳ für Triebwagen, 35 031 658 ℳ für Personenwagen und 81 181 912 ℳ für Gepäck- und Güterwagen, insgesamt 188 028 356 ℳ.

Geleistet wurden von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen auf eigener Bahn 32 642 486 Nutz-km (1910: 32 107 073 Nutz-km) oder + 1,67 %, von eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Bahnen 32 206 084 (31 557 757) Nutz-km oder +2,05 %. Eine Lokomotive hat in Nutzfahrt 28 177 (27 792) km = + 1,39 % zurückgelegt. Die Leistungen aller Wagen auf eigener Bahn ausschl. Neubaustrecken sind von 1 226 780 220 Achs-km im Jahre 1910 auf 1 273 522 725 Achs-km im Jahre 1911, mithin um 3,81 % gestiegen. Die Achskilometer der leeren Güterwagen machten 31.74 % derjenigen aller Güterwagen aus, gegen 31,86 % im Jahre 1910; sie sind also um weitere 0,12 % zurückgegangen, was in der Hauptsache der besseren Ausnutzung der Wagen infolge des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes zu danken ist. Auf 1000 Zug-km (ohne Neubaustrecken) entfielen 40 068 Wagenachs-km gegen 39 608 im Jahre 1910 = + 1,16 %, was auf die bessere Ausnutzung der Zugkraft und den gesteigerten Verkehr zurückzuführen ist.

Der Eisenbahnbetrieb wurde im Berichtsjahr ohne Störungen durchgeführt. Die Zahl der Unfälle auf den Vollspurbahnen betrug 125 gegen 111 im Vorjahr, die Zahl der dabei getöteten und verletzten Personen (ausschl. Selbstmörder) 124 gegen 100. Selbstmorde und Selbstmordversuche kamen wie im letzten Jahr 13 vor. Danach entfielen auf 100 km durchschnittliche Betriebslänge 6,19 (im Vorjahr 5,53), auf 1 Million Lokomotivkilometer 3,70 (3,36) und auf 1 Million Wagenachskilometer aller Art 0,10 (0,09) Unfälle. — Von den Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit ist die fortschreitende Beseitigung unübersichtlicher Planübergänge (7 Stück), die Verbesserung des Oberbaues (insbesondere Ausstattung weiterer 55 km älterer Schnellzugstrecken mit schwerem Oberbau, Umbau und Verstärkung von 90 km anderer Gleise, sowie die Vervollkommnung der Signal- und Sicherungsanlagen, insbesondere Einführung elektrischer Streckenblockung auf weiteren 22 km Strecke, Aufstellung von Vorsignalen auf allen mit Ausfahrsignalen ausgerüsteten Bahnhöfen, auf denen Züge ohne Aufenthalt durchfahren, Auswechselung mechanischer Stationsblockeinrichtungen gegen elektrische, Einrichtung verkehrsreicher Planübergänge für einseitige Schrankenbedienung) zu erwähnen. — Der Fahrplan erfuhr auch im Berichtsjahr weitere Verbesserungen und Ergänzungen. Im Personenverkehr stieg die Einnahme (ohne Nebenerträge) von 27 523 864 ℳ im Vorjahr auf 29 100 352 ℳ = + 5,73 %, die Gesamtzahl der beförderten Personen einschl. Militär von 49 271 062 auf 53 376 673 = + 8,33 % und die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von 1 212 846 834 auf 1 296 967 644 = + 6,94 %. Durchschnittlich hatte jeder Reisende 24,30 km zurückgelegt gegen 24,62 im Jahre 1910. Die durchschnittliche Einnahme für 1 Person betrug 0,55 ℳ gegen 0,56 ℳ und für 1 Personenkilometer 2,24 ℳ gegen 2,27 ℳ im Vorjahr. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge für den Personenverkehr betrug die Einnahme 14 207 (13 505) ℳ, die Zahl der beförderten Personen 26 058 (24 176) Fahrten und die Zahl der Personenkilometer 633 177 (595 110).

An den Ergebnissen des Personenverkehrs sind beteiligt		die Wagenklasse				Militär
		1	2	3	4	
nach der Einnahme mit %	1911	5,77	19,28	43,41	29,12	2,42
	1910	5,71	19,76	42,03	30,15	2,35
nach der Zahl der beförderten Personen (Fahrkarten) mit %	1911	0,41	4,95	37,12	54,74	2,78
	1910	0,40	5,15	37,28	54,33	2,84
nach der Zahl der Personenkilometer mit %	1911	1,81	11,14	43,78	37.84	5,43
	1910	1,81	11,37	42,50	38,98	5,34
des weiteren betrug in den einzelnen Klassen:						
die durchschnittliche Einnahme für eine Person in ℳ	1911	7,72	2,12	0,64	0,29	—
	1910	8,01	2,14	0,63	0,31	—
die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer in ₰	1911	7,17	3,88	2,23	1,73	—
	1910	7,14	3,95	2,24	1,75	—
die durchschnittliche Beförderungsstrecke bei einer Fahrt in km	1911	107,62	54,67	28,65	16,80	—
	1910	112,18	54,33	28,07	17,66	—

Im Gepäckverkehr wuchs die Einnahme (ohne Nebenerträge) von 1 212 587 ℳ im Vorjahr auf 1 273 352 ℳ = + 5,01 %, die Zahl der beförderten Tonnen von 74 293 auf 78 376 = + 5 50%, die Zahl der Tonnenkilometer von 3 566 432 auf 3 745 153

= + 5,01 %. Aus der Beförderung von Hunden kamen 41 127 ℳ gegen 20 240 ℳ im Vorjahr = + 2,04 %, aus den Nebenerträgen des Personen- und Gepäckverkehrs 222 558 ℳ gegen 193 686 ℳ = + 14,91 % ein. Die Fahrkartensteuer ergab 842 766 ℳ gegen 817 303 ℳ im Vorjahr, also 3,12 % mehr.

Im Güterverkehr stieg die Einnahme (einschl. Nebenerträge) von 92 956 783 ℳ im Vorjahr auf 101 366 612 ℳ = + 9,05 %, das Gesamtgewicht der beförderten Güter, Fahrzeuge, Tiere und Leichen stieg von 40 062 619 t auf 42 351 555 t = + 5,71 %, die Zahl der Tonnenkilometer von 2 802 699 635 auf 3 029 774 045 = + 8,10 %, die durchschnittliche Beförderungsstrecke einer Tonne von 69,96 km auf 71,54 km = + 2,26 %. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge für den Güterverkehr betrugen die Einnahmen 48 701 ℳ gegen 44 909 ℳ im Vorjahr = + 8,44 %, die beförderten Tonnen 20 348 gegen 19 355 = + 5,13 % und die Zahl der Tonnenkilometer 1 455 649 gegen 1 354 046 = + 7,50 %, 1 t erzielte 2,39 ℳ gegen 2,32 ℳ im Vorjahr, 1 tkm 3,35 ℳ gegen 3,32 ℳ.

Die Gesamteinnahme erhöhte sich von 132 221 971 ℳ im Jahre 1910 auf 142 584 195 ℳ = + 7,84 %. Auf 1 km mittlerer Jahresbetriebslänge entfielen 68 009 ℳ gegen 63 415 ℳ des Vorjahrs = + 7,24 %. Von der Gesamteinnahme des Berichtsjahrs kamen 21,49 % auf den Personen- und Gepäckverkehr, 71,09 % auf den Güterverkehr und 7,42 % auf die sonstigen Einnahmen.

Die Gesamtbetriebsausgabe ist von 100 507 632 ℳ auf 100 430 420 ℳ = 0,08 % gesunken. Auf 1 km mittlerer Jahresbetriebslänge ergaben sich 47 902 ℳ gegen 48 205 ℳ im Vorjahr, mithin weniger 0,63 %. Die persönlichen Ausgaben (ausschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) sind von 47 013 779 ℳ auf 48 309 525 ℳ = + 2,76 % gestiegen. Die Mehrausgaben persönlicher Natur entstanden im wesentlichen durch Vermehrung der Etatsstellen einzelner Beamtenklassen, Erhöhung des Lohntarifs der Betriebsarbeiter, Mehraufwand für Umzugsgebührnisse, Materialersparnisprämien, Unterstützungen, Pensionen, Witwen- und Waisengelder sowie durch Erhöhung der Beiträge zu den Pensionskassen. Im Jahresdurchschnitt waren 13 923 Beamte und 17 816 Arbeiter, insgesamt 31 739 Köpfe gegen 31 809 im Vorjahr beschäftigt. Die sächlichen Ausgaben sind im ganzen von 53 493 853 ℳ im Vorjahr auf 52 120 895 ℳ = 2,57 % gefallen. Mehraufwendungen entstanden hauptsächlich durch die Erhöhung des Lohntarifs der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, die vermehrte Ausführung von Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sowie durch größere Ausgaben für Drucksachen, sonstige Betriebsmaterialien, Bezug von Wasser und Elektrizität aus fremden Werken, Steuern, Haftpflicht- und Transportentschädigungen. Minderaufwendungen dagegen vornehmlich durch billigere Kohlenpreise, geringere Gleisumbauarbeiten, geringere Beschaffung von Ersatzfahrzeugen sowie niedrigere Ausgaben für die Benutzung fremder Fahrzeuge, letzteres um deswillen, weil im Jahre 1910 die Ergebnisse der Wagenmietabrechnung für zwei Jahre enthalten waren. Von der Gesamtbetriebsausgabe entfielen 48,10 % auf die persönlichen und 51,90 % auf die sächlichen Ausgaben.

Der Betriebsüberschuß betrug im Berichtsjahr 42 153 775 ℳ und ist gegen den des Vorjahrs mit 31 714 339 ℳ um 10 439 436 ℳ = + 32,92 % gestiegen. Die Gesamtbetriebsausgaben beanspruchten 70,44 %. Gegenüber 1910 mit 76,01 % hat sich die Betriebszahl daher wesentlich gebessert. Werden von den Ausgaben die gezahlten Pachtbeträge (3 290 036 ℳ) für die vom Reiche angepachteten Bahnstrecken (Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen und Strecke Reichsgrenze bei St. Ludwig-Hbhf. Basel), die keine eigentliche Betriebsausgabe darstellen, sondern mehr die Eigenschaft einer Rente haben, abgezogen, so vermindert sich die Gesamtausgabe auf 97 140 384 ℳ und die Betriebszahl auf 68,13, während zugleich der Betriebsüberschuß auf 45 443 811 ℳ steigt. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge betrug der Betriebsüberschuß bei Belassung der Pächte als Ausgabe 20 107 ℳ gegen 15 210 ℳ im Vorjahr und bei Ausscheidung der Pächte aus der Ausgabe 21 676 ℳ gegen 16 786 ℳ im Vorjahr.

Das durchschnittliche Anlagekapital der im Betriebe befindlichen eigenen Eisenbahnen des Reichs stieg von 816 049 744 ℳ im Vorjahre auf 829 359 623 ℳ im Berichtsjahre. Es enthält den Preis für die im Wege des Kaufs erworbenen Strecken, die Kosten für den Ausbau dieser und den Bau neuer Strecken sowie die Aufwendungen für die Beschaffung der Fahrzeuge. Das Anlagekapital für die Pachtstrecken betrug 72 733 333 ℳ, wovon 24 125 464 ℳ aus Mitteln des Reichs bestritten wurden. Der Bau der verpachteten Strecke Saargemünd-Preußische Grenze erforderte 1 165 966 ℳ. Für sämtliche von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Bahnstrecken belief sich hiernach das durchschnittliche Anlagekapital auf (829 359 623 + 72 733 333 — 1 165 966) = 900 926 990 ℳ.

Bei Mitberücksichtigung des Anlagekapitals für die verpachtete Bahnstrecke Saargemünd-preußische Grenze (1 165 966 Mark) und der aus dieser Verpachtung erzielten Einnahme (48 209 ℳ) verzinste sich das durchschnittliche Anlagekapital der reichseigenen Strecken in Höhe von 829 359 623 ℳ bei einem Betriebsüberschuß von 42 153 775 ℳ mit 5,08 % gegen 3,89 % im Vorjahre. Wird dem Anlagekapital der reichseigenen Strecken das der gepachteten zugeschlagen und der hierbei sich ergebenden Summe von (829 359 623 + 72 733 333) = 902 092 956 Mark folgerichtig der um die Pächte erhöhte Betriebsüberschuß mit 45 443 811 gegenübergestellt, so ergibt sich eine Verzinsung von 5,04 % gegen 3,94 % im Vorjahre.

Im übrigen übersteigt das Anlagekapital der Reichseisenbahnen erheblich die wirklichen Herstellungskosten des Unternehmens. Es liegt dies daran, daß beim Erwerb der Bahn von Frankreich im Jahre 1870/71 ein Kaufpreis entrichtet werden mußte, der beträchtlich höher war als die Baukosten. Der Unterschied beziffert sich bei Mitberücksichtigung noch einiger späterer Erwerbungen auf nahezu 94 Millionen Mark. Wird das um den Überpreis gekürzte Anlagekapital der Ermittelung der Verzinsung zugrundegelegt, so ergibt sich für das Anlagekapital der reichseigenen Strecken eine Verzinsung von 5,73 % statt 5,08 % und für das der reichseigenen und gepachteten Strecken eine solche von 5,62 % statt 5,04 %.

Statistik schmalspuriger Eisenbahnen für das Betriebsjahr 1909/10.

Oberingenieur F. Zezula bearbeitet seit einer Reihe von Jahren auf Grund von amtlichen Angaben eine Statistik, die, wie aus einem Aufsatze des Genannten in der „Zeitschr. für Kleinbahnen" hervorgeht, im Berichtsjahre 32 Verwaltungen mit einem Netz von rund 2826 km umfaßte. Sie erstreckt sich auf folgende Schmalspurbahnen mit Dampfbetrieb: die Kleinbahn Doberan-Heiligendamm, zwei Linien der bayerischen Staatsbahnen, die Kreis Altenaer Schmalspurbahnen, die Lahrer Straßenbahn, 3 der Münchener Lokalbahn-A.-G. gehörige Linien, die Mecklenburg-Pommersche Schmalspurbahn, die schmalspurigen Linien der sächsischen Staatsbahnen, 6 von der Straßburger Straßenbahngesellschaft betriebene Linien, die Strecke Amstetten-Laichingen der Württembergischen Eisenbahngesellschaft und 5 staatlich betriebene württembergische Linien sowie die Kleinbahn Kirchlengern-Wallücke; ferner auf 11 schweizerische Reibungsbahnen, Bahnen gemischten Systems und Zahnradbahnen und 8 schmalspurige norwegische Privat- sowie 13 Staatsbahnlinien. Außerdem gehören noch folgende Bahnen mit elektrischem Betrieb dem Gebiet der Statistik an: die norwegische Thamshavnbahn und die folgenden schweizerischen Bahnen: die Berninabahn, Birsigtalbahn, Straßenbahn Bremgarten-Dietikon, Eisenbahn Martigny-Châtelard, Gornergratbahn, Jungfraubahn und die städtische Straßenbahn in Zürich. Die Statistik bringt u. a. zum erstenmal die Ergebnisse der elektrisch betriebenen Berninabahn und der Jungfraubahn. Die größte Steigung der mit Dampf betriebenen Reibungsbahnen beträgt 58,0 ‰, der mit Dampf betriebenen Zahnbahnen 480,0 ‰, der elektrisch betriebenen Reibungsbahnen 70,0 ‰, der elektrisch betriebenen Zahnbahnen 250,0 ‰. Die Wasserscheide der als Reibungsbahn ausgeführten Rhätischen Bahn liegt in einer Höhe von 1823 m, der Berninabahn 2256,50 m, die Station Scheidegg der Wengernalpbahn 2064 m, die Endstation der Gornergratbahn 3092 m und der Jungfraubahn 3174 m über dem Meere. Diese Zahlen kennzeichnen die große Bedeutung der in der Statistik veröffentlichten Betriebsergebnisse, in der Bahnen aller Spurweiten in niedrigen, mittleren und beträchtlichen Höhenlagen vertreten sind.

Infolge der im Jahre 1907 eingetretenen Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage hatten die meisten Eisenbahnen noch in den ersten Monaten des Berichtsjahres Ausfälle in den Einnahmen zu verzeichnen; erst die zweite Hälfte des Jahres brachte eine Wiederbelebung des Güterverkehrs. Dagegen hat der Personenverkehr unter der unerfreulichen Witterung gelitten. Mit der Entwicklung der Vollbahnen hält der Personenverkehr der Schmalspurbahnen ziemlich gleichen Schritt; im Jahre 1908 betrug die Mehreinnahme auf den deutschen und schweizerischen schmalspurigen Reibungsbahnen 282 ℳ, im Berichtsjahr 146 ℳ für das Kilometer Betriebslänge. Immerhin war das Ergebnis unzureichend, wobei zu bedenken ist, daß bei den schmalspurigen Eisenbahnen der Personenverkehr zumeist die Haupteinnahmequelle ist. Selbst die überaus ungünstige Witterung des Berichtsjahres hat übrigens die von Jahr zu Jahr steigende Benutzung der IV. Wagenklasse nicht aufzuhalten vermocht. Über jedes Kilometer der deutschen schmalspurigen Reibungsbahnen sind im Berichtsjahr 30 911 t Güter gegen 29 037 t im Vorjahr gerollt, woraus sich eine Mehreinnahme von

202 ℳ ergab (3374 ℳ gegen 3172 ℳ im Jahre 1908). Von den norwegischen schmalspurigen Eisenbahnen verdient die mit 75 cm Spurweite angelegte Sulitjelmabahn besondere Erwähnung, deren kilometrischer Güterverkehr von 129 101 t auf 1 5881 t, die Einnahme hierfür von 7334 auf 7992 ℳ gestiegen ist auch auf den Rörosbahnen betrug die Zunahme für das Kilometer 23 758 t oder 471 ℳ.

Auch die Fahrbetriebsmittel der schmalspurigen Eisenbahnen blieben, sowohl hinsichtlich der Leistung als auch hinsichtlich der Ausnutzung, nur unerheblich hinter den Höchstleistungen und der Ausnutzung der vollspurigen Fahrbetriebsmittel zurück.

Das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen ist auf den deutschen Vollbahnen von 72,62 % im Jahre 1908 auf 69,77 % im Berichtsjahr zurückgegangen; ebenso ist die Betriebszahl der in der Statistik vertretenen schmalspurigen Eisenbahnen ohne Unterschied der Betriebsart im Jahre 1909 um 1 % ungünstiger geworden — 72,75 % gegen 71,75 % im Vorjahre —, weil der Ausgabensteigerung von 376 ℳ für das Kilometer Betriebslänge eine Mehreinnahme von nur 389 ℳ gegenübersteht. Im allgemeinen haben auch die schmalspurigen Eisenbahnen infolge der ungünstigeren Zeitverhältnisse im Berichtsjahre eine niedrigere Rente abgeworfen als im Vorjahre. Der Betriebsüberschuß hat bei den sämtlichen schmalspurigen Eisenbahnen das Anlagekapital mit 2,63 % gegen 2,84 % im Vorjahre verzinst, während sich das Anlagekapital der vollspurigen Vereinsbahnen mit 4,11 % gegen 3,89 % im Vorjahre verzinst hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Tierseuchenanzeiger.** Die dem Jahrgang 1908 des Eisenbahn-Tierseuchenanzeigers als Beilage 2 beigegebene Übersicht der im Anzeiger veröffentlichten Verfügungen ist infolge der zahlreichen Nachträge und Änderungen unübersichtlich geworden, so daß sie ihren Zweck, jederzeit einen Überblick über die Anordnungen zu geben, nur noch mangelhaft erfüllt. Die Geschäftsstelle des Eisenbahn-Tierseuchenanzeigers im Reichs-Eisenbahn-Amt wird daher eine neue, dem gegenwärtigen Stande entsprechende Übersicht herausgeben. Der Preis stellt sich auf etwa 20 ₰ für 1 Stück.

— **Der Etat der deutschen Kolonialbahnen von Kamerun im Reichstag.** Die Budgetkommission des Reichstags beriet am 25. und 26. Februar den Etat für Kamerun. Im außerordentlichen Etat sind 1,84 Millionen Mark als sechste Rate zum Bau einer Eisenbahn von Duala nach dem mittleren Njong angefordert. Auf Bemängelung eines Zentrumsabgeordneten hin gab Unterstaatssekretär Dr. Conze Auskunft über den Stand des Bahnbaues. Die Planierungen seien bis auf 150 km von der Küste gegen den Njong gediehen. 85 km weit seien die Bahn und die Bahnhöfe fertig. Der Baufortschritt sei zum Teil durch die Arbeiterverhältnisse gehemmt worden. Mit der bewilligten Bausumme hoffe man auszukommen. Zum Bau der Hafenanlagen würde sie nicht ausreichen. Ein nationalliberaler Abgeordneter bedauerte, daß man mit der Mittellandbahn nicht weiter gekommen sei. Die Schwierigkeiten zur Verpflegung der Arbeiter hätten durch rechtzeitige Anlage von Plantagen wohl vermieden werden können. Die Schiffahrt auf dem Njong werde den Eisenbahnbetrieb nie ersetzen können. Die Bahn solle deshalb bis an den belgischen Kongo fortgeführt werden. Auf Anfrage hin erklärte der Staatssekretär seine Bereitwilligkeit, binnen Jahresfrist schriftliche Mitteilungen darüber zu machen, was für Bahnbauten in Kamerun in Aussicht genommen seien. — Ein Zentrumsabgeordneter bedauerte, daß die Firma Zimmermann gegenüber Lenz zurückgesetzt worden sei. Er glaube nicht, daß man mit 30 Millionen Mark die Mittellandbahn fertig bauen könne. — Ein Mitglied der Konservativen erklärte, von den Mitteilungen des Staatssekretärs über die Mittellandbahn weder befriedigt noch beruhigt zu sein. Er pflichte der Anschauung des Herrn Emil Zimmermann bei, daß die Bahn anders, als ursprünglich geplant, gebaut werden müsse. — Ein nationalliberaler Abgeordneter hielt es für notwendig, die Frage aufzuwerfen, wie denn die Bahn weitergeführt werden könne; vor Beginn des Bahnbaues müßten weitgehende Vorbereitungen zur Ernährung und Ansiedlung der Arbeiter und ihrer Frauen getroffen werden. — Ein Zentrumsabgeordneter verlangte Auskunft wie das Geld ausgegeben worden sei, und ob die von Herrn Zimmermann als unausführbar bezeichnete Linie überhaupt ausführbar sei. — Staatssekretär Dr. Solf erwiderte, bis jetzt seien 21 Millionen Mark für den Bau ausgegeben. Die Schwierigkeiten, die bei dem Bahnbau aufgetreten, seien nicht unüberwindlich. Die in Frage kommende Linie sei derart vorbereitet, daß sie gebaut werden könne. Davon sei auch die ausführende Firma Lenz überzeugt. — Unterstaatssekretär Dr. Conze ergänzte diese Ausführungen und betonte nochmals, daß man mit der veranschlagten Summe, soweit der reine Eisenbahnbau in Betracht komme, ungefähr auskommen werde. Die Vorarbeiten zum Bahnbau seien ausreichend gemacht. — Auf das Verlangen von ausführlicheren Kostenanschlägen hob der Unterstaatssekretär die Schwierigkeiten hervor, die der Ausführung solcher Voranschläge entgegenständen. Es müßten erst Durchhaue im Gelände gemacht werden. Gewisse Ziffern könnten auch im Interesse der Firma nicht bekanntgegeben werden. — Gouverneur Dr. Seitz erklärte auf Befragen, er sei der Meinung, daß die Bahn durchgeführt werden könne; er sei stets ihr warmer Befürworter gewesen aus politischen und wirtschaftlichen Gründen. — Auch der Staatssekretär betonte, daß nicht nur bedingte Hoffnungen, sondern die unbedingte Möglichkeit für die Durchführung der betreffenden Bahnlinie vorläge. Die Vorarbeiten seien so weit vorgeschritten, daß bereits Vertragsverhandlungen mit der bauenden Firma eingeleitet werden konnten. Eine Unfreundlichkeit gegen Herrn Zimmermann liege seinerseits nicht vor, den er als Kolonialkenner sehr schätze. — Danach wurde die sechste Rate für den Bau einer Eisenbahn von Duala an den mittleren Njong mit 1,84 Millionen Mark genehmigt, ebenso 160 000 ℳ zum Bau eines Wasserwerkes in Duala (Schlußrate).

— **Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache.** Nach einem im Eisenbahn-Verordnungs-Blatt veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. Februar d. J. sind mit Gültigkeit vom 1. April 1913 neu herausgegeben worden: die Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache, vom 13. November 1912, ferner die hierzu erlassenen Anweisungen, und zwar: 1. für die Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches, 2. für die Ausbildung der Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches, 3. für die Annahme und praktische Beschäftigung von Maschinenbaubeflissenen, sowie die sonst bezüglich der Fachrichtungen des Eisenbahn- und Straßenbaufaches und des Maschinenbaufaches ergangenen Verfügungen in einem Anhang zu den Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache.

Frühere Erlasse, die mit den neuen Bestimmungen nicht im Einklange stehen, werden aufgehoben. Die wegen der unwiderruflichen Anstellung der Regierungsbaumeister getroffenen Anordnungen bleiben unberührt.

Die Präsidenten der Eisenbahndirektionen sind, wie bisher, nur für die Einstellung von Regierungsbauführern des Eisenbahn- und Straßenbaufaches und des Maschinenbaufaches zuständig. Die Regierungsbauführer des Hochbaufaches und des Wasser- und Straßenbaufaches haben ihre Ausbildung bei den im § 6 (1) der Prüfungsvorschriften unter 1. und 2. bezeichneten Behörden zu beginnen. Sie können jedoch unter Beachtung der in den §§ 12 und 13 enthaltenen Bestimmungen im ersten Ausbildungsabschnitte bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt werden, wenn sich dazu bei der Vorbereitung und Ausführung von Bauten Gelegenheit bietet.

Die Vorschriften sind, soweit sie die Fachrichtungen des Eisenbahn- und Straßenbaufaches und des Maschinenbaufaches betreffen, im wesentlichen unverändert geblieben. Auf einzelne Änderungen macht der Erlaß im folgenden aufmerksam:

Die Tätigkeit während der akademischen Sommerferien kann den Regierungsbauführern des Eisenbahn- und Straßenbaufaches in Zukunft auch dann auf den zweiten Ausbildungsabschnitt angerechnet werden, wenn sie gegen Entgelt ausgeübt worden ist. — Im § 22 der Prüfungsvorschriften sind eingehendere Bestimmungen über die Ausstellung der Ausbildungszeugnisse getroffen worden. Neu verlangt wird am Schlusse des gesamten Ausbildungsdienstes ein eingehendes zusammenfassendes Zeugnis des mit der Überwachung der Ausbildung betrauten Beamten. Dagegen sind die während der einjährigen Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufaches im Eisenbahnbetriebsdienste bisher von den Dienststellenvorstehern erforderten Einzelzeugnisse fortgefallen. — Den Regierungsbauführern darf hinfort von den Ausbildungszeugnissen weder Kenntnis gegeben noch Abschrift erteilt werden. Auf Verlangen ist ihnen ein Zeugnis auszustellen, das die wesentlichen Angaben über Art und Dauer der Beschäftigung während der ganzen Ausbildungszeit enthält und über ihre Leistungen Auskunft gibt. — Hinsichtlich der Höchstzahl der in einem Bezirke gleichzeitig auszubildenden Regierungsbauführer verbleibt es bei den bisherigen Festsetzungen für die einzelnen Eisenbahndirektionen. — Schließlich ist darauf zu halten, daß in allen Berichten, Eingaben u. dergl. die Fachrichtung der Regierungsbauführer angegeben wird.

— Ausländische Arbeiter bei Erd- und Gleisarbeiten. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 13. d. M. an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: Damit die Ortspolizeibehörden rechtzeitig Gelegenheit zur Prüfung erhalten, ob die für die Staatsbahnverwaltung tätigen Unternehmer von Tiefbau- und Gleisarbeiten ausländische Arbeiter beschäftigen und die für deren Zulassung geltenden landespolizeilichen Bestimmungen beachtet haben, ist von den Vorständen der Betriebsämter und Bauabteilungen fortan den Ortspolizeibehörden von allen in deren Bereich auszuführenden Arbeiten der bezeichneten Art rechtzeitig Mitteilung zu machen; dabei ist die Firma des Unternehmers, die Art der Arbeit, der Zeitpunkt des Beginnes und der Arbeitsort zu bezeichnen. Die Mitteilung ist auf die auf den Betriebsstrecken auszuführenden Arbeiten zu beschränken, da die Ortspolizeibehörden von der Inangriffnahme der Arbeiten auf Neubaustrecken ohnehin unterrichtet sind. Bei der auf den Baustellen stattfindenden Prüfung der von den Unternehmern beschäftigten Arbeiter und ihrer Ausweispapiere sind die Polizeiorgane von den Aufsichtsbeamten — Bahnmeistern, Rottenführern, Bauaufsehern — tunlichst zu unterstützen.

— Gepäckträgergebühren. Wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. Februar an die Kgl. Eisenbahndirektionen besagt, mehren sich in letzter Zeit die Klagen darüber, daß die Gepäckträger auf Unterwegsstationen für die Verbringung angekommenen Gepäcks von der Ausgabe- zur Annahmestelle zum Zwecke der Neuabfertigung ansehnliche Gebühren verlangen, auch wenn sie nur kurze Wege mit dem Gepäck zurückzulegen haben. — Der Minister will nicht verkennen, daß auf manchen großen Stationen die räumliche Trennung der Annahme- und Ausgabestellen für derartige Hilfeleistungen der Gepäckträger besondere Gebühren gerechtfertigt erscheinen läßt; jedoch müssen diese im richtigen Verhältnisse zum Arbeitsaufwand stehen. Wo die Gepäckannahme- und Ausgaberäume aber nur wenige Schritte voneinander entfernt liegen, wird es mit Recht als Härte empfunden, wenn für das Hinübertragen des Gepäcks von den Trägern Gebühren beansprucht werden. — Der Minister vertraut, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen die örtlichen Verhältnisse in dieser Beziehung prüfen und auf den dazu geeigneten Stationen von einer Gebührenerhebung für solche Transporte überhaupt absehen lassen werden.

— Sicherheitsmaßnahmen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen. Nach einem Erlaß des preuß. Eisenbahnministers vom 19. v. M. an die Königl. Eisenbahndirektionen und Kommissare ist vom Automobilklub darauf hingewiesen, daß die bisher an den Eisenbahnübergängen getroffenen Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und des Kraftwagenverkehrs nicht ausreichen; die Laternen als Kennzeichnung der Übergänge für die Dunkelheit stehen nach den Ausführungen zu nahe an den Gleisen, während es dringend erforderlich sei, den Kraftwagenführer bereits in größerer Entfernung vorher auf den Gefahrpunkt aufmerksam zu machen, um die Geschwindigkeit des anfahrenden Wagens genügend ermäßigen zu können. Es heißt dann in dem Erlaß weiter: Wenn auch zunächst die Forderung zu stellen ist, daß der Kraftwagenführer im allgemeinen ortskundig ist und daß er im unbekannten Gelände die Geschwindigkeit angemessen einschränkt, so wollen die Königlichen Eisenbahndirektionen bzw. -kommissare doch auch ihrerseits dafür Sorge tragen, daß die auf Grund der bisherigen Erlasse getroffenen Anordnungen aufs genaueste befolgt werden. Jeder Wegübergang, namentlich mit lebhaftem Wagenverkehr, ist nochmals dahin zu prüfen, ob eine ausreichende Kenntlichmachung und Beleuchtung und ihre gute Übersichtlichkeit vorhanden ist. — Zur weiteren Förderung der Angelegenheit ordne ich außerdem an, daß Versuche hinsichtlich einer besseren, völlig ausreichenden Kenntlichmachung der Planübergänge angestellt werden; hierbei handelt es sich zunächst vornehmlich um Wegeübergänge auf Hauptbahnen mit lebhafterem Wagenverkehr und um unübersichtliche Übergänge; es kommen Straßen und Wege in Frage, die in Krümmungen liegen oder die parallel der Bahnlinie verlaufen und alsdann mit plötzlicher Biegung die Eisenbahngleise überschneiden.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen und -kommissare werden beauftragt, nach Maßgabe der verfügbaren Mittel und unter dem Gesichtspunkte der tunlichsten Einschränkung der erforderlichen Ausgaben, an einzelnen von Kraftfahrzeugen stark benutzten unübersichtlichen Übergängen versuchsweise die Nachtwarnungslaternen auf eine größere Entfernung (bis etwa 200 m) von der Schranke abzurücken, und gleichzeitig die Überwege und Schranken mit einer Beleuchtung dicht an den Gleisen auszustatten.

Fernerhin ist zu prüfen und zu erörtern, ob etwa die Anbringung einer Laterne an dem Schrankenbaum selbst in seiner Mitte eine bessere Gewähr für das Erkennen der Schrankenstellung bietet. Bei der Prüfung wird zu berücksichtigen sein, daß ein unvorhergesehenes Erlöschen dieser Schrankenlaterne allerdings die Gefahr vielleicht vergrößert. Inwieweit farbiges, zur Signalbildung nicht benutztes Licht verwendet werden kann, ist besonders zu untersuchen, dabei ist für ausreichende seitliche Abblendung zu sorgen, um jede Beeinträchtigung und Irreführung des Betriebspersonals zu vermeiden. Die anzustellenden Versuche sind auch darauf auszudehnen, ob die Laternen an den Schrankenbäumen eine ausreichende Beleuchtung des Überweges selbst gewährleisten, und damit weitere Laternen entbehrlich machen, oder ob besondere Lampen zur Beleuchtung des Überwegs erforderlich sind. Bei der Auswahl der Wegeübergänge haben sich die genannten Behörden soweit erforderlich mit den zuständigen Automobilklubs ins Benehmen zu setzen.

Endlich bezeichnet der Erlaß es als erforderlich, daß die angeregte Untersuchung einer besonderen Kenntlichmachung auf verkehrsreiche bewachte und unbewachte Wegeübergänge bei staatlichen und Privat n e b e n b a h n e n, sowie auf K l e i n b a h n e n ausgedehnt wird.

— Die neue Brücke über die Süderelbe bei Harburg. Im Anschluß an die viergleisige Strecke Harburg-Wilhelmsburg mußte die bisher zweigleisige Strecke Wilhelmsburg-Harburg nunmehr ebenfalls viergleisig ausgebaut werden. Dieser Ausbau machte einen neuen zweigleisigen Brückenzug über die Süderelbe bei Harburg erforderlich, der sich zusammensetzt (Richtung Wilhelmsburg-Harburg) aus 6 Vorflutbrücken von je 30 m Stützweite, 4 Strombrücken von je 99,18 m Stützweite und einer Vorflutbrücke von 35 m Stützweite. Als Trägerform für die Vorflutbrücken wurde ein Halbparabelträger mit schrägen Enden gewählt. Die großen Stromöffnungen der alten Elbbrücke sind mit den in der Form bekannten Lohse-Trägern überspannt. Wegen der vielfach statischen Unbestimmtheit dieses Trägersystems wurde es bei den neuen Brücken nicht wieder verwendet, vielmehr wurde ein System gewählt, das statisch klar ist und in seiner äußeren Erscheinung sich dem alten Brückenbild möglichst gut anpaßte. Hierzu eignete sich am besten der Zweigelenkbogen, dessen Obergurt sich mit dem Obergurt der daneben liegenden Lohseträger deckt, während der Untergurt als gekrümmtes Zugband ausgebildet ist, dessen Kurvenverlauf genau dem Untergurt des alten Trägers folgt, aber in der äußeren Erscheinung sich von diesem dadurch unterscheidet, daß es als Flächenband wirkt, gegenüber dem als Gitterträger ausgebildeten Untergurt des Lohseträgers. Die Hängestangen der neuen Brücke haben die doppelte Feldteilung erhalten wie die der alten Brücke. Die beiden Systeme stimmen in ästhetischer Beziehung gut zueinander. Die neue Konstruktion wirkt ruhiger und durchsichtiger wie die alte. — Die 7 Vorflutbrücken wurden von der Firma Heinrich Behrens in Dortmund und die 4 Strombrücken von der Gutehoffnungshütte A. G. in Oberhausen ausgeführt. — Das Gesamtgewicht der eisernen Überbauten beträgt 4570 t. Sie wurden in den Jahren 1909—1912 auf festen Gerüsten montiert. Hierbei war bezüglich der Stromöffnungen Bedingung, daß stets eine Öffnung für die Schiffahrt frei gehalten werden mußte.

— Eisenbahn von Neustadt (Holstein) nach Schwartau. Preußen und Oldenburg haben am 1. d. M. in Berlin durch Kommissare einen Staatsvertrag unterzeichnet auf Herstellung einer Eisenbahn von Neustadt (Holstein) nach Schwartau.

— Bau einer elektrischen Bahn im Riesengebirge. Der Kreistag Hirschberg hat der Anlage einer neuen Riesengebirgsbahn, die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft erbaut wird, seine Zustimmung erteilt. Die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und der Kreis errichten für diesen Zweck eine Aktiengesellschaft. Die Bahn wird 27,5 km lang; sie führt von Schmiedeberg über Steinseiffen, Krummhübel (hier mit Abzweigung nach Brückenberg), Arnsdorf, Seidorf, Giersdorf nach Hermsdorf (Kynast), so daß eine direkte Verbindung zwischen dem Osten und Westen des Gebirges hergestellt und auch die Mitte des Gebirges dem Verkehr erschlossen wird.

— Ergebnis der Schinkelpreisbewerbung 1913. Vom Architektenverein zu Berlin war auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues die Aufgabe gestellt worden, einen Entwurf zum Umbau und zur Erweiterung des Sammelbahnhofs Bettemburg zwischen Diedenhofen und Luxemburg auszuarbeiten. Von den 15 eingegangenen Entwürfen ist demjenigen des Regierungsbauführeres Dipl.-Ing. E. Homann in Breslau der Staatspreis und als Vereinsandenken die Schinkeldenkmünze, dem Entwurf des Regierungsbauführers Dipl.-Ing. P. Werner in Breslau die Schinkeldenkmünze zuerkannt worden. Das Technische Oberprüfungsamt hat diese Entwürfe sowie die Entwürfe der Regierungsbauführer Dipl.-Ing. F. Spennrath in Cöln a. Rh.; U. Meyn in Weißenfels; H. Altenburg in Schlüchtern (Bez.

Cassel); O. Wendland in Oliva i. Westpr.; R. Unruh in Stettin; H. Dedekind in Illingen; C. Fröhlich in Harburg a. d. Elbe; B. Thier in Dorsten; W. Becker in Hamburg; O. Christiansen in Rendsburg und W. Möller in Schlawe als häusliche Probearbeit für die Staatsprüfung im Baufach angenommen.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 18. Februar unter dem Vorsitz des Ministerial- und Oberbaudirektors Dr. Ing. Wichert abgehaltenen Sitzung hielt Ingenieur Kautny aus Nürnberg einen mit Lichtbildern und Schweißproben ausgestatteten Vortrag über „Anwendung der autogenen Schweißung in Eisenbahnreparaturwerkstätten". Nach einer Besprechung des Verfahrens im allgemeinen ging der Vortragende auf das Wesen der technisch wichtigsten autogenen Schweißmethode mittelst Acetylen-Sauerstoff ein und zeigte unter Vorführung von Lichtbildern die eigenartigen Vorgänge in der autogenen Schweißflamme, sowie den Einfluß ihrer verschiedenen Verbrennungszonen auf die Struktur von Flußeisenblechen. Hierauf ging er dazu über, an Hand von Lichtbildern über ausgeführte Schweißungsarbeiten und von Einrichtungen hierfür die Ausführung des Verfahrens und seine Anwendung für Reparaturarbeiten in Eisenbahnwerkstätten zu zeigen, wozu ihm eine große Anzahl von praktischen Beispielen aus deutschen, sowohl wie auch aus amerikanischen Reparaturwerkstätten zur Verfügung stand. Nach Besprechung einer Reihe von ausgeführten schwierigen Reparaturarbeiten an Dampfzylindern, wies er auf die Möglichkeit hin, durch ein Verstählen von großen Abnutzungen unterworfenen Stellen am Eisenbahnbetriebsmaterial, solche Körper nach ihrer Schweißung in einen dieser Beanspruchung besonders angepaßten Zustand überzuführen, und er ging weiter auf die neueren Verfahren des Verpuddelns von Flußeisenblechschweißungen und auf die autogene Schweißung von Kupfer ein. An den Vortrag knüpfte sich eine längere Erörterung.

— **Deutsche Kolonialbahnen.** Sicherem Vernehmen nach wird Herr Geh. Oberbaurat Baltzer, Vortragender Rat im Reichskolonialamt, in den nächsten Tagen eine mehrmonatige Dienstreise nach den deutschen Kolonien in Afrika, insbesondere nach Kamerun antreten, um dort Verkehrs- und Eisenbahnstudien zu machen. Von dieser Reise kann man schon jetzt wichtige Ergebnisse für die Erschließung von Alt- und Neukamerun durch Eisenbahnen erhoffen.

— **Das Preußische Wassergesetz** ist von beiden Häusern des Landtages übereinstimmend angenommen worden. Nach den bisherigen Erfahrungen wird die Nachfrage nach dem endgültigen Text so groß sein, daß sie aus den amtlichen Beständen des Abgeordnetenhauses nicht befriedigt werden kann. Die Druckerei des Abgeordnetenhauses (SW 68, Ritterstraße 50) ist deshalb zur Herausgabe einer amtlichen Textausgabe veranlaßt worden. Preis 1 ℳ, der beim Bezuge des Kommentars erstattet wird.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zur Beschäftigung einberufen die Regierungsbaumeister des Eisenbahndienstes Paul Winde bei der Eisenbahndirektion in Hannover, Knopf bei der Eisenbahndirektion in Posen und Kollmann bei der Eisenbahndirektion in Altona. — Der Regierungs- und Baurat Bauer, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Düsseldorf, ist gestorben.

Im Geschäftsbereich der badischen Staatseisenbahnen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Hilfsreferent bei dem Großh. Ministerium der Finanzen, Regierungsrat Karl Rectanus, wurde zum Kollegialmitglied der Generaldirektion und der Hilfsreferent bei der Generaldirektion, Oberbetriebsinspektor Dr. Wilhelm Pfefferle unter Verleihung des Titels Regierungsrat zum Hilfsreferenten bei dem Großh. Ministerium der Finanzen ernannt.

Österreich.

— **Tariferhöhungen auf den im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen.** Am 1. Mai d. J. treten auf der Mehrzahl der Privatlokalbahnen im Staatsbetriebe Tariferhöhungen in Kraft. Das neue, vom 1. März gültige Heft 2 des Lokaltarifes, wird einerseits eine Einschränkung der Frachtermäßigungen auf den Lokalbahnen und anderseits die vom 1. Mai d. J. gültigen normalen Tarife für 59 Lokalbahnen zur Einführung bringen. Die Erhöhungen treffen sämtliche Güterklassen mit Ausnahme gewöhnlichen Eilguts und mehrerer Ausnahmetarife. Die Erhöhungen sind je nach der Länge der Lokalbahnstrecke und je nach der Klasse, um die es sich handelt, verschieden. Die Erhöhungen betragen bei den normalen Klassen auf Entfernungen bis 50 km zwischen 2 und 15 Heller für 100 kg. Bei Entfernungen über 50 km sind die neuen Sätze allerdings niedriger. Diese Ermäßigungen spielen indessen keine Rolle, da Entfernungen über 50 km bei Lokalbahnen nicht häufig vorkommen.

Wie verlautet, sind die neuen Erhöhungen darauf zurückzuführen, daß durch die im Jahre 1910 erfolgte Tarifreform viele Lokalbahnen infolge Einführung des auf den Hauptlinien der Staatsbahnen gültigen Tarifs in ihren Einnahmen verkürzt worden sind. Bei der Aufstellung des neuen Tarifs hat man sich an die Tarife der Lokalbahnen, die vor der Tarifreform vom Jahre 1910 bestanden haben, angelehnt.

— **Italienischer Verbandstarif nach Dalmatien.** Wie bekannt, strebt das Eisenbahnministerium im Interesse Dalmatiens die Einführung eines direkten Tarifs für den Verkehr zwischen der österreichischen Reichshälfte und Dalmatien unter Einbeziehung der bestehenden Schiffslinien an. Der Gedanke fand die Unterstützung aller maßgebenden Kreise, die in der Erstellung eines direkten Tarifes mit dem abgelegenen und jeder Bahnverbindung entbehrenden Küstenstreifen, den Dalmatien zum größten Teile bildet, auch einen politischen Faktor von nicht zu unterschätzender Bedeutung sahen, die Dalmatiner haben zu wiederholten Malen darauf hingewiesen, daß ein solcher direkter Tarif für sie eine wirtschaftliche Notwendigkeit bedeutet, und noch in allerletzter Zeit hat die Handelskammer in Zara sich zugunsten eines solchen Tarifes energisch ausgesprochen. Trotzdem ist dieser Tarif bis heute nicht fertiggestellt worden und die Verhandlungen, die das Eisenbahnministerium dieserhalb führt, scheinen auf einem toten Punkt angelangt zu sein. Wie verlautet, liegt es an dem mangelnden Entgegenkommen der Schiffahrtsgesellschaften, daß die direkten Frachtsätze noch immer nicht eingeführt werden können. Diese Schwierigkeit dürfte wohl mit der Haltung des Triester Platzes zusammenhängen, dessen Interessen nach Auffassung dortiger Kreise durch die Einführung des direkten Tarifes getroffen werden würden. Diese Rücksicht wird aber jetzt in den Hintergrund gedrängt, durch die Tatsache, daß Italien mit Gültigkeit vom 1. Januar 1913 einen neuen Tarif zur Einführung brachte, der direkte Frachtsätze zwischen den italienischen Binnenplätzen und sämtlichen östlichen Adriahäfen enthält. Dieser Tarif bietet die Möglichkeit, von jeder italienischen Station Sendungen zu sehr ermäßigten Frachtsätzen auf der direktesten Linie nach den Hafenplätzen Dalmatiens und Albaniens zu bringen. Er sieht sogar Frachtsätze für Metkovich vor, deren Inkrafttreten allerdings einem späteren Zeitpunkte vorbehalten wird. Dies läßt den Schluß zu, daß Italien daran denkt, unter Benutzung des neuen Verbandstarifes auch das dalmatinische Hinterland, also Bosnien, in seine Verkehrspolitik einzubeziehen. Der neue Tarif trägt nicht nur italienischen Verkehrsinteressen Rechnung, sondern er richtet sich vor allem gegen die Stellung Triests im Dalmatienverkehr und es dürften sogar in erster Reihe durch diesen neuen Tarif Triester Stapelartikel, insbesondere Reis und mineralische Öle getroffen werden, für die besonders billige Frachtsätze erstellt sind. Bei dieser Sachlage dürfte es nicht angehen, die Einführung des direkten Tarifs zwischen der österreichischen Reichshälfte und Dalmatien noch länger zu verzögern. Das besondere Interesse Triests kann durch das Zugeständnis der Reexpedition wie im österreichischen Levanteverkehr geschützt werden.

— **Schlafwagenverkehr.** Die in Paris am 26. und 27. Februar abgehaltene europäische Wagenbeistellungskonferenz hat außer der bereits berichteten Vermehrung durchlaufender Wagen in den internationalen Schnellzugverbindungen auch Verbesserungen des Schlaf- und Speisewagenverkehrs vereinbart. So wird u. a. in den für den österreichischen Fremdenverkehr sehr wichtigen Verbindungen zwischen Berlin und Wien über Tetschen in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September neben den schon bestehenden Schlafwagen täglich ein zweiter Schlafwagen geführt werden. In der übrigen Zeit wird der zweite Schlafwagen fallweise bei größerer Nachfrage nach Schlafplätzen in Verkehr gesetzt werden.

— **Vorgehen zur Änderung der Einstellungsverträge von Spezial-(Cysternen-)Wagen bei den Eisenbahnen.** Der Verein der Wiener Tarifeure teilt uns folgendes mit: Kürzlich fand in den Beethovensälen zu Wien ein vom Verein der Tarifeure veranstalteter Erörterungsabend statt, bei dem die Frage der parteieigenen Spezialwagen den Gegenstand der Behandlung bildete. Die Beteiligung war eine sehr rege. Es waren erschienen Vertreter des Eisenbahnministeriums, der verschiedenen Eisenbahnämter, Vertreter der Industrie und der Presse. Den Bericht erstattete der Vizepräsident des Vereins, Herr Julius Herz. Seine trefflichen Ausführungen fanden ungeteilten Beifall. Er behandelte die mannigfaltigen Unzukömmlichkeiten beim Verkehr der Privatspezialwagen, besprach das Wageneinstellungsübereinkommen in

seinen Einzelheiten, stellte Vergleiche an und gab dem Wunsche Ausduck, daß sich die Eisenbahnen dem berechtigten Wunsche nach Berücksichtigung billiger Vertragsbedingungen im beiderseitigen Interesse nicht verschließen mögen. Der Vorsitzende Herr Emil Schwarz ergriff das Wort, um weitere sachliche Ausführungen anzuschließen. Er beleuchtete die Rechtslage für die Frachtaufgeber bezw. Wageneigentümer und die Eisenbahn und kam zu dem Ergebnisse, daß die Bahn als öffentliche Transportanstalt und als Faktor zur Erfüllung wichtiger volkswirtschaftlicher Aufgaben unbedingt verpflichtet sei, die Transportmittel aus Eigenem beizustellen, somit den Industriellen eine Verpflichtung hierzu gar nicht zukomme. Bekanntlich gehen die Eisenbahnen seit jeher von der Anschauung aus, daß sie nicht verpflichtet seien, Spezialwagen zur Verfügung zu stellen. Die auf diese Weise den Privatversendern auferlegten Lasten sind ganz gewaltige, wenn berücksichtigt wird, daß in Österreich etwa 10 000 solcher Spezialwagen (Cysternen) von der Großindustrie, zu der insbesondere die chemische Industrie, Petroleumraffinerie u. dgl. zählen, bei den verschiedenen Bahnverwaltungen eingestellt sind, und daß die Interessenten die gesamte Aufwendung für die Anschaffung, Instandhaltung und Reparaturen selbst zu tragen haben und die Bahn keinerlei Vergütung leistet, trotzdem sie für den Lauf der Wagen auf fremden Bahnen die sogenannten Lauf- und Zeitmieten und auch Wagenstandgelder zugewiesen erhält. Die Summe, welche auf diese Weise den Frachtgebern zugänglich zu machen wäre, beträgt ungefähr 3 Milllionen Kronen jährlich. Schließlich wurde eine Entschließung angenommen, welche das derzeitige Verhältnis zwischen Wageneigentümer und Bahn als unhaltbar bezeichnet und Forderungen aufstellt nach einer Abänderung des Einstellungsvertrages mit Einräumung größerer Rechte und Begünstigungen und daß insbesonders die Lauf- und Zeitmieten dem Wageneigentümer voll zu ersetzen seien. Ein Antrag, die Bahnen zu verhalten, den gesamten in Privatbesitze befindlichen Wagenpark anzukaufen, wurde fallengelassen. Diese Veranstaltung des Vereins der Tarifeure soll die Grundlage für weiteres Vorgehen der Interessenten bilden.

Der Verein der Tarifeure, der als derartige einzige fachliche Organisation zielbewußt vorgeht und sich hier für die Wahrung von Interessen einer bestimmten und für die Einnahmen der Staatsbahnen wesentlich in Betracht kommenden Frachtgebergruppe einsetzte, hat sich durch die Inangriffnahme dieser Frage den Dank aller Beteiligten gesichert. Das Ergebnis des Erörterungsabends wird in einer Druckschrift niedergelegt und den zuständigen Stellen und Interessenten zugehen.

Ungarn.

— Neue Betriebsleitungen bei den ung. Staatseisenbahnen. Die Vorarbeiten zur Errichtung einer neuen Betriebsleitung in Pécs (Fünfkirchen) nähern sich ihrem Ende. Die Szegeder Betriebsleitung sieht infolge der Errichtung obenbesagter neuer Betriebsleitung großen Veränderungen entgegen, da die ihr unterstehenden, jenseits der Donau gelegenen Linien mit ihrem gesamten Personale dem Bereiche der Fünfkirchner Betriebsleitung angegliedert werden. Ein großer Teil des Personales der Zentralleitung in Szeged wird auch nach Pécs (Fünfkirchen) versetzt werden. Die Errichtung dieser neuen Zentralstelle ist übrigens für den August l. J. in Aussicht genommen. Für das Jahr 1914 ist bereits die Erstellung einer neuen ähnlichen Zentralstelle in Nagyvárad (Großwardein) geplant. Die Vertretung der genannten Stadt hat jüngsthin in einer außerordentlichen Versammlung den Ankauf eines Grundstücks von viertausend Quadratklafter behufs Errichtung eines Betriebsleitungsgebäudes bereits beschlossen. Der Ankaufpreis beläuft sich auf 140 000 Kr. Die Direktion der ung. Staatseisenbahnen wurde von dem Kaufe amtlich verständigt, weshalb auch Aussicht vorhanden ist, daß man mit dem Bau demnächst beginnen wird.

— Lokalbahn Hajdunánás-Miskolcz. Die Stadtvertretung hat behufs ehetunlichster Verwirklichung des Eisenbahnprojektes Hajdunánás-Miskolcz vor kaum zwei Monaten 200 000 Kr. bewilligt. Die Komitatsvertretung des Borsoder Komitates hat vor kurzem zu gleichem Zwecke — die beträchtlichen Zuschüsse der interessierten Städte und Gemeinden nicht gerechnet — auch einen gleichhohen Betrag bewilligt. Nun hat die Vertretung der Stadt Hajdúböszörmény, indem sie gegen die Beschlüsse des Hajduer Komitates bezw. der Stadt Hajdunánás an maßgebender Stelle die Berufung angemeldet hat, unter einem auch das Ersuchen gestellt, die Strecke Debreczen-Hajdunánás, die eigentlich die Abkürzung der Wegerichtung Miskolcz-Debreczen um 35 km bezweckt, nicht zu erbauen, sondern die neue Strecke von der Station Hajdúböszörmény gegen Tiszapolgar abzweigen zu lassen. Das Interesse der Stadt Miskolcz ist jedoch, daß die Abzweigung von der Station Hajdunánás aus erfolge, denn hierdurch würden reiche und wirtschaftlich bereits erstarkte Ortschaften und Gegenden in den Interessenkreis der genannten Stadt einbezogen werden, während der Anschluß in Hajdúböszörmény den Miskolczer Platz kaum berühren würde. Die Stadtvertretung hat nun behufs Sicherung des Originalplanes, d. h. zwecks Anschluß an die Station Hajdunánás an die Regierung eine Denkschrift gerichtet, die durch eine Abordnung der Stadt an maßgebender Stelle überreicht wurde.

Dieser Schritt der Stadtvertretung wird voraussichtlich von Erfolg begleitet werden.

— Kohlenvergebung der ung. Staatsbahnen. Am 27. Februar fand die durch die Direktion der ung. Staatsbahnen angekündigte Vergebungsverhandlung der für die Zeit vom 1. April 1913 bis Ende März 1914 zu liefernden 840 000 t Kohle statt. Der Aufforderung gemäß konnte nicht allein die für die Lokomotivfeuerung gewöhnlich verwendete Förder- und Kleinkohle, sondern auch Stück-, Würfel- und Nußkohle angeboten werden und es wurden Angebote nicht nur für eine einjährige Lieferung, sondern auch für mehrere Jahre entgegengenommen. Die Angebote sind mit Ausnahme der österreichisch-schlesischen und der englischen Kohlen durchweg auf eine drei- und auch mehrjährige Lieferungsdauer gestellt und fast die Hälfte der angebotenen Mengen lauten auf sogenannte „grobe Sorten“. Zur Vergebung meldeten sich 27 Anbieter, von denen für das Lieferungsjahr 1913 etwa drei Millionen Tonnen Kohle zur Lieferung angeboten wurden. Von dieser Menge lauteten 1 413 000 t auf oberschlesische, 195 000 t auf österreichisch-schlesische, 1 000 000 t auf westfälische, 230 000 t auf englische, 465 000 t auf böhmische und endlich 90 000 t auf inländische Kohle. Der überwiegende Teil der Angebote, besonders jene aus Österreich und Oberschlesien, entspricht nicht jenem in der Aufforderung betonten Erfordernisse, wonach für den Brennwert der angebotenen Kohlen gebürgt wird. Die Preise sind, wie die ung. Staatsbahnen und die Fachkreise hiermit im Klaren sein konnten, sehr hoch. Von Oberschlesien wurden bei den „groben“ Sorten um etwa 5—6 Kr., bei den kleinen Sorten um 4—5 Kr., bei den englischen Kohlen um etwa 13 Kr. höhere Preise für die Tonne gefordert, als von den Staatsbahnen gelegentlich der letzten im Jahre 1911 abgehaltenen großen Sicherstellung bewilligt wurden. Die ganze Vergebung zeugt von einer großen Spannung des Kohlenmarktes und es ist zu bemerken, daß auch bei den für mehrere Jahre gestellten Angeboten kein einziger Lieferant Preiszugeständnisse macht.

Übrige europäische Länder.

— Plan eines neuen Kanals zwischen Antwerpen und Lüttich. Die belgische Regierung hat der „Köln. Ztg.“ zufolge den unverzüglichen Bau eines großen Binnenkanals zwischen Antwerpen und Lüttich beschlossen. Die genannte Zeitung äußert sich über den Einfluß dieses Kanals auf die Einfuhr deutscher Kohle nach Belgien folgendermaßen: Die neue Wasserstraße soll für Rheinschiffe der größten Abmessungen fahrbar gemacht werden und könnte vielleicht eine Zurückdrängung der deutschen Kohle im Lütticher Bezirk durch die in Zukunft geschaffene Erleichterung der Einfuhr englischer, den neuen Kanal benutzender Kohlen zur Folge haben. Die Verbindung Antwerpens und Lüttichs durch eine Wasserstraße besteht bereits seit langem, indes bietet dieser Kanal der Kohlenschiffahrt infolge seiner außerordentlichen, durch Umwege bedingten Länge keine besonders großen Vorteile. Der heutige Kanal folgt, von Lüttich ausgehend, dem Lauf der Maas bis zur holländischen Grenze, tritt auf holländisches Gebiet über und verläßt letzteres mit der Maas nach einer kurzen, kaum 6 km betragenden Strecke, wo wieder belgisches Gebiet erreicht wird. Während die Maas dort aber eine östliche Richtung einschlägt, setzt sich der Kanal nach Norden fort (wo der holländische Verbindungskanal Bois-le-Duc-Mastricht in ihn einmündet), um dann westlich in direkter Linie Antwerpen zu erreichen; er stellt somit die Maas- und Scheldeverbindung dar. Dieser, für Schiffe von durchschnittlich 300 t fahrbare Kanal soll durch die geplante neue, breitere Wasserstraße ersetzt werden, welche eine direktere Verbindung zwischen Antwerpen und Lüttich ergeben wird. Für die neue Wasserverbindung zwischen Lüttich und Antwerpen soll der bereits bestehende, vom Schelde-Maas-Kanal ausgehende und zu der im Norden des Lütticher Kohlenreviers gelegenen Stadt Hasselt führende Zweigkanal entsprechend vertieft und verbreitert werden. Von Hasselt aus wird dann ein vollständig neuer Kanal in südöstlicher Richtung bis zum jetzigen Kanal Lüttich-Antwerpen gebaut werden, der südlich der holländischen Grenze erreicht werden wird. Von dort ab bis nach Lüttich wird dieser alte Kanal verbreitert und damit wäre die neue Verbindung zwischen dem Lütticher Kohlenbezirk und Antwerpen gegeben. Wenn man eine Beeinträchtigung der deutschen Kohlenzufuhren im Lütticher Industriebezirk durch den neuen

Kanal voraussieht, so ist diese Beeinträchtigung wohl nur dadurch gegeben, daß durch ihn die Kohlen des in einigen Jahren aufgeschlossenen nordbelgischen Kohlenbeckens der Campine einen bequemen und schnellen Absatz im Lütticher Bezirk finden werden. Hier werden seit vielen Jahren keine Gaskohlen mehr gefördert und auch die Gewinnung von Fettkohlen geht von Jahr zu Jahr merklich zurück. Man ist deshalb im Lütticher Bezirk stark auf die Einfuhr deutscher Kohlen genannter Sorten angewiesen und allein die Stadt Lüttich bezieht aus Deutschland jährlich 70 000 t Gaskohlen. Die Bezüge der Lütticher Industrie in deutschen Fettkohlen, die teilweise mit belgischen Magerfeinkohlen vermischt verwandt werden, sind natürlich wesentlich stärker. Die zukünftige Förderung der belgischen Zechen des Campine-Bezirks wird nun gerade aus Gas- und Fettkohlen bestehen und diese werden natürlich im Lütticher Bezirk, durch den neuen Kanal unterstützt, mit den deutschen Kohlen in Wettbewerb treten. Unter welchen gegenseitigen Bedingungen sich dieser Wettbewerb abspielen wird, ist vorläufig noch nicht abzusehen, und voraussichtlich wird er nur sehr allmählich in Erscheinung treten, da die Zechen des Campine-Bezirks mit hohen Selbstkosten zu rechnen haben und, infolge der sehr schwachen Bevölkerung der belgischen Provinz Limburg, bei der Beschaffung der nötigen Arbeiterzahl große Schwierigkeiten haben werden. Dagegen dürfte die Gefahr, daß durch den neuen Kanal ein Zurückdrängen der deutschen Kohle im Lütticher Bezirk durch die Erleichterung der englischen Kohleneinfuhr hervorgerufen würde, wohl nur in geringem Umfang bestehen. Durch die neue Wasserstraße wird eben voraussichtlich sowohl die Einfuhr englischer wie auch deutscher Kohlen erleichtert werden. Während im Winter die deutschen Kohlen durchweg mittels der Eisenbahn im Lütticher Bezirk ankommen, wird im Sommer hauptsächlich die Versendung auf dem Wasserwege gewählt. Der Durchschnittsfrachtsatz auf der Eisenbahn beträgt von den meisten Ruhrkohlenzechen nach Lüttich 6 bis 6,50 Fr., während die Wasserfrachten für die Tonne Kohlen ab Ruhrort nach Lüttich, zurzeit, 3,15 Fr. einschließlich Ladekosten betragen, wozu dann noch die Eisenbahnfracht ab Ruhrkohlenzeche nach Ruhrort kommt. Anderseits beträgt der Frachtsatz für englische Kohlen von Antwerpen nach Lüttich auf dem Wasserwege zurzeit 2,90 Fr. für die Tonne. Trotzdem hat die deutsche Kohle im Lütticher Bezirk eine überragende Stellung, wie überhaupt englische Kohlen von den belgischen Verbrauchern im Grunde nur als Aushilfsmittel genommen werden, da bei den ziemlich stark schwankenden Preisen am englischen Kohlenmarkt und den sehr veränderlichen Frachtsätzen von England zum Festland an eine regelmäßige Verwendung englischer Kohlen seitens der belgischen Verbraucherschaft wenig gedacht wird. Inwieweit die Kanalfrachten für englische Kohlen durch die neue Wasserstraße eine Verbilligung im Transport bis nach Lüttich erfahren werden, ist noch nicht abzusehen; eine Ermäßigung von mindestens 0,50 bis 0,70 Fr. für die Tonne ist wahrscheinlich, indes wird diese Verbilligung der Frachtraten, wie gesagt, auch den deutschen Kohlen, die einen Teil des neuen Kanals benutzen werden, in einem gewissen Umfang zugute kommen.

— **Schweizerische Adriabahn.** Wie in einem unter diesem Titel von Geering veröffentlichten Aufsatz ausgeführt wird, hat es die gesunde Entwicklung der Gotthardbahn und der wirtschaftliche Aufschwung Italiens, namentlich der lombardischen Industrie, mit sich gebracht, als natürlichen Festpunkt im Verkehr mit der Schweiz nach dem Süden einzig Mailand, und als Anschlußpunkt an den Weltverkehr Genua ins Auge zu fassen. Gleich dem Gotthard, so zielen auch der Simplon und künftig der Lötschberg und die Ostalpenbahn auf diese beiden Kardinalpunkte Italiens hin, die ja in der Tat den Verkehr Italiens mit Mitteleuropa beherrschen. Dieser Tatbestand habe sich in der Schweiz derart festgelebt, daß daneben kaum mehr ein anderer Gedanke aufkommt, und so habe man denn auch kaum beachtet, daß sich im Südosten Europas große Veränderungen anbahnen, die den schweizerischen Eisenbahnverkehr nachteilig zu beeinflussen geeignet sind. Das entscheidende Ereignis der jüngsten Zeit im Mittelmeerverkehr sei die gewaltige Erweiterung des neuen Triester Hafens auf 12 km Quailänge und über 1 Million Quadratmeter Lagerraum. Damit aufs innigste verbunden, sichere die neue Triester Süd-Nordbahn über Görz und die Julischen Alpen durch die Tauern nach Salzburg dem Triester Hafenverkehr die denkbar direkteste Verbindung mit Süd- und Mitteldeutschland. Aus diesem jüngsten Wettbewerb im Osten erwachse der schweizerischen Verkehrspolitik die neue Aufgabe, den hier drohenden Verlust soweit möglich abzuwenden und tunlichst zu mildern. Dieser neuen Aufgabe habe sich der bekannte Baseler Ingenieur Gelpke bemächtigt. In dem Plane einer schweizerischen Adriabahn biete er eine Lösung von vereinter Leistungsfähigkeit für den westeuropäischen Verkehr mit Triest sowohl als mit dem Balkan und dem Orient dar. Gelpke führt seine Adriabahn von Maienfeld über Malans 40 km weit das Prätigau hinauf bis nach Novai am Fuße der Silvretta; in dem nun folgenden 13,8 km langen Silvrettatunnel würde die Bahn ihren höchsten Punkt bei 1423 m über Meer erreichen, dann bei Lavin aus dem Tunnel kommen und nun 21 km weit dem Laufe des Inn das Unterengadin hinab bis Sent folgen. Dort biegt sie scharf nach Südosten ab ins Umatal, um alsdann durch einen 17,9 km langen Tunnel in Mals den Anschluß an die österreichische Vollspurbahn zu gewinnen. Für Zürich, Basel und allen südwestdeutschen und französischen Verkehr, der seinen Weg nach Südosten durch die Schweiz nimmt, sei vor allem die Wegkürzung um 342 km nach Belgrad, Saloniki und Konstantinopel zu erwähnen, die die Adriabahn außer ihrer eigenen Linienführung der geradegestreckten Dravelinie der österreichischen Südbahn verdanke. Nach Meran werden gegenüber dem heutigen Umweg über Arlberg und Brenner 215 km erspart, nach Bozen 184 km, aber auch noch nach Budapest 73 und nach Graz 83 km. Die Wegkürzung nach Triest betrage 67 km. Nach Venedig werden 82 km gewonnen, und zwar durch Eröffnung der Val Suganabahn das Tal der Brenta hinab, die von Trient nach Venedig den Weg um 87 km kürzt. Als besonders wertvolle Eigenschaft der Adriabahn kommt nach dem Verfasser in Betracht, daß sie keinen andern schweizerischen Schienenweg benachteilige oder mit einem solchen in Wettbewerb trete, sondern nur neuen Verkehr schaffe, da es sich bei ihr wesentlich um Verkehrsgebiete der Nordwest-Südostrichtung handele, die der Schweiz gänzlich fremd waren und entgangen sind oder ihr künftig entgehen würden. Trotz all dieser Vorzüge der Adriabahn für die nationale Verkehrspolitik der Schweiz sei es allerdings sehr fraglich, ob diese sich sobald entschließen werde, die auf insgesamt 143,5 Millionen Franken berechneten Baukosten auszulegen.

— **Türkische Bahnen.** Der im Oktober vorigen Jahres ausgebrochene Krieg zwischen der Türkei und den Balkanstaaten hat zur Folge gehabt, daß nicht nur die in der europäischen Türkei gelegenen, sondern auch die kleinasiatischen Eisenbahnen während längerer Zeit vorwiegend oder gar ausschließlich für Militärtransporte in Anspurch genommen worden sind. Die europäischen Eisenbahnen haben zeitweilig eine völlige Stillegung ihres Betriebes erfahren; besonders das Netz der Orientbahnen wird auch heute noch nur zu einem Bruchteil von der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen betrieben, während der größte Teil des Netzes von den bulgarischen und serbischen Militärbehörden in Verwaltung genommen ist. Infolge dieses Umstandes haben die Orientbahnen, die Salonik-Monastir-Eisenbahn und die Anatolischen Eisenbahnen Mitte Oktober v. J. die bis dahin üblichen Veröffentlichungen ihrer wöchentlichen Betriebsausweise eingestellt. Nunmehr liegen, wie wir dem „Berl. Akt." entnehmen, für die Salonik-Monastir-Eisenbahn und die Anatolischen Bahnen die Gesamtergebnisse des Jahres 1912 vor, desgleichen auch für die Bagdad-Eisenbahn und die Mersina-Adana-Bahn. Die Schlußziffern sind in nachstehender Übersicht zusammengefaßt. Es betrugen die Einnahmen (in Franken)

	1912	1911	Zunahme 1912 geg. 1911	pr. km
Salonik-Monastir	4 440 383	3 577 779	862 604	3941
Anatolische Bahn.				
Haidar-Pascha-Angora	12 210 161	9 885 948	2 324 213	4021
Eskischéhir-Konia . . .	6 471 554	5 058 098	1 413 456	3176
Arifié-Ada Bazar	158 706	156 225	2 481	276
Gesamtnetz	18 840 421	15 100 271	3 740 150	3624
Bagdadbahn (Teilstrecken)	1 749 275	747 851	1 001 424	2200
Mersina-Adana	1 642 015	1 368 882	273 133	4010

Sowohl die reinen Summen der Einnahmen, als auch der Ertrag für das Kilometer weisen überall eine sehr ansehnliche Steigerung auf. Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre betragen bei den vier genannten Bahnen insgesamt etwa 5 Mill. Franken — etwa 30 % der Einnahmen des Jahres 1911. Bei der Vergleichung fallen natürlich die in den letzten Monaten des Jahres 1912 bewirkten Militärtransporte, die von der türkischen Regierung zum Teil noch geschuldet werden, sehr erheblich ins Gewicht. Eine Trennung der Einnahmeziffern nach gewöhnlichen Transporten und Militärtransporten kann zurzeit noch nicht vorgenommen werden, jedoch kann heute schon festgestellt werden, daß die gewöhnlichen Transporte trotz der zeitweisen starken Beeinträchtigung und gänzlichen Einstellung des privaten Verkehrs bei der Anatolischen Bahn und der Salonik- Monastir-Eisenbahn nur unbedeutend hinter den Ziffern des Jahres 1911 zurückbleiben, während sie bei der Bagdadbahn und der Mersina-Adana-Bahn sogar höhere Erträgnisse als im Vorjahre erbracht haben. Eine Folge der starken Zunahme der Betriebseinnahmen ist, daß die Regierung im Jahre 1912 finanziell in ihrem Verhältnis zu den Eisenbahnen wesentlich besser abschneidet, als jemals zuvor. Insgesamt beträgt der Einnahmeanteil der Regierung an den hier benannten, unter deutscher Führung stehenden Eisenbahnen für das

Jahr 1912 1 559 000 Fr. gegenüber einer Zuschußleistung für das Jahr 1911 in Höhe von 875 000 Fr. Die Verbesserung für die türkische Regierung gegenüber dem Vorjahre beträgt also 2 434 000 Fr. Die Veröffentlichung der wöchentlichen Betriebsausweise für die Anatolische Bahn und die Salonik-Monastir-Eisenbahn wird demnächst wieder aufgenommen werden.

— **Zum Wegebau in Rußland.** Die „Torg.-Prom. Gaseta" bringt eine nicht uninteressante Mitteilung, die auch ihre nicht unerhebliche Bedeutung für die Entwicklung des Eisenbahn-Verkehrs hat. Um das Fehlen einer Eisenbahn-Verbindung, die noch an vielen Punkten schmerzlich vermißt wird, einigermaßen auszugleichen, bestand die Absicht, hier einen Verkehr mit Automobilen als Ersatz treten zu lassen. Der Gedanke lag nahe, war sehr schön, konnte aber leider nicht ausgeführt werden, denn es fehlten geeignete, d. h. befestigte — Wege! aber selbst, wo sog. Chausseen vorhanden sind, befinden sie sich, namentlich im Innern Rußlands, in einem derartig trostlosen Zustande, der nicht einmal annähernd den Anforderungen entspricht, die man in Westeuropa an Chausseen zu stellen gewöhnt ist. Noch schlimmer steht es mit den Post- und Landwegen. Dank diesem Zustande leidet Rußland alljährlich im Frühling und im Herbst unter „Wegelosigkeit", d. h. der Verkehr hört entweder vollständig auf oder er kann nur mit äußerster Mühe und in beschränktem Maße aufrecht erhalten werden. Was das für die Landwirtschaft, die Industrie und den Handel zu bedeuten hat, ist oft genug besprochen worden, ohne daß jedoch bisher irgend etwas zur Verbesserung dieses Zustandes unternommen worden wäre.

Vor einiger Zeit konnte mitgeteilt werden, daß die Regierung sich mit der Absicht trage, das Chausseenetz wesentlich zu erweitern, zu welchem Behufe eine Sonderberatung stattfinden sollte. Über das Ergebnis der Kommissionsarbeit bringt die „Torg.-Prom. Gaseta" das folgende, das man als den Ausdruck des Regierungsstandpunktes betrachten darf.

Einleitend weist der Artikel auf die wachsende Bedeutung des Automobilverkehrs hin, doch beeilt sich der Bericht, zutreffenderweise diese Entwicklung für Rußland als Zukunftsmusik zu kennzeichnen und es wird etwas umständlich darauf hingewiesen, daß gute Wege überhaupt sehr notwendig seien.

Die „Torg.-Prom. Gas." bringt nun einige lehrreiche, für Rußland recht wenig erfreuliche Zahlen über die Chausseen bei. Von den Ländern Europas verfügen über chaussierte Wege in Tausenden Kilometern: Deutschland 265, Frankreich 563, Österreich 100, Ungarn 41, England 256, Schweden 58, Belgien 23, Italien 82, europäisches Rußland 30. Die Landschaften Rußlands, denen ein Teil der Chausseen übergeben worden ist, haben aus Mittellosigkeit nur wenig tun können, denn mit einer Regierungsbeihilfe von rd. 2 Millionen Rubeln im Jahre lassen sich kaum die nötigen Reparaturen ausführen, geschweige denn neue Chausseen anlegen.

Das Verkehrsministerium hat sich nun, wohl nicht ohne starke Anregung von anderer Seite, die Anschauung zu eigen gemacht, daß für den Bau von Chausseen in größerem Umfange gesorgt werden müsse. Es hat demzufolge einen Bauplan ausgearbeitet, der den Bau einer Anzahl von Chausseen vorsieht. Die Gesamtlänge soll 15 000 Werst betragen, die Kosten sind mit 225 Millionen Rubel veranschlagt; das neue Netz soll in 15 Jahren angelegt werden. (!)

Wenn dieser Plan verwirklicht worden sein wird, würde Rußland über etwas mehr Chausseen verfügen als gegenwärtig Ungarn besitzt. Ungarn umfaßt 325 000 Quadratmeilen, das Europäische Rußland 5 297 000 Quadratmeilen. Wenn der Bau von Chausseen in diesem Maßstabe (tausend Werst jährlich) fortgesetzt werden soll, dann würde Rußland den gegenwärtigen Besitz Deutschlands an Chausseen in einigen 200 Jahren erreicht haben.

Unter solchen Umständen kann man natürlich von der Verwendung von Automobilen zur Bedienung des Verkehrs in absehbarer Zeit nicht reden. Selbst der bescheidenere Wunsch nach geeigneten Straßen für den Wagenverkehr kann auf diese Weise nur in beschränktem Maße erfüllt werden.

Da in absehbarer Zeit ein ausreichendes Chausseenetz nicht erlangt werden kann, so muß den Post- und Landwegen die größte Aufmerksamkeit zugewendet werden. Wenn diese Wege sich gegenwärtig in jämmerlichem Zustande befinden, so ist das Schuld der örtlichen Verwaltungsorgane. Was in dieser Beziehung ohne jede Belastung des Fiskus geleistet werden kann, zeigen die Ostseeprovinzen und zum Teil auch die polnischen Gouvernements. Es sind also ausreichende Möglichkeiten vorhanden, die Post- und Landstraßen beständig in Ordnung zu halten und nicht nur etwa dann die Bauernschaft in Bewegung zu setzen, wenn der Gouverneur gelegentlich einen Jagdausflug macht. Wenn diese Möglichkeiten nicht in geeigneter Weise genutzt werden, so ist das eben ein Zeichen der Unkultur und ungenügender Kontrolle seitens der Zentralverwaltung.

Man sollte nicht von der Bedienung des Verkehrs durch Kraftwagen reden, bevor es Poststraßen gibt und solange die vorhandenen sogenannten Chausseen nicht passierbar sind.

Soweit unsere Quelle.

Das Thema wird schwer von der Bildfläche verschwinden und die schließliche Lösung bezüglich der Herstellung besserer Verbindungen wird dann immer wieder zugunsten der Eisenbahnen ausfallen. Es wird dies in Rußland aus zwei Gründen geschehen, erstens, weil zum Bau von Chausseen in sehr weiten Landesteilen das Baumaterial fehlt und außerdem die Erfahrung bisher gelehrt hat, daß selbst mit großen Kosten hergestellte Chausseen in verhältnismäßig kurzer Zeit unbrauchbar werden, weil nichts zu ihrer Erhaltung geschieht. Eine Chaussee muß aber sorgsam gepflegt werden, andernfalls verfällt sie schnell. Zweitens, weil die Eisenbahn für ausgedehnte Steppengebiete kaum viel teurer sein würde als Chausseen, die Eisenbahnen aber außerdem den großen Vorteil haben, daß sie nicht soweit in Verfall geraten können, daß sie unfahrbar werden. Das liegt einmal im Bau und Betrieb. Dieser Zwang ist für russische Verhältnisse zweifellos ein großer Vorzug, der den Chausseen fehlt. m.

Fremde Erdteile.

— **Von der Hukuang-Eisenbahn.** Diese Eisenbahn scheint, wenn sich die soeben durch die Zeitungen gehenden Nachrichten bestätigen sollten, nunmehr ernstlich in Angriff genommen zu werden. Man bezeichnet mit Hukuang-Eisenbahn die Strecken Kanton-Hankau und Hankau-Setzschwan, weil diese vornehmlich innerhalb der beiden Hu-Provinzen liegen. Diese beiden Provinzen, Hunan und Hupe, führen ihren Namen nach dem großen Binnengewässer Wuhu oder auch Tungtingsee genannt, der sich im Tal des Yangtsekiang erstreckt und von dem die eine Provinz, Hunan, südlich, die andere, Hupe, nördlich liegt. (Nan = südlich, Pe = nördlich.) Die Strecke Hankau-Kanton ist die südliche Fortsetzung der Nordsüdbahn Peking-Hankau, während die Strecke Hankau-Setzschwan dazu bestimmt ist, die Stromschnellen des Yangtsekiang oberhalb Hankau zu umgehen und dann weiterhin die reiche Provinz Setzschwan, die zurzeit noch ohne jede Eisenbahnverbindung ist, dem Schienenverkehr zu erschließen. An beiden Strecken wird seit einem Jahrzehnt gearbeitet. Von der Südstrecke ist sogar ein nicht unerhebliches Stück von Kanton ab (100 km) sowie ferner im Innern der Provinz Hunan ein solches von 50 km Länge (in südlicher Richtung von der Provinzialhauptstadt Tschangscha ab) in Betrieb. Die Arbeiten sind aber im ganzen mangels Geld lässig betrieben und infolge der Umwälzung schließlich ganz eingestellt worden. Kurz vor dem Ausbruch der Umwälzung war eine neue, und zwar auswärtige Anleihe zustande gekommen, die den Weiterbau ermöglichen sollte und woran Großbanken Deutschlands, Englands, Frankreichs und Amerikas gleichmäßig beteiligt waren. Das Kapital ist damals auch beschafft und eingezahlt worden; der Unruhen wegen kam es aber bisher nicht zu einer ernsthaften Aufnahme der Arbeiten. Auch ist heute noch die Volksstimmung in den genannten Provinzen gegen die Eisenbahn, weil dazu ausländisches Kapital verwendet wird, während sich doch deutlich genug gezeigt hat, daß chinesisches Kapital für die Bahn nicht ausreichend zu beschaffen war. (So hatte die rein chinesische Aktiengesellschaft für die Setzschwanbahn von 8 Mill. Taels, die 1905 zur Zeichnung aufgelegt worden waren, innerhalb dreier Jahre 400 000 Taels aufgebracht.) Um solche Unterströmungen erfolgreich zu bekämpfen, hat Yuanshikay dazu gegriffen, den jetzigen Feldmarschall Huangshing, der sich infolge seines Auftretens zugunsten der Erhebung — ursprünglich war er Schullehrer in der Provinzialhauptstadt Tschangscha — beliebt gemacht hat, zum Generaldirektor der Hukuangbahn zu ernennen. Huanghsing ist nach Tschangscha abgegangen und hat dort seinen amtlichen Wohnsitz genommen. Es scheint dies in der Tat gefruchtet und beruhigend auf die Gemüter gewirkt zu haben, wofür ein deutliches Zeichen die gemeldete Wiederaufnahme der Arbeiten ist. Deutschland ist an diesem Bau beteiligt, da ihm nach dem getroffenen Abkommen für seine Beteiligung an der Anleihe (die es ursprünglich übrigens ganz allein übernehmen wollte) ein nicht unerhebliches Stück der Setzschwanlinie zufällt, nämlich das Stück von Hankau bis Itschang. Die Linie beginnt übrigens nicht in Hankau selbst, sondern in Hanyang, also Hankau gegenüber, auf dem rechten Ufer des Hanflusses, und geht dann, unter Verlassung des Yangtsetales, scharf westwärts, um erst weiterhin, nach etwa 200 km, bei Tschingmengschou, wieder in das Yangtsetal einzubiegen und dieses nun über Itschang hinaus bis zur Grenze der beiden Provinzen Hupe und Setzschwan zu verfolgen. Diese deutsche Strecke ist etwa 600 km lang. Die Art und Weise, wie Hanyang mit Hankau verbunden werden soll, bleibt vorbehalten. Der Han ist ein sehr mächtiger, breiter und stärkstem Hochwasser ausgesetzter Fluß, so daß es hier noch bedeutende Schwierigkeiten zu überwinden gibt. Eine Überbrückung des Yangtse

zur unmittelbaren Verbindung der Nordsüdbahn Peking-Hankau mit der weiteren südlichen Fortsetzung nach Kanton ist gegenwärtig noch nicht vorgesehen. Hier sind de Schwierigkeiten noch größer. F. W.

— **Die Bahn von Kairo nach Heluan** soll für den elektrischen Betrieb eingerichtet werden. Man hofft, ihren Verkehr dadurch ganz bedeutend zu heben. Die bestehende, schwerfällige Dampfbahn mit veralteten, verbrauchten Einrichtungen und Wagen sowie mit unpraktischer Zugeinteilung ist weder in Kairo noch in Heluan beliebt; sie wird nur benutzt, weil nichts Besseres vorhanden ist. Abgesehen von dem Umbau, soll die elektrisch betriebene Linie nach Heliopolis an die neue Bahn nach Heluan angeschlossen werden. Dadurch würde für Kairo zugleich eine Stadtbahn geschaffen werden, da die Verbindungsstrecke einen großen Teil des neuen Kairo durchschneidet.

— **50jähriges Bestehen der Zentral-Pacific-Eisenbahn.** In Sacramento, Cal., ist am 8. Januar d. J. eine bronzene Gedenktafel zur Erinnerung daran enthüllt worden, daß an der Stelle, wo sich die Gedenktafel befindet, vor 50 Jahren durch den Gouverneur Leland Stanford der erste Spatenstich für den Bau der Zentral-Pacific-Eisenbahn getan worden ist. Der Feier wohnten eine große Anzahl von Eisenbahnveteranen bei, und der Präsident der Stanford Universität, Dr. D. St. Jordan, hielt eine Festrede. Nach amerikanischem Gebrauche wurden zur Verherrlichung der Feier alle Züge der Zentral-Pacific-Eisenbahn während der Enthüllungsfeier da, wo sie gerade waren, 5 Minuten angehalten.

— **Ein neuer Hafen in Texas.** Am 20. November v. J. hat an der Küste von Texas die Eröffnung des neuen Hafens Freeport stattgefunden. Dieser liegt, wie der deutsche Konsul in New Orleans berichtet, etwa 50 englische Meilen südwestlich von Galveston am Brazosflusse. Der Fluß hat an seiner Mündung eine Breite von etwa 500 Fuß und eine Tiefe von 18 Fuß, die durch Ausbaggerung auf 25 Fuß gebracht werden soll. Die Lage des Hafens ist sehr geschützt, so daß die Schiffe selbst bei schweren Stürmen dort eine sichere Zuflucht finden können. Freeport soll allmählich mit allen Einrichtungen eines modernen Seehafens ausgestattet werden; die Dämme sollen verlängert, Lagerhäuser, Kaianlagen und Hallen gebaut und Lösch- und Ladevorrichtungen mit allen Mitteln moderner Technik hergestellt werden. Um den Schiffsverkehr heranzuziehen, hat man sich zur Gewährung völliger Abgabenfreiheit entschlossen. Die Verbindung mit dem Innern vermittelt bisher nur die kurze 24 Meilen lange Houston and Brazos Valley Railroad, die ihrerseits Anschluß an die International and Great Northern Railway und an eine Zweiglinie des Friscosystems besitzt; doch erwartet man, daß später ein direkter Anschluß an die Friscolinien und noch an das eine oder andere der großen Bahnsysteme geschaffen werden wird. Für die zukünftige Entwicklung von Freeport kommen in erster Linie die Schwefellager in Betracht, die sich im Brazostale, hauptsächlich bei Bryan Heights, finden. Hier soll sich auf einer Fläche von 100 bis 200 Acker Größe in einer Tiefe von etwa 700 Fuß ein Lager von durchschnittlich 60 Fuß Mächtigkeit finden, das Schwefel von 92 % Reingehalt liefert. Außerdem verspricht die Erdölindustrie für den Ort von Bedeutung zu werden, da die ganze Golfküstenebene, in der das Brazoria County liegt, reich an Petroleum ist und man in Bryan Heights sowohl Erdöl als auch Erdgas gefunden hat. Ferner ist der Bau einer großen Zuckerraffinerie geplant. Daneben hofft man mit der Zeit noch weitere Industrien in dem neuen Hafen ansässig zu machen. Wie sich die Entwicklung von Freeport gestalten wird, läßt sich heute noch nicht voraussagen.

— **Drahtlose Telegraphie.** Als zweite Eisenbahn in den Vereinigten Staaten will die Union Pacific-Eisenbahn entlang ihren Strecken eine Anlage für drahtlose Telegraphie errichten. Sie hat schon bei dem Handels- und Arbeits-Ministerium in Washington um Genehmigung dazu gebeten. Zunächst soll eine Versuchsstrecke eingerichtet werden, der alsbald weitere Anlagen folgen sollen.

— **Die Eisenbahnen Kanadas im Jahre 1911/12.** Kaum ein anderes Land der Erde hat auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues gegenwärtig ähnliche Fortschritte zu verzeichnen wie Kanada. Noch nie zuvor hat sich aber hier die Bautätigkeit so lebhaft gestaltet wie im vergangenen Jahre. Wie die soeben erschienene Eisenbahnstatistik für das am 30. Juni 1912 endende Rechnungsjahr zeigt, wurden in diesem Jahre nicht weniger als 2952 engl. Meilen oder 4751 km neuer Linien dem Verkehr übergeben. Die Gesamtlänge des kanadischen Eisenbahnnetzes ist dadurch auf 28 355 engl. Meilen oder 45 631 km angewachsen. Hierzu kommen 1738 Meilen, die am genannten Zeitpunkt betriebsfertig waren, und weitere 10 000 Meilen, die sich im Bau befanden; nach Vollendung dieser Linien wird das kanadische Eisenbahnnetz eine Länge von mehr als 40 000 Meilen aufweisen und alsdann unter den Eisenbahnnetzen der Erde voraussichtlich den zweiten Platz einnehmen. Die Roheinnahmen der Bahnen stiegen im letzten Jahre um 6 145 050 £ auf 43 880 750 £ oder um 16,2 %; die Betriebszahl stellte sich auf 68,7 %. Die finanzielle Lage der Bahnen hat sich von Jahr zu Jahr gebessert und dürfte sich auch in Zukunft sehr günstig gestalten. Im laufenden Jahre gedenken die drei großen Überlandbahnen neue Linien und Doppelgleise im Umfang von etwa 2700 Meilen zu bauen, deren Kosten sich auf rund 8 200 000 £ belaufen werden. Weitere große Aufgaben werden die nächsten Jahre stellen. Bei dem großen Umfang, den die Einwanderung nach Kanada angenommen hat, kann die Erweiterung des Bahnnetzes gar nicht schnell genug erfolgen, wenn schwere Verkehrsstockungen, wie sie in den beiden letzten Jahren eintraten, künftig vermieden werden sollen. Nötig ist vor allem die Anlage von Doppelgleisen auf sämtlichen Hauptlinien und der Bau von Zubringerbahnen in den westlichen Provinzen. Welche Anforderungen der Transport der Getreideernte bereits an die Bahnen stellt, kann man daraus ersehen, daß die Ernte der Präirieprovinzen einen Jahreswert von 52 000 000 £ aufweist und zur Ernährung der gesamten Bevölkerung von England, Schottland und Irland sowie Kanadas ausreichen würde. Zur Beförderung der ganzen Ernte sind etwa 473 000 Wagen erforderlich. Aneinandergereicht würden diese einen Zug ergeben, dessen Länge die ganze Breite des Dominiums vom Atlantischen bis zum Stillen Ozean übertreffen würde.

— **Der Neufundlandweg.** Bei den Bestrebungen, die Reisedauer zwischen Europa und Nordamerika zu verkürzen, spielt die sogenannte „Neufundlandroute" eine wichtige Rolle. Bereits im Jahre 1873 brachte ein vom kanadischen Unterhaus eingesetzter Ausschuß, der den besten und nächsten Reiseweg für den europäisch-nordamerikanischen Post- und Personenverkehr ermitteln sollte, diesen Weg in Vorschlag. Neuerdings hat nun der Plan, nachdem gewisse lange gehegte Bedenken behoben worden sind, die Billigung des neufundländischen Parlaments gefunden. Es soll eine Eisenbahnlinie gebaut werden, die die ganze Insel durchquert; ihr Ausgangspunkt wird die an der Nordostküste gelegene Green-Bay sein, ihr Endpunkt die am St. Lorenzgolf gelegene Bonnebucht; die Bahn wird Gegenden von hohem landschaftlichen Reiz berühren. Durch die neue Linie wird sich eine große Zeitersparnis erzielen lassen; für ihren wirtschaftlichen Erfolg aber wird es ausschlaggebend sein, ob es gelingt, eine Dampffährverbindung über den St. Lorenzgolf einzurichten, auf der die Güterzüge zwischen Neufundland und dem Festland übergesetzt werden können, so daß eine Umladung der Güter vermieden wird. Außer der Schnelligkeit der Überfahrt wird der neue Weg auch den Vorzug großer Sicherheit besitzen. Durch die beträchtliche Entfernung von den beiden großen transatlantischen Dampferwegen, die im Süden und Norden von Neufundland verlaufen, wird die Gefahr von Zusammenstößen stark vermindert; ebensowenig berührt der Weg das Arbeitsgebiet der auf den großen Neufundlandbänken tätigen Fischerflotten. Auch hinsichtlich der Eisgefahr und der Nebelhäufigkeit ist die Greenbay-Linie entschieden günstiger gestellt als die nördlichen und die südlichen Wege. Während infolge des Zusammentreffens kalter und warmer Wassermassen die Neufundlandbank fast ständig in Nebel gehüllt ist und auch über der Straße von Belle Isle im Sommer meist dichte Nebel lagern, ist die Gegend der Greenbay verhältnismäßig nebelarm. Dadurch wird es den Schiffen auch leichter möglich sein, den Eisbergen aus dem Wege zu gehen, die überdies hier auch nicht so häufig auftreten wie in der Straße von Belle Isle, in die sie von der Strömung geradezu hineingezogen werden.

Allgemeines.

— **Änderungen im Reichs-Kursbuch.** Wir entnehmen hierüber der Zeitschrift „Deutschland" folgendes: Mit der Ausgabe No. 1 des Reichs-Kursbuches für 1913 sind bezüglich des Inhalts folgende Änderungen eingetreten: 1. Der Abschnitt „Zusammenstellbare Fahrscheinhefte" ist ausgemerzt worden. Dem Vernehmen nach soll dieser Teil als besonderes Heft herausgegeben und auf Wunsch den Kursbuchabnehmern unentgeltlich geliefert werden. 2. Die früheren Fahrpläne No. 127 Hannover-Cöln und No. 156 Hamm-Dortmund-Essen-Duisburg sind zu einem Fahrplan No. 127 Hamm-Dortmund-Duisburg-Cöln zusammengestellt worden. Diese Neuerung wird vom reisenden Publikum gewiß mit Freuden begrüßt, da es bei der neuen Anordnung leichter möglich ist, auf Grund nur eines Planes festzustellen, welcher

Weg am schnellsten zum Ziele führt, was bisher durch Vergleichen beider Fahrpläne umständlicher und zeitraubender war. Die Strecke Hannover-Hamm ist der No. 110 Berlin-Hannover angefügt, was gleichfalls sehr vorteilhaft erscheint, da die Gesamtstrecke Berlin-Hamm ein gewisses Ganze bildet; erst in Hamm tritt die Verzweigung der Strecke Berlin-Cöln ein. 3. Sinngemäß sind die Fahrpläne No. 144 Holzminden-Soest-Aachen, No. 145 Schwerte-Hagen-M. Gladbach und No. 148 Barmen-Rittershausen-Cöln zu einem Fahrplane Soest-Unna-Cöln-Aachen unter No. 144 vereinigt worden, wobei die Strecke Holzminden-Soest der Strecke 109 Berlin-Magdeburg-Holzminden angegliedert worden ist. Ähnlich wie im Falle zu 2 gewährt der neue Fahrplan eine schnellere Übersicht, als die bisherige über drei Fahrpläne sich ausdehnende Aufstellung. 4. Eine große Anzahl Fahrpläne ist erweitert worden, wodurch die Übersichtlichkeit sehr gewonnen hat. Diese Neuerungen zeigen, daß man dauernd bestrebt ist, das Reichs-Kursbuch unter Berücksichtigung der durchgehenden Zugverbindungen den Verhältnissen des Verkehrs, namentlich des Westens, anzupassen. Daß das Reichs-Kursbuch nicht nur den inländischen, sondern auch ausländischen Kursbüchern vorbildlich gewesen ist, dürfte nicht zu bezweifeln sein. Ganz nach diesem Muster wird seit der 5. Ausgabe für 1912 das Österreichische Kursbuch hergestellt. Ein Vergleich beider Werke ist natürlich. Er läßt in kleinen Punkten den Nachbildner in besserem Lichte erscheinen, was in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß bei der Neuanlage für die Zukunft reichlich Platz vorgesehen ist, wodurch die Übersichtlichkeit gewinnt. Einige kleine Abweichungen von dem Vorbild erscheinen beachtenswert. Der Charakter des Zuges wird allgemein am Kopfe durch Buchstaben (L = Luxuszug, D = Zuschlagspflichtiger Schnellzug mit D-Wagen, S = Zuschlagspflichtiger Schnellzug mit Abteilwagen, E = Eilzug, P = Personenzug, T = Triebwagen, W = Werktagszug, F = Sonn- und Festagszug) dargestellt. Das Reichs-Kursbuch kennt in dieser Beziehung nur D-, T-, W- und F-Züge Hinter diesen Buchstaben sind im Österreichischen Kursbuche die im Zuge befindlichen Wagenklassen, wie das auch in anderen Kursbüchern vielfach der Fall ist, durch Zahlen (z. B. 1.—3., 2.—4.) angegeben. Das Reichs-Kursbuch gibt die Wagenklassen durch Linien vor den Fahrzeiten an. Diese Kennzeichnung ist gegenüber den anderen eine Raumersparnis, weil sie die in anderen Kursbüchern zwischen den Zügen befindlichen Trennungsstriche zur Darstellung der Klassenlinien ausnutzt; die Ersparnisse treten da besonders in die Erscheinung, wo ein Wechsel der Wagenklassen unterwegs eintritt. Die Frage jedoch, welche Art der Kennzeichnung am deutlichsten und am allgemeinverständlichsten ist, dürfte zweifelsohne dahin zu beantworten sein, daß die Angabe der Zahlen am Kopfe besser ist. Die Verwendung der Klassenlinien kommt im Reichs-Kursbuche auch bei der Angabe der Anschlüsse zur Geltung, während das Österreichische Kursbuch bei den Anschlüssen nur unterscheidet zwischen Schnell- und Personenzügen. Die Frage, ob das genügt, möchten wir bejahen, da der Reisende doch auf die einzelnen Pläne zurückgeht und hier die Wagenklassen angegeben findet. Wenn man dazu übergehen sollte, den Charakter der Züge ähnlich wie in Österreich durch Buchstaben am Kopf anzudeuten, so möchte man sogar versucht sein, die D-Zuglinien gleichfalls als entbehrlich zu bezeichnen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. März d. J. wird der an der Strecke Oppeln-Neiße gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Sabine für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Kattowitz, den 3. März 1913. (720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1913 wird der zwischen den Stationen Königslutter und Frellstedt rechts der Bahnstrecke Braunschweig-Magdeburg gelegene Haltepunkt Lelm, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Lelm in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im März 1913. (721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Station Kleinlaufenburg G, welche bis jetzt nur für den Versand von Eilgut- und Expreßgutsendungen zugelassen war, wird am 1. April l. J. für den unbeschränkten Eilgut- und Expreßgutverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck nach dieser Station eröffnet.

Karlsruhe, den 4. März 1913. (722)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

In den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Deggendorf, Passau, Linz, Wien und Budapest wird die Güteraufnahme am 6. März d. J. nach allen Richtungen eröffnet.

München, den 1. März 1913. (712)

3. Güterverkehr.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.

Am 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1913 treten in Kraft:

a) Gütertarif, Teil II A, Gemeinsames Heft für den Verkehr zwischen deutschen uud niederländischen Stationen sowie der Station Reichenberg der k. k. österr. Staatsb. einerseits und den Übergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken, Mlawa, Illowo, Thorn Hbf., Szczypiorno, Skalmierzyce, Herby H. K. E., Preußisch Herby und Kattowitz sowie Thorn Landesgrenze und Kattowitz Landesgrenze anderseits, enthaltend besondere Bestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften, Kilometerzeiger, Nebengebührentarif usw. nebst Anhang, enthaltend den Tarif für die russischen Grenzstrecken von Alexandrowo bis Thorn Landesgrenze und von Sosnowice W. W. E. und W. E. bis Kattowitz Landesgrenze und umgekehrt;

b) Gütertarif, Teil II B, Besonderes Heft 1 für die Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen sowie Reichenberg nach den Übergangsstationen Prostken, Mlawa, Illowo, Thorn Hbf., Szczypiorno, Skalmierzyce, Herby H. K. E., Preußisch Herby, Kattowitz und nach Thorn Landesgrenze und Kattowitz Landesgrenze und für die Beförderung von Gütern aus Rußland von den Übergangsstationen Thorn Hbf. und Kattowitz und von Thorn Landesgrenze und Kattowitz Landesgrenze nach deutschen und niederländischen Stationen sowie Reichenberg;

c) Gütertarif, Teil II B, Besonderes Heft 2 für die Beförderung von Gütern von deutschen und niederländischen Stationen sowie Reichenberg nach den Übergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn Hbf., Szczypiorno, Skalmierzyce, Herby H. K. E., Preußisch Herby, Kattowitz und nach Thorn Landesgrenze und Kattowitz Landesgrenze sowie für die Beförderung von Eiern usw. von Eydtkuhnen und Prostken nach deutschen und niederländischen Stationen und Reichenberg.

Das besondere Heft 1 gilt im wesentlichen für den Verkehr nach dem Warschauer Gebiet und von ganz Rußland, das besondere Heft 2 für den Verkehr nach Fernrußland und (für Eier usw.) auch von Fernrußland.

Durch diese Tarife werden zu demselben Zeitpunkt aufgehoben:

Niederländisch - deutsch - russischer Grenztarif, Teil II, Heft 1, vom 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils sowie der Auszug aus diesem Tarif (Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen usw. vom 18. September alten/1. Oktober neuen Stils 1908) und

Niederländisch - deutsch - russischer Grenztarif, Teil II, Heft 2, vom 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den aufgehobenen neben vielfachen Frachtermäßigungen und Verkehrserleichterungen auch Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen, die erst vom 28. April alten/ 11. Mai neuen Stils 1913 gültig sind.

Von dem im Teil II B, Besondere Hefte 1 und 2, und im Anhang zum Gemeinsamen Heft enthaltenen Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen usw. von niederschlesischen und oberschlesischen Stationen ist ein Sonderabdruck hergestellt worden.

Druckstücke der Tarife sind zum Preise von 1,10 ℳ für das Gemeinsame Heft nebst Anhang, 1,30 ℳ für das Besondere Heft 1, 1,10 ℳ für das Besondere Heft 2 und 20 ₰ für den Steinkohlentarif vom 15. April ab käuflich.

Bis dahin erteilt die unterzeichnete Verwaltung über einzelne Frachtsätze usw. nähere Auskunft.

Bromberg, den 6. März. 1913. (735)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.
Am 1./14. März alten/neuen Stils 1913 wird die Station Perm II der Permer Eisenbahn in dem gleichen Umfange wie die Station Perm I mit den Tarifbildungsgruppen - Buchstaben, Bahnwegsziffern, Leitungsgruppen-Buchstaben und dem Schnittpunkte der Station Perm I in den Teil III aufgenommen. Für Perm II gelten die um 4 Werst gekürzten Entfernungen der Station Perm I. In den Ausnahmetarif 10 B für gesalzene Heringe von den ost- und westpreußischen Hafenplätzen sind für Perm II die um 1 Kopeke ermäßigten Frachtsätze der Station Perm I einzustellen.
Mit dem 1./14. Mai alten/neuen Stils 1913 ist die Station Perm I im Teil III zu streichen.
Bromberg, den 4. März 1913. (734)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 3 und 5 vom 1. Juli 1911, Hefte 9, 10 und 11 vom 1. Mai 1912.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 wird der Ausnahmetarif 60 (Porzellanerde) wie folgt geändert:
1. Das Warenverzeichnis der Abteilung B erhält nachstehenden Wortlaut: „B. Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin), roh, auch durch mechanische Bearbeitung wie Sieben, Mahlen, Schlämmen u. dgl. zur weiteren Verarbeitung vorbereitet, unverpackt oder in Säkken."
2. In den Heften 3 und 5 ist die Gewichtsbedingung für die Frachtsätze der Abt. B auf „10 t" zu berichtigen; die Gewichtsbedingung „Lg" gilt nur für die Frachtsätze der Abt. A.

München, den 4. März 1913. (737)
Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Binnen-Gütertarif, Teil II, Heft 4.
Für Mühlenfabrikate, die nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs I des bayerisch-sächsischen Gütertarifs zwischen Riesa Elbkai/Hafen oder Dresden-Altstadt Elbkai, Dresden-Neustadt Elbkai oder Dresden König-Albert-Hafen und Arzberg abgefertigt werden, wird bei Verschiffung von oder nach Hamburg, Harburg, Lübeck, Stettin oder Seehafenplätzen jenseits dieser Orte mit Gültigkeit vom 15. März 1913 für je 100 kg eine Rückvergütung von 32 Pf für die Riesaer und von 34 Pf für die Dresdner Umschlagsplätze gewährt.
Dresden, am 6. März 1913. (736)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Englisch-deutscher Gütertarif vom 1. September 1904, Teil II.
Aus Anlaß der Schließung der Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. zum 1. März 1913 ist der Gütertarif zu ändern, wie folgt:
Zu streichen auf Seite 13: „Osnabrück Bremer Bahnhof" und „Osnabrück Han. Bahnhof". Nachzutragen als Nr. 1: „Osnabrück Gbf." Die Osnabrück betreffende Anmerkung am Fuße der Seite fällt weg.
Auf Seite 19 des Tarifs ist zu streichen: „Osnabrück (Brem. Bhf.)** und Osnabrück (Han. Bf.)** nebst zugehöriger Fußnote. Nachzutragen ist: Osnabrück Gbf. Für Frachtgut. Auf Seite 39 ist „Osnabrück Brem. Bhf." zu ersetzen durch „Osnabrück Gbf.". „Osnabrück Han. Bhf." ist zu streichen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 3. März 1913. (738)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.
Am 10. d. Mts. werden die Stationen Scheibe der sächsischen Staatsbahnen und Buxtehude des Bezirks Altona, letztere Station jedoch nur für bestimmte Güterarten, in den Verband aufgenommen. Die Station Sangerhausen des Bezirks Cassel wird gleichzeitig in den Ausnahmetarif 1 (Eisen) einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 3. März 1913. (723)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut von Norddeutschland nach Itzkany, Predeal, Orsova Landesgrenze.
Am 1. April 1913 wird Hemelingen, Station des Direktionsbezirks Hannover, in die Abteilungen B, C I und D II des Tarifs aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltungen.
Breslau, den 28. Februar 1913. (724)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr, Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 20. März d. J. wird die Station Niedersachswerfen Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in das obenbezeichnete Tarifheft aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 4. März 1913. (725)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz (Braunstein) sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bzw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiete vom 1. November 1911.
Am 1. April d. J. wird unter die Versandstationen der Abteilung A — Eisenerz usw. — die Station Lich Stb. des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) aufgenommen.
Essen, den 4. März 1913. (726)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 1. April 1913 treten infolge Eröffnung der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost - Frankfurt (Main) Süd im Gotthardverkehr für die Stationen Frankfurt (Main) Ost, Mainkur und Hanau West Tarifermäßigungen ein.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier.
Straßburg, den 4. März 1913. (727)
Die geschäftsführende Verwaltung.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. März 1913 sind die Güterbahnhöfe Osnabrück Brem. Gbf. und Osnabrück Han. Gbf. geschlossen und ihre Tarifentfernungen außer Kraft gesetzt worden. Am gleichen Tage wurde der neue Güterbahnhof in Betrieb genommen, der die Bezeichnung Osnabrück Gbf. erhalten hat. Als Tarifentfernungen für diese Station gelten die um 2 km gekürzten Tarifentfernungen der früheren Station Osnabrück Han. Gbf. Nähere Auskunft gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.
Dresden, am 5. März 1913. (728)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.
Ab 10. März 1913 wird die Station Norkitten des Dir.-Bez. Königsberg (Pr.) in die Kilometertafel II einbezogen. Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 4. März 1913. (729)
Tarifamt d. K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Am 10. März 1913 werden die Stationen Harburg Hbf. und Harburg U. E. als Versandstationen in den Ausnahmetarif 10 a für Getreide usw. einbezogen.
Nähere Auskunft durch die beteiligten Abfertigungen.
Hannover, den 4. März 1913. (718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg, b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Der Verkehr nach den Nichtanlaufhäfen, die mit Umladung in Smyrna bedient werden, ist wieder aufgenommen. Sendungen dahin werden wieder angenommen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 4. März 1913. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich. Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich. Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen.
Aufnahme des Artikels „Kalksalpeter" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 88B für Düngemittel usw.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird der Artikel „Kalksalpeter" in das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifes 88 B für Düngemittel, der Tarife, Teil II für die obengenannten Verkehre aufgenommen.
Wien, am 3. März 1913. (714)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Gültigkeitsverlängerung.
Die in Nummer 15 dieser Zeitung vom 22. Februar 1913 unter fortl. Nr. 563 verlautbarte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 C für die Artikel: Stammholz usw., Stangenholz usw. und Schleifholz usw. bis 2,5 m lang, tritt nicht am 1. Mai 1913, sondern erst am 1. Juni 1913 in Kraft.
Wien, am 4. März 1913. (733)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung ermäßigter Frachtsätze für Roheisen von Holeschowitz-Umschlag.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 bis auf Wiederruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen im Rahmen der obgenannten Verkehre für Roheisen der Pos. E—8 des Eisenbahn-Gütertarifs für den Elbeumschlagsverband, Teil I, bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht und unter Einhaltung der sonstigen Tarifbestimmungen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

Von \ Nach	Beraun	Baraun-Zavodi	Březnitz	Bubentsch	Budweis	Chrast bei Pilsen	Dobřis	Herrendorf-Středokluk	Holoubkau	Hořowitz	Königshof	Pečck	Přibram	Rokitzan	Zbirow
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen														
Holeschowitz-Umschlag . .	28	28	43	8	56	43	49	23	39	34	29	23	39	35	37

In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr von 5 ₰ für 100 kg nicht enthalten.

Wien, am 27. Februar 1913. (716)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I.

Änderung der Zwischenlagerungsbestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 ist im Anhang zum Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I auf Seite 238 am Schlusse des Punktes (20) das Zeichen *) zu machen und folgende Fußnote anzufügen:

*) Für Güter, welche in Holeschowitz-Umschlag im Freien lagern, beträgt die lagergeldfreie Frist 6 Monate, nach deren Ablauf ein Lagergeld von 0,4 Hellern für 100 kg und einen Tag eingehoben wird.

Wien, am 27. Februar 1913. (715)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Zum Gütertarif, Teil I, Abteilung A und B, und Gütertarif, Teil II, wurde mit Geltung vom 15. Februar 1913 je ein Nachtrag I ausgegeben, welche durch die gesellschaftlichen Dienststellen erhältlich sind.

München, im März 1913. (711)

Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personentarif zwischen Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Cöln, Essen, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hannover, Mainz, Magdeburg und Münster (Westf.) einerseits und Stationen der Hoyaer Eisenbahn anderseits über Eystrup.

Am 1. Mai 1913 wird zu dem Personen- und Gepäcktarif, Teil II, der Nachtrag 2 herausgegeben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 3. März 1913. (719)

Königliche Eisenbahndirektion
zugleich
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 15. Mai d. J. werden die bestehenden Sonntagskarten II. Klasse von Gelsenkirchen Hbf. nach Haltern (Westf.) und Sinsen wegen ungenügender Benutzung aufgehoben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Essen, den 5. März 1913. (730)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Nachdem in den Stationen Pozsony-Ujváros, Lipótvár, Rákos, Szolnok und Szeged sowie in der Station Fiume wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für die obgenannten Stationen am 30. November v. J. unter Zahl 342 972 eingeführte 3 tägige Zuschlagsfrist, beziehungsweise die für die Station Fiume am 27. Dezember v. J. unter Zahl 372 956 eingeführte 5 tägige Zuschlagsfrist mit dem 5. März l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, den 2. März 1913. (731)

Die Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

6. Verdingungen.

Verdingung für 1913 von 75 000 kg Roststäben und 58 200 kg Eisenguß, Klasse 2—4. Öffnung der Angebote am 18. März, nachm. 5 Uhr. Angebote sind mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Eisenguß, Termin den 18. März 1913, bis zur Eröffnung des Termins postfrei an uns einzusenden. Die Lieferungsunterlagen können in unserem Zentralbureau hier, Luisenstraße 10, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in bar ohne Bestellgeld (nicht Briefmarken) von dort bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 5. April 1913.

Posen, den 26. Februar 1913. (717)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 11 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung für 40 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge für die Bahnhöfe Leisewitz, Reinerz, Schmiedeberg, Rosenthal, Laskowitz-Beckern, Karlsmarkt, Bralin, Nieder Rengersdorf, Charlottenbrunn, Zessel und Reichenbach sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 19. März 1913, vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Verdingunsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau hier, Claassenstraße 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags 11 ½ Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 4. März 1913. (732)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Das Beamtenwohnhaus auf Bahnhof Moabit mit dazugehörigem Stallgebäude soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung an den Meistbietenden zum Abbruch verkauft werden. Die Angebotbogen können in der Kanzlei, Zimmer 33 des unterzeichneten Betriebsamts gebührenfrei bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf des Beamtenwohnhauses mit Stallgebäude auf Bahnhof Moabit zum Abbruch“ versehen bis zum 19. März 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (709)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen.

Verkauf von ausgemusterten Wagen und Radsätzen.

In den Zentralwerkstätten zu Zwolle, Utrecht und Tilburg sind zu verkaufen 4 offene Güterwagen, 2 Kuppelachsen, 2 Kurbelachsen, 4 Laufachsen und 128 Wagenradsätze.

Der Verkauf wird in mehreren Losen im Submissionswege stattfinden.

Verkaufsbedingungen sind auf portofreie Anfrage an die Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen (Maschinen- und Wagendienst) zu Utrecht unengeltlich zu erhalten.

Angebote sind der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen (Zentraler Dienst 1. Abteilung) zu Utrecht bis zum 29. März, vormittags 12 Uhr, portofrei einzusenden.

Utrecht, den 3. März 1913. (710)

8. Offene Stellen.

Gesucht

ein Diplomingenieur des Eisenbahnbaufaches, der tunlichst auch Kenntnisse vom Eisenbahnbetriebe besitzt.

Meldungen sind unter Angabe der Gehaltsansprüche und Beifügung von Zeugnissen zu richten an (708)

die Direktion der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Perleberg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 20. | 12. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

55. Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

(Umarbeitung der Zollvorschriften.)

Am 4. Februar d. J. fand in Dresden im Sitzungssaale der Handelskammer die 55. Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes statt. Im Mittelpunkt der Verhandlungen stand die Beratung der neuen Kundmachung 6 — I. Teil (Zollvorschriften — ZV. I) — die die Zollvorschriften enthält, die beim Verkehr aus dem Auslande nach dem Deutschen Reich und innerhalb desselben zu beachten sind. Die Neubearbeitung der Vorschriften ist in der Hauptsache infolge der zum 1. April 1913 in Kraft tretenden neuen Eisenbahn-Zollordnung nötig geworden und hat in einem besonderen Unterausschuß stattgefunden, der seine Arbeiten dem jeweiligen Text des infolge Anregungen der Handelswelt und der Eisenbahnverwaltungen wiederholt geänderten Entwurfs der Eisenbahn-Zollordnung anpassen mußte. Der endgültige Text wurde vom Bundesrat am 21. Dezember 1912 angenommen; am 9. Januar 1913 stellte der Ausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes den hiernach neu bearbeiteten Entwurf der Zollvorschriften I für die Beschlußfassung durch die 55. Hauptversammlung fest.

Die Bedeutung der neuen Eisenbahn-Zollordnung ist bereits in dem Aufsatz des Herrn Geheimen Oberregierungsrats v. Schaewen „Vereinfachungen des Eisenbahnzolldienstes" in Nr. 87, S. 1381 fgd., Jahrg. 1912 d. Ztg. erschöpfend gewürdigt worden; hier soll deshalb nur kurz auf die an dem Entwurf später noch vorgenommenen Verbesserungen hingewiesen werden. Im Verkehr mit Staatseisenbahnen kann das von Eisenbahnbeamten ohne Beteiligung von Zollbeamten auf der Dezimalwage festgestellte Rohgewicht künftig als Grundlage für die Zollabfertigung in die zollamtlichen Papiere übernommen werden, sofern nicht der Verfügungsberechtigte hiergegen Widerspruch erhebt. Damit ist die im bisherigen Entwurf vorgesehene Einschränkung, daß in solchen Fällen die Genehmigung der obersten Landesfinanzbehörde erforderlich sei, gefallen. Ferner ist eine Vorschrift des Inhalts aufgenommen, daß im Bedürfnisfalle die Genehmigung zur Vornahme von Umladungen von der Direktivbehörde für einzelne Umladestellen der Staatseisenbahnen ein für allemal erteilt werden kann. Durch diese Bestimmung, in Verbindung mit der Vorschrift, daß im Verkehr mit Staatseisenbahnen die Anlegung und Abnahme des zollamtlichen Raumverschlusses nach Vereinbarung mit der Zollverwaltung auch an Orten ohne Zollstelle durch besonders dazu ermächtigte Eisenbahnbeamte vorgenommen werden kann, ist die Möglichkeit gegeben, die Zollgüter ebenso wie die Güter des freien Verkehrs lediglich nach den Ladevorschriften zu verladen.

Damit sind auch die letzten Verkehrsbeschränkungen gefallen, die der Entwurf der Eisenbahn-Zollordnung noch enthielt. Die Staatsbahnverwaltungen haben jetzt dadurch, daß, 1. besonders dazu ermächtigte Eisenbahnbeamte den zollamtlichen Raumverschluß anlegen und abnehmen können, 2. den Begleitzettelgütern Begleitscheingüter und Güter des freien Verkehrs in beliebigen Mengen beigeladen werden dürfen, 3. ein bestimmtes Zollerledigungsamt nicht mehr vorgeschrieben wird, sondern dessen Auswahl der Eisenbahn freigestellt ist, große Bewegungsfreiheit bei der Behandlung der Zollgüter erlangt; sie können diese Güter beliebig oft auf dem Wege zur Zollerledigungsstation ohne Inanspruchnahme eines Zollamts umladen. Sie müssen deshalb bestrebt sein, daß die ihnen gebotenen weitgehenden Lademöglichkeiten nicht durch unzweckmäßiges Zusammenfassen mehrerer, nicht für dieselbe Zollerledigungsstation bestimmter Sendungen zu einem Begleitzettel wieder verringert wird, da bei Teilung der zu einem solchen Begleitzettel gehörigen geschlossenen Stückgutladung eine zollamtliche Erledigung nötig ist. Die Grenzstationen sollen deshalb den Grundsatz beachten, daß Zollgut, das nicht bereits an der Grenze abgefertigt wird, nur dann zu einer Begleitzettelsendung zusammengefaßt werden darf, wenn es unter Beachtung der Ladevorschriften möglichst weit ungetrennt verladen werden kann. Den Grenzstationen werden zu diesem Zwecke noch Hilfsmittel (Karten

oder dergl.) in die Hand gegeben werden. Um den Unterwegsstationen die für die Erledigung des Begleitzettels in Aussicht genommene Station kenntlich zu machen, wird sie vom Deklarationsbevollmächtigten der Eisenbahn an der Grenze mit Blei auf dem Begleitzettel vermerkt.

In der Voraussicht, daß sich bei der praktischen Handhabung der neuen Eisenbahn-Zollordnung eine Reihe von heute noch nicht zu übersehenden Zweifelsfragen ergeben werden, die im Interesse des Verkehrs rasch geklärt werden müssen, ist die geschäftsführende Direktion von der 55. Hauptversammlung ermächtigt worden, diese und auch die in der Hauptversammlung sonst gegebenen Angregungen dem bisherigen Zollunterausschuß zur schleunigen vorläufigen Erledigung zu überweisen. Der Anhang I zu den Z. V. I ist ebenfalls neu bearbeitet. Er ist ein handliches Hilfsmittel, aus dem man schnell feststellen kann, welche Zoll- und Steuerpapiere beizugeben sind.

Durch die neue Z. V. I sind erhebliche Änderungen der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil I u. II. der Personen- und Güterbeförderungsvorschriften sowie der Kundmachung 6 II. Teil nötig geworden, die ebenfalls von der 55. Hauptversammlung ohne Änderung angenommen wurden und durch Nachträge zum 1. April d. J. bekanntgegeben werden.

Die äußere Form der jetzigen Kundmachung 6 I. Teil weicht von der früheren erheblich ab. Diese beschränkte sich in der Hauptsache auf den Abdruck der Gesetzestexte. Hierdurch wurde den Dienststellen das Verständnis sehr erschwert, zumal bei verschiedenen Stoffen, z. B. den Bestimmungen zum Schutze gegen die Reblaus, eine Reihe von Gesetzen, Verordnungen usw. ohne inneren Zusammenhang hintereinander abgedruckt waren, und darin immer wieder auf andere für sich abgedruckte Bekanntmachungen usw. verwiesen wurde. Die Frage, ob den Dienststellen die schwierigen Vorschriften des besseren Verständnisses wegen in anderer Form zu bieten seien, drängte sich deshalb von selbst auf. Die Vorzüge einer rein systematischen Darstellung, möglichst losgelöst von dem Abdruck des Gesetzes, zeigte der bereits in dieser Weise aufgestellte Abschnitt III. In Anerkennung der Zweckmäßigkeit einer solchen Bearbeitung ist auch für die übrigen Teile die Form der systematischen Darstellung gewählt. Nur die wichtigsten Gesetzestexte, wie Vereinszollgesetz, Eisenbahn-Zollordnung und Begleitscheinregulativ, sind, soweit ihre Kenntnis für die Dienststellen sowohl den Zollbeamten als auch dem Publikum gegenüber durchaus nötig ist, wörtlich abgedruckt und mit eisenbahndienstlichen Ausführungsbestimmungen versehen.

Durch die starken Kürzungen und die knappere Darstellungsweise ist der Umfang der Kundmachung erheblich verringert worden, ohne daß Wesentliches fortgelassen zu werden brauchte. Um den mit dem Eisenbahnzolldienst nicht Vertrauten einen Überblick über das gesamte Gebiet zu geben, enthält Abschnitt I in knappester, belehrender Form eine „Einführung in das Eisenbahnzollwesen“, in dem nur der Eisenbahnzolldienst an der Grenze etwas näher geschildert ist. Von besonderem Wert ist es, daß die Kundmachung in steter Fühlungnahme mit den Zolldirektivbehörden der einzelnen Bundesstaaten bearbeitet ist; die Anregungen und Änderungsvorschläge der Zollverwaltungen sind darin, soweit irgend angängig, berücksichtigt worden. Da nach früheren Erfahrungen anzunehmen ist, daß auch die Handelswelt dem die Eisenbahn-Zollordnung enthaltenden und die wichtigsten Neuerungen des Zolldienstes behandelnden Werk ihr Interesse entgegenbringen wird, hat der Verkehrsverband seine Abgabe an das Publikum beschlossen. Die Kundmachung 6 I. und II. Teil sowie die Anhänge I und II — die erstere von Mitte März ab — können vom Rechnungsbureau (Dr.) der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover bezogen werden. Die Eisenbahnverwaltungen, Verwaltungsstellen und Dienststellen mit Zollverkehr sind bereits seit Januar im Besitz der neuen Kundmachung; eine Einführungsverfügung, die auf die Neuerungen noch im einzelnen aufmerksam macht, wird auch bald erscheinen; die neuen Warenerklärungen und Zuglisten können schon jetzt vom Rechnungsbureau Dr. der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover bezogen werden. Es bleibt also, trotz der kurzen seit Annahme der E. Z. O. im Bundesrat verstrichenen Frist, genügend Zeit zur Vorbereitung der nötigen Maßnahmen, damit der Übergang sich am 1. April d. J. ohne Schwierigkeiten vollzieht.

Aus den übrigen Verhandlungen der 55. Hauptversammlung ist noch der Beschluß erwähnenswert, daß während der Monate Mai, September und Oktober 1913 wieder Ermittelungen über die finanzielle Wirkung des jetzigen Abrechnungsverfahrens für Markensendungen im Betrage bis 1 *M* angestellt werden sollen. Aus den Verhandlungen ging die grundsätzliche Geneigheit aller Verwaltungen hervor, bei einigermaßen günstigen Abrechnungsergebnissen das Markenverfahren im Interesse der bedeutenden Geschäftserleichterungen und der Einheitlichkeit auf Frankaturbeträge bis zu 3 *M* auszudehnen. Gegenüber dem früheren ablehnenden Standpunkt mehrerer großer Verwaltungen bedeutet dieser Beschluß einen weiteren Schritt zur Vereinfachung des Abfertigungsdienstes der deutschen Eisenbahnen. Infolge der in Aussicht genommenen Änderung der Militärtransportordnung mußten die Dienstvorschriften der Eisenbahnen zu dieser Ordnung (Kundmachung 9) geändert werden. Die Vorschläge des Ausschusses fanden die Billigung der Hauptversammlung. Die Kundmachung 9 soll in einem besonderen Unterausschuß umgearbeitet werden.

Um die richtige Nachlösung von Fahrkarten und die Zahlung von Fahrpreiszuschlägen mehr als bisher sicherzustellen, ist nach dem Vorgang der bayerischen und der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eine besondere Kontrolle des Verfahrens bei der Nachlösung von Fahrkarten eingeführt worden.

Aus den Mitteilungen der geschäftsführenden Direktion ist von Interesse, daß die seit 27 Jahren fast unverändert gebliebenen Satzungen von dem sogenannten Kundmachungsausschuß umgearbeitet werden sollen. Ferner wurde mitgeteilt, daß die „Tafel zur Berechnung der Gebühr für die Angabe des Interesses an der Lieferung“ neu herausgegeben ist und auch dem Publikum käuflich überlassen wird.

Die im Eisenbahnverkehr häufig vorkommenden Verschleppungen von Gütern beruhen vielfach darauf, daß die Bestimmungsstation vom Absender auf dem Gute nicht richtig oder überhaupt nicht angegeben ist. Besonders oft ist das im Verkehr nach Orten mit mehreren für den Stückgutverkehr eingerichteten Stationen der Fall. Der deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband hat deshalb ein alphabetisches Verzeichnis dieser Orte aufstellen lassen, das jetzt neu gedruckt ist und an das Publikum (im Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen unentgeltlich) abgegeben wird. Es ist erwünscht, daß die Verkehrstreibenden das Verzeichnis in ihren Geschäftsräumen aushängen und dadurch den Eisenbahnen bei ihrem Bestreben, den Unregelmäßigkeiten im Stückgüterverkehr zu steuern, in die Hand arbeiten.

Fahrplanautomaten.

Seit Sommer 1912 stehen in der Nähe der großen Schalterhalle und auf den Bahnsteigen der Münchener Bahnhöfe, ferner an den verkehrsreichsten Bahnhöfen des bayerischen Hochlandes und am Bahnhof in Augsburg eine Anzahl von geschmackvoll ausgeführten Automaten, von denen je zwei zusammen die Fahrpläne für Bayern und die Anschlüsse nach dem Ausland enthalten und auf deren geplante Einführung bereits in Nr. 72, S. 1136, Jahrg. 1911 d. Ztg. hingewiesen wurde. Diese Fahrpläne bieten weitgehendste Gewähr für die Richtigkeit, da sie unter Mitwirkung der Königlich bayerischen Staatsbahnverwaltung aus-

gearbeitet wurden. Sie können jederzeit unentgeltlich aus den Automaten entnommen werden und dadurch ist dem Bedürfnis der Reisenden, im Nah- und Fernverkehr sich rasch und vollständig über Reisewege und Verbindungen unterrichten zu können, am besten entsprochen, denn der Reisende findet auf dem Fahrplanzettel (Streckenfahrplan) alle Zugverbindungen gerade wie im Kursbuch für Hin- und Rückfahrt, welche für den jeweiligen Reiseweg in Betracht kommen. Er ist daher nicht mehr genötigt, stets das umfangreiche Kursbuch mitzuführen oder an den auf den Bahnhöfen angeschlagenen Plakatfahrplänen, mit deren Anbringung der Vorschrift der Eisenbahn-Verkehrsordnung genügt wird, sich oft ungenügend und zeitraubend zu unterrichten. Das Publikum bedient sich dieser Einrichtung der „Gratisstreckenfahrpläne“ mit Vorliebe. Dies läßt der nach Millionen gehende Jahresverbrauch von Fahrplänen erkennen. Es ist auch eine große Annehmlichkeit, auf dem Wege zum Zug sich kostenlos einen Fahrplan entnehmen zu können, der nicht nur in unbedingt verlässiger Weise Aufschlüsse über die benötigten Zugverbindungen für Hin- und Rückfahrt gibt, sondern auch stets während der ganzen Reise mitgeführt werden kann, ohne den Reisenden zu belasten. Selbst im Verlustfalle ist der kostenlose Ersatz an den größeren Bahnhöfen ohne weiteres wieder möglich.

Da die Durchführung dieser Verkehrserleichterung, besonders der Druck der so massenhaft verbrauchten Fahrpläne, ständig hohe Aufwendungen erfordert, für welche vom Publikum keinerlei Vergütung verlangt wird, ergab sich die Notwendigkeit, die Kosten durch Ausnützung der Automatenkästen und Fahrplanzettel zu Reklamezwecken zu decken. Diese Reklamen sind auf zweckmäßig eingeteilten Feldern an der Außenseite der Kästen angebracht und sehr wirkungsvoll. Sie vermeiden jedoch, wie auch die Automaten selbst, in vorteilhafter Weise jede marktschreierische Reklame. Der zum Aufdruck der Zugverbindung auf den einzelnen Fahrplänen nicht benötigte Raum ist gleichfalls der Reklame und zwar in zweckmäßiger Weise dienstbar gemacht, da der Reisende nicht nur seine Zugverbindungen, sondern auch die Unterkunftsmöglichkeiten und die Geschäftshäuser usw. auf ihnen findet, die für ihn etwa in Frage kommen. Die Preise dieser Reklamen sind so bemessen, daß sie in der Hauptsache die Kosten decken, welche die Durchführung der Einrichtung der Streckenfahrpläne erfordert.

Das Amtliche Bayerische Reisebureau G. m. b. H. vorm. Schenker & Co., München, Promenadeplatz 16, hat im Einverständnis mit der Staatsbahnverwaltung die zur Erreichung dieser Verkehrserleichterung erforderliche Einrichtung in Gestalt der automatisch und unentgeltlich zu erhaltenden Fahrpläne geschaffen, und man wird es mit Dank anerkennen, daß die Staatsbahnverwaltung mit der Durchführung dieser zweckmäßigen Einrichtung den Anfang gemacht hat. Es ist im Interesse des reisenden Publikums dringend erwünscht, daß auch die übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen diese Einrichtung einführen und das Vorgehen des Amtlichen Bayerischen Reisebureaus unterstützen, damit zum Vorteile der Reisenden bald in jedem größeren Bahnhof derartige Fahrplanautomaten zur Aufstellung gelangen und Fahrpläne abgegeben werden können.

Vom Bau der Bahn Nauen-Oranienburg.

Westlich von Berlin und Potsdam verbindet die Bahn Beelitz-Wildpark-Wustermark-Nauen die Wetzlarer Bahn mit der Magdeburger, der Lehrter und der Hamburger Bahn und entlastet so die Berliner Ringbahn von einem Teil des durchgehenden Güterverkehres. Diese Güter-Verbindungs- oder Umgehungsbahn soll jetzt ihre Fortsetzung nach Norden finden durch eine 38 km lange Bahn von Nauen über Kremmen nach Oranienburg, welche, gleichfalls als eingleisige Hauptbahn ausgebildet, die Hamburger Bahn mit der Wittstocker und der Stralsunder Bahn (Nordbahn) verbinden wird. Die Arbeiten am Bau dieser Bahn sind seit dem Frühjahr 1912 im Gange. Beim Bahnhof Oranienburg liegen vorbereitende Ausführungen schon einige Jahre zurück. Dort kreuzt unmittelbar südlich des Bahnhofes der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin die Nordbahn und der Bau dieses Kanales bot günstige Gelegenheit, den aus dem Kanalaushub verfügbaren Boden zur Anschüttung eines neuen hohen Planums für die Bahnhofserweiterung zu verwenden, denn der Bahnhof Oranienburg sollte gleichzeitig mit der Einführung der neuen Linie nicht nur erweitert, sondern auch höher gelegt werden, um schienenfreie Straßenkreuzungen zu erhalten.

In ähnlich günstiger Weise haben dann, seitdem im Jahre 1912 der Bau der Linie in Angriff genommen worden ist, am anderen Ende der Strecke die Erdarbeiten für die Höherlegung des Bahnhofes Nauen durch ein Zusammengehen der Eisenbahnverwaltung mit dem Kreise Osthavelland gefördert werden können. Bei der Stadt Nauen dehnt sich kilometerweit nördlich der Hamburger Bahn das havelländische Luch aus, dessen Unbarmachung, schon von König Friedrich Wilhelm I. in Angriff genommen, auch späteren Bestrebungen nur mit beschränktem und nicht dauerndem Erfolge gelungen ist, bis schließlich in jüngster Zeit die Interessenten, zu einer Genossenschaft zusammengeschlossen, die Entwässerung des Luches mit wirksamen Kräften und nach einem groß angelegten Plane mit weitverzweigtem Kanalnetz und schiffbarem Hauptkanal begonnen haben. Für große Mengen des hierbei aus den Kanälen auszubauenden Bodens, der zu einem hohen Prozentsatz für Schüttungen geeignet ist, bieten jetzt die umfangreichen Schüttungen für Höherlegung und Erweiterung des Bahnhofes Nauen vorteilhafte Verwendung.

Was die übrigen Erdarbeiten der Strecke anlangt, so bieten sie nichts besonders Bemerkenswertes. Bei dem günstigen Bauwetter des vergangenen Winters konnten sie rüstig gefördert werden; die Bagger arbeiteten in den kurzen Tagen teilweise sogar bei künstlichem Licht. Es läßt sich hiernach und nach dem Fortgang der übrigen Arbeiten erhoffen, daß die Bahn 1914 oder spätestens 1915 dem Betriebe übergeben werden kann. Eine Ueberraschung brachten die Erdarbeiten in dem Einschnitt bei dem Dorfe Börnicke etwa 10 km nördlich von Nauen. Die Bahnlinie schneidet an dieser Stelle die hügeligen Erhebungen des Wald- und Ackerlandes an einem gegen das weite Luch etwas nach Westen vorspringenden Punkt. Hier hatten unsere Altvorderen aus der La Tène-Zeit Urnen mit Aschresten ihrer Verstorbenen beigesetzt, zur ewigen Ruhe, wie sie wohl meinten. Durch Jahrtausende blieben sie auch in geringer Tiefe unter der Erdoberfläche unversehrt, bis sie jetzt der Bahnbau wieder ans Tageslicht förderte. Die ersten Urnen zerbrachen, unvermutet getroffen, unter den Spaten der Arbeiter, einige mögen wohl auch, von unkundigen Händen nach Schätzen durchforscht, verloren gegangen sein; die Mehrzahl ist erhalten und steht jetzt im Museum für Völkerkunde in Berlin und im städtischen Museum zu Nauen.

An Bauwerken bei den Kreuzungen mit Wegen und Wasserläufen und an Bahnhofsanlagen bei den berührten Ortschaften bietet die Bahn nichts sonderlich Bemerkenswertes. Nicht ganz unbedeutend werden jedoch die beiden Endbahnhöfe Nauen und Oranienburg, welche zugleich Endpunkte des Berliner Vorortverkehrs sind, nach ihrem Ausbau sein.

In Nauen ist der mit dem Bau der Umgehungsbahn verbundene Bahnhofsumbau besonders willkommen, weil er dort Anlagen beseitigt, welche den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs nur noch sehr wenig entsprechen. Von einem Hauptbahnsteig längs des Empfangsgebäudes aus sind dort ein ganz schmaler Zwischenbahnsteig zwischen den Hamburger Hauptgleisen und jenseits dieser der Bahnsteig für die Wildparker Züge nicht schienenfrei, sondern nur durch Ueberschreiten der genannten Gleise zugängig, trotz der großen Gefahren, die der Verkehr der schnellen Hamburger Züge für das die Gleise überschreitende Publikum in sich birgt. Getrennt auf beiden Seiten der Hauptgleise liegen, zum Teil direkt aus ihnen abzweigend, sowohl Anschlußgleise als auch Güteranlagen; von diesen ist der Güterschuppen, der mit seiner Längsachse rechtwinklig zur Bahnachse steht, samt dem Lokomotivschuppen nur von einer unmittelbar am Hauptgleis Hamburg-Berlin liegenden Drehscheibe aus zugängig. Nach dem Umbau werden die Bahnsteige schienenfrei sein. Die Hamburger Hauptgleise werden in schlanken Kurven durch den Bahnhof hindurch geführt; sie umfassen zwischen sich ein inneres Gleispaar mit Bahnsteig für die in Nauen haltenden und etwa zu überholenden Personenzüge und für die Vorortzüge nebst deren Kehrgleis-Anlagen. Nördlich folgt der zweite Bahnsteig (für die Umgehungsbahn), dann die Güterzug-Ein- und Ausfuhrgleise und dann die Güter-Anlagen, während auf der Südseite die drei in Nauen endenden Kleinbahnen (nach Velten, Ketzin und Senzke) und der An-

schluß der Zuckerfabrik zusammengelegt und mit den Gütergleisen durch ein die Personengleise schienenfrei unterfahrendes Verbindungsgleis in Zusammenhang gebracht sind.

Für Oranienburg sieht der Bahnhofsumbau drei Bahnsteige vor. Westlich der Bahnsteig für die Vorortzüge, welche in absehbarer Zeit auch über Hermsdorf hinaus auf besonderem Gleispaar bis zu ihrem Endpunkt Oranienburg werden durchgeführt werden müssen, in der Mitte der Bahnsteig für die Fernzüge der Nordbahn und östlich der Bahnsteig für die Umgehungsbahn von Nauen. Die Umgehungsbahn nähert sich südlich des Bahnhofes der Nordbahn von Westen her, überschreitet diese nahe der Unterführung des Großschiffahrtsweges mit einer vier Gleisbreiten überspannenden Brücke, um dann, nach Norden abschwenkend, auf der Ostseite der Nordbahngleise den vorgenannten dritten Bahnsteig einerseits und die Güter-Ein- und -Ausfahrgleise andererseits zu erreichen, an welche letztere östlich die Ortsgüter-Anlagen anschließen. Eine Weiterführung der Umgehungsbahn nach der Stettiner Strecke ist mit östlicher Abschwenkung aus dem Nordende des Bahnhofes leicht möglich, aber noch nicht endgültig beschlossen.

Neben den Zwecken der Güterumleitung soll die Umgehungsbahn auch Zwecken der Landesmelioration dienen, indem sie die landwirtschaftliche Nutzung der von ihr durchschnittenen Gebiete und wohl auch die Ansiedelung der immer mehr aus Berlin herausstrebenden Industrie auf dem Lande unterstützt. In der Nähe von Oranienburg, wo der Oranienburger Kanal und der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin industriellen Werken zugleich günstige Wasserfrachten bieten, regen sich bereits Bestrebungen in diesem Sinne. Vorerst nur hier, und wer die Bahn nach ihrer Fertigstellung von Berlin aus einmal bereist, wird wohl noch geraume Zeit als willkommenen Gegensatz zu der Steinwüste, die er verlassen hat, eine Gegend rein landwirtschaftlichen Charakters finden. Einige Kilometer nördlich von Nauen zeigt sich ihm als Besonderheit der Funkenturm, den man von der Hamburger Strecke aus nur in der Ferne über den Waldrand ragen sieht, von der Umgehungsbahn aus aber in nächster Nähe betrachten kann, wie er, mit einer Schar kleinerer im Kreis um ihn stehender Türme durch ein ganzes Netz von Drähten verbunden, hoch über ihnen seine scheinbar spinnenwebfeinen Glieder gen Himmel reckt. Weiterhin folgen dann echte märkische Landschaftsbilder, flache oder ein wenig hügelige Ebenen, weiße Äcker, Dörfer, Kiefernwaldungen und dann hinter dem Städtchen Kremmen die Fahrt durch den sehr schönen Schwanter Forst, bis hinter den Germendorfer Äckern die Schornsteine von Oranienburg wieder an die Nähe der großen Stadt erinnern.

Die zweite Lesung des Etats der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen

wurde, wie schon kurz mitgeteilt, im Deutschen Reichstag in der Sitzung vom 27. v. M. begonnen und am folgenden Tage zu Ende geführt. Wir lassen heute auf Grund des stenographischen Berichts eine gekürzte Darstellung über den Gang der Verhandlungen folgen.

Die Beratung begann mit den fortdauernden Ausgaben für die Zentralverwaltung; dazu lagen vor eine Resolution Albrecht (Soz.), den nichtetatsmäßigen Beamten und den Arbeitern der Reichsbahnen eine Erhöhung ihrer Bezüge von 10—15 % zu gewähren, sowie eine gemeinsame Resolution von Abgeordneten verschiedener Parteien wegen Berücksichtigung der Organisationen der Heimindustrie bei Vergebung von Lieferungen für die Verwaltung der Reichsbahnen, die ganz oder teilweise in der Hausarbeit hergestellt werden. Wie im Vorjahr, so leitete auch diesmal wieder Abg. Fuchs (Soz.) die Besprechung mit einer Fülle von Klagen und Beschwerden allgemeiner und besonderer Art ein, die sich in der Hauptsache um die Fragen der Arbeiterlöhne, der Arbeiterausschüsse und der Arbeitsdauer bewegten. Abg. Schiffer (Ztr.) hätte gern im Interesse der verschiedensten Beamtenkategorien eine größere Vermehrung der etatsmäßigen Stellen gesehen. Hierauf erörterte der Abg. Schwabach (Natl.) eine ganze Reihe bedeutender Fragen. Er begrüßte mit besonderer Genugtuung, daß die Betriebszahl bei den Reichsbahnen auch weiter in erheblichem Umfange (von 73,8 % im Jahre 1910 auf 70,44 % in 1911 und auf 68,1 % in 1912) gesunken ist, auch die Einnahmen selbst wesentlich in die Höhe gegangen sind, und kam bei dieser Gelegenheit auf die im Vorjahre in der Budgetkommission gegebene Anregung zurück, auch für die Reichsbahnen, ähnlich den preußisch-hessischen Staatsbahnen einen Ausgleichsfonds zu schaffen. Erfreulicherweise sei nunmehr auch der Reichsbahnverwaltung eine größere Bewegungsfreiheit hinsichtlich der Beschleunigung der Bautätigkeit eingeräumt worden, eine um so notwendigere Maßregel, als erwiesenermaßen die vorjährigen Verkehrsstockungen verhältnismäßig mehr auf die Unzulänglichkeit der baulichen Anlagen als auf den reinen Wagenmangel zurückgeführt werden müßten. Redner berührte dann kurz die Fragen der Fahrkartensteuerreform sowie der Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens; bei aller Anerkennung dessen, was, zum größten Teil auf Anregung des jetzigen preußischen Eisenbahnministers, auf dem Wege zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens bereits erreicht worden ist, zeige es sich doch in manchen Punkten, daß auch heute noch die deutschen Eisenbahnen keineswegs wie ein einheitliches Netz verwaltet werden; er habe hierbei die noch immer nicht beseitigte gegenseitige Verkehrsumleitung zwischen den einzelstaatlichen Eisenbahnen sowie die in formeller Hinsicht noch mangelnde Einheitlichkeit im Gütertarifwesen*) im Auge. Nachdem der Abgeordnete dann noch bei Hervorhebung der in der ganzen Welt unerreichten günstigen Ergebnisse der Unfallstatistik der deutschen Eisenbahnen die zur weiteren Sicherung des Betriebes möglichen Maßregeln sowie die Frage der gesetzlichen Regelung der Dienst- und Ruhezeit des Personals mit einigen Worten gestreift hatte, bedauerte er lebhaft, daß der Minister sich nicht habe entschließen können, das Wählbarkeitsalter der Arbeiter in die Arbeiterausschüsse auf das 25. Lebensjahr herabzusetzen. Bei der Besprechung des neuerdings in den Eisenbahnwerkstätten eingeführten Stückzeitverfahrens erklärte der Redner, es wäre unrecht, den großen Fortschritt des neuen Verfahrens für die Arbeiter nicht anzuerkennen; es sei nur zu wünschen, daß auch für die Güterbodenarbeiter baldmöglichst eine ähnliche Lösung der Lohnfrage gefunden wird. Schließlich erbat er das Interesse des Ministers an dem Wunsche der großen Arbeiterverbände auf Schaffung eines Staatsarbeiterrechts, damit eine Lösung dieses Problems gefunden würde, die den berechtigten Wünschen der Eisenbahnarbeiter gerecht wird.

Hiernach ergriff Staatsminister v. Breitenbach das Wort und ging zunächst auf die hauptsächlichsten von den Vorrednern angeregten Fragen näher ein. Der Artikel 42 der Reichsverfassung sei bereits tatsächlich so sehr überholt, daß es, wenn man heute zu Reichseisenbahnen käme oder eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen zustande gebracht würde, vom Verkehrs- und Betriebsstandpunkt kaum zu empfinden sein werde. Die u. a. bemängelte große Zahl von Ausnahmetarifen im Verkehr zwischen Nord- und Süddeutschland entspricht einem hervorragenden Verkehrsbedürfnis. Hinsichtlich der Bildung eines Ausgleichsfonds für die Reichsbahnen ist zu bedenken, daß deren Etat doch auf den gesamten Reichshaushaltsetat keinen so erheblichen Einfluß ausübt, daß die Bildung eines Ausgleichsfonds erforderlich erscheint, obwohl anzuerkennen ist, daß die Bruttoüberschüsse der Reichsbahnen von Jahr zu Jahr schwanken können. Beim Eingehen auf die wichtige Frage der automatischen Sicherung der Züge stellte der Minister in Ausicht, daß im nächsten Jahre der Budgetkommission eine graphische Darstellung der Entwicklung der Unfälle aller Art auf den deutschen Staatsbahnen, insbesondere auf den Reichsbahnen vorgelegt wird, aus der hervorgehen werde, daß diese gegenüber den anderen außerdeutschen Verwaltungen, auch gegenüber den Bahnen der Vereinigten Staaten, wo in großem Umfang automatische Sicherungen angewendet werden, ganz außerordentlich betreffs der Verhütung von Unfällen im Vorsprung sind. Die automatische Sicherung sowohl wie auch die mechanischen Sicherungen, die dem Lokomotivführer hörbar und sichtbar entweder die Annäherung an ein Signal oder die Stellung des Signals anzuzeigen und unter Umständen eine automatische Bremsung des Zuges herbeizuführen bestimmt sind, seien durchaus kein Allheilmittel gegen die Betriebsunfälle und führten nicht unbedingt zu einer Verbesserung der Betriebssicherheit. Nach beiden Richtungen hin sind indessen, wie der Minister weiter ausführte, umfassende Versuche angestellt worden und werden zurzeit noch fortgesetzt. . . . „Wir haben immer noch trotz tausendfacher Versuche feststellen müssen, daß Versager vorkommen, und darin liegt eben die große Gefahr. Sobald wir dem Führer auf der Maschine eine solche Einrichtung als eine dauernde präsentieren, so glaubt er seinerseits, das ist menschlich, mit Sicherheit darauf rechnen zu können, daß sie auch wirklich funktioniert; und ist er von dieser Auffassung durchdrungen, so wird seine Aufmerksamkeit von der Strecke in etwas abgelenkt, er mag wollen oder nicht, und darin liegt die Gefahr. Wir können also unter allen Umständen zu solchen Einrichtungen nur dann übergehen, wenn sie absolut sicher sind;

*) Über die Schaffung eines formell einheitlichen Gütertarifs finden zurzeit Verhandlungen zwischen den preußisch-hessischen und den sächsischen und süddeutschen Staatsbahnen statt.

und von dieser Überzeugung sind wir bis heute noch nicht durchdrungen. . . . . .“ Gegenüber der Klage über die zu geringe Einstellung neuer Etatsstellen erinnerte der Minister daran, daß bei der Verabschiedung der Besoldungsordnung im Jahre 1909 aus dem Hause heraus an die Ressortchefs das Ersuchen gerichtet wurde, mit der Vermehrung der etatmäßigen Stellen recht vorsichtig zu sein. . . . . „Ich will mir aber diesen Appell sehr wohl merken; denn ich erkenne wiederholt an, daß eine ausreichende, eine dem Bedürfnis entsprechende Zahl von etatsmäßigen Stellen eine Voraussetzung für die ordnungsmäßige Führung jeder Verwaltung ist. . . . . .“ Betreffs des rechtlichen Verhältnisses der Staatsarbeiterschaft wies der Minister nach, daß die tatsächliche Sicherung der Arbeiterschaft der Reichsbahnen außerordentlich groß ist; er könne auch nicht anerkennen, daß ihnen die Bewegungsfreiheit bezüglich des Rechts der Vereinigung, des Koalitionsrechts, in unzulässiger Weise eingeschränkt ist oder wird. Der Arbeiter kann Vereinen und Versammlungen angehören, welche es auch seien; er kann dort frei und ungeniert sprechen, nur muß er sich selbstverständlich hüten, die Verwaltung zu schmähen und herabzuwürdigen. Hierauf wendete sich der Minister zu der durchaus verneinenden Kritik des Abg. Fuchs (Soz.), der an den Tatsachen, die den Fortschritt der Reichsbahnen auf allen Gebieten des Verkehrs, des Betriebes und der gesamten Personalbehandlung unwiderleglich beweisen, einfach vorübergehe. Nach einigen Auseinandersetzungen über die Abschlüsse und die Rente der Reichsbahnen wies er die erhobenen Vorwürfe im einzelnen zurück. Bezüglich der Wagengestellung wies er darauf hin, daß diese im Gebiete der Reichsbahnen im vergangenen Herbst, als die preußischen Staatsbahnen unter der größten Verkehrsnot litten, eine außerordentlich günstige gewesen ist; in den kritischen Monaten Oktober und November sind je 12 und 10 % mehr gestellt als im Vorjahr. Den Wunsch auf eine bessere Ausgestaltung der Wagen vierter Klasse für die Arbeiter bezeichnete der Minister als unbilliges Verlangen. Wenn der Arbeiter so billig fährt, zu 1 ₰ das Kilometer, so müsse er sich doch mit dem zufriedengeben, was dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung gestellt wird. Wenn weiter dem Wunsche auf Einstellung von Wagen vierter Klasse in die Eilzüge entsprochen würde, könnte kein einziger Eilzug mehr gefahren werden. Gegenüber der außerordentlich übertriebenen allgemeinen Behauptung, daß die Arbeiter der Reichsbahnen bei den ihnen gezahlten Löhnen ein Hungerdasein führen müßten, stellte der Minister fest, daß seit dem Jahre 1908 an die Arbeiterschaft der Reichsbahnen Lohnerhöhungen von 20 % gewährt worden sind. In dieser Zeit sind die Löhne der Werkstättenarbeiter um fast 24 %, der Bahnunterhaltungsarbeiter um fast 23 %, der Betriebsarbeiter um 22,7 % und der Hilfsheizer um 31 % gestiegen. Das seien doch ganz außerordentliche Erhöhungen und angesichts dieser weitgehenden Verbesserungen möchte er geradezu davor warnen, dem Antrage der sozialdemokratischen Partei auf Gewährung einer weiteren 10 % igen Lohnerhöhung stattzugeben. Der Abg. Fuchs hatte auch die Grafenstader Angelegenheit noch einmal in den Kreis seiner Erörterung gezogen. Hierzu erklärte der Minister, er möchte davon absehen, diese Frage wieder zu besprechen; der Abgeordnete habe aber von einem unberechtigten Terrorismus gesprochen; . . . . . „da möchte ich doch an das hohe Haus appellieren und die Frage aufwerfen, ob die Wahrung des nationalen Standpunktes, die in diesem Falle erfolgt ist, als ein unberechtigter Terrorismus bezeichnet werden kann.“ Im übrigen teilte er noch mit, daß Grafenstaden den gestellten Anforderungen genügt hat und daß dem Grafenstadener Werke die Aufträge, die ihm die Reichsbahnen und die preußischen Staatsbahnen in anderen Jahren gewährt haben, auch in diesem Jahre gewährt worden sind und auch weiter gewährt werden, falls die geltend gemachten Voraussetzungen erfüllt werden. Zur Beleuchtung der Frage des alljährlich von sozialdemokratischer Seite bemängelten Systems der Akkordarbeit war der Minister in der Lage, Kundgebungen der verstärkten Arbeiterausschüsse der drei großen Hauptwerkstätten der Reichsbahnen bekannt zu geben, in denen die großen Vorteile des neuen Stückzeitverfahrens einstimig anerkannt werden und dem Verwaltungschef Dank für die Neuregelung der Lohnverhältnisse ausgesprochen wird. Auch die Frage der Regelung der Akkordarbeit der Güterbodenarbeiter sei in vollem Fluß; die Arbeiter des hierfür eingesetzten Ausschusses, dem die ersten Fachmänner angehören, zu dem auch Arbeiter hinzugezogen werden, würden hoffentlich zu einem ebenso befriedigenden Ergebnis führen. Was die Frage der Dienst- und Ruhezeiten des Personals anlangt, so wird nach Mitteilung des Ministers das im Betriebsdienst tätige Personal vom 1. Mai an nach und nach eine sehr wesentliche Verbesserung seiner Dienst- und Ruhezeiten verspüren. Es werden namentlich die Ruhetage von 24 auf 32 Stunden heraufgesetzt; dem Zugpersonal, das regelmäßig im Nachtdienst tätig ist, werden statt zwei drei Ruhetage, ebenfalls von 32 Stunden, gewährt. Von diesen drei Ruhetagen kann einer umgetauscht werden gegen zwei Ruhetage von je 24 Stunden. Das seien außerordentlich weitgehende Zugeständnisse, die die gesamten deutschen Bahnen mit sehr erheblichen Posten belasten.

Nach einigen Bemerkungen über die segensreiche Tätigkeit der Arbeiterpensionskasse, deren erfolgreiche Leistungen der Abg. Fuchs bewußt herabgesetzt hatte, ging der Minister auf die Bemängelung der Tätigkeit der Arbeiterausschüsse noch näher ein, die gleichfalls ständig zur Erörterung steht. Er kam hierbei auf einen Erlaß vom 9. Januar d. J. zurück, dessen Absicht teilweise falsch gedeutet worden ist. Auf den Wunsch der Arbeiterausschußmitglieder, daß es ihnen ermöglicht werden möge, während der Arbeitszeit zusammenzutreten, um sich über die in der nächsten Arbeiterausschußsitzung zu behandelnden Vorlagen zu besprechen, war in diesem Erlasse ausdrücklich bestimmt worden, daß dies den Arbeiterausschüssen gestattet sein sollte bei Fortzahlung des Lohnes. . . . . „Selbstverständlich muß sich die Arbeiterschaft und müsssen sich die Mitglieder der Arbeiterausschüsse mit diesen Wünschen in angemessenen Grenzen halten. Aber der weitergehende Wunsch, daß es den Mitgliedern der Ausschüsse gestattet sein soll, während der Arbeitszeit mit der gesamten Arbeiterschaft in Verbindung zu treten, ist meines Erachtens ganz mit Recht abgelehnt worden; denn dann hört jeder ordnungsmäßige Dienstbetrieb auf, wenn derartige Angelegenheiten im Dienst erörtert werden sollen. . . . . .“ Der Minister teilte gleichzeitig mit, daß von den Anträgen der Arbeiterschaft in den Ausschüssen im Jahre 1911 etwa 56 % und von den Anträgen auf Lohnerhöhung etwa 52 % genehmigt worden sind. . . . . . „Ich meine: wenn man gegenüber diesen Tatsachen die Behauptung aufstellt, daß die Anträge der Arbeiterschaft in den Papierkorb fliegen, so ist das eine Behauptung, die zu einem ganz bestimmten Zwecke erfolgt, um eben eine nützliche Einrichtung zu diskreditieren, und dagegen muß ich entschieden Einspruch erheben. . . .“

Schließlich begründete der Minister noch seine gleichfalls vom Abg. Fuchs bemängelte Stellungnahme gegenüber den Technikerverbänden, die ihre Statuten so festgesetzt hatten, daß danach zur Durchsetzung ihrer wirtschaftlichen Ansprüchen der Streik ein zulässiges Kampfmittel darstellte. Später äußerte er sich noch auf Anregungen verschiedener Abgeordneter zu einigen Wünschen wegen des Baues von Eisenbahnen sowie über einzelne Fragen, die das Submissionsverfahren, die freie Arztwahl, die Handhabung der Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Lohndienstalter der Arbeiter u. a. m. betrafen.

Auch am zweiten Sitzungstage fand der Minister Gelegenheit, auf die große Anzahl von Anregungen und Wünschen, welche von verschiedenen Seiten im Interesse der Beamten und der Arbeiterschaft der Reichsbahnen vorgetragen wurden, zu antworten sowie die zum Teil maßlosen Angriffe seitens sozialdemokratischer Abgeordneter zurückzuweisen. Von dieser Seite war u. a. der Verdacht geäußert worden, daß es sich bei den oben erwähnten Kundgeungen seitens der Arbeiterschaft der drei Hauptwerkstätten der Reichsbahnen über das neue Akkordverfahren um bestellte Arbeit handele. Der Minister sagte u. a., er begreife sehr wohl, daß die Sozialdemokratie, die seit Jahren ständig daran gearbeitet hat, die Eisenbahnarbeiter zu Gegnern des Akkordverfahrens zu machen, während die Verwaltung von jeher auf dem Standpunkt gestanden hat, daß das Akkordverfahren im Interesse der Arbeiterschaft liegt, über diesen Umschwung der Auffassungen durchaus enttäuscht ist. Diese schwere Enttäuschung, die ihr die Arbeiterschaft bereitet hat, sei in den Reden der Abgeordneten der sozialdemokratischen Partei zum vollen Ausdruck gekommen. Dem Abg. Peirotes (Soz.), der von seiner Partei u. a. gerühmt hatte, daß sie „Ordnung im Reiche Breitenbach“ schaffen wolle, erwiderte der Minister unter lebhaftem Beifall: . . . . . . „Ich kann sagen, daß mich die Äußerung des Abg. Peirotes mit einem gewissen inneren Humor erfüllte, als er hier mit Emphase aussprach, daß die Sozialdemokratie Ordnung im Betriebe meines Ressorts schaffen wollte. Ich bin dem Herrn Abgeordneten für diese gute Meinung von der Sozialdemokratie sehr dankbar, er wird mir aber verzeihen, wenn ich sie durchaus nicht teile. Wenn er mir dann weiter den Vorwurf machte, daß meine Behauptung, für die Arbeiter in den Reichsbahnen bestände eine durchaus gesicherte Stellung, nur dann zuträfe, wenn diese Arbeiter sich nicht sozialdemokratisch betätigten, oder wenn sie nicht streiken wollten, und wenn er nun den Nachweis zu führen versucht, daß auch in anderen Fällen die Stellung dieser Arbeiter nicht gesichert wäre, und wenn er auf einen ganz bestimmten Fall hinwies, so möchte ich die Frage an den Herrn Abgeordneten und seine Partei richten: Was würden Sie denn mit Angestellten oder Angehörigen Ihrer Partei machen, die sich gegen die Disziplin schwer versündigen? Eine Versündigung gegen die Disziplin hat aber in dem angezogenen Falle zur Entlassung geführt. Das ist einer der Fälle, für die sich jeder Leiter eines großen Betriebes verantworten kann und muß. —

Wenn der Herr Abg. Peirotes dann weiter meinte, ich halte die Sozialdemokraten für Hetzer und Aufwiegler, es ist das nur ein Zitat aus meiner Rede, meine Herren, so weiß ich nicht, wie er zu dieser Auffassung gekommen ist. Ich bin lediglich bemüht, das große Personal, welches mir im Reiche und in Preußen untersteht, über die Bestrebungen der Sozialdemokratie, die auf die Gewinnung des Personals gerichtet sind, aufzuklären, und davon werde ich niemals lassen. . . . ." Ebenso wies der Minister die mit einem Ordnungsruf geahndeten ausfallenden Bemerkungen des Abg. Emmel (Soz.) scharf zurück.

Hierauf schloß die allgemeine Besprechung. Abgelehnt wurde die abgeänderte Resolution Albrecht (Soz.) wegen Einstellung einer 10—15 % igen Zulage für sämtliche nichtetatsmäßige Beamten und für die Arbeiter in den nächstjährigen Etat. Zur Annahme gelangten dagegen die Resolutionen Ablaß (fortschr. Volkspt.) wegen Berücksichtigung der Organisationen der Heimindustrie bei Vergebung von Lieferungen, ferner die zum vorjährigen Etat beantragte Resolution Behrens betr. Herabsetzung der Altersgrenze für die passive Wahlfähigkeit zu den Arbeiterauschüssen auf 25 Jahre und die von der Budgetkommission beantragten Resolutionen wegen Schaffung neuer Assistentenstellen und wegen Vorlegung eines Gesetzentwurfs noch vor der dritten Lesung, durch welche die 1909 in der zweiten Lesung beschlossenen Gehaltssätze für die Unterbeamten in die Besoldungsordnung aufgenommen werden.

Im übrigen wurde der Rest des Ordinariums sowie das gesamte Extraordinarium ohne Debatte erledigt. Bei den Einnahmen gelangte die von der Kommission einstimmig vorgeschlagene Resolution, den Herrn Reichskanzler zu ersuchen, zu veranlassen, daß den Mitgliedern des elsaß-lothrigischen Landtages Freifahrscheine auf den Reichsbahnen im selben Umfange gewährt werden, wie sie den Mitgliedern des Reichstages auf allen deutschen Bahnen zustehen, zur Annahme. Damit war die zweite Lesung des Etats der Verwaltung der Reichsbahnen erledigt.

Das amerikanische Bundes-Obergericht und die Anthrazitkohlenbahnen.

Das amerikanische Bundes-Obergericht schien in dem letzten Monat des Jahres 1912 reine Tafel machen zu wollen und veröffentlichte eine große Zahl schon sehnsüchtigst erwarteter Entscheidungen, unter diesen auch die Entscheidung in der Streitsache der amerikanischen Regierung gegen die Anthrazitkohlenbahnen. Um es gleich vorweg zu sagen, die Regierung errang einen Teilsieg und erlitt eine Teilniederlage. Die Angelegenheit, um die es sich handelt, ist folgende: Die Anthrazitkohlenbahnen, so benannt, weil sie entweder selbst Kohlengruben besaßen (die sie dann später, durch Gesetz gezwungen, an Kohlengesellschaften abgaben) und die Kohlen aus diesen Gruben nach den östlichen Staaten beförderten oder auch nur fremde Kohlen zur Küste verfrachteten, hatten untereinander und mit verschiedenen Kohlengesellschaften eine nach der Auffassung der Regierung ungesetzliche Vereinigung geschlossen. Diese hatte tatsächlich zur Folge, daß die unabhängigen Kohlenwerke und -geschäfte vollständig an die Wand gedrückt und gezwungen wurden, sich der Vereinigung anzuschließen, wenn sie nicht zugrunde gehen wollten. Das sanfteste Überredungsmittel bestand darin, daß ihnen die Bahnen keine oder doch viel zu wenig Wagen zur Verfügung stellten, womit natürlich der ganze Geschäftsbetrieb unterbunden war. Die Regierung leitete nun im Jahre 1907 im Bundeskreisgericht für Pennsylvania eine Klage ein gegen die Reading Co. und gemeinsam mit ihr gegen nachfolgende Bahnen: die Philadelphia & Reading Railway Co., die Lehigh Valley, die Delaware, Lackawanna & Western, die Central of New Jersey, die Erie R. R. und die New York, Susquehanna & Western. Die Pennsylvaniabahn und die New York, Ontario & Western Bahn, welche gleichfalls für das Hartkohlengebiet von großer Bedeutung sind, waren in die Klage nicht mit einbezogen. Die Klage war gegen eine Reihe von Verfehlungen gerichtet. Vor allem dagegen, daß die Bahnen sowohl mit den Kohlengesellschaften, welche ihnen die Kohlengruben abgekauft hatten, wie auch mit anderen sogenannten „unabhängigen" Kohlengesellschaften Vereinbarungen getroffen hatten, denen zufolge diese Gesellschaften verpflichtet sind, für alle Zeit den Bahnen oder den mit ihnen in Verbindung stehenden Kohlengesellschaften die gesamte Kohlengewinnung zu verkaufen. Darin sah die Regierung eine mit dem Shermanschen Antitrustgesetz in Widerspruch stehende Vereinbarung. Die Vereinigung verfrachtete 77 % aller von den großen Kohlengruben versendeten Anthrazitkohle, 87 % aller Kohlenlager unterstanden ihrer „Kontrolle", waren also ihren Weisungen unterworfen, sie selbst erzeugte mit den direkt verbündeten Gesellschaften 60 % der gesamten Hartkohlenausbeute und verkaufte auf eigene Rechnung 70 % der ganzen Förderung. Die Klage war weiter dagegen gerichtet, daß diese Vereinigung die früher unabhängigen Kohlenwerke gezwungen hatte, mit ihr die sogenannten 65 %-Verträge abzuschließen, denen zufolge die Vereinigung den Kohlenwerken 65 % des Preises, den sie in Neuyork oder in einer anderen östlichen Küstenstadt erzielt, als Preis für die Kohle an der Grube bezahlt, während sie die übrigen 35 % als Vergütung für die Verfrachtung und als eigenen Gewinn erhält. Ein Teil der Klage richtet sich dagegen, daß die Reading Co. einen großen Teil der Aktien der Philadelphia & Reading Railway Co. und der New Jersey Central angekauft und deshalb die Leitung des ganzen Betriebes an sich gerissen hatte, dasselbe war auch der Fall mit den Aktien der Philadelphia & Reading Coal & Iron Co. und der Lehigh & Wilkesbarre Coal Co. Die Klage beanstandet ferner, daß die Eriebahn die Mehrheit der Aktien der New York Susquehanna & Western Bahn erworben hatte; auch hatten die Bahngesellschaften und die ihnen angegliederten Kohlengesellschaften die Temple Iron & Coal Co." gegründet gewissermaßen als „clearing house", welche die Verkäufe der Kohle durchführte und die Abrechnung unter den Gesellschaftsmitgliedern veranlaßte. Außerdem stellte die Klage noch weiter fest, daß mehrere der einzelnen Gesellschafter die Mehrheit der Aktien anderer Gesellschaften erworben hatten, so daß der Wettbewerb unter ihnen vollständig aufgehoben war, wenn auch der Außenwelt gegenüber eine gewisse Selbständigkeit vorgeschützt wurde. So z. B. sind die beiden vorgenannten Bahnen, die Philadelphia Reading Railway Co. und die New Jersey Central, zwischenstaatliche Bahnen, die im heftigsten Wettbewerb mit einander stehen sollten, während durch die Vereinigung der Betriebe in einer Hand dieser Wettbewerb natürlich aufgehoben wird.

Mit dieser Klage wurde die Regierung von dem Bundeskreisgericht mit Ausnahme eines einzigen Punktes vollständig abgewiesen. Das Bundeskreisgericht konnte weder in der Vereinbarung noch in dem Ankauf der Aktien und der damit verbundenen Aufhebung des Wettbewerbes noch in der Vereinbarung der 65 %-Verträge Verstöße gegen das Shermansche Antitrustgesetz erblicken, nur die Bildung der „Temple Iron & Coal Co." wurde als ungesetzlich befunden, weil der Verkauf für gemeinschaftliche Rechnung jeden freien Wettbewerb ausschließe. Diese Gesellschaft wurde dann auch aufgelöst, im übrigen verblieb es beim alten. Gegen diese Entscheidung legte die Regierung Berufung beim Bundesobergericht ein, das am 16. Dezember seine Entscheidung dahin bekanntgab: Das Vorhandensein einer allgemeinen Verständigung unter den beklagten Bahnen wegen Aufteilung der gesamten nach der Küste zu befördernden Kohle unter sich und der Abschluß eines „Pools", wie sie von der Bundesregierung behauptet werden, ist nicht nachgewiesen, es mußten daher die Klageanträge der Regierung zurückgewiesen werden. Dagegen findet der Gerichtshof folgendes: Die Hauptbeklagten haben sich zusammengetan, um eine unabhängige Bahn, deren Bau geplant war, die New York Wyoming & Western Bahn, auszuschließen und ihren Bau zu verhindern; dies ist in der Absicht geschehen, den Wettbewerb auf dem Gebiete des Verkehrswesens, der voraussichtlich durch den Bau und Betrieb dieser Bahn zur Vermittlung des Verkehrs zwischen den Kohlenzechen und der Küste entstanden wäre, einzuschränken. (Dieser Punkt ist übrigens gegenstandslos geworden, die Bundesregierung hatte fast kein Gewicht auf ihn gelegt.) Der Gerichtshof fand ferner in dem Abschluß der 65 %-Verträge eine Verletzung des Antitrustgesetzes und verfügte deren Aufhebung. Dagegen bleibt aber die Vereinigung der Kohlenbahnen unter sich und mit den angegliederten Kohlengesellschaften bestehen, der Kohlentrust hat seine Daseinsberechtigung vom höchsten Gerichtshof bestätigt erhalten.

Wenn je das amerikanische Publikum durch einen Trust bedrückt worden ist, so geschah es durch den Anthrazitkohlentrust, durch die Vereinigung der Kohlenbahnen mit den Kohlengesellschaften, sowohl mit den von ihnen gebildeten, wie mit den unabhängig gewesenen im pennsylvanischen Anthrazitkohlenrevier, welches den ganzen Osten mit Brennmaterial versieht und für die Stadt Neuyork geradezu ein Monopol besitzt, weil der Verbrauch von Weichkohle wegen der starken Raucherzeugung durch städtische Verordnung verboten ist. Dem Standard Oil Trust oder dem Tabaktrust konnte zumindest nachgerühmt werden, daß zufolge der im hohen Grade vervollkommneten Einrichtungen das Erzeugnis verbessert und der Preis sogar verbilligt wurden. Beim Kohlentrust ist eine Verbesserung des Erzeugnisses natürlich ausgeschlossen, dafür ist aber vom Tage des Abschlusses der Preis für Hartkohle ununterbrochen gestiegen von 5 Doll. die Tonne zuerst auf 5½,

dann auf 6, schließlich auf 6½ Doll., und man spricht davon, daß er noch vor dem Frühjahr und wahrscheinlich jetzt, nach dem Ausspruch des Bundes-Obergerichts, der den Fortbestand des Trusts bestätigt, auf 7 Doll. steigen wird.

In der Hauptsache, in dem Verlangen, den Hartkohlentrust aufzulösen, ist die Regierung unterlegen, gesiegt hat sie nur in der Frage des Rechtsbestandes der 65%-Vereinbarung. Diese Entscheidung des höchsten Gerichtshofes wird dem Laienverstand nicht einleuchten im Lichte vorangegangener Urteile desselben Gerichts. Aber der Ausspruch des Gerichts ist Gesetz. Der Anthrazitkohlentrust, der die Kohlenbahnen mit angegliederten Kohlenwerken umfaßt, hat in der Ära der Shermanschen Antitrustverbote seinen Bestand glänzend behauptet, und die Neuyorker Börse hat diesen Sieg gefeiert, indem fast alle Aktien der in Frage kommenden Bahngesellschaften sofort um 4 bis 7 % in die Höhe gingen. Mit ihnen wird dies wahrscheinlich auch der Kohlenpreis tun.

Dr. A. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung des Etats der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause** wurde am 6. d. M. zu Ende geführt. Wir entnehmen einem kurzen zusammenfassenden Bericht der „Nordd. Allg. Ztg." über die Erklärungen des Staatsministers v. Breitenbach folgendes: Der Anregung zu einem Preisausschreiben, betreffend die Organisation des Massenverkehrs, stellte er sich freundlich gegenüber und würde bereit sein, hierfür Staatsmittel zur Verfügung zu halten. Unerfüllbar wäre hingegen der Wunsch, den Schnellzügen Wagen vierter Klasse mitzugeben. Hierzulande werde man in der vierten Klasse zu einem so billigen Tarifsatz befördert, wie er in anderen Ländern Europas und auch in außereuropäischen Ländern kaum vorkomme. Ein großer Teil der Fahrgäste vierter Klasse besteht aus Arbeitern, die auf Arbeiterwochen- und Arbeiterrückfahrkarten fahren und das Kilometer zu einem Pfennig zurücklegen; eine gleichartige Begünstigung wenig bemittelter Klassen finde sich nirgendwo. Nun würde der Wunsch, die vierte Klasse auch den Eilzügen mitzugeben, also schnellfahrenden Zügen, die eine große Zahl von Stationen überschlagen, den Wünschen derjenigen kaum entsprechen, in deren Interesse hier diese Forderung gestellt würde. Die Arbeiterschaft wünsche selbstverständlich, die Stationen nicht zu durchfahren, sondern ein- und auszusteigen, ganz nach ihrem Bedürfnis. Ein Teil von Reisenden vierter Klasse, der große Entfernungen zurücklegt, sei im Verhältnis zu denjenigen, die im engeren örtlichen Bereiche befördert werden wollen, gering. Dazu komme, daß es unmöglich ist, die Eilzüge oder D-Züge mit Wagen vierter Klasse zu belasten und sie doch mit denselben Geschwindigkeiten und in demselben Fahrplan wie bisher über die Strecke zu bringen. Der Anspruch sei also außerordentlich weitgehend und aus rein betriebstechnischen Erwägungen nicht erfüllbar. — Fast sämtliche Redner des Hauses hatten in irgendeiner Weise die Frage erörtert oder gestreift, ob es notwendig sei, die Kohlenausfuhrtarife von der Saar und der Ruhr nach Italien, Frankreich und der Schweiz wieder einzuführen, die im Jahre 1908, zur Zeit der Kohlenknappheit, aufgehoben worden sind. In dieser Frage sind die Auffassungen von jeher außerordentlich schwankend gewesen; neuerdings hat sie der Landeseisenbahnrat sehr eingehend behandelt. Es bildete sich dort die Meinung, daß zurzeit eine Ermäßigung der Ausfuhrtarife angesichts der sehr starken Beanspruchung unserer inländischen Kohlenindustrie nicht empfehlenswert sei. Freilich wurde zugegeben, daß die Ausfuhr von der Saar in höherem Maße eine Förderung verdiene als von der Ruhr, weil, wie bekannt, die Absatzschwierigkeiten im Saarrevier recht erheblich sind und auf die Arbeiter ihre Rückwirkung ausüben. Der Landeseisenbahnrat hat damit zu erkennen gegeben, daß er diese Frage für erwägenswert hielt, während er für die Ausfuhrtarifermäßigungen von der Ruhr eine solche größere Dringlichkeit nicht anerkennen wollte. Eine Entscheidung ist seitens des Ministers noch nicht getroffen. Doch bemerkte er, daß die Verhandlungen, die in diesem Hause jetzt gelegentlich der Verhandlungen des Bergetats stattgefunden haben, für ihn sehr wissenswert und interessant gewesen seien.

— **Der neue Fahrplan der Reichseisenbahnen.** Wie aus dem vorliegenden Fahrplanentwurf der Reichseisenbahnen zu ersehen ist, erfahren die durch Elsaß-Lothringen gehenden Fernverbindungen wieder zahlreiche und bedeutungsvolle Verbesserungen. Die Tagesschnellzüge D 97/D 98 Basel-Leipzig, die bisher über Hagenau-Weißenburg geleitet worden sind, fahren künftig über den kürzeren Weg Lauterburg-Germersheim und werden dadurch wesentlich beschleunigt. Zug 97 verläßt künftig Basel um 7.40 (anstatt 6.33) nach Aufnahme der Anschlüsse von Genua-Luzern und Genf-Bern (Basel an 7.10 und 7.25), in Straßburg fährt er 9.33 (anstatt 8.42) ab und trifft in Frankfurt a. M. 12.40 (bisher 12.39), in Leipzig wie bisher um $8.^{09}$ ein. Der Zug D 98, Leipzig ab 6.15, Frankfurt a. M. ab 1.43, trifft künftig um 5.10 in Straßburg und um $7.^{22}$ in Basel ein und findet vom 1. Juli bis 30. September Anschluß nach Luzern: Basel ab $7.^{55}$, Luzern an $9.^{55}$.

Der Schnellzug D 75 Basel-Hamburg/Berlin, Basel ab 3.19, Hamburg an 6.44, Berlin P. an 8.03, erhält vom 1. Juli bis 30. September Anschluß von Luzern und Interlaken, Luzern ab 12.35, Interlaken ab 10.40, Bern ab 12.22; er führt während dieser Zeit direkte Wagen I.—III. Klasse Luzern-Frankfurt. — Der Schnellzug D 76 Hamburg/Berlin-Basel, Hamburg ab $11.^{04}$, Berlin P. ab $10.^{13}$, Basel an 2.52 erhält schnellzugmäßige Fortsetzung nach Bern-Interlaken mit Ankunft in Bern um 5.58, in Interlaken $7.^{45}$ und mit durchlaufenden Wagen I.—III. Klasse Frankfurt a. M.-Interlaken vom 1. Juli bis 30. September. — Der Schnellzug D 73 Basel-Straßburg (Basel ab 12.25), der in früheren Jahren nur vom 1. Juli bis 30. September bis Frankfurt a. M. durchgeführt wurde, fährt künftig schon vom 1. Mai ab bis Frankfurt und erhält durch Früherlegung und Beschleunigung in Worms Anschluß nach Wiesbaden: Basel ab 12.15 mit Anschluß von Interlaken-Bern und Luzern, Straßburg ab 2.14, Frankfurt a. M. an 5.36, Wiesbaden an 5.48. Er führt wie bisher vom 1. Juli ab direkte Wagen I.—III. Klasse Interlaken-Frankfurt a. M. — Für den Sommerdienst wird eine neue Verbindung Frankfurt a. M.-Neustadt (Haardt)-Basel unter Benutzung des rheinischen Schnellzugs D 108 geschaffen: Frankfurt a. M. ab 11.58, Mannheim ab 1.10, Straßburg an 3.48, Basel an 5.47 mit durchlaufenden Wagen I.—III. Klasse Frankfurt a. M.-Basel, die vom 1. Juli an bis Luzern durchgeführt werden. — Durch Beschleunigung des Eilzugs 72 Frankfurt a. M.-Basel wird eine neue Verbindung von Frankfurt über Neustadt (Haardt) und von Dortmund über die Eifel nach der Schweiz und Italien hergestellt: Frankfurt ab 4.30, Dortmund ab 11.12, Essen ab 11.53, Cöln ab 1.25, Trier ab 4.56, Straßburg ab $8.^{36}$, Basel an 10.[illegible], Luzern $1.^{12}$, Mailand 8.53, Genua 12.30. — Der Tagesschnellzug D 8 Brüssel-Straßburg wird zur Herstellung des Anschlusses in Straßburg an den Schnellzug D 6 Berlin-Basel beschleunigt, woraus sich eine neue Verbindung Brüssel-Genua-Rom mit durchlaufenden Wagen I.—II. Klasse Brüssel-Basel ergibt: Brüssel Nord ab 10.20, Straßburg an $7.^{12}$, Basel an $9.^{13}$, Luzern $11.^{10}$, Mailand 6.22, Genua 9.20, Rom $6.^{55}$. — Ferner wird durch die Früherlegung und Beschleunigung des Schnellzugs D 73 Basel-Straßburg eine neue Verbindung Schweiz-Brüssel geschaffen: Luzern ab 9.55, Interlaken ab 7.40, Bern ab 9.22, Basel ab 12.15, Straßburg ab 2.18, Brüssel an $9.^{26}$ mit direkten Wagen I.—II. Klasse Basel-Brüssel. — Die Schnellzüge D 57/D 60 Paris-München werden mit allen drei Wagenklassen bis Wien durchgeführt: Zug D 57 Paris ab $9.^{05}$, Straßburg ab $5.^{56}$, München an 1.08, Wien (über Salzburg) an $9.^{50}$; Zug D 60 Wien ab 8.15, München ab 5.20 (bisher 4.32), Straßburg an $12.^{28}$ (bisher $11.^{56}$), Paris an 8.25 wie heute. — In den Schnellzügen D 66/D 9 München ab 2.50, Straßburg an $9.^{54}$, ab $10.^{05}$, Ostende an 7.28 wird ein Wagen I.—III. Klasse Ulm-Ostende und in den Schnellzügen D 12/D 61 Brüssel ab 7.49, Straßburg ab 5.22, München an $12.^{40}$ ein Wagen I.—III. Klasse Brüssel-Ulm geführt. — Es wird ein neues Eilzugspaar Mülhausen-Ulm über Freiburg-Donaueschingen-Tuttlingen eingerichtet mit Anschluß in Ulm nach und von München: Mülhausen ab 4.05, Ulm an $10.^{23}$ und Ulm ab 10.56, Mülhausen an 5.18. — Auch im Nahverkehr tritt eine sehr erhebliche Vermehrung der Fahrgelegenheiten ein. Durch die Einstellung von 4 Triebwagen ist es möglich geworden, den vielseitigen Wünschen hinsichtlich der Bedienung des Berufsverkehrs, des Schülerverkehrs usw. in weitgehendem Maße Rechnung zu tragen.

— **Ausdehnung der Freifahrtvergünstigung für die jugendlichen Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach den Bestimmungen in § 3 Ziffer 11 der für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen gültigen Freifahrtordnung darf den Arbeitern und deren Hausstandsangehörigen freie Fahrt zum Schulbesuch insoweit gewährt werden, als diese nach § 2 Ziffer 11 der Freifahrtordnung den Kindern der Staatsbahnbeamten zum Besuche von Lehranstalten aller Art, zum Besuche besonderer Unterrichtsstunden, zur Erlernung eines Handwerks oder sonstigen Berufs usw. bis zum vollendeten 18. Lebensjahre gewährt werden kann, wenn am Wohnorte keine Gelegenheit für diese Ausbildung besteht. Nachdem sich der Personalienausschuß dahin ausgesprochen hat, daß die Voraussetzungen der vorerwähnten Bestimmungen der Freifahrtordnung bei den jugendlichen Arbeitern der Staatsbahnverwaltung bis zu ihrem

18. Lebensjahre anzunehmen sind, kann nach einer Bestimmung des preußischen Eisenbahnministers diesen die in Rede stehende Freifahrtvergünstigung fortan bis zum vollendeten 18. Lebensjahr gewährt werden.

— **Bienenwirtschaftliche Ausstellung.** In der Zeit vom 24. bis 30. Juli d. J. findet in der „Neuen Welt" in Berlin, Hasenheide 108/114, eine vom Deutschen Imkerbunde veranstaltete bienenwirtschaftliche Ausstellung statt, auf der gleichzeitig am 27. Juli d. J. der 2. Allgemeine Deutsche Eisenbahnerimkertag abgehalten wird. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 19. v. M. ermächtigt die Königlichen Eisenbahndirektionen, den Bienenzucht treibenden Eisenbahnbediensteten, die den Wunsch haben, die Ausstellung zu besuchen, soweit es das dienstliche Interesse gestattet, den erforderlichen Urlaub und freie Eisenbahnfahrt, und sofern sie im Lohnverhältnis stehen, auch den Tagelohn für die notwendige Dauer der Reise zu bewilligen.

— **Beschäftigung weiblicher Personen im Eisenbahndienst.** Wie in einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers v. 19. v. M. ausgesprochen wird, hat sich die Beschäftigung weiblicher Personen mit einfachen zeichnerischen Arbeiten nach den erstatteten Berichten gut bewährt, so daß in mehreren Direktionsbezirken bereits eine Erhöhung der Zahl dieser Arbeitskräfte in Aussicht genommen ist. Bei einer Königlichen Eisenbahndirektion sind sie auch im Betriebsbureau mit gutem Erfolge beschäftigt worden. Ihre Tätigkeit bestand dort im Zeichnen der bildlichen Fahrpläne und bildlichen Darstellungen über Zugverbindungen und Zugbesetzung sowie in Abänderung der im Gebrauch befindlichen Fahrpläne. Im Hinblick auf die gesammelten günstigen Erfahrungen empfiehlt der Erlaß den Königlichen Eisenbahndirektionen, auf eine weitere Heranziehung weiblicher Personen zum Zeichnerdienst auch im Betriebsbureau Bedacht zu nehmen. Der Minister behält sich vor, über die Angelegenheit demnächst weiteren Bericht einzufordern.

— **Voraussichtliche Entwicklung des Güterverkehrs in Mitteldeutschland im Jahre 1913.** Am 28. Februar fand in Rostock unter dem Vorsitz des Präsidenten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts zwischen den Vertretern der mitteldeutschen Industrie, des Handels und der Landwirtschaft und den beteiligten Eisenbahnverwaltungen die alljährliche Besprechung über den Umfang des voraussichtlichen Güterverkehrs statt. Die Versandzunahme wurde für das Jahr 1913 im Vergleich zum Vorjahre geschätzt für Düngemittel (ausgenommen Salze) auf 10%, für Kalisalze auf 7,5%, für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts auf ungefähr 15%, für einzelne Versandgegenden und bei guter Zuckerrübenernte sogar bis 20% im Herbst. Bei den Zuckerrüben und demgemäß für Zucker wurde ein ähnlicher Versand wie im Jahre 1912 in Aussicht gestellt.

— **Die Bauten der Eisenbahnbrücken über den Rhein** bei dem Düsseldorfer Vororte Hamm haben durch die Inbetriebnahme der modern umgebauten, vor 1870 errichteten alten Eisenbahnbrücke ihren Abschluß gefunden. Wir entnehmen der „Nordd. Allg. Ztg.' darüber folgendes: Die umgebaute Brücke stimmt mit der nur 32 Meter rheinaufwärts von ihr entfernten und vor einem Jahre eröffneten neuen Eisenbahnbrücke in Bauart und Höhenlage überein. Der alte gitterartige Oberbau ist durch vier große Bogen von je 107 Meter Spannweite ersetzt worden. Da die alte und die neue Brücke auf der rechten Rheinseite noch eine Verbindungsmauer erhalten, die auf Veranlassung der Stadt Düsseldorf etwas architektonisch ausgeschmückt wird, gewinnt das Ganze noch mehr an Einheitlichkeit. Die Brückenbauten haben über drei Jahre gedauert, davon erforderte der Umbau der alten Brücke über ein Jahr. Für die neue Brücke waren 5 100 000 ℳ angesetzt und für die alte hatte der Landtag 1 477 000 ℳ bewilligt. Berücksichtigt man die recht kostspielige Aufschüttung der Dämme, so dürften insgesamt rund 7 Millionen ℳ Baukosten herauskommen. Durch die zwei Brücken wird ein viergeleisiger Betrieb, den der stetig steigende Verkehr notwendig machte, zwischen Düsseldorf-Hauptbahnhof und Neuß hergestellt.

— **Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, um allen ständigen Wasserbauarbeitern unter 40 Jahren nach m indestens einjähriger Beschäftigung bei der Wasserbauverwaltung eine Zusatzrentenversicherung zuteil werden zu lassen, zum 1. April 1913 ihre Eingliederung in die eine erweiterte Fürsorge bezweckende Abteilung B der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft veranlaßt. Der Eintritt kann noch mit rückwirkender Kraft vom 1. April 1912 ab erfolgen. Gleichzeitig werden alle der Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung unterliegenden Wasserbauarbeiter der Abteilung A der Pensionskasse zugeführt, welche als zugelassene Kasseneinrichtung mit den gesetzlichen Leistungen alle Aufgaben einer Versicherungsanstalt zu erfüllen hat.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 28. Februar d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	11	374 000	3666	1,0	34 000
	1912	12	359 202	714	0,2	29 934
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 14 798 = 4,1 %	—	—	+ 4066 = 13,6 %
Aachener Bezirk	1913	11	9 949	29	—	904
	1912	11	8 810	—	—	801
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1139 = 12,9 %	—	—	+ 103 = 12,9 %
Saar-Bezirk	1913	11	38 581	37	0,1	3 507
	1912	12	38 269	9	—	3 189
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 312 = 0,8 %	—	—	+ 318 = 10,0 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	11	14 173	26	0,2	1 288
	1912	12	13 232	—	—	1 103
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 941 = 7,1 %	—	—	+ 185 = 16,8 %
Oberschlesien	1913	11	135 048	—	—	12 277
	1912	12	129 126	—	—	10 761
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5922 = 4,6 %	—	—	+ 1516 = 14,1 %
Niederschlesien	1913	11	15 992	—	—	1 454
	1912	12	18 547	—	—	1 546
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2555 = 13,8 %	—	—	— 92 = 6,0 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	11	16 845	54	0,3	1 531
	1912	12	19 516	162	0,8	1 626
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2671 = 13,7 %	—	—	— 95 = 5,8 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	604 588	3812	—	54 961
	1912	—	586 702	885	—	48 960
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 17 886 = 3,0 %	—	—	+ 6001 = 12,3 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	11	43 574	4	—	3 961
	1912	12	45 951	26	0,1	3 829
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2377 = 5,2 %	—	—	+ 132 = 3,4 %
Magdeburg	1913	11	16 277	91	0,6	1 480
	1912	12	15 909	60	0,4	1 326
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 368 = 2,3 %	—	—	+ 154 = 11,6 %
Erfurt	1913	11	5 927	132	2,2	539
	1912	12	5 252	—	—	438
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 675 = 12,9 %	—	—	+ 101 = 23,1 %
Cassel	1913	11	2 114	—	—	192
	1912	12	2 320	4	—	193
Gegen das Vorjahr	—	—	— 206 = 8,9 %	—	—	— 1 = 0,5 %
Hannover	1913	11	1 723	—	—	157
	1912	12	1 689	8	—	141
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 34 = 2,0 %	—	—	+ 16 = 11,3 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	11	14 309	26	0,2	1 301
	1912	12	13 122	—	—	1 094
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1187 = 9,0 %	—	—	+ 207 = 18,9 %

Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	11	23 041	168	0,7	2 095
	1912	11	16 300	—	—	1 482
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 6741 = 41,1 %	—	—	+ 613 = 41,4 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	106 965	421	—	9 725
	1912	—	100 543	98	—	8 503
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 6422 = 6,4 %	—	—	+ 1222 = 14,4 %

— **Die IV. Wagenklasse auf der Halle-Hettstedter Eisenbahn.** Der Aufsichtsrat dieser Gesellschaft, deren Linien als vollspurige Kleinbahnen betrieben werden, beschloß kürzlich, einen langgehegten Wunsch des Halleschen Publikums und der Einwohner der Umgegend längs der Bahn zu erfüllen und die IV. Wagenklasse für sämtliche Züge einzuführen. Auch die hiermit zusammenhängende Vermehrung des Wagenparks wurde genehmigt.

— **Der geplante Rhein-Nordseekanal,** über den wir bereits in Nr. 100, S. 1586, Jahrgang 1912, wie in Nr. 11, S. 197 d. Ztg. einige Einzelheiten mitgeteilt haben, wurde auch im preußischen Abgeordnetenhause besprochen. So gab schon in der Sitzung der Budgetkommission am 1. v. M. Staatsminister v. Breitenbach wie die „Köln. Ztg." mitteilt, auf eine Anfrage seinem großen Interesse für eine Kanalverbindung von Wesel bis zur Nordsee Ausdruck. Er habe über dieses Projekt die in Frage kommenden Provinzialbehörden und Eisenbahndirektionen sowie das Oberbergamt zum Bericht aufgefordert und er halte es bei dessen großer Bedeutung nicht für unzweckmäßig, wenn der Staat sein Interesse für die Vorermittlungen praktisch betätigte. Noch eingehender äußerte sich der Minister bei der Beratung des Etats der Bauverwaltung am 10. Februar über diese Frage. Über die Bedeutung einer Verbindung des Rheins mit der Emsmündung könnten Zweifel kaum bestehen; es sei ein großzügig gedachter Plan, der aber einer sehr sorgfältigen Untersuchung nach der technischen, der wirtschaftlichen und der finanziellen Seite bedarf . . .

„Es liegen zwei Projekte vor. Das eine von Hertzberg und Tacks betrifft die Schaffung einer Verbindung von Wesel nach der Ems; dieses Projekt sieht eine Wassertiefe von 4½ m vor. Das zweite geht weiter; es will eine direkte Verbindung von Cöln aus mitten durch das Industrierevier hindurch nach der Emsmündung schaffen und soll für Seeschiffe von den größten Ausmaßen nutzbar sein. Es ist ohne weiteres erkennbar, daß dieses zweite Projekt mit ungewöhnlichen Kosten und außerordentlichen technischen Schwierigkeiten zu rechnen hat, die die Finanzierung erschweren, sie vielleicht unmöglich machen, zumal ja von der Erhebung von Schiffahrtsabgaben, wenn man davon ausgeht, daß dieser Kanal der heutigen Rheinmündung und den dortigen Häfen Konkurrenz machen soll, kaum die Rede sein kann. Ob dasselbe auch für das Hertzberg-Tacks'sche Projekt zutrifft, will ich dahingestellt sein lassen. Jedenfalls wird die Finanzierung dieses Projekts auch sehr erhebliche Schwierigkeiten bereiten; denn die Abgabenbemessung wird immer nur eine sehr niedrige sein dürfen. Daß das Projekt Wesel-Ems, da ein solcher Kanal große Moorflächen und auch Toneisenlager durchschneiden würde, auch in landeskultureller Beziehung von großer Bedeutung sein würde, darüber kann kein Zweifel bestehen." Der Minister sagte dann eine Mitwirkung der Staatsregierung bei der Aufstellung des Projekts zu und bemerkte schließlich: „Ich halte es aber für zweckmäßig, uns von Anbeginn zu begrenzen und zunächst die Untersuchung lediglich auf das Projekt von Hertzberg-Tacks, von Wesel zur Emsmündung, und auf einen Binnenschiffahrtskanal von 4½ m zu beschränken, den ja dann auch die Rheinseedampfer, die heute schon von Cöln nach Rotterdam fahren, benutzen können. Darüber muß man sich dann aber auch klar sein, daß, wenn man einem solchen Projekt näher tritt, man sofort auch die Vertiefung des Rheins von Cöln bis Wesel auf eine Tiefe von 4½ m in Erwägung ziehen muß. Das ist eine Frage, die eine erhebliche wirtschaftliche und geldliche Bedeutung hat. Sie wollen aus meinen Erklärungen entnehmen, daß die Staatsregierung sich auch bei diesem Projekt ihrer Verantwortung voll bewußt und bereit ist, alles zu tun, um eine Klärung herbeizuführen."

Wie hierzu die „Köln. Ztg." bemerkt, dürfte die Stellungnahme des Ministers in dieser Kanalfrage besonders im westlichen Deutschland allgemeinster Zustimmung sicher sein. Bei dieser Gelegenheit wird dann auch eingehend die Frage der Leistungsfähigkeit der geplanten Wasserstraße in genannter Zeitung erörtert. Man werde sich darüber klar werden müssen, welche Abmessungen man dem Kanal zu geben hat. „Die neue Rheinmündung muß jedenfalls dem holländischen Rheinlauf bedeutend überlegen sein, wenn sich die Ausführung rechtfertigen lassen soll. Der Rhein-Seekanal muß die seit einem Menschenalter geforderte Rhein-Seeschiffahrt mit modernen Schiffsgefäßen ermöglichen, und dafür ist eine Wassertiefe von mindestens 6 bis 7 m erforderlich. Auf einer solchen Wasserstraße kann der Kohlen- und Erzhandel 5 bis 6000 t-Schiffe benutzen, ohne daß die teuern Umladungen nötig wären. Mit einer Rheinvertiefung bis nach Cöln, von der der Minister sprach, wäre ja wohl ein Ausweg gefunden. Aber eine Vertiefung des Rheins über 4,5 m hinaus ist nach den im Auftrag des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten vom Baurat Jasmund angestellten umfassenden Erhebungen als ausgeschlossen zu betrachten. Wenn der Rhein-Seekanal durch eine bedeutende Fahrtverkürzung und durch seine Größenverhältnisse außerordentliche Ersparnisse vermittelt, dann wird wohl auch die Schiffahrt gern einen Teil der Kosten als Abgabe bezahlen. Und deshalb wäre sehr wohl die Erhebung einer Schiffahrtsabgabe in die Rechnung einzusetzen. Wie man sich davor hüten muß, die Schwierigkeiten des ganzen Planes zu unterschätzen, so sollte man auch nicht gleich die Flinte ins Korn werfen und sich nicht auf einen Kanal von ungenügender Tiefe festlegen, der vielleicht schon in gar zu schneller Zeit den Verkehrsverhältnissen gar nicht mehr gewachsen wäre und von vornherein ein brachliegendes Kapital bedeutete."

An anderer Stelle macht die „Köln. Ztg." noch darauf aufmerksam, daß Belgien am 24. Januar d. J. den Bau eines Großschiffahrtsweges Antwerpen-Lüttich beschlossen hätte und damit hoffe, die Vorherrschaft der mit der Eisenbahn ankommenden Kohlen durch die englische Kohle zu brechen (s. Nr. 19 S. 322 d. Ztg.). Von Lüttich nach dem Rhein ist nicht mehr weit, und es entstände in Antwerpen ein deutscher Ausfuhrhafen auf fremdem Boden. „Solchen Verhältnissen," so heißt es weiter, „kann man nur mit einer großen Tat entrinnen, indem wir den preußischen Hafen Emden zu unserm Ausfuhrhafen machen, durch den Bau eines Rhein-Seekanals, dessen Abmessung unsere Transportverhältnisse bedeutend verbessern und dessen Lauf uns sozusagen eine neue Provinz erschließen würde."

— **Friedrich List-Denkmal in Leipzig.** Die Sammlungen für das List-Denkmal schreiten rüstig vorwärts. Bisher sind über 10 000 ℳ eingegangen, darunter über 3200 ℳ aus den Kreisen deutscher Eisenbahner. Ganz besonders erfreulich sind dem Arbeitsausschuß die von den Herren Staatsministern v. Breitenbach-Berlin und v. Seydewitz-Dresden aus eigenster Entschließung gespendeten Beiträge in Höhe von je 2000 ℳ gewesen. Der Ausschuß erblickt in diesen Zeichen des Wohlwollens zugleich den Ausdruck der Freude darüber, daß es Eisenbahner gewesen sind, die die Tilgung der längst fälligen Schuld dem großen Toten gegenüber angeregt haben und würdig durchzuführen gesonnen sind. Erfreulicherweise gehen auch von den deutschen Handelskammern und sonstigen kaufmännischen Korporationen recht ansehnliche Beiträge ein. Die Gesamthöhe der Kosten wird rund 40 000 ℳ ausmachen, da die Denkmalsausschüsse planen, das List-Denkmal, welches ein Gegenstück zu dem Denkmal Harkorts, dieses ersten Direktors der Leipzig-Dresdener Eisenbahnkompagnie werden soll, mit diesem Denkmal durch eine monumentale Bank zu verbinden, die in Bronzereliefs wichtige Ereignisse aus Lists Leben und Wirken darstellen sollen. Alle Eisenbahner bittet der Ausschuß, sich recht rege an der Sammlung zu beteiligen. Gütigst zugedachte Spenden nimmt das Bankhaus Hammer & Schmidt, Leipzig, Neumarkt 6, über Postscheckkonto Nr. 44 entgegen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung ist der Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona Gustav Franke zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat und Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und der Geheime Oberregierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Josef Pape zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona ernannt worden.

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Vorstand der Maschineninspektion Heidelberg, Obermaschineninspektor Wilhelm Rees, zum Inspektionsbeamten bei der Generaldirektion ernannt worden.

Österreich.

— **Ausgestaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Im Eisenbahnministerium hat dieser Tage zwischen Vertretern der Regierung und der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft eine Besprechung über die Ausgestaltung der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn und einige andere diese Bahn betreffende Fragen stattgefunden. Die Investitionen auf der Kaschau-Oderberger Bahn und namentlich die Legung des zweiten Gleises zwischen Oderberg und der ungarischen Landesgrenze stehen bekanntlich im Zusammenhange mit der Herstellung der krainisch-kroatisch-dalmatinischen Bahnverbindung, und es sind hierüber bereits im Frühjahr 1912 Abmachungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung getroffen worden. Die nun-

mehr geführten Verhandlungen verfolgen den Zweck, auf Grund der grundsätzlichen Abmachungen die erforderlichen Einzelvereinbarungen mit der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft zu treffen. Dem Vernehmen nach soll in den nunmehrigen Verhandlungen über die technischen und finanziellen Einzelheiten volle Einigung erzielt worden sein.

In den nächsten Tagen werden noch Verhandlungen über die Tariffrage stattfinden, wobei auch verschiedene Wünsche in bezug auf Personalmaßnahmen und bauliche Herstellungen zur Erörterung gelangen sollen. Nach Genehmigung der getroffenen Abmachungen wird die Gesellschaft in der Lage sein, mit der Legung des zweiten Gleises und mit den übrigen baulichen Herstellungen auf der österreichischen Strecke zu beginnen. Die Ausgestaltung der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Bahn entspricht einem dringenden Bedürfnisse, da diese mit den bisherigen Anlagen nicht mehr im stande ist, den außerordentlich gesteigerten Verkehr zu bewältigen.

— **Die Lokalbahnvorlage.** Ein Mitglied des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses bespricht im „Neuen Wiener Tagblatt" den Stand der Lokalbahnvorlage. Wie er ausführt, ist die vom Eisenbahnministerium wiederholt in Aussicht gestellte, von allen großen Parteien und den Interessentenkreisen aller einzelnen Länder seit Jahren geforderte Lokalbahnvorlage derzeit noch nicht endgültig fertiggestellt. Es finden vielmehr gegenwärtig noch Verhandlungen mit den nationalen Parteien statt. Insbesondere fühlen sich Polen und Tschechen bei den in Aussicht genommenen Lokalbahnbauten verhältnismäßig benachteiligt und verlangen gewisse Ergänzungen des Bauprogramms. Bei den früheren Lokalbahnbauten hatte das Land Galizien eigentlich gut abgeschnitten, weil damals das Kriegsministerium eine Anzahl strategisch wichtiger Bahnen verlangt hatte, die auch gebaut worden waren. Nun drängt aber das Kriegsministerium auch auf den Bau einiger strategisch wichtiger Linien im Süden, und daher kommt es, daß Istrien, Tirol und vor allem Kärnten in der neuen Lokalbahnvorlage in besonderem Maße berücksichtigt erscheinen. Die Vorlage dürfte im Laufe der nächsten Woche fertiggestellt und die Verhandlungen abgeschlossen werden, worauf die Besprechung zwischen dem Eisenbahn- und dem Finanzministerium wegen der Feststellung der finanziellen Wirkung des Bauprogramms und der Höhe der staatlichen Aufwendungen mit Beschleunigung zu Ende geführt werden sollen. Die Gesamtbaukostensumme beträgt rund 260 Millionen Kronen, und es sind drei Bauperioden vorgesehen. Die Regierung steht dem Vernehmen nach auf dem Standpunkt, daß sie bei der Einbringung der Vorlage, die unmittelbar nach Ostern in Aussicht genommen ist, das Lokalbahnbauprogramm als für die vorgeschlagene Zeit abgeschlossen ansehen und an den Reichsrat die dringende Mahnung richten will, die Vorlage als den Bedingungen des tatsächlichen Verkehrsbedürfnisses und der Ergänzung des vorhandenen Eisenbahnnetzes sowie der finanziellen Möglichkeit entsprechend anzunehmen. Fest steht wohl auch, daß bei der heutigen Geldknappheit und den großen Rüstungskosten ein „Junktim" mit einem großen Finanzplan, darunter der Zündhölzchen- und der Erbschaftssteuer, verlangt wird. Welches Schicksal die Vorlage haben wird, läßt sich natürlich nicht sagen. Die im Jahre 1909 eingebrachte Lokalbahnvorlage fiel, ohne auch nur in den Ausschuß zu gelangen, schon bei der ersten Lesung durch die Obstruktion der Tschechen.

— **Vorkehrungen für den Balkanverkehr nach dem Friedensschluß.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Kattowitz hat die Nordbahndirektion davon verständigt, daß nach ihrer Meinung sofort nach dem Friedensschluß eine starke Güterbewegung nach den Balkanstaaten zu erwarten sein werde und die Nordbahn im beiderseitigen Interesse um ihre Mitwirkung ersucht, damit der Verkehr klaglos bewältigt werden könne. Diesem Wunsche hat die Nordbahndirektion entsprochen, und vor kurzem sind in Oderberg die Vertreter beider Bahnverwaltungen zusammengekommen, wobei in großen Zügen die Maßregeln erörtert worden sind, die die Abwicklung des Verkehrs erleichtern könnten. Bekanntlich bringen schon die Kohlentransporte infolge der Verhältnisse auf der Kaschau-Oderberger Bahn wiederholt Verlegenheiten mit sich, und wenn noch ein Güterandrang nach den Balkanländern zu gewärtigen ist, würden sich die Schwierigkeiten erhöhen, so daß die rechtzeitige Einleitung von Vorkehrungen im allgemeinen Interesse gelegen ist. Von den Maßregeln zur Erleichterung des Verkehrs kommt in erster Linie eine Verstärkung des Zolldienstes und eine Erweiterung der Dienststunden in Betracht. Vor dem Friedensschluß wird noch eine Einzelbesprechung über die weiteren Schritte erfolgen.

— **Geschäftsbericht der Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.** Der Geschäftsbericht für das Jahr 1912 stellt fest, daß der gesamte gesellschaftliche Bestand in nahezu ununterbrochener, nutzbringender Verwendung war. Recht befriedigend gestaltete sich auch das Erträgnis aus den erheblich vermehrten Spezialwagen, für die durchweg mehrjährige Mietverträge zu einem mäßig erhöhten Preise gegenüber dem Vorjahre erzielt werden konnten. Der Stand der Vermietungen zu Beginn des Jahres 1913 ist günstiger als zur selben Zeit im Vorjahre. Die Einnahme an Wagenmiete beträgt 1 368 185 Kr. und ist gegenüber der Einnahme des Vorjahres mit 1 097 733 Kr. um 270 452 Kr. höher. Die Ausgaben, ausschließlich der Abschreibungen, sind von 288 374 Kr. auf 336 000 Kr., sonach um 4635 Kr. gestiegen, hauptsächlich infolge Erhöhung der Wagenreparaturkosten sowie der Erhaltungskosten der Wagenaufstellungsplätze und des Mehraufwandes für Steuern und Gebühren. Die Post „Fahrpark" hat hauptsächlich durch die Kosten der Neuanschaffung von 57 Zisternenwagen eine Erhöhung um 498 547 Kr. erfahren. Der Wagenpark stellt sich mit Schluß des Jahres auf 3489 Wagen.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnfragen in der französischen Deputiertenkammer.** Ende Februar fand wieder einmal im französischen Parlament eine Erörterung von Eisenbahnfragen statt. Unter den Mitteln zur Entwicklung des nationalen Reichtums und zur Verminderung der Staatsausgaben schlug nach dem Journal des Transports der Abg. Emanuel Brousse als vorzüglichstes eine Verständigung mit den großen Eisenbahngesellschaften und die Verlängerung der ihnen gewährten Konzessionen vor. Er meinte, daß die Tilgung der Eisenbahnanleihen der Gesellschaften zu rasch geschehe und infolgedessen deren Ausgabebelastung, die der Staat übernehmen müsse, zu stark sei. Unmöglich könne man das Netz der Hauptbahnen auf seinen jetzigen Stand von 50 000 km beschränken. Alle Departements forderten unausgesetzt die Ausdehnung dieses Netzes! Mit dem Ankauf der Bahnen könne man nicht mehr kommen. Wenn jemand ihn jetzt vorschlagen wolle, so sei das Schicksal eines solchen Antrages in der Kammer bei der jetzigen Lage nicht zweifelhaft. Dann bleibe nichts übrig, als mit den Gesellschaften zu verhandeln. Täte man das jetzt nicht, so würde man es im nächsten oder spätestens in zwei Jahren tun müssen. Man würde dann alle möglichen Zugeständnisse erhalten können, namentlich eine Ermäßigung der Tarife für die landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Nahrungsmittel, eine Verbesserung der Fahrpläne und Ausdehnung des Dienstes, Verbesserung des Wagenparks, namentlich der Kühlwagen für die Beförderung der leichtverderblichen Lebensmittel, endlich die Erweiterung des Eisenbahnnetzes über das schon genehmigte Netz hinaus. Man würde die wahren Interessen des Landes verkennen, wenn man den Gesellschaften den Rücken wendete, während man von ihnen die größten Vorteile erhalten könnte. Weiter schlug Redner vor, man solle das Netz der sogenannten Vizinalbahnen (Kleinbahnen) viel stärker entwickeln. Jetzt widme man ihm kaum den Betrag von 10 Millionen. Man sollte diesen Bahnen nach einem früheren Vorschlage des Kammerausschusses für die öffentlichen Arbeiten die Summen zuwenden, die jetzt auf die Landwege (chemins vicinaux) verwendet werden. Das würde der ländlichen Bevölkerung eine große Hilfe sein.

— **Eisenbahndebatten in der italienischen Kammer.** Mehrere ligurische Abgeordnete hatten eine Anfrage an den Minister der öffentlichen Arbeiten, Sacchi, gerichtet, was er zu tun gedenke, um die Linie Genua-Ventimiglia und ihren Betrieb leistungsfähiger zu machen. Herr Sacchi antwortete, daß bereits vieles für die Verbesserung der Linie geschehen sei, daß der Güterdienst vom Personendienst getrennt worden ist, stellenweise der Unterbau verstärkt wurde, mehrere neue Bahnhofsgebäude errichtet werden und andere Verbesserungen in Aussicht stehen. Sogar während der Truppenbeförderung für den Zug nach Afrika genügte die Linie allen Anforderungen. Trotzdem aber hat die Regierung zwei technische Ausschüsse beauftragt, die Legung des zweiten Gleises und die Einführung des elektrischen Betriebs zu studieren. Der Abgeordnete Cermenati beklagte sich über die Mängel im Betriebe der elektrischen Veltlinbahn. Zahlreiche Zwischenfälle und Verspätungen seien darauf zurückzuführen, daß auf der elektrischen Lokomotive außer dem Maschinisten nur der technisch gänzlich ungebildete Zugführer fährt, so daß der Zug nicht weiter kann, wenn dem Zugführer etwas zustößt. Herr Sacchi versprach dem Redner, seine Klagen zu prüfen und gegebenenfalls die Mängel abzustellen.

— **Erklärungen der italienischen Regierung gegen Obstruktionsdrohungen.** Das in Pisa bestehende Sindacato dei ferrovieri hatte an alle Lokomotiven-Niederlagen ein Rundschreiben gesandt, worin es die Arbeiter aufforderte, die Arbeit beim Kohlenaufladen zu verlangsamen, um dadurch dagegen Einspruch zu erheben, daß nicht alle Forderungen des Personals erfüllt worden sind. Die Regierung hat gegen diesen Obstruktionsversuch sehr energisch Stellung genommen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten erklärte in der Kammer, daß die Regierung einen jeden derartigen Versuch rücksichtslos unter-

drücken würde. Derartige Formen des Einspruches könnten unter keinen Umständen geduldet werden. Die Regierung würde sofort den § 56 über die Eisenbahnverwaltung anwenden, der besagt: „Diejenigen, welche ihren Posten verlassen oder ihre Arbeit in einer Weise tun, welche die Fortdauer oder Regelmäßigkeit des Betriebes unterbricht oder stört, werden als ausgetreten angesehen und ersetzt.“ Der Minister drückte die Hoffnung aus, daß das Personal es nicht zur Anwendung dieser scharfen Maßregeln kommen lassen werde und erinnerte an die 38 Millionen Aufbesserungen und die neue Fürsorgeanstalt, die erst vor kurzem dem Personal gewährt worden sind. Wenn aber erst jemand entlassen werden muß, so wird er nie mehr in den Bahndienst eingestellt.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Linie Ronco-Sampierdarena.** Der elektrische Betrieb auf der den ligurischen Apennin durchschneidenden alten Giovilinie (Pontedecimo-Bussalla), der nunmehr seit fast zwei Jahren angewendet wird, hat so gute Ergebnisse, daß die Eisenbahnverwaltung beschlossen hat, auch die dazu parallel gehende sogenannte Giovi-Hilfslinie von Ronco nach Sampierdarena zu elektrisieren. Für die neue Linie reicht jedoch das von der Bahnverwaltung bei Genua errichtete Dampfkraftwerk nicht aus, deshalb hat die Generaldirektion mit einer Privatgesellschaft, die mehrere Elektrizitätswerke mit Wasserkraftbetrieb besitzt, einen Vertrag über die Stromlieferung geschlossen. Die Kosten für die Elektrisierung der Linie sollen ungefähr 6 Millionen Lire betragen; der elektrische Betrieb soll im März 1914 eröffnet werden.

— **Untergrundbahn für Mailand.** Zu den Städten, die sich dieses neuzeitlichen Verkehrsmittels erfreuen, wird demnächst voraussichtlich auch Mailand gehören. Die geringe Breite der Straßen der inneren Stadt bilden ein solches Hindernis für Straßenbahnen, daß der mit der wachsenden Bevölkerung zunehmende Straßenverkehr kaum durch ein anderes Mittel entlastet werden kann. Der Untergrund von Mailand eignet sich wenig zur Anlage einer unterirdischen Bahn, und es ist daher in Aussicht genommen, den Bau schrittweise auszuführen. Die Stadtverwaltung will den Bau und den Betrieb auf eine längere Reihe von Jahren einer Gesellschaft übertragen. Entwürfe von Unternehmern, die sich an dieser Schnellbahn beteiligen wollen, müssen noch innerhalb des Monats März der Stadtverwaltung von Mailand vorgelegt werden.

— **Gute Lokomotivleistung auf der Strecke Salisbury-Exeter.** Die Strecke Salisbury-Exeter der London- und Südwestbahn gehört zwar zu den Hauptschnellzugstrecken Englands, weist aber trotzdem Neigungen auf, die für englische Verhältnisse als sehr steil gelten müssen. Auf viele Kilometer Länge kommen Neigungen von 1 : 100, 1 : 80, ja sogar 1 : 70 vor. An die Lokomotiven müssen daher beim Befahren dieser Strecke sehr erhebliche Anforderungen gestellt werden. Früher wurden meist Lokomotiven mit einem führenden Drehgestell und zwei angetriebenen Achsen auf dieser Strecke verwendet, seit etwa zwei bis drei Jahren haben sich aber Vierzylindermaschinen mit drei angetriebenen Achsen und einem führenden Drehgestell sehr gut bewährt, die nach einem Entwurf des kürzlich verstorbenen Lokomotiv-Oberingenieurs der Südwestbahn, Dugald Drummond, gebaut sind. Ein interessantes Beispiel für die Leistungen, die eine Lokomotive auf dieser Strecke vollbringt, bietet eine kürzlich vorgenommene Fahrt, bei der über die Einzelheiten genaue Aufzeichnungen geführt worden sind. Die betr. Lokomotive war mit Überhitzung ausgerüstet und hatte einen Zug von 270 t Gewicht hinter sich. Die ersten 46 km von Salisbury bis Templecombe wurden in 33¾ Minuten zurückgelegt, die nächsten 17 km bis Yeoville Junction in 10 Minuten; dann folgte eine Strecke von 14 km Länge, zu der der Zug 9 Minuten brauchte. Auf der nun folgenden Steigungsstrecke ging die Fahrgeschwindigkeit bis auf 48 km in der Stunde herab, während weiterhin zwischen Chard Junction und Axminster die außerordentliche Höchstgeschwindigkeit von 135 km in der Stunde erreicht wurde. Eine weitere Strecke von 26 km Länge wurde in 15½ Minuten durcheilt. Auf der dann folgenden Steigungsstrecke sank die Fahrgeschwindigkeit wieder auf 40 km, doch wurde die Steigung ohne Anstand genommen. Bis nach Sidmouth Junction ging es dann bergab, und dieser Bahnhof, der 122 km vom Ausgangspunkt der Fahrt entfernt ist, wurde nach einer Fahrzeit von 84½ Minuten erreicht. Die letzte kurze Strecke bis ans Ziel, bei der der Zug um 30 t erleichtert worden war, wurde mit ihren 20 km in 14¼ Minuten zurückgelegt, so daß alles in allem trotz der erwähnten Langsamfahrstrecken eine recht beachtliche Gesamtleistung erzielt wurde.

— **Russisches Ministerium der Verkehrsanstalten.** Bei diesem wird eine neue Abteilung eingerichtet: die Abteilung für den Bau neuer Eisenbahnen, so erzählt die „Now. Wr.“. Das ist eine Neuerung von weitgehender Bedeutung. Bisher wurden die Pläne für neue Bahnen von der beim Eisenbahndepartement bestehenden Kommission für neue Bahnen geprüft und bestätigt. In dieser Kommission war das Ministerium der Verkehrsanstalten nur durch einzelne Mitglieder vertreten. Das war insofern kein glücklicher Zustand, als durch den Bau neuer Bahnen die Interessen bereits bestehender und im Betriebe befindlicher Eisenbahnlinien berührt werden, die angeblich nicht immer in der wünschenswerten Weise gewahrt werden konnten. Insofern wäre also der Übergang der Tätigkeit dieser Kommission auf eine besondere Ministerialabteilung von nicht zu unterschätzender Bedeutung: es wird der Ministerialinstanz leichter möglich sein, als bisher, den erforderlichen Ausgleich der Interessen herbeizuführen und volkswirtschaftliche Schädigungen zu vermeiden, was bei den bisherigen Zuständigkeiten und der solange bestehenden Arbeitsteilung wohl nicht immer der Fall sein konnte. Leider liegen noch keine näheren Nachrichten über die Zusammensetzung und die Zuständigkeit der neuen Abteilung vor. m.

— **Bauaufsicht des Staates bei den neuen russischen Privatbahnlinien?** Bisher konnten die russischen Privatbahnen ihre Geschäftstätigkeit ausüben, ohne daß eine Kontrolle durch den Staat stattfand. Wohin die mangelnde Staatsaufsicht gerade in Rußland unter Umständen führen kann, dafür bieten die Vorkommnisse bei der Verwaltung einer Reihe von Privatbahnen wohl ein beredtes Beispiel. Von jetzt ab will man aber vom Staatsaufsichtsrecht einen desto ausgiebigeren Gebrauch machen. Der Minister der Verkehrsanstalten hat nämlich angeordnet, daß es nunmehr ausnahmslos jeder Privatbahn gegenüber angewendet werden soll. Insbesondere soll in den Fällen eine ständige Kontrolle ausgeübt werden, in denen eine Privatbahn mit dem Bau von Neubaustrecken beschäftigt ist. Diese neue Bestimmung findet zum ersten Male auf die Podolischen Bahnen Anwendung. Der Juriskonsult bei der Verwaltung für den Bau neuer Bahnen, Wirkl. Staatsrat Woronow, ist beauftragt worden, eine genaue Revision der Geschäftsführung bei diesen Bahnen vorzunehmen. Zu seinen Mitarbeitern sind die Leiter des Finanzministeriums bzw. der Reichskontrolle ernannt worden. So berichtet unsere Quelle.

Man sieht, an gutem Willen zu einer ordentlichen Aufsicht über die manchmal gewiß etwas schleierhafte Geschäftsführung so mancher Bahn fehlt es bei der höchsten Verwaltungsstelle nicht. Es fragt sich nur, ob die ganze Revisionstätigkeit sich schließlich nicht sozusagen als ein „Versuch am untauglichen Objekt“ herausstellt und daß man vielleicht besser getan hätte, gar nicht erst damit anzufangen. Die Erfahrungen, die man aus der schneidigen Revision des Barons Medem bei der sibirischen Staatsbahn zu sammeln Gelegenheit gehabt hat, sollten Warnung genug sein — oder will man zeigen, daß bei den Privatbahnen gewisse Zustände noch schlimmer sind als bei den Staatsbahnen? Oder hat Rußland an der Förderung der Neubautätigkeit der Privatbahnen ein so brennendes strategisches Interesse, daß es Wert darauf legen muß, daß die Baustrecken möglichst bald fertiggestellt und in Betrieb genommen werden? Wenn man die Beschleunigung der Bauausführung der Amurbahn zum Vergleich heranzieht (Anfang Mai soll bereits der Betrieb bis Blagoweschtschensk aufgenommen werden) und die Verzögerungen beim Bahnbau Armavir-Tuapse gegenüberhält, so könnte man leicht auf den Gedanken kommen. Wie lange schon sollte hier der Betrieb eröffnet werden und eben jetzt wieder vertröstet die russische Presse ihre Leser auf den Spätherbst dieses Jahres. Wie dem auch sei — jedenfalls darf man gespannt sein, welches Ergebnis der Kontrollversuch zeitigen wird. m.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Mitte Dezember 1912 wurde die Teilstrecke der Bagdadbahn, die von Aleppo bis an den Euphrat führt, dem Betrieb übergeben. Wie man der „Pol. Corr.“ aus Konstantinopel schreibt, teilt sich die Bahn bei der Station Moslemije nördlich von Aleppo in zwei Arme; der eine führt nach dem Euphrat zu nach Djerabulus und der andere in der Richtung auf Adana. Geländeschwierigkeiten machten auf letzterer Linie den Bau eines 5 km langen Tunnels erforderlich, so daß die Fertigstellung der Bahn Aleppo-Alexandrette-Mersina kaum vor Ablauf von drei Jahren erwartet werden kann.

— **Bahnbauten in Tripolitanien.** Die Eröffnung der tripolitanischen Bahn bis Azizia wird in Italien als ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Bahnwesens der neuen Kolonie, die bis zur Besetzung durch die Italiener noch keine Schiene gesehen hatte, gefeiert. Kaum ist es ein Jahr her, daß in Tripolis das erste Bahnmaterial gelandet wurde, und schon verfügt das Land über ein kleines Netz von rund 100 km Ausdehnung. Die Hauptlinien sind: Tripolis Hafen-Tatschura 20.27

Kilometer, Abzweigung nach Ain Zara 3,66 km, Tripolis Verschiebebahnhof-Gargaresch-Zanzur 17,20 km und Abzweigung Gheran-Azizia 38,50 km. Der Rollmaterialpark umfaßt jetzt 8 vierachsige und 2 zweiachsige Tenderlokomotiven, 4 Personenwagen, 2 Gepäckwagen, 74 Güterwagen und 22 Tankwagen für die Beförderung von Wasser. Die Bahn ist für den Privatverkehr noch nicht eröffnet, sondern wird von der Militärverwaltung ausschließlich für ihren eigenen Bedarf betrieben. Der Verkehr läuft daher einseitig von der Küste nach dem Innern. Der Güterverkehr belief sich vom März 1912 bis zum Januar 1913 insgesamt auf 400 000 t, die monatliche Höchstleistung trat im Dezember mit 21 770 t ein. Neben geeigneten Schuppen für Lokomotiven und Wagen liegt in Tripolis auch eine Werkstatt, die selbst die größten Ausbesserungen an den Maschinen vornehmen kann. Die Bahnverwaltung hat außerdem Beamtenhäuser für die Eisenbahner fertiggestellt, das Empfangsgebäude am Hauptbahnhof in Tripolis und die Bahnhofsgebäude der kleineren an den Linien gelegenen Orte sind im Bau. Ehe der Bahnbau von Azizia in das bisher kaum erschlossene Innere vorgetrieben wird, sind noch eingehende Studien notwendig.

Zertrümmerung des Harriman-Bahnsystems. Nachdem am 2. Dezember 1912 das Bundes-Obergericht die Auflösung des berühmten „Harriman Mergers“ ausgesprochen hatte, (siehe Nr. 14 S. 234 d. Ztg.), wurde nunmehr nach vielfachen Beratungen festgestellt, in welcher Weise die Trennung der Southern Pacific von der Union Pacific stattzufinden habe. Der Generalanwalt Wickersham spielte dabei die Rolle des ehrlichen Maklers, da das Urteil des Gerichtshofes dahin lautete, daß die Trennung innerhalb dreier Monate nach einem Plan erfolgen solle, der die Zustimmung des Generalanwalts der Vereinigten Staaten gefunden habe. Der nun alle Parteien wie die Regierung zufriedenstellende Plan ist am 6. Februar zusammengestellt worden. Die finanzielle Seite der Übereinkunft wird hier wenig interessieren, im allgemeinen wird bestimmt, daß die Central Pacificbahn, die seinerzeit mit Regierungsunterstützung vom Salzsee bis zur Pacificküste gebaut worden war, als selbständige Gesellschaft weiter bestehen soll, wenn auch ihre Aktien sich im Besitz der Union Pacificbahn befinden, nachdem die Southern Pacificbahn der letzteren ihren Bestand an Central-Pacafic-Aktien abgetreten hat. Die Central Pacificbahn steht nämlich im Wettbewerb mit der Southern Pacific, von der sie getrennt werden muß, aber nicht mit der Union Pacific. Die Gesamtdirektion der drei Bahnen löste sich auf, und es bildeten sich die Leitungen der drei Bahnen neu, indem die einen teils in ihre Stellen wieder neu eintraten, teils mit anderen tauschten. Julius Krutschnitt, ein Deutscher und zu Harrimans Zeiten Ober-Betriebsleiter des ganzen Harrimansystems, wurde Generaldirektor der Southern Pacific, während William H. Harriman, der Sohn des verstorbenen Edward H. Harriman, in die Direktion der Union Pacific eintrat. Die Southern Pacific erhält von der Union Pacific den Betrag für die Central Pacificaktien bar ausbezahlt und die Union verschafft sich das Geld dazu dadurch, daß sie ihren ganzen Bestand von Southern Pacificaktien einer Bank-Vereinigung übergibt, der auch die Deutsche Bank in Berlin angehört und an deren Spitze die Firma Kuhn, Loeb & Co. steht. Durch diese Barzahlung ist die Southern Pacific für längere Zeit jeder Geldsorge überhoben und in der Lage, mancherlei Nebenbahnen auszubauen, deren sie als Zubringerbahnen dringend bedarf.

— Schiedsspruch zwischen den amerikanischen Bahnen und den Lokomotivführern. Bekanntlich hatten am Ausgange des Jahres 1911 bei 52 amerikanischen Bahnen über 30 000 Lokomotivführer in den Ausstand treten wollen, weil die Bahnen den Forderungen der Lokomotivführer auf genaue und gleichmäßige Festsetzung der Arbeitszeit und auf nicht unbeträchtliche Erhöhung der Bezüge nicht nachkommen wollten, oder nicht nachkommen zu können erklärten. Die Bahnen waren die sogenannten nordöstlichen Bahnen, deren Betriebsfeld östlich von Chicago und nördlich von Norfolk und Cincinnati liegt. Schon hatten die Bruderschaften der Lokomotivführer beschlossen, an einem Tag zur selben Stunde überall, wo sich Züge auf der Strecke befinden sollten, den Dienst einzustellen, und es hätte sich daraus eine Krisis entwickelt, wie sie die Vereinigten Staaten noch nicht durchgemacht hatten, als es im letzen Augenblick noch den Bemühungen der Regierung und einflußreicher Männer gelang, beide Teile dahin zu bringen, daß sie sich dem Schiedsspruche einer Anzahl Männer unterwarfen, denen von beiden Teilen Vertrauen entgegengebracht wurde. Mitglieder dieses Schiedsgerichts waren Charles P. van Hise (Vorsitzender), Oskar S. Straus, der soeben erst von der Roosevelt-Partei als Bewerber um das Gouverneuramt des Staates New York aufgestellt wurde, ferner F. N. Judson und Otto M. Eidlitz, sämtliche ernannt vom Chef-Oberbundesrichter, dem das Ernenungsamt übertragen worden war, ferner der Arbeitskommissar der Vereinigten Staaten und der vorsitzende Richter des Bundes-Verkehrsgerichts. Vertreter der Bahnen vor diesem Schiedsgericht war D. Willard, Präsident der Baltimore- und Ohio Bahn und der der Lokomotivführerverbände P. H. Morrissei, früherer Großmeister der Bruderschaft der Zugangestellten. Das Schiedsgericht begann im Januar 1912 seine Tätigkeit und beendete sie erst am Anfange des Monats Dezember. Der lange Zeitzwischenraum wurde ausgefüllt zum großen Teil mit Prüfungen des von den Bahnen und von den Lokomotivführern vorgelegten Materials und mit weitgezogenen Verhandlungen. Noch vor Ablauf des vorigen Jahres ist der Schiedsspruch nun gefällt und er entspricht nicht ganz den Wünschen der Lokomotivführer, und noch viel weniger denen der Bahnen. Immerhin kann man den Ausspruch als einen teilweisen Sieg der Angestellten bezeichnen.

Die Lokomotivführer hatten eine Verbesserung der Dienstordnungen und eine Erhöhung der Bezüge verlangt. Die erste Forderung wurde ihnen gänzlich, die zweite nur zu einem Teil bewilligt. Das Schiedsgericht nahm den Standpunkt ein, daß auf Grund des beigebrachten Beweismaterials eine allgemeine Lohnerhöhung an allen beteiligten Bahnen nicht angezeigt erscheint. Bei einigen Bahnen sind für gewisse Dienstleistungen die Entlohnungen zu gering, man kann aber nicht anerkennen, daß im allgemeinen die Lokomotivführer zu schlecht bezahlt würden. Das Schiedsgericht nimmt deshalb den Grundsatz eines Mindestlohnes an, und zwar soll für den Personenzugdienst ein Mindestlohn von 4,25 Dollar für 100 Meilen oder weniger und für Überzeit ein Lohn von 50 Cents die Stunde bezahlt werden. Für Güterzugdienst stellt sich der Mindestlohn auf 4,75 Doll. auf den Tag mit 10 Stunden Arbeitszeit und weiteren 50 Cents für jede Stunde Überdienst, für lokalen Güterzugverkehr werden noch 25 Cents für den Tag zusätzlich gezahlt. Im Rangierdienst werden 4,10 Doll. für den Tag von 10 Arbeitsstunden bezahlt. Bei allen Bahnen, die bisher ihren Bediensteten höhere Löhne bewilligt hatten, bleiben diese höheren Löhne in Kraft. Dieser Schiedsspruch, durch den der bedeutendste amerikanische Arbeiterstreik seit dem Anthrazitkohlenstreik vom Jahre 1902 noch rechtzeitig beigelegt wurde, bleibt versuchsweise bis 1. Mai 1914 in Wirkung. Bis dahin werden sich beide Teile für die Zukunft weiterhin verständigt haben müssen.

Das Schiedsgericht befürwortet aber auch die Einführung von amtlichen Bundes- und Staatskommissionen, welche die Arbeitslöhne solcher Leute, welche von öffentlichen Verkehrsanstalten beschäftigt werden, immer für einen gewissen Zeitraum festsetzen sollen, da die Gefahr zu groß sei, daß das öffentliche Interesse in stärkster Weise in Mitleidenschaft gezogen wird, wenn es nicht gelingen sollte, eine Einigung beider Teile zusammenzubringen. Dabei aber übersieht das Gericht, daß der Festsetzung dieser Kommissionen niemals zwingende Gewalt beigelegt werden kann, weil niemand die Lokomotivführer zwingen kann, zu diesen festgesetzten Löhnen zu arbeiten, wenn sie eben nicht wollen. Tatsächlich hat auch P. H. Morrissey sich in diesem Punkt dem Gutachten des Schiedsgerichtes nicht beigestimmt, weil er die Ausführung des Planes nicht für möglich hält.

Das was die Lokomotivführer erhofft hatten, eine allgemeine prozentweise Erhöhung der Bezüge, haben sie nicht erreicht, weil das Schiedsgericht von der Ansicht ausging, daß an einzelnen Bahnen sogar mehr als angemessene Löhne bezahlt werden, und es ungerecht wäre, durch eine allgemeine Erhöhung der Bezüge auch diese ohnedies guten Löhne noch mehr in die Höhe zu schrauben. Überdies wäre den schlechtbezahlten Arbeitern durch eine prozentweise Erhöhung der Löhne nicht viel gedient gewesen. Einschneidende Änderungen traf das Gericht in den Dienstordnungen. Es fand Bahnen vor, bei denen es nicht außerordentlicher Anstrengung bedurfte, um einen auskömmlichen Verdienst zu ermöglichen. Es fand aber wieder Verhältnisse vor, namentlich bei Nebenbahnen und auf Lokalstrecken, bei denen die Arbeitseinteilung eine so ungünstige war, daß ein einigermaßen ausreichender Verdienst nur mit fast übermenschlicher Anstrengung erkämpft werden mußte. Jetzt dürfte bei diesen nordöstlichen Bahnen fast ein und ein halbes Jahr Ruhe sein; man hofft aber, daß auch bei anderen Bahnen im Lande der Schiedsspruch Beachtung finden wird; Bahnen, die ihren Angestellten die jetzt als Mindestlöhne bezeichneten Lohnsätze noch nicht zahlen, werden es jetzt voraussichtlich tun, und andererseits werden Angestellte des Zugförderungsdienstes, die jetzt solche Mindestlöhne oder mehr beziehen, sich damit bis auf weiteres begnügen und nicht daran denken, in den Streik zu treten. So ist es möglich, daß vielleicht von jetzt an bis zum 1. Mai 1914 einigermaßen Ruhe und Friede bei einem Teile der amerikanischen Eisenbahnangestellten herrschen wird.

— Eine neue Entscheidung des amerikanischen Bundes-Obergerichts. Es soll fernerhin keine Tarifherabminderung stattfinden dürfen, ehe die betreffende Bahn sich hierüber geäußert hat. Das Bundes-Obergericht hat in den letzten Tagen eine Entscheidung gefällt, durch die es gewisse Verfügungen des Bundesverkehrsamtes zurückgewiesen hat. Der Fall, um den es sich handelte, war folgender: Das Amt hatte auf Grund seiner Erhebungen, und ohne die Bahnen einzuvernehmen, die Sätze für Beförderung von Fracht von New Orleans nach Alabama herabgesetzt und den Bahnen aufgetragen, nur mehr die niederen Frachtsätze in Anrechnung zu bringen. Das Bundes-Obergericht hat auf Beschwerde der Bahnen diese Verfügung aufgehoben und für unwirksam erklärt, indem es die auch für die

Folgezeit und für andere Fälle wichtige Entscheidung fällte, daß das Bundesverkehrsamt nicht das Recht habe, aus eigenem die Frachtsätze zu ändern und zu verringern, ohne vorher die Bahn einzuvernehmen und ihr Gelegenheit zu geben, diese Frachtsätze zu verteidigen. Das Hepburngesetz, auf das das Bundesverkehrsamt sich stützte, schreibt vor, daß das Amt „nach voller Vernehmung" amtshandeln soll. Nun meinte das Amt, diese volle Vernehmung erfordere nicht unbedingt, daß die Bahnen selbst einvernommen werden müssen; es genüge, wenn die Vernehmung dritter Personen so umfassend war, daß sich das Amt vollkommen unterrichten konnte. Das Bundes-Obergericht hob aber hervor, daß nach dem Sprachgebrauch und den überall bei Gericht geltenden Gepflogenheiten unter „voller Vernehmung" in erster Linie die Vernehmung desjenigen zu verstehen sei, um den es sich handelt, da dieser vielleicht ganz neues Material herbeischaffen und ganz neue Gesichtspunkte eröffnen werde. Das Amt dürfe sich auf das von ihm gesammelte Material nicht verlassen, sondern müsse den Bahnen Gelegenheit geben, auch ihren Standpunkt geltend zu machen. Die Behauptung des Amtes, daß der Kongreß ihm die Ermittlung des Sachverhaltes nur vorgeschrieben habe, damit es imstande sei, seine Aufgabe zu erfüllen, und daß bei dem Erlaß einer Verfügung schon die Voraussetzung vorhanden sei, es habe sich ausreichend über den Fall unterrichtet, bezeichnete das Obergericht als unrichtig, da dann das Recht der Einvernehmung desjenigen, gegen den die Verfügung gerichtet ist, stets hinfällig wäre.

— **Die Direktoren der New York, New Haven and Hartford R. R. in Anklagestand.** Wir haben schon in Nr. 4 der Zeitung vom 15. Januar 1912 berichtet, daß die „Großgeschworenen", die darüber zu bestimmen haben, ob nach der Stärke der Verdachtsmomente ein Beschuldigter in Anklagestand zu versetzen ist, die Direktoren der New York, New Haven and Hartford R. R., den Generaldirektor Charles S. Mellen an der Spitze, in Anklagezustand versetzten; es hätte schon im Laufe des Monats Februar die Gerichtsverhandlung über die Anklage auf Verletzung des Sherman'schen Antitrustgesetzes stattfinden sollen. Aber die Verteidiger der Bahndirektoren hatten eines Formverstoßes halber die Richtigkeit der Anklage angefochten, und es wurde die letztere von der Berufungsinstanz auch aufgehoben. Auf die abermalige Anklage des Generalanwalts Wickersham fand nun eine Verhandlung vor einer neuen Bank der „Grand Jury" statt. Der Grund, aus dem die Zurückziehung der ersten Anklage erfolgte, ja erfolgen mußte, war der, daß einer der Geschworenen seinen Wohnsitz außerhalb des Gerichtssprengels hatte. Das war diesmal, wo überhaupt mit der größten Vorsicht vorgegangen wurde, nicht der Fall. Die Anklage lautete auf „Verschwörung" zur unrechtmäßigen Beeinträchtigung des Verkehrs auf allen Linien der New York, New Haven and Hartford und richtete sich diesmal nur gegen den Präsidenten der Bahn Charles S. Mellen, nicht auch gegen die Vizepräsidenten dieser und der Grand Trunk Bahn, obgleich sie als Mitverschwörer genannt werden. Mellen wurde abermals unter Anklage gestellt und gegen eine Bürgschaft von 10 000 Doll. auf freien Fuß gelassen. Auch die beiden Vizepräsidenten der Bahn wurden unter je 7500 Doll. Bürgschaft für richtiges Erscheinen zur Verhandlung gestellt. Wenn die Verteidiger nicht abermals Einwendungen erheben, wodurch die Sache herausgezogen wird, dürfte die Verhandlung im Laufe dieses Monats stattfinden. Die Anklageschrift umfaßt 55 Druckseiten, enthält vier Anklagepunkte und gibt an, in welcher Weise die Grand Trunk Bahn der New York, New Haven and Hartford Bahn hätte einen Wettbewerb bereiten sollen, und wie die Verschwörnug zustande kam, diesen zu vereiteln und aus dem Wege zu räumen.

— **Die American Telephon and Telegraph Co.** gibt jetzt öffentlich bekannt, daß noch im Laufe des Jahres 1913 die Fernsprechverbindung von Neuyork mit San Franzisko fertig gestellt und dem Verkehr übergeben werden wird. Damit wäre eine Strecke von 3250 engl. Meilen vom Fernsprecher überbrückt, der bisher noch keine andere an Länge gleich kommt. Die Herstellung der Verbindung kostet 2 000 000 Doll. Der Preis der Gespräche wird für die Minute berrechnet und zwar kostet die erste Minute 18 Doll., jede nachfolgende 10 Doll. Kein Gespräch darf länger als sechs Minuten dauern, wer nach Ablauf der sechsten Minute weiter sprechen will, muß die Grundtaxe von 18 Doll. für die erste Minute wieder neu zahlen.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahngesetzgebung des Deutschen Reiches.** Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister von W. Pietsch, Rechnungsrat im Reicheisenbahnamt. J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung, Berlin. Preis 5 M.

Das im Rahmen der Guttentagschen Sammlung deutscher Reichs- und preußischer Gesetze erstmalig im Jahre 1902 ausgegebene Buch liegt nunmehr in zweiter Auflage vor. Es enthält in seinem allgemeinen Teile auszugsweise die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 und das Gesetz über die Verfassung Elsaß-Lothringens vom 31. Mai 1911, insoweit sie das Eisenbahnwesen betreffen, ferner im Wortlaut das Gesetz, betr. die Errichtung eines Reichseisenbahnamts vom 27. Juni 1873 und die Bekanntmachung des Reichskanzlers, betr. das Regulativ zur Ordnung des Geschäftsganges bei dem durch Richter verstärkten Reichseisenbahnamt vom 13. März 1876. Im zweiten Teile des Buches, Abschnitt B. Verkehr, sind die Bestimmungen aus dem Handelsgesetzbuch, Buch 3, Handelsgeschäfte, Abschnitt 6 „Frachtgeschäft" und Abschnitt 7 „Beförderung von Gütern und Personen auf der Eisenbahn", ferner die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in dem vom 22. Dezember 1908 ab gültigen Text nach der vom Zentralamt in Bern veröffentlichten Fassung abgedruckt. Der dritte Teil des Buches, Abschnitt C. Betrieb, enthält schließlich die Bestimmungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905, der Eisenbahn-Signalordnung vom 1. August 1907 sowie diejenigen über die Befähigung von Eisenbahn-Betriebs- und Polizeibeamten vom 1. Mai 1906. Nebenher sei nur erwähnt, daß die seit der Herausgabe durch Bekanntmachungen des Reichskanzlers veröffentlichten Abänderungen der genannten Bestimmungen im Texte berücksichtigt sind. Von besonderem Wert ist bei den bearbeiteten Gesetzen die Angabe der einschlägigen Literatur, der Kommentare, Quellen, Vorgänge, älteren Ordnungen usw., wodurch der Gebrauchswert des beliebten, handlichen Buches nicht unerheblich gesteigert wird.

— **Der praktische Lokomotivbeamte.** III. Teil: Die Steuerungen der Lokomotiven. Mit 132 Abbildungen und 6 Tafeln, gemeinverständlich dargestellt von Regierungs- und Baurat Bode, Berlin. Zweite erweiterte Auflage. Berlin 1913. Verlag von Kurt Amthor, Berlin C. 2. Preis 3 M. Der kürzlich in zweiter Auflage erschienene III. Teil des in Fachkreisen allgemein geschätzten und sich besonders auch bei den Besuchern der Fachschulen großer Beliebtheit erfreuenden Buches ist nunmehr erweitert und es sind die neuesten Einrichtungen auf dem Gebiete der Steuerungen in jeder Hinsicht darin berücksichtigt worden. Wie sehr es der Verfasser versteht, das Wesen der Lokomotivsteuerungen insbesondere auch den in der Ausbildung begriffenen Lokomotivführeranwärtern nahezubringen, beweist wohl am besten der so außerordentlich rasche Absatz der ersten Auflage des Buches. Auch diesmal sind wiederum alle unnötigen schwierigen theoretischen Auseinandersetzungen weggelassen, wie überhaupt das kleine Werk sehr leicht verständlich und kurz gefaßt geschrieben ist, aber dabei trotz der knappen Form alles nur Wissenswerte auf dem Gebiete der Steuerungen behandelt. Besondere Erweiterungen haben die Kapitel über Schiebersteuerungen erfahren. Auch neue Abbildungen sowie eine weitere Tafel wurden der Neuausgabe beigefügt. Trotz des Mehrumfanges der zweiten Auflage ist der Preis nicht erhöht und die frühere ansprechende Ausstattung und handliche Form beibehalten worden.

Der Gesamtpreis des ganzen Werkes „Der praktische Lokomotivbeamte", 4 Teile, kostet 14 M und erhöht sich bei Teilzahlungen auf 15 M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 10. März d. J. ist der neue Frankfurter Ostbahnhof für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. Vom gleichen Tage ab wurde der bisherige (alte) Frankfurter Ostbahnhof für den Verkehr geschlossen. Die Entfernung des neuen Ostbahnhofes (Mitte Empfangsgebäude) bis Mainkur beträgt 4,80 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Basel-Konstanz gelegene Station Kleinlaufenburg G, die bisher nur für den Versand von Eilgut- und Expreßgutsendungen eröffnet war, wird am 1. April d. J. für den unbeschränkten Eilgut- und Expreßgutverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck nach dieser Station eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. April d. J. werden der zwischen den Stationen Königslutter

und Frellstedt der Strecke Braunschweig-Magdeburg gelegene Haltepunkt Lelm und der zwischen den Stationen Großwusterwitz Stb. und Brandenburg Staatsb. an der Strecke Magdeburg-Berlin gelegene Haltepunkt Gränert, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienten, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 15. März d. J. ab werden die Stationsnamen Hau in Bedburg-Hau und Bedburg in Bedburg (Kr. Bergheim) geändert.

Wiedereröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 10. d. M. ist der Wasserumschlagsverkehr in Cosel Hafen wieder eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 48 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergänzungsantrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien zu seinem Antrag auf Auslegung der Bestimmungen im § 14, Abs. 2 des V.W.Ü. hinsichtlich der Wagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes (abgesandt am 4. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 10. März d. J. wird der neue Frankfurter Ostbahnhof für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Expreßgutverkehr eröffnet. Vom gleichen Tage ab bleibt der bisherige (alte) hiesige Ostbahnhof für den Verkehr geschlossen.

Für den Personen- und Gepäckverkehr mit den Stationen der Strecke Frankfurt (Main) Ost-Aschaffenburg über Mainkur treten durch die Verlegung in vereinzelten Verkehrsbeziehungen geringfügige Tarifermäßigungen ein. Tarifarische Änderungen im Eilgutverkehr treten vorerst nicht ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt (Main), 1. März 1913. (741)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab wird der Stationsname Oberstein in „Oberstein-Idar" geändert.

Saarbrücken, den 8. März 1913. (749)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April 1913 wird der zwischen den Stationen Großwusterwitz Stb. und Brandenburg Staatsb. links der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin gelegene Haltepunkt Gränert, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgüterstücken im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Gränert in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im März 1913. (742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Palenberg für den Güterverkehr der angeschlossenen Zeche Carolus-Magnus.

Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Herzogenrath und Geilenkirchen gelegene Haltepunkt Palenberg, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Zeche Carolus-Magnus eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird Palenberg in die Staats- und Privatbahngüter- und Kohlentarife sowie in die deutsch-belgischen und französischen Kohlentarife aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cöln, im März 1913. (750)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Der Wasserumschlagsverkehr in Cosel-Hafen wird am 10. d. M. wieder eröffnet.

Kattowitz, den 6. März 1913. (743)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseinschränkung. Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty, sowie die Übernahme der auf fremden Bahnen zur Aufgabe gelangenden und für diese Strecke der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn und über dieselbe hinaus bestimmten vorbenannten Sendungen mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 10. März l. J. bis auf weiteres eingestellt. — Im Rollen befindliche Güter sowie auch Kokssendungen werden befördert.

Budapest, den 8. März 1913. (764)
Der Direktor-Stellvertreter.

5. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 15. Mai 1913 treten erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 C. Holz in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 7. März 1913. (751)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr.

Die in den Tarifheften 2 und 3 vom 1. Januar 1909 und 1. Juli 1906 nebst Nachträgen noch enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 12 für Eisen usw. treten mit Ablauf des Monats April d. J. außer Kraft. Neue Frachtsätze sind in dem am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden Heft 19 des Teils II des Eisenbahngütertarifs für den süddeutsch-österreichischen Verkehr enthalten. Soweit diese Sätze höher sind als die bisherigen oder soweit in dem letzteren Tarif direkte Sätze für einzelne Verkehrsbeziehungen, die solche bisher besessen, nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die Sätze des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Verkehrs noch bis zum 10. Mai d. J. in Kraft.

Das neue süddeutsch-österreichische Tarifheft 19 ist bei den beteiligten Dienststellen zu 2,80 ℳ das Stück zu haben.

Cöln, den 5. März 1913. (744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Hefte 1, 3, 4, 6 und 7 vom 1. März 1904 und Heft B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 wird nachgetragen: Die Station St. Amands (Puers) (Usines) für den Verkehr mit Aachen, Aachen-West, Eschweiler und Eschweiler-Tal im Ausnahmetarif 36 (Schwefelsäure); die Station Dahlerbrück im allgemeinen Klassentarif und in den Ausnahmetarifen 23 I und 23 II; die Station St. Amands (Puers) (Usines) für den Verkehr mit Duisburg-Hochfeld-Süd im Ausnahmetarif 21 III (geröstete Zinkerze); die Station Oberscheld Hochofen im allgemeinen Klassentarif und im Ausnahmetarif 22 (Roheisen), ferner die Station Georgsmarienhütte für den Verkehr mit Lommel (Usines) und Overpelt (Soc. „Unitas" usw.) im Ausnahmetarif 36 (Schwefelsäure). Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 2. März 1913. (745)
Königliche Eisenbahndirektion
auch namens d. beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif.

Teil II und Teil III vom 19. August a./ 1. September n. Stils 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai a./ 14. Mai n. Stils 1913 werden die Artikel Eisenbahnschwellen, Sleeper und Schweller von der direkten Beförderung nach dem Ausnahmetarif 29 für Holz und Holzbaumaterialien ausgeschlossen.

Im Teil II des Tarifs sind deshalb in Pos. 1 der Gruppe 28/55 die Artikel Schweller, Sleeper und Eisenbahnschwellen zu streichen.

Ebenso sind im A. T. 29 des Teils III, im Abschnitt G, zu streichen:

a) in dem Verzeichnis der Hölzer der I. Kategorie unter 2 die Artikel Sleeper und Schweller und in der zugehörigen Anmerkung der Artikel Schwellen,
b) in dem Verzeichnis der Hölzer der II. Kategorie unter 2 der Artikel Eisenbahnschwellen.

Außerdem ist das Verzeichnis der von der Abfertigung nach dem A. T. 29 ausgeschlossenen Hölzer im Abschnitt G durch den Zusatz zu ergänzen:
„10. Eisenbahnschwellen, Schweller und Sleeper."
Bromberg, den 8. März 1913. (765)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft A vom 1. September 1911.
Die gemäß Bekanntmachung vom 4. November v. J. zur Bedienung der Ausstellung in Gent eröffnete Haltestelle „Gand (Exposition)" ist unter Beseitigung der bisherigen Abfertigungsbeschränkungen seit dem 5. Februar d. J. für den gesamten Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Ausstellung eröffnet.
Die Sonderbestimmung für Elberfeld — auf Seite 63 des Heftes A — erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung:
Elberfeld. Zugehörige Bahnhöfe:
Elberfeld Hbf.: nur für beschleunigtes Eilstückgut.
Elberfeld-Steinbeck: für den gesamten Güterverkehr, ausgenommen beschleunigtes Eilstückgut.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 5. März 1913. (752)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Tarifheft 2.
Am 20. März 1913 erhält die Station Blauenthal mit den Stationen Kasniau, Oberbris und Tremoschna direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife 60 (Porzellanerde) und 131 A (Säcke, leere, gebrauchte). Das Nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.
Dresden, am 8. März 1913. (754)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.
Am 1. April 1913 tritt zum Gütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1911 der Nachtrag III in Kraft. Er enthält neben Ergänzungen der Tariftabellen einige Erhöhungen bestehender Frachtsätze, die erst vom 1. Juni 1913 an gelten. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,60 ℳ oder 0,70 Kr. erhältlich.
Dresden u. Wien, 10. März 1913. (768)
Königl. Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen, K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahn-Verband.
Verkehr mit Ungarn.
Am 20. März 1913 tritt im Verkehre von Orlo Ks. Od. nach Großbothen ein direkter Frachtsatz des im Tarifheft 8 enthaltenen Ausnahmetarifs 30 A a/b (Holz) von je 217 ₰ für 100 kg in Kraft.
Dresden, am 10. März 1913. (769)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs, Deggendorf Dl. trs und Passau Dl. trs. Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911.
Mit Wirksamkeit vom Schiffahrtsbeginn werden die Stationen Straßburg (Elsaß) Hauptbf., Straßburg-Neudorf und Straßburg Rheinhafen in den AT 13 A (Kalk, Gips, Kreide usw.) für den Verkehr nach Regensburg Donaulände transit mit dem Frachtsatz von 103 ₰ für 100 kg einbezogen. Auf Seite 82 des Tarifs ist Vormerkung zu machen.
München, d. 10. März 1913. (770)
Tarifamt der k. bayerischen Staatseisenbahnen r. d. Rh.

A. Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
B. Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Mit Wirkung ab 16. Mai 1913 treten folgende Änderungen ein:
Zu A: I.) Gütertarif Teil IV, Heft 1 vom 1. Mai 1903.
1. Die Frachtsätze des Abschnittes I A (Verkehr aus Österreich), Abteilung I, gelten nur mehr für die unter Ziff. 2 aufgeführten Güter, nämlich: „Stock- (Wurzel-), Stuck-(Stubben-)Holz".
2. Die Frachtsätze für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge (Abteilung a) treten außer Kraft. Ausgenommen sind die mit Gültigkeit ab 20. März 1913 eingeführten Frachtsätze von Hochzirl, Hötting, Reith, Scharnitz und Seefeld nach Wangen (Allgäu), welche bis auf weiteres in Kraft bleiben.
II.) Gütertarif Teil IV, Heft 4 vom 1. April 1907.
Die Frachtsätze der Abteilung III (Schleifholz bis zu 2,5 m Länge) treten außer Kraft.
Zu B: I.) Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.
1. Seite 84 des Tarifes ist im Warenverzeichnisse der Abteilung C des Ausnahmetarifs 30 (Holz) der Hinweis auf den Eisenbahngütertarif Teil I von „Pos. H. 20 Ziffer 1" in „Pos. H 20 Ziffer 1 a, c und f" abzuändern.
2. Die Frachtsätze der Abteilung E des Ausnahmetarifes 30 (Holz) treten außer Kraft.
II.) Eisenbahngütertarife Teil II, Hefte 8—11, vom 1. Mai 1912.
Die Frachtsätze der Abt. B. des Ausnahmetarifes 30 (Holz) treten außer Kraft.
München, den 9. März 1913. (771)
Tarifamt d. K. bayerischen Staatseisenbahnen r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard.
Mit Wirkung vom 1. April 1913 treten im § 4 der allgemeinen Tarifvorschriften (Teil II, Heft 1 des Tarifs) folgende Änderungen in Kraft:
Besondere Bestimmungen für die italienischen Strecken.
Der Absatz (5) ist zu streichen. Die folgenden Absätze (6), (7), (8) und (9) erhalten die Nummern (5), (6), (7) und (8).
Der Absatz (10) ist zu streichen und durch folgenden neuen Absatz zu ersetzen:
(9) Wenn ein Frachtstück Waren verschiedener Klassen enthält, wird die Fracht nach dem dabei befindlichen höchst tarifierenden Artikel berechnet. In gleicher Weise wird die Fracht berechnet für Sendungen, die aus Frachtstücken mit Waren verschiedener Klassen bestehen, sofern das Gewicht nicht getrennt angegeben ist. Bei getrennter Gewichtsangabe wird die Fracht für jede Tarifklasse auf Grund des wirklichen von 10 zu 10 kg aufgerundeten Gewichts des Gutes berechnet. Das an dem Mindestgewicht von 50 kg für die Sendung etwa fehlende Gewicht wird dem Gewicht des dabei befindlichen höchst tarifierenden Gutes hinzugerechnet.
Der Absatz (11) erhält die Nummer (10). Der letzte Absatz (12) ist zu streichen.
Soweit durch obige Tarifbestimmungen Tariferhöhungen eintreten, werden diese erst am 1. Juli 1913 wirksam.
Cöln, den 7. März 1913. (753)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen.
Am 15. März 1913 werden folgende Frachtsätze des Spezialtarifs III eingeführt: Zwischen Riesa Elbkai/Hafen und Breitenbach 44, (für Roheisen aller Art der Pos. E — 8 der Güterklassifikation bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens 41) Eichwald 36, Lichtenstadt 83 ₰ für 100 kg.
Dresden, am 8. März 1913. (755)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr.
Am 15. März 1913 treten neue Entfernungen und Frachtsätze in Kraft zwischen Sampohl (E. D. Danzig) und den Bahnhöfen in Dresden sowie zwischen Nieder Eichstädt (E. D. Halle) und den Bahnhöfen der Sächsischen Staatsbahn in Leipzig. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch gibt unser Verkehrsbureau in Dresden, Wiener Straße 4, II Auskunft.
Dresden, am 8. März 1913. (756)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.
Mit Gültigkeit vom 10. März 1913 werden die Frachtsätze des Allgemeinen Klassentarifs und der Ausnahmeklassen 1—5 Sandbach (Odenw.) nach oder von Roosendaal eingeführt.
München, den 8. März 1913. (757)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs, Deggendorf Dl. trs und Passau Dl. trs.
Mit Schiffahrtsbeginn wird die Station Neuburg (Donau) (Bayer. St.-B. rechsrh. Netz) in den Ausnahmetarif Nr. 1 (Rohstofftarif) des Teiles II einbezogen.
München, den 8. März 1913. (758)
Tarifamt der K. b. Staatseisenbahnen r. d. Rheins.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs, Deggendorf Dl. trs und Passau Dl. trs.
Mit Schiffahrtsbeginn wird die Station Neuses b. Kronach (Bayer. St.-B. rechtsrh. Netz) in den Klassentarif, Teil II, mit Frachtsätzen des Spezialtarifes III einbezogen.
München, den 8. März 1913. (759)
Tarifamt der K. b. Staatseisenbahnen r. d. Rheins.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ist auf Seite 94 des Tarifs, Teil I, bei der Tarifstelle W — 5a) hinter dem Worte Wetzsteine anzufügen: „Brillengläser, Brillen mit Gestellen aus unedlen Metallen."
München, den 6. März 1913. (760)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911.

Mit Wirksamkeit vom 20. März 1913 wird die Abt. D (Chilesalpeter) des A.-T. 88, wie folgt, ergänzt:

Von oder nach	Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Ludwigshafen Giuliniwerk ℨ
Trient	167

München, den 6. März 1913. (761)
Tarifamt der k. bayer. St. E. B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

1. Ab 15. März 1913 werden in der Kilometertafel II des Tarifs folgende Entfernungen nachgetragen: Sandbach (Odenwald)-Dieuze 281 km, Sandbach (Odenwald)-Stieringen-Wendel 230 km.
2. Ab 15. März 1913 werden in dem A. T. 2a für Thomasschlacken usw. als Versandstationen Dommeldingen und Hagendingen nachgetragen, ferner wird unter die bayerischen Empfangsstationen der Tarifpunkt Mittenwald - Übergang*) aufgenommen.
3. Ab 15. März 1913 wird im A. T. 7 für Eisenerz usw. unter „Geltungsbereich, Absatz b)" die bayerische Empfangsstation Luitpoldhütte nachgetragen.

München, 7. März 1913. (748)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Einbeziehung der Station Jánoshegy in den Ausnahmetarif 5 A und B für Holz.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Holz des Ausnahmetarifes 5 A und B von Jánoshegy bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung, und zwar:
a) für Stamm- und Stangenholz,
b) für Schnittholz:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag a	Schönpriesen-Umschlag b	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz a	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz b	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg				
Jánoshegy . .	147	141	150	144	5

Im Kilometerzeiger sind auf Seite 181 folgende Entfernungen nachzutragen:

Zwischen	Eigentumsbahn	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Zuschlagsfrist
		Kilometer		Tage
Jánoshegy . .	U. St. B. / M. A. V.	623	617	1/2

Wien, am 7. März 1913. (762)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 10 (Elberfeld).

Die Frachtsätze der Stationen Attendorn, Finnentrop, Gerlingen, Grevenbrück, Kraghammer, Krombach (Kr. Siegen), Lenhausen, Listernohl, Olpe, Rönkhausen und Rothemühle werden mit sofortiger Gültigkeit ermäßigt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 3. März 1913. (746)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 wird der Tarifpunkt Mittenwald-Übergang für den Empfang in den Ausnahmetarif 4 d (Düngemittel nach Österreich-Ungarn) aufgenommen.

München, den 7. März 1913. (747)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

6. Personen- und Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird ein Nachtrag I zum Binnen-Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Gütern eingeführt.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, erhalten diese erst vom 15. Mai d. J. Gültigkeit.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Direktion.

Gernrode a. H., den 4. März 1913. (739)
Die Direktion der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von 11 Gleiswagen ohne Gleisunterbrechung für 40 000 kg Wiegefähigkeit und 7,5 m Brückenlänge für die Bahnhöfe Leisewitz, Reinerz, Schmiedeberg, Rosenthal, Laskowitz-Beckern, Karlsmarkt, Bralin, Nieder Rengersdorf, Charlottenbrunn, Zessel und Reichenbach sollen in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 19. März 1913, vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Verdingungsunterlagen liegen in unserem Zentralbureau hier, Claassenstraße 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr zur Einsicht aus und können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,70 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags 11 ½ Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 4. März 1913. (767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Metall für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1913 und zwar:
98 200 kg Zinn, 12 050 kg Antimon, 69 700 kg Blockblei, 10 800 kg Walzblei, 17 600 kg Zink, 44 620 kg Zinkblech.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 26. März 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist für Zinn und Antimon am 31. März, für das übrige am 8. April 1913.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 0,60 ℳ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 6. März 1913. (763)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Das Beamtenwohnhaus auf Bahnhof Moabit mit dazugehörigem Stallgebäude soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung an den Meistbietenden zum Abbruch verkauft werden. Die Angebotbogen können in der Kanzlei, Zimmer 33 des unterzeichneten Betriebsamts gebührenfrei bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf des Beamtenwohnhauses mit Stallgebäude auf Bahnhof Moabit zum Abbruch" versehen bis zum 19. März 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (766)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

9. Offene Stellen.

Gesucht
wird für unser Verwaltungsbureau zum baldigen Eintritt ein tüchtiger, nicht zu junger
Betriebssekretär.
Bewerber müssen im Verwaltungs- und Betriebsdienste, sowie im Rechnungswesen der Privatbahnen durchaus erfahren sein. Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften unter Angabe der Gehaltsansprüche sind an uns zu richten.

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft in Perleberg. (740)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 21. 15. März 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verwaltung der Eisenbahnen.*)

Die Eisenbahnen stehen heute mehr, wie zu irgend einer Zeit, im Mittelpunkt des Verkehrs, sie sind allen übrigen Verkehrsmitteln weit überlegen. Ungeheure Geldmittel sind verwandt, um sie zu bauen und mit Betriebsmitteln auszustatten, große Summen werden ununterbrochen von den Eisenbahnen vereinnahmt, für ihre Unterhaltung, ihren Betrieb verausgabt. Nicht mit Unrecht werden die Überschüsse der Eisenbahnen in vielen Ländern des Staatsbetriebes als das Rückgrat der Staatsfinanzen bezeichnet. Die unter einheitlicher Verwaltung zusammengefaßten Eisenbahnnetze, seien es Staatsbahnen, seien es Privatbahnen, zeigen seit langem das Bestreben, sich immer mehr zu vergrößern. Vor dreißig bis vierzig Jahren gehörten Eisenbahnnetze im Umfang von 4—6000 km zu den Seltenheiten; tat doch ein bekannter Eisenbahnschriftsteller einmal den Ausspruch, es sei unmöglich, ein Netz von größerem Umfang als etwa 4000 km einheitlich zu verwalten. Heute hat das preußische Staatsbahnnetz, das größte der Erde, einen Umfang von mehr als 38 000 km., Eisenbahnnetze von 10—15 000 km gibt es in großer Anzahl und die Vereinigten Staaten von Amerika besitzen Eisenbahnnetze, deren Ausdehnung der des preußischen Staatsbahnnetzes gleich ist, ja sie noch übertrifft. Allerdings ist ihre Verwaltung nicht in ähnlicher Weise einheitlich gestaltet wie in Preußen.

Die Aufgabe, solche Unternehmungen zweckmäßig zu verwalten, ist eine ungemein schwierige. Sie wird dadurch besonders erschwert, daß Kräfte der verschiedensten Art dabei mitwirken, Techniker, Juristen, Männer mit Kenntnissen und Erfahrungen auf den Gebieten der Verwaltungskunst und der Volkswirtschaft müssen zusammenarbeiten; Beamte, höhere, mittlere und untere, sowie Arbeiter sind Mitglieder des riesigen Verwaltungsapparates. Daß die heutige Organisation der Verwaltung der Eisenbahnen eine andere ist, als die der ersten Jahrzehnte des Eisenbahnzeitalters, braucht nicht gesagt zu werden. Wie die Eisenbahnen sich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt vermehrt, ihre Einrichtungen sich verbessert haben, so hat sich auch die Verwaltung den stets sich ändernden Verhältnissen anzupassen versucht und die leitenden Männer sind ununterbrochen bemüht gewesen, sie zu vervollkommnen. Aber die Verwaltung, wie sie heute ist, läßt sich nur richtig verstehen und würdigen, wenn man ihre Entwicklung, sozusagen vom Kleinen zum Großen kennt, wenn man weiß, wie es einst war, und wie das, was heute besteht, allmählich geworden ist. An einem wissenschaftlichen Werke, das die heutige Eisenbahnverwaltung in Zusammenhang mit ihrer Vergangenheit darstellt, hat es bis jetzt gefehlt. Es konnte nur geschrieben werden von einem Manne, der praktische Erfahrungen mit wissenschaftlichem Sinn und gründlichen Kenntnissen der tatsächlichen Verhältnisse in allen größeren Staaten verbindet und es versteht, seine Erfahrungen und Kenntnisse auch geschmackvoll darzustellen.

In dem Buche, auf das ich die Leser dieser Zeitung hinweisen möchte, will der Wirkliche Geheime Rat Wehrmann, wie er in der Vorrede bemerkt, „im Zusammenhang die wirtschaftlichen und staatlichen Aufgaben besprechen, welchen die Eisenbahn dient, und die bei ihrer Lösung an der preußischen Staatsbahn gemachten Erfahrungen. Zur Vergleichung werden die Verhältnisse anderer, namentlich europäischer Bahnen herangezogen. Eine mehr als vierzigjährige Tätigkeit bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung hat in dem Verfasser den Wunsch entstehen lassen, an einer solchen Arbeit das Selbsterlebte zu verwerten und dadurch das Verständnis für das große von unserm Volke geschaffene Werk der Staatsbahn zu erweitern.“ Wehrmann hat in der preußischen Staatsbahnverwaltung von der Pike an gedient, fast die Hälfte seiner Dienst-

*) L. Wehrmann, Wirklicher Geheimer Rat. Die Verwaltung der Eisenbahnen. Die Verwaltungstätigkeit der preußischen Staatsbahnen in der Gesetzgebung, der Aufsicht und dem Betriebe unter Vergleich mit andern Eisenbahnen. Berlin. 1913. Julius Springer. VIII u. 346 S. 8⁰. Preis 7 *M*.

zeit war er in leitenden Stellungen, als Präsident der Eisenbahndirektionen in Erfurt und in Breslau und vom Dezember 1898 bis Ende 1910 als Direktor der Verwaltungsabteilung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten tätig. Schriftstellerisch ist er auch bereits hervorgetreten. Im Jahre 1877 hat er die Ergebnisse einer Studienreise in England in einem Buche: Reisestudien über Anlagen und Einrichtungen der englischen Eisenbahnen dargestellt. Er spricht darin hauptsächlich von den englischen Tarifen. — Ferner hat er nach seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienste aus Familienpapieren sehr wertvolle Erinnerungen an seinen Vater, Ersten vortragenden Rat im preußischen Staatsministerium in den Jahren 1868 bis 1872, veröffentlicht.

Das Buch Wehrmanns zerfällt in 2 Teile und 36 Abschnitte. Der erste Teil (S. 1 bis 133, Abschnitt 1 bis 15) hat die Überschrift: Gesetzgebung und Aufsicht, der zweite (S. 134 bis 325, Abschnitt 16 bis 36) die Überschrift: Verwaltung der Staatseisenbahnen. Es folgen 4 Anlagen (eine Zusammenstellung der Staatseisenbahnen im Jahre 1910 (Anl. I), der Tarif für die Bahn von Liverpool nach Manchester (Anl. II.), der Vermerk in dem preußischen Etat für 1910 über den Ausgleichsfonds (Anl. III) und ein Verzeichnis der vom Verfasser benutzten Schriften. (Anl. IV.) Den Schluß (wohl versehentlich als Anl. IV bezeichnet) bildet ein sehr ausführliches, die Benutzung des Buches wesentlich erleichterndes alphabetisches Sachregister.

Wehrmann hat den Begriff der Verwaltung im weitesten Sinne aufgefaßt. Er rechnet zur Verwaltung auch die Aufsicht, und er gibt nicht nur eine Darstellung der Verwaltung selbst und ihrer Organisation, sondern auch eine, allerdings für ihr Verständnis unentbehrliche, Erläuterung der gesetzlichen Grundlagen, auf denen die Verwaltung beruht. Im Mittelpunkt seiner Darstellung stehen die preußischen Staatsbahnen; daneben aber behandelt er auch die übrigen deutschen Bahnen und zieht an vielen Stellen zum Vergleich die Eisenbahnen in England, Frankreich, Österreich-Ungarn, der Schweiz, den Niederlanden, Belgien, Italien und den Vereinigten Staaten von Amerika heran. Dies geschieht insbesondere da, wo die Grundsätze der ausländischen Eisenbahnen von denen der deutschen abweichen. Solche Vergleiche dienen nicht selten dazu, das Verständnis der heimischen Einrichtungen zu fördern. Wehrmann ist aber weit davon entfernt, den andern Ländern die preußischen Einrichtungen unbedingt zur Nachahmung zu empfehlen. Er sucht vielmehr die fremden Einrichtungen aus den andersartigen wirtschaftlichen und politischen Zuständen, den vielfach abweichenden Kulturaufgaben, zu erklären und seinen Lesern begreiflich zu machen, daß heutzutage auch in der Eisenbahnverwaltung das alte Sprichwort wahr ist: Eines schickt sich nicht für alle.

Aus dem Inhalt des Werkes, das natürlich als ein einheitliches Ganzes aufgefaßt und gelesen werden muß, möchte ich wenigstens einzelne Abschnitte besonders hervorheben. Im ersten Teil, S. 68 bis 90, und im zweiten Teil, S. 174 bis 218, gibt der Verfasser eine kurze Geschichte der Entwicklung der Tarife, insbesondere der staatlichen Einwirkung auf die Tarifgestaltung in Deutschland und den wichtigsten außerdeutschen Staaten. Daran schließt sich eine Darstellung der geltenden Tarife. Diese Ausführungen, die sich natürlich nur auf die Hervorhebung der Hauptpunkte beschränken können — wobei in den Anmerkungen überall ein Hinweis auf die Quellen und Anregung zu weiterem Studium gegeben wird — sind besonders geeignet, den Anfänger in das schwierige Gebiet der Tarifwissenschaft einzuführen und das Verständnis der geltenden Tarife zu erleichtern.

Eine glänzende Darstellung ist die der „Einrichtung der Staatseisenbahn-Verwaltung“ im siebzehnten Abschnitt (S. 143 bis 160). Im Vordergrunde stehen hier die preußischen Staatsbahnen. Wehrmann, dem auf diesem Gebiete besonders reiche Erfahrungen zu Gebote standen, ist es gelungen, diese Einrichtung von der Zeit der ältesten Privatbahnen bis zum Abschluß der neuesten Organisationsarbeiten, klar und anschaulich zu schildern, wobei er auch die Verdienste der Privatbahnen sachlich voll würdigt. Den heutigen Mitgliedern der Eisenbahnverwaltungsbehörden nicht nur, sondern auch allen den Personen, die sich in der Presse und in den Parlamenten mit Organisationsfragen beschäftigen, kann die Einsicht in diesen Abschnitt nur dringend empfohlen werden. Wenn man daraus erfährt, mit welcher Sorgfalt bei der ununterbrochenen Weiterbildung der Verwaltungseinrichtungen an der Hand der Erfahrungen vorgegangen ist, wie so manche Einrichtung, die zunächst trefflich gewirkt hat (ich erinnere nur an die in den Jahren 1872/73 neu gebildeten Eisenbahnkommissionen) allmählich veraltete und durch Besseres ersetzt werden mußte, und wie die tüchtigsten Kräfte der Verwaltung ununterbrochen bemüht gewesen sind, das Beste, für die neuen Verhältnisse Geeignetste zu finden, so wird man vielleicht vorsichtiger in der Kritik der bestehenden Organisation und zurückhaltender mit neuen Reformvorschlägen sein.

Ich erwähne ferner die sehr ausführliche Behandlung der Beamten- und Arbeiterverhältnisse in den Abschnitten 25 bis 32 (S. 235—292), in der die große Sachkenntnis des Verfassers besonders hervortritt.

Wehrmann ist, das braucht kaum gesagt zu werden, ein überzeugter Anhänger des Staatsbahnsystems, ohne daß er übrigens die großen Verdienste der Privatunternehmungen um die Herstellung eines großen Teiles der Bahnen verkennt, die heute vom Staate betrieben werden. Er hält grundsätzlich die Durchführung des Staatsbahnsystems auch in den Ländern für richtig, in denen heute das Privatbahnsystem das herrschende ist. (Großbritannien, Vereinigte Staaten von Amerika.) Die Schwierigkeit des Übergangs zu diesem System liegt in jenen Ländern wesentlich an den dortigen politischen Zuständen, an der Durchführung der streng parlamentarischen Regierung, in den Vereinigten Staaten hauptsächlich an dem Mangel geordneter Beamtenverhältnisse. Solange dort die civil service reform nicht zur Wahrheit geworden und die Bürgschaft dafür geboten ist, daß nur fachmännisch ausgebildete Beamte an die Spitze der Eisenbahnverwaltung treten, scheint ihm die Verstaatlichung dort nicht wohl möglich. (S. 309 ff) Auch sonstige Bedenken, so z. B. die Macht und der Einfluß des Großkapitals, der Einfluß der Direktoren, der Aufsichtsräte und sonstigen Vertreter der Eisenbahnen in den Parlamenten, stehen dem Übergang zum Staatsbahnsystem hindernd entgegen.

In dem kurzen letzten Abschnitte (S. 314 bis 324) nimmt Wehrmann Stellung zu dem gerade in den letzten Monaten wieder viel erörterten Gedanken einer weiterer Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Dieser Abschnitt, ein schon dem Umfang nach recht kleiner Teil des Werkes, ist von dem jüngsten Betreiber des Einheitsgedankens, dem früheren Ministerialdirektor Kirchhoff, in der Presse in den Vordergrund geschoben und infolgedessen auch in den Parlamenten besprochen worden. Man hat daraus herauslesen wollen, daß Wehrmann wenigstens in der Tendenz den bekannten Kirchhoff'schen Vorschlägen beistimme und ihn zu einem Parteigenossen dieses Schriftstellers zu stempeln versucht. M. E. ganz mit Unrecht. Wehrmann stellt seinen Betrachtungen den Gedanken an die Spitze, daß, wenn man eine weitere Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen wolle, eine solche nur in der Form der Reichsbahnen denkbar sei. Er unterläßt aber nicht, auf die großen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten sachgemäß hinzuweisen, die der Schaffung eines Reichseisenbahnsystems heute entgegenstehen. Er fährt dann (S. 322) fort: „Sollten die politischen Bedenken gegen Reichsbahnen zurzeit unüberwindlich sein, so bestehen sie jedenfalls in noch höherem Grade gegen jede andere Art der Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen, die man vorgeschlagen hat.“ (Im Buche Wehrmanns ist dieser Satz nicht gesperrt.) Er bemerkt ferner, daß es Bayern, Württemberg, Baden und Sachsen nicht „angesonnen werden könne“, mit Preußen einen ähnlichen Gemeinschaftsvertrag einzugehen, wie Hessen mit Preußen in dem Vertrage vom 23. Juni 1896 und hebt die besonderen Verhältnisse hervor, die

für Hessen bei Abschluß dieses Vertrages bestimmend waren, Verhältnisse, die bei den übrigen Staaten mit Staatsbahnbesitz nicht vorliegen. „Ebensowenig“, heißt es S. 323, „erscheint auch der von anderer Seite gemachte Vorschlag brauchbar, durch die bahnbesitzenden Staaten eine besondere Gemeinschaft nach den Grundsätzen der preußisch-hessischen Gemeinschaft zu bilden, mit Preußen als verwaltendem Staat, einem beschließenden Beirat, der von allen Staatsbahneigentümern besetzt wäre und von einer kontrollierenden Versammlung von Delegierten ihrer Landtage.“ „Damit träte eine neue verwickelte Form von Verwaltung und Volksvertretung in unser deutsches, ohnehin schon vielverschlungenes Verfassungsleben ein.“ In diesen Worten liegt doch wohl eine sehr deutliche Ablehnung der Kirchhoffschen Vorschläge. An einer andern Stelle seines Buches (S. 169 bis 173) beschäftigt sich Wehrmann mit der Gründung und den Wirkungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes. Er hält diesen Verband für verbesserungsfähig. Daß eine derartige, ganz neue wirtschaftliche Einrichtung nicht sofort vollkommen sein kann, daß sie gewisse Kinderkrankheiten durchmachen muß, bevor ihre Bedeutung in vollem Umfange hervortritt, ist ebenso selbstverständlich, wie es ist, daß ununterbrochen an der Hand der Erfahrungen auf die Beseitigung von gewissen Unebenheiten hingewirkt wird, und daß schon mancherlei Verbesserungen eingeführt sind. Wehrmann bemerkt aber, nachdem er seine Bedenken begründet hat, worauf ich hier nicht näher eingehen will, (S. 173): „Jedenfalls stellt der deutsche Staatsbahnwagenverband schon heute einen bedeutenden Fortschritt gegen die vor seiner Gründung im Wagenaustausch geltenden Zustände dar.“ (Bei Wehrmann nicht gesperrt.) Er begründet dann, wie groß dieser Fortschritt ist, wenn man den Staatsbahnwagenverband mit dem Wagenübereinkommen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vergleicht. — Es gehört ein gut Stück . . . Dialektik dazu, wenn man diese Ausführungen als ein abfälliges Urteil über den Staatsbahnwagenverband verwertet.

Das Buch von Wehrmann ist eine ausgezeichnete Arbeit, die verdient, von unserer heranwachsenden Eisenbahnjugend sorgfältig studiert zu werden, deren Lektüre aber auch den älteren Berufsgenossen des Verfassers, insbesondere denen, die das, was Wehrmann erzählt, selbst miterlebt haben, Genuß und Freude bereiten wird. Dann aber möchte ich das Studium auch den ausländischen Eisenbahnverwaltungen und den vielen Ausländern empfehlen, die uns besuchen, um die preußischen und deutschen Eisenbahneinrichtungen kennen zu lernen. Eine bessere Einführung in das Verständnis dieser Einrichtungen gibt es bis jetzt nicht, und vielleicht werden manche Vorurteile, die im Auslande, wenn auch nicht mehr in dem Maße, wie früher, gegen die Staatsbahnverwaltung bestehen, allmählich ganz verschwinden. Und dazu mitgewirkt zu haben, wäre ein weiteres Verdienst des Verfassers.

A. v. der Leyen.

Tägliche Abstimmung der Einnahmebuchungen der Güterkasse.

Die vom Herrn Verkehrs-Kontrolleur Haag in Nr. 89 S. 1416 Jahrgang 1912 dieser Zeitung gegebene Anregung ist vom Standpunkte des Revisionsbeamten als praktisch zu begrüßen, da an der Hand des vorgeschlagenen Notizbuches der Verkehrs-Kontrolleur bei Kassenrevisionen die Uebereinstimmung zwischen den Grundbüchern einerseits, sowie zwischen Barkassen- und Stundungsbuch andererseits tageweise schnell nachprüfen kann. Anders dagegen dürfte diese Neuerung vom Standpunkte des Kassenbeamten zu bewerten sein.

In den letzten Jahren sind den Güterabfertigungen ohne entsprechende Kräftevermehrung verschiedene wichtige Arbeiten auferlegt worden, die früher von den Aufsichtsbehörden erledigt wurden, wie z. B.: Statistik, Nachprüfen der Frachten in den Versandrechnungen, Feststellung der Lohnrechnungen, Erhebung und Verrechnung der Gebühren für die Frachturkundenstempelmarken u. dergl. Auch diese Anregung würde für die Verwalter der Güterkassen eine Mehrarbeit bedeuten, welche durch den gewünschten Erfolg kaum aufgewogen werden dürfte.

Ein Hilfsbuch oder eine Kladde für die Zusammenstellung der Hauptsummen der Güterkassen-Bilanz dürften die meisten Kassenverwalter bereits jetzt führen. Als praktisches Hilfsbuch für die Kassenbilanz erlaube ich mir nachstehendes Muster in der Form eines Notizbuches vorzuschlagen:

Als Beispiel möge eine mittlere Güterabfertigung mit 20 Stundungsnehmern herangezogen werden mit der Voraussetzung, daß 15 derselben regelmäßig täglich mit Belastungen in Frage kommen, so würden nach dem von Herrn Haag vorgeschlagenen Verfahren täglich 3 × 15 = 45 Zahlen zu 5 Ziffern gerechnet = 225 Ziffern zu 3 Summen von dem Kassenverwalter zusammenzustellen sein. Für eine große Güterabfertigung mit 125 Stundungsnehmern würden etwa 1500 Ziffern — Kassenposten — täglich mehr zu bewältigen sein. Von den so ermittelten Summen müßten dann durch Abzug der Barposten und Reste sowohl bei den Frankaturen, wie bei den Nebengebühren, und durch Zuzählungen der Ueberweisungen und sonstigen Belastungen die Bilanzsummen der Stundungsnehmer ermittelt werden.

Nach dem nachstehenden Muster würden für die erste Seite des Notizbuches 15 × 5 = 75, für die zweite Seite 5 × 5 = 25, zusammen 100 Ziffern für die Zusammenstellung der Belastung zu schreiben sein, und der Kassenverwalter könnte die ermittelten Summen sofort in die Bilanz einsetzen, da bei Uebereinstimmung der Summen auf der 1. und 2. Seite gleichzeitig die Gewähr für die Richtigkeit derselben vorhanden wäre.

Es bliebe zu erwägen, ob das Notizbuch durch Aufnahme der Summen für den Schalter und Rollfuhrmann auf der zweiten Seite zu erweitern wäre. Hierdurch wären für die Zusammenstellung der wichtigsten Bilanzposten wertvolle Unterlagen tageweise getrennt geschaffen.

Dieses Notizbuch könnte auch für Revisionszwecke dienlich gemacht werden, ohne den Kassenverwalter mit unnötigem Schreibwerk zu belasten, denn diese Aufschreibungen sind bereits heute bei Aufstellung der Bilanz erforderlich.

Notizbuch für die Kassenbilanz.

Seite 1.

B = Belastung } der Stundungsnehmer E = Entlastung }	Tag 1./12. B ℳ	Tag 1./12. B ₰	Tag 1./12. E ℳ	Tag 1./12. E ₰	Tag 2./12. B ℳ	Tag 2./12. B ₰	Tag 2./12. E ℳ	Tag 2./12. E ₰
Stundungsnehmer A								
„ B								
„ C								
„ D								
usw.								
Summe								

Seite 2.

Zusammenstellung der Be- und Entlastung	Tag 1./12. B ℳ	Tag 1./12. B ₰	Tag 1./12. E ℳ	Tag 1./12. E ₰	Tag 2./12. B ℳ	Tag 2./12. B ₰	Tag 2./12. E ℳ	Tag 2./12. E ₰
Summe der Belastung:								
a) Frankatur								
b) Überweisung								
c) Nebengebühren								
d) Sonstiges								
e) Summe des Vortrages								
Summe								
Summe der Entlastung:								
a) Nachnahme								
b) Sonstiges								
c) Barzahlung								
d) Summe des Vortrages								
Summe								

Elberfeld. C. Rust.

Das preußische Eisenbahnanleihegesetz.*)

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März wurde das Eisenbahnanleihegesetz nach ausführlicher Begründung durch den Eisenbahnminister und kurzer Verhandlung unter Zurückstellung aller Sonderwünsche auf später, der Budgetkommission überwiesen.

Einige kurze Mitteilungen werden allgemein interessieren. Das diesjährige Anleihegesetz schließt zum ersten Male mit einer Summe von 542 520 000 *M.* Davon entfallen:

I. auf die Herstellung von Eisenbahnen (insgesamt 420,8 km) rd. 126 Millionen, und zwar a) von 6 Haupteisenbahnen rd. 70 Millionen (darunter die Linien Dortmund-Münster [weitere Kosten] mit 28 Millionen und Liblar-Dernau mit 32 Millionen); b) von 11 Nebeneisenbahnen rd. 56 Millionen (darunter die Bahn Niebüll-Westerland mit 10 Millionen); c) hinzutreten zur Beschaffung von Fahrzeugen für diese Bahnen rd. 8 Millionen, zusammen also rd. 134 Millionen.

II. Auf die Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen rd. 110 Millionen (darunter 3. und 4. Gleis Hamm-Wunstorf mit 39 Millionen, 3. und 4. Gleis Mülheim-Styrum-Essen mit 10 Millionen, Friemersheim-Millingen einschließlich Verbindungslinie nach der neuen Rheinbrücke bei Ruhrort mit 15 Millionen).

III. Auf sonstige Bauausführungen (Verbindungs- und Umgehungsbahnen, Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen usw.) rd. 101 Millionen (darunter Güterumgehungsbahn bei Hamburg mit 33 Millionen, Umgehungsbahn bei Oberhausen-West mit 12 Millionen, Ausbau der Nebenbahnen Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn mit 15 Millionen).

IV. Zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen sind vorgesehen 190 Millionen. Die ursprünglich in Aussicht genommenen 170 Millionen (vergl. Etat für 1913 S. 41) sind mit Rücksicht auf eingetretene Preiserhöhungen sowie im Interesse der beschleunigten Vermehrung der Güterwagen auf obige Summe erhöht worden. Hieraus sollen etwa 770 Lokomotiven und Triebwagen, 2000 Personenwagen, sowie 28 675 Gepäck- und Güterwagen beschafft werden. (Die bei Tit. 9, Pos. 4 des Extraordinariums vorgesehenen Mittel von 90 Millionen sind für etwa 620 Lokomotiven, 900 Personenwagen und 7380 Gepäck- und Güterwagen bestimmt.) Insgesamt sind also unter Einrechnung des hessischen Anteils sowie des bereits erwähnten Bedarfs für neue Bahnlinien für den Fuhrpark insgesamt angefordert rd. 292 Millionen, gegen Gesamtaufwendungen 1912: 218 Millionen, 1911: 185 Millionen, 1910: 162 Millionen, 1909: 180 Millionen.

V. Zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen werden angefordert 7,5 Millionen.

Gleichzeitig mit dem Anleihegesetz ist dem Landtag, entsprechend der Resolution des Herrenhauses vom 28. November 1912 sowie im Anschluß an die Erläuterungen des Nachtragsetats für 1912 (zu Kap. 9, Tit. 330), eine kurze Darlegung über die Ursachen und den Umfang der im Herbst 1912 in den westlichen Eisenbahndirektionsbezirken eingetretenen Betriebsschwierigkeiten (als Anhang zu den Denkschriften) zugegangen, aus der folgendes hervorzuheben ist: Die Betriebsschwierigkeiten sind vornehmlich auf die ungewöhnliche Steigerung des Verkehrs zurückzuführen, der sich im Herbst vielfach in verschiedenen sich kreuzenden Richtungen entwickelte, wobei Betriebsbehinderungen vorübergehender Art zu ernsten Störungen und Verkehrsstauungen führten. Im Ruhrbezirk nahm die Kohlenförderung gegen das Vorjahr um 9,9 % zu. Die Kokserzeugung stieg um 16,9 %. Die Briketterzeugung war um 8 % höher als im Vorjahre. Der Versand an Steinkohlen, Koks und Briketts stieg um 14,3 %. Die von den Verkehrstreibenden in der vorjährigen Konferenz über die Abschätzung des Wagenbedarfs für 1912 nur auf 7 % geschätzte Verkehrssteigerung wurde somit erheblich übertroffen. Sehr lebhaft war der Verkehr in den Rhein-Ruhrhäfen, bei denen die Bahnzufuhr an Kohle um 18,5 % gegen das Vorjahr zunahm; an sonstigen Gütern wurden sogar 27,5 % mehr behandelt. Im Cölner Bezirk betrug die Mehrgestellung an offenen Wagen von September bis Dezember gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres 15,8 %. Der Rübenverkehr im dortigen Bezirk stieg um 94 % gegen 1911 und um 22 % gegen 1910. Die wichtigeren Bahnhöfe des linksrheinischen Gebiets hatten in der gleichen Zeit ganz bedeutende Verkehrssteigerungen gegenüber dem Vorjahre aufzuweisen, so z. B. Ürdingen von 23,3 %, Crefeld-Linn von 50,3 %, Eschweiler Aue von 22,2 %, Liblar von 22,4 % usw. Im gleichen Umfange stieg die Wagenbewegung auf den Rangierbahnhöfen. So wurden z. B. auf Bahnhof Aachen-West um 31,1 %, Cöln-Ehrenfeld um 19,7 %, St. Vith um 27,8 % mehr Wagen behandelt.

Der Bewältigung einer so gewaltigen, sprunghaften Verkehrssteigerung waren manche Bahnhöfe und Strecken nicht gewachsen. Die Aushilfsanlagen mußten für den Betrieb herangezogen werden und fehlten nun in der Zeit der Stauungen. Dazu kam noch, daß einzelne wichtige Bahnhöfe noch im Umbau und andere Neubauanlagen noch nicht fertig waren.

Die Betriebsschwierigkeiten begannen im linksrheinischen Gebiet des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln. Ein Betriebsunfall auf Bahnhof Stolberg schuf die erste Unordnung. Die Störung übertrug sich sogleich auf die nahegelegenen Rangierbahnhöfe. Die Einhaltung des Güterzugfahrplans war nicht mehr möglich. Aus den stundenlangen Verspätungen der Güterzüge entstanden neue Schwierigkeiten. Gegen Ende Oktober begannen diese einen bedrohlichen Umfang anzunehmen, weil sie in erheblichem Maße auf den Ruhrbezirk zurückwirkten. Bei dieser Sachlage entschloß sich die Staatseisenbahnverwaltung nach vorheriger Verständigung der Verkehrstreibenden, für die Zeit vom 26. bis 29. Oktober, in welche ein Sonntag fiel, den gesamten Wagenladungsverkehr für das linksrheinische Empfangsgebiet sowie den dort durchlaufenden Wagenladungsverkehr nach Belgien, Holland und Frankreich zu sperren. Hierdurch besserten sich die Betriebsverhältnisse in dem linksrheinischen Gebiet. Dagegen traten nunmehr auf der rechten Rheinseite neue Schwierigkeiten auf. Zur Entlastung wurde eine größere Zahl von Zügen auf die Ruhr-Siegbahn umgelegt und auch die obere Ruhrtalbahn zu vermehrten Leistungen herangezogen. Aber auch hier traten Schwierigkeiten ein, die einen erheblichen Rückstau im Ruhrbezirk zur Folge hatten. Erst im Laufe des Dezember gelang es, der Störungen völlig Herr zu werden.

Den notleidenden Direktionen wurden zahlreiche Lokomotiven und Personale aus anderen Bezirken zur Verfügung gestellt. Zur Verfügung über sie wurden Zentralverteilungsstellen sowie nach Bedarf Unterverteilungsstellen eingerichtet, die durch Telegraphie oder Fernsprecher den Ausgleich bewirkten. Ferner bestand ein Betriebsausschuß aus den Betriebsleitern der Direktionsbezirke Essen, Elberfeld und Cöln, der täglich zusammentrat. In der Zeit der größten Not übernahm der erste Betriebsreferent des Ministeriums die Leitung des Ausschusses.

Die Maßnahmen, um künftigen Betriebsschwierigkeiten vorzubeugen, bestehen zunächst in den aus Mitteln des Nachtragsetats (60 Millionen) herzustellenden Anlagen, die bereits dem nächsten Herbstverkehr zugute kommen sollen. Dem gleichen Zwecke dient eine Reihe der im Anleihegesetz vorgesehenen neuen Bahnen sowie der mehrgleisige Ausbau übermäßig belasteter Strecken. Auch die vorgesehene starke Vermehrung des Fuhrparks soll Abhilfe schaffen. Endlich wird durch eine besondere, bereits in Tätigkeit befindliche Kommission untersucht, inwieweit der innere Betriebsdienst bei den gefährdeten Bezirken einer Änderung zu unterziehen ist.

*) Den Entwurf des Gesetzes selbst werden wir in einer der nächsten Nummern veröffentlichen.

Die Tarifpolitik Rußlands in den letzten Jahren.

Während des letzten Jahrzehnts sind in Rußland, unter dem Drucke der schlechten Erträgnisse der Staats-Eisenbahnen, wiederholt die Tarife erhöht worden, in der Hoffnung, damit die Einnahmen erheblich steigern zu können. Zum Teil scheint es dem Finanzminister auch geglückt zu sein, aber es ist offenbar nicht energisch genug auf dem Wege vorgegangen, denn die Erhöhung für die Beförderung von so bedeutenden Frachtgütern wie Erze, Eisen, Stahl u. a. waren nur geringfügig, während die größeren Tariferhöhungen der wertvollen Güter der I. Tarifklasse kaum sehr ins Gewicht fielen.

Die Folge dieser Sachlage und der zum Teil daraus folgenden gedrückten wirtschaftlichen Lage auch der Privatbahn-Gesellschaften war, daß bereits im Jahre 1908 7 große Privatbahnverwaltungen mit dem Antrage auf Durchführung einer allgemeinen Tariferhöhung von durchgängig 10% auf alle Güter hervorgetreten waren — allerdings ohne den erhofften Erfolg. Nach allseitiger Prüfung des Antrages kamen die Tarifbehörden zur Ablehnung. Eine derartige allgemeine Tariferhöhung wurde für zu weitgehend und daher für zulässig erachtet. Eine Erhöhung von 10 % würde, nach Meinung der maßgebenden Stellen, immer nur für

einzelne Güter und dann auch nur zugestanden werden können, wenn sich ergebe, daß ein besonderer Nachteil für Handel und Industrie dadurch nicht entstehe. So hat denn auch die in den Jahren 1908 bis 1910 vorgenommene Durchsicht der Tarife bei Eisen und Stahl (nicht bearbeitet) von einer Beförderungsstrecke von 758 Werst (808 km) ab zu der nur geringen Erhöhung um 1 Kop. für 1 Pud, bei anderen wertvolleren Gütern (der I. Klasse) je nach der Entfernung zu Erhöhungen um 15 bis 20, sogar bis zu 25 Kop. für 1 Pud, bei Baumwolle um 10 Kop. für 1 Pud geführt. — Daneben haben in diesen Jahren — soweit es nicht umgehen ließ — auch Tarifermäßigungen stattgefunden. Es sei nur an die Ermäßigung für Petroleum im Auslandsausfuhrverkehr über Batum erinnert. Hier betrug die Ermäßigung für die Strecke Baku-Batum bei Petroleum aus der Leitung 6 Kop., bei Petroleum in Kesselwagen 3 Kop. für 1 Pud. Auch fabrikmäßig hergestellte Leinen- und Hanfgewebe, soweit sie nicht in Kisten, Schachteln, Körben usw. befördert werden, ferner grobe Gewebe erfuhren eine Ermäßigung von $^1/_{10}$ auf $^1/_{18}$ Kop., gefärbte und gebleichte Gewebe eine solche auf $^1/_{12}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst. Dagegen sind die Tarifsätze zum Schutz der russischen Industrie für Einfuhrwaren wie Erzeugnisse aus Kakao, Anilinöl, Anilinfarben und dergleichen erheblich erhöht worden.

Außer diesen wenig ins Gewicht fallenden Erhöhungen ist das Streben für das Jahr 1911 offenbar auf Ermäßigungen gerichtet, wie das aus den nachfolgenden Aufzeichnungen, bei denen wir den Ausführungen des amtlichen „Boten für Finanzen, Industrie und Handel (Nr. 52 Schlußheft 1912) folgen, hervorgeht. An erster Stelle ist hier die Aufhebung des sogenannten Tscheljäbinsker Schnittarifs für sibirisches Getreide im Verkehr nach dem europäischen Rußland zu nennen.

In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre hatte man nach Eröffnung der sibirischen Bahn, um eine Überschwemmung des europäischen Rußlands mit dem billigen sibirischen Getreide zu vermeiden, auf Wunsch der übrigen russischen Getreideerzeuger nicht die direkte Frachtberechnung von der sibirischen Versandstation bis zur europäischen Empfangsstation nach den fallenden durchgehenden Sätzen des Staffeltarifs, sondern nur die gebrochene Frachtberechnung über Tscheljäbinsk als Umkartierungsstation zugelassen. Die Folge dieser gebrochenen Abfertigung war eine Tariferhöhung für sibirisches Getreide von 6—8 und mehr Kopeken für 1 Pud, je nach der Entfernung der Versand- bzw. Empfangsstation.

Es hat lange gedauert, bis die Aufhebung der gebrochenen Frachtberechnung erreicht wurde. Erst im März 1910 gelegentlich der beim Finanzministerium besonders einberufenen Konferenz gelang es den vereinten Anstrengungen der verschiedenen beteiligten Handels-, Landwirtschafts- und Industrie-, der Schiffahrtskreise usw., die Abschaffung des gebrochenen Tarifs auf Grund eines Mehrheitsbeschlusses durchzusetzen, allerdings auch nicht sofort gänzlich, sondern durch allmähliche Herabsetzung des Frachtunterschiedes. Und zwar beschlossen die Tarifbehörden, vom 1. August 1911 ab diesen Frachtunterschied um 40 %, vom 1. August 1912 um weitere 30 % zu ermäßigen und vom 1. August 1913 ab die noch verbliebenen 30 % fallen zu lassen. Diese Maßnahme erstreckte sich auf Getreide (Korn und Mehl). Für Ölsamen, Kleie und Ölkuchen ist der gebrochene Tarif bereits ganz vom 1. August 1911 ab aufgehoben. Eine weitere sehr wichtige Tarifmaßnahme für den Verkehr mit leichtverderblichen Gütern liegt in der Anordnung, daß die Fracht für diese im Falle einer Transportunterbrechung auf einer Sammelstation gleichwohl nach dem durchgehenden niedrigeren Satze für die ganze Strecke so berechnet wird, als wenn ein Aufenthalt nicht stattgefunden hätte, wie das auf einzelnen Bahnen (Rjäsan-Uralsker Bahn) im eigenen Verkehr für frische Fische schon lange zugelassen war. Die allgemeine Frage der Einführung eines Zufuhr(Sammel)tarifs zugunsten der „Kühlhausgesellschaft“ wurde dann im Jahre 1911 von den maßgeblichen Tarifbehörden nach eingehender Prüfung unter folgenden Bedingungen zugestanden: 1. Anwendung der Zufuhrtarife im Falle des Unterwegsaufenthalts schnellverderblicher Güter in den Kühlhausanlagen an der Strecke bis längstens 6 Monate; 2. die Begleiter der Spezialkühlwagen sollen freie Fahrt erhalten während der ersten drei Jahre des Verkehrs dieser Wagen auf den russischen Bahnen; 3. freier Leerlauf der Wagen nach Entladung. (Außerdem hatte die „Kühlhausgesellschaft“ für die Eigentümer von Kühlwagen noch besondere Tarifermäßigungen beantragt. Die Angelegenheit ist z. Z. noch nicht spruchreif.) Durch diese Maßnahme wird dem Kühlhauswesen Rußlands eine weitere Entwicklung gesichert. Der Bau weiterer Kühlhausanlagen wird gefördert und die Beförderung leicht verderblicher Güter erleichtert, was für Rußland von ganz besonders großer Bedeutung ist, weil die zu überwindenden Entfernungen so außerordentlich groß sind. Die Fleischversorgung der Großstädte Rußlands, die bisher, wie Petersburg, Moskau u. a., nur lebendes Vieh einführten, wird in Zukunft leichter und billiger als bisher und noch dazu während des ganzen Jahres ohne Schaden für das Fleisch möglich sein.

Eine weitere Tarifermäßigung brachte das Jahr 1911 dem Koksverkehr aus dem Dongebiet nach dem Uralindustriebezirk. Schon früher war das Bestreben der Ural-Kupferhütten und Gelbgießereien nach einer Tarifermäßigung für Koks hervorgetreten, doch haben die Tarifbehörden wegen des verhältnismäßig geringen Bedarfs der Kupferhütten und weil bei dem reichlich hohen Kupferpreise von 16—18 Rbl. für das Pud ohnehin von einer geringen Ermäßigung des Tarifs für Koks keine nennenswerte Rückwirkung auf die Gewinnung und den Markt zu erwarten war, dem Begehren damals nicht stattgegeben.

Anders wurde die Sachlage erst beurteilt, als auch die Eisenhütten des Uralgebiets eine Tarifermäßigung für Donkoks beanspruchten. Die russische Eisenindustrie befand sich eben in einer Krisis, ihr fehlte Eisen, sie mußte die Verhüttung der Erze im Ural in größerem Maßstabe betreiben und großen Wert auf Verbilligung des Brennmaterials legen. Da verschlossen sich die Tarifbehörden nicht länger der Notwendigkeit einer Tarifermäßigung für Donkoks auf $^1/_{125}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst bei Beförderung in ganzen Zügen. Diese zunächst nur für den gemischten Wasser- und Bahnverkehr zugestandene Ermäßigung wurde später, und zwar im Jahre 1912, auch auf den ausschließlichen, durchgehenden Eisenbahnverkehr unter Einbeziehung von Anthrazit in den ermäßigten Tarif ausgedehnt.

Weiter wurde im Interesse einer besseren Ausnutzung der Baumwollrückstände ein besonders ermäßigter Tarif im Verkehr mit gewissen Stationen der Taschkenter und mittelasiatischen Bahn — dem eigentlichen Baumwollgebiete Rußlands — für die Beförderung von „Delint“ eingeführt. Mit dem Namen „Delint“ bezeichnet man kurze Baumwollfasern, Rückstände, die nach Gewinnung der eigentlichen Baumwolle noch in der Umhüllung der Faser zurückbleiben und die man früher nicht verwerten konnte, jetzt aber mittels geeigneter Maschinen aus den Baumwollkapseln entfernt und ähnlich der Holzfasermasse zu Schreibpapier verarbeitet. Delint tarifiert daher auch wie Holzfasermasse.

Außer den bisher genannten und einigen, wenig in Betracht kommenden Tarifermäßigungen seien nur noch zwei erwähnt. Auf die unausgesetzten Vorstellungen der Gesellschaft der Tuchfabrikanten und einzelner Industrieller wegen Ermäßigung der Fracht für grobe Tuche und „Bobrik“ (eine billige Tuchsorte) ist diese schließlich für das letztgenannte je nach der Länge des Transportweges um 5 Kop. und mehr für 1 Pud ermäßigt, eine Ermäßigung für grobe Tuche aber mangels genauerer, tarifmäßiger Unterscheidungsmerkmale dieser abgelehnt worden. — Für Grubenhölzer im Verkehr nach dem polnischen Kohlenrevier sind im Hinblick auf die bereits für den Ausfuhrverkehr nach dem schlesischen Kohlenbezirk bestehenden Tarifermäßigungen die gleichen Sätze bewilligt worden.

Soviel von den Tarifermäßigungen bei den Normaltarifen. Die Ausfuhr- und Ausnahmetarife weisen gleichfalls verschiedene Ermäßigungen auf. So sind für den Auslandsausfuhrverkehr 50 % Frachtermäßigung (doch nicht mehr als $^1/_{75}$ Kop. für das Pud und die Werst) zugestanden auf viele gußeiserne, eiserne und Stahl-Waren, wie Heizkörper für Zentralheizungsanlagen, Wannen, Kessel, Öfen jeder Art, gußeisernes und eisernes Emaillegeschirr usw. Außerdem wurden Ermäßigungen bewilligt im Ausfuhrverkehr für Lokomotiven, Wagen und halbhohe Wagen, nicht auf eigenen Rädern laufend, derart, daß anstatt der bisherigen 6 Kop. nur noch 5 Kop. für den Wagen und die Werst erhoben werden. Um den Absatz schwerer solarisierter Öle nach dem Auslande zu fördern, ist der Tarifsatz für diese auf der Strecke Baku-Batum von 19 auf 16 Kop. pro Pud ermäßigt worden.

Auch bei den Ausnahmetarifen sind im Jahre 1911 neben den alljährlichen, üblichen und gewöhnlichen Ermäßigungen ganz besonders hohe Ermäßigungen zugestanden worden für Getreide, Futtermittel, Rindvieh usw. Wegen der Mißernte an Getreide und Futtermitteln, Heu usw. in einigen östlichen Gouvernements des europäischen Rußlands und Westsibiriens mußte der Bevölkerung dieser Gebiete durch besondere Tarifmaßnahmen zu Hilfe gekommen werden.

Im Verkehr nach den Stationen der Gouvernements Kasan, Orenburg, Perm, Ssamara, Ssaratow, Ssimbirsk, Tobolsk und Ufa sowie dem Akmolinsker-, Turgaier- und Uralgebiet wurde daher ein Ausnahme-Tarifsatz für Getreide und Roggenmehl von $^1/_{100}$ Kop. für das Pud und die Werst festgesetzt, sofern eine Bescheinigung über die Zweckbestimmung der Sendung vorgelegt wird. Außer diesen Ausnahme-Tarifen sind dann noch zugunsten derselben Gouvernements ermäßigte Tarife zur Einführung gelangt, die ohne Beibringung einer besonderen Bescheinigung gewährt werden: für Heu, Stroh, Aussiebsel, Futtergräser, Roggen und Hafer.

Die Beförderung von Schnittern nebst Pferden, Vieh- und Hausrat von und nach der meisten der genannten Gouvernements sowie die Hin- und Rückbeförderung von Rindvieh nach guten Ernte- und Weidegebieten fand nach den Sätzen des Auswanderertarifs statt — alles Maßnahmen, die der hungerleidenden Bevölkerung zugute kommen sollten und geradezu eine

Staatsnotwendigkeit waren. — Eine von der Tarifkonferenz der Chefs der russischen Bahnen niedergesetzte Kommission hatte die Aufgabe, die Holztarife einer eingehenden Durchsicht und Bearbeitung zu unterziehen. Die Kommission schlug als Ergebnis der sehr ausführlichen Arbeiten eine Erhöhung des geltenden Holztarifs vor, diese fand jedoch nicht die Billigung der Tarifbehörden.

Bezüglich des Personenverkehrs sind im Jahre 1911 größere Tarifänderungen nicht zu verzeichnen gewesen. Nur die Vorarbeiten zur Einführung des Rundreiseverkehrs auf den russischen Bahnen sind auf diesem Gebiete zu nennen. Nach Anordnung des Ministeriums der Verkehrsanstalten sollten für die Einführung des Rundreiseverkehrs folgende Grundsätze Anwendung finden: 1. Bei Reisen innerhalb des russischen Reichs muß die Abfahrts- und Ankunftsstation dieselbe sein, bei Reisen ins Ausland können diese Stationen verschieden sein. 2. In den Rundreiseverkehr sind auch Dampferfahrten einzubeziehen. 3. Der Fahrpreis wird berechnet, indem die ganze Reiseentfernung halbiert und der für die halbe Strecke fällige Fahrpreis verdoppelt wird. 4. Rundreisen sind nur für Reisen nach besonders bekanntzugebenden Strecken zugelassen. Dieser Rundreiseverkehr ist denn auch vom Frühjahr 1912 ab zur Einführung gelangt.

Außerdem sind für den Vorortverkehr St. Petersburgs im Jahre 1911 besondere Jahres- (50 %) und Monatskarten (33 %), sowie Saisonfahrkarten (25 %) zu einem besonders ermäßigten Preise geschaffen worden. An dieser Stelle konnten natürlich nur die wichtigsten Tarifmaßnahmen aus dem Jahre 1911 aufgeführt werden. Gleichwohl läßt sich schon hieraus erkennen, daß die Tarifbehörden den Bedürfnissen des Landes und seiner Bevölkerung, soweit das ohne Schädigung des Staatsinteresses möglich war, Rechnung zu tragen versucht haben. m.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eigenhäuser.** Der preußische Eisenbahnminister hat eine Anzahl von Eisenbahndirektionen ermächtigt, auch im Etatsjahr 1913 unteren Eisenbahnbediensteten zur Herstellung von Eigenhäusern (Ein- und Zweifamilienhäusern) staatliche Baudarlehne zu gewähren. Diese Darlehne schwanken im einzelnen zwischen 2000 und 6000 *M*, im ganzen sind den Eisenbahndirektionen zu diesem Zwecke für das Etatsjahr 1913: 238 000 *M* aus den Mitteln des Wohnungsfürsorgegesetzes zur Verfügung gestellt worden. Als Darlehnsnehmer kommen von den unteren Beamten hauptsächlich Weichensteller, Bahnwärter, Schaffner, Unterassistenten, Wagenmeister und Rottenführer, die Hilfsbeamten der entsprechenden Klassen sowie Bahnunterhaltungs-, Güterboden- und Werkstättenarbeiter in Betracht.

— **Ausgleichsbeihilfen im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Etwaige Einnahmeausfälle, die ein Arbeiter durch Beförderung zum Beamten gegen sein bisheriges Lohneinkommen erleidet, werden durch Beihifen ausgeglichen. Diese schon seit Jahren bestehende Vergünstigung hat der preußische Eisenbahnminister dahin erweitert, daß auch spätere Lohnzulagen, die der Betreffende erhalten haben würde, wenn er Arbeiter geblieben wäre, berücksichtigt werden dürfen und nach Möglichkeit durch Beihilfen auszugleichen sind. Eine weitere Verbesserung ist in der Richtung angeordnet, daß die zur Pensionskasse gezahlten Beiträge, die bisher ebenso wie die Krankenkassenbeiträge von dem zum Vergleich herangezogenen Arbeiterlohneinkommen abgesetzt wurden, dann nicht mehr abzusetzen sind, wenn der Betreffende als Beamter die freiwillige Versicherung fortsetzt. Nachzahlung für rückliegende Zeiten findet jedoch nicht statt.

— **Werkstättenarbeit vor den hohen Festen.** Der preußische Eisenbahnminister hat genehmigt, daß an den Tagen vor Ostern, Pfingsten und Weihnachten in den Eisenbahnwerkstätten bis 2 Uhr durchgearbeitet werden darf, damit die Arbeiter dann den übrigen Nachmittag frei haben. Die bei solcher Regelung ausfallende Arbeitszeit ist unter Verteilung auf die vorhergehenden Wochentage einzubringen. Da es sich hierbei lediglich darum handelt, Wünsche der Arbeiter zu erfüllen, soll diese Arbeitsregelung nur da eingeführt werden, wo sich durch Anhörung des Arbeiterausschusses ergibt, daß die überwiegende Mehrheit der Arbeiterschaft sie wünscht.

— **Vergleichende Unfallstatistik.** Aus den Erklärungen des preußischen Eisenbahnministers in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses tragen wir hier noch folgende besonders interessante Vergleiche aus der Unfallstatistik nach. Der Herr Minister führte aus, daß auch in dem letztabgeschlossenen Jahre 1911 die Betriebsunfälle (Entgleisungen, Zusammenstöße, Tötungen und Verletzungen) weiter zurückgegangen seien. Während im Jahre 1907 auf 1 Million Zugkilometer noch 5,8 solcher Unfälle gekommen seien, habe das Jahr 1911 deren nur noch 4,2 aufzuweisen. Das sei besonders bedeutungsvoll im Hinblick auf die starke Verkehrssteigerung und im Vergleich zu der Tatsache, daß in der aufsteigenden Periode 1905/06/07 die Betriebsunfälle zugenommen hätten. Die Zahl der getöteten Reisenden auf 1 Million Zugkilometer sei von 0,085 im Jahre 1909 zurückgegangen auf 0,06 im Jahre 1911, während in der gleichen Zeit die Zugkilometer von 12 539 auf 13 488 — gerechnet auf 1 km Betriebsstrecke — gestiegen seien. Wie Preußen und Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern in der Unfallstatistik daständen, ergäbe sich daraus, daß nach amtlichen Statistiken auf 1 Million Reisende an Tötungen und Verletzungen entfielen:

in Preußen (1911)	0,34
„ Deutschland (1911)	0,42
„ Frankreich (1909†)	0,59
„ Österreich-Ungarn (1910†)	1,60
„ England (1911)	2,13
„ den Vereinigten Staaten von Amerika (1909†*)	11,85

Hierzu sei bemerkt, daß in Frankreich die Zahl der Verunglückten nur für Zugunfälle angegeben wird, ferner, daß in Preußen, den deutschen Bundesstaaten und Österreich-Ungarn die Reisenden statistisch nur einmal gezählt werden, auch wenn mehrere Bahnbezirke von ihnen durchfahren werden. In Frankreich, England und Amerika erscheinen die über mehrere Bahnen fahrenden Personen in der Statistik wiederholt. Die englische Statistik enthält nicht die Zahl der auf Zeitkarten beförderten Reisenden.

— **Eisenbahn-Verbandskrankenkasse.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 7. d. M. sind die von der außerordentlichen Hauptversammlung der Eisenbahn-Verbandskrankenkasse am 19. bis 20. September v. J. beschlossenen Änderungen der Kassensatzungen mit Zustimmung der Minister der Justiz und des Innern mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab mit der Maßgabe genehmigt worden, daß die Witwen- und Waisenrentenversicherung nach Tarif III erst mit dem ersten Tage des Kalendervierteljahres in Wirksamkeit tritt, bis zu dem tausend Mitglieder in den Tarif III aufgenommen sind, und daß demzufolge auch die Mitgliedschaft bei Tarif III erst mit diesem Tage beginnt. Die Beschlüsse gelangen durch den IV. Nachtrag zu den Satzungen der Kasse, mit dessen Drucklegung der Hauptvorstand der Kasse beauftragt ist, zur Einführung. Der Hauptvorstand ist ferner angewiesen worden, den Zeitpunkt, mit dem der Tarif III in Wirksamkeit tritt, rechtzeitig bekannt zu machen.

Die Dienst- und Geschäftsanweisung für die Eisenbahn-Verbandskrankenkasse wird neu herausgegeben. Im einzelnen wird noch bemerkt: 1. Die Eisenbahn-Verbandskrankenkasse führt vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung „Eisenbahn-Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse.“ 2. Wegen der Witwen- und Waisenrentenversicherung nach Tarif III wird auf den vom Vorstande des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine erlassenen, den Eisenbahndirektionen mit Schreiben vom 17. Oktober v. J. übersandten Aufruf zum Beitritt zur Hinterbliebenenkasse sowie auf die in Nr. 11 der Monatsschrift des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine von 1912 enthaltenen Mitteilungen hingewiesen. 3. Der nach § 7 Abschnitt B der Satzungen zum Tarif II zu entrichtende wöchentliche Beitrag von 25 *Ꝑf* ist auf 30 *Ꝑf* erhöht worden, wofür nicht nur für den Todesfall des Mitgliedes, sondern auch für den Todesfall seiner Ehefrau ein Sterbegeld von je 150 *M* gewährt wird. 4. Den Mitgliedern des Tarif I, die von der durch den III. Nachtrag am 1. Januar 1912 eingeführten Versicherung eines täglichen Krankengeldes von 2,75 *M* und 3 *M* nebst 165 *M* und 180 *M* Sterbegeld keinen Gebrauch machen konnten, weil sie bereits das 45. Lebensjahr überschritten und den Höchstlohn erreicht hatten, ist das Recht eingeräumt worden, ein Krankengeld von 2,75 *M* und 3 *M* nebst zugehörigem Sterbegeld zu versichern, sofern sie am 1. Januar 1912 bereits ein Krankengeld von 2,50 *M* versichert hatten, seit dem 1. Januar 1912 keine Lohnzulage erhalten haben, die Voraussetzungen des § 2 Absatz 2 c der Satzungen erfüllen und bis zum 1. Oktober d. J. Antrag auf Höherversicherung stellen.

— **Bericht über die Tätigkeit des Eisenbahn-Zentralamts im Rechnungsjahr 1911.** Diesem als Anhang zum Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen ausgegebenen Bericht

†) Spätere Statistik liegt nicht vor.

*) Ab 1910 erscheinen die Unfälle in der Statistik der Vereinigten Staaten von Amerika nicht mehr.

entnehmen wir folgende bemerkenswerte Mitteilungen: Neue Geschäfte von besonderer Bedeutung sind dem Amt im Berichtsjahr nicht übertragen worden, aber der Umfang der Geschäfte und die Tätigkeit der Ausschüsse, deren Geschäftsführung dem Amt übertragen ist, haben zugenommen. Dem Amt obliegt bekanntlich auch der Ausgleich der Güterwagenbestände für sämtliche deutschen Staatsbahnen und zahlreiche Privat- und Kleinbahnen, deren Versorgung mit Wagen eine dem deutschen Staatsbahnwagenverbande angehörige Verwaltung übernommen hat. An Verbandsgüterwagen waren vorhanden am 1. April 1911 bedeckte 174 621 (161 584 im Vorjahr), offene 402 431 (377 163 i. V.), im ganzen 577 052 (538 747 i. V.) Güterwagen und am 1. Oktober 1911 bedeckte 181 428 (166 176), offene 408 401 (384 066), im ganzen 589 829 (550 242) Güterwagen. Zur Beschleunigung des Umlaufs und Ausgleichs der Wagen bei knappen Beständen hat die Sonntagsruhe im Güterzugdienst an 15 Sonn- und Feiertagen, zum Teil nur in den notleidenden Bezirken, unterbrochen werden müssen. Das Amt hat auch den Naturalausgleich im europäischen Personenwagen-Durchgangsverkehr geregelt; die Vertreter der hieran beteiligten 32 deutschen und 41 fremden Verwaltungen haben sich im Berichtsjahre zweimal zu Konferenzen vereinigt, deren Hauptgegenstand die Vereinbarung der durchgehenden Wagenläufe für die nächste Fahrplanzeit bildete. — Die Jahresbestellung an Fahrzeugen für die preußisch-hessischen Staatsbahnen umfaßt 1039 Lokomotiven, 36 Triebwagen, 2736 Personen-, Gepäck- und Postwagen und 36 755 Güterwagen; für die Reichsbahnen wurden 29 Lokomotiven, 135 Personen- und Gepäckwagen und 4068 Güterwagen beschafft. An der Lieferung waren ausschließlich deutsche Lokomotiv- und Wagenbauanstalten sowie Elektrizitätswerke beteiligt. Die Bauüberwachung und Abnahme erstreckte sich auf 1060 Lokomotiven, 48 Triebwagen und 30 833 Fahrzeuge der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen sowie auf 86 Lokomotiven und 2276 Fahrzeuge für fremde Rechnung. Abgenommen wurden ferner für die preußisch-hessischen Staatsbahnen und die Reichsbahnen Werkstattsmaterialien usw. sowie 310 864 t Schienen, 170 776 t Schwellen und 152 904 t Kleineisen; für fremde Rechnung wurden u. a. 1624 Fahrzeuge auf Lauffähigkeit untersucht, 380 Kesselprüfungen ausgeführt und 7960 Gas- und Hauptluftbehälter abgenommen. — Für den Bedarf an Dienstkohlen sind im Berichtsjahr 11,764 Millionen Tonnen Steinkohlen und Briketts und 64 000 t Koks vertraglich verdungen worden; wie im Vorjahr konnte der gesamte Bedarf bei inländischen Werken gedeckt werden. Bei allen Beschaffungen wurden die Industrien aller Landesteile berücksichtigt, nur Petroleum wurde zum größten Teil von einer österreichischen Gesellschaft bezogen.

Was die Tätigkeit der Ausschüsse anlangt, so hat u. a. der Block- und Stellwerksausschuß, an dessen Beratungen regelmäßig auch Vertreter von drei bedeutenden Fabriken für das Eisenbahnsicherungswesen teilnehmen, während des Berichtsjahrs in 4 Sitzungen zahlreiche Einrichtungen geprüft, die eine Erhöhung der Betriebssicherheit und eine wirtschaftlichere Ausgestaltung der Sicherungsanlagen bezwecken. Im Güterwagenausschuß des deutschen Staatsbahnwagenverbandes wurden die Beratungen über die einheitliche Bauart der Verbandsgüterwagen fortgesetzt und für Schienen-, Rungen- und Holzwagen zum Abschluß gebracht. Der Werkstättenausschuß hat in mehreren Sitzungen Angelegenheiten der einheitlichen Gestaltung der Stückarbeiten in den Werkstätten u. a. m. beraten. Vom Finanzausschuß wurde in 5 Sitzungen über die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit und die einheitliche Gestaltung des Kassen- und Rechnungswesens beraten. — Der Beamtenkleiderkasse gehörten am Ende des Berichtsjahrs 116 778 (115 524 im Vorjahr) zum Tragen einer Dienstkleidung verpflichtete Beamte als Mitglieder an; die Ausgaben für Beschaffung der Stoffe haben 4 130 109 (3 936 848) ℳ und für Anfertigung der Dienstkleider 1 691 437 (1 623 842) ℳ betragen. — Der Vorstand der Arbeiterpensionskasse hielt im Berichtsjahr 8 Sitzungen ab; der Geldumsatz dieser Kasse betrug im Kalenderjahr 1911 rd. 50,622 Millionen Mark (41,887 Millionen Mark i. V.). Die Vermögensverwaltung entwickelte sich weiter günstig, das Vermögen erhöhte sich auf 178,77 Millionen Mark gegen 162,252 Millionen Mark i. V., hiervon waren angelegt 99,430 Millionen Mark in Hypotheken, rd. 2,4 Millionen Mark in Grundstücken (Heilstätten und Invalidenheim) und 74,542 Millionen Mark in Wertpapieren. — Auf der Versuchsbahn bei Oranienburg wurden verschiedene neuere Oberbauarten erprobt; sie war bis zum Schlusse des Berichtsjahrs mit 266 000 Zugfahrten im Gesamtgewichte von etwa 63 Millionen Tonnen belastet. — Von der staatseigenen chemischen Versuchsanstalt wurden im Berichtsjahr u. a. zur Vorbereitung der Entscheidung in Gütertariffragen nach Untersuchung der aus dem Verkehr entnommenen Proben 1083 Gutachten erstattet, 631 weitere Gutachten betrafen die Feststellung der Ursachen und des Umfanges von Frachtgutbeschädigungen. Eine besondere Nachprüfung fanden die in Deutschland sowohl wie im Auslande patentierten, das Eisenbahnwesen betreffenden Erfindungen in der im Zentralamt neu eingerichteten Patentkontrolle.

— **Das Eisenbahnprojekt Schwerte-Letmathe.** Die Deutsche Volkswirtschaftliche Korrespondenz meldet in ihrer Ausgabe vom 25. Februar d. J. hierzu folgendes: Über das Eisenbahnprojekt Schwerte-Letmathe, das bei seiner hervorragenden Wichtigkeit die Presse, die Öffentlichkeit wie die Volkswirtschaftler weit über Rheinland und Westfalen hinaus interessiert und in Bewegung gesetzt hat, ist eine vorläufige Entscheidung gefallen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat an die Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld folgenden Erlaß gerichtet: „Die Königliche Eisenbahndirektion wolle allgemeine Vorarbeiten für eine Hauptbahn von Schwerte nach Letmathe anfertigen und durch die Hand des Herrn Oberpräsidenten der Provinz Westfalen bis zum 1. August d. J. vorlegen. Der Bezirksausschuß zu Arnsberg, bei dem die nach § 5 des Enteignungsgesetzes erforderlichen Anträge zu stellen sind, ist von hier aus entsprechend verständigt. Die militärischen Anforderungen, denen die Bahn etwa genügen muß, werden besonders mitgeteilt werden. In dem Berichte, dessen Absendung an den Herrn Oberpräsidenten mir anzuzeigen ist, wolle die Königliche Eisenbahndirektion zugleich darlegen, ob und inwieweit es zur sicheren Bemessung der Bausumme erforderlich wird, zunächst noch einen ausführlichen Entwurf aufzustellen.“

— **Der viergleisige Ausbau der Strecke Essen-Mülheim a. Ruhr.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Essen gemeldet: Die große Verkehrsstockung, unter der im letzten Herbst der niederrheinisch-westfälische Industriebezirk so außerordentlich zu leiden hatte, hat die Eisenbahnverwaltung veranlaßt, den bereits früher vorgesehenen viergleisigen Ausbau der Strecke Essen-Mülheim a. Ruhr, der ursprünglich zusammen mit dem Umbau des Bahnhofs Heißen durchgeführt werden sollte, wesentlich zu beschleunigen. Deswegen ist das Projekt des viergleisigen Ausbaues der Eisenbahnstrecke Essen-Mühlheim von den Umbauplänen des Bahnhofs Heißen abgetrennt worden, damit es unabhängig von den zeitraubenden Vorarbeiten für den Heißener Bahnhofsumbau besonders gefördert werden kann. Wie wir erfahren, sind die Vorarbeiten bereits soweit gediehen, daß voraussichtlich schon im kommenden Herbst, spätestens aber im nächsten Frühjahr, mit den eigentlichen Bauarbeiten zur Verlegung des dritten und vierten Gleises auf dieser wichtigen Strecke begonnen werden kann. Hierbei ist eine abermalige Vergrößerung des vor kurzem vollständig umgebauten Bahnhofs Mülheim-Eppinghofen notwendig. Gleichzeitig mit dem viergleisigen Ausbau der Strecke Essen-Mülheim, der später auch der viergleisige Ausbau der anschließenden Strecke Mülheim-Duisburg folgen soll, wird man auch die starke Steigung der Strecke von Mülheim bis vor Heißen erheblich verringern. Zu diesem Zweck ist eine streckenweise Tieferlegung des Bahnkörpers vorgesehen, die an der bisher höchsten Stelle 7—8 m betragen soll.

— **Der neue Frankfurter Ostbahnhof.** Wir entnehmen der „Köln. Ztg.“ folgende interessante Mitteilungen: Die Frankfurter Eisenbahneinrichtungen stehen vor einer grundlegenden Umänderung und Erweiterung. Der vor 24 Jahren in Betrieb genommene Hauptbahnhof, damals der größte deutsche Bahnhofsbau, ist längst zu klein geworden, und eine Vergrößerung durch Anbau von je einer Halle an beiden Seiten der dreischiffigen Einfahrtshalle befindet sich im Bau. Doch das allein kann nicht genügen, diese Bahnhofsanlage genügend zu entlasten, es ist dazu noch die Durchführung einer Dezentralisation bis zu einem gewissen Grade erforderlich. Dazu dient der im Bau befindliche Südbahnhof, der an Stelle des aus dem Ende der 60er Jahre stammenden Sachsenhäuser Bahnhofs, eines einfachen Fachwerkbaus, tritt, ferner die Verbindung dieses Bahnhofes durch die neuerbaute Deutschherrn-Eisenbahnbrücke oberhalb der Stadt (der dritten Eisenbahnbrücke bei Frankfurt) mit den Bahnanlagen im Osten der Stadt und endlich als wichtigstes Glied in der Kette der Verkehrsverbesserungen: Der neue Ostbahnhof. Bis jetzt befand sich im Osten ein Eisenbahnempfangsgebäude von erstaunlich bescheidener Art. Unterhalb des altmodischen Uhrtürmchens kündete die Aufschrift: Frankfurt-Hanauer Eisenbahn, daß es sich hier noch um ein Überbleibsel aus der Zeit der Privatbahnen handelt, von denen jede ihren eigenen Bahnhof hatte: die Hanauer, die Main-Weser-, die Main-Neckar- und die Taunusbahn. Und in der Tat ist dieser der älteste Frankfurter Bahnhof; er wurde im Jahre 1847 errichtet. Etwa ein Kilometer weiter vom Stadtmittelpunkt entfernt ist nun zwischen dem neu erstandenen Handels- und Industrieviertel am Osthafen und dem in guter Entwicklung befindlichen Ostend-Wohnviertel der neue Ostbahnhof erstanden. Er ist in seiner Gesamtlage natürlich für ganz andere Verkehrsverhältnisse bestimmt als sein Vorgänger. Das zeigt sich schon daran, daß die Kopfstation in eine Durchgangsstation umgewan-

delt wurde, damit z. B. unter Umständen die Durchleitung wichtiger Schnellzugverbindungen vom Hauptbahnhof über diesen neuen Bahnhof nach dem Norden (Thüringen, Sachsen und Berlin) möglich ist. Aber auch die großzügige Platzgestaltung und die trotz der Vermeidung alles überflüssigen Prunks schön und geschlossen wirkende Außenseite des Empfangsgebäudes in rotem Sandstein sowie die große Schalterhalle mit ihrer hochgewölbten Deckenkonstruktion weisen schon äußerlich auf die verkehrstechnische Bedeutung des Ganzen hin. Das in verhältnismäßig strengen Formen errichtete Barockgebäude gliedert sich in einen Hauptbau, der die Schalterhalle mit ihren Nebenräumen aufnimmt und von einem hübschen Türmchen gekrönt ist (das den Kenner des alten Frankfurter Barocks heimisch anmutet, obschon es nicht von einem Frankfurter entworfen ist), und in zwei architektonisch selbständig gehaltene Seitenflügel, von denen der zur linken Seite die Wartesäle, der zur rechten die Diensträume der Bahnhofsverwaltung enthält. Die in der Höhe des ersten Stockwerks gelegenen Bahnsteige, zu denen man durch eine Doppeltreppe gelangt, werden von einer 12 m hohen und 150 m langen Halle in Eisenkonstruktion überdeckt; eine zweite Halle, die dem Vorort- und Arbeiterzug-Verkehr dienen soll, wird später errichtet. Die Neuanlage wird durch ein neben dem Bahnhof befindliches großes Postamt abgeschlossen, dessen gelbbrauner Verputz sich gut von dem organisch mit ihm verbundenen Bahnhofsbau abhebt. Dieses Amt soll den stets wachsenden Postverkehr der sich ständig ausdehnenden Industriestadt im Osten aufnehmen. Der große Ost-Güterbahnhof, der mit dem städtischen Hafenbahnhof in Verbindung steht, ist schon seit längerer Zeit im Betrieb. Die gesamten Bahnanlagen dehnen sich 3,1 km lang nach Osten aus bei einer durchschnittlichen Breite von 500 Metern. An der Planlegung der technischen Anlagen sind u. a. beteiligt: die Regierungs- und Bauräte Schwarz im Eisenbahn-Zentralamt, Krause im Eisenbahnministerium und Klotz in Frankfurt. Die Hochbauten sind von Geheimrat Wegner entworfen unter Mitwirkung des Regierungsbaumeisters Kleinschmidt, die Bauleitung hatte Regierungsbaumeister Dörfer. Die Gesamtkosten betragen 7 Millionen Mark. Davon entfallen auf Erdarbeiten 1 Million, auf den Oberbau 1½ Millionen und auf die Hochbauten einschließlich des neuen Güterbahnhofs 2½ Millionen Mark. Bei der feierlichen Einweihung des Bahnhofs hielt Eisenbahnpräsident Reuleaux eine Ansprache, in der er auf den Wagemut hinwies, der die Frankfurter Bürger Bethmann und Bernus du Fay beseelte, als sie vor 75 Jahren die Konzession zur Errichtung der ersten in Frankfurt einmündenden Eisenbahn erwarben. Bis heute habe das von diesen Herren errichtete Gebäude ohne Umbauten seinen Dienst versehen, jetzt aber sei Luft, Licht und freie Bahn für eine bedeutende industrielle Entwicklung in der Oststadt Frankfurt geschaffen. Nach Vorträgen der bauleitenden Beamten machten die geladenen Gäste eine Fahrt bis zur Station Mainkur und zurück, an die sich ein Frühstück anschloß.

— **Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht hat sich der Verkehr im Jahre 1912 auf fast allen Bahnen gegen 1911 wesentlich gehoben. Die Folgen der Dürre des Jahres 1911 machen sich in den Erträgnissen des Geschäftsjahres 1912 noch besonders in dem Minderertrag der Aktien der Aschersleben-Schneidlingen-Nienhagener Kleinbahn A.-G. geltend; auch der Minderertrag der Aktien der Elektrischen Kleinbahn im Mansfelder Bergrevier ist zum Teil auf die gleiche Ursache zurückzuführen, zum Teil dem Umstand zuzuschreiben, daß dieses Unternehmen zur Verteidigung seines Interessengebietes als Überlandzentrale mit Anschluß von Ortschaften an das Stromverteilungsnetz beschleunigt vorgehen muß, so daß die hierfür verwendeten Gelder sich naturgemäß erst allmählich angemessen verzinsen. Nach dem Verlaufe des Jahres 1912 bei den Bahnen, bei denen die Gesellschaft durch Aktien beteiligt ist, darf man erwarten, daß wenn nicht unvorhergesehene ungünstige Umstände eintreten, das Ergebnis des laufenden Jahres nicht schlechter als das für das abgeschlossene sein wird. Am 1. April 1912 übernahm die Gesellschaft auf Grund eines mit der Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft auf 10 jährige Dauer geschlossenen Betriebsüberlassungsvertrages die Betriebsführung der Crefelder Eisenbahn zu angemessenen Bedingungen. Die Allg. Deutsche Kleinbahn-Ges. ist auch an einer erreichten Gewinnsteigerung beteiligt und erhält im Falle der Verstaatlichung der Crefelder Eisenbahn, während der Vertragszeit, eine angemessene Entschädigung. Das Gewinn- und Verlustkonto ergibt einen Gewinn von 936 011 *M* (i. V. 956 382 *M*). Die flüssigen Mittel haben am Schlusse des Berichtsjahres betragen: Kassenbestand 48 978 *M* (45 101 *M*), Bankguthaben 1 111 882 Mark (2 105 624 *M*). Abzüglich des Vortrages aus dem Vorjahre stellt sich der Reingewinn für 1912 auf 895 402 *M*. Als Dividende sollen 7 % = 634 200 *M* (wie i. V.) verteilt werden.

— **Verwertung des Geländes des alten Hauptbahnhofs Karlsruhe.** Auf den von der Stadt Karlsruhe ausgeschriebenen Wettbewerb für die Bebauung des Geländes des alten Hauptbahnhofs in Karlsruhe und des daran angrenzenden Festplatzes (vergl. Mitteilung in Nr. 74, Jahrg. 1912, S. 1183) sind 41 Entwürfe eingereicht worden. Das am 31. Januar d. J. zusammengetretene Preisgericht, dem auch Finanzminister Exzellenz Dr. Rheinboldt angehörte, hat von der Erteilung eines ersten Preises abgesehen, da keiner der Entwürfe als vollgültige Lösung der gestellten Aufgabe angesehen werden konnte, und die zur Verfügung stehende Summe von 6000 *M* zu 3 gleichen Preisen von je 2000 *M* verwendet. Außerdem wurden 2 weitere Entwürfe zum Ankauf empfohlen. Die preisgekrönten Arbeiten unterscheiden sich hauptsächlich durch die Art und Weise, wie der Übergang von dem bebauten Stadtteil nach dem neuen Baugebiet gebildet wird. Nach dem Entwurf, den der hochbautechnische Referent der Eisenbahnabteilung des Finanzministeriums auf Veranlassung der Stadtverwaltung Karlsruhe und der Eisenbahnverwaltung seinerzeit gefertigt hat, war daselbst in der Achse der Hauptzufahrtsstraße nach der Stadt ein auf allen vier Seiten bebauter, rechteckiger freier Platz vorgesehen. Statt dessen zeigt der eine preisgekrönte Entwurf daselbst einen breitgelegten, seitlich verschobenen, viereckigen Platz, an dessen Ostseite die Verlängerung jener Hauptzufahrtsstraße als nächste Verbindung zum künftigen Bahnhof entlangführt; beim zweiten Entwurf ist der Platz halbkreisförmig ausgebildet, beim dritten endlich ist auf einen größeren freien Platz überhaupt verzichtet. Der Umstand, daß zwei Entwürfe mit Preisen bedacht wurden, die einen durchgehenden Straßenzug von der Altstadt nach dem neuen Bahnhof ohne Überquerung eines größeren Platzes vorsehen, läßt darauf schließen, daß man in einer solchen Lösung einen gewissen Vorzug erblickt hat. Der andere Entwurf mit halbkreisförmig ausgebildetem Platze stellt ebenfalls eine sehr praktische Lösung dar, da er insbesondere eine zweckmäßige Einmündung aller in Betracht kommenden Straßen gestattet. Für die Verwertung des der Eisenbahnverwaltung gehörenden Geländes des alten Bahnhofes hat der Wettbewerb keine besonderen Vorteile gebracht; ein Teil der Entwürfe läßt überhaupt die Rücksicht auf diesen Gesichtspunkt vermissen. Im ganzen hat der Wettbewerb eine Lösung für die Frage der künftigen Gestaltung des fraglichen Stadtteiles nicht gebracht. Immerhin werden die durch den Wettbewerb gewonnenen Entwürfe manchen wertvollen Fingerzeig für die ihrer demnächstigen Lösung harrende Aufgabe geben. So ist insbesondere in einem der beiden zum Ankauf empfohlenen Entwürfe die Möglichkeit dargestellt, über den zur Bebauung bestimmten Festplatz an den daselbst zu erstellenden Staats- und städtischen Gebäuden vorbei auf möglichst kurzem Wege einen neuen unmittelbaren Straßenzug zwischen dem Zentrum der Stadt und dem neuen Bahnhof durchzuführen, der sich zur Ergänzung der nach dem jetzigen Bebauungsplan dahin führenden, kleinen Umwege darstellenden Straßen sehr vorteilhaft erweisen dürfte. Ob dieser Gedanke allerdings verwirklicht werden wird, erscheint vorerst fraglich, hauptsächlich weil durch den Straßenzug ein Teil des Stadtgartens in Anspruch genommen würde.

— **Die Duisburg-Ruhrorter Häfen im Jahre 1912.** Nach der von der Verwaltung der staatlichen und städtischen Häfen des Gemeindebezirks Duisburg (Ruhrorter, Duisburger, Hochfelder Hafen und Ruhrorter Eisenbahnhafen) aufgestellten Übersicht über den Güterverkehr im Jahre 1912 betrug der Gesamtverkehr der vier Häfen 22 962 412 t gegen 20 354 491 t im Jahre 1912, ist also um 2 607 921 t oder 12,8 % gestiegen. Den weitaus größten Teil der verfrachteten Güter bildeten mit 14 247 448 t (i. V. 12 351 937 t) die Steinkohlen, ausschließlich Bootekohlen, von denen 424 398 t verladen wurden. Der Verkehr in Steinkohlen-Briketts ist mit 424 744 t (463 492 t) etwas geringer als im Vorjahre, der in Steinkohlen-Koks ist mit 427 853 t (299 299 t) bedeutend gestiegen. Von den sonstigen Gütern, die große Verladungsziffern ausweisen, seien noch erwähnt: Bau- und Nutzholz mit 243 389 t (222 478 t), Gerste mit 258 758 t (238 023 t), Hafer 236 877 t (193 112 t), Erde, Kies, Sand und Mergel 731 401 t (869 174 t), Eisenerz ausschließlich Schwefelkies 3 114 070 t (2 595 445 t), Eisenbahnschienen, Schienenbefestigungsgegenstände 239 263 t (237 028 t), Eisen- und Stahlbruch 296 489 t (236 557 t), Eisen und Stahl in Stäben, auch geformt, 127 917 t (94 456 t), Platten und Bleche aus Eisen 128 511 t (119 328 t), Roheisen aller Art 105 834 t (130 484 t), Luppen von Schweißeisen 102 671 t (82 050 t) und Thomasmehl 120 821 t (78 989 t). Von den 14 Mill. t Steinkohlen entfallen rund 11 Mill. auf den Ruhrorter Hafen. Die Kohlenanfuhr einschließlich Koks und Briketts durch die Eisenbahn betrug 15 341 989 t (12 844 408 t), die Kohlenanfuhr zu Schiff 3820 t, die Kohlenabfuhr zu Schiff 15 096 225 t (13 114 022 t), außerdem 424 398 Tonnen (382 452 t) Bootekohlen. Davon gingen u. a. 4 821 361 t (4 138 899 t) nach Holland, 2 867 735 t (2 309 582 t) nach Belgien, 137 865 t (118 424 t) nach Frankreich, 4 414 791 t (3 974 810 t) nach Mannheim und oberhalb, 1 163 782 t (1 087 241 t) nach Mainz bis Mannheim ausschließlich, 1 155 708 t (1 067 236 t) nach den Mainhäfen. An sonstigen Gütern vom Rhein 6 571 056 t (6 048 953 t) angefahren und 1 291 310 t (1 190 809 t) vom Rhein

abgefahren. Im Rhein-See-Verkehr stieg die Ausfuhr um 12 848 t auf 25 781 t (12 932 t) und die Abfuhr um 26 810 t auf 18 799 t (21 988 t), also bei der Abfuhr um mehr als die Ziffer des Jahres 1911. Diese Steigerung dürfte hauptsächlich auf die infolge des englischen Kohlenstreiks vermehrte Kohlenausfuhr zurückzuführen sein. In die Häfen sind 48 988 (i. V. 48 023) Schiffe eingelaufen und aus den Häfen 48 891 (49 025) Schiffe abgefahren. Unter den ankommenden Schiffen waren 405 (304) und unter den abgegangenen 409 (340) Rhein-Seeschiffe.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Oberregierungsrat Paul Grunow, Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beauftragt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Ehlers ist von Elmshorn zur Eisenbahndirektion nach Altona versetzt. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Max Schulze in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt) ist die etatsmäßige Stelle eines Regierungsbaumeisters bei der Staatseisenbahnverwaltung verliehen. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Blanck bei der Eisenbahndirektion in Hannover und Rempp bei der Eisenbahndirektion in Münster sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Wachsmuth beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Arthur Steinhauer aus Castellaun, Kreis Simmern, ist zum Regierungsbaumeister ernannt.

Österreich.

— **Eilgutfrachtsätze für Wagenladungen.** Im Eisenbahnministerium wird, wie verlautet, gegenwärtig die Einführung von Wagenladungsfrachtsätzen für Eilgut in Erwägung gezogen. Es ist geplant, ähnlich wie in Deutschland, für halbe und ganze Wagenladungen, die als Eilgut zur Versendung gelangen, besondere Frachtsätze einzuführen und dagegen die bestehenden Frachtbegünstigungen für aus kleinen Kollis bestehende Eilgutsendungen (Eilgutsammelverkehre) aufzulassen. Es handelt sich hierbei um die Durchführung eines wichtigen Grundsatzes, indem bei Aufgabe größerer Mengen von Eilgütern allen Frachtinteressenten der gleiche Vorteil geboten werden würde. Wie wir erfahren, finden in der Angelegenheit erst Vorerhebungen statt.

— **Orientbahnen.** Zwischen Vertretern eines österreichisch-ungarischen Bankenkonsortiums und der deutsch-schweizerischen Gruppe, die über einen großen Besitz von Orientbahnaktien verfügt, schweben Verhandlungen wegen Erwerbung der Mehrheit der Orientbahnaktien durch das österreichisch-ungarische Konsortium. Es verlautet, daß es sich um den Ankauf von 51 000 Stück Aktien handelt. Das Aktienkapital der Orientbahnen, das 50 Millionen Franken beträgt, ist in 100 000 Aktien zerlegt.

— **Der Verkehr auf dem österreichischen Teil der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1912.** Während der Verkehr auf der ungarischen Strecke Kaschau-Ruttka im Jahre 1912 keine nennenswerten Schwankungen aufweist, erfuhr der Güterverkehr in der Strecke Ruttka-Oderberg neuerlich eine erhebliche Steigerung. Ausschlaggebend für die Verkehrssteigerung war die Zunahme des Kohlenverkehrs aus dem oberschlesischen, dem Ostrauer und dem Karwin-Dombrauer- Revier, der folgende Ziffern aufweist: Von den in Oderberg von den beiden Anschlußbahnen (preußische Staatsbahnen und Nordbahn) übernommenen Frachten mit insgesamt 184 514 beladenen Wagen waren 140 260 Wagen mit Kohle und Koks für Ungarn bestimmt und zwar 122 030 Wagen oberschlesischer und 18 230 Wagen Ostrauer Herkunft. In den beiden Stationen Dombrau und Karwin wurden 100 685 Wagen für Ungarn aufgeliefert. Die Steigerung des Gesamtverkehrs in der Richtung nach Ungarn betrug in Vergleich zum Jahre 1911 in Oderberg 12.2 %. hinsichtlich des Kohlen- und Koksverkehrs aus Oberschlesien 8.1 %, aus dem Mährisch-Ostrauer Revier 9,6 %, aus dem Karwin-Dombrauer Becken 9.3%.

— **Kohlenabschluß der österreichischen Staatsbahnverwaltung.** Im Laufe des Frühjahres dürfte das Eisenbahnministerium die Vorbereitung des diesjährigen Kohlenabschlusses veranlassen. Mit Rücksicht auf den sehr großen Umfang der noch bis 1920 laufenden Abschlüsse ist anzunehmen, daß auch der diesmalige Kohlenabschluß nicht bedeutend sein wird. Man veranschlagt den Umfang nicht viel höher als den der für das heurige Jahr gemachten Abschlüsse, die 487 000 t betragen haben. Unter anderem ist diesmal mit dem Ablauf des niederschlesischen Abschlusses zu rechnen, den man auf rund 18 000 Wagen veranschlagen kann. Die Abschlüsse erweisen sich noch bis 1920 reichend, für die Staatsbahnverwaltung zufolge des seitherigen starken Anziehens der Kohlenpreise als sehr vorteilhaft.

— **Wiener Bahnhofsfragen.** Wie die „Neue Freie Presse" mitteilt, empfiehlt die vom Eisenbahnministerium eingesetzte Wiener Bahnhofskommission auf Grund des Ergebnisses eingehender Studien eine gruppenweise Zusammenlegung jener Wiener Bahnhöfe, von denen Staatsbahnlinien ausgehen, und zwar denkt man an die Zusammenlegung des Franz Josefs-, des Nordwestbahnhofs und des Nordbahnhofs. Der Nordwestbahnhof soll ausschließlich nur als Frachtenbahnhof dienen, aber später gänzlich aufgelassen werden, welches Schicksal auch den Franz Josefsbahnhof treffen soll, um die wertvollen Gründe, die diese beiden Bahnhöfe bedecken, veräußern zu können. Hierdurch sollen offenbar die Geldmittel für die Durchführung des ganzen Plans teilweise beschafft werden. Der Staatseisenbahnhof soll erst ausgestaltet werden, nachdem über die Zukunft der Südbahn entschieden ist. Außerdem soll die Verbindung der Bahnhöfe untereinander, insbesondere durch die Erweiterung des hierzu geeigneten Staatsbahnhofes erfolgen. Der Umbau des Westbahnhofes mit einem Kostenbetrage von etwa 50 Millionen Kronen und mit einer Anlage von zehn Gleisen (gegenwärtig bestehen vier Gleise) wurde aus finanziellen Gründen vom Finanzministerium abgelehnt. In einem äußeren Bezirk soll ein Zentralgüterbahnhof errichtet werden.

— **Achskilometer auf den österreichischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1912 wurden auf sämtlichen im Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung stehenden Bahnen von eigenen und fremden Wagen im ganzen 6 401 892 679 Achskilometer gefahren. Hiervon entfielen auf die vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Staats- und Privatbahnen 6 078 784 998, auf die Wiener Stadtbahn 58 621 506 und auf die vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Privatbahnen 264 522 175 Achskilometer.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** zeigen im Monat Januar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres folgende Gestaltung:

	1913 Kr.		gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	32 481 500	+	1 809 782
Südbahn (ungarisches Netz)	1 965 799	+	58 645
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	402 877	+	126 348
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 633 099	+	8 243
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. . .	107 200	+	6 261
Fünfkirchen-Barcser E.	133 800	+	3 611
Hauptbahnen zusammen	36 724 275	+	2 012 890
Lokalbahnen zusammen	6 603 710	+	511 671
insgesamt	43 327 985	+	2 524 561

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen) beträgt im Januar d. J. 9948,7 km (i. V. 9938,7 km), wovon auf die ungarischen Staatsbahnen 8606 km (i. V. 8596 km) entfallen; jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) 11 899,3 km (i. V. 11 438 km), insgesamt also 21 848 km gegen 21 376,7 km des Vorjahres. Es erweiterte sich somit das ungarische Eisenbahnnetz zusammen um 471,3 km, woran die Hauptbahnen mit 10 km und die Lokalbahnen mit 461,3 km teilnehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Dieselmotorwagen auf skandinavischen Staatsbahnen.** Die schwedischen Staatsbahnen haben 2 Dieselmotorwagen mit dieselelektrischem Betrieb in Verwendung. Die Maschinerie besteht aus einem 6 zylindrigen Dieselmotor und einem mit diesem unmittelbar gekuppelten Gleichstromgenerator, der den Strom zu 2 an den Wagenachsen aufgehängten Motoren liefert. Während des Stillstandes der Wagen dient der Strom zur Ladung einer Akkumulatorenbatterie zu Beleuchtungs- und Rangierzwecken. Der Wagen hat an jedem Ende einen Führerraum und enthält noch einen Maschinen- und Gepäckraum und eine Abteilung III. Klasse für 39 Personen. Die von der Allgemeinen schwedischen elektr. A.-G. erbauten Wagen kosten 47 000 Kronen das Stück bei 75 PS. Dieselmotorleistung. Die noch nicht abgeschlossenen Versuche mit diesen Wagen haben einen sehr geringen Brennstoffverbrauch ergeben. Während bei jetzigen Kohlenpreisen das Zugkilometer bei Dampflokomotiven etwa 10 Öre kostet, hat der Motorwagen allein (26,5 t Zuggewicht) nur 1,5 Öre für das Zugkilometer gebraucht, mit Anhängewagen bei 60 t Zuggewicht 2,1 Öre. Auch die Bedienungskosten sind sehr billig, da nur ein Führer, kein Heizer benötigt ist. Sie betragen 12 Öre für das Zugkilometer gegen 15 Öre beim Lokomotivbetrieb. Also bei zweien von den wesent-

lichsten Betriebsausgabeposten wird durch dieselelektrischen Betrieb eine Ersparnis von etwa 11 Öre für das Zugkilometer erzielt. Über die Unterhaltungskosten bestehen noch keine sicheren Anhaltspunkte, doch wird das Ergebnis das für den Lokomotivbetrieb ungünstigere Bild nicht wesentlich ändern.

Die Bauabteilung der schwedischen Staatsbahnen hat im Jahre 1912 weiterhin eine beachtenswerte Neuerung eingeführt, nämlich fahrbare Kraftstationen für Betrieb von Kompressoren, Kranen, Ventilatoren und Beleuchtung. Eine solche Kraftstation besteht aus einem Dieselmotor von 55 PS. unmittelbar gekuppelt mit einem Gleichstromgenerator zu 40 Kw. und 440 V., die neben den erforderlichen Tanks in einem gedeckten zweiachsigen Wagen eingebaut sind.

Auch die norwegischen Staatsbahnen tragen sich mit der Absicht, einen Versuch mit dieselelektrischem Betrieb zu machen, wenn auch die Anschaffung noch nicht unmittelbar bevorsteht. An der Smaalandbahn sind bisher im Kleinzugbetrieb Lokomotiven und Wagen als das zweckmäßigste und billigste erachtet und dementsprechend eingeführt worden. Das Material ist aber durch den derzeitigen Betrieb schon voll ausgenützt und dem stürmischen Verlangen nach Verkehrsverstärkung nicht mehr gewachsen. Etwa zu beziehende dieselelektrische Wagen würden aber von den oben beschriebenen schwedischen etwas abweichen müssen. Man empfindet in den schwedischen Wagen den Lärm und die Erschütterungen der Maschinerie und den Ölgeruch im Personenraum unangenehm. Man denkt daher daran, möglicherweise Maschine und Gepäckraum in einem besonderen Wagen mit beiderseitigem Führerstand unterzubringen und dann zur Beförderung der Reisenden gewöhnliche Personenwagen zu verwenden. Für die stärkeren Steigungen in Norwegen denkt man weiter, den Wagen mit einem 50 PS.-Dieselmotor und dementsprechender elektrischen Maschinerie auszustatten, womit der Wagen dann auf etwa 60 000 Kr. zu stehen käme.

— **Die eingeschneite Hochgebirgsbahn in Norwegen.** Auf dem Gebirgsübergang der Eisenbahn Kristiania-Bergen haben die in der vorigen Woche und am Sonntag von neuem ausgebrochenen Schneestürme eine Verkehrsunterbrechung herbeigeführt, wie sie seit dem fünfjährigen Bestehen dieser Bahn noch nicht erlebt worden ist. Der ganze Teil der Bahn, der in etwa 100 km Länge in der Hochgebirgsgegend ungefähr in der Mitte zwischen Kristiania und Bergen liegt und wo Finse, 1222 m, die höchste Station des Gebirgsübergangs bildet, ist vollständig eingeschneit. Selbst die drei mächtigen Dreh-Schneepflüge, die dort oben ihre Stelle haben und nach dem ersten Schneesturm die Bahnlinie östlich und westlich von Finse auf etwa 80 km Länge schneefrei gemacht hatten, waren den neuen Schneemassen gegenüber, die mit dem am Sonntag beginnenden Schneesturm fielen, machtlos. Zwei solche Schneepflüge, zwischen denen drei starke Lokomotiven gekoppelt waren, arbeiteten westlich von Finse, aber sie blieben im Schnee stecken. Der dritte Schneepflug, von zwei Lokomotiven getrieben, ging von Finse aus ostwärts, kam aber nur etliche Kilometer weit und mußte wieder umkehren. Sie vermochten nicht viel auszurichten, weil der Schnee steinhart war. Im allgemeinen lag der neue Schnee 3 m tief, an manchen Stellen jedoch bis zu 9 m. Da nun somit alle Menschen, die sich auf der Hochgebirgsstrecke befinden, die Insassen der eingeschneiten Schnellzüge, das zum Wegschaufeln des Schnees gesandte Arbeitspersonal und die in den Hotels in Finse und der östlich davon belegenen Station Haugastöl sich aufhaltenden Reisenden, von der Außenwelt abgeschnitten und die vorhandenen Lebensmittel bald aufgezehrt sind, hat, wie vom 11. d. M. aus Kristiania gemeldet wird, die Regierung sowohl von dort wie von Bergen aus Schiläufertruppen unter Befehl von Offizieren und Unteroffizieren nach der Hochgebirgsstrecke gesandt. Diese Truppen fahren mit der Bahn, so weit es geht, und dann laufen sie auf Schi weiter. Die Abteilung aus Kristiania ist mit 2500 Lebensmittelportionen der Reservevorräte der Armee aufgerüstet. Die Eisenbahnreisenden, die seit dem 4. März in Finse eingeschneit sind, richteten an die Eisenbahnverwaltung ein Telegramm, worin sie voraussetzen, daß die Staatsbahn die Kosten der Verpflegung vom genannten Tage ab übernimmt. Hierauf hat der Generaldirektor der Staatsbahn, Platou, erwidern lassen, daß die Bahn bei höherer Gewalt, wie sie hier vorliege, keine Ersatzpflicht anerkennen könne, daß aber unter den obwaltenden besonderen Verhältnissen die Hilfe, die aus Billigkeitsrücksichten am Platze sei, geleistet werden solle. M.

— **Ankündigung der Züge an Wegübergängen.** Bei französischen Bahnen sind in den letzten Jahren eine Reihe von Einrichtungen eingeführt worden, die an Wegkreuzungen in Schienenhöhe dem Schrankenwärter nahende Züge laut und anhaltend ankünden sollen. Diese Vorrichtungen arbeiten alle mit Schwachstrom und zwar je mit einem Linienstrom und einem Ortsstrom, der durch die Schließung oder Unterbrechung des Linienstromes geschlossen wird und dann das Weckerwerk in Gang setzt. Man kann vier Hauptarten unterscheiden:

1. Der Linienstrom hat besondere Leitung und ruht für gewöhnlich. Der ankommende Zug schließt ihn mit Hilfe eines Schienenkontaktes. Der Strom betätigt einen Elektromagneten und schließt dadurch den Ortsstrom, der nun das Läutewerk solange in Bewegung setzt, bis er vom Wärter wieder abgestellt wird. Diese Anordnung hat den Vorzug größter Einfachheit, aber den gefährlichen Nachteil, bei einer Störung der Linienstromleitung einfach zu versagen, ohne daß der Wärter aufmerksam gemacht wird.

2. Der Linienstrom hat besondere Leitung und ist für gewöhnlich geschlossen. Der Zug unterbricht ihn durch Befahren eines Schienenkontaktes, der Anker eines in den Stromkreis eingeschalteten Elektromagneten fällt ab und schließt den Ortsstrom, der nun wieder das Läutewerk bis zum Eingreifen des Wärters ertönen läßt. — Die Anordnung hat vor der ersten den Vorzug, daß sich Störungen des Linienstromes durch Ertönen der Glocke bemerkbar machen. Durch ein Versagen des Schienenstromschließers oder eine Störung in dem Ortsstromkreis kann aber auch hier ein Unheil herbeigeführt werden.

3. Die Wirkungsweise ist im großen und ganzen wie bei 2., nur ist der Linienstrom im Ruhezustande über einen hohen Widerstand geleitet und deshalb sehr schwach. Durch den Schienenkontakt wird er kurz geschlossen und unterbricht sich durch eine besondere Relaisanordnung bei dem durch den Kurzschluß hervorgerufenen starken Stromstoß selber, wodurch wieder der Ortsstrom geschlossen wird. Diese Anordnung hat vor der zweiten nur den Vorteil eines geringeren Verbrauchs an Linienstrom, ist dafür aber weniger einfach.

4. Eine besondere Linienstromleitung ist nicht vorhanden. Die Schienen sind auf eine Länge von 1500 m vor dem Überweg isoliert. Durch die eine Schiene wird der Strom von der Batterie nach einem Elektromagneten geleitet, der im Ruhezustand das Läutewerk am Überweg gesperrt hält, der andere dient zur Rückleitung zur Batterie. Sobald eine Achse die isolierte Strecke befährt, wird der Linienstrom kurz geschlossen und der Ortsstrom kann das Läutewerk in Tätigkeit setzen. Hier sind alle Versager ausgeschlossen, die durch Schäden einer besonderen Linienstromleitung oder durch Versagen des Schienenstromschließers herbeigeführt werden können, dagegen kann durch ein unbemerktes Aussetzen des Ortsstromes Unheil angerichtet werden. Außerdem würde die kostspielige Unterhaltung einer so langen isolierten Strecke diese Anordnung nur in ganz besonderen Fällen rechtfertigen.

Nach der in Deutschland herrschenden Auffassung wird durch derartige Vorrichtungen die Betriebssicherheit im allgemeinen nicht erhöht, sondern vermindert, weil sich der Schrankenwärter auf das Ertönen des Läutewerks verlassen und verabsäumen wird, sich durch den Augenschein über das Herannahen des Zuges zu unterrichten.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Im Gegensatz zur Kommission des Nationalrates hat die vom 5. bis 7. März in Bern tagende Kommission des Ständerates sich mit großer Mehrheit für den Gotthardvertrag ausgesprochen. Eine förmliche Schlußnahme konnte von dieser Kommission nicht gefaßt werden, bevor der Nationalrat seinen Entscheid getroffen hat; bei der Beratung haben sich aber von 13 Mitgliedern 11 zugunsten des Vertrages ausgesprochen, nur eines dagegen und ein Mitglied hat sich seine Stellungnahme offen behalten. Auch diesmal haben drei Mitglieder des Bundesrats, der administrative Direktor beim Eisenbahndepartement und der Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen an der Beratung teilgenommen. Die Bundesversammlung wird am 25. März zusammentreten, und der Nationalrat wird dieses Geschäft als erstes behandeln. Wir fügen dieser Mitteilung noch eine solche der „Köln. Ztg." hinzu, der unter dem 8. d. M. aus Bern folgendes gemeldet wird:

Wie verlautet, hat das Ergebnis der Ausschußberatungen in der schweizerischen Regierung die Überzeugung gefestigt, daß der Vertrag von den Räten trotz der Bemühungen der Vertragsgegner angenommen werden wird. Daß die von der „Kölnischen Zeitung" vertretene Ansicht zutrifft, es seien in der Gotthardbewegung nicht zuletzt Strömungen gegen Deutschland und gegen die angebliche Vermehrung des deutschen Einflusses in der Schweiz wirksam, geht daraus hervor, daß in der Sitzung der Nationalratskommission ebenfalls, wie nachträglich bekannt wird, hauptsächlich ein Parlamentarier französischer Zunge, Gobat, unter dem Gesichtspunkt der „Germanophobie" gegen den Vertrag gesprochen hat. Die verhetzende und entstellende Kampfesweise, deren sich ein großer Teil der Vertragsgegner bei der Bearbeitung der Volksmeinung bediente, wurde in den Sitzungen der Ständeratskommission ebenso scharf gekennzeichnet wie das Bemühen, auf die parlamentarische Entscheidung mit allen möglichen Mitteln zu drücken. In maßgebenden und ruhig denkenden Kreisen bedauert man so gut wie in Deutschland, daß die Angelegenheit ein unerfreulicher Anlaß wurde, den Interessengegensatz zwischen der

deutschen und der französischen Schweiz unerwartet schroff zu zeigen, ein Bedauern, das nicht ausschließt, daß man die unschweizerischen, regional-westschweizerischen Strömungen im allgemeinen Interesse feststellen und zurückweisen muß.

Beim Bau des Tunnels der Münster-Grenchen-Bahn zeigt sich auf der Südseite starker Wasserausfluß, der nicht nur das Fortschreiten der Bauarbeiten hemmt, sondern auch die Wasserversorgung der großen industriereichen Ortschaft Grenchen durch Wasserentzug ernstlich bedroht. Bei einer Konferenz zwischen den Gemeindebehörden, der solothurnischen Regierung, Vertretern der Alpenbahngesellschaft und der Bauunternehmung erklärten sich die letzteren bereit, sichernde Maßnahmen zu treffen und auf Ersatz bedacht zu sein. — Die Lötschbergbahn soll mit Unterwallis durch eine elektrische Normalbahn verbunden werden, die von Siders nach Goppenstein am Südausgang des Lötschbergtunnels führt. Ein Konzessionsbegehren ist beim schweizerischen Eisenbahndepartement bereits eingereicht worden. Die Linie beginnt beim Bahnhof Siders, zieht sich über Salgesch und Varen nach Leuk-Stadt und Bratsch, wo sie ins Lötschtal einbiegt, und endigt in Goppenstein. Die durchschnittliche Steigung beträgt wie beim Lötschberg 27 ‰, die Gesamtlänge wird 25 km betragen, die Länge des Tunnels ist auf 3,950 km berechnet. Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf 10 400 000 Fr. oder 416 000 Fr. für das Kilometer. Die wirklichen Kosten dürften sich bedeutend höher stellen. Durch diese Linie würde das Mittel- und Unterwallis in unmittelbare Verbindung mit dem Lötschberg gebracht; besonders das Fremdenzentrum Chamonix würde eine nähere Verbindung mit dem Berner Oberland erhalten. Ob der Kanton Wallis, der an diesem Unternehmen ein großes Interesse hat, sich finanziell beteiligen wird, steht noch nicht fest.

Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen verlangt vom Verwaltungsrate, der sich am 19. März versammeln wird, die Bewilligung folgender Kredite: 1. 1 200 000 Fr. für das zweite Gleis auf der Verbindungsbahn in Basel; 2. 3 819 000 Fr. für die Anschaffung von 640 Güterwagen, von denen 360 von der schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen und 280 von der Waggonfabrik A.-G. in Schlieren zu liefern sind; 3. 660 000 Fr. für die Erstellung des zweiten Gleises von Bern nach Thörishaus; 4. 3 300 000 Fr. für Erweiterung des Rangierbahnhofes Winterthur; 5. 7 370 000 Fr. für das zweite Gleis auf der Strecke Thalwil-Richterswil und für die Erweiterung des Bahnhofes Thalwil und der Station Oberrieden; die Anlagekosten für die auf Doppelspur erweiterte Linie Zürich-Ziegelbrücke werden 59 Millionen Franken ausmachen; dieses Anlagekapital dürfte sich gleichwohl zu 5,9 % verzinsen, da der Verkehr ein sehr lebhafter ist.

Die Anstände, welche zwischen der Verwaltung der Bundesbahnen und der Bauunternehmung des Simplontunnels Brandt, Brandau & Comp. gewaltet und zu einem Rechtsstreit vor dem Bundesgericht geführt haben, sind durch einen Vergleich vom 11. Februar 1913 erledigt worden, dessen wesentliche Bestimmungen sind: a) Die Baugesellschaft hat an die schweizerischen Bundesbahnen zu leisten: 1. 134 700 Fr. in bar, zahlbar nach der Ratifikation des Vergleiches; 2. 350 000 Franken von den bei den schweizerischen Bundesbahnen als Kaution hinterlegten 3½ proz. N. O. B.-Obligationen, al pari gerechnet; 3. 350 000 Fr. in 3½ proz. S. B. B.-Obligationen, ebenfalls al pari gerechnet. Es hat eine Verrechnung der Marchzinsen auf den Tag der Ratifikation zu erfolgen; 4. unentgeltliche Abtretung des Steinbruchs in Brig, des in Brig und Iselle liegenden Mobiliars samt Vorräten und des Erfahrungsmaterials des Herrn Oberst Locher sel.

b) Nach Erfüllung der in lit. a) vorgesehenen Leistungen verzichten beide Parteien gegenseitig auf alle weitergehenden Forderungen aus den Verträgen über die Erstellung des Simplontunnels.

c) Der vor dem Bundesgericht obschwebende Prozeß wird, als durch Vergleich erledigt, abgeschrieben. Sämtliche Gerichtskosten werden hälftig geteilt, und es übernimmt jede Partei die ihr erwachsenen Anwaltskosten.

Die Generaldirektion beantragt bei dem Verwaltungsrat die Genehmigung dieses Vergleichs.

— **Eine Etatsrede des Ministers Sacchi.** Bei der Beratung des Etats des italienischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten hielt der Minister Sacchi eine große Rede über die Tätigkeit seines Geschäftskreises, dem wir einen kleinen das Bahnwesen betreffenden Auszug entnehmen. Er kam zunächst auf die Vertretung des Personals, das sogenannte „Eisenbahner-Parlament" zu sprechen, von dessen Mitgliedern eine Mehrheit vor kurzem in auffälliger Weise die Sitzung verlassen hat, weil sie von dem der Vertretung eingeräumten Einfluß nicht befriedigt war. Der Minister erinnerte daran, daß er die Einrichtung des „Parlamentes" in Schutz nahm, als es sich um seine Gründung handelte. Er erwartete von den Eisenbahnern eine Mäßigung, die sie leider nicht gezeigt haben, und die sie zur Erreichung eines größeren Einflusses berechtigt hätte. Herr Sacchi erinnerte ferner daran, daß die Vertreter-Versammlung mehrere Male einberufen wurde und daß ihre Wünsche wenigstens teilweise erhört wurden, indem der Verwaltungsrat unter Ausnutzung seiner ganzen Zuständigkeit dem Personal über die 25 Millionen gesetzliche Zulagen des Jahres 1911 und die 4 Millionen Geschenke hinaus weitere 4 Millionen Aufbesserungen bewilligte. Diese Summe ist durchaus nicht den besser bezahlten Klassen des Personals, sondern, wie der Minister mit genauen Zahlen beweist, fast ausschließlich dem niederen und mittleren Personal zugute gekommen. Eine gewisse Verzögerung in der Einberufung des „Eisenbahner-Parlaments" sei absichtlich angeordnet worden, weil der Minister nicht das Schicksal des neuen großen Fürsorgewerkes durch voreilige Erörterungen gefährden wollte. Alle neuen Forderungen des Personals zu erfüllen, sei unmöglich, da das über 100 Millionen kosten würde, nachdem im letzten Jahrzehnt die Jahreslast für Aufbesserungen um 86 Millionen gestiegen ist und das mittlere Gehalt der Angestellten mit allen Bezügen und Leistungen sich von 1300 auf 1900 Lire gehoben hat. Aber die berechtigten Forderungen würden ein geneigtes Ohr finden, wenn das Personal nur Vertrauen zu seinen Vorgesetzten haben wollte. Weiter machte der Minister bekannt, daß alle Arbeiten an der Verdoppelung von Gleisen schnellstens gefördert werden und daß die Bauämter der Bahnverwaltung jetzt mit größter Sorgfalt den Apenninendurchbruch für die Abkürzungsbahn Mailand-Genua studieren.

— **Vorausbestellung von Plätzen in den Anschlußzügen der Dampfer mittels drahtloser Telegraphie.** Die South-Eastern and Chatham-Eisenbahn stellt den Reisenden, die die Dampfer der Gesellschaft von Calais nach Dover und von Boulogne nach Folkestone benutzen, die an Bord befindliche Anlage zur Telegraphie ohne Draht zur Vorausbestellung von Plätzen 1. und 2. Klasse in den anschließenden Schnellzügen zur Verfügung. Die Reisenden haben sich zu diesem Zweck an den Marconi-Telegraphisten zu wenden, der die drahtlosen Telegramme ohne besondere Vergütung zur Beförderung übernimmt. Die neue Einrichtung, die erst seit kurzem besteht, wird von den Reisenden sehr geschätzt.

— **Kein Eisenbahnerstreik in England.** Die Midland-Eisenbahn-Gesellschaft veröffentlicht eine Erklärung, sie habe den Bahnwärter Richardson entlassen; seine neuerlichen Erklärungen über sein Verhalten aber hätten die Lage geändert, so daß sie ihm seine Wiedereinstellung angeboten hätte. Es wird auch hinzugefügt, daß die gegenwärtigen Bestimmungen in der Absicht, den Beschwerden der Angestellten nachzukommen, einer Revison unterzogen werden sollen. Die Erklärung wird dahin ausgelegt, daß jede Möglichkeit eines Ausstandes beseitigt ist.

— **Die Vornahme von Vorarbeiten für eine Anzahl neuer russischer Bahnen** ist neuerdings genehmigt. Wir entnehmen der russischen Presse folgendes darüber: Die Genehmigung zur Vornahme von Vorarbeiten wurde erteilt: a) für eine Bahn von Ssaratow nach den Häfen am Asowschen Meere und zwar besonders nach Mariipol über Ustj-Medwjédinskaja und Kamenskaja in einer Gesamtlänge von 780 Werst, b) für eine Bahn von Station Jerschews der Rjäsan-Uralsker Bahn bis zum Orte Melens im Gouvernement Ufa oder einem anderen Punkte am Flusse Bjelaja mit einer Gesamtlänge von 550 Werst, c) für eine Bahn von Batum über Artwin nach Kars in einer Länge von 300 Werst und weiter bis zum Schnittpunkte mit der Dschulfaer Strecke bei der Station Agin oder Alages und d) der Verwaltung der Schwarzmeer-Kuban-Eisenbahngesellschaft für eine Bahn von Jekaterinodar nach Tuapse und von Station Konelowskaja bis zur Station Kajala oder Bataisk der Wladikawkas-Bahn mit 220 Werst Länge. Die weitestgehende Bedeutung wird die erstgenannte Strecke haben, sie bildet einen neuen Weg von der Wolga über das Asowsche zum Schwarzen Meer und wird nördlich parallel zur Zarizyn-Rostower Strecke verlaufen, so daß ihr dieselben Aufgaben wie dieser zufallen werden. Die zweite Strecke hat in der Hauptsache eine mehr örtliche Bedeutung, während die Bahnen über c) und d) wieder allgemeine Bedeutung haben und voraussichtlich, wie es bei den übrigen Linien des Kaukasus und in Transkaukasien bereits der Fall ist, recht gewinnbringend zu werden versprechen.

Hiermit ist die Zahl der angeordneten Vorarbeiten für neue Bahnen aber noch nicht erschöpft. Wie wir an anderer Stelle lesen, soll eine Bahn von Eupatoria nach Feodosia über Ssaki, Ssimferopol und Stary-Krim gebaut werden. Ferner sollen Vorarbeiten für eine Bahn von Ssamara nach Jaransk im Gouvernement Wjätka mit einer Brücke über die Kama zwischen Laischew und Tschistopol nach Nikolsk und Tschenkursk sowie dem Hafen Lapominsk an der Dwinsker Bucht bei Archangelsk ausgeführt werden. Die ganze Bahn wird etwa 1800 Werst lang werden. Die Nachricht über die Vorarbeiten zu dieser Bahn scheint doch etwas eigenartig. Letztere würde in der ganzen Länge der Wjätka-Kotljäs-Bahn zu ihr parallel laufen. Von einer notwendigen Entlastung dieser Bahn ist aber bisher noch nichts

bekannt geworden. Außerdem — Ssamara mit dem Hafen am Weißen Meere zu verbinden, der viele Monate durch Eis verschlossen, der Schiffahrt unzugänglich ist, das ist ein ganz eigenartiges Unternehmen. Ob da doch nicht dringendere Wünsche im Lande zu befriedigen sein sollten! — Abgesehen von diesen Neubauprojekten liegen der Kommission für neue Bahnen 2 Anträge auf Konzessionierung von elektrischen Bahnen in der Umgebung von St. Petersburg vor. 1. die eine Bahn soll von St. Petersburg bis zur finnländischen Grenze führen, 2. die andere von der St. Petersburger Stadtgrenze nach der Ortschaft Jükki und von der Stadtgrenze nach dem Sappeurlager hinter Ustj-Isbory. m.

— **Wie in Rußland gearbeitet wird.** In der Eisenbahnfachzeitschrift „Scheljeznodoroschnoe Djelo" werden unter dieser Überschrift an einen Bericht des internationalen Straßenbahnkongresses 1912 Betrachtungen geknüpft, die für die Beurteilung russischer Verhältnisse nicht sehr erfreulich sind. Dieser Bericht, welcher von der Einrichtung von Wagendepots und vom Wagenunterhaltungsdienste handelt, weist als internationalen Mittelwert auf 1 Wagen eine Zahl von 0,55 bis 0,48 Arbeitern je nach Größe des Betriebes aus. Im Vergleich zu diesen Durchschnittssätzen stehen die entsprechenden Zahlen für die kleinen Betriebe in Jekaterinoslaw und Warschau günstig da, wogegen die großen Betriebe in St. Petersburg und Moskau sehr ungünstig abschneiden. Um den Vergleich einwandfrei zu gestalten, müssen in beiden Fällen Unternehmungen etwa gleichen Umfanges zum Vergleich beigezogen werden. Für Moskau werden das sein: München, Prag, Dresden, Marseille und Brüssel mit 774 bis 1223 Wagen und 0,28 bis 0,6 Arbeitern auf den Wagen. Demgegenüber leistet sich Moskau bei 944 Wagen eine Arbeiterzahl von 1044 Mann, d. i. 1,12 auf den Wagen. Mit St. Petersburg sind zu vergleichen: Leipzig, Cöln, Frankfurt, Amsterdam, Kopenhagen und Madrid mit 457 bis 658 Wagen und 0,39 bis 0,69 Arbeitern auf den Wagen, wogegen in Petersburg bei 566 Wagen 822 Arbeiter beschäftigt sind, d. s. 1,45 Arbeiter auf den Wagen. Nach einigen Überlegungen über die mutmaßlichen Ursachen dieser Erscheinung, die in russischen Betrieben eine 2 bis 3 mal größere Anzahl von Arbeitern als anderswo ausweist, schließt die Betrachtung mit dem Hinweis, daß derartig arbeitende Unternehmungen zweifellos finanziell ernsthaft gefährdet wären, wenn sie nicht städtisch, sondern auf Aktien gegründet wären.

Fremde Erdteile.

— **Der Betrieb auf der Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau** geht nach den vorliegenden Berichten seinen geordneten Gang. Es ist ein Schlafwagenverkehr für die Gesamtstrecke Tientsin-Pukau-Shanghai und umgekehrt eingerichtet, der zweimal wöchentlich stattfindet. Diese Durchgangszüge führen aber nur Schlafwagen erster Klasse. Jedes Abteil enthält vier Plätze. Die Gebühr für das Bett beträgt 5 D. (= 10,50 *M*). Es ist zunächst etwas auffallend, daß die Betriebssprache die englische ist, da der größere Teil der Strecke durch Deutsche erbaut worden ist und sich hier immer noch zahlreiche Deutsche in Dienst befinden. Die deutsche Sprache ist aber einmal nicht so allgemein bekannt in China wie die englische, und so erklärt es sich, daß die chinesische Regierung für den Betrieb ihrer Strecken zur englischen Sprache griff, ein Umstand, unter dem in ganz gleicher Weise wie die Deutschen auch die Belgier und Franzosen zu leiden haben, welche andere Strecken in China bauten und dann zum Teil auch betrieben, bis die chinesische Regierung den Betrieb in die Hand nahm. Die frühere kaiserliche Regierung hatte sich in der letzten Zeit ihres Bestehens mit der Absicht getragen, das gesamte Eisenbahnwesen Chinas, das ja bunt genug gestaltet ist, zu vereinheitlichen; es war die Einberufung eines Kongresses beabsichtigt, an dem alle verschiedenen Eisenbahnverwaltungen des Reiches teilnehmen sollten. Es sollte vor allem die Frage entschieden werden, welche Sprache für den Eisenbahnverkehr eingeführt werden solle. Man dachte auch an die Einführung einer einheitlichen Betriebsordnung. Die bald darauf ausbrechende Revolution hat diesen Absichten ein vorläufiges Ende bereitet. Es ist wohl aber anzunehmen, daß man über kurz oder lang auf dieses Vorhaben zurückkommen wird. Die staatliche Eisenbahnverwaltung erläßt übrigens ihre öffentlichen Bekanntmachungen sowohl in englischer als in deutscher Sprache. F. W.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall** ereignete sich bald nach der Eröffnung auf der Strecke Changchun-Kiring, indem unweit Changchun zwei Züge aufeinander stießen. Die Strecke, welche auf chinesische Rechnung durch Japaner erbaut wurde, ist in ihrer ganzen Ausdehnung von 125 Kilometer nur eingleisig angelegt. Die Ausführung soll zu wünschen übrig lassen. Es scheint, daß vom Betriebe dasselbe gesagt werden muß. Es werden immer noch Ergänzungsarbeiten an der Strecke vorgenommen. F. W.

— **Eisenbahnprojekt Tanger-Fez.** Aus Madrid wird dem „Temps" gemldet: Die französisch-spanische Kommission hat sich über die Art der Konzessionsverleihung der geplanten Bahnlinie Tanger-Fez geeinigt. Die Gesellschaft wird nach französischem Gesetz errichtet, ihre Satzungen werden jedoch der Genehmigung der spanischen Regierung unterbreitet werden. Die Linie wird in drei Strecken eingeteilt werden, eine von 200 km in der französischen Zone, eine von 100 km in der spanischen und etwa 15 km in der internationalen Zone von Tanger. Die finanzielle Selbständigkeit der einzelnen Strecken wird den beiden Regierungen den Rückkauf der ihre Zone durchquerenden Bahnlinie erleichtern. In der französischen Zone wird die Bahn von Fez über Mekines gehen und den Sebufluß an der Mündung des Rdomflusses überschreiten.

— **Rauchbekämpfung in Chicago.** In Chicago besteht ein besonderes Amt für Rauchbekämpfung. Es arbeitet hauptsächlich in dem Sinne, daß es die Inhaber gewerblicher Anlagen, deren Techniker und Feuerleute so zu erziehen sucht, daß sie das Amt in seiner Art zur Bekämpfung der Rauchplage unterstützen. Zu diesem Zwecke werden die Heizanlagen durch die Beauftragten des Amtes ständig mit Hilfe „Ringelmannscher Karten" darauf überwacht, wie der Rauch aussieht, den ihre Schornsteine ausstoßen. Die Karten bestehen aus einem schwarzen Netz auf weißem Grunde, erscheinen also, aus einiger Entfernung gesehen, grau; bei einem Satz solcher Karten, der von 1 bis 5 numeriert ist, nimmt die Breite der schwarzen Linien im Verhältnis zu der der weißen mit der steigenden Nummer und damit die Dunkelheit der grauen Färbung zu. Bei einem Schornstein, der auf die Eigenschaften seines Rauches überwacht werden soll, wird während eines gewissen Zeitraumes alle 5 Sekunden die Farbe des Rauches mit der der Karte verglichen. Die Zahlen der einzelnen Beobachtungen werden mit der Nummer der Karte vervielfältigt, sodaß also die Zahl der Beobachtungen, bei denen der Rauch dunkler war, beim Zusammenzählen schwerer ins Gewicht fällt als derjenigen, bei denen der Rauch hellgrau war. Die so gefundenen Zahlen werden auf eine einheitliche Zeit umgerechnet, und aus ihnen wird dann eine Liste der beobachteten Werke zusammengestellt, in der die Werke in der Reihenfolge ihrer Wertzahlen erscheinen. Diese Listen werden den Werken vorgelegt, die am Fuße der Liste stehen, und man sucht so auf ihren Ehrgeiz einzuwirken und sie anzustacheln, daß sie sich bemühen, das nächste Mal auf einem besseren Platz auf der „schwarzen Liste" zu erscheinen. Besonders der Hinweis darauf, daß andere Werke gleicher Art einen viel höheren Platz auf der Liste einnehmen, soll dabei eine sehr gute Wirkung haben.

In der beschriebenen Weise werden auch die Eisenbahnen überwacht. Schon im Jahre 1910 war eine Liste der Eisenbahnen in der Reihenfolge der von ihnen erzeugten Rauchmenge aufgestellt worden. Als die Beobachtungen im Jahre 1911 wiederholt wurden, zeigte sich, daß unter den verschiedenen Eisenbahngesellschaften ein edler Wettstreit stattgefunden hatte, einen besseren Platz auf der Liste zu erlangen. Dabei hat sich die merkwürdige Tatsache herausgestellt, daß der Lokomotivrauch im Sommer erheblich schwärzer ist als im Winter. Der Grund hierfür wird nicht angegeben, aber schon der Hinweis auf diese Tatsache, der sich dabei auf die zahlenmäßigen Angaben der Ablesungen mit Hilfe der Ringelmannschen Karten stützt, ist ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Bekämpfung der Rauchplage. Den Eisenbahnverwaltungen selbst ist es häufig wertvoll, wenn sie durch die Anzeigen der Überwachungsbeamten darauf aufmerksam gemacht werden, daß ihre Lokomotiven und sonstigen Feuerungsanlagen an einer Stelle mehr Rauch entwickeln als an einer anderen. Sie können dann die betr. Stelle überwachen und für bessere Bedienung der Feuerung sorgen. Dabei sollte man meinen, was die eine Eisenbahnverwaltung erreichen könne, müsse auch bei der anderen möglich sein; das ist aber durchaus nicht immer der Fall; es zeigen sich vielmehr sehr beträchtliche Unterschiede, aber die guten Ergebnisse einer Verwaltung sind für die anderen ein mächtiger Ansporn, es ihr gleich zu tun, und das um so mehr, als eine geringe Raucherzeugung auf eine gute Ausnutzung der Brennstoffe schließen läßt und daher auch wirtschaftlich vorteilhaft ist.

— **Drei Mann als Lokomotivbesatzung.** Im Staate Neu-Mexiko der Vereinigten Staaten von Nordamerika wird der Erlaß eines Gesetzes vorbereitet, das den Eisenbahnen vorschreiben soll, auf den Mallet-Lokomotiven dem Feuermann noch einen Helfer beizugeben.

— **Lohnsteigerungen bei den amerikanischen Bahnen.** Immer aufs neue werden Forderungen auf Lohnerhöhung der Bahnangestellten in den Vereinigten Staaten laut und zum großen Teil sind diese Forderungen mit der Drohung verknüpft, im Falle der Ablehnung in einen teilweisen oder allgemeinen Streik einzutreten und die Bahnbetriebe lahm zu legen. Es dürfte nun von Interesse sein, die gegenwärtigen Löhne bei den Bahn-

angestellten in den Vereinigten Staaten festzustellen und das Verhältnis zu prüfen zu der Lohnhöhe in vergangenen Jahren und zum Roherträgnis sowohl früher als jetzt. Die Bahnverwaltungen haben nun statistische Zusammenstellungen in „Poors Manual" veröfentlicht, denen wir, der Newyorker Handels-Zeitung folgend, Nachfolgendes entnehmen:

	Roheinnahmen	Löhne der Angestellten	Verhältnis der Löhne zur Roheinnahme
	in Mililonen Dollars		%
1903	1951	757	38,82
1904	2025	818	40,38
1905	2134	840	39,36
1906	2386	901	37,75
1907	2650	1072	40,47
1908	2458	1035	42,13
1909	2469	988	40,03
1910	2818	1144	40,59
1911	2841	1194	42,01
1912	2896	1244	42,95

Es hat sich allerdings auch die Zahl der Angestellten seit 1903 erheblich vermehrt, tatsächlich aber haben die Löhne der Angestellten seit damals eine Steigerung um 21 % und die der Lokomotivführer insbesondere um 26,9 % erfahren.

— **Wagenbestellungen der Pennsylvaniabahn.** Wie die „N. Y. H. Z." meldet, hat die Pennsylvania Railroad Company, nachdem sie kürzlich 10 000 Wagen bestellte, soeben wieder 2305 Güterwagen in Auftrag gegeben, darunter 1000 Kühlwagen. Die neuen Wagen sollen viel größer sein als die bisherigen, sie werden nämlich eine Ladungsfähigkeit von 100 000 Pfd. (= rd. 45 t) haben, während die gegenwärtigen eine solche von nur 60 000 Pfd. besitzen. Der Gesamtbetrag der neuen Bestellung stellt sich auf 3 595 575 Doll. Wie sehr die Kosten für Eisenbahn-Ausrüstung sich erhöhen, zeigt die Tatsache, daß diese Wagen das Stück 200 Doll. mehr kosten werden als die vor 6 Monaten in Auftrag gegebenen.

— **Einnahmen der amerikanischen Bahnen.** In einer kürzlich erschienenen Veröffentlichung des Bundes-Verkehrsamtes sind die Roh- und Rein-Einnahmen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten bis zum 1. November 1912 angegeben. Der Monat Oktober 1912 war ein sogenannter „Rekordmonat", da auf amerikanischen Bahnen noch in keinem Monate die Einnahmen so groß wie in ihm gewesen waren. Sie beliefen sich auf 15,71 Doll für Meile und Tag, überstiegen also um 1,97 Doll. die Tages-Meilen-Einnahmen des Monats Oktober 1911, die nur 13.74 Doll. betrugen. Die Roh- und Rein-Einnahmen in den Monaten Januar-Oktober 1911 und 1912 zeigt nachfolgende Tabelle:

	Roheinnahmen 1911	Roheinnahmen 1912	Reineinnahmen 1911	Reineinnahmen 1912
	in Tausend Dollars		in Tausend Dollars	
Januar	213 145	210 700	52 960	45 940
Februar	197 278	218 031	49 135	57 416
März	224 608	137 564	68 190	69 038
April	216 140	220 678	63 888	57 960
Mai	226 184	232 229	68 488	66 035
Juni	189 071	203 203	61 674	65 602
Juli	222 587	245 595	76 536	79 427
August	251 067	276 927	87 718	99 143
September	252 378	272 209	90 842	96 878
Oktober	258 472	293 738	93 227	108 046

Man erkennt, wie, vom Monate Juli angefangen, die durch die Ernte veranlaßten höheren Einnahmen einsetzen.

Bücherschau.

— **Neuere Bau-Ausführungen in Eisenbeton bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung.** Von Jori, Kgl. Baurat, und Schaechterle, Regierungsbaumeister. II. Balkenbrücken. Mit 149 Textabbildungen. Berlin 1913. Verlag von Wilh. Ernst & Sohn. Preis: geheftet 4,50 ℳ.

Die vorliegende Arbeit bildet die Fortführung des unter dem Titel Bogenbrücken in Nr. 78 d. Ztg. vom 7. Oktober 1911 eingehend besprochenen ersten Teiles dieses Sammelwerkchens. Neben einem Abschnitt „theoretischer Voruntersuchungen" bietet die vollständige Berechnung und konstruktive Beschreibung zweier Balkenbrücken in Eisenbeton dem Statiker wie dem Konstrukteur ein wertvolles Material zur Orientierung in diesen Zweigen des modernen Brückenbaues dar. Die behandelten Brücken sind: a) die Wegbrücke über den Bahnhof Ummendorf, welche mit zwei Hauptöffnungen von 10.10 und zwei aufgelösten Seitenöffnungen von je 7 m Lichtweite aus Anlaß des Bahnhofsumbaues Ummendorf zur Herstellung einer schienenfreien Überschreitung des Hauptgleises Ulm-Friedrichshafen gebaut wurde. Auf Grund vergleichender Kostenberechnungen hat die württembergische Eisenbahnverwaltung unter drei Entwürfen mit und ohne Zwischenstützen dieser Eisenbeton-Rahmenkonstruktion den Vorzug gegeben. b) Die Gerüstbrücke zur Überführung der zweigleisigen Gäubahn (Stuttgart-Eutingen) über die vier Vororts- und Gütergleise Stuttgart-Ludwigsburg beim Hauptbahnhof Stuttgart muß als ein interessantes Bauwerk bezeichnet werden, bei dem die Vorzüge einer auf Säulen gestellten Fahrbahntragkonstruktion aus Eisenbeton anderen Lösungen gegenüber unmittelbar in die Erscheinung treten. Zur Lage des Bauwerks, welche auf die Anwendung einer Gerüstbrücke hinwies, sei bemerkt, daß die Gleise Stuttgart-Ludwigsburg vor der Baustelle mit den Gleisen der Gäubahn auf gemeinsamem 12 m hohen Damme liegen; das letztere Gleispaar zweigt an der Baustelle und dem Gleisnetz ab, um in scharfem Bogen von 320 m Halbmesser bei einer Steigung von 1 : 624 der genannten Ludwigsburger Hauptgleise und eine Hauptzufuhrstraße zu überschreiten. Wies diese Lage aus Übersichtlichkeitsgründen unmittelbar auf die Anwendung aufgelöster Hochpfeiler nach dem Gerüstbrückensystem (trestle work) zwischen den Hauptgleisen hin, so erwies sich andererseits die Ausführung dieser Pfeiler wie der Fahrbahndecke (als Rahmenkonstruktion in Eisenbeton) um 90 000 ℳ billiger als eine Gerüstpfeilerbrücke in Eisen unter Verwendung von Differdinger Trägern. Die Rahmenkonstruktion wurde in Rücksicht auf die Temperaturausdehnung in Teile von durchschnittlich 23 m Länge aufgelöst. — Wir beschließen diese kurze Inhaltsandeutung mit dem Hinweis, daß die technische und statische Beschreibung dieser Balkenbrücken, besonders die Verbundwirkung der Eiseneinlagen, unterstützt von den besten Konstruktionszeichnungen, photographischen Abbildungen, Kräfteplänen und Schaulinien, eine ebenso wertvolle Bereicherung der vortrefflichen modernen Eisenbetonliteratur und damit ein ausgezeichnetes Lehrmaterial in der Hand des modernen Brückenbauers darstellt, wie der erste Teil dieser Sammlung ausgeführter Bauwerke.

—Bi—

— **Der Vierendeel-Träger.** Seine Berechnung und Konstruktion von A. Vierendeel, Professor an der Universität Loewen. Deutsch von Dipl.-Ing. Wilhelm Mertens. Druck und Verlag von A. Bagel in Düsseldorf. 1912. Preis 2 ℳ.

Der Verfasser macht im Vorwort des vorliegenden, 56 Seiten umfassenden Buches mit den statischen Beweggründen bekannt, die ihn zur Entwicklung seiner neuen diagonallosen Trägerform geführt haben. 1897 wurde die erste Brücke dieses Systems von 31 m Spannweite in Teroueren bei Brüssel bis zum Bruch erprobt. Die Theorie der Gitterträger geht bei Bestimmung der Spannkräfte von der Voraussetzung reibungsloser Gelenke an den Knotenpunkten aus; das Nicht-Zutreffen dieser Voraussetzungen ergibt in der Tat beträchtliche schwer zu berechnende Überspannungen*) des Fachwerks, welche in gewissen Fällen wohl die Größe der Hauptspannungen erreichen können. Wenn die ausgeführten Gitterträgersysteme dennoch halten, so liegt dies nach dem Verfasser an der geringen zulässigen Beanspruchung, die selbst unter Zuzug der Nebenspannungen die Elastizitätsgrenze nicht überschreitet. Er vermißt bei den so berechneten Bauwerken den geforderten hohen Sicherheitsgrad und will daher die „unrationelle" Konstruktion der Gitterträger mit starren Knotenpunkten durch die „rationelle" Lösung der Verwendung von Trägern ersetzt wissen, die „allein aus Gurtungen und Pfosten" bestehen. Das mit 43 Abbildungen ausgestattete Buch macht zunächst mit der allgemeinen Theorie dieser Trägerformen bekannt. Ein Horizontalschnitt durch einen n-feldrigen Träger liefert eine obere und eine untere Trägerhälfte und durchschneidet $n + 1$ Pfosten, an deren Schnittstelle je 3 Unbekannte, eine Vertikal-, eine Horizontalkomponente und ein Moment auftreten. Das ganze System enthält also $3 (n + 1)$ Unbekannte. Die Bestimmung wird ermöglicht durch die Tatsache, daß die linearen und die Drehungsverschiebungen eines Pfostenschnittes, ausgedrückt als Funktionen der Abmessungen der Ersatzkräfte an der oberen Trägerhälfte, gleich sein müssen den Verschiebungen desselben Schnittes als Funktionen der unteren Trägerhälfte. Jeder Pfosten, mit Ausnahme des ersten, liefert 3, der ganze Träger also 3 n solcher Gleichungen, zu denen die 3 statischen Grundgleichungen hinzutreten, nach denen die Summen der Horizontalkräfte, der Vertikalkräfte und der Momente gleich Null sein müssen. Im ganzen steht also den $3 (n + 1)$ Unbekannten die gleiche Zahl von Gleichungen zu ihrer Lösung gegenüber. Die

*) Wir verweisen nach dieser Richtung hin auf ein neueres wertvolles Buch „W. Gehler, Überspannungen eiserner Fachwerkbrücken", welches in Nr. 95 vom 7. 12. 1910 d. Ztg. besprochen ist, und mit vereinfachten Annäherungsverfahren zur Ermittelung der Zusatzspannungen (nach den Verfahren von Engesser, Landsberg, Müller-Breslau und vor allem von Mohr) bekannt macht.

praktische Eigentümlichkeit dieser Träger ist hiernach zu suchen in den sehr starren Knotenpunkten bei der Beschränkung der Zahl ihrer Wandglieder auf ein Geringstes, während ihnen theoretisch wesentlich ist, daß die Starrheit der Knoten und die Biegung der Einzelglieder durch die Berechnung ermittelt wird, die darnach genauer als die der Gitterträger sich gestaltet. In Kapitel II werden Trägerformen mit parallelen Gurtungen, in Kapitel III solche mit nicht parallelen Gurtungen (Halbparabel- und Parabelträger) derart behandelt, daß zunächst die allgemeine, hernach eine vereinfachte Formel zur Berechnung solcher Systeme abgeleitet wird, denen nachher ein Zahlenbeispiel sich anschließt. Muß an dieser Stelle auf die eingehendere Schilderung der statischen Ermittlungsweise der Vierendeel-Träger verzichtet werden, so bietet Kapitel IV einige Angaben über deren Verbreitung, an denen der Brückenbauer Interesse hat. Seit dem vorgenannten großen Probeversuch im Jahre 1897 sind in Belgien folgende eiserne Brücken dieses Systems zur Ausführung gelangt: eine 50 m weite Signalbrücke über den Nordbahnhof in Brüssel, eine 44,5 m weite Straßenbrücke über die Schelde bei Avelghem, erbaut 1904, eine Straßen- und Eisenbahnbrücke von 26 m Spannweite bei Beeringen, eine Straßenbrücke von 44,5 m Weite über die Lys bei Ousselghem, und eine Straßen- und Kleinbahnbrücke von 30 m Weite bei Charleroi; die letzten beiden, im Jahre 1910 erbauten Brücken sind Halbparabelträger. In Deutschland, Österreich und der Schweiz sollen auch etwa 30 Brücken dieses Systems aus Eisenbeton hergestellt sein, auf die der Verfasser im Jahre 1899 ein belgisches Patent genommen hatte.

Ob dieses diagonallose Trägersystem aus den vom Erfinder betonten statischen Gründen heraus, denen sich noch der ästhetische Vorzug leichteren und gefälligeren Aussehens hinzugesellen soll, dem Diagonalfachwerkträger aller anderen Arten statisch und wirtschaftlich überlegen sei, und ob der letztere, besonders bei großen Spannweiten und für Eisenbahnbrücken, von seinem diagonallosen Rivalen je werde verdrängt oder auch nur in seiner Verwendung ernsthaft eingeschränkt werden, erscheint doch mehr als zweifelhaft der Frage gegenüber, ob beim Auftreten erheblicher Längskräfte (Bremskräfte langer Eisenbahnbrücken) die starren wenngleich berechneten Knotenpunkte dem Hauptträger die Unverschiebbarkeit in der Längsrichtung zu sichern vermögen, die den Vorteil des Dreiecksverbandes beim Gitterträger ausmachen. Aber sei dem, wie ihm wolle, es handelt sich hier um ein neues Trägersystem, an dessen Bekanntschaft der Brückenbaukonstrukteur wie der Statiker gleichmäßiges Interesse haben, daher dem Buche in diesen Fachkreisen weite Verbreitung zu wünschen ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Sammlung von Vereinskilometerzeigern.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 55 (Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahnen) ist unter Aufhebung des bisherigen Vereinskilometerzeigers gleicher Nummer neu aufgelegt und verteilt worden.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Die Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse Nr. 19 (Lübeck-Büchener Eisenbahn) und Nr. 27 (Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen) sind unter Aufhebung der bisherigen Verzeichnisse gleicher Nummern neu aufgelegt und verteilt worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Herzogenrath und Geilenkirchen gelegene Haltepunkt Palenberg, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Zeche Carolus-Magnus eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 15. April wird die zwischen den Stationen Hagen-Delstern und Dahl an der Bahnstrecke Hagen (West.)-Brügge gelegene Station Ambrock, die bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Gepäck, Leichen und lebenden Tieren sowie für den Privattelegrammverkehr, letzterer mit Ausnahme an den Sonn- und Feiertagen, eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl an der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels gelegene Haltepunkt Epichnellen (Wilhelmsthal), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 8. März d. J. sind die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Schönbrunn-Witkowitz-Troppau Nordbahnhof zwischen der Halte- und Ladestelle Oppahof-Stettin und der Station Troppau Nordbahnhof gelegenen, bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichteten Haltestelle Komorau dahin erweitert worden, daß dort auch Frachtgut-Wagenladungsgüter, Frachtstückgüter, lebende Tiere und Güter, zu deren Verladen und Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind, endlich Flüssigkeiten in Kesselwagen, letztere jedoch nur im Verkehre mit den in Komorau befindlichen chemischen Fabriken, aufgegeben und bezogen werden können.

Die Aufgabe und der Bezug von leicht explosiven Schieß- und Sprengmitteln und leicht explosiver Munition bleiben in Komorau auch fernerhin ausgeschlossen.

Das Ab- und Aufladen aller Sendungen sowie das Verladen und Ausladen aller Wagenladungsgüter obliegt den Parteien.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Vom 1. Mai d. J. ab wird der Stationsname Oberstein in Oberstein-Idar geändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 123 vom 6. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. d. M.).

Nr. III 124 vom 6. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilomoterzeigern (abgesandt am 11. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. April wird die zwischen den Stationen Hagen-Delstern und Dahl links der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Brügge gelegene Station Ambrock, die bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Gepäck, Leichen und lebenden Tieren sowie für den Privattelegrammverkehr, letzterer mit Ausnahme an den Sonn- und Feiertagen, eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof III. Klasse Ambrock in den Staatsbahngütertarif, die deutschen Gütertarife und verschiedene Auslandstarife aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Elberfeld, im März 1913. (781)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1913 wird der zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl links der Bahnstrecke Eisenach-Lichtenfels gelegene Haltepunkt Epichnellen (Wilhelmsthal), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich

ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. In betreff der Warenstatistik gehört der Bahnhof 4. Klasse Epichnellen (Wilhelmsthal) zu dem Verkehrsbezirk 19.

Erfurt, den 8. März 1913. (782)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Belgisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Im Gütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Februar 1913 ist der Frachtsatz Charleroy-Karlsbad B. E. B. des Spezialtarifs I auf Seite 35 mit sofortiger Gültigkeit zu berichtigen von 3019 an 5019.

Cöln, den 8. März 1913. (774)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr. Tarifheft I—III, gültig vom 4. März 1912.

Einführung von Nachträgen.

Am 1. April 1913 wird zu den Tarifheften I und II des vorbezeichneten Kohlenverkehrs der Nachtrag I, zum Tarifheft III der Nachtrag II eingeführt.

Die Nachträge enthalten neue und geänderte Frachtsätze sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Soweit Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze eintreten, bleiben die letzteren, sofern in den Nachträgen kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, noch bis zum 31. März 1913 in Kraft.

Die Nachträge sind für 15. bezw. 20 Pfennig = 18. bezw. 24 Heller bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 9. März 1913. (772)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr. Tarif — Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 sind im vorbezeichneten Tarifhefte nachstehende augenscheinliche Druckfehler zu berichtigen:

„auf Seite 173, Ausnahmetarif 13E Crefeld-Budapest dunap. t. p. u. etc. Frachtsatz 484 falsch, richtig 684;
auf Seite 186. Ausnahmetarif 42, zu 5 t, Crefeld-Budapest dunap. t. p. u. etc. Frachtsatz 638 falsch, richtig 738.“

Breslau, den 10. März 1913. (773)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Aufhebung und Gültigkeitsverlängerung von Tarifen.

I.

Gütertarif, Gemeinsames Heft B vom 1. Januar 1908.

Teil II, Hefte 4, 5 u. 6 vom 1. September 1904.

Teil VI, Heft 2 vom 1. Januar 1902.

Teil VII, Heft B vom 1. Mai 1909.

Diese Tarife samt Nachträgen und den dazu ergangenen Ausschreiben treten nicht Ende März 1913, sondern erst Ende Mai 1913 außer Kraft.

Ersatztarife, die größtenteils Frachterhöhungen bringen werden, treten auf Grund besonderer Kundmachung mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 unter dem Titel:

„Süddeutsch-ungarischer Verkehr

Teil II, Heft A (Kilometerzeiger) und Teil II, Heft 2 (Klassen-, Serien- und Ausnahmetarife)“ in Kraft.

II.

Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908.

Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908.

Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von lebendem Geflügel im Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Juni 1899.

Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von Pferden, sowie Gebühren für die Beförderung von Tierbegleitern im Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Februar 1901.

Frachtsätze für Eseltransporte von ungarischen Stationen nach Trier West und Wiesbaden West vom 15. September 1905.

Diese Tarife bleiben ab 1. April 1913 bis auf weiteres in Kraft.

München, den 9. März 1913. (775)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 wird die Station Gartz (Oder) in das Tarifheft 2 einbezogen. Im Ausnahmetarif S. 5 des Heftes 1 werden die Frachtsätze für die Station Bautzen geändert und neue Frachtsätze für die als Empfangsstation aufgenommene Station Danzig-Kaiserhafen eingeführt. Außerdem treten für einige Stationen Entfernungsänderungen ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 12. März 1913. (791)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. Januar 1912. (Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.)

Am 1. April 1913 gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Er enthält außer den bereits zu früheren Zeitpunkten im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätzen Erhöhungen und Ermäßigungen der Frachtsätze des Klassentarifs und verschiedener Ausnahmetarife.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis Ende Mai 1913 in Kraft.

Verkaufspreis 0,30 ℳ für das Stück.

München, den 11. März 1913. (790)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2 (Ausnahmetarife).

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 wird die Station Bodenburg in den Ausnahmetarif 4b für Mergel jeder Art zum Düngen als Versandstation aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 11. März 1913. (783)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.

Am 20. März d. J. wird die Station Lippelsdorf des Direktionsbezirks Erfurt in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 8. März 1913. (785)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft A vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Frankfurt (Main) Osthafen, Frankfurt (Main) Westhafen und Frankfurt-Rödelheim in den Tarif einbezogen.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. die auf Seite 76 angegebene Umladegebühr der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen für Stückgut von 0,032 in 0,063 Francs berichtigt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 5. März 1913. (784)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens d. beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1913 wird die Station Frankenscharrn Hütte als Versandstation in den Ausnahmetarif 5w für Pflastersteine aus Naturgestein zum Wegebau usw. einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 11. März 1913. (786)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1269. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 und, soweit Erschwernisse der Beförderungsbedingnisse eintreten, mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 sind im Kilometerzeiger des obengenannten Tarifs unter der Schnitttafel B auf den Seiten 56–62 bezw. Seite 22 des Nachtrags I die kilometrischen Entfernungen zwischen nachfolgend benannten Stationen einerseits, Myslowitz und Oswiecim anderseits unter Weglassung der neben den Kilometern angegebenen Ziffer „10“) folgendermaßen abzuändern:

Nach	K. k. Staatsbahndirektionen.	Vom Schnittpunkte Myslowitz	Vom Schnittpunkte Oswiecim
		Kilometer	
Alt-Sandez (Stary Sacz)	K	251	240
Kamionka Wielka . .	K	236	229
Krynica	K	307	296
Muszyna	K	294	283
Neu-Sandez (Nowy Sacz)	K	244	232
Piwniczna	K	269	258
Zegiestów	K	282	270

Kattowitz, den 11. März 1913. (780)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.

Berichtigung einer Kundmachung.

In der Kundmachung (530) der Nr. 14 dieses Blattes vom 19. Februar 1913 sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Bei dem Stationsnamen Choindez ist das Zeichen „(⊙)“ nachzutragen.

Den Stationsnamen Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) ist die Bezeichnung „S. B. B. und Bad. B.“ beizufügen.

In der Relation Skalitz-Boskowitz-Konstanz S. B. B. und Bad. B. ist der Frachtsatz der Serie I von 254 auf 256 abzuändern.

Wien, am 11. März 1913. (788)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911.
Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Puntigam der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft in den Ausnahmetarif 1, Serie II (Geflügel, totes) einbezogen.

Die direkten Frachtsätze für Puntigam ergeben sich durch Anstoß von 117 Centimes für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Leoben Staatsbahnhof.

Wien, am 10. März 1913. (779)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Umschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowiua.
Einführung von Frachtsätzen für Asbestfasern und Asbestabfälle nach Krakau.

Mit Gültigkeit vom 29. März 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Asbestfasern unkardiert (nicht gewolft, nicht gekrempelt) und für Asbestabfälle (Rückstand der Asbestfasergewinnung und zur Erzeugung von Eternitschiefer [Asbestzementschiefer] dienend), bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, folgende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Nach	Von Schönpriesen-Umschlag	Von Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg		
Krakau	138	141	5

Wien, am 12. März 1913. (787)
K. k. österr. Staatsbahnen.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Neuhaldensleber Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 erhält die im Binnen-Personen-Tarif vorgesehene Zusatzbestimmung III. „Für Arbeiter" eine anderweitige Fassung.

Näheres bei den Stationen (776)
Neuhaldensleben, den 8. März 1913.
Neuhaldensleber Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direction.

---

4. Lieferfristen.

Nachdem auf der Strecke Ruttka-Salgótarján wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für die Stationen dieser Strecke am 11. Februar l. J. unter Zahl 40 968/913. eingeführte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 9. März l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, den 6. März 1913. (777)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrshauptsektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 3 Kohlenladekränen von 1500 kg Tragfähigkeit mit elektrischem Antrieb für die Bahnhöfe Glatz und Sagan soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 25. März 1913, vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in unserem Zentralbureau hier, Claassenstraße 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr vormittags zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten und beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 6. März 1913. (778)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer normalen Lokomotiv-Drehscheibe von 20 m Durchmesser mit Handbetrieb für Bahnhof Bassum soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen, ausschließlich Zeichnungen, können gegen portofreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 1,00 ℳ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Zentralbureaus, hier, bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 25. März, mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 10. April.
Münster i. W., 12. März 1913. (795)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Neubau des Aufenthaltsgebäudes auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg an der Wallensteinstraße in Karlshorst sollen die Maurer-, Zimmer-, Schmiede- und Eisen-, Dachdecker-, Tischler-, Schlosser- und deren Nebenarbeiten nach Losen getrennt verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 20. März 1913 vormittags ½12 Uhr portofrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 209 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von
1,20 ℳ für Los I Maurerarbeiten,
0,80 „ „ „ II Zimmerarbeiten,
0,80 „ „ „ III Schmiede- und Eisenarbeiten,
0,65 „ „ „ IV Dachdeckerarbeiten,
0,75 „ „ „ V Tischlerarbeiten u.
0,70 „ „ „ VI Schlosserarbeiten
und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg, Karlshorst, Wallensteinstraße 67. Fernsprecher Amt Ob. 370. Zuschlagsfrist bis zum 20. April 1913.

Berlin, im Februar 1913. (789)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Werkzeugen soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung verdungen werden. Angebote sind bis Montag, den 31. März 1913, vormittags 9½ Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt. Angebothefte sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen oder von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen (23 V 1228). Zuschlagsfrist 15. Mai 1913.

Berlin, den 5. März 1913. (792)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 20 100 qm klarem Glas, Sorte 2, in 6 Losen, 1000 qm klarem Glas, Sorte 3, 315 qm mattgeschliffenem Glas in je 4 Losen, 800 qm weißem Überfangglas, 10 265 Stück Glasglocken zur Innenbeleuchtung der Eisenbahnwagen und 1715 Tafeln unbelegtem Spiegelglas in je 1 Lose für die Eisenbahndirektion Berlin, sowie 3620 qm Milchglas in 8 Losen, 2185 qm grünem Glas und 5455 qm rotem Glas in je 2 Losen, 14 245 Stück grünen Glasscheiben in 4 Losen und 34 420 Stück roten Glasscheiben in 5 Losen für die Eisenbahndirektionen Berlin, Stettin, Königsberg i. Pr., Bromberg, Halle, Magdeburg und Danzig zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. April 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 3. April 1913 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstätten einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. April 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,00 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. Mai 1913.

Berlin, den 6. März 1913. (793)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Offene Stellen.

Gesucht
wird für unser Verwaltungsbureau zum baldigen Eintritt ein tüchtiger, nicht zu junger

Betriebssekretär.

Bewerber müssen im Verwaltungs- und Betriebsdienste, sowie im Rechnungswesen der Privatbahnen durchaus erfahren sein. Gesuche mit Lebenslauf und Zeugnisabschriften unter Angabe der Gehaltsansprüche sind an uns zu richten.

Die Direktion der Prignitzer Eisenbahngesellschaft in Perleberg. (794)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 22. | 19. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die wichtigeren Neuerungen im Fahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1913.

Der zum 1. Mai in Kraft tretende neue Fahrplan bringt dem Verkehr eine Reihe von Verbesserungen und Erleichterungen. Entsprechend langjähriger Gepflogenheit teilen wir nachstehend die wichtigeren Neuerungen in tunlichst kurzer Zusammenfassung mit.

In erster Reihe sei der Neuerungen für den Osten der Monarchie gedacht. Es erscheint da ein neuer D-Zug von Eydtkuhnen nach Berlin, der eine neue beschleunigte Verbindung zwischen Petersburg und Berlin herstellt, mit nur rund 25 stündiger Reisedauer. Bis jetzt betrug diese 30 und 31 Stunden. Die Abfahrt von Petersburg erfolgt wie bisher 7^{05} nachm. (Petersburger Zeit), die Ankunft in Berlin, Friedrichstraße aber schon 7^{38} nachm. gegenüber Mitternacht. Der Zug wird nur die ersten beiden Wagenklassen und im Hinblick auf seine Beförderung am Tage von der Grenze ab einen Speisewagen führen. Aufenthalte sind nur in Königsberg, Elbing, Dirschau und Schneidemühl vorgesehen. Er bildet den Gegenzug zu dem im vorigen Jahre eingelegten beschleunigten Zug D 7 Berlin-Petersburg. Der bisher hierfür vorgesehene Zug Königsberg ab 6^{40} vorm. wird durch Beistellung der III. Wagenklasse ohne wesentliche Verlangsamung weiteren Verkehrskreisen zugänglich gemacht.

Der Fahrplan der Ostbahnstrecke erfährt eine weitere Verbesserung dadurch, daß ein neuer beschleunigter Zug Berlin, Friedrichstraße ab 10^{45} vorm. nach Dirschau vorgesehen ist, von wo er im Plane des bisherigen Zuges D 1 Fortsetzung nach Eydtkuhnen findet. Die Reisedauer nach Dirschau und allen folgenden Haltestationen wird dadurch um beinahe 1½ Stunden gekürzt. Der Zug hält zwischen Berlin und Dirschau nur in Schneidemühl. Der bisherige Zug D 1 erhält die Nummer D 9 und endet nunmehr in Danzig.

Der bisherige Nachteilzug 13 von Berlin nach Danzig wird über Dirschau nach Eydtkuhnen weitergeführt, wo er 10^{15} vorm. eintrifft, d. i. 64 Minuten früher als der nur 25 Minuten nach ihm von Berlin abfahrende Zug D 3.

Zwischen Schneidemühl und Thorn ist ein neues D-Zugpaar mit I.—III. Klasse vorgesehen, das bei Abfahrt von Schneidemühl um 11^{55} vorm. und Ankunft daselbst um 11^{08} vorm. die Strecke Bromberg-Thorn in Anschluß bringt an die beschleunigten Züge D 7 und D 10 zwischen Berlin und Königsberg. Die Reisezeit zwischen Schneidemühl und Thorn ist auf noch nicht zwei Stunden bemessen.

Auf der Strecke Thorn-Allenstein werden die Eilzüge 25 und 26, die bisher nur zwischen Schneidemühl und Thorn verkehrten, jedoch unmittelbaren Anschluß von und nach Berlin haben, durchgeführt. Bei Abfahrt von Berlin 3^{15} nachm. erfolgt die Ankunft in Allenstein kurz vor Mitternacht. In der Gegenrichtung liegen die Verkehrszeiten ähnlich: Allenstein ab 3^{30}, Berlin an 12^{27} nachts.

In den preußischen Stammprovinzen sind auch zwei neue Personenzugverbindungen hervorzuheben, die bei ihrer beschleunigten Durchführung und wenn es sich nicht um Nebenbahnstrecken handelte, ebensogut als Eilzüge bezeichnet werden könnten. Es ist dies ein Zugpaar zwischen Insterburg und Lyck. Abfahrt 8^{48} vorm. von Insterburg und 4^{21} nachm. von Lyck mit rund 2½ stündiger Reisezeit. Die Züge halten nur in Darkehmen, Goldap, Kowahlen und Marggrabowa, der Zug Insterburg-Lyck auch noch in Sodehnen. Das andere Zugpaar ist auf der Strecke Marienburg-Allenstein vorgesehen. Marienburg ab gegen 7½ Uhr abends, Allenstein an gegen 10 Uhr. Der Gegenzug verkehrt am Vormittag: Allenstein ab kurz vor 9 Uhr, Marienburg an gegen 11½. Auch diese Züge durchfahren einen Teil der Zwischenstationen und halten nur in Christburg, Miswalde, Maldeuten, Mohrungen und Allenstein-Vorstadt. Beide Zugpaare führen nur die II. und III. Wagenklasse und machen sich durch das Fehlen der IV. Wagenklasse

auch schon äußerlich als besondere Verbindungen kenntlich.

Neben der Verbesserung der Zugverbindungen im Verkehr mit Rußland über Eydtkuhnen, die oben behandelt sind, ist auch eine Verbesserung der Verbindungen auf dem noch nicht allzu lange erschlossenen Wege über Skalmierzyce zu bemerken. Es wird der Eilzug 77 Bentschen-Ostrowo dank dem Entgegenkommen der Warschau-Wiener Bahn über Kalisch bis Warschau fortgesetzt. Auf den Eilzug 77 geht in Bentschen ein Durchgangswagen von Berlin aus Eilzug 53 Berlin-Posen über, es wird somit eine neue Verbindung Berlin ab 2^{25} nachm. nach Warschau, an 8^{10} vorm. geschaffen. Da der Zug nunmehr dem großen durchgehenden Verkehr zwischen Deutschland und Rußland dient, ist seine Umwandlung in einen D-Zug geplant, zumal auch der Anschlußzug 53 Berlin-Posen als solcher künftig befördert werden soll. In der Gegenrichtung wird gleichfalls ein neuer Schnellzug, Warschau ab 10^{09} nachm., eingelegt, der auf preußischer Strecke bis Ostrowo zum Anschluß an den Zug 78 durchgeführt wird. In der neuen Verbindung und von Bentschen weiter mit Zug 54 läuft der Kurswagen nach Berlin zurück, wo die Ankunft 2^{47} nachm. erfolgt. Auch diese Züge werden der neuen Aufgabe entsprechend als D-Züge befördert werden.

In der Provinz Schlesien handelt es sich meist nur um Einrichtung neuer schnellfahrender Züge von mehr örtlicher Bedeutung. Zwischen Myslowitz und Breslau ist über Kattowitz, Gleiwitz, Brieg ein neuer Eilzug am Nachmittag vorgesehen, um die jetzt bestehende fünfstündige Pause in den schnellfahrenden Verbindungen zwischen dem oberschlesischen Industriegebiet und der Provinzialhauptstadt abzukürzen. Der Zug fährt von Myslowitz um 5^{31} nachm. ab und trifft in Breslau 8^{50} ein. Ein anderer neuer Eilzug wird zwischen Oderberg ab 5^{55} nachm. und Kandrzin an 6^{44} befördert. Ihm ist eine gewisse Bedeutung auch für den durchgehenden Verkehr nicht abzusprechen, da er in Oderberg Anschlüsse von Lemberg, Kaschau und Wien aufnimmt und in Kandrzin solche nach Breslau und Oberschlesien vermittelt. Mit einem neuen Eilzug zwischen Kandrzin ab 8^{35} vorm. und Myslowitz an 10^{05} erfahren die Morgenverbindungen von Breslau und Neisse nach Oberschlesien eine wesentliche Verbesserung. Erwähnt mag auch noch werden, daß die Eilzüge 83 und 84 zwischen Breslau und Glatz, Breslau ab 7^{12} vorm. und Glatz ab 8^{20} nachm., die bisher nur im Sommer verkehrten, künftig auch im Winter, also ohne Unterbrechung das ganze Jahr hindurch befördert werden sollen.

Im Verkehr zwischen Berlin und Vorpommern ist die dauernde Beförderung des sonst nur während der Badezeit verkehrenden Zugpaares Berlin ab 8^{30} vorm., Stralsund an 12^{22} nachm. und Stralsund ab 11^{50} vorm., Berlin an 3^{54} nachm. vorgesehen. Beide Züge halten in Eberswalde, Angermünde, Prenzlau, Anklam, Züssow, Pasewalk und Greifswald, im Winter auch noch in Ducherow. Sie vermitteln Anschlüsse nach allen Seitenlinien, insbesondere im Winter auch nach und von Swinemünde. Ob der Zug von Berlin auch im Winter in der Sommerlage befördert werden wird, steht noch nicht fest. Den Wünschen der Beteiligten scheint im Winter die Abfahrt von Berlin nach 3 Uhr nachm. mehr zu entsprechen. Es ist nicht ausgeschlossen, daß diesen Wünschen Rechnung getragen wird. In der Provinz Pommern ist noch eine weitere Zugvermehrung, und zwar aus dem Grunde erwähnenswert, weil es sich um die Einlegung eines beschleunigten, nicht auf allen Stationen anhaltenden Personenzugpaares mit nur II. und III. Wagenklasse zwischen Stettin und Kolberg handelt. Die Abfahrt von Stettin erfolgt 12 Uhr mittags, die Ankunft in Kolberg kurz vor 4 Uhr. Die Rückfahrt ist am Nachmittag vorgesehen, und zwar in den Monaten Juni bis September Kolberg ab 1^{21} nachm., Stettin an 5^{23} nachm., in der übrigen Zeit des Jahres rund eine Stunde später. Die Züge halten nur in Altdamm, Gollnow, Naugard, Piepenburg, Plathe, Greifenberg und Treptow. Wie schon oben bei den beschleunigten Personenzügen in den Provinzen Ost- und Westpreußen angedeutet, fehlt auch diesen Zügen nichts am Charakter der Eilzüge. Sie werden sich daher besonderer Aufnahme beim reisenden Publikum erfreuen und infolge der mit Sicherheit zu erwartenden Bewährung Anlaß dazu geben, mit der Einrichtung solcher Züge weiter vorzugehen.

Ins Auge springend sind die Verbesserungen der Zugverbindungen für die sächsischen Großstädte Dresden und Leipzig. Zwischen Dresden und Frankfurt (Oder) wird auf dem Wege über Großenhain-Cottbus eine Eilzugverbindung geschaffen, womit auch diese Strecke in den Schnellzugverkehr einbezogen wird, den sie bisher nicht besaß. Die Lage der Züge ist so angenommen, daß der Tag in Dresden zur Erledigung geschäftlicher Verrichtungen ausgenutzt werden kann. Die Abfahrt von Frankfurt erfolgt gegen $6\frac{1}{2}$ vorm., die Ankunft in Dresden kurz vor 10 Uhr. Die Abfahrt von dort gegen $7\frac{3}{4}$ abends und die Ankunft in Frankfurt um 11 Uhr. Für die Stadt Leipzig werden Verbesserungen mit der Reichshauptstadt eintreten, die bei den lebhaften geschäftlichen und amtlichen Beziehungen beider Städte zueinander zur Erleichterung des Verkehrs wesentlich beitragen werden. In jeder Richtung wird am Morgen und am Abend ein neues D-Zugpaar eingelegt. Das eine, Berlin ab 7^{30} vorm., Leipzig an 9^{26} und Leipzig ab 6^{45} nachm., Berlin an 8^{41}, führt nur die ersten beiden Wagenklassen. In dem andern, Leipzig ab 8^{35} vorm., Berlin an 10^{31} und Berlin ab 7^{45} nachm., Leipzig an 9^{41}, wird auch die III. Klasse mitgeführt. Beide Züge haben aber den Vorteil gemeinsam, daß sie die ganze Strecke ohne Aufenthalt auf einer Zwischenstation zurücklegen, d. h. Zu- oder Abgang von Reisenden unterwegs nicht stattfinden kann.

Für den Verkehr nach West- und Süddeutschland kommt ein neues D-Zugpaar in Frage, das den direkten Verkehr von Berlin und Leipzig nach Frankfurt (Main), Mannheim und Saarbrücken vermittelt. Es handelt sich um Nachtzüge, die zur dringend notwendigen Entlastung der zwischen Berlin und Frankfurt (Main) bestehenden Nachtzüge eingelegt werden und gleichzeitig eine neue Verbindung zwischen Leipzig und dem Saarrevier sowie eine beschleunigte Verbindung zwischen Berlin und Saarbrücken mit Schlafwagen herstellen. Die durchgehenden Wagen werden zwischen Berlin und Naumburg mit den bestehenden Berlin-Stuttgarter Nachtzügen befördert. In Naumburg findet die Vereinigung mit dem Leipziger Zugteil und bei der Rückfahrt die Trennung der Zugteile statt. Die Abfahrt von Berlin erfolgt 8^{25}, von Leipzig 10^{15} nachm., die Ankunft in Frankfurt 5^{06}, in Mannheim 6^{53} und in Saarbrücken 9^{07} vormittags. Für die Rückfahrt ist nur von Saarbrücken ein neuer Zug vorgesehen, da von Mannheim Anschluß besteht. Die Abfahrt von Saarbrücken findet 7^{39} nachm., von Frankfurt 11^{35} statt. Die Ankunft in Leipzig erfolgt 6^{21} vorm. und in Berlin 9^{05} vorm. Durch die Berliner Anschlüsse wird natürlich auch die Stadt Halle in die neuen Verbindungen einbezogen und kann sich ihrer gleichfalls ohne Umsteigen bedienen. Die von einigen Seiten aufgestellte Behauptung, mit der neuen Verbindung werde Leipzig zum Nachteil der Stadt Halle bevorzugt, erweist sich hiernach als völlig haltlos.

Die Verbindungen zwischen Berlin und Magdeburg werden um ein Eilzugpaar vermehrt, durch das die noch immer bestehenden Zugpausen gekürzt werden sollen. Bei Abfahrt von Magdeburg um 10^{21} vorm. erfolgt die Ankunft in Berlin 12^{36} mittags. Die Rückfahrt findet 6^{54} statt, wobei Magdeburg um 9 Uhr abends erreicht wird. Da Anschlußeilzüge von und nach Hannover über Braunschweig in Magdeburg bestehen, erfahren auch die Verbindungen zwischen Hannover und Braunschweig mit der Reichshauptstadt hierdurch eine Vermehrung und Verbesserung.

Für den mitteldeutschen Verkehr kommt ein Eilzugpaar zwischen Northeim und Nordhausen in

Frage. Der Zug verläßt Northeim um 7^{41} nachm. nach Aufnahme der Anschlüsse von Göttingen und Hannover und erreicht Nordhausen um 9^{06}, wo er Anschluß nach Halle und Erfurt findet. Der Gegenzug fährt von Nordhausen 8^{34} nachm. ab mit Anschluß von Erfurt und trifft in Northeim kurz vor 10 Uhr abends ein. Im Zusammenhange mit diesem Zugpaar wird durch Einlegung neuer Eilzüge zwischen Braunschweig ab 6^{07} und Herzberg an 8^{07} nachm., sowie Herzberg ab 9^{28}, Braunschweig an 11^{35} nachm., eine neue Verbindung zwischen Braunschweig und dem Südharz sowie mit Erfurt, der Hauptstadt Thüringens, hergestellt.

Für die Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Rheinland und Westfalen mit dem Südharz und Sachsen ist ein Eilzugpaar zwischen Altenbeken und Halle über Northeim, Herzberg, Nordhausen, Saugerhausen bestimmt. Im Anschluß an die Morgeneilzüge von Essen und Münster (Westf.) nach Cassel sowie von Bünde fährt der neue Zug von Altenbeken 9^{34} ab und trifft in Halle 2^{15} nachm. ein. Der Gegenzug verläßt Halle 4^{54} nachm. und erreicht Altenbeken um 9^{31} zum Anschluß an die Eilzüge nach Essen-Münster und Bünde.

Über die Verbindungen zwischen Berlin und dem Mittelrhein ist schon lange geklagt worden. Um nach Coblenz zu gelangen, wurden vielfach die erhebliche Umwege befahrenden Züge über Cöln oder Frankfurt (Main) benutzt. Jetzt wird durch Einrichtung einer bequemen Tagesschnellzugverbindung Abhilfe geschaffen. Die seit dem Vorjahre zwischen Cassel und Berlin bestehenden Züge D 147 und D 148 werden von und nach Coblenz fortgesetzt. Bei Abfahrt von Coblenz 1^{22} nachm. erreicht man Berlin um 11^{59} nachts und bei Abfahrt von Berlin 7^{07} vorm. erfolgt die Ankunft in Coblenz gegen 5½ Uhr nachmittags.

Die Verkehrsentwicklung auf der Strecke Cöln-Hamburg zwingt ununterbrochen zu Zugvermehrungen. Auch diesmal wieder sind neue Eilzüge zwischen Cöln und Osnabrück sowie zwischen Osnabrück und Hamburg vorgesehen, die jedoch nicht aneinander zu einer durchgehenden Verbindung anschließen, da mit ihnen dem Bedürfnis des Verkehrs nach den beiden Endpunkten Cöln und Hamburg Rechnung getragen werden soll, um eintägige Reisen nach Empfang der Morgenpost zu ermöglichen. Die für den Verkehr mit Cöln bestimmten Züge verlassen Osnabrück 9^{10} vorm. und Cöln 7^{44} nachm. Die Ankunft erfolgt dabei in Cöln kurz vor 1 Uhr mittags und in Osnabrück gegen 11½ Uhr nachts. Eine ähnliche Lage ist für die Hamburger Züge gewählt. Osnabrück ab 8^{05} vorm., Hamburg an 11^{38} und Hamburg ab 6^{36}, Osnabrück an 10^{03} abends. Aufenthalte sind in größerem Umfange vorgesehen, wie dies bei Eilzügen im allgemeinen üblich ist. Die Cölner Züge halten in Münster, Haltern, Recklinghausen, Wanne, Gelsenkirchen, Duisburg, Düsseldorf und Mülheim (Rhein), die Hamburger in Diepholz, Bremen und Harburg, der Zug von Hamburg auch noch in Rotenburg und Kirchweyhe.

Bei der wachsenden Bedeutung des Emdener Hafens für den Güterverkehr von und nach dem Ruhrgebiet muß auch für eine beschleunigte und bequeme Beförderung des Personenverkehrs Sorge getragen werden. Zu dem Zweck kommt ein neues Eilzugpaar zwischen Emden und Münster zur Einlegung. Der Zug von Emden fährt 7^{07} vorm. ab und erreicht in Münster den Anschluß an den vorbehandelten neuen Eilzug Osnabrück-Cöln. Der Gegenzug verläßt Münster nach Aufnahme der Anschlüsse aus den Richtungen Cöln-Elberfeld und Cöln-Essen um 8^{10} nachm. und trifft in Emden kurz nach 11 Uhr ein. Der bisherige späte Nachtzug von Emden nach Norden wird rund 2 Stunden früher gelegt. Damit zusammenhängend werden auch die an ihn anschließenden Nachtzüge auf der Strecke Aurich-Abelitz entsprechend früher befördert. Ihre nunmehr unstreitig günstigere Lage wird hoffentlich auch dazu beitragen, ihnen einen lebhafteren Verkehr zuzuführen, als sie ihn bisher aufzuweisen hatten.

Dem Verkehr zwischen Berlin und der Provinz Schleswig-Holstein werden neue Erleichterungen dadurch geschaffen, daß die Züge D 6 und D 15 zwischen Berlin und Altona unmittelbare Fortsetzung über Neumünster-Rendsburg nach und von Flensburg finden, wo die Ankunft 8^{16} nachm. und die Abfahrt 11^{30} vorm. stattfindet. Der Wagenzug wird zwischen Berlin und Flensburg durchlaufen, so daß ein Umsteigen in Altona nicht nötig wird.

Die Hebung des Verkehrs zwischen der Prignitz und Berlin insbesondere für geschäftliche Erledigungen wird mit einem Eilzugpaar bezweckt, das zwischen Wittenberge und Berlin vorgesehen ist. Bei Abfahrt 7^{35} vorm. von Wittenberge trifft man in Berlin 9^{56} ein und hat hier bis 6^{20} nachm. Aufenthalt. Die Züge vermitteln in Wittenberge, Glöwen, Breddien und Neustadt (Dosse) Anschlüsse mit den Seitenlinien. Von Wittenberge wird außerdem ein neuer Eilzug nach Magdeburg verkehren, der mit seinem Gegenzug berufen ist, die Verbindungen zwischen Hamburg und dem Königreich Sachsen, hauptsächlich den Städten Leipzig und Dresden, zu verbessern. Die Züge bilden das Verbindungsglied zwischen den Zügen D 13 Altona ab 6^{56}, Wittenberge an 9^{08} und D 177 Magdeburg ab 11^{07}, der als Eilzug bis Leipzig durchgeführt wird, sowie zwischen den Zügen E 158 von Leipzig, der in Magdeburg 5^{59} nachmittags eintrifft und Eilzug 10, Wittenberge ab 7^{42} nachm. nach Altona.

Von größerer Wichtigkeit sind auch die Zugvermehrungen, die auf beiden Rheinseiten bevorstehen. Für die rechte Rheinseite bestand schon lange der Wunsch nach einer Vermehrung der Eilzugverbindungen. Ihm wird jetzt entsprochen. Der neue Eilzug wird vor 6 Uhr früh von Cöln abfahren und gegen 10½ Uhr in Frankfurt (Main) eintreffen. Sein Gegenzug verläßt Frankfurt 7^{30} nachm. und erreicht Cöln bald nach Mitternacht. Die Lage der Züge gestattet die volle Ausnutzung des Tages in Frankfurt für geschäftliche Erledigungen. Der Zug von Cöln vermittelt überdies in Wiesbaden sehr wichtige Anschlüsse an den Bäderzug D 27 nach Berlin, an den Eilzug 158 nach Darmstadt und Mannheim, Basel sowie an den Zug D 76a nach Worms, Ludwigshafen, Basel, Lyon. Gerade der Anschluß nach Lyon, der vor einiger Zeit infolge der notwendigen Zugverlegungen aufgegeben werden mußte, ist von besonderer Bedeutung.

Auf der linken Rheinseite kommt ein neues D-Zugpaar zur Beförderung, das indes nicht nur dem Ortsverkehr am Rhein, sondern in der Hauptsache dem Verkehr zwischen dem westfälischen Industriegebiet und der gewerbreichen Stadt Mannheim zu dienen bestimmt ist. Die Züge verkehren zwischen Dortmund und Mannheim auf dem Wege über Gelsenkirchen, Oberhausen, Cöln, Coblenz, Mainz. Sie verkehren am Nachmittag, um den Reisenden den Vormittag noch in der Heimat zu erhalten. Die Abfahrt von Dortmund erfolgt 12^{10} nachmittags, von Cöln 2^{31}, die Ankunft in Mannheim kurz vor 7 Uhr abends. In der Gegenrichtung ist die Abfahrt von Mannheim um 12^{18} nachm., die Ankunft in Cöln 4^{40} und in Dortmund bald nach 7 Uhr abends vorgesehen. Beide Züge halten außer auf den für ihre Leitung bezeichneten Stationen noch in Duisburg, Düsseldorf, Bonn, Bingerbrück und Bingen. Der Zug von Dortmund auch noch in Worms, da er von Mainz über Oppenheim, Worms, Lampertheim nach Mannheim geführt wird, weil die Handelskreise der Stadt Worms schon lange nach einer solchen Verbindung strebten. Zwischen Mainz und Frankfurt sind Anschlußzüge vorgesehen. Die Ankunft in Frankfurt erfolgt 6^{33}, die Abfahrt von dort 12^{46} nachm. Ebenso verkehren Anschlußzüge zwischen Bingerbrück und Münster a. St. Bingerbrück ab 5^{09}, Münster an 5^{33} und Münster ab 1^{36}, Bingerbrück an 2^{00} nachm., die Anschluß nach und von Neustadt-Straßburg finden. Ein Anschluß von Holland wird durch einen neuen Eilzug Cleve ab 11^{55} vorm., Cöln an 2^{00} nachm. hergestellt. Weitere Anschlüsse werden voraussichtlich auch noch durch

neue Eilzüge zwischen Emmerich und Oberhausen mit Fortsetzung auf den holländischen Strecken geschaffen. Zu bemerken ist bei diesem Zugsystem, daß durchgehende Wagen etwa von Holland oder Dortmund nach Süddeutschland in ihnen nicht geführt werden. Der Anschlußverkehr ist überall auf das Umsteigen verwiesen. Durchgehende Wagen verkehren nur von Dortmund bis zu den preußisch-hessischen Endstationen Frankfurt, Mannheim und Bingerbrück.

Schließlich seien noch die reinen Schlafwagenzüge erwähnt, die in diesem Jahre zum ersten Mal im Fahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen veröffentlicht werden. Es ist auf sie in Nr. 15 d. Ztg. schon hingewiesen. Es handelt sich um die Verbindungen Berlin-München-(Lindau) und Berlin-Frankfurt (Main), in denen an einigen bestimmt bezeichneten Tagen reine Schlafwagenzüge als zweite Teile der Nachtschnellzüge verkehren.

Das wären die wesentlichsten Neuerungen des Fahrplans für 1913. Über die für enger begrenzte Bezirke in Aussicht genommenen Verbesserungen des Fahrplans wird später berichtet werden. —h—

Agalicht und Sonnenventil.

Über Agalicht und seine Anwendung für Eisenbahnsignale ist in diesen Blättern schon eingehend berichtet worden; dagegen ist eine andere mit dem Agalicht in Beziehung stehende Erfindung Dahlèns, des bekannten, leider am 28. September 1912 bei einer Acetylenexplosion schwer verunglückten und an seiner Gesundheit und dem Licht seiner Augen arg zu Schaden gekommenen Nobelpreisträgers, nämlich das Sonnenventil, noch nicht entsprechend zum Wort gekommen. Die Erfindung des Sonnenventils hat ihre wesentliche Bedeutung zunächst für Seesignale, insbesondere bei solchen, bei denen die Bedienung und Bewachung einigermaßen Schwierigkeiten macht. So sind z. B. selbst an Orten wie an der Alaskaküste und an anderen von allen menschlichen Wohnungen entfernten Plätzen solche Aga-Lichtsignale angebracht; das Anzünden dieser Signale bei eintretender Dämmerung wie auch das Auslöschen besorgt völlig selbsttätig das „Sonnenventil“. Und da nun die Aga-Blinklichter sonst keiner Wartung und Pflege bedürfen, die Gasakkumulatoren so groß hergestellt werden können, daß der unter 15 Atm. Druck enthaltene Vorrat bei dem äußerst sparsamen Gasverbrauch dieser Lichter ein Jahr und mehr reicht, und die zur Entzündung dienende Stichflamme („Ewigkeitsflamme“) völlig sturmsicher untergebracht ist, so betätigen sich diese Lichtzeichen ohne jegliche menschliche Überwachung und brauchen nur einmal im Jahr bei Erneuerung des Gasakkumulators nachgesehen zu werden. Was den Gasvorrat betrifft, könnte man sogar noch leicht über ein Jahr hinausgehen; allein diese Frist ist nötig, um das Ganze zu reinigen, frisch zu streichen usw. Sollte es denn ausgeschlossen sein, daß diese „Sonnenventile“ auch einmal für unsere Eisenbahnsignale, wenigstens die am weitesten entfernten Vorsignale, deren Abstand von den Stationsmitten sich ja bekanntlich immer mehr vergrößert, Bedeutung erlangen könnten, wenn sie auch zurzeit vielleicht noch zu kostspielig, zu umfangreich und auch in sonstiger Beziehung noch nicht geeignet sind? Der Grundgedanke des Sonnenventils ist so überraschend einfach, daß man wohl an das Ei des Kolumbus erinnert sein möchte. Wie an den bekannten Kompensationspendeln unserer Regulatoruhren die Wärmeausdehnung zweier verschiedener Metalle dazu verwendet wird, um eine Verschiebung des Pendelgewichtes völlig selbsttätig aufzuheben, so verwendet umgekehrt Dahlèn die verschiedene Lichtempfindlichkeit der Metalle bei blanker und berußter Außenfläche bzw. die dadurch auftretende Wärmeausdehnung dazu, um verschiedene Längenänderungen an Stäben gleichen Metalls und damit kleine Bewegungen hervorzurufen. Wie wohl der erzielte Längenunterschied zwischen dem blanken und berußten Stab nur 0,0016 mm ungefähr beträgt, ist es doch durch eine einfache Hebelvorrichtung gelungen, diese Längenänderung bei hell und dunkel zum Öffnen und Schließen eines Gasventils auszunützen. Wenn es nun abends dämmert, so öffnet sich das Ventil und das ausströmende Gas entzündet sich am Stichflämmchen zu weithin sichtbarem Blinken; sobald es morgens wieder hell wird, schließt sich das Ventil völlig selbsttätig. Ebenso tritt die Vorrichtung natürlich auch unter Tags in Tätigkeit, wenn es auf Grund besonderer Umstände wie Nebel, starkes Gewölk usw. dunkel wird. Die Arbeit des Ventils ist also so, wie man sie sich idealer gar nicht wünschen kann. Gegen Mondlicht ist das Sonnenventil völlig unempfindlich. Auch sonst ist die ganze Vorrichtung so wenig empfindlich wie nur möglich; es ist vorgekommen, daß eine schwedische Lichtboje zufällig durch ein Fahrzeug, welches der Boje zu nahe kam, ins tiefe Wasser hinausgeschleppt wurde, so daß die Laterne dem Wasser ziemlich nahe kam, von den Wogen überspült wurde und, da es Winter war, natürlich bald zu einem Klumpen vereiste. Man brachte die Boje zurück, entfernte das Eis, trocknete den Apparat und zündete die Stichflamme wieder an und siehe da, der ganze Blinkapparat arbeitete wieder, als ob nichts vorgefallen wäre. Es sind dies bei nunmehr 7jähriger Erfahrung Eigenschaften, die auch für Eisenbahnsignalzwecke ungemein bestechend wirken. Sind doch die Seesignale, was ihre Bedeutung für die Sicherheit von Leben und Gut betrifft, mit unseren Eisenbahnsignalen sehr wohl zu vergleichen. Man wird vielleicht einwenden können: wenn man übersieht, daß das Gas zu wenig wird, so könnte die ganze Einrichtung einmal unbemerkt versagen. Es läßt sich dies aber durch ein einfaches Verfahren vermeiden, wenn man nämlich die Akkumulatoren zu ganz bestimmten Zeiten, etwa alle Monat (bei Seesignalen verwendet man jetzt durchweg Akkumulatoren, welche Gas für ein Jahr halten; solche sind aber für Eisenbahnzwecke wohl unnütz groß) unabhängig vom Gasvorrat auswechselt. Was noch im Akkumulator an Gas vorhanden ist, geht ja nicht verloren, denn die Akkumulatoren werden einfach wieder nachgefüllt. Vielleicht bringt die Zeit noch eine etwas billigere und für Eisenbahnzwecke angepaßtere Anordnung des Sonnenventils und erspart damit den Eisenbahnverwaltungen bei Anwendung von Aga-Blinklicht das tägliche, bei den vorliegenden Entfernungen und derzeitigen Löhnen gewiß nicht billig kommende Besorgen und Ein- und Austragen der Lichter wenigstens für die am weitesten entfernten Signale. Dr. Saller.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1911.

Von der im Reichs-Eisenbahn-Amt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1911 umfassende Band XXXII (Vertrieb der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn) erschienen. Nachstehend werden einige wesentliche Ergebniszahlen des Werkes mitgeteilt und den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XXII. Band (Rechnungsjahr 1901) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 51 092 km am Ende 1901 auf 59 992 km am Ende 1911, also um 17,4 %, gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1901 46 731 km oder 91,5 % auf Staatsbahnen und 4361 km oder 8,5 % auf Privatbahnen, 1911 dagegen 56 431 km oder 94,1 % auf Staatsbahnen und 3561 km oder 5,9 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1901 32 453 km oder 63,5 % Hauptbahnen und 18 639 km oder 36,5 % Nebenbahnen, 1911 dagegen 34 523 km oder 57,5 % Hauptbahnen und 25 469 km

oder 42,5 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 6,4 %, die Nebenbahnen aber um 36,6 % zugenommen. Bei einem Flächeninhalt von rund 540 743 qkm besaß Deutschland 1901: 51 040 km, 1911 dagegen bei 540 858 qkm Flächeninhalt 59 763 km vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 qkm entfielen 1901: 9,44 km und 1911: 11,05 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahr 56,86 Millionen, im letzteren 65.36 Millionen gezählt wurden, kamen 1901: 8,98 km und 1911: 9,14 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen an Fahrbetriebsmitteln im Rechnungsjahr 1911 zur Verfügung 27 701 Lokomotiven, 59 857 Personenwagen einschließlich 384 Triebwagen und 613 001 Gepäck- und Güterwagen einschließlich 3 Triebwagen. Gegen 1901 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 40,4 %, bei den Personenwagen von 50,0 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 46,0 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Fahrzeuge haben sich von 2501,08 auf 4200,64 Millionen Mark oder um 68,0 % erhöht. Davon entfallen 1484,18 Millionen Mark auf Lokomotiven und Tender, 26.63 Millionen Mark auf Triebwagen, 869,97 Millionen Mark auf Personenwagen und 1819,86 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen sind im Jahre 1911 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 1152,65 Millionen, mithin auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 19 301 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden; davon wurden 762,61 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. zur Beförderung von Zügen geleistet. Gegen 1901 haben die Lokomotivkilometer um 47,2 %, die Nutzkilometer um 46,4 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 25,2 % zugenommen. An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer: 1901 9815 oder täglich 26,89 Züge, 1911 12 626 oder täglich 35.59 Züge. Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen im ganzen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1911 30 445,88 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 509 985 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 8250,26, auf die Gepäck- und Güterwagen 21 656,44 und auf die Postwagen 549,18 Millionen Achskilometer. Gegen das Jahr 1901 ist ein Wachstum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 63,8 %, bei den Personenwagen um 91,1 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 56,0 % und bei den Postwagen um 38,5 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 39,3 % gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen im Jahre 1911 auf eine Personenwagenachse 50 407, eine Gepäckwagenachse 50 424 und eine Güterwagenachse 16 979.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 36 914,10 im Jahre 1901 auf 64 667,01 Millionen Tonnenkilometer, also um 75,2 %, die tote Last (das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Triebwagen) im gleichen Zeitraume von 104 978,43 auf 196 430,46 Millionen Tonnenkilometer, also um 87,1 % gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1901 16,02 Millionen und im Jahre 1911 69,47 Millionen Tonnenkilometer oder 333,6 % mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1911 eine Gesamtlast von 4,37 Millionen Tonnen gegen 2,79 Millionen im Jahre 1901, mithin 56,6 % mehr bewegt. Die ungewöhnlich große Zunahme bei der Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen von 1909 ab auch die Leistungen der als Bau- und Betriebsdienstgut beförderten Lokomotiven, Personenwagen und Gepäckwagen erstmals in Anrechnung gebracht worden sind. Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 25,17 im Jahre 1901 auf 25,19 % gestiegen, bei den Gepäckwagen aber im gleichen Zeitraume auf 2,48 % verblieben, während sie bei den Güterwagen von 65,64 auf 63,49 % zurückgegangen ist. Die auf die einzelne (leere und beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast ist von 2,76 auf 3,13 t gestiegen.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1901 bis 1911 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1911 wurde eine Einnahme von 926,86 gegen 571,36 Millionen Mark im Jahre 1901, mithin ein Mehr von 62,2 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 15 926 *M* gegen 11 484 *M* im Jahre 1901, mithin ein Mehr von 4442 *M* oder 38,7 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 105 *M* auf 91 *M* zurückgegangen. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 28,28 % gegen 28,91 % im Jahre 1901 beteiligt. Die eigentliche Personenbeförderung einschließlich Militär- und Sonderzüge hat gegen das Jahr 1901 ein Mehr von 339,51 Millionen Mark oder 61,8 %, die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 13,40 Millionen Mark oder 73,2 % aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,59 Millionen Mark oder 66,8 % erzielten. Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1911 auf

2,96 % in der I. Klasse, 42,95 % in der III. Klasse,
17,07 „ „ „ II. „ 35,31 „ „ „ IV. „
1,71 % bei der Militärbeförderung

gegen 4,34, 22,15, 48,29, 23,20, 2,02 % im Jahre 1901. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1911 durchschnittlich 25 Eisenbahnfahrten gegen 15 im Jahre 1901; die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke ist im gleichen Zeitraume von 23,50 auf 23,03 km gefallen.

An Personenkilometern sind im Jahre 1911 im ganzen 37 855,21 gegen 20 588,74 Millionen im Jahre 1901, also 83,9 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 57,1 %. Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1911 auf

0,93 % in der I. Klasse, 39,96 % in der III. Klasse,
9,98 „ „ „ II. „ 45,19 „ „ „ IV. „
3,94 % bei der Militärbeförderung

gegen 1,55, 13,13, 47,80, 32,48 und 5,04% im Jahre 1901. Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hatte im Jahre 1901 2,67 ₰ betragen und ist auf 2,35 ₰, also um 12,0% im Jahre 1911 zurückgegangen.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfangs und der Erträgnisse in der Zeit von 1901 bis 1911 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1901 1251,70 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1911 auf 2131,79 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 70,3% stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 24 723 im Jahre 1901, dagegen 35 890 *M* im Jahre 1911, also 45,2% mehr. Die Einnahme auf je 1000 Achskilometer der Güterwagen hat sich von 98 *M* im Jahre 1901 auf 108 *M* gehoben. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 65,05% gegen 63,34% im Jahre 1901 beteiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 32 988,75 im Jahre 1901 auf 57 092,59 Millionen im Jahre 1911, also um 73,1 % gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 651 590 tkm im Jahre 1901 auf 961 691 tkm im Jahre 1911, mithin um 309 606 tkm oder 47,5 % ergeben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtguts ist von 3,69 auf 3,62 ₰, also um 1,9% gesunken.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1901 im ganzen auf 12 896.98 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigentumslänge auf 252 463 *M*. Sie sind im Rechnungsjahre 1911 im ganzen auf 17 605.39 Millionen Mark und für 1 km der Eigentumslänge auf 293 464 *M* gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 36,5% und für das Kilometer eine solche von 16,2% stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1901 auf 13 130.53 und im Jahre 1911 auf 17 832,72 Millionen Mark oder 297 253 *M* auf 1 km.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1969,23 Millionen Mark im Jahre 1901 auf 3268,06 Millionen Mark im Jahre 1911, also um 66,0 % gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 17.6% zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Nutzkilometer und 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 38 781 im Jahre 1901 auf 54 724 oder 41.1%, bzw. von 3781 auf 4285 *M* oder 13.3% bzw. von 106 *M* auf 107 *M* oder 0,9%. Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1901 bis 1911 von 1286,73 auf 2117,02 Millionen Mark, also um 64,5 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 25 340 auf 35 450 *M*, also um 39.9 % gestiegen. Auch die auf 1000 Nutz- und auf 1000 Wagenachskilometer aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2470 *M* in 1901 auf 2776 *M* in 1911 bzw. von 69 *M* auf 70 *M*. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1901 auf 65,34 und im Jahre 1911 auf 64,78 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1901: 682,49, im Jahre 1911: 1151,04 Millionen Mark, er hat also um 68,7 % zu-

genommen. Auch im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses ist er von 34,66 auf 35,22 % gestiegen. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1901: 5,35 %, im Jahre 1911 dagegen 6,54 %. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1911: 19 274 gegen 13 441 *M* im Jahre 1901, mithin ein Mehr von 5833 *M* oder 43,4 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1911: 716 678 Personen, mithin kam auf je 91 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1901 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter um 170 467 Personen oder 31,2 % stattgefunden, während in gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 17,6 % zugenommen hat. Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1911 unter Hinzurechnung von 137,10 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 1318,51 gegen 756,11 Millionen Mark im Jahre 1901; sie haben mithin um 74,4 % zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1384 *M* auf 1840 *M* = 32,9 % gestiegen ist. Hierbei ist zu bemerken, daß in dem Betrage von 137,09 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke etwa 60 Millionen Mark für Pensionen, Witwen- und Waisengelder der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen enthalten sind, die bis zum Jahre 1908 bei dem Etat des Finanzministeriums verrechnet waren.

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen (ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen) betrug am Ende des Jahres 1901: 1893 Kilometer; bis Ende 1911 ist sie auf 2215 km, also um 322 km oder um 17,0 % gestiegen. An Fahrzeugen standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1911: 506 Lokomotiven, 1368 Personenwagen und 11 538 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1901 nur 409 Lokomotiven, 1114 Personenwagen und 8594 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Fahrzeugen wurden geleistet im Jahre 1901: 8,04 Millionen Nutz- und 125,03 Millionen Wagenachskilometer, im Jahre 1911: 11,29 und 181,58 Millionen. An Baukosten für diese Bahnen waren aufgewendet im Jahre 1901 im ganzen 118,84 Millionen Mark und auf 1 km Eigentumslänge 67 626 *M*, im Jahre 1911 dagegen 175,50 Millionen Mark bzw. 79 228 *M*. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 17,2 % gestiegen. Ausschließlich der Ergebnisse der Schmalspurbahnen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sind die Betriebseinnahmen von 10,17 Millionen Mark im Jahre 1901 auf 15,87 Millionen Mark, die Betriebsausgaben von 8,57 auf 12,38 Millionen Mark und der Betriebsüberschuß von 1,60 auf 3,49 Millionen Mark gestiegen.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung

begann am 3. d. M. und wurde in 4 Sitzungen am 6. d. M. zu Ende geführt. Über den Lauf der Verhandlungen im preußischen Abgeordnetenhause geben wir im folgenden nach dem stenographischen Bericht eine kurze Darstellung.

Wie bekannt, sind die gesamten Einnahmen des Eisenbahnetats für 1913 auf rd. 2,5 Milliarden Mark veranschlagt, die dauernden Ausgaben auf rd. 1,7 Milliarden, so daß ein Überschuß von rd. 778 Millionen Mark verbleibt. Nach Abzug der Ausgaben für Zinsen und Tilgungsbeträge in Höhe von 326 Millionen Mark und des Extraordinariums von 124 Millionen beträgt der Reinüberschuß 327 582 835 *M*; hiervon sollen für allgemeine Staatszwecke 234,1 Millionen Mark verwendet werden und 93 482 835 Mark in den Ausgleichsfonds fließen. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr ist auf 689,024 Millionen Mark (+ 32,704 Millionen Mark gegen 1912), diejenige aus dem Güterverkehr auf 1670,472 Millionen Mark (+ 139,042 Millionen Mark) veranschlagt. Hierzu lag ein auch von anderen schleswigschen Abgeordneten unterstützter Antrag des Abg. Dr. Schifferer (natl.) vor, die Regierung möchte Sorge tragen, daß die durch den Bau der Eisenbahnhochbrücken bei Rendsburg und Hochdonn herbeigeführte, durch den Ausbau des Kaiser-Wilhelm-Kanals bedingte Streckenverlängerung keine Erhöhung der Tarifsätze zur Folge hat. In dieser Fassung wurde die Annahme des Antrages auch von der Budgetkommission beantragt.

Vor Beginn der Besprechung hob der Berichterstatter Abg. Hirsch-Essen (natl.) hervor, daß der Abschluß des Jahres 1911 wesentlich günstiger gewesen ist, als ursprünglich angenommen wurde, und dem Ausgleichsfonds statt der veranschlagten 32 Millionen 162,3 Millionen Mark zugeflossen sind. Auch die Rechnung für 1912 wird sich günstiger gestalten als veranschlagt war, in den Ausgleichsfonds sollen nicht 57,4, sondern 153 Millionen Mark fließen. Dieses günstige Ergebnis ist zurückzuführen auf die außergewöhnlich starke Entfaltung der wirtschaftlichen Tätigkeit auf fast allen Gebieten. Um so notwendiger erscheine es, bei der Prüfung des vorliegenden Etats für 1913 sich die Frage vorzulegen, ob auch für die Zukunft mit ähnlich günstigen Verhältnissen zu rechnen ist. Falls ernstliche kriegerische Verwicklungen ausbleiben sollten, so könne man allerdings wohl bei der Wirtschaftslage auf eine weitere günstige Entwicklung und mit entsprechenden Verkehrseinnahmen der Eisenbahnen rechnen. Nach den weiteren Angaben des Berichterstatters besteht zurzeit eine außerordentlich günstige Ausnützung der Zugkraft, ebenso hat sich die Rangierleistung günstig entwickelt; das günstige Verhältnis von Betriebsleistung und Verkehrsleistung ist auf die Vereinheitlichung des Güterwagenparks, auf die Verstärkung der Zugkraft der Lokomotiven, auf die Entwicklung der Verschiebebahnhöfe u. a. m. zurückzuführen. Man dürfe hoffen, daß die Entwicklung der Verkehrsanlagen auch weiterhin eine günstige sein wird. Dann berichtete der Abgeordnete über die Stellungnahme des preußischen Eisenbahnministers zu wichtigen allgemeinen Fragen auf tarifarischem Gebiet sowie zur Frage der deutschen Eisenbahngemeinschaft. — Abg. Graf v. d. Gröben (kons.) führte aus, daß der vorliegende Etat ein Bild gleichmäßiger gesunder Entwicklung zeigt, und gab dem Vertrauen Ausdruck, daß unter der tatkräftigen Leitung des Eisenbahnministers das gesamte Wirtschaftsleben sich in ruhigen Bahnen fortentwickeln wird. Bezüglich der Frage des Ausgleichsfonds hielt er es doch für zweckmäßiger, erst die Erfahrungen der weiteren Jahre bis zum Ablauf des fünfjährigen Provisoriums abzuwarten. Der Abgeordnete wünschte u. a., daß die Statistik über die Unfälle auf den Eisenbahnen, aus der hervorgeht, daß die preußisch-hessischen Staatsbahnen bezüglich der Betriebssicherheit weitaus an der Spitze stehen, möglichst allgemein bekannt wird, damit jedermann erkennt, daß seitens der Eisenbahnverwaltung alles geschieht, was im Interesse der Sicherheit notwendig ist. — Abg. Schmedding (Ztr.) empfahl, den Ausgleichsfonds pfleglich zu behandeln und ihn erst auf mindestens 500 Millionen zu bringen. Alsdann könne man darauf Bedacht nehmen, wie die überschießenden Beträge etwa für allgemeine Tarifermäßigungen, Verbesserung der Bahnanlagen, Herstellung weiterer Meliorationsbahnen, Besoldungserhöhungen usw. nutzbar zu machen sind. Redner trat auch für die Notwendigkeit der Wiedereinführung der im Jahre 1908 aufgehobenen Kohlenausfuhrtarife nach Italien, Südfrankreich und der Schweiz warm ein und begrüßte, daß die starke Vermehrung der Arbeitskräfte im neuen Etat u. a. die Gewährung zahlreicher Ruhetage, Erleichterung des Kirchenbesuchs und die Gewährung von Urlaub an die Arbeiter ermöglicht. Schließlich bedauerte er noch die durch die hohe Fahrkartensteuer bedingte schlechte Ausnützung der ersten Wagenklasse und schloß mit dem Hinweis auf eine kürzlich erschienene Schrift des Engländers Ward Price, die in dem Ausspruche gipfelt: „Soweit ich nach meinen Erfahrungen in 16 oder 17 europäischen Ländern urteilen kann, muß ich die deutschen Eisenbahneinrichtungen für die besten halten." — Abg. Dr.-Ing. Macco (natl.) hob die erfreuliche Tatsache hervor, daß die Eisenbahnüberschüsse von 1908—1911 um über 60 % gestiegen sind. Der Plan einer deutschen Eisenbahngemeinschaft habe wenig Aussicht auf praktische Durchführung, unter keinen Umständen dürfe man aber Preußen seine Eisenbahneinnahmen schmälern. Bedauerlich sei, daß der Güterverkehr gegenüber dem bevorzugten Personenverkehr wie ein Aschenbrödel zurücktreten muß, obwohl er doch der wichtigste Faktor für die Einnahmen der preußischen Staatsbahnen ist. Bei dieser Gelegenheit sprach der Abgeordnete dem „alten Veteranen im Eisenbahnwesen" Geheimrat Schwabe seine Anerkennung darüber aus, daß dieser auf Grund seiner langjährigen Erfahrungen und Arbeiten in der Frage der Organisation des Massengüterverkehrs sich unentwegt betätige. Die Aufgabe der zweckmäßigsten Bewältigung des Massenverkehrs, die sowohl eine technische, als auch eine finanzielle und wirtschaftliche Seite hat und natürlich äußerst schwierig und zeitraubend zu behandeln ist, müsse mit Rücksicht auf den wachsenden Verkehr unbedingt gelöst werden. — Abg. Freiherr v. Zedlitz (freikons.) betonte die Notwendigkeit einer zukünftigen reicheren Ausstattung des Extraordinariums. Bei einer Neuregelung im Jahre 1914 werde darauf Bedacht genommen werden müssen, daß der Prozentsatz des statistischen Anlagekapitals, nach dem das Extraordinarium bemessen wird, höher als für das erste Jahrfünft (1,15 %) festgesetzt wird. In der Folge müsse vor allem daran festgehalten werden, daß die Eisenbahnen in der Hauptsache dem Verkehr dienen sollen und nicht mehr für den allgemeinen Staatssäckel abliefern können, als dies jetzt schon geschieht.

Hiernach äußerte sich Staatsminister v. Breitenbach in längerer Rede über die wichtigsten, zum Teil schon von den Vorrednern berührten Fragen. Er beleuchtete zunächst die auch zurzeit noch unverändert günstige wirtschaftliche Lage der preußischen Staatsbahnen. Gegen das Vorjahr ist mit einer Mehreinnahme von 150 Millionen zu rechnen und anzunehmen, daß die Mehrausgaben gegen die Wirklichkeit des Vorjahres 123 Millionen Mark betragen werden, wovon 62 Millionen Mark durch den Etat Deckung finden. Das Verhältnis von Ausgabe zu Einnahme ist günstig; die Ausgaben sind zwar stark gestiegen, haben sich aber innerhalb solcher Grenzen gehalten, daß man die Steigerung nicht als ungesund bezeichnen kann. Dieser günstigen Entwicklung zufolge werden dem Ausgleichsfonds etwa 160—170 Millionen Mark zufließen können, so daß dieser beim Abschluß des Jahres trotz der ihm zur Deckung des Nachtragsetats entzogenen 60 Millionen auf rd. 300 Millionen Mark ansteigen wird. Man dürfe aber nicht vergessen, daß angesichts der außerordentlich gesteigerten Verkehrsverhältnisse und der im letzten Herbst aufgetretenen Erscheinungen die Ausgestaltung des ganzen Apparates auch in den nächsten Jahren eine sehr kräftige, nachhaltige sein muß, woraus sich das Bedürfnis ergeben wird, das Extraordinarium erheblich kräftiger auszustatten, als es auf Grund der Feststellungen, die dem Jahrfünft vorangingen, geschieht. Auch sei die wirtschaftliche Entwicklung, der wir im Jahre 1913 entgegensehen, sehr schwer zutreffend zu beurteilen, zumal verschiedene Momente, wie die politische Lage, die Versteifung des Geldmarktes und die Tatsache, daß die jetzige günstige Konjunktur schon lange andauert, zur Vorsicht mahnen. Deshalb ist auch in der Veranschlagung der Einnahmen für 1913 eine gewisse Zurückhaltung geübt worden. Gegen eine allgemeine Ermäßigung der Gütertarife verhielt sich der Minister ablehnend, versprach aber, mit Tarifermäßigungen überall da einzugreifen, wo eine ausgesprochene Notwendigkeit hervortritt. Der Abg. Macco hatte eine Reihe von Zahlen angeführt, die den Anschein erwecken könnten, daß die Entwicklung des Personalstandes mit der Entwicklung des Verkehrs nicht gleichen Schritt gehalten hat. Demgegenüber ist festzustellen, daß das Gesamtpersonal in den zehn Jahren von 1903 bis 1913 um rd. 170 000 Köpfe = 45,5% zugenommen hat. Die Ziffern der Verkehrsentwicklung geben keinen zutreffenden Vergleichsmaßstab, weil die Verkehrsentwicklung immer nur einen Teil des Personals trifft. Angesichts der außerordentlichen Verbesserungen und Vervollkommnungen des ganzen Betriebes muß eben das Personal erheblich hinter der Verkehrsvermehrung zurückbleiben. Die Frage, ob denn die Organisation der Verwaltung den zugespitzten Verkehrsverhältnissen angepaßt wäre, hat auch die Staatsbahnverwaltung beschäftigt; sie werde in gewissem Sinne für solche Verkehrsstörungen eine Art Mobilmachungsplan aufstellen, der eine größere Sicherheit dafür gewährt, daß eine solche Störung, wie sie im vergangenen Herbst eingetreten ist und immer eintreten kann, schneller abflacht und abflaut. Mit dieser Angelegenheit beschäftigt sich zurzeit ein vom Minister eingesetzter Organisationsausschuß. Für die Frage der Organisation des Massengüterverkehrs, die durch ein vom Geheimrat Schwabe angeregtes Preisausschreiben weiter gefördert werden soll, zeigte der Minister lebhaftes Interesse und erklärte sich bei den mit dieser Anregung verfolgten guten Zwecken und Absichten gern bereit, hierzu Staatsmittel zur Verfügung zu stellen. Hierauf wendete sich der Minister in längeren Ausführungen zu der Erörterung tarifarischer Einzelfragen von allgemeiner Bedeutung und sprach sich beim Eingehen auf die im oben erwähnten Antrag Schifferer gewünschte veränderte Tarifberechnung zunächst ganz allgemein über die bei Verlängerung von Bahnwegen für die Erhöhung der Tarifsätze üblichen Grundsätze aus. Wenn sich, wie im vorliegenden Falle durch den Bau der Eisenbahnhochbrücken bei Rendsburg und Hochdonn, eine Verlängerung des Bahnweges ergibt. so muß unbedingt an dem Grundsatz festgehalten werden, daß dann auch eine den zu fahrenden Tarifkilometer entsprechende Erhöhung der Tarifsätze eintreten muß. Diese Linienverlegungen gehören zu den kostspieligsten Bauten, die die Staatsbahnen auszuführen haben; denn sie vollziehen sich meist in der Nähe der größeren Städte des Landes. Wollte die Staatsbahnverwaltung davon absehen, für die infolge der Bauten entstehenden Umwege ein Entgelt zu verlangen in Form eines erhöhten Tarifes, dann würde dies der Staatskasse sehr empfindliche Verluste zufügen. Wenn man die Frage unter dem Gesichtspunkt betrachtet, daß diese großen Aufwendungen im Interesse des Verkehrs und der Allgemeinheit gemacht werden müssen, dann wird man auch anerkennen, daß in solchen Fällen die Tariferhöhung der notwendige Ausgleich ist. Allerdings verdient nach den weiteren Ausführungen des Ministers die eigenartige Verkehrslage Schleswig-Holsteins im vorliegenden Falle besondere Berücksichtigung. Diesen Erwägungen trägt auch das beabsichtigte tarifarische Vorgehen Rechnung: die nördlich des Kanals gelegenen Landesteile sollen nur zu einem Bruchteil von der Tariferhöhung getroffen werden. Diese Absicht soll in der Weise erreicht werden, daß der Tarif nur allmählich bis zur Grenze erhöht wird, so daß erst der Verkehr jenseits der Grenze voll von der Erhöhung des Tarifes getroffen wird. Dadurch wird die Bevölkerung Schleswig-Holsteins ohne weiteres erkennen, daß die Staatsregierung die wohlwollende Absicht hat, ihren Verhältnissen Rechnung zu tragen. Der Minister ging dann zu der von fast sämtlichen Vorredner erörterten Frage über, ob es notwendig sei, die Kohlenausfuhrtarife von der Saar und Ruhr nach Italien, Frankreich und der Schweiz wieder einzuführen, die im Jahre 1908, zurzeit der Kohlenknappheit, aufgehoben worden sind. Er schilderte die in dieser Frage von jeher außerordentlich schwankenden Auffassungen und teilt mit, daß der Landeseisenbahnrat vor kurzem sehr eingehend darüber verhandelt hätte . . . . „Es hatte sich dort die Meinung gebildet, daß zurzeit eine Ermäßigung der Ausfuhrtarife angesichts der sehr starken Beanspruchung unserer inländischen Kohlenindustrie nicht empfehlenswert sei. Es war freilich zugegeben, daß die Ausfuhr von der Saar in höherem Maße eine Förderung verdiene als von der Ruhr, weil, wie bekannt, die Absatzschwierigkeiten im Saargebiet recht erhebliche sind, Absatzschwierigkeiten, die auf die Arbeiterschaft ihre Rückwirkung ausüben. Der Landeseisenbahnrat hat damit zu erkennen gegeben, daß er diese Frage für erwägenswert hielt, während er für die Ausfuhrtarifermäßigungen von der Ruhr eine solche größere Dringlichkeit nicht anerkennen wollte. Eine Entscheidung ist meinerseits noch nicht getroffen. Ich kann freilich nicht leugnen, daß die Verhandlungen, die hier in diesem Hause ganz kürzlich, gelegentlich der Verhandlungen des Bergetats, stattgefunden haben, für mich sehr wissenswert und interessant gewesen sind. . . . . . .“ Dem Abg. v. Zedlitz, der auf die wenig günstige Lage Niederschlesiens hingewiesen hatte, stellte der Minister in Aussicht, daß die Frage der Ermäßigung der Kohlentarife von Niederschlesien in verschiedenen Verkehrsverbindungen einer sorgfältigen Prüfung unterworfen werden wird. Im Zusammenhang hiermit schilderte er die im Verkehr zwischen Ruhr und Mosel zur Zeit der Inbetriebnahme des Rhein-Herne-Kanals beabsichtigten Tarifermäßigungen für Koks und Erze nach den von uns in Nr. 16 S. 271 d. Ztg. bereits mitgeteilten Grundsätzen (die Frage der Mosel- und Saarkanalisierung beim Etat der Bauverwaltung).

Bei der dann fortgestetzten allgemeinen Besprechung bezeichnete u. a. Abg. Dr. Pachnicke (fortschr. Volksp.) die bei der Aufstellung des Etats auf 3½ % geschätzte Steigerung des Personen- und Güterverkehrs als zu gering bemessen, bat um Auskunft über den Stand der Verhandlungen über die Zollabfertigung an den Grenzen und kam auf die Elektrisierung der Eisenbahnen zu sprechen, eine Frage, der auch der folgende Redner, Abg. Ströbel (Soz.) längere Ausführungen widmete, die sich besonders auf die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen bezogen. Im übrigen trug der Abgeordnete die bekannten Wünsche auf Beseitigung der ersten Wagenklasse und Einstellung der vierten Klasse in die Schnellzüge vor und verlor sich schließlich bei Besprechung der Frage der Beseitigung der Steuerzuschläge in Erwägungen, die der folgende Redner als „Steuerphantasien“ bezeichnete. Dieser, der Abg. Hammer (kons.) ging auf den auch in dieser Zeitung besprochenen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers betr. die Eisenbahnkosumvereine und den gemeinsamen Warenbezug (vgl. Nr. 12 S. 207) näher ein und sprach im Namen des Mittelstandes seinen Dank für den Erlaß aus. Dem Abg. Herold (Zentr.), der die Aufhebung der Notstandstarife für Futtergerste und Mais zu wünschen schien, erwiderte Staatsminister v. Breitenbach, daß es nicht möglich sein wird, diesem Wunsche zu entsprechen. Die Tarife sind in der ausgesprochenen Absicht, den Verbrauch dieser Kraftfuttermittel zu fördern und den Verbrauchern die Möglichkeit zu geben, mit dem billigen Bezuge dieser hochwertigen Futterstoffe während des ganzen Jahres zu rechnen, bis zum 31. Dezember 1913 in Geltung gesetzt und veröffentlicht und können vor dem 31. Dezember dieses Jahres nicht außer Wirksamkeit gesetzt werden. Der Minister wies darauf hin, daß bei solchen Maßnahmen, die im allgemeinen Interesse durchgeführt werden, es gar nicht zu vermeiden ist, daß bestimmte Zweige des Wirtschaftslebens eine Beeinträchtigung erfahren. . . . . „Es ist für mich übrigens nicht ohne Zweifel, ob die landwirtschaftlichen Interessenten der Beseitigung der Tarife zustimmen würden, zumal sie in ihrem Interesse eingeführt sind. Mir liegt auch eine Äußerung gerade aus den Verkehrsgebieten des Dortmund-Ems-Kanals vor, in der der Meinung Ausdruck gegeben wird, daß bei der Gegenbewegung es sich nur um die Interessen der Vermittler, der Spediteure und natürlich der Schiffahrt handele, während andere Interessen durch den Tarif gefördert werden. .“ Zu dem Inhalt des von dem Abg. Hammer angedeuteten und gebilligten Erlasses bemerkte der Minister, er bewege sich auf der mittleren Linie; er spricht auf der einen Seite aus, daß vom allgemein volkswirtschaftlichen Standpunkte manches dafür spreche, daß die Bediensteten der Eisenbahnverwaltung ihre Waren möglichst durch Vermittlung des kleinen und Zwischenhandels beziehen; auf der anderen Seite aber müsse es ihrer freien Entscheidung überlassen bleiben, inwieweit ihnen die

Deckung ihrer wirtschaftlichen Bedürfnisse am zweckmäßigsten erscheint, vorausgesetzt, daß es in einer für Beamte angemessenen Form geschieht. Mit Bezug auf die Ausführung des Abg. Ströbel über die Behandlung der ersten Wagenklasse äußerte der Minister: die Verwaltung gehe von der Meinung aus, daß diese Klasse erhalten werden muß, daß das reisende Publikum sich an sie gewöhnt hat und auf ihre Beibehaltung Wert legt. Zu der in der Budgetkommission behandelten etwaigen Ermäßigung der Fahrpreise für die erste Klasse bemerkte er: „Wenn ich bereit bin, die gegebene Anregung auf ihre Durchführbarkeit nachzuprüfen, so geschieht es allein unter dem Gesichtspunkt, daß die Staatsbahnverwaltung ein Interesse daran hat, daß die Betriebsmittel, die sie dem Personenverkehr zur Verfügung stellt, in allen Klassen tunlichst ausgenutzt werden. Es sind gar keine fiskalischen Gesichtspunkte, auch nicht der Gesichtspunkt, das Publikum, das die erste Klasse benutzt, zu entlasten, sondern es ist allein der Gesichtspunkt, die erste Klasse wieder stärker benutzbar zu machen und ein Hinaufschieben des Verkehrs aus den unteren in die oberen Klassen herbeizuführen. Diesem Gesichtspunkte will ich nachgehen. Ich gebe aber heute noch keine Erklärung ab, wie sich die Verwaltung endgültig zu der Frage stellen wird. . . . .“

Den Wunsch auf Einstellung der vierten Wagenklasse in die Schnellzüge bezeichnete der Minister als unerfüllbar. Der Anspruch ist außerordentlich weitgehend und nach Auffassung der Verwaltung aus rein betriebstechnischen Erwägungen nicht erfüllbar. Die dann folgenden Ausführungen über die vom Abg. Dr. Pachnicke bemängelte Veranschlagung der Einnahmen zum Etat gipfelten in der Mitteilung des Ministers, daß es im Hinblick auf die schlechten Erfahrungen früherer Jahre zwischen ihm und dem Finanzminister stillschweigend vereinbart worden sei, in Zukunft bei der Einnahmeschätzung besonders vorsichtig zu sein. Die Verhandlungen über Erleichterungen der Zollabfertigung im internationalen Verkehr auf den Grenzstationen haben, wie der Minister bedauernd mitteilte, noch keinen Fortgang genommen. Diese Frage muß im Wege internationaler Vereinbarungen geregelt werden und wird, wie es in diesen Fällen meist geschieht, einen etwas langsamen Weg gehen.

Hiernach machte Abg. Dr. Friedberg (ntl.) seine bekannten Ausführungen zu der Frage der Steuerzuschläge, denen dann Finanzminister Dr. Lentze in längerer Rede entgegentrat, worin er die Anschauung des Abg. für vollständig undurchführbar erklärte. Nach ihm ergriff Staatsminister v. Breitenbach nochmals das Wort, um sich zu zwei wichtigen Fragen, über die Bewährung des Staatsbahnwagenverbandes und über das Problem einer deutschen Betriebs- und Finanzgemeinschaft, zu äußern. Er ging davon aus, daß der frühere Ministerialdirektor Wehrmann in seinem Buche „Die Verwaltung der Eisenbahnen“ der Auffassung zuneigt, daß es das Erstrebenswerte wäre, zu Reichseisenbahnen zu kommen, aber auch gleichzeitig zugibt, daß die gegenwärtige Zeit, die sich mit der kriegerischen, sozialen und kolonialen Entwicklung des Reichs belastet sieht, sowie von religiösen und politischen Fragen aller Art bewegt wird, anscheinend nicht günstig ist für die Wiederaufnahme des Streites über die endgültige Gestaltung des in ruhigem Fortscheiten begriffenen deutschen Eisenbahnwesens. Wehrmann zeigt sich als Gegner einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft und steht in dieser Beziehung im Gegensatz zum Ministerialdirektor Kirchhoff. . . . . „Herr Wehrmann hat nun in seiner Schrift auch den Staatsbahnwagenverband gestreift, und Herr Kirchhoff, der diese seine Ausführungen verwertet, spricht aus, daß von einem alten Praktiker dieser Verband als reformbedürftig bezeichnet werde. Nun, von einem alten Praktiker setzt man voraus, daß er mit tätig gewesen ist an solchem Werke und dessen Erfolge aus eigener Erfahrung zu beurteilen in der Lage ist. Aber ich bemerke, daß Herr Kirchhoff vor dem Inkrafttreten des Staatsbahnwagenverbandes ausgeschieden ist, also sein Wirken nicht beurteilen konnte, und auch Herr Wehrmann bald nach dem Inslebentreten des Verbandes aus dem Staatsdienste schied. Beide Herren haben daher aus eigener Erfahrung kein Urteil über die Erfolge dieses großen Unternehmens. Denn daß es sich um ein großzügiges Unternehmen handelt, wird man ohne weiteres daraus schließen können, daß es sich um einen Wagenpark der deutschen Staatseisenbahnen von über 600 000 Wagen handelt mit einem Anlagekapital von mehr als 2 Milliarden Mark . . . . .“

Nach einigen weiteren Ausführungen zu gunsten des Staatsbahnwagenverbandes, der sich nach Auffassung der Praktiker durchaus bewährt und die deutschen Bahnen auf dem Gebiete der Einheit ein ganz beträchtliches Stück vorwärts gebracht hat, besprach der Minister den Gedanken eines noch engeren Zusammenschlusses der deutschen Staatsbahnen in Form einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft. Zu dieser Frage hatte Abg. Dr. Friedberg gemeint, man müßte doch ernsthaft an die Sache herantreten und eine Kommission zu ihrer Prüfung einsetzen, wie dies auch der Reichstag gewünscht habe. Hierzu bemerkte der Minister unter dem Beifall des Hauses u. a.: . . . . „Welche Früchte diese Kommission zeitigen würde, bleibt völlig offen. Fest steht, daß die größten der bundesstaatlichen Verwaltungen Gegner einer Gemeinschaft sind, wie sie etwa Herr Kirchhoff sich denkt. Das ist ausgesprochen. Was soll angesichts dessen aus den Verhandlungen einer solchen Kommission herauskommen, zumal sie sich in Gleisen bewegt, die ausgefahren sind? Eine solche Kommission ist schon in Tätigkeit gewesen; aber die Ergebnisse haben nicht befriedigt und konnten nicht befriedigen, weil staatsrechtliche, politische und finanzielle Erwägungen die größeren Bundesstaaten veranlaßten, Einspruch zu erheben; wir kommen auf diesem Wege nicht weiter. Daher meine ich, es wäre das Richtigste und entspräche einer vernünftigen Realpolitik, den deutschen Verwaltungen das Vertrauen zu schenken, daß sie ihre gesamten Einrichtungen unter dem Gesichtspunkte der gesamtdeutschen Interessen treffen und fördern werden. Daß dies von seiten der preußischen Staatsbahnen geschehen wird, wie es in der Vergangenheit geschehen ist, dafür stehe ich als Minister der öffentlichen Arbeiten ein. . . . . .“

Damit schlossen die Verhandlungen am ersten Sitzungstage.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— Verlegung der Geschäftsräume des Königlichen Eisenbahnzentralamts. Vom 1. April d. J. ab werden die Geschäftsräume des Eisenbahnzentralamts sich im Hause Berlin SW. 11, Halleschen Ufer Nr. 35/36 befinden. Ebenda wird von demselben Tage ab auch die Hauptkasse des Eisenbahnzentralamts ihren Sitz haben, die zurzeit in dem Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin (W. 35, Schöneberger Ufer 1—4) untergebracht ist. Von Ende März sind daher alle für das Eisenbahnzentralamt, das Hauptwagenamt, die Hauptkasse und die Bureaus des Zentralamts bestimmten sowie die an den Vorstand der Arbeiterpensionskasse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und an den Hauptvorstand der Eisenbahnverbandskrankenkasse gerichteten Dienstsendungen, soweit sie als „Eisenbahndienstsache“ befördert werden und nicht mit den auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin endenden Zügen eintreffen, nach Berlin (Potsdamer Bahnhof) abzufertigen.

— Kleintierzucht. Wie die vom preußischen Eisenbahnminister gegebenen Anregungen und Förderungen der Kleintierzucht (siehe Nr. 60 Jahrg. 1911 d. Ztg.) fruchtbringend gemacht werden können, möge aus nachstehenden Mitteilungen ersehen werden, die wir der „Eisenbahn“ entnehmen. Im November 1911 hat sich in Nordschleswigsche-Weiche unter den Eisenbahnvereinsmitgliedern ein Verein zur Förderung der Kleintierzucht gebildet, dem 45 Eisenbahnbedienstete angehören. Vor der Vereinsgründung war die Kleintierhaltung dort kaum nennenswert; jetzt werden von den Mitgliedern 37 Ziegen, 63 Kaninchen, 10 Schweine, 36 Bienenvölker, 366 Hühner und außerdem sonstiges Nutzgeflügel gehalten. Aus den den Mitgliedern auf Antrag eisenbahnseitig gewährten Beihilfen und den Zuschüssen des Vereins sind gute Zuchttiere, und zwar nur Herdtiere mit Abstammungsnachweis beschafft worden; die Beschaffung weiterer Rassezuchttiere ist in Aussicht genommen. Die Mitglieder sind mit den bisherigen Erfolgen sehr zufrieden. In Wittenberge gehören dem dortigen allgemeinen Geflügel-, Kaninchen- und Tierschutzverein jetzt 48 Eisenbahnbedienstete an gegen 22 im Jahre 1911. In diesem Vereine hat sich eine Kommission zum Ankauf guter Zuchttiere für Eisenbahn-Bedienstete gebildet; sie hat aus den den Bediensteten eisenbahnseitig gewährten Beihilfen im Jahre 1912 Zuchtstationen eingerichtet, und zwar 5 für Geflügel, 5 für Kaninchen und 3 für Ziegen, die sich gut bewährt haben. Aus ihnen sind Bruteier und Jungtiere zu mäßigem Preise an Eisenbahnbedienstete abgegeben worden. Durch solche und ähnliche Art verständiger Selbsthilfe wird offenbar weiten Kreisen der Eisenbahner die Möglichkeit gegeben, so manchen Groschen für Nahrungsmittel zu ersparen.

— Bezirkseisenbahnräte. In der 63. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Hannover-Münster, die am 12. März in Hannover stattfand, wurde u. a. die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, betr. Frachtermäßigung für Teerfarben von Höchst (Main) und einigen anderen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und

den deutschen Kolonien, einstimmig angenommen. Der Antrag eines Mitgliedes des Bezirkseisenbahnrats auf Frachtermäßigung für Kartoffeln an genossenschaftliche Trocknungsanstalten im Umkreise von 25 km wurde dahin erweitert, daß die Tariferleichterung allgemein für alle Trocknungsanstalten und auf Entfernungen bis zu 50 km gewährt werden möge. Außerdem wurden besondere Tarifermäßigungen für Kartoffelflocken von den östlichen Landesteilen nach dem Westen angeregt. Über den so erweiterten Antrag soll in der nächsten Sitzung des Bezirkseisenbahnrates am 17. September 1913 in Münster (Westf.) an der Hand der Unterlagen, die die Eisenbahnverwaltung inzwischen beschaffen wird, weiter verhandelt werden.

Auf der Tagesordnung für die am 26. März d. J. stattfindende 8. Gesamtsitzung des Bezirkseisenbahnrats Cöln stehen u. a. Ergänzungswahlen für den ständigen Ausschuß des Bezirkseisenbahnrats und für den Landeseisenbahnrat; Vorlage der Eisenbahnverwaltung, betreffend Erweiterung der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl, ferner Mitteilungen der geschäftsführenden Direktion über die Erledigung früherer Beratungsgegenstände sowie über Verkehrs- und Fahrplanänderungen.

Auf der Tagesordnung für die am 27. März in Magdeburg stattfindende 61. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Magdeburg stehen u. a. 1. Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektion über die Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnrats, 2. Vorlage über die Änderung des § 1 Absatz 1 der Vorschriften für den Geschäftsgang (Neufestsetzung des Tages für die Herbstsitzung), 3. Mitteilungen der Königlichen Eisenbahndirektion über wichtigere Tarif- und Verkehrsmaßnahmen und 4. Fahrplanangelegenheiten.

Auf der Tagesordnung für die am 26. April in Breslau stattfindende 59. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Breslau stehen u. a. Vorlagen der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau wegen Änderung der Geschäftsordnung für den Bezirkseisenbahnrat und wegen Frachtermäßigung für Eisen des Spezialtarifs II von Oberschlesien nach Breslau sowie eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz wegen Gewährung einer Frachtermäßigung für Schweine in Wagenladungen nach den im Kreise Rybnik gelegenen Stationen Rybnik und Czernitz, ferner Anträge auf Frachtermäßigung für Kohle aus Oberschlesien nach Niederschlesien und auf Verbesserung von Zugverbindungen.

— Neues Empfangsgebäude des Bahnhofs Sagan. Am 1. März d. J. ist dieses neue Empfangsgebäude mit den zugehörigen Tunnelanlagen, soweit diese jetzt schon fertiggestellt werden konnten, in Betrieb genommen worden. Das alte Gebäude, von Schwechten im Jahre 1874 erbaut, verfällt nunmehr dem Abbruch und weicht weiteren Bahnsteig- und Gleisanlagen, die in absehbarer Zeit ihre endgültige Gestalt zeigen werden.

Während das alte Empfangsgebäude als Inselbahnhof zwischen den Gleisen lag und vom Vorplatze her durch einen Tunnel zu erreichen war, ist das neue Gebäude unmittelbar an den Vorplatz gelegt und durch drei Tunnel je für den Personen-, Gepäck- und Postverkehr mit den 5 Bahnsteigen verbunden. In der Achse des Personentunnels liegt die Schalterhalle. Betritt man diese vom Vorplatze, erblickt man zur Rechten die Fahrkartenausgabe und Gepäckabfertigung, zur Linken die Wartesäle. In Verbindung mit den Wartesälen und einem Sonderzimmer stehen die Wohn- und Wirtschaftsräume des Bahnhofswirtes, den linken Gebäudeflügel einnehmend. Der an die Fahrkartenausgabe anschließende rechte Flügel enthält Eilgutabfertigung, Stationskasse, Räume für den Stationsdienst, für Zugpersonale usw. sowie eine Dienstwohnung für den Oberbahnhofsvorsteher.

Am Tage vor der Eröffnung hatte eine Besichtigung der neuen Anlagen stattgefunden, der außer dem Eisenbahndirektionspräsidenten Mallison und den beteiligten Beamten der Eisenbahnverwaltung zahlreiche Vertreter geladener Behörden und der Bürgerschaft beiwohnten. Bei dem anschließenden Essen gaben der Landrat und der Bürgermeister ihrer besonderen Freude darüber Ausdruck, daß die geschaffenen Anlagen nicht nur zweckmäßig, sondern auch künstlerisch ausgeführt seien.

— Tunneldurchschlag. Die „Köln. Ztg." schreibt: Der Bahnbau Weidenau-Dillenburg ist neuerdings mit dem Durchschlag des Rudersdorfer Tunnels, der durch den Höhenrücken zwischen dem nassauischen und dem Siegerlande führt, einen beträchtlichen Schritt weiter gekommen. Wir haben es hier mit dem fünflängsten deutschen Tunnel zu tun: er ist 2645 m lang. Zu einer Feier mit Besichtigung des Stollendurchschlages, zu der die Firma Philipp Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. eingeladen hatte, der das wichtigste Los der ganzen Baustrecke zugefallen war, hatten sich etwa 50 Herren eingefunden, darunter der Eisenbahndirektionspräsident Hoeft, der Oberbaurat Meyer und der Regierungsrat Orthmann, alle aus Elberfeld, ferner von der Eisenbahnbauabteilung in Siegen der Regierungsbaumeister Pirath, der Leiter des Baues der ganzen Strecke, der Landrat v. Zitzewitz aus Dillenburg u. a. Der Zug zur Befahrung des Tunnels wurde von einer der feuerlosen Lokomotiven gezogen, deren Triebkraft aus hineingepreßtem Dampf besteht und die man eigens für die Tunnelfahrten angeschafft hat, um Rauch und Gase fernzuhalten. Einzelne 8 m lange Zonen sind schon fertig ausgemauert, in 12 m breiten und 9 m hohen Bogen. Das Ziel der Fahrt war die rund 1080 m vom Tunneleingang und ungefähr 150 m tief unter der Erde noch stehende, etwa 2 m dicke Wand. Hier hielt der Baumeister Pirath eine erläuternde Ansprache, und darauf wurde die trennende Wand durch einige Schüsse aus dem Wege geräumt. Bei einem Mahl, das nachher in der nahegelegenen, geschmückten Kantine genommen wurde, wies Präsident Hoeft nach abgestattetem Dank an die bei dem Werk Beteiligten auf dessen hohe Bedeutung hin: es sei ein Teil eines großen Verkehrsweges, auf dem große, durchgehende internationale Schnellzüge verkehren sollten von Norden nach dem Süden, ein Weg, der auch für die Abfuhr großer Massentransporte dienen werde wie auch dem Personenverkehr zwischen Nord und Süd.

— Herstellung eines Abstellbahnhofes für Fernzüge bei Rummelsburg und Ausbau des Personenbahnhofs an der Warschauer Straße. Die Abstellanlagen für die Fern- und Vorortzüge auf dem Schlesischen Bahnhof zu Berlin reichten schon seit einer Reihe von Jahren nicht mehr aus, um die hier endenden und an Zahl stetig zunehmenden Fernzüge aus der Richtung Magdeburg und Hannover und die Vorortzüge der Strecke Spandau-Strausberg aufzunehmen. Daher mußten die Vorortzüge und die Personenzüge der Direktion Magdeburg schon seit längerer Zeit als Leerzüge nach dem etwa 12 km vom Schlesischen Bahnhof östlich gelegenen Bahnhof Cöpenick gebracht werden, während auf dem Schlesischen Bahnhofe nur die Schnell- und Eilzüge der Direktion Hannover behandelt wurden. Aber selbst für diese reichten die Gleisanlagen nicht mehr aus, da bei der Lage des Abstellbahnhofes zwischen dem Güterbahnhof und den Vorort- und Stadtbahngleisen eine Erweiterung nicht möglich war. Es mußten daher weiter östlich geeignete Abstellanlagen für den Fernverkehr geschaffen werden; diese sind zurzeit im Bau. — Als Gelände wurde eine etwa 5 km vom Schlesischen Bahnhof entfernte, nördlich der Niederschlesischen Strecke, gegenüber dem Rangierbahnhof Rummelsburg gelegene, noch unbebaute Fläche, die größtenteils dem Eisenbahnfiskus gehörte, gewählt. Der dort zu bauende Abstellbahnhof wird zwischen den Gleisen der Niederschlesischen Bahn so angelegt, daß auf ihm alle von Westen kommenden Fernzüge der Direktion Hannover und Magdeburg abgestellt und behandelt werden können. Die Leerzüge nach dem Schlesischen Bahnhof werden zwischen diesem und dem Abstellbahnhof auf den Ferngleisen der Niederschlesischen Bahn verkehren. In den nach dem Bau des Abstellbahnhofs Rummelsburg auf dem Schlesischen Bahnhofe frei werdenden Abstellgleisen sollen die Vorortzüge aufgestellt werden. Durch diese Betriebsänderung kann eine neben dem Bahnhof Warschauer Straße gelegene Gleisgruppe aufgegeben werden, wodurch soviel Gelände gewonnen wird, daß diese Station, die bisher nur einen Bahnsteig für die Stadt- und Ringzüge hat, jetzt aber zu den verkehrsreichsten Stationen des Berliner Bezirks gehört, durch Anlage eines besonderen Bahnsteiges zwischen den Vorortgleisen der Strecke Potsdam-Erkner an den Vorortverkehr angeschlossen werden kann. Die Anlage dieser Station entspricht einem sehr dringenden Verkehrsbedürfnis, da die Station Warschauer Straße den Übergangsverkehr von den Stadt- und Vorortlinien auf die Hoch- und Untergrundbahn sowie auf einige Hauptlinien verschiedener Straßenbahnen vermittelt. Mit der Anlage dieser neuen Vorortstation entfällt auch das jetzt lästige und zeitraubende Umsteigen in Rummelsburg aus den Vorortzügen in die Stadtzüge.

Für den Bau beider Bahnhöfe sind zusammen 4 750 000 ℳ vorgesehen. Da der Umbau des Bahnhofes Warschauer Straße von der Fertigstellung des neuen Abstellbahnhofes bei Rummelsburg abhängt, ist zunächst dieser in Angriff genommen. Mit dem Bau wurde im Sommer 1911 begonnen. Zunächst wurden die Vorortgleise der Strecke Potsdam-Erkner und das Ferngleis der Richtung Breslau-Berlin um rund 70 m nördlich verschoben, und die dazwischen gelegene etwa 8 ha große Fläche um etwa 1 m aufgehöht. Danach wurde mit der Ausführung der größeren Hochbauten begonnen. Von diesen ist der 200 m lange Wagenschuppen aus Eisenbeton im Rohbau vollendet, der fast ebensolange viereckige Lokomotivschuppen mit Schiebebühne sowie die andern Hochbauten, wie das Wohn- und Übernachtungsgebäude, eine Betriebswerkmeisterei, Wasserturm, Stellwerksgebäude usw., sind in Angriff genommen. Ferner ist mit dem Verlegen des Oberbaues für die Gleisanlagen bereits begonnen. Die Fertigstellung des Bahnhofes wird Ende 1913 oder Anfang 1914 erfolgen. Danach wird dann der inzwischen schon vorbereitete Umbau des Bahnhofs Warschauer Straße in Angriff genommen werden. Due.

— Erweiterung des Güterbahnhofs Charlottenburg. Der Güterbahnhof Charlottenburg bei Berlin, dessen Schuppenan-

lagen und Freiladegleise seit längerer Zeit nicht mehr den stets wachsenden Güterverkehr bewältigen konnten, wird mit einem Kostenaufwand von 1 360 000 *M*, ohne die Kosten für den Grunderwerb, erweitert. Zur Gewinnung des erforderlichen Geländes wurde schon früher die Badeanstalt am Kochsee erworben, und sie sowie die sich anschließende sogenannte Faule Spree nördlich des Schloßparks von Charlottenburg zugeschüttet. Auf diesem Gelände werden zurzeit umfangreiche Erweiterungen der Bahnhofsanlagen ausgeführt, und zwar werden besondere Ein-, Ausfuhr- und Überholungsgleise der Strecke Moabit-Charlottenburg hergestellt, so daß der Bahnhof bezüglich des Zugbetriebes aus 2 Teilen bestehen wird, die durch die Nordringgleise getrennt sind. Die Gleise des alten Teiles sollen nach der Fertigstellung des Bahnhofes die Güterzüge der Strecke Charlottenburg-Spandau aufnehmen, die Gleise des neuen Teils die der Strecke Moabit-Charlottenburg. Die Schuppenanlagen dienen beiden Richtungen gemeinsam. In Verlängerung des alten Güterschuppens ist eine geräumige offene Ladehalle und ein neuer Güterschuppen von 16 m Breite und 70 m Länge und zwischen diesem ein neues großes Abfertigungsgebäude erbaut und bereits in Betrieb genommen worden. Die Abfertigungsräume dieses Gebäudes bestehen aus großen, hellen Räumen für das Publikum und die Bahnbediensteten. Es enthält auch geräumige Wasch-, Aufenthalts-, Ankleide-, Trocken- und Kochräume für die Güterbodenarbeiter. Alle Räume werden durch eine Zentralheizungsanlage erwärmt. Der Verkehr in den beiden Schuppen ist schon jetzt so geteilt, daß in dem alten Schuppen Empfang und in dem neuen Schuppen Versand stattfindet. Ferner werden 2 neue Ladestraßen hergestellt, die jedoch noch erweitert werden können. Der Bau wird zum 1. Oktober d. J. beendet werden. Duc.

— **Das neue Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion zu Cöln** am dortigen Kaiser-Friedrich-Ufer ist fertiggestellt und wird, wie die „Köln. Ztg." meldet, am 29 ds Mts. durch einen besonderen Festakt in Anwesenheit des Eisenbahnministers v. Breitenbach seiner Bestimmung übergeben werden.

— **Eisenbahnbau in Thüringen.** Zwischen Preußen und Sachsen-Meiningen und zwischen Preußen und Sachsen-Coburg-Gotha wurden kürzlich von den beiderseitigen Kommissaren zwei Staatsverträge wegen Herstellung einer Eisenbahn von Weidhausen nach Neustadt bei Coburg abgeschlossen.

— **Regierungsdirektor a. D. Mahla.** † Am 8. März 1913 starb in Feldafing der Regierungsdirektor a. D. Eugen Mahla, früher Vorstand der maschinentechnischen Abteilung bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen. Geboren am 25. März 1834 zu Limbach in der Pfalz als Sohn eines protestantischen Pfarrers, verlebte er die Kinderjahre in seinem Geburtsort, besuchte hier die Elementarschule und später die Progymnasien in Zweibrücken und Neustadt a. Haardt. Nach Erledigung der Kreisgewerbeschule in Kaiserslautern widmete er sich an der polytechnischen Schule in Karlsruhe dem Fachstudium als Maschineningenieur. Mahla wandte sich 1853 dem damals noch in den ersten Anfängen befindlichen Eisenbahndienst zu. Nach längerer praktischer Tätigkeit im Werkstätten- und Zugförderungsdienste arbeitete er behufs weiterer Ausbildung in den Lokomotivwerkstätten Eßlingen und Karlsruhe und erhielt dann seine erste Anstellung als Werkführer der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen am Rhein im Jahre 1857. Ende 1858 trat er als Maschineningenieur in die Dienste der Bauverwaltung der bayerischen Ostbahnen mit dem Stationsort Nürnberg, wo ihm reichlich Gelegenheit gegeben war, sich in seinem Fache auszubilden und zu vervollkommnen.

Als Werstättenvorstand wirkte er nach Betriebseröffnung der bayerischen Ostbahnen in Nürnberg und Regensburg, bis er im Jahre 1865 wieder in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen in Ludwigshafen als Assistent und Stellvertreter des Obermaschinenmeisters zurücktrat. Nach dem Kriege von 1870/71 übernahm er für kurze Zeit die Leitung der Hauptwerkstätte der Pfälzischen Eisenbahnen in Kaiserslautern, von wo aus er im Jahre 1874 einem Rufe der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen in München als Obermaschinenmeister Folge leistete. Hier wurde ihm 1886 unter Beförderung zum Generaldirektionsrat die Bearbeitung der gesamten maschinentechnischen Angelegenheiten der bayerischen Staatseisenbahnen übertragen und als im Jahre 1896 eine eigene Abteilung bei der Generaldirektion für das Maschinenwesen und die verwandten Gebiete geschaffen wurde, erhielt er zunächst — unter Beförderung zum Oberregierungsrat und später Regierungsdirektor — die Vorstandschaft dieser Abteilung übertragen. In allen diesen Stellungen widmete er seine Kräfte der Hauptsache nach der Organisation und Leitung des Werkstättendienstes und den Arbeiten für die Beschaffung des Fahrmaterials.

Als Vertreter der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen bei dem technischen und anderen Ausschüssen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nahm er teil an den Beratungen und Beschlußfassungen über hervorragend wichtige technische und Betriebsfragen. Besondere Verdienste hat er sich erworben durch Verbesserung der Heiz- und Beleuchtungseinrichtungen der Personenwagen und der selbsttätigen Bremsvorrichtungen. Auch in Bezug auf die Einrichtungen der Eisenbahnen für militärische und Mobilmachungszwecke hat Mahla in ersprießlicher Weise gewirkt und zahlreiche Anerkennungen und Auszeichnungen erhalten.

Mahla trat seiner schwankenden Gesundheit wegen am 1. Dezember 1900 in den Ruhestand und hatte das Glück, sich dessen noch längere Zeit erfreuen zu dürfen. Er lebte abwechselnd in München und auf seinem Landgut in Feldafing am Starnberger See im Kreise seiner Familie. An den Ufern des Sees auf dem idyllischen Friedhof in Feldafing wurde seinem Wunsche gemäß sein Irdisches der Erde übergeben.

Österreich.

— **Die Lokalbahnvorlage.** Die Verhandlungen der Regierung mit den Parteien und Landesausschüssen in der Frage des Lokalbahngesetzes dauern noch an, und es ist wenig Aussicht vorhanden, daß diese noch im laufenden Monat zum Abschluß gelangen, was der Fall sein müßte, wenn die Regierung in der nächsten, etwa Mitte April stattfindenden Sitzung des Abgeordnetenhauses das Lokalbahngesetz einbringen soll. Allerdings ist das Eisenbahnministerium bemüht, die Verhandlungen möglichst abzukürzen. Um mit der von der Regierung veranschlagten Summe von etwa 260 Millionen Kronen das Auslangen zu finden, soll dem Vernehmen nach der Gedanke aufgetaucht sein, einzelne Bahnen von strategischer Bedeutung in Galizien, aber auch an der Südgrenze (so die Vintschgaubahn) nach den Wünschen einzelner Parteien aus dem Lokalbahnprogramm auszuscheiden und als Staatsbahnen zu bauen.

— **Südbahn.** Kürzlich wurde eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn abgehalten. In dieser erstattete der Generaldirektor einen Bericht über den Verkehr und die Einnahmen im Januar und Februar sowie über die Rechnungsabschlüsse der Hotels und Fabriken der Gesellschaft im Geschäftsjahre 1912. Die Einnahmen entwickelten sich günstig, zugleich aber machte sich auch eine empfindliche Steigerung der Ausgaben bemerkbar, die auf die Verkehrszunahme sowie auf das fortschreitende Anwachsen der Erfordernisse für das Personal zurückzuführen ist. In dem ersten Drittel des März haben die Einnahmen zugenommen; während aber im Vorjahre die Belebung des Verkehrs sich so ziemlich auf alle Gruppen von Gütern erstreckte, kann man jetzt bei jenen, die mit der Bautätigkeit zusammenhängen, einen gewissen Rückgang wahrnehmen, eine Erscheinung, die mit der Zurückhaltung zusammenhängt, die bei den Investitionen angesichts der politischen Verhältnisse und des teueren Geldstandes geübt wird. Der Hotelbetrieb hat im Jahre 1912 unter der ungünstigen Witterung eine Zeitlang gelitten; die Fabrik für Sicherungsanlagen hatte eine etwas geringere Beschäftigung. Der Ertrag bei den Hotels und der genannten Fabrik ist indessen nicht wesentlich ungünstiger als im Jahre 1911.

— **Günstige Wagenbeistellung auf den Staatsbahnen.** Auf den österreichischen Staatsbahnen wurden im Februar insgesamt 509 399 Güterwagen, mithin um 15 701 Wagen mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres, zur Beladung beigestellt. Hiervon entfallen 252 521 (+ 9242) auf gedeckte und 256 878 (+ 6459) auf offene Güterwagen. Eine verzögerte Beistellung erfolgte nur bei 79 gedeckten und 201 offenen Güterwagen gegenüber 1751 und 2210 im Vorjahre.

— **Kaiser-Ferdinands-Nordbahn.** Die Betriebsrechnung für das Jahr 1912 schließt mit einem Überschuß von 23 345 156 Kr. (gegen 1911 + 567 440 Kr.) und zwar:

Staatliche Einlösungsrenten	32 153 166 Kr.
Hiervon ab Verzinsung und Tilgung der vom Staate übernommenen Prioritätsanlehen	15 683 473 Kr.
Verbleiben	16 469 693 Kr.
Erträgnis der Motanbahn	2 800 949 Kr.
Kohlenwerke und Koksanstalt	3 271 656 Kr.
Sonstige Einnahmen	802 858 Kr.
Demnach Überschuß	23 345 156 Kr.
Hierzu Gewinnvortrag vom Vorjahre	1 637 820 Kr.
zusammen	24 982 976 Kr.
Ausgaben	6 226 484 Kr.
Reingewinn	18 756 492 Kr.

Der Verwaltungsrat schlägt vor, den günstigen geschäftlichen Ergebnissen des laufenden Jahres Rechnung tragend, eine um 5 Kr. höhere Dividende als im Vorjahre, nämlich 232 Kr. 50 H. auszubezahlen. Dem Gewinnvortrage wird eine Erhöhung von rund 120 000 Kr. (1 758 653 Kr. gegen 1 637 820 Kr. im Vorjahre) zugewendet.

— **Kindererholungsheim.** Auf Kosten der im Jahre 1908 auf Anregung des Sektionschefs a. D. Freiherrn v. Röll errichteten Kaiserjubiläumsstiftung für Kinder von Staatsbahnbediensteten haben im vergangenen Jahre 130 Kinder von Staatsbahnbediensteten aus allen Kronländern die Wohltat eines Aufenthaltes in dem kräftigenden Seeklima genossen. Die Kinder waren in der in Voloska (nächst Fiume) gelegenen Villa Miramare untergebracht und erfreuten sich dort aufopfernder Fürsorge. Die Erfolge waren so günstige, daß das Kuratorium der genannten Stiftung beschlossen hat, im laufenden Jahre eine größere Anzahl von Kindern an die österreichische Riviera zu entsenden.

— **Denkmal für den Erbauer der Tauernbahn.** Der Plan, dem genialen Erbauer der Tauernbahn, dem verstorbenen Sektionschef Wurmb, in Salzburg ein Denkmal zu errichten, geht der Verwirklichung entgegen. Für die Aufstellung des Denkmals, dessen Kosten durch das Ergebnis von Sammlungen im Kreise der Fachkollegen des Verstorbenen aufgebracht werden, ist nunmehr ein geeigneter Platz vor dem Mirabellschloß ausfindig gemacht worden. Die Mitglieder der Denkmalkommission, welche die Wirkung des Denkmals auf diesem Platze begutachten sollten, erklärten den Platz für außerordentlich geeignet, auf dem das Denkmal, ein Entwurf des Bildhauers Rathauszky, überaus vorteilhaft zur Geltung komme.

Ungarn.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Die seit einem Vierteljahrhundert in Schwebe befindliche Angelegenheit der Regelung der Verkehrsverhältnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist heute an einem bedeutsamen Wendepunkt angelangt. Die Vertreter der Bahn, Direktionsmitglied Franz Ritter v. Schonka und Generaldirektor Ministerialrat Garibaldi v. Pulszky haben kürzlich in Wien das mit der österreichischen Regierung getroffene Übereinkommen unterzeichnet, das der Bahn die Legung des zweiten Gleises auf der ganzen österreichischen Linie von Oderberg bis zur ungarischen Grenze, sowie die Erweiterung der Stationen sichert. Die hierauf gerichteten Bestrebungen reichen bis in die achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Im Jahre 1901 war ein solches Übereinkommen zwischen der Bahn und der österreichischen Regierung schon vollkommen vorbereitet, doch konnte es infolge der dazwischen gekommenen politischen Ereignisse nicht durchgeführt werden. Im Laufe der Ausgleichsverhandlungen im Jahre 1907 wurde vereinbart, daß das zweite Gleis der Bahn nur von Jablunka bis Teschen ausgebaut werde, wofür die ungarische Regierung sich zum Bau der Dalmatinischen Bahn verpflichtete und ihre Zustimmung zur Organisierung einer besonderen Betriebsdirektion auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn erteilte. Das betreffende Protokoll wurde von den Abgesandten der beiden Regierungen wohl am 8. Oktober 1907 unterfertigt, doch ist die Durchführung der Vereinbarungen auch diesmal unterblieben. Als dann in der Leitung der Bahn ein Wechsel eintrat, wurde den beiden Regierungen eine Denkschrift unterbereitet, in der das Nähere über die Entwicklung des österreichischen Netzes und das entsprechende finanzielle Programm zur Deckung der Kosten dargelegt wurde. Hierauf leitete im Sommer des Jahres 1911 der damalige Finanzminister Ladislaus v. Lukács neuerliche Verhandlungen mit der österreichischen Regierung ein, die sich bis zum Herbst 1912 hinzogen. Die jetzt getroffenen neuen Vereinbarungen stellen außer dem erwähnten Ausbau des zweiten Gleises die gemeinsame Benützung des österreichischen Bahnhofes in Oderberg, welcher von der österreichischen Regierung vor zwei Jahren gekündigt wurde, in entsprechender Weise sicher. Das neue Übereinkommen besitzt sowohl für Ungarn wie für Österreich eine große volkswirtschaftliche Bedeutung, und man kann nicht nur die unmittelbar beteiligte Gesellschaft, sondern auch die volkswirtschaftlichen Kreise der beiden Staaten dazu beglückwünschen, daß es endlich nach so langen Kämpfen gelungen ist, diese schwierigen Fragen gedeihlich zu lösen.

— **Stipendien auf der polytechnischen Hochschule in Budapest behufs Ausbildung von Eisenbahningenieuren.** Wie bereits mitgeteilt wurde, hat der Handelsminister zum besagten Zwecke auf den begründeten Vorschlag der ungarischen Staatsbahndirektion sechzig Stipendien zu je 1000 Kr. gegründet, mit dem Vorbehalt, diese auf Antrag des Rektors der genannten Hochschule in erster Reihe an Söhne jener Staatseisenbahn- bzw. Staatsangestellten zu vergeben, die kein eigenes Vermögen besitzen. Behufs Erlangung solcher Stipendien sind im Wege eines vom Handelsminister genehmigten Direktionserlasses folgende Weisungen ergangen: Das Gesuch ist an den Handelsminister zu richten, muß aber dem Rektor der polytechnischen Hochschule vorgelegt werden. Dem Gesuch soll beigeschlossen sein a) Bestätigung der ungarischen Staatsbürgerschaft, b) Geburtsschein, c) Reisezeugnis oder Index einer Hochschule d) ärztliches Zeugnis über Tauglichkeit für den Eisenbahndienst, e) Sittenzeugnis einer Verwaltungsbehörde, f) nötigenfalls ein Armutszeugnis. In dem Gesuch muß hinsichtlich der Militärpflicht ausführliche Mitteilung gemacht werden. Gesuchsteller muß eine rechtsverbindliche Erklärung abgeben, daß er nach Beendigung der polytechnischen Studien und nach Erlangung des Ingenieurgrades mindestens zweieinhalb mal so viel Jahre lang im Dienste der ung. Staatseisenbahnen verbleibt, als er im Besitze eines solchen Stipendiums war. Die Stipendien werden in der Regel vom September bis Juni in zehn monatlichen Raten zu 100 Kr. bei der Hauptkasse der kön. ung. Staatseisenbahnen dem betreffenden Hochschüler angewiesen. Auf Antrag des Professoren-Senats wird unbemittelten Besitzern solcher Stipendien selbst während der militärischen Ausbildung (als Einjährig-Freiwillige) die Hälfte dieser Stipendien bewilligt. In diesem Jahre haben sich bereits über dreihundert Hochschüler um das Stipendium beworben, weshalb auch berechtigte Hoffnung besteht, daß der zurzeit recht fühlbare Mangel an Ingenieuren bei den Staatsbahnen in absehbarer kurzer Zeit behoben sein wird.

Übrige europäische Länder.

— **Betriebsergebnisse der schwedischen Staatsbahnen.** Aus den jetzt vorliegenden Berechnungen der Staatsbahnverwaltung für das Jahr 1912 ergibt sich, daß der Gesamtwert der Eisenbahnen des Staates Ende 1912: 607 821 876 Kr. betrug, was gegen das Vorjahr eine Vermehrung von über 20 Millionen Kronen bedeutet. Die Roheinnahme 1912 betrug rund 83,2 Millionen Kronen gegen 76,6 Millionen Kronen im vorhergehenden Jahr. Hiervon entfallen auf Betriebskosten 62,9 Millionen Kronen gegen 58,6 Millionen Kronen im vorhergehenden Jahr. Die Reineinnahme beträgt 20 294 942 Kr. oder über 2 Millionen Kronen mehr wie im Vorjahr. Von den Ausgaben, 62,9 Millionen Kronen, entfallen 32,1 Millionen Kronen auf Gehälter und Löhnungen, Feuerungsmaterial, Bekleidung usw. Die Zahl der Reisenden betrug 1912: 23,1 Millionen, was eine Zunahme um 1,3 Millionen Reisende bedeutet. Die bei weitem größte Menge kommt auf die 3. Klasse mit fast 21,4 Millionen, während auf die 2. Klasse 1,4 Millionen Reisende und auf die 1. Klasse nur 37 945 Reisende entfallen. Die Einnahmen im Personenverkehr betragen 26,9 Millionen Kronen oder eine Zunahme von 1,6 Millionen Kronen, im Güterverkehr 52,8 Millionen Kronen mit einer Erhöhung von 4,8 Millionen Kronen. M.

— **Eisenbahnunglück bei Hasselt (Belgien).** Nach Zeitungsmeldungen fand bei der Station Hasselt am 16. d. M. abends ein Zusammenstoß statt zwischen einem Arbeiterzug und einem Güterzug, wobei etwa dreißig Personen verletzt wurden, darunter einige schwer.

— **Ein führerloser Zug auf der Pariser Untergrundbahn.** Ein eigenartiger Vorfall hat sich am 16. d. M. vormittags auf der Pariser Untergrundbahn abgespielt. Der Maschinist eines Zuges wurde plötzlich von einer Ohnmacht befallen, und der führerlos gewordene Zug brauste in rasender Eile an mehreren Stationen vorüber. Viele Reisende wollten schon aus dem Zuge springen, als es einem in diesem mitfahrenden Schutzmanne gelang, in den Motorwagen einzudringen und den Zug zum Stehen zu bringen.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Vom 24. bis 26. Februar haben in Bern unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartements die regelmäßigen Konferenzen zwischen den Vertretern der kantonalen Regierungen und den Bahnverwaltungen über den Sommerfahrplan stattgefunden. Die gestellten Abänderungsbegehren waren sehr zahlreich; auf 754 Verlangen wurde von den Bahnen in 248 Fällen entsprochen und in 40 Fällen verfügte das Eisenbahndepartement ganz oder teilweise zugunsten der Begehren. Der neue Fahrplan bringt erhebliche Verbesserungen, die zum Teil auf die für den Mai d. J. in Aussicht genommene Eröffnung der Lötschbergbahn zurückzuführen sind. Folgende neue Schnellzüge werden ab 1. Mai geführt werden: 1. Lausanne ab 7^{05} über Bern in Zürich an 11^{43} und in Basel an 11^{35}, in Zürich mit direktem Anschlusse nach Graubünden und dem Arlberg; 2. Schnellzug mit Anschluß von Basel und Zürich mit Abfahrt in Olten um 4^{48} nach Bern, Interlaken an 7^{45} und Genf an 9^{15}; 3. Luzern ab 12^{35}, Basel an 2^{38}; 4. ein täglicher Schnellzug Basel ab 7^{15}, Bern ab 9^{32} und Interlaken an 10^{57}, bisher nur in der Hauptreisezeit; 5. ein täglicher Schnellzug Bern ab 8^{48}, Luzern an 10^{12}, bisher nur in der Hauptreisezeit; 6. ein täglicher Schnellzug Luzern ab 7^{10}, Bern an 9^{10}, bisher nur in der Hauptreisezeit; 7. ein Schnellzug im Juli, August und September Interlaken ab 10^{23}, Bern ab 12^{22}, Basel an 2^{36}; 8. ein

Schnellzug Delle ab 4^{35}, Bern ab 8^{00}, Brig an 10^{33}; 9. ein Schnellzug Delle ab 3^{10}, Bern ab 6^{18}, Brig an 8^{58}; 10. ein Schnellzug Delle ab 9^{00}, Bern ab 12^{15}, Brig an 2^{38}; 11. ein Schnellzug Brig ab 4^{03}, Bern ab 6^{38}, Delle an 9^{27}; 12. ein Schnellzug Brig ab 12^{41}, Bern ab 3^{18}, Delle an 6^{0}; 13. ein Schnellzug Brig ab 7^{48}, Bern ab 10^{38}, Delle an 1^{3}; 14. ein Schnellzug Lugano ab 4^{26}, Luzern ab 9^{55}, Basel an 11^{47}; 15. ein Schnellzug Luzern ab 10^{10}, Bellinzona an 3^{05}; 16. ein Spätzug Chaux-de-Fonds ab 10^{12}, Biel an 11^{37} täglich, bisher nur Sonntags.

Auch diesmal sind neue Halte bei Schnellzügen verlangt worden, und zwar nicht weniger als 278; das Eisenbahndepartement hat diese Begehren, gestützt auf einen Bundesratsbeschluß vom Jahre 1911, nach dem neue Halte bei Schnell- und Expreßzügen nur da und nur für so lange zu bewilligen sind, als dies durch einen bedeutenden Fremden- oder Lokalverkehr gerechtfertigt erscheint, und andere geeignete Züge nicht zur Verfügung stehen, fast ohne Ausnahme abgewiesen. Eine große Zahl von Verbesserungen ist sodann im Lokalverkehr angeführt worden.

Zur Bewegung gegen den G o t t h a r d v e r t r a g, die seit dem Bekanntwerden der Ansicht der Kommission des Ständerates noch leidenschaftlicher geworden ist, verdient die Stellungnahme mehrerer Sektionen des schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereines Erwähnung, die die Bekämpfung des Vertrages durch die „Schweiz. Bauzeitung" entschieden mißbilligen. Sehr bemerkenswert ist ein in der Sektion Luzern des Vereins gehaltener Vortrag des gewesenen Direktionspräsidenten der Gotthardbahn, Ingenieur Dr. Dietler, der die am Vertrag und an der Nachtragsbotschaft des Bundesrates geübte Kritik gründlich widerlegte.

— **Einführung des Fernsprechers zur Zugabfertigung.** Die Rhymney-Eisenbahn, die ein Netz von etwa 100 km Streckenlänge östlich und westlich von Cardiff in der Grafschaft Glamorgan betreibt, hat ihr ganzes Netz mit Fernsprechern ausgerüstet, um den gesamten Zugdienst von Cardiff aus, wo sich die Leitung der Eisenbahn befindet, zu regeln. Es ist dies das erste Mal, daß in England der Fernsprecher in diesem Umfang zur Zugabfertigung benutzt wird, wie es in den Vereinigten Staaten allgemein üblich ist. Alle Bahnhöfe, Stellereien und Wärterbuden sind an die Fernsprechleitung angeschlossen worden. Man erwartet, daß das neue Verfahren der Zugabfertigung eine erhebliche Zeitersparnis mit sich bringen wird.

— **Die finnischen Staatsbahnen.** Soweit sich bisher hat berechnen lassen, beträgt der Reingewinn der finnischen Staatsbahnen im Jahre 1912 etwa 15 Millionen Mark (finnisch), ein Betrag, der etwas über 3,50 % des in den Staatsbahnen niedergelegten Kapitals ausmacht. Für das vorhergehende Jahr betrug der Reingewinn rund 13 300 000 ℳ oder 3,27 % des niedergelegten Kapitals. M.

— **Bezug ausländischer Kohlen für die russischen Staatsbahnen.** Die russische Staatsbahnverwaltung beschloß, in Zukunft a u s l ä n d i s c h e Kohlen nur von Oberschlesien zu beziehen und nur dann englische Kohlen zu bestellen, wenn oberschlesische Lieferungen nicht möglich sind. In diesem Winter hat die Staatsbahnverwaltung im ganzen 12 Millionen Pud englische Kohlen bezogen.

Fremde Erdteile.

— **Der Durchgangszug auf der neuen Strecke Pukau-Tientsin,** der alsbald bei der Eröffnung eingelegt wurde, weist eine recht ansehnliche Geschwindigkeit auf. Die Strecke ist 1085 Kilometer lang und wird in 26 Stunden 7 Minuten zurückgelegt, womit sich eine Geschwindigkeit von 41,54 Kilometer in der Stunde ergibt, was für chinesische Verhältnisse viel genannt werden muß und auch ein Beweis dafür ist, daß der Bau der Strecke in bester Weise ausgeführt wurde. F. W.

— **Eisenbahn- und Hafenbau in Britisch-Südafrika.** Unter den kleineren Häfen des Kaplandes zeigt die etwa halbwegs zwischen Kapstadt und Port Elizabeth gelegene Mossel Bay neuerdings eine sehr günstige Entwicklung. Während der Wert der über den Hafen von Mossel Bay ein- und ausgeführten Güter im Jahre 1894 erst 275 500 £ betrug, erreichte er im Jahre 1911 eine Höhe von 1 565 357 £. Entsprechend hat sich der Schiffsverkehr gestaltet. Im Jahre 1911 wurde Mossel Bay von 271 Dampfern mit einem Bruttoraumgehalt von zusammen 1 482 254 t angelaufen. Zumeist wird der Platz von englischen Dampfern (Union Castle Line) aufgesucht; von deutschen Reedereien läßt die Deutsch-Australische Dampfschiffahrtsgesellschaft in Hamburg monatlich einen ihrer von Europa nach Australien bestimmten Dampfer den Hafen anlaufen, während die Frachtdampfer der Deutsch-Ostafrikalinie nur im Bedarfsfalle nach Mossel Bay gehen. Für die nächste Zeit steht, wie das deutsche Generalkonsulat in Kapstadt berichtet, ein weiterer kräftiger Aufschwung des Umschlags- und Schiffsverkehrs von Mossel Bay in Aussicht, der durch den Ausbau der Bahnverbindung mit dem reichen Hinterlande des Hafens bedingt ist. Gegenwärtig geht hier die 45 engl. Meilen lange Eisenbahnlinie George-Oudtshoorn ihrer Vollendung entgegen, durch die Mossel Bay direkten Anschluß an die von der Linie Port Elizabeth-Middelburg abzweigende Strecke Klipplaat Junction-Oudtshoorn erhält. Die Linie führt anfangs durch sehr schwieriges Gelände, das große Erdarbeiten und den Bau von sieben Tunneln erforderlich machte. Für Oudtshoorn eröffnet die neue Linie gegenüber der bisherigen Bahnverbindung nach der Algoabai einen rund 200 engl. Meilen kürzeren Weg zur Küste. Nach Fertigstellung der Linie werden daher die Ausfuhrerzeugnisse jenes Bezirks, vor allem Straußenfedern und Wolle, über Mossel Bay gehen. Um den gesteigerten Ansprüchen zu begegnen, ist eine Erweiterung des dortigen Hafens in Angriff genommen worden. U. a. sollen Anschlußgleise für die Lagerhäuser und die Staatsbahn gelegt werden. Die Bauten sollen gleichzeitig mit der Eröffnung der Eisenbahn nach Oudtshoorn Mitte des Jahres 1913 in Betrieb genommen werden.

— **Präsidentenwechsel und Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten.** Für den kürzlich eingetretenen Präsidentenwechsel hatten auch die amerikanischen Eisenbahnen ihre Vorbereitungen getroffen. Die Eisenbahnen des Ostens hatten angezeigt, daß sie für die Reise zur Teilnahme an den Festlichkeiten, die aus diesem Anlaß im nächsten März in Washington stattfinden würden, eine Anzahl von Preisermäßigungen eintreten lassen wollten. Für Orte, die mindestens 160 km, aber nicht weiter als 400 km von Washington entfernt sind, wurde ein Fahrpreis von 2 Cent für die Meile (5,25 ₰/km) in beiden Richtungen erhoben. Für weiter entfernte Orte betrug der Fahrpreis für Hin- und Rückfahrt das Einundeinhalbfache des einfachen Fahrpreises. Für Gesellschaften von mehr als 50 Teilnehmern wurde der genannte Fahrpreis von 2 Cent für die Meile noch weiter, nämlich auf 1,5 Cent die Meile (4 ₰/km) für eine Person herabgesetzt.

— **Krieg der amerikanischen Bundesregierung mit der Delaware, Lackawanna & Western R.-R.** Wir sagen mit vollem Vorbedacht: „Krieg" und nicht etwa Streit oder Zwist; denn zum Krieg braucht man doch Soldaten und dieser bedient sich jetzt die amerikanische Bundesregierung, um vermeintliche Ansprüche gegen die Delaware, Lackawanna & Western R.-R. geltend zu machen. Der Bahn steht natürlich kein Bundesheer zur Verfügung, und deshalb ist sie bereits geschlagen, ohne sich zur Wehr gesetzt zu haben. Das wäre ja schließlich auch nicht möglich gewesen. Also: Auf Befehl des Kriegsministeriums in Washington oder des „Kriegsdepartements", wie es heißt, ergriff die Kompagnie B des 29. Bundes-Infanterieregiments, welches auf Fort Porter seinen Sitz hat, Besitz von dem Pier, der Landungsstelle an der Mündung des Buffalo Rivers, welche seit vielen Jahren von den Landungsbooten der genannten Bahn benutzt wird. Die Truppen ließen sich auf dem Pier häuslich nieder, errichteten Zelte und erklärten jede weitere Landung eines Bootes allenfalls mit Waffengewalt zu verhindern. Auf dem Pier werden sie solange lagern, bis die Angelegenheit vollständig geordnet ist und sie Auftrag von Washington erhalten, wieder die Kaserne aufzusuchen. Es handelt sich dabei um keinen sehr wertvollen Gegenstand, nur um eine nicht lange Wasserkante in der Breite von etwa 15 Fuß, welche die Regierung als ihr Eigentum in Anspruch nimmt, während die Bahn dieses Eigentumsrecht bestreitet. Der Kriegssekretär Stimson hatte auf Ansuchen des Generalanwalts (Justizsekretär) Wickersham dieses militärische Vorgehen angeordnet, weil der Generalanwalt den überzeugenden Nachweis geführt haben soll, daß der kleine Streifen Uferland tatsächlich Regierungsland sei und ohne Recht von der Bahn in Anspruch genommen werde.

Das Rechtsverhältnis ist folgendes: Die Bundesregierung hatte im Jahre 1826 das Eigentumsrecht auf diesen Streifen Landes erworben, sich aber nicht viel darum gekümmert. Als die Bahn gebaut wurde, und man für ihre Boote eine Landungsstelle suchte, ging man nach guter alter Squatter Art vor, man nahm einfach, ohne viel zu fragen und ohne sich weiter um Eigentumsverhältnisse zu kümmern, den Grund und Boden in Beschlag. Darüber gingen dann Jahrzehnte ins Land, und als dann später doch größere Ordnung in den Landeigentumsverhältnissen des Bundes sich geltend machte, und die Regierung die Herausgabe des Streifens Land von der Bahn verlangte, wendete diese ein, sie habe sich seinerzeit in gutem Glauben in seinen Besitz gesetzt, den sie nunmehr durch mehr als 50 Jahre unangefochten ausübe. Dadurch habe sie das Eigentum des Landes ersessen. Schon im Jahre 1910 erließ die Bundesregierung eine Verfügung, in der sie der Bahn untersagte, weiterhin ihre Schiffe an dieser Stelle landen zu lassen. Damals scheint die Bahn einen juristischen Fehler gemacht zu haben, denn sie ersuchte die Regierung um Ver-

längerung der Frist und scheint damit das Eigentumsrecht des Staates anerkannt zu haben. Die Bundesregierung bewilligte die Frist bis zum Dezember 1912. Als sie um war und die Bahn keine Miene machte, den Streifen Land zu räumen, vielmehr jetzt ihr auf Ersitzung begründetes Eigentumsrecht geltend machen wollte, ließ sich der Generalanwalt nicht auf Prozesse ein, sondern veranlaßte den Kriegsminister, das Land einfach mit Militärgewalt der Bahn wegnehmen zu lassen, indem er es der Bahn überließ, den Rechtsweg gegen die Regierung zu betreten. Es soll nämlich der Hafen verbessert werden und die Regierung will die Landungsstelle dazu benutzen, um das zu den Bauten erforderliche Material und die Gerätschaften darauf zu landen. Es wird auch der Vorwurf erhoben, daß die Dampfer der Bahngesellschaft die Schiffahrt hindern und stören. Augenblicklich ist die Gesellschaft auf der Suche nach einer anderen einstweiligen Landungsgelegenheit, bis die Gerichte das Schlußwort gesprochen haben werden. Dr. A. M.

Rechtspflege.

— Sperrung einer Kreisstraße durch einen Eisenbahndamm. Wer hat die für die Verkehrssicherheit erforderlichen Maßnahmen zu treffen: Der Kreis, die Eisenbahnverwaltung oder der Bauunternehmer? (Urteil des preußischen Landgerichts zu Verden.) In der Nacht zum 4. November 1909 morgens gegen 2 Uhr fuhr der Kläger mit seinem Automobil auf der Chausse, über welche die Eisenbahnverwaltung einen 1½ m hohen Bahndamm mit einem 2—3 m breiten und 1½ m tiefen Graben davor einige Monate vorher gebaut hatte, nach M. zu. Es war sehr neblig und dunkel. Wie Kläger behauptet, war ihm die — infolge der Erbauung des Bahndammes in der Straße erforderlich gewordene — Verlegung des Weges unbekannt. In der Nähe der alten Abzweigung ist er aus seinem Automobil gestiegen, hat mit Hilfe seiner Laterne den Wegweiser gesucht und gefunden und ist dann in der vom Handweiser angezeigten Richtung weitergefahren. Als er eine kleine Strecke von der Abzweigung entfernt war, sah er einige Meter vor sich den Erdwall der Bahn. Trotz sofortigen Bremsens fiel er mit seinem Kraftwagen in den tiefen Graben vor dem Bahndamm, der quer über die Straße lief. Der Wagen mußten von Pferden, die von einem Nachbarn herbeigeholt waren, aus dem Graben gezogen werden. Es stellte sich heraus, daß das Automobil stark beschädigt war. Die Chaussee führte in unverändertem Zustande bis einen Meter vor den Graben, wo der Steinschlag weggenommen war. Die ganze Anlage war in keiner Weise beleuchtet oder sonstwie bezeichnet, auch nicht durch Schranken abgesperrt. Eine solche befand sich in der Unfallsnacht bei der alten Abzweigung ebenfalls nicht. Allerdings ist bei dieser eine Art Absperrung gewesen, indem an zwei an den Seiten befindlichen Pfählen ein runde Querstange befestigt war. Diese war aber schon etwa acht Tage vor dem Unfalle — anscheinend von Unbefugten — entfernt und ist seit Juli nie beleuchtet gewesen. Der Wegweiser stand unbestrittenermaßen zur Zeit des Unfalles noch bei der alten Abzweigung. — Die Landstraßen gehören dem Kreise St., der auch unterhalts- und wegebaupflichtig ist. Dem Provinzialwegemeister liegt die Verwaltung der Kreisstraßen und die Aufsicht auf denselben ob.

Der Kläger hat Klage erhoben gegen: 1. den Kreis St., 2. die Eisenbahnverwaltung, 3. den Eisenbahnbauunternehmer und verlangt Schadenersatz von den drei Beklagten als Gesamtschuldnern in Höhe von 483 ℳ wegen der Beschädigung seines Automobils. Er führt aus, der Kreis sei für die Sicherheit auf den Kreisstraßen als der Eigentümer und Unterhaltungspflichtige verantwortlich. Er habe aber keinerlei Schritte für die Verkehrssicherheit nach der Durchquerung seiner Landstraße getan, insbesondere habe er weder den neuen Weg kenntlich gemacht, noch sei der Teil der Chaussee, der dem Verkehr entzogen sei, durch Absperrungen geschlossen oder die Aufhebung bekannt gemacht. Der Kreis sei daher nach § 823 des BGB. haftbar. Die anderen beiden Beklagten nimmt der Kläger als Bauherrn und als bauausführenden Unternehmer in Anspruch gemäß § 823 Abs. 2 und § 367 Nr. 14 des StGB., da sie die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln nicht getroffen, insbesondere nicht für Beleuchtung des Bauwerks und für die Absperrung der Straße, die infolge ihres Baues unpassierbar geworden, gesorgt hätten.

Die Beklagten halten sich nicht für ersatzpflichtig. Der Kreis beruft sich darauf, daß er vom Eisenbahnfiskus keine amtliche Nachricht erhalten habe, daß die Chaussee durchbrochen werden sollte und daß der Bahndamm fertiggestellt war. Es sei ihm lediglich im Februar 1909 mitgeteilt, daß die Ersatzstraße bis 1. Juli 1909 fertig sein müsse. Das Verkehrshindernis sei nicht vom Kreise, sondern von den anderen beiden Beklagten geschaffen. Zwar sei von diesen eine Schranke an der Abzweigung gezogen. Eine Aufsicht oder Bewachung dieser Schranke, die einige Tage vor dem Unfalle von Unbefugten wieder entfernt sei, sei dem Wegemeister nicht übertragen. Es liege eigenes Verschulden vor. Denn der Kläger habe in der Zeit von Ende Juni bis Anfang November 1909 öfters selbst die neue Strecke befahren und gewußt, daß die alte Strecke gesperrt war. Der Kläger bestreitet dieses und erwidert, daß wenn der Kreis auch eine amtliche Mitteilung von dem Verkehrshindernisse nicht erhalten hätte, seine verantwortlichen Organe es dennoch gekannt hätten. Dem Kreisausschußvorsitzenden müse die Versperrung bekannt gewesen sein; es sei fahrlässig, wenn ihm diese augenfällige Verkehrsunsicherheit auf der Kreisstraße vier Monate lang verborgen geblieben wäre. Auch sei der Kreis für die Untätigkeit seines Beamten, der das Hindernis gekannt habe, wegen Mangels in der Aufsicht verantwortlich.

Der Eisenbahnfiskus führt aus, aus seinem Schreiben an den Landrat vom 27. Juni 1912 gehe hervor, daß die Eisenbahnverwaltung spätestens am 1. Juli 1909 durch die Straße einen Damm legen werde. Es sei lediglich Sache des Kreises, für die Absperrung und Zerstörung der abgeschnittenen Strecke seiner Kreislandstraße, deren Wegebaupflichtiger er sei, zu sorgen. Der Bahndamm sei während der Bahnzeit auf seine, des Fiskus, Veranlassung beleuchtet worden, auch habe er freiwillig bei der Abzweigung die Schranke aufstellen lassen, die nachher weggenommen sei. Übrigens habe die Beklagte zu 3) durch Vertrag die Vertretung gegen alle Ansprüche Dritter übernommen. Der Bauunternehmer macht geltend, während der Bauzeit habe er die Baustelle beleuchtet und die Zugänge der abgeschnittenen Straße durch Schranken abgesperrt. Hiermit habe er seine Pflicht getan. Bis zur Abnahme der Arbeit, die erst nach dem Unfalle erfolgt sei, habe er Vorsichtsmaßregeln nicht zu treffen brauchen und zwar umsoweniger, da unmittelbar nach Fertigstellung des Bahndammes von einem anderen Unternehmer die Schienen gelegt seien und die Eisenbahnverwaltung noch im Juli 1909 den Bahndamm in Benutzung genommen habe, indem seine Arbeitszüge darauf gefahren seien.

Das Amtsgericht wies die Klagen gegen die Eisenbahnverwaltung und den Unternehmer ab und verurteilte den Kreis nach dem Klageantrage. Die hiergegen vom Kreis eingelegte Berufung wies das Landgericht aus folgenden Gründen ab:

I. Anspruch gegen den Kreis St. Zunächst ist dem Vorderrichter darin beizustimmen, daß der Kreis St. als Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger des fraglichen Weges die für die Verkehrssicherheit erforderlichen Maßregeln zu treffen hatte. Daß er hierzu imstande war, indem er früh genug von dem Eisenbahnfiskus von der Erbauung des Bahndammes Kenntnis erhalten hat, muß nach den zutreffenden Ausführungen des erstinstanzlichen Urteils angenommen werden. Daß der Kreis trotz des gefahrdrohenden Hindernisses irgendwelche Schritte, die darauf schließen ließen, daß der früher als Hauptstrecke dienende Weg nicht mehr benutzt werden konnte, nicht unternommen hat, steht fest. Als gesetzmäßiger Vertreter des Kreises, der die Verantwortlichkeit trägt, daß die nötigen Maßnahmen getroffen wurden, ist der Landrat des Kreises berufen und er ist dafür verantwortlich zu machen, daß trotz Kenntnis von der tatsächlichen Einziehung jenes Weges und seiner Nutzbarkeit keine Maßregeln getroffen wurden, die das Publikum darauf hinweisen und die Benutzung des Weges verhinderten. Wie der Vorderrichter ferner zutreffend dargelegt hat, trifft den Kläger ein Verschulden an dem Unfalle nicht.

II. Ansprüche gegen die Beklagten zu 2) und 3). Diese Ansprüche sind durchaus unbegründet; denn wie schon der Vorderrichter zutreffend ausgeführt hat, war es nicht Sache des Eisenbahnfiskus und des Subunternehmers, sondern ausschließlich Angelegenheit des Kreises, nachdem die Straße dem Verkehr tatsächlich entzogen war, dieses kenntlich zu machen und die erforderlichen Sicherheitsmaßregeln zu treffen. Denn die Regelung des Straßenverkehrs war, nachdem die Bahn gebaut war, nicht Sache der Eisenbahnverwaltung, geschweige denn des Bauunternehmers. Diese waren weder verpflichtet noch befugt, selbständig einzugreifen, da sie damit rechnen mußten, daß die für den Straßenverkehr zuständigen Organe, d. h. hier der Kreis St., das für die Sicherheit des Verkehrs und die Verkehrsänderung Erforderliche taten. Dr. Cg.

Berichtigungen.

1. Der Titel des in Nr. 12 S. 213 d. Ztg. besprochenen Buches heißt nicht: „Der Eisenbahnbau“, sondern: „Der Eisenbau“. Es muß daher auch in der 7. Zeile statt: „Eisenbahnkonstrukteuren“ heißen: „Eisenkonstrukteuren“.
2. Der Preis des im Leitaufsatz der Nrn. 18 und 19 d. Ztg. besprochenen Dröllschen Buches: „Sechzig Jahre hessischer Eisenbahnpolitik“ beträgt broschiert **7 ℳ** (nicht 12 ℳ, wie in der *) Anmerkung der Nr. 18 S. 297 d. Ztg. irrtümlich angegeben ist).
3. In der Mitteilung: „Die neue Brücke über die Süderelbe bei Harburg“ in Nr. 19 S. 320 d. Ztg. muß es in der zweiten Zeile **Hamburg** statt Harburg heißen.
4. In der in Nr. 21 S. 353/4 abgedruckten Mitteilung: „Dieselmotoren auf skandinavischen Staatsbahnen“ muß es in der viertletzten Zeile (S. 354) **150** PS statt 50 PS heißen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn).

Eröffnung der Personenhaltestelle „Kaiserau“.

Am 17. März 1913 wird die auf der Lokalbahn Bozen-Kaltern (Ueberetscherbahn) zwischen der Station Bozen-Gries und der Personenhaltestelle Ueberetsch in Kilometer 4.355 gelegene Verkehrsstelle unter der Bezeichnung „Kaiserau“ für den Personenverkehr zwischen Bozen-Gries und Kaiserau eröffnet.

Das Einsteigen in dieser Haltestelle ist nur Reisenden nach und über Bozen-Gries gestattet, das Aussteigen nur Passagieren, welche aus der Richtung von Bozen-Gries kommen.

In der Haltestelle „Kaiserau“ werden bis 30. April 1913 die Züge der Ueberetscherbahn Nr. 2602, 2606, 2605 und 2609, ab 1. Mai 1913 die in den jeweiligen Fahrplanplakaten besonders bezeichneten Züge anhalten.

Wien, am 11. März 1913. (809)

Am 1. April 1913 wird der links der Bahnstrecke Weimar-Gera zwischen den Stationen Töppeln und Gera (Reuß) neu errichtete Haltepunkt Thieschitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen: zwischen Töppeln und Thieschitz 3,12 km, zwischen Thieschitz und Gera (Reuß) 3,70 Kilometer.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden die in den veröffentlichten Fahrplänen vorgesehenen Züge anhalten.

Erfurt, den 12. März 1913. (812)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Güldenboden - Königsberg (Preußen) zwischen den Bahnhöfen Güldenboden und Schlobitten neu errichtete Haltepunkt Steegen (Ostpr.) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Güldenboden und Steegen (Ostpreußen) 8,24 km,
zwischen Steegen (Ostpr.) und Schlobitten 4,02 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Güldenboden nach Königsberg (Pr.) die Züge Nr. 543, 305, 549,
b) in der Richtung von Königsberg (Preußen) nach Güldenboden die Züge Nr. 542, 304, 552.

Königsberg (Pr.), 13. März 1913. (813)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Änderung von Stationsnamen.

Mit der Betriebseröffnung der vollspurigen Nebenbahnlinie Diemeringen-Drulingen am 1. Mai 1913 wird der alte Schmalspurbahnhof Drulingen für den Güterverkehr endgültig geschlossen. Der alte Bahnhof wird als Personenhaltepunkt beibehalten und erhält zum Zwecke der Unterscheidung von dem neuen Bahnhofe Drulingen vom gleichen Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Drulingen Ost.“

Straßburg, den 12. März 1913. (810)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

---

3. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Außerkraftsetzung der Verkehrseinschränkung.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt wurden, wird die am 10. März l. J. bezüglich der vorbenannten Strecke verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut vom 13. März l. J. wieder außer Kraft gesetzt.

Budapest, den 13. März 1913. (811)

Der Generaldirektor.

---

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 25. März d. J. wird die Station Förderstedt als Versandstation in den Ausnahmetarif 4b für Mergel jeder Art zum Düngen aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 15. März 1913. (822)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. treten folgende Änderungen ein:

Auf Seite 10 ist die Tarifvorschrift über den „Verkehr nach Hamburg“ zu streichen.

Auf Seite 156 fällt bei Pos. 0—4 die Ziffer 4 mit der zugehörigen Anmerkung weg; die Ziffern 5 und 6 sind in 4 und 5 zu ändern. Die Artikel „Kohlenwasserstoff“ und „Steinkohlenteeröl“ im Nachtrag III erhalten die Positionsnummern K 42 und S 61 a statt K 46 und S 68. Das alphabetische Verzeichnis ist zu berichtigen. Im Verzeichnis der Ausnahmetarife ist der Ausnahmetarif „165 Kohlenwasserstoffe, leichte“ zu streichen.

Auf Seite 17 im Nachtrag III ist in der 6. Druckzeile „Fürth und Bayern“ in „Fürth in Bayern“ und bei „Karlsruhe“ unter b) „Annahme“ in „Anwesen“ zu ändern.

Berlin/Wien, den 15. März 1913. (814)

Königliche Eisenbahndirektion und k. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit der Tarife, Teil II, Hefte 3 und 4 wird bis Ende Juni 1913 verlängert.

Cöln, den 15. März 1913. (815)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. erhält die Ziffer 11 des Ausnahmetarifs 93 F (Zinndraht, nicht isoliert) auf Seite 359 des Tarifs folgende neue Fassung: „11. Zinn der Position Z. 16.“

Breslau, den 14. März 1913. (800)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 tritt zum Teil I der belgischen und zum Heft I der französischen Tarifausgabe der Nachtrag 3 in Kraft. Er erhält eine neue Zusatzbestimmung zu Artikel 10 über die Beigabe einer Warenerklärung bei der Durchführung der Waren durch Deutschland. Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Cöln, den 13. März 1913. (801)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens d. beteiligten Verwaltungen.

Englisch-deutscher Gütertarif vom 1. September 1904, Teil II.

Der Güterbahnhof Kalk Süd ist am 1. März 1913 in Cöln-Kalk umbenannt worden. Der Tarif ist daher zu ändern, wie folgt:

Seite 12 Spalte 2: „Kalk Süd“ ist zu streichen; ebenso die Kalk betreffende Anmerkung am Fuße der Seite. Das Verzeichnis der Cölner Stationen auf Seite 10 ist durch Einfügung von „Cöln-Kalk“ zu ergänzen.

Seite 14: Hinter „Cöln Hafen“ ist nachzutragen: „Cöln-Kalk“ nebst den auf Seite 15 für Kalk Süd aufgeführten Beschränkungen. Auf letztgenannter Seite ist Kalk Süd nebst allen Angaben und Fußnote zu streichen.

Seite 22. Hinter Cöln Hafen ist nachzutragen: „Cöln-Kalk“ nebst den auf Seite 25 für Kalk Süd enthaltenen bisherigen Angaben und Frachtsätzen.

Seite 25. Die sämtlichen Angaben für Kalk Süd sind zu streichen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 13. März 1913. (802)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens d. beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Schlüchtern als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 3e für Steinsalz einbezogen.

Näheres ist bei der Station Schlüchtern zu erfahren.

Frankfurt (Main), 12. März 1913. (803)

Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Binnen-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1913 werden die Stationen Steinsfurt und Villingen (Baden) in den Ausnahmetarif 5g und die Station Karlsruhe Rbf. in den Ausnahmetarif 10b einbezogen. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 13. März 1913. (796)

Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. April 1913 wird die Station Königsbrück Kamenzerstraße der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Bayerisch-Sächsischen Gütertarif aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 17. März 1913. (824)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.
Mit sofortiger Wirkung gilt der Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen auch im Verkehr nach und von der Trossinger Bahn.
Stuttgart, den 15. März 1913. (826)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Belgien-Württemberg.
Mit Geltung vom 1. April 1913 erhält der Ausnahmetarif 21 für beschleunigtes Eilstückgut im belgisch-südwestdeutschen Gütertarifheft 7a unter Aufnahme von Frachtsätzen für die Verkehrsverbindung Stuttgart Hauptbf.-Zee-Brügge und Zee-Brügge (Quai) transit eine neue Fassung. Zum gleichen Zeitpunkt wird im belgisch-südwestdeutschen Gütertarifheft 7b eine neuer Ausnahmetarif Nr. 12 für beschleunigtes Eilstückgut bei Verkehrsleitung über Mühlacker-Kehl-Kleinbettingen eingeführt. Näheres enthält unser Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Straßburg, den 15. März 1913. (823)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1—4.
Am 1. April 1913 wird die sächsische Station Königsbrück Kamenzerstraße in den Klassenguttarif und die allgemeinen Ausnahmetarife aufgenommen. Der Frachtberechnung für Königsbrück Kamenzerstraße werden die Tarifentfernungen der Station Königsbrück zuzüglich 2 km zugrunde gelegt.
Dresden, am 17. März 1913. (825)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Altena (Westf.) und Neuenrade als Versandstationen in die Ausnahmetarife 5 b (Steingrus) und 5 w (Pflastersteine) aufgenommen.
Elberfeld, den 14. März 1913. (816)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.
Auf 17. März 1913 wird für gewisse Stationsverbindungen neu eingeführt ein Ausnahmetarif 5d für Pflastersteine aus Naturgestein. Auf den gleichen Zeitpunkt werden die Frachtsätze für Pflastersteine der Station Kandern im Ausnahmetarif 5b gestrichen. Das Nähere über den neuen Ausnahmetarif ist bei den Dienststellen zu erfragen oder aus unserem Tarifanzeiger zu entnehmen.
Karlsruhe, den 13. März 1913. (797)
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Expreßguttarif.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 erscheint der Nachtrag II. Er enthält die besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in neuer Fassung sowie Bestimmungen und Frachtsätze für die Abfertigung landwirtschaftlicher Erzeugnisse als Expreßgut im Verkehr der Stationen der badischen Staatseisenbahnen, der badischen Stationen der Main-Neckarbahn und der Stationen der badischen Lokal- und Nebenbahnen mit Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München sowie der Station Weiler (Algäu) der Lokalbahn Röthenbach b/Lindau-Weiler (Algäu). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 12. März 1913. (798)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Heft C 2c.
Am 20. März 1913 wird die Station Hameln als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5t aufgenommen. Nähere Auskunft durch die beteiligten Güterabfertigungen.
Hannover, den 12. März 1913. (804)
Königliche Eisenbahndirektion.

In die Schnittabelle A des Ausnahmenahmetarifs Nr. 6 (Düngemittel) der Hefte 4 und 5 für den preußisch-hessisch-schweizerischen Güterverkehr wird die Station Silberhausen der Königl. Eisenbahndirektion Erfurt mit sofortiger Gültigkeit aufgenommen mit folgenden Schnittfrachten:

Tarifheft 4.
Silberhausen . 122 Cts für 100 kg.

Tarifheft 5.

	Schnitt						
	I.	II.	III.	IV.	V.	VI.	VII.
	Centimes für 100 kg						
Silberhausen	122	129	127	124	128	123	127

Karlsruhe, den 13. März 1913. (799)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit kommen für den Verkehr zwischen Magdeburg und Bouveret nachstehende Frachtsätze des allgemeinen Tarifs und des Ausnahmetarifs Nr. 3 für Eisen im Heft 4 für den preußisch-hessisch-schweizerischen Güterverkehr zur Einführung:

a) Allgemeiner Tarif.

Magdeburg (alle Bahnhöfe) nach und von	Eilstückgut	Frachtstückgut				Wagenladungen							
		Klasse		Spezialtarif		Allg. Klassen		Spezialtarife					
								I		II		III	
		1	2	a	b	A	B	a	b	a	b	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes												
Bouveret . . .	2435	1219	1128	1219	1128	987	874	737	651	711	532	545	338

b) Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen.

nach	von								
	Magdeburg (alle Bahnhöfe)								
	Abteilung								
	I		II		III		IV		V
	a	b	a	b	a	b	a	b	
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes								
Bouveret	669	591	637	565	588	521	588	424	418

Karlsruhe, den 14. März 1913. (805)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatsbahnen.

Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I.
Änderung der Fassung der Pos. M—28 (Möbel) und Streichung der Pos. H—13 (Heiratsgut).

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird auf Seite 104 des oberwähnten Tarifes die Position M—28 (Möbel) durch folgende ersetzt:

28	Möbel, auch Korbmöbel, Möbelgestelle (mit Ausnahme von Möbeln und Möbelgestellen aus Eisen oder Stahl) und Heiratsgut, u. zw.:				
	a) bei Aufgabe in Möbelwagen	—	—	B	—
	b) in Kisten, Fässern oder in Holzverschlägen (Lattenverschlägen) verpackt, Möbel aus gebogenem Holze, zerlegte, in Matten oder Leinwand verpackt, Betteile, hölzerne, Eisschränke, Gartensessel und Gartentische, hölzerne, zusammengeklappte, die letzten vier Artikel auch unverpackt	I	—	—	120 auch 1
	c) unverpackt oder in Stroh, Matten oder Leinwand verpackt, sofern nicht unter a oder b fallend . .	sperrig	—	—	120 auch 1

Ferner ist mit gleichem Gültigkeitstermin auf Seite 79 die Position H—13 (Heiratsgut bei Aufgabe in Möbelwagen) zu streichen.
Wien, am 13. März 1913. (807)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif Teil II Heft A und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen; Übergangstarif mit Kleinbahnen.

Mit Geltung vom 1. April 1913 wird im Übergangsverkehr mit den Insterburger Kleinbahnen die im Übergangstarif vorgesehene Kürzung der Frachtsätze der Eisenbahn-Übergangsstation Ragnit auch für Sendungen nach und von dem Anschlußgleis der Zellstofffabrik Ragnit gewährt, das an den Kleinbahnhof Ragnit angeschlossen ist.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Königsberg (Pr.), 13. März 1913. (817)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1912.

Änderungen.

Im Tarife sind auf den Seiten 480 bis 487, sowie im Nachtrage I auf den Seiten 50 und 51 in der Fußnote*) die Worte „bis 28. Februar 1913“ zu streichen.

Diese Änderungen beziehen sich auf die zufolge der in Nr. 3 dieses Blattes vom 11. Januar 1913, Bekanntmachung (129), im obenbezeichneten Tarife durchgeführten Änderungen.

Wien, am 14. März 1913. (806)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüter-Tarif.

Einführung von Nachträgen.

Zu dem vom 1. September 1912 gültigen Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelangen mit Gültigkeit vom 1. April 1913 folgende Nachträge zur Einführung:

1. Der Nachtrag II zum Tarif, Teil II, Heft 1.
2. Der Nachtrag II zum Tarif, Teil II (schmalspurige Linien).

Diese Nachträge enthalten verschiedene Änderungen und Ergänzungen. Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. Juni 1913.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von
ad 1 . . . 50 h für das Stück
ad 2 . . . 10 h für das Stück
zu beziehen.

Wien, am 13. März 1913. (808)

Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Elbe-Moldau-Umschlagstarif für West-Österreich, Elbe-Umschlagstarif für Galizien und die Bukowina, Elbe-Umschlagstarif für Ungarn und Elbe-Umschlagstarif für Südwestrußland.

Änderung der besonderen Bestimmungen für die Umschlagsgebühren.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 ist im Nachtrage V zum Elbe-Moldau-Umschlagstarife für Österreich auf Seite 4 im Punkte (17) in der Tabelle der Umschlagsgebühren der Kopf der Rubrik 7, wie folgt, abzuändern:

a) Güter in loser Schüttung,
b) die unter 4 angeführten Artikel.

Am Schlusse der Umschlagsgebührentabelle ist folgende Fußnote anzubringen:

4. Bleche, und zwar Weiß- und Schwarzbleche in Kisten,
Farbhölzer,
Faßholz,
Garne in Bündeln,
Häute, lose,
Holzgefäße, lose,
Holzpflasterstöckel,
Hörner, lose,
Metallbarren,
Metallplatten,
Pappe in Rollen,
Schamottesteine (Schamotteziegel)
Schnittholz,
Stahlrohre,
Stahlstangen,
Stuhlrohr in Bündeln.

Der Punkt (17a) ist zu streichen.

Weiter ist mit dem gleichen Gültigkeitstermine in der im Verordnungsblatt Nr. 117 vom 10. Oktober 1912 unter (2419) verlautbarten Kundmachung der Kopf der Rubrik 7, wie folgt, zu ändern:

a) Güter in loser Schüttung,
b) die unter 4. angeführten Artikel.

Im letzten Absatze der Kundmachung ist die erste Zeile: „Folgende Güter werden während des Umschlages stückweise gezählt:“ zu streichen und vor dem hierauf folgenden Artikelverzeichnisse das Fußnotenzeichen 4) anzubringen.

Wien, am 12. März 1913. (819)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.

Änderungen.

Im obenbezeichneten Tarife sind auf Seite 73 und 78 (Nachtrag II, Seite 11) in der Fußnote **), auf Seite 90 (Nachtrag II, Seite 13, im Ausnahmetarif 12) in der Fußnote *) und auf Seite 102 (Nachtrag III, Seite 15, Abteilung XI) in der Fußnote †) die Worte „bis 28. Februar 1913“ zu streichen.

Diese Änderungen beziehen sich auf die zufolge Nr. 2 dieses Blattes vom 8. Januar 1913, Bekanntmachung (86), in dem obenbezeichneten Tarife durchgeführten Änderungen.

Wien, am 14. März 1913. (818)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm.

Am 1. Juni 1913 tritt der Nachtrag IV zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm in Kraft. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen der bestehenden Verkehrseinrichtungen, besonders auch für den Verkehr mit und über Leipzig, sowie neue Tarifsätze. Im Verkehr mit den Badeorten Grömitz, Kellenhusen und Dahme erhöht sich die Gepäckzone in einzelnen Verbindungen um eine Zone und zwar infolge Einrechnung der Entfernungen für die Schiffsstrecken in die seither nur für die Eisenbahnstrecken vorgesehenen Entfernungen.

Nähere Auskunft wird von unserem Verkehrsbureau, hier, Lindenstraße 19/20, erteilt.

Stettin, den 17. März 1913. (827)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 3 Kohlenladekränen von 1500 kg Tragfähigkeit mit elektrischem Antrieb für die Bahnhöfe Glatz und Sagan soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 25. März 1913, vormittags 10 Uhr an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in unserem Zentralbureau hier, Claassenstraße 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr vormittags zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage vormittags 11½ Uhr im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren bevollmächtigten und beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 6. März 1913. (821)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Reihen- und Bordsteinen zur Herstellung von Reihenpflaster auf dem Lehrter Güterbahnhofe soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Reihen- und Bordsteinen“ versehen bis zum 12. April, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (820)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Werkstätten Frankfurt (Oder), Guben, Posen und Glogau angesammelten alten Werkstattsmaterialien, darunter Altkupfer, Kupfer-Rotguß- und Weißgußspäne, Messing- und Neusilberblechabfälle, Zinkschrot, Glasbrocken, Schmelztiegelscherben, Zeug- und sonstige Abfälle, Gußeisen, sperriges Kesselmaterial usw. Eine alte Lokomotiv-Räderdrehbank und ein alter Kessel in Guben. Je eine alte ausgemusterte Gleiswage in Fraustadt, in Großgraben, in Kobylin und Punitz, sollen am 22. April d. J., vorm. 10 Uhr, öffentlich verkauft werden. Angebote sind portofrei, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ an die Königliche Eisenbahndirektion in Posen, Luisenstraße 10, bis zum Eröffnungstermin einzusenden. Angebotsunterlagen können ebendaselbst im Zentralbureau, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in bar, ohne Bestellgeld, soweit der Vorrat reicht, von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Frist zur Vertragserfüllung 3 Monate.

Posen, im März 1913. (828)
Königl. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 23. | 22. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Osterfestes fällt die am 26. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Ein früherer französischer Eisenbahnminister über Staatsbahnpolitik.

Im Jahre 1909 erschien unter dem Titel: „Staat und Stadt als Betriebsunternehmer" ein Buch des Engländers Lord Avebury in deutscher Übersetzung mit dem Geleitworte eines deutschen Professors. Das Buch zeichnete sich nicht allein aus durch eine große Einseitigkeit des Urteils, sondern auch durch eine geradezu unglaubliche Unbekanntschaft mit den tatsächlichen Verhältnissen, über die der edle Lord sich äußerte. Eins der schlimmsten Kapitel war das über die Eisenbahnen. Die deutschen Eisenbahnen werden darin förmlich heruntergerissen, als in jeder Beziehung rückständig. Sein Material aber entnimmt Lord Avebury wesentlich dem im Jahre 1905 erschienenen Buche eines Amerikaners, damals Professor an der Rockefeller-Universität in Chicago, Hugo Meyer, einer Parteischrift, deren Angaben nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Vereinigten Staaten mehrfach als unrichtig und übertrieben widerlegt worden sind. Das Buch des Lord Avebury ist hier wenig beachtet worden, soweit die Kritik sich mit ihm beschäftigte, hat sie es durchweg abfällig beurteilt.

Nun hat Lord Avebury einen würdigen Nachfolger gefunden in dem früheren französischen Minister der öffentlichen Arbeiten, Herrn Yves Guyot. Dieser hat vor kurzem unter dem gleichen Titel: La gestion par l'État et les municipalités*) ein etwas längeres Buch herausgegeben, in dem er genau dieselben Tendenzen verfolgt, wie sein englischer Vorgänger, der natürlich auch fleißig benutzt und stellenweise abgeschrieben wird. Herr Guyot beschäftigt sich ausführlicher als der Engländer mit den Eisenbahnen. Er widmet ihnen acht Kapitel und 72 Seiten, in denen er die Staatsbahnen in Belgien, in Preußen, in Österreich und Ungarn, in Italien, in der Schweiz, in Neu-Seeland und in Frankreich (man beachte die Reihenfolge) und die Privatbahnen behandelt. Herr Yves Guyot war drei Jahre lang Minister der öffentlichen Arbeiten, und so sollte man ihm doch einigen Sachverstand in Eisenbahnsachen zutrauen. Aber ich kann wohl sagen, ein Buch so voll von Unrichtigkeiten, von einseitigen und schiefen Urteilen über die Eisenbahnen, wie dieses, ist mir kaum jemals vor Augen gekommen. Es würde sich auch kaum verlohnen, hierüber etwas zu sagen, wenn nicht die mehr oder weniger unter dem Einfluß der großen Privatbahnen stehende französische Fachpresse diese Ausführungen mit Jubel begrüßte, sie weiter verbreitete und als Rüstzeug gegen die Staatsbahnpolitik verwertete. Dies geschieht u. a. in den Nummern 3 und 4 des „Journal des transports" vom 18. und 25. Januar d. J., das seine Besprechung des Kapitels über die preußischen Staatsbahnen mit den Worten schließt: „Jetzt wird man also die ‚wunderbare Organisation' der preußischen Staatsbahnen nicht mehr rühmen." Ich beschränke mich aber auf einige Bemerkungen über die Eisenbahnabschnitte und lasse den übrigen Inhalt des Buches, in dem die Sozialpolitik durchweg bekämpft wird, außer Betrachtung.

Guyot beginnt das 3. Kapitel des zweiten Buches: „Les chemins de fer Prussiens" mit einigen Sätzen über die Entwicklung der deutschen Eisenbahnen. Im Jahre 1874, sagt er, herrschte das gemischte Eisenbahnsystem. „Bismarck wollte ein Netz von Reichsbahnen bilden, deren Ausgangspunkte die Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen waren." Er hatte — später — verschiedene Gründe für die Verstaatlichung der preußischen Bahnen: „er hoffte, sich unabhängiger vom preußischen Landtag zu machen, wenn die Eisenbahneinnahmen zu seiner (des Kanzlers) Verfügung ständen". Nur mit Hilfe der Verstaatlichung der Privatbahnen konnte die Militärbahn, die man bauen wollte (gemeint ist wohl Berlin-Wetzlar), fertig gebracht werden. „Endlich sind die Eisenbahntarife ein ausgezeichnetes Werkzeug für die Handhabung des Schutzzollsystems, das in Deutschland herrscht. Man erhöht die Einfuhr- und ermäßigt die Ausfuhr-

*) Paris, Librairie Félix Alcan, 1913.

tarife." Alle diese Behauptungen bedürfen für deutsche Leser kaum der Berichtigung. Der Verfasser spricht dann von der Rentabilität der preußischen Staatsbahnen. Die Prozentsätze, die man über die Erträge der preußischen Staatsbahnen und ihr Verhältnis zum Anlagekapital angäbe, seien zu hoch, da von den Einnahmen nicht die zur Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld erforderliche Summe abgezogen sei. Geschähe dies, so komme man zu Reinerträgen von 2 bis 3,75 % des Anlagekapitals. — Diese ganz falsche Rechnung, in der die Reinerträge verwechselt werden mit den Beträgen, die für allgemeine Staatszwecke von den preußischen Staatsbahnen abgegeben werden, erscheint neuerdings vielfach in der Presse. Eine wie hohe Verzinsung des Anlagekapitals würde wohl bei den französischen, den englischen, den amerikanischen Eisenbahnen herauskommen, wenn man so rechnete!

Übrigens könnten, meint Guyot, die preußischen Bahnen deswegen gut wirtschaften, weil sie so billig gebaut seien.

„Der ganze Norden Deutschlands ist flach, es gibt dort nicht einen einzigen Tunnel. So betragen die Anlagekosten für die englische Meile nur 277 121 ℳ gegen einen Durchschnittspreis von 336 000 ℳ in Europa." Die Zahlen sind richtig aus einer Statistik abgeschrieben, die sich z. B. auch im „Archiv für Eisenbahnwesen" (1909, S. 566) befindet. Aber sie beziehen sich nicht auf die englische Meile, sondern auf das Kilometer, und die erste Zahl nicht auf die preußischen, sondern auf die deutschen Eisenbahnen, die preußischen sind noch etwas billiger gebaut (275 687 ℳ). Die höhere Durchschnittszahl für Europa hat natürlich ihren Grund nur darin, daß die englischen Eisenbahnen mit einem kilometrischen Durchschnittspreis von 696 621 ℳ eingerechnet sind. Man sieht, Herr Guyot versteht es, mit statistischen Zahlen zu arbeiten.

Auf den folgenden Seiten wird dann über die Tarifpolitik der preußischen Eisenbahnen gegenüber den Wasserstraßen gesprochen. Die Zahlen, die da angegeben werden, lassen sich nicht nachprüfen. Einmal soll bewiesen werden, daß die Eisenbahnen die Schiffahrt schädigen, ein andermal, daß sie sie — ungerechterweise — fördern. Dabei ein Durcheinander von preußischen, bayrischen, badischen Eisenbahnen und Wasserstraßen, von deutschen und niederländischen Tarifen. Die ganzen Ausführungen sollen beweisen, „daß das vielgerühmte Zusammenarbeiten der preußischen Staatsbahnen mit den Wasserstraßen nichts als eine Legende ist". Ich möchte kaum annehmen, daß ein Leser diesen Beweis für geführt erachtet!

Dann folgt das von dem oben genannten Hugo Meyer zuerst aufgetischte, längst widerlegte Märchen von den Tarifen, durch die die Milch aus den etwas entfernter gelegenen landwirtschaftlichen Gebieten von Berlin künstlich fern gehalten werde. Der Teil jenes Märchens, daß in den Straßen Berlins Herden von Kühen getrieben würden, die die ganze Luft verpesteten, wird allerdings nicht wiederholt. Ich brauche auf diese Dinge nicht einzugehen.

Und nun kommt die Personenbeförderung an die Reihe. Hören wir zunächst Herrn Yves Guyot. Er sagt S. 62: „Im Jahre 1907 hat unter dem Druck der finanziellen Schwierigkeiten die Regierung eine Fahrkartensteuer eingeführt und die Rückfahrkarten aufgehoben. Dadurch sind die Tarife der ersten Klasse um 44 %, die der zweiten Klasse um 25 %, die der dritten Klasse um 15,8 % erhöht worden." Er erzählt dann, daß diese Erhöhung eine Abwanderung von den höheren in die niedrigeren Klassen zur Folge gehabt habe, und nachdem er gesagt hat, die vierte Klasse sei von der Fahrkartensteuer frei, fährt er fort: „Die Reisenden III. Klasse zahlen einen um 50 % höheren Fahrpreis als die der IV. Klasse, und die der ersten Klasse einen Fahrpreis, der 300 mal höher ist (300 fois plus élevé)." Er fährt dann fort, in Belgien und Deutschland sei das Freigepäck aufgehoben worden. Er und sein Begleiter hätten eine Reise in Deutschland gemacht, für die sie einen Fahrpreis von 180 Fr. bezahlt hätten. Dazu aber sei die Gepäckfracht gekommen. Sein Begleiter habe für 40 kg beinahe 60 Fr., er selbst für 50 kg mehr als 72 Fr. zahlen müssen. Das erhöhe den Fahrpreis im ersten Falle um 33 %, im zweiten um 40 %. Wolle man die Fahrpreise in Frankreich mit den deutschen vergleichen, so müsse man dabei die 30 kg Freigepäck, die in Frankreich gewährt würden, berücksichtigen.

Diese an und für sich schon hübsche Darstellung wird nun in dem „Journal des transports" noch etwas verschönert. Das Blatt erklärt, daß lediglich durch Aufhebung der Rückfahrkarten die Fahrpreise um die oben angegebenen Prozentsätze erhöht seien und fährt fort: „Der Tarif der I. Klasse ist 400 mal höher, und der der III. Klasse 50 mal höher als der der IV. Klasse." Und die Erzählung von der in einem einzelnen Falle angeblich gezahlten Gepäckfracht wird dahin verallgemeinert, daß alle Fahrpreise durch die Gepäckfracht für 40 kg um 33 % und für 50 kg um 40 % erhöht würden.

Für die Leser der Vereinszeitung bedürfen derartige freie Phantasiestücke kaum der Beleuchtung. Es wird nicht gesagt, daß bei Aufhebung der Rückfahrkarten die Einheitspreise der einfachen Fahrkarten auf die der Rückfahrkarten festgesetzt, also bei der II. und III. Klasse wesentlich ermäßigt sind. Auch die Einheitspreise der I. Klasse sind (in Preußen) von 8 ₰ auf 7 ₰ für das Personenkilometer ermäßigt und nur etwas höher angesetzt als die halben Rückfahrkartenpreise, die 6 ₰ betrugen. Die Fahrkartensteuer ist eine Einrichtung des Deutschen Reiches, die bei Gelegenheit der Finanzreform getroffen worden ist und die Einnahmen des Reiches erhöhen sollte. Durch die Tarifreform, die einige Monate später in Kraft trat, sind Ausfälle in den Einnahmen der Eisenbahnen eingetreten. Und nun die Unterschiede der Preise der verschiedenen Klassen. Herr Yves Guyot drückt sich nicht klar aus, man weiß nicht, ob er bei seinen 50 % und seiner dreihundertfachen Erhöhung die Fahrpreise oder die Fahrkartensteuer oder beides zusammen meint. Daß er die Fahrkartensteuer allein im Sinne hat, ist unwahrscheinlich, denn die IV. Klasse ist, wie er selbst sagt, steuerfrei, und es widerspricht den Gesetzen der Logik, ein Prozentverhältnis zwischen bestehenden und überhaupt nicht bestehenden Werten zu berechnen. Das „Journal des transports" ist aber ganz deutlich und kann nicht wohl mißverstanden werden. Nach seinen Ausführungen müßte der Preis der I. Klasse in Deutschland 8 Mark, der der III. Klasse 1 Mark für das Personenkilometer betragen, während er sich tatsächlich auf 7 und 3 Pfennig stellt.

Und die Gepäckfracht. Herr Guyot sagt uns nicht, welche Reisen er und sein Begleiter für 180 Fr. gemacht haben. Wie sie es fertig gebracht haben, eine derartige Gepäckfracht zu zahlen, ist mir unbegreiflich. Nach dem deutschen Tarif ist die Gepäckfracht (Stufe 2) für 40 kg dieselbe wie für 50 kg. Die höchste für einen Reisenden zu zahlende Gepäckfracht für 36—50 kg beträgt bei Entfernungen von über 800 km 10 ℳ = 12,5 Fr., bei zwei Reisenden, die zusammen ihr Gepäck aufgeben, 2 ℳ = 2,5 Fr. Es wäre immerhin interessant, zu erfahren, woher die 60 und 72 Fr., die angeblich bezahlt sein sollen, kommen. Und das Journal verallgemeinert wieder diesen einzelnen, höchst unwahrscheinlichen Fall für alle Reisen!

Daß bei einem Vergleich der deutschen und französischen Fahrpreise das Freigepäck in Frankreich zu berücksichtigen ist, versteht sich von selbst. Aber für 40 und 50 kg wäre doch auch in Frankreich Gepäckfracht zu zahlen gewesen. Die Einheitspreise für die einfache Fahrt einschl. Fahrkartensteuer betragen in Frankreich 8,90 ₰ für die I., 6 ₰ für die II. und 4,14 ₰ für die III. Klasse, in Deutschland 7, 4,5 und 3 ₰, wozu noch die IV. Klasse mit 2 ₰ hinzukommt. Die Fahrkartensteuer und der Schnellzugszuschlag für die drei ersten Klassen sind nicht eingerechnet. Bei ihrer ganz anderen rechnerischen Grundlage lassen sie sich allgemein in Prozenten des Fahrpreises nicht ausdrücken. Die billigeren Einheitssätze der französischen Rückfahrkarten können den Einheitspreisen der deutschen Bahnen nicht gegenübergestellt werden, weil

von den Rückfahrkarten mit ihrer kurzen Geltungsdauer (1 bis 6 Tage) und der Erschwerung ihrer Benutzung (vgl. Colson, transports et tarifs, S. 546 ff.) in Frankreich verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht wird. Daß aber, ungeachtet der 30 kg Freigepäck, die französischen Einheitspreise für die Personenbeförderung bedeutend höher sind, als die deutschen, wird man kaum in Abrede stellen können.

Doch ich habe mich vielleicht schon zu lange aufgehalten bei diesem Kritiker der deutschen Eisenbahnen. Mit einem gewissen unleugbaren Geschick sucht er sich weiterhin aus einzelnen Werken (z. B. Pratts Railways and nationalisation, dem Buche Kaufmanns über die französischen Eisenbahnen), ferner aus Parlamentsverhandlungen und Presseäußerungen der letzten Monate alles zusammen, was über die deutschen Eisenbahnen ungünstiges gesagt worden ist, und gibt das, ohne Prüfung, als Tatsache wieder. So sollen, wie ein beliebiger englischer Reisender behauptet, Vergnügungszüge auf den deutschen Bahnen nicht vorhanden sein, für jede Reklamation soll eine Stempelgebühr von 1 ℳ erhoben werden, ein Reisender, der versehentlich über seine Endstation hinausfährt, soll unweigerlich 6 ℳ Strafe zahlen müssen, die Lieferfristen sollen übermäßig lang, die Ausnahmetarife sollen in Deutschland die Regel sein. „Sie bilden eine Sammlung von 915 Bänden, deren jeder von 5 ₰ bis 6 ℳ kostet, 708 beziehen sich auf Güter, 120 auf Tiere und 367 auf Kohlen.“ usw. usw.

Doch wir können uns trösten. Die übrigen Staatsbahnen kommen nicht besser weg, sie werden nach derselben Methode kritisiert, wie die preußischen. Die in der Literatur vorkommenden günstigen Urteile, die sich auf unbestreitbare Tatsachen stützen, werden verschwiegen (z. B. die ausgezeichnete Arbeit von Weißenbach über den Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbahnbetrieb in der Schweiz) und nur die Gesinnungsgenossen des Herrn Guyot kommen zum Wort. Jedoch in d e r Beziehung ist er unparteiisch. Auch die Staatsbahnen Frankreichs und besonders die vom Staate erworbene Westbahn finden keine Gnade vor seinen Augen. „Ihr Erwerb war ein Akt der Politik, ein Zugeständnis an die Sozialisten. Der Ankauf hat den Staat belastet, nur den früheren Aktionären Vorteile gebracht. Das Personal der Staatsbahnen hat den Eisenbahnerausstand herbeigeführt. Die Ausgabe von vierprozentigen Staatseisenbahnobligationen hat den Kurs der dreiprozentigen Rente gedrückt.“ Das ist sein Schlußurteil (S. 111) über die Folgen der Verstaatlichung der Westbahn.

Das Loblied, das nach dieser Zertrümmerung der Staatsbahnpolitik den Privatbahnen gesungen wird, ist nun auch nicht gerade erschütternd. Es wird die bekannte Tatsache wiederholt, daß auf der Welt mehr Privatbahnen sind als Staatsbahnen, daß der Betriebskoeffizient der französischen Privatbahnen niedriger ist als der der Staatsbahnen, es werden die sogenannten indirekten Vorteile zusammengestellt, die dem französischen Staat durch die Privatbahnen zufallen. (Derartige Vorteile bringen auch die Staatsbahnen in den Ländern mit Staatsbetrieb.) Auf Grund eines mir nicht recht verständlichen Beispiels von den englischen Bahnen wird am Schluß der Lehrsatz aufgestellt, man müsse die Handlungsfreiheit der Eisenbahnen möglichst wenig einschränken.

Verlohnte es sich wirklich, auf ein solches Werk, wie das des Herrn Yves Guyot, so ausführlich einzugehen? Man kann ja darüber zweifelhaft sein. Seine Angriffe gegen die Staatsbahnpolitik, besonders gegen die Verwaltung der Staatsbahnen in Preußen, sind zu plump, als daß sie auf d e u t s c h e Leser einen tieferen Eindruck machen könnten. Indessen, viele erbitterte Gegner der Staatsbahnpolitik, nicht allein in Frankreich, sondern auch in Großbritannien und in den Vereinigten Staaten von Amerika gefallen sich seit einiger Zeit darin, zur Unterstützung ihrer Ansichten allerhand falsche Tatsachen über die Erfolge der Staatsbahnpolitik in anderen Ländern zu verbreiten. Wenn sie damit den Zweck erreichen, die Verstaatlichung von ihren Vaterländern fern zu halten, so kann uns das ziemlich gleichgültig sein; im Gegenteil, vielleicht ist es in manchen Beziehungen recht nützlich für u n s , wenn die Privatbahnen in Frankreich, Großbritannien und Amerika noch recht lange weiterleben. Aber das Verfahren dieser Leute verdiente doch vielleicht, an einem Beispiel etwas näher beleuchtet zu werden. Und weiterhin: Wenn man keine besseren Waffen zur Bekämpfung der Staatsbahnpolitik findet als die, von denen der Lord Avebury und der frühere Minister Yves Guyot in ihren Büchern Gebrauch machen, so muß es doch wohl mit der Staatsbahnpolitik nicht gar zu schlecht bestellt sein. Und auch das einmal wieder in das Gedächtnis zurückzurufen, erschien mir nicht ganz überflüssig.

Berlin, Februar 1913. A. v. d e r L e y e n.

Die Einphasen-Wechselstrombahn Spiez-Frutigen und die Lötschbergbahn.

Die Bahn Spiez-Frutigen bildet bekanntlich eine Teilstrecke der von der B e r n e r A l p e n b a h n - G e s e l l s c h a f t zu betreibenden Hauptlinie Bern-Lötschberg-Simplon. Die Gesellschaft hatte bereits 1908 beschlossen, auf der bisher mit Dampf betriebenen Strecke Spiez-Frutigen elektrische Zugförderung einzuführen, um hier das geeignete Leitungssystem und die zweckmäßigste Art der elektrischen Fahrzeuge für die Hauptlinie ermitteln zu können. Die seit dem 1. November 1910 durchgeführten Versuche leitete der Ingenieur L. T h o r m a n n in Bern, der technische Beirat der Berner Alpenbahn-Gesellschaft; nachstehende Mitteilungen entstammen zum größten Teile seinen über den Versuchsbetrieb erstatteten Berichten und bilden eine wertvolle Ergänzung der in dieser Zeitung hierüber bisher gegebenen Mitteilungen, die sich vor allem im Jahrgang 1909 Nr. 5, Seite 70, im Jahrgang 1911, Nr. 17, Seite 284 u. 285, und Nr. 68, Seite 1013, außerdem im Jahrgang 1912, Nr. 60, Seite 979, und Nr. 96, Seite 1527 finden.

Da sich die gewählten technischen Anordnungen bewährten, wurde beschlossen, den elektrischen Betrieb von Spiez durch den 14,6 km langen Lötschbergtunnel bis Brig auszudehnen (Abb. 1). Diese im Laufe des Sommers 1913 in Betrieb zu nehmende Linie hat eine Länge von 73 km und eine größte Steigung von 27 ‰; sie hat den Charakter einer Gebirgsbahn, indem sie die Berner Alpenkette mit einem Niveauunterschied zwischen ihren beiden Endpunkten von rund 600 m überschreitet, und bildet in Verbindung mit der Linie Brig-Simplon-Mailand einen Teil der wichtigen neuen internationalen Bahn, die von Paris über Bern nach Oberitalien führt.

Die 13,5 km lange Versuchsstrecke S p i e z - F r u t i g e n hat drei Zwischenstationen: Heustrich bei Km. 5,154, Mülenen bei Km. 6,833 und Reichenbach bei Km. 8,248. Die größte Steigung ist 15,5 ‰ auf 4616 m. Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 300 m. Zu durchfahren ist zwischen Spiez und Heustrich der 1600 m lange Hondrich-Tunnel. In diesem ist Stahlschienenoberbau von 42 kg Schienengewicht verlegt; auf freier Strecke besteht der Oberbau aus 12 m langen Vignoles-Schienen von 36 kg Gewicht auf d. lfd. Meter. Über die Leitungsanlagen mögen die folgenden Angaben genügen: Da die Fahrzeuge mit Bügelstromabnehmern ausgerüstet sind, ist der Fahrdraht über der Gleismitte nach Art der Kettenaufhängung und zwar an nur e i n e m Tragseil von 50 qmm Querschnitt befestigt. Für die freie Strecke ist hartgezogener Kupferdraht von 100 qmm, für die Nebengleise solcher von 55 qmm verwendet. Um die durch Temperaturunterschiede auftretenden ungleichen Zugspannungen in den Fahrdrähten auszugleichen, sind selbsttätige Nachspannvorrichtungen nach Art jener der Siemens-Schuckert-Werke angebracht. Die Stützpunkte des Tragdrahtes sind auf der Geraden in der Regel 70 m voneinander entfernt. Für das Tragwerk sind durchweg eiserne Anordnungen gewählt, meist in Form von Armauslegern an Masten, die an der einen Bahnseite stehen; in den Stationen in Form von Querträgern in Gitterwerk (Jochen) mit beiderseitigen Masten. An Wegekreuzungen hängt der Fahrdraht 7 m, auf der freien Strecke 6,5 m und im Tunnel 4,8 m über Schienenoberkante. Im Hondrich-Tunnel beträgt der Abstand der Stützpunkte des Tragseils nur 13,5 m; die Isolation ist hier eine doppelte. Zur Rückleitung des Stromes dienen die

Fahrschienen. Die Schienenstöße werden durch 100 qmm starke Verbinder überbrückt; außerdem stehen die beiden Schienenstränge alle 200 m untereinander mittels eines 6 mm starken Kupferdrahtes in leitender Verbindung. Die Schalteinrichtungen

Abb. 1. Übersichtsplan der Bahnverbindungen Bern-Lötschberg-Simplon.

für die Station Spiez sind in der dortigen Wagenhalle untergebracht, auf den übrigen Stationen in besonderen Schalthäuschen. Blitzschutz- und Überspannungssicherungen sind nur im Wasserkraftwerk Spiez und beim Anschluß an die Wagenhalle Spiez in Gestalt von Hörnerapparaten und Wasserstrahlordnern aufgestellt. Die Speiseleitung besteht, abgesehen von derjenigen für den Hondrich-Tunnel, aus halbhartem Kupfer-

von zusammen 20 000 PS Leistungsfähigkeit ausgerüstet sein. Zum Betriebe der Versuchsstrecke wurde einstweilen ein Kraftwerk in Spiez für die Lieferung von Einphasenstrom von 15 000 Volt Spannung und 15 Wechseln in der Sekunde eingerichtet; dieses arbeitet mit einem Gefälle von ungefähr 64 m. Zur Aufstellung gelangten dort vorläufig zwei Maschinengruppen, bestehend aus je einer Francisturbine mit direkt gekuppeltem Einphasen-Wechselstromgenerator für direkte Erzeugung der Spannung von 16 000 Volt. Die Einphasengruppen sind berechnet für eine Dauerleistung der Turbine von 3200 PS und für 3850 PS Höchstleistung, bei einer Tourenzahl von 300 in der Minute. Die Dauerleistung des 6 poligen Generators beträgt bei $\cos \varphi = 0{,}7$: 2500 Kilovoltampère; seine Höchstleistung ist bei $\cos \varphi = 0{,}7$ und 50 % Überlastung 3750 Kilovoltampère.

Für die Fahrzeuge und die Unterhaltung ihrer elektrischen Ausrüstungen ist eine neue Betriebsstätte mit Reparaturwerkstatt in Spiez, mit direkter Zufahrt vom Bahnhof aus, errichtet. Die Anlage bietet zunächst Raum für 6—8 Fahrzeuge, kann aber durch Anbau um noch 10 Stände erweitert werden.

Auf der Versuchsstrecke Spiez-Frutigen kamen zur Ausprobung vorerst 3 Triebwagen der Siemens-Schuckertwerke und je 1 Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft. Die Triebwagen (Abb. 2) sind 60 t schwere, vierachsige Drehgestellwagen von rund 20 m Länge, mit 64 Sitzplätzen III. Klasse. Diese Wagen sind vorerst, solange nur der Betrieb auf der Zufahrtstrecke Spiez-Frutigen in Betracht kommt, mit je 2 Motoren von 225 PS ausgerüstet. Später kann jeder Wagen 4 Motoren gleicher Stärke erhalten. Die regelrechte Fahrgeschwindigkeit beträgt 45 km in der Stunde, die Höchstfahrgeschwindigkeit 70 km. Der Radstand der Drehgestelle ist 2,5 m; der Triebraddurchmesser 1100 mm. Die Zugkraft beim Anfahren beträgt 3700 kg. Über diese Motorwagen fällt Ingenieur Thormann das nachfolgende bemerkenswerte Urteil: Die Fahrzeuge seien im allgemeinen zu schwer ausgefallen. Da die bedeutenden Motorgewichte mit ihrem Schwerpunkt sehr tief liegen und da sie außerdem sehr schlecht gefedert seien, sei die Verwendung von schweren Motorwagen nicht empfehlenswert. Wenn der Gang der Wagen auch ein ruhiger ist, so sei er doch sehr hart zu nennen und die Einfahrt in die Kurven mache sich bei größeren Geschwindigkeiten stark fühlbar. Ein nachteiliger Einfluß auf das Gleis konnte immerhin nicht festgestellt werden. Auch bei leichterer Ausrüstung würde es sich noch fragen, ob die Unterbringung der vollen viermotorigen Leistungsfähigkeit von rund 900 PS in einem Personenwagen empfehlenswert ist. Wenn auch die Fahrzeuge die Möglichkeit der Verwendung von leistungsfähigen Triebwagen für die hohe Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt erwiesen haben, so dürfte sich doch empfehlen, die Wagen auf nicht allzu große Leistungen zu beschränken und sie in einem Dienste zu verwenden, bei dem die Züge im allgemeinen eine sich stets gleichbleibende Zusammenstellung beibehalten können,

Abb. 2. Triebwagen für die Versuchsstrecke Spiez-Frutigen, Bauart der Siemens-Schuckertwerke.

draht. Für den Tunnel ist ein 1900 m langes, 100 qmm starkes Kabel verlegt, das Isolationsprüfungen mit 30 000 Volt gut ausgehalten hat.

Für den Betrieb der Lötschberglinie erbauten die Bernischen Kraftwerke ein eigenes Wasserkraftwerk bei Kandergrund, oberhalb Frutigen. Dasselbe wird mit Maschinen

also für solche Züge, die einen täglich gleichen Lokalverkehr zu bewältigen haben. Für eigentliche Personenzüge jedoch, die den Schwankungen des Durchgangsverkehrs, dem ungleichen Andrang der Reisenden zu entsprechen und Eilgut zu befördern haben, wird Lokomotivdienst jedenfalls empfehlenswerter sein.

Über die von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gelieferte Lokomotive ist in Nr. 17, Jahrg. 1911, S. 284 u. 285 d. Ztg. in Wort und Bild berichtet. Daß aber auch die Leistungen dieser Lokomotive nicht den Beifall des technischen Beraters der Berner Alpenbahn-Gesellschaft gefunden haben, geht aus einer Mitteilung hervor, die wir in Nr. 68, S. 1013, Jahrg. 1911, veröffentlichen konnten; danach soll von den im Wettbewerb gelieferten elektrischen Lokomotiven für die erste Abteilung der Lötschbergbahn Spiez-Frutigen die 2000 PS-Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon gegenüber der 1600 PS-Lokomotive der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft einen unbestrittenen Erfolg gezeigt haben. Die Berner Alpenbahngesellschaft hat sich deshalb entschlossen, ihrer neuen Lokomotivbestellung die Oerlikoner Maschine zugrunde zu legen. Die Maschinenfabrik Oerlikon und Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) sollen schon damals die Lieferung von je vier dieser neuen Lokomotiven übernommen haben. Die Leistung wurde auf 2500 PS erhöht.

Abb. 3. 1 E 1-Lokomotive für die Strecke Spiez-Lötschberg-Brig, Bauart der Maschinenfabrik Oerlikon.

Über die von der Maschinenfabrik Oerlikon gemeinsam mit der Schweizerischen Lokomotiv- u. Maschinenfabrik Winterthur hergestellte Probelokomotive (Abb. 4) für die Versuchsstrecke sei folgendes mitgeteilt: Die Dauerleistung der beiden Motoren beträgt 2000 PS, das Gewicht beider Motoren 19 200 kg; die Zugkraft der Motoren 12 900 kg; die Zugkraft am Haken der Lokomotive 10 000 kg; das Dienstgewicht der Lokomotive 90 000 kg; ihr höchster Achsdruck 15 000 kg; die Fahrgeschwindigkeit in der Stunde regelrecht 42—72 km Höchstgeschwindigkeit. Die Lokomotive hat sechs in zwei Drehgestellen gelagerte Triebachsen. Die Triebmotoren sind direkt im Drehgestell untergebracht. Die Kraftübertragung geschieht mittels Zahnräder im Übersetzungsverhältnis 1 : 3,25 und Triebstangen, welch letztere die Achsen der Drehgestelle antreiben. Das Winkelzahngetriebe der Motoren soll sich bis jetzt gut bewährt haben, vor allem wird der geräuschlose Gang gelobt. Die tausendpferdigen Motoren sollen von Leerlauf bis zu Vollast ebenso funkenlos laufen, wie man es bei Gleichstrommotoren gewöhnt ist. Die Lokomotive der Maschinenfabrik Oerlikon entspricht nach Thormanns Angaben den Bedingungen des Programms, das sich die Berner Alpenbahn-Gesellschaft gestellt hat, insofern, als sie mit dem geringsten Baugewicht und den günstigsten elektrischen Verhältnissen sowohl kleinere als auch ganz schwere Züge zu befördern vermag und in gleicher Weise geeignet ist für den Schnellzugdienst, der auf der Bergstrecke im allgemeinen der Krümmungs- und Gefällverhältnisse wegen nicht mehr als 60 km in der Stunde verlangt, als auch für die Beförderung eigentlicher Güterzüge mit 45 km in der Stunde Höchstgeschwindigkeit. Nach Mitteilung der Maschinenfabrik Oerlikon ist die Probelokomotive seit März 1911 in regelmäßigem Betrieb und hat Güterzüge bis 500 t Nutzlast, d. i. 10 000 kg Zugkraft am Haken der Lokomotive, bei 15,5 ‰ Steigung anstandslos befördert.

Die für die Strecke Spiez-Lötschberg-Brig benötigten 13 Lokomotiven (Abbildung 3) Bauart 1 E 1 (1 Laufachse — 5 Triebachsen — 1 Laufachse) sind der genannten Fabrik in Auftrag gegeben; sie werden zur Hälfte in eigenen Werkstätten, zur Hälfte bei der A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden (Schweiz) hergestellt. Den mechanischen Teil liefert wiederum die Schweizerische Lokomotivfabrik in Winterthur. Diese Fahrzeuge sind ausgerüstet mit je zwei je 1250 PS entwickelnden raschlaufenden kompensierten Reihenschlußmotoren, nach Patenten der Oerlikoner Fabrik, die unter Zwischenschaltung von Zahnrädern und einer Dreieckkurbel auf die mittlere Triebachse wirken. Ausschlaggebend für diese Bauart waren die guten Erfahrungen, die mit der Zahnradübersetzung auf der Versuchsstrecke Spiez-Frutigen gemacht wurden; sie gestattet die Anwendung schnellaufender Motore. Das Gewicht der im Bau befindlichen Lokomotiven wird 108 t betragen.

Anschließend hieran dürfte beachtet werden, wie weit der Bau der Lötschbergbahn gediehen ist und welche Abweichungen gegenüber der Versuchstrecke bezüglich der elektrischen Ausrüstung dort anzutreffen sind. Die Fahrdrahtleitung ist zurzeit auf der ganzen Linie im Bau; sie wird durch verschiedene Firmen ausgeführt. Der 100 qmm starke Fahrdraht ist durchweg angebracht; auf den Nebengleisen gelangt ein 55 qmm starker Querschnitt zur Verwendung. Die ganze Leitung ist stationsweise in Unterabteilungen zerlegt. Der Querschnitt der Speiseleitung beträgt 50 qmm. Die größte Entfernung zwischen zwei Masten in der Geraden beträgt 60 m. In den Tunneln, die zusammen eine Länge von 26,3 km, also rund 44 % der ganzen Linie, ausmachen, ist ebenfalls die Vielfachaufhängung angewendet. In den Tunneln beträgt die Entfernung der Stützpunkte für das Tragseil 22 bis 28 m. Ganz besonders zu bemerken ist, daß auf den neuen Strecken für den Fahrdraht überall doppelte Isolation vorgesehen ist. Das bei Kandergrund

Abb. 4. C-C-Probelokomotive für die Versuchsstrecke Spiez-Frutigen, Bauart der Maschinenfabrik Oerlikon.

erbaute Wasserkraftwerk nutzt ein Gefälle von rund 300 m aus. Das Wasserwerk in Spiez arbeitet, wie schon erwähnt, mit einem Gefälle von 64 m. Beide besitzen Aufspeicherungsanlagen für das Wasser, in Spiez einen Sammelweiher im Spiezmoos von rund 400 000 cbm und beim oberen Werk bei Kandergrund ein Wasserschloß von rund 20 000 cbm. In dem letzteren werden gegenwärtig drei Maschinengruppen von je 3500 PS aufgestellt. Die Südrampe des Lötschbergtunnels erhält vorderhand kein Wasserkraftwerk. Der Strom wird vom Kandergrundwerk direkt durch die Fahrleitung, die im großen zweigleisigen Tunnel doppelt angeordnet ist, geliefert.

Die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung.

(Schluß aus Nr. 22.)

Am zweiten Sitzungstage wurde zunächst noch die allgemeine Besprechung fortgesetzt, zu deren Beginn Abg. Krause-Waldenburg (freikons.) in längeren Ausführungen auf die Entwicklung der Kohlenindustrie in Niederschlesien einging, um darzutun, daß Niederschlesien durch die bisherige Gestaltung der Ausnahmetarifsätze für Steinkohlen empfindlich geschädigt sei und irgendwelche Ausgleiche für diese Benachteiligungen dringend notwendig wären. Abg. Dr. Ehlers (fortschr. Volksp.) eiferte u. a. dagegen, daß der Verbesserung der Betriebszahl zuviel Gewicht beigelegt werde. „Der Begriff des Betriebskoeffizienten hat mehr Unheil angerichtet als Nutzen gestiftet, darum werfe man das Scheusal in die Wolfsschlucht!" Abg. Göbel (Zentr.) hob hervor, daß die Inbetriebnahme des Großschiffahrtweges Berlin-Stettin auch für die oberschlesische Montanindustrie eine Quelle großer Sorge bildet, weil sie durch die hiermit verbundene Verbilligung der Wasserfrachten von Berlin nach Stettin in ihrer Wettbewerbsfähigkeit, insbesondere mit der englischen Kohle auf dem Berliner Markt, erheblich beeinträchtigt wird und weil die zum Ausgleich hierfür erbetenen Tarifermäßigungen bisher nicht bewilligt worden sind. Hierzu bemerkte Staatsminister v. Breitenbach, daß die Erhaltung der Frachtenspannung am Berliner Kohlenmarkt zwischen Oberschlesien und Stettin in den letzten Jahren wiederholt Gegenstand der Verhandlung gewesen ist. Die Grundlage für die Behandlung dieser Frage bildet der § 6 des Wasserstraßengesetzes, aus dem sich die Verpflichtung der Staatsregierung ergibt, für die Erhaltung der Frachtenspannung am Berliner Markt einzutreten. Die Streitfrage sei nur, mit welchen Mitteln dies herbeizuführen ist. Die Vertreter der schlesischen, insbesondere der oberschlesischen Interessen verlangen, daß der Staat alsbald, jedenfalls mit der Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges durch Ermäßigung der Eisenbahntarife nachhilft. Dieses Verlangen stehe doch im Widerspruch mit dem, was bei Abfassung des § 6 gewollt ist; wenn ein solcher Ausgleich erfolgen müßte, könne das auch nach dem Verlaufe der damaligen Verhandlungen erst dann geschehen, wenn zweifellos festgestellt ist, daß eine Verschiebung für die beiden Gebiete am Berliner Markt sich tatsächlich vollzieht. . . . „Ich kann den Anspruch, daß die Staatsregierung über dasjenige hinaus, was sie im Interesse der Oderschiffahrt durch den Ausbau der Oder unterhalb Breslau, um Breslau und oberhalb Breslau getan hat und tut, heute bereits eine Zusicherung wegen Ermäßigung der Eisenbahnfrachten geben möge, nicht für berechtigt erklären. Ich muß ihn geradezu ablehnen. Ob ein Eingreifen auf dem Gebiete der Eisenbahntarife in letzter Linie erforderlich und notwendig ist, falls die Befürchtung Oberschlesiens zutrifft, daß die Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges eine so ungünstige Lage für Oberschlesien schaffen wird, wie dies vorausgesetzt wird, das kann ich heute nicht aussprechen. Ich kann nur nochmals betonen, daß die Staatsregierung sich verpflichtet fühlt, für den Ausgleich zwischen Oberschlesien und Stettin und für Erhaltung der Frachtenspannung am Berliner Markte und in Berlin und Umgebung einzutreten. . . . . ." Im übrigen ist, wie der Minister noch hinzufügte, die Entwicklung des oberschlesischen Steinkohlenverkehrs am Berliner Markte und im ganzen Küstengebiete von West-, Ostpreußen und Pommern in den letzten Jahren sehr günstig gewesen. Insbesondere ist in Ost-, Westpreußen und Pommern die Einfuhr englischer Kohle sehr zurückgegangen und die Einfuhr oberschlesischer Kohle stark gestiegen. Nach Berlin hat Oberschlesien seinen Steinkohlenabsatz niemals im Laufe des letzten Jahrzehnts so gesteigert wie 1912, man muß schon sehr weit zurückgehen, um auf eine prozentual so günstige Ziffer zu kommen. Hiernach lägen also die Verhältnisse nicht so ungünstig, wie sie der Vorredner geschildert. Der Ausbau der Oderwasserstraße werde die Verhältnisse dauernd wesentlich verbessern, die Frage, ob eine Schädigung eintritt, müsse abgewartet werden. Den Abg. Krause, der sich warm für die Interessen Niederschlesiens eingesetzt hatte, erinnerte der Minister daran, daß er bereits am Tage vorher seine Bereitwilligkeit ausgesprochen hätte, diese Frage mit der Sorgfalt zu prüfen, die sie unter allen Umständen verdient. Die Staatsbahnverwaltung sei von jeher bemüht gewesen, den Schwierigkeiten, unter denen Niederschlesien leidet, Rechnung zu tragen und habe Niederschlesien genau so behandelt wie Oberschlesien und ihm namentlich im Verkehr mit Stettin und dem Küstengebiet die gleichen Einheitssätze gegeben. Der Minister gab der Hoffnung Ausdruck, daß die aus Anlaß der verschiedenen Eingaben anzustellenden Erhebungen noch einigen Nutzen für Niederschlesien zeitigen werden. Dem Abg. Ehlers erwiderte er, man könne ja für den Begriff „Betriebskoeffizient" auch ein deutsches Wort wählen, das vielleicht nicht so mißfällt; man kann sagen, es ist die Betriebsziffer, die gar nicht zu entbehren ist, um das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen festzustellen. . . . . . „Ich betrachte die Betriebsziffer als einen rohen Gradmesser für die Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahnen. Will man die Wirtschaftlichkeit sorgfältiger und im einzelnen prüfen, dann muß man selbstverständlich in die Ausgabeziffern eines so großen Unternehmens hineinsteigen; aber im großen und ganzen kann man sagen, daß die Betriebsziffer für die Beurteilung der gesamten Lage ganz unentbehrlich ist. . . . . ."

Hiernach wurden von verschiedenen Abgeordneten noch mehrfach bereits berührte Fragen erörtert, wobei jedoch wesentlich neue Gesichtspunkte nicht mehr zur Sprache kamen. Dann schloß die allgemeine Besprechung; die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr wurden bewilligt, die Resolution der Budgetkommission (Antrag Schifferer) wurde angenommen. Ebenso wurde, nachdem sich der Minister noch zu einem Wunsche des Abg. Heine (natl.) auf Gewährung von Erleichterungen für private Anschlüsse an das Staatsbahnnetz kurz geäußert hatte, der Rest die Einnahmen ohne Debatte bewilligt.

Die hieran anschließende Besprechung über die dauernden Ausgaben für die Besoldungen des Eisenbahnpersonals nahm den ganzen dritten Sitzungstag und einen erheblichen Teil des vierten in Anspruch. Hierbei wurde von den Abgeordneten aller Parteien eine Fülle von Wünschen im Interesse der verschiedensten Beamtenkategorien und der Arbeiterschaft vorgebracht. U. a. wünschte Abg. Strosser (kons.) eine Neuregelung der Nebenbezüge der Lokomotiv- und Zugführer. Über die Gleichstellung der Assistenten mit denjenigen im Reich liegt ein neuer Antrag vor, aus dem die im ganzen Hause herrschende Überzeugung hervorgeht, daß diese Frage sehr bald einer Lösung entgegengeführt werden muß, weil es allgemein als unbillig empfunden wird, daß die preußischen Eisenbahnassistenten anders gestellt werden, als die vom Reich angestellten. Abg. Beyer-Dortmund (Ztr.) trug in der Hauptsache Wünsche von Unterbeamten und Arbeitern vor und kam auch u. a. auf den Inhalt des Erlasses zu sprechen, der den Verkehr der Arbeiterausschußmitglieder untereinander und im Verhältnis zur Arbeiterschaft betrifft, über dessen Auslegung der Minister bereits bei der Beratung des Etats der Reichsbahnen näheres mitgeteilt hatte. Abg. Dr. Schroeder-Cassel (natl.) gab der Überzeugung Ausdruck, daß auf die Dauer eine Nachprüfung der Besoldungsordnung nicht zu umgehen sein wird, da sie zweifellos mancherlei Härten und Fehler habe. Zu diesen und anderen zahlreichen Anregungen, Wünschen und auch Beschwerden äußerte sich dann der Minister in längerer Rede. Er wies einleitend darauf hin, daß der neue Etat eine reichliche Vermehrung der etatsmäßigen Stellen bringt, daß diese ganz überwiegend den Unterbeamten zugute kommen und ihre starken Rückwirkungen auf die Arbeiterschaft ausüben werden. Von den 10 168 neuen Stellen entfallen auf die Schaffner 2148, auf die Unterassistenten 928, auf die Weichensteller 1600, auf die Bahnwärter 500, auf die Lokomotivführer und Heizer 860 und auf die Zugführer 800. Diese Stellenvermehrungen werden große Wirkungen haben; beispielsweise gelangen im Zugdienst von den bereits angestellten Beamten 800 in höhere Stellen und 2700 Hilfsbeamte werden in etatsmäßige Stellen überführt. Eine ganz außerordentliche Verbesserung bringt der Etat auch für das technische Bureaupersonal mit 815 neuen Stellen. Im ganzen beträgt die Vermehrung der Kopfzahl gegenüber 1911, dem letzten abgerechneten Jahre, 28 000 Köpfe, wovon nicht weniger als 8300 Köpfe zur Durchführung der großen Verbesserungen verwendet werden sollen, die im Interesse der Diensterleichterung für das Zugbegleit- und Lokomotivpersonal vorgesehen sind. Auch die Remunerations- und Unter-

stützungsfonds haben eine ganz außerordentliche Erhöhung erfahren, die gegen 1911 im ganzen 7,417 Millionen Mark beträgt (17,575 gegen 10,158 Millionen Mark). Für die Erhöhung der Arbeiterlöhne sieht der Etat für 1913 nicht weniger als 23 Millionen Mark mehr vor im Vergleich mit 1911. Hierauf ging der Minister auf einige wichtigere Fragen im einzelnen ein, u. a. auf die Frage der Angemessenheit der Löhne für die Oberbauarbeiter. Dieser Arbeitergruppe sind in den letzten Jahren 3 Millionen, 2,8 und 2,9 Millionen Mark an Löhnen mehr gezahlt worden. Daß sie im Lohn nicht so hoch gestellt sein können wie die Betriebs- und Werkstättenarbeiter, sei selbstverständlich. Die Beschäftigung als Oberbauarbeiter bilde größtenteils nur eine Durchgangsstellung, nur 7,5 % finden länger als 15 Jahre in dieser Beschäftigung Verwendung. Die jüngeren Arbeiter gehen meist in andere Dienstzweige über, die älteren sind an den Strecken angesessen und haben meist ihr kleines Anwesen, das sie bewirtschaften. Um die Löhne der Betriebswerkstättenarbeiter im wesentlichen mit denen der Hauptwerkstättenarbeiter gleichzustellen, ist im vergangenen Jahr ein Betrag von 1 Million Mark aufgewendet worden. Zu der Frage der Nebenbezüge des Zugbegleit- und Lokomotivpersonals bemerkte der Minister, daß diese für das erstere vor kurzem neu geregelt worden sind, und zwar nach der Stundeneinheit gegen die frühere Bemessung nach Kilometern. Es gewinnt den Anschein, daß die Hauptanstände nun beseitigt sind. Viel schwieriger liegt die Regelung für das Lokomotivpersonal. Um auch da eine verständige und zweckmäßige Anordnung zu finden, ist ein Ausschuß mit der Regelung der Frage betraut worden. Im übrigen äußerte sich der Minister noch zu einer ganzen Reihe von Fragen, auf deren Erörterung hier wegen Raummangels nicht weiter eingegangen werden kann. Aus seinen Mitteilungen ging hervor, daß die Eisenbahnverwaltung, wie in früheren Jahren, bestrebt ist, die Verhältnisse ihrer gesamten Angestellten, der Arbeiter wie der Beamten, nach Möglichkeit zu fördern und überall dort einzugreifen, wo es nottut. Hierauf übte Abg. Leinert (Soz.) in bekannter gehässiger Weise Kritik an der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen in der offenbaren Absicht, das Vertrauen der Beamten- und Arbeiterschaft zu dieser zu erschüttern. Diesen Bestrebungen trat der Minister unter der wiederholten lebhaften Zustimmung aller bürgerlichen Parteivertreter in sehr bestimmter Weise entgegen. Er habe das Zutrauen zu den Angestellten der Staatsbahnverwaltung, ob sie Beamte oder Arbeiter seien, daß sie über eine solche Kritik lachen, daß sie sie für verächtlich halten, weil sie unrichtig ist von Anfang bis zu Ende. Wenn auch nur der geringste Teil zuträfe, dann würde die Verwaltung sicherlich nicht in guten und in schlechten Zeiten so von Dienstbewerbern umworben werden, die Arbeiter oder Beamte werden wollen, und von denen zurzeit trotz der Hochkonjunktur, in der wir leben, mindestens 30 000 vorhanden sind, die in die Beschäftigung bei der Staatsbahnverwaltung einrücken wollen. . . „Und dann will man uns, will man unseren Arbeitern, will man unseren Beamten einreden, daß sie sich in Stellungen befinden, die menschenunwürdig sind?! M. H., ich kann mich als Chef der Verwaltung nur freuen, wenn die Herren Vertreter der Sozialdemokratie solche Exzesse begehen. Ich kann mich im Interesse unserer Beamten und unserer Arbeiterschaft nur bedanken, daß sie diese Aufklärungsarbeit in dem großen Heer unserer Angestellten selbst ausführen. . . . . .“

Der Minister wies hierauf das Unzutreffende der Vorwürfe des Abg. Leinert im einzelnen nach, so namentlich seine Behauptung, daß die Arbeiterlöhne geringer gestiegen seien als die Beamtenbesoldungen. Gerade das Umgekehrte ist der Fall: die Löhne der Arbeiter sind seit der Gehaltserhöhung vom Jahre 1899 um 40 % gestiegen, die Beamtengehälter nur um 22 %. Die Entwicklung der Arbeiterlöhne ist eine ganz außerordentliche gewesen, sie haben gegen das Jahr 1902 in einem zehnjährigen Zeitraum um 33⁷/₁₀ % zugenommen und alle Kategorien der Arbeiter sind nahezu gleichmäßig an der Lohnsteigerung beteiligt gewesen. Seit dem Jahre 1905 sind die Löhne um 80 ₰ auf den Kopf und Tag im Durchschnitt gestiegen. Der Minister stellte nochmals ausdrücklich fest, daß es sich bei der in den Etat für 1913 eingestellten Lohnerhöhung von insgesamt 23,3 Millionen Mark um eine reine Steigerung des Einkommens der Arbeiter handelt, und daß die Vermehrung der Kopfzahl mit diesem Mehraufwande nichts zu tun hat. Er wies weiterhin die vollständige Unrichtigkeit der Berechnung des Abg. Leinert nach, daß nur ein geringer Prozentsatz der Arbeiter in Unterbeamtenstellungen einrückt. Bei einer ständigen Arbeiterschaft von etwa 270 000 Köpfen stehen rd. 130 000 Unterbeamtenstellen zur Verfügung, in die sie einrücken können, und es ist nachweisbar, daß alljährlich im Durchschnitt zwischen 6000 bis 7000 Arbeiter tatsächlich in diese Stellen einrücken, im ganzen also im Laufe der Jahre mindestens 46% der Arbeiterschaft . . . . „Ich begreife es ja, daß diese Feststellung der Sozialdemokratie unerwünscht ist, daß ihr die Sicherung unerwünscht ist, die der Arbeiter in der preußischen Staatsbahnverwaltung dadurch erfährt, daß er in eine Beamtenstelle kommt, wodurch er noch enger mit der Verwaltung verbunden wird. Diese Sicherung ist ihr auch unerwünscht, weil darin eine Minderung der Gefahr liegt, daß der Arbeiter zur Sozialdemokratie übergeht . . . . .“ Der Minister schloß seine bedeutsamen Ausführungen mit folgenden Worten: „M. H., es ist ja noch eine ganze Reihe von anderen freundlichen Wendungen gebraucht worden. Sie werden aber aus meinen Äußerungen entnehmen, daß die Stellung des Chefs der Staatsbahnverwaltung zur Sozialdemokratie eine unabänderliche, feste und unerschütterliche ist, daß der Chef der Staatsbahnverwaltung zu seinem gesamten Personal das Vertrauen hat, daß es den tausendfältigen Versuchungen, die von Ihrer Partei und Ihren Angestellten ausgehen, widerstehen wird.“

Am letzten Sitzungstage nahm der Minister dann nochmals zu einer Anzahl inzwischen vorgebrachter Wünsche und Anregungen Stellung, soweit er sie nicht bereits vorher erörtert hatte. Auf eine Anregung hin erklärte er sich bereit, für eine weitere Förderung der Obstkultur unter den Beamten der Staatsbahnverwaltung einzutreten und hob dabei hervor, in welchem Maße die Angestellten auch in der Bienen- und Kleinviehzucht Anregung und Unterstützung erfahren. Er könne sich nur freuen, wenn die Beamtenschaft auch außerhalb des Dienstes nützlicher Tätigkeit nachgehe, die ihnen Freude macht und ihren Familien zugute komme. In der Frage der Mindestgehälter der Eisenbahnassistenten bemerkte der Minister: „Wir weisen durch den Etat den Assistenten 80 % des Gehaltsunterschieds zu, der ihnen vorenthalten ist, weil sie nicht mit den Assistenten des Reiches gleichgestellt werden konnten. Sie haben voraussetzen können, m. H., daß angesichts der Resolution des Hohen Hauses vom Vorjahre die Frage, ob es möglich ist, die Assistenten in ihrem Gehalt mit den Assistenten des Reichs gleichzustellen, einer sehr sorgfältigen Prüfung unterzogen worden ist. Es wird anzuerkennen sein, daß diese Forderung als solche berechtigt ist. Es wird nur befürchtet, daß, wenn wir für eine Beamtenkategorie trotz dieses Anerkenntnisses die etatsmäßigen Gehälter, die durch die Besoldungsordnung festgelegt sind, ändern, dann alsbald und unaufhaltbar sich für eine große Zahl von Beamtenkategorien das Gleiche ergeben wird. Die Beamtenschaft wird es anerkennen, daß die Assistentenschaft zu bevorzugen ist. Aber aus der Form der Regelung, m. H., werden Sie schon anerkennen, daß die Staatsregierung so weit gegangen ist, wie sie irgend gehen konnte. Die Zuweisung von 80 % bedeutet sehr viel, zumal ja von mir bestimmt ist, daß in der untersten Gehaltsstufe die volle Differenz gezahlt wird; in der zweiten bis fünften Gehaltsstufe beträgt die Differenz nur noch 20 bis 30 ℳ, in der sechsten, siebenten und achten kommt ein Ausgleich überhaupt nicht mehr in Frage, da völlige Gleichstellung der Gehälter besteht. Ich meine, das Hohe Haus könnte sich bis zu dem Zeitpunkt, wo die Staatsregierung sich veranlaßt sieht, mit dem Parlament an die Revision der Besoldungsordnung heranzugehen, mit dieser Regelung wohl einverstanden erklären.“

Auch die von den Abgg. Delius und Dr. König berührte, zweifellos wichtige, aber recht schwierige Frage der Anrechnung der Hilfsbeamtendienstzeit auf die pensionsfähige Dienstzeit behandelte der Minister eingehender und teilte mit, daß hierin in begrenztem Umfange eine wesentliche Besserung eintreten wird. Es soll u. a. abgesehen werden von der allgemein vorgeschriebenen Kürzung der Hilfsbeamtendienstzeit um 3 Jahre, ferner soll das Ausscheiden eines ständigen Hilfsbeamten zur Ableistung der aktiven Militärdienstzeit als eine Unterbrechung der Hilfsbeamtendienstzeit nicht mehr gelten. Diese Grundsätze sollen ferner auch auf das Personal des mittleren nichttechnischen Dienstes Anwendung finden, was gleichfalls einen sehr erheblichen Fortschritt bedeutet. Die übrigen Ausführungen des Ministers bezogen sich mehr auf Einzelheiten.

Bei den Fonds für Unterstützungen und Remunerationen bemängelte u. a. Abg. Flesch (fortschr. Volksp.), daß die Arbeiterpensionskasse Abt. B zu viel Gelder anhäuft. Bei den Arbeitern herrsche große Unzufriedenheit darüber, daß bei 8¼ Millionen jährlichen Beträgen die Gesamtleistungen der Kasse an die Mitglieder nur etwa 7 Millionen betragen. Hierzu führte der Minister u. a. aus, es sei wohl verständlich, wenn die Mitglieder der Arbeiterpensionskasse Abt. B angesichts der großen Bestände der Meinung sind, daß die Leistungen der Kasse gesteigert werden könnten. Die Verwaltung wisse aber, daß der Beharrungszustand noch lange nicht erreicht ist, sie rechnet mit von Jahr zu Jahr steigenden Ansprüchen an die Kasse. Da muß sie ein großes Kapitalvermögen ansammeln, damit die Kasse zu allen Zeiten und bei jeder Beanspruchung leistungsfähig ist. Nach den ziffernmäßigen Nachweisen der Versicherungstechniker ist zurzeit das Höchstmaß der Leistungen erreicht. . . . . . „Nun scheint Herr Abg. Flesch der Meinung zu sein, daß diese Kasse, weil er ihr die Hilfskasseneigenschaft nehmen möchte, weil er die Auffassung vertritt, die Staatsbahnverwaltung sei unbedingt verpflichtet, über die sich aus der Reichsversicherungsgesetzgebung ergebenden Verpflichtungen hinaus für das Wohl der Arbeiterschaft, für ihre Pensionierung, für ihre Hinterbliebenenversorgung einzutreten, dieses auch über ihre Leistungsfähigkeit hinaus zu tun habe.

M. H., diese Auffassung kann ich nicht für zutreffend erklären. Damit werden sich die Kassenmitglieder abfinden müssen. Wir haben soeben einen sehr erheblichen Schritt nach vorwärts getan; wir haben nicht nur, wie ich gestern schon ausführte, die Kassenleistungen erhöht, sondern wir haben auch den älteren Arbeitern, die vor dem Jahre 1891 bereits in unserem Betriebe tätig waren, die Möglichkeit der Nachversicherung gegeben, um sich eine höhere Pension, während sie noch arbeitsfähig sind, zu erdienen. Ich glaube, daß die Bedingungen, unter denen die Nachversicherung möglich ist, so festgesetzt sind, daß die älteren Kassenmitglieder erheblichere Vorteile erlangen können. Über dieses hinauszugehen, ist die Staatsbahnverwaltung außerstande, und ich möchte wünschen, daß das, was geschaffen und geleistet ist, insbesondere die neuerlich gesteigerten Leistungen, auch allgemein Anerkennung fänden. . . . .“

Der Rest der dauernden Ausgaben wurde ohne Debatte bewilligt.

Es folgte die Besprechung der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben. Hier kann von einer Wiedergabe der Einzelheiten abgesehen werden, zumal die bei dieser Gelegenheit erörterten Fragen und geäußerten Wünsche nur von örtlicher Bedeutung waren. — Nachdem auch das Extraordinarium bewilligt war, schloß die zweite Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung.

Entwurf eines preußischen Eisenbahnanleihegesetzes.

Durch den Entwurf eines Eisenbahnanleihegesetzes wird die preußische Staatsregierung ermächtigt, behufs Erweiterung, Vervollständigung und besserer Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes sowie behufs Beteiligung des Staates an dem Baue von Kleinbahnen 542 520 000 *M*, und zwar in folgenden Einzelbeträgen zu verwenden:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen, und zwar:

a) zum Bau von Haupteisenbahnen:

1.	von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach Neuhof, Grunderwerb	500 000 *M*
2.	von Celle nach Hannover, Teilausführung	5 000 000 „
3.	von (Dortmund) Preußen nach Münster in Westf., weitere Kosten	27 960 000 „
4.	von (Essen Hbf.) Katernberg Nord nach Buer Süd, Grunderwerb	1 759 000 „
5.	von (Neuß) Holzheim nach Rommerskirchen, Grunderwerb	2 868 000 „
6.	von Liblar nach dem Ahrtal (Dernau)	32 300 000 „

b) zum Bau von Nebeneisenbahnen:

1.	von Blindgallen nach Szittkehmen	3 316 000 „
2.	von Zinten nach Preußisch Eylau	4 848 000 „
3.	von Stahlhammer nach Woischnik	2 090 000 „
4.	von Weidhausen (S. Coburg) nach Neustadt (S. Coburg)	3 275 000 „
5.	von Neustadt i. Holstein nach Schwartau	2 700 000 „
6.	von Niebüll nach Westerland	10 003 000 „
7.	von Olpe nach Kreuzthal	7 147 000 „
8.	von Haiger nach Gusternhain	6 110 000 „
9.	von Stockhausen (Kr. Wetzlar) nach Beilstein	3 650 000 „
10.	von Simmern nach Gemünden	4 412 000 „
11.	von Neuerburg nach Bitburg	8 373 000 „
c)	zur Beschaffung von Fahrzeugen infolge des Baues dieser Eisenbahnen	7 764 000 „
	zusammen	134 075 000 *M*

II. Zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen auf den Strecken:

1.	Danzig-Langfuhr-Danzig Hbf. (drittes und viertes Gleis)	4 948 000 *M*
2.	Kreuz-Stargard i. Pomm.	6 512 000 „
3.	Drebkau-Kottbus	1 481 000 „
4.	Stralau-Rummelsburg-Treptow (fünftes und sechstes Gleis)	885 000 „
5.	Salzungen-Meiningen Pr. Stb.	4 000 000 „
6.	Hamm i. Westf.-Wunstorf (drittes und viertes Gleis), weitere Kosten	39 400 000 „
7.	Haiger-Dillenburg (drittes und viertes Gleis)	1 705 000 „
8.	Holzwickede-Unna (drittes und viertes Gleis)	2 512 000 „
9.	Brügge i. Westf.-Lüdenscheid	5 000 000 „
10.	Marienheide-Dieringhausen	2 413 000 „
11.	Düsseldorf-Eller-Hilden (drittes und viertes Gleis)	6 970 000 „
12.	Essen-Rüttenscheid-Steele Süd	710 000 „
13.	Essen Hbf.-Block Frillendorf	811 000 „
14.	Mülheim a. Ruhr-Styrum-Essen West (drittes und viertes Gleis)	10 615 000 „
15.	Haltern-Wesel	4 302 000 „
16.	Friemersheim-Millingen, einschließlich Herstellung einer Verbindungslinie von Repelen nach der neuen Rheinbrücke bei Ruhrort mit Anschluß an die Neubaulinie Mörs-Geldern	14 557 000 „
	Übertrag	106 821 000 *M*
	Übertrag	106 821 000 *M*
17.	Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim unter Umgehung des Bahnhofes Neuß (drittes und viertes Gleis), Grunderwerb	3 158 000 „
	zusammen	109 979 000 *M*

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1.	Ausbau der Nebenbahn Stralsund-Rostock Hbf. zur Hauptbahn	2 740 000 *M*
2.	Herstellung einer Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg	32 574 000 „
3.	Herstellung einer Verbindungsbahn bei Hanau Ost	917 000 „
4.	Herstellung einer Verbindungsbahn bei Gießen	3 180 000 „
5.	Herstellung einer Verbindungsbahn bei Ohligs	1 870 000 „
6.	Herstellung einer Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop	2 650 000 „
7.	Herstellung einer Umgehungsbahn beim Bahnhofe Oberhausen West	11 681 000 „
8.	Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn	15 245 000 „
9.	zur Deckung der Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen, und zwar:	
a)	der Eisenbahn von Schwerte nach Dortmunderfeld nebst Gleisverbindung nach der Strecke Schwerte-Langschede	2 001 000 „
b)	der Eisenbahn von Oberscheld nach Wallau (Biedenkopf)	550 000 „
c)	der Eisenbahn von Erdorf nach Bitburg	330 000 „
d)	der Eisenbahn von Oberhausen über Hamborn und Walsum nach Wesel	1 600 000 „
e)	der Eisenbahn von Bitburg nach Irrel	267 000 „
f)	der Eisenbahn von (Kreuzthal) Weidenau nach Dillenburg	8 694 000 „
g)	der Eisenbahn von Heimbach (Nahe) nach Baumholder	431 000 „
h)	des zweiten Gleises auf der Strecke Hagen i. Westf.-Oberhagen-Oberbrügge	706 000 „
i)	des zweiten Gleises auf der Strecke Karthaus-Wasserbillig	290 000 „
k)	des zweiten Gleises auf der Strecke Bochum Nord-Präsident und des zweiten und dritten Gleises auf der Strecke Präsident-Riemke	950 000 „
l)	des zweiten Gleises auf der Strecke Cöln-Ehrenfeld-Grevenbroich	8 584 000 „
m)	des Ausbaues einer weiteren Hauptbahn von Essen West über Borbeck und Frintrop nach Oberhausen West zur Ergänzung der Eisenbahnanlagen zwischen diesen Eisenbahnstationen	1 437 000 „
n)	des Baues der rechtsrheinischen Eisenbahnverbindung zwischen Mülheim am Rhein und Kalk Süd bei Cöln an Stelle der aufzugebenden Schiffbrückenlinie	4 242 000 „
o)	zur Gewährung eines weiteren Zuschusses zu den Grunderwerbskosten der Eisenbahn von Hilders nach Wüstensachsen an den Kreis Gersfeld	27 000 „
	zusammen	100 966 000 *M*

IV. Zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen	190 000 000 „
V. Zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen	7 500 000 „

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (ausschließlich der bayerischen) im Februar d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr im ganzen	auf 1 km	%
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
Personenverkehr	52 410 766	1005	+ 1 492 188	+ 19	+ 1,93
Güterverkehr. .	164 070 452	3068	+ 6 805 341	+ 96	+ 3,23

Der Februar hatte im Vorjahr 29 Tage.

— **Besetzung von etatsmäßigen Stellen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 11. d. M. werden bei Voraussetzung der verfassungsmäßigen Genehmigung des Staatshaushaltsetats für 1913 am 1. April d. J. im ganzen 426 technische Eisenbahnsekretärstellen zur Verfügung stehen. Davon wurden bereits 6 Stellen dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt für Abnahmeingenieure überwiesen. In 172 Stellen sollen die in die Anwärterliste aufgenommenen Anwärter bis zu einem Anwärterdienstalter vom 31. März 1912 einrücken, die das Zentralamt den Eisenbahndirektionen sogleich zu bezeichnen hat. In den übrigen 248 Stellen sollen die in einer Anlage des Erlasses namhaft gemachten jetzigen und früheren technischen Hilfskräfte angestellt werden.

— **Beschaffung des Klebstoffbedarfs deutscher Herkunft bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Auf eine Eingabe der Verwertungsstelle für Kartoffelfabrikate hat der preußische Eisenbahnminister erwidert, daß der Klebstoffbedarf für Güter- und Gepäckabfertigungen der preußischen Staatsbahnverwaltung im Jahre 1912 mit 60 % in Sichelleim, im übrigen in Stärkefabrikaten einiger anderer Firmen, also, soweit bekannt, gleichfalls in Erzeugnissen aus deutschen Rohstoffen beschafft sei. Er beträgt 1,1 Millionen Kilogramm im Werte von etwa 220 000 Mark. Ausländischer Fruchtgummi wird bei den Güter- und Gepäckabfertigungen nicht verwendet, sondern nur für besondere Zwecke in Druckereien und Bureaus in kleinen Mengen, soweit er durch Kartoffelstärkefabrikate aus technischen Gründen nicht ersetzt werden kann. Auch künftig werden, so heißt es in dem Erlaß weiter, die Königlichen Eisenbahndirektionen den Klebstoffbedarf in inländischen Produkten decken. Solange diese zu annehmbaren Preisen erhältlich sind, liegt kein Anlaß vor, ausländische Ersatzprodukte zu beschaffen. Abschrift dieses Bescheides haben die Eisenbahndirektionen zur Kenntnis und Beachtung erhalten, auch der Klebstoffbedarf der Druckereien und Bureaus werde, soweit angängig, in den wohlfeileren deutschen Kartoffelstärkefabrikaten zu decken sein.

— **Lehrlingsturnen in der Breslauer Hauptwerkstätte.** Nachdem schon im Jahre 1910 das Lehrlingsturnen in der Breslauer Hauptwerkstätte O.-S. für den ersten und zweiten Jahrgang eingeführt war und dank dem Interesse und Sachverständnis der Leitung wie des vorgesetzten Amts hübsche Erfolge erzielt wurden, gab ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers den Anstoß zur allgemeinen Einführung des Turnunterrichts für alle Lehrlinge mit dem 1. Januar 1912. Auf dem vom Breslauer Stadtausschuß für Jugendpflege für sämtliche Breslauer Jugendvereine im vorigen Jahre veranstalteten Spiel- und Turnfest sollten die Eisenbahnlehrlinge zum ersten Male zeigen, was sie leisten können. Um wirksam aufzutreten, mußte dazu ein einheitlicher Anzug beschafft werden. Gewählt wurde: weißes Hemd und schwarze Kniehose. Diese war für den erschwinglichen Preis von 1 ℳ zu beschaffen. Karmoisinrote Schärpen hatte die Verwaltung zur Verfügung gestellt. Daß in dieser einfachen und doch schmucken Tracht die Eisenbahner auf dem Zuge durch die Stadt zum Festplatz und später bei dem sehr gefälligen Marschreigen vorzüglich abschnitten, kann nicht wunder nehmen. Durch die Strammheit und Korrektheit der Übungen am Barren wurde dieser Eindruck noch verstärkt. Bei den folgenden Wettspielen siegten zwei Schleuderballmannschaften der Hauptwerkstätte O.-S. über ihre Gegner, und beim Eilbotenlauf ließen die Eisenbahner alle anderen Vereine hinter sich. Zwölf Preise konnten sie einheimsen. Nach diesem ermutigenden Erfolg beschloß die Eisenbahndirektion, ein Wettturnen der Lehrlinge unter sich zu veranstalten. Das Wetturnen wurde am Sonntag, den 10. November 1912, in der Turnhalle der Hauptwerkstatt O.-S., das Schauturnen acht Tage später in der städtischen Lessingturnhalle abgehalten. Wir entnehmen einer anschaulichen Schilderung der Einzelheiten, daß 223 Turner die Übungen ausführten. An beiden Veranstaltungen nahmen als Zuschauer Präsident Mallison nebst den höheren Beamten der Direktion und der Ämter mit ihren Angehörigen teil. Am Schluß des Schauturnens belobte der genannte Herr die jugendlichen Turner für ihre Leistungen, die auch den Beifall der anwesenden Sachverständigen gefunden hätten, erinnerte aber auch daran, daß sie der Eisenbahnbehörde dankbar zu sein hätten, die ihnen Gelegenheit zur harmonischen Ausbildung ihres Körpers böte und sie nicht nur zu geschickten Arbeitern, sondern auch zu tüchtigen Menschen erziehen wolle. Hieran schloß sich die Preisverteilung für das Wetturnen. Auf jede der beiden Lehrlingsabteilungen entfielen zehn Preise. Nach deren Verteilung endete das Schauturnen mit dem Singen des Liedes „Deutschland, Deutschland über alles“.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Februar d. J. ist die Gestellung an offenen und bedeckten Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres, um so mehr, wenn man berücksichtigt, daß der Februar d. J. einen Arbeitstag weniger hatte. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist bei den bedeckten Wagen wesentlich niedriger. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen. . .	2 540 670	2 778 725	+ 238 055	+ 9,4
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	101 627	115 780	+ 14 153	+ 13,9
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	6 650	12 661	+ 6 011	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	266	528	+ 262	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 759 384	1 816 166	+ 56 782	+ 3,2
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	70 375	75 673	+ 5 298	+ 7,5
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	35 523	23 736	— 11 787	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	1 421	989	— 432	—
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr im ganzen	705 582	748 925	+ 43 343	+ 6,1
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr für den Arbeitstag im Durchschnitt	28 223	31 205	+ 2 982	+ 10,6

— **Berliner Nord-Süd-Untergrundbahn.** Über die künftigen Anlagen dieser ersten städtischen Schnellbahn teilt die „Deutsche Straßen- u. Kleinbahn-Ztg.“ folgendes mit: Auch über die Anlegung der Bahnhöfe im Zuge der Friedrichstraße von der Weidendammer Brücke bis zum Belle-Alliance-Platz ist jetzt eine Einigung zwischen den städtischen Behörden und den Aufsichtsbehörden erzielt worden. — Nach dem getroffenen Übereinkommen sollen die Zugänge zu den Bahnhöfen im allgemeinen in der Mitte des Fahrdammes der Friedrichstraße liegen. — Der Bahnhof Friedrichstraße der Nord-Südbahn ist so gedacht, daß ein Zugang vom Straßendamm gegenüber der früheren Pépinière angelegt wird und ein zweiter in der Georgenstraße, in unmittelbarer Nähe des künftigen zweiten Stadtbahneinganges, zwecks leichteren Umsteigens von der Stadt- zur städtischen Schnellbahn und umgekehrt. — Bahnhof Französische Straße erhält ebenfalls zwei Zugänge; diese werden inmitten des Dammes der Friedrichstraße und links der Französischen Straße angelegt. — Auch bei der Haltestelle Leipziger Straße wird der nördliche Eingang nahe der Kronenstraße liegen und erhält einen unterirdischen Verbindungsweg zum Bahnhof Friedrichstraße der Schnellbahn Spittelmarkt-Charlottenburg. — Bahnhof Kochstraße ist so gedacht, daß ein Zugang von der Friedrichstraße an der Ecke der Kochstraße nach der Zimmerstraße hin angelegt wird, der zweite zwischen Puttkamer- und Kochstraße. — Die Station Belle-Alliance-Platz erhält einen Zugang in den Parkanlagen, den zweiten am Landwehrkanal neben dem Aufgang zur jetzigen Hochbahnstation, so daß auch ein bequemes Umsteigen von der einen zur anderen Schnellbahn möglich wird, ohne den verkehrsreichen Platz überschreiten zu müssen.

— **Beschäftigung weiblicher Personen im bayerischen Staatseisenbahndienst.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung wird demnächst die Stelle des Kanzleidienstes bei den Eisenbahn-

direktionen mit weiblichen Beamten besetzen. Diese Beamtinnen werden als Bureaugehilfinnen aufgenommen und erhalten ein Tagegeld von 2,20 ℳ, das sich nach Zurücklegung einer anrechnungsfähigen Dienstzeit von 18 Monaten auf 2,70 ℳ erhöht. Nach mindestens vierjähriger anrechnungsfähiger Dienstzeit können die Bureaugehilfinnen zur Anstellungsprüfung einberufen werden. Die etatsmäßige Anstellung der mit Erfolg geprüften Bureaugehilfinnen erfolgt als Bureauassistentinnen (Gehalt: 1200—1800 ℳ) nach Maßgabe der verfügbaren Stellen. Die Voraussetzungen für die Aufnahme des weiblichen Personals sind: deutsche Reichsangehörigkeit, lediger Stand, Vollendung des 18., Nichtüberschreitung des 25. Lebensjahres, tadelloses sittliches Verhalten, gute Schulbildung, ferner Ausbildung in der Kurzschrift (System Gabelsberger) und im Maschinenschreiben und schließlich körperliche Tauglichkeit. — Außer mit Schreibarbeiten werden die Kanzleibeamtinnen betraut mit der Aufnahme und Übertragung von Stenogrammen, mit Vergleichen der Reinschriften mit den Entwürfen, Verpacken, Verteilen und Absenden der Schriftstücke u. dergl.

— **Neue Wagen IV. Klasse auf den sächsischen Staatseisenbahnen.** Die Verwaltung dieser Bahnen hat, dem „Dresd. Anz.“ zufolge, Wagen IV. Klasse eingeführt, die weitestgehende Ansprüche befriedigen. Anstelle der seitherigen Kastenwagen sind Abteilwagen eingeführt, die an jeder Längsseite vier Seiteneingänge besitzen. Die gleichfalls vorhandenen Stirnwandeingänge sind zum Zwecke von Krankentransporten im Kriegsfalle eingefügt und bleiben für den gewöhnlichen Verkehr geschlossen. Der Innenraum ist durch Zwischenwände in zwei Teile getrennt. Die Aborte sind mit Wasserspülung versehen. Jedes Abteil enthält 28 Sitz- und 8 Stehplätze. Zum leichteren Absetzen von Traglasten sind an den Stirnwänden 2 Klapptische angebracht. Die Fenster sind niedriger angeordnet und gestatten von den Sitzplätzen aus eine freie Aussicht. Ebenso sind Kleiderhaken und Wärmeabstellvorrichtungen angebracht.

— **Von den Stuttgarter Bahnbauten.** Der „Schwäb. Merkur“ schreibt aus Stuttgart, 7. März: Mit dem Bau des Empfangsgebäudes soll, wie berichtet, im Frühling nächsten Jahres begonnen werden. Zur gleichen Zeit wird der Umzug der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in das neue Direktionsgebäude Ecke der Bahnhof- und Kriegsbergstraße stattfinden. Das stattliche Anwesen, das im Rohbau in den nächsten Monaten vollendet werden wird, stellt eines der größten Gebäude dar, die wir in Stuttgart haben, sowohl was die überbaute Fläche betrifft, wie auch hinsichtlich der Zahl der Innenräume. Die Arbeiten im Innern des mächtigen Bauwerkes werden diesen Sommer ihren Anfang nehmen und dann im Lauf des Herbstes und des nächsten Winters zum Abschluß gebracht werden.

Nach dem allgemeinen Bauprogramm wird in diesem Jahr (1913) ein besonders bedeutsamer Teil der Neuanlagen fertiggestellt werden. Die Kunstbauten auf der Strecke Stuttgart-Hauptbahnhof-Rosenstein werden noch im Laufe dieses Jahres vollendet, so daß die Bauweise der neuen Gesamtanlage bis dahin schon deutlich erkennbar sein wird. Außer den interessanten Kunstbauten sind auf dieser Strecke auch noch gewaltige Erdaufschüttungen vorzunehmen. Aus der Gegend von Kornwestheim werden viele Hunderttausende von Kubikmetern Erde nach den Bahnanlagen zwischen dem Rosenstein und dem künftigen Hauptbahnhof überführt.

Die Ausführung all dieser Arbeiten in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs ist schon deshalb mit großen Schwierigkeiten verknüpft, weil vor allem auf die Abwicklung des derzeitigen Zugverkehrs Rücksicht genommen werden muß. Bis zur Vollendung der Arbeiten auf der Strecke Stuttgart-Cannstatt müssen die Gleise für den jetzigen Verkehr nicht weniger als fünfmal verlegt werden. Die dritte Gleisverlegung hat bereits stattgefunden. Übrigens haben die Arbeiten für die Neuanlagen des Stuttgarter Hauptbahnhofs schon in ihrem jetzigen Stadium auch der Erledigung des Personenverkehrs auf dem hiesigen Bahnhof dienstbar gemacht werden können. Für die Bewältigung des Verkehrs auf dem Hauptbahnhof steht jetzt eine bedeutend größere Zahl von Abstellgleisen zur Verfügung, was für die Abfertigung der Züge beinahe ebenso wichtig ist, als eine Vermehrung der Einfahrts- und Ausfahrtsgleise.

— **Fortbildungskurse des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamten-Vereine.** Dieser Verband, der die Bundesvereine der sächsischen und badischen Staatseisenbahnbeamten, der württembergischen, österreichischen und neuerdings auch der bayerischen Verkehrsbeamten umfaßt, läßt sich seit Jahrzehnten sowohl die fachliche, als auch die allgemeine Ausbildung seiner Mitglieder unermüdlich angelegen sein. Großen Erfolg haben besonders die Fortbildungskurse gehabt, die seit einer Reihe von Jahren abwechselnd in Dresden, Stuttgart und Karlsruhe veranstaltet werden und die sich durch Erteilung von Urlaub und Freischeinen an die Teilnehmer sowie auch durch finanzielle Zuschüsse der Unterstützung der sächsischen, badischen und württembergischen Eisenbahnverwaltungen zu erfreuen haben. Der VIII. Fortbildungskursus findet in der Zeit vom 31. März bis 19. April d. J. in Stuttgart statt. Wiederum haben sich hervorragende Fachmänner und Gelehrte in entgegenkommendster Weise in den Dienst dieser Bildungsarbeit gestellt. Es werden folgende Vorlesungen geboten werden: Finanzrat Beyerle über Organisation und Eisenbahnstatistik; Finanzrat Binder über Personalwesen; Rektor Bonhöfer über Verkehrsgeschichte und Verkehrsgeographie; Bauinspektor Dauner über Eisenbahnfahrzeuge; Oberfinanzassessor Hochstetter über Personentarifwesen; Finanzrat Honold über Fragen des bürgerlichen Rechtes; Professor Dr. Kindermann über Volkswirtschaft; Finanzrat Köhrer über Eisenbahnfinanz- und Rechnungswesen; Direktor v. Leo über Betriebsdienst; Bauinspektor Dr. Ing. Schächterle über Linienführung und Eisenbahnbau; Ministerialrat Dr. Sigel über Gütertarifwesen; Bauinspektor Waas über Oberbau und Zugsicherung. — Die Vorlesungen finden in dem von der K. Zentralstelle für Gewerbe und Handel überlassenen Chemischen Vortragssaal im Landesgewerbemuseum statt; sie beginnen früh 8 Uhr und endigen um 12 Uhr. Außerdem sind wiederum für die Teilnehmer an den Nachmittagen Führungen nach interessanten gewerblichen Anlagen, Werkstätten, Bahnhöfen, Fabriken, Sammlungen sowie Fußwanderungen in die Umgebung Stuttgarts vorgesehen.

— **Deutschlandreise der amerikanischen Ingenieure.** Auf Einladung des Vereins deutscher Ingenieure wird die American Society of Mechanical Engineers, eine der ältesten und angesehensten Ingenieurgesellschaften der Vereinigten Staaten, seiner diesjährigen Hauptversammlung in Leipzig beiwohnen. Die Amerikaner kommen am 19. Juni in Hamburg an und fahren nach einem zweitägigen Aufenthalt nach Leipzig weiter. An die Hauptversammlung schließt sich eine vierzehntägige Reise durch Deutschland an, bei der die Amerikaner auch Dresden, Berlin, das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet, besonders Düsseldorf, Cöln, dann ferner Frankfurt a. M., Mannheim und Heidelberg kennen lernen. Von hier geht es weiter nach München, wo besonders das Deutsche Museum auf das große Interesse der Amerikaner rechnen kann. Überall, wohin Amerikas Ingenieure kommen, werden sie von den Städten und ihren deutschen Berufsgenossen gastfreundlich aufgenommen werden. Nach den getroffenen Vorbereitungen wird die Reise den Teilnehmern ein gutes Bild von der gewaltigen industriellen Entwicklung Deutschlands, aber auch vom Stande seiner Kultur geben und so dazu beitragen, die gegenseitige Achtung der beiden vorwärtsstrebenden Völker vor einander zu erhöhen.

— **Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie.** Von diesem alljährlich im Verlag von Georg Reimer, Berlin, erscheinenden Jahresbericht der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin ist der I. Band erschienen, der auf 579 Seiten in seinem ersten Teil die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung, im zweiten die Wirksamkeit der Ältesten auf den verschiedensten Gebieten der Gesetzgebung und Verwaltung während des Berichtsjahres behandelt und in einem dritten Teile als Anlagen den Inhalt von Denkschriften und Eingaben der Ältesten, wichtigere Neuerungen im Eisenbahn- und Zolltarifwesen sowie ähnliches Beiwerk enthält. Das größte Interesse beansprucht wiederum der erste Teil, in dem ein abgerundetes Bild vom deutschen Wirtschaftsleben des Jahres 1912 entworfen wird. Um für den Gang des wirtschaftlichen Lebens einen fortlaufenden zahlenmäßigen Maßstab zu gewinnen, bedienen die Ältesten sich alljährlich dreier Ziffern, nämlich des Andranges zu den Arbeitsnachweisen, der Verkehrseinnahmen der deutschen Eisenbahnen und der Inanspruchnahme der deutschen Reichsbank durch Handel und Industrie. Die letztere war um die Mitte und zum Ende der einzelnen Monate des Berichtsjahres größer als im Vorjahr, mit alleiniger Ausnahme des September. Die Einnahmen der deutschen Eisenbahnen waren dem industriellen Aufschwung entsprechend günstig; sie sind im Personenverkehr um 48,2 Mill. ℳ, im Güterverkehr um 138 Mill. ℳ gegen das Vorjahr gestiegen. Nicht ganz im Einklang mit der Lebhaftigkeit der gewerblichen Tätigkeit stehen die Zahlen, die über den Andrang zu den deutschen Arbeitsnachweisen Auskunft geben; nach ihnen hat sich der Arbeitsmarkt im Vergleich zum Vorjahr bis zum Beginn des Herbstes zum Teil sogar erheblich verschlechtert. Der Hauptgrund war das völlige Darniederliegen des Baumarktes. Im allgemeinen hat die Hochkonjunktur dem ganzen Jahre ihr Gepräge gegeben, an der in erster Reihe die Bergwerks- und Großeisenindustrie beteiligt war. Das bedeutendste Ereignis des deutschen Kartellwesens im Jahre 1912 war die kurz vor Ablauf des Vertrages erfolgte teilweise Erneuerung des Stahlwerksverbandes, während die Erneuerung des Kohlensyndikats noch unsicher ist. Die Zahlen des deutschen Außenhandels ergeben für die Monate Januar bis Dezember 1912 eine Einfuhr von 714 Mill. dz (4,4 % mehr als 1911) im Werte von 10,3 Milliarden ℳ (+ 7,8 %) und eine Ausfuhr

von 655 Mill. dz (+ 10,8 %) im Werte von 8,9 Milliarden ℳ (+ 9,6 %). — Der Abschnitt „Auswärtige Politik" behandelt nicht nur ziemlich eingehend die Balkanwirren, er beschäftigt sich auch ausführlich mit den für die Weltwirtschaft sehr wichtigen Umwälzungen in Ostasien. Auch dem Aufschwunge des Außen- und Kolonialhandels und den technischen Fortschritten im Berichtsjahre sind umfangreiche Abschnitte gewidmet. —

Der im zweiten Teile des Jahrbuchs dem Verkehrswesen vorbehaltene Abschnitt gedenkt u. a. des Verkehrsbureaus der Kaufmannschaft, das bekanntlich am 1. Dezember v. J. auf eine 25jährige erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken konnte. In diesem Abschnitte wird u. a. beklagt, daß trotz der Fortschritte, welche die Ausgestaltung, die Gruppierung, die Übersichtlichkeit und die Vereinfachung der Tarife im Laufe der Jahre erfahren haben, die Ermittlung von Frachten nach dem Auslande, besonders nach Österreich-Ungarn nach wie vor für den Laien große Schwierigkeiten biete. Die seit dem 1. Januar 1911 gültige Güterklassifikation für die neuen direkten Tarife mit Österreich-Ungarn, welche durch Einführung der Artikeltarife erweitert worden war, genüge nach den gemachten Erfahrungen den Verkehrsbedürfnissen nicht, und zwar insofern, als diese Artikeltarife nur in einzelne Tarife aufgenommen sind oder teilweise nur wenige Verkehrsbeziehungen umfassen.

Im übrigen enthält der Abschnitt wiederum auch eine Reihe gutachtlicher Äußerungen und Anregungen der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft auf dem Gebiete des Eisenbahn-Verkehrs- und Tarifwesens, deren zum größten Teil im Laufe des Jahres in dieser Zeitung Erwähnung geschah.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: den Regierungsräten Dr. Otto Schmitz in Cöln, Friese in Berlin, Kasack in Stettin und Melchers in Erfurt der Charakter als Geheimer Regierungsrat, den Regierungs- und Bauräten Georg Simon in Hannover, Johannes Eggers in Aschersleben, Schlonski in Soldin, Jeran und Albert Wehner in Berlin, Paul Krause in Eberswalde und Patrunky in Berlin sowie dem Eisenbahndirektor Gelbcke in Limburg (Lahn) der Charakter als Geheimer Baurat, ferner den Eisenbahn-Rechnungsdirektoren Rechnungsrat Heuser in Elberfeld und August Kirsten in Erfurt sowie den Eisenbahn-Verkehrsinspektoren Fossé in Altona, Bahn in Konitz, Schaum in Bielefeld, Nerger in Liegnitz, Schoedler in Stettin, Namislo in Neiße, Heinrich Meyer in Stralsund und Hagen in Essen der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem persönlichen Range der Räte vierter Klasse. — Der Regierungsassessor Scheele ist von Halle (Saale) zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) versetzt. — Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurde dem Betriebsinspektor Karl Dollmätsch in Karlsruhe unter Ernennung zum Oberbetriebsinspektor die Stelle des Vorstandes der Verkehrskontrolle II übertragen.

Österreich.

— **Tarifkomitee.** Die Güterklassifikation und die allgemeinen Tarifbestimmungen sind in Österreich-Ungarn wie in Deutschland allen Eisenbahnen gemeinsam. Diese Grundlagen der Tarifierung befinden sich in ständiger Bewegung. Teils sind es die Frachtzahler, die Änderungen der Güterklassifikation durch Aufnahme neuer Artikel, durch Erweiterung und Erneuerung einzelner Positionen beantragen, teils sind es die Eisenbahnen, die infolge unrichtiger Deklaration, von Preisveränderungen der Erzeugnisse oder aus sonstigen Gründen Anträge auf Abänderung der bestehenden Bestimmungen stellen. Es ist nur zu begreiflich, daß sich deshalb sowohl in Österreich-Ungarn wie in Deutschland eine ständige Organisation mit der Prüfung aller einschlägigen Fragen, von welcher Seite sie auch immer kommen, befaßt. In Deutschland ist es die „Ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen". Sie ist zusammengesetzt aus Vertretern der Bahnverwaltungen und dem ständigen Ausschusse der Verkehrsinteressenten (Landwirtschaft, Handelsstand, Industrie). Zugegen waren Vertreter des Reichseisenbahnamtes. In Österreich-Ungarn obliegt eine ähnliche Aufgabe dem gemeinsamen Tarifkomitee der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Mit Rücksicht auf das lebhafte Interesse, das die Verhandlungen und Beschlüsse des Tarifkomitees haben, wurde wiederholt und erst kürzlich die Veröffentlichung der Protokolle des Tarifkomitees angeregt, um den Interessenten entsprechende Zeit vor dem Inkrafttreten neuer Tarife die Möglichkeit zu geben, sich mit den bevorstehenden Neuerungen vertraut zu machen. Das Tarifkomitee hat den Antrag auf Veröffentlichung seiner Protokolle auch bei der jüngst stattgefundenen Beratung dieses Gegenstandes abgelehnt.

Der „Allgemeine Tarifanzeiger" tritt für die Veröffentlichung mit der Begründung ein, daß die Interessenten nicht vor ein Fait accompli gestellt werden dürfen; sie müssen Gelegenheit haben, zu den Beschlüssen des Tarifkomitees rechtzeitig Stellung zu nehmen. Der „Tarifanzeiger" tritt ferner dafür ein, daß an Stelle des Tarifkomitees, das nur aus Eisenbahnfachleuten zusammengesetzt ist, eine Kommission trete, in der Industrie, Handelsstand und Landwirtschaft als gleichwertige Faktoren mitzusprechen haben.

— **Behandlung von Musterkoffern und Reisegepäck.** Das Eisenbahnministerium hat auf eine Beschwerde der Handelskammern über ihnen von Interessenten zugekommene Klagen wegen schonungsloser Behandlung von Musterkoffern durch Bahnbedienstete an alle Staatsbahndirektionen einen Erlaß gerichtet, um den Klagen des reisenden Publikums zu begegnen. In diesem Erlasse werden die Dienststellen angewiesen, dem Personal die sachgemäße, schonende Behandlung der Musterkoffer einzuschärfen. Es ist den Bediensteten vorzuhalten, daß durch die rücksichtslose Behandlung der Koffer ihr Inhalt oft derart in Unordnung gerät oder sogar Schaden erleidet, daß die mitgeführten Waren ihrem Zwecke als Muster nicht mehr genügen und dadurch den Reisenden und deren Firmen unnötige Kosten und Verluste erwachsen, zu deren Ersatz die Eisenbahn herangezogen werden kann. Zur Vermeidung der auch für Verspätung zu zahlenden Entschädigungen ist für ordnungsmäßige Abfertigung und Beförderung der Musterkoffer zu sorgen. Bei diesem Anlasse wurden die Dienststellen beauftragt, auf die schonende Behandlung des Reisegepäcks überhaupt die größte Sorgfalt zu verwenden. Täglich kann in der Reisezeit die Wahrnehmung gemacht werden, daß mit dem Reisegepäck vielfach in einer geradezu unglaublichen Weise umgegangen wird, die mit Recht den Unwillen der Reisenden hervorruft. Diesem Übelstande ist durch häufige unvermutete Kontrolle, soweit als möglich durch die Stationsvorstände, sowie durch wiederholte Belehrung des Personals entgegenzuwirken. Bei Anständen werden die Schuldtragenden strenge (auch durch Heranziehung zur Tragung von Ersatzleistungen der Bahn) zur Verantwortung gezogen werden.

— **Bau einer Eisenbahn nach dem Monte Maggiore.** Die Gemeinde von Lovrana hat ein Angebot zum Bau einer Eisenbahn von Lovrana nach dem Monte Maggiore von einer Unternehmervereinigung erhalten. Sie überläßt dieser 42 ha Grund am Monte Maggiore in einer Höhe von 1350 m zum Bau von Villen und eines großen Hotels. Die Unternehmervereinigung verpflichtet sich, längstens in sechs Monaten mit dem Bau der Bahn zu beginnen. Die Länge der Bahn wird 7 km betragen.

— **Zehent- und Robotleistungen einer Eisenbahn.** Die Zeitung des österreichischen Eisenbahnklubs bringt eine interessante Stelle aus den Akten der ältesten österreichischen Eisenbahn, der Pferdebahn Budweis-Linz-Gmunden. Dieses Verkehrsunternehmen hatte in seinem Ausgabenbudget noch Pacht-, Zehent- und Robotlasten. Obwohl sich die Eisenbahnunternehmung nach Kräften gegen diese Forderungen gewehrt hatte, hielten die Grundherrschaften hartnäckig daran fest, daß auch die ihr Herrschaftsgebiet durchziehenden Eisenbahnen dieselben Abgaben und Frondienste zu leisten hätten, die von den bäuerlichen Grundbesitzern gefordert wurden. Die Stellungnahme der Bahnverwaltung ging schließlich dahin, daß sie gegen die Zehentabgaben mit Erfolg nichts einwenden konnte, weshalb im gegenseitigen Einvernehmen der Grundsatz aufgestellt wurde, daß jedesmal, wenn ein Grund zum Eisenbahnbau angekauft werden sollte, ein besonderer Ausweis zu verfassen sei, in dem die auf dem abzutretenden Grunde haftenden Anteile der Abgaben an die Grundherrschaft festzusetzen waren. Die Robotleistung wurde dagegen abgelehnt, weil sie dem Hause und dem Hausbesitzer, nicht aber dessen Grundstücken obliege. Die Robotleistung blieb daher unverändert dem Grundbesitzer, wenn auch die Eisenbahn einen Teil seiner Grundstücke von ihm erworben hatte. Freilich, einige Grundherrschaften wollten von den neuen Eisenbahngebäuden, den Bahnwächterhäuschen und Stationsgebäuden Roboten beanspruchen, doch lehnte sich die Eisenbahngesellschaft dagegen mit Erfolg auf, weil in der Regel neugebaute Häuser keiner neuen Robot unterlagen.

Ungarn.

— **Eine neue Heizhausanlage der ungarischen Staatsbahnen.** Mit der namhaften Verkehrssteigerung der letzten Jahre wurde auch die Vergrößerung und entsprechende Ausrüstung der Zugförderungsanlagen zur Notwendigkeit und man mußte auch für neue Lokomotivstätten sorgen. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen läßt diese Um- und Neubauten in der modernsten Weise ausführen. Vor kurzem ist der Bau und die Ausrüstung der größten Heizhausanlage der ungarischen Staatsbahnen, nämlich der nördlichen in Budapest vollendet worden. Hier wurden alle jene Einrichtungen angebracht, welche den Betrieb der Heiz-

hausanlagen womöglich von der Handarbeit unabhängig machen und nicht nur durch Lohnersparnis, sondern auch durch bessere Ausnutzung der Lokomotiven den Betrieb aufs Vorteilhafteste beeinflussen.

Ein Halbkreis-Heizhaus mit 22 und ein Dreiviertelkreis-Heizhaus mit 34 je 22,6 m langen Lokomotivständen besitzen vereinigte Rauchabführung mittels dreier 40 m hoher Schornsteine und Rauchfangklappen, System Fabel. Den für die innere und äußere Beleuchtung, sowie zur Speisung der Elektromotoren dienenden 5000 Volt-Dreiphasenstrom liefert die elektrische Kraftanlage der Hauptwerkstätten von Istvántelek. Der elektrische Strom wird entsprechend auf 220 und 110 V. umgewandelt.

Die Lokomotiven verkehren von und zu den Nachbarrangierbahnhöfen auf zweigleisigen Strecken. Die ankommenden Lokomotiven werden mit Kohle, Wasser und Sand ausgerüstet und nach Schlacken- und Löschereinigung über Drehscheiben ins Heizhaus geführt. Für jedes Heizhaus ist eine besondere Gruppe von Anlagen angebracht, so daß die Lokomotiven ohne Gleiswechsel nacheinander die Anlagen erreichen. Beide Kohlenausrüstungsanlagen bestehen aus Eisenbetonbühnen mit 33 je 3 t Kohlen fassenden Bunkern. Die Kohle wird in Kippwagen mittels elektrisch betriebenen Aufzugs gehoben. Der getrocknete und gesiebte Sand wird in einem geschlossenen Raum aufbewahrt. 10 Lokomotiven können gleichzeitig über den Putzgruben stehen und Wasser fassen. Die Schlacke und Lösche wird von den Putzgruben in Kippwagen zur Schlackensammelanlage befördert, dort mittels elekrisch betriebenen Aufzugs gehoben und in Bunker geschüttet, aus welchem die Schlacke zeitweise auf die Wagen abgelassen wird. Die elektrisch betriebenen Drehscheiben haben 20 m Durchmesser. Im größeren Heizhause ist eine elektrisch betriebene Rädersenkvorrichtung vorhanden. Besondere Ausfahrtgleise sind angelgt worden. Insgesamt hat die Heizhausanlage 15 km Gleise.

Die Betriebswerkstätte hat 4 Lokomotivstände, ist mit einer elektrisch betriebenen Rädersenkvorrichtung mit Arbeitsmaschinen (Drehbänken, Hobel- und Bohrmaschinen usw.), Schmiede-, Tischler-, Klempner-, Werkzeugschlosser-, Bremsschlosserwerkstätten usw. ausgerüstet. Beim Eingang der Werkstätte ist ein Drehkran (mit 5 t Tragfähigkeit) angebracht.

Der Wasserturm hat einen 1000 cbm Wasser fassenden Behälter, der in 33,6 m mittlerer Höhe über dem Gleis angebracht ist. Das Wasser liefert das vom Heizhaus 3 km entfernt errichtete nördliche Wasserwerk mit 360 cbm stündlicher Leistung.

Die Materialniederlagen dienen für Werkstätten- und Zugförderungszwecke. Im Halbgeschoß der Ölniederlage sind große Ölbehälter, welche nach Einlieferung der Öle gefüllt werden. Die Öle werden mittels Handpumpen in die im Erdgeschoß befindlichen Glasbehälter gehoben und dort vom Personal gefaßt. — Die Kaserne hat Einzelzimmer für je 12 Lokomotivführer und Heizer, ferner Speise-, Bade- und Waschräume — Sowohl die Kaserne, wie die Werkstätten- und sämtliche Bureauräume haben Dampfheizung; die Materialniederlage jedoch Warmwasserheizung. — Auch sind Lokomotivführer-, Heizer-, Arbeiterwarteräume, Speiseräume und andere Nebenräumlichkeiten vorhanden.

Die geschilderte Heizhausanlage wurde Ende des Jahres 1912 anläßlich einer in Budapest tagenden Sitzung des technischen Ausschusses des Vereines von deutschen und österreichischen Fachmännern, auch seitdem von vielen Fachmännern aus Europa, Amerika und Japan besichtigt. Alle waren von der höchst modernen Anlage und Ausrüstung des Heizhauses befriedigt.

— Internationaler Kongreß der Eisenbahningenieure. Aus Anlaß der Jubiläumsfeierlichkeiten zu Rom im Jahre 1911 hat der Verein italienischer Eisenbahningenieure diejenigen des Auslandes eingeladen, und es haben etwa 60 österreichische, schweizerische, französische, englische, russische, ungarische und amerikanische Eisenbahningenieure an diesem Kongreß teilgenommen. Er faßte den Beschluß, einen internationalen Eisenbahningenieur-Kongreß zu organisieren. Ein Mitglied des entsandten internationalen Komitees, der Oberingenieur im ungarischen Handelsministerium Teodor Novák, hielt am 27. Februar in der Eisenbahnsektion des Ungarischen Ingenieurvereins über diese Frage einen interessanten Vortrag, in welchem er die Notwendigkeit der Organisierung eines solchen Kongresses erörterte. Architekten, Chemiker, Straßenbauingenieure, Materialprüfungsingenieure, Elektrotechniker haben alle ihren internationalen Kongreß, nur den Eisenbahningenieuren fehlt es an einem solchen, während doch die Eisenbahningenieurwissenschaft fast alle technischen Wissenschaften umfaßt. Dennoch fehlt es heute an einem Kongreß, dem der Eisenbahningenieur persönlich die besonderen Ergebnisse seiner Studien, Versuche und Prüfungen oder seine Erfindungen unterbreiten kann. Der internationale Eisenbahnkongreß ist ein solcher der Eisenbahndirektionen und dort kann die besondere Tätigkeit des Ingenieurs nicht genügend zur Geltung gelangen. Um einen internationalen Eisenbahningenieurkongreß ins Leben rufen zu können, ist es nötig, in jedem Lande, welches sich für die Arbeiten dieses Kongresses interessiert, einen Verband der Eisenbahningenieure zu gründen, die Gesamtheit dieser Verbände wird den Kongreß bilden. Die Idee des Kongresses fand bei den sehr zahlreich anwesenden Eisenbahningenieuren lebhaften Widerhall, und es wurde beschlossen, sich dem Vorgehen des Kongresses 1911 anzuschließen und davon die italienische Hauptleitung zu verständigen.

Übrige europäische Länder.

— Elektrischer Betrieb auf dem schwedischen Staatsbahnnetz. In Schweden tritt jetzt die Frage der Elektrisierung des südlichen Staatsbahnnetzes neben den großen Bahnbauten, die hier in der Ausführung begriffen sind und allmählich der Vollendung entgegengehen — Umwandlung der lappländischen Bahn in elektrischen Betrieb, Bau der Inlandsbahn und Fortsetzung der Nordbahn bis zur finnischen Grenze — immer mehr in den Vordergrund. Seitdem der Staat vor etlichen Jahren zum ersten Male mit diesem Plan hervortrat, hat er weitere Wasserfälle in seinen Besitz gebracht und den Bau großer Kraftstationen begonnen, die von solchem Umfang sind, daß die zu erzeugende elektrische Kraft nicht bloß für den Eisenbahnbetrieb, sondern auch für industrielle Zwecke reicht, denn nach den bisher gewonnenen Erfahrungen wird der elektrische Bahnbetrieb erst in Verbindung mit dem Verkauf von Kraft lohnend. Nach dem inzwischen geprüften und veränderten Elektrisierungsplan sollen zuerst die großen Stammbahnen auf der südlichen Hälfte Schwedens in elektrischen Betrieb umgewandelt werden, nämlich die westliche Stammbahn, die Linie Stockholm-Gotenburg, und die südliche Stammbahn, die Linie Stockholm-Malmö. Die nach Gotenburg führende Linie erhält die elektrische Triebkraft von der staatlichen Kraftstation bei Trollhättan sowie von der Kraftstation, die am Motola in der Nähe des Wetternsees gebaut wird. Für die Linie Stockholm-Malmö kommt die Motalastation und eine der großen privaten Kraftstationen am Lagan im südwestlichen Schweden in Betracht. Aus letzterer Station und der Trollhättanstation soll auch die Linie Gotenburg-Malmö mit elektrischer Kraft versehen werden. Die Kosten der Elektrisierung dieser Bahnstrecken, wozu sich später noch die nächsten Linien nördlich von Stockholm gesellen, sind auf 90 Mill. Kronen berechnet worden, wovon 65 Mill. auf die Leitungen, Transformatorstationen und Lokomotiven entfallen, während die übrigen 25 Mill. auf den Bau der noch weiter erforderlichen Kraftstaionen gehen dürften.

— Kohleneinkäufe der schwedischen Staatsbahnen. Am 5. Februar haben die schwedischen Staatsbahnen in der Berechnung, daß im Laufe des Jahres Kohle sowohl wie Schiffsfracht im Preise steigen würden, den größten Teil ihres Jahresbedarfs an Kohlen für Eisenbahnen und Dampfboote in der Höhe von 550 000 t an englische Firmen vergeben. Die Vergebung, welche sich ungefähr gleich auf den Newcastledistrikt und Schottland verteilte, erfolgte zu Preisen, welche zwar gegen das Vorjahr höher, aber immerhin günstig sind.

Wie nun aus Breslau, 13. März, gemeldet wird, hat die schwedische Staatsbahnverwaltung nunmehr auch bedeutende Verträge auf bis September befristete Kohlenlieferungen aus Oberschlesien getätigt. Bisher wurden von den schwedischen Staatsbahnen nur englische Kohlen bezogen.

— Eisenbahnunglück bei Hasselt (Belgien). Über dieses bereits in Nr. 22 S. 371 d. Ztg. gemeldete Unglück wird noch berichtet: Ein mit Bergarbeitern stark besetzter Personenzug stieß am 16. d. M. mit einem auf demselben Gleise daherkommenden Güterzug zusammen, der von zwei Lokomotiven gezogen wurde. Der Anprall war so gewaltig, daß das Krachen in allen umliegenden Ortschaften gehört wurde. Die drei Lokomotiven bohrten sich vollständig in- und übereinander, und der erste Wagen wurde gänzlich zertrümmert. Viele Fahrgäste, die Arm-, Bein- oder innere Verletzungen, Schädelspaltungen und Rippenbrüche davongetragen hatten, mußten in das zunächst gelegene Hospital gebracht werden, wo drei Personen bereits gestorben sind. Dreißig Personen sind außerdem schwer verletzt, die sämtlich Knochenbrüche erlitten haben und ohne Ausnahme operiert werden müssen. Die Leichtverletzten konnten noch im Laufe der Nacht ihrer Wohnung zugeführt werden. Für den Rettungsdienst mußte eine Kompagnie Infanterie herangezogen werden. Glücklicherweise konnte noch verhindert werden, daß die Trümmer der beiden Züge in Brand gerieten. Die Gestorbenen sind ein Lokomotivführer, ein Heizer und ein Fahrgast.

— Alfred Picard †. Einer der bekanntesten Eisenbahnmänner Frankreichs, Alfred Picard, ist am 8. d. M. gestorben. Das „Journal des transports“ widmet ihm einen Nachruf, der seine außergewöhnliche Klugheit und Arbeitskraft und seine hervorragende Geschicklichkeit bei der Behandlung der schwierigsten Aufgaben hervorhebt. Das Leben Picards teilt sich in zwei Abschnitte, den des Ingenieurs und den des Verwaltungsbeamten.

Geboren war er in Straßburg Ende 1844. Seine Ausbildung erhielt Picard als Ingenieur bei der „Ecole des Ponts et Chaussées". Er beteiligte sich in jungen Jahren an den Arbeiten des Suezkanals und war später in Metz beim Kanaldienst tätig, während des Feldzuges 1870 auch bei den dortigen Verteidigungsarbeiten. Später wurde er Ingenieuroffizier. Unsere Quelle sagt: „Die Erinnerung an das Schreckensjahr ließ in seinem Herzen eine unheilbare Wunde zurück und dieser Annektierte war immer ein feuriger Vaterlandsfreund." 1872 trat er in den Dienst der Ostbahn und wurde im Betriebsdienste verwendet. 1880 war er Kabinettschef des Ministers der öffentlichen Arbeiten, 1885 Generaldirektor der Eisenbahnen, ein Jahr später wurde er in den Staatsrat berufen und leitete dort die Sektion der öffentlichen Arbeiten. In jenen Jahren war er auch schriftstellerisch im Eisenbahnwesen tätig. Später war er einer der Hauptleiter der Weltausstellung von 1900. Clémenceau übertrug ihm das Marineministerium, das er wegen des Sturzes des Kabinetts nur wenige Monate inne hatte. Er übernahm dann den Vorsitz in der Kommission für die Neuordnung des Staatsbahnnetzes nach dem Rückkauf der Westbahn; schließlich wurde er 1912 Vizepräsident des Staatsrats. Die französische Regierung hat den Verstorbenen dadurch geehrt, daß ihm ein Nationalbegräbnis zuteil wurde.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Am 15. d. M. ist der Schnellzug Mailand-Basel der Gotthardbahn nach der Ausfahrt aus dem Bahnhof Lugano um 2½ Uhr nachmittags 400 m außerhalb des Bahnhofs vor dem Eingang des Tunnels von Massagno auf einen von Bellinzona kommenden Güterzug gestoßen, der anhielt, um das Signal für freie Einfahrt in die Station abzuwarten. Als das Lokomotivpersonal die drohende Gefahr bemerkte, bremste es und gab Gegendampf, aber es konnte den Zusammenprall nicht mehr abwenden. Die Maschinen wurden schwer beschädigt und entgleisten. Drei Wagen des Güterzuges wurden zertrümmert und die Gleise verbogen. Auch der Gepäckwagen und der Speisewagen des stark besetzten Schnellzuges wurden beschädigt. Opfer an Menschenleben sind nicht zu beklagen; ein Heizer wurde leicht im Gesicht verbrannt. Der Güterzug war am Südausgang des Tunnels durch das Haltesignal zum Stehen gebracht worden und der Schnellzug wurde fahrplanmäßig abgelassen, bevor der Güterzug in die Station eingefahren war. Der Zusammenstoß hatte keine schweren Folgen, da der Zug erst eine geringe Geschwindigkeit hatte. Der Schnellzug erlitt eine Verspätung von sechs Stunden.

— **Eisenbahnfrevel durch „Suffragetten".** Aus London wird gemeldet: Anhängerinnen des Frauenstimmrechts haben heute früh die Station Saunderton der Greatwestern und Greatcentral Railways bis auf den Grund niedergebrannt. Am Tatorte wurden Anschlagzettel für das Frauenstimmrecht vorgefunden. Auf einer anderen Station, Croxley, an der London und Northwestern Railway hat es ebenfalls gebrannt. Es wird vermutet, daß dieser Brand gleichfalls durch Anhängerinnen des Frauenstimmrechts angelegt worden ist.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Rußland.** Die Kommission der Duma hat den auf Verlangen der Duma vorgelegten Gesetzentwurf über den Rückkauf der Eisenbahn Moskau-Kiew-Woronesch angenommen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen und Binnenzölle in China.** Ein starkes Hindernis für den Handelsverkehr Chinas liegt in dessen Binnenzöllen, dem Likin. Diese Zölle werden in alter Gewohnheit nicht nur an den Provinzgrenzen, sondern auch innerhalb der Provinzen wie an Flußübergängen und Stadttoren erhoben und zwar in so willkürlicher und regelloser Weise, daß sie sich jeder genauen Vorberechnung entziehen, was selbstverständlich vor allem der Einfuhr fremdländischer Erzeugnisse ganz unsichere Vorbedingungen schafft. Diese Zölle sind auch an sich nicht unbedeutend und können unter Umständen die Preise der einzuführenden Waren ungemessen in die Höhe treiben. Die Abschaffung dieser Binnenzölle ist deshalb seit Jahrzehnten von den Staaten Europas ernsthaft ins Auge gefaßt und in den neuen Handelsverträgen mit China immer vorgesehen. Bis jetzt ist es aber dazu nicht gekommen, weil bisher kein neuerer Handelsvertrag mit China endgültig in Kraft getreten ist. Die erfolgte Umwälzung in China hat die Zustände noch verschlimmert, weil bis jetzt dadurch die Zentralgewalt in Peking eher geringer als stärker geworden ist. Die Provinzen machen von ihrer Gewalt umso unbehinderter Gebrauch und bedienen sich unter anderem auch rücksichtslos der Binnenzölle, um ihre Geldverhältnisse aufzubessern.

Da ist es nun vielen dieser Provinzen willkommen, daß neue Eisenbahnen jetzt durch ihr Gebiet gehen, weil sie auf diesen die eingehenden fremden Waren auf denkbar bequemste Weise für ihren Likin abfassen können. Was dies für eine Wirkung auf den Frachtverkehr der Bahnen haben muß, das scheint diese Provinzial-Regierungen vorläufig nicht zu kümmern.

So ist auch für die neue Eisenbahnstrecke Tientsin-Pukau sofort bei deren Betriebseröffnung eine wohlüberlegte Likin-Verwaltung eingerichtet worden, was sich bei der Länge der Linie (1085 km) und auch bei dem Umstande wohl lohnt, daß die Linie drei Provinzen hintereinander durchschneidet, nämlich von Norden beginnend: Chili, Shantung und Kiangsu. Der Hauptsitz für die neue Likinverwaltung ist nach Tetschou gelegt worden, eine Stadt, die heute bereits einen sehr regen Handelsverkehr aufweist und späterhin von noch größerer Bedeutung werden muß, weil von ihr aus nach Westen hin eine Verbindung mit der Nordsüdbahn Peking-Hankau im Werden ist. Tetschou liegt unmittelbar am Kaiserkanal, und wenn dieser selbst auch in seiner Bedeutung als Durchgangsstraße durch die ihm gleichlaufende neue Eisenbahn Tientsin-Pukau allmählich abgelöst werden wird, so bleiben diesem Orte doch die vielen kleineren Zufuhrwasserstraßen und Landwege, auf denen ein reger Verkehr mit dem gesamten Hinterlande besteht. Das Land ist hier völlig eben, dicht besiedelt und erzeugt eine sehr gute Baumwolle sowie Erdnüsse und liefert in Massen Vieh nach auswärts, während es dafür vornehmlich Petroleum, Gewebe, Zigaretten, Lampen, Ackergeräte usw. eintauscht, die hier in diesen dicht bevölkerten Landstrichen immer stärker begehrt werden und zum Teil auch wohl noch einen mäßigen Zuschlag zu dem ehedem ihnen aufgelegten Seeeinfuhrzoll vertragen.

Für die Erhebung des Likins ist die Gesamtstrecke in drei Gebiete geteilt, die den Provinzen entsprechen, durch welche die Bahn geht. Vom Werte der eingeführten Ware (gleich, ob chinesischen oder fremden Ursprungs) wird in jedem Gebiete 2½ % erhoben. Geht die Ware durch alle drei Gebiete, dann kommen 5 % zur Erhebung. Bestimmte Eisenbahnstationen sind zu Likinämtern gemacht. So gibt es auf dem Gebiete innerhalb der Provinz Shantung nordwärts von dessen Grenze mit Kiangsu deren neun, darunter die bedeutenderen Orte Yenchoufu, Taianfu und vor allem Tsinanfu, wozu dann als Grenzamt für die Provinz Shantung noch das Hauptlikinamt Tetschou tritt. Die Strecke von rund 370 Kilometern ist somit reichlich mit Zollämtern besetzt. Es mag hierbei bemerkt werden, daß es für die Shantungbahn solche Likinämter nicht gibt. Hier wird nur Ein- bzw. Ausfuhrzoll beim Übergang über die Grenze des deutschen Pachtgebietes durch das Seezollamt erhoben. F. W.

— **Die Eisenbahnen in den französischen Kolonien.** Über die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den französischen Schutzgebieten macht eine vom französischen Kolonialministerium veröffentlichte Statistik interessante Angaben. Während im Jahre 1880 die Gesamtlänge der französischen Kolonialbahnen (ohne die Linien in Algerien und Tunis) erst 12 km, 1890: 474 km, 1900: 840 km betrug, belief sie sich im Jahre 1910 bereits auf 4503 km. Auf die einzelnen Gebiete verteilen sich die Linien wie folgt: Französisch-Westafrika 1951 km (Senegal 442 km, Ober-Senegal und Niger 555 km, Guinea 465 km, Elfenbeinküste 183 km, Dahomey 306 km), Réunion 127 km, Madagaskar 271 km, Somaliküste 310 km, Indien 36 km, Indochina 1792 km (einschließlich der 465 km langen in der chinesischen Provinz Yünnan gelegenen Strecke Laokay-Yünnanfu), Neu-Kaledonien 16 km. Die Baukosten des gesamten Netzes stellten sich auf 665 585 846 Fr. Die Betriebsmittel umfaßten 336 Lokomotiven, 583 Personen- und 3513 Güterwagen. Die Zahl der Stationen betrug 427. Das Personal umfaßte 15 316 Köpfe. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer war 291 744 945, die der Tonnenkilometer 120 588 296. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 28 608 430 Fr., die Betriebsausgaben auf 18 681 659 Fr., der Reinertrag auf 9 926 771 Fr. Die Einnahme für 1 km belief sich auf durchschnittlich 6671 Fr., am höchsten war sie bei der Senegalbahn Dakar-St. Louis mit 18 503 Fr./km. Der Ertrag für das Personenkilometer stellte sich auf durchschnittlich 0,028 Fr., für das tkm auf 0,210 Fr. Wie lebhaft die Verkehrssteigerung in den letzten Jahren war, zeigt ein Vergleich mit den Ergebnissen des Jahres 1905. Während dieser Zeit hob sich die Gesamteinnahme um 15 237 615 Fr., die Reineinnahme um 7 355 667 Fr., während die Betriebsziffer von 80,77% auf 65,30% zurückging.

— **Zwei Eisenbahndirektoren als Lokomotivführer und Heizer.** Echt amerikanisch klingt folgende Geschichte, die „Railway Age Gazette" berichtet: Zwei Direktoren der Denver und Rio Grande-Eisenbahn (der Generalsuperintendent und ein Superintendent) waren auf einer längeren Besichtigungsreise mit ihrem Sonderzug noch etwa 27 km von ihrem Ziel Salt Lake City entfernt, als sich herausstellte, daß der Lokomotivführer und der Heizer bereits 16 Stunden im Dienst und damit die gesetzlich zulässige längste Dienstdauer zu überschreiten im Begriff waren. Kurz entschlossen bestiegen die beiden genannten Oberbeamten die Lokomotive und benutzten gern die Gelegenheit, zu zeigen, daß sie von ihrem früheren Dienst her

noch genügende Kenntnisse im praktischen Eisenbahndienst besaßen, um einen Lokomotivführer und einen Heizer zu ersetzen. Ohne Schwierigkeiten und Fährlichkeiten brachten sie den Zug an sein Ziel, während der abgelöste Führer und sein Heizer, gewiß zu ihrer eigenen großen Befriedigung, im Salonwagen der Direktoren Platz genommen hatten.

— **Das Verkehrswesen Alaskas.** Der Ausbau der Verkehrswege Alaskas befindet sich trotz der nicht unerheblichen Anstrengungen, die bisher Regierung und Privatkapital gemacht haben, noch durchaus in den ersten Anfängen. An natürlichen Verkehrswegen kommen neben einigen Binnenseen und Meeresarmen hauptsächlich der mächtige Yukon und sein größter Nebenfluß, der Tanana, daneben der Susitna, Beringfluß und Stikine in Frage. Was das Wegenetz betrifft, so waren dem letzten Jahresbericht des Gouverneurs zufolge gegen 2500 engl. Meilen Straßen und Pfade (sog. „trails“) vorhanden, deren Bau und Unterhaltungskosten sich auf insgesamt 1 587 500 D. oder etwa 1666 *M* für das Kilometer stellten. Indessen sind diese Wege zum größten Teil durchaus unzulänglich, ihr Zustand spottet öfters jeder Beschreibung, die Brücken machen meist einen so baufälligen Eindruck, daß man sie kaum zu betreten wagt. Völlig unzureichend ist auch das Eisenbahnnetz des Gebiets, das zurzeit sechs Strecken mit einer Gesamtlänge von 434 engl. Meilen (698 km) umfaßt. Die älteste Eisenbahnlinie Alaskas ist die in den Jahren 1898/99 von englischen Kapitalisten erbaute White Paß and Yukon Railroad, die den Hafen Skagway mit dem Orte White Horse am oberen Yukon verbindet und den direkten Weg nach den Goldfeldern von Klondike bildet. Von der 112 Meilen langen Strecke liegen aber nur die ersten 20,4 Meilen auf amerikanischem Boden, der Rest entfällt auf kanadisches Gebiet.

Die übrigen Bahnen Alaskas sind seit 1906 entstanden. Die beiden wichtigsten sind die Alaska Northern und die Copper River and Northwestern, die von der Südküste Alaskas aus ins Innere vordringen. Der Ausgangspunkt der Nordbahn ist der Hafen Seward auf der Kenaihalbinsel; ihr 71 Meilen langer Schienenstrang durchquert diese Halbinsel und endet zurzeit bei Kern Creek. Der ursprüngliche Plan, die Linie über die Alaskakette nach Fairbanks und von da dem Tanana und Yukon entlang bis an die Küste des Beeringmeeres bei St. Michael zu führen, scheiterte an der mißlichen finanziellen Lage der Gesellschaft. Die Strecke befindet sich gegenwärtig in einem höchst mangelhaften Zustande. Der Verkehr wird durch einen Gasolinmotorwagen aufrecht erhalten; ausnahmsweise verkehrt ein aus einer Dampflokomotive und zwei offenen Güterwagen zusammengesetzter Frachtzug, der sich mit einer Geschwindigkeit von etwa 10 km/Std. vorwärts bewegt. Weit günstiger liegen die Verhältnisse bei der von dem kapitalkräftigen Alaska-Syndikat erbauten 196 Meilen langen Kupferflußbahn, die die Kupfergruben bei Kennecott mit der Küste verbindet und seit dem Jahre 1911 vollendet ist. Sie soll später gleichfalls über Fairbanks an den Yukon weitergeführt werden. Infolge der beträchtlichen technischen Schwierigkeiten hat der Bau der Linie 5 Jahre gedauert; die Kosten stellten sich auf 102 000 D. für die Meile oder etwa 266 000 *M* für das Kilometer. Eine besonders schwierige Aufgabe bildete die Überbrückung des etwa 400 m breiten Kupferflusses unterhalb des Miles Glacier. Um die Brückenpfeiler vor Beschädigungen durch die von dem Gletscher losbrechenden und flußabwärts treibenden Eisblöcke zu schützen, mußten mächtige Eisbrecher aus Beton errichtet werden; die Kosten für die Brücke sollen sich auf 2 Millionen Dollar belaufen haben. Im Gegensatz zur Nordbahn ist die Strecke gut gebaut, das Rollmaterial von bester Beschaffenheit. Die Maschinen wurden anfangs mit Kohle geheizt; da aber der Preis für diese sich in Südalaska auf 11 bis 12 D. für die Tonne stellt, geht man jetzt zur Verwendung von kalifornischem Rohöl über. Infolge der sehr hohen Bau- und Unterhaltungskosten der Linie sind auch die Tarife außerordentlich hoch angesetzt. So beträgt der Personenfahrpreis 12 Cents für die engl. Meile, die Frachtsätze stellen sich für die Strecke Cordova-Kennecott auf 2,21 bis 3,50 D. für je 100 Pfund und erhöhen sich unter Umständen sogar auf 3,61 bis 5,71 D. d. s. 0,66 *M* bis 1,70 *M* für das tkm! Für den Transport eines Wagens mit Vieh auf der genannten Strecke werden 200 bis 250 D. berechnet. Von ähnlicher Höhe sind die Sätze auf den anderen Linien; so erhebt die White Paß and Yukon-Bahn 20 Cents für die Personen- und bis zu 60 Cents für die Tonnenmeile.

Was die Pläne für den künftigen Ausbau des Bahnnetzes anlangt, so steht an erster Stelle eine Schienenverbindung von einem eisfreien Hafen Südalaskas nach dem Innern und der Küste des Beringmeeres. Als Anfangsstrecke dieser Stammbahn könnten sowohl die Nord- als auch die Kupferflußbahn dienen. Der Bau einer solchen Linie, deren baldiges Zustandekommen eine Lebensfrage für das Territorium bildet, wäre allerdings nur unter der Mitwirkung der Bundesregierung durchzuführen, die entweder den Bahnbau selbst in die Hand nehmen oder durch Gewährung zahlreicher Beihilfen private Unternehmer zu gewinnen suchen müßte. (Vgl. hierzu auch Nr. 18, S. 307 d. Ztg.) Die anderen Pläne besitzen nur örtliche Bedeutung und stehen im Zusammenhang mit der Erschließung der Kohlenfelder. U. a. soll die Nordbahn bis zu den Kohlenlagern am Matamuskaflusse verlängert werden; in Aussicht genommen sind ferner Linien zwischen Katalla und dem Bering Lake und zwischen der Controllerbai und den Kohlenfeldern am Beringriver. Auch die Kupferflußbahn plant den Bau einer 55 Meilen langen Strecke nach dem letzteren Gebiete, außerdem eine etwa 60 Meilen lange Fortführung der schon bestehenden Linie von Kenncott in das Tal des White River. Nennenswerte technische Schwierigkeiten würden sich der Ausführung dieser Pläne nicht entgegenstellen; immerhin wird man ihrer Verwirklichung kaum nähertreten, bevor nicht die Berggesetzgebung für Alaska eine befriedigende Regelung erfahren hat.

Bücherschau.

— **Staatsbürgerkunde.** Führer durch das Rechts- und Wirtschaftsleben in Preußen und dem Deutschen Reiche. Von Graf Hue de Grais, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat a. D. Verlag von Julius Springer in Berlin. In Leinwand gebunden. Einzelpreis 1,80 *M*. Bei gleichzeitigem Bezug von 25 Exemplaren 1,60 *M*, von 50 Exemplaren 1,50 *M*, von 100 Exemplaren 1,45 *M*.

Die Kenntnis des Rechts- und Wirtschaftslebens in unserer Bevölkerung hat mit der glänzenden Entwicklung des Reichs nicht Schritt gehalten. Zu einer gesunden Weiterbildung unseres Staatslebens gehören aber diese Kenntnisse, zumal die Selbstverwaltung die verschiedenen Klassen der Bevölkerung zur Mitarbeit in Staat und Gemeinde immer mehr heranzieht und nur gedeihen kann, wenn die Herangezogenen mit den Grundlagen unserer Staats- und Wirtschaftsordnung einigermaßen vertraut sind. — Die nähere Kenntnis unserer staatlichen Zustände zu vermitteln, dürfte dieses soeben erschienene Werkchen in besonderem Maße geeignet sein. In einfacher, jedermann verständlicher Darstellung und in überaus klarer Gliederung führt die Schrift unser öffentliches Leben vor. Dadurch, daß sie auch das bürgerliche Recht und das Strafrecht behandelt, wird sie zu einer Darstellung unseres gesamten Rechts- und Wirtschaftslebens, die in jedem Abschnitt die meisterhafte Beherrschung des Stoffes erkennen läßt. — Die Einleitung enthält die allgemeinen Grundsätze über Staat, Recht und Wirtschaft, die folgenden neun Kapitel zeigen, wie auf dieser Grundlage die Einrichtungen in Preußen und dem Deutschen Reiche aufgebaut worden sind. Neben dem Texte werden in Anmerkungen alle wichtigeren Reichs- und Landesgesetze aufgeführt unter Angabe der Sammlungen, in denen sie veröffentlicht sind.

— **Die Dampfmaschine.** Bd. I. Wirkungsweise des Dampfes im Kessel und in der Maschine. Von Richard Vater, Professor an der Königlichen Bergakademie in Berlin. („Aus Natur und Geisteswelt.“ Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 393. Band.) 3. Auflage. Mit 37 Abbildungen. Verlag von B. G. Teubner in Leipzig und Berlin. 8. 1913. Preis geh. 1 *M*, in Leinwand geb. 1,25 *M*.

Immer größer wird der Kreis derer, die sich auch ohne technische Vorkenntnisse über das Wesen der Dampfmaschine und die in der Dampfmaschine sich abspielenden Vorgänge eingehend unterrichten wollen oder von Berufs wegen unterrichten müssen. Ihnen allen, im besonderen Besitzern oder Leitern technischer Betriebe oder solchen, die sonst berufsmäßig mit der Dampfmaschine in Berührung kommen, will das nach kurzer Zeit bereits in 3. Auflage vorliegende Bändchen, zu dessen Verständnis keine Vorkenntnisse nötig sind, dienen. Darum sind nach einer allgemeinverständlichen und in flüssiger Sprache geschriebenen Einführung in die Theorie die Vorgänge eingehend behandelt, die sich im Innern des Dampfkessels bei der Erzeugung des Dampfes abspielen: der Verbrauch an Wärme, der Unterschied zwischen überhitztem und gesättigtem Wasserdampf, ferner die Vorgänge im Innern des Dampfzylinders, die verschiedene Wirkungsweise des Dampfes in Einzylinder- und in Verbundmaschinen, die Vorzüge und Nachteile der Heißdampfmaschinen und Kondensationsmaschinen. Am Schlusse werden die Gründe für die Unwirtschaftlichkeit der Kolbendampfmaschine erörtert. Aus dem Inhalt ergibt sich, daß, wer das Bändchen mit Aufmerksamkeit durchgelesen, sich ein Verständnis, nicht nur eine oberflächliche Kenntnis der Dampfmaschine erworben hat. Wer sich über die baulichen Einzelheiten der Dampfmaschine sowie über ihre verschiedenen Verwendungsarten genauer unterrichten will, sei auf das vom Verfasser in dieser Sammlung erschienene Bändchen Nr. 394 „Die Dampfmaschine Bd. II: Ihre Gestaltung und ihre Verwendung“ verwiesen, welches gewissermaßen die Fortsetzung und Ergänzung des vorliegenden Bändchens bildet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 7,31 km lange Strecke Tantow-Gartz (Oder) der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, die am 15. März d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde, ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Der an der Bahnstrecke Weimar-Gera zwischen den Stationen Töppeln (3,12 km) und Gera (Reuß) (3,70 km) neuerrichtete Haltepunkt Thieschitz soll am 1. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Der an der Bahnstrecke Güldenboden-Königsberg (Pr.) zwischen den Bahnhöfen Güldenboden (8,24 km) und Schlobitten (4,02 km) neuerrichtete Haltepunkt Steegen (Ostpr.) soll am 1. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Magdeburg-Halle (Saale) zwischen den Bahnhöfen Niemberg (6,86 km) und Halle (Saale) (5,05 km) neuerrichtete Haltepunkt Zöberitz soll am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 17. März d. J. ist die an der Lokalbahnstrecke Bozen-Gries-Kaltern (Überetscherbahn) zwischen den Stationen Bozen-Gries und der Personenhaltestelle Überetsch in Kilometer 4,355 gelegene Verkehrsstelle Kaiserau für den Personenverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. April d. J. wird der Stationsname Elsdorf in Elsdorf West geändert.

Niederländische Zentral-Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab erhält die an der Strecke Utrecht-Zwolle gelegene Station Hattem die Bezeichnung Hattemerbroek.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 60 vom 10. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Versendung des arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses und der zugehörigen Übersichtskarte vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 14. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Halle (Saale) zwischen den Bahnhöfen Niemberg und Halle (Saale) neuerrichtete Haltepunkt Zöberitz für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

An dem neuen Haltepunkte werden die Züge 431, 435, 439, 463, 444, 436, 438 und 440 der Strecke Magdeburg-Halle-Leipzig halten.

Magdeburg, den 14. März 1913. (833)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Der Betrieb in der Strecke Lemberg-Jaworów ist am 15. Februar l. Tgsh. wieder aufgenommen worden. (Vergl. die Bekanntmachung in Nr. 17 u. lfd. Nr. (665) der Zeitung.)

Wien, am 14. März 1913. (838)
Der Direktor.

3. Güterverkehr.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden die Ausnahmesätze zwischen Laichingen und Leer (Ostfriesl.) im Ausnahmetarif 2a für Torfstreu und Torfmull von 141 auf 143 ₰ erhöht.

Hannover, den 13. März 1913. (829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 4.

Die unterm 23. Februar 1913 erlassene Bekanntmachung wird aufgehoben. Die Frachtsätze für Holz der Abteilung C, Ziffer 1 für „Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), rundes, auch abgeästet, oder ganz oder teilweise abgerindet, Stangenholz, gespalten oder gerissen, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang" bleiben noch bis 31. Mai 1913 in Kraft. Am 1. Juni 1913 wird der Nachtrag I eingeführt, der außer einigen neuen Frachtsätzen auch erhöhte Frachtsätze für die vorgenannten Hölzer enthält. Gleichzeitig werden durch den Nachtrag alle Frachtsätze für Zeitz Sächs. Stb. aufgehoben und durch diejenigen der Station Zeitz Preuß. Stb. ersetzt, welche die Bezeichnung „Zeitz" erhält; mit der Maßnahme sind teilweise Erhöhungen verbunden. Abdrücke des Nachtrages I sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zu erhalten.

Dresden, am 19. März 1913. (845)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit werden für die Stationen Harburg Hbf. und Harburg U. E. im Ausnahmetarif 10a für Getreide usw. anderweite ermäßigte Ausnahmefrachtsätze eingeführt.

Hannover, den 17. März 1913. (839)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 25. März 1913 wird die Station Hermsdorf b. Görlitz OR. des Dir.-Bez. Breslau in den Tarif einbezogen. Die Tarifentfernungen werden durch Anstoß von 5 km an die Entfernungen für Moys b. Görlitz gebildet.

München, den 17. März 1913. (835)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Nordisch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird das Verzeichnis der belgischen Stationen auf Seite 29 bis 32 des nordisch-belgischen Gütertarifs vom 1. Mai 1911 durch Aufnahme der Station Groenendael der Belgischen Staatsbahn ergänzt. Auf sie sind die Tarifsätze der Station Alost (Est) anzuwenden. Abfertigungsbeschränkungen bestehen für die Station nicht.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 15. März 1913. (834)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.

Am 25. Mai 1913 wird infolge Übergangs des Hafens Hardenberg in den Besitz der Dortmunder Kleinbahn unsere zum Bahnhof Obereving gehörende Ladestelle Hardenberg Hafen geschlossen.

Essen, den 18. März 1913. (842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch - österreich - ungarischer Verband.

Die Gültigkeit der Tarife, Teil II Hefte 3 und 4 wird bis Ende Juni 1913 verlängert.

Dresden, den 19. März 1913. (843)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb. namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifverzeichnis 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifhefte I—III, gültig vom 4. März 1912.

Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Frachtsätze

1. im Tarifheft I nach den Stationen Nyitra und Nyitraikeményitögyár um je 10 Heller,
2. im Tarifheft II nach den Stationen Jolsva um je 60 Heller, Szentes um je 10 Heller,
3. im Tarifheft III nach den Stationen Egyed, Egyed-Rábacsanak, Marczaltö, Rábapordány und Szany-Rábaszentandrás um je 10 Heller für 1000 kg erhöht.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Frachtsätze im Tarifheft II nach den Stationen Kál-Kápolna und Nándorhuta um 7 bzw. 80 Heller für 1000 kg ermäßigt.

Kattowitz, den 17. März 1913. (844)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für Schlempekohle nach Smichow Staatsbahnhof.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen im Rahmen des obgenannten Verkehrs für Schlempekohle, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Von			Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Von
	Holeschowitz=Umschlag	Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Dresden=Elbkai für das Elbegebiet Hamburg
	Pfennige für 100 kg				
Smichow Staatsbahnhof . . .	15	53	56	10	84

Wien, am 17. März 1913. (841)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.

Einführung von Frachtsätzen für Stamm- und Stangenholz usw. bis 2,5 m lang.

Mit Gültigkeit vom 3. April 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), auch roh behauen, gespalten oder gerissen, Scheitholz, Kloben- und Knüppel- (Prügel-)holz, sämtlich bis 2,5 m lang, bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von \ Nach	Holeschowitz=Umschlag [1])	Melnik=Umschlag [1])	Schönpriesen=Umschlag	Aussig=Landungsplatz	Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg					
Březnitz	38	48	59	64 [2])	63	5
Dobřichowitz	20	31	46	51 [2])	50	5
Jinec=Cenkau	31	42	55	60 [2])	59	5
Langenau	—	—	—	—	21	5
Lochowitz	29	40	53	58 [2])	57	5
Pisek	45	57	66	71 [2])	70	5
Rožmital	50	60	71	76 [2])	75	5
Strakonitz	49	60	67	72 [2])	71	5
Tannenberg	—	—	—	—	20	5
Vrsovic=Nusle . . .	13	26	42	42	45	5
Winterberg	76	87	94	99 [2])	98	5

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig. Siehe Seite 309 des Tarifs.
[2]) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr bereits enthalten.

Weiters ist mit Gültigkeit vom 3. April in der mit *) bezeichneten Fußnote im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich, Nachtrag III, auf den Seiten 10—19 und im Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich auf Seite 74 hinter den Worten: „Für Melnik=Umschlag 6,8 ₰ für 100 kg“ einzuschalten: „Für Holz des Ausnahmetarifes 30 A a) bis zu 2,5 m lang beträgt die Schleppbahngebühr 5 ₰ für 100 kg“.

Wien, am 15. März 1913. (832)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. April 1913 wird für Thomasschlacken und Thomasmehl zur Verwendung als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation in Österreich-Ungarn im Versande von Alpirsbach, Burgstall b. Backnang und Söflingen nach gewissen bayerischen Stationen ein Ausnahmetarif 4d eingeführt. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 17. März 1913. (836)

Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Einbeziehung der Station Osnabrück Gbf. in den Tarif und Streichung der Station Osnabrück Hann. Bhf.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1913 wird die Station Osnabrück Gbf. in den obenbezeichneten Tarif mit den für die Station Osnabrück Hann. Bhf. vorgesehenen Schnittfrachtsätzen und Entfernungen einbezogen.

Die Station Osnabrück Hann. Bhf. ist nebst allen Eintragungen zu streichen.

Wien, am 15. März 1913. (830)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. August 1899.

Aufhebung und Einführung von Frachtsätzen.

Am 28. Februar 1913 wurde die Station Osnabrück Hann. Gbf. geschlossen und als Tarifstation aufgehoben.

Für die neu eröffnete Station Osnabrück Gbf. treten Schnittfrachtsätze und Entfernungen mit Gültigkeit vom 1. April 1913 in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 15. März 1913 (831)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-oldenburg.-sächsischer Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Zu den Heften II A und II B—E (Entfernungs- und Preistafeln) vom 1. Februar 1913 erscheint am 1. April d. J. der Nachtrag I, der neben einigen Berichtigungen der Hauptheft hauptsächlich neue Verbindungen und Tarifsätze enthält. Die besonderen Tarifbestimmungen werden nicht berührt.

Halle (Saale), 12. März 1913. (837)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von Reihen- und Bordsteinen zur Herstellung von Reihenpflaster auf dem Lehrter Güterbahnhofe soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Reihen- und Bordsteinen“ versehen bis zum 12. April, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (846)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verding der Lieferung von 1500000 kg Portlandzement, von 3500 cbm Sand und 6300 cbm Kies für Umbau Bahnhof Ahlen i. W. Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 26. März d. J., 3 Uhr nachm. Zuschlagsfrist 14 Tage. Bedingungen werden gegen post- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 60 ₰ von dem Zentralbureau der Eisenbahndirektion Hannover (Zimmer 292) abgegeben.

Hannover, den 13. März 1913. (840)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 24. | 29. März 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die finanziellen Ergebnisse der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in den Jahren 1910 und 1911.

Die Beantwortung der Frage, welcher Anteil der Ausgaben einer Eisenbahn auf den Personen-, welcher auf den Güterverkehr entfällt, ist schon wiederholt versucht worden, mit vollständiger Zuverlässigkeit lassen sich aber die Ausgaben nicht auf die beiden Hauptzweige des Eisenbahnverkehrs verteilen. Dem steht schon die bei der Eisenbahn übliche Buchführung entgegen, die im Anschluß an das Etatschema alle Einnahmen und Ausgaben nur gattungsweise zusammenfaßt, ohne sie nach Strecken und Verkehrszweigen zu trennen. In vielen Beziehungen greifen diese letzteren ja auch derart ineinander über, daß eine getrennte Ertragsberechnung gar nicht möglich ist. Da ist es denn von ganz besonderem Werte, wenn einmal für ein beschränktes Verkehrsgebiet die Kosten der einen der beiden Verkehrsarten genau angegeben werden, wie es in der Denkschrift geschieht, in der die von der 17. Kommission des preußischen Abgeordnetenhauses gestellten Fragen in bezug auf die Einrichtung elektrischer Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beantwortet werden. Man kann zwar aus den dort errechneten Zahlen keinen Schluß auf die Kosten des Personenverkehrs in anderen Verkehrsgebieten ziehen, weil der Berliner Verkehr ein in sich abgeschlossenes Gebiet darstellt, auf dem die Verhältnisse anders liegen als auf den übrigen Strecken der deutschen Eisenbahnen. Ohne besondere Aufzeichnungen können aber auch für dieses beschränkte Verkehrsgebiet die nötigen Angaben nicht gemacht werden, und da diese Aufzeichnungen sehr umfangreich sind, können sie nur auf besondere Anordnung geführt werden. Dies ist für das Jahr 1911 geschehen, und die Ertragsberechnung für dieses Jahr kann daher Anspruch auf Zuverlässigkeit erheben. Für das Jahr 1910 sind die Ausgaben des Direktionsbezirkes Berlin nach Maßgabe der für 1911 ermittelten Verhältniszahlen auf den Personenverkehr verteilt worden.

Die Ertragsberechnung wird bei den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen dadurch erleichtert, daß ihre Strecken nur dem Ortspersonenverkehr dienen, daß also Durchgangsverkehr nicht in Frage kommt. Die besonderen Fahrkarten, die für diesen Verkehr ausgegeben werden, ermöglichen die genaue Berechnung der Einnahmen, und der Umstand, daß der Verkehr im wesentlichen auf besonderen Gleisen abgewickelt wird, läßt eine größere Sicherheit bei Ermittelung der Ausgaben zu, als es bei anderen Strecken möglich sein würde.

Die gesamte Berechnung kann natürlich nicht wiedergegeben werden, es sollen hier nur ihr Ergebnis und einige besonders wichtige Unterlagen, die zu diesem Ergebnis geführt haben, mitgeteilt werden.

Auf den mit Dampf betriebenen Strecken wurden im Rechnungsjahre 1911 geleistet:

Zugkilometer	19 504 694
Lokomotivkilometer	21 072 800
Wagenachskilometer	531 141 057
Tonnenkilometer	4 835 000 000

Dazu kommen noch für die Gleichstromstrecke Berlin (Potsdamer Bahnhof)-Groß-Lichterfelde-Ost:

Zugkilometer	673 462
Wagenachskilometer	11 448 854

Um diese Leistungen bewältigen zu können, mußten 582 Lokomotivführer, 545 Lokomotivheizer, 13 Triebwagenführer, 201 Hilfs- und Aushilfsheizer, 103 Zugführer, 326 Schaffner und 44 Wagenmeister beschäftigt werden. Einschließlich der Löhne für Handwerker, Putzer und Kohlenlader (1 566 900 *M*) erforderte diese Mannschaft an Gehältern, Wohnungsgeldzuschüssen und Nebenbezügen einen Aufwand von 6 293 200 *M*. Soweit dieses Personal außer im Berliner Stadt-, Ring und Vortortverkehr auch noch im Güterzugdienst und im Fernpersonenzugdienst beschäftigt worden ist, ist nach den Aufzeichnungen der beteiligten Ämter die auf den hier allein in Frage kommenden Verkehr entfallende Kopfzahl ermittelt, und sind die Ausgaben entsprechend verteilt worden.

Soweit die persönlichen Ausgaben im Zugdienst; bei der sächlichen spielt die Beschaffung des Brennstoffs die wichtigste Rolle. Es wurden verbraucht:

157 872 t	Steinkohlen	zu 11,91 ℳ/t	1 880 267 ℳ
4 363 t	Koks	zu 15,00 ℳ/t	65 445 „
und 148 811 t	Briketts	zu 13,97 ℳ/t	2 078 890 „
sodaß diese 311 046 t	Brennstoff	insgesamt	4 024 602 ℳ

gekostet haben. Dazu kommen die Frachtkosten:

(70 %) mit	1 960 900 ℳ
Für Holz zum Anheizen der Lokomotiven wurden	16 728 „
verausgabt, sodaß für Brennstoff im ganzen . . .	6 002 230 ℳ
also rund	6 002 200 „

aufgewendet worden sind.

Für Wasser (2 603 700 cbm aus bahneigenen Werken zu 0,10 ℳ/cbm und 253 178 cbm aus fremden Werken zu 0,10 bis 0,30 ℳ/cbm) wurden 305 815 ℳ, für Schmiermittel für Lokomotiven und Wagen 116 272 ℳ, für Putzmittel, ebenfalls für Lokomotiven und Wagen 76 587 ℳ ausgegeben.

Von den 861 im Direktionsbezirk vorhandenen Lokomotiven. die 41 000 000 ℳ Beschaffungskosten verursacht hatten, wurden im Berliner Verkehr im Rechnungsjahr 1911 verwendet:

83	Lokomotiven der Gattung	T 5	mit	3 809 000 ℳ
10	„ „ „	T 6	„	749 000 „
141	„ „ „	T 11	„	7 653 000 „
209	„ „ „	T 12	„	12 032 000 „
d. s. zusammen 443	„		„	24 243 000 ℳ

Beschaffungskosten. Bei Annahme eines Altwertes von 10 %, einer Lebensdauer von 20 Jahren und eines Diskontsatzes von 4 % ist von dieser Summe jährlich ein Betrag von 732 700 ℳ abzuschreiben.

An Wagen wurden verwendet:

200	zweiachsige Wagen II. Kl.	2 155 062 ℳ
479	„ „ III. Kl.	4 556 458 „
451	ältere dreiachsige Wagen II. Kl.	6 482 860 „
1148	„ „ „ „ III. Kl. . . .	12 743 868 „
110	neuere „ „ „ II. Kl. . . .	1 861 000 „
367	„ „ „ „ III. Kl. . . .	5 174 000 „
28	Wagen I. Kl.	448 000 „
45	„ IV. Kl.	360 000 „
61	„ III. Kl. mit Gepäckabteil	482 890 „
70	Gepäckwagen	498 431 „
	das sind zusammen	
2959	Wagen, die	34 862 764 ℳ

Anlagekosten darstellen. Bei einem Altwert von 8 % und 25jähriger Lebensdauer ergibt sich hier eine jährliche Abschreibung von 770 100 ℳ.

Die 24 Triebwagen der Gleichstromstrecke haben einen Neuwert von 1 171 800 ℳ; bei ihnen wird der Altwert zu 8 % und die Lebensdauer zu 20 Jahren geschätzt; infolgedessen ist für sie die Summe von 36 200 ℳ abzuschreiben.

Die Abschreibung beträgt also 732 700 ℳ + 770 100 ℳ + 36 200 ℳ = 1 539 000 ℳ.

Die Kosten der Unterhaltung dieser Lokomotiven und Wagen sind so berechnet worden, daß von den Gesamtlohnausgaben der Werkstätten derjenige Teil zu Lasten des Berliner Verkehrs geschrieben worden ist, der dem Verhältnis der vorstehend angegebenen Zahl von Lokomotiven und Wagen zur Gesamtzahl der in den Werkstätten unterhaltenen Fahrzeuge entspricht.

Die sächlichen Ausgaben stellen sich unter Benutzung der vorstehend entwickelten Zahlen wie folgt zusammen:

1. Brennstoff	6 002 200 ℳ
2. Wasser, Schmier-, Putz-, Dichtungs-, Beleuchtungsmittel für Lokomotiven und Wagen	1 260 000 „
3. Vorheizen der Züge	94 800 „
4. Strom für die elektrische Strecke	329 200 „
5. Heizung „ „ „ „	14 200 „
6. Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen .	4 304 700 „
7. Abschreibung	1 539 000 „
zusammen	13 544 100 ℳ
Dazu kommen die persönlichen Ausgaben (s. S. 393) mit	6 293 200 ℳ
so daß der Zugdienst (I.) im ganzen . . . . gekostet hat.	19 837 300 ℳ

Die Ausgaben für den Streckendienst (II.) setzen sich aus den Kosten für die Bahnunterhaltung (5 028 082 ℳ) und für die Gleiserneuerung (962 245 ℳ) zusammen; sie betragen also rund 5 990 300 ℳ; der Bahnhofsdienst (III.) hat an Besoldung, Wohnungsgeldzuschuß, Stellenzulagen Ausgaben im Betrage von 6 777 100 ℳ verursacht. Beide Zahlen sind durch ausführliche Zusammenstellungen der sie ergebenden Einzelbeträge begründet, doch würde deren Wiedergabe hier zu weit führen.

Für die Instandhaltung des vorhandenen und für die Beschaffung neuen Inventars, sowie für die Reinigung der Diensträume (IV.) sind nach den Aufzeichnungen der Ämter 277 200 ℳ verbraucht worden; endlich hat die Beleuchtung, Kraft- und Wasserversorgung der Bahnhöfe (V.) 788 500 ℳ gekostet.

Die vorstehend näher begründeten Ausgaben lassen sich bei ihrer Entstehung so verfolgen, daß angegeben werden kann, ob sie für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr oder für den sonstigen Verkehr der Eisenbahndirektion Berlin entstanden sind. Nicht möglich ist diese Trennung dagegen für die Verwaltungskosten, Pensionen, Wohlfahrtsausgaben, Unterhaltung, Heizung und Beleuchtung der Verwaltungsgebäude und Werkstattanlagen, Steuern, Haftpflichtentschädigung und dergl., die unter VI als sonstige Ausgaben zusammengefaßt werden. Für diese mußte eine rein rechnerische Verteilung vorgenommen werden. Es wurde dabei folgendermaßen vorgegangen.

Die Gesamtausgaben der Direktion Berlin haben 108 214 279 ℳ betragen; von dieser Summe entfallen auf die vorstehend unter I bis V aufgeführten Gegenstände 81 782 087 ℳ. In letzterer Summe wiederum sind 28 895 000 ℳ für die Gegenstände unter I bis V für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr enthalten. Die nach Abzug der 81 782 087 ℳ von den Gesamtausgaben der Direktion Berlin verbleibenden 26 432 192 ℳ, also die Kosten für die unter I bis V nicht enthaltenen Gegenstände, sind nun im Verhältnis von 28 895 000 : 81 782 087 dem Berliner Verkehr zur Last geschrieben worden, so daß sich für diesen ein Betrag von 9 338 900 ℳ als „sonstige Ausgaben" errechnet.

Unter Benutzung der vorstehend entwickelten Zahlen berechnen sich die Betriebsausgaben für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr wie folgt:

I. Zugdienst	19 837 300 ℳ
II. Streckendienst	5 990 300 „
III. Bahnhofsdienst	6 777 100 „
IV. Inventar	277 200 „
V. Beleuchtung, Wasser- und Kraftversorgung der Bahnhöfe	788 500 „
VI. Sonstige Ausgaben	9 338 900 „
Die gesamten Betriebskosten haben also	43 009 300 ℳ

betragen. Ihnen stehen folgende Einnahmen gegenüber:

1. Verkehrseinnahme für die Beförderung von	
Personen	40 130 787 ℳ
Militär	151 715 „
Gepäck	68 729 „
Hunden	120 347 „
Nebenerträge	160 032 „
zusammen	40 631 610 ℳ
2. Anteil an der Vermietung und Verpachtung von Bahnwirtschaften, Stadtbahnbögen, Lagerplätzen, Grasnutzungen, Bahnhofsbuchhandel, Reklameflächen, Automaten	1 085 611 „
3. Anteil am Erlös aus dem Verkauf von Altmaterial und dergl.	829 435 „
so daß die Gesamteinnahme	42 546 656 ℳ
oder rund	42 546 700 ℳ
betragen hat. Gegenüber	43 009 300 ℳ
an Ausgaben ist also ein Fehlbetrag von zu verzeichnen.	462 600 ℳ

„Eine Verzinsung der bisherigen Kapitalaufwendungen für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, und zwar

für bauliche Anlagen	184 380 000 ℳ
„ Fahrzeuge	60 277 800 „
zusammen	244 658 800 ℳ

findet dabei nicht statt. Rechnet man damit, daß an sich eine vierprozentige Verzinsung des Anlagekapitals erforderlich wäre, so stellt sich der Fehlbetrag auf rund 10 250 000 ℳ."

Dabei darf nicht unerwähnt bleiben, daß in früheren Jahren die Ertragsberechnungen noch Überschüsse ergeben haben. Die Ent-

stehung von Fehlbeträgen trotz erheblicher Verkehrssteigerungen wird auf die Erhöhung der Besoldungen seit dem Jahre 1908 und auf die Steigerung der Löhne und Materialpreise zurückgeführt.

Was endlich die Ertragsberechnung für 1910 anbelangt, so wurde für dieses Jahr, da Aufschreibungen für die Einzelheiten wie für 1911 nicht vorlagen, von den Gesamtausgaben des Jahres für den Direktionsbezirk Berlin derjenige Teil als auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr entfallend angenommen, der dem Verhältnis der Gesamtausgaben zu den für den Berliner Stadt- usw. Verkehr gemachten Aufwendungen für 1911 entspricht. Es sei nur das Ergebnis hier angeführt:

Die gesamten Betriebskosten für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr betrugen . . 40 268 700 *M*
die Gesamteinnahmen beliefen sich auf . . . 39 892 300 „
so daß ein Fehlbetrag von 376 400 *M*

entstand, wobei von einer Verzinsung des Anlagekapitals ganz abgesehen ist. Da dieses für 1910

178 151 700 *M* für bauliche Anlagen
und 60 277 800 *M* für Fahrzeuge,
insgesamt also 238 429 500 *M* betrug, so stellt sich der Fehlbetrag einschließlich Zinsen (zu 4 %) vom Anlagekapital auf 9 910 000 *M*.

Von 1910 zu 1911 hat also eine beträchtliche Vermehrung des Fehlbetrags stattgefunden, und es ist wohl mit Bestimmtheit anzunehmen, soweit aus dem Ergebnis von zwei Jahren ein Gesetz für sein Verhalten abgeleitet werden kann, daß er seitdem noch erheblich weiter gewachsen ist. Der Staat bringt also tatsächlich für den Berliner Personenverkehr ganz beträchtliche Opfer, die auszugleichen dem Berliner Güterverkehr nicht leicht werden dürfte.

Elektrischer Betrieb der Bahn Kristiania-Drammen.

Die 52,9 km lange Bahn Kristiania-Drammen soll nach einstimmigem Stortingbeschluß vom 29. Juli v. J. von 1,067 m Spurweite auf normale Spurweite mit 35 kg/m Schienen und bis zu der 13 km von Kristiania entfernten Station Sandviken auf Doppelbahn umgebaut werden. Sie soll dann elektrisch betrieben werden. Die Umbauarbeiten sind im Gange. Die Bahn ist 1872 mit 4 558 000 Kr. Anlagekapital, welches sich bisher auf etwa 8 662 000 Kr. erhöhte, erbaut worden. Nach Durchführung des elektrischen Betriebes wird das Anlagekapital etwa auf 24 Millionen Kronen angestiegen sein. Der Personenverkehr der Bahn ist insbesondere in der Nähe von Kristiania vorherrschend. Der Wahl des elektrischen Betriebes ging ein genauer vergleichender Entwurf für Dampf- und elektrischen Betrieb und deren Wirtschaftlichkeit voraus. Hierüber entnehmen wir einem vom Telegrapheninspektor Rasmussen in Kristiania abgehaltenen Vortrag folgendes:

Bei dem vorgenannten Entwurf wurden die gleichen Fernzüge, wie sie zur Zeit zwischen Kristiania und Drammen verkehren, nur mit erhöhter Geschwindigkeit angenommen. Für die obere Grenze dieser Geschwindigkeit war die Rücksicht auf die gewählte Dampflokomotive maßgebend; die elektrischen Lokomotiven könnten schneller laufen. Für den Lokalverkehr ist bis Station Asker (23 km) dichtere Zugslage und kürzere Fahrzeit als jetzt angenommen, und man glaubt, daß insbesondere der elektrische Betrieb allen Anforderungen dieses Lokalverkehrs gewachsen sein wird. Für den elektrischen Betrieb ist nach dem Vorgang aller bedeutenden europäischen Bahnverwaltungen Einphasenwechselstrom mit niedriger Periodenzahl und 10 bis 15 000 Volt Spannung in der Fahrdrahtleitung vorgesehen. Die Fahrdrahtleitung ist nach dem sogen. Kettensystem an Eisenpfosten über den Gleisen aufgehängt. Außer den Fahrdrahtleitungen, von denen über jeder Spur eine hängt, läuft längs der Bahn eine Stromzuführungsleitung, so daß von den einzelnen Abschnitten der Fahrdrahtleitung jede für sich spannungslos gemacht werden kann. Längs der Bahn soll weiterhin noch die staatliche Kraftleitung laufen, wenn einmal die im Eigentum des Staates befindlichen Wasserfälle ausgebaut sein werden.

Das rollende Material für den elektrischen Betrieb soll aus Lokomotiven und Motorwagen bestehen. Von ersteren sind 17 Stück mit Motoren von 320 bis 800 PS. für 50 bis 75 km Zuggeschwindigkeit vorgesehen, von letzteren 11 Stück von 300 PS. und 50 km Geschwindigkeit für die Lokalzugstrecke bis Asker. Zu jedem Motorwagen gehört ein Anhängewagen. Beide bilden eine Zugeinheit, derart, daß mehrere Zugeinheiten zusammmengekuppelt und von einem einzigen Mann nach der sogen. Vielfachsteuerung geführt werden können. Es gestattet diese Anordnung besonders leicht die Bedienung von Seitenlinien. Es ist nicht einmal ausgeschlossen, daß derartige Zugeinheiten in die Straßen Kristianias einlaufen und dort ihre Fahrgäste holen oder absetzen. Der größte Energieverbrauch (Weihnachtsabend nachmittag) ist berechnet zu 7200 PS., an der Fahrdrahtleitung gemessen, der Jahresverbrauch zu 6 Millionen Kilowattstunden entsprechend einer mittleren Belastung von 920 PS. in 24 Stunden. Die Frage der Energieversorgung der Bahn steht noch offen. Die Verhandlungen mit Kraftanlagebesitzern der Nachbarschaft sind noch nicht abgeschlossen. Man hat daher in den vergleichenden Entwurf verschiedene Fälle einbezogen. Für Energiebezug von einer der bestehenden Kraftanlagen ist mit einem Preis von 70 Kr. Kw. im Jahr gerechnet und für den Fall, daß die Energie künftig von einem staatlichen Wasserfall, z. B. Norefaldene, sollte bezogen werden können, mit einem Preis von 41 Kr. Kw. im Jahr. Sollte die staatliche Kraftanlage einmal für eine chemische oder eine andere Großindustrie in der Nähe der Bahn ausgenützt werden, so könnte vielleicht der verhältnismäßig geringe Energieverbrauch der Bahn mit einem ganz niedrigen Preis, etwa 1,5 Öre für die Kilowattstunde, ohne Rücksicht auf den Maximalverbrauch, rechnen. Das wäre das Günstigste, was man sich erhoffen könnte. Sollte die Bahn Kristiania-Drammen ihre eigene Kraftanlage bekommen, so wäre die günstigste etwa eine solche, welche, zwischen zwei Seen gelegen, unregelmäßigen Wasserverbrauch erlauben würde. Eine solche Energiequelle brauchte nicht mehr als ungefähr 2000 PS.für den ganzen Bahnbetrieb, während ein Wasserfall ohne die Möglichkeit unregelmäßigen Wasserverbrauchs eine Größe von ungefähr 10 000 PS. besitzen müßte.

Für die Einschaltung eines elastischen Zwischengliedes zwischen Bahn und Kraftleitung sind 4 Fälle zur Wahl gestellt. 1. Elektrische Akkumulatorenbatterie, die ausreichen würde, die Bahn 1 Stunde allein zu betreiben im Kostenbetrag von 876 000 Kronen. 2. Ein hydraulischer Akkumulator. Ein Teil der bezogenen elektrischen Arbeit hebt mittels Pumpen Wasser in einen hochliegenden Behälter. Im Bedarfsfalle werden von diesem Behälter aus Turbinen und elektrische Maschinen getrieben. Die örtlichen Verhältnisse an der Bahn Kristiania-Drammen liegen für eine solche Anlage günstig. Das Anlagkapital würde 824 000 Kr. betragen. Ist der obere Behälter voll, so würde das aufgespeicherte Wasser genügen, 55 Stunden lang die Bahn zu betreiben. 3. Eine kleine elektrische Akkumulatorenanlage und außerdem eine Dampfreserve. Die erstere gleicht die Unregelmäßigkeiten im Energiebezug aus und reicht damit für gewöhnliche Fälle hin. Fehlt es weiter, so wird die Dampfanlage in Gang gesetzt und diese kann mit dem Akkumulator den ganzen Bahnbetrieb decken. Man hätte damit also eine sogen. volle Reserve. Kosten 941 000 Kr. 4. Eine Dampfstation für 977 000 Kronen; wenn mit einer passenden Akkumulatorenbatterie ausgestattet, 1 070 000 Kr.

Man hat berechnet, daß die hydraulische Anlage nach 2. am billigsten käme wie in der Anlage so auch im Betrieb. Man denkt sich die Anlage so, daß von einer Dreiphasenstromleitung mit hoher Spannung (vermutlich 50 000 Volt) an eine Unterstation zwischen Heggedal und Asker 1500 Kw. für den Bahnbetrieb abgegeben werden. Hiervon dienen 500 Kw. dazu, um mittels Zentrifugalpumpen Wasser auf die Spitze von Vardeaasen in einen 150 000 cbm fassenden Behälter zu pumpen. Die übrigen 1000 Kw. gehen durch sich drehende Umformer unmittelbar in die Leitung. Auf den gleichen Achsen mit den sich drehenden Umformern sind Turbinenräder angebracht, die während der verhältnismäßig kurzen Zeit großen Stromverbrauchs vom Hochbehälter aus getrieben werden und den Energieverbrauch decken, für den die Umformermaschinen nicht ausreichen. Die Pumpenanlage läuft den ganzen Tag. Die Nutzwirkung einer solchen hydraulischen Anlage ist nicht groß, aber gleichwohl zeigen die Berechnungen, daß eine solche Anlage wirtschaftlich berechtigt ist. Eine solche hydraulische Akkumulierung, die günstige örtliche Verhältnisse und besondere Preisverhältnisse des elektrischen Energiebezugs voraussetzt, ist wenig bekannt und sie ist bis jetzt nur in einzelnen Fällen, bei elektrischen Bahnen überhaupt noch nicht, angewendet. Sie hat an der Drammenbahn als billigste offenbar gute Aussicht, zumal sie in ihrer Herstellung wesentlich vom Auslandsbezug unabhängig ist.

Das Vergleichsergebnis zwischen elektrischem und Dampfbetrieb ist kurz folgendes: Der elektrische Betrieb kostet in der Anlage 2,5 Millionen mehr als der entsprechende Dampfbetrieb, und die Betriebskosten sind um 4 % höher. Das wäre ja für den elektrischen Betrieb nicht sehr vorteilhaft; aber die Berechnung

hat sehr niedrige Kohlen- und hohe Elektrizitätspreise (70 Kr. für Kw. Jahr) angenommen. Rechnet man hierzu weiter die bekannte Erfahrung, daß der Übergang auf den elektrischen Betrieb den Verkehr, insbesondere den Personenverkehr, anregt, so bleibt schließlich der elektrische Betrieb bedeutend vorteilhafter als der Dampfbetrieb. Hierzu kommt noch, daß die ersten Erfahrungen mit elektrischem Betrieb auf norwegischem Boden auch die ersten Schritte bedeuten, um Norwegens Eisenbahnen vom Kohlenbezug aus dem Ausland unabhängig zu machen. Das war auch der Gesichtspunkt, der seinerzeit die Einstimmigkeit des Stortingbeschlusses und die allgemeine Befriedigung, mit der dieser Beschluß im Lande begrüßt wurde, hervorgerufen hat.

Das preußische Eisenbahnanleihegesetz für 1913.

Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 23 d. Ztg. entnehmen wir der dem Gesetzentwurfe beigegebenen Begründung nebst Denkschriften folgendes:

Wie durch die bereits früher genehmigten Bahnlinien soll auch durch die Herstellung der unter I des Gesetzentwurfs vorgesehenen neuen Eisenbahnen einerseits eine durch wichtige Interessen gebotene Ergänzung und Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes, andererseits die Erschließung verschiedener, mit Schienenverbindung noch nicht bedachter Landesteile herbeigeführt werden. Für die Hauptbahnen von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach Neuhof, (Essen Hbf.)-Katernberg Nord nach Buer Süd und (Neuß) Holzheim nach Rommerskirchen sind zunächst nur Mittel für Grunderwerb in den Gesetzentwurf eingestellt worden; für die Hauptbahn von Celle nach Hannover sind die Mittel für den Grunderwerb und den dringlichen Teil der Ausführung berücksichtigt. Die Gesamtkosten dieser Linien werden demnächst auf Grund ausführlicher Bearbeitung der Entwürfe festgestellt werden.

Die Linie Arnsdorf-Neuhof soll zur Entlastung der Strecke Arnsdorf-Liegnitz dienen; sie wird als zweigleisige Hauptbahn unter Umgehung des Bahnhofs Liegnitz von Arnsdorf nach dem Bahnhofe Neuhof der Strecke Liegnitz-Striegau geführt werden und eine Länge von etwa 14,4 km erhalten. Gleichzeitig wird der Rangierbahnhof Arnsdorf leistungsfähiger ausgestaltet werden. — Die geplante zweigleisige Hauptbahn Celle-Hannover soll unter Umgehung des Bahnhofs Lehrte eine günstigere Verbindung im Personenverkehr zwischen Hamburg und Hannover und dem Hinterlande herstellen. Es werden durch die neue Bahn die Betriebsschwierigkeiten auf Bahnhof Lehrte und das wiederholte Kopfmachen sämtlicher dem Personenverkehr Frankfurt (Main)-Hamburg dienenden Züge in Hannover und Lehrte beseitigt. Von einer unmittelbaren Einführung in den Bahnhof Hannover wird mit Rücksicht auf die Bahnhofsverhältnisse und die Entwicklung der Stadt Hannover abgesehen, die neue Linie wird vielmehr in Langenhagen in die Nebenbahn Hannover-Soltau eingeführt werden. Der Ausbau der Nebenbahn auf der Strecke Hannover-Langenhagen als Hauptbahn ist mit vorgesehen. Die gesamten Baukosten der etwa 41,2 km langen neuen Bahn werden voraussichtlich 18 812 000 ℳ betragen. Hiervon sind im Gesetzentwurfe zunächst 5 000 000 ℳ für Grunderwerb auf der ganzen Strecke und für dringliche und schwierige Bauausführungen im Stadt- und Landkreis Hannover vorgesehen. — Durch das vorjährige Anleihegesetz sind für Grunderwerb zu einer neuen, rund 49 km langen Hauptbahn von (Dortmund) Preußen nach Münster (Westf.) 3 000 000 ℳ bewilligt worden. Es war beabsichtigt, den Grunderwerb und Unterbau für ein zweites Gleis vorzusehen, im übrigen aber die Bahn nur für einen eingleisigen Betrieb auszubauen. Nach den aus Anlaß der Betriebsschwierigkeiten Ende 1912 gesammelten Erfahrungen soll die Leistungsfähigkeit der Bahn als Massengüterabfuhrlinie durch einen sofortigen zweigleisigen Ausbau erhöht werden. Die gesamten Kosten werden sich nunmehr auf 30 960 000 ℳ belaufen. — Für die an der Strecke Gelsenkirchen-Bismarck-Winterswyk liegenden Ortschaften fehlt eine unmittelbare Verbindung mit der Stadt Essen. Diesem Mangel soll durch den Bau einer etwa 5,5 km langen Hauptbahn von Essen Hbf. über Katernberg Nord nach Buer Süd abgeholfen werden. Von Essen Hbf. bis Katernberg Nord werden die Züge die vorhandene Strecke Essen Hbf.-Gelsenkirchen-Bismarck mitbenutzen. Nach Fertigstellung der Bahn wird es möglich sein, eine größere Zahl von Güterwagen des Nordsüdverkehrs unmittelbar nach Katernberg Nord und Buer Süd abzulenken, ohne die Bahnhöfe Gelsenkirchen Hbf., Wanne und Gelsenkirchen-Bismarck zu berühren. Zunächst werden 1 759 000 ℳ für Grunderwerb angefordert. Die gesamten Kosten, deren Höhe noch genauer ermittelt wird, sind überschläglich zu 6 018 000 ℳ angenommen. — Durch die geplanten Hauptbahnen (Neuß) Holzheim-Rommerskirchen und Liblar-Ahrtal (Dernau) wird in Verbindung mit dem Bau des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim und mit dem Ausbau der Nebenbahnstrecke Rommerskirchen-Liblar zur zweigleisigen Hauptbahn eine neue Nord-Südverbindung und Parallellinie zu den Rheinstrecken geschaffen. Die Bahn von Holzheim nach Rommerskirchen wird 20,5 km lang werden; ihre Kosten sind vorläufig auf 10 815 000 ℳ ermittelt. Die Länge der Bahn Liblar-Ahrtal (Dernau) wird 49,0 km betragen; die Baukosten werden sich auf 32 300 000 ℳ belaufen. —

Die Nebenbahn von Blindgallen nach Szittkehmen bildet die Fortsetzung der Neubaulinie Goldap-Blindgallen zum Anschluß an die Nebenbahnstrecke Gumbinnen-Szittkehmen und soll den Kreis Goldap an der Landesgrenze dem Verkehr erschließen. Die Länge wird etwa 17 km betragen, die Baukosten sind zu 3 316 000 ℳ veranschlagt. — Die Linie Zinten-Preußisch Eylau liegt mit ihrer ganzen Länge von ungefähr 29 km im Regierungsbezirk Königsberg, und zwar mit 11 km im Kreise Heiligenbeil und mit 18 km im Kreise Preußisch Eylau. Die Kosten werden sich auf 4 848 000 ℳ belaufen. — Die Bahn von Stahlhammer nach Woischnik soll das Gebiet zwischen Stahlhammer und der russischen Grenze dem Verkehr besser erschließen und der Stadt Woischnik den Anschluß an das Staatsbahnnetz gewähren. Sie erhält eine Länge von ungefähr 15,9 km, ihre Kosten sind zu 2 090 000 ℳ ermittelt. — Die neue Linie von Weidhausen (S. Coburg) nach Neustadt (S. Coburg) bildet die Fortsetzung der von der Hauptbahnstrecke Coburg-Lichtenfels abzweigenden Nebenbahn Ebersdorf-Weidhausen nach Neustadt an der Hauptbahn Coburg-Sonneberg. Ihre Länge wird ungefähr 22,4 km betragen; die Baukosten werden sich auf 3 275 000 ℳ belaufen. — Die Nebenbahn von Neustadt i. Holstein nach Schwartau soll das südlich von Neustadt gelegene preußische Gebiet und das oldenburgische Fürstentum Lübeck an der Lübecker Bucht erschließen und in bessere Verbindung mit Lübeck und dem Süden bringen. Sie erhält eine Länge von etwa 24,1 km; ihre Baukosten werden 2 700 000 ℳ betragen. — Von ganz besonderer Bedeutung ist der geplante Bau der Nebenbahn von Niebüll nach Westerland. Der Verkehr zwischen dem schleswig-holsteinschen Festlande und der Insel Sylt wird zurzeit durch die Dampferlinie Hoyerschleuse-Munkmarsch vermittelt. Diese Verbindung ist zur Ebbezeit nicht möglich und in harten Wintern oft längere Zeit unterbrochen. Die geplante Bahn, die auf einem etwa 11,9 km langen hochwasserfreien Damm über das Wattenmeer zu führen ist, soll der Insel eine zuverlässige Verbindung mit dem Festlande verschaffen und Teile des Kreises Tondern, die noch keinen nahen Bahnanschluß haben, dem Verkehr besser erschließen. Die Herstellung eines sturmflutfreien Dammes soll besonders dazu beitragen, dem Wattenmeere neue Landstreifen abzugewinnen. Nach den an der schleswig-holsteinschen Küste und auf den Inseln und Halligen des Wattenmeeres gemachten Erfahrungen wird mit Sicherheit erwartet, daß auf beiden Seiten des Dammes starke Anlandungen entstehen werden und daß schon bald zwischen Insel und Festland sich grünes Vorland bildet. Dadurch wird wertvolles Gelände gewonnen, das allmählich für Landwirtschaft und Viehzucht nutzbar gemacht werden kann. Die Kosten sind auf 10 003 000 ℳ veranschlagt, wovon etwa 4 410 000 ℳ auf die Herstellung des Dammes über das Wattenmeer entfallen. — Die Bahn von Olpe nach Kreuzthal soll den von ihr berührten Landstrich wirtschaftlich erschließen. Sie erhält eine Länge von 17,1 km, wovon 9,7 km auf den Kreis Olpe und 7,4 km auf den Kreis Siegen entfallen. Staatsseitig sind für den Bau aufzuwenden 7 147 000 ℳ. — Zur besseren Erschließung des von ihr durchzogenen Landstrichs soll auch die Nebenbahn von Haiger nach Gusternhain gebaut werden. Sie liegt in ihrer ganzen Ausdehnung von 16,7 km im Dillkreise des Regierungsbezirks Wiesbaden; die Kosten werden sich auf 6 110 000 ℳ belaufen. — Die geplante Linie von Stockhausen (Kr. Wetzlar) nach Beilstein liegt mit 11,5 km im Kreise Wetzlar des Regierungsbezirks Coblenz und mit 4,0 km im Dillkreise. Die Kosten sind auf 3 650 000 ℳ veranschlagt. — Die Bahn von Simmern nach Gemünden, die in Simmern an die Nebenbahnen Langenlonsheim-Hermeskeil und Simmern-Kastellaun-Boppard anschließt, soll einem durch ungünstige Verkehrsverhältnisse in seiner wirtschaftlichen Entwicklung gehemmten Teile des Hunsrücks Verbindung mit dem Eisenbahnnetze bringen. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von 14,9 km im Kreise Simmern des Regierungsbezirks Coblenz. Die Baukosten werden sich auf 4 412 000 ℳ belaufen. — Die neue Linie Neuerburg-Bitburg bildet die Fortsetzung der Bahn Pronsfeld-Neuerburg über Oberweis zum Anschluß an die Linie Erdorf-Bitburg-Irrel. Sie liegt mit ihrer ganzen Länge von

27,6 km in dem zum Regierungsbezirk Trier gehörigen Kreise Bitburg. Die Kosten sind zu 8 373 000 ℳ veranschlagt.

Die Aufwendungen für sämtliche vorbezeichneten, insgesamt 420,8 km langen Bahnen sind zu 126 311 000 ℳ veranschlagt. Hierzu kommen noch für die Beschaffung von Fahrzeugen infolge des Baues von 98,0 km Hauptbahnen (zu 30 000 ℳ für das Kilometer) 2 940 000 ℳ und von 241,2 km Nebenbahnen (zu 20 000 ℳ für das Kilometer) 4 824 000 ℳ, so daß die Gesamtaufwendung für die vorgeschlagenen Eisenbahnen 134 075 000 ℳ beträgt.

Zur Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen sind unter II des Gesetzentwurfs 109 979 000 ℳ eingestellt. Die Strecke Danzig-Langfuhr-Danzig Hbf. soll viergleisig ausgebaut werden, um den Vorortverkehr vom Fern- und Güterzugverkehr zu trennen. Hierbei wird zugleich die Schienenkreuzung der zwischen dem Rangierbahnhof Danzig-Legetor einerseits und Neufahrwasser, Saspe, Weichselbahnhof andererseits verkehrenden Güterzüge mit den Vorortzügen auf dem Güterbahnhofe Olivaer Tor beseitigt werden. Die Kosten werden sich auf 4 948 000 ℳ belaufen. —Am Übergange der Berliner Ringbahn über die Spree bei Treptow ist für den Personenverkehr nur ein Gleispaar vorhanden, während auf beiden Seiten der Spree je zwei selbständige zweigleisige Bahnen (Süd- oder Vollring und die Strecke Stadtbahn-Nieder Schöneweide-Johannistal) anschließen. Es soll nunmehr das fehlende, etwa 1,0 km lange Zwischenstück der Strecke Stralau-Rummelsburg-Treptow durch Herstellung des fünften und sechsten Gleises so ausgebaut werden, daß die beiden Linien selbständig durchgeführt werden. Die Kosten betragen 885 000 ℳ. — Zur Verbesserung der Betriebsführung auf der Strecke Hamm i. W.-Wunstorf wird beabsichtigt, den Personenverkehr von dem Güterverkehr zu trennen und zu dem Zweck die Strecke viergleisig auszubauen. Auf den Teilstrecken Minden-Löhne und Bielefeld-Isselhorst sind bereits besondere Gütergleise fertiggestellt oder in der Ausführung begriffen. Es soll nunmehr das dritte und vierte Gleis auf den Strecken Löhne-Bielefeld, Isselhorst-Gütersloh und Neubeckum-Ahlen hergestellt werden, so daß alsdann eine zusammenhängende viergleisige Strecke von Minden bis Gütersloh von rd. 62,5 km vorhanden ist. Gleichzeitig sollen die schienengleichen Bahnübergänge durch schienenfreie Wegekreuzungenn ersetzt werden. Die Kosten der Herstellung des dritten und vierten Gleises auf den Strecken Löhne-Bielefeld, Isselhorst-Gütersloh und Neubeckum-Ahlen sind auf 39 400 000 ℳ veranschlagt. In dieser Summe sind die Aufwendungen mitenthalten, die für die gleichzeitige Umgestaltung der Bahnhöfe Herford, Bracke i. W., Isselhorst, Gütersloh, Neubeckum und Vorhelm notwendig werden, sowie die Kosten des vorsorglichen Grunderwerbs für die Reststrecken Wunstorf-Minden, Gütersloh-Neubeckum und Ahlen-Hamm. — Die im Bau begriffene Hauptbahn Weidenau-Dillenburg sollte ursprünglich selbständig in den Bahnhof Dillenburg ohne Berührung des Bahnhofes Haiger eingeführt werden. Es hat sich indes als zweckmäßig erwiesen, sie in Haiger einzuführen. Nach den Erfahrungen bei den Betriebsschwierigkeiten im Herbst 1912 ist dies aber nur möglich, wenn die Strecke Haiger-Dillenburg viergleisig ausgebaut wird. Die Kosten sind zu 1 705 000 ℳ veranschlagt. — Auch auf der Strecke Holzwickede-Unna haben die Betriebsschwierigkeiten so zugenommen, daß ein zweites Gleispaar nicht entbehrt werden kann. Zur Herstellung sind 2 512 000 ℳ erforderlich. — Der Zugverkehr auf der Strecke Brügge i. W.-Lüdenscheid macht die Anlage eines zweiten Gleises auf dieser Strecke notwendig. Es ist beabsichtigt, das zweite Gleis unabhängig von dem bestehenden Gleise auf einem besonderen Bahnkörper anzulegen; dieses Gleis soll alsdann für die Bergfahrten und das vorhandene, stärker geneigte Gleis für die Talfahrten benutzt werden. Die Kosten sind zu 5 000 000 ℳ veranschlagt. — Im Zusammenhange mit der geplanten Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Marienheide-Dieringhausen sollen die Zwischenbahnhöfe Kotthausen und Gummersbach erweitert werden. Die Kosten des zweiten Gleises und der Bahnhofserweiterungen werden sich auf 2 413 000 ℳ belaufen. — Auf der Strecke Düsseldorf-Eller-Hilden soll das dritte und vierte Gleis hergestellt werden. Hierbei sind elf Planübergänge schienenfrei durchzuführen. Die Baukosten sind zu 6 970 000 ℳ veranschlagt. — Die wirtschaftlichen Verhältnisse an der eingleisigen Nebenbahnstrecke Friemersheim-Trompet-Mörs-Cleve machen den baldigen zweigleisigen Ausbau nötig. Daher soll zunächst die 26 km lange südliche Strecke von Friemersheim bis Millingen zweigleisig ausgebaut werden. Im Zusammenhange damit soll die Linie durch eine eingleisige Verbindungsbahn vom Bahnhofe Repelen aus an die neue Rheinbrücke bei Ruhrort angeschlossen werden. Ferner ist beabsichtigt, auch die Neubaulinie von Geldern nach Mörs mit der Rheinbrücke zu verbinden. Die im Umbaugebiet vorhandenen zahlreichen Wegeübergänge sollen schienenfrei gelegt und die Bahnhofsanlagen dem Verkehr entsprechend erweitert werden. Die Gesamtkosten sind zu 14 557 000 ℳ veranschlagt. — Zur Durchführung eines geregelten Betriebes auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim wird geplant, den Güterverkehr von Crefeld bis Neuß auf ein besonderes Gleispaar zu verweisen. Da die Gleise demnächst auch den Verkehr der neuen Entlastungslinie von der Ruhr zur Mosel — vergl. unter I — aufnehmen, sollen sie unter Vermeidung des Umweges über den Bahnhof Neuß bei Osterrath abgezweigt und als selbständige Strecke bis zum Bahnhof Holzheim der geplanten Abfuhrlinie geführt werden. Aus Anlaß des Baues der neuen Gleise werden auch die zahlreichen Wegekreuzungen schienenfrei gelegt werden. Die Baukosten sind überschläglich zu 11 530 000 ℳ ermittelt; zunächst werden die Mittel für den Grunderwerb mit 3 158 000 ℳ angefordert. — Auch durch die übrigen geplanten neuen Gleise, und zwar auf den Strecken Kreuz-Stargard i. Pom., Drebkau-Cottbus, Salzungen-Meiningen Pr. Stb., Essen-Rüttenscheid-Steele Süd, Essen Hbf.-Block Frillendorf, Mülheim a. Ruhr-Styrum-Essen West (drittes und viertes Gleis) und Haltern-Wesel, wird eine wesentliche Verbesserung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse eintreten.

Unter III — verschiedene Bauausführungen — werden 2 740 000 ℳ zum Ausbau der Nebenbahn Stralsund-Rostock Hbf. zur Hauptbahn angefordert. Diese Nebenbahn hat seit Eröffnung der Fährverbindung Saßnitz-Trelleborg für den Durchgangsverkehr zwischen dem nordwestlichen Deutschland und den skandinavischen Ländern erhöhte Bedeutung gewonnen. Zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse ist die Umwandlung der Nebenbahn in eine Hauptbahn geplant. — Das ständige Anwachsen des Verkehrs auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und den Hauptverschiebebahnhöfen von Hamburg-Altona zwingt zu einer durchgreifenden Entlastung dieser Anlagen. Zu dem Zweck ist die Herstellung einer Hamburg-Altona auf der Nordseite in nicht zu weiter Entfernung umgehenden Güterbahn geplant. Die Umgehungsbahn soll späterhin in einer südlichen, von Harburg ausgehenden Strecke ihre Ergänzung finden. Die Einführung der nördlichen Bahn soll in den im Bau befindlichen Bahnhof Eidelstedt und den geplanten neuen Bahnhof Billwärder erfolgen; es wird beabsichtigt, den Verschiebebahnhof Rothenburgsort durch einen neuen Bahnhof an der Berlin-Hamburger Linie bei Billwärder zu ersetzen. Durch das Aufgeben des Bahnhofs Rothenburgsort als Verschiebebahnhof wird zugleich Platz gewonnen für die Erweiterung der Güterschuppen- und Freiladeanlagen für Hamburg, die an den alten Stellen wegen Raummangels nicht vorgenommen werden kann. An der Strecke Billwärder-Eidelstedt ist der Güterbahnhof Lockstedt geplant. Die Kosten der geplanten zweigleisigen nördlichen Umgehungsbahn sind zu 33 474 000 ℳ veranschlagt. In dieser Summe sind auch die Kosten des Geländes der später herzustellenden südlichen Güterbahn, die den Bahnhof Harburg mit dem neu zu erbauenden Verschiebebahnhof Billwärder verbinden wird, enthalten. — Nach Fertigstellung der Neubaustrecke Weidenau-Dillenburg sollen auch die aus dem westlichen Ruhrgebiet kommenden Güterzüge nach Bayern, die jetzt über die rechtsrheinische Bahn gehen, über Herdecke-Weidenau-Dillenburg-Gießen-Hanau Ost nach Aschaffenburg geleitet werden, um die Rheinlinie zu entlasten. Zur glatten Durchführung dieser Züge sind Verbindungsbahnen bei Gießen und Hanau Ost geplant. Die Bahn bei Gießen, die die Strecken Wetzlar-Gießen und Gießen-Friedberg verbindet, soll ferner die von Wetzlar aus den Richtungen Deutz und Oberlahnstein kommenden und in Gießen endigenden Güterzüge ohne Berührung des Rangierbahnhofes auf die Ablaufgleise leiten. Die Kosten dieser Bahn sind zu 3 180 000 ℳ veranschlagt. Durch die Verbindungsbahn bei Hanau soll ermöglicht werden, daß die Ferngüterzüge den Bahnhof Hanau Ost, der für die von Gießen kommenden und nach Bayern weitergehenden Fernzüge Kopfstation ist, umgehen. Die Kosten der Bahn werden sich auf 917 000 ℳ belaufen. — Zur Behebung der Mängel im Personenverkehr zwischen den Städten Solingen, Remscheid und Lennep wird geplant, eine Verbindungsbahn bei Ohligs zwischen den beiden Strecken Lennep-Ohligs und Ohligs-Cöln herzustellen und alsdann eine größere Zahl von direkten Zügen zwischen Lennep und Cöln einzuführen. Um diese, den Bahnhof Ohligs künftig nicht mehr berührenden Züge zum Teil auch für den Ortsverkehr mit Ohligs nutzbar zu machen, soll gleichzeitig im Osten der Stadt an der Linie Lennep-Ohligs ein neuer Haltepunkt angelegt werden. Die Kosten sind zu 1 870 000 ℳ veranschlagt. — Bei der geplanten Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop handelt es sich in der Hauptsache um die Umgehung und entsprechende Entlastung der Rangierbahnhöfe Osterfeld Süd und Frintrop sowie des Eisenbahnengpasses bei Oberhausen West. Sie soll ferner dem Personenverkehr dienen und als kürzester Fahrweg für die Überführung von Personenzügen aus dem Industriebezirk Essen nach den nördlichen Teilen des rheinisch-

westfälischen Kohlenbezirks bei Bottrop und Gladbeck benutzt werden. Nach Fertigstellung der Bahn ist es möglich, die Personenzüge nach Holland auf kürzerem Wege als bisher von Essen über Gladbeck-Dorsten nach Winterswyk (Holland) zu leiten. Die Baukosten betragen 2 650 000 *M*. — Um größeren Betriebsschwierigkeiten auf dem Bahnhofe Oberhausen West vorzubeugen, ist es geboten, diesen Bahnhof zu entlasten. Zu diesem Zwecke soll für die nicht auf dem Bahnhofe zu behandelnden Züge eine südliche Umgehungsbahn mit schienenfreien Einmündungen in die Anschlußstrecken hergestellt werden. Die Baukosten sind zu 11 681 000 *M* veranschlagt. — Der Ausbau der Nebenbahn Rommerskirchen-Mödrath-Liblar zur Hauptbahn wird notwendig, um sie für den Entlastungsweg im Ruhr-Mosel-Verkehr nutzbar zu machen. In Rommerskirchen schließt die geplante neue Hauptbahn nach (Neuß) Holzheim an, die mit ihrer Fortsetzung durch das vorgesehene Gütergleispaar Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim eine möglichst kurze Linie von dem Rangierbahnhofe Hohenbudberg bildet. Nach Süden wird bei Liblar die neue Bahn nach dem Ahrtal anschließen. Die Kosten des Ausbaues sind zu 15 245 000 *M* veranschlagt.

Zur Deckung von Mehrkosten für bereits genehmigte Bauausführungen sind 30 109 000 *M* vorgesehen, darunter 2 001 000 *M* für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Schwerte-Hörde und der Verbindungsbahn nach der Strecke Schwerte-Langschede, sowie für den Ausbau der Bahnhöfe. — Weitere 8 694 000 *M* werden für die Bahn von Weidenau nach Dillenburg gefordert. Es ist nachträglich geplant, sowohl die zwischen Hagen und Gießen als auch die zwischen Cöln und Gießen verkehrenden Schnellzüge über die neue Linie Weidenau-Dillenburg zu leiten und die Trennung und Vereinigung dieser Züge in Siegen vorzunehmen. Zu diesem Zweck muß die zwischen den Bahnhöfen Siegen und Siegen Ost vorgesehene Verbindungsbahn günstigere Neigungs- und Krümmungsverhältnisse erhalten. Hierbei wird die Herstellung eines 750 m langen Tunnels notwendig. Im Zusammenhange mit dem Bau der Verbindungsbahn soll auch die bestehende Strecke zwischen Weidenau und Siegen höher gelegt werden, wobei vier verkehrsreiche Planübergänge in Wegfall kommen. — Für die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Cöln-Ehrenfeld-Grevenbroich werden 8 584 000 *M* durch Ergänzung des Entwurfs notwendig. Der neue Entwurf sieht vor die selbständige Durchführung der Bahn von Grevenbroich bis in den Personenbahnhof Cöln-Ehrenfeld, besondere Gütereinfahrgleise am westlichen Ende des Güterbahnhofs Cöln-Ehrenfeld für die Richtungen von Grevenbroich und Aachen, und eine zweigleisige Güterzuglinie für die Verbindung nach den Rangierbahnhöfen Cöln-Nippes und Cöln Eifeltor, sowie die Erweiterung des Personenbahnhofes Cöln-Ehrenfeld und des Güterbahnhofes daselbst bei Verlegung der Anlagen für den Eilgutverkehr von ersterem nach letzterem Bahnhofe. Zwischen diesen beiden Bahnhöfen werden demnächst 6 statt 3 Gleise liegen. — Auch der Entwurf zum Bau der rechtsrheinischen Eisenbahnverbindung zwischen Mülheim a. Rhein und Kalk Süd bei Cöln bedarf der Ergänzung, wozu 4 242 000 *M* beantragt werden. Es ist zur Vervollkommnung geplant: Herstellung von Abstellanlagen auf den Bahnhöfen Mülheim a. Rhein und Kalk Süd und einer schienenfreien Verbindung der Düsseldorfer und Elberfelder Strecke mit der rechtsrheinischen Ersatzlinie unter Anordnung des Richtungsbetriebes im Bahnhofe Mülheim a. Rhein, sowie die Anlage eines zur Entlastung der Personengleise notwendigen besonderen Gütergleises bis zum Übergabebahnhof Cöln-Deutz.

Zur Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden Staatsbahnen werden unter IV 190 000 000 *M* gefordert. Es sollen hieraus sowie aus den anteiligen hessischen Geldmitteln und dem Anteile aus den durch die Neubaugesetze bereitgestellten Fahrzeugkrediten etwa 770 Lokomotiven und Tender, 2000 Personenwagen sowie 28 675 Gepäck- und Güterwagen beschafft werden, während die im Betriebsetat vorgesehenen 90 000 000 *M* im ganzen für etwa 620 Lokomotiven, 900 Personenwagen und 7380 Gepäck- und Güterwagen bestimmt sind. Die Anforderung für das Etatsjahr 1913 stellt sich unter Einrechnung des Bedarfs, der nach dem Gesetzentwurfe auf die Beschaffungen infolge des Baues neuer Bahnen entfällt und mit 7 764 000 *M* vorgesehen ist, zusammen auf 291 664 000 *M* gegenüber 218 393 000 *M* im Etatsjahr 1912, 185 155 000 *M* im Etatsjahr 1911, 162 374 000 *M* im Etatsjahr 1910 und 180 140 000 *M* im Etatsjahr 1909.

Endlich sind unter V wie alljährlich Mittel zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen eingestellt. Zu diesem Zwecke sind bisher 120 000 000 *M* bereitgestellt. Der gegenwärtige Stand des Fonds ist folgender: An Staatsbeihilfen sind bewilligt 118 860 282 *M*, an Staatsbeihilfen sind in Aussicht gestellt 270 100 *M*, in Bearbeitung sind 12 Anträge, die 4 306 000 Mark erfordern, zusammen 123 436 382 *M*. Außerdem sind weitere Anforderungen an den Kleinbahnunterstützungsfonds in Höhe von 7 290 300 *M* bereits angemeldet. Zur Befriedigung der Bedürfnisse wird die Zuführung eines Betrages von 7 500 000 *M* an den Unterstützungsfonds vorgeschlagen.

Der Gesamtbedarf des Gesetzentwurfs stellt sich auf 542 520 000 *M*.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Augenärztliche Beratungen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 9. d. M. soll zur Herbeiführung der gebotenen Gleichmäßigkeit in der Anwendung des Nagelschen Untersuchungsverfahrens einschließlich der Untersuchung mit dem Anomaloskop am 4. und nötigenfalls auch am 5. April d. Js. im Sitzungssaal des Ministeriums eine Besprechung mit Bahnaugenärzten stattfinden, an der sich der Privatdozent Dr. Köllner von der Universitäts-Augenklinik in Würzburg — bisher in Berlin — beteiligen wird. Derjenige Bahnaugenarzt jedes Direktionsbezirks, dem die Untersuchung der Bediensteten mit dem Nagelschen Anomaloskop obliegt, ist von den Eisenbahndirektionen zu ersuchen, an der Besprechung teilzunehmen. Soweit in einem Bezirke mehrere Bahnaugenärzte für die Ausführung dieser Untersuchungen bestellt sind, ist nur der am Sitze der Eisenbahndirektion wohnende Bahnaugenarzt zu beteiligen.

Der Privatdozent Dr. Köllner hat eine Anweisung für die Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens mittels des Anomaloskops für Bahnaugenärzte entworfen, der Bemerkungen desselben Verfassers für die Anwendung von Nagels, Stillings und Cohns Tafeln sowie Entwürfe zu einem neuen Vordruck zum Obergutachten der Bahnaugenärzte und für die Änderung der Fragen nach dem Farbenunterscheidungsvermögen in den bahnärztlichen Gutachten beigegeben sind.

— **Besoldung der Beamten der Assistentenklasse.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 11. d. M. besagt folgendes: Bei Titel 5 b des Etats sind für 1913 weitere Mittel vorgesehen, um die Härten, die sich für die Beamten der Assistentenklasse aus der geringeren Besoldung gegenüber der Besoldung der gleichen Beamtenklasse des Reiches ergeben, in verstärktem Maße zu mildern. Die erforderlichen Beträge werden den Königlichen Eisenbahndirektionen durch die Kassenetats überwiesen werden. An Stelle der im Erlaß vom 15. März 1912 mitgeteilten Grundsätze für die Bewilligung der Beihilfen treten die nachstehenden: Die Beihilfen werden allen Beamten der Assistentenklasse (Eisenbahnassistenten einschließlich Oberlademeister und Telegraphenassistenten, ferner Bahnhofsverwalter, Materialienverwalter, technische Bureauassistenten, Bahnmeister, Schiffskapitäne und zweite Seesteuermänner) gewährt, gleichviel, ob sie eigenen Hausstand haben oder nicht und wie ihre Vermögensverhältnisse geregelt sind. Auch sollen kinderlose Haushaltungsvorstände die gleichen Beträge erhalten wie die übrigen. Die Ausgleichsbeihilfe beträgt bei den Beamten der Gehaltsstufe von 1650 *M* 150 *M*, 1900 *M* 120 *M*, 2150 *M* 120 *M*, 2400 *M* 80 *M* und 2650 *M* 20 *M*.

Die Beihilfen sind vom 1. April d. J. an in vierteljährlichen Teilbeträgen gleichzeitig mit der Besoldung im voraus zu zahlen. Für die Zahlung der Beihilfen an ausscheidende Beamte usw. verbleibt es bei den einschlägigen Bestimmungen des früheren Erlasses.

Der Erlaß weist nochmals darauf hin, daß die Zuwendungen, die den Beamten auf Grund der vorliegenden Anordnungen gemacht werden, nicht auf die ihnen sonst zugedachten Zuwendungen anzurechnen sind. — Im Anschluß an den Erlaß vom 20. Juni 1912 bestimmt der Erlaß ferner, daß den diätarischen Anwärtern der genannten Beamtenklassen 80 % des Unterschiedes zwischen ihrer Besoldung und der für die gleichartigen Diätare der Reichseisenbahnverwaltung vorgesehenen Besoldung aus 5 b des Etats zu bewilligen sind.

— **Prämiierung nützlicher Erfindungen.** Für das abgelaufene Etatsjahr haben aus den im Etat der Eisenbahnverwaltung zur Prämiierung nützlicher Erfindungen vorgesehenen Mitteln 58 Beamten und Arbeitern der Staatsbahnverwaltung Belohnungen im Gesamtbetrage von 20 000 *M* für Erfindungen und Verbesserungen, die zur Erhöhung der Betriebssicherheit oder Wirtschaftlichkeit beitragen, bewilligt werden können.

— **Die Arbeiten für den zweigleisigen Ausbau der Strecke Breslau-Glogau** sind, dem „Niederschl. Anzeiger" zufolge, recht umfangreich. Das zweite Gleis ist bis auf die Teilstrecken Kniegnitz-Dyhernfurth, Kunzendorf-Raudten und Schrepau-Glogau im Betriebe. Die Bauarbeiten auf diesen Teilstrecken, einschließlich des Umbaues der beiden Oderbrücken bei Dyhernfurth und Steinau, sind weiter vorgeschritten. Die Ausführung des neuen Entwurfs für die Einführung des zweiten Gleises in den Bahnhof Glogau wird in Angriff genommen werden, sobald die Verhandlungen mit der Militärbehörde und der Stadt Glogau beendet sind. Die Baumittel betragen im ganzen 11 857 000 *M*. Verausgabt sind davon bis Ende September 1912: 5 711 675 *M*, so daß im Bestande blieben 6 145 325 *M*. Außerdem sind zur Herstellung verstärkter eiserner Überbauten für die Oderbrücke bei Dyhernfurth 530 000 *M* veranschlagt. Von diesen Arbeiten ist die Aufbringung der neuen Überbauten auf die große Mittelöffnung vollendet. Der Eisenbahnbetrieb ist auf Gleis I verschoben. Die Abbrucharbeiten der Pfeiler 7 und 9 und ihr Wiederaufbau sind zur Hälfte vergeben. Über den Umbau des Bahnhofs Glogau, der mit der Einführung des Doppelgleises Breslau-Glogau und den andern Glogauer Projekten in engem Zusammenhang steht, enthält der Baubericht der Eisenbahnverwaltung nur die Mitteilung, daß die Grunderwerbsverhandlungen eingeleitet und die Bauvorbereitungen im Gange sind. Die Kosten des Bahnhofsumbaues sind auf 4 390 000 *M* veranschlagt.

— **Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die von der Hauptversammlung am 5./6. Dezember v. J. beschlossenen Änderungen der Kassensatzungen sind durch Erlaß vom 21. v. M. vom 1. April d. J. ab genehmigt worden; sie gelangen durch den VI. Nachtrag zu den Satzungen zur Einführung vorbehaltlich der Zustimmung des Bundesrats zu den Satzungsänderungen, welche die Bestimmungen der Abteilung A betreffen. Auf die Änderungen, von denen die der Staatsbahnverwaltung angehörenden Kassenmitglieder berührt werden, wird durch einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besonders hingewiesen. Wir heben daraus folgendes hervor: Die nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte vom 30. Dezember 1911 versicherten Bediensteten sind zum Beitritt zur Abteilung B nicht verpflichtet; soweit sie beim Eintritt der Versicherung nach diesem Gesetze bereits dieser Abteilung angehören, endet die Pflichtmitgliedschaft bei Abteilung B. Im letzteren Falle ist es jedoch den Bediensteten gestattet, die bisher zur Abteilung B entrichteten Beiträge behufs Aufrechterhaltung der erworbenen Ansprüche in der Kasse zu belassen und außerdem die Mitgliedschaft freiwillig fortzusetzen. Falls dies beabsichtigt wird, ist innerhalb 4 Wochen nach dem 1. April entsprechende Erklärung abzugeben. In den für die Beitragsleistung zur Abteilung B maßgebenden Lohnklassen ist eine Änderung dahin eingetreten, daß die VIII. Lohnklasse einen Jahresarbeitsverdienst von mehr als 1500 bis 1650 *M* umfaßt, und daß für die Mitglieder mit einem höheren Jahresverdienst eine neue IX. Lohnklasse gebildet worden ist. Den Mitgliedern der Abteilung B, die von dem ihnen nach § 72 Abs. 7 und 8 der Satzungen eingeräumten Rechte der Nachversicherung der vor Beginn der Mitgliedschaft zurückgelegten Militärdienstzeit bis zum 1. Juli v. J. keinen Gebrauch gemacht haben, ist gestattet, den Antrag auf Nachversicherung nachträglich bis zum 31. Dezember 1913 zu stellen. Schließlich ist den Mitgliedern der Abteilung B, die ihr schon am 1. Januar 1891 angehört haben, das Recht eingeräumt worden, die vor dem Beginn der Mitgliedschaft liegende Dienstzeit bei der Eisenbahnverwaltung abzüglich der einjährigen Wartezeit (§ 32 der Satzungen) ganz oder zum Teil gegen Entrichtung der vollen Beiträge in Lokalklasse II der am 1. Januar 1891 gültigen Satzungen nachzuversichern. Das gleiche Recht ist den Mitgliedern gewährt worden, die erst nach diesem Zeitpunkt bei der Verstaatlichung von Bahnen in den Dienst der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft übernommen, aber vor dem 1. Januar 1891 bereits im Dienste der verstaatlichten Bahn gestanden haben. Der Antrag auf Nachversicherung muß spätestens bis zum 1. Oktober d. J. gestellt werden.

— **Die südliche Umgehungsbahn.** Zur Entlastung der Gütergleise der Berliner Ringbahn sowie der größeren Verschiebebahnhöfe und Güterbahnhöfe im Innern Berlins ist der Bau einer Umgehungsbahn um Berlin geplant. Ein Teil dieser Bahn, die Strecke Treuenbrietzen-Wildpark-Nauen, ist bereits seit einer Reihe von Jahren im Betrieb, ein anderer Teil, die nördliche Umgehungsbahn von Nauen nach Oranienburg, befindet sich im Bau. Ein weiteres Glied in dieser Kette von Bauausführungen bildet die südliche Umgehungsbahn, die im Süden und Südosten Berlins zwischen der Wetzlarer und der Ostbahn geplant ist. Die ausführlichen Vorarbeiten für diese Bahnstrecke sind ihrem Abschluß nahe. Die Entwürfe für die Teilstrecke zwischen der Wetzlarer Bahn und der Görlitzer Bahn sind bereits landespolizeilich geprüft, die Entwürfe für die Fortsetzung der Linie bis zur Ostbahn liegen zurzeit öffentlich aus.

Die Bahn wird von Michendorf an der Wetzlarer Bahn ausgehen und durch das weite Gebiet der Nutheniederung, nördlich an den Ortschaften Saarmund und Ahrensdorf vorbei und südlich von Großbeeren, geführt werden. Bei Diedersdorf wird sie in die mit „Teltow" bezeichnete Hochfläche einschneiden, die sie bei Waßmannsdorf wieder verläßt. In ihrem weiteren Lauf wird die Bahnlinie zwischen den Schönefelder Seen hindurch und im Einschnitt über den Höhenzug geführt werden, der das Niederungsgebiet der Dahme im Südwesten begrenzt. Von hier aus wird sie dem Laufe der Dahme folgen, die Spree westlich von Cöpenick überschreiten und sich im Bogen nach Osten an die Schlesische Bahn legen. Im Zuge dieser Bahn wird sie durch Bahnhof Cöpenick hindurch bis nach Hirschgarten geführt. Östlich von dieser Haltestelle wendet sie sich im Bogen nach Nordosten, führt an Kiekemal und Mahlsdorf-Süd vorbei und erreicht zwischen den Bahnhöfen Mahlsdorf und Hoppegarten den Anschluß an die Ostbahn. — Die Bahn soll als zweigleisige Hauptbahn gebaut werden und Anschlüsse an die sie kreuzenden bestehenden Hauptbahnen, die Wetzlarer, Anhalter, Dresdener, Schlesische und die Ostbahn, erhalten.

Zur Abwicklung des Güterverkehrs sind neue Verschiebebahnhöfe bei Michendorf an der Wetzlarer Bahn und bei Mahlsdorf-Süd im Zuge der südlichen Umgehungsbahn in Aussicht genommen. Dem erstgenannten Bahnhof würden hauptsächlich die Aufgaben des gegenwärtigen Verschiebebahnhofes Grunewald zufallen, der andere Bahnhof soll die Verschiebebahnhöfe Rummelsburg und Lichtenberg-Friedrichsfelde entlasten. Infolge der Anlage dieser neuen Bahnhöfe und der nicht ungünstigen Lage des bestehenden Verschiebebahnhofes Nieder-Schöneweide-Johannisthal zur Umgehungsbahn wird es möglich sein, einen Teil der Güterzüge von dem Südring fernzuhalten und über die Umgehungsbahn zu leiten. Neben ihrem eigentlichen Zweck, zur Entlastung der Berliner Ringbahn zu dienen, wird die neue Bahn aber auch zur wirtschaftlichen Erschließung von bisher abseits bestehender Bahnen liegenden Ortschaften im Süden Berlins beitragen. Zur Förderung dieses Zweckes ist die Anlage von Bahnhöfen bei Saarmund, Ahrensdorf, Diedersdorf und Schönefeld geplant. Mit Rücksicht auf den starken und immer noch zunehmenden Landfuhrwerk- und Kraftwagenverkehr soll die Kreuzung von Wegen mit der Bahn in Schienenhöhe grundsätzlich vermieden werden, alle jetzt bestehenden Wege werden daher, sofern sie nicht als Wege untergeordneter Bedeutung unterdrückt werden können, unter- oder überführt werden. Dies läßt sich bei der Dichtigkeit des Wegenetzes um Berlin nur dadurch erreichen, daß die Bahn entweder auf Dämmen oder in Einschnitten geführt wird. Die letztere Bauart wird überall, wo es der Grundwasserstand und die örtlichen Verhältnisse zulassen, zur Schonung des Landschaftsbildes zur Anwendung kommen. Die Mittel sind für einen Teil der südlichen Umgehungsbahn bereits bewilligt. Sobald auch die noch fehlenden Beträge für die Reststrecke bereitgestellt sind, wird mit dem Bau auf der ganzen Linie begonnen werden.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat Februar d. J. bei einer Bahnlänge von 7145 (7037) km 5 007 450 (4 960 265) Fahrausweise ausgegeben und 2 323 242 (2 196 328) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 4 230 518 (4 110 506) *M*, aus dem Güterverkehr 11 759 744 (11 275 410) *M*, aus dem Gepäckverkehr 257 998 (251 143) *M* und aus dem Tierverkehr 351 740 (345 539) *M*, zusammen 16 600 000 *M* gegen 15 982 598 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffert sich auf 32 830 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 1 387 618 *M*. Auf 1 km entfallen im Februar d. J. an Fahrausweisen 701 (705) mit 628 (620) *M*, an Gütern 325 (312) t mit 1695 (1651) Mark; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2323 (2271) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Februar d. J. bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 205 360 (1 193 066) Fahrausweise ausgegeben und 1 039 873 (955 857) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 811 612 (775 337) *M*, aus dem Güterverkehr 2 638 004 (2 464 460) *M*, aus dem Gepäckverkehr 22 269 (21 890) *M* und aus dem Tierverkehr 28 824 (27 302) *M*, zusammen 3 500 709 *M* gegen 3 288 989 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffert sich auf 7 122 346 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 536 943 *M*. Auf 1 km entfallen im Februar d. J. an Fahrausweisen 1314 (1301) mit 909 (869) *M*, an Gütern 1134 (1042) t mit 2908 (2717) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 3818 (3587) *M*.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2088,04) km. Befördert wurden 5 264 000 (5 012 000) Personen und 1 062 809 (1 027 189) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 053 000 *M*, mehr gegenüber Februar 1912: 98 348 *M*, aus dem Güterverkehr

3 877 000 *M*, mehr 106 449 *M*. Vom 1. April 1912 bis letzten Februar 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 78 890 000 *M*, gegen 76 207 286 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 2 682 714 *M*.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen im Monat Februar 1913** haben nach geschätzter Feststellung betragen: aus dem Personenverkehr 1 956 000 *M* (+ 105 000 *M*), aus dem Güterverkehr 5 700 000 *M* (+ 361 000 *M*), aus sonstigen Quellen 990 000 *M* (+ 90 000 *M*), somit im ganzen 8 646 000 *M* (+ 556 000 *M*). Für die Zeit von Januar bis mit Februar 1913 stellt sich die Gesamteinnahme auf 17 593 000 *M* (+1 414 000 *M*). Von letzterer Mehreinnahme entfallen 225 000 *M* auf den Personen- und 1 009 000 *M* auf den Güterverkehr.

In der üblichen amtlichen Erläuterung zu diesem Ergebnis ist zunächst darauf verwiesen, daß der Februar 1912 infolge des Schaltjahres 29 Tage hatte gegen 28 im Jahre 1913 und weiter u. a. bemerkt:

Die Witterung begünstigte den Reise- und Ausflugsverkehr. Der Schneeschuhsport brachte in den höheren Lagen, namentlich auf der Höllentalbahn, einen starken Verkehr. Zur Beförderung der italienischen Arbeiter nach ihren Arbeitsgebieten wurde eine beträchtliche Zahl von Sonderzügen ausgeführt.

Der Güterverkehr war im Februar 1913 sehr lebhaft und stärker als im gleichen Monat des Vorjahres. Besonders stark war der Durchgangsverkehr nach der Schweiz. Die milde Witterung im Winter rief den Versand von Eis aus höheren Lagen hervor. Der Versand von Düngemitteln hat stark eingesetzt. Der Getreide- und Mehlversand nach der Schweiz war noch bis gegen die Mitte des Monats stark; später blieb er zurück, nachdem die Schweiz sich anscheinend stark versorgt hatte. Die Schiffahrt auf dem Rhein war während des ganzen Monats bis Kehl-Straßburg offen. Der Wasserstand war in der ersten Monatshälfte gut, ging aber dann infolge der trockenen Witterung zurück. Die Zufuhren von Kohlen waren lebhaft, von Getreide durchschnittlich gut. Die Neckarschiffahrt konnte während des ganzen Monats betrieben werden; die Zufuhren von Salz zu Tal hielten sich in angemessener Höhe.

— **Planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten.** Zum Vollzug der unter den deutschen Bundesregierungen vereinbarten neuen Bestimmungen ist für den Bereich der badischen Staatsbahnen angeordnet worden, daß in erster Reihe die Verlängerung der Heimatruhe des Lokomotivpersonals sowie der Dauer (nicht auch Zahl) der Ruhetage des gesamten Zugpersonals durchgeführt wird. Beide Maßnahmen treten mit dem Eintritt in den Sommerfahrplan am 1. Mai d. J. in Kraft. Auf 1. Oktober d. J. wird sodann die Verlängerung der Heimatruhe des Zugbegleitpersonals zur Durchführung kommen. Die übrigen, durch die neuen Bestimmungen vorgesehenen Diensterleichterungen treten später nach und nach in Kraft.

— **Frachtberechnung für russische Eiersendungen.** (Mitteilung der Berliner Handelskammer.) Im Widerspruche zu Art. 6 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, der dem Versender zwar das Recht einräumt, im Frachtbrief den Weg vorzuschreiben, über den das Gut befördert werden soll, ihn aber hierzu nicht verpflichtet, zwingen die russischen Versandstationen die Auflieferer von Eierladungen, in den Frachtbriefen auch für die innerrussischen Strecken Beförderungswege anzugeben. Hierbei lassen die russischen Abnahmebeamten entweder aus Unkenntnis Wege eintragen, die in den Verkehrsleitungsvorschriften nicht vorgesehen sind, oder sie wählen absichtlich solche Routen, bei deren Benutzung die Transporte auf der eigenen Bahn eine längere Strecke zu durchlaufen haben als bei der Beförderung über den nach den Leitungsvorschriften beförderungsberechtigten Weg, um der eigenen Bahn einen höheren Frachtanteil zuzuwenden. Durch derartige Leitungsvorschriften wird die Anwendung der direkten billigsten Tarife verwirkt und es tritt die gebrochene Abfertigung über den vorgeschriebenen Weg ein, die eine erhebliche höhere Fracht bedingt. Eine Kontrolle der Verfrachter darüber, ob sich die von der Versandstation veranlaßte Wegevorschrift mit dem zur Zeit der Auflieferung beförderungsberechtigten Wege deckt, ist jetzt nicht möglich, denn im Tarif sind zwar die deutsch-russischen Grenzübergänge veröffentlicht, über welche die Sendungen nach den Vereinbarungen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen in den verschiedenen Zeiten befördert werden, nicht aber die für die Beförderung bis zur Grenze maßgebenden Wege.

Der deutsche Eierhandel wird durch das tarifwidrige Verfahren der russischen Versandstationen andauernd aufs empfindlichste geschädigt. Da frühere Vorstellungen hiergegen erfolglos geblieben sind, hat die Berliner Handelskammer die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg als die geschäftsführende Verwaltung des deutsch-russischen Verbandsverkehrs nochmals ersucht, mit allem Nachdruck darauf zu dringen, daß die für die innerrussichen Strecken maßgebenden Leitungsvorschriften ebenso wie die Grenzübergänge im Tarif veröffentlicht werden. Falls sich die russischen Eisenbahnverwaltungen hierzu nicht verstehen, soll der im Tarif ausgesprochene Grundsatz, wonach die Eisenbahnen die Leitung nach und von den Grenzstationen bestimmen, streng durchgeführt werden, so daß die in den Frachtbriefen etwa enthaltenen Wegevorschriften für die innerrussischen Strecken gänzlich unbeachtet bleiben müßten.

— **Der Verein deutscher Spediteure** hielt am 14. Februar in Berlin eine Vorstandssitzung ab, wobei nach dem in der „Sped.- u. Schiff.-Ztg." veröffentlichten Bericht auch Fragen berührt wurden, die den Geschäftsbereich der Eisenbahnverwaltung betreffen. Wir geben aus den Verhandlungen, soweit sie sich hierauf bezogen, einen kurzen Auszug. Wie zunächst zu der Frage der Einsichtnahme in die Tatbestandsaufnahmen der Eisenbahn in Beschädigungsfällen von Gütern mitgeteilt wurde, seien auf Antrag des Vereins und der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft die Güterabfertigungen nunmehr angewiesen worden, etwa bei ihnen gestellte Anträge auf Aushändigung von Abschriften solcher Tatbestandsaufnahmen nicht mehr grundsätzlich zurückzuweisen, sondern sie dem zuständigen Verkehrsamt vorzulegen. Dies sei bereits ein Teilerfolg; es müsse jedoch zu geeigneter Zeit eine Ergänzung des § 82 der E.-V.-O. dahin angestrebt werden, daß Tatbestandsaufnahmen, die auch im Interesse der Verkehrtreibenden vorgenommen werden, auf Verlangen abschriftlich mitgeteilt werden. Bezüglich der auf Antrag von Verfügungsberechtigten erfolgenden bahnseitigen Umabfertigung von Gütern teilte der Berichterstatter u. a. mit, daß die Güterabfertigung Glogau angewiesen sei, die Anträge der Interessenten, die gewohnheitsmäßig die Eisenbahn damit beauftragen, abzulehnen und die Antragsteller an die am Orte befindlichen Spediteure zu verweisen. Da seines Wissens seitens der Eisenbahndirektionen zurzeit Erhebungen über die Zahl der bahnseitigen Umabfertigungen angestellt werden, erschien es erforderlich, die Frage weiter im Fluß zu halten und weiteres Beschwerdematerial zu sammeln. Weiterhin war das Reichseisenbahnamt ersucht worden, im Interesse der Vereinsmitglieder darauf hinzuwirken, daß die Dauer der bahnamtlichen Zollabfertigung an der Grenze künftig auf den Frachtbriefen kenntlich gemacht würde. Das Reichseisenbahnamt habe, wie mitgeteilt wurde, geantwortet, daß die Dauer der zollamtlichen Behandlung verschieden sei und beinahe für jeden Einzelfall besonders ermittelt werden müßte. Die Vorteile des Vorschlages (Vermeidung einiger erfolgloser Reklamationen wegen Lieferfristüberschreitung) würden in keinem Verhältnis zu den Nachteilen stehen, die den Eisenbahnen und der Allgemeinheit der Verkehrtreibenden entstehen würden. Auf Antrag des Berichterstatters, der diese Nachteile bestreitet, wird beschlossen, von neuem an das Amt heranzutreten, sobald bezügliche Beschwerden auftauchen. Sodann wurde der Versammlung ein Urteil des Amtsgerichts Straßburg bekanntgegeben, das die Zinsverpflichtung der Eisenbahn wegen überhobener Frachten ausspricht. Das Urteil führt aus, daß der Anspruch auf Rückerstattung zu viel erhobener Fracht kein Schadensersatzanspruch sei, sondern durch ungerechtfertigte Bereicherung (§§ 912 ff. B. G.-B.) entstehe. Wenn der in diesen Bestimmungen enthaltene allgemeine Grundsatz des bürgerlichen Rechts für das internationale Übereinkommen außer Betracht bleiben sollte, so hätte dies ausgesprochen werden müssen. Die Zinsenzahlung könne vom Tage der Frachtzahlung an verlangt werden. Die gegen dies Urteil seitens der Eisenbahn eingelegte Berufung ist vom Landgericht Straßburg zurückgewiesen worden. Ferner wurde die in Nr. 100, S. 1586, Jahrg. 1912 der „Ztg. d. V. D. E.-V." veröffentlichte Mitteilung über den ab 1. Januar d. J. eingeführten direkten Gütertarif mit den französischen Orléans- und Midibahnen, mit deren Inhalt sich bereits die „Sped.- u. Schiff.-Ztg." beschäftigt hatte, einer nochmaligen kritischen Erörterung unterzogen. In der genannten Mitteilung war u. a. gesagt worden, „besonders dankbar werde es empfunden werden, daß es den Eisenbahnverwaltungen trotz der teilweise grundsätzlichen Verschiedenheit des französichen und deutschen Tarifsystems gelungen ist, den Tarif als Stationstarif einzurichten, wodurch der Versender in die Lage versetzt wird, in Zukunft die Frachtkosten ohne weiteres im voraus selbst zu ermitteln und sich mehr als bisher von der Mitwirkung eines Spediteurs zu befreien." Wie bei der Verhandlung zu dieser Angelegenheit ausgeführt wurde, wäre es zweckmäßiger gewesen, wenn sich die „Ztg. d. V. D. E.-V." auf eine rein sachliche Ankündigung des Tarifs beschränkt hätte. Es wurde beschlossen, die „Ztg. d. V. D. E.-V." zu ersuchen, bei ähnlichen Veröffentlichungen in diesem Sinne zu verfahren.*) Schließlich wurde auch noch Klage ge-

---

*) Anm. d. Schriftleitung: Bisher ist der Verein deutscher Spediteure mit einem derartigen Ersuchen nicht an uns herangetreten. Uns scheint die Empfehlung des Tarifes, wie sie in den oben mitgeteilten Worten liegt, durchaus einwandfrei.

führt über die verspätete Einhebung der Wagenstandgelder seitens der Eisenbahn. Letztere sei allerdings berechtigt, derartige Gebühren innerhalb der einjährigen Verjährungsfrist zu erheben, die Interessen der Verkehrtreibenden erforderten es aber, daß die Erhebung, wie dies auch in Berlin üblich sei, sofort geschieht, denn nur dann sei es möglich, die Berechtigung der Standgeldforderung ordnungmäßig zu prüfen und Unstimmigkeiten zu vermeiden. Es wurde beschlossen, die Eisenbahnverwaltung zu ersuchen, daß die Standgelder überall stets ohne Verzug eingehoben werden, da bei den Anschreibungen Irrtümer unterlaufen, deren Klarstellung später nicht möglich ist. Die nächste Generalversammlung des Vereins deutscher Spediteure soll am 26. Mai d. J. in Nürnberg stattfinden.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen tritt der mit dem Titel und Rang eines Regierungsrats bekleidete Direktionsrat Freiherr v. Feilitzsch in Bayreuth am 1. April d. J. in den Ruhestand. Vom gleichen Tage ab werden versetzt: Regierungsrat Reiser in München an die Werkstätteninspektion Ingolstadt als deren Vorstand, Direktionsrat Münz von der Betriebsinspektion II München an die Betriebsinspektion I München und Direktionsrat Ebermeyer in Lindau an die Betriebsinspektion II München als deren Vorstand.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt Baurat Clausnitzer, Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Ludwigsburg, unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberbaurats, und Baurat Weigelin, Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Böblingen, unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste. Es erhielten den Titel und Rang eines Baurats Eisenbahnbauinspektor Mayer bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und Eisenbahntelegraphenbauinspektor Bose, Vorstand der Eisenbahntelegrapheninspektion Cannstatt, und den Titel und Rang eines Rechnungsrats die Eisenbahninspektoren Weber, Volz, Gugeler und Englerth bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und Eble bei der Eisenbahnbetriebsinspektion Stuttgart.

Bei den badischen Staatseisenbahnen ist der Baurat Oskar Schönfeld, Vorstand der Maschineninspektion Freiburg, auf Ansuchen zuruhegesetzt.

Österreich.

— **Ergebnisse der Buschtiehrader Bahn.** Der Rechnungsabschluß dieser Bahn für das Jahr 1912 wird die höchsten Einnahmen seit dem Bestehen dieses Transportunternehmens aufzuweisen haben. Sie werden insgesamt die Höhe von ungefähr 34 Millionen Kronen erreichen, mithin jene des Vorjahres um etwa 2½ Millionen überragen. Vor einem Jahrzehnt betrugen die Gesamteinnahmen nicht ganz 24 Millionen. Innerhalb der letzten zehn Jahre ergab sich demnach eine Steigerung um volle 10 Millionen Kronen oder mehr als 40 %. Der weitaus größte Teil der im Jahre 1912 erzielten Mehreinnahmen entfällt auf das Lit. A-Netz, dem die lebhafte Beschäftigung der Montanunternehmungen in Kladno und die ergiebige Rübenernte zustatten kamen. Der Güterverkehr des A-Netzes erfuhr einen Zuwachs um fast 400 000 t, wovon etwa 160 000 t auf Kohle entfallen. Die Lit. B-Strecke verzeichnet eine Steigerung des Güterverkehrs um rund 250 000 t (etwa 150 000 t Kohle). Zu Ende des Jahres 1912 wurde eine Transportmehreinnahme von annähernd 1 670 000 Kr. (für A 1 040 000 Kr. und für B 630 000 Kronen) ausgewiesen, die sich durch die Regulierungen der Monate September und Oktober auf 1 720 000 Kr. (für A auf 1 080 000 Kr. und für B auf 640 000 Kr. erhöhte. Die Ergebnisse der endgiltigen Buchungen für November und Dezember sind noch nicht bekanntgegeben worden, sie dürften aber ein Mehrergeben, das sich zwischen 600 000 Kr. und 700 000 Kr. bewegen wird, so daß die gesamten Transporteinnahmen um rund 2 350 000 Kronen höher ausfallen dürften als im Jahre 1911. Von den sonstigen Einnahmen dürften die Wagenmieten einen Mehrertrag von über 100 000 Kr. ausweisen. Die gesamte Rohmehreinnahme kann somit auf nahezu 2 500 000 Kr. geschätzt werden. Demgegenüber sind auch die Lasten bedeutend gestiegen. Die Personalausgaben, ferner die Mehrleistungen des Betriebes dürften etwa 1 400 000 Kr. mehr erfordert haben als im Jahre vorher. Der Betriebsüberschuß dürfte demnach um etwa 1 100 000 Kr. günstiger sein als 1911. Die überwiegende Hälfte dieses Mehrgewinnes wird, wie schon erwähnt, der A-Strecke zufallen, die nach mehrjähriger Unterbrechung wieder einen Gewinnanteil an das B-Unternehmen abzugeben haben wird, da ihr eigenes Erträgnis über 10 % hinausgeht. Anderseits wird dem A-Unternehmen ein höherer Anteil aus den Erträgnissen des B-Netzes zufallen als im Vorjahre, in dem die B-Linie an die A-Linie rund 500 000 Kr. abzugeben hatte. Für das Jahr 1912 dürfte dieser Anteil mindestens 600 000 Kr. ausmachen. Der Abschluß des gesellschaftlichen Kohlenwerkes läßt sich zurzeit noch nicht überblicken, er dürfte aber einen um mindestens 150 000 Kr. höheren Überschuß ausweisen. Unter diesen Voraussetzungen würde sich der Reingewinn der Buschtiehrader Bahn für das Jahr 1912 um etwa 1 300 000 Kr. höher stellen als im Jahre vorher. Bis zu welchem Teile dieser Mehrgewinn zur Erhöhung der Dividenden verwendet wird, hängt von den späteren Entschließungen des Verwaltungsrates ab. Immerhin aber kann die Dividende für die A-Aktien auf etwa 130 Kr. (gegen 110 Kr. im Vorjahre) und jene der B-Aktien auf 48 Kr. (gegen 46 Kr. im Vorjahre) geschätzt werden. — Im laufenden Jahre hat sich bisher der Verkehr wieder gut entwickelt. In den ersten zwei Monaten ergab sich eine Steigerung des Güterverkehrs um 100 000 t, wofür eine Mehreinnahme von rund 200 000 Kr. ausgewiesen wird.

— **Österreichisch - ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Der Rechnungsabschluß für das Jahr 1912 stellt sich wie folgt: Einnahmen: Jahresrente für die Ablösung des Anteils der Wiener Verbindungsbahn 56 000 Kr., desgleichen für die ungarischen Eisenbahnlinien 19 530 301 Kr. (+ 88 170 Kr.), desgleichen für die Titres der Arad-Temesvárer Bahn 577 490 Kr., Ertrag der Unternehmungen in Österreich 1 250 466 Kr. (+ 314 516 Kr.). Ertrag der Unternehmungen in Ungarn 2 223 099 Kr. (+ 350 732 Kronen), zusammen 23 637 357 Kr. (+ 753 418 Kr.). Ausgaben: Zinsen der Prioritäten 3 131 954 Kr. (+ 10 462 Kr.), Abschreibung vom Buchwert der Jahresrente für die Ablösung der Wiener Verbindungsbahn 7919 Kr. (+ 304 Kr.), Abschreibung vom Buchwert der Jahresrente für die Ablösung der ungarischen Eisenbahnlinien 1 570 391 Kr. (+ 60 399 Kr.), Abschreibung vom Buchwert der Jahresrente für die Titres der Arad-Temesvárer Bahn 79 063 Kr. (+ 3040 Kr.), Zahlung an die Staatsverwaltung laut § 5 des Einlösungsvertrags 34 554 Kr. (+ 34 554 Kr.), Jahresbetrag für die Vergütung des französischen Stempels 66 783 Kr. (+ 66 783 Kr.), allgemeine gesellschaftliche Ausgaben 620 176 Kr. (+ 38 962 Kr.), zusammen 5 510 841 Kr. (+ 214 507 Kr.); Überschuß der Einnahmen 18 126 516 Kr. (+ 538 911 Kr.); Vortrag vom Vorjahr 4 879 536 Kr. (+ 28 815 Kr.). Zur Verfügung der Generalversammlung stehen 23 006 052 Kr. (+ 567 727 Kr.). Der für 1912 einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahr ausgewiesene Reingewinn von 23 006 052 Kr. ist um 567 727 Kr. höher als 1911. Die Gesamtdividende wird auf 36 Franken für die Aktie festgesetzt.

— **Das zweite Gleis der Kaschau-Oderberger Bahn.** Die Pläne zur Legung des zweiten Gleises auf den österreichischen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn sind bereits fertiggestellt und dürften, sobald die Protokolle über die jüngsten Verhandlungen unterzeichnet sein werden, die nötigen Schritte zur Genehmigung dieser Pläne unternommen werden. Man hofft, daß die Legung des zweiten Gleises noch in diesem Jahr beginnen wird. Im Sinne der in Wien getroffenen Abmachungen, wird die Legung des zweiten Gleises fünf Jahre in Anspruch nehmen.

— **Verbesserung der Speisewässer bei den Staatsbahnen.** Die Staatsbahnverwaltung ist seit mehreren Jahren bemüht, den Bezug entsprechenden Wassers aus Quellen, Teichen oder Flüssen sicherzustellen und wo dies nicht möglich ist, die chemisch-mechanische Behandlung des harten Wassers durchzuführen, um solchermaßen das Lebensalter der Lokomotivkessel und die Dauer der Dienstzeit der Lokomotiven tunlichst zu verlängern. Speisewässer, die Schwierigkeiten und Anstände im Betriebe und in der Erhaltung der Lokomotivkessel bieten, werden vorerst in einem für diesen Zweck eigens geschaffenen Laboratorium untersucht, um auf Grund der Analyse eine der chemischen Zusammensetzung des Wassers angepaßte Methode der Wasserenthärtung und Filtrierung zu bestimmen. In den letzten Jahren wurden fünf mechanisch-chemische Wasserreinigungsanlagen in Verbindung mit neuartigen Wasserbehältern ausgeführt, die rücksichtlich der Leistungsfähigkeit zu den größten Anlagen dieser Art zählen. Die Ausführung weiterer ähnlicher Anlagen ist in Vorbereitung.

— **Verteilungsmagazin für Stückgutsammelladungen in Triest.** Eine aus Triester Interessenten gebildete Unternehmervereinigung wird auf Anregung des Österreichischen Lloyd in der Nähe der Stationen Opcina-Staatsbahn und Opcina-Südbahn ein mit diesen Stationen in Gleisverbindung stehendes Magazin errichten und betreiben. Gemäß den Vorbesprechungen, die hierüber abgehalten wurden, sollen in diesem Magazin aus Stückgütern bestehende Sammelladungen, die nach verschiedenen überseeischen Plätzen bestimmt sind, eingelagert, nach ihren Bestimmungsplätzen gruppiert und erst dann mittels Eisenbahnwagen unmittelbar an die Uferstellen im Triester Hafen zur Verladung gebracht werden, wenn die betreffenden Dampfer ladebereit sind. Für die Bahnen, insbesondere für die Staatsbahnen, erwartet man von dieser Einrichtung eine wesentliche

Entlastung der Bahnmagazine an der Triester Freihafengrenze, an der diese Güter bisher umbehandelt und bis zum Dampferabgang gelagert werden müssen, und für das verfrachtende Publikum eine wesentliche Verbilligung der Umschlagskosten, insbesondere wegen des Fortfalls der bisher notwendigen Zufuhr der Güter durch Straßenfuhrwerk.

— **Wiener Lokomotivfabrik.** Nach dem in der Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabriks-A. G. vorgelegten Bericht beträgt der Reingewinn 1 376 262 Kr. Entsprechend den Anträgen der Verwaltung werden hievon 11 216 Kr. zu Abschreibungen verwendet, 80 000 Kr. dem Unterstützungsfonds zugewiesen, 20 000 Kr. dem Unterstützungsfonds für Arbeiterwitwen- und -waisen gewidmet, 200 000 Kr. in den ordentlichen Reservefonds hinterlegt, 64 Kr. für die Aktie als Dividende (wie im Vorjahre) an die Aktionäre verteilt und der Rest auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Ermittlungen der Prager Handelskammer über die Triester Verkehrsverhältnisse.** Am 18. d. M. fand bei der Prager Handels- und Gewerbekammer eine Interessentenversammlung statt, welche die Besprechung der Triester Verkehrsverhältnisse zum Gegenstande hatte. Anlaß hierzu gaben viele Beschwerden, welche aus den Interessentenkreisen der Kammer in bezug auf die Abwicklung der Transporte über Triest, besonders in der letzten Zeit, zugekommen sind. An der Beratung nahmen Vertreter von verschiedenen kaufmännischen Körperschaften, wie z. B. des böhmischen Handelsmuseums, des Exportvereins, beider Prager Handelsgremien, des Verbandes der Prager Kaufmannschaft usw. sowie von einzelnen Firmen teil. Nach Eröffnung der Sitzung durch den Kammersekretär Reg.-Rat Dr. Hotowetz führte der Tarifoberinspektor der Kammer O. Schmied jene Fragen an, welche den Gegenstand der Beratung zu bilden hätten. Es wären dies vor allem die Frage der Triester Platzverhältnisse (Güterumschlag-, Verlade- und andere Gebühren loko Triest), ferner jene der Rückvergütung der Rückfrachten bei rückgeleiteten Lloydsendungen, die Einführung direkter Anschlußtarife im Verkehr mit Dalmatien, Bosnien und Herzegowina über Triest und endlich die Beschwerden rücksichtlich des unzulänglichen Tonnengehalts der Lloyddampfer. Hierauf entspann sich eine sehr lebhafte Debatte, an welcher namentlich folgende Herren teilnahmen: Prokurist Milfait (Aktienbank Bohemia), Reg.-Rat Hotowetz, Brock (Schenker & Co.), Oberinsp. Schmied, Dr. Hahn (Verband der Prager Kaufmannschaft), Winternitz, Rehák, Marsálek (Breitefeld & Danek) u. a. Es wurden die den Gegenstand dieser Beratung bildenden Fragen eingehend besprochen, wobei namentlich die Herren Prokurist Milfait und Direktor Brock in ausführlichsten Darlegungen die Mängel des Triester Verkehrs in bezug auf die Beförderung der Güter nach und von Triest, deren Lagerung, Umladung und Verschiffung dortselbst behandelten. Die Kammer wird in allen besprochenen Fragen entsprechende Schritte einleiten.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen hat in der Sitzung vom 19./20. März die beantragten Baukredite (s. Nr. 21) bewilligt. Entgegen dem Vorschlage der Generaldirektion und der Mehrheit seines ständigen Ausschusses empfiehlt er den Bundesbehörden die Verlängerung der Bahnstrecke Dielsdorf-Niederweningen bis Döttingen an der Linie Waldshut-Turgi (Surbtalbahn), deren Anlagekosten auf 2½ Millionen Franken berechnet sind, in der Voraussetzung, daß die Kantone Aargau und Zürich einen Beitrag von 900 000 Fr. leisten. — Im Februar hoben sich die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen, da 6 118 000 Personen und 1 108 000 t Güter (gegen den gleichen Monat des Vorjahres + 164 087 Personen und 13 981 t) befördert wurden. Die Verkehrseinnahmen betragen 13 488 000 Fr. (+ 17 427 Fr.), die Gesamteinnahmen 13 902 000 Fr. (+ 1060 Fr.) und die Betriebsausgaben 10 397 000 Fr. (+ 1 219 975 Fr.). In den Monaten Januar und Februar wurden zusammen 13 056 000 Personen und 2 203 000 t Güter befördert (+ 412 065 Personen und 92 978 t). Die Gesamteinnahmen betragen für diese beiden Monate 28 570 000 Fr. (+ 641 643 Fr.) und die Betriebsausgaben 21 026 000 Fr. (+ 2 483 143 Fr.). Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben im Monat Februar beträgt 3 505 000 Fr. und bis zum 1. März 7 544 000 Fr. oder 1 841 499 Fr. weniger als in den ersten beiden Monaten 1912. — Die Studien für den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn, die bisher auf die Ausarbeitung eines Projektes für die Strecke Erstfeld-Airolo beschränkt waren, sind auf die Linie Airolo-Bellinzona ausgedehnt worden. — Die Bauarbeiten für den zweiten Simplontunnel sind am 20. Dezember v. J. begonnen worden; die für den neuen Hauensteintunnel nehmen einen durchaus befriedigenden Fortgang. — Der Bundesrat beantragt bei der Bundesversammlung, von der Erstellung einer Verbindungslinie vom südlichen Ausgang des Hauenstein-Basistunnels zur Linie Olten-Aarau mit Umgehung des Bahnhofes Olten zurzeit abzusehen; dagegen sollen die Bundesbahnen eingeladen werden, die für den allfälligen spätern Bau einer Verbindungslinie erforderlichen Landerwerbungen vorsorglich vorzunehmen.

— **Wahnsinnstat eines Heizers.** Eine geradezu wahnsinnige Tat, die maßloses Unglück hätte anrichten können, beging der Heizer Guerrino Chiari von den Provinz-Dampftrambahnen in Parma. Er drang nachts in den Lokomotivschuppen ein, heizte alle sieben dort stehenden Maschinen und ließ sie hintereinander auf die Schienen heraus. Die sieben Maschinen begannen ein tolles Wettrennen, dann fiel die erste in einiger Entfernung vom Bahnhofe um, die sechs anderen fingen sich hier und türmten sich zu einem großen Trümmerhaufen auf. Der Inspektor der Trambahnen, der nicht weit davon wohnt, erwachte infolge des furchtbaren Krachens. Er erinnerte sich gewisser dunkler Drohungen, die Chiari früher ausgestoßen hatte, machte sich auf die Suche nach ihm und fand ihn im Hauptbahnhof, wo er gerade eine Fahrkarte nehmen wollte, um zu verduften. Der Inspektor rief sofort einige Polizisten und Soldaten herbei, um den Verbrecher zu verhaften. Chiari erklärte, er habe zuerst den Direktor der Trambahnen töten wollen, weil er ihn entlassen hatte, sich aber dann zur Zerstörung des Lokomotivparks entschlossen.

— **Streikgefahr im spanischen Eisenbahndienste.** Unter den katalonischen Eisenbahnern herrscht abermals starke Gärung, weil der Obmann ihres Verbandes, Ribalta, wegen einer gegen die Disziplin gerichteten Rede von der Direktion der Katalonischen Eisenbahngesellschaft entlassen worden ist. Letztere hat einer Abordnung der Eisenbahner gegenüber die Wiederanstellung des Obmanns abgelehnt, obwohl die Abordnung drohte, daß sofort der Generalstreik beginnen werde. Die Direktion hat in einem Rundschreiben allen Angestellten ihre Beweggründe für die Entlassung Ribaltas bekanntgegeben. Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Ordnung sind getroffen worden. Einer Meldung aus Barcelona vom 25. d. M. zufolge ist der Ausstand grundsätzlich beschlossen worden. Die Verbandsleitung wird den Tag der Arbeitsniederlegung bestimmen. Vorkehrungen gegen Sabotage sind getroffen, und die Gendarmerie ist in den Kasernen zusammengezogen worden.

— **Finnische Eisenbahnen.** Die Bahn Seinäjoki-Kristinestad-Kaskö, von Seinäjoki zum Bottnischen Meerbusen führend, ist bis auf das Aufbringen der Bettung fertiggestellt. Die Eröffnung wird im laufenden Jahre stattfinden. Einstweilen ist ein vorläufiger Betrieb mit Baupersonal eingerichtet worden, und es hat dieser Betrieb am 1. Dezember Kristinestad und Kaskö erreicht. Interessant ist die gleichzeitige Mitteilung, daß die von der Eisenbahnverwaltung besonders eingerichtete Volksschule in Kaskö und die Kleinkinderschule in Tjöck am 1. Dezember aufgelöst wurden, da die meisten Arbeiter entlassen sind. Es zeigt diese Nachricht, wie weit dort oben die Fürsorge für das Baupersonal geht beziehungsweise gehen muß. Von der Pieksämäkibahn ist der Teil Pieksämäki-Huutokoski-Varkaus bezüglich der Bettung fertig, desgl. die Brücken und Durchlässe. Es fehlen nur noch geringe Auffüllungs- und Schachtungsarbeiten. Die Erdarbeiten sind infolge des milden Wetters in der Strecke Huutokoski-Nyslott nicht unterbrochen worden. Um Neujahr begann man mit Schlitten das Bettungsmaterial anzufahren. Die Lieferung von 7800 t Schienen von 30 kg/m Gewicht ist an die New Russia Company Ltd. um 163 sh. für 1000 kg vergeben worden. Gleichzeitig mit der Nachricht, daß einer der stärksten Wasserfälle am Vuoksen an eine ausländische Gesellschaft verkauft wurde, kommt die Kunde, daß der Senat einen Ausschuß eingesetzt hat zur Prüfung der Frage, wie der Staat an den Wasserkräften des Vuoksen im Interesse des Landes teilhaben könnte. Es soll ein Projekt für eine Wasserkraftanlage am Imatra ausgearbeitet werden, dazu bestimmt elektrische Kraft zu liefern für den Saimakanal, für den elektrischen Betrieb bestimmter Teile der Staatsbahn, insbesondere der Strecke Viborg-Petersburg, für Industrie und Beleuchtungszwecke in Viborg und Umgebung und, soweit dies neben den diesem Zweck besonders dienenden Unternehmungen möglich ist, selbst zur Übertragung nach Petersburg. Schon im Jahre 1910 hatte die deutsche Firma Piehl und Fehlings sich dem Staate gegenüber zur Lieferung elektrischer Kraft für die Strecke Petersburg-Valkeasaari angeboten, und es scheint schon viel kostbare Zeit verloren gegangen zu sein. Außer dem Imatra sind bald alle Wasserfälle, welche für den genannten Zweck in Frage kommen können, ausgebaut oder verkauft. Die öffentliche Meinung in Finnland bezeichnet es immer mehr als unzeitgemäß, daß bei dem Reichtum Finnlands an Wasserkräften noch Lokomotiven laufen, die mit Holz oder der teuren, vom Ausland eingeführten Kohle

geheizt werden. Dem Ausschuß wurde besonders ans Herz gelegt, die Bedeutung des Imatra als Sehenswürdigkeit und Anziehungspunkt für den Fremdenverkehr zu beachten. Der Touristenverkehr spielt schon jetzt ein große Rolle unter den Einnahmequellen des armen Landes und wird dies wohl künftig noch mehr tun.

Fremde Erdteile.

— **Kleine Bekohlungsanlagen in den Vereinigten Staaten.** Die Link-Belt Co. in Chicago baut neuerdings kleine Bekohlungsstationen für Durchgangsbahnhöfe, auf denen der Bedarf an Lokomotivkohle nicht sehr groß ist. Die Anlage besteht aus einem rechteckigen Gerüst von 1,8 m Breite und 5 m Länge, das zwischen zwei Gleisen errichtet wird. Auf dem einen dieser Gleise steht dauernd ein Kohlenwagen mit Bodenentleerung, das andere ist das Gleis für die zu bekohlende Lokomotive. Unter dem Kohlenanfuhrgleis befindet sich ein Trichter und von hier führt ein Becherwerk zu einer etwa 6 m über S. O. belegenen Plattform und endet in einer Schüttrinne. Nach Bedarf kann hier ein kleiner Füllrumpf eingeschaltet werden. Das Becherwerk besitzt eine Leistung von 1 t i. d. M. Zur Bedienung der Anlage, die durch einen Gasmotor oder Elektromotor angetrieben wird, genügt 1 Mann. Sie kann auch durch Fernsteuerung bedient werden. Die gesamten Anlagekosten betragen nur 17 000 *M*.

— **Konzessionserneuerung.** Im Staate Illinois bestimmt ein kürzlich erlassenes Gesetz, daß alle Unternehmungen, die einer staatlichen Genehmigung bedürfen, die bereits erteilte Genehmigung gegen Zahlung einer Gebühr um 50 Jahre verlängert erhalten können. Die Chicago, Burlington und Quincy-Eisenbahn behauptet nun zwar auf Grund des Gutachtens ihrer Rechtsbeistände, daß ihr die Genehmigung zum Betriebe ihrer Strecken auf ewige Zeiten erteilt sei; diese Behauptung muß aber doch auf sehr schwachen Füßen stehen, denn sie hat aus freien Stücken die Summe von 110 885 Dollar für die Verlängerung ihrer Konzession um 50 Jahre erlegt.

— **Umbau der Great-Northern R. R. zwischen Summit und Montana.** Im Gebiete des National-Gletscherparkes im Staate Montana besitzt die Great-Northern R. R. eine 22,5 km lange Steilrampe zwischen den Stationen Summit und Montana, die fast aus einer ununterbrochenen Reihe von Krümmungen, meist von 175 m Halbmesser bestand und im Betriebe große Schwierigkeiten verursachte. Summit ist der höchste Punkt der Bahn und liegt 1590 m über dem Meere. Die größten Steigungen der benachbarten Strecken betragen nur 10 ‰. Die Bahngesellschaft stellte zunächst einen Entwurf für den Umbau der Steilrampe auf, wobei die Neigung auf 15 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser auf 300 m ermäßigt werden sollte. Dieser Entwurf machte eine vollständige Linienverlegung notwendig. Auch wären die Baukosten außerordentlich hoch geworden. Daher entschloß sich die Gesellschaft, von einem derartigen weitgehenden Umbau abzusehen und sich darauf zu beschränken, die Strecke unter Beibehaltung ihrer Hauptlinienführung und der Neigung von 18 ‰ einfach zu begradigen. Hierbei gelang es, die meisten Krümmungen zu beseitigen und den wenigen übrig bleibenden einen kleinsten Halbmesser von 220 m zu geben. Der Bahnkörper wurde also einfach an der steilen Tallehne des Bärenflusses seitlich verschoben, wobei die größte Verschiebung 40 m betrug und die alte Linie 57 mal gekreuzt wurde. Während die Strecke bisher eingleisig war, wurde die neue Linie zweigleisig ausgebaut und mit Schienen von 45 kg Gewicht ausgerüstet. Im ganzen wurden 950 000 cbm Erdboden ausgehoben, davon die Hälfte Felsboden. Auch zwei kleine Tunnel von zusammen 240 m Länge mußten neu erbaut werden. Die Aufrechterhaltung des Eisenbahnbetriebes während der Bauzeit machte große Schwierigkeiten, ging aber ohne Unfall von statten. Die Bauarbeiten dauerten genau 2 Jahre. Die gesamten Baukosten einschließlich der Veränderungen an den beiden Endbahnhöfen der Strecke und der Legung des zweiten Gleises betrugen rd. 5 000 000 *M*. Die angrenzenden weniger steilen Strecken sind vorläufig noch eingleisig geblieben, sollen aber später ebenfalls zweigleisig ausgebaut werden.

— **Vorschläge zur Errichtung von Abrechnungsämtern für die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Augenblicklich geschieht die Abrechnung zwischen den Eisenbahnverwaltungen einzeln. Es werden Monatsabrechnungen für folgende 5 Konten aufgestellt: 1. Unmittelbare Einnahmen und Ausgaben, die bei dem Verkauf von Fahrkarten und der Abnahme von Frachtgut für fremde Gesellschaften entstehen; 2. Übergangspersonenverkehr; 3. Übergangsgüterverkehr; 4. Verluste und Beschädigungen; 5. Wagenmiete. Dazu kommen ferner noch die Rechnungen für Wagenausbesserungen, die aber meist unmittelbar auf Grund von Rechnungsbelegen vergütet werden, und die Gebühren für die Gleisbenutzung, die meist auf Grund besonderer Abmachungen verrechnet werden. Um welche Summen es sich hierbei handelt, geht daraus hervor, daß am 31. Dezember 1911 das Guthaben der Pennsylvaniabahn bei anderen Gesellschaften 28 Millionen Mark und ihre Schuld 16,6 Millionen Mark betrug. Man schätzt die Gesamtsumme der monatlichen Übertragungen auf durchschnittlich 373 Millionen Mark. Die gegenseitige Abrechnung geschieht in der Regel in Form der Ausstellung von Wechseln für jedes einzelne Guthaben, seltener in der Form von Ausgleichsrechnungen und jede Bahn rechnet mit allen Bahnen einzeln ab, die zu ihr in Verkehrsbeziehungen stehen. Dies ist ein gewaltige Arbeit, die von Rechnungsbureaus und Hauptkassen der einzelnen Gesellschaften geleistet werden muß. Für die Zeit bis zur Einlösung der Wechsel werden keine Zinsen berechnet und dadurch ergeben sich zeitweise erhebliche Zinsverluste.

Zur Vereinfachung des Abrechnungsgeschäftes richtete die American Railway Association, der 100 Bahnen als Mitglieder angehören, vor einigen Jahren ein Abrechnungsamt ein, das aber nur für die Abrechnung der Wagenmieten bestimmt war und das mit im ganzen rund 1500 Bahnen und Anschlußinhabern abzurechnen hatte. Nach Organisation trat das Amt als Gläubiger und Schuldner zwischen die Bahn, so daß also eine Geldüberweisung von Bahn zu Bahn überhaupt aufhörte. Trotzdem brauchte das Amt keinen hohen eigenen Geldbestand, weil es am Monatsbeginn sofort Wechsel auf alle Bahnen zog, die dem Amt etwas schuldeten. Im Jahre 1911 betrug der monatliche Umsatz rund 17 Millionen Mark und die Bureaukosten des Amtes rund 5000 *M* im Monat. Im Juli 1912 wurde dies Amt jedoch wieder aufgelöst, und man trägt sich nunmehr mit dem Gedanken, ein Abrechnungsamt größeren Stils zu errichten, das ähnlich organisiert werden, aber alle Abrechnungen zwischen den Bahnen übernehmen soll. Dem Amt müßten die 813 Bahnen als Mitglieder beitreten, die an die Interstate Commerce Commission Berichte senden. Das Abrechnungsamt soll in Chicago errichtet werden und einem Aufsichtsrat unterstehen, bestehend aus 6 Rechnungsdirektoren und 6 Hauptkassenrendanten. Das Amt soll natürlich für die Richtigkeit seiner Rechnungen, nicht aber für die Vollständigkeit der Abrechnungen verantwortlich sein und müßte mit einem eigenen Barbestand ausgerüstet werden, der auf 1000 *M* für jeden Teilnehmer geschätzt wird. Die monatlichen Unkosten werden auf 40 *M* für jeden Teilnehmer geschätzt. Nach einem andern Vorschlage sollen außer dem Hauptrechnungsamt in Chicago noch 12 Nebenabrechnungsämter in einer Reihe großer Städte der Union gebildet und jede Bahngesellschaft einem dieser Nebenämter zugewiesen werden. Die Nebenämter hätten dann zunächst die Abrechnungen unter den ihnen zugewiesenen Bahnen vorzunehmen und hiernach miteinander abzurechnen. Diese Abrechnung unter den einzelnen Nebenämtern würde durch das Hauptabrechnungsamt vorzunehmen sein. Das Hauptabrechnungsamt würde Konten bei einer Reihe von Bankhäusern, je einem in einer größeren Stadt erhalten müssen. Die Teilnahme an den Einrichtungen der Abrechnungämter soll eine durchaus freiwillige sein. Es soll jeder Bahn unbenommen sein, mit einer Nachbarbahn ihre Abrechnungen ganz oder teilweise selbst vorzunehmen. Der Plan hat den Vereinigungen der Rechnungsdirektoren und Hauptkassenrendanten vorgelegen und ist von diesen im wesentlichen gutgeheißen worden, so daß es wahrscheinlich zur Durchführung der Einrichtung kommen wird. Ungewiß ist jedoch noch, ob man sich mit einem Abrechnungsamt begnügen oder die 12 Nebenämter einrichten wird.

Bücherschau.

— **Die Ausbildung für den technischen Beruf in der mechanischen Industrie, ein Ratgeber für die Berufswahl.** Unter diesem Titel hat der Deutsche Ausschuß für Technisches Schulwesen (Geschäftsstelle: Berlin NW, Charlottenstraße 43), dem heute 23 technische Verbände und Vereine angehören, eine Schrift herausgegeben, welche dazu beitragen soll, die bei der Wahl des technischen Berufes vielfach vorhandenen Unklarheiten zu beseitigen. Es wird dem jungen Mann und den um sein Wohl besorgten Angehörigen der Weg gewiesen, der bei verschiedenen Vorbildungen zweckmäßig beschritten werden kann. Eine genaue Prüfung auch der eigenen Befähigung und Veranlagung zum Beruf, ohne die Erfolge nicht zu erreichen sind, wird dringend empfohlen. Die Ausbildungsmöglichkeiten für den technischen Beruf sind außerordentlich mannigfaltig. Die höchste Stufe technischer Bildung vermitteln die Technischen Hochschulen, zu deren Besuch das Reifezeugnis einer höheren Lehranstalt verlangt wird; außerdem ist eine Reihe von technischen Fachschulen vorhanden, die teilweise zum Eintritt die Berechtigung zum Einjährig-Freiwilligen Militärdienst verlangen, zum Teil geringere Anforderungen stellen. Besonders wird in der Schrift auf die Wichtigkeit der praktischen Ausbildung hingewiesen, deren Dauer nach Vorbildung und Art der zu besuchenden Schule zwischen 1 und 4 Jahren betragen soll.

In dem Heft befindet sich eine Zusammenstellung von technischen Lehranstalten, mit Angaben über Schulgeld und sonstige Gebühren, was um so wichtiger ist, als im nichtstaatlichen technischen Mittelschulwesen sich im Laufe der Zeit gewisse Mißstände herausgebildet haben, die bei der Wahl der Schule Vorsicht und Sachkenntnis wünschenswert erscheinen lassen. Ferner sind die Berechtigungen angeführt, die durch den erfolgreichen Besuch mancher Anstalten, namentlich der staatlichen, erworben werden. Jedem, der sich über das technische Schulwesen unterrichten will, wird diese Schrift, die zum Preise von 35 ₰ im Buchhandel käuflich ist (Verlag von B. G. Teubner, Leipzig), wertvolle Aufklärung geben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zu- und Abrechnung von Vereinsbahnstrecken.

Die 2,38 km lange Strecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), die am 1. April d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergeben werden soll, wird vom Tage der Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet.

Dagegen wird die 7,48 km lange städtische Verbindungsbahn Frankfurt (Main) Ost-Griesheim (Main), die vom gleichen Tage ab als Anschlußbahn der Stadt Frankfurt (Main) betrieben wird, den Vereinsbahnstrecken abgerechnet.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionbezirk Erfurt. Am 1. April 1913 wird der an der Bahnstrecke Dorndorf-Kattennordheim zwischen den Stationen Dietlas (3,13 km) und Stadtlengsfeld (2,62 km) neuerrichtete Haltepunkt Menzengraben für den Personenverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. Mai 1913 wird der an der Hauptbahn Cöln-Gießen gelegene Haltepunkt Dattenfeld, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgüterverkehr unter Ausschluß von Sprengstoffen sowie für den Verkehr von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Der Bahnhof ist von den Nachbarstationen Herchen 5,18 km, Schladern 3,35 km entfernt.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. April 1913 wird der zwischen den Stationen Lemgo und Dörentrup an der Bahnstrecke Lage-Hameln gelegene Haltepunkt Brake (Lippe), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Eil- und Frachtstückgütern, die mehr als 250 kg wiegen, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Ab 22. März 1913 ist die an der Lokalbahn Troppau-Grätz zwischen der Haltestelle Gilschwitz und der Station Grätz gelegene, bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr und die Auf- und Abgabe von Frachtgutwagenladungsgütern im Verkehre mit der fürstl. Lichnowskyschen Verwaltung eingerichtete Halte- und Ladestelle Branka für die Abfertigung von Frachtgutwagenladungsgütern in beschränktem Umfange auch im Verkehre mit dem Ziegeleipächter Emil Tschepen eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 66 vom 19. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses B für Angelegenheiten des Personenverkehrs in Florenz am 27./28. Februar d. J. (abgesandt am 25. d. M.).

Nr. I 67 vom 21. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs in Florenz am 26./28. Februar d. J. (abgesandt am 25. d. M.).

Nr. VI 32 vom 22. März d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die wirtschaftlichen Verhältnisse der Vereinszeitung und Beschlußfassung über die Fortsetzung des Vertragsverhältnisses mit dem Verleger (abgesandt am 26. d. M.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 21. März l. J. verschied nach kurzer Krankheit in Wiesbaden

Herr **Hermann Schneider,**

Königlicher Oberbaurat a. D.

im 74. Lebensjahr.

Der Verstorbene war bei der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz von ihrer Gründung im Jahre 1897 bis zu seiner Pensionierung im Jahre 1908 als Oberbaurat und erster Vertreter des Präsidenten tätig. Er hat während dieser Zeit der Verwaltung durch seine reiche Erfahrung und große Geschäftsgewandtheit wertvolle Dienste geleistet. Hierzu kommt sein Wohlwollen gegen Gleichstehende und Untergebene sowie seine sich stets gleichbleibende Liebenswürdigkeit gegen Jedermann. Es bleibt ihm deshalb ein ehrenvolles Andenken gesichert.

Mainz, den 22. März 1913. (894)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Staatseisenbahnverwaltung zu Mainz.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. April 1913 wird die 2,38 km lange normalspurige Bahnstrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Der Personen- und Gepäckverkehr wird am 1. Mai 1913 aufgenommen werden. Außer den Endstationen liegen Bahnhöfe nicht an der Strecke.

Für die neue Strecke gilt die Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Ordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Näheres ist in unserem Verkehrsbureau zu erfragen. (920)

Frankfurt (Main), den 27. März 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. April 1913 wird der links der Bahnstrecke Dorndorf-Kaltennordheim zwischen den Stationen Dietlas und Stadtlengsfeld neu errichtete Haltepunkt Menzengraben für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Dietlas und Menzengraben 3,13 km,
zwischen Menzengraben und Stadtlengsfeld 2,62 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden die in den veröffentlichten Fahrplänen vorgesehenen Züge anhalten.

Erfurt, den 19. März 1913. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Brake (Lippe) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April 1913 wird der zwischen den Stationen Lemgo und Dörentrup rechts der Bahnstrecke Lage-Hameln gelegene

Haltepunkt Brake (Lippe), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Eil- und Frachtstückgütern, die mehr als 250 kg wiegen, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Brake (Lippe) in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im März 1913. (869)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. April 1911.

Infolge Verlegung der zollamtlichen Zugabfertigung von Basel-St. Johann nach St. Ludwig ab 1. April 1913 ist im Abschnitt C „Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif" zu Ziffer VIII hinter Basel - St. Johann die Station St. Ludwig zuzusetzen.

Straßburg, den 22. März 1913. (930)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. April 1913 tritt ein Nachtrag 26 in Kraft. Er enthält u. a. Änderungen des Abschnittes B. 1 g (Geltungsbereich des Frachtnachlasses), Änderungen und Ergänzungen der Zuschlagsfrachten für die Strecken der Straßburger Straßenbahn-Gesellschaft sowie Änderungen der Zuschlagsfrachten für Frankfurt (Main) Ost- und Westhafen.

Berlin, den 27. März 1913. (924)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. August 1911.

Die Teilfrachtsätze der Schnittafel a des Ausnahmetarifs 30 C für „Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang", deren Aufhebung zum 30. April d. J. durch Bekanntmachung vom 13. Februar d. J. veröffentlicht worden ist, bleiben vorläufig noch bis zum 31. Mai 1913 in Kraft.

Breslau, den 27. März 1913. (925)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 15. April 1913 treten neue Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 90 B Fabriksalz in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 26. März 1913. (926)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Tarifpunkt Mittenwald Übergang — siehe bayerischen Lokalbahn-Schnittarif — als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 4 d für Düngemittel nach Österreich-Ungarn aufgenommen.

Frankfurt (Main), 26. März 1913. (927)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II Heft C 1 (Allgemeine Tariftabellen) und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April d. J. treten für den Verkehr mit Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen andere Zuschlagfrachten in Kraft als sie im Nachtrage 6 zum Heft C 1 und im Nachtrag 25 zum gemeinsamen Heft veröffentlicht sind.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Frankfurt (Main), 22. März 1913. (928)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

I. Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden ausgegeben:
a) zum Tarifheft 7 der Nachtrag VIII,
b) zu den Tarifheften 5, 6 und 8 je der Nachtrag VII, die neben den inzwischen im Verfügungswege durchgeführten Änderungen hauptsächlich enthalten:
1. Entfernungen für verschiedene in den Tarif neu einbezogene Stationen,
2. neue, zum Teil ermäßigte Entfernungen für verschiedene ältere Stationen,
3. Entfernungserhöhungen um 1 km für zahlreiche badische, württembergische und preußische Stationen bei Tarifbildung über Landau, die aber erst vom 1. Juni 1913 an in Kraft treten,
4. Änderung und Ergänzung verschiedener Ausnahmetarife.

II. Ferner werden vom 1. April 1913 an verschiedene Stationen der badischen Lokaleisenbahnen in das Tarifheft 1 einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen. (919)

Frankfurt (Main), den 22. März 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit sofortiger Gültigkeit treten aus Anlaß des Übergangs der Ruppiner Kreisbahn auf die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und aus Anlaß der Firmenänderung dieser Bahn in: „Ruppiner Eisenbahn - Aktien - Gesellschaft" im Staats- und Privatbahn-Tiertarif einige Änderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1913. (923)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarife Teil II, Heft 12 vom 1. April 1912 und Heft 13 vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum usw.) für Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz und zwar im Heft 12 jene der Abteilungen A, B, D und E und im Heft 13 jene der Abteilungen A, C, D, E und G durchwegs um je 17 ₰ für 100 kg erhöht.

München, den 27. März 1913. (933)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Culm (Reuß), Kayna, Leumnitz, Poelzig, Söellmnitz, Spora, Trebnitz (Reuß), Wernsdorf (Reuß), Wittgendorf (Kreis Zeitz) und Zipsendorf der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn in obengenannten Kohlentarif einbezogen. Gleichzeitig werden die Namen der im Tarif bereits enthaltenen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen Reick in „Dresden-Reick" und Erlau in „Erlau (Sa)" geändert.

Über die Höhe der Frachtsätze nach den neu aufgenommenen Stationen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. März 1913. (929)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2.

Auf der gegenwärtig nur für Wagenladungsverkehr eingerichteten Station Königsbrück Kamenzerstraße wird am 1. April 1913 der unbeschränkte Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingeführt. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft. Durch Wegfall der seitherigen Frachtberechnungsbestimmungen für Königsbrück Kamenzerstraße treten im direkten Verkehr mit fremden Eisenbahnen zum Teil Frachterhöhungen ein. In diesem Falle wird die bisherige niedrigere Frachtberechnung noch bis Ende Mai 1913 angewendet.

Dresden, den 22. März 1913. (884)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

I.

Gütertarif Teil III Heft 2 vom 1. August 1908.
Gütertarif Teil IV Heft 2 vom 1. März 1908.
Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut, von Borstenvieh usw. vom 1. Juli 1898.

Die Gültigkeit dieser Tarife nebst Nachträgen und den hierzu erlassenen Verfügungen wird bis auf weiteres verlängert.

II.

Gütertarif Teil II Heft B vom 1. Juni 1902.
Gütertarif Teil VI vom 1. Oktober 1908.

Die Gültigkeit dieser Tarife nebst Nachträgen und den hierzu erlassenen Verfügungen wird bis 31. Mai 1913 verlängert.

III.

Gütertarif Teil II Heft 2 vom 1. Februar 1903.

Die Gültigkeit dieses Tarifes nebst Nachträgen und den hierzu erlassenen Verfügungen wird bis 31. Mai 1913 verlängert.

Ausgenommen sind die Frachtsätze für Petroleumnaphtha und Rohbenzin (Abteilungen B und C des Ausnahmetarifs Nr. 71), welche mit 20. Mai 1913 außer Kraft treten. Die Frachtsätze der Abteilung B dieses Ausnahmetarifs gelten vom 20. bis 31. Mai 1913 nur mehr für Petroleumbenzin. (Benzin aus Erdöl, ausgenommen Rohbenzin).

München, den 21. März 1913. (888)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird auf Seite 5 des Tarifs die besondere Ausführungsbestimmung 3 zu § 48 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, lautend: „3. Bei Sendungen, die auf Grund der Bestimmung im § 6 (1) der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung oder auf Antrag des Absenders zu tränken sind, ist für je drei zu einer Sendung gehörige Wa-

gen mindestens ein Begleiter zu stellen". gestrichen.

Vom genannten Tage ab gelten für Sendungen lebender Tiere, die nach den Bestimmungen im § 6 (1) der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung zu füttern und zu tränken sind, die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu § 49 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Vergl. den neuen Deutschen Eisenbahntiertarif, Teil I vom 1. April 1913, § 49, Zus.-Best. III—V). Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. März 1913. (870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Am 1. April werden die Stationen Cöln-Eifeltor und Weisweiler des Bezirks Cöln, Wefensleben des Bezirks Magdeburg, Leipzig-Stötteritz der sächischen, Karlsruhe (Hafen) der badischen und Schwenningen (Neckar) der württembergischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.

Gleichzeitig wird „Chlorkalzium" in die Güterklassifikation eingereiht bei Auflieferung in Eisenfässern in Klasse 6 und bei Auflieferung in Holzfässern in Klasse 8.

Die Tarifstelle Spaten und Schaufeln erhält den Zusatz: „mit Stielen".

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 26. März 1913. (921)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Nr. 2 des Tfv.)

Am 1. April 1913 tritt ein Nachtrag 2 in Kraft, durch den u. a. das Warenverzeichnis der neuen Fassung für „Lederabschnitzel" in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I B, vom 1. April 1913 angepaßt wird.

Berlin, den 27. März 1913. (922)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Tarifheft 2.

Am 1. April 1913 treten neue und ermäßigte Frachtsätze der Ausnahmetarife 12 (Kartoffeln, frische), 31 (Borke), 61 D (Ton, Lehm, roh), 66 B (Bruchsteine, roh) und 131 (Emballagen) in Markwährung, 40 (Holzstoff, Holzzellstoff) und 131 (Emballagen) in Kronenwährung in Kraft. Ferner gelten vom gleichen Zeitpunkte an die Frachtsätze in Markwährung des Ausnahmetarifs 12 (Kartoffeln, frische) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, sowie der Ausnahmetarif 66 C (Marmormehl) auch für Kalksteinmehl. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, den 27. März 1913. (931)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz, Tarif vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird der Nachtrag II ausgegeben.

Er enthält hauptsächlich neue Entfernungen und Frachtsätze für die Station Frankfurt (Main) Westhafen und zum Teil auch für Frankfurt (Main) Osthafen.

Verkaufspreis 15 ₰.

München, den 20. März 1913. (856)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Tarifhefte 1, 2 und 4, Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, ostmitteldeutsch-sächsischer Güterverkehr, niederschlesisch-sächsischer und oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr, westdeutsch-sächsischer Güterverkehr, bayerisch-sächsischer Güterverkehr, Tarifheft 1, bayerisch-sächsischer Tierverkehr, sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr, Hefte 1—4, preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr, Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — sächsische Staatseisenbahnen, Verkehr Graslitz ob. Bf. — sächsische Staatseisenbahnen, böhmisch-sächsischer Kohlenverkehr, sächsisch-österreichischer Kohlenverkehr, sächsisch-österreichischer Güterverkehr, sächsisch-österreichisch-ungarischer Verband, Verkehr mit Ungarn Teil II, Gemeinschaftliches Heft Tarifhefte 7 und 8, norddeutsch-ungarischer Güterverkehr, norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände trs., Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern, adriatisch-deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen) Tarifheft 1, direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr, rumänisch-deutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Norddeutschland, deutsch- u. niederländisch-russischer Eisenbahnverband, deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr, norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr, deutsch-italienischer Güterverkehr, Teil II A, sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau-Romanshorn (Verkehr mit Basel und Schaffhausen der schweizerischen Bundesbahnen), sächsich-schweizerischer Güterverkehr über Lindau, Güterverkehr deutsche Bahnen—Prinz Heinrichbahn, Teil II, Heft 22, norddeutsch-belgischer Güterverkehr, Teil II Heft F, norddeutsch-niederländischer Güterverkehr, Teil II, Heft 2, deutsch-französischer Güterverkehr (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen) Tarife Teil II A und C, deutsch-südfranzösischer Verkehr (Verkehr mit der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn) Tarife Teil II A und C, französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien) Teil II Tarifheft 3, deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser, deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg, deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg, deutscher Levanteverkehr über Hamburg und Bremen seewärts.

Infolge Errichtung eines Gemeinschaftsbahnhofs auf dem Gelände des Bahnhofs Zeitz, Preuß. Stb. wird der bisherige Bahnhof Zeitz sächs. Stb. am 1. Juni 1913 für den Güterverkehr geschlossen. Die in den Tarifen für die obenbezeichneten Verkehre für die Station Zeitz Sächs. Stb. enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten mit dem gleichen Zeitpunkte außer Kraft. Für den neuen Gemeinschaftsbahnhof, der die Bezeichnung „Zeitz" (ohne nähere Bezeichnung) erhält, gelten die Entfernungen und Frachtsätze des jetzigen Bahnhofs Zeitz Preuß. Stb. Soweit gegenwärtig Entfernungen und Frachtsätze für Zeitz Sächs. Stb. in den genannten Tarifen vorgesehen sind, dagegen für Zeitz Preuß. Stb. nicht, werden solche für den Gemeinschaftsbahnhof Zeitz rechtzeitig eingeführt werden. Für eine größere Anzahl von Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen werden die jetzt im ost-mitteldeutsch-sächsischen Gütertarife, Heft 2 enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze im Verkehre mit Zeitz Preuß. Stb. aus diesem Tarife in den sächsischen Binnen-Gütertarif für den neuen Gemeinschaftsbahnhof Zeitz übernommen. Durch vorstehende Tarifmaßnahmen treten teils Frachtermäßigungen teils Frachterhöhungen für eine Entfernung bis zu 3 km ein. Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt sowie der unterzeichneten Generaldirektion.

Dresden, am 27. März 1913. (932)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarifverzeichnis 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 bis auf Widerruf bezw. zur Durchführung im Tarifwege werden die in Abteilung A Seite 31/35 enthaltenen Frachtsätze für Steinkohle usw. nach Freistadt i. S. um 40 h für 1000 kg ermäßigt.

Mit gleichem Tage wird Station Wien-Lagerhaus*) (Direktionsbezirk W) in die Abteilung A für Steinkohle usw. mit den Frachtsätzen von Wien Handelskai einbezogen.

*) Siehe Beschränkungen Tarif Teil I Abschnitt C.

Kattowitz, den 20. März 1913. (854)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr über Lindau.

Am 1. April 1913 tritt zum Tarifheft 1 der VI. Nachtrag in Kraft. Er enthält neue und geänderte Frachtsätze des Klassenguttarifs und verschiedene Ausnahmetarife. Aufgehoben werden die Frachtsätze der Station Bremgarten. Soweit Frachterhöhungen oder Beschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 30. Juni 1913 bestehen.

Dresden, am 26. März 1913. (910)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.

Am 1. Juni 1913 treten folgende erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach Schönau in Kraft: Von Bautzen 524, Dresden-Altstadt 654, Dresden-Friedrichstadt 654, Dresden-Neustadt 642 und Potschappel 677 Heller für 1000 kg.

Dresden/Wien, am 26. März 1913. (911)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
k. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft A, enthaltend den Kilometerzeiger zu den Tarifen Teil II, Hefte 1—22 usw. vom 1. Juli 1911.

Einführung des Nachtrages II.

Am 1. April 1913 erscheint der Nachtrag II, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie des Nachtrags I.

Insoweit gegen seither Erschwernisse eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen noch bis einschließlich 31. Mai 1913 in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München

zum Preise von 0.15 *M* = 0,20 Kr. für das Stück zu erhalten.
München, den 24. März 1913. (915)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.
Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VI zum Tarif in Kraft. Er enthält außer bereits anderweit bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der bayerischen und preußischen Staatsbahnen, sowie geänderte Entfernungen für verschiedene Stationen. Der Tarifnachtrag enthält ferner Änderungen und Ergänzungen zum Verzeichnis der beteiligten Bahnen, zu den besonderen Tarifvorschriften, zu den Kilometertariftabellen und den Ausnahmetarifen, Änderungen von Stationsnamen sowie Berichtigungen.
Soweit durch die Änderungen Frachterhöhungen eintreten, die noch nicht veröffentlicht sind, gelten sie erst vom 1. Juni d. J. ab.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungen, von denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.
Erfurt, den 20. März 1913. (878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.
Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.
Mit dem 31. Mai d. J. werden im vorbezeichneten Kohlenverkehr die Frachtsätze nach den Stationen Apatelek, Apátfalva, Battonya, Bokszeg-Bél, Borosjenö, Csanádpalota, Csermö, Elek, Kisjenö-Erdöhegy, Kiszombor, Magyarbánhegyes, Makó, Medgyesegyháza, Mesöhegyes, Mezökovácsháza, Nagylak, Ötvenes, Opeczka, Pankota und Ujszentanna der vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen außer Kraft gesetzt.
Kattowitz, den 20. März 1913. (881)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr Teil II Heft 3.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege wird die Station Attnang-Puchheim der k. k. österr. Staatsbahnen (Direktionsbezirk Li) in die Abteilung A (Frachtsätze für Steinkohle usw.) mit den Frachtsätzen von Neumarkt-Kallham einbezogen.
Vom gleichen Zeitpunkte ab kommen im Verkehr nach Golling-Abtenau die im Tarife für Steinkohle usw. vorgesehenen Frachtsätze auch für Steinkohlenkoks usw. zur Anwendung. (882)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-hessisch-elsaß-lothringischer Expreßguttarif, Teil II.
Mit Wirkung vom 1. Juni d. J. werden die Schnitt- und Stationsfrachtsätze für den Verkehr mit Saargemünd aufgehoben.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Mainz, den 18. März 1913. (883)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Zu den unter Nr. 748 des Tarifverzeichnisses aufgeführten Gütertarifen treten am 1. April 1913 folgende Nachträge usw. in Kraft: Nachtrag XI zum Heft 2 (Preis 15 ₰), Nachtrag VIII zum Heft 6 (Preis 15 ₰), Nachtrag VIII zum Heft 7 (Preis 15 ₰), Ergänzungs- und Änderungsheft zu den Tarifheften 1, 4, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15 und 16 (Preis 20 ₰). Außer verschiedenen Ergänzungen und Änderungen treten hierdurch neben Frachtermäßigungen vom 1. Juli 1913 an auch Frachterhöhungen für Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) ein. Die genannten Drucksachen sind bei den beteiligten Verwaltungen und bei unserem Verkehrsbureau erhältlich.
Karlsruhe, den 22. März 1913. (885)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs.
Ab 1. April 1913 wird der A.-T. 13, Seite 82 des Tarifs Teil II, durch Aufnahme einer neuen Abt. C gültig für Steine, rohe (Bruchsteine, Feldsteine, Findlinge) a) zum Wegebau, b) zum Bahn- und Wasserbau (mit Ausschluß von Kunstbauten) erweitert.
In diese Abt. C. wird die Station der K. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz „Aßmannshausen" einbezogen.
München, den 22. März 1913. (886)
Tarifamt der K. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Getreide vom 1. November 1901.
Zum Ausschreiben in Nr. 92/3075.
Der Ausnahmetarif für Getreide vom 1. November 1901 bleibt über den 31. März 1913 hinaus bis auf weiteres in Kraft.
München, den 21. März 1913. (887)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Mannheim-Käfertal in den Ausnahmetarif S 16a und Holzheim b. Neuß in den Ausnahmetarif S 18b einbezogen. Der Ausnahmetarif 50 wird durch Aufnahme einiger Stationsfrachtsätze nach Hamborn-Neumühl ergänzt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 22. März 1913. (871)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. Januar 1909.
Auf Seite 152 wird bei Hamburg in der Spalte „Besondere Bestimmungen" die im 2. Absatze enthaltene Tarifvorschrift von „Jeder in Hamburg" bis „in Hamburg" mit Ablauf des 31. März d. J. außer Kraft gesetzt.
Breslau, den 19. März 1913. (872)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft 1, 2, 3 und 6 vom 1. März 1904 und Heft B vom 1. September 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden die Stationen Düsseldorf-Oberkassel und Neuß (Heft 1) in den Ausnahmetarif 19 II (Eisenerz usw.), die Station Neuß in den Ausnahmetarif 23 I (Eisen, Stahl usw.), die Stationen Deuselbach (Heft 2) und Laasphe (Heft 3) in den Ausnahmetarif 5 (Holz) und die Stationen Frankfurt-Rödelheim (Hefte 6 und B), sowie Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen (Heft B) in die allgemeinen Tarifklassen einbezogen.
Gleichzeitig werden für Frankfurt (Main) Ost, Hanau West und Mainkur (Hefte 6 und B) ermäßigte Frachtsätze für die allgemeinen Tarifklassen eingeführt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 24. März 1913. (873)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Französisch-deutscher Güterverkehr (über Belgien).
Am 1. April 1913 tritt zum französisch-deutschen Gütertarif (über Belgien), Teil I Abteilung A, Reglementarische Bestimmungen, der Nachtrag II in Kraft. Er enthält hauptsächlich eine Änderung der Zusatzbestimmung 12 zu Artikel 10. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 22. März 1913. (874)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände. Verbandsgütertarif Teil I Abteilung A.
Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag III in Kraft. Er enthält im wesentlichen eine Änderung der Zusatzbestimmung 12 zu Artikel 10 über Beigabe von Warenerklärungen für Sendungen zur Einfuhr in das deutsche Zollgebiet oder zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 19. März 1913. (875)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Diejenigen Gegenstände, welche auf der Großen Kunstausstellung in Stuttgart vom 1. Mai bis 15. Oktober 1913 ausgestellt waren und nicht verlost oder verkauft oder vertauscht worden sind, werden auf den deutschen und niederländischen Bahnen unter den üblichen Bedingungen frachtfrei zurückbefördert. Die Rücksendungsfrist beträgt 8 Wochen nach Schluß der Ausstellung.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 19. März 1913. (876)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Pfullingen der Württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif S 20 für Felle und Häute usw. aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.
Hannover, den 19. März 1913. (879)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Altschweier, Bühlerthal, Menzingen, Obertal, Odenheim und Ubstadt der Badischen Lokaleisenbahnen Aktiengesellschaft aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Hannover, den 15. März 1913. (880)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Einführung neuer Eisenbahn-Gütertarife.

Am 1. Juni 1913 treten für den süddeutsch-ungarischen Verkehr in Kraft:
Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft A,
Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft 1 und
Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft 2.

Es enthält:

a) Teil II, Heft A: den Kilometerzeiger samt Zuschlagsfristen für alle im süddeutsch-ungarischen Verkehr erscheinenden Güter- und Tiertarife.

Dieser Kilometerzeiger gilt auch

1. für die älteren, über den 1. Juni 1913 hinaus in Geltung bleibenden Güter- und Tiertarife des österreichisch-ungarisch-bayerischen und des süddeutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes (Verkehr mit Ungarn);

2. für die im rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband in den Ausnahmetarifen 1 (Getreide usw.) und 2 (Holz und Rinde) des Teiles II, Heft 4 vom 1. Dezember 1905 und im Teil II, Heft 5 vom 1. Juni 1902 enthaltenen Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main).

b) Teil II, Heft 1: Bestimmungen und Frachtsätze der Klassen-, Serien- und Ausnahmetarife für den Güterverkehr zwischen
Stationen der K. bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München sowie der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien Asch-Roßbach und Reutte in Tirol-Reichsgrenze bei Schönbichl)
einerseits und
Stationen der K. ungarischen Staatseisenbahnen (einschließlich der in ihrem Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien einschließlich der Barcs-Pakrazer Eisenbahn), der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungar. Linien)
andererseits.

c) Teil II, Heft 2: Bestimmungen und Frachtsätze der Klassen-, Serien- und Ausnahmetarife für den Güterverkehr zwischen
Stationen der K. württembergischen Staatseisenbahnen, der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen sowie der badischen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn, der K. bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches Netz), der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn, der Luxemburgischen Prinz Heinrich-Bahn, der Kgl. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz, der Kgl. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) und der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken
einerseits und
Stationen der K. ungarischen Staatseisenbahnen (einschließlich der in deren Betrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungar. Linien) einschließlich der Barcs-Pakrazer Eisenbahn, der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ung. Linien)
anderseits.

Außer einigen Ermäßigungen bringen die neuen Tarife in der Hauptsache Frachterhöhungen und zum Teil auch Verkehrsbeschränkungen.

Diese Tarife treten an Stelle der am 31. Mai 1913 außer Kraft tretenden folgenden Tarife samt Nachträgen und der hierzu im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze.

1. Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Teil II, Heft B (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. Juni 1902,
Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903 und Teil VI vom 1. Oktober 1908.

2. Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Gemeinsames Heft B vom 1. Januar 1908,
Teil II, Hefte 4, 5 und 6 vom 1. September 1904,
Teil VI, Heft 2 vom 1. Januar 1902 und Teil VII, Heft B vom 1. Mai 1909.

3. Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Teil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1905 hinsichtlich der für die Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) noch gültigen Frachtsätze und Bestimmungen mit Ausnahme jener der Ausnahmetarife 1 (Getreide usw.) und 2 (Holz und Rinde), welche bis auf weiteres noch in Kraft bleiben.
Teil II, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1906 und Teil II, Heft 5 vom 1. Juni 1902 hinsichtlich der für die Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) noch gültigen Bestimmungen über die Lieferfrist, über die Ermittlung der Entfernungen und über die Verkehrsleitung im Verkehr mit ungarischen Stationen.

Abdrücke der neuen Tarife sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie den beteiligten Stationen, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München, in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife (Wien, Biberstraße 16) und im Zentralverkaufsbureau in Budapest (V. Akadémia-utza 3.) und zwar:
Teil II, Heft A zum Preise von 1,25 *M* = 1,50 Kr.,
Teil II, Heft 1 zum Preise von 2,00 *M* = 2,40 Kr. und
Teil II, Heft 2 zum Preise von 3,30 *M* = 3,80 Kr.
für das Stück zu erhalten.

München, den 19. März 1913. (857)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
nam. d. beteil. Verbdsverw.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Zwötzen Pr. Stb. des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5t einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 19. März 1913. (850)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, oberschlesischer und niederschlesischer Kohlenverkehr nach der vormaligen Gruppe II, — mittleres Gebiet —, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebietes und des linksrheinischen Braunkohlengebietes nach Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, mitteldeutsch-bayerischer, ost-mitteldeutsch-sächsischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Verkehr sowie Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.
Am 1. April 1913 wird der an der Strecke Eisenach-Salzungen zwischen den Stationen Eisenach und Marksuhl liegende Bahnhof Epichnellen (Wilhelmsthal), der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen eröffnet und in die bezeichneten Verkehre aufgenommen. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, deren Ent- oder Beladung eine Rampe erfordert, ist ausgeschlossen. Dem Tierverkehre dient die Station Epichnellen (Wilhelmsthal) vorläufig nicht. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungen nähere Auskunft.

Erfurt, den 16. März 1913. (851)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 5a. Teil II A des Staats- und Privatbahngüterverkehrs.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Scheuerfeld-Nauroth auf die Ausnahmetarife 7, 7b und 7c für Eisenerze usw. ausgedehnt.
Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Tfv. 200. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Mit Gültigkeit vom 20. März 1913 wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Scheuerfeld-Nauroth auf die Ausnahmetarife 7 und 7b für Erze usw. ausgedehnt.
Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 18. März 1913. (852)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden für verschiedene Verbindungen Wahlwege und neue Frachtsätze eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preuß-hess. Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 18. März 1913. (853)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.
Ab 1. April 1913 wird die Station Schlauroth F, OR des Dir.-Bez. Breslau in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 20. März 1913. (855)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 20. April d. J. wird die Station Maria-Ratschitz der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit Teilfrachtsätzen des Spezialtarifs III in den Klassentarif aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 20. März 1913. (847)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Donaulände trs. usw, Tarif Teil II, vom 15. Januar 1911.
Am 10. April d. J. wird die Station Steinach (S. Mein.) [K. D. Erfurt] in die Ausnahmetarife 17 und IX für Schiefertafeln usw. aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 17. März 1913. (848)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nordisch-französischer Güterverkehr.
Am 1. April 1913 tritt zu dem nordisch-französischen Gütertarif vom 1. Mai 1911 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält

u. a. Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze im Verkehr mit dänischen Stationen als Folge der im dänischen Binnentarif eingetretenen Erhöhungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen. Der Preis des Nachtrages, der durch die unterzeichnete Verwaltung bezogen werden kann, beträgt 20 ₰.

Cöln, den 19. März 1913. (849)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Die Station Gilten wird mit Gültigkeit vom 1. April 1913 in den Ausnahmetarif für Kali nach Stationen der Provinz Ostpreußen aufgenommen.

Hannover, den 19. März 1913. (917)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Mit dem 15. April d. J. werden im Rahmen des Ausnahmetarifs 93 H Frachtsätze für Eisenbahnwagenkasten von Smichow Staatsbahnhof nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern eingeführt.

Altona, den 26. März 1913. (912)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.

Zu dem vom 1. April 1913 gültigen Tarif Teil II Heft 1 erscheint ein Berichtigungsblatt betreffend die Schreibweise verschiedener Stationen. Es ist bei den bekannten Dienststellen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 26. März 1913. (913)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarifverzeichnis 1103. Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Königsbrück Kamenzerstraße der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen in obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft. Ferner sind im vorbezeichneten Tarife folgende Stationsnamen-Änderungen durchzuführen: Hof Bahnhof Sächs. Stb. in Hof Hbf., Brand b. Freiberg (Sa.) in Brand-Erbisdorf, Hetzdorf b. Öderan in Hetzdorf (Flöhatal), Schönberg (Sa.)-Schönberg b. Pausa.

Kattowitz, den 26. März 1913. (914)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 21 (Sächsische Staatsbahn).

Die Station Ketten wird in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 21. März 1913. (906)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. April 1913 wird die Station Schlauroth der Sächsischen Staatseisenbahnen in den im Tarifheft 1 bestehenden Ausnahmetarif 17 für Bier einbezogen. Gleichzeitig treten im Tarifheft 2 Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1b für Stammholz usw. zwischen den Stationen Langenhennersdorf, Langenwolmsdorf und Stolpen der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits, Zwiesel der Bayerischen Staatseisenbahnen anderseits in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 26. März 1913. (908)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 15 (Kattowitz).

Mit sofortiger Geltung treten im Ausnahmetarif 11a (Eisenerz usw.) folgende Frachtsätze in Kraft:

Von Differdingen
nach
Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz.

Bobrek 14,11 ℳ,
Gleiwitz 14,01 ℳ,
Ludwigsglück 14,14 ℳ,
Morgenroth 14,11 ℳ,
Schwientochlowitz 14,26 ℳ,
Zabrze 14,11 ℳ

für 1000 kg.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 20. März 1913. (907)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Am 1. April 1913 tritt der Nachtrag XII zum Tarife vom 1. Januar 1907 in Kraft. Er enthält im wesentlichen Entfernungen für Stationen der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn und neue Entfernungen für einige Stationen der Preußischen und Sächsischen Staatseisenbahnen, ferner Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife usw. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Juni 1913 an, falls nicht im Nachtrage ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Dresden, am 26. März 1913. (909)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Nachtrag VIII zum württembergisch-schweizerischen Gütertarif, Teil II Heft 1 einzelne Stationsfrachtsätze der Ausnahmetarife 4, 11 und 15 geändert und ermäßigt worden.

Näheres durch die beteiligten Dienststellen und unseren Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 23. März 1913. (902)
Generaldirektion
der K. württ. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 wird die Station Vöhringen der bayer. Stb. (rechtsrh. Netz) mit dem Frachtsatz 384c der allgemeinen Wagenladungsklasse B in den Tarif, Teil II, einbezogen.

München, den 24. März 1913. (900)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Am 1. April 1913 tritt zu den auch für die badisch-schweizerischen Übergangsstationen gültigen gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 1 (Bier), 3 (Lebensmittel), 6 (Getreide), 7 (Wein), 8 (Eis), 13 (Zement usw.), 14 Düngemittel), 18 (Holz), 19 (Steine), 20 (Steinkohlen), 31 (Käse) und 44 (Anthracit usw.) je ein Nachtrag in Kraft.

In der Hauptsache enthalten die Nachträge Frachtsätze für die Stationen der Greyerzerbahnen, daneben auch sonstige Ergänzungen und teilweise auch geänderte Frachtsätze für die Stationen der Freiburg-Murten-Ins-Bahn, wodurch sich bei den Ausnahmetarifen 14 und 20 ab 1. Juni 1913 Erhöhungen bis zu 2 Centimes für 100 kg ergeben.

Die Nachträge sind bei unserem Verkehrsbureau käuflich.

Ferner werden die Greyerzerbahnen für den direkten Verkehr am 1. April 1913 in die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 2 (Pflanzen), 4 (Brot usw.), 5 (Käse), 9 (landwirtschaftliche Produkte), 11 (Heu und Stroh), 12 (Borke), 15 (Kalziumkarbid), 16 (Edelmetalle), 17 (Holzstoff) und 41 (Milch) einbezogen.

Karlsruhe, den 23. März 1913. (901)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden die Stationen Königsbrück Kamenzerstraße, Cammin (Meckl.), Epichnellen (Wilhelmsthal), Gränert und Lelm in den Tarif einbezogen. Ferner wird die Station Königsbrück Kamenzerstraße als Versandstation in die Ausnahmetarife 5b, 5i, 5w, 9 und 85 sowie die Station Niedergebra als Versandstation in den Ausnahmetarif 4d aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 25. März 1913. (897)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr, Teil II.

Die gemäß Bekanntmachung vom 30. November 1912 zur Bedienung der Ausstellung in Gent eröffnete Haltestelle „Gand (Exposition)“ ist unter Beseitigung der bisherigen Abfertigungsbeschränkungen für den gesamten Stückgut- und Wagenladungsverkehr der Ausstellung eröffnet.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 22. März 1913. (898)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.
Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden im vorbezeichneten Kohlenverkehre nach Stationen der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen anstelle der mit Ende Mai d. J. aufgehobenen neue erhöhte Frachtsätze eingeführt.

Die neuen Frachtsätze, deren Veröffentlichung im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen gleichzeitig erfolgt, sind in dem mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. erscheinenden Nachtrage II zum Tarifheft II enthalten.

Kattowitz, den 24. März 1913. (899)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.

Am 1. April 1913 wird ein neuer Gütertarif für den Binnenverkehr unserer Bahn, Teil II eingeführt.

Hierdurch wird der Tarif vom 15. November 1907 nebst Nachträgen aufgehoben.

Durch den neuen Tarif kommen die Kilometerzuschläge in Wegfall.

Die in den Tarif aufgenommenen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 EVO genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Rheinsberg (Mark), 21. März 1913. (889)
Die Direktion.

Gütertarif Belgien-Württemberg.

Mit Geltung vom 1. Juni 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 22 für Chilesalpeter im belgisch-südwestdeutschen Gütertarifheft 7a durchweg um 16 Cts. für 1000 kg erhöht.

Straßburg, den 22. März 1913. (893)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird im Nachtrag IV der Ausnahmetarif 13 wie folgt geändert:

1. Es sind zu streichen:
a) im Warenverzeichnis des Rohstofftarifs unter Ziffer 7 die Worte „ferner Holzabfallspäne, beim Hobeln, Sägen usw. entstehend, auch Holzsägemehl“;
b) das Warenverzeichnis des Kalitarifs (Ziffer 1—3 nebst Anmerkung*);
c) die Fußnoten [2]) und [4]) betreffend die Stationen Almelo, Deventer, Dordrecht loko, Enschedé Nord und Süd, Gouda, Hengelo, Nymegen, Rotterdam loko, Rotterdam a. d. Maas loko, Zevenaar und Zütphen;
d) das Wort „loko“ hinter Amsterdam, Dordrecht, Hoek v. Holland, Middelburg, Rotterdam, Rotterdam a. d. Maas und Vlissingen;
e) die Station Venlo nebst dem zugehörigen Frachtsatz.

2. Im Warenverzeichnis des Rohstofftarifs erhält die Ziffer 14 folgende Fassung:
„Torfstreu, Torfmull und Torfmehl“.

3. Der Inhalt der ersten Spalte des Kopfes zu den Frachtsätzen wird wie folgt ersetzt: „Basel S.B.B. und Basel-St. Johann (Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen) und Basel Bad Stb. von und nach“.

Cöln, den 20. März 1913. (877)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft A: Nachtrag 9 (Preis 5 ₰);
2. Zu Heft B I: (Teilhefte B I 5, 6, 9, 11—13 und 16—21) Nachtrag 12. Es fallen aus: Bei den Teilheften B I 5 und 13 die Nachträge 9—11, bei den Teilheften 12, 20 und 21 die Nachträge 10 und 11 und bei den Teilheften 6 und 17 der Nachtrag 11. (Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰; Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben);
3. Zu Heft B II: (Teilhefte B II 1—60) Nachtrag 13. (Preis für die Gesamtausgabe 30 ₰; Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben);
4. Zu Heft C 1: Nachtrag 6 (Preis 5 ₰);
5. Zu Heft C 2: Nachtrag 8 (Preis 10 ₰);
6. Zu Heft C 2c: Nachtrag 7 (Preis 10 ₰).

Die Nachträge enthalten:
a) Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Düsseldorf - Derendorf - Düsseldorf-Rath;
b) Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd;
c) Änderungen infolge der Verlegung der Osnabrücker Bahnhöfe;
d) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Altenessen Rh., Ambrock, Bösdorf (Pr. Sa.), Brake (Lippe), Garz (Oder), Palenberg und Vahldorf;
e) Änderungen der Überfuhrgebühren und sonstigen örtlichen Gebühren der Frankfurter Bahnhöfe;
f) Aufnahme der Stationen Menterode, Niedergebra, Oldisleben und Rastenberg in den Ausnahmetarif 3; Niedergebra in den Ausnahmetarif 4d; Hainstedt (Kr. Offenbach), Hameln, Neu Isenburg M. N. B. in den Ausnahmetarif 5a; Niedersachswerfen Stb. in den Ausnahmetarif 5b; Püsselbüren in den Ausnahmetarif 6a; Arheilgen, Hasloh, Stellingen und Quedlinburg West in den Ausnahmetarif 9; Posottendorf-Leschwitz in den Ausnahmetarif 13b; Nackenheim in den Ausnahmetarif 20a; Arheilgen, Breslau Stadthafen Ort und Umschlag, Dirschau und Quedlinburg West in den Ausnahmetarif S5; Quedlinburg West und Wandsbeck in den Ausnahmetarif S 5s; Breslau Stadthafen Ort und Umschlag und Quedlinburg West in den Ausnahmetarif S 5t; Süchteln in den Ausnahmetarif S 14; Großalmerode, Hofgeismar, Küllstedt und Worbis in den Ausnahmetarif S 16 a; Berncastel-Cues und Traben-Trarbach in den Ausnahmetarif S 20b; der Stationen Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen in die Ausnahmetarife 2b, 3e, 5m, 5v, 5y, 9, 9a, 9s, S 5, S 5s und S 5t, 16a, 16b, 19, 20, 20b, 20d, 20f, 24a, 25, 26, S 14, S 16, S 16a, S 18a, S 18b, S 18c, S 19, S 20a, S 20b, S 20c, S 21, S 21a, S 22, S 24, S 25, S 26a und S 32;
g) Änderung der Frachtsätze für Frankfurt (Main) Ost in verschiedenen Ausnahmetarifen;
h) Änderung der Bestimmungen über die Frachtberechnung bei verschiedenen Ausnahmetarifen im Verkehr mit der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahn;
i) Aufhebung der Frachtsätze der Klasse III b des Ausnahmetarifs S 5 für Guben und Opalenitza;
k) Ergänzung der Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs S 5 durch Nachtragung der Kieler Hafenbahn A. G.;
l) sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Juni 1913, sofern nicht ein anderer Zeitpunkt in den Nachträgen angegeben ist. Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, durch die auch die Nachträge zu beziehen sind.

Berlin, den 22. März 1913. (896)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.

Einführung des Nachtrages V.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913, und, soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, mit Gültigkeit von dem besonders angegebenen Zeitpunkt tritt ein Nachtrag V zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 in Kraft.

Derselbe enthält Änderungen und Erweiterung des Tarifes, Änderung eines Stationsnamens und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 34 ₰ oder 40 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 24. März 1913. (904)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.

Tarif, Teil II vom 1. September 1901.

Einführung ermäßigter Frachtsätze für Stückgüter.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 bis auf Widerruf gelangen für Stückgüter bei Frachtzahlung mindestens für 3000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des obbezeichneten Tarifes nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Einführung:

von	nach Buchs (St. Gallen) trs. für 100 kg in Centimes
Brody (Bhf.) trs.	1060
Podwoloczyska (Bhf.) trs.	1121

Wien, am 23. März 1913. (903)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1910.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden die im Ausnahmetarif 19 (Petroleum, raffiniert) des obbezeichneten Tarifes enthaltenen Frachtsätze von Boryslaw-Tustanowice (früher Boryslaw) und Drohobycz um Franken 2.10 (zwei Franken und 10 Centimes) für 1000 kg erhöht.

Wien, am 21. März 1913. (867)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit den französischen Ostbahnen.
Tarif Teil VII vom 1. August 1911.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden die im obbezeichneten Tarife enthaltenen Schnittfrachtsätze der
Serie I a) Petroleum, raffiniert; b) Mineralöle, schwere und mineralische, Schmieröle, schwere; c) Petroleumkoks (Asphaltkoks); Serie III Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) gereinigt; Serie IV Mineralische Schmieröle, andere als unter Serie Ib genannte
von Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz um Franken 2.10 (zwei Franken und 10 Centimes) für 1000 kg erhöht.

Wien, am 21. März 1913. (865)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Verkehr mit der französischen Nordbahn.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1909.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden die im Ausnahmetarif XXV des obbezeichneten Tarifes für a) Petroleum, raffiniert; b) Mineralöle, schwere und mine-

ralische Schmieröle, schwere; d) Benzin, raffiniert und e) Mineralische Schmieröle, andere als unter b) genannte, enthaltenen Frachtsätze von Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz um Franken 2.10 (zwei Franken und zehn Centimes) für 1000 kg erhöht.

Wien, am 21. März 1913. (866)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Einbeziehung der Station Hieflau in den Ausnahmetarif 30 A für Holz.

Mit Gültigkeit vom 12. April 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird die Station Hieflau mit nachfolgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 30 A (Holz) des Tarifes, Teil II für den obgenannten Verkehr einbezogen:

Von \ Nach	Holeschowitz-Umschlag[1])		Melnik-Umschlag[1])		Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Schleppbahngebühr
	10 t								
	a	b	a	b	a	b	a	b	
	Pfennige für 100 kg								
Hieflau	95	83	99	87	107	95	110	98	10*)

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig. Siehe Seite 309 des Tarifs.

*) Für Melnik-Umschlag 0,8 ₰ für 100 kg; für Holz des Ausnahmetarifs 30 A a) bis zu 2,5 m lang beträgt die Schleppbahngebühr 5 ₰ für 100 kg; betreffs Langholz siehe Seite 11 des Tarifs unter 25 a).

Im Kilometerzeiger sind auf Seite 329 folgende Entfernungen nachzutragen:

von oder nach	Eigentumsbezeichnung, bezw. Bezeichnung der k. k. Staatsbahndirektion oder der Lokalbahn	Holeschowitz-Umschlag	Melnik-Umschlag	Aussig-Landungsplatz	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz
		Kilometer				
Hieflau .	V	411	443	514	517	528

Wien, am 25. März 1913. (918)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Einführung von Frachtsätzen für Stamm- und Stangenholz von Margitfalva und Szucsany.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913, gelangen für Stamm- und Stangenholz bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze im Rückvergütungswege zu Anwendung, und zwar:

a) Stamm- und Stangenholz aus Position H—17 a) des österreichisch-ungarischen und bosn.-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, zu dessen Verladung bloß ein Eisenbahnwagen erforderlich ist;

b) Stamm- und Stangenholz aus Position H—17 a), zu dessen Verladung mehr als ein Eisenbahnwagen erforderlich ist:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag		Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Schleppbahngebühr
	a	b	a	b	
	Pfennige für 100 kg				
Margitfalva . . .	162	171	165	174	5
Szucsany . . .	121	126	124	129	5

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefe über den Bahntransport bis zu den Elbe-Umschlagsplätzen und der vom sächsischen Zollamte in Schöna-Hirschmühle abgestempelten Lieferscheine (Begleitscheine) über die Weiterbeförderung auf der Elbe mittels Floß nach dem Verkehrsgebiete Schönebeck-Magdeburg sowie von Bestätigungen seitens des Inhabers der betreffenden Floßausladestelle.

Die erwähnten Dokumente sind spätestens bis 31. März 1914 bei der k. k. Nordwestbahndirektion in Wien einzubringen.

Wien, am 18. März 1913. (859)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.
Ergänzung und Änderung des Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 werden die Stationen Lasek, Poronin, Sieniawa, Stojanów, Hermsdorf b. Görlitz, Osnabrück Eilg., Osnabrück Gbf., Rathenow Stb. und Trendelburg mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen und die Stationsnamen Duisburg und Turka abgeändert.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 24. März 1913. (905)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, gültig vom 15. April 1909.
Frachtbegünstigung für Eisbehälter und Eis bei Sendungen von frischem Fleisch.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 ist auf Seite 33 in § 46 als neue Ziffer (4) nachstehende Bestimmung aufzunehmen:

„(4) Bei Aufgabe von frischem Fleisch in Wagenladungen werden die Awa beigegebenen Eisbehälter sowie das beigegebene Eis bis zu 5 % des wirklichen Gewichts der Sendung frei befördert".

Die bisherigen Ziffern „(4)" und „(5)" sind abzuändern auf „(5)" und „(6)".

Wien/Berlin, 22. März 1913. (890)
K. k. österr. Staatsbahnen,
Kgl. Eisenbahndirektion Berlin,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 treten für die Stationen Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz in den Ausnahmetarifen 91 A, B, D, E und F (Petroleum usw.) an Stelle der bisherigen erhöhte Schnittfrachtsätze für 100 kg in Pfennig in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 20. März 1913. (891)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Petroleum usw., Teil IX. (Verkehr aus Österreich), vom 1. August 1911.
Änderung des Artikelverzeichnisses.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 ist auf dem Titelblatt des Tarifes das Wort „Steinkohlenteerölen" zu streichen.

Ferner ist von diesem Zeitpunkte an die Nomenklatur der Serie IV unter A. Tarifbestimmungen zu ändern auf:

„Serie IV
Mineralöle schwere (aus Petroleum gewonnene Schweröle), welche bei 20° C ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität (Dickflüssigkeit)*) von höchstens 2,6 haben; Petroleumkoks (Asphaltkoks); Petroleumpech; in

Fässern oder Kesselwagen, Petroleumkoks auch lose oder in Säcken."

Wien, am 19. März 1913. (858)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil IX (Verkehr aus Österreich) vom 1. August 1911. Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 erhöhen sich die im obenbezeichneten Tarif vorgesehenen Frachtsätze der Serien I—V im Verkehre von Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz durchwegs um 21 Centimes für 100 Kilogramm.

Wien, am 19. März 1913. (860)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

Mit Ablauf des 31. März 1913 wird der Tarif für den Binnenverkehr der Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn (vom Tage der Betriebseröffnung) nebst Nachträgen aufgehoben. Dafür tritt am 1. April 1913 das in Gemeinschaft mit der Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Neustadt-Gogoliner und Stralsund-Triebseer Eisenbahn herausgegebene „Gemeinsame Tarifheft (Heft A) Nr. 129a des Tarifverzeichnisses) für unseren Bereich und anschließend daran ein „Besonderes Tarifheft (Heft B) für unseren Binnenverkehr (Nr. 144 des Tarifverzeichnisses" in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung sind von der Landesaufsichtsbehörde gemäß § 2 der E.-V.-O. genehmigt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, erlangen diese erst am 1. Juni 1913 Gültigkeit.

Mühlhausen i. Th., 22. März 1913. (861)

Vorstand der Eisenbahngesellschaft Mühlhausen-Ebeleben.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1913 erscheint ein Nachtrag IV zum Personen- und Gepäcktarif der K. sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Mai 1912, der Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen enthält. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.

Dresden, den 22. März 1913. (892)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Voraussichtlich wird zum 1. Juni 1913 der Tarif für den Nordseebäderverkehr (ostfriesiche Inseln) neu ausgegeben.

Mit diesem Zeitpunkte treten infolge Eröffnung des Hauptbahnhofes Leipzig für den Verkehr mit und über Leipzig außer Ermäßigungen in vereinzelten Fällen auch Erhöhungen

an Fahrgeld für die I. Klasse bis zu 0,4 ℳ, für die II. Klasse bis zu 0,3 ℳ für die III. Klasse bis zu 0,2 ℳ, an Expreßgutfracht bis zu 0,02 ℳ, an Gepäckfracht um eine Zone ein.

Im Verkehr mit Norderney, Juist, Borkum und Langeoog fällt der bisher einbezogene direkte Seeweg zwischen Bremerhaven und Norderney fort, dafür werden die Fahrten Bremerhaven-Norderney über Helgoland vermehrt.

Im Verkehr mit Spiekeroog wird der Weg über Neuharlingersiel aufgehoben; dafür werden die Wege über Bremerhaven/Wilhelmshaven-Wangerooge neu in den Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Münster (Westf.), 19. März 1913. (862)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. J. treten anstelle des Tarifs für den ost- und mitteldeutsch-schweizerischen Personenverkehr vom 1. Juni 1908 nebst Nachtrag I—III und des Tarifs für den ost- und mitteldeutsch-schweizerischen Gepäckverkehr vom 1. Juni 1908 nebst Nachtrag I—III neue Tarife in Kraft. Die neuen Tarife bringen eine erhebliche Erweiterung der durchgehenden Abfertigung; anderseits sind auch Fahrpreise für Verbindungen mit geringem oder gar keinem Verkehr nicht wieder vorgesehen worden.

Die Fahrpreise erfahren neben Ermäßigungen teilweise auch Erhöhungen. Nähere Auskunft hierüber erteilt unser Verkehrsbureau.

Erfurt, den 22. März 1913. (916)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

7. Verdingungen.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Linoleumbeläge umfassend rd. 2300 qm Linoleumbelag einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 27. März ab im Neubau-Büro Ecke Sophien- und St. Johannerstr., Zimmer 17 zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ (mit Zeichnungen 3,50 ℳ) in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbüro der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebote auf Ausführung der Linoleumbeläge zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken" bis zum 12. April, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubüro porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 20. April 1913.

Saarbrücken, den 26. März 1913. (935)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von Wasserkranen und die Verlegung einer Betriebswasserleitung für die Bahnhöfe Landsberg und Bartschin soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 50 ₰, die Normalzeichnungen Bl. 50—52 zum Sonderpreise von 2 ℳ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 25. April 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 25. März 1913. (934)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 57 550 kg Kupferblech und 140 000 kg Kupferplatten zu Lokomotivfeuerbuchsen in je 6 Losen, 46 700 kg vollgewalztem Stangenkupfer in 7 Losen, 100 650 kg hohlgewalztem Stangenkupfer und 48 830 kg Kupferrohren ohne Lötnaht in je 8 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin, zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. April 1913, mittags 9½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 12. April 1913 an das Werkstättenamt Tempelhof einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 24. April 1913, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. Mai 1913.

Berlin, den 19. April 1913. (895)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Arbeiten zur Herstellung einer 75 m langen Ufermauer am Spreeufer des Lehrter Güterbahnhofes in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- oder bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Ufermauer auf dem Lehrter Güterbahnhof in Berlin" versehen, bis zum 10. April 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 10 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (864)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangierter Lokomotiven und Wagen.

Am Montag, den 7. April 1913 werden durch Submission verkauft werden:

2 Lokomotiven,
15 Güterwagen und
2 Radsätze.

Verkaufsbedingungen sind unentgeltlich vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Administratiegebouw, Droogbaak zu beziehen.

Die Generaldirektion. (863)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 25. | 2. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Mehrfachbesetzung der Lokomotiven.

Von **G. Soberski**, Königl. Baurat, Berlin-Wilmersdorf.

In Nr. 11 S. 192 dieser Zeitung sind die neuen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten für das Betriebspersonal bei den deutschen Eisenbahnen wiedergegeben; diese bringen wiederum nach verschiedenen Richtungen eine Verbesserung der bisherigen Verhältnisse, die sowohl im Interesse des körperlichen und geistigen Wohlbefindens des in so großer Verantwortung stehenden Personals als auch besonders im Hinblick auf die sichere Abwicklung des Dienstes nur freudig begrüßt werden kann.

Die erwähnte Mitteilung schließt allerdings mit der Bemerkung, daß die neuen Bestimmungen erst nach Maßgabe der Bewilligung der Geldmittel für den durch dieselben bedingten Mehrbedarf an Personal und an Betriebsmitteln zur Einführung kommen werden.

Ein Mehrbedarf an Personal ist bei Gewährung von Diensterleichterungen naturgemäß nicht zu umgehen, ein Mehrbedarf an Betriebsmitteln läßt sich aber vielleicht wenigstens teilweise vermeiden oder sicher einschränken durch möglichst gute Ausnutzung insbesondere der Lokomotiven; der letzteren waren lange Jahre hindurch — wenigstens bei den deutschen Eisenbahnen — enge Grenzen gezogen, weil man im Interesse der guten Erhaltung und sachgemäßen Behandlung der Lokomotiven sowie im Hinblick auf die Betriebspünktlichkeit das Fahrzeug von der Bedienungsmannschaft nicht trennen zu dürfen glaubte. So ruhte denn auch die Lokomotive, wenn das Personal Ruhe hatte, obwohl erstere bei weitem nicht so vieler und langer Ruhepausen bedurfte als letzteres.

Eine Ausnahme wurde schon frühzeitig mit den Verschiebelokomotiven gemacht, welche auf den größeren Verschiebestationen Tag und Nacht ununterbrochen durcharbeiteten und dann von zwei Personalen mit je 12stündigem Dienst bedient wurden.

Anfangs der neunziger Jahre wies der damalige technische Attaché bei der deutschen Botschaft in Washington, Regierungsbaumeister Petri, in seinen Berichten u. a. auf die in Amerika durch das sogenannte first-in first-out-System erreichte hohe Lokomotivausnutzung hin und veranlaßte dadurch auch Versuche mit diesem System nicht nur im Rangierdienst, sondern auch im eigentlichen Zugbeförderungsdienst; der zu Grunde liegende Gedanke erschien damals um so verlockender, als zu jener Zeit auch fast ständig ein großer Lokomotivmangel herrschte. Bei dem first-in first-out-System wurden — unabhängig von der Diensteinteilung für die Personale — besondere Diensteinteilungen für die einzelnen Lokomotivgattungen aufgestellt, die nur die für die Instandsetzung der Lokomotiven (Feuerreinigung, Ergänzung der Kohlen- und Wasservorräte, Kesselauswaschung usw.) nötigen Pausen vorsahen, so daß also tatsächlich die zuerst eingelaufene Lokomotive auch wieder zuerst auslief, und die Personale täglich oder sogar auch mehrmals täglich auf den Lokomotiven wechselten.

Der Verfasser hatte seiner Zeit selbst als Vorstand der Maschinen-Inspektion Frankfurt a. Main Gelegenheit zur Beteiligung an den Versuchen und entsinnt sich noch der großen Schwierigkeiten, die ihrer Durchführung entgegenstanden; teils waren sie begründet in der Abneigung des Personals gegen die Neuerung, teils in der damals noch gültigen Art der Berechnung der Materialersparnisgelder für jedes einzelne Lokomotivpersonal. In vielen Fällen war es auch nicht möglich, bei Lokomotivschäden und Verlusten an dem auf den Lokomotiven befindlichen Inventar, für die die Ursachen augenscheinlich in einer Nachlässigkeit des Personals lagen, die wirklich Schuldigen zu ermitteln, obwohl z. B. bezüglich des Inventars eine jedesmalige Übergabe von Personal zu Personal und sofortige Meldung von Unstimmigkeiten angeordnet war.

Die Berichte der verschiedenen Versuchs-Dienststellen fielen denn auch so auseinandergehend aus, daß von einer dauernden Einführung des first-in first-out-Systems abgesehen wurde. Ob

die verhältnismäßig kurzen Versuche diesen Entschluß wirklich ausreichend begründen konnten, mag dahingestellt bleiben: jedenfalls kann wohl behauptet werden, daß gerade die hier in Rede stehende Neuerung eine ganz besondere Erziehung der Lokomotivpersonale erfordert, die mit um so größerer Ausdauer durchgeführt werden müßte, als sie ein vollständiges Loslösen vieler Personen von alten Gewohnheiten und Überlieferungen in sich schließt. Dafür führt das neue System aber zu einer wesentlich besseren Ausnutzung des Lokomotivparks, also auch des Anlagekapitals für ihn und gestattet zugleich, den Fortschritten im Lokomotivbau und in der Verkehrsentwicklung besser zu folgen, während andernfalls noch immer große Bestände an älteren unzureichenden Lokomotiven vorhanden sein werden.

Die seit längerem erfolgte Ersetzung der Materialersparnisgelder durch feste Beträge hat eine Hauptschwierigkeit für die Durchführung des first-in first-out-Systems und damit wenigstens auch einen Teil der Abneigung des Personals gegen dieses beseitigt. Die Mehrfachbesetzung der Lokomotiven ist dementsprechend auch wieder mehr in Aufnahme gekommen und nicht nur auf den Verschiebe-, Stadt- und Vorortdienst, sondern auch teilweise auf den durchgehenden Zugdienst, selbst auf den Schnellzugdienst, ausgedehnt worden. Meistens ist dabei aber die Einrichtung getroffen worden, daß einer bestimmten Personalgruppe eine bestimmte Lokomotivgruppe zugeteilt ist, so daß ein uneingeschränktes first-in first-out-System nicht zur Durchführung kommt. In vollem Umfange hat dieses in Deutschland wohl nur immer für kurze Zeit beim Eintritt starken Maschinenmangels Anwendung gefunden.

Es sollte sich aber doch vielleicht lohnen, die Versuche mit dem genannten System erneut für längere Zeit und in größerem Umfange zu wiederholen, denn es bietet wohl auch das einzige Mittel, um die gerade bei dem Lokomotivpersonal im allseitigen Interesse so erwünschten Diensterleichterungen schneller und wenigstens teilweise ohne Aufwendung neuer Anlagemittel zur Durchführung zu bringen.

Der Umbau des Hauptpersonenbahnhofs Cassel.

Von Regierungsbaumeister **Masur** in Cassel.

Die Umbauarbeiten des Bahnhofs Cassel-Oberstadt, des Hauptpersonenbahnhofs der Stadt Cassel, neigen sich ihrem Ende zu.

Der umfangreiche Umbau, in dessen Verfolg kaum eine Weiche oder ein Gleis des großen Bahnhofs unverändert beibehalten werden kann, bezweckt einesteils eine Verbesserung der Betriebsverhältnisse durch schienenfreie Einführung der durchgehenden Schnellzugsstrecken, andernteils eine Vermehrung der Bahnsteigkanten durch Vergrößerung des Personenbahnhofes.

Der Bahnhof Cassel-Oberstadt liegt, im betriebstechnischen Sinne gesprochen, an der Gabelung der Linien Frankfurt a. M. - Gießen - Nordhausen - Berlin und Frankfurt a. M.-Gießen-Hannover- Hamburg und dem Schnittpunkt dieser Linien mit der Strecke Warburg-Cassel-Bebra, die eine Schnellzugsverbindung von Rheinland-Westfalen nach Thüringen und Sachsen herstellt. Außerdem ist er Ausgangspunkt für die Nebenbahnen nach Wilhelmshöhe-Waldkappel und nach Obervellmar-Volkmarsen. Dem an sich erheblichen Ortsverkehr, der namentlich als Vorort-, Markt-, Schüler-, Arbeiter-, Fest- oder Ausflugsverkehr zeitweise einen ganz außerordentlichen Umfang annimmt, wird der Bahnhof, abgesehen von seiner bisherigen zu geringen Größe, sowohl durch seine Lage zum Stadtgebiet als auch durch seine Form als Kopfbahnhof in wünschenswerter Weise gerecht. Dagegen hat der betrieblich wichtigere Durchgangsverkehr, dem die großen D-Züge auf den genannten drei Strecken mit vielen in Cassel übergehenden Kurswagen zu dienen haben, unter der Lage des Bahnhofs und seiner Kopfform sehr zu leiden.

Diese beiden Hauptmängel, seine Lage und seine Kopfform, können durch den jetzigen Umbau nicht abgestellt werden; mit ihrer Beibehaltung ist wohl auch für eine fernere Zukunft zu rechnen.

Die Anlage eines Durchgangsbahnhofes wäre nur unter sehr erheblicher Verschiebung nach Westen zu in eine völlig andere, nahezu unbebaute Stadtgegend möglich und eine solche Verschiebung würde als unberechtigter Eingriff in die gesamten Verkehrs- und Besitzverhältnisse der im Vergleich zu anderen Großstädten ruhigen und nur wenig wachsenden Residenzstadt auf unüberwindliche Widerstände der beteiligten Kreise stoßen.

So wenig es also möglich ist, dem Grundübel des Bahnhofes abzuhelfen, so großzügig wird durch Anlage zweier schienenfreier Einführungen für Schnellzüge von Frankfurt a. M. und von Westfalen eine Verbesserung der Betriebsführung für die Durchgangszüge geschaffen. Bei den beengten, örtlichen Verhältnissen kennzeichnen sich diese neuen Linien als eine Häufung umfangreicher Bauwerke. Das neue Schnellzugsgleis von Frankfurt a. M. führt in einem sehr spitzen Winkel unter den anderen Gleisen hindurch und erfordert als Hauptbauwerk einen 6 m unter Grundwasser liegenden Untergleistunnel von 400 m Länge mit anschließenden Zufahrtsrampen zwischen hohen Futtermauern, die dem Gesamtbauwerk eine Länge von 1000 m geben. Das Schnellzugsgleis von Westfalen führt auf Dämmen von 10 m Höhe über die zu kreuzenden Gleise hinweg. Auf wenigen 100 m zusammengedrängt sind auch hier mehrere wegen des spitzen Kreuzungswinkels ungewöhnlich langgestreckte Bauwerke mit langen Futtermauern notwendig, zu denen noch zwei Wegeunterführungen an Stelle aufgehobener Planübergänge hinzukommen. Wo irgend möglich, sind für die Bauwerke eiserne Überbauten vermieden und durch gewölbte Betondecken oder solche aus Walzträgern in Stampfbeton oder aus Eisenbeton ersetzt.

Durch diese neuen Strecken wird erreicht, daß die einfahrenden Durchgangszüge ohne Kreuzung einer anderen Fahrstraße oder eines Rangierweges auf das zugehörige Bahnsteiggleis gelangen, von dem aus sie rückwärts bei der Ausfahrt gleichfalls ohne Schienenkreuzung das betreffende Ausfahrtsgleis erreichen.

Der zur Erreichung des anderen Zweckes des Umbaues, nämlich der Erweiterung des inneren Personenbahnhofes und der Vermehrung der Bahnsteigkanten erforderliche Platz ist durch Verschiebung des nördlich des Personenbahnhofes liegenden Ortsgüterbahnhofes und Abbruch des langen Nordflügels des Empfangsgebäudes gewonnen worden.

Der als Ersatz errichtete neue, erheblich vergrößerte Ortsgüterbahnhof Oberstadt, der seine hauptsächlichste Bedeutung als Stückgutbahnhof hat, wurde mit seinen großen Schuppenbauten, Rampen und Freiladestraßen als erster Teil des gesamten Umbaues in den Jahren 1909—1911 auf einem für über 2 Millionen Mark erworbenen früheren Fabrikgelände erbaut. Als Besonderheit dieses, gleichfalls in Kopfform ausgebildeten Güterbahnhofes sei erwähnt, daß bei seinem Bau auf die Einrichtung der Niederlegung von Zollgütern in dem Empfangsgüterschuppen, entsprechend der neuen Zollordnung vom 1. April d. J., Bedacht genommen ist.

Die Zahl der Bahnsteigkanten erfährt durch den Umbau eine Vermehrung von 7 auf 12. Die vorhandenen 3 Bahnsteige mit ihren Hallen werden im wesentlichen erhalten, nur werden die Längssteige als Hochbahnsteige umgebaut. Die drei hinzukommenden neuen Bahnsteige schließen sich nördlich an die vorhandenen an; sie werden gleichfalls als Hochbahnsteige ausgebildet und erhalten unter Anlehnung an die alten Hallen doppel-

stielige Einzelhallen mit durchgehendem Oberlicht und Holzeindeckung. Die zwischen den Personensteigen liegenden Post- und Gepäcksteige bleiben unbedacht.

Da der Oberstadtbahnhof an einem ziemlich steil von Süd nach Nord abfallenden Hange ruht, waren zu seiner Verbreiterung nach Norden zu sehr umfangreiche Erdschüttarbeiten und die Errichtung hoher Futtermauern notwendig. Eine der letzteren, eine Bruchsteinmauer, die eine Höhe von 22 m und eine Fundamentbreite von 10 m besitzt, gab zu Anfang dem Druck der dahinter angeschütteten Erdmassen in bedenklicher Weise nach und wurde erst durch größere Verstärkungsarbeiten vollkommen standsicher. Mit gutem Erfolge wurde an einer anderen Stelle — wohl zum ersten Male in diesem Umfange — eine 9 m hohe Stützmauer aus Eisenbeton als Winkelmauer mit Zugrippen errichtet. Die übrigen vielen Stützmauern sind in Stampfbeton mit verschiedenartigster Querschnittsform erbaut.

Das Empfangsgebäude selbst erfährt nur geringe Abänderungen. Das architektonisch bedeutsame Bauwerk stammt noch aus den 50 er Jahren des vorigen Jahrhunderts und wurde unter dem persönlichen Einfluß des damaligen Kurfürsten von Hessen, Friedrich Wilhelm, in einer für jene Zeiten bewunderswerten Großzügigkeit und Weitsicht errichtet. Noch lange Zeit nach seiner Vollendung galt es als Muster eines großartigen, viel bestaunten und auch von Ausländern besuchten Bahnhofsbaues. Abgesehen von einem größeren Umbau der Innenräume, der vor zwölf Jahren ausgeführt wurde, genügte das Gebäude in seinen Größenabmessungen bis heute noch den ungeahnt gestiegenen Ansprüchen. Und auch der jetzige Umbau erhält das Gebäude in seinen wesentlichsten Teilen, so daß Cassel sich auch ferner eines der ältesten und in seiner Art schönsten Empfangsgebäudes wird rühmen können. Nur der nördliche der beiden eingeschossigen, langgestreckten Seitenflügel des hufeisenförmigen Gebäudes ist dem Vergrößerungsbedürfnis zum Opfer gefallen.

An seiner Stelle wurde als Verlängerung des Querbaues am Bahnhofsvorplatz, aber gegen den Hauptbau etwas zurücktretend, ein neuer viergeschossiger Anbau hergestellt. Bei der von vornherein erkannten Unmöglichkeit, den großen neuen Anbau in organische Verbindung mit dem streng symmetrischen Hauptbau zu bringen, wurde auch auf eine ins einzelne gehende Nachbildung der Bauteile des in Renaissanceformen gehaltenen, reichlich mit Terrakotta- und Sandsteinverkleidungen geschmückten alten Backsteinbaues verzichtet.

Der neue Flügel zeigt sich daher als vollkommen selbständiger, in einfachsten Formen gehaltener Backsteinbau mit sparsamer Verwendung von Terrakotten. Die Gründung des Anbaues ist insofern bemerkenswert, als sie durch eine 12 m hohe ältere und neuere Anschüttung hindurch bis auf festen Baugrund erfolgen mußte. Durch diese wenig tragfähigen Schichten wurden in Abständen von 5 bis 9 m schachtähnliche Baugruben abgeteuft, die zur Gewinnung eines Erdfußes oberhalb der Grundsohle scharf unterschnitten und unmittelbar darauf mit Stampfbeton ausgefüllt wurden. Die so entstandenen Betonsäulen wurden oben durch wagerechte Unterzüge aus Eisenbeton verbunden.

Südlich des Personenbahnhofes wird unter räumlicher Einschränkung der dort liegenden alten Lokomotivwerkstatt, deren gänzlicher Abbruch nur noch eine Frage der näheren Zukunft ist, ein besonderer Postbahnhof mit eigenen Posträumen, überdachten Ladesteigen und Aufstellgleisen errichtet.

Die gesamten Sicherungsanlagen werden elektrisch ausgeführt. Das Hauptstellwerk, gleichzeitig Befehlstellwerk wird in einem quer über den Gleisen stehenden, auf zwei 18 m freigespannten Eisenbetonträgern nach System Vierendeel ruhenden von einem Uhrtürmchen überragten Gebäude untergebracht.

Die Bauarbeiten sind zu ihrem Hauptteil beendet. Die Inbetriebnahme der drei neuen Bahnsteige einschließlich der neuen Schnellzugsstrecken ist im kommenden Frühjahr 1913 zu erwarten. Daran anschließend werden die alten Bahnsteige der Reihe nach aus dem Verkehr gezogen und umgebaut. Die Herstellung des Postbahnhofes ist als letzte Bauausführung erst 1914 möglich.

Lageskizze zur Einführung zweier neuer Schnellzugsgleise in den Bahnhof Cassel O.

Die Gesamtkosten des Umbaues, ausschließlich des Grunderwerbs für den neuen Ortsgüterbahnhof sind zu 6 300 000 *M* berechnet.

Es ist rückhaltlos zuzugeben, daß der Bahnhof Cassel O in seiner erweiterten Gestalt den erhöhten und noch wachsenden Ansprüchen einer weiteren Zukunft genügen wird. Nicht zu verkennen ist aber, daß durch seine jetzige Vergrößerung und die hierfür aufgewendeten Kosten seine Hauptfehler, nämlich seine Lage zu den Hauptlinien und seine Kopfform für eine ebenso weite Zukunft gleichsam besiegelt sind. Für diesmal noch haben die Bedürfnisse des Ortsverkehrs und des örtlichen Gemeinwesens über die Forderungen des Durchgangsverkehrs unbestritten den Sieg davon getragen.

Dem Bahnhof Cassel gebührt infolge seiner geographischen Lage im Herzen Deutschlands die Stelle eines Eisenbahnknotenpunktes allerersten Ranges. Vielleicht hat das kommende Geschlecht einmal darüber zu entscheiden, ob Cassel gewillt ist, zur Wahrung dieses stolzen Ranges doch noch das Opfer eines neuen großen Durchgangsbahnhofes zu bringen. Vielleicht aber auch wird dies Geschlecht zu beklagen haben, daß die Zeit hierzu verpaßt ist, und daß der Weltverkehr sich neue, kürzere und bequemere Wege gebahnt hat.

Bericht der italienischen Staatsbahnen für das Jahr 1911/12.

Der Bericht der italienischen Staatsbahnen für das Jahr 1911/12 wird auch für den ausländischen Fachmann von außerordentlichem Interesse sein. Es war ein Jahr, wo durch den Zug der Italiener nach Tripolis sowie durch die bei der Fünfzigjahrfeier des Königreichs veranstalteten Ausstellungen ganz besonders große Anforderungen an die Staatsbahnen gestellt wurden. Es gereicht der Verwaltung zum größten Lobe, daß sie ihre Aufgabe zur größten Zufriedenheit der Militärbehörden und des Landes gelöst hat, nachdem sie doch eben erst aus den mit der Übernahme der vernachlässigten Netze aus dem Privatbetriebe dreier Gesellschaften hervorgegangenen Schwierigkeiten fertig geworden war. Weiter ist der Bericht voll von sehr lehrreichen Vergleichen der Leistungen der italienischen Bahnen unter dem alten Privat- und dem neuen Staatsbetrieb, Vergleichen, die durchaus zugunsten des Staatsbetriebes ausfallen. Und wir dürfen hinzufügen, daß der Betrieb, was Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Häufigkeit der Züge, Sicherheit, Ausstattung des rollenden Materials sowie Ausrüstung der Anlagen anbetrifft, sich in einem Zustand befindet, der gar nicht mehr mit dem vor sieben Jahren zu vergleichen ist und daß bei weiterem Fortschreiten der Leistungen Italien sich in wenigen Jahren zu den Ländern rechnen kann, die die besten und leistungsfähigsten Bahnwesen haben. Von großem Interesse wird für viele Fachleute weiter das sein, was der Bericht über die Erfahrungen mit dem elektrischen Betriebe sagt. Wir lassen nunmehr der Generaldirektion selbst das Wort.

Über die Einnahmen und ihre Zusammensetzung sowie über die Betriebs- und Geschäftsrechnung geben die beiden folgenden Tabellen Auskunft.

Der Bericht bemerkt zu den Zahlen folgendes: Während die Betriebseinnahmen um 27 117 547 L. stiegen, wuchsen die Betriebsausgaben nur um 18 579 497 L. Aber trotzdem ging der Überschuß von 37 511 628 L. auf 35 929 007 L. zurück, hauptsächlich weil die Nebenausgaben um 2 087 186 L. und die Zahlungen an den Schatz um 7 814 111 L. wuchsen. Von dem Mehr der Betriebseinnahmen entfielen 8 896 789 L. auf die voriges Jahr eingeführten Tariferhöhungen, so daß etwa 27 Millionen Lire auf die Zunahme des Verkehrs selbst kommen. Unter den Einnahmen entstammen 6 700 000 L. auf militärische Beförderungen für den Zug nach Lybien, die von der Bahnverwaltung zum Kostenpreise verrechnet wurden. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß aus Anlaß der nationalen Feste und der Ausstellungen viele Fahrpreisermäßigungen eingetreten waren, die zwar den Verkehr stark hoben, aber einen verhältnismäßig geringen Überschuß ließen. Die Betriebsrechnung wurde ferner belastet durch die Kohlenteuerung, die eine Mehrausgabe von etwa 7 500 000 L. veranlaßte, durch 8 Millionen für außerordentliche Aufbesserungen am Rollmaterial und durch kleinere Restbeträge für die Beseitigung der alten Schäden vom großen Erdbeben. Es folgt daraus, daß die Zunahme der Ausgaben nur zum geringsten Teile dem Wachsen des Verkehrs, sondern den erwähnten außerordentlichen Umständen zuzuschreiben ist. Wenn nicht die bedeutenden Lohnerhöhungen hinzugekommen wären, so hätte die Betriebszahl, wie auch immer berechnet, eine wesentliche Verminderung erfahren. Zu anderen Erwä-

I. Einnahmen.

	1911/12 L.	1910/11 L.
1. Bahnnetz:		
Reisende	202 250 090,99	186 583 915,71
Gepäck und Hunde	9 276 897,32	9 074 245,94
Güter:		
Eilgut	33 338 558,53	26 536 816,64
Beschleunigtes Frachtgut	27 419 946,57	22 565 591,33
Frachtgut	261 445 121,41	253 643 214,63
zusammen	533 730 614,82	498 403 784,25
2. Straße von Messina:		
Reisende	224 098,04	204 389,64
Gepäck und Hunde	10 553,13	9 350,84
Güter:		
Eilgut	61 941,61	61 245,46
Beschleunigtes Frachtgut	81 940,99	50 020,37
Frachtgut	244 263,38	223 236,61
Verschiedenes	12 951,32	—
zusammen	635 748,47	548 242,92
3. Schiffahrt nach den Inseln:		
Reisende	1 871 452,85	1 958 972,10
Güter	323 226,68	230 529,90
Vieh	66 667,32	46 695,98
Verschiedenes	14 562,10	22 587,82
	2 275 908,75	2 258 785,80

II. Betriebs- und Verwaltungsrechnung:

	1911/12 L.	1910/11 L.
Betriebseinnahmen:		
Verkehrseinnahmen	525 469 574,29	498 352 027,17
Verschiedenes und Vergütungen	27 728 227,03	27 279 546,08
zusammen	553 197 801,32	525 631 573,25
Betriebsausgaben:		
Ordentliche Ausgaben	417 125 165,45	398 545 668,16
Nebenausgaben	25 751 284,22	23 664 098,16
zusammen	442 876 449,67	422 209 766,32
Betriebsgewinn	110 321 351,65	103 421 806,93
Betriebszahl:		
Für die ordentlichen Ausgaben	75,40 %	75,82 %
Für ordentliche und Nebenausgaben	80,05 %	80,32 %
Andere Ausgaben:		
Zinsen und Tilgung	64 650 691,20	56 836 579,70
Zur Rücklage	7 337 368,25	7 000 000,—
Schwefelkonsortium und Rechnungshof	970 000,—	970 000,—
Wagenmiete	1 434 285,11	1 103 599,04
zusammen	74 392 344,56	65 910 178,74
Überschuß	35 929 007,09	37 511 628,19
Übersicht über die Leistungen an den Schatz:		
Leistungen: aus dem Überschuß	35 929 007,09	37 511 628,19
Leistungen: aus anderen Erträgnissen	335 730,37	1 291 993,62
Leistungen: aus der Rücklage	11 500 000,—	10 000 000,—
Leistungen: aus Zuschlägen	8 896 789,—	600 000,—
zusammen	56 661 526,46	49 403 621,81
Lasten: Fehlbetrag der Unterstützung für die Schiffahrt mit den Inseln	929 631,76	1 858 857,05
Lasten: Gehaltserhöhungen	24 586 197,—	9 477 230,—
zusammen	25 515 828,76	11 336 087,05
Wirkliche Leistung an den Schatz	31 145 697,70	38 067 534,76

gungen führt die Betrachtung der Nebenausgaben. Während der Betriebsüberschuß um fast 7 Millionen gewachsen ist, hat der Gesamtüberschuß eine Verminderung von fast 1 600 000 L. erfahren. Daraus geht hervor, daß die Mehreinnahmen durch die größeren Leistungen an den Schatz für den Kapitaldienst sowie durch das Hinzukommen der Ausgaben für die Wagenmiete, die früher auf das Kapitalkonto geschrieben wurden, mehr als aufgefressen werden.

Einen besonderen Abschnitt widmet der Bericht der Berechnung der außerordentlichen Lasten für den Kapitaldienst, die kaum bei einer anderen staatlichen Verwaltung ein Gegenstück von dieser Bedeutung haben dürften. Am 30. Juni 1912 setzte sich die Kapitallast (in runden Zahlen) wie folgt zusammen: Für Wiederherstellung der festen Anlagen und des Rollmaterialbestandes 971 Millionen, für die Ausbesserung der Erdbebenschäden 12½ Millionen, für die vom Schatz an die drei ehemaligen Betriebsgesellschaften gemachten Zahlungen 490 Millionen, für Vermehrung der Vorräte 53 Millionen und für das neue Schiffahrtsmaterial 21 Millionen. Das sind im ganzen 1583 Millionen, eine wahrhaft ungeheure Summe, auf die die Staatsbahn im Berichtsjahre 65½ Millionen für Tilgung und Verzinsung zu zahlen hatte. Der Bericht hebt diesen eindrucksvollen Zahlen gegenüber nicht mit Unrecht hervor, daß dem Eisenbahnhaushalt eine Last, die mit der gegenwärtigen Verwaltung nichts zu tun hat, aufgebürdet worden ist, und daß ihm eigentlich nur die Ausgaben für die Vermehrung der Bahnmittel, die aus der Betriebszunahme nötig werden, mit dem fünffachen Mehr des Einnahme-Mehrs aufgeladen werden sollten. Das zu tragen wäre der Verwaltung ohne irgend welche Schwierigkeiten leicht möglich, so lange keine unerwartete Zunahmestockung eintritt. Unter allen Umständen wäre es aber bei dem Fortschreiten der italienischen Wirtschaft in allen Zweigen verkehrt, die gegenwärtigen Aufwendungen von 150 Millionen L. im Jahr zu vermindern, auch wenn einmal vorübergehend die Einnahmen keine Vermehrung von etwa 1,30 Millionen erfahren wollten. Sonst würde das Bahnwesen in die aus dem Mangel an genügenden Mitteln hervorgegangenen Zustände zurückfallen, an denen es solange gekrankt hat. Im übrigen hat sich die Bahnverwaltung in ihrer Ansicht bestätigt gesehen, daß bereits im Jahre 1908/09 die kritischste Zeit ihres Betriebes war und daß sie nunmehr auch zunehmenden Verkehr bewältigen kann, ohne gleich entsprechende Mehrausgaben machen zu müssen.

Gleichfalls scheint sich das Vertrauen zu erfüllen, das die Verwaltung darin hat, daß die ihr aus den letzten Lohnerhöhungen herrührende reine Last von etwa 17 Millionen jährlich aus dem infolge größerer Sparsamkeit gebesserten Betriebsergebnis innerhalb vier Jahren ausgeglichen werden kann. Es wird ausführlich nachgewiesen, daß im vergangenen Jahre unter Ausscheidung der durch außerordentliche Umstände verursachten Ausgaben eine Ersparnis von fast 13½ Millionen L. gemacht wurde.

Der Schatz hat unter dem Staatsbetrieb seinen Gewinn aus dem Bahnwesen wachsen sehen. Im letzten Jahre des Privatbetriebes, 1904/05, nahm der Schatz aus dem Bahnwesen rein 64 Millionen Lire ein. Zwar hat im letzten Jahre die Staatsbahnverwaltung nur etwas über 19 Millionen L. an den Schatz abgeführt, sie hat dagegen beträchtlich höhere sonstige Leistungen an den Schatz gemacht und Lasten für ihn auf sich genommen. So sind beispielsweise die an den Schatz abgeführen Zinsen von 22 auf 49 Millionen L. gestiegen, wozu noch 16 Millionen für Tilgung kommen, die die Gesellschaften überhaupt nicht leisteten. Weiter gibt die Staatsbahnverwaltung über 54 Millionen für Lohnaufbesserungen aus, die die Betriebsgesellschaften ohne eine sehr starke Beteiligung des Staatsschatzes sicher nicht hätten leisten können.

Auch weiter macht der Bericht sehr interessante, mit Zahlen belegte Vergleiche zwischen dem Privat- und dem Staatsbetrieb. Im Jahre 1904/05 erhielt jeder Angestellte im Durchschnitt 1420 L. Jahreslohn, im letzten Jahre dagegen 1800 L. Die Betriebszahl ist, wenn man die Lohnhöhe gleichsetzt, zwar von 66,74 auf 67,84 % leicht gestiegen, aber wenn man die Materialkosten und Leistungen außenstehender zu gleichen Preisen ansetzen würde, so wäre sie sogar zurückgegangen. Dabei waren im Jahre 1911/12 gegenüber dem Jahre 1904/05 ausgesetzt: ein mehr als doppelter Betrag für die Unterhaltung der Linien, ein fast dreifacher Betrag für die Erneuerung und Auswechslung der Ausrüstung der Linien, ein fast vierfacher Betrag für die Erneuerung des Rollmaterials, der erwähnte Mehrbetrag für Verzinsung und Tilgung der Kapitalschuld, etwa 10 Millionen für Lasten, die der Verwaltung aufgebürdet wurden, obwohl sie eigentlich gar nichts mit dem Bahnwesen zu tun haben, wie Zahlungen an das sizilianische Schwefelkonsortium, Rückstellungen, Fehlbetrag der Unterstützung für den neuen Schiffahrtsdienst mit den Inseln, Fehlen jeder Unterstützung für die stark passiven sizilianischen Nebenbahnen, ferner 54 Millionen für Lohnaufbesserungen, 7½ Millionen für die außerordentlichen Kohlenteuerungen, und endlich 1½ Millionen für die Miete von Rollmaterial, die, wie erwähnt, früher auf Kapitalkonto geschrieben wurden. Entlastet wurde dagegen die Rechnung nur um etwas weniger als 2 Millionen für Verminderung des Fehlbetrages in den Fürsorgekassen. Seit der Übernahme in den Staatsbetrieb sind die Ausgaben um 6 Millionen jährlich mehr gestiegen als die Einnahmen, jedoch hofft die Bahnverwaltung diesen Unterschied schon im Jahre 1913/14 ganz auszugleichen. Die aus der Teuerung entstandenen Mehrausgaben werden für diesen Zeitpunkt auf etwa 28 Mililonen Lire berechnet, eine so hohe Summe wird dann alljährlich durch die strengere und wirtschaftlichere Verwaltung erspart. In den sieben ersten Jahren des Staatsbetriebs sind die Arbeitsleistungen wie folgt gestiegen: Die Einnahmen um 59,70 %, die von den Wagen zurückgelegte Streckenlänge um 52,80 %, die von den Zügen zurückgelegte Streckenlänge um 47 % und die mittlere Betriebslänge des Netzes um 5 %.

Insbesondere hebt die Generaldirektion mit nicht unberechtigtem Stolze hervor, daß die Arbeitsleistungen des Personals, die früher beständigen Anlaß zur Klage boten, sich ganz wesentlich gebessert haben. Infolge verminderter Einstellung hat sich das Verhältnis der Zahl der Angestellten zur Länge der von den Zügen zurückgelegten Strecke und zu den Einnahmen schon seit 1905 vermindert. Vorübergehend war dann wohl infolge der durch die Vernachlässigung des Bahnwesens entstandenen Schwierigkeiten sowie durch den Übergang aus dem Privat- in den Staatsdienst mit aller Mehrarbeit eine stärkere Einstellung von Personal nötig, aber seit 1908 ist beständig und kraftvoll die Bremse angesetzt worden. Einige Zeichnungen, die dem Bericht beigefügt sind, veranschaulichen, daß im Jahre 1911/12 auf je eine Million Lire Betriebseinnahme nur 255,8 Angestellte kamen gegen 308 in den letzten Jahren des Privatbetriebs und auf jede Million Zugkilometer nur 1281 gegen 1408 vor etwa einem Jahrzehnt. Das Verwaltungspersonal ist zwar seit Einführung des Staatsbetriebs von 7084 Köpfen auf 11 088 Köpfe gestiegen, aber es ist zu bedenken, daß ein Teil davon für die Abrechnung mit den ehemaligen Betriebsgesellschaften sowie mit der Verwaltung der neuen Staatsschiffahrt mit den Inseln beschäftigt ist, die früher nicht bestanden. Außerdem hat die Staatsverwaltung eine schärfere Aufsicht und Dokumentierung durchzuführen als eine Privatgesellschaft. Wenn man dazu die Vermehrung der eigentlichen Arbeit berücksichtigt, so wird man das Wachsen des Personals nicht unbegründet finden. Die Verwaltung hofft mit dem vorhandenen Personal nicht nur die infolge wachsenden Verkehrs zunehmende Schreibarbeit bewältigen zu können, sondern sogar eine Verminderung vorzunehmen, sobald die beschlossene Verwaltungsreform auch durchgeführt ist.

Das Verhältnis der Personalausgaben zu den Betriebseinnahmen ist zwar seit den letzten Jahren des Privatbetriebs bis jetzt von 41,80 auf 44,39 % gestiegen, aber das ist ausschließlich auf die wiederholten starken Lohnerhöhungen zurückzuführen, ohne die es auf nur 35,10 % zurückgegangen wäre. Der Verbrauch an Brennmaterial ist, wenn man nur die Menge und nicht die gestiegenen Preise berücksichtigt, unter dem Staatsbetrieb zurückgegangen.

In früheren Jahren hatten die Entschädigungen, die die Bahnverwaltung für verdorbene, zu spät abgelieferte, abhanden gekommene oder gar gestohlene Güter zu zahlen hatte, eine außerordentliche Höhe erreicht. Hierin ist, wie nachstehende Tabelle beweist, eine entschiedene Besserung eingetreten; auch im letzten Jahre ist die bezahlte Summe wieder fast um eine halbe Million gesunken und hat eine normale Höhe erreicht. Jedoch hofft die Verwaltung, diesen Posten noch mehr einschränken zu können.

	Verhältnis zwischen	
	der Zahl der Klagen und der Zahl der Sendungen	dem Betrag der bezahlten Entschädigungen und den Gütereinnahmen
Jahr 1906/07 . .	38 auf Tausend	37 auf Tausend
„ 1907/08 . .	33 „ „	35 „ „
„ 1908/09 . .	24 „ „	26 „ „
„ 1909/10 . .	12 „ „	22 „ „
„ 1910/11 . .	9 „ „	20 „ „
„ 1911/12 . .	7 „ „	17 „ „

Weiter klagt der Bericht über die ihm aus der Uebernahme des Betriebs der sizilianischen Nebenbahnen entstandene geldliche Last. Die Staatsbahn erhält keine Unterstützung wie die ihr im Betrieb vorangegangene Privatgesellschaft. Die Tarife sind um 25 % niedriger als die bei den Hauptbahnen, die Steigungen auf den Linien sind so bedeutend, daß sie teilweise mit Zahnradlokomotiven überwunden werden müssen. Der Fehlbetrag dieses Nebennetzes belief sich im letz-

ten Jahre auf 530 000 L. Auch auf den von anderen Gesellschaften übernommenen Linien in Venetien und in Sizilien haben kostspielige Arbeiten gemacht werden müssen.

Einen besonderen Abschnitt widmet der Bericht alsdann der Verdopplung der Gleise. Am 30. Juni waren nur 14 % der Netzlänge mit doppeltem Gleise versehen, in den vergangenen sieben Jahren wurden 624 km damit ausgerüstet, so daß sich jetzt das Verhältnis auf 19½ % gebessert hat. Weitere 371 km eines zweiten Gleises befinden sich jetzt im Bau, wonach rund 22 % der Netzlänge damit versehen sein werden. Die Generaldirektion ist aber der Ansicht, daß damit dem Bedürfnis noch nicht genügt ist, sondern daß ein Drittel des Netzes mit dem zweiten Geleise ausgestattet sein muß, darunter Linien, die schon im Jahre 1909 einen Zugverkehr von 25 bis 44 Zügen täglich hatten. Die Ausgabe für diese Arbeiten beläuft sich auf 420 Mill. L., wovon allein 150 Millionen auf die Linie Spezia-Genua-Ventimiglia entfallen, ist aber bei dem schnell wachsenden Verkehr unbedingt notwendig, wie auch die Volksvertretung anerkannt hat. Aber bei der jetzt der Verwaltung für Vermehrung des Bahnvermögens zur Verfügung gestellten Summe von nur 150 Millionen jährlich, woraus die notwendigen Anschaffungen von Rollmaterial sowie die Verbesserungen und Erweiterungen der Anlagen zu bestreiten sind, kann die Staatsbahn jährlich nicht mehr als 15 Millionen für zweite Gleise ausgeben. Da bei den jetzigen Bestimmungen die Anlage der Doppelspur nur in einer sehr langen Reihe von Jahren zu schwerem Schaden des Verkehrs möglich wäre, so wünscht die Verwaltung, daß der Schatz zu diesem Zwecke jährlich 20 bis 25 Millionen L. besonders auswerfen möge. Nicht weniger wichtig sind die Verstärkungen an Brücken und an Gleisen sowie die Ausbesserungen am Bahnbett, die mit Rücksicht auf die größere Schnelligkeit der Züge und das schwerere Gewicht der Lokomotiven nötig geworden sind. Auch hierfür ist die Ausgabe, die auf eine Reihe von Jahren verteilt ist, auf 150 Millionen Lire angeschlagen. Immer dringender wird auch das Bedürfnis, die zahlreichen Übergänge in Schienenhöhe zu vermindern und durch Über- oder Unterführungen zu ersetzen. Es gibt nicht weniger als 14 700 Übergänge in Schienenhöhe auf dem Staatsbahnnetz, von denen wenigstens 6000 bald beseitigt werden sollten. Das erfordert große Mittel. Weitere Kosten verursacht die Ausdehnung des elektrischen Betriebs, über die in einem besonderen späteren Abschnitt berichtet wird.

(Schluß folgt.)

Kohlenausnahmetarife.

Von den Interessenten des Saar- und Ruhrkohlenbergbaus wurde Ende 1911 bei dem preußischen Eisenbahnminister die Wiedereinführung der am 1. Oktober 1908 unter dem Nachhall der Kohlenknappheit des vorhergehenden Jahres aufgehobenen ermäßigten Ausnahmetarife für Steinkohlen, Koks und Briketts in 45 t Sendungen nach Italien, der Schweiz und Frankreich beantragt. Die über diesen Antrag befragten Eisenbahndirektionen und die Generaldirektion in Straßburg (Els.) hatten die Einführung ermäßigter Tarife in ungefährer Höhe der früheren 45 t Tarife empfohlen, ein Vorschlag, der dann dem preußischen Landeseisenbahnrat zur Begutachtung vorgelegt wurde. Letzterer beschloß jedoch in seiner Sitzung vom 17. Dezember v. J. mit 21 gegen 20 Stimmen, die Ablehnung des Antrages zu empfehlen, weil ein Bedürfnis für die Wiedereinführung ermäßigter Tarife für die Ausfuhr deutscher Steinkohlen nicht anzuerkennen sei. Dieser nur mit einer Stimme Mehrheit gefaßte Beschluß wird naturgemäß von den am Saar- und Ruhrkohlenbergbau Beteiligten lebhaft bedauert; eine Beleuchtung findet er durch eine vor einiger Zeit in der „Köln. Ztg." veröffentlichte vergleichende Abhandlung über Kohlenausnahmetarife, die den Gegenstand in drei Abschnitten: „Deutsche und französische Kohlenausfuhrtarife", „Französische Durchgangstarife" und „Deutsche und französische Kohlentarife für den Binnenverkehr" behandelt.

Obgleich der Aufsatz offensichtlich aus Kreisen des Ruhrkohlenbergbaus stammt, geben wir ihn doch im Auszuge wieder, weil er eine gute Übersicht der Tarifverhältnisse gibt.

Kurz zusammengefaßt wird im ersten Abschnitt ausgeführt, daß, während auf preußischer Seite seit Einführung des Rohstofftarifs kein weiterer Fortschritt in der Ermäßigung der Steinkohlentarife eingetreten sei, inzwischen in Frankreich zahlreiche Maßnahmen zur Verbilligung des Kohlenverkehrs getroffen sind zum Zwecke der Heranziehung größerer Beförderungsmengen auf Kosten des Besitzstandes der preußischen Staatsbahnen und des Rheinverkehrs. Als Beispiel hierfür wird auf einen im Jahre 1908 eingeführten Kohlentransittarif für Sendungen von 600 t von den Nordseehäfen Calais, Gravelines, Boulogne und Dünkirchen nach Delle-Frontière Bezug genommen, dem nach der Abhandlung ein Einheitssatz von 1,25 ctms für ein tkm zugrunde gelegt ist gegenüber 2,29 ctms für 1 tkm bei dem billigsten deutschen Ausfuhrsatz. Ferner wird darauf hingewiesen, daß in jüngster Zeit die französische Nordbahn und die Ostbahnen im Verein mit der staatlichen Westbahn den bisher für die Ausfuhr nordfranzösischer Kohlen nach Deutschland und der Schweiz dienenden Ausfuhrtarif dahin erweitert haben, daß er den belgischen Kohlenzechen neue Vorstöße über französische Strecken sowohl nach der Schweiz als auch nach dem Oberelsaß, nach Baden und dem südlichen Württemberg gestattet und ferner bedeutende Frachtermäßigungen für fremde Kohlen gewährt, die auf dem Seewege ankommen und über französische Seehäfen nach der Schweiz und nach Deutschland gehen.

Im zweiten Abschnitt geht der Verfasser der Abhandlung ausführlich auf die Rückwirkungen dieser Erweiterung des Ausfuhrtarifs für nordfranzösische Kohlen nach Deutschland und der Schweiz zum Durchgangstarif auf die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Kohle, besonders der Ruhrkohle, ein. Die belgische Kohle werde jetzt nach der Schweiz, wo die deutsche Kohle große Interessen mit schweren Opfern geschaffen hat und besitzt, und nach Süddeutschland über französische Linien noch stärker die Ruhrkohle bekämpfen können als schon bisher, obgleich die Länge des Beförderungsweges von Belgien nach der Schweiz größer ist als vom Ruhrbezirk. Auch den deutschen Bahnen werde angesichts der Frachtverbilligungen auf den französischen Strecken nichts weiter übrig bleiben, als wohl oder übel dem Beispiel der französischen Bahnen zu folgen und der belgischen Kohle gleichfalls Frachtermäßigungen nach Deutschland zu bewilligen und die Sendungen nicht den französischen Bahnen zu überlassen. Auch den englischen Kohlen werde die Einfuhr in deutsche Gebiete durch die französische Tariferweiterung sehr erleichtert. Durch diese sind nämlich die Frachten in einem Umfang ermäßigt und so niedrig, daß selbst gegenüber dem Wasserwege Rotterdam-Mannheim englische Kohlen nach überaus wichtigen Industrieplätzen in Elsaß-Lothringen und im südlichen Baden und Württemberg durch Frankreich mit Vorteil auf der Eisenbahn befördert werden können.

Wie dann im dritten Abschnitt ausgeführt wird, entsprechen den niedrigen Kilometersätzen für den Durchgangs- und Ausfuhrverkehr ebenfalls sehr niedrige Sätze im französischen Binnenverkehr. Bei den französischen Bahnen seien den Kohlentarifen weit niedrigere Einheitssätze zugrunde gelegt als dem deutschen Rohstofftarif und den süddeutschen Wasserumschlagtarifen. Beständen in Deutschland, so heißt es dort u. a., annähernd so günstige Frachtsätze wie in Frankreich, so wären die deutschen Kohlengebiete leicht in der Lage, zunächst das Inland zu beherrschen.

Wenn der Verfasser dann weiter meint, die Rückständigkeit der deutschen Tarife für Ruhrkohle sei so groß gegenüber den belgisch-französisch-deutsch-schweizerischen Kohlentarifen, daß die Ruhrkohle, wenn sie ähnliche Tarife hätte, vollkommen imstande sein würde, über die süddeutschen Grenzen hinaus ab oberrheinischen Umschlagplätzen und ab Zeche auch den ausländischen Markt zu beherrschen, so fragt sich doch, ob denn für eine noch weitere Ausdehnung der Ruhrkohlenherrschaft auf das Ausland ein dringendes Interesse vorliegt, wenn diese Ausdehnung nur auf Kosten der Eisenbahn zu erzielen wäre, die mit einer weiteren Herabsetzung der ohnehin sehr niedrigen Tarife nicht bei diesen einzelnen Verkehren würde stehen bleiben können sondern zu einer Verallgemeinerung gedrängt werden würde.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Errichtung neuer Eisenbahnämter im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** Am 1. April d. J. wurden neu errichtet: a) im Direktionsbezirk Saarbrücken ein Betriebsamt in Gerolstein; b) im Direktionsbezirk Erfurt ein Werkstättenamt in Gotha mit der Bezeichnung Gotha b; das in Gotha bereits befindliche Werkstättenamt erhält die Bezeichnung Gotha a; c) im Direktionsbezirk Mainz ein Werkstättenamt in Darmstadt mit der Bezeichnung Darmstadt 1 b; das in Darmstadt befindliche, bisher mit Darmstadt 1 bezeichnete Werkstättenamt erhält die Bezeichnung Darmstadt 1 a; d) im Direktionsbezirk Posen ein Werkstättenamt in Posen mit der Bezeichnung Posen c.

— **Fahrpreisermäßigungen zum Besuch der Internationalen Baufachausstellung Leipzig.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist in Aussicht genommen, zum Besuch der Ausstellung den Arbeitnehmern die gleichen Fahrpreisermäßigungen auf den Staatsbahnen zuteil werden zu lassen, die zum Besuch der Hygieneausstellung in Dresden gewährt worden sind. Auch können Verwaltungssonderzüge zu ermäßigten Preisen eingelegt werden, soweit die allgemeinen Voraussetzungen hierzu vorliegen.

— **Heizung der Züge.** Der preußische Eisenbahnminister hat am 12. März d. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen sowie an das Königliche Eisenbahn-Zentralamt folgenden Erlaß gerichtet:

Nach einstimmiger Ansicht aller Königlichen Eisenbahndirektionen bestehen keine Bedenken, den Beginn der Heizzeit für die Personenzüge vom 15. September auf den 1. September zu verlegen. Es würde nur in Frage kommen, die Zahl der Heizkuppelungen und Schlußhähne zu vermehren für den Fall, daß Anfang September mehr Verstärkungswagen und mehr Züge verkehren als Ende September. Ich bestimme daher, daß künftig vom 1. September ab sämtliche zur Personenbeförderung dienenden Züge so ausgerüstet sein müssen, daß jederzeit geheizt werden kann. Für die etwa erforderliche Vermehrung der Heizkuppelungen und Schlußhähne haben die Königlichen Eisenbahndirektionen rechtzeitig Sorge zu tragen. Ferner soll bei Schlafwagen die Heizung künftig so geregelt werden, daß in den Abteilen eine Temperatur von 15 bis 18° C statt bisher 12 bis 15° C erreicht werden kann. Um die Einstellung der Heizung der Schlafwagen durch die Reisenden zu erleichtern, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen die in den älteren Schlafwagen nach Musterblatt V a 72 unten an den Heizkörpern angebrachten Stellvorrichtungen nach der vom Eisenbahn-Zentralamt mit Bericht vom 13. November 1912 — 29 357/68 vorgelegten Zeichnung zu ändern und zwar gelegentlich der Untersuchung der Wagen in den Werkstätten. Bei Schlafwagen, deren Zurückziehung aus dem Verkehr für die nächste Zeit in Frage kommt, ist die Aenderung zu unterlassen. Die Dienstvorschrift über die Heizung der Züge ist im § 1 folgendermaßen handschriftlich zu ändern: 1. In Ziffer 1 ist zu ändern „15. September" in „1. September", 2. In Ziffer 3 sind hinter 15° C die Worte „bei Schlafwagen eine solche von 15 bis 18° C" einzuschalten. Sollten auf Grund vorstehender Bestimmungen noch weitere Änderungen der Dienstvorschrift erforderlich sein, so hat das Eisenbahn-Zentralamt zu berichten. Das Eisenbahn-Zentralamt wird ferner beauftragt, mit den fremden Verwaltungen wegen Ausrüstung der auf preußisch-hessische Strecken überlaufenden Wagen mit Heizschläuchen alsbald zu verhandeln.

— **Kassenrevisionen, Kontogegenbuch im Reichsbankgiroverkehr.** Ein an die Königlichen Eisenbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt gerichteter Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 11. März d. Js. besagt hierüber folgendes: Bei den ordentlichen (monatlichen) und den außerordentlichen Revisionen der Eisenbahnhauptkassen ist fortan von den Revisoren regelmäßig das im Reichsbankgiroverkehr zu führende Kontogegenbuch in Soll und Haben abzuschließen, durch Gegenüberstellung beider das Guthaben bei der Reichsbank festzustellen und das Kontogegenbuch demnächst der zuständigen Reichsbankanstalt entweder persönlich oder durch einen nicht zum Kassenpersonal gehörigen Dritten mit dem Ersuchen um Prüfung des Guthabens vorzulegen. Bei den an den Reichsbankgiroverkehr angeschlossenen sonstigen Eisenbahnkassen hat der Revisor das abgeschlossene Kontogegenbuch der Reichsbankanstalt selbst vorzulegen oder vorlegen zu lassen. Das Reichsbankdirektorium hat sich bereit erklärt, die Reichsbankanstalten anzuweisen, die Prüfung des Guthabens ungesäumt vorzunehmen und die Richtigkeit durch Beidrückung des Dienststempels zu bestätigen. Ergänzung der F. O. VIII § 74 Abs. 1 sowie der Dienstvorschrift (Nr. 227) für die Revision und Übergabe der Stations- und Abfertigungskassen § 8 Abs. 6 bleibt vorbehalten. An den genannten Stellen ist auf diesen Erlaß hinzuweisen.

— **Die Aussichten der preußisch-hessischen Eisenbahnarbeiter auf Anstellung als Beamte.** Unter diesem Stichwort war die „Eisenbahn" vor kurzem gegen die fortgesetzten Bestrebungen der Sozialdemokratie, die Übernahme von Arbeitern in das Beamtenverhältnis als seltene Ausnahmefälle hinzustellen, mit unwiderleglichen Zahlen zu Felde gezogen. Fortgesetzt bestrebt sich der famose „Weckruf", den Vorteil, ins Beamtenverhältnis übernommen zu werden, nach Möglichkeit herabzusetzen und es so hinzustellen, als ob die Aussicht auf Erlangung einer Beamtenstelle für die Arbeiter so ziemlich gleich null wäre, um auf diese Weise neue Arbeiter vom Eintritt in den Staatsdienst abzuhalten und den alten ihre Dienstfreudigkeit auf jede Weise zu beeinträchtigen. Es wurde nun nach den tatsächlichen Verhältnissen für das Jahr 1912 ziffernmäßig nachgewiesen, daß 45 %, also nahezu die Hälfte der Arbeiter mit der Anstellung als Beamte rechnen können. Dieses Ergebnis wich von der sozialdemokratischen Berechnung, die für das Jahr 1910 nur 0,9 % ergab, allerdings sehr erheblich ab und zeigt, wie in dem Aufsatz zutreffend ausgeführt wurde, wieder einmal so recht deutlich, mit welchen Mitteln von jener Partei gearbeitet wird, um die breiten Volksmassen nach Möglichkeit zu verhetzen. Die in der „Eisenbahn" mitgeteilten Tatsachen kamen natürlich den sozialdemokratischen Bestrebungen sehr ungelegen, und der „Weckruf" konnte gegen die Berechnung sachliche Einwendungen nicht erheben; er benutzte aber einen offenbaren Druckfehler, der an dem oben mitgeteilten Ergebnis indessen nichts ändert, um einen ganzen Absatz über die Unstimmigkeit der Rechnung zu schreiben. Nach dieser Spiegelfechterei fährt der „Weckruf" weiter fort: „Die Zahl der 120 000 Anstellungen verteilt sich auf 20 Jahre, das ergibt aber nach Adam Riese bei 45 % einen Jahresdurchschnitt von 2,25 %, während derselbe nach unserer Aufstellung z. B. für die letzten 10 Jahre durchschnittlich 1,6 % beträgt. Ist der Unterschied wirklich von so großer Bedeutung, wenn in 10 Jahren vom Hundert 6 Mann mehr zur Anstellung gelangen?"

Hierzu bemerkt nun die „Eisenbahn" folgendes: „Ohne darauf näher einzugehen, daß schon dieser Unterschied, der alljährlich rund 1750 Mehranstellungen ausmacht, nicht so ganz unbedeutend ist, wollen wir nur feststellen, daß der „Weckruf" in dem wiedergegebenen Satz von der ihm augenscheinlich sehr unbequemen Zahl von 45 % durch Umrechnung wieder zu dem seinen Zwecken viel dienlicheren Jahresdurchschnitt zurückkehrt, obwohl wir in unserem Aufsatz überzeugend nachgewiesen haben, daß die Zahl der in einem einzelnen Jahre Angestellten ein ganz falsches Bild gibt und aus ihr allein keinerlei Schlüsse gezogen werden könen. Gerade dieser Nachweis war der Zweck unseres Aufsatzes. Wer dagegen die Darstellungen des „Weckrufs" liest, erkennt natürlich sofort die Absicht, es so hinzustellen, als ob überhaupt nur 0,9 % oder nach späteren Angaben 1,6 % aller Arbeiter zur Anstellung kommen, während es tatsächlich etwa 45 % sind.

Die Harmlosigkeit, mit der der „Weckruf" jetzt behauptet, daß seine Angaben mit den unsrigen vollkommen übereinstimmten, wirkt fast verblüffend. Der „Weckruf" muß doch die geistigen Fähigkeiten seiner Leser unglaublich gering einschätzen, wenn er glaubt, ihnen ohne Schaden für die sozialdemokratische Sache derartige Plumpheiten auftischen zu können."

— **Die Frage der gesetzlichen Regelung der Zuwendungen an die Altpensionäre** wurde in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 12. Februar im Anschluß an die 2. Lesung des Finanzetats eingehend beraten. Für diesen Zweck sind im diesjährigen Etat insgesamt 5,514 Millionen Mark ausgeworfen, davon 2,4 Millionen Mark beim Eisenbahnetat. Die Budgetkommission hatte den Antrag gestellt, die allgemeinen Grundsätze für die Gewährung der Unterstützungen an Altpensionäre (vor dem 1. April 1908 in den Ruhestand versetzte Beamte, die an den Vorteilen der allgemeinen Gehaltsaufbesserung nicht mehr teilnahmen) dahin abzuändern, daß u. a. von dem Erfordernis eines besonderen Antrags abgesehen und bei Ruhegehältern bis 1500 ℳ und den entsprechenden Hinterbliebenengeldern die Notwendigkeit einer Zuwendung vorausgesetzt werden sollte. Ein Zusatzantrag v. Goßler (kons.) wünschte, daß die Zuwendungen auf einen geringeren Betrag als 100 ℳ nicht bemessen werden sollten. Zu dieser Frage lagen zahlreiche Anträge von verschiedenen Parteien vor; u. a. beantragte Abg. Porsch (Zentr.) die Vorlegung eines Gesetzentwurfs noch in dieser Session über die Gewährung eines Zuschusses nach bestimmtem Prozentsatz zum Ruhegehalt der Altpensionäre und Althinterbliebenen der Beamten. Hierzu äußerte sich Finanzminister Dr. Lentze in längeren Ausführungen. Obwohl das Ergehen der Altpensionäre auch der Staatsregierung sehr am Herzen liegt, müsse sie doch große grundsätzliche Bedenken dagegen erheben, daß auf gesetzlichem Wege ein Anspruch der Altpensionäre auf Erhöhung ihrer Ruhegehälter festgelegt wird. Die Bewilligung eines prozentualen Zuschlags werde immer neue Forderungen auf Gleichstellung der Altpensionäre mit den „Neupensionären" zur Folge haben. Augenblicklich würde eine Gleichstellung für Preußen und das Reich 21—23½ Millionen Mark ausmachen; dazu kämen noch die den Gemeinden entstehenden Kosten. Gegen die im Zusatzantrag v. Goßler gewünschte Begrenzung des Zuwendungsbetrages äußerte der Minister seine Bedenken, der Antrag würde ohne Frage in mancher Hinsicht über das Ziel hinausschießen und zu ungunsten der Beamten wirken. Er führte dann noch auf, was die Staatsregierung wiederum in diesem Jahre zur Verbesserung der Lage der Altpensionäre getan hat und wies zum Schluß darauf hin, daß bei der Gewährung von Zuwendungen durchaus nicht in fiskalischer Weise verfahren wird. Im Gesamtdurchschnitt sind gewährt worden an Unterstützungen für die unteren Beamten 142 ℳ, für die mittleren 250 ℳ, für die höheren 342 ℳ und bei den Hinterbliebenen für die unteren Beamten 111 ℳ, für die mittleren 140 ℳ und für die höheren Beamten 309 ℳ. Der Minister bat, die auf eine gesetzliche Regelung der Frage ab-

zielenden Anträge abzulehnen, weil sie undurchführbar und für die Staatsregierung unannehmbar sind. Die anderen Anträge sei die Regierung gern bereit, wohlwollend zu prüfen. Bei der Abstimmung wurden die Anträge sämtlich angenommen.

— Festsitzung der Königlichen Akademie des Bauwesens. Am Geburtstage ihres Gründers, Kaiser Wilhelms I., vereinigte sich wieder die Königliche Akademie des Bauwesens im großen Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofs in Berlin zu ihrer alljährlichen Festsitzung, der die ordentlichen und außerordentlichen Mitglieder, Vertreter der staatlichen und städtischen Behörden, der Akademien und Hochschulen usw. zahlreich beiwohnten. Den Vorsitz führte der Präsident Wirklicher Geheimer Rat und Ministerialdirektor Dr.-Ing. Hinckeldeyn, der zunächst einen Bericht über die Akademie, ihren Personenstand und ihre Arbeiten gab. Was die literarische Tätigkeit betrifft, so ist zu erwähnen, daß das Werk über die künstlerische Ausgestaltung der Eisenkonstruktionen jetzt fertig ist. Es faßt zwei gekrönte Arbeiten zusammen und bringt die Anschauungen des Ingenieurs und des Architekten zur Geltung. Als neue Aufgabe ist eine farbige Vervielfältigung der Schinkelschen Wandgemälde in der Vorhalle des Alten Museums begonnen worden. Für eine Bearbeitung des „Deutschen Bürgerhauses" ist ein Beitrag gewährt worden. Dann verkündete Exzellenz Hinckeldeyn das Ergebnis der Preisaufgaben. Es war zunächst eine Untersuchung über Binnenhäfen an schiffbaren Flüssen und Kanälen in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht anzustellen. Drei Arbeiten sind eingegangen, zwei rechtzeitig, eine verspätet. Ein Preis hat keiner zuerkannt werden können, doch verdient die verspätete immerhin Anerkennung. Weiter war verlangt worden: eine kritische Betrachtung der bisherigen Bestrebungen zur Herstellung von Gasturbinen und eine Untersuchung über ihre Entwicklungsmöglichkeit nach thermo-dynamischen, baulichen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Zwei Arbeiten sind darüber eingegangen. Keine aber genügte den Anforderungen des ersten Preises. Es wurden verteilt ein Preis von 3000 ℳ an Dr. phil. Wegner von Dallwitz aus Neckargmünd und ein Preis von 2000 ℳ an Bruno Schulz-Berlin-Wilmersdorf. Beide Arbeiten sind als recht wertvoll befunden worden.

Darauf nahm das Wort zu einem etwa einstündigen Vortrage der Geheime Oberbaurat Suadicani, außerordentliches Mitglied der Abteilung für Ingenieur- und Maschinenwesen der Akademie, über „Die Eisenbahnanlagen in Berlin und deren Verkehr." Redner führte den Zuhörern ein lebendiges Bild von der mächtigen Bedeutung dieses Verkehrsmittels vor Augen. Nach den vom Vortragenden gemachten Angaben beförderte die Eisenbahn im Jahre 1851 im Berliner Nahverkehr 1.4 Millionen Reisende, zwanzig Jahre später schon 6 Millionen, im Jahre 1891 dagegen, also kaum neun Jahre nach der Übernahme der Stadt- und Ringbahn durch den Staat, bereits 67 Millionen, und im Jahre 1911, der letzten statistischen Feststellung, rund 328 Millionen. Diese Zahlen sprechen eine beredte Sprache und rechtfertigen die Besorgnisse, die man über den gegenwärtigen Zustand des Berliner Stadtbahnwesens hegt. Ohne allen Zweifel ist anzunehmen, daß die Verkehrsziffern auch weiterhin steigen werden, und wenn, wie der Redner in seinen Ausführungen feststellte, es gegenwärtig Zeitabschnitte im Berliner Stadtbahnverkehr gibt, in denen die Eisenbahnzüge statt 500 Menschen — 1500 Fahrgäste aufnehmen müssen, um dem Andrang gerecht werden zu können, dann erscheint die Elektrisierung als eine ganz selbstverständliche Notwendigkeit. Allerdings hat sich gezeigt, daß eine Verzinsung des investierten Kapitals auch weiterhin ausgeschlossen ist — im Jahre 1911 erforderte das Berliner Bahnnetz z. B. 3% Betriebszuschuß — aber eine Erhöhung der Tarife, wie sie bereits vorgeschlagen worden ist, birgt wegen der Gefahr einer etwaigen Abwanderung auf andere Beförderungsmittel große Schwierigkeiten. Daß die Eisenbahnverwaltung nach Kräften bemüht ist, den Ruf als modernes Verkehrsinstitut zu wahren, geht nach den Ausführungen des Redners schon aus dem Umstand hervor, daß gegenwärtig von der Eisenbahndirektion Berlin 70 Pläne für vorgesehene Verbesserungen in Bearbeitung gezogen sind, deren Ausführung nach dem vorläufigen Kostenanschlag etwa ½ Milliarde Mark verschlingen dürfte. — Gegen 7½ Uhr schloß Exzellenz Hinckeldeyn mit Dankesworten die Festsitzung.

— Der Neubau des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion in Breslau, in seinen Grundmauern 1911 begonnen, ist bislang im Etatsjahr 1912 so weit gefördert worden, daß das Dachgespärre noch aufgebaut werden konnte. Er liegt auf der Südseite des Bahnhofes, von diesem nur durch die Sadowastraße getrennt, allseitig frei und hat eine Rechtecksform von rd. 100 m und 60 m Seitenlänge mit 2 Innenhöfen. Die beiden langen Bauteile haben zweiseitige, die drei kurzen Querbauten einseitige Flurbebauung. Auf dem rd. 3,5 m hohen Sockelgeschoß ruhen drei Hauptgeschosse bis zum weitausladenden Hauptgesims und über diesem, durch ein leichteres Traufsims abgeschlossen, noch ein viertes Stockwerk. Angesichts dieser kräftigen wagerechten Gliederung wirkt die bedeutende Höhe (19 m) des Hauses nicht ungünstig. Der Mittelbau der einen Langseite mit dem Haupteingang unter dem großen Sitzungssaal erhält eine reichere Architektur durch 6 vorgelagerte korinthische Säulen in der stattlichen Höhe von rd. 12,5 m und ebensoviel freistehende allegorische Figuren auf dem attika-ähnlich ausgebildeten vierten Stockwerk. Bildhauerischer Schmuck ist, abgesehen von diesem Mittelbau, sonst nur an den bedeutsameren Stellen der Außenfronten vorgesehen. Die glatten Flächen zwischen den Sandsteingliederungen werden geputzt, die Dächer mit roten Ziegeln eingedeckt. Außer der Haupttreppe, welche in der Vorhalle des Sitzungssaales endigt, vermitteln noch 6 Treppen und ein Personenaufzug den Verkehr zwischen allen Geschossen. Von diesen sind das Erdgeschoß dem Rechnungsbureau mit der Hauptkasse und der Kanzlei, das erste und zweite Stockwerk dem Zentral-, Betriebs- und Verkehrsbureau sowie den nichttechnischen Beamten des technischen Bureaus zugedacht, während die Zeichensäle des letzteren in dem vierten Geschosse mit seiner engeren Fensterteilung hergerichtet werden. Die Kanzlei liegt dabei mit besonderer Aufzugverbindung im Sockelgeschoß, letztere wieder an einer besonderen Durchfahrt zur Erleichterung des Versand- und Empfangsgeschäftes der Kanzlei. Die Dezernentenzimmer werden unter Bezugnahme auf die Lage der einzelnen Bureauzweige vorwiegend auf die drei Hauptgeschosse verteilt. Das Zimmer des Präsidenten ist durch einen Vorraum in Verbindung mit dem Sitzungssaal gebracht. Der Neubau soll rd. 50 höheren und 580 mittleren Beamten Platz bieten und im Jahre 1914 der Benutzung übergeben werden; die beiden Verkehrskontrollen und die Fahrkartendruckerei bleiben außerhalb desselben. Der erworbene Bauplatz gestattet eine spätere Erweiterung des Hauses auf annähernd die doppelte Größe des jetzigen. Vor kurzem hat das Richtfest des Baues stattgefunden.

Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft hat mit dem 15. März d. J. die Ruppiner Kreisbahn erworben und führt von diesem Tage ab die Firma „Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft" mit dem Sitze in Neuruppin. Die Ruppiner Eisenbahn umfaßt danach die Nebenbahnstrecken von Kremmen über Neuruppin und Wittstock nach Meyenburg und von Neustadt (Dosse) über Neuruppin nach Herzberg (Mark). Die das Geschäftsjahr 1912/13 noch betreffenden Angelegenheiten werden für Rechnung der früheren Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und der früheren Ruppiner Kreisbahn durch die Ruppiner Eisenbahn erledigt werden. Die Güter- und Personenrechnungen sowie die Abrechnungen hierüber bis 31. März d. J. sind noch getrennt für die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und die Ruppiner Kreisbahn aufzustellen. Die Direktion, das Verkehrsbureau, die Verkehrskontrolle und die Hauptkasse haben gleichfalls ihren Sitz in Neuruppin.

— Das neue Verkehrsministerialgebäude in München wurde am 29. März d. J. von dem Prinzregenten Ludwig von Bayern besichtigt. Aus diesem Anlasse war die Kuppel des Gebäudes beflaggt und der Haupteingang, die Vorhalle und die Kuppelhalle mit Blattpflanzen und Blumen reich geschmückt. Der Prinzregent wurde in der Vorhalle von dem Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, den Abteilungsvorständen und dem Baumeister des Hauses, Professor Hocheder, empfangen und unter Posthornklängen in den Festsaal geleitet, wo die höheren Beamten und Bureauvorstände des Ministeriums und der zentralen Ämter Aufstellung genommen hatten. Professor Hocheder erstattete hier in einem Vortrage Bericht über den baulichen Werdegang des Gebäudes. Der Prinzregent übergab hierauf als Zeichen Allerhöchster Anerkennung ihres verdienstvollen Wirkens dem Professor Hocheder das Ehrenkreuz des Verdienstordens vom heiligen Michael und dem Direktionsrat Straub als Vorstand des staatlichen Baubureaus den Verdienstorden vom heiligen Michael IV. Klasse. Hieran schloß sich ein Rundgang durch das Gebäude, den Festsaal, die Bibliothek, die Plan- und Modellsammlung, die Untergrundbahn, den Briefträgersaal und den großen Hof. Auch die Kuppel wurde von Seiner Königlichen Hoheit bestiegen. Nach Beendigung des Rundganges dankte der Staatsminister für den Besuch und für das lebhafte Interesse, das der Prinzregent an dem Gebäude und seinen Einrichtungen genommen hat, und brachte ein Hoch auf Seine Königliche Hoheit aus, in das die Anwesenden begeistert einstimmten.

— Das bayerische Verkehrsmuseum in Nürnberg, das umfangreiche Sammlungen von Gegenständen des Eisenbahn- und Postwesens besitzt, ist bis jetzt in einem Gebäude untergebracht, das der Stadt Nürnberg gehört. Wie in dem Leitaufsatz der Nr. 82 Jahrgang 1910 näher ausgeführt, entspricht dieses Gebäude schon seit Jahren nicht mehr vollständig seinem Zwecke. Es hat deshalb der bayerische Landtag, dem Vorschlage der Verkehrsverwaltung entsprechend, die Ge-

nehmigung zum Bau eines neuen Museumsgebäudes erteilt. Den Bauplatz dazu hat die Stadtgemeinde Nürnberg kosten- und lastenfrei der Verkehrsverwaltung überlassen. Er liegt im bevorzugten Stadtbezirk, nördlich vom Eisenbahndirektionsgebäude, zwischen der Weidenkeller-, Sand- und Lessingstraße. Seine Größe beträgt 5100 qm. Die Kosten des Neubaues wurden auf 1 470 000 *M* veranschlagt, wovon die Stadt Nürnberg 650 000 *M* bestreitet, während der Rest von der Stadt vorgeschossen und in 10 jährigen Raten von der Verkehrsverwaltung aus laufenden Mitteln getilgt wird.

Für die Bauausführung wurde eine Neubauinspektion in Nürnberg errichtet, zu deren Vorstand der Direktionsrat Johann Weiß ernannt wurde. Weiß hat auch die Pläne für das neue Verkehrsmuseum, die seinerzeit aus Anlaß des Wettbewerbes für die Herstellung von Grundlagen für ein bayerisches Verkehrsmuseum mit dem ersten Preis ausgezeichnet wurden, verfaßt.

— **Fahrplanänderungen im Durchgangsverkehr der württembergischen Staatseisenbahnen.** Mit dem 1. Mai d. J. treten nachstehende Änderungen und Verbesserungen ein: Der Schnellzug 51/19 wird, statt nur vom 1. Juni bis 30. September, das ganze Jahr von München bis Wien fortgesetzt, Paris ab 9.^{05} N., Stuttgart ab 9.30 V., Wien an 9.^{50} N. Durch Beschleunigung des Eilzugs 18 wird eine bessere Verbindung nach dem Niederrhein und Holland hergestellt, Friedrichshafen ab 6.05 V., Stuttgart ab 10.03 V., Mainz an 1.27 N. (statt 2.22 N.), Cöln an 4.40 N. (statt 6.^{05} N.), Dortmund an 7.^{16} N (statt 8.^{53} N.), Amsterdam an 8.^{50} N. (statt 10.^{35} N.). — Zur Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung Wien-Paris wird der Schnellzug 60 hinausgerückt und beschleunigt, Wien ab 8.15 V. (im Sommer), 7.30 V. (im Winter), München ab 5.20 N. (statt 4.32 N.), Stuttgart ab 9.^{17} N. (statt 8.^{48} N., Paris an 8.25 V. (wie seither). Eine Parallelverbindung wird über Passau, Nürnberg, Stuttgart eingerichtet: Wien ab 8.15 bzw. 7.30 V., Stuttgart ab 9.^{17} N., Paris 8.25 V. — Zur Herstellung einer neuen Verbindung von Holland und Westfalen nach Württemberg wird der Eilzug 81 hinausgerückt: Dortmund ab 12.10 N., Haag ab 8.00 V., Rotterdam ab 8.23 V., Amsterdam ab 8.48 V., Cöln ab 2.31 N. (bisher 12.45 N.), Stuttgart an 9.^{21} N. (bisher 9.^{03} N). — Der Schnellzug 148 wird zur Aufrechterhaltung des Anschlusses von dem später gelegten Schnellzug von Karlsbad hinausgerückt: Karlsbad ab 11.55 V. (statt 11.25 V.), Nürnberg ab 5.06 N. (statt 4.40 N., Stuttgart an 8.^{51} N. (statt 8.^{33}), Paris an 8.25 V. (wie bisher). — Zur Herstellung der Anschlüsse von den Zügen 145/714 von Augsburg und 780 von Dombühl wird der Eilzug 184 später gelegt: München ab 5.^{00} V., Augsburg ab 6.52 V., Dombühl ab 6.10 V., Nördlingen ab 8.13 V. (bisher 7.59 V.), Stuttgart an 10.16 V (bisher 10.03 V.). — Zur Herstellung der Anschlüsse von den Zügen 186 von Nürnberg, 784 von Dombühl und 10 von Wemding wird der Personenzug 602 ab Nördlingen später gelegt und beschleunigt: Nürnberg ab 7.^{10} N., Dombühl ab 6.^{50} N., Wemding ab 8.^{35} N., Nördlingen ab 9.^{24} N. (bisher 8.^{42} N.), Stuttgart an 12.^{30} früh (bisher 12.^{21}). — Der bisher nur vom 1. Mai bis 31. Oktober geführte Eilzug 406 läuft ganzjährig: Stuttgart ab 6.00 V., Osterburken an 8.03 V., Würzburg an 9.22 V.

Im Anschluß von dem badischen Eilzug 34 wird eine neue Eilzugverbindung hergestellt: Hamburg ab 11.^{04} N., Würzburg ab 9.10 V., Osterburken ab 10.45 V., Stuttgart an 12.49 N. Dafür fällt der bisher im Sommer verkehrende Eilzug 419, Würzburg ab 8.^{37} N., Stuttgart an 12.^{49} früh, weg. — Der Schnellzug 33 erhält wieder den früher vorhandenen Anschluß an D 85 nach Hamburg: Stuttgart ab 10.21 V., Würzburg ab 1.40 N., Gemünden ab 2.51 N., Elm an 4.12, ab 4.35 N., Hamburg an 11.^{43} N. — Zur Verbesserung der Verbindung vom Rheinland nach den Hohenzollerischen Landen wird der Eilzug 1043 bis Sigmaringen fortgesetzt: Dortmund ab 12.10 N., Cöln ab 2.31 (bisher 12.45 N.), Stuttgart ab 9.^{36} N., Sigmaringen an 1.^{10} früh. — Der Schnellzug 37 Mailand-Stuttgart-Berlin wird beschleunigt; er erhält in Mailand unmittelbaren Anschluß von Rom und Genua und in Zürich von Genf, Interlaken und Bern: Rom ab 9.^{05} N. (bisher 6.^{15} N.), Genua ab 5.^{50} V. (2.^{45} V.), Turin ab 6.45 V. (4.^{00} V.), Mailand ab 9.25 V. (7.25 V.), Genf ab 10.10 V. (6.50 V.), Interlaken 11.40 V. (8.00 V.), Bern ab 1.40 N. (10.45 V.), Stuttgart ab 9.^{39} N. (9.^{17} N.), Berlin an 9.05 V. (wie bisher). — Durch die Beschleunigung des Schnellzugs 37 ab Mailand wird auch die Verbindung Mailand-Zürich-Romanshorn-Friedrichshafen-Berlin erheblich verbessert: Mailand ab 9.25 V. (bisher 7.25 V.), Zürich ab 4.18 N. (wie seither), Friedrichshafen ab 7.^{02} N., Berlin an 8.25 V. — Zwischen München und Freiburg i. B. (Mülhausen) wird eine zweite Eilzugverbindung zunächst für den Sommer eingerichtet: München ab 8.22 V., Ulm ab 10.56 V., Immendingen an 1.43 N., Freiburg an 4.08 N., Mülhausen an 5.18 N., Paris an 11.^{35} N. und Marseille ab 11.^{33} N., Lyon ab 7.20 V., Mülhausen ab 4.05 N., Freiburg ab 5.00 N., Immendingen an 7.^{43} N., Ulm an 10.^{12} N., München an 12.^{40} früh.

— **Spar- und Darlehensverein der bad. Eisenbahnbeamten.** Nach dem Geschäftsberichte für 1912 ist die Mitgliederzahl von 4094 zu Anfang des Geschäftsjahres auf 4203 (+ 109) gestiegen; einem Zugang von 281 Mitgliedern steht ein Abgang von 172 gegenüber. Die Jahressumme der regelmäßigen Spareinlagen der Mitglieder betrug nach dem Stande am 1. Januar 1912 = 417 468 *M*, auf 31. Dezember 1912 = 428 316 *M*. Im ganzen haben die regelmäßigen Einlagen im Berichtsjahre die Summe von 430 445 *M* ergeben; dazu kommen 258 außerordentliche Einlagen mit zus. 53 356 *M*, so daß eine Gesamteinlage von 483 801 *M* zu verzeichnen ist. Demgegenüber beträgt die Summe der zurückgezahlten Sparguthaben 501 772 *M*, somit 17 971 *M* mehr. Darlehen wurden im ganzen 1785 mit zus. 282 247 *M* bewilligt; wozu 1701 Darlehnsreste vom Vorjahre mit 216 632 *M* kommen, zusammen also 498 879 *M*; davon wurden im Laufe des Jahres 1684 mit 268 479 *M* zurückbezahlt, so daß auf Jahresabschluß eine Forderung an die Mitglieder von 230 400 *M* verbleibt. Von dem erzielten Reingewinn von insgesamt 27 691 *M* wurden satzungsgemäß 10 % mit 2769 *M* dem Reservefonds zugeführt, der dadurch auf 19 554 *M* angewachsen ist, während der Rest von 24 922 *M* abzüglich eines geringen, in das nächste Jahr übernommenen Betrages zur Verteilung an die Mitglieder gelangte, und zwar nach dem Verhältnis des Zinsguthabens. Indem auf 1 *M* Zinsguthaben 55 *ℌ* Reingewinn ausbezahlt wurden, ergibt sich unter Hinzurechnung des Reingewinns eine Verzinsung der Spareinlagen zu 4,65 %, soweit die Grenze von 40 *M* Zinsguthaben nicht überschritten wird, bis zu der satzungsgemäß Beteiligung am Reingewinn erfolgt, während der Rest des Sparguthabens nur zu 3 % verzinst wird. Das Gesamtguthaben der Mitglieder stellte sich am Jahresschluß auf 1 640 100 *M*, darunter 45 672 *M* Zinsen und 24 922 Gewinnanteil vom Berichtsjahr. Der Hauptteil davon mit 1 401 500 *M* ist in Hypotheken angelegt.

— **Der Postbahnhof am Gleisdreieck in Berlin.** Das vom Landwehrkanal, der Möckern-, Yorck- und Dennewitzstraße eng umgrenzte Verkehrsgeviert, das schon die Anhalter und Potsdamer Bahn mit ihren Vorort- und Gütergleisen und dazu die Hochbahn auf zwei sich kreuzenden Linien durchziehen, hat noch eine neue wichtige Verkehrsanstalt erhalten. Unter gründlicher Ausnutzung eines freien Raumes zwischen Anhalter, Potsdamer Bahn und Hochbahn ist hier der große P o s t b a h n h o f mit allen Gebäuden und Gleisen für die vier Linien der Anhalter und Potsdamer Bahn errichtet worden.

Wir entnehmen einer Schilderung im „Tag" folgendes: Die größte Anlage dieser Art war bisher der Postbahnhof am Schlesischen Bahnhof südöstlich der Fruchtstraße, der dem ganzen Fernverkehr der Stadtbahn dient. Nun ist in dem Bau des Postbahnhofs für die Anhalter und Potsdamer Bahn eine solche Station von ganz besonderem Umfang, ein regelrechter Haupt- und Zentralbahnhof für eine einzige Gattung von Bahnwagen entstanden. Dem starken Paketdienst der vier Linien dieser Bahnen: nach Frankfurt a. Main, München, Dresden-Wien und Magdeburg-Mitteldeutschland wird die neue Anlage um so leichter genügen, als die alten Dienststellen recht mangelhaft sind. Der Eingang in die Baulichkeiten liegt an der Luckenwalder Straße, bei der Kreuzungsstation der Hochbahn. Rechts und links von der Einfahrstraße erheben sich die Verwaltungsgebäude der Post, zwei hohe, mit Mansardengiebeln gezierte Bauten. Die breite Straße führt in den weiten Bahnhof. Westlich und östlich säumen ihn zwei große Hallenbauten mit gerundeten Fenstern, Dächern mit Oberlicht und mit Giebeln an den Stirnflächen. Die östliche dient als Packkammer für den Abgangsverkehr, die westliche als solche für den Ankunftsverkehr und die in dem nördlichen Seitenbau der Behandlung der Eilpakete. Im Süden schließt den Posthof ein mit Uhrturm bekröntes Verwaltungsgebäude bis auf eine Durchfahrt ab. Jenseits des Hofes dehnt sich der breite, mit vielen Gleisen versehene Aufstellungsbahnhof für die Postzüge und -wagen aus. Der an der südlichen Hofseite sich anlehnende Teil ist mit fünf Bahnsteigen, die mit einfachen Oberlichteisenquerhallen bedeckt sind, zur Aufstellung der Postsonderzüge ausgerüstet. Die Gleise zur Ankunftshalle steigen auf einer Rampe hinauf, um in der Halle das zweite Stockwerk zu besetzen. Aufzüge und Gleitbahnen fördern die Pakete nach unten zur weiteren Behandlung. In der Abgangshalle liegen die Gleise in derselben Ebene wie die Anfahrtgleise auf dem Bahnkörper. Etwa 400 m südlich vom Postbahnhof vereinigen sich die Gleisfahrstraßen beider Gruppen, deren Weichen das dort errichtete Stellwerk regelt, zu Hauptgleisen. Diese zweigen sich östlich nach der Anhalter, westlich nach der Potsdamer Bahn aus. Alle Gleise des neuen Postbahnhofs sind mit Oberleitung für elektrischen Zugbetrieb ausgerüstet. Die Inbetriebnahme des Postbahnhofs ist in einiger Zeit zu erwarten.

— **Probeentnahme aus Getreideladungen.** Von den mit der Eisenbahn eingehenden Wagenladungsgütern dürfen in Berlin zurzeit Proben erst nach Einlösung des Frachtbriefs entnommen

werden. Bei Getreide, Futtermitteln und Mühlenerzeugnissen kann der Empfänger in der Mehrzahl der Fälle aber erst nach Besichtigung der Proben prüfen, ob die Ware den Kaufbedingungen entspricht und angenommen oder dem Versender zur Verfügung gestellt werden muß; erst nach Feststellung der Beschaffenheit der Ware kann er entscheiden, ob die Ware auf Lager zu nehmen, oder ob und an wen er sie sogleich weiterverkaufen kann. Die Verfügung über die Wagenladungen könnte daher schneller erteilt werden, wenn es erlaubt wäre, die Proben sogleich gegen Vorzeigung der Benachrichtigung über den Eingang der Sendungen zu entnehmen. Die Wagen würden dann auch in vielen Fällen schneller entladen werden können, was zur Beschleunigung des Wagenumlaufs beitragen würde. Die Berliner Handelskammer hat deshalb die Eisenbahnverwaltung ersucht, es möchte in Berlin ebenso wie in Danzig, Thorn und andern Plätzen gestattet werden, bereits vor der Einlösung des Frachtbriefs den Wagen die zur Beurteilung der Waren erforderlichen Proben zu entnehmen.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 18. März unter dem Vorsitz des Ministerialdirektors und Oberbaudirektors Wichert abgehaltenen Versammlung hielt Regierungsbaumeister E. Schwartzkopff, Berlin-Halensee, einen mit Lichtbildern ausgestatteten Vortrag über: „Hochspannungsanlagen von mehr als 100 000 Volt in den Vereinigten Staaten von Nordamerika“. Der Vortragende hat während einer mehrmonatigen Studienreise zahlreiche Hochspannungsanlagen besichtigt. Zunächst erläuterte er die Schutzvorrichtungen, die gegen das Einschlagen von Blitzen in die Freileitungen und gegen Ausstrahlungsverluste, gegen Korona-Erscheinungen anzubringen sind. Sodann gab er an der Hand zahlreicher Lichtbilder Einzelheiten der Fernleitungen, wie Hänge-Isolatoren, Leitungsmaste, Einrichtung der Kraftwerke und deren Unterwerke, Hochspannungs-Ölschalter, Umformer usw. Eine eingehende Besprechung erfuhren die Anlagen der Central Colorado Power Co., Colorado (Länge 250 km) und der Great Western Power Co., Californien (265 km), ferner die Übertragungen der Hydro-Electric Power Commission am Niagara und der Mississippi Power Co. in Keokuk, Jowa (225 km), die mit 110 000 Volt ausgeführt sind, sowie die Fernleitung der Au Sable Electric Co. im Staate Michigan, welche mit der höchsten bisher ausgeführten Spannung von 140 000 Volt seit nunmehr einem Jahre einwandfrei arbeitet (200 km).

Zuletzt machte der Vortragende noch einige Mitteilungen über die neueste 150 000 Voltanlage der Pacific Light and Power Co., Californien, deren Betrieb mit einer Länge von 450 km in diesem Jahre eröffnet wird, und erwähnte Projekte, die eine Erhöhung der Spannung auf 180 000 Volt vorsehen.

In der sich an den Vortrag anschließenden lebhaften Aussprache wurden noch verschiedene Gesichtspunkte erörtert, unter denen der Betrieb dieser Anlagen in den Vereinigten Staaten geführt wird, sowie verschiedene Fragen gestreift, die sich auf die Ausführungsmöglichkeiten einer Hochspannungsfreileitung bei einer Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn beziehen.

Österreich.

— **Ordensverleihung an den Eisenbahnminister.** Der Kaiser hat dem Eisenbahnminister Dr. Zdenko Freiherrn v. Forster den Orden der Eisernen Krone I. Klasse verliehen.

— **Einführung des Tankwagenbetriebes in Österreich.** In der ersten Woche des April findet eine Besprechung der Petroleumraffinerien statt, welche sich mit der Einführung des Tankwagenbetriebes in Österreich befassen soll. In dieser Frage bestehen unter den Raffinerien verschiedene Ansichten. Die Vacuum Oil Company hat in dem Ausgleiche, der zwischen ihr und der Staatsverwaltung getroffen wurde, die grundsätzliche Erlaubnis zur Einführung des Tankwagenbetriebes in Österreich erhalten. Gleichzeitig hat aber das Handelsministerium erklärt, daß, falls der Vacuum Oil Company eine solche Konzession gegeben werden sollte, sie auch an andere Raffinerien verliehen werden würde. Eine größere Anzahl von Petroleumraffinerien vertritt nun den Standpunkt, daß der Tankwagenbetrieb sich für die österreichischen Verhältnisse nicht eignet und mit großen Investitionen und Mehrauslagen verbunden wäre. Dagegen strebt die „Olex“, welche der Deutschen Erdölgesellschaft nahe steht, gleichfalls die Einführung des Tankwagenbetriebes an. Sollten die Vacuum Company und die „Olex“ derartige Einrichtungen treffen, so würden sich auch mehrere andere Raffinerien, wie erklärt wird, veranlaßt sehen, zum Tankwagenbetrieb überzugehen.

— **Beförderung von Gütern in geheizten Wagen.** Für die Beförderung von Gütern in geheizten Eisenbahnwagen waren bisher lediglich Wagen mit dauernd angebrachter Heizvorrichtung vorgesehen, fallweise konnten auch Heizapparate der Deutschen Glühstoffgesellschaft in Dresden verwendet werden. Demnächst werden im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt allgemeine Bedingungen verlautbart werden, unter denen den Einlieferern von Gütern die Beigabe von Heizvorrichtungen beliebiger Bauart zu ihren Sendungen gestattet wird. Diese Bedingungen stellen nebst den technischen Erfordernissen auch die Prüfungsvorschriften fest, an deren Erfüllung die Verwendung der Heizvorrichtungen gebunden ist. Die Prüfung beschränkt sich nur auf ein Exemplar jeder Gattung von Heizapparaten und wird in Österreich von den Staatsbahndirektionen, in Ungarn von der ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt vorgenommen; die in Österreich sowie in Ungarn vorgenommenen Prüfungen werden gleichzeitig anerkannt.

— **Mittenwaldbahn.** Seit 21. März d. J. werden die Züge der Lokalbahn Innsbruck Westbahnhof-Reichsgrenze bei Scharnitz bis und von der Station Innsbruck Hauptbahnhof mittels elektrischer Kraft weitergeführt. Nunmehr erfolgt auch die Abfertigung von Personen und Reisegepäck von Innsbruck Hauptbahnhof nach allen Stationen der Mittenwaldbahn und nach den in den Tarifverband aufgenommenen bayerischen Stationen.

— **Der Besitzwechsel in den Aktien der Orientalischen Bahnen.** Wie bereits in Nr. 21 S. 353 d. Ztg. gemeldet, schweben Verhandlungen wegen Erwerbung der im Besitze der Bank für orientalische Eisenbahnen befindlichen 45 000 Aktien der Betriebsgesellschaft dieser Bahnen durch eine österreichisch-ungarische Bankenvereinigung. Wie der österreichische Tarifanzeiger meldet, gilt es als wahrscheinlich, daß diese Verhandlungen zu einem Abschlusse führen werden. Aus dem Besitze der Bank für orientalische Eisenbahnen sollen auch die Aktien der Eisenbahn Saloniki-Monastir erworben werden, deren Betrieb gegenwärtig von der Betriebsgesellschaft geführt wird. Als Käuferin für diese Aktien würde die Betriebsgesellschaft auftreten, die den 10 Millionen Franken betragenden Kaufpreis aus ihren eigenen Mitteln bezahlen würde. Es sei bekannt, daß der Plan, für die mazedonischen Linien der orientalischen Bahnen eine österreichische Gesellschaft zu bilden, hauptsächlich der Besorgnis entspringe, daß die Verkehrsinteressen der Österreichisch-ungarischen Monarchie leiden könnten, falls der Weg nach Saloniki der österreichischen Einflußsphäre entzogen würde. Der österreichische Handel nach den Balkanstaaten wäre schwer geschädigt, wenn die Frachten, die mittels Schiffen nach Saloniki kommen, beim Versand in das Innere des Landes tarifarischen Belästigungen begegnen würden. Der Standpunkt Österreichs in der Eisenbahnfrage sei übrigens schon von den Großmächten gutgeheißen worden. Der englische Premierminister Asquith habe im Parlamente mitgeteilt, daß sich die Botschafterkonferenz für ein selbständiges Albanien mit einer internationalen Zufahrtstraße zur Adriatischen Küste für den serbischen Handel ausgesprochen habe. Es sei nun von Wichtigkeit, daß die Konzession für diese Zufahrtstraße bereits im Besitze der Orientalischen Bahnen sei, die von der Türkei schon vor dem Kriege die Bewilligung erhielten, eine Eisenbahn Üsküb-Durazzo-Valona zu bauen, von der eine Teilstrecke Üsküb-Kalkandelen-Kostowo auch schon hergestellt ist. Die Zukunft der Gesellschaft der Orientalischen Bahnen werde sich allem Anscheine nach so gestalten, daß die auf bulgarischem und türkischem Gebiete befindlichen Linien abgestoßen werden, die erstere an den bulgarischen Staat, die letztere an die Anatolischen Bahnen. Dagegen werden die mazedonischen Linien im Besitze der Gesellschaft verbleiben und auf Grund internationaler Verträge ausgebaut werden. Die Gesellschaft werde aufhören, eine türkische Unternehmung zu sein und ihren Sitz von Konstantinopel nach einem anderen Orte verlegen. Es werde von österreichischer Seite und namentlich auch von der beteiligten Bankgruppe Wert darauf gelegt, daß das Unternehmen seinen internationalen Charakter beibehalte. Daher dürfte als künftiger Sitz nicht Wien, sondern allenfalls eine Stadt in der Schweiz in Erwägung gezogen werden.

— **Verein der Tarifeure in Wien.** Der auf dem Gebiete des Eisenbahntarif- und Transportwesens tätige Verein, der sich unter anderem auch die Wahrung der fachlichen Interessen der Unternehmer zum Ziele setzte, hat, wie er uns mitteilt, in Ansehung der Unzukömmlichkeiten, welche durch den Mangel entsprechender direkter Tarife für Industrie und Handel im Verkehr mit Ungarn vorliegen, behufs Anstrebung geordneter Verhältnisse eine ausführlich begründete Eingabe an das Eisenbahnministerium, sowie an die übrigen zuständigen Behörden gerichtet und ist ferner an die österreichischen Handels- und Gewerbekammern und an die industriellen Körperschaften um Unterstützung in dieser Angelegenheit herangetreten.

Der Verein versendet eine Broschüre, welche das Ergebnis des am 21. Februar d. J. abgehaltenen Erörterungsabends, betreffend die parteieigenen Spezialgüter- und Zisternenwagen zum Gegenstande hat. Die Ausführungen bieten eine sehr interessante Dar-

stellung des bestehenden Vertragsverhältnisses zwischen Bahn und Wageneigentümer; das Vorgehen des Vereins zielt darauf ab, eine durchgreifende Reform der Einstellungsverträge zu erreichen. In einem besonderen Aufrufe werden die beteiligten Firmen aufgefordert, sich dem Vorgehen ausnahmslos anzuschließen. Der Verein rechnet bei einem einmütigen Vorgehen auf einen günstigen Erfolg.

Ungarn.

— **Eisenbahndirektoren-Konferenz.** Die Eisenbahndirektoren von Österreich und Ungarn haben am 14. März in Budapest die internationalen Anschlüsse sowie die Frage der Vermehrung der nach dem Auslande gehenden Wagen erörtert.

— **Direkte Wagen zwischen Budapest und Leipzig über Breslau-Dresden.** In der letzten Konferenz in Paris betreffs Einstellung direkter Wagen wurde beschlossen, einen direkten Wagen I., II. und III. Klasse mit den Zügen 1406 und 1401 von Budapest über Breslau, Görlitz und Dresden bis Leipzig und zurück verkehren zu lassen. Heute muß man erst in Breslau (auf der Hinreise früh morgens, auf der Rückreise in der Nacht), dann in Dresden umsteigen, oder über Wien reisen, wo man, um die rascheste Verbindung zu erreichen, zwischen Staatsbahnhof und Nordwestbahnhof einen Wagen benutzen muß. Diese Unbequemlichkeiten werden am 1. Mai l. J. dadurch behoben, daß der von Budapest Westbahnhof 6.50 ab gehende Schnellzug 1406 einen direkten Wagen mitführen wird, welcher Dresden am nächsten Morgen um 10.44, Leipzig um 12.31 erreichen wird. In der entgegengesetzten Richtung wird der direkte Wagen Leipzig um 2.23 und Dresden um 5.15 verlassen, um in Budapest am nächsten Morgen um 9.40 einzutreffen. Da die ung. Staatsbahnen noch keine Wagen I., II. und III. Klasse besitzen, werden diese Wagen von den sächsischen und preußischen Staatsbahnen gestellt werden. Durch Einstellung dieser Wagen wird ein langgehegter Wunsch reisender Kaufleute erfüllt.

— **Ein Vortrag über Drahtseilschwebebahnen.** Im ungarischen Ingenieur- und Architektenverein hielt der Eisenbahnoberinspektor Dr. Ing. Ottokar Soulvay einen interessanten Vortrag über die erst in jüngster Zeit zur Ausführung gelangten Drahtseilschwebebahnen zur Beförderung von Personen. Er schilderte unter Vorführung einer großen Anzahl von Lichtbildern die Entwicklung der Drahtseilschwebebahnen, die dazu berufen sind, selbst unter den schwierigsten Geländeverhältnissen aussichtsreiche Berggipfel den Reisenden leicht und billig zugänglich zu machen. Da alle für die Betriebssicherheit wichtigen Teile, so die stählernen Trag- und Zugseile, Bremsen und Fangvorrichtungen, mindestens doppelt, letztere sogar vierfach vorhanden sind, bietet dieses kühn erscheinende System die größte Betriebssicherheit für die Reisenden, die bei einer Fahrt einen ähnlichen Genuß haben, wie bei einem Aufstieg im Luftballon. Da sowohl die Anlage wie auch die Betriebskosten der Drahtseilschwebebahn bedeutend geringer sind, als jene der Zahnrad- und Standseilbahnen, ist die Lösung der Verkehrsfrage nicht nur für die Lastenbeförderung, sondern auch für die Personenbeförderung in schwierigen Gebirgsgeländen durch dieses Schwebebahnsystem gegeben. Der Vortrag fand lebhaften Beifall.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialrat Dr. Andor v. Barthos ist an Stelle des zurücktretenden Direktors Ministerialrat Béla v. Gonda, zum Direktor der Verkehrs- (Eisenbahn-, Schiffahrt-, Post- und Telegraphen) Kurse in Budapest ernannt. Der neue Direktor ist einer der tüchtigsten Vertreter der ungarischen Volkswirtschaft und insbesondere in verkehrsrechtlichen Fragen eine anerkannte Fachautorität. Bisher bekleidete er die Stelle eines Professors für Eisenbahnrecht an dem Eisenbahnbeamten-Kurs, und war auch als Professor für Verwaltungsrecht an der polytechnischen Hochschule in Budapest tätig. — Der Direktorstellvertreter der ungarischen Staatsbahnen Paul Méhely ist in den Ruhestand getreten.

Übrige europäische Länder.

— **Die größte Drehbrücke Skandinaviens.** Wegen der seit etlichen Jahren vorsichgehenden Verbreiterung des Trollhättakanals mußten auch die Brücken verändert werden, darunter die Eisenbahnbrücke bei Trollhättan. Diese jetzt vollendete Brücke wird am 1. April in Betrieb genommen. Sie ist die größte Drehbrücke des Nordens, wiegt 300 t und hat eine Länge von 60 m, wovon 37 m auf den einen und 23 m auf den anderen Arm kommen. Ihrer Art nach ist die Brücke eine sogenannte Gitterwerkbrücke. Das Drehen der Brücke erfolgt mittels elektrischer Kraft von einer dicht dabei errichteten Umformerstation. Es kommen etwas über 100 PS. zur Anwendung. Im Falle einer Stromversagung kann die Brücke auch mit Handkraft geöffnet werden, wozu sechs Mann nötig sind. Indessen befindet sich in der Brücke selbst noch Platz zur Einsetzung eines Benzinmotors, der als Reservekraft für Öffnen und Schließen der Brücke dienen kann. Die Kosten der Brücke selbst betragen 103 000 Kr., mit den Landfundamenten usw. etwa 230 000 Kr.

— **Elektrische Bahn von Villefranche nach Bourg-Madame.** Eine neue wichtige und interessante Gebirgsbahn der französischen Südbahngesellschaft schließt die Cerdagne in den Ost-Pyrenäen an das französische Eisenbahnnetz an. Sie beginnt am Bahnhof Villefranche-Vernet-les-Bains, dem Endpunkte der Strecke Perpignan-Villefranche in einer Höhe von 427 m, überüberschreitet den Col de Perche (1592 m) und endet nicht weit von der spanischen Grenze bei Bourg-Madame 1143 m hoch. Die ganze Strecke ist 56 km lang. Die Bahn hat 1 m Spurweite, die stärkste Steigung beträgt 60 ‰ und erstreckt sich fast ununterbrochen auf eine Länge von 14 km; die schärfsten Bögen haben 80m Halbmesser. Der östliche Teil, von Villefranche bis zum Scheitelpunkt, hat eine sehr einfache Linienführung. Die Bahn folgt dem Têt-Tale und verläuft zunächst auf seiner Sohle, später höher an seinen Wandungen, dabei steigt die Bahn dauernd. Der Abstieg nach Bourg-Madame dagegen weist starke Windungen und verschiedentlich verlorenes Gefälle auf. Die Strecke hat unter andern bemerkenswerten Bauwerken einen zweistöckigen Viadukt über das Têt-Tal, eine versteifte Hängebrücke von 234 m Spannweite und 18 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 2378 m, deren längster 337 m lang ist.

Die Vorarbeiten ergaben, daß Dampfbetrieb unter Zuhilfenahme einer Zahnstange am wirtschaftlichsten geworden wäre. Die Regierung wünschte aber elektrischen Betrieb, und dies ist um so bemerkenswerter, als sich die Bahn unmittelbar an der Grenze befindet. Um der Südbahngesellschaft die Einrichtung des elektrischen Betriebes zu erleichtern, übernahm die Regierung auf ihre Kosten die Herstellung eines Sammelbeckens im Hochgebirge, der Druckrohrleitung von da bis zum Kraftwerk, der elektrischen Speiseleitungen und der Ausrüstung der Strecke, zu der die Gesellschaft nur einen Kostenbeitrag von 10 000 ℳ für das Kilometer, also im ganzen 560 000 ℳ zu leisten hatte. Der Gesellschaft fielen dagegen die Kosten für die Errichtung des Kraftwerkes und der Unterwerke zu. Durch Gesetz vom 4. März 1903 wurde der Gesellschaft die Konzession erteilt.

Da bei der Aufstellung der Vorarbeiten noch nicht genug Erfahrung mit einphasigem Wechselstrom vorlagen, entschloß man sich, Gleichstrom von 850 Volt Spannung zum Betriebe zu wählen. Den Betriebsstrom liefern ein Hauptwerk bei la Cassagne (Kilometer 24) und 5 Unterwerke, die vom Hauptwerke mit Drehstrom von 20 000 Volt und einem Puls von 25 versorgt werden.

Zur ständigen Kraftversorgung des Werkes von Cassagne speichert ein Sammelbecken von 14 000 000 cbm Fassungsvermögen in einer Höhe von 2000 m die Quellwässer des Têt-Baches auf. Das Druckrohr beginnt in einem zweiten kleineren Becken in einer Höhe von 1606 m, wohin das Wasser aus dem Têt-Bache in einem offenen Kanal über 2 Klärbecken abgeleitet wird. Das Werk, das 1196 m hoch liegt, arbeitet mit einem Gefälle von 410 m. Im Kraftwerk befinden sich 4 Pelton-Turbinen von je 1500 PS Leistung, von denen jede einen Doppelstromerzeuger von 650 KW Leistung antreibt. Diese Maschinen liefern Gleichstrom von 850 Volt Spannung oder 6 phasigen Wechselstrom von 600 Volt Spannung, der je einem Umformer zugeführt und in Drehstrom von 20 000 Volt Spannung verwandelt wird.

Die Hochspannungsleitung folgt der leichteren Überwachung und Unterhaltung wegen fast überall dem Bahnkörper. Die Einzelleitungen nach den Unterwerken sind der Betriebssicherheit wegen verdoppelt. Größtenteils bestehen die Leitungen aus siebendrähtigen Seilen aus Siliciumbronze von 10 qmm Querschnittfläche, nur zwischen Joncet und Villefranche sind versuchsweise Aluminiumseile aus 19 Drähten von 1,1 mm Stärke verwandt worden. Die größte Spannweite beträgt 40 m, die mittlere 35 m. Die Porzellanisolatoren bestehen aus 2 Glocken und sind geprüft auf 80 000 Volt in der Luft und auf 40 000 Volt in angesäuertem Wasser. Einige Tunnels konnten umgangen werden, durch andere mußte aber die Leitung des schwierigen Geländes wegen mit durchgeführt werden. Sie besteht in den Tunnelstrecken aus 6 bleiarmierten Kabeln mit je 3 parallelen Leitungsdrähten von je 10 qmm Querschnitt, geprüft mit Rücksicht auf etwaige Überspannung auf 100 000 Volt. An jedem Tunneleingang ist eine Blitzableiteranlage aufgestellt. Zwischen Villefranche und dem Kraftwerk ist nachträglich eine Doppelleitung durch je 6 Aluminiumseile ersetzt worden, davon haben 3 je 30 und 3 je 70 qmm Querschnitt.

Die Maschinen sind sehr gedrängt gebaut, so daß die Maschinenräume der Unterwerke nur 8,5 : 9,0 m groß sind. Die Stromzuführung geschieht durch eine seitliche Leitungsschiene. Sie liegt 25 cm über SO und 1,1 m von Gleismitte. Es ist eine Doppelkopfschiene von 39 kg Metergewicht in Längen von 11 m. Nach eingehenden Versuchen zur Erzielung eines möglichst geringen Leitungswiderstandes wurde dafür ein Material gewählt, das 0,09 % Kohlenstoff, 0,09 % Silicium, 0,05 % Schwefel, 0,03 % Phosphor und 0,42 % Magnesium enthält; der Stromwiderstand ist nur 6,5 mal so groß wie der des Kupfers. Die Stromschiene ist auf je 5 Längen 16 mal auf Isolatoren von glasiertem Ton gelagert. Die Stützen der Isolatoren sitzen auf teerölgetränkten Kiefernholzstücken, die auf den Enden der Querschwellen befestigt sind. Diese Isolation hat sich gut bewährt; der Stromverlust beträgt auf 24 km Länge 0,36 Ampère. Zur Stromrückleitung ist der Zwischenraum zwischen Fahrschiene und Lasche durch eine besondere leitende Masse ausgefüllt.

Der Wagenpark enthält 10 Triebpersonenwagen und 10 Triebgüterwagen mit je zwei Drehgestellen. Die Personenwagen enthalten außer den Führerständen ein Abteil I. Klasse mit 8 Plätzen, einen Raum II. Klasse mit 32 Plätzen und einen Gepäckraum. Die Personenwagen sind 13,5 m lang und wiegen leer 25,9 t. Die Güterwagen haben eine Länge von 9,9 m und ein Leergewicht von 23,9 t. Jeder Wagen hat 4 Motoren mit Zahnradübertragung von je 55 PS Leistung. Als Bremsen sind vorhanden die Westinghouse-Bremse, die elektrische Kurzschlußbremse und eine elektromagnetische Bremse. Außerdem sind vorhanden 14 Personenbeiwagen für je 60 Plätze, 65 offene Güterwagen, 29 geschlossene Güterwagen, 52 Plattformwagen, davon 10 für Langholzbeförderung und ein Rettungswagen. Die elektrischen Einrichtungen wurden von der Elsässer Maschinenbaugesellschaft in Belfort und Mülhausen geliefert.

Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 40 km in der Wagerechten, 34 km auf der Steigung von 25 ‰ und 20 km auf der Steigung von 60 ‰. In weniger als 33 ‰ geneigten Strecken darf die Geschwindigkeit bei der Talfahrt auf 50 km/St. erhöht werden. Die ganze Fahrzeit Villefranche-Bourg-Madame beträgt etwa 3 Stunden.

Am 9. September 1909 war das Kraftwerk fertiggestellt, am 18. Juli 1910 wurde die Teilstrecke bis Mont-Louis-la-Cabanasse (Kilometer 27), am 28. Juni 1911 die ganze Bahn in Betrieb genommen. Seitdem hat sich der Verkehr über Erwarten gut entwickelt. Während anfangs nur gemischte Züge verkehrten, ist jetzt eine vollständige Trennung des Personen- und Güterverkehrs durchgeführt worden. Es verkehren zwischen Villefranche und Joncet allein täglich 3—4 Erzzüge in jeder Richtung, und außerdem noch zwischen Villefranche und Mont-Louis täglich 2—3 Güterzüge.

— **Die Entlassung des Schaffners Richardson.** Wenn der letzte englische Eisenbahnstreik als ein Kampf des Personals um das Recht, sich zu betrinken bezeichnet werden konnte, so verdienen die Zwistigkeiten zwischen Eisenbahnverwaltung und Arbeitern, die bei der Midlandbahn kürzlich beigelegt worden sind (s. Nr. 21 S. 355 d. Ztg.), die Bezeichnung als ein Streit um das Recht der Arbeiter, ihren Vorgesetzten den Gehorsam zu verweigern. Der Güterzugschaffner Richardson erhielt von einem Vorgesetzten, wahrscheinlich dem Fahrdienstleiter des betr. Bahnhofs, den Befehl, in einen Güterzug einen Bremswagen einzustellen, der kleiner war, als es die Vorschriften für die Stärke des in Frage kommenden Zuges bestimmten. Der Fahrdienstleiter hatte vorher bei der Leitung durch Fernsprecher angefragt, ob die Verwendung des Bremswagens für den vorliegenden Fall zulässig sei und darauf eine zustimmende Antwort erhalten. Trotzdem weigerte sich Richardson unter Hinweis auf die Dienstvorschriften, den Befehl zu erfüllen. Infolgedessen wurde er entlassen. Alle höheren Stellen, an die er sich wegen Aufhebung seiner Entlassung wendete, bis hinauf zu der Versammlung der Direktoren, bestätigten die Entlassung mit der Begründung, daß er sich der Gehorsamsverweigerung schuldig gemacht habe und deshalb zu Recht entlassen worden sei. Die Berechtigung dieser Entscheidung ist schwer nachzuprüfen. Der Schaffner war wohl nicht ganz im Unrecht, wenn er sich weigerte, einen den Dienstvorschriften widersprechenden Befehl auszuführen, anderseits war er für die Folgen nicht verantwortlich, nachdem er den Fahrdienstleiter darauf aufmerksam gemacht hatte und dieser ihm gesagt hatte, daß die Leitung mit der Abweichung von der Vorschrift einverstanden sei. Auch scheinen die einschlägigen Bestimmungen nicht als bindende Vorschriften, sondern mehr als Richtlinien abgefaßt zu sein, und davon, daß mit der Abweichung von der Vorschrift eine Gefahr verbunden gewesen wäre, ist überhaupt nicht die Rede gewesen. Es scheint also doch bei der Weigerung des Schaffners ein gut Teil Widersetzlichkeit den Ausschlag gegeben zu haben.

Nachträglich ist die Entlassung wieder aufgehoben worden und somit dieser Grund zu Uneinigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern beseitigt worden. Das Verhältnis zwischen ihnen, das bei allen englischen Eisenbahnen und namentlich bei der Midlandbahn ein sehr gespanntes ist, ist aber sicher dadurch nicht gebessert worden. Wenn auch dieses Mal das Feuer noch erstickt worden ist, so glimmt es doch unter der Asche weiter, und niemand kann wissen, wann es wieder zum Ausbruch kommt.

— **Leichenversendung nach Rußland.** Von russischer Seite sind bezüglich der Einführung von Leichen Vorschriften erlassen worden, in denen es heißt: Leichen dürfen zum Zwecke der Beerdigung in Rußland nur mit besonderer Erlaubnis des Chefs desjenigen Gouvernements, in dem die Beerdigung stattfinden soll bzw. des Stadthauptmanns eingeführt werden. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird von den Zollämtern beaufsichtigt. Sodann sind Leichen, die aus dem Ausland nach Rußland zur Beerdigung gebracht werden, in einen festverlöteten doppelten Metallsarg einzuschließen. Die Einhaltung dieser Vorschrift wird von der zuständigen russischen Gesandtschaft oder Konsularbehörde bescheinigt. Um ein gleichartiges zollamtliches Verfahren beim Durchlaß von Leichen einzuführen, sind die russischen Zollämter angewiesen worden, Urkunden nach vorgeschriebenem Muster aufzunehmen.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau auf den Philippinen.** Wie der soeben erschienene Report of the Chief of the Bureau of Insular Affairs für das Rechnungsjahr 1911/12 ausweist, hat das Eisenbahnnetz der Philippinen nunmehr das erste Tausend Kilometer überschritten; seine Gesamtlänge betrug am 30. Juni 1912: 1013,9 Kilometer gegen 923,5 km zu Ende Juni 1911. Die Linien stehen im Eigentum von sieben verschiedenen Gesellschaften. Die bedeutendste unter diesen ist die Manila Railroad Company, deren Linien am 30. Juni 1912 eine Betriebslänge von 704,8 km hatten, während weitere 115,8 km sich im Bau befanden und 446,2 km geplant waren. Nach Vollendung dieser Strecken wird das Schienennetz der Gesellschaft eine Gesamtlänge von 1306,8 km aufweisen; davon entfallen 566,8 km auf die ohne Garantie gebauten Nordstrecken, 740,0 km auf die mit Zinsgewähr ausgestatteten Linien der südlichen Inselhälfte. Im Norden war Ende Juni 1912 die Neubaustrecke Dagupan-San Fernando bis Aringay North und die Strecke Paniqui-Tayug bis Rosales im Betrieb. Im Süden waren die Strecken Manila-Cavite-Naic, Luta-Batangas-Bauan, Calamba-Magdalena-Pagsanjan auf ihrer ganzen Länge in Betrieb genommen. Die Hauptlinie im Süden war von Manila nach Lusacan im Betrieb, während der Bau sich Lucena näherte. Für die Verbindungslinie südlich von Lucena hatte die Arbeit begonnen. Für die von Aringay nach Baguio auszubauende Benguetbahn wurden der Regierung neue Pläne eingereicht und die Arbeiten von beiden Endpunkten aus aufgenommen. An zweiter Stelle steht die Philippine Railway Company mit einer Streckenlänge von 212 km, wovon 95,6 km auf der Insel Cebu und 116,4 km auf Panay gelegen sind. Ihr Netz ist vorläufig ausgebaut. Die übrigen Bahnen besitzen nur örtliche Bedeutung; erwähnt seien die Manila Electric Railroad Company mit 47,4 km und die Tarlac Railway mit 20,6 km Betriebslänge.

— **Neuer großer Bahnhof der New Jersey-Centralbahn.** Die New Jersey-Centralbahn erbaut nunmehr, dem Zuge der Zeit folgend, in J e r s e y C i t y, das, weil nur durch den Hudson von Neuyork getrennt, als ein Vorort dieser Stadt angesehen werden kann, einen neuen Bahnhof. Er wird nach seiner in einigen Monaten zu erwartenden Fertigstellung der größte Bahnhof am linken Ufer des Hudson sein und dreimal so viel Bahnzüge und doppelt so viele Reisende in sich aufnehmen können, als der jetzige. Eine bemerkenswerte Neuerung wird dadurch geschaffen, daß die Landungshäuser der Fährboote, mit denen man von Neuyork über den Hudson zum Bahnhof gelangt, mit einem Oberstock versehen werden, so daß man direkt vom obern Deck des Fährbootes zu den Zügen gelangen kann und nicht wie bisher treppab und dann wieder treppauf steigen muß. Damit man aber von der Straßenebene aus leicht, ohne Treppen steigen zu müssen, zu dem erhöht liegenden Bahnsteige gelangen kann, führen zwei sanft verlaufende schiefe Ebenen (Rampen) von der Straße zu den Bahnsteigen. Die neue Bahnhofshalle besteht aus neun miteinander zusammenhängenden Bogen aus Stahl und verstärktem Zementwerk; sie wird 20 Gleise enthalten, von denen 16 je 800 Fuß lang sind und 16 Züge von je 12 Wagen aufnehmen können, während 4 Gleise nur je 680 Fuß lang und für Züge von 10 Wagen bestimmt sind. Die neue Station wird also 232 Wagen Unterkunft geben können, während die jetzige Halle mit 12 Gleisen von je 470 Fuß Länge im Ganzen nur 84 Wagen aufnehmen kann. An die Gleise schließen sich die sehr umfangreichen Bahnsteige und Warteräume an. Der Hauptwartesaal befindet sich zu ebener Erde; von ihm führen die bereits erwähnten beiden breiten Rampen und eine breite Treppe

zu den oben befindlichen kleineren Warte- und Wirtschaftsräumen, zu den Bahnsteigen und Gleisen und nach außen zu den Oberdecks der Fährboote. Anschließend an die oberen Wartesäle befinden sich die Gepäck-Übernahme- und Abfertigungsräume, ferner die Post-, Telegraphen- und Fernsprechabteilungen. Der Güterbahnhof steht insofern in unmittelbarer Verbindung mit dem Personenbahnhof, als man durch eine sehr lange, gedeckte Wandelhalle von dem einen zum anderen gelangen kann. —

Neuartig wird die Einrichtung der Landungsbrücken der Fährboote sein. Um den gewöhnlich heftigen Anstoß des Bootes an der Landungsbrücke zu mildern, wird man zum erstenmal Versuche mit starken Stahlfedern machen, mit denen die Landungsstellen ausgerüstet werden. Auch wird man, um das Anlegen und Befestigen der Boote zu beschleunigen, zum erstenmal elektrischen Betrieb anstelle des jetzt gewöhnlichen Handbetriebes anwenden. — Außerhalb des neuen Bahnhofes wird noch ein neuer Lokomotivschuppen gebaut, welcher einer der größten und modernsten des Landes werden wird. Er befindet sich südlich der Hauptgleise in der Nähe der Communipaw Station und wird zwei runde Hallen mit Ständen für 66 Lokomotiven enthalten, ferner Kohlenstation, Aschenbehälter, ein großes Maschinenhaus, Speicher und noch andere Räumlichkeiten. Der neue Bahnhof wird vier Bahnen dienen, der New Jersey Central, der Philadelphia & Reading, der Baltimore & Ohio und der Lehigh Valley. Der Bahnhof wird der drittgrößte in allen östlichen (atlantischen) Staaten der Vereinigten Staaten sein.

— **Australische Querbahn.** Diese Bahn, über die wir mehrfach, zuletzt in Nr. 79 Jahrg. 1912, berichtet haben, soll bekanntlich die Netze von West- und Süd-Australien miteinander verbinden und auf diese Weise eine Schienenverbindung zwischen der Ost- und Westküste Australiens herstellen. Die beiden nördlichsten Städte, die so miteinander verbunden werden, sind Rockhampton an der Ostküste und Geraldton an der Westküste. Die neue Bahnverbindung wird besonders auch zur Beschleunigung des Postverkehrs nicht nur innerhalb Australiens, sondern auch nach und von Europa beitragen und außerdem eine hervorragende militärische Bedeutung besitzen. Dagegen verspricht man sich keinen erheblichen Personenverkehr, da das durchzogene Land größtenteils aus Einöden besteht. Die Endpunkte der neuen Bahn sind Port Augusta und Kalgoorlie. Ihre Entfernung beträgt 1770 km. Die Schienenverbindung zwischen Sidney und Freemantle wird eine Länge von 4500 km haben. Die Reise zwischen diesen Städten wird jetzt in der Weise zurückgelegt, daß man von Sidney nach Adelaide die Bahn benutzt, von Adelaide nach Freemantle den Dampfer. Sie erfordert günstigstenfalls 7 Tage; später wird man auf der Bahn die Reise in 4 Tagen zurücklegen.

Allgemeines.

— **Aus dem Geschäftsbericht der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft für 1911/12.** Die Ausdehnung des Geschäftsbereichs der A. E. G. auf fast alle Teile der bewohnten Erde läßt es begreiflich erscheinen, daß ein Jahr allgemein wirtschaftlichen Aufschwunges im In- und Auslande auch der Gesellschaft vermehrte Arbeitsmöglichkeiten brachte. Aus dem Geschäftsgewinn, der um rd. 2,9 Millionen Mark höher war als im Vorjahre, wurde wiederum eine Dividende von 14 % verteilt. Das Aktienkapital wird auf 155 Millionen Mark erhöht. Soweit sich der Bericht dieser Weltfirma mit Einrichtungen befaßt, die mittelbar oder unmittelbar ins Gebiet des Verkehrswesens fallen, ist zu bemerken, daß große Drehstrom-Generatoren für Wasserkraftanlagen in Leistungen bis zu 15 000 PS. zur Ablieferung gebracht wurden und Stromerzeuger zur Kupplung mit Gas- und Dieselmotoren bis zu 6000 PS. gebaut wurden. Neuentwickelt wurde die elektrische Ausrüstung von Unterseebooten mit besonderen Motoren und Schaltapparaten. In der Fabrik für Bahnmaterial wurden eine Reihe von Einphasen-Wechselstrommotoren für Vollbahnlokomotiven und die dazu gehörenden Schalt- und Steuervorrichtungen zur Ausführung gebracht. Die Turbinenfabrik lieferte Maschineneinheiten bis zu 20 000 Kilo-Volt-Ampère. In der Porzellanfabrik gelang die Herstellung von Isolatoren bis zu 100 000 Volt Spannung. Die Fabrik Frankfurt am Main baut u. a. Eisenbahnsignale und Fahrkartendruckapparate. In Arbeit befindet sich ein elektrisch betätigter, völlig selbsttätig arbeitender Apparat dieser Art, sowie ein von Hand zu betätigender Kartengeber. Die der A. E. G. angegliederte Neue Automobil-Gesellschaft liefert Luxusfahrzeuge, Elektromobile, Lieferungswagen, Lastwagen und Omnibusse, Motorboote und Motoren für Schiffe und Luftfahrzeuge. Für den Droschkenverkehr in Berlin und anderen Städten wurden erhebliche Aufträge entgegengenommen. Eine andere Tochtergesellschaft, die Automobil-Betriebs-Aktien-Gesellschaft, hat in Berlin 365 Fahrzeuge und in Köln vorläufig 25 Elektromobildroschken im Betriebe. In bezug auf den Umsatz in elektrischen Ausrüstungen für Hebezeuge ist bezeichnend die stetig wachsende Hubleistung; Krane und Verladeeinrichtungen mit 300pferdigen Hubmotoren finden in erwähnenswertem Umfange Verwendung. Unter den in Betrieb genommenen Kraftwerken sei hier nur die für 12 000 PS. Leistung mit Dampfturbinen ausgestattete Kraftstation der Hamburger Hochbahn erwähnt.

Das Geschäft in Straßenbahnen hat an Umfang weiter zugenommen. Außer den ständig anwachsenden Lieferungen für die bestehenden Betriebe liegen zahlreiche Aufträge auf Erweiterungsbauten vor; auch werden dauernd neue elektrische Bahnen eingerichtet, und zwar meist von Kreisen und Gemeinden. Für die Vorortstrecken der großen Netze bürgert sich immer mehr der hochgespannte Gleichstrom ein. Bei der Vergebung für die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Strecken Magdeburg-Leipzig-Halle und Lauban-Königszelt der Preußischen Staatsbahnen ist der Gesellschaft ein großer Teil der Lieferungen, darunter 20 Lokomotiven, zugefallen. Die Arbeiten an dem Kraftwerk für die Stromerzeugung der Strecke Lauban-Königszelt in Mittelsteine, an dessen Einrichtung und Betrieb die Gesellschaft beteiligt ist, schreiten gut voran. Die Gesellschaft erhielt auch wieder Aufträge auf die Ausrüstung von Akkumulatorwagen für den preußischen Staat, sowie Nachbestellungen für die Wechselstrombahnen Blankenese-Ohlsdorf und London-Brighton und für die Gleichstrombahn Berlin-Groß-Lichterfelde. Der Verkehr auf der Anfang 1912 dem Betriebe übergebenen Hamburger Hochbahn entspricht den Erwartungen. Die Verhandlungen mit der Stadt Berlin über die Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln haben zum Abschluß eines Vertrages geführt, der zurzeit den staatlichen Behörden zur Genehmigung vorliegt. Die unter der Mitwirkung der Gesellschaft betriebenen Straßenbahnen hatten auch im letzten Geschäftsjahre befriedigende Ergebnisse. Die Stadtbahn Halle wurde mit weiteren neuen Motorwagen ausgerüstet. Ebenso wurden mehrere Wagen bei der Fernbahn Halle-Merseburg mehr dem Geschmacke der Neuzeit entsprechend eingerichtet. Die Kleinbahn Emden-Außenhafen arbeitet wirtschaftlich. Die Meißener Straßenbahn verteilte zum ersten Male eine Dividende. Die Bahn in Jassy brachte erhöhten Reingewinn; die Straßenbahn Bergen zeigt eine Steigerung des Verkehrs auf dem erweiterten Betriebsnetz und auch die Straßenbahn in Barcelona hatte höhere Betriebsergebnisse. Ebenso erfuhren die Einnahmen der Straßenbahnen in Österreich, bei denen die vielseitige Gesellschaft beteiligt ist, eine Steigerung. Die Schlesische Kleinbahn A.-G. konnte ihre Rücklagen sowie auch die Dividende etwas verbessern.

Die Gesamtzahl der von den in- und ausländischen Fabriken abgelieferten Maschinen einschl. der Turbodynamos und Transformatoren belief sich auf 133 499 mit einer Leistung von 3 616 010 PS. Die Zahl der Arbeiter und Angestellten beträgt 70 162 gegen 60 818 im Vorjahre; von diesen entfallen 6551 auf die Fabriken Wien, Riga, Mailand. Die Anzahl der Konten ist auf 196 400 gestiegen.

Bücherschau.

— **Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht,** herausgegeben von Dr. Georg Eger, Geh. Regierungsrat in Berlin. Das zweite Heft dieser Zeitschrift enthält folgende Abhandlungen: Dr. Kurt Gordan, Magistratsrat in Berlin, Die Inkommunalisierung von Bahnen in Groß-Berlin. — Dr. Richard Senckpiehl, Landrichter in Berlin, Die Auslieferung des Lagergutes. — Dr. L. Fuld, Justizrat in Mainz, Kann der Berge- oder Hilfslohn im Binnenschiffahrtsverkehr ermäßigt werden? — Dr. Görs, Postinspektor in Berlin, Haftpflicht der Post bei Reisen mit den ordentlichen Posten. — Dr. C. Gütschow, Sekretär der Hamburger Handelskammer a. D., Anspruch wegen Minderung des Frachtgutes bei vereinbater Elevatorklausel. Verpflichtung des Empfängers, auch den Grund des Mangels durch amtliche Sachverständige feststellen zu lassen. — Dr. Friedrich Sauter, Eisenbahnassessor bei der Königlichen Eisenbahndirektion München, Die rechtliche Natur der Fahrpreiszuschläge des § 16 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung. — Außerdem sind 101 grundsätzlich wichtige Entscheidungen mitgeteilt und ausführliche Besprechungen und Angaben über Literatur und Gesetzgebung des In- und Auslandes aus allen Gebieten des Eisenbahn- und Verkehrsrechtes aufgenommen.

— **Einführung in das Budget-, Rechnungs- und Kassenwesen der österreichischen Staatsbahnen.** Von Dr. Max Huber, Sektionsrat im österreichischen Eisenbahnministerium. Verlag von Alfred Hölder, Wien I., Rotenturmstraße. Preis 3,20 Kr., gebunden 3,60 Kr.

Die Verwendung dieses Buches als Lehrbuch an den bestehenden Eisenbahnfachkursen wurde durch Erlaß vom 8. Fe-

bruar d. J. vom Eisenbahnministerium genehmigt. Das Lehrbuch, das eine systematische und leichtfaßliche Darstellung des ganzen Verrechnungs- und Kassendienstes (ausgenommen den Transporteinnahmendienst) der österreichischen Staatsbahnen enthält, dient zugleich als Lernbehelf für die Vorbereitung zu der Fachprüfung aus den Verrechnungsvorschriften, für die kommerzielle Prüfung und die übrigen Fachprüfungen, bei denen der Verrechnungsdienst einen Prüfungsgegenstand bildet. Der große Umfang und die in erster Linie für die Bedürfnisse der Praxis berechnete Anlage der Vorschriften für das Budget-, Rechnungs- und Kassenwesen der österreichischen Staatsbahnen machen es erfahrungsgemäß dem Anfänger sehr schwer, aus der Fülle dieser sich über alle Einzelheiten des Dienstes verbreitenden Vorschriften ein klares Bild über Wesen und Zweck dieser Einrichtungen und ihren inneren Zusammenhang zu gewinnen. Aus denselben Gründen besteht beim Vortrage dieses Gegenstandes in den Eisenbahnfachschulen die Gefahr, daß der Lehrer sich in eine unsystematische Darstellung der Einzelheiten verliere und dem organischen Aufbau der Einrichtungen und ihrem Ineinandergreifen zu wenig Beachtung schenke. In der vorliegenden Arbeit wurde der Versuch gemacht, diesem Übelstande abzuhelfen. Dem Lernenden soll ein Überblick über die grundlegenden Bestimmungen unter Ausscheidung der auf den Anfänger nur verwirrend wirkenden Einzelvorschriften, dem Lehrer ein Behelf für die Anordnung des Stoffes in seinen Vorträgen geboten werden. Daß dabei jene Vorschriften, die den äußeren Dienst betreffen, eingehender erörtert wurden, ist durch die Wichtigkeit dieses Dienstes wohl gerechtfertigt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. April d. J. ist auf der seither nur für Wagenladungsverkehr eingerichteten Verkehrsstelle Königsbrück Kamenzerstraße der unbeschränkte Stückgut- und Wagenladungsverkehr eingeführt worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Almásfüzitö-Estergom zwischen den Stationen Süttö und Lábatlan gelegene Station mit beschränktem Verkehr Piszke ist am 11. März d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Gegenstände, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Zwardon-Neu Zagórz gelegenen Station Friedrichshütte-Sporysz wird vom 1. Mai d. J. ab in Sporysz abgeändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 70 vom 27. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahn- usw. Direktionen, die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen und die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 28. März d. J.).

Nr. V 63 vom 22. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 70 über die Sitzung des Vereinswagenausschusses in Altona, am 11./12. März d. J. sowie die Niederschrift über die zweite Sitzung des Unterausschusses zur Vorberatung der Bedingungen für die Berechnung getrennter Lauffristen für Verbindungsbahnen (abgesandt am 29. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs Ruhleben als Tarifstation für den Güter- und Tierverkehr der angeschlossenen Werke.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird der an der Strecke Berlin-Spandau gelegene Bahnhof Ruhleben als Tarifstation für den Güter- und Tierverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet und mit eigenen Tarifentfernungen ausgerüstet, die für den Bereich des Staats- und Privatbahn-Güterverkehrs durch Tarifnachtrag vom 1. Juni d. J. veröffentlicht werden. Für die bisher an die Tarifstation Spandau Güterbahnhof, nunmehr aber an den neuen Bahnhof angeschlossenen Werke treten im Verkehr mit westlichen Stationen über Spandau gegen die bisherigen Frachtsätze geringfügige Erhöhungen in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigung sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. März 1913. (936)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (No. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Am 1. Mai 1913 tritt ein neuer Staats und Privatbahn-Tiertarif in Kraft, durch den der gleichnamige Tarif vom 1. Februar 1911 aufgehoben wird. Der neue Tarif enthält neben Ermäßigungen und Verkehrserweiterungen auch einige geringe Erhöhungen infolge Änderung von östlichen Entfernungen. Die Erhöhungen gelten erst vom 1. Juni d. J. ab.

Der neue Tarif kann von Ende April an von dem Auskunftsbureau in Berlin C. Bahnhof Alexanderplatz, und von den Güterabfertigungen zum Preise von 50 ₰ bezogen werden. Bis dahin gibt auf Anfragen unser Verkehrsbureau (Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4) nähere Auskunft.

Berlin, den 28. März 1913. (937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 15. April 1913 treten neue Frachtsätze des Klassentarifs (Spezialtarif III) im Verkehre mit Senftenberg (Böhmen) in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 26. März 1913. (938)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Deutschland - Prinz Heinrichbahn, Heft 8 (Hannover).

Die Station Hemelingen ist mit Geltung vom 1. April 1913 in den Ausnahmetarif E aufgenommen worden.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 22. März 1913. (939)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-württembergisch-badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 werden für die württembergische Station Gmünd (Schwäbisch) Hbf. direkte Frachtsätze über Sontheim-Brenz Landesgrenze eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 26. März 1913 (941)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif Bad. Staatseisenb. — Bad. Nebenbahnen.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung und den Geltungsbereich der Ausnahmetarife 5 f und 5 g werden ergänzt und erweitert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 30. März 1913. (963)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von Stückgütern zwischen Carolinensiel Bf. und Wangerooge Bf. werden fortan in den Monaten Juni bis einschließlich September die für die Monate Oktober bis Mai geltenden höheren Frachtsätze erhoben. Letztere betragen für Eilgut 1,50 und für Frachtgut 1,00 ℳ für 100 kg.

Oldenburg, den 28. März 1913. (947)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. April 1913 ab werden die Frachtsätze von den Stationen Beißelsgrube, Brüggen (Erft.), Fortunagrube, Grube Brühl, Gruhlwerk, Horrem, Liblar, Liblar Dorf, Mödrath, Thürnich-Balkhausen und Zieselsmaar in den Hef-

ten 1—4 aufgehoben. Die Fracht wird bis auf weiteres nach den vom gleichen Tage ab gültigen Entfernungen der westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarifhefte 5—8 und zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifs berechnet.

Von demselben Zeitpunkte ab wird die Station Benzelrath des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln als Versandstation in die Tarifhefte 1—4 einbezogen. Die Frachtberechnung erfolgt bis auf weiteres in gleicher Weise wie vorstehend angegeben.

Essen, den 26. März 1913. (950)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 5. April d. J. wird die Station Bruxelles (Rue Rogier) in den Ausnahmetarif 27 (Bier in Fässern) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 27. März 1913. (948)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Frachtbegünstigung für die große Kunstausstellung in Stuttgart (1. bis 15. Oktober 1913).

Die für die große Kunstausstellung in Stuttgart bestimmten Kunstgegenstände werden auf den Hinweg auf den italienischen Strecken auf Grund des italienischen Generaltarifs, auf den übrigen Strecken nach Maßgabe der in Betracht kommenden internen oder direkten Tarife abgefertigt. Die Anwendung des direkten deutsch-italienischen Gütertarifs ist ausgeschlossen.

Ausstellungsgüter sind stets zu frankieren.

Für die Rückbeförderung der ausgestellten Kunstgegenstände, die nicht verkauft, verlost oder vertauscht werden, wird nach Schluß der Ausstellung während 8 Wochen Frachtfreiheit auf dem Wege des Hintransports unter bestimmten Bedingungen gewährt, die für die deutschen Strecken bei jeder deutschen Güterabfertigung, für die schweizerischen, österreichischen und italienischen Bahnen von den betreffenden Verwaltungen zu erfahren sind.

Straßburg, den 28. März 1913. (951)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Binnen-Gütertarif.

Ab 1. April 1913 wird Station Ispringen in den Ausnahmetarif 5 g aufgenommen. Die Tarifstation Kleinlaufenberg erhält den Zusatz: „Gbf.“ Als neue Tarifstation wird Kleinlaufenberg Pbf. aufgenommen. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, den 29. März 1913. (957)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Güterverkehr.

Die in dem Tarifheft 4 vom 1. Dezember 1905 nebst Nachträgen enthaltenen Frachtsätze sowie die im Tarifheft 1 vom 1. November 1906 für Ungarn vorgesehenen Entfernungen im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) mit Ausnahme der Sätze des Ausnahmetarifs 1 (Getreide usw.) und 2 (Holz usw.) treten mit Ablauf des Monats Mai d. J. außer Kraft. Ersatzfrachtsätze, die größtenteils höher sind als die bisherigen, sowie Ersatzentfernungen sind in dem Gütertarif Teil II Heft A und Teil II Heft 2 für den süddeutsch-ungarischen Verkehr vom 1. Juni d. J. enthalten. Über die Höhe der neuen Frachtsätze erteilt das Tarifamt der K. b. Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München Auskunft. Soweit in dem letzteren Tarife direkte Frachtsätze für einzelne Verkehrsbeziehungen, die solche bisher besessen, nicht wieder vorgesehen sind, tritt an die Stelle der direkten Abfertigung die mit Frachterhöhungen verbundene Umbehandlung der Sendungen auf einer Unterwegsstation. Ferner treten zu demselben Zeitpunkte die im Heft 5 des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Gütertarifs vom 1. Juni 1902 nebst Nachtrag I enthaltenen Leitungsvorschriften im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) außer Kraft. Sie werden durch die Leitungsvorschriften des süddeutsch-ungarischen Güterverkehrs vom 1. Juni d. J. ersetzt.

Cöln, den 27. März 1913. (949)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland. Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, vom 1. Januar 1907.

Zum Ausschreiben in Nr. 92/3074. Der Ausnahmetarif für Obst, getrocknetes, vom 1. Januar 1907 bleibt über den 31. März 1913 hinaus bis auf weiteres in Kraft.

München, den 27. März 1913. (958)
Tarifamt der K. bayer. St.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Am 10. April 1913 werden die Stationen Roth und Röslau der K. b. Staatseisenbahnen (rechtsrheinisches Netz) als Versandstationen in die Ausnahmetarife S. 5 und S. 5t für Eisen und Stahl aufgenommen.

Hannover, den 27. März 1913. (962)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 1. April 1913 treten im Abschnitt C, Nebengebührentarif, dieselben Ergänzungen ein, welche am gleichen Tage im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B, durchgeführt werden. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 29. März 1913. (952)
K. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1913 werden von Stuttgart Hauptbahnhof und Ulm Stationsfrachtsätze nach Bremen und Hamburg für Stückgutsendungen eingeführt, bei denen die Beförderung als beschleunigtes Eilgut über Bretten-Mannheim-Frankfurt (Main) vorgeschrieben ist.

Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Hannover, den 28. März 1913. (955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Die in unserer Bekanntmachung vom 23. Januar d. J. auf 10. April d. J. angekündigte Frachterhöhung im Verkehr mit der Schweiz tritt für Frankfurt (Main) Osthafen garnicht, für Frankfurt (Main) Westhafen nur zum Teil ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 26. März 1913. (942)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden die Ausnahmesätze von Papenburg (Ems) nach Laichingen im Ausnahmetarif 2a für Torfstreu und Torfmull von 138 auf 140 ₰ erhöht.

Hannover, den 29. März 1913. (956)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. transit vom 1. Dezember 1906.

Mit Wirkung vom 1. Juni lfd. J. erhält Ziffer II, Absatz 1 der Tarifbestimmungen (Seite 6 des Tarifs) folgenden Wortlaut:

> „Die Frachtsätze dieses Tarifs finden Anwendung, wenn die obengenannten Artikel mit direkten Frachtbriefen nach dem Zollauslande aufgegeben und auf einer deutsch-österreichischen Grenzstation umbehandelt werden und zwar gelten die Frachtsätze der Abteilungen A und B bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, jene der Abteilung C bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.“

München, den 24. März 1913. (940)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 wird die Station Fürth (Bay.) Stb. in den Ausn.-Tf. 9 d für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art usw. (Seite 7 des Nachtrags II) einbezogen.

Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 28. März 1913. (967)
Tarifamt
der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Einführung eines neuen Tarifes Teil II, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913, soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. August 1913 gelangt ein neuer Ausnahmetarif Teil III, Heft A (Verkehr mit Österreich) für die Beförderung in gewöhnlicher Fracht von Getreide, Hülsenfrüchten und Malz, sowie von Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten im Verkehre von Stationen der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, sowie von Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschließlich der im Betriebe der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft stehenden Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn) nach Stationen der französischen Ostbahnen zur Einführung.

Hierdurch wird der Tarif, Teil III, Heft 1 für den österr.-ungar.-französischen Eisenbahnverband vom 1. Februar 1906 samt Nachtrag I aufgehoben und ersetzt.

Abdrücke dieses Tarifes sind bei den beteiligten österreichischen Eisenbahnverwaltungen, ferner bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone für das Stück zu erhalten.

Wien, am 29. März 1913. (959)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Triester Platzangelegenheiten.

Nachtrag III zu den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest."

Mit 1. Juni 1913 wird der Nachtrag III zu den „Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest" eingeführt, welcher Ergänzungen dieses Behelfes sowie Änderungen von Bestimmungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Handelskammerpalais, Biberstraße 16, zum Preise von 30 Hellern für das Stück erhältlich.

Wien, am 29. März 1913. (960)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten k. k. Behörden und Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Gültigkeitsverlängerung.

Die in Nr. 15 dieser Zeitung vom 22. Februar 1913 unter fortl. Nr. (563) verlautbarte und in Nr. 19 vom 8. März 1913 unter fortl. Nr. (733) bis 1. Juni 1913 verlängerte Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes 30 C für die Artikel: Stammholz usw., Stangenholz usw. und Schleifholz usw., bis 2,5 m lang, tritt erst am 15. Juni 1913 in Kraft.

Wien, am 24. März 1913. (943)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Einführung des Nachtrags II.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 und, soweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen der Beförderungsbedingungen eintreten, mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 tritt ein Nachtrag II zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 in Kraft.

Derselbe enthält eine Änderung der Anwendungsbestimmungen, Aufhebung von Frachtsätzen, Änderung und Erweiterung bestehender Tarife, den neuen Ausnahmetarif 30 L, Änderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 50 ₰ oder 60 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 24. März 1913. (944)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden folgende Sonntagskarten neu eingeführt:

Von Schneidemühl nach Alt-Eiche II. Klasse 2,10 ℳ, III. Klasse 1,35 ℳ.

Diese Karten treten an Stelle der in Schneidemühl aufliegenden Sonntagsfahrkarten nach Deutsch-Krone Ost oder West, die vom gleichen Zeitpunkt ab aufgehoben werden.

Weitere Auskunft erteilt die Fahrkartenausgabe in Schneidemühl.

Bromberg, den 26. März 1913. (945)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten und Bornholm.

Vom 1. Juni 1913 an wird die durchgehende Personen- und Gepäckabfertigung nach Kahlberg auf Antrag der beteiligten Reedereien und der Ostdeutschen Eisenbahngesellschaft in Königsberg (Pr.) aufgehoben.

Stettin, den 25. März 1913. (946)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordseebäderverkehr.
(Nordfriesische Inseln.)

Durch den am 1. Mai d. J. in Kraft tretenden neuen Tarif ändern sich zum Teil die Fahrpreise und die Frachtsätze für Expreßgut für den Verkehr mit und über Leipzig. Die eintretenden Erhöhungen gelten erst vom 1. Juni d. J. ab. Sie betragen bei den Fahrpreisen 0,10 ℳ für einfache Fahrt und bei den Expreßgutfrachtsätzen 0,01 ℳ für 10 kg.

Altona, den 28. März 1913. (961)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung von Wasserkranen und die Verlegung einer Betriebswasserleitung für die Bahnhöfe Landsberg und Bartschin soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 50 ₰, die Normalzeichnungen Bl. 50—52 zum Sonderpreise von 2 ℳ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 25. April 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 25. März 1913. (966)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1913 erforderlichen 350 000 Stück Kohlenstifte (Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung) sollen verdungen werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. April 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 14. Mai 1913. (968)
Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die Ausführung der Arbeiten zur Herstellung einer 75 m langen Ufermauer am Spreeufer des Lehrter Güterbahnhofes in Berlin soll öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung einer Ufermauer auf dem Lehrter Güterbahnhof in Berlin" versehen bis zum 10. April 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 10 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (965)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung von 483 600 kg Benzol für den Bezirk der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in 14 Losen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 23. April 1913 nachmittags 1 Uhr, zu welchem Zeitpunkte auch die Eröffnung der Angebote stattfindet, an unser Algemeines Bureau, Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 35/36, Proben in der Zeit vom 1. bis 20. April einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können bei unserm Allgemeinen Bureau eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. Mai 1913.

Berlin, den 25. März 1913. (953)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Verkauf ausrangierter Lokomotiven und Wagen.

Am Montag, den 7. April 1913 werden durch Submission verkauft werden:

2 Lokomotiven,
15 Güterwagen und
2 Radsätze.

Verkaufsbedingungen sind unentgeltlich vom Maschinendienst der Verwaltung in Amsterdam, Administratiegebouw, Droogbaak zu beziehen.

Die Generaldirektion. (964)

Die angesammelten unbrauchbaren Werkstattsmaterialien sollen verkauft werden, und zwar:

A. Kupfer, Rotguß usw.
B. Schweiß- und Flußeisen, Gußeisen, Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße Nr. 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen postfreie Einsendung von für Angebotbogen A 50 ₰, für Angebotbogen B 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zu den Eröffnungsterminen kostenfrei an uns einzusenden. Das Öffnen der Angebote findet statt für A am 23., für B am 29. April 1913 vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1. Zuschlagsfrist für A bis 3, für B bis 20. Mai 1913. (954)
Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 26. | 5. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bahnbewachung nach dem System der Streckenbegeherpaare.

Von Bauoberkommissär **Erwin Hohenegger** in Wien.

Eine größere Bahngesellschaft Österreichs hat den Dienst der Bahnaufsichtswächter derart geregelt, daß in Strecken mit vollkommenem Tag- und Nachtverkehr die Dienst- und Ruhezeiten von gleicher Dauer sind, und bei dieser Gelegenheit die Trennung des Bahnbewachungs- oder Begehungsdienstes vom Rampen- oder Schrankendienste in folgender Weise durchgeführt.

Jeder Wächter für den Begehungsdienst hat während einer Dienstzeit eine bestimmte Strecke, je nach ihrer Länge, ein oder mehrere Male zu durchschreiten, wobei seine Gesamtleistung einschließlich der Wege von der Wohnung zum Anfangspunkte seiner Begehung und vom Endpunkte derselben zur Wohnung 18 km nicht überschreiten darf.

In Strecken, welche beispielsweise täglich dreimal begangen werden müssen, dauern Dienst- und Ruhezeiten je 16 Stunden, in Strecken mit täglich 4 Begehungen je 18 Stunden. Die Begehungsgeschwindigkeit beträgt im allgemeinen 20 Minuten auf das Kilometer, in zweigleisigen täglich nur dreimal begangenen Strecken während der Tageszeit 25 Minuten auf das Kilometer. Der Begeher braucht daher für die Zurücklegung seines Weges im äußersten Falle die Zeit von 18 × 25 Minuten = 7 Stunden 30 Minuten. Während der übrigen Zeit ihres Dienstes werden die Begeher einer und derselben Strecke abwechselnd zur Bedienung eines Schrankenpostens herangezogen. Das wird in Strecken, welche infolge ihrer Länge von 9 bis 18 km von jedem Begeher während einer Dienstzeit nur einmal durchschritten werden, durch die sogenannte *staffelförmige Schrankenbedienung* erreicht. Jeder der Begeher unterbricht bei einem und demselben Schrankenposten die Begehung, besorgt daselbst bis zur Zeit der nächsten Begehung den Schrankendienst und setzt dann die Begehung fort. Voraussetzung dafür ist, daß die so zusammengefügten Begehungen zwischen dem Anfangs- und Endpunkte der Begehungsstrecke keine Lücken aufweisen. Dem wird am einfachsten entsprochen, wenn die Begeher an den

Abb. 1.

Enden der Strecke in den Stationen oder nächstgelegenen Wächterhäusern wohnen.

Abb. 1 veranschaulicht diesen Fall. Anfang und Schluß des Dienstes jedes Begehers ist durch einen kleinen Kreis und die Zahl des Begehers gekennzeichnet. Weiter ist der von einem Begeher zurückzulegende Weg, seine Fahrt mit dem Zuge und sein Aufenthalt am Schrankenposten durch die Art des Striches von den gleichen Verrichtungen der andern Begeher unterschieden.

Dieser Art haftet jedoch der große Nachteil an, daß die von den Enden der Begehungsstrecken entfernter gelegenen Wächterhäuser, wenn sie nicht von Schrankenwächtern besetzt sind,

höchstens von Bahnarbeitern bewohnt werden. Können die Streckenbegeher auf der offenen Strecke untergebracht werden, so hat das den Vorteil, daß in besonderen Ausnahmefällen, in welchen auch die der Ruhe pflegenden Bediensteten einzugreifen verpflichtet sind, gerade in den von den Stationen entfernteren Teilen der Bahn das geschulte und mit den Streckenverhältnissen vertraute Bahnbewachungspersonal zur Hand ist. Der Verfasser hat daher ein System ausfindig gemacht, welches das Wohnen der Begeher in beliebig gelegenen Wächterhäusern ermöglicht, und es das System der Streckenbegeherpaare genannt. Gefunden hat er das System auf folgendem Wege: Nennt man beispielsweise a) = die Anzahl der Dienststunden, hier 16, b) = die Anzahl der Ruhestunden, hier 16, und c) = die Anzahl der täglich erforderlichen Begehungen, hier 3, und soll jeder Begeher die Strecke während einer Dienstzeit nur einmal abgehen, so erhält man nach der Formel $\frac{(a + b) \times c}{24}$ die Anzahl der erforderlichen Streckenbegeher, hier $\frac{(16 + 16) \times 3}{24} = 4$.

Der Dienst eines jeden dieser Streckenbegeher setzt sich bei der staffelförmigen Bedienung eines Schrankenpostens zusammen aus 1. dem Wege von einer der Endstationen zum Schrankenposten, 2. dem Schrankendienst, 3. dem Wege vom Schrankenposten zur andern Endstation und 4. der Fahrt mit dem Zuge von einer zur andern Endstation, um den Rückweg zu sparen (Abbildung 2).

Abb. 2.

Diese 4 Dienstperioden können natürlich in verschiedener Reihenfolge einander folgen. Es kann aber auch der Weg zum oder der Weg vom Schrankenposten, also die Dienstperiode 1. oder 3. aus 2 Teilen zusammengesetzt werden, wenn

Abb. 3.

zur selben Zeit, da ein Begeher an der Unterbrechungsstelle seine Begehung beginnt, ein anderer Begeher dortselbst seine Begehung beendet. Diese zwei Begeher müssen dann entweder in einem gemeinsamen (doppelten) Wächterhause oder in zwei benachbarten Wächterhäusern wohnen. Im letzteren und zugleich häufigeren Falle geht der eine Begeher beim Beginne, der andere am Schlusse des Dienstes bis zur Mitte zwischen beiden Wächterhäusern. Da sowohl die Dienst- als auch die Ruhezeit je 16 Stunden beträgt, so können Anfang und Ende der Dienstzeiten der beiden Begeher stets zusammenfallen. Die Zeitlücken von ungefähr je 8 Stunden, welche diese beiden Begeher im Schrankendienste freilassen, werden von dem zweiten Streckenbegeherpaare, das in Wächterhäusern irgend einer andern Stelle der Strecke wohnen kann, ausgefüllt.

Abb. 3 zeigt ein Beispiel, bei dem die Begeher 1 und 2 in einem gemeinsamen Wächterhause, die Begeher 3 und 4 in zwei benachbarten Wächterhäusern wohnen.

Ähnlich ist es bei der 18-stündigen Dienst- und Ruhezeit, also bei täglich vier Begehungen. Nach der früher benutzten Formel gehören hierzu $\frac{(18 + 18) \times 4}{24} = 6$ Streckenbegeher, von denen jeder auf dem einen gemeinsam bedienten Schrankenposten $\frac{18 + 18}{6}$ = ungefähr 6 Stunden beschäftigt wird. Da die Begehung höchstens 18 × 20 Minuten = 6 Stunden dauert, so bleiben von dem 18stündigen Dienste noch 18—6—6 = weitere 6 Stunden für die Beschäftigung auf einem zweiten Schrankenposten übrig.

Ist die Begehungsstrecke so kurz, daß sie von einem Begeher während einer Dienstzeit zwei- oder dreimal begangen

Abb. 4.

wird, so kann die staffelförmige Bedienung eines Schrankenpostens nicht mehr ohne Zeitlücken durchgeführt werden. Hingegen läßt sich auch in diesen Fällen das System der Streckenbegeherpaare anwenden.

Über diese hier nicht durch Abbildungen erläuterten Arten der Streckenbegehung sowie über die zweckmäßigste Durchführung aller in Rede stehenden Bahnbewachungsarten, welche seit vier Jahren in 115 Begehungsstrecken anstandslos ausgeübt werden, erteilt der Verfasser brieflich oder persönlich gern jederzeit Auskunft.

Wenn die Streckenbegeher zu Erhaltungsarbeiten herangezogen und dafür vom Schrankendienste enthoben werden, so kann der Dienst ebenfalls nach dem System der Streckenbegeherpaare leicht ausgeführt werden, wie Abb. 4 zeigt. Die durchschnittliche Begehungsgeschwindigkeit kann dann unter Beibehaltung der bisherigen Dienst- und Ruhezeiten, 16 oder 18 Stunden, auf 40 bis 50 Minuten auf das Kilometer herabgemindert werden.

Holz- oder Eisenschwellen.

Herr Regierungsrat Rectanus gibt auf Seite 185 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung unter obiger Überschrift einen Auszug aus der Denkschrift der badischen Staatseisenbahnen über die Oberbauanordnung mit eisernen Querschwellen. Mit Rücksicht auf die Bedeutung, die dieser Denkschrift beizumessen ist, erscheint es angezeigt, den Hauptpunkt, d. h. die Wirtschaftlichkeitsberechnungen einer kritischen Betrachtung zu unterziehen. Die jährlichen Ausgaben für Rücklagen und Zinsen werden in der Denkschrift nach der Formel $\frac{(N-A)\,p}{(1+p)^{n}-1} + pN$*) berechnet. Wenn in diese Formel noch die jährlichen Unterhaltungskosten U eingefügt werden, so entspricht sie in der Gestalt

*) N = Neuwert; A = Altwert; p = Zinsfuß; n = Dauer des Oberbaues in Jahren.

$$pK = pN + U + p\frac{N-A}{(1+p)^n-1} \quad \ldots\ldots \quad 1)$$

genau der von Haarmann in Glasers Annalen, Jahrgang 1893, Heft I und II, gegebenen Wirtschaftlichkeitsberechnung. Dieser Formel liegt die Voraussetzung zugrunde, daß sich ein bestimmter Wirtschaftsvorgang in aller Zukunft stetig wiederholt. Dieser Vorgang besteht in der fortlaufenden gleichartigen Unterhaltung des Oberbaus und in dem nach Ablauf bestimmter gleichlanger Zeiträume sich wiederholenden Ersatz der unbrauchbar gewordenen Oberbauteile. Neu- und Altmaterialpreise, Liegedauer, Löhne sowie alle Verhältnisse, die auf die Unterhaltung und Erneuerung von Einfluß sind, bleiben sich immer gleich. Kommt ein Betriebsvorgang wie der geschilderte in der Oberbaupraxis jemals vor? Die Antwort kann nur verneinend ausfallen. Im allgemeinen wird schon nach Ablauf der ersten Periode, also nach **n** Jahren, ein von dem gegenwärtigen verschiedener Oberbau zum Einbau gelangen, sicher aber nach 2 n, 3 n usw. Jahren. Diese Oberbauanordnungen werden von dem erstmals angewandten nicht nur nach Form, sondern auch nach Preis, Materialgüte, Liegedauer und Altwert abweichen. Die Kosten der Unterhaltung des Gleises und der Bettung werden andere infolge von Taglohn- und Preisänderungen. Sonstige Größen, die auf den Oberbau von Einfluß sind, wie Fahrgeschwindigkeiten, Zuggewichte usw. sind ebenfalls dem Wechsel unterworfen. Mit einiger Wahrscheinlichkeit können wir im voraus nur den Lebensweg desjenigen Oberbaus bestimmen, den wir heute verlegen. Was darüber hinausgeht, bewegt sich auf dem Gebiete der Vermutungen; als Rechnungsgrundlagen sind aber solche Zukunftsannahmen nicht geeignet. Um Rechnungsergebnisse zu erhalten, die mit den tatsächlichen Verhältnissen einigermaßen übereinstimmen, ist es notwendig, den Wirtschaftsvorgang auf n Jahre, d. h. auf die Dauer einer Betriebsperiode zu beschränken. Zu diesem abgeschlossenen Vorgang gehört die erstmalige Beschaffung des Gleises und der Bettung, sodann die Unterhaltung während der Liegedauer und endlich der Ausbau nach Ablauf der Lebensdauer einschließlich der Wiederinstandsetzung der Bettung, damit der folgende Betriebsvorgang ganz unabhängig von dem vorangegangenen beginnen kann. Für die folgenden Wirtschaftsperioden kommen sodann die Anlagekosten für die Bettung in Wegfall.

Bei der Untersuchung eines solchen Wirtschaftsvorganges empfiehlt es sich, die in der kaufmännischen Buchführung für Wertverminderungen durch Abnützung übliche Form der Abschreibungen zu wählen. Diese Form der Rechnung entspricht dem tatsächlichen Wirtschaftsvorgang am besten. Die jährlichen gleichen Beträge, die an einem Anlagekapital N abzuschreiben sind, betragen, wenn das ganze Kapital in n Jahren abgeschrieben werden soll, je $\frac{N}{n}$. Zu diesen n Teilbeträgen kommen die Zinsen des jeweils noch nicht abgeschriebenen Kapitalteils. Diese Zinsen belaufen sich am Ende des 1. Jahres auf pN, am Ende des 2. Jahres auf $p\left(N-\frac{N}{n}\right)$, am Ende des 3. Jahres auf $p\left(N-\frac{2N}{n}\right)$ usw., am Ende des n ten Jahres somit auf $p\left(N-\frac{(n-1)N}{n}\right)$. Die Summe dieser Zinsbeträge berechnet sich zu $pN\frac{n+1}{2}$; für ein Jahr beläuft sich der Betrag durchschnittlich auf $pN\frac{n+1}{2n}$. Die jährlichen Aufwendungen ohne die fortlaufende Unterhaltung betragen demnach

$$J = \frac{N}{n} + pN\frac{(n+1)}{2n} = \frac{N(2+pn+p)}{2n}.$$

Für gewöhnlich wird entweder nicht das ganze Anlagekapital abzuschreiben sein, da nach n Jahren noch ein gewisser Altwert des Materials vorhanden ist, oder aber die Kosten des Ausbaues nach n Jahren und die Wiederinstandsetzung der Bettung übersteigen den Altwert. Mathematisch ausgedrückt kann der nach Abzug aller Kosten übrigbleibende Altwert entweder positiv oder negativ sein. In beiden Fällen hat dieser in n Jahren fällige Altwert nach kaufmännischen Grundsätzen in der Gegenwart nur den Wert $\frac{A}{(1+p)^n}$. Die Rechnungsformel lautet daher mit Berücksichtigung des Altwertes:

$$J = \left(N \mp \frac{A}{(1+p)^n}\right)\frac{2+pn+p}{2n} \quad \ldots\ldots$$

Das negative Vorzeichen gilt hierbei für den Fall, daß tatsächlich ein Altwert vorhanden ist, das positive im Falle der Wert der ausgebauten Materialien die Kosten nicht deckt.

Zu der Formel, die in der Denkschrift der badischen Staatseisenbahnverwaltung gegeben ist, muß außer dem der Praxis nicht entsprechenden Wirtschaftsvorgang weiter bemerkt werden, daß sie diesen Wirtschaftsvorgang nicht erschöpfend darstellt. Die Formel berücksichtigt nur die Anlagekosten für die Gleismaterialien, sie sieht von den Kosten der Bettung, deren Raummaß bei Eisen- und Holzschwellen doch meist verschieden ist, ab. Sie verzichtet auf die Einführung der Kosten der Handarbeit beim erstmaligen Verlegen und bei der Auswechslung nach Ablauf der Liegedauer. Endlich aber sieht sie von der bei der Auswechslung erforderlichen Bettungsergänzung ab. Soll der Wirtschaftsvorgang wirklich vollständig dargestellt werden, so muß in der obigen Gleichung 2) der Wert N sämtliche Anfangskosten, der Wert A sämtliche Endkosten umfassen. Die Beschränkung auf die Berücksichtigung der Materialkosten gibt ein ungenaues Bild.

Es bleibt noch einiges über den Genauigkeitsgrad solcher Wirtschaftlichkeitsformeln zu sagen. Die Denkschrift berechnet die jährlichen Ausgaben bis auf einzelne Pfennige genau, was vielleicht zu der irrigen Annahme eines immerhin nicht unerheblichen Genauigkeitsgrades führen könnte. Die Formel 1) nimmt stillschweigend den Neuwert N_2 nach n Jahren gleich dem Neuwert N_1 in der Gegenwart. Streng genommen müßte die Formel der Denkschrift lauten: $pN_1 + p\frac{N_2 - A}{(1+p)^n - 1}$. In dieser Formel ist lediglich N_1 bekannt. Unbekannt sind der Neuwert N_2 und der Altwert A nach n Jahren, unbekannt ist die viel umstrittene mittlere Liegedauer n. Diese unbekannten Größen können nur geschätzt werden. Wäre die Berechnung genügend erschöpfend, so würden noch die unbekannten Kosten der Auswechslung und Bettungsinstandsetzung nach n Jahren dazukommen. Die Schätzung hat sich auf Zeiträume von mindestens 35, 25 und 20 Jahren zu erstrecken. Die Statistik zeigt starke Änderungen in den Materialpreisen und Löhnen während solch großer Zeitabschnitte.

Bei der Formel 2) entfällt der Wert N_2, aber auch ihre Ergebnisse beruhen auf der mehr oder weniger genauen Schätzung verschiedener Werte. Auf alle Fälle ist es notwendig, sich von den Genauigkeitsgrenzen solcher Wirtschaftlichkeitsformeln ein zutreffendes Bild zu machen, um nicht in den Fehler der Überschätzung ihrer Ergebnisse zu verfallen.

Stuttgart. Kgl. Eisenbahnbauinspektor W a a s.

Aus dem preußischen Eisenbahnetat für 1913.

Wenn auch die Beratung des Eisenbahnetats schon ziemlich weit vorgeschritten ist — bekanntlich ist die zweite Lesung im Abgeordnetenhause bereits beendet und die dritte wird kurz nach den Osterferien stattfinden —, dürften doch noch die hauptsächlichsten Angaben daraus, wie solche die Zeitung auch in früheren Jahren gebracht hat, von allgemeinem Interesse sein.

Der Etat für 1913 ist auf den Ergebnissen des letztabgeschlossenen Jahres, also des Jahres 1911, aufgebaut unter Berücksichtigung der Wahrnehmungen des laufenden Jahres 1912.

Er schließt ab an ordentlichen Einnahmen (Kap. 10—20) mit . . . . 2 508 136 000 ℳ

sieht also gegenüber den Ergebnissen des Jahres 1911 mit . . . . 2 351 223 867 „

eine Mehreinnahme von . . . . 156 912 133 ℳ

vor.

Die gesamten dauernden Ausgaben (ohne Zinsen und Tilgungsbeträge sowie ohne Ausgleichsfonds) sind im Ordinarium des Etats für 1913 mit . . . . 1 729 691 200 ℳ

eingestellt, mithin gegenüber den Aufwendungen von 1911 im Betrage von . . . . 1 552 922 392 „

mit einem Mehrbetrage von . . . . 176 768 808 ℳ

Von dem Überschuß in Höhe von . . . . . 778 444 800 „

sind vorgesehen zur Verzinsung und Tilgung (Kap. 33) . . . . 326 684 965 „

Von den verbleibenden . . . . 451 759 835 ℳ

sollen dem Extraordinarium zugeführt werden . . . . 128 200 000 ℳ

darauf sind anzurechnen die außerordentlichen Einnahmen mit 4 023 000 „

so daß ein Zuschuß zum Extraordinarium verbleibt von . . . . 124 177 000 „

mithin ergibt sich ein Reinüberschuß von . . 327 582 835 ℳ

Hiervon sind abzuführen zu allgemeinen Staatszwecken . . . . 234 100 000 „

mithin verbleiben für den Ausgleichsfonds . . 93 482 835 ℳ

Der Ausgleichsfonds, dem aus den Überschüssen der Jahre 1910 und 1911 rund 233,5 Millionen Mark zugeflossen waren und dem nach Entnahme von rund 29,5 Millionen für den Dispositionsfonds und von 60 Millionen Mark für den Nachtragsetat 1912 noch rund 143,9 Millionen verblieben, würde daher unter Berücksichtigung des für das Jahr 1912 vorläufig geschätzten Zugangs von rund 160 Millionen Mark insgesamt 300 Millionen Mark enthalten.

Aus den Erläuterungen ist zu erwähnen:

Im Personen- und Gepäckverkehr betrugen die Einnahmen aus den am 1. April 1911 im Betrieb gewesenen Strecken im Etatsjahr 1911: 646 116 000 ℳ. Aus dem Betriebe der später eröffneten und bis zum Schlusse des Etatsjahres 1913 noch zur Eröffnung kommenden Neubaulinien ist eine weitere Einnahme von 2 594 000 ℳ sowie aus den verstaatlichten Privatbahnen (der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und den Kreis Bergheimer Nebenbahnen) eine solche von 233 000 ℳ vorgesehen. Mit Rücksicht darauf, daß in das Etatsjahr 1913 kein Osterfest fällt, werden 3 450 000 ℳ und wegen des im Vergleich zu 1911 entfallenden Schalttages weitere 1 360 000 ℳ abgesetzt. Im übrigen kann nach den bisherigen Wahrnehmungen mit einer Verkehrssteigerung von 3½ % für das Jahr, also von 7 % gegenüber 1911 gerechnet werden, was eine Erhöhung um 44 891 000 ℳ bedeutet. Die Gesamteinnahme im Personen- und Gepäckverkehr ist somit auf 689 024 000 ℳ veranschlagt.

Im Güterverkehr betrugen die Einnahmen aus den am 1. April 1911 in Betrieb befindlichen Strecken 1 558 931 000 ℳ. Für die hinzukommenden neuen Strecken ist eine Einnahme von 7 423 000 ℳ und für die verstaatlichten Privatbahnen eine solche von 1 497 000 ℳ vorgesehen. Der Fortfall des Schalttags ist mit einer Mindereinnahme von 4 387 000 ℳ berücksichtigt. Auch hier wird mit einer Verkehrszunahme von 3½ % für das Jahr, also von 7 % gegenüber 1911 gerechnet und demgemäß ein Betrag von 108 818 000 ℳ zugesetzt. Demgegenüber sind für kleinere Tarifermäßigungen 1 810 000 ℳ abzusetzen. Die Gesamteinnahme im Güterverkehr ist daher auf 1 670 472 000 Mark veranschlagt.

Die Veranschlagung der Verkehrseinnahmen war in der Budgetkommission Gegenstand längerer Erörterung. Während einige Mitglieder die Ansicht vertraten, daß den Einnahmen eine größere Verkehrssteigerung zugrunde zu legen sei, rieten andere, es bei der niedrigen Schätzung zu belassen. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten, der zu dieser Frage ausführlich Stellung nahm, führte aus, daß die in früherer Zeit gemachten Erfahrungen eine vorsichtige Veranschlagung rechtfertigten. Auch werde ja durch die Zurückhaltung bei dem Voranschlage niemand geschädigt.

Bei den Ausgaben sind für Besoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, Löhne, Stellenzulagen usw. (Kap. 23, Tit. 1—3) insgesamt 647 746 000 ℳ vorgesehen. Die Ausgaben des Jahres 1911 betrugen 588 218 386 ℳ, so daß 59 527 614 ℳ mehr eingestellt sind. Diese sehr erhebliche Vermehrung wird sowohl durch die Mehreinstellung von Bediensteten als auch durch die Steigerung der Einkommensbezüge herbeigeführt.

Der Gesamtbedarf an Beamten, Hilfsbediensteten und Arbeitern (ausschließlich der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, die bei Tit. 8 und 9 behandelt werden) ist mit 377 532 Köpfen vorgesehen. 1911 waren 349 532 Köpfe beschäftigt, so daß eine Vermehrung um 28 000 Köpfe eintritt. Diese wird zunächst durch die Ausdehnung des Bahnnetzes bedingt (1990 Köpfe). Die Steigerung der Neubautätigkeit macht ebenfalls eine beträchtliche Mehreinstellung (900 Köpfe) erforderlich. Wie der Herr Minister in der Budgetkommission unter deren Zustimmung hervorgehoben hat, soll die Bauleistung der Eisenbahnverwaltung namentlich mit Rücksicht auf die Erfahrungen des letzten Herbstes wesentlich gesteigert werden. Die Erweiterung der Bahnhöfe und sonstigen Betriebsanlagen sowie die Maßnahmen im Interesse der Betriebssicherheit beanspruchen eine Zunahme von 2300, die Umwandlung von Nebenbahnen in Vollbahnen eine solche von 180 Köpfen. Zur Ermäßigung des monatlichen Leistungsmaßes des Lokomotiv- und Zugbegleitpersonals, zur Gewährung einer größeren Zahl von Ruhetagen an das Betriebspersonal, ferner zur Schaffung von sonstigen Diensterleichterungen, zur Erleichterung des Kirchenbesuches sowie zur Gewährung von Urlaub an Hilfsbedienstete und Arbeiter sind rund 8300 Köpfe mehr veranschlagt. Die notwendig gewordene Vermehrung der Züge, die Verlängerung des Dienstes sowie die Einführung durchgehenden Dienstes, die Verstärkung des Personals bei den Dienststellen usw. — hauptsächlich veranlaßt durch die angenommene Verkehrssteigerung — haben eine Vermehrung um 12 000 Köpfe zur Folge. Für diese insgesamt mehr einzustellenden 28 000 Köpfe ist gegenüber der Ausgabe des Jahres 1911 eine Mehrausgabe von 36 736 000 ℳ vorgesehen.

Der verbleibende Rest der Mehrausgabe mit 22 791 000 ℳ hat in der Hauptsache in der Steigerung der Einkommensbezüge des Dienstpersonals seinen Grund. Hier fällt insbesondere die sehr erhebliche Vermehrung der etatmäßigen Stellen ins Gewicht. Während der Etat für 1912 186 880 etatmäßige Stellen enthielt, sieht der Etat für 1913 deren 197 048, also ein Mehr von 10 168 vor.*) (Bei den Direktionen sind 7 neue Mitgliedsstellen [2 administrative, 2 bautechnische und 3 maschinentechnische] vorgesehen, ferner sollen 6 Mitglieder [1 administratives, 3 bau- und 2 maschinentechnische] zu Oberregierungs- und Oberbauräten ernannt werden. Bei den Ämtern sind 6 neue Vorstandsstellen [1 Betriebs-, 1 Maschinen- und 4 Werkstättenämter] eingestellt.)

Auf die Erhöhung des durchschnittlichen Lohneinkommens der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter entfällt eine Ausgabesteigerung von rund 12 200 000 ℳ. Unter Hinzurechnung der bei den Ausgabetiteln 8 und 9 vorgesehenen Lohnerhöhungen für Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter von 4 742 000 ℳ und 6 360 000 ℳ ergibt sich ein Mehraufwand durch Lohnaufbesserungen von insgesamt 23 302 000 ℳ.

Bei den Stellenzulagen ist mit einer Mehrausgabe von 224 000 ℳ gerechnet.

Die Reise- und Umzugskosten, sowie andere Nebenbezüge (Tit. 4) sind mit 55 740 000 ℳ, die Remunerationen, Unterstützungen usw. (Tit. 5—5g) mit 17 575 500 ℳ vorgesehen, d. h. gegenüber dem Etat für 1912 mehr 5 206 500 ℳ. Von diesem Mehr entfallen 1 312 500 ℳ auf außerordentliche Unterstützungen und Remunerationen für die Beamten (davon 586 200 ℳ für die Beamten der Assistentenklasse), 300 000 ℳ auf Unterstützung der Arbeiter, 1 500 000 ℳ auf die der Altpensionäre und Hinterbliebenen von Beamten und 2 094 000 ℳ auf einen einmaligen außerordentlichen Zuschuß zu dem Fonds für Unterstützungen von Beamten.

Tit. 6, der die sonstigen persönlichen Ausgaben der Eisenbahnverwaltung umfaßt, ist mit 117 000 000 ℳ ausgestattet und gegenüber den Aufwendungen des Jahres 1911 um 14,6 Millionen verstärkt. Die gesetzlichen Pensionen usw. erfordern insgesamt rund 72,6 Millionen, d. h. gegenüber den Aufwendungen von 1911 rund 11,3 Millionen Mark mehr. Die Barzuschüsse zu den Krankenkassen werden 4 730 000 ℳ, die Zuschüsse zur Abteilung A der Arbeiterpensionskasse 3 455 000 ℳ und zur Abteilung B 10 300 000 ℳ betragen. Insgesamt sind die Zuschüsse gegen 1911 vermehrt um 2 450 000 ℳ.

Von den großen sächlichen Titeln (Tit. 7 bis 9) ist Tit. 7 (Unterhaltung und Ergänzung der Geräte, sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien) mit 224 743 000 ℳ dotiert, d. h. gegenüber den Aufwendungen des Jahres 1911 mit einem Mehr von rund 26 725 000 ℳ. Dabei ist für Lokomotivkohlen mit einem Mehraufwand von 19 583 000 ℳ gerechnet, der teils auf die Steigerung der Betriebsleistung, teils auf die Erhöhung der Kohlenpreise zurückzuführen ist. Wie der Herr Minister in der Budgetkommission ausführte, haben dem westfälischen Kohlensyndikat bei dem neuerdings abgeschlossenen Vertrage höhere Preise bewilligt werden müssen, als bei der Aufstellung des Etats angenommen wurde. Falls daher die vertraglich gesicherten Mengen verbraucht werden, ist mit einer Überschreitung des Etats bei diesem Titel zu rechnen.

Der Tit. 8 (Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen) sieht insgesamt 292 018 000 ℳ vor. Dabei sind für die gewöhnliche Unterhaltung 89 300 Arbeiter mit

*) Von den in Zugang gebrachten etatmäßigen Stellen entfallen 2020 auf höhere, 2845 auf mittlere, 7303 auf untere Beamte.

einem Lohnaufwand von 83 228 000 ℳ veranschlagt, d. h. ein Mehr von 6647 an Köpfen und 10 584 000 ℳ an Lohn gegenüber dem Jahre 1911. Daß durch allgemeine Lohnerhöhung eine Mehrausgabe von 4 742 000 ℳ bei Tit. 8 bedingt wird, ist bereits erwähnt. Der Gleisumbau im Zusammenhange ist für 2669 km vorgesehen; davon sollen 1289 km mit Holz- und 1380 km mit Eisenschwellen hergestellt werden. Für diesen Gleisumbau und die Einzelauswechslung sind insgesamt 94 468 000 ℳ eingestellt, d. h. gegenüber den Ausgaben im Jahre 1911 mehr 13 581 000 ℳ. Bei Tit. 8³ beanspruchen die gewöhnliche Unterhaltung 38 659 000 ℳ, die außergewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten und kleineren Ergänzungen 35 647 000 ℳ. Für die Ausführungen bei Tit. 8⁴ (insgesamt 259 Anmeldungen) sind 19 003 000 ℳ vorgesehen, d. h. gegen 1911 mehr 3 550 000 ℳ.

Die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen (Tit. 9) schließt mit einem Bedarf von 278 933 000 ℳ ab. Die gesamte Lohnausgabe für Werkstättenarbeiter ist mit 112 466 400 ℳ vorgesehen gegenüber einer Lohnausgabe von 100 803 117 ℳ im Jahre 1911. Es sind 76 612 Arbeiter, mithin 3839 Köpfe mehr, für erforderlich erachtet. Die Kosten für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge sind mit 90 000 000 ℳ veranschlagt und übersteigen die wirkliche Ausgabe des Jahres 1911 um 10 000 000 ℳ.

Von den Titeln 10 bis 12 haben noch die bei Tit. 12 veranschlagten Steuern größere Bedeutung. Sie sind mit 31 000 000 ℳ veranschlagt, und zwar für Kommunalsteuern mit rund 26 600 000 ℳ und für sonstige Steuern mit 4 400 000 ℳ. Der veranschlagte Betrag übersteigt die wirklichen Ausgaben im Etatjahre 1911 um rund 6 710 000 ℳ.

Die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben sind entsprechend dem Etatvermerk — 1,15 % des statistischen Anlagekapitals von 11 143 823 158 ℳ — mit 128 200 000 ℳ eingestellt. Von den größeren Bauausführungen, für die der Etat für 1913 erstmalig Mittel vorsieht, sind folgende zu nennen: Erweiterung der Bahnhöfe Husum Nord (anschlagsmäßige Gesamtkosten 1 121 000 ℳ), Schleswig-Friedrichsberg (618 000 ℳ), Itzehoe (2 360 000 ℳ), Herstellung eines Abstellbahnhofes für den Potsdamer Fernverkehr bei dem Betriebsbahnhofe Schöneberg (756 000 ℳ), Erweiterung der Hauptwerkstätte Breslau (550 000 ℳ), sowie Erweiterung des Bahnhofes Neudamm (553 000 ℳ) und des Personenbahnhofs Schneidemühl (570 000 ℳ), Verlegung der Bahnlinie Bromberg-Karlsdorf zur Beseitigung des Planübergangs der Danziger Straße in Bromberg (706 000 ℳ), Erweiterung des Personenbahnhofs Göttingen (5 065 000 ℳ), desgleichen der Hauptwerkstätte Paderborn (2 397 000 ℳ), Erweiterung des Bahnhofs Cöln-Nippes zu einem Rangierbahnhofe (16 900 000 ℳ), Erweiterung der Bahnhöfe Friedrich Wilhelmshütte (790 000 ℳ) und Herzogenrath (1 340 000 ℳ), Erbauung einer Hauptwerkstätte bei Jülich (5 153 000 ℳ), Erweiterung des Rangierbahnhofs Saspe (2 280 000 ℳ), Herstellung von Aufstellgleisen auf dem Rangierbahnhofe Danzig lege Tor (1 206 000 ℳ), Verbesserung der Ferngüterzuggleise bei Düsseldorf-Rath sowie Umbau der Bahnhöfe Düsseldorf-Rath und Ratingen West (8 876 000 ℳ), Erweiterung des Geschäftsgebäudes der Eisenbahndirektion Elberfeld (515 000 ℳ), desgleichen der Bahnhöfe Altena (650 000 ℳ), Altenhundem (2 864 000 Mark), Jena (805 000 ℳ), Hildburghausen (1 115 000 ℳ), Aplerbeck (700 000 ℳ), Dinslaken (3 420 000 ℳ), Essen Nord (3 450 000 ℳ), Umbau der Hauptwerkstätte Speldorf (4 700 000 ℳ), Erweiterung der Hauptwerkstätte Betzdorf (588 000 ℳ), desgleichen des Bahnhofs Alsfeld (960 000 ℳ) und der Hauptwerkstätte Cottbus (750 000 ℳ), Gleiserweiterung am Nordende des Bahnhofs Halle (3 185 000 ℳ), Herstellung neuer Gleis- und Abfertigungsanlagen am Fischereihafen in Geestemünde (1 530 000 ℳ), Erweiterung der Bahnhöfe Grohn-Vegesack (1 000 000 ℳ) und Ratibor (6 150 000 ℳ), Umbau des Personenbahnhofs Gleiwitz und der östlichen Einführungslinien (11 570 000 ℳ), Erweiterung der Bahnhöfe Peiskretscham (1 440 000 ℳ) sowie Kunigundeweiche und Herstellung einer Unterführung für die Kaiser-Wilhelm-Straße in Zawodzie (810 000 ℳ), Erweiterung der Bahnhöfe Korschen (2 420 000 ℳ) und Allenstein (875 000 ℳ), Grunderwerb für die Umgestaltung der Bahnanlagen in Magdeburg (4 200 000 ℳ), Erbauung eines neuen Geschäftsgebäudes für die Eisenbahndirektion in Magdeburg (2 878 000 ℳ), Erweiterung der Bahnhöfe Kirchweyhe (2 100 000 ℳ), Luban (905 000 ℳ) und Simmern (597 000 ℳ).

T.

Bericht der italienischen Staatsbahnen für das Jahr 1911/12.

(Schluß aus Nr. 25.)

Der Bericht geht alsdann dazu über, zu berechnen, wie sich das im Bahnwesen vom Staate angelegte Kapital verzinst. Der Staat hatte, in runden Ziffern, während des letzten Jahres aus dem Bahnwesen folgende Einnahmen:

An den Schatz abgeführter Überschuß	31 146 000 L.
Steuern und Auflagen auf den Betrieb	1 814 000 „
Einkommen- und sonstige Steuern	54 470 000 „
Zinsen und Tilgungen	64 551 000 „
Beitrag zum Schwefelkonsortium	850 000 „
zusammen	153 831 000 L.

Dagegen wird das im Bahnwesen angelegte Kapital wie folgt berechnet:

Feste Anlagen	5 282 000 000 L.
Roll- und Betriebsmaterial sowie Schiffe	1 288 435 000 „
Vorräte	131 541 000 „
zusammen	6 701 976 000 L.

Daher entsprechen die Einnahmen des Staates aus dem Bahnwesen etwa 2,30 % des darin angelegten Kapitals. Da der Staat seine Schuld mit 3½ % verzinsen muß, so kostet ihn der Bahnbetrieb jährlich etwa 80 Millionen oder 6000 L. auf 1 km. Die Einnahmen im letzten Jahre stellen etwa 8,40 % des Vermögenswertes dar. Dies ungünstige Verhältnis ist auf die teuren Baukosten zurückzuführen. Es wäre richtiger gewesen, wenn man die 6000 km Linien, die nur den Verkehr einer Nebenbahn haben, auf billigere Weise gebaut hätte. Weiter weist der Bericht darauf hin, daß die italienischen Bahnen letztes Jahr eine Mehrausgabe von rund 58 Millionen hatten, die ihnen aus dem gebirgigen Charakter des Landes und den Steigungen der Linien erwuchs. Da endlich die Kohlen infolge größerer Entfernung von den Fundstätten in Italien durchschnittlich 8 L. für 1 t mehr kosten als in Frankreich, so hatte die italienische Staatsbahn auch hieraus eine Mehrausgabe von 16 Millionen.

Die geldlichen Ergebnisse zusammenfassend sagt dann der Bericht, daß das Staatsbahnnetz, das im verflossenen Jahre an ordentlichen und außerordentlichen Betriebsausgaben 467 Millionen L. gekostet hat und das auf das Anlagekapital 234½ Millionen L. an Zinsen tragen sollte, noch 140 Millionen L. zu wenig einnimmt oder wenigstens 124 Millionen, wenn man die 16 Millionen für die Kohlenteuerung und die außerordentlichen Ausbesserungen am Rollmaterial berücksichtigt. Dieses Minderergebnis hängt ab: für 58 Millionen von den ungünstigen Höhenverhältnissen, für 16 Millionen von den erhöhten Kohlenpreisen gegenüber anderen Ländern und für 50 Millionen von der Verzinsung der allzu hohen Anlagekosten. „Das ist,“ so heißt es dann wörtlich, „die gegenwärtige Lage der Lasten und Einnahmen. Es ist aber durchaus nicht ausgeschlossen, daß mit dem Wachsen der Einnahmen sowie der Fertigstellung der Anlagen sowie ihrer besseren Ausnützung, welche den Betrieb geregelter, einfacher und daher wirtschaftlicher machen werden, auch die geldlichen Ergebnisse eine Besserung erfahren.“

Die Länge des Hauptnetzes war, obwohl einige Verschiebungen eintraten, mit 13 335 km unverändert, dagegen wuchs die Länge des Nebennetzes durch Neubauten in Sizilien von 38 auf 71 km. Von den Zügen wurden rund 112 Millionen km zurückgelegt mit einem Mehr von 1,24 % gegen das Vorjahr. Mit den Verbesserungen im Betriebe wurde fortgefahren. Die elektrische Beleuchtung wurde auf 87 Bahnhöfen, von denen noch 72 Petroleum gebrannt hatten, eingeführt. Während der Ausstellungen wurden zahlreiche Sonderzüge mit 75 % Ermäßigung eingestellt, jedoch lehrt die Erfahrung, daß das Publikum in Italien diese Sonderzüge nicht sehr liebt und lieber einen höheren Fahrpreis bezahlt, um dann in der Wahl des Zuges frei zu sein. Mit der Einführung der Westinghouse-Bremse und von durchgehenden Wagen in neue Züge wurde fortgefahren. Der tägliche Umlauf der mit Dampfheizung versehenen Züge stieg von 108 743 auf 122 027 km. Auch mit dem Ersatz der alten Beleuchtungsarten in den Zügen durch Elektrizität wurde eifrig fortgefahren. Die Pünktlichkeit des Verkehrs hat sich im allgemeinen gebessert und die durchschnittliche Verspätung auf mehreren Hauptlinien hat weiter abgenommen, wie nachstehende kleine Tabelle zeigt. Eine Ausnahme macht u. a. die Strecke Rom-Genua, wo wegen der Ausführung von Bauarbeiten der Gang der Züge verzögert werden mußte. Auch auf einigen süditalienischen Linien verursachten besondere Umstände eine Verschlechterung, wie z. B. Bauarbeiten auf der Linie Neapel-Brindisi, Unwetter und Meeresfluten auf der Linie Metapont-Reggio und Traktionsschwierigkeiten auf der Linie Neapel-Foggia.

Mittlere Verspätung auf den Linien	1910/11 Minuten	1911/12 Minuten
Modane-Turin-Rom	14	11
Mailand-Florenz-Rom	10	9
Bologna-Venedig	8	7
Bologna-Brindisi	14	9
Turin-Venedig	6	6
Rom-Neapel-Palermo-Syrakus	8	8
Venedig-Pontebba	6	6
Ala-Bologna	0	5
Venedig-Cormons	0	13
Castellamare-Rom	0	5
Neapel-Foggia	8	11
Neapel-Brindisi	10	11
Metapont-Reggio	8	10
Durchschnitt	9	9

Das Jahr 1911/12 zeichnete sich durch außerordentliche Militärtransporte aus. Es wurden im ganzen 9500 Offiziere, 553 000 Mann, 45 000 Vierfüßer und außerdem 3700 Militärfahrzeuge befördert. Schon bei den großen Manövern im Monferrate wurden 375 000 Mann und 25 500 Vierfüßer befördert. Bei dieser Gelegenheit fand auch eine unvorbereitete Mobilisierung auf der Eisenbahn statt, indem am 23. August, unmittelbar nach dem Befehl des Kommandos, eine ganze Division mit allen Dienstzweigen von Parma und Piancenza aus bei Alessandria zusammengezogen wurde. Es fuhren sechs Züge, die von 5.30 morgens bis 11,45 mittags ankamen und in ganz kurzer Zeit entladen wurden. Die Beförderungen für den Zug nach Tripolis umfaßten vom September 1911 bis zum 30. Juni 1912: 2940 Offiziere, 184 290 Mann, 10 650 Vierfüßer und 585 Fahrzeuge. Außerdem wurden sowohl für das Heer wie für die Marine große Mengen Artillerie- und Luftschiffmaterial, Geschosse und Zündstoffe befördert. Die Hauptarbeit fiel in die Monate Oktober und November 1911, wo infolge von Entlassungen und Neueinberufungen allein 250 000 Mann befördert wurden. Es verdient hervorgehoben zu werden, daß alle diese Arbeit ohne irgend eine Unterbrechung des gewöhnlichen Bahnverkehrs geleistet wurde. Zu besonderer Befriedigung des Generaldirektors drückte das Kommando des Großen Generalstabs seine volle Zufriedenheit mit den Leistungen der Bahnen aus, die sich in größter Ordnung und Pünktlichkeit vollzogen, „sodaß man daraus das Vertrauen schöpfen könne, daß der Staatsbetrieb jede Aufgabe im Kriege und im Frieden auch in der Zukunft erfüllen kann."

Infolge Uebereinkommens mit den österreichischen Behörden wurde der italienische Zoll- und Abfertigungsdienst an der Grenze am 1. Juni 1912 von Ala nach Peri verlegt, wo die Bahnhofsbauten zu diesem Zwecke eine ansehnliche Erweiterung erfahren hatten.

Was das Rollmaterial anbetrifft, so mußte die Bahnverwaltung auch für die Bedürfnisse der neuerbauten kleinen Nebenstrecken bei Tripolis sorgen. Es wurde das für die sizilianischen Nebenbahnen erworbene Material nach Tripolis gesandt, wo ein dringendes Bedürfnis vorlag, wofür dann die Militärbehörde Ersatz leistete. Es wurden 4 Lokomotiven, 1 Personenwagen, 61 Güterwagen und 11 Tankwagen über das Mittelmeer gesandt. An neuem Material wurden in der Heimat eingestellt 222 Lokomotiven, 347 Personenwagen, 41 Gepäckwagen, 5702 Güterwagen und 6 Gefangenenwagen. Bis auf ganz verschwindende Ausnahmen wurde dies Material in Italien hergestellt. Es wurden ferner im Laufe des Jahres bestellt 232 Lokomotiven, 202 Normalspur-Personenwagen, 70 Postwagen, 10 Schmalspur-Personenwagen, 5916 Güterwagen und 58 Schmalspur-Güterwagen, die für Tripolitanien bestimmt sind.

In den sieben Jahren des Staatsbetriebes sind, wie der Bericht berechnet, Anschaffungen zur Vermehrung des Rollmaterialbestandes für die schöne Summe von 638 755 000 L. gemacht worden, wovon bei Abschluß des Jahres bereits 536 057 000 L. bezahlt waren.

Was die Ausbesserung der vom großen Erdbeben an den Bahnlinien angerichteten Schäden anbetrifft, so hatte das Gesetz vom 13. Juli 1910 der Bahnverwaltung dafür 25 Millionen zur Verfügung gestellt. Es sind davon bisher 24 329 029 L. ausgegeben, und zwar 18 195 509 für Sizilien und über 6 Millionen für Kalabrien. Im Berichtsjahre wurde in Reggio der Bau von 26 zweistöckigen Häusern für Beamte in Eisenzement beendet und der Bau von 6 weiteren solchen Häusern begonnen. In Messina wurde gleichfalls der Bau der Schreibstuben, der vorläufigen Personen- und Güterstationen sowie der Unterkunftsräume für das Personal vollendet. Die auf den Linien Messina-Catania beschädigten Hochbauten wurden ausgebessert.

Große Aufmerksamkeit hat die Verwaltung der italienischen Staatsbahnen im verflossenen Jahre dem elektrischen Betrieb geschenkt. „Die Ausdehnung des elektrischen Betriebs auf die gebirgigen Linien und die mit vielen Tunneln versehenen", so heißt es, „ist eine Maßregel, die um so mehr durchgeführt werden muß, als die technischen Ergebnisse auf den neuen Anlagen zwischen Sampierdarena und Busalla wie zwischen Busalla und Bardonecchia durchaus zufriedenstellend sind, da die Beständigkeit und Regelmäßigkeit des Betriebs gesichert erscheint. Diese Ausdehnung des elektrischen Betriebs wird noch nicht einmal eine Belastung des Bahnhaushalts bedeuten, da durch den Preisunterschied zwischen der Kohle und dem elektrischen Strom, sofern man diesen zu billigen Bedingungen bekommen kann, der Kapitaldienst für die elektrische Einrichtung gedeckt werden wird, während der Betrieb selbst große Vorteile hat." Die Linie Pontedecimo-Busalla, die auch den 13 km langen sogenannten alten Giovitunnel kurz vor der Ausfahrt nach Genua aufweist, und vom Oktober auch die von Pontedecimo nach dem großen Verschiebebahnhof Campasso führende Strecke wurden mit Elektrizität betrieben. Im laufenden Jahre soll der elektrische Betrieb auch auf der Montcenislinie aufgenommen werden. Die Teilstrecke von Bardonecchia nach der französischen Grenze ist schon seit dem September 1911, also recht geraumer Zeit, fertig und abgenommen, aber die französischen Behörden haben die Fertigstellung der elektrischen Anlage auf dem Bahnhofe Modane verzögert. Dagegen wurde auf der Teilstrecke Bardonecchia-Sallertrand im Oktober der elektrische Betrieb eröffnet. Der Bericht hebt hervor, daß die Einrichtungen auf der Montcenislinie einen wesentlichen Fortschritt gegenüber dem Giovi bedeuten und daß sie auf der eröffneten Teilstrecke zu vollster Zufriedenheit arbeiten: „der Betrieb zeichnet sich durch große Regelmäßigkeit und Elastizität in der Abwicklung aus und die Unterhaltung geht leicht und schnell von statten. Der elektrische Betrieb auf der Montcenislinie gehört sicher zu den wichtigsten in Italien und im Auslande, sowohl wegen seiner Ausdehnung als auch wegen des Verkehrs, den er zu bewältigen hat." Auch auf der Linie Savona-San Giuseppe soll der elektrische Betrieb eingeführt und später bis Ceva erweitert werden, die Arbeiten auf der ersten Teilstrecke dazu sind schon in vollem Gange. Auf der Linie Varese-Mailand wurden die neuen Urleitungen und Unterstationen fertiggestellt, die nötig waren, weil die bisher von dem Dampfkraftwerk Tornavento gelieferte Kraft durch eine höher gespannte, die die Gesellschaft „Dynamo" von ihren am Simplon gelegenen Wasserkraftwerken liefert, ersetzt wird. Die Neueinrichtung erlaubt, schwerere Züge zu bilden, kräftigere Lokomotiven einzustellen und auch den Güterverkehr mit elektrischer Kraft abzuwickeln. Bis die neuen Triebwagen eintreffen, die die alten „in multiplo" zusammensetzen, konnte man Züge mit 500 Plätzen statt der bisherigen mit nur 200 und einige langsam fahrende sogar mit 800 Plätzen bilden. Das Gewicht dieser Züge geht von 200 bis 270 t. Auf den Veltlinlinien wurden 400 hölzerne Masten durch solche aus Metall ersetzt. Vom 22. August bis zum 18. September 1911 mußte das Kraftwerk Morbegno stillstehn, weil ein Bergrutsch den Oberwasserkanal schwer beschädigt hatte. Es war das erste mal in einem mehr als zehnjährigen Betrieb, daß der elektrische Betrieb auf längere Zeit durch Dampfkraft ersetzt werden mußte. Obwohl eine außerordentliche höhere Gewalt die Unterbrechung veranlaßt hatte, sicherte sich die Bahnverwaltung doch gegen eine Wiederholung, indem sie den Kanal künstlich eindeckte. Die Urleitung für den elektrischen Strom soll auf der ganzen Linie verdoppelt werden. Auch auf der Linie Mailand-Lecco, der Zufahrtslinie für das Veltlin und seine Bahn, soll der elektrische Betrieb eingeführt werden. Auf der Teilstrecke Lecco-Monza haben die betreffenden Arbeiten bereits begonnen, die Reststrecke soll später in Angriff genommen werden. Bis nach Calolzio soll die Kraft vom Veltlinwerk Morbegno geliefert werden, während die Elektrizitätsgesellschaft „Edison" die Stromlieferung für die Reststrecke Calolzio-Mailand übernimmt. Auch für die Linie Turin-Pinerolo wurde ein Plan zur Elektrisierung vollständig ausgearbeitet, an dessen Ausführung man demnächst gehen will. Eine Reihe von Verträgen für die Lieferung der elektrischen Kraft bei später eintretendem Bedarf wurde von den Staatsbahnen mit mehreren Privatgesellschaften geschlossen. Die Società della Maira baut bereits eine Urleitung von Bussoleno nach Alpignano, Airasca, Busca, Cuneo, Mondovi, San Giuseppe, Campoligure, Mele und nach Sampierdarena, während die Società Elettrica della Riviera di Ponente Ing. R. Negri die Linien Ventimiglia-Sampierdarena und Savona-Ceva bedienen wird. Ohne Unterbrechung dauern übrigens die Studien der Verwaltung fort, die Wasserkräfte des Landes für die Zwecke der Staatsbahn auszunutzen.

Auch an den Bahnbauten in Tripolitanien hatte die Staatsbahnverwaltung ihren Anteil. Durch Königlichen Erlaß vom 28. Dezember 1911 wurde sie mit dem Ankauf des gesamten Materials betraut und auch mit seiner Beförderung bis zum Löschhafen. Um die Ausführung des Bahnbaus in Tripolis zu beschleunigen, wurde eine Spurweite von 95 cm gewählt, so daß man das für die sizilianischen Nebenbahnen vorbereitete Material ohne Zeitverlust verwenden konnte. Am 8. Januar 1912 ging das erste mit Schienen und Schwellen beladene Schiff von Venedig ab und kam am 14. in Tripolis an, am 11. folgte ein zweites Schiff mit Materialladung und am 13. Januar ging von Neapel das leitende Personal mit 150 Arbeitern und vollständiger Feldausrüstung ab. Weitere Schiffe mit Lokomotiven und anderem

Material folgten in den nächsten Wochen, das Löschen war wegen der Unzulänglichkeit der Hafeneinrichtungen sehr schwer und langwierig. Auch die Arbeiten waren in der von allen Einrichtungen der Zivilisation unberührten und aller Hilfsquellen baren Wüste nicht einfach, trotzdem konnte am 18. März, also kaum zwei Monate nach der Landung des Personals, die erste 12 km lange Strecke vom Hafen Tripolis nach der Oase Ain Zara eröffnet werden. Die Strecke hat eine Höchststeigung von 16 aufs Tausend. Die Bahn geht von zwei Landungsbrücken aus, drei Kilometer davon ist ein Stadt- und Verschiebebahnhof eingerichtet, wo sich alle Werkstätten, Ämter sowie die Personalräume befinden. Am 20. April wurde auch nach einer kaum einmonatigen Bauzeit die 9 km lange Strecke Tripolis-Gargaresch beendet. Mehrere kleine Abzweigungen wurden daran geschlossen. Mitte Mai kehrte das Bahnpersonal bis auf wenige Köpfe, die zur Unterstützung der Bahnsoldaten zurückgelassen wurden, nach der Heimat zurück. Die Militärbehörde selbst führte dann die beiden Strecken Bivio Fornaci (an der Linie Tripolis-Ain Zara) - Tadjura (12 km) aus, bei deren Bau die Arbeiter wiederholt durch die Eingeborenen bedroht worden waren, sowie die 9 km lange Strecke Gargaresch-Zanzur. Im ganzen sind die Bauten in Tripolis 46 km lang, abgesehen von 13 km Hilfsgleisen. Die Ausführung war durch die Angriffe der Eingeborenen, die manchmal feuernd hinter den Dünen hervorbrachen, gefährdet, so daß das Personal durch Soldatenabteilungen geschützt werden mußte. Insgesamt hat die Staatsbahn für die lybische Bahn 9¼ Millionen Lire ausgegeben, die die Militärverwaltung ihr zu vergüten hat.

Ein anderer Zweig, der durch den Krieg stark in Mitleidenschaft gezogen wurde, ist die junge Staatsschiffahrt nach den Inseln. Der Betrieb war nach dem eben erfolgten Eintritt aller Schiffe kaum geregelt, als am 1. Oktober 1911 das erste und im Laufe der folgenden Wochen vier weitere Schiffe vom Marineminister angefordert wurden, um als Hilfskreuzer verwendet zu werden. Diese fünf Schiffe wurden vollständig ausgerüstet zur Verfügung der Kriegsmarine gestellt. Das ganze Personal stellte sich freiwillig zum Kriegsdienste. Die Schiffe wurden mit Geschützen versehen und leisteten ausgezeichnete Dienste während ihrer Kreuzfahrten im Roten, im Ägäischen und im unteren Tyrrhenischen Meer. Die Schiffe zeigten, wie richtig die Studien über den Bau gewesen waren, die die Bahnverwaltung mit Rücksicht auf ihre mögliche Verwendung mit dem Minister der Marine gemacht hatte. Auch ist die Schnelligkeit bemerkenswert, womit sie in den Kriegsdienst eingestellt werden konnten. Der Dienst auf den meisten der Schiffslinien der Bahnverwaltung wurde durch einige gemietete Schiffe von minderer Leistung versehen, die Linie Neapel-Messina-Syrakus mußte aber zeitweilig unterdrückt werden. Die Staatsschiffahrt ergab nach Abzug der Unterstützung immer noch einen Fehlbetrag von 930 000 L.

Wir kommen nun zu dem letzten Kapitel des Berichts, den Neubauten. Von den 12 Losen, in die die französisch-italienische Grenzbahn Cuneo-Ventimiglia (-Nizza) eingeteilt ist, wurden zwei fertiggestellt. Auch an den übrigen Abschnitten sind die Arbeiten tüchtig fortgeschritten. Auf der neuen Abkürzungsbahn Genua-Mailand wurde die Zufahrtsstrecke zu dem großen 19 km langen Tunnel durch den Apennin studiert. Die Strecke Tortona-Arquata dieser Linie befindet sich in vorgeschrittener Ausführung. Was die Linie Bologna-Verona anbetrifft, so wurde sie am 26. November 1911 schon bis Ostiglia jenseits des Po fertiggestellt und eröffnet. Die Strecke Ostiglia-Nogara ist weit vorgeschritten, die Arbeiten auf der Strecke Nogara-Isola della Scala sind bereits an eine Genossenschaft von Bauarbeitern vergeben und auch für die Reststrecke Isola della Scala-Verona waren die Vorbereitungen zur Ausschreibung schon getroffen, so daß sich das ganze Werk seiner Vollendung nähert. Auch bei den Linien Fosano-Mondovi-Ceva und Spilimbergo-Gemona sowie Arcangelo-Urbino schreiten die Bauarbeiten fort. Die Abkürzungsbahn Bologna-Florenz befindet sich noch im Stadium der Studien für die Ausführungspläne, auf der Abkürzungsbahn Rom-Neapel ist die Strecke vom Fluß Amaseno bis Formia fertiggestellt, darunter befindet sich auch der große Tunnel durch den Monte Orso. Die anderen Strecken sind teilweise vergeben, teilweise befinden sie sich noch im Studium. Die Nebenbahnen in Kalabrien und Sizilien befinden sich in sehr verschiedenen Stadien der Ausführung. Von ganz neuen Plänen sind zu erwähnen die für einige Linien in Venetien (Ostiglia-Treviso, Montebelluna-Conegliano, Vittorio-Ponte delle Alpi, Sacile-Pinzano und Pieve di Cadore-Lozzo), die fast alle auch eine sehr große militärische Bedeutung haben, sowie die Verbindungsbahn von S. Pietro (Rom) nach Portonaccio.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten bei der Beratung des Kolonialetats im Deutschen Reichstage.** Bei den Verhandlungen über den Etat für das ostafrikanische Schutzgebiet am 8. v. M. wies Abg. Gothein (fortschr. Volksp.) u. a. darauf hin, daß die Erschließung der Kolonien nur durch Verkehrswege möglich ist, wobei nicht allein die Eisenbahnen und Landwege, sondern auch die Wasserstraßen in Betracht kommen, die allerdings in den Kolonien recht mangelhaft seien. Es sei daher notwendig, die Wasserstraßen daraufhin zu untersuchen, ob und inwieweit sie sich in brauchbare Wasserstraßen umwandeln lassen. Ihm erwiderte Staatssekretär Dr. Solf, in Ostafrika sei der Oberlauf des Rufiji bereits untersucht worden, und zwar im Zusammenhang mit einem der Projekte einer künftigen Südbahn, wie denn überhaupt die Untersuchung der Flußschiffahrt in der Hauptsache in Anlehnung an die Vorarbeiten für Bahnbauten geschehen ist. Der Unterlauf dieses Flusses ist bereits teilweise schiffbar gemacht, es sind aber, um ihn ganz schiffbar zu machen, außerordentlich große Mittel notwendig. Was Kamerun anbetrifft, so sei dort der Nyong bereits untersucht worden im Zusammenhang mit dem Projekt der Mittellandbahn. Außerdem ist zurzeit eine Expedition nach Kamerun zu dem Zwecke abgeschickt, eine Untersuchung für die Mittellandbahn in bezug auf die mit der künftigen Linienführung in Zusammenhang stehenden Flüsse anzustellen. Zu der Forderung von 31 Millionen Mark aus einer Anleihe für Eisenbahnbauten bemerkte Abg. Dr. Paasche (nl.), es sei der Wunsch der Kommission, daß gleichzeitig die Vorarbeiten für eine Zweigbahn nach der ostafrikanischen Landschaft Ruanda aufgenommen werden. Dies wird damit begründet, daß augenblicklich dazu die beste Gelegenheit ist, weil die die Hauptbahn bauende Firma jetzt gerade die nötigen Arbeiter und das nötige Arbeitsmaterial dazu hat. Eine Bahnverbindung nach Ruanda sei nötig, aber man müsse sie unabhängig von dem Bau der Stammbahn vornehmen. Ganz besonders zweckmäßig sei es, den Bau der Nordbahn zu beschleunigen, damit man über Aruscha hinaus bald nach den Seen gelange und mit der englischen Ugandabahn in Wettbewerb treten könne. Wie Staatssekretär Dr. Solf hierzu ausführte, wird mit drei Eisenbahnbaugesellschaften, den Firmen Bachstein & Koppel, Lenz und Holzmann, verhandelt. Es sei auch nicht beabsichtigt, irgendwelchen anderen Wettbewerb auszuschließen, dieser sei frei und willkommen. Was nun die Projekte von Bahnen in Ostafrika anlangt, so gibt es dort gegenwärtig drei große Bahnprojekte. Von diesen ist das eine jenes von Ruanda nach Urundi, das zweite Projekt ist die Verlängerung der Bahn über Aruscha nach dem See im Wettbewerb zur englischen Ruandabahn. Das dritte Projekt ist die Erschließung des Südens. Von diesen hält der Gouverneur den Vorschlag, für den die Kosten zu den Vorarbeiten erbeten werden, für den notwendigsten.

Bei der Besprechung des Etats für das Schutzgebiet Kamerun äußerte u. a. Abg. Dr. Braband (ftschr. Vpt.), man fange jetzt an, vorurteilsfreier über Neukamerun zu denken, das durch Bahnen aufgeschlossen werden müßte. Diese Ansicht bekräftigte auch Abg. Dr. Paasche (nl.) und hob hervor, daß in Neukamerun immerhin auch manches gute Stück Land erworben sei, die Schilderungen des Dr. Zimmermann allein bewiesen noch nichts. Möge es ein Ersatz für Marokko sein oder nicht, es sei nun einmal da und es müßte unverdrossen daran gearbeitet werden, es durch Verkehrswege zu erschließen. In seiner hierauf folgenden Rede gab Staatssekretär Dr. Solf ausführlich Auskunft über das Verhalten der Reichsregierung gegenüber den Konzessionsgesellschaften, besonders den französischen in Neukamerun, und kam dann auf den beabsichtigten Eisenbahnbau von Duala-Edea nach dem Inang und weiter nach dem Sangha zu sprechen. . . . „An den Bau einer solchen Bahn ist schon lange gedacht worden, ehe wir Neukamerun gehabt haben. Zu der Zeit, wenn die Sanghabahn fertig ist, nach 1920, wird von dem großen Areal der Compagnie Forestière nur noch ein kleiner Rest übrig sein. Die Bahn soll durchaus nicht den Zwecken der Gesellschaften dienen, sondern es ist die große Verkehrsader, die vom Westen nach dem Osten des Schutzgebietes geht und das ganze große Schutzgebiet von Kamerun erschließen soll. . . .“ Später wies noch Abg. Dr. Arendt (Rp.) den Vorwurf zurück, daß die Eisenbahn nach den Manengubabergen stecken geblieben wäre. Die Bahn wurde ja gerade unter der Bedingung bewilligt, daß sie nicht weiter geführt werde. Für das erste Stück war schon eine große eigene Bedeutung vorhanden; sie sollte die Erreichung der Küste ermöglichen. Wie sie jetzt besteht, ist die Bahn eine außerordentlich wichtige Strecke für das Erschließen des Innern der Kolonie. Die Linie sei auch im Interesse der Baumwoll-

kultur fortzuführen. Die überaus wichtige Linie nach dem Nyong finde in der Bauausführung Schwierigkeiten, aber die Technik werde sie überwinden, auch würden diese Schwierigkeiten in der Kritik übertrieben, weil man das Projekt immer noch in letzter Stunde zum Scheitern zu bringen hoffe. Der Süden der Kolonie sehe sich nicht mit Unrecht als stiefmütterlich behandelt an. Der Süden müsse auch nach dem großen Hafen von Duala seinen Anschluß suchen.

Hiermit war die Besprechung der mit den Kolonialbahnen im Zusammenhang stehenden Fragen in der Hauptsache erschöpft.

— **Entwicklung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen.** Eine Denkschrift hierüber sowie Nachweisungen, betreffend die vom Staate aus dem Fonds zur Förderung des Baues von Kleinbahnen bereits gewährten und der bis zum Schluß des Kalenderjahres 1912 in Aussicht gestellten Beihilfen, ferner über die bis zum Schlusse des Etatsjahres 1911 aufgekommenen Rückeinnahmen auf Staatsbeihilfen für Kleinbahnen, ist im Abgeordnetenhause ausgegeben worden. Nach der Denkschrift betrug die Streckenlänge der 299 (im Vorjahr 290) genehmigten Bahnen 10 154 (9805) km. Im Betriebe befanden sich 9655 (9076) km. Die meisten Kleinbahnen haben Pommern, Brandenburg und Schleswig-Holstein. Im Betriebe der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen wurden 7000 (6426) Beamte und 8697 (7821) ständige Arbeiter beschäftigt. Das Anlagekapital der genehmigten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hat sich von 610 783 778 *M* im Jahre 1911 auf 640 642 867 *M* im Jahre 1912 erhöht. Das Kleinbahnwesen ist durch den Staat, die Provinzen und die Kreise in gleicher Weise wie bisher weiter gefördert worden. Vom Staate sind bis zum Schlusse des Jahres 1912 118 055 282 *M* bewilligt und 270 100 *M* in Aussicht gestellt worden, zusammen also 118 325 382 *M* (gegen 112 066 043 *M* bis Ende 1911). Der Kleinbahnunterstützungsfonds beträgt zurzeit 120 Millionen Mark. Über die Verwendung des staatlichen Kleinbahnunterstützugsfonds und über die Forderung des Kleinbahnwesens durch die Provinzen und die Kreise gibt die Denkschrift eingehende Aufschlüsse. Wir behalten uns vor, auf diese noch näher einzugehen.

— **Änderung der Verwaltungsordnung für die vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Durch Nachtrag hat der letzte Satz im § 10 der Verwaltungsordnung, welcher von der Zuständigkeit der Vorstände der Ämter (früheren Inspektionen) und Bauabteilungen handelt, folgenden Wortlaut erhalten:

„Der Minister kann den Vorständen dieser Ämter und Bauabteilungen die Befugnis zu endgültigen Kassenanweisungen sowie zur Beurlaubung der unterstellten Beamten mit verwaltungsseitiger Übernahme der Stellvertretungskosten und zur selbständigen Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, außerdem den Dienstvorstehern die Befugnis zu vorläufigen Kassenanweisungen erteilen."

— **Frauenabteile in den Zügen.** Die Kommission der deutschen Bahnhofsmission ist bei dem preußischen Eisenbahnminister darum vorstellig geworden, daß in den Schnell- und Eilzügen — namentlich während der Ziehzeiten — mehr Abteile als bisher zur Benutzung für alleinreisende Frauen und Mädchen vorgehalten werden und daß die Frauenabteile III. und IV. Klasse überhaupt — namentlich aber an den Vierteljahrestagen — vermehrt werden. Begründet ist der Antrag damit, daß nicht selten ein Mangel an solchen Abteilen beobachtet worden sei. Der Herr Minister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, der Angelegenheit besondere Aufmerksamkeit zuzuwenden und für Beseitigung etwa hervortretender Mängel zu sorgen.

— **Ärztliche Untersuchung der Bewerber um Beamtenstellen.** Nach § 2 Abs. 2 b der Prüfungsordnung sind nur solche Personen für die Annahme als Beamter vorzumerken, deren körperliche Tauglichkeit in vorgeschriebener Weise durch Vorlage eines ärztlichen Zeugnisses nachgewiesen ist. Wenn zwischen der Aufzeichnung und der Einberufung eines Bewerbers ein längerer Zeitraum liegt, so bedarf es nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers an die Königlichen Eisenbahndirektionen der Prüfung, ob etwa eine erneute ärztliche Untersuchung des Bewerbers erforderlich ist. Wird diese von einer Königlichen Eisenbahndirektion für notwendig gehalten, so hat die nochmalige Untersuchung des Bewerbers vor der Einstellung in den Dienst stattzufinden. Die Kosten der zweiten ärztlichen Untersuchung fallen, ebenso wie die Kosten der ersten Untersuchung, dem Bewerber zur Last.

— **Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Jahre 1911.** Die kürzlich im Auftrage des preußischen Finanzministers verfaßte Schrift „Zur finanziellen Beurteilung der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (Etatsjahr 1911)" enthält auch eine Darstellung der Wohlfahrtseinrichtungen der Staatsbahnen zugunsten der Beamten und Arbeiter, der die folgenden Angaben entnommen seien.

Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Eisenbahnbetriebsgemeinschaft sind zum Teil auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen, zum Teil darüber hinaus freiwillig geschaffen worden. Zu den auf gesetzlicher Verpflichtung beruhenden Wohlfahrtseinrichtungen gehören die Beamtenpensionskassen, die Krankenversicherung, die Unfallversicherung und die Invalidenversicherung.

Zu den Beamtenpensionskassen hatten die Beamten auf Grund der Satzungen im Jahre 1911: 713 005 *M* zu zahlen. Die Leistungen der Kassen stellten sich auf 13 763 513 *M*. Die durch Beiträge der Mitglieder nicht gedeckten Leistungen wurden auf den Eisenbahnbetriebsfonds übernommen. — Für jeden der 21 Eisenbahndirektionsbezirke besteht eine auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes errichtete Betriebskrankenkasse, die sämtliche außerhalb des Staatsbeamtenverhältnisses beschäftigten Eisenbahnbediensteten mit Ausnahme des in besonderen Krankenkassen versicherten Neubaupersonals umfaßt. Die Gesamtaufwendungen dieser Krankenkassen betrugen im Jahre 1911 13 224 604 *M*. Von den im Jahre 1911 zu den Betriebskrankenkassen entrichteten Beiträgen leistete die Eisenbahnverwaltung 4 192 937 *M*. — Die Jahresausgabe auf Grund des Unfallversicherungsgesetzes ist im Jahre 1911 auf 7 670 053 *M* gestiegen.

Die bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft beschäftigten, nach dem Invalidenversicherungsgesetze versicherungspflichtigen Bediensteten genügen der Versicherungspflicht durch die Mitgliedschaft bei der Abteilung A der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Am Ende des Rechnungsjahres 1911 gehörten der Abteilung A 340 786 Mitglieder an. An laufenden Beiträgen hat die Eisenbahnverwaltung im Kalenderjahre 1911 2 413 822 *M* gezahlt. Die Abteilung A besitzt drei Invalidenheime in Jenkau bei Danzig, Birkenwerder (Mark) und Herzberg (Harz) und zwei Lungenheilstätten in Stadtwald bei Melsungen und Moltkefels bei Schreiberhau.

Neben den gesetzlichen Verpflichtungen hat aber die Verwaltung der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft noch eine Reihe freiwilliger Leistungen ihren Angestellten gegenüber übernommen. Zunächst sorgte die Abteilung B der Arbeiterpensionskasse für eine Zusatzversicherung, die den Versicherten eine über die gesetzlichen Leistungen hinausgehende Fürsorge im Falle der Erwerbsunfähigkeit sichert. Der Zuschuß der Verwaltung zu den laufenden Beiträgen stellte sich im Kalenderjahre 1911 auf 6 628 600 *M*. Zu diesen statutmäßigen Beiträgen kommen noch freiwillige Leistungen der Verwaltung in Höhe von 2 309 989 *M*. Den im Betriebsdienst angestellten mittleren und unteren Beamten sowie deren Angehörigen gewährt die Verwaltung durch angestellte Bahnärzte freie Arzthilfe. Im Berichtsjahre waren 2668 Bahnärzte bestellt, deren Bezüge sich auf rund 2 375 900 *M* beliefen.

Besonders läßt sich die Verwaltung angelegen sein, die Wohnungsverhältnisse zu bessern. Am Schlusse des Jahres 1911 waren im ganzen 55 089 Beamten und Arbeitern staatseigene Wohnungen als Dienst- oder Mietwohnungen überwiesen. An Orten, an denen eine besonders große Zahl von Bediensteten stationiert ist, hat die Verwaltung Arbeiterkolonien errichtet. Die Verwaltung fördert sowohl aus eigenen Mitteln wie aus denen der Pensionskasse den Bau von eigenen Wohnungen. Insgesamt sind von der Arbeiterpensionskasse an Baugenossenschaften seit dem Jahre 1892 bis zum Schlusse des letzten Geschäftsjahres Darlehen im Betrage von rund 24 200 000 *M* bewilligt. Zum Bau eigener Wohnungen sind ferner Angestellten bis zum Ende des Jahres 1911 rund 1 434 600 *M* Staatsdarlehen zu 3½%iger Verzinsung und 2½%iger Tilgung zugesagt. — Zur Bekämpfung der Tuberkulose wurden im Laufe des Jahres 1911 rund 164 600 *M* ausgegeben.

Der allgemeine Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen hat die Aufgabe, die Zusammengehörigkeit der Eisenbahnvereine zu pflegen und die gemeinsamen Zwecke der Vereine zu fördern, insbesondere auch durch Schaffung gemeinsamer Einrichtungen, deren Bedeutung über die Kräfte der einzelnen Vereine hinausgeht. Zu diesen Aufgaben gehört in erster Linie die Errichtung von Hilfskassen zur Ergänzung der Pensionsbezüge, der Alters- und Invalidenrenten, der Krankengelder, der Witwen- und Waisenbezüge sowie die Gewährung von Beihilfen in Sterbefällen.

— **Einweihung des neuen Geschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln.** Bei der aus diesem Anlaß am 30. März stattgefundenen Feier hob der preußische Eisenbahnminister u. a. auch die Bedeutung Cölns als Eisenbahnknotenpunkt hervor. Der bedeutungsvollen Rede des Herrn Ministers entnehmen wir nach der Wiedergabe in der „Köln. Volksztg." die folgenden Stellen: Cöln, das alte rheinische Emporium, erschien

bereits Friedrich List als das natürliche Linienzentrum des Westens. Und die Entwicklungsgeschichte der Eisenbahnen hat ihm recht gegeben. Die großen Privatbahnen des Westens gingen von Cöln aus oder strebten ihm zu, wie es die Bergisch-Märkische Eisenbahn tat. Zwei von ihnen wählten Cöln zu ihrem Verwaltungssitz — Cöln-Minden und die Rheinische Eisenbahngesellschaft — beide vortrefflich verwaltet, beide ruhmreich durch ihr Wirken zum Segen des Westens. Ich will nicht behaupten, daß die beiden Gesellschaften, von denen die eine nördlich, die andere südlich der Brückenlinie residierte, stets in vollem Einvernehmen gestanden hätten. Ihre Kraft wuchs mit der Konkurrenz. Die Einheit, der Zusammenklang, vollzog sich erst mit dem Erwerbe der Privatbahnen durch den Staat. Für die Verwaltung der Staatseisenbahnen gibt es nur einen Gesichtspunkt: Förderung der allgemeinen wirtschaftlichen und der gesamtdeutschen Interessen. Etwas anderes ist für die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen nicht möglich. Mit der Verlegung des Sitzes der Königlichen Eisenbahndirektion an den Rhein, in diesen Bau, dessen Einweihung wir heute festlich begehen, kommt die auf ein Ziel gerichtete Kraft und Wucht der Staatseisenbahnverwaltung auch hier in den alten Stammsitz mächtiger Privatbahnen rein äußerlich zum vollen Ausdruck. Für jedes Auge erkennbar tritt die Systematik der Verwaltung in ihren Bauten scharf in die Erscheinung — von dem Hauptbahnhof, der den durchbrausenden Verkehr regelt, zu den Ämtern, welchen die unmittelbare Aufsicht über den Verkehr und Betrieb obliegt, und von diesen zur Verwaltungsstelle für den ganzen Bezirk der Eisenbahndirektion. Es wird begreiflich erscheinen, wenn ich mit besonderer Genugtuung und Freude den Abschluß dieser Bauten begrüße, die zu einer Zeit projektiert und finanziert wurden, als ich mich des besonderen Vorzugs erfreuen durfte, Präsident der hiesigen Eisenbahndirektion zu sein. Für mich und meine damaligen Mitarbeiter stand in erster Reihe der Wunsch einer zweckmäßigen Unterbringung der großen Verwaltung. Aber mit diesem Wunsche verband sich das Streben, mit diesen Bauten sich würdig dem Stadtbilde einzufügen, den Eintritt in die Stadt auch von dieser Seite verschönen zu helfen. Ob diese Absicht gelungen, darüber wird Ihr Urteil, meine sehr geehrten ehemaligen Mitbürger, wesentlich entscheidend sein. Aber da ich als Minister der öffentlichen Arbeiten auch Bautenminister bin, so werden Sie mir gestatten müssen, allen denen, die an der Vollendung des Bautenkomplexes mitgewirkt, sinnend oder schaffend, leitend oder ausführend, meinen Dank und meine volle Anerkennung auszusprechen. Dieses gilt insbesondere dem Künstler, der das Werk erdacht und in seiner Ausführung geleitet und überwacht — dem Regierungs- und Baurat Biecker. Er hat nach meinem unzünftigen Ermessen auch an dieser Stelle die mir immer wieder entgegentretende Auffassung widerlegt, daß der staatliche Hochbaubeamte als entwerfender und ausführender Künstler entbehrlich sei, daß der Staat mit größerem künstlerischen Erfolge seine Hochbauten an nichtbeamtete Architekten zu vergeben habe. Gerade die jüngste Zeit hat in Cölns Mauern eine Reihe hervorragender Staatsbauten entstehen lassen. Ich hoffe zuversichtlich, daß Cölns Bürger, denen die reiche Baugeschichte ihrer Vaterstadt und ihre unvergleichlichen Baudenkmäler die Sinne geschärft, das Urteil fällen werden, daß die leitenden und ausführenden Staatsarchitekten sich würdig den privaten Meistern angereiht haben, die hier von altersher bis in die Neuzeit gebaut. Zu den Bauten der letzten Epoche gehört die stolze Strombrücke mit den Hohenzollerndenkmälern, mit dem Standbild unseres erhabenen Kaisers und Königs. Schutz und Schirm verheißen diese Standbilder auf der Hohenzollernbrücke dem blühenden Gemeinwesen. Treue, Liebe, Verehrung sei die Gegenleistung.

— **Das neue Verwaltungsgebäude des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Berlin.** Das Eisenbahn-Zentralamt hat vor einigen Tagen seinen Einzug in das neue Dienstgebäude am Halleschen Ufer 35/36 gehalten. Da die Verträge über die bisherigen Mietsräume am 1. April abliefen, mußten die Bauarbeiten beschleunigt werden. So kam es, daß jetzt zwar sämtliche Bureauräume belegt, das Hauptportal mit der anschließenden Eingangshalle und der große im ersten Stock belegene Sitzungssaal aber noch nicht in Benutzung genommen werden konnten. Bis zur Fertigstellung dieser vornehm ausgeschmückten Räume dürften noch einige Wochen vergehen. Aus demselben Grunde entbehrt auch der Dachgiebel noch des ihm zugedachten bildhauerischen Schmuckes. Die Fassade des Frontgebäudes ist mit den anschließenden Risaliten in Werksteinen (Öttinger Tuffstein) ausgeführt, die Seiten- und Hinterfronten in Edelputz. Das fünfstöckige Gebäude enthält neben der nur bis zum ersten Stock führenden Haupttreppe noch fünf Aufgänge, es ist mit Personen-, Lasten- und Akten-Aufzügen ausgestattet und mit allen Einrichtungen versehen, die von einem modernen Verwaltungsgebäude verlangt werden. Die Frontlänge beträgt 67 m, die Tiefe 56 m, die Höhe bis zum Dachgesims 22 m. Das Gebäude enthält 290 Räume, darunter Säle von 6 und 7 Fenstern, die für die Zwecke der Zeichner, Telegraphisten usw. vorgesehen werden mußten. Die Zahl der im neuen Verwaltungsgebäude beschäftigten Beamten beläuft sich auf mehr als 380. An den großen Sitzungssaal im ersten Stock schließen sich ein Beratungszimmer und das Amtszimmer des Präsidenten nebst Vorraum. Im hinteren Teile des Dachgeschosses sind weitere Räume ausgebaut zur Unterbringung der chemischen Versuchsanstalt, die demnächst vom alten Hamburger Güterbahnhof in der Invalidenstraße nach dem neuen Dienstgebäude verlegt werden soll. Die beiden Höfe sind durch einen mittleren Verbindungsbau getrennt; im Sockelgeschoß sind Wohnungen für vier Unterbeamten-Familien vorgesehen. Der schön gegliederte Monumentalbau macht vom gegenüberliegenden (Tempelhofer) Ufer einen großartigen Eindruck. Der Entwurf stammt vom Geheimen Baurat Schwarz, der auch mit der Oberleitung des Baues betraut war; die örtliche Bauleitung lag in den Händen des Regierungsbaumeisters Müller.

— **Eisenbahn-Ansiedlungen.** Der immer stärker werdende Güterverkehr und die damit verbundene Unzulänglichkeit der Berliner Güterbahnhöfe haben das Bedürfnis hervorgerufen, größere Verschiebebahnhöfe in der näheren und weiteren Umgebung von Berlin zu errichten. Hiermit ist aber oft die Schwierigkeit der Unterbringung der auf dem Bahnhof beschäftigten Bediensteten verbunden. Sind die Berliner in der Regel auch daran gewöhnt, einige Zeit zum Aufsuchen ihrer Arbeitsstätte zu verwenden, so liegt es doch im Interesse sowohl der Bediensteten wie der Verwaltung, daß diese Zeit auf das unumgänglich notwendige Maß beschränkt wird. Zu diesem Zweck ist die Eisenbahnverwaltung in neuerer Zeit verschiedentlich dem Gedanken näher getreten, in der Nähe eines solchen Verschiebebahnhofs, in dessen Umgegend eine zur Unterbringung von Bediensteten geeignete Ortschaft nicht vorhanden ist, eine Beamten- und Arbeiteransiedlung zu gründen, zumal es sich in der Regel um die Unterbringung einer recht erheblichen Anzahl von Bediensteten und deren Familien handelt. Die Gründung einer solchen Ansiedlung ist aber rechtlich an die Erfüllung gewisser Voraussetzungen geknüpft und mit sehr bedeutenden Kosten verbunden. Dessenungeachtet ist, wie die „Eisenbahn“ mitteilt, beabsichtigt, eine solche Ansiedlung in absehbarer Zeit in unmittelbarer Nähe des Verschiebebahnhofs Wustermark zu errichten. Die Eisenbahnverwaltung hat zu diesem Zweck bereits eine größere Bodenfläche erworben, die durch ihre Lage — sie ist nur durch einen Waldrücken vom Verschiebebahnhof getrennt — ganz besonders zum Bau einer Siedlung geeignet erscheint. Es steht zu erwarten, daß die Verhandlungen in nächster Zeit zum Abschluß kommen werden, so daß die in jeder Weise großzügig gedachte Anlage in Angriff genommen werden kann. Daß sich die Bediensteten und ihre Familien in einer solchen Ansiedlung wohl fühlen werden, dürfte keinem Zweifel unterliegen.

— **Preisaufgaben des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin.** Dieser Verein stellt die nachfolgenden Preisaufgaben zur Bearbeitung: 1. Unter welchen Umständen bieten Selbstentladewagen für Seiten- oder Bodenentleerung bei der Beförderung von Massengütern, wie Kohlen, Koks und Erzen, Vorteile zugunsten der Verkehrstreibenden und der Eisnbahnverwaltung gegenüber den offenen Normalwagen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes? 2. Lassen sich Vorteile für die Verkehrstreibenden und die Eisenbahnverwaltung davon erwarten, daß das Auskippen der Güterwagen in den Häfen durch den Selbstentladebetrieb unter Verwendung von Selbstentladewagen für Seiten- oder Bodenentleerung ersetzt wird? 3. Inwieweit gestatten Verkehr und Handel, daß die Versender Ladungen in ganzen Zügen oder in größeren Wagengruppen gleichzeitig für dasselbe Ziel aufliefern? In welchem Umfange kann dadurch der Eisenbahnbetrieb unter Verminderung der Kosten für das Abfertigen und Verschieben der Wagen und unter Verbesserung der Ausnutzung der Betriebsmittel vereinfacht werden? Was kann die Eisenbahnverwaltung tun, um die Versender zur Ansammlung von Ladungen zu bestimmen?

Nach diesen, im Preisausschreiben näher erläuterten Aufgaben sind Fragen zu behandeln, die für den Verkehr und Betrieb der Eisenbahn hohe Bedeutung haben. Dem entsprechen auch die in Aussicht gestellten Preise. Der für diesen Zweck auf Anregung des Geheimen Regierungsrats Schwabe, Ehrenmitgliedes des Vereins, von der Handelskammer zu Essen in bergbaulichen und gewerblichen Kreisen gesammelte Geldbetrag ist durch eine Bewilligung des preußischen Eisenbahnministers verdoppelt worden. Zur Bewerbung werden nur Angehörige des Deutschen Reiches zugelassen. Die Abhandlungen über die beiden ersten Aufgaben sind bis zum 15. Dezember d. J., die über die dritte Aufgabe bis zum 15. Januar 1914 einzureichen. Von den eingehenden, als preiswürdig anerkannten Arbeiten werden in der angegebenen Reihenfolge Preise von je 3500, 2500 und 6000 ℳ für die beste, und solche von je 1000, 1000 und 2000 ℳ für die nächstbeste in Aussicht gestellt. Die Preise werden erteilt von der Versammlung des Vereins, ihr bleibt auch eine andere Ver-

teilung der Preise vorbehalten. Das Preisausschreiben selbst ist von der Geschäftsstelle des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin W. 66, Wilhelmstraße 92/93 zu beziehen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Ober- und Geheimen Regierungsrat Lorenz, bisher bei der Eisenbahndirektion in Erfurt, und dem Geheimen Baurat Paul Lehmann, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Versetzt sind: Der Oberregierungsrat Holzbecher, bisher in Kattowitz, als Oberregierungsrat zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg; der Oberbaurat Richard Hartmann, bisher in Bromberg, als Oberbaurat zur Eisenbahndirektion nach Altona; die Regierungsräte Dr. Degen, bisher in Hannover, als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Kattowitz und Jahn, bisher in Breslau, als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Erfurt; die Regierungs- und Bauräte Ortmanns, bisher in Münster, als Oberbaurat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Bromberg, Liesegang, bisher in Altona, als Oberbaurat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main) und Patté, bisher in Kattowitz, als Oberbaurat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, der Geheime Regierungsrat Josef Gallo, bisher in Cöln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main); die Regierungsräte Dr. Lochner, bisher in Halle (Saala), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Erfurt, Gerike, bisher in Kattowitz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau, Heintze, bisher in Frankfurt (Main), als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Dr. Hugo Schrödter, bisher in Magdeburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Sommerlatte, bisher in Kattowitz, als Mitglied des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin, Hientzsch, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Hannover, Wilhelm Köster, bisher in Göttingen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln und der Großherzoglich hessische Regierungsrat Dr. Koehl, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel; der Geheime Baurat Platt, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cassel; die Regierungs- und Bauräte Lütke, bisher in Altona, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Cöln, Otto Oppermann, bisher in Posen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Theodor Hartwig, bisher in Frankfurt (Main) als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Altona, Kleimenhagen, bisher in Erfurt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Mainz, Tooren, bisher in Dortmund, nach Osnabrück als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Bernsau, bisher in Witten, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster, Max Schmidt, bisher in Bromberg, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Kattowitz und Wendler, bisher in Neumünster, als Mitglied (auftrw.) des Eisenbahn-Zentralamts nach Berlin; — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Olbrich, bisher in Belzig, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Freienwalde (Oder); — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Dieckhoven, bisher in Rheine, nach Gerolstein als Vorstand des daselbst neu errichteten Eisenbahn-Betriebsamts, Kurth, bisher in Berlin, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Stettin, Bach, bisher in Waldenburg (Schles.) als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Belzig, Frederking, bisher in St. Wendel, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig, Stechmann, bisher in Nordhausen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Posen, Schirmer, bisher in Bremen, zur Eisenbahndirektion nach Münster, Kloevekorn, bisher in Frankfurt (Main), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Bremen, Wyszynski, bisher in Immekeppel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Rheine, Masur, bisher in Cassel, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Nordhausen, Ewig, bisher in Groß Strehlitz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach St. Wendel, Robert Lieffers, bisher in Antweiler, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 9 nach Berlin, Kleemann, bisher in Schneidemühl, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Eduard Arnoldt, bisher in Bad Oeynhausen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Mogilno, Kriesel, bisher in Danzig-Langfuhr, nach Velbert als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Christfreund, bisher in Cöln, nach Viersen als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Sammet, bisher in Friedberg (Hessen), nach Oberhausen als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Franz Hartmann, bisher in Elberfeld, nach Olpe als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Bohnhoff, bisher in Magdeburg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Altona, Purrucker, bisher in Insterburg, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Hannover und August Rothmann, bisher in Halle (Saale), in den Bezirk der Eisenbahndirektion Cöln; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Füchsel, bisher in Opladen, als Vorstand des Eisenbahn-Abnahmeamts nach Dortmund, Adolf Cornelius, bisher in Königsberg (Pr.), nach Opladen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Jaeschke, bisher in Bentschen, nach Bromberg als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Karl Cramer, bisher in Stendal, nach Leinhausen als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Szulc, bisher in Osnabrück, nach Königsberg (Pr.) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Johannes Voß, bisher in Gleiwitz, nach Witten als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Goltdammer, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, nach Gotha als Vorstand (auftrw.) eines bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst neu errichteten Werstättenamts, Wangnick, bisher in Danzig, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Dirschau, Prömnitz, bisher beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Maschinenamts nach Bentschen, Johann Schröder, bisher in Wittenberge, nach Neumünster als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Theiß, bisher in Frankfurt (Main), nach Schneidemühl für ein dort neu zu errichtendes Eisenbahn-Werkstättenamt, Wesemann, bisher in Mülheim (Ruhr)-Speldorf, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Wechmann, bisher in Altona, zur Eisenbahndirektion nach Berlin, Goldmann, bisher in Posen, zum Eisenbahn-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Königsberg (Pr.), Biebrach, bisher in Stolp, zum Eisenbahn-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Danzig, Erich Schulze, bisher in Kattowitz, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin, Schinke, bisher in Gotha, zum Eisenbahn-Zentralamt mit dem Wohnsitz in Gleiwitz und der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Betz, bisher in Dirschau, nach Darmstadt als Vorstand eines bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte 1 daselbst neu errichteten Werkstättenamts; — die Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Morin, bisher in Königsberg (Pr.), zur Eisenbahndirektion nach Hannover und Albermann, bisher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.); — die Regierungsassessoren Patett, bisher in Stettin, zur Eisenbahndirektion nach Bromberg, Schapper, bisher in Ülzen, zur Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Gustav Koch, bisher in Bromberg, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 nach Stettin, Dr. Blänkner, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Göttingen, Dr. Kieckhoefer, bisher in Altona, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Ülzen, Dr. Hausmann, bisher bei der Eisenbahndirektion in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Aachen, Dr. Reinhold Herrmann, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Bromberg und Moritz Hellwig, bisher bei der Eisenbahndirektion in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Altona.

Übertragen ist: den Regierungs- und Bauräten Hentzen beim Eisenbahn-Zentralamt in Berlin die Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats bei dieser Behörde und Ehrich in Essen die Wahrnehmung der Geschäfte eines Oberbaurats bei der Eisenbahndirektion daselbst, dem Regierungsassessor Schondorff in Bromberg die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst, dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schloe in Kiel die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamtes daselbst, dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Sembdner in Posen die Wahrnehmung der Geschäfte eines bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst neu errichteten Werkstättenamts.

Überwiesen sind: der Regierungsrat Nehse, bisher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, der Regierungs- und Baurat Denicke, bisher beurlaubt, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Münster, der Regierungsassessor Dr. Rehs, bisher in Cöln, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Rinteln, bisher beurlaubt, nach Stendal als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Otto Breuer, bisher Abnahmebeamter in Königsberg (Pr.), zur Eisenbahndirektion daselbst und Domnick, bisher beurlaubt, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Altona.

Ernannt sind: zum Regierungsbaumeister der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Wilhelm Richard aus Bremen, zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Heinrich Henningsen, bisher in Altona, unter Ver-

setzung nach Cassel und Verleihung der Stelle des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirektion daselbst, zum Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main): der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Karl Heepe, bisher in Mainz, unter Versetzung nach Frankfurt (Main). — In den Ruhestand sind getreten: die Eisenbahndirektoren Halsband, bisher Rechnungsdirektor bei der Eisenbahndirektion in Cassel, und Ziegeler, bisher Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts in Fulda, und der Eisenbahn-Hauptkassenrendant, Rechnungsrat Kaiser in Frankfurt (Main). — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Friedrich Helm in Berlin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— Veröffentlichung der Protokolle des Tarifkomitees. In einer von der Wiener Handels- und Gewerbekammer an die geschäftsführende Verwaltung des österreichisch-ungarischen Tarifkomitees gerichteten Eingabe fordert diese Kammer in eindringlicher Weise die Veröffentlichung der Protokolle des ständigen Tarifkomitees sowie seiner Unterausschüsse. Aus schwerwiegenden sachlichen Gründen seien die gedachten Protokolle für die Kammer von besonderer Wichtigkeit. Die Kammer sei bisher lediglich auf die diesfälligen Veröffentlichungen der Fachpresse angewiesen. Die Kammer begrüße diese Mitteilungen im Interesse von Handel und Industrie. Sie müsse jedoch den größten Wert darauf legen, unmittelbar über Maßnahmen unterrichtet zu werden, an denen sie vielfach gutachtlich mitwirke. Die Kammer werde diese Frage mit dem größten Nachdrucke weiter verfolgen und alles aufbieten, um den berechtigten Forderungen der Interessenten zum endlichen Durchbruche zu verhelfen. Es sei wohl nicht erforderlich, auf das bekannte Vorbild der deutschen Eisenbahnverwaltungen hinzuweisen, die seit Jahren die Protokolle der ständigen Tarifkommission an die Interessenten abgeben. Es sei ein Gebot der Billigkeit, daß jene Kreise, die die Eisenbahn nähren, bei Verfügungen, die so einschneidender Natur sind wie Änderungen der Bestimmungen des Tarifes, Teil I, zumindestens gehört werden.

— Der neue Tarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Auf der österreichischen Linie dieser Bahn dürfte nach dem Ergebnisse der jüngsten Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium am 15. Mai oder 1. Juni d. J. ein neuer erhöhter Tarif in Kraft treten. Wie bekannt, erfolgte s. Zt. die Genehmigung des neuen Tarifes durch das Eisenbahnministerium nicht, weil im Zusammenhange damit verschiedene andere Fragen, die die Kaschau-Oderberger Eisenbahn betreffen, geregelt werden sollten. Insbesondere hat es sich um die Legung des zweiten Gleises gehandelt, und überdies kamen die Vereinbarungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung wegen des Bahnanschlusses nach Dalmatien in Betracht. Die Kaschau-Oderberger Bahn wird nunmehr in der Lage sein, die geplanten Erhöhungen gleichzeitig auf den österreichischen und auf den ungarischen Linien durchzuführen. Das Erträgnis soll bekanntlich dazu dienen, einerseits eine Deckung für die Kosten der im Jahre 1912 erfolgten Gehaltsregelung des Personals, die fast 400 000 Kr. erforderte, zu schaffen, anderseits ist es dazu bestimmt, einen Beitrag zu den Kosten der großen Investitionen zu liefern.

— Weißkrainer Bahn. Der Waißkrainer Bahnbau im ersten und zweiten Baulose ist, wie wir dem österreichisch-ungarischen Eisenbahnblatte entnehmen, trotz des ungünstigen Wetters im Vorjahre ziemlich weit vorgeschritten. Im Laufe des Winters wurden außer einigen unbedeutenden Arbeiten auf offener Strecke die Bohr- und Maurerarbeiten in dem Kapitelbergtunnel bei Rudolfswert so weit fortgeführt, daß Ende Juni d. J. der ganze Tunnelbau beendet sein dürfte. Anfang April werden die im Herbste eingestellten Maurerarbeiten, nämlich die Vollendung der Brückenpfeiler und die Brückenwölbungen, dann sämtliche Erd- und anderen Arbeiten auf offener Strecke wieder fortgesetzt werden. Im September d. J. dürfte man mit der Aufstellung der Eisenbrücke über den Gurkfluß beginnen. Der Kapitelbergtunnel hat eine Länge von 240 m. Der Sohlenstollen wurde am 6. Oktober v. J. durchgeschlagen, die beiden Eingänge sind bereits im Herbst fertiggestellt worden. Die Länge der Ausmauerung des Tunnels beträgt dermalen 120 m.

— Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken. Im Jahre 1912 wurden in Österreich 178,48 km neue Eisenbahnstrecken (gegen 144,42 km im Jahre 1911) dem Verkehre übergeben. An das Ausland ist ein neuer Anschluß zugewachsen durch die am 28. Oktober gleichzeitig erfolgte Eröffnung der Strecken Innsbruck Westbahnhof-Reichsgrenze bei Scharnitz der Mittenwaldbahn und Mittenwald-Reichsgrenze bei Scharnitz der bayerischen Staatsbahnen. Der elektrische Betrieb wurde u. a. auf mehreren im Jahre 1912 neu eröffneten Straßenbahnstrecken in Wien, Prag, Außig, Troppau und Reichenberg, ferner auf der am 12. August eröffneten Guntschna-Drahtseilbahn in Gries bei Bozen und auf der im August eröffneten Schwebebahn auf das Vigiljoch bei Meran eingerichtet. Auch auf der bereits bestandenen Teilstrecke Maria-Zell-Gußwerk der niederösterreichisch-steierischen Alpenbahnen kam am 14. Oktober elektrischer Betrieb zur Einführung.

— Erholungsheim der Staatsbahnbediensteten in Volosca. Die Staatsbahnverwaltung hat bekanntlich auf Anregung des Sektionschefs Freih. von Röll an der österreichischen Riviera zwischen Volosca und Fiume in der sehr günstig gelegenen Villa Miramare mit Hilfe der Kaiser-Jubiläumsstiftung für Kinder von Staatsbahnbediensteten ein Kindererholungsheim errichtet, in dem vergangenes Jahr 130 Kinder von Staatsbahnbediensteten aus allen Kronländern die Wohltat eines Aufenthaltes in dem kräftigenden Seeklima genießen konnten (vergl. Nr. 22, S. 371 d. Ztg.). Durch das Entgegenkommen des Heims, dessen Leitung die Villa Miramare in den Wintermonaten auch für Erwachsene zur Verfügung stellte, wurde es der Staatsbahnverwaltung ermöglicht, insgesamt 85 erholungsbedürftige Bedienstete, namentlich Genesende, während der Monate November, Dezember, Januar und Februar an die Riviera zu entsenden. Alle im Heim untergebrachten Bediensteten haben sich dort sichtlich erholt und gekräftigt. Dem Eisenbahnministerium ist nun vor kurzem eine Dankeskundgebung der von dem Aufenthalte in der Villa Miramare heimgekehrten Bediensteten zugekommen, in der das segensreiche Wirken des Heims hervorgehoben und der liebevollen, aufopfernden Fürsorge und der aufmerksamen Bedienung, welche die Leitung des Heims allen ihren Pflegebefohlenen angedeihen ließ, vollste Anerkennung gezollt wird.

— Die Wagenbauindustrie in 1912. Infolge erheblicher Bestellungen der Staatsbahnverwaltung war die Wagenbauindustrie im vorigen Jahre gut beschäftigt und ist mit einer Reihe von Aufträgen in das neue Geschäftsjahr eingetreten. Voraussichtlich kann auch während des Jahres 1913 mit einer normalen Erzeugungstätigkeit gerechnet werden.

Ungarn.

— Das Eisenbahnprojekt Hatvan-Vácz (Waitzen) und der hauptstädtische Handel. Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat, laut Beschluß der letzten Vollversammlung, hinsichtlich des Ausbaues der Verbindungslinie Hatvan-Vácz an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet. In ihrer Vorlage verschließt sich die Kammer keineswegs der Anerkennung, daß der Bau der erwähnten Eisenbahnverbindung, welche einen direkten Übergang von der Budapest-Miskolczer Linie auf die Budapest-Marchegg-Wiener Linie bezweckt, aus dem Gesichtspunkte der Entlastung der Budapester Rangierbahnhöfe zweckmäßig wäre, doch wünscht sie, daß die geplante Bahn ausschließlich den Charakter einer Verbindungslinie besitze. Wenn die Linie als Hauptbahn ausgebaut würde, wären der Handel und die Industrie der Hauptstadt schweren Schädigungen ausgesetzt. Es ist nämlich zu befürchten, daß, im Falle die Verbindung als Hauptlinie ausgebaut wird, der Verkehr, der sich zwischen den nördlichen Linien und der Linie nach Marchegg und darüber hinaus abwickelt und bisher Budapest berührte, von der Hauptstadt abgelenkt würde. Auch ist die Besorgnis begründet, daß im Personenverkehr von Österreich und dem Auslande nach den nördlichen und östlichen Teilen Ungarns und auch im Güterverkehr solche Verschiebungen eintreten würden, die naturgemäß einen großen Teil der Reisenden, Roherzeugnisse und Lebensmittel von Budapest ablenken und die Wettbewerbsfähigkeit der südlich von der Linie Budapest-Szolnok-Debreczen-Körösmezö gelegenen Landesteile lahmlegen würden. Nicht minder schwerwiegend ist auch der Umstand, daß durch diese Verschiebungen die österreichische Industrie in den nördlichen und östlichen Landesteilen einen Teil des Absatzmarktes der ungarischen Industrie an sich ziehen würde. Auf Grund dieser Erwägungen unterbreitet die Kammer den Antrag, die Eisenbahnlinie Hatvan-Vácz ausschließlich nur als Verbindungslinie und nur für den Übergangsverkehr auszubauen, und dementsprechend weder in den Tarif noch in den Kilometerzeiger aufzunehmen. Auch wünscht die Kammer, daß die diese Linie durchlaufenden Sendungen nach den für den Verkehr über Budapest bestehenden Entfernungen und Tarifsätzen behandelt werden; der Personenverkehr soll aber auf dieser Linie überhaupt nicht zugelassen werden. Wenn dies dennoch geschehen würde, soll das nur für den Lokalverkehr sein und alle tarifarischen und Fahrordnungsmaßnahmen, die geeignet erscheinen, den von Westen nach Osten gerichteten Personenübergangsverkehr von Budapest abzulenken, sollen vermieden werden. Jedenfalls wird die Lösung dieser Frage an maßgebender Stelle wesentliche Sorge verursachen, da der Ausbau der Linie von den Verhältnissen gebieterisch gefordert wird. Auf der anderen Seite

kann aber auch nicht geleugnet werden, daß die Einwendungen der Budapester Handels- und Gewerbekammer, sofern man lediglich die Interessen der Hauptstadt berücksichtigt, teilweise begründet sind.

— Ingenieurnot bei den Staatsbahnen. Während in allen Kategorien der Staatsbeamten eine große Überfüllung herrscht und man mit großer Anstrengung zu irgend einer Anstellung bei den Staatsbahnen kommen kann, herrscht seit einigen Jahren ein fühlbarer Ingenieurmangel sowohl im Eisenbahnbau- wie auch im Maschinenbaufach. Als vor etlichen Jahren Industrie und Handel einen plötzlichen lebhaften Aufschwung nahmen, haben die jungen diplomierten Ingenieure die gut bezahlten Privatstellen den Stellen bei den Staatsbahnen vorgezogen. Umso mehr, als die Vorrückungsverhältnisse bei den Staatsbahnen für die Ingenieure nicht besonders günstig sind, daher der junge Ingenieur nicht damit rechnen kann, daß er nach einer gewissen Reihe von Jahren zu leitender Stellung gelangt. Dieselben Verhältnisse haben zur Folge gehabt, daß manche hervorragende und begabte Ingenieure die Staatsbahnstelle verließen, um die günstige Lage auszunutzen und teils in leitenden Stellungen, teils als Privatingenieure und Unternehmer zu wirken. Wie ein Aufsatz des „Pester Lloyd" mitteilt, ist die Staatsbahn nur so imstande die Zahl ihrer Ingenieure auf gleicher Höhe zu erhalten, daß sie schon seit geraumer Zeit altershalber kaum einige Pensionierungen vornimmt. Um eine Stockung des Bauprogramms zu verhindern, wurde die Zahl der Ingenieure bei den Ingenieursektionen nach Möglichkeit vermindert. Dabei sei noch erwähnt, daß gelegentlich der verschiedenen Gehaltsregelungen gerade die leitenden Stellen kaum oder garnicht bedacht wurden. Tatsache ist es, daß fast die Hälfte sämtlicher Ingenieure in die VIII. Gehaltsklasse eingereiht ist (diese entspricht der X. Gehaltsklasse der Staatsbeamten), also mit einem Gehalt von 2300—2900 Kr. und der dazu gehörigen Wohnungszulage auskommen muß. Die Ingenieure der Staatsbahnen haben ihre Lage und ihre Wünsche in einer Denkschrift niedergelegt und diese der Staatsbahnleitung und dem Handelsminister vorgelegt. Ganz besonders muß hervorgehoben werden, daß die Gehälter der Direktoren und des Präsidenten seit Jahrzehnten nicht erhöht wurde, diejenigen der Betriebsleiter im Jahre 1906 mit einigen hundert Kronen. Der Präsident der Staatsbahnen, der über ein Angestelltenheer von fast hunderttausend Mann gebietet und ein investiertes Kapital von nahezu 3000 Millionen Kronen verwaltet, erhält ein Jahresgehalt von 15 000 Kr., also weniger als der Leiter oder Abteilungsvorstand einer kleineren Privatunternehmung.

Trotzdem an maßgebender Stelle diese Verhältnisse bekannt sind und wohl erwägt werden, ist unter den heutigen schwierigen finanzpolitischen Verhältnissen wenig Aussicht vorhanden, daß dem in der allernächsten Zeit abgeholfen wird. Sobald es aber die Verhältnisse erlauben, wird man auf die Gesundung dieser Lage hinwirken.

Übrige europäische Länder.

— Die Elektrisierung der Saltsjöbahn. An der kleinen Saltsjöbahn, die Stockholm mit dem bekannten Bade- und Erholungsort Saltsjöbaden verbindet, sind nunmehr die Elektrisierungsarbeiten so weit gediehen, daß der elektrische Betrieb in drei Monaten erfolgen kann. Die elektrische Kraft wird vom Elektrizitätswerk der Stadt Stockholm in Form von Wechselstrom geliefert, der von einer Umformerstation in Gleichstrom umgeformt wird. Von den bestellten neuen Wagen wurden schon drei Motorwagen und drei neue Anhängerwagen geliefert. Letztere sind vereinigte Personen- und Güterwagen mit einer besonderen Abteilung, die für den Krankentransport abgesondert werden kann. Von den alten Wagen der Saltsjöbahn werden sieben zu Anhängewagen für die elektrischen Züge umgebaut, während die anderen sieben, die sich hierzu nicht eignen, verkauft werden. M.

— Ausdehnung des elektrischen Betriebs auf der London, Brighton und Südküstenbahn. In ihrem soeben ausgegebenen Halbjahrsbericht kündigt die London, Brighton und Südküstenbahn die Absicht an, das gesamte Netz ihrer Vorortsstrecken für elektrischen Betrieb einzurichten. Anlaß dazu ist der gute Erfolg, der mit dem elektrischen Betrieb auf den schon jetzt damit ausgerüsteten Strecken dieser Gesellschaft erreicht worden ist. Diese haben eine Länge von rund 130 km, so daß bei der geplanten Verlängerung um rund 180 km das Wechselstromnetz der Südküstenbahn an Länge dem Gleichstromnetz der übrigen Londoner elektrischen Bahnen etwa gleichkommen wird. Auf der nach Brighton führenden Strecke soll der elektrische Betrieb bis Coulsdon, auf der nach Horsham bis Cheam reichen. Die Arbeiten sollen sofort in Angriff genommen und in etwa vier Jahren zu Ende geführt werden. Die Gemeinschaftsstrecke der Südküsten- und der London und Südwestbahn von Streatham und Mitcham Junction nach Wimbledon bleibt vorläufig von der Elektrisierung unberührt.

Da sich die bisherigen Anlagen so gut bewährt haben, sollen die Neubauten nach ihrem Muster ausgerüstet werden; insbesondere bezieht sich das auf die Luftleitungen und die Wagen. Zu ihren 50 Motorwagen für die bisher schon elektrisch betriebenen Strecken muß die Gesellschaft für die Erweiterung noch 200 Wagen beschaffen. Der Betriebsstrom soll nach wie vor aus dem Werke der London Electric Supply Corporation bezogen werden, das zu diesem Zwecke in seiner Leistungsfähigkeit um 50 000 Kilowatt erhöht werden muß. Nach Durchführung der jetzt in Aussicht genommenen Arbeiten sollen die Züge, die an allen Haltestellen halten, elektrisch befördert werden, während für die Fernzüge, die unterwegs nicht anhalten, der Dampfbetrieb beibehalten werden soll. Möglicherweise werden aber für letztere für die Strecke von Sutton oder Croydon bis zum Ende der Strecke elektrische Lokomotiven eingestellt werden.

— Zur Krisis des Heizmaterials in Rußland. Es scheinen tatsächlich böse Zeiten für die Industrie und nicht minder für die Eisenbahnen zu herrschen. Leider kann man aus der Tagespresse kein vollständig klares Bild von dem gewinnen, wie die Dinge eigentlich liegen, weil die Regierung mit ihrer Erklärung zurückhält. Auch auf der am 3./17. März d. J. abgehaltenen Versammlung der Berichterstatter der Reichsduma für den Etat des Handelsministeriums gab der Direktor des Bergdepartements nicht die von den Abgeordneten bezüglich der Kohlen gewünschten Auskünfte. Er erklärte nur, daß die Frage der zollfreien Einfuhr ausländischer Kohle über die südlichen Häfen nur auf gesetzgeberischem Wege entschieden werden könne und daß der Handelsminister ausführliche Erklärungen bei der Beantwortung der an ihn gerichteten Anfrage abgeben werde! Also abwarten.

Was dagegen die Gewinnung von Naphtha seitens des Fiskus anlangt, so wolle man von einer solchen absehen, da außer der Naphtha noch eine Menge Nebenerzeugnisse gewonnen werden, mit deren Bearbeitung und Verkauf die Regierung sich nicht abgeben könne. Dafür aber wolle die Regierung einige Naphthabezirke den Staatsbahnen überlassen. Das Ministerium der Verkehrsanstalten begünstigt durchaus die Eisenbahnen, auch die privaten, in bezug auf die Einrichtung von eigenen Naphthawerken. — Sollte sich ein bedeutender Mangel an Kohlen einstellen, so wolle die Regierung alle in die Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres mündenden Eisenbahnen mit ausländischer Kohle versorgen und dadurch der privaten Industrie die Vorräte russischer Kohle zur Verfügung stellen. m.

— Sicherstellung der Eisenbahnbediensteten nach ihrem Ausscheiden. Wiederholt sind durch die russische Presse in letzter Zeit Mitteilungen gegangen, in denen die Einführung neuer und der Ausbau bereits bestehender sozialer Gesetze angekündigt wurden. Jetzt weist die „Nowoje Wremja" wieder darauf hin, daß das gewaltige Heer der russischen Staatsbahnbediensteten zurzeit sich große Sorgen macht wegen des Schicksals eines Gesetzes, das demnächst zur Beratung kommen soll und ihre Lebensinteressen tief berührt.

Nach dem gegenwärtig in Kraft befindlichen Gesetze erfolgt die Versorgung der Staatsbahnbediensteten nach ihrem Ausscheiden aus dem Dienste durch Zahlung einer Pension aus einer Pensionskasse. Die Ruhegehälter pflegen aber im allgemeinen nur unbedeutend zu sein. Die Bediensteten haben daher schon lange dem Gedanken Ausdruck gegeben, daß es für sie vorteilhafter wäre, wenn sie beim Ausscheiden aus dem Dienste einmalig eine gewisse, wenn auch nicht bedeutende Summe, die ihrer erdienten Pension entspräche, als Abfindung ausgezahlt erhielten. Dieser Wunsch fand bei den leitenden Kreisen des Ministeriums ein Echo. Bereits anfangs des Jahres 1911 wurde bei der III. Reichsduma ein entsprechender Gesetzentwurf eingebracht. Nach diesem sollte die bei den Staatsbahnen bestehende Pensionskasse ganz eingehen und durch eine Spar- und Hilfskasse ersetzt werden, aus der allgemein grundsätzlich die Angestellten bei ihrem Ausscheiden aus der Beschäftigung eine einmalige Abfindungssumme erhalten, während nur den Invaliden, d. h. den wegen Dienstunfähigkeit ausgeschiedenen Bediensteten, zugleich mit den einmaligen Unterstützungen auch eine Rente gezahlt werden soll. Das neue Gesetz hat dem Vernehmen nach die Beiträge der Bediensteten mit 6 % ihres Einkommens bestehen lassen, sieht aber eine Erhöhung der Staatszuschüsse von 3 % auf 4½ % vor. Der Staat würde dann anstelle der bisherigen 2½ Millionen Rubel rd. 3,8 Millionen für Zuschußbeiträge aufzuwenden haben. — Dieses Gesetz konnte nicht mehr in der III. Duma zur Beratung kommen, sondern harrt jetzt seiner Erledigung durch die IV. Duma, mit welchem Erfolg, muß abgewartet werden.

Hiernach wird offenbar ein Unterschied zwischen solchen Beamten gemacht, die noch arbeitsfähig sind und ausscheiden, und solchen, die schon arbeitsunfähig sind. Erstere bekämen aus der Spar- und Hilfskasse eine einmalige Unterstützung, während die Arbeitsunfähigen außer dieser einmaligen Unterstützung noch eine Rente bekämen. Die Verhandlungen in der

Reichsduma werden über diesen außerordentlich wichtigen Gegenstand gewiß mehr Klarheit, auch über Einzelfragen, bringen. Wir wollen dann noch ergänzend berichten. m.

— **Über den bevorstehenden Verkauf der Ssestrorjezkér Eisenbahn** teilt die „Nowoje Wremja" mit, daß diese Bahn in allernächster Zeit zur Versteigerung gelangen soll. Um ihren Erwerb streiten als Hauptwettbewerber das Ministerium der Verkehrsanstalten und die belgische Gesellschaft „Lachta", die bei der Station gleichen Namens einen Kurort einrichtet und ein Kurhaus erbaut. Das Ministerium hat bei der Duma für den Erwerb der Bahn Mittel in Höhe von 2 Millionen Rubel beantragt, während die genannte belgische Gesellschaft sich den Ankauf der Bahn 5 Millionen kosten lassen will; jedenfalls soll sie bereits soviel geboten haben.

Ob es überhaupt soweit kommen wird? Die Ssestrorjezkér Eisenbahn-Gesellschaft kämpft annähernd seit ihrem Geburtstage, dem 1. Januar 1896, mit dem Tode. Man hat sie nicht sterben lassen, auch gar nicht sterben lassen können, weil sie den Petersburgern ganz unentbehrlich ist. 1 759 448 Personen sind im Jahre 1908 an die See, wo die Petersburger ihre Sommervillen haben, befördert worden. Also — abwarten! m.

Fremde Erdteile.

— **Die Südsibirische Bahn, eine Parallelbahn zur bestehenden großen Sibirischen Bahn.** Die Frage der Erbauung einer Südsibirischen Bahn ist am 2./15. März von einer sibirischen Abordnung in Gegenwart des Ministerpräsidenten Kokowzow angeregt und warm vertreten worden. Wie die „St. Pet. Ztg." mitteilt, erklärte der Ministerpräsident der Abordnung, daß er ihr zurzeit keine bestimmte Antwort geben könne, da die Sitzungen des Komitees für den Bau neuer Bahnen eben erst begonnen hätten und daher die angeregte Frage noch lange nicht spruchreif ist. Der Ministerpräsident fügte, der „Retsch" zufolge, hinzu, daß die ersten Sitzungen des Komitees auf ihn aber, im Sinne der Abordnung, keinen günstigen Eindruck gemacht hätten, da der Unterschied zwischen den Berechnungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten und der privaten Unternehmer ihn in Erstaunen versetzt habe. Der Ministerpräsident hätte aber sehr erhebliche Zweifel, ob ein so großes Aktienkapital, wie es der Bau der Bahn erfordern würde, ohne weiteres aufzubringen wäre, und erinnerte die Abordnung daran, daß er sich bereits früher gegen den Bau einer Parallelbahn zur großen Sibirischen Bahn ausgesprochen und den Bau von Querbahnen empfohlen habe. Ungeachtet dessen könne er nicht voraussehen, in welchem Sinne die Frage des Bahnbaues entschieden werden wird; jedenfalls halte er aber den Bau einer so großen Strecke wie Orenburg-Kansk für nicht durchführbar.

Trotz dieses Standpunktes des Ministerpräsidenten sind 13 Entwürfe eingegangen, die zurzeit geprüft werden. Da die Namen der Bewerber kaum Interesse für sich in Anspruch nehmen können, wohl aber die in Vorschlag gebrachten Linienführungen, so mögen letztere hier kurz aufgeführt sein. Es wird um die Konzession zum Bau folgender Bahnen ersucht: 1. Uraljsk - Orenburg - Orsk - Atbassar - Akmolinsk - Ssemipalatinsk oder Uraljsk - Ilezk - Martuk - Ssemipalatinsk; 2. Uraljsk-Orenburg - Orsk - Atbassar - Akmolinsk - Ssemipalatinsk oder Akmolinsk - Pawlodar - Barnaul; 3. Orsk - Atbassar - Akmolinsk-Pawlodar - Barnaul; 4. Orsk oder Kustanai - Atbassar - Akmolinsk - Pawlodar - Barnaul; 5. Orsk - Akmolinsk - Pawlodar-Barnaul - Kusnezk und Minussinsk - Kansk; 6. Orsk - Pawlodar-Barnaul mit Zweiglinien nach Akmolinsk und dem Dorfe Kamenj; 7. Martuk - Orsk - Atbassar - Akmolinsk - Ssemipalatinsk; 8. Martuk - Akmolinsk - Pawlodar - Ssemipalatinsk; 9. Schadrinsk - Kurgan - Atbassar; 10. Petropawlowsk - Akmolinsk mit der Verpflichtung, die Linie weiter zu den Spasskiwerken zu bauen; 11. Ilezk - Akmolinsk - Ssemipalatinsk; 12. Orsk - Ssemipalatinsk und 13. Petropawlowsk - Kokschetaw mit einer Fortsetzung nach Akmolinsk.

Hiernach ist das Interesse für den Bau der Bahn ein sehr lebhaftes. Erwägt man, daß die große Sibirische Bahn noch lange nicht am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt ist, so erscheint der Standpunkt des Ministerpräsidenten, Zufuhrlinien zur vorhandenen Hauptbahn zu bauen, durchaus geeignet, den Bedarf des noch unerschlossenen Teils Sibiriens an Verkehrswegen zunächst zu decken. Dabei würde die große Sibirische Bahn besser ausgenutzt werden und voraussichtlich würde eine derartige Lösung der Verkehrsfrage auch erheblich geringere Kosten erfordern. m.

— **Eignung des Einphasen-Wechselstromsystems zur elektrischen Zugförderung auf Kleinbahnen von geringer Ausdehnung.** Ein in der Zeitschrift „Electric Traction Weekly" veröffentlichter Aufsatz, von dem Nordmann eine Übersetzung in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" bringt, tritt der weitverbreiteten Ansicht entgegen, daß das Einphasen-Wechselstromsystem sich nur für den schweren Betrieb auf großen Hauptbahnen oder für Kleinbahnen von großer Ausdehnung eigne. Als Beispiel dafür, daß diese Stromart recht wohl auch im Kleinbahnbetriebe von bescheidener Ausdehnung wirtschaftlich verwendbar ist, kann die 7,84 km lange Glen Cove-Sea Cliff-Linie der Nassau County (N. Y.)-Bahngesellschaft gelten, über deren gute Betriebsergebnisse die angezogene Abhandlung berichtet. Die an der Nordküste von Long Island liegende Bahn ist eine Zuführungslinie der Long Island Railroad. Anfänglich für 500 Volt-Gleichstrombetrieb eingerichtet, war sie nur 2,56 km lang; sie verband die Hauptbahnstation Sea Chliff mit der Ortschaft gleichen Namens. Später wurde sie um 5,28 km bis Glen Cove und darüber hinaus bis zur Dampfschiff-Anlegestelle am Long Island-Sund erweitert, so daß sie nun 7,84 km lang ist. Während die Stammlinie nahezu wagerecht verläuft, befinden sich auf den Erweiterungsstrecken eine 915 m lange Steigung von 55 ‰ und eine 305 m lange Steigung von 70 ‰. Für den erweiterten Betrieb konnte das nicht bahneigne Gleichstrom-Kraftwerk die erforderlichen Zusatzleistungen nicht mehr hergeben. Der Übelstand wurde behoben durch die Mitbenutzung eines zu gleicher Zeit fertiggestellten, allerdings 43,5 km entfernt liegenden größeren Kraftwerkes. Nach sorgfältig durchgeführten Vergleichsentwürfen erwies sich das Einphasensystem in bezug auf Anlage- und auch Betriebskosten als das vorteilhaftere. Die elektrische Kraft wird von dem erwähnten Kraftwerk einem von der Bahn 29 km entfernt liegenden Unterwerk mit einer Spannung von 11 000 Volt zugeführt und auf die Betriebs- oder Fahrdrahtspannung von 2200 Volt heruntergeformt. Die Umwandlung von Gleichstrom- in Wechselstrombetrieb und die elektrische Ausrüstung der Neubaustrecken wurde der Westinghouse-Gesellschaft übertragen, die auch die Gleichstromoberleitung gewöhnlicher Bauart in eine Kettenoberleitung umwandelte. Für den Betrieb beschafft sind 7 Triebwagen und eine Schneekehrmaschine, sämtlich mit Scherenstromabnehmern. Die Triebwagen sind teils mit zwei einachsigen, teils mit zweiachsigen Drehgestellen versehen. Jeder Wagen wird durch zwei 50 pferdige Westinghouse-Einphasenmotoren angetrieben. Daß sich diese Motoren für langsame Fahrt bei verhältnismäßig hohem Wirkungsgrad eignen, hat auch für den Schneeräumungswagen Vorzüge. Dieser besitzt außer der Ausrüstung eines zweiachsigen Wagens noch einen dritten 50pferdigen Motor zum Antrieb der Schneekehrwalze. Ein Gleiten der Räder ist nur in seltenen Fällen beobachtet worden. Die Betriebskosten sollen sich nach sechsjähriger Erfahrung niedriger stellen als die gleichartiger benachbarter Gleichstrombahnen. Ein gutes Licht auf die Betriebssicherheit wirft die hoffentlich zutreffende Angabe, daß während der letzten 18 Monate kein Ausrüstungsteil zwecks Ausbesserung in die Werkstatt geschickt zu werden brauchte.

— **Die amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1912.** Gegen Ende des Jahres 1912 ist die Bautätigkeit in den Vereinigten Staaten wieder etwas lebhafter geworden: Etwa 4000 km Eisenbahnen waren zu diesem Zeitpunkt im Bau, und der Bau von weiteren 5000 km stand in sicherer Aussicht. Für die Eisenbahnen Nordamerikas ist die Frage ihrer Einführung in die großen Städte mit ihren umfangreichen Gemeinschaftsanlagen von besonderer Bedeutung; in Chicago münden z. B. 23 Hauptstrecken in sechs Bahnhöfe ein. Die großen Landflächen, die von diesen Bahnhöfen eingenommen werden, sind infolge des Wachstums der Stadt eigentlich viel zu wertvoll geworden, als daß sie noch länger diesem Zweck dienen könnten. Außerdem umgeben sie die Geschäftsstadt von Chicago mit einem geradezu undurchdringlichen Kranz und hindern so die Ausdehnung des Geschäftsviertels. Die großen Personenbahnhöfe, die in der letzten Zeit eröffnet worden sind, fallen namentlich durch ihre prächtige Ausstattung auf; „Engineer" vergleicht sie in dieser Beziehung mit den prunkvollen Gasthäusern des Londoner Westens, nur daß sie größer und geräumiger seien. Über die Ausstattung eines Nutzbaues, der doch ein Bahnhof in erster Linie ist, gehen sie jedenfalls weit hinaus.

Im Gegensatz zu dem Aufwand, der bei den neueren Bahnhöfen getrieben wird, steht die mangelnde Sorgfalt, die der Unterhaltung des Oberbaues gewidmet wird. Nur die allerersten Hauptverbindungsstrecken machen davon eine Ausnahme. Auf ihnen werden z. T. schwerere Schienenquerschnitte eingeführt, und sie machen auch sonst erhebliche Anstrengungen zur Lösung der Oberbaufrage, die ihnen namentlich wegen der zahlreichen Schienenbrüche manche Sorgen bereitet. Die Lokomotivgewichte und die Fahrgeschwindigkeiten sind jedenfalls so gewachsen, daß der Oberbau mit ihnen nicht hat gleichen Schritt halten können, und an einigen Stellen sind deshalb die Fahrgeschwindigkeiten herabgesetzt worden. Zugleich wird der Herstellung der Schienen größere Aufmerksamkeit als bisher gewidmet. Die Verbreitung des Blocksystems nimmt stetig zu, wenn die Verhältnisse in dieser Beziehung auch bei weitem

noch nicht europäischen Anforderungen entsprechen. Auch die selbsttätigen Vorrichtungen zum Anhalten der Züge bei auf Halt stehendem Signal spielen in allen Erörterungen über die Betriebssicherheit in Amerika eine wichtige Rolle; ihre Einführung begegnet aber denselben Bedenken wie in Europa. Die Zahl der Unfälle ist ziemlich groß gewesen und hat infolgedessen die öffentliche Meinung sehr beschäftigt. Das Verhältnis zwischen den Eisenbahnarbeitern und ihren Arbeitgebern ist ein recht unerquickliches gewesen. Die Gewerkschaften haben einen so großen Einfluß auf ihre Mitglieder und nutzen ihn so zur Untergrabung die Dienstzucht aus, daß die Eisenbahnverwaltungen ihren Leuten gegenüber häufig geradezu machtlos sind. Der Mangel an Manneszucht ist zweifellos auch ein Grund für die Häufigkeit der Unfälle, namentlich soweit diese durch das Überfahren von auf Halt stehenden Signalen verursacht werden.

Was die Betriebsmittel anbelangt, so ging die allgemeine Neigung, wie schon bisher, auch im Jahre 1912 dahin, das Gewicht der Lokomotiven zu vergrößern und sie so in den Stand zu setzen, immer schwerere Zugeinheiten zu befördern. Die Pennsylvania-Eisenbahn ist z. B. mit einer fünfachsigen Lokomotive herausgekommen, bei der die Belastung der zwei Triebachsen je 30 t beträgt. Die größte Lokomotive der Welt dürfte zurzeit die 335 t schwere Malletlokomotive der Virginia-Eisenbahn sein. Die Malletlokomotive findet überhaupt immer weitere Verbreitung. Ebenso werden die Überhitzung des Dampfes und die mechanische Beschickung des Lokomotivfeuers in immer zunehmendem Umfang eingeführt. Dagegen geht die Anwendung der Verbundwirkung beständig zurück. Im Jahre 1912 wurden in Amerika etwa 4900 Lokomotiven, darunter mehr als 500 für die Ausfuhr, 3000 Personen- und 153 000 Güterwagen gebaut.

Unter den Eisenbahnwagen nimmt die Zahl der Stahlwagen beständig zu. Der Grund dafür liegt zum Teil in der größeren Sicherheit, die sie bei Unfällen bieten, teils darin, daß es nicht ungefährlich ist, in einen Zug mit Stahlwagen auch Wagen älterer Bauarten einzustellen; eine Eisenbahnverwaltung, die einmal mit der Einstellung von Stahlwagen begonnen hat, ist also gezwungen, alsbald für ihren ganzen Betrieb Stahlwagen zu beschaffen. Die offenen Güterwagen für Kohlen und Erze, die Selbstentlader und die Plattformwagen werden jetzt allgemein aus Stahl gebaut. Die gedeckten Güterwagen sind schon seit Jahren zum Teil aus Stahl gebaut worden, neuerdings kommt eine Bauart auf und findet zunehmende Verbreitung, bei der das Holz vollständig durch Stahl verdrängt ist. Unter den großräumigen Güterwagen weist die neueste Bauart eine Ladefähigkeit von 100 t auf. Diese Wagen sind, im Innern gemessen, 14,3 m lang, 3 m breit und 2 m tief. Sie ruhen auf dreiachsigen Drehgestellen und haben ein Leergewicht von 30 t.

Der Übergang zur elektrischen Zugförderung gibt dem amerikanischen Eisenbahnwesen zurzeit ein besonderes Gepräge. Der umfangreichste Plan in dieser Beziehung ist derjenige der Chicago-, Milwaukee- und Puget Sound-Eisenbahn, die auf einem Netz von 725 km Länge mit Steigungen von 1:50 bis 1:100 im Felsengebirge den elektrischen Betrieb einzuführen beabsichtigt. Der elektrische Strom soll mit Hilfe von Wasserkraft erzeugt und mit 10 000 Volt Spannung auf die Betriebsstrecke übertragen werden; dort soll er auf eine Spannung von 2400 Volt umgewandelt werden. Die Denver und Rio Grande-Eisenbahn will zwei Strecken von 200 km und 160 km Länge, deren Steigungen von 1:33 und 1:50 25 bis 30 km lang sind, mit einem Aufwand von etwa 40 000 000 *M* für elektrischen Betrieb ausrüsten. Der stark zunehmende Verkehr soll auf diese Art mit größerer Leichtigkeit und geringeren Kosten bewältigt werden. Die Butte- und Anaconda-Eisenbahn wendet für die elektrische Ausrüstung einer 50 km langen Strecke 5 000 000 *M* auf; die Spannung im Fahrdraht soll hier 2400 Volt betragen. Die Züge sollen von elektrischen Lokomotiven gezogen werden, von denen je zwei von je 75 t Gewicht elektrisch zu einer Gelenk-Lokomotive von 150 t Gewicht gekuppelt werden können; eine solche Doppellokomotive soll Züge von 50 beladenen Erzwagen mit 3400 t Last befördern. Die New York-, New Haven- und Hartford-Eisenbahn, die schon ein allerdings nicht zusammenhängendes Netz von rd. 800 km Länge mit elektrischem Betrieb besitzt, will für die elektrische Ausrüstung ihrer Strecke Boston-Providence den Betrag von 40 000 000 *M* aufwenden. Soweit die bisher mit Dampf betriebenen Bahnen. Auch die Länge der rein elektrischen Eisenbahnen nimmt beständig zu. Meist sind letztere als Bahnen untergeordneter Bedeutung leichter gebaut als die Dampfbahnen und werden auch nach einfacheren Grundsätzen betrieben; einige von ihnen besitzen aber z. B. Blockeinrichtungen und kommen in bezug auf den Betrieb den Vollbahnen gleich. Unter den letzteren sei namentlich die im Jahre 1912 zum Teil in Betrieb genommene New York, Westchester und Boston-Eisenbahn genannt (s. Nr. 71, S. 1140, Jahrg. 1912 d. Ztg.). Außerdem kommt auch auf einigen Strecken gemischter Betrieb vor. So werden z. B. die elektrischen Züge einer in Chicago einmündenden Vorortbahn über die Strecken der Illinois Central-Eisenbahn von Dampflokomotiven gezogen. Auf Seitenstrecken werden auch petrol-elektrische Motorwagen verwendet.

— **Der Handelsverkehr über die Landengen von Panama und Tehuantepec.** Der Güteraustausch zwischen der Ost- und der Westküste der Vereinigten Staaten von Amerika auf dem Wege über die Landengen von Panama und von Tehuantepec hat sich auch in der Ende Dezember zu Ende gegangenen ersten Hälfte des Rechnungsjahres 1912/13 sehr lebhaft gestaltet und einen Gesamtwert von 56½ Millionen Dollar erreicht. Davon entfällt auf den westwärts gehenden Handel ein Wert von 30 Millionen Dollar über Tehuantepec und von 6 Millionen Dollar über Panama, während der ostwärts gehende Handel über Tehuantepec einen Wert von 16 Millionen Dollar und derjenige über Panama einen Wert von 4,5 Millionen besaß. Für das Kalenderjahr 1912 ergibt sich etwa derselbe Umfang des Handels wie für das Rechnungsjahr 1911/12, nämlich ein Wert von etwa 125 Millionen Dollar. Die wichtigsten Güter, die von der Ostküste nach der Westküste gingen, waren Stahl- und Eisenwaren, Baumwolle und Baumwollfabrikate, Papier und Papierfabrikate, Erzeugnisse aus Wolle, Chemikalien, Tabak, Gemüse, Gummiprodukte, Kupfersachen, Schuhe, Kleider aus Baumwollstoffen, Mineralöle. In der umgekehrten Richtung standen an der Spitze: Zucker von Hawaii, Wein, Wolle, eingemachte Früchte, Lachs in Büchsen, Rosinen, Pflaumen. Daneben wurden aber auch nicht unbedeutende Mengen von Gütern über die beiden Landengen befördert, die für fremde Länder bestimmt waren. So betrug der Wert des westwärts gehenden Handels in den letzten sechs Monaten: nach Peru rund 1 500 000 Dollar, nach Ecuador rund 1 000 000 Dollar, nach Chile rund 660 000 Dollar, nach Zentralamerika rund 2 000 000 Dollar. Der Gesamtwert des auf dem gleichen Wege ostwärts gehenden Handels belief sich im letzten Halbjahr auf rund 4 000 000 Dollar. Davon entfielen 1 666 000 Dollar auf Waren von San Francisco nach Deutschland, 666 000 Dollar auf Waren von San Francisco nach Frankreich und etwa 330 000 Dollar auf Waren von San Francisco nach England.

Allgemeines.

— **Wasserstation mit Benoidgasanlage in Pörsten.** Nach Mitteilungen des Regierungsbaumeisters v. Glinski, Leipzig, im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens wird in dieser Wasserstation der in den Fettgasanstalten der Eisenbahnverwaltungen nebenher gewonnene flüssige Kohlenwasserstoff zum Antrieb einer Verbrennungsmaschine ausgenutzt und zwar unter Benutzung eines von der Firma Thiem & Töwe in Halle a. S. gelieferten Motorvergasers für ungereinigte Kohlenwasserstoffe, mit gutem wirtschaftlichem Erfolge. Die Triebmaschine der Wasserstation wurde früher mit Petroleum gespeist. Das Kilogramm dieses Brennstoffes kostet in der für Kraftzwecke geeigneten Form mehr als 20 ₰, der Kohlenwasserstoff dagegen nur 5 bis 6 ₰. Es bietet sich hier also den Eisenbahnverwaltungen eine Quelle von Betriebsersparnissen.

Die Kosten für die Einrichtung der Wasserstation zum Betriebe mit Benoidgas sind zu 900 *M* angegeben, wovon 700 *M* für die Benoidgaseinrichtung mit Rohrleitungen und fertiger Aufstellung und 200 *M* für die Änderung und Ergänzung der Triebmaschine verwendet werden. Die jährlichen Kosten des Benoidgasbetriebes betragen 330 *M* gegen 800 *M* für den früheren Petroleumbetrieb. Es sind demnach bei den Ausgaben für die Heizstoffe Ersparnisse von 470 *M* oder von 60 % erzielt worden. Die Betriebskosten im ganzen betrugen für Petroleumbetrieb 3510 *M* gegen 3040 *M* bei dem heutigen Kohlenwasserstoffbetrieb, was gleichbedeutend ist mit einer Ersparnis von 13 %. Die Anlage arbeitet seit November 1911 zur vollen Zufriedenheit. Störungen sollen nicht vorgekommen sein. Bei dieser Gelegenheit sei erwähnt, daß Benoidgasanlagen für Heizung und Kraftzwecke beispielsweise in Landhäusern, Gewerbebetrieben, Villenkolonien, kleinen Städten bis zu Leistungen von 160 PS. ausgeführt worden sind.

—**Gleis- und Güterhallenwagen.** Außer anderen Firmen befaßt sich die Firma Jean Schotthöfer in Schifferstadt (Rhein. Pfalz) neben der Herstellung aller Arten von Wagen für behördliche und gewerbliche Zwecke insbesondere auch mit der Herstellung von Wagen zur Verwendung im Eisenbahnbetriebe. Die Firma teilt mit, daß ihre Ausführungen beispielsweise die Auffahr- und Stoßfangvorrichtung, ein Befahren der Wagen, besonders derjenigen ohne Gleisunterbrechung, durch die Güterwagen auch in Wiegestellung ermöglichen, wodurch sich das Wiegegeschäft vereinfache. Weitere ihr geschützte Anordnungen richten sich gegen Falschwiegen; diese Vorrichtungen, die an Wagen jeder Art anzubringen sind, bezwecken, volle

Sicherheit gegen falsche Gewichtsergebnisse bei nicht vollständiger Wiegestellung der Wage zu erzielen. Eine andere Anordnung zielt auf beschleunigte Benutzung des Windwerkes bei Gleiswagen, um eine raschere und bequemere Erledigung des Wiegegeschäftes herbeizuführen.

Weiter teilt die Firma mit, daß sie einer Anzahl Direktionen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und anderen deutschen und ausländischen Staats- und Privateisenbahnen Wagen geliefert habe, darunter solche von besonders großen Abmessungen. Letztere hatten nach ihrer Angabe eine Wiegekraft von 75 000 kg bei einer Brückenlänge von 13 m, was etwa die doppelte Größenordnung der bei unseren deutschen Staatseisenbahnverwaltungen in Anwendung befindlichen Gleiswagen bedeute.

— **Hamburg-Amerika-Linie.** Ein von dieser Gesellschaft für das Jahr 1913 ausgegebenes „Handbuch für Verlader“ enthält vor allem die für die Zwecke der Verfrachter dienlichen Angaben der vielen verschiedenen durch die Gesellschaft bedienten Linien — das Handbuch führt 22 Hauptlinien nach Nord-, Mittel- und Südamerika, nach Ostasien, Sibirien, Indien, Arabien, Persien und Afrika auf — und die für die Güterbeförderung auf ihnen maßgebenden Tarife, wobei ein vorzügliches Kartenmaterial — vier Karten von Amerika, je eine von Ostasien, Indien, Arabien und Persien sowie eine Weltkarte — den Lauf der Schiffslinien veranschaulichen. Für Verladezwecke sind auch die mitgeteilten Bestimmungen über die Notwendigkeit von Konsulatsfakturen sowie ein Verzeichnis der hauptsächlich bedienten Häfen und einige andere Angaben, z. B. über die auswärtigen Agenten der Gesellschaft, über Post- und Telegrammgebühren, Gewichte und Maße usw., von Wert. Von allgemeinerem Interesse sind die sonstigen Mitteilungen des Handbuchs über das Wachstum der Hamburg-Amerika-Linie und ihren derzeitigen Verkehr. Ende 1912 verfügte hiernach die Gesellschaft über eine Gesamtflotte von 417 Fahrzeugen mit etwa 1 257 479 Brutto Register-Tons (1 Reg.-Ton = 2,83 cbm), darunter 166 Ozeandampfer mit 937 597 Br. Reg.-Tons in Fahrt, 18 Ozeandampfer im Bau (darunter 3 Riesendampfer, Imperator mit Schwesternschiffen, von je etwa 50 000 Br. Reg.-Tons) und 233 Flußdampfer. Die Hamburg-Amerika-Linie unterhält 66 feste Dampferlinien, die den ganzen Erdball umspannen und dem regelmäßigen Verkehr zwischen 400 der bedeutenderen Häfen der Welt dienen; sie verfügte anfangs 1912 über ein Betriebspersonal von etwa 23 500 Beamten, Seeleuten und Arbeitern. Mit den Ozeanschiffen der Linie sind im Jahre 1911 insgesamt 365 393 Personen und 7,286 Mill. Kubikmeter Güter und seit Gründung der Gesellschaft (im Jahre 1847) 5,77 Mill. Reisende und 83 Mill. Kubikmeter Güter befördert worden. Im Jahre 1911 unternahmen die Schiffe der Gesellschaft 2088 Ozeanreisen; die gesamte zurückgelegte Strecke belief sich auf 15 993 800 km. An Kohlen wurden im Jahre 1911 auf den Schiffen der Gesellschaft 1,544 Mill. Tons = 154 400 Wagen zum Preise von 25,8 Mill. Mark verbraucht. Der Betriebsgewinn der Gesellschaft betrug im Jahre 1911 rd. 43,8 Mill. Mark, die Höhe der Dividende 9 %.

Rechtspflege.

— **Die Besteuerung der Bahnhofmagazine der Speditionsfirmen.** Vor dem Verwaltungsgerichtshof in Wien fand kürzlich die Verhandlung über die Beschwerde einer Triester Speditionsfirma in einer grundsätzlichen Steuerangelegenheit statt. Die genannte Firma, die für ihren Betrieb in Triest besteuert ist, wurde außerdem in Gablonz einer Erwerbsteuer unterzogen, weil die Firma am dortigen Bahnhofe ein Magazin gemietet habe, in dem die Güter lagern, die von der Reichenberg-Gablonz-Tannwalder Bahn an die Triester Firma zur Aufgabe gelangen; die Triester Firma unterhalte somit in Gablonz eine „eigene Betriebsstätte“. Die Einwendung der Firma, daß sie in Gablonz weder Arbeiter noch Angestellte unterhalte, wurde von der Steuerbehörde damit bekämpft, daß der Stationschef, der für die Überwachung der Sendungen eine Provision von der Firma beziehe, als Angestellter der letzteren zu betrachten sei. Gegen diese von der Erwerbsteuer-Landeskommission für Böhmen aufrechterhaltene Entscheidung richtete sich die Beschwerde der Firma an den Verwaltungsgerichtshof. Der Verwaltungsgerichtshof gab der Beschwerde Folge und hob die angefochtene Entscheidung wegen mangelhaften Verfahrens auf. In der Begründung wird hervorgehoben, daß die dem Stationschef gewährte Provision diesen noch nicht als Angestellten der Firma erscheinen lasse. Von einer Betriebsstätte könnte nur dann die Rede sein, wenn dort ein Magazin stände, das ausschließlich zur Benützung der beschwerdeführenden Firma dienen würde, nicht aber ein solches, in dem auch andere Waren eingelagert werden können.

— **Berichtigung.** In die Mitteilung in Nr. 5 S. 91 d. Ztg., die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vorortbahnen von Melbourne betr., hat sich ein bedauerlicher Irrtum eingeschlichen. Nicht die Gleichstromanlage ist teurer als die Wechselstromanlage, sondern die erstere ist sowohl im Bau wie im Betrieb billiger. Die dort angegebenen Zahlen sind richtig; sie müssen nur umgekehrt, wie dort angegeben, gedeutet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Zimmersrode-Gemünden (Wohra) gelegene Bahnhof 4. Klasse Densberg Bahnhof erhält fortan die Bezeichnung „Densberg-Schönstein“ und der Haltepunkt Densberg Dorf die Bezeichnung „Densberg“.

Cassel, den 1. April 1913. (973)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Drauffelt für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Wilwerwiltz und Clerf links der Bahnstrecke Luxemburg-Ulflingen — belgische Grenze gelegene Haltepunkt Drauffelt, welcher bisher dem Personen-, Gepäck-, Expreß- und Eilstückgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe oder eine Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Straßburg, im März 1913. (974)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Eröffnung der Haltestelle Berzdorf für den Gesamtverkehr.

Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Berzdorf der Lokalbahn Teplitz (Settenz)-Reichenberg wurde mit sofortiger Gültigkeit für den Gesamtverkehr eröffnet. Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen: Leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition, Flüssigkeiten in Kesselwagen sowie Güter, zu deren Verladen oder Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind.

Teplitz, im März 1913. (983)
Die Direktion.

3. Güterverkehr.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Mit Gültigkeit vom 7. April 1913 wird die Station Stiens der Holländischen Eisenbahngesellschaft im Umfange der direkten Tarifierung der Station Leeuwarden H. B. in den Allgemeinen Klassentarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen.

München, den 1. April 1913. (980)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif Deutschland - Prinz - Heinrichbahn, Heft 5 (Frankfurt [Main]).

Die Station Neuhof (Kr. Fulda) wird mit Geltung vom 10. April 1913 als Versandstation in den Ausnahmetarif 17 (Kalitarif) aufgenommen.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 30. März 1913. (982)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Dänischburg der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft in den Klassentarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 1. April 1913. (975)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr.

Im Gemeinsamen Heft treten mit sofortiger Gültigkeit verschiedene Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte „B. Besondere Tarifvorschriften“ und „C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif“ in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 2. April 1913. (976)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1912.

Am 1. April 1913 tritt ein Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte I—III. Abzüge können durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden.

Dresden, den 1. April 1913. (977)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Binnengüterverkehr (vollspurige Linien) der sächsischen Staatseisenbahnen. Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Die Gütereisenbahn von Mitweida nach dem Zschopautale ist mit sofortiger Gültigkeit den Vereinbarungen der deutschen Eisenbahnen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts beigetreten.

Dresden, den 3. April 1913. (987)
Königl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.

Bayerisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten verschiedene Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte „B. Besondere Tarifvorschriften“ und „C. Besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif“ in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 3. April 1913. (986)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die Stationen Schleusingen und Schmalkalden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6d für Steinkohlenasche usw. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 31. März 1913. (984)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen des mittleren, nord- und südwestlichen Gebietes (ehemalige Gruppen II, III und IV).

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Epichnellen (Wilhelmsthal) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Stahnsdorf Friedhof des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Hinsichtlich der Frachtsätze wird auf die entsprechende Bekanntmachung im „gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung pp.“ bezug genommen.

Kattowitz, den 31. März 1913. (985)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 wird die Station Küppersteg in den Ausnahmetarif S 14 einbezogen. Ferner werden die Bestimmungen über Frachtberechnung des Ausnahmetarifs S 41 geändert; die neuen Bestimmungen gelten für die neue Strecke Varel-Rodenkirchen mit dem Tage der Betriebseröffnung, im übrigen, soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, erst vom 5. Juni 1913. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 1. April 1913. (969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-schweizerischer Güterverkehr. (Verkehr mit Basel und Schaffhausen.)

Am 15. April 1913 tritt der Nachtrag VII zum Gütertarif Teil II in Kraft. Er enthält im wesentlichen Bestimmungen über die Gewährung des Frachtnachlasses bei Ausnutzung des Ladegewichts sowie Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen.

Dresden, am 31. März 1913. (970)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Petroleum usw., Teil IX (Verkehr aus Österreich), vom 1. August 1911.

Druckfehler-Berichtigung.

In der Kundmachung (858) in Nr. 24 dieser Zeitung vom 29. März 1913 ist nach dem Wort „(Dickflüssigkeit)“ das Zeichen *) auf †) abzuändern.

Wien, am 2. April 1913. (988)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Oktober 1913 werden die Sonntagskarten für einige Stationsverbindungen unseres Bezirks in Ermangelung eines Verkehrsbedürfnisses eingezogen.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 29. März 1913. (978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Oktober 1913 werden die Arbeiter-Rückfahrkarten für einige Stationsverbindungen unseres Bezirks von größeren Entfernungen (über 50 km) in Ermangelung eines ferneren Verkehrsbedürfnisses eingezogen.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 28. März 1913. (979)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Maurer-, Beton-, Steinhauer- und Entwässerungsarbeiten für Herstellung der Wasserkranschächte im neuen Bahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlinger Straße 39, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat reicht, Abgabe der Verdingungsunterlagen gegen 2,80 ℳ Kostenersatz (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Dienstag, den 15. April 1913, 11 Uhr vorm., bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 31. März 1913. (972)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung der Lieferung von Werkstattswerkzeugen.

Reibahlen, Sattlerahlen, Locheisen Stechbeitel, Hohlbeitel, Lochbeitel, Bohrdrausen, Bohrer, Drahtbürsten, Hobel, Hobeleisen, Feilkloben, Drahtwickelmaschinen, Spachtel- und Telegraphenmesser, Blech- und Drahtscheren, Sägeblätter, Abziehsteine, Schraubenzieher, Schraubstöcke, Zangen, Spitz- und Tasterzirkel, Lötkolben und Schutzbrillen für Schlosser.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 118 des Verwaltungsgebäudes, eingesehen oder von da gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkzeugen“ versehene Angebote sind bis zum 17. April d. J., vormittags 9 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist: 17. Mai d. J.

Saarbrücken, den 31. März 1913. (971)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von Kohlenfaden-Glühlampen im Etatsjahr 1913 für den Bezirk der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis 16. April 1913, vormittags 11 Uhr, an unser allgemeines Bureau einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können bei unserer Kanzlei eingesehen, auch dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Der Sitz des Eisenbahn-Zentralamtes befindet sich in Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 35/36. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1913.

Berlin, den 22. März 1913. (981J)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt und Meiningen vorhandenen Bestände an alten Bleiplatten und Bleischlamm aus Akkumulatorenbatterien, Kern- und Hohlschrot, sowie Dreh- und Bohrspäne von Eisen und Stahl sollen öffentlich verkauft werden.

Termin hierzu ist auf den 19. April 1913, vormittags 11 Uhr anberaumt.

Verkaufsbedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 31. März 1913. (989)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 27. | 9. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Schalter-Fahrkartendrucker.

Nach schwachen Anfangsversuchen vollzog sich in den allerletzten Jahren im Herstellungsverfahren der Eisenbahnfahrkarten eine Umwälzung, die sich anscheinend bald auf das Gesamtgebiet der Massenanfertigung von geldwerten Karten ausdehnen wird. Hier interessiert nur die Eisenbahnfahrkarte und zwar diejenige, welche in Form der sogenannten Edmonson-Fahrkarte dem Verkehr dient. Diese Kartenart ist seit etwa 40 Jahren in fast unveränderter Form in Benutzung. Sie wird von den meisten Eisenbahnverwaltungen in eigenen Druckereien in großen Mengen gedruckt und in Vorrat gehalten. Die fertiggedruckten Fahrkarten haben vom Augenblick der Fertigstellung an nicht mehr nur Papierwert, sondern stellen den Wert derjenigen Summe dar, mit welcher sie bedruckt sind. Es ist selbstverständlich, daß dementsprechend die Aufbewahrung, Verwaltung und Verausgabung unter den Vorsichtsmaßregeln erfolgen sollte, die man unter gleichen Verhältnissen barem Gelde angedeihen läßt. Damit sind naturgemäß dementsprechende, nicht gering zu veranschlagende Ausgaben für die Eisenbahnverwaltungen verbunden. Es soll hier nur in großen Zügen angedeutet werden, welche Aufwendungen von Kraft und Zeit dafür erforderlich sind von dem Zeitpunkt des Entstehens an bis zur Verausgabung. Die Vorratsbestände müssen in Lager eingeordnet und verwaltet werden. Die Verbrauchsstellen haben den jeweiligen Bedarf, der ihnen nie genau bekannt ist, sorgfältig abzuwägen und dafür zu sorgen, daß sie jederzeit die erforderlichen Vorräte zur Verfügung haben. Sind die Karten auf diesem kostspieligen Wege dann in die Verkaufsschalter gelangt, so beginnt dort die Überwachung und Verwaltung durch die Dienststellenvorsteher und Kartenverkäufer. In mehr oder weniger vollkommener Weise sind Anordnung und Verwaltung bei den verschiedensten Eisenbahnverwaltungen verschieden, und es unterliegt keinem Zweifel, daß im Schalter nirgends die Kontrolle so vollkommen ist, wie man sie bei Bargeld für selbstverständlich hält; dementsprechend sind Veruntreuungen hier auch leichter ausführbar. Die Verwaltung in den Lagern ist verhältnismäßig einfach und billig gegenüber derjenigen im Schalter, wo der Verwalter den Bestand täglich öfter wechselt. Hier ist sie in zureichendem Maße auch beim besten Willen kaum durchzuführen. Deshalb bilden die in die Schalter eingestapelten Vorräte eine beständige Sorge für die Dienststellenvorsteher und rufen da, wo nicht genügend Raum für Anordnung persönlicher Schalter vorhanden ist, dauernd Mißtrauen zwischen den einzelnen Bediensteten hervor. Bei nicht persönlichen Schaltern sollte ordnungsgemäß jedem Dienstwechsel eine Aufnahme und Übergabe des Gesamtbestandes vorausgehen. Das würde jedoch einen großen Teil der Gesamtdienstschicht in Anspruch nehmen. Daß hierfür nirgends die nötige Zeit vorgesehen und darauf verwendet werden kann, ist leider Tatsache. Sehr häufig sind deshalb auch die Fälle mehr oder weniger großer Täuschungen und Veruntreuungen. Bei persönlichen Schaltern liegen die Verhältnisse wesentlich günstiger. Dafür erfordern sie aber auch einen weit größeren Aufwand an Raum, Schaltereinrichtungen und Kartenvorräten und bieten dann doch nicht volle Gewähr gegen Veruntreuungen. Bei plötzlichen Erkrankungen z. B., wie bei jedem Wechsel des Schalterverwalters sind die vorgenannten Aufnahmen und Übergaben auch hier erforderlich, die im praktischen Dienst aber in den seltensten Fällen durchgeführt werden können.

Alle vorgenannten Nachteile und Sorgen fallen fort, wenn man das Kartenmaterial unbedruckt dem Verkaufsschalter übergeben und dem Verkäufer die Herstellung der Karte überlassen kann. Selbstverständlich darf dabei Bewertung und Veräußerung jeder einzelnen Karte nicht in der Willkür des einzelnen

Verkäufers liegen; es muß vielmehr beides so gehandhabt werden, daß der Verkäufer keine Karte drucken kann, deren Wert nicht sicher und uneingeschränkt verbucht wird.

Aus naheliegenden Gründen könnte man einen Maschinenschalter, in welchem dem Verkäufer sowohl das unbedruckte, als auch das bewertete Kartenmaterial unzugänglich wäre, als den Idealschalter bezeichnen. Die Grundlagen für einen solchen Schalter sind bereits erwogen, und es hat den Anschein, als ob solche Schalter wirklich geschaffen werden könnten ohne jedwede Beeinträchtigung der praktischen Anwendbarkeit.

Die ersten Versuche des Bedruckens der Fahrkarten im Augenblick der Anforderung liegen etwa 12 Jahre zurück und gingen von französischen Erfindern aus. Die von letzteren in Betrieb gebrachten Maschinen wurden eigenartigerweise in weitgehenderem Maße in Deutschland als im Lande der Erfinder eingeführt. Von den ersten Maschinen stehen heute noch einige auf Hauptbahnhof Cöln. Wenn auch diese Maschine, welche zurzeit von einer bei Berlin tätigen Fabrik gebaut wird, gegenüber der ersten Ausführung vervollkommnet wurde, war es ihr doch nicht beschieden, sich ein größeres Anwendungsgebiet zu erobern. Der Grund hierfür ist der, daß sich in ihr höchstens 150 Relationsmöglichkeiten vereinigen lassen, während schätzungsweise mehr als 95 % aller Fahrkartenschalter auf größeren und mittleren Stationen ein Bedürfnis von durchschnittlich 1500 Relationsmöglichkeiten haben. In letzter Zeit sind sogar Stimmen laut geworden, welche für einzelne Schalter 4000 Relationsmöglichkeiten und mehr verlangen.

Im Jahre 1905 wurde in Deutschland die Grundlage geschaffen für eine Maschine, welche in weitgehendstem Maße dem wirklichen Bedürfnis Rechnung trug. Dies ist die „Regina-Maschine", die von einem Geistlichen des Industriestädtchens Remscheid erfunden, von einer kleinen Maschinenfabrik in Kalk bei Cöln zur praktischen Verwendbarkeit durchgebildet und später von den ehemaligen Felten-Guilleaume-Lahmeyer-Werken zu größerer Anwendung gebracht wurde. Heute wird diese Maschine von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in dem von ihr übernommenen Felten-Guilleaume-Lahmeyer-Werk in Frankfurt a. M. gebaut. Diese Maschine hat in der zuerst festgelegten Ausführungsform bis zu 2000 Relationsmöglichkeiten. Sie ist heute die verbreitetste von allen bisher bekannt gewordenen Schalter-Fahrkartenmaschinen. In Deutschland und seinen Kolonien sind bis jetzt 220 „Regina-Maschinen" im Betriebe, in England und seinen Kolonien 30, während in fast allen übrigen Kulturstaaten bereits Maschinen in Betrieb bzw. in Auftrag gegeben sind. Den deutschen Eisenbahnverwaltungen, allen voran der preußisch-hessischen, die allein über 200 Maschinen in Betrieb hat, gebührt also die Anerkennung, daß sie mit der Einführung von Schalter-Fahrkartendruckern weitschauend und zielbewußt vorgegangen sind; bei der ausgedehnten Anwendung der Maschine in Preußen-Hessen dürfte es von Interesse sein, an dieser Stelle auf die Eigenart der „Regina-Maschine" etwas näher einzugehen.

Abb. 1.

Abb. 2.

Sie besteht in der Hauptsache aus dem Druckplattenlager, dem Relationsverzeichnis und dem eigentlichen Druckwerk, Schlitten genannt (Abb. 1). In dem Druckplattenlager sind für die einzelnen Relationen fertig gesetzte Druckplatten eingestapelt, welche das Galvano für den gesamten Kartentext und je ein solches zum Bedrucken von zwei Kontrollstreifen enthalten (Abb. 2). Der Druckschlitten wird in zwei Laufschienen über dem Druckplattenlager geführt und läßt sich über die Gesamtfläche des Lagers verschieben. Das Relationsverzeichnis, in Abb. 1 mit „P" bezeichnet, ruht mit dem Schlitten auf einem gemeinsamen Gestell und stellt sich entsprechend der Verschiebung des Schlittens einem an diesem befindlichen Zeiger gegenüber mit der Relationsbezeichnung genau ein. Im Druckwerk sind 2 Büchsen B und B^1 angeordnet, in denen Kontrollstreifen untergebracht sind, welche bei jedem Druckvorgang die für die Abrechnung und Kontrolle nötigen Vermerke gleichlautend aufnehmen. Einer dieser beiden Streifen dient dem Verkäufer zur Abrechnung, während der andere, dem Verkäufer nicht zugängliche, zur Kontrolle dient. Abb. 3 zeigt den Aufdruck dieser beiden Streifen und denjenigen des Relationsverzeichnisses. Außer den Kontrollbüchsen sind im Druckwerk 3 Zählwerke angeordnet, welche bei jeder Druckbewegung betätigt und um je eine Nummer weitergeschaltet werden. Von diesen Zählwerken bedruckt eins die Karte, während die beiden weiteren die Kontrollstreifen mit der gleichlautenden Nummer versehen.

Die Bedienung des Apparates ist recht einfach und kann nach den bisherigen Erfahrungen selbst von schwächlichen Personen mit Leichtigkeit ausgeführt werden. Wird eine Karte angefordert, so stellt der Bedienende das Druckwerk nach dem Verzeichnis auf die betreffende Relation ein, führt von Hand eine der Relation entsprechend gefärbte unbedruckte Karte in das Druckwerk, zieht den in Abb. 1 mit „D" bezeichneten, durch Einführung der Karte erst frei gewordenen Hebel, hebt damit die zugehörige Druckplatte aus dem Lager in das Druckwerk, bedruckt Karte und Kontrollstreifen, wirft mit dem Zurücklegen des Hebels die Druckplatte in das Lager zurück, die Karte aus und verausgabt sie.

Auf den ersten Blick erscheint die Verausgabung von vorgedruckten Fahrkarten aus Verkaufsschränken einfacher als

diejenige aus der Maschine. In Wirklichkeit hat sich jedoch ergeben, daß das Aussuchen der Druckplatte, Einführen und Bedrucken der Karte nicht weniger schnell sich vollführen läßt als Aussuchen und Herausnehmen einer fertig gedruckten Karte aus Vorratsschränken. Auf Hauptbahnhof Essen hat eine Fahrkartenverkäuferin im letzten Sommer in einer 8stündigen

Streifen 1		Streifen 2		Prisma-Aufdruck
0503	14.60 $^{4.P}_{10}$	14.60 $^{4.P}_{10}$	0503	Kontrollkarte.
0502	8.60 $^{H}_{4}$	8.60 $^{H}_{4}$	0502	Probierkarte.
0501	3.30 $^{M}_{8}$	3.30 $^{M}_{8}$	0501	Zone II III. Kl. — 0.50
0500	9.90 $^{3.A}_{7}$ t	9.90 $^{3.A}_{7}$ t	0500	1 P 2 Bad Kreuznach 29.20
0499	13.50 $^{4.P}_{2}$	13.50 $^{4.P}_{2}$	0499	2 P 4 Bonn — 13.50
0498	43.40 $^{1.A}_{6}$ f	43.40 $^{1.A}_{6}$ f	0498	3 Mil. Bremen — 3.80
0497	3.80 $^{M}_{3}$	3.80 $^{M}_{3}$	0497	4 Hd. Darmstadt — 8.60
0496	41.70 $^{1.P}_{5}$ f	41.70 $^{1.P}_{5}$ f	0496	5 P 1 Düsseldorf Hbf. 41.70
0495	29.20 $^{2.P}_{1}$ n	29.20 $^{2.P}_{1}$ n	0495	6 A 1 Frankfurt (Main) 43.40
0494	—.50 $^{S.Z.}_{H}$	—.50 $^{S.Z.}_{H}$	0494	7 A 3 Hamburg-Altona 9.90
0493	26.80 $^{2.P}_{9}$ n	26.80 $^{2.P}_{9}$ n	0493	8 Mil. Pyrmont 3.30
0492	Probierkarte —	Probierkarte —	0492	9 P 2 Solingen ° Soling. Nord 26.80
0491	Kontrollkarte —	Kontrollkarte —	0491	10 P 4 Trier — 14.60

Abb. 3.

Dienstschicht 3150 Karten verschiedenster Art bedruckt, verausgabt und verrechnet. Aus dieser Zahl dürfte für Fachleute sich klar ergeben, daß der Verkauf aus Vorratsschränken an Schnelligkeit demjenigen aus der Maschine nicht überlegen ist. Es wird sogar stellenweise von Dienststellenvorstehern sowohl als auch vom Verkaufspersonal mit Bestimmtheit der Standpunkt vertreten, daß der Verkauf aus der Maschine sich flotter abwickelt, als derjenige aus den Schränken. Verständlich erscheint diese Behauptung durch den Umstand, daß in der Maschine die Relationen enger und deshalb mechanisch leichter faßlich zusammenliegen als in den Schränken; es sind daher beim Aussuchen derselben geringere Wege zu machen. Außerdem scheint die Relationslage bei geübtem Personal sich mechanisch einzuprägen, ähnlich wie die Einzeltaste der Klaviatur eines Musikinstrumentes. Ein wichtiger Beleg für die Richtigkeit dieser Annahme ist durch Herrn Eisenbahndirektor vom Hagen in Leipzig während des Entstehens dieser Zeilen geschaffen worden. An dort mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes in Betrieb genommenen 6 Regina-Maschinen wurde unter persönlicher Kontrolle des genannten Herrn einwandfrei festgestellt, daß die Bereitstellung von 100 Fahrkarten aus Vorratsschränken 12½ Minuten, diejenige der gleichen Karten und gleichen Anzahl aus der Maschine dagegen 12⅙ Minuten in Anspruch nahm.

Es ist einleuchtend, daß der Kartenverkauf aus solchen Maschinen außerordentliche Ersparnisse ergibt. In erster Linie fallen Anfertigung und Verwaltung vorgedruckter Bestände und die damit verbundenen Gefahren der Veruntreuung vollständig fort. Aufnahmen und Übergaben in den Schaltern bei Dienstwechsel sind nicht mehr nötig. Die darauf verwendete Zeit ist gewonnen. Gegenseitiges Mißtrauen unter dem Verkaufspersonal, welches in einem gemeinsamen Schalter verschiedenzeitig bedienstet ist, fällt fort. Für den Dienstwechsel bedarf es nur noch des Bedruckens einer Dienstabgangs- bzw. Dienstantrittskarte, um festzustellen, für welchen Betrag der Buchungsstreifen der jeweilig Bedienende haftbar ist. Dienstwechsel in demselben Schalter kann infolgedessen, so oft es die übrigen Dienstverhältnisse erheischen, ohne jede Schwierigkeit und Zeitversäumnis erfolgen. Dies ist besonders wertvoll für Stationen, auf denen das verschiedenste Personal notwendigerweise beim Verkauf der Fahrkarten mitwirken muß. Leider hat man diesen Vorteil noch nirgends durch Beschaffung von Maschinen gerade für solche Stellen ausgenutzt.

Da der Apparat außer dem gewöhnlichen Kartentext und der Nummer die Karte auch mit dem Datum versieht, sind auch die besonderen Datumstempel, welche bei vorgedruckten Karten erforderlich sind, überflüssig. Ein Maschinenschalter hat an innerer Einrichtung nichts weiter mehr als die Maschine selbst und die Blankokartenvorräte.

Der Anschaffungswert der Maschinen beträgt durchschnittlich 6000 ℳ. Rechnet man hiergegen die Anschaffungskosten der Schränke und der übrigen Schaltereinrichtungen auf, so kann man als für die Maschine überschießenden Betrag im Höchstfalle 3500 ℳ ansetzen. In größeren Fahrkartenausgaben innerhalb der preußisch-hessischen Verwaltung haben es einzelne Dienststellenvorsteher bei gleichzeitiger Indienststellung von mindestens 6 Maschinen durch Änderung der Diensteinteilung und Verschiebung des Personals an Ersparnissen angeblich bis zu 5000 ℳ für Maschine und Jahr gebracht. An den Karten selbst wird bei Bedrucken durch die Maschine auf 1000 Stück schon allein 1 ℳ erspart. Wenn diese Zahlen richtig sind, die sich von fernstehender Seite ja nicht genau nachprüfen lassen, so würde unter gleichen Verhältnissen der Anschaffungspreis jeder Maschine in einem Jahr getilgt werden und sie für die Folgezeit einen entsprechenden Gewinn einbringen.

In der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung scheint die Kenntnis dieses Vorteils auch die Veranlassung zur Beschaffung in dem erfolgten ausgedehnten Maße gewesen zu sein. Da die Ersparnisse nach dem Vorgesagten um so größer werden, je mehr Maschinen auf derselben Dienststelle zusammenstehen, so ist kaum zu bezweifeln, daß der praktische Blick der leitenden Beamten unserer Eisenbahnverwaltungen in allernächster Zeit zu Beschaffungen in größerem Maße als es bisher geschehen ist führen wird.

Mit der Indienststellung der Maschine ist aber auch eine neue Aufgabe an die Eisenbahnverwaltungen herangetreten. Jede Maschine hat, wenn sicheres Arbeiten gewährt sein soll, auch Unterhaltung nötig. In den ersten Betriebsjahren der Maschinen hat diese Aufgabe den in Frage kommenden Dienststellen mehr oder weniger Sorge bereitet. Die ersten Maschinen,

Abb. 4.

welche in einem kleinen Werk von ungeübten Arbeitern gebaut wurden, waren naturgemäß mit Mängeln behaftet, welche die Unterhaltung erschwerten und verteuerten. Auch die zweite Reihe (der erste größere Auftrag der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung auf 100 Stück an Felten Guilleaume Lah-

meyer) wurde nicht in allen Einzelheiten durch genaue Maschinenarbeit ausgeführt. Auch bei diesen Maschinen ergaben sich noch größere Schwierigkeiten in der Unterhaltung. Nachdem jedoch durch Verschmelzung der F.G.L.-Werke in den Betrieb der A. E. G. letztere die Anfertigung der Maschinen übernahm, wurde, gestützt auf deren Fabrikations-Erfahrungen, die Herstellung der Maschinen von Grund auf neu geregelt und bis in alle Einzelheiten in moderner Herstellungsweise durchgeführt. Die Erfahrung mit den so angefertigten Maschinen hat gezeigt, daß an Unterhaltungskosten für Maschine und Monat bei einer in einer Hand vereinigten Stückzahl von 40 Apparaten nicht mehr als 5 ℳ aufzuwenden sind. Es ist nach den neuesten Erfahrungen als sicher anzunehmen, daß für eine sachverständige Unterhaltung für die Maschine 3 ℳ im Monat höchstens notwendig sind.

Abb. 5.

Es sind auch, seitdem die Herstellung der Maschine in die Hände der A. E. G. übergegangen ist, gegenüber der früheren Ausführung wesentliche Vereinfachungen und Verbesserungen durchgeführt worden, welche in erheblichem Maße zu der heute erreichten Beliebtheit der Maschine beigetragen haben. Vor allem sind aber die in der ersten Bauart noch bestehenden, wenn auch außerordentlich schwer auszuführenden Veruntreuungs-Möglichkeiten vollständig ausgeschlossen.

Eine nicht zu unterschätzende Verbesserung ist die selbsttätige Zuführung der Kartenpappe (Abb. 4). Mehrere Maschinen mit dieser Einrichtung sind in Leipzig Hauptbahnhof, Magdeburg und Braunschweig seit Monaten in Betrieb; von der K. E. D. Nürnberg sind solche seit kurzem in Auftrag gegeben. Diese Einrichtung kann vorteilhaft da angewendet werden, wo in einem Schalter vorwiegend nur eine einfarbige Kartenart verausgabt wird. Leider läßt sich nur für eine einzige Kartenart die selbsttätige Zuführung der Pappe ausführen, weil diese am Schlitten befestigt werden muß, und mehrere Papprollen den Apparat zu verwickelt machen und auch mehr als zulässig belasten würden. An Schnelligkeit im Herstellen von Karten kann eine Maschine mit dieser Einrichtung durch nichts übertroffen werden. Von derselben Relation ermöglicht sie Herstellung von 150 bedruckten Karten in einer Minute. Sehr vorteilhaft erweist sich diese Einrichtung an solchen Schaltern, an denen häufiger Kartenreihen abgefordert werden.

Trotz der Bindung dieser Ausführung an ein einziges Kartenband können jedoch auch von Hand andersartige Karten zum Bedrucken zugeführt werden. Unter freundlicher Mitwirkung der K. E. D. Halle und des Verkehrsamtes Leipzig hat die A. E. G. diesen Vorteil der Maschine gegeben. Sollen Pappen von Hand zugeführt werden, so muß vorher der Transport des Kartenbandes ausgeschaltet werden und umgekehrt.

Eine weitere Verbesserung wurde in den letzten Monaten in der Erweiterung des Druckplatten-Lagers auf 4000 Relationen und mehr auf Anregung der K. E. D. Essen geschaffen (Abb. 5). Bei dieser Maschine ist das Platten-Lager abweichend von der Segmentform der früheren Maschine in Trommelmantelform umgebildet. Der Druckschlitten wird nur noch in der Längsachse des Apparates verschoben. Durch einen Elektromotor getrieben, verschiebt sich das Druckplattenlager unter dem Schlitten. Ein- und Ausschalten des Elektromotors geschieht ohne jede besondere Aufmerksamkeit und Anstrengung durch Fußtritt. Außerdem ist eine Vorrichtung für Verschiebung von Hand vorhanden. Diese Ausführungsform der Maschine läßt sich also trotz der größeren Druckplattenanzahl leichter bedienen als die bisherige Bauart. Die übrigen Einzelheiten sind genau die gleichen, wie bei der vorbeschriebenen Maschine.

Die erste Maschine der erweiterten Form wird während des Erscheinens dieser Zeilen in Essen Hbf. aufgestellt. Wie weit die Einbringung einer so hohen Relationszahl in einen einzigen Apparat praktische Vorteile bringt, muß durch den Betrieb festgestellt werden. Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß eine so ausgedehnte Möglichkeit der Verausgabung verschiedenartiger Karten für größere und mittlere Dienststellen erhebliche Vorteile bieten muß.

Der zeitgemäße Drang nach Ersetzung der Menschenkraft durch geeignete Naturkräfte griff selbstverständlich auch auf diesem jungen technischen Gebiet durch und verlangte Einführung elektrischer Arbeitsablösung für den Gesamtbetrieb der Apparate. In dieser Hinsicht hat der Zufall die Regina-Drucker bei ihrer Wanderung durch die verschiedensten Hände nicht schlecht geleitet. Als Elektrizitäts-Gesellschaft war die A. E. G. vom ersten Monat der Übernahme an eifrig bemüht, die Menschenkraft durch elektrische Kraft zu ersetzen. Die Lösung ist geglückt, und es kommt zurzeit die erste in allen Einzelheiten elektrisch betriebene Maschine nach Abb. 6 auf Hauptbahnhof Essen in Probebetrieb. Durch sie tritt zum erstenmal ein elektrisch betriebener Groß-Schalterdrucker in Tätigkeit, welcher, der Regina-Bauart getreu, die Druckplatten in sich verschlossen hält. Die äußere Umhüllung umschließt unzugänglich für jeden Unbefugten alles, was das Verlangen nach unbedingter Kassensicherheit abzuschließen gebietet. Druckwerk, Druck-

Abb. 6.

platten, Zählwerke, Buchungswerk, Buchungsstreifen, Blanko-Kartenmaterial und maschinelle Aufrechner sind unredlicher Beeinflussung und Benutzung sicher entzogen. Nur Ingangsetzung der Maschine und Verausgabung der bedruckten Karte wird vom Bedienenden verlangt, alles andere besorgt der mittels Einführung eines Stöpsels (in Abb. 6 mit „St" bezeichnet) eingeschaltete elektrische Strom. Neben jeder Relationsbezeichnung befindet sich hierfür eine kleine Öffnung, in welche der Stöpsel, ähnlich wie bei Fernsprechschränken, eingeführt wird. Die Zahl der Relations-Möglichkeiten ist nicht begrenzt; die Maschine läßt sich für 1000 Relationen so gut wie für 10 000 bauen. Der abgebildete Apparat hat 2400 Relationen vereinigt mit der Möglichkeit, alle vorkommenden Kartenarten und nach einer Ingangsetzung nicht nur eine Karte, sondern auch eine beliebige Stückzahl solcher herzustellen. An Vollkommenheit geht er also über alle elektrisch betriebenen Schalter-Apparate, mit welchen bisher hier und da Versuche angestellt wurden, weit hinaus. Die weiter vorerwähnte Maschine französischer Herkunft bleibt mit ihrer zu bescheidenen Relationszahl unwiderbringlich zurück, während eine andere, bisher noch nicht erwähnte Maschine, welche vor etwa 2 Jahren in Cöln kurze Zeit in Probe war und von der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung auch weiter ausprobiert werden soll, m. E. kaum noch in ernsthaften Wettbewerb treten dürfte, weil bei ihr die Druckplatten außerhalb des Apparates in Schränken angeordnet sind. Diese letztgenannte Lösung wird mit ihrer eigenartigen Mischung von altem und neuem kaum die bestehenden Bedürfnisse nach Fortschritt befriedigen können. Wenn fertig gedruckte und numerierte Karten in offenen Schalterschränken, gelinde beurteilt, unbequem sind, scheinen mir ebenso angeordnete Druckplatten, auch wenn sie nur einen Teil des Kartentextes enthalten, in Anordnung und Benutzung einen Anspruch auf Fortschritt nicht machen zu können. Besonders der Dienstwechsel wird für Aufnahme und Übergabe mit derselben Sorgfalt und wahrscheinlich noch größerem Zeitaufwand als bei Kartenschränken erfolgen müssen, um Täuschungen und Unterschleife auszuschließen.

Als Tatsache steht heute schon fest, daß man in größeren Verhältnissen mit handangetriebenen Maschinen sich nicht mehr begnügen will. Wie weit jedoch die Anwendung elektrisch betriebener Schalterdrucker Berechtigung hat und begehrenswerte Vorteile für die Eisenbahnverwaltung bietet, kann naturgemäß nur durch lange Versuche mit greifbaren Betriebsergebnissen geklärt werden. Dabei wird sicher auch ohne Schwierigkeit die vorteilhafteste Maschinenbauart herausgefunden und als solche festgestellt werden. Zu bedauern ist nur, daß solche Versuche, wenn ein Erfolg wirklich erzielt werden soll, in der Regel sehr langwierig sind. Auch hier werden sie trotz der vorliegenden Erfahrungen mit der Regina-Maschine, vielleicht auch wegen dieser, zweifellos noch einige Jahre in Anspruch nehmen. Inzwischen befinden sich die Eisenbahnverwaltungen jedoch in der angenehmen Lage, die außerordentlichen wirtschaftlichen und moralischen Vorteile, welche die handangetriebene Regina-Maschine gegenüber dem Schrank-Schaltersystem bietet, auszunützen.

Der allgemeinen Einführung der Schalter-Fahrkartendrucker und der Ausnutzung der durch sie erbrachten Vorteile würde ein großer Dienst erwiesen, wenn für Verkehre durch mehrere Verwaltungsgebiete auch Maschinenkarten zugelassen würden. Bisher bestanden hierfür Schwierigkeiten insofern, als das Aussuchen und Herausrechnen der Anteilbeträge aus dem Druck der Kontrollstreifen sehr umständlich war. Eine Lösung zur Beseitigung dieser Schwierigkeit ist jedoch im Verein mit der preußisch-hessischen Verwaltung bereits erwogen. Dabei soll die Festlegung der Anteilbeträge bereits beim Setzen der Druckplatten erfolgen und zwar auf demjenigen Teil der Platten, welcher Kontroll- und Aufnahmestreifen bedruckt. Gelingt es, auf diese Weise die Abrechnung nicht nur sicher durchzuführen, sondern sie auch noch zu vereinfachen, so könnten Maschinenkarten auch für Durchgangsverkehre verwendet und den Maschinen weit größere Anwendungsgebiete erschlossen werden, als es bis jetzt der Fall ist. Die Abrechnung mit den fremden Verwaltungen könnte dann an Hand des Kontrollstreifens erfolgen mit dem Vorteil, daß man einen *sicheren* Beleg für die Rechnungslegung hätte, welcher unter den beteiligten Verwaltungen von Hand zu Hand weitergereicht werden könnte.

Von verschiedenen Eisenbahnverwaltungen in Deutschland sowohl, als auch in Rußland, Frankreich und Ungarn sind Wünsche nach einer dahingehenden Verwendung von Maschinenkarten und dementsprechender Abrechnung bereits laut geworden. Hiernach darf man hoffen, daß in nicht allzu ferner Zeit die im Schalter gedruckte Karte dieselbe Anwendung findet, welche bisher die vorgedruckte Schalterschrank-Karte hatte.

Berlin, im April 1913.

H. Diehl.

Der Fortschritt der Bauarbeiten für die Herstellung des Kraftwerkes in Muldenstein zur Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf den Strecken Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle.

In der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" gibt Heyden eine eingehende Darstellung über die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau-Bitterfeld.*) In dem Aufsatz werden die Anlagen für den Versuchsbetrieb mit elektrischen Lokomotiven beschrieben. Unter Hinweis auf die genannte Abhandlung sei bemerkt, daß die elektrische Zugförderung auf dieser Linie bekanntlich am 18. Januar 1911 aufgenommen wurde, nachdem man die Arbeiten für den Bau des Kraftwerkes Muldenstein, des Unterwerkes in Bitterfeld und der Streckenausrüstung etwa ein Jahr vorher begonnen hatte. Mit Rücksicht auf die kurze Bauzeit wurden damals nur die notwendigsten Anlagen geschaffen. Die ersten beiden Kesselgruppen, bestehend aus 4 Kesseln, wurden z. B. vorläufig mit einem Holzfachwerkgebäude umbaut. Ebenso konnten für die Wasserversorgung, die Kohlen- und Aschenbeförderung nur vorübergehende Einrichtungen getroffen werden. Allein das Maschinenhaus und der Wasserzu- und Abführungskanal wurden zum Teil wenigstens in ihrer endgültigen Gestalt hergestellt. Jedoch wurde im Maschinenhaus der innere Ausbau einer späteren Zeit vorbehalten, da vorläufig in ihm auch die Transformatoren und die gesamte Schaltanlage untergebracht werden mußten. Von den drei geplanten je 104 m hohen Schornsteinen wurde nur einer gebaut. Kam es doch zunächst nur darauf an, bald den elektrischen Versuchsbetrieb aufzunehmen, um bis zur endgiltigen Fertigstellung der Anlagen möglichst viele Erfahrungen mit dem neuartigen Verkehrsmittel zu sammeln.

Als dann zu Beginn des Etatsjahres 1911/12 die Mittel für die gesamte geplante elektrische Zugförderung auf den Srecken Magdeburg-Bitterfeld-Leipzig-Halle durch beide Häuser des Landtages bewilligt worden waren, wurde die Königl. Eisenbahndirektion Halle beauftragt, die weiteren Bauausführungen sofort zu beginnen. Das Baukapital beträgt 19 431 000 *M*. Hiervon entfallen etwas über 3 000 000 *M* auf die bautechnischen Anlagen, die übrigen Mittel auf die maschinellen Einrichtungen und die Streckenausrüstung.

Die Bauarbeiten in Muldenstein hatten vom 18. Januar bis 1. August 1911 geruht. Nunmehr wurde mit der Freilegung des Bauplatzes begonnen, der in unmittelbarer Nähe der Station Muldenstein an der Strecke Berlin-Bitterfeld und in etwa 500 m Entfernung vom Muldefluß liegt. Folgende Gründe waren s. Zt. für die Wahl gerade dieser Lage vorzugsweise maßgebend gewesen: die Nähe großer Braunkohlenlager, die Gestaltung des Geländes, welche die Anschüttung einer Rampe für die Kohlenbeförderung in das Kesselhaus unnötig machte, der günstige Eisenbahnanschluß und der nahe Muldefluß, dem beträchtliche Kühlwassermengen für die Kondensation entnommen werden müssen. Die Vorteile dieser Lage für eine wirtschaftliche Betriebsführung des Kraftwerkes sind so bedeutend, daß ihnen gegenüber die im folgenden dargelegten Gründungsschwierigkeiten und die damit verbundenen höheren Baukosten zurück-

*) „Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau-Bitterfeld" vom Kgl. Regierungsbaumeister Heyden aus „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen", 1911, Heft 16 bis 25.

stehen. Da das Maschinen- und das Kesselhaus wegen der bequemeren und wirtschaftlicheren Zuführung des Brennmaterials (Braunkohle) einerseits und des Wassers von der Mulde zur Niederschlagung des Dampfes andererseits sehr tief gelegt werden mußten, so war das Gelände an dieser Stelle bis zu einer Höhe von 11 m abzutragen, und rd. 60 000 cbm Bodenmassen zu bewegen. Diese Arbeiten wurden am 1. August 1911 begonnen und im wesentlichen bis zum 1. Dezember 1912 beendet. Zugleich wurde für die bereits im Kraftwerk beschäftigten Beamten der Bau von drei Unterbeamtenwohnhäusern für je vier Familien in dem etwa 1 km weit entfernten Dorfe Friedersdorf und ein Familienhaus für zwei Werkmeister in unmittelbarer Nähe des Kraftwerkes selbst in Angriff genommen. Mit Rücksicht auf die ländliche Lage der Gebäude haben sämtliche Wohnungen Stallungen und eingefriedigte, mit Obstbäumen und Sträuchern bepflanzte Gärten erhalten. Die Gärten der Unterbeamten haben eine durchschnittliche Größe von je 600 qm, die der mittleren Beamten von je 1000 qm. Die Wohnungen konnten am 1. April 1912 bezogen werden.

Da sich schon beim ersten Ausbau des Kraftwerkes, namentlich beim Bau des ersten Teiles des Maschinenhauses, in den Fundamentgruben Braunkohle, allerdings von geringer Mächtigkeit, vorgefunden hatte, so wurden nach Beendigung der Geländeabschachtungsarbeiten auf den Bauplätzen des Maschinen- und Kesselhauses, den beiden wichtigsten und größten Gebäuden des Kraftwerkes, weitere umfangreiche Bodenuntersuchungen vorgenommen. Hierbei stellte sich sehr bald heraus, daß es sich um ein sehr verworfenes Gelände handelt, das teils aus Ton und Sand, teils aus Felsen und teils aus Braunkohle besteht. Vielfach zwar tritt der Felsen — ein Porphyrgestein — zu Tage, so daß die Fundamente unmittelbar auf ihn gesetzt werden können, an anderen Stellen aber ist er erst in größerer Tiefe — bis zu 18,5 m unter der Kellersohle des Kesselhauses — erreichbar und dann stets von mehr oder weniger starken Braunkohleschichten überlagert. Die Mächtigkeit des Braunkohlenflözes beträgt bis zu 9 m. Da der Fels häufig unter einem Winkel von mehr als 45 Grad nach der Tiefe abfällt, so mußten für die Bodenuntersuchungen der beiden Gebäude 75 Bohrlöcher hergestellt werden, um ein klares Bild von der Beschaffenheit des Baugrundes zu erhalten. Die die Kohle bedeckenden Sand- und Tonschichten haben nur an wenigen Stellen eine solche Stärke, daß sie als „guter Baugrund“ angesehen werden können. Dieser Umstand verzögerte die Bauarbeiten sehr, da zunächst die Frage einer zweckmäßigen Fundierung für diese Gebäude gelöst werden mußte. Das Kesselhaus bedeckt eine Grundfläche von 3130 qm, das Maschinenhaus von 2200 qm. Daher war die Wahl einer geeigneten Fundierung für die Kosten von einschneidender Bedeutung. Eine Belastungsprobe der Braunkohle ergab, daß sie sich schon bei einem Drucke von 2 kg/qcm verhältnismäßig stark zusammenzupressen beginnt, und daß man sie jedenfalls kaum mit mehr als 1,5 bis 1,6 kg/qcm beanspruchen darf. Die nächstliegende Gründungsart, die Betonfundamente überall bis auf den Felsen herunterzuführen, mußte als zu kostspielig aufgegeben werden. Ferner ergaben Vergleichsrechnungen, daß es ebenso unwirtschaftlich gewesen wäre, jedes der beiden Gebäude auf eine einzige große eisenbewehrte Betonplatte zu setzen, da zu verschiedenartige Belastungen und besonders zu große Einzellasten in Frage kamen. Auch die Verwendung von Holzpfählen mußte wegen des sehr wechselnden Grundwasserstandes, der mit dem Wasserspiegel der Mulde steigt und fällt, von vornherein ausscheiden. Ebenso wurden nach eingehenden Erwägungen gerammte Eisenbetonpfähle für den vorliegenden Fall als ungeeignet verworfen, da sowohl die erforderliche Länge der einzelnen Pfähle bei der stets wechselnden Tiefe des guten Baugrundes schwer zu bestimmen war, als auch Erfahrungen darüber fehlten, ob sich Pfähle in die elastische aber z. T. recht feste Kohle überhaupt einrammen lassen. Es wurde daher beschlossen, die einzelnen Gebäudeteile teils auf Eisenbetonplatten, teils auf „Strauß'schen Pfählen“ zu gründen. Letztere Gründungsart kam namentlich bei den großen Einzellasten wie Stützen- und Turbinenfundamenten in Betracht. Bei der Plattengründung wurde eine zulässige Beanspruchung des Baugrundes bis zu 1,6 kg/qcm zugelassen, während man die Betonpfähle mit 25 t belastete. „Straußpfähle“ werden bekanntlich nach einem von der Aktiengesellschaft Dyckerhoff und Widmann, Dresden, erworbenen Patente in der Weise hergestellt, daß eiserne Bohrrohre von 25 cm Durchmesser bis auf den tragfähigen Baugrund heruntergeführt und die Rohre mit Stampfbeton gefüllt werden, während die Rohre selbst beim Stampfen wieder herausgezogen werden. Die Probebelastung eines einzelnen Pfahles mit 50 t Eisenbahnschienen ergab ein so günstiges Resultat, daß gegen eine Belastung der Pfähle mit 25 t Bedenken nicht erhoben werden konnten, obgleich der Beton dann schon mit 50 kg/qcm beansprucht wird. Die Straußpfähle haben im vorliegenden Falle u. a. den großen Vorteil, daß der tragfähige Baugrund trotz seiner stets wechselnden Tiefe mit jedem einzelnen Pfahl mit Sicherheit erreicht wird. Bei der Wahl der Gründung mit Straußpfählen war noch zu untersuchen, ob die Braunkohle ähnlich, wie es zuweilen bei Moorboden der Fall ist, den Beton angreift oder dessen Abbinden verhindert. Die Untersuchungen durch das Königliche Materialprüfungsamt in Groß-Lichterfelde ergaben aber, daß in dieser Beziehung nichts zu befürchten sei.

Die Fundierung des Kesselhauses wurde im Mai 1912 begonnen und im August desselben Jahres beendet. Im Anschluß hieran wurden sogleich die aufgehenden Mauern in Angriff genommen. Augenblicklich ist man mit der Montage der Eisenkonstruktion für die Fahrbahnen der über den Bunkern liegenden Kohlenzuführungsgleise — vollspurige Eisenbahnwagen (Selbstentlader) sollen unmittelbar in die Bunker ihre Kohle entleeren — und die Bedachung beschäftigt. Auch der Bau der Kohlenbunker aus Eisenbeton ist begonnen.

Die drei je 104 m hohen und am Kopfe 4 m im Lichten weiten Schornsteine befinden sich in Muldenstein im Kesselhause selbst, in dem die Kessel zu beiden Seiten der Schornsteine angeordnet sind. Deshalb war man an die einmal gewählte Lage der Schornsteine gebunden, während man bei außerhalb des Kesselhauses stehenden Schornsteinen eine gewisse Freiheit hat und sich unter Umständen einen Standort mit günstigem Baugrund aussuchen kann. Die Gründung des Schornsteines I beim ersten Ausbau und des Schornsteines II, der im Sommer 1912 erbaut wurde, bot keine Schwierigkeiten, da die Betonfundamentplatten unmittelbar auf den Felsen gegründet werden konnten. Dagegen liegt der Felsen bei dem Schornstein III erst in einer durchschnittlichen Tiefe von 15,5 m unter der Kellersohle des Kesselhauses. Außerdem ist die Oberfläche des Felsens stark geneigt, so daß seine Tiefe zwischen 13 m und 18 m schwankt. Über dem Felsen lagert die Braunkohle in 7 bis 9 m Mächtigkeit. Auch hier entschloß man sich, da eine Plattengründung wegen der Höhe des Schornsteines, eine Brunnengründung infolge der inzwischen in unmittelbarer Nähe aufgeführten Gebäudeteile zu gewagt erschien, zu der Verwendung von Straußpfählen. Für die Aufnahme der gewaltigen ruhenden Last des Schornsteines von 3 410 000 kg und der aus dem Windmoment sich ergebenden Kantenpressungen sind 201 Pfähle von 12,5 m bis 15,9 m Länge erforderlich. Sie verteilen sich auf eine kreisförmige Grundfläche von 12,60 m Durchmesser. Auf den Pfählen ruht eine 3 m starke Betonplatte und auf dieser der Schornstein. Die Fundierung des Schornsteins III ist beendet, so daß mit dem Bau der Schornsteinsäule begonnen werden kann.

Die Bauarbeiten für die Fundamente der Umfassungswände und der Turbinen des Maschinenhauses nähern sich ebenfalls ihrem Ende. Auch bei diesem Gebäude werden teils Eisenbetonplatten, teils Straußpfähle verwendet. Die Umfassungsmauern sind zu zweidrittel fertiggestellt. Zu der an und für sich schon schwierigen Fundierung kam beim Maschinenhause noch der schwierige Bau der Pumpenschächte hinzu, von denen je fünf zur Entnahme bezw. zur Ableitung des für die Niederschlagung des Dampfes erforderlichen Wassers dienen. Das Wasser, das vorläufig aus einem künstlichen Teich entnommen wird, fließt durch einen etwa 200 m langen Betonkanal nach dem Maschinenhause. Später soll das Wasser von der Mulde bis zu dem Betonkanal in einem 350 m langen offenen Kanal geleitet werden. Von dem Betonkanal, der zwischen dem Maschinen- und Kesselhaus liegt, fließt das Wasser durch kurze Stichkanäle nach den Pumpenschächten. Letztere sind 10 m tief. Die Herstellung dieser Schächte ist deshalb besonders schwierig, weil zwei von ihnen ganz in den Fels eingesprengt werden müssen, bei den drei anderen, die nur teilweise im Fels liegen, erheblicher Wasserandrang vorhanden ist. Außerdem können die Sprengungen wegen des nahen Betonkanals und der übrigen Gebäudeteile nur mit äußerster Vorsicht bewirkt werden. Die im Felsen liegenden Stichkanäle werden als Stollen vorgetrieben. Es wird beabsichtigt, die Stichkanäle jetzt bis unmittelbar an den Betonkanal zu führen, so daß später, wenn das Kraftwerk auch wegen anderer Bauarbeiten stillgelegt werden muß, nur noch die Durchbrüche in der Wandung des Betonkanals auszuführen sind. An der Herstellung der Schächte wird z. Z. noch gearbeitet. Es steht zu erwarten, daß nach Überwindung dieser Schwierigkeiten die Arbeiten am Maschinen- und Kesselhause rascher als bisher fortschreiten werden, so daß im Sommer d. J. mit der Aufstellung der Maschinen begonnen werden kann.

Im Laufe des Sommers 1912 wurden in Muldenstein ferner zwei Brücken aus Eisenbeton als Balken auf je drei Stützen für die Zuführung der Kohle in das Kesselhaus und ein Wohlfahrtsgebäude von 4000 cbm umbautem Raum im Rohbau fertiggestellt. In letzterem sind die Bade-, Wasch- und Aufenthaltsräume für die Beamten und Arbeiter des Kraftwerkes untergebracht. In Friedersdorf wurde noch ein weiteres Wohnhaus für zwei mittlere Beamte erbaut und am 1. Oktober 1912 bezogen. Schließlich wurden auch die Arbeiten der durch den Bau des Kraftwerkes bedingten Erweiterung der Gleisanlagen des Bahnhofes Muldenstein begonnen.

Der Bau des Schalthauses mit angegliederter Betriebswerkstätte, ein Gebäude von 10 000 cbm umbautem Raum, ist in An-

griff genommen worden. Sobald das Frühjahrshochwasser der Mulde gefallen ist, wird auch der offene Zu- und Abflußkanal nach der Mulde für das Betriebswasser des Kraftwerkes gebaut werden. Diese Arbeiten können leicht unangenehme Überraschungen bringen, weil die Mulde auch im Sommer bei starken Regengüssen häufig Hochwasser führt und beide Kanäle im Hochwassergebiet liegen. Außer den genannten Bauausführungen sind in Muldenstein noch ein Wasserturm für Trinkwasser, ein Ölkeller und ein Gebäude für die Anlagen zur Aschenbeförderung zu errichten. Auch diese Gebäude sollen noch im Laufe des Sommers 1913 erbaut werden.

Halle a. S. Mentzel.

Die erste Beratung des Entwurfs des preußischen Eisenbahnanleihegesetzes

fand, wie bereits mitgeteilt wurde, in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 12. März statt. Bei der Begründung hob Staatsminister v. Breitenbach u. a. hervor, daß das diesjährige Anleihegesetz durch die Höhe des angeforderten Betrages alle vorhergehenden weit überragt. Der gewaltig gestiegene Verkehr und die Erfahrungen im vergangenen Herbst haben die Staatsbahnverwaltung zu dieser umfassenden, die nächsten und dringendsten Bedürfnisse des Verkehrs deckenden Vorlage veranlaßt, die mit 542 520 000 ℳ, d. s. 206 Millionen Mark mehr gegen das Vorjahr, 90 Millionen Mark mehr gegen das Jahr 1908, das bisher den höchsten Anleihebetrag forderte, abschließt. Für den Ausbau der Hauptbahnen werden 73,3 Mill. Mark gefordert; unter ihnen ragt die Linie (Dortmund) Preußen-Münster hervor, für die bereits im Vorjahr die Mittel für den Grunderwerb bewilligt sind. Von besonderer Bedeutung sind ferner die Mittel für die Linien, die von Holzheim nach Rommerskirchen und von Liblar in das Ahrtal gebaut werden sollen, die zwar beide in einem gewissen inneren Zusammenhang stehen, aber auch ihre durchaus selbständige Bedeutung haben. Die erstere, die Linie von Holzheim nach Rommerskirchen, würde unter allen Umständen erforderlich sein, um den stark steigenden Verkehr des rheinischen Braunkohlenreviers — im Jahre 1902 betrug die Abfuhr dieses Reviers 162 000 Wagen, im Jahre 1912 bereits 538 000 Wagen, auf die 10 t-Einheit zurückgeführt, d. s. 231 % Steigerung — auf dem kürzesten Wege in der Richtung nach Neuß abzuführen. Auch die Linie von Liblar in das Ahrtal hat ihre selbständige Bedeutung, sie ist im eigentlichen Sinne des Wortes eine Meliorationsbahn. Aber im Zusammenhang bedeuten beide Linien erheblich mehr, namentlich unter dem Gesichtspunkte, daß von Crefeld-Linn nach Holzheim eine drei- und viergleisige Bahn geschaffen und das im Vorjahr erworbene Netz der Bergheimer Kreisbahnen zu einer Hauptbahn ausgebaut werden soll, wofür an anderer Stelle des Gesetzentwurfs 15 Millionen Mark gefordert werden. Im Zusammenhang bedeuten alle diese Bauten und die dafür angeforderten Mittel die wiederholt angekündigte große Abfuhrlinie aus dem Ruhrrevier zur Mosel durch das Ahrtal über Gerolstein nach Trier. Gleichfalls sehr wesentlich ist die Forderung der Mittel für den Grunderwerb und die Bauvorbereitungen einer Linie von Celle nach Hannover, deren Bau auch eine von den Interessenten der Provinz Hannover seit vielen Jahren gestellte Forderung erfüllt. Diese Abfuhrlinie dient zur Entlastung des Bahnhofs Lehrte, der sonst einem umfassenden, sehr viele Millionen kostenden Umbau unterzogen werden müßte, und bedeutet eine außerordentliche Förderung des großen Verkehrs, der sich zwischen Hamburg-Hannover und dem Süden und Südwesten Deutschlands bewegt. Schließlich werden noch 500 000 ℳ für den Grunderwerb einer Linie von Arnsdorf b. Liegnitz, dem Gabelpunkt der Linie über Sagan und Kohlfurt, nach Neuhof gefordert. Diese Forderung bedeutet den Bau einer Linie von Brokau, dem großen Vorbahnhof südlich Breslau, nach Arnsdorf und bezweckt die Ableitung des großen Güterverkehrs, insbesondere des oberschlesischen Kohlenverkehrs. Für den Bau von Nebenbahnen sind 56 Millionen Mark eingestellt, eine Summe, die sich nicht unbeträchtlich erhöht, wenn man erwägt, daß der Bau von Hauptbahnen in dem hier geplanten Umfange gleichzeitig der Melioration des Landes dient. Unter den geplanten Nebenbahnen ist eine Linie von Niebüll nach Westerland auf Sylt am bemerkenswertesten; sie durchschneidet ein reiches Marschgebiet und durchquert die Watten mit einem hochwasserfreien Damm, der gleichzeitig im weitesten Maße der Landgewinnung dienen wird, so daß der Linie auch eine erhebliche landeskulturelle Bedeutung zukommt. Für die Herstellung von zweiten und weiteren Gleisen werden 110 Mill. Mark gegen 23,5 Mill. Mark im Vorjahr beansprucht. Die bedeutendste Forderung ist hier die des viergleisigen Ausbaues der Strecke Hamm-Wunstorf mit 39,4 Mill. Mark Kosten, wovon außerordentlich viel für die Steigerung der Betriebsleistung erwartet wird. Bekanntlich schließt in Minden die jetzt im Bau befindliche Linie nach Nienburg an und es wird beabsichtigt, von der Linie Wunstorf-Bremen eine Abzweigung an die Linie Bremen-Hamburg zu bauen und von dem Schnittpunkt dieser neuen Linie eine viergleisige Bahn nach Hamburg durchzubringen, wodurch eine zweite große Abfuhrlinie für den Verkehr nach Hamburg, Holstein und zum Teil nach Mecklenburg gewonnen werden wird. Es werden weiter angefordert die Mittel für den viergleisigen Ausbau der Linie von Mülheim nach Essen West in Höhe von 10,6 Mill. Mark, voraus hervorgeht, daß mit dem viergleisigen Ausbau der großen Ost-Westlinie nicht bei Hamm aufgehört, dieser vielmehr bis Cöln fortgesetzt werden soll. Auch die Mittel für die sonstigen Bauausführungen mit über 100 Mill. Mark übersteigen die in den Vorjahren angeforderten sehr erheblich. Besonders erwähnenswert sind hier die Forderungen für die Güterumgehungsbahn um Hamburg mit 32 Mill. Mark und für eine bedeutsame Linie bei Oberhausen West, um diesen Bahnhof von dem durchgehenden Güterverkehr zu enlasten und den Verkehr des Ruhrreviers glatt ohne Berührung dieser großen Betriebsanlage durchzuführen. Für die Ausgestaltung des Betriebsparks werden im Anleihegesetz 190 Mill. Mark gefordert; unter Hinzurechnung des im Etatsordinarium ausgesetzten Betrages von 90 Mill. Mark für Ersatz und Vermehrung, des von Hessen zu leistenden Beitrags von 3,9 Mill. Mark usw. werden im Ordinarium und in der Anleihe nicht weniger als 291,6 Mill. Mark verlangt. Mit diesen Mitteln können beschafft werden 1390 Lokomotiven, 2900 Personen- und 36 055 Gepäck- und Güterwagen.

Der Minister stellte am Schluß seiner ausführlichen Begründung fest, daß hiernach die Bedürfnisse zur Erweiterung des Staatsbahnnetzes außerordentlich groß sind, daß man aber darauf gefaßt sein müßte, daß auch die nächstjährigen Anleihegesetze sehr hohe Beträge fordern werden und sie auch fordern müßten, damit die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen allen Stürmen des Verkehrs gegenüber gewappnet ist.

Bei der dann folgenden allgemeinen Aussprache beklagte u. a. Abg. v. Savigny (Zentr.), daß die Vorlage den Löwenanteil für die Hauptbahnen verlangt und die Summe, die für den Bau von Nebenbahnen angefordert wird, auch diesmal nicht in dem notwendigen Verhältnis steht. Auch der in das Gesetz eingestellte Betrag von 7½ Millionen Mark an Staatszuschüssen für die Förderung des Kleinbahnbaues sei um mindestens 3 Millionen Mark zu gering; hier sollte auch der Finanzminister Entgegenkommen beweisen. Abg. Dr.-Ing. Macco (nl.) begrüßte es, daß die Eisenbahnverwaltung großes Gewicht auf den Ausbau des Eisenbahnnetzes legt und sprach die Hoffnung aus, daß die vorgesehenen Bahnlinien bald in Angriff genommen werden könnten. Er glaubt, man könne der Eisenbahnverwaltung keinen Vorwurf machen, daß für den Bau von Nebenbahnen nicht genügend geschehen ist, sie müsse Maß halten und dürfe sich nicht überstürzen. Abg. Ehlers (fortschr. Volksp.) sieht in der Vorlage einen erheblichen Fortschritt hauptsächlich deshalb, weil sie 190 Millionen Mark für die Verstärkung des Wagenparks anfordert. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse werde nur herbeigeführt werden, wenn der Wagenpark entsprechend vermehrt wird. Hierauf wurde die Vorlage der Budgetkommission überwiesen, die sie am 4. d. M. in Beratung zog und ihr zustimmte.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dienstdauervorschriften.** Nach einem Erlasse des preußischen Eisenbahnministers geben die zu den Erlassen vom 11. Januar und 30. Januar d. J. erstatteten Berichte zu erkennen, daß trotz gewisser Schwierigkeiten die neue Dienstdauervorschriften größtenteils, namentlich beim stationären Personale, schon am 1. Mai d. J. eingeführt werden können, und daß sich die volle Durchführung im wesentlichen im Laufe der Sommerfahrplanperiode ermöglichen lassen wird. Nachdem schon im Schlußsatze des Erlasses vom 11. Januar d. J. die alsbaldige Ausbildung des erforderlichen Ergänzungs- und Ablöserpersonals angeordnet worden ist, bestimmt der Herr Minister, daß die neue Regelung des Dienstes, soweit irgend

möglich, am 1. Mai d. J. eintritt, und daß im übrigen je nach der weiter sich ergebenden Möglichkeit mit der Durchführung nachdrücklichst fortgeschritten wird. Dem Berichte über die volle Durchführung sieht der Herr Minister am 15. Oktober d. J. entgegen.

— **Fahrpreisermäßigung für die Teilnehmer an der sportlichen Huldigungsfeier im Stadion des Grunewalds.** Am 8. Juni d. J. wird im Stadion des Grunewalds bei Berlin aus Anlaß des Regierungsjubiläums des Kaisers eine sportliche Huldigungsfeier stattfinden, an der etwa 20 000 Mitglieder von Turn- und Sportvereinen teilnehmen sollen. Von außerhalb Groß-Berlins werden sich daran etwa 3—5000 Mitglieder dieser Vereine aus allen Teilen des Reiches beteiligen. Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung hat der preußische Eisenbahnminister in Würdigung des Anlasses und der ganz besonderen Eigenart der Feier beschlossen, den Teilnehmern an der Huldigung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen ausnahmsweise die Fahrpreisermäßigung für Schulfahrten (1½ ₰ für das Kilometer in III. Wagenklasse, bei Benutzung von Schnellzügen tarifmäßiger Zuschlag) bei der Hin- und Rückfahrt zu gewähren. Die Reise nach Berlin soll von den Vereinen geschlossen unternommen werden. Zur Heimreise wird ausnahmsweise auch Einzelfahrt innerhalb 14 Tagen nach der Huldigung gestattet, um den Teilnehmern Gelegenheit zu geben, in der Zwischenzeit Berlin und andere Teile Norddeutschlands nach Belieben kennen zu lernen. Als Ausweis zur Erlangung der Fahrpreisermäßigung sind Bescheinigungen des Reichsausschusses für olympische Spiele in Aussicht genommen. Die gleiche Vergünstigung wird nach den Erklärungen der anderen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz auch auf den außerpreußischen Staatsbahnen gewährt werden. Der Herr Minister hat daher die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, mit den übrigen deutschen Staatsbahnverwaltungen und dem Reichsausschuß für olympische Spiele in Verbindung zu treten, um das Erforderliche zur Durchführung der Maßregel in die Wege zu leiten. Die Eisenbahnkommissare sind ermächtigt worden, den unterstellten Privatbahnen die Bewilligung gleicher Fahrpreisermäßigungen auf ihren Strecken zu gestatten.

— **Zur Frage der Teuerungszulagen an kinderreiche Beamtenfamilien bei der Etatsberatung im preußischen Abgeordnetenhaus.** Bei Gelegenheit der zweiten Lesung des Finanzetats am 12. v. M. wurde auch diese Frage eingehend erörtert. Es lagen hierzu eine Reihe von Anträgen verschiedener Parteien vor; ein Antrag Bartscher (Ztr.) ersuchte die Regierung, die Remunerationsfonds für Beamte vom Etatsjahr 1914 ab in Fortfall zu bringen und die dadurch frei werdenden Mittel für allgemeine Wohlfahrtseinrichtungen der Beamten zu verwenden. Abg. Aronsohn (fortschr. Volkspt.) beantragte, diese Fonds von 1914 ab zu verringern und die hierdurch erzielten Ersparnisse zu festen Vergütungen an kinderreiche Beamtenfamilien zu verwenden, Abg. Dr. Porsch (Ztr.) die Vorlegung eines Gesetzes noch in dieser Session, durch das für die unteren und mittleren Beamten mit kinderreicher Familie mit der Zahl der Kinder steigende, festbegrenzte Erziehungsbeihilfen eingeführt werden. Die Budgetkommission beantragte gleichlautend mit einem Antrag des Abg. Viereck (freikons.), die Regierung zu ersuchen, in einem Nachtragsetat für 1913 eine ausreichende Summe zur Gewährung von Teuerungszulagen an kinderreiche Unterbeamte unter Abstufung nach der Zahl der Kinder anzufordern.

Finanzminister Dr. Lentze erklärte sich zu seinem lebhaften Bedauern außerstande, einem der Anträge zuzustimmen, und führte u. a. aus, daß die Anträge auf eine Abänderung der Besoldungsordnung hinausliefen; denn Teuerungzulagen seien dauernde Zulagen. Daher können Teuerungszulagen ohne Abänderung der Besoldungsordnung nicht gewährt werden.

— **Wohnhäuser für Werkstättenbedienstete in Öls.** Für die Beamten und Arbeiter der im Laufe dieses Jahres dem Betriebe zu übergebenden neuen Hauptwerkstatt in Öls (Bezirk Breslau) mußte die Eisenbahnverwaltung angesichts des Wohnungsmangels in dieser Stadt dem Bau einer größeren Wohnhausanlage nähertreten. Nach dem Gesamtentwurf ist auf dem zwischen der Werkstatt und dem Orte Öls hierfür erworbenen Gelände ein Reihenhäuserbau an schmaleren Wohnstraßen um einen allseitig geschlossenen, U-förmig gestalteten inneren Hof von 22 bis 35 m wechselnder Breite gewählt, welch letzterer nach der Zahl der Einzelhäuser in kleinere Flächen so aufgeteilt werden soll, daß der Eindruck eines einheitlichen freundlichen Innenhofes mit Baumreihen gewahrt bleibt. Das äußere, der Hauptstraße zugekehrte offene Rechteck in der U-form wird zu einem Schmuck- und Spielplatz ausgestaltet.

In Anbetracht der verhältnismäßig starken Ausnutzung des Baugeländes wurden die Häuser aber nur niedrig (mit nur einem Oberstock und vereinzelten Giebelaufbauten über dem Erdgeschoß) und dabei auch mit durchlaufender Traufe und einheitlicher Firstlinie der Ziegeldächer gebaut, um so der früheren bürgerlichen Bauweise kleinerer Städte treu zu bleiben. Als Ergänzung der nur kleineren Hofteile wird noch eine große unmittelbar anschließende, aber tiefer gelegene und für Bauzwecke weniger geeignete Fläche zu „Schrebergärten“ für die Wohnungsinhaber aufgeteilt.

Aus den zunächst verfügbaren Mitteln (226 000 ℳ) sind zurzeit 11 Häuser mit rd. 55 Wohnungen, etwa ⅓ der Gesamtanlage, im Bau. Diese selbst dürften den recht verschiedenen Ansprüchen der Beamten und Arbeiter entsprechen: einschließlich der Küche oder der Kochstube wechselt die Zahl der Räume zwischen 2 und 5; vorwiegend sind es 3- und 4-räumige Wohnungen und diese dabei zum Teil wieder so gestaltet, daß ein Raum, vom Außenflur zugänglich, an einen ledigen Arbeiter abgegeben werden kann. Die Wohnungsmieten werden nach dem Erfordernis einer geringen Verzinsung der Baukosten festgesetzt werden.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. März d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	429 705	—	—	33 054
	1912	13[1])	279 111	107	—	21 470
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 150 594 = 53,9 %	—	—	+ 11 584 = 13,6 %
Aachener Bezirk	1913	13	11 524	11	0,1	886
	1912	13	10 798	—	—	831
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 726 = 6,7 %	—	—	+ 55 = 6,7 %
Saar-Bezirk	1913	13	45 361	51	0,1	3 489
	1912	13	44 976	133	0,3	3 460
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 385 = 0,9 %	—	—	+ 29 = 0,9 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	16 478	—	—	1 268
	1912	13	13 854	—	—	1 066
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2624 = 18,9 %	—	—	+ 202 = 18,9 %
Oberschlesien	1913	13	156 282	—	—	12 022
	1912	13	149 851	4111	2,6	11 527
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 6431 = 4,3 %	—	—	+ 495 = 4,3 %
Niederschlesien	1913	13	19 978	—	—	1 537
	1912	13	19 282	—	—	1 483
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 696 = 3,6 %	—	—	+ 54 = 3,6 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	21 931	—	—	1 687
	1912	12[2])	20 523	288	1,4	1 710
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1408 = 6,9 %	—	—	— 23 = 1,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	701 259	62	—	53 943
	1912	—	538 395	4639	—	41 547
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 162 864 = 30,2 %	—	—	+ 12 396 = 29,8 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	52 358	49	0,1	4 028
	1912	13	51 316	1533	2,9	3 947
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1042 = 2,0 %	—	—	+ 81 = 2,0 %
Magdeburg	1913	13	18 595	71	0,4	1 430
	1912	13	18 521	803	4,2	1 425
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 74 = 0,4 %	—	—	+ 5 = 0,4 %
Erfurt	1913	13	6 551	—	—	504
	1912	13	5 981	413	6,5	460
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 570 = 9,5 %	—	—	+ 44 = 9,5 %

[1]) Streik. [2]) Bußtag.

Cassel	1913	13	2 275	—	—	175
	1912	13	2 421	71	2,8	186
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 146 = 6,0 %	—	—	— 11 = 6,0 %
Hannover	1913	13	1 913	—	—	147
	1912	13	1 949	—	—	150
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 36 = 1,8 %	—	—	— 3 = 2,0 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	16 164	—	—	1 243
	1912	12[3])	14 784	518	3,4	1 232
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1380 = 9,3 %	—	—	+ 11 = 0,9 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	26 588	52	0,2	2 045
	1912	13	25 773	29	0,1	1 983
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 815 = 3,2 %	—	—	+ 62 = 3,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	124 444	172	—	9 572
	1912	—	120 745	3367	—	9 383
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3699 = 3,1 %	—	—	+ 189 = 2,0 %

[3]) Bußtag.

— Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Priebus nach Lichtenberg (Kr. Sagan). Der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in Sommerfeld, Reg.-Bez. Frankfurt (Oder), ist zum Bau und Betrieb dieser Nebenbahnstrecke die landesherrliche Genehmigung sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigentums nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen verliehen worden. Die neue Bahnstrecke bildet einen wesentlichen Bestandteil des Gesamtunternehmens der Gesellschaft und ist einheitlich mit den bereits bestehenden Nebenbahnstrecken der Lausitzer Eisenbahngesellschaft zu betreiben. Das zur plan- und anschlagsmäßigen Vollendung und Ausrüstung der neuen Bahnstrecke erforderliche Anlagekapital, das im Wege der Aktienbegebung beschafft werden soll, wird auf den Betrag von 300 000 ℳ festgesetzt. Die Nebenbahnstrecke muß selbständig in die Anschlußbahnhöfe eingeführt und so gebaut und ausgerüstet werden, daß die Überführung von Personenzügen mit 110 Achsen mittels schwerer Lokomotiven in einstündiger Aufeinanderfolge nach beiden Richtungen möglich ist. Die Vollendung und Inbetriebnahme muß längstens binnen 1½ Jahren nach Erteilung der Genehmigung erfolgen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, das jeweilig auf den preußischen Staatsbahnen bestehende Tarifsystem anzunehmen und überhaupt hinsichtlich der Einrichtung und Berechnung der Tarife die für die preußischen Staatsbahnen jeweilig bestehenden allgemeinen Grundsätze zu befolgen, soweit dies von dem preußischen Eisenbahnminister für erforderlich erachtet wird. Die landesherrliche Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Nebenbahnstrecke ist am 30. Dezember v. J. erteilt worden. Die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die Strecke im Sinne des § 46 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 ist nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers (E.-V.-Bl. Nr. 7 S. 40) dem zum Königl. Eisenbahnkommissar für die Lausitzer Eisenbahngesellschaft bestellten Präsidenten der Eisenbahndirektion zu Breslau übertragen worden.

— Über den Verkehrsrückgang auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und seine Ursachen äußert sich Regierungsrat a. D. Kemmann eingehend in einem in der „Voss. Ztg." veröffentlichten Aufsatz, in dem zunächst die gesamte Verkehrsentwicklung des Unternehmens, gemessen an der Größe der Verkehrseinnahmen, von seiner Eröffnung an dargestellt wird. Bei der Besprechung der in der Überschrift angedeuteten Frage tritt Regierungrat Kemmann entschieden der vielfach verbreiteten Anschauung entgegen, daß der mit dem Beginn des Monats November v. J. eingetretene Einnahmerückgang in der Hauptsache auf eine „Rache der Raucher" zurückzuführen wäre, die aus tiefinnerstem Groll der Hochbahn, die sie durch Aufhebung der Raucherabteile um ihr Rauchvergnügen bringe, den Rücken kehrten. Er ist der Ansicht, daß die durch das Verschwinden der Raucherabteile so erheblich gebesserten verkehrshygienischen Verhältnisse der Hoch- und namentlich der Untergrundbahn den vollen Beifall aller derer verdienten, die für Sauberkeit und Gesundheitsförderung Sinn haben, nicht nur der Frauen und Nichtraucher, und daß sich auch bei manchem Raucher der Groll, den er etwa gegen die Hochbahn im Busen tragen mochte, allmählich verflüchtigt hätte, zumal das Rauchvergnügen bei ihrer Benutzung doch nur nach Minuten bemessen ist. Einen weit ernsthafteren Einfluß auf die zurückgegangene Benutzung der Hochbahn habe dagegen der einstweilen noch andauernde Umsteigezwang in der Kreuzungsstation des sogenannten Gleisdreiecks, der namentlich im Verkehr vom Westen nach dem Osten recht störend empfunden wird. Nach und nach wird sich auch hierin nach Ansicht des Verfassers der Fahrgast zweifellos gewöhnen, zumal sich auch das Pariser und Londoner Publikum in ausgedehntestem Maße in Umsteigeverhältnisse eingelebt hat, die weitaus ungünstiger liegen als im Falle der Gleisdreieckstation. Außerdem gehört dieser Umsteigeverkehr für die großen Verkehrsbeziehungen der Hochbahn, zu denen der West-Ostverkehr rechnet, zu den vorübergehenden Unbequemlichkeiten, die verschwinden, sobald die Ostlinie über den Potsdamer Außenbahnhof hinüber zum Wittenbergplatz weitergebaut sein wird. Nur in einer sehr beschränkten Anzahl von Verkehrsbeziehungen wird es dann noch nötig sein, im Gleisdreieck umzusteigen. Hiernach werde auch der Teil des Verkehrsrückganges, der aus dem Anlaß des Umsteigens herrührt, mit der Zeit und insbesondere bei Hinzutritt der neuen Linien überwunden werden. Am Schluß seines Aufsatzes weist Regierungsrat Kemmann noch auf einen Punkt hin, der sicherlich von großer Bedeutung und für die Hochbahnverwaltung recht beachtenswert ist. Nach Auflösung des Gleisdreiecks betrugen die Abstände der Züge in den Stunden starken Verkehrs drei Minuten, zeitweise 2½ Minuten, in den Zeiten schwächeren Verkehrs 5 Minuten. Es verstehe sich von selbst, daß von der Bahngesellschaft auf dichtere Zugfolge hingearbeitet werde, wie denn überhaupt beim Hinzutritt der neuen Linien auf den Innenstrecken die Zahl der Züge nach und nach immer stärker vermehrt werden müßte. Erste Regel im Schnellverkehr werde ja immer bleiben, daß sich die Betriebsführung dem Verkehr durch schnell aufeinanderfolgende Züge soweit wie möglich anzupassen hat, deren Abstände und Längen nach den Verhältnissen zu regeln sind, wie dies beispielsweise in London in großem Umfange geschieht. So werden auf allen Linien der ausgedehnten und zahlreichen Bahnen der sogenannten Speyer-Gruppe 8- und 6-Wagenzüge für die Zeiten schwächeren Verkehrs zu 4- und 3-Wagenzügen umgebildet, während in den Zeiten stärkeren Verkehrs die Zugteile wieder zusammengenommen werden. Dieses Verfahren ist in London systematisch durchgebildet und in ausgedehntem Umfang in Anwendung. Zusammenfassend wird dann festgestellt, daß der heutige Verkehrsrückgang auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn im wesentlichen vorübergehender Art ist, daß er aber, selbst wenn er teilweise andauern sollte, garnicht ins Gewicht fällt gegen die großen in Aussicht stehenden Verkehrsentwicklungen des Hoch- und Untergrundbahnnetzes.

Den Ausführungen, welche im Februar d. J. erschienen sind, ist nachzutragen, daß der Hochbahngesellschaft inzwischen die Wiedereinstellung von Raucherwagen von den Behörden gestattet worden ist. Die Gesellschaft hatte angenommen, daß der Rückgang in den Verkehrseinnahmen doch zu einem erheblichen Teile auf das Rauchverbot zurückzuführen sei. Die demnächstigen Einnahmeausweise dürften hierüber näheres ergeben.

O.

— Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen im Kalenderjahr 1911. Nach der vom Kaiserlichen Statistischen Amt herausgegebenen Güterbewegungsstatistik (78. Band, 29. Jahrgang) ist der Gesamtgüterverkehr aller deutschen Eisenbahnen von 395 096 209 t im Kalenderjahr 1910 auf 422 657 494 t im Kalenderjahr 1911, mithin um 27 561 285 t oder 6,98 % gestiegen. In den norddeutschen Binnenverkehrsgebieten (mit Ausschluß von Mecklenburg und Sachsen sowie den See- und Rheinhäfen) ist der Güterversand im gleichen Zeitraum von 281 979 400 t auf 296 276 668 t, also um 14 297 268 t = 5,07 % gestiegen. Mehr befördert wurden u. a. an Braunkohlen rd. 1,06 Mill., Zement rd. 0,65 Mill., Düngemitteln rd. 0,81 Mill., Eisen (bearbeitet) rd. 1,84 Mill., Erde rd. 2,36 Mill., Holz rd. 0,81 Millionen, Kartoffeln rd. 0,22 Mill., Mehl rd. 0,23 Mill., Kleie rd. 0,32 Mill., Steinkohlen rd. 6,5 Mill., Steinkohlenpreßkohlen rd. 0,6 Mill. und Steinkohlenkoks rd. 0,92 Mill. Tonnen. Eine Verkehrsabnahme war u. a. zu verzeichnen bei rohen Braunkohlen um rd. 0,21 Mill., bei Eisenerzen um rd. 0,36 Mill., bei Rüben um rd. 3,60 Mill. und bei Rohzucker um rd. 0,30 Mill. Tonnen. Auf die einzelnen preußischen Provinzen verteilte sich der Gesamtversand der wichtigsten Warengattungen in den norddeutschen Binnenverkehrsgebieten u. a. folgendermaßen: Von den insgesamt mit rd. 10,78 Mill. Tonnen versandten Düngemitteln stammten aus Hannover mit Oldenburg und Braunschweig rd. 2,22 Mill., aus Sachsen mit Anhalt und Thüringen rd. 3,10 Mill. und aus der Rheinprovinz rd. 1,5 Mill.; von den zum Versand gelangten Rüben mit insgesamt rd. 5,27 Mill. Tonnen kamen aus Schlesien rd. 1,11 Millionen. Der Gesamtversand bei Holz betrug rd. 10,4 Mill. Tonnen, hiervon kommen auf Ostpreußen rd. 1,08 Mill., auf Schlesien rd. 1,8 Mill., auf Sachsen usw. rd. 1,2 Mill., auf Westfalen rd. 1,1 Mill. und auf die Rheinprovinz rd. 1,19 Mill.; an bearbeitetem Eisen gelangten insgesamt rd. 15,44 Mill. Tonnen zum Versand, darunter aus Schlesien rd. 1,62 Mill., aus West-

falen rd. 4,60 Mill. und aus der Rheinprovinz rd. 5,87 Mill. Am Steinkohlenversand, der insgesamt rd. 94,75 Mill. Tonnen betrug, waren beteiligt Schlesien mit rd. 28,90 Mill., Westfalen mit rd. 37,77 Mill. und die Rheinprovinz mit rd. 26,40 Mill., und am Braunkohlenversand, der insgesamt rd. 15,08 Mill. Tonnen betrug, waren beteiligt Brandenburg mit rd. 4,80 Mill., Sachsen usw. mit rd. 5,43 Mill. und die Rheinprovinz mit rd. 3,97 Mill. An dem Versande in gebrannten und rohen Steinen mit insgesamt rd. 30,51 Mill. Tonnen nahmen teil Hannover usw. mit rd. 3,02 Mill., Schlesien mit rd. 4,31 Mill., Sachsen usw. mit rd. 3,25 Mill., Hessen-Nassau und Oberhessen mit rd. 3,99 Mill., Westfalen mit rd. 3,44 Mill. und die Rheinprovinz mit rd. 8,09 Mill. — Im Tierverkehr betrug der Versand der norddeutschen Binnenverkehrsgebiete im Berichtsjahre 488 349 Pferde (— 4523 = 0,92%), 3 506 256 Stück Rindvieh (— 612 274 = 14,87%), 1 395 148 Schafe (— 115 670 = 7,66%), 12 837 459 Schweine (+ 1 372 939 = 11,98%) und 10 300 987 Stück Geflügel (— 1 451 128 = 12,35%). — Im Getreideverkehr betrug die Gesamteinfuhr in das deutsche Zollgebiet im Berichtsjahr 2 485 579 t Weizen, 613 905 t Roggen, 628 308 t Hafer und 3 636 172 t Gerste. Insgesamt wurden befördert vom Ausland über Eisenbahngrenzstationen (Ein- und Durchfuhr) aus Rußland 308 123 t und aus Österreich-Ungarn und den Donauländern 112 047 t Getreide; von den deutschen Seehäfen nach deutschen Stationen wurden insgesamt befördert 26 955 t Weizen, 41 500 t Roggen, 45 033 t Hafer und 1 214 452 t Gerste.

— Beförderung flüssiger Brauereiabfälle. Der bei der Eisenbahnverwaltung gestellte Antrag, für flüssige Brauereiabfälle die Beförderung in Privatkesselwagen zuzulassen, hat nach Mitteilung der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin die Interessenten veranlaßt, eine anderweite niedrigere Tarifierung dieser Abfälle anzuregen. Für diese Abfälle (Gemisch aus Abfallhefe, Hefenbrühe, Abfallbier usw.) wird jetzt der Spezialtarif III berechnet, der jedoch für die angeblich fast wertlosen Abfälle als zu hoch bezeichnet wird. Nachdem jahrelange wissenschaftliche Versuche ergeben haben, daß diese Brauereiabfälle, zu Trockenhefe verarbeitet, geeignet sind, ein wegen seines hohen Eiweißgehaltes nützliches Futtermittel abzugeben, sei beabsichtigt, den Versand großer Mengen zur Trocknung an eine Zentralstelle zu leiten. Zu diesem Zwecke sei aber nicht nur die Beförderung in Kesselwagen, sondern auch eine Tarifermäßigung nötig, ebenso wie der aus den Brauereibetrieben stammende Abfallhopfen, der nach Trocknung und Vermahlung einen guten „Füllstoff" für dieses Futtermittel bildet, infolge seines geringen Wertes eine wesentliche Frachtermäßigung erhalten müßte, um transportfähig zu werden. Die Ältesten der Kaufmannschaft haben daher nicht nur die Beförderung der flüssigen Brauereiabfälle in Kesselwagen, sondern auch eine Tarifherabsetzung bei der Eisenbahnverwaltung befürwortet und anstatt den Spezialtarif III den Rohstofftarif in Vorschlag gebracht.

Personalnachrichten. Am 1. April d. J. sind versetzt worden die Bauräte: Schurig von der Ingenieurabteilung für Eisenbahnvorarbeiten in Dresden als Vorstand zum Bauamt Dresden-N. und Winter vom Bauamt Greiz zur Betriebsdirektion Dresden-A; die Bauamtmänner: Dettelbach vom Neubauamt Leipzig als Vorstand zum Neubauamt Glauchau, Eschenbach vom Neubauamt Dresden-Fr. zum Bauamt Dresden-Fr., Fochtmann vom Neubauamt Dresden-A. Ost als Vorstand zur Ingenieurabteilung für Eisenbahnvorarbeiten in Dresden, Hahn vom Neubauamt Dresden-Fr. als Vorstand zum Neubauamt Schandau und Herbig vom Bauamt Ebersbach zum Neubauamt Leipzig. — Vom gleichen Tage an sind die Geschäfte des Vorstandes des Bauamts Greiz dem Bauamtmann Prater daselbst übertragen worden.

Österreich.

— Die Betriebseinnahmen der Buschtiehrader Bahn. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind infolge der Osterfeiertage um 61 246 Kr. gestiegen, während aus dem Güterverkehr durch die Einschränkung der Arbeitstage um 60 546 Kr. weniger vereinnahmt wurden als im März des Vorjahres. Die Einnahmen für den März stellten sich auf 1 978 157 (+ 700) Kr., hiervon entfallen auf Lit. A 749 836 (+ 9600) Kr. und auf Lit. B 1 228 321 (— 8900) Kr. Für das erste Vierteljahr wird eine Einnahme von 6 091 231 (+ 187 600) Kr. ausgewiesen, an welcher das A-Netz mit 2 252 264 (+ 114 800) Kr. und das B-Netz mit 3 838 967 (+ 72 800) Kr. teilnimmt.

— Haftpflicht und Versicherung im Eisenbahnpersonenverkehr. Über diesen weitere Kreise berührenden Gegenstand hat der Oberinspektor i. R. Dr. Josef Schwab unlängst im Klub österreichischer Eisenbahnbeamten einen bemerkenswerten Vortrag gehalten. Gegenüber der herrschenden Richtung einer verschärften Betriebshaftung tritt Dr. Schwab im allgemeinen für die Versicherung der durch gemeinnützliche Betriebe Schadensbedrohten zum Zwecke einer angemessenen Verteilung des schuldlos verursachten Schadens ein. Dem Interesse aller Teile würde eine im Rahmen der bestehenden Gesetze mögliche allgemeine Unfallversicherung der Reisenden besser dienen. Die Verletzten würden statt der in nahezu 50 % der Bahnunfälle trügerischen, meist erst zu erkämpfenden Haftpflichtentschädigungen gegen sehr niedrig bemeßbare Prämien im voraus bestimmte Ersatzleistungen leicht und sicher finden. Trotz des ungünstigen Schicksals älterer ähnlicher Pläne und der zu überwindenden Schwierigkeiten hält Dr. Schwab eine solche Einrichtung für durchführbar.

— Zur Frage der Wiener Untergrundbahnen. In der Öffentlichkeit sind an die Tatsache, daß dem bei der Kommission für Verkehrsanlagen in Wien zugeteilten Ingenieur Musil auf dessen Bitte ein mehrmonatiger Urlaub zur Ergänzung seiner im Jahre 1911 begonnenen Studien über elektrische Schnellbahnen in Amerika erteilt worden ist, Erörterungen geknüpft worden, als ob hierdurch der Entschluß einer Verschiebung des Baues der Wiener Untergrundbahnen sowie der Elektrisierung der Stadtbahn zum Ausdruck käme. Diese Schlußfolgerungen treffen jedoch, wie von zuständiger Seite verlautbart wurde, keineswegs zu. Die Reise des Ingenieurs Musil ist eine Studienreise für ihn, deren etwaige Ergebnisse werden bei der seinerzeitigen Bauausführung der Untergrundbahnen gewiß von Nutzen sein, doch wird der Zeitpunkt der Erledigung des Wiener Untergrundbahnproblems durch diese Reise in keiner Weise beeinflußt, noch weniger die Frage der Elektrisierung der Stadtbahn, deren Studium überhaupt nicht dem Ingenieur Musil übertragen ist. Lassen die allgemeinen finanziellen Verhältnisse es zu, daß die Verhandlungen über die Sicherstellung der Wiener Untergrundbahnen und die Elektrisierung der Wiener Stadtbahn wieder aufgenommen werden können, und wird hierbei die Anwesenheit des Ingenieurs Musil als erwünscht angesehen werden, so wird er auch vor Ablauf seines zu Studienzwecken erteilten Urlaubes zur Stelle sein. Die Erteilung des Urlaubes bedeutet also keineswegs irgendeine Verschiebung des Baues der Wiener Untergrundbahnen, sondern zeigt nur, daß alle mit der Frage der Ausgestaltung der Wiener Verkehrsanlagen sich beschäftigenden Faktoren bemüht sind, sie einer gedeihlichen Lösung zuzuführen und keine Gelegenheit zu verabsäumen, um die anderwärts gemachten Erfahrungen für den Bau der Untergrundbahnen verwerten zu können. Gerade das Interesse an dem seinerzeitigen raschen Fortgang der technischen Arbeiten nötigt, für auswärtige Studien die Zeit zu benützen, die für die Fortführung der finanziellen Verhandlungen weniger geeignet ist.

— Österreich und die Verkehrsfragen des Balkans. Über die Balkanbahnen sprach kürzlich in einer Wochenversammlung des Mährischen Gewerbevereins der dipl. Ing. Dr. Kellner. Er gab zunächst einen Überblick über die bisherige Entwicklung des Eisenbahnwesens in den Balkanländern und Bosnien und hob hervor, daß seit 1906 zuerst infolge des zollpolitischen Krieges mit Serbien, dann wegen der Einverleibung Bosniens und der Hercegovina und der hierdurch wesentlich geänderten politischen Verhältnisse auf dem Balkan von Österreich-Ungarn in Bosnien und der Hercegovina keine neuen Bahnen errichtet worden seien, während Serbien bemüht sei, durch Bahnbauten, die einen Kostenaufwand von rund 100 Millionen Dinare erforderten, neue Verkehrswege zu eröffnen und sich hierbei von Österreich-Ungarn tunlichst unabhängig zu machen. Insbesondere sei der schon vor dem russisch-türkischen Kriege vorhanden gewesene Plan einer selbständigen Donau-Adriabahn aufgetaucht, dessen Verwirklichung geeignet wäre, die wirtschaftlichen und Handelsinteressen Österreich-Ungarns aufs empfindlichste zu treffen. Diesen Bestrebungen entgegenzuwirken, sei Österreich-Ungarn einerseits durch Begünstigung des Ausbaues der sogenannten Sandschakbahn (Uvac-Mitrowitza), anderseits durch Ausgestaltung des bosnischen Bahnnetzes bestrebt, wozu noch jene politischen Schritte zu zählen seien, die die Verhinderung des Baues der selbständigen serbischen Adriabahn sowie die vollständige Internationalisierung dieser Bahnstrecke zum Ziele haben. Der Vortragende kennzeichnete sodann vom Standpunkte Österreichs die Richtlinien, die beharrlich verfolgt werden müßten, wenn in der Folge Industrie, Gewerbe und Handel Österreichs nicht in der empfindlichsten Weise getroffen werden sollen, und zwar: a) raschester Ausbau der Linie Uvac-Mitrowitza (Sandschakbahn), Durchführung des bosnischen Eisenbahnprogramms längstens binnen des im Gesetzentwurfe vorgesehenen Zeitraumes von 6 Jahren, wobei für die Linie Bugojno-Arzano (bosnische Adriabahn) Richtungs- und Steigungsverhältnisse für eine vollspurige Eisenbahn zu wählen wären, b) Umbau der Strecke Vakuf-Lasva auf Vollspur und zwar im Sinne des Gesetzentwurfes sogleich, nachdem die Strecke

Doboj-Sarajevo vollspurig sein wird, damit Wien so rasch als möglich eine vollspurige Verbindung über Banjaluka nach Sarajevo erhalte, c) Umbau der Strecke Mostar-Metkowic auf Vollspur, damit die aus Österreich kommenden und für den Hafen Metkowic bestimmten Waren in Mostar nicht umgeladen werden müssen, d) Umbau der Strecke Uvac-Sarajevo auf Vollspur, sobald die Sandschakbahn Uvac-Mitrowitza fertiggestellt sein wird, da die Eisenbahn Saloniki-Sarajevo-Banjaluka-Wien nicht nur für Österreich, sondern für ganz Mitteleuropa von größter Bedeutung sein wird, es daher ganz und gar unzulässig erscheint, daß in der sonst ganz vollspurigen Strecke der Teil Uvac-Serajevo schmalspurig bleibt, e) Studium der Häfen Tolero, Neum, Klek und der damit im Zusammenhange stehenden, ganz auf österreichischem Gebiete liegenden Bahnverbindungen ab Metkovic, da die in der Nähe der Narentamündung befindlichen Häfen bahntechnisch wesentlich günstiger liegen als Spalato, Gravosa und Zebeniko, f) Einflußnahme auf tunlichst raschen Ausbau der serbischen Strecke (40 km) Uschizi-Vardiste, damit die bosnische Adriabahn Vardiste-Sarajevo-Spalato gleich nach Fertigstellung der bosnischen Strecke Bugojno-Arzano lebensfähig und Serbien nicht geradezu gezwungen wird, die Adriabahn Nisch-Toplitztal-Labtal-Drintal-Medua usw. zu bauen (unter Gewährung angemessener Zugeständnisse an Serbien rücksichtlich des Durchzugsverkehrs), g) Verlegung der im Sinne des Gesetzentwurfes gleich nach vollspurigem Umbau der Strecke Doboj-Sarajevo zu erbauenden direkten Verbindung Tuzla-Sarajevo mehr nach Osten, um die Städte Svornik, Vlasenitza und Strebrenitza dieser Bahn näher zu bringen, da dann weitere Verbindungen mit Serbien, namentlich über Zvornik nach Loschnica-Schabac, nach Valjevo-Obrenovac und zur Hauptstrecke Belgrad-Nisch möglich wären, wodurch weitere namhafte Sendungen aus Serbien über die bosnischen Bahnen zu den österreichischen Häfen gelenkt und die bosnischen Bahnen gut mit Frachten versorgt werden würden, h) Studium jener bosnischen Adriabahn, die für Serbien zweifellos am günstigsten gelegen wäre, das ist im Anschlusse der bestehenden Bahn Vardiste-Ustipracza über Focza-Czimernosattel-Gazko-Trebinje, natürlich in ausreichender Entfernung von der montenegrinischen Grenze, in allfälliger Verbindung mit einer Zweigbahn durch die Dugapässe nach Montenegro, um diese Adriabahn auch von Montenegro aus zu befruchten.

— **Sektionschef Koestler †.** Am 4. d. M. wurde der frühere Sektionschef des Eisenbahnministeriums, Ingenieur Koestler, unter zahlreicher Beteiligung von Kollegen in Wien zu Grabe getragen. Der Verstorbene war zunächst im Bahnerhaltungsdienste der Kaiserin Elisabethbahn und später bei deren Direktion tätig. Seit Verstaatlichung dieses Bahnunternehmens fand Koestler bei der Staatseisenbahnverwaltung in verschiedenen Stellungen, zuletzt als Departementvorstand im Eisenbahnministerium, Verwendung. Er gehörte zu den hervorragendsten Technikern des staatlichen Eisenbahnbetriebs und galt besonders als Autorität auf dem Gebiete der Bahnhofsbauten. Er war auch vielfach schriftstellerisch tätig und gehörte zu den verdienstvollsten Mitgliedern des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Koestler war bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand auch Mitglied des Preisausschusses dieses Vereins. Er war ein warmer Verfechter der Standesinteressen der Techniker und wurde wiederholt in den Vorstand des Ingenieur- und Architektenvereins berufen. Überdies wirkte er während einer Reihe von Jahren als Vizepräsident des Österr. Eisenbahnklubs und erwarb sich auch um diese Vereinigung große Verdienste. Das Hinscheiden Koestlers, der sich in Fachkreisen größter Wertschätzung erfreute, bedeutet für das österreichische Eisenbahnwesen einen schweren Verlust.

Ungarn.

— **Zugzusammenstoß bei Ogulin.** Am 7. d. M. ist zwischen Budapest und Fiume bei der Station Ogulin ein nach Fiume gehender Schnellzug mit einem aus entgegengesetzter Richtung kommenden Lastzuge zusammengestoßen. Beide Lokomotivführer, beide Heizer und der Zugführer des Lastzuges wurden getötet. Auch unter den Reisenden befinden sich Tote und Verletzte.

— **Der Kohlenbedarf der ungarischen Staatsbahnen.** Der „Pester Lloyd“ schreibt über die Kohlenfrage bei den ungarischen Staatsbahnen folgendes: Das seit einigen Jahren anhaltende Steigen der Kohlenpreise wird nicht nur in den privaten Haushaltungen der Monarchie, sondern auch von den zahlreichen Industrieunternehmungen, die auf einen großen Verbrauch von Kohle angewiesen sind, schwer empfunden. Eine besonders empfindliche Belastung bildet die Verteuerung der Kohle jedoch für die ungarischen Staatsbahnen, die die größte Menge Kohle im Lande verbrauchen. Die Staatsbahnen haben in diesem Jahre einen Bedarf von mehr als 4 Millionen Tonnen und im nächsten Jahre wird sich dieser Bedarf bereits auf 4.6 Millionen erhöhen. Wenn man nun in Betracht zieht, daß die Preise der heimischen Kohle in den letzten Jahren um 20 bis 30 %, die der preußischen und österreichisch-schlesischen Kohle aber um etwa 40 % gestiegen sind, kann man leicht berechnen, um wieviel sich der Kohlenetat dieses Unternehmens während dieser Zeit erhöht hat. Sollten die Kohlenpreise ihre steigende Richtung auch weiterhin befolgen, steht zu befürchten, daß ein Teil der Mehreinnahmen, zu welchen die ungarischen Staatsbahnen durch die im vorigen Jahre durchgeführte Erhöhung der Personen- und Gütertarife gelangten, durch die Mehrausgaben, die dem Unternehmen durch das fortwährende Steigen der Kohlenpreise erwachsen, vollständig aufgezehrt werden. Diese bedauerliche Erscheinung eröffnet nichts weniger als freundliche Ausblicke für die Zukunft, zumal dem Übelstande nicht leicht abgeholfen werden kann. Eine gewisse Beschränkung könnten diese Mehrausgaben wohl erfahren, wenn die Staatsbahnen eine größere Menge der wohlfeileren heimischen Kohle und weniger ausländische Kohle benützen würden, auf die ja beim Eintritt gewisser außenpolitischer Verwicklungen ohnehin nicht mit Sicherheit gerechnet werden kann. Dem stehen jedoch mannigfache Schwierigkeiten im Wege. Zunächst können die Staatsbahnen auf die Verwendung der schweren preußischen und österreichisch-schlesischen Kohle ganz überhaupt nicht verzichten, dann aber verfügen, wie sich das auch bei der jüngsten Verdingung gezeigt hat, die heimischen Kohlenwerke gar nicht über Kohlenvorräte in solchem Maße, daß sie den Staatsbahnen mehr abgeben könnten, als das bisher der Fall war. Die ungarischen Kohlengewerkschaften erzeugen jährlich rd. 10 Millionen Tonnen Kohle und die heimischen Industrien führen schon jetzt häufig Klage darüber, daß einen großen Teil der heimischen Kohle die Staatsbahnen in Anspruch nehmen, so daß die privaten Unternehmungen selbst zum Bezuge der teueren ausländischen Kohle gezwungen sind. Einigermaßen könnte der Kohlenknappheit allerdings auch durch die Ausnützung des Kissármáser Erdgases zur Elektrisierung des Eisenbahnnetzes jenseits des Königsteiges (Siebenbürgen) abgeholfen werden, wodurch nicht nur ein billigerer Betrieb der betreffenden Eisenbahnlinien erzielt werden könnte, sondern auch der heimischen Industrieförderung gute Dienste geleistet würden. Indes wäre dem Übel damit nur zum Teil abgeholfen. Ein wirksameres Mittel der Abhilfe läge darin, einerseits die Entwicklung der Betriebe der ungarischen Kohlenwerke nach Kräften zu fördern, andererseits aber den ärarischen Kohlenbau, der bisher mit unzulänglichen Mitteln betrieben wurde, durch große Investitionen in den Stand zu versetzen, weit mehr Kohle und billiger zu fördern, als dies bisher der Fall war.

— **Tagesschnellzug Budapest-Brassó (Kronstadt).** Die Handelskammern der siebenbürgischen Komitate haben eine Bewegung wegen Einstellung eines Tagesschnellzuges zwischen Budapest und Brassó (Kronstadt) in den nächsten Sommerfahrplan eingeleitet. Die Kammern werden auf die wirtschaftliche Bedeutung dieser wichtigen Verbindung für ganz Siebenbürgen hingewiesen. Derzeit verkehrt abgesehen von der Arader Verkehrsrichtung nur ein Eilzug, welcher von Budapest abgeht. Die früh und mittags abgehenden Züge verkehren nur bis Nagyvárad (Großwardein) bezw. Kolozsvár (Klausenburg) als Eilzüge, dann aber als Personenzüge, so daß die Fahrt von Siebenbürgen bis Budapest 16—22 Stunden dauert. Der neue Zug soll etwa 5 Uhr morgens von Budapest abgehen und würde auf der Strecke der Székler Ringbahn Brassó (Kronstadt) noch in den Abendstunden erreichen.

— **Der Bau der dalmatinischen Eisenbahn** wird demnächst in Angriff genommen. Die Linie geht bekanntlich von Ogulin aus und wird bis zur Landesgrenze, die in einem Tunnel unterfahren wird, eine Länge von rund 215 km haben. Der Bau wird in fünf Streckenteile eingeteilt, von denen jeder unter einem Bauleiter steht, auf der ganzen Strecke gleichzeitig begonnen und durchgeführt werden. Die Unternehmung hat deshalb 5 Bauleiter, 24 Streckeningenieure, ferner weitere 50 Bauingenieure, eine größere Anzahl andere Beamte und einige Tausend Arbeiter eingestellt. Da die Gegend außerordentlich wasserarm ist, so muß die ganze Linie entlang mit dem Aufwand von beiläufig 6 Millionen Kronen eine Wasserleitung erbaut werden, ferner müssen viele vorläufige Bauten, Wohnungen, Arbeiterschenken, Magazine, Krankenhäuser usw. errichtet werden. Die Ingenieure und Beamten begeben sich in den nächsten Tagen auf ihre Posten.

— **Ungarische Wagenindustrie.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat den gewöhnlichen Bedarf an Wagen für dieses Jahr bereits den vereinigten ungarischen Wagenfabriken in Bestellung gegeben, so daß die Werke vorläufig genügend beschäftigt sind. Diese Bestellung wird etwa 20 Millionen Kronen erfordern. Neun Wagen II. Klasse neuer Bau-

art mit mittlerem Durchgang läßt außerdem die Staatsbahn in ihrer Istvánteleker Hauptwerkstätte anfertigen, da sie auf diese Art wohlfeiler auskommt. Die übrigen ungarischen Bahnen haben bisher nichts bestellt, und sie dürften wegen der schwierigen Geldverhältnisse auch nicht zu neuen Wagenanschaffungen schreiten. Im Ausfuhrgeschäft stockt das Geschäft fast vollständig. Im übrigen klagen die ungarischen Wagenfabriken wieder viel über die Bewegungen der Arbeiterschaft; denn es wird in den Werken fleißig „amerikanisiert“ und die voraus berechneten Arbeitsleistungen können auch nur annähernd nicht erreicht werden. Da sind denn die Gestehungskosten stets viel höher, als angenommen wird, und die Ergebnisse bleiben weit hinter den Erwartungen zurück.

— Internationaler Kleinbahnkongreß in Budapest. Die internationale Vereinigung der Straßen- und Kleinbahnen, welcher auf ihrer vorjährigen Tagung in Christiania durch den Staatssekretär Dr. Joseph Stetina eine Einladung des ungarischen Handelsministers überbracht worden war, den nächsten Kongreß (1914) in Budapest abzuhalten, hat kürzlich durch ihren Zentralausschuß den Handelsminister verständigt, daß sie seine Einladung mit Dank angenommen habe. Letzterer hat die Bildung eines Lokalausschusses angeordnet und den Ministerialrat Ladislaus v. Halászy damit betraut, im Einvernehmen mit den Zentralausschuß in Brüssel sowie mit allen beteiligten Stellen die nötigen Vorbereitungen für den Kongreß schon jetzt in Angriff zu nehmen.

Bosnien und Hercegovina.

— Die Bosnische Eisenbahnvorlage. Die Vorlage betreffend den Ausbau und die Ausstattung der bosnisch-hercegovinischen Bahnen soll bekanntlich schon demnächst im österreichischen Abgeordnetenhause eingebracht werden. Wie verlautet, verfügt Artikel I der Gesetzvorlage, daß Bosnien und die Hercegovina die in den Artikeln II, IV und V näher bezeichneten Verpflichtungen übernehmen, falls Österreich und Ungarn dem Ausbau der bosnischen Eisenbahnlinien zustimmen und zur teilweisen Deckung der Kosten an die bosnisch-hercegovinische Landesregierung die in der Vorlage genau angeführten Beiträge leisten. Bosnien und die Hercegovina verpflichten sich, in höchstens sechs Jahren vom Baubeginn an die folgenden Eisenbahnlinien herzustellen bzw. umzubauen, die Vorarbeiten sofort in Angriff zu nehmen und mit aller Beschleunigung abzuschließen: Banjaluka-Jajce (Vollspur), Samac-Doboj (Vollspur), Bugojno-Arzano (Schmalspur), Doboj-Sarajevo (Umbau auf Vollspur), Jajce-Bugojno (Umbau auf Vollspur), Bugojno-Rama (Vollspur), Rama-Mostar (Umbau auf Vollspur), Vollspurbahn Brcka-Tuzla mit Abzweigungen nach Bijeljina und Raza (Posavinaer Bahn), Doboj-Tuzla (Umbau auf Vollspur). Der Umbau der Bahn Doboj-Tuzla kommt sofort nach Fertigstellung der Vollspur der Verbindung Doboj-Sarajevo zur Ausführung. Nach erfolgtem Umbau der letztgenannten Strecke erfolgt auch jener der Linie Vakuf-Lasva. In weiterer Folge wird der Bau einer direkten vollspurigen Linie von Tuzla über Kladanj nach Sarajevo in Aussicht genommen. Im Artikel V wird die Beitragsleistung Bosniens festgesetzt. Artikel VI bestimmt, daß der gemeinsame Finanzminister ein Eisenbahnanlehen in verzinslichen, in höchstens 60 Jahren tilgbaren Obligationen bis zu einem Betrag aufnimmt, der zur Beschaffung eines Gesamtkapitals von höchstens 270 Millionen Kronen nötig sein wird.

Übrige europäische Länder.

— Die Arbeitervertreter beim französischen Staatsbahnnetz. Die Arbeiter der französischen Staatsbahnen haben kürzlich einen Ausschuß gewählt, der sie bei ihrer Direktion vertreten soll. Er besteht aus 16 Mitgliedern, von denen 12 dem „Syndicat national“ angehören, also Sozialisten sind. Diese Zusammensetzung ist zwar bei den Verhältnissen, die in Frankreich herrschen, nicht gerade unerwartet, aber immerhin auffallend, da von den 72 000 Angestellten der Staatsbahnen nur gegen 7000 dem Syndikat angehören. 9,5 % der Angestellten haben also 75 % der Vertreter gewählt, und sie werden von 12 Ausschußmitgliedern vertreten, während die Interessen der übrigen 65 000 Angestellten von nur vier Vertretern wahrgenommen werden. Dabei haben gerade die Angestellten der Staatsbahnen keinen Grund zur Unzufriedenheit. Die stets wachsenden Fehlbeträge bei dieser Verwaltung sind hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß von 1908 bis 1912 die persönlichen Ausgaben um 48 300 000 Franken gestiegen sind, die teils zur Verbesserung der Besoldungsverhältnisse, teils zur Beschleunigung des Aufrückens, teils zur Einstellung vermehrten Personals verwendet worden sind. Neben den Aktionären haben also die Angestellten den Hauptvorteil von dem Erwerb der Eisenbahnen durch den Staat gehabt. Dieses Ergebnis der Verstaatlichung entspricht durchaus den sozialistischen Grundsätzen, und auch in England wird stets als Grund für die Verstaatlichung angeführt, daß dadurch die Lage der Arbeiter verbessert wird, ohne dabei zu bedenken, daß durch eine solche Durchführung der Verstaatlichung, wie sie in Frankreich vor sich gegangen ist, die Allgemeinheit so geschädigt worden ist, daß die Verbesserung der Lage einer Gruppe der Bevölkerung diesen Schaden bei weitem nicht wieder ausgleichen kann. Das Ergebnis der jetzigen Wahlen wird sicher das sein, daß die Manneszucht unter den französischen Eisenbahnarbeitern noch mehr, als es schon bisher der Fall war, untergraben werden wird. Die Frage der Wiedereinstellung der wegen des Streiks im Jahre 1910 entlassenen Arbeiter wird zweifellos wieder aufgerollt werden, und das wird sicher nicht ohne neue Unruhen abgehen.

Dem Vorherrschen des Sozialismus unter den französischen Eisenbahnarbeitern entspricht es auch, daß ihre Vereinigungen an den Kundgebungen gegen die Einführung der dreijährigen Dienstzeit im Heere, die in Paris veranstaltet werden, auf das lebhafteste teilnehmen.

Das sind sehr traurige Verhältnisse, und sie werden durch die überwiegend sozialistische Vertretung im Arbeiterausschuß nicht verbessert werden. Die jetzt noch treu zur Verwaltung haltende Arbeiterschaft wird dadurch entmutigt und in ihrer Treue wankend werden, und das Syndikat wird das Gebiet wiedergewinnen, das seit dem Streik verloren worden ist. Dadurch wird der Glaube erweckt werden, daß bei den französischen Staatsbahnen unbillige Forderungen nur mit der nötigen Rücksichtslosigkeit vertreten zu werden brauchen, um ihre Gewährung zu erzwingen. Früher oder später muß aber hiergegen eingeschritten werden; schon die öffentliche Meinung, soweit sie nicht unter sozialistischem Einfluß steht, wird es verlangen. Je weiter aber die Regierung die Verhältnisse in dem jetzigen Fahrwasser treiben läßt, desto schwieriger wird es sein, einzuschreiten und wieder geordnete Verhältnisse herbeizuführen.

— Der Gotthardvertrag. Am 4. April hat der Nationalrat den Gotthardvertrag mit 108 gegen 77 Stimmen genehmigt, nachdem die Beratung zwei Sitzungswochen beansprucht hatte. Die Zustimmung des Ständerates mit großer Mehrheit ist sicher, und es wird der Vertrag daher am 9. April endgültig ratifiziert sein. Die Verhandlungen des Nationalrates wurden im ganzen Lande mit gespannter Aufmerksamkeit verfolgt; eine unerhörte Agitation in der Presse und in Volksversammlungen war von den Gegnern eingeleitet worden, und mit Entstellungen und unwahren Behauptungen wurde die Leidenschaft weiter Volkskreise wachgerufen. Im Gegensatz zu dieser eigentümlichen Kampfweise hielt sich die Beratung im Nationalrat auf würdiger Höhe, abgesehen von den Reden einiger Sozialdemokraten und eines nicht ernst zu nehmenden Abgeordneten aus dem Bernischen Jura. Neben Bundesrat Forrer, dem Vorsteher des Eisenbahndepartements, zeichneten sich die neugewählten Bundesräte Schultheß (Aargau) und Motta (Tessin) durch staatsmännische Behandlung der Frage aus und wiesen nach, wie der neue Vertrag nach verschiedenen Richtungen eine klarere und für die Schweiz günstigere Sachlage schaffe. Die Vorwürfe, der Vertrag bringe eine unannehmbare Abhängigkeit von Deutschland und Italien, wurden gründlich widerlegt. Eine Note der deutschen Reichsregierung vom 22. März hatte zur Beruhigung wesentlich beigetragen, indem sie gegenüber unrichtiger Auslegung von Vertragsbestimmungen durch die Gegner sich mit der vom Bundesrate vertretenen Auffassung einverstanden erklärte. Mit dem 1. Mai 1913 werden nun auch die auf Grundlage der Herabsetzung der Bergzuschläge ausgearbeiteten neuen Tarife in Kraft treten und ein weiteres Element der Belebung des Durchgangsverkehrs zwischen Deutschland und Italien über den Gotthard bilden, der übrigens in den letzten Jahren bereits eine nicht vorausgesehene Zunahme erfahren hat.

— Verbesserung des Personenverkehrs in der III. und IV. Klasse auf russischen Bahnen. Wie wir der „Torg.-Prom. Gaseta“ entnehmen, beabsichtigt das russische Ministerium der Verkehrsanstalten die Einführung von Verbesserungen für den Reiseverkehr in den genannten beiden Klassen. So sollen vor allem Wagen III. Klasse in fast alle durchgehenden Züge im Fernverkehr eingestellt werden. Während der Hauptreisezeit sollen ferner ganze Sonderzüge mit Wagen III. Klasse im Fernverkehr gefahren werden, zu denen Platzkarten auszugeben beabsichtigt ist und die Speisewagen mitführen.

Im Interesse eines weiteren Ausbaus des Verkehrs in der IV. Wagenklasse schweben Erwägungen darüber, den Personentarif für die IV. Klasse, der bisher nur auf die Beförderung von Arbeitern in Gruppen Anwendung fand, allgemein zur Einführung zu bringen. Der Verkehrsminister verspricht sich von der allgemeinen Einführung des Verkehrs in der IV. Klasse

eine erhebliche Einnahme für die Staatskasse, da eine gewaltige Inanspruchnahme der die IV. Wagenklasse führenden Züge zu erwarten steht. Von dieser Maßnahme erwartet man auch eine wesentliche Entlastung der übrigen Personenzüge, was bei dem alljährlichen, ganz erheblichen Anwachsen der Verkehrsziffer von größter Wichtigkeit ist. — Soweit unsere Quelle.

Wie diese Maßregel wirtschaftlich sich bemerkbar machen wird, ob namentlich die zu erwartende Abwanderung aus der höheren Klasse nicht doch ungünstiger auf die Einnahmen einwirken wird, als die Verwaltung vor der Hand anzunehmen scheint, müßte wohl erst die Zukunft lehren. Wenn auch nicht nach Lage der Verhältnisse, damit gerechnet zu werden braucht, daß diese Abwanderung verhältnismäßig so erheblich werden wird, wie es s. Zt. bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen aus Anlaß der Reform des Personen- und Gepäcktarifs der deutschen Bahnen der Fall war, so ist die Rückwirkung immerhin schwer zu übersehen. Trotz alledem wäre die Maßnahme ein zweifelloser Fortschritt, schon wenn man erwägt, daß der Teil der Reisenden die III. Klasse entlasten wird, der nur in die IV. Klasse gehört, gegenwärtig aber die III. Klasse benutzen muß, weil in der IV. Klasse Einzelreisende in Rußland nicht befördert werden. Dadurch wird die III. Klasse an Brauchbarkeit für bessere Reisende erheblich gewinnen. Wie groß die Rückwirkung auf das Anwachsen der Reisenden überhaupt sein wird, kann im voraus schwer abgeschätzt werden, aber sicher ist, daß viele Personen, denen gegenwärtig das Reisen in der II. Klasse zu teuer, die Gesellschaft in der III. Klasse dagegen unerträglich ist und die daher zu Hause bleiben, zukünftig in der besser gewordenen III. Klasse gern reisen werden. m.

Fremde Erdteile.

— **Bahnbauten in Lybien.** Nach der Fertigstellung der Strecke Tripolis-Asisiah im vorigen Monat hat das Bahnnetz in Tripolitanien eine Länge von 80 km erreicht. Es war bisher allein der Beförderung zu militärischen Zwecken vorbehalten, jedoch durch seinen Bau für alle Zwecke geeignet. Der Minister der Kolonien, Bertolini, hat nun dieser Tage dem Könige einen Erlaß zur Unterschrift vorgelegt, daß die Linien Tripolis-Ain Zara, Fornaci-Tadschura, Tripolis-Zanzur und Gheran-Asisiah dem allgemeinen Verkehr geöffnet werden. Der Betrieb dieser ersten Gruppe lybischer Eisenbahnen wird durch das Dekret der Generaldirektion der Staatsbahnen in Rom anvertraut, jedoch soll er unabhängig von der Geschäftsführung im Mutterlande geführt werden. Ein besonderes Betriebsamt wird in Tripolis errichtet, um einen elastischen und billigen Betrieb zu erzielen. Der Kgl. Erlaß regelt die Beziehungen zwischen diesem Amte und der Generaldirektion und setzt die dem Minister der Kolonien vorbehaltenen Befugnisse fest. Mit demselben Erlaß wird auch der Kolonialminister ermächtigt, sich für neue Bahnbauten der Verwaltung der Staatsbahnen zu bedienen, die ein besonderes technisches Amt einrichtet, welches unmittelbar unter dem Generaldirektor steht. Dem Kolonialminister steht die Genehmigung der Baupläne, der wichtigeren Verträge und die Entscheidung in größeren Streitsachen zu. Zwischen dem Minister der Kolonien und dem Generaldirektor der Staatsbahnen, Bianchi, haben schon viele Besprechungen über die Einrichtung des Bahnbetriebs in Lybien und das Bautenprogramm stattgefunden.

Im eigentlichen Tripolitanien soll die von Tripolis kommende Linie über Asisiah zunächst bis Bir Cuca und später zur Hochebene des Garian verlängert werden. Ferner sollen von der Hauptstadt zwei Küstenlinien ausgehen, die eine nach Westen über Zanzur nach Zuara, die andere nach Osten über Homs nach Misrata. Zwei weitere Linien sollen nach dem Innern gehen: die eine nach der Oase Gadames, die andere nach der Oase Mursuck. In der Cyrenaika sollen von der Hauptstadt Bengasi zwei Linien ausgehen: die eine über die Hochebene nach Derna, die andere nach den Oasen Augila und Gialo. Von diesen beiden Oasen soll eine Bahnlinie noch weiter nach dem Innern gebaut werden und eine zweite nach der Grenze mit Tripolitanien und in Socna an das Netz des eigentlichen Tripolitanien Anschluß finden. Gegenwärtig wird in Italien das Material für 50 km Bahnbauten nach der neuen Kolonie verladen.

— **Folgen des Balkankrieges für die amerikanischen Eisenbahnen.** Daß die amerikanischen Eisenbahnen unter den Folgen des Balkankrieges zu leiden haben könnten, will auf den ersten Blick nicht einleuchtend erscheinen. Wenn man jedoch bedenkt, daß die amerikanischen Eisenbahnen für ihre Streckenarbeiter zu einem großen Teil auf den Osten Europas angewiesen sind, so wird es ohne weiteres verständlich, daß der Krieg ihnen wertvolle Kräfte entziehen muß. Da außerdem die inneren Unruhen in Mexiko, das auch einen erheblichen Anteil zu den Streckenarbeitern der Vereinigten Staaten stellt, diese Leute in der Heimat festhält, so sehen die mit der Streckenunterhaltung betrauten Eisenbahnbeamten der Vereinigten Staaten dem kommenden Frühjahr mit rechter Besorgnis entgegen, weil sie nicht wissen, wo sie die Arbeiter, die sie für ihre Zwecke brauchen, hernehmen sollen.

Allgemeines.

— **Bahnanlage für Massenverkehr mit ununterbrochenem Betrieb.** In einer von Professor Dr. phil. und jur. J. Kollmann in Dresden verfaßten, in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" veröffentlichten Vorbesprechung der kommenden internationalen Baufach-Ausstellung mit Sonderausstellungen in Leipzig wird u. a. auf eine eigenartige, dort zur Ausführung in Aussicht genommene Bahn hingewiesen. Der Entwurf stammt von dem Leiter der wissenschaftlichen Abteilung der Baufachausstellung, Regierungsbaumeister Ewerbeck. Die dem Massenverkehr dienende Bahn soll den Erholungspark der Ausstellung mit der im Entstehen begriffenen, etwa 800 m entfernten Gartenstadt Mariabrunn verbinden. Wie aus nebenstehender Abbildung ersichtlich, ist das in sich selbst zurücklaufende Gleis an den beiden Endpunkten der Bahn um je eine große eiserne Drehscheibe, die als Personenbahnsteig dient, herumgeführt. Die beiden Bahnsteigdrehscheiben, deren jede 52 t wiegt, haben einen Durchmesser von 33 m; sie sind mit den Zügen durch ein um die Scheiben geschlungenes Seil zwangsläufig verbunden, so daß sie sich an ihren Umkreislinien mit derselben Geschwindigkeit bewegen. In der Mitte jeder Drehscheibe ist eine feste Scheibe angeordnet, auf die die Fahrgäste von oben durch eine Brücke oder von unten durch eine Unterführung gelangen. Die Fahrlustigen treten ohne jede Gefahr von der festen Scheibe auf die Drehscheibe über, durchschreiten diese nach außen hin und besteigen die Wagen des mit der Drehscheibe sich herumbewegenden Zuges. In dem für Leipzig aufgestellten ersten Entwurf ist für den äußeren Umfang der Drehscheiben eine Geschwindigkeit von 10 bis 15 km in der Stunde angenommen. Der die innere Scheibe umgebende Rand bewegt sich dann mit einer Geschwindigkeit von nur 2,4 bis 3,6 km in der Stunde. Grundsätzlich erinnert die Bauart der neuen Bahn an die Rettigsche Stufenbahn, die 1896 auf der Berliner Gewerbeausstellung und als „Trottoir roulant" auf der Pariser Weltausstellung von 1900 zu sehen war.

Bücherschau.

— **„Deutschland."** Unter diesem Titel hat der Bund Deutscher Verkehrsvereine (Sitz Leipzig) unter Mitwirkung der deutschen Staatsbahnverwaltungen ein zur unentgeltlichen Verbreitung im Auslande bestimmtes Schriftchen in deutscher, englischer und französischer Sprache herausgegeben, das in Wort und Bild alle innerhalb des Deutschen Reiches liegenden Reisegebiete anziehend schildert. Deutsches Meer, deutsche Alpen, deutsches Mittelgebirge und deutsche Stromlandschaften, deutsche Städte und Burgen, die berühmten Kunststätten und Kunstschätze in deutschen Gauen, Bäder und Kurorte, Theater, Musik, Sport — kurz, all das, was innerhalb der deutschen Reichsgrenzen zu Vergnügungs- und Erholungsreisen anreizt und lockt, was heute schon jahraus, jahrein einen großen Fremdenstrom herbeiführt, ist in diesem schmucken Heftchen zu einem bunten Willkommenstrauß gefügt. Der auf Grund eines Wettbewerbs unter einer Anzahl namhafter deutscher Reiseschriftsteller gewonnene Text von Maximilian Krauß, unterstützt durch eine Reihe prächtiger Landschafts- und Städtebilder, wendet sich mit warmherziger Begeisterung an alle, die Deutschlands vielgestaltige Reisegebiete kennen lernen wollen und sollen, und es ist unzweifelhaft, daß mit dieser Schrift, die zum erstenmal das ganze Deutschland unter dem Gesichtswinkel der Heranziehung des Fremdenverkehrs zusammenfaßt, eine Werbetätigkeit in Erscheinung tritt, die vom Standpunkte einer einheitlichen Förderung der deutschen Verkehrsinteressen von größter Wichtigkeit ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Ratzebuhr und Lottin links der Bahnstrecke Schneidemühl-Neustettin gelegene Bahnhof 4. Klasse Bahrenbusch, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Bahrenbusch hat eine fahrbare Viehrampe und ist mit einem Lademesser ausgerüstet.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Zimmersrode-Gemünden (Wohra) gelegene Bahnhof 4. Klasse Densberg Bahnhof erhält fortan die Bezeichnung Densberg-Schönstein und der Haltepunkt Densberg Dorf die Bezeichnung Densberg.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

No. I 84 vom 31. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den II. Nachtrag zu dem Übk. zus. F. (Ausgabe vom 1. Mai 1912) gültig vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 3. April d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 31. März verstarb in Görlitz, wohin er sich zur ärztlichen Behandlung begeben hatte,

der Königliche Regierungs- und Baurat,
Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamts in Guben

Herr **Paul Vogel**

im Alter von 59 Jahren.

In dem Dahingeschiedenen verlieren wir einen treuen Mitarbeiter, der den Pflichten seines Amtes stets mit großem Eifer nachgekommen ist.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Posen, den 4. April 1913. (1012)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Errichtung von Betriebsämtern.

Am 1. April d. J. wurde im Bezirke der Eisenbahndirektion Saarbrücken ein neues Betriebsamt mit dem Sitze in Gerolstein errichtet.

Dem Betriebsamte Gerolstein werden die Strecken Lissendorf-Ehrang und Hildesheim-Gerolstein-Büdesheim zugeteilt. Das Betriebsamt 2 Trier, das diese Strecken abgibt, behält die Strecken Trier-Hermeskeil, Erdorf-Irrel, Gerolstein-Lommersweiler und Pronsfeld-Neuerburg-Waxweiler.

Die Abgrenzung der Maschinen-, Verkehrs-, Werkstätten- und der übrigen Betriebsämter bleibt unverändert.

Saarbrücken, im April 1913. (990)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofes 4. Klasse Bahrenbusch für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Ratzebuhr und Lottin links der Bahnstrecke Schneidemühl-Neustettin gelegene Bahnhof 4. Klasse Bahrenbusch, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsgüterverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Bahrenbusch hat eine fahrbare Viehrampe und ist mit einem Lademesser ausgerüstet.

Mit dem Tage der Eröffnung wird der Bahnhof 4. Klasse Bahrenbusch in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsäaze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 2. April 1913. (998)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Grüner Jäger und Schandelah links der Bahnstrecke Braunschweig-Magdeburg gelegene Haltepunkt Weddel auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Weddel in den Staats- und Privatbahngütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im März 1913. (999)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit der Betriebseröffnung der vollspurigen Nebenbahn Diemeringen-Drulingen am 1. Mai 1913 findet auf dem alten Schmalspurbahnhof Drulingen — künftig Drulingen Ost — eine Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Leichen nicht mehr statt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Straßburg, den 2. April 1913. (1000)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

5. Güterverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der Expreßguttarif für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen neu herausgegeben.

Nähere Auskunft über die eintretenden Änderungen erteilen die Abfertigungen und unser Verkehrsbureau.

Straßburg, im April 1913. (992)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 10. April 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr zwischen Lommatzsch Ort und Meißen Triebischtal Ort über die schmalspurige Linie zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. April 1913. (994)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Süddeutsch - österreichischer Verkehr Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau, Eisenbahngütertarif. Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1913 kommen zur Einführung:

1. für Güter der Wagenladungsklasse B zwischen Bischofshofen und Vöhringen der Frachtsatz von 230 ₰ für 100 kg,
2. in Ergänzung der Abteilung III des Ausnahmetarifs 71 die Frachtsätze von Vils nach Aurolzmünster zu 116 h und von Vils nach Hörsching zu 139 h für 100 kg.

München, den 30. März 1913. (993)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr. Am 10. April 1913 wird die Station Palenberg des Direktionsbezirks Cöln für die Abfertigung von Wagenladungen der angeschlossenen Zeche Carolus Magnus einbezogen und zugleich in den Aus-

nahmetarif 6 für Brennstoffe unter Abteilung A 3 als Versandstation aufgenommen. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger sowie aus dem Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hessischen Staatseisenbahnen usw. zu ersehen, auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 7. April 1913. (1015)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
Tarif Teil II. Heft 1 vom 1. April 1913.

a. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird in den Ausnahmetarif Nr. 40 für Holzstoff usw. (Seite 184 des Tarifs) folgende Bestimmung aufgenommen:
Für Sendungen nach sächsischen Nichtverbandsstationen wird der Umbehandlungstarif — Ausnahmetarif 1 — der sächsischen Staatseisenbahnen angewendet.

b. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden die Leipziger Bahnhöfe der Königlich sächsischen Staatsbahnen in die Stationstarife für Hölak-Trencsénteplicz und Kaposvár auf den Seiten 123 und 125 des Tarifs einbezogen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 6. April 1913. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Mai d. J. treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 B (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]) in Kraft. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 5. April 1913. (1001)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-süddeutscher Verkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Tarifheft 5 für den Verkehr von Weinheim Tal für die Beförderung von
1. Steingrus (Steinsplitt),
2. Steinschutt (Abraum)
ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), 3. April 1913. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 werden von Eßlingen nach Bremen und Hamburg Stationsfrachtsätze für Stückgutsendungen eingeführt, bei denen die Beförderung als beschleunigtes Eilgut über Heidelberg-Heppenheim oder Mannheim-Frankfurt (Main) vorgeschrieben ist.

Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Hannover, den 3. April 1913. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband, Heft 1.

Die unterm 26. März 1913 bekanntgegebene Erhöhung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum) bei den Stationen Boryslaw-Tustanowice und Drohobiycz tritt erst am 5. Juni 1913 in Kraft.

Dresden, am 6. April 1913. (1007)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Mai 1913 treten neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 88 E Kalk, gebrannt zum Düngen und 88 F Kalkmehl in Kraft. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 4. April 1913. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 2 und 3 vom 1. Juli 1911.

An Stelle der am 31. März 1913 außer Kraft getretenen Frachtsätze der Abteilung B (Rohbenzin) des Ausnahmetarifs 91 treten mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 die folgenden:

nach	von Floridsdorf	von Stadlau
	10 t	
	Pfennige für 100 kg	
1. Heft 2: Eislingen (Fils)	286	286
2. Heft 3: Bruchsal . . .	316	321
Mundenheim .	319	324

München, den 5. April 1913. (118)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer und deutsch-südfranzösischer Güterverkehr.

Die für die große Kunstausstellung in Stuttgart bestimmten Gegenstände werden auf dem Hinweg auf den französischen Bahnen auf Grund der gewöhnlichen Tarife — also nicht zu den Sätzen etwaiger Ausfuhrtarife — abgefertigt.

Für die Rückbeförderung der unverkauft gebliebenen Gegenstände ist die Anwendung des direkten deutsch-französischen oder deutsch-südfranzösischen Gütertarifs ausgeschlossen. Jedoch wird, unter Ausdehnung der Rücksendefrist auf 8 Wochen, auch für Sendungen nach Stationen der französischen Ostbahnen Frachtfreiheit unter gewissen Bedingungen gewährt, die von den beteiligten Verwaltungen zu erfahren sind.

Straßburg, den 3. April 1913. (1005)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Palenberg des Dir.-Bez. Cöln in den Tarif aufgenommen. — Näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen.

München, den 5. April 1913. (1008)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1911.

Ab 20. April 1913 gelangt für die Beförderung von Chilesalpeter (roher Natronsalpeter)
Ausnahmetarif 88, Abteilung D
zwischen Mannheim sowie Mannheim Industriehafen Umschlag und Trient der Frachtsatz von 166 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 1. April 1913. (1009)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

An Stelle der auf Seite 174 des Gütertarifs, Teil II, Heft 1 vom 1. Februar 1913 in der Schnittafel I des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum usw.) enthaltenen Teilfrachtsätze für Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz treten mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 die nahhstehenden Teilfrachtsätze:

Bis zum Schnittpunkt von	Schnittpunkt 1	Schnittpunkt 4	Schnittpunkt 1	Schnittpunkt 3
	A/B	C	D (a und b)	
Boryslaw-Tustanowice	1380	2740	1380	2230
Drohobycz	1360	2710	1360	2220

Cöln, den 4. April 1913. (1017)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau.
Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 2 (Süddeutschland).

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 treten für die Stationen der K. württembergischen Staatseisenbahnen auf Seite 24—27 nachstehende Änderungen in Kraft:

Bahnentfernung von Wien	Bahnentfernung von Passau	Gruppe der Einlagerungsübersicht	Vom Schnittpunkte nach	Mit Umschlag in Wien				Passau				
				Für Sendungen von den Schiffsstationen der Gruppe								
				A	B	C	D	A	B	C	D	E
Kilometer				Schnittfracht für 100 kg in Pfennig								
586	307	14	Gingen (Brenz) . .	243	243	243	252	147	147	147	147	147
597	318	15	Heidenheim . . .	248	248	248	257	152	152	152	152	152
591	312	14	Herbrechtingen .	245	245	245	254	149	149	149	149	149
582	303	14	Hermaringen . .	241	241	241	250	145	145	145	145	145
605	326	15	Königsbronn . . .	252	252	252	261	156	156	156	156	156
594	315	14	Mergelstetten . .	247	247	247	256	151	151	151	151	151
600	321	15	Schnaitheim . . .	249	249	249	258	153	153	153	153	153
577	298	12	Sontheim-Brenz .	239	239	239	248	143	143	143	143	143

München, den 6. April 1913. (1016)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden auf S. 4 in der Ausführungsbestimmung zu § 54 unter (1)a die Worte „und Präposit (A. Sprengmittel, 1. Gruppe d)" — vergl. Nachtrag 1 — durch folgende Worte ersetzt: „sowie Präposit und Castroper Sprengsalpeter oder Löwenpulver (A. Sprengmittel, 1. Gruppe d)". Diese Tarifänderung ist gemäß § 2 E.V.O. genehmigt.

Dresden, den 5. April 1913. (1006)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 treten an Stelle der in der Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 5 vom 19. Januar 1910, auf Seite 83, unter Post-No. (178) im Rahmen des obenbezeichneten Verbandes für den Ausnahmetarif 3 (Obst, getrocknetes, usw.) und für Südfrüchte, getrocknete, usw.) und für Feigen, Pignien (Pignolen) usw. im Verkehre mit Berlin Anh.-Dredner Bhf., Berlin Görl. Bhf., Berlin Schles. Bhf. und Berlin Zentralmarkthalle verlautbarten Frachtsätze neue Frachtsätze, über deren Höhe die beteiligten Stationen Aufschluß erteilen.

Wien, am 31. März 1913. (995)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Am 1. Mai 1913 — für die Neubaustrecke Wannsee-Stahnsdorf Friedhof mit dem Tag der Betriebseröffnung — tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Expreßgut im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr, enthaltend die besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in Kraft. Der Tarif vom 1. April 1909 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben. Die Bestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

In den Beförderungssätzen des Stadt-, Ring- und Vorortverkehrs treten Änderungen nicht ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Berlin, den 4. April 1913. (1010)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Generalversammlungen.

K. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Einladung

zur 55. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, welche am 6. Mai 1913, um 12 Uhr mittags, im Sitzungssaale der genannten Eisenbahn-Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten wird.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Bilanz.
2. Bericht des Revisionsausschusses.
3. Verwendung des Reingewinnes.
4. Revisionsausschußwahl.

Die Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maßgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Kuponbogen oder nach Zulaß des § 51 der Statuten die Genußscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebig et Comp.,
in Prag bei der Böhmischen Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Außig bei den Herren L. Wolfrum et Comp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
in Teplitz bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,

und zwar spätestens am 26. April l. J. mittels dreifacher Konsignation, wovon eine, mit der Empfangsbestätigung über die hinterlegten Aktien bzw. Genußscheine versehen, dem Hinterleger rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien bezw. Genußscheine gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, den 5. April 1913. (1011)
Der Verwaltungsrat.

*) § 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher mindestens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig. Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretungen mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und die danach auf dieselben entfallende Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von zwei Dritteln der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

Nachdruck wird nicht honoriert!

8. Verdingungen.

Maurer-, Beton-, Steinhauer- und Entwässerungsarbeiten für Herstellung der Wasserkranschächte im neuen Bahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich zu vergeben. Pläne und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlinger Straße 39, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat reicht, Abgabe der Verdingungsunterlagen gegen 2,80 ℳ Kostenersatz (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Dienstag, den 15. April 1913, 11 Uhr vorm., bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 31. März 1913. (1013)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Aufenthaltsgebäude für Rottenführer auf Bahnhof Wustermark sollen in zwei Losen und zwar Los I: Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten und Los II: Zimmerarbeiten öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Maurer- und Zimmerarbeiten für Aufenthaltsgebäude auf Bahnhof Wustermark" versehen bis zum 26. April, vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (996)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Pflasterarbeiten zur teilweisen Neupflasterung der Ladestraße auf Bahnhof Wustermark-Ort sollen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Pflasterung der Ladestraße Bahnhof Wustermark-Ort" versehen bis zum 19. April 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (997)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Wasserdichte Eindeckung der Bahnsteighallen mit blfg. 14 900 qm nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Unterlagen gegen 50 ₰ Kostenersaz (bestellgeldfrei) auf unserem Geschäftszimmer Ettlingerstr. 39 zu erhalten. Angebote postfrei, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis spätestens Dienstag, den 15. April d. J., vorm. 10½ Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Karlsruhe, 2. April 1913. (991)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 28. | 12. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Verwendbarkeit von Hängebahnen in Umladehallen.

In Nummer 4, Jahrgang 1913, dieser Zeitung wird die bereits früher von Schürmann wiederholt behandelte Frage, wie die Umladung der Stückgüter auf großen Umladestellen durch Verwendung von Hängebahnen vorteilhafter und wirtschaftlicher zu gestalten sei, als sie sich zurzeit vornehmen läßt, weiterverfolgt. Hat der genannte Verfasser in seinem Aufsatz „Hängebahnen in Güterschuppen", abgedruckt in Nr. 9 der „Verkehrstechnischen Woche" vom 2. Dezember 1911 die Vorzüge dargestellt, die seiner Ansicht nach gegenüber der Umladung durch Menschenkräfte zugunsten der von ihm in dem vorgenannten Aufsatz im einzelnen beschriebenen Hängebahnanlage sprechen, so glaubt er jetzt weiter annehmen zu sollen, daß eine Hängebahn auch einer Rollbahnanlage, wie sie seit Juni 1911 auf der Umladestelle in Bebra in Betrieb ist, überlegen ist. Er hält es daher für empfehlenswert, die weiteren Versuche mit mechanischen Fördermitteln zur Verbesserung des Umladegeschäfts auch auf Hängebahnen auszudehnen.

Dieser Vorschlag dürfte indessen bei der jetzigen Organisation der Stückgutbeförderung, wie sie im Bereich der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes durchgeführt ist, erheblichen Bedenken unterliegen. Diese ergeben sich aus folgenden Erwägungen. Schürmann geht von der Betrachtung aus, daß auf einem Umladeschuppen an einer Stelle zahlreiche Stückgutsendungen aufzuladen sind, die einzeln den verschiedensten Stellen im Schuppen zuzuführen sind. Dabei wird nicht ausdrücklich erwähnt, daß umgekehrt auch von den verschiedensten Stellen einzelne Sendungen an eine Stelle zu bringen sind. Die Aufgabe, die den Hängebahnfahrzeugen zufällt, wird demgemäß dahin gekennzeichnet, daß sie „an einer Stelle eine volle Ladung aufzunehmen und diese Ladung, mehrfach geteilt, an verschiedenen Stellen im Schuppen abzusetzen haben." Die entsprechende andere Seite des Umladegeschäfts, Gut aus verschiedenen Wagen in einen zu befördern, wird auch hierbei nicht berührt. Schon bei dieser Darlegung der Aufgabe, die den Hängebahnen zufallen würde, ergeben sich mit Notwendigkeit die Schwierigkeiten, die der Bewältigung des Umladedienstes mit einer Hängebahn entgegenstehen. Sie sind von Schürmann nicht verkannt worden. Das ergibt sich aus seinen Ausführungen, daß den einzelnen Lastschalen des Hängebahnzuges keine so hohe Tragfähigkeit gegeben werden dürfe, daß zu ihrer vollen Auslastung soviel Sendungen in sie verladen werden müßten, daß das Absetzen an mehreren verschiedenen Schuppenstellen erforderlich wäre. Da dies zu zeitraubend und umständlich wäre, soll eine Lastschale vielmehr nur Güter aufnehmen, die nach derselben oder wenigstens nach unmittelbar benachbarten Stellen zu befördern seien. Würde nach diesem Grundsatz geladen, so wird eine bequeme und rasche Bearbeitung der Stückgüter für möglich gehalten. Diese Annahmen werden den weiteren Ausführungen zugrunde gelegt, ihnen entsprechend wird die Aufnahme- und Tragfähigkeit einer Lastschale auf 300 kg bemessen, diese Zahl auch bei der Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Anlage eingesetzt, sie finden endlich ihren Ausdruck auch in den Abbildungen des Aufsatzes in der „Verkehrstechnischen Woche" 1911 A, B und C auf Seite 202.

Eine auf eine so eingeschränkte Aufgabe zugeschnittene Hängebahn vermag indessen den Anforderungen, die auf einer größeren Umladehalle gestellt werden, nicht gerecht zu werden. Denn in der weitaus größten Zahl der Fälle treffen die Voraussetzungen, auf denen Schürmann seine Anlage aufbaut, nicht zu. Nur sehr selten stehen die Wagen, in die das aus einem Wagen auszuladende Gut einzuladen ist, unmittelbar nebeneinander; noch seltener ist soviel gleichzeitig greifbares Gut für einen Wagen vorhanden, daß damit eine Lastschale auszulasten ist. Das gleiche Bild ergibt sich umgekehrt für den Fall, daß aus mehreren Wagen in einen anderen umzuladen ist. Ermittlungen auf der Umladehalle Soest haben z. B. zu der Feststellung geführt, daß aus einem Umladewagen mit einer Belastung von 9730 kg 86 Frachtbriefsendungen in 49 verschiedene Wagen, die

bunt durcheinander in einer Anzahl von 170 an der Halle befindlichen Wagen standen, geladen werden mußten, während in einem von Soest auf die Umladestelle Cüstrin zu bildenden Umladewagen aus etwa 50 Wagen zu laden war. Regel ist also nicht der von Schürmann zugrunde gelegte Fall, sondern gerade das Gegenteil. Nur in Ausnahmefällen, die schätzungsweise noch nicht ⅕ aller Fälle betragen werden, wird die Möglichkeit bestehen, daß aus einem Wagen unter voller Ausnutzung der Lastschale in einen anderen Wagen oder in unmittelbar nebeneinanderstehende Wagen geladen werden kann. Dabei ist übrigens noch in Betracht zu ziehen, daß nach demselben Ort bestimmte in einem Wagen befindliche Sendungen fast stets bunt mit anderen durcheinander liegen, so daß sie nicht gleichzeitig aus- und auf eine Lastschale geladen werden können. Vergegenwärtigt man sich diese Tatsachen, so muß man zunächst zu dem Schlusse kommen, daß von der angenommenen Ausnutzung der Lastschalen nicht die Rede sein kann. Daraus ergibt sich weiter folgende Zwangslage: Entweder ist zur Bewältigung der Arbeit auf einer größeren Umladehalle eine unverhältnismäßig große Anzahl von Lastschalen nötig, die unausgelastet fahren müssen und die durch ihre große Zahl den Betrieb verlangsamen, oder aber es muß, wenn man dies vermeiden und die Lastschalen ausnutzen will, eine vollausgelastete Schale an verschiedenen Stellen wiederholt abgesetzt und wieder aufgezogen werden. Ganz abgesehen davon, daß von dieser Notwendigkeit die Wirtschaftlichkeit der Anlage ungünstig beeinflußt wird, wird durch das wiederholte Absetzen und Heraufziehen der Schalen der Betrieb auf der Umladehalle derartig schwerfällig, langsam und zeitraubend werden, daß er sich mit Erfolg nicht durchführen lassen wird. Die angestellte Betrachtung erstreckt sich bisher lediglich auf die Umladearbeit, die ein einziger auszuladender oder umzuladender Wagen verursacht. Die Schwierigkeiten, die sich hierbei gezeigt haben, wachsen aber um das Vielfache, wenn man sich den gesamten Dienst auf einer Umladestelle vorstellt und erwägt, daß nicht aus einem, sondern je nach ihrer Größe aus 100—200 Wagen gleichzeitig aus- und kreuzweise durcheinander in eine gleich große Wagenzahl einzuladen ist. Daß es dabei möglich sein wird, Gut bei nur einmaligem Aufziehen und einmaligem Absetzen jeder Lastschale an die Stelle zu bringen, an die es gehört, erscheint völlig ausgeschlossen. Läßt sich aber diese Grundvoraussetzung nicht durchführen, müssen die Lastschalen mehrmals abgesetzt werden, müssen sie erst teilweise entladen und dann wieder hochgezogen werden, so würde die Fahrt der Lastenzüge so langsam und stockend werden müssen, sie würden sich gegenseitig so sehr aufhalten und behindern müssen, daß ein Wettbewerb mit einer Anlage nach Bebraer Muster schwer denkbar erscheint, daß aber auch die Leistung, wie sie bei Förderung durch Menschenkraft erfolgt, nicht zu erreichen sein wird. Wenn auf diese Befürchtung vom Standpunkte des Beförderungsdienstes aus zunächst das Hauptgewicht gelegt wird, so wird dabei weiter nicht außer acht zu lassen sein, daß bei einer solchen Betriebsart auch eine Rentabilität der Anlage nicht zu erwarten sein dürfte.

Gegenüber diesen Bedenken fallen andere, die Schürmann in dieser Zeitung, Jahrgang 1913 S. 66, zu widerlegen sucht, so die Schwierigkeit der Verladung in die Lastschalen bei gewissen umfangreichen, schweren und unhandlichen Gütern und die Notwendigkeit von Hub- und Senkbewegungen, weniger in das Gewicht, obwohl das erstere durch den Hinweis, daß die Güter nur einmal auf- und abgeladen zu werden brauchen, nicht zerstreut sein dürfte und das zweite mit Recht auf einen Kraftaufwand und eine Inanspruchnahme von Zeit aufmerksam macht, die beim Rollbahnbetrieb, der sich in e i n e r Ebene bewegt, nicht erforderlich sind.

Wenn nun von Schürmann darauf hingewiesen wird, daß die Missouri-Kansas- und Texasbahn in St. Louis einen neuerbauten Güterschuppen mit einer umfangreichen Hängebahn ausgerüstet habe, so beweist das m. E. für die Anwendbarkeit des Systems auf unseren Umladehallen nichts. Denn soweit sich aus dem auch von Schürmann als Quelle benutzten Aufsatz und den Zeichnungen im Heft 1 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" Jahrgang 1912 ersehen läßt, dient der Schuppen in St. Louis nicht zu Umladezwecken, sondern lediglich dem Versande und Empfange von Ortsgut und besteht außerdem in einer eigenartigen zweigeschossigen Anlage (im unteren Geschosse befinden sich die Eisenbahngleise, im oberen die Ladestraßen für Straßenfuhrwerk, die das Gut bringen und absetzen), so daß er zum Vergleich mit unseren Umladestellen und ihren Bedürfnissen nicht wohl herangezogen werden kann. Das gleiche ist der Fall bei der im genannten Organ (Jahrg. 1910, Heft 5 S. 93/94) dargestellten Anlage der Eriebahn für den Schuppen in Bergen, New Jersey. Dort scheinen nämlich auf einer von drei Schuppenhallen alle ankommenden Wagen völlig ausgeladen und das Gut nach Beförderung mit der Hängebahn auf die beiden anderen Hallen in leer an diese gesetzte Wagen wieder eingeladen zu werden. Auch diese Anlage erscheint deshalb nicht vergleichsfähig. Die Tatsachen endlich, daß auf dem Viktoriabahnhof in Manchester eine Hängebahn für Reisegepäck zwischen Gepäckraum und den Bahnsteigen eingerichtet ist, und daß sich Hängebahnanlagen in industriellen Betrieben bedeutende Erfolge errungen haben, sind für die hier zu erörternde Frage belanglos. In beiden Fällen fehlt nämlich die Schwierigkeit, die sich aus dem Begriff der Umladung im Sinne einer zweckmäßigen Organisation unserer Stückgutbeförderung ergibt, und es läßt sich sehr wohl denken, daß eine Hängebahn dort, wo diese Schwierigkeit fehlt und wo es sich nur um eine einfache Beförderung von einer zu einer anderen Stelle handelt, in jeder Beziehung erfolgreich arbeitet.

Auf die in der „Verkehrstechnischen Woche" 1911 S. 202 aufgestellte Berechnung der Leistungsfähigkeit einer Hängebahn und den auf S. 204 berechneten Kostenüberschlag sowie auf den Vergleich zwischen den Kosten der Stückgutbeförderung durch Verkarren und denen der Stückgutbeförderung durch Hängebahnbetrieb soll nicht eingegangen werden, weil diese Zeilen, wie darzulegen versucht, von der Auffassung ausgehen, daß die von Schürmann gedachte Betriebsweise einer Hängebahn auf Umladestellen sich, als auf irrigen, in der Praxis nicht gegebenen Voraussetzungen aufgebaut, praktisch nicht wohl durchführen läßt und weil damit die für die Zeit der Fahrten, die Zahl der Ladeschalen und das erforderliche Personal eingesetzten Zahlen einer greifbaren und nachprüfbaren Unterlage entbehren.

Nach alledem dürfte kaum angenommen werden können, daß Versuche in der von Schürmann vorgeschlagenen Richtung zu einem befriedigenden Ergebnis führen werden. Keinesfalls aber kann erwartet werden, daß eine Hängebahnanlage gegenüber dem in Bebra eingeführten Rollbahnsystem Vorteile zeigen wird. Im Gegenteil hat sie, verglichen mit einer solchen Anlage, zweifellos zwei Hauptnachteile. Der eine ist zu erblicken in der mangelnden Stetigkeit der Beförderung, hervorgerufen durch die Notwendigkeit des Anhaltens der Hängebahnfahrzeuge, während sich das Förderband der Rollbahnanlage, abgesehen von seltenen Ausnahmefällen, dauernd gleichmäßig fortbewegt. Der zweite liegt darin, daß zur Beförderung eine Bewegung in zwei Ebenen, der wagerechten und der senkrechten, erforderlich ist, wohingegen bei der Rollbahnanlage die Beförderung durch Fortbewegung nur in der Wagerechten erreicht wird. Die Nachteile sind so grundsätzlicher Art und haben so schwerwiegende Folgen, daß sie gewisse Vorteile, welche eine Hängebahn der Rollbahn gegenüber hat, ganz in den Hintergrund treten und es, soweit es sich um Umladeanlagen handelt, ausgeschlossen erscheinen lassen, daß ein praktischer Versuch eine Überlegenheit der Hängebahn über das Bebraer Rollbahnsystem ergibt.

Cassel, März 1913. K l e w i t z.

Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde.

	1830		1840		1850		1860		1870		1880		1890		1900		1910	
Austr.	—	—	—	—	—	—	0,3	0,8	1,8	3,7	7,8	12,9	18,9	22,3	24,0	28,1	31,0	Ts. km
Afrik.	—	—	—	—	—	0,1	0,5	0,8	1,8	2,6	4,6	7,0	9,4	13,1	20,1	26,4	36,9	„
Asien	—	—	—	—	—	0,4	1,4	5,5	8,2	11,3	16,3	22,3	33,7	43,4	60,3	81,4	101,9	„
Europ.	0,2	0,7	2,9	8,2	23,5	34,2	51,9	75,9	104,9	142,5	169,0	195,8	223,9	251,4	283,9	309,8	333,8	„
Amer.	0,1	1.7	4,8	7,7	15,1	32,4	53,9	62,5	93,1	134,1	174,7	249,2	331,4	370,3	402,2	460,2	526,4	„
Zus.	0,3	2,4	7,7	15,9	38,6	67,1	108,0	145,5	209,8	294,2	372,4	487,2	617,3	700,5	790,5	905,9	1030,0	Ts. km
Zunahme		700,0	220,8	106,5	142,8	73,8	60,9	34,7	44,2	40,2	26,6	30,8	26,7	13,5	12,9	14,6	13,7	%

Die erste öffentliche Eisenbahn in unserem Sinne ist bekanntlich die in den Jahren 1826—30 von George Stephenson erbaute Bahn von Liverpool nach Manchester gewesen. Seit der Inbetriebnahme dieser Linie, also seit rd. 90 Jahren, haben sich die Eisenbahnen der Erde, besonders in Europa und Amerika, in überwältigender Weise entwickelt und diese Entwicklung ist in der nebenstehenden Darstellung sowohl bildlich veranschaulicht, als auch in Zahlen angegeben, und zwar getrennt für das Ende eines jeden Jahrfünftes und für die fünf Erdteile. Wie aus dieser Zusammenstellung ersichtlich ist, hat Amerika seit dem Jahre 1880 mit der Länge seiner Eisenbahnen die alte Welt überflügelt und besitzt heute mehr Bahnen, als die übrigen vier Erdteile zusammengenommen. Dieses Verhältnis ist in der zu jener Zeit lebhafter einsetzenden allmählichen Kulturerschließung der sämtlichen verschiedenen Länder Nord- und Südamerikas begründet und wird sich Europa gegenüber wohl auch nicht mehr ändern. Dagegen dürfte die fortschreitende Aufschließung der übrigen drei Erdteile, die ja überall erst begonnen hat, noch unberechenbare Verschiebungen in der Verteilung der Eisenbahnen auf der Erde mit sich bringen. Ihre durchschnittliche Dichte für Tausend Quadratkilometer betrug am Ende des Jahres 1910 in

Europa	(9,8 Mill. qkm)	34,06 km
Amerika	(38,1 „ „)	13,82 „
Australien	(8,2 „ „)	3,78 „
Asien	(44,1 „ „)	2,31 „
Afrika	(29,8 „ „)	1,24 „

Ein Eingehen auf weitere Einzelheiten erübrigt sich hier; diese sind in den jedes Jahr vom „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlichten Statistiken*) enthalten, auf denen auch die hier gegebene Zusammenstellung fußt.

Buchwald.

*) Auszüge hieraus bringt unsere Zeitung alljährlich; vergleiche zuletzt Nr. 40 S. 645 fgd. Jahrg. 1912.

Die Frage der Elektrisierung der Berliner Stadtbahn vor dem Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure.

Wie schon in Nr. 17 S. 287 d. lfd. Jahrg. d. Ztg. kurz berichtet, sprach in einer zum 19. Februar 1913 einberufenen außerordentlichen Monatsversammlung des genannten Vereins Professor Obergethmann über die Mechanik der Zugbewegung bei Stadtbahnen. Nach den der Einladung zum Vortrage beigegebenen Leitgedanken waren Darlegungen über die kürzeste Zugfolgezeit, höchste Zugfolgezahl, die Reisegeschwindigkeit und Leistungsfähigkeit der Bahnen zu erwarten. Der Vortragende wich indessen im Laufe seines Vortrages erheblich von diesem Thema ab. Bei den Zuhörern herrschte überdies wohl von vornherein Klarheit darüber, daß der Vortrag im besonderen zu Erörterungen über die Einführung schnellerer Zugfolge auf der Berliner Stadtbahn und demzufolge zu einer Aussprache zwischen Vertretern der Elektrotechnik und des Dampfbetriebes der Stadtschnellbahnen führen werde. Der Vortragende selbst gehört bekanntlich, wie auch bald nach der Einleitung des Vortrages offenbar wurde, zu den Anhängern der Dampflokomotive, zu deren Ehrenrettung der Vortrag beitragen sollte. In diesem Sinne glaubte er dann die Einwendungen der Regierung gegen den Dampfbetrieb auf der Berliner Stadtbahn mit wenigen Worten erledigen zu sollen. Von einer stärkeren Rauchbelästigung durch die Stadtbahnlokomotiven allein könne nicht gesprochen werden, da doch noch so viele andere

Erzeugungsstellen von Rauch — Hausfeuerungen, Kesselfeuerungen der Fabriken und Dampfer — vorhanden seien. Die mit den elektrischen Lokomotiven zu erzielenden höheren Anfahrbeschleunigungen hätten keinen so großen Einfluß auf Reisegeschwindigkeit und Zugfolge, wie im allgemeinen angenommen zu werden pflege. Die Forderung hoher Anfahrbeschleunigung führe zum Bau ungewöhnlich starker Maschinen, deren Kraft für die Fahrt auf freier Strecke nur zum kleinen Teile ausgenutzt werden könne. Eher sei danach zu streben, das Maß der Bremsverzögerungen zu steigern, um auf weniger kostspielige Weise zu einer Verstärkung der Zugfolge zu kommen. Die Verkürzung der Bremswege könne aber im Dampfbetrieb ebenso gut und besser herbeigeführt werden, wie im elektrischen Betrieb, da bei elektrischen Lokomotiven nicht nur die Bewegungsenergie des vorwärts bewegten Zuges, sondern auch noch die des schweren rotierenden Ankers des Elektromotors abzubremsen sei. Die hohen Anfahrbeschleunigungen auf der elektrischen Hochbahn in Berlin seien nur der Anwendung der Triebwagen zu danken, niemals aber mit elektrischen Lokomotiven erreichbar. Sei der für die krümmungsreiche Stadtbahn vorgeschlagene Betrieb mit elektrischen Lokomotivhälften („Triebgestellen") an jedem Ende eines Zuges auch nicht gerade betriebsgefährlich, so mindere er doch die Betriebssicherheit. An der Riffelbildung der Schienen auf der Berliner Hochbahn und der Straßenbahn sei vermutlich die elektrische Antriebsweise schuld. Alles in allem gipfelten des Redners Ausführungen darin: Mit Dampflokomotiven könne die vom Staate vorgesehene Zugverstärkung auf der Berliner Stadtbahn ebenso gut durchgeführt werden, wie mit den nach seiner Meinung noch immer nicht genügend ausgeprobten elektrischen Lokomotiven. Auf eine Prüfung des vom Vortragenden herbeigeschafften, inzwischen in den Monatsblättern des Berliner Bezirksvereines Deutscher Ingenieure veröffentlichten ausgiebigen Zahlenmaterials wird noch bei geeigneter Gelegenheit einzugehen sein.

Regierungsbaumeister a. D. Potthoff, Vertreter der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel, der den Ausführungen des Vortragenden beistimmte, berichtete über die von seiner Firma in der kurzen Zeit von 2½ Monaten hergestellte sechsachsige 1 D 1-Probe-Heißdampf-Tenderlokomotive und die 1 C-Maschine T 12. Die 1 D 1-Maschine besitze einschließlich der Vorräte ein Gewicht von 100 t; die 1 C-Maschine wiege 67 t. Mit diesen beiden Maschinen sei während nächtlicher Betriebspausen auf der Stadt-Nordringschleife die vom Staate verlangte Anfahrbeschleunigung von 0,4 m/Sek. sowie die geforderte stündliche Zugzahl nicht nur erreicht, sondern sogar weit überboten worden. Besonders die außerordentlich guten Leistungen der 1 D 1-Maschine überträfen selbst die Erwartungen der Erbauer. Anderseits sei nicht zu leugnen, daß die Maschine verschiedene Mängel aufweise, die aber behoben werden könnten. Vor allem sei sie viel zu groß geraten. Potthoff beklagte sich weiter über die nach seiner Meinung stiefmütterliche Behandlung der Lokomotivindustrie durch die Regierung und berichtete über eine Besprechung, die am 5. Juni 1912 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit Vertretern der Lokomotivfabriken über eine Eingabe stattfand, die die Fabriken gegen die elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen gerichtet hatten. Er griff wiederholt auch auf den Inhalt der dem Hause der Abgeordneten überreichten amtlichen Denkschrift Nr. 800 zurück, in der eine große Anzahl von der 17. Kommission des Abgeordnetenhauses zur Prüfung der Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Berliner Stadtbahn gestellter Hauptfragen (19 Fragen) beantwortet sind. Was in dieser Denkschrift in der Hauptsache gegen den Dampflokomotivbetrieb geltend gemacht ist, versuchte er zu widerlegen. So sei u. a. zu rügen, daß man sich in Berlin auf den Einphasenstrom festlegen wolle, nachdem dieser in Amerika auf 5 Bahnen und in Europa auf einer Bahn durch Gleichstrom ersetzt worden sei. Die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn sei verfrüht. Die Regierung könne zu einwandfreien Ergebnissen nur kommen, wenn sie einen Vergleichs-Probedienst zwischen Dampf- und elektrischen Lokomotiven, vielleicht auf der Strecke Dessau-Bitterfeld, einrichte. Er persönlich sehe den Ergebnissen einer solchen Prüfung mit Ruhe entgegen, da der Dampfbetrieb unter allen Umständen günstig abschneiden müsse. Die Dampflokomotivindustrie habe durch den Bau der vorerwähnten 1 D 1-Lokomotive „ihren Feinden die Waffen geschmiedet und jetzt solle es sich im offenen und ehrlichen Kampfe Mann gegen Mann zeigen, wer als Sieger hervorgehe"*). Nach den temperamentvollen Ausführungen Potthoffs, die, wie der Versammlungsleiter bemerkte, in so breiter Ausführlichkeit nur aus Höflichkeit einem Gaste gegenüber zulässig erschienen, wendete sich Baurat Pforr, Direktor der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, nunmehr zum eigentlichen Thema des Abends. Unter heiterer Zustimmung der Zuhörerschaft hob er hervor, daß sich auch die Elektrotechniker schon seit einiger Zeit mit der zur Besprechung gekommenen Aufgabe befassen, denn bekanntlich richte man in den letzten Jahren die Stadtbahnen aller Großstädte für den elektrischen Betrieb ein. Einer hohen Anfahrbeschleunigung sei denn doch ein größerer Wert beizumessen, als Prof. Obergethmann zugestehen wolle. Pforrs Ausführungen wurden wirksam unterstützt von Cronbach, dem Leiter der Bahnabteilung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft. Letzterer bezweifelte besonders auch die von Obergethmann angegebenen Zugfolgezahlen, die unter Vernachlässigung von Sicherheitszuschlägen errechnet seien. Derartige Zuschläge seien notwendig, weil doch mit Verkehrsunregelmäßigkeiten gerechnet werden müsse. Um Zugverspätungen auszugleichen oder eine durch Verkehrsstockungen verschuldete Verminderung der stündlichen Zugzahl wieder auszugleichen, brauche man eine hohe Anfahrbeschleunigung, die wenigstens 0,5 m/Sek. betragen müsse, um überhaupt 40 Züge in der Stunde durch eine Station schicken zu können. Die von Potthoff erwähnten Versuche, bei denen mit einer Dampflokomotive in einer Nacht nachgewiesen wurde, daß man 40 oder 42 Züge rechnungsmäßig befördern könne, böten keinen Beweis für die Möglichkeit eines derartigen praktischen Betriebes.

Geheimrat Garbe wendete sich als ausgesprochener Dampftechniker gegen die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn. Gegenwärtig sei die Art eines elektrischen Betriebs, wie ihn besonders die Berliner Stadtbahn erfordere und der die großen Vorteile eines neuzeitlich verbesserten Dampfbetriebes tatsächlich zu übertreffen vermöge, noch vollständig in Dunkel gehüllt. Wirklich brauchbare elektrische Lokomotiven seien für den vorliegenden Fall erst noch zu erdenken, zu erbauen, und längere Zeit hindurch in einem entsprechenden Betriebe zu erproben. Der Redner machte den Vorschlag, zur Feststellung der Einzelheiten für den richtigen und endgültigen Bau einer bestgeeigneten Heißdampf-Tenderlokomotive mit der 5/5 gekuppelten Maschine T 16 Versuche zu machen.

Ein weiterer Redner aus dem Lager der Elektrotechnik glaubte an dem Obergethmannschen Vortrage eine Einseitigkeit rügen zu müssen, durch die der Laie ein schiefes Bild von der ganzen Sachlage bekomme. Er verlangte alsbaldige Veröffentlichung des Vortrages, damit dagegen ausführlicher Stellung genommen werden könne. Der Wunsch ist, wie schon erwähnt, inzwischen erfüllt worden.

Professor Petersen steht der Frage der Elektrisierung der Stadtbahn unparteiisch gegenüber und erinnert an die bekannten Vorschläge für unterirdische Schnellverkehrswege zwischen dem Potsdamer und Stettiner Bahnhof sowie dem Görlitzer und Lehrter Bahnhof. Die von der nach London entsandten staatlichen Studienkommission in der amtlichen Denkschrift Nr. 800 angegebenen Zugfolgezahlen Londoner Stadtschnellbahnen*) können nach seinem Ermessen in Berlin niemals erreicht werden, solange der Betrieb nach Vollbahngrundsätzen durchzuführen sei. Die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn ist nach seinen Schätzungen beim Dampfbetrieb möglich von 24 auf 30 Züge, beim elektrischen Betriebe von 24 auf 36 Züge in der Stunde. Petersen sieht darin immerhin einen bedeutenden Vorzug des elektrischen Betriebes. Für künftige Stadtschnellbahnen dürfe man nicht die Normalien der preußischen Staatsbahnen zugrunde legen; es sei unvermeidlich, schärfere Krümmungen und größere Steigungen anzuwenden. Wäre beim Bau der Berliner Hoch- und Untergrundbahn die Forderung gestellt worden, sie müsse den Normalien der Staatseisenbahn entsprechen, so würde diese Bahn heute nicht vorhanden sein. Bei neuen Bahnen könne der Tunnelbetrieb nicht ganz umgangen werden und schon allein aus diesem Grunde halte er den elektrischen Betrieb für den einzig empfehlenswerten.

---

*) Inzwischen hat die mit der Frage der Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen befaßte Kommission des Abgeordnetenhauses mit der von Henschel & Sohn gelieferten Heißdampf-Tenderlokomotive am 20. Februar d. J. eine Probefahrt auf der Wannseebahn unternehmen können, worüber in Nr. 16 Seite 270 d. lfd. Jahrg. d. Ztg. berichtet ist. Bekanntlich hat die Kommission auch schon auf der Dessau-Bitterfelder Strecke und auch in Hamburg (vergl. Jahrg. 1912 Seite 1536 d. Ztg.) derartige Studienfahrten durchgeführt. Auf der Probefahrt nach Wannsee war zu prüfen, ob die Dampflokomotive die an die Fahrgeschwindigkeit und Anfahrbeschleunigung zu stellenden hohen Ansprüche erfüllt. Um zu einwandfreien Ergebnissen zu gelangen, wurde dem aus 10 leeren Personenwagen bestehenden Zuge der Meßwagen des Eisenbahn-Zentralamts beigegeben. Auf allen Zwischenstationen nahm der Sonderzug kurzen Aufenthalt. In Wannsee wurde die Maschine eingehender Besichtigung unterzogen. Unangenehm bemerkbar soll sich auf dieser Fahrt nach Zeitungsmeldungen die erhebliche Rauch- und Geräuschentwicklung gemacht haben.

*) vergl. den Leitaufsatz in Nr. 16 d. lfd. Jahrg. d. Ztg.

Die langerörterte, schwerwiegende Frage, ob der Dampfbetrieb oder der elektrische Betrieb wirtschaftlich vorteilhafter sei, konnte innerhalb der Erörterungen nur gestreift werden. Im großen und ganzen trugen die Ausführungen mehr den Charakter einer Aussprache zwischen zwei verschiedene Richtungen verfolgenden Parteien, als den rein objektiv wissenschaftlicher Erörterungen.

Die vorstehende Skizze zeigt, daß weder im Vortrage selbst, noch in den daran geknüpften Erörterungen die zur Erzielung einer dichteren Zugfolge im besonderen verwendeten Mittel, nämlich die Signaleinrichtungen gebührend zur Sprache gebracht wurden, obwohl sich schon vor langen Jahren verschiedene Eisenbahnfachleute mit der Angelegenheit befaßten. So der Regierungsbaumeister Wechmann, der bei seinen Untersuchungen zu Ergebnissen kam, die übrigens dem Signalfachmann geläufig sind, daß nämlich eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit keinen wesentlichen Einfluß auf die Verkürzung der Zugfolgezeit hat, daß sich aber die Zugfolgezeit merklich verringert, wenn die Anfahrbeschleunigung bis auf etwa 0,5 m/Sek. gesteigert wird; noch höhere Beschleunigungen ergeben keine bedeutenden Ersparnisse mehr. Die Zugfolgezeit steht in geradem Verhältnis zur Entfernung zwischen Ein- und Ausfahrsignal. Es ist also danach zu streben, den Stationsstreckenabschnitt möglichst kurz zu machen. Dies sucht Wechmann durch Einführung eines sogenannten Hilfssignals zu erreichen. Dadurch werden an Zugfolge rd. 15 Sekunden gewonnen. Zu bemerken ist, daß durch dieses Hilfssignal, das etwa mit dem Nachrücksignal beim selbsttätigen Signalsystem verglichen werden kann, die Sicherheit des Betriebes erhöht wird. Nach ähnlichen im Jahre 1907 von Regierungsbaumeister a. D. Pfeil durchgeführten Untersuchungen würde eine dichtere Zugfolge durch Einführung eines Hilfssignals erreicht werden, das seinen Standort mitten auf dem Bahnsteig erhält.

Durch Einführung des selbsttätigen Signalsystems nach dem Muster der amerikanischen und der Londoner elektrischen Schnellbahnen kann aber die Zugfolge noch weiter nicht unerheblich verkürzt werden. Die Signalstellzeit vermindert sich gegenüber dem handbedienten System um etwa 9 Sekunden; dieser Umstand ist für die Verkürzung der Zugfolge von größter Wichtigkeit. Die denkbar kürzeste Zugfolge kann aber nur durchgeführt werden, wenn die Streckenabschnitte auf der freien Strecke so bemessen werden, daß ihre Durchfahrtzeit nicht größer ist als die Zeit, welche zum Durchfahren des Stationsabschnitts gebraucht wird zuzüglich des kleinsten Stationsaufenthalts. Nach Untersuchungen, die sich dem praktischen Betriebe vollkommen anpassen, sind zur Erreichung dichtester Zugfolge auf einem wagerechten und geradlinigen Stationsabschnitt von 900 m Länge 2 Zwischensignale und auf einem Stationsabschnitt von 600 m ein Zwischensignal anzuordnen. Bei den Untersuchungen ist nicht der Fehler begangen, mit ständigen Höchstgeschwindigkeiten zu rechnen, die etwa bis zum Zeitpunkt des Abbremsens durchgehalten würden; ein solches Verfahren würde zu falschen Schlüssen führen und eine zu geringe Zahl von Zwischensignalen ergeben. Daß in der Praxis nicht durchweg mit der Höchstgeschwindigkeit gefahren werden kann, bedarf keiner weiteren Erörterung. In diesen Rechenfehler sind aber neben Obergethmann auch andere Fachleute verfallen. Der Versuch, Blockposten zu sparen, muß die Durchführung denkbar kürzester Zugfolge erschweren. Bei Verwendung der heute gebräuchlichen von Hand bedienten oder auch nahezu selbsttätigen Signalsysteme ist man in der Unterteilung der Strecke in beliebig lange Blockabschnitte durchaus nicht unabhängig; ganz besonders schwierig aber gestaltet sich diese Frage beim Stadtschnellbahnbetrieb im Tunnel. Wo sind hier überhaupt die Bedienungsposten zwischen den Stationen unterzubringen?

Bei Anwendung des selbsttätigen Signalsystems ist es ein leichtes, alle Streckenabschnitte dem Stationsstreckenabschnitt zeitlich gleich zu machen und somit die denkbar kürzeste Zugfolge einzuführen; erst dadurch wird eine Bahn auf ihre höchste Leistungsfähigkeit gebracht und steht somit dem in Stunden stärksten Verkehrs zu erwartenden Andrange gewappnet gegenüber. Das selbsttätige Signalsystem ist schmiegsam und läßt sich den jeweiligen Betriebserfordernissen bequem anpassen. Menschliche Bedienungsposten können auch beim besten Willen auf die Dauer niemals so schnell und sicher arbeiten, wie die beim selbsttätigen System wirkenden Apparate.

Die wichtige Frage der Signalverbesserung muß bei Beurteilung der Obergethmannschen Ausführungen eine große Rolle spielen; Zweck dieser Zeilen ist, auf diesen Punkt nachträglich ergänzend hinzuweisen. M.

Rußlands Eisenbahnen im Jahre 1912.

Die Nowoje Wrjemja brachte in ihrer Neujahrsnummer auch in diesem Jahre einen längeren Rückblick auf die Entwicklung des russischen Eisenbahnwesens im verflossenen Jahre. Danach betrug die Länge der im Betriebe befindlichen Strecken im Jahre 1912: 64 551 Werst (= 68 875 km). Im Bau begriffen waren 7796 Werst (= 8317 km), zur Ausführung beschlossen, jedoch noch nicht in Angriff genommen waren weitere 5389 Werst (= 5749 km). Rußland steht somit bezüglich der Länge seines Eisenbahnnetzes an erster Stelle unter den europäischen Staaten. Die Dichtigkeit des Netzes dagegen läßt noch viel zu wünschen übrig — und für mehr als ein Jahrzehnt ist reichlich Arbeit auf diesem Gebiete vorhanden. Nicht eine der vielen und großen im Bau befindlichen Strecken ist im Jahre 1912 soweit fertiggestellt worden, daß die Inbetriebnahme erfolgen konnte. Auf der Amurbahn, der Tjumen-Omsker, der Armavir-Tuapse-Bahn, der Kokand-Namanganer, der Podolienbahn, der Tokmaksker und der Troizker Bahn konnte allerdings ein zeitweiliger Betrieb, auf manchen Teilstrecken sogar ein regelmäßiger aufgenommen werden. Der Bau der zwar kurzen, aber um so wichtigeren Verbindungsbahn zwischen St. Petersburg und den finnischen Bahnen ist im verflossenen Jahr erheblich gefördert worden. Ein Teil der hier genannten Bahnen wird denn auch zu Anfang des neuen Jahres dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können.

Besonders beschleunigt wurde der Bau der strategisch so wichtigen Amurbahn, der die besonderen Anstrengungen des Ministeriums galten. Um nur an einige Schwierigkeiten zu erinnern, die diese Bauausführung mit sich bringt, sei hier auf die Tunnelbauten und die Arbeiten in der vereisten Tundra hingewiesen. Neben diesen eigentlichen Neubauten sind aber auch nicht wenige Vorarbeiten für große Strecken, wie auch für kurze Zufuhrbahnen nach abseits des Bahnnetzes liegenden großen Städten ausgeführt worden.

Wie sich das Eisenbahnnetz vergrößerte, so stieg auch die Transportziffer — auch für die Wersteinheit. Die Zahl der beförderten Reisenden näherte sich im Jahre 1912 der Viertelmilliarde, die bewegten Gütermengen beliefen sich auf 14 Milliarden Pud (= 229 320 000 t), die Einnahmen auf 1 Milliarde Rubel. Jetzt rechnen die Bahnen mit einem Worte nicht mehr wie früher nach Millionen, sondern nach Milliarden. Die Einnahme auf die Werst ist gegen das auch nicht gerade schlechte Vorjahr um ½ % gestiegen.

Von den vielen Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahnverwaltungen zu tun hatten, sei der Kampf gegen die Folgen der Mißernte im östlichen Rußland und in Sibirien erwähnt. Hier mußten gewaltige Gütermengen in der ungewohnten Richtung nach Osten befördert werden, und zwar zu einer Zeit, als die Revision des Senators Baron Medem — die Sibirische Bahn fast gänzlich ihrer Beamten entblößt hatte, ein Umstand, der die Lage doppelt erschweren mußte. Trotzdem konnten die Hungernden rechtzeitig mit Nahrungsmitteln versehen werden, alles ging gut aus — auch die vom Dienste suspendierten Beamten wurden zum Teil wieder eingestellt. Der frühe Eintritt des Winters verschlimmerte die Verhältnisse ebenfalls, gleichwohl sind ernste Verkehrsstörungen nicht zu verzeichnen gewesen. Auch in seinen Fürsorgebestrebungen für die Reisenden hat der Minister nicht geruht. Es soll hier auf die Vermehrung der durchgehenden Züge und Wagen, die Verbesserung der Beleuchtung in den Wagen, desgleichen die Ausgestaltung der Bahnhofswirtschaften, die Erleichterungen im Fahrkartenverkauf u. a. m. nicht näher eingegangen werden. Es sei nur noch die Schaffung eines Rundreiseverkehrs erwähnt, der trotz mancher Mängel immerhin als ein erster Schritt vorwärts begrüßt werden muß, ebenso an die erfolgte Genehmigung des Projektes der internationalen Konvention betr. den Personen- und Gepäckverkehr. Mögen alle diese Dinge nicht immer überwältigenden Einfluß auf die Entwicklung des gesamten Eisenbahnwesens haben, zur richtigen Wertung der Betätigung der Eisenbahn-Verwaltung muß man sie in ihrer Menge und ihrer Gesamtheit doch aufführen. Jedenfalls gewinnt es von Jahr zu Jahr immer mehr den Anschein, daß das Ministerium mit der alten Auffassung gebrochen hat, die in jedem Reisenden für die Verwaltung ein willkommenes Opfer sah, das grundsätzlich ausgenutzt werden müßte. Man merkt überall das Streben, ein vernünftiges Verhältnis zum Publikum schaffen zu wollen.

Auch im Güterverkehr ist eine große Zahl von Maßnahmen getroffen worden, die auf einen vernünftigeren, den wirtschaftlichen Interessen der Versender dienenden Betrieb abzielen. Durch die Erhöhung des Ladegewichts auf 1000 Pud (= 16 380 Kilogramm) wird die bestmögliche Ausnutzung der Wagen er-

reicht. Dem Verderb empfindlicher Güter während der Beförderung ist nach Möglichkeit vorgebeugt durch Einrichtung besonderer Beförderungspläne und durch Wegevorschriften für diese Güter. Durch Gesetz soll der Bau von Kühlhäusern für Fleisch, Fische, Früchte usw. an den Kursstrecken sichergestellt werden usw. Daneben sind noch verschiedene technische Neuerungen eingeführt worden, die aufzuzählen über den Rahmen dieser Darstellung hinausgehen würde, die aber von den beteiligten Handels- und Industriekreisen dankbar anerkannt worden sind.

Ferner ist ein direkter Verkehr mit Finnland geschaffen worden. Die Finnen sind bezeichnenderweise in dieser Frage den Wünschen des Ministeriums entgegengekommen (sagt die „Now. Wr.") und haben ohne Widerspruch im direkten Verkehr das russische Eisenbahngesetz und die russischen Bestimmungen angenommen, ja sie wollen sie sogar im eigenen inneren Verkehr anwenden. — (Ob das wirklich die Finnländer *selbst* anstreben wollen?) Die Schaffung eines Rundreiseverkehrs um die Erde über Sibirien und Kanada verdient als großzügige Maßnahme besonders hervorgehoben zu werden.

Auch in der Besetzung der Ämter im Ministerium selbst ist eine Änderung eingetreten, die offenbar eine Besserung der Verhältnisse im Gefolge haben wird. Es sind in erster Reihe Russen angestellt worden, und zwar gebildetere und jüngere Leute als früher. Die Verfolgung der Ausländer nahm viel schonendere Form an, trotzdem ist merkwürdigerweise der Prozentsatz der Russen besonders in den höheren Stellen gestiegen. Es kam der Verwaltung augenscheinlich nicht darauf an, befähigte Polen auszumerzen, als vielmehr darauf, nicht zuzulassen, daß befähigte Russen bedrängt wurden. Die Fürsorge für die Bediensteten endlich fand ihren Ausdruck in einer Gehaltsaufbesserung, in der Herausgabe von Bestimmungen für Invalidenheime, in der Gründung von Eisenbahnschulen für die Kinder der Bediensteten, sowohl von Elementarschulen als auch Fachschulen (z. B. der ersten zur Vorbereitung für den Betriebs- und Verkehrsdienst).

Soweit unsere Quelle, die offenbar mit der Leitung des Ministeriums einverstanden ist, was man bei der „Now. Wr." nicht oft antrifft. Man kann nicht leugnen, daß auf vielen Gebieten des Eisenbahnwesens ein unverkennbarer Fortschritt zu verzeichnen ist; es geht in den letzten Jahren, wenn auch langsam, so doch stetig vorwärts mit Rußlands Eisenbahnen.

Es darf hierbei nicht unterlassen werden, besonders darauf hinzuweisen, daß dieser Fortschritt namentlich unter dem gegenwärtigen Minister in die Erscheinung tritt. Minister Ruchlow ist, was in Rußland lange nicht der Fall gewesen, nicht Ingenieur, sondern er entstammt der juristischen Schule. Bekanntlich beherrschten die Ingenieure des Ministeriums der Verkehrsanstalten fast ausschließlich die Verwaltung. Herr Ruchlow scheint jedenfalls seine Sache zu verstehen. m.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Schriftwechsel der Eisenbahnämter in Angelegenheiten des Güterwagendienstes und der Güterwagenunterhaltung.** Wie der preußische Eisenbahnminister durch Erlaß vom 28. März d. J. bekannt gibt, ist mit der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg und der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin eine Vereinbarung dahin getroffen worden, daß in Angelegenheiten des Güterwagendienstes und der Güterwagenunterhaltung die Ämter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen von den Dienststellen der Reichseisenbahnen, der badischen Staatseisenbahnen, der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der mecklenburgischen Staatseisenbahnen und ebenso die Ämter dieser Bahnen von den Dienststellen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen unmittelbar Auskunft einholen können.

In den Geschäftsanweisungen für die Vorstände der Eisenbahn-Betriebs-, Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsämter wird dementsprechend der § 3 (V.-V. I S. 66, 72, 77 und 81) durch folgenden Zusatz ergänzt: „In Angelegenheiten des Güterwagendienstes und der Güterwagenunterhaltung kann der Vorstand auch von den Dienststellen der Reichseisenbahnen sowie der badischen, der oldenburgischen und der mecklenburgischen Staatseisenbahnen unmittelbar Auskunft einholen."

— **Verkehrsprojekt Hamburg-Fehmarn-Kopenhagen.** In der Sitzung der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom 1. d. M. erklärte sich bei Beratung des Entwurfes eines Eisenbahnanleihegesetzes der preußische Eisenbahnminister mit großer Bestimmtheit gegen das Projekt einer neuen Eisenbahn- und Fährverbindung Hamburg-Fehmarn-Kopenhagen.

— **Pfändung des Diensteinkommens der Beamten und Arbeiter.** Die Königliche Eisenbahndirektion in Saarbrücken hat in einer sehr beachtenswerten Amtsblatt-Verfügung darauf hingewiesen, daß die Pfändungen des Diensteinkommens der Beamten und Arbeiter einen erheblichen Umfang angenommen haben. Wenn auch die Schulden vereinzelt auf Unglücksfälle und sonstige mißliche Familienverhältnisse der Bediensteten zurückzuführen seien, so müsse doch festgestellt werden, daß ein Teil der Bediensteten leichtfertig Aufwendungen mache, die die Grenzen ihrer Zahlungsfähigkeit überstiegen. Die Eisenbahndirektion warnt deshalb die Bediensteten besonders vor den leicht zu unnötigen Beschaffungen verlockenden Angeboten gewisser Kredit gewährender Firmen; andererseits bezeichnet sie es auch als eines Beamten unwürdig, den ihm mit Rücksicht auf seine Beamteneigenschaft gewährten Kredit zu mißbrauchen.

Mit Recht wird in der Verfügung die Häufigkeit der Pfändungen wegen rückständiger Steuern mißbilligend hervorgehoben. Das von den Gemeindekassen durchzuführende Eintreibungsverfahren verursache der Verwaltung viel Schreibwerk und den Bediensteten erhebliche Kosten. Diese machten sich, falls sie in fahrläsiger Weise unterließen, die Steuern rechtzeitig und freiwillig zu entrichten, nicht nur der Vernachlässigung ihrer Staatsbürgerpflicht schuldig, sondern verstießen auch gegen die „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste" oder gegen die „Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der Eisenbahnverwaltung", durch die ihnen auch außerhalb des Dienstes ein musterhaftes und achtbares Verhalten zur Pflicht gemacht werde.

Die vorgesetzten Dienststellen und Ämter sind beauftragt worden, gegen ein solches ungehöriges Verhalten der Bediensteten mit aller Strenge, gegebenenfalls durch Verhängung von Ordnungsstrafen, vorzugehen.

— **Elektrische Überlandbahn Merseburg-Mücheln.** Vor einiger Zeit wurde der A. E. G. auf die Dauer von 99 Jahren die Konzession zum Bau und Betrieb einer elektrischen Überlandbahn von Merseburg nach Mücheln verliehen, die lediglich dem Personenverkehr mit Gepäckbeförderung dienen wird. (Es besteht bereits eine staatliche Nebenbahn mit Dampfbetrieb zwischen beiden Orten, die sich von Mücheln nach Querfurt fortsetzt.) Die Finanzierung geschieht in der Weise, daß unter dem Namen Merseburger Überlandbahnen A.-G. eine Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 1.3 Millionen Mark bzw. einem Anlagekapital von ca. 1.6 Millionen Mark gegründet wird, das je zur Hälfte die Disconto-Gesellschaft und die A. E. G. übernehmen. Die Verwaltung der Bahn soll der Betriebsverwaltung der zum A. E. G.-Konzern gehörigen elektrischen Straßenbahn Halle-Merseburg angegliedert werden. Mit dem Bau soll in diesem Frühjahr begonnen werden, und es darf wohl damit gerechnet werden, daß die Bahn Mitte nächsten Jahres dem Betrieb übergeben werden kann. Die Reisegeschwindigkeit beträgt, trotzdem eine große Zahl Orte zu durchfahren ist, etwa 20 km in der Stunde, so daß die Fahrtdauer für die ganze Strecke sich auf rd. 50 Minuten beläuft.

— **Frachtermäßigung für die Baltische Ausstellung in Malmö 1914.** Das Reichsamt des Innern gibt bekannt, daß den deutschen Ausstellern auf der Baltischen Ausstellung in Malmö 1914 bedeutende Frachtermäßigung gewährt wird, und zwar werden Gegenstände, die nach Schluß der Ausstellung als unverkauft und unverlost nach Deutschland zurückgehen, auf den deutschen Eisenbahnen und dem deutschen Teil der Linie Saßnitz-Trelleborg *frachtfrei* zurückbefördert. Dasselbe ist von den schwedischen Eisenbahnen und dem schwedischen Teil der Fährverbindung Saßnitz-Trelleborg zugestanden.

— **Eisenbahn-Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse des allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Diese Bezeichnung wird bekanntlich die Verbandskrankenkasse fortan führen, sobald ihr die in der außerordentlichen Hauptversammlung am 19. September v. J. beschlossene und nunmehr von den zuständigen Ministern genehmigte Hinterbliebenenhilfskasse angegliedert wird, die voraussichtlich zum 1. Juli d. J. wird in Kraft treten können. Über die Entstehungsgeschichte der neuen Kasseneinrichtung ist wiederholt in dieser Zeitung berichtet worden (vergl. u. a. S. 451, 618 u. 1030 Jahrg. 1912 d. Ztg.). Bekanntlich ist mit ihr ein ganz neuer, bisher nicht bekannter Weg der Versicherung beschritten worden, der nicht das Interesse des Einzelversicherten nach Höhe der Beiträge und der Versicherungsleistungen zur Grundlage hat, sondern an dessen

Stelle das Zusammenstehen aller Beamten für den Zweck setzt, den bedürftigsten Witwen und Waisen am kräftigsten zu helfen. Die Grundlage sowohl für die Prämienzahlung wie für die Höhe der Witwen- und Waisenrenten bildet das jeweilige Diensteinkommen; die Prämien betragen, je nachdem die Versicherung mit oder ohne Wartezeit abgeschlosssen wird und die Beiträge bis zum Tode oder nur bis zur Versetzung in den Ruhestand gezahlt werden sollen, 1—2 % des jeweiligen Diensteinkommens, so daß also der Beitrag mit jeder Gehaltszulage steigt. Die Witwenrente stellt sich auf 10 % des letzten pensionsfähigen Diensteinkommens des verstorbenen Beamten, wenn er innerhalb der ersten 6 Jahre vom Beginn seines ersten Besoldungsdienstalters stirbt, und sinkt allmählich von 3 zu 3 Jahren bis auf 2½ % des letzten Einkommens nach 30 jähriger Dienstzeit. Die Waisenrente beträgt für einfache Waisen ⅕, für Doppelwaisen ⅓ der Witwenrente. Die angedeuteten Grundsätze lassen den hochherzigen Grundgedanken der Hilfskasseneinrichtungen durchblicken: In jungen Jahren sind die Beamten nicht in der Lage, hohe Versicherungsbeiträge von ihrem Einkommen zu erübrigen, daher dem jeweiligen Einkommen angepaßte und mit diesem steigende Versicherungsbeiträge. Die Hinterbliebenen jung verstorbener Beamten mit wenig Dienstjahren und entsprechend geringem Diensteinkommen sind am unterstützungsbedürftigsten, erhalten daher den höchsten Prozentsatz der Rente, der sich mit dem steigenden Einkommen des Beamten entsprechend verringert. Hierzu bemerkt die „Eisenbahn": „Geht die Erwartung der verdienten Schöpfer dieser neuartigen Versicherungsidee in Erfüllung, so wird davon reicher Segen entsprießen können. Die Gewißheit, der Familie den Rechtsanspruch auf einen nicht geringfügigen Zuschuß zum staatlichen Witwen- und Waisengeld für einen erschwinglichen Beitrag gesichert zu haben, wird namentlich den jüngeren Beamten die Sorge um die Zukunft ihrer Lieben erleichtern."

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Versammlung am 11. März hielt Regierungs- und Baurat Denicke einen Vortrag über die von ihm in den letzten 2 Jahren geleiteten Eisenbahnbauten in Deutsch-Südwestafrika. Nach einer durch Vorführung von Lichtbildern wirksam unterstützten Schilderung des Landes und seiner Bewohner machte der Vortragende Mitteilungen über die geschichtliche Entwicklung des Bahnnetzes des Schutzgebietes. Angaben aus den Bauvorschriften der neueren Eisenbahnen und Mitteilungen über das Zustandekommen und den Aufbau der Bauverträge zwischen dem Reichskolonialamt und den Unternehmern bildeten den Übergang zur Beschreibung der eigentlichen Bauausführung. Zunächst wurden die wirtschaftlichen Verhältnisse in der Kolonie gestreift und die Arbeitsverhältnisse sowohl der weißen wie auch der schwarzen Arbeiter dargelegt. Die Bauausführung erstreckte sich auf den Umbau der 60 cm breiten Staatsbahn Karibib-Windhuk in eine solche mit Kapspur von 1,067 m und auf den Neubau des nördlichen 210 km langen Teiles der Nordsüdbahn Windhuk-Keetmanshoop, die ebenfalls Kapspur erhalten hat. Aus dem letzteren Teile, der eingehend unter Vorführung von Lichtbildern vorgetragen wurde, ist besonders hervorzuheben die Schilderung der Schwierigkeiten, die bei Beförderung der Baugeräte und Baustoffe vor der Schienenspitze und bei der Wasserversorgung zu überwinden waren. Hierbei wurde auch mit Erfolg auf die Wünschelrute zurückgegriffen. Das Vorstrecken des Oberbaues hatte die Schutztruppe übernommen. Redner gedachte mit Dank des angenehmen Verhältnisses, das dabei stets zwischen ihr und der Unternehmerin geherrscht habe. Den Schluß des Vortrages bildete ein freudiger Ausblick in die Zukunft der Kolonie Südwestafrika.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind verliehen: die Stelle eines Eisenbahn-Direktionsmitgliedes: den Regierungsräten Dr. Pischel in Berlin, Hientzsch in Hannover und Walter Schlüter in Bromberg, den Regierungs- und Bauräten Heinrich in Hannover, Wypyrsczyk in Königsberg (Pr.), Bernsau in Münster, Max Schmidt in Kattowitz und Wallbaum in Hannover sowie dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Ertz in Hannover; — die Stelle des Vorstands eines Eisenbahn-Betriebsamts: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Bach in Belzig, Kloevekorn in Bremen, Lucht in Essen, Siebels in Crefeld und v. Braunek in Glückstadt; —die Stelle des Vorstands des Eisenbahn-Maschinenamts in Dirschau dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wangnick daselbst; — die Stelle des Vorstands eines Eisenbahn-Werkstättenamts: den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Rintelen in Stendal, Sembdner in Posen, Tromski in Breslau, Johannes Voß in Witten, Angst in Frankfurt (Main) und Goltdammer in Gotha; — etasmäßige Stellen von Regierungsbaumeistern bei der Staatseisenbahnverwaltung: dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Rau in Elberfeld, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs August Sauer, zurzeit in Daressalam (Deutsch-Ostafrika), Grell in St. Wendel, Jänecke in Magdeburg, Parow in Frankfurt (Main), August Hammer in Cölleda, Rostoski in Cöln, Buddenberg in Münster (Westf.), Lipkow in Ahlen, Pückel in Herford und Weikusat in Deutsch Krone; den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs: Hillenkamp, zurzeit in Daressalam (Deutsch-Ostafrika), Müller-Artois, zurzeit in Usakos (Deutsch-Südwestafrika), Deppen in Duisburg, Hermann Boehme in Breslau, Feodor Soder, zurzeit in Bagdad (Kleinasien), Hebbel in Hagen, Gaedicke in Stettin, Grützner in Breslau, Kühne und Dr. Ing. Heumann in Berlin, Berghauer in Guben, Nordmann und Weyand in Berlin, Heinrich Eggers in Essen, Werner Bergmann in Frankfurt (Main), Grahl in Berlin, Kott in Saarbrücken und Gellhorn in Siegen sowie dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Dressel in Dortmund. — Ernannt sind: der Assistent an der Eisenbahn-Versuchsanstalt in Berlin Dr. phil. Max Schulz zum Eisenbahn-Chemiker und der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Johann Culemeyer aus Hannover zum Regierungsbaumeister. — Der Regierungs- und Baurat Vogel, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts in Guben, ist gestorben.

Österreich.

— **Außig-Teplitzer Eisenbahn.** Das Betriebsjahr 1912, das 55. seit dem Bestande des Unternehmens, weist sowohl im Personen- als auch im Frachtverkehr eine ganz erhebliche Steigerung auf. Auf dem Hauptbahnnetz wurden im ganzen 4 603 431 Personen, demnach um 512,540 Personen = 12,5 % und an Gütern 11 026 977 t, demnach um 1 143 719 t = 11,6 % mehr gegenüber dem Vorjahre befördert Im Kohlenverkehr wurden um 946 246 t, im übrigen Güterverkehr um 197 473 t mehr verfrachtet. Die beträchtliche Steigerung im Kohlenverkehr ist auf die sehr günstige allgemeine Geschäftslage, die außergewöhnlich gute Rübenernte sowie auf die Belebung des Elbeverkehrs durch die günstigen Wasserstandsverhältnisse zurückzuführen. Dem bedeutenden Anwachsen des Elbekohlenverkehrs um fast eine halbe Million Tonnen steht jedoch — teilweise als natürliche Folge — ein wenn auch mäßiger Rückgang des Bahnversandes der Kohle nach dem Ausland gegenüber, und zwar um rund 100 000 t. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes im Jahre 1912 betragen 18 863 631 Kr., das ist um 1 693 311 Kr. mehr als im Jahr 1911. Von der Roheinnahme des Jahres 1912 entfallen für 1 km — die Betriebslänge mit 101 378 km zur Grundlage genommen — 186 072 Kr. und mit Einrechnung der mit Schluß des Jahres 1912 im Betriebe gestandenen Schleppbahnen in der Länge von 82 845 Kilometer 102 395 Kr. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 2 094 304 Kr. (+ 97 052), aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 14 730 128 Kr. (+ 1 531 004), aus den verschiedenen Einnahmen 2 039 197 Kr. (+ 68 253) erzielt. Die reinen Betriebsausgaben betrugen im Jahre 1912 8 093 441 Kr. Die Betriebsziffer beträgt 42 90 % gegen 44 30 % im Jahre 1911. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1912 3 022 511 Kr. (+ 32 021). Die Steigerung der besonderen Ausgaben wurde durch das Anwachsen der Beiträge zu den gesellschaftlichen Wohlfahrtseinrichtungen und durch Erhöhung der Steuern und Abgaben herbeigeführt. Um das Anwachsen der Umlagenleistungen einzudämmen, wurden — wiederholten, aus dem Kreise der Aktionäre gegebenen Anregungen entsprechend — im Jahre 1912 mit der Stadtgemeinde Teplitz-Schönau Verhandlungen gepflogen, wonach ein Höchstausmaß von 50 % für die gesamten Umlagen an Gemeinde und Bezirk Teplitz nicht überschritten werden wird. Der Prioritätendienst erforderte im Jahre 1912 1 328 974 Kr. (— 14 879). Die Abschreibung für Abnützung der Fahrbetriebsmittel ist mit 440 200 Kr. (+ 15 400) zu Lasten des Betriebes eingestellt. Werden von den ausgewiesenen Roheinnahmen mit 18 863 631 Kr. die Gesamtausgaben mit 12 885 126 Kr. abgerechnet, so ergibt sich für die Linien des alten Netzes aus dem Betrieb des Jahres 1912 ein Überschuß von 5 978 505 Kr., das ist um 1 176 079 Kr. mehr als im Jahre 1911. — Auf der Lokalbahn Teplitz- (Settenz-) Reichenberg wurden 2 003 333 Personen, das ist um 143 562 Personen (+ 7.7 %) mehr, und 1 194 598 t Güter, das ist um 103 822 t (+ 9.5 %) mehr befördert als im Vorjahre. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1912 betrugen 4 422 225 Kr., das ist um 259 100 Kr. mehr als im Jahre 1911. Von den Roheinnahmen des Jahres 1912 entfallen für 1 km — die Betriebslänge mit 151.822 km zur Grundlage genommen — 29 127 Kr. und mit Einrechnung der mit Schluß des Jahres 1912 in Betrieb gestandenen Schleppbahnen in der Länge von 2714 km 28 616 115 Kr. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 1 254 639 Kr. (+ 70 499 Kr.), aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 2 729 924 Kr. (+ 191 729 Kr.), aus verschiedenen Einnahmen 437 661 Kr. (— 3127 Kr.) erzielt.

Die reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn im Jahre 1912 betrugen 3 506 990 Kr., das ist um 180 039 Kr. mehr als im Jahre 1911. Diese Mehrausgabe wurde durch steigende Kosten sämtlicher Dienstzweige verursacht.

Die Betriebsziffer der Lokalbahn beläuft sich im Jahre 1912 auf 79,30 % gegen 79,91 % im Jahre 1911. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebsspesen nicht gehörigen Ausgaben der Lokalbahn betrugen im Jahre 1912 480 349 Kr. (+ 29 590 Kr.). Der Prioritätendienst erforderte im Jahre 1912 1 932 933 Kr. (+ 1882 Kronen). Werden den Roheinnahmen mit 4 422 225 Kr. die Gesamtausgaben mit 6 060 572 Kr. gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1912 für die Lokalbahn ein Abgang von 1 638 347 Kr., der aus dem Überschuß des alten Netzes zu decken ist.

Die Betriebsziffer des Gesamtnetzes beträgt für das Jahr 1912 50,29 %, das ist um 0,96 % niedriger als im Vorjahre. Das Ergebnis des Gesamtnetzes des Jahres 1912 stellt sich wie folgt: Betriebseinnahmen des alten Netzes 18 863 631 Kr., der Lokalbahn 4 422 225 Kr., zusammen 23 285 856 Kr. (+1 955 000 Kr.) Gesamtausgaben des alten Netzes 12 885 126 Kr., der Lokalbahn 6 060 573 Kr., zusammen 18 945 699 Kr. (+ 734 944 Kr.), so daß ein Überschuß von 4 340 157 Kr. (+ 1 220 000 Kr.) verbleibt.

Abzüglich der vertragsmäßigen Pauschalzahlung an die Staatseisenbahnverwaltung von 200 000 Kr. und einer weiteren Gewinnbeteiligung mit 78 031 Kr. verbleibt ein Reingewinn von 4 062 125 Kronen, der sich gegen den Reingewinn des Jahres 1911 von 2 919 690 Kr. um 1 142 435 Kr. höher stellt.

Der Generalversammlung wird der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1912 eine Dividende von 112 Kr. = 11.2 % (gegen 88 Kr. im Vorjahre) zur Auszahlung zu bringen und den Betrag von 22 434 Kr. gegenüber 18 301 Kr. im Vorjahr als Gewinnvortrag für das Jahr 1913 vorzuschreiben.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellungen.** An die österreichischen Lokomotiv- und Tenderfabriken wurde in jüngster Zeit vom Eisenbahnministerium die endgültige Bestellung von 179 Lokomotiven, und zwar von 25 Schnellzug-, 29 Personenzug- und 124 Güterzuglokomotiven sowie einer schweren Gebirgslokomotive nebst 150 Tendern für das Jahr 1913 vergeben. Die Beschaffungskosten für diese Lieferung von Lokomotiven und Tendern betragen rund 19.8 Millionen Kronen. Ferner ist in den letzten Tagen bei den österreichischen Wagenfabriken auch die endgültige Bestellung von 2193 Wagen für das Jahr 1913 erfolgt. Diese Wagenbestellung umfaßt 401 Personenwagen, darunter 40 vierachsige Personenwagen für direkte Kurse, 130 Dienstwagen, 777 gedeckte und 885 offene Güterwagen. Die Beschaffungskosten für diese Lieferung von Wagen betragen rund 18 Millionen Kronen.

Für die W e i ß k r a i n e r B a h n (Rudolfswert-Möttling), über deren Baufortschritt wir in Nr. 26 S. 439 berichteten, wurden mit Liefertermin im ersten Vierteljahr 1914 bei den österreichischen Lokomotivfabriken 12 Lokomotiven, hiervon 5 Schnellzuglokomotiven nebst 5 Tendern, mit Beschaffungskosten von rund 1 055 000 Kr. und bei den österreichischen Wagenfabriken 51 Wagen, und zwar 20 Personenwagen, darunter 10 vierachsige Personenwagen, 6 Dienstwagen, 10 gedeckte und 15 offene Güterwagen, mit Beschaffungskosten von rund 905 000 Kr. bestellt.

— **Dux-Bodenbacher Eisenbahn.** In der letzten Sitzung des Verwaltungsrates wurde der Rechnungsabschluß für das Geschäftsjahr 1912 vorgelegt und genehmigt. Vom Betriebsbruttoerträgnisse von 1 321 923 Kr. (gegenüber 1911 + 62 221 Kr.) werden 546 472 Kr. für Abschreibungen herangezogen, es verbleibt hiernach ein Reinerträgnis von 775 450 Kr. (gegenüber 1911 + 21 637 Kr.) und bei Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus 1911 von 54 696 Kr. ein verfügbarer Überschuß von 830 147 Kr. Es wurde beschlossen, der Generalversammlung den Antrag vorzulegen, gleichwie im Vorjahre eine 8½ prozentige Dividende (das sind 34 Kr. für die Aktie) für das Jahr 1912 auszuzahlen.

— **Hofrat v. Amberg †.** Am 5. d. M. wurde Hofrat v. Amberg, Staatsbahndirektor in Olmütz, in Wien zu Grabe getragen. Er erfreute sich bei dem ihm unterstehenden Personal infolge seiner warmen Fürsorge für dieses größter Wertschätzung und Verehrung; diese gab sich in der überaus zahlreichen Beteiligung an der Leichenfeier kund. Aus Olmütz waren mehrere Sonderzüge mit dem dienstfreien Personal zur Leichenfeier eingetroffen.

Ungarn.

— **Die Investitionen der ung. Staatseisenbahnen.** In Kreisen der Fabrikindustriellen wird seit einiger Zeit das Gerücht verbreitet, daß von den im heurigen Etat für Investitionen der Staatsbahnen anstatt der genehmigten 156.79 Millionen Kronen im Laufe dieses Jahres nur etwa die Hälfte, nach einer anderen unverbürgten Nachricht sogar nur 40 Millionen verausgabt werden sollen, da die außerordentlichen militärischen Ausgaben nicht nur die bereits aufgenommenen, sondern auch das Erträgnis der jetzt herauszugebenden Staatsanleihen aufgezehrt haben sollen. Der Bund ungarischer Fabrikindustriellen hat sich demzufolge veranlaßt gesehen, diese Frage eingehender zu erörtern, um gegen eine solche Herabminderung der von der Gesetzgebung bewilligten Investitionen und die Beschränkung der Entwicklung des Staatsbahnnetzes und der Verkehrsmittel dieses Staatsunternehmens Stellung zu nehmen. Der Bund scheint jedoch diesen Schritt getan zu haben, ohne sich über den wahren Tatbestand vorher genauer zu unterrichten; denn die erwähnten Gerüchte decken sich keineswegs mit den Tatsachen. Wie von maßgebender Stelle mitgeteilt wird, ist von nichts anderem die Rede, als daß im Hinblick auf die schweren Verhältnisse des Geldmarktes bei der Durchführung des Investitionsprogramms für das Jahr 1913 ein etwas langsamerer Kurs eingeschlagen werden soll. Es fällt den maßgebenden Stellen gar nicht ein, jene Arbeiten, die im Interesse der Sicherheit des Verkehrs oder im Interesse seiner unbehinderten Abwicklung notwendig sind, auch nur im mindesten verzögern zu wollen. Wohl gibt es unter den in Aussicht genommenen Arbeiten auch solche, deren Hinausschiebung auf eine kurze Zeit möglich ist, ohne daß der Betrieb darunter leiden würde. Die Direktion der Staatseisenbahnen hat dem Handelsminister auf dessen Wunsch den Ausweis dieser zur Zeit nicht unumgänglich notwendigen Arbeiten unterbreitet, doch hat der Handelsminister in dieser Frage noch keine Entscheidung getroffen, so daß von einer bereits beschlossenen Tatsache nicht gesprochen werden kann. Wie diese aber auch ausfallen möge, wird es sich höchstens um die Verschiebung eines sehr kleinen Teiles, höchstens 10—15 % der Arbeiten handeln, so daß eine Herabminderung von 156.79 Millionen auf 80 oder gar auf 40 Millionen Kronen ganz ausgeschlossen erscheint. Auch wird mit Bestimmtheit festgestellt, daß die Anschaffung neuer Lokomotiven und Wagen durch die geplante Einschränkung der derzeit nicht unumgänglich notwendigen Ausgaben in keiner Weise berührt wird.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monat F e b r u a r d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1913 Kr.		gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	31 137 800	+	913 126
Südbahn (ungarisches Netz)	2 208 536	—	9 244
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	269 819	+	25 324
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 712 403	+	2 191
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. . .	85 170	—	6 404
Pécs-(Fünfkirchen)-Barcser E.. . . .	133 900	+	3 762
Hauptbahnen zusammen	35 547 628	+	928 755
Lokalbahnen zusammen	6 535 297	+	212 215
insgesamt	42 082 925	+	1 140 970

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 72 271 903 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) 13 139 007 Kr., somit insgesamt 85 410 910 Kr. Gegen das Vorjahr bedeutet diese Zahl eine Steigerung der Einnahmen um 3 670 831 Kr., woran die Hauptbahnen mit 2 941 645 Kr., die Lokalbahnen hingegen mit 729 186 Kr. teilnehmen. Von der Mehrung der Einnahmen der Hauptbahnen entfallen auf die ungarischen Staatseisenbahnen 2 722 908 Kr., auf die Südbahn 49 401 Kr., auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 151 672 Kr., auf die Kaschau-Oderberger Eisenbahn 10 434 Kr. und auf die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 7373 Kr., während bei der Mohács-Pécser Eisenbahn ein Ausfall von 143 Kr. zu bemerken ist.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug bei den Hauptbahnen 9 964,7 km (im Vorjahre 9 938,7 km), bei den Lokalbahnen 11 905,4 km (i. V. 11 442,4 km), insgesamt 21 870,1 (21 381,1) km. Das Netz der in Rede stehenden ungarischen Eisenbahnen erweiterte sich also insgesamt um 489 km, wovon die Hauptbahnen 26 km (ungarische Staatseisenbahnen) und die Lokalbahnen 463 km für sich in Anspruch nehmen.

— **Eisenbahnunfall auf der Linie Budapest-Fiume.** Am 7. April morgens stieß, wie bereits in voriger Nummer kurz gemeldet, der von Budapest am 6. April um 6 Uhr 15 Min. abends abgefahrene Schnellzug bei der Station Tounj auf einen Lastzug. Hierbei wurden 15 Wagen und die Lokomotive des Lastzuges, ferner die Lokomotive, der Kondukteurwagen und der Schlafwagen des Schnellzuges teils zerstört, teils arg beschädigt. Von den Reisenden des Schnellzuges ist eine Frau und ihr Knabe leicht verletzt worden, die übrigen Reisenden sind ohne Schaden davongekommen. Sämtliche Reisenden des überfüllten Schlafwagens konnten sich ohne Verletzungen aus dessen Trümmern retten. Leider ist aber ein erheblicher Verlust an Angestellten zu beklagen. Zwei Lokomotivführer, ein Heizer, ein Zugführer und drei Bremser sind Opfer des Unfalls geworden. Ein Kon-

dukteur ist schwer verletzt. Zum Glück hatte der Lokomotivführer des Schnellzuges noch im letzten Augenblick die Gefahr erkannt und die Westinghouse-Bremse in Bewegung gesetzt, sonst hätte der Zusammenstoß noch mehr Opfer gefordert. Das Unglück wurde durch die Nachlässigkeit des Stationsaufsehers in Tounj verschuldet. Über die Ursache des beklagenswerten Unfalles werden wir noch eingehender berichten.

— **Personalnachrichten.** Dem mit der Leitung der kommerziellen Hauptabteilung der ung. Staatsbahnen betrauten Direktor Karl Darvay sowie dem mit der Leitung der Finanzhauptabteilung derselben Direktion betrauten Direktor Sigmund Dózsa ist der Titel eines Königlich ungarischen Hofrats verliehen. — Der Inspektor für Eisenbahn und Schiffahrt Alexander Garády wurde zum Oberinspektor, der Ingenieur Kornel Láner zum Eisenbahn- und Schiffahrtskommissär ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Die Prinz Heinrich-Eisenbahngesellschaft,** die ihren Sitz in Luxemburg hat, war mit der französischen Ostbahn wegen eines direkten Anschlusses an das Erzbecken von Briey, aus dem große Mengen Eisenerz nach den deutschen und luxemburgischen Hütten geführt werden, in Verhandlungen getreten. Diese waren durch strategische Bedenken, die man französischerseits geäußert hatte, verzögert worden. Nachdem die französische Behörde ihre Bedenken fallen gelassen hat, steht dem Bau einer Verbindungsstrecke von Beles nach Hussigny, die auf 2 Millionen Franken veranschlagt ist, kein Hindernis mehr im Wege. Der Verwaltungsrat der Prinz Heinrich-Bahn hat daraufhin den ursprünglichen Plan einer bloßen Verbindungsstrecke nach dem französischen Erzbecken bedeutend erweitert und bereits seit einiger Zeit ein Konzessionsgesuch für den Bau einer direkten Bahnverbindung Luxemburg-Esch, welche über Beles nach der französischen Grenzstation Hussigny zu verlängern wäre, eingereicht. Der Bau soll ohne staatlichen Zuschuß ausgeführt werden. Die „B. B. Ztg.“, der wir diese Mitteilung entnehmen, fügt hinzu: Es ist nun wahrscheinlich, daß auch diesmal die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen den Standpunkt geltend machen wird, daß die geplante Bahnverbindung als Parallelbahn, d. h. als Konkurrenzbahn zu der bestehenden Wilhelm-Luxemburg-Bahn nach Esch (die bekanntlich an die vorgenannte Generaldirektion verpachtet ist) zu betrachten sei.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Gemäß der neuen Militärorganisation sind während der Dauer ihrer Anstellung unter andern von der Leistung des Militärdienstes befreit die im Kriegsfalle unentbehrlichen Beamten und Angestellten der einem allgemeinen Interesse dienenden öffentlichen Verkehrsanstalten. Mit Verordnung vom 29. März hat der Bundesrat die Eisenbahnverwaltungen bezeichnet, die für ihr Personal auf diese Dienstbefreiung Anspruch haben. Als unentbehrliche Beamte und Angestellte sind genannt: 1. die Direktoren; 2. die Oberingenieure und die leitenden Bahningenieure, die Bahnmeister und ihre Gehilfen, die Stellwerk- und Brückenaufseher, die Stellwerkmonteure, die Vorarbeiter des Bahnunterhaltungsdienstes, die Bahn-, Signal-, Tunnel- und Schrankenwärter; 3. der Oberbetriebschef, der Obertelegrapheninspektor, die Betriebschefs, Betriebsinspektoren und Telegrapheninspektoren, ihre Stellvertreter und ihre Bureaubeamten, der Oberrepartiteur, die Repartiteure und ihre Gehilfen, die Aufseher elektrischer Anlagen und die Beleuchtungswärter, die Bahnhof-, Stations-, Haltestellen- und Wärtervorstände, ihre Stellvertreter und Gehilfen, die Einnehmer und Gepäckexpedienten, die Telegraphisten und Telephonisten, die Wagenkontrolleure, die Schriftenkontrolleure, die Chefs der Güterexpeditionen und ihr Bureaupersonal, die Obergüterschaffner, die Güterschaffner und ihre Gehilfen, die Rangiermeister, die Vorarbeiter und Arbeiter des Rangierdienstes, die Vorarbeiter des Gepäck- und Güterexpeditionsdienstes, die Portiers und Nachtwächter, die Weichenwärter, die Drehscheiben- und Schiebebühnenwärter, das Verwaltungspersonal der Lagerhäuser, die Oberzugführer, Zugführer, Kondukteure und Bremser; 4. die Obermaschineningenieure, Maschineningenieure und Elektroingenieure, ihre Stellvertreter und ihre technischen Bureaubeamten, die Depotchefs und ihre Bureaubeamten, die Oberlokomotivführer, Lokomotivführer und Lokomotivheizer, ferner das in gleicher Stellung befindliche Personal für den elektrischen Betrieb, die Zugkontrolleure, die Wagenmeister und ihre Gehilfen, die Chefvisiteure und Visiteurgehilfen, die Wagenvisiteure, die Werkführer und Handwerksmeister des Fahrdienstes, die Gasmeister und die Aufseher der elektrischen Ladestationen. Von den genannten Beamten sind nur solche dienstfrei, die in einem festen Anstellungsverhältnisse von wenigstens Jahresdauer stehen.

Bei den Erörterungen über den Gotthardvertrag ist den Bundesbahnen vorgeworfen worden, daß sie bei Vergebung ihrer Bauarbeiten die heimische Arbeit und Industrie nicht genügend berücksichtigen, und es wurde im Nationalrat eine bezügliche Motion eingereicht. Die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangten Untersuchungen haben ergeben, daß der Gesamtwert der Bestellungen und Arbeitsvergebungen (ausschließlich Schienen, eiserne Schwellen und Drucksachen) für die Jahre 1903 bis und mit 1911 den Betrag von 223 281 600 Fr. erreicht; er verteilt sich wie folgt: 1. An Schweizerfirmen 177 214 200 Fr. oder 79,4 %; 2. an gemischte Firmen mit schweizerischen und ausländischen Teilhabern und Wohnsitz in der Schweiz 14 979 800 Fr. oder 6,7 %; 3. an ausländische Firmen mit ständigem Wohnsitz in der Schweiz 7 469 500 Fr. oder 3,3 %; 4. an ausländische Firmen mit Sitz im Ausland 23 618 100 Fr. oder 10,6 %. Kategorie 4 enthält 19 848 900 Fr. für die neue Hauensteinlinie. Nach Abzug dieses Betrages verbleiben noch 3 769 200 Fr. oder 1,7 % der Gesamtausgabe. Die Beschaffung des Oberbaumaterials kann nur zu einem Teile aus dem Inlande erfolgen. Schienen und eiserne Schwellen sind in der Schweiz nicht erhältlich. Die Befestigungsmittel werden, soweit sich schweizerische Firmen mit der Herstellung befassen, fast ausschließlich aus der Schweiz bezogen. Der Bedarf an hölzernen Schwellen wird, soweit die schweizerische Erzeugung hierfür aufkommen kann, ebenfalls im Inlande gedeckt. Das gesamte Rollmaterial wurde in der Schweiz bestellt.

Die Bauarbeiten im Tunnel Münster-Lengnau der Lötschbergbahn sind noch immer durch Wasserzudrang gehemmt. Im Monat März wurde der Sohlstollen auf der Nordseite um 221 m vorgetrieben. Die erschlossene Wassermenge auf der Nordseite betrug Ende des Monats 55 Sekundenliter. Der Vortrieb auf der Südseite ist dagegen seit 26. Februar bis auf weiteres eingestellt. Die den Kalkschichten entströmende Wassermenge hat sich am 24. März noch bedeutend vergrößert und beträgt nun 809 Sekundenliter. Diese Wassermenge zeigte sich, als bei Kilometer 1,580 mit dem Aufbruch im Sohlstollen begonnen wurde. Ein Teil des Wassers wird durch die Leitung für die Tunnellüftung abgeführt. In dem von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erbauten Mont d'Or-Tunnel der Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe hat der Wasserzufluß etwas nachgelassen. Während früher das ausströmende Wasser im Tunnel 80 cm hoch stand, ist es jetzt auf 20 cm gesunken. Die Vortriebsarbeiten auf der Nordseite sind immer noch unterbrochen. Der Durchschlag des Tunnels hätte schon Ende März stattfinden sollen.

Der Winterbetrieb der Berninabahn konnte dieses Jahr der ungewöhnlich milden Witterung wegen bis zum 22. März aufrecht erhalten werden; erst an diesem Tage mußte er wegen großen Schneefalls eingestellt werden. Es traten nun für einige Tage von der Alp Grümm an bis Cavaglia die Postpferde wieder in Dienst; gegen 40 Pferde und 15 Postillone waren den ganzen Winter hindurch in Cavaglia zur Verfügung gehalten worden. Der Weg von der Alp Grümm nach Cavaglia ist aber im Winter derart mangelhaft, daß man in Aussicht nimmt, die Bahn für alle Fälle durch Verbauungen sicherzustellen.

Nachdem der schweizerische Ständerat den Gotthardvertrag mit 33 gegen 9 Stimmen nach dreitägiger Beratung genehmigt hat, ist der Vertrag von der Schweiz endgültig genehmigt und so die Frage, die die Gemüter der Schweiz teilweise in höchste Erregung versetzt hatte, endlich in dem Sinne erledigt, der in Deutschland von jeher als den beiderseitigen Interessen am meisten entsprechend erkannt war.

— **Italienische Mittelmeerbahn-Gesellschaft.** Diese Gesellschaft, an deren Gründung auch deutsches Kapital stark beteiligt war, das sich jetzt allerdings zum großen Teil zurückgezogen hat, macht gegenwärtig eine Krise durch. Nachdem der Staat selbst den Betrieb des Netzes, das er von 1885 bis 1905 der Mittelmeerbahn verpachtet hatte, übernommen hat, widmete sich die Mittelmeerbahn-Gesellschaft der Verwaltung ihres Vermögens; sie nahm einige größere Beteiligungen an Industrieunternehmen und hat neuerdings auch die Konzession für den Bau und den Betrieb eines 2000 km langen Kleinbahnnetzes in Kalabrien und der Basilikata erhalten. Diese Konzession hatte die Hoffnungen auf größere Gewinne belebt. Das ist zwar für die Zukunft durchaus nicht ausgeschlossen, aber für das Jahr 1912 mußte zunächst die Dividende von 17 auf 14 Lire herabgesetzt werden, weil die Abrechnungen mit dem Staat und mit Privaten große unerwartete Verluste ergeben hatten und weil der Staat noch mit großen nachträglichen Steueransprüchen gekommen war. Damit nicht genug, war die Rücklage, welche für die an den Staat zu zahlende Entschädigung von 13 Millionen Lire für Minderwerte angesammelt war, durch andere Verluste aufgezehrt worden. Endlich kam der Fiskus mit einem unerhörten Anspruch: Um sich das für den Bau des neuen Netzes erforderliche Kapital zu beschaffen, hatte die Gesellschaft von ihren Annuitäten etwa einen Kapitalwert von 40 Millionen Lire

verkauft. Auf dies hohe Kapital wollte nun der Fiskus die Einkommensteuer von 10 % erheben! Die ganze Zukunft der Gesellschaft schien durch diesen Stueranspruch in Frage gestellt und schon erhoben sich unter den Aktionären Stimmen, man solle lieber den Bau des Kleinbahnnetzes in Süditalien aufgeben und die 5 Millionen geleistete Kaution verlieren, als den unerhörten Steueranspruch des Fiskus befriedigen. Unterdeß ist aber zwischen der Gesellschaft und der Regierung eine Einigung in dieser Sache zu Stande gekommen. Durch ein Gesetz, das demnächst in der Kammer eingebracht wird, soll die Steuer auf die Kapitalisation der Annuitäten gegenüber dem ersten Anspruch erheblich vermindert werden. Sieht doch der Staat selbst ein, daß künftig in Italien kein Kapital für die Bildung von Privatbahn-Gesellschaften aufzutreiben wäre, wenn der Fiskus durch immer neue Ansprüche die Gesellschaften fast erdrossele. Was den Stand der neuen Bauten anbetrifft, so können in Süditalien die Arbeiten noch in diesem Frühjahre begonnen werden, nachdem die Regierung einen Teil der Pläne schon genehmigt hat. Auf der Umbrischen Zentralbahn sind streckenweise schon die Tunnel erbohrt und das Bahnbett hergestellt, so daß man mit der Legung des Gleises beginnen kann. Die Entscheidung darüber, ob diese Bahn mit Dampf oder elektrisch betrieben werden soll, schwebt jetzt bei der Regierung.

— Eisenbahnpläne Griechenlands in den besetzten Gebieten. Die griechische Regierung beschäftigt sich, wie wir dem „Deutschen Reichsanzeiger“ entnehmen, ernstlich mit der Frage der Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit dem Westen von Mazedonien und Epirus. Sie beabsichtigt, obiger Quelle zufolge, das Eisenbahnnetz im Südwesten Mazedoniens mit Saloniki zu verbinden durch Ausbau und Verlängerung der thessalischen Bahnen. Die Bahn Volos-Kalabaka wird bis nach Grevena und von dort bis nach Sorovitsch verlängert und so ein Anschluß hergestellt an die Linie Saloniki-Monastir. In Grevena wird eine Linie abzweigen, die über Metzovon oder Konitza nach Janina führen wird. Auch dem Bau von Chausseen wendet die Regierung ihre Aufmerksamkeit zu.

— Erlaß eines Gesetzes betr. den Dienst bei den russischen Staatseisenbahnen. Seit Jahrzehnten wartet die ungeheure Masse der bei den russischen Staatsbahnen beschäftigten Bediensteten auf die Erfüllung eines alten Wunsches: den Erlaß eines Personalgesetzes, durch das genau die Rechte und Pflichten der Angestellten festgelegt werden. Bereits in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts war die Regierung einer gesetzlichen Regelung dieser Frage näher getreten. Es war dies zur Zeit der Tätigkeit der Baranowschen Kommission (1880). Aber auch später bildete diese Frage noch öfter einen dankenswerten Beratungsgegenstand für so manche Kommission, ohne daß etwas von einer endgültigen Beschlußfassung bekannt geworden wäre. Das war so oder das ist so noch jetzt. Eine Frage einer Kommission überweisen zur Beratung und um Vorschläge zur Besserung zu machen, das war gleichbedeutend mit: sie begraben. Dieses Mal scheint die Sache aber anders gelaufen zu sein, und deshalb begrüßt jetzt die russische Presse mit um so größerer Freude die Nachricht, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten nunmehr endlich den Entwurf des Gesetzes fertiggestellt hat. Dabei gibt die Presse natürlich nur dem Ausdruck, was die große Zahl (etwa 600 000 Mann) den Bediensteten erfüllt, deren Lage augenblicklich sehr wenig beneidenswert ist. Sie sind, soweit es sich um die vorzugsweise in Frage kommenden Bediensteten handelt, überaus schlecht besoldet, sie erfreuen sich nicht der Rechte des Staatsdienstes, d. h. sie sind vor allen Dingen nicht pensionsberechtigt, ihre Pflichten sind sehr mangelhaft, ihre Rechte gar nicht geregelt; sie hängen inbezug auf das Aufsteigen in höhere Gehaltsklassen oder Entlassung ganz von der Willkür ihrer Vorgesetzten ab und die meisten sind mit Arbeit über das Maß des Menschenmöglichen überlastet. Der Betrieb auf den Staatsbahnen erinnert infolgedessen an die Kanzleien der vorreformatorischen Epoche: armselige, mit allen Hunden gehetzte Leute versorgen den Dienst in der nachlässigsten Weise, wobei sie oft nicht die Interessen des Fiskus, sondern ihren eigenen Vorteil im Auge haben.

Wie sehr unter diesen Umständen Handel und Industrie leiden, ist allgemein bekannt. Ebenso bekannt ist es, daß auch der Fiskus hierbei nichts weniger als gut fährt; man ersieht, daß aus den geradzu ungeheuerlichen Mißbräuchen, die auf den Staatsbahnen von Zeit zu Zeit aufgedeckt werden und die gleichfalls so bekannt sind, sagt die „St. Petersburger Zeitung“, daß man auf sie nicht näher einzugehen braucht. Diese Zustände lenkten die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich, als in der Revolutionszeit der große Eisenbahnerstreik ausbrach und das Wirtschaftsleben des ganzen Landes lahmlegte. Damals erkannte die Regierung an, daß der bestehende Zustand unhaltbar sei.

Inzwischen haben sich die Verhältnisse auf den Staatsbahnen ganz erheblich geändert. Anstelle der regelmäßigen, großen Fehlbeträge und der sich daraus ergebenden Zuschüsse sind auf den Staatsbahnen infolge des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs und entsprechender Maßnahmen des Ministeriums der Verkehrsanstalten Einnahmeüberschüsse getreten. Die Lage der Beamten ist aber unverändert geblieben. Nun tritt endlich das Verkehrsministerium mit dem Entwurf des vorbezeichneten Gesetzes hervor, das dem Ministerrate zur Begutachtung bereits vorgelegt sein soll. Das Gesetz bringt die schon jetzt bestehenden Bestimmungen in feste Form und stellt daneben eine ganze Reihe von neuen Gesichtspunkten auf.

Nach dem Gesetz sind zum Dienst auf den Staatsbahnen nur russische Untertanen berechtigt. Ob die bestehenden Einschränkungen für Andersgläubige beibehalten werden sollen, ist nicht ersichtlich, doch muß man das wohl im Hinblick auf die von Minister Ruchlow vertretenen allrussischen Tendenzen annehmen; wenn das in der Tat zutreffen sollte, dann — so meint die „St. Petersburger Zeitung“ — hätte man es hier mit einem Punkte zu tun, gegen den auch im eigensten Interesse des Verkehrswesens in der entschiedensten Weise Widerspruch erhoben werden müßte.

Die Beamten zerfallen in zwei Klassen: in etatmäßige und zeitweilige (außeretatmäßige). Hiergegen wäre natürlich nichts einzuwenden, wenn es nicht allbekannt wäre, daß auf den Staatsbahnen Tausende ganz besonders schlecht bezahlte „zeitweilige“ Beamte alt und grau werden. Dieses eigentlichste Beamtenproletariat ist völlig rechtlos, da es ohne weiteres entlassen werden kann. Daß das Gesetz die Zulassung von Frauen zum Eisenbahndienst gestattet, bedeutet nichts anderes als die Bestätigung eines bestehenden Zustandes.

Sehr viel Gewicht legt das Gesetz auf die Indienststellung von Militäranwärtern bei dem niederen Dienstpersonal, da hiervon eine Festigung der Disziplin erhofft wird. Ob die Besetzung der Stellen mit Militäranwärtern zu dem gewünschten Ziele führen wird, bleibe dahingestellt. Viel wirksamer erscheint in dieser Beziehung die materielle Aufbesserung der niederen Beamten. In dieser Beziehung sorgt freilich das Gesetz für eine Änderung zum Besseren, aber man kann nicht gerade sagen, daß die Beamten mit den neuen Gehältern ein auskömmliches Leben werden führen können. Hier hätte unbedingt von weiteren Gesichtspunkten ausgegangen werden müssen. Denn nur auf dem Wege ließe sich zurzeit in Rußland nicht nur den Mißbräuchen der Beamten vorbeugen, sondern auch die Disziplin festigen. Daß das Einstellen von Militäranwärtern allein alle Auswüchse beseitigen könnte, die man zu vermeiden wünscht, ist nicht anzunehmen. Inbezug auf Urlaub ist etwas ängstlich vorgegangen; was bedeutet beispielsweise ein Urlaub von einer Woche? Anzuerkennen ist die Festsetzung des Arbeitstages, die freilich schon besteht, aber nicht eingehalten wird.

Das sind die Hauptpunkte des neuen Gesetzes. Man kann nicht daran zweifeln, daß das Gesetz geeignet sein wird, eine gewisse Ordnung in den heillosen Wirrwarr des Betriebes der Staatsbahnen zu bringen, aber alles Heil kann von dem Gesetz allein nicht erwartet werden. Mit Recht hebt unsere Quelle zum Schluß hervor, daß die vielfach beklagten Mißstände erst dann völlig schwinden werden, wenn die Beamten auskömmlich besoldet sein werden, wenn auf den Staatsbahnen ausreichende und zuverlässige Kontrolle geübt werden wird und wenn die Geistesbildung der Beamtenschaft (auch der höheren) auf einer höheren Stufe stehen wird.

Eine wichtige Frage, nämlich die der Pensionierung, ist offenbar durch das Gesetz noch nicht gelöst worden, wenigstens schweigt unsere Quelle davon. Wie wir bereits an anderer Stelle darauf hingewiesen haben (siehe Nr. 26, S. 440 d. Ztg.: Sicherstellung der Eisenbahnbediensteten nach ihrem Ausscheiden.), ist versucht worden, mit Hilfe von Sparkassen, also der Selbsthilfe, einen Ersatz für eine Pension oder Rente zu schaffen. Ob damit wirklich etwas durchgreifendes den Bediensteten geboten wird, darf füglich bezweifelt werden. Man schreckt in Rußland wohl vor den ungeheuren Ansprüchen, die dadurch an die Leistungsfähigkeit der Staatsmittel mit der Zeit gestellt werden würden, zurück. m.

Fremde Erdteile.

— Eine neue Eisenbahnlinie im Yangtsetal ist von der chinesischen Regierung als Staatsbahn ernsthaft ins Auge gefaßt worden. Es handelt sich dabei jedoch um eine Strecke, welche schon einmal an die Engländer vergeben worden ist, ohne daß diese bisher dazu gekommen sind, sie auszuführen. Es ist an sich eine recht aussichtsvolle Strecke, weil sie das weite Gebiet der Provinz Nganhwei, das bisher von zwei Eisenbahnen nur leicht berührt wird, nunmehr vollständig aufschließen soll. Sie soll sich in der Hauptsache in dem Tale des Flusses Hwei (von dem die Provinz auch ihren Namen hat) bewegen und ostwärts an das bekannte Pukau, westwärts an Hsinjang, eine Station der Nordsüdbahn Peking-Hankau, anknüpfen. Sie bewegt sich danach in genau ost-westlicher Richtung, dürfte etwa 400 km lang werden und somit einen Kostenaufwand von rd. 40 Millionen Mark er-

fordern. Besondere Bauschwierigkeiten werden sich kaum ergeben, da das Land hier flach ist. Bedenklich sind vielleicht nur die Wasserverhältnisse, denn der Fluß Hwei ist einer von denjenigen Flüssen Chinas, die sich durch gelegentlich hervortretende starke Überschwemmungen auszeichnen; aber gerade darin liegt die Bedeutung der Linie, weil sie den Verkehr des Landes aus den dauernd bedrohten Niederungen in die höheren Gebirgslagen hinaufzuziehen geeignet ist. Wenn die Linie nämlich richtig angelegt wird, dann würde sie sich an den Nordabhängen des Hweigebirges hinziehen und völlig außerhalb der Überschwemmungsgebiete zu liegen kommen. Ungeheure Landstrecken — etwa halb so groß wie Deutschland — befinden sich jetzt hier in der höchst unglücklichen Lage, stets von Überschwemmungen bedroht zu sein; eine richtige Landbebauung ist trotz des fruchtbaren Bodens und Klimas deshalb hier ausgeschlossen. Die Eisenbahn würde wenigstens die höheren Teile des Landes dem Verkehr erschließen und auch den niederen immerhin noch von Vorteil sein, so daß es damit vielleicht doch einmal dazu kommt, daß das Flußnetz hier in verständiger Weise ausgebaut wird, was wieder der Eisenbahn zugute käme. Man darf übrigens darauf gespannt sein, wie sich die chinesische Regierung mit den Inhabern der Gerechtsame auseinandersetzen wird. Die neue Linie ist nichts anderes als ein Teil der Strecke Shanghai-Nanking-Hsinjang, die bereits 1892 den Engländern zugesprochen wurde. Der östliche Teil davon, Shanghai-Nanking, ist inzwischen als Staatsbahn in Betrieb gekommen, nachdem Engländer ihn gebaut haben. Wahrscheinlich wird die chinesische Regierung den Bau des westlichen Teils jetzt wieder an Engländer vergeben, den Betrieb davon aber selbst in die Hand nehmen; sie würde sich damit hier im Nordosten des Landes ein geschlossenes Eisenbahnnetz schaffen, welches dies reiche und stark bevölkerte Gebiet in glücklicher Weise aufschließt. F. W.

— **Die Leistungen der amerikanischen Güterwagen.** In einem Vortrag vor der Jahresversammlung der Betriebsbeamten der Illinois Central-Eisenbahn hat sich der Leiter des Verkehrswesens dieser Gesellschaft über die geringen Leistungen der amerikanischen Güterwagen und über die Mittel zur Erzielung einer besseren Ausnützung dieser Betriebsmittel ausgesprochen. Der Vortrag ging davon aus, daß ein Güterwagen der Illinois Central-Eisenbahn im Durchschnitt täglich während der verkehrsstarken Jahreszeit 43,5 km zurücklegt. Diese Entfernung könnte er in drei Stunden durchlaufen, so daß er also 21 Stunden am Tage still liegt. Das Beladen eines Güterwagens dauert im Durchschnitt nicht ganz zwei Tage, das Entladen gegen drei Tage. Infolgedessen kann ein Güterwagen im Monat nur 2,7 mal für verschiedene Ladungen benutzt werden, oder jeder einzelne Transport, zu dem ein Güterwagen gebraucht wird, dauert 11 Tage. Die Monatsleistung eines Güterwagens ist also die folgende: 13 Tage wird er be- und entladen, 3 5 Tage bewegt er sich in Zügen, 13,5 Tage steht er auf Nebengleisen und wartet auf Verwendung, wird er verschoben oder ausgebessert. Diese geringe Ausnutzung der Güterwagen bedeutet natürlich für die Eisenbahngesellschaft eine hohe Belastung ihrer Betriebsausgaben. Wenn die Durchschnittsleistung eines Wagens von 43,5 km täglich auf etwa 56 km erhöht werden könnte, so würde das gleichbedeutend mit einer Vermehrung des Güterwagenparks der Illinois Centralbahn um 18 666 Wagen sein. Man kann sonach sagen: 87 % der 65 000 Güterwagen, die die Gesellschaft besitzt, stehen demnach untätig auf den Bahnhöfen. Wenn also die Güterwagen besser ausgenutzt werden sollen, so müssen in erster Linie die Bahnhöfe dafür sorgen, daß diese Wagen nicht so lange stehen bleiben, sondern schleunigst, wenn sie beladen sind, abgefertigt werden, oder wenn sie entladen sind, einer neuen Verwendung zugeführt werden. Zu diesem Zwecke müßten den Bahnhöfen besondere Beamte beigegeben werden, die die Güterwagen überwachen, die täglichen Bestände aufschreiben und so die Verfügung über die Wagen durch die Verteilungsstellen erleichtern. Es darf nicht mehr vorkommen, daß, wie es jetzt geschieht, die täglichen Berichte der Bahnhöfe nur über 45 000 Güterwagen Rechenschaft ablegen, so daß also in den Berichten täglich 20 000 Wagen fehlen, die jedenfalls auf den Bahnhöfen stehen, bei den jetzt üblichen flüchtigen Zählungen aber übersehen werden.

— **Schnellzuglokomotiven in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Als Schnellzüge können solche Züge bezeichnet werden, die bei 180 bis 450 t Wagengewicht mit Geschwindigkeiten von mindestens 80 km/Std. auf Strecken von 160 km und darüber hinaus befördert werden. Bei leichteren Zügen werden entsprechend höhere Fahrgeschwindigkeiten erreicht. Bis zum Jahre 1895 wurden die Personenzüge in den Vereinigten Staaten fast durchweg durch Lokomotiven der Bauart 2 B 0 befördert. Um aber die Zuggewichte und die Fahrgeschwindigkeit den Anforderungen des Verkehrs anpassen zu können, wurde eine Vergrößerung der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven notwendig. Diesen Bestrebungen verdankt die Atlantic-Bauart 2 B 1 ihre Entstehung. Die Anordnung der Laufachse hinter den Treibachsen erlaubte einmal die Vergrößerung der Länge des Lokomotivkessels und damit die Vergrößerung der Heizfläche, zweitens aber auch die Vergrößerung der Rostfläche, indem die Feuerbuchsen in der Breite nicht mehr durch die hohen Triebräder eingeengt werden, sondern über die niedrigen Laufräder hinweggeführt werden können. Solche Lokomotiven sind dann zunächst ganz allgemein für Züge bis 300 t Gewicht angewendet worden. Für größere Zuglasten und Hügellandstrecken genügte aber sehr bald diese Bauart nicht mehr und es wurden statt dessen die Bauarten Pacific 2 C 1 und Prairie 1 C 1 angewendet, die größere Heizflächen und eine erhöhte Reibungszugkraft besitzen.

Der Dampfdruck schwankt gewöhnlich zwischen den Grenzen von 13 5 und 16,5 at. Doch wurde durch Untersuchungen von Dr. Goß nachgewiesen, daß eine Erhöhung über 15 at. nicht wirtschaftlich ist, weil bei höheren Dampfdrucken das Eigengewicht der Lokomotive unverhältnismäßig erhöht wird. Die Triebraddurchmesser betrugen bis zum Jahre 1895 1500 bis 1700 mm, wurden dann auf 1750 bis 2000 mm vergrößert und jetzt sind schon Raddurchmesser von 2130 mm vorhanden. Die Zylinderdurchmesser betragen für gewöhnlich 500 bis 550 mm, der Kolbenhub meist 700 mm.

Nachstehende Zahlen geben eine Gegenüberstellung der Bauarten Atlantic und Pacific.

		2 B 1	2 C 1
Zugkraft	kg	10 800	13 900
Diens'gewicht	„	87 500	108 000
Reibungsgewicht	„	47 300	65 200
Dienstgewicht mit Tender	„	153 000	168 000
Gröster Achsstand	mm	8 410	10 420
Heizfläche	qm	260	350
Rostfläche	„	4,5	4,8

— **Sprengschüsse zur Beseitigung von Schnee.** Auf einer Eisenbahn des amerkanischen Westens war von dem Hang, an dem die Bahn hinführt, soviel Schnee abgeruscht, daß das Gleis auf eine Entfernung von etwa 200 m etwa 12,5 m hoch bedeckt war. Da sich vor dieser Stelle noch andere unbefahrbare Stellen befanden erreichten die Arbeiter, die die Strecke frei machen sollten, diese Stelle erst 24 Stunden, nachdem die Lawine die Bahn verschüttet hatte. Mittlerweile war auf milderes Wetter scharfer Frost gefolgt, so daß der erst feucht gewordene Schnee hart gefroren war. Der Schleuderschneepflug konnte infolgedessen in die Schneemassen nicht eindringen. Es wurde deshalb vorgeschlagen, den Schnee durch Sprengschüsse zu beseitigen, und obgleich man fürchtete, daß bei solchem gewaltsamen Vorgehen das Gleis beschädigt werden könnte, entschloß man sich doch zu einem Versuch. Es wurde zunächst eine 3 cm starke Eisenstange etwa 10 m tief in den Schnee hineingetrieben und in dem so gebohrten Loch 5 Dynamitpatronen zur Explosion gebracht. Das dadurch entstandene Loch wurde dann mit einer reichlichen Ladung Sprengpulver besetzt, und das Ergebnis der nun vorgenommenen Entzündung war, daß der Schnee bis auf das Gleis so aufgelockert war, daß nach drei solchen Sprengschüssen, deren Vorbereitung etwa drei Stunden in Anspruch genommen hatte, der Schneepflug die Strecke ohne Schwierigkeiten räumen konnte. Eine sorgfältige Untersuchung zeigte, daß das Gleis bei dieser gewaltsamen und nicht ungefährlichen Arbeit nicht gelitten hatte. Immerhin gehört der Wagemut der Amerikaner zu diesem Verfahren, ein Gleis frei zu machen. In anderen Ländern würde zweifellos die Besorgnis, daß dadurch mehr Schaden als Nutzen angerichtet werden könnte, überwiegen und die verantwortlichen Beamten von einem solchen Versuch zurückhalten. Die genannte amerikanische Eisenbahnverwaltung hat seitdem mehrere Wagenladungen Pulver in der beschriebenen Weise verbraucht und damit viel Zeit und Geld gespart.

Allgemeines.

— **Der Kinowagen im Eisenbahnzuge.** Den Schlaf-, Speise- und Aussichtswagen im modernen Eisenbahnverkehr folgt jetzt das Neueste: der „Kinowagen". Einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft, der Pittsburg, Harmony, Butler und Newcastle-Eisenbahn, ist es nach einem Berichte des Dr. Gradenwitz aus der „Nature" vorbehalten geblieben, dem reisenden Publikum die Eintönigkeit einer längeren Fahrt durch kinematographische Vorführungen zu verkürzen. Der Kinowagen nähert sich in seiner Form dem gewöhnlichen großen durchgehenden amerikanischen Salonwagen; er bietet also etwa das Bild eines langen schmalen Zuschauerraums, an dessen einem Ende der Vorführungsapparat aufgestellt ist. Die Projektionsfläche ist auf einer Plattform errichtet, sie ist beweglich, kann durch einen einfachen Handgriff beiseite geschoben werden und ermöglicht es so, in den Pausen zwischen den Vorstellungen das Kino als gewöhnlichen Reisewagen zu benutzen. Während der Vorstellungen werden die Fensterläden herabgelassen. Man fürch-

tete anfangs, daß die starke Erschütterung eines fahrenden Zuges die Klarheit und Deutlichkeit der Filmbilder beeinträchtigen würde, aber die Praxis hat die Bedenken widerlegt, es zeigte sich, daß der Apparat auch während der Höchstgeschwindigkeit des Zuges vollkommen einwandfrei arbeitet.

Bücherschau.

— Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe. Das 3. Heft dieses Archivs bringt neben drei für den Fachmann sehr lesenswerten Arbeiten, die dem Rettungsdienste an und auf der See gewidmet sind (Regierungsrat Dr. Buchholz: Der Rettungsdienst und die erste Hilfeleistung in der Seefischerei; Sanitätsrat Dr. Nicolas: Das Rettungswesen in Seebädern mit offenem Badestrand; Dr. Bick: Rettung Schiffbrüchiger an der holländischen Küste) aus der Feder des Geh. Sanitätsrats Dr. Alexander Mitteilungen über die mit dem 1. April erfolgte Verstadtlichung des Berliner Rettungswesens, wonach die gesamten bisher privaten Organisationen (die Sanitätswachen, das Kuratorium der Berliner Unfallstationen vom Roten Kreuz und der Ärzteverein des Berliner Rettungswesens) in einer unter städtischer Leitung und wirtschaftlicher Unterstützung bestehenden Organisation aufgehen. Alexander veröffentlicht die genaue Regelung des ärztlichen Dienstes hierfür.

Der die Eisenbahnverwaltungen besonders interessierende Aufsatz des 3. Heftes betrifft: „Prinzipien für die erste Hilfeleistung bei Eisenbahnunfällen nebst Vorschlägen für entsprechende Einrichtungen" und ist verfaßt von Professor Freiherr v. Eiselsberg, dem Chirurg der Wiener Universitätsklinik, und Dr. Rosmanit, dem Chefarzt der österreichischen Südbahn, Beide Verfasser sind in den Fachkreisen bekannt durch die schon vor Jahren von ihnen hergestellten und in ihrer Einrichtung fortgesetzt verbesserten Rettungskoffer, die in drei Größen, mit den Bedarfsverhältnissen angepaßtem Inhalt, zur Verwendung im Rettungsdienste der Eisenbahnen empfohlen werden. Die Verfasser vertreten mit bemerkenswerter Klarheit und guter wissenschaftlicher und praktischer Begründung die Anschauung, daß bei Verletzungen im Eisenbahndienst, den kleinen alltäglichen wie den großen und zahlreichen bei Eisenbahnunglücken, an den Wunden möglichst wenig zu geschehen habe, daß nur drei Bedingungen zu erfüllen seien, auf die Form und Inhalt der Rettungskästen zuzuschneiden sind: Okklusion (Wundbedeckung), Immobilisation (Ruhigstellung) und Transport (Beförderung) zur endgültigen Hilfeleistung bei dem sachverständigen Arzt, der unter den günstigen Verhältnissen des Krankenhauses oder wenigstens des in Ruhe arbeitenden Chirurgen handelt. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, verwerfen sie jeden operativen Eingriff, vielleicht zu weitgehend, auch den der Blutstillung dienenden, verwerfen sie alle antiseptischen Mittel und Verbandstoffe und treten warm für die Verwendung nur aseptischer (keimfreier) Verbandstoffe ein, die sie in der Form von Einzelverbänden, 6 Größen, aus hydrophiler (weißer) sterilisierter Gaze, aufbewahrt in staubdicht geschlossenen flachen Blechbüchsen, ihren aus festem, dünnen und wasserundurchlässigen Fournierholz hergestellten Rettungskoffern einverleibt haben. Nur eine sterilisierte (keimfreie) Kornzange zum Anpacken der Verbandstoffe ist beigegeben; außerdem natürlich eine große Auswahl von Schienen aller Art und Verbandmaterial zu deren Befestigung. — Der große Koffer wiegt mit dem gesamten Inhalt 27 kg, der mittlere 7½ kg, der kleinere 4½ kg. Den letzteren empfehlen sie zur Mitnahme in allen Zügen.

Die Kritik, welche die Verfasser an den jetzigen Rettungseinrichtungen der österreichischen und ungarischen Bahnen üben, ist ziemlich scharf.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. April d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Klasse Ohra Gbh. an der Strecke Danzig Vschbf.-Danzig-Holm für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung an Gegenständen, zu deren Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie an Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Grüner Jäger und Schandelah links der Bahnstrecke Braunschweig-Magdeburg gelegene Haltepunkt Weddel auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtgutsstückgütern im Einzelgewicht bis zu 250 kg eröffnet werden.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Wilwerwiltz und Clerf links der Bahnstrecke Luxemburg-Ulflingen-belgische Grenze gelegene Haltepunkt Drauffelt, welcher bisher dem Personen-, Gepäck-, Expreß- und Eilstückgutverkehr diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe oder eine Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn. Die bisher für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Güterverkehr in Wagenladungen eingerichtete Haltestelle Berzdorf der Lokalbahn Teplitz- (Settenz-) Reichenberg wird mit sofortiger Gültigkeit für den Gesamtverkehr eröffnet werden. Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen: Leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition, Flüssigkeiten in Kesselwagen sowie Güter, zu deren Verladen oder Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Göttingen-Bodenfelde gelegene Bahnhof 4. Klasse Offensen erhält fortan die Bezeichnung Offensen (Kr. Uslar).

Lübeck-Büchener Eisenbahn. Vom 1. Mai d. J. ab wird der Stationsname Niendorf im Lüb. in Reecke-Niendorf und der Stationsname Waldhalle bei Schwartau in Schwartau-Waldhalle geändert werden.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab wird der Name der Station Leschtina-Habern in Leschtina und die bisherige Bezeichnung der auf der Lokalbahn Kolin-Cercan-Kácov gelegenen Station Kocerad vom gleichen Tage ab in Wlokowetz-Kocerad abgeändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 85 vom 6. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs. (Abgesandt am 7. April d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. piv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft zu der am Samstag, den 26. April 1913 um 10 Uhr vormittags im Saale des Österr. Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (I. Eschenbachgasse 9), stattfindenden

57. (ordentlichen) General-Versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrates über die Geschäftsführung im Jahre 1912.
2. Bericht des Revisions-Ausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1912.
3. Antrag des Verwaltungsrates über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisions-Ausschusses.
5. Wahlen in den Verwaltungsrat.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 18. April 1913 in Wien bei der k. k. priv. österreichischen Länderbank; in Prag bei der Filiale dieser Bank; in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Filiale der k. k. priv. österreichischen Länderbank; in Lemberg bei der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank und der Galizischen Volksbank für Landwirtschaft und Handel; in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen der k. k. priv. galizischen Aktien-Hypothekenbank; in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland und der Bank für Handel und Industrie; in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Vereinsbank und der Deutschen Effekten- und Wechsel-Bank; in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank; in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilégiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris; in London bei der Anglo-Austrian-Bank und der Filiale der k. k. priv. österreichischen Länderbank mittels doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur General-Versammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im März 1913. (1056)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Verkauf von Altmaterialien.

(Fortsetzung Seite 476.)

Verkauf von alten Werkstättematerialien.

Die beim Hauptmagazin und bei den Werkstätten lagernden Altmaterialien wie Kupfer, Messing und Rotguß, Kompositionsasche, Manganbronze, Radreifen, Radsterne, Wagenräder und -Achsen, Schmiedeeisen, Eisenblech, Siedröhren, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Stahlabfälle, Gummiabfälle u. dergl. werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden. Die Kaufgebote sind spätestens bis zum

17. April 1913, nachmittags $2^1/_2$ Uhr,

hierher einzureichen. Ihre Eröffnung findet zu dem genannten Zeitpunkt statt. Anschließend hieran werden einige kleinere Posten Metallabfälle in öffentlicher Versteigerung verkauft.

Eßlingen a. N., den 2. April 1913. (J1057)

K. württ. Eisenbahn-Hauptmagazinverwaltung.

1. Berichtigung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Tarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

(Druckfehlerberichtigung.)

Im Nachtrag III Seite 55 ist bei Obernberg-Altheim „Schnitt 3 c“ abzuändern in „Schnitt 3 b“.

München, den 5. April 1913. (1041)

Tarifamt d. K. b. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 15. April d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Klasse Ohra Gbf. an der Strecke Danzig Vschbf.-Danzig-Holm für den Eil- und Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung an Gegenständen, zu deren Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie an Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen. (1023)

Danzig, den 5. April 1913.

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II vom 1. Januar 1910; Lokal-Gütertarif, Teil II vom 15. Mai 1912. Änderung der Bezeichnung von Stationen, Haltestellen sowie einer Halte- und Ladestelle.

Mit 1. Mai 1913 werden nachstehende Änderungen in der Bezeichnung von Stationen, Haltestellen sowie einer Halte- und Ladestelle durchgeführt:

Abgeändert wird die Bezeichnung	auf
Auscha [1])	Auscha Teplitzerbahnhof
Aussig-Landungsplatz [2])	Aussig Landungsplatz
Aussig, Teplitzerbahnhof [1])	Aussig Teplitzerbahnhof
Barzdorf-Rehwasser [1]) [2])	Barzdorf am Rollberg
Bilin [1])	Bilin Teplitzerbahnhof
Böhm.-Leipa A. T. E. [1])	Böhm. Leipa Teplitzerbahnhof
Böhm.-Leipa Teplitzerbahnhof [2])	Böhm. Leipa Teplitzerbahnhof
Böhm.-Leipa Haltestelle A. T. E. [1]) [2])	Böhm. Leipa Haltestelle A. T. E.
Brüx [1])	Brüx Teplitzerbahnhof
Deutsch-Gabel [1]) [2])	Deutsch Gabel
Franz Josef-Stollen [1]) [2])	Franz Josef-Stollen
Groß-Grünau [1]) [2])	Groß Grünau
Groß-Walten [1]) [2])	Groß Walten
Komotau [1])	Komotau Teplitzerbahn
Leitmeritz [1])	Leitmeritz Teplitzerbahnhof
Lobositz A. T. E. [1])	Lobositz Teplitzerbahnhof
Maria-Ratschitz [1]) [2])	Maria Ratschitz
Niemes (Stadt) [1]) [2])	Niemes Stadt
Ober-Rzepsch [1]) [2])	Ober Rzepsch
Teplitz [1]) [2])	Teplitz-Schönau
Teplitz-Schloßgarten [1]) [2])	Teplitz Schloßgarten
Wurzmes [1])	Wurzmes Teplitzerbahnhof
Zuckmantl [1]) [2])	Zuckmantl bei Böhm. Leipa.

[1]) Durchzuführen im Personen- und Gepäcktarif, Teil II vom 1. Januar 1910.
[2]) Durchzuführen im Lokal-Gütertarife, Teil II vom 15. Mai 1912.

Teplitz, am 7. April 1913. (1040)

Der an der Strecke Göttingen-Bodenfelde gelegene Bahnhof 4. Klasse Offensen erhält fortan die Bezeichnung „Offensen (Kr. Uslar)“.

Cassel, den 7. April 1913. (1024)

Königliche Eisenbahndirektion.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 4. April 1913. (1038)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. April 1911.

Die Station Schirmeck ist mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine zum Wegebau einbezogen worden.

Straßburg, den 6. April 1913. (1045)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Betrifft: Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft F. vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. wird die im Nachtrag I vom 1. März d. J. auf Seite 3 für Neucunnersdorf angegebene Anstoßentfernung von 87 km in 187 km berichtigt. Gleichzeitig erhöhen sich demgemäß die Anstoßbeträge an die Frachtsätze von Leipzig Dresdn. Bf.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Am 15. April 1913 wird die Station Oberkirch der badischen Staatseisenbahnen als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl aufgenommen.

Hannover, den 7. April 1913. (1046)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif.

Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Mit dem 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1913 werden die auf den Seiten 14 (unter γ) und 16 (unter β 1) des Teils III angegebenen Umladegebühren im Verkehr mit Pirjatin, Priluki, Linowizy und Solotonoscha nicht mehr erhoben.

Bromberg, den 5. April 1913. (1055)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.
Teil II, Heft C, Teilheft C 2.
Am 21. April 1913 werden die Stationen Frankenscharrn Hütte, Wildemann und Stumsdorf als Versandstationen in den Abschnitt I A des Ausnahmetarifs 5 i für rohe Steine usw. zum Wegebau aufgenommen.
Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Magdeburg, den 8. April 1913. (1039)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kilometerzeiger für den Binnenverkehr.
Zum 1. Mai 1913 tritt ein neuer Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält in der Hauptsache den Inhalt der bisherigen Nachträge I—IX, die durch den neuen Nachtrag aufgehoben werden. Außerdem enthält er Entfernungen für die Stationen Drulingen, Luppach, Hackweiler und Rexingen der neuen Strecke Diemeringen-Drulingen, die zum 1. Mai 1913 eröffnet wird. Das Stationsverzeichnis wird in den Nachtrag I zum Binnengüterverkehr Teil II aufgenommen. Preis 1.50 *M.*
Straßburg, 8. April 1913. (1047)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarkohlentarifheft 2 für das südwestliche Gebiet der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit ist in diesen Tarif die Bestimmung aufgenommen, daß bei Ausnutzung von Wagen mit einem Ladegewicht von 15 t und mehr die Fracht des Spezialtarifs III zur Anwendung kommt, sofern sie unter Berücksichtigung des Frachtnachlasses billiger wird, als die volle Fracht nach dem Kohlentarife. Für Steinkohlenkoks werden hierbei auch Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr als 15 t-Wagen angesehen.
Saarbrücken, den 8. April 1913. (1044)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.
Am 1. Mai 1913 tritt zum Tarif Teil II, Heft A (Kilometerzeiger), der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Ergänzungen des Verzeichnisses der ständigen Zuschlagsfristen und der Kilometer-Schnittafeln. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,10 *M* oder 0,11 Kronen erhältlich.
Dresden, am 9. April 1913. (1042)
Königl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.
Vom 15. April 1913 ab wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Engelskirchen-Marienheide auf den Ausnahmetarif 5b (Steingrus, Steinsplitt usw.) ausgedehnt.
Elberfeld, den 9. April 1913. (1043)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Im Nachtrag 13 zu den Teilheften 1—60 der Kilometertafel II ist
a) im Abschnitt 1 anstatt „Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Düsseldorf-Derendorf-Düsseldorf-Rath“ zu setzen: „Änderungen, gültig vom 1. Mai 1913, spätestens vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Düsseldorf-Derendorf-Düsseldorf-Rath.“
b) im Abschnitt 2 anstatt „Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd“ zu setzen: „Änderungen der Neubaustrecke Frankfurt (Main) Ost-Frankfurt (Main) Süd, gültig vom 1. April 1913.“
Wegen der für diese Strecken eintretenden Erhöhungen verweisen wir auf die im Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeiger sowie in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen erlassenen Bekanntmachungen vom 29. Januar und 19. Februar 1913.
Berlin, den 8. April 1913. (1025)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband; Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.
Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 306 des Tarifs die Station Olmütz-Neugasse samt der zugehörigen Bemerkung zu streichen.
Berlin/Wien, 5. April 1913. (1026)
Königliche Eisenbahndirektion
und k. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.
Heft 1 vom 1. Februar 1913.
Am 1. Mai 1913 treten in Kraft: a) im Ausnahmetarif 113 neue Frachtsätze für Hohlglas von Gaya, Krasna a. d. Becwa und Wsetin, b) im Ausnahmetarif 182 ermäßigte Frachtsätze für Tabak. Das nähere ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die beteiligten Stationen Auskunft.
Dresden, den 7. April 1913. (1020)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. St.-E.-B., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 20. April 1913 werden die Stationen Altenbeken und Hardegsen in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel jeder Art zum Düngen als Versandstationen aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Cassel, den 7. April 1913. (1050)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.
Zum 15. April werden die Stationen „Hermsdorf bei Görlitz“ und „Rothenbach (Schlesien)“ des Direktionsbezirks Breslau sowie „Bentschen Vorstadt“, Camin (Kreis Wohlau), „Festenberg“, „Byzin“ und „Südhof“ des Direktionsbezirks Posen in die Tarifhefte 1—4, die Stationen „Viernheim N b“ und „Schriesheim“ der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahn in das Tarifheft 1 einbezogen. Zum gleichen Zeitpunkt gelangt ein neuer Ausnahmetarif 9 d für Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II von oberschlesischen nach württembergischen und badischen Stationen (Tarifhefte 1 und 2) zur Einführung. Die Bezeichnungen und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen werden geändert und ergänzt.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
Breslau, den 9. April 1913. (1051)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.
Teile Va, Vb, VIa und VIb.
Vom 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1913 ab kommen im Verkehr von den Stationen Kolomejzewo, Priluki, Linowizy, Grabarowka, Pirjatin, Orshiza, Drabowa-Barjatinskaja, Palmira und Solotonoscha der Moskau-Kiew-Woronescher Eisenbahn die Umladegebühren nicht mehr zur Erhebung.
Bromberg, den 3. April 1913. (1030)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A, sowie Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.
Mit dem 14. April 1913 wird die von Silberhausen nach Hüpstedt führende Obereichsfelder Kleinbahn, vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs, in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.
Erfurt, den 5. April 1913. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Güterverkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahnen.)
Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 42 des Teils II C, Kilometerzeiger, vom 1. Januar 1913 das Zeichen ✧ (gültig für die Anwendung des Ausnahmetarifs 2 b und 2 f) bei den Stationen Worms und Worms Hafen anzubringen.
Straßburg, den 5. April 1913. (1028)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

In der Schnittabelle A des Ausnahmetarifs Nr. 6 (Düngemittel) der Hefte 4 und 5 für den preuß.-hess.-schweiz. Güterverkehr wird mit Gültigkeit vom 16. April d. J. die Station Niedergebra der K. E. D. Cassel mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Heft 4.
Niedergebra . . . . . . 125 Cts. für 100 kg

Heft 5.

	Schnitt						
	I	II	III	IV	V	VI	VII
	Centimes für 100 kg						
Niedergebra . . .	125	133	130	128	132	127	130

In der Schnittabelle B des Heftes 4 wird bei Perrentruy (Pruntrut) unter „Ausnahmen im Verkehr mit“ nachgetragen:
Niedergebra . . . . . . 22 Cts. für 100 kg.

Karlsruhe, den 8. April 1913. (1032)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 ist in der Dienstbeschränkung bei Barmen-Loh unter c) nachzutragen: „6. Joh. Wimmer“.

Elberfeld, den 7. April 1913. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizer. Güterverkehr.

Auf Seite 6 des Ergänzungs- und Änderungshefts vom 1. April 1913 wird der Stationsname „Pont Murail“ in „Punt Murail“ berichtigt.

Karlsruhe, den 5. April 1913. (1019)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung von Frachtsätzen für Stamm- und Stangenholz von Jánoshegy im Rückvergütungswege.

Mit Gültigkeit vom 24. April 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913, gelangen für Stamm- und Stangenholz aus Position II-17 a) des österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, zu dessen Verladung ein oder mehrere Eisenbahnwagen erforderlich sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, die nachstehenden Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag	Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennig für 100 kg		
Jánoshegy .	131	134	5

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefe über den Bahntransport bis zu den Elbeumschlagsplätzen und der vom sächsischen Zollamte in Schöna-Hirschmühle abgestempelten Lieferscheine (Begleitscheine) über die Weiterbeförderung auf der Elbe mittels Floß nach dem Verkehrsgebiete Schönebeck-Magdeburg sowie von Bestätigungen seitens des Inhabers der betreffenden Floßausladestelle.

Die erwähnten Dokumente sind spätestens bis 31. März 1914 bei der k. k. Nordwestbahndirektion in Wien einzubringen.

Wien, am 8. April 1913. (1034)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2, vom 1. Oktober 1912.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913, soweit nicht innen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, tritt ein Nachtrag I zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den 1 und 2, in Kraft.

Derselbe enthält eine Änderung des Titelblattes, neue und geänderte Kilometer, Schließung von Stationen, Änderung von Stationsnamen und Berichtigungen.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 9 ₰ oder 10 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 8. April 1913. (1033)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.

Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911. Ausnahmefrachtsätze für Bierfässer, leere, gebrauchte, und Tarifänderungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, ist im Tarife, Teil II, im Anhange auf Seite 106 nachstehende fortlaufende Nummer aufzunehmen:

Fortlaufende Nummer	Artikel	Position der Güterklassifikation des Gütertarifteiles I B	Von	Nach	Frachtsätze für 100 kg in Heller	Anwendungsbedingungen
8	Bierfässer, leere, gebrauchte, unter 8,5 hl Gehalt	F—1—b)	Lindau-Reutin	Klein Schwechat	211	Aufgabe als Frachtgut. Frachtzahlung mindestens für 1000 kg für den Frachtbrief und Wagen. Die Bierfässer müssen in Lindau-Reutin mit Straßenfuhrwerk zugeführt und in Wagen verladen werden, die zur Bierbeförderung besonders eingerichtet sind und die nach der Bestimmungsstation der Bierfässer zurückgehen.
				Pilsen	170	

Mit 15. Juni 1913 sind folgende Änderungen durchzuführen:

Auf Seite 21 ist als 3. Zeile von oben nachzutragen:

Bierfässer, leere, gebrauchte unter 8,5 hl, in zur Bierbeförderung besonders eingerichteten Wagen verladen	F—1—b)	Anhang Pos. 8

Auf Seite 57 ist im Ausnahmetarif 2 zu streichen der Punkt 8 mit allen Eintragungen hierzu und die 3. Zeile von unten.

Weiter sind zu streichen die Frachtsätze des Ausnahmetarifes 2 für Klein Schwechat von 211 ††) und Pilsen von 170 *) und die dazugehörigen Fußnoten (Seite 72 und 75).

Wien, am 3. April 1913. (1022)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911.

Einführung von Frachtsätzen für Papierisolierröhren.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von „Papierisolierröhren für elektrische Leitungen mit Mantel aus Eisen oder Stahl, dieser auch mit anderen Metallen, ausgenommen edle Metalle, überzogen“ bei Frachtzahlung mindestens für 5000 kg. bezw. 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen unter Einhaltung der „Besonderen Bestimmungen“ des obenbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach

Von	Bregenz trs., Lindau-Reutin transit		Buchs (St. Gallen) transit		St. Margreten transit		Basel-St. Johann, Basel S. B. B. und Bad. Stb.		Bern Hauptbahnhof		Geneve-Cornavin		Konstanz S. B. B. u. Bad. Stb.		Luzern		Romanshorn		Rohrschach Bahnhof		Schaffhausen S. B. B. u. Bad. Stb.		Zürich Hauptbahnhof	
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
	Centimes für 100 kg																							
Wien Westbahnhof	292	197	286	193	292	197	428	320	520	391	656	506	334	239	430	316	322	227	310	213	370	268	399	290

Wien, am 9. April 1913. (1048)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger Nr. 10 vom 12. Januar 1906 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Sitzungssaal des Betriebsamts 7 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, im Betriebsamt 7, Zimmer 2, einzusehen bezw. von dort gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Die Zeichnungen können daselbst eingesehen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Berlin, den 7. April 1913. (1052)
Vorstand des Königl. Eisenbahn-betriebsamts 7.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Einführung neuer Frachtsätze für Stamm- und Stangenholz von Zsolna.

Mit Gültigkeit vom 24. April 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Stamm- und Stangenholz des Ausnahmetarifes 5 A und B die nachstehenden Frachtsätze zur Einführung:

Von / Nach	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Frachtsätze bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen		
	Pfennig für 100 kg		
Zsolna	127	130	5

Wien, am 7. April 1913. (1021)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten zu einem Aufenthaltsgebäude für Rottenführer auf Bahnhof Wustermark sollen in zwei Losen und zwar Los I: Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten und Los II: Zimmerarbeiten öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Maurer- und Zimmerarbeiten für Aufenthaltsgebäude auf Bahnhof Wustermark" versehen bis zum 26. April, vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1035)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Pflasterarbeiten zur teilweisen Neupflasterung der Ladestraße auf Bahnhof Wustermark-Ort sollen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Pflasterung der Ladestraße Bahnhof Wustermark-Ort" versehen bis zum 19. April 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1036)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Wasserdichte Eindeckung der Bahnsteighallen mit blfg. 14 900 qm nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Unterlagen gegen 50 ₰ Kostenersaz (bestellgeldfrei) auf unserem Geschäftszimmer Ettlingerstr. 39 zu erhalten. Angebote postfrei, verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis spätestens Dienstag, den 15. April d. J., vorm. 10½ Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Karlsruhe, 2. April 1913. (1037)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von 131 000 Stück ungeschnittenen, eisernen Muttern, 200 000 Stück eisernen ungedrehten Schrauben mit Muttern je in 2 Losen, 29 900 Stück eisernen bearbeiteten Schrauben mit bzw. ohne Muttern in 5 Losen, 36 600 Stück eisernen bearbeiteten Bolzen mit bzw. ohne Muttern in 4 Losen, 20 000 Stück eisernen Unterlagsringen in 1 Los, 3000 Stück eisernen Achsbuchsstiften in 2 Losen, 8000 Stück eisernen Pufferringen und 3000 Stück eisernen Binderingen je in 1 Los nach Zeichnungen, für den Beschaffungsbezirk Berlin mit der im Angebot angegebenen Lieferzeit. Teilangebote sind zulässig.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 8. Mai 1913, vormittags 10 Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 3. Mai 1913 an die angegebenen Werkstättenämter einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 8. Mai 1913, vormittags 10½ Uhr, im Rechnungsbureau, Materialien-Abteilung, Tempelhofer Ufer 28, III Treppen, Zimmer 4 statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (Briefmarken sind ausgeschlossen) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. Juni 1913.

Berlin, den 4. April 1913. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Wege öffentlicher Ausschreibung soll verdungen werden die Ausführung der Ent- und Bewässerungsanlagen auf Bahnhof Nowawes.

Angebote sind bis Sonnabend, den 19. April vormittags 10 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen im Betriebsamt 7 zu Berlin W. 9, Potsdamer Bahnhof, einzureichen.

Verdingung der Lieferung von Werkstatts-Materialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster in Westf. für das Etatsjahr 1913, und zwar:

a) 76 000 Hacken-, Schaufel-, Besen- und Hammerstiele, 4000 Stück Kohlenschaufeln, 4200 Stück Schraubenschlüssel, 8000 Stück Kasten- und Vorhangschlösser und 1000 Stück Eimer.
b) 4636 qm und 4200 Stück rote, 1419 qm und 1400 Stück grüne, 22 300 Stück klare, 14 150 Stück Milchglas-, 880 Stück Spiegelglas- und 1250 Stück Überfangglasscheiben sowie 5500 Stück Glasglocken.

Eröffnung der Angebote am 24. April zu a) vormittags 11 Uhr, zu b) vormittags 11½ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 90 ₰ zu a), 60 ₰ zu b) bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 5. April 1913. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion.

Blechnerarbeiten für die Bahnsteighallen im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerial-Verordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Bedingnisunterlagen gegen 30 ₰ Kostenersatz Ettlingerstraße Nr. 39 (bestellgeldfrei) zu erhalten; daselbst auch Pläne zur Einsicht aufgelegt. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Dienstag, den 22. April 1913, vorm. 10½ Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 5. April 1913. (1049)
Gr. Bahnbauinspektion III.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß-, Blech- und Stahlschrott, darunter Teile einer alten Drehscheibe und 20 eiserne Überbauten sollen öffentlich verkauft werden. Hierzu ist Termin auf den 28. April 1913, vormittags 10 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen können in unserm Zentralbureau eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von da bezogen werden.

Erfurt, den 5. April 1913. (1054)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 29. 16. April 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Vereinfachungen im Güterabfertigungsdienst.

Die stetige Zunahme des Stückgüterverkehrs und die leidige Übung weiter Verkehrskreise, die Auflieferung der Sendungen auf einige Stunden im Tag, insbesondere auf die Abendstunden zu beschränken, gestalten den Dienst bei den Abfertigungsstellen immer schwieriger. Die rechtzeitige Fertigstellung der Frachtbriefe ist bei aller Anstrengung öfters nicht mehr möglich. Durch die notwendige Hast wird die Güte der Arbeit sehr beeinträchtigt. Die Zahl der Unregelmäßigkeiten im Abfertigungsdienst hat sich während der letzten Jahre auch unverhältnismäßig gesteigert.

In Interesse der Beschleunigung des Abfertigungsdienstes haben die deutschen Verwaltungen schon im Jahre 1905 das sogenannte Markenverfahren eingeführt, wonach reine Frankaturen bis zum Betrag von 1 *M* mit Eisenbahnmarken verrechnet werden. Für ihren Binnenverkehr haben inzwischen verschiedene Verwaltungen dieses Verfahren auf Beträge bis zu 3 *M* ausgedehnt. Von anderen Verwaltungen ist dies beabsichtigt. Es ist dann zu hoffen, daß das erweiterte Markenverfahren in Bälde auch im deutschen Verbandsverkehr Platz greift. Die erforderliche Entlastung der Abfertigungsstellen wird aber hierdurch kaum erreicht werden. Weitere Maßnahmen erscheinen vor allem für die Stellen angezeigt, die Massenauflieferungen oft in kürzester Frist zu bewältigen haben.

Bei den württembergischen Staatsbahnen, bei denen außer den Frachtbeträgen auch die Nebengebühren in Einzelbeträgen bis zu 3 *M* durch Marken verrechnet werden, ist neuerdings mit zahlreichen Firmen, die regelmäßig frankierte Sendungen in größerer Zahl aufliefern, ein Verfahren vereinbart worden, das den einzelnen Abfertigungsstellen eine weitere erhebliche Arbeitsverminderung bringt. Da dieses Verfahren, bei dem der Absender einen großen Teil der Abfertigungsgeschäfte übernimmt, auch anderwärts anwendbar ist und Anregungen zu weiteren Vereinfachungen in dieser oder anderer Richtung geben kann, sei es im folgenden geschildert.

Der Absender übergibt der Fracht- oder Eilgutabfertigung bei jeder Auflieferung ein im Durchpauseverfahren doppelt erstelltes Verzeichnis nach umstehendem Muster über sämtliche Frankatursendungen, die mit deutschem Frachtbrief aufgegeben werden. Von der Abfertigungsstelle sind in dem Verzeichnis nur die zutreffende Geldspalte und in den Fällen, wo der Absender kein Gewicht eingetragen hat, auch die Gewichtsspalten — gleichfalls im Pauseverfahren — auszufüllen. Nach dieser Ergänzung erhält der Absender die Blauschrift des Verzeichnisses zurück. Die Bleischriften verbleiben bei der Abfertigungsstelle und werden nach Tagen verbunden.

Dieses Verzeichnis, in dem der Absender gegenüber dem Quittungsbuch nach Muster 5 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil II mindestens eine Spalte weniger (Freivermerk) — vgl. auch weiter unten — und die Abfertigungsstelle höchstens eine Spalte mehr (abgerundetes Gewicht) auszufüllen haben, vereinigt in sich

1. das Abgangsbuch
2. den Schalterausweis über die bezahlten Frankaturen (Frankaturenbuch)

} für den Binnen- und für den direkten Verkehr;

3. den Tagesnachweis über die dem Absender gestundeten Frachtbeträge;
4. das Quittungsbuch.

Die in das Verzeichnis aufgenommenen Markensendungen werden in den Abgangsbüchern nicht gebucht. Die Frachtbriefe erhalten als Abfertigungsnummer die Nummer, unter der die Sendung im Verzeichnis eingetragen ist. In diesem ist täglich mit ein und derselben Nummer zu beginnen und zwar im Verzeichnis des A mit der Nummer, die im Abgangsbuch, und im Verzeichnis des B mit der Nummer, die im Verzeichnis des A

Nr. ...., den .... 191.....

Verzeichnis der Frankatursendungen

der Firma ....

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		12		13		14		15
Täglich fortlaufende Nummer	Name des Empfängers	Bestimmungsstation	Der Sendungen				Wirkliches Gewicht	abgerundetes Gewicht (nur bei Markensendungen auszufüllen)		Ausscheidung								
										Markensendungen				Versandbuchsendungen				
			Zeichen und Nummer	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Binnen-Verkehr	direkter Verkehr	Binnen-		direkter		Binnen-		direkter		
										Verkehr				Verkehr				
							kg	kg	kg	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	ℳ	₰	
1																		
2																		
3																		
4																		

erfahrungsgemäß nicht mehr erreicht wird. Hierdurch wird die Wiederholung gleicher Nummern vermieden. Die Summe des abgerundeten Gewichts und die Zahl der Markensendungen sowie die Summe der Geldbeträge werden in den Verzeichnissen täglich gebildet und den Einträgen in den Abgangsbüchern usw. zugesetzt. Die Verzeichnisse selbst sind mit den Abgangsbüchern für den direkten Verkehr an die Verkehrskontrolle einzusenden.

Sendungen, die ohne Verwendung von Eisenbahnmarken abzufertigen sind, werden in die Versandbücher wie bisher eingetragen.

Der Betrag der Nachnahme und des Interesses an der Lieferung sowie die Erteilung eines Frachtbriefduplikates kann in Spalte 15 des Verzeichnisses vermerkt werden. Die Ausfüllung der Spalte 2 (Empfänger) ist dem Absender freigestellt. Auch die Spalten 6 und 7 sind nur bei den Sendungen auszufüllen, wo das Gut nach Verpackung oder Inhalt von den sonstigen Sendungen des Absenders abweicht. Da das Verzeichnis mit Querlinien für 30 Eintragungen auf der Seite versehen und in Spalte 1 die Einer vorgedruckt sind, so genügen in dieser Spalte drei Einträge auf jeder Seite (z. B. 10(1), 11(1), 12(1)). Dabei ist es von keiner Bedeutung, wenn infolge der Benutzung von zwei Querlinien für eine Sendung oder der Streichung einer eingetragenen Sendung einzelne Nummern ausfallen. Für die verschiedenen Zwecke, denen das Verzeichnis dient, ist demnach nur bei 6 Spalten (3, 4, 5, 8, 9 oder 10 und eine der Spalten 11 bis 14) die ständige Ausfüllung durch den Absender und die Abfertigungsstelle erforderlich.

Die Zahl der täglichen Frankatursendungen der Firmen, mit denen das Verfahren bis jetzt vereinbart wurde, bewegt sich zwischen 15 und 500. Je größer die Auflieferung, insbesondere der Markensendungen, desto mehr machen sich die mit dem Verfahren für die Abfertigungsstellen verbundenen Erleichterungen geltend.

Bei einer Firma verteilte sich beispielsweise die Tagesauflieferung mit 491 frankierten Frachtstückgutsendungen wie folgt:

Markensendungen		Versandbuchsendungen	
Binnenverkehr	Direkter Verkehr	Binnenverkehr	Direkter Verkehr
295	132	5	59

Durch das zugleich als Quittungsbuch dienende Verzeichnis entfielen somit die Einzelbuchungen a) von 427 Sendungen in den Abgangsbüchern, b) von 427 + 64 = 491 Sendungen in den Tagesnachweisen über die gestundeten Frachtbeträge.

Ohne Stundung der Frachtbeträge wären bei den 64 Versandbuchsendungen die Einträge in die Frankaturenbücher entfallen. Falls das Markenverfahren für Frachtbeträge bis zu 3 ℳ auch im direkten Verkehr hätte angewendet werden können, wären im Versandbuch dieses Verkehrs statt 59 Sendungen nur 7 Sendungen zu buchen gewesen.

Die in der Größe der „Verrechnungskarte“ hergestellten Vordrucke zu dem Verzeichnis werden im allgemeinen zum Selbstkostenpreis (1 ℳ für 100 Bogen) abgegeben. Einzelne Absender, die die Anwendung des Verfahrens davon abhängig gemacht haben, erhalten die Vordrucke unentgeltlich. Von verschiedenen Absendern werden die Vordrucke selbst beschafft.

Stuttgart. Finanzrat Raunecker.

Die Einrichtung der Staatseisenbahnverwaltung.

Der Schriftleiter der „Verkehrstechnischen Woche“, Dr.-Ing. Blum, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover, hatte es für nötig erachtet, in der Nr. 23 der genannten Zeitschrift vom 8. März aus dem vortrefflichen Buche des Wirklichen Geheimen Rats Wehrmann (s. Leitaufsatz in Nr. 21 d. Ztg.) das Kapitel 17, wie es im „Archiv für Eisenbahnwesen“ veröffentlicht wurde, zum Gegenstand einer abfälligen Kritik zu machen. Er behauptet, die Wehrmannsche Arbeit sei ein Beweis dafür, daß der Verfasser trotz besten Willens nicht in der Lage sei, die Bedeutung der technischen Wissenschaften für das Eisenbahnwesen vorurteilsfrei zu erkennen. U. a. sagt Prof. Blum:

„Während die Bedeutung von Kaufleuten, die an der Spitze von Eisenbahngesellschaften gestanden haben, hervorgehoben wird, vermissen wir in der Arbeit jeden Hinweis auf die hervorragenden Ingenieure und Industriellen, die in Deutschland wie im Ausland so Großes in der Finanzierung und Leitung von Eisenbahnen geleistet haben und ständig weiter leisten. Unverständlich ist die Ausführung:

„. . . Die Direktionen der großen Privatbahnen in England, Frankreich, Nordamerika werden noch immer hauptsächlich aus Kaufleuten, Juristen (lawyers) und Politikern gebildet; sie führen für die Aktionäre die finanzielle Wirtschaft und vertreten die Gesellschaften gegenüber dem Staat. Die Leitung von Bau und Betrieb bleibt fachmännischen Oberbeamten überlassen, welche von der Direktion entweder einem

Generalbevollmächtigten unterstellt werden oder unter ihr nebeneinander gleichgeordnet stehen."

„Falsch ist zunächst für alle genannten Länder, daß als Mitglieder der „Direktionen" Rechtskundige und Kaufleute besonders erwähnt werden, während die Ingenieure vergessen sind. Gerade in den größten, bestverwalteten Gesellschaften sind Ingenieure stets vertreten.... Charakteristisch aber für alle leitenden Stellen ist, daß in ihnen der Ingenieur niemals grundsätzlich ausgeschlossen ist, daß sehr viele leitende Stellen mit Ingenieuren besetzt sind, daß die bestverwalteten Eisenbahnen immer mehr die Ingenieure zur Besetzung der leitenden Stellen heranziehen. — Selbstverständlich sind daneben „lawyers" als Justitiare vorhanden."

„Wir bedauern, diese Richtlinien einem so verdienten Mann wie Wehrmann gegenüber aussprechen zu müssen. Wir müssen uns aber endlich einmal dagegen wehren, daß bei der Erörterung ausländischer Eisenbahnorganisationen die Leistungen der Ingenieure vergessen werden. Das freundschaftlich-kollegiale Zusammenarbeiten von Juristen und Ingenieuren wird dadurch nicht gefördert." . . .

An einer anderen Stelle sagt Blum:

„Sehr merkwürdig mutet es an, wenn bei der Erörterung des Zusammenarbeitens des bautechnischen und des administrativen Streckendezernenten gesagt wird: „Die große Zahl von Einzelgeschäften, welche örtlich und sowohl von der rechtlich-wirtschaftlichen wie von der technischen Seite zu behandeln sind, wie namentlich die Veranschlagung von Mitteln für Unterhaltung und Ergänzung der Anlagen, kann von diesen beiden Streckendezernenten . . . . . erledigt werden . . . ." Also: einerseits: „rechtlich-wirtschaftlich", andererseits: „technisch". Wehrmann ist also noch vollkommen in der unrichtigen Vorstellung befangen, daß das Wirtschaftliche vom Technischen getrennt werden könne; er versteht offensichtlich nicht, daß das technische Denken gleichzeitig ein wirtschaftliches ist, er reißt aber nicht nur „wirtschaftlich" — „technisch" voneinander los, sondern verbindet im Gegensatz dazu „rechtlich-wirtschaftlich". Das ist ganz der irrige Gedankengang, der ja allerdings auch in der „Verwaltungsordnung" enthalten ist, daß die Ingenieure in wirtschaftlichen Dingen besonders beraten sein müßten. Technik und Wirtschaft lassen sich nicht trennen, denn sie sind eine Einheit, und nur der Techniker kann eine Frage der Unterhaltung und Ergänzung von Eisenbahnanlagen von der „wirtschaftlichen" Seite behandeln. Das ist kein Vorwurf gegen unsere Juristenkollegen; — unmögliches darf man von niemand verlangen. Aber auch hier müssen wir betonen, daß das freundschaftliche Zusammenarbeiten unbedingt leiden muß, wenn Wehrmann seinen Fachgenossen wissenschaftliche Kenntnisse beilegt, die sie nach ihrer ganzen Vorbildung nicht besitzen können, während dem Techniker Kenntnisse und Fähigkeiten abgesprochen werden, die ihm vom ersten Tage seines Studiums ab anerzogen werden."

Soweit Prof. Blum. Diese Kritik gegen die vollkommen unparteiische Darstellung Wehrmanns erregte natürlich überall lebhaftes Befremden, wie dies denn auch in der letzten Sitzung des Vereins für Eisenbahnkunde, dessen Mitteilungsblatt die „Verkehrstechnische Woche" ist, genügend zum Ausdruck gekommen sein soll. Es ist höchst dankenswert, daß Exzellenz Wehrmann in der neuesten Nr. 28 der „Verkehrstechnischen Woche" selbst zur Sache das Wort nimmt und mit seiner hervorragenden Sachkunde Herrn Professor Blum zwar in sehr vornehmer, aber doch deutlicher Weise widerlegt. Wir lassen die trefflichen Worte Wehrmanns hier unter Weglassung der Überschrift folgen:

„Nachdem im letzten Januarheft des „Archivs für Eisenbahnwesen" der 17. Abschnitt meines inzwischen erschienenen Buches über die Verwaltung der Eisenbahnen veröffentlicht war, hat Herr Professor Blum unter obiger Überschrift in der „Verkehrstechnischen Woche" vom 8. März gegen mich in mehrfachen Wendungen den Vorwurf erhoben, „die Bedeutung der technischen Wissenschaften für das Eisenbahnwesen nicht vorurteilsfrei zu erkennen" und teils durch irrtümliche Angaben über die Leistungen der Techniker, teils durch Befangenheit „in unrichtigen Vorstellungen das freundliche Zusammenarbeiten von Juristen und Technikern zu beeinträchtigen".

Herr Professor Blum hat, wie er selbst sagt, außer dem einen von 36 Abschnitten das Buch nicht gekannt, gegen welches er seine Angriffe richtet. In diesem Buche vertrete ich, wie meinerseits während meiner ganzen langen Dienstzeit geschehen ist, die Gleichberechtigung der technischen und nichttechnischen Beamten in der Eisenbahn-Verwaltung (S. 245, 252, 257 flg.). Die verschiedenartige Erziehung ist notwendig, weil „die Ausbildung für Verwaltung und Technik zugleich das Maß der im Durchschnitt für einen Mann möglichen Leistung überschreitet" (S. 246).

In Deutschland hat man auf Grund dieser Anschauung früh erkannt, daß die Fachmänner zur Leitung der Eisenbahnen berufen sind, und sie deshalb schon in den Anfängen der Entwicklung unter Abschaffung der Oberbeamten in die Direktionen hineingenommen (S. 143), während in England, Frankreich und Nordamerika die Fachmänner regelmäßig in der Stellung von Oberbeamten verbleiben und „die Direktionen der großen Privatbahnen noch immer hauptsächlich aus Kaufleuten, Juristen und Politikern gebildet werden" (S. 160). Daß diese Angabe falsch sei, behauptet Professor Blum, führt indes keine für das Gegenteil sprechende Beispiele an. Wohl aber läßt er bei der Wiedergabe dieser Stelle die Einleitung mit dem Worte „dagegen" sowie den folgenden Absatz weg, aus welchen Beisätzen hervorgeht, daß ich die Stellung der Fachmänner in der obersten Verwaltung der Eisenbahnen bei uns für das Bessere halte.

Die Verbindung mit wirtschaftlichem Denken ist für die technische Arbeit selbstverständlich, niemals kann das eine von dem anderen getrennt werden, wie mir Professor Blum unterlegt (S. 234 flg., S. 303 flg.). Zugleich mit der wirtschaftlichen Gestaltung der technischen Arbeiten ist aber das Eisenbahnunternehmen einzufügen in den Rahmen der staatlichen und gesellschaftlichen Zwecke und mit den Mitteln des Rechts sowie nach den geltenden staats- und volkswirtschaftlichen Anschauungen durchzuführen (S. 237, 292). Diese Aufgabe bezeichne ich als die rechtlich-wirtschaftliche Seite der Staatseisenbahn im Sinne der von Professor Blum zu Unrecht angegriffenen Verwaltungs-Ordnung (S. 150).

Wie aus meinem Buch hervorgeht, dringt die Verwaltungsordnung der preußischen Staatsbahn im Einklang mit deren Vergangenheit überall auf enges Zusammenwirken ihrer Dienstzweige (S. 150, 236, 303). Die Pflicht dazu liegt namentlich den höheren Beamten ob, wenn auch der tüchtige Mann seine Selbständigkeit gern wahrt (S. 251). Das höchste Ziel, die gleichmäßige Förderung des Verkehrs für alle im Lande kann nur erreicht werden, wenn jeder Dienstzweig, jede Behörde, jeder leitende Beamte für die anderen mitsorgt und die gemeinsamen Zwecke bei allen Plänen und Anordnungen fest im Auge behält. Wer durch frische Tätigkeit diesen Geist des Zusammenwirkens bei seinen Untergebenen, sei er Techniker oder Verwaltungsbeamter, lebendig zu erhalten vermag, ist zu einer Führerstellung in der Staatseisenbahn innerlich berufen (S. 252).

Wehrmann."

Wir möchten dieser eindrucksvollen Abwehr nur noch hinzufügen, daß es jedem unbefangenen Leser des Wehrmannschen Buches vollkommen unerfindlich erscheinen muß, wie dessen Darlegungen zu den mißverständlichen Auffassungen des Professors Blum haben Anlaß geben können. Dies ist nur bei einer recht einseitigen Auffassung der großen von Technik und Verwaltung gemeinschaftlich zu lösenden Aufgaben des Eisenbahnwesens möglich.

v. Mühlenfels.

Verkehrsmittel in Weltstädten.

Vor längerer Zeit hielt k. k. Baurat Eugen Faßbender in Wien einen Vortrag in der Versammlung der Fachgruppe für Architektur und Hochbau über Mittel und Wege zur Bewältigung des Riesenverkehrs der Weltstädte. Im großen und ganzen stützen sich die Darlegungen, die in der „Zeitschrift des österreichischen Architekten-Vereins" veröffentlicht sind, auf das aus der Feder des Vortragenden stammende Werk „Grundzüge der modernen Städtebaukunde". Nachstehend einige Mitteilungen über den Vortrag.

Europa hat in den letzten 100 Jahren eine gewaltige Bevölkerungszunahme erfahren. 1800 zählte es rd. 175 Millionen Einwohner; zurzeit gibt es etwa 510 Millionen Europäer. Immer stärker drängen sich die Menschen in den Städten zusammen und mit der Einwohnerzahl wächst naturgemäß auch der Verkehr.

Um den Riesenverkehr unserer Weltstädte, der sich in Zukunft ins Unermeßliche steigern wird, zu bewältigen, sind großzügige Verkehrsanlagen zu schaffen. Zunächst ist für den Außen- und Fernverkehr zu sorgen. Raummangel im Stadtinnern und Verkehrsschwierigkeiten werden dahin führen, den Durchgangsverkehr auf Umfahrungsbahnen zu führen. In dichtbevölkerten Ländern, in denen große Städte in geringen Entfernungen voneinander liegen, sind Nachbarstädte durch Personen-Schnellbahnen, sogenannte Nachbarbahnen, zu verbinden, nach Art der geplanten Cöln-Düsseldorfer oder auch Frankfurt-Wiesbadener elektrischen Schnellbahnen. Da die Verkehrsanlagen solcher Eisenbahnen an die Örtlichkeit gebunden und meist schon fest in das Stadtbild eingefügt sind, ist von vornherein auf Erweiterungsmöglichkeiten Rücksicht zu nehmen. Die Betriebsanlagen der Eisenbahnen, d. h. die Abstellbahnhöfe, Verschubbahnhöfe, Aufstellgleise, Werkstätten, Lokomotivschuppen, Umladeschuppen usw. sind nicht an die Örtlichkeit gebunden und möglichst außerhalb des bebauten Stadtgebietes zu errichten. Um den gewaltigen Innenverkehr der Weltstädte, der in London, Paris und Neuyork schon bedrohliche Formen annimmt, bewältigen zu können, sind außerordentliche Maßnahmen zu treffen. Dahin gehören Straßenüberführungen nach Art derjenigen über den Tiefen Graben in Wien. Die Regelung des Wagenverkehrs, insbesondere auf verkehrsreichen Sternplätzen, sollte dadurch erleichtert werden, daß an solchen Stellen für Fußgänger unterirdische Verbindungswege hergestellt werden*). Wo für die Massen der Fußgänger die Bürgersteige nicht mehr ausreichen, will der Vortragende längs der Straßen- und Platzwände Laubengänge (Arkaden) in den Gebäuden angeordnet wissen. Die Straßenbahnen im Kern der Riesenstädte will er fast durchgängig in den Untergrund der Straßenzüge verlegen und diese Unterstraßenbahnen mit zwei Gleispaaren ausrüsten, deren eines für den Lokalverkehr, deren anderes für den Durchgangsverkehr einzurichten wäre. Die Zugfolge auf Stadtschnellbahnen (Hoch- oder Tiefbahnen) will er bis auf 1 Minute verdichten. Für den Stadtbahnverkehr sollen drei gesonderte Liniensysteme eingerichtet werden, die einem Radial-Ring- und Segmentverkehr dienen. Diese Liniengruppen will er in Bau und Betrieb völlig voneinander trennen. Schienengleiche Kreuzungen, Gleisverschlingungen sind zu vermeiden. Für den Umsteigeverkehr sind Treppen, Aufzüge, Gehtunnel anzulegen. Das Umsteigesystem zieht er auf alle Fälle dem direkten Übergang der Züge vor. Wie nun ein nach diesen Grundsätzen ausgebautes Stadtschnellbahnnetz für Wien aussehen müßte, wird vom Vortragenden beschrieben und im Bilde vorgeführt. Seine Vorschläge will er lediglich als Studien aufgefaßt sehen, die noch weiterer Durcharbeitung bedürften. Die in seinem Vortrage niedergelegten Anschauungen jedoch entsprechen in wesentlichen Punkten keineswegs den Erfahrungsgrundsätzen, welche im Schnellverkehr der Großstädte Geltung gewonnen haben. Wenn der Verfasser z. B. oben ausdrücklich auf nordamerikanische Verhältnisse hinweist, so darf nicht vergessen werden, daß die Erfahrungen der Bostoner Betriebsgesellschaft mit ihrer im Zuge der Tremont-Straße laufenden Unterstraßenbahn im Widerspruch mit seinen Ausführungen stehen. Die Gesellschaft faßt die Erfahrungen kurz wie folgt zusammen: „Ein Unterstraßenbahnbetrieb sollte überhaupt nicht in Erwägung gezogen werden, wo man sich die Vorteile eines eisenbahnmäßigen Betriebes verschaffen kann. Das denkbar beste Verkehrsmittel ist die Schnellbahn, da sie in derselben Zeit mehr als doppelt so viele Personen befördert, wie die Trambahn.“ Da die Anschauungen der amerikanischen Staatsbehörden in vollster Übereinstimmung mit den Ausführungen der Gesellschaft sich befinden, wurde in der der Tremont-Straße dicht benachbarten Washington-Straße statt der ursprünglich darin vorgesehenen Unterstraßenbahn eine eisenbahnmäßig betriebene Schnellbahn gebaut. Auch die im Jahre 1905 von der Großen Berliner Straßenbahn aufgestellten Entwürfe zur Untertunnelung der Potsdamer und Leipziger Straße und der Straße Unter den Linden sind in übereinstimmenden fachmännischen Gutachten für verkehrstechnisch unrichtig erklärt worden und auch nicht zur Ausführung gekommen.

*) Hier ist hinzuweisen auf die Maßregeln zur Behebung der Verkehrsschwierigkeiten in dem Engpaß der Friedrichstraße in Berlin zwischen der Dorotheen- und Behrenstraße. Früher verkehrten auf dem schmalen Fahrdamm die Fuhrwerke beider Fahrrichtungen. Seit einiger Zeit darf er laut polizeilicher Verfügung nur von den Fuhrwerken in nord-südlicher Richtung befahren werden; die Fuhrwerke der Gegenrichtung müssen durch die Charlottenstraße fahren. Die Bürgersteige in dem Engpaß konnten daraufhin, da sich die Maßregel gut bewährte, eine erhebliche Verbreiterung erfahren. Ebenso bewährt hat sich die Verkehrsregelung in den Straße Unter den Linden, deren nördlicher Straßendamm nur in ost-westlicher, deren südlicher nur in west-östlicher Richtung befahren werden darf.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Elektrische Wagenbeleuchtung.** Der preußische Eisenbahnminister hat angeordnet, daß zur Erzielung einer besseren Beleuchtung in den Abteilen der mit reiner elektrischer Batteriebeleuchtung versehenen D-Zugwagen künftig bei allen neuen derartigen Wagen in den Abteilen I. und II. Klasse Lampen mit einer Lichtstärke von je 30 HK. statt 20 HK. und in den Abteilen III. Klasse solche von 20 HK. statt 16 HK. zu verwenden sind. In den vorhandenen Wagen sollen die Abteile I. und II. Klasse alsbald ebenfalls mit den neuen Lampen ausgestattet werden. Die dadurch gewonnenen Lampen von 20 HK. sollen in den Abteilen III. Klasse verwendet werden.

— **Benutzung der Fernsprecher des Eisenbahnbetriebsdienstes für Privatgespräche.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 28. Februar d. J., der auf eine Eingabe des Verbandes reisender Kaufleute Deutschlands in Leipzig ergangen ist, besagt folgendes: Die Fernsprecher des Eisenbahnbetriebsdienstes sind in der Regel an das öffentliche Fernsprechnetz nicht angeschlossen; auch kann da, wo dies der Fall ist, ihre Benutzung für Privatzwecke im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebes nicht gestattet werden. Es findet sich aber nichts dagegen zu erinnern, daß an kleinen Orten die Fernsprecher von Güterabfertigungen, in deren Nähe sich keine öffentliche Fernsprechstelle befindet, einzelnen Reisenden auf Wunsch für dringende Gespräche unentgeltlich zur Verfügung gestellt werden. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden auch in dieser Beziehung den Verkehrsbedürfnissen möglichst entgegenkommen. Weitere Anordnungen können nicht getroffen werden; vielmehr muß in jedem Einzelfalle den örtlichen Beamten die Entscheidung darüber überlassen bleiben, ob die dienstlichen Interessen eine solche Benutzung des Fernsprechers gestatten.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1913 in folgender Weise statt: In Berlin werden in der Universität Vorlesungen über preußisches Eisenbahnrecht und über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch über die Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. — In Breslau werden im Sitzungssaal des Empfangsgebäudes auf dem Hauptbahnhof folgende Vorlesungen gehalten: seit 3. April d. J. Montag und Donnerstag von ½9 bis 10 Uhr vormittags über Eisenbahnrecht; vom 26. April d. J. ab Mittwoch und Sonnabend von ½9 bis 10 Uhr vormittags über die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen und vom 2. Mai d. J. ab Donnerstag und Freitag von 5 bis 7 Uhr nachmittags über technische Geologie. — In Cöln finden seit 8. April d. J. im Vortragssaal des dortigen Eisenbahn-Verwaltungsgebäudes, Kaiser Friedrich-Ufer Nr. 1, Unterhaus, Vorlesungen über Eisenbahnbetriebslehre Dienstag und Freitag vormittag von 10½ bis 12 Uhr statt.

— **Die Nachlösung von Fahrkarten in Cöln.** Die Handelskammer zu Essen beschäftigte sich, wie die „Köln. Ztg.“ mitteilt, in ihrer letzten Sitzung mit den Kontrollmaßregeln bei Nachlösungen von Fahrkarten. Bei der Handelskammer war im vorigen Jahre Klage über ungewöhnlich strenge Kontrollmaßregeln bei der Nachlösung von Fahrkarten auf Reisen über die Endstation der ursprünglichen Fahrkarte hinaus, vor allem in Cöln, geführt worden. Dort wurde von der Eisenbahnverwaltung verlangt, daß ausnahmslos der den Zug begleitende Beamte, Zugführer oder Schaffner die betreffenden Reisenden persönlich zum Schalter führe. Daraus ergaben sich für die Reisenden die größten Belästigungen. So mußten sie unter Umständen bis zu einer Viertelstunde warten, bis der Schaffner die in Cöln endigenden Züge ganz abgefertigt, die Fundsachen abgegeben, weitere nötige Verhandlungen geführt hatte usw., und dann wurden die Reisenden in ganzen Gruppen zum Nachlöseschalter geführt. Der Beschwerdeführer machte den Vorschlag, zur Erleichterung der notwendigen Schritte sowohl des Publikums wie des Schaffnerpersonals die Einrichtung zu treffen, daß der betreffende Beamte dem Reisenden an der Endstation seiner Fahrkarte einen Legitimationsschein gebe, mit dem sich der Reisende allein am Nachlöseschalter melden könne. Die Handelskammer unterbreitete die Beschwerde dem Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte um Prüfung der Angelegenheit und gegebenenfalls um Abstellung der auch nach Ansicht

der Handelskammer weit über das Ziel hinausschießenden Belästigungen. Der Minister hat darauf erwidert, daß von der Vorschrift, daß ein Beamter die betreffenden Reisenden zum Nachlöseschalter zu führen hat, nicht abgesehen werden könne, weil nach den gemachten Erfahrungen sich sonst viele Reisende der Nachzahlung entziehen würden. Die Eisenbahn-Direktion Cöln hat jedoch angeordnet, daß auf dem dortigen Hauptbahnhofe künftig nicht mehr der Zugführer oder Schaffner, sondern ein Portier die Reisenden zum Nachlöseschalter zu führen hat, wodurch eine Beschleunigung in der Abfertigung der Reisenden erzielt wird. Im übrigen sind nach Angabe des Ministers die Zugführer der in Cöln H.-B. ankommenden D- und Eilzüge sämtlich mit Preistafeln und Blankovordrucken für Nachlösekarten ausgestattet. Danach kann zum Beispiel auf einer Fahrt aus dem Industriebezirk nach Cöln eine für die Strecke Düsseldorf-Cöln erforderliche Fahrkarte schon auf einer vor Düsseldorf gelegenen Haltestelle, etwa in Duisburg, beim Zugführer bestellt und spätestens in Düsseldorf bereits in Empfang genommen werden; dadurch werden die mit der Nachlösung von Fahrkarten in Cöln H.-B. verbundenen Weiterungen erspart.

— **Entgegensendung von Gepäckträgern.** Die Königliche Eisenbahndirektion Altona hat, der „Köln. Ztg." zufolge, um verschiedenen Übelständen zu begegnen, hinsichtlich des in Hamburg-Altona eintreffenden Gepäcks versuchsweise eine neue Einrichtung getroffen. Den Zügen D 4 aus der Richtung Berlin, D 79 aus der Richtung Frankfurt am Main und D 97 aus der Richtung Cöln wird ein Gepäckträger bis zu einer geeigneten Station entgegengesandt. Während der Rückfahrt nach Hamburg sammelt dieser in dem Zuge Gepäckzustellungsaufträge von den Reisenden ein. Über die abgegebenen Gepäckscheine erhalten die Reisenden Quittung. Das Gepäck wird während der Fahrt von den Eisenbahnbediensteten besonders kenntlich gemacht, und kann infolgedessen nach Ankunft auf der Zielstation (Hamburg Hauptbahnhof, Dammtor, Sternschanze, Holstenstraße oder Altona Hauptbahnhof) in die Wohnung der Reisenden oder das von ihnen bezeichnete Hotel befördert werden. Höhere Zustellungskosten erwachsen daraus für die Reisenden nicht. Diese haben lediglich den Vorteil, der Sorge um ihr Gepäck auf der Zielstation enthoben zu sein. Diese Einrichtung liegt sehr im Interesse der Reisenden. Es ist daher zu wünschen, daß ein lebhafter Gebrauch von ihr gemacht wird, damit der Versuch zu einer dauernden und allgemeinen Einrichtung führt.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. März 1913.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	11	369 370	440	0,1	33 580
	1912	13¹)	323 078	4511	1,4	24 852
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 46 292 = 14,3 %	—	—	+ 8728 = 35,1 %
Aachener Bezirk	1913	11	10 600	5	—	964
	1912	13	10 865	65	0,6	836
Gegen das Vorjahr	—	—	— 265 = 2,5 %	—	—	+ 128 = 15,3 %
Saar-Bezirk	1913	11	37 590	46	0,1	3 417
	1912	13	47 227	836	1,7	3 633
Gegen das Vorjahr	—	—	— 9637 = 20,4 %	—	—	— 216 = 5,9 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	11	13 803	—	—	1 255
	1912	13	13 353	66	0,5	1 027
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 450 = 3,4 %	—	—	+ 228 = 22,2 %
Oberschlesien	1913	10²)	113 026	—	—	11 303
	1912	12²)	140 985	6263	4,3	11 749
Gegen das Vorjahr	—	—	— 27 959 = 19,8 %	—	—	— 446 = 3,8 %
Niederschlesien	1913	11	16 302	8	—	1 482
	1912	13	19 497	10	0,1	1 500
Gegen das Vorjahr	—	—	— 3195 = 16,4 %	—	—	— 18 = 1,2 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	11	17 439	—	—	1 585
	1912	13	17 542	461	2,6	1 349
Gegen das Vorjahr	—	—	— 103 = 0,6 %	—	—	+ 236 = 17,5 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	578 130	499	—	53 586
	1912	—	572 547	12212	—	44 946
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5583 = 1,0 %	—	—	+ 8640 = 19,2 %

¹) Streik. ²) Festtag.

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	11	39 913	14	—	3 628
	1912	13	55 737	1277	2,2	4 287
Gegen das Vorjahr	—	—	— 15 824 = 28,4 %	—	—	— 659 = 15,4 %
Magdeburg	1913	11	15 330	49	0,3	1 394
	1912	13	19 770	535	2,6	1 521
Gegen das Vorjahr	—	—	— 4440 = 22,5 %	—	—	— 127 = 8,4 %
Erfurt	1913	11	4 992	47	0,9	454
	1912	13	7 751	92	1,2	596
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2759 = 35,6 %	—	—	— 142 = 23,8 %
Cassel	1913	11	1 636	16	1,0	149
	1912	13	2 565	390	13,2	197
Gegen das Vorjahr	—	—	— 929 = 36,2 %	—	—	— 48 = 24,5 %
Hannover	1913	11	1 662	—	—	151
	1912	13	877	223	20,3	67
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 785 = 89,5 %	—	—	+ 84 = 125,4 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	11	12 048	—	—	1 095
	1912	13	19 522	356	1,8	1 502
Gegen das Vorjahr	—	—	— 7474 = 38,3 %	—	—	— 407 = 27,1 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	11	24 371	24	0,1	2 216
	1912	13	23 871	311	1,3	1 836
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 500 = 2,1 %	—	—	+ 380 = 20,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	99 952	150	—	9 087
	1912	—	130 093	3184	—	10 006
Gegen das Vorjahr	—	—	— 30 141 = 23,2 %	—	—	— 919 = 9,2 %

— **Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen.** Um für die dem Angestelltenversicherungsgesetz unterliegenden Mitglieder dieser Kasse eine Befreiung von der Versicherungspflicht zu ermöglichen, war es erforderlich, die Kündigung ihres Dienstverhältnisses, da diese den Verlust der bei der Pensionskasse erworbenen Anwartschaften zur Folge hat, auf wichtige Gründe zu beschränken und ein Beschwerderecht dagegen einzuräumen. Der preußische Eisenbahnminister hat bestimmt, daß die Beschwerde an die zuständige Eisenbahnaufsichtsbehörde gehen soll. Der diese neue Bestimmung enthaltende § 3 Absatz 1 der Satzung der Pensionskasse lautet folgendermaßen: „Mitglieder der Pensionskasse, welche — außer dem Falle der Pensionierung — aus der Anstellung bei den beteiligten Eisenbahnen ausscheiden, treten damit, insoweit sie sich nicht die freiwillige Mitgliedschaft nach Absatz 3 wahren, aus dem Kassenverbande aus, und fällt für sie und ihre Hinterbliebenen jeder Anspruch auf Pension bezw. Witwen- und Waisengeld fort. Den Mitgliedern, die der Versicherungspflicht nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte unterliegen würden, darf von den Verwaltungen nur gekündigt werden, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Im Streitfall kann der Angestellte über die Rechtmäßigkeit der Kündigung unter Ausschluß des Rechtswegs die Entscheidung der zuständigen Eisenbahnaufsichtsbehörde binnen einer Ausschlußfrist von 2 Monaten vom Tage der Zustellung des Kündigungsschreibens anrufen."

Der Herr Minister hat die Künglichen Eisenbahnkommissare ersucht, über etwaige von Privatbahnangestellten an sie gelangende Beschwerden dieser Art Entscheidung zu treffen. Gleichzeitig hat er den Königlichen Eisenbahndirektionen Abschrift des Erlasses zur Kenntnisnahme und gleichmäßigen Beachtung bezüglich etwaiger Beschwerden von Kleinbahnangestellten mitgeteilt. Die Regierungspräsidenten haben die gleiche Anweisung erhalten.

— **Der Eisenbahnverkehr von Frankfurt a. Main.** Der „Frankfurter Wirtschaftsbericht für das Jahr 1912, erstattet von der Handelskammer zu Frankfurt a. Main", ist soeben erschienen. Wir entnehmen ihm folgendes: Der Personenverkehr der Stationen von Frankfurt a. Main zeigt im Rechnungsjahr 1911/12 gegenüber dem Vorjahr eine Zunahme. Die Zahl der insgesamt verkauften Fahrkarten betrug über 7,8 Millionen. Auf den Hauptbahnhof entfielen etwas mehr als 5,6 Millionen gegenüber 5,1 Millionen im Vorjahr. Im Ostbahnhof wurden 701 510 (640 211) und im Südbahnhof 158 840 (148 921) Fahrkarten ausgegeben. Im Güterverkehr der Stationen von Frankfurt a. Main betrug im Kalenderjahr 1912 der Empfang 2,29 Millionen Tonnen gegen 1,94 Millionen im Vorjahre. Hiervon entfielen auf den Hauptgüterbahnhof 771 000 (+ 30 000) t, auf den Ostbahnhof 513 000 (+ 51 000) t und auf den Südbahnhof 265 000 (+ 127 000) t. Im Versand sind insgesamt 1,18 (1,08) Millionen Tonnen zu verzeichnen. Im Viehverkehr hat der Empfang von Schweinen und Geflügel zugenommen, der von Großvieh, Kälbern und Schafen aber abgenommen. Der Umschlagsverkehr in den Häfen von Frankfurt a. Main stieg im Berichtsjahr auf 932 557 t und erreichte damit die bisher höchste Ziffer. Der Umschlag von Bahn zu Schiff betrug 359 139 (+ 41 000) t, von Schiff zu Bahn dagegen 573 418 (— 36 730) t.

— **Die Beratung des württembergischen Eisenbahnbaukreditgesetzes** im volkswirtschaftlichen Ausschuß der Zweiten Kammer begann am 6. v. Mts. Wir kurz mitgeteilt wird, wurde die in Artikel 1 geforderte Summe von 3,178 Millionen Mark zu weiteren Teilbeträgen für sechs bereits im Bau begriffene staatliche Nebenbahnen ohne wesentliche Erörterungen bewilligt. Ebenso wurden die in Art. 2 geforderten ersten Teilbeträge von zusammen 3,6 Millionen Mark für den Bau von 7 weiteren Nebenbahnen, sowie der in Art. 3 geforderte Staatsbeitrag für die Nebenbahn Neuenstadt-Ohrnberg nebst den Forderungen für den Bau zweiter Gleise in Höhe von 4 Millionen Mark einstimmig bewilligt. Die Beratung des Art. 5, durch den für den Stuttgarter Bahnhofumbau als 7. Teilbetrag 10 Millionen Mark gefordert werden, wurde auf Anregung des Berichterstatters, der einen übersichtlichen Vortrag über den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten als wünschenswert bezeichnete, vorläufig zurückgestellt. Bei Art. 6, durch den 7,98 Millionen Mark für die Erweiterung von verschiedenen Stationen angefordert werden, fanden die Ziffern 1—4 betreffend die Stationen Maulbronn, Mühlacker, Großsachsenheim und Asperg, Zustimmung; bei Ziffer 5, 500 000 ℳ als erster Teilbetrag für eine neue Wagenwerkstätte bei Kornwestheim, entspann sich eine längere Erörterung. Wie von dem Regierungsvertreter mitgeteilt wurde, wird dieser Bau im ganzen etwa 9,6 Millionen Mark erfordern; er soll in zwei Abschnitten erfolgen und es ist beabsichtigt, zunächst eine Wagenwerkstätte mit 200 Ständen für Personen- und Güterwagen mit einem Aufwand von 5,4 Millionen Mark zu erstellen. Die Notwendigkeit dieses Baues wurde allerseits anerkannt, und es wurde gleichzeitig begrüßt, daß die Wagenwerkstätte mit dem grundsätzlich bereits beschlossenen Verschiebebahnhof Kornwestheim vereinigt werden könnte. Die zunächst für den Grunderwerb geforderte Summe wurde fast einstimmig gutgeheißen.

— **Grundsätze für die Aufstellung der Vorsignale auf Hauptbahnen sowie der Einfahrtsignale.** Durch Verfügung des württembergischen Ministeriums der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, vom 26. März d. J. sind hierüber folgende Grundsätze aufgestellt worden:

Das Vorsignal ist in solcher Entfernung vom Hauptsignal aufzustellen, daß die vom Vorsignal an gebremsten Züge noch mit Sicherheit vor dem Hauptsignal zum Stillstand gebracht werden können. Der Abstand zwischen dem Haupt- und Vorsignal ist daher auf Hauptbahnen wie folgt zu bemessen: a) im Gefälle, in der Horizontalen und in Steigungen bis zu $2\frac{1}{2}$‰ (1 : 400) ausschl. 700 m, b) in Steigungen von $2\frac{1}{2}$‰ (1 : 400) bis 5‰ (1 : 200) ausschl. 600 m, c) in Steigungen von 5‰ (1 : 200) bis 10‰ (1 : 100) ausschl. 500 m und d) in Steigungen von 10‰ (1 : 100) und darüber 400 m. Eine Vergrößerung der unter a) bis d) angegebenen Abstände ist, wenn sie zur Erzielung übersichtlicher Signalbilder, Anordnung der Vorsignale an vorhandenen Signalbrücken oder Auslegern, Vermeidung des Standorts im Tunnel usw. angezeigt erscheint, zulässig. Der Abstand zwischen Haupt- und Vorsignal darf aber das Maß von 1000 m nicht überschreiten. Eine Verminderung der unter a) bis d) angegebenen Vorsignalabstände ist statthaft, 1. wenn örtliche Verhältnisse ihre Einhaltung nicht gestatten, auf solchen Strecken, wo bei der wirklich vorkommenden Fahrgeschwindigkeit und Bremsbesetzung bei allen Zügen ein Bremsüberschuß vorhanden ist, 2. wenn die Betriebsverhältnisse einen geringeren Abstand zulassen, z. B. bei der Einfahrt in Kopfbahnhöfe und an sonstigen Stellen, wo aus anderen Gründen eine erhebliche Verminderung der nach der Bremsbesetzung zulässigen Fahrgeschwindigkeit vorgeschrieben ist.

Bei Vorsignalen zu Ausfahrsignalen und zu Blocksignalen von Blockstellen mit Abzweigung ist die Verminderung zulässig, wenn es bei der Einlassung des Zuges in den Bahnhof oder in die Blockstrecke ausgeschlossen ist, daß ein anderer Zug oder eine Rangierabteilung den Ausfahrweg kreuzt oder in ihn einmündet. Der Abstand darf unter das Maß von 350 m nicht herabgemindert werden. Vergrößerungen des unter a bis d angegebenen Abstandes um höchstens 50 m und Verringerungen um höchstens 25 m kann die Bauinspektion anordnen; in allen übrigen Fällen wird der Standort der Signale von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen festgesetzt. Die Maße der Abstände sind in die Lagepläne und in die Pläne der Stellwerkvorschriften einzutragen. Die vor dem Hauptsignal liegende Bahnneigung ist für die Bestimmung des Vorsignalabstandes maßgebend, wenn sie sich auf mindestens 1 km Länge erstreckt. Liegen in der Einkilometerstrecke vor dem Hauptsignal Neigungswechsel, so ist als maßgebend die Neigung zugrunde zu legen, die sich aus dem Höhenunterschied der Gleisstrecke zwischen dem Hauptsignal und einem 1000 m vor diesem gelegenen Punkt berechnet. Bei Steigungen, die an eine Horizontale oder an ein Gefälle von mehr als 1 km Länge anschließen und weniger als 700 m vor dem Hauptsignal beginnen, ist der Vorsignalabstand so zu bemessen, als ob die Horizontale oder das Gefälle bis zum Hauptsignal sich fortsetzte.

Die Einfahrsignale sind in ausreichender Entfernung vor dem zu deckenden Gefahrpunkt (erste Weichenspitze, das zur ersten Weiche oder Kreuzung gehörende Merkzeichen) aufzustellen. Der Mindestabstand muß 50 m betragen. Läßt er sich aus örtlichen oder anderen Gründen nicht einhalten, so sind besondere Schutzvorkehrungen (Schutzweichen, Blockabhängigkeiten oder dergl.) anzuordnen. Die Abstände der Vorsignale auf Nebenbahnen werden von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen jeweils besonders festgesetzt.

— **Statistik der deutschen Kleinbahnen im Jahre 1911.** Nach dem Februarheft 1913 der „Zeitschr. f. Klb." waren am Schluß des Berichtsjahrs, 31. März 1912, in Preußen 299 (290), in den anderen Bundesstaaten 24 (22), im ganzen demnach in Deutschland 323 (312) Kleinbahnunternehmungen vorhanden oder bereits genehmigt. Die Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen deutschen Kleinbahnen betrug rd. 10 730 (10 329) km; davon entfielen auf Preußen 10 154 (9805) km und auf die anderen Bundesstaaten 576 (524) km. Der Gesamtzuwachs beträgt demnach 401 (467) Kilometer oder 3,88 (4,74) %. Dem Betriebe dienten in Preußen 1307 (1217), in den anderen Bundesstaaten 62 (61) Lokomotiven; die Zahl der Personenwagen betrug 2884 (2702) bezw. 207 (197), die Zahl der Güterwagen 16 042 (15 165) bezw. 81 (77). Von den in Preußen vorhandenen Kleinbahnen wurden wie im Vorjahr 91 Prozent mit Dampf, 7 (7,6) % elektrisch und der Rest gemischt betrieben, in den übrigen Bundesstaaten wurden 77,3 % mit Dampf und 18 % mittels Elektrizität betrieben. Von den preußisen Kleinbahnunternehmungen befanden sich u. a. 51 mit rd. 2237 km im Betriebe der Firma Lenz & Co. in Berlin und ihrer Tochtergesellschaften, der Ost- und Westdeutschen Eisenbahngesellschaft, die Allgemeine Deutsche Kleinbahngesellschaft hatte deren 13 mit 615 km Streckenlänge im Betrieb. Die Betriebsleistungen und der Verkehr sind gegenüber dem Vorjahr wiederum erheblich gewachsen. Der Personenverkehr sämtlicher nebenbahnähnlicher Kleinbahnen Deutschlands stellte sich auf rd. 120,5 (109) Mill. beförderte Personen und auf 229 ((218,5) Millionen gefahrene Wagenachskilometer; der Zuwachs an Fahrgästen beträgt demnach über 11¼ (8½) Millionen = 10 (8,5) % und an Wagenachskilometer 10½ (14½) Millionen = 4¾ (7) % gegen das Vorjahr. Der Güterverkehr weist gleichfalls eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr auf; hier betrug die Mehrleistung fast 16 (42¼) Millionen Tonnenkilometer = 6 (18) %, 2,1 (3¾) Millionen Gütertonnen = 7¾ (16) % und 10,6 Millionen Wagenachskilometer. Die Gesamteinnahmen haben sich bei allen deutschen Kleinbahnen um 4.14 (6,06) Millionen Mark = 7,7 (12.8) % vermehrt — von 53 394 652 auf 57 542 618 ℳ —, der auf Preußen entfallende Zuwachs beträgt 3,89 (5,79) Millionen Mark = 7,6 (12 8) %. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr überwiegen die Personenverkehrseinnahmen um 1,44 Millionen Mark = 6,6 %. Die Gesamtausgaben sind in Deutschland um 2,63 (2,7) Millionen Mark — von 35 800 514 auf 38 433 522 ℳ — oder 7,3 (8,2) %, in Preußen um 2,52 (2,55) Millionen Mark oder 7,3 (8) % gestiegen. Demnach ist die Betriebsziffer seit dem Vorjahre weiter gesunken und zwar in Deutschland von 67 auf 66.8 % und in Preußen von 67,1 auf 66,9 %. Die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke sind bei den deutschen Kleinbahnen im Durchschnitt um 1,5 (13,7) %, bei den preußischen Bahnen um 0,9 (14.2) % vermehrt worden. Das Anlagekapital stellte sich in Preußen auf rd. 641 (611), in den übrigen Bundesstaaten auf rd. 84,88 (84.84) Millionen Mark, zusammen für Deutschland auf rd. 726 (696) Millionen Mark oder rd. 30 (35) Millionen Mark mehr als im Vorjahr. Scheidet man die noch nicht ein volles Jahr im Betriebe befindlichen sowie die Bahnen aus, die hauptsächlich nur dem Privatinteresse dienen, so haben von den verbleibenden 261 (250) preußischen Klein-

bahnen 20 (19) keinen Reingewinn erzielt; bei 34 (37) betrug der Reingewinn bis zu 1 %, bei 51 (43) zwischen 1—2 %, bei 42 (43) von 2—3 %, bei 37 (39) von 3—4 %, bei 29 (32) von 4—5 %, bei 45 (34) von 5—10 % und bei 3 von ihnen über 10 % des Anlagekapitals. Von den 18 (17) nicht preußischen Kleinbahnen betrug der Reingewinn bei 3 (4) Bahnen bis zu 1 %, bei 3 (4) Bahnen von 1—2 %, bei 3 (1) von 2—3 % und bei mehr als 5 bis zu 10 % des Anlagekapitals. Ganz ohne Verzinsung ist hier keine Bahn geblieben. An Gewinnanteilen kamen im ganzen rd. 4,16 Millionen Mark (i. V. rd. 3,82 Millionen Mark) zur Auszahlung; die höchsten, nämlich 8,5 %, verteilte wie im Vorjahre die Kleinbahn Marienborn-Beendorf, es folgten die Kleinbahn Bergedorf-Geistschacht und die Strausberger Kleinbahn mit 8 % bzw. 7,5 %. An Unfällen haben sich ereignet bei den preußischen Kleinbahnen 38 (37) Tötungen und 45 (51) schwere Verletzungen, bei den außerpreußischen Kleinbahnen 1 (1) Tötung und 3 (keine) schwere Verletzungen. Trotz der erhöhten Betriebs- und Verkehrsleistungen ist demnach die Zahl der schweren Unfälle (Tötungen und schwere Verletzungen) mit 87 um 2 Fälle hinter der Zahl des Vorjahrs zurückgeblieben.

— **Carnegie-Stiftung für Lebensretter.** Am 27. Juni 1912 hat der Bahnhofsaufseher Max Rückwart in Ostrowitt (Westpreußen) einer alten Frau, die beim Überschreiten der Gleise einen einfahrenden Zug nicht beachtete, das Leben gerettet, ist selbst aber dabei tödlich verunglückt. Wie uns mitgeteilt wird, hat nunmehr das Kuratorium der Carnegie-Stiftung für Lebensretter den Hinterbliebenen des wackeren Mannes erhebliche Beihilfen bewilligt, und zwar der Witwe einmalig 2000 ℳ, der im Jahre 1911 geborenen Tochter laufend monatlich 15 ℳ bis zur Vollendung des 16. Lebensjahres, und den Eltern des Verstorbenen laufend monatlich je 15 ℳ — zusammen also 30 ℳ —, zunächst auf 5 Jahre.

— **Die Baugenossenschaft für das Personal der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen** zu Dresden, e. G. m. b. H., die im vorigen Jahre gegründet worden ist, hat jetzt ein in Dresden-Cotta an der Hebbel-. Leutewitzer- und Mörickestraße gelegenes größeres Gelände erworben und beabsichtigt nunmehr sofort die Ausführung von Häusern mit kleineren Wohnungen zu beginnen. Das Grundstück umfaßt insgesamt etwa 9200 qm. Auf ihm sollen 137 Wohnungen errichtet werden. Wie der „Dresd. Anz." meldet, soll der Bau in zwei Bauabschnitten ausgeführt werden und zwar dergestalt, daß 60 Wohnungen am 1. Oktober d. J. und 77 voraussichtlich am 1. April n. J. bezogen werden können. Die Wohnungen enthalten je ein bis zwei Wohnzimmer, ein Schlafzimmer, eine geräumige Wohnküche mit Planschraum und Balkon, einen Abstellraum, der sich auch leicht als Bad einrichten läßt, Innenklosett und Korridor, von welch letzterem aus jeder Raum direkt zugängig ist. Elektrische Licht- und Gaskocheinrichtung soll für jede Wohnung vorgesehen werden. Genügend geräumige Waschküchen mit großem, gemeinschaftlichem Trockenplatz und Trockenböden, sowie eine Drehmangel vervollständigen die neuzeitlichen Forderungen an eine Kleinwohnung. Die Gesamtbebauung ist als eine großzügige, moderne Anlage gedacht, und es ist auch genügend Hinterland vorhanden, um für jede Wohnung einen kleinen Garten herrichten zu können. Die Bearbeitung des Projektes und die Bauoberleitung liegt in den Händen des Architekten Kurt Herrfurth. Annenstraße 46, der auf Anfragen gern Auskunft erteilt.

— **Oldenburger Eisenbahn-Alkoholgegnerverband.** Von diesem werden seit Beginn des Jahres 1913 gedruckte Mitteilungen in Heftform ausgegeben, die monatlich einmal erscheinen, unentgeltlich verteilt werden und deren Hauptaufgabe unter Ausschluß von Glaubenssachen und Politik die Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs sein soll. Daneben sollen Aufsätze belehrenden Inhalts über alles, was für die Verbandsmitglieder von Interesse ist, gebracht werden, soweit der vorhandene Raum dies gestattet, und außerdem sollen die Mitglieder, die nicht regelmäßig den Versammlungen beiwohnen können, durch dieses Blatt Kenntnis von den Beschlüssen und dem Wirken des Verbandes erhalten, hierdurch zur Mitarbeit angeregt und in der Sache selbst gefestigt werden. Die Bestrebungen des Oldenburger Eisenbahn-Alkoholgegnerverbandes gehen gleich denen des Alkoholgegnerverbandes, Landesgruppe Deutschland, deren Organ der „Pionier" ist, bekanntlich dahin, die Eisenbahnbediensteten über den Unwert der geistigen Getränke aufzuklären, sie vor deren Genuß zu warnen, Trinkern eine Stütze zu sein und zu versuchen, solche wieder zu ordentlichen Menschen zu machen. Der Verband umfaßte Ende des Jahres 1912 bereits 380 Mitglieder. Wie aus Heft 1 der Mitteilungen hervorgeht, hat sich in der ersten Hälfte vorigen Jahres in Oldenburg ein Gauverband für das Großherzogtum zur Bekämpfung des Alkoholismus gebildet, dem der Eisenbahn-Alkoholgegnerverband beigetreten ist. Der Gauverband bezweckt, die einzelnen jetzt zerstreuten Vereinigungen zu einer Einheit zusammenzuschließen und ihnen dadurch größere Bedeutung zu geben.

Österreich.

— **Abschluß einer österreichischen Eisenbahninvestitionsanleihe.** Der Finanzminister hat an eine Finanzvereinigung, bestehend aus dem k. k. Postsparkassenamte, der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, dem Bankhause Bleichröder, der Deutschen Bank und dem Bankhause Mendelssohn & Co., sämtlich in Berlin eine Staatsanleihe für Eisenbahnzwecke im Nennbetrage von 122 800 000 Reichsmark begeben. Die Anleihe wird voraussichtlich gegen Ende dieses Monats in Deutschland zur Zeichnung aufgelegt werden. Mit dieser Anleihe wird ein ganz neues Muster geschaffen; sie ist 4½ prozentig und tilgbar. Die Tilgung wird innerhalb 65 Jahren erfolgen. Die Anleihe ist ausschließlich für Eisenbahninvestitionen bestimmt, und gerade hierin ist der Grund gegeben, der den Finanzminister veranlaßte, eine tilgbare Schuld aufzunehmen. Dem Zwecke der Anleihe ist auch die Tilgungsdauer angepaßt. Die Tilgung wird nämlich erst fünf Jahre nach der Ausgabe der Anleihe beginnen und in sechzig Jahren durchzuführen sein. Diese wurde unter Berücksichtigung der durchschnittlichen Zeit gewählt, innerhalb deren die Investitionen, die aus den Anleihen bestritten werden, sich aufbrauchen. Indem darauf Bedacht genommen wurde, die Anleihe für die Eisenbahninvestitionen zu tilgen, wobei das Tilgungserfordernis im ordentlichen Budget aufzubringen sein wird, erscheint dem begründeten Verlangen Rechnung getragen, für die Deckung von Eisenbahninvestitionen, die im Rahmen der gewöhnlichen Abnutzung erforderlich werden, innerhalb der ordentlichen Gebarung Vorsorge zu treffen.

Für die Aufnahme von Eisenbahninvestitionsanlehen hatte der Finanzminister im Budgetprovisorium für 1912 und in jenem für das laufende Jahr die Ermächtigung erhalten. Das Budgetprovisorium für 1912 ermächtigte den Finanzminister, eine Anleihe für Investitionszwecke im Betrage von 129,2 Millionen Kronen zu begeben, jenes für 1913 sieht die Begebung von 130 Millionen Kronen zum gleichen Zwecke vor. Die im Budgetprovisorium für 1912 dem Finanzminister erteilte Ermächtigung ist bisher nicht voll ausgenutzt worden, so daß aus diesem Titel noch ein Rest zu begeben war; überdies konnte der Betrag von 130 Millionen Kronen für 1913 aufgenommen werden. Durch die gegenwärtige Anleihe erhalten die Eisenbahnanschaffungen ihre finanzielle Bedeckung, und soweit Zahlungen für diese Zwecke bereits geleistet werden mußten, wird der Erlös der Anleihe die Möglichkeit der Stärkung der Kassenbestände bieten.

Die besondere Bestimmung der Anleihe als Eisenbahninvestitionsanleihe ermöglichte dem Finanzminister, die 4½ prozentige Gattung, die ja durch die jetzige Marktlage unvermeidlich gefordert wird, zu wählen, ohne sich hinsichtlich der heimischen Renten vorzugreifen.

— **Die Einnahmen der Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung der Verkehrsergebnisse stellen sich die Transporteinnahmen der Staatsbahnen für den Monat Februar insgesamt auf 56 637 500 Kr., das ist um 457 048 Kr. niedriger als im gleichen Monat des Vorjahres. Dieser Ausfall trifft den Personenverkehr mit 347 977 Kr., den Güterverkehr mit 109 071 Kr. und ist auf den Umstand zurückzuführen, daß der Berichtsmonat um einen Tag (Schalttag) weniger zählte als der vorjährige Vergleichsmonat.

— **Reise der Südbahndirektoren nach Paris.** Die Besprechungen, die der Generaldirektor der Südbahn mit den Mitgliedern des Pariser Südbahnkomitees in den letzten Tagen in Paris führte, hatten den Zweck, gleichwie in früheren Jahren, anläßlich der Aufstellung der Bilanz der Südbahn Mitteilungen über die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres zu machen. Bei dieser Gelegenheit wurden selbstverständlich auch die Vorarbeiten für die „Sanierungsaktion" erörtert, ohne daß jedoch, wie aus Paris gemeldet wird, ein Sanierungsplan in den Vordergrund getreten wäre. Nach der Ansicht maßgebender Pariser Finanzkreise sind die politischen Verhältnisse und die Marktlage noch nicht derartig geklärt, daß ein bestimmtes Programm zur Durchführung innerhalb der nächsten Zeit aufgestellt werden könnte. — Wie von anderer Seite gemeldet wird, soll in letzter Zeit ein neuer Sanierungsplan aufgetaucht sein, der in den Kreisen der französischen Obligationenbesitzer einen lebhaften Anklang findet, obwohl er von einer staatlichen Garantie für den Dienst der Obligationen absieht.

— **Mindestfrachtberechnung.** Die österreichischen Staatsbahnen haben an ihre Stationen die Verfügung herausgegeben, daß im Anschlußverkehr die Mindestfracht für die österreichischen Staatsbahnen, auch wenn diese mit mehreren Teilstrecken in Betracht kommen, nur einmal zu berechnen ist. Im letzteren Falle ist sonach für die erste und jede folgende Teilstrecke die tarifmäßige Fracht unter Beachtung der vorgeschriebenen Rundung und Wahrung eines Mindestbetrages von 10 Heller zu berechnen und in die Frachtbriefe und Karten einzustellen; vor

Einstellung der auf die letzte Teilstrecke entfallenden tarifmäßigen Fracht ist zu überprüfen, ob durch die Summe der auf alle Teilstrecken der österreichischen Staatsbahnen entfallenden Frachten der Betrag der Mindestfracht erreicht wird oder nicht; in letzterem Falle ist die auf die letzte Teilstrecke entfallende Fracht um den Fehlbetrag zu erhöhen und mit dieser erhöhten Ziffer einzustellen.

— **Der Bau der Bahnlinie Görz-Cervignano.** Kürzlich fand in der Triester Handelskammer eine neuerliche Versammlung von Vertretern der am Baue der Bahnlinie Görz-Cervignano interessietren Gemeinden und Körperschaften statt. Hierbei gelangte eine Zuschrift des Eisenbahnministeriums zur Verlesung, in der die Notwendigkeit der Zusicherung von Interessentenbeiträgen neuerlich betont wird. Die Versammlung beschloß einstimmig, das Aktionskomitee, bestehend aus Vertretern der Handelskammer, des Landesausschusses sowie der Gemeinden Görz, Cervignano, Grado und Monfalcone, mit dem Studium der Verteilung des aufzubringenden Beitrages auf die einzelnen Gemeinden und mit den bezüglichen Verhandlungen mit diesen zu betrauen. Hierbei gab sich bei allen Interessenten die Bereitwilligkeit kund, trotz der äußerst schwierigen wirtschaftlichen Lage des österreichischen Friauls die große Last der Beitragsleistung für die jahrelang angestrebte Bahnverbindung zu tragen.

— **Rettungswesen auf den Eisenbahnen.** Bei den österreichischen Staatsbahnen sind gegenwärtig rund 200 große und 700 kleine Rettungskasten sowie 1400 Kasten kleinster Bauart, sogenannte Verbandkasten, aufgestellt. Zum Transport von Verwundeten stehen etwa 1900 Tragbahren zur Verfügung. Außerdem verfügt die Staatsbahnverwaltung über 56 in den großen Kreuzungsstationen aufgestellte Rettungswagen und ebensoviele Sanitätskorps. Letztere haben den Zweck, bei schweren Eisenbahnunfällen auf der Strecke eine größere Zahl von geschulten Bediensteten mit einer ausreichenden Menge von Verbandstoffen und allen anderen nötigen Behelfen rasch an die Unfallstelle befördern und die Verletzten in schonendster Weise in die nächstgelegene Krankenansalt bringen zu können. Gegen ein Mitführen von Behelfen zur ersten Hilfeleistung in den Zügen selbst hat sich der Oberste Sanitätsrat ausgesprochen, weil Verbandkasten im Zuge aus verkehrstechnischen Gründen nur im Packwagen und auch hier nur in beschränktem Maße mitgeführt werden können und dieser Wagen fast bei allen schweren Eisenbahnunfällen der größten Gefahr ausgesetzt ist. Diese Bedenken waren auch der Grund, weshalb das Eisenbahnministerium die mit Rettungs- und Transportbehelfen reichlich versehenen Rettungswagen in den Dienst gestellt hat. Trotzdem bei den österreichischen Staatsbahnen für die Rettung bei Unfällen auf der Strecke ausreichend vorgesorgt ist, ist das Eisenbahnministerium im Begriff, die Schnellzüge mit einem Vorrat von sterilen Verbänden auszurüsten. Überdies wurden die Vorarbeiten für eine Neuordnung des gesamten Rettungswesens, insbesondere hinsichtlich des Inhalts der Rettungsapparate, nach den Vorschlägen einer Reihe von Sachverständigen in Angriff genommen. Das Eisenbahnministerium hat eine öffentliche Ausschreibung zur Vorlage geeigneter Modelle ergehen lassen. Aus dem eingegangenen Guten das Beste auszuwählen, wird den hierzu berufenen medizinischen Fachmännern und Betriebstechnikern obliegen.

— **Neue Kühlwagen.** Schon demnächst werden für die großen Fleischsendungen von Galizien nach Wien neue Kühlwagen probeweise in Verkehr gesetzt werden. Diese neuen Wagen sind mit Seitenkühlung versehen und in zwei von einander vollkommen getrennte Kammern geteilt. Diese Bauart ist geeignet den Kälteverlust zu vermindern, der bisher infolge der Zuladungen in Zwischenstationen eingetreten ist.

— **Unterkunfts- und Übernachtungsräume.** Vor kurzem hat das Eisenbahnministerium neue Grundsätze für den Bau und die Einrichtung von Unterkunfts- und Übernachtungsgebäuden für die Begleitmannschaft der Züge (Lokomotivführer, Heizer, Kondukteure usw.) verlautbart. Nach diesen Grundsätzen waltet das Bestreben ob, für das abgelöste Fahrpersonal in den Übernachtungsstationen gute und vor allem hygienisch einwandfreie Räume zu schaffen, die für jeden Mann reichlichen Luftraum vorsehen und die für Beleuchtung und Beheizung erforderlichen Einrichtungen besitzen. Außer den Schlafräumen, in denen wo möglich nicht mehr als zwei Bedienstete untergebracht werden sollen, werden die neuen Kasernen auch Räume für den Aufenthalt während des Tages haben, in denen dem Personal Kocheinrichtungen zum Wärmen mitgebrachter Speisen zur Verfügung stehen. Ferner wird für eigene Waschräume sowie auch für Brausebäder vorgesorgt. Zur Unterbringung nasser Kleider werden Trockenräume und zur Aufbewahrung der dienstlichen Ausrüstung versperrbare Kästen angebracht werden. Da die Ausstattung der Räume in erster Linie eine leichte Reinigung ermöglichen soll, wird die Verwendung von Linoleum, waschbarem Ölfarbenanstrich sowie die Pflasterung der Gänge angeordnet. Auch die Einrichtungsgegenstände werden den Anforderungen der Reinlichkeit und Hygiene angepaßt sein. Die Durchführung dieser Neuerungen wird nach und nach erfolgen.

— **Unterrichtskursus über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen.** Zwecks Einführung in das Reglement- und Tarifwesen der in- und ausländischen Eisenbahnen findet im Gebäude der Wiener kaufmännischen Vereine, Johannesgasse 4, unter der Leitung eines hierzu bestimmten Professors der Neuen Wiener Handelsakademie ein staatlich unterstützter Spezialkursus in zwei Abteilungen statt, dem auch weibliche Hörerinnen beiwohnen können. In der ersten Abteilung werden in dem über einen Zeitraum von 6 Monaten sich erstreckenden Kursus planmäßig folgende, das Inland betreffende Gegenstände behandelt: Geographische Vorführung des österreichisch-ungarischen Eisenbahnnetzes. Die verschiedenen Tarifsysteme und die verschiedenen Arten der Tarifbildung. Betriebsreglement. Der gemeinsame Tarif, Teil I. Lokaltarife. Nachbar- und Verbandstarife. Refaktien. Frachtbegünstigungen. Inländischer Reexpeditionsverkehr und Berechnung der Frachten. Instradierungsvorschriften und Instradierungstabellen. Durchführung praktischer Beispiele an der Hand von Karten und Tarifen.

Der zweite, drei Monate währende Kursus umfaßt folgende, den Verkehr mit dem Ausland berührende Unterrichtsgegenstände: Deutscher Eisenbahngütertarif. Allgemeine Kilometer-Tariftabelle. Deutsche Lokal- und Verbands- sowie die sonstigen Auslandstarife. Das internationale Übereinkommen vom 14. Oktober 1890. Güterverkehr Österreich-Ungarns mit Deutschland, Luxemburg, Belgien, Niederlande. Verbandstarife zwischen Österreich-Ungarn und dem Auslande. Fracht- und Lieferzeitreklamationen, Ermittlung bezahlter Mehrfrachten und Lieferfristüberschreitungen. Reklamation der sich ergebenden Frachtunterschiede und des Schadenersatzes bei Versäumung der Lieferfrist. Das Wichtigste über die Abfassung der einschlägigen Schriftstücke. Der zweite Kursus hat am 1. d. M. für Vorgeschrittene unter besonderer Leitung des Tarifeurs der bekannten Firma Schenker & Co., Josef Lastofka, begonnen.

— **Die Aktien der Orientalischen Bahnen.** Hinsichtlich des Überganges der Mehrheit der Aktien der Orientalischen Bahnen aus dem Besitz der Orientbank in Zürich und der Deutschen Bank an die vom Wiener Bankverein geführte Bankenvereinigung ist nach der „Frankfurter Ztg." eine Einigung zustandegekommen. Der Grundpreis für die 51000 Aktien beträgt 810 Kronen für das Stück und versteht sich ausschließlich Dividende von 1912 im Ausmaß von 8 %. Dazu tritt eine Beteiligung der Verkäufer am künftigen Gewinn der Käufer. Die endgültige Vollziehung durch die Wiener Gruppe ist demnächst zu erwarten. Die Einbeziehung der Saloniki-Monastirbahn, deren Aktien sich gleichfalls im Besitz der Züricher Orientbank befinden, wird möglicherweise folgen.

— **Baurat Groß †.** Am 26. v. M. starb in Wien Baurat Groß im 73. Lebensjahre. Der Verblichene war Gesellschafter der Generalbauunternehmung E. Groß & Co., die in Österreich große Eisenbahnbauten durchgeführt hat. Baurat Groß war Präsident des Verwaltungsrates der Bozen-Meraner Bahn und Mitglied des Verwaltungsrates mehrerer Lokalbahngesellschaften. Er erfreute sich allseits höchster Wertschätzung.

Ungarn.

— **Hauptversammlung des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs.** Der genannte Klub hielt am 30. März d. J. unter dem Vorsitz des Staatsbahndirektors Hofrat v. Kotányi seine 14. Hauptversammlung ab. Die Versammlung, an der etwa 600 Mitglieder, darunter die leitenden Beamten der ungarischen Verkehrsinstitute, teilnahmen, verlief in würdevoller Weise. Der Vorsitzende gedachte in warmen Worten der lebhaften gemeinnützigen Tätigkeit des Klubs im vorigen Jahre, betonte nachdrücklich dessen soziales Wirken und hob hauptsächlich die Denkschrift über die Revision der Pensionsfondssatzungen der ungarischen Staatseisenbahnen auf Grund des neuen staatlichen Pensionsgesetzes hervor, die eine wesentliche Verbesserung der Ruhegehaltsbemessung bezweckt. Die Denkschrift wurde am 30. März d. J. dem Handelsminister überreicht. Der Vorsitzende verwies ferner auf die Erfolge der vom Klub veranstalteten Musik- und Gesangschule und gedachte auch der Fortschritte, die bei den übrigen Einrichtungen des Eisenbahn- und Schiffahrtklubs zu verzeichnen sind. Der Klub gründete im Sommer des verflossenen Jahres in Keszthely am Plattensee ein Kindererholungsheim, wo 57 Kinder während der Sommermonate untergebracht waren. Der Klub hat ferner

die Erbauung zweier Familienhäuser im Werte von 1 000 000 Kronen aufs wärmste unterstützt. Dieser kräftigen Förderung ist es auch zu verdanken, daß zurzeit noch weitere zwei Familienhäuser in Bau begriffen sind. Auf Antrag einiger Mitglieder wurde dem Präsidium und dem Bauausschuß für seine Verdienste um die Erbauung des neuen Vereinshauses, welches mit einem Kostenaufwande von rd. 700 000 Kr. im Vorjahre erbaut wurde, Dank ausgesprochen. Um die Erbauung des neuen Vereinshauses haben sich besonders Präsident Exzellenz Ludvigh, der derzeitige Präsident der Staatsbahnen, Ministerialrat Johann v. Marx, der Staatsbahndirektor Hofrat v. Kotányi und der Generaldirektor der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft, Dr. Moritz v. Domomy, große Verdienste erworben. Letzterer wurde durch Zuruf zum Vizepräsidenten des Klubs wiedergewählt. Die Schlußrechnungen und das Budget wurden einstimmig genehmigt. Die literarischen Preise des Klubs (je 200 Kr.) erhielten der Kapitän der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft Stefan August und der Konzipist der ungarischen Staatsbahnen, Dr. Konrad Weisz.

— **Zum Bau einer Hauptwerkstätte in Kaposvár.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 13, S. 226 d. Ztg., erfahren wir, daß endgültig entschieden ist, die rechtsdonauufrige Hauptwerkstätte in Kaposvár zu errichten; die ministerielle Begehung der zu errichtenden Anlage soll am 19. April l. J. stattfinden.

Übrige europäische Länder.

— **Eine französische Stimme zur Frage der selbsttätigen Kupplungen.** Zwei französische Abgeordnete haben angeregt, Versuche mit einer selbsttätigen Kupplung (Bauart Boirault) anzustellen und die nötigen Mittel im Betrage von 1 200 000 Fr. zu bewilligen. Die Versuche sollen Aufschluß über folgende Punkte geben: 1. In welchem Maße tritt eine Verminderung der Betriebsunfälle bei der selbsttätigen Kupplung ein? 2. Wie lassen sich die Schwierigkeiten der notwendigen Übergangszeit zwischen alter und neuer Kupplung überwinden? 3. Welchen Einfluß hat die selbsttätige Kupplung auf die Abwicklung des Betriebes? 4. Wie gestaltet sich das Verhältnis zu den Nachbarbahnen nach der Einführung der selbsttätigen Kupplung?

Gegen die Versuche wendet sich ein Leitaufsatz der „Revue Générale des Chemins de fer“ mit folgenden Ausführungen: Nach einer Aufstellung des Board of Trade sind im Jahre 1908 auf englischen Bahnen 426 Bedienstete im Betriebe getötet und 24 017 verletzt worden; davon wurden beim Bedienen der Kupplung 16 getötet und 675 verletzt, so daß von allen Betriebsunfällen nur 2,8 % auf Rechnung der Kupplungen kamen. In den Vereinigten Staaten von Amerika, wo fast durchweg selbsttätige Kupplung eingeführt ist, kamen dagegen im gleichen Jahre nach den Aufstellungen der „Interstate Commerce Commission“ 4,2 % der Betriebsunfälle beim Wagenkuppeln vor. In Frankreich verursachte das Bedienen der Kupplungen nach einem Durchschnitt der letzten 10 Jahre 3,4 % aller Betriebsunfälle. Die Bedienung der Kupplungen forderte also überall verhältnismäßig nur wenige Opfer und gerade die meisten in dem Lande, in dem selbsttätige Kupplungen eingeführt sind. Eine Verringerung der Betriebsunfälle durch die selbsttätige Kupplung läßt sich also nicht feststellen. Unsere Quelle führt weiter aus: Der Nutzen für die Abwicklung des Betriebes würde gering sein; die Zusammenstellung der Züge würde zwar wahrscheinlich durch die Selbsttätigkeit der Kupplungen beschleunigt, ihre Zerlegung aber wieder verzögert werden, weil selbsttätige Kupplungen nicht wie gewöhnliche während langsamer Fahrt des Zuges von der Seite aus mit Knüppeln oder Gabeln gelöst werden können. Geradezu betriebshemmend und betriebsgefährlich würde aber das Zusammentreffen alter und neuer Einrichtungen während der Übergangszeit wirken, die von französischen Eisenbahnfachleuten für ihren Wagenpark (361 000 Wagen) auf länger als 10 Jahre geschätzt wird. Endlich würde die Beschaffung der selbsttätigen Kupplung für den ganzen französischen Wagenpark eine Ausgabe von rd. 126 Millionen Francs erfordern, wobei der Umbau der Wagenkästen noch nicht berücksichtigt ist. Die Verzinsung und Tilgung dieser Ausgabe würde die französische Eisenbahnwirtschaft jährlich mit mindestens 20 Millionen Francs belasten. Aus diesen Gründen wird in dem Aufsatz der „Revue“ gegen die Einführung dieser Neuerung Widerspruch erhoben.

Es kann nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, zu den Ausführungen des Aufsatzes, gegen die sich manches sagen läßt, im einzelnen Stellung zu nehmen, nur auf zwei Punkte mag hingewiesen werden. Gerade die Möglichkeit, die selbsttätigen Kupplungen während der Fahrt bequem lösen zu können, gilt als einer ihrer wesentlichsten Vorzüge. Ein zweiter Vorteil liegt darin, daß man die Tragfähigkeit der Kupplung und damit die Zugkraft beliebig steigern kann, während bei der jetzt gebräuchlichen, mit der Hand aus- und einzuhängenden Kupplung bekanntlich durch das zulässige Gewicht der Kupplungen auch ihrer Tragfähigkeit enge Grenzen gesetzt sind.

— **Sardinische Sekundärbahnen.** Der Bericht der Sardinischen Sekundärbahnen für 1912 enthält einige Ausführungen, die nicht nur für die Lage der Sardinischen Gesellschaft, sondern die aller Privatbahnen in Italien interessant sind. Nach dem Jahresbericht betrugen die Betriebseinnahmen 1,33 Mill. Lire gegen 1,21 Mill. im Vorjahre. Auf 1 km berechnet, sind sie daher von 2045 auf 2247 Lire gestiegen. Da der Staat mit 40 % an den 2000 Lire für 1 km übersteigenden Betriebseinnahmen beteiligt ist, so bleiben der Gesellschaft als ihr Anteil 1,27 Mill. Lire. Der Bericht weist wiederum auf die ungewöhnliche Bestimmung der Konzession hin, daß der Staat 40 % der Mehreinnahmen erhält, während alle Lasten für die Steigerung des Verkehrs der Gesellschaft zufallen, sodaß diese gar kein Interesse daran hat, den Verkehr auf der Insel zu entwickeln. Es scheint, daß der wirtschaftliche Aufschwung, die Entwicklung der Landwirtschaft sowie der Minenindustrie in Sardinien anhalten. Es wird auf ein neues Unternehmen für die Bearbeitung von Kork hingewiesen; vor allem aber auf den großen Bewässerungsplan des Ingenieurs Omodeo. Es handelt sich darum, im Gebiete des Tirso eine große Talsperre von 12 km Länge und 150 Mill. cbm Inhalt zu schaffen, die 20 000 ha Land bewässert und außerdem 10 000 PS. Wasserkraft hergibt. Der steigende Verkehr hat die Gesellschaft zu verhältnismäßig großen Ausgaben für Anschaffung von Rollmaterial veranlaßt, nämlich 4 Lokomotiven, 12 Personenwagen, 6 Gepäckwagen und 50 Güterwagen.

Einen großen Raum im Bericht nimmt das neue Gesetz über die Behandlung des Personals auf den Privatbahnen ein. Das alte Gesetz vom Jahre 1906 war eigentlich für 10 Jahre bestimmt gewesen, jedoch veranlaßte die Bewegung des Personals die Regierung, den Entwurf eines neuen Gesetzes vorzulegen, das am 1. Januar 1913 in Kraft getreten ist. Die Vereinigung der Privatbahnen in Italien wies die Regierung darauf hin, daß der Staat die Gesellschaften für alle aus der Besserstellung des Personals erwachsenden Lasten entschädigen müßte. Dieser Grundsatz wurde auch von der Regierung angenommen und sogar in der von der Kommission festgesetzten Fassung bestätigt, indem bestimmt wurde, daß die Gesellschaften für die neuen Lasten nicht nur durch Tariferhöhung, sondern auch durch Abänderung der Lastenhefte mit Einschluß der Bestimmungen über die Beteiligung des Staates an den Einnahmen. entschädigt würden. In dieser Fassung wurde der Entwurf am 14. Juli 1912 Gesetz, jedoch suchte die mit der Ausarbeitung der Ausführungsbestimmungen betraute Kommission die den Gesellschaften eingeräumten Ansprüche zu schmälern, indem sie festsetzte, daß diese Ansprüche nur dann einträten, wenn die betreffende Gesellschaft nach dem Urteil des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nicht in der Lage wäre, die Lasten für Besserstellung des Personals selbst zu tragen. Gegen diese Bestimmung legte die Vereinigung der Privatbahnen in Italien beim Staatsrat Verwahrung ein, vor dem die Angelegenheit noch schwebt. — Der Bericht erwähnt noch den Streik, der auf dem Netz der Gesellschaft vom 21. bis 27. Juni 1912 stattfand, um den Forderungen der Eisenbahner während der Verhandlungen vor der Kammer mehr Nachdruck zu geben. Die Betriebsausgaben betrugen 2,17 Mill. Lire (im Vorjahr 2,10 Mill.). Die Regierungsbeihilfe von 5,90 Mill. erlaubt es, die Kapitallasten von 3,61 Mill. Lire zu decken und aus dem kaum veränderten Gewinn von 0,60 Mill. Lire eine Dividende von wieder 5½ % auf das Kapital von 10,16 Mill. zu verteilen. Der Obligationenumlauf beträgt 69,49 Mill. Lire, die Konzession und das Rollmaterial sind zusammen mit 85,68 Mill. Lire gebucht.

— **Westsizilianische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Bericht des Aufsichtsrats dieser Gesellschaft, an der deutsches Kapital stark beteiligt ist, haben die Bemühungen, die Jahresrente zu kapitalisieren, um dann die Obligationen tilgen zu können, schwere Hindernisse in der Verfassung des Geldmarktes und vor allem in den Ansprüchen des Fiskus, der die kapitalisierten Jahresrenten der Einkommensteuer unterwirft, gefunden. Auch die Westsizilianische Eisenbahngesellschaft hat der Regierung klar gemacht, wie dies übertriebene System nur dazu dient, jede Initiative zu lähmen, und darauf die Versicherung erhalten, daß dieser Mißstand abgestellt wird. Der Prozeß mit den ehemaligen Beamten wegen der Ansprüche an die Pensionskasse schwebt noch, mit der Regierung dagegen sind alle wichtigen Punkte der Abrechnung erledigt. Es bleibt deshalb nur noch die Entscheidung im Prozeß mit den Beamten abzuwarten, um alle Konten abschließen zu können. Das Jahr 1912 schließt mit einem Gewinn von 747 311 L (i. Vorj. 736 165 L), woraus 3,25 (3,2) % Dividende gezahlt werden. Die Reserve, die nach den neuesten Zuweisungen 1,31 Millionen Lire erreicht, gilt jetzt als in Rente angelegt und verzinst sich daher mit 3½%.

— **Verwendung von Torf bei den finnischen Staatsbahnen.** Zu den Ländern, in denen die Frage der Brennstoffbeschaffung für die Lokomotiven usw. wegen Mangels an eigenen Kohlenfundstätten eine große Rolle spielt, gehört Finnland. Im Jahre 1910 wurden für Lokomotivheizung 656 000 cbm Holz und 693 000 hl Steinkohle verbraucht. Für 1 cbm Brennholz wurden hierbei 4,32 Finmark (zu je 81 ₰) gezahlt, für 1 hl Steinkohle 2,13 Finmark. Die ganze Kohleneinfuhr in Finnland betrug 1911: 433 773 t und stieg 1912 auf 487 911 t. Insbesondere der Preis für Brennholz zeigt eine steigende Richtung, da die Nachfrage allgemein steigt und das Angebot nicht Schritt hält. Unter diesen Umständen ist auch für Finnland die Ausnützung der zahlreich vorhandenen Torfmoore — etwa ein Viertel der Fläche Finnlands besteht aus Sümpfen und Mooren — eine Frage von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Wie anderwo, führten auch in Finnland die bisher in dieser Richtung angestellten Versuche auf Grund ungenügender Arbeitsmethoden nicht zu praktisch befriedigenden Ergebnissen. Die Bahnverwaltung hat aber der Verwendung von Torfpulver für Lokomotivheizung, mit dessen Verwendung bekanntlich in Schweden schon aussichtsreiche Versuche gemacht werden, von Anfang an große Aufmerksamkeit geschenkt und sich durch Gewährung von Reisestipendien über den Stand dieser Sache im Ausland auf dem laufenden erhalten. Es soll nun eine Fabrik für Herstellung von Torfpulver bei Station Riihimäki durch eine Aktiengesellschaft „Polttoturve" errichtet werden. Die Eisenbahnverwaltung beabsichtigt, zur Verwirklichung dieses Planes eine nennenswerte Geldunterstützung zu gewähren, teils in Form einer einmaligen Unterstützung von 50 000 Finmark, teils in Form eines unter gewissen Bedingungen gewährten 4 %igen Darlehns von 2 000 000 Finmark, dessen Rückzahlung in 5 Jahren beginnen und auf eine Reihe von 20 Jahren verteilt werden soll.

Fremde Erdteile.

— **Schneller Brückenbau.** Die Auswechslung der Träger der Kiulbrücke auf der Hauptstrecke der Ostindischen Eisenbahn ist mit so außerordentlicher Geschwindigkeit vorgenommen worden, daß diese Arbeit hier wohl eine lobende Erwähnung verdient. Die zweigleisige Brücke hat neun Öffnungen von je 45,75 m Weite, die mit 141 t schweren Fachwerkträgern überspannt sind. Diese wurden, da sie den gesteigerten Anforderungen des Betriebes nicht mehr genügten, abgebrochen und durch neue Träger der gleichen Spannweite von je 161 t Gewicht ersetzt. Dabei mußte auch ein Teil der Pfeiler abgetragen werden, weil für die neuen, höheren Träger die Auflagerquader tiefer zu liegen kommen. Mit den Abbrucharbeiten in dem neuerdings erst bearbeiteten zweiten Gleis wurde am 14. November 1912 begonnen; am 11. Januar 1913 war die Brücke für dieses Gleis fertiggestellt, und am 21. Januar 1913 konnte der Zugverkehr über die neue Brücke geleitet werden. Es sind also in rund zwei Monaten neun Träger von 45,75 m Weite und 160 t Gewicht ausgewechselt worden, so daß auf jeden Träger einschließlich der Herstellung des Gleises nur etwa eine Woche Bauzeit entfällt. Die Auswechslung der Brücken in dem zuerst umgebauten Gleis, die im März 1912 beendet worden war, hatte drei Monate in Anspruch genommen, was auch schon eine recht beachtenswerte Leistung ist, die aber beim Umbau der zweiten Brücke noch erfreulich übertroffen worden ist.

— **Eisenbahnen auf Ceylon.** Ceylon besitzt ein Eisenbahnnetz von rd. 930 km Länge, wovon 820 km in der alten englischen Breitspur von 1,677 m, die übrigen 110 km in 75 cm Schmalspur angelegt sind. Die Breitspurbahnen besitzen einen Oberbau mit Schienen von 40 und 44 kg/m Gewicht, scheinen also in bezug auf den Oberbau allen billigen Ansprüchen zu genügen, während die Schmalspurstrecken mit 23 kg/m schweren Schienen ausgerüstet sind. Eine Anzahl Neubauten sind im Gange; von ihnen ist die wichtigste Strecke diejenige im Norden nach Mannar, die ein Glied einer kurzen und bequemen Verbindung nach Indien bilden soll. Der Plan, eine solche Verbindung herzustellen, ist wegen seiner großen Bedeutung, die sowohl auf politisch-strategischem Gebiet als auch auf dem des Handels und Verkehrs liegt, schon wiederholt erwogen worden, bis jetzt ist es aber noch nicht gelungen, ihn durchzuführen. Die neue Eisenbahnverbindung dürfte Colombo zum Haupthafen für ganz Südindien machen. Die erste Eisenbahn auf Ceylon, deren Bau nach mancherlei mißlungenen Versuchen durchgesetzt wurde, war die 120 km lange Strecke Colombo-Kandy. Die interessanteste Bahn Ceylons dürfte seine Gebirgsbahn sein, die bei einer Länge von 257 km einen 1891 m hohen Gipfel erklimmt und dann allerdings wieder abfällt, an ihrem Ende aber immer noch auf einer Höhe von 1220 m liegt. Die wichtigsten Städte der Insel haben jetzt alle Eisenbahnverbindung. Die Eisenbahnschuld ist fast gänzlich getilgt; die aus den Eisenbahnen herrührenden Einnahmen machen etwa ein Drittel der gesamten öffentlichen Einkünfte der Insel aus.

— **Die Eisenbahnen auf Mauritius.** Die kleine Insel Mauritius ist mit Eisenbahnen wohl versorgt. Sie besitzt ein Eisenbahnnetz von insgesamt 193 km Länge in Vollspur; dazu kommt noch eine 16 km lange Zweigbahn in 75 cm Spurweite. Sie verbinden alle Hauptpunkte der Insel miteinander und mit den großen Zuckerpflanzungen. Wo letztere nicht an die Eisenbahn selbst angeschlossen sind, stehen sie mit ihr durch straßenbahnmäßige oder feldbahnmäßige Stichbahnen in Verbindung. Die zwei ältesten Strecken, die Nordbahn und die Mittellandbahn, sind schon 1864 und 1865 als die ersten auf der Insel eröffnet worden. Die letztgenannte, gegen 60 km lange Strecke hat sehr steile Neigungen; muß sie doch zwischen Port Louis und Curepipe auf einer Strecke von 25 km Länge einen Höhenunterschied von 550 m überwinden. Der Oberbau auf einigen Strecken besteht noch aus Schienen von 20 kg/m Gewicht. Auf den vier Hauptstrecken liegen aber heute schon Schienen von 37 kg/m Gewicht, die zurzeit gegen solche von 40 kg/m Gewicht ausgewechselt werden. Alle Eisenbahnen der Insel sind Staatseigentum und werden vom Staate betrieben.

— **Überschwemmungen in Amerika.** Diese furchtbaren Naturereignisse haben, wie „N.-Y.-H.-Z." schreibt, auch eine Reihe der großen Verkehrslinien in Mitleidenschaft gezogen. Die von den Überschwemmungen betroffenen Staaten, blühende Gemeinwesen mit 21 000 000 Einwohnern, werden von Eisenbahnen durchschnitten, die insgesamt 55 000 Meilen Strecke besitzen. In manchen Fällen haben nun die Fluten den Bahnkörper unterwaschen, und zwar auf weite Strecken, daneben sind zahlreiche Brücken weggeschwemmt worden, auch haben das Rollmaterial sowie die Gebäulichkeiten schweren Schaden erlitten. Es ist klar, daß unter diesen Umständen diese Verkehrsanstalten finanziell schwer geschädigt worden sind. Nicht nur, daß sie gewaltige direkte Verluste erlitten haben, auch ihre laufenden Einnahmen werden den Einfluß noch auf längere Zeit spüren, so daß die Bahnen des mittleren Westens und die Trunklinien, die ja auch mit ihren westlichen Ausläufern das Flutengebiet erreichen, in den nächsten Monaten weniger befriedigende Ausweise liefern dürften, als seit langem. Um nur ein einziges Beispiel für den Ausfall an Einnahmen anzuführen: allein die Stahlwerke in Ohio und angrenzenden Gebieten werden auf zwei bis drei Wochen feiern müssen, was bei der gegenwärtigen Hochkonjunktur einen empfindlichen Einnahmerückschlag, der nicht wieder eingebracht werden kann, bedeuten muß. Der Schätzung eines Fachblattes zufolge erleidet z. B. die Roheisengewinnung im April einen Rückgang von 40 %. Die Gesamtsumme der von den Eisenbahnen zu tragenden Verluste läßt sich auch noch nicht annähernd abschätzen. Der Ansicht der vorsichtigsten Beobachter nach kann der direkte Schaden unter keinen Umständen unter 15 000 000 D. betragen, wahrscheinlich beträgt er viel mehr und es gibt Schätzungen, die bis zu 75 000 000 D. gehen.

— **Die Harriman-Medaille für Unfallverhütung auf Eisenbahnen.** Das Sicherheitsmuseum in Neuyork, dessen Arbeitsgebiet etwa der Ständigen Ausstellung für Arbeiterwohlfahrt in Charlottenburg bei Berlin entspricht, hat alljährlich eine Anzahl Medaillen als Auszeichnung für Fortschritte in der Unfallverhütungstechnik zu verleihen. Zu diesen ist neuerdings eine von der Witwe Harrimans zur Erinnerung an ihren verstorbenen Gatten gestiftete Medaille hinzugetreten, die für Verdienste um die Hebung der Betriebssicherheit auf den amerikanischen Eisenbahnen verliehen werden soll. Es stehen alljährlich drei solche Medaillen, eine in Gold, eine in Silber und eine in Bronze, zur Verfügung. Alle drei weisen auf der Vorderseite das Bildnis Harrimans, auf der Rückseite eine angemessene Inschrift auf. Die goldene Medaille soll derjenigen amerikanischen Eisenbahngesellschaft zuerkannt werden, die im vergangenen Jahre den bedeutendsten Fortschritt in der Unfallverhütung und in der Förderung der Betriebssicherheit gemacht hat, und zwar sowohl was die Sicherheit der Reisenden, als auch diejenige der Eisenbahnbeamten und -arbeiter anbelangt. Die silberne Medaille soll einem Oberbeamten und die bronzene Medaille einem unteren Angestellten für Verdienste auf demselben Gebiet verliehen werden.

— **Umbau einer Eisenbahnbrücke über den St. Lorenzstrom.** Die kanadische Pacificbahn hat ihre Hauptstrecke zwischen Montreal und Farnham zweigleisig ausgebaut. Hierbei mußte auch die Eisenbahnbrücke zwischen den Stationen Highlands und Caughnawaga, 14 km von Montreal entfernt, umgebaut werden. Die tägliche Zugbelastung beträgt 60—70. Die alte Brücke war den schweren Betriebslasten nicht mehr gewachsen, ihre Überbauten wurden daher vollständig ausgewechselt und durch eine ganz neue zweigleisige Brücke ersetzt. Die alte Brücke wurde

im Jahre 1886 vollendet, ein Jahr nach der Fertigstellung der Bahnlinie, und galt damals als eine hervorragende Leistung der Brückenbaukunst. Sie bestand aus 16 Öffnungen, nämlich: drei Blechträgern von je 24 m Stützweite, acht Fachwerkträgern mit oben liegender Fahrbahn von je 75 m Stützweite, einer Seitenöffnung von 82 m Weite, zwei Auslegeröffnungen von je 124,5 m Weite, einer Seitenöffnung von 82 m Weite und einem Fachwerkträger mit oben liegender Fahrbahn von 36 m Stützweite. Da die Wassertiefe am rechten Ufer gering ist, entschied man sich dafür, drei neue Zwischenpfeiler einzuschieben, um die Stützweite und damit die gesamten Baukosten zu verringern. Die neue Brücke besteht daher aus drei Blechträgern von 24 m Weite, acht Fachwerkträgern von 75 m Stützweite am rechten Ufer und einem Fachwerkträger von 36 m Stützweite auf dem linken Ufer, während an den Stützweiten der vier Stromöffnungen nichts geändert wurde. Die Bauarbeiten begannen im Herbst 1910. Besondere Schwierigkeiten bot die Gründung der Pfeiler. Die Wassergeschwindigkeit beträgt 3,6—4,4 m in der Sekunde und erreicht zu Zeiten des Eisgangs noch höhere Werte. Die Verbreiterungen der alten Pfeiler wurden auf der Unterstromseite ausgeführt. Die neuen Pfeiler wurden im Schutz von Fangedämmen errichtet, und in derselben Weise wurde auch die Verbreiterung der alten Pfeiler hergestellt, mit Ausnahme des Pfeilers Nr. 7. Der Baustoff der alten Pfeiler war ein in der Nähe gebrochener Kalkstein. Bohrungen ergaben die ausgezeichnete Beschaffenheit des Mauerwerks; man entschied sich daher, die neuen Pfeiler oberhalb der Wasserlinie aus demselben Material zu bauen, unterhalb der Wasserlinie aus Beton. Für den Pfeiler Nr. 7 und die Strompfeiler wurde Druckluftgründung gewählt, und zwar wurden die Senkkästen für die Verbreiterungen der Strompfeiler so dicht wie möglich an den alten Pfeiler versenkt. Hierauf wurden Fangedämme um die alten Pfeiler und ihre Verlängerungen errichtet, durch Taucher das Material zwischen den Spitzen der alten Pfeiler und dem neuen Mauerwerk entfernt und der Zwischenraum mit Beton ausgefüllt. Hierbei wurden Rundeisen und I-Träger mit einbetoniert, die in das alte Mauerwerk eingriffen. Die Verblendung des alten Pfeilers war an dieser Stelle vorher entfernt worden. Die Aufstellung der neuen Überbauten machte keine Schwierigkeiten, da das neue Brückenbauwerk aus zwei eingleisigen Brücken besteht. Es wurde daher zunächst die stromabgelegene neue Brücke montiert, der Verkehr auf sie hinübergeleitet, dann die alte Brücke abgebrochen und durch ein neues Bauwerk ersetzt. Die Herstellung und Aufstellung des Eisenwerks geschah durch die Dominion Bridge Co., deren Werkstätten sich in der Nähe der Baustelle befinden. Sie hat die umfangreiche Arbeit in der verhältnismäßig sehr kurzen Zeit von nicht ganz 1½ Jahren vollendet.

Bücherschau.

— **Das Arbeiten am Morseschreiber und Klopferapparat.** Praktisches Lehrbuch für den Telegraphendienst von J. Grothe, Telegraphensekretär a. D. Dresden, Verlag von Gerhard Kühtmann. Broschiert 1,50 ℳ.

Der Verfasser führt die mehr oder minder großen Schwierigkeiten, die das Erlernen des Arbeitens am Morseschreiber und am Klopferapparat den Dienstanfängern bereitet, zum Teil auf das Fehlen eines geeigneten Lehrbuchs zurück und will diesem Übelstand abhelfen. Er hat den Lehrstoff in 24 Übungen eingeteilt, wobei er mit den einfachsten Morsezeichen beginnt und diesen nach und nach die schwierigeren Zeichen anreiht, so daß die Übungen mit den schwierigsten Zeichen den Schluß bilden. In jeder Übung kehren die in früheren Übungen behandelten Zeichen wieder. Jedem Morsebuchstaben ist ein Merkwort beigefügt, das mit dem darzustellenden Buchstaben beginnt und in derselben Reihenfolge aus kurzen und langen Silben besteht, wie der Morsebuchstabe aus Punkten und Strichen, z. B. a = . — Merkwort: Alaun. Das Buch ist geeignet, dem Lernenden und auch dem Lehrer die Arbeit vielfach zu erleichtern.

— **Droit commercial des chemins de fer.** Etude théorique et pratique par Victor Mittre. Bergers-Levrault, Editeurs. Paris. Nancy 1912. (971 Seiten.)

Nach einem mehrjährigen Stillstand, in welchem nur eine Neuauflage, die dritte, von Colsons „Transports et Tarifs" erschienen ist, verzeichnet der französische Literaturnachweis in rascher Aufeinanderfolge das Erscheinen zweier Hauptwerke: „Les Transports" (1911) von L. Josserand, Professor an der Rechtsfakultät der Universität in Lyon, und das vorstehend bezeichnete Werk.

Das Buch Mittres besteht aus vier Teilen. Der erste Teil enthält die auf das Beförderungswesen Bezug habenden allgemeinen Rechtsgrundsätze, der zweite die die Beförderung mittelst der Eisenbahn betreffenden Vorschriften, der dritte das Tarifwesen, und der letzte verschiedene Sondervorschriften, zu welchen auch das internationale Frachtrecht gezählt wird. Jeder Teil zerfällt in mehrere Hauptstücke, von welchen einige infolge ihrer Ausführlichkeit und der stark ins einzelne gehenden Darstellungen einen ausgesprochen analytischen Charakter aufweisen. Dieses Gepräge tritt insbesondere im vierten Teile hervor, in welchem, wie erwähnt, das Tarifwesen behandelt wird. Ohne auf eine Erörterung der allgemeinen Grundsätze der Preisbildung und anderer Momente wirtschaftlicher Ordnung der Tarifierung einzugehen, beschränkt sich der Verfasser darauf, das in seinen Grundsätzen einfache, in seiner Durchführung jedoch sich höchst verwickelt gestaltende französische Tarifwesen in klarer Weise zu veranschaulichen. Die Schwierigkeiten, die in gewissen Fällen auch den mit den Eigentümlichkeiten der französischen Eisenbahntarife Vertrauten entgegentreten, sind durch Erläuterungen geebnet, die, wie sich der vormalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Tillaye, in der dem Buche als Geleitbrief beigegebenen Vorrede äußert, als Ariadnefaden dienen. Zahlreiche aus der Rechts- und der Verwaltungspraxis geschöpfte Hinweise erleichtern die Deutung der Tarifvorschriften sowie ihre Handhabung und verleihen dem Werke einen für die laufende Anwendung nicht hoch genug anzuschlagenden Wert. Allerdings werden aufklärende Bemerkungen bezüglich der Warenklassifikation, wie die in Burmeisters „Erläuterungen zum deutschen Gütertarif" enthaltenen, vermißt.

Die frachtrechtlichen Fragen behandelnden Abschnitte enthalten eine ansehnliche Fülle von Erörterungen, die, auch wenn sie zumeist nicht in positive Ratschläge ausreifen, durch ihren Inhalt und manche Schlußfolgerungen geeignet sind, zweckdienlich verwertet zu werden.

Diesen unbestreitbaren Vorzügen stehen jedoch auch gewisse Mängel gegenüber, die hauptsächlich in der Nichtvollständigkeit der angeführten rechtlichen und tatsächlichen Umstände liegen. Zuweilen kommen auch nicht vollkommen begründete Schlußfolgerungen vor.

Gemäß Art. 105 HGB. erlischt durch Annahme des Gutes und Bezahlung der Fracht jeder Anspruch gegen den Frachtführer für Beschädigung und teilweisen Verlust der Güter. Auf Grund einer Entscheidung des obersten Gerichtshofes (16. April 1904) behauptet Mittre, daß Verwechslung eines Frachtstückes als teilweiser Verlust zu betrachten ist, unterläßt es jedoch beizufügen, daß die Fragen strittig sind: 1. ob im Falle der Ausfolgung eines Teiles der eine Sendung bildenden Frachtstücke ihre vorbehaltlose Annahme die Anwendung des genannten Artikels zuläßt; 2. ob eine gelegentlich der Ausfolgung des Gutes vom Empfänger behauptete und von der Eisenbahn anerkannte Beschädigung das Erlöschen des Parteianspruches zur Folge hat, auch wenn der Empfänger es unterläßt, in der gesetzlich vorgeschriebenen Weise Verwahrung einzulegen; 3. ob rücksichtlich der gegen Stundung der Fracht ausgefolgten Sendungen das Erlöschen der Ansprüche gegen die Eisenbahn lediglich durch die Ausfolgung des betreffenden Gutes bewirkt wird; 4. ob durch die von der Eisenbahn nachträglich erhobene Forderung eines bei der Ausfolgung des Gutes zu wenig entrichteten Betrages das erloschene Klagerecht des Empfängers wieder auflebt?

Der Artikel 108 (Abs. 1) des HGB. schreibt bezüglich der Klagen für Beschädigungen, Abgänge und Verspätungen, die aus dem Frachtvertrage stammen, eine einjährige Verjährungsfrist vor, während der zweite Absatz dieses Artikels bezüglich der sonstigen, ebenfalls aus dem Frachtvertrage stammenden Schadenersatzklagen eine fünfjährige Verjährungsfrist festsetzt. Mittre (S. 70) legt diesen Artikel dahin aus, daß der Nichtversand eines aufgegebenen Gutes der fünfjährigen Verjährungsfrist unterliegt. Diese Auffassung kann nicht als begründet bezeichnet werden. Da der Nichtversand doch stets die Folge des Eintretens eines der drei im ersten Absatze erwähnten drei Ereignisse (Beschädigung, Abgang, Verspätung) in der Versandstation ist und das Gesetz vom Standpunkte des Ortes ihres Eintrittes keinen Unterschied bezüglich der Dauer der Lieferfrist vorschreibt, kann eine solche Verschiedenheit auch im Wege der Auslegung nicht angenommen werden. Ubi lex non distinguit, nec nobis distinguere licet.

Bei der Durchsicht der das internationale Recht betreffenden Erörterungen kann man sich nicht des Eindruckes erwehren, daß dem Verfasser nicht nur nicht die einschlägige Lehre und Rechtsprechung, sondern auch der unbestrittene Sinn mancher Bestimmungen nicht so geläufig sind als jene des französischen Transportrechtes. Einige Beispiele:

Der auf die Schadloshaltung im Falle von Lieferfristüberschreitungen bezügliche Artikel 40 des I. Ü. schreibt vor, daß die Vergütung den deklarierten Betrag nicht überschreiten dürfe. Mittre übersieht, daß die Deklaration des Interesses rücksichtlich der Lieferfristüberschreitungen den

Betrag der zu leistenden Gesamtentschädigung, jedoch rücksichtlich der in Art. 38 behandelten Entschädigungen (Verlust, Minderung und Beschädigung), die „außer“ dem normalen Schadenersatz zu leistende weitere Entschädigung, zum Ausdruck bringt, und bezieht (Seite 866 Punkt 1360) die obige Beschränkung auch auf Entschädigungen für Verlust, Minderung und Beschädigung. Desgleichen übersieht M., daß, falls bei Lieferfristüberschreitungen der deklarierte Betrag niedriger ist als die ohne Deklaration zu leistende Frachtvergütung, die letztere beansprucht werden kann.

Die zweite Berner Konferenz hat ausdrücklich bestimmt, „daß es nicht angehe, einen Tarif mit ermäßigter Haftbarkeit der Eisenbahnen in Anspruch zu nehmen und noch ein persönliches Interesse zu deklarieren“ (Seite 121 der Niederschriften). Dessen ungeachtet behauptet M. das Gegenteil (Seite 867 Punkt 1362).

Gemäß Art. 15 Abs. 4 des I. Ü. ist die Eisenbahn verpflichtet, nach Erlöschen des Verfügungsrechtes des Absenders nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten, „widrigenfalls sie demselben für das Gut haftbar wird“. M. spricht die Ansicht aus (Seite 869 Punkt 1867), daß die Haftung der Eisenbahn in solchen Fällen keine weitergehende sein können als jene, die der Eisenbahn auf Grund des Frachtvertrages obliegt. Diese Anschauung kann nicht als zutreffend bezeichnet werden, da z. B. die laut Art. 34 für Verlust auf den gemeinen Handelswert beschränkte Haftpflicht, mangels einer ausdrücklichen ähnlichen Beschränkung im Art. 15, im vorliegenden Falle nicht anwendbar ist.

M. behauptet (S. 835 Punkt 1308 letzter Absatz), daß die nationalen Gesetze und Tarifvorschriften insofern zur Anwendung gelangen müssen, als sie mit dem I. Ü. übereinstimmen (concilier). Im Gegensatz zu dieser Auffassung wird an anderer Stelle (S. 847 Punkt 1332 zweiter Absatz) die Ansicht vertreten, daß bezüglich der internationalen Sendungen auf französischem Gebiete die Spezialtarife des Binnenverkehrs mit der Maßgabe gelten, daß ihre Lieferfristen und Haftungsgrundsätze nicht ungünstiger als jene des I. Ü. sein sollen.

Schließlich sei noch bemerkt, daß M. keine der zahlreichen Kontroversen erwähnt, die bezüglich der Auslegung verschiedener Bestimmungen des I. Ü. bestehen und u. a. auch die französischen Gerichte beschäftigt haben, und sich ferner (S. 861) auf die Art. 396 und 427 des vormaligen deutschen HGB. beruft, das er eigentümlicherweise als noch geltend betrachtet; er behauptet sogar, daß laut der deutschen Verkehrsordnung im allgemeinen eine Höchstentschädigung von 60 ℳ für 100 kg vorgeschrieben ist.

Ich glaube zusammenfassend sagen zu können, daß der Verfasser die sich gestellte Aufgabe in der Hauptsache, d. i. rücksichtlich des französischen Rechtsgebietes, glücklich gelöst hat. Die vorstehenden Bemängelungen betreffen überwiegend Einzelheiten, die den unbestreitbaren Wert dieses Teiles des Werkes durchaus nicht beeinträchtigen. Die das zwischenstaatliche Frachtrecht betreffenden Erörterungen sind jedoch unvollständig, stellenweise rückständig und infolgedessen in gewissen Fällen auch irreführend. L. Calmar.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Am 1. Mai d. J. wird der rechts der Bahnstrecke Allendorf (Eder)-Berleburg zwischen den Stationen Allendorf (Eder) und Battenberg neuerrichtete Haltepunkt Battenfeld für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Battenfeld und Battenberg 1,30 km und zwischen Battenfeld und Allendorf (Eder) 1,52 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. April d. J. wurde die an der Abzweigung von der Haltestelle Schumbarg der Lokalbahnstrecke Großkunzendorf an der Ostrawitza-Suchau in Schlesien zum Habsburgsschacht gelegene Ladestelle Habsburgschacht für die Aufgabe und den Bezug von Frachtgutwagenladungsgütern, und zwar nur im Verkehre mit der österreichischen Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft, eröffnet. Sendungen anderer Parteien dürfen nur über besondere Bewilligung der k. k. Nordbahndirektion aufgegeben oder bezogen werden. Das Ablegen und Verladen sowie das Ausladen und Auflegen sämtlicher Sendungen ist parteiseits zu besorgen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Brod-Grissek, zwischen den Stationen Petrovoselo staro und Ujgradiska gelegene Verladestelle Gordinjak ist am 10. Februar d. J. ausschließlich für die Sendungen der Gütergemeinschaft Ujgradiska, für den Frachtgut-Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Falkenberg bei Torgau und Burxdorf — der Bahnstrecke Falkenberg-Röderau — gelegene Haltepunkt Saxdorf, welcher bisher dem Personen-, Expreßgut- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Mai d. J. ab erhalten die an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Altenvörde gelegenen Bahnhöfe 2. Klasse Harkorten und Kückelhausen die Bezeichnung Haspe-Harkorten bzw. Haspe-Kückelhausen.

Königlich-ungarische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab werden die Namen nachbezeichneter Stationen und Haltestellen wie folgt geändert werden:

Gegenwärtige Bezeichnung:	Neue Bezeichnung:
Erdély-Szerdahely	Szerdahely
Gális	Szebengálos
Kakova	Szebenkákova
Fóféld	Hóföld
Szászveresmart	Veresmart
Sellemberk	Sellenberk
Moh	Móh
Boicza	Bojcza
Vurpod	Vurpód
Küküllö-Segesd	Segesd
Kövesd	Agotakövesd
Nétus	Netus
Felsösebes	Oltfelsösebes
Vesezöd	Szásvesezöd
Lekencze	Szászlekencze
Vörösmart	Szászveresmart
Tömös	Felsötömös
Szászmagyaros	Szászmagyarós
Brassói méheskert	Brassói méheskertek
Szalárd	Szalárdtelep
Keleczel	Kiskalota
Parlagi major	Pallagpusztai major
Baranyavörösmart	Vörösmart
Szegedszentmihálytelek	Szentmihálytelek
Röszkeszentmihálytelek	Röszke
Rákoskereszturnyaraló	Rákoshegy
Ujgombos	Gombos
Bakocza-Felsömindszent	Bakocza-Godisa
Banovci	Novibanovci
Alsóstubnya	Turóczdivék
Kossuthfalva	Bácskossuthfalva
Vaskoh-körösbarafalva	Vaskoh
Bajamátébáza	Mátéházapuszta.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 64 (Lokaleisenbahn Debreczen-Nyirbátor) ist neu herausgegeben worden; des weiteren sind zur Verteilung gelangt: ein Deckblatt zum Vereinskilometerzeiger Nr. 4 (Königl. Bayerische Staatseisenbahnen), der I. Nachtrag zum Vereinskilometerzeiger Nr. 38 (Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt [Main]), der V. Nachtrag zum Vereinskilometerzeiger Nr. 40 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Cöln, Essen und Saarbrücken) und der Nachtrag XVI zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Es sind in der üblichen Stückzahl verteilt worden: Die neu aufgestellten Verzeichnisse Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektion zu Erfurt) und Nr. 64 (Lokaleisenbahn Debreczen-Nyirbátor) sowie der Nachtrag II zur „Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen“. Das im November 1906 ausgegebene Verzeichnis Nr. 37 nebst Nachtrag I ist aufgehoben.

Rundschreiben
der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 86 vom 7. April d. J. an alle am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, die Ausgabestellen errichtet haben, betreffend Verlust einer Sendung Fahrscheine (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. III 176 vom 5. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. III 177 vom 5. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 11. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 9. April verstarb in Frankfurt (Oder) plötzlich am Schlage

der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr Hermann Henkert

im Alter von 48 Jahren.

Seit 1. April 1905 Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamtes b in Frankfurt (Oder), hat der Verstorbene mit Eifer und Pflichttreue seines Amtes gewaltet. Wir verlieren in ihm einen treuen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Posen, den 11. April 1913. (1093)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1913 wird die normalspurige Teilstrecke Kolzig-Schlawa der Neubaustrecke Kolzig-Glogau-Fraustadt als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Schussenze und Schlawa (Schlesien) sowie dem Haltepunkte Schenawe für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf allen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Der Haltepunkt Schenawe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Posen, den 5. April 1913. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der rechts der Bahnstrecke Allendorf (Eder)-Berleburg zwischen den Stationen Allendorf (Eder) und Battenberg neuerrichtete Haltepunkt Battenfeld für den Personenverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Battenfeld und Battenberg 1,30 km
zwischen Battenfeld und Allendorf (Eder) 1,52 km

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Allendorf (Eder) nach Berleburg die Züge Nr. 782, 786, 788, 792, 798;
b) in der Richtung von Berleburg nach Allendorf (Eder) die Züge Nr. 795, 789, 793.

Cassel, den 9. April 1913. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erhält der an der Strecke Sosnitza-Egersfeld gelegene Bahnhof IV. Klasse Preiswitz die Bezeichnung „Gieraltowitz“ und der an der gleichen Strecke gelegene Personenhaltepunkt Preiswitz Dorf die Bezeichnung „Preiswitz“.

Kattowitz, im April 1913. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai 1913 ab erhalten die an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Altenvörde gelegenen Bahnhöfe 2. Klasse Harkorten und Kückelhausen die Bezeichnungen Haspe-Harkorten und Haspe-Kückelhausen.

Elberfeld, den 7. April 1913. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. April d. J. wird der an der Bahnstrecke Ottbergen-Northeim zwischen Wehrden (Weser) und Lauenförde gelegene Haltepunkt Meinbrexen, welcher bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 11. April 1913. (1073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Schuld für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Dümpelfeld und Fuchshofen rechts der Bahnstrecke Dümpelfeld-Lissendorf gelegene Haltepunkt Schuld, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Schuld in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cöln, im April 1913. (1074)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Kerpen (Eifel) für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Niederehe und Walsdorf rechts der Bahnstrecke Dümpelfeld-Lissendorf gelegene Haltepunkt Kerpen (Eifel), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Kerpen (Eifel) in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cöln, im April 1913. (1075)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts (Abschnitt B. 1 g) sind beigetreten:
a) die Mülhausen-Ebelebener Eisenbahn (für den Wechselverkehr),
b) die Gütereisenbahn von Mittweida nach dem Zschopautale.

Berlin, den 10. April 1913. (1061)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation vom 1. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1913 ist ein zweiter Nachtrag ausgegeben worden. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Warenverzeichnisses, der Anwendungsbedingungen und des Geltungsbereichs.

Preis 5 ₰.

Straßburg, den 9. April 1913. (1069)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Expreßguttarif
badische Staatseisenbahnen — badische Lokal- und Nebenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. wird der Nachtrag VI zu obengenanntem Tarif ausgegeben. Er enthält neben einer

Ergänzung und einer Änderung der besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung die Entfernungen und Schnittfrachtsätze für die neu in den Tarif einbezogene Nebenbahn Rhein-Lahr-Seelbach sowie für die Stationen Dundenheim, Ichenheim und Meißenheim der Lokalbahn Kehl-Ottenheim mit dem Übergang Lahr-Dinglingen. Die Ergänzung der besonderen Ausführungsbestimmung ist gemäß § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 11. April 1913. (1071)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. (Heft A.)
Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Zum 1. Mai 1913 tritt die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn mit den Gemeinschaftsstationen Herrnstadt, Kobylin, Rawitsch und Steinau (Oder) sowie den Stationen Liegnitz Liegn. R. E., Rawitsch Ost und Steinau Oderhafen den Bestimmungen über Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts bei.

Berlin, den 9. April 1913. (1076)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken und Hochöfen, einschließlich des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 12—18 bei dem Stationsnamen Gerlingen das Zeichen „§" gestrichen.

Elberfeld, den 12. April 1913. (1094)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II,
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Mai 1913 treten neue Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 30 B. Holz in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 11. April 1913. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Mai 1913 tritt ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 60 Porzellanerde in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatsbahnen.

Breslau, den 11. April 1913. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1913 wird der bayerische Lokalbahn-Schnittarif neu ausgegeben werden.

Frachterhöhungen werden durch diese Neuausgabe nicht eintreten. Der gleichnamige Tarif vom 1. Juli 1910 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben und ersetzt.

München, den 12. April 1913 (1081)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 tritt die Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn dem Tarif für den Wechselverkehr bei. Näheres ergibt der am 1. Mai d. J. neu erscheinende Tarif. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 12. April 1913. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.
Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1913 wird die Station Fürstenberg (Weser) in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus und 5 w für Pflastersteine zum Wegebau als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 11. April 1913. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft R (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe II —).

Mit Gültigkeit vom 16. April 1913 werden die Stationen Groß Ziegenort und Königsfelde-Wilhelmsdorf des Direktionsbezirks Stettin in die Abteilung B a des Tarifs (Massensätze für 45 t) aufgenommen.

Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 12. April 1913. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 wird der Nachtrag IV eingeführt. Neben anderen bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält der Nachtrag:

Entfernungen für die neu einbezogenen bayerischen Stationen Bächingen (Brenz), Buchenberg, Ermengerst, Hellengerst, Kürnach, Moos, Rothkreuz, Schwarzerd, Sibratshofen und Weitnau, sowie für die preußischen Stationen Bentschen Vorstadt, Camin (Kr. Wohlau), Festenberg, Hermsdorf b. Görlitz, Rogau, Ryzin und Südhof, ferner die Neufassung des Warenverzeichnisses zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif).

München, den 12. April 1913. (1084)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Mit Wirksamkeit vom 10. April 1913 wird auf Seite 23 unter „i) für Graphit" ein neuer Anstoßfrachtsatz Untergriesbach—Passau von 8 ₰ nachgetragen.

München, den 10. April 1913. (1082)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Nachstehende Tarifsätze werden mit sofortiger Gültigkeit in den Ausnahmetarif S 5 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs aufgenommen:

	Für 100 kg in Pfennig Klasse I	II a	II b
von Bochum Nord nach Sande. . . .	96	73	62
von Bochum Süd nach Sande	96	73	62
von Bochum-Riemke nach Sande. . . .	96	72	61
von Dortmund nach Sande	96	73	61

Oldenburg, den 8. April 1913. (1070)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit ab 1. Mai 1913 wird der Ausnahmetarif 93, 2. Abschnitt, II. Ausfuhr aus Deutschland (Seite 107—113 und 137—139) durch Aufnahme folgender Frachtsätze ergänzt:

Von \ nach	Jicin	Klattau	Königgrätz	Pisek	Rokitzan	Rozmital	Wysocan	Zbirow
	F							
Diedenhofen und Maizières . . .	205	148	203	175	161	194	182	165
Esch (Alzette)	208	153	208	180	166	199	187	170

München, den 10. April 1913. (1064)
Tarifamt der k. bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 ist auf Seite 117 des Tarifs, Teil II der Stationsname Vohwinkel mit folgenden Frachtsätzen des Klassentarifs nachzutragen:

Triest nach und von	Direktionsbezirk	Eil- Stückgut			Fracht- Stückgut				Allgemeine Wagenladungsklassen				Spezialtarife				A. T.
		a	b	c	I	II	III	IV	A 1	B	C 1	C 2	A 2	I	II	III	Nr. 1
		Centimes für 100 kg															
Vohwinkel	Efd	2306	2046	1282	1099	1076	1076	995	829	719	829	719	653	550	432	303	506

München, den 9. April 1913. (1085)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 wird im Ausnahmetarif 1c für Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern der nachstehende Frachtsatz eingeführt: Mühldorf (Obb.) — Mannheim-Käferthal 124 ₰ für 100 kg.

München, den 11. April 1913. (1083)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 17. April 1913 wird für Futterkuchen für Fische ein Ausnahmetarif 34 eingeführt, der sowohl für Stückgutsendungen, als auch für Wagenladungen von 5 und 10 t Frachtermäßigung gewährt und von den Versandstationen Lübben, Treuenbrietzen Stb. und Brand. St. E. nach den Stationen der bayerischen Staatsbahnen r. d. Rh. gilt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 11. April 1913. (1079)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1340. Mährisch-schlesisch-preußischer Kohlenverkehr.

Ergänzung der Anwendungsbedingungen für Koks.

Die besonderen Tarifbestimmungen auf Seite 11 des vorgenannten Ausnahmetarifs vom 1. Juni 1906 werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wie folgt ergänzt. Auf der neunten Zeile, Absatz 1b, ist hinter den Worten „auf einen Frachtbrief und Wagen“ nachstehender Zusatz einzutragen:

„im Falle der Beförderung in Wagen mit einem Ladegewicht von zwanzig Tonnen und mehr bei Bezahlung der Fracht für das wirkliche Gewicht, mindestens für 15 000 kg, auf einen Frachtbrief und Wagen.“

Kattowitz, den 12. April 1913. (1080)
K. E. D. Kattowitz
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 3 vom 1. Juni 1910.

Einführung neuer und geänderter Frachtsätze.

Am 15. April 1913 treten Frachtsätze zwischen Ketten und Bodenbach/Tetschen und Änderungen bestehender Frachtsätze in Kraft. Das nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4, Auskunft.

Dresden, am 11. April 1913. (1063)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 15. April 1913 an werden die Stationen Loitsch-Hohenleuben, Nassau (Erzgeb.), Wittgensdorf in den Ausnahmetarif 5b (Steingrus) und Ulbersdorf in den Ausnahmetarif 5w (Pflastersteine usw.) einbezogen.

Dresden, am 11. April 1913. (1062)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokal-Gütertarif.

Einführung von Nachträgen.

Zum Lokal-Gütertarif der k. k. österreichischen Staatsbahnen gelangen mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913, soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. Juli 1913, falls nicht innen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, folgende Nachträge zur Einführung:

a) Der Nachtrag IV zum Tarif, Teil II, Gemeinsames Heft,
b) der Nachtrag III zum Tarif, Teil II, Heft 1,
c) der Nachtrag I zum Tarif, Teil II, Heft 2,
d) der Nachtrag III zum Tarif, Teil II, Heft 4.

Diese Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen sowie ad a) und b) zum Teile neue Ausnahmetarife und Stationstarife für den Inlands- und Exportverkehr für Petroleum etc.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I., Biberstraße Nr. 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von

ad a) . . 60 h für das Stück
ad b) . . 30 h „ „ „
ad c) . . 40 h „ „ „
ad d) . . 60 h „ „ „

zu beziehen.

Wien, am 12. April 1913. (1087)

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Erstreckung der Gültigkeit von Tarifen.

Die Tarife, Teil III, Hefte 1, 3 und 4, Ausnahmetarife für Getreide usw. vom 1. Juli 1904, deren Aufhebung zum 30. April in Nr. 12 dieser Zeitung vom 12. Februar 1913 unter Nr. (457) verlautbart worden ist, bleiben noch bis 31. Mai 1913 in Kraft.

Wien, am 10. April 1913. (1072)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Einführung des Nachtrages IV zum Tarif, Teil I.

Einbeziehung der Hafenplätze Parga, Prevesa, Sajada, Santa Maura und Nicolajeff (Nikolajew).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird ein Nachtrag IV zu dem vom 1. August 1908 gültigen Tarif, Teil I, für den obenbezeichneten Verkehr eingeführt. — Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen und Änderungen des Tarifs, Teil I, infolge Einbeziehung der „Ungarisch-Kroatischen Seedampfschiffahrts - Aktien - Gesellschaft“ unter die an der Bedienung des direkten Levanteverkehrs aus Österreich und Ungarn (Tarife, Teil II, Heft 1 und 2) beteiligten Transportanstalten, Ergänzungen und Änderungen der „Güterklassifikation“, sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages sind bei den beteiligten Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahn-Verwaltungen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd, sowie der Direktion der Ungarisch-Kroatischen Seedampfschiffahrts - Aktien - Gesellschaft zum Preise von 0,60 Kr., oder 0,50 ℳ, oder 0,64 Fr. für das Stück erhältlich.

Gleichfalls mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 ist in den Tarifen, Teil II, des oben genannten Verkehrs nachzutragen:

	unter den Hafenplätzen der Tarifgruppe	
	B—I	B—II
	die Häfen	
in den Tarifheften 1—3 und in dem vom 1. Januar 1912 gültigen Heft 4*)	Parga †) Prevesa †) Sajada †) Santa Maura †)	Nicolajeff (Nikolajew)

†) Der Verkehr nach diesen Hafenplätzen wird von der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd nur über Triest bedient. —

*) In dem rücksichtlich des Verkehrs von den Stationen der Kgl. sächs. Staatseisenbahnen: Elsterberg, Gera (Reuß), Greiz, Schmölln i. S.-A., Triebes und Zeulenroda noch gültigen Heft 4 vom 1. September 1905 sind die genannten Hafenplätze unter den Tarifgruppen C—I, bezw. C—II nachzutragen.

Im Tarif, Teil I, und zw. im Abschnitt E „Tarif für die vom Österreichischen Lloyd besorgte Versicherung hinsichtlich der Seebeförderung“ ist unter Hafengruppe V (Seite 32/33 des Nachtrages I) nachzutragen:

Nicolajeff (Nikolajew).

Wien, am 7. April 1913. (1086)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für ordinäre Holzwaren des Ausnahmetarifs 33 von Klosterneuburg-Weidling.

Mit Gültigkeit vom 29. April 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für ordinäre Holzwaren der Pos. H—36 des Eisenbahngütertarifs für den Elbeumschlagsverband, Teil I, im Rahmen des Ausnahmetarifs 33 des Elbe-Moldau-Umschlagstarifs für Österreich nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Holeschowitz-Umschlag 1)		Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag		Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai Frachtsätze für das Elbegebiet Hamburg	
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t
Von	Pfennig für 100 kg								
Klosterneuburg-Weidling	170	159	203	188	206	191	10	241	222

1) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig. — Siehe Seite 309 des Tarifs.

Wien, am 12. April 1913. (1088)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Braunkohlenverkehr nach dem In- und Auslande. Einführung eines neuen Verzeichnisses der Schleppbahngebühren.

Mit 1. Mai 1913 tritt ein neues „Verzeichnis der Schleppbahngebühren im Braunkohlenverkehre von den Stationen der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen“ in Kraft, wodurch das gleichnamige Verzeichnis vom 15. Mai 1910 aufgehoben wird.

Dieses Verzeichnis ist durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und Stationen zum Preise von 10 Heller zu beziehen.

Teplitz, am 10. April 1913. (1065)
K. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75 (3) Punkt 5 des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des § 6 (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, mit Genehmigung des Herrn Kön. ung. Handelsministers vom 8. April d. J. Zahl 26 660/913 für alle jene Frachtgüter, welche die Station Bosanski Bród im Übergang auf die bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen berühren, vom 11. April d. J. an bis auf Widerruf eine fünf (5)tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist wird nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen und Zuschlagsfristen sowohl im ungarischen, östereichischen und bosnisch-hercegovinischen, als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht und findet für lebende Tiere, frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier keine Anwendung.

Budapest, am 10. April 1913 (1089)
Die Direktion.

8. Verdingungen.

Die Zimmer-, Dachdecker-, Klempnerund Anstreicherarbeiten zum Bau einer Bahnsteigüberdachung auf Bahnhof Nowawes sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Donnerstag, den 29. April, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das Betriebsamt 7, Berlin W. 9, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2 einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittag im Sitzungssaale statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, im Bureau des Betriebsamts 7, Zimmer 2, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,80 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Bureau des Betriebsamts 7, Zimmer 2, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 78b-Bahnmeisterei in Neubabelsberg. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 3. April 1913. (1066)
Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts 7.

Die Leistungen und Lieferungen für Herstellung von 19 Stück eisernen Überbauten für vier Unterführungen beim Bahnhof Wustermark-Ort der Lehrter Bahn sollen in zwei Losen und zwar:

Los I Wegeunterführung in Km. 29, 3 + 77,5, Grabenunterführung in Km. 29, 3 + 88, Wegeunterführung in Km. 29, 4 + 0 und

Los II Chausseeunterführung in Km. 29, 6 + 60 öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte und Zeichnungen, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für beide Lose ohne Zeichnungen oder 6,00 ℳ für Angebotsheft mit Zeichnungen in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung und Lieferung der eisernen Überbauten für die Wege- und Grabenunterführungen beim Bahnhof Wustermark-Ort“ versehen, bis zum 15. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1067)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Blechnerarbeiten für die Bahnsteighallen im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerial-Verordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich zu vergeben. Bedingnisunterlagen gegen 30 ₰ Kostenersatz Ettlingerstraße Nr. 39 (bestellgeldfrei) zu erhalten; daselbst auch Pläne zur Einsicht aufgelegt. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Dienstag, den 22. April 1913, vorm. 10½ Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, 5. April 1913. (1096)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Glaserarbeiten, umfassend rd. 425 qm Doppelfenster, 210 qm einfache Fenster einschl. Lieferung der Materialien, vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 18. April ab im Neubaubüro Ecke Sophien- und St. Johannerstraße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,10 ℳ in baar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbüro der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Glaserarbeiten zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken“ bis zum 28. April, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubüro porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 13. Mai.

Saarbrücken, 12. April 1913. (1091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten, sowie teilweise Materiallieferung zur Erbauung eines Schornsteins nebst Fuchses für das Wasserwerk auf Bahnhof Flatow der Strecke: Schneidemühl-Konitz sollen öffentlich in einem Lose vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können, solange der Vorrat reicht, von dem unterzeichneten Amt gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am Montag, den 28. April l. J., 11 Uhr vormittags portofrei nach hier einzureichen.

Zuschlagsfrist beträgt 8 Wochen.

Konitz, im April 1913. (1092)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 1.

Die Erd- und Oberbauarbeiten zur Höherlegung der Gleise von Km. 29,0+50 bis 30,0 der Lehrter Bahn beim Bahnhof Wustermark Ort sollen öfentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Erd- und Oberbauarbeiten beim Bahnhof Wustermark Ort“ versehen bis zum 26. April 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1095)

Berlin N. W. 40, Invalidenstr. 51.
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1913, und zwar:

a) 2880 kg Leder, 2700 kg Treibriemen,
b) 503 000 kg Eisenguß, 27 000 kg Stahlformguß, 4000 kg Flußeisenguß,
c) 800 Bogen Pappe, 140 000 Bogen Schmirgelleinen, 50 000 Bogen Flintsteinpapier, 600 kg Schmirgel, 25 200 Stück Filzringe, 6800 kg Tafelfilz, 60 500 Stück Dichtungsringe, Graphitschmelztiegel von 15 000 kg Schmelzinhalt.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 29. April 1913, zu a vormittags 11 Uhr, zu b vormittags 11¼ Uhr, zu c vormittags 11½ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 60 ₰ zu a, 70 ₰ zu b, 80 ₰ zu c bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 11. April 1913. (1090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 30. | 19. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Panamakanal und seine Bedeutung für den Weltverkehr.

Vom Regierungsrat **Wernekke** in Zehlendorf.

Bereits kurze Zeit nach der Besitzergreifung der Westküste Amerikas durch die Spanier gewann die Beförderung von Waren und Gütern über den Isthmus von Panama eine solche Bedeutung, daß bereits 1551 der Plan erwogen wurde, eine Wasserstraße vom Karibischen Meer nach dem Stillen Ozean zu schaffen. Ernstliche Vorarbeiten dazu wurden jedoch erst viel später gemacht. 1826 setzte Adams, der Präsident der Vereinigten Staaten, einen Ausschuß ein, der die Möglichkeit erörtern sollte, einen Kanal über die Süd- und Nordamerika verbindende Landenge zu bauen. Es wurden schon damals zwei Pläne: ein Panama- und ein Nicaragua-Kanal erwogen, und beide Entwürfe haben auch bis in die neueste Zeit miteinander in Wettbewerb gestanden. Auf Anregung von Alexander von Humboldt wurden um jene Zeit auch einige vermessungstechnische Grundlagen für den Kanalbau gewonnen.

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde die Panama-Eisenbahngesellschaft gegründet, die einerseits als Vorläuferin des Panamakanals angesehen werden muß, anderseits aber auch den Erfolg hatte, daß die Schaffung einer Eisenbahnverbindung die Herstellung des Schiffahrtsweges in den Hintergrund drängte. In den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts ließen die Vereinigten Staaten Vorarbeiten für den Kanal anstellen, und 1880 trat Lesseps an die Spitze der mittlerweile gegründeten französischen Panama-Gesellschaft, deren unglückliches Geschick bekannt ist. Sie wollte einen Kanal in Seehöhe erbauen, mußte aber 1889 ihre Arbeiten wieder einstellen. 1894 wurde eine neue französische Kanalbaugesellschaft gegründet, die in die Rechte der alten Unternehmung eintrat. Ihr Ziel war der Bau eines Schleusenkanals, wie er ähnlich sich nunmehr seiner Vollendung nähert. Die Gesellschaft betrieb aber die Arbeiten sehr lässig und nur gerade in dem Maße, daß die ihr erteilte staatliche Genehmigung nicht verfiel. Nach dem spanisch-amerikanischen Kriege nahmen die Vereinigten Staaten die Panamakanalfrage selbst wieder auf und schlossen 1903 einen Vertrag mit Kolumbien, der ihnen das Gelände zu beiden Seiten des Kanals zur Verfügung stellte. Als die gesetzgebende Körperschaft von Kolumbien diesem Vertrag die Genehmigung versagte, riß sich der Bezirk Panama, von den Vereinigten Staaten dazu aufgestachelt, von Kolumbien los, machte sich zu einer selbständigen Republik und schloß mit den Vereinigten Staaten einen Vertrag, auf Grund dessen ein 16 km breiter Landstreifen längs des Kanals (die sog. Canal-zone) gegen eine einmalige Zahlung von 42 000 000 ℳ und gegen eine Jahresgebühr von 1 050 000 ℳ in den Besitz der Vereinigten Staaten überging. Vor Abschluß des Vertrags war wiederum die Frage, ob ein Kanal über die Landenge von Panama oder durch den See von Nicaragua gebaut werden sollte, eingehend erörtert worden. Die Entscheidung fiel nach langem Hin und Her zugunsten des Panama-Kanals aus, doch haben auch schwerwiegende Gründe für den Nicaragua-Kanal gesprochen. Als die französische Gesellschaft für die Aufgabe ihrer Rechte und für die Übernahme der von ihr geleisteten Arbeiten eine Vergütung von 420 000 000 ℳ verlangte, machten die Amerikaner Anstalten, den Nicaragua-Kanal zu bauen und drückten dadurch die französische Forderung auf 168 000 000 ℳ herab. Mit bekannter amerikanischer Tatkraft wurden die Arbeiten alsbald in Angriff genommen und so gefördert, daß man bestimmt hofft, das Riesenwerk am 1. Januar 1915 eröffnen zu können; möglicherweise können auch vorher schon einzelne Schiffe den Kanal benutzen. Die Angaben über die Baukosten schwanken stark. Nach den neuesten amtlichen Veröffentlichungen sollen sie einschließlich der schon erwähnten Ausgaben für den Erwerb des Grund und Bodens und für den Erwerb der Rechte der französischen Gesellschaft etwa 1 588 000 000 ℳ betragen (s. a. Nr. 98 S. 1556 Jahrg. 1912 d. Ztg.). Die technischen Schwierigkeiten, die beim Bau zu überwinden waren und noch sind, sollen hier nicht behandelt werden, es sei nur darauf hingewiesen, daß der Umfang der Arbeiten beim Panamakanal wohl alle anderen bisher durchgeführten, einheitlichen Unternehmungen übertrifft.

Daß die Amerikaner ebenso wie ihre Vorgänger an dem schwierigen Werke soviel Tatkraft, nicht minder aber so be-

trächtliche Geldmittel nur an ein Unternehmen wenden, das die ihm gewidmete Mühe zu lohnen verspricht, ist ohne weiteres klar. Die Hauptbedeutung des Panamakanals für die Vereinigten Staaten liegt auf politischem und strategischem Gebiete; gegen diese tritt seine Wichtigkeit auf dem Gebiete des Verkehrs- und Wirtschaftslebens erheblich zurück, wenn auch sie natürlich nicht unbedeutend ist. Die Ansichten über den Einfluß, den der Panamakanal auf den Welthandel haben wird, sind geteilt; er wird von manchen Seiten für so wichtig angesehen, daß geradezu eine Umwälzung des Weltverkehrs in Aussicht gestellt wird, während andere Stimmen vor einer Überschätzung seiner Bedeutung in dieser Beziehung warnen. Das Verhalten der Vereinigten Staaten in der Panamafrage hat besonders in England viel böses Blut gemacht und es ist zweifelhaft, ob die Vorteile, die der Panamakanal den Amerikanern bringen wird, den Schaden wieder aufwiegen können, den sie sich durch ihre eigennützige, gegen fast alle anderen Völker gerichtete Panamapolitik zuziehen. Der Grund, weshalb namentlich England durch das Verhalten der Vereinigten Staaten schwer verstimmt ist, liegt natürlich darin, daß England den Wettbewerb der Vereinigten Staaten in seinen überseeischen Handelsbeziehungen fürchtet. Soweit diese Befürchtungen für England begründet sind, hat auch Deutschland eine Schädigung seines überseeischen Handels zu erwarten, doch darf in dieser Hinsicht Deutschland wohl ebenso wie England dazu berechtigt sein, mit Zuversicht in die Zukunft zu schauen.

Die Amerikaner, für die Gefühlswerte wenig, Handel und Verkehr aber sehr viel bedeuten, verfolgen mit dem Panamakanal, abgesehen von seiner überwiegenden strategisch-politischen Bedeutung, ein ganz bestimmtes Ziel: sie wollen die amerikanische Schiffahrt wieder in die Höhe bringen. Bei dem Blühen von Handel und Verkehr in Nordamerika ist es nämlich geradezu erstaunlich, daß in den letzten 60 Jahren die amerikanische Schiffahrt stark zurückgegangen ist. Während 1850 die Ein- und Ausfuhr der Vereinigten Staaten einen Wert von 330 000 000 Dollars hatte, ist sie im Jahre 1910 auf 2 982 000 000 Dollars, also auf etwa das Neunfache gestiegen. Fast genau in demselben Verhältnis ist aber der Anteil der amerikanischen Reederei an der Bewegung des Ein- und Ausfuhrgutes zurückgegangen: 1850 wurden 75,2 % der aus- und eingeführten Güter auf amerikanischen Schiffen befördert, 1910 aber nur etwa der neunte Teil jener Menge, nämlich 8,7 %. Das hängt im wesentlichen damit zusammen, daß die Amerikaner sich mehr der Küstenschiffahrt gewidmet und die Schiffahrt nach Übersee anderen Völkern überlassen haben, wobei namentlich Deutschland es verstanden hat, sich einen guten Platz an der Sonne zu sichern. Während z. B. vor 80 und 90 Jahren, zur Blütezeit der Segelschiffahrt, fünf Siebentel des Personenverkehrs im nordatlantischen Ozean von der amerikanischen Reederei besorgt wurden, ist heute fast nur noch Deutschland und England an diesem Verkehrszweig beteiligt. Von 1900 bis 1910 hat der Tonnengehalt der amerikanischen, der Küstenschiffahrt dienenden Fahrzeuge um 2 400 000 Tonnen auf 6 700 000 t zugenommen, der Tonnengehalt im überseeischen Verkehr aber um 30 000 t abgenommen und ist auf 800 000 t gesunken. Der Grund hierfür ist, abgesehen von den Folgen des amerikanischen Bürgerkrieges, in der Entwickelung des Schiffbaues zu suchen. Solange das Holzschiff vorherrschte, hatten die Vereinigten Staaten in ihren schier unerschöpflichen Wäldern Vorräte an Baustoff zur Verfügung, mittels deren sie alle anderen Schiffe bauenden Völker leicht überflügeln konnten; mit der Einführung der eisernen Schiffe ging ihnen dieser Vorteil aber wieder verloren. Wegen des Einflusses der amerikanischen Schutzzollpolitik auf den Schiffbau und damit auf die Schiffahrt, sind die Ansichten naturgemäß geteilt. In bezug auf den Schiffbau ist er z. T. dadurch wieder aufgehoben, daß nach dem Dingley-Gesetz von 1897 Baustoffe für in Amerika im ausländischen Auftrage gebaute Schiffe und für solche, die für die Küstenschiffahrt bestimmt sind, zollfrei eingeführt werden können. Diese Bestimmung ist in dem die Panamakanal-Gebühren regelnden Gesetz nochmals in ähnlicher Form enthalten. Ein weiterer Grund für den Rückgang der überseeischen Schiffahrt der Vereinigten Staaten ist in den hohen Arbeitslöhnen, sowohl der beim Schiffbau beteiligten Arbeiter als auch der beim Betrieb der Schiffahrt beschäftigten Seeleute zu suchen, ferner auch in den Arbeitsbedingungen, die die Gewerkschaft der Seeleute den Reedern aufgezwungen hat und die den Arbeitnehmern günstig, den Reedern lästig sind.

Die Vereinigten Staaten sind also von der Seeschiffahrt durch andere Völker stark verdrängt worden, und zu den Maßnahmen, die zur Wiedererlangung ihrer alten Stellung führen sollen, gehört auch ihre Panamapolitik. Da nun der Handelsverkehr im atlantischen Ozean im wesentlichen deutschen und englischen Schiffen zufällt, so sind auch die amerikanischen Maßnahmen zur Gewinnung des Verkehrs hauptsächlich gegen diese beiden Länder gerichtet. Im Stillen Ozean treffen sie dementsprechend auch Japan. Ein wichtiges Werkzeug zur Erreichung des gewollten Zweckes ist dabei der Panamakanal; die für ihn aufgewendeten Millionen sind doch nicht zum Besten von Deutschland, England und Japan aufgebracht worden, und seine Vorteile müssen daher möglichst für die Vereinigten Staaten vorbehalten bleiben. Zu diesem Zwecke ist das Gesetz erlassen worden, das die Kanalgebühren regelt und das besonders in England großen Unwillen erregt hat. Seine wesentlichen Bestimmungen sind bekannt: Schiffe, die zur Handelsflotte der Vereinigten Staaten gehören, bleiben von den Kanalgebühren befreit; Schiffe, die Eigentum von Eisenbahngesellschaften sind, sind von der Benutzung des Kanals ausgeschlossen. Damit verstoßen die Amerikaner — darüber kann wohl kein Zweifel sein — gegen die Bestimmungen des mit England im Jahre 1901 abgeschlossenen Hay-Pauncefote-Vertrags, der damals den veralteten Clayton-Bulwer-Vertrag außer Kraft setzte. Letzterer bestimmte, daß keine der beiden vertragschließenden Mächte selbständig einen mittelamerikanischen Kanal bauen sollte, während ersterer den Vereinigten Staaten dieses Recht unter der Bedingung einräumte, daß der Kanal neutral bleiben und den Schiffen aller Länder unter gleichmäßigen Bedingungen zur Benutzung offen stehen sollte. Bei ihrem jetzigen Vorgehen suchen die Amerikaner den Vertrag so auszulegen, daß keinem fremden Staat ein Vorrecht vor dem anderen eingeräumt, daß aber das Verhältnis der nordamerikanischen Schiffe zu denen anderer Staaten nicht getroffen werden soll.*)

Wenn auch, wie schon erwähnt, der Panamakanal von den Amerikanern hauptsächlich aus politischen und strategischen Gründen gebaut wird, so darf doch auch seine Bedeutung für den Seehandel der Vereinigten Staaten nicht unterschätzt werden; namentlich kommt hier die wirtschaftlichere Gestaltung des Verkehrs zwischen der Ost- und der Westküste Amerikas in Frage.

Was zunächst die Verbindung zwischen den beiden Küsten Nordamerikas anbelangt, so wird der Weg von Neuyork nach San Francisco, der durch die Magellanstraße 13 135 Seemeilen lang ist, durch den Panamakanal auf 5262 Seemeilen oder um 7873 Seemeilen, also mehr als die Hälfte, verkürzt. Für den Weg Neuorleans-San Francisco beträgt die Verkürzung sogar 8868 Seemeilen. Zwischen diesen Häfen ist jetzt die kürzeste Verbindung diejenige über die Landenge von Tehuantepec, auf der die Mexikanische Staatsbahn den Güterverkehr von Schiff zu Schiff vermittelt. Die Entfernung beträgt hier von Neuyork nach San Francisco noch 1016 Seemeilen und von Neuorleans nach San Francisco 1573 Seemeilen weniger als über Panama, und wenn auch die Tehuantepecbahn durch eine geschickte Tarifpolitik möglicherweise erreichen wird, daß trotz des Panamakanals manche Güter über sie, statt auf dem reinen Schiffsweg, befördert werden, so kann eine Verkehrsverbindung, die zweimalige Umladung der Güter erfordert, doch in bezug auf die Beförderung von Massengütern einer Wasserstraße, durch die sich der Verkehr ohne Umladung bewegt, keinen ernstlichen Abbruch tun. Die Massengüter, besonders diejenigen, bei denen die Menge ins Ungeheure wächst, sind es aber gerade,

*) Anm. der Schriftl.: Der neue Präsident Wilson scheint jetzt eine andere Auslegung zu finden.

die den Betrieb des Kanals wirtschaftlich zu gestalten vermögen. Von dem Frachtsatz z. B. von 10,50 Doll., den die Amerika-Hawaii-Dampfschiffahrt-Gesellschaft für die Beförderung von 1 t Gut von der einen an die andere Seeküste Nordamerikas erhebt, erhält die Tehuantepecbahn ein Drittel. Für diesen Betrag kann sie die ihr zufallenden Leistungen sehr wohl mit Gewinn übernehmen. Selbst wenn sie aber imstande wäre, ihren Frachtsatz um einen vollen Dollar herabzusetzen, würde doch bei den jetzt in Aussicht genommenen Kanalgebühren der Weg über Tehuantepec für die Tonne um 2 Doll. teuer als über Panama sein. Die höheren Kosten und das doppelte Umladen mit all seinen Verlusten und Schwierigkeiten werden also die Tehuantepecbahn nicht als ernstlichen Wettbewerber für den Panamakanal aufkommen lassen, es sei denn für Güter, bei denen die Schnelligkeit eine größere Rolle spielt als der billige Preis der Beförderung. Auch ist der kürzeste Weg gerade im Seeverkehr, wenn auch meistens, so doch nicht immer der vorteilhafteste. Die Möglichkeiten, Zwischenfrachten aufzunehmen und abzusetzen, Kohlen einzunehmen und dergl., können unter Umständen die längere Reise zu der günstigeren machen.

Die nächstwichtigste Verkehrsverbindung für den nordamerikanischen Osten, die durch den Panamakanal beeinflußt werden wird, ist diejenige nach der Westküste von Südamerika. Die hier zu erwartenden Verkürzungen sind nachstehend unter I. zusammengestellt.

I.

	Verkürzung des Seewegs	
	von Neuyork	von Neuorleans
	um	
nach Callao	6250	7245
„ Iquique	5139	6134
„ Valparaiso	3747	4742
„ Coronel	3296	4291

Zahlen in Seemeilen nach Emory R. Johnson (1 Seem. = 1,855 km)

Von den oben zusammengestellten Verbindungen ist z. B. die Strecke Neuyork-Valparaiso durch die Magellanstraße 8380 Seemeilen lang; ihre Verkürzung um 3747 Seemeilen auf 4633 Seemeilen, also um nicht viel weniger als die Hälfte, ist mithin eine nicht zu unterschätzende Verbesserung; sie ist so groß, daß zweifellos der gesamte sich zwischen der Ostküste Nordamerikas und der Westküste Südamerikas bewegende Verkehr den Panamakanal benutzen wird. Da Frachtdampfer mit einer Geschwindigkeit von 9 bis 12 Knoten und Personendampfer, mit Ausnahme der Schnelldampfer zwischen Europa und Nordamerika, die höhere Geschwindigkeiten bis 20 Seemeilen entwickeln, 14 bis 16 Seemeilen in der Stunde zurücklegen, so beträgt die Zeitersparnis für die in der Zusammenstellung genannten Entfernungen für Frachtdampfer bis zu 33, für Personendampfer bis zu 21 Tagen, wobei für die Durchfahrt durch den Kanal ein halber Tag gerechnet ist. Je weiter die westamerikanischen Häfen nach Süden liegen, desto geringer wird natürlich die Zeitersparnis. Obgleich Dampfer gegen Wind und Wetter weniger empfindlich sind als Segelschiffe, fällt doch auch für sie zugunsten des Panamakanals außerdem noch ins Gewicht, daß die Reise dort weniger beschwerlich ist, als um die Südspitze von Südamerika, wenn auch der letztere Weg heutzutage mindestens einen Teil seiner früheren Schrecken verloren hat. Da die amerikanische Küstenschiffahrt, wie früher dargelegt, ausschließlich in den Händen der Amerikaner ist, wird diese Verbesserung des Verkehrsweges ebenso wenig wie die Bevorzugung der Amerikaner bei Bemessung der Kanalgebühren, soweit dieser Zweig der Schiffahrt in Frage kommt, einen nennenswerten Einfluß auf den Handel der übrigen Schiffahrt treibenden Völker haben. Wie steht es nun aber mit der Überseeschiffahrt? Über die Länge der Wege nach Australien und dem fernen Osten, die dabei in Frage kommen, und die Veränderung dieser Entfernungen, die die Eröffnung der Schiffahrt im Panamakanal mit sich bringen wird, gibt die nachstehende Zusammenstellung II. Auskunft.

II.

Entfernung von Hamburg nach	über Suez	über Panama	Verlängerung durch den Panamakanal	Entfernung von Neuyork nach	über Suez	über Panama	Verkürzung durch den Panamakanal
Hongkong .	10 229	14 484	4255	Hongkong	11 468	11 438	30
Shanghai .	11 056	14 140	3084	Shanghai .	12 589	10 994	1595
Yokohama .	11 804	13 009	1205	Yokohama	13 337	9 863	3474
Sydney . .	11 468	13 616	2148	Sydney. .	14 001	9 470	4531

Zahlen nach Dr. Schott in Seemeilen.

Wir sehen aus der Zusammenstellung, daß der Weg von Hamburg nach Australien und Ostasien durch den Panamakanal nicht kürzer, sondern im Gegenteil länger ist als der alte Weg durch den Suezkanal. Die Entfernung allein, die zwischen diesen Endpunkten zurückzulegen ist, spricht also schon zugunsten der Beibehaltung des alten Weges. Wir früher schon angedeutet, gibt aber für die Schiffahrt nicht nur die Entfernung den Ausschlag, sondern für sie ist es namentlich auch wichtig, ob die Schiffe unterwegs Gelegenheit finden, Kohlen einzunehmen, denn dann kommen sie mit einem kleineren Kohlenraum aus und können den Laderaum für zahlende Güter vergrößern, und auch der Verkehr zwischen den beiden Endpunkten ist nicht allein maßgebend, sondern der Zwischenverkehr spielt eine wichtige Rolle. In beiden Beziehungen ist aber der Weg durch den Suezkanal demjenigen durch den Panamakanal überlegen. Der erstere führt zwischen Europa, Asien und Afrika hindurch, und in allen drei Erdteilen bieten die Siedelungen an der Küste, von denen aus zum großen Teil auch umfangreiche Hinterländer versorgt werden oder ihre Erzeugnisse abfördern, reichliche Gelegenheit, Frachten abzusetzen und aufzunehmen. Der Stille Ozean hat dagegen nur kleine Inselgebiete aufzuweisen, und es kommt hier zwischen Mittelamerika und den Zielen im fernen Osten fast nur der von Ende zu Ende durchgehende Verkehr in Frage. Der Panamakanal bietet also der von Westeuropa ausgehenden Schiffahrt, für die die vorstehend für Hamburg angegebenen Zahlen nur geringe Abweichungen zeigen, keinen Anreiz, seine gewohnte Straße zu verlassen und sich der neuen Verbindung zuzuwenden. Höchstens auf dem Rückweg aus dem Osten, den viele deutsche Schiffe mit Ballast beladen zurücklegen, könnten sie den Weg über Panama vorziehen, wenn es ihnen gelingt, Frachten von und nach Amerika zu finden. In dieser Beziehung wird also der Panamakanal keinen erheblichen Einfluß auf den deutschen Verkehr haben. Bedenklicher ist aber die z. T. recht beträchtliche Verkürzung des Weges zwischen Neuyork und damit der ganzen amerikanischen Ostküste einerseits, Ostasien und Australien andrerseits (siehe die Zusammenstellungen II und III).

III.

Entfernung von Neuyork nach	durch die Magellanstraße	durch den Panamakanal	Verkürzung durch den Panamakanal
San Francisco . .	13 210	5070	8140
Honolulu	13 320	6570	6750
Melbourne . . .	12 810	9910	2900

Zahlen nach Annales des ponts et chaussées in Seemeilen.

Der Verkehr im Stillen Ozean liegt jetzt schon zum großen Teil in den Händen der Vereinigten Staaten, von Kanada und Japan.

Der Wert des Handels zwischen der Ostküste von Nordamerika einerseits und Australien und Neuseeland andrerseits wurde 1910 auf 46 543 000 Doll. geschätzt; er hatte in den vorherge-

gangenen 10 Jahren um 68 % zugenommen und wird zweifellos weiter steigen. Die Verkürzung des Weges zwischen Neuyork einerseits, Adelaide, Sydney und Wellington andrerseits beträgt z. B. 1746, 4531 und 2493 Seemeilen. Wenn also für die Reise zwischen Neuyork und Australien bei 9 bis 16 Knoten Geschwindigkeit bis nahezu 18 Tage gespart werden können, so ist das von großer Bedeutung. Die Ersparnis an Kohlen bei einer Fahrt Neuyork-Adelaide und zurück wird z. B. auf 3500 Doll. bei 10¼ Knoten Fahrgeschwindigkeit geschätzt; bei der Reise nach Sydney und zurück würde die Ersparnis etwa 6200 Doll. betragen. Dabei ist angenommen, daß am Panamakanal Kohlen zu angemessenem Preis zur Abgabe an Schiffe bereit gehalten werden. Diese Annahme ist berechtigt, denn es liegt im eigenen Interesse der Kanalverwaltung, hierfür die nötigen Vorkehrungen zu treffen. Namentlich da auch für einen großen Teil des Verkehrs von der atlantischen Küste Nordamerikas nach Häfen in Ostasien der Weg durch den Panamakanal und den Suezkanal gleich lang ist, wird eine solche Maßnahme zur Erleichterung des Verkehrs guten Erfolg zugunsten des Panamakanals haben. Die Entfernungen nach Hongkong und Manila sind auf beiden Wegen etwa gleich; Hongkong wird eine gewisse Wegscheide bilden: für die Häfen nördlich und östlich davon ist der Weg durch den Panamakanal, für diejenigen südlich und westlich davon der durch den Suezkanal kürzer. Da die Kanalgebühren in Panama und Suez nach den augenblicklichen Festsetzungen bei Eröffnung des Panamakanals gleich sein werden, hängt die Wahl zwischen den beiden gleichwertigen Wegen also davon ab, ob die Möglichkeiten vorhanden sind, unterwegs Zwischenfrachten aufnehmen und absetzen und Kohlen einkaufen zu können. Für letztere Möglichkeiten zu sorgen, wird der Regierung der Vereinigten Staaten nicht schwer fallen.

(Schluß folgt.)

Die oldenburgischen Eisenbahnfinanzen in den Jahren 1902 bis 1911

werden in einer Reihe von Aufsätzen, die vor einiger Zeit in den oldenburgischen „Nachrichten für Stadt und Land“ veröffentlicht wurden, von berufener Seite behandelt. Zu dieser Darstellung der Einnahmen, Ausgaben und Überschüsse der oldenburgischen Staatsbahnen aus einem längeren Zeitraume haben dem Verfasser, Oberfinanzrat Stein, die lebhaften Erörterungen Anregung gegeben, die zuvor im oldenburgischen Landtag über die Eisenbahnfinanzen des Landes geführt worden waren. Wir entnehmen den bemerkenswerten Ausführungen auszugsweise kurz folgende Ergebnisse: In den zehn Jahren von 1902 bis 1911 betrug der Zuwachs der Einnahmen im ganzen rd. 10,04 Millionen Mark oder 96,66 % der Einnahmen von 1902. Hiernach hat sich also der in den ersten 34 Jahren des Bestehens der Bahnen erreichte Umsatz in den folgenden 9 Jahren nahezu verdoppelt. So erfreulich diese Einnahmesteigerung auch für oldenburgische Verhältnisse sein mag, ist sie doch keineswegs außerordentlich im Vergleich zu den anderen deutschen Bahnen, bei denen die Einnahmen selbst, wie auch deren Zunahme erheblich zurückbleiben, eine Erscheinung, die sich hauptsächlich daraus erklärt, daß Oldenburg verhältnismäßig weit mehr Nebenbahnen als irgend eine andere deutsche Staatsbahnverwaltung (Mecklenburg ausgenommen) hat und auch die Hauptbahnlinien den Vergleich mit den großen Verkehrsstraßen der übigen deutschen Bahnnetze noch nicht aushalten. Immerhin berechtigt nach Ansicht des Verfassers die fast in allen Teilen des Landes ziemlich gleichmäßig zu beobachtende Volksvermehrung und wirtschaftliche Entwicklung zu der Erwartung eines nicht gar zu langsamen weiteren Ansteigens der oldenburgischen Eisenbahneinnahmen. Von den oben genannten Gesamteinnahmen hat der Personenverkehr rd. 2,4 Millionen Mark erbracht; gegenüber den Gesamteinnahmen hat dieser im Verhältnis zum Jahre 1902 also eine viel geringere Steigerung aufzuweisen (65,43 % gegen 96,66 %). Der Verfasser findet dies u. a. in den ungünstigen Einflüssen der Personentarifreform mit dem Wegfall der Landeskarten und der Einführung der vierten Wagenklasse begründet, rechnet aber in Zukunft bei der erfreulich andauernden Bevölkerungs- und Wohlstandszunahme im Lande für den Personenverkehr mit einer weiteren und einigermaßen regelmäßigen Steigerung. Ein der Entwicklung der Gesamteinnahmen sehr ähnliches Bild zeigen die Einnahmen aus dem Güterverkehr, die von 1902 bis 1911 insgesamt rd. 6 Millionen Mark betrugen und im Verhältnis zum Jahre 1902 sich um 102,91 % gesteigert haben. Hier haben sich in dem Zeitraum die Jahressummen reichlich verdoppelt, und es wird als wahrscheinlich erachtet, daß die Aufwärtsbewegung in den Einnahmen aus dem Güterverkehr im ganzen weitergehen und in ihren Gesamtfortschritten hinter der Vergangenheit nicht zurückbleiben wird.

Was die Ausgaben betrifft, so sind in den Jahren von 1902 bis 1911 die persönlichen Ausgaben ungefähr im gleichen Maße gewachsen wie die Gesamteinnahmen und haben sich diesen auch in den einzelnen Jahren ziemlich angepaßt; sie waren im Vergleich zu denen anderer Verwaltungen keineswegs besonders hoch und haben während der ganzen Zeit den Durchschnitt der deutschen Verwaltungen nicht erreicht. Dieses Ergebnis wäre, wie der Verfasser hierzu bemerkt, für Oldenburg sehr erfreulich, wenn man nicht gleichzeitig anerkennen müßte, daß die Ersparnisse im wesentlichen zu Lasten des Personals erfolgen und daß die Angestellten ziemlich genau in demselben Verhältnis niedrigere Gehälter und Löhne beziehen, in dem die oldenburgischen Personalausgaben z. B. hinter den preußischen zurückbleiben.

Das Ergebnis der sachlichen Ausgaben läßt sich zu Vergleichszwecken nicht ohne weiteres verwerten, weil in Oldenburg die Ergänzungen bis zum Einzelbetrage von 100 000 Mark nicht aus der Betriebskasse bestritten werden. Dort wird vielmehr seit 1904 als Nebenrechnung zur Betriebskasse die sogenannte Reinertragsberechnung geführt. Dabei wird nach Verhältnissätzen, die der Eigenart der verschiedenen Anlageteile sich möglichst genau anpassen, alljährlich ein Sollaufwand für Unterhaltung und Erneuerung ermittelt und mit dem Istaufwand für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung verglichen. Ist der letztere niedriger, was mit einer Ausnahme bisher regelmäßig festzustellen war, so setzt man den Überschuß um den fehlenden Betrag herab und führt den Unterschied dem Eisenbahnbaufonds zu, wo er zu Ergänzungen der Bahnanlagen und Betriebsmittel mitverwandt wird. Mit Einrechnung dieser ordentlichen Abschreibungen und entsprechenden Zuführungen zum Eisenbahnbaufonds (rd. 4,5 Millionen Mark von 1902 bis 1911) sind die sachlichen Ausgaben von rd. 5,2 Millionen Mark im Jahre 1902 auf rd. 9,6 Millionen im Jahre 1911 gestiegen, d. s. 46,93 % im Verhältnis zur Gesamteinnahme. Letztere Verhältniszahl erscheint beim Vergleich mit anderen Verwaltungen auffallend hoch; dabei sind jedoch einmal die eigentümliche Lage, in der sich die oldenburgischen Bahnen hinsichtlich der Gemeinschaftsbahnhöfe befinden, und dann die eigenartigen Verhältnisse zu berücksichtigen, die sich aus dem mit Preußen getroffenen Abkommen über die Benutzung des oldenburgischen Wagenparks ergeben. Trägt man diesen Gesichtspunkten Rechnung, so kommt die Vergleichszahl der sachlichen Ausgaben in Oldenburg denen Preußens und des Durchschnittes im Reiche sehr nahe. Ebenso verhält es sich mit den Betriebsziffern; hält man die auf der Betriebskassenrechnung beruhenden Ziffern, nachdem sie den angedeuteten Verhältnissen entsprechend berichtigt sind, den Betriebsziffern in Preußen und denen der Gesamtheit der deutschen Bahnen gegenüber, so ist das Schlußergebnis für Oldenburg keineswegs ungünstig.

Der Betriebsüberschuß hat sich nach der Reinertragsberechnung von rd. 2,09 Millionen Mark in 1902 auf rd. 4,96 Millionen in 1911 oder im Verhältnis zur Gesamteinnahme um 24,28 % vermehrt. Während sich also die Einnahmen verdoppelt haben, ist der Überschuß auf nahezu das 2½ fache gestiegen. Nach Abzug des Aufwands für den Schuldendienst beträgt der verfügbare Überschuß im ganzen rd. 14,96 Millionen Mark während des zehnjährigen Zeitraumes oder 12,44 % im Verhältnis zur Gesamteinnahme; der reine Überschuß hat sich im ganzen auf den siebenfachen Betrag seit 1902 erhöht. Die regelmäßige Vermehrung der Einnahmen wird auch den verfügbaren Überschuß allmählich weiter in die Höhe bringen.

Die Verwendung der verfügbaren Überschüsse erfolgt in Oldenburg zurzeit auf vierfache Art: zu allgemeinen Landeszwecken, zur Förderung nichtstaatlicher Eisenbahnen, zur Dotierung des Varel-Weser-Baufonds und für Zwecke des Eisenbahn-Baufonds. Zu allgemeinen Landeszwecken sind in den Jahren 1902—1911 im ganzen 5 Millionen Mark verwendet worden; bei der großen Finanzreform von 1905 wurde vereinbart, daß von 1907 ab ein Jahresbeitrag von ½ Million Mark zur Deckung außerordentlicher Bedürfnisse für die Landeskasse aus den Eisenbahnüberschüssen hergegeben werden soll. Zu dem zweiten Zweck sind in dem genannten zehnjährigen Zeitraum 931 650 ℳ verwendet worden. Der Varel-Weser-Baufonds, der in der Berichtszeit 1,2 Millionen Mark erhalten hat, erreicht

1912 seine volle Höhe. Die Eisenbahn Varel-Rodenkirchen ist auch bereits im Bau und soll im Frühjahr 1913 eröffnet werden. Die in den Eisenbahn-Baufonds geflossenen Beträge stellen sich mit Einschluß der oben erwähnten ordentlichen Abschreibungen auf rd. 13,5 Millionen Mark in den Jahren 1902 bis 1911.

Zum Schluß gibt der Verfasser auf Grund dieser Ergebnisse eine Übersicht über die Veränderung der inneren Lage der oldenburgischen Eisenbahnfinanzen seit 1902 und stellt dabei fest, daß der Schwerpunkt des gemachten Fortschritts unverkennbar in dem Schuldendienst liegt. Nach einem Ausblick auf dessen weitere voraussichtliche Entwicklung in der Zukunft kommt der Verfasser dann zu dem Ergebnis, eine Gefahr, daß eine wachsende Verschuldung die oldenburgischen Eisenbahnfinanzen schädigen werde, sei nicht vorhanden. Eine andere Gefahr könne darin liegen, daß die Betriebsziffer steigt. Aber auch hier bestehe eine gewisse Sicherheit gegen unbequeme Überraschungen. Im ganzen ist das entwickelte Bild der oldenburgischen Eisenbahnfinanzen sehr erfreulich.

Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Rechnungsjahr 1911.

Dem im Januar dem preußischen Abgeordnetenhause zugegangenen Betriebsbericht (vgl. die Mitteil. in No. 5 S. 87 d. Ztg.) entnehmen wir folgende besonders wichtige Angaben. (Die in Klammer beigesetzten Zahlen bezeichnen die Betriebsergebnisse des Rechnungsjahres 1910).

Die Gesamtlänge der in der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft vereinigten Bahnen belief sich Ende März 1912 auf rund 38 543 (37 988) km; hiervon dienten dem öffentlichen Verkehr rd. 38 314 (37 757) km und zwar 38 074 km Voll- und 240 km Schmalspurbahnen. Von den ersteren wurden als Hauptbahnen 22 089 km = 58,02 % und als Nebenbahnen 15 985 km = 41,98 % betrieben; von den Hauptbahnen waren eingleisig 5962 km = 26,99 (28,61) %, zweigleisig 15 851 km = 71,76 (70,21) %, der Rest war drei- bis fünfgleisig, die Nebenbahnen waren in der Hauptsache (96,67 %, i. Vorjahr 96,78 %) eingleisig. Gegen das Vorjahr ist das preußische Bahnnetz um rd. 557 km = 1,52 % erweitert worden. — Das verwendete Anlagekapital betrug Ende März 1912 insgesamt 11 503 679 135 (11 150 163 643) ℳ, d. s. auf 1 km Bahnlänge 298 456 ℳ oder gegen das Vorjahr mehr 4934 ℳ = 1,68 %. — An Stationen waren am Ende des Berichtsjahres vorhanden 7436 (7257); von ihnen waren 7224 (7054) für den Personenverkehr eingerichtet, 6157 (5976) dienten zugleich dem Güterverkehr. Die Anzahl der Werkstätten betrug 664 (621); in 73 von ihnen wurden mehr als 300, in 60 über 50 bis zu 300, in 531 Werkstätten 50 oder weniger Arbeiter beschäftigt. An Gasanstalten waren im Betrieb 110, an eigenen Elektrizitätswerken 136; für Betriebszwecke wurden im ganzen 24 052 616 cbm Gas verbraucht, d. s. 939 535 cbm = 4,06 % mehr als im Vorjahr. Die Gesamtzahl der neben Dampfmaschinen benutzten Motoren stellte sich Ende 1911 auf 19 833 (16 147), darunter 19 036 (15 375) Elektromotoren. — Gestört wurde der Eisenbahnbetrieb im Berichtsjahr in 18 (37) Fällen durch Schneeverwehungen, in 11 (41) Fällen bis zur Dauer von 2 Tagen infolge von durch Naturereignisse hervorgerufenen Beschädigungen des Bahnkörpers; eine längere (25tägige) Unterbrechung erlitt der Betrieb der Strecke Tondern-Hvidding infolge Beschädigung der eisernen Brücke über die Reisbyau durch Hochwasser. Die Zahl der Unfälle betrug auf 100 km durchschnittlicher Betriebslänge 5,62 (5,62), auf 1 Million Lokomotivkm 2,57 (2,67), auf 1 Million Wagenachskm 0,09 (0,10); die Gesamtzahl der getöteten oder verletzten Personen stellte sich mit Ausschluß der Selbstmörder auf 2110 (2199), in 718 (645) Fällen trat der Tod sofort oder innerhalb 24 Stunden ein. Auf Reisende entfallen 71 (66) Tötungen und 327 (483) Verletzungen; bei Selbstmordversuchen sind 241 (214) Personen getötet und 18 verletzt. Die Gesamtzahl der Unfälle betrug im Berichtsjahr 2132 (2098). — Der Fuhrpark umfaßte Ende 1911 insgesamt 20 480 (19 886) Lokomotiven, 40 357 (38 736) Personen-, 11 672 (11 306) Gepäck- und 442 723 (420 728) Güter- und Arbeitswagen. Beschafft wurden im Berichtsjahr 1117 (1052) Lokomotiven und Triebwagen, 2876 (2812) Personen- und Gepäck- sowie 26 620 (19 441) Güterwagen mit einem Gesamtanschaffungswert von rd. 195 Mill. ℳ, wovon rd. 113 Mill. ℳ aus Anleihefonds bestritten sind. Die Beschaffungskosten aller Ende 1911 vorhandenen Fahrzeuge beziffern sich auf rd. 3½ Milliarde ℳ, d. s. 26,60 % des Anlagekapitals der dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnstrecken. Es wurden geleistet auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge von Lokomotiven und Triebwagen 21 740 (20 933) km, von sämtlichen Wagen 597 415 (557 677) Achskm. Die Leistungen der Lokomotiven auf den eigenen Betriebsstrecken sind im ganzen um 5,29 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 3,61 % gestiegen. Dieser Steigerung stehen Mehrleistungen der Wagen von 8,81 % und 7,07 % gegenüber; die verhältnismäßig geringere Steigerung der Lokomotivleistungen erklärt sich u. a. aus der weiteren Inbetriebnahme von Lokomotiven mit größerer Leistungsfähigkeit. Der Vorspann -und Schiebedienst der Lokomotiven ist von 2,58 auf 2,37 % der Lokomotivnutzleistungen und von 2,64 auf 2,42 % der Lokomotivzugleistungen zurückgegangen. Die durchschnittliche Nutzleistung der Lokomotiven ist auf 1 Lokomotivnutzkm von 43,09 auf 44,05 Wagenachskm oder um 2,23 % gestiegen. Die Gesamtleistung der beladenen Güterwagen bezifferte sich auf rd. 47,22 Milliarden tkm, d. s. 11,14 % mehr als im Vorjahr; für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte beladene Güterwagenachse betrug die durchschnittliche Nutzlast 4,40 (4,36) t.

Die Gesamteinnahme betrug rd. 2⅓ Milliarden, sie ist um 176 175 642 ℳ oder 8,11 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 3689 ℳ oder 6,39 % gegen 1910 gestiegen. Gegen den Etatsvoranschlag hat sich eine Mehreinnahme von 7,74 % ergeben. Die Gesamtausgabe bezifferte sich auf rd. 1½ Milliarden; sie ist gegen 1910 um 70 619 691 ℳ oder 4,84 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 1228 ℳ = 3,16 % gestiegen. Gegen die etatsmäßige Sollausgabe betrug die Mehrausgabe 2,39 %. Der Betriebsüberschuß stellte sich auf 816 273 214 ℳ, er ist also um 105 555 951 Mark = 14,85 % gegen 1910 gestiegen. Im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital ergab sich eine Verzinsung von 7,20 % gegen 6,48 % im Vorjahr. Der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß wurde auf 17 852 317 (15 526 766) ℳ, derjenige Badens auf 867 299 (795 517) ℳ berechnet. Die Betriebszahl ist von 67,27 % auf 65,23 %, also um 2,04 % zurückgegangen; veranschlagt war sie auf 68,63 %.

Die gesamten Verkehrseinnahmen betrugen im Berichtsjahr 2 206 871 925 ℳ = 94,02 % der Gesamteinnahme, d. s. rd. 42 Mill. ℳ = 6,93 % mehr als im Vorjahr; hiervon entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr rd. 647 Mill. Mark = 27,56 %, auf den Güterverkehr rd. 1½ Milliarde = 66,46 Prozent der Gesamteinnahme. Die Zahl der beförderten Personen betrug 1 158 645 221, d. s. gegen 1910 mehr rd. 74,76 Millionen = 6,90 % (4,25 %), die Zahl der gefahrenen Personenkm 27 022 597 884, d. s. gegen das Vorjahr mehr 1 800 602 899 = 7,14 (4,61) %. Von der Gesamtzahl der Reisenden kommen auf die erste Wagenklasse 0,14 (0,14) %, auf die zweite 9,55 (9,76) %, auf die dritte 44,31 (44,12) % und auf die vierte 46 (45,98) %. Von der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung des öffentlichen Verkehrs brachten auf: die erste Wagenklasse 3 (3) %, die zweite 18,66 (18,89) %, die dritte 43,38 (42,39) Prozent und die vierte 34,96 (35,72) %. Auf Fahrkarten nach dem Normaltarif wurden im Berichtsjahr 22 806 797 Personen oder 4,84 (2,69) % mehr befördert, die Einnahmen hieraus sind um 7,24 (3,68) % gestiegen; am Gesamtverkehr ist der Verkehr auf Fahrkarten nach dem Normaltarif mit 42,65 (43,49) %, an der Gesamteinnahme mit 82,27 (82,10) % beteiligt. Die Zahl der von den eigenen Ausgabestellen verausgabten zusammengestellten Fahrscheinhefte ist im Berichtsjahr um 16 112 = 19,19 % gesunken, die Einnahme aus dem Verkauf zusammengestellter Fahrscheinhefte um 779 880 ℳ = 12,71 %. Insgesamt betrugen die im Durchschnitt zurückgelegten Wegstrecken und die durchschnittlichen Einnahmen für 1 Personenkm bei der ersten Wagenklasse 151,45 (147,23) km und 7,56 (7,57) ₰, bei der zweiten 55,73 (55,49) km und 4,45 (4,44) ₰, bei der dritten 31,44 (30,60) km und 2,67 (2,67) ₰, bei der vierten 26,04 (26,01) km und 1,88 (1,90) ₰, bei der Militärbeförderung 101,44 (98,27) km und 1,01 (1,01) ₰, bei allen zusammen 30,98 (30,61) km und 2,45 (2,45) ₰. — Im Gepäckverkehr wurden rd. 782 400 t oder rd. 41 000 t = 5,51 % mehr als 1910 befördert, die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer ist um 5.28 %, die Einnahme aus dem Gepäckverkehr um 4,89 % gestiegen.

An Fahrkartensteuer wurde im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen im Berichtsjahr erhoben 15 341 077 ℳ, d. s. gegen 1910 mehr 708 864 ℳ; von dieser Einnahme trägt die I. Wagenklasse 11,94 (11,88) %, die II. 36,96 (37,17) %, die III. 48,09 (47,09) %, der Rest entfällt auf zusammengestellte Fahrscheinhefte und Sonderfahrkarten. — Gegen das Etatssoll beträgt die wirkliche Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 25 753 000 ℳ oder 4,15 % mehr. Diese Mehreinnahme wird auf die Besserung der wirtschaftlichen Lage zurückgeführt.

Im gesamten Güterverkehr betrug die Zahl der beförderten Mengen im ganzen rd. 418,13 Mill. t, d. s. rd. 27,63 Mill. t = 7,08 % mehr als 1910, die Zahl der gefahrenen Tonnenkilometer 47 280 558 340 (+ 4 742 473 365 = 11,15 %) und die Einnahme

1 559 918 921 ℳ, d. s. rd. 129,72 Mill. ℳ = 9,07 % mehr als im Vorjahr. Von der Gesamteinnahme sind aufgekommen im Binnenverkehr 65,90 (+ 7,40) %, im Verkehr mit fremden Bahnen 32,31 (+ 12,05) % und im Durchgangsverkehr 1,79 (+ 20,15) %; von den frachtpflichtigen Gütertonnen wurden befördert im Binnenverkehr 68,97 (+ 4,97) %, im Versande nach fremden Bahnen 19,07 (+ 12,42) %, im Empfange von fremden Bahnen 10,48 (+ 11,39) % und im Durchgangsverkehr 1,48 (+ 24,98) %. Nach dem Normaltarif wurden eingenommen 782 972 484 ℳ = 53,65 % (+ 67 192 105 ℳ = 9.39 %) und befördert 134,545 Millionen Tonnen = 37,70 % (+ 7,2 Millionen Tonnen = 5,62 %), nach Ausnahmetarifen wurden eingenommen rd. 676,41 Millionen Mark = 46,35 % (+ 53,57 Millionen Mark = 8,60 %) und befördert 222,35 Millionen Tonnen = 62,30 % (+ 16,69 Millionen Tonnen = 8,12 %); die Gesamteinnahme für 1 t betrug 4,09 ℳ gegen 4,02 ℳ im Jahre 1910, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen 1911 9410 t gegen 8925 t im Vorjahr, also 485 t = 5,43 % mehr, die Einnahme für 1 tkm betrug 3,49 (3,58) ₰ und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge wurden 99 926 tkm = 9,96 % mehr gefahren als im Vorjahr. Im Kohlenverkehr betrugen gegen das Vorjahr mehr die beförderte Gesamtmenge rd. 6,55 Mill. t = 4,56 %, die Tonnenkilometer rd. 1353,13 Millionen = 8,15 %, die Einnahme rd. 25,24 Millionen Mark = 6,91 %; die durchschnittliche Beförderungsstrecke stellte sich für Steinkohlen auf 116,43 (112,22) km und für Braunkohlen auf 73,42 (71,42) km, überhaupt auf 109,69 (105,70) km. — Gegenüber dem Etatssoll beträgt die wirkliche Einnahme aus dem Güterverkehr rd. 135,42 Millionen Mark = 9,51 % mehr. Diese Mehreinnahme wird hauptsächlich dem Aufschwung in Handel und Industrie zugeschrieben, Daneben wirkte das Versagen der Schiffahrt in dem außergewöhnlich heißen und trockenen Sommer.

Die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter betrug 504 427 oder 16 101 = 3,30 % mehr als 1910, hiervon entfallen auf Arbeiter 234 903 oder 5788 = 2,53 % mehr gegen das Vorjahr; auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge kamen 13,21 (12,99) Bedienstete, darunter 0,23 weibliche Personen. Von den unteren Hilfsbediensteten und Arbeitern waren 63,48 (58,44) % über 5 Jahre im Dienste der Verwaltung, über 40 Jahre dienten 1758 Arbeiter = 0,53 %; von den am 1. Januar 1912 vorhandenen 340 786 Mitgliedern der Arbeiterpensionskasse Abt. A standen rd. 11 300 = 3,32 % in einem Alter über 60 Jahre.

Was die planmäßige Inanspruchnahme und Ruhe des Personals anlangt, so gehen, wie hier hervorgehoben werden soll, die für die Eisenbahnbetriebsbeamten der preußisch-hessischen Staatsbahnen geltenden Bestimmungen in mehreren wichtigen Punkten z. B. bei der Höchstdauer der Dienstschichten, Mindestdauer der Ruhezeiten des Zugbegleit- und Lokomotivpersonals zugunsten des Personals über die zwischen den Bundesregierungen mit Eisenbahnbesitz im Jahre 1898 zustande gekommene Vereinbarung hinaus. Nach Abzug der planmäßigen Dienstunterbrechungen von mindestens ½ Stunde hatten von der Gesamtzahl der in Frage kommenden Bediensteten (439 343) im Berichtsjahr täglich nicht mehr als 8 Stunden Dienst 15,02 (14,51) %, 8 bis 9 Stunden 32,64 (31,70) %, 9 bis 10 Stunden 34,23 (34,86) %, 10 bis 11 Stunden 12,56 (13) %, 11 bis 12 Stunden 5,04 (5,35) %, 12 bis 13 Stunden 0,43 (0,49) %, über 13 bis 14 Stunden (i. V. 13 bis 15 Stunden) 0,08 %. An Ruhetagen kamen auf die Gesamtzahl der Bediensteten im Monat 1 504 751 (1 451 383), d. s. auf 1 Bediensteten 3,43 (3,44) Ruhetage; davon erhielten 1 Ruhetag 3,43 (3,71) %, deren zwei 27,55 (28) %, drei 20.20 (19.31) %, vier 32,99 (33,22) % und mehr als 4 Ruhetage 15,83 (15,76) %. Von den Ruhetagen hatten eine Dauer von 24 bis 30 Stunden 30,81 (32,15) %, von 30 bis 36 Stunden 30,39 (29,76) % und von mehr als 36 Stunden 38,80 (38,09) %. Diese Zahlen entsprechen dem Stande vom 1. Oktober 1912. — Bei den Ausgaben des Titel 8 wäre hervorzuheben die Steigerung der Löhne der Bahnunterhaltungsarbeiter; sie beträgt gegen das Vorjahr rd. 3 Millionen Mark = 4,42 % und beruht größtenteils auf Erhöhung des durchschnittlichen Jahreseinkommens, das im Berichtsjahr von 851 ℳ auf 879 ℳ, mithin um 3,29 %, gestiegen ist.

Zum Schluß seien noch kurz einige bemerkenswerte Einzelheiten über die Wohlfahrtseinrichtungen für die Beamten und Arbeiter den Angaben des Betriebsberichts entnommen. Im Berichtsjahr hatten rd. 170 800 Beamte ein Anrecht auf freie ärztliche Behandlung; hierfür waren 2668 Bahnärzte bestellt, deren Vergütung auf den Kopf eines Beamten rd. 13,90 (13,60) ℳ betrug. Am Ende des Berichtsjahres waren 1213 (1141) staatseigene Badeanstalten mit 2213 Brause-, 2402 Wannen- und 56 anderen Bädern vorhanden. — Als Belohnungen an Arbeiter für langjährige treue Dienstzeit wurden 436 910 (416 120) ℳ gezahlt; von den belohnten 8657 (8512) Arbeitern blickten rd. 5340 auf eine mehr als 25 jährige Dienstzeit zurück. — Von den aus Staatsmitteln beschafften Wohnungen wurden von Eisenbahnbediensteten 55 089 (53 832) benutzt, und zwar 33 747 (33 493) von unteren Beamten, 9997 (9836) von mittleren und 634 (629) von höheren Beamten sowie 10 711 (9874) von Arbeitern. Von der Gesamtzahl waren 32 414 als Dienst- und 22 675 als Mietwohnungen vorgesehen. Aus den Mitteln der Wohnungsfürsorgegesetze sind auch Darlehen an Baugenossenschaften gewährt worden; auf den beliehenen Grundstücken wurden bis zum Schluß des Berichtsjahres 14 381 (13 012) Mietwohnungen hergestellt, im Bau waren noch 1061. Von Baugenossenschaften sind auf den dem Staate oder der Arbeiterpensionskasse oder beiden verpfändeten Grundstücken insgesamt 16 636 (15 414) Wohnungen hergestellt, von denen 12 547 (10 966) an Eisenbahnbedienstete vermietet sind. Es ergibt sich, daß auf 100 Eisenbahnbedienstete im Berichtsjahr 13,65 (13,51) Wohnungen kommen. Außerdem sind zur Herstellung eigener Wohnhäuser 344 unteren Bediensteten an Staatsdarlehen insgesamt 1 434 600 ℳ vertraglich zugesagt. Die zur Bekämpfung der Tuberkulose getroffenen Anordnungen sind im Berichtsjahr bei 666 (630) Beamten und 1285 (990) Arbeitern oder deren Angehörigen angewendet worden; in 932 (800) Fällen ist Unterbringung in Heilstätten usw. erfolgt, in 864 (702) Fällen sind die zur Besserung der Ernährung erforderlichen Mittel bereitgestellt worden, in 101 Fällen wurden die Wohnungsverhältnisse u. dgl. verbessert, in 391 Fällen sind Wohnungsdesinfektionen ausgeführt worden und in 53 Fällen wurde die Tuberkulinnachbehandlung unterstützt. Die hierfür aufgewandten Kosten beliefen sich auf rd. 164 600 (136 600) ℳ, wovon rd. 86 800 ℳ auf Beamten- und rd. 77 800 ℳ auf Arbeiterfamilien entfielen. — Einer zur Förderung der körperlichen Ausbildung und des Turnunterrichts gegebenen Anregung entsprechend erhielten rd. 2900 (2400) = 88 % der Gesamtzahl der Werkstättenlehrlinge überwiegend in den Werkstätten selbst während der Arbeitszeit Turnunterricht. — Zur Hebung der wirtschaftlichen Verhältnisse der unteren Beamten und Arbeiter, insbesondere der auf dem Lande wohnenden, sind die Eisenbahndirektionen bekanntlich angewiesen worden, außer der Bienenzucht auch eine zweckmäßige Kleintierzucht (Ziegen- und Kaninchenzucht) zu fördern. Mit Aufwendung von rd. 19 600 (12 900) ℳ sind 346 Bedienstete bei Anschaffung von Bienen, mit rd. 16 500 ℳ bei Anschaffung von Kaninchen und Ziegen unterstützt worden. Am Ende des Berichtsjahres betrieben 3674 (3002) Bedienstete Bienen- und 42 179 Bedienstete Kleintierzucht.

Außer dem vorstehend Mitgeteilten bietet der Betriebsbericht noch eine ganze Reihe bemerkenswerter Einzelheiten, auf die gelegentlich zurückgekommen werden wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatliche Wohnungsfürsorge.** Dem preußischen Abgeordnetenhaus ist vor kurzem der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Bewilligung weiterer Staatsmittel zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, sowie von gering besoldeten Staatsbeamten, nebst Begründung zur Beschlußfassung zugegangen. Nach § 1 dieses Gesetzentwurfs soll der Staatsregierung ein weiterer Betrag von 15 Millionen Mark zur Verwendung nach Maßgabe des Gesetzes vom 13. August 1895 zur Verfügung gestellt werden. In der Begründung des Gesetzentwurfs wird u. a. ausgeführt, daß seit dem vorgenannten Zeitpunkt bis zum Jahre 1912 für diese Zwecke Beträge von insgesamt 185 Millionen Mark zur Verfügung gestellt worden sind. Über die Verwendung der bis zum Jahre 1911 bereitgestellten Mittel ist durch eine im April v. J. dem Abgeordnetenhause vorgelegte Denkschrift ausführliche Mitteilung gemacht worden. Die restlichen Kredite aus den früheren Gesetzen und die im Vorjahre bewilligten 14 Millionen Mark sind inzwischen teils schon verwendet, teils festgelegt worden. In der Art der Verwendung ist keine Änderung eingetreten, den größten Teil der Mittel beanspruchen die Herstellung staatseigener Mietwohnungen und die Beleihung von Grundstücken der Baugenossenschaften. Die übrigen Maßnahmen staatlicher Wohnungsfürsorge sind fortgesetzt worden; insbesondere wird der Beleihung von Erbbaurechten und der Gewährung von Zusatzdarlehen auf Rentengüter kleinsten Umfanges dauernd die staatliche Aufmerksamkeit zugewendet. Das Bedürfnis, die Wohnverhältnisse der Staatsbediensteten in der bisherigen Weise zu verbessern, besteht weiter.

— Der Bezirkseisenbahnrat Cöln, der am 26. März zur Frühjahrssitzung zusammengetreten war, beschäftigte sich zunächst mit einer Vorlage der Staatsbahnverwaltung über die Erweiterung der Anwendungsbedingungen der Seehafen-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl. Die Vorlage wurde einstimmig befürwortet. Ebenso fand einstimmige Befürwortung ein Antrag auf Einstellung eines Speisewagens in den Zug 154 Cöln-Saarbrücken und Umwandlung dieses Zuges in einen D-Zug. Es wurden ferner die Neuwahlen für den ständigen Ausschuß und für den Landeseisenbahnrat vorgenommen, die durch das Ableben des Geh. Kommerzienrats Weyland und des Kommerzienrats Möhlau erforderlich geworden waren. In den ständigen Ausschuß wurden die Herren Dr. Ing. Macco-Siegen und Direktor Siedenberg-Homberg (Rhein) gewählt. Für den Landeseisenbahnrat fiel die Ersatzwahl für Geheimrat Weyland auf Generaldirektor Kommerzienrat Reusch-Oberhausen. Für Kommerzienrat Möhlau wurde der bisherige Stellvertreter, Kommerzienat Molineus-Barmen, zum Mitglied und an dessen Stelle Geh. Regierungsrat Dr. v. Böttinger-Elberfeld zum stellvertretenden Mitglied in den Landeseisenbahnrat gewählt.

— Selbsttätige Signale auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Die „Elektrotechnische Zeitschrift" (Nummer vom 10. April d. J.) berichtet, daß sich die Hoch- und Untergrundbahn entschlossen hat, für ihre sämtlichen Linien das selbsttätige Blocksystem einzuführen. Sie hat hierfür das Wechselstrom-Gleisstromsystem der Bauart Mc.Kenzie, Holland & Westinghouse in London gewählt. Zunächst ist die Strecke Spittelmarkt-Schönhauser Allee mit diesem System ausgerüstet worden, und für die jetzt im Bau befindlichen Westlinien wird mit dem Einbau begonnen, wobei gleichzeitig auch die Signalanlagen der Stammstrecke vom Wittenbergplatz bis Spittelmarkt unter Ausbau des bisherigen Systems mit dem selbsttätigen System ausgerüstet werden. Die Entwürfe der Anlagen für die sämtlichen bezeichneten Linien, für die es in Deutschland noch an Erfahrungen fehlt, sind von dem um die Ausbildung des selbsttätigen Signalwesens hochverdienten Oberingenieur der Mc.Kenzie, Holland & Westinghouse-Gesellschaft, Mr. Brown, entworfen und werden unter seiner Oberleitung und unter Verteilung der Lieferungen auf die genannte Firma und die Firma Siemens & Halske von der Hochbahngesellschaft selbst durchgeführt. Km.

— Offenbacher Bahnfragen. Die Stadtverordnetenversammlung von Offenbach (Main) befaßte sich, wie die „Köln. Ztg." meldet, kürzlich in einer als dringlich einberufenen Sitzung mit dem Antrage der Eisenbahnverwaltung, wonach die Stadt Offenbach von der Bestimmung des Staatsvertrags von 1868 Abstand nehmen soll, daß alle Offenbach berührenden Züge auf dieser Bahnstation halten müssen. Die Eisenbahnverwaltung will, wie schon mitgeteilt wurde, sechs D-Zugpaare in den Richtungen Frankfurt-Berlin, Frankfurt-München und Frankfurt-Wien im Interesse eines schnellern Zugverkehrs nicht mehr in Offenbach halten lassen. Die Stadtverordnetenversammlung nahm nun einen Antrag an, demzufolge die Stadt auf das Halten von fünf Zugpaaren (L 53 und 54 und D 11, 12 und 67) in Offenbach verzichten will, wenn die Eisenbahnverwaltung verschiedene Gegenleistungen gewährt. Zu diesen gehört in erster Reihe die Verpflichtung der Bahnverwaltung zur Errichtung eines neuen Empfangsgebäudes am Offenbacher Hauptbahnhof und die Durchführung der Kaiserstraße unter der Bahn bis zum Empfangsgebäude, sowie die Überlassung der Konzession und des Gebäudes für die Lokalbahn Frankfurt-Offenbach an die Stadt Offenbach zu noch festzusetzenden Bedingungen. Die Stadt Frankfurt hat sich bereit erklärt, diese Lokalbahn gemeinsam mit Offenbach zu übernehmen und elektrisch zu betreiben.

— Elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Nach dem Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1912 sind die Bauausführungen im Berichtsjahr so weit vorgeschritten, daß im Mai d. J. die Eröffnung der Nordstrecke vom Spittelmarkt über den Alexanderplatz nach der Schönhauser Allee wird erfolgen können und für September 1913 die Eröffnung der Südweststrecken vom Wittenbergplatz nach dem Nürnberger Platz und nach dem Kurfürstendamm in Aussicht genommen ist. Die am Nürnberger Platz anschließenden Bahnen der Gemeinde Berlin-Wilmersdorf und der Domäne Dahlem, deren Betrieb die Gesellschaft übernimmt, sollen gleichzeitig mit den Südweststrecken eröffnet werden. Durch die neuen Ausführungen wird die Länge der eigenen Bahn eine Vermehrung von 17,8 km auf 25,6 km, also um 44 %, und die Länge der im Betrieb der Gesellschaft befindlichen Bahnen eine Zunahme von 20,6 km auf 35,6 km, also um 73 %, erfahren. In der kürzlich abgehaltenen 17. Generalversammlung ergänzte Baurat Wittig den Geschäftsbericht durch einige interessante Mitteilungen über die Bahnbauten und Projekte. Gegenüber den Gerüchten, wonach die Gesellschaft durch den Unfall im Spreetunnel sehr erhebliche Verluste gehabt habe, hob Baurat Wittig hervor, daß der ganze Spreetunnel zwischen den Ufern Mehrbaukosten in Höhe von 1 060 000 ℳ, also einen Betrag gefordert hat, der sich durchaus in den Grenzen des Voranschlages der Gesellschaft halte. Der Beginn der projektierten Linie durch die Frankfurter Allee könne erst erfolgen, wenn die Stadt Berlin die Landsberger Straße am Alexanderplatz verbreitert hat. Bei den Südweststrecken seien die Ausrüstung der Tunnels und der Bau des Empfangsgebäudes auf dem Wittenbergplatz zu vollenden. In dieser Querhalle sei außer den drei Zugängen zu drei Bahnsteigen noch als Erweiterung ein vierter Zugang zu einem vierten Bahnsteig vorgesehen. Der Bahnhof Gleisdreieck werde im Juni auch von allem Provisorischen befreit sein. Über die Fortführung der Hochbahnlinien in die Vororte schweben bereits Verhandlungen mit den Nachbargemeinden so soll, wie bekannt, die Kurfürstendamm-Linie bis Halensee, die Charlottenburger Linie über den Wilhelmsplatz nach Norden über die Spree hinweg, die Schönhauser Allee-Linie bis Pankow und die Frankfurter Allee-Linie nach Lichtenberg verlängert werden. Die nur unwesentliche Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr führte Baurat Wittig im wesentlichen auf die vorübergehende Unterbindung des direkten Verkehrs von Osten nach Westen zurück. Zur weiteren Entwicklung des Verkehrs beabsichtigt die Gesellschaft, Automobilomnibusse als Zubringer einzuführen. Wegen der Angliederung solcher Automobillinien an das Stammnetz sind die Anträge bei den Aufsichtsbehörden bereits gestellt; ihre baldige Genehmigung sei zu erwarten.

— Die bayerische Verkehrsverwaltung und der Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals. Die bayerische Staatseisenbahnverwaltung wird demnächst neue Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft setzen. Besonders wichtig erscheint dabei der Teil, der sich auf die Frage der gemeinsamen Arbeitseinstellung bezieht. Diese Bestimmung wird lauten: „Von dem Personal der Verkehrsverwaltung muß im staatlichen und dienstlichen Interesse der unbedingte Verzicht auf gemeinsame Einstellung der Arbeit oder des Dienstes (Streik) gefordert werden. Das Personal darf Vereinigungen nicht angehören, deren Verhalten nicht genügende Sicherheit dafür bietet, daß sie von dem Mittel einer solchen Einstellung der Arbeit oder des Dienstes im Bereiche der Verkehrsverwaltung keinen Gebrauch machen wird."

Die „Bayerische Staatszeitung" schreibt hierzu: ‚Nach den Vollzugsbestimmungen haben die Arbeiter bei der Aufnahme in den Dienst durch Unterschrift zu bestätigen, von dieser Vorschrift Kenntnis erhalten zu haben und verständigt worden zu sein, daß zu den Vereinigungen im Sinne dieser Vorschrift zurzeit insbesondere die freien Gewerkschaften der Metall- und Transportarbeiter sowie der Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals zählen, ferner daß die Verwaltung bei Zuwiderhandlung gegen die Vorschrift die Lösung des Arbeits- oder Dienstverhältnisses in das Auge fassen müßte. Diese Vorschrift bezieht sich zunächst auf die neu zugehenden Arbeiter. — Daß die freien Gewerkschaften das Streikrecht für sich in Anspruch nehmen, steht außer Zweifel. Zum Nachweis, daß auch im Verbande des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals Bestrebungen sich geltend machen, welche die Gefahr eines Arbeiterausstandes bei den Verkehrsanstalten herbeizuführen geeignet sind, hat der Königl. Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten bei den Verhandlungen der letzten Landtagssession in der Sitzung der Kammer der Reichsräte vom 11. Oktober 1912 und in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 24. Oktober 1912 darauf hingewiesen, daß nicht nur eine große Zahl von Ortsvereinen des Verbandes des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals den örtlichen Kartellen der freien Gewerkschaften angeschlossen ist, sondern daß der Verband auch der internationalen Transportarbeiterföderation angehört. Beide Merkmale wurden auch in Nr. 21 des ‚Weckruf' vom 19. Oktober 1912, des in der ‚Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonalzeitung' als ‚Bruderorgan' bezeichneten Organs der Sektion der Eisenbahner des deutschen Transportarbeiterverbandes, besonders betont. Im Anschluß daran ist im ‚Weckruf' weiter festgestellt, daß der Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals für die Eisenbahnarbeiter das volle Koalitionsrecht, also auch das Recht der Arbeitseinstellung von jeher in Anspruch nimmt."

„Angesichts dieser Tatsachen kann der vom Vorstande des Verbandes unterm 24. September 1912 abgegebenen Erklärung, er betrachte den Streik nicht als gesetzlich zulässiges Mittel zur Verbesserung der Lage der Arbeiter und Beamten der Verkehrsverwaltung, eine entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden. Das Anerkenntnis des Vorstandes, daß den Angehörigen der Verkehrsverwaltung der § 152 der Reichsgewerbeordnung für die Inanspruchnahme eines Rechtes auf gemeinsame Einstellung der Arbeit nicht zur Seite stehe, bedeutet noch keinen tatsächlichen Verzicht auf den Arbeiterausstand. Dabei kommt auch in Betracht, daß in der Vorstandschaft des Verbandes sich noch immer Mitglieder der sozialdemokratischen Partei befinden, die für die Angehörigen der

Verkehrsanstalten das Recht auf gemeinsame Einstellung der Arbeit ausdrücklich fordert. — Nachdem die Königliche Staatsregierung seit längerem erfolglos zugewartet hat, ob im Verhalten des Verbandes eine entscheidende Änderung eintreten werde, sieht sie sich nunmehr zu dem eingangs dargelegten Vorgehen genötigt.“

— **Elektrische Bahn Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte.** Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat am 11. April mit der österreichischen Staatsbahnverwaltung die Bestimmungen über den Betriebsvertrag der elektrischen Bahn Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte vereinbart, so daß, wenn die Zustimmung des österreichischen Eisenbahnministeriums erfolgt und die Probefahrten beendigt sind, der Betrieb auf dieser, durch einen der interessantesten Teile der süddeutschen Gebirgswelt führenden Bahnstrecke vielleicht schon anfangs Mai eröffnet werden kann. Mit den Probefahrten soll in laufender Woche begonnen werden. Ebenso ist an der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald (Landesgrenze) die elektrische Einrichtung bereits beendet. Auf dieser Strecke soll der elektrische Betrieb, der zurzeit auf der österreichischen Teilstrecke Innsbruck- Scharnitz (Landesgrenze) bereits besteht, zum 1. Mai den seitherigen Dampfbetrieb ersetzen. Die Fahrdienstleistung wird, wie schon früher mitgeteilt wurde, auf der ganzen Strecke Innsbruck-Garmisch-Partenkirchen von der Staatsbahndirektion Innsbruck, auf der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Reutte von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ausgeführt.

— **Tarifermäßigung für Aluminium.** Nach einer Mitteilung in „Handel und Gewerbe“ ist bei der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen die Aufnahme von Aluminium, ordinären Aluminiumwaren und Abfällen der mechanischen Bearbeitung von Aluminium in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter beantragt worden. Der von Handelskammern des rheinisch-westfälischen Industriebezirks ausgehende Antrag wird u. a. damit begründet, daß Aluminium in den letzten Jahren bedeutend im Preise zurückgegangen ist und die gleiche wirtschaftliche Bedeutung erlangt hat wie die übrigen nach dem Stückgutspezialtarif tarifierten unedlen Metalle, namentlich wie Kupfer und Zinn. Die Aluminiumherstellung sei mit jedem Jahre gestiegen und es sei sichere Aussicht vorhanden, daß sich das Geschäft hierin immer mehr heben wird, weil Aluminium heute billig ist und daher auch weniger bemittelte Leute dazu übergehen könnten, Aluminiumgeschirr für den Haushalt anzuschaffen. Auch seien Versuche im Gange, Aluminium verschiedenen anderen Zwecken dienstbar zu machen. Zurzeit würden mehrere tausend Tonnen im Jahre verarbeitet. Da, wie bereits oben erwähnt, das im Preise annähernd gleichstehende Kupfer und das bedeutend höherwertige Zinn bereits in den Spezialtarif für bestimmte Stückgüter aufgenommen sind, sei es auch gerechtfertigt das Aluminium durch Einreihung in die Güter des Spezialtarifs dem Kupfer und Zinn tarifarisch gleichzustellen. Die Handelskammern, in deren Bezirk ein Interesse an der Tarifmaßnahme besteht, werden um Stellungnahme und gutachtliche Äußerungen zu dem Antrage ersucht.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsräte Dr. Degen in Kattowitz und Alexander Jahn in Erfurt zu Oberregierungsräten sowie die Regierungs- und Bauräte Hentzen in Berlin, Ortmanns in Bromberg, Ehrich in Essen, Liesegang in Frankfurt (Main) und Patté in Erfurt zu Oberbauräten mit dem Range der Oberregierungsräte ernannt. — Zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kloninger und Steinhauer bei der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, Ferdinand Fölsing bei der Eisenbahndirektion in Cöln, Michel und Nierhoff bei der Eisenbahndirektion in Essen, Klipps bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Dr.-Ing. Rummler, Paulsen, Knoenagel, Odenbach und Wilhelm Richard bei der Eisenbahndirektion in Hannover, der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hickmann bei der Eisenbahndirektion in Hannover sowie die Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Achilles bei der Eisenbahndirektion in Essen und Teschemacher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin. — Zur Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: die seitherigen Gerichtsassessoren v. Miaskowski in Berlin, Dr. Woltering und Franz Offenberg in Cöln, Dr. Emil Weber in Hannover, Herford in Breslau, Lohmann in Cöln und Dr. Johannes Schultz in Berlin. — Die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Richard Hille aus Seesen im Herzogtum Braunschweig und Erich Troitzsch aus Wiesbaden sind zu Regierungsbaumeistern ernannt. — Der Regierungs- und Baurat Henkert, Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts b in Frankfurt (Oder), ist gestorben.

Österreich.

— **Das neue Lokalbahnprogramm.** In der zweiten Hälfte der neunziger Jahre haben die Verwaltungen der einzelnen österreichischen Kronländer die große Wichtigkeit erkannt, die in dem planmäßigen Ausbau der Lokalbahnen liegt. Die Landtage beschäftigten sich im Laufe der Jahre fortgesetzt mit den einzelnen Plänen von Lokalbahnen und haben aus der großen Zahl von Anregungen, die sich boten, jene herausgegriffen, denen vom Standpunkt der Landesinteressen eine größere Bedeutung zukam. Es ist daher, wie die „Neue Freie Presse“ ausführt, erklärlich, daß das Programm, das die Regierung dem Reichsrat vorzulegen im Begriff ist, sich in der Hauptsache an die Beschlüsse der Landtage anlehnen wird. Die neue Lokalbahnvorlage dürfte in bezug auf den Umfang und die zu bindenden finanziellen Aufwendungen über die früheren Gesetzentwürfe hinausgehen. Es erklärt sich dies, abgesehen von dem gesteigerten Bedürfnis, insbesondere dadurch, daß seit der Inkraftsetzung der letzten Lokalbahnvorlage sechs Jahre verflossen sind. Nach den in parlamentarischen Kreisen verbreiteten Mitteilungen dürfte die Ausführung des neuen Lokalbahnprogramms ungefähr 250 Millionen Kronen erfordern. Es ist anzunehmen, daß die Sicherstellung der neuen Linien auf dreierlei Art erfolgen wird. Eine Gruppe von Bahnen wird auf Staatskosten erbaut werden. Eine zweite umfaßt Lokalbahnen, bei denen die Regierung ermächtigt wird, Stammaktien der diese Linien zur Ausführung bringenden Aktiengesellschaften in bestimmten Höchstbeträgen zu übernehmen. Bei der überwiegenden Anzahl der neuen Lokalbahnen dürfte jedoch die auch bisher zumeist übliche Form gewählt werden, daß der Staat Höchstbeträge für den jährlichen Reinertrag gewährleistet, die Länder und anderen Interessenten jedoch die erforderlichen Beiträge in Stammaktien leisten. Nach einer ungefähren Schätzung soll die Staatsgarantie bei etwa zwei Drittel der neuen Linien gewährt werden und bei den restlichen Lokalbahnen je zur Hälfte der Bau durch den Staat beziehungsweise die Beteiligung des letzteren an der Kapitalsbeschaffung durch Übernahme von Stammaktien in Aussicht genommen sein. Über diese Aktion hinaus dürfte die Vorlage um eine bedeutende Summe zur Umwandlung höher verzinslicher schwebender Schulden, die staatsgarantierte Lokalbahnen aufgenommen haben, in niedriger verzinsliche konsolidierte Schulden in Anspruch nehmen. Überdies wird der neue Gesetzentwurf voraussichtlich auch die bosnischen Bahnen sicherstellen, soweit die österreichische Reichshälfte in Betracht kommt. Nach dem Gesetzentwurfe, der vom bosnischen Landtag angenommen wurde, hat die Landesregierung als Bauführerin das ganze Programm im Laufe von sechs Jahren auszuführen. Der gemeinsame Finanzminister erhält die Ermächtigung, eine Kreditoperation im Ausmaß von 270 Millionen Kronen durchzuführen. An der Verzinsung und Tilgung soll Bosnien zu einem Drittel, Österreich-Ungarn zu zwei Dritteln teilnehmen, die quotenmäßig zwischen beiden Reichshälften aufgeteilt werden, wobei sich Österreich und Ungarn zu jährlich steigenden Beitragsleistungen verpflichten. Sowohl in Österreich als in Ungarn hat nun die Genehmigung für dieses Programm und die Ermächtigung der in der Vorlage vorgesehenen Beiträge zu erfolgen. Unter den neu sicherzustellenden Lokalbahnen befinden sich einzelne Linien, die nach ihrer verkehrspolitischen Bestimmung und ihrer Anlage nicht mehr unter den Begriff von Lokalbahnen fallen, sondern als Bahnen von höherer Bedeutung angesehen werden müssen. Dahin gehört zum Beispiel die Vintschgaubahn.

— **Zollvorschriften für Privatgüterwagen.** Nach dem Erlaß des österreichischen Finanzministeriums sind die leer zur Beladung nach Österreich-Ungarn laufenden Privatgüterwagen ausländischer Herkunft der Durchfuhrabfertigung zu unterziehen gegen Zollsicherstellung oder gegen Haftung der österreichischen oder ungarischen Eisenbahnen dafür, daß die Wagen das österreichische Zollgebiet innerhalb zwei Monaten wieder verlassen. Zur Übernahme dieser Haftung ist die einführende Bahn nicht gezwungen. Es ist vielmehr Sache freier Entschließung, ob und unter welchen Bedingungen sie die Haftung übernehmen will. Deshalb hat nach den Bedingungen für die Einstellung von Privatwagen der Einsteller, wenn beim Übergang leerer Privatwagen in ein fremdes Zollgebiet die zollfreie Einfuhr von der Erfüllung besonderer Bedingungen, wie Sicherstellung des Zolles oder Haftung der einführenden Eisenbahnverwaltung, abhängig gemacht wird, sich mit der österreichischen Eisenbahnverwaltung rechtzeitig zu verständigen und die Güterabfertigung der Versandstation hat den Nachweis zu verlangen, daß dies geschehen ist, damit die Wagen nicht später auf der Übergangsstation von den österreichischen Zollbehörden zurückgewiesen werden. Die österreichischen Eisenbahnen verfahren bezüglich der Haftungsübernahme verschieden. Die österreichischen Staatsbahnen übernehmen die Haftung ohne weiteres, verzichten auf eine vorherige Vereinbarung mit dem Wageneigentümer. Die

Kaschau-Oderberger Eisenbahn übernimmt der Zollbehörde gegenüber die Haftung für den rechtzeitigen Wiederaustritt nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Wageneigentümer. Die übrigen österreichischen Privatbahnen übernehmen im allgemeinen die Haftung nur nach vorheriger Vereinbarung mit dem Eigentümer.

— Erhöhung der Petroleumausfuhrfrachtsätze für den Lokalverkehr der Staatsbahnen. In den letzten Tagen haben im Eisenbahnministerium Besprechungen mit den Interessenten stattgefunden, als deren Ergebnis wahrscheinlich schon im Laufe der nächsten Woche die amtliche Verlautbarung der am 1. Mai in Kraft tretenden Frachterhöhungen erfolgen dürfte.

— Güterstatistik. Wie verlautet, ist auf vielseitig und insbesondere auch im Staatseisenbahnrat ausgesprochenen Wunsch, die Einführung einer neuen Güterverkehrsstatistik geplant. Bisher wurde eine solche nur auf Grund von Aufschreibungen der Bahnstationen verfaßt; nunmehr sollen die Verfrachter güterverkehrsstatistische Anmeldescheine ausfertigen, in die Gattung und Menge der Waren in Übereinstimmung mit den Angaben des Frachtbriefes nach dem wirklichen Rohgewichte in Kilogramm einzusetzen sind. Die Kosten, die der Regierung aus der Verarbeitung der Statistik erwachsen, sollen durch Erhebung einer besonderen Gebühr gedeckt werden. Die Statistik wird durch ein Gesetz zur Einführung gelangen.

Ungarn.

— Neue Schnellzüge in der Sommerfahrordnung der ungarischen Staatseisenbahnen. Laut der neuen Sommerfahrordnung werden vom 1. Mai d. J. an neue Eilzugverbindungen errichtet werden. Es wird unter anderem eine unmittelbare Verbindung zwischen Fiume und Lemberg dadurch hergestellt, daß zwischen Lawoczne und Miskolcz ein neuer Eilzug eingeschaltet wird. Siebenbürgen erhält auch einen neuen Eilzug. Dieser wird zwischen Budapest und Marosvásárhely über Czegled-Szolnok und Székelykocsárd verkehren; er geht von Budapest (Westbahnhof) abends um 10 Uhr 50 Minuten ab und langt in Marosvásárhely vormittags um 11 Uhr 24 Minuten an. Der Gegenzug geht von Marosvásárhely um 5 Uhr nachmittags ab und trifft in Budapest (Westbahnhof) früh 6 Uhr 50 Minuten ein. Der neue Schnellzug Nagyvárad-(Großwardein)Fiume hat an diesen Zug unmittelbaren Anschluß, so daß hierdurch zwischen Siebenbürgen und dem Adriatischen Meere eine unmittelbare Verbindung hergestellt ist. Zwischen Nagyvárad und Szolnok wird auch ein neuer Eilzug verkehren, der in Szolnok nach Budapest eine direkte Zugverbindug erhalten wird. Der neue Eilzug geht von Nagyvárad früh 6 Uhr 15 Minuten ab und langt am Budapester Ostbahnhof vormittags 11 Uhr 30 Minuten an. Der Gegenzug geht vom Ostbahnhof nachmittags um 5 Uhr ab und trifft in Nagyvárad 10 Uhr abends ein. Die Reisedauer des um 6 Uhr abends von Fiume abgehenden Eilzuges verkürzt sich um eine Stunde, da dieser Eilzug anstatt um 8 Uhr bereits um 7 Uhr morgens in Budapest eintreffen wird. Behufs Beförderung des Personenverkehrs zwischen Budapest und Adony-Pusztaszabolcs am Plattensee wird in dieser Wegrichtung ein neuer Personenzug eingeschaltet.

— Bau der dalmatinischen Eisenbahn. Die mit der Erbauung der dalmatinischen Bahn betraute Bankgruppe, bestehend aus der Unionbank in Wien, der Pester Kommerzialbank und der ungarischen Agrar- und Rentenbank in Budapest, gründete eine besondere Aktiengesellschaft mit dem Titel: Eisenbahn-Aktiengesellschaft Ogulin-Landesgrenze, die den Bau dieser Eisenbahn durchführen wird. Der Gründungsfonds wurde auf 40 Millionen Kronen festgestellt. Die Vorarbeiten zum Bau sind bereits in Angriff genommen. Die endgültige Baulänge ist auf 220 km festgesetzt.

— Neuer Schnellzug der Südbahn. Um die direkte Schnellzugverbindung Budapest-Venedig-Rom und Mailand zu verbessern, wird vom 1. Mai ab ein neuer Schnellzug zwischen Budapest und Pragerhof verkehren, der direkten Anschluß an den Wien-Triester Schnellzug haben wird, der in Venedig um 9.40 vormittags eintrifft. Der neue Schnellzug wird Budapest (Südbahnhof) 6 Uhr abends verlassen und einen Schlafwagen Budapest-Venedig, einen andern Budapest-Meran (in den Sommermonaten Budapest-Franzensfeste) sowie einen Speisewagen von Budapest bis Groß-Kanizsa mitführen. Der neue Schnellzug wird auch direkten Anschluß nach dem Pustertal haben und einen direkten Wagen I./II. Klasse Budapest-Franzensfeste mitführen. Um den Anforderungen des Plattenseeverkehrs zu entsprechen, wird um 5 Uhr nachmitags wie bisher ein Personenzug bis Groß-Kanizsa verkehren; dieser Zug wird sämtliche Stationen des Plattensees berühren.

— Neue Personenwagen auf den ungarischen Staatsbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab werden neue Personenwagen III. Klasse in Verkehr gesetzt werden. Diese sind nach der Pullman-Bauart hergestellt und mit je 120 Sitzplätzen versehen. Die Bänke sind in der Längsrichtung angeordnet, und zwar zwei Reihen in der Mitte der Wagen mit dem Rücken einander zugewendet und je eine Reihe an den Fensterwänden entlang laufend. Jede Reihe enthält 30 Sitzplätze. Die neuen Wagen werden vornehmlich in den frühen Morgenstunden die Abwicklung des Arbeiterverkehrs zwischen der Hauptstadt und den Vororten besorgen.

Rumänien.

— Betriebsergebnisse der rumänischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1911. Die Länge der im Rechnungsjahre 1911 neu eröffneten Bahnstrecken betrug 18,13 km, so daß die Eigentums- und Betriebslänge der rumänischen Staatsbahnen bei einem Abgang von 1,60 km von 3473,40 km auf 3489,93 km gestiegen ist. Von der Gesamtlänge waren 3457,40 km voll- und 32,53 km schmalspurig, doch ist mit dem Umbau der letzteren in eine Vollspurbahn bereits begonnen. Ausschließlich dem Güterverkehr dienten 34,05 km. Die Länge der zweigleisigen Strecken belief sich auf 123,53 km, die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt auf 3478,45 km. Die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen erforderte einen Aufwand von 8 765 247 *M* (1 Lei umgerechnet zu 0,80 *M*), das sind 2520 *M* auf 1 km der unterhaltenen Strecken. An eigenen Betriebsmitteln waren am Schluß des Berichtsjahres vorhanden: 772 Lokomotiven, 1406 Personenwagen mit 2954 Achsen und 47 510 Plätzen, 129 Gepäckwagen mit 258 Achsen, 9133 bedeckte Güterwagen mit 18 266 Achsen und 114 865 t Ladegewicht, 9052 offene Güterwagen mit 18 492 Achsen und 93 955 t Ladegewicht und 133 Postwagen mit 284 Achsen. Die Zahl der vorhandenen eigenen Lokomotiven hat sich gegen das Vorjahr um 81 vermehrt, die Zahl der Personenwagen um 237 und die der Güterwagen um 2944. Die Durchschnittsleistung einer Lokomotive betrug während des Berichtsjahres 30 342 Nutzkm und 40 971 Lokomotivkm. Jede Wagenachse legte durchschnittlich 15 526 km zurück, und zwar die Personenwagenachse 51 361 km, die Gepäckwagenachse 74 105 km und die Güterwagenachse 12 057 km. Die durchschnittliche Reinbelastung jeder auf den eigenen Betriebsstrecken bewegten Achse betrug bei den Personenwagen 0,43 t, bei den Gepäck- und Güterwagen 3,12 t oder 53,72 % des Ladegewichts. Die Kosten für Erhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrbetriebsmittel beliefen sich im Berichtsjahre auf 7,8 Millionen Mark.

Die Verkehrsergebnisse haben sich im Berichtsjahre noch erheblich günstiger gestaltet als im Vorjahre, ist doch allein die Einnahme aus dem Personenverkehr um fast 4 Millionen Mark oder 15 % gestiegen. Es wurden im ganzen 11 428 086 Personen einschließlich Militär befördert, das sind rund 1 195 000 mehr als im Vorjahr. Die Zahl der von ihnen zurückgelegten Personenkilometer stieg von 722 auf 819 Millionen. Von den Einnahmen der Personenbeförderung entfallen 11,28 % auf die I., 27,12 % auf die II., 59,73 % auf die III. Wagenklasse und 1,87 % auf Militär. Einschließlich der Einnahme aus dem Gepäckverkehr mit 941 218 *M* und den Nebeneinnahmen aus dem Personenverkehr mit 9248 *M* belief sich die Gesamteinnahme aus dem Personenverkehr auf 31 624 923 *M* gegen nur 27 511 223 *M* im Jahre 1910, was einer Durchschnittseinnahme von 9181 *M* (i. V. 8109 *M*) für jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge gleichkommt.

Erheblich größer war jedoch noch die Steigerung der Einnahmen aus dem Güter- und Tierverkehr. Diese stieg von 47,45 auf 54,46 Millionen Mark, betrug also 14,8 %. Die Menge der beförderten frachtpflichtigen Güter belief sich auf 9 376 885 t, das sind 1 133 303 t mehr als im Vorjahre. Jede Tonne frachtpflichtiges Gut ist durchschnittlich 157,14 km (1910: 154,22 km) befördert worden, auf jedes Kilometer Betrieblänge kam aus dem Güterverkehr eine Einnahme von 15 656 *M* gegen 13 809 *M* im Vorjahre. Jede bewegte Güterwagenachse war durchschnittlich belastet mit 3,23 t, das beförderte Gütergewicht betrug 55,39 % (1910: 52,23 %) des Ladegewichts der Güterwagen.

Die Gesamteinnahme ist von 77,87 Millionen auf 88,76 Millionen Mark, also um rund 14 % gestiegen. Die durchschnittliche Einnahme betrug für 1 km mittlerer Betriebslänge 25 517 Mark, für 1 Nutzkm 4 *M* und für 1 Wagenachskm 13,39 *M*.

Die Gesamtausgaben sind gegen das Vorjahr um 8 % gestiegen und zwar von 48,33 auf 52,22 Mill. Mark. Die Betriebszahl, das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, beziffert sich auf 58,84 %, sie ist gegen das Vorjahr um 3,23 % günstiger. Als Betriebsüberschuß hat sich ein Betrag von 36 533 606 Mark ergeben, fast 7 Mill. Mark mehr als im Jahre 1910. Der Überschuß wurde im vollen Umfange an die Staatskasse abgeführt. Das verwendete Anlagekapital für die im Betriebe befindlichen Strecken belief sich mit Ende des Rechnungsjahres 1911

auf 882 249 888 ℳ, auf 1 km Eigentumslänge kamen sonach 252 799 ℳ. Das Anlagekapital hat sich durch den vorerwähnten Betriebsüberschuß mit 4,14 % (i. V. mit 3,48 %) verzinst. Der Reservefonds schloß Ende März 1912 mit einem Bestande von 2 095 531 ℳ ab.

Die Anzahl der in der gesamten Betriebsverwaltung tätig gewesenen Beamten und Arbeiter belief sich im Jahresdurchschnitt auf 29 889 (i. V. 28 301); die für diese an Gehältern und Löhnen aufgewendeten persönlichen Ausgaben betrugen 30.16 Mill. Mark, oder auf 1 km Betriebslänge berechnet 8671 ℳ gegen 8467 ℳ im Vorjahre.

— Ölfeuerung. Bei den rumänischen Staatsbahnen ist bekanntlich die Ölfeuerung für Lokomotiven in weitem Umfang eingeführt. Die ersten Versuche mit dieser Art der Lokomotivfeuerung reichen bis in das Jahr 1887 zurück. Im Jahre 1911 waren von den 595 vorhandenen Lokomotiven 499, also gegen 85 %, für Ölfeuerung eingerichtet. Infolgedessen überwiegt auch beim Brennstoffverbrauch das Petroleum alle anderen diesem Zwecke dienenden Stoffe. Etwa fünf Achtel des verfeuerten Brennstoffs ist Petroleum, ein Achtel ist Kohle, die zum Teil aus Westfalen, zum Teil aus Cardiff bezogen wird. Etwa ein Siebentel ist Braunkohle und ein Zehntel Holz.

Übrige europäische Länder.

— Zur Wiedereinstellung der entlassenen Eisenbahner in Frankreich. Der neue Ministerpräsident Barthou hat, wie das „Journal des Transports“ mitteilt, unter Teilnahme des neuen Ministers der öffentlichen Arbeiten Thierry vor einiger Zeit mit den Präsidenten und Direktoren der französischen Privatbahnen eine Besprechung gehabt, die den Beschluß der Abgeordneten-Kammer vom 29. v. M. wegen Wiedereinstellung einer Anzahl anläßlich des Streiks im Jahre 1910 entlassener Eisenbahner zum Gegenstand hatte. Die Regierung bestand mit großer Lebhaftigkeit bei den Gesellschaften auf einer neuen Revision der seinerzeit ausgesprochenen Entlassungen unter Wiedereinstellung einer gewissen Anzahl von Beamten. Die Vertreter der Privatbahnen wiederholten ihre den früheren Regierungen gegenüber gemachten Erklärungen und versicherten, daß ihre Verantwortung und die Notwendigkeit der Disziplin ihnen nicht erlaubte, irgend eine Maßnahme der gewünschten Art ins Auge zu fassen; wie es die früheren Minister mit Billigung der Kammer anerkannt hätten, sei die Frage der Wiedereinstellung der seinerzeit entlassenen Eisenbahner endgültig geregelt.

— Beschleunigung des Verkehrs zwischen London und Paris. Vom 1. Mai d. J. an wird eine neue Beschleunigung in diesem Verkehre eintreten. Im Anschluß an den um 11 Uhr vormittags London verlassenden Zug und an die Dampferverbindung Dover-Calais wird die Abfahrt schon um 2.50 statt wie bisher 3.05 und die Ankunft in Paris um 6.15 statt 6.45 stattfinden.

— Zisternenwagen für die Beförderung von Fischen. Für die Beförderung lebender Fische nach Paris werden von einem der Geschäfte des Syndikats der französischen Fischzüchter Zisternenwagen demnächst verwendet werden. Der erste Wagen dieser Art wird zur Beförderung von lebenden Forellen in Ouville-la-Rivière erbaut werden. Die Einrichtung der Wagen entspricht der der bekannten in Deutschland verwendeten Wagen. Es ist aber jetzt das erste Mal, daß man diese Beförderungsart in Frankreich anwendet.

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Unter der Bezeichnung „Neue Gotthardvereinigung“ soll ein Verein zur Wahrung und Förderung der allgemeinen wirtschaftlichen Interessen des Verkehrsgebietes der Gotthardlinie gegründet werden. Die Zone dieses Gebietes wird bestimmt durch die nördlichen Eingangstore von Basel bis Bodensee und die südlichen Verkehrsmittelpunkte Mailand und Genua. Als Gegenstand der Tätigkeit der Vereinigung werden in dem Programm genannt: Elektrisierung der Linien Basel- und Schaffhausen-Chiasso; Verbesserung (anläßlich der Ausführung der Doppelspur der Linie Olten-Luzern) der Rothenburger-Rampe, ohne Linienverlängerung; Verbesserung der Ceneri-Rampe durch Herabsetzung ihrer Neigung auf etwa 10 ‰; direkte Verbindung Luzern-Altdorf-Erstfeld durch eine linksufrige Vierwaldstätterseebahn; Doppelspur Brunnen-Flüelen; Anstrebung der Randenbahn; Anstrebung des Umbaus der Brüningbahn auf Vollspur; Förderung der Schöllenenbahn. Als Maßnahmen zur Hebung des Verkehrs werden ferner bezeichnet: Handelsstatistische Erhebungen und daraus sich ergebende Anregungen zur Förderung des Verkehrs im allgemeinen; Anregungen zur Verbesserung der Reisemittel und des Fahrplanes, namentlich durch die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge und Abkürzung ihrer Umschlagszeiten; Anstrebung von Erleichterungen in der Zollbehandlung von Personen und Gütern; vermehrte und verbesserte Reklame nach besonderem Programm, Verbindungen mit den kommerziellen und Reiseagenturen des In- und Auslandes; Anstrebung einer raschen Güterbeförderung und günstiger Tarifbildung. — Mitglieder des Vereins können öffentrechtliche Verbände (Kantone, Gemeinden usw.), private Unternehmungen und Einzelpersonen werden. Ein Verwaltungsrat von 15—25 Mitgliedern und ein Vorstand von 6—9 Mitgliedern, denen ein ständiger Sekretär beigegeben ist, sollen die Vereinsgeschäfte führen.

Die Pilatusbahn hat dieses Jahr den Betrieb schon am 10. April bis zur Station Pilatus-Rulm (2070 m ü. M.) aufnehmen können, da der Winter keine außergewöhnlichen Schneemassen abgelagert und der Föhn in den letzten Wochen mit den vorhandenen stark aufgeräumt hat.

Nachdem die Durchführung des Besoldungsgesetzes den Beamten und Arbeitern der Bundesbahnen eine wesentliche Besserstellung gebracht hat, werden nun andere Begehren laut. Am 5. April waren in Winterthur die Unterverbände der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten versammelt. Die zahlreich besuchte Delegiertenversammlung des Verbandes der Betriebsarbeiter verlangt Verminderung der Arbeitszeit und früheren Arbeitsschluß an Samstagen sowie behördlichen Erlaß eines neuen Bekleidungsreglements.

— Eisenbahnen in Serbien. Das serbische Bautenministerium hat, wie man aus Belgrad meldet, eine Gesetzesvorlage über die Ergänzung des Eisenbahnnetzes innerhalb der bisherigen Grenzen des Königreichs ausgearbeitet. Danach sollen folgende Eisenbahnlinien ausgebaut werden: Kragujevac-Kraljevo-Raska; Nisch-Merdare und Krusevac-Jankova-Klisura-Merdare. Außerdem soll diese Eisenbahnverbindung von Valjevo nach dem nordwestlichen Gebiete des Landes hergestellt werden.

— Bulgarische Auffassungen über Salonikis Bedeutung im Balkanverkehr. Wie der „Köln. Ztg.“ aus Sofia, 14. April, berichtet wird, hat der Direktor des Statistischen Amts Popow dort einen Vortrag über die Zukunft Salonikis gehalten. Durch eine Brücke über die Donau (wo?) und eine spezielle Tarifpolitik werde Saloniki den ganzen Handel Mittel- und Osteuropas an sich ziehen. Durch regelmäßige Schiffsverbindungen werde der Hafen das Zentrum der bulgarischen Handelsflotte werden und zu seinem Hinterlande auch Albanien, Serbien und Rumänien zählen dank den günstigen Bedingungen, die Bulgarien für den Handel mit diesen Ländern zu schaffen in der Lage sein werde; als internationaler Hafen dagegen verlöre Saloniki gänzlich seinen gegenwärtigen Charakter. Keiner der Balkanstaaten würde diesen Fremdkörper vertragen können, welcher der gefährlichste Feind ihrer nationalen Industrie wäre, und sie würden suchen, ihm zu schaden. Die Mächte aber würden, um die Interessen ihres Handels und ihrer Industrie zu wahren, die Idee der Internationalisierung Salonikis aufgeben. Saloniki sei die Hauptstadt Mazedoniens, also bulgarischen Gebiets und unentbehrlich für Bulgarien. Wenn es Bulgarien nicht zufiele, so würde dieses sich einen Konkurrenzhafen zu schaffen wissen, dessen Blühen und Gedeihen Saloniki zugrunde richten würde. Der Professor der Nationalökonomie Danatlow ergänzte die Ausführungen des Vortragenden, indem er erklärte: Niemals war Saloniki das politische Ziel Griechenlands, das auf den Erwerb Kretas bedacht war, während Bulgarien nie auf Mazedonien und demgemäß auf dessen Hauptstadt verzichtet hat. (Siehe dagegen die folgende Mitteilung über Griechenlands Pläne.)

— Griechische Eisenbahnpläne im südlichen Mazedonien. Der „Köln. Ztg.“ zufolge schreiten die Vorarbeiten für den Bau der von Griechenland so dringend gewünschten Verbindungsbahn Saloniki-Athen rüstig vorwärts. Man hat sich vorläufig für eine Linie entschlossen, die von Ghida-Kapsachora, an der Bahn Saloniki-Monastir ausgehend, die Richtung über Elevtherochori nach der Küste bei Tusla nimmt, wo sich die Salinen der Verwaltung der öffentlichen Schulden befinden, von wo dann die Linie über Katerina nach Papapuli weitergeleitet wird, um dort Anschluß an die bereits fertige griechische Bahn zu finden. Diese Linie würde ungefähr 90 km lang sein. Wie man an Hand der Karte ersehen kann, wird sie keine stark bevölkerte Gegend durchziehen, infolgedessen auch weniger Anspruch auf Ertrag haben, aber ihre Anlage dürfte sich verhältnismäßig billig stellen und auch nicht mit großen technischen Schwierigkeiten verbunden sein, so daß ihre Vollendung rasch vor sich gehen könnte. Die Vorstudien sind bisher von der französischen Gesellschaft unternommen worden, die sich in Griechenland bereits betätigt hat, sowie von der grichischen Regierung selbst. Nun wird auch die Baugesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen an dem Wettbewerb teilnehmen und umgehend die Ausmessungs- und Berechnungsarbeiten durch bewährte Fachleute beginnen. Bei dieser Gelegenheit taucht die Frage auf, ob sich der Orientalischen Eisenbahn Aussicht bietet, aus diesem Wettbewerb siegreich hervorzugehen und wenigstens auf diese Weise wieder eine Strecke als Ersatz für verlorene Linien zu erwerben. Wenn

man bedenkt, daß in Griechenland selbst in letzter Zeit Stimmen laut geworden sind, die ihre Unzufriedenheit mit dem französischen Bahnsystem ausdrückten, so dürfte der Wettbewerb der Orientalischen Eisenbahn immerhin ins Gewicht fallen. Es ist ferner nicht zu übersehen, daß auch die der Bistritza folgende, bereits von dieser Gesellschaft auf Wunsch der türkischen Regierung ausgearbeitete Linienführung von der griechischen Regierung eingesehen wird, da auch diese Linie, die das südliche Mazedonien erst wirtschaftlich erschließen würde, ebenfalls ausgebaut werden soll, wie ja auch noch andere Linien geplant sind. Man dürfte jedenfalls auch in Griechenland noch, was den Bahnbau anbelangt, Anlaß nehmen, den Wert deutscher Arbeit zu schätzen.

— Zur Eisenbahnverstaatlichung in Rußland. Wie aus St. Petersburg unterm 14. d. M. gemeldet wird, hat die Budgetkommission der Reichsduma den baldigen Ankauf der Moskau-Kasaner Eisenbahn gebilligt und den Wunsch ausgesprochen, daß ein Entwurf über den Ankauf der Lodzer Fabrikbahn und der Rjäsan-Ural-Eisenbahn ausgearbeitet werde.

— Mißbrauch der Duplikatfrachtbriefe in Rußland. Eine alte Klage ist es, daß die Duplikatfrachtbriefe zu Fälschungen und Betrügereien aller Art gemißbraucht werden. Neuerdings scheint aber dieses Unwesen einen geradezu unerträglichen Umfang angenommen zu haben. Nach Meldungen der russischen Presse wird sich darum auch eine der nächsten Konferenzen der Leiter der russischen Bahnen eingehend mit der Sache befassen. „In letzter Zeit“ — so heißt es in der „Torg.-Promyschl. Gaseta“ — „werden bei den Eisenbahnen oft Fälschungen in den Duplikatsfrachtbriefen entdeckt. In den Fällen, in denen die Fälschung nicht entdeckt wird, wird das gefälschte Duplikat entweder bei einer Kreditanstalt verpfändet oder verkauft. Ist der Betrug infolge der Fälschung geglückt, dann kann der Fälscher selbst in der Regel nicht mehr ermittelt werden, obgleich, dann freilich zu spät, die Fälschung festgestellt werden kann.“ Wenn auch in diesen Fällen die Eisenbahnverwaltung dem Inhaber eines solchen gefälschten Duplikats gegenüber in keiner Weise haftet, so ist es doch, meint die „Torg.-Prom. Gas.“, im Interesse eines besseren Schutzes der durch die Fälschungen Geschädigten unbedingt geboten, Maßnahmen zur Bekämpfung dieser Mißbräuche zu ergreifen.

Die ganze Tragweite solcher Frachtbrieffälschungen wird erst klar, wenn man sich vergegenwärtigt, daß im russischen Handelsleben die Duplikatfrachtbriefe die Unterlagen für die auf die Sendungen geleisteten Barvorschüsse der Kreditanstalten usw. bilden. Welche Rechtsunsicherheit, welche Erschwernisse dem Geld- und Kreditverkehre innerhalb der Handelskreise aus den massenhaften Fälschungen erwachsen müssen, liegt danach auf der Hand. m.

— Die Kama-Petschorabahn. Im russischen Verkehrsministerium soll, so teilt das „Rigaer Börsenblatt“ mit, die Prüfung der Frage wegen des vorbezeichneten Bahnbaues vorgenommen werden. Es handelt sich darum, eine Verbindung der Permbahn mit der Stadt Tscherdyn an der Petschora zu schaffen, die von diesem Punkte an schiffbar ist. Da das Petschoragebiet mit seinen Flußtälern, Wäldern und Mineralien angeblich zu den reichsten, bisher aber brach liegenden Gebieten Rußlands gehört, so ergibt sich daraus die Bedeutung der geplanten Bahnlinie. Hierzu tritt der Umstand, daß nicht nur der junge Naphthabezirk des Uchtagebietes eine Verbindung mit der Außenwelt erhält, sondern auch 7 Millionen Dessjätinen (= 7,6 Mill. ha) Land der Kolonisation erschlossen werden würden. Die Petschora ist auf eine Entfernung von 375 Werst (= 400 km) von ihrer Mündung stromaufwärts für Ozeandampfer schiffbar, wenn die vor ihrer Mündung liegende Barre von 200 Faden (= 426,6 m) Breite ausgebaggert wird. Die Bahnlinie würde nur 420 Werst (= 448 km) betragen und soll vom Staate gebaut werden, da Privatunternehmer ihre Rentabilität auf Jahre hinaus in Frage stellen. Da die Regierung jedoch entschlossen sein soll, die Bahn von Kungur nach Ufa und Orenburg zu bauen, so läßt sich wohl annehmen, daß sie sich auch zum Bau der Kama-Petschoralinie entschließen wird, die ein natürliches Bindeglied zwischen dem Norden und Süden bilden würde. m.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnen in Palästina. An dem Bau der 113 km langen Zweigbahn von Afule (Station der Hedschasbahn, 37 km von Haifa) nach Jerusalem ist, wie die „B. B.-Ztg.“ meldet, die erste Teilstrecke Afule-Dschenin (17 km) fertig gestellt und am 17. Februar dem Betrieb übergeben worden. Es soll vorläufig zweimal in der Woche, und zwar Montags und Donnerstags, je ein Zug von Afule nach Dschenin und zurück im Anschluß an den Postzug von Haifa nach Damaskus bezw. von Damaskus nach Haifa fahren. Das neue Verkehrsunternehmen kommt vor allem für Reisen von Jerusalem nach Tiberias, Haifa und Damaskus bezw. umgekehrt in Betracht. Die Reisenden haben jetzt den großen Vorteil, zwischen Nablus und der Hedschasbahn sichere und billige Fahrgelegenheit zu finden. Für den Frachtverkehr zwischen Nablus und den Stationen der Hedschasbahn bestehen noch keine Durchgangstarife. Sie sollen in kurzer Zeit eingeführt werden mit dem Zweck, die gesamte Ein- und Ausfuhr von Nablus, die bisher über Jaffa (50 km) ging, über Haifa (97 km) zu lenken. Interessenten, die zu Nablus Geschäftsbeziehungen haben, seien auf die neuen Verkehrsverbindungen sowie auf die dort kürzlich eröffnete Agentur der Haifaer-Zweigniederlasung der Deutschen Palästinabank aufmerksam gemacht.

— Augenblickliche Abwendung des Eisenbahnerstreiks in den Vereinigten Staaten. Am 1. März d. J. hätten 30 000 Lokomotivheizer auf 53 der bedeutendsten Eisenbahnen des Ostens in den Ausstand treten sollen; in der letzten Stunde aber gelang es den Bemühungen des Vorsitzenden des Bundesverkehrsgerichts Martin Knapp, den drohenden Ausstand und die damit verknüpften Übelstände für eine Zeitlang abzuwenden. Als im letzten Sommer die Verhandlungen über Lohnforderungen der Lokomotivführer in Schwebe waren, die dann im Herbst durch Schiedsrichter geschlichtet wurden, meldeten sich auch die Heizer mit einer Forderung auf Lohnerhöhung, die bis zu 50 % des bestehenden Lohnsatzes betragen hätte. Damals bedeutete man dem Verband der Heizer, daß er sich vorläufig gedulden möge, man wolle erst die Forderungen der Lokomotivführer erledigen, dann werden auch die der Heizer auf dem Wege des Schiedsgerichts geschlichtet werden. Als man später daran ging, das Versprechen einzulösen, stellten sich Schwierigkeiten hinsichtlich der Zusammensetzung des Schiedsgerichtes ein. Die Heizer beriefen sich auf das eigens für solche Zwecke geschaffene Erdmann-Gesetz, das bestimmt: ein Schiedsgericht zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern solle aus drei Mitgliedern bestehen, von denen je eins von jeder Partei gewählt wird, während die beiden Gewählten den dritten Schiedsrichter als Obmann berufen. Die Bahnen glaubten, daß ein derartig zusammengestelltes Schiedsgericht keine ausreichende Gewähr für eine einsichtsvolle und zuverlässige Prüfung der Sachlage biete, und daß der Schiedsspruch mehr dem Zufall preisgegeben sei und verlangten die Zusammenstellung eines größeren Schiedsgerichtes aus sieben Richtern, zu denen auch je ein Abgesandter der Regierung, des Handels und der Industrie gehören sollen. An dieser Forderung der Bahnen schien die schiedsgerichtliche Schlichtung der Angelegenheit zu scheitern, bis endlich nach langen Unterhandlungen und nachdem die Heizer den Ausstand für den 1. März angekündigt hatten, die Bahnen nachgaben und in ein aus drei Richtern bestehendes Schiedsgericht willigten. Mit von Einfluß war dabei die geängstigte öffentliche Meinung; denn als der Streik der Lokomotivführer gedroht hatte, war bereits öffentlich ausgesprochen worden, daß die großen Städte des Ostens Neuyork, Philadelphia, Boston, Pittsburgh u. a. nicht acht Tage lang einen Eisenbahnstreik aushalten könnten, ohne daß Hungersnot in diesen Städten sich fühlbar mache.

Man schritt nun zu der Wahl der Schiedsrichter. von den Heizern wurde Albert Philips, der Vizepräsident der Lokomotivheizer-Union, ein geborener Hamburger, von den Bahnen W. W. Atterbury, der Vizepräsident der Pennsylvania Bahn, gewählt. Beide zusammen sollten den dritten Schiedsmann bestimmen, aber sie konnten sich auch in vielen Zusammenkünften auf eine bestimmte Person nicht einigen, und die von dem einen gemachten Vorschläge wurden von dem anderen abgelehnt. Damit verstrich die im Gesetz für die Einigung vorgesehene Frist, und nun sollte gleichfalls dem Gesetz entsprechend dieser dritte Schiedsrichter von dem Vorsitzenden des Bundes-Verkehrsgerichts Martin H. Knapp und dem stellvertretenden Bundes-Arbeitskommissar G. W. W. Hanger ernannt werden. Plötzlich gaben beide Vertreter der Parteien bekannt, daß sie sich doch noch auf einen Vorsitzenden des Schiedsgerichts geeinigt hätten, und zwar auf William L. Chambers von Washington, früher Vorsitzender des internationalen Samoa-Schiedsgerichtes und auch Mitglied der Kommission zur Untersuchung der Ansprüche aus dem letzten spanisch-amerikanischen Kriege. Chambers ist in sochen Schiedsangelegenheiten kein Neuling, er war auch der Obmann des Schiedsgerichtes, das zwischen 49 Bahnen westlich von Chicago und der Brüderschaft der Lokomotivführer und Heizer im Jahre 1910 entschieden hatte.

Nun wird das Schiedsgericht bald sein Amt beginnen und schon verdüstert eine neue Wolke den noch nicht völlig aufgeklärten Horizont. Der im Herbst unter Vermittlung des Schiedsgerichtes vereinbarte Lohntarif der Lokomotivführer hat nur kurze Geltung und verliert am 1. Mai seine Wirksamkeit. Die Bahnen erklären, den Tarif auf drei oder fünf Jahre verlängern zu wollen, die Lokomotivführer erklären sich aber mit dem Tarif nicht zufrieden und verlangen Erhöhung der Löhne. Schon jetzt kann man sagen, daß, was auch immer das Schiedsgericht bei den Heizern erkennen

wird, eine Steigerung der Löhne, sei sie nun eine größere oder geringere, unausbleiblich sein wird. Und dann noch eine Steigerung der Löhne der Lokomotivführer!

Die Bahnen erklären, an der Grenze angelangt zu sein, bis zu welcher sie Betriebsausgaben erhöhen können; alle Versuche der Bahnen, von dem Bundesverkehrsamt im Einklang mit den gesteigerten Betriebskosten auch eine Erhöhung der Frachtsätze zu erlangen, sind bis jetzt gescheitert. Allerdings könnte durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und durch zweckmäßigeren Betrieb eine Verringerung der direkten Betriebskosten erzielt werden, das würde aber eine gründliche Aufbesserung des Oberbaues und des rollenden Materials erfordern, und dafür fehlt den Bahnen das erforderliche Geld und auch der erforderliche Kredit. Die Aufnahme neuer Darlehen, die Verausgabung neuer Aktien ist heute für fast alle Bahnen in der Union mit Schwierigkeiten verbunden, für viele fast unmöglich, und aus Betriebsüberschüssen lassen sich solche Aufbesserungen nicht herstellen. Sollten die Lokomotivheizer und in späterer Folge die Lokomotivführer mit ihren Lohnforderungen wenigstens zum Teil erfolgreich sein, dann wird eine Erhöhung der Frachtsätze unvermeidlich. Denn in dem wirtschaftlichen Organismus der Vereinigten Staaten spielen die Eisenbahnen eine derart führende Rolle, daß man sie ohne Schaden für das Allgemeinwohl in der Entwicklung nicht behindern darf.

Dr. A. M.

— John Pierpont Morgan †. Der große Finanzmann und Milliardär John Pierpont Morgan, der seit Mitte März in Rom weilte, ist dort am 31. März gestorben. Morgan war 1837 als Sohn eines reichen Bankiers zu Hartford in Connecticut geboren. Nach einer guten Schulbildung studierte er in Göttingen. Anscheinend beschäftigte er sich hauptsächlich mit literarischen Dingen. Sein finanzielles Talent zeigte sich in weiteren Kreisen zum ersten Male im Jahre 1895, als er die Wiederaufrichtung der verkrachten Gouldschen Eriebahn mit solcher Meisterschaft durchführte, daß dies allgemeine Bewunderung erregte. Im Jahre 1900 gründete er den Stahltrust. Er erwarb die Leyland-Dampferlinie und bildete damit 1902 den Schiffahrtstrust. Im Jahre 1907 unterstützte er die Politik des Präsidenten Roosevelt auf dem Geldmarkt, um einen finanziellen Krach im ganzen Lande abzuwenden. Weiter dehnte er seine Herrschaft über ein Bahnnetz nach dem andern aus, so daß er schließlich nach unserer Quelle, der „Köln. Ztg.", die Herrschaft über 50 000 englische Meilen Eisenbahnen besaß. Morgan war aber nicht nur ein Finanzmann, sondern auch ein großer Kunstfreund und Kunstsammler. Ein feinsinniger Zug war es, daß er dem Deutschen Kaiser eine deutsche Reliquie, den Brief Luthers an Kaiser Karl, schenkte, den er auf einer Versteigerung erworben hatte; er erhielt dafür zum Danke den Roten Adlerorden 1. Klasse. In den Vereinigten Staaten von Amerika, wo er großartige Stiftungen und Schenkungen schon bei Lebzeiten gemacht hatte (u. a. das Metropolitan-Museum in Neuyork) wird, der Tod des auch durch seine Herzensgüte bekannten Mannes allgemein beklagt.

— Zusammenstoß eines Eisenbahnzuges mit einem Dampfer. Wenn man der nachstehenden Erzählung überhaupt Glauben schenken will, so kann sich das Ereignis natürlich nur in dem Lande der unbegrenzten Möglichkeiten zugetragen haben. Wenn sie aber nicht wahr ist, so ist sie doch jedenfalls recht glaubwürdig erfunden. Bei dem Hochwasser des Ohio im vergangenen Januar war ein flachgehender Flußdampfer aus seinem Fahrwasser heraus auf das überschwemmte Gelände geraten. Dabei kreuzte er, ohne es zu wissen, ein Eisenbahngleis, das etwa 1 m hoch überflutet war. Ein herannahender Zug der Louisville- und Nashville-Eisenbahn, dessen Lokomotive wegen ihrer hochliegenden Feuerkiste gegen das Wasser unempfindlich war, machte den Führer des Dampfers zwar durch Pfeifen auf die Gefahr eines Zusammenstoßes aufmerksam, aber zu spät, er konnte nicht mehr verhindert werden. Einige andere Schiffe kamen gleich dem Dampfer zu Hilfe und schleppten ihn ab; auch der Zug, der ebensowenig wie der Dampfer einen nennenswerten Schaden erlitten hatte, konnte seine Fahrt fortsetzen. Verletzungen von Personen waren bei dem ungewöhnlichen Unfall überhaupt nicht zu verzeichnen.

— Bekohlungsanlage in Philadelphia. Die Philadelplia- und Reading-Eisenbahn hat in Philadelphia eine große Anlage zur Versorgung der Lokomotiven mit Kohlen errichtet, die 2000 t Kohlen faßt. Der Neubau steht im Zusammenhang mit der Hochlegung der Gleisanlagen der genannten Gesellschaft in und um Philadelphia. Die Anlage überspannt sieben Gleise und wird von sieben Säulenreihen getragen; am Ende der Anlage führt ein Steg über die Gleise. Das Bauwerk besteht aus einem Tragwerk aus Formeisen, dessen Gefache mit Eisenbeton ausgefüllt sind. Es ist in zwölf Kohlentaschen eingeteilt, von denen jede zweite Füllrümpfe hat. In der Stunde können 1000 t Kohlen ausgegeben werden. Die Anlage dient zugleich zum Ausschlacken der Lokomotiven; sie ist für die Ablagerung von 190 cbm Schlacken an einem zehnstündigen Arbeitstag eingerichtet.

Rechtspflege.

— Haftpflicht bei „Ereignungen" im Lokalbahnverkehr. Der Oberste Gerichtshof in Wien hat kürzlich in einem Erkenntnisse eine bemerkenswerte Entscheidung über die Haftpflicht bei „Ereignungen" im Lokalbahnverkehre gefällt. Auf der Lokalbahnstrecke Tulln-St. Pölten wurde ein leerer Schotterwagen, als er eine mit der Warnungstafel „Achtung auf den Zug" bezeichnete Wegübersetzung passierte, von einem fahrplanmäßigen Personenzuge erfaßt und zertrümmert. Der Lenker des Wagens, der herausgeschleudert wurde, erlitt schwere Verletzungen. Er verlangte 15 000 Kr. als Schmerzensgeld einschließlich Entschädigung. Das Kreisgericht St. Pölten nahm geteiltes Verschulden an und erkannte dem Kläger die Hälfte des mit 10 000 Kr. bemessenen Schmerzensgeldes zu. In den Gründen führte das Gericht aus, daß es sich im vorliegenden Falle darum handle, ob der Unfall als eine „Ereignung im Verkehre" anzusehen sei. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch verstehe man unter Ereignung nur ungewöhnliche, nach dem gewöhnlichen Laufe der Dinge nicht erwartete Geschehnisse. Auf das, was erwartetermaßen geschieht, finde der Ausdruck „Ereignung" keine Anwendung. Die Richtigkeit dieser Auslegung des Wortes „Ereignung" ergebe auch die im § 1 des Haftpflichtgesetzes aufgestellte Vermutung, daß die Ereignung durch ein Verschulden verursacht wurde. Geschehnisse, die auf ein Verschulden zurückzuführen sind, können aber nicht zu den normalen gerechnet werden. Ob sich ein Geschehnis bei oder aus Anlaß einer zum Verkehrsdienste gehörigen Verrichtung als außergewöhnlich, also „abnormal" darstelle, hänge von den Umständen des Falles ab. Bei einer Hauptbahn (Vollbahn) werde ohne weiteres in der Tatsache, daß der Zug auf einer nicht von Menschen freien Strecke verkehrt, eine Ereignung im Verkehre der Bahn gelegen sein, und die Bahn werde sich, wenn infolgedessen ein Mensch körperlich verletzt wird, nur durch den Nachweis eines Selbstverschuldens des Beschädigten von der Ersatzleistung befreien können; dagegen sei bei einer Lokalbahn, die von der Anlegung von Straßenschranken (Rampen) an allen jenen Stellen, an denen die Bahnlinie Straßen oder Wege kreuzt, befreit ist, darin, daß der eine solche Wegübersetzung passierende Wagen von einem herankommenden Zuge erfaßt und der Wagenlenker hierbei hinabgeschleudert und körperlich beschädigt wurde, für sich allein eine Verkehrsereignung nicht gelegen, es wäre denn, daß das vorgeschriebene Achtungssignal nicht oder nicht zur rechten Zeit gegeben worden ist, oder daß der Zug mit unzulässiger Fahrgeschwindigkeit sich bewegte. Die vom Kläger nachzuweisende Verkehrsereignung liege hier eben erst in dem verkehrswidrigen Fahren ohne gehörige Abgabe der vorgeschriebenen Signale oder mit einer größeren als der zulässigen Geschwindigkeit oder in der Fortsetzung der Fahrt trotz Gefahr für das Leben eines Menschen usw. Das Gericht hat nun als erwiesen angenommen, daß das Achtungssignal nicht an der vorgeschriebenen Stelle, sondern früher gegeben wurde, sowie daß Kläger das Achtungssignal gehört haben würde und das Unglück vermieden worden wäre, wenn der Lokomotivführer das Signal rechtzeitig gegeben hätte. Das Gericht kam daher zu dem Schluß, daß der Zusammenstoß durch die erheblich verfrühte, also verkehrswidrige Abgabe des Achtungssignals, somit durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführt wurde. Denn daß das verkehrswidrige Fahren ohne Abgabe des Achtungssignals an den vorgeschriebenen Stellen einen von der Norm abweichenden Vorfall im Eisenbahnverkehr darstellt, unterliege keinem Zweifel. Daß die körperliche Sicherheit durch einen solchen normwidrigen Vorfall gefährdet wird, ergebe sich aus der Erwägung, daß das Achtungssignal den Zweck verfolgt, Menschen, die nicht abgeschränkte Wegübersetzungen passieren wollen, zum Schutze ihrer körperlichen Sicherheit vor herannahenden Zügen zu warnen. Dieser Zweck könne nicht erreicht werden, wenn das Signal, was vorliegend geschehen ist, vorzeitig gegeben werde. Aber auch den Kläger treffe ein Verschulden, weil die Ministerialverordnung vom 30. August 1890 bestimmt, daß das Überschreiten der Lokalbahnen bei der mit der Warnungstafel „Achtung auf den Zug" bezeichneten Wegübersetzungen bei Annäherung eines Zuges verboten ist. Daraus folge, daß, wer die Lokalbahn an einer solchen Stelle überschreiten will, die Verpflichtung hat, vorher nachzusehen, ob sich nicht ein Zug nähere. Dieser Verpflichtung sei der Kläger nach seinem eigenen Geständnis nicht nachgekommen. Er habe vielmehr trotz der Unübersichtlichkeit der Bahntrasse und obwohl ihm bekannt war, daß um diese Zeit ein fahrplanmäßiger Zug die Wegübersetzung passieren müsse, unterlassen, vom Wagen herabzusteigen und wenige Schritte vor ihn zu treten, um sich zu überzeugen, ob er gefahrlos die Wegüberschreitung passieren könne. Er selbst führe als Grund der Unterlassung an, daß er sich ganz und gar auf das Achtungssignal verlassen habe.

Der beiderseitigen Revision gegen das bestätigende Urteil des Oberlandesgerichts Wien wurde vom Obersten Gerichtshof keine Folge gegeben. In der Begründung des Urteils wird u. a. darauf hingewiesen, daß sich Kläger auf das zu gewärtigende Achtungssignal allein nicht verlassen durfte; die Möglichkeit, daß es ausgeblieben oder von ihm vielleicht nicht gehört worden wäre, durfte Kläger nicht außer Erwägung lassen. Da der Zug fällig und eine Übersicht über die Strecke nicht gegeben war, durfte Kläger bei Einhaltung der von jedermann im Verkehr zu beobachtenden Sorgfalt nicht ohne Umschau die Bahnübersetzung passieren. Indem er dies tat, habe er den ihm widerfahrenen Unfall mitverschuldet.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Marienburg (Westpr.) - Mlawa zwischen den Stationen Rybno und Grallau — und zwar 4,17 km von Rybno und 6,86 km von Grallau — neu eingerichtete Haltepunkt Tautschken für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird der an der Nebenbahn Stadtlohn-Vreden (Westf.) neu errichtete Haltepunkt Wenningfeld für den Personenverkehr eröffnet werden. Der Haltepunkt liegt in Kilometer 3,8 zwischen den Stationen Wessendorf und Vreden (Westf.) und ist von Wessendorf 2,4 und von Vreden (Westf.) 5,4 km entfernt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Juni dieses Jahres wird der an der Strecke Berlin-Spandau gelegene Bahnhof Ruhleben als Tarifstation für die Abfertigung von Gütern und Tieren im Verkehr von und nach folgenden Anschlüssen eröffnet werden:

1. Spandau Gartenfeld OR. Nur für den Verkehr der angeschlossenen Werke (Siemens-Schuckertwerke und Chemische Fabrik Griesheim).
2. Spandau Nonnendamm OR. Nur für den Verkehr der angeschlossenen Werke (Siemens & Halske Akt.-Ges., Protos Automobile G. m. b. H. und Siemens-Schuckertwerke).
3. Spandau Stadthafen OR. Nur für Sendungen, die an den Pächter des Hafens, Spediteur C. Thomas in Spandau, gerichtet sind oder von ihm aufgegeben werden.
4. Militärische Institute in Spandau.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die zwischen den Stationen Niederehe und Walsdorf bezw. Dümpelfeld und Fuchshofen der Bahnstrecke Dümpelfeld-Lissendorf gelegenen Haltepunkte Kerpen (Eifel) und Schuld, die bisher dem Personen- und Gepäckverkehr dienten, werden am 1. Mai d. J. auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Österreichisiche Staatsbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Ramingdorf der Strecke Budweis-Kleinreifling wird am 1. Mai d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet werden. Gleichzeitig wird die bisherige Bezeichnung Ramingdorf in Ramingdorf-Haidershofen abgeändert.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Mödrath-Bergheim (Erft) gelegene Station Horrem (Kr. Bergh. E.) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erhält der an der Strecke Sosnitza-Egersfeld gelegene Bahnhof IV. Klasse Preiswitz die Bezeichnung Gieraltowitz und der an der gleichen Strecke gelegene Personenhaltepunkt Preiswitz Dorf die Bezeichnung Preiswitz.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die bisherige Bezeichnung der an der Linie Fehring-Aspang gelegenen Haltestelle Pinggau in Pinggau-Friedberg, der an der Strecke St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station Wilhelmsburg in Wilhelmsburg a. d. Traisen und der an der Strecke Wien Westbahnhof-Salzburg gelegenen Haltestelle Pfalzau-Preßbaum in Preßbaum abgeändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 128 vom 12. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güteprobensammlung (abgesandt am 17. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Marienburg (Westpr.)-Mlawa zwischen den Stationen Rybno und Grallau — und zwar 4,17 km von Rybno und 6,86 km von Grallau — neu eingerichtete Haltepunkt Tautschken für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge in Tautschken enthält der am 1. Mai d. J. Gültigkeit erlangende Fahrplan.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 12. April 1913. (1108)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Schließung der Station Horrem (Kr. Bergh. E.) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird die an der Strecke Mödrath-Bergheim (Erft) gelegene Station Horrem (Kr. Bergh. E.) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen.

Cöln, den 12. April 1913. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr.

Der Ausnahmetarif 24 b für Zement usw. wird bis zum 30. April 1914 verlängert. Ferner wird er vom 1. Mai 1913 auf den Ortsverkehr der in Österreich gelegenen schlesisch - österreichischen Grenzstationen ausgedehnt. In den Ausnahmetarif 3e wird als Empfangsstation Hagen-Oberhagen mit Gültigkeit vom 20. April 1913 einbezogen. Im Geltungsbereich des Ausnahmetarifs 4 a wird der Stationsname Lengerich Teut. W. E. in Lengerich Teut. W. E Stadt berichtigt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. April 1913. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz, Tarif vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1913 tritt für die Beförderung von Porzellan aller Art in beliebiger Verpackung in 10 t Ladungen ein neuer Abschnitt C zu Ausnahmetarif 31, Abt. III in Kraft. Er enthält ermäßigte Frachtsätze von Mitterteich, Neustadt (Waldnaab), Nürnberg Hbf., Reuth b. Erbendorf, Tirschenreuth, Waldsassen, Weiden und Wiesau nach Ludwigshafen (Rhein), Mannheim Bad B. und Industriehafen, ferner noch von Arzberg (Ofr.), Eger, Marktredwitz, Röslau, Schirnding, Waldershof und Wunsiedel nach Mannheim Bad B. und Industriehafen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, den 9. April 1913. (1112)
Tarifamt der K. b. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband, Heft I.

a) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum) unter b) Schnitttarife, Schnittafel I in den Abteilungen A bis F bei den Stationen Boryslaw-

Tustanowice und Drohobycz um je 17 ₰ erhöht. b) Am gleichen Tage treten in demselben Ausnahmetarife unter a — Stationstarife — in der Abteilung B verschiedene Frachterhöhungen in Kraft. c) Am 1. Mai 1913 wird Schlackenwerth, Station der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, in den Ausnahmetarif 114 für den Versand von Porzellan einbezogen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft. Die in Nr 27 (Seite 459) der Vereinszeitung erlassene Bekanntmachung (1007) hat sich erledigt.

Dresden, am 16. April 1913. (1114)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatsb., namens der beteiligten Verwaltungen.

An Stelle des Anhanges zum Gütertarif für unseren Binnenverkehr — Nr. 312 des Tarifverzeichnisses — tritt am 1. Mai 1913 ein neuer Gütertarif in Kraft, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze für den Verkehr mit Wangerooge, Spiekeroog, Geestemünde Fähre über Blexen, Dedesdorf über Kleinensiel und mit den Stationen der Kleinbahn Bremen-Thedinghausen, sowie für den Binnenverkehr der Kleinbahnen Lohne-Dinklage und Zwischenahn-Edewecht und der Inselbahn auf Wangerooge.

Näheres ist auf den Stationen, von denen auch Abdrücke des Tarifs zum Preise von 20 ₰ für das Stück zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 14. April 1913. (1101)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutsche Bahnen — Prinz Heinrichbahn.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9, Klasse II für Rodingen Stahlwerk (Rodange Acieries) in folgenden Tarifheften:

Tarifheft 2, Nachtrag VIII, Seite 4/5,
Tarifheft 7, Nachtrag V, Seite 5/6,
Tarifheft 8, Nachtrag III, Seite 4,
Tarifheft 10, Nachtrag V, Seite 7 und Nachtrag VI, Seite 4/5,
Tarifheft 13, Nachtrag XI, Seite 4
Tarifheft 19, Nachtrag IV, Seite 3,
Tarifheft 20, Nachtrag VI, Seite 4

gelten auch für Eisen des Spezialtarifs II von und nach Athus P. H. und Rodingen franz. Grenze (Rodange front. franç.) und zwar von und nach Athus P. H. unter Abzug von 0,51 ℳ für 1000 kg, von und nach Rodingen franz. Grenze ohne Kürzung.

Straßburg, den 11. April 1913. (1102)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tarifverzeichnis 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.
Ausnahmetarif, gültig vom 1. Januar 1907.
Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Frachtsätze nach den Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und zwar nach Ahlum, Eitzum (Elm), Evessen, Gliesmarode - Braunschweig, Groß Dahlum, Hötzum, Hoiersdorf, Kneitlingen-Ampleben, Lucklum, Rautheim, Remlingen, Salzdahlum, Schöppenstedt Br. Schön. E., Semmenstedt, Sickte, Twieflingen, Veltheim (Ohe), Winnigstedt und Wobeck je um 10 ₰ für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, den 15. April 1913. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.

In den Gütertarifen Teil II, Hefte 1 und 3, treten die nachstehenden neuen bezw. berichtigten Frachtsätze und Bestimmungen mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 in Kraft, sofern dabei kein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

I. Tarifheft 1 vom 1. Februar 1913. Auf Seite 44 ist der Frachtsatz Erquelinnes-Gablonz a. N. Staatsbf. für Eilstückgut mit sofortiger Gültigkeit zu berichtigen von 1079 auf 1979. Auf Seite 178 ist das Warenverzeichnis unter D (Röhren, gußeiserne) des Ausnahmetarifs 93 für Eisen und Stahl usw. mit sofortiger Gültigkeit zu ändern in: „D. Röhren, gußeiserne, auch geteert und jutiert, einschl. der zu ihrer Zusammensetzung und Aufstellung notwendigen, zugleich damit verladenen Verbindungs-, Befestigungs- und Auflagerteile, z. B. Fußplatten, Sockel, Ringe, Ausleger, Fittings, jedoch nicht Rußschaber und Ventile.“ Auf den Seiten 204—216 sind in der Abtlg. C des Ausnahmetarifs 113 folgende Frachtsätze nachzutragen (in Abtlg. C II, 10 t an Stelle der bestehenden Frachtsätze):

Im Verkehr mit	Nach: Anvers C II 5 t	Anvers C II 10 t	Anvers C III 10 t	Bruges C II 5 t	Bruges C II 10 t	Bruges C III 10 t	Bruxelles C II 5 t	Bruxelles C II 10 t	Bruxelles C III 10 t	Gand C II 5 t	Gand C II 10 t	Gand C III 10 t
Gaya	6830	4927	4572	7165	5101	4723	6873	4970	4572	6985	5082	4679
Krasna a. d. Beczwa	—	—	4722	—	5141	4873	—	—	4722	—	—	4829
Wsetin	7080	5147	4902	7415	5321	5053	7123	5190	4902	7235	5302	5009
	Louvain			**Ostende**			**Terneuzen**			**Zee-Brugge**		
Gaya	6834	4931	4572	7241	5120	4743	7005	5061	4691	7201	5110	4733
Krasna a. d. Beczwa	—	—	4722	—	5160	4893	—	5101	4841	—	5150	4883
Wsetin	7094	5151	4902	7491	5340	5073	7255	5281	5021	7451	5330	5063

Auf Seite 241 ist in der Schnittafel A des Kilometerzeigers nachzutragen:

Zwischen der Station	Eigentumsbahn	k. k. Direktion	und dem Schnittpunkt I	II	III
Gaya	Stb.	Ste.	1172	1152	1119

II. Tarifheft 3 vom 1. Juni 1901. In den Ausnahmetarif 47 (Wolle usw.) werden Frachtsätze für Kammzug von Mouscron nach Trencsén aufgenommen; sie betragen für 1000 kg 127,16 Fr. bei 5 t und 114,73 Fr. bei 10 t. Diese Frachtsätze gelten nur solange wie das Tarifheft selber.

Cöln, den 13. April 1913. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. trst. vom 1. Dezember 1906.

Ab 1. Mai 1913 wird die Station Unterkochen der K. württembergischen Staatseisenbahnen mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen:

Von	Nach: Eger transit*) Kilometer	Eger Abteilung A	Eger Abteilung B	Furth i. W. transit*) Kilometer	Furth Abteilung A	Furth Abteilung B	Kufstein transit*) Kilometer	Kufstein Abteilung A	Kufstein Abteilung B	Passau transit*) Kilometer	Passau Abteilung A	Passau Abteilung B	Salzburg transit*) Kilometer	Salzburg Abteilung A	Salzburg Abteilung B	Simbach transit*) Kilometer	Simbach Abteilung A	Simbach Abteilung B
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Unterkochen	284	86	68	293	88	70	270	82	65	318	84	76	324	97	77	295	89	71

München, den 14. April 1913. (1130)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B., namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.
Am 1. Mai 1913 treten neue und ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 90 B. Fabriksalz in Kraft.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Breslau, den 16. April 1913. (1122)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahngütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft Q (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Preuß. Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe I —).
Mit Gültigkeit vom 19. April 1913 wird die Station Ohra Gbf. des Direktionsbezirks Danzig in den Tarif aufgenommen.
Die Sätze werden im Tarifanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.
Breslau, den 16. April 1913. (1123)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 200. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Seite 76, Abschnitt D 7, ist mit Geltung vom 20. Juni 1913 nachzutragen:
München Süd. Für Sendungen, die bei der Güterabfertigungsstelle in der städtischen Markthalle am Südbahnhofe aufgegeben werden. Neben der Fracht für München Süd und neben den sonstigen Nebengebühren werden für Rechnung der Stadt München folgende getrennt zu berechnende Überfuhrgebühren erhoben:
1. bei Stückgutsendungen: a) im Gewichte bis zu 100 kg für je angefangene 50 kg 10 ₰, b) im Gewichte über 100 kg für die ersten 100 kg 20 ₰, für je angefangene weitere 50 kg 5 ₰.
Von Sendungen, deren wirkliches Gewicht 10 kg nicht übersteigt, wird die Überfuhrgebühr nicht erhoben.
2. bei Wagenladungen: für jeden beladenen Wagen 3 ℳ.
München, den 17. April 1913. (1129)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai erhält die Station „Niendorf im Lüb." der Lübeck Büchener Eisenbahn die Bezeichnung „Reecke-Niendorf".
Essen, den 14. April 1913. (1124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. November 1908.
Einführung von Frachtsätzen.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Orsova der Kgl. ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 45 (Petroleum und Benzin) mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach: Bregenz transit*)		Buchs (St. Gallen) transit*)		St. Margrethen transit*)		Basel S. B. B., Basel Bad. Bahn, Basel-St. Johann		Schaffhausen S. B. B. Schaffhausen Bad. Bahn		Konstanz S. B. B. Konstanz Bad. Bahn		Zürich Hauptbahnhof	
	Serie I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
	Wagenladungen von 10000 kg — Frachtsätze für 100 kg in Centimes													
Orsova	417	436	414	432	418	438	514	593	474	522	459	478	542	566

Wien, am 15. April 1913. (1104)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil IV, Heft B, vom 1. März 1913.
Ausnahmetarif für Holz und Borke (Verkehr mit Ungarn)
Druckfehlerberichtigung.
Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 16 des obbezeichneten Tarifs in der Reexpeditionstabelle bei „München" letzte Spalte, zweite Zeile, die Gruppenbezeichnung XI—XII auf XI—XIII abzuändern.
Wien, am 15. April 1913. (1103)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.
Ergänzung eines Ausnahmetarifes.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird der Ausnahmetarif 30, Serie II (Magnesit etc.) durch folgende Anmerkung ergänzt:
Anmerkung: Für Magnesitziegel (-steine) ist die Zuladung von Magnesitmörtel bis zu 12 % der Ladung unter ebenmäßiger Berechnung der Fracht nach den Frachtsätzen der Serie II zugelassen.
Hierdurch wird die in Nr. 69 dieser Zeitung vom 7. September 1912 unter Nr. (2285) verlautbarte Tarifmaßnahme aufgehoben und ersetzt.
Wien, am 12. April 1913. (1105)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil IV, Heft A, vom 1. April 1912.
Erstreckung der Gültigkeit von Frachtsätzen.
Die im obenbezeichneten Tarif vorgesehenen, laut Kundmachung [486] in Nr. 13 dieser Zeitung vom 15. Februar 1913 nur bis 30. April 1913 geltenden Frachtsätze für Holz der Serien IV und VI bleiben noch bis 31. Mai 1913 in Kraft.
Wien, am 16. April 1913. (1121)
K. k. österr. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Druckfehlerberichtigung.
Die Überschrift der in Nr. 25 dieser Zeitung vom 2. April 1913 unter fortlaufender Nr. (959) enthaltenen Kundmachung hat richtig zu lauten:
„Einführung eines neuen Tarifes Teil III Heft A."
Wien, am 16. April 1913. (1120)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Anhang des Personentarifs für unsern Binnenverkehr tritt am 1. Mai 1913 der Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag enthält anderweite Tarifsätze für den Verkehr zwischen oldenburgischen Stationen und Geestemünde Fähre über Blexen sowie Dedesdorf über Kleinensiel.
Näheres ist auf den Stationen, von denen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.
Oldenburg, den 14. April 1913. (1126)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Varel-Rodenkirchen am 1. Mai 1913 tritt ein neuer Kilometerzeiger zum Personentarif für unseren Binnenverkehr in Gültigkeit. Der bisherige Personentarif — Nr. 2043 des Tarifverzeichnisses — wird hierdurch aufgehoben.
Näheres ist auf den Stationen zu erfahren. Abdrücke des Tarifs werden zum Preise von 1,50 ℳ für das Stück abgegeben.
Oldenburg, den 14. April 1913. (1127)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessisch-oldenburgischer Personentarif.

Zum Tarif vom 1. Mai 1907 treten am 1. Mai 1913 Nachtrag X zu Heft 2 und Nachtrag IX zu Heft 3 in Kraft. Die Nachträge enthalten Ergänzungen der Kilometertafeln und sonstige Änderungen, Nachtrag X zu Heft 2 außerdem Ergänzungen der Preistafeln.

Oldenburg, den 14. April 1913. (1128)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Badischer Personentarif, Teil II, Heft A und B.

Auf 1. Juli 1913 wird der Badische Personentarif, Teil II, Heft A und B, neu ausgegeben.

Durch das neue Heft A wird der für die badischen Staatsbahnen bestehende Tarif für Zeit- und Monatskarten aufgehoben und durch einen allgemeinen Monatskartentarif ersetzt. Die neuen Monatskarten sind im allgemeinen billiger wie die jetzigen Zeit- und Monatskarten. Gegenüber den langfristigen jetzigen Zeitkarten mit einer Gültigkeit von 11 bis 12 Monaten treten in einzelnen Fällen auch Erhöhungen des Fahrpreises von 10 ₰ bis zu 1 ℳ 40 ₰ ein.

In Heft B treten infolge Neufeststellung der Entfernungen zwischen einzelnen Stationen Erhöhungen der Fahrpreise von 5 und 10 ₰ ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, im April 1913. (1113)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

5. Lieferfristen.

Nachdem in der Station Szabadka wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für diese Station am 30. November v. J. unter Zahl: 342 972/912 eingeführte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 13. April l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, am 12. April 1913. (1118)
Die Direktion der
königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor
der Verkehrs-Hauptsektion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 170 000 kg Silikatroststäben soll verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 15. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Juni d. J. (1106)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Kohlenlieferung für die Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

An Kohlen und Kokes bedürfen wir für die Zeit vom 1. Juni 1913 bis 31. Mai 1914 rund 639 000 t Steinkohlen (Stück- und Rätterwürfelkohlen, Briketts) und Kokes einschließlich etwa 45 000 t sächsische Braunkohlenbriketts zur Lokomotivheizung, außerdem rund 121 400 t für Werkstätten, Diensträume, Gasanstalten und Elektrizitätswerke und zwar: Steinkohlen (Stück-, Schmiede- und Klarkohlen), Kokes, Braunkohlen (sächsische und böhmische Mittelkohle I, II und III sowie Briketts). Angebote ersuchen wir bis zum 29. April 1913 an die Unterzeichnete einzusenden. Zuschlagsfrist bis 23. Mai 1913. Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschließlich zu benutzenden Vordrucke können vom Maschinenbetriebsbureau in Dresden-A., Wiener Straße 4, II, Zimmer 485, gegen postgeldfreie Erstattung der Herstellungskosten von 30 ₰ für einen Satz bezogen werden.

Dresden, den 15. April 1913. (1107)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Zimmer- und Staker-, Tischler-, Schlosser-, Glaser-, Maler- und Anstreicher- und Ofenarbeiten zum Bau einer Dienst- und einer Wartebude auf dem Bahnsteig des Haltepunktes Nowawes sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Mittwoch, den 30. April, vormittags 10½ Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das Betriebsamt 7, Berlin W. 9, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittag im Sitzungssaal statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, im Büro des Betriebsamts 7, Zimmer 2, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Büro des Betriebsamts 7, Zimmer 2, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 78b Bahnmeisterei in Neubabelsberg. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 3. April 1913. (1119)
Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts 7.

Die Leistungen und Lieferungen für Herstellung von 19 Stück eisernen Überbauten für vier Unterführungen beim Bahnhof Wustermark-Ort der Lehrter Bahn sollen in zwei Losen und zwar:

Los I Wegeunterführung in Km. 29, 3 + 77,5, Grabenunterführung in Km. 29, 3 + 88, Wegeunterführung in Km. 29, 4 + 0 und

Los II Chausseeunterführung in Km. 29, 6 + 60 öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte und Zeichnungen, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für beide Lose ohne Zeichnungen oder 6,00 ℳ für Angebotsheft mit Zeichnungen in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung und Lieferung der eisernen Überbauten für die Wege- und Grabenunterführungen beim Bahnhof Wustermark-Ort“ versehen, bis zum 15. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1116)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Erd- und Oberbauarbeiten zur Höherlegung der Gleise von Km. 29,0+50 bis 30,0 der Lehrter Bahn beim Bahnhof Wustermark Ort sollen öfentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Erd- und Oberbauarbeiten beim Bahnhof Wustermark Ort“ versehen bis zum 26. April 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 3 Wochen. (1117)

Berlin N. W. 40, Invalidenstr. 51.
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß-, Blech- und Stahlschrott, darunter Teile einer alten Drehscheibe und 20 eiserne Überbauten sollen öffentlich verkauft werden. Hierzu ist Termin auf den 28. April 1913, vormittags 10 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotsbogen können in unserm Zentralbureau eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von da bezogen werden.

Erfurt, den 5. April 1913. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf ausgemusterter Wagen und Untergestelle.

Die unterfertigte Eisenbahndirektion unterstellt 48 offene Wagen und 12 Untergestelle dem Verkaufe. Diese Wagen und Untergestelle sind sämtlich lauffähig, für untergeordnete Zwecke noch gut verwendbar und können in den Hinterstellungsorten: Betriebswerkstätte Nürnberg Rbf. (18), Werkstätteinspektionen Nürnberg III (15), Aubing (14), Regensburg II (10) und Weiden II (3) besichtigt werden.

Angebotbogen und Zeichnungen der Wagen sowie die Verkaufsbedingungen können auf unserm technischen Bureau eingesehen oder von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind bis spätestens Montag, den 5. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, einzureichen, je ein Stück der allgemeinen und besonderen Bedingungen ist, unterschriftlich anerkannt, dem Angebotbogen beizugeben.

Nürnberg, den 14. April 1913. (1125)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 31. | 23. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Panamakanal und seine Bedeutung für den Weltverkehr.

(Schluß aus Nr. 30.)

Für Deutschland besteht ferner ein entschiedener Vorteil des Panamakanals darin, daß der Weg von Hamburg nach den Samoainseln, der durch den Suezkanal 14 710 Seemeilen lang ist, durch den Panamakanal auf 9739 Seemeilen, also etwa um ein Drittel abgekürzt wird, während die Entfernung nach den Marschallinseln auf beiden Wegen etwa gleich groß ist. Ist jene Verkürzung schon ein nicht zu unterschätzender Vorteil, so darf auch nicht außer acht gelassen werden, daß es unter Umständen von großer Bedeutung sein kann, wenn Deutschland zwei Wege nach seinen Siedelungen in der Südsee zur Verfügung stehen. Auch insofern wird der Panamakanal für Deutschland einen Nutzen bringen, als die deutschen Inseln in der Südsee durch die Förderung des Verkehrs nach Australien, den der Kanal mit sich bringen wird, an eine neue Hauptstraße des Weltverkehrs zu liegen kommen, für diesen Handel Stützpunkte und Stapelplätze bilden und so an Bedeutung gewinnen werden.

Auf die Handelsbeziehungen Deutschlands und mit ihm Westeuropas nach dem fernen Osten wird also, wie vorstehend dargelegt, der Panamakanal im wesentlichen hauptsächlich mittelbaren Einfluß haben: die Handelsstraße wird unverändert bleiben, aber der amerikanische Wettbewerb wird gestärkt werden und kann dadurch möglicherweise dem deutschen Wettbewerb einigen Abbruch tun. Dafür wird aber die Verbindung zwischen Deutschland und der Westküste von Amerika verkürzt werden und dadurch dem deutschen Handel eine Straße gewiesen werden, die für ihn neue Möglichkeiten erschließt. Als Beispiel sei nur die Verbindung Deutschlands mit dem wichtigsten Handelspunkt im Westen Amerikas, mit San Francisco, angeführt: die Entfernung zwischen Hamburg und diesem Hafen bei der Fahrt um Südamerika herum beträgt 13 960 Seemeilen; durch den Panamakannal wird sie auf 8360 Seemeilen, also um 5600 Seemeilen verkürzt. Von der Westküste Amerikas kommt zwar nur ein schmaler Streifen für den Verkehr im Stillen Ozean in Frage. Die hohen, meist sehr steilen Gebirge, die die amerikanische Westküste in geringem Abstand begleiten, schließen den zum großen Teil sehr fruchtbaren, sonst an Mineralschätzen reichen Küstenstreifen derart nach Osten zu ab, daß das Gebiet, das seinen Ausweg nach Osten suchen muß, den nach Westen zu ausführenden Streifen an Breite und Fläche um ein Mehrfaches übertrifft. Mit der Verbesserung der Verbindung zwischen den westlichen Häfen Amerikas und der alten Welt wird die Küste des Stillen Ozeans unabhängiger von den Amerika von West nach Ost durchquerenden Eisenbahnen und dadurch in die Lage gesetzt, seine Naturschätze noch tatkräftiger als bisher auszubeuten. Sie wird also jedenfalls einer neuen Entwickelung entgegengehen, und an den dadurch erzielten Vorteilen wird Deutschland voraussichtlich auch teilhaben. Auf den Einfluß, den der Panamakanal und die soeben erwähnten amerikanischen Querbahnen auf einander haben werden, soll noch später zurückgekommen werden.

Wie weit der Einfluß des Panamakanals in Bezug auf den Verkehr mit der Westküste Amerikas gehen wird, hängt zu einem nicht unbeträchtlichen Teil von der Höhe der Kanalgebühren ab. Diese sind neuerdings durch einen Erlaß des Präsidenten für Handelsschiffe, die Fracht und Reisende befördern, zu 1,20 Doll. für die Tonne festgesetzt worden (s. Nr. 98 dieser Ztg. v. 18. Dez. 1912, S. 1556). Die Bemessung dieser Gebühren ist nicht leicht gewesen, und die Frage ihrer Festsetzung mag vor der Entscheidung wohl längere Zeit erwogen worden sein. Dürfen sie einerseits nicht zu hoch sein, um nicht abschreckend auf den Verkehr zu wirken, so durften sie andrerseits auch nicht zu niedrig festgesetzt werden, wenn sie auch nur einen nennenswerten Bruchteil der Betriebskosten aufbringen sollen. Daß sie die gesamten Kosten, einschließlich der Verzinsung des ungeheueren Anlagekapitals, decken werden, ist wohl kaum zu erwarten, und auch Professor Emory Johnson, der volkswirtschaftliche Berater der amerikanischen Regierung in der Panamakanalfrage, glaubt das wenigstens fürs erste nicht annehmen zu

dürfen. Die nach seinen Vorschlägen festgesetzte Gebühr entspricht fast genau derjenigen, die im Suezkanal von 1913 an erhoben werden soll.

Nach Unterlagen, die A. Bencke in „Weltverkehr und Weltwirtschaft" gibt und die sich wiederum auf die Angaben der Schiffsbesitzer stützen, betragen die Kosten des Schiffahrtbetriebes etwa 0,40 ℳ für den Tag und die Registertonne. Jeder ersparte Tag einer Schiffsreise bedeutet also eine Ersparnis um diesen Betrag. Auf dieser Grundlage bringt die Fahrt durch den Panamakanal gegenüber der Fahrt durch die Magellan-Straße ein solche Ersparnis mit sich, daß beim Übergang von der Ostan die Westküste Amerikas und umgekehrt für ganz Nordamerika und für Südamerika, soweit das südamerikanische Ende der Fahrt nicht mindestens 1500 Seemeilen südlich von Panama liegt, der Wettbewerb der Fahrt um Südamerika herum vollständig ausgeschaltet ist und nur die Fahrt durch den Panamakanal in Frage kommen kann. Man denke nur, daß der Weg zwischen Neuyork und San Francisco durch den Panamakanal um etwa 8000 Seemeilen verkürzt wird. Für die Teile der Küste, die mehr als 1500 Seemeilen und weniger als 2500 Seemeilen südlich von Panama liegen, würde auch der Verkehr zwischen der Ostküste von Nordamerika und der Westküste von Südamerika noch auf den Panamakanal angewiesen sein, selbst wenn dafür eine mäßige Kanalgebühr zu zahlen wäre. Da diese aber für nordamerikanische Schiffe wegfällt, so ist für diese erst recht der Panamakanal der gegebene Weg. Für den Verkehr, der aus Europa kommt, gibt aber für das letztgenannte Küstengebiet von 1000 Seemeilen Länge die Höhe der Kanalgebühren den Ausschlag bei der Beantwortung der Frage, ob die eine oder die andere Straße zu wählen ist. In diesem Gebiet liegen die reichen Phosphat- und Nitratlager Südamerikas, deren Ausfuhr jährlich eine Menge von 2 500 000 t ausmacht. Auch die Ackerbau treibenden Bezirke von Chile befinden sich an der Grenze dieses Bezirks. Für den Haupthafen des Salpetergebietes Iquique würde die Fahrt durch den Panamakanal eine Verkürzung der Entfernung von Hamburg um 1360 Seemeilen bedeuten, während die Entfernung nach Valparaiso, das für die Ausfuhr der Erzeugnisse des Ackerbaues aus Chile hauptsächlich in Frage kommt, diese Verkürzung 1875 Seemeilen gegenüber dem Wege um Kap Horn beträgt. Schon eine Kanalgebühr von 75 Cents für die Tonne würde den europäischen Verkehr zum großen Teil vom Kanal abgelenkt haben, während selbst ein Gebühr von 1 Doll. den Verkehr zwischen der Ostküste von Nordamerika und der Westküste von Südamerika nicht hätte davon abschrecken können, den Kanal zu benutzen. Der letztere Satz würde auch schon jenseits der Grenze liegen, bei der Schiffe beim Verkehr zwischen Australien und Europa über Amerika noch mit Vorteil vom Panamakanal Gebrauch machen könnten. Da nun aber die Gebühren für fremde Schiffe höher sind (s. o.) und für amerikanische Schiffe keine Gebühr erhoben wird*), so wird, soweit die Frage der Kosten allein den Ausschlag gibt, der Panamakanal für die eben genannten Verkehrsbeziehungen der amerikanischen Schiffahrt fast allein vorbehalten bleiben und die europäische Reederei wird ihn meiden müssen. Freilich gibt es auch Verkehrsbeziehungen, bei denen die Kosten nicht diese überwiegende Rolle spielen, bei denen namentlich wegen der Art der zu befördernden Güter die Ersparnis in bezug auf den Weg und die zu seiner Zurücklegung erforderliche Zeit zugunsten des Panamakanals sprechen wird, und ein solcher Verkehr wird natürlich den Kanalweg vorziehen.

Die Höhe der Gebühren ist übrigens nicht allein maßgebend, es kommt auch darauf an, wie sie berechnet werden, und die Vorschriften für die Berechnung des Tonnengehalts eines Schiffes weichen in den verschiedenen Ländern von einander ab. Ein Schiff, dessen Inhalt nach den Vorschriften für die Vermessung von Schiffen in Nordamerika z. B. einen Inhalt von 4116 Registertonnen hat, gibt nach englischer Vorschrift vermessen nur einen Inhalt von 4085 Registertonnen, nach der für den Suezkanal vorgeschriebenen Berechnung aber von 4875 t. Nun sollen Schiffe im amerikanischen Besitz nach amerikanischer Vorschrift, ausländische dagegen voraussichtlich aber nach ihrem heimatlichen Gebrauch vermessen werden. Das kann zur Folge haben, daß ein deutsches Schiff bei gleichen Einheitssätzen einen erheblich höheren Betrag an Kanalgebühren zu zahlen hat als ein gleich großes amerikanisches, doch tritt die Bedeutung dieses Unterschiedes weit hinter denjenigen zurück, der sich infolge der unterschiedlichen Behandlung bei Bemessung des Einheitssatzes ergibt.

Die bisherigen Erwägungen galten in der Hauptsache für den Dampferverkehr, für den Verkehr von Segelschiffen liegen die Verhältnisse etwas anders. Auf den Verkehrsweg der Segelschiffe wird also der Panamakanal voraussichtlich nur geringen Einfluß haben. Wenn auch im allgemeinen der Dampfer in den letzten Jahrzehnten das Segelschiff stark in den Hintergrund gedrängt hat, so ist doch gerade an der Westküste sowohl von Süd- wie von Nordamerika die Segelschiffahrt noch von großer Bedeutung und auch Deutschland hat seinen Teil daran. Die Verbindung zwischen Europa und der Westküste von Amerika ist sogar diejenige, auf der die Segelschiffahrt heutzutage noch eine größere Bedeutung als auf allen sonstigen Straßen des Weltverkehrs besitzt. Die Segelschiffe brauchen allerdings einerseits nicht mit der Möglichkeit zu rechnen, daß sie unterwegs Kohlen einnehmen können, eine Möglichkeit, die für die Dampfer in Mittelamerika, soweit sie nicht schon vorhanden ist, sicher in ausgiebigem Maße geschaffen werden wird. Andererseits sind sie aber an die herrschenden Windrichtungen gebunden, und in dieser Beziehung ist die Fahrt durch das Karibische Meer weniger vorteilhaft. Während bei der Fahrt um Kap Horn auf der Reise nach Westen der Nordostpassat den Segelschiffen günstig und nur der am Kap Horn selbst häufig herrschende Westwind hinderlich ist, der aber wieder die Rückreise befördert, hat die Segelschiffahrt im Karibischen Meer stark unter der dort herrschenden Windstille zu leiden. Die größere Entfernung bei der Umsegelung von Südamerika spielt aber bei den Gütern, die heutzutage noch für die Beförderung mit Segelschiffen in Frage kommen, keine wesentliche Rolle.

Wie sich die Wirkung des Panamakanals auf den Welthandel wirklich gestalten wird, läßt sich natürlich heute noch nicht endgültig übersehen, vorstehend sind aber einige Gesichtspunkte besprochen, die für diesen Einfluß maßgebend sein können. Welche davon den Ausschlag geben werden, muß erst die Zukunft lehren. Eine so umwälzende Bedeutung wie dem Suezkanal kommt dem Panamakanal jedenfalls nicht zu. Jener stand ohne Wettbewerb da und verkürzte den Weg von Nordeuropa nach Indien um 12 700 km gegenüber dem älteren Weg um das Kap der Guten Hoffnung, dieser hat bereits jetzt einen Nebenbuhler in den Amerika von Meer zu Meer durchquerenden Eisenbahnen, namentlich in der Tehuantepecbahn, von der Panama-Eisenbahn garnicht zu reden, weil diese auch im Besitze der Vereinigten Staaten ist und mit dem Kanal gemeinschaftlich betrieben werden wird, sodaß sie ihn nur unterstützen, ihm aber keinesfalls Abbruch tun kann. Die Tehuantepecbahn hat dagegen für den Wettbewerb mit dem Panamakanal eine nicht zu unterschätzende Bedeutung. Die Amerika-Hawaii Dampfschiff-Gesellschaft, die früher ihre Güter zwischen dem Atlantischen und Stillen Ozean um Südamerika herum beförderte, steht seit 1906 in einem Vertragsverhältnis mit dieser Eisenbahn, auf Grund dessen die Güter nunmehr zum großen Teil über die Tehuantepecbahn geleitet werden. Daß dieser Weg von der Ost- an die Westküste der Vereinigten Staaten noch erheblich kürzer ist als derjenige über Panama, war schon erwähnt worden. Die Südamerika durchschneidende Anden-Querbahn dürfte als Wettbewerberin für den Panamakanal ohne Bedeutung sein. Ihre hohen Anlage- und Betriebskosten, die durch die Hochgebirgsnatur des von ihr berührten Geländes und die damit verbundenen Schwierigkeiten verursacht werden, nehmen ihr die Möglichkeit, mit niedrigen Tarifen zu arbeiten, sodaß der Verkehr zu Wasser zweifellos billiger bleibt. Ernsthafter ist dagegen der Wettbewerb der Querbahnen der Vereinigten Staaten. Daß Schiffe, die ihnen gehören, vom Kanalverkehr ausgeschlossen

*) Anm. der Schriftl.: Die Stellung des Präsidenten Wilson zu der Frage scheint eine andere zu sein, wie schon in voriger Nummer bemerkt.

bleiben sollen, war schon erwähnt worden; der Grund dafür liegt in der Besorgnis, die sich in der Verkehrspolitik der Vereinigten Staaten allenthalben geltend macht, daß dadurch der Wettbewerb ausgeschaltet werden könnte, weil eine Eisenbahngesellschaft, die zugleich Schiffahrt treibt, günstigere durchgehende Frachtsätze einführen könnte, als sie sich ergeben würden, wenn die Frachtkosten für den Eisenbahn- und den von ihr unabhängigen Schiffstransport aneinander gestoßen würden.

Die sechs am Überlandverkehr Nordamerikas beteiligten führenden Gesellschaften sind die Nord-Pacific-Eisenbahn, die Große Nordbahn, die Union Pacific-, die Chicago, Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn und endlich die Atchison, Topeca und Santa Fé-Eisenbahn. Genaue Angaben über die Gütermengen, die diese Eisenbahnen von Meer zu Meer befördern, können nicht gemacht werden, weil die Verwaltungen keine Aufschreibungen in diesem Sinne führen. Nach ihren Schätzungen ist aber im Verhältnis zu der gesamten beförderten Gütermenge der Güterverkehr, den die Eisenbahnen von Küste zu Küste befördern, nur gering; nach einer Angabe, die die Süd-Pacific-Bahn macht, gehen z. B. in der Richtung nach Westen nur 10 % der beförderten Gütermenge von einem atlantischen Hafen bis zu einem Hafen am Stillen Ozean durch. Ebenso unsicher sind die Angaben über den nach Osten gerichteten, durchgehenden Verkehr, doch dürfte er kaum größer sein.

Ob die Frachtsätze für den Transport zu Wasser bis jetzt einen Einfluß auf die Beförderungskosten zwischen der Ost- und der Westküste mit der Eisenbahn gehabt haben, insbesondere wie groß dieser Einfluß ist, sind Fragen, über die sich die amerikanischen Fachleute nicht einig sind. Mehrere Entscheidungen des Bundesverkehrsamts in Tariffragen sprechen sich dahin aus, daß die Tarife so aufgestellt sind, daß sie einen Wettbewerb des Wasserwegs mit dem Landweg zwischen den beiden Küsten von Nordamerika zulassen. Maßgebend sind dabei die Frachtkosten zu Wasser, und die Eisenbahntarife müssen sich ihnen anpassen. Von einem Tarifkrieg kann aber bei den Formen, die der Wettbewerb bis jetzt angenommen hat, nicht die Rede sein. Der Verkehr zu Lande hat stetig zugenommen, und die Eisenbahnen sind in der Lage gewesen, Frachtsätze aufrecht zu erhalten, die ihnen einen gewinnbringenden Betrieb ermöglichen, ja, sie sogar zum Teil zu erhöhen, obgleich die gemischten Schiff- und Eisenbahntarife über Tehuantepec und die mit ihnen übereinstimmenden über Panama 20 bis 60 % niedriger als die Frachtsätze der Eisenbahnen sind. Die Eröffnung des Kanalverkehrs wird natürlich dem Verkehr zu Wasser einen großen Vorteil gewähren, sodaß die Kosten erniedrigt und zugleich die Zahl der verkehrenden Schiffe erhöht werden. Der Unterschied zwischen den Frachtsätzen der Eisenbahnen für die Beförderung eines Gutes von der einen Küste Nordamerikas an die andere und den gemischten Frachtsätzen für den Verkehr zu Wasser unter Benutzung des Landwegs durch Mittelamerika zwischen den gleichen Endpunkten wird also größer werden, und wenn die Eisenbahnen nicht Herabsetzungen der Tarife eintreten lassen, so werden sie auch noch den Teil des von Küste zu Küste verlaufenden Verkehrs, der ihnen jetzt zufällt, voraussichtlich verlieren. Auffallend ist übrigens, daß ein Teil des Verkehrs, der sich jetzt zu Wasser von der einen an die andere Küste Nordamerikas bewegt, nicht von der Küste, sondern von Punkten ausgeht, die in ziemlicher Entfernung von der Küste landeinwärts gelegen sind, und ebenso endigt.

In einem Gutachten, das der schon erwähnte Professor Johnson, der Sonderkommissar der Regierung der Vereinigten Staaten für den Kanalverkehr und die Kanalgebühren, abgegeben hat, spricht er sich mit großer Entschiedenheit über die zukünftige Entwicklung des von Meer zu Meer gehenden Verkehrs aus. Da er sich in seiner amtlichen Eigenschaft eingehend mit den einschlägigen Fragen beschäftigt hat, muß auf sein Urteil besonderer Wert gelegt werden. Durch die Eröffnung des Verkehrs im Panamakanal wird danach am meisten betroffen der Verkehr, der, von dem Bezirk zwischen Buffalo und Pittsburg einerseits und der atlantischen Küste anderseits ausgehend nach der Küste des Stillen Ozeans gerichtet ist; daß die Eisenbahnen Anstrengungen machen werden, um die Ablenkung dieses Verkehrs auf den reinen Wasserweg zu verhindern, ist nicht zu erwarten; denn es hat für sie wenig Zweck, durch Tarifermäßigungen einen Verkehr an ihre Strecken zu fesseln, der nur einen geringen Bruchteil ihres Güterdienstes ausmacht, wenn sie dann der Gleichmäßigkeit halber auch Frachtsätze für die Verkehrsbeziehungen herabsetzen müssen, die jetzt die Hauptquellen ihrer Überschüsse sind. Es wird sogar für sie vorteilhafter sein, die Güter gegen ausreichende Vergütung an die Küste zu schaffen, damit sie dann zu Wasser weiter gehen, als sie gegen unzulängliche Vergütung über Land an die entgegengesetzte Küste zu befördern. Ebenso wird es für die Eisenbahnen auf eine einfache Rechenaufgabe hinauskommen, ob sie die Güter, die von im Osten gelegenen Binnenorten nach westlichen, nicht an der Küste gelegenen Absatzgebieten und umgekehrt bestimmt sind, auf dem geraden Wege über Land oder an die nächste Küste befördern wollen, damit sie dann im letzteren Falle den Weg von einer Küste zur anderen zu Wasser zurücklegen.

Unter den Gütern, die von Kalifornien und anderen Teilen der Westküste von Nordamerika nach den Gegenden am Atlantischen Ozean befördert werden, spielen besonders die leicht verderblichen Erzeugnisse der Landwirtschaft, Obst und Gemüse, eine wichtige Rolle. Von diesen wird zwar möglicherweise ein geringer Bruchteil auf den Kanal übergehen, die Hauptmenge wird aber die alte Straße beibehalten, weil bei diesen Gütern die größere Geschwindigkeit, die dem Eisenbahntransport eigen ist, von ausschlaggebender Bedeutung bleibt. Dieser Verkehrszweig spielt in bezug auf die wirtschaftliche Gestaltung des Betriebes der nordamerikanischen Querbahnen eine wichtige Rolle; wenn er also von der Eröffnung des Verkehrs im Panamakanal im wesentlichen unberührt bleibt, können die Eisenbahnen dem Wettbewerb des Kanals mit Ruhe entgegensehen.

Im großen ganzen wird also der Panamakanal voraussichtlich den Erfolg haben, daß die durchgehenden Frachtsätze der Eisenbahnen herabgesetzt werden müssen. Durch geschickte Regelung des Betriebes und der Tarife wird es den Eisenbahnen sicher gelingen, den Teil des Verkehrs, der ihnen Gewinn bringt, an ihre Strecken zu fesseln; denjenigen Teil, aus dem sie keinen Vorteil ziehen, werden sie dagegen dem Kanal überlassen. Dadurch werden allerdings möglicherweise die Überschüsse der Eisenbahnen zunächst verringert werden, doch wird das sicher nur ein vorrübergehender Zustand sein. Der Kanal wird den Handel und das Gewerbe Amerikas fördern und heben, und hieran werden auch die Eisenbahnen ihr Teil haben. Die neuen Verkehrsbeziehungen, die dadurch entstehen, werden auch den Eisenbahnen Verkehr zuführen, und da die hier in Frage kommenden Eisenbahngesellschaften an sich zu den blühendsten Unternehmungen ihrer Art gehören, so werden sie, vielleicht nach einer kurzen Zeit des Niedergangs, sich sicher zu neuer Blüte entwickeln.

Was endlich die von Meer zu Meer führenden Eisenbahnen Kanadas anbelangt, so werden diese wohl nur wenig vom Verkehr im Panamakanal berührt werden. Sie liegen zu weit nördlich davon, als daß ihr von Ost nach West gerichteter Verkehr den weiten Umweg über Panama vertragen könnte. Zudem ist auch für sie der von Ende zu Ende durchgehende Verkehr nicht von Bedeutung; sie dienen hauptsächlich der Erschließung des Binnenlandes und seiner Verbindung mit der Küste. Ihr Güterverkehr entsteht, soweit die Beförderung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse, namentlich des Weizens in Frage kommt, im Lande selbst und geht dann von der Küste aus nach Übersee, nicht aber nach anderen Teilen von Amerika. Umgekehrt verläuft die Einfuhr, die die Ansiedler mit Geräten und Lebensbedürfnissen versorgt.

Der Panamakanal wird zweifellos den Weltverkehr befruchten und jede neue Verkehrsmöglichkeit hat bisher stets neuen Verkehr erzeugt. Mögen daher einzelne auch der Eröffnung des Betriebes im Kanal mit einer gewissen Sorge entgegensehen, so braucht dies doch nicht übertrieben zu werden. Auch die, die

unmittelbar durch die Ablenkung des Verkehrs Einbuße erleiden, werden mittelbar durch die Hebung des Verkehrs ihren Schaden wieder gut machen können. Am wenigsten braucht den neuen Wettbewerb der Suezkanal zu fürchten; er erfreut sich zurzeit so glänzender Einnahmen und Überschüsse, daß er eine gewisse Ablenkung des Verkehrs wohl vertragen könnte. Da aber das Verkehrsgebiet des Suezkanals von der neuen Weltstraße nur wenig betroffen wird, so wird diese nur ganz unbedeutend werden. Daß andrerseits für den Panamakanal ein lebhafter Verkehr erwartet wird, geht daraus hervor, daß auch jetzt eine Anzahl Entwürfe schweben, die die Schaffung neuer Verbindungen durch Mittelamerika hindurch zum Ziel haben.

Alles in allem ist der Panamakanal ein hervorragendes Werk, das seinen Einfluß auf den Weltverkehr und Welthandel nicht verfehlen wird. Kommen seine Vorteile in erster Linie auch seinen Erbauern, den Amerikanern, zugute, so werden doch auch die Bewohner der anderen Weltteile ihren Vorteil davon haben, und es ist mit Bestimmtheit zu hoffen, daß auch Deutschland bei der Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten nicht leer ausgehen und es verstehen wird, sich einen angemessenen Teil des gesteigerten Verkehrs von Weltteil zu Weltteil zu sichern.

Äußerungen des preußischen Eisenbahnministers zum Personenverkehr.

In der Budgetkommission des preußischen Abgeordnetenhauses fanden zu dieser Frage wichtige Erörterungen statt, aus denen wir namentlich folgende Äußerungen des Staatsministers v. Breitenbach hervorheben:

Der Personenverkehr sei im Jahre 1912 erheblich gestiegen. Die Einnahmen daraus hätten sich in der Zeit bis Ende Dezember 1912 gegenüber dem Vorjahre um 5,6 % vermehrt, und auch im Janunar d. J. sei die gleiche Mehreinnahme erzielt worden. Infolge der Zunahme des Personenverkehrs hätten auch die Beförderungsgelegenheiten verbessert werden müssen. Der Fahrplan sei sowohl für Schnell- wie für Personenzüge sehr stark verdichtet worden; dem Bedürfnis der heutigen Zeit nach Beschleunigung des Verkehrs entspreche es, daß der Schnell- und Eilzugverkehr in etwas höherem Maße als der Personenzugverkehr gefördert worden sei. In der Zeit von 1904 bis 1911 sei die Zahl der gefahrenen Schnell- und Eilzugkilometer um über 50 % gestiegen, die der Personenzugkilometer nur um 34 %. Ein erheblicher Anteil der Personenzugkilometer entfalle neuerdings auf die Triebwagen, die 6,75 Millionen Zugkilometer im Jahre 1911 geleistet hätten (gegen 0,9 Millionen in 1908). Die Erfahrungen, die mit diesen Wagen gemacht worden seien, müßten als für die Verkehrsverhältnisse außerordentlich günstig bezeichnet werden.

Auf Anfragen aus dem Kreise der Kommission erklärte der Minister folgendes: Die Kosten des Triebwagenverkehrs beliefen sich nach wie vor auf etwa 52 ₰ für 1 km. In Betrieb seien zur Zeit 137 Akkumulatorenwagen, 10 Benzolwagen und 5 Dampfwagen; in Auftrag gegeben seien außerdem 39 Akkumulatoren-, 6 Benzolwagen und zwei Wagen mit Dieselmotor, so daß gegen Ende des laufenden Jahres rund 200 Triebwagen in Betrieb sein würden. Der Aktionsradius, der früher 100 km betragen habe, sei jetzt vergrößert; von den 39 im Bau befindlichen Wagen seien 18 mit Batterien für 180 km und 21 mit solchen für 130 km vorgesehen. Die Ladung der Batterien erfolge ganz überwiegend aus Privatwerken; soweit nicht der Strom zu angemessenen Preisen zur Verfügung stehe, könne die Einrichtung von Triebwagen nicht in Frage kommen. Welchen erheblichen Umfang der Triebwagenverkehr habe, gehe daraus hervor, daß auf 4705 km der preußischen Staatsbahnen ein solcher Verkehr eingerichtet sei. Der Minister legte der Kommission eine Karte vor, auf welcher durch rote Farbe die Triebwagenlinien ersichtlich sind. Er bemerkte dazu, daß für die Förderung des Verkehrs dieser Betrieb von erheblicher Bedeutung sei; er komme besonders in Anwendung, um im Vorortverkehr große Zugpausen auszufüllen, ferner um auf den Hauptstrecken die Reisenden der Zwischenstationen an die Schnellzugstationen heranzubringen und schließlich im Anschlußverkehr der Nebenbahnen. Die Eisenbahnverwaltung sei zu der Annahme berechtigt, daß der Triebwagenverkehr, in den ein Kapital von 12 bis 13 Millionen Mark hineingesteckt sei, sich verzinse, wenn auch zweifellos der Akkumulatorenbetrieb nicht billig sei. Angesichts der großen Bedeutung dieser Einrichtung für den Verkehr dürfe jedoch die Frage nicht aufgeworfen werden, ob die Einrichtung von kleinen Dampfzügen nicht den Vorzug aus wirtschaftlichen Gründen verdiene. Die Staatsbahnverwaltung habe sich im Interesse des reisenden Publikums für dieses System entschieden. Es habe sich bewährt, was schon durch die unzähligen Anträge auf Einrichtung dieses Betriebes erwiesen werde. Die Klasseneinteilung müsse sich nach den örtlichen Bedürfnissen richten; dementsprechend würden Züge mit III. und IV. Klasse, mit II. und III., auch mit II., III. und IV. Klasse oder auch nur mit III. Klasse gefahren; wo der Verkehr es erfordere, würden auch Gepäckabteile eingerichtet. Falls an einzelnen Stellen der Verkehr mit Triebwagen nicht mehr bewältigt werden kann, würden kleine Dampfzüge an deren Stelle eingesetzt.

Der Minister teilte ferner mit, daß die Einnahmen aus dem Personenverkehr sich in ihrer Gesamtheit von Jahr zu Jahr erheblich gesteigert hätten; die Einnahme für 1 km des Staatsbahnnetzes sei von 12 939 ℳ in 1904 auf 16 839 ℳ in 1911 gestiegen. Die I. Wagenklasse habe unter der übermäßigen Belastung durch die Fahrkartensteuer und durch die Tariferhöhung des Jahres 1907 erheblich gelitten und leide auch heute noch darunter. Die Zahl der in dieser Klasse beförderten Personen sei bis 1910 ständig zurückgegangen, sei aber 1911 von 1,5 Millionen auf 1,6 Millionen gestiegen. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer sei bereits von 1909 an gestiegen und betrage zurzeit 12 % mehr als im Jahre 1908; in demselben Zeitraum habe auch die Einnahme um 12 % zugenommen. Günstiger sei die Entwicklung der II. Wagenklasse gewesen, obwohl auch diese unter der Einführung der Fahrkartensteuer gelitten habe. Von 1908 bis 1911 habe sich die Zahl der beförderten Personen um 10,3 %, der Personenkilometer um 17,5 % und die Einnahme um 15 % erhöht. Die günstigste Entwicklung habe die III. Klasse aufzuweisen, bei welcher die Zahl der gefahrenen Personen um 23 %, die Personenkilometer um 29 % und die Einnahme um 25 % gestiegen seien. Nicht ganz so hoch seien die Steigerungsätze in der IV. Wagenklasse; hier habe die Zahl der beförderten Personen um 16,6 %, der Personenkilometer um 19,4 % und die Einnahmen um 16,5 % zugenommen. Aus der Tatsache, daß in sämtlichen Wagenklassen die Zahl der gefahrenen Personenkilometer verhältnismäßig stärker gestiegen sei als die Zahl der beförderten Personen, gehe hervor, daß die Reisen auf größere Strecken als früher unternommen würden, die Reiselust also zugenommen habe.

Daß die Fahrkartensteuer auf die Entwicklung des Verkehrs und insbesondere auf die Verteilung der Reisenden in den einzelnen Wagenklassen recht ungünstig eingewirkt habe, sei von ihm erst kürzlich in der Budgetkommission des Reichstages dargelegt worden. Der verkehrstechnische Gesichtspunkt, daß es vorteilhaft sei, den Verkehr möglichst gleichmäßig auf die einzelnen Klassen zu verteilen, lasse eine Änderung der Fahrkartensteuer als höchst erwünscht erscheinen. Eine solche könne nur durch eine gleichmäßigere Belastung der Fahrkartenpreise mit der Steuer herbeigeführt werden. Die übermäßige Besteuerung der I. Klasse würde sich ohne eine Mehrbelastung der anderen Klassen nur beseitigen lassen, wenn das Reich auf eine Einnahme von etwa 2 Millionen Mark verzichtete. Der Reichsschatzsekretär habe es jedoch als ganz ausgeschlossen bezeichnet, daß das Reich auf einen auch nur geringeren Teil seiner Einnahmen verzichten könne, und mit dieser bündigen Erklärung müsse unter allen Umständen gerechnet werden. Ein Ausgleich würde also nur auf dem Wege einer entsprechend höheren Belastung der niedrigeren Wagenklassen herbeigeführt werden können. Solle die IV. Klasse nach wie vor steuerfrei bleiben, so müßte demnach die jetzt sehr mäßig belastete III. Klasse stärker besteuert werden. Eine derartige Änderung der Fahrkartenbesteuerung werde aber bei dem Reichstage nicht zu ereichen sein; noch viel weniger würde sich dort eine Heranziehung der IV. Klasse zur Steuer durchsetzen lassen.

Zu seinem lebhaften Bedauern müsse er daher zu dem Ergebnis kommen, daß für längere Zeit an eine Änderung der Fahrkartensteuer nicht gedacht werden könne, obwohl zweifellos durch den jetzigen Aufbau der Steuer eine zweckmäßige Verkehrsverteilung verhindert werde. So sei es unverkennbar ein Mißverhältnis, wenn für die Hin- und Rückfahrt zwischen Berlin und Halle in der III. Klasse 20 ₰, in der I. Klasse 3,20 Mark, oder zwischen Berlin und Hamburg 40 ₰ bezw. 4,80 ℳ an Steuern zu zahlen seien. Der Ertrag der Steuer steige in Preußen jährlich um etwa ¾ Millionen Mark; von dem Gesamtaufkommen im Reiche von 22,2 Millionen Mark im Jahre 1911 hätten die preußischen Staatsbahnen 15,3 Millionen aufgebracht.

Ein Kommissionsmitglied bezeichnete es als erfreulich, daß der Reichstag für eine Belastung der Reisenden der III. und IV. Klasse nicht zu haben sei. Ein anderer Abgeordneter sprach

sich im Prinzip für die Beseitigung der Fahrkartensteuer aus und gab der Hoffnung Ausdruck, daß sich wenigstens eine Verbesserung der Verhältnisse werde erreichen lassen. Ein dritter Redner gab seiner Genugtung über die Gesundung der Verhältnisse bei der I. Klasse Ausdruck, machte jedoch darauf aufmerksam, daß bei einem Rückgang der Konjunktur die früher bemerkbare Abwanderung aus dieser Klasse wahrscheinlich wieder in die Erscheinung treten würde. Im übrigen wachse jedoch bei dem steigenden Wohlstand in Deutschland die Zahl der Personen, welche diese Wagenklasse benutzen, und diese Reisenden könnten eine Belastung auch wohl vertragen. Der Berichterstatter hob hervor, daß nach den Darlegungen des Eisenbahnministers die Hoffnung auf eine Reform der Fahrkartensteuer zurzeit als ziemlich aussichtslos bezeichnet werden müsse. Um den betriebstechnischen Rücksichten Rechnung zu tragen und durch eine Minderbelastung der ersten Klasse eine bessere Verteilung des reisenden Publikums, insbesondere eine Rückwanderung aus der zweiten in die erste Klasse herbeizuführen, würde danach zu erwägen sein, ob nicht eine Änderung der Verhältnisse durch Maßnahmen innerhalb der Machtsphäre Preußens, nämlich durch eine Änderung der Personenfahrpreise, erzielt werden könne. Wenn, wie es jetzt tatsächlich der Fall sei, die II. Klasse überfült, die I. Klasse dagegen leer sei, so müsse das als ein Mißstand erachtet werden, für den schon im Interesse der besseren Ausnutzung und Rentabilität der I. Klasse Abhilfe geschaffen werden müsse. Heute sähen sich die Schaffner vielfach genötigt, Reisende aus der II. Klasse wegen deren Überfüllung in die I. Klasse zu verweisen. Ein Kommissionsmitglied stimmte dieser Bemerkung vollinhaltlich bei. Als im Jahre 1907 die Umtarifierung zur Erörterung stand, habe er bereits darauf hingewiesen, daß die unverhältnismäßige Erhöhung der Fahrpreise in der I. Klasse eine Überfüllung der II. Klasse im Gefolge haben müsse, wie eine solche ja tatsächlich eingetreten und bei allen größeren Zügen bemerkbar sei. Der Schaden könne nur durch eine Herabsetzung der Fahrpreise in der I. Klasse geheilt werden.

Zu dieser Anregung führte der Herr Minister aus, daß zweifellos die I. Klasse seinerzeit zu stark belastet worden sei, indem außer der Einführung der sehr hohen Fahrkartensteuer noch der Tarif um 1 ₰ für 1 km erhöht wurde. Durch die Fahrpreiserhöhung allein seien z. B. auf den beiden wichtigsten Fernstrecken Berlin-Cöln und Berlin-Frankfurt die Fahrpreise I. Klasse für die Hin- und Rückfahrt um 15,30 bezw. 14,90 ℳ verteuert worden; dazu komme die Fahrkartensteuer, die 10,80 bezw. 7,20 ℳ betrage, so daß in diesen wichtigen Stationsverbindungen die Kosten einer Hin- und Herreise I. Klasse um 26,10 bezw. 22,10 ℳ erhöht worden seien. Daß eine solche Mehrbelastung den Verkehr in die niedrigeren Klassen treiben müsse, könne nicht zweifelhaft sein und sei durch die Tatsachen bewiesen. Die Staatseisenbahnverwaltung habe nun die Absicht gehabt, eine Ermäßigung der Fahrpreise I. Klasse erst in Verbindung mit einer Reform der Fahrkartensteuer in Angriff zu nehmen. Da eine Änderung der Fahrkartensteuer mit Rücksicht auf das Geldbedürfnis des Reiches und die Haltung des Reichstages in absehbarer Zeit aber nicht in Frage komme, lasse es sich aus verkehrstechnischen Gründen durchaus rechtfertigen, an eine Tarifermäßigung für die I. Klasse zu denken. Vor allem werde die Wirtschaftlichkeit des Betriebes durch eine bessere Verteilung der Reisenden auf die verschiedenen Wagenklassen erhöht; es sei daher erwünscht, durch Herabsetzung der Fahrkosten für die I. Klasse ein Aufrücken nach oben herbeizuführen. Nachdem in der Kommission von zwei Seiten eine derartige Maßnahme angeregt sei, erkläre er sich bereit, diese Frage zu prüfen. Allerdings sei dabei Vorsicht geboten, damit nicht bei den Einnahmen aus der I. Klasse, die sich im Jahre 1911 auf 18,3 Millionen Mark beliefen, ein erheblicher Ausfall eintrete, ohne daß durch den Zustrom von Reisenden aus der II. Klasse dafür eine Deckung beschafft werde.

Ein Mitglied der Kommission sprach sich für ein solches selbständiges Vorgehen Preußens aus; auf den damit verbundenen Einnahmeausfall bei der Fahrkartensteuer könne hierbei keine Rücksicht genommen werden. Denn in der Tat sei die I. Klasse überlastet, und die Erfahrung hätte bewiesen, daß diese Last von dem Publikum nicht getragen werde.

Der Berichterstatter bat um Mitteilung der in der letzten Verkehrsperiode herbeigeführten Verbesserungen in der Ausstattung der Personenwagen und machte insbesondere darauf aufmerksam, daß die für das reisende Publikum sehr angenehme elektrische Beleuchtung in den Personenwagen z. B. auf der Strecke Berlin-Cöln wieder abgeschafft worden sei. Bei der Verbesserung dieser Beleuchtungsart würde wohl ihre Einführung in weiterem Umfange in Erwägung zu ziehen sein.

Der Herr Minister bestätigte, daß zurzeit die elektrische Beleuchtung nur in einigen Zügen zwischen Altona-Berlin und Altona-Cöln vorhanden sei. Da neuerdings durch die Verbesserung und Verbilligung der Akkumulatoren und durch Einführung der Metallfadenlampen die elektrische Beleuchtung der Züge sich, wie umfangreiche Versuche ergeben hätten, im Preise nur eben so hoch stelle, wie die Gasglühlichtbeleuchtung, so sei bereits im laufenden Etatsjahre eine größere Anzahl von D-Zugwagen mit elektrischer Beleuchtung ausgerüstet worden; in 1913 sollen alle neuen D-Zugwagen mit diesem Licht versehen werden; außerdem seien alle Schlafwagen der Staatseisenbahnverwaltung mit Akkumulatorenbeleuchtung ausgestattet. Da das Gasglühlicht nach den gesammelten Erfahrungen nicht gefährlicher sei als das elektrische Licht und außerdem für das Gasglühlicht erhebliche Mittel aufgewendet seien, so könne nur allmählich bei den neuen Wagen das elektrische Licht eingeführt werden. Die Akkumulatoren würden auf bestimmten Ladestationen geladen und seien so eingerichtet, daß sie für mindestens 24 Stunden ausreichten, was im allgemeinen vollständig genüge.

Der Minister teilte ferner mit, daß die Zahl der Speisewagen von 41 im Jahre 1904 auf 74 im Jahre 1911 gestiegen sei. In dem gleichen Zeitraum habe die Zahl der Kurse mit staatseigenen Schlafwagen sich von 24 auf 41 vermehrt. Auch sei in dem gleichen Zeitraum die Zahl der mit Schlafwagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft versehenen Kurse von 9 auf 19 angewachsen einschließlich der lediglich von dieser Gesellschaft gestellten Luxuszüge. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung sei für die internationalen Züge auf die Benutzung der Schlafwagen der genannten Gesellschaft angewiesen; auf den rein preußischen Strecken würden selbstverständlich nur staatseigene Schlafwagen verwandt. Die neuen größeren Schlafwagen der Staatsbahn erfreuten sich einer besonderen Beliebtheit beim Publikum, da sie ihm infolge ihrer größeren Länge größere Bequemlichkeiten böten; 1912 seien 27 solcher Wagen erbaut worden; 1913 würde eine Vermehrung um 29 eintreten, was bei den sehr hohen Kosten dieser Wagen finanziell erheblich ins Gewicht falle.

Ein Mitglied der Kommission regte an, die Einstellung von Schlafwagen III. Klasse in Erwägung zu nehmen, wie solche neuerdings auf der Strecke Christiania-Bergen eingeführt worden seien. Der Minister äußerte erhebliche Bedenken gegen diese Anregung. Es sei zwar richtig, daß auf der erwähnten norwegischen Strecke Schlafwagen III. Klasse eingeführt seien; auf der anderen Seite hätten jedoch die schwedischen Staatseisenbahnen solche Wagen wieder aufgegeben. Er müsse bezweifeln, daß Schlafwagen mit drei Schlaflagern übereinander beim deutschen Publikum Anklang finden würden. Da außerdem durch die Belastung mit einer neuen Wagenart die Schnelligkeit der Züge beeinträchtigt werde, so könne er einstweilen nicht in Aussicht stellen, dieser Anregung nachzugehen.

Kundmachungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Anläßlich des Inkrafttretens der neuen Eisenbahn-Zollordnung am 1. April d. J. sind die Kundmachung 6, I. Teil und der zugehörige Anhang I, umgearbeitet und Nachträge zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil I und II, den Personen- und Güter-Beförderungsvorschriften und Kundmachung 6. II. Teil nebst Anhang II, mit Gültigkeit vom gleichen Tage ausgegeben worden.

Am umfangreichsten sind die in der Kundmachung 6, I. Teil, jetzt kurz „Zollvorschriften I" oder „Z. V. I" genannt, eingetretenen Änderungen. An die Stelle des bloßen Abdrucks von Gesetzesvorschriften ist eine übersichtliche Darstellung des Stoffes getreten, die zugleich das Verständnis der Bestimmungen erleichtern soll. Nur die wichtigsten gesetzlichen Vorschriften, insbesondere das Vereinszollgesetz und die Eisenbahnzollordnung, sind, teilweise im Auszug, wörtlich abgedruckt; von den übrigen Vorschriften sind sie äußerlich durch deutschen Druck unterschieden. Vorschriften, die nur einzelne Verwaltungen angehen, sind fortgelassen und werden besonders bekanntgegeben. Die Muster und Anlagen sind nicht mehr hinter jedem Abschnitt aufgeführt, sondern der Übersichtlichkeit halber am Schluß der Kundmachung in einem Ergänzungsheft vereinigt. Ein übersichtliches Hilfsmittel für ein rasches Auffinden der Vorschriften bietet der besonders ausgegebene Anhang I. Trotzdem die Kundmachung lediglich für den Dienstgebrauch bestimmt ist, wird sie käuflich abgegeben, damit auch die Handelswelt sich mit den neuen Vorschriften

vertraut machen kann. Wir heben die wichtigsten Neuerungen gegenüber der bisherigen Kundmachung kurz hervor. Der Abschnitt I, Einführung in das Eisenbahnzollwesen, soll das Verständnis der Einzelvorschriften erleichtern. Der Eisenbahnzolldienst an der Grenze ist hier ausführlich geschildert, auch die sich aus der Eisenbahnzollordnung ergebenden wichtigsten Änderungen sind daraus zu ersehen. Der Anhang zu diesem Abschnitt entspricht den bisherigen Abschnitten II A a (Auszug aus dem Vereinszollgesetz) und II A b (Anweisung des Bundesrats zur Ausführung des Vereinszollgesetzes), die wesentlich gekürzt sind. Bei Abschnitt II, Besondere Vorschriften über den Verkehr mit zollkontrollpflichtigen Gegenständen, entsprechen die Abschnitte II A (Eisenbahn-Zollordnung) und II B (Auszug aus dem Begleitschein-Regulativ) den bisherigen Abschnitten II B, C und D; sie geben wegen der besonderen Bedeutung für den Eisenbahndienst den Wortlaut der für die Dienststellen wissenswertesten Bestimmungen wieder und sind durch eisenbahndienstliche Ausführungsbestimmungen ergänzt. Die Abschnitte II C bis F (Zollbefreiungen, Niederlage-, Einfuhrschein- und Deklarationsscheinverfahren) entsprechen den bisherigen Abschnitten II E bis II G I—III und sollen in systematischer Darstellung, unter Weglassung aller rein zolltechnischen Vorschriften, über die für den Eisenbahndienst in Betracht kommenden Begriffe und Vorgänge unterrichten. Die Eisenbahn-Zollordnung stellt sich im wesentlichen als eine Umarbeitung des bisher geltenden Eisenbahn-Zollregulativs dar, bei der auf eine Anpassung an die heutigen Verkehrsverhältnisse sowie auf Vereinfachung und übersichtliche Anordnung der Bestimmungen Bedacht genommen wurde. Eine eingehende Darstellung der Vereinfachungen im Eisenbahnzollwesen ist in Nr. 87 S. 1381/83 Jahrgang 1912 d. Ztg. enthalten; dort sind auch die hauptsächlichsten Erleichterungen, die für die Eisenbahn eine größere Bewegungsfreiheit gegenüber der Zollverwaltung geschaffen haben und die bereits vor dem 1. April d. J. zum Teil bei einzelnen Verwaltungen versuchsweise durchgeführt worden sind, angedeutet worden. Die durch Einführung der neuen Zollordnung eingetretenen Erleichterungen gelten für die Staatsbahnen allgemein, für die Privatbahnen nicht im vollem Umfang. Da ein Teil der jetzigen Bestimmungen des Begleitschein-Regulativs durch die Eisenbahn-Zollordnung überholt ist, auch die Begleitscheinordnung demnächst neu erscheinen soll, sind die veralteten eisenbahndienstlichen Ausführungsbestimmungen zum größten Teil fortgelassen und durch Hinweise auf die Zollordnung und die neueren Vorschriften ersetzt worden. Der Abschnitt C. Zollbefreiungen, entspricht dem Abschnitt II G I und III der alten Kundmachung. Wesentlich vereinfacht wurden hier die Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung der Ersatzstücke zu beschädigten Eisenbahnwagen. In den Abschnitt D, Niederlageverfahren, ist der Inhalt des Abschnitts II E der früheren Kundmachung eingearbeitet. Entsprechend dem Verfahren bei Einlagerung unverzollter Waren in Zollniederlagen sind die für den Eisenbahnzollverkehr wesentlichen Begriffe und Vorgänge zusammengestellt. Von der Aufnahme der in der bisherigen Kundmachung enthaltenen Muster ist abgesehen. Im Abschnitt E, Einfuhrschein-Verfahren, ist der Inhalt des Abschnitts II G II der bisherigen Kundmachung dargestellt. Aus den umfangreichen Bestimmungen der Einfuhrscheinordnung ist das für die Dienststellen Wissenswerte herausgenommen. Die bisherigen Muster sind als entbehrlich gleichfalls weggelassen. In den Abschnitt F, Deklarationsschein-Verfahren, ist der bisherige Abschnitt II F eingearbeitet, Muster von Vordrucken sind nicht wieder aufgenommen. Abschnitt III der Kundmachung umfaßt in gedrängter Kürze den Inhalt des bisherigen Abschnitts III mit Ausnahme der Bestimmungen über den Verkehr mit Süßstoffen, die in den nächsten Abschnitt übernommen sind. § 1 enthält jetzt in erweitertem Umfange die gemeinsamen Bestimmungen für reichssteuerpflichtige Gegenstände; die bisher im § 1 enthaltenen allgemeinen Bestimmungen über die übergangssteuerpflichtigen Gegenstände sind nach § 12 übernommen. Der Abschnitt IV, der dem bisherigen Abschnitt IV entspricht, ist wesentlich gekürzt und dadurch übersichtlicher gestaltet. Die allgemeinen bei Verkehrsbeschränkungen polizeilicher oder wirtschaftlicher Art in Betracht kommenden Bestimmungen sind hier in einem besonderen Paragraphen vorangestellt. Die über die Ausfuhr handelnden Bestimmungen sind nach Kundmachung 6, II. Teil verwiesen und dort im Vorwort zusammengefaßt. Nicht aufgenommen ist das auf Seite 4 des Nachtrages V zur bisherigen Kundmachung abgedruckte Verzeichnis der Einfuhrzollämter, über die alle zur Kategorie der Rebe nicht gehörigen Pflänzlinge usw. eingeführt werden dürfen. Im Bedarfsfalle ist die Zollstelle darüber zu befragen. Der Abschnitt V ist umgestaltet worden, er gibt in gekürzter Fassung den Hauptinhalt der gesetzlichen Vorschriften über die Statistik des Warenverkehrs wieder. Soweit für einzelne Dienststellen, wie beispielsweise die Seehafenstationen, noch weitere Vorschriften aus dem Gesetz und den Ausführungsbestimmungen in Betracht kommen, werden sie mit dem weiteren Material ausgerüstet. Ganz besonders sind in diesem Abschnitt die gesperrt gedruckten Bestimmungen von den Dienststellen zu beachten. Wie schon oben erwähnt, sind die Muster und Anlagen in einem Ergänzungsheft vereinigt, das außer den Verwaltungen und Verwaltungsstellen nur den Abfertigungsstellen mit größerem Zollverkehr zugeteilt wird. Die in diesem Heft nicht wieder erscheinenden Muster sind vom 1. April d. J. ab nicht mehr zu benutzen. Das Verzeichnis der im Verkehr innerhalb des deutschen Reichsgebiets den Sendungen nach Zoll-, Steuer-, Polizei- und sonstigen Vorschriften beizugebenden Begleitpapiere (Anhang I zur Kundmachung 6) ist der leichteren Übersicht halber alphabetisch geordnet worden.

Infolge der vorstehend angedeuteten, in Kundmachung 6, I. Teil eingetretenen Änderungen sind, wie schon eingangs erwähnt wurde, in der Kundmachung 1 (Allg. Abf.-Vorschr. Teil I und II), Kundmachung 2 (Personen- Beförder.-Vorschr.), Kundmachung 3 (Güter-Beförder.-Vorschr.) und Kundmachung 6, II. Teil entsprechende Änderungen erforderlich geworden, die im Nachtragswege bekanntgegeben wurden. Bei diesen Änderungen wäre u. a. zu erwähnen, daß die Erleichterungen, die bisher nur für Zollgepäck zur unmittelbaren Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet eingeführt waren, gemäß § 22 E. Z. O. auch für das Zollgepäck zugestanden sind, das auf die zu solchen Abfertigungen besonders ermächtigten Ämter im Innern überwiesen wird. Im übrigen kann hier auf die Änderungen im einzelnen nicht eingegangen werden. Die Kundmachung 6, II. Teil, enthaltend die im Verkehr nach dem Reichsauslande zu berücksichtigenden Vorschriften, ist ebenfalls geändert worden. Der bisherige Anhang, enthaltend das Verzeichnis der hauptsächlichsten, den Sendungen nach dem Ausland beizugebenden Begleitpapiere, wird zur Unterscheidung von dem Anhang I künftig als Anhang II bezeichnet. In das Vorwort sind allgemeine Bestimmungen über die Ausfuhr, insbesondere über die Reblauskonvention, aus dem I. Teil der Kundmachung übernommen. Der II. Teil wird ebenfalls den Interessenten käuflich überlassen. Bei dieser Gelegenheit soll erwähnt werden, daß als weiteres Hilfsmittel für Interessenten neben der Kundmachung das vom Verkehrsbureau der Handelskammer Berlin ausgegebene Werk „Begleitpapiere zu Ausfuhrsendungen“ amtlich empfohlen wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die neue Eisenbahnzollordnung** ist bekanntlich mit dem 1. April in Kraft getreten. Aus ihren Bestimmungen ist für den Warenverkehr aus dem Ausland von besonderer Wichtigkeit, daß allen Einfuhrsendungen jetzt eine Warenerklärung in doppelter Ausfertigung beigegeben sein muß. Im Ausland ist diese Bestimmung zum Teil als eine Einfuhrerschwerung von gewissermaßen protektonistischem Charakter betrachtet worden. Diese Auffassung ist aber, wie die „B. B.-Ztg.“ hervorhebt, falsch; es handelt sich um eine Förmlichkeit, welche allerdings dem ausländischen Ausfuhrkaufmann eine kleine Mehrbelastung zumutet, aber lediglich eine Folge der im Interesse einer rascheren Abwicklung des Verkehrs den Eisenbahnbeamten jetzt gewährten größeren Befugnisse bildet. Bekanntlich hat die Eisenbahn während der Beförderung der Ware die Zollvorschriften für den Absender zu erfüllen, der seinerseits ihr nur die dazu erforderlichen Papiere zu übergeben hat. Das Vereinszollgesetz verlangt nun von dem Warenführer eine Deklaration über die Ladung, für deren Richtigkeit der Eisenbahnbeamte haftet, der sie (als Bevollmächtigter der Verwaltung) abgibt, — unstreitig eine Härte, da er sich nur an die Angaben des Frachtbriefes halten kann. Auch bedeutete das Ausschreiben der zahllosen Deklarationen für die Eisenbahngüterabfertigungen eine außerordentliche Belastung der Eisenbahnbeamten. Aus diesen Erwägungen verlangt die neue Eisenbahnzollordnung, daß jede mit Eisenbahnfrachtbrief eingehende Sendung von einer deutlich geschriebenen, offen beiliegenden Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein soll.

Diese Warenerklärungen sind nicht dazu bestimmt, für sich allein eine verbindliche Deklaration darzustellen. Sie sollen nur der Eisenbahn Schreibwerk ersparen. Die Deklaration selbst muß nach wie vor von der Eisenbahn abgegeben werden;

sie wird aber jetzt durch das Vorliegen der Warenerklärung wesentlich erleichtert: Der Eisenbahnbeamte kann sich nun in der Regel darauf beschränken, die Übereinstimmung der Warenerklärung mit den Frachtbriefangaben zu prüfen und den Antrag zu vollziehen, der von ihm gestellt werden muß. Jedoch ist die Eisenbahnverwaltung verpflichtet, abgegebene mangelhafte oder unrichtige Warenerklärungen zu ergänzen oder zu berichtigen, oder, wenn eine solche fehlt, selbst eine neue aufzustellen. Die Eisenbahnzollordnung hat übrigens seinerzeit im Entwurf den Interessenvertretungen von Handel und Industrie vorgelegen. Von der Geschäftswelt ist aber gegen die Forderung der Warenerklärung kein Einspruch erhoben worden. Es dürfte hierzu auch um so weniger ein Anlaß vorliegen, als für den Versand aus dem deutschen Zollgebiet nach dem Ausland schon jetzt in den wichtigsten Verkehren Warenerklärungen verlangt werden. Also wird sich wohl auch das nach Deutschland ausführende Ausland bald damit abfinden. Das Muster der Warenerklärung ist so eingerichtet, daß es von der Eisenbahn auch zur Begleitzettelanmeldung benutzt und von der Zollverwaltung zum Begleitzettel vervollständigt werden kann.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (ausschließlich der bayerischen) für März 1913 nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr		
			im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Monat März 1913:					
Personenverkehr	76 006 882	1 485	+ 12 641 493	+ 231	+ 18,83
Güterverkehr . .	171 345 487	3 202	+ 2 512 024	+ 11	+ 0,34
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April-März in der Zeit vom 1. April 1912 bis Ende März 1913:					
Personenverkehr	771 704 005	16 972	+ 43 458 526	+ 776	+ 4,79
Güterverkehr . .	1 837 807 390	39 439	+ 106 009 593	+ 1819	+ 4,84
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar-Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März 1913:					
Personenverkehr	24 254 064	3 785	+ 2 678 764	+ 415	+ 12,31
Güterverkehr . .	51 833 686	7 850	+ 1 652 769	+ 239	+ 3,14

Gesamtlänge der Bahnen: 53 826 km, gegen das Vorjahr + 598 km.

Bei der Beurteilung der Monatseinnahmen ist die Lage des Osterfestes in Betracht zu ziehen, das 1913 in den März, 1912 in den April fiel.

— **Die dritte Lesung des Etats der preußischen Eisenbahnverwaltung** fand am 17. d. M. im Abgeordnetenhause statt. Auf verschiedene Anregungen aus dem Hause erwiderte Staatsminister v. Breitenbach: „Die Neuordnung des Telegraphendienstes, die im Jahre 1900 begann, hat sich nach Auffassung der Verwaltung durchaus bewährt. Die Funktionen der Telegraphisten sind auf andere Beamtenklassen übergegangen. Die Telegraphisten sind keine mittleren Beamten. Soweit die vorhandenen Telegraphisten geeignet waren, sind sie in den mittleren Dienst überführt worden. Ein Teil der Funktionen der Telegraphisten ist auf unteres Personal übertragen worden und wird jetzt von Weichenstellern wahrgenommen. Aber diese Weichensteller sind ausgesuchte Leute, die für die besonderen Funktionen, die ihnen zugemutet werden, gut geeignet sind und dafür eine Stellenzulage bekommen. Wir haben nun an keiner Stelle festgestellt, daß diese grundsätzliche Neuordnung, insbesondere die Verwendung von ausgesuchtem Weichenstellerpersonal, zu Mißständen geführt hat. Wenn bei einem Betriebsunfall festgestellt worden ist, daß eine bestimmte Persönlichkeit in ihren Funktionen nicht zureichend gewirkt hat, so wird das bei allen Klassen der Betriebsbeamten vorkommen können. Darum braucht man gegen die Organisation und Neuordnung der Dinge, wie sie geschaffen, noch keine Einwendungen zu erheben. Der Abg. Dr. Runze hat einen großen Teil der Wünsche und Beschwerden des Personals wiederholt, die in der zweiten Lesung bereits vorgebracht sind. Ich kann, da die Angelegenheiten aller dieser Gruppen von Beamten und Angestellten durchgesprochen sind, auch die Frage der Arbeiterausschüsse eingehend erörtert ist, darauf verzichten, im einzelnen zu erwidern. Wenn er sich besonders der Eisenbahngepäckträger angenommen hat und deren Entschädigung unzureichend findet und bemängelt, daß sie zu Dienstleistungen herangezogen werden, für die sie nicht bezahlt werden, so darf ich wiederholt feststellen, daß diese Verhältnisse und dann auch das ganze Lohnwesen — soweit es nicht schon neu geregelt ist, wie für die Werkstättenarbeiter — durch einen dafür besonders eingesetzten Ausschuß einer erneuten Prüfung unterzogen werden.“ — Der Etat wurde bewilligt.

— **Elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.** Im preußischen Abgeordnetenhause kam am 19., 21. und 22. d. M. der Bericht der 17. Kommission zur Verhandlung. Diese beantragte bekanntlich in Form eines besonderen Gesetzentwurfs die Bewilligung von 25 Millionen Mark zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den genannten Bahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken. Sie beantragt ferner folgende Resolutionen: 1. die Regierung zu ersuchen, dem Landtage bei Anforderung weiterer Mittel eine Denkschrift zu unterbreiten, aus der sich insbesondere Näheres über die Ergebnisse der noch anzustellenden Versuchsfahrten mit Triebgestellen, über die zu wählende Stromart und deren Erzeugung und Verwendung ergibt; auch soll sie Aufschluß darüber geben, ob es wirtschaftlich ist, auf weiteren Linien der Berliner Vortbahnen die elektrische Zugförderung einzuführen; 2. die Regierung zu ersuchen, bei den in Aussicht genommenen und zu billigenden Tariferhöhungen auch auf Erzielung eines angemessenen Betrags für Verzinsung und Tilung des Anlagekapitals, das seither für die Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen aufgewendet worden ist, Bedacht zu nehmen.

Die Abgg. Gerhardus (Ztr.) und Genossen haben einen Abänderungsantrag eingebracht, nach dem a) zur alsbaldigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen 6 620 000 ℳ, b) für Versuche mit elektrischen Betriebsmitteln 3 Millionen Mark bewilligt werden sollen und ferner im Zweckverbandsgesetz für Groß-Berlin im § 1 hinter der Bestimmung, daß zu den Aufgaben des Zweckverbandes auch die Regelung des Verhältnisses der öffentlichen auf Schienen laufenden Transportanstalten mit Ausnahme der Staatsbahnen gehört, eingeschaltet werden soll: „Durch diese Ausnahme werden jedoch Leistungen des Zweckverbandes für Staatseisenbahnen, die dem Verkehrsbedürfnis für das Gebiet des Zweckverbandes dienen, nicht berührt“.

Über die Kommissionsverhandlungen berichtete Abg. Schmedding (Ztr.), indem er zunächst lebhaft bedauerte, daß der Mitberichterstatter Dr.-Ing. Macco durch Krankheit verhindert sei, hier sein Referat über den technischen Teil dieser Frage zu erstatten. Die Kommission habe Bedenken gehabt, gemäß der Regierungsvorlage die geforderten 50 Millionen Mark zur Einführung der elektrischen Zugförderung in vollem Umfange zu bewilligen. Sie ist dahin übereingekommen, zur Vorbereitung eines elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken 25 Millionen Mark zu bewilligen. Über die Frage der wirtschaftlichen Ausnutzug des Kraftwerks konnte in der Kommission bisher ein definitiver Beschluß noch nicht gefaßt werden. Auch die Frage, ob für die Erzeugung der Elektrizität allein Steinkohle oder allein Braunkohle oder teils Stein-, teils Braunkohle verwendet werden soll, unterliege noch der Prüfung.

Es folgte dann eine Rede des Staatsministers v. B r e i t e n b a c h, in der er wiederholt betonte, daß der Berliner Verkehrsnot nur durch die beabsichtigte Elektrisierung abgeholfen werden könne, deren Ausdehnung auf das Staatsbahnnetz nicht beabsichtigt sei; deshalb konnten auch keine militärischen Bedenken geltend gemacht werden. Diese wurden von einem Vertreter des Großen Generalstabes noch besonders durch die Erklärung beseitigt, daß im Kriegsfalle die Militärzüge um die Stadt herumgeleitet würden. Ministerialdirektor F r e u n d wies die lautgewordene Ansicht zurück, daß der Groß-Berliner Zweckverband sich an den Kosten der Elektrisierung zu beteiligen hätte. Minister v. Breitenbach wies wiederholt darauf hin, daß die bestehenden Mißstände im Berliner Stadtbahnverkehr durch Verstärkung des Dampflokomotiv- und Wagenparks keinenfalls behoben werden könnten. Die Vertreter aus den Berliner Wahlkreisen sprachen sich sämtlich für die Elektrisierung aus. Wir kommen auf die Verhandlungen zurück, wenn sie vollständig vorliegen. Für heute sei nur noch mitgeteilt, daß der Antrag der Kommission, der Regierung 25 Millionen zur Vorbereitung der Elektrisierung zu bewilligen, am Dienstag, den 22. d. M. vom Abgeordnetenhause mit 192 gegen 143 Stimmen a n g e n o m m e n ist.

— **Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahn-Verkehr.** Ein zum 1. Mai d. J. in Kraft tretender neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck usw., der übrigens keine Neuerungen aufweist, enthält Sätze für die Neubaustrecke Wannsee-Stahnsdorf (Südwest-Friedhof), die nach deren Betriebseröffnung in Kraft treten. Zugleich ist für den Anschluß an die Ring- und Vorortstationen die folgende neue Bestimmung in den Deutschen Eisenbahn- usw. Tarif aufgenommen worden: „Von und nach Berliner Ringbahnstationen und von und nach Vorortstationen, die nicht dem Fernverkehr dienen, können mit besonderer Genehmigung der Eisenbahndirektion Berlin besonders gestellte Personen-, Kranken- und Gepäckwagen im Anschluß an eine unmittelbar vorangehende oder nachfolgende Beförderung in fahrplanmäßigen Fernzügen mittels besonderer Überführung be-

fördert werden. Die Gebühren usw. sind durch den Tarif für den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr festgesetzt. Eine durchgehende Abfertigung findet nicht statt“.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat März d. J. ist die Gestellung an offenen Wagen höher, an bedeckten Wagen etwas geringer gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß infolge des Osterfestes der März d. J. zwei Arbeitstage weniger hatte. Die arbeitstägliche Gestellung ist bei beiden Wagengattungen erheblich höher gewesen; die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen dagegen wesentlich geringer. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 747 624	2 875 555	+ 127 931	+ 4,7
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	105 678	119 815	+ 14 137	+ 13,4
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	66 375	21 091	— 45 284	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	2 553	879	— 1 674	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 948 418	1 927 692	— 20 726	— 1,1
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	74 939	80 320	+ 5 381	+ 7,2
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	91 050	54 697	— 36 353	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	3 502	2 279	— 1 223	—
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr im ganzen	810 009	818 287	+ 8 278	+ 1,0
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr für den Arbeitstag im Durchschnitt	31 154	34 095	+ 2 941	+ 9,4

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat März d. J. bei einer Bahnlänge von 7145 (7037) km 6 616 500 (5 735 320) Fahrausweise ausgegeben und 2 557 625 (2 613 790) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 5 885 400 (4 948 696) *M*, aus dem Güterverkehr 12 902 627 (13 247 565) *M*, aus dem Gepäckverkehr 327 068 (312 344) *M* und aus dem Tierverkehr 314 905 (396 557) *M*, zusammen 19 430 000 Mark gegen 18 905 162 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffert sich auf 52 260 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 1 912 456 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat März d. J. an Fahrausweisen 926 (815) mit 870 (748) *M*, an Gütern 358 (371) t mit 1850 (1939) *M*, die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2720 (2687) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat März d. J. bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 623 871 (1 396 717) Fahrausweise ausgegeben und 1 075 810 (1 232 357) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 076 440 (898 453) *M*, aus dem Güterverkehr 2 757 397 (3 042 364) *M*, aus dem Gepäckverkehr 26 229 (25 266) *M* und aus dem Tierverkehr (34 076) *M* zusammen 3 894 102 *M* gegen 3 999 159 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. März d. J. beziffert sich auf 11 016 448 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 431 886 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat März d. J. an Fahrausweisen 1771 (1523) mit 1202 (1007) *M*, an Gütern 1173 (1344) t mit 3044 (3354) *M*, die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4247 (4361) *M*.

— **Neues Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs Stuttgart.** Hierüber besagt eine den württembergischen Landständen kürzlich zugegangene Denkschrift (Baubeschreibung und überschlägliche Kostenberechnung zu den schon früher mitgeteilten allgemeinen Plänen) folgendes: Aus dem im Frühjahr 1911 ausgeschriebenen öffentlichen Wettbewerb unter den deutschen Architekten gingen die Architekten Professor Bonatz und Scholer in Stuttgart als Sieger hervor. Da der preisgekrönte Entwurf sich nicht unmittelbar zur Ausführung eignete, wurde das gesamte Projekt einer nochmaligen Durcharbeitung unterworfen, wobei die Anregungen des vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, zur Begutachtung zugezogenen Geh. Oberbaurats Rüdell im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten tunlichst berücksichtigt wurden. Der neue Plan unterscheidet sich von der dem Wettbewerb zugrunde gelegten Anlage dadurch, daß die Hallengleise von 14 auf 16 vermehrt wurden. Die gewonnenen zwei Gleise sollen dem Vorortsverkehr dienen und die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs bei künftiger Verkehrssteigerung weiter erhöhen. Eine wesentliche Änderung besteht in der Anordnung der Fahrkartenschalter. Während diese nach dem früheren Plan zwischen der Ein- und Ausgangshalle eingebaut werden sollten, sind sie jetzt in der großen Eingangshalle parallel zu deren Längsachse gelegt. Außerdem wurde eine weitere besondere Eingangshalle für den Vorortverkehr an der nordwestlichen Seite der Vorderfront vorgesehen. Auf Grund dieser neuen Unterlagen wurde sodann von den Architekten Prof. Bonatz und Scholer ein Vorentwurf für das neue Empfangsgebäude ausgearbeitet. Dieser Entwurf ist nunmehr so weit abgeschlossen, daß er als Grundlage für die Aufstellung der endgültigen Pläne angesehen werden kann. — Die Hauptfront des Empfangsgebäudes liegt darnach in der Flucht der Schillerstraße. Die Königstraße wird auch nach Ausführung der neuen Straßen auf dem Gelände des alten Bahnhofs für den größeren Teil der Reisenden der Hauptzugang zum Bahnhof sein. Der Hauptbau enthält, möglichst nahe an die Königstraße herangerückt, zu ebener Erde die große Haupteingangshalle. In dieser sind 22 Fahrkartenschalter untergebracht, die die ganze rechte und einen Teil der linken Langseite einnehmen. Linker Hand öffnet sich nach der Haupthalle die dem Bahnhofvorplatz entlang gelegene Gepäckaufgabe. An der dem Eingang gegenüberliegenden Seite der Haupthalle liegt eine 8 m breite Treppe, die den Zugang zum Kopfbahnsteig bildet. Rechts und links von dieser Treppe befinden sich zu ebener Erde Aborte. In der Ecke gegen die Ludwigsburger Straße sind Räume für Post, Auskunft, Schlafwagenkarten, Rundreisehefte und dergl. untergebracht. An die Gepäckaufgabe schließt sich gegen die Mitte der Front ohne äußere Scheidung die Gepäckausgabe an, an diese die Hauptausgangshalle, die etwa in die Mitte der ganzen Vorderfront des Hauptbaus zu liegen kommt. Eine strenge Trennung von Ein- und Ausgang ist nicht beabsichtigt, da die Erfahrung auswärtiger Bahnhöfe gelehrt hat, daß sich eine solche Scheidung allenfalls hinter der Sperre, aber nicht außerhalb derselben beim Publikum durchführen läßt. Doch wird Lage und Ausbildung der mittleren Treppe in erster Linie die ankommenden Reisenden an sich ziehen, während anderseits die große Schalterhalle vom Vorplatz her zum Eintreten einlädt. Für den Vorortverkehr ist eine weitere Eingangshalle vorgesehen, die mit einer Treppe vom Bahnhofvorplatz auf die Höhe des Kopfbahnsteigs führt. Die Eingänge münden auf den 160 m langen und über 20 m breiten, in geschlossener Architektur auszubildenden Kopfbahnsteig, der, gegen Zug und Rauch geschützt, von den meisten Reisenden benutzt werden wird, wenn sich das Aufsuchen der Wartesäle nicht lohnt. Letztere liegen zwischen den Ein- und Ausgängen am Kopfbahnsteig. Es ist Wert darauf gelegt, für Nichtraucher und Frauen auch der III. und IV. Klasse getrennte Räume einzurichten. Am Kopfbahnsteig liegen ferner außer den Wirtschaften I./II. und III./IV. Klasse zweckmäßig verteilte Aborte, Bade-, Wasch- und Friseurräume, die Polizeistation sowie eine Anzahl kleinerer Gelasse für den Verkauf von Blumen, Eßwaren, Zeitungen, für Fahrpreisnachzahlungen und dergl. Es wäre erwünscht gewesen, die Handgepäckablage gleichfalls am Kopfbahnsteig unterzubringen. Der vorhandene Raum reichte jedoch nicht aus und es wurde dieser Dienstzweig auf die Straßenhöhe neben die Gepäckausgabe im Mittelpunkt des Gebäudes verwiesen. Das Ende des Kopfbahnsteigs gegen die Bahnhofstraße ist als untergeordneter Durchgang ausgebildet, der jedoch für kränkliche Reisende den Vorzug hat, daß hier keine Treppen zu ersteigen sind. Das gegenüberliegende Ende an der Ludwigsburger Straße ist für den Zugang und für Empfangsräume des Kgl. Hofs bestimmt. An den Kopfbahnsteig schließen sich, durch die Sperre getrennt, vier Gleishallen mit 8 Personenbahnsteigen zu je 2 Gleisen an; je 2 Personenbahnsteige sind durch eine eiserne, etwa 40 m weite Bogenhalle überdacht, deren Stützen auf die Gepäckbahnsteige zu stehen kommen. Die Länge der Hallen beträgt rund 190 m. Von den 16 Gleisen des Bahnhofs sind 10 Gleise an der Seite der Ludwigsburger Straße für die Fernzüge, die übrigen 6 Gleise nach der Bahnhofstraße für die Vorortzüge bestimmt. Abwechselnd mit den Personenbahnsteigen sind zwischen den Gleisen Gepäckbahnsteige für den Verkehr des Gepäcks, der Post und des Expreßguts und für den sonstigen Dienst angelegt. Diese Bahnsteige stehen durch Aufzüge mit dem Untergeschoß des Kopfbahnsteigs, das an die Gepäckhalle (Aufgabe und Ausgabe) unmittelbar anschließt, in Verbindung. Außerdem sind die Gepäckbahnsteige mit den Expreßgut- und Postdiensträumen an der Ludwigsburger Straße durch besondere Aufzüge unmittelbar verbunden. Soweit das Geschoß auf Straßenhöhe am Bahnhofvorplatz nicht von den schon genannten Räumen eingenommen ist, enthält es die Betriebsräume der Bahnhofwirtschaft, einen Laden und eine Zollstelle für Gepäck. — Nach der Seite der Ludwigsburger Straße reihen sich an: Räume für die Schlußpost und Umschlagpost, Räume für den Stationsdienst, sowie für Kranke und Gefangene und schließlich für den Versand und Empfang von Expreßgut je am Kopfe eines der

erwähnten Tunnel. Zwischen den einzelnen Bauteilen sind, um den Expreßgut- und Postverkehr vom Straßenverkehr freizuhalten, geschlossene Höfe angeordnet. Nach der Seite der Bahnhofstraße wird der Hochbau abgeschlossen durch das dreistöckige Gebäude für die Zentralbriefabfertigung. Hier schließt sich die Straße längs des Versandgüterschuppens unmittelbar an die Bahnhofhale an. — In den Hochbauten an der Ludwigsburger Straße sind die oberen Geschosse zum größeren Teil für den Fahrdienst und die sonstigen Diensträume der Station bestimmt. Im übrigen ist in den Obergeschossen reichlich Platz verfügbar, der für weitere Diensträume, z. B. der Betriebsinspektion, sowie für Dienstwohnungen ausgenutzt werden soll. — Die eigenartige und einheitliche Architektur des Entwurfs paßt sich dem Zweck des Gebäudes durchweg an. Besondere Betonung hat die Haupteingangshalle erfahren, im übrigen ist die Front am Bahnhofvorplatz durch eine hohe Säulenhalle geziert, die zum Warten auf herbeigerufene Droschken und auf die Straßenbahn zweckmäßig ist. Der bedeutendste Schmuck und das eigentliche Wahrzeichen des Gebäudes wird ein Uhrturm am östlichen Ende der Kopfbahnsteighalle sein, der einen wirkungsvollen Abschluß der ganzen Königstraße bildet. — Mit dem Bau des neuen Empfangsgebäudes soll im Frühjahr 1914 begonnen werden; die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts ist auf das Frühjahr 1917 geplant. Nach Inbetriebnahme der ersten Bahnhofhälfte kann dann der Bau des zweiten Abschnitts in Angriff genommen und voraussichtlich im Herbst 1919 fertiggestellt werden. — Nach überschlägiger Kostenberechnung wird das Empfangsgebäude mit allen seinen Teilen auf insgesamt 5 850 000 Mark zu stehen kommen. Zur Darstellung des Entwurfs im Äußern und in seinem Verhältnis zur Umgebung ist ein Modell aus Gips angefertigt worden, das zu allgemeiner Besichtigung öffentlich ausgestellt wird.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** haben im März d. J. nach geschätzter Feststellung betragen: aus dem Personenverkehr 2 802 000 *M* (+ 506 000 *M*), aus dem Güterverkehr 6 101 000 *M* (+ 27 000 *M*), aus sonstigen Quellen 1 007 000 *M* (+ 97 000 *M*), im ganzen 9 910 000 *M* (+ 630 000 *M*). Für den Zeitraum Januar-März einschl. stellt sich die Gesamteinnahme auf 27 503 000 *M*, d. i. 2 071 000 *M* mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Von der Gesamtmehreinnahme entfallen 731 000 *M* auf den Personen- und 1 036 000 *M* auf den Güterverkehr.

In der üblichen amtlichen Erläuterung wird zunächst auf die Wirkung der verschiedenen Lage des Osterfestes in den Jahren 1913 und 1912 hingewiesen und weiter u. a. ausgeführt: Die ungünstige Witterung und die außergewöhnlich frühe Lage des Osterfestes bewirkten, daß der Reiseverkehr schwächer war als in früheren Jahren an Ostern. Abgesehen von Ostern war der Reiseverkehr der Jahreszeit entsprechend lebhaft, der Ausflugsverkehr an schönen Sonntagen gut. Die Beförderung italienischer Arbeiter in ihre Arbeitsgebiete erreichte den Höhepunkt und machte zahlreiche Sonderzüge nötig. Der Güterverkehr war stark, namentlich der Durchgangsverkehr nach der Schweiz. Da mit dem 1. April erhöhte Kohlenpreise in Kraft getreten sind, war der Verkehr mit Steinkohlen sehr bedeutend. Die Schiffahrt auf dem Rhein war bis Kehl-Straßburg ständig offen. Die Zufuhren von Kohlen, Getreide und Stückgütern waren lebhaft. Die Neckarschiffahrt war gleichfalls ständig offen.

— **Frachtermäßigung für Mineralöle zum Betriebe von Verbrennungsmotoren.** Bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen steht zur Verhandlung, für schwere Mineralöle, welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und eine Viskosität von mehr als 2,6 haben, den Spezialtarif III zu gewähren unter der Bedingung, daß der Nachweis ihrer Verwendung in Explosionsmotoren geführt wird. Im Interesse der deutschen Motorenindustrie und der aus wirtschaftlichen und gesundheitlichen Gründen erwünschten weiteren Ausbreitung von Explosionsmotoren sowie mit Rücksicht darauf, daß eine Benachteiligung derjenigen Industrien, welche aus inländischem Rohmaterial Treiböle herstellen, nicht zu befürchten ist, hat die Berliner Handelskammer den Antrag befürwortet. Sie hat allerdings hierbei vorausgesetzt, daß die Anwendungsbedingungen so gefaßt werden, daß die Frachtermäßigung nicht nur auf diejenigen Sendungen beschränkt bleibt, die unmittelbar an Verbraucher zu Treibölen gerichtet sind, sondern daß sie auch den Händlern gewährt wird, welche Treiböle von Teilungslagern aus an Verbraucher abgeben.

— **Änderung der Benzinausnahmetarife.** Die für Rohbenzin bestehenden Ausnahmetarife sollen nach einem der Eisenbahnverwaltung vorliegenden Antrage dahin geändert werden, daß sie beschränkt werden auf Sendungen von Rohbenzin an Raffinerien und für solche Sendungen nur im Rückvergütungswege gewährt werden, wenn nachgewiesen wird, daß das Rohbenzin in der Raffinerie tatsächlich gereinigt (mit Schwefelsäure und Natronlauge gewaschen) worden ist. Diese Regelung soll verhindern, daß ausländisches Rohbenzin mißbräuchlich die Ausnahmesätze benutzt und soll die im Binnenland gelegenen Raffinerien wettbewerbsfähig machen gegenüber den an Wasserwegen gelegenen Raffinerien. Die Frage ist bereits im Jahre 1909 erörtert worden. Wie damals, hat sich die Berliner Handelskammer in dem von ihr erforderten Gutachten dahin ausgesprochen, daß der Maßregel unter der Voraussetzung zugestimmt werden könne, wenn gleichzeitig Roh- und Reinbenzin aus der Allgemeinen Wagenladungsklasse in den Spezialtarif I versetzt wird. Anderenfalls würde die Tarifmaßnahme unter einseitiger Begünstigung der Raffinerien den Benzinhandel empfindlich schädigen und ebenso diejenigen Industrien, die das jetzt aus dem Auslande zu den ermäßigten Frachtsätzen erhältliche Rohbenzin in ungereinigtem Zustande benutzen können.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln, Martini, der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range der Räte erster Klasse verliehen worden.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. Mai d. J. ab in den Ruhestand versetzt: die Oberinspektoren Krafft in München und Gabler in Ingolstadt sowie Regierungsrat Herold in Würzburg; versetzt wurden: Regierungsrat Vollmuth in Ludwigshafen a. Rh. an die Eisenbahndirektion Würzburg, Oberinspektor Klein in Rosenheim an das Verkehrsamt der Staatseisenbahnen r. d. Rh. in München, Direktionsassessor Naderer in Nürnberg an die Werkstätteinspektion Aubing, Direktionsassessor und Vorstand der Betriebswerkstätte Nürnberg-Hbf. Rau an die Eisenbahndirektion Nürnberg, Eisenbahnassessor Dr. Eccardt in Regensburg an die Eisenbahndirektion Nürnberg, Eisenbahnassessor Vorhölzer in München an die Eisenbahndirektion Augsburg, Eisenbahnassessor Schöner in München an die Werkstätteinspektion Aubing, sowie Oberinspektor Klotz in Augsburg als Direktionsrat an die Betriebs- und Bauinspektion Lindau als deren Vorstand.

Bei den badischen Staatseisenbahnen sind folgende Personalveränderungen eingetreten: Der Bauinspektor Hermann Stadel bei der Generaldirektion wurde zum Oberbauinspektor und der Obermaschineninspektor Max Eichhorn in Heidelberg zum Vorstand der Werkstätteinspektion daselbst ernannt. Übertragen wurde dem Maschineninspektor Albert Wolfhard unter Verleihung des Titels Obermaschineninspektor die Stelle des Vorstandes der Maschineninspektion Offenburg und dem Betriebsinspektor Dr. Max Roser unter Verleihung des Titels Oberbetriebsinspektor die Stelle eines Hilfsreferenten bei der Generaldirektion.

Österreich.

— **Verkehrspolitische Vereinbarungen mit Ungarn.** Im Rahmen des zwischen Österreich und Ungarn im Jahre 1907 geschlossenen Ausgleichs wurde die Ausgestaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und der Ausbau der direkten Bahnverbindung mit Dalmatien geregelt. Danach sollte zur Herstellung der Verbindung mit Dalmatien eine Linie von Rudolfswerth über Möttling nach Karolyvaros und von Ogulin über Pribudic nach Knin gebaut und bis längstens Ende Dezember 1911 vollendet sein. Bezüglich der Kaschau-Oderberger Eisenbahn sollte die Herstellung des zweiten Gleises in der österreichischen Strecke von Jablunkau bis Teschen zum gleichen Termin mit dem Ausbau der Bahnverbindung Ogulin-Knin erfolgen, und die Ausgestaltung des Stückes der Kaschau-Oderberger Eisenbahn von Teschen bis Oderberg derart, daß täglich 84 Züge verkehren können, bis Ende 1908 durchgeführt sein.

Da die Unmöglichkeit der Einhaltung dieser Termine sich bald herausstellte und sich bezüglich anderer Punkte des Ausgleiches Ausführungsbestimmungen erforderlich erwiesen, waren die beiden Regierungen schon seit längerer Zeit bemüht, zu neuen, ergänzenden Vereinbarungen zu gelangen. Nach Lösung aller einschlägigen Fragen wurde bekanntlich im Mai 1912 ein neues Protokollarübereinkommen abgeschlossen. Auch mit der Verwaltung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mußte bezüglich ihrer Ausgestaltung und der finanziellen Sicherstellung lange verhandelt werden, bevor die einschlägigen Fragen erledigt werden konnten.

Die neuen Vereinbarungen enthalten Bautermine, deren Einhaltung bei energischer Durchführung der Arbeiten sehr leicht möglich ist, trotzdem eine Erweiterung des Bauprogramms auf der Kaschau-Oderberger Eisenbahn dadurch eintrat, daß in der ganzen Strecke Teschen-Oderberg die Legung des zweiten Gleises vereinbart wurde. Bei den abgeschlossenen neuen Verhandlungen mußten die österreichischen Vertreter aber auch darauf bedacht sein, daß aus der Doppelgleisigkeit der Kaschau-Oderberger Linie bis Oderberg keinerlei Folgerungen gezogen

werden, die auf die finanziellen und wirtschaftlichen Interessen der Kronländer schädigend wirken. Der Schutz hiergegen ist in der Vereinbarung gelegen, daß die ungarischen Staatsbahnen und die Kaschau-Oderberger Eisenbahn während der Dauer ihrer Konzession in jenem Quotenbesitzstande, der auf die österreichische Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn entfällt, keinerlei Änderung beanspruchen dürfen, durch welche die für die beteiligten österreichischen Linien festgesetzten Quoten beeinträchtigt würden. Hiernach kann im Verkehr zwischen Ungarn und Deutschland über Oderberg kein größerer Gesamtverkehr geleitet werden als derzeit.

Besonders schwierig gestaltete sich die Regelung der auf die Anschlußverhältnisse an die preußischen Staatsbahnen in Oderberg sich beziehenden Fragen, darunter die Frage des sogenannten Annaberger Anschlusses. Hierbei handelte es sich für die ungarischen Staatsbahnen und für die ihrer Einflußsphäre unterworfene Kaschau-Oderberger Eisenbahn, die bisher nur mit Benutzung des Oderberger Bahnhofes der österreichischen Staatsbahnen und deren wenn auch nur kurzen Strecke bis zur Reichsgrenze bei Annaberg mit Preußen in Verkehr treten konnten, darum, eine direkte Verbindung von der Kaschau-Oderberger Bahnlinie zu den preußischen Staatsbahnen mit Umgehung der österreichischen Staatsbahnen zu erlangen. Der ungarische Verkehr ist auf dem Oderberger Wege nach wie vor darauf angewiesen, den Oderberger Bahnhof der österreichischen Staatsbahnen und deren Strecke bis zur Reichsgrenze zu benutzen. Hierbei mußte auch die Frage der Beitragsleistung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn zu den Kosten des von den österreichischen Staatsbahnen erbauten Oderberger Außenbahnhofs ausgetragen werden, die bekanntlich zu einem Prozesse Anlaß gegeben hat. In dieser Richtung ist es gelungen, durch eine glückliche Formel die vorhandenen Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen.

Endlich ist auch der Zusammenhang des zweiten Gleises mit dem Ausbau der Dalmatiner Bahnen, wie er 1907 in Form eines Junktims vorgesehen war, in die neuen Vereinbarungen übernommen worden. Für die Dalmatiner Bahnverbindung ist die seinerzeit festgesetzte Trasse im Likatale auch jetzt festgehalten worden. Nunmehr muß die Eisenbahnverbindung Rudolfswerth-Karolyvaros bis Ende 1913, die Strecke von Ogulin bis Knin längstens Ende Oktober 1918 fertiggestellt sein und hat übrigens die ungarische Regierung ihre Bereitwilligkeit erklärt, auf einen früheren Vollendungstermin hinzuwirken.

Die Kaschau-Oderberger Bahn benötigt für ihre Ausgestaltung, das zweite Gleis bis Oderberg, die Vermehrung des Fahrparkes und die Errichtung der österreichischen Betriebsdirektion, die gleichfalls eine Errungenschaft der neuen Vereinbarungen bildet, einen Betrag von etwa 19,6 Millionen Kronen. Eine Heranziehung des österreichischen Budgets zur Deckung dieses Erfordernisses war natürlich ausgeschlossen. Dieses soll vielmehr aus den Überschüssen der österreichischen Strecke vom Jahre 1905 an, dann aus den künftigen Überschüssen und durch Aufnahme einer unkündbaren schwebenden Schuld gedeckt werden; ihre Umwandlung in eine konsolidierte ist in den Abmachungen vorgesehen. Die Betriebsdirektion soll in Teschen ihren Sitz haben, noch im Laufe dieses Jahres ihre Tätigkeit beginnen und durch den Direktor weitgehende Befugnisse für die selbständige Verwaltung und für die Festsetzung der Tarife auf dem österreichischen Netze erhalten. Hierdurch wird endlich die Regelwidrigkeit beseitigt sein, daß eine für die österreichische Wirtschaftspolitik so wichtige Bahnstrecke von Budapest aus verwaltet wird.

Außer diesen Hauptpunkten haben die neuen Vereinbarungen die Regelung einer Anzahl anderer offener Fragen herbeigeführt. So wird der Streit zwischen der österreichischen Staatsbahnverwaltung und der Kaschau-Oderberger Bahn betreffs ihrer Beitragsleistung zu dem von ihr mitbenutzten Außenbahnhof in Oderberg, den die Staatsbahnen mit einem Aufwande von vielen Millionen erbaut haben, geregelt, indem die Kaschau-Oderberger Bahn sich zu einer einmaligen Zahlung von etwa 300 000 Kr. und von 1913 ab zu einem jährlichen Beitrage von 100 000 Kr. verpflichtete; dagegen wurde zu Lasten des ungarisch-deutschen Verkehrs die mäßige Erhöhung einer Überfuhrgebühr der Kaschau-Oderberger Bahn in Oderberg von beziehungsweise nach Preußen insbesondere für Kohle festgesetzt. Weiter wurde die im Übereinkommen vom Oktober 1907 vorgesehene Hilfeleistung der österreichischen Staatsbahnen im Kohlenverkehre von Oberschlesien nach Ungarn dadurch näher abgegrenzt, daß die in Frage kommenden Linien der österreichischen Staatsbahnen namentlich angeführt und die an diese zu leistenden Entschädigungsbeträge ziffernmäßig festgelegt wurden. Was die direkten Kohlentarife anbelangt, so erfolgt für einzelne Verkehre die Festsetzung ermäßigter Tarifanteile der ungarischen Staatsbahnen und der Kaschau-Oderberger Bahn, wodurch nicht unwesentliche Ermäßigungen eintreten.

— **Die Lokalbahnvorlage.** In diese Vorlage, die dem österreichischen Abgeordnetenhause nach seinem Wiederzusammentritt vorgelegt werden soll, sind u. a. einbezogen die Linie Landeck-Pfunds mit etwa 23 Millionen Kronen Kostenaufwand, ferner Gleisdorf-Hartberg mit 15 Millionen, Jaslo-Dembica mit 12 Millionen und Zara-Benkovac mit 10 Millionen Kronen. Die letztere Linie bildet den Anfang der auf rund 28 Millionen veranschlagten Verbindung Zaras mit Dernis (Knin-Spalato). Außerdem befindet sich unter den sicherzustellenden Bahnen die Linie Görz-Cervignano, deren Herstellung im Friaul schon seit Jahren herbeigewünscht wird.

— **Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1912** beziffern sich nach den nunmehr festgestellten Ergebnissen der Transporteinnahmen auf rund 786 Millionen Kronen, das ist um 60 Millionen mehr als im Vorjahre. Von dieser Mehreinnahme dürften 10 Millionen auf den Personenverkehr und 50 Millionen auf den Güterverkehr entfallen. Gegenüber dem Staatsvoranschlage ergibt sich eine Mehreinnahme von etwa 30 Millionen Kronen.

Rumänien.

— **Deutsch-rumänischer Gütertarif.** Wie der Berliner Handelskammer mitgeteilt wird, hat das rumänische Parlament eine weitere fünfprozentige Erhöhung der Eisenbahntarife beschlossen, die im Mai d. J. im rumänischen Lokaltarif und demnächst auch in dem für den Verkehr mit Rumänien bestehenden direkten Verbandsgütertarif in Kraft treten soll. Der Zeitpunkt, an dem die Erhöhung in dem jetzt geltenden deutsch-rumänischen Verbandstarif durchgeführt werden soll, steht noch nicht fest; es kommt dabei in Betracht, daß in Deutschland eine zweimonatliche Veröffentlichungsfrist für alle Tariferhöhungen vorgeschrieben ist. Die Ausgabe des in der Umrechnung begriffenen neuen rumänischen Verbandstarifs, dessen Einführung für den 1. August d. J. beabsichtigt war, wird sich durch die vorliegende weitere rumänische Tariferhöhung voraussichtlich noch hinziehen, was im Interesse der deutschen Ausfuhr dringend zu wünschen wäre, da die neuen Tarife nunmehr eine ganz außerordentliche Erhöhung der Frachtsätze nach Rumänien mit sich bringen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Die Verschmelzung der Londoner Untergrundbahn-, Straßenbahn- und Omnibus-Gesellschaften** unter Führung der Underground Electric Railways Company of London hat neuerdings weitere Fortschritte gemacht. Wir entnehmen hierüber der „Ztschr. f. Kleinb.“ folgendes: Der immer engere Zusammenschluß entspringt weniger den Machtgelüsten einzelner Gesellschaften, als er durch die Natur der Verhältnisse sehr gefördert wird. Die Bahngesellschaften sind, um ihre Verkehrsaufgaben in einer einigermaßen wirtschaftlichen Weise zu lösen, auf ein ausgedehntes Hand-in-Hand-Arbeiten, vielfach sogar auf einen teilweise gemeinschaftlichen Betrieb angewiesen. Der von Jahr zu Jahr steigende Wettbewerb der Motoromnibuslinien hat die an sich schon ungünstige finanzielle Lage der Gesellschaften noch verschlechtert. Ihre allmähliche Gesundung erhofft man von den wirtschaftlichen Vorteilen, die eine weitgehende Vereinigung aller in Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel im Gefolge hat. Die Metropolitan Railway Company wird, die Genehmigung des Parlaments und der Generalversammlung vorausgesetzt, die Great Northern & City Railway übernehmen. Diese erstreckt sich von Finsbury Park (unter dem Bahnhof der Großen Nordbahn) in einer Länge von 5,5 km bis Moorgate Street. In der Nähe von Liverpool Street soll eine Verbindung mit der Metropolitan hergestellt, außerdem durch Verlängerung bis Lothbury der Anschluß an die Waterloo & City Railway nach Süden gewonnen und so ein durchgehender Verkehr von Finsbury Park bis Waterloo geschaffen werden. — Die Central London Railway und die City & South London Railway werden ebenfalls von der Gruppe der Underground Electric Railways Company of London übernommen. Damit sind dann auch die letzten selbständigen Röhrenbahnen unter die Kontrolle der großen Gesellschaften getreten, und die sog. Speyergruppe wird demnächst über ein Netz von 60 km Untergrundbahnen verfügen. Die Angliederung der London General Omnibus Company an diese Gesellschaft hat bereits im Jahre 1911 stattgefunden. Jetzt plant man die Verschmelzung der London United Tramways Company mit der Metropolitan Electric Tramways Limited und der Tramways (M. E. T.) Omnibus Company, um auf diese Weise den Wettbewerb für die zum Underground System gehörigen Straßenbahn- und Omnibusgesellschaften aus der Welt zu schaffen. Die Metropolitan Electric Tramways Limited besitzt

ein Netz von Straßen- und Kleinbahnen in den nördlichen und westlichen Bezirken von Großlondon, die London United Tramways ein solches in London, Middlesex und Surrey. Die beiden Gesellschaften zusammen beförderten im Jahre 1911: 152 500 000 Personen.

— **Neue Anschläge der Suffragetten auf Eisenbahnzüge.** Bei einer kleinen Station an der Great-Northern-Bahn ist, wie dem „Lok.-Anz." gemeldet wird, ein verbrecherischer Anschlag der Wahlweiber auf einen Londoner Expreßzug noch rechtzeitig verhütet worden. Man fand die Schienen an den Weichen mit Steinen belegt, die jedenfalls eine Entgleisung verursacht haben würden. Ein Postbote hatte beobachtet, daß sich einige junge Mädchen und ein Mann mit den Schienen beschäftigten; die verdächtigen Personen liefen fort, als der Beamte näher herankam. Der Postbote ist überzeugt, daß die jungen Mädchen und ihr männlicher Begleiter die Steine auf die Weichen gelegt haben, und die Behörden trauen eine so ruchlose Tat nur den fanatisierten Wahlweibern zu. — In Monmouthshire mißlang ebenfalls der Versuch, einen Zug auf ähnliche Weise zum Entgleisen zu bringen, da die verwendeten Steine nicht schwer genug waren. Auch hier soll „die zarte Hand" im Spiele gewesen sein.

— **Serbische Bahnbaupläne.** Wie die „Südslawische Korrespondenz" aus Belgrad meldet, hat die serbische Regierung in Paris eine Millionenanleihe abgeschlossen, deren erste Rate bereits ausgezahlt ist, während der Rest nach dem Friedensschluß auszubezahlen sein wird. Das Vorschußgeschäft steht im Zusammenhang mit der Vergebung von Eisenbahnbauten an die französisch-serbische Gesellschaft für Industrieunternehmungen und öffentliche Arbeiten, die an die serbische Regierung den Betrag von 20 Millionen in Form einer Kaution erlegt hat. Die französisch-serbische Gesellschaft hat den Bau der Linien Nisch-Merdare, Kragujevac-Raska und Valjevo-Osecina in Auftrag erhalten. Die serbische Regierung vergibt noch den Bau der Linien Raska-Uvac, Raska-Mitrovitza und Merdare-Pristina.

— **Eisenbahnlinie Solonik-Dedeagatsch.** Die „Südslawische Korrespondenz" meldet aus Sofia: Der Verkehr auf der Eisenbahnlinie Salonik-Dedeagatsch wurde infolge von Meinungsverschiedenheiten zwischen den griechischen und bulgarischen Militärbehörden wieder eingestellt. Die Sofiaer Blätter bringen Berichte über außerordentliche militärische Maßnahmen Griechenlands bei Salonik, welches die Stadt- und die Landseite befestige. Alles deute darauf hin, daß die Griechen auf einen Zusammenstoß mit den Bulgaren rechnen.

— **Die Tätigkeit der Kommission zur Errichtung von Kühlhäusern und Beschaffung von Kühlwagen für die Bahnen Rußlands.** Eine beim Ministerium der Verkehrsanstalten unter Leitung des Geh. Rats Schtschukin tagende Sonderkommission, in der die Privatbahnen und die Kühlanlagen-Ausschüsse durch ihre Direktoren vertreten waren, hatte den Auftrag der eingehenden Durchberatung der Maßnahmen zur Anlage neuer Kühlhäuser usw., sie hat ihre Tätigkeit nahezu beendet. Dem Vernehmen nach ist sie zu dem Beschlusse gekommen, zunächst für eine Verbesserung der schon vorhandenen Kühlwagen zu sorgen. In zweiter Reihe sollen an den Hauptversand- und -verbrauchsorten von leichtverderblichen Gütern Kühlhäuser erbaut und auf Zwischenstationen Eisniederlagen usw. zur Ergänzung des Eisbedarfs der Wagen eingerichtet werden. Der Anfang hiermit soll auf der riesigen Strecke Ssamarkand-Taschkent-Orenburg-Ssamara-Moskau-St. Petersburg gemacht werden. Nicht weniger als 480 neue Kühlwagen sollen in Auftrag gegeben werden. Sie sollen dreiachsig sein und je nach der Sendung wechselnden Rauminhalt haben, so für Fleisch durchschnittlich für 850 Pud (= 13 104 kg) Fassungsvermögen, für Fische und Früchte etwa 1100 Pud (= 18 018 kg). Der ungefähre Preis für einen Wagen ist auf rund 7000 Rubel angenommen. Kühlhäuser, in denen die Vorkühlung der zur Beförderung zu bringenden Güter bewirkt werden soll, werden in Ssamarkand, Taschkent, Aralskoje more, Orenburg, Ssamara, Moskau und St. Petersburg zu errichten geplant. Außerdem ist beabsichtigt, die Anlage von Kühlhäusern aus Privatmitteln zu gestatten auf den Stationen Bugun, Kara-Tschokat und Amu-Darja. Lager für das Vorratseis für die durchlaufenden Kühlwagen sollen in Abständen von 250 Werst (= 267 km) längs der Strecke angelegt werden. —Die Gesamtausgaben für die vorstehend geschilderten Einrichtungen sind auf 6,5 Millionen Rubel berechnet. Der Antrag auf Bewilligung dieser Mittel durch die gesetzgebenden Körperschaften wird demnächst gestellt werden. m.

— **Allgemeine Vorarbeiten für neue staatliche Bahnbauten in Rußland.** Für das laufende Jahr sind vom Ministerium der Verkehrsanstalten, wie die „Torg. Prom. Gas." mitteilt, wirtschaftliche und technische Vorarbeiten für folgende neue Eisenbahnlinien angeordnet worden: 1. I n s a - P e n s a - C h a r k o w, 850 Werst (= 907 km). Die Linie soll eine Entlastung der bestehenden Linie Pensa-Balaschow-Charkow herbeiführen, da einige Teilstrecken dieser Bahn bereits den Höhepunkt ihrer Durchlaßfähigkeit erreicht haben. Die projektierte Linie entspricht der vorherrschenden Transportrichtung der Frachten, beispielsweise bei der Richtung Pensa-Tamascha-Tschokino-Rymarewo-Kolodjesnaja-Nowy Oskol mit Anschluß an die Südbahnen in Charkow oder Bjelgorod. Was die Strecke Pensa-Insa anlangt, so erfolgt ihr Anschluß an die genannte Linie teils im Hinblick auf ihre lokale Bedeutung für den Holzabsatz des Gorodischtscher Kreises nach Südwesten, teils behufs Herstellung eines unmittelbaren Zugangs zur Ssimbirsker Brücke, was für die uralischen und in gewissem Sinne auch für sibirische Frachten von Bedeutung werden kann, die nach dem Süden und Südwesten Rußlands bestimmt sind, falls die Brücke Batraki überlastet ist. 2. S s a r a t o w - N o w o t s c h e r k a s s k (oder ein anderer Anschlußpunkt zwischen Nowotscherkassk und der Station Millerowo). Die Linie, deren Länge 650 Werst (= 694 Kilometer) beträgt, soll das Dongebiet in der vorherrschenden Transportrichtung der Frachten, d. h. in der Richtung nach Rostow a. Don, bedienen. 3. R o w n o - K j e l c e, 410 Werst (= 437 km). Die Linie soll die aus dem Donezbassin nach Nordwesten, d. h. nach Warschau, führenden Strecken entlasten. Sie hat aber auch für den Transitverkehr große lokale Bedeutung, da sie Gegenden durchschneidet, die dicht bevölkert sind und eine verhältnismäßig entwickelte Industrie besitzen. Von der offenbaren militärischen Bedeutung schweigt das halbamtliche Blatt. 4. M o h i l e w - P o n e w j e s h mit einer Zweiglinie nach Dwinsk, 590 Werst (= 629 km). Die Aufgabe der Vorarbeiten für diese Lienie ist, klarzustellen, welches die vorteilhafteste Richtung im Bezirk zwischen Mohilew und Ponewjesh sein würde. Die Aufgabe wird nicht ganz leicht sein, weil die Linienführung über Nowoswjenzjány führt und von hier nach Ponewjesh bereits Eisenbahnverbindung besteht. 5. O r e n b u r g - U f a, 400 Werst (= 427 km), und Uta-Kungur, 420 Werst (= 448 km). Die Bahn soll den Westabhang des Ural entlang laufen, d. h. Gegenden bedienen, die fast gar keine Schienenwege zu ihrer Verfügung haben und sich dabei auch in beträchtlicher Entfernung von allen schiffbaren Flüssen befinden. Außer ihrer lokalen Bedeutung würde diese Linie, besonders in ihrem südlichen Teile (Orenburg-Ufa) von Wichtigkeit für den Transitverkehr der Frachten aus dem Ural sein, die nach Turkestan befördert werden sollen (Metalle und Holz). 6. S p a s s k e r K u p f e r w e r k (A k m o l i n s k) - S s e m i r e t s c h e n s k e r B a h n; der Anschluß an letztere soll zwischen Maldybai und Pischpeck erfolgen, 815 Werst (= 869 km). Diese Linie soll die direkte Fortsetzung der Linie Petropawlowsk-Koktschetaw-Akmolinsk-Spassker Werke nach Süden bilden. Für die erwähnte Linie sind schon im Jahre 1911 die Vorarbeiten ausgeführt worden. Mit ihr zusammen wird die nunmehr projektierte Linie den kürzesten Schienenweg zwischen dem Ssemiretschje-Gebiet und dem europäischen Rußland bilden. Die in Aussicht genommene Linie verläuft in der Nähe des Balchasch-Sees, wo sich reiche Erzlager finden. Der Punkt, wo der Anschluß an die Ssemiretschensker Bahn erfolgen soll, wird von den Voruntersuchungen abhängig gemacht. 7. I r k u t s k - B o d a i b o, 1000 Werst (= 1067 km). Die Voruntersuchungen hinsichtlich dieser Strecke sollen auf Ansuchen der Irkutsker Stadtverwaltung, das vom örtlichen Generalgouverneur unterstützt wird, in Angriff genommen werden. Insgesamt beträgt die Länge aller geplanten Bahnen, für die die in Aussicht genommenen Voruntersuchungen ausgeführt werden sollen, gegen 5135 Werst (= 5479 km). m.

— **Neue Wasserwege will sich Rußland schaffen.** Die „Torg. Promyschl. Gaseta" erzählt, daß das russische Ministerium der Verkehrsanstalten einen Entwurf für einen transuralischen Wasserweg ausgearbeitet hat. Dem Vernehmen nach sollen dem Ministerrat zwei Linienführungen zur Prüfung unterbreitet werden. Die erste sieht die Verbindung des Wolga-Kamabeckens mit dem der westsibirischen Flüsse vor. Nach diesem Entwurfe würde der Wasserweg 17 Werst nördlich von Perm beim Dorfe Lewschino beginnen, dann 593 Werst (= 633 km) auf der Tschussowaja verlaufen, anschließend eines Kanals von 7,5 Werst (= 8 km) Länge bedürfen, der die Verbindung mit der Reschetke herstellen würde. Auf der Reschetke zieht er sich 14 Werst (= 15 km) hin bis zur Vereinigung mit dem Isset, um 518 Werst (= 553 km) darauf bis zum Tobol und von da bis zum Irtysch fortzuführen. Die Länge des Transuralwasserweges von Perm bis Tobolsk würde 1640 Werst (= 1746 km) betragen, die Kosten würden sich auf 100 Millionen Rubel belaufen. Man rechnet damit, auf dem neuen Wege jährlich bis 200 Millionen Pud (= 3 276 000 t) Waren befördern zu können. Weiter hat der Entwurf die direkte Verbindung Sibiriens mit der Ostsee mit Hilfe des Marien-Systems und des Kaspischen Meeres mit dem Ob und Jenissei über die Wolga und Kama im Auge. Auch das Schwarze Meer will man über den Don mit der Wolga verbinden. Die andere Linienführung

ist von dem früheren Gouverneur von Nishni-Nowgorod, Chwostow, ausgearbeitet und sieht die Verbindung der sibirischen Flüsse mit der Petschora mittels des Ilytsch, der Ssewernaja Sosjwa und ihrer Nebenflüsse vor. Der Entwurf will eine Wasserstraße von Sibirien über die Dwina nach Archangelsk schaffen, die der Ausfuhr sibirischen Getreides nach England dienen könnte. Allerdings wäre bei Verwirklichung dieses Planes außer einer Tunnelanlage der Bau von 200 Schleusen erforderlich, was die Schwierigkeiten des Baues, die Höhe der Baukosten und des späteren Betriebes ungünstig beeinflussen würde. m.

Fremde Erdteile.

— **Die siamesische Südbahn.** Die Fortschritte, die der Bau der siamesischen Südbahn macht, lenken die Aufmerksamkeit in steigendem Maße auf die siamesischen Provinzen der malayischen Halbinsel. Wenn bisher auch erst einige kürzere Teilstrecken, so von Petschaburi südlich bis Hua Hin, von Singora nordwestlich bis Patalung, von Trang nordöstlich bis Tong-Song, für den allgemeinen Verkehr freigegeben werden konnten, so wird doch durch die Bahn bald ein fruchtbares zukunftsreiches Land erschlossen sein, das günstige Bedingungen für die Anlage von Kokosnuß- und Kautschukpflanzungen bietet und in dem bereits Baumwolle in recht beachtenswerten Mengen geerntet wird. Auch an Bodenschätzen, vor allem Zinn und Wolfram, scheint das Land reich zu sein. Unter diesen Umständen würde der siamesischen Regierung die Begründung von Pflanzungs- und Bergwerksunternehmungen in diesen Provinzen mit Hilfe von europäischem Kapital nicht unerwünscht sein. Siams Ausfuhr von Zinn, das hauptsächlich in den Provinzen der malayischen Halbinsel gewonnen und, ohne Bangkok zu berühren, nach Penang und Singapore verschifft wird, stellte sich im Jahre 1911/12 auf 99 628 Pikuls (zu 60,45 kg) gegen 82 628 Pikuls im Vorjahre. Der Durchschnittswert des Pikul war im Jahre 1911/12: 95 Straits-Dollars (zu 2.40 *M*) gegen 82 Straits-Dollars im Vorjahre. Die Ausfuhr von Wolfram wird für 1911/12 auf rund 3000 Pikuls angegeben. — Nach Vollendung der Südbahn dürfte der Hafen von Trang, an der Westküste der Halbinsel gelegen, voraussichtlich eine große Bedeutung gewinnen. Trang ist von Penang aus mit dem Dampfer in zwölf Stunden zu erreichen, während die Bahnfahrt von hier bis Bangkok zwei Tage erfordern wird; gegenüber dem bisherigen Wege über Singapore bedeutet dies eine Zeitersparnis von 2½ bis 3 Tagen. Für die deutsche Schiffahrt dürfte es sich empfehlen, der bevorstehenden Veränderung der Verkehrsverhältnisse beizeiten Rechnung zu tragen. Vorläufig bietet allerdings die dem Trangfluß vorgelagerte Barre noch ein Hindernis für den Schiffsverkehr im Hafen von Trang; die Regierung hat jedoch bereits ausgedehnte Hafenarbeiten in Erwägung gezogen. Sowohl für die Schiffahrt wie auch für den Ein- und Ausfuhrhandel eröffnen sich daher in Trang die günstigsten Aussichten.

— **Vorgehen gegen Eisenbahndirektoren in den Vereinigten Staaten.** Wie aus Bridgeport (Connecticut), 15. April gemeldet wird, hat Richter Green gegen Charles E. Mellen, den Präsidenten der New-York-, New-Haven- and Hartford-Bahn, und gegen E. H. Mc. Henry, den Vizepräsidenten dieser Bahn, Haftbefehle erlassen, in denen den beiden Eisenbahnbeamten zur Last gelegt wird, sich in Verbindung mit dem Eisenbahnunglück bei Westpoint im Oktober v. J., bei dem mehrere Personen ums Leben kamen, der fahrlässigen Tötung schuldig gemacht zu haben.

— **Güterwagen mit Spiritusheizung auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten und Kanadas.** Infolge der immer mehr zunehmenden Beförderung leicht verderblicher Güter in Güterwagen auch im Winter wird auch die Nachfrage nach heizbaren Güterwagen immer stärker. Vor kurzem sind nun Wagen gebaut worden, die mit Spiritus geheizt werden. Auf jeder Wagenseite sind bei ihnen unter dem Fußboden zwei Heizkörper oder -kammern angebracht, von denen jede zwei Spiritusvorratsbehälter und zwei Brenner enthält. Zwischen den Heizkammern und unmittelbar unter dem Wagenfußboden liegen vier wagerechte Leitungen oder Rohre für die Verbrennungsgase, zwei Rohre für heiße Luft und zwei für die Luftrückleitung. Diese Leitungen setzen sich in senkrechten, in den Endwänden des Wagens untergebrachten Leitungen fort. Durch besondere Anordnungen wird ein lebhafter Umlauf der warmen Luft innerhalb des Wagens verursacht. Als zweckmäßigster Brennstoff erwies sich nach Mitteilung der „Railway Age Gazette", der diese Angaben entnommen sind, aus verschiedenen Gründen gereinigter Spiritus. Einmal sind die Kosten nicht hoch, da patentierte selbsttätige Brenner verwendet werden; sie belaufen sich für einen Brenner auf etwa 2¼ Cents = 9 ₰ für die Stunde. Zweitens ist der Brennstoff in seiner Verwendung durchaus sicher in bezug auf Entzündbarkeit. Drittens verlangt Spiritus weniger Luft auf 1 Pfund Brennstoffmenge als jeder andere zum gleichen Zweck untersuchte Brennstoff; es entstehen bei der Verbrennung weder Rauch, Ruß oder andere schädliche Gase, noch bleiben Rückstände. Die Bedienung des Spiritusheizwagens ist sehr einfach; man braucht nur eine kleine Menge von Spiritus in den Kasten unter dem Brenner einzulassen und ein Streichholz anzuzünden. Der selbsttätige Hahn im Innern des Brenners besorgt dann alles übrige. Jeder Wagen besitzt einen Vorratsbehälter mit einem Fassungsraum von 24 amerikanischen Gallonen (91 l), der genügt, um einen Brenner in jeder Verbrennungskammer acht Tage lang (8 × 24 Stunden) ohne Aufsicht brennen zu lassen. Es sind bereits mehrere Hundert dieser Wagen, die ihrer Einrichtung nach im Sommer als Kühlwagen benutzt werden können, in Betrieb. Die Wagenheizvorrichtungen werden von der Gesellschaft für Spiritusheizung und Beleuchtung in Chicago geliefert.

— **Herabsetzung der Straßenbahnfahrpreise in Neuyork.** Die Neuyorker Brückenbetriebsgesellschaft, die den Straßenbahnbetrieb über die Williamsburgbrücke über den East-River ausübt, ist in der glücklichen Lage, auf ihr Aktienkapital von 100 000 Dollars eine Dividende von 100 % zu verteilen. Das ist dem Verkehrsamt (Public Service Commission) denn doch zu viel geworden, und es hat von der Gesellschaft, an der die New York Railways Company und die Brooklyn Rapid Transit Company je zur Hälfte beteiligt sind, gefordert, daß die Fahrpreise über die Brücke, die die Zahlung jener hohen Dividende ermöglichen, herabgesetzt würden, jedenfalls mit der Begründung, daß die hohen Überschüsse darauf schließen lassen, daß die Leistungen in keinem angemessenen Verhältnisse zu dem dafür geforderten Preise stehen. Die einfache Fahrt soll in Zukunft 2 anstatt 3 Cents kosten, und statt wie bisher 2 Karten sollen für 5 Cents 3 Karten verabfolgt werden. — Das Bestreben, die amerikanischen Straßenbahngesellschaften zu einer Herabsetzung ihrer Fahrpreise zu veranlassen, zeigt sich an verschiedenen Stellen; stets werden aber solche Bestrebungen von den betroffenen Gesellschaften auf das lebhafteste bekämpft. Die Neuyorker Gesellschaft hat hiervon keine Ausnahme gemacht und die Verfügung des Amts vor Gericht angefochten, aber ohne Erfolg. Die angerufenen Gerichte haben die Verfügung bestätigt, und so ist denn die Ermäßigung als die erste ihrer Art im Staate Neuyork Anfang Dezember eingeführt worden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die bis zum 1. Januar d. J. dem Wagenladungsverkehr dienende und seit diesem Zeitpunkt für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Station Cöln-Eifeltor ist nunmehr nach erfolgter Inbetriebnahme einer Kopf- und Seitenladerampe auch für den Viehverkehr und den Verkehr mit Fahrzeugen eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Bahnhöfen Goldap und Gurnen links der Bahnstrecke Insterburg-Lyck gelegene Ladestelle Buttkuhnen auch für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige böhmische Bezeichnung der an der Lokalbahn Sudomer-Skalsko-Altpaka gelegenen Personen-Halte- und Verladestelle Bechow-Freidorf wird vom 1. Mai ab in Bechov-Svobodín abgeändert werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI 41 vom 14. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 17. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, die Bekanntmachungen in der Vereinszeitung im Vierteljahr Januar/März d. J. erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1913 wird die vollspurige, eingleisige Bahnstrecke Drulingen-Diemeringen als Nebenbahn mit den Stationen Mackweiler, Rexingen und Drulingen Bahnhof für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist die Verladung von größeren Fahrzeugen auf den Stationen Rexingen und Mackweiler.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 1. Mai 1905 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Straßburg, den 16. April 1913. (1131)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 2. Mai 1913 wird die normalspurige eingleisige Bahnstrecke Ahrdorf-Blankenheim als Nebenbahn mit folgenden neuen Stationen dem Betriebe übergeben: Dollendorf (Eifel), Freilingen (Eifel), Mülheim (Eifel), Blankenheim (Eifel), Blankenheimerdorf. Sämtliche Stationen sind Bahnhöfe IV. Klasse. — Sie erhalten Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Bahnhof Blankenheim (Eifel) erhält außerdem Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Fahrzeugen. (Kopf- und Seitenrampe.) Rampe für Seitenverladung erhalten die Bahnhöfe Dollendorf (Eifel), Freilingen (Eifel) und Mülheim (Eifel). Bahnhof Blankenheimerdorf erhält eine fahrbare Viehrampe. Die Bahnhöfe erhalten keine Lademaße und Ladekrane. Postdienstraum und Centesimalwage sind auf Bahnhof Blankenheim (Wald).

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit:

Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cöln, im April 1913. (1144)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Cöln Eifeltor für den Tierverkehr und den Verkehr mit Fahrzeugen.

Die bis zum 1. Januar d. J. dem Wagenladungsverkehr dienende und seit diesem Zeitpunkt für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnete Station Cöln Eifeltor wird nunmehr nach erfolgter Inbetriebnahme einer Kopf- und Seitenladerampe auch für den Viehverkehr und den Verkehr mit Fahrzeugen eröffnet.

Cöln, im April 1913. (1145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 2. Mai d. J. wird der an der Strecke Brieg-Oppeln gelegene, bisher nur dem Güterverkehr dienende Bahnhof IV. Klasse Arnsdorf (Oberschles.) auch für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Kattowitz, den 18. April 1913. (1146)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Mai 1913 treten neue Schnittfrachtsätze des Ausnahmetarifs 30 D Holz in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 17. April 1913. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Am 1. Mai d. J. erscheint der Nachtrag IV zum Verbandsgütertarif. Durch ihn werden verschiedene dänische und deutsche (u. a. preußische, bayerische, sächsische, württembergische und badische) Stationen in den Klassentarif und in die Ausnahmetarife einbezogen sowie die Warenverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen 1 (Getreide), 2 (Holz), 6 (Eisen und Stahl), 7 (Düngemittel) und 8 (Kalisalze) geändert.

Für die Station Nienstädt der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn erhöhen sich die Tarifentfernungen um 5 km. Außerdem bringt der Nachtrag durch Änderung der Warenverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen 2 und 8 zum Teil Erhöhungen. Die Erhöhungen gelten sämtlich erst vom 1. Juli d. J.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 18. April 1913. (1147)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ambrock als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) einbezogen.

Elberfeld, den 18. April 1913. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Heft C 2 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Lispenhausen in den Ausnahmetarif 1 c für Rundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmt, unter Abteilung b als Sammellagerstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 19. April 1913. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.

Vom 1. Juni d. J. ab tritt für den Bereich des an diesem Tage neu auszugebenden süddeutsch-ungarischen Verbandstarifs, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit Bayern r. d. Rh.) und Heft 2 (Verkehr mit dem übrigen süddeutschen Gebiet) der Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung B für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits, gültig vom 1. Juni 1909, außer Kraft. Für diese Hefte gilt vom genannten Zeitpunkt ab der Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen anderseits, Teil I, gültig vom 1. Januar 1911.

Berlin/Wien, den 14. April 1913. (1132)
Köngliche Eisenbahndirektion,
k. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A. — Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn ist den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts mit Beschränkung auf den Wechselverkehr der Station Mühlhausen (Thüringen) Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn beigetreten.

Berlin, 17. April 1913. (1134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Vollme-Ehringhausen in die Ausnahmetarife S 18 und S 18b Abt. bI als Empfangsstation aufgenommen.

Elberfeld, den 16. April 1913. (1136)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. nach Staats- und Privatbahnstationen, Tarifverzeichnis 1132.

In die Abteilung C des vorgenannten Tarifs werden mit sofortiger Gültigkeit die Stationen Bork (Westf.), Bredenscheid, Lünen Nord und Rhynern als Versandstationen aufgenommen.

Essen, den 17. April 1913. (1137)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch - sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 19. April 1913 wird die Station Königsbrück Kamenzerstraße der Königlich sächsischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen. Gleichzeitig werden die Namen der im Tarif bereits enthaltenen Stationen

Hof Bahnhof Sächs. Stsb. in Hof Hbf., Brand b. Freiberg in Sachs. in Brand-Erbisdorf, Hetzdorf b. Öderan in Hetzdorf (Flöhatal) geändert.

Die Sätze werden im Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Anfrage von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 16. April 1913. (1135)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif, Heft 5 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Raunheim des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz in den Ausnahmetarif 23 I d (Eisen, Stahl usw.) einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 17. April 1913. (1169)
Königliche Eisenbahndirektion auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 v. 1. 11. 1911.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 93 D unter III für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen europäischen Ländern gelten vom 1. Mai d. J. ab auch für solche Sendungen, die in den Empfangsstationen zur Herstellung eines Schwimmdocks, das zusammengesetzt über See nach außerdeutschen europäischen Ländern ausgeführt wird, verwandt worden sind. Nähere Auskunft über die Anwendungsbedingungen erteilt unser Verkehrsbureau. (1166)

Altona, den 21. April 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Ab 15. Mai 1913 wird die Station Karlsruhe Hafen in die Abteilung F (Roheisen) des Ausnahmetarifs 93 (II. Ausfuhr aus Deutschland) wie folgt einbezogen.

1. Auf Seite 37 des Tarifs ist der Anstoßbetrag von 42 ₰ an Ulm für Abteilung F 10 t.
2. Auf Seite 98 des Tarifs ist der Anstoßbetrag von 8 ₰ an Pforzheim für Abteilung F 10 t nachzutragen.

München, den 16. April 1913. (1170)
Tarifamt der K. bay. St. E. B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif, Teil II, vom 15. Mai 1912.

Am 1. Mai 1913 wird für Braunkohle usw. im Versande von Moys bei Görlitz nach Tschernhausen ein direkter Frachtsatz in Höhe von 249 Heller für 1000 kg unter den im Haupttarife angegebenen Bedingungen eingeführt.

Breslau, den 19. April 1913. (1167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. zu Heft B I (Teilhefte B I 4, 6, 10, 16, 18, 21) Nachtrag 13. Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
2. zu Heft B II (Teilhefte B II 1—60) Nachtrag 14. Preis für die Gesamtausgabe 20 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

Die Nachträge enthalten:

a) Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Ahrdorf - Blankenheim (Wald).
b) Änderungen und Ergänzungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Varel (Oldbg.)-Rodenkirchen.
c) Ergänzungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Kolzig (Kr. Grünberg) - Schlawa (Schlesien) der Neubaustrecke Kolzig (Kr. Grünberg)-Glogau-Fraustadt.
d) Sonstige Änderungen.

3. Die entstehenden Änderungen für Heft A sind im Tarif- und Verkehrsanzeiger enthalten.

Frachterhöhungen gelten vom 1. Juli 1913.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. April 1913 (1171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft A, enthaltend den Kilometerzeiger zu den Tarifen Teil II, Hefte 1—22 usw. vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 ist auf Seite 112 der Schnittafel B die Station Außig Expositur k. k. St.-B., Eigentumsbahn Nw, mit den für Außig Staatsbahnhof vorgesehenen Entfernungen nachzutragen.

München, den 12. April 1913. (1138)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahntiertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 20 d. M. wird der Bahnhof Neudorf (Oberschles.) unter die im Abschnitt B unter V genannten Stationen des oberschlesischen Industriebezirks aufgenommen, denen für den Bezug von Rindvieh (einschl. Kälbern) in Wagenladungen von schlesischen und posenschen Staatsbahnstationen und von Schafen und Ziegen von schlesischen Staatsbahnstationen eine Frachtermäßigung von 25 bezw. 50 % gewährt wird.

Kattowitz, den 16. April 1913. (1168)
Königliche Eisenbahndirektion zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

1. Teil I B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. Februar 1898. Neuauflage vom 1. April 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft, enthaltend die Neuauflage der Allgemeinen Tarifvorschriften sowie Ergänzungen und Änderungen der Güterklassifikation.

Dieser Nachtrag ist bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preis von 0,70 ℳ erhältlich.

2. Teil II A. Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird der Tarif Teil II A neu ausgegeben, und zwar Heft 1, Entfernungen und Schnittfrachtsätze der süddeutschen Verwaltungen, der sächsischen Staatsbahnen, der Prinz Heinrichbahn sowie der Grenzstationen Delle, Lindau-Reutin, Passau, Salzburg und Simbach;

Heft 2, Entfernungen und Schnittfrachtsätze der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Lübeck-Büchener Bahn und der Nichtverbandsbahnen.

Die in beiden Tarifheften enthaltenen Schnittfrachtsätze bis und von Iselle trs. treten erst mit dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig) für den Güterverkehr in Kraft. Dieser Zeitpunkt wird noch besonders bekannt gegeben.

Mit dem Eintritt der Gültigkeit der beiden Tarifhefte werden der Tarif Teil II A vom 1. Dezember 1904 nebst Nachträgen I—IV, der Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse vom 1. April 1909 nebst Nachtrag I, der Ausnahmetarif für Lebensmittel vom 1. April 1905 nebst Nachträgen I—III, sowie die im Rahmen dieser Tarife veröffentlichten Frachtsätze aufgehoben. Jedoch bleiben die Frachtsätze bis Iselle trs. (Thomasschlacken von Algringen usw.) bis zur Eröffnung der Lötschbergbahn in Kraft.

Mit dem Eintritt der Gültigkeit der Schnittsätze bis und von Iselle (Eröffnung der Lötschbergbahn) werden ferner der Ausnahmetarif für Form- usw. Eisen über den Simplon vom 3. April 1907 nebst Nachtrag I sowie die zugehörigen Bekanntmachungssätze aufgehoben.

Das Heft 1 ist zum Preise von 3,00 ℳ, das Heft 2 zum Preise von 2,50 ℳ bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich.

3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird der Tarif neu ausgegeben, unter gleichzeitiger Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. Oktober 1908 nebst Nachträgen I und II und der zugehörigen Bekanntmachungssätze. Die außeritalienischen Schnittsätze bis Iselle trs. treten jedoch erst mit dem Zeitpunkt der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt, der besonders bekanntgegeben wird, bleiben die entsprechenden Frachtsätze des Tarifs vom 1. Oktober 1908 gültig.

Dieses Tarifheft ist bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 0,30 ℳ erhältlich.

4. Teil II B. Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 tritt der Nachtrag II, enthaltend neue Entfernungen und Schnittsätze nach und von Iselle und Pontebba sowie sonstige Ergänzungen und Änderungen, in Kraft.

Dieser Nachtrag ist bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 0,60 Mark erhältlich.

Straßburg, den 17. April 1913. (1042)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.

Druckfehlerberichtigung.

In einzelnen Abdrücken des vom 1. April 1913 gültigen Tarifs Teil II, Heft 1 auf Seite 102 bei den Stationen „Kőbánya“ fehlt in der Schnittpunkt-Rubrik die Angabe des Schnittpunktes bei den Schnittfrachtsätzen der ersten Zeile und ist daher durch Einstellung der Ziffer I zu ergänzen.

Breslau, den 18. April 1913. (1148)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Drauffelt der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den direkten Verkehr (Tarifheft 3) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. April 1913. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen; Ausnahmetarif, gültig vom 1. Januar 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Neuhaldensleber Eisenbahn mit der Station Althaldensleben in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze, deren Veröffentlichung im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr erfolgt, geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 17. April 1913. (1154)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1913 werden die Stationen Espenhain und Rötha der Sächsischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 2 aufgenommen. Die Tarifentfernungen werden gebildet für Espenhain durch Anstoß von 7 km und für Rötha durch Anstoß von 4 km an die Entfernungen für Böhlen-Rötha. Die Station Espenhain wird auch als Versandstation in die Abteilung B des Ausnahmetarifs 6 für Brennstoffe aufgenommen.

Dresden, am 19. April 1913. (1155)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 8, 9, 10 und 11 vom 1. Mai 1912.

Am 1. Mai 1913 tritt je ein Nachtrag I in Kraft, welcher größtenteils erhöhte Frachtsätze der Wagenladungsklasse B und des Spezialtarifs I sowie der Ausnahmetarife 7 (Hopfen), 37 (Extrakte) und 47 (Fette), ferner neue Frachtsätze des Serientarifs III A sowie andere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Insoweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die Frachtsätze der Haupttarife, sofern diese nicht schon auf einen früheren Zeitpunkt aufgehoben worden sind, noch bis Ende Juni 1913.

Abdrucke dieser Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zu folgenden Preisen erhältlich:

Heft 8: 0,45 *M* = 0,54 Kr.; Heft 9: 0,70 *M* = 0,85 Kr.; Heft 10: 0,40 *M* = 0,48 Kr.; Heft 11: 0,85 *M* = 1,00 Kr.

München, den 18. April 1913. (1157)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Mai 1913 werden die Stationen der Reichseisenbahnen: Ebersweiler O K mit den um 12 km erhöhten Entfernungen für Busendorf und Romansweiler O K mit den um 2 km erhöhten Entfernungen für Papiermühle in den Tarif einbezogen.

München, den 19. April 1913. (1156)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 13 vom 1. Mai 1912.

Am 1. Mai 1913 erscheint der Nachtrag I, welcher größtenteils erhöhte Frachtsätze der Wagenladungsklasse B, des Spezialtarifs I und des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum usw.) sowie andere Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Soweit gegen seither Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Juni 1913 in Kraft.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise von 0,50 *M* = 0,60 Kr. für das Stück zu erhalten.

München, den 18. April 1913. (1158)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.
Teil I vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. treten folgende Änderungen ein:

1. Auf Seite 146 ist nachzutragen:
Pos. 3 a. Magnetzünder für Explosions- oder Verbrennungsmotoren

Spalten						
3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
I *)	—	—	—	III C	IV (auch IV A)	XIII (auch XIII A)

2. Auf Seite 329 sind den bei Budapest dunap t. p. u. aufgeführten Industrieetablissements hinzuzufügen:
„Ungarische Lebensmittel-Transport A.-G.“ und „Rütgers Guido Holzetablissement.“

Berlin/Wien, den 19. April 1913. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion und
k. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.

Ab 10. Mai 1913 wird Abschnitt B — Serientarife — Seite 52 und 53, wie folgt, ergänzt:

von oder nach	Nagold: Serientarif II B, II D, II E
	St
Mürzzuschlag . . .	756
Wiener-Neustadt . .	786

München, den 14. April 1913. (1139)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).
Teil II A, Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Mai 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Crailsheim in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Getreide), wie folgt, aufgenommen:

von Crailsheim nach

Altmünsterol Grenze . . .	12,20
Deutschavricourt „ . . .	10,90
Chambrey „ . . .	11,70
Novéant „ . . .	12,40
Amanweiler „ . . .	12,40
Fentsch „ . . .	13,40

Franken für 1000 kg.

Straßburg, den 17. April 1913. (1041)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
Einführung von Frachtsätzen für Glas- und Hohlglaswaren von Teschen.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen im Rahmen des obgenannten Verkehres für Glas- und Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes 113 A nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Nach / Von	Holeschowitz-Umschlag[1])		Melnik-Umschlag[1])		Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai im Verkehre mit dem Elbegebiet Hamburg		
	a und b									a u. b	a	b
	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t		5 t	10 t	
	Pfennige für 100 kg											
Teschen k. k. St. B. und Ks. Od. . .	142	96	—	—	160	107	163	110	10	198	141	138

[1]) Frachtsätze nur im Rückvergütungswege gültig. — Siehe Seite 309 des Tarifs.

Wien, am 17. April 1913. (1143)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch - bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 24. April bis 31. Dezember 1913 wird für Steinschrotten und Steinschlag jeder Art, aus Naturgestein, wenn zu Eisenbahnbauten bestimmt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen von Lehesten nach Bock-Wallendorf ein Ausnahmefrachtsatz von 19 ₰ für 100 kg eingeführt. Nähere Auskunft über die weiteren Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Abfertigungen. Zugleich wird die Station Buttlar Wen. Ö. E. für den allgemeinen Stückgut- und Wagenladungsverkehr freigegeben.
Erfurt, den 18. April 1913. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.
Mit Ablauf des 30. April 1913 wird der Tarif für den Binnenverkehr der Stralsund-Tribseer Eisenbahn (vom Tage der Betriebseröffnung) nebst Nachträgen aufgehoben. Dafür tritt am 1. Mai 1913 das in Gemeinschaft mit der Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Mühlhausen-Ebelebener und Neustadt-Gogoliner Eisenbahn herausgegebene „Gemeinsame Tarifheft (Heft A)“ (Nr. 129a des Tarifverzeichnisses) für unseren Bereich und anschließend daran ein „Besonderes Tarifheft (Heft B)“ für unsern Binnenverkehr (Nr. 186 des Tarifverzeichnisses) in Kraft.
Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind von der Landesaufsichtsbehörde gemäß § 2 der E.-V.-O. genehmigt.
Stralsund, den 20. April 1913. (1159)
Stralsund-Tribseer Eisenbahn.
Der Vorstand.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.
Vom 1. Mai d. J. ab wird im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr die Fahrpreisermäßigung für Fahrten im Interesse der Jugendpflege versuchsweise und widerruflich auch an Sonn- und Festtagen mit Ausnahme des Himmelfahrtstages unter gewissen Bedingungen gewährt werden.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Berlin, den 15. April 1913. (1140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch - rheinisch - schweizerischer Personen- und Gepäcktarif.
Der fünfte Nachtrag tritt nicht, wie unterm 31. Januar d. J. bekannt gemacht, am 1. Mai, sondern erst am 1. Juni d. J. in Kraft.
Mainz, den 17. April 1913. (1161)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch - österreichisch - italienisch - französischer Personenverkehr über Kufstein/Arlberg-Brenner und über Pontebba.
Voraussichtlich am 1. Juli 1913 tritt ein neuer Tarif in Kraft. Infolge Änderung der Preise auf den italienischen Staatsbahnen werden die Tarifsätze fast in allen Verkehrsbeziehungen und Klassen erhöht.
Das Erscheinen des Tarifs wird nochmals veröffentlicht; vorläufig erteilt nähere Auskunft das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Halle (Saale), 17. April 1913. (1160)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung von Arbeiten.
Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Verputzarbeiten (Innenputz) umfassend rd. 3100 qm Deckenputz und 8000 qm Wandputz einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.
Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 23. April ab im Neubaubureau, Ecke Sophien- und St. Johanner Straße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.
Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift „Angebot auf Ausführung der Verputzarbeiten (Innenputz) zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bis zum 30. April, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben im Neubaubureau, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.
Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum „Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.
Ende der Zuschlagsfrist am 14. Mai 1913.
Saarbrücken, den 17. April 1913. (1165)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Arbeiten.
Für den Neubau eines Dienstwohngebäudes für 6 mittlere Beamte am Volksgarten zu Saarbrücken soll die Ausführung der Anstreicher- und Tapeziererarbeiten, umfassend rd.
550 qm Wandflächenanstrich in Ölfarbe,
1700 „ Decken- und Wandstrich,
800 „ Holzfußboden,
120 „ Fensterboden,
500 Rollen Tapete aufzukleben,
60 Zimmertüren
einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.
Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 23. ab im Neubaubureau, Sophienstraße, Zimmer Nr. 14, zur Einsicht aus.
Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Anstreicher- und Tapezierarbeit zum Neubau des Dienstwohngebäudes für 6 mittlere Beamten am Volksgarten zu Saarbrücken“ bis zum 6. Mai, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben im Neubaubureau, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.
Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum „Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger“ Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.
Saarbrücken, den 17. April 1913. (1162)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin in Gelsenkirchen - Wattenscheid lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, Schwellen, Eisen- und Gußschrott usw. im Gesamtgewicht von etwa 4470 t, sollen verkauft werden.
Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbureau hierselbst, Bismarckplatz Nr. 1, zur Einsicht offen und können, so lange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.
Mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf abgängiger Oberbau- und Baumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 14. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion — Bismarckplatz Nr. 1, hierselbst — stattfindenden Eröffnungstermine einzusenden.
Zuschlagsfrist 14 Tage.
Essen, den 15. April 1913. (1163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von Altmaterialien, Werkzeugmaschinen, Bogenlampen, Fässern usw.
Die zurzeit bei den Werkstätteinspektionen Aubing, Augsburg, München I, Nürnberg I, Regensburg I und Weiden I, bei den Betriebswerkstätten Bamberg, Hof, Nürnberg Hbf., Regensburg, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg vorrätigen Altmaterialien sowie einige Werkzeugmaschinen, eine größere Anzahl Bogenlampen, hölzerne Fässer, ein Einspännerwagen usw. werden dem Verkaufe unterstellt.
Kaufliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen, mit der Aufschrift: „Kaufangebot für Altmaterialien“ versehen, bis spätestens Dienstag, den 6. Mai 1913, vormittags 9 Uhr, bei der k. Werkstätteinspektion I München einzureichen.
Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist im nordwestlichen Saale der Restauration der k. Zentralwerkstätte München, Donnersbergerstraße 72, statt.
Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Materialien, Werkzeugmaschinen usw. nebst Angebotformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.
Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkaufe gelangenden Materialien usw. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beizubringen.
München, den 19. April 1913. (1164)
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 32. | 26. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. Mai fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Inhalt:

Zur Neuorganisation der badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. April d. J. sind im Bereiche der badischen Staatseisenbahnverwaltung die mit der Neuorganisation verbundenen Änderungen im Bezirks- und Ortsdienst in Vollzug gesetzt worden, nachdem schon zu Anfang des Jahres die entsprechenden Maßnahmen bei der Zentralverwaltung durchgeführt worden sind.

Bei der Ordnung des Bezirksdienstes ist an der bei allen größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen bestehenden Einrichtung der gleichgeordneten Bezirksstellen für die verschiedenen Dienstzweige festgehalten worden, auch ist es bei der bisherigen grundsätzlichen Zusammenfassung des Betriebs- und Verkehrsdienstes in den Betriebsinspektionen verblieben. Später, wenn in diesen Dienstzweigen praktisch ausgebildete Bauingenieure zur Verfügung stehen, soll geprüft werden, ob nicht in einzelnen, kleineren Bezirken den Bahnbauinspektionen nach dem Vorgang der bayerischen Verwaltung auch die Wahrnehmung des Betriebs- und Verkehrsdienstes übertragen werden kann. Von den Maschineninspektionen ist der ihnen seither ebenfalls zugewiesene Werkstättendienst einschließlich des Starkstromdienstes abgetrennt und besonderen Werkstätteninspektionen übertragen worden. Bei der Abgrenzung der Inspektionen aller Dienstzweige war durchgängig der Gesichtspunkt maßgebend, daß der einzelnen Bezirksstelle nicht mehr Aufgaben zugewiesen werden sollen, als der Vorstand in allen Teilen und Einzelheiten beherrschen und überwachen kann, ferner daß die Bezirke sich möglichst decken sollen. (Bei den Maschinen- und Werkstätteninspektionen mußte darauf z. T. verzichtet werden.) Um endlich das Ineinandergreifen der Tätigkeit der Bezirksstellen, insbesondere der am meisten aufeinander angewiesenen Betriebs- und Bahnbauinspektionen, zu erleichtern und einen möglichst weitgehenden, unmittelbaren mündlichen Verkehr zu erreichen, wurden die Sitze der zusammengehörigen Dienststellen tunlichst an die gleichen Orte und in die gleichen Gebäude gelegt.

In der Zahl der Betriebsinspektionen (10) tritt gegen seither keine Änderung ein; die möglichen Einschränkungen sind schon früher durchgeführt worden. Dagegen sind zwei Bahnbauinspektionen aufgehoben und zwei an den Sitz der in Betracht kommenden Betriebsinspektionen verlegt worden; im ganzen bestehen jetzt 16 Bahnbauinspektionen, davon je 2 in Mannheim, Heidelberg und Karlsruhe. Daneben sind bis auf weiteres die zurzeit für den Bau neuer Bahnhöfe und Bahnstrecken bestehenden 5 Neubauinspektionen in Heidelberg, Karlsruhe, Offenburg, Basel und Gernsbach beibehalten. Die Zahl der Maschineninspektionen wurde von 6 auf 5 vermindert, wogegen zu der schon im letzten Herbst errichteten Werkstätteninspektion in Offenburg eine weitere solche in Heidelberg hinzugekommen ist. Letztere wird später nach Schwetzingen verlegt werden. Da auch die Hauptwerkstätte in Karlsruhe gleichzeitig die Geschäfte einer Werkstätteninspektion besorgt, bestehen somit im ganzen 3 derartige Inspektionen. Deren Dienstkreis umfaßt außer der Instandhaltung aller Fahrzeuge in den Werkstätten auch noch die Unterhaltung der maschinellen Einrichtungen und Anlagen auf den Stationen, ausgenommen die Signal-, Telegraph- und Telephonanlagen, insbesondere der elektrischen Beleuchtungs- und Kraftanlagen, der Stationskranen und Gewichtswagen. Ausnahmsweise besorgen in den Bezirken Basel und Konstanz die dortigen Maschineninspektionen auch die Instandhaltung der elektrischen Beleuchtungsanlagen, der Lastkranen und der Brückenwagen auf den Stationen ihrer Bezirke. Im übrigen ist der Dienstkreis der Maschineninspektionen in der Hauptsache beschränkt auf die Leitung und Überwachung des Lokomotivdienstes, des Wagenaufsichts- und Wagenreinigungsdienstes.

Bei den technischen Bezirksstellen ist eine wesentliche Geschäftsentlastung dadurch eingetreten, daß künftig die Entwürfe und Voranschläge zu Bauherstellungen, für maschinelle und

elektrische Einrichtungen, Betriebsmittel usw., die seither von ihnen bearbeitet wurden, in der Regel in der Generaldirektion gefertigt werden. Hierdurch sowie durch die Errichtung von technischen Ortsdienststellen mit selbständigen Befugnissen wurde es möglich, die Zahl der den Inspektionen zugewiesenen Hilfskräfte erheblich einzuschränken.

Mit der Einrichtung selbständiger Ortsdienststellen in den technischen Dienstzweigen, wie dies beim Betriebs- und Verkehrsdienst seither schon der Fall war, übernimmt die badische Eisenbahnverwaltung eine anderwärts seit Jahren erprobte Einrichtung. Die Maßnahme wurde auf alle Dienstzweige ausgedehnt. Für den bahnbautechnischen Dienst wurden 120 Bahnmeistereien errichtet, davon 62 I. und 58 II. Klasse; bisher waren 114 Bahnmeister vorhanden. Den neuen Ortsstellen obliegt auch die Unterhaltung der Hochbauten, die Ausführung kleiner Hochbauten sowie die Übernahme und Übergabe der Dienstwohnungen und Diensträume, welche Aufgaben seither von besonderen Beamten der Bahnbauinspektionen besorgt worden sind. Nur wo am gleichen Orte sich zahlreiche, bedeutende Hochbauten befinden, sind besondere Hochbaubahnmeistereien errichtet worden, im ganzen 8. Für die Ausführung der handwerksmäßigen Arbeiten an den Stellwerksanlagen, die besondere Fertigkeiten verlangen, sind wie bisher Stellwerkschlosser bestellt, die den Bahnbauinspektionen unterstehen. Deren Arbeiten haben jedoch die Bahnmeister zu überwachen. Für jeden Bezirk, mit einer Ausnahme, ist außerdem eine Telegraphenmeisterei errichtet, davon 7 erster und 8 zweiter Klasse. Der Bahnbauinspektion I Karlsruhe ist endlich noch ein Magazinamt unterstellt. Im Geschäftsbereich der Maschineninspektionen wurden errichtet: 9 Betriebswerkmeistereien I. und 10 II. Klasse, ferner 1 elektrotechnisches Amt III. Klasse in Konstanz und 1 Magazinamt in Mannheim. Der Maschineninspektion Mannheim ist ferner vorläufig das elektrotechnische Amt I. Klasse daselbst unterstellt worden. Den 3 Werkstätteninspektionen unterstehen 5 Werkstättenämter, die aus den seither von oberen Beamten geleiteten Betriebswerkstätten hervorgegangen sind, ferner 1 elektrotechnisches Amt I. Klasse, 3 solche Ämter II. Klasse und 4 III. Klasse, außerdem 4 Magazinämter, letztere sämtlich in Karlsruhe. Für den Bodenseedampfschiffahrtsdienst, der wie bisher mit dem Dienst der Maschineninspektionen Konstanz vereinigt ist, besteht das Dampfschiffahrtsamt Konstanz, das ausschließlich die den Betriebs- und Verkehrsdienst betreffenden Geschäfte zu besorgen hat und im Range eines Stationsamtes I. Klasse steht.

Bei der Zuweisung von Zuständigkeiten an die Ortsdienststellen ist davon ausgegangen worden, daß sie einen möglichst abgeschlossenen Wirkungskreis erhalten sollen, innerhalb dessen sie unter der Aufsicht der Bezirksstellen ihre Angelegenheiten tunlichst selbständig behandeln. Im allgemeinen haben die neuen Ortsdienststellen gleiche Befugnisse erhalten wie die früher schon vorhandenen Stationsämter und Güterämter. Teilweise sind jedoch die Befugnisse der Ortsstellen erweitert worden. So wurde das Zug- und Dampfschiffbegleit- sowie Lokomotivpersonal, das seither den Inspektionen unterstand, den betreffenden Stations- oder Güterämtern und den Betriebswerkmeistereien zugewiesen. Die Festsetzung der Löhne auf Grund der Lohnordnungen und die handgelübdliche Verpflichtung der Arbeiter erfolgt künftig allgemein nicht mehr durch die Bezirks-, sondern durch die Ortsstellen, ebenso die Verwaltung der Frachtkredite im Güterverkehr sowie der Mittel für Beschaffung und Erneuerung von Inventargegenständen und Materialien für den Bedarf der örtlichen Dienststellen. Die Stationsämter I und II sowie die entsprechenden technischen Ämter wurden ferner zur Ausfertigung von Freifahrtausweisen für badische Strecken ermächtigt. Weiterhin wurde die Untersuchungsführung bei Unfällen aller Art den Ortsstellen übertragen. Nur in wichtigen Fällen soll die Bezirksstelle die Untersuchungsführung an sich nehmen. Die Abwandlung der Betriebsunfälle, Betriebsstörungen und Personalunfälle ist jedoch den Bezirksstellen und der Generaldirektion vorbehalten. Endlich ist die Zuständigkeit der größeren Stationsämter zur Einlegung von Bedarfszügen im einzelnen Fall und von sonstigen Sonderfahrten in unvorhergesehenen Fällen zu erwähnen. Auch beim Lohnrechnungswesen, das neu geregelt und gegen seither wesentlich vereinfacht werden soll, wird den Ortsdienststellen die Hauptarbeit zufallen.

Die Personalersparnis infolge der Neuorganisation ist hinsichtlich des dauernden Bedarfs auf 8 Beamte bei der aufgelösten Magazinverwaltung und 115 Beamte bei der übrigen Verwaltung, im ganzen also auf 123 Beamte berechnet. Ihr steht vorübergehend ein Mehrbedarf von 12 Beamten in den technischen Dienstzweigen gegenüber. Von den ohne Berücksichtigung des Magazindienstes ersparten 115 Stellen entfallen auf den administrativen Dienst 15, darunter 3 Referenten der Generaldirektion, auf den bahnbautechnischen 62, darunter 1 Referent, auf den hochbautechnischen 25 und den maschinentechnischen 13. Für später ist noch der Wegfall je eines bahnbau- und hochbautechnischen Referenten bei der Generaldirektion vorgesehen.

In einer Mitte März d. J. abgehaltenen Besprechung zwischen der Generaldirektion und den Vorständen der Zentralanstalten und Bezirksstellen, der ersten dieser Art unter den neuen, darüber erlassenen Bestimmungen, bei der der Herr Finanzminister den Vorsitz führte, wurden Zweck und Bedeutung der beschlossenen Neuerungen eingehend dargelegt. Dabei wurde insbesondere darauf hingewiesen, wie wichtig es zur Erreichung des gesteckten Zieles ist, daß alle beteiligten Beamten mit Eifer, gutem Willen und Verständnis an dem richtigen Vollzuge der Neuordnung des Dienstes mitwirken. Rectanus.

Die Auswitterungen an Eisenbahnbauten.

Von Professor Dr. **P. Rohland** - Stuttgart.

Gelegentlich habe ich an einer Eisenbahnbrücke in einer größeren Station, die aus Natursteinen erbaut worden war, weiße Auswitterungen beobachtet. Die Ursache ließ sich hier ziemlich leicht feststellen; diese Auswitterungen stammten von dem Dampfkesselspeisewasser der Lokomotiven, die in der Nähe der Brücke regelmäßig halt machten. Das Wasser war in den Boden gesickert, und dessen lösliche Salze witterten auf den Steinen, besonders zwischen ihren Fugen aus.

Nicht immer läßt sich die Ursache der Auswitterungen so leicht feststellen. Diese erscheinen erst geraume Zeit später an der Oberfläche der Steine, wie folgender schöne Versuch beweist: Setzt man dem Anmachewasser des Stuckgipses etwa 0,05 gr Kupfervitriol zu, so erscheint die Oberfläche des Gipses nach dem Abbinden und dem Erhärten rein weiß; erst nach einiger Zeit tritt die blaue Farbe des Kupfervitriols auf, und zwar zuerst an den hervorstehenden Spitzen und Kanten des Gipses, bis allmählich die ganze Oberfläche des Gipses blau gefärbt ist. Das Kupfersulfat kristallisiert quantitativ aus. Das Wasser verbreitet sich allmählich an der Oberfläche, wo es verdunstet, und zieht die löslichen Salze mit sich, wo sie die Auswitterungen hervorrufen. Diese Auswitterungen finden sich überall in den Fugen zwischen den Natursteinen, auf porösen Natursteinen und auf den Ziegelsteinen. Sie bestehen zumeist aus den Sulfaten der Alkalien, der Erdalkalien und des Magnesiums, seltener aus Chloriden, wie Koch-

salz oder Soda und Bikarbonat. Bei den Ziegeln rühren die gelbgrünen Ausblühungen von den vanadin- und molybdänsauren Salzen her. Ganz selten bestehen diese Auswitterungen aus Salpeter, wie man häufig liest; es kann das nur dort der Fall sein, wo stickstoffhaltige Stoffe dem Oxydationsprozeß unterliegen, z. B. Dünger, Misthaufen usw. Dann bilden sich allerdings salpetersaure Salze, die in das Grundwasser gelangen und im porösen Mauerwerk kapillar aufsteigen. Die Auswitterungen stammen entweder aus dem verwendeten Wasser, aus dem Kalkmörtel oder aus den Ziegeln, wenn solche verwandt worden sind.

Um diese löslichen Salze, welche die Auswitterungen veranlassen, aus dem Mörtel zu entfernen, ist es notwendig, ihn vorher einige Zeit einzusumpfen, dann sickern die wasserlöslichen Salze in den Boden und verschwinden so. Aus den Ziegeln können sie nach ihrer Fertigstellung nicht mehr herausgebracht werden; es muß das bereits beim Brennen geschehen; werden die Ziegel bei niederer Temperatur gebrannt, so bleiben diese Salze wasserlöslich; erst bei höherer Temperatur werden sie unlöslich, indem sie chemisch gebunden oder vielleicht adsorbiert werden.

Die Schädigungen, die solche Ausblühungen an Steinen und am Mörtel hervorrufen, kommen auf folgende Weise zustande. Diese löslichen Salze kristallisieren auf der Oberfläche der Steine und des Mörtels und in deren feinen Haarrissen aus. Sie haften sehr fest an diesen, so daß sie auf mechanischem Wege oft schwer von ihnen zu trennen sind, und schädigen so die Oberfläche der Steine und des Mörtels. Fällt Regen, oder schon bei starkem Feuchtigkeitsgehalt der Luft, werden sie gelöst, erscheinen aber nach einiger Zeit wieder. Auch dieser Wechsel zwischen Kristallisation und Gelöstwerden schädigt Steine und Mörtel. Während ohne Auswitterungen das Material eine dichte und zusammenhängende Oberfläche besitzt, wird diese infolge der Ausblühungen gelockert; indem die löslichen Salze mit dem Material zusammenkristallisieren, wird seine Oberfläche uneben, undicht und locker; sie wird vergrößert und bietet nunmehr dem Wasser und den Salzen eine größere Angriffsfläche dar. Dieser Vorgang wiederholt sich. Dazu kommt, daß einige Salze, wie Natriumsulfat und Gips, unter Wasseraufnahme und Volumenvermehrung auskristallisieren, so daß dadurch eine Rißbildung und Sprengung der Steine und des Mörtels eintritt. Betonbauten und Eisenbetonbauten haben fast gar nicht unter Auswitterungen zu leiden, zumal wenn sich auf ihrer Oberfläche eine dünne Zementschicht befindet, die, so gut wie wasserundurchlässig, das Wasser und damit lösliche Salze nicht durchläßt. Am meisten sind bisher solche Ausblühungen an gefärbten Zementkunststeinen beobachtet worden. Hier stammen sie entweder aus dem Wasser, den Sanden und Kiesen, sehr selten aus dem Zement. Ferner kann die hinzugesetzte Farbe mit dem Zement in Reaktion treten und stets von neuem lösliche Salze, die dann auswittern, bilden.

Im allgemeinen ist auch die Porosität eines Steines hierbei in Betracht zu ziehen; je dichter ein solcher ist, um so stärker werden diese Ausblühungen hervortreten. Denn in einem sehr porösen Material können die Salze auch innerhalb desselben auskristallisieren; in einem dichten jedoch wird das Wasser an die Oberfläche getrieben und mit ihm die wasserlöslichen Salze. Das ist besonders nachteilig für Zementkunststeine, da bei ihrer Herstellung durch Pressungen eine hohe Dichtigkeit erzielt wird.

Auch die in der Atmosphäre der Groß- und Industriestädte enthaltene schweflige Säure kann Auswitterungen hervorrufen, wenn sie nach der Oxydation als Schwefelsäure mit dem Baumaterial in Reaktion tritt. Besonders die Sandsteine, Buntsandsteine sind, wie Vorkommnisse in der letzten Zeit beweisen, dieser Gefahr ausgesetzt. Die Sandsteine bilden kein homogenes Ganzes, sondern die einzelnen Quarzteilchen werden durch Bindemittel zusammengehalten, die meist Salze in kolloider Form sind. Auf diese wirkt die Schwefelsäure ein, zerstört den Zusammenhang zwischen den einzelnen Quarzteilchen, bildet lösliche Salze, die dann auf den Steinen auswittern.

Ob unser modernstes Baumaterial, der Beton und Eisenbeton, gegen solche Angriffe widerstandsfähig ist, steht noch dahin; ähnliche Beobachtungen, wie bei Sandsteinbauten, sind noch nicht gemacht worden. Aber es ist zu beachten, daß das älteste Bauwerk aus Beton, eine Brücke in der Dordogne in Frankreich, erst über rd. 60 Jahre alt ist.

Weiteres aus dem Fahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom 1. Mai 1913.

Im Anschluß an die in Nr. 22 d. Ztg. mitgeteilten wichtigeren Neuerungen im diesjährigen Fahrplan der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen möge es gestattet sein, auch einige zwar nicht den großen durchgehenden Verkehr, sondern enger begrenzte Verkehrsgebiete betreffende Verbesserungen aufzuführen, die immerhin wichtig genug erscheinen, um besonders hervorgehoben zu werden. Um die Darstellung möglichst übersichtlich zu gestalten, wird versucht werden, sie möglichst geographisch zu ordnen, wobei natürlich nicht vermieden werden kann, in einem oder dem anderen Falle die Provinzgrenzen zu überschreiten.

Im hohen Nordosten anfangend, ist zunächst je ein Personenzugpaar zwischen Lötzen und Angerburg sowie zwischen Rothfließ und Ortelsburg zu erwähnen. Der Zug von Angerburg nach Lötzen ist dazu bestimmt, die jetzt auf dieser Strecke am Vormittag bestehende Zugpause von mehr als 8 Stunden zu teilen und den Kreisbewohnern die Rückfahrt von ihrer Kreisstadt Angerburg bereits gegen 12 Uhr mittags zu gestatten. Bisher war die Rückfahrt frühestens 3.02 möglich. In der Gegenrichtung soll der neue Zug gleichfalls die Gelegenheit zu einer Halbtagsreise bieten. Die Abfahrt von Lötzen ist gegen 10½ Uhr vormittags angenommen. Mit diesem Zuge wird auch die Verbindung von Berlin nach Angerburg um 2 Stunden verbessert. Ähnlichen Zwecken dient das neue Zugpaar zwischen Rothfließ und Ortelsburg. Es soll damit die Rückverbindung von und nach der Kreisstadt Ortelsburg und der Regierungshauptstadt Allenstein verbessert werden. Der Zug von Rothfließ kürzt auch die jetzt bestehende zehnstündige Zugpause. Seine Abfahrt ist um $6.\underline{05}$ angenommen, die Ankunft in Ortelsburg gegen 7½ Uhr nachmittags. Die Rückfahrt von Ortelsburg findet $8.\underline{26}$, die Ankunft in Rothfließ kurz nach 10 Uhr abends statt. Zwischen Königsberg und Metgethen ist in den Morgenstunden zwischen 6½ und 7½ Uhr ein neues Zugpaar vorgesehen, das für den Berufsverkehr nach den Vororten und für den Schulverkehr nach Königsberg bestimmt ist. Auf der Strecke Marienburg-Christburg kommen vier neue Triebwagenfahrten zur Beförderung. Die eine dient mit ihrer Rückfahrt am Mittag dem Schulverkehr nach und von Marienburg, die Fahrt 2.43 nachmittags von Christburg stellt eine neue Nachmittagsverbindung nach Marienburg und Danzig her und die Nachtfahrt — Marienburg ab $12.\underline{06}$ — soll eine Rückfahrgelegenheit nach dem Besuch geselliger Veranstaltungen in Danzig bieten.

In Hinterpommern wird zwischen Stolp und Stolpmünde zwischen 12½ und 3 Uhr nachmittags ein neues Zugpaar eingelegt. Der neue Zug von Stolpmünde ist dazu bestimmt, den Anschluß an den früher gelegten Zug D 21 Berlin-Stettin-Danzig aufrechtzuhalten. Die nur mit drei Zugpaaren ausgestattete Strecke Stolpmünde-Schlawe erhält in den Vormittagstunden ein viertes Zugpaar, was hoffentlich zur Entwicklung des Verkehrs beitragen wird. Von Zollbrück nach Stolp wird um 9.24 vormittags ein neuer Zug befördert, da durch die beinahe eine Stunde betragende Früherlegung des Zuges 284 Lippusch-Zollbrück-Schlawe, der in Schlawe künftig den Anschluß an den Zug D 20 nach Berlin erreicht, der Aufenthalt für Reisende in der Richtung Stolp zu lang werden würde. Infolge der durch Zugverlegungen herbeigeführten Verbesserungen der Zugverbindungen der Seitenlinien mit den durchgehenden Zügen der hinterpommerschen Hauptstrecke ist die Einlegung eines neuen Zugpaares zwischen Rügenwalde und Schlawe in den Nachmittagstunden nötig geworden, um Schädigungen des Nahverkehrs insbesondere zwischen Rügenwalde und Bütow zu vermeiden.

Zur Herstellung von Anschlüssen in Stargard an die durchgehenden Schnellzüge sind neue Züge von Callies — ab 3.06 nach Stargard — an 5.16 und von Stargard ab $6.\underline{28}$ nach Callies an $8.\underline{40}$ eingelegt. Insbesondere der letzte Zug hat durch seinen unmittelbaren Anschluß an die Züge D 19 von Berlin und D 24 von Danzig erhebliche Bedeutung für das gesamte Hinterland. Mit Genugtuung kann auch festgestellt werden, daß dem aufstrebenden

Badeort Polzin in besonderer Weise entgegengekommen wird. Für die Besucher dieses Bades ist im unmittelbaren Anschluß an den Zug D 21 von Berlin und Stettin ein von Schivelbein bis Polzin ohne Aufenthalt durchfahrender Personenzug vorgesehen, mit dem Polzin bereits 1.04 nachmittags erreicht wird. Der Zug findet Fortsetzung bis Gramenz, von wo er so nach Schivelbein zurückgeführt wird, daß er den Anschluß dort an den 4.58 abfahrenden Zug D 24 nach Stettin und Berlin erreicht. Da dieses Zugpaar in der Hauptsache dem Polziner Badeverkehr dienen soll, ist es zunächst auf die Zeit vom 15. Juni bis 15. September beschränkt.

Im Verkehr mit und in der Provinz Posen werden die jetzt zwischen Breslau und Obernigk am Nachmittag verkehrenden Züge 1312 und 1313 nach und von Gellendorf-Stroppen und die Züge 695 und 696 zwischen Posen und Moschin nach und von Kosten durchgeführt. Beide Zugverlängerungen dienen je dem Nahverkehr mit den Provinzialhauptstädten Breslau und Posen, wobei mit den Zügen zwischen Posen und Kosten auch Verbesserungen für die Strecken Jarotschin-Czempin und Opalenitza-Kosten hergestellt werden.

Auf der Strecke Schildberg-Grabow wird am Abend ein neues Zugpaar eingelegt, das die Anschlüsse von und nach Posen und Creuzburg vermittelt und zeitigere Rückfahrgelegenheit gewährt. Die Abfahrt von Schildberg erfolgt 7.^{00}, von Grabow 8.^{50} nachmittags mit rund einstündiger Reisezeit.

Zwischen Gnesen und Jarotschin bestanden noch Zugpausen von 6 Stunden und mehr, die sich sehr unangenehm fühlbar machten. Ihre Teilung ist durch Einlegung neuer Züge Gnesen ab 11.15 vorm., Jarotschin an 12.51 nachm. und Jarotschin ab 2.15, Gnesen an 4.12 nachm. beabsichtigt. Da die neuen Züge Anschluß für Posen, Bromberg, Öls, Kreuzburg u. a. m. vermitteln, werden sie bei ihrer günstigen Lage zur Hebung des Verkehrs wesentlich beitragen.

In der Provinz Schlesien finden mehrere schon wiederholt vorgebrachte Wünsche nach Schaffung neuer Zugverbindungen diesmal Erfüllung. Ein neuer Personenzug von Liegnitz, ab 8.52 vorm. nach Breslau, an 9.46, schafft mit seinen Anschlüssen eine zeitigere Verbindung von Görlitz, Sorau und Sagan nach Breslau, Oberschlesien und Mittelwalde. Zwischen Breslau und Trebnitz ist ein neues Zugpaar für den Berufsverkehr morgens nach Breslau, an 7.39 und zurück 4.56 nachmittags vorgesehen. Der letzte Abendzug von Camenz nach Frankenstein wird beschleunigt und bis Reichenbach fortgeführt, wo er 2.^{34} nachts eintrifft. Ein neuer Eilzug von Reichenbach ab 7.45 morgens nach Königszelt vermittelt durch den Anschluß in Königszelt an den Eilzug 61 eine neue Frühverbindung von Reichenbach und den Seitenstrecken nach Breslau. Von Neiße nach Camenz wird ein neuer Frühzug befördert, der in Camenz den Anschluß an Zug 515 nach Glatz erreicht. Im Verkehr zwischen Dt. Wette mit Camenz sowie Ziegenhals ist je ein neues Zugpaar vorgesehen. Auch zwischen Breslau und Strehlen sowie zwischen Strehlen und Münsterberg treten Zugvermehrungen ein, durch die bestehende Zugpausen gekürzt und die Verbindungen mit der Provinzialhauptstadt verbessert werden. Neue Züge verkehren ferner zwischen Schweidnitz und Charlottenbrunn zwischen Strehlen und Wansen, zwischen Dittersbach und Charlottenbrunn sowie zwischen Neurode und Glatz.

In Oberschlesien wird ein neues Zugpaar am Nachmittag zwischen Kandrzin und Gleiwitz gefahren. Der von Kandrzin 5.20 abfahrende Zug nimmt die Anschlüsse von Bresau, Neiße und Oderberg auf, während der von Gleiwitz 8.^{30} abfahrende Gegenzug solche nach jenen Richtungen vermittelt. Die bisher zwischen Beuthen und Peiskretscham am Vormittag verkehrenden Züge 182 und 185 werden nach und von Groß Strehlitz durchgeführt, um die Verbindungen mit Breslau zu verbessern. Ein neuer Abendzug zwischen Kandrzin und Dt. Wette, je ein Zugpaar Loslau-Annaberg, Preiswitz-Gleiwitz, Beuthen-Radzionkau u. a. m. lassen erkennen, welche besondere Fürsorge dem Ausbau der Verbindungen im Nahverkehr zugewendet worden ist.

Eingeschaltet mag hier noch eine dem durchgehenden Verkehr dienende, wenn auch nur für eine beschränkte Zeit vorgesehene Zugverbindung werden. In den Monaten Juli und August wird für den Ausflugsverkehr nach dem Riesengebirge ein neues Eilzugpaar zwischen Berlin und Hirschberg befördert. Die Abfahrt von Berlin findet gegen 5½ Uhr nachm., von Görlitz gegen 9 Uhr nachm. statt. Die Ankunft in Hirschberg erfolgt gegen 11 Uhr. In der Gegenrichtung wird Hirschberg nach möglichster Ausnutzung des Tages um 7.^{20} nachm. verlassen. Görlitz wird gegen ¾9, Berlin kurz nach Mitternacht erreicht. Die Züge haben nicht nur Anschlüsse nach und von den Gebirgsseitenlinien, sondern in Görlitz auch von und nach Dresden.

In der Provinz Sachsen und den benachbarten Landesteilen springt zunächst die Vermehrung der Zugverbindungen zwischen Zeitz und Pegau um zwei Zugpaare ins Auge. Es sollen hiermit dem Ortsverkehr zwischen Leipzig einerseits und Zeitz-Gera anderseits neue Wege geebnet werden. Zwischen Röderau und Falkenberg werden drei neue Züge eingelegt, zwei davon verkehren am Vormittag, einer am Abend. Auch sie sind für die Hebung des Ortsverkehrs zwischen Riesa und Falkenberg bestimmt. In der preußischen Lausitz und im Gebiete der Berlin-Görlitzer Bahn sind noch an mehreren Stellen neue Züge vorgesehen, so zwischen Weißwasser und Schleife-Rietschen, zwischen Senftenberg-Kamenz und Senftenberg-Gr. Räschen, zwischen Petershain-Hoyerswerda und Spremberg-Proschim-Haidemühl. Für den Nahverkehr mit Magdeburg wird 9½ Uhr vorm. ein Zug nach Burg gefahren, der von dort gegen 1½ Uhr nachm. in Magdeburg wieder eintrifft. In ähnlicher Zeitlage ist ein Zugpaar zwischen Wittenberge und Stendal eingelegt. Der von Wittenberge 8.22 vorm. abfahrende Zug erreicht in Stendal den Anschluß an die Eilzüge 17 und 2 zwischen Hannover und Berlin, während der Gegenzug, der von Stendal 1.28 nachm. abfährt, dort Schnellzuganschlüsse von Berlin und Leipzig aufnimmt und in Wittenberge einen solchen nach Altona erreicht. Die Strecke Magdeburg-Cöthen erhält eine Spätverbindung — Cöthen ab 1.^{17} nachts, Magdeburg an 2.^{23} und eine Frühverbindung in der Gegenrichtung — Magdeburg ab 4.^{30}, Cöthen an 5.^{37}, die für den Reiseverkehr vieler Wagenklassen von Leipzig und nach Halle schon oft gewünscht worden sind. Zwischen Hildesheim und Goslar werden bestehende Zuglücken durch einen Frühzug von Hildesheim — ab 8.42 — und einen Nachmittagszug von Goslar — ab 6.^{18} ausgefüllt.

Im engeren Harzgebiet treten Zugvermehrungen auf den Strecken Halberstadt-Quedlinburg, Clausthal-Goslar, Harzburg-Goslar, Halberstadt-Harzburg, Quedlinburg-Gernrode und Seesen-Börssum ein.

Im Thüringerland mit seinen vielfach verzweigten Bahnstrecken wird an vielen Stellen geholfen. Zwischen Wernshausen und Meiningen sowie zwischen Mühlhausen und Gotha werden neue Morgenzüge gefahren. Zwischen Schmalkalden und Brotterode sowie Zella St. Blasii sind zur Hebung des Verkehrs in wirtschaftlich bedürftiger Gegend neue Züge vorgesehen. Neue Züge auf der Strecke Marxgrün-Lobenstein und Lobenstein-Nockeroda sind bestimmt, dem sogenannten Unterland neue Verbindungen zu schaffen. Besonderer Wert ist den neuen Zügen zwischen Arnstadt und Saalfeld beizumessen — Arnstadt ab gegen 11½ Uhr vorm. und Saalfeld ab gegen 9½ Uhr vorm. —, die dazu bestimmt sind, den Verkehr von Katzhütte, Königsee, Rottenbach, Saalfeld und Rudolstadt mit Arnstadt und Erfurt zu verbessern.

In den zum Eisenbahndirektionsbezirk Cassel gehörigen Provinzteilen sind umfangreiche Ergänzungen der Verbindungen für den Nahverkehr vorgesehen. Von Cassel nach Bebra wird ein neuer Morgenzug, in der Gegenrichtung ein Zug am Nachmittag, Cassel an 4¾ Uhr, gefahren. Mit beiden Zügen wird besondere Rücksicht auf das Verkehrsbedürfnis der Städte Malsfeld und Rotenberg (Fulda) genommen, denen sonst vermutlich zum Nachteil des durchgehenden Verkehrs weitere Schnellzugaufenthalte kaum hätten versorgt werden können. Von gleichwertiger Bedeutung ist das neue Zugpaar zwischen Bebra und Göttingen, Bebra ab 8.^{00} nachmittags Göttingen an 9.^{55} und Göttingen ab 6.45, Bebra an gegen 8.45 vormittags, womit insbesondere dem Verkehr von Bad Sooden nach Richtung Nordhausen, von und nach Heiligenstadt sowie von Göttingen nach Halle gedient wird. Dem Schülerverkehr dient ein Frühzug von Altenbeken nach Warburg, dessen Gegenzug, Warburg ab 8.30 vormittag zur Verbesserung der Verbindung von Cassel nach Cöln beiträgt. Neue Züge sind ferner vorgesehen auf den Strecken Holzminden-Seesen, Leinefelde-Nordhausen, Bodenfelde-Northeim, Brilon-Paderborn, Herzberg-Bischofferode und an vielen anderen Stellen.

In Hessen-Nassau wird von Elm nach Gelnhausen — an 7.45 vormittags — ein Zug für den Schulverkehr gefahren. Ein weiterer neuer Zug wird am Nachmittag von Fulda — ab 3.41 — nach Frankfurt — an 6.^{49} — gefahren, der dadurch, daß er in seinem bestehenden Lauf zwischen Bebra und Fulda früher gelegt wird, eine bequemere Nachmittagsverbindung nach Frankfurt schafft und vor allem den Übergangsreisenden in Bebra und den Durchgangsreisenden von Hünfeld die bisherigen langen Wartezeiten bis zur Weiterreise erspart.

Zwischen Coblenz und Laurenburg sind vormittags und zwischen Laurenburg und Limburg je ein Paar neue Triebwagenfahrten vorgesehen. Auf den oberhessischen Strecken sind Zugvermehrungen zwischen Stockheim und Gedern, zwischen Schotten und Nidda, zwischen Mücke und Hungen, Oberaula-Weißenborn usw., auf den Westerwaldbahnen zwischen Wallmerod sowie Montabour und Westerburg, zwischen Montabour und Siershahn, zwischen Siershahn und Selters sowie zwischen Westerburg und Limburg vorgesehen.

Im Großherzogtum Hessen scheint die Fülle der Lokalwünsche nicht gering gewesen zu sein, wenn man die Zugververmehrungen verfolgt, die auf den in Frage kommenden Strecken in Aussicht stehen. Auf den Strecken Bingerbrück-Mainz, Gaualgesheim-Gensingen, Alzey-Bingen und Monsheim, Armsheim-Monsheim, Kirchheimbolanden-Mainz, Niedersaulheim-Mainz,

Biblis-Mannheim, Lampertheim-Mannheim, Heppenheim-Heidelberg, Hanau-Babenhausen-Aschaffenburg und anderen mehr sind Zugvermehrungen vorgesehen. Besonders bemerkenswert sind aber die zwischen Mainz und dem Rheingau wieder ohne Berührung Wiesbadens vorgesehenen direkten Züge. Es handelt sich im ganzen um drei regelmäßige Züge in jeder Richtung mit Abfahrt von Rüdesheim gegen 7 Uhr, 1 Uhr und 6 Uhr und mit Abfahrt von Mainz gegen 8 Uhr, 2 Uhr und 7 Uhr und um ein Sonntagszugpaar. Die Reisezeit bei diesen Zügen schwankt zwischen 58 und 64 Minuten. Ein so besonderer Zeitgewinn gegenüber der Fahrt über Wiesbaden springt also dabei nicht heraus. Dafür sind aber für das Durchfahren von Biebrich wahrscheinlich besondere Maßnahmen erforderlich, auch die Vorteile, die seinerzeit mit der Leitung der Züge über Wiesbaden unter schweren Opfern erkauft wurden, teilweise wieder hinfällig geworden. Hoffentlich ergießt sich nun der Verkehr aus dem Rheingau wieder in breiten Strömen nach Mainz, der Weg ist ihm geebnet.

Im äußersten Südwesten der Monarchie ist die Zahl der dem Nahverkehr dienenden neuen Zugverbindungen gleichfalls nicht unerheblich. Ein Frühzug von Neunkirchen nach Saarbrücken soll für eine Teilung des Verkehrs Sorge tragen, von Saarbrücken nach St. Ingbert ist ein Theaterzug am Abend vorgesehen, der um Mitternacht nach Saarbrücken zurückfährt. Von Saargemünd fährt 8.20 vormittags nach Aufnahme des Anschlusses von Straßburg ein neuer Zug nach Saarbrücken, dessen Rückfahrt mittags nach 1 Uhr dem Schulverkehr nutzbar gemacht ist. Am zeitigen Vormittag ist zwischen Coblenz und Hatzenport ein neues Zugpaar zur Teilung der Zugpausen und Verbesserung der Anschlüsse eingelegt. Dem gleichen Zwecke dient je ein neues Zugpaar am Nachmittag zwischen Trier und Gerolstein sowie zwischen Wittlich und Daun.

In der Rheinprovinz sind weitere Zugvermehrungen auf den Strecken Cöln-Kempen, Cöln-Rheydt, Cöln-Troisdorf, Düren-Grevenbroich, Baal-Dalheim, München-Gladbach-Dalheim und anderen vorgesehen. Auf der noch nicht lange eröffneten Strecke Junkerath-Malmedy ist zur Schaffung einer neuen Vormittagsverbindung ein Zugpaar eingelegt, das von vornherein bei Aufstellung des Fahrplans für die Strecke als erwünscht bezeichnet werden mußte. Zwischen Cöln und Coblenz wird ein neues Zugpaar Cöln ab 4.30, Coblenz an 7.00 und Coblenz ab 8.42 nachm. Cöln an 11.14, eingelegt, durch das die Verbindungen für das Ahrtal rheinauf- und -abwärts erheblich verbessert werden.

Im rheinisch-westfälischen Industriegebiet und im bergischen Lande sind zahlreiche neue Zugverbindungen an verschiedenen Stellen für den Nahverkehr vorgesehen. Sie einzeln anzugeben, würde zu weit führen. Auch in der weiteren Provinz Westfalen und den Nachbargebieten treten erhebliche Zugvermehrungen ein. Es seien nur die neuen Morgenzüge Salzbergen-Münster, Münster-Rheine, Dülmen-Lüdinghausen und die neuen Zugpaare auf den Strecken Dülmen-Dortmund, Osnabrück-Rheine, Gronau-Rheine und Bocholt-Borken erwähnt.

In der Provinz Hannover sind hauptsächlich Triebwagenfahrten zur Verbesserung der Nahverbindungen in Aussicht genommen. Es werden solche auf den Strecken Uelzen-Lüneburg-Harburg, Uelzen-Bevensen und Hameln-Elze eingelegt. Zwischen Celle und Verden ist am Vormittag ein neues Zugpaar vorgesehen, das für die an dieser Strecke sich immer mehr entwickelnde Öl- und Kali-Industrie günstige Verbindungen mit Hannover und Bremen herstellen soll.

In Schleswig-Holstein schließlich sind neben einem neuen Zugpaar zwischen Kiel und Eutin, das nach und von Lübeck Fortsetzung findet und eine bequemere Tagesreise zwischen Lübeck und Kiel — Lübeck ab gegen 7.30 vormittags und Kiel ab um 9 Uhr abends — mit einem zwölfstündigen Aufenthalt in Kiel ermöglicht, noch an wichtigeren Verbindungen für den Nahverkehr ein Zugpaar am späteren Abend zwischen Altona und Elmshorn und ein solches am Tage zwischen Itzehoe und Husum zu nennen. Auch mit dem schon vor zwei Jahren verkehrenden Mittagseilzugpaar zwischen Husum und Lübeck mit Anschlüssen von und nach Hamburg, von Kiel und nach Vamdrup wird nochmals ein Versuch gemacht. — h. —

Zur Unfallverhütung.

Um die mit beträchtlichen Verlusten an Menschenleben und großen Materialschäden verbundenen Unfälle auf ihren Linien zu vermindern, ist die Verwaltung der „Chicago and North Western Railway" auf ein eigenartiges Mittel verfallen. In der Person eines findigen Unternehmers hat sie einen gewerbsmäßigen Unfallwarner bestellt, der das persönliche Interesse des Eisenbahnpersonals an der Verhütung von Unfällen wirksam zu beleben weiß. Aus dem Personal des Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs- und Betriebsdienstes gebildete „Wohlfahrtsausschüsse", die ihren Mitgliedern unter bestimmten Voraussetzungen allerlei Vorteile bieten, sorgen dafür, daß die Bahnanlagen und Betriebsmittel mit größerer Sorgfalt als vorher behandelt und bewacht werden. Außerdem begegnet das Personal an und in allen Diensträumen, selbst in den Kantinen auffallenden Aushängen mit kurzen eindringlichen Warnungen und Mahnungen etwa folgenden Inhalts: „Es ist besser, eine Zugverspätung zu verschulden als einen schweren Unfall", oder: „Ich bin lieber wachsam als verkrüppelt", oder: „Jedesmal, wenn ein Eisenbahnarbeiter getötet oder verletzt wird, verliert eine Familie ihren Ernährer". Dieses Verfahren hat bewirkt, daß in 16 Monaten die Zahl der Getöteten um 107 und der Verletzten um 3996 zurückgegangen ist. Unter dem Eisenbahnpersonal hat sich die Zahl der Getöteten um 53, unter den Reisenden um 42% vermindert. Angesichts dieser Erfolge sind, nach der „Frankfurter Zeitung", auch andere amerikanische Eisenbahnverwaltungen willens, dem Beispiel der Chicago und Nord-West-Eisenbahn zu folgen.

Mögen derartige Mittel bei der zum Teil erheblich ungünstigeren Unfallstatistik der amerikanischen Bahnen dort auch sehr viel mehr am Platze sein, als z. B. bei den deutschen Eisenbahnen, so scheint dieses Vorgehen doch auf einen Weg hinzuweisen, der auch anderwärts mit der Aussicht auf guten Erfolg beschritten werden könnte. Selbstverständlich nicht durch Bestellung eines Unternehmers nach amerikanischem Muster. Wohl aber ließe sich, und nicht allein in Deutschland, noch mancherlei tun, um die bewährte Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit des Eisenbahnpersonals mit seinem persönlichen Interesse an der sorgfältigen Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, ihrer pfleglichen Behandlung und namentlich an der Verhütung von Unfällen aller Art noch inniger zu verknüpfen. Die Belohnungen, die für Entdeckung von Schäden und Abwendung von Gefahren im Bahnunterhaltungs- und Betriebsdienst gezahlt werden, sind schon heute ein wirksamer Ansporn zu reger Sorgfalt und Achtsamkeit. Immerhin ließe sich durch einen weiteren Ausbau dieses Verfahrens der Anreiz dazu noch wesentlich steigern. Etwa in der Weise, daß die durch erhöhte Sorgfalt und Achtsamkeit im Laufe eines Betriebsjahres erzielten Ersparnisse gegenüber dem Vorjahre etwa zur Hälfte oder einem noch größeren Teil den beteiligten Beamten und Arbeitern überwiesen werden. Daneben und ganz besonders scheint mir aber ernster Erwägung wert, ob nicht knappe eindringliche Warnungen und Mahnungen nach dem Beispiel des amerikanischen Unternehmers ungleich wirksamer wären, als umfangreiche Verordnungen und Merklätter, die selten einer mehr als einmaligen, oft noch dazu recht flüchtigen Durchsicht gewürdigt werden. Durch solche in die Augen fallende Aushänge, mit denen nicht gespart werden dürfte, könnte das Personal u. a. auf Schritt und Tritt daran gemahnt werden, daß bei den im Betriebe (Lokomotiv-, Verschiebedienst usw.) ständig drohenden Gefahren nicht nur die eigene Gesundheit und das eigene Leben, sondern auch die wirtschaftliche Lage und der Bestand der Familie auf dem Spiele stehen. Bei dem bekannten Müllheimer Eisenbahnunglück sind durch Verschulden eines Lokomotivführers, der unter der Nachwirkung vor dem Dienst genossener alkoholischer Getränke stand, 14 Personen ums Leben gekommen und eine größere Anzahl zum Teil schwer verletzt worden. Ob man sich demgegenüber dazu entschließen wird, dem Personal in besonders verantwortlicher Stellung nach dem Beispiel der nordamerikanischen Bahnen den Genuß berauschender Getränke auch außerhalb des Dienstes zu verbieten, ist noch eine offene Frage, obwohl schon der alkoholische Ursprung verschiedener mehr oder minder schwerer Eisenbahnunfälle im Jahre 1905 diesen Gedanken nahelegte. Bedauerlicherweise scheint man noch immer im Zweifel darüber zu sein, ob der Zeitpunkt für eine so weitgehende Beschränkung der „persönlichen Freiheit" bereits gekommen sei, obgleich diese Freiheit offenbar überall ihre Grenze finden muß, wo sie das Interesse der Gesamtheit verletzt, und obgleich das Müllheimer Eisenbahnunglück, wie schon in Nr. 58 von 1912 betont, die Unzulänglichkeit der bisherigen Alkoholverbote von neuem aufs deutlichste erwiesen hat. Aber auch ohne weitere Ausdehnung dieser Verbote, womit die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen neuerdings einen bemerkenswerten Anfang gemacht hat, ließe sich schon heute manches erreichen durch auffallende Aushänge in allen Dienst- und Aufenthalts- (Übernachtungs-) Räumen, etwa in folgender Fassung: „Hüte Dich vor dem Genuß berauschender Getränke, auch außer Dienst! Sie schwächen das Gehirn und machen Dich unfähig, Deinen verantwortlichen und gefahrvollen Dienst so zu versehen, wie es für Deine eigene Sicherheit und die Sicherheit des Betriebes unbedingt nötig ist."

Doch ist dies selbstverständlich nur ein mir besonders naheliegendes Beispiel dafür, wie sich das Vorgehen der praktischen Amerikaner auch bei uns zum Nutzen der Eisenbahnen und namentlich zu weiterer Mehrung ihrer Betriebssicherheit verwerten ließe. de Terra.

Nachrichten.

Deutschland.

— Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Der diese bedeutsame Frage betreffende Gesetzentwurf hat endlich, wie wir bereits in Nr. 31 d. Ztg. melden konnten, im preußischen Abgeordnetenhause mit der von der 17. Kommission beschlossenen Einschränkung durch eine Mehrheit von 192 gegen 143 Stimmen Annahme gefunden und das große Werk der Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen ist damit endgültig gesichert. Dem Staatsminister v. Breitenbach wurden unmittelbar nach dem Bekanntwerden des Beschlusses von allen Seiten lebhafte Glückwünsche zuteil und das mit vollem Recht, denn das Scheitern der so sorgfältig mit höchstem Aufwand von Fleiß, Wissen und Können ausgearbeiteten Vorlage, deren Annahme noch fast bis zuletzt unsicher war, hätte immerhin einen empfindlichen Schlag bedeutet. Das preußische Abgeordnetenhaus, das in technischen und wirtschaftlichen Fragen, namentlich des Eisenbahnwesens, die voranschreitende Regierung immer eifrig gestützt hat, würde mit der Ablehnung der Vorlage in der ganzen Welt des Eisenbahnwesens nicht das geringste Verständnis gefunden haben. Auf die Einzelheiten der Vorlage und Verhandlung wird noch zurückzukommen sein, hier soll nur der aufrichtigen Freude über den nicht mühelos errungenen Sieg dieser guten Sache Ausdruck gegeben werden.

Nach einigen Jahren werden die gewaltigen Vorteile des elektrischen Betriebes im gesamten Stadtbahn- und Vorortverkehr von jedermann, nicht am wenigsten auch von denen empfunden werden, die jetzt noch glaubten, widerstreben zu sollen; dann wird es fast unglaublich erscheinen, daß im zwanzigsten Jahrhundert diese Vorlage in dem Parlament des führenden deutschen Staates so großem Widerstand begegnen konnte.

Nicht uninteressant ist das Ergebnis der Abstimmung in Rücksicht der Beteiligung der einzelnen Parteien: Es haben für § 1 der Vorlage gestimmt geschlossen die Fortschrittliche Volkspartei und die Sozialdemokraten, die Mehrheit der Nationalliberalen und Freikonservativen, ein kleiner Teil der Konservativen, des Zentrums und der Polen. Es waren also hauptsächlich die sonst eine Stütze der Regierung bildende konservative Partei und das Zentrum, deren Reihen die Widersacher entstammten.

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Monat März d. J. bei einer Betriebslänge von 39 086 km (gegen 38 510 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im März 1913	gegen März 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	59 341 000 ℳ	+ 9 701 000 ℳ	+ 241 ℳ
Güterverkehr	137 111 000 „	+ 1 908 000 „	— 3 „
Sonstige Einnahmen	21 384 000 „	+ 4 777 000 „	—
zusammen	217 836 000 ℳ	+ 16 386 000 ℳ	+ 354 ℳ

Vom 1. Januar bis Ende März 1913:

Personen- und Gepäckverkehr	686 090 000 ℳ	+ 39 107 000 ℳ	+ 834 ℳ
Güterverkehr	1 644 843 000 „	+ 92 252 000 „	+ 1853 „
Sonstige Einnahmen	149 311 000 „	+ 11 035 000 „	—
zusammen	2 480 244 000 ℳ	+ 142 394 000 ℳ	+ 2926 ℳ

Hierbei ist zu berücksichtigen, daß in diesem Jahre das Osterfest in den Monat März gefallen ist. Dadurch hatte der Berichtsmonat 2 Feiertage mehr und 2 Werktage weniger als der gleiche Monat des Vorjahres.

— Kennzeichnung der Haltestellen der einzelnen Wagenklassen in den Zügen. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers v. 13. d. M. hat es sich im Stadt- und Vorortverkehr größerer Städte als zweckmäßig erwiesen, den Reisenden die Stellung der einzelnen Wagenklassen in den Zügen durch Schilder anzuzeigen. Dies Verfahren hat besonders dort Vorteile, wo es sich um die Abfertigung von Zügen von annähernd gleicher Zusammenstellung handelt, z. B. im Ortsverkehr, während die Durchführung dieser Maßnahmen auf Bahnsteigen, an denen Züge verschiedener Zusammenstellung abgefertigt werden, nicht ohne gewisse Schwierigkeiten zu ermöglichen sein wird. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen, so heißt es in dem Erlaß weiter, auf die Kennzeichnung der Haltestellen der einzelnen Wagenklassen andauernd bedacht sein, wobei der Minister auf die in früheren Erlassen gegebenen Bestimmungen zur Beschleunigung der Abfertigung von Zügen aufmerksam macht und die Erwartung ihrer Befolgung ausspricht.

— Fahrpreisermäßigung für französische Schüler. Unter der Bezeichnung „Le Foyer à l'École" besteht in Paris ein Unternehmen, das Schüler französischer Schulen zu einem Schulganzen während der Ferienmonate Juli bis Oktober vereinigt, um sie während dieser Zeit zur Vervollkommnung in den lebenden Sprachen in das Ausland zu schicken, wo sie von den sie begleitenden Lehrern neben theoretischem Klassenunterricht auch Anschauungsunterricht in den Sitten, Gewohnheiten und den Kulturerzeugnissen des fremden Volkes erhalten. Nach einer Mitteilung des Herrn Ministers der geistlichen und Unterrichtsangelegenheiten ist der „Foyer à l'Ecole" als eine Schule im Sinne der Ausführungsbestimmung C IV 1 B des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung anzusehen. Es unterliegt daher nach einem Erlasse des preußischen Eisenbahnministers vom 12. April an die Königlichen Eisenbahndirektionen keinem Bedenken, bei gemeinschaftlichen, unter Leitung von Lehrern unternommenen Eisenbahnfahrten der Zöglinge dieser Schule die tarifmäßigen Fahrpreisermäßigungen zu gewähren, wenn die übrigen Tarifvorschriften erfüllt sind. Am Schlusse des Erlasses heißt es: Die Königliche Eisenbahndirektion wolle Vorsorge treffen, daß Anträge des „Foyer à l'École" von den Dienststellen in entgegenkommender Weise behandelt werden.

— Verkauf von Reclamheften durch Bahnhofsautomaten. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 7. d. M. findet sich gegen die Zulassung des automatischen Verkaufs von Reclamheften auf allen größeren Bahnhöfen mit Buchhandlung insoweit nichts zu erinnern, als die örtlichen Verhältnisse die Aufstellung eines oder mehrerer Buchautomaten auf den einzelnen Bahnhöfen zulassen und eine Verständigung der Firma Philipp Reclam jun. in Leipzig mit den betreffenden Pächtern des Buchhandels zustande kommt. Ein Monopol soll hierdurch der Firma Reclam nicht eingeräumt werden, vielmehr soll auch anderen Verlegern auf Antrag die gleiche Vergünstigung zuteil werden, sofern es sich um den Vertrieb guter und billiger Bücher handelt.

— Förderung der Obstbaumpflege. Der preußische Eisenbahnminister will zum 1. Oktober d. J. einem Berichte der Königlichen Eisenbahndirektionen darüber entgegensehen, welche Erfolge mit der weiteren Pflege der Obstbaumanpflanzungen an eisenbahnfiskalischen Böschungen und Nebenländereien erzielt wurden, und in welchem Umfange die mit einem Erlaß vom 9. Oktober 1908 angeregte Teilnahme geeigneter Bahnmeister oder Bahnwärter und Bahnunterhaltungsarbeiter an Obstbau- und Obstverwertungskursen durchgeführt werden konnte. Zugleich sieht der Minister Vorschlägen entgegen, auf welche Weise das Interesse für den Obstbau bei den Beamten geweckt und wach erhalten werden kann. Er vertraue, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen dieser Angelegenheit fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit zuwenden und bemüht sind, auch die einzelnen Beamten in ihren auf die Förderung der Obstkultur gerichteten Bestrebungen nach Möglichkeit zu unterstützen.

— Versuche mit Schnellbremsen. Vor einiger Zeit fand in mehreren deutschen Zeitungen eine Mitteilung Aufnahme, nach der in den Direktionsbezirken Erfurt und Cassel Versuche mit schnellwirkenden Bremsen ausgeführt seien. Die hierbei gemachten Angaben entsprechen jedoch keineswegs den Tatsachen. Tatsache ist vielmehr, daß in verschiedenen Direktionsbezirken, so auch im Erfurter, schnellfahrende Züge versuchsweise mit einer Bremse ausgerüstet sind, die die Bremswege bei Einsetzen der Schnellbremse gegenüber der gewöhnlichen bisher verwendeten Bremsanordnung nicht unwesentlich verkürzt, so daß das Überfahren von Haltesignalen selbst dann zuverlässig vermieden wird, wenn die Schnellbremse erst am Vorsignal eingesetzt wird.

Der Umstand, daß die Reibung zwischen Bremsklotz und Rad bei abnehmender Geschwindigkeit zunimmt, führt dazu, den Bremsdruck bei den hohen Geschwindigkeiten der Züge möglichst zu erhöhen, ohne befürchten zu müssen, daß ein Feststellen der Achsen, also ein Schleifen der Räder auf den Schienen hierdurch eintreten könnte. Bei abnehmender Zuggeschwindigkeit erhöht sich diese Reibung immer mehr und wird schließlich so groß, daß sie von der Umfangskraft des rollenden Rades nicht mehr überwunden wird. In diesem Augenblick würde also ein Feststellen der Achsen erfolgen, was aber unbedingt vermieden werden muß und auch tatsächlich vermieden wird dadurch, daß ein mit dem Bremsklotz in Verbindung stehender Bremsdruckregler in Tätigkeit tritt und aus den Bremszylindern die Druckluft soweit herausläßt, bis nur noch ein Druck von etwa 1 Atm. in denselben vorhanden ist. Dieser Druck muß in den Bremszylindern erhalten bleiben, um ein unbeabsichtigtes Inbewegungsetzen des zum Stillsand gebrachten Zuges auf dem Gefälle zu vermeiden.

Der höhere Bremsdruck wird bei Wagen und Tendern der Versuchszüge durch Einschaltung eines zweiten Bremszylinders erreicht, dessen Kolbenstange mit der des ursprünglichen Bremszylinders gemeinsam auf dasselbe Bremsgestänge wirkt. Um bei

Verwendung von zwei Bremszylindern einen zu starken Abfall des Luftdrucks im Hilfsluftbehälter zu vermeiden, wird außer diesem noch ein Zusatzhilfsluftbehälter eingeschaltet, der jedoch nur bei Einsetzen der Schnellbremse in Tätigkeit tritt, während bei gewöhnlichen Betriebsbremsungen die Druckluft nur aus dem Hilfsluftbehälter nach beiden Bremszylindern gelangt.

Die Ausrüstung der Lokomotivbremse — abgesehen von der Tenderbremse wie oben erwähnt — bleibt durch die Anordnung der Schnellbremse unberührt. — Die Versuche werden noch weiter fortgesetzt.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Der den Geschäftsbericht für das Jahr 1912 begleitende Bericht der Direktion stellt fest, daß der Verlauf des Jahres 1912 hinsichtlich des Güterverkehrs trotz der politischen Beunruhigung als ein normaler zu bezeichnen ist; Produktion und Absatz haben sowohl auf den deutschen wie namentlich auch den außerdeutschen Linien gegenüber dem Vorjahre einen guten Fortschritt genommen. Diese erhöhte Handelstätigkeit kommt in der Steigerung des Umfangs und der Einnahmen im Güterverkehr auf nahezu allen Strecken der Bahn zum unzweideutigen Ausdruck. Im Gegensatz hierzu hat der Personenverkehr der Bahn in empfindlicher Weise Schaden gelitten; bekanntlich ist für die Sommer- und Herbstmonate, namentlich gilt das für den August und September, eine auffallende klimatische Ausnahme in Form einer langandauernden Regenzeit festzustellen gewesen, welche für den Verlauf des Reiseverkehrs und der Sommerfrische auf den Gebirgslinien allerorts von schädigendem Einflusse war. Die Gesellschaft blieb zwar von Betriebsstörungen verschont, aber bezüglich des Umfanges des Personenverkehrs ist auf einzelnen deutschen Strecken eine Einbuße bis zum Höchstmaße von 3,9 % zu verzeichnen. Unter diesen Verhältnissen konnte die Steigerung der Gesamteinnahmen der im eigenen Betriebe befindlichen deutschen Linien nur von geringem Umfange sein. Wenn man von der württembergischen Linie Niederbiegen-Weingarten, welche im Jahre 1911 nur drei Monate und in 1912 während des ganzen Jahres im Betriebe stand, wegen ihrer Untauglichkeit zur Heranziehung bei einem Vergleiche Abstand nimmt, so ergibt sich eine Zunahme von 30 503 ℳ = 1,13 %. Die im Staatsbetriebe befindlichen ungarischen Linien, welche in der Zentralbank für Eisenbahnwerte vereinigt und an denen die Gesellschaft durch den Besitz von Effekten der letzteren beteiligt ist, haben eine Einnahmesteigerung von 9,83 % und jene der Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft eine solche von 0.82 % erfahren. Die Salzkammergut-Lokalbahnen erbrachten im Gegensatze zum Vorjahre infolge der während der Fremdensaison vorherrschenden ungünstigen Witterung einen Ausfall in den Einnahmen von 5.73 %. Die Generalunkosten sind hauptsächlich infolge der erhöhten Steuern um 39 812 ℳ gewachsen, was eine nicht unerhebliche Zunahme von 2.0 % bedeutet. Die insgesamt von der Gesellschaft im Jahre 1912 in Bayern bezahlten Steuern belaufen sich auf 82 000 ℳ, d. i. um 37,418 ℳ mehr als im Vorjahre. Das Mehr an Betriebskosten bei den eigenen Betriebslinien beträgt unter Ausschluß der Linien Niederlingen-Weingarten 12 997 ℳ = 0,76 %. Wenn die Zunahme der Gesamtkosten auf 0,76 % für das Jahr 1912 beschränkt bleiben konnte, so ist dies auf die von jeher beobachtete Ökonomie in der Handhabung des Betriebes zurückzuführen. Aus dem Reingewinn von 467 050 ℳ (i. V. 552 447 Mark) sollen wieder eine Dividende von 3 % mit 300 000 ℳ zur Auszahlung gebracht und restliche 167 050 ℳ (252 477 ℳ) auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat März d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2088,04) km. Befördert wurden 5 639 000 (5 200 000) Personen und 1 215 651 (1 319 727) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 763 000 ℳ, mehr gegenüber März 1912: 428 187 ℳ, aus dem Güterverkehr 4 335 000 ℳ, weniger 310 767 ℳ. Vom 1. April 1912 bis letzten März 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 86 098 000 ℳ gegen 83 187 866 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 2 910 134 ℳ.

— **Die Hilfszüge der badischen Staatsbahnen** werden vom Oberbaurat Courtin in Karlsruhe in der „Zeitschrift d. Vereins Deutscher Ingenieure“ eingehend behandelt und namentlich die Inneneinrichtungen der für diese Züge bestimmten Wagen in interessanter Weise beschrieben. Wie bei den meisten deutschen Bahnen, besteht auch bei den badischen Staatsbahnen jeder Hilfszug aus einem Arztwagen, einem Geräte- und einem Mannschaftswagen. Im ganzen sind je sechs Geräte- und Mannschaftswagen und fünf Arztwagen beschafft worden und, zu Hilfszügen vereinigt, auf geeinigten Bahnhöfen des Netzes, das hierfür in bestimmte Bezirke eingeteilt ist, bereitgestellt. Die allgemeine Ausarbeitung der Entwürfe für die Wagen erfolgte durch das maschinentechnische Bureau der Generaldirektion. Um die innere Einrichtung des Arztwagens, die im wesentlichen derjenigen bei den Arztwagen der sächsischen Staatsbahnen entspricht (vgl. Nr. 2, S. 30/31 d. Ztg. „Der jetzige Stand des Rettungswesens bei den sächsischen Staatsbahnen“), machte sich der Vertrauensarzt der badischen Staatsbahnen, Medizinalrat Dr. Blume, durch sachverständigen Rat und unermüdliche Unterstützung sehr verdient. Der Gerätewagen ist durch eine Querwand in zwei ungleich große Räume geteilt, die durch geräumige seitliche Schiebetüren zugänglich sind. Zum Aus- und Einladen der zum Teil recht gewichtigen Geräte dienen breite, zum Einhängen an den Türöffnungen eingerichtete Treppen. Alle Fächer, Schränke und Verschläge sind zur Erleichterung des Zurechtfindens und der Ordnung im Wagen mit deutlichen Aufschriften über ihren Inhalt nach Art, Stückzahl usw. versehen. Bei den an den Wänden befestigten Werkzeugen und Geräten sind zur Erleichterung des Einräumens an den für sie bestimmten Stellen die Umrisse der betreffenden Stücke in natürlicher Größe mit schwarzer Farbe auf dem hellgrauen Innenanstrich aufgemalt. Das Innere des Mannschaftswagens zerfällt in ein kleines Gelaß für den Aufsichtsbeamten und zwei größere, ohne Zwischentür miteinander zusammenhängende Räume für die Arbeiter, den Küchen- und Mannschaftsraum. Im Aufsichtsraum befinden sich u. a. Fernsprecheinrichtungen, die dazu dienen, von der Unfallstelle auf freier Strecke aus einen Anschluß mit der nächsten Haltestelle, dem nächsten Wärterposten oder Stellwerk herzustellen. Auch im Innern des Mannschaftswagens verweisen Aufschriften an allen Schränken, Truhen usw. auf den Inhalt und Zweck der einzelnen Geräte. Die Beschaffungskosten für Hilfszüge einschließlich der Einrichtungen der Fahrzeuge haben für je 6 Geräte- und Mannschaftswagen und für 5 Arztwagen zusammen 281 500 ℳ betragen. Der leitende Gedanke ist der, daß bei leichten, ohne Schädigung von Menschenleben und nahe dem Standort des Hilfszuges verlaufenen Unfällen von voraussichtlich kurzer Dauer der Räumungsarbeiten nur der Gerätewagen auszurücken braucht, während bei größeren Vorkommnissen dieser Art oder weiter vom Standort entfernten Unfällen auch der Mannschaftswagen mitgeführt wird. Der Arztwagen soll nur bei Unfällen verwendet werden, die Schädigungen von Menschenleben zur Folge hatten.

— **Vereinsabrechnungsstelle.** In der Zeit vom 1. April 1912 bis zum 31. März 1913 sind der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zusammen 224 123 Guthaben- und Schuldposten (gegen 218 729 Posten im Vorjahre und 213 800 Posten im Rechnungsjahre 1910/11) zur Verrechnung überwiesen worden. Es entfallen davon 202 103 Posten auf die deutsche Währung, 10 182 Posten auf die Frankenwährung, 11 141 Posten auf die österreichische Kronenwährung und 697 Posten auf die Rubelwährung. Die Zahl der bearbeiteten Posten ist also gegen das Vorjahr um rund 5000 und gegen das Jahr 1910/11 um rund 10 000 Posten gestiegen. Der Geldbetrag der im Berichtsjahre angemeldeten und verrechneten Posten belief sich a) in deutscher und Frankenwährung auf 1 402 089 000 ℳ, b) in österreichischer Währung auf 79 131 000 Kr. und c) in russischer Währung auf 4 655 700 Rbl. — Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Ausgleichung verringert worden a) in der deutschen und Frankenwährung von 212 285 Posten mit 1 402 089 000 ℳ auf 1803 Posten mit 225 273 000 ℳ, b) in der österreichischen Währung von 11 141 Posten mit 79 131 000 Kr. auf 573 Posten mit 49 994 000 Kr. und c) in der Rubelwährung von 697 Posten mit 4 650 700 Rbl. auf 142 Posten mit 3 668 700 Rbl. — Werden die verschiedenen Währungen nach festen Umrechnungssätzen in die deutsche Währung umgerechnet, so steht dem Gesamtwerte aller angemeldeten Posten von 1 478 652 000 ℳ ein durch Ausgleichung verminderter Betrag von 275 105 400 ℳ gegenüber. Im Vorjahre belief sich dieser Gesamtbetrag auf 1 370 840 000 ℳ und im Rechnungsjahre 1910/11 auf 1 239 573 000 ℳ; er ist also gegen das Vorjahr um rund 108 Millionen Mark und gegen das Jahr 1910/11 um rund 239 Millionen Mark gestiegen. Das Verhältnis aller angemeldeten Beträge zur Gesamtsumme der bar gezahlten Saldi gestaltete sich wie im Vorjahre wie 1 : 0,186 gegen 1 : 0,183 im Jahre 1910/11. Es wurden also je 1000 ℳ der angemeldeten Beträge durch Ausgleichung auf 186 ℳ vermindert. An Guthabenposten (Forderungen) wurden angemeldet: a) in deutscher und Frankenwährung 120 542 Posten, b) in österreichischer Währung 5960 Posten und c) in Rubelwährung 337 Posten, zusammen 126 839 Posten gegen 125 779 Posten im Vorjahre und 124 299 Posten im Jahre 1910/11. Da die angemeldeten 126 839 Guthabenposten durch Ausgleichung auf 2518 gezahlte Posten verringert worden sind, so wurden durch je eine Zahlung 50,37 Forderungen beglichen. — In der deutschen Währung (einschl. der Frankenwährung) wurden 120 542 Guthabenposten durch Begleichung auf 1803 gezahlte Posten verringert. Es wurden also in dieser Währung durch je eine Zahlung 66,86 Forderungen beglichen.

— **Das Eisenbahnsicherungswesen auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig 1913.** Zu den interessantesten Sehenswürdigkeiten der Internationalen Baufach-Ausstellung gehören unstreitig die modernen Sicherheitsvorrichtungen des Eisenbahnverkehrs, die von dem preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten teils auf einem neben der Betonhalle

liegenden 650 qm großen Platz in natürlicher Größe, teils in der Betonhalle selbst durch Modelle, Photographien und Pläne gezeigt werden. Im Freien ist eine vollständige Stellwerksanlage entstanden. Um diese ziehen sich zwei einfache Weichen auf Steinschlagbettung, von denen die eine elektrisch, die andere mechanisch vom Stellwerk aus zu regulieren ist, ferner drei Gleisanlagen neuester Form, und zwar zwei je 18 m lange auf Steinschlagbettung sowie eine 12 m lange auf Kiesbettung. Das Stellwerksgebäude mit 93 qm enthält Akkumulatoren und Zentralheizungsanlagen und ist mit allen Sicherungseinrichtungen der modernen Technik versehen, u. a. mit einem mechanischen und elektrischen Stell- nebst Blockwerk, einem betriebsfertigen Zählwecker, einem lauttönenden Fernsprecher (Empfänger) usw. Die danebenstehende, 60 qm große Stationsdienstbude enthält ein achteiliges Blockwerk, einen Klappenschrank für Fernsprecher, eine Fahrgeschwindigkeitskontrolle (Bauart Siemens), einen Morseschreiber u. a. m. Ferner ist hier auf dem Platze selbst noch zu sehen eine Wegschranke für einen 5 m breiten Übergang (vom Stellwerk aus zu bedienen), ein lauttönender Fernsprecher (Geber), eine selbsttätige Warnungsläuteanlage mit Kohlensäureantrieb für unbewachte Bahnübergänge und noch verschiedene andere Anlagen und Apparate zur Sicherung des Eisenbahnverkehrs. Durch praktische Vorführungen wird das Publikum über die Wirkungsweise der genannten Einrichtungen belehrt werden.

— **Erweiterung des Christianenheims in Erfurt.** Nachdem die erforderlichen Grundstücke erworben sind, ist mit dem Erweiterungsbau für das Erfurter Christianenheim des Töchterhorts begonnen worden. Die Arbeiten sollen so gefördert werden, daß der Neubau zum 1. April 1914 in Benutzung genommen werden kann. Die Stiftung will das Heim, das jetzt nur Platz für 82 Personen bietet, so vergrößern, daß es, um auf absehbare Zeit allen Anforderungen zu genügen, etwa 250 Personen gleichzeitig aufnehmen kann (170 Zöglinge, 80 Pfleglinge). Es sollen dabei die Pfleglinge von den Zöglingen getrennt in einem besonderen Gebäude untergebracht werden, was sich nach den bisherigen Erfahrungen im Interesse einer geordneten Verwaltung als zweckdienlich erwiesen hat. Geplant sind drei Gebäude: das vorhandene als westlicher Eckbau und ein Mittelbau dienen der Unterbringung der Zöglinge, ein östlich anschließender Eckbau der der Pfleglinge. Alle drei, durch geschützte Verbindungsbauten zusammenhängenden Gebäude werden, wie das bestehende Heim, mit Warmwasserheizung, elektrischem Licht, Badeeinrichtungen, Krankenzimmern usw. eingerichtet werden. Das Pfleglingshaus erhält einen besondern Speisesaal, Küche, Vorratsräume und getrennte Betriebsleitung.

Österreich.

— **Einnahmen der Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung der Verkehrsergebnisse stellen sich die Transporteinnahmen der Staatsbahnen für den Monat März insgesamt auf 64 211 300 Kr., das ist um 331 731 Kr. höher als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von 2 008 934 Kr., die sowohl auf die außergewöhnlich günstigen Witterungsverhältnisse des Berichtsmonats als inbesondere auf den Umstand zurückzuführen ist, daß das Osterfest in den Berichtsmonat, voriges Jahr jedoch erst in den Monat April fiel. Für den Güterverkehr bewirkte die Verschiebung des Osterfestes eine Mindereinnahme von 1 677 203 Kr., da der Berichtsmonat eine Verkehrszunahme nicht ergab.

— **Güterverkehrsstatistik.** Wie bereits gemeldet wurde, ist ein Gesetzentwurf betreffend die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen ausgearbeitet worden; er soll dem im Mai wieder zusammentretenden Parlament vorgelegt werden. Nach Mitteilungen des Allgemeinen Tarifanzeigers bestimmt das Gesetz (§ 1), daß alle Waren und Gegenstände, die im Eisenbahnverkehr der im Reichsrate vertretenen Königgreiche und Länder mit Frachtbrief befördert werden, mit Ausnahme der Durchfuhrsendungen, nach Gattung, Menge, Herkunft und Bestimmung für Zwecke der Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen anzumelden sind.

Befreiungen von der Anmeldepflicht sollen für Militärgüter, Sendungen, die nicht mit Frachtbriefen abgefertigt werden (Markenkollis, Eilgutabonnements- und Expreßgutverkehr, Reisegepäck), für Wagentransporte und für den Güterverkehr auf Kleinbahnen vorgesehen werden. (§ 2.)

Für die Anmeldungen sind besondere Anmeldescheine zu verwenden (§ 3).

Für die im Inlande aufgegebenen Sendungen obliegt die Anmeldung dem Absender. Die von den Stationen im Auslande einlangenden Sendungen sind von der Bestimmungsstation statistisch anzumelden.

Der zur statistischen Anmeldung Verpflichtete (bei Sendungen, die im Inlande aufgegeben werden, der Absender, bei Sendungen aus dem Auslande die Bestimmungsstation) haftet für deren Richtigkeit und Vollständigkeit. (§ 5.)

Die Angaben in den statistischen Anmeldescheinen müssen mit denen des Frachtbriefes übereinstimmen. Die Eisenbahn darf Sendungen in Österreich erst dann zur Beförderung annehmen, wenn ihr die ordnungsgemäß ausgestellten Anmeldescheine übergeben wurden und sie die Übereinstimmung ihrer Angaben mit denen des Frachtbriefes festgestellt hat. (§ 6.)

Jeder statistische Anmeldeschein darf nur den Inhalt eines Frachtbriefes zum Gegenstande haben. (§ 7.)

Von der statistischen Anmeldung ist eine statistische Gebühr zur Bedeckung der Kosten der Güterverkehrsstatistik zu entrichten.

Zur Entrichtung der statistischen Gebühr ist bei Sendungen, die in den im Reichsrate vertretenen Königreiche und Ländern zur Aufgabe gelangen, der Absender, bei den aus anderen Gebieten einlangenden Sendungen der Empfänger verpflichtet. Die Bestimmungsstation darf die Sendung erst nach Erfüllung der Gebührenpflicht ausfolgen. (§ 8.)

Das Ausmaß der jeweilig zu entrichtenden Gebühr wird nach Maßgabe der auflaufenden Kosten der Güterverkehrsstatistik bis zum Höchstbetrage von 15 Heller für jeden benützten Anmeldeschein im Verordnungswege festgesetzt. (§ 9.) Die Durchführungsvorschrift setzt die Gebühr für jeden benützten Anmeldeschein bei Sendungen, für die Fracht für weniger als 5000 kg mit 3 Heller, sonst 7 Heller fest.

Die statistische Gebühr ist mittels besonderer amtlicher Marken zu entrichten. (§ 10.)

Von der statistischen Gebühr sind die im Verordnungswege als gebührenfrei bezeichneten Anmeldungen befreit. (§ 11.)

Die Eisenbahnen sind verpflichtet, die zur Durchführung der statistischen Anmeldungen erforderlichen Einrichtungen zu treffen. Die Eisenbahn hat den amtlichen Organen über Verlangen alle erforderlichen Auskünfte zu erteilen und in ihre Einrichtungen und Aufschreibungen hinsichtlich der Statistik Einsicht zu gewähren. (§ 12.)

„Die statistischen Anmeldungen und die hierüber erteilten Auskünfte sind als vertraulich zu behandeln und dürfen nur für statistische Zwecke verwendet werden.“ (§ 13.)

Die Eisenbahnen haben zu Zwecken der Güterverkehrsstatistik besondere Nachweisungen anzufertigen und vorzulegen. (§ 14.)

Für vorsätzlich oder aus grober Fahrlässigkeit begangene Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Gesetzes können Ordnungsstrafen von 4 bis 100 Kr. verhängt werden. (§ 15.)

— **Quittungsgebühr für ausbezahlte Transportschädenvergütungen.** Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Finanzministerium verfügt, daß vom 1. Mai d. J. ab die Stempelgebühren für Quittungen über Transportschadenvergütungen und über Ersätze für Überschreitung der Lieferzeit nicht mehr von den Staatsbahnen zu tragen, sondern unter Aufrechterhaltung der unmittelbaren Gebührenentrichtung durch die Staatsbahnen im Grunde des § 1426 Allg. Bürgerl. Gesetzbuchs den Zahlungsempfängern zu vergüten sind. Diese Gebühren sind daher vom genannten Tage bei Auszahlung der liquidierten Ersatzbeträge den Parteien in Abzug zu bringen.

Das Eisenbahnministerium hat sich dem Vernehmen nach zu dieser Verfügung veranlaßt gesehen, weil die Privatbahnen im Falle gemeinschaftlicher Schadenstragung die von den Staatsbahnen gemachten Auslagen für die Quittungsstempel nicht anerkennen wollten, und weil durch dies bisher geübte Entgegenkommen der Staatsbahnen manche Parteien in Fällen, in denen ihnen das Wahlrecht zwischen Staats- und Privatbahnen zur Reklamation zustand, bewogen wurden, die Reklamationen an die Staatsbahnen zu richten, wodurch diese bei kleineren Reklamationsfällen (bis 10 ℳ, die die liquidierende Eisenbahn nach Übereinkommen allein bezahlen muß) unverhältnismäßig hoch belastet worden sind.

— **Wasserkraftanlagen für Eisenbahnzwecke in Tirol.** In jüngster Zeit hat die Staatsbahnverwaltung die technische Vorprüfung zweier weiterer Entwürfe von Wasserkraftanlagen vornehmen lassen, die die Versorgung des Süd- und Osttiroler Bahnnetzes mit Wasserkräften bezwecken. Diese Entwürfe beziehen sich auf die Ausnutzung des Eisackflusses in der Strecke Klausen-Waidbruck und des Gaderbaches von der Einmündung des Viglbaches bis St. Lorenzen im Pustertal. Die Eisackanlage wird Leistungen von 5000 bis 16 000 PS ergeben. Die erzielbare Kraftmenge der Gaderbachanlage schwankt zwischen 3000 und 9000 PS.

— **Der Ankauf der Orientbahnaktien.** Nach langwierigen Verhandlungen ist nunmehr der Verkauf der 51 000 Stück Aktien der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen an eine österreichisch-ungarische Bankgruppe zum Abschluß gebracht worden. Die auf 500 Fr. lautenden Aktien werden zum Kurs von 810 übernommen werden, wobei die Dividende von 1912 im Betrage von 40 Kr. den bisherigen Aktienbesitzern verbleibt. Das Syndikat, das bereits früher im freien Markte eine größere

Aktienzahl an sich gebracht hatte, erwarb hierdurch die absolute Mehrheit und hiermit auch die Führung des Unternehmens, das berufen sein soll, auf dem Gebiete des Verkehrs in den ehemaligen Provinzen der Türkei eine bedeutende Rolle zu spielen. Von den erworbenen Aktien übernimmt die Gruppe der Österreichischen Bodenkreditanstalt und des Wiener Bankvereins 50 %, die Ungarische Kreditbank im Verein mit der Pester Ungarischen Kommerzialbank und der Vaterländischen Sparkasse die weiteren 50 %. Entsprechend der Teilnahme an der Erwerbung der Aktien ist auch jene an der Verwaltung wie an den Geschäften, die für die Zukunft in Aussicht genommen sind, ganz gleichmäßig für beide Bankengruppen festgestellt. Der Verkauf ist mit der Zustimmung der Regierungen Österreichs und Ungarns durchgeführt worden. Ob der Sitz der Gesellschaft von Konstantinopel nach Wien verlegt werden wird, ist noch nicht entschieden.

Ungarn.

— **Die Entwicklung der Kaschau-Oderberger Bahn.** Der Pester Lloyd veröffentlicht in der Nummer vom 23. März d. J. aus Anlaß des Abschlusses der diese Bahn betreffenden Verhandlungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung einen interessanten Aufsatz eines hervorragenden Fachmannes über die Entwicklung der genannten Eisenbahn, dem wir folgendes entnehmen:

Die Bestrebungen zum Ausbau dieser Bahn reichen bis in die Zeit der Sechzigerjahre zurück. Der Zweck war die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Oberungarn und Deutschland und die Fortsetzung dieser Verbindung über das Waagtal nach dem Mittelpunkt des Landes. Die Konzessionsurkunde vom 6. Juni 1866 wurde den Brüsseler Bauunternehmern Gebrüder Riche und dem Grafen Anton Forgách ausgehändigt. Diese konnten ihren Verpflichtungen nicht nachkommen, so daß die Konzession im Jahre 1869 der Anglo-Österreichischen Bank übertragen wurde, welch letztere eine aus einer Anzahl Firmen bestehende Generalbauunternehmung mit dem Bau betraute.

Dem Bau standen nicht nur bedeutende technische Schwierigkeiten, sondern auch die inzwischen eingetretenen schweren finanziellen Krisen im Wege. Welche Summen an Kapital dadurch eingebüßt wurden, beweist der Umstand, daß der Ausbau der 289 km langen Strecke Kaschau-Landesgrenze 45 200 000 Kr., jener der 64 km langen Strecke ungarische Landesgrenzen-Oderberg aber 8 800 000 Kr., also die ganze Hauptlinie von Kaschau bis Oderberg 54 000 000 Kr. erheischte. Das zu deren Deckung aufgenommene Kapital betrug im Nennwert rund 116 000 000 Kr., was einem Kursverlust von rund 62 000 000 Kr. entspricht. Die Bedeutung der Bahn bestand, abgesehen von der unmittelbaren Verbindung mit Deutschland, hauptsächlich darin, daß sie dem preußisch-schlesischen und österreichisch-schlesischen Kohlenbecken nach Ungarn neue Wege bahnte, was umso wichtiger war, als die ungarische Kohlenindustrie zu jener Zeit noch in den Kinderschuhen steckte.

Über die Verkehrsentwicklung lassen wir hier auszugsweise folgende Zahlen folgen:

Die Betriebseinnahmen betrugen 1912

auf der österreichischen Linie (64 km) .	10 700 000 Kr.
auf der ungarischen Linie (388 km) . .	21 700 000 „
zusammen	32 400 000 Kr.

Die Betriebseinnahmen der Bahn haben sich in den 40 Jahren seit 1872 bis 1912 um das Neunfache der Betriebseinnahmen des ersten Jahres erhöht. Die österreichische Linie, welche kaum 15 % des Gesamtnetzes ausmacht, nimmt derzeit mit 33 % an den Gesamteinnahmen teil.

Die Zugkilometerleistungen betrugen im Jahre 1912

auf der ungarischen Linie	3 742 895 Kr.
auf der österreichischen Linie	1 408 262 „
zusammen	5 151 157 Kr.

Der Anteil der österreichischen Linie beziffert sich im Verhältnis der 15 prozentigen Betriebslänge auf 27 % an den Gesamtleistungen.

Die Bruttotonnenkilometerleistungen betrugen im Jahre 1912

auf der ungarischen Linie	1 290 744 470 Kr.
auf der österreichischen Linie . . .	658 228 130 „
zusammen	1 948 972 600 Kr.

Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1912 annähernd:

auf der ungarischen Linie	2 976 162 Kr.
auf der österreichischen Linie	1 985 289 „
zusammen	4 961 451 Kr.

Die Zahl der auf der österreichischen Linie beförderten Personen beträgt 41 % des gesamten Personenverkehrs. Die Dichte des Zugverkehrs hat sich auf der österreichischen Linie viel rascher entwickelt, als auf der ungarischen, und es ist bereits im Jahre 1896 jener Zustand eingetreten, daß auf der eingleisigen österreichischen Strecke täglich im Durchschnitt 40 bis 50 Züge verkehrten, was im allgemeinen als die obere Grenze der normalen Leistungsfähigkeit einer eingleisigen Hauptbahn betrachtet wird.

Und tatsächlich hat die österreichische Regierung mit ihrer Verordnung vom 9. August 1890, unter Hinweis auf jene Bestimmung des § 3 der Konzessionsurkunde, wonach die Konzessionäre zur Legung des zweiten Gleises verhalten werden können, wenn die jährlichen Bruttoeinnahmen der Bahn während zwei Jahren auf die Meile 150 000 Silbergulden (39 557 Kr. für 1 km) betragen, die Gesellschaft aufgefordert, daß sie den Ausbau des zweiten Gleises, und zwar in erster Reihe in den Strecken Karwin-Teschen-Trzynietz, unverzüglich in Erwägung ziehe und die hierauf bezüglichen und Kostenvoranschläge unterbreite.

Dieser Aufforderung wurde jedoch infolge verschiedener finanzieller und anderweitiger Schwierigkeiten in den nächsten Jahren in geringem Maße nachgekommen und erst im Jahre 1898 ist das zweite Gleise auf der 19 km langen Strecke Csacza-Jablunkau erbaut worden.

Die weitere sprunghafte Entwicklung des Verkehrs hat die Notwendigkeit großer Investitionen auf der österreichischen Strecke in den Vordergrund gestellt, und die Gesellschaft hat sich zu wiederholten Malen mit dieser Angelegenheit befaßt. Im Jahre 1901 wurde mit der österreichischen Regierung ein vorläufiges Übereinkommen abgeschlossen, wonach der Ausbau des restlichen zweiten Gleises und die Durchführung anderer Investitionen mit einem Kostenaufwand von 12 000 000 Kr. in den Jahren 1901, 1902 und 1903 in Aussicht genommen worden ist. Die ungarische Regierung hat jedoch die gestellten Bedingungen nicht für annehmbar gefunden und der Bau unterblieb. In dem Ausgleich vom Jahre 1907 ist in dieser Frage nur ein teilweiser Erfolg erzielt worden.

Die Entwicklung des Zugverkehrs hat sich in den letzten 20 Jahren auf der Teilstrecke Kaschau-Iglau auf 73 %, auf der Strecke Iglau-Ruttka auf 88 % und auf der Strecke Ruttka-Oderberg auf 91 % beziffert.

Bezüglich der Steigerung der Leistungsfähigkeit der ungarischen Linie wurde in dem G.-A. XXXII : 1908 vorgesorgt. Die darin festgestellten Bauten wurden bereits mit einigen Ausnahmen programmäßig ausgeführt, namentlich wird das zweite Gleise der Strecke Zsolna-ungarische Landesgrenze im Herbst des laufenden Jahres in Verkehr gesetzt werden.

In Anbetracht dessen wurden seit der Eröffnung der Bahn bis Ende 1912 auf Stationserweiterungen, Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel und für sonstige Investitionen folgende Beträge verwendet:

auf der österreichischen Linie	13 000 000 Kr.
auf der ungarischen Linie	91 000 000 „
ferner zur Rückzahlung der Zinsengarantieschuld der österreichischen Linie	5 000 000 „
Zusammen . . .	109 000 000 Kr.

Zur Deckung dieser Beträge wurden Prioritätsobligationen im Wert von 128 Millionen herausgegeben. Außerdem wurden noch schwebende Schulden im Gesamtbetrag von 12 Millionen aufgenommen.

Die auf der österreichischen Linie in den nächsten Jahren geplanten Investitionen werden sich auf rund 16 Millionen Kronen belaufen, und es ist zu hoffen, daß die 20 km lange Strecke Orlau-Teschen im Laufe des nächsten Jahres, die Strecke Teschen-Jablunkau aber bis Ende 1915 zweigleisig ausgestaltet werden wird.

Nach Beendigung dieser Bauten kann die Zahl der in beiden Richtungen verkehrenden Züge zwischen Zsolna-Orlau auf 108, nach dem auf Ende des Jahres 1915 geplanten Ausbau des zweiten Mosty-Tunnels (österreichische Landesgrenze) aber auf 140 erhöht werden. Die Zahl der in der Teilstrecke Oderberg-Jablunkau heute täglich verkehrenden 74 bis 76 Züge ist auf einer eingleisigen Bahn nicht weiter zu vermehren. Damit sich aber die heutige ungünstige Lage infolge der in der Zwischenzeit eintretenden Verkehrssteigerung nicht noch verschlechtert, ist Vorsorge getroffen worden, daß die Brückenverstärkungen auf der Strecke Ruttka-Oderberg noch in diesem Jahre beendet werden, wodurch ermöglicht wird, daß die Belastung der heute mit 840 t verkehrenden Lastzüge mit Hilfe der neu angeschafften schweren Lokomotiven auf 1000 t wird erhöht werden können. Solchermaßen wird der nach Ungarn gerichtete Kohlenverkehr, welcher im abgelaufenen Jahre rund 241 000 Wagen betrug, in den nächsten zwei Jahren um weitere 50 000 Wagen vermehrt werden können. Es ist aber zu befürchten, daß die Verkehrsstörungen auch in den nächsten zwei Jahren — bis zur völligen Durchführung der Bauten auf der österreichischen Strecke — nicht gänzlich beseitigt werden dürften, zumal die Verkehrssteigerung in den letzten Jahren ganz ungewöhnlich war. Während nämlich im Jahre 1908 87 000 Wagen preußischer und Mährisch-Ostrauer Kohle auf die

Kaschau-Oderberger Eisenbahn übergingen, betrug der Einlauf im Jahre 1912 bereits 140 200 Wagen, die Steigerung beträgt daher in fünf Jahren 78 %. In den ersten zwei Monaten des Vorjahres sind 16 552 Wagen mit preußischer Kohle in Oderberg eingelaufen, während in diesem Jahre im gleichen Zeitabschnitt 22 430 Wagen eingelaufen sind, trotzdem in den Monaten Januar und Februar die Kohlenaufnahme während 22 Tagen eingestellt war.

Welchen Umfang der aus Deutschland nach Ungarn gerichtete Verkehr nach Beendigung des Balkankrieges annehmen wird, entzieht sich zurzeit der Beurteilung. Wir sehen aber schon heute, daß trotz der raschen Steigerung der ungarischen Erzeugnisse der bei dem Bau der Kaschau-Oderberger Bahn vorgefundene geringe Verkehr sich mächtige Wege bahnte und daß diese Steigerung nicht künstlich gehemmt werden kann.

— **Auszeichnung.** Der mit den Obliegenheiten eines Direktor-Stellvertreters betraute Oberinspektor Dr. Alexius Szerbák, Leiter des General-Sekretäramtes der Königlichen ungarischen Staatseisenbahnen, wurde in Anerkennung seiner hervorragenden Verdienste zum Königlichen Rat ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen im Monat März weisen aus: beförderte Personen 7 139 000 (1912: 6 551 869), beförderte Güter einschließlich Gepäck und Tiere 1 204 000 (1 312 670) t, Einnahmen aus dem Personenverkehr 6 520 000 (5 962 371) Fr., aus dem Güterverkehr 9 903 000 (10 035 610) Fr., verschiedene Einnahmen 330 000 (329 658) Fr., Gesamteinnahme 16 753 000 (16 327 639) Fr. oder mehr 425 361 Fr. Dagegen sind auch die Betriebsausgaben von 6 596 517 auf 5 970 000 Fr. oder um 626 517 Fr. gestiegen. Für das erste Vierteljahr zusammen betragen die Betriebseinnahmen 45 323 000 (44 255 996) Fr. oder mehr 1 067 004 Fr., die Betriebsausgaben 31 809 000 (28 273 979) Franken oder mehr 3 535 021 Fr., der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 13 514 000 (15 982 017) Fr. oder weniger 2 468 017 Fr. Dazu ist zu bemerken, daß während dieser drei Monate noch je 650 000 Fr. für Gehalts- und Lohnerhöhungen mehr ausgerichtet wurden, die im Vorjahr erst vom 1. April an bezahlt worden sind; diese Mehrausgabe gegenüber 1912 wird daher künftig wegfallen.

Der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn nahm in seiner Sitzung vom 12. April Kenntnis von einer Erklärung des Initiativkomitees für eine Bergellerbahn, wonach die interessierten Gemeinden bisher eine Gesamtbeteiligung von 1 050 000 Franken übernommen haben und das Komitee sich zur Beschaffung des abfälligen Fehlbetrages bereit erklärt, welcher der gesetzlich vorgesehenen Mindestbeteiligung von 25 000 Fr. für das Kilometer entspricht. Es wurde beschlossen, im Sinne des Großratsbeschlusses vom 30. Mai 1912 die für den Bau der Bergellerbahn nötigen Aufnahmen und Studien sofort in die Hand zu nehmen und hierfür der Direktion einen Kredit von 110 000 Fr. zu bewilligen, in der Meinung, daß die Aufnahmen in einer Ausdehnung erfolgen sollen, daß sie nötigenfalls auch für die Aufstellung eines neuen Projekts an Stelle der Splügenbahn mit Ausmündung des großen Tunnels ins Bergell Verwendung finden können. —

Auf der Strecke Landquart-Küblis wird auf Verlangen des Eisenbahndepartements der Oberbau in dem Sinne verstärkt werden, daß an Stelle der Schienen von 23,5 kg/m solche von 27 kg eingelegt werden. Der Verwaltungsrat genehmigte ein Programm für die Ausführung dieses Umbaues, welcher auf die Jahre 1913 bis 1915 verteilt werden soll, und bewilligte den erforderlichen Kredit. Die Teilstrecke Küblis-Davos-Platz ist bereits umgebaut. Ferner beauftragte der Verwaltungsrat die Direktion, den Austritt der Rhätischen Bahn aus dem Verbande Schweizerischer Sekundärbahnen auf Ende dieses Jahres zu erklären.

— **Verbesserungen im Verkehr zwischen England und dem Festlande.** Im kommenden Sommer wird die Südost- und Chatham-Eisenbahn zusammen mit der französischen Nordbahn eine Verbesserung im Verkehr zwischen London und Paris einführen, indem sie alltäglich, außer Sonntags, ein neues Zugpaar zwischen den beiden Hauptstädten verkehren läßt. Der eine Zug verläßt London (Charing Croß) um 4 Uhr 30 Minuten nachm., so daß der Reisende vor der Abfahrt seine Londoner Geschäfte abgewickelt haben kann, der französische Anschlußzug ab Calais trifft 11 Uhr 25 Minuten nachts in Paris ein. Der Gegenzug fährt aus Paris um 12 Uhr 30 Minuten nachts ab, bringt, um seinen Benutzern eine gute Nachtruhe zu sichern, auf der Strecke Paris-Calais, die in der entgegengesetzten Richtung in 3 Stunden 20 Minuten zurückgelegt wird, bis 6 Uhr 20 Minuten morgens zu; der englische Anschlußzug ab Dover trifft 10 Uhr 15 Minuten in London ein. Die Reisenden können die Schlafwagen dieses Zuges, der ebenso wie der Gegenzug nur 1. und 2. Klasse führt, schon von 11 Uhr an benutzen. Der Zug nach Paris führt in Frankreich einen Speisewagen, der Zug nach London in England einen Frühstückswagen. Zur Überfahrt über den Kanal dienen Turbinendampfer. Bei Aufstellung des Fahrplans war der maßgebende Gesichtspunkt, die Nachtruhe der Reisenden nicht durch den Übergang zwischen Eisenbahn und Schiff zu stören. (Wenn solche Rücksicht auf die Nachtruhe genommen wird, drängt sich unwillkürlich der Gedanke auf, warum man denn nicht bei dem vorhandenen und zu erwartenden Riesenverkehr an die Erbauung von Dampffähren denkt. Die Schriftl.) — Die neuen Züge bieten gute Anschlüsse in der Richtung von und nach der Schweiz, Italien, der Riviera usw., ebenso auch von und nach Biarritz und Spanien. Im Zusammenhang mit ihnen wird ein neues Zugpaar zwischen Calais und der Schweiz eingelegt. Auch sonst werden durch kleinere Verschiebungen im Fahrplan die Zugverbindungen zwischen England und dem Festland verbessert. — Außerdem wird in England zur Herstellung besserer Verbindung mit dem Festlande die Bildung einer neuen Gesellschaft mit einem Kapital von 1 000 000 £ beabsichtigt, hinter der eine Anzahl englischer Eisenbahn- und Schiffahrtsgesellschaften stehen; sie will einen Schiffsverkehr zwischen Tilbury und Ostende einrichten und zu diesem Zwecke drei Turbinendampfer bauen, die in bezug auf Behaglichkeit der Unterkunft den Ozeandampfern nachgebildet sein sollen. Sie sollen im Juni k. J. in Dienst gestellt werden. Die neue Verbindung soll namentlich den Zwecken der Midlandbahn dienen, die einen besonderen Zugverkehr mit Tilbury im Anschluß an die Dampfer einrichten will. Auch die Metropolitan- und District-Eisenbahn will dann besondere Züge von und nach Tilbury einlegen. Namentlich für Reisende aus dem Norden von England und aus Schottland soll die neue Verbindung eine erhebliche Verkürzung der Fahrzeiten und eine Ermäßigung der Fahrpreise mit sich bringen. Die englische Postverwaltung hat dem neuen Unternehmen ihre Unterstützung durch Überweisung eines Teiles des Postverkehres in Aussicht gestellt. Die Tagesdampfer sollen voraussichtlich bis London Bridge durchgeführt werden.

— **Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Ostlondoner Eisenbahn.** Anfang April ist auf der Ostlondoner Eisenbahn zwischen Shoreditch und New Cross elektrische Zugbeförderung eingeführt worden. Infolgedessen brauchen die Reisenden der District- und der Metropolitan-Eisenbahn nicht mehr in Whitechapel umzusteigen. Auf der neuen Strecke verkehren stündlich 12 Züge in jeder Richtung, von denen vier bis South Kensington durchgehen. Die neuen Zugverbindungen sind gleich von Anfang an lebhaft benutzt worden. Die Züge bestehen aus zwei und vier Wagen, je nachdem sie nur auf der neuen Strecke pendeln oder über ihre Enden hinaus gehen. Sie führen I. und III. Klasse und entsprechen in ihrer Bauart den anderen Londoner Zügen, haben also z. T. End-, z. T. Seitentüren. In der Nähe von New Cross findet sich eine eingleisige Strecke, die stündlich von 6 Zügen in jeder Richtung befahren wird. Der Zugverkehr wird auf ihr mit Hilfe eines Zugstabes geregelt, was wohl auf einer elektrischen Stadtbahn an anderer Stelle kaum wieder vorkommen dürfte. Auch in bezug auf die Lebhaftigkeit des Verkehrs dürfte diese Stelle unter den eingleisigen Bahnen einzig dastehen; der Zugstab ist fast beständig unterwegs.

Die Signale auf der neuen Strecke zeigen rotes Doppellicht für „Halt“ und gelbes Doppellicht als Vorsignal, während „Freie Fahrt“ durch einfaches grünes Licht angezeigt wird.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Das Deutsche Schutzkomitee der Aktionäre der Warschau-Wiener Bahn hat sich, wie die „B. B.-Ztg.“ hört, vor kurzem an das auswärtige Amt mit der Bitte gewandt, durch den Botschafter in Petersburg beim russischen Finanzministerium vorstellig zu werden, daß die den deutschen Besitzern seit über einem Jahr vorenthaltenen Beträge für die spätestens am 1. Juli 1912 fällig gewesene Dividende nebst den Reserven endlich ausgezahlt werden. Man schätzt die dadurch dem deutschen Kapitalsmarkt entzogene Summe auf etwa 10 Millionen Mark und den bisher entstandenen Zinsverlust auf etwa ½ Million Mark. Wiederholte dringende Telegramme des Deutschen Schutzkomitees an den russischen Ministerpräsidenten Kokowzew blieben bisher unbeantwortet.

Fremde Erdteile.

— **Das Schiedsgericht zwischen den ostamerikanischen Bahnen und ihren Heizern.** Die Verhandlungen vor dem Schiedsgericht zwischen den ostamerikanischen Bahnen und den Heizern, von denen wir bereits in Nr. 30 S. 503 d. Ztg. berichteten, haben unter dem Vorsitz von Chambers begonnen. Bei der ersten

Sitzung erklärte er, daß er sich, da die beiden anderen Schiedsgerichtsmitglieder die Bahnverwaltungen und die Heizer vertreten, als den Vertreter des großen Publikums betrachte. Er hoffe, daß man schließlich zu einer alle Parteien wenigstens einigermaßen befriedigenden Entscheidung der Streitfragen kommen werde. Die Forderungen der Heizer sind folgende: Zehnstundentag, wobei eine Fahrt von 100 Meilen als eine Tagesleistung anzurechnen ist. Die Lohnhöhe hat sich nach der Größe der geführten Lokomotive zu richten und beginnt im Personenverkehr bei 2,25 Doll. täglich bei Lokomotiven von 80 000 Pfund oder weniger steigend bis zu 4 Doll. bei Lokomotiven bis zu 500 000 Pfund und darüber. Im Frachtverkehr schwankt der Tagesverdienst von 2,30 bis 3,50 Doll. Für weitere Strecken als 100 Meilen täglich für Fahrt auf der Rangiermaschine, für längeren Aufenthalt auf den Bahnhöfen und für die Fahrt von und zu den Abfahrtsbahnhöfen ist besonders zu bezahlen. Die Heizer versuchen den Nachweis, daß ihre Kameraden auf den westlichen Bahnen weit besser bezahlt seien als sie und verweisen nicht nur auf das Anstrengende ihres Dienstes, sondern auch darauf, daß sie sich mit dem Lokomotivführer in die Verantwortlichkeit teilen. Das letztere wird vom Vertreter der Bahnen zugegeben.

Im Laufe der Verhandlung wurde festgestellt, daß auch jetzt die Bahnen auf Grundlage einer Tagesleistung von 100 Meilen Fahrt im Laufe des Tages zahlen. Wenn die Fahrzeit kürzer ist, wie z. B. auf der Strecke von Bellefontaine nach Cleveland, wo die Strecke von 144 Meilen in 5½ Stunden zurückgelegt wird, erhält der Heizer vollen Taglohn bezahlt, während er jetzt für die die Normalstrecke von 100 Meilen übersteigenden 44 Meilen noch eine besondere Vergütung verlangt. Dagegen erhält er jetzt bei langsamen Zügen, die nicht 100 Meilen im Tag zurücklegen, doch den vollen Lohn. Ein großer Unterschied in den Anschauungen beider Teile geht dahin, daß die Bahnen für Mehrleistungen bei Schnell- und Expreßzügen nicht mehr zahlen wollen mit Hinweis darauf, daß sie bei Minderleistungen, z. B. auf langsamen Zügen, doch den vollen Taglohn auszahlen, während die Heizer erklären, sie seien an den Minderleistungen schuldlos, sie seien bereit, täglich 100 Meilen weit Fahrdienst zu machen, aber bei größeren als den Normalleistungen wollen sie auch entsprechende Mehrzahlungen erhalten.

Interessante Zahlen bezüglich der Größe der Maschinen und der damit von den Heizern verlangten Mehrleistungen gab der Sekretär der Union Samuel T. Steinberger. Nach seinen statistischen Zusammenstellungen ist die Zahl der Lokomotiven unter 150 000 Pfund Gewicht im Zeitraum 1902 bis 1912 um 3 % zurückgegangen, während die Zahl der Maschinen von 150 000 bis 200 000 Pfund von 750 auf 7287, die der Maschinen von 200 000 Pfund bis 300 000 Pfund von 17 auf 1932 und die der Lokomotiven von über 300 000 Pfund von 0 auf 72 gestiegen sei. Der amerikanische Volkswirtschaftler W. I. Lauck hatte gleichfalls auf Veranlassung und auf Kosten der Union eine Statistik zusammengestellt, in der nachgewiesen wird, daß in den letzten 10 Jahren die Frachteinnahmen der Bahnen wesentlich zugenommen haben, ebenso auch die Arbeitsleistung der Heizer, während die Bezahlung nur ganz geringe Fortschritte gemacht habe. Der Frachtverkehr hat in dem letzten Jahrzehnt um 62 %, die Zahl der Heizer, die ihn bewältigen müssen, nur um 26 % zugenommen; die Zahl der Heizer ist um rd. 7000 angewachsen, die Arbeitsleistung, die von diesem Zuwachs zu bewältigen wäre, aber nicht weniger als um durchschnittlich 40 Milliarden Tonnenmeilen im Jahre. Die Arbeitsleistung jedes Heizers, der nach zurückgelegter Fahrt noch die Maschine im Schuppen reinigen muß, ist um 28.50 % gestiegen, die Menge der von ihm zu schaufelnden Kohle um 23.67 % gewachsen. Die Lohnzulagen stehen damit in keinem Verhältnis. Im Jahre 1912 haben sämtliche östliche Eisenbahnen ihren Heizern um 637 437 Doll. mehr an Löhnen bezahlt als im Jahre 1911 und haben über 253 Millionen Doll. mehr an Fracht eingenommen. Seit dem Jahre 1907 betrage das Verhältnis der Steigerung der Transporteinnahmen zu der der Heizerlöhnung 26 : 1.

Der Vertreter der Bahnen bestreitet die Richtigkeit der Ziffern und stellt die Vorlage einer Ausarbeitung in Aussicht, in der alle diese Verhältnisse richtig dargestellt sein werden. Selbstverständlich werden die von beiden Seiten vorgelegten Angaben eingehend und genau geprüft werden. Da unter anderem erwähnt worden war, daß einzelne Bahnen eine weitere Lohnerhöhung nicht werden ertragen können, so erklärte der Vorsitzende Chambers, daß dies dem Schiedsgericht ganz gleichgültig sein müsse, und es sich von derartigen Erwägungen nicht beeinflussen lassen werde. Es habe nur zu prüfen, ob und inwieweit die Heizer mit ihren Forderungen im Rechte sind, und das Berechtigte müsse ihnen das Schiedsgericht zusprechen. Wie die Bahnen das erforderliche Geld beschaffen, sei ihre Sache. Eine Bahn, die ihren Heizern den gerechten Lohn nicht zahlen könne, habe überhaupt keine Daseinsberechtigung. Jedenfalls wird die Sache damit enden, daß das Bundes-Verkehrsamt schließlich in eine Erhöhung der Frachtentarife wird willigen müssen. Dr. A. M.

— Neueste Eisenbahngesetzgebung in den Vereinigten Staaten. Vor wenigen Wochen traten in den beiden Staaten Neuyork und New Jersey Gesetzentwürfe in Kraft, welche die Besetzung von Eisenbahnzügen regeln wollen. Diese „Gesetzentwürfe für vollständiges Personal“ (full crew bill) treffen folgende Bestimmungen: Ein Güterzug von mehr als 25 Wagen muß, wenn er außerhalb des Bahnhofes eine Eisenbahnstrecke von mehr als 50 Meilen Länge zu durchfahren hat, die Besetzung mit einem Lokomotivführer, einem Heizer, einem Schaffner und drei Bremser aufweisen; irgendein Zug von 5 Wagen oder mehr, der reiner Personenzug oder gemischter Personen- und Güterzug ist, muß einen Lokomotivführer, einen Heizer, einen Gepäckmeister, einen Schaffner und zwei Bremser haben, und ein Güterzug von 25 Wagen oder weniger muß Lokomotivführer, Heizer, Schaffner und zwei Bremser mitführen. Damit ladet das Gesetz auf die Bahnen neue und schwere Lasten, ohne für größere Sicherheit irgendeine Gewähr zu bieten, denn noch bei keinem Unfalle konnte, wie von den betreffenden Bahnen ausgeführt wird, die Ursache darauf zurückgeführt werden, daß das Fahrpersonal nicht ausgereicht hätte. Die Bahnen haben sich lebhaft dagegen gewehrt, haben die öffentliche Meinung durch große Zeitungsartikel und in großen Anzeigen angerufen, es war alles vergeblich, der von beiden gesetzgebenden Häusern angenommene Entwurf wurde vom Gouverneur bestätigt und somit geltendes Recht. Die Bahnen hatten den Vorschlag gemacht, sich dem Schiedsspruch der public service commission, der staatlichen Eisenbahn-Aufsichtsbehörde, zu unterwerfen, diese solle bestimmen, ob das Gesetz im Interesse der öffentlichen Sicherheit notwendig und der vielen Opfer wert sei, die die Bahnen dafür bringen müßten; der Vorschlag wurde zurückgewiesen. Es muß noch bemerkt werden, daß von allen zahlreichen Vereinigungen (brotherhoods) der Eisenbahnangestellten nur die Brotherhood der Bremser sich dafür aussprach, während die anderen Vereinigungen, die der Lokomotivführer, der Heizer, der Schaffner, der Gepäckmeister u. a., sich in Stillschweigen hüllten. Der Gouverneur Colquith von Texas hat den von beiden Häusern gleichfalls angenommenen Gesetzentwurf einfach mit Veto belegt, da er, ohne Wert zu besitzen, die Eisenbahnen überflüssigerweise belaste. Und so bietet sich wieder das alte Schauspiel, daß in einem Staate verboten wird, was in dem anderen erlaubt ist; bei den Eisenbahnzügen, die verschiedene Staaten durcheilen, wird sich in jedem Staate die Bemannung der Zahl nach ändern, je nach dem Staate, der eben durchfahren wird.

In New Jersey ist noch ein anderes Gesetz mit der Unterschrift des Gouverneurs versehen worden und besteht jetzt zu Recht: Es wird den Eisenbahnen untersagt, die Sehschärfe und die Diensttüchtigkeit ihrer Angestellten zu prüfen, ohne die Angestellten vorher von der Prüfung schriftlich in Kenntnis zu setzen. Manche Bahnen, besonders die Pennsylvaniabahn, pflegen häufig Signale unvermutet und schnell anders zu setzen oder irgendwie zu ändern, um festzustellen, ob der Lokomotivführer die Änderung bemerkt, ob er genügend scharf sieht und beim Fahren die erforderliche Aufmerksamkeit den Signalen zuwendet. Im Jahre 1912 hat die Pennsylvaniabahn in runder Zahl 51 000 Proben angestellt, und in 510 Fällen, also gerade bei 1 %, haben die Angesellten die Prüfung nicht bestanden, die Änderung entweder nicht bemerkt oder nicht beachtet, also in 510 Fällen eine große Unachtsamkeit an den Tag gelegt, welche leicht große Gefahren und Unfälle nach sich ziehen kann. Diese Maßnahmen sind lediglich zum Schutz des Publikums eingerichtet, und kein tüchtiger und aufmerksamer Beamter hat sich noch darüber beschwert. Die Gesetzgeber von New Jersey glauben sich bei den Wählern dadurch beliebt zu machen, daß sie gegen die „Quälereien“ der Beamten Front machen und haben nun beschlossen, daß jeder Beamte, dessen Aufmerksamkeit einer Probe unterzogen werden soll, vorher schriftlich davon in Kenntnis zu setzen ist. Selbstverständlich fällt der Wert der Prüfung damit weg, denn der von der Prüfung verständigte Angestellte wird auf der betreffenden Fahrt natürlich recht aufmerksam sein. Umso unaufmerksamer wird er jetzt bei jeder anderen Fahrt sein, denn er weiß, daß er eine Prüfung nicht zu gewärtigen hat, wenn er nicht früher davon verständigt wurde. Auch hier zeigt sich wieder die vorher besprochene Eigentümlichkeit: im Staate New Jersey darf die Bahn den Angestellten nicht prüfen; wenn der Bahnzug aber die Grenzen von New Jersey überschreitet und in Pennsylvanien einfährt, kann sie jede beliebige Prüfung vornehmen.

Die Gesetzgebung von Minnesota hat die sogenannte „Distance Tariff Freight Bill“ angenommen. Diese sieht eine Frachtberechnung vor, welche sich von 5 zu 5 Meilen ändert. Es wird zunächst für jede Klasse von Gütern ein Grundtarif aufgestellt, zu dem dann auf je 5 Meilen Entfernung ein gewisser Zuschlag hinzutritt. Ähnliche Maßnahmen bestehen schon in anderen Staaten, und der Zweck soll sein, den Industrien des

Staates auf Kosten der außerhalb des Staates Ansässigen einen Vorteil durch Verbilligung der Fracht zuzuwenden. Während sonst ein gemeinsamer Tarif für eine gewisse große Strecke besteht und die einheimischen Fabrikanten für die kleine Strecke die ihre Ware zu durchlaufen hat, ebenso viel zahlen müssen, wie der auswärtige Fabrikant, dessen Erzeugnis die ganze Strecke durchläuft, soll jetzt für eine kleine Strecke weniger, für eine große mehr bezahlt werden. Damit setzt sich aber der Staat Minnesota und auch die anderen Staaten in Gegensatz zum Bunde, dessen alleiniges Recht es ist, bei zwischenstaatlichen Bahnen den Frachttarif zu bestimmen, eine Aufgabe, der er durch das Bundesverkehrsamt gerecht wird. Das letztere hat deshalb bereits eine Klage gegen den Staat Minnesota beim Bundes-Obergericht eingebracht, welche die Verfassungsmäßigkeit des Gesetzes prüfen soll. Sollte das Bundesgericht den Staaten das Recht zugestehen, auch bei zwischenstaatlichen Bahnen innerhalb der Landesgrenzen die Frachttarife beliebig zu regeln, so würde sich ein so buntscheckiges Frachtsystem herausbilden, wie es kein Land der Welt besitzt. Ob durch diese Vielgestaltigkeit der Eisenbahngesetzgebung die Eisenbahnen, der Verkehr und das allgemeine Wohl besonderen Vorteil ziehen werden, kann wohl bezweifelt werden. Dr. A. M.

— **Elektrische Zugförderung auf den Vorortbahnen von Melbourne.** Nachdem das Unterhaus von Victoria schon vor einiger Zeit den Gesetzentwurf angenommen hat, auf Grund dessen für den Vorortverkehr von Melbourne elektrischer Betrieb eingeführt werden soll, ist der Gesetzentwurf nunmehr auch von dem Gesetzgebenden Rat, dem Oberhaus, genehmigt worden. Die Arbeiten zur elektrischen Ausrüstung der Vorortstrecken sollen nunmehr sobald wie möglich vergeben werden. Als Betriebsart wird Gleichstrom von 15000 Volt Spannung gewählt werden.

Bücherschau.

— **Brücken in Eisenbeton.** Ein Leitfaden für Schule und Praxis von C. Kersten, Oberingenieur und Oberlehrer a. D. Teil II. Bogenbrücken. Mit 504 Textabbildungen. Dritte, neubearbeitete und erweiterte Auflage. Verlag Wilhelm Ernst und Sohn. Berlin 1913. Preis 6,20 *M*.

Die Eisenbetonbrücken des Verfassers liegen nunmehr in ihrem zweiten Teil, den Bogenbrücken, in dritter Auflage vor, ein Beweis, daß neben dem Bestehen des 6. Bandes des grundlegenden „Handbuches für Eisenbeton“ ein hochgradiges Bedürfnis für eine Bearbeitung des Gegenstandes vorlag, welche sowohl dem Studierenden wie dem in der Praxis stehenden Ingenieur eine gedrängte Zusammenstellung des Wesentlichsten aus dem Gebiete des Brückenbaues in Eisenbeton darbietet, den Schritt von der Theorie zur Anwendung vermittelnd. Unter Vermeidung rein wissenschaftlicher Betrachtungen ist der Schwerpunkt des Buches in die Anleitung zum Entwerfen und Ausführen gelegt, in die Vorführung durchgerechneter Beispiele von Bogenbrücken und zahlreicher ausgeführter Wölbbrücken in Eisenbeton nach den heute üblichen, auch für größere Spannweiten bewährten Systemen. Seite 63 führt so eines der bedeutendsten Bauwerke auf dem Gebiete der modernen Eisenbetontechnik, die 79 m weite Gmünder Tobelbrücke im Kanton Appenzell, vor, während auf Seite 223 das gewaltige, an 60 m hohe Rüstwerk dieses Bauwerks in trefflichen Abbildungen gezeigt wird. Auf 236 Seiten und mittels über 500 mustergültiger Kräftepläne, Konstruktionszeichnungen und photographischer Abbildungen wird das in Rede stehende Gebiet in folgender Stoffeinteilung klar und gründlich in sieben Abschnitten erschöpft. Ein einleitender „allgemeiner Abschnitt“ behandelt die Vorteile der Bogenbrücken in Eisenbeton, Bruchversuche, Eisenbahnbrücken, die Grundformen des Wölbebaues, Widerleger, Zwischenpfeiler, Entwässerungen u. a. m. In Abschnitt 2 werden „eingespannte Vollgewölbe mit schlaffer Bewehrung“ (unter Ausbildung der Gewölbe mit Stirnmauern, mit Treppenanlagen und Sparöffnungen) konstruktiv und statisch behandelt, während Abschnitt 3 von „eingespannten Rippengewölben mit schlaffer Bewehrung (obenliegende, aufgesetzte, angehängte Fahrbahntafel) und Abschnitt 4 von den „Gewölben mit steifen Einlagen“ (nach Metau, Wunsch, Möller) handelt. Abschnitt 5 umfaßt die „Wölbbrücken mit Gelenken“ (aus Blei, Stein, Beton, Eisen), Abschnitt 6 „Durchlässe und Überwölbungen“ und 7 „Lehrgerüste und Bauausführung“. Ein Verzeichnis fachwissenschaftlicher Werke und von Abhandlungen in Fachzeitschriften am Schluß des Buches erhöht seinen Wert für den weiter in den Stoff eindringenden Brückenkonstrukteur erheblich. Es sei noch bemerkt, daß die vorliegende dritte Auflage gegenüber ihren Vorgängern sich einmal durch den erhöhten Reichtum vorbildlicher Konstruktionszeichnungen, sodann dadurch unterscheidet, daß das vorerwähnte Kapitel über „Einzelbogen mit angehängter Fahrbahntafel“ an die Stelle eines solchen über „bogenförmige Fachwerksbrücken“ gesetzt ist. Die große Zahl von Auflagen, die dieses zweiteilige Werk, wie die übrigen Bücher des Verfassers in kurzer Zeit erlebt haben, bilden das beste Geleitwort auch für den vorliegenden Band, der seinen Weg in die Praxis ebenso schnell finden wird, wie „die Platten- und Balkenbrücken“ des ersten Teiles. Bi.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. wird an der Bahnstrecke Hameln-Löhne zwischen den Stationen Hessisch Oldendorf und Deckbergen der neue Haltepunkt Schaumburg für den Personenverkehr eröffnet werden.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird an der Bahnstrecke Eutin-Lübeck der Haltepunkt Bockholt eröffnet werden. Derselbe liegt zwischen den Stationen Eutin und Ottendorf und zwar von ersterer 4,84 km, von letzterer 3,88 km entfernt und dient bis auf weiteres nur der Abfertigung von Personen und Reisegepäck im Binnenverkehr.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 21 vom 18. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr. V 77 vom 19. April d. J. an die Vereinsverwaltungen (mit Ausnahme der Königl. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektionen sowie der nach § 6 der Vereinssatzungen an den Verein angeschlossenen Verwaltungen), betreffend Ergänzung der „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ (abgesandt am 21. April d. J.).

Nr. VI 44 vom 14. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 22. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai 1913 wird die Strecke Varel-Rodenkirchen mit den Stationen Hohenberge (Oldbg.), Diekmannshausen, Schweiburg, Schweierzoll, Schwei und Rodenkircherwurp für den Personen- und Güterverkehr eröffnet.

Näheres über die Fahrpläne und Tarife ist bei uns und vom 1. Mai ab auch auf den Stationen zu erfahren. (1204)

Oldenburg, den 18. April 1913.
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai wird der links der Bahnstrecke Osberghausen-Dieringhausen zwischen den Stationen Osberghausen und Dieringhausen neu errichtete Haltepunkt Brunohl für den Personenverkehr eröffnet werden. Der neue Haltepunkt wird dem Betriebsamt Olpe, dem Maschinenamt Siegen und dem Verkehrsamt Gummersbach zugeteilt.

Die Entfernungen betragen:
zw. Brunohl und Osberghausen 2,60 km,
„ „ „ Dieringhausen 2,11 „

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Osberghausen nach Dieringhausen die Züge Nr. 1199, 1127, 1557, 1205 und 1209;
b) in der Richtung von Dieringhausen nach Osberghausen die Züge Nr. 1198, 1190, 1220, 1210 und 1212.

Elberfeld, den 21. April 1913. (1212)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Änderung von Stationsnamen.

In den Tarifen des obenbezeichneten Verbandes sind folgende Änderungen von Stationsnamen durchzuführen:

a) österreichische Stationen.

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung	Bahnverwaltung
Auscha	Auscha Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Aussig	Aussig Teplitzerbahnhof	,,
Bilin	Bilin Teplitzerbahnhof	,,
Böhm.-Leipa A. T. E.	Böhm. Leipa Teplitzerbahnhof	,,
Brünn k. k. St. B. (vorm. K. F. N. B.)	Brünn Nordbahnhof	k. k. St. B.
Brünn St. E. G. bezw. Brünn k. k. St. B. (vorm. St. E. G.)	Brünn Staatsbahnhof	,,
Brüx	Brüx Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Buchs (Rheintal)	Buchs (St. Gallen)	k. k. St. B.
Deutsch-Gabel	Deutsch Gabel	A. T. E.
Eiwanowitz	Eiwanowitz in der Hanna	k. k. St. B.
Franz Josef-Stollen	Franz Josef-Stollen	A. T. E.
Görz	Görz Staatsbahnhof	k. k. St. B.
Groß-Walten	Groß Walten	A. T. E.
Iglau	Iglau Nordwestbahnhof	k. k. St. B.
Innsbruck	Innsbruck Hauptbahnhof	S. B.
Kaolinwerk	Kaaden-Kaolinwerk	k. k. St. B.
Karlsbad	Karlsbad Buschtěhraderbahnhof	B. E. B.
Klagenfurt S. B.	Klagenfurt Hauptbahnhof	k. k. St. B.
Königswart	Bad Königswart	,,
Komotau	Komotau Buschtěhraderbahnhof	B. E. B.
Kralup	Kralup Buschtěhraderbahn	,,
Leitmeritz A. T. E.	Leitmeritz Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Lieben Oe. N. W. B.	Alt Lieben	k. k. St. B.
Lobositz A. T. E.	Lobositz Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Maria-Ratschitz	Maria Ratschitz	,,
Napagedl	Napajedl	k. k. St. B.
Nusle-Wrschowitz	Vršovic-Nusle	,,
Ober-Břis	Oberbřis	,,
Reichenberg A. T. E.	Reichenberg Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Ried	Ried im Innkreis	k. k. St. B.
Saaz B. E. B.	Saaz Buschtěhraderbahnhof	B. E. B.
St. Martin bei Ried	St. Martin im Innskreis	k. k. St. B.
Stadt Iglau (bezw. Iglau Stadt)	Iglau Stadtbahnhof	,,
Stadt St. Veit a. d. Glan (bezw. St. Veit a. d. Glan (bezw. Glandorf)	St. Veit a. d. Glan Güterbahnhof	,,
Taufkirchen	Taufkirchen a. Pram	,,
Telfs	Telfs-Pfaffenhofen	,,
Teplitz	Teplitz-Schönau	T. A. E.
Teplitz-Schloßgarten	Teplitz Schloßgarten	,,
Vysočan	Wysočan	k. k. St. B.
Wien-Donauuferbahn, Lagerhaus S. u. W. Hoffmann	Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D. U. B.	,,
Wilten	Innsbruck Westbahnhof	,,
Wobratain-Černowitz	Wobratain	,,
Wörschach	Wörschach Schwefelbad	,,
Wurzmes	Wurzmes Teplitzerbahnhof	A. T. E.
Zuckmantl	Zuckmantl bei Böhm. Leipa	,,

b) französische Stationen.

Bisherige Bezeichnung	Neue Bezeichnung
Autrey	Autrey-les-Gray
Baudonvilliers	Sommelonne-Baudonvilliers
Bouligny	Bouligny (halte)
Brieulles	Brieulles-sur-Meuse
Chalmaison	Chalmaison-Everly
Coligny	Coligny (Marne)
Darnieulles	Darnieulles-Uxegney
Domrémy-Maxey-sur-Meuse	Domremy-Maxey-sur-Meuse
Germaine (halte)	Germaine
Joudreville	Joudreville (halte)
Manceulles-Bettainvillers	Mancieulles-Bettainvillers
Ozouer-la-Ferriere	Ozoir-la-Ferrière
Saint Clement	Saint-Clement-Laronxe
Saint Hilaire-le-Petit (halte)	Saint-Hilaire-le-Petit
Saint Just	Saint-Just-Sauvage
Vanvey	Vanvey-Villiers
Villiers-sur Marne	Villiers-sur-Marne-Plessis-Trévise

Wien, am 19. April 1913. (1175)
K. k. österreich. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eröffnung von Stationen (Fortsetzung).

Am 1. Mai 1913 wird an der Bahnstrecke Hameln-Löhne zwischen den Stationen Hessisch Oldendorf und Deckbergen der neue Haltepunkt „Schaumburg" für den Personenverkehr eröffnet.

Die Personenzüge halten in Schaumburg nach Maßgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Hannover, den 17. April 1913. (1172)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Bahnhofs 4. Klasse Wöbbel für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird der zwischen den Stationen Schieder und Steinheim links der Bahnstrecke Hameln-Altenbeken gelegene Bahnhof 4. Klasse Wöbbel für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 250 kg eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Wöbbel in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im April 1913. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohltal-Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung Brohl und auf den Stationen zu erfahren.

Cöln, im April 1913. (1182)
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai 1913 wird der an der Hauptbahn Gießen-Troisdorf gelegene Haltepunkt Dattenfeld, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen. Das Empfangsgebäude liegt von Gießen aus rechts der Bahn, 3,35 km von Schladern und 5,18 km von Herchen entfernt. Mit dem gleichen Tage wird Dattenfeld in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den westdeutsch-südwestdeutschen, den nordwestdeutsch-bayerischen und westdeutsch-sächsischen Gütertarif, sowie den Staats- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1176)

Frankfurt (Main), 18. April 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Lüneburg-Soltau für die Güter der ordentlichen Tarifklassen,

der allgemeinen Ausnahmetarife 1, 2, 2k, 3, 4, 4a, 4b, 4c 5 und der Kohlenausnahmetarife (6 usw.) bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstationen Lüneburg und Soltau widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Diese Ermäßigung gilt auch für solche Sendungen, die vom Absender auf den Kleinbahnübergangsstationen Lüneburg und Soltau oder auf den an diese angeschlossenen Werken aufgegeben oder umgekehrt dort an den Empfänger ausgeliefert werden sollen.

Hannover, den 18. April 1913. (1173)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf den Strecken der am 1. Januar 1913 verstaatlichten Bahnen Kreis Bergheimer Nebenbahn und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn wird vom 1. Juli 1913 ab der bisherige, unter Benutzung der vorhandenen dritten Schiene geführte schmalspurige Güterverkehr aufgehoben werden, so daß von diesem Tage ab auf den genannten Strecken nur noch normalspurige Fahrzeuge verkehren werden. Gütersendungen im Wechselverkehr zwischen den Stationen der verstaatlichten Bahnen einerseits und denjenigen Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen, welche lediglich an Schmalspurgleisen liegen, andererseits bedürfen nach dem 1. Juli d. J. der Umladung oder der Weiterbeförderung auf Rollschemeln.

Cöln, im April 1913. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1913 werden verschiedene Stationen in die Tarifhefte 1—8 einbezogen, ferner werden die Stationstariftabelle für Ludwigshafen (Rhein) geändert und ergänzt und einige Tarifentfernungen berichtigt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt/Main, 18. April 1913. (1177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden die Stationen Weitnau und Dattenfeld in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt/Main, 18. April 1913. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif bad. Staatsb. — bad. Nebenb.

Mit Gültigkeit vom 28. April 1913 werden die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 5 f und 5 g berichtigt, ferner wird die Bahn Mosbach-Mudau in den Ausnahmetarif 5 g aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 22. April 1913. (1179)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erhält die Nr. 4 des Ausnahmetarifs 5i „Schlacken" eine erweiterte Fassung, auch wird Asche in den Tarif aufgenommen. (1206)

Münster, den 23. April 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahngütertarif, Teil VII vom 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1909.

Die auf den deutschen Strecken gültige Bestimmung „Bei Beförderung von Steinkohlenkoks in Wagen mit einem Ladegewicht von 20 t und mehr wird die Fracht für das wirklich verladene Gewicht mindestens für 15 t berechnet" findet mit sofortiger Gültigkeit auch auf den russischen Strecken im Verkehr nach den auf Seite 2 des Tarifs unter I. 2. B. a. aufgeführten Stationen Anwendung.

Bromberg, den 23. April 1913. (1210)
Königliche Eisenbahndirektion
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II. Hefte 3 und 5 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit ab 15. Mai lfd. J. gelangen für die Rhein- und Mainhafenstationen neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 60, Abteilung B (Porzellanerde) zur Einführung.

Über die Höhe der neuen Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. (1208)

München, den 21. April 1913.
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverw.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Alt Hüttendorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5i (für Steine, rohe usw.) und die Station Anklam als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9s (für Schiffsbaueisen) aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, den 22. April 1913. (1188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppe I — östliches Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. ab wird die Station „Ohra Gbf." in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 21. April 1913. (1196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 tritt am 1. Mai 1913 der Nachtrag 7 in Kraft, enthaltend neben Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Frachtsätze der Tarifabteilungen A, B und C für die neu aufgenommenen Versandstationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover, Benzelrath und Palenberg des Direktionsbezirks Cöln, Kendenich der Cöln-Bonner Kreisbahnen und Rhynern des Direktionsbezirks Essen sowie Frachtsätze der Tarifabteilung A für die neu einbezogene Station Sinderen der Holländischen Eisenbahn und die bereits veröffentlichten Frachtsätze der Tarifabteilung B (Braunkohlen) für Station Steenwijk der Niederländischen Staatsbahn. Preis des Nachtrags 30 ₰.

Essen, den 22. April 1913. (1190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft R (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatbsahnen — frühere Tarifgruppe II —).

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 1. Mai 1913, werden die Stationen Saxdorf des Direktionsbezirks Halle und Stahnsdorf Friedhof des Direktionsbezirks Berlin in den Tarif aufgenommen.

Die Sätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 22. April 1913. (1189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Am 1. Mai 1913 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn vom 1. Oktober 1908 der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Frachtsätze für die neu einbezogenen Versandstationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover, Benzelrath und Palenberg des Direktionsbezirks Cöln und Rhynern des Direktionsbezirks Essen. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 22. April 1913. (1191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen usw. vom 1. Oktober 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Hattenheim des Direktionsbezirks Mainz als Empfangsstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 22. April 1913. (1192)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach Frankreich.

Am 1. Mai 1913 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen, luxemburgisch-französischen und belgisch-französischen Grenzübergangspunkten für den Verkehr nach Frankreich vom 1. Oktober 1908 der Nachtrag VII in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Frachtsätze für die neu einbezogenen Versandstationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover, Benzelrath und Palenberg des Direktionsbezirks Cöln und Rhynern des Direktionsbezirks Essen. Preis des Nachtrags 15 ₰.

Essen, den 22. April 1913. (1193)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1913 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen vom 1. Oktober 1908 der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Frachtsätze der Tarifabteilungen A, B und C für die neu aufgenommenen Versandstationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover, Benzelrath und Palenberg des Direktionsbezirks Cöln und Rhynern des Direktionsbezirks Essen sowie Frachtsätze der Tarifabteilung A für verschiedene neu einbezogene Stationen der belgischen Staatsbahnen. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 22. April 1913. (1194)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif 30, Holz).

Am 10. Juni 1913 treten für mehrere Stationsverbindungen neue Frachtsätze

für Holz der Abteilung C I in Kraft. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, II Auskunft.

Dresden, am 23. April 1913. (1197)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 wird der Ausnahmetarif Nr. 72 (Dach- und Mauerziegel) wie folgt ergänzt:

Von oder nach	Endersbach Lg ++
Bregenz	70

München, den 21. April 1913. (1207)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothr.-luxemb.-württ. Güterverkehr.

Ab 1. Mai 1913 werden die Stationen Romansweiler und Wingen in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 22. April 1913. (1198)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Belgisch - südwestdeutsches Gütertarifheft 6 b (Belgien-Baden).

Mit Geltung vom 1. Mai 1913 werden in dem Ausnahmetarif 14 für Sand folgende Frachtsätze nachgetragen:

Von Izel nach	Abteilung a (10 t)	Abteilung b (60 t)
	für 1000 kg in Franken	
Schaffhausen . . .	15,46	14,62
Singen	15,09	14,25

Straßburg, den 20. April 1913. (1183)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchführung im Tarife, längstens jedoch bis 1. Februar 1914, wird die Halte- und Ladestelle Schmeil (Direktionsbezirk Olmütz) in den obgenannten Tarif, Abteilung A Frachtsätze für Steinkohle usw. von Grube Nr. 48 (Birkental neue Przemsagrube, cons. Wandagrube) mit dem Frachtsatze von 940 Heller, von Grube Nr. 49 (Marthaschacht der Karlssegengrube) mit dem Frachtsatze von 946 Heller, von Grube Nr. 50 (Heinrichsfreudegrube) mit dem Frachtsatze von 922 Heller für 1000 kg im Verkehre von sämtlichen übrigen Gruben mit dem im Tarif auf den Seiten 36—40 für Großwasser enthaltenen Frachtsätzen einbezogen.

Kattowitz, den 22. April 1913. (1195)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen als Frachtgut von Süddeutschland nach den österreichisch-ungarisch-rumänischen Grenzstationen Itzkany, Predeal und Orsova Ldgr., gültig vom 1. Februar 1901.
Einbeziehung der Station Grafenstaden.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Grafenstaden der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit nachstehenden Frachtsätzen in den vorbezeichneten Tarif einbezogen:

Von Grafenstaden nach	A Eisenbahnlokomotiven, Tender, Dampfwagen, auf eigenen Rädern rollend
	Frachtsätze in Mark für die Tonne
Itzkany . . .	37,67
Predeal . . .	41,91
Orsova Ldgr. .	37,83

Wien, am 21. April 1913. (1187)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil VII, gültig vom 1. August 1911.
Einschränkung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ist bei den Stationen Aulnay-sous-Bois transit, Hirson transit, La Ferté Milon transit, Laon transit, Mareuil-sur Ourcq transit, Neuilly-St. Front (jonction) und Soissons transit das Verweisungszeichen ⊙) und folgende Fußnote zu setzen:

„⊙) Nur für den Verkehr mit den Stationen Drösing, Floridsdorf, Kolin, Kralup, Mähr.-Schönberg, Pardubitz, Stadlau, Almásfüzitö, Pozsony fiok/Ujváros p. u., Budapest und Orsova."

Wien, am 23. April 1913. (1203)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.
Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 A, 30 B und 30 C und neue Entfernungen.

Mit Gültigkeit vom 6. Mai 1913 wird die Station Senftenberg (Laus.) in den Ausnahmetarif 30 A und 30 B und die Station Weickelsdorf in den Ausnahmetarif 30 C mit Schnittfrachtsätzen für 100 kg in ₰, letztgenannte Station auch mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 19. April 1913. (1174)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Beigabe von Warenerklärungen im Verkehre durch und nach Deutschland.

Zufolge der mit 1. April 1913 in Kraft getretenen neuen deutschen Eisenbahnzollordnung müssen alle Waren, die zur Einfuhr nach oder zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, von einer deutlich geschriebenen, den Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein.

Der Absender hat diese Erklärungen jenen Sendungen, die zur Einfuhr nach Deutschland bestimmt sind, oder nach Maßgabe der einschlägigen Leitungsvorschriften zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet gelangen, beizugeben und dies auf dem Frachtbriefe zu vermerken.

Wien, am 22. April 1913. (1202)
K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch - österreichisch - russischer Grenzverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1903.
Einbeziehung der Stationen Schweinfurt Hbf. und Stadt in den allgemeinen Klassentarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1913 werden die Stationen Schweinfurt Hbf. und Schweinfurt Stadt in den allgemeinen Klassentarif für den obbezeichneten Verkehr einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 21. April 1913. (1186)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-preußisch-sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Verband.

Für den bisher im Hamburg-Mecklenburg-pommerschen, Nord-Ostsee- und norddeutschen Verbande behandelten Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der mecklenburgischen Staatsbahn und zwischen Staatsbahnen im Durchgange nur über Strecken der mecklenburgischen Staatsbahn tritt am 1. Juli d. J. unter obiger Bezeichnung ein neuer Tarif in Kraft. Durch ihn werden die direkten Verkehrsbeziehungen durchweg erheblich erweitert, für einige Verbindungen mit Kröpelin wegen mangelnden Bedürfnisses aber aufgehoben.

Im allgemeinen bleiben die Fahrpreise unverändert. Geringe Erhöhungen und Ermäßigungen treten vereinzelt infolge Änderung der Schnellzugzone und durch Entfernungsberichtigungen ein.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (1209)

Schwerin, den 23. April 1913.
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Personen- und Gepäcktarif über Gotthard und Simplon.

Mit Geltung vom 1. Juli 1913 wird ein neuer Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr über Gotthard und Simplon ausgegeben, durch den der bisherige Tarif vom 1. November 1908 sowie die dazu erschienenen Nachträge I—III aufgehoben werden.

Der neue Tarif enthält bei der Mehrzahl der Verbindungen Erhöhungen der Fahrpreise und der Gepäcktaxen, die in der Hauptsache durch Änderung der Einrechnungstaxen für die italienischen Staatseisenbahnen verursacht sind. In der Wegeleitung für den Verkehr über den Gotthard kommt der bisher zur wahlweisen Benutzung zugelassene Weg über Pino, abgesehen von dem Verkehr mit Turin, wegen geringer Benutzung in Fortfall. Ebenso wird die direkte Abfertigung von Personen in gemieteten Wagenabteilen wegen mangelnden Be-

dürfnisses aufgehoben. In gewissen Verbindungen, in denen ein nennenswerter Absatz von Fahrkarten nicht stattgefunden hat, werden mit Inkrafttreten des neuen Tarifs Karten nicht mehr ausgegeben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau in Straßburg.

Straßburg, den 19. April 1913. (1185)

Namens der beteiligten deutschen Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch und pfälzisch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr.

Der Nachtrag V zum Tarif wird nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 7. Februar 1913 angegeben, zum 1. Mai 1913, sondern erst zum 1. Juli 1913 ausgegeben. Die mit der vorerwähnten Bekanntmachung veröffentlichten Erhöhungen gewisser Fahrpreise I.—III. Klasse und einzelner Gepäckfrachtsätze treten deshalb erst mit dem 1. Juli 1913 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau in Straßburg. (1184)

Straßburg, den 21. April 1913.

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badischer Personentarif. Heft A.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1913 treten in den besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung die folgenden Änderungen ein:

1. Die besonderen Ausführungsbestimmungen B III zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung werden dahin erweitert, daß an Lehrlinge aller Art, männlichen und weiblichen Geschlechts zum Besuch einer außerhalb des Wohnorts befindlichen Lehre Arbeiterwochenkarten abgegeben werden. Von den Lehrlingen, die nicht mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also nicht zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören, ist als Ausweis eine Bescheinigung des Lehrherrn zu erbringen, daß sie bei ihm in der Lehre stehen. Die Vergünstigung, wonach mit Arbeiterwochenkarten ausnahmsweise mit Genehmigung der Generaldirektion Eilzüge und Schnellzüge benutzt werden dürfen, findet auf Lehrlinge, die nicht zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören, keine Anwendung.

2. Die besondere Ausführungsbestimmung XI zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird dahin erweitert, daß Sommerkarten Mannheim-Heidelberg am Fronleichnamstag während des ganzen Tages ausgegeben werden.

Die vorstehenden Änderungen sind nach den Vorschriften in § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 21. April 1913. (1181)

Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Personentarif, Heft B.

Mit Wirkung vom 1. Mai 1913 tritt in den besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Änderung ein:

Die besonderen Ausführungsbestimmungen B II zu § 12 der Eisenbahn-Verkehrsordnung werden dahin erweitert, daß an Lehrlinge aller Art, männlichen und weiblichen Geschlechts zum Besuch einer außerhalb des Wohnortes befindlichen Lehre Arbeiterkarten abgegeben werden. Von den Lehrlingen, die nicht mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also nicht zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören, ist als Ausweis eine Bescheinigung des Lehrherrn zu erbringen, daß sie bei ihm in der Lehre stehen.

Vorstehende Änderung ist nach den Vorschriften in § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 21. April 1913. (1180)

Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem Personen- und Gepäcktarif, Teil II für den Binnenverkehr der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält u. a. Änderungen der Besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sowie teilweise erhöhte Expreßgutfrachten. Druckstücke des Nachtrags sind vom 15. Juni d. J. ab bei den beteiligten Dienststellen zu haben. Auskünfte erteilt unser Verkehrsbureau.

Lüdenscheid, 23. April 1913. (1199)

Die Direktion.

---

8. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die 63. regelmäßige Generalversammlung wird am 29. Mai d. J. vormittags 11½ Uhr zu Lübeck im grünen Saal des Saalbaues im Stadttheater (Beckergrube 10/14) abgehalten werden. Zwecks Teilnahme an der Generalversammlung haben die Aktionäre ihre Aktien unter Überreichung eines geordneten Nummerverzeichnisses in zwei Ausfertigungen bis zum 22. Mai d. J. mittags 12 Uhr bei den nachstehend bezeichneten Stellen zu hinterlegen:

Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank und der Bank für Handel und Industrie sowie der Herren F. W. Krause & Co. Bankgeschäft in Berlin, der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank Filiale Hamburg und der Bank für Handel und Industrie Filiale Hamburg in Hamburg, der Deutschen Effekten- und Wechselbank und der Deutschen Bank Filiale Frankfurt in Frankfurt a. M.

Das eine Verzeichnis wird mit Hinterlegungsbescheinigung und mit einer Eintrittskarte von der Hinterlegungsstelle zurückgegeben. Die Eintrittskarten sind dem am 29. Mai d. J. von 10½ Uhr an in dem Versammlungsraum anwesenden Notar unter Abgabe etwaiger Vollmachten zur Eintragung der Stimmenzahl und Aushändigung der Stimmzettel vorzulegen.

Die Aktionäre könen auch ihre Aktien selbst unter Überreichung eines geordneten Nummerverzeichnisses dem Notar am 29. Mai d. J. von 10½ bis 11 Uhr zur Erlangung der Eintrittskarten vorlegen.

An Stelle der Aktien könen auch Depotscheine der Reichsbank über dort ruhende Aktien hinterlegt oder dem Notar vorgelegt werden.

Formulare zu den Nummerverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 30. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummerverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung
für die Generalversammlung.

1. Vorlage der Bilanz für 1912 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von 6 Ausschußmitgliedern.

Verwaltungsbericht, Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 8. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden.

Lübeck, den 22. April 1913. (1200)

Der Ausschuß
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Einladung
zur 67., als ordentlichen 60. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, welche am 27. Mai 1913 vormittags 10 Uhr im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr. 7 neu abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1912.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1912.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1913.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A. oder Genußscheine von solchen, oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B, oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zw.

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allg. österr. Boden-Credit-Anstalt in Wien,
„ „ Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt in Leipzig,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Disconto-Gesellschaft in Frankfurt a. M.,
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg,

längstens bis 19. Mai 1913 zu hinterlegen.

Prag, am 21. April 1913. (1201)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 33. | 30. April 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Stand des Dirschauer Siedlungswerkes.

Die im Jahre 1911 vom Eisenbahnverein Dirschau e. V. in Form einer Rentengutskolonie ins Leben gerufene Kleinsiedlung, über welche in dieser Zeitung wiederholt berichtet ist[1]), hat sich bewährt. Das beweisen die wirtschaftlichen Ergebnisse — und hierauf kommt es bei allen derartigen Ansiedlungsunternehmen im wesentlichen an —, die bereits nach dem ersten und schwersten Betriebsjahre und trotz der 1912 eingetretenen allgemeinen Teuerung als durchaus günstige zu bezeichnen sind. Wir lassen folgende Zahlen sprechen, die dies dartun: Es war in 21 Wirtschaften im Laufe des Jahres vorhanden (wobei in einer Wirtschaft, der einzigen, die einem Nichteisenbahner gehörte, nur Obst-, Bienen- und Taubenzucht betrieben wurde) ein Gesamtbestand von 310 Stück Kleinvieh (213 Schweine, 28 Ziegen, 2 holsteinische Milchschafe, 67 Kaninchen) und von 536 Stück Geflügel (401 Hühner, 8 Gänse, 73 Enten, 54 Tauben), sowie von 51 Bienenstöcken. — Der Wert des im Jahresdurchschnitte in 20 Haushaltungen gehaltenen Viehs betrug allein rund 12 000 *M*, also auf eine Rentenstelle im Durchschnitt 600 *M*. Diese Fleischerzeugung ließe sich noch wesentlich steigern, wenn durch größere Verbreitung der Kaninchenzucht das Fleisch der Kaninchen, welche von allen Haustieren wohl den größten Nährwert besitzen dürften, mehr Volksnahrung würde. Hohe Werte wird auch die Ziegenzucht abwerfen, wenn es erst gelungen sein wird, erstklassiges Zuchtmaterial mit hohen jährlichen Milchleistungen — eine solche bis über 1200 l Milch im Jahre ist für eine Ziege nichts ungewöhnliches — zu gewinnen[2]). Nimmt man auch nur 800 l zum Preise von 15 *₰* und nur eine Ziege in jeder Haushaltung an — meistens werden mehrere gehalten —, und nimmt man weiter an, um die Bedeutung dieser Zahl an einem Beispiel zu veranschaulichen, daß von den rund 600 000 Arbeitern und Unterbeamten der deutschen Eisenbahnen nur der zehnte Teil in ähnlicher Weise wie in Dirschau angesiedelt würde, so würde bei einer Zahl von 60 000 Wirtschaften die jährliche Milcherzeugung einen Wert von 800 . 0,15 . 60 000 = 7,2 Millionen Mark darstellen[3]). Der Wert der Eiererzeugung der Siedlung kann im ersten Jahre auf 3000 *M* geschätzt werden. Von ähnlicher volkswirtschaftlicher Bedeutung würde es daher sein, wenn durch verständnisvolle Hühnerzucht auf eine Steigerung der Eiergewinnung und damit eine Verminderung der Einfuhr an Hühnereiern hingearbeitet würde. Das Hühnerei ist jetzt eine Welthandelsware geworden. Deutschland hat vom Jahre 1900 bis Ende 1910 Hühnereier im Werte von fast anderthalb Milliarden Mark eingeführt[4]). Doch dies nur nebenbei. Wir hoffen, hierauf und auf die volkswirtschaftliche Seite des Unternehmens noch später besonders zurückkommen zu können. Der Anteil der zahlreichen und den Siedlern unentgelt-

---

[1]) Nr. 10 vom 4. Februar 1911, S. 161. Nr. 42 vom 5. Juni 1912, S. 691. Eine ausführliche Veröffentlichung findet sich in Nr. 19 des Zentralblattes der Bauverwaltung vom 2. März 1912 S. 117 bis 121.

[2]) Wie bedeutend die Milchleistungen der Ziegen im Vergleich mit denen von Kühen sind, geht daraus hervor, daß, wie bei den Leistungsprüfungen im Verbande Nassauischer Ziegenzuchtvereine im Regierungsbezirk Wiesbaden vom 1. Mai 1910 bis 1. Mai 1911 auf Veranlassung des Landrats Büchting (zu Limburg a. Lahn) festgestellt ist, die niedrigsten Milchleistungen, bezogen auf die Körpergewichtseinheit, bei den Ziegen so hoch sind, wie die höchsten Milchleistungen bei den Kühen. Aus diesem Grunde ist durch einen Beauftragten des Eisenbahnvereins Dirschau und unter Mitwirkung eines vom Betriebsamte Gießen zur Verfügung gestellten Sachverständigen gutes Zuchtmaterial (4 Ziegen und 1 Bock) von der Vermittelungsstelle des Kreis-Ziegenzuchtvereins Gießen (aus Langgöns bei Gießen) im April d. J. an Ort und Stelle nach einer Anzeige im „Kleintierzüchter" (Dortmund) gekauft worden.

[3]) In ähnlicher Weise ist vom Verfasser in der Abhandlung: „Innere Kolonisation und Eisenbahnen" in Nr. 26 der „Verkehrstechnischen Woche" vom 29. März 1913, S. 480 die Fleischerzeugung für 60 000 Ansiedlerwirtschaften unter gleichen Verhältnissen wie in Dirschau zu 60 000 . 600 = 36 Millionen Mark berechnet worden.

[4]) Nr. 68 der „Elbinger Zeitung" vom 21. März 1913.

lich gelieferten Obstpflanzungen am Wirtschaftsergebnis, welcher jetzt noch sehr gering ist, wird in einigen Jahren nicht unwesentlich ins Gewicht fallen. Welch großes Interesse unsere Volkswirtschaft an einer allgemeinen Steigerung des Obstbaues und einer Herabminderung der ausländischen Einfuhr hat, braucht hier nicht weiter hervorgehoben zu werden. Ebenso werden sich aus der Beerenernte, namentlich von Erdbeeren, sowie aus der Bienenzucht nicht unbeträchtliche jährliche Gewinne erzielen lassen.

Zur Förderung der wirtschaftlichen Zwecke der Siedler wurde auf Anregung des Verfassers ein „Verein für Kleintierzucht, Obstbau und Heimarbeit der Kleinsiedlung Dirschau" gegründet, der die Verbesserung der wirtschaftlichen Lage seiner Mitglieder durch gemeinsamen Ein- und Verkauf geeigneter landwirtschaftlicher Erzeugnisse, wie Sämereien, Futtermittel und dergl., Anschaffung von Zuchtvieh usw., Anschaffung von Rohmaterialien und Geräten für Heimarbeit (Weberei und dergl.) sowie die gegenseitige Viehversicherung seiner Mitglieder bezweckt. In den verschiedenen Arten der Heimarbeit erteilt die Haushaltungsschule des Eisenbahnvereins Dirschau Unterricht.

Eine segensreiche Tätigkeit hat der junge Verein bereits auf dem Gebiete der gegenseitigen Viehversicherung, namentlich der Schweine entfaltet. Wenn man bedenkt, daß viele Siedler 5 bis 6 Schweine zu gleicher Zeit halten und trotz der geringen Stellengröße mit billig gekauften Küchen-, Molkerei- usw. Abfällen füttern, so ist ohne weiteres klar, daß ihnen durch das Eingehen auch nur weniger Schweine in einem Jahr ein ganz bedeutender Verlust entsteht, der kaum wieder einzubringen ist. Leider besteht die traurige Tatsache, daß kleine Leute wegen der hohen Versicherungssumme ihr Vieh bei Versicherungsgesellschaften nicht zu versichern pflegen. Deshalb ist ein derartiger örtlicher Versicherungsverein und seine Unterstützung durch die Siedlungsunternehmung eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Hierüber nur einige Zahlen: Es gingen im Jahre 1912 ein 22 Stück Vieh (1 Ziege und 21 Schweine) im Werte von etwa 500 *M*, hierfür wurde gezahlt eine Entschädigung von rd. 315 *M*. Von dem Eisenbahnverein erhielt der Verein für das erste Wirtschaftsjahr außer 5 Stück Zuchtvieh (Ziegen, Schafe und Schweine) eine bare Unterstützung von 300 *M*. Weitere Zuwendungen ebenfalls in bar, an Zuchtvieh und Geflügel sowie eine Viehwage usw. folgten Anfangs 1913 und sollen aus den Zinsen des Gewinns der Eisenbahnvereinssiedlung auch in Zukunft dauernd gewährt werden. Die zahlreichen Verluste an Vieh führten dazu, die Impfung der Schweine durch einen Tierarzt zwingend zu machen, dessen weitere Heranziehung zur Überwachung, Kontrolle und Förderung der Viehzucht bei größerer Ausdehnung des Siedlungsunternehmens nur eine Frage der Zeit sein kann. Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, daß für einen oder mehrere Amtsbezirke mit großer Viehhaltung sich die Schaffung von Bahntierarzt- und Viehzuchtinspektorstellen wohl lohnen dürfte und eine Einrichtung von höchster gesundheitlicher und wirtschaftlicher Bedeutung sein würde [5]). Ferner ist jetzt damit begonnen, unter Anleitung eines vereidigten Bücherrevisors eine zweckmäßige Buch- und Wirtschaftsführung für die einzelnen Siedler einzurichten, wobei entsprechende Prämien für regelmäßige bzw. mustergültige Führung der Bücher gewährt werden sollen. In der mit der Haushaltungsschule des Eisenbahnvereins Dirschau verbundenen kaufmännischen Fortbildungsschule sollen die künftigen Hausfrauen und die Töchter der Siedler ebenfalls von demselben Lehrer mit dieser Buchführung bekannt gemacht werden. Außerdem soll mit Hilfe eines Vertrauensmannes (Oberbahnmeisters) und unter Mitwirkung der Landwirtschaftskammer Danzig auf eine verständige Ziegenzucht mit Herdbuchführung sowie auf Förderung des Obstbaues hingearbeitet werden.

---

[5]) So ist z. B. in dem Amtsbezirke des Verfassers im Betriebsamt 1 Dirschau mit einem Gesamtpersonale von über 1200 Köpfen ein Viehbestand im Jahre 1912 von 7 Stück Großvieh (7 Kühe), 979 Stück Kleinvieh (312 Schweine, 328 Ziegen, 339 Kaninchen) und 1866 Stück Geflügel (1738 Hühner, 128 Enten) festgestellt.

Die weitere Ausdehnung des Siedlungsunternehmens ließ nicht lange auf sich warten. Dirschau bietet geradezu ein Schulbeispiel dafür, wie trotz des Bestehens einer großen eisenbahnfiskalischen Kolonie, trotz der vom Beamtenwohnungsverein Dirschau geschaffenen zahlreichen Mietwohnungen und der erst 1911 entstandenen Siedlung des Eisenbahnvereins hier sowohl wie fast in allen Städten mit größerer Arbeiter- und namentlich Eisenbahnerbevölkerung ein reiches Arbeitsfeld für ausgedehnte und dauernde Siedlungstätigkeit vorhanden ist.

Auf Veranlassung des Eisenbahnvereins wurde am 29. Dezember 1911 die Deutsche Siedlungsgenossenschaft Dirschau e. G. m. b. H. unter Beteiligung der Stadt und des Kreises Dirschau gegründet, um das Siedlungswerk auf breiterer Grundlage und zwar hauptsächlich für den Kreis Dirschau fortzusetzen. Der Zusammenhang mit dem Eisenbahnverein, welcher mit dem ganzen in seinem Siedlungsunternehmen erzielten Gewinn beitrat, wurde durch Personalunion aufrecht erhalten, indem der Verfasser als Vorsitzender des Eisenbahnvereins auch gleichzeitig Vorsitzender und ein anderer Eisenbahnbeamter, Regierungsbaumeister Witt, stellvertretender Vorsitzender der neuen Genossenschaft wurde, ferner dadurch, daß einige Vorstandsmitglieder des Eisenbahnvereins in den Aufsichtsrat der Genossenschaft eintraten, und daß einige der alten, bei der Siedlung des Eisenbahnvereins bewährten Beamten ihre Arbeitskraft wiederum in den Dienst der guten Sache stellten.

Vor der Gründung waren bereits die beiden für die Besiedlung in Aussicht genommenen Grundstücke und zwar 1. das Peterssche Gut in Dirschau-Zeisgendorf an der Weichsel (rd. 53 Morgen, etwa 25 Minuten vom Bahnhof), 2. das Enßsche Grundstück am Stadtpark (rd. 80 Morgen, etwa 12 Minuten vom Bahnhof) durch notarielles Verkaufsangebot gesichert, und ebenso waren die Bebauungspläne vom Unterzeichneten aufgestellt. Zuerst wurde das Peterssche Grundstück (13 ha 48 ar 29 qm) zum Preise von rd. 0,42 *M* für 1 qm erworben. Für den Ankauf war einmal der Wunsch maßgebend, für Dirschau einen sehr fehlenden Ausflugsort zu schaffen, wozu sich der schöne Gutspark an der Weichsel und das gut erhaltene Wohnhaus, das durch entsprechenden Umbau und Anbau einer Veranda zu einer alkoholfreien Gastwirtschaft hergerichtet wurde, besonders eigneten. Zu diesem Zwecke wurde noch auf eine Länge von 275 m eine 10 m breite Tannenpflanzung mit Spazierweg und Bänken angelegt, welche den Ausgangspunkt für die Anlage eines schönen Uferweges längs der Weichsel bis in die Stadt hinein bilden sollte. Ferner sollte den Siedlern Gelegenheit gegeben werden, sich mehr Land und zu billigerem Preise wie in den mehr im Innern des städtischen Weichbildes liegenden Rentengutskolonien zu erwerben. Das Peterssche Gut ist bereits aufgeteilt in 1 Restgut von rd. 17 Morgen mit öffentlicher Wirtschaft, das in das Eigentum eines Land- und Gastwirts überging, sowie in 15 Rentengüter von 1—5 Morgen, die an 11 Arbeiter (darunter 7 Eisenbahner) und an 4 untere Eisenbahnbeamte verkauft worden sind, von denen die meisten von auswärts herangezogen wurden. Die Gebäude wurden im März 1912 begonnen und sind bis auf eins, das erst im Frühjahr 1913 fertiggestellt wurde, bezogen. Die Preise für die Rentengüter stellten sich von etwa 6700 bis 12 700 *M*. Für die Gebäude kamen im wesentlichen dieselben Muster wie bei der Siedlung des Eisenbahnvereins zur Verwendung, nur mit dem Unterschiede, daß der Abort in den Stall, und daß der Stall unmittelbar an das Haus gebaut wurde. Die Preisbemessung der Rentengüter geschah in der Weise, daß man von einer Normalstelle von ½ Morgen (1250 qm), die anfangs auf 5600 *M*, später etwas höher bewertet wurde, ausging und für jedes überschießende qm Land einen Zuschlag von 0,50 *M* erhob. Trotzdem auch diese Siedlung im Weichbilde der Stadt lag, wurde von der Stadt wegen der größeren Entfernung und der ländlichen Anlage keine Kanalisation verlangt. An Stelle der Wasserleitung traten 2 gemeinsame Brunnen. Die Straßen und Plätze gehen vertraglich in Eigentum und Unterhaltung der Stadt über,

mit Ausnahme der Brunnen, welche gemeinsam von den Siedlern zu unterhalten sind.

Im September 1912 wurde von dem rd. 80 Morgen großen Enßschen Grundstücke zunächst der unmittelbar an den Stadtpark grenzende Teil in bevorzugter Lage, mit schöner Aussicht nach der Weichselbrücke, den Höhen an der Nogat und dem Marienburger Schlosse, und in Größe von 8 ha 73 ar 19 qm (rd. 34½ Morgen) zum Preise von 1 ℳ für 1 qm erworben, während das übrige Land noch längere Zeit der Genossenschaft gesichert bleibt. Bei der Wahl dieses Grundstückes sprachen ebenfalls gemeinnützige Rücksichten mit; es sollte einmal eine Gartenstadt, gleichzeitig aber damit gewissermaßen eine Erweiterung des Stadtparks und ein bequem zu erreichender Ausflugsort geschaffen werden, was u. a. durch eine entsprechende Ausgestaltung des Bebauungsplanes durch Anlage schöner Promenaden, durch Planung eines Sportplatzes mit Erfrischungshalle (Kaffee- und Milchausschank), usw. zu erreichen gesucht worden ist. Die gekaufte Fläche ist in 55 Parzellen aufgeteilt und zwar in 50 Stellen von ½ bis ¾ Morgen und 5 kleinere Parzellen, welche als Baustellen für Einfamilienhäuser abgegeben, aber mit Hilfe der Deutschen Bauernbank Danzig durch das Besitzbefestigungsverfahren der deutschen Hand gesichert werden sollen. 38 Parzellen sind bereits an 19 Arbeiter, 3 Handwerker, 12 untere und 4 mittlere Beamte verkauft. Sämtliche Siedler mit Ausnahme von dreien sind Eisenbahner, 10 sind von auswärts zugezogen. Kanalisation, Wasserleitung, Straßen, deren sehr bedeutende Kosten — über 100 000 ℳ — innerhalb des Siedlungsgeländes der Genossenschaft zur Last fallen, sind zum großen Teil fertiggestellt und gehen vertragsmäßig in Eigentum und Unterhaltung der Stadt Dirschau über. Diese hat sich übrigens insofern erheblich an den Kosten für die Folgeeinrichtungen beteiligt, als sie die Herstellung des Anschlusses an das städtische Kanalnetz und die Einrichtung der Gasbeleuchtung mit rd. 38 000 ℳ bzw. 13 000 ℳ auf eigene Kosten ausführt. Ein Teil der Gebäude ist bezogen, der Rest wird noch im Frühjahr 1913 fertiggestellt, so daß jeder Siedler noch in der Lage ist, sein Land rechtzeitig zu bestellen. Die Gebäudemuster sind mit kleinen, meist aus schönheitlichen Gründen gebotenen oder von den Käufern gewünschten Abweichungen dieselben wie in der ersten Siedlung des Eisenbahnvereins, ebenso die Preise der Rentengüter, die allerdings später mit Rücksicht auf den teueren Grunderwerb und die höheren Bau- und Verwaltungskosten etwas erhöht werden mußten. Sie betragen etwa 7500 bis 11 800 ℳ. Die höheren Preise erklären sich daraus, daß zahlreiche Stellen von ¾ Morgen vorhanden sind und daß infolge baupolizeilicher Vorschrift nicht nur die Häuser mit ihren Spülklosetten, sondern auch die in einem Abstand von 10 m zu erbauenden Ställe, welche für Schweinehaltung eingerichtet sind, an Kanalisation und Wasserleitung angeschlossen werden müssen. Die Normalstelle von 1250 qm wurde im Anfang etwa mit 7500 ℳ, dann etwas höher berechnet.

Die Rentengutsbildung erfolgte bei der Siedlung an der Weichsel mit Hilfe der Königlichen Ansiedlungskommission Posen bzw. der Deutschen Bauernbank in Danzig für die Arbeiterstellen, während die Ablösung der Renten für die 4 unteren Beamten von der Königlichen Generalkommission Breslau ausgeführt wird, welche auch die Rentengutsbildung bei der Siedlung an dem Stadtpark und zwar hier unter voller Vermittlung — nicht nur mit Beschränkung auf die Ablösung der Renten — übernahm. Die zweiten Hypotheken für die Eisenbahnerstellen werden wiederum vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten in dankenswerter Weise gewährt, der sein Interesse auch durch persönliche Besichtigung der Siedlung des Eisenbahnvereins im Juni des Jahres 1911 bekundete. Auch das Landwirtschaftsministerium und alle anderen beteiligten Behörden haben, wie an dieser Stelle dankbar anerkannt werden muß, das gemeinnützige Werk in jeder Weise zu fördern gesucht. Das Betriebskapital betrug für die nunmehr im wesentlichen fertiggestellte Siedlung an der Weichsel — abgesehen von den etwa $^1/_{10}$ des Stellenwertes betragenden Anzahlungen der Käufer — 35 000 ℳ, eine Summe, mit der es gelungen ist, ohne größere Inanspruchnahme von gerade jetzt sehr teuerem Zwischenkredit die Arbeiten durchzuführen, so daß auch eine Dividende von 4 % verteilt werden konnte. Für die Siedlung am Stadtpark ist bis jetzt ein Zwischenkredit bis zur Höhe von rd. 122 000 ℳ von der Seehandlung gewährt worden.

Es ist versucht worden, eine der wichtigsten Forderungen, die man an jedes weitschauende Siedlungsunternehmen stellen muß, zu erfüllen, nämlich die, rechtzeitig für genügenden Grunderwerb zu sorgen. Wenn die Besiedlung des Grundstückes am Stadtpark im Laufe dieses Jahres, wie zu hoffen ist, im wesentlichen beendet sein wird, bleibt immer noch ein rd. 46 Morgen großes Gelände, das auf 1 Jahr gesichert ist, der Besiedlung offen, so daß, falls noch Land gebraucht wird, es nicht infolge der durch die Besiedlung bewirkten Wertsteigerung teuerer bezahlt zu werden braucht. Aus gleichen Gründen hat sich die Genossenschaft noch ein rd. 400 Morgen großes Rittergut, unmittelbar am alten Rangierbahnhof Dirschau und an mehreren Chausseen gelegen, für 1 Jahr gesichert, um, falls erforderlich, eine größere Siedlung für den neuen, im Bau begriffenen Rangierbahnhof Dirschau bei Lunau für Unterbeamte, landwirtschaftliche und industrielle Arbeiter zu gründen, sowie, um den Siedlern der in unmittelbarer Nähe liegenden, aber nicht erweiterungsfähigen Rentengutskolonie des Eisenbahnvereins noch mehr und billigeres Land namentlich auch zu Weidezwecken abgeben zu können.

Als Ergebnis der bisherigen Siedlungstätigkeit in Dirschau läßt sich schon jetzt, abgesehen von dem in nationaler Hinsicht Erreichten, ein zweifaches feststellen. Einmal in örtlicher Hinsicht: Es ist Raum geschaffen, um in Dirschau zunächst etwa 92, später im Bedarfsfalle, unter Erweiterung der Kolonie am Stadtparke, etwa weitere 64 Familien in Heimstätten auf eigener Scholle ansässig und wirtschaftlich selbständig zu machen und ihnen den Aufstieg zu einer höheren sozialen Schicht zu ermöglichen. Ferner ist erreicht, daß die Bodenpreise auf einer verhältnismäßig niedrigen Höhe gehalten werden, und daß infolge der gartenstädtischen Natur der Siedlungen das umgebende Gebiet der offenen Bebauung vorbehalten bleibt. Als ein Ergebnis von allgemeiner Bedeutung jedoch — und das scheint uns das wichtigste zu sein — muß es schließlich angesehen werden, daß die Dirschauer Anlagen die Anregung für weitere derartige Gründungen geben — so soll u. a. in Konitz auf Anregung der Eisenbahnverwaltung eine ähnliche Siedlung wie in Dirschau entstehen —, und daß dadurch einzelne neue, kleinere, örtliche Mittelpunkte zur Verbreitung des Gedankens der inneren Kolonisation entstehen, denen hoffentlich noch recht viele andere folgen werden.

Dirschau. Metzel.

Zylindrische Stehbolzen.

Die Einführung zylindrischer, statt der bisher üblichen konischen Stehbolzen hat den Lokomotivfabriken, wie auch den staatlichen Reparaturwerkstätten neue Aufgaben hinsichtlich der besonderen Ausgestaltung der zylindrischen Stehbolzen und ihrer Behandlungsweise beim Einziehen in die Kessel gestellt, die bisher einheitlich, erschöpfend und in einer für die Praxis notwendigen, einfachen Form noch nicht gelöst zu sein scheinen.

Die bei der Einführung der zylindrischen Stehbolzen erlassenen Bestimmungen schrieben in der Hauptsache nur Durchmesser und zylindrisches Gewinde vor und überließen die aus der Praxis sich ergebenden Einzelheiten den betreffenden Lokomotivbauanstalten. Die meisten Fabriken sind, da ihnen für die Einzelheiten beim Einbau der Stehbolzen freie Hand gelassen war, zu verschiedenen Ausführungsmethoden gelangt, von

denen sie erwarten, daß auch die zylindrischen Stehbolzen ihre Schuldigkeit — nämlich fest und vor allem dicht in Kessel- und Feuerbuchswand zu sitzen — tun.

Diese Methoden haben folgenden Grundgedanken gemeinsam: Das Muttergewinde in der eisernen Kesselwand erhält einen um ein oder mehrere Zehntel größeren Durchmesser als das Muttergewinde in der Feuerbuchswand. Im wesentlichen soll damit erreicht werden, daß sich das Bolzengewinde beim Durchdrehen durch die eiserne Wand nicht abnutzt. Die bei der Ausführung sich ergebenden Ungenauigkeiten zwischen Mutter- und Bolzengewindedurchmesser werden meist dadurch ausgeglichen, daß beide Bolzengewinde im allgemeinen einen um mehrere Zehntel größeren Durchmesser erhalten als die zugehörigen Muttergewinde.

Augenscheinlich hat diese Methode ihre Vorteile. Sie setzt aber, wie die Praxis zeigt, sehr genaue Arbeit voraus. Hiervon hatte man bei den bisher gebräuchlichen Herstellungsverfahren der Stehbolzen der großen Kosten wegen zumeist abgesehen. Ein geschulter Arbeiter fertigte bis zu 30 Stehbolzen in der Stunde, die aber, meist nur zum Teil mit einer Schieblehre auf Genauigkeit geprüft, keine Präzisionsarbeit darstellten. Es zeigte sich denn auch bald, namentlich in Bezirken mit weniger gutem Lokomotivspeisewasser, trotz Einführung obengenannter Ausführungsmethode, starkes Stehbolzenlecken. Um diese Anstände — hervorgerufen durch weniger genaue Arbeit — nachträglich zu beseitigen, beschloß man, ein Aufdornen der Stehbolzen zuzulassen. Hierdurch sollte erreicht werden, daß, bei nicht ganz festsitzenden Stehbolzen, sich die Gewinde fest in die Gänge der Muttergewinde eintreiben. Durch Versuche, die ich in der Hauptwerkstätte Bischheim im Auftrage der Kaiserlichen Generaldirektion durchführte, stellte ich fest, daß durch das Aufdornen ein Eintreiben der Gewinde in die Muttergewinde nur bis zum 2. und 3. Gang verfolgt werden kann. Das Aufdornen kann demzufolge nur als Hilfsmittel — so ist es ja auch anscheinend beabsichtigt — angesprochen werden. Um die Wirkung des Aufdornens auf sämtliche in der Wand sitzende Gewindegänge zu übertragen, müssen die Dorne sehr schwach konisch ausgebildet werden. Das ist aber nicht möglich, da der Dorn dann trotz reichlicher Ölzufuhr stecken bleibt und abbricht. Auch werden durch das Aufdornen die Muttergewinde in der Feuerbuchswand gewaltsam verdrückt und die Struktur des Feuerbuchsplattenkupfers wird unter dieser gewaltsamen Formgebung an seiner empfindlichsten Stelle verändert.

Auch nutzt ein Aufdornen bei einem Stehbolzen, der einmal geleckt und sich dadurch wenn auch mit einer noch so dünnen Kesselsteinschicht umgeben hat, nicht immer, da durch das Aufdornen kaum eine metallische Berührung der Gewinde erreicht wird und der dazwischen sitzende Kesselstein sich immer wieder auflöst. Dies hat sich in letzter Zeit wiederholt, hauptsächlich in Bezirken mit weniger gutem Kesselspeisewasser, leider als richtig erwiesen. Das Aufdornen kann somit wohl als Hilfsmittel angesehen werden. Es ersetzt aber die Präzisionsarbeit, die bei zylindrischen Stehbolzen unbedingt gefordert werden muß, keineswegs.

Auf Grund dieser Betrachtungen und gestützt durch mannigfache Versuche wird die Erzielung dichthaltender zylindrischer Stehbolzen nur durch Einführung von Präzisionsarbeit bei Herstellung der Stehbolzen möglich sein. Die aus der Praxis geborene, gleich eingangs beschriebene besondere Ausführungsmethode wird zweckmäßigerweise beibehalten. Als Meßinstrumente zur Erzielung unbedingt genauer Bolzen- wie Muttergewinde werden glatte Grenzringlehren, sowie Gewindegrundlehren empfohlen, die Fehler beim Ablesen und Einstellen beweglicher Meßinstrumente (Schieblehren) ausschließen. Die Einführung der Präzisionsarbeit für die Stehbolzenherstellung ist seit Jahresfrist bei den Schwarzkopffwerken in Wildau bei Berlin mit dem Erfolge eingeführt, daß sämtliche Kessel mit eingezogenen Stehbolzen unter vollem Druck gepreßt werden können, bevor die Stehbolzenköpfe ausgebildet sind.

Esser, Regierungsbaumeister bei der Kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ständiger Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

I. Der Personenverkehrsausschuß B hat am 27./28. Februar 1913 in Florenz getagt und über einen Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien Beschluß gefaßt, der die Behandlung von Gepäcksendungen an der Zollgrenze in Abwesenheit des Reisenden zum Gegenstand hat. Aus der Beratung sind kurz folgende Punkte der Beschlußfassung zu erwähnen: 1. Wird Reisegepäck von der Zollgrenze nach einer inländischen Zollstation nachgesandt, weil der Reisende zur Verzollung nicht erscheint, so ist die Packmeisterkarte auf der Vorder- und Rückseite mit je einem Stempel in rotem Aufdruck zu versehen, wodurch auf die an der Grenze entstandenen Zollkosten, Zollabfertigungsgebühren oder sonstigen Kosten besonders aufmerksam gemacht wird, die aus der der Packmeisterkarte beigefügten Belastungskarte oder Zollanrechnung ersichtlich sind. 2. Die nachgesandten Gepäckstücke, und zwar alle, sind in dem Fall zu 1) mit besonderen, stark auffallenden Gepäckklebezetteln mit dem Aufdruck: „Zollabfertigungsbetrag . . . . . .“ zu versehen und auf jedem dieser Zettel der Gesamtkostenbetrag einzutragen. 3. Der § 16 der GAV. (Anl. I des Übk. zum VBR.) wird von Ziffer 4 an dementsprechend neu gefaßt. Dieser Beschluß des Personenverkehrsausschusses B wird gelegentlich der Ausgabe eines Nachtrags zu dem Übk. zum VBR. durchgeführt werden.

II. Der Personenverkehrsausschuß A hat am 26./28. Februar 1913 ebenfalls in Florenz seine 83. Vollsitzung abgehalten. Dabei sind folgende Beschlüsse von besonderem Interesse gefaßt worden:

1. Als vorsitzende Verwaltung des Ausschusses wurde einstimmig die Generaldirektion der Kgl. württembergischen Staatseisenbahn wiedergewählt.

2. Die seitherigen Mitglieder des ständigen Unterausschusses wurden auf die Dauer von 4 Jahren wiedergewählt.

3. Auf Antrag der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen hat der Ausschuß beschlossen, die auf Grund eines Landesgesetzes erforderlich werdende Erhöhung der Personentarifsätze auch auf die Vereinsfahrscheine für das italienische Gebiet auszudehnen. Infolgedessen wird der I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen schon zum 1. Juli 1913 erscheinen.

4. Auf Antrag der Holländischen Eisenbahngesellschaft hat der Ausschuß beschlossen, den in gewissen Fällen schon jetzt zulässigen Aufbrauch von Fahrscheinen noch auf die Fälle auszudehnen, in denen unerhebliche Wegänderungen vorgenommen worden sind, wenn die durch die Wegänderung berührten Verwaltungen nichts einzuwenden haben. Der Abs. 10 der Ziffer 13 der AV. zum Übk. zus. F. wird vom 1. Mai 1913 entsprechend geändert.

5. Das von der Stuttgarter Vereinsversammlung genehmigte neue Fahrgelderstattungsübereinkommen (FEU.) hat den Ausschuß erneut beschäftigt; insbesondere wurden die Beitrittspflicht sowie die nach § 1 B (direkter Personenverkehr) zulässigen Beitrittsbefreiungen erörtert. Da noch mit mehreren Verwaltungen die Verhandlungen über den Beitritt schweben, steht über den Zeitpunkt, von dem ab das neue FEU. in Kraft tritt, zurzeit noch nichts fest.

6. Zwei Anträge, nämlich a) Antrag der schwedischen Staatsbahnen auf Verminderung der Mindestkilometerzahl und Verlängerung der Gültigkeitsdauer für Reisen zu einfachen Fahrten und im Zusammenhang hiermit Vorschläge zur Hebung des Vereinsreiseverkehrs, b) Antrag der italienischen Staatsbahnen auf Änderung der Heftumschläge — wurden zur Vorberatung an den ständigen Unterausschuß verwiesen. Diesem wurde ferner die Vorberatung über die Aufstellung von Grundsätzen zur Aufnahme von Kleinbahnen, Fuhrwerks- und Automobilstrecken sowie elektrisch betriebenen Bahnen in den Vereinsreiseverkehr übertragen. Die Sitzung dieses Unterausschusses findet am 1./2. September 1913 in Aussee statt.

Die Pilgerbeförderung auf der Hedjasbahn.

Von **P. Dieckmann** in Haifa.

Zum Qurban Bayram, dem wichtigsten Religionsfest der Mohammedaner, das am 10. des Monats Til Hidje unter den Mohammedanern der ganzen Erde mit großer Feierlichkeit begangen wird, versammeln sich jährlich 250 bis 400 000 Gläubige aus allen Ländern in Mekka. Am Berge Arafat in einer Entfernung von 2 Stunden von Mekka wird dann das gemeinsame Opferfest und das große Gebet abgehalten.

Es ist der sehnlichste Wunsch jedes gläubigen Mohammedaners, wenigstens einmal in seinem Leben an diesem größten Feste in Mekka teilnehmen zu können. Wem das Glück beschieden ist, von dieser Pilgerfahrt in seine Heimat zurückkehren zu können, der hat sich das Recht erworben, seinem Namen den Titel eines „Hadji" hinzufügen zu dürfen. Ein solcher Hadji genießt überall bei seinen Glaubensgenossen das größte Ansehen und der Koran sichert ihm die Vergebung seiner Sünden und das Paradies.

Glücklich ist aber auch schon der, der auf seiner Pilgerfahrt sterben kann. Ich war zugegen, wie der Quarantänearzt in Tebauk einem alten kranken Hadji sagte: „Vater Hadji, Deine Pilgerfahrt geht zu Ende, Du mußt hier sterben." Da verklärten sich die Züge des Alten und er erwiderte: „Eine schönere Nachricht ist mir in meinem langen Leben nicht geworden. Ich sterbe in der Nähe meines Propheten und werde in heiliger Erde begraben."

Schon viele Monate vor dem großen Feste in Mekka beginnt sich der große Strom der Mekkapilger vorzubereiten und langsam in Bewegung zu setzen. In allen mohammedanischen Landen wird der Ausmarsch der Pilger mit großem Pomp gefeiert. Aller Segenswünsche gehen mit ihnen und aller Gläubigen Gedanken richten sich auf die heilige Stadt Mekka.

Die Tausende von Mohammedanern, die unter russischer Herrschaft stehen, das sind die Bougharier, Tataren, Kirgisen, Tscherkessen, Turkmenen sowie die Kaukasier und Nordperser, sammeln sich in den Hafenplätzen des schwarzen Meeres Odessa, Sebastopol, Batum, Trapezunt. Ihre Weiterbeförderung von hier liegt in den Händen der „Russischen Schiffs- und Handelsgesellschaft" und der „Russischen freiwilligen Flotte", die für diese Massenbeförderungen besondere Dampfer in Dienst stellt. In Konstantinopel sammeln sich die Pilger aus der asiatischen Türkei, die Rumelier und eigentlichen Türken und die treuen Anatolier aus Kleinasien. Ein anderer wichtiger Einschiffungshafen Kleinasiens ist Smyrna. Von Konstantinopel aus tritt die „Khedivial Mail Line" in Mitbewerb bei der Pilgerbeförderung. Andere Dampfschiffsgesellschaften sind bei der Beförderung der Pilger vom Norden nicht beteiligt. Die Ausschiffung erfolgt teilweise in Beyrut oder Haifa, teilweise in Djedda. Die in Beyrut ausgeschifften benutzen die französische Bahn bis Damaskus und von dort die Hedjasbahn bis Medina; die in Haifa ausgeschifften fahren direkt mit der Hedjasbahn bis Medina. Der Besuch des heiligen Grabes des Propheten in Medina ist zwar nicht unbedingt nötig, um den Titel des Hadji zu gewinnen, aber es gilt als Ehrensache für jeden Hadji, am Grabe des Propheten ein Gebet verrichtet zu haben. Zwischen Medina und Mekka besteht noch keine Bahnverbindung. Diese 450 km lange Strecke muß vorläufig noch von den Pilgern auf Kamelsrücken oder zu Fuß zurückgelegt werden. Dieser Teil der Reise, welcher 12 bis 15 Tage in Anspruch nimmt, ist der gefährlichste wegen der Belästigung der Karawanen durch die räuberischen Beduinen. Die Teilnehmer der russischen Karawane dieses Jahres erzählen, daß sie unter den fortwährenden Angriffen der Beduinen viel gelitten und hierbei gegen 150 Tote gehabt haben. Selbst die große staatliche Karawane ist, obgleich sie Militär mit sich führte, angegriffen worden und hat Verluste gehabt.

Die in Djedda ausgeschifften Pilger müssen die 50 km lange Strecke nach Mekka auf Kamel, Esel oder zu Fuß zurücklegen. Der Bau einer Bahn zwischen diesen beiden Plätzen, der von der Verwaltung der Hedjasbahn beabsichtigt ist, hat sich bisher wegen des Widerstandes der Beduinen, die dadurch den Gewinn mit ihren Kamelen verlieren würden, nicht verwirklichen lassen.

Die syrischen Pilger sind auf Schiffsreisen nicht angewiesen. Sie benutzen die Hedjasbahn und deren Zuführungslinien, die Bahn Damas-Homs et prolongements und demnächst die von Aleppo ausgehenden, neu eröffneten Teilstrecken der Bagdadbahn. Die afrikanischen Pilger, nämlich die Egypter, Tripolitaner, Marokkaner und Tunesier, sammeln sich in Alexandrien und Portsaid. Ihre Weiterbeförderung von diesen Häfen wird fast ausschließlich von der Khedivial Mail Line bewirkt, welcher von der egyptischen Regierung besondere Vorrechte für die Pilgerbeförderung zugestanden sind. Die afrikanischen Pilger werden zum größten Teil in Djedda gelandet. Ein geringer Teil steigt in Jambo, dem Hafenort für Medina, aus. Die indischen Pilger, deren Zahl eine verhältnismäßig große ist, gehen zum größten Teil von Bombay mit Schiffen unter englischer Flagge nach Camerau, einem Hafen am Roten Meer, wo sie sich einer mehrtägigen Quarantäne unterwerfen müssen, bevor sie nach Djedda weiterbefördert werden können. Den gleichen Weg nehmen auch die zahlreichen Pilger von den Inseln Sumatra und Java, die meistens von Batavia besondere Schiffe nehmen, und die Perser, welche vom Persischen Golf herkommen.

Die Mehrzahl der Pilger sind arm und sie haben oft ein ganzes Leben lang arbeiten müssen, um sich die nötigen Mittel zu ihrer Pilgerfahrt ersparen zu können. Aus diesem Grunde sind die Fahrpreise der Schiffe sehr niedrig gehalten. Zu diesen mit den Schiffen und mit der Hedjasbahn über Medina nach Mekka herangebrachten Pilgern kommt noch eine größere Zahl, die mit Karawanen zu Lande direkt nach Mekka reisen. Die großen Karawanenstraßen, die nach Eröffnung der Hedjasbahn noch in Benutzung sind, führen von Basra, Maskat und Saua auf Mekka zu.

Nachdem das große Fest in Mekka beendet ist, bilden sich unter der Leitung von berufsmäßigen Führern die Karawanen, um die Pilger wieder in ihre Heimat zu bringen. Es ist naturgemäß, daß sich die Pilger nach ihren Nationalitäten in den Karawanen zusammenschließen. Man findet also russische, türkische, persische, egyptische usw. Karawanen. Einer jeden schließen sich 1—3000 Pilger an, die zur Gepäck- und Personenbeförderung sich Kamele in Einzelkarawanen bis zu 1000 Stück annehmen müssen. In Abständen von ein und mehreren Tagen gehen diese Karawanen von Mekka ab. Die Abstände auf den einzelnen Straßen werden so ausreichend bemessen, daß die teilweise geringen Wasservorräte auf den Zwischenoasen ausreichen.

Nun beginnt sich die zweite heilige Stadt Medina mit Pilgern zu füllen. Wenn sie am Grabe des Propheten ihre Gebete verrichtet und an einem Freitag dem Gottesdienste in der großen Moschee beigewohnt haben, dann denkt der größere Teil an die Weiterreise in die Heimat.

Jetzt steht die Hedjasbahn vor ihrer wichtigsten Aufgabe im ganzen Jahre, nämlich der, dem Massenandrange der nach Norden bestimmten Pilger zu dienen. Bekanntlich ist für den Bau der Hedjasbahn bis Medina allein die Absicht maßgebend gewesen, die Pilgerbeförderung zwischen Damaskus und Medina und zurück zu erleichtern. Vordem gebrauchten die Pilgerkarawanen zwischen Medina und Damaskus 40 Tage. Nach dem in diesem Jahre eingeführten und durchgeführten Fahrplan der Hedjasbahn für die Pilgerzüge ist die Fahrzeit auf der 1302 km langen Strecke von Medina nach Damaskus von 72 Stunden auf 50 Stunden ermäßigt worden, wobei die für die Erfrischung der Pilger auf mehreren größeren Stationen vorgesehenen längeren Aufenthalte eingerechnet sind. Die Fahrpläne der Pilgerzüge sind mit einer Grundgeschwindigkeit von 30—40 km in der Stunde aufgestellt worden. Es waren täglich drei Züge von Medina aus vorgesehen, die auch während der Zeit des Hauptandranges der Pilger vom 1. bis 22. Dezember regelmäßig täglich befördert werden konnten. Die einzelnen Züge wurden gebildet aus 2 Personenwagen, 8 Güterwagen und 1 Packwagen und konnten 350 Pilger aufnehmen. Für die Bildung der Züge waren im ganzen 21 Wagen I. Kl., 62 Wagen III. Kl., 40 Packwagen und 297 Güterwagen erforderlich. Da die Wasserstationen teilweise bis zu 150 km voneinander entfernt liegen, so dienen zur Wasserversorgung der Stationen und der Züge außerdem noch 38 Wasserwagen.

Bei der großen Menschenansammlung in Mekka zum Qurbanfest sind ansteckende Krankheiten unvermeidlich, und besonders ist es die Cholera, die hier regelmäßig jährlich ausbricht, denn die Pilger leben meistens in ganz ärmlichen Verhältnissen. Schon seit einigen Jahren ist ein internationaler Gesundheitsdienst eingeführt worden, der die Maßnahmen treffen soll, um die Verbreitung der Cholera durch die von Mekka kommenden Pilger zu verhindern. Diesem Dienste unterstehen mehrere Quarantänestationen und zwar in Thor (einem Hafen am Roten Meer) für die egyptischen Pilger, welche von Djedda oder Jambo mit dem Schiff zurückkehren, und in Tebouk für die mit der Hedjasbahn zurückfahrenden Pilger. Die Station Tebouk liegt ungefähr in der Mitte zwischen Medina und Damaskus, also 24 Stunden Eisenbahnfahrt von Medina entfernt.

Man hat diese Station als Quarantäne gewählt, weil sich dort ausreichendes Quellwasser und eine Oase mit einem Palmenwald befindet. Die Zeit der Quarantäne war in diesem Jahr auf 5 Tage festgesetzt. Das Quarantänelager ist in der Weise eingerichtet, daß 24 Einzellager durch Umzäunungen hergestellt sind. In einem jeden derselben befinden sich Zelte, die ausreichend für 600 Personen sind, so daß im ganzen etwa 15 000

Personen aufgenommen werden können. Die Lebensmittel müssen, da die Wüste außer den wenigen Datteln nichts hervorbringt, von Damaskus herzugeführt werden. Die meisten Pilger nehmen sich die nötigen Lebensmittel von Medina mit und kaufen sich in Tebouk nur das Brot, zu dessen Backen dort Öfen gebaut sind. Außer dem Zeltlager befinden sich in Tebouk eine Desinfektionsanstalt und zwei modern eingerichtete Lazarette, wovon eins für ansteckende, das andere für gewöhnliche Kranke bestimmt ist. Außerdem sind genügend Arzneien, auch mehrere vom internationalen Sanitätsdienst angestellte Ärzte vorhanden. In diesem Jahre sind nur wenige Cholerafälle vorgekommen. Der Gesundheitszustand war im allgemeinen gut.

Wenn die Quarantänezeit in Tebouk beendet ist, dann fahren die Pilger mit der Hedjasbahn nach Damaskus weiter, eine Reise von 26 Stunden. Die Güterwagen der Hedjasbahn sind für die Pilgerbeförderung besonders eingerichtet. Sie enthalten einen Wasserbehälter von 1 cbm Inhalt und einen Abort. Wenn die Pilger endlich in Damaskus angekommen sind, dann sind die größten Beschwerden ihrer lange Reise überstanden. Sie halten sich dort einige Tage auf, um die heiligen Plätze aufzusuchen. Die Hadjihanes, das sind die Pilgergasthäuser, sind gefüllt. In den reich mit Waren aller Art ausgerüsteten Basaren ist es um diese Zeit voll von Pilgern, die sich Geschenke für ihre Angehörigen einkaufen, und der verschmitzte Damaszener Kaufmann weiß bei dieser Gelegenheit seinen Vorteil wahrzunehmen. Manche der Pilger haben aus ihrer Heimat kunstvolle Teppiche mit sich geführt, die dadurch, daß sie in den Moscheen der heiligen Städte gewesen sind, eine besondere Weihe bekommen haben; mancher, dem das Geld ausgegangen ist, muß seine Teppiche verkaufen und er erzielt hierfür in den Straßen von Damaskus gute Preise.

Die Anzahl der Pilger, welche in diesem Jahre mit der Hedjasbahn befördert worden ist, war verhältnismäßig klein. Die Ursache war der italienisch-türkische und der Balkankrieg. Auf der Hinfahrt sind 8500, auf der Rückfahrt 18 500 Pilger befördert worden. Die Einnahme hierfür hat gegen 10 800 000 Piaster betragen. Die Einnahmen aus dem gesamten Personenverkehr des Vorjahres haben nur 17 500 000 Piaster betragen. Es ist daher ersichtlich, eine wie große Bedeutung der Pilgerverkehr für die Einnahmen der Hedjasbahn hat.

Dieser Verkehr ist noch steigerungsfähig. Zunächst hat die Verwaltung der Hedjasbahn im vorigen Jahre zum ersten Male aus Anlaß von zwei religiösen Festen außerhalb des großen Bayramfestes Fahrpreisermäßigungen eingeführt und hiermit gute Erfolge gehabt. Die gleichen Maßnahmen werden auch in diesem Jahre getroffen.

Ferner ist zu erwarten, daß, wenn die Eisenbahnverbindung zwischen den nördlich und südlich des Taurus gelegenen Strecken der Bagdadbahn hergestellt worden ist, die große Mehrzahl der Pilger aus dem Norden anstatt von Konstantinopel aus mit Schiff schon von Haidar Pascha aus ihre Reise mit der Bahn fortsetzen werden, um so ganz zu Lande mit der Eisenbahn nach Medina zu fahren. Wenn schließlich erst die Hedjasbahn zwischen Medina, Mekka und Djedda ausgebaut sein und wenn es gelingen wird, diese Strecken erfolgreich gegen die Belästigungen durch Beduinen zu verteidigen, so ist dadurch eine erhebliche Steigerung der Pilgerzahl und der Einnahmen zu erwarten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Auf Grund der Schlußbestimmung in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichs-Eisenbahnamt unterm 10. d. Mts. einige Änderungen der Nummern I a, I b und I d verfügt. — I a und I b. In den Eingangsbestimmungen A. Sprengmittel 1. Gruppe sind unter a) Ammoniaksalpetersprengstoffe die Vorschriften über die Zusammensetzung des Ammon- oder Gesteins-Tremonits und des Gesteins- oder Neu-Dahmenits geändert. Für elektrische Minenzündungen in einer neu vorgesehenen Verpackung ist das Zusammenladen mit Ammoniaksalpetersprengstoffen oder mit Nitrozellulose (Schießbaumwolle in Flockenform und ungepreßter Kollodiumwolle) mit mindestens 35 % Wasser- oder Alkoholgehalt oder mit Schießmitteln der 1. Gruppe gestattet. I d. Unter die verflüssigten Gase ist „Äthan" aufgenommen.

Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 25 des Reichs-Gesetzblattes vom 23. d. Mts. hervor.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Landtage.** Am 26. d. M. wurde im Abgeordnetenhause die zweite Beratung des Gesetzentwurfs betr. Abänderung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 durchgeführt. Zu Artikel 3 des Gesetzes wurde eine von der Kommission vorgeschlagene Änderung der Regierungsvorlage beschlossen. Wir werden hierüber noch berichten. — Im Herrenhause kam am gleichen Tage der gesamte Staatshaushaltsetat für 1913 zur Beratung. Wirkl. Geh. Rat Professor Dr. Adolf Wagner sprach sich über die Wirkung der Eisenbahnverstaatlichung sehr günstig aus und erklärte, man müsse die Eisenbahnpolitik der Regierung unterstützen. Die Etatsberatung wurde am Montag, den 28. fortgesetzt.

— **Fühlung der Staatseisenbahnverwaltung mit den Verkehrstreibenden.** In einem Erlaß vom 22. April spricht der preußische Eisenbahnminister sich dahin aus, daß nach den zu einem früheren Erlaß erstatteten Berichten Klagen, daß es der Staatseisenbahnverwaltung an der erforderlichen Fühlung mit den Verkehrstreibenden fehle, bei den Eisenbahndirektionen im allgemeinen nicht laut geworden seien. Der Minister stimmt den Präsidenten auch darin bei, daß ein Bedürfnis zur Ergänzung der organisatorischen Einrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung nicht vorliegt, um diese Fühlung rege zu erhalten. Voraussetzung ist dabei jedoch, daß die Eisenbahndirektionen die ihnen zu Gebote stehenden Mittel zur Unterrichtung über die Bedürfnisse des Verkehrs in ausgiebigem Maße benutzen. Insbesondere weist der Herr Minister die Präsidenten auf folgende Punkte hin: Den Dienststellen, den Verkehrs- und Betriebsämtern ist ihre Pflicht in Erinnerung zu bringen, die Entwicklung der industriellen Anlagen und anderer Verkehrszubringer sorgfältig zu überwachen und geplante Betriebserweiterungen und dergl. rechtzeitig anzuzeigen. Sache der Dezernenten, namentlich der Verkehrsdezernenten, ist es, jede Gelegenheit zu benutzen, um sich über die Lage der Unternehmungen zu unterrichten und erforderlichenfalls ihre Entwicklungsaussichten in der Eisenbahndirektion, am besten in den Sitzungen, zur weiteren Verfolgung zur Sprache zu bringen. Auch den technischen Dezernenten wird sich vielfach beim Besuch industrieller Werke Gelegenheit zu Beobachtungen bieten, die sich zur allgemeinen Bekanntgabe eignen. — Entscheidenden Wert legt der Minister ferner auf die unmittelbare persönliche Fühlung der Dezernenten, namentlich der Verkehrs- und Personenzugfahrplandezernenten mit den Interessenvertretungen (Handelskammern, Landwirtschaftskammern, Verkersvereinen, industriellen Verbänden usw.). Es genügt nicht, daß diese Vertretungen vor der Entscheidung über wichtigere Angelegenheiten schriftlich um gutachtliche Äußerung angegangen werden, sondern es empfiehlt sich, derartige Angelegenheiten in gemeinsamer Sitzung mit den Vertretungen zu verhandeln. Fragen, die sich zu solcher gemeinsamen Besprechung eignen, sind vorzumerken. Sobald hinreichender Verhandlungsstoff vorhanden ist, ist die Einladung zu gemeinsamer Beratung den Interessentenvertretungen mit dem Anheimgeben zuzustellen, auch ihrerseits Fragen allgemeiner Art zur Sprache zu bringen. Der Minister vertraut, daß die Präsidenten die Behandlung dieser Fragen sich besonders angelegen lasssen sein werden, und ersucht, darüber zu wachen, daß die erteilten Weisungen beachtet werden. Selbstverständlich sollen dadurch andere Maßnahmen zur Erhaltung der erforderlichen Fühlung mit der Verkehrswelt nicht ausgeschlossen werden. Im Gegenteil ist auch abgesehen davon die Gelegenheit zum unmittelbaren persönlichen Benehmen der Dezernenten mit den Verkehrstreibenden nach Möglichkeit zu fördern.

— **Elektrische Beleuchtung der Schlafwagen.** An dieser sind nach einem neuerlichen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers zugleich als Chef für die Verwaltung der Reichsbahnen, folgende Änderungen auszuführen: 1. Durch die zuständigen Hauptwerkstätten ist in jedem Halbabteil der älteren Schlafwagen mit elektrischer Maschinenbeleuchtung nach den Vorschlägen des Eisenbahn-Zentralamts an der Seitengangwand eine weitere Hakenplatte zum Anhängen der Leselampe anzubringen, der Lampenschalter der Allgemeinbeleuchtungslampe in einen Dreifach-Serienschalter mit Zugschnur umzuändern und der Lampenkörper der Leselampe gegen den Lampenfuß um 180° zu drehen. 2. Durch die zuständigen Hauptwerkstätten ist in jedem Halbabteil der vorhandenen Schlafwagen neuer Bauart mit elektrischer Batteriebeleuchtung nach dem Vorschlage des Eisenbahn-Zentralamts an der Seitengangwand eine weitere Steckdose für die Leselampe anzubringen. 3. In allen neu zu beschaffenden Schlafwagen mit elektrischer Batteriebeleuchtung ist ebenfalls an der Seitengangwand eine Leselampe-Steckdose anzubringen. 4. Schadhafte Opalglasglocken sind nur noch durch klare Glasglocken zu ersetzen, nachdem die vorhandenen Bestände an Opalglasglocken aufgebraucht sind.

— **Ausbesserungskosten für Güterwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 6. April d. J. wird die

gegenseitige Abrechnung von Ausbesserungskosten für Güterwagen im Verkehr zwischen den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen vom 1. April 1913 ab aufgehoben mit der Maßgabe, daß a) die von ersatzpflichtigen Dritten auf Grund des § 23 Absatz 3 der Wagenunterhaltungsvorschrift einzuziehenden Ausbesserungskosten der erhebenden Verwaltung verbleiben; b) die gegenseitige Überweisung von Ersatzteilen in der bis jetzt geübten Weise unentgeltlich erfolgt; c) für die am 1. April 1913 im Besitze beider Verwaltungen befindlichen, bereits bezahlten Ersatzteile keine Rückvergütung erfolgt; d) jede Verwaltung über die in ihren Werkstätten ausgebesserten Haftpflichtwagen und Privatwagen besondere Rechnungen wie bisher aufstellt, die vierteljährlich der Eigentumsverwaltung oder der Verwaltung, in deren Park die Wagen eingestellt sind, zwecks Einziehung der Kosten von den Lieferern oder Wageneigentümern zu übersenden sind. —

Die hierdurch nötig werdenden Änderungen der entsprechenden Bestimmungen in der Wagenunterhaltungsvorschrift sind gelegentlich zu veranlassen.

— Ausdehnung des Markenverfahrens auf Beträge bis zu 3 ℳ. Mit dem 1. Mai d. J. wird im Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen das Frankaturmarkenverfahren auf Beträge bis zu 3 ℳ ausgedehnt. Demgemäß sind in diesem Verkehr (preuß.-hess. Staatsbahnverkehr) alle Eil- und Frachtstückgutsendungen, auch die nach dem Eilguttarif abzufertigenden Tiersendungen, für die die Beförderungsgebühren (Fracht, Gebühr für Angabe des Interesses an der Lieferung und sonstige Nebengebühren) durch die Versandstation erhoben oder gestundet werden und die für die einzelne Abfertigungsstrecke 3 ℳ oder weniger betragen, unter Verwendung von Eisenbahnmarken abzufertigen. In den direkten deutschen Verkehren unterliegen nach wie vor nur die Frankaturbeträge bis zu 1 ℳ dem Markenverfahren. Es ist deshalb besonders darauf zu achten, daß in diesem Verkehr keine Sendungen mit höheren Beträgen als 1 ℳ im Markenverfahren abgefertigt werden. Neue Markenwerte außer den jetzt bestehenden von 5, 10, 20, 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90 ₰ und 1 ℳ werden nicht eingeführt; die 1 ℳ übersteigenden Frankaturbeträge sind durch Verwendung von mehreren Marken darzustellen.

— Bahnhofsverkauf der vom Dürerbund empfohlenen Bücher. Der preußische Eisenbahnminister hat dem Arbeitsausschuß des Dürerbundes in Dresden-Blasewitz auf dessen Eingabe durch Erlaß vom 8. April geantwortet, es finde sich grundsätzlich nichts dagegen zu erinnern, daß in den Wartesälen usw. der Bahnhöfe ohne Bahnhofsbuchhandlung Staffeleien mit den von dem Dürerbunde zum Vertrieb in Aussicht genommenen Büchern aufgestellt und die Bahnwirte mit dem Verkauf der Bücher — auf Grund besonderer mit ihnen zu treffenden Vereinbarungen — betraut werden. Auf welchen Stationen diese Einrichtung nach den örtlichen Verhältnissen zugelassen werden könne, sei von den Königlichen Eisenbahndirektionen, die für die Angelegenheiten des Bahnhofsbuchhandels und der Bahnwirtschaften zuständig sind, zu entscheiden. Der Minister stellt deshalb dem Arbeitsausschuß anheim, sich mit seinen Anträgen für die einzelnen Stationen an diese Behörden zu wenden. Dasselbe gelte für den weiteren Antrag wegen Aufstellung gleicher Staffeleien auf Bahnhöfen mit Bahnhofsbuchhandlungen.

Dieser Erlaß ist vom Herrn Minister den Königlichen Eisenbahndirektionen zur Kenntnisnahme und weiteren Veranlassung mitgeteilt. Die Staffeleien, die mit der Inschrift: „Guter, billiger Lesestoff, empfohlen vom Dürerbunde" versehen werden sollen, sind nur insoweit zuzulassen, als nach den örtlichen Verhältnissen keine Bedenken dagegen bestehen. Die zu erhebende Gebühr ist zunächst niedrig zu bemessen.

— Bau der Umgehungsbahn bei Elm. Der Bau der Umgehungsbahn bei Elm einschließlich der Erweiterung der Anschlußbahnhöfe Schlüchtern und Flieden wurde Ende 1908 begonnen und sollte bis zum Frühjahr 1913 beendet sein. Infolge unvorhergesehener Schwierigkeiten traten Verzögerungen insbesondere bei der Ausführung des Tunnels ein, sodaß nunmehr mit einer Betriebseröffnung am 1. Mai 1914 gerechnet werden muß. Dieser Termin wird sich aller Voraussicht nach einhalten lassen.

Die freie Strecke vom Tunnelnordende bis Bahnhof Flieden ist fertiggestellt. Der Umbau der Bahnhöfe Schlüchtern und Flieden verzögerte sich wegen der in den tertiären Tonen aufgetretenen starken Rutschungen. Doch werden auch diese Umbauten bis zum Frühjahr 1914 vollendet sein. Das gleiche gilt von dem Bau eines dritten Gleises vom südlichen Tunnelmund bis in den Bahnhof Schlüchtern, das nach der Eröffnung der Umgehungsbahn völlig unabhängig von der Hauptbahn Frankfurt-Bebra einen guten Anschlußverkehr von Schlüchtern nach den Zügen der Gemündener Strecke in Elm vermitteln soll. Mit den Dammschüttungen für dieses Gleis ist nunmehr begonnen worden. Bei dem Bau des zweigleisigen 3560 m langen Tunnels, der hiermit der zweitlängste Deutschlands werden wird, traten in dem stark drückenden Rötgebirge, das teilweise mit mittleren Buntsandsteinbänken durchsetzt ist, bedeutende Schwierigkeiten auf. Mußte schon in dem größten Teil des Tunnels mit äußerster Vorsicht und sehr starker Holzverbauung vorgegangen werden, so vergrößerten sich die Schwierigkeiten an zwei Stellen, wo breite Verwerfungsspalten das Gebirge durchziehen, derart, daß mit der sonst angewandten normalen Bauart mittels österreichischen Zentralstrebensystems oder belgischen Systems nicht mehr vorgedrungen werden konnte. Der Druck, der diese beiden 276 und 150 m breiten Spalten ausfüllenden tertiären, mit wasserführenden Braunkohlenschichten durchsetzten Tonmassen war ein derartig starker, daß es sogar nicht möglich war, einen kleinen Sohlstollen mit Holzverbauung durchzutreiben. Es mußte vielmehr zu einer Verbauung mittels starker, geschlossener Eisenrahmen geschritten werden. Für den Gesamtausbau des Tunnelprofils wurde deshalb die Schildbauweise gewählt, wobei ein starker Eisenschild mit angehängter Schutzschleppe in die Tonmasse vorgedrückt wird. Die Tonmassen werden durch in der Schildwand vorhandene Lucken, die nach Bedarf ganz oder teilweise verschlossen werden können, entfernt und unter dem Schutze der Schildschleppe werden Eisenauskleidung und eiserne Fachwerksrahmen eingebaut. die schließlich 1½ m stark mit Beton ausgestampft werden. Die Kraft für die Vordrückung des Schildes liefert eine Preßwasserpumpe, und es wurden Drücke bis zu 450 at verwandt, sodaß mit den 20 über den Schildumfang gleichmäßig verteilten Pressen zeitweise ein Gesamtdruck von etwa 6000 t ausgeübt werden konnte. Auf das laufende Meter Tunnelstrecke werden hier 100 cbm Tonmassen beseitigt, 12 t Eisen eingebaut und dieses mit 40 cbm Beton umstampft. Da alle diese Arbeiten auf einer nur sehr kurzen Arbeitsstrecke ausgeführt werden müssen, kann der tägliche Arbeitsfortschritt naturgemäß nur ein geringer sein. In der letzten Zeit wurden jedoch Monats-Fortschritte von 20 m erzielt, so daß von der südlichen Druckstrecke bereits 200 m überwunden werden konnten. Für die nördliche Druckschildstrecke wird zurzeit ein zweiter Schild montiert. Schildherstellung und Montage nehmen insgesamt eine Zeit von fast einem Jahr in Anspruch. Das Schildgewicht einschl. Antriebvorrichtung beträgt rd. 400 t. Die Mauerstrecke des Tunnels von 3130 m ist bis auf kleine Restarbeiten fertiggestellt, so daß einschl. der 200 m südlichen Tonstrecke rd. 3330 m Tunnel vollendet und noch 230 m Druckschildstrecken auszuführen sind. Es kann somit mit einer Gesamtfertigstellung des Tunnels im Monat März 1914 gerechnet werden. Der Rest bis zum Eröffnungstermin am 1. Mai 1914 wird für die Fertigstellung des Oberbaues im Tunnel und für den Abbau des nördlichen Druckschildes benötigt.

Die Gesamtkosten für den Bau der Umgehungsbahn bei Elm einschl. der Erweiterung der Anschlußbahnhöfe Schlüchtern und Flieden sind auf rd. 15 Millionen Mark veranschlagt. Hiervon entfallen auf die Herstellung des Distelrasentunnels 9½ Millionen.

— Durchschlag des Rudersdorfer Tunnels. Der Bau der Hauptbahn Weidenau-Dillenburg ist am 8. März d. J. mit dem Durchschlag des längsten Tunnels der Neubaustrecke, der den mächtigen, das Siegener- und Nassauerland trennenden Bergrücken durchquert, in einen wichtigen Bauabschnitt eingetreten. Die Herstellung des 2645 m langen Tunnels bietet wegen des stark zerklüfteten Gebirges mit stellenweise großem Gebirgsdruck und Wasserandrang nicht unerhebliche technische Schwierigkeiten. Die Ausführung der Arbeiten ist der Firma Ph. Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. übertragen, die bis jetzt die vertraglich vorgeschriebenen Fristen eingehalten hat und die Vollendung des Baues bis zu dem Vertragstermin am 31. Dezember 1914, wenn nicht ganz außergewöhnliche Verhältnisse eintreten, bewirken dürfte. Der Sohlenstollenvortrieb wurde von sechs Punkten aus in Angriff genommen, den beiden Voreinschnitten und von 2 Schächten, von 72 m und 52 m Tiefe aus, die vor der Vergebung der Arbeiten zum Gebirgsaufschluß abgeteuft wurden und die als Entlüftungsschächte ausgebildet werden sollen. Die Zufuhr der Baumaterialien und Brennstoffe erfolgt durch eine an den Bahnhof Siegen anschließende, nicht auf bahneigenem Gelände erbauten Transportbahn von 1 m Spur bis zum Tunneleingang bei Rudersdorf, wo auch die großzügige Maschinenanlage zur Erzeugung der Druckluft und Elektrizität, ein Sägewerk und eine Sandbereitungsanlage sowie ein ausgedehnter Lagerplatz angelegt sind. Von diesem Lagerplatz aus führt eine rund 3½ km lange Drahtseilbahn über den ganzen tunneldurchbrochenen Bergrücken an den beiden Schächten vorbei zu dem Tunneleingang auf der Dillbrechter Seite, um auch an diese Arbeitsstellen eine bequeme Materialzufuhr zu ermöglichen.

Zur Feier des Durchschlages waren, wie bereits in Nr. 22, S. 369 d. Ztg. kurz erwähnt, von der Kgl. Eisenbahndirektion Elberfeld erschienen: Eisenbahndirektionspräsident Hoeft, Oberbaurat Meyer, Regierungsrat Orthmann und der Vorstand der Eisenbahnbauabteilung, Regierungsbaumeister Pirath, ferner die beteiligten Landräte, einige Vertreter der Firma Holz-

mann sowie alle am Bau unmittelbar beteiligte Beamte, Angestellte und Oberhauer. Ein Tunnelzug mit feuerloser Maschine brachte die Teilnehmer vor Ort, der 1088 m vom Portal Rudersdorf entfernt lag. Hier hielt Regierungsbaumeister Pirath eine Rede, in der er die Bedeutung des Tunneldurchschlags für den Unternehmer und die Verwaltung darlegte, ehrend der Opfer gedachte, die die gefahrvolle Arbeit gefordert hatte und allen Beteiligten Dank für ihre Mitarbeit zollte. Zum Schluß gab er mit folgenden Worten den Auftrag zum Durchschlag: „Möge jetzt der steinerne Vorhang fallen, möge die letzte trennende Wand des Dynamits zerstörender Kraft weichen und die Bahn freigeben unter der Erde für den Weg von Nord nach Süd. Möge die fast genau über der Durchschlagstelle auf der Scheitelhöhe des über uns aufragenden Gebirges liegende Grenze zwischen Westfalen und Hessen-Nassau, zwischen den Bezirken Arnsberg und Wiesbaden und zwischen dem Sieg- und Dillkreis nun auch hier in der Tiefe der Erde eingezeichnet werden. Mögen die Wogen der Luft und die Wellen des Lichts einen neuen Weg finden. Und zum Schluß: Möge die mühevolle Arbeit gekrönt werden durch das genaue Aufeinandertreffen der Stollenhäupter. Darauf ein kräftiges „Glück auf!"

Der Durchschlag gelang vollkommen, die Sohlstollenquerschnitte paßten genau aufeinander und die 2 m starke Durchschlagswand war in dem vollen, lichten Stollenprofil von 2,80 × 2,60 zum Abschluß gelangt.

Im Anschluß an den Durchschlag hatte die Firma Holzmann die Teilnehmer zu einem Frühstück in der nahegelegenen, festlich geschmückten Kantine eingeladen. Hierbei hielt Eisenbahndirektionspräsident Hoeft eine Ansprache, in der er darauf hinwies, daß der Tag, an dem der Stollendurchschlag erfolgt, ein besonderer Merkstein bei dem Bau eines großen Tunnels sei. Es sei zwar kein Fest, das die Allgemeinheit interessiere, es sei vielmehr eine Art Familienfeier zwischen der Eisenbahnverwaltung, der Bauunternehmung und den Arbeitern, die ihre Kraft zum Gelingen des Werkes eingesetzt hätten. Es sei ihm eine Freude und Bedürfnis, diesen drei Teilen seinen Dank und Glückwunsch heute Ausdruck geben zu können, auch den Beamten der Verwaltung und insbesondere Herrn Regierungsbaumeister Pirath als Vorstand der Bauabteilung Siegen; sie alle hätten ihre ganze Kraft eingesetzt und keine Strapazen gescheut, um das Werk zu fördern. Sein Dank und sein Glückwunsch gelte aber auch der Firma Holzmann, der weltbekannten und weltberühmten, die durch dieses Werk ein neues Ruhmesblatt in ihren Ruhmeskranz eingefügt habe. Alle Festteilnehmer hätten den Wunsch, daß das Werk weiter so seinen planmäßigen Fortgang nehme; denn es sei ein Teil eines großen Verkehrsweges, auf dem große durchgehende internationale Schnellzüge verkehren sollen von Norden nach Süden, ein Weg, der auch für die Abfuhr großer Massentransporte dienen werde, wie auch dem Personenverkehr zwischen Nord und Süd. Sein Glas weihe er dem weiteren Gelingen des großen Werkes. — Regierungsbaumeister Holzmann dankte für die liebenswürdigen und anerkennenden Worte, die der Herr Eisenbahndirektionspräsident seiner Firma gewidmet habe; es sei ihm auch ein Bedürfnis, der Eisenbahnverwaltung zu danken für das Entgegenkommen und die Hilfe, die sie ihr bei der Ausführung des Werkes habe zuteil werden lassen, wodurch die Arbeiten erheblich erleichtert worden seien. Sein Hoch galt dem Vorredner und den übrigen Herren der Eisenbahnverwaltung. — Oberbaurat Meyer gedachte der gemeinsamen Arbeit zwischen der Eisenbahnverwaltung und der bauausführenden Firma und wünschte, daß der letzteren auch der finanzielle Erfolg nicht fehlen möge. — Oberhauer Hermann sprach auf Herrn Regierungsbaumeister Pirath und die Ingenieure Koch und Schröder von der Firma Holzmann.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) **in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. April d. J.**

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	415 211	—	—	31 940
	1912	11	317 911	3509	1,1	28 901
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 97 300 = 30,6 %	—	—	+ 3039 = 10,5 %
Aachener Bezirk	1913	13	10 985	42	0,4	845
	1912	11	9 711	10	0,1	883
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1274 = 13,1 %	—	—	— 38 = 4,3 %
Saar-Bezirk	1913	13	45 280	164	0,4	3 483
	1912	11	38 254	21	0,1	3 478
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 7026 = 18,3 %	—	—	+ 5 = 0,1 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	16 663	36	0,2	1 282
	1912	11	12 103	—	—	1 100
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4560 = 37,7 %	—	—	+ 182 = 16,5 %
Oberschlesien	1913	13	144 265	—	—	11 097
	1912	11	126 862	—	—	11 523
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 17 403 = 13,7 %	—	—	— 436 = 3,8 %
Niederschlesien	1913	13	16 921	—	—	1 302
	1912	11	15 590	498	3,1	1 417
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1331 = 8,5 %	—	—	— 115 = 8,1 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	20 652	460	2,2	1 596
	1912	11	12 258	5	—	1 114
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 8394 = 68,5 %	—	—	+ 482 = 43,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	669 977	702	—	51 545
	1912	—	532 689	4043	—	48 426
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 137 288 = 25,8 %	—	—	+ 3119 = 6,4 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	49 650	252	0,5	3 820
	1912	11	42 878	186	0,4	3 898
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 6772 = 15,8 %	—	—	— 78 = 2,0 %
Magdeburg	1913	13	17 965	100	0,5	1 382
	1912	11	14 576	468	3,1	1 325
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 3389 = 23,3 %	—	—	+ 57 = 4,3 %
Erfurt	1913	13	7 933	100	1,2	610
	1912	11	5 967	27	0,5	542
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1966 = 32,9 %	—	—	+ 68 = 12,6 %
Cassel	1913	13	2 188	—	—	168
	1912	11	1 611	2	0,1	146
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 577 = 35,8 %	—	—	+ 22 = 15,1 %
Hannover	1913	13	2 027	—	—	156
	1912	11	1 328	—	—	121
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 699 = 52,6 %	—	—	+ 35 = 29,0 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	18 383	855	4,4	1 414
	1912	11	12 355	—	—	1 123
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 6028 = 48,8 %	—	—	+ 291 = 25,9 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	25 811	—	—	1 985
	1912	11	17 047	123	0,7	1 550
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 8764 = 51,4 %	—	—	+ 435 = 28,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	123 957	1307	—	9 535
	1912	—	95 762	806	—	8 705
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 28 195 = 29,4 %	—	—	+ 830 = 9,5 %

— **Die Verkehrseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** sind nach den vorläufigen Ermittlungen im ersten Vierteljahr 1913 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres wiederum gestiegen. Während sie im ersten Vierteljahre 1912 nach den endgültigen Feststellungen 41 596 058 ℳ betrugen, beziffern sie sich im ersten Vierteljahr 1913 nach den vorläufigen Ermittlungen auf 43 370 600 ℳ; es ist also eine Zunahme von 1 774 542 Mark, d. s. = 4,27 % eingetreten. Von diesen Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 14 380 000 ℳ (1 702 802 ℳ, d. s. = 13,43 % mehr als im ersten Vierteljahr 1912) und auf den Güterverkehr 28 990 600 ℳ (71 740 ℳ = 0,25 % mehr als im ersten Vierteljahr 1912).

Was den Personenverkehr anlangt, so ist die auffallend starke Steigerung, die trotz der um einen Tag kürzeren Berichtszeit (1912 war Schaltjahr) eingetreten ist, außer auf den lebhaften

Geschäftsverkehr und die den Ausflugsverkehr begünstigende, anhaltend milde Witterung im März, besonders darauf zurückzuführen, daß das Osterfest 1913 bereits in den März fiel (im Jahre 1912 in den April) und gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres zwei Festtage mehr vorhanden waren.

Im Güterverkehr hat der Umstand, daß 3 Werktage weniger als im ersten Vierteljahr 1912 zur Verfügung standen, die Einnahmen naturgemäß ungünstig beeinflußt und dazu beigetragen, daß die prozentuale Zunahme gegenüber dem ersten Vierteljahr 1912 nur sehr gering war. Eine weitere Ursache hierzu ist darin zu finden, daß die Wasserverhältnisse im ersten Vierteljahr 1913 günstiger als im Vorjahre waren und infolgedessen viele Transporte der Elbe verblieben, die im Vorjahre der Eisenbahn zugefallen waren. Im März d. J. ging übrigens auch der Bezug von Baustoffen erheblich zurück. Schließlich wurden die Einnahmen im Güterverkehr, wie vorauszusehen war, wiederum durch die Gewährung der am 1. Oktober 1912 eingeführten Ermäßigung der Abfertigungsgebühr bei gewissen Sendungen in Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht nicht unwesentlich beeinträchtigt. Zugenommen hat besonders in den Monaten Januar und Februar die Beförderung von Briketts, Kohlen, Eisen, Getreide, Saat- und Futtermitteln sowie von Jute. Der Verkehr in den Elbumschlagplätzen gestaltete sich bei dem milden Winter äußerst lebhaft.

Den Mehreinnahmen, die sich nach Vorstehendem in recht mäßigen Grenzen halten, stehen übrigens bedeutende Mehrkosten gegenüber. Namentlich hat in den letzten Jahren wegen der Zunahme des Verkehrs eine erhebliche Vermehrung des Personals vorgenommen werden müssen. Während nämlich bei der Staatsbahnverwaltung am 1. Januar 1911 46 371 Beamte und Bedienstete beschäftigt wurden, stieg diese Zahl bis zum 1. Januar 1913 auf 49 366; es hat also in diesen beiden Jahren eine Zunahme um 2995 Mann = 6,5 % stattgefunden. Auch der Materialienverbrauch steigerte sich infolge Vermehrung der Zugläufe außerordentlich; allein für Lokomotivkohlen sind im Jahre 1912 1¼ Millionen Mark mehr aufgewendet worden als im Etat vorgesehen ist.

— **Jahrhundertfeier des Breslauer Eisenbahnvereins.** Eine würdige Feier zum Andenken an die große Zeit vor hundert Jahren wurde am 5. April d. J. von dem über 12 000 Mitglieder zählenden Breslauer Eisenbahnverein auf dem Friebeberge veranstaltet. Der festlich geschmückte Saal war vollständig gefüllt. Die Musik wurde von der Kapelle des Leib-Kürassier-Regiments unter Leitung des Ober-Musikmeisters Schall in bekannter trefflicher Weise zur Ausführung gebracht. Das Festprogramm entsprach in allen Teilen dem Zwecke der Feier. Nach dem ersten Teile des Konzerts, der Tonbilder aus Deutschlands Erhebung brachte, ergriff der Vorsitzende des Vereins, Ober- und Geheimer Baurat Wagner, das Wort zur Festrede. In markigen Worten schilderte er die Zeit vor hundert Jahren und die geschichtlichen Vorgänge, die zur Erhebung Preußens geführt haben. Insbesondere aber gab er in packender Weise ein Bild der großen Begeisterung, der Opferwilligkeit und der Opferfreudigkeit des gesamten preußischen Volkes, der allein die Abschüttelung des fremden Joches zu danken sei. Dabei habe Schlesien mit an erster Stelle gestanden. Gerade der Rückblick auf diese große Zeit lege der heutigen Generation die Pflicht auf, ihre Kinder in dem Geiste jener Zeit zu erziehen. Dann würde das deutsche Vaterland vor Schmach und Unterdrückung bewahrt bleiben. Die Rede klang in ein Hoch auf Seine Majestät den Kaiser aus, in das die Versammlung begeistert einstimmte. Nach Absingung eines Verses der Nationalhymne wurde Deutschland, Deutschland über alles gesungen. Die Gesangvereine „Oberschlesische Eisenbahn" und „Rechte Oder-Ufer-Eisenbahn" erfreuten durch recht gut vorgetragene Chorgesänge. Alle Darbietungen, auch die verschiedenen Einzelvorträge, waren der patriotischen Feier angepaßt. Darunter sind besonders erwähnenswert außerordentlich gut und sorgfältig ausgeführte Stabreigen und Gruppenstellungen der Werkstattlehrlinge. Eine mächtige Wirkung erzielte das von der gesamten Versammlung unter voller Orchesterbegleitung mit Glockengeläut gesungene Niederländische Dankgebet. — Erst lange nach Mitternacht fand das schöne Fest, das alle Teilnehmer voll befriedigte, sein Ende.

— **Oberbaurat a. D. Meißner †.** Wie der „Köln. Ztg." aus Essen geschrieben wird, verschied dort am 24. d. M. im Alter von 72 Jahren nach längerem Leiden einer der bekanntesten Bürger der Stadt Essen, der Oberbaurat a. D. Meißner. Der Verstorbene hat sich während seiner langjährigen Tätigkeit als Mitglied der Eisenbahndirektion Essen um den Ausbau des Eisenbahnwesens im Industriebezirke große allgemein anerkannte Verdienste erworben. Meißner hat, wie unsere Quelle weiter berichtet, auch am politischen Leben in Essen stets regen Anteil genommen. So war er Vorsitzender des Nationalen Vereins von dessen Gründung an bis zum 1. Mai vorigen Jahres, wo ihn sein ungünstiger Gesundheitszustand zur Niederlegung des Amtes zwang.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungs- und Bauräten ernannt: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Kratz in Cöln, Ertz in Hannover, Brabandt in Cöln, Kurth in Stettin, Frederking in Danzig, Stechmann in Posen, Wilhelm Niemann in Magdeburg, Schürg in Altena (Westf.), Klötzscher in Frankfurt (Oder), Hoese in Oppeln, Springer in Posen, Heidensleben in Geestemünde und Hülsner in Halle (Saale); der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Olbrich in Freienwalde (Oder) sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Alfred Müller in Breslau, Karl Schmedes in Braunschweig, Lilge in Stendal, Anger in Berlin, Albinus in Nordhausen, Spohr in Lyck, Mayer in Karthaus und Messerschmidt in Berlin. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Otto Hoffmann, z. Zt. in Tabora (Deutsch-Ostafrika), ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte vierter Klasse verliehen. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Pantel bei der Eisenbahndirektion in Cöln, Salfeld und Culemeyer bei der Eisenbahndirektion in Hannover.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Eisenbahnbauinspektor Schleicher (Johannes) bei dem bautechnischen Bureau der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Der Rechnungsabschluß der Buschtiehrader Bahn.** Die Ergebnisse des Jahres 1912 sind äußerst günstig. Die Einnahmen des Bahnunternehmens wurden durch die am 15. Mai v. J. in Kraft getretene Erhöhung der Kohlentarife gesteigert, des weiteren wurden die Einnahmen durch die größere Rüben- und Hopfenernte und die lebhaftere Beschäftigung der Kladnoer Eisenwerke, die allerdings jetzt nachgelassen hat, günstig beeinflußt. Schließlich weist das gesellschaftliche Kohlenwerk einen um rund 284 000 Kr. höheren Überschuß auf. Die ergiebige Rüben- und Hopfenernte und die erhöhte Tätigkeit der Hüttenwerke in Kladno kam hauptsächlich dem A-Unternehmen zu statten, dessen Einnahmen einen größeren Zuwachs haben als jene des B-Unternehmens. Die Roheinnahmen des A-Netzes ergaben eine Einnahmesteigerung von 1 468 160 Kr., jene des B-Netzes eine solche von 878 243 Kr., die Wagenmieten erbrachten 65 223 Kr. Mehreinnahmen für A und 75 361 Kr. für B, die Aktivzinsen eine Erhöhung um 69 853 Kronen für A und 156 440 Kr. für B. Die Betriebsausgaben einschließlich Steuern haben mehr erfordert: für A 808 448 Kr. und für B 655 062 Kr. An Steuern allein wurden gezahlt für A 1 232 432 (+ 108 028) Kr. und für B 2 206 810 (+ 171 141) Kr. Nach Bestreitung des Prioritätendienstes ergibt sich ein Reingewinn von 2 864 183 (+ 851 547) Kr. für A und von 4 921 030 (+ 398 257) Kr. für B. Der Generalversammlung stehen zur Verfügung: Für die A-Strecke: Reingewinn von 2 864 183 (+ 851 547) Kr., Überweisung von der B-Linie 557 457 (+ 48 678) Kr., Vortrag aus 1911: 753 090 (+ 165 228) Kr., zusammen 4 174 730 (+ 1 065 459) Kr. Dieser Betrag wird wie folgt verwendet: Dividende von 135 Kr. für die Aktie 2 881 402 (+ 540 000) Kr., außerordentlicher Beitrag zu dem Pensionsfonds 217 630 Kr., Gewinnanteile des Verwaltungsrates 35 254 (+ 20 470) Kr., Überweisung an Lit. B 188 948 (+ 188 948) Kr., Vortrag für 1913: 851 495 (+ 98 405) Kr., zusammen 4 174 730 (+ 1 065 453) Kr.; für die B-Strecke: Reingewinn 4 921 031 (+ 398 258) Kr., Überweisung von Lit. A 188 948 (+ 188 948) Kronen, Vortrag aus 1911: 26 965 (— 10 222) Kr., zusammen 5 136 943 (+ 576 983) Kr. Dieser Betrag wird wie folgt verteilt: Dividende von 48 Kr. für die Aktie 4 152 000 (+ 178 000) Kronen, außerordentlicher Beitrag zu dem Pensionsfonds 282 370 (+ 282 370) Kr., Überweisung an Lit. A 557 547 (+ 48 678) Kr., Gewinnanteile des Verwaltungsrates 63 745 (+ 18 530) Kr., Vortrag für 1913: 81 370 (+ 54 406) Kr.

— **Tragen unversicherter Hutnadeln.** Auf Grund des § 93 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 hat der Eisenbahnminister das Tragen unversicherter Hutnadeln im Bereiche der österreichischen Eisenbahnen verboten. Personen, die dieses Verbot übertreten, können gemäß § 11 des Eisenbahnbetriebsreglements vom 11. November 1909 von der Beförderung ausgeschlossen werden und unterliegen nach der Ministerialverordnung vom 30. September 1857 einer Strafe von 2 bis 200 Kr. oder von 6 Stunden bis 14 Tagen Arrest. Die Bahnverwaltungen haben für die Beobachtung dieser Verfügung entsprechend vorzusorgen. Der Inhalt des Erlasses ist durch entsprechende Kundmachungen in den Stationen und, soweit tunlich, auch in den Personenwagen zu verlautbaren.

— **Eisenbahn-Schematismus für Österreich-Ungarn für 1911/12.** Der 39. Jahrgang dieses seit dem Jahre 1860, sonach seit 53 Jahren herausgegebenen Werkes ist soeben erschienen. Dieses

Nachschlagebuch enthält verläßliche Angaben über das Personal sämtlicher Staats- und Privateisenbahnen sowie Straßenbahnen Österreichs und Ungarns. Der Reinertrag des Werkes ist wie bisher dem Österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds gewidmet, aus dessen Zinsertrag nichtpensionsfähige Eisenbahnbedienstete sowie deren Witwen und Waisen unterstützt werden. Aus den bisherigen Erträgnissen des Schematismus sind dem genannten Unterstützungsfonds bereits gegen 37 000 Kr. zugeflossen. Der Schematismus ist von dessen Redaktion in Wien, II/2, Nordbahnstraße 50, sowie durch sämtliche Buchhandlungen zu beziehen.

— **Der Verein der Tarifeure in Wien** hielt am 17. d. M. daselbst die Generalversammlung ab. Die Wiener Mitglieder fanden sich zahlreich ein, während den auswärtigen Mitgliedern Gelegenheit geboten war, den Wahlakt schriftlich auszuüben. Die Beratung und Debatten nahmen einen würdigen Verlauf und betrafen im wesentlichen Standes- und Organisationsangelegenheiten.

Ungarn.

— **Zur Vorbeugung von Verkehrsstauungen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Die dieserhalb im Zuge befindlichen Arbeiten nehmen ständig eine größere Wagenmenge in Anspruch, so daß in den Herbstmonaten bei der großen Massenbeförderung von Gütern aller Art voraussichtlich ein sehr fühlbarer Wagenmangel eintreten wird. Es liegt im Interesse des Handels und der Industrie, daß den hieraus entstehenden Verkehrserschwerungen vorgebeugt werde. Dies veranlaßte die Budapester Handels- und Gewerbekammer, an die bedeutenderen Industrieunternehmungen das Ersuchen zu richten, ihre an keine Lieferzeit gebundenen Massenartikel (Bau- und Brennholz, Kohle, Salz, Erze, Kiesel, Steine usw.) noch während der Frühjahrs- und Sommermonate, jedenfalls aber noch vor Eintritt des stärkeren Herbstverkehrs, wennmöglich bis Ende August, zur Versendung zu bringen.

— **Eisenbahnunfall auf der Linie Budapest-Fiume.** Im Anschluß an die Nachricht in Nr. 28 S. 468 d. Ztg. teilen wir nachträglich auf Grund amtlicher Angaben folgendes mit: Das Vergehen des diensttuenden Beamten in Tounj bestand darin, daß er den Eilgüterzug Nr. 1041, welcher auf Grund telegraphischer Verständigung der Stationen Generalski-Stol und Tounj den Schnellzug Nr. 1004 in der Station Tounj abzuwarten hatte, vor Eintreffen des besagten Schnellzuges abließ. Fahrordnungsgemäß hätten beide Züge in der Station Generalski-Stol kreuzen müssen, doch mußte wegen Verspätung des Schnellzuges die Kreuzung auf die Station Tounj verlegt werden. Der Schnellzug wurde von dieser Verfügung vorschriftsmäßig, im Wege eines Kreuzungsbefehls, verständigt. Der diensttuende Beamte in Tounj unterließ jedoch diese vorgeschriebene Vorsichtsmaßregel, trotzdem er den Weichenwärter bei dem Einfahrtswechsel davon verständigte, daß der Eilgüterzug nicht auf das vorgeschriebene zweite Stationsgleis, sondern auf das dritte Gleis einzufahren habe, da das zweite Gleis für die Einfahrt des Schnellzuges bestimmt ist. Der Eilgüterzug wurde nun ohne Glockensignal abgelassen, ohne daß das Maschinen- und Zugpersonal von der abgeänderten Kreuzungsstelle verständigt worden wäre. Der Weichenwärter hörte zwar bei der Ausfahrt Glockenschläge, doch wurde festgestellt, daß diese eigentlich die Glockensignale des entgegenfahrenden Schnellzuges sein konnten. Laut den bisher bekannten Angaben wurde der Eilgüterzug von Tounj in der Nacht um 3 Uhr 34 Min. abgelassen; der Schnellzug passierte die Station Generalski-Stol um 3 Uhr 41 Min.

— **Die Fiumaner Kammer und die bosnischen Eisenbahnen.** Die Fiumaner Handels- und Gewerbekammer hat im Zusammenhange mit dem Ausbau der bosnischen Eisenbahnen eine Eingabe an den Handelsminister gerichtet, in der die Kammer dafür eintritt, daß Ungarn sich über den Fiumaner Hafen einen Teil des Außenhandels Bosniens und der Hercegovina dadurch sichern möge, daß zwischen dem einzigen ungarischen Seehafen und Nordbosnien eine kurze und somit billige Eisenbahnverbindung geschaffen werde. Diese Verbindung müßte das ausschließliche Eigentum Ungarns bilden, weil man dadurch jenen Bestrebungen die Spitze nehmen könnte, die Fiume von ihrem natürlichen Verkehrsgebiet Bosniens absondern wollen. Bekanntlich erhalte Bosnien durch den Bau der Linie Bugojno-Arzano eine unmittelbare Verbindung mit Spalato, ohne Berührung ungarischer Bahnen. Deshalb sei es notwendig, daß die Linie Ogulin-Bihacs baldigst ausgebaut werde, da Bosnien hierdurch dem ungarischen Seehafen um 140 km näher gebracht wird. Die Fiumaner Kammer ersucht die Regierung, an der Erbauung auch der Novi-Bihacser Abzweigung festzuhalten.

Rumänien.

— **Erweiterung des Eisenbahnnetzes.** Nach der „Politischen Korrespondenz" sieht der Gesetzentwurf über den Ausbau des rumänischen Eisenbahnnetzes und von Erdölrohrleitungen einen Aufwand von 405 Millionen Lei für fünf Jahre vor, die durch innere Anleihe beschafft werden sollen. Durch die Neubauten wird der Umfang des rumänischen Bahnnetzes von 3950 auf 5595 km gebracht.

Übrige europäische Länder.

— **Betonschwellen bei den schwedischen Staatsbahnen.** Wiewohl die Holzfrage in Schweden nicht die Rolle spielt wie in anderen Ländern, so bewirken doch auch dort gesteigerte Holzpreise, verminderte Holzvorräte und volkswirtschaftliche Gesichtspunkte, daß sich Staats- wie Privatbahnen mit der Möglichkeit eines allmählichen Übergangs zu einer Schwellenart beschäftigen, von der man eher als von der Holzschwelle eine „unbegrenzte" Dauer erwarten kann. Die Schwierigkeit bei den Betonschwellen besteht bisher bekanntlich in der Befestigung der Schiene auf den Schwellen. Eine Anzahl von Erfindungen beschäftigte sich schon mit Einlagen von Holz oder Eisen, auf welchen die Schiene durch Nageln der Schrauben befestigt werden soll, aber allen haftete bisher der Mangel an, daß diese Einlagen und deren Verbindung mit dem Beton allmählich zerstört wurden. Nachdem die schwedischen Staatsbahnen schon früher mit Betonschwellen Versuche kleineren Umfanges angestellt hatten, machen sie jetzt in drei verschiedenen Bezirken einen größeren Versuch mit sogenannten Asbesttonschwellen von der Fabrik Rud. Wolle in Leipzig, mit denen auch die preußischen und sächsischen Staatsbahnen Versuche anstellen und die außer der Armierung keine weiteren Einlagen enthalten. Die Betonmasse ist unter der Schiene nach einem Patentverfahren mit Asbestfasern durchsetzt, wodurch die Schwelle wie Holz genagelt werden kann.

— **Deutsche Schule zu Venlo.** Am 9. September 1912 ist in dem holländischen Grenzorte Venlo die vom Deutschen Schulverein daselbst gegründete deutsche Schule eröffnet worden, die mit Genehmigung des Deutschen Kaisers den Namen „Kaiserin Augusta Viktoriaschule" führt. Von Anfang an haben sich die auf die Errichtung der Schule gerichteten Bestrebungen des regen Interesses der staatlichen deutschen Behörden, insbesondere der Eisenbahnverwaltung, des Auswärtigen Amts und des Reichspostamts erfreut, die zur Unterhaltung der Schule dauernde namhafte Beihilfen in Aussicht gestellt haben. Wir entnehmen der „Eisenbahn" über die Einrichtung folgendes:

Die Schule ist zurzeit in einem Teile eines älteren Schulgebäudes der Stadt Venlo untergebracht, den diese zu einem mäßigen Mietszins überlassen hat. Später gedenkt der Schulverein der Errichtung eines eigenen Schulgebäudes näher zu treten. Die Schülerzahl beträgt vorläufig 97; davon entfallen auf Beamte der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 80 und auf Reichspostbeamte 4 Kinder. Die übrigen Schüler sind Kinder von Handwerkern, Kaufleuten und Gewerbetreibenden. Mit einer baldigen Erhöhung der Schülerzahl wird schon jetzt gerechnet. Der an der Schule angestellte deutsche Lehrer wird nach bestandener Hauptprüfung die Leitung der Schule übernehmen. Die Eltern sind über die Errichtung der Schule natürlich sehr glücklich, da ihre Kinder jetzt nicht mehr mit der Eisenbahn nach dem benachbarten Kaldenkirchen zum Schulbesuch zu fahren brauchen. Auch die Stadtverwaltung und die holländische Bürgerschaft stehen der Schule freundlich gegenüber.

— **Verschmelzung der Vereinigungen englischer Eisenbahnarbeiter.** Die „Amalgamated Society of Railway Servants", die „General Railway Workers' Union" und die „United Pointsmens and Signalmens Society" haben beschlossen, sich zu einer großen Gewerkschaft der Eisenbahnarbeiter zu verschmelzen. Die vierte der bedeutenden Eisenbahnarbeiter-Vereinigungen, die „Engine Drivers and Firemens Union", hält sich zurzeit von diesem Verschmelzungsplan noch fern, wenigstens war sie bei der Besprechung, die Anfang Februar in London in dieser Angelegenheit stattgefunden hat, nicht vertreten. Die geplante vereinigte Gewerkschaft dürfte wohl eine Mitgliederzahl von 200 000 erreichen. Die Satzung der neuen Vereinigung soll insbesondere der Vereinsleitung sehr weitgehende Vollmachten einräumen und die Frage einer Arbeitseinstellung sehr eingehend behandeln. Während bei allen ähnlichen Vereinigungen über die Frage, ob die Arbeit eingestellt werden soll oder nicht, eine Abstimmung der Mitglieder stattzufinden pflegt, soll bei der neuen Eisenbahner-Gewerkschaft die Entscheidung über diese Frage von der Gewerkschaftsleitung getroffen werden. Die Interessen der Mitglieder sollen also in dieser Beziehung aus-

schließlich von der Leitung wahrgenommen werden. Bei der nächsten Besprechung zur Vorbereitung der geplanten Verschmelzung, an der 60 Vertreter teilnehmen werden, soll das Arbeiterprogramm der neuen Vereinigung aufgestellt werden. Die Gewerkschaftsleitung soll aus einem Vorsitzenden, einem Generalsekretär und 24 Vertretern der einzelnen Bezirke bestehen; der Sekretär der Amalgamated Society of Railway Servants, die mit ihren 130 000 Mitgliedern die beiden anderen Vereinigungen an Bedeutung und Mitgliederzahl weit überragt, wird wahrscheinlich das Amt des Generalsekretärs übernehmen. Die Mitglieder werden einen Beitrag von 2 bis 5 Pence (16 bis 40 Pfennigen) die Woche zu entrichten haben; dafür sollen ihnen manche Vorteile geboten werden, namentlich sollen sie bei Maßregelungen durch die Eisenbahnverwaltungen (s. Nr. 15, S. 258 d. Ztg.) tatkräftig unterstützt werden. Von den Parlamentsmitgliedern, deren Wahl mit Hilfe der Eisenbahn-Gewerkschaft durchgesetzt wird, wird erwartet, daß sie sich der Arbeiterpartei anschließen werden. Mitglieder der neuen Gewerkschaft, die den Namen „National Union of Railwaymen" annehmen wird, können alle Arbeiter der Eisenbahnen und der mit ihnen in Verbindung stehenden Betriebe werden.

— **Serbische Eisenbahnpläne.** Wie aus Belgrad, den 22. April, berichtet wird, verhandelte die Skupschtina über die Gesetzesvorlage für den Bau der Eisenbahnlinien Nisch-Merdare, Kragujevatsch-Krusevatsch-Raska, Krusevatsch-Plocnik und Osecina-Lesnica. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Jovanowitsch erklärte, die Linie Nisch-Merdare sei eine Teilstrecke der Donau-Adria-Bahn. Die Linie Kragujevatsch-Raska soll die Verbindung mit dem Sandschakgebiete herstellen. Die übrigen Bahnprojekte bezweckten die Erleichterung des Verkehrs mit den Hauptlinien; die mit den bisherigen Bahnbauten gemachten Erfahrungen ließen es vorteilhafter erscheinen, diese Bauten ausländischen Unternehmungen zu übertragen. Die serbische Regierung habe deshalb mit der Französisch-serbischen Gesellschaft bereits einen Bauvertrag abgeschlossen.

— **Zum Güterwagenmangel auf den russischen Bahnen** erfahren wir aus den russischen Zeitungen folgendes: Nicht weniger als 20 000 Wagen konnten im Monat Oktober des verflossenen Jahres nicht gestellt werden. Auf diese bedenkliche Tatsache haben die Vertreter des Handels und der Landwirtschaft in einer allen Ministern zugestellten Denkschrift hingewiesen. In der russischen Presse wird aus diesem Anlaß daran erinnert, daß im Laufe von 4 Jahren der Güterverkehr und die Einnahmen um 26 % gestiegen sind und daß eine weitere Steigerung für das laufende Jahr zu erwarten ist. Die Vermehrung des Güterwagenparks hält nicht entfernt gleichen Schritt mit dem Anwachsen des Verkehrs. Im Jahre 1913 beträgt das Mehr an Lieferungsaufträgen für Güterwagen im ganzen nur 6 %. Diese Zahl wird noch bedeutungsloser, wenn man die Vergrößerung des Bahnnetzes durch Hinzutritt der Neubaustrecken in Betracht zieht. Zurzeit beträgt die Fehlziffer am rollendem Material nicht weniger als 26 000 Wagen. Bedenkt man, daß die russischen Wagenbauanstalten monatlich nur bis zu 3000 Wagen liefern können, so würde die Anlieferung der fehlenden 26 000 Wagen frühestens in 8—9 Monaten möglich sein. Aber bis dahin wird auch der Verkehr um weitere 6 % gestiegen und der Wagenmangel doch nicht beseitigt sein. Unter diesen Umständen sind die Bahnen gezwungen, mit der dringend notwendigen Vermehrung des Güterwagenparkes schleunigst vorzugehen, damit die Güteranstauungen nicht wieder so verhängnisvolle Formen annehmen, wie das jahrelang eine ständige und bedenkliche Erscheinung im russischen Verkehrswesen war. (Daß nun aber auch wirklich mit den nötigsten Wagenbestellungen vorgegangen ist, läßt sich aus obiger Mitteilung noch nicht ersehen. Die Schriftl.) m.

Fremde Erdteile.

— **Hafen- und Eisenbahnbauten in Bombay.** Das starke Anwachsen des Verkehrs im Hafen von Bombay macht eine nicht unbeträchtliche Erweiterung der dortigen Hafenanlagen erforderlich. Über den Umfang dieser Neubauten gibt ein ausführlicher Bericht des deutschen Konsulats in Bombay Auskunft: Auf dem im Hafen neuerbauten Pier soll ein Personenbahnhof errichtet werden. Die Postdampfer werden dann am Pier festmachen, so daß Reisende und Post künftig unmittelbar vom Schiffe auf die Züge nach den drei Richtungen Delhi, Kalkutta und Madras übergehen können. Nördlich vom Pier folgt die große Eingangsschleuse für das neue Alexandradock; sie ist 750 Fuß lang und 100 Fuß breit und gestattet Dampfern von 22 Fuß Tiefgang die Durchfahrt. Neben der Schleuse ist ein Trockendock von 1000 Fuß Länge und 100 Fuß Breite vorgesehen. Das Gebiet westlich vom Pier und Trockendock ist durch das Material aufgefüllt worden, das durch die Ausschachtungen des Alexandradocks erhalten wurde. Auf dem gewonnenen Gelände soll u. a. ein neues Hafenzollamt errichtet werden. Neben dem Zollamt liegt das Geschäftsgebäude der Hafenverwaltung, unweit von diesem das neue Hauptpostamt und der Viktoriabahnhof. Letzterer ist vom Hafengebiet nur durch das St. Georges Hospital getrennt, das Krankenhaus für Europäer, das jedoch in einigen Jahren abgebrochen werden soll, so daß die von ihm jetzt eingenommene Fläche ebenfalls für Handel und Verkehr frei würde.

Das neue Alexandradock besitzt Hufeisenform und wird 17 Liegeplätze von je 500 Fuß Länge erhalten. Außerdem werden an der Außenmauer noch kleinere Schiffe, besonders Küstendampfer und Truppentransportschiffe, anlegen können. Mit den alten Docks soll das neue durch eine Durchfahrt verbunden werden, die sich in der Mitte erweitert, so daß dort ein kleines Hafenbecken entsteht, in dem noch vier weitere Liegeplätze von je 500 Fuß Länge vorgesehen sind. Die alten und die neuen Docks würden dann ein einziges Hafenbecken mit vier Abteilungen bilden, das insgesamt 52 Schiffen Raum bieten wird, während heute im Victoria- und Princesdock nur für 31 Fahrzeuge Plätze vorhanden sind. Im Anschluß an das Alexandradock, dessen Vollendung günstigstenfalls im nächsten Jahre zu erwarten steht, sollen nördlich von ihm im Sewri Lagerplätze, Lagerhäuser und Rangiergleise für Massenausfuhrgüter wie Manganerz, Ölsaaten, Weizen und Baumwolle, sowie für das nach Bombay eingeführte Petroleum und Holz geschaffen werden. Der Baugrund für die neuen Lagerplätze wird dem Meere abgewonnen; zu diesem Zwecke sind zwei große Saugbagger aufgestellt, die den Schlamm aus dem Hafen heraufpumpen und ihn in Röhren nach dem neu aufzufüllenden Gebiete drücken. Bis das ganze Gebiet landfest geworden ist, so daß mit dem Bau der Güteranlagen begonnen werden kann, werden jedoch noch einige Jahre vergehen. Geplant sind zwei große Lagerplätze, von denen der eine unmittelbar am Wasser gelegene für Baumwolle, der dahinter angrenzende für Ölsaaten und Weizen bestimmt ist. Weiter nördlich folgen die Lager für Manganerz, die Holzhäfen und schließlich die Öltanks. Ganz im Norden soll ein großer Güterbahnhof errichtet werden, der mit den beiden in Bombay einmündenden Bahnen, der Bombay Baroda and Central India und der Great Indian Peninsular, in Verbindung stehen wird. Von diesem sollen direkte Gleisverbindungen zu den Lagerplätzen und den neuen Dockbauten führen, wodurch die jetzt übliche kostspielige Beförderung der Güter auf Karren durch die ganze Stadt vermieden wird. Angesichts der sehr bedeutenden Längenausdehnung, die die neuen Hafenanlagen erreichen werden, plant man zur Erleichterung des Personenverkehrs die Erbauung einer Art Stadtbahn, die vom Geschäftsviertel ausgehen, die ganzen Docks und Lagerplätze entlang laufen und schließlich bei dem Güterbahnhofe enden würde. Am besten würde dem gedachten Zwecke eine elektrische Hochbahn entsprechen, indessen ist in dieser Angelegenheit noch keine Entscheidung getroffen worden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Mai wird der an der Bahnstrecke Osberghausen-Dieringhausen zwischen den Stationen Osberghausen und Dieringhausen neuerrichtete Haltepunkt Brunohl für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Brunohl und Osberghausen 2,60 km und zwischen Brunohl und Dieringhausen 2,11 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Schieder und Steinheim links der Bahnstrecke Hameln-Altenbeken gelegene Bahnhof 4. Klasse Wöbbel für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 250 kg eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Großh. Mecklenb. Friedrich-Franzbahn. Am 1. Mai d. J. wird der Haltepunkt Reinshagen für den Personenverkehr eröffnet. Er liegt an der Westseite der Bahn Neustrelitz-Laage-Warnemünde, 4,8 km von Lalendorf und 6,4 km von Plaaz.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Liptó Szt.

Miklós und Liptó Tepla im Km. 175,6 an der rechten Seite der Bahnlinie gelegene neue Haltestelle Párisháza eröffnet werden.

Gleichzeitig wird die bisherige Haltestelle Liptó Tarnócz, welche zwischen denselben zwei Stationen im Km. 173,6 gelegen ist, aufgelassen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. In der Mitteilung über die Eröffnung des Bahnhofs Ruhleben als Tarifstation für den Güter- und Tierverkehr der angeschlossenen Werke (vergl. die amtlichen Mitteilungen in Nr. 30, S. 505 d. Ztg.) sind die unter lfd. Nr. 1 und 2 genannten Anschlüsse wie folgt zu ändern:

1. Ruhleben-Nonnendamm. O. R. Nur für den Verkehr der angeschlossenen Werke (Siemens-Schuckertwerke, Protos Automobile, G. m. b. H., Siemens & Halske, Akt.-Ges. in Ruhleben-Nonnendamm).
2. Ruhleben-Gartenfeld. O. R. Nur für den Verkehr der angeschlossenen Werke (Siemens-Schuckertwerke, Siemens & Halske, Akt.-Ges. in Ruhleben-Gartenfeld).

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. Mai d. J. wird der an der Hauptbahn Gießen-Troisdorf gelegene Haltepunkt Dattenfeld, der bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und für die Abfertigung von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Großh. Mecklenb. Friedrich - Franzbahn. Der Name des Bahnhofs Suckow (Mooster), an der vollspurigen Kleinbahn Parchim-Suckow (Grenze) gelegen, ist in Suckow (Grenze) abgeändert worden.

Aufhebung des Schmalspurbetriebes auf den Strecken der früheren Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Auf den Strecken der am 1. Januar 1913 verstaatlichten Bahnen Kreis Bergheimer Nebenbahn und Mödrath - Lieblar - Brühler Eisenbahn wird vom 1. Juli d. J. ab der bisherige, unter Benutzung der vorhandenen dritten Schiene geführte schmalspurige Güterverkehr aufgehoben werden, so daß von diesem Tage ab auf den genannten Strecken nur noch normalspurige Fahrzeuge verkehren werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 104 vom 23. April d. J. an sämtliche am Vereinseisenbahnverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Ausgabe des I. Nachtrags zu den Fahrscheinverzeichnissen mit Geltung vom 1. Juli 1913 (abgesandt am 25. April d. J.).

Nr. I 105 vom 23. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Ergänzung der Ziffer 3 des Artikels 3 im Übereinkommen, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 25. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Dümpelfeld-Lissendorf zwischen den Stationen Dümpelfeld und Fuchshofen neu errichtete Haltepunkt Schuld für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Dümpelfeld nach Lissendorf:

die Züge Nr. 2000	Schuld ab	7.39	Vm.
Nr. 2006	„ „	9.36	Vm.
Nr. 2010	„ „	1.38	Nm.
Nr. 2014	„ „	6.41	Nm.
Nr. 2018	„ „	10.20	Nm.

b) in der Richtung von Lissendorf nach Dümpelfeld:

die Züge Nr. 2001	Schuld ab	8.02	Vm.
Nr. 2005	„ „	11.28	Vm.
Nr. 2009	„ „	4.59	Nm.
Nr. 2013	„ „	7.53	Nm.
Nr. 2017	„ „	11.08	Nm.

Bezüglich des Güter- und Tierverkehrs und des Verkehrs mit Fahrzeugen etc. verweisen wir auf die Bekanntmachung in Nr. 29 S. 489, lfd. Nr. (1074) d. Ztg.

Cöln, im April 1913. (1257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Ladestelle Romanshof-Malzmühle für den Wagenladungsgüterverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird die zwischen den Stationen Czarnikau und Sarben rechts der Bahnstrecke Czarnikau-Jablonowo gelegene Ladestelle Romanshof-Malzmühle für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen zwischen Czarnikau und Romanshof-Malzmühle 3,81 km, zwischen Sarben und Romanshof-Malzmühle 6,87 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird Romanshof-Malzmühle in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 25. April 1913. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird Neuhof (Kr. Fulda) als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d und Reuschenfeld als Empfangsstation in die Ausnahmetarife 3 und 4 einbezogen. Mit dem gleichen Zeitpunkt tritt die Rinteln-Stadthagener Eisenbahn dem Ausnahmetarif 7 b bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. April 1913. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1913 wird die Station Herzog Juliushütte als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus und 5 w für Pflastersteine aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, 25. April 1913. (1244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts Belgien-Reichsbahn.

Mit Geltung vom 1. Juni 1913 wird der Nachtrag I eingeführt. Er enthält:

1. Eine neue Zusammenstellung der Schnittfrachtsätze und Entfernungen für die belgischen Strecken unter Erhöhung der Schnittsätze für einige Stationen.
2. Eine neue Zusammenstellung der Stationstarife für den Verkehr mit bestimmten luxemburgischen Stationen unter Erhöhung einiger Frachtsätze.
3. Schnittfrachtsätze für die in den Tarif neu aufgenommenen Reichsbahnstationen Drulingen, Lorentzweiler, Mackweiler, Rexingen und Weiler b. Thann.
4. Minderwichtige Änderungen, hauptsächlich in der Schreibweise der Stationsbezeichnungen.

Tariferhöhungen und Erschwerungen gelten erst vom 1. Juli 1913 ab. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Straßburg, den 25. April 1913. (1243)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft I, II und III, gültig vom 4. März 1913.

Erhöhung von Frachtsätzen.

Die in den Tarifheften I, II und III nebst den dazu gehörigen Nachträgen in den Schnittafeln II enthaltenen Teilfrachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 je um 10 Heller für 1000 kg erhöht.

Kattowitz, den 24. April 1913. (1247)
Köngliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr. Staats- und Privatbahn - Tierverkehr.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden im Staats- und Privatbahn-Gütertarif für die Überführung von Wagenladungen in Berlin mit besonderen Überführungszügen Gebühren eingeführt, die im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden.

2. Die im Staats- und Privatbahn-Tiertarif vom 1. Mai 1913 auf Seite 15 für Berlin unter 3 vorgesehenen Gebühren für die Überführung mit besonderen Überführungszügen treten erst am 1. Juli 1913 in Kraft.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 28. April 1913. (1259
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Königliche Militär-Eisenbahn.

Fahrplan vom 1. Mai 1913 ab.

Berlin Militärbf.-Jüterbog Militärbf. — Jüterbog Militärbf.-Berlin Militärbf.

1 II. u. III.	3 II. u. III.	5 II. u. III.	7 II. u. III.	9 II. u. III.	11 II. u. III.	23 II. u. III.	km	Stationen	20 W II. u. III.	2 II. u. III.	4 II. u. III.	6 II. u. III.	8 II. u. III.	10 II. u. III.	12 II. u. III.	22 II u. III.
5.50	7.51	10.14	12.08	3.00	5.25		0,0	ab Berlin Militärbf. an	Fällt an Sonn- und Feiertagen aus	7.27	9.42	12.34	2.15	4 48	7.12	
6.01	|	10.25	12.21	3.11	5.36		7,5	Marienfelde "		7.16	|	12.23	|	4.37	7.01	
6.10	|	10.36	12.30	3.20	5.45		14,5	Mahlow "		7.07	|	12.13	|	4.28	6.52	
6.19	|	10.45	12.39	3.29	5.54		22,0	Rangsdorf "		6.55	|	12.03	|	4.18	6.42	
6.29	8.21	10.55	12.49	3.39	6.04		30,5	an Zossen " ab		6.44	9.11	11.52	1.44	4.07	6.31	
5.28	6.38	9.38	11.38	2.38	4.38	7.38		ab Berlin Potsd. Ring- u. Vorortbf. . . . . an	7.36	8.43	10.27	1.27	3.27	5.27	7.57	9.57
	6.00	10.10		2.25		7.10		ab Berlin Anh. Bf. . . an	7.57	7.57	10 50	2.02			7.22	
	5.35	8.32		11.45		5.05		ab Dobrilugk-Kirchhain an	8.23		12.33		4 49		9.27	
6 31	8.22	10.57	12.51	3.41	6.06	8.45	30,5	ab Zossen Militärbf. . . an	6.25	6.43	9.10	11.50	1.43	4 05	6.29	8.31
6.38	8.29	11.04	12.58	3.48	6.13	8.53	35,0	Mellen-Saalow . . .	6.18	6.37	9.04	11.44	1.37	3.59	6.23	8.24
6.45	8.34	11.11	1.05	3.55	6.20	8.59	37,5	Rehagen-Klausdorf .	6.12	6.31	8.59	11.39	1.32	3.53	6.18	8.18
6.51	8.39	11.17	1.11	4.01	6.26	9.05	40,0	Sperenberg	6.06	6.25	8.54	11.33	1.26	3.47	6.12	8.12
6.59	8.47	11.26	1 20	4.09	6.34	9.14	45,5	Kummersdorf Schiesspl.	5.56	6.16	8.46	11.24	1.18	3.38	6.03	8.02
7.05	|	11.32	1.26	4.15	6.40	an	49,0	Schönefeld Mil. E. .	ab	6.10	|	11.17	|	3.32	5.57	ab
7.13	|	11.40	1.34	4.23	6 48		56,0	an Jänickendorf . . . ab		6.01	8.33	11.08	|	3.23	5.48	
8.50			2.19		8 56			an Luckenwalde Klbf. . ab			7.05			11.10		
9.16					8.56			an Hohenseefeld . . . ab			6.44			12.27		
7.14	|	11.41	1.35	4.24	6.49		56,0	ab Jänickendorf . . . an		6.00	8.32	11.07	|	3.22	5.47	
7.21	|	11.48	1.42	4.31	6.56		60,0	Kolzenburg		5.54	|	11.01	|	3.16	5.41	
7.29	|	11.56	1.50	4 39	7 04		65,0	Werder-KlosterZinna		5.47	|	10.54	|	3.09	5.34	
7.39	9.15	12.06	2.00	4.49	7.14		70,5	an Jüterbog Militärbf. . ab		5.38	8.15	10.45	12.50	3.00	5.25	
	10.23 | 1.08	3.00	4.38	6.52 | 8.06	10.51			an Bitterfeld . . . . ab		1.28	5.10	7.40 | 9.27	10.49	12.16	2.55	
	10.17		3.42		8.11			an Treuenbrietzen . . ab			7.27			1.50		
9.12 | 8.31		2.40		7.42	9.56			an Falkenberg . . . . ab			4.53	9.22				

Bemerkungen. Die Nachtzeiten von 6 Uhr abends (6.00) bis 5 Uhr 59 Minuten morgens (5.59) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

In den Zügen 20, 22 und 23 sind besondere Frauenabteile nicht vorhanden.

| Zug hält nicht.

W Zug verkehrt nur Werktags.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (1220J)

Güterverkehr (Fortsetzung).

Direkter deutsch - serbisch - bulgarisch-türkischer Verkehr.

Tarifheft 1 vom 1. Januar 1909.

Der Stationsname Kalk Süd wird auf „Cöln-Kalk" abgeändert. Die Station Cöln Eifeltor wurde auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, sind bis auf weiteres von der Abfertigung ausgeschlossen.

Breslau, den 23. April 1913. (1237)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juni 1913 wird zu den Tarifheften 3a und 3b (Belgien — Reichsbahn) je ein Nachtrag II eingeführt.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, insbesondere:

1. Aufnahme der Stationen Drauffelt, Drulingen, Mackweiler, Rexingen und St. Nicolas (M. T.) in den allgemeinen Klassentarif und in die Ausnahmetarife 5 und 6;
2. eine neue Fassung des Warenverzeichnisses des A. T. 5 (Geltungsdatum hierfür wird besonders veröffentlicht);
3. erhöhte Frachtsätze für Chilesalpeter und Guano des A. T. 6;
4. erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Kali und Aufnahme der Station Bollweiler in diesen Ausnahmetarif.

Frachterhöhungen und Tariferschwerungen gelten erst vom 1. Juli 1913 ab. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Straßburg, den 25. April 1913. (1242)

Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer und ungarischer Verkehr.

Für die „Große Kunstausstellung" in Stuttgart (Mai-Oktober 1913) sind sowohl für die deutschen als auch für die österreichischen und ungarischen Bahnstrecken die im inneren Verkehr der deutschen und der österreichisch-ungarischen Bahnen geltenden Bestimmungen über die frachtfreie Rückbeförderung von Ausstellungsgütern und zwar unter Ausdehnung der Rückbeförderungsfrist auf 8 Wochen nach Schluß der Ausstellung eingeräumt worden.

Nach den österreichisch-ungarischen Bestimmungen müssen die Ausstellungsgüter auf dem Rückwege von dem Frachtbriefe für den Hinweg und der Bescheinigung des Ausstellungskomitees als Ausweis für die Bewilligung der frachtfreien Beförderung begleitet sein. Die Sendungen sind außerdem an eine Mittelsperson in jener Grenzstation des Vertragszollgebietes der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie zu adressieren, über welche die Hinbeförderung stattgefunden hat. Diese Mittelsperson hat die Sendung unter Beigabe des Frachtbriefs für die Strecke von der Versandstation bis zur Grenze, des Frachtbriefs für den Hinweg und der Bescheinigung des Ausstellungskomitees mit neuem Frachtbriefe wieder aufzuliefern. Die Angabe des Interesses an der Lieferung ist dabei unzulässig.

München, den 24. April 1913. (1228)

Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. werden neu ausgegeben: Der Gütertarif für die Basler Verbindungsbahn, der Gütertarif Basel Bad Stb.-Schweiz und der Gütertarif Basel SBB und Basel-St. Johann-Baden. Infolge wesentlicher Ermäßigung der Frachtsätze für die Basler Verbindungsbahn ergeben sich für die Frachtberechnung, soweit dabei bisher die Verbindungsbahnfracht berücksichtigt war, Ermäßigungen. Andererseits enthält der Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz außer

den am Tage der Eröffnung der Lötschbergstrecke für den Güterverkehr in Kraft tretenden, bereits veröffentlichten Erhöhungen der Frachtsätze der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach- und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn auch im Verkehr mit verschiedenen anderen schweizerischen Stationen Erhöhungen, die bei Eilgut bis zu 6 Centimes für 100 kg betragen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, bei dem die neuen Tarife auch käuflich sind.

Karlsruhe, 23. April 1913. (1225)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Teilheft C 2a.

Mit Geltung vom 1. Mai 1913 wird die Versandstation Ragnit in den Seehafen-Ausnahmetarif S 12 (Holzstoff, Holzzellstoff usw. zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien) aufgenommen.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren. (1223)

Königsberg (Pr.), den 19. April 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Besonderes Tarifheft 1, Ausnahmetarif 2 Cb.

Wand- und Weckeruhren sowie ihre Teile und Zubehör sind vorläufig bis zum 30. Juni 1913 zur Frachtberechnung nach dem Ausnahmetarif 2 Cb zugelassen.

Bromberg, den 25. April 1913. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die Station Röthenbach bei Lindau in den Ausnahmetarif S. 18 für Antimon usw. aufgenommen.

2. Die Station Rehweiler (Pfalz) ist für den Wagenladungsverkehr eröffnet.

Hannover, den 22. April 1913. (1222)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Tarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 bis auf Widerruf, bzw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird die Station Sulzau der k. k. österr. Staatsbahnen (Direktionsbezirk Innsbruck) in die Abteilung A (Steinkohlen usw.) und Abteilung B (Steinkohlenkoks, ausgenommen Gaskoks) des obgenannten Tarifs mit den um 60 Heller erhöhten Frachtsätzen nach Golling-Abtenau, im Verkehre von Myslowitzgrube (lfd. Nr. 47) jedoch mit dem Frachtsatze von 1896 Heller für 1000 kg einbezogen.

Kattowitz, den 25. April 1913. (1232)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 tritt der Nachtrag 7 zum Tarifheft 1 und der Nachtrag 10 zum Tarifheft 2 in Kraft. Die Nachträge enthalten, außer den bereits durch Bekanntmachung veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen, neue Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verkehre einbezogenen Stationen. Die Station Söllmnitz wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a (Heft 2), die Station Loitsch-Hohenleuben als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b und die Station Zwötzen sächs. Stb. als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 (Heft 2) einbezogen. Außerdem treten für eine Anzahl Stationen Entfernungsänderungen ein. Erhöhungen gelten erst vom 1. Juli 1913. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 27. April 1913. (1255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1913 wird 1. der Bahnhof Espenhain als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 g (Braunkohlen usw.) des Heftes 1 einbezogen, 2. der Nachtrag IX zum Heft 2 (Entfernungszeiger) eingeführt. Er enthält außer den bereits im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen namentlich noch Tarifentfernungen für die neuen Stationen Espenhain und Rötha. Wegen der durch den Nachtrag weiter verlautbarten Aufhebung der Entfernungen für Zeitz sächs. Stb. und Einführung neuer Entfernungen für Zeitz (Gemeinschaftsstation der sächsischen und preußischen Staatseisenbahnen) am 1. Juni 1913 wird auf die Bekanntmachung vom 27. März 1913 Bezug genommen. Abdrücke des Nachtrages können von unserer Wirtschaftshauptverwaltung in Dresden oder durch die Stationen bezogen werden.

Dresden, am 28. April 1913. (1256)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 wird der Tarif wie folgt ergänzt:

1. Seite 8. Für Stuttgart-Untertürkheim sind folgende Anstoßbeträge (an Stelle des Zeichens ✠) an Göppingen nachzutragen: Eilgut = 62, Stückgutklasse I und II je 31, A I = 24, B = 21, A 2 = 17, Sp T I = 16 und Sp T II = 12.
2. Seite 82. Im Ausnahmetarif 69 (Talk) ist nachzutragen: Von Mautern nach Ludwigsburg A und B = 191.

München, den 24. April 1913. (1227)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Cöln, Elberfeld und Magdeburg, der badischen Staatsbahnen und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn teils in den Klassentarif, teils in die Ausnahmetarife aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 21. April 1913. (1250)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft Q (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe I —).

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 1. Mai 1913, werden in den Tarif einbezogen:

a) die Stationen Schlawa (Schlesien) und Schlussenze der Neubaustrecke Kolzig-Schlawa (Direktionsbezirk Posen),
b) die Stationen Küddowtal, Miroslaw, Sagen-Goray und Usch der Neubaustrecke Schneidemühl - Czarnikau (Goray) (Direktionsbezirk Bromberg).

Die Sätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Anfrage von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 26. April 1913. (1251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Mai 1913 gelangt zu den Tarifheften 1 und 4 je ein Nachtrag III zur Einführung. Die Nachträge enthalten außer den bereits nach Herausgabe des Nachtrags II durchgeführten Änderungen Frachtsätze für neueinbezogene Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, bei denen die Nachträge für 20 ₰ zu haben sind.

Essen, den 22. April 1913. (1252)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Mai 1913 tritt ein Nachtrag 27 in Kraft; er enthält Änderungen der Abschnitte B. 1g, D. 7, F. III. B und H.

Berlin, den 26. April 1913. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr. Tarifheft 2.

Am 1. Mai 1913 tritt ein Ausnahmetarif 7b für Schwefelkiesabbrände zur Verhüttung von den Stationen Aschaffenburg, Aschaffenburg Süd, Feucht, Fürth (Bay.) Stb., Heufeld und Kelheim der Bayerischen Staatseisenbahnen nach der Station Triebses der sächsischen Staatseisenbahnen in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Str. 4 II, Auskunft.

Dresden, am 24. April 1913 (1218)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Mai 1913 werden die Stationen Dattenfeld des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) (nur für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut) und die Stationen Espenhain und Rötha der sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen. Gleichzeitig werden die Entfernungen für die Stationen Brakel (Kr. Höxter) und für die Stationsverbindung Bad Nauheim-Königsbrück Kamenzerstraße abgeändert. Ferner wird am gleichen Tage die Station Taubenheim (Spree) in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen als Empfangsstation — auch bei Umbehandlung von Sendungen nach Beiersdorf (Oberlaus.) — aufgenommen.

Auskunft geben die beteiligten Stationen und unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II.

Dresden, am 24. April 1913. (1217)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - südwestdeutscher Güterverkehr. Tarifhefte 1—4.

Am 1. Mai 1913 werden die sächsischen Stationen Espenhain und Rötha in den Klassenguttarif und die allgemeinen Ausnahmetarife aufgenommen. Der

Frachtberechnung für diese Stationen werden die Tarifentfernungen der Station Böhlen-Rötha zuzüglich 7 km für Espenhain und 3 km für Rötha zugrunde gelegt.

Dresden, am 24. April 1913. (1216)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Italienisch-englischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln in vollen Wagenladungen aus Italien nach England vom 1. April 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden bis zur Einführung eines neuen Tarifs die Schnittsätze nördlich der Schnittpunkte I und II nach London auf Seite 26 des Tarifs, aufgehoben und durch die nachfolgenden ersetzt.

b) Schnittsätze von den Schnittpunkten I oder II nach London.

b) Taxes au départ des points de sondure I ou II jusqu'à Londres.

Nach London — Pour Londres (Spitalfields Warehouse und Commercial Road.)		Lebensmittel der Kategorien Denrées des catégories			
		1,5,6	2,7	3,8	4,9
		Frachtsätze in Franken für 100 kg Prix en francs par 100 kg			
Vom Schnittpunkt Du point de sondure	I	7,73	7,13	6,73	9,41
Vom Schnittpunkt Du point de sondure	II	7,93	7,33	6,93	9,61

Belgisch-niederländisch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und den Niederlanden vom 1. April 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden bis zur Einführung eines neuen Tarifs die Schnittsätze von den Schnittpunkten I und II nach belgischen und niederländischen Stationen, auf Seite 26—29 des Tarifs, wie folgt ermäßigt.

Schnittsätze nach	Von den Schnittpunkten	Ermäßigung in Centimes für 100 kg
Antwerpen (Anvers), Brügge (Bruges), Brüssel (Bruxelles), Gent (Gand), Ostende, Terneuzen, Zee-Brugge, Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam, Vlissingen (Flissingue), transit (nur für seewärts weitergehende Sendungen gültig)	I II	9 11
den vorgenannten Stationen loco, sowie den übrigen Stationen . . .	I II	11 13

Straßburg, den 24. April 1913. (1224)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juli 1911.

Ab 20. Mai 1913 wird Abschnitt B — Serientarife — auf Seite 57 wie folgt ergänzt:

Von oder nach	Stuttgart Hbf.
	Serientarif
	III C
	St
Wien Hauptzollamt . .	647

München, den 24. April 1913. (1226)
Tarifamt d. Kgl. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. II. 1907.

Auf Seite 4 des Nachtrags I sind folgende Änderungen durchzuführen:

Von \ Nach	Bodenbach/Tetschen tr. (Sächs. Staatsbahn)	Eger tr. (Bayer. Staatsbahn)	Furth i. W. tr. (Bayer. Staatsbahn)	Halbstadt tr. (E. D. Breslau)	Myslowitz tr. (E. D. Kattowitz)	Oderberg tr. *) (E. D. Kattowitz)	Oswiecim tr. (E. D. Kattowitz)	Passau tr. (Bayer. Staatsbahn)	Simbach tr. (Bayer. Staatsbahn)
	Kilometer								
1. Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913.									
Frankfurt (Main) Ost . . .	571	373	394	729	921	917	944	451	—
Frankfurt (Main) Osthafen .	571	373	394	729	921	917	944	451	—
2. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913.									
Frankfurt (Main) Westhafen	581	383	404	739	931	927	954	461	—

Ferner sind auf Seite 19 des Tarifs Ziffer 1 und 2 des Abschnittes D zu streichen und dafür zu setzen: „Es gelten die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft, enthaltenen Bestimmungen und Gebührensätze.“ Desgl. sind die besonderen Dienstbeschränkungen und Sonderbestimmungen unter Ziffer 5 des Abschnittes E auf Seite 20—22 zu streichen und dafür zu setzen: „Es gelten die im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft, enthaltenen Bestimmungen.“

München, den 24. April 1913. (1229)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Am 1. Juni 1913 wird der Nachtrag II zum Tarif ausgegeben. Für eine größere Anzahl Stationen treten geringfügige Frachterhöhungen ein; diese gelten, soweit sie nicht schon zu einem früheren Zeitpunkt eingeführt worden sind, erst ab 1. Juli 1913. Näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, den 24. April 1913. (1233)
Generaldirektion
der K. württ. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Mai 1913 wird die Station Rosbach Übergang in das Tarifheft 3 aufgenommen. Näheres hierüber ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 24. April 1913. (1215)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Teil IA, Reglementarische Bestimmungen vom 22. Dezember 1908.

Mit Inkrafttreten der Deutschen Eisenbahn-Zollordnung am 1. April 1913 ist die Beigabe einer Frachtbriefabschrift für Sendungen nach Hamburg — zum Zwecke der zollamtlichen Abfertigung daselbst — entbehrlich geworden. Die Zusatzbestimmung 27 zu Art. 6 wird daher aufgehoben.

Straßburg, den 21. April 1913. (1214)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 werden die in den Gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 6 (Getreide), 14 (Düngemittel) und 20 (Kohlen) enthaltenen Frachtsätze für die südlichen Stationen der ehemaligen Gotthardbahn ermäßigt und der Geltungsbereich der schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 41 (Milch), 43 (Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten) und 44 (Anthrazit aus dem Wallis usw.) erweitert. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. April 1913. (1240)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft 2 (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz) tritt am 1. Mai d. J. der XII. Nachtrag in Kraft. Er enthält neue (ermäßigte) Schnittfrachtsätze für badische Stationen und kann zum Preise von 20 ₰ von unserem Verkehrsbureau bezogen werden. (1241)

Karlsruhe, den 24. April 1913.
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

1. Infolge der Eröffnung der Neubaustrecke Ahrdorf-Blankenheim (Wald) treten die in den Nachträgen IV und V enthaltenen Entfernungen für die Stationen Blankenheim (Eifel), Blankenheim (Wald), Blankenheimerdorf, Dollendorf (Eifel), Freilingen (Eifel) und Mülheim (Eifel) am 2. Mai 1913 in Kraft.

2. Die Station Etzelwang der bayer. Staatseisenbahnen dient ab 1. Mai 1913 dem unbeschränkten Güterverkehr. Für Wagenladungen nach Etzelwang werden die tarifmäßigen Entfernungen um 5 km erhöht.

3. Ab 1. Mai 1913 dient die Station Hiltersdorf der bayer. Staatseisenbahnen auch dem Wagenladungsverkehr der Deutsch-luxemburgischen Bergwerks- und Hüttenaktiengesellschaft.

München, den 25. April 1913. (1236)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch-schweizerisch-elsässisch-süd-badischer Gütertarif vom 1. April 1910.

Ab 1. Juli 1913 wird der Nachtrag I ausgegeben werden; er enthält neben Frachtermäßigungen auch geringfügige Erhöhungen der Sätze der allgemeinen Tarifklassen für eine Anzahl südbayerischer Stationen sowie teilweise Frachtverteuerungen für die in den Ausnahmetarifen Nr. 1 (Holz) und 6 (Getreide und Malz) enthaltenen Stationsverbindungen.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifamt der K. bayer. Staatseisenbahnen rechts des Rheins.

München, den 26. April 1913. (1245)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Ungarisch-Lindauer Güterverkehr. Westböhmisch-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Beigabe von Warenerklärungen im Verkehre durch und nach Deutschland.

Infolge der mit 1. April 1913 in Kraft getretenen neuen deutschen Eisenbahnzollordnung müssen alle Waren, die zur Einfuhr nach oder Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, von einer deutlich geschriebenen, dem Frachtbrief offen beigelegten, nach vorgeschriebenem Muster in deutscher oder französischer Sprache abgefaßten Warenerklärung in doppelter Ausfertigung begleitet sein. Der Absender hat diese Erklärungen jenen Sendungen, die zur Einfuhr nach Deutschland bestimmt sind, oder nach Maßgabe der einschlägigen Leitungsvorschriften zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet gelangen, beizugeben und dies auf dem Frachtbriefe zu vermerken.

Wien, am 19. April 1913. (1219)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Tarif, Teil III, Heft A (Ausnahmetarif für Getreide usw.) vom 1. Mai 1913.
Druckfehlerberichtigungen.

In dem mit 1. Mai 1913 in Kraft tretenden Tarife, Teil III, Heft A werden nachstehende Druckfehler berichtigt:

Auf Seite 30 der Stationsname „Domrémy-Maxey-sur-Meuse“ in „Domremy-Maxey-sur-Meuse“;

auf Seite 35 der Schnittfrachtsatz der Serien 2 und 3 von Amanweiler (Grenze) nach Luxenil-les-Bains von „10.10“ auf „10.15“;

auf Seite 38 der Stationsname „Pavillon-lés-Grancey“ in „Pavillon-lès-Grancey“;

auf Seite 43 der Schnittfrachtsatz der Serien 2 und 3 von Novéant (Grenze) nach Tucquegnieux (halte) von „4.90“ auf „3.90“, ferner der Stationsname „Vanvey-Vittiers“ in Vanvey-Villiers“;

weiter gehören auf Seite 40 die in der dritten Zeile von unten stehenden Frachtsätze zur Station Saint-Hilaire-le-Petit.

Wien, am 26. April 1913. (1248)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Der mit Bekanntmachung vom 19. März 1913 angekündigte neue Tarif für den Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln) tritt am 1. Juni 1913 in Kraft. Außer den durch ihn bekannt gegebenen Tariferhöhungen und Beschränkungen in der Verkehrsleitung enthält er eine Anzahl neuer Tarifsätze. (1253)

Münster (Westf.), 25. April 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südharz-Eisenbahn.

Für die Strecken der Südharz-Eisenbahn gelangt mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 für die Gepäckfrachtberechnung im Binnen- und in den direkten Verkehren mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde ein Entfernungszuschlag zur Einrechnung, wodurch teilweise Gepäckfrachterhöhungen eintreten.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Gepäckabfertigungsstellen.

Berlin, den 26. April 1913. (1238)
Zentralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

Vom 1. Mai 1913 an gelten die Fahrkarten für alle Züge und die Eil- oder Personenzugkarten nebst Schnellzugzuschlagkarten, ferner die Scheine der zusammengestellten Fahrscheinhefte und die Fahrscheine der Reiseunternehmer für den Verkehr von Görlitz Ort und Übergang in der Richtung Kötzschenbroda bei Benutzung des Schnellzugs D 126 Breslau (Abf. 8,50) — Görlitz (Abf. 11,15) — Dresden Hbf. (Ank. 12,42) (der in Dresden-Neustadt nicht mehr hält) und der in Dresden Hbf. unmittelbar anschließenden Züge der Richtung Kötzschenbroda ohne Nachzahlung zur Fahrt von Dresden-Neustadt nach Dresden Hbf. und zurück. Gleiches gilt auch für die Beförderung von Reisegepäck, Hunden und Expreßgut.

Dresden, am 26. April 1913. (1246)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Frankfurt-hessisch-badischer Personen- und Gepäcktarif.

In dem zum 1. Juli 1913 neu herauszugebenden Tarif treten infolge von Entfernungsänderungen Fahrpreiserhöhungen bis zu 0,40 *M* ein.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.

Mainz, den 24. April 1913. (1234)
Königlich preußische und Großh. hessische Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75 (3) Punkt 5. des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des § 6. (3) Punkt 2. der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14. des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, mit Genehmigung des Herrn kön. ung. Handelsministers vom 22. April d. J. Zahl 30491/III. für alle jene Frachtgüter, welche in der Station Diósgyöri vasgyár zur Auslieferung gelangen, vom 23. April d. J. an bis auf Widerruf eine drei (3) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist wird nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen und Zuschlagsfristen, sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen, als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht und findet für lebende Tiere, frisches Fleisch, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier keine Anwendung.

Budapest, am 23. April 1913. (1230)
Die Direktion.

6. Verdingungen.

Die Lieferung der Reihensteine und Bordschwellen aus Granit und der Bernburger Mosaik- und Reihensteine für die Krottnaurer-, Mariannen- und Seestraße in Schlachtensee soll öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Mittwoch, den 7. Mai, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt 7, Berlin W. 9, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Sitzungssaal statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, im Büro des Betriebsamts 7, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzusehen, bezw. von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 *M* und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 18. April 1913. (1249)
Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebamts 7.

Zimmer- und Verglasungsarbeiten für die Bahnsteigdächer des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich und getrennt von einander zu vergeben. Bedingungsunterlagen Ettlingerstraße 39 einzusehen und zu erhalten gegen Kostenersatz von je 1,80 *M* (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Mittwoch, den 14. Mai, vorm. 10 Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 15. April 1913. (1231)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von 26 500 kg Flußeisenformguß zu Achsbuchsunterteilen für das Etatsjahr 1913. Öffnung der Angebote am 14. Mai 1913, nachm. 5 Uhr. Die Lieferungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, hier, Luisenstr. 10, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 *M* in bar ohne Bestellgeld von dort bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 27. Mai 1913.

Posen, den 17. April 1913. (1213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 34. | 3. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bodenbeweglichkeit bei Eisenbahnbauten.

Von Prof. Dr. **P. Rohland**-Stuttgart.

In eisenbahntechnischen Kreisen wird der Frage große Aufmerksamkeit geschenkt, welche Gesteins- und Erdarten bei Einschnitten und Dämmen gut halten und welche nicht. Es gibt solche, die nur ganz flach bis zu wenigen Grad Steigung zum Horizont sich in Einschnitten zur Ruhe setzen, und andere, die fast senkrecht stehen. Zwischen diesen beiden Grenzfällen sind Materialien, welche Übergänge zwischen ihnen bilden. Eine gemeinsame Ursache für dieses Verhalten ist bisher nicht angegeben worden; die Frage, warum Löß fast senkrecht in Einschnitten steht, während Basalterde rutscht, hat noch keine ausreichende Beantwortung gefunden. Weder die Angaben in der Bodenchemie oder Bodenphysik, noch auch die analytischen Arbeiten geben darüber Auskunft. Die „Bodenbeweglichkeit“ muß daher von anderen Faktoren, die bisher unbekannt sind, abhängen.

Auf Grund meiner kolloidchemischen Untersuchungen über die Tone[1]) scheint ein Weg zur Erforschung dieses Problems gefunden zu sein. Diese gingen von dem Gedanken aus, daß die wichtigsten Eigenschaften der Tone durch ihren Gehalt an kolloiden Stoffen, den Hydroxyden des Siliciums, Aluminiums und Eisens und organischen Stoffen bedingt werden; z. B. Elastizität, Schwindung, Bindevermögen u. a. Tone und tonige Böden haben infolgedessen genug charakteristische Eigenschaften; ihnen entgegengesetzt stehen Böden, die von Kolloidstoffen fast ganz frei sind und im wesentlichen aus amorphen und kristalloiden Stoffen bestehen. Die Grenze bilden hier Sand und sandartige Böden. Humushaltige Böden gehören zu der ersten Gattung.

Diese Kolloidstoffe haben nun die Fähigkeit, in ihrem engzelligen Gewebe Wasser aufzusaugen und lange festzuhalten, viel länger als dies amorphe und kristalloide Stoffe zu tun vermögen. Ferner haben sie im Solzustande die Fähigkeit, feste Körper, amorphe und kristalloide, auch Holz und dergleichen in größerer Menge aufzunehmen und fest zu umschließen. Geben die Kolloidstoffe bei trockener Luft Feuchtigkeit ab, so koagulieren sie und halten die so eingeschlossenen Körper so fest, wie koagulierter Leim oder Kleister.

Das ist die Richtlinie, nach der die Bodenbeweglichkeit der einzelnen Materialien beurteilt werden muß. Böden, die Kolloidstoffe oder kolloid veranlagte Stoffe enthalten, wie Tone, Humus, stehen, Böden, die fast nur kristalloide und amorphe Materialien enthalten, rutschen. Letzteren fehlt die Wasseraufsaugungskraft und das Bindevermögen für feste Stoffe, wodurch eine große Haltfestigkeit des Bodens zustande kommt. Von diesen Gesichtspunkten aus müssen die Böden bei Eisenbahnbauten beurteilt werden. Tonige Böden, Löß „steht“, Basalterde, sandiger Boden „rutscht“. Zwischen diesen Böden gibt es Zwischenstufen, die je nach ihrem Gehalt an Kolloidstoffen der einen oder anderen Gattung zugezählt werden müssen.[2])

Auf dieser Grundlage läßt sich nun auch eine Methode angeben, die von vornherein aussagt, ob ein Boden steht oder nicht. Sie beruht darauf, daß der Gehalt an kolloiden Stoffen in den Böden der Menge nach bestimmt wird. Diese Kolloidstoffe haben nämlich außerdem noch die Eigenschaft, mannigfaltig zusammengesetzte Farbstoffe, wie die Anilinfarbstoffe, aufzunehmen und wasserunlöslich zu machen, während amorphe und kristalloide Stoffe dieses nicht tun. Die Bestimmung geschieht schließlich auf kalorimetrischem Wege und ist schnell ausgeführt.

Diese kolloidchemische Bestimmung der Kolloidstoffe in den verschiedenen Böden ergibt z. B., daß ein mit sehr plastischem Ton versetzter Boden infolge seines hohen Gehalts an Kolloidstoffen „steht“, während ein solcher, der mit viel Sand und steinigem Material versehen ist, infolge fast gänzlichen Fehlens an kolloiden Stoffen „rutscht“.

So hat die Kolloidchemie auch auf diese für den Eisenbahnbau so wichtige Frage die richtige Antwort gefunden.

[1]) Vergl. P. Rohland. Die Tone. A. Hartleben. Wien 1909.

[2]) Für die Mitteilung weiterer Beobachtungen solcher Art wäre ich dankbar.

Zur Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.

Aus Anlaß der Aufsätze in den Nr. 75 und 83 Jahrg. 1912 d. Ztg. unter der Überschrift „Auf welche Weise kann eine Erhöhung der Einnahmen aus dem Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen erzielt werden?“ sind uns von verschiedenen Seiten aus der unmittelbaren Praxis des Güterabfertigungsdienstes heraus sehr beachtenswerte Zuschriften zugegangen, deren Abdruck wegen Raummangels erst jetzt möglich geworden ist. Aus allen geht hervor, daß die Belästigung der Güterabfertigung durch Anweisungen der verschiedensten Art aus den Kreisen der Versender in steter Zunahme begriffen ist, so daß hier wohl eine Abhilfe durch strengere Anweisungen erforderlich erscheint. Wir geben die erwähnten Zuschriften nachstehend unter Weglassung der übereinstimmenden Überschriften teilweise wieder:

Herr Eisenbahnsekretär O. aus A. in Bayern äußert sich in folgender Weise:

In den beteiligten Kreisen von Güterbeamten wurde es schon lange auffallend gefunden, daß die Eisenbahnverwaltung für die Erledigung nachträglicher Verfügungen nur in dem Falle, wenn das Gut auf der Versandstation vor der Beförderung zurückgegeben oder auf einer Unterwegsstation angehalten und ausgeliefert wird, eine besondere Gebühr erhebt, während alle anderen Verfügungen hiervon befreit sind. Es wurde daher begrüßt, daß in dieser Sache von einem Güterbeamten eine Anregung gemacht wurde, nur möchte ich die Erhebung einer Gebühr nicht bloß auf die nachträgliche Verfügung des Empfängers, sondern auch auf die des Absenders und auch für Stückgut ausgedehnt haben. Auszunehmen wären nur die Verfügungen, die auf Grund einer Unbestellbarkeitsmeldung erfolgen.

Die Behauptung des Herrn Buccoli, daß sich die nachträglichen Verfügungen in den letzten Jahren zu einer Gepflogenheit des Großhandels herausgebildet haben und daß sich die Interessenten selbst wundern über die billige Agentenarbeit der Eisenbahn, muß leider ganz bestätigt werden. Auf einer mittleren Güterstation beträgt die jährliche Zahl solcher Verfügungen 500—600. Die vorgesetzte Stelle könnte sich ein genaues Bild hierüber erholen, wenn sie die Aufschreibungen über die eingelaufenen Verfügungen von den Güterabfertigungen einverlangen würde. Die bedeutende Arbeit, die mit der Erledigung dieser vielen Verfügungen verbunden ist, und die Verantwortung, die die Eisenbahn für die richtige Durchführung übernimmt, werden mit keinem Pfennig bezahlt. Auf meiner Station z. B. kommt es häufig vor, daß nachträgliche Verfügungen des Empfängers gar nicht erledigt werden können, weil das Gut, über das verfügt wurde, nicht innerhalb einer Woche (AAV II § 38[6]) eintrifft. Daraus entstehen weitere Arbeiten, namentlich dann, wenn nach Rückgabe der Verfügung an den Empfänger das Gut eintrifft, ehe dieser wieder eine Verfügung getroffen hat. Auch möchte erwähnt werden, daß bei Frachtnachholungen es oft schwierig ist, die Beträge beizubringen, besonders in Fällen, wie sie hier auch wiederholt vorkommen, daß A an B, B an C und C auch noch an D verfügt. Daß eine solche Verfügung nicht zu beachten ist, kann aus den AAV II mit Sicherheit nicht entnommen werden, vielmehr kann man zu der Ansicht neigen, daß B, der durch die erste Verfügung der Empfänger geworden ist, als solcher auch an C und dieser an D verfügen kann.

Herr F. M. erwidert nun in Nr. 83 d. Ztg. und glaubt vor dem außergewöhnlichen Überhandnehmen der nachträglichen Verfügungen durch § 38[7] der AAV II geschützt zu sein. Der betreffende Absatz lautet: „Werden Anweisungen gemäß Ziffer 1 und 6 von einer Firma gewohnheitsmäßig erteilt, so können sie mit Genehmigung der vorgesetzten Verwaltungsstelle zurückgewiesen werden, wenn sich Unzuträglichkeiten ergeben und sich am Orte ein Spediteur befindet.“ Der Begriff „gewohnheitsmäßig“ ist sehr dehnbar. Wo beginnt die gewohnheitsmäßige Verfügung und wo hört sie auf? Bis wirklich der Beweis einer Gewohnheit erbracht werden kann, sind viele Anweisungen vorher zu erledigen. Darüber läßt sich also streiten, ebenso über die Frage, wann sich Unzuträglichkeiten ergeben. Arbeitsmehrung ist noch keine Unzuträglichkeit. Wenn weiter gesagt ist, daß die Eisenbahn zur Ausführung der Anweisungen des Empfängers nicht unbedingt verpflichtet ist, vielmehr nur ein besonderes Entgegenkommen gegenüber dem Publikum bekundet, so muß auch zugegeben werden, daß somit (wegen des Entgegenkommens) der § 38[7] der AAV II ein recht schwaches Mittel zur Abwehr der nachträglichen Verfügungen ist. Denn Entgegenkommen gegenüber dem Publikum wird von allen vorgesetzten Stellen gewünscht und verlangt. Außerdem war in Nr. 75 d. Ztg. nicht die Frage behandelt wie diese Anweisungen von der Eisenbahn abzuwälzen sind, sondern wie diese eine Erhöhung ihrer Einnahmen erzielen kann. Es wäre daher Herrn Buccoli in seinem Vorschlag, die Eisenbahn soll für nachträgliche Verfügungen eine feste Gebühr erheben, vollständig beizustimmen.

Bezüglich der Konkurrenz, welche die Eisenbahn den Spediteuren in dieser Sache macht, glaube ich, daß sie zurzeit am größten ist, weil ja die Eisenbahn gar keine Gebühr erhebt. Es würde daher nicht ungerechtfertigt erscheinen, wenn die Eisenbahnverwaltung bei nachträglichen Verfügungen wenigstens eine Gebühr von 1 bis 2 ℳ erheben würde. Will sie aber die Geschäfte des Spediteurs gar nicht beeinträchtigen, so wären die Nebengebühren im Abschnitt XI des D. E. G. Teil I Abt. B zu erheben. Denn je höher die staatliche Gebühr ist, desto mehr wird die Vermittlung des Spediteurs in Anspruch genommen werden. Außerdem hat ja dieser es in der Hand, seine Gebühren unter die der Eisenbahn herabzusetzen; er wird auch dann noch ein gutes Geschäft machen.

Die Einführung einer Gebühr hätte also für die Eisenbahnverwaltung für jeden Fall einen Vorteil: Entweder Erhöhung ihrer Einnahmen oder Verminderung der Arbeiten, für die sie bisher nicht bezahlt worden ist, während andere daraus anscheinend einen nicht unbedeutenden Gewinn erzielen.

Herr Eisenbahnpraktikant B. aus einer kleineren Station im Eisenbahndirektionsbezirk Stettin schreibt:

Die in Nr. 75 und 83 Jahrg. 1912 d. Ztg. abgedruckten Besprechungen sind gewiß von allen im Abfertigungsdienst tätigen Kollegen mit regem Interesse aufgenommen worden. Nachstehend werden einige Beispiele gebracht, wie sie auf einer ganz kleinen Güterabfertigung bereits recht häufig vorkommen und die deutlich erkennen lassen, in wie ausgedehntem Maße Handelsfirmen von dem Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltung Gebrauch machen und den Abfertigungsbeamten veranlassen, Arbeiten, die außerhalb jedes Frachtvertrages liegen, lediglich zum Nutzen der betreffenden Firma zu erledigen. Z. B. ging der Güterabfertigung in R. nachstehendes Schreiben einer Firma aus P. ein: „In den nächsten Tagen trifft dort an unsere Adresse ein Wagen Kartoffelmehl ein, den Sie unter Benutzung des einliegenden Frachtbriefes nach St. weiterbehandeln wollen. Den dort eingehenden Frachtbrief bitte ich mir in anliegendem Freiumschlag zu übersenden. Gleichzeitig habe ich heute an Ihre Adresse mittels Postanweisung 70 ℳ übersandt, die Sie zum Ausgleich der Frachtbeträge verwenden wollen. Die Weiterfracht nach St. bitte ich dort zu erheben. Den etwa verbleibenden Restbetrag wollen Sie mir mittels Postanweisung zurücksenden.“

Es entsteht hier die Frage, ist es zulässig und ist der Abfertigungsbeamte verpflichtet, dem letzteren Verlangen nachzukommen? Ist es nicht eine unzulässige Mehrbelastung für den Betreffenden, nach Abzug aller entstandenen Auslagen den Restbetrag der Firma mittels Postanweisung wieder zuzustellen? Eine Absendung des Betrages während der Dienst-

stunden ist doch wohl selten möglich, da das nächste Postamt wohl kaum in der Nähe einer kleinen Güterabfertigung liegen dürfte. Der betreffende Beamte ist also gezwungen, seine dienstfreie Zeit zu benutzen, um beim Postamt den Betrag einzuzahlen. Auf diese Weise ist es also einer fremden Firma möglich, den Beamten in ihrem geschäftlichen Interesse zu beschäftigen, ihn sogar zu zwingen, seine dienstfreie Zeit für Zwecke einer ihm völlig unbekannten Firma zu opfern.

Ein anderer ähnlicher Fall, allerdings für den Beamten nicht so zeitraubend, ist folgende Anweisung des Empfängers: Der Güterabfertigung in R. ging eine Postkarte mit Rückantwort zu mit nachstehendem Aufdruck: Der von T. eingehende Wagen Nr. . . . ist Herrn V. in R. zu avisieren und auszuhändigen. Indem ich über den Empfang der Sendung quittiere, bitte ich, mir auf der angebogenen Karte die Fracht und sonstigen Auslagen mitzuteilen. Wagen . . . Nr. . . Fracht . . . Standgeld . . . sonstige Auslagen . . . Ist der Abfertigungsbeamte verpflichtet, diese Karte auszufüllen und abzusenden? Wie würde sich die vorgesetzte Behörde verhalten, falls die Karte unausgefüllt zurückgesandt würde und die betreffende Firma hieraus Anlaß zu einer Beschwerde über den Beamten nehmen würde?

Es muß wirklich als dringend notwendig erachtet werden, daß die Eisenbahnverwaltung dazu übergeht, dem Überhandnehmen derartiger Anweisungen durch Einführung einer bestimmten Nebengebühr vorzubeugen. Größere Abfertigungen würden bei weiterer Zunahme derartiger Anweisungen der Empfänger unbedingt eine besondere tüchtige B-Kraft einstellen müssen, um die unentgeltliche Ausführung der Anweisungen ordnungsmäßig durchführen zu können.

Endlich schreibt uns Herr Gütervorsteher H. von einer Berliner Güterstation folgendes:

Die Ausführungen über die Ausdehnung der Befugnisse der Empfänger von der Abgabe nachträglicher Anweisungen geben über den wirklichen Umfang der Unzuträglichkeiten noch kein ganz klares Bild. Herr Buccoli betrachtet es schon als weitgehend, wenn monatlich ungefähr 30 solcher Verfügungen einlaufen. Auf der Dienststelle, auf der der Verfasser beschäftigt ist, einem größeren Wagenladungsbahnhof, laufen täglich 15—30 solcher Anweisungen ein, und zwar in Form von Telegrammen, Rohrpost- und Eilbriefen, gewöhnlichen Briefen und Karten. Die Erledigung dieser Verfügungen beschäftigt vollauf eine geeignete Kraft für die Hälfte der Dienststunden. Schwierigkeiten im besonderen ergeben sich zuerst beim Durchlesen der einzelnen Anweisungen. Mögliches und Unmögliches wird hierbei gesichert, und es erfordert immerhin schon ein gut Teil eisenbahnseitiges Verständnis, um den Interessenten im weitgehendsten Maße unter Beachtung der Vorschriften entgegenzukommen. Sich hierbei ganz an die Bedingungen des Absatzes 4c im § 38 der Allg. Abf.-Vorschr. zu halten, ist wenigstens bei dem jetzt eingebürgerten Verfahren der Geschäftswelt, nicht angängig. Hieran tragen m. E. zum Teil die Dienststellen selbst Schuld. Es könnten andernfalls nicht so bedeutende Mengen von gedruckten Mustern im Umlauf sein, die nach keiner Richtung hin den Anforderungen des Absatzes 4c entsprechen.

Verfasser schildert nun die großen durch die Unvollständigkeit und Ungenauigkeiten der Anweisungen entstehenden Unzuträglichkeiten und fährt dann fort: Es gelangen mithin täglich wegen Fehlens notwendiger Angaben einige Verfügungen nicht zur Ausführung. Den Absendern dieser Anweisungen werden im Vordruck hergestellte Muster zugesandt, auf denen die Bedingungen zur Erfüllung ihrer Wünsche vermerkt sind mit dem Zusatz, daß bis zur Einsendung dieser die Anweisung als ungültig betrachtet wird. Beschwerden, die diese Handlungsweise schon vielfach hervorgerufen haben, sind stets als unberechtigt von der Verwaltung zurückgewiesen worden. Die mit den Vorschriften des § 38 nach anderer Richtung hin nicht in Einklang zu bringenden Verfügungen werden ohne weiteres urschriftlich zurückgesandt. Aber auch die Drucklegung dieser Anweisungen läßt erkennen, daß ihnen häufig nachgekommen wird. — Wenn weiter von den Dienststellen nicht außer Acht gelassen würde, daß Güter mit Wertangaben auf Verfügung der Empfänger nicht weitergesandt werden dürfen und daß nur der Urempfänger überhaupt Verfügungen treffen darf, also nicht mehr der zweite oder sogar dritte Empfänger, dann würden Einschränkungen in der Anzahl der Verfügungen von selbst in Erscheinung treten. Die klare Einfügung dieser letzten Bestimmung in den genannten § 38 dürfte für uneingeweihte Abfertigungsbeamte den Zweck nicht verfehlen. — Nichtsdestoweniger teile ich die Ansicht des Herrn Gütervorstehers Buccoli, daß die Eisenbahn aus dem Ansetzen einer Nebengebühr für die Ausführung der nachträglichen Anweisungen der Empfänger eine ergiebige Einnahmequelle sich schaffen könnte. Der Betrag von 3 oder gar 5 ℳ dürfte aber doch für eine solche Leistung etwas zu hoch in Ansatz gebracht sein.

Soweit die uns zugegangenen Zuschriften. Aus der uns eben zugehenden Nr. 25 der „Speditions- und Schiffahrtszeitung" vom 25. April d. J. ersehen wir, daß zurzeit beim Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband ein Antrag beraten wird, der die Einschränkung der durch nachträgliche Anweisungen herbeigeführten Umexpeditionen bezweckt. Es soll danach die Erhebung einer tarifmäßigen Gebühr für die Ausführung der Anweisungen der Empfänger erhoben werden. Das ist also das, worauf obige Zuschriften hinauswollen; wir glauben daher, mit ihrer Veröffentlichung nicht länger zögern zu sollen.

Die Schriftleitung.

Die Schlußverhandlung im preußischen Abgeordnetenhause über die elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

Bekanntlich enthielt der Entwurf des vorigen Eisenbahnanleihegesetzes in § 1 Absatz 1 Nr. V eine Forderung von 50 Millionen Mark zur Einrichtung elektrischer Zugförderung auf dem Netz der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen, die damals aus dem Gesetz ausgeschieden und einer besonderen Kommission überwiesen wurde. Der Bericht dieser Kommission stand am 19., 21. und 22. April d. J. im preußischen Abgeordnetenhause zur Beratung. Über den Antrag der Kommission und deren Resolutionen sowie über den Inhalt des Abänderungsantrages Gerhardus (Ztr.) haben wir in Nr. 31, S. 515 kurz berichtet; der Antrag der Kommission, der Regierung zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes unter vorläufiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken 25 Millionen Mark zu bewilligen, ist angenommen. Wir geben nun im folgenden nach dem Bericht des „Staatsanzeigers" einen kurzen Überblick über den Gang der Verhandlungen im Abgeordnetenhause.

Nach dem einleitenden Bericht des Abg. Schmedding über die Verhandlungen in der Kommission ergriff Staatsminister v. Breitenbach das Wort. Unter wärmster Anerkennung der sorgfältigen und durchdringenden Tätigkeit der Kommissionsmitglieder hob er einleitend hervor, daß wohl noch keine gleichartige Vorlage so schwer zu vertreten gewesen sei als diese, da alle ihre Voraussetzungen bis ins einzelne, insbesondere aber die technischen, beanstandet, bemängelt und bestritten worden seien. Aber auch nach dem Verlauf der Verhandlungen in der Kommission und in Kenntnis aller dort erhobenen Einwendungen spreche er seine unerschütterliche Überzeugung dahin aus, daß die von keiner Seite bezweifelten Mißstände auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen nur durch Übergang zum elektrischen Betrieb beseitigt werden können. Der Minister kam dann auf den in hohem Maße überraschenden Widerstand gegen die Vorlage zu sprechen. Kaum war diese angekündigt — sie war noch nicht einmal eingebracht —, da brach der Sturm los, und die ihn entfesselten, waren allerdings nicht alle, aber doch viele der bisher liefernden Lokomotivfabriken. Wenn die Vorlage die grundsätzliche Abwendung vom Dampflokomotivenbetrieb zum elektrischen bedeutete, wäre dieser Widerstand wohl begreiflich, so aber sei es lebhaft zu bedauern, daß eine bedeutende, blühende und leistungsfähige Industrie von Anbe-

ginn an ihre angeblich geschädigten Interessen so scharf in den Vordergrund schob, daß sie die Rückwirkung der Vorlage auf diese ihre Interessen völlig falsch einschätzte und einen der hauptsächlichsten Grundsätze moderner Technik, das Streben nach Fortschritt und Vervollkommnung, beiseite ließ. Der Vorlage fehlt jede Grundsätzlichkeit, sie ist keinesfalls der Vorläufer einer allgemeinen Elektrisierung der preußischen Staatsbahnen, und sie kann es gar nicht sein, weil diese Frage von ganz anderen Voraussetzungen abhängig ist, unter denen die Sicherheit und der Schutz des Landes an erster Stelle stehen. Kein Minister der öffentlichen Arbeiten wird es verantworten können, durch Hindrängung zur Elektrisierung der Staatsbahnen diese Sicherheit, und damit die Interessen der Landesverteidigung, zu beeinträchtigen und die starke Waffe, welche die Eisenbahnen im Kriege darstellen, stumpf und unwirksam zu machen. Wenn die Staatsregierung sich entschlossen hat, die jetzige Vorlage einzubringen, bevor die großen elektrischen Versuchsbetriebe in der Provinz Sachsen und in Niederschlesien in Tätigkeit gekommen sind, so ist damit der Beweis geliefert, daß die Elektrisierung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen mit diesen Betrieben garnichts gemein hat, daß ihr jede grundsätzliche Bedeutung fehlt, daß das Interesse der Landesverteidigung nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern völlig sichergestellt wurde und daß zwingende und dringende Gründe für die Einbringung der Vorlage sprachen, Gründe, die in der Leistungsfähigkeit des Netzes liegen, die dringende Abhilfe fordern.

Zu der Erörterung der großen grundsätzlichen Frage, ob Dampf oder elektrischer Betrieb, übergehend, zählte der Minister zunächst die Vorteile auf, die von dem elektrischen Betriebe erwartet werden. Es ist dies zunächst eine Leistungssteigerung um 100 % oder in anderen Zahlen eine Steigerung der stündlichen Höchstleistung im Betriebe von 11 700 auf 24 400 Sitzplätze für die Stunde. Diese wesentliche Vervollkommnung wird erreicht durch die größere Zugdichte und die erhebliche Verstärkung der Züge. Die Folgen der Elektrisierung werden sich aber auch nach verschiedenen anderen Richtungen zeigen; sie wird es u. a. ermöglichen, im Durchschnitt eine 20 %ige Fahrzeitverkürzung durchzuführen, für einen Weltstadtverkehr eine Tatsache von großer Bedeutung, und es wird ferner möglich sein, den elektrischen Betrieb dem stundenweise wechselnden Verkehrsbedürfnis so vollkommen anzupassen, wie es im Dampfbetrieb überhaupt undenkbar ist. Hinsichtlich der hierbei wesentlichen und mitentscheidenden Fragen, ob denn der geplante elektrische Betrieb in seiner Zugdichte und in der Durchhaltung des Fahrplans auch sichergestellt ist, erklärte der Minister, die Innehaltung eines Fahrplans mit 40 Zügen in der Stunde sei durchaus möglich, wobei er auf eine Reihe von Betrieben, u. a. London und Neuyork, Bezug nahm, die diese Höhe erreicht haben, und daran erinnerte, daß die nach London geschickte Studienkommission sich über alle hiermit zusammmenhängenden Fragen sorgfältig unterrichtet habe. Danach könne diese Höchstleistung zweifellos erreicht und durchgehalten werden. Wie steht es nun mit dem Dampfbetrieb? Zurzeit besteht der Lokomotivpark der Stadtbahn zur Hälfte aus Heißdampfmaschinen neuester Bauart, der bekannten T 12 Gattung und wird im Jahre 1914 ganz aus solchen Maschinen bestehen, da dies erforderlich ist, um die Stadtbahn bis zum Jahre 1918 oder 1919, wo erst mit dem elektrischen Betriebe begonnen werden kann, den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen anpassen zu können. Die Frage, ob nach erfolgter Ausstattung des Berliner Netzes mit diesen Dampfmaschinen neuester Konstruktion nicht auch so die großen Vorteile im Betrieb und Verkehr erreichbar wären, die vom elektrischen Betriebe erwartet werden, wird vom Minister und von seinen sämtlichen technischen Beratern glatt verneint. Zur Erzielung solcher Vorteile ist auch die von den Lokomotivfabriken ad hoc konstruierte, den preußischen Staatsbahnen zur Verfügung gestellte Heißdampfmaschine mit 6 Achsen, von denen 4 gekuppelt sind, nicht geeignet, die im Versuchsbetriebe erprobt worden ist. Mit wachsendem Verkehr bleibt der Dampfbetrieb hinter dem elektrischen sehr erheblich zurück. Ein Dampfbetrieb mit einer Zugfolge von 40 Zügen in der Stunde besteht an keiner Stelle; einen solchen Betrieb auf Dampflokomotiven mit nur vier gekuppelten Achsen einzurichten, ist eine völlige Unmöglichkeit. Zu alledem haben auch die angestellten Berechnungen ergeben, daß ein verstärkter Dampfbetrieb, etwa mit der von den Lokomotivfabriken angebotenen Bauart, um nicht weniger als 5,8 Millionen Mark im Jahre teuerer ist als ein elektrischer Betrieb, ohne Berücksichtigung der steigenden Kohlenpreise. Der Minister fuhr fort: „Ich würde es nicht verantworten können, in einem Augenblicke, wo ich aussprechen muß, daß die heutigen Verhältnisse unhaltbar sind, dem welt- und großstädtischen Verkehr von Berlin zuzumuten, daß der ganze Lokomotivpark der Stadtbahn aus diesen (von den Lokomotivfabriken angebotenen) gewaltigen monströsen Maschinen bestehe, die vom rein verkehrlichen Standpunkt aus alles andere als einen Fortschritt bedeuten. Das ist eine Zumutung, die der Verwaltung der preußischen Staatsbahnen nicht gestellt werden kann. Alle Großstädte, alle Weltstädte, die aus gleichem Anlaß zu einem erheblichen Eingriff in das Betriebssystem ihrer Bahnen genötigt gewesen sind, sind zum elektrischen Betriebe übergegangen und nicht zu einem vervollkommneten Dampfbetriebe.“ . . . Zu der gleichfalls lebhaft erörterten Frage, welche Stromart für den Betrieb zu wählen ist, ob Wechsel- oder Gleichstrom, teilt der Minister mit, die Verwaltung habe sich aus den verschiedensten Gründen davon überzeugen müssen, daß die mit großem Nutzen auf dem Hamburger Netz eingeführte Verwendung von Wechselstrom für die vorliegenden Verhältnisse die zweckmäßigste ist. Einmal kennzeichnet sich der Berliner Betrieb durch sehr schwere Züge, die eine Verwendung großer Kraftmengen erfordern, ferner durch einen ungeheueren Jahresverbrauch — bei Durchführung des ganzen elektrischen Betriebes wird mit einem Jahresverbrauch von fast ½ Milliarde Kilowattstunden gerechnet — und dann durch die große Streckenausdehnung, alles Umstände, bei denen die Vorzüge des Wechselstroms zur Geltung kommen. Diese Erwägungen werden auch von den führenden Elektrizitätsfirmen für richtig gehalten, ferner ist es der übereinstimmende Standpunkt der Bahnverwaltungen in Bayern, Baden, Österreich, der Schweiz, Schweden und Norwegen, daß die Verwendung von Wechselstrom das Richtige sei. Bei dieser Gelegenheit gab der Minister die Zusage, dem Kommissionsbeschlusse, der die Regierung ersucht, dem Landtage bei Anforderung weiterer Mittel eine Denkschrift zu unterbreiten, aus der sich insbesondere näheres über die Ergebnisse der noch anzustellenden Versuchsfahrten mit Triebgestellen, über die zu wählende Stromart und deren Erzeugung und Verwendung ergibt, zu entsprechen. Er äußerte sich dann auch über die Anlage der Kraftwerke, die nach Absicht der Regierungsvorlage von Privaten, nach der in der Kommission ganz einmütig hervorgetretenen Auffassung aber zweckmäßig vom Staat errichtet werden sollten. Der Minister erklärte sich bereit, diesem Ansinnen Rechnung zu tragen und bei der nächsten Gesetzesvorlage diese ganze Frage erneut an den Landtag zu bringen. Bei dieser weiteren Vorlage muß dann auch klargestelt werden, ob es sich um reine Staatswerke handeln wird, oder ob diese Werke etwa als gemischte wirtschaftliche Unternehmungsformen, selbstverständlich unter Wahrung des entscheidenden Einflusses des Staates, zu errichten sein werden. Ferner wird erörtert und erwogen werden müssen, ob ein Braunkohlenwerk inmitten unserer Braunkohlenreviere, wie beabsichtigt war, gebaut werden soll, oder ob es zweckmäßiger ist, nur Steinkohlenwerke zu bauen.

Hierauf berührte der Minister die sehr eingehend erörterte Frage, ob die Interessen der Heeresverwaltung und der Reichspost- und Reichstelegraphenverwaltung auch sichergestellt seien. Hier hoffe man, daß die Einwirkung der hochgespannten elektrischen Ströme auf die Schwachstromleitungen in einem Maße abgemildert werden könne, daß eine Schädigung anderer Interessen nicht erfolgt, und zwar soll dies durch isolierte Rückleitungen geschehen. Für Entschädigungsforderungen dieser Art sind in dem Kostenanschlage sehr reichliche Mittel vorgesehen: zum Schutze der Schwachstromleitungen der Reichspostverwaltung sind 4,8 Mill. Mark und zum Schutze der Schwachstromleitungen der Eisenbahn 5,6 Mill. Mark eingestellt.

Sollten nun, wie der Minister hierauf weiter ausführte, die für die Leistungssteigerung im Interesse der großen Vorteile für den Verkehr aufzuwendenden Mittel aus den Einnahmen Deckung finden müssen, so könnte dies nur durch eine Tariferhöhung geschehen, deren Begrenzung auf der Erwägung beruhen wird, daß hierdurch die Wohnungsverhältnisse Berlins, die durch die bisherige Tarifpolitik der Staatsbahnen eine wohltätige Dezentralisation erfahren haben, nicht grundlegend geändert werden dürfen. Die Berechtigung zur Durchführung einer solchen Tariferhöhung ergibt sich aus den außerordentlichen Vorteilen, auch Verkehrsvorteilen, die sich in Geld umsetzen, die der Bevölkerung durch die Einführung des elektrischen Betriebes zugeführt werden. Unter der Voraussetzung, daß es gelingen wird, den Strom auch an Dritte nutzbringend abzugeben und daß es möglich sein wird, die Nebenprodukte, die bei den Stromerzeugungsanlagen gewonnen werden können, zu verwerten sowie unter Berücksichtigung des bei dem Betriebe von staatseigenen Kraftwerken abfallenden Gewinnes, der sonst als Unternehmergewinn den großen Elektrizitätsgesellschaften zufallen würde, wird durch die geplante Tariferhöhung im Zusammenwirken mit diesen nutzbringenden Faktoren nicht nur das neue Anlagekapital, sondern auch ein Teil des bereits investierten Kapitals Verzinsung und Tilgung erfahren. Der Minister gab hierauf die Erklärung ab, daß die Staatsregierung dem die Vorlage einschränkenden Kommissionsantrage zwar endgültig zustimmt, sich aber der Hoffnung hingibt, bei Einbringung der neuen Gesetzesvorlage den Beweis erbringen zu können, daß eine teilweise Elektrisierung, wenn sie auch die wesentlichsten Linien einschließt, unwirtschaftlich wäre und sein wird.

(Schluß folgt.)

Direkte Linie Brüssel-Mainz und deutsch-belgische Eisenbahnverbindungen.

Über eine schon vor einem Menschenalter nicht bloß ernstlich in Frage gestandene, sondern der Verwirklichung nahe erschienene wichtige internationale Eisenbahnlinie, welche Brüssel direkt mit Mainz verbinden würde, hat der damalige Vizepräsident, jetzige Präsident der Brüsseler Handelskammer Herr E. van Elewyck schon im Jahre 1905 einen sehr interessanten Bericht (in französischer Sprache) dem Zentralkomitee erstattet, der jetzt neuerdings von der Brüsseler Handelskammer an beteiligte deutsche Kreise mit der Bitte um Unterstützung versendet ist. Weitausgreifend schildert er nicht bloß die Geschichte und die Aussichten dieses besonderen Plans, sondern überhaupt die internationalen Verkehrsverhältnisse und -möglichkeiten für Belgien und nach allen Seiten hin, und weist nach, wie sie namentlich in der Richtung auf Deutschland und darüber hinaus der Ausgestaltung bedürfen und ein wie großes Interesse auch Deutschland daran habe. Manche Ausblicke mögen Zukunftsmusik sein und manche Rückblicke zeigen, wie solche Zukunftsmusik mit der Zeit verhallt und fast vergessen wird; z. B. die Berufung der Schrift auf den Ärmelkanaltunnel und auf die großen und bestimmten Hoffnungen, welche man in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts auf den Ausbau der türkischen Verbindungsbahnen und die Ablenkung des Orientwegs von Brindisi nach Saloniki setzte. Aber vielleicht bringt die derzeitige politische Umwälzung auf der Balkanhalbinsel auch diese alten Saloniki-Ideen der Verwirklichung näher, und jedenfalls sind für Deutschland vermehrte und verbesserte Eisenbahnverbindungen mit dem wirtschaftlich hochentwickelten Belgien sehr wünschenswert und einigermaßen ja auch bereits im Werke.

Herr van Elewyck beglückwünscht zunächst die belgische Regierung dazu, daß sie 1903 mit Preußen einen Vertrag zwecks Erstellung einer neuen Linie zwischen Brüssel-Antwerpen und Herbesthal abgeschlossen habe. Diese werde für den Personenverkehr und die Post die Fahrt zwischen Aachen und Brüssel um eine Stunde verkürzen und für die Güterbeförderung die alte Linie über Verviers-Lüttich entlasten. Aber, wenn sie auch einen Zufluß der Linien aus Mitteldeutschland, Rußland und dem äußersten Orient nach Brüssel, Antwerpen und Ostende bringe, so würde sie doch nur in sehr geringem Maße die Transporte aus Süddeutschland, Österreich-Ungarn, der Türkei, den Balkanstaaten und Kleinasien in der Richtung auf England fördern. Gegenwärtig nehmen die von Mainz-Cöln kommenden Güterwagen großenteils die Richtung nach Holland und selten über Gladbach-Antwerpen. Darin würde auch die beschlossene neue Linie, die mehr dem Personenverkehr diene, kaum etwas ändern; eine andere neue Linie, welche direkt Mainz mit Brüssel-Antwerpen verbindet, müsse hergestellt werden; dann würde der belgische Staat die für ihn bei der Abfahrt von Cöln verlorenen Transporte wiederfinden. Für diese Bahn Mainz-Brüssel trat die Union Syndicale in Brüssel schon von mehr als 30 Jahren ein, und 1882 legte Bürgermeister Buls im Brüsseler Gemeinderat ihre überaus große Bedeutung dar; alle großen Eisenbahnlinien aus Süddeutschland, Österreich-Ungarn, der Schweiz und Italien träfen in Mainz zusammen und von diesem Zentralpunkt wäre der direkteste Zugang zum Meere eine Eisenbahn, welche Mainz über Brüssel mit Antwerpen, Ostende und Calais verbände. Und wenn eines Tages zweifellos ein Tunnel nach England gebaut werde, würde die Bedeutung der Linie noch vervielfacht werden. Noch früher soll sie schon fast sichergestellt gewesen sein. 1868 wurde von den belgischen Ministern der öffentlichen Arbeiten Vanderstichelen und Jamar die Konzession für das belgische Stück erteilt; 1872 war das nötige Kapital beisammen; der preußische Handelsminister Achenbach hatte für den preußischen Teil die Konzession bei einem Kapital von 24 Millionen Talern zugesagt. Da aber scheiterte der Plan an belgischen Kirchturmsrücksichten; Namur war außerhalb der geplanten Linie geblieben und dessen Parlamentsvertretung setzte es durch, daß ein neuer belgischer Minister der öffentlichen Arbeiten die Konzession zurückzog. Der Verfasser erinnert daran, wie trotzdem weiterhin in den achtziger Jahren auch die deutsche Presse, nicht nur die Blätter von Mainz, Frankfurt, Darmstadt usw., sondern auch die „Norddeutsche Allgem. Ztg." und die „Kölnische Ztg." für die direkte Bahn Mainz-Brüssel eingetreten seien. Jetzt habe die belgische Regierung gegenüber den Kirchturmsinteressen von Lüttich und Verviers, die bei der neuen Verbindung Brüssel-Aachen auch umfahren oder nur indirekt in Anschluß gebracht würden, mehr Mut gezeigt. Ebenso sollte sie bezüglich der direkten Verbindung Brüssel-Mainz sich verhalten.

Herr von Elewyck setzt auseinander, wie unvergleichlich vielmehr Belgien durch Schienenwege mit Frankreich verbunden ist als mit Deutschland. Für letzteres sind nur vier Verbindungen vorhanden: direkt über Lüttich-Verviers-Herbesthal; indirekt durch holländisch-Limburg über Roermond-Gladbach, über Mastricht-Aachen und über Lüttich-Verviers-Herbesthal und Bleyberg-Aachen, indirekt über holländisch Limburg über Roermond-Gladbach und über Mastricht-Aachen; schließlich ebenfalls indirekt durch Luxemburg über Namur-Arlon. Dies sei, mit der Linie Lüttich-Verviers, der einzige Verbindungsweg von allgemeinem belgischem Interesse mit Deutschland, Österreich-Ungarn, der Türkei, Rußland und dem ganzen Orient. Die geplante Linie von Stavelot nach Malmedy würde das Eisen- und Kohlengebiet von Lüttich dem Eifelgebiet näherbringen, und habe zwar ein beträchtliches örtliches Interesse, könnte aber im praktischen Sinne des Wortes nicht als internationaler Weg angesehen werden. Gegenüber diesen wenigen Eisenbahnverbindungen mit Deutschland und dem riesigen Hinterland Österreich-Ungarn, Rußland, dem Orient usw., aber besitzt Belgien 19 direkte Eisenbahnverbindungen mit Frankreich! Durch jene Zu- und Abflüsse müssen über 5 Millionen Tonnen Güter nach Belgien hinein- und mehr als 7 Millionen Tonnen hinausgehen, ohne von der Bewegung der Reisenden und dem Postdienst zu reden; also nach beiden Richtungen eine Bewegung von 13 Millionen Tonnen Gütern, während durch die 19 Zu- und Abflüsse nach und von Frankreich, Spanien und Portugal die Güterbewegung nicht einmal vier Millionen Tonnen erreicht. Der Verfasser betont nochmals, wie sehr Mainz und Frankfurt Mündungspunkte der Eisenbahnlinien aus Mittel- und Süddeutschland, Italien, Österreich-Ungarn, Rußland, dem Orient usw. seien. Um aber die belgischen Handelshäfen Antwerpen, Gent und Brüssel und den belgischen Personen- und Posthafen Ostende zu erreichen, muß der Verkehr sich mit dem Umweg über Cöln bescheiden. Die Entfernung von Mainz nach Brüssel über Cöln beträgt 417 km. Nähme man den alten Plan Brüssel-Mainz über Wavre-Huy-Vielsalm und St. Vith wieder auf, so würde die Entfernung sich auf 340 km, also um 77 km verringern. Gegenwärtig fahren die Luxuszüge mit folgenden Geschwindigkeiten: von Cöln nach Herbesthal 61 km in der Stunde, von Herbesthal nach Verviers, in dem winkligen und steilen Tal der Vesdre, mit 40 km, von Verviers nach Lüttich mit 48 km, von Lüttich nach Brüssel mit 67 km. Die mittlere Geschwindigkeit ist also 60 km. Man fährt von Brüssel nach Frankfurt ungefähr zehn Stunden *). Auf der direkten Linie Brüssel-Mainz würde man bei 60 km Stundengeschwindigkeit nur fünf Stunden 40 Minuten brauchen, also ungefähr 4½ Stunde sparen. Auf der neuen Linie Aachen-Tongres-Brüssel beträgt der Gewinn nur eine Stunde; er würde genügen, um siegreich gegen die holländischen Häfen zu ringen, aber ungenügend sein, um Frankreich den Durchgangsverkehr von Mittel- und Osteuropa wegzunehmen. Frankreich mache derzeit große Anstrengungen zur Hebung seiner Seehäfen Havre, Calais und Dünkirchen und müsse damit auch den betreffenden Zufahrtslinien der Eisenbahnen erhöhte Pflege zuteil werden lassen. Die deutschen Interessen aber, so führt der jetzige Präsident der Brüsseler Handelskammer aus, sind solidarisch mit dem Gedeihen der belgischen Häfen und besonders Antwerpens. Frankreich werde besonders den neuen Alpenweg Lötschberg - Simplon für sich auszunutzen suchen. Deutschland habe vor 30 Jahren, zumal nach Herstellung der Gotthardbahn, sein Interesse begriffen, Belgien bei der Erstellung der Eisenbahn Brüssel-Mainz zu helfen, und sein Interesse sei heute nicht weniger dringend, denn Hamburgs Lage sei weniger günstig als die Antwerpens und Ostendes, um mit einiger Hoffnung auf Erfolg gegen Frankreich in diesem wirtschaftlichen Kampfe zu ringen. Belgien aber habe seit 25 Jahren es vernachlässigt, die Zufahrtslinien zu seinem Hafen Antwerpen aus Deutschland usw. zu vermehren und zu verbessern. Herr van Elewyck meint, daß jetzt auch deshalb mit großem Eifer an das Werk gegangen werden müsse, weil der Verkehr nach dem Balkan und darüber hinaus sich stärker entwickeln werde; er setzt, wie gesagt, neuerdings starke Hoffnungen auf den Weg über Saloniki nach dem Orient. Bekanntlich glaubte man, als 1888 endlich die türkischen Verbindungsbahnen ausgebaut waren, ziemlich allgemein, die ganze englische Post und der Reiseweg nach Aegypten, Indien usw. werde nun über Saloniki statt über Brindisi gehen. Daraus ist allerdings bisher gar nichts geworden.

Etwas phantastisch schließt Herr van Elewyck: Das Deutsche Reich suche sich zum Herrn der Transporte vom Bosporus zur Nordsee, zwischen Orient und Okzident, zu machen: „Dieser ganze Verkehr mündet in Frankfurt, wo er sich nach Belgien, Frankreich und Hamburg teilt. Ich habe die Gefahren der Verkehrsziehung nach den französischen Häfen gezeigt, welchen die Abkürzung der Fahrt zwischen Mainz und

*) Anm. d. Schriftl.: Für die schnellsten Züge trifft dies jetzt nicht mehr zu. Der Luxuszug braucht nicht ganz 8 Stunden.

Brüssel über St. Vith, Huy und Wavre in hohem Maße abhelfen würde. Bei dem gegenwärtigen Stande unserer Verbindungsmittel mit Mitteleuropa beträgt die Entfernung zwischen Frankfurt und Hamburg zehn Stunden; sie ist ebenfalls zehn Stunden zwischen Frankfurt-Antwerpen und elf Stunden zwischen Frankfurt-Ostende. Die neue Linie Brüssel-Mainz würde diese Fahrt für Antwerpen auf ungefähr sechs und für Ostende auf ungefähr sieben Stunden abkürzen. Der Strom der Güter und Reisenden würde sich notwendigerweise nach unseren belgischen Häfen ergießen. Deutschland wird zur Billigung des Plans und zur Gewährung seiner mächtigen Hilfe von der Grenze bis Bingen durch die Gewißheit bestimmt werden, den Orientverkehr, welchem seine Finanzen und seine Politik einen schnellen Zugang zu den Ländern des Westens eröffnen, über Paris nach den französischen Häfen Dünkirchen, Calais, Boulogne und Havre abgeleitet zu sehen, wenn Deutschland uns nicht hilft, die Entfernung, die uns von Mainz und Frankfurt trennt, abzukürzen. Der Bau der Linie Brüssel-Mainz ist die notwendige Folge des Plans neuer Hafenanlagen in Antwerpen, der in Ostende ausgeführten ungeheuren Arbeiten und der seemäßigen Ausgestaltung der Häfen von Brüssel, Gent und Brügge. Die Handelskammer (von Brüssel) fordert, indem sie die Herstellung dieses großen internationalen Weges empfiehlt, die Handelskammern von Gent, Antwerpen und Ostende auf, ihre zuständigen Stimmen hören zu lassen."

Über die Kosten der direkten Linie Brüssel-Mainz und die Schwierigkeiten der Herstellung und des Betriebes durch das gebirgige und hohe Eifelgebiet sagt der Bericht nichts.

Jedenfalls ist es, wie wir wiederholen, auch von deutscher Seite durchaus zu erstreben, daß eine Vermehrung und Verbesserung der deutsch-belgischen Eisenbahnverbindungen erzielt und ein richtigeres Verhältnis zu den unvergleichlich zahlreicheren belgisch-französischen Schienenwegen hergestellt werde. In diesem Sinne ist allgemein das Vorgehen des Brüsseler Handelskammerpräsidenten dankbar zu begrüßen. In Deutschland wünscht man die schon sehr regen wirtschaftlichen Beziehungen mit Belgien gebührend zu pflegen, ohne es irgendwie politisch zu beeinträchtigen, und in Belgien selbst wird man eine aus Frankreich kommende Einseitigkeit kaum voll anerkennen, mit welcher der Herausgeber des Pariser „Journal des Transports" in einer Besprechung der belgischen Eisenbahnen sagt: „La Belgique est, géographiquement et moralement parlant, le prolongement de notre pays". Dr. O. Ballerstedt.

* * *

Wir übergeben vorstehenden, schon Ende Januar verfaßten Bericht, der die letzte Arbeit des leider bald darauf verstorbenen Verfassers für die Vereinszeitung darstellt, jetzt der Öffentlichkeit, nachdem wir festgestellt haben, daß die Angelegenheit auch von der Handelskammer in Frankfurt a. M. auf die von Brüssel aus erfolgte Anregung hin neuerdings wieder in Fluß gebracht wird. Zur Sache möchten wir uns auf die Bemerkung beschränken, daß der Plan sowohl für Deutschlands Verkehr als auch in politischer Beziehung von Wichtigkeit zu sein scheint. Für eine Bahn von internationaler Bedeutung würden freilich recht erhebliche Schwierigkeiten sowohl auf der Linie von Bingen nach St. Vith als auch besonders im letzten Teile, etwa von Daun an, zu überwinden sein, wo namentlich die hohe Lage der breiten sog. Schnee-Eifel mit etwa 600 m mittlerer Kammhöhe sehr unbequem ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten im deutschen Reichstage, im preußischen Abgeordnetenhause und Herrenhause.** In den letzten Tagen haben in den vorgenannten parlamentarischen Körperschaften Verhandlungen stattgefunden, die das Eisenbahnwesen berührten. Der Reichstag erledigte am 28. v. M. den Etat des Reichseisenbahnamts und der Reichseisenbahnen. — Im preußischen Abgeordnetenhause wurde am 28. v. M. der schon in voriger Nummer erwähnte Gesetzentwurf betreffend Abänderung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 beraten. Staatsminister v. Breitenbach erklärte, daß die Regierung die Vorlage in der Form, wie sie aus der Kommission hervorgegangen sei, nicht annehmen könne, trotzdem wurde auf Antrag von konservativer Seite der Gesetzentwurf in dritter Lesung angenommen. Alsdann trat das Haus in die zweite Beratung des Gesetzentwurfs eines Eisenbahnanleihegesetzes ein. Es wurde bei fast leerem Hause eine große Reihe einzelner Wünsche aus den Kreisen der Abgeordneten vorgetragen, die Regierung versprach tunlichste Berücksichtigung. Am 29. v. M. wurde dann das Gesetz in dritter Lesung angenommen. Am 30. nahm die Kommission des Herrenhauses die Vorlage über die Elektrisierung der Berliner Bahnen nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses an, das Herrenhaus selbst nahm den Eisenbahnetat an, der damit endgültig erledigt ist.

Wir behalten uns vor, auf Einzelheiten der Beratungen zurückzukommen.

— **Befugnis der Vorstände der preußisch-hessischen Eisenbahnämter und Bauabteilungen zur Anweisung von Löhnen und anderen Zahlungen sowie zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen.** Auf Grund des Nachtrags zur Verwaltungsordnung für die vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen (vergl. die Mitteilung in Nr. 26 S. 436 d. Ztg.) werden durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 8. April d. J. die in den Geschäftsanweisungen für die Vorstände der Betriebs- usw. Ämter sowie der Bauabteilungen enthaltenen Bestimmungen über die in der Überschrift angedeuteten Befugnisse geändert. Insbesondere werden die Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter ermächtigt, Löhne und andere vom Minister besonders bezeichnete Zahlungen in beliebigem Betrage endgültig auf die Hauptkasse, sonstige Zahlungen bis zum Betrage von 3000 ℳ (für den einzelnen Empfänger) und Abschlagszahlungen bis zu 5000 ℳ vorläufig auf die Stationskasse anzuweisen. Die Vorstände der Verkehrsämter erhalten die gleichen Befugnisse bis auf die Anweisung von Abschlagszahlungen. Die Vorstände der Bauabteilungen werden ermächtigt, anzuweisen endgültig auf die Hauptkasse Lohnzahlungen an Schächte für die auf Akkordzettel ausgeführten Arbeiten sowie Löhne an die unmittelbar bei der Bauverwaltung beschäftigten Arbeiter usw. in beliebigem Betrage und vorläufig auf die Baukasse (Stationskasse) Abschlagszahlungen auf Verträge bis zu 5000 ℳ (im Bedürfnisfalle bis zu 15 000 ℳ auf Anordnung des Präsidenten der Eisenbahndirektion) für jede einzelne Anweisung, ferner die Vergütungen des nachgeordneten Personals, die sich nach genehmigten Tagessätzen berechnen, sowie sonstige Zahlungen bis zum Betrage von 3000 ℳ für den einzelnen Empfänger. Ferner erhalten die Vorstände der Betriebs-, Maschinen- und Werkstättenämter wie der Bauabteilungen die Berechtigung, die auf Grund genehmigter Kostenanschläge oder besonderer Ermächtigung auszuführenden Arbeiten und Lieferungen ohne Vorbehalt der Genehmigung der Direktion zu vergeben und zwar freihändig bis zum Betrage von 3000 ℳ, im Wege der beschränkten Ausschreibung bis zu 5000 ℳ, der öffentlichen Ausschreibung bis zu 15 000 ℳ, unbeschadet der Befugnis der Eisenbahndirektionen, sich bei Ausschreibungen in einzelnen besonderen Fällen die Genehmigung des Zuschlags vorzubehalten. (E. V. Bl. Nr. 13 vom 11. April d. J.)

Im Anschluß an diese Änderungen und die Anordnungen der Oberrechnungskammer wegen Überlassung der Prüfung und Richtigkeitserklärung von Rechnungsteilen an die Eisenbahndirektionen sind durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers mit Gültigkeit vom 1. April d. J. neue Vorschriften in Kraft getreten. Sie regeln die künftige Behandlung der Lohnrechnungen über die den Eisenbahnämtern nachgeordneten Lohnempfänger, ferner die künftige Behandlung der Rechnungen über die Reisekosten der den Vorständen der Eisenbahnämter nachgeordneten, bei den äußeren Dienststellen beschäftigten Beamten, der Rechnungsbelege über die Nebenbezüge des Fahrpersonals und Prämien für die Entdeckung von Betriebsschäden und für die Auffindung gesuchter Wagen sowie die künftige Behandlung der Rechnungsbelege über Ersatzleistungen. Auf den materiellen Inhalt dieser neuen Vorschriften kann hier nicht näher eingegangen werden; sie sind durch „Eis.-Nachr.-Bl." Nr. 10 veröffentlicht worden. Durch das darin angeordnete neue Verfahren soll der doppelte Zweck erreicht werden, durch Vereinfachungen eine wesentliche Beschleunigung der förmlichen Rechnungslegung und -prüfung zu erzielen und zugleich die eingehendere Kenntnis der örtlichen Verhältnisse, welche die Ämter über Art und Dauer der auszuführenden Arbeiten, Umfang des Verkehrs- und Betriebsdienstes, Personalbedarf und -angebot besitzen, mehr als bisher auszunutzen. Die Obliegenheiten der äußeren Dienststellen werden durch das neue Verfahren nicht verändert, da die Arbeiten die gleichen wie bisher bleiben und nur der Weg sich ändert, auf dem das Belegewerk nach der Zahlung weitergeleitet wird, dagegen werden bei den Ämtern, den Hauptkassen, den Rechnungs- und Revisionsbureaus Arbeitsverschiebungen herbeigeführt. Entlastet werden die Hauptkassen und Rechnungsbureaus, jene durch den Wegfall der Jahreszusammenstellungen und der Vorlagen der Rechnungen zur endgültigen Anweisung sowie durch Vereinfachung der Rechnungslegung, diese durch den Übergang der Arbeiten für die endgültige Anweisung auf die Ämter. Neue Aufgaben erwachsen hingegen den Ämtern und den Revisionsbureaus, und beiden wird durch das neue Verfahren eine große Verantwortung übertragen. Im Revisionsbureau besteht die Mehrleistung in der umfangreicheren Prüfung der von der Oberrechnungskammer überlassenen Rechnungsteile. Während bisher von den Rechnungen über Löhne und Nebenbezüge nur 1/36 im Durchschnitt aller Direktionen genau geprüft wurde, wird

für erforderlich gehalten, daß vorläufig künftig $^1/_{12}$ dieser Rechnungen einer Prüfung unterzogen wird.

Der größere Überblick, den das neue Verfahren den Ämtern über die Einkommensverhältnisse bei den Dienststellen ihrer Bezirke und den Verdienst der einzelnen Empfänger gewährt, ist für die Eisenbahnverwaltung von wesentlichem Vorteil, während die unmittelbare und verschärfte Prüfung im Revisionsbureau die Gewähr bietet, daß erhebliche Fehler sich nicht längere Zeit hinschleppen, die aus Zweifeln bei Anwendung oder Auslegung der Bestimmungen über Löhne, Nebenbezüge, Reisekosten usw., z. B. wegen der Lohnzulagen, Überstunden, Vertretungen, Urlaub usw., entstehen. Diesen Mängeln wird dadurch abgeholfen, daß die Revisionsbureaus durch Mitteilung der Anstände an die Amtsvorstände diese in die Lage setzen, auf ordnungsmäßige und zuverlässige Rechnungsführung bei den Dienststellen und Beseitigung von Ungleichheiten in der Bewertung der Leistungen der einzelnen Bediensteten persönlich hinzuwirken.

— **Unterricht für Imker.** An der Königlichen Gärtnerlehranstalt in Berlin-Dahlem findet vom 13. bis 17. Mai d. J. ein Kursus für praktische und wissenschaftlich interessierte Imker statt. Über die Art des Unterrichts, die Anmeldung der Teilnehmer und die Kosten gibt eine Mitteilung Auskunft, wonach auf dem Kursus die gesamte Theorie und Praxis der Bienenzucht zur Darstellung kommen soll. Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ermächtigt die Königlichen Eisenbahndirektionen den Bediensteten, die sich als tüchtige Bienenzüchter erwiesen haben und sich an dem Kursus zu beteiligen wünschen, soweit die dienstlichen Verhältnisse es zulassen, den erforderlichen Urlaub zu gewähren, den außerhalb des Beamtenverhältnisse stehenden Bediensteten unter gleichzeitiger Fortzahlung des Lohneinkommens.

Die Anmeldungen sind möglichst bald an den Direktor der Königlichen Gärtnerlehranstalt Berlin-Dahlem zu richten. Hierbei ist ausdrücklich zu bemerken, ob Teilnahme an dem Präparierkursus gewünscht wird. Das Honorar für den Kursus beträgt 5 *M*.

— **Übersichtlichkeit der Wegeübergänge in Schienenhöhe.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers erscheint es angezeigt, sämtliche Wegeübergänge in Schienenhöhe auf möglichste Übersichtlichkeit und auf das Vorhandensein ausreichender Schutzanlagen hin einer erneuten Prüfung zu unterziehen sowie erforderlichenfalls Verbesserungen innerhalb der Zuständigkeit der Direktionen anzuordnen. Der Herr Minister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen angewiesen, den unbewachten Wegeübergängen ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und zu prüfen, inwieweit unübersichtliche Planübergänge einer Abänderung bedürfen; auch kann die Ausrüstung weiterer unbewachter Überwege mit Schranken in Frage kommen.

— **Die Hochlegung der Ostbahn innerhalb der Stadt Landsberg (Warthe).** Der Bahnkörper der zweigleisigen Hauptbahn Berlin-Schneidemühl liegt östlich vom Bahnhof Landberg auf 1,2 km Länge im Gebiet der Stadt Landsberg und wird auf dieser Strecke von einer Anzahl verkehrsreicher städtischer Straßen in Schienenhöhe geschnitten. Dieser Zustand führte im Laufe der Zeit infolge des ständig anwachsenden Bahn- und Straßenverkehrs zu derartigen Unzuträglichkeiten, daß man sich zu seiner Beseitigung entschloß. Sie erfolgt zurzeit in der Weise, daß der Bahnkörper innerhalb der Stadt hochgelegt und so die Möglichkeit geschaffen wird, die geschnittenen Straßen schienenfrei zu unterführen. Gleichzeitig hiermit wird die Hochlegung des Personenbahnhofes und westlich von letzterem die Anlage eines Betriebsbahnhofes für den Güterverkehr erforderlich. Die Arbeiten sind seit 1911 in der Ausführung begriffen. Zurzeit ist von der innerhalb der Stadt liegenden Hochbahnstrecke, die aus einem Viadukt von 900 m Länge und einer 300 m langen Dammschüttung besteht, der Unterbau auf etwa $^3/_4$ der Gesamtlänge ausgeführt. Die Bögen sind aus Klinkermauerwerk, alles übrige aus Stampfbeton hergestellt. Für einzelne Straßenüberführungen sind wegen der geringen Konstruktionshöhe Eisenkonstruktionen gewählt. Der Betriebsbahnhof konnte bereits im vergangenen Sommer fertiggestellt werden und ist seit Dezember vorigen Jahres dem Verkehr übergeben. Die Hochlegung des Personenbahnhofes soll im kommenden Frühjahr in Angriff genommen werden. Die Fertigstellung der gesamten Anlage, deren Baukosten 4 500 000 *M* betragen, steht für Herbst 1914 zu erwarten.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** Dem Betriebe sind übergeben worden:

1. Am 1. Mai d. J.:

a) die 9,04 km lange vollspurige Nebenbahn Drulingen-Diemeringen der Reichseisenbahnen mit den Stationen Mackweiler, Rexingen und Drulingen Bahnhof für den Personen-, Güter-, Gepäck-, Expreßgut- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren. Ausgeschlossen ist die Verladung von größeren Fahrzeugen auf den Stationen Rexingen und Mackweiler;

b) die 6,20 km lange vollspurige Lokalbahn Floß-Flossenbürg der bayerischen Staatseisenbahnen. Die Linie ist der Eisenbahndirektion Regensburg unterstellt, zweigt in der Haltestelle Floß von der Lokalbahnstrecke Neustadt-Eslarn ab und dient nur dem Güterverkehr. An ihr liegen die Ladestellen Plankenhammer, Altenhammer, Rückersmühle und Flossenbürg;

c) die 6,77 km lange vollspurige Nebenbahnlinie Böhlen b. Rötha-Espenhain der sächsischen Staatseisenbahnen mit den Bahnhöfen Rötha und Espenhain für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr;

d) im Eisenbahndirektionsbezirk Posen die 13,70 km lange vollspurige Teilstrecke Kolzig-Schlawa der Neubaustrecke Kolzig-Glogau-Fraustadt als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Schussenze und Schlawa (Schlesien) sowie dem Haltepunkt Schenawe für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren. Ausgeschlossen ist auf allen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Der Haltepunkt Schenawe dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr;

e) die 22,2 km lange vollspurige Nebenbahn Varel-Rodenkirchen der Oldenburgischen Staatsbahnen mit den Stationen Hohenberge (Oldbg.), Diekmannshausen, Schweiburg, Schweierzoll, Schwei, Rodenkirchenwurp und Rodenkirchen (Oldbg.). Die Station Hohenberge ist nicht für den Güterverkehr und Diekmannshausen nicht für den Viehverkehr eingerichtet. Sprengstoffe werden auf keiner Station abgefertigt. In Varel und Rodenkirchen schließt die Linie an das Netz der Oldenburgischen Staatsbahnen an;

f) die 17,62 km lange, 1 m-spurige, zum Netz der Greifenberger Kleinbahnen gehörende Zweigstrecke Treptow (Rega)-Großhorst mit den Verkehrsstellen Treptow (Rega) Badstübertor, Voigtshagen, Zedlin, Mittelhagen, Fischerkathen, Liebelose Ost, Liebelose West, Horst Seebad und Großhorst. Die Strecke dient dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie die Beförderung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Die Station Großhorst dient nur dem Güterverkehr in Wagenladungen. Die Stationen Liebelose Ost und West sind Privatladestellen, die nicht dem öffentlichen Verkehr dienen. Die Kleinbahnstrecke schließt in Treptow (Rega) an die preußischen Staatsbahnstrecken und an die der Greifenberger Kleinbahnen an;

2. am 2. Mai d. J. im Eisenbahndirektionsbezirk Cöln die 24,94 km lange vollspurige Nebenbahn Ahrdorf-Blankenheim (Wald) mit den Stationen Dollendorf (Eifel), Freilingen (Eifel), Mülheim (Eifel), Blankenheim (Eifel) und Blankenheimerdorf. Sämtliche Stationen sind Bahnhöfe 4. Klasse; sie sind zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut sowie Wagenladungen eingerichtet.

— **Nachträgliche Verfügung des Absenders, ein Frachtgut von einer Unterwegsstation aus als Eilgut weiterzubefördern.** Nach einer Mitteilung in „Handel und Gewerbe" ist der Handelskammer in Heidenheim auf ihr Gesuch an die Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen, die tarifmäßige Zulassung der eilgutmäßigen Weiterbeförderung von Frachtgut auf Grund des § 73,2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu befürworten, von dieser eine ablehnende Antwort erteilt worden. Bei der Art des Lade- und Beförderungsdienstes könne die Versandstation in der Regel garnicht wissen, wo ein abgesandtes Stückgut sich zurzeit befindet und wohin die nachträgliche Verfügung wegen des Anhaltens zu geben wäre, auch würde das Heraussuchen des betreffenden Stücks zu Aufenthaltsüberschreitungen der Züge und Verzögerungen in der Beförderung anderer Güter führen können. Nachträgliche Verfügungen des Absenders würden daher nur angenommen, wenn nach dem pflichtmäßigen Ermessen der Versandstation das Anhalten auf einer Unterwegsstation sicher, ohne Schwierigkeit und ohne die angedeuteten Folgen möglich ist. Die an und für sich schon jetzt vorhandenen Schwierigkeiten bei der Ausführung nachträglicher Verfügungen gemäß § 71, 1 E. V. O. würden noch wesentlich vermehrt, wenn das angehaltene Gut eilgutmäßig weiter zu senden wäre, da die Frachtgutschuppen und Umladehallen einerseits und die Eilgut-Abfertigungen der Anhaltestellen (in der Regel Umladestellen) anderseits vielfach räumlich getrennt sind und dabei oft weit auseinander liegen, so daß das angehaltene Gut entweder über eine Mehrzahl von Gleisen getragen oder mittels Fuhrwerk umgefahren werden müßte. Infolge des dadurch entstehenden Zeitverlustes würde [illegible] der nachträglichen Verfügung häufig garnicht oder [illegible] ständig erreicht. Im Hinblick auf diese praktischen [illegible] gen sieht sich die Generaldirektion nicht in der La[illegible] lassung dieser Art von nachträglichen Verfügungen

Tarif zu befürworten. Ein wirkliches Bedürfnis hierfür dürfte auch um so weniger vorliegen, als innerhalb des deutschen Eisenbahnverkehrsverbandes die Güterstellen schon jetzt ermächtigt sind, nach pflichtgemäßer Prüfung der Ausführbarkeit nachträglichen Verfügungen des Absenders, Eilgut von der ursprünglichen Bestimmungsstation oder einer Unterwegsstation als Frachtgut oder Frachtgut als Eilgut zurück- oder weiterzusenden, dann zu entsprechen, wenn der Absender der Abfertigungsstelle entweder einen neuen Frachtbrief übersendet oder sie um Ausstellung eines solchen ersucht. Auch können die Absender die Auslieferung des Gutes an einen Dritten, z. B. einen bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, verfügen und diesen veranlassen, das Gut mit einem neuen Frachtbrief aufzuliefern.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen e. V.** Der Verbandstag für 1913 wird jetzt durch den Vorstand zum 27. und 28. Mai d. J. nach Mainz einberufen. Auf der vom Verbandsausschuß festgesetzten Tagesordnung stehen u. a. folgende Punkte: Jahresbericht. Bericht über die Beschlüsse des vorjährigen Verbandstags in Posen. Antrag des Verbandsausschusses betr. Satzungsänderungen. Antrag des Verbandsausschusses wegen Zuwendung von 25 000 ℳ aus dem Verbandsvermögen anläßlich des Regierungsjubiläums des Kaisers als Grundstock einer Stiftung für männliche Waisen von Eisenbahnbediensteten (Eisenbahn-Knabenhort). Antrag des Verbandsvorstands: Die Einrichtung von Sterbekassen ist nicht Aufgabe der Eisenbahnvereine. Antrag des Vereins Guben wegen Aufnahme der Mitglieder von Eisenbahnvereinen in die Verbandskrankenkasse auch bei einem Alter über 40 Jahren bis zum 50. Lebensjahre, wenn die Anmeldung bis zum 31. Dezember 1913 erfolgt. Antrag des Vereins Celle wegen Beschaffung einheitlicher Vereinsabzeichen. Antrag des Vereins Halberstadt auf Fortgewährung des Lohnes bei Teilnahme an Beerdigungen von Eisenbahnvereinsmitgliedern.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Bauräte Cuny in Elberfeld, Antonio Schmidt in Altona und Cornelius in Berlin zu Regierungs- und Bauräten ernannt. — Versetzt sind: die Regierungsräte Dr. Bergemann, bisher in Stettin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau und Pauly, bisher in Saarbrücken, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin; die Regierungs- und Bauräte Fuchs, bisher in Finsterwalde (Niederlaus.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Meseritz, Emil Meyer, bisher in Brandenburg, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Mayen und Pröbsting, bisher in Mayen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Trier; die Regierungsassessoren Dr. Adolf Offenberg, bisher in Hameln, zur Eisenbahndirektion nach Saarbrücken, Senftleben, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Hameln, Jaquet, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion nach Posen und Herford, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.); die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Henkel, bisher in Meseritz, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Brandenburg, Menne, bisher in Mogilno, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Paderborn, Sonne, bisher in Hörde, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Finsterwalde (Niederlaus.) und Jänecke, bisher in Magdeburg, nach Mansfeld als Vorstand der daselbst neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung sowie der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Grossart, bisher in Essen, zur Eisenbahndirektion nach Kattowitz. — Dem Eisenbahndirektor Metzger, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Trier, sind die Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamts 3 daselbst übertragen.

Österreich.

— **Südbahn.** Nach dem soeben veröffentlichten Rechnungsabschluß für das Jahr 1912 sind dessen Ergebnisse sehr günstig. Die Betriebseinnahmen übersteigen jene des Vorjahres um nahezu 13 Mill. Kr. Das Jahr 1912 schließt mit einem Überschusse von etwa 2 Mill. Kr., während die Jahre seit 1908 durchweg mit Gebarungsabgängen abgeschlossen haben. Letztere sind allerdings nur rechnungsmäßige, da die Südbahn durch die Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern verpflichtet ist, ihren Bilanzen die vollen planmäßigen Erfordernisse für den Anlehensdienst zugrunde zu legen, obwohl sie bekanntlich schon seit dem Jahre 1903 tatsächlich nur einen wesentlich verringerten Anlehensdienst zu besorgen hat und seit dem Jahre 1907 auf Grund neuer Vereinbarungen auch von den verringerten Tilgungspflichten, zum größten Teil freilich nur mit aufschiebender Wirkung, befreit ist.

Die Hauptergebnisse der Betriebsrechnung des Jahres 1912 sind aus der folgenden Aufstellung zu ersehen.

		1912		gegen 1911
		Kronen		
Betriebseinnahmen		165 103 229	+	12 747 487
Ab:				
Betriebsausgaben	96 204 329		+	7 232 543
Besondere Ausgaben, und zwar:				
Gebührenäquivalent, Realsteuern usw.	10 846 747		+	1 551 003
Österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen	7 226 898		—	261 998
Ungarische Gesellschaftssteuer samt Zuschlägen	1 003 729	115 281 703	+	90 387
Daher Reinertrag der Hauptbahnen		49 821 526	+	4 135 552
Unter Berücksichtigung der Ergebnisse aus dem Betriebe der Lokal- und Pachtbahnen einschließlich der Rente für den verkauften Sechstelanteil an der Wiener Verbindungsbahn mit einem Verlustsaldo von		266 845	+	217 254
Verbleiben		49 554 681	+	3 918 298
Hierzu die Erträgnisse des Grazer Walzwerkes, des Kohlenbergbaues in Gonobitz, der Fabrik für Sicherungsanlagen und der Hotelanlagen am Semmering		885 385	—	30 100
Summe der Erträgnisse		50 440 066	+	3 888 198
Lasten:				
Erfordernis für die Verzinsung der Anlehen und Wertabschreibungen		66 342 633	—	158 932
Ab:				
Beitragsleistung der österr. Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des fünfprozentigen Anlehens	1 524 095			—
Annuität der ungarischen Regierung	571 429			—
Annuität der italienischen Regierung	28 158 163	30 253 687		—
Verbleiben		36 088 946	—	158 932
Kote- und Stempelgebühren für Aktien und Obligationen		1 735 583	—	16 548
Auslagen für das Bureau in Paris und die Repräsentanz in Florenz sowie andere nicht den Bahnbetrieb betreffende Zentralleitungskosten usw.		805 419	+	23 027
Bezüge des Verwaltungsrates		118 338	+	529
Saldo der Zinsen und diversen Abrechnungen usw.		205 020	+	1 841 982
Summe der Lasten		38 953 306	+	1 690 058
Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3 prozentigen Obligationen im Jahre 1912		9 567 813	—	1 435 529
Zusammen		48 521 119	+	254 529
Gebarungsüberschuß		1 918 947	+	3 633 669

Die Betriebseinnahmen zeigen eine sprunghafte Entwicklung. In den Jahren 1910 und 1911 sind die Einnahmen jedesmal um etwa sechs Millionen gestiegen, im Jahre 1912 aber um rund 12¾ Millionen. Von dieser Steigerung entfallen 10,1 Millionen Kronen auf die österreichischen und 2,6 Millionen Kronen auf die ungarischen Linien. Von den Betriebseinnahmen kommen schon seit Jahren rund ein Drittel auf den Personenverkehr und zwei Drittel auf den Güterverkehr. Auch die im Jahre 1912 erzielte Einnahmensteigerung hat dieses Verhältnis nicht nennenswert geändert. Gegenüber dem Vorjahre sind die Einnahmen aus dem Personenverkehre um mehr als 4 Millionen, aus dem Güterverkehr um mehr als 8 Millionen Kronen gewachsen.

Die lebhafte Einnahmesteigerung im Personenverkehr ist um so bemerkenswerter, als die Steigerung infolge der Witterungsungunst während der Hauptreisezeit unter dem Durchschnitt der letzten Jahre blieb. Tatsächlich liegen besondere Gründe vor, die die ausgewiesene Rekordziffer erklären. Im Jahre 1911 hatte der Verkehr nach Italien und auch an die österreichischen Seebäder unter der Angst vor der Cholera empfindlich zu leiden

gehabt. Dieses Moment ist im Vorjahre weggefallen. Der erwähnte Verkehr hat sich sehr gut entwickelt, und überdies auch, da es sich hier zum großen Teile um Luxusreisen handelt, eine wesentlich stärkere Benutzung der höheren Wagenklassen nach sich gezogen. Auf den ungarischen Linien aber wirkte noch besonders eine Tariferhöhung, die auf allen ungarischen Eisenbahnen durchgeführt wurde. Endlich haben gewiß auch die bedeutenden Truppenverschiebungen des Vorjahres mitgewirkt, da die von der Südbahn für Militärtransporte erzielten Mehreinnahmen über eine halbe Million Kronen betragen.

Ebenso wie für den Personenverkehr hat das verflossene Jahr auch für den Güterverkehr wahre Rekordziffern gebracht. Die ersten neun Monate standen noch im Zeichen einer Hochkonjunktur in den meisten Zweigen des wirtschaftlichen Lebens. Aber auch die mit dem Ausbruch des Balkankrieges eingetretene Stockung vermochte der Lebhaftigkeit des Verkehrs keinen Abbruch zu tun, zumal sich in vielen für das Eisenbahntransportgeschäft wichtigen Artikeln das Bestreben der Industrie zeigte, für alle Fälle möglichst große Vorräte zu sammeln.

Insbesondere ist der Kohlenverkehr zu erwähnen, dem zu Beginn des Vorjahres die großen Kohlenversendungen aus den inländischen und oberschlesischen Revieren nach Triest und Fiume zustatten kamen, zumal sich die dortigen Schiffahrtsgesellschaften und Industrien infolge des englischen Kohlenarbeiterstreiks anderweitig Ersatz beschaffen mußten. Die Erhöhung bei den Kohlentransporten der Südbahn im Berichtsjahre gegenüber dem Vorjahre beziffert sich auf 14 %. Auch die Eisenindustrie erfuhr in ihrer lebhaften Tätigkeit keine Unterbrechung, da sie mit Aufträgen noch für längere Zeit versehen war. An Eisen wurde um 5 % mehr verfrachtet. Endlich wäre auch noch des umfangreichen Zuckerverkehrs (+ 13 %) als Folge der sehr ergiebigen Rübenernte sowie der Ziegel- und Zementverfrachtung (+ 14 %) zu gedenken. Die Durchschnittssteigerung im Frachtenverkehr beträgt 6,6 %. In dem Umstand, daß sich die Einnahmen des Güterverkehrs nach Prozenten noch günstiger entwickelt haben als die beförderte Güterlast kommt neben dem günstigeren Ergebnis einzelner Ausnahmetarife vor allem die starke Verkehrszunahme bei verschiedenen hochtarifierenden Gütern zum Ausdrucke. Bei den Ausnahmetarifen handelt es sich teilweise auch um Tariferhöhungen, deren Ergebnis aber höchstens mit 1¼ Millionen Kronen zu veranschlagen ist.

Der Steigerung der Betriebseinnahmen um 12¾ Millionen Kronen steht ein neuerliches Anschwellen der Betriebsausgaben um 7,2 Millionen Kronen (6,2 Millionen Kronen auf den österreichischen und rd. 1 Million Kronen auf den ungarischen Linien) gegenüber. Es ist bezeichnend, daß von dieser Steigerung nicht weniger als sechs Siebentel, also etwa 6 Millionen Kronen, auf persönliche Ausgaben entfallen und nur der Rest von etwa 1 Million Kronen sachliche Ausgaben betrifft. Noch kennzeichnender aber ist es, daß das so gewaltige Anwachsen der Betriebsausgaben nur zum geringen Teil durch die bedeutend erhöhte Betriebsleistung erklärt wird. Zum weitaus überwiegenden Teil ist das ausgewiesene Mehrerfordernis eine Folge der sozialen Fürsorge, durch Verbesserung der Personalbezüge. Die Südbahn muß eben den einschlägigen Maßnahmen der österreichischen und ungarischen Staatsbahnen folgen, diese wieder sind genötigt, der fortschreitenden Verteuerung der Lebensmittel Rechnung zu tragen.

Von der Steigerung der sachlichen Auslagen um rund eine Million Kronen entfallen drei Viertel auf den durch die erhöhte Betriebsleistung bedingten Materialmehrverbrauch. Die gleichzeitige Verteuerung wichtiger Materialien, wie Kohle, Holz, Eisen, Schmier- und Brennöl und dergleichen, hat also nur geringfügig mitgewirkt. Augenscheinlich ist es der Südbahn gelungen, durch fortgesetzte Wirtschaftlichkeit und Ausnützung vorübergehender Zufallskonjunkturen zu vorteilhaften längeren Abschlüssen den Einfluß der Verteuerung abzuschwächen.

Infolge des Anschwellens der Personalauslagen ist die Betriebsziffer trotz der bedeutenden Einnahmesteigerung im Berichtsjahre nur ganz unerheblich zurückgegangen; sie beträgt 58,27 % gegen 58,40 % im Vorjahre.

Im Jahre 1908 betrugen die Betriebseinnahmen 137 Millionen, die Betriebsziffer 61,83 %; im Jahre 1909: 140 Millionen und 61,62 Prozent; im Jahre 1910: 146 Millionen und 59,61 %; im Jahre 1911 152 Millionen und 58,40 %; im Jahre 1912: 165 Millionen und 58,27 %. Es zeigt sich also eine stete Verbesserung des Verhältnisses der Einnahmen und Ausgaben, allerdings bescheiden genug im Hinblick auf die gleichzeitige außerordentliche Geschäftsentwicklung. Im Jahre 1907 hatte die Südbahn noch eine Betriebsziffer von 55,28 %. Die schnelle Verschlechterung von 1907 auf 1908 war die Folge der allgemeinen Gehalts- und Lohnregulierung im Herbste 1907, wie denn auch seither die fortgesetzten umfangreichen Maßnahmen zugunsten des Personals einer der Geschäftsentwicklung entsprechenden Verbesserung der Betriebsziffer entgegenwirken mußten.

Eine sehr erhebliche Steigerung zeigen auch diesmal die besonderen Ausgaben. Der Mehraufwand entfällt zum größten Teil auf die gesellschaftlichen Wohlfahrtseinrichtungen, insbesondere auf den Anteil der Südbahn an den Kosten der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Für die Folge muß wohl noch mit einer erheblich steigenden Belastung gerechnet werden.

Die Verminderung der österreichischen Erwerbsteuer samt Zuschlägen erklärt sich aus der niedrigeren, für die Steuervorschreibung maßgebenden Besteuerungsgrundlage des Bahnbetriebes. Die nichtärarischen Steuerzuschläge sind neuerlich vielfach erhöht worden und betragen, nachdem sie bereits im Jahre 1911 die riesige Höhe von 114,54 % der Staatssteuer erreicht hatten, nunmehr 116,77 % dieser Steuer! Die Südbahn hat sohin im Jahre 1912 den Betrag von 7¼ Millionen Kronen an österreichischer Erwerbsteuer samt Zuschlägen für ihren Bahnbetrieb allein zu leisten. Das Mehrerfordernis an ungarischer Gesellschaftssteuer ist in dem höheren Durchschnittsertrag der letzten drei Betriebsjahre begründet.

Unter dem Zusammenwirken aller dieser Umstände hat sich auch das Gesamtverhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen nur ganz unerheblich verbessert. Es beträgt nunmehr 69,82 % gegen 70 % im Jahre 1911.

Eine wachsende Last für die Südbahnbilanz bedeutet der Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen. Bereits im Vorjahre war das Ergebnis ungünstig, im Jahre 1912 wurde der Ertrag der Lokalbahnen um 45 000 Kr. geringer, der Verlust aus dem Betrieb der Pachtbahnen aber um 117 000 Kr. höher. Vornehmlich die Graz-Köflacher Bahn, deren Betrieb der Südbahn im Jahre 1912 einen Verlust von 840 000 Kr., demnach noch um 100 000 Kr. mehr als im Jahre 1911, brachte, beeinflußt die Südbahnfinanzen ungünstig. Die Südbahn hat sich bekanntlich alle Mühe gegeben, hier Wandel zu schaffen. Dagegen hat die Graz-Köflacher Bahn den Rechtsweg beschritten und bekanntlich in zwei Instanzen obgesiegt. Die Entscheidung der dritten Instanz ist noch ausständig.

Das Erträgnis der gesellschaftlichen Industrien hat auch im Berichtsjahre keine nennenswerte Änderung erfahren. Das Grazer Walzwerk und die Fabrik für Sicherungsanlagen sind zwei sich sehr gut rentierende Unternehmungen, die es der Südbahn überdies ermöglichen, ihren großen Bedarf an Schienen und Sicherungsanlagen sehr wohlfeil zu decken. Das Erträgnis der Hotelanlagen auf dem Semmering hat sich neuerlich etwas günstiger gestaltet.

Das Erfordernis für die Verzinsung der Anleihen und Wertabschreibungen hat sich ein wenig vermindert. Die Erklärung liegt darin, daß der Aufwand für die Anleihezinsen infolge der planmäßigen Tilgung von fünfprozentigen Obligationen entsprechend zurückging und sich auch die Wertabschreibung von den Anlagekosten etwas niedriger beziffern als im Vergleichsjahr 1911.

Auf dem Konto der Zinsen und diversen Abrechnungen erwuchs im Jahre 1912 eine Schuld von 200 000 Kr.

Die im Jahre 1912 für Investitionen aufgewendeten Summen betrugen rund 15,82 Millionen Kronen und wurden aus den Tilgungsrücklässen sowie aus den gestundeten Tilgungsbeträgen gedeckt. Gegenüber dem Jahre 1911 beträgt der Mehraufwand mehr als 5 Millionen Kronen. Soweit die Investitionen in der Vergrößerung des Fahrparks bestehen, sind sie direkt gewinnbringend, da sie den Bedarf an Mietwagen verringern, deren Leihgebühr bekanntlich überaus hoch ist. Schon in den Vorjahren hat die Südbahn ihren Fahrpark alljährlich nicht unwesentlich vermehrt. Der im Jahre 1912 nachgewiesene große Mehraufwand dürfte fast ausschließlich auf eine weitere Ergänzung der Fahrbetriebsmittel zurückzuführen sein.

Der Gebarungsüberschuß von 1,9 Millionen Kronen ist gewiß erfreulich, um so mehr, als er auf Grundlage der ursprünglichen Anlehenspflichten ermittelt ist. Andererseits aber darf man nicht vergessen, daß die aus den verschiedenen, zudem nur vorübergehenden Erleichterungen des Anlehensdienstes herrührenden Mittel durch die Investitionsbedürfnisse fast völlig aufgezehrt worden sind. Ja, es wurde bisher noch um 2 Millionen Kronen mehr investiert, als durch die Erleichterung des Prioritätendienstes an Mitteln vorhanden war.

Zum erstenmal seit einer Reihe von Jahren wäre die Südbahn diesmal wenigstens rechnungsmäßig in der Lage gewesen, ihren ursprünglichen Anlehensverpflichtungen gerecht zu werden. Sie hätte sich jedoch in diesem Falle die Mittel für die notwendigen Investitionen anderweitig und gerade in diesem Jahre der Geldteuerung gewiß nur zu den drückendsten Bedingungen beschaffen müssen. Sie hätte auch nichts erübrigt, um die Gebarungsabgänge der letzten Jahre im Gesamtausmaß von rund 19 Millionen Kronen wenigstens zum kleinen Teil auszugleichen. Auf den Kaufschillingsrest, der seinerzeit im Betrage von 16¾ Millionen Kronen übrig blieb und sich seither um die sechsprozentigen konzessionsmäßigen Zinsen, also um etwa 1 Million Kronen jährlich, erhöht hat, konnte sie überdies auch in der verflossenen Geschäftsperiode keine Abzahlung leisten.

So bietet denn die vorliegende Bilanz über ein äußerst günstiges Betriebsjahr den allerberedtesten Nachweis dafür, daß die

Südbahn aus eigener Kraft zu einer dauernden Ordnung ihrer finanziellen Lage nicht gelangen kann. Eine „Sanierungsaktion" unter tatkräftiger, opferwilliger Mitwirkung aller in Betracht kommenden Faktoren ist unerläßlich. Sie wird gewiß erleichtert durch den Anblick eines sich mächtig entwickelnden Unternehmens, das seine unzerstörbare Lebenskraft stets aufs neue beweist.

Bei den kürzlich in Paris gepflogenen Konferenzen hat es sich darum gehandelt, mit dem Komitee der Prioritätenbesitzer eine Reihe von Möglichkeiten, wie sie die Verwaltung der Südbahn ausgearbeitet hatte und sie zur Lösung der Schwierigkeiten für die zweckentsprechendsten hält, zu besprechen. Die Südbahn wird sich nun schlüssig zu machen haben, auf welche Weise die „Sanierungsaktion" in Angriff genommen werden kann.

— **Drahtseilbahn Bad Gastein - Bahnhof Bad Gastein.** Das Eisenbahnministerium hat die endgültige Konzession dieser elektrischen Kleinbahn einem Privatunternehmer erteilt. Mit dem Bau der Bahn wird im September d. J. begonnen werden. Sie soll mit Beginn der Saison 1914 dem Betrieb übergeben werden.

— **Reisebureau der Internationalen Schlafwagengesellschaft.** Am 28. April d. J. wurde in Wien auf einem äußerst günstig gelegenen Punkte ein mit vornehmem Geschmack ausgestattetes neues Reisebureau der vorgenannten Gesellschaft eröffnet. Das Bureau enthält u. a. sehr bequeme Sitz- und Schreibgelegenheiten für das Publikum. Die Fahrkarten sind in praktischer Weise in eisernen Kästen an der Wand untergebracht, so daß die Bedienung selbst einer größeren Anzahl von Personen in der kürzesten Zeit erfolgen kann. Zur Eröffnungsfeier hatte die Schlafwagengesellschaft eine Anzahl Gäste geladen. Der Vertreter der Gesellschaft begrüßte diese und gab der Hoffnung Ausdruck, daß das neue Reisebureau der Gesellschaft den großstädtischen Wünschen entspreche. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums gedachte der fortgesetzten Bemühungen der Gesellschaft um die Ausgestaltung des Verkehrs und drückte ihr die Anerkennung für ihre jüngste Schöpfung, das Reisebureau, aus.

Ungarn.

— **Gegenseitige Schadenversicherung der ungarischen Privatbahnen im Jahre 1912.** Der Verband für gegenseitige Schadenversicherung der ungarischen Privatbahnen hielt am 11. März d. J. in Arad seine diesjährige Hauptversammlung ab, bei welcher Gelegenheit die Schlußrechnungen für das Betriebsjahr 1912 verhandelt und nach eingehender Erörterung einstimmig zur Kenntnis genommen wurden. Wir entnehmen aus dem Berichte folgende Angaben.

Mitglieder des Verbandes waren die Arad-Csanáder Vereinigten Eisenbahnen, die Arad-Hegyaljaer Motor-Bahn, die Bosnisch-Hercegovinischen Landesbahnen, die Borzsathaler Wirtschaftsbahn, die Lokalbahnen Brassó (Kronstadt)-Háromszék, die Budapester Lokalbahnen, die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn, die Lokalbahn Holics-Göding, die Kaschau-Oderberger Bahn, die Mármaroser Salzbahn, die Mohács-Fünfkirchner Eisenbahn, die Nyiregyházaer Regional-Kleinbahnen, die Szamosthaler Bahn und die Zágráb-Samoborer Lokalbahn.

Der Stand der Mitglieder hat sich gegen das Jahr 1911 nicht geändert. Die Geschäftsführung wurde auch in diesem Jahre von der Direktion der Arad-Csanáder Vereinigten Eisenbahnen versehen. Der im Jahre 1912 zur Abrechnung gelangende Schadensbetrag belief sich insgesamt auf 294 044 Kr. Von diesem Betrag entfielen auf Gebäude-Schäden 5500 Kr., Material-Schäden 3379 Kr., Feuerschäden durch Lokomotivfunken 18 382 Kr., Feuerschäden an Fahrbetriebsmitteln 7058 Kr., Unfallschäden an Personen 62 519 Kr., Unfallschäden an Fahrbetriebsmitteln 123 202 Kr., Transportschäden 73 999 Kr.

Im Jahre 1911 war der Betrag der abgerechneten Schäden 315 377 Kr. Im Betriebsjahre betrugen die Verwaltungskosten 10 955 Kr. (im Jahre 1911: 8013 Kr.); an Rückversicherungsspesen wurden 4105 Kr., wie im Jahre 1911, ausbezahlt. Auf Grund der grundsätzlichen Bestimmungen wurden behufs Erhöhung des Reservefonds 76 100 Kr. in die Schlußrechnung eingestellt. Dieser Betrag wird nach kilometrischem Verhältnis zwischen den Mitgliedern aufgeteilt. Die Gesamtausgaben betrugen 385 256 Kr. (i. V. 420 547 Kr.) Die Verteilung auf die einzelnen Bahnverwaltungen erfolgt entweder durch Barzahlung oder im Wege der gemeinsamen Saldierungsstelle. Der Reservefonds belief sich auf Grund der Schlußrechnung im Jahre 1912 auf 181 432 Kr. Der Verband besteht nunmehr über sechs Jahre und verdankt seine Entstehung dem Umstande, daß der sogenannte gegenseitige Schadenersatz-Verband nach dem am 31. Dezember 1906 erfolgten Austritt der ungarischen Staatseisenbahnen seine Tätigkeit einstellen mußte und die Wahrung der Interessen der Privatbahnen somit einem neu zu gründenden Verbande zur Aufgabe gestellt werden mußte. Der neue Verband hat während seines sechsjährigen Bestehens an Schadenersatzbeträgen 1 609 431 Kr. zur Verrechnung gebracht. Er ist nunmehr über die Anfangsschwierigkeiten hinaus und genießt das volle Vertrauen aller mitbeteiligten Eisenbahnverwaltungen. Zum Schlusse sei noch festgestellt, daß die Schaffung dieses Verbandes die Versicherung der Bahnobjekte, Güter, Fahrbetriebsmittel usw. ganz überflüssig machte, da der Verband selbst als eine Versicherungsanstalt gilt, nur mit dem Unterschiede, daß die Beiträge der Eisenbahnverwaltungen nicht in bar beglichen werden, sondern daß die durch die kilometrische Aufteilung der Kosten festgestellten Anteile die Versicherungsbeiträge bilden.

— **Der Bund der Fabrikindustriellen** hielt jüngst eine Beratung ab, in welcher der Vorsitzende mitteilte, daß der Handelsminister den Standpunkt einnehme, daß keine Ersparnisse auf Kosten der Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen vorgenommen werden dürfen. Zugleich aber verwies der Handelsminister darauf, es sei noch in keinem Jahre möglich gewesen, das budgetmäßig festgesetzte Programm der Investitionen durchzuführen. Hinsichtlich der Verschiebung dieser Arbeiten ist übrigens eine endgültige Entschließung bisher noch nicht erfolgt. Sobald das geschehen sein wird, soll der Bund hierüber sofort unterrichtet werden. Der Präsident gedachte dann des Eisenbahnunfalls auf der Fiumaner Strecke, der neuerdings den Beweis erbrachte, daß ein so riesiger Verkehr unbedingt die vollkommene Ausgestaltung der Strecke erheischt. Der Bund dringt daher neuerdings auf die Errichtung eines zweiten Gleises und wird diese Frage ständig auf der Tagesordnung halten, damit die maßgebenden Stellen diese wichtige Angelegenheit erledigen, selbstredend wenn sich die Wirtschaftslage bessert. Der Tarifreferent des Bundes legte sodann die Wünsche dar, die die verfrachtenden Parteien anläßlich der Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr hegen. Hinsichtlich der Abänderung der Transportbedingungen der Staatsbahnen hat der Handelsminister, dem Vorschlage des Bundes entsprechend, die Staatsbahndirektion angewiesen, eine Fachberatung abzuhalten und hierzu auch den Bund zuzuziehen.

Übrige europäische Länder.

— **Gewinnung nützlicher Minerale an der schwedischen Inlandbahn.** Der schwedische Reichstag von 1907 trat der Frage einer umfassenden Aufnahme der Reichtümer Schwedens an Erzen, Steinkohlen, Kalk, nützlichen Steinen, Lehm, Torf usw. näher. Da sich die Aufgabe in ihrem ganzen Umfange aber als zu umfangreich erwies, wurde zunächst beschlossen, für einzelne dringende Fragen Teilaufnahmen anzustellen, und so wurden auch Mittel zur Verfügung gestellt, um eingehende Erhebungen darüber anzustellen, inwieweit an der kommenden Inlandbahn mit einem Antreffen von Erzen und praktisch verwertbaren Steinen zu rechnen sei. Diese Aufnahmen sind nunmehr abgeschlossen und haben nur teilweise zu günstigen Ergebnissen geführt. Ein Antreffen von nennenswerten, wertvollen und ausnützbaren Erzlagern ist nicht anzunehmen. Was an Magnetkies, Eisen-, Chrom-, Zink- und Kupfererz vorkommt, ist nicht nennenswert und meist praktisch wertlos. Dagegen ist zwischen dem Flußtal von Ström und dem Flåsjö auf etwa 30 km Ausdehnung ein sehr mächtiges Kalksteinlager von mindestens 150 Millionen Kubikmeter in leichtzugänglicher Lage bei sehr geringem Abraum angetroffen worden. Infolge von Faltungen und Pressungen sind die Kalkbänke aber größtenteils so mit netzförmigen Spalten durchzogen, daß sie für Bauzwecke nicht geeignet sind. Weiter kann noch ein Kalksteinvorkommen am Sädvajaure, 3 Meilen nordwestlich von Hornafvan, dessen östliches Ende von der Inlandbahn berührt wird, praktische Bedeutung erhalten, umsomehr als es sich um das einzige zugängliche Vorkommen von hochprozentigen Kalksteinen in diesen Landesteilen handelt.

— **Umbau der Bahnanlagen in und um Brüssel.** Brüssel hat bekanntlich zwei Hauptbahnhöfe; vom Nordbahnhofe gehen die Bahnen nach Westen, Norden und Osten (Antwerpen, Löwen, Lüttich und Namur) aus, vom Südbahnhofe die nach Süden (Charleroi, Paris, Calais und Gent). Eine Verbindung zwischen beiden Bahngruppen besteht nur in einer westlichen Halbringbahn. In den letzten Jahren hat, wie mehrfach berichtet, ein umfassender Ausbau der Bahnanlagen in und um Brüssel begonnen. Der jetzige Stand der Bauten ist der: Zunächst sind die Hauptstrecken in der nächsten Umgebung Brüssels viergleisig ausgebaut worden, und zwar die Strecke nach Paris und Calais bis Hal (14 km), die Strecke nach Namur und Tervueren vom Bahnhof Brüssel-Leopoldstadt bis Watermael (4 km) und die Strecke nach Antwerpen von Brüssel bis Werde viergleisig, von da bis Antwerpen sechsgleisig. Die Gleispaare sind in einiger

Entfernung voneinander gelegt, die Trennung erfolgte teils nach Fern- und Ortsverkehr, teils nach Personen- und Güterverkehr. Die Verbindung mit Gent und weiterhin mit Ostende soll durch eine besondere neue elektrische Bahn verbessert werden. Zur bequemeren Verbindung der Strecken untereinander und für die Umleitung der Güterzüge vom Süden nach Antwerpen, Lüttich und Namur wird die Ringbahn durch den Bau des östlichen Halbrings geschlossen. Diese Anlage ist jetzt im Bau und teilweise vollendet.

Der wichtigste und zugleich kostspieligste und schwierigste Teil der Umbauten ist die im Bau befindliche unmittelbare Verbindung der beiden Hauptbahnhöfe durch eine Tunnelbahn quer durch die Stadt. Seit einer großen Verkehrsstauung im Jahre 1900 sind die verschiedenen Mittel für eine Besserung der Brüsseler Bahnhofsverhältnisse eingehend erwogen worden: eine zuerst beabsichtigte größere Erweiterung der Hauptbahnhöfe (unter Vermehrung der Bahnsteiggleise von 16 auf 20 beim Nordbahnhofe und von 8 auf 12 beim Südbahnhofe) hat man wegen der verhältnismäßig hohen Kosten und des geringen Nutzens aufgegeben, von ihrer Hinausverlegung wurde der Verkehrserschwerung wegen abgesehen. So blieb nur übrig, die Bahnhöfe ohne Vergrößerung an ihren alten Plätzen zu lassen und zur Ausschaltung der mit dem Kopfbetriebe verbundenen Schwierigkeiten zwischen beiden eine Verbindungsbahn zu bauen. In Frage kam eine Hochbahn durch die Unterstadt oder eine Tiefbahn durch die Oberstadt. Des schlechten Baugrundes wegen wäre ein Viadukt in der Unterstadt sehr kostspielig geworden und so entschied man sich für die Tiefbahn.

Beide Endbahnhöfe werden um 7 bzw. 6,50 m höher gelegt, um die Straßen unterführen zu können. Der Nordbahnhof wird nach dem Umbau 10 Bahnsteiggleise haben (also 6 weniger als jetzt). Die Länge der Bahnsteige beträgt 300 m, ihre Breite 7,5 bis 9 m. Im Nordviertel wird ein Abstellbahnhof gebaut und durch ein besonderes Gleispaar mit dem Nordbahnhof verbunden. Das Empfangsgebäude wird einen offenen Droschkenhof erhalten und an den Langseiten des Bahnhofs zwei neue Flügel, die für den Ankunftsdienst bestimmt sind. Die Bahnsteigtreppen gehen von einem breiten Verbindungsgang aus. Für die Zuführung des Gepäcks sind Gepäcktunnel vorgesehen.

Auch der Südbahnhof wird 10 Bahnsteiggleise von 300 m nutzbarer Länge erhalten und durch ein Gleispaar mit einem neu angelegten Abstellbahnhof im Süden der Stadt bei Forest verbunden werden. Das alte Empfangsgebäude an der Ostseite bleibt bestehen; für Droschken wird an der Westseite ein überdachter Stand angelegt.

Von den beiden Abstellbahnhöfen dient der im Süden den Nordzügen, der im Norden den Südzügen.

Die Verbindungsbahn zwischen den beiden Bahnhöfen erhält 6 Gleise; ihre Gesamtlänge wird rund 3 km betragen. Sie hat einen Höhenunterschied von 3 m zu überwinden und wird Steigungen bis zu 3 ‰ erhalten. Im Zuge der Linie liegen zwei Tunnelstrecken von 995 und 350 m Länge, der Rest liegt im offenen Einschnitt. In der Mitte der Strecke wird im Putterieviertel ein neuer Personenbahnhof angelegt, der als Zentralbahnhof bezeichnet wird. Die Gleise liegen hier in Höhe des jetzigen Geländes; durch Aufhöhung der angrenzenden Straßen soll er in einen Einschnittsbahnhof verwandelt werden. Dadurch wird eine Umänderung des ganzen Viertels mit allen seinen Verkehrswegen nötig. Über die Gestaltung des den Bahnhof umgebenden Geländes haben Staat und Stadt am 7. April 1903 einen besonderen Vertrag abgeschlossen, wonach die Stadt die nötigen Enteignungen durchführt und den Bahnhof für Rechnung des Staates herstellt. Der Bahnhof, der vorläufig nur für Reisende ohne Gepäck dienen soll, bekommt 8 Bahnsteiggleise von 300 m nutzbarer Länge. Das Empfangsgebäude wird am Nordrande quer über den Gleisen stehen, ein 10 m breiter Gang soll 6 m über den Gleisen rings um den Bahnhof herumführen. Die Zugangstreppen werden von dem nördlichen Quergang nach den Bahnsteigen hinabführen, die Abgangstreppen von den Bahnsteigen nach dem südlichen Quergang hinauf.

Die Tunnel werden dreiteilig für je 2 Gleise angelegt und teils überwölbt, teils mit flachen Decken versehen. Die einzelnen Teile sind 8,40 m im Lichten weit, die überwölbten Teile unter dem Scheitel 5,85 m im Lichten hoch. Auf der Verbindungsbahn ist elektrischer Betrieb vorgesehen. Elektrische Lokomotiven, für die an den Bahnsteigenden Warteglelse angelegt werden, sollen die Züge samt den Dampflokomotiven schleppen. — Die Gesamtkosten der Nord-Südverbindung, einschließlich des Umbaues der beiden Hauptbahnhöfe, werden rund 45 000 000 Mark betragen. Für die Tunnelstrecken sind 3600 ℳ für das laufende Meter, für die überdachten Bahnhofsflächen 82 ℳ/qm angesetzt. Die gesamten Bauarbeiten sollen am 1. Januar 1915 beendet sein.

— **Die englischen Eisenbahnen und ihre Arbeiter.** Die Geltungsdauer des Abkommens, das die Arbeiter der englischen Nordostbahn mit ihrer Verwaltung abgeschlossen haben, läuft demnächst ab, und die Arbeiter haben für die Verhandlungen wegen eines neuen Abkommens, die im Mai stattfinden sollen, folgende Forderungen aufgestellt: Einführung des achtstündigen Arbeitstages für alle Arbeiter, Erhöhung des Wochenlohnes um 2 Schilling für alle Arbeiter, deren Wochenlohn 30 Schilling nicht überschreitet, Abschaffung der Auswahl nach den Leistungen beim Aufrücken in der Bezahlung und Einführung der Aufrückung lediglich nach dem Dienstalter, endlich Abschaffung aller Akkordarbeit und aller Sondervergütungen, sowohl im Güter- wie auch im Werkstätten- und sonstigen technischen Dienst. — Eine sehr wohlgemeinte Ermahnung an die Arbeiter, mit ihren Forderungen nicht zu weit zu gehen, hat der Generaldirektor der London und Südwestbahn kürzlich ausgesprochen. Bei einer Festrede in Southampton sagte er, dieser Hafen habe keinen guten Ruf in bezug auf die Arbeiterfrage; zahlreiche Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern seien von dort ausgegangen. Der Hafen leide zweifellos unter solchen Streitigkeiten, und wenn die Arbeiter den Verkehr nicht nach anderen Häfen abgelenkt sehen wollten, müßten sie ihre Ansprüche einschränken. Bei den allzu hoch gespannten Forderungen, die sie jetzt stellten, würden sie wohl selbst den größten Schaden erleiden. Bei dem lebhaften Schiffsverkehr z. B., den die London und Südwestbahn zwischen England und Frankreich unterhalte, sei die Spannung zwischen Einnahmen und Ausgaben sehr gering. Wenn die Ausgaben weiter wüchsen, müßte die Eisenbahnverwaltung die Einstellung dieses Verkehrs erwägen. Das würde für sie eine große Schädigung ihres Verkehrs bedeuten, viel größer würde aber der Schaden sein, den die Arbeiter, die bei Aufstellung ihrer Forderungen nicht immer alle Verhältnisse übersehen könnten, auch diese Möglichkeit im Auge behalten und ihre Wünsche danach einrichten würden.

— **Die Verbindung Finnlands mit der Murmanküste.** In der „Torg. Prom. Gas." und sonst in der russischen Presse ist in letzter Zeit wiederholt einer Verbindung Finnlands mit der Eismeerküste — gemeint ist hierbei die eisfreie Murmanküste — lebhaft das Wort geredet worden. Auch in Nr. 86 S. 1367 Jahrg. 1912 d. Ztg. ist auf diesen Plan hingewiesen worden. Der Plan ist übrigens keineswegs neu. Schon lange wird in Rußland daran gedacht, einen solchen, Finnland erschließenden und das Fischereigewerbe an der Murmanküste belebenden Schienenweg zu erbauen. So wird der Zweck und die Aufgabe dieser Bahn in der Regel bezeichnet. Es gibt auch Zeitungen, die offen den weit wichtigeren und von Rußland viel ersehnteren Zweck einer solchen Bahn, als die Erschließung Finnlands, nennen, nämlich die Verwirklichung seines Strebens, an der Murmanküste einen eisfreien Stützpunkt für seine Flotte zu gewinnen. Gelingt es einstmals Rußland, diesen Plan durchführen zu können, dann wäre die Flotte weder durch Eis im Winter, noch durch stärkere Nachbarn auf Kronstadt, den Finnischen Meerbusen oder die Ostsee beschränkt. Vor dem japanischen Kriege wurden hierüber in der über die Pläne der Regierung gut unterrichteten Presse viel geschrieben und verhandelt. Kommt nun jetzt die Verbindung Finnlands mit dem Eismeer zur Durchführung und wächst die im Bau begriffene russische Flotte zu ansehnlicher Macht heran, dann wird vermutlich die Zeit wieder gekommen sein, den alten Lieblingsplan mit dem eisfreien Hafen an der Murmanküste von neuem aufzunehmen, und dann wird die jetzt geplante Eisenbahnverbindung, wenn sie dann schon bestehen sollte, eine erwünschte Vermittlung darstellen. m.

Fremde Erdteile.

— **Einführung elektrischer Zugförderung auf den indischen Eisenbahnen.** Außer auf den dem Orts- und Vorortverkehr von Bombay dienenden Eisenbahnstrecken, über deren beabsichtigte Ausrüstung für elektrischen Betrieb schon berichtet worden ist (s. Nr. 6 S. 103 d. Ztg.), soll nach neueren Meldungen auch noch an drei anderen Stellen elektrische Zugförderung eingeführt werden. Zunächst will die Ostbengalische Staatsbahn die Vorortbahnen von Kalkutta, mit einer Gleislänge von 30 bis 60 km für elektrischen Betrieb einrichten. Sodann will die Große Indische Halbinselbahn auf ihrer Hauptstrecke nach Ghats den Dampfbetrieb durch elektrischen ersetzen, hier werden besonders interessante technische Aufgaben zu lösen sein, weil die gegen 50 km lange Strecke einige sehr steile Neigungen aufweist. Endlich ist auch für die der Hafenverwaltung von Karachi unterstehenden Eisenbahnstrecken die Einführung elektrischer Zugförderung in Aussicht genommen. Die europäischen Elektrizitätsfirmen werden gut tun, die in Indien geplanten Arbeiten im Auge zu behalten; Indien selbst kann die elektrische Ausrüstung für die genannten Strecken nicht liefern, und wenn natürlich bei einer Ausschreibung England den Löwenanteil davon tragen wird, so ist es doch nicht ausgeschlossen, daß

einzelne Lieferungen auch an Firmen anderer Länder übertragen werden. Auch die Regierung von Ceylon erwägt die Einführung elektrischen Betriebes für die Eisenbahnen dieser Insel.

— **Die Einnahmen der Schantung-Eisenbahn** sind in dem abgelaufenen Vierteljahr gegen denselben Zeitraum des letzten Jahres etwas zurückgeblieben. Sie betrugen nämlich diesmal nur 1 108 000 mex. Dollars (1 Dollar = etwa 2,10 *M*) gegen 1 074 000 Dollars im Vorjahr, was also einen Ausfall von 34 000 Dollars ergibt. Dabei stehen die Erträge des diesjährigen März noch um etwas günstiger, als diejenigen des vorjährigen. Im März 1912 betrugen sie 413 000 Dollars, im März 1913 dagegen 489 000 Dollars, also um 76 000 Dollars mehr, was beinahe doppelt so viel ausmacht, als die volle vierteljährliche Mindereinnahme. Es ist somit in letzter Zeit offenbar wieder eine Zunahme des Verkehrs eingetreten. Wie das ganze letzte Rechnungsjahr für die Schantungbahn abschneidet, ist bisher nicht bekannt geworden. (Wie wir soeben dem „Lok.-Anz." entnehmen, ist für 1912 bestimmt eine Erhöhung der vorjährigen Dividende zu erwarten. D. Schriftl.) Die Verwaltung verteilte die beiden letzten Jahre 6 bzw. 6½ %; die Einnahmen waren zuletzt etwas zurückgegangen, was vornehmlich den unruhigen Zeitverhältnissen zugeschoben wird. Vielfach ist befürchtet worden, daß die neue Nordsüdbahn Tientsin-Pukau der Schantungbahn schaden würde. Auf die Erträgnisse des letzten Jahres kann diese Bahn kaum schon Einfluß gehabt haben, da die letztere erst kürzlich eröffnet worden ist; die ansehnliche Steigerung der Einnahmen im letzten Monat März läßt auf einen schädigenden Einfluß auch nicht gerade schließen. Immerhin ist die Möglichkeit eines solchen nicht ohne weiteres abzuweisen. Auf den ersten Blick besteht sie sogar offensichtlich, und man kann den deutschen Kaufleuten in Tsingtau wohl die Besorgnis nachfühlen, daß die Bahn Tientsin-Pukau den Verkehr von Tsingtau ablenken würde. Die neue Strecke (abgekürzt als „Tsipu-Bahn" bezeichnet, entsprechend den beiderseitigen Hauptsilben Tsi und Pu in den Ortsnamen Tsinanfu und Pukau) durchschneidet nämlich in scharfer Weise gerade das Hinterland der Schantungbahn und wird natürlich dessen Ortsverkehr zum Teil an sich ziehen. Dazu tritt dann auch ein weiterer Umstand, der auf den ersten Blick noch bedenklicher erscheint: die neue Bahn endet nord- und südwärts in Hafenorten, von denen der nördliche, Tientsin, sehr bedeutend ist, während der südliche, Pukau, wenigstens bedeutend werden kann. Freilich ist dieses Pukau vom Mittelpunkte des Schantunger Hinterlandes sehr viel weiter ab als Tsingtau; die Entfernung von Tsinanfu (das als solcher Mittelpunkt angesehen werden muß) bis Pukau beträgt nämlich rund 800 km, während die Entfernung Tsinanfu-Tsingtau nur rund 400 km beträgt. An Pukau wird somit unter allen Umständen nur diejenige Fracht fallen, die es dorthin näher hat als nach Tsingtau, und dies betrifft Landgebiete, die sich bisher überhaupt keiner Bahn bedienen konnten und somit bis jetzt auch mit der Schantungbahn nichts zu tun hatten. Ein Frachtausfall von daher ist also für die Schantungbahn jetzt nicht zu erwarten. Etwas weniger zuversichtlich muß man sie aber dem andern Hafenort, Tientsin, gegenüber stellen. Hier steht die Sache leider so, daß Tsinanfu um annähernd 100 km näher an Tientsin als an Tsingtau liegt. Tsinanfu, diese sehr bedeutende Handelsstadt mit ihren 360 000 Einwohnern, würde allein schon der neuen Bahn mit ihrem Verkehr zufallen, wozu dann noch der ganze Verkehr des weiteren Hinterlandes der Provinz Schantung tritt, dessen Mittelpunkt Tsinanfu ist. Rein zahlenmäßig gerechnet, müßte also von jetzt ab der Verkehr im nördlichen Gebiete der Provinz Schantung sich in zwei Teile scheiden, von denen der eine Teil an Tsingtau, der andere Teil an Tienstin fiele. Die Grenze liegt da, wo es nach beiden Hafenorten hin gleich weit ist, nämlich $^1/_2 . 400 + 300 = 350$ km, und das ist ein Punkt, der etwa in der Mitte zwischen Poshan und und Tsinanfu liegt. Alles was an der Schantungbahn von Tsinanfu aus bis 50 km ostwärts liegt, würde für den Verkehr nach dem nächsten Hafen nicht Tsingtau, sondern Tientsin suchen und somit auf die neue Tsipubahn übergehen. Der Schantungbahn blieb ferner unbestritten nur der Verkehr vom Anfangspunkte Tsingtau bis Kilometer 350. Das ist es wohl, was die deutschen Kaufleute in Tsingtau mit Besorgnis erfüllt haben mag. In Wirklichkeit ist diese Besorgnis aber nicht voll begründet; denn das rein kilometrische Verhältnis ist für den Verkehr niemals und erst recht nicht hier ausschlaggebend. Tsingtau und Tientsin sind nämlich als Hafenorte durchaus nicht gleichwertig. Tsingtau ist der bedeutendste, am besten ausgerüstete Hafenplatz in ganz Ostasien, während Tsientin sehr viel zu wünschen übrig läßt; seine Hafenanlagen stehen durchaus nicht auf der Höhe der Zeit; ja, es ist, genau genommen, kein eigentlicher Seehafen, da es erst weit hinter der Barre des Peiho liegt, welche sehr schwer und umständlich zu bewältigen ist. Außerdem vereist das Meer hier für mehrere Wintermonate. Die Entfernung von Tientsin bis zum offenen Meer beträgt 50 km, und damit ist der Vorteil, den es bezüglich der Seefrachten Tsingtau gegenüber hat, beinahe wieder aufgehoben. Zwischen beiden Seeplätzen wird sich freilich jetzt ein umso schärferer Wettbewerb entwickeln. Es steht bei der geschilderten Lage der Dinge aber zu erwarten, daß weder Tsingtau noch auch der Verkehr auf der Schantungbahn wesentlich darunter leiden werden. F. W.

— **Eisenbahnpläne in Französisch-Äquatorialafrika.** Durch die räumliche Erweiterung, die das deutsche Schutzgebiet Kamerun in jüngster Zeit erfahren hat, haben auch die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der französischen Nachbarkolonie „Afrique équatoriale française" für Deutschland ein erhöhtes Interesse gewonnen. Unter den Verkehrsplänen, die für dieses Gebiet zurzeit in Frage kommen, ist die Schaffung einer Eisenbahnverbindung zwischen der Küste und der am Stanleypool gelegenen Station Brazzaville von besonderer Wichtigkeit. Nachdem bereits im Jahre 1906 eine vorläufige Vermessung dieser Linie stattgefunden hatte, ist die Linie in den Jahren 1910—12 von einer Expedition unter Kapitän J. Mornet sehr eingehend studiert worden. Die Aussichten für die geplante Linie sind, wie Mornet kürzlich in einem vor der Pariser Geographischen Gesellschaft gehaltenen Vortrage ausführte, durchaus günstig. Von dem Wettbewerb der belgischen Kongobahn würde die französische Strecke nichts zu fürchten haben, vielmehr würde der zukünftige Umfang des Verkehrs für beide Linien ausreichen. Wenn auch die französische Bahn eine etwas größere Länge aufweisen wird als die Linie Matadi-Léopoldville, so wird dieser Nachteil doch wieder ausgeglichen durch den Umstand, daß ihr Ausgangspunkt unmittelbar an der Küste gelegen ist; auch ihre größere Spurweite und andere bauliche Einzelheiten, die die Beförderung viel schwererer Züge erlauben als auf der belgischen Bahn, sichern ihr einen Vorsprung vor dieser. Der erste Abschnitt der Strecke zwischen der Küste und dem Loemetal wird verhältnismäßig leicht zu bauen sein; die Schwierigkeiten wachsen aber rasch, sobald die Linie das waldbedeckte Majombegebirge erreicht. Erst nach langem Suchen gelang es hier der Expedition, einen Paß ausfindig zu machen, an dem der Kamm des Gebirges ohne einen größeren Scheiteltunnel überschritten werden kann. Im weiteren Verlaufe würde mit Vorteil das Niarital zu benutzen sein, während die Endstrecke der Linie am besten längs der Wasserscheide zwischen dem Jue und dem Kongo zu führen wäre. Was die Beschaffung von Arbeitskräften für den Bahnbau anlangt, so würden die in den küstennahen Gebieten wohnenden Loango- und Majombestämme, die bereits eine höhere Kulturstufe erreicht haben, gute Arbeiter stellen, wogegen unter den Stämmen des Innern die Anwerbung sich schon wesentlich schwieriger gestalten würde.

— **Der Abschluß der Verträge für den Bau der Neuyorker Untergrundbahn.** Endlich, nach mehr als drei Jahren, wurden in feierlicher Weise die Verträge allseitig unterschrieben, durch die die Erbauung der Neuyorker Untergrundbahnen gesichert ist. Im Jahre 1910 war alles abgeschlossen und man hatte gehofft, daß im Jahre 1913 bereits mit dem Verkehr auf den neuen Bahnen werde begonnen werden; aber durch viele Streitigkeiten und Prozesse war die Angelegenheit drei Jahre hindurch verschleppt worden und steht heute erst beim Beginn der Arbeiten. Wir haben vor drei Jahren und ein zweites Mal vor zwei Jahren bereits über die Tiefbahnen in Neuyork berichtet und wiederholen in Kürze folgendes: Am 5. Dezember 1910 wurde die Errichtung von neuen Tiefbahnen beschlossen. Nach langen Beratungen und Besprechungen wurde endlich das sogenannte Drei-Borough-System ausgearbeitet und genau bestimmt, welche Linien gebaut werden, welche davon die Neuyorker Interborough Rapid Transit Co. und welche die Brooklyner Rapid Transit-Gesellschaft erhalten soll, wieviel Kapital jede geben muß und wieviel die Stadt gibt; auch alle Einzelbestimmungen wurden zur allgemeinen Zufriedenheit festgestellt. Den beiden Gesellschaften wurde eine Frist von acht Tagen zum Unterzeichnen der Verträge bewilligt mit der Bestimmung, daß, falls eine Gesellschaft nicht unterzeichne, die ihr vorbehaltenen Linien der anderen zufallen, falls diese die Linien nicht annehmen sollte oder beide Gesellschaften nicht unterschreiben, dann wollte die Stadt als Bauführerin auftreten und sich vorbehalten, entweder den Betrieb in eigener Rechnung zu führen oder weiter zu verpachten.

Alles schien in bester Ordnung, man hatte schon die einzelnen Baulose bestimmt, als die Interborough Rapid Transit Co. ablehnte. Die Brooklyn Transit Co. schickte sich nun an, alle Linien zu übernehmen. Jetzt folgte eine unabsehbare Reihe von Verschleppungen. Es hagelte Proteste, gerichtliche Einhaltsbefehle, die Interborough machte neue Vorschläge, schließlich zog sich auch die Brooklyn Rapid Transit Co. zurück und machte dann gleichfalls andere Vertragsanträge. Es mengten sich dann noch andere Leute ein, so Georg Gould von der Neuyorker Hochbahngesellschaft, Rhea, der Präsident der Pennsylvaniagesellschaft, der das Interesse seiner Bahn nicht genügend gewahrt fand, und so oft es zur Unterschrift der Verträge kommen sollte, wurde ein gerichtlicher Einhaltsbefehl erwirkt. Jetzt sind endlich alle gerichtlichen Schwierigkeiten

beendet; die Stadt hat gegen alle Protestler gesiegt. Sie hat neuerlich große Konzessionen machen müssen, hat der Interborough Rapid Transit Co. gestattet, auf ihren Hochbahnen ein drittes Gleis zu legen, was für diese von großem Werte ist, und jetzt endlich konnten die Verträge unterschrieben werden. Jede der beiden Gesellschaften hat 1 000 000 Doll. als „security“ (Kaution) erlegt, und es ist nunmehr vereinbart, daß die dritten Gleise an der 2. und 9. Avenue schon binnen Jahresfrist, die an der 6. und 3. Avenue binnen 18 Monaten befahren werden müssen; bis zum 1. Juni d. J. müssen die Hochbahnen über die Queensboro-Brücke gehen und binnen 2, 2½, 3 und 3½ Jahren die Tiefbahnstrecken ausgebaut und in Betrieb gesetzt sein. Wenn das Werk fertig sein wird, wird es das größte je von einer Stadtgemeinde auf Grund gleichzeitig abgeschlossener Verträge unternommene Werk darstellen. Über 300 Millionen Dollar kommen zur Aufwendung. Dazu gibt die Interborough Rapid Transit Co. 77, die Brooklyn Rapid Transit Co. 60 und die Stadt Neuyork 163 Millionen Dollar.

Im Laufe der Jahre wurde während der vielen Unterhandlungen oft das oberste zu unterst gekehrt, alles bereits Vereinbarte wieder geändert und das Geänderte abermals geändert, nur eines wurde unverrückt festgehalten und bildet auch jetzt einen der wichtigsten Punkte der Vertragsabschlüsse, das ist der Einheitsfahrpreis von 5 Cents. Auf jeder noch so langen Strecke wird nicht mehr als 5 Cents gezahlt; für 5 Cents wird man vom äußersten Bronx, von Westchester bis nach Coney Island, also bis zur Meeresküste, ins Seebad fahren können, das ist eine Strecke von ungefähr 38 engl. Meilen.

— **Eisbedarf amerikanischer Eisenbahnen.** Aus dem jetzt erstatteten letzten Rechenschaftsbericht der Lehigh Valleybahn ist zu entnehmen, welche großen Mengen Eis diese Bahn alljährlich verbraucht. Allerdings führt diese Bahn einen großen Teil der Milch, welche die Riesenstadt Neuyork verbraucht, ihr zu, die Wagen, in denen die Milch verfrachtet wird, sind sorgfältig mit Eis gekühlt, ebenso die Wagen zum Eiertransport. Auf 70 000 t beziffert die Bahn ihren jährlichen Eisverbrauch, d. i. rund 200 t täglich. Die Bahn besitzt zwei große Eisfabriken, bezieht aber noch immer natürliches Eis in großer Menge und hat längs ihrer Strecke 10 große Eishäuser, in denen sie Eis eingelagert hat. Täglich kommen 31 Milchzüge nach Neuyork und jeder Zug verbraucht 50 bis 60 Zentner Eis. Dann kommen noch die Wagen mit anderen Lebensmitteln, die auch gekühlt werden müssen. Dabei ist das Eis für Fleisch oder Biertransport nicht mit einbegriffen, da diese in besonderen mit Eis ausgefütterten Gefrierwagen der betreffenden Schlachthäuser oder Bierbrauereien verschickt werden.

— **Gründung einer Lokomotivfabrik in Australien.** Die stark unter sozialdemokratischem Einfluß stehenden Staaten Australiens glauben das beste dieses Erdteils dadurch zu fördern, daß sie ihr Land so sehr wie möglich nach außen abschließen. Lieferungen für die Bundesstaaten werden, wenn irgend möglich, nur im Inlande vergeben. Da aber eine ganze Anzahl Zweige des Gewerbes in Australien nicht vertreten sind, ist man doch gezwungen, Lieferungen sehr häufig ins Ausland zu vergeben; meist gehen sie dann nach dem Mutterland England oder nach den Vereinigten Staaten. Durch die Gründung einer Lokomotivfabrik will sich der Staat Victoria mehr als bisher vom Auslande unabhängig machen. Seine Regierung hat die Lieferung von 20 Lokomotiven mit Tender an eine Firma vergeben, die dabei die Verpflichtung übernommen hat, mit einem Aufwand von 40 000 £ eine Lokomotivfabrik anzulegen. Das neue Werk soll schon im kommenden September in Betrieb genommen werden. Die Regierung hat dabei in Aussicht gestellt, daß in den nächsten sieben Jahren jährlich 20 weitere Lokomotiven und Tender ausgeschrieben werden sollen, deren Lieferung nach dem Bestreben, Australien vom Auslande unabhängig zu machen, wohl sicher der neuen Fabrik zufallen wird.

Rechtspflege.

— **Schadensersatz aus Anlaß der Verwandlung eines offenen Überweges in einen mit Schranken versehenen.** Berechtigt der Umstand, daß bei Umwandlung einer Nebenbahn zur Hauptbahn ein Überweg mit Schranken versehen wird, den auf Benutzung des Überweges angewiesenen Grundbesitzer zu Schadensersatzansprüchen, wenn er oder sein Rechtsvorgänger früher das Land zum Bau der Nebenbahn käuflich abgetreten hat? (Urteil des Landgerichts zu Bartenstein, I. Z.-K., vom 26. April 1912. Aktenzeichen O. 59/12.)

Die frühere Nebenbahn Allenstein-Kobbelbude ist in eine Hauptbahn umgewandelt worden und wird seit dem 1. Mai 1911 als solche betrieben. Infolgedessen wurde der Bahnübergang, der die zu beiden Seiten der Bahn liegenden Ländereien des Klägers verbindet, mit Handschranken versehen und daneben auf Bahngelände ein Bahnwärterhaus errichtet, auch ein häufigerer und schnellerer Zugverkehr eröffnet. Der Kläger ist seit dem 10. Oktober 1911 Eigentümer des fraglichen Grundstücks, das er durch notariellen Vertrag vom 6. Juli 1911 von seinen Eltern gekauft hat mit der ausdrücklichen Abrede: „wie es steht und liegt, ferner in den Grenzen und mit den Rechten, in denen J. B. (sein Vater) das Grundstück besessen hat und zu besitzen berechtigt war.“ Im § 7 des Vertrages hat sich der Kläger durch die Gutsüberlassung wegen seines Elternerbteils für abgefunden erklärt. Zu diesem Grundstücke gehörten früher noch weitere 18 a, die J. B. und dessen Ehefrau indes durch den bei den Grundakten befindlichen schriftlichen Vertrag vom 19. September 1882 an die Stadt Guttstadt zu Eisenbahnzwecken verkauft und von denen sie am 17. Juni 1885 14 a an den beklagten Fiskus aufgelassen haben. Dies war durch den erwähnten Vertrag vereinbart und ferner noch folgendes: „Durch die in diesem Vertrage festgesetzten Entschädigungen sind Verkäufer und die Nachbesitzer der Restparzellen des Hauptgrundstücks wegen aller Nachteile jeder Art, welche durch und infolge der Bahnanlage und des späteren Betriebes entstehen, abgefunden und entsagen Verkäufer sowohl dem Käufer wie dem Königlichen Eisenbahnfiskus gegenüber für sich und die Rechtsnachfolger allen derartigen Ansprüchen, so daß an den Käufer resp. dessen Rechtsnachfolger weitere Ansprüche nicht gemacht werden können“ (§ 7 a. a. O.). Einleitend wurde in dem fraglichen Vertrage folgendes gesagt: „Auf Grund des Gesetzes vom 25. Februar 1881 betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung hat sich die Stadt Guttstadt durch Vertrag vom 11. April/9. Juni 1882 verpflichtet, den gesamten innerhalb des Kreises Heilsberg belegenen, zum Bau der Bahn von Allenstein über Mehlsack nach Kobbelbude . . . erforderlichen Grund und Boden der Staatsregierung unentgeltlich und kostenfrei zum Eigentum zu überweisen. In Ausführung dieses Vertrages wird zwischen dem Bürgermeister . . . namens des die Stadt Guttstadt vertretenden Magistrats einerseits . . . und dem Besitzer J. B. und dessen Ehefrau . . . andererseits folgender Kaufvertrag geschlossen.“

Der Kläger stützt seinen Schadensersatzanspruch darauf, daß seinerzeit das fragliche Gelände vereinbarungsgemäß zum Bau einer Bahn von untergeordneter Bedeutung verkauft sei, daß er durch die infolge des Vollbahnbetriebes eingeführten Neuerungen in seinem Wirtschaftsbetriebe im Vergleich zu früher erheblich gehindert werde und verlangt vom Beklagten Ersatz des ihm dadurch entstandenen Schadens.

Der Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen, und folgendes entgegnet: Durch den Kaufvertrag sei der Beklagte zur Unterlassung der vorgenommenen Betriebsänderung und zum Schadensersatz nicht verpflichtet. Etwaige Schadensersatzansprüche aus dem Grundstücksverkaufe könne der Kläger höchstens gegen die Stadt Guttstadt geltend machen. Durch die Herstellung des Überweges sei für den Kläger keine Dienstbarkeit an dem Bahnkörper begründet, er könne daher aus den vorgenannten baulichen Änderungen keine Ersatzansprüche herleiten. Die Einrichtung der Schranken sei eine polizeiliche Maßnahme sowohl zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes, als auch zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit für den Verkehr auf dem Überwege.

Das Landgericht hat die Klage aus folgenden Gründen a b g e w i e s e n: „Es kann dahingestellt bleiben, ob Kläger durch die Einführung des Vollbahnbetriebes und der infolgedessen getroffenen Maßnahmen und einer etwa dadurch veranlaßten, vom Kläger übrigens wenig zwingend begründeten Wirtschaftserschwernis tatsächlich geschädigt worden ist. Denn auch wenn man die Frage bejahen wollte, stände Kläger doch wegen des im Kaufvertrage vom 19. September 1882 im § 7 von seinen Eltern ausgesprochenen Verzichts und des Inhalts des vom Kläger geschlossenen Kaufvertrages ein Anspruch gegen den Beklagten nicht zu. Ohne Frage mußte sich der Vater des Klägers die Errichtung der Schranken und die Einführung eines häufigeren Zugverkehrs gemäß § 7 des Vertrages vom 19. September 1882 gefallen lassen, ohne einen Anspruch auf Entschädigung zu haben. Der fragliche Vertrag spricht lediglich davon, daß das Land „zu Eisenbahnzwecken“ verkauft werde, aber nicht davon, daß es vereinbarungsgemäß für den Bau einer Bahn von untergeordneter Bedeutung hingegeben werde. Die Erwähnung dieser Worte in der Einleitung des Vertrages hat mit dem Inhalt des Vertrages nichts zu tun. Die Wirksamkeit des in § 7 des fraglichen Vertrags ausgesprochenen Verzichts ergeben die §§ 378, 379, 381, 387 A. L. R. I, 16, daß gemäß Art. 170 E. G. z. BGB. hier zur Anwendung kommt. Als dem Kläger das Grundstück übergeben und verkauft wurde, nämlich am 6. Juli 1911, bestanden schon die Schranken und der Vollbahnbetrieb, und beides war ihm auch damals bereits bekannt. Durch den Vertrag vom 6. Juli 1911 erwarb Kläger das Grundstück mit den seinem Vater zustehenden Rechten, nicht aber zugleich damit gegen den Beklagten das Recht auf Beseitigung der Schranken oder wenigstens auf Ersatz des durch sie herbeigeführten Schadens, da diese Ansprüche dem Vater des Klägers

selber nicht zustanden. Vielmehr erlangte er im Verhältnis zum Beklagten kein anderes Recht, den Überweg zu benutzen, als es sein Vater besessen hatte. Aus diesem Grunde allein schon kann er wegen der durch die Schranken des Überwegs usw. angeblich herbeigeführten Wirtschaftserschwernis Ansprüche gegen den Beklagten nicht geltend machen. Er ist aber auch an den von seinem Rechtsvorgänger im Eigentum des Grundstücks abgegebenen Verzicht gebunden; der Vertrag ist ein Gutsüberlassungsvertrag, im § 7 desselben hat Kläger sich durch die Überlassung wegen seines Elternerbteils für abgefunden erklärt. . . . .“ —pt—

— **Schadenersatz für verlorenes Reisegepäck.** Ein Prozeß, der für Bahnreisende in Österreich von großem Interesse ist, beschäftigte kürzlich das Wiener Oberlandesgericht. Der Klage lag folgender Sachverhalt zugrunde: Am 24. Juli vorigen Jahres war Frau L. auf der Reise von K. in Wien angekommen und hatte, um einige Besorgungen in Wien zu erledigen, ihr Gepäck, bestehend aus einem großen Reisekorb und einem Koffer, in der Bahngarderobe hinterlegt, wobei sie einen Ausfolgeschein erhielt. Als Frau L. am nächsten Tage weiterreisen und ihre Sachen bei der Bahn beheben wollte, erfuhr sie zu ihrem Schreck, daß beide Stücke einem Manne, der sich für einen Bediensteten des Spediteurs B. ausgab und beim Empfang den Namen R. aufschrieb, bereits behoben worden waren. Die Erhebungen ergaben, daß der Mann auf Grund der Vorweisung einer halben weißen Karte die Ausfolgung des Korbes verlangt hatte, deren zweite Hälfte auf dem Gepäckstück befestigt war. Die Garderobefrau nahm daran keinen Anstand, da es, der rascheren Expedition wegen, üblich sei, die Garderobestücke nicht bloß gegen Vorweis des Herausgabescheines, sondern auch gegen anderweitige Erkennungszeichen auszufolgen. Die Garderobefrau gab aber dem Manne nicht nur den Korb heraus, sondern folgte ihm auch den Koffer aus. Frau L. hatte in dem Korb und dem Koffer Garderobe und Wäsche, die sie mit 6272 Kr. bewertete, und deren Ersatz sie von den Staatsbahnen begehrte. Die Staatsbahnen boten der Dame für jedes Gepäckstück 100 Kr., zusammen 200 Kr., als Ersatz an, da auf dem Abgabeschein der Garderobe ausdrücklich die Bestimmung des Betriebsreglements enthalten ist, wonach die Bahn für Garderobestücke, die in Verlust geraten, im Falle des Nachweises des Schadens nur 100 Kr. als Ersatz „per Kollo“ leistet. Frau L. strengte nun gegen das Eisenbahnärar einen Prozeß beim Handelsgericht auf Ersatz von 6272 Kr. an, da der Verlust durch ein grobes Verschulden der Bahn eingetreten sei, die für die leichtfertige Herausgabe der Frachtstücke durch die Garderobe hafte. Das Handelsgericht sprach der Klägerin bloß den vom Eisenbahnärar anerkannten Betrag von 200 Kr. zu und wies sie mit ihrem Mehrbegehren ab, ohne sich in die Beweise darüber einzulassen, welchen Wert die Sachen in dem Koffer hatten. Dabei stand das Gericht zudem auf den Standpunkt, daß die Bahn für Kostbarkeiten überhaupt keine Haftung zu übernehmen habe und daß Straußfedern, Seidenkleider und Batistwäsche Kostbarkeiten seien. Das Oberlandesgericht hat in Stattgebung der Berufung der Klägerin das Urteil des Handelsgerichts aufgehoben und angeordnet, daß eine Verhandlung zur Durchführung der Beweise über die Höhe des Schadens vom Handelsgerichte durchzuführen sei. In der Begründung erklärte das Gericht, daß die Haftung für die Garderobe trotz des Vorbehaltes von 100 Kr. für das Stück eine weitere Haftung nicht ausschließe und daher vom Gerichte die Beweise über die Höhe des Schadens zuzulassen waren. Auch war das Gericht der Ansicht, daß in diesem Falle nicht von „Kostbarkeiten“ gesprochen werden könne, da man darunter nur Schmuckgegenstände verstehe, nicht aber Toilettestücke.

Bücherschau.

— **Der Bahnmeister.** Handbuch für den Bau- und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. Herausgegeben von Emil Burok, Bahnmeister der k. k. österr. Staatsbahnen. Verlag von Wilh. Knapp, Halle a. S. 1912. Preis 1,40 *M.* Erster Band: Theoretische Hilfslehren für die Praxis des Bau- und Erhaltungsdienstes der Eisenbahnen. 5. Heft: Baulehre; 1. Hälfte: Baustoffe. Verfaßt von Dipl.-Ing. Prof. A. Birk, Eisenbahn-Oberingenieur a. D.

Nach Art der Besprechung des Heftes 3 des 2. Bandes in Nr. 85 Jahrg. 1912 d. Ztg. möge auch hier einer kurzen Mitteilung über den stofflichen Inhalt des nur 41 Seiten umfassenden Heftes ein Hinweis über dessen Stellung im Rahmen des ersten Bandes des Gesamtwerkes vorangestellt werden. „Die theoretischen Hilfslehren“ umfassen die Hefte: 1. Naturlehre, 2. Mathematik, 3. Baumechanik, 4. Vermessungskunde, 5. Baulehre, 6. gewerbliche Buchführung, Stilistik, Statistik.

Der in der technischen Literatur rühmlichst bekannte Verfasser führt in der Einleitung des Heftes aus, die verschiedenen, bei Bauwerken zur Verwendung kommenden Materialien lassen sich einteilen in: die tragenden oder raumbegrenzenden Hauptbaustoffe (Steine, Hölzer, Metalle), deren Bindemittel (Verbindungsstoffe) und deren Nebenstoffe. Der Einteilung liegen dementsprechend zunächst 5 Abschnitte zugrunde: die Bausteine (natürliche, künstliche), das Holz (Eigenschaften, Konservierung, Hausschwamm), die Metalle (Eisen, Blei, Kupfer, Zink, Zinn, Legierungen), Bindemittel (Mörtel, Beton, Zement, Asphalt usw.), Nebenstoffe (Glas, Dachpappe, Farbstoffe, Firnisse, Rohr, Taue, Linoleum, Kautschuk), während ein sechster Schlußabschnitt die „Aufbewahrung und Erhaltung der Baustoffe“ umfaßt.

Die Behandlung dieser Einzelstoffe erfolgt nach Maßgabe ihrer technologischen Eigenart und ihrer Bedeutung für die im Eisenbahnwesen vorherrschenden Ingenieur- und Hochbauten in kurzer klarer Fassung nach dem neuesten Stand der Baustoffkunde. Man kann darüber im Zweifel sein, ob nach der Stoffeinteilung des Gesamtwerkes nicht, unbeschadet des Inhalts der Hefte 2 (Unterbau) und 3 (Oberbau) des Bandes 2, die wichtigsten natürlichen und künstlichen Bettungsstoffe (Kiese, Hartgesteinsteinschläge, Hochofenschlacken) zweckmäßig in diesem Hefte ihre technologische Behandlung hätten finden müssen und ob nicht den beiden Baustoffen, des Holzes und des Eisens, als den wesentlichsten Unterschwellungsstoffen, gerade zur Einführung in den praktischen Inhalt des Heftes 3 (Oberbau) eine eingehende Behandlung unter diesem oberbaulichen Gesichtspunkt zu gönnen gewesen wäre. Von dem Büchlein ist, wie von seinen Vorgängern, zu sagen, daß es auch außerhalb des Verbandes des Gesamtwerkes als selbständiges, dem neuesten Stand der Technik Rechnung tragendes Lesebüchlein über die Technologie der Baumaterialien dem Laien wie dem Fachmann willkommen sein wird.

— **Volkswirtschaftlich-Statistisches Taschenbuch.** Bearbeitet von Dr. Hugo Bonikowsky. 3. Jahrgang; Verlag von Gebrüder Böhm in Kattowitz O.-S. Preis gebunden 2 *M.* Der Wert dieses in handlichem Format nunmehr zum dritten Male neu ausgegebenen Taschenbuchs besteht vor allem darin, daß sein Inhalt aus der großen Fülle von amtlichen und nichtamtlichen statistischen Veröffentlichungen über die deutsche Volkswirtschaft und die Volkswirtschaft der bedeutenderen anderen Länder, die der Einzelne wohl kaum in der Lage sein wird laufend zu bezeichnen, aus denen sich zu unterrichten jedenfalls nicht immer einfach und fast immer mehr oder weniger zeitraubend ist, eine Auslese der wichtigeren Zahlen und Angaben darbietet, in besonders ausführlicher Weise über die Produktion der Landwirtschaft, Viehzucht, Bergbau und Schwerindustrie. Im einzelnen enthält der erste Abschnitt Angaben über Flächeninhalt und Bevölkerung der Erde, über die Volksdichtigkeit und die Bewegung der Bevölkerung (Eheschließungen, Geburten, Sterbefälle, Auswanderung) der wichtigeren Länder der Erde und über sonstige Bevölkerungsverhältnisse u. dergl. Im Abschnitt II wird die Erwerbs- und Berufs-Gruppierung behandelt; Abschnitt III enthält statistische Angaben über Landwirtschaft, Viehzucht, Fischerei, Forstwirtschaft, Industrie der Nahrungs- und Genußmittel, Abschnitt IV über Bergbau- und Hüttenbetrieb, Eisen- und Metallverarbeitung, Industrie der Steine und Erden und Baugewerbe. In den weiteren Abschnitten finden sich Mitteilungen, die u. a. die Textil-, Papier und chemische Industrie, ferner die Gewerbebetriebe im Handels-, Versicherungs- und Verkehrsgewerbe und das Bank-, Geld- und Versicherungswesen betreffen. Weiterhin enthalten Abschnitt XI wichtigeres statistisches Material aus dem Gebiete des Eisenbahn-, Post- und Fernsprechwesens sowie über Binnenwasserstraßen, Binnen- und Seeschiffahrt, Schiffbau, Kraftfahrzeuge, Abschnitt XII Zahlen und Angaben über den auswärtigen Handel, über den Welthandel und das Kolonialwesen und Abschnitt XIII solche über die finanziellen Verhältnisse des Deutschen Reichs und der Bundesstaaten. Ein letzter Abschnitt beschäftigt sich mit den Arbeiterverhältnissen hinsichtlich der Bewegung der Löhne, der Kranken-, Unfall- und Invaliditäts-Versicherung usw. Als Anhang bringt der Verfasser allgemein wissenswerte Mitteilungen, z. B. über die Zusammensetzung des deutschen Reichstags, des Bundesrats, des preußischen Abgeordnetenhauses, über die Etatsstärke des deutschen Heeres und der Kaiserlichen Marine, ferner die Einheitssätze für die Berechnung von Eisenbahnfahrgeld, den Fahrkartensteuer-, Gepäck- und Reichspost-Tarif u. a. m.

Schon die kurze Inhaltsübersicht wird erkennen lassen, daß dieses nur 236 Seiten umfassende Büchlein, das man bequem wie ein Notizbuch in der Tasche tragen kann, nicht nur denen, die von Berufs wegen die Gestaltung der volkswirtschaftlichen Vorgänge verfolgen müssen, ermöglicht, die wichtigeren Angaben hierüber stets zur Hand zu haben, sondern auch dazu beitragen kann, das Interesse für Volkswirtschaft und Wirtschaftskunde allgemein zu erweiteren und zu vertiefen. Ein

besonderer Vorzug des Buches besteht noch darin, daß es alles Zusammengehörige auch zusammen bringt und nicht etwa, wie das beispielsweise bei rein alphabetischer Anordnung der Fall ist, an vielen Stellen zerstreut. Wer sich also z. B. über das Kapitel „Steinkohle" unterrichten will, der findet Produktion, Ein- und Ausfuhr, Preise, Arbeiterzahl, Löhne und alles Wissenswerte darüber bis auf die unmittelbare Gegenwart beisammen, und zwar nicht nur summarisch für ganz Deutschland, sondern auch für die einzelnen Steinkohlenreviere und für das Ausland. Ein übersichtliches und ausführliches Inhaltsverzeichnis, getrennt nach Hauptabschnitten und nach Einzelübersichten, gewährleistet ein leichtes und schnelles Zurechtfinden

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebenen Strecken:

a) Kolzig-Schlawa (13,70 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Posen,

b) Drulingen-Diemeringen (9,036 km) der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen,

c) Varel-Rodenkirchen (22,21 km) der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und die am 2. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke

Ahrdorf-Blankenheim Wald (24,94 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die Strecke Wannsee-Stahnsdorf Friedhof (4,28 km) der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, die am 3. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist der an der Linie Dresden-Elsterwerda gelegene Haltepunkt Neucoswig dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Reifnitz und Gottschee der Linie Großlupp-Gottschee im Km. 38,737 gelegene Haltestelle Lipowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Czarnikau und Sarben rechts der Bahnstrecke Czarnikau-Jablonowo gelegene Ladestelle Romanshof-Malzmühle für den Wagenladungsgüterverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die Schreibweise der Stationen Callies und Callies Stadt ist in Kallies bezw. Kallies Stadt geändert worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Dem an der Strecke Lissa (Pos.)-Jarotschin gelegenen Haltepunkt Trzecianow wird vom 1. Juni d. J. ab die Bezeichnung Steinort beigelegt werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 197 vom 22. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend den Entwurf eines neuen Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 28. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die Schreibweise der Stationen Callies und Callies Stadt wird mit sofortiger Gültigkeit in Kallies und Kallies Stadt geändert.

Bromberg, den 24. April 1913. (1258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Bezeichnung des an der Strecke Lissa (Pos.)-Jarotschin gelegenen Haltepunkts Trsecianow wird vom 1. Juni 1913 ab in „Steinort" abgeändert.

Posen, den 25. April 1913. (1261)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 5. Mai d. Js. wird die zwischen den Bahnhöfen Petrowitz und Tichau an der Eisenbahnstrecke Idaweiche-Tichau gelegene, bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Ladestelle Podlesie auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Über die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Kattowitz, im April 1913. (1266)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Der vorübergehend eingestellte Verkehr nach den Häfen Burgas, Varna und Dedeagatsch ist wieder aufgenommen. Dagegen scheiden die nordafrikanischen Nichtanlaufhäfen Derna, Djerba, Gabes, Masrata, Monastir, Sfax und Sousse (Souse) aus dem Verbande aus, weil die den Verkehr in Malta übernehmende fremde Dampfschiffsgesellschaft die Fahrten nach diesen Häfen eingestellt hat.

Altona, den 28. April 1913. (1267)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 20. April 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 D Holz usw. in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 29. April 1913. (1268)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer und pfälzischer Güterverkehr.

Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 29 für Gasreinigungsmasse erhält vom 1. Mai 1913 ab folgende neue Fassung:

Gasreinigungsmasse, gebrauchte
1. ausgelaugte;
2. zyanarme mit einem Blaugehalt von weniger als 3 %.

Straßburg, 29. April 1913. (1271)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-pfälzischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai wird die elsaß-lothringische Station Pommerieux-Verny in den direkten Tarif aufgenommen. Auskunft erteilt die Station.

Straßburg, 29. April 1913. (1270)
Kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 wird die elsaß-lothringische Station Waldighofen in den direkten Tarif aufgenommen. Auskunft erteilt die Station.

Straßburg, 29. April 1913. (1269)
Kaiserl. Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die auf den 1. Mai 1913 gekündigten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Berner-Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach und der Erlenbach-Zweisimmenbahn in den Tarifen für den Güterverkehr der Stationen Waldshut, Schaffhausen Bad. Stb. und Singen (Hohentwiel) Bad. Stb. mit der Schweiz, des südwestdeutsch - schweizerischen, nord-

deutsch-schweizerischen und preußisch-hessisch-schweizerischen Verbandes bleiben vorerst bis zum 1. Juni l. Js. in Kraft.

Karlsruhe, 25. April 1913. (1273)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 306 des Tarifs die Station Olmütz-Neugasse samt der zugehörigen Bemerkung gestrichen worden.

Straßburg, 29. April 1913. (1272)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-österreichisch-ungarischer Seehafenverband — Verkehr mit Ungarn —. Tarifheft 3 vom 1. Januar 1908.

Mit dem 25. Mai 1913 werden zwei neue Ausnahmetarife für frische Seefische (ausgenommen frische — grüne — Heringe) und frische Seemuscheln (ausgenommen Austern), und zwar

1. als Eilstückgut und
2. als Frachtgut in Wagenladungen

eingeführt. Der bisherige Ausnahmetarif 25 wird dadurch aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 28. April 1913. (1262)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tierverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird die Station Illowo des Direktionsbezirks Danzig in den Tiertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 25. April 1913. (1263)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Ab 1. Mai 1913 wird der Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts auch für Sendungen von den Bodenseeuferstationen gewährt, ferner wird die Station Eberbach in den Ausnahmetarif 5 f aufgenommen.

Karlsruhe, den 28. April 1913. (1260)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Im XI. Nachtrag zum Tarif, Teil II, Heft 2 werden nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 20 b (Tonwaren) mit sofortiger Wirkung neu festgesetzt:

Von Bonn

nach Fribourg Abt. a 345, Abt. b 248, nach Lausanne-gare Abt. 6 287, nach Neuchâtel Abt. a 329, Abteilung b 235 Centimes für 100 kg.

Karlsruhe, den 29. April 1913. (1265)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen andererseits.

Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909.

Zulassung von Schwefeläther zur Beförderung in Kesselwagen.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 wird in das im § 27 des obigen Eisenbahngütertarifs enthaltene Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Flüssigkeiten der Artikel „Schwefeläther" einbezogen.

Wien, am 26. April 1913. (1264)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 werden im Rahmen der Ausnahmetarife 30 E und 30 F direkte Frachtsätze von Pruchna nach Cleophasgrube und Zabrze Koksanstalt für 100 kg in Pfennig eingeführt.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 29. April 1913. (1274)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Zimmer- und Verglasungsarbeiten für die Bahnsteigdächer des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 öffentlich und getrennt von einander zu vergeben. Bedingungsunterlagen Ettlingerstraße 39 einzusehen und zu erhalten gegen Kostenersatz von je 1,80 ℳ (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Mittwoch, den 14. Mai, vorm. 10 Uhr bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 15. April 1913. (1278)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Beschlagarbeiten, umfassend die Beschläge von

4 Stück Durchfahrtstoren,
3 „ einflügelige Außentüren,
10 „ zweiflügelige Innentüren,
118 „ einflügelige Innentüren,

einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 7. Mai ab im Neubaubureau Ecke Sophien- und St. Johannerstraße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.

Abdrücke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Beschlagarbeiten am Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken" bis zum 16. Mai, vormittags 12 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königl. Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 2. Juni 1913.

Saarbrücken, 29. April 1913. (1275)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken soll die Ausführung der Tischlerarbeiten, umfassend rd.

4 Stück Durchfahrtstore,
3 „ Außentüren,
10 „ zweiflügelige Innentüren,
118 „ einflügelige Innentüren,
126 qm Dielenfußboden,
300 „ Riemenfußboden,
1150 lfd. m Fußleiste,
1590 „ Hohlkehlleisten,
1120 „ Eckschutzleisten,
260 „ Telephonleitungskasten,

einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 7. Mai ab im Neubaubureau Ecke Sophien- und St. Johannerstraße, Zimmer 17, zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen und Zeichnungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,20 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung der Tischlerarbeiten zum Erweiterungsbau des Hauptgeschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken" bis zum 16. Mai, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 2. Juni.

Saarbrücken, 29. April 1913. (1276)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Schmiede- und Eisenarbeiten sowie teilweise Materiallieferung zur Herstellung einer Wegeunterführung in km 277,2 + 85 der Strecke Schneidemühl-Dirschau auf Bahnhof Flatow sollen öffentlich in einem Lose vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können — soweit der Vorrat reicht — von dem unterzeichneten Amt gegen portofreie Einsendung von 3,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am

Montag, den 19. Mai d. Js. vormittags 11 Uhr

portofrei nach hier einzureichen.

Zuschlagsfrist beträgt 8 Wochen.

Konitz, den 28. April 1913. (1277)
Kgl. Eisenbahnbetriebsamt 1.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 35. | 7. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der Grenzübergang Skalmierzyce im Jahre 1912.

Von Regierungsrat **Dr. Hirt**, Posen.

Die Erwartungen, die auf die Entwicklung des Güterverkehrs auf dem Grenzübergang Skalmierzyce seit seinem Bestehen gesetzt worden sind, haben sich auch im Jahre 1912 voll erfüllt. Der Ausgang nach Rußland wie der Eingang von dort haben sich im verflossenen Jahre weiter stark entwickelt, wie eine Gegenüberstellung des Verkehrs der letzten drei Jahre ergibt. Es betrug an Wagenladungen

	der Ausgang	der Eingang
1910:	25 398	33 456
1911:	30 782	44 390
1912:	33 835	57 522

Besonders der Eingang weist eine erhebliche Steigerung auf*); 1912 gegen 1911 beträgt diese 29,58 %, 1912 gegen 1910 sogar 71,93 %. Die Einfuhr über Skalmierzyce besteht in der Hauptsache aus Holz und Futtermitteln. Im Jahre 1912 sind es rund 30 500 Wagen Holz, 20 500 Wagen Futtermittel und 6500 Wagen andere Güter gewesen. Da bei der schlechten Beschaffenheit der Landwege in Rußland die Holzabfuhr hauptsächlich nach Eintritt des Frostes, der die Straßen fest und für schwere Lasten fahrbar macht, stattfindet, ferner Kleie und Ölkuchen naturgemäß nach der Ernte in größerem Umfange hergestellt werden und zum Versand kommen, so setzt in Skalmierzyce stets im Oktober ein größerer Verkehrsandrang ein, der bis zum März andauert und nach den gemachten Beobachtungen in den Monaten Februar und März seinen Höhepunkt erreicht. Der vorletzte Winter hatte schon eine in ihrem Umfange unerwartete Steigerung gebracht. Während in den Vorjahren die Höchstzahl des Wageneingangs im Monat gegen 3000 betrug, stieg sie im Februar und März 1911 bis auf 6200—6300. Man glaubte dies in der Hauptsache auf die damals in Deutschland geltenden Notstandstarife für Futtermittel, die einen Anreiz zur stärkeren Einfuhr gaben, zurückführen zu müssen. Doch der Verkehr des letzten Winters hat ohne die Notstandstarife und trotz der politisch unruhigen Zeit, in der die Futtermittel in Rußland offenbar zurückgehalten wurden und die volle Ausnutzung des russischen Güterwagenparks durch den Handel infolge von Militärtransporten gehemmt war, nicht nur die vorjährigen Zahlen erreicht, sondern sie noch überschritten. Der Eingang vom 1. Oktober 1911 bis 31. März 1912 betrug 31 605 Wagenladungen, im gleichen Zeitraum 1912/13 dagegen 33 873 Wagenladungen. Im März 1912 fehlten wenige Wagen an 7000, trotzdem dieser Monat infolge der Romanowfeier und des Osterfestes vier Arbeitstage weniger hatte als der gleiche Monat des Vorjahres. Die Höchstleistung eines Tages ist am 25. März 1912 zu verzeichnen, an dem 472 Wagen eingingen. Trotz dieser erheblichen Steigerung ist der Verkehr im letzten Winter glatt bewältigt worden und die Stockungen, die infolge des plötzlichen gewaltigen Verkehrsandranges Ende 1911 und Anfang 1912 eintraten, haben sich nicht wiederholt.

Allerdings hat die Staatseisenbahnverwaltung im Laufe des Jahres 1912 in weitgehendster Vorsorge die mannigfachsten Maßnahmen getroffen, um den an sie gestellten Anforderungen gerecht zu werden.

In erster Linie sind die Rangier- und Aufstellungsgleise, die Umladerampen und Nahladegleise sowie die Gleiswagen vermehrt worden. Die letztgenannten sind zum Teil zur schnelleren und leichteren Handhabung mit elektrischem Antrieb und zur Erzielung einer genaueren Verwiegung durch möglichste Ausschaltung von Witterungseinflüssen mit Überdachungen versehen. Ein fahrbarer, elektrisch betriebener Portalkran zur Umladung von schweren Hölzern ist neu beschafft. Das Einfahrtgleis, auf dem die russischen Eingangszüge

*) Der Eingang ist seit Eröffnung von Skalmierzyce ständig gestiegen, auch im Jahre 1909; das Gegenteil könnte man aus den Zahlenangaben des Dr. Blume in Nr. 69 des Jahrganges 1912 dieser Zeitung schließen. 1909 sind nicht rd. 20 600, wie Dr. Blume offenbar infolge eines Schreibfehlers angibt, sondern 29 600 Wagen in Skalmierzyce aus Rußland eingegangen.

zollamtlich abgefertigt werden, ist auf beiden Seiten mit einer besonderen elektrischen Beleuchtungsanlage von über hundert Glühlampen versehen, damit die preußische Zollverwaltung auch nach Eintritt der Dunkelheit eintreffende Züge abfertigen kann. Das Personal der Güterabfertigung und der Station ist erheblich verstärkt worden, auch die Zollverwaltung hat ihre Beamten vermehrt.

Neue russische Übergangszüge sind eingelegt, desgleichen ist der Fahrplan für die preußischen Züge besser ausgestaltet. Hierdurch und durch planmäßige Regelung des Beförderungsdienstes wurde die Heranschaffung der zur Umladung erforderlichen preußischen Leerwagen und die Abbeförderung der umgeladenen Frachten bedeutend beschleunigt. Der Verkehrsdienst in Skalmierzyce ist in mancherlei Beziehung grundlegend geändert und verbessert worden. U. a. war die glatte Abwicklung des Verkehrs bisher dadurch erschwert, daß die von den Spediteuren binnen zwölf Stunden umzuladenden Ortssendungen mit den von der Eisenbahnverwaltung in weit kürzerer Zeit zur Umladung kommenden Durchgangssendungen durcheinander an die Rampen gesetzt wurden. Zur Abholung der entladenen russischen und der beladenen preußischen Wagen bedurfte es umständlicher Rangierbewegungen. Die ganzen Gleise mußten ausrangiert und die noch nicht fertig umgeladenen Wagen wieder zurückgestellt werden. Durch das häufige Rangieren wurden zudem die Privatumlader in ihrer Arbeit gestört. Es ist daher eine strenge Trennung der Orts- und Durchgangssendungen und ihre gesonderte Aufstellung an verschiedenen Rampen durchgeführt worden. Diese Maßnahme bezieht sich hauptsächlich auf die Holzladungen, die teils mit innerrussischem Frachtbrief auf Skalmierzyce Ort gestellt sind, teils mit durchgehendem, wenn auch nicht direktem Frachtbrief die Grenzstation durchlaufen. Die Wagen mit Kleie und Ölkuchen dagegen kommen ausnahmslos als Ortssendungen an und sind schon früher an besondere, überdachte Rampen zwecks Umladung gestellt worden.

Bei den Futtermittelsendungen machte sich aber ein anderer Übelstand fühlbar. Sie wurden sämtlich sofort nach Eingang an die Rampen gesetzt und ihnen sofort die preußischen Wagen zur Umladung gegenübergestellt. Im Kleieverkehr hat sich der Brauch herausgebildet, von den eintreffenden Sendungen zunächst Proben zu entnehmen und zur Börse nach Breslau oder nach anderen Handelsplätzen zwecks Verkauf der Ware zu schicken. Erst nach erfolgtem Verkauf werden die Wagen in Skalmierzyce umgeladen und weiter aufgegeben. So vergeht bis zur Umladung immer eine gewisse Zeit. Tage-, manchmal auch wochenlang standen die russischen Wagen an der Rampe den preußischen gegenüber, ohne daß eine Umladung erfolgte. Sie versperrten dann naturgemäß den Platz für später ankommende Sendungen; auch wurde dadurch der Umlauf der preußischen Wagen sehr beeinträchtigt. Es wurde daher angeordnet, daß die eingehenden russischen Futtermittelwagen zunächst auf besondere Aufstellungsgleise zwecks Probeentnahme geschoben und erst auf Antrag der Empfänger an die Rampen gesetzt werden. Ferner wurde bestimmt, daß die preußischen Wagen, und zwar allgemein, also auch bei den Holzsendungen, erst auf Bestellung den russischen gegenübergestellt werden. Es hat sich infolgedessen die Aufnahme- und Leistungsfähigkeit des Bahnhofs nicht unwesentlich gesteigert und die Zahl der für die Umladung täglich vorzuhaltenden preußischen Wagen trotz Zunahme des Verkehrs veringert. Auch ist dadurch die Übersicht und Aufsicht in den Bahnhofsanlagen verbessert.

Eine weitere Erleichterung des Übergangsverkehrs ist durch eine weitgehende Bekanntmachung über den Eingang der Ortssendungen erreicht. In Skalmierzyce treffen viele Sendungen ein, deren Adressat im Orte nicht zu ermitteln ist. Entweder ist er überhaupt nicht vorhanden, indem es sich um eine Deckadresse mit erdichtetem Namen handelt, oder er wohnt in einem anderen Orte, der aber nicht angegeben ist. So werden oft Banken ohne jede Ortsangabe als Empfänger benannt, die in Skalmierzyce, der angegebenen Bestimmungsstation, eine Niederlage nicht haben. Diese Erscheinung ist darauf zurückzuführen, daß nach russischem Recht die Benachrichtigung stets durch Aushang erfolgt, und die Herausgabe der Sendung ohne jede Prüfung des Empfangsberechtigten allein gegen Vorweis des mit dem Originalfrachtbrief übereinstimmenden Duplikats geschieht, daher eine Angabe des Wohnorts des Empfängers oder überhaupt die Benennung einer wirklichen Person als Empfänger entbehrlich ist.

Früher wurden dergleichen Sendungen als unbestellbar behandelt und dem Absender durch Vermittlung der russischen Grenz- und Versandstation zur Verfügung gestellt. Eine Aufklärung, wer der wahre Empfänger der Sendung sei, ließ in der Regel lange auf sich warten, weil das Duplikat gehandelt wird und durch die verschiedensten Hände geht, bis es zu dem Spediteur kommt, der mit der Abnahme und Weiteraufgabe der Sendung beauftragt ist. Den Namen dieses Spediteurs kennt natürlich der Absender nicht, er kann daher auf die Zurverfügungstellung zunächst keine Erklärung abgeben. Erst nach langwierigen Ermittlungen ist er in der Lage, den Empfänger zu benennen. Währenddessen standen die Wagen auf dem Bahnhof Skalmierzyce herum und füllten die Gleise. Zur zwangsweisen Einlagerung aller derartiger Sendungen fehlte es an dem erforderlichen Schuppenraum.

Es ist daher angeordnet worden, daß diese Sendungen ebenso wie die Vorzeigersendungen durch Aushang bekannt gegeben werden, damit die Spediteure, die gewöhnlich schon im Besitz der Duplikate sind, die Ankunft erfahren und die Wagen abnehmen können. Damit die jungen Leute der Spediteure nicht durch den Gang nach der Güterabfertigung und die genaue Besichtigung der einzelnen Aushangzettel, die nach jedem Überführungszuge angeschlagen werden, sowie durch das Heraussuchen und Abschreiben der für sie in Betracht kommenden Ladungen zu viel Zeit versäumen, wird den Spediteuren sogar gegen eine mäßige Gebühr der durch einen Vervielfältigungsapparat in größerer Anzahl hergestellte Aushang in das Haus gesandt. Dadurch werden auch die bei dem Abschreiben der vielstelligen russischen Wagennummern entstehenden häufigen Fehler vermieden. Das ganze Verfahren hat sich gut bewährt. Die unbestellbaren Sendungen haben fast ganz aufgehört, die Wagen werden rechtzeitig abgenommen, und die Empfänger sparen nicht unerhebliche Kosten, die früher durch Depeschen, Standgelder und Zwangseinlagerung entstanden.

Im Interesse des Verkehrs ist ferner die Ausstellung der Standgeldrechnungen und der Gewichtsbescheinigungen beschleunigt und die Endgebührenkontrolle vereinfacht. Schließlich ist noch eine Einrichtung zu erwähnen, die in besonderem Maße zu der glatten Abwicklung des gesteigerten Verkehrs im letzten Winter beigetragen hat: es ist die Einrichtung einer preußischen Abfertigungsstelle in Kalisch zur Vorbereitung der eisenbahn- und zollamtlichen Abfertigung der russischen Eingangsgüter. Bisher wurden die gesamten Abfertigungsarbeiten erst nach Eintreffen der russischen Züge in Skalmierzyce erledigt. Hierdurch verzögerte sich bei den Ortssendungen die Aushändigung der Avise und Frachtbriefe an die Empfänger und damit auch die Umladung und Weiteraufgabe der Sendungen. Bei den Durchgangsgütern führte das Verfahren zwar keine Verzögerung in der Umladung herbei, wohl aber nötigte es dazu, die Güter auf Begleitschein weiter zu schicken und die später fertig gestellten Papiere nachzusenden, was öfters Unstimmigkeiten und Verzögerungen bei der Auslieferung und Entladung auf der Empfangsstation zur Folge hatte. Das Bestreben der Verwaltung ging daher dahin, einen Teil der Abfertigungsarbeiten nach der russischen Grenzstation, wo die Güter wegen der Entkartung der Frachtbriefe und Erledigung der sonstigen Abfertigungsgeschäfte durch die russische Bahn ein gewisses Stillager haben, zu verlegen, ähnlich, wie es bereits seit Jahren auf den Grenzübergängen der Direktionen Königsberg und Danzig geschieht. Erst nach langwierigen Verhandlungen und Einholung der Genehmigung des russischen Verkehrsministe-

riums hat sich die Warschau-Wiener Bahn dazu verstanden, preußischen Beamten die Papiere zur Bearbeitung vor der Übergabe der Güter, die erst in Skalmierzyce erfolgt, zugänglich zu machen. Eine Schwierigkeit bestand darin, daß die eisenbahnamtliche Behandlung der Begleitpapiere in Kalisch erfolgt, während die zollamtliche Abfertigung in Szczypiorno stattfindet, die Papiere daher die Güter bis zu dieser Station begleiten müssen, also nicht vorher an die preußische Verwaltung herausgegeben werden können. Eine Aushändigung der Papiere in Szczypiorno hatte keinen Zweck, da hier die Züge zu wenig Aufenthalt haben, als daß währenddessen eine Bearbeitung der Papiere durch preußische Beamte möglich oder eine frühere Übermittlung der Papiere nach Skalmierzyce durchzuführen ist. Man hat sich schließlich dahin geeinigt, daß die Güterabfertigung Kalisch zwar die Papiere behält, die preußischen Beamten aber, die Tisch an Tisch mit ihren russischen Kollegen arbeiten, die Papiere zwischendurch zur Einsichtnahme und Anfertigung der erforderlichen Auszüge erhalten. Als selbstverständliche Voraussetzung hat die russische Bahn verlangt, daß durch die Tätigkeit der preußischen Beamten keine Verzögerung in der Weiterbeförderung der Frachten eintreten darf. Es wurde daher, da in der Kalischer Güterabfertigung Tag- und Nachtdienst eingerichtet ist, auch das preußische Bureau Tag und Nacht besetzt. Zurzeit sind acht Beamte dort tätig, die sich ablösen, in Skalmierzyce wohnhaft sind und zur Übernahme des Dienstes täglich nach Kalisch fahren. Sie fertigen die Zolldeklarationen, Zollbegleitscheine und Ladungsverzeichnisse an und stellen Nachweisungen für den Eingang, getrennt nach Orts- und Durchgangssendungen, in mehrfachen Pausen auf, die sog. Eingangslisten, die statistischen Zwecken dienen, die Wiegebücher ersetzen und die Lademeister an den einzelnen Umladebühnen in Skalmierzyce über den zu erwartenden Eingang und die erforderlichen preußischen Leerwagen unterrichten. Sie schreiben Rangierzettel für die einzelnen Ladestellen aus, melden der preußischen Grenzstation durch Fernspruch alle Sendungen vor, die eine besondere Vorbereitung für die Umladung erfordern, z. B. die Wagen mit geschlachtetem Geflügel und Eiern, die mit besonderer Beschleunigung umgeladen und weiterbefördert werden. Sie fertigen ferner die Avise an und bereiten den Schalteraushang für die Vorzeigersendungen vor. Schließlich rechnen sie die Rubelbeträge in deutsche Währung um und stellen die von den Russen zum Zwecke der Abrechnung aufgestellten Ablieferungsverzeichnisse fertig. Mit dem Inkrafttreten der neuen Eisenbahnzollordnung sind ihnen weitere Arbeiten übertragen, welche die glatte Abwicklung des Grenzverkehrs noch weiter günstig beeinflussen werden. Abgesehen von all den genannten Obliegenheiten ist die preußische Abfertigungsstelle in Kalisch in erster Linie dazu berufen, durch persönliches Benehmen mit den russischen Beamten aufgetauchte Zweifel und Unstimmigkeiten zu beseitigen und den Übergang der Güter in jeder Weise zu erleichtern.

Die Erfolge, die durch diese Vorbereitung der Abfertigung sich haben erzielen lassen, fallen so in die Augen, daß die Warschau-Wiener Bahn, die der ganzen Angelegenheit gegenüber zunächst sehr zurückhaltend war, nunmehr ihrerseits beantragt hat, die Einrichtung einer russischen Abfertigungsstelle in Skalmierzyce ihr zu gestatten.

Mit den vorstehenden Ausführungen sind die Maßnahmen noch nicht erschöpft, die die preußische Staatseisenbahnverwaltung in Skalmierzyce getroffen hat und noch treffen wird, um den Anforderungen des Übergangsverkehrs, auch wenn er noch stärker als im vergangenen Jahre und Winter wird, vollkommen gewachsen zu sein.

Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Magdeburg-Leipzig-Halle. Stand der Arbeiten.

Über den elektrischen Versuchsbetrieb auf der Strecke Dessau-Bitterfeld ist in dieser Zeitung bereits wiederholt berichtet worden. Die Bauarbeiten für die Erweiterung der Anlage nach Magdeburg, Leipzig und Halle sind in flottem Gange und werden so gefördert, daß der Betrieb voraussichtlich im Frühjahr des Jahres 1914 begonnen werden kann. Der Versuchsbetrieb auf der Strecke Dessau-Bitterfeld wird während der Bauarbeiten fortgeführt, einmal, um auch weiterhin Erfahrungen zu sammeln, andererseits um das Personal für den Vollbetrieb auf der ganzen Strecke anzulernen. Die wertvollen Ergebnisse des bereits zweijährigen Versuchsbetriebes werden bei den Erweiterungsarbeiten in vollem Maße ausgenutzt. Von besonderer Bedeutung sind in dieser Hinsicht die guten Erfahrungen mit der Fahrleitungsanlage, die dazu geführt haben, die Fahrdrahtspannung von 10 000 Volt auf 15 000 Volt zu erhöhen und für die Erweiterung die Abstände der eisernen Unterstützungen mit 100 m statt wie früher mit 75 m zu wählen. Hierdurch wird sowohl eine mit Rücksicht auf die Sichtbarkeit der Signale größere Durchsichtigkeit der Strecke, als auch eine erwünschte Verminderung der Porzellanisolatoren erreicht.

Das Gelände, auf welchem das Kraftwerk Muldenstein errichtet wird, liegt in unmittelbarer Nähe der Güterladestelle Muldenstein an der Strecke Berlin-Halle. Das Werk wird nach seinem Ausbau aus dem Kesselhause, dem Maschinenhause, dem Schalthause und den sonstigen Gebäuden, wie Dienstwohngebäude, Aufenthaltsräume usw., bestehen. Weithin sichtbar wird das Kraftwerk durch seine 3 gewaltigen Schornsteine sein, die eine Höhe von 100 m bei einer oberen lichten Weite von 4 m haben.

Das Kesselhaus wird nach seiner Vollendung vorläufig 20 Steilrohrkessel von je 300 qm Heizfläche enthalten, die den Dampf zum Antrieb der im Maschinenhause aufgestellten 7 Stromerzeuger abgeben sollen. Diese Stromerzeuger werden sämtlich durch Dampfturbinen angetrieben. Fünf von ihnen dienen zur Erzeugung des Wechselstromes für die eigentliche Zugförderung und leisten bei 1000 minutlichen Umdrehungen dauernd 4000 KW. Die beiden anderen Turbinen treiben Gleichstromerzeuger an, deren Energie zur Beleuchtung und für Nebenzwecke des Kraftwerkes dienen soll.

Die Kohlenzüge, die dem Kraftwerke das erforderliche Brennmaterial zuführen, werden aus Selbstentladewagen gebildet und werden unmittelbar in das oberste Stockwerk des Kesselhauses hineingefahren, um ihren Inhalt in große Kohlenbunker zu entleeren, aus denen er den Feuerungen der Kessel selbsttätig zufällt. Die Aschenrückstände, die bei der Verfeuerung von Braunkohle in sehr reichlichem Maße auftreten, werden pneumatisch aus den Kesseln und Feuerungen abgesogen werden. Zwei der großen Schornsteine stehen bereits, der dritte wird im Juli d. J. bereits fertiggestellt sein. Die elektrische Energie der Stromerzeuger des Kraftwerkes wird, nachdem sie durch Transformatoren auf die hohe Spannung von 60 000 Volt gebracht ist, zu drei Unterwerken, die in Wahren, Marke und Gommern errichtet werden, und deren Bau in der nächsten Zeit in Angriff genommen wird, geführt. Die Entfernung vom Kraftwerk Muldenstein bis zu dem am entferntesten gelegenen Unterwerk Gommern beträgt etwa 70 km. In diesen Unterwerken soll die Spannung der elektrischen Energie auf 15 000 Volt herabgesetzt werden. Der Strom wird mit dieser Spannung der Fahrleitung zugeführt, von der sie die Stromabnehmer der elektrischen Lokomotiven abnehmen.

Weit über die Hälfte der eisernen Masten und Querträger, die die Fahrleitungen unterstützen sollen, sind bereits aufgestellt, auch ist schon ein größerer Teil der 60 000 Volt Speiseleitungen verlegt worden. Auf der Strecke Bitterfeld-Delitzsch ist die Fahrleitung bereits fertiggestellt. Die gesamte Länge der für die elektrische Zugförderung vorgesehenen Strecke be-

trägt 150 km, die einfache Länge der ausgerüsteten Gleise einschließlich der Bahnhofsgleise rund 500 km.

Der Betrieb wird so eingerichtet werden, daß sämtliche Personen- und Güterzüge in Zukunft durch elektrische Lokomotiven, die an Stelle der jetzigen Dampflokomotiven treten, befördert werden. Eine Änderung des Fahrplanes ist vorläufig noch nicht vorgesehen. Die für den Betrieb auf der ganzen Strecke bestimmten Lokomotiven werden nach den Erfahrungen gebaut. die mit den für die Strecke Dessau-Bitterfeld zunächst beschafften Lokomotiven in zweijährigem Versuchsbetrieb gesammelt worden sind. Die neubestellten Personenzuglokomotiven haben die Bauart der 1-C-1 und einen hochliegenden Motor. Der Triebraddurchmesser beträgt 1350 mm, die höchste Fahrgeschwindigkeit 110 km/Std. Die Güterzuglokomotiven haben die Bauart B+B mit 2 hochliegenden Motoren, die mit Zahnradübersetzung und Blindwelle auf die Treibräder wirken. Der Treibraddurchmesser beträgt ebenfalls 1350 mm, die höchste Fahrgeschwindigkeit 50 km/Std. Aus verschiedenen Gründen, besonders, weil eine große Anzahl von Kurswagen in den elektrisch zu befördernden Zügen laufen, muß die Dampfheizung beibehalten werden. Während bei den erstbeschafften Lokomotiven die Heizung der Züge durch Heizkesselwagen erfolgte, werden die neuen Lokomotiven mit besonderen kleinen Dampfkesseln ausgerüstet. Die Heizung der Kessel erfolgt durch Koks. Mit Rücksicht hierauf und den geringen Brennmaterialverbrauch ist eine Belästigung des Publikums durch Rauch vermieden. Auch die Beleuchtung der Wagen durch Gasglühlicht wird beibehalten.

Heyden.

Die Schlußverhandlung im preußischen Abgeordnetenhause über die elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen.

(Schluß aus Nr. 34.)

Zum Schluß ging der Minister noch ausführlicher auf den Abänderungsantrag Gerhardus ein, der für die Staatsregierung nicht annehmbar ist. Die Zuweisung von Mitteln für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, ohne daß eine grundsätzliche Entscheidung darüber erfolgt, ob der elektrische Betrieb einzuführen ist, bringt nicht einen Schritt weiter. Die hier zugewiesenen Mittel sollen im wesentlichen für die Verbesserung des Signal- und Blocksystems Verwendung finden; für den Dampfbetrieb aber, wie er heute ist, und auch dann, wenn er durch verstärkte Lokomotiven noch verbessert werden kann, genügt das heutige Signalsystem vollkommen. Ferner ist der in dem Antrag für Versuche mit elektrischen Betriebsmitteln zugewiesene außerordentlich große Betrag von 3 Millionen Mark gar nicht erforderlich. Für Versuche sind die großen Versuchsbetriebe in Sachsen und Schlesien da, wo auch Versuche ohne Überweisung von Mitteln angestellt werden können. Endlich ist die durch den Antrag beabsichtigte Änderung des Zweckverbandgesetzes bedenklich und nicht zu billigen. Nach Auffassung der Staatsregierung ist die Staatsbahnverwaltung verpflichtet, wenn sie durch Änderung des Betriebssystems erhebliche Vorteile erreichen kann, diese Änderung mit ihren eigenen Mitteln vorzunehmen. Die Staatsregierung ist auch nicht gesonnen, den Zweckverband anzugehen, und diesem wiederum wäre es gar nicht zu verdenken, wenn er angesichts der großen Aufgaben, die er erfüllen soll, die Übernahme dieser ihm hier zugedachten weiteren großen Aufgabe ablehnt. Was aber sehr wesentlich sei, der Antrag gehe überhaupt von einer unzutreffenden Auffassung der wirtschaftlichen Bedeutung von Groß-Berlin aus. Es wird immer vergessen, daß dieses ein Industrierevier ist, das sich ebenbürtig neben die großen Industriereviere des Landes stellen kann. Weil sich nun aber das Industrierevier von Berlin auf engsten Raum zusammengedrängt, ergibt sich für diejenigen, denen die Wahrnehmung des Verkehrsinteresses anvertraut ist, auch die Verpflichtung, besondere Verkehrseinrichtungen zu schaffen. Die großen Transporte, die Berlin den Staatsbahnen zubringt, sind hochwertig, bringen diesen viel Geld ein und wirken auf die Rente der Staatsbahnen. Dasselbe gilt vom Personenverkehr; die Riesenindustrie Berlins beschäftigt ein gewaltiges Angestelltenpersonal und ein noch viel größeres Arbeiterpersonal, das die Verbindung mit dem ganzen Reich und dem Ausland aufrechterhält und die preußischen Staatsbahnen auf weite Strecken benutzt. Das fällt doch erheblich ins Gewicht, wenn man einen Vergleich anstellt zwischen dem, was für die Industriebezirke und das platte Land getan wird und was für Berlin geschieht. Was jahraus, jahrein die preußische Eisenbahnverwaltung für die Entwicklung ihrer Betriebsanlagen in den Industrierevieren und großen Städten des Landes aufwendet, zählt nicht nach Millionen, sondern nach Milliarden. Da wird wohl zugegeben werden können, daß die Verwendung von 200 Millionen für die Elektrisierung des Verkehrs von Berlin, welche den ganz besonderen Verkehrsverhältnissen Berlins Rechnung trägt, sehr wohl und mit gutem Grunde gerechtfertigt werden kann. Mit der Bitte, nicht dem Antrage Gerhardus, sondern dem Kommissionsbeschlusse zuzustimmen, schloß der Minister seine bedeutsamen Ausführungen unter lebhaftem Beifall mit folgenden Worten:

. . . „Ich betone zum Schluß nochmals, daß dieser Vorlage jede grundsätzliche Bedeutung fehlt; sie hat keinen politischen, sie hat keinen wirtschaftspolitischen Hintergrund, sie kann daher als eine Frage, die die politischen Parteien interessieren, nicht angesehen werden. Die Vorlage ist ganz überwiegend technischer Natur und erfordert Vertrauen gegenüber der großen Verwaltung, der Sie dieses Vertrauen bisher stets bewiesen haben. Schon die Tatsache, daß im Ressort ergraute erste Sachverständige, die an den Erfolgen des Dampflokomotivbetriebes ganz entscheidend mitgewirkt haben, sich entschließen, in diesem eng umgrenzten Fall für die Elektrisierung einzutreten, ja sie für eine unbedingte Notwendigkeit halten, spricht dafür, daß die Staatsregierung auf dem richtigen Wege ist. . . . M. H., in der Ablehnung oder auch nur in der Verzögerung einer Vorlage, die den technischen Fortschritt verkörpert, liegt eine außerordentlich große Verantwortung für ein Parlament. Ich weiß, daß das hohe Haus sich dieser Verantwortung bewußt sein wird.“

In der sich anschließenden Besprechung des Gesetzentwurfs äußerten sich verschiedene Abgeordnete teils für, teils gegen die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. U. a. bemerkte Abg. v. Pappenheim (kons.), der sich im übrigen gegen die Vorlage aussprach und sich bezüglich der technischen Bedenken u. a. auf ein längeres Gutachten des Professors Cauer berief, die Gegner der Vorlage wollten nicht grundsätzliche Schwierigkeiten machen, es handle sich nur darum, in vorsichtiger Weise sichere Grundlagen für eine Entschließung von einer Tragweite zu finden, wie sie wohl selten vorkomme. Dagegen trat z. B. Abg. Schmieding (nl.) warm dafür ein, daß nur eine Elektrisierung der Stadtbahn dauernd Abhilfe zu schaffen vermag. Nachdem ein Kommissar des Kriegsministers die gegen die Elektrisierung der Stadtbahn keine Bedenken hegende grundsätzliche Stellung der Heeresverwaltung über diese Frage im Zusammenhang mit den Interessen der Landesverteidigung kurz erläutert, auch Unterstaatssekretär Dr. Michaelis erklärt hatte, daß es dem Finanzminister erwünscht wäre, wenn grundsätzlich die Umwandlung des Dampfbetriebes in elektrischen Betrieb beschlossen würde, und Ministerialdirektor Dr. Freund den Antrag betreffs der Beteiligung des Zweckverbandes erfolgreich bekämpft hatte, trat Staatsminister v. Breitenbach den Ausführungen einzelner Abgeordneten entgegen. Zunächst setzte er sich mit dem Abg. Dr. Wuermeling (Ztr.) über Fragen, die mit der Betriebspflicht der Staatsbahnverwaltung auf dem Netze der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in Zusammenhang gebracht worden waren, grundsätzlich auseinander und wandte sich dann den technischen und wirtschaftlichen Einwendungen des Abg. Pappenheim zu. Gegenüber den ablehnenden Gutachten des Professors Cauer und des früheren Mitgliedes der Eisenbahnverwaltung, Geheimrat Garbe, wies der Minister darauf hin, daß keiner von diesen Herren eine Verantwortung trägt. Die Verantwortung für den Betrieb und dessen Durchführung kann allein die Staatsbahnverwaltung übernehmen. . . . „Ich meine aber, es sollte doch in jeder Beziehung beruhigend wirken, wenn ich ausspreche, wie ich es vorhin schon getan habe, daß die Staatsbahnverwaltung in einem Jahre oder in dem Zeitraum, den wir brauchen, um die nächste Gesetzesvorlage an den Landtag zu bringen, alle die technischen Zweifel klären und dem Landtage vor Augen führen wird, wie sich die Sache an der Hand der selbstverständlich anzustellenden Versuche entwickelt. Es liegt darin eine so große Sicherheit, daß das hohe Haus sich wohl schon jetzt auf den Standpunkt der Regierung stellen könnte. . . .“ Der Minister besprach dann ein-

gehend die wirtschaftsstatistischen Unterlagen, deren Richtigkeit der Abgeordnete angegriffen hatte. Man könne als sicher annehmen, daß die Schätzungen der Staatsbahnverwaltung nicht zu gering gegriffen sind: dafür bürgt eben die steigende Bevölkerung von Groß-Berlin. Es wäre ja ein Wunder, wenn die Steigerung der Bevölkerung in den nächsten Jahren oder im nächsten Jahrzehnt geringer sein sollte als im abgelaufenen Jahrzehnt. Auf den Vorwurf des Abg., die Staatsbahnverwaltung verfahre doch ungleichmäßig, für Groß-Berlin mache sie große Aufwendungen und gewähre billige Tarife, aber draußen im Lande halte sie zurück und gäbe insbesondere keine Tarifermäßigungen, wies der Minister nochmals darauf hin, daß es eben auch keine einzige Stadt im Königreich Preußen gibt, die sich mit Berlin, das etwa soviel Einwohner hat wie die 14 größten preußischen Städte zusammen, vergleichen kann. Das aber muß gleichzeitig festgestellt werden: für die Beförderung der Bevölkerung wird allerorten gesorgt. Daß allerdings keine Neigung bestehe, die Ausnahmetarifsätze des Berliner Netzes auf das Land auszudehnen, sei wohl begreiflich und diese Auffassung werde auch von der großen Mehrheit des Hauses gebilligt. Auch der Einwand, daß in einer Reihe von Jahren für Nebenbahnen nicht mehr Kapital hergegeben worden wäre, als jetzt für die Elektrisierung der Stadt- und Vorortbahnen gefordert wird, sei nicht zutreffend. Man dürfe doch an den Tatsachen nicht vorübergehen, daß jährlich 6—8 Millionen zur Unterstützung des Baues von Kleinbahnen eingestellt werden, und daß die Summen für den Bau von Meliorationsbahnen noch ergänzt werden müssen durch die für den Bau von Hauptbahnen eingestellten Summen, weil ja auch diese in weitestem Maße das Land meliorieren. Man halte sich nur vor Augen, was das Anleihegesetz, das in diesem Jahre mit einer ungeheuren Summe abschließt, für den Aufschluß des Landes bedeutet.

Bei der darauf fortgesetzten Besprechung äußerten sich Abgeordnete aller Parteien. Abg. Kreitling (fortschr. Volksp.) kam u. a. auf die merkwürdigen Einwände zurück, die gegen die Elektrisierung der Stadtbahn erhoben worden sind, und hob dabei einige Einzelheiten aus der Schrift „Das Vaterland in Gefahr“ hervor. Abg. Hoffmann (Soz.) erklärte: Die Elektrisierung der Stadtbahn ist notwendig. Wenn dem Minister ein Vorwurf zu machen wäre, dann ist es der, daß er zu lange mit der Elektrisierung gewartet hat. Abg. Quehl (kons.) brachte u. a. zum Ausdruck, daß auch diejenigen, die der Vorlage nicht freundlich gegenüberstehen, anerkannt haben, daß die Verhältnisse geändert werden müssen. Beständen solche Verhältnisse bei einer Privatbahn, dann wäre der Staat sicher längst eingeschritten. Wenn ein Teil seiner Parteifreunde mit ihm der Vorlage zustimme, geschehe es in der bestimmten Erwartung, daß eine Tariferhöhung unter allen Umständen eintritt, damit auch gewisse Abschreibungen und eine Verzinsung des Anlagekapitals ermöglicht werden und auch die alten Bahnkörper eine Verzinsung erfahren. Abg. v. Hennigs (kons.) begründete in einer längeren Rede noch einmal eingehend den Standpunkt der Gegner der Vorlage. Diese wollten ja in der ganzen Frage keinen absolut ablehnenden Standpunkt einnehmen, aber sie könnten eben der Vorlage nicht zustimmen, ehe nicht genügende Erfahrungen gesammelt sind. Das erneute kritische Eingehen des Abg. v. Hennigs auf alle bereits in der Kommission ausführlich erörterten Einzelfragen technischer und wirtschaftlicher Art gab dem preußischen Eisenbahnminister Veranlassung zu nochmaligen längeren Ausführungen. Es liege ihm außerordentlich fern, dem Parlament das Recht zu bestreiten, auch technische Fragen in den Kreis seiner Erörterungen zu ziehen; es kommt nur auf die Grenzen an, die das Parlament sich in solchen Fällen steckt. Sicherlich liegt aber eine große Gefahr darin, technische Fragen, die eingehende Fachkenntnisse voraussetzen, im Parlament zum Gegenstand des Streits und Widerstreits zu machen. Es ist doch zweifelhaft, ob es bei dem jetzigen Stand der Verhandlungen überhaupt angezeigt ist, in die Erörterung der technischen Vorgänge näher hineinzusteigen. Dann kam der Minister nochmals auf die Frage der Interessenpolitik zurück. . . . „Wir sind weder für die Dampflokomotivindustrie noch für die elektrische Industrie in dieser Frage zu haben; wir stehen über beiden. Wir akzeptieren nicht blind, was uns offeriert wird; wir konstruieren selber, beraten selbstverständlich auch mit der Interessentenschaft. . . . Was haben wir wohl für ein Interesse daran, die eine oder andere Betriebsart gewählt zu sehen? Wir wollen nur das Beste und glauben, daß diese Vorlage technisch das Beste bietet, was zurzeit geboten werden kann. . . .“ Auch die wirtschaftlichen Bemängelungen des Abgeordneten seien als zutreffend nicht anzuerkennen, wie der Minister im einzelnen darlegte. Zu der Auffassung, an die Frage der Elektrisierung dürfe man nur herantreten, wenn alles klipp und klar gestellt sei, bemerkte der Minister, daß man dann niemals zu dem elektrischen Betrieb kommen wird. Er erinnerte hierbei an die Einführung der Heißdampflokomotiven, die heute auf den preußischen Staatsbahnen in rund 5000 Exemplaren vertreten sind und ein Kapital von fast ½ Milliarde darstellen. . . . „Als wir den großen Sprung zur Heißdampflokomotive unternahmen, hat hier in diesem hohen Hause niemand Zweifel erhoben, ob wir technisch auf dem richtigen Wege wären, und der Übergang zur Heißdampfmaschine bedeutete erheblich mehr als die Elektrisierung des Stadt-, Ring- und Vorortbahnnetzes; denn die technischen Verbesserungen setzen sich in eminentem Maße in wirtschaftliche Erfolge um. Die Verbesserung unserer Betriebsziffer muß zum großen Teil zurückgeführt werden auf die Leistungssteigerung, die uns die Heißdampfmaschine gebracht hat. Damals haben Sie es nicht nachkontrolliert. In dieser Spezialfrage kontrollieren Sie uns nach und verlangen, daß wir einen juristischen Beweis dafür bringen, daß der Fortschritt des Betriebes eintreten wird, den wir erwarten. . . .“ Schließlich ging der Minister auch noch auf die Tariferhöhung ein und bezeichnete hierbei die Lage der Staatsregierung bei Durchbringung der Vorlage um deswillen als besonders schwierig, weil von den Freunden der Vorlage ein Teil überzeugter Gegner der Tariferhöhung ist, und von den Gegnern der Vorlage wohl sämtliche ausgesprochene Anhänger der Tariferhöhung sind und zum Teil über das noch hinausgehen wollen, was von der Regierung in Aussicht genommen ist. Was nun das Maß der Tariferhöhungen betrifft, so sollen sie etwa 8 Millionen einbringen. Von diesem Betrage werden 75 % zu tragen haben die einfachen Fahrkarten im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr. Die Tariferhöhungen werden für diese einfachen Karten nicht drückend sein. Die Monatskarten werden im Stadt- und Ringbahnverkehr stärker belastet werden als im Vorortverkehr, weil sie dort bisher ganz außergewöhnlich billig sind. Die Arbeiterwochenkarten werden nur sehr wenig getroffen werden, sie werden im Durchschnitt für die Fahrt nur mit dem Bruchteil eines Pfennigs belastet werden. Zu dem Abänderungsantrag Gerhardus bemerkte der Minister noch, daß er nicht einmal einen Wechsel auf die Zukunft bedeute, die notwendige grundsätzliche Stellungnahme lasse er durchaus vermissen. Wenn aber eine grundsätzliche Entscheidung nicht fällt, dann bedeutet es eine Verzögerung der Vorlage nicht um ein Jahr, sondern um eine Reihe von Jahren. . . . „Die Staatsregierung hat ein gutes Gewissen in dieser Sache und eine unanfechtbare Stellung. Sie ist trotz der besonderen Dringlichkeit erst nach reiflicher und jahrelanger Überlegung vorgegangen. Diese hat so lange gedauert, daß man mir heute den Vorwurf gemacht hat, wir hätten zu spät angefangen. Weil die Regierung so vorgegangen ist, kann sie mit Ruhe dem Ausgang entgegensehen und kann selbst einen negativen Beschluß des Hauses ertragen. Ob ein solcher von dem hohen Hause ertragen werden kann, ist mir mehr als zweifelhaft.“

Bald darauf wurde die Besprechung geschlossen. Bei der am 22. April vorgenommenen namentlichen Abstimmung wurde dann, wie bereits mitgeteilt, der Kommissionsantrag mit 192 gegen 143 Stimmen angenommen und der Abänderungsantrag Gerhardus mit großer Mehrheit abgelehnt. Hierauf wurde der ganze Gesetzentwurf nach den Kommissionsbeschlüssen mit großer Mehrheit sofort in dritter Lesung angenommen.

Persische Eisenbahnen.

Die persische Regierung beginnt hinsichtlich der Frage von Eisenbahnen wichtige Beschlüsse zu fassen. Die Verkehrswege Persiens sind derartig ursprünglich und unzweckmäßig, daß sie für die fernere wirtschaftliche Entwicklung dieses Landes wohl das ernsteste Hindernis bilden. Vor zehn Jahren genügte die vorhandene Anzahl von Lasttieren ungefähr der herrschenden Nachfrage, aber aufeinander folgende schlechte Erntejahre und solche innerer Unruhen haben deren Anzahl merklich vermindert, worunter der Handel zwischen der Küste und dem Innern ganz erheblich leidet. Das Ergebnis dieser Verkehrsunzulänglichkeit ist, daß der Warenversand von den Einfuhrhäfen nach dem Hinterland heute rd. 300 % mehr kostet als vor einem Jahrzehnt. Natürlich gibt es solange keine Besserung, als man nicht zu Verkehrsmitteln greift, die von den örtlichen Verhältnissen in geringerer Weise abhängig sind als Lasttiere. Die Entstehung eines Eisenbahnnetzes, das die Küste mit den Hauptplätzen des Innern in gute Verbindung bringt, wird das einzige Mittel zur wirtschaftlichen und politischen Rettung Persiens sein. Die jetzt in Vorschlag gebrachte Linie, die, vom Persischen Golf ausgehend, durch Luristan nach Khoremmabad führen soll, wird allerdings nur unter Überwindung großer Schwierigkeiten zustande kommen. Die Provinz Luristan ist

nämlich von einem der wildesten persischen Stämme bevölkert, der sehr volkreich ist und sich in steter Gärung befindet. Unter den Häuptlingen dieses Stammes finden sich überdies einige fortschrittliche Geister, fortschrittlich ganz im persischen Sinne, die eine Gelegenheit, ihre Lebensbedingungen zu verbessern, wie dies z. B. durch den Bau von Eisenbahnen zuwege gebracht werden könnte, gern aufgreifen wollen. Die Störenfriede von Luristan befinden sich gegenwärtig anscheinend in einem Übergangsstadium. Vor etwa 15 Jahren konnte man in ihrem Bereiche gewissermaßen mit Sicherheit reisen. Die gegenwärtigen trostlosen Zustände sind erst in den letzten 5 Jahren eingerissen.

Ein weit aussichtsreicheres Unternehmen ist der einem russischen Syndikat eben konzessionierte Bau einer Eisenbahn von Täbris nach Dschulfa. Der Bahnbau nach Khoremmabad wird aller Wahrscheinlichkeit von einer englischen Gruppe in Angriff genommen werden. Dadurch wird in erster Linie Zentral- und Südwestpersien auf dem Wege des Persischen Golfes dem Warenverkehr geöffnet statt, wie bisher, auf dem Umwege über Bagdad, was kostspielig und unsicher zugleich war. Zentral- und Südwestpersien besitzen reiche und fruchtbare Landstriche, die ebenso reich bevölkert sind und wo gewaltige Mengen Baumwolle und Getreide geerntet werden könnten. Diese Linie wird dem Land und der Bevölkerung nicht nur durch Erschließung weiter Strecken für lebhafteren Handelsverkehr nützlich werden, sondern auch infolge ihrer Bedeutung für die Beruhigung immer sich in Unruhen verzehrender Volksstämme. Es wird gleichzeitig darauf hingearbeitet, in absehbarer Zeit die englische Linie mit der russischen zu verbinden; alsdann wäre eine dauernde und regelmäßige Verbindung zwischen dem Persischen Golf und dem Caspischen See hergestellt. Dieses Projekt wird gegenwärtig noch durch Befürchtungen gehemmt, die man englischerseits insofern hegt, als es durch diesen Bahnzusammenschluß Rußland ein leichtes werden würde, Truppen nach dem Persischen Golf vorzuschieben. Das kann aber bei jeder persischen Bahn der Fall sein; hegte man solche Befürchtungen ernsthaft, so dürfte überhaupt keine Bahn in Persien angelegt werden. — Die englische Bahn wird gewiß dem transeuropäischen Handelsweg über Bagdad einigen Abbruch tun, dieser Ausfall wird jedoch durch den mittels der Bagdadbahn mächtig emporblühenden Handel Mesopotamiens bald doppelt und dreifach aufgewogen werden. Diese englische Bahn ist jedenfalls dazu berufen, die reichsten, wirtschaftlich und handelspolitisch noch schlafenden Gebiete Persiens für den internationalen Handel zu erschließen.

Über Einzelheiten dieser wichtigen, in nächster Zukunft erstehenden Bahnlinie sei bemerkt, daß sie durch das Karuntal, das Tor weiter südpersischer Gebiete in das hinsichtlich des Weltverkehrs ganz zurückgebliebene Innere vordringen wird. Die erste Aufgabe ist, eine möglichst kurze Verbindung zwischen dem Karuntale und der südlichen Hauptstadt Persiens Isfahan zu finden und herzustellen. Der Schienenweg wird also von Ahwas ausgehen. Ebenso notwendig wird jedoch eine zweite Arterie mit nordwestlicher Richtung, die durch die Bezirke von Khoremmabad und Burujird führen muß, um Zentralpersien anzuschließen. Besonders von der letzteren Strecke wird der persische Staat den größten Nutzen ziehen, da Ruhe und Ordnung zugleich leichter aufrechtzuerhalten sein wird, als es in den unwirtschaftlichen Gegenden bisher möglich gewesen ist, selbst zu Zeiten, als der persische Schah die absolute Gewaltherrschaft verkörperte. In dem heute in seinen großen Umrissen fertig vorliegenden Arbeitsprogramm ist für später auch die Weiterführung der Bahnlinie bis nach Hamadan vorgesehen, wo ein Anschluß an die in Aussicht genommene Verlängerung der Bagdadbahn von der persischen Grenze bis nach Teheran sodann mit Leichtigkeit stattfinden könne. Wenn diese Arbeit ausgeführt sein wird, ist die persische Regierung in den Stand gesetzt, ihr Ansehen auch bis in die Gebirgsgegenden des westlichen Persiens zu erstrecken, wo die Staatsgewalt heute nur dem Namen nach besteht. Die Wichtigkeit dieser Erleichterung kann vom persischen Standpunkte aus nicht hoch genug angeschlagen werden.

Erreicht anderseits die projektierte russische Bahn Dschulfa-Täbris auch Hamadan, so sind alle Mittel zur endlichen Beseitigung der jahrhundertelang andauernden anarchistischen Zustände in Persien gegeben. Erwähnenswert ist noch, daß die sogenannte Khoremmabad-Eisenbahn den persischen Teil der Bagdadbahn im rechten Winkel schneiden wird. Der Bau dieser letzteren Linie ist durch das Potsdamer Abkommen vom Jahre 1909 ja gesichert. Das Legen der Schienen durch die Bagdadbahn gegen die türkisch-persische Grenze hin von Sadijeh aus, nördlich von Bagdad, wird für die nächste Zukunft erwartet. Die beiden Bahnen sind ja auch für Persien, wie die vorstehenden Ausführungen beweisen, von ganz wesentlicher Bedeutung und für beide Bahnen sind die gesundesten Grundlagen zu gedeihlicher Entwicklung vorhanden. Sie unterstützen sich gegenseitig in der Erfüllung ihrer Kulturaufgaben, da sie keine Parallelbahnen, sondern Kreuzbahnen sind. Nach ihrer endgültigen Vollendung wird Bagdad weiter die eigentliche Hochburg des persischen Transithandels sein, ohne damit andere fruchtbare Gebiete dieses Reiches von der Küstenverbindung auszuschließen.

Smyrna, den 24. März 1913. Fr.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in der Herrenhaus-Kommission. Dem ausführlichen Bericht über die Verhandlungen in der Herrenhaus-Kommission entnehmen wir folgende interessante Einzelheiten. Nach einem Antrag Gerhardus, der schon im Abgeordnetenhause abgelehnt wurde, sollte bekanntlich der Zweckverband Groß-Berlin zu den Kosten der Elektrisierung herangezogen werden. Hierzu führte Staatsminister v. Breitenbach u. a. folgendes aus:

„Der vielfach aufgestellten Behauptung, daß die Elektrisierung des Berliner Bahnnetzes eine Bevorzugung Groß-Berlins vor den übrigen Landesteilen bedeute, liege eine falsche Auffassung von der wirtschaftlichen Bedeutung Groß-Berlins zugrunde. Man übersah oder wolle vielleicht auch übersehen, daß Berlin eins der größten, vielleicht das größte Industrierevier des Kontinents ist. Wenn man die Menge des im Berliner Industrierevier investierten Kapitals betrachte, so halte Berlin selbst einen Vergleich mit den Bezirken der Schwerindustrie aus. An dem Gedeihen und Blühen der Berliner Industrie habe die Staatsbahnverwaltung aber ein ganz enormes Interesse, weil sie einer der größten Geldbringer sei. Die hier geförderten Materialien, Fabrikate und Halbfabrikate seien viel hochwertiger als die der Schwerindustrie und daher auch die Tarife hier viel hochwertiger als dort. Man müsse auch bedenken, daß bei der zentralen Lage von Berlin die Berliner Sendungen die Staatsbahnen auf große Entfernungen benutzen. Berlin bedürfe mit seiner Bevölkerung von vier Millionen selbstverständlich ganz besonderer Verkehrseinrichtungen und könne in dieser Beziehung mit keinem anderen Platz verglichen werden. Daß Berlin und der Zweckverband für die Förderung der baulichen Entwicklung der Bahnanlagen ebenfalls im gewissen Umfange eintreten müßten, gebe er zu, aber das geschehe auch bereits seitens der Gemeinden wie seitens von Privatpersonen. So baue Berlin die Nord-Südbahn mit einem Kapital von 90 Millionen Mark, und es schwebten eine ganze Reihe anderer Projekte für Berlin, von denen er bestimmt annehme, daß sie nicht unter den Tisch fallen würden. Neben den Unternehmungen der Stadt sei die Hoch- und Untergrundbahn in stärkster Entwicklung begriffen, sie verkörpere ein Kapital von etwa 180 Millionen Mark. Dem Gedanken also, daß außer der Staatsbahnverwaltung auch andere für den Verkehr einträten, sei bereits tatsächlich Rechnung getragen. Darüber hinaus andere zu den Kosten herbeizuziehen, liege kein Anlaß vor.“

Nachdem der Minister im Fortgang der Verhandlungen nochmals in eindringlichen Worten die Notwendigkeit der Elektrisierung dargelegt hatte, nahm er auch zur Tariffrage das Wort und sprach sich dahin aus:

„In Zukunft werde der Berliner Passagier II. Klasse nach der geplanten Tarifrevision etwas mehr als der Passagier III. Klasse nach dem allgemeinen Tarif und der Passagier III. Klasse in Berlin etwas mehr als der der IV. Klasse beim allgemeinen Tarif bezahlen. Die geplante Erhöhung solle sich auf alle Arten von Fahrkarten verteilen; am meisten würde auf die einfachen Karten des Vorortverkehrs fallen. Es sei also hauptsächlich der Massenverkehr der Sonntage, der belastet werden solle. Die Erhöhung des Stadt- und Ringverkehrs werde etwas weniger einbringen. Hauptsächlich sollten dort die Preise der jetzt notorisch zu billigen Monatskarten erhöht werden. Auch die Sätze für die Monatskarten auf den Vorortbahnen sollten mit Rücksicht auf die großen Vorzüge des elektrischen Betriebes etwas erhöht werden. Bei den Arbeiterwochenkarten für Ring- und Stadtverkehr sollten verschiedene Ungleichmäßigkeiten beseitigt und gleichzeitig eine geringe Mehreinnahme von 400 000 ℳ erzielt werden. Die Erhöhung der Arbeiterwochenkarten erscheine nicht ganz unbedenklich, weil die jetzigen Höchstsätze heraufgesetzt würden. Das könne in einzelnen Fällen zu einer starken Belastung des Arbeiteres führen, aber eine Nachprüfung werde noch erfolgen, da der vorgetragene Tarifplan nur ein vorläufiger Entwurf sei.“

Zum Schluß der Verhandlungen beantragte die Kommission, das Herrenhaus wolle beschließen, dem Gesetzentwurf in der von dem Hause der Abgeordneten beschlossenen Fassung die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen. Diesen Beschluß hat das Herrenhaus am 5. d. M. einstimmig gefaßt, nachdem u. a. Oberbürgermeister Wermuth lebhaft für die Vorlage eingetreten war.

— Sauerstoffschneideverfahren. Dieses Verfahren ist, wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 21. April d. J. besagt, von der Mehrzahl der Königlichen Eisenbahndirektionen beim Zerlegen von ausgemusterten Lokomotiven verwendet worden. Dabei haben sich nicht unwesentliche Ersparnisse (bis zu 40 %) gegenüber dem Zerlegen von Hand besonders bei den Lokomotiven ergeben, bei denen die Kessel mit zerlegt wurden. Für gewisse Zwecke, wie das Zerlegen der Wasserkasten, eignet sich das Verfahren weniger, und ist das Zerlegen von Hand billiger. Den Königlichen Eisenbahndirektionen wird es daher überlassen, das Sauerstoff- oder ein ähnliches Schneideverfahren beim Zerlegen derjenigen ausgemusterten Lokomotiven anzuwenden, deren Verkauf im einzelnen vorteilhafter erscheint als der Verkauf im ganzen.

— Verkauf von Büchern und Zeitungen auf Bahnhöfen ohne Bahnhofsbuchhandel. In einem Bescheide des preußischen Eisenbahnministers auf eine Eingabe des Vereins der Bahnhofsbuchhändler in Leipzig erklärt der Minister, daß er Bedenken tragen müsse, den Bahnwirten grundsätzlich zu untersagen, auf Stationen ohne Bahnhofsbuchhandlung Bücher und Zeitungen zu verkaufen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben im einzelnen Falle unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse darüber zu entscheiden, ob derartigen Anträgen von Bahnwirten stattzugeben sei.

— Bezirkseisenbahnrat Frankfurt (Main). In der am 20. d. M. in Frankfurt (Main) stattfindenden Sitzung werden zunächst geschäftliche Angelegenheiten behandelt. Sodann werden zwei Neuwahlen für den ständigen Ausschuß des Bezirkseisenbahnrats anstelle ausgeschiedener Mitglieder vorgenommen werden. Auf der Tagesordnung steht ferner die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion, betreffend Frachtermäßigung für Teerfarben, wie Anilin, Alizarin, Indigo und andere Teerfarbstoffe, von Griesheim (Main), Höchst (Main), Mainkur und Mühlheim (Main) nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und den deutschen Kolonien. Daran anschließend sollen die Fahrplanänderungen im Sommer 1913 und Winter 1913/1914 besprochen werden.

— Zur angeblichen Gefährdung des Ahrtals. In den diesjährigen Entwurf eines preußischen Eisenbahnanleihegesetzes ist u. a. für den Bau einer Hauptbahn von Liblar nach dem Ahrtal (Dernau) ein Betrag von 32,3 Mill. *M* eingestellt worden. Nach der dem Gesetzentwurf beigegebenen Begründung soll durch diese und die gleichfalls geplante Hauptbahnlinie (Neuß) Holzheim-Rommerskirchen, für die erstmalig Mittel zum Grunderwerb in den Gesetzentwurf eingestellt sind, in Verbindung mit dem Bau des dritten und vierten Gleises auf der Strecke Crefeld-Linn-Neuß-Holzheim und mit dem Ausbau der Nebenbahnstrecke Rommerskirchen-Liblar zur zweigleisigen Hauptbahn eine neue Nord-Südverbindung und Parallellinie zu den Rheinstrecken geschaffen werden. Nach der Erklärung des preußischen Eisenbahnministers bei der ersten Beratung des diesjährigen Eisenbahnanleihegesetzentwurfs bedeuten alle diese Bauten im Zusammenhange die wiederholt angekündigte große Abfuhrlinie aus dem Ruhrrevier zur Mosel durch das Ahrtal. Diese Pläne riefen nach Bekanntwerden eine gewisse Erregung namentlich bei einem Teil der Bewohnerschaft des mittleren Ahrtals hervor, die wiederholt in der westdeutschen Presse ihren Niederschlag fand und schließlich auch einen „Aufruf zum Schutze des Ahrtals“ zeitigte, der in der „Köln. Ztg.“ von einer Reihe angesehener Persönlichkeiten aus dem Rheinlande veröffentlicht wurde. Der Aufruf, der mit begeisterten Worten für die Erhaltung des lieblichen Ahrtals eintrat, faßte die Gefahren zusammen, die der beabsichtigte Bau der Hauptbahn Liblar-Ahrtal und der damit bezweckte Massengüterverkehr für dieses mit sich bringen würde, und rief die Wanderer und Naturfreunde auf, ihre warnende Stimme in Parlament und Presse zu erheben. Gegen diesen Aufruf, der mit den Worten: „Schutz dem schwer ringenden Winzerstande, Schutz der romantischen Ahr, Schutz der bedrohten Natur!“ schloß, erhoben kurz darauf, gleichfalls in einem in der „Köln. Ztg.“ veröffentlichten Aufruf, die Anhänger der geplanten Linie Einspruch. Die letztere solle weiten, mit blühenden Orten übersäten, fruchtbaren und gewerbefleißigen Gebieten der Kreise Ahrweiler, Rheinbach und Euskirchen durch Hebung der reichen Bodenschätze neues Leben einhauchen und werde sie einer hoffnungsreichen, raschen wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung entgegenführen. Für eine erhebliche Schädigung der Winzer durch den Bahnbetrieb sei nach den aus anderen weinbautreibenden Gegenden eingeholten Auskünften irgendeine sachliche Begründung nicht gegeben. Wenn jener Aufruf die Beachtung fände, die seine Unterzeichner erheischten, so würde das eine an der projektierten Bahnlinie ansässige Bevölkerung von rund 40 000 Seelen schwer schädigen. In ähnlicher Weise traten auch die Delegiertenversammlung des Rheinischen Handwerkerbundes wie der Verein von Handwerkern und Gewerbetreibenden des Kreises Rheinbach für den Bahnbau ein. Die Budgetkommission des Abgeordnetenhauses und dieses selbst haben denn auch bei der Beratung des Eisenbahnanleihegesetzes die Forderung für die geplante Hauptbahn Liblar-Ahrtal (Dernau) genehmigt. Auf die Frage eines Abgeordneten, ob nicht der Massengüterverkehr über eine andere Strecke geleitet werden könnte, erwiderte der preußische Eisenbahnminister, das sei zu schwierig, sagte aber zu, daß die Naturschönheiten des Ahrtals, wie dies auch schon früher in ähnlichen Fällen seitens der Eisenbahnverwaltung geschehen sei, nach Möglichkeit geschont werden sollten. (Wir müssen die Besorgnisse wegen der „Gefährdung des Ahrtals“ für sehr übertrieben halten. Hat man je gehört, daß die Naturschönheiten der Täler der Mosel, Saar, Lahn, ja des Rheins selbst durch den lebhaften und unaufhörlichen Güterverkehr, der sich durch alle diese Täler bewegt, beeinträchtigt, die Winzer dieser Täler geschädigt werden? Die Schriftl.)

— Heeresverwaltung und Stadtbahn-Elektrisierung. Zu dieser Frage erhielt der „Tag“ kürzlich, ehe die Entscheidung in den Häusern des preußischen Landtags gefallen war, eine Mitteilung, die wir ihrer sachlichen Bedeutung wegen hier folgen lassen: Von den Gegnern der Vorlage sind u. a. Bedenken in der Hinsicht geäußert worden, daß im Falle der Mobilmachung durch die Elektrisierung von Staatsbahnen Schwierigkeiten entstehen könnten, und es ist der Wunsch geäußert worden, daß bei der Beratung im Plenum über diese Frage ein Vertreter der Heeresverwaltung befragt werden möchte. Über den Standpunkt, den die Heeresverwaltung in dieser Frage einnimmt, sei folgendes mitgeteilt:

Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten und die Heeresverwaltung haben bei allen Fragen der Elektrisierung von Staatsbahnen Hand in Hand gearbeitet. Bei allen Projekten sind die militärischen Interessen wahrgenommen worden, und wo Interessen der Landesverteidigung gefährdet erschienen, hat die Heeresverwaltung gegen eine Elektrisierung Einspruch erhoben. Gegen die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn hat die Heeresverwaltung jedoch keine Bedenken geäußert, da die Stadtbahn im Kriege eine ganz untergeordnete Rolle spielt und für die Durchführung von Mobilmachungs- und Kriegstransporten nicht geeignet ist. Im Kriegsfalle wird die Militärverwaltung bei allen Transporten Berlin tunlichst meiden und die Berliner Umgehungsbahn benutzen. Die Elektrisierung von bestehenden Fernstrecken bedeutet allerdings eine wesentliche Schädigung der Interessen der Landesverteidigung. Die Einheitlichkeit der Betriebsart ist eine der wichtigsten Forderungen für den Krieg. Diese Einheitlichkeit will die Heeresverwaltung nicht durchbrechen lassen. Die Sicherheit der Durchführung der Kriegstransporte erlaubt nicht das streckenweise Bestehen von elektrischem Betrieb auf Fernstrecken, die für die Heeresverwaltung wesentliche Transportstrecken bilden. Der elektrische Betrieb ist außerordentlich empfindlich gegen Störungen aller Art, nicht allein gegen Betriebsstörungen, sondern auch gegen Störungen durch böswillige Elemente. Die Heeresverwaltung steht auf dem Standpunkt, daß, solange nicht ganz eingehende und langjährige Erfahrungen gewonnen seien, es unverantwortlich wäre, größere Bahngebiete zu elektrisieren. Für militärisch weniger wichtige Linien gibt die Militärverwaltung ihre Erlaubnis unter gewissen Bedingungen. Solche Kautelen sind für die Linie Magdeburg-Dessau-Bitterfeld-Leipzig, für die Linie Halle-Leipzig und für die schlesische Gebirgsbahn gestellt worden und werden auch für die Berliner Stadtbahn gestellt werden müssen. Diese Forderungen gehen dahin, daß die Bahn für den Dampfbetrieb in vollem Umfange benutzbar bleiben und es möglich sein müsse, in kurzer Frist Dampflokomotiven in solcher Anzahl und von solcher Leistungsfähigkeit heranzuziehen, daß die höchste militärische Transportleistung auf der Bahn gewährleistet ist, auch nach Einführung des elektrischen Betriebes.

— Elektrische Kleinbahn Merseburg-Mücheln. Unter der Firma „Merseburger Überlandbahnen A.-G.“ ist, wie schon in Nr. 28, S. 466 d. Ztg. kurz gemeldet, letzthin von der Diskonto-Gesellschaft und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft mit einem Kapital von 1 300 000 *M* ein Unternehmen gegründet worden, das die im vorigen Jahre der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft konzessionierte schmalspurige, elektrisch zu betreibende Kleinbahn von Merseburg nach Mücheln bauen und betreiben soll. Die etwa 17 km lange Kleinbahn soll ausschließlich dem Personen- und Handgepäckverkehr dienen; jedoch ist der Schnellbahnbetrieb zwischen nicht benachbarten Orten in der Konzessionsurkunde ausdrücklich ausgenommen worden; die Höchstgeschwindigkeit darf 30 km auf freier Strecke betragen. Die Bahn wird der ganzen Länge nach das schon jetzt hochentwickelte und allem Anschein nach einer noch weit glänzenderen Zukunft entgegengehende Braunkohlenrevier des Geiseltales durchschneiden. Der schon jetzt recht lebhafte und noch sehr steigerungsfähige Verkehr zwischen den zahlreichen Ortschaften des Geiseltales und zwischen diesem und den Städten Merseburg und Halle sichert der Bahn

ein reiches Tätigkeitsfeld. Für die von Merseburg nach Mücheln führende staatliche Nebenbahn wird die Kleinbahn eine willkommene Entlastung schaffen, die dem überaus starken Güterverkehr zugute kommen muß.

— **Ausgabe von Arbeiterfahrkarten an Lehrlinge in Baden.** Seit 1. Mai d. J. werden bei den badischen Staatsbahnen an Lehrlinge aller Art, männliche und weibliche, zum Besuche einer außerhalb des Wohnortes befindlichen Lehre Arbeiterkarten abgegeben. Von den Lehrlingen, die nicht mit mechanischen oder Handarbeiten beschäftigt sind, also nicht zu den Arbeitern im engeren Sinne des Wortes gehören (z. B. Kaufmannslehrlinge), ist als Ausweis eine Bescheinigung des Lehrherrn zu erbringen, daß sie bei ihm in der Lehre stehen. Die Bescheinigung muß beim Wechsel des Kalenderjahres oder vorher dann, wenn sie unleserlich geworden ist, erneuert werden. Von der tarifmäßigen Vergünstigung, daß mit Arbeiterwochenkarten ausnahmsweise mit besonderer Genehmigung der Generaldirektion Schnell- und Eilzüge benutzt werden dürfen, sind Lehrlinge, die zufolge ihrer Beschäftigung nicht als Arbeiter im engeren Sinne anzusehen sind, im Hinblick auf die Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes ausgeschlossen. Die Tarifmaßnahme erstreckt sich auch auf die badische Strecke der Main-Neckarbahn.

— **Deutscher Lokomotivbau.** Nach dem Jahresbericht der Lokomotivfabrik Krauss & Co. A.-G., München und Linz a. D., wurden im vergangenen Jahre 162 (i. V. 132) Lokomotiven abgeliefert im Werte von 4,01 (3,26) Millionen Mark, davon gingen 62 (53) Stück für 0,88 (0,81) Millionen Mark ins Ausland. Die Gesamtproduktion von 5,98 (5,14) Millionen Mark, die i. V. um 16,94 % zurückgegangen war, hob sich wieder um 16,29 %. Der Reingewinn beträgt 135 680 *M.* aus dem eine Dividende von 6 % (4 %) verteilt werden soll. Vom neuen Jahre glaubt die Verwaltung eine wesentliche Besserung nicht erwarten zu dürfen. Wenn auch ein erheblicher Auftragsbestand vorliege, so sei keineswegs abzusehen, wie sich der fernere Bestellungseingang gestalten werde; immerhin sei er bisher regelmäßig gewesen.

— **Die Schwarzenbergbrücke.** Kürzlich fand im Ausstellungsgelände der Baufachausstellung zu Leipzig die Ausschalung und gleich darauf die Probebelastung der Schwarzenbergbrücke statt, eines Bauwerkes, das den viergleisigen Eisenbahn-Einschnitt der Leipzig-Hofer Verbindungsbahn zwischen dem eigentlichen Ausstellungsgelände und dem Vergnügungspark in einem kühnen, 43,0 m weit gespannten flachen Bogen überwölbt. Dieser Probe wurde mit größtem Interesse in Fachkreisen entgegengesehen, handelte es sich in diesem Falle doch um ein vollständig neues System, eine Erfindung des Wiener Oberbaurates Dr.-Ing. v. Emperger. Diese Erfindung besteht in der Neueinführung des Gußeisens, das in den letzten 30 Jahren in sämtlichen Brückenbauvorschriften für die Verwendung von Konstruktionsgliedern verpönt war und also erst jetzt wieder zum Leben erweckt wird, freilich in einer ganz veränderten modernen Form. Das Gußeisen wird mit einer Stahlumschnürung umfaßt, zwischen die als Medium Beton eingebracht ist. Durch diese Behandlung erhält das spröde Gußeisen, wie durch umfangreiche Laboratoriumsversuche festgestellt wurde, neue Eigenschaften: Elastizität und Geschmeidigkeit, was beides für Brücken unbedingt nötig ist. Die Probebelastung, bei der etwa 80 000 kg in 1440 Sandsäcken aufgebracht wurden, hat die Laboratoriumsversuche in vollem Umfange bestätigt. Die höchste Durchbiegung von 9 mm ging bei der Entlastung wieder völlig zurück.

Die Brücke, welche durch ihre schlanken und leichten Linien und ihre glücklich gehaltene Architektur (Wiener Architekt Freiherr v. Kraus) auf der Ausstellung wohl Aufsehen erregen wird, befindet sich zwischen der Marienbrücke und der Brücke im Zuge der Straße des 18. Oktober und gibt im Vergleich mit diesen beiden Bauwerken auch dem Laien ein gutes Bild von den unbegrenzten Möglichkeiten der neuen Konstruktionsweise. Die Baukontrolle und die wissenschaftlichen Messungen bei der Probebelastung wurden von dem Baubureau der Kgl. sächs. Staatseisenbahnen geführt. Die Ausführung erfolgte in hervorragender Weise durch die Firma Kell & Löser, Leipzig, die auch den größten Teil der Kosten dieser Versuchsbrücke trägt.

— **Wohlfahrtsmarken.** Der Verein mittlerer badischer Eisenbahnbeamten hat es verstanden, den gegenwärtig herrschenden Reklamemarken-Sammelsport zugunsten seiner Wohlfahrtseinrichtungen auszunützen. Er stellt eine Reihe von 6 verschiedenen Briefverschlußmarken zum Vertrieb, die aus der Karlsruher Kunstdruckerei Künstlerbund stammen, und in ihrer dreifarbigen Ausführung recht gefällig wirken. Als Vorwurf dienten hauptsächlich Bilder, die mit dem Eisenbahndienst mehr oder minder im Zusammenhang stehen, die aber nicht nur das Interesse des Fachmannes, sondern eines jeden Freundes des badischen Landes erregen. Nr. 1 ist eine hübsche Wiedergabe des Hafens von Konstanz. Das nächste Bild stellt die bewährteste Schnellzuglokomotive Gattung IV f der badischen Staatsbahnen dar, die jedem Fachmann bekannt ist. Die ersten Lokomotiven dieser Bauart erstanden 1903 in der Maschinenfabrik Maffei in München unter Leitung des Oberbaurats Courtin. Die weiter beschafften Lokomotiven erbaute die Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe. Drei weitere Markenbilder führen uns an die Bahnstrecke Freiburg (Breisgau) - Donaueschingen. Das erste zeigt die Gutachbrücke bei Neustadt (Schwarzwald); sie überbrückt die Gutach in einem Bogen von 64 m Spannweite und in einer Höhe von 34 m. Ein Gegenstück dazu bildet der 144 m lange, von drei 36 m hohen Steinpfeilern getragene und in einer Kurve verlaufende Ravenna-Viadukt bei Höllsteig. Das nächste Markenbild gibt die Reize des Höllentals im Winter kund. Das letzte Bild endlich entführt uns in das liebliche vielbesungene Neckartal und stellt die Burg Hornberg dar, an deren Fuß die Eisenbahn Neckarelz-Jagstfeld-(Heilbronn) vorüberrollt. Die Burg war einst der Lieblingssitz Götz von Berlichingens, der im Jahre 1562 auch dort gestorben ist. Der Reinertrag aus dem Markenverkauf soll der Jubiläumsstiftung zufließen, aus deren Erträgnissen Witwen und Waisen verstorbener Vereinsmitglieder einst Zuwendungen erhalten sollen. Die Wohlfahrtsmarken sind zum Preise von 2 ₰ das Stück durch alle Vertrauensmänner des Vereins wie auch direkt vom Hauptvorstand zu beziehen.

— **Jahresbericht der Handelskammer zu Berlin.** Diese versendet den zweiten Teil ihres Jahresberichts für das Jahr 1912. Nachdem der zu Ende Dezember v. J. erschienene erste Teil einen vorläufigen Überblick über das Wirtschaftsjahr 1912 sowie einen Rechenschaftsbericht der Handelskammer über ihre Tätigkeit gebracht hatte, enthält der nun herausgegebene zweite Teil die Berichte über die einzelnen in Berlin sich betätigenden Geschäftszweige, deren Schilderung bei der wirtschaftlichen Bedeutung Berlins zugleich Anhaltspunkte für den Geschäftsgang in ganz Deutschland bietet. Angefügt sind statistische Nachweisungen über den Eisenbahn- und Schiffsverkehr von Groß-Berlin. Wir behalten uns vor, auf Einzelheiten zurückzukommen.

Österreich.

— **Unterkrainer Bahnen.** Um nach Eröffnung des Betriebes auf der Staatsbahnlinie Rudolfswert - Möttling - Landesgrenze eine direkte, der Staatsbahnverwaltung uneingeschränkt unterstehende Verbindung über Laibach auf die neue Bahnlinie zu erzielen, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, die Unterkrainer Bahnen, deren Linie Laibach-Rudolfswert die gedachte Verbindung herstellen wird, in den Pachtbetrieb der Staatsbahnverwaltung zu übernehmen. Die Vorschläge des Eisenbahnministeriums sind der Gesellschaft der Unterkrainer Bahnen bereits zugekommen und in einer kürzlich abgehaltenen Verwaltungsratssitzung angenommen worden.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft.** Nach dem vorliegenden Geschäftsbericht für 1912 wurden in diesem Jahre 819 169 Personen befördert (+ 38 211 gegen 1911). Die aus dem Personenverkehr erzielten Einnahmen beliefen sich auf 630 793 Kr. (+ 19 335). Die Mehreinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr zusammen belief sich auf 21 044 Kr., jene aus dem Güterverkehr (bei einer Einnahme von 3 530 983 Kr.) auf 31 608 Kr. Die gesamten Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb einschließlich der verschiedenen Einnahmen von 12 297 Kr. haben im Jahre 1912: 4 194 778 Kr. ergeben (+ 51 657 Kr.). Das Gewinn- und Verlustkonto verzeichnet in den Einnahmen das Erträgnis der Linie Graz-Köflach mit 1 645 830 Kr., Lieboch-Wies mit 507 329 Kr., der Kohlenwerke mit 380 371 Kr., der Kalkwerke mit 28 059 Kr. und der Glasfabrik mit 10 132 Kr., wozu noch der Gewinnvortrag mit 311 633 Kr. hinzuzurechnen ist; unter den Ausgaben erscheinen: Prioritätenzinsen 433 570 Kronen und als Saldo der sonstigen Zinsen 24 273 Kr., Eisenbahnsteuern 465 264 Kr., Bergbau- und Industrialiensteuern 45 296 Kr., Abschreibungen 405 547 Kr., Gewinn 1 197 773 Kr. und samt dem Vortrag 1 509 407 Kr. Die Dividende wird mit 7 % wie im Vorjahre in Vorschlag gebracht.

— **Sondertarife für den Holleschowitzer Hafen.** In der letzten Sitzung der Reichenberger Handelskammer berichtete der Kammerpräsident über die vom Eisenbahnministerium in der letzten Zeit für den Holleschowitzer Hafen eingeführten weitgehenden tarifarischen Sonderbegünstigungen, die bei den Elbeinteressenten lebhafte Beunruhigung und Protest hervorgerufen haben. Mit diesen Maßnahmen wird von der Regierung, wie von ihr selbst zugegeben wird, bezweckt, dem Hafen Holleschowitz nicht nur die volle Wettbewerbsfähigkeit mit den Elbehäfen zu ermöglichen, sondern ihm auch einen tarifarischen Vorsprung zu sichern. Obwohl die Kammer der natürlichen Entwicklung des Holleschowitzer Hafens in keiner Weise entgegentreten

wolle, müsse sie sich doch auf das entschiedenste gegen derartige Vorkehrungen aussprechen, weil hierdurch den Elbehäfen auf einem künstlichen Wege bedeutende Transporte entzogen werden. Der Kammerpräsident bemerkte zum Schlusse, daß in den letzten Tagen allerdings eine Regierungserklärung erschienen sei, die eine Rechtfertigung der von der Kammer bemängelten Tarifmaßnahmen versuche, daß aber die Bedenken der Kammer hierdurch in keiner Weise entkräftet seien. Die Kammer ermächtigte das Präsidium, die im Interesse des Elbeverkehrs erforderlichen Schritte in der geeignet erscheinenden Form zu unternehmen.

— **Leoben-Vordernberger Bahn.** Der fortgesetzt mächtige Aufschwung der steirischen Eisenindustrie hat im abgelaufenen Jahre auch für die Leoben-Vordernberger Bahn eine bedeutende Erhöhung der Transporte sowie der Einnahmen ergeben, so daß die höchsten bisher erreichten Ziffern zu verzeichnen sind. Der Güterverkehr ergab im Jahre 1912 eine Roheinnahme von 2 498 586 Kr. (gegen 1911 + 186 406 Kr.), der Personenverkehr 94 249 Kr. (+ 3534 Kr.). Von den Roheinnahmen der Leoben-Vordernberger Bahn mit 2 619 536 Kr. erhält die Südbahn zufolge des Betriebsübereinkommens für die 15 km lange Strecke der Leoben-Vordernberger Bahn 1 230 586 Kr., so daß für letztere Gesellschaft nach Abzug des staatlichen Gewinnanteils noch ein Betrag von 1 148 070 Kr. erübrigt. Es entfallen daher von den Betriebseinnahmen 47 % auf die Südbahn und 43,8 % auf die Leoben-Vordernberger Bahn. Die Steuern, Umlagen und Gebühren von zusammen 252 912 Kr., ferner der Gewinnanteil des Staates für 1912 mit 240 879 Kr. und die Tilgung von Aktien und Prioritäten mit 22 400 Kr. ergeben zusammen 516 191 Kr. oder zu Lasten jeder mit 400 Kr. eingezahlten Aktie einen Betrag von 161 Kr. 31 H., das sind 85 % der an die Aktionäre zur Auszahlung gelangenden Dividende von 190 Kr. für die Aktie (589 950 Kr.) und von 170 Kr. für den Genußschein (16 150 Kr.). Aus dem Titel der Gewinnbeteiligung sind dem Staate insgesamt 1 146 386 Kr. zugekommen, eine Summe, die beinahe der Höhe des gesellschaftlichen Aktienkapitals gleichkommt.

— **Handtuch und Seife in den Eisenbahnwagen.** Die häufig gehörten Klagen, daß in den österreichischen Eisenbahnwagen keine Einrichtungen zur Abgabe von Handtüchern, Seife usw. bestehen, haben das Eisenbahnministerium veranlaßt, den freihändigen Verkauf von Päckchen, die ein Handtuch, Seife usw. enthalten, durch die Kondukteure und Reinigungsfrauen zu bewilligen. Hiermit wird zugleich eine bedeutende Einnahmequelle für die Wohlfahrtsfonds der Kondukteure und ihrer Angehörigen erschlossen. Auch die Südbahngesellschaft und die Niederösterreichischen Landesbahnen haben dieselbe Einrichtung getroffen.

— **Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Das Gewinn- und Verlustkonto dieser Gesellschaft, die jetzt keine Eisenbahnen mehr betreibt, stellt sich zum 31. Dezember 1912 in Einnahme auf zusammen 23 637 357 Kr., in Ausgabe auf 5 510 841 Kr. Der Überschuß der Einnahmen beträgt sonach 18 126 516 Kr.

— **Orientalische Bahnen.** Eine Anzahl von Abgeordneten beabsichtigt, bei Wiederzusammentritt des Parlaments nachstehende Interpellation betreffend die Erwerbung der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen durch eine österreichisch-ungarische Bankengruppe einzubringen:

„Die seit einer Reihe von Monaten eingeleitete Aktion zur Sicherung der Mehrheit der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ist zum Abschluß gelangt. Die Verlautbarungen der beteiligten Banken lassen bloß einen Schluß auf die finanziellen Absichten des Vorganges zu. Unwidersprochene frühere Nachrichten jedoch bestätigen die Vermutung, daß der ganzen Aktion in allererster Linie politische Erwägungen zugrunde liegen, und soll diese auch auf die Anregung des Ministeriums des Äußern zurückzuführen sein. Übrigens verlautet, daß auch die österreichische und die ungarische Regierung sich veranlaßt gesehen haben, finanzielle Verpflichtungen zu übernehmen.

Die ausländischen Banken verändern ihren Besitz zu einer Zeit, in der die Vorgänge auf dem Balkan wesentliche Veränderungen in den Besitzverhältnissen wie auch in der Einflußnahme auf den Betrieb sämtlicher Linien der Orientalischen Bahnen zur Folge haben werden. Um so auffallender muß es erscheinen, daß diese Aktien unter der Patronanz des Auswärtigen Amtes sowie der beiden Regierungen in den Besitz österreichisch-ungarischer Banken übergehen. Die Absicht, auf diesem Wege dem Auswärtigen Amte einen wesentlichen Einfluß auf die Neugestaltung der Verkehrsverhältnisse auf dem Balkan zu sichern, erscheint nicht unbedenklich. Es können neue Schwierigkeiten und Gegensätze sowohl bei den Verhandlungen über die Ablösung einzelner Linien durch die in Betracht kommenden Balkanstaaten entstehen, als auch, wenn hier beabsichtigt sein sollte, an Stelle der Ablösung der von den Balkanstaaten via facti besetzten Linien des Netzes die Rückgabe an die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen zu erwirken.

Die Interpellanten stellen an den Ministerpräsidenten nachstehende Anfragen: 1. Hatte die österreichische Regierung Kenntnis von den Verhandlungen, die zur Erwerbung der Mehrheit der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen seitens der österreichisch-ungarischen Bankengruppen geführt haben? 2. Ist es richtig, daß die österreichische Regierung auf Veranlassung des Auswärtigen Amtes auf die Verhandlungen und den Abschluß der Aktion Einfluß genommen hat? 3. Hat die österreichische Regierung irgendwelche finanzielle Verpflichtungen bei diesem Anlaß übernommen, und welcher Art sind diese Verpflichtungen? 4. Welche Gründe haben die österreichische Regierung zur Einflußnahme auf die Aktion beziehungsweise zur Übernahme einer finanziellen Verpflichtung veranlaßt? 5. Hat sich die österreichische Regierung die angeführten finanziellen und politischen Bedenken vor Augen gehalten?"

— **Abschiedsfeier.** Hofrat Freund, Vorstand des Zentralwagendirigierungsamts der österreichischen Staatsbahnen, der nach einer langjährigen, aufopfernden und erfolgreichen Tätigkeit in den Ruhestand getreten ist, wurde aus diesem Anlasse durch Verleihung des Komturkreuzes des Franz Josef-Ordens ausgezeichnet und ihm von dem gesamten Beamtenkörper und allen Bediensteten des Amts eine Abschiedshuldigung dargebracht. Hierbei gab der Direktorstellvertreter des Amtes, Regierungsrat Braun, dem lebhaften Bedauern der Beamtenschaft Ausdruck, ihren hochverehrten, langjährigen Chef, den ausgezeichneten Fachmann, dessen hervorragende Leistungen im Eisenbahnwesen die ungeteilte Anerkennung aller beteiligten Kreise der Industrie, des Handels, des Bergbaues und des Gewerbes gefunden haben, nunmehr zu verlieren. Hofrat Freund, der von der dargebrachten Huldigung sichtlich gerührt war, warf in einer gehaltvollen Rede einen Rückblick auf seine Amtstätigkeit und die unter seiner Leitung stetig gewachsene Bedeutung des Zentralwagendirigierungsamtes. Ein Zeichen der besonderen Beliebtheit des scheidenden Chefs ist auch darin zu erblicken, daß die Dienerschaft des Zentralwagendirigierungsamtes es sich nicht nehmen ließ, ihren Gefühlen der Verehrung durch eine besondere Adresse Ausdruck zu verleihen.

— **Personalnachrichten.** An Stelle des kürzlich verstorbenen Staatsbahndirektors in Olmütz, Hofrat v. Amberg, wurde Regierungsrat Appel, bisher Direktorstellvertreter bei der Staatsbahndirektion Wien, zum Hofrat und Staatsbahndirektor in Olmütz ernannt. — Zum Vorstand des Zentralwagendirigierungsamts der Staatsbahnen wurde Regierungsrat Karlinski, bisher Departementsvorstand im Eisenbahnministerium, unter gleichzeitiger Ernennung zum Hofrat, ernannt.

Ungarn.

— **Eine neue Lokalbahn.** Kürzlich fand in Pécs (Fünfkirchen) die errichtende Generalversammlung der Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft Pécs-Dolnjimiholjac statt. Die eine Teilstrecke der neuen Lokalbahn Harkányfürdö-Dolnijimiholjac wurde Ende des vorigen Jahres dem öffentlichen Verkehre übergeben. Die derzeit zum Ausbau gelangende, 48 km lange zweite Linie dient nicht nur örtlichen Interessen, sondern sie hat auch zugleich die Natur einer wichtigen Querbahn. Das Vorzugs- und Stammaktienkapital der Lokalbahn wurde mit 7 911 600 Kr. festgesetzt. Sämtliche Vorzugsaktien sind von der Vaterländischen Bank A.-G. und der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Herrschaft in Gemeinschaft übernommen worden. Die neue Linie zweigt von der Station Pécs der Pécs-Barcser Eisenbahn ab und zieht in südlicher Richtung bis zur Station Harkányfürdö der Drauthaler Lokalbahn. Die Linie wird als Flachbahn gebaut. Die Hauptgüter, die auf dieser Linie zur Beförderung gelangen, werden die Industrieerzeugnisse der Fürstlich Schaumburg-Lippeschen Herrschaft sein. Es ist aber auch in Roherzeugnissen ein ziemlich reger Verkehr zu erwarten.

— **Jahresbericht des Bundes ungarischer Fabrikindustriellen für das Jahr 1912.** Unter den Verkehrsfragen hat diejenige der Eisenbahntarife den Bund aufs eindringlichste beschäftigt. Später wurde die Aufmerksamkeit in immer stärkerem Maße auf die Frage der notwendigen Ausgestaltung des ungarischen Staatsbahnnetzes gelenkt. Es ergibt sich aus den angestellten Erhebungen, daß die ungarischen Staatsbahnen in der Zeit des großen Herbstverkehres nicht genügend leistungsfähig sind. (Ein Übel, welches übrigens auf den meisten mitteleuropäischen Eisenbahnen wahrzunehmen ist. Der Berichterstatter.) Als weitere Mängel werden im Jahresbericht angeführt: Die Unzulänglichkeit der Budapester Bahnhöfe (eine Frage, die bekanntlich mit der Stadtregulierung im engsten Zusammenhange steht.), der Lagergleise, der geringe Umfang der Lagerhäuser, der Mangel an Verladevorrichtungen usw. Zum Schlusse betont der Bericht, daß die in

das Budget für Investitionen aufgenommenen 97 Mill. Kr. nicht ausreichen, um alle Übelstände zu beseitigen. Hinsichtlich des bisher wahrgenommenen Wagenmangels war im Jahre 1912 eine gewisse Entspannung zu bemerken, was darauf zurückzuführen ist, daß die Wünsche des Bundes von der ungarischen Staatsbahndirektion stets mit Entgegenkommen behandelt worden sind. Im verflossenen Jahre wurde die überaus wichtige Reform des Personentarifs der Staatsbahnen durchgeführt. Es wurde zwar die eine oder die andere Beschwerde des Bundes berücksichtigt, doch ist im großen und ganzen die fiskalische Natur der Reform nicht zur Genüge abgeändert worden. Der Bund beschäftigte sich auch mit der Frage der bosnischen Bahnen sehr eingehend. Die Auffassung des Bundes kam auch in der Rede, die der Bundespräsident Dr. Franz Chorin in der Sitzung der Delegation hielt, zur Geltung, indem er verlangte, daß die Regierung nichts von jenen natürlichen Vorteilen aufgebe, welche Ungarn im Verkehre mit Bosnien infolge seiner geographischen Lage genießt. Derzeit kann der gleichzeitige Ausbau der Linie Samac-Doboj-Sarajevo mit den im österreichischen Interesse gelegenen Linien als gesichert betrachtet werden. (Die politische Begehung der geplanten ungarischen Anschlußlinie Vinkovce-Samac fand bekanntlich bereits Ende des Vorjahres statt.) Weiter erörtert der Jahresbericht die Frage der Erhöhung der Tarifnebengebühren. Auf Einschreiten des Bundes wurde die geplante Reform nur in beschränktem Maßstabe durchgeführt. Der Jahresbericht behandelt in der Folge einige Fragen von nur örtlichem Interesse.

Übrige europäische Länder.

— **Wagenbeleuchtung.** Die elektrische Wagenbeleuchtung hat unter den Eisenbahnen des europäischen Festlandes verhältnismäßig wohl am meisten Eingang bei den schweizerischen Bundesbahnen gefunden. Ende des Jahres 1912 umfaßte deren Wagenpark: 3447 elektrisch beleuchtete Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen oder 80,4 % des Wagenbestandes; 466 Wagen oder 10,9 % haben noch Gasbeleuchtung und 372 ältere Wagen Petroleumbeleuchtung. Von den elektrisch beleuchteten Wagen sind 2418 mit Dynamobeleuchtung und 1029 Wagen mit Batteriebeleuchtung ausgerüstet. Die Zugbeleuchtungsdynamos mit den zugehörigen Spannungsreglern und Nebenapparaten sind zu 2270 Wagen von der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden geliefert worden. Die übrigen 138 Dynamoausrüstungen verteilen sich auf ältere Ausführungen der Systeme Stone, Vicarino und Grob.

Im Laufe des Jahres 1913 wird auch die Gasbeleuchtung in einer Anzahl Wagen durch elektrische Beleuchtung ersetzt werden. Alle neuen Wagen erhalten Einzelwagenbeleuchtung mit Dynamo nach System Brown, Boveri & Cie.

Da das reisende Publikum immer mehr die Einsetzung direkter Wagen nach den verschiedensten Richtungen verlangt, gibt man in der Schweiz der Einzelwagenbeleuchtung, bei der jeder Wagen seine eigene Dynamo hat und daher von den Betriebsorganen beliebig verwendet werden kann, den Vorzug.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat in der Sitzung vom 29./30. April die Rechnungen und den Geschäftsbericht für das Jahr 1912 behandelt und die an anderer Stelle mitgeteilten Beschlüsse über Verwendung des Einnahmenüberschusses gefaßt. Ein Vertrag mit der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur über Lieferung von 42 Lokomotiven zum Preise von 4 Mill Fr. wurde genehmigt. Der Verwaltungsrat erklärte sich einverstanden, daß für den Bau des in Regie ausgeführten zweiten Simplontunnels Kunststeine Verwendung finden, die von einem Hartsteinwerke in Brugg und Olten geliefert werden, das in Brig-Naters eine Fabrik errichten wird. Der Eisenbahner-Baugenossenschaft in Zürich wurde zur Erstellung von Wohnhäusern eine Liegenschaft von 3620 m² zu billigem Preise abgetreten. Die Generaldirektion teilte mit, daß die auf Grundlage der Herabsetzung der Bergzuschläge der Gotthardbahn gemäß dem neuen Gotthardvertrag erstellten Transittarife Deutschland-Italien auf den 1. Mai 1913 eingeführt worden seien, und daß die Vorlagen betreffend die Ermäßigung der internen Tarife der Gotthardbahn demnächst zur Behandlung kommen werden. Auch die Vorarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardbahn, vorerst auf der Bergstrecke Erstfeld-Bellinzona sind derart vorgerückt, daß eine Beschlußfassung durch den Verwaltungsrat demnächst erfolgen kann. — Dem Geschäftsberichte der Bundesbahnen ist zu entnehmen, daß in eisenbahnpolitischer Hinsicht von großer Bedeutung war der Bundesbeschluß vom 10. Juli 1912 betreffend die Genfer Bahnhoffragen, welcher die Vereinbarungen über den Rückkauf des Bahnhofes Genf-Cornavin und der Linie Genf-La Plaine durch den Bund, den Bau und Betrieb einer Verbindungsbahn zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives, sowie die Abtretung der Bahn Eaux-Vives-Annemasse durch den Kanton Genf an den Bund regelt. Auf Grundlage dieser Vereinbarungen ist der Vertrag vom 23. Mai 1912 zwischen den Bundesbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn betreffend den Durchlauf der Züge der P. L. M. auf der Linie Genf-La Plaine und ihre Zulassung in den Bahnhof Genf-Cornavin abgeschlossen worden. Obwohl das französische Parlament den genannten Vertrag noch nicht genehmigt hat, ist er durch Vereinbarung mit der P. L. M. provisorisch auf den 1. Januar 1913 in Kraft gesetzt worden, und wird der Bahnhof Genf samt der Zufahrtslinie seither von den Bundesbahnen betrieben. Der Vollzug der andern Vertragsbestimmungen, namentlich die Bahnhoferweiterung Genf und der Bau der Verbindungsbahn, wird die Bundesbahnen noch oft beschäftigen und ihre Finanzen stark belasten. — Die von den Bundesbahnen verlangte Begutachtung des Rückkaufes der Neuenburger Jurabahn und der Tößtalbahn eröffnet die Aussicht auf eine bruchstückweise Weiterführung der Verstaatlichungsaktion. — Unter den Bauangelegenheiten waren die wichtigsten die Inangriffnahme des Baues des II. Simplontunnels in Regie und die Vergebung des Hauenstein-Basistunnels an eine Bauunternehmung, deren Arbeiten programmgemäß fortschreiten. Zu erwähnen ist ferner der Beginn der Bauarbeiten an der schmalspurigen Brienzerseebahn, die nach endlosen Verzögerungen während des Plangenehmigungsverfahrens endlich in Angriff genommen werden konnten. — Die Mithilfe der Bundesbahnen ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement beansprucht worden für die Untersuchungen, welche eine Förderung der Rheinschiffahrt bezwecken. Die Bundesbahnen waren der Verbesserung der Rheinschiffahrt bis Basel von jeher freundlich gesinnt und haben sich immer um die Projekte einer Hafenanlage in Basel interessiert; dagegen haben sie Bedenken gegen die derzeitige Ausdehnung der Schiffahrtsbestrebungen bis zum Bodensee, wollen sich aber der Mitarbeit nicht entziehen, um eine bessere technische Abklärung der Angelegenheit zu erzielen.

— **Der Kanaltunnel im englischen Parlament.** Anfang April hat ein Abgeordneter im englischen Unterhaus den Premierminister gefragt, ob in den letzten Jahren ein Meinungsaustausch zwischen der englischen und der französischen Regierung in bezug auf den Bau des Kanaltunnels stattgefunden habe und ob die französische Regierung dem Plan noch günstig gegenüber stehe. Der Minister antwortete, daß er die Ansichten der französischen Regierung über diesen Gegenstand nicht kenne und daß in den letzten Jahren keinerlei Meinungsaustausch zwischen den beiden Regierungen über diesen Gegenstand stattgefunden habe. Der Ausschuß für die Landesverteidigung habe sich zum letzten Male im Jahre 1907 eingehend mit dem Entwurf des Kanaltunnels befaßt. Auf die Frage, wie sich die englische Regierung zu dem Plan stelle, antwortete der Minister, daß er sich weder günstig noch ungünstig darüber aussprechen könne.

— **Beabsichtigte Schienenverbindung der serbischen Staatsbahnen mit dem Adriatischen Meere.** Auf Anordnung des serbischen Bautenministeriums wurde von der Direktion der serbischen Staatsbahnen der Lageplan für die Station Durazzo im Maßstabe 1 : 10 000 bereits im Februar d. J. ausgearbeitet. Außer dem Stationsgebäude sind noch vorgesehen: große Warenspeicher (Güterböden), ein Heizhaus für 20 Lokomotiven, eine Reparaturwerkstätte und mehrere Wohnhäuser für das Personal. An den Kaianlagen sollen gleichzeitig 6 große Seeschiffe ihre Frachten löschen oder verladen können. (Durazzo wird zweifellos nicht zum serbischen, sondern zum albanischen Staatsgebiet gehören. Es scheint aber hiernach dem serbischen Staat die Konzession zur Erbauung einer Eisenbahn nach Durazzo — Donau-Adria-Bahn — von den Mächten zugesichert zu sein. Die Schriftl.)

— **Umbau der neuen Linie Belgrad-Tschatschak.** Infolge Einflusses maßgebender militärischer Kreise soll die Linie Belgrad-Lazarevatz-Gorni-Milanovatz-Tchatschak, deren Unterbau für eine schmalspurige Linie bereits vor dem Ausbruch des Krieges vollendet wurde, nach dessen Beendigung vollspurig ausgeführt werden. Auch wird der Umbau der schmalspurigen Linie Kruschevatz-Tschatschak in eine vollspurige in Erwägung gezogen.

— **Geplante neue Eisenbahnverbindungen Bulgariens mit dem Ägäischen Meere.** Unmittelbar nach dem Friedensschlusse der Balkanstaaten soll von der Station Radomir (an der Linie Sofia-Küstendil-Güschevo) die über Dubnitza-Kotscharinovo-Dschumaja im Strumatale nach Demir Hissar (an der Verbindungslinie Saloniki-Dedeagatsch) führende Richtungslinie zwecks Herstellung eines Schienenstranges von bulgarischen Ingenieuren erkundet werden. Dem Vernehmen nach soll das in Betracht kommende Gelände auf dem ehemals türkischen Gebiete bereits von Ingenieuren der französischen Gesellschaft studiert worden sein, die den Betrieb der vorerwähnten Verbindungsbahn in Händen hatte. Ferner wird der Bau einer etwa 35 km langen Zweigbahn von Drama (gleichfalls an der genannten Verbindungsbahn)

nach Kavala am Ägäischen Meere ernstlich in Erwägung gezogen. Durch den Bau einer Eisenbahnlinie von Radomir nach Demir Hissar würde Sofia eine vorteilhafte Schienenverbindung mit Saloniki erreichen und über Kavala einen bequemen Weg nach der ägäischen Riviera gewinnen.

— **Freigabe der Speisewagen in Rußland für Reisende in III. Wagenklasse.** Die in den letzten Tagen des Februar zusammengetretene Konferenz der Vertreter der russischen Bahnen hat, wie die „Now. Wr." mitteilt, in ihrer ersten Sitzung zwei für den Personenverkehr wichtige Entscheidungen gefaßt. Bisher bestand für den russischen Personenverkehr die von den Reisenden III. Klasse als Unrecht und Zurücksetzung empfundene Vorschrift, daß diese den Speisewagen nicht benutzen durften. Wurden sie darin betroffen, so mußten sie als Strafe den Zuschlag zahlen, der bestimmungsgemäß beim Übergange eines Reisenden aus der III. in die II. Wagenklasse erhoben wird. Die Konferenz änderte die Vorschrift entsprechend dem bereits im Auslande geübten Verfahren dahin ab, daß die Speisewagen künftig zwei Abteile erhalten, eins für die Reisenden I. und II. Klasse, das andere für die III. Klasse. Die zweite Frage betraf den Antrag einzelner Bahnen, die das Betreten der Wagen durch Personen, welche die Reisenden zum Zuge begleitet haben, auch dann verboten sehen wollen, wenn diese Personen im Besitze von Bahnsteigkarten sind. Das Verlangen der beteiligten Bahnen wurde von der Konferenz als unbillig bezeichnet. Die Sache selbst sei keine Rechtsfrage, sondern lediglich eine Frage des Zugabfertigungsdienstes, es sei Sache des Fahrdienstleiters, für die nötige Ordnung bei Abgang des Zuges zu sorgen. Soweit also Begleiter von Reisenden die Fahrgäste des Zuges nicht belästigen und nicht etwa versuchen, betrügerischer Weise ohne Fahrkarte mitzufahren, liegt keine Veranlassung vor, ihnen den Zutritt zu den Wagen zu verbieten. — Soweit die Mitteilungen der russischen Presse. Ob die Zulassung der Reisenden III. Klasse zur Benutzung der Speisewagen mit Rücksicht auf russische Verhältnisse als eine geeignete Maßregel zu begrüßen ist, darf füglich als sehr fraglich angesehen werden. Wer einmal in seinem Leben durch einen Wagen III. Klasse während der Fahrt gegangen ist und die Reisenden da gemustert hat, wird schwerlich auf den Gedanken kommen, zu behaupten, daß es wünschenswert für ihn sein könnte, in der Gesellschaft zu speisen. Es läßt sich nicht alles ohne Wahl übertragen z. B. von Westeuropa nach Rußland. Der Stand der allgemeinen Bildung ist noch zu verschieden, und diese Verschiedenheit kommt natürlich auf Schritt und Tritt zum Ausdruck. Mit diesem „Fortschritt" hätte ruhig noch 50 Jahre gewartet werden können. Ob ferner das von verschiedenen Bahnen geforderte Verbot des Betretens der zur Abfahrt bereit stehenden Züge durch das Publikum nicht doch seine guten Gründe hat, erscheint nach den Erfahrungen, die diese Bahnen gemacht haben dürften, gar nicht so zweifelhaft. Denn daß die Zahl der „Hasen", wie die Russen scherzhaft die ohne Fahrkarte Reisenden nennen, trotz der vielfachen und allem Anschein nach so gewissenhaften Kontrolle im Abnehmen begriffen ist, kann man nach den wiederholt durch die Presse gegangenen Nachrichten leider nicht behaupten. Jedenfalls wäre dieses Verbot im Interesse der Ordnung nicht in dem Maße als Härte aufzufassen, als es von der Konferenz geschehen zu sein scheint. m.

Fremde Erdteile.

— **Der größte Kraftwagen.** Wo könnte der größte Kraftwagen wohl anders gebaut sein, als in den Vereinigten Staaten? Er dient der Pennsylvania-Eisenbahn zur Beförderung ihrer Güterwagen von dem Bahnhof in Jersey City nach dem Hafen und soll acht schwere Pferde, die bisher zu diesem Zweck beschäftigt wurden, ersetzen. Er wiegt 13 t und wird elektrisch angetrieben; 80 Akkumulatoren ermöglichen einen 40 stündigen Betrieb, ohne daß sie neu geladen zu werden brauchen. Der Kraftwagen ist in den eigenen Werkstätten der Pennsylvania-Eisenbahn in Altoona gebaut worden.

— **Der gegenwärtige Stand der Holztränkungstechnik in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die ersten Versuche mit der Schwellentränkung wurden im Jahre 1838 angestellt, wo Eisenbahnschwellen aus Kastanienholz nach dem Verfahren von Kyan getränkt und von der Northern Central in Maryland verlegt wurden. Diese Schwellen erwiesen sich nach 11 Jahren noch als gesund. Die erste Tränkanstalt wurde im Jahre 1848 in Lowell Mass. errichtet und zwar von den Eigentümern benachbarter Wasserstraßen (zur Tränkung des Holzes für Bohlwerke und Schleusentore). Die Anlage bestand aus zwei hölzernen Bottichen von je 15 m Länge, 2,4 m Breite und 1,2 m Tiefe, in denen die Hölzer ebenfalls kyanisiert wurden. In den Jahren 1856—1875 wurde eine Reihe kleinerer vorübergehender Tränkanlagen von verschiedenen Eisenbahngesellschaften errichtet. Ihre Gesamtzahl beträgt 5. Im Jahre 1867 errichtete die Southern Pacific eine Anlage für die Tränkung von Schwellen nach dem Verfahren von Burnett. Die ersten beiden endgültigen Anlagen wurden im Jahre 1876 erbaut und zwar die eine von der Louisville & Nashville-Eisenbahn in West Pascagoula, Miss., die andere von der Houston & Texas Central-Eisenbahn. In beiden Anlagen wurde Teeröl verwendet. Das Bestreben zur Errichtung weiterer Anlagen setzt im Jahre 1900 ein, ausgehend von der Erkenntnis, daß die Holzbestände im Westen des Landes allmählich schwinden. In diesem Jahre gab es 11 Tränkanstalten, die alle in den Weststaaten lagen; bis zum Jahre 1912 stieg ihre Zahl auf 101, und diese verteilen sich über das ganze Land. In Kanada wurden erst in den letzten 3 Jahren Tränkanstalten nennenswerten Umfanges angelegt. Diese Tränkanstalten befinden sich im Besitze der Canadian Pacific und der kanadischen Nordbahn. In Mexiko sind Versuche mit Rohöl angestellt und mehrere Anlagen zu diesem Zwecke erbaut worden. In Süd-Amerika gibt es unseres Wissens keine Tränkanstalten, doch sind von Nord-Amerika dorthin große Mengen getränkten Holzes geliefert worden. Von den 101 Tränkanstalten in den Vereinigten Staaten sind 25 im Besitz von Eisenbahngesellschaften, 12 weitere arbeiten ausschließlich für Eisenbahnen. Im Jahre 1910 lagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 148 000 000 Holzschwellen, von diesen waren 26 000 000 = 18 % getränkt. Im Jahre 1910 wurden im ganzen rund 3 000 000 cbm Holz getränkt. Hierzu wurden etwa 8000 t Zinkchlorid und 230 000 cbm Teeröl verbraucht, von denen 71 % eingeführt wurden. (In den Vereinigten Staaten gibt es nur wenige Teerdestillationen und diese reichen nicht annähernd zu, um den Bedarf an Teeröl zu decken.) Die Zahlen für das Jahr 1911 sind um 10 % höher. Etwa 75 % des gesamten getränkten Holzes waren Eisenbahnschwellen; der Rest verteilt sich auf Pfähle, Maste, Holzpflaster und Bauholz. In den Nordost-Staaten, dem Seengebiet und dem oberen Mississippital wurde in der Hauptsache rote Eiche, Buche, Birke, Ahorn und Kiefer getränkt, in den Süd- und Südwest-Staaten Kiefer, im unteren Mississippital schwarzer und roter Gummibaum, im Westen und Nordwesten Rottanne. Zinkchlorid wird besonders in den trockenen Gebieten des mittleren Westens benutzt. Die Santa Fé-Eisenbahn macht ausgedehnte Versuche mit einem stark asphalthaltigen Rohöl. Die Bestrebungen, ein solches Naturerzeugnis zu verwenden, bekommen dadurch erhöhte Wichtigkeit, weil durch seine Verwendung die amerikanische Holztränkungsindustrie vom Auslande unabhängig würde. Das Öl dient dazu, die Poren des Holzes zu schließen, um das Eindringen von Wasser und Luft und damit auch eine Fäulnis zu verhindern, und wird ohne Anwendung von Überdruck durch einfaches Eintauchen oder Bestreichen verwendet. Das für Tränkungszwecke bestgeeignete Öl kommt aus dem südlichen Kalifornien und dem nördlichen Mexiko.

Die neueren Anlagen sind meistens mit Hochdruckzylindern von 2 m Durchmesser und Längen bis zu 45 m ausgerüstet. In einigen Anstalten sind die Meßgefäße und Arbeitsbehälter auf Wägevorrichtungen gesetzt, um den Verbrauch an Tränkflüssigkeit durch Wägung feststellen zu können, was genauer sein soll als die Maßbestimmung. Einrichtungen zur Ersparnis von menschlichen Arbeitskräften sind in weit höherem Maße in Anwendung als in Europa.

Die neueren Bestrebungen gehen dahin, Sparverfahren einzuführen (außer für Bauholz) und Mischung des teueren Teeröls mit billigeren Stoffen auszuproben. Im Sparverfahren beträgt die Aufnahme an Teeröl bei den amerikanischen Hölzern durchschnittlich 10 kg für das Kubikmeter.

Das Schwinden der Holzvorräte verursacht den Tränkanstalten große Besorgnisse und mancherlei Schwierigkeiten. Einzelne Anlagen, die bei ihrer Entstehung günstig zu den Holzgewinnungsstellen lagen, sind jetzt gezwungen, ihr Holz von weit her zu beziehen oder mußten vollständig verlegt werden, da sie an der zuerst gewählten Stelle nicht mehr lebensfähig waren. Die Vereinigung der Holztränkanstalten trägt sich daher mit dem Gedanken, im Süden des Landes ausgedehnte Flächen anzukaufen und sie mit schnell wachsenden Nadelholzarten aufzuforsten, um in späteren Jahren dauernd Holz für ihre Tränkanlagen selbst zu gewinnen.

— **Neue Erzverladebrücke am oberen See.** Die Lake Superior- und Ishpemingbahn besaß in Marquette eine Erzverladeanlage mit einer 16 Jahre alten Verladebrücke, die in der in Amerika üblichen Weise aus Holz erbaut war. Die Verladebrücke war baufällig geworden und es wurde nötig, sie durch eine neue zu ersetzen. Da jetzt das Bauholz in den Vereinigten Staaten teuer und schwer erhältlich geworden ist, entschloß man sich zur Erbauung einer Brücke aus Eisenbeton. Sie wurde zwar in den Anlagekosten immer noch nahezu doppelt so teuer als eine Holzbrücke, aber die geringeren Unterhaltungskosten machten das massive Bauwerk doch wesentlich wirtschaftlicher. Zu-

gleich mußte eine Zufahrtsrampe angeschüttet werden, die bei einer Länge von 1600 m und einer Neigung von 15 ‰ eine Bodenbewegung von 45000 cbm erforderte. Die Brücke selbst hat eine Länge von 360 m und liegt 22,8 m über Wasser. Die Breite beträgt 16,5 m. Auf der Brücke liegen 4 Bahngleise. Die Zahl der Erzverladetaschen ist 200, ihr Fassungsraum 225 bis 270 t. Die Gründung erfolgte auf 10000 Holzpfählen, die mit einer Spundwand umgeben und mit Sandboden eingefüllt wurden. Darauf erhebt sich das eigentliche Mauerwerk aus Eisenbeton; zu den Eiseneinlagen wurden alte Stahlseile aus den Förderanlagen der umliegenden Gruben benutzt. Bis 0,9 m Höhe vom Wasserspiegel aus wurde der Eisenbeton von außen mit Eisenplatten bedeckt, um ihn vor den Einwirkungen des Frostes und Eises zu schützen, die ein anderes Betonbauwerk in der Nähe in kurzer Zeit zerstört hatten. Die halbkreisförmigen Erzbehälter sind ebenfalls aus Eisenbeton hergestellt. Die Schüttrümpfe sind aus Eisen, sie wiegen je 3,7 t und sind vollständig durch Gegengewichte ausgeglichen. Je 6 Schüttrümpfe werden durch ein Gestänge bewegt, das von einem 15 PS Motor angetrieben wird. Zum Heben oder Senken der Schüttrümpfe werden nur 20 Sekunden gebraucht. Die Form der Wände der Schüttrümpfe wurde so ausgeprobt, daß das Erz weder hängen bleibt, noch über die Ränder quillt, so daß ein Nachhelfen mit Stangen nicht nötig ist. Die Betriebskosten auf der neuen Brücke betragen nur etwa ¼—⅓ der auf der alten Brücke.

— **Der Staat Columbia und die Panama-Eisenbahn.** Der südamerikanische Staat Columbia beabsichtigt, gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika auf Zahlung einer Schadenersatzsumme von 20000000 Dollar zu klagen; es sollen die ersten einleitenden Schritte zur Überreichung der Klageschrift beim Bundes-Kreisgericht in Washington bereits eingeleitet sein. Die Schadenersatzpflicht der Vereinigten Staaten wird folgendermaßen begründet: Zur Zeit, da Panama noch eine Provinz von Columbia war, hatte die Panama-Eisenbahn mit dem Staate einen Vertrag abgeschlossen, demzufolge sie die Betriebsbewilligung bis zum Jahre 1963 gegen eine jährlich zu zahlende Steuer von 250000 Doll. erhielt. Im Jahre 1902 erwarben die Vereinigten Staaten von der französischen, unterdeß zahlungsunfähig gewordenen Panamakanal-Gesellschaft den unfertigen Kanal um den Betrag von 40 Milllionen Dollar, um ihn für eigene Rechnung auszubauen. Zu diesem Zwecke wurde mit dem Staate Columbia wegen Pachtung des erforderlichen Landstreifens auf 6 englische Meilen Breite an beiden Seiten des Kanals mit gleichzeitiger Übertragung der Landesoberherrlichkeit verhandelt, und die Union verpflichtete sich, eine einmalige Zahlung von 10000000 Dollar und überdies eine jährliche Zahlung von 200000 Dollar für die Pachtzeit von 100 Jahren zu leisten. Dieser Vertrag wurde aber vom Kongreß von Columbien nicht angenommen, und da die Provinz Panama sich hierdurch geschädigt erachtete, erklärte sie sich im November 1903 für selbständig. Wenige Tage nach dieser Erklärung schloß der neue Staat Panama mit den Vereinigten Staaten einen Vertrag ab, in dem er den gewünschten Landstrich mit allen Rechten auf 100 Jahre gegen eine Zahlung von 10 Millionen Dollar den Vereinigten Staaten überließ, die sich beeilten, den neuen Staat anzuerkennen und ihm Schutz gegen jeden Angriff von außen zuzusagen. Demzufolge räumte auch das columbische Militär sofort die gewesene Provinz, nunmehrige selbständige Republik Panama, die jetzt auch von der Panama-Eisenbahn, die doch innerhalb ihrer Grenzen läuft, die jährliche Steuer von 250000 Dollar einhebt, die bisher an den Staat Columbia gezahlt wurde. Das letztere kann und will der Staat Columbien nicht verschmerzen, und da er behauptet, die Losreißung Panamas sei auf Anstiftung und Veranlassung der Vereinigten Staaten zurückzuführen, so macht er diese auch für den ihm hierdurch erwachsenen Schaden verantwortlich. Vom Jahre 1903 bis zum Jahre 1961 sind 58 Jahre und der Steuerverlust von je 250000 Dollar jährlich beträgt 14500000 Dollar. Hierzu kommen von den jeweils fälligen Zahlungen die Zinsen und Zinseszinsen; das würde, bis zum Jahre 1961 gerechnet, 20000000 Dollar betragen. Seit zwei Jahren bildete diese Entschädigung, gegen die sich die amerikanische Union vollständig ablehnend verhält, den Gegenstand der Beratung, bis endlich, nachdem eine Kommission alle Verträge eingehend untersucht und geprüft hatte, der Antrag gestellt wurde, eine Klage auf Ersatz der entgangenen Steuerzahlung der Panamabahn einzuleiten. Am 18. Februar wurde der Antrag von den gesetzgebenden Körpern Columbiens angenommen und ein Gesetz erlassen, durch welches die staatlichen Verwaltungsorgane angewiesen werden, die erforderlichen gerichtlichen Schritte gegen die Vereinigten Staaten einzuleiten und durchzuführen.

— **Die Eisenbahnen von Tasmanien.** Diese Insel hat ein Eisenbahnnetz von 768 km Länge, wovon 40 km in 61 cm, der Rest in 76 cm Spur angelegt sind. Die erste, 182 km lange Eisenbahn der Insel, die sie von Hobart nach Launceston, also von Süden nach Norden, durchquert, wurde 1876 eröffnet; bis 1890 wurde sie von der Privatgesellschaft, die sie erbaut hatte, betrieben, dann wurde sie aber von der Regierung übernommen. Auch die 72,5 Kilometer lange Eisenbahn von Launceston nach Deloraine, die die erstgenannte Eisenbahn zunächst ein Stück landeinwärts begleitet und dann nach Westen von ihr abzweigt, ist von einer Privatgesellschaft mit Unterstützung der Regierung gebaut, 1872 aber von letzterer ganz übernommen worden. Sie ist mittlerweile bis Macquaire Harbour an der Westküste der Insel verlängert worden. Während die genannten Eisenbahnen jetzt Staatsbahnen sind, ist die von der Emubai landeinwärts führende Stichbahn, die seit 1884 im Betriebe ist, heute noch in den Händen der Privatgesellschaft, die sie erbaut hat. Die übrigen, auf Tasmanien bestehenden Eisenbahnen sind im wesentlichen Zweigbahnen, die von den genannten Strecken abzweigen. Trotz des gebirgigen Geländes, durch das die Eisenbahnen Tasmaniens führen, beträgt das Anlagekapital für 1 km nur 108100 *M*.

Allgemeines.

— **Seilbahn für Vergnügungsreisende im Salzbergwerk zu Berchtesgaden.** Der Betrieb der Bahn gestaltet sich nach den in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" von Dipl.-Ing. L. Schütt veröffentlichten Angaben folgendermaßen: Das in Schienenhöhe geführte endlose, beständig umlaufende Förderseil wird von der Antriebstelle, die sich im Maschinenhaus am Stolleneingang befindet, an der Salzmühle vorbei durch den Ferdinand-Hauptstollen bis zu der an dessen Ende befindlichen Absteigestelle im Kaiser-Franz-Werk geführt und läuft dann neben dem Gleis leer zur Antriebstelle zurück. Die Besucher besteigen unmittelbar am Eingang vor dem Stollen den Wagen, auf dem sie im Reitsitz Platz nehmen. Der an der Spitze sitzende Führer löst die Bremse und der hier im Gefälle stehende Wagen läuft in das in der Steigung liegende Seilbahngleis hinein. Kurz vor der Aussteigestelle im Kaiser-Franz-Werk geht die bisherige Steigung ins Gefälle über. Die Rückfahrt erfolgt durch den Heinrich-Schachtricht, den Preysing-Schachtricht und den Parallelstollen ohne Zuhilfenahme des Seiles wie bisher unter alleiniger Ausnutzung des Gefälles. Das Seil wird vom Kaiser-Franz-Werk aus leer neben dem Gleis bis zur Antriebstelle zurückgeführt. Das wichtigste Werkzeug der Förderung, das Seil, hat 18 mm äußeren Durchmesser und 15 t Bruchfestigkeit, so daß auch bei der stärksten praktisch möglichen Beanspruchung eine reichliche Sicherheit geboten ist. Sämtliche Seilscheiben, auf denen das Seil stärker abgelenkt wird und mit größerem Druck aufliegt, sind mit Lederfütterung versehen, um den Seilverschleiß zu verringern. Das Seil wird von einem Elektromotor, der bei höchster Belastung 25 PS leistet, angetrieben. Der Wagen durchfährt Rechts- und Linksweichen bis zu einem kleinsten Halbmesser von 9 m, ohne daß das Seil durch den in den Kurven auftretenden seitlichen Zug aus den Klemmen herausgezogen würde. Die Fahrgeschwindigkeit der Wagen beträgt 1,6 m/Sek., d. i. 5.8 km/Std., so daß die rd. 650 m lange Strecke in etwa 6½ Min. durchfahren wird. Es war beim Entwurf angenommen, daß die Wagen mit einem Anhängewagen und insgesamt 18 Personen Besetzung in Zeitabschnitten von 2 Minuten einander folgen sollten, woraus sich eine Leistung von 540 Personen in der Stunde ergeben würde. Es ist aber möglich, die Wagen in kürzeren Zwischenräumen verkehren zu lassen und die Anlage etwa um das Doppelte leistungsfähiger zu machen, wofür alle Teile kräftig genug bemessen sind. — Außer zur Beförderung von Personen wird die von der „Gesellschaft für Förderanlagen Ernst Heckel m. b. H." in Saarbrücken erbaute Bahn auch zur Güterbeförderung und zur Einfahrt der leeren Grubenwagen benutzt. Die Bahn liefert nach Meinung des Verfassers den Beweis, daß es Verhältnisse gibt, bei denen die Personenbeförderung mit Seil ohne Ende auch heute noch mit dem Lokomotiv- und Motorwagenbetrieb in Wettbewerb treten kann.

— **Der Luftwiderstand im Simplontunnel.** Wir entnehmen der „Nordd. Allg. Ztg." folgendes: Bei jeder Eisenbahnfahrt, namentlich im Schnellzug, kann man die Beobachtung machen, daß der fahrende Zug die Luft mit sich fortreißt. Er wird von einer Luftsäule begleitet, die leichte Gegenstände, wie Papier und dergleichen, eine Strecke weit mit sich nimmt. Auf der Vorderseite hat die Lokomotive natürlich einen Luftwiderstand zu überwinden. In Eisenbahntunneln steigert sich diese Schwierigkeit, und zwar um so mehr, je länger der Tunnel ist. Das ist der Hauptgrund, warum auch die Schnellzüge die Tunnel mit weit geringerer Geschwindigkeit durchfahren, als sie sie auf offener Strecke erreichen. Es ist berechnet worden, daß der Mehraufwand an Kraft, der durch den Luftwiderstand im Tunnel benötigt wird, 33 bis 35 Wattstunden für jede Tonne und jedes Kilometer beträgt. Bei den elektrischen Schnellbahnversuchen, die vor Jahren zwischen Berlin und Zossen unternommen wurden, berechnete man den Luftwiderstand im Freien für eine Stundengeschwindigkeit von 60 km auf 4 kg für jede Tonne des Zuggewichts. Nach Messungen, die im Simplontunnel vorgenommen

wurden, beläuft sich der Luftwiderstand in diesem auf 6,3 kg für 1 t für die gleiche Geschwindigkeit. Dieser Wert gilt aber auch nur für die günstigste Bedingung, wenn nämlich der Zug in der gleichen Richtung fährt, die auch der Ventilationsstrom nimmt. Läuft aber der Zug dem durch die Ventilation geschaffenen Luftstrom entgegen, so wächst der Luftwiderstand auf 9,2 kg für 1 Tonne, also auf mehr als das Doppelte des Betrages unter gewöhnlichen Verhältnissen. Das Merkwürdigste aber ist, daß ein Zug bei geringen Geschwindigkeiten, die unter 25 km in der Stunde bleiben, falls er mit dem Ventilationsstrom fährt, durch diesen sogar eine Beschleunigung erhält, so daß der Luftwiderstand im Tunnel geringer ist als im Freien. Durch die Würdigung dieser Tatsachen erhält man auch erst einen Einblick in die große Bedeutung, die der Eröffnung eines zweiten Tunnels durch den Simplon zukommen wird. Diese beiden Tunnel, deren Achsen um 17 m voneinander entfernt sind, werden durch zahlreiche Querschläge miteinander verbunden sein, und dadurch wird sich das Gleichgewicht des Luftdrucks in beiden Tunneln immer leichter wiederherstellen. Die Frage des Luftwiderstandes muß selbstverständlich auch bei Tunneln der Untergrundbahnen in sorgfältigste Erwägung gezogen werden.

Bücherschau.

— **Förderung der deutschen Verkehrsinteressen.** Mit einer warm empfundenen Skizze über Heimatliebe von Dr. Paul Meynen (Leipzig) eröffnet die illustrierte Zeitschrift „Deutschland" (Düsseldorf) die erste Nummer ihres neuen Jahrganges, die in bunter Reihenfolge wiederum eine Reihe prächtig illustrierter Aufsätze aus dem Gebiete von Heimatkunde und Heimatliebe, vom Städte- und Verkehrswesen aufweist. Jeder Freund dieser Bestrebungen ist erfreut, wie diese Zeitschrift immer wieder neue, interessante Bilder aus den deutschen Städten und Landschaften vorzuführen und durch Wort und Bild den Sinn für die Schönheiten der Natur bei alt und jung zu wecken weiß. So dient das Bundesorgan der deutschen Verkehrsvereine nicht nur einer dringend notwendigen Werbearbeit zum weiteren Bekanntwerden der deutschen Wander- und Reisegebiete, sondern auch einer wichtigen erzieherischen Aufgabe in unseren Schulen und Lehranstalten, denen die Zeitschrift ein lebendiges Anschauungsmaterial in der ansprechendsten Form liefert, wie es auch das jetzt vorliegende erste Aprilheft in reicher Abwechslung bietet. Die mit einem Titelbild von Frankfurt a. M. geschmückte Nummer enthält u. a. folgende das Eisenbahnwesen berührende Beiträge: Die Bedeutung der neuen Lötschbergbahn im internationalen Eisenbahnverkehr von A. Nistler; Das neue bayerische Verkehrs-Ministerium zu München; Zur Mitternachtssonne.

— **Handbuch der Ingenieurwissenschaften.** Fünfter Teil. Der Eisenbahnbau (ausgenommen Vorarbeiten, Unterbau und Tunnelbau). Sechster Band. Betriebseinrichtungen. Bearbeitet von S. Scheibner. Herausgegeben von F. Loewe und Dr. H. Zimmermann. Verlag von Wilh. Engelmann zu Leipzig. Mittel zur Sicherung des Betriebes. Vierte (Schluß-) Lieferung, 1913 (Bogen 56—85.) Preis geh. 30 *M.*

Mit der vorliegenden vierten Lieferung, die die Fortsetzung der in Nr. 61 S. 1001 Jahrg. 1910 d. Ztg. besprochenen dritten Lieferung bildet, hat das XI. Kapitel „Mittel zur Sicherung des Betriebes" seinen Abschluß erhalten, da die Kraftstellwerke, die ursprünglich als Abschnitt dieses Kapitels gedacht waren, nun als selbständiger Anhang zum sechsten Band erscheinen sollen. Wie aus dem der vierten Lieferung vorgehefteten Inhaltsverzeichnis zu ersehen, ist das XI. Kapitel in sieben Abschnitte geteilt, und zwar: I. Streckenzeichen (Abteilungszeichen, Neigungszeichen, Läute- und Geschwindigkeitstafeln, Krümmungs-, Revisions- und Grenztafeln); II. Einfriedigungen, Schranken und Warnungstafeln; III. Telegraph, Fernsprecher und Läutewerke; IV. Weichen und Signalsicherungen; V. Elektrische Uhren; VI. Elektrische Einrichtungen zur Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge und VII. Elektrische Gleismelder. Das Gesamtwerk umfaßt einschließlich des Sachregisters 1359 Textseiten und enthält neben 1282 Textabbildungen 9 zum Teil lithographierte Tafeln. Die erschienene Schlußlieferung, auf die 472 Textseiten, 354 Abbildungen und 9 Tafeln entfallen, beginnt mit dem II. Teil des vierten Abschnittes: Die abhängigen Stellwerke.

Schon die in der dritten Lieferung über die „selbständigen Stellwerke" gebrachten Abhandlungen haben einen Einblick in die oft recht verwickelt erscheinenden Einrichtungen gestattet, die zur Sicherung des Eisenbahnbetriebes erforderlich sind. Der stetig anwachsende Verkehr und die dadurch bedingte Verdichtung der Zugfolge sowie die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit der Züge konnten naturgemäß auf die Sicherungsanlagen nicht ohne Einfluß bleiben. Besonders auf ausgedehnten Bahnhöfen traten neue Aufgaben an die Signaltechnik heran. Die Weichen- und Signalbedienung war infolge der größeren Entfernungen von einem selbständigen Stellwerk aus nicht mehr möglich, sondern mußte auf verschiedene Stellwerke verteilt werden, die von der mit einem Fahrdienstleiter besetzten Befehlstelle aus ihre Aufträge über die vorzunehmenden Zugfahrten erhalten und mit dieser Stelle in zwangläufiger Abhängigkeit stehen. Wenn nun schon durch diese Abhängigkeit innerhalb des Bahnhofes getrennt liegender Stellwerke, Stationsblockung genannt, die Sicherungseinrichtungen eine Erweiterung erfuhren, so führte die später noch hinzukommende Streckenblockung, die die Zugfahrten außerhalb der Bahnhöfe, also auf der freien Strecke, zwangläufig zu sichern hat, zu weiterem Ausbau der Stellwerke und gestaltete mit den immer schärfer werdenden Anforderungen das Eisenbahnsicherungswesen schließlich zu einer eigenen Wissenschaft des Eisenbahnbaues aus.

Mit anerkennenswertem Geschick ist es dem Verfasser, Oberbaurat a. D. Scheibner, gelungen, den Leser allmählich in den spröde anmutenden eigenartigen Stoff einzuführen und ihn auch mit den verwickelten Einrichtungen in dem II. Teil des vierten Abschnittes vertraut zu machen.

Wie bei den selbständigen Stellwerken ,so ist auch hier zunächst die geschichtliche Entwicklung der abhängigen Stellwerke gebracht, die beredtes Zeugnis dafür ablegt, wie unablässig die Signaltechniker daran gearbeitet haben, die schon seit mehr als 40 Jahren angewendeten Abhängigkeiten zwischen getrennt liegenden Betriebsstellen der Vollkommenheit möglichst nahe zu bringen. Nach einer allgemeinen Einführung werden die elektrischen Stationsblockeinrichtungen geschildert und alsdann die abhängigen Stellwerke einzelner Signalbauanstalten in ihren früheren Ausführungen beschrieben. Beachtenswert ist die anschließende geschichtliche Entwicklung der Streckenblockung und die Darstellung der zugehörigen mechanischen Einrichtungen einzelner Stellwerke verschiedener Bauarten.

Von der geschichtlichen Entwicklung geht der Verfasser zu den Anlagen der Gegenwart über und läßt bei den nun folgenden Abhandlungen eine Sorgfalt erkennen, die für die gründliche Einführung der Leser in das so überaus schwierige Gebiet die weitestgehende Gewähr erwarten lassen muß. Während in dem § 134 auf den Zwek der gegenwärtigen elektrischen Stationsblockung und ihrer einzelnen Einrichtungen eingegangen ist, enthalten die §§ 135 bis 142 die Beschreibung der letzteren. Das Blockfeld, der Blockinduktor, der Blockwecker, das Spiegelfeld, die Nebenbefehlsstellen und das Gleichstromfeld sind unter Einfügung klarer Abbildungen und von Schaltungskizzen in faßlicher Weise erläutert. Es schließt sich die Beschreibung der Abhängigkeiten zwischen Block und Stellwerk an, deren Wirkungsweise durch schematische Schaubilder verständlich gemacht ist. Besondere Beachtung verdient die Klarstellung der sehr wichtigen Fahrstraßenfestlegesperre und die Fahrstraßenauflösung in Verbindung mit Schienenstromschließern. Der im § 147 behandelten, namentlich bei den süddeutschen und österreichischen Bahnen zur Anwendung kommenden Gruppenblockung schließt sich in den §§ 148 und 149 die Stationsblockung bei den sächsischen und österreichisch-ungarischen Bahnen an. Einen wichtigen Abschnitt bilden die nun folgenden §§ 150 bis 161. Hier ist zunächst die allgemeine Anordnung der elektrischen und mechanischen Blocksperren erörtert und die Streckenblockung für zweigleisige Bahnen beschrieben. Mit einer Abhandlung über das auf den preußischen Staatsbahnen eingeführte Signalverschlußfeld wird zur Erläuterung aller bei der Streckenblockung vorkommenden mechanischen Sperren, der sogenannten Streckenblocksperren, übergegangen: Der Bedeutung dieses Abschnittes Rechnung tragend, hat der Verfasser an dieser Stelle besonderen Wert auf schematische Darstellungen gelegt, die die Arbeitsvorgänge in klarer Weise erkennen lassen. Es folgt die Beschreibung der elektrischen Signalflügelkuppelung, der sich einige bemerkenswerte Abweichungen in der Einzelanordnung der zweigleisigen Streckenblockung bei den sächsischen und badischen Staatsbahnen anschließen. Der § 159 bringt eine eingehende Besprechung der Streckenblockung für eingleisige Bahnen in der drei- und fünffeldrigen Form, ebenfalls durch Schaltpläne und Verschlußtafeln erläutert, während in § 160 die Grundsätze für die elektrische Strecken- und Stationsblockung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und die zugehörigen Aufführungsbestimmungen auszüglich gegeben sind und in § 161 der Streckenblockung auf den österreichisch-ungarischen Bahnen Erwähnung getan ist. Eine bildlich erläuterte Abhandlung über die Betätigung der Streckenblocksperren mittels des Signalhebels führt den Leser zu den bis in die kleinsten Einzelheiten gehenden Beschreibungen der Ausführungszeichnungen dieser Sperren. Die Anordnung der Blocksperren auf Blockstellen sowie auch die Anordnung von sogenannten Schutzstrecken, die zur Deckung von besonders gefährlichen Bahnkreuzungen und Zusammenläufen zur Anwendung kommen, sind gesondert behandelt. Der § 185 veranschaulicht das gemischte System mit elektrischer Signal- und mechanischer Weichenstellung der Maschinenfabrik Bruchsal. Mit der in § 186 gegebenen Darstellung der Bedienungstafeln (Stellwerksentwürfe) ist gewiß einem lang empfundenen Bedürfnis entsprochen. Der Leser findet hier nicht nur die Darstellungsweise der Lagepläne und der in den Verschlußtafeln gebräuchlichen

Zeichen, sondern es sind auch sechs Tafeln Stellwerksentwürfe für die verschiedensten Bahnhofsanlagen als Muster beigegeben. Drei weitere Tafeln behandeln die Darstellungsweise der Stellwerksentwürfe bei den bayerischen und sächsischen Staatsbahnen.

Die im fünften Abschnitt behandelten Uhren als „Mittel zur Sicherung des Betriebes" anzusprechen, könnte vielleicht etwas gesucht erscheinen, und doch bildet gerade die Uhr für den Zeitmeßdienst die Grundlage des Fahrplans, für dessen pünktliche Durchführung die Mittel zur Sicherung des Betriebes in so hohem Maße herangezogen werden müssen. Die Uhren sind aber auch naturgemäß zur ordnungsmäßigen und rechtzeitigen Abfertigung der Züge unerläßlich, wodurch die Durchführung des Fahrplanes eine weitere wesentliche Unterstützung erhält. Da die Einrichtung der mechanischen Bahnuhren von der der gewöhnlichen Uhren nicht abweicht, hat sich der Verfasser auf eine, allerdings recht eingehende Beschreibung der elektrischen Uhren der Bauarten Siemens & Halske, C. Theodor Wagner in Wiesbaden und Magneta A.-G. in Cöln a. Rh. beschränkt.

Der sechste Abschnitt bringt die elektrischen Einrichtungen zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeit der Züge, während im siebenten und letzten Abschnitt die elektrischen Gleismelder, Lautfernsprecher und elektrischen Huppen einer eingehenden Betrachtung unterzogen sind. Ein alphabetisches Sachregister über alle sieben Abschnitte bildet den Abschluß der vierten Lieferung.

Bei einem Rückblick auf das vollendete Werk soll an dieser Stelle nochmals betont werden, daß der fünfte Teil des Handbuches der Ingenieurwissenschaften in dem vorliegenden XI. Kapitel eine überaus wertvolle Ergänzung erfahren hat, zu deren Gelingen der Verfasser aufs beste beglückwünscht werden kann.

Kemmann.

Berichtigung.

In der Mitteilung: „Elektrische Zugförderung auf den Vorortbahnen von Melbourne" in Nr. 32 S. 536 muß es in der vorletzten Zeile heißen: Gleichstrom von **1500** Volt Spannung (statt 15 000 Volt).

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Radim und Plauan im Kilometer 3,627 der Linie Pecek-Becwar gelegene Haltestelle Chotutitz ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung der Reisenden erfolgt im Zuge, die des Reisegepäcks im Nachzahlungswege.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Paderborn-Lippspringe gelegene Bahnhof 3. Klasse Lippspringe erhält fortan die Bezeichnung Bad Lippspringe.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige böhmische Bezeichnung der an der Strecke Chotzen-Halbstadt gelegenen Station Wekelsdorf ist vom 1. Mai d. J. ab von Teplice in Teplice nad Metujé abgeändert worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn.

Zwischen der Südharzbahn und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn ist in Sorge eine Verbindungsstrecke gebaut und am 1. Mai lfd. J. in Betrieb genommen. Bei einer Anzahl Züge werden deshalb von diesem Tage ab Personen- und Gepäckwagen zwischen Wernigerode und Braunlage direkt durchgeführt. Eine Änderung der Fahrpreise über Sorge tritt jedoch nicht ein.

Für den Güterverkehr ist die Verbindungsstrecke nicht eingerichtet und findet daher ein Übergang von Güterwagen nicht statt.

Nordhausen, im Mai 1913. (1298)
Die Direktion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 7. Mai d. J. wird der an der Strecke Kornatowo-Culm zwischen den Stationen Kamlarken und Stolno — und zwar 4,56 km vor Kamlarken und 2,41 km von Stolno — neu eingerichtete Haltepunkt Cepno für den Personenverkehr eröffnet. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch Zugführer, das Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge in Cepno enthält der am 1. Mai d. J. Gültigkeit erlangende Fahrplan.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, den 27. April 1913. (1286)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Paderborn-Lippspringe gelegene Bahnhof 3. Klasse Lippspringe erhält fortan die Bezeichnung „Bad Lippspringe".

Cassel, den 29. April 1913. (1280)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Mai d. J. wird der Bahnhof IV. Klasse Danzig-Holm, der bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Frachtstückverkehr eingerichtet

Danzig, den 29. April 1913. (1287)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird der in der Schnittafel II des vorbezeichneten Tarifheftes auf Seite 32 angegebene Schnittsatz nach Zágráb **D. V.** von 1940 auf 2040 h erhöht.

Der Schnittsatz nach Zágráb **M. A. V.** in Höhe von 1940 h bleibt bestehen.

Im Tarif ist auf Seite 32 bei Zágráb in Spalte: „Bahnbezeichnung" die Angabe „D. V." zu streichen und Zágráb D. V. als neue Station wie folgt aufzuführen:

818. — Zágráb D. V. 2040.

Kattowitz, den 4. Mai 1913. (1299)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-schweiz. Güterverkehr.

Die Frachtsätze mit den schweizerischen Stationen Gümligen, Münsingen, Ostermundingen, Rubigen und Wichtrach werden ab 1. Juli 1913 um 1—4 Cts. für 100 kg erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 30. April 1913. (1283)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - ungarischer Verkehr.

Tarifheft 1 vom 1. April 1913.

Die im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifs 93 (Seite 225) unter B II Ziffer 9 enthaltene Position, lautend: „Zinndraht, nicht isoliert" wird mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. wie folgt abgeändert:

9. Zinn der Position Z. 16 (a—f) der Güterklassifikation des Eisenbahngütertarifs Teil I für den deutsch-österreichischen und ungarischen Eisenbahnverband.

Breslau, den 30. April 1913. (1288)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. Mai 1913 ab wird die Station Essen-Rellinghausen des Eisenbahndirektionsbezirks Essen als Versandstation in die Abteilung B des Tarifheftes 3 (Frachtsätze für Koks zum zollinl. Hochofenbetrieb) einbezogen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Essen, 29. April 1913. (1293)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 19 (Cassel).

Die Frachtsätze der Station Wallau werden ermäßigt. Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 29. April 1913. (1294)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).
Teil II A, Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Mai 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Hardheim, Mosbach und Tauberbischofsheim der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Getreide), wie folgt, aufgenommen:

Deutsche Schnittsätze für den Verkehr von	Bis zu den Grenzpunkten					
	Alt-münsterol	Deutsch-avricourt	Cham-brey	Novéant	Aman-weiler	Fentsch
	Frachtsätze in Franken für 1000 kg bei Aufgabe in Wagenladungen von 10000 kg					
Hardheim	12,10	10,80	11,40	11,70	11,70	11,80
Mosbach (Baden)	11,20	10,00	10,50	10,80	10,80	10,90
Tauberbischofsheim . . .	12,20	11,00	11,70	12,00	12,10	12,10

Straßburg, den 28. April 1913. (1279)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Heft A.

Der Übergangstarif für den Verkehr mit Keinbahnen wird hinsichtlich der Dortmunder Kleinbahn mit sofortiger Gültigkeit auch auf den Verkehr von oder nach den in Hardenberg Hafen liegenden Anschlußwerken ausgedehnt. Für den Umschlagsverkehr wird der Übergangstarif nicht gewährt.

Essen, den 17. April 1913. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft 1 und 3 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif (8) für rohe Kreide im Verkehr Harmignies und Hyon-Ciply einerseits und Cöln-Ehrenfeld, Düsseldorf Hafen und Eschweiler Tal anderseits eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 28. April 1913. (1281)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1903.

An Stelle des ab 16. Mai 1913 aufgehobenen Frachtsatzes für Schleifholz bis zu 2,5 m Länge von Reutte in Tirol nach Baienfurt (0,56 ℳ für 100 kg) tritt mit Gültigkeit vom gleichen Tage der Frachtsatz von 0,58 ℳ für 100 kg.

München, den 30. April 1913. (1289)
Tarifamt der K. bay. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 12. Mai 1913 wird
1. ein Ausnahmetarif S 34 für australisches und amerikanisches Gefrierfleisch in Wagenladungen zu 5 und 10 t von den Nordseehäfen nach Basel Ort und Übergang eingeführt.
2. das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs S 32 erhält folgende anderweite Fassung:
Ausnahmetarif S 32 für Käse, feste, auch Gorgonzola- und Parmesankäse (Roquefort und ähnliche Käse werden nicht als feste angesehen), Kindermehl, Milch, kondensierte und konservierte (sterilisierte)* und Schokolade, letztere nur zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien und bei Erfüllung der Kontrollvorschriften im Heft A unter B³.
3. Im Ausnahmetarif S 37 ist auf den Seiten 298 und 299 unter „b Fische usw." Gefrierfleisch nachzutragen.

Über die Höhe der Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 34 geben die Abfertigungen Auskunft.

Hannover, den 2. Mai 1913. (1284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Neue Fassung des Ausnahmetarifs 30 für Pitchpine (Pechkiefer).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die im Elbeumschlagstarif für Ungarn vom 1. April 1909 auf Seite 139 enthaltene Fassung des Ausnahmetarifs 30 wie folgt geändert:

Ausnahmetarif 30
für
amerikanische Pappel (Whitewood, Magnolia), afrikanische Pappel (Gaboon, Okume) und Pitchpine (Pechkiefer).

Wien, am 2. Mai 1913. (1295)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Teil II, Heft 3 vom 1. August 1899.
Änderung der besonderen Bestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 21. Mai 1913 ist auf Seite 5 des vom 1. Juli 1909 gültigen Nachtrags XIII zu dem obengenannten Tarif in den für Hamburg vorgesehenen Bestimmungen folgender Absatz zu streichen: „Jeder in Hamburg zollamtlich zu behandelnden Wagenladung hat der Absender außer dem Frachtbriefe eine stempelfreie Frachtbriefabschrift beizugeben, die die Bezeichnung zu tragen hat: „Für die zollamtliche Abfertigung in Hamburg."

Wien, den 2. Mai 1913. (1296)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.
Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 42, 71, 88 und 91 D und Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 werden die Station Iwonicz in den Ausnahmetarif 42 (Eier), die Stationen Laúcut und Przezlaw in den Ausnahmetarif 71 (Zement), die Station Wybranówka in den Ausnahmetarif 88 (Düngemittel) und die Station Löbau (Sa.) in den Ausnahmetarif 91 D Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl, raffiniertes [Rein-] Benzin) mit Frachtsätzen für 100 kg in Pfennig einbezogen.

Die Station „Friedrichshütte-Sporysz" hat die Bezeichnung „Sporysz", die Station „Gernrode am Harz" die Bezeichnung „Gernrode (Harz) Gern. H. E.", die Station „Kalk Süd" die Bezeichnung „Cöln-Kalk", die Station „Kalk Süd Eilg." die Bezeichnung „Cöln-Kalk Eilg." und die Station „Kückelhausen" die Bezeichnung „Haspe-Kückelhausen" erhalten.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 30. April 1913. (1285)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 22. April 1913 auf Grund der staatlich genehmigten Tilgungspläne stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1913 zur Tilgung gelangenden Teilschuldverschreibungen der 3½ % Prioritätsanleihen Emission 1896 und 1905 sowie der 4 % Prioritätsanleihe Emission 1909 wurden folgende Nummern gezogen:

I. Prioritätsanleihe Emission 1896:

a) von den Teilschuldverschreibungen lit. A per 5000 Mark der deutschen Reichswährung 17 Stück, und zwar:
247 379 750 851 1041 1277 1411 1453 1677 1701 1861 1909 2249 2300 2319 2335 2462

b) von den Teilschuldverscheibungen lit. B per 1500 Mark der deutschen Reichswährung 94 Stück, und zwar:
110 244 268 303 742 790 889 1051 1367 1389 1478 1738 2030 2177 2279 2906 2953 3652 4094 4277 4381 4617 4661 4665 4816 4843 5054 5091 5092 5145 5205 5303 5474 5502 5553 5857 5945 5985 5988 6180 6248 6325 6426 6697 6846 7248 7291 7350 7406 7440 7451 7452 7676 7906 8011 8284 8309 8431 8662 8689 9346 9365 9909 10148 10327 10332 10712 11256 11281 11350 11425 11440 11570 11635 11650 11925 12273 12394 12408 12668 12670 12705 12779 12919 13265 13488 13577 13595 13809 14170 14438 14462 14487 14637

c) von den Teilschuldverschreibungen lit. C per 1000 Mark der deutschen Reichswährung 191 Stück, und zwar:
351 373 486 535 538 568 613 704 710 820 931 1268 1366 1434 1502 1857 2125 2173 2524 2614 2675 2743 2750 2855 2997 3225 3268 3561 3698 3956 4546 4579 4613 4754 4810 4891 4973 4997 5050 5117 5223 5500 5620 5661 5709 5775 5787 5976 6103 6503 6555 6602 6798 6844 6921 6945 7087 7202 7208 7371 7692 7712 7930 8096 8206 8396 8467 8745 8780 8806 8842 9052 9440 9692 9729 10115 10174 10810 11033 11171 11220 11360 11427 11462 12624 13031 13255 13381 13686 13973 14220 14260 14662 14683 14704 14727 14773 14820 14976 15048 15543 15881 16223 16404 16430 16751 16851 16864 17281 17333 17377 17389 17403 17615 17710 17846 17873 18171 18212 18484 18604 18876 18934 19092 19590 19653 19732 19912 19988 20129 20472 20671 20742 20888 20920 21032 21192 21249 21331 21798 22552 22649 22685 22796 22848 22866 23205 23253 23355 23597 23658 24335 24579 24694 24747 24980 25116 25118 25269 25336 25542 25645 25659 25691

25720 25849 26514 26647 26777 26984
27245 27544 27629 27685 27749 27876
27951 27959 28310 28545 28613 28734
28815 28981 28988 29109 29137 29189
29233 29410 29576

d) von den Teilschuldverschreibungen lit. D per 300 Mark der deutschen Reichswährung 220 Stück, und zwar:

337 533 649 798 1315 1370 1404 1458
1572 1590 1761 1789 1932 2049 2202 2406
2869 2912 3110 3198 3343 3364 3623 3653
3802 4033 4234 4510 4602 4667 4990 5192
5306 5386 5558 5563 5581 6101 6107 6140
6377 6512 6577 6615 6990 7076 7137 7190
7376 7736 7769 7901 7958 8134 8243 8339
8461 8643 8688 8757 8818 8878 9080 9204
9535 9680 9690 9983 10062 10364 10984
11187 11456 11669 11673 11856 12121
12250 12330 12371 12387 12438 12446
12771 12943 12975 12976 13055 13152
13278 13542 13695 13900 13928 14388
14624 14757 14813 14919 15261 15288
15312 15351 15416 15587 15613 15650
15900 15915 16012 16370 16472 16512
16705 16884 17001 17194 17364 17526
17661 17733 17873 17898 18214 18266
18417 18502 18547 18798 18880 18908
19046 19107 19133 19214 19386 19728
19731 19754 19848 20340 20924 21277
21596 21624 21768 21881 22250 22301
22312 22394 22892 22974 23143 23258
23327 23530 23756 23935 24025 24052
24140 24472 24487 24514 24577 24817
24912 25018 25728 26248 26274 26615
26874 26981 27224 27340 27480 27664
27852 27863 28034 28102 28107 28182
28237 28249 28555 28561 28679 28786
28829 29345 29754 29990 30282 30686
30735 30930 31055 31119 31494 31582
31611 31795 31976 32026 32035 32242
32339 32433 32594 32870 32923 33129
33558 33935 34016 34122 34258

II. Prioritätsanleihe Emission 1905:

von den Teilschuldverschreibungen Emission 1905 per 1000 Mark deutscher Reichswährung 15 Stück, und zwar:

409 522 732 1010 1160 1263 1571 1823
2629 2703 2825 3480 3851 3987 4444

III. Prioritätsanleihe Emission 1909:

a) von den Teilschuldverschreibungen Emission 1909 per 1000 Mark deutscher Reichswährung 102 Stück, und zwar:

14 50 166 232 300 322 331 480 506
792 853 878 905 933 1043 1082 1364 1450
1565 1613 1774 1844 1886 2003 2177 2395
2581 2617 2747 2908 2991 3164 3166 3283
3398 3438 3456 3487 3546 3589 3616 3622
3652 3749 3822 4193 4280 4421 4598 4686
4775 5078 5228 5402 5489 5810 5886 5933
5941 5986 6054 6069 6074 6180 6277 6647
6877 6907 7291 7359 7549 7617 7726 7818
7890 7938 7961 8040 8079 8269 8315 8355
8672 8823 8825 8844 8850 8851 8940 9002
9070 9111 9240 9348 9396 9410 9480 9513
9524 9619 9626 9636

b) von den Teilschuldverschreibungen Emission 1909 per 500 ℳ der deutschen Reichswährung 7 Stück, und zwar:

329 412 678 851 1084 1541 2296.

Die Auszahlung dieser Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1913 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Teilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschließlich 36 (Emission 1896) bezw. 17 (Emission 1905) und 9 (Emission 1909) sowie des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerte vom 30. Juni 1913 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,

in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder,

in Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt, Abteilung Dresden,

in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,

in Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhmischen Eskompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer,

in Wien bei der k. k. priv. österr. Kredit-Anstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgem. österr. Boden-Kredit-Anstalt,

in Aussig bei den Herren L. Wolfrum & Comp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale,

in Teplitz bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

I. von der Prioritätsanleihe Emission 1896:

Aus dem Verlosungsjahre 1906 lit. B Nr. 5525, 10902, lit. C. Nr. 23747, lit. D. Nr. 2791.

Aus dem Verlosungsjahre 1907 lit. C Nr. 8679, lit. D. Nr. 425, 10136, 23474.

Aus dem Verlosungsjahr 1908 lit. B Nr. 2397, 5176, lit. C. Nr. 21981, 24859. lit. D. Nr. 19738. 21108. 34857.

Aus dem Verlosungsjahr 1909 lit. C Nr. 13310, 26637, lit. D. Nr. 13601, 27051. 30872.

Aus dem Verlosungsjahre 1910 lit. A Nr. 619. 1446. lit. B. Nr. 4567, lit. C. Nr. 1513, 1563, 3007, 3014, 12207, 18105, 21943, 25455, 27969, lit. D. Nr. 1282, 6655, 8083, 13251, 20167, 25399, 30992.

Aus dem Verlosungsjahre 1911 lit. A Nr. 1877. lit. B. Nr. 2155. 14610. lit. C. 12023, 28542, lit. D. Nr. 11499, 12362, 13035, 13409, 15624, 16009, 17516, 20122, 24718, 25573.

Aus dem Verlosungsjahre 1912 lit. A Nr. 2043, lit. B. Nr. 8816, 9037, 9998, 10511. 12478, 13318, lit. C. Nr. 1415. 7583, 10279, 13358, 18237. 20254, lit. D. Nr. 3790, 9330, 10549, 11207, 16007, 18521, 19864, 21026, 23984, 25486, 25508.

II. von der Prioritätsanleihe Emission 1909.

Aus dem Verlosungsjahre 1910 per 1000 Mark Nr. 1025, 1106, 4313.

Aus dem Verlosungsjahre 1911 per 1000 Mark Nr. 2847, 3255, 5388, per 500 Mark Nr. 973.

Aus dem Verlosungsjahre 1912 per 1000 Mark Nr. 396, 623, 815, 845, 2008, 2646, 2944, 4789.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, im Mai 1913. (1282)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

7. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer-, Zimmer- und Staker-, Dachdecker- und Klempner- sowie Tischlerarbeiten zu einem Aufenthaltsgebäude für Bahnarbeiter am Ostende des Verschiebebahnhofes Wustermark sollen in 4 Losen, und zwar getrennt nach Los I Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten, Los II Zimmer- und Stakerarbeiten, Los III Dachdecker- und Klempnerarbeiten, Los IV Tischlerarbeiten öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Maurer-, Zimmer-, Dachdecker- und Tischlerarbeiten für ein Aufenthaltsgebäude auf dem Verschiebebahnhof Wustermark“ versehen bis zum 23. Mai vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1290)

Berlin NW. 40. Invalidenstr. 51.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung von 10 000 grauleinenen Handtüchern, 75 leinenen Keilkissenbezügen und 80 wollenen Schlafdecken für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. Mai 1913 vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 24. Mai 1913 an das Betriebsmaterialien-Hauptmagazin Berlin Ostbahnhof einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 27. Mai 1913 vormittags 11 Uhr Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagfrist bis 21. Juni 1913.

Berlin, den 28. April 1913. (1291)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirk angesammelten, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsmaterialien ist Dienstag, den 20. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, in unserem Direktionsgebäude Termin angesetzt. Angebotsbogen nebst Bedingungen können ebenda im Zimmer Nr. 6 eingesehen oder gekauft oder zum Stückpreise von 50 ₰ bei porto- und bestellgeldfreier Bareinsendung der Gebühren von unserem Zentralbureau bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 9. Juni 1913.

Kattowitz, im Mai 1913. (1297)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 36. | 10. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Pfingstfestes fällt die am 14. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

50 Jahre Zentralwagenkontrolle.

Am 1. Januar d. J. konnte die den mitteleuropäischen Eisenbahnen als Ausgleichstelle für Wagenmieten dienende Zentralwagenkontrolle auf ein fünfzigjähriges Bestehen zurückblicken. Von der stillen Tätigkeit dieser Abrechnungsstelle, bei der heute etwa 80 Bahnen unmittelbar und weitere 30 Bahnen mittelbar beteiligt sind, dringt nicht viel in die Öffentlichkeit und manchem sonst gut belesenen Freunde unserer Zeitung mag der Name „Zentralwagenkontrolle“ heute zum ersten Male begegnen. Ja, wir glauben nicht fehl zu gehen, wenn wir annehmen, daß wohl die Hälfte der bei dieser Abrechnungsstelle beteiligten Bahnen über deren Werdegang so gut wie garnicht unterrichtet ist. Ein kurzer Rückblick über die geschichtliche Entwicklung dieser wahrscheinlich ältesten aller bestehenden Abrechnungsstellen der festländischen Eisenbahnen wird daher willkommen sein.

Infolge des allmählichen Ausbaues des Eisenbahnnetzes knüpften verschiedene Bahnen bereits im Jahre 1848 zur Pflege der gemeinsamen Verkehrsinteressen nähere Verbindungen unter sich an, die zur Bildung besonderer Eisenbahnverbände führten. Diese Verbände besorgten anfänglich unter sich auch die Abrechnung der Vergütungen für die gegenseitige Wagenbenutzung. Im Mitteldeutschen Eisenbahnverbande wurde die Wagenmieteabrechnung bis zum 31. Dezember 1862 durch das bei der Thüringischen Eisenbahngesellschaft in Erfurt errichtete „Zentral-Abrechnungsbureau“ bewirkt. Dieser Abrechnungsstelle oblag in erster Linie die Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr. Mit der zunehmenden Entwicklung der Eisenbahnen und dem wachsenden Übergange der Wagen von Bahn zu Bahn vermehrten sich naturgemäß auch die Geschäfte für die Wagenmieteabrechnung im Mitteldeutschen Verbande, und es trat bald das Bedürfnis nach einer Trennung der Abrechnungsgeschäfte für den Güterverkehr von denen des Wagendienstes hervor. Der Mitteldeutsche Eisenbahnverband nahm daher in der Sitzung zu Darmstadt am 8. Mai 1862 die Bildung eines besonderen Bureaus für die Wagenmieteabrechnung im Verkehr des Mitteldeutschen, des Westdeutschen, des Bayerisch-Hannoverschen, des Hannover-Thüringischen und des Süddeutschen Verbandes in Aussicht. Dieser Plan wurde durch die Beschlüsse des Mitteldeutschen Verbandes in den Sitzungen zu Hamburg am 23. Oktober 1862 und zu Berlin am 11. Dezember 1862 verwirklicht. Am 1. Januar 1863 wurde die bis dahin dem Zentral-Abrechnungsbureau obliegende Kontrolle und Abrechnung über die gegenseitige Wagenbenutzung von diesem Bureau abgetrennt und einer neu geschaffenen selbständigen Kontroll- und Abrechnungsstelle übertragen, der die Bezeichnung „Zentral-Wagenkontrolle“ beigelegt wurde.

An der Gründung dieses Bureaus waren folgende 24 Verwaltungen beteiligt: die Großherzoglich badischen Verkehrsanstalten, die Main-Neckar-Eisenbahn, die Main-Weser-Eisenbahn, die Kurfürst-Friedrich-Wilhelms-Nordbahn, die Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipziger Eisenbahn, die Magdeburg-Wittenberger Eisenbahn, die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, die Berlin-Anhaltische Eisenbahn, die Berlin-Hamburger Eisenbahn, die Lübeck-Büchener Eisenbahn, die Mecklenburgische Eisenbahn, die Württembergische Staatsbahn, die Hannoverschen Staatsbahnen, die Braunschweig-Lüneburgischen Staatsbahnen, die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn, die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn, die Berlin-Stettiner Eisenbahn, die Offenbach-Frankfurter Eisenbahn, die Taunus-Eisenbahn, die Bayerischen Staatsbahnen, die Bayerischen Ostbahnen, die Kaiserin-Elisabeth-Bahn, die Hessische Ludwigs-Bahn und die Frankfurt-Hanauer Eisenbahn.

Nur einer kleinen Anzahl dieser Verwaltungen ist es beschieden gewesen, ihre Selbständigkeit bis auf den heutigen Tag zu erhalten; die meisten dieser Unternehmungen sind durch

friedliche Erwerbungen oder durch politische Umwälzungen in den Staatsbesitz übergegangen.

Nach der Geschäftsordnung für die Zentral-Wagenkontrolle oblag dieser Abrechnungsstelle ursprünglich: die Aufstellung der monatlichen Abrechnungen über die Wagenmiete und Verzögerungsgebühren, die Aufstellung der monatlichen Hauptabschlüsse für den Ausgleich der Saldobeträge, die Aufstellung von monatlichen Abrechnungen über die Läufe der Personen- und Gepäckwagen für den Naturalausgleich, die Prüfung und Erledigung der gegen die Schuldnachweise gezogenen Erinnerungen, die Aufstellung der Jahresrechnung über die Kosten der Zentralwagenkontrolle usw. Zur Erledigung dieser Arbeiten waren der Zentralwagenkontrolle anfänglich 18 Beamte zugewiesen. Diese Zahl vermehrte sich nach und nach auf 32. Da ursprünglich im rheinischen Verbande nach Wagenmeilen, im Verkehr mit Belgien und Frankreich nach Wagenkilometern, im Verkehr mit der Schweiz sogar nach Achsstunden abgerechnet wurde, gestaltete sich die Abrechnung äußerst schwierig. Hierzu gesellten sich noch die Kriegswirren des Jahres 1866, unter deren Nachwirkung in Verbindung mit einer starken Verkehrsanschwellung mehrere organisatorische Schwächen der Zentralwagenkontrolle so offenkundig wurden, daß man sich im Winter 1868 zu einer durchgreifenden Änderung des Abrechnungsverfahrens entschloß. Die Änderung bestand zur Hauptsache darin, daß der Zentralwagenkontrolle die Aufstellung der Schuldnachweise abgenommen und den Kontrollstellen der einzelnen Verwaltungen zugewiesen wurde. Der Zentralwagenkontrolle verblieb der Ausgleich zwischen Schuld und Guthaben der Verwaltungen, die Prüfung und Entscheidung über die gegen die Schuldnachweise gezogenen Erinnerungen, die Berechnung der Entschädigungen für die übereinkommenwidrige Ablenkung und Benutzung der Wagen usw.

Ob diese Lösung eine glückliche war, darf billig bezweifelt werden. Hätte man der Zentralwagenkontrolle von vornherein die erforderlichen Arbeitskräfte bewilligt und insbesondere ihr die Abrechnungsunterlagen stets rechtzeitig zugehen lassen, so würde sie mit ihren Arbeiten wohl kaum in Rückstand gekommen sein und ihre Aufgabe wahrscheinlich in zufriedenstellender Weise gelöst haben. Aber bei den damaligen widerstreitenden Interessen der verschiedenen Verwaltungen vermochte sich die Erkenntnis noch nicht überall durchzuringen, daß große Aufgaben nur durch den Zusammenschluß vieler gelöst werden können.

Die im Jahre 1868 begonnene Zerstücklungsarbeit wurde in den folgenden Jahren fortgesetzt. In der Sitzung zu München am 18. November 1869 wurde beschlossen, die Erledigung der Prüfungserinnerungen der Zentralwagekontrolle abzunehmen und hiermit die Heimatkontrollen zu betrauen. Weiterhin wurden auch noch andere Abrechnungsarbeiten an die Kontrollstellen der Verbandsmitglieder zurückverwiesen und der Zentralwagenkontrolle nur noch der Ausgleich der Wagenmieten belassen. Infolge dieser Maßregel wurde das ehemals 32 Köpfe starke Personal der Abrechnungsstelle schon im Jahre 1881 wieder auf drei Mann eingeschränkt. Da die Zentralwagenkontrolle seit dieser Zeit keinerlei Kontrollarbeiten in bezug auf die Benutzung der Wagen mehr vornimmt, so kann ihr Name als eine sinnfällige Bezeichnung kaum noch angesehen werden. In Wirklichkeit ist die Zentralwagenkontrolle nur noch eine Ausgleichstelle für Wagenmieten und sollte als solche bezeichnet werden.

Was die Einrichtung der Zentralwagenkontrolle anlangt, so beruht diese auf freier Vereinbarung der beteiligten Bahnen. Satzungen sind nicht vorhanden, wohl aber besteht eine veraltete und vergriffene Dienstanweisung für die Zentralwagenkontrolle, deren Umarbeitung ins Auge zu fassen sein wird, zumal wohl kaum die Hälfte der beteiligten Bahnen diese Dienstanweisung jemals zu Gesicht bekommen hat.

Die Geschäftsführung in dem Abrechnungsverbande lag ursprünglich bei der Thüringischen Eisenbahn als der geschäftsführenden Verwaltung des Mitteldeutschen Verbandes. Bald nach der Verstaatlichung der Thüringischen Eisenbahn, und zwar am 1. November 1882, wurde die Zentralwagenkontrolle mit dem am 1. April 1881 in Magdeburg errichteten Wagenabrechnungsbureau vereinigt. Man hatte vorher auch die Frage erwogen, ob es sich nicht empfehle, den bisher von der Zentralwagenkontrolle bewirkten Ausgleich der Wagenmieten durch die Generalsaldierungsstelle in Berlin oder durch eine Bank vornehmen zu lassen. Dieser Gedanke wurde aber nicht weiter verfolgt, weil gegen die bisherige Führung der Geschäfte der Zentralwagenkontrolle nichts einzuwenden gewesen war und weil es überdies zweifelhaft erschien, ob die Generalsaldierungsstelle oder eine Bank sich bereit finden würde, die Arbeiten der Abrechnungsstelle für den bisher dafür aufgewendeten Betrag zu übernehmen.

Mit der Verlegung der Abrechnungsstelle von Erfurt nach Magdeburg trat auch ein Wechsel in der Geschäftsführung ein. An die Stelle der Thüringischen Eisenbahn trat die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg. Dieser folgte am 1. Juli 1906 die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin und dieser wiederum am 1. April 1907 das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin, und zwar jede dieser Verwaltungen in ihrer Eigenschaft als vorgesetzte Behörde des Wagenabrechnungsbureaus in Magdeburg. Diese Eigenschaft ist seit jeher mit der jeweiligen Geschäftsführung im früheren preußischen und gegenwärtig deutschen Staatsbahnwagenverband verknüpft.

Infolge des bereits erwähnten Mangels an Satzungen können organisatorische Änderungen in dem Abrechnungsverbande nur mit Zustimmung aller beigetretenen Bahnen vorgenommen werden. Für Änderungen oder Ergänzungen der Dienstanweisung für die Zentralwagenkontrolle genügt indessen nach § 6 dieser Dienstvorschrift eine Zweidrittelmehrheit.

Die Kosten für die Wahrnehmung der Geschäfte der Zentralwagenkontrolle betrugen Ende der sechziger Jahre 20 340 ℳ. Mit der zunehmenden Einschränkung der Tätigkeit dieser Abrechnungsstelle ermäßigten sich die Kosten nach und nach auf 9500, 8600 und 6000 ℳ. Neuerdings ist der Beitrag aus Anlaß des Ausscheidens der sächsischen, bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen aus dem Abrechnungsverbande auf 4000 ℳ herabgesetzt worden.

Die Art der Verteilung der Kosten auf die Mitglieder des Abrechnungsverbandes hat verschiedene Wandlungen durchgemacht. Ursprünglich wurden die Kosten nach der Zahl der für jede einzelne Verwaltung abgerechneten Achsmeilen umgelegt. Dies Verfahren mußte aber aufgegeben werden, als die Abrechnung der Wagenläufe der Zentralwagenkontrolle abgenommen wurde. Vom Jahre 1869 ab wurden die Kosten nach den Guthabenposten umgelegt. Mit dem Austritt der preußischen Staatsbahnen aus dem Abrechnungsverbande (1881) hielt man die Anwendung eines anderen Verteilungsmaßstabes für geboten und legte der Kostenverteilung das Guthaben der einzelnen Verwaltungen selbst zugrunde. Hierbei ergaben sich aber so große Unbilligkeiten, daß man schon im Jahre 1884 zu dem im Jahre 1869 beschlossenen Verfahren, jedoch mit der Abweichung zurückkehrte, daß der Verteilung nicht die Guthabenposten, sondern die Schuldposten zugrunde gelegt wurden, und zwar deshalb, weil die Verwaltungen der Abrechnungsstelle nicht ihr Guthaben, sondern ihre Schuld zum Ausgleich anmelden. Bei dieser Art der Kostenverteilung werden die Mitglieder in dem Maße zu den Kosten der Abrechnungsstelle herangezogen, als sie die Abrechnungsstelle in Anspruch nehmen. Es ist klar, daß der Arbeitsaufwand der Zentralwagenkontrolle nicht von der Höhe der Beträge, sondern von der Zahl der Anmeldungen abhängig ist, denn selbstverständlich verursachen 10 Buchungen zu je 100 ℳ zehnmal soviel Arbeit als eine Buchung zu 1000 ℳ, und doch handelt es sich in beiden Fällen um eine Gesamtschuld von gleicher Höhe.

Nachrichtlich sei hier noch bemerkt, daß die Zentralwagenkontrolle in den letzten drei Jahren durchschnittlich rund vierzig Millionen Mark ausgeglichen hat.

Wir möchten unsere Betrachtungen nicht schließen, ohne noch darauf hinzuweisen, daß die Mitglieder des Deutschen Staats-

bahnwagenverbandes an der Zentralwagenkontrolle nicht beteiligt sind. Aus diesem Grunde tragen sie auch zu den Kosten dieser Abrechnungsstelle nicht bei. Für die Verwaltungen dieses Verbandes stellt das Wagenabrechnungsbureau in Magdeburg die Schuld gegenüber den einzelnen bei der Zentralwagenkontrolle beteiligten Verwaltungen fest, verrichtet also insoweit die gleiche Arbeit wie die Zentralwagenkontrolle für ihren Teilnehmerkreis. Die vom Wagenabrechnungsbureau ermittelten Endsummen der Schuld aller Mitglieder des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes gegen jedes Mitglied des Abrechnungsverbandes werden der Zentralwagenkontrolle mitgeteilt und von dieser Abrechnungsstelle mit den eigenen Endsummen für die einzelnen Verbandsmitglieder zusammengestoßen und als je eine Schuldsumme in den Hauptabschluß übernommen. Für den Staaatsbahnwagenverband bleibt daher im Hauptabschluß nur eine Summe auszugleichen.

Den nicht zum Deutschen Staatsbahnwagenverbande gehörenden und an der Zentralwagenkontrolle beteiligten Verwaltungen erwachsen aus der Ermittlung ihres Gesamtguthabens aus dem Verkehr mit den verschiedenen Verwaltungen des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes keinerlei Kosten, weil der Staatsbahnwagenverband eine anteilige Erstattung der ihm hieraus erwachsenden Ausgaben nicht beansprucht. Es entspricht somit der Billigkeit, daß der Deutsche Staatsbahnwagenverband an den Kosten für die Zentralwagenkontrolle nicht beteiligt wird. Übrigens waren die Geschäfte der Zentralwagenkontrolle von denen des Wagenabrechnungsbureaus von jeher völlig getrennt. Seit dem 1. Januar 1910 befindet sich die Zentralwagenkontrolle im Geschäftsgebäude des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Berlin und ist mit diesem zum 1. April d. J. in das in Berlin SW. 11 am Halleschen Ufer 35/36 belegene neue Geschäftsgebäude des Eisenbahn-Zentralamts übergesiedelt.

Berlin, im April 1913. Keding.

Eisenbahngesetzgebung in den einzelnen Staaten der amerikanischen Union.

Man ist gewöhnt, stets von den großen und kleinen Kämpfen zwischen der amerikanischen Bundesverwaltung und den großen zwischenstaatlichen Bahnen zu hören, deren Schienengleise sich durch eine Anzahl von Staaten hindurch erstrecken. Es gibt eben außer dem Kongreß in Washington auch noch andere gesetzgebende Gewalten, denen die Bahnen unterworfen sind, und das sind die 48 gesetzgebenden Versammlungen in den Einzelstaaten. Diese suchen sich in dem Bestreben, das Publikum vor den Bahnen zu schützen, gegenseitig zu überbieten, und in jedem Staate gibt es eine Unmasse mehr oder minder lästiger Bestimmungen, die innerhalb der Grenzen dieses Staates Geltung haben sowohl für die Bahnen, die nur innerhalb der Staatsgrenzen verkehren, als auch für die Gesellschaften, deren Züge die Staaten durchfahren. Dieser Gesetze gibt es so viele, daß es dem rechtserfahrenen Syndikus einer großen Bahn, die viele Staaten durchquert, kaum mehr möglich ist, festzustellen, was erlaubt und was verboten ist. Denn die gesetzlichen Bestimmungen widersprechen sich häufig, und was in dem einen Staat gestattet ist, wird in dem benachbarten oft bestraft und umgekehrt. Auch wird die Gesetzgebung meist nicht von großen allgemeinen Gesichtspunkten aus behandelt, sondern ist fast durchweg Gelegenheitsgesetzgebung. Wenn irgendein „Prominenter" im Staate (das ist der technische Ausdruck für solche, die infolge ihres großen Besitzes oder ihrer gesunden Lungen Einfluß auf die Verwaltung ausüben) Ursache zu haben vermeint, sich über eine Bahn beschweren zu können, dann eilt er sofort zum Abgeordneten seines Bezirkes und verlangt von ihm die Einbringung eines Gesetzes, durch das dies oder jenes verboten oder angeordnet wird. Und sehr häufig wird der Antrag wirklich Gesetz, oft ohne daß die Bahnen auch nur gehört worden wären. Jetzt erst hat das Bundes-Obergericht und fast gleichzeitig das Obergericht des Staates Illinois den Grundsatz festgestellt, daß kein Gesetz, mag es für oder gegen das Interesse der Bahnen sein, erlassen werden soll, ohne daß vorher die Bahnen gehört werden. Viele dieser Gesetze, die häufig ohne jede Sachkenntnis verfaßt und beschlossen werden, bilden den Anlaß zu heftigen Prozessen. So z. B. hat die gesetzgebende Versammlung von West-Virginia ein Gesetz beschlossen, durch das bestimmt wird, daß jedermann, der eine Aufsichtsratstelle bei einer Bahn im Staate bekleidet, nicht noch bei einer zweiten Bahn im Staate Aufsichtsrat sein dürfe. Das Gesetz wurde beschlossen, um zu verhüten, daß der freie Wettbewerb unter den Bahnen unterbunden werde. Nun ergab sich sofort eine große Menge von Prozessen. Die Aufsichtsräte der innerstaatlichen Bahnen wollen sich diese Beschränkung nicht gefallen lassen, weil sie einen amerikanischen Bürger in der freien Vermögensverwaltung hemmt und daher gegen die Verfassung verstößt. Da niemand gehindert werden kann, Aktien beider Bahnen zu kaufen, darf er auch nicht daran gehindert werden, als Aufsichtsrat die Verwaltung der Bahn und damit die Verwaltung seines Vermögens zu überwachen. Noch mehr finden sich die Aufsichtsräte der zwischenstaatlichen Bahnen beschwert, und sie bestreiten dem Parlament von West-Virginia überhaupt das Recht, Vorschriften der gedachten Art zu machen. Ihre Bahnstrecken durchziehen vielleicht zehn verschiedene Staaten. In neun gestattet man ihnen, Aufsichtsrat so vieler Bahnen zu sein, als ihnen nur beliebt, der eine Staat will es ihnen wehren. Außerdem hat West-Virginia den Bahnen untersagt, Aktien einer anderen den Staat durchlaufenden Bahn anzukaufen; die Regierung ordnete weiter an, daß die bereits erworbenen Aktien bis spätestens 1. Juli 1913 abgestoßen sein müssen. Die Bahnen wenden ein, daß sie dann möglicherweise einen empfindlichen Kursverlust erleiden könnten, darauf wird aber keine Rücksicht genommen, und die Übertretung aller dieser gesetzlichen Bestimmungen wird, einer neuen Mode entsprechend, nicht nur mit Geld- sondern auch mit Freiheitsstrafe belegt. Man will nämlich herausgefunden haben, daß die Bahnen meist die Geldstrafen zahlen und sich sonst nicht weiter um das Gesetz kümmern. Deshalb enthalten jetzt fast alle Eisenbahngesetze Androhungen von Freiheitsstrafen im Falle der Übertretung. Diese Gesetzgebung von West-Virginia scheint viel Beifall gefunden zu haben, denn die Staaten Kansas, Oklohama und auch das verkehrsreiche Missouri haben fast gleichlautende Gesetze erlassen und haben auch in ihren Grenzen eine Unmasse von Rechtsstreitigkeiten heraufbeschworen.

Jeder Staat in der Union hat natürlich nach dem Muster des Bundesverkehrsamtes ein eigenes staatliches Verkehrsamt, welches den Eisenbahnbetrieb im Staate überwacht. Welche Geschäfte diese Ämter mitunter zu besorgen haben und welche Blüten der Gesetzgebungseifer zu zeitigen vermag, möge nachfolgendes Beispiel zeigen. Im Monat Januar 1913 beschloß die gesetzgebende Versammlung des Staates Kansas, das Verkehrsamt anzuweisen, sofort zu untersuchen, was mit der Anleihe von 100 Millionen Dollars geschehen sei, welche die Union Pacificbahn im Jahre 1901, also vor reichlich einem Dutzend Jahren, aufgenommen hatte. Es soll untersucht werden, ob die Ausgabe der Obligationen gesetzlich zulässig war, ob sie den Zweck, zu dem sie gemacht wurde, auch wirklich erreichte, das will sagen, ob man nicht etwa das Geld zu anderen Zwecken als den vorgeschützten verwendete, insbesondere etwa zum Ankaufe der Aktien der Southern Pacific R. R., deren Abstoßung das Bundesobergericht jetzt soeben angeordnet hat. Vergebens wird man den Sinn dieses Gesetzes erforschen wollen, um so mehr, da Kansas in keiner wie immer gearteten Beziehung zu dieser Anleihe steht und nicht einmal sicher ist, ob auch nur ein Dollar von ihr innerhalb der Staatsgrenzen von Kansas gezeichnet wurde. Kansas ist überhaupt ungemein gesetzeslustig. Der Gouverneur Hodges hat jetzt einen

Entwurf überreicht, nach dem für alle erteilten Freibriefe, insoweit sie Körperschaften mit einem Kapital von 500 000 Doll. und darüber betreffen, von jetzt ab jährlich Steuer gezahlt werden muß. Das geht in erster Linie auf die Bahnen, als die größten Körperschaften in diesem industriell nicht allzu bedeutenden Staat.

Besonders auf die Eisenbahnen geht ein Gesetz, das in diesem Jahre wie auf Verabredung in 11 verschiedenen Staaten erlassen wurde, in Kansas, Iowa, Missouri und Missisippi, in Illinois und Wisconsin, in Michigan und Delaware, in Minnesota, Kentucky und Tennessee. In allen diesen Staaten wurde die „Full crew bill" beschlossen, durch die angeordnet wird, daß auf jedem Zuge, gleichgültig aus wieviel Wagen er zusammengestellt ist und auf welchen Strecken er sich befindet, eine gewisse Mindestzahl von Fahrbediensteten sich befinden müsse. Selbst die Verbindungsbahn mit einer Fabrik, der kleinste Zug auf einer Lokalstrecke muß derart ausgerüstet sein, und die betroffenen Bahnen innerhalb der genannten Staaten haben ausgerechnet, daß das eine Mehrbelastung von rund 9 Millionen Dollar im Jahre bedeutet, ohne daß dadurch irgendein erweislicher Vorteil geschaffen würde. Der Staat Missouri will allen Bahnen, die nicht bei ihm „inkorporiert" sind, in Zukunft den Betrieb verwehren. Das würde bedeuten, daß die Bahn alljährlich einen Rechenschaftsbericht überreichen und vom ganzen Erträgnis Steuer zahlen muß. Da es nun Bahnen gibt, die in zehn oder mehr Staaten den Betrieb ausüben, würde diese Gepflogenheit dahin führen, daß eine Bahn für den Betrieb zehnmal oder noch öfter Steuer zahlt, was ganz unmöglich wäre. Hier liegt der offenbarste Zuständigkeitsstreit mit dem Bunde vor, und auch hierin dürfte jetzt eine Quelle für endlose Streitigkeiten liegen. Oklohama hat angeblich eine Bill in der Beratung, daß innerhalb der Staatsgrenzen nicht mehr als 2¼ Cents für die Person und Meile Fahrgeld berechnet werden darf, obgleich erwiesen ist, daß gerade in diesem Staate der Bahnverkehr ein verhältnismäßig so schwacher ist, daß die Bahnen mit diesem Tarif nicht ihr Auslangen finden können.

Und so klappert in 48 gesetzgebenden Versammlungen die Gesetzmühle lustig fort. Jeder fühlt sich berufen, Gesetzgeber und Reformer zu sein, wenn er auch vom Eisenbahnwesen nicht das geringste versteht, jeder Abgeordnete bemüht sich, den besonderen Wünschen seiner Wähler, namentlich der maßgebenden unter ihnen, zu entsprechen, und die Gouverneure haben nicht immer Einsicht und Kraft genug, um Widerstand zu leisten.

Dr. A. M.

Ständige Ausschüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. **Der ständige Ausschuß für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung** hat am 11./12. März d. J. in Hamburg seine 70. Vollsitzung abgehalten und folgende Beschlüsse gefaßt:

1. In bezug auf die Verpflichtung der Vereinsverwaltungen zur Auskunfterteilung über die Gründe der Verzögerung verspätet zurückgegebener Wagen hatte der Ausschuß in seiner 69. Vollsitzung folgenden Beschluß gefaßt: „Jede Vereinsverwaltung ist verpflichtet, Beamten anderer Verwaltungen auf Verlangen am Sitze der Abrechnungsstelle Einsicht in die Unterlagen für die Aufstellung der Schuldnachweise zum Zwecke ihrer Nachprüfung und Abschriftnahme zu gewähren, auch die zur Klarlegung der Unterlagen gewünschten Auskünfte zu erteilen. Die Beamten sind von Verwaltung zu Verwaltung anzumelden."

Nachdem hiergegen im Schriftwege wirksamer Widerspruch erhoben worden war, hat sich der Ausschuß neuerdings mit dieser Sache befaßt und ist schließlich in der 70. Sitzung zu folgendem Beschluß gekommen: „Jede Vereinsverwaltung ist verpflichtet, über den Lauf und die Benutzung fremder Wagen auf ihren Strecken der Wageneigentümerin in den Schuldnachweisen und Prüfungsbemerkungen im Sinne des VWÜ. bereitwillig erschöpfende Auskunft zu erteilen. Bei Überschreitung der Benutzungsfristen um über 100 % sind auf Erfordern der Abrechnungsstellen diejenigen Unterlagen für die Wagenmieteabrechnung zur Verfügung zu stellen, die erkennen lassen, wie der Wagen benutzt worden ist; von den ungarischen Staatseisenbahnen jedoch vorläufig nur in den Fällen der Fristüberschreitungen von über 10 Tagen". — Dieser Beschluß bedarf noch der Zustimmung der k. k. österreichischen Staatseisenbahnen und gilt dann für die Versuchszeit bis Ende 1914.

2. Zur Beseitigung von Zweifeln über das Ende der übereinkommenwidrigen Benutzung von Wagen empfiehlt der Ausschuß, dem Schlußabsatz des Abs. 2 zu § 12 VWÜ. folgende Fassung zu geben: „Als Ende der übereinkommenwidrigen Benutzung wird der Zeitpunkt betrachtet, zu welchem der Wagen an die Heimatbahn zurückgegeben wird oder l e e r wieder auf den beim Hinlauf von der Heimatbahn nach der ursprünglichen Entladestation zurückgelegten Weg gelangt". Durch das eingeschobene Wort „leer" soll festgelegt werden, daß bei übereinkommenwidriger Rückbeladung von Wagen die Geldbuße solange zu zahlen ist, als die übereinkommenwidrige Beladung dauert, gleichviel ob der Wagen sich auf dem Hinwege befindet oder nicht. Die Geldbuße fällt, wenn der übereinkommenwidrig benutzte Wagen auf dem Hinwege zurückläuft, erst mit dem Zeitpunkte fort, zu dem die übereinkommenwidrige Beladung aufhört, der Wagen also „leer" wird, das heißt mit der Beendigung der Entladung. — Dieser Beschluß unterliegt noch der Genehmigung der Vereinsversammlung 1914.

B. **Der ständige Ausschuß für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten** tagte am 8./9. April in Bozen.

1. Auf Vorschlag eines Unterausschusses wurde eine Ergänzung der „S t a t i s t i s c h e n N a c h r i c h t e n v o n d e n E i s e n b a h n e n d e s V e r e i n s D e u t s c h e r E i s e n b a h n v e r w a l t u n g e n" durch Beigabe einer geschichtlichen Übersicht der wichtigsten Betriebsergebnisse der Vereinsbahnen nach besonderem Muster beschlossen. Die erstmalige Übersicht umfaßt die Rechnungsjahre 1898 bis 1911 einschließlich; künftig wird sie immer nur für 10 Jahre, nämlich für das Berichtsjahr und die 9 voraufgehenden Jahre, aufgestellt. 2. Ferner wurde eine G e s c h ä f t s o r d n u n g f ü r d e n S a t z u n g s a u s s c h u ß aufgestellt, die sich sachlich mit den wesentlichen Bestimmungen der Geschäftsordnungen der anderen ständigen Ausschüsse deckt. Bemerkenswert ist, daß im schiedsgerichtlichen Verfahren den Streitteilen die Berichte vor der Entscheidung nicht zugängig gemacht werden. Die endgültige Feststellung der Geschäftsordnung ist einer zweiten Lesung vorbehalten. 3. Das Vertragsverhältnis mit dem bisherigen Verleger der V e r e i n s z e i t u n g wurde nach einer geringfügigen Änderung des von der Gewinnverteilung handelnden Paragraphen bis 31. Dezember 1916 verlängert. 4. Der Antrag auf Zurechnung der von den kgl. ungarischen Staatsbahnen betriebenen schmalspurigen Strecke Torda-Topánfalva-Abrudbány zu den Vereinsbahnstrecken wurde genehmigt. 5. Zum V o r s t e h e r d e s V e r e i n s b u r e a u s ist der bisherige Eisenbahn-Obersekretär N e t h e r gewählt worden.

Mit hochgespanntem Gleichstrom betriebene Bahnen.

Mit diesem Thema befassen sich eine von Ingenieur E r t e l und eine von den S i e m e n s - S c h u c k e r t - W e r k e n verfaßte Flugschrift*), die Gelegenheit geben, das Gebiet dieser Bahnen zusammenfassend zu erläutern.

*) Die Ertelsche Abhandlung ist bei M. Aleff, Elberfeld, erschienen; die Schrift der Siemens-Schuckert-Werke ist in deren Bahnabteilung bearbeitet.

Die Gleichstrom-Hochspannungsbahnen haben infolge Einführung eines geeigneten Motors, nämlich des W e n d e p o l m o t o r s, und der damit verbundenen fortgesetzten Erhöhung der Betriebsspannung immer weitere Anwendung gefunden. In vielen Fällen soll bereits der hochgespannte Gleichstrom erfolgreich mit dem zurzeit beliebten Einphasenstrom in Wettbewerb treten können.

Nachdem auf elektrischen Stadt- und Vorort-Schnellbahnen die Betriebsspannung allmählich bis auf 750 Volt gesteigert

worden war, schien dies geraume Zeit die Grenze der Spannung bei Gleichstrommotoren sein zu sollen. Die Erfahrungen der Pennsylvanischen Bahn lehrten, daß es technisch möglich ist, große Leistungen mit niedrig gespanntem Gleichstrom zu übertragen. Auf dieser Bahn arbeiten 24 Lokomotiven mit 600 Volt Fahrdrahtspannung. Die höchste Fahrgeschwindigkeit auf ebener Strecke beträgt 95 km in der Stunde, und zwar mit einem 550 t schweren Zuge. Die Lokomotiven haben 2 zehnpolige Motoren. Die Stromaufnahme beträgt bei einer Leistung von 2000 PS. rund 2900 Ampère. Als Stromzuleitung dient die dritte Schiene. Es ist aber nach Ertels Meinung ohne weiteres klar, daß der Spannungsabfall bei so hohen Stromstärken bereits unwirtschaftlich hohe Querschnitte erfordert, daß also eine derartige zwar technisch ausführbare Betriebsform wirtschaftlich nicht befriedigt. Es mußte also vor allem ein für hohe Spannungen besser geeigneter Motor gefunden werden. Dies gelang zuerst bei Verwendung von Drehstrom. Weit größere Erfolge wurden aber bald darauf mit dem Einphasen-Wechselstrommotor erzielt, der in seiner heutigen Vollendung für Zugförderungszwecke dem Gleichstrommotor nahezu gleichwertig ist. Die in die Augen springenden großen Vorteile des Einphasensystems veranlaßten bekanntlich viele Bahnverwaltungen, dieses einzuführen, u. a. die preußische, bayerische, schweizerische und österreichische Verwaltung. Es sollen sich nun in manchen Fällen die Schwächen dieses Systems wirtschaftlich in einer Weise geltend gemacht haben, daß sich trotz der bedeutenden Kosten bereits einige Überlandbahnen, besonders in den Vereinigten Staaten, wie z. B. die elektrische Washington-Baltimore-Annapolis-Bahn und die Milwaukee Elektrische Licht- und Bahngesellschaft, entschlossen, wieder auf den Gleichstrom, allerdings mit einer auf 1200 bis 2000 Volt erhöhten Spannung, überzugehen; diesem Vorgehen hat sich neuerdings auch eine größere oberitalienische Bahn angeschlossen. Maßgebend für diesen Schritt war bei der erstgenannten Bahn vor allem, daß die motorische Ausrüstung der Wagen für Wechselstrom sehr schwer ausfiel und das Wagengewicht auf 60 t brachte. Bei Gleichstrom wiegen die Wagen nur 40 t, so daß sich allein aus dieser Gewichtsverminderung eine Stromersparnis von insgesamt 25 % ergab, und trotz der Zwischenschaltung von Umformern und Batterien das Kraftwerk wegen Wegfalls der bei Wechselstrom auf den drei- bis fünffachen Wert der Normalleistung ansteigenden Anfahrstromstärken (Stromspitzen) besser ausgenutzt werden konnte.

Die Erhöhung der Betriebsspannung auf Gleichstrombahnen durch Verwendung sogenannter „W e n d e p o l m o t o r e n“ ergab bisher die besten Erfolge. Wie Ertel die Vor- und Nachteile der beiden wetteifernden Stromarten: Gleich- und Einphasen-Wechselstrom einschätzt, geht am besten aus nachfolgender Gegenüberstellung hervor:

G l e i c h s t r o m.

V o r t e i l e:	N a c h t e i l e:
Gute Regelbarkeit der Motoren; einfacher Aufbau; Wegfall von Transformatoren; billigere Wagenausrüstung; bei Dreileitersystem keine elektrolytischen Wirkungen durch Erdströme.	Spannung begrenzt, daher hohe Stromstärken; keine ruhenden Umformer; elektrolytische Einwirkung auf Rohre usw. durch abirrende Ströme.

W e c h s e l s t r o m.

V o r t e i l e:	N a c h t e i l e:
Linienspannung hoch, durch feste Transformatoren wandelbar, daher Leitungskosten geringer; gute Regelbarkeit der Motoren; keine elektrolytischen Wirkungen.	Wagenausrüstung erheblich schwerer, als bei Gleichstrom; höhere Anschaffungs- und Betriebskosten; wirtschaftliche Kraftaufspeicherung (Akkumulierung) nicht möglich, daher kein unabhängiger Kraftrückhalt, auch die Kraftwerke sind erheblich größer zu bemessen, da die Maschinen die Stromspitzen aufnehmen müssen; unwirtschaftliche Ausnutzung; bei Schienenrückleitung hoher Spannungsabfall.

Wenngleich Gleichstrommotoren für Spannungen bis 2000 Volt und darüber bereits einwandfrei erprobt sind, hält man doch noch oft daran fest, auch auf der höchsten Fahrstufe stets zwei Motoren hintereinander geschaltet laufen zu lassen, so daß jeder Motor mit nur 600 bis 700 Volt arbeitet und der billigere Eisenmotor noch Verwendung finden kann. Auch die Wengernalpbahn hat in ihren Lokomotiven zwei stets in Hintereinanderschaltung laufende Hauptstrommotoren ohne Wendepole für je 750 bis 900 Volt Betriebsspannung. Von etwa 900 Volt ab in Einzelschaltung sind jedoch fast ausschließlich Wendepolmotoren zu finden, die auf den höheren Fahrstufen mit Nebenschluß (Shunt) laufen.

Die S i e m e n s - S c h u c k e r t - W e r k e äußern sich über den gleichen Gegenstand ungefähr in folgender Weise: Große Fahrgeschwindigkeiten und erhöhte Zuggewichte erfordern große Stromstärken, die überdies bei Vorort- und Überlandbahnen noch auf weite Entfernungen fortzuleiten sind. Hierdurch wird entweder der Spannungsverlust in den Stromleitungen unzulässig hoch, oder es erreichen die Kosten für die entsprechend stärker zu bemessenden Leitungen eine unwirtschaftliche Höhe. Eine Verkleinerung des Speisebereichs der Kraftwerke ist mit einer höchst kostspieligen und unwirtschaftlichen Vermehrung der Unterwerke verbunden. Um dies zu umgehen, hat man verschiedene Verfahren angewendet. In dem Kraftwerk kann hochgespannter Drehstrom erzeugt und in Umformerwerken, die an der Bahn entlang anzulegen sind, in Gleichstrom üblicher Spannung umgewandelt werden. Dieses Verfahren erlaubt zwar, sehr lange Bahnstrecken von e i n e m Kraftwerk aus zu speisen, macht aber ständige Wartung der Maschinen in den Umformerwerken erforderlich. Oder man verwendet Wagen, die durch Wechselstrom-Kommutatormotoren angetrieben werden. Die Wagen können in Städten mit Gleichstrom von üblicher Spannung (500—600 Volt), auf der Überlandstrecke mit hochgespanntem Wechselstrom betrieben werden. Da beide Stromarten unter günstigen Umständen in demselben Kraftwerk erzeugt werden können, ist es möglich, bei einer derartigen Betriebsweise ebenso lange Bahnstrecken von e i n e m Kraftwerk zu speisen, wie im vorhergehenden Falle. Aber auch folgende Nachteile müssen mit in den Kauf genommen werden. Die elektrische Ausrüstung der Triebfahrzeuge wird schwerer als vorher, da ein Umformer mitgeführt werden muß, der den dem Leitungsnetz entnommenen hochgespannten Wechselstrom in den zur Speisung der Fahrzeugmotoren geeigneten niedriggespannten Wechselstrom wandelt. Die Folgen sind größerer Stromverbrauch und höhere Kosten der Fahrzeuge, da gleichzeitig Einrichtungen vorhanden sein müssen, die das Umschalten von Wechselstrombetrieb auf Gleichstrombetrieb ermöglichen und die verhindern, daß hochgespannter Wechselstrom in die Motoren gelangt. Anderseits kommen die kostspieligen Unterwerke in Fortfall.

Schließlich können die Vorort- und Überlandbahnen auch mit h o c h g e s p a n n t e n G l e i c h s t r o m betrieben werden. Dieses naheliegende Mittel kam jedoch auch nach den Siemens-Schuckertschen Ausführungen erst in Frage, als durch Verwendung von W e n d e p o l e n die Möglichkeit gegeben war, Gleichstrom-Bahnmotoren zu bauen, die auch bei Spannungen von 1000 Volt und darüber anstandslos arbeiten. Es sei daran erinnert, daß der Gleichstrom dem Wechselstrom gegenüber den Vorteil hat, in einfacher Weise aufgespeichert werden zu können. Die Stromerzeuger brauchen daher nur für die mittlere und nicht für die größte Leistung bemessen zu werden. Die Gleichstromspannung kann jedoch nicht beliebig hoch hinaufgesetzt werden; zurzeit beträgt sie im allgemeinen nicht wesentlich mehr als 1000—1200 Volt. Reichen diese Spannungen nicht aus, so muß außerdem auf die früher erwähnten Mittel zurückgegriffen werden. Nur in besonderen Fällen, wenn es sich um sehr lange Bahnen oder ausgedehnte Bahnnetze mit schwerem Betriebe handelt, käme nach unserer Quelle der Einphasenstrom in Frage. Die Siemens-Schuckert-Werke haben bereits im Jahre 1906 eine Fahrdrahtspannung von 2000 Volt bei der 15 km langen, mit Gleichstrom betriebenen schmalspurigen Materialbahn verwendet, welche die Hochofenwerke der Moselhütte mit der Eisenerzgrube Ste. Marie in Lothringen verbindet. Die beiden je 55 t schweren Lokomotiven dieser Bahn vermögen Züge von rd. 210 t über Steigungen von 30 ‰ zu schleppen; sie besitzen je vier Wendepolmotoren, von denen je zwei dauernd hintereinander geschaltet sind. Die Motoren einer Lokomotive leisten zusammen 640 PS. bei einer Zugkraft am Radumfang von 8000 kg und bei 22 km stündlicher Geschwindigkeit. Die zu erzielende Höchstgeschwindigkeit ist 50 km in der Stunde. Die Spannung von 2000 Volt gegen Erde ist für Gleichstrom in Europa betriebsmäßig noch nicht übertroffen worden, dagegen in Amerika, bei der „Butte, Anaconda and Pacific Ry.“ mit 2400 Volt überboten. Werden hohe Fahrgeschwindigkeiten geplant, so empfiehlt es sich, die Fahrleitung mit Vielfachaufhängung auszuführen. Diese wird auch häufig bei Fahrdrahtspannungen von 1000 Volt und darüber gewünscht.

Nachstehend einige kurze Anmerkungen über die wichtigeren, von den Siemens-Schuckert-Werken ausgeführten Gleichstrom-Überlandbahnen.

Die von der A.-G. Cöln-Bonner Kreisbahnen betriebene R h e i n u f e r b a h n, die unter Berührung zahlreicher Zwischenorte die Städte Cöln und Bonn miteinander verbindet, wurde am 11. Januar 1906 eröffnet; sie war bekanntlich die erste elektrische Vollbahn in Deutschland. Die Fahrdrahtspannung beläuft sich auf freier Strecke auf rd. 1000 Volt. Die Länge der vollspurigen Bahn beträgt 28,3 km; der größte Teil, 22 km, entfällt auf die freie Bahnstrecke. In Cöln benutzt die Bahn auf 4,8 km die Gleise der städtischen Straßenbahn, in Bonn ist sie mittels eigener Gleise auf öffentlichen Straßen eingeführt.

Abgesehen von einem kurzen eingleisigen Stück in Bonn ist die Bahn durchgehends zweigleisig. Das Kraftwerk befindet sich annähernd in der Mitte der Strecke bei Wesseling. Die Gesamtleistung der für den Bahnbetrieb bestimmten Stromerzeuger beträgt 1220 Kilowatt Gleichstrom. In Sürth und Hersel sind Streckenbatterien von je 330 Ampèrestunden Entladefähigkeit aufgestellt. Die Fahrleitung besteht über jedem Gleise aus zwei Profildrähten von je 80 qmm Querschnitt. Auf der freien Strecke ist die Vielfach- oder Kettenaufhängung angewendet. Im Versorgungsgebiet der Elektrizitätswerke in Cöln und Bonn werden die Züge der Rheinuferbahn mit dem Straßenbahnstrom von 550 Volt Spannung gespeist und fahren dementsprechend mit verminderter Geschwindigkeit. Der Wagenpark besteht aus Motorwagen und Beiwagen; zwei Motorwagen und ein bis zwei Anhängewagen bilden einen Zug. Die Motorwagen stehen an den Enden des Zuges; es sind vierachsige Drehgestellwagen, teils mit Abteilen II. und III. Klasse, teils nur mit Abteilen III. Klasse. Sie werden von je zwei Wendepol-Gleichstrommotoren von je 130 PS. angetrieben. Die Beiwagen führen teils die II. und III. Klasse, teils nur die III. Klasse, teils sind sie noch mit Güter- oder Postabteilen versehen. In den Motorwagen finden 57—60 Personen Platz, und ein aus zwei Motor- und zwei Beiwagen bestehender Zug im Gewicht von 108 t faßt insgesamt 240 Personen. Die größte fahrplanmäßige Geschwindigkeit der Züge beträgt auf der freien Strecke 70 km in der Stunde. Bereits im ersten Betriebsjahre mußte wegen des regen Zuspruchs von Fahrgästen der stündliche Verkehr der Schnellzüge auf halbstündlichen Verkehr in jeder Richtung verdichtet werden; außerdem verkehren stündlich nach wie vor Personenzüge. Demgemäß wird die Bahn seit dem 1. Mai 1908 als zweigleisige Hauptbahn nach starrem Fahrplan betrieben. Im Zusammenhang mit den anderen Linien der Cöln-Bonner Kreisbahnen und der großen Rheinwerft in Wessling-Godorf wird auf der Rheinuferbahn ein sehr reger Güterverkehr mit direkten Tarifen abgewickelt. Da in der Nähe billige Braunkohle und Braunkohlenbriketts zur Verfügung stehen, elektrische Kraft preiswert zu haben ist und für gute Bahnverbindungen und Anschlüsse an den Rheinstrom gesorgt ist, so eignet sich das Gebiet der Bahn vorzüglich für industrielle Unternehmungen aller Art. Beabsichtigt ist auch, die zur Zeit mit Dampf betriebene Vorgebirgsbahn in den nächsten Jahren nach dem Muster der Rheinuferbahn für elektrischen Betrieb umzubauen.

Die Bahn Salzburg-Berchtesgaden ist eine andere mit Gleichstrom betriebene Bahn. Sie liegt mit 13,8 km auf österreichischem, mit 12,6 km auf bayerischem Gebiet. Die österreichische Strecke, die der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft gehört, wurde bereits im Jahre 1886 erbaut und bis zum Jahre 1909 mit Dampf betrieben. Der Verkehr auf der größtenteils eingleisigen Strecke nahm so stark zu, daß die Gesellschaft auf eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit Bedacht nehmen mußte. Ohne die Strecke durchweg zweigleisig auszubauen, war dies nur durch Einführung des elektrischen Betriebes zu erreichen, der bei gleicher Beanspruchung des Oberbaues und gleicher höchster Fahrgeschwindigkeit eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit und damit eine dichtere Zugfolge möglich machte. Die Salzburger Gesellschaft beschloß daher, die elektrische Zugförderung einzuführen. Gleichzeitig beabsichtigte die bayerische Staatsbahnverwaltung, eine elektrisch zu betreibende Anschlußstrecke von der österreichischen Grenzstation „Hangender Stein" bis Berchtesgaden zu bauen. Durch Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern wurden die Grundsätze für den Ausbau der Strecke und für die Betriebsmittel festgelegt, die von Salzburg nach Berchtesgaden durchgehen. Die Spannung des zum Bahnbetriebe verwendeten Gleichstroms beträgt innerhalb der Stadt Salzburg 800 Volt, auf der Überlandstrecke in Österreich 850 Volt und auf der bayerischen Strecke 1000 Volt. In der Stadt sind 15 km, auf der Reichsstraße 18 km und auf den Strecken mit eigenem Bahnkörper 40 km Geschwindigkeit in der Stunde zugelassen.

Die nachstehenden Angaben beziehen sich auf die österreichische Strecke Salzburg-Hangender Stein. Der 800 Volt-Gleichstrom für die Stadtstrecke wird vom Kraftwerk Schlachthofgasse in Salzburg und der 850 Volt-Strom für die weitere Strecke bis Hangender Stein von dem Wasserkraftwerk Eichetmühle geliefert. Zur Speisung des Bahnnetzes dienen drei Stromerzeuger von insgesamt rd. 700 Kilowatt Leistung; einer derselben wird zusammen mit einer Lichtmaschine von einer Dampfmaschine, die beiden anderen werden ebenfalls zusammen mit einer Lichtmaschine von je einem Drehstrommotor angetrieben. Die Speisung der Drehstrommotoren erfolgt vom Kraftwerk Eichetmühle aus mit einer Spannung von 3000 Volt. Außerdem ist noch ein Turbogenerator vorhanden, der im Bedarfsfalle Drehstrom von 3000 Volt in das Hochspannungsnetz liefert. Der Fahrdraht ist sowohl in der Stadt als auch auf den Außenstrecken in der bei Straßenbahnen üblichen Weise aufgehängt. Die Überlandzüge bestehen aus einem Motorwagen und bis zu drei Beiwagen. Die ersteren haben 32 Sitzplätze II./III. Klasse, die letzteren zum Teil 40 Sitzplätze II./III. Klasse, zum Teil 37 Sitzplätze und einen Abort, zum Teil 16 Sitzplätze nebst Gepäckraum und Abort. Außerdem sind noch kleinere Beiwagen mit 32 Sitzplätzen für den Nachtverkehr vorhanden. Die 17 t schweren Motorwagen sind mit zwei Wendepolmotoren von der Bauart Siemens-Schuckert ausgerüstet, die eine Stundenleistung von je 86 PS. aufweisen.

Die bayerische Strecke Hangender Stein-Berchtesgaden wird aus dem Wasserkraftwerk in der Gartenau gespeist. Zur Erzeugung des Bahnstroms, Gleichstrom von 1000 Volt, kamen vorerst zwei Gleichstromerzeuger von je 300 Kilowatt zur Aufstellung. Jeder wird von einer Francis-Zwillingsturbine von 450 PS. bei 250 Umdrehungen in der Minute unmittelbar angetrieben. Die Anlage wurde im Januar 1908 dem Betriebe übergeben. Als im Frühjahr 1909 die Strecke Berchtesgaden-Königsee angegliedert wurde, ergab sich die Notwendigkeit, die Belastungsschwankungen der Stromerzeuger, die durch eine erhebliche Steigung am Ende der neuen Strecke noch vermehrt wurden, herabzusetzen. Es wurde eine Pufferbatterie aufgestellt, die eine Entladefähigkeit von 360 Ampère-Stunden bei einstündiger Entladung besitzt. Die Fahrleitungsanlage der bayerischen Strecke bietet nichts Bemerkenswertes.

Zu den Gleichstrombahnen gehören auch die elektrischen Bahnen Bonn-Königswinter und Bonn-Siegburg, die in Nr. 81 S. 1291 d. Jahrg. 1912 dieser Ztg. beschrieben sind.

Die ebenfalls mit Gleichstrom betriebene, im Besitze der Noord-Zuid Hollandsche Tramweg Maatschappy befindliche Kleinbahn Leiden-Katwyk mit Abzweigung von Rynsburg nach Noordwyk bildet einen Teil des umfangreichen Kleinbahnnetzes, das sich über ganz Süd- und Nordholland ausbreitet. Die Stadtstrecke ist rd. 3 km, die Strecke nach Katwyk rd. 8,5 km und die Strecke nach Noordwyk rd. 11,5 km lang. Da der Verkehr auf den Linien von Leiden nach den Nordseebädern Katwyk und Noordwyk immer mehr zunahm und der Dampfbetrieb sich als unzureichend erwies, wurde die Elektrisierung der Bahnen beschlossen und als Betriebsstrom Gleichstrom von 1200 Volt Spannung vorgeschrieben. Um die elektrische Einrichtung so einfach wie möglich zu halten, wurde die Spannung nicht nur auf den Außenstrecken, sondern auch auf den Stadtlinien und den kurzen Teilstrecken in den von der Bahn berührten Orten angewendet. Die Bahn ist vollspurig und größtenteils zweigleisig. Obwohl man bestrebt war, die Bahn möglichst auf eigenem Bahnkörper zu führen, um mit hohen Geschwindigkeiten fahren zu können, mußte auf der Strecke Leiden-Katwyk doch vorwiegend die Landstraße benutzt werden. Immerhin wird auch auf dieser Strecke eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km in der Stunde erreicht. Die Stadtstrecke und die Außenstrecke werden vorläufig noch getrennt betrieben; auf ersterer verkehren kleinere, auf letzterer größere Motorwagen, denen zwei Beiwagen zur Personenbeförderung, oder nach Bedarf Güterwagen angehängt werden. Zurzeit ist eine halbstündliche Zugfolge eingerichtet. Jeder der auf den Außenstrecken verkehrenden Motorwagen ist mit zwei je 90 pferdigen vierpoligen Reihenschlußmotoren für 1200 Volt ausgerüstet. Auf den Außenstrecken wurde eine Fahrleitung von 80 qmm Querschnitt mit Vielfachaufhängung ohne Hilfstragdraht, bei einem größten Mastabstand von 60 m angeordnet. Der Fahrdraht ist in Höhe von 6 m über Schienenoberkante im Zickzack über den Gleisen aufgehängt. Auf den eingleisigen Strecken sind zwei Fahrdrähte, und zwar übereinander, angeordnet.

Außer den vorstehend beschriebenen Bahnen haben die Siemens-Schuckert-Werke noch für 193 km Gleichstrombahnen mit Fahrdrahtspannungen von 1000 Volt und darüber, 144 Motoren mit zusammen 9846 PS. geliefert oder in Ausführung. Besonders zu erwähnen ist die Gleichstrombahn Poprád-Tátrafüred-Tátralomnicz-Csorbersee, die mit einer Fahrdrahtspannung von 1650 Volt betrieben wird.

Für Melbourne, dessen Vorortbahnen und anschließende Fernbahnen von insgesamt 240 km Länge elektrischen Betrieb erhalten sollen, ist die Frage der Stromart zugunsten des hochgespannten Gleichstroms entschieden worden. Mit der Prüfung der von allen Weltfirmen aufgestellten Entwürfe und mit der Durchführung der hieraus abzuleitenden Vergleichsrechnungen wurden von der australischen Regierung die beratenden Ingenieure Merz und Mc. Lellan beauftragt. Zu prüfen und zu vergleichen waren die Angebote nachfolgender Firmen: A. E. G., Berlin; Allen, Sohn & Co., Ltd., Bedford; Babcock & Wilcox, London; Bellis & Morcom, Ltd., Birmingham; British Westinghouse Co., Manchester; Brown, Boveri & Co., Ltd., London; Danks & Co., Ltd, Birmingham; Dick, Kerr & Co., London; Escher, Wyss & Co., London; Ferranti, Ltd., Hollinwood; General Electric Co., Birmingham; General Electric Co., New York; Mirrles, Watson Co., Glasgow; Parsons & Co, Ltd., Heaton; Reyrolle & Co., Helburn; Richardsons, Westgarth & Co., Hartlepool; Siemens Bros. Dynamo Works, Ltd., London; Stirling Boiler Co., London; Willans & Robinson, Ltd., Rugby.

Der von einem bei Yarraville liegenden Kraftwerke zu liefernde Drehstrom von 20 000 Volt und 25 Perioden wird auf verschiedene Umformerwerke verteilt und hier in Gleichstrom von 1500 Volt umgewandelt. Die Speisung der Fahrleitungen erfolgt mit 1450 Volt *). Zur Rückleitung werden die Fahrschienen benutzt. Der Wagenpark wird im Anfange aus 500 Triebwagen mit je vier Motoren und 450 Beiwagen bestehen.

Das zum Vergleich herangezogene Wechselstrom-System wurde abgelehnt, weil es in diesem Falle zu teuer war. Die Kosten der Umwandlung sollen sich stellen auf 2 349 437 £ für die Gleichstromanlage und auf 3 057 024 £ für die Wechselstromanlage, wobei die günstigsten Angebote für jede Stromart zugrunde gelegt sind. Hieraus geht hervor, daß sich die Kosten des Wechselstromsystems um 707 587 £ teurer stellen als die Kosten für das empfohlene Gleichstromsystem. Ein höchst merkwürdiges Ergebnis, aus dem Rückschlüsse für die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen nicht gezogen werden können, da man hier nach sorgfältiger Prüfung der Betriebsarten zu dem umgekehrten Ergebnisse kam und dem Wechselstromsystem, weil wirtschaftlicher, den Vorzug gab. Ein Beweis dafür, daß man in dieser wichtigen Frage nicht schematisch, sondern nur von Fall zu Fall urteilen kann; gleichzeitig aber bestätigt dieses Beispiel, daß der hochgespannte Gleichstrom als sehr ernst zu nehmender Mitbewerber auftreten kann. Befremdlich erscheint aber das Ergebnis der Prüfung insofern, als das Wechselstromsystem auch für den Fernbahnverkehr ungünstiger arbeiten soll, als das Gleichstromsystem. M.

*) Die Mitteilung auf S. 536 in Nr. 32 d. lfd. Jahrg. dieser Ztg. ist nach dem Vorstehenden richtig zu stellen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Güterverkehr Deutschland-Italien über Gotthard, Brenner, Pontebba und Lötschberg.** Am 1. d. M. sind neue Tarife für die Güter- und Kohlenbeförderung im Verkehr mit Italien zur Einführung gelangt. Diese neuen Tarife sind gegründet auf den aus Anlaß der Verstaatlichung der Gotthardbahn geschlossenen Staatsvertrag zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien vom 13. Oktober 1909 zur Regelung der eisenbahnseitigen Beziehungen. Nachdem dieser Vertrag von Deutschland schon im Jahre 1910, von Italien im Juni 1912 ratifiziert worden war, hat nunmehr die schweizerische Bundesversammlung in ihren Sitzungen vom 1. April (Nationalrat) und 9. April (Ständerat) den Vertrag ebenfalls angenommen.

Auf Grund dieses Vertrages werden die Entfernungszuschläge auf den Bergstrecken der Gotthardbahn um 35 % gekürzt, so daß an Stelle der Zuschläge von 64 km bis Chiasso und 50 km bis Pino nur noch 42 und 33 km in die Tarife eingerechnet werden. Da der auf der Strecke bis Chiasso eingerechnete Zuschlag von 64 km seinerzeit bei Eröffnung der Gotthardbahn vom Brenner übernommen wurde, hat nunmehr auch der Brenner den auf dem Gotthard gekürzten Zuschlag von 42 km zur Aufrechterhaltung des Wettbewerbs übernommen, so daß auf der Strecke Kufstein-Peri an Stelle von 377 jetzt 355 Tarifkilometer berechnet werden. Die gleiche Entfernungskürzung tritt auf der Strecke Salzburg-Pontebba ein. Durch diese Entfernungskürzungen werden auf der Gotthardbahnstrecke in allen Tarifklassen und Ausnahmetarifen Frachtermäßigungen herbeigeführt. Diese betragen beispielsweise auf der Strecke Basel-Chiasso bei 10 t Sendungen

von hochwertigen Gütern	16	Fr. für den Wagen
„ Gütern des deutschen Spt. I	13	„ „ „ „
„ „ „ „ „ II	10	„ „ „ „
„ „ „ „ „ III	7	„ „ „ „
„ Façoneisen	8	„ „ „ „
„ Eisenbahnmaterial, Roheisen, Alteisen und Kohlen	7	„ „ „ „

usw.

Im Verkehr über den Brenner tritt eine Frachtermäßigung nur in den Tarifklassen ein, in denen mit verbandsmäßigen Einheitssätzen gerechnet ist. In den übrigen auf Grund der Lokaltarife berechneten Klassen ist z. Teil eine Erhöhung zu vermerken, da der am 1. Januar 1910 in Kraft getretene österreichische Lokaltarif mit seinen Tariferhöhungen erst jetzt zur Durchführung gelangt.

Insgesamt wird der den deutschen und italienischen Industrie- und Handelskreisen zukommende Frachtvorteil auf etwa 1½ Millionen Franken jährlich berechnet.

Neben den neuen Frachtsätzen über den Gotthard enthält der Tarif auch Frachtsätze über den neuen schweizerischen Alpenweg Lötschberg-Simplon, die mit dem Zeitpunkt der Eröffnung des Lötschbergs für den Güterverkehr — voraussichtlich 1. Juni d. J. — in Kraft treten werden. Die Tarifentfernung über diesen neuen Alpenweg und die zu berechnenden Bergzuschläge sind ebenfalls nach denen des Gotthard reguliert. Die Zuschläge betragen 22 km auf der Simplonstrecke und 22 km auf der Lötschbergstrecke, somit zusammen 44 km.

Der neue Alpenweg wird weitere Entfernungskürzungen gegenüber den schon bestehenden Wegen für den Verkehr Deutschland-Italien mit sich bringen. Hauptsächlich begünstigt wird durch diese das westliche Norditalien (Piemont). Im Verkehr mit diesem Gebiet ermäßigen sich die Entfernungen um 10—26 km. Die Wirkungen dieser Entfernungskürzung, insbesondere auch der geringen Kürzungen im Verkehr mit Genua und dem südlich hiervon gelegenen Gebiet (2 km) werden allerdings zum Teil dadurch aufgehoben, daß die italienischen Staatsbahnen auf ihren längeren Strecken bis Iselle gegenüber Pino größtenteils höhere Einheitssätze einrechnen, als die schweizerischen Bahnen, die eintretende Ermäßigung nördlich des Übergangs somit durch die höhere Fracht südlich trotz der kürzeren Gesamtentfernung vielfach wieder ausgeglichen wird.

Immerhin wird der neue Alpenweg für das Gebiet von Turin allgemein, für das übrige westliche Italien bis Sizilien in verschiedenen Tarifklassen nicht unbedeutende Frachtermäßigungen mit sich bringen und so zur weiteren Belebung des Güteraustausches zwischen Deutschland und Italien beitragen.

Da auch der Weg über Pontebba im neuen Tarif in weitestem Maße mit Frachtsätzen ausgerüstet ist, bietet der neue Tarif den deutschen und italienischen Versendern für den direkten Güteraustausch die Möglichkeit der Beförderung und Frachtermittlung über 5 Hauptwege: Iselle, Pino, Chiasso, Peri und Pontebba.

— **Die zweite und dritte Beratung des Gesetzentwurfes betreffend Abänderung des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen** vom 3. November 1838, durch die Anliegerinteressen bei Eisenbahnanlagen geschützt werden sollen, fand im preußischen Abgeordnetenhause am 26. bezw. 28. v. M. statt (vergl. die Mitteilung in Nr. 33 S. 546 d. Ztg.). Nach Art. I in der Kommissionsfassung soll in das Gesetz ein neuer § 4a eingeschaltet werden, nach dem der Feststellung des Eisenbahnbauplanes durch den Minister eine landespolizeiliche Prüfung vorausgehen soll. Ein Auszug aus dem Bauplan ist öffentlich auszulegen und hierin müssen die berührten Grundstücke ersichtlich gemacht werden. Jeder Interessent kann Einwendungen erheben und diese sind dann in einem Termin vor Sachverständigen zu erörtern. Staatsminister v. Breitenbach bezweifelte, daß es noch von Nutzen sein möchte, in die Beratung des Gesetzentwurfs einzutreten, da das Gesetz kaum noch in dieser Session zur Verabschiedung gelangen könne, zumal zwischen den Auffassungen der Kommission und denen der Regierung Meinungsverschiedenheiten bestehen, die zu überbrücken bisher nicht möglich gewesen sei. Nach Ansicht der Staatsregierung würden die von der Kommission vorgenommenen Änderungen auch den grundlegenden § 4 des Gesetzes ändern, der dem Minister die Genehmigung der Durchführung der Bahn in ihrem ganzen Zuge, auch die Genehmigung der Konstruktion der Bahn, vorbehalte. Im einzelnen richten sich die Bedenken der Regierung erstens gegen die Ausdehnung des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens weit über das Bedürfnis und dasjenige hinaus, was bisher in Geltung war, ferner dagegen, daß an Stelle einer gutachtlichen Äußerung des Bezirksausschusses künftig dessen Entscheidung im landespolizeilichen Prüfungsverfahren treten soll, dann gegen die von der Kommission in den Gesetzentwurf aufgenommene Bestimmung, derzufolge der Bezirksausschuß in erster Instanz über die Frage, ob Änderungen an der Bahn notwendig sind oder nicht, entscheiden soll, und endlich gegen die dem Entwurf eingefügte Billigkeitsklausel, die zum Zweck hat, die Rechtsgrundsätze über die Verteilung der Kosten unter Umständen einseitig zu ungunsten des Eisenbahnunternehmens zu ändern. Namentlich erregt die Bestimmung, daß der Bezirksausschuß erstinstanzlich über die Notwendigkeit von Änderungen der Bahn oder einzelner Teile der Bahn beschließen soll, die tiefgehendsten Bedenken; die Staatsregierung erblickt hierin einen Eingriff in die Bestimmungen des § 4 des Eisenbahngesetzes. Der Minister meint, daß versucht werden müßte, eine Verständigung über die streitigen Punkte herbeizuführen. Zur Erzielung einer solchen beabsichtige die Staatsregierung, von neuem einen Gesetzentwurf vorzulegen. Abg. v. Brandenstein (kons.) befürchtet, daß damit die kommissionsseitig an dem Gesetzentwurf geleistete wertvolle Arbeit verloren gehen wird und hält aus diesem Grunde einen Beschluß des Hauses über die Vorlage für notwendig. Dem Abg. Büchtemann (fortschr. Volksp.) geht der Gesetzentwurf überhaupt nicht weit genug, für ihn ist der springende Punkt nicht der neue § 4a, sondern der zurzeit geltende § 4, der also eigentlich mit zur Beratung gezogen werden müßte. Überhaupt sei das ganze Gesetz in seinen Einzelbestimmungen ver-

altet. Nach einigen weiteren Bemerkungen der Abgg. v. Pappenheim und v. Brandenstein und kurzen Erwiderungen des Ministerialdirektors Offenberg wurden Art. I, ferner Art. III, wonach ein § 14a in das Gesetz eingeschaltet werden soll, durch den die Instanz des Bezirksausschusses für Streitigkeiten eingeführt wird, in der Kommissionsfassung und darauf ohne Debatte die übrigen Teile des Gesetzes angenommen. — Bei der dritten Beratung des Gesetzentwurfs am 28. April sprach Staatsminister v. Breitenbach sein Bedauern darüber aus, daß das Eisenbahnanliegergesetz gegen den Wunsch und Rat der Staatsregierung in zweiter Lesung angenommen wurde und bat darum, es nicht in dritter Lesung zu verabschieden. Das Eisenbahngesetz vom Jahre 1838, dessen Änderung dadurch angestrebt werde, sei ein Gesetz von größter Bedeutung, dessen Wert dadurch nicht herabgemindert wird, daß es sich 75 Jahre in Geltung befindet, ohne irgendwelche Abänderungen erfahren zu haben. Ein so glänzend bewährtes Gesetz dürfe man nicht als veraltet bezeichnen. Unter seiner Geltung sind in Preußen 40 000 km Eisenbahnen gebaut, in Betrieb genommen und weiterentwickelt, und während seiner Wirksamkeit hat sich die Verstaatlichung der großen Privatbahnen vollzogen und ist eins der größten Staatsbahnnetze entstanden. Der Minister erkannte an, daß die Beratungen der Kommission sehr eingehend gewesen seien, aber sie hätten die schwerwiegende Materie nicht erschöpft. Die Staatsregierung sei gewillt, dem gesetzgeberischen Gedanken Rechnung zu tragen, ihn unter Umständen fortzuentwickeln; sie könne aber das Gesetz, wie es aus der Kommission hervorgegangen sei, nicht annehmen. In nächster Session solle alsbald ein neues Gesetz vorgelegt werden, aber es sei doch bei dieser Sachlage nicht angezeigt, heute in die dritte Lesung des Gesetzes einzutreten. Dennoch wurde der Gesetzentwurf in der Kommissionsfassung auch in dritter Lesung angenommen.

— **Untersuchung der Personen-, Post- und Gepäckwagen usw.** Nach einem an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteten Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 10. April haben sich die Vorschriften für die Untersuchung der Personen-, Post- und Gepäckwagen vom 25. Juni 1903 (s. Nr. 52 S. 806 Jahrg. 1903 d. Ztg. auch weiterhin bewährt und sind nunmehr bis auf wenige Ausnahmen allgemein durchgeführt. Für krümmungs- und gefällreiche Strecken haben die kilometrischen Leistungen infolge Scharflaufens der Radreifen in mehreren Bezirken herabgesetzt werden müssen. Mit Rücksicht hierauf sind die Vorschriften in § 2 (²) und 4 (²) durch folgenden Satz zu ergänzen: „Für Wagen, die vorzugsweise auf krümmungs- und gefällreichen Strecken laufen, können sie die kilometrischen Leistungen den jeweiligen Verhältnissen entsprechend herabsetzen.“ Die geschlossene Zuführung der Wagenzüge zu den Werkstätten bereitet nur noch in den Bezirken Altona, Bromberg und Danzig Schwierigkeiten. Der Minister vertraut, daß auch die Eisenbahndirektionen sich bemühen, die noch bestehenden Abweichungen von den Vorschriften durch fortgesetzte Prüfung und geeignete Maßnahmen zu beseitigen. Zu den Ausführungen der Eisenbahndirektion in Magdeburg über die Untersuchung der in größeren Umläufen verkehrenden Kurswagen, die größere kilometrische Leistungen als die Stammwagen haben, bemerkt der Minister, daß eine getrennte Untersuchung solcher Kurswagen nach § 6 der Vorschriften als zulässig zu erachten ist. Die Königlichen Eisenbahndirektionen haben die Durchführung der Vorschriften ständig zu überwachen und sich bei ihren Anordnungen stets danach zu richten, daß im Interesse einer guten Unterhaltung der Wagen nichts dagegen einzuwenden sein wird, wenn einzelne Wagen vorzeitig untersucht werden.

— **Zugbeschleunigung zwischen Hannover und Berlin.** Im neuen Sommerfahrplan ist der Schnellzug D 15 von Cöln nach Berlin so gelegt und beschleunigt, daß er von Hannover 3 Uhr 1 Min. nachmittags abfährt und schon um 6 Uhr in Berlin (Zoologischer Garten), also nach 2 Stunden und 59 Minuten, eintrifft. Die Reisegeschwindigkeit dieses Zuges (255 km in 179 Min.) beträgt sonach 85,5 km/Std., während die Grundgeschwindigkeit streckenweise 110 km erreicht.

— **Berliner Schnellbahnen.** Über die Konzessionserteilung der Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln, welche die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft mit einem Kostenaufwande von 90 Millionen Mark zu bauen gedenkt, werden sich, wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ mitteilt, die Aufsichtsbehörden nun in allernächster Zeit schlüssig zu machen haben. Wird der Unternehmerin die Genehmigungsurkunde für die Hoch- und Untergrundbahn erteilt, so fällt damit der bedeutend früher eingereichte Wettbewerbsplan der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg, die bekanntlich für die Strecke Gesundbrunnen-Neukölln eine Schwebebahn durch annähernd die gleichen Straßenzüge plante; die Angelegenheit der Probestrecke in der Brunnenstraße wird sich demnach bald endgültig entscheiden. Mit den Vorarbeiten der Bahn würde nach Erteilung der Konzession sofort begonnen werden können, auch dann, wenn das Planfeststellungsverfahren noch nicht beendet sein sollte. Die Bahn der Allgemeinen Elekrizitätsgesellschaft wird nur in ihrem nördlichen Ausläufer zwischen Christianiastraße und Humboldhain (1,75 km lang) Hochbahn sein, die Hauptstrecke, 7¾ km, soll Untergrundbahn werden. Die durch Beschränkung der ursprünglich geplanten Hochbahnstrecke erwachsenden Mehrkosten im Betrage von 5,9 Millionen Mark hat die Stadtgemeinde vertraglich übernommen.

— **Eine neue Eifelbahn.** Am 1. d. M. hat, wie bereits in Nr. 34 S. 563 d. Ztg. mitgeteilt, die Eröffnung der Eisenbahn Ahrdorf-Blankenheim (Wald) stattgefunden. Über die Feier entnehmen wir der „Köln. Ztg.“ folgendes: Es hatten sich der Eisenbahndirektionspräsident Martini von Cöln, der Regierungspräsident Dr. v. Sandt von Aachen und der Landrat Dr. Kreutzberg von Schleiden nebst den Mitgliedern des Kreistages und Kreisausschusses von Schleiden eingefunden. Auf der Station Ahrdorf wuden die Vertreter der Behörden von dem Landrat Dr. Kreutzberg, dem Regierungsbaumeister Steinert und dem Bürgermeister Darius von Blankenheim begrüßt und zum Sonderzug geleitet. Der mit Waldesgrün geschmückte Festzug fuhr nun über die neue Strecke; vorbei an den hübsch bekränzten Bahnhöfen Dollendorf, Freilingen, Mülheim, Blankenheim ging die Fahrt durch die romantische Landschaft des oberen Ahrtals. An den Bahnhöfen begrüßte die anwohnende Bevölkerung den Festzug mit lautem Jubel. In Blankenheim versammelten sich die Festteilnehmer zu einem Frühstück im Hotel Cölner Hof. Der Regierungspräsident Dr. v. Sandt brachte ein Hoch auf den Landesherrn aus. Im Namen der Bevölkerung des obern Ahrtals dankte der Landrat Dr. Kreutzburg den Behörden für das Zustandekommen der neuen Eisenbahn. Bürgermeister Darius aus Blankenheim hob hervor, daß die beteiligten Gemeinden die wirtschaftliche und industrielle Erschließung dieser Gegend durch die Bahn erhofften; daher seien die Freude und der Dank der Bevölkerung wohlberechtigt. Der Eisenbahndirektionspräsident Martini drückte den Dank der Gäste für die Einladung und die Freude der Eisenbahnverwaltung über das erfolgreiche Gelingen dieses Werkes aus, das mit Überwindung so außerordentlicher Schwierigkeiten in verhältnismäßig kurzer Zeit vollendet worden sei. Die 25 km lange Strecke habe in dem felsigen, gebirgigen Gelaände hohe Dämme, tiefe Einschnitte und lange Tunnel notwendig gemacht und einen Kostenaufwand von acht Millionen Mark erfordert. Sein Wunsch sei es, daß der erhoffte Segen für die Entwicklung der Gegend nicht ausbleibe. — Mit der neuen Eisenbahn sind die Gemeinden Ahrdorf, Ahrhütte, Üdelhofen, Lommersdorf, Freilingen, Dollendorf, Hüngersdorf, Ripsdorf, Reetz, Mülheim, Tondorf, Rohr, Blankenheim und Blankenheimerdorf an den Verkehr angeschlossen worden. In Blankenheim (Wald) mündet die Ahrtalbahn in die Cöln-Trierer Strecke. Außer der wirtschaftlichen Hebung wird die neue Verbindung auch eine beträchtliche Hebung des Fremdenverkehrs für diese interessante Eifelgegend mit sich bringen.

— **Aufhebung des Güterverkehrs auf der Schmalspur der früheren Kreis Bergheimer Nebenbahn und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.** Auf den Strecken der am 1. Januar d. J. verstaatlichten Bahnen: Kreis Bergheimer Nebenbahn und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn wird vom 1. Juli d. J. ab der bisherige, unter Benutzung der vorhandenen dritten Schiene geführte Güterverkehr mit schmalspurigen Wagen aufgehoben werden, so daß von diesem Tage ab auf den genannten Strecken nur noch vollspurige Fahrzeuge verkehren werden. Gütersendungen im Wechselverkehr zwischen den Stationen der verstaatlichten Bahnen einerseits und denjenigen Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen, welche lediglich an Schmalspurgleisen liegen, andererseits bedürfen nach dem 1. Juli d. J. der Umladung oder der Weiterbeförderung auf Rollschemeln.

— **Die bayerisch-tirolische Bahnlinie Partenkirchen-Reutte.** Der „Köln. Ztg.“ wird im Anschluß an eine kurze Schilderung der unsern Lesern bekannten sogenannten Mittenwaldbahn geschrieben: Ein weiteres reizvolles Stück alpinen Geländes wird dem Eisenbahnverkehr demnächst, wahrscheinlich schon zu Pfingsten, durch eine Art von Fortsetzung der 49½ km langen Strecke Innsbruck-Partenkirchen, nämlich durch die 42.2 km messende Linie Partenkirchen-Reutte, erschlossen werden. Reutte ist der wichtigste Ort eines nördlich der erwähnten Kalkalpenkette gelegenen und durch sie vom übrigen Tirol geschiedenen österreichischen Gebietsstückes. Bisher besaß Reutte eine Eisenbahnverbindung nur über Kempten nach Bayern hinein, nicht aber mit Österreich. Ein unvermittelter, nicht über deutsches Gebiet gehender Bahnanschluß Reuttes an Tirol und das übrige Österreich wäre nur mittels der vielerörterten Fernpaßbahn möglich, deren Bau aber noch in weitem Felde steht. Es ist also für Reutte und das ganze nördlich der

Kalkalpen gelegene österreichische Gebiet ein großer Vorzug, daß jetzt mittels der demnächst zu eröffnenden neuen Bahn ein wenn auch über deutsches Gebiet gehender, so doch ununterbrochener Schienenweg mit Innsbruck hergestellt wurde. Die Vollendung der neuen Bahn ist einerseits von den Innsbruckern, denen der Fremdenverkehr Tirols am Herzen liegt, und anderseits von den Augsburgern, die durch München von ihrem alten Handelsverkehr nach Süden hin abgedrängt wurden, lebhaft herbeigesehnt worden. Dem Reisepublikum des heurigen Sommers sei, wenn es Oberbayern oder Tirol besucht, die Benutzung der neuen Linie angelegentlich empfohlen. Sie umgeht zwar in weitem Bogen den schönen Plansee, erschließt aber etwa halbwegs zwischen Partenkirchen und Reutte jenen dem Westabsturz des Wetterstein-Gebirges und der Zugspitze vorgelagerten weiten Talkessel, in dem unterhalb des Fernpasses die eigenartig altertümlichen Orte Ehrwald, Lermoos und Bieberwier liegen.

— **Dr.-Ing. Karl Wichert,** Ministerial- und Oberbaudirektor in den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, feiert heute am 10. Mai d. J. seinen 70. Geburtstag in unerschütterter körperlicher und geistiger Gesundheit und Frische.

Aus dem Lebenslauf des nunmehr Siebzigjährigen, der mit seiner hohen, ungebeugten Gestalt kaum den Eindruck eines Sechzigjährigen macht, sei folgendes hervorgehoben. Dr.-Ing. Wichert besuchte das Gymnasium seiner Geburtsstadt Königsberg (Preußen) und studierte das Maschinenbaufach in Berlin. Nach entsprechender Ausbildung trat er im Jahre 1872 mit der Ernennung zum Königlichen Eisenbahn-Maschinenmeister in seiner Vaterstadt in den höheren Staatseisenbahndienst ein. In Erkenntnis seiner außerordentlichen Fähigkeiten wurde er schon frühzeitig, im Jahre 1875, nachdem er ein Jahr lang das maschinentechnische Bureau in Bromberg geleitet hatte, in das damalige Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten berufen. Nach seiner Ernennung zum Königlichen Eisenbahn-Maschineninspektor im Jahre 1879 zum Betriebsamte der Berliner Stadt- und Ringbahn übergetreten, leistete er während der Inbetriebsetzung dieser Bahn Hervorragendes. Mit der Ernennung zum Königlichen Eisenbahndirektor wurde Dr.-Ing. Wichert im Jahre 1883 Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, wo er sich besonders durch die mit vielem Geschick geleiteten umfangreichen Versuche mit verschiedenen Bremsarten, die einheitliche Regelung des Materialienwesens und die Ermittlungen über die Größe des Reibungskoeffizienten zwischen Rad und Schiene verdient machte. Im Jahre 1889 wurde Dr.-Ing. Wichert unter Ernennung zum Königlichen Geheimen Baurat und vortragenden Rat in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, dem er schon 24 Jahre lang ununterbrochen angehört. Hier erhielt er 1894 die Ernennung zum Königlichen Geheimen Oberbaurat, 1904 zum Königlichen Oberbaudirektor und Dirigenten der maschinentechnischen Abteilung und am 28. März 1907 zum Ministerialdirektor. Der Aufschwung, den das Maschinenwesen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen unter seiner sachkundigen Leitung erfahren hat, ist jedem Fachmann bekannt, muß aber auch von jedem Laien anerkannt werden, dem sich auf seinen Reisen der Fortschritt im Eisenbahnmaschinenwesen, vor allem in der Vervollkommnung der Personenwagen und in den gewaltigen Abmessungen der neueren Lokomotiven förmlich aufdrängt. Es wird davon abgesehen, hier auf die vielen Neuerungen einzugehen, deren Einführung in erster Linie das Verdienst Dr.-Ing. Wicherts ist. Es sei nur auf die Verbesserung der Beleuchtung und Heizung der Personenwagen hingewiesen.

Trotz der Bürde seines verantwortlichen und schweren Amtes als höchster maschinentechnischer Beamter der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen hat Dr.-Ing. Wichert noch Zeit gefunden, auch außerhalb seiner amtlichen Stellung sich mit Erfolg zu betätigen. Er ist Mitglied der Akademie des Bauwesens und des Königlichen Technischen Ober-Prüfungsamts sowie Vorsitzender des Vereins Deutscher Maschineningenieure.

Großzügig sind seine Handlungen, weitausschauend sein Blick, außerordentlich sein Wissen und Können und unerschöpflich seine Arbeitskraft. Hiervon hat er erst in jüngster Zeit bei den Beratungen über die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beredtes Zeugnis abgelegt. Es wird ihn mit besonderer Genugtuung erfüllen, daß diese von ihm mit seltener Zähigkeit und Energie vertretene Vorlage nunmehr im wesentlichen angenommen ist. Möge es ihm vergönnt sein, die Stadt- und Ringbahn, an deren Inbetriebnahme er seinerzeit hervorragenden tätigen Anteil hatte, und an deren Betriebsumgestaltung im Jahre 1903 — Verlegung der Vorortzüge auf die Stadtbahngleise und dadurch bedingte Einführung der Luftdruckbremse für die Stadtbahnzüge, Umbau der Stadtbahnwagen und Höherlegung der Bahnsteige — er an leitender Stelle mitwirkte, auch in die neue Betriebsart überzuführen.

In Anerkennung seiner Verdienste um das Eisenbahnmaschinenwesen wurde Ministerialdirektor Wichert im Jahre 1906 vom Rektor und Senat der Königlichen Technischen Hochschule Berlin durch die Verleihung der Würde eines Dr.-Ing. h. c. geehrt. Daß seine Verdienste aber auch an Allerhöchster Stelle nicht unbeachtet blieben, geht daraus hervor, daß er den Stern zum Roten Adlerorden 2. Klasse mit Eichenlaub besitzt. Außerdem sind ihm viele hohe ausländische Ordensauszeichnungen zu teil geworden.

Aber auch als Mensch zeichnen Dr.-Ing. Wichert vorzügliche Eigenschaften aus. Seine Einfachheit und Schlichtheit haben ihm das Vertrauen und die Verehrung aller erworben, die ihn kennen. Aus diesen Gefühlen heraus haben sich die höheren maschinentechnischen Beamten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen veranlaßt gesehen, Dr.-Ing. Wichert mit ihrem Glückwunsch zum 70. Geburtstage eine Adresse zu überreichen.

Auch wir sprechen Herrn Ministerialdirektor Dr.-Ing. Wichert unsern herzlichsten Glückwunsch aus. Möge er noch möglichst viele Jahre sich seiner beneidenswerten Gesundheit und Rüstigkeit erfreuen und zum Segen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in seinem hohen Amte weiter wirken. Mr.

— **Eisenbahndirektor a. D. Karl Schrader †.** Am 4. d. M. ist zu Berlin der in allen Eisenbahnkreisen wohlbekannte und hochangesehene frühere Eisenbahndirektor, spätere Reichstagsabgeordnete Karl Schrader im 80. Lebensjahre verstorben. Schrader war in Wolfenbüttel geboren. Er studierte Rechts- und Staatswissenschaften und widmete sich zunächst der juristischen Laufbahn. Aber schon in den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts trat er in den Eisenbahndienst ein, war zunächst Mitglied der braunschweigischen Generaldirektion der Eisenbahnen und wurde im Jahre 1872 als Mitglied in die Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft berufen. Er bearbeitete hier Verkehrs- und Tarifsachen und wußte sich sehr bald durch Scharfsinn, Arbeitskraft, eine glänzende Redegabe und sein immer liebenswürdig verbindliches Wesen in der Eisenbahnwelt eine bedeutende Stellung zu verschaffen. An den Tarifkämpfen der damaligen Zeit, überhaupt an allen Eisenbahnfragen, nahm er lebhaften Anteil. Obgleich ein Gegner der Verstaatlichung, nötigte er doch alle, auch diejenigen, die ihn bekämpften, zur Anerkennung seiner Tüchtigkeit und seiner durchaus gerechten Denkungsart. Im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte er bis zur Verstaatlichung der Berlin-Anhaltischen Bahn im Jahre 1882 eine führende Stellung, da die genannte Bahn bekanntlich geschäftsführende Verwaltung des Vereins war. Schon im Jahre 1877 leitete er die Vereinsversammlung im Haag. In Stellvertretung des Geheimen Regierungsrats Fournier als Vorsitzenden der Direktion hat er bis zum Jahre 1882 sämtliche Vereinsversammlungen geleitet (Salzburg und Dresden im Jahre 1879, Baden-Baden 1880, Cöln 1881 und Berlin 1882). Alle, die in jenen Zeiten an diesen Zusammenkünften teilnahmen, werden sich des ausgezeichneten Geschicks erinnern, mit dem er die Vereinsversammlungen zu leiten wußte. Die Klarheit seines Vortrags und die immer maßvolle und sachliche Art, mit der er die verwickeltsten Gegenstände zu behandeln verstand, konnten kaum übertroffen werden.

Schrader widmete sich nach der Verstaatlichung der von ihm geleiteten Bahn hauptsächlich dem politischen und kirchlichen Leben. Er gehörte in der Politik wie in der Religion einer streng freiheitlichen Richtung an. Von 1881—1893, dann wieder von 1898—1912 war er Mitglied des deutschen Reichstages und nahm dort als Führer innerhalb der freisinnigen Parteien eine hervorragende Stellung ein. Seine Berührung mit dem Eisenbahnwesen dauerte bis in die letzten Jahre, u. a. war er Aufsichtsratsmitglied bei einer Anzahl von auswärtigen Eisenbahnunternehmungen, deren Finanzierung die Deutsche Bank übernommen hatte. Wir nennen nur die Anatolische, die Bagdad-Bahn und die Orientalischen Bahnen. Bis zu seinem Tode war er Vorsitzender des Aufsichtsrats der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. Noch am 20. v. M. leitete er, obwohl schon unpäßlich, die Generalversammlung dieser Gesellschaft und erlag dann einer sich einstellenden Lungenentzündung.

Auch für die Vereinszeitung hat der Verstorbene in der Zeit seiner Tätigkeit bei der Berlin-Anhaltischen Bahn häufig wertvolle Beiträge geliefert. In den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird dem Verstorbenen stets ein dankbares Andenken bewahrt werden. v. M.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Regierungs- und Baurat Brabandt die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion in Cöln, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Herwig die Stelle des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Stendal und Albert Ritter in Essen die etatsmäßige Stelle eines Regierungsbaumeisters bei der Staatseisenbahnverwaltung verliehen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Gygas ist bei der Eisenbahndirektion in Berlin zur Beschäftigung einberufen. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Peter Krauter aus Paris ist zum Regierungsbau-

meister ernannt. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Geibel in Aachen ist gestorben.

Im Bereich der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Finanzrat bei der Generaldirektion Dr. jur. v. Brescius zum Oberfinanzrat und der Finanzassessor bei der Betriebsdirektion Chemnitz Dr. jur. Nobe zum Finanzamtmann bei der Staatseisenbahnverwaltung, zunächst unter Belassung bei seiner bisherigen Dienststelle. — Versetzt ist der Bauamtmann Uhlfelder vom Bauamt Greiz als Vorstand zum Neubauamt Klingenberg.

Österreich.

— **Fleimstalbahn.** Am 24. v. M. fand in Cembra (Zimmers) eine Versammlung der Gemeindevertreter des Cembratales statt. Nach sehr lebhaften Erörterungen wurde, wie die „Innsbrucker Nachrichten" schreiben, eine Resolution genehmigt, die bei gleichzeitiger Aufforderung an die Abgeordneten, für eine Linie durch das ganze Tal einzutreten, den Regierungsvorschlag einer Bahn Neumarkt-Predazzo und Lavis-Cembra anzunehmen erklärt. Dagegen haben die Vertreter der verschiedenen kaufmännischen und gewerblichen Vereinigungen in Trient ihren Abgeordneten zur schärfsten Bekämpfung des Fleimstalbahnprojekts der Regierung aufgefordert.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Am 6. d. M. wurde in Teplitz die 55. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft abgehalten. Zunächst wurde der Geschäftsbericht mit der Betriebsrechnung und der Bilanz für das Jahr 1912 und im Anschlusse hieran der Bericht des Revisionsausschusses zur Kenntnis genommen und sohin der Rechnungsabschluß für das Jahr 1912 genehmigt und dem Verwaltungsrate Entlastung erteilt.

Der Antrag auf Verwendung des im Jahre 1912 erzielten Reingewinnes von 4 062 125 Kr. wurde wie folgt genehmigt: Zunächst zur Aktientilgung 20 000 Kr. und 5 % Zinsen von den bereits ausgelosten 5662 Aktien zu je 50 Kr. = 283 100 Kr., zusammen 303 100 Kr., sodann 5 % Zinsen für 32 433 in Umlauf befindliche Aktien zu je 50 Kr. = 1 621 650 Kr. Von den sohin verbleibenden 2 137 375 Kr. zuzüglich der für 1912 entfallenden Zinsen der Reserveeffekten im Betrage von 478 478 Kr. und der Zinsen des Gewinnvortrages aus dem Jahre 1911 im Betrage von 943 Kr., demnach von 2 616 796 Kr., der % %ige Gewinnanteil des Verwaltungsrates und vom Reste der 2 398 730 Kr. zuzüglich des Saldovortrages aus 1911 im Betrage von 18 301 Kr., also von zusammen 2 417 032 Kr. eine 6,2 %ige Vorzugsdividende auf 38 905 Aktien und Genußscheine zu je 62 Kr. = 2 361 890 Kr., bleiben sonach 55 142 Kr. Abzüglich des an die Staatsbahnverwalung vereinbarungsgemäß gezahlten Reingewinnanteils aus den nachträglich richtiggestellten Betriebsrechnungen der Jahre 1906 und 1907 im Betrage von 32 707 Kr. verbleiben sohin 22 434 Kr., welcher Betrag als Gewinnvortrag auf das Jahr 1913 zu übertragen ist. Die Auszahlung des Dividendenkupons erfolgt in diesem Jahre vom 9. Mai ab mit dem Betrage von 112 Kr. bei den bekannten Zahlstellen.

— **Fürsorge für lungenkranke Staatsbahnbedienstete.** Bei dem letzten Vortragsabend des Klubs österreichischer Eisenbahnbediensteter besprachen mehrere Ärzte das Fürsorgewesen für lungenkranke Staatsbahnbedienstete. Unter anderen ergriff der Vorstand des Sanitätsdepartements im Eisenbahnministerium Obersanitätsrat Dr. Bogdan das Wort. Er betonte, daß das Eisenbahnministerium von zwei Gesichtspunkten aus berufen erscheine, an der Bekämpfung der Tuberkulose teilzunehmen, und zwar in seiner Eigenschaft als oberste Überwachungsbehörde der österreichischen Eisenbahnen zum Zwecke der Verhinderung der Ausbreitung von Krankheiten durch den Reiseverkehr und dann in seiner Eigenschaft als oberste Verwaltungsstelle der österreichischen Staatsbahnen, zum Zwecke der Wohlfahrtspflege unter dem ihm unterstehenden Personal. Als daher im Jahre 1902 der damalige Ministerpräsident in einem Erlasse alle Behörden, Verwaltungen, Körperschaften usw. einlud, an dem Werke der Bekämpfung der Tuberkulose mitzuarbeiten, erließ u. a. der damalige Eisenbahnminister ein für sämtliche österreichische Eisenbahnen gültiges Spuckverbot und verfügte gleichzeitig die Aufstellung hygienischer Spucknäpfe auf allen Bahnsteigen, in allen Warte- und Betriebsräumen, Maßnahmen, denen zweifellos ein hoher erziehlicher Wert innewohnt. Weiter förderte das Eisenbahnministerium von da ab das Ferienkoloniewesen, die Wohnungsfürsorge usw., kurz alle Maßnahmen, welche zur Verbesserung der hygienischen Verhältnisse unter dem Personale und dessen Angehörigen dienen.

Zum Zwecke einer sachgemäßen Behandlung Lungenkranker wurden ferner Plätze in den zur Verfügung stehenden Heilstätten für Bedienstete der Staatsbahnverwaltung sichergestellt. Gegenwärtig besteht bereits die Möglichkeit, etwa 150 Krankenkassenmitglieder in Lungenheilstätten unterzubringen, und erst in den letzten Tagen wurde ein Abkommen zur Unterbringung von weiteren 100 Krankenkassenmitgliedern abgeschlossen. Es schweben überdies gegenwärtig Verhandlungen mit einer im Süden befindlichen Heilstätte, so daß in Kürze etwa 350 Betten für Lungenkranke zur Verfügung stehen werden.

Der Vortragende berichtete weiter über die Versuche zur Bekämpfung der Infektion. Gestützt auf die im Auslande mit der Anwendung des Tuberkulins gemachten günstigen Erfahrungen, wurde beschlossen, diesen Behelf zur „spezifischen Diagnostik und Therapie der Tuberkulose" einzuführen. Da aber eine rationelle Tuberkulosebekämpfung auch darauf bedacht sein müsse, festzustellen, ob nicht die Quelle der Infektion in der Familie eines tuberkulös erkrankten Menschen zu suchen sei, oder ob nicht der Kranke Mitglieder seiner Familie bereits infiziert habe, sei die Anwendung der spezifischen Diagnostik und Therapie auch auf die Angehörigen der Krankenkassenmitglieder ausgedehnt worden. Um endlich zu verhüten, daß auch Menschen mit latenter Tuberkulose in die Dienste der Staatsbahnverwaltung aufgenommen werden, habe man festgesetzt, daß alle Aufnahmewerber, die den Bahnärzten als der Tuberkulose verdächtig erscheinen, unter Zuhilfenahme der spezifischen Diagnostik untersucht werden. Die Handhabung der erwähnten Methoden sei aber noch nicht derart vereinfacht, daß sie allen Bahnärzten ohne vorausgehende genaue Einschulung anvertraut werden könnte, weshalb eigene Ärzte für diesen Zweck angestellt wurden. Deren Aufgabe sei es nun, bei allen von den Bahnärzten als der Tuberkulose verdächtig bezeichneten Personen das Vorhandensein dieser Erkrankung unter Zuhilfenahme aller in Betracht kommenden Untersuchungsmethoden zunächst festzustellen, weiter diese je nach dem Befunde entweder ambulatorisch zu behandeln, oder, als einer Anstaltsbehandlung bedürftig, an den Bahnarzt zurückzuweisen.

Seit der Einrichtung der Wiener Fürsorgestellen (Dezember 1912) seien von den Wiener Bahnärzten etwa 600 Personen an die Fürsorgestellen zur Untersuchung bezw. Behandlung gewiesen worden. Mit der Untersuchung und der Behandlung der Erkrankten sowie der Prüfung des Gesundheitszustandes der Angehörigen des Erkrankten sei aber die Aufgabe der Tuberkulosebekämpfung noch nicht erschöpft. Es müsse vielmehr auch dafür Sorge getragen werden, daß sowohl die Kranken als auch ihre Umgebung über das Wesen und die Gefahren der Tuberkulose aufgeklärt werden. Zu diesem Zwecke werde demnächst ein eigenes Tuberkulose-Merkblatt an das Personal der Staatsbahnverwaltung zur Verteilung gelangen, das derart abgefaßt sei, daß es in Schlagworten die Verhaltungsmaßregeln des Kranken und seiner Umgebung enthalte. Überdies sei beabsichtigt, in nächster Zeit einen regelrechten Fürsorgedienst in der Weise ins Leben zu rufen, daß freiwillig sich meldende Beamte oder deren Frauen und Töchter nach vorheriger Verständigung durch den Arzt in die Wohnungen der Erkrankten gehen und sich überzeugen, ob die ärztlichen Anordnungen befolgt werden und ob die hygienischen Voraussetzungen zur Verhütung der Übertragung der Tuberkulose überhaupt vorhanden sind. In allen Fällen, wo dies nicht zutreffen sollte, werde es Aufgabe dieser „Rechercheure" sein, in taktvoller Weise belehrend und aufklärend zu wirken, überdies aber die Verwaltung aufmerksam zu machen, ob nicht etwa, sei es durch Zuwendung materieller Unterstützung, Wohnungswechsel usw., eine Besserung der hygienischen Verhältnisse erzielt werden könnte.

Da es auf diese Weise gelingen dürfte, nicht nur jeden Fall von Tuberkulose rechtzeitig zu erkennen und zu behandeln, sondern auch erkrankte Familienmitglieder festzustellen und gleichfalls zu behandeln, die Lebensverhältnisse der Kranken zu überwachen, so sei darin eine zweckmäßige Methode zur Bekämpfung zumindest der Tuberkulose im allgemeinen zu erblicken.

Die sachgemäße Behandlung der chirurgischen Tuberkulose könne vorläufig nicht eingeführt werden, da gegenwärtig eigene Sonnenheilstätten in Österreich noch nicht bestehen. Nach Eröffnung solcher werde das Eisenbahnministerium nicht ermangeln, auch für die Bediensteten der Staatsbahnverwaltung in diesen Heilstätten Plätze sicherzustellen. Ein Ideal wäre es freilich, wenn es möglich wäre, für die Staatsbahnbediensteten sowohl, als auch für ihre Angehörigen, insbesondere für Kinder, eigene Sonnenheilstätten zu errichten.

Die Beamten des Eisenbahnministeriums, in erster Linie der gegenwärtige Eisenbahnminister, haben, wie der Vortragende besonders hervorhebt, allen früher geschilderten Maßnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose die weitest gehende Förderung zuteil werden lassen, und auch der Ausschuß der Krankenkasse für das Personal der österreichischen Staatsbahnen habe in redlichster Weise diese Bestrebungen kräftigst unterstützt.

Ihnen allen gebühre herzlicher Dank. Aber auch jeder einzelne vermöge bei der Bekämpfung der Tuberkulose mitwirken. Deshalb richtete der Vortragende an die Anwesenden die

Bitte, den Ärzten bei der Aktivierung des Fürsorgedienstes beizustehen, damit getreu dem Wahlspruche des erhabenen Monarchen „Viribus unitis" die Tuberkulose erfolgreich bekämpft werden könne.

Nachdem der Vorsitzende den vortragenden Ärzten den Dank der Klubleitung für ihre überaus anregenden Ausführungen ausgesprochen hatte, ergriff der Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster das Wort zu folgender Ansprache:

„Die soeben vernommenen ausgezeichneten fachmännischen Vorträge haben mir einen tiefen Eindruck gemacht, den ich nach zwei Seiten hin in Kürze zusammenfassen möchte. Sie haben einerseits ein erschütterndes Bild der verheerenden Krankheit gezeichnet, die — ärger als der Krieg — die hauptstädtische Bevölkerung bis auf etwa 5 % ihres Bestandes, die davon gänzlich frei bleiben, heimsucht. Das Bild wäre nicht vollständig, ohne sich zugleich die wirtschaftlichen Folgen solcher Erkrankungen für weite Volkskreise gegenwärtig zu halten. In diesen wirtschaftlichen Konsequenzen liegt unbeschadet des innigen Mitleids, das wir für die leidenden Individuen empfinden, der Schwerpunkt der Frage. Der von der entsetzlichen Erkrankung gelähmte Arm des Mannes, der uns im Lichtbilde gezeigt wurde, soll ja durch seine Arbeit den Lebensunterhalt der Familie verdienen. Die zweite Hälfte der Vorträge zeigt dagegen ein versöhnendes Gepräge: wie ernste menschliche Arbeit die schlimmen Kräfte der Natur zu bändigen vermag und die Wissenschaft Mittel und Wege gefunden hat, der Krankheit, die der Vorsitzende mit Recht eine Geißel der Menschheit genannt hat, Herr zu werden. Hier wirken prophylaktische Vorsorgen, Heilanstalten, Sonnenlichtbehandlung erfolgreich zusammen.

Für die Verwaltung der Staatsbahnen gewinnt die Frage der Bekämpfung der Tuberkulose deshalb an Bedeutung, weil es sich um 200 000 in ihrem Dienste beschäftigte, davon 100 000 definitiv angestellte Arbeitskräfte handelt. Die Erkenntnis der Wichtigkeit des Gegenstandes möge alle Faktoren, die damit berufsmäßig befaßt sind, veranlassen, die Aktion des Eisenbahnministeriums in dieser Richtung zu fördern und sie in ihren verdienstlichen Bemühungen bestärken.

Mein spezieller Dank gebührt Herrn Ober-Sanitätsrat Dr. Bogdan und seinen ausgezeichneten Mitarbeitern. Ich möchte nur noch die Bitte hinzufügen, daß die Herren in ihren Bestrebungen nicht erlahmen, sondern sie nachdrücklichst fortsetzen. Ich richte diese Bitte nicht nur an die Vertreter des Ärztestandes, sondern auch an die Herren des exekutiven Dienstes, die ich heute gern zahlreicher vertreten gesehen hätte. Wenn wir alle vereint in diesem Sinne arbeiten, werden wir das Ziel erreichen und dazu beitragen, daß dem Leben und den Seinen das erhalten wird, was nach dem Worte aus erlauchtem, leider längst verstummten Munde, das kostbarste Kapital des Staates ist — der Mensch."

Die außerordentlich wirkungsvollen Ausführungen des Eisenbahnministers fanden lebhaften Beifall.

— **Der Ausstand der oberschlesischen Kohlenarbeiter und der Nordbahnverkehr.** Die Mitteilungen aus dem oberschlesischen Kohlenrevier lauten dahin, daß der Ausstand in den nächsten Tagen beendet sein dürfte. Es war von vornherein klar, daß ein solcher Ausstand auch auf den Kohlenverkehr der Nordbahn zurückwirken werde. Der Ausfall dürfte seit Beginn des Streiks auf der Nordbahn täglich ungefähr 4000 t ausmachen. Der Ausfall ist übrigens nur als ein vorübergehender anzusehen, weil die Schlüsse fortlaufen und die Auflieferungen später von der Nordbahn ohne Schwierigkeiten in kürzester Zeit durchgeführt werden können.

— **Einstellung der Güteraufnahme auf den bosnischen und dalmatinischen Bahnen.** Am 4. d. M. ist die Einstellung des Verkehrs auf den bosnischen und dalmatinischen Bahnen verfügt worden. Damals bestand noch die volle Kriegsgefahr und ein militärisches Einschreiten gegen Montenegro wurde als unmittelbar bevorstehend angesehen. Seither hat sich die Lage durch die Unterwerfung Montenegros vollständig gewendet. Die einmal verfügte Maßregel kann nicht sofort wieder rückgängig gemacht werden. Die Bahnen werden in erster Linie für die starken Truppensendungen der Reservisten benötigt. Man wird abwarten, bis Skutari wirklich übergeben werden wird, und dann wird der regelmäßige Zustand allmählich hergestellt werden. Eine neue Verschärfung der Lage ist in der Einstellung des Verkehrs auf den bosnischen und dalmatinischen Bahnen gewiß nicht zu erblicken.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** zeigen im Monat März d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres folgende im ganzen genommen sehr erfreuliche Gestaltung:

	1913 Kr.		gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	33 519 000	+	817 919
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	2 204 322	+	24 459
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E. . . .	223 629	+	4 879
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 769 961	+	62 569
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. .	94 220	—	22 505
Fünfkirchen-Barcser E.	147 100	+	4 526
Hauptbahnen zusammen	37 958 232	+	891 817
Lokalbahnen zusammen	7 576 058	+	301 649
Insgesamt	45 534 290	+	1 193 196

Seit Jahresbeginn betrugen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 110 230 135 Kr. und jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) 20 715 948 Kr., insgesamt 130 946 083 Kr. Im Vergleiche zum Vorjahre gestalteten sich die Einnahmen der Hauptbahnen um 3 833 492 Kr., jene der Lokalbahnen um 1 031 718 Kr., somit insgesamt um 4 865 210 Kronen günstiger. An der Mehrung der Betriebseinnahmen der Hauptbahnen nehmen die ungarischen Staatsbahnen allein mit 3 540 827 Kr. Anteil, während die ungarischen Linien der Südbahn 73 860 Kr., die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 156 551 Kr., die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 73 003 Kr. und die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 11 899 Kr. als Mehrergebnis, hingegen die Mohács-Pécser Eisenbahn 22 648 Kr. als Mindererergebnis ausweisen.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9975,7 km (im Vorjahre 9938,7 km), wovon auf die ungarischen Staatsbahnen 8633 (8596) km entfallen; jene der Lokalbahnen 11 905,4 (11 468,9) km, daher insgesamt 21 881,1 (21 407,6) km. Das Netz der ungarischen Eisenbahnen erweiterte sich demzufolge im ganzen um 473,5 km, und zwar um 37,0 km Hauptbahnen und 436,5 km Lokalbahnen. Mr.

— **Sitzung der Tarifkommission des Landesverkehrsrates.** Eine solche fand jüngsthin unter dem Vorsitz des Handelsministers Ladislaus v. Beöthy statt, an der außer den Kommissionsmitgliedern auf Grund besonderer Einladung auch die Vertreter der Hauptstadt und des Ackerbauministeriums teilnahmen. Es handelte sich um mehrere wichtige Frachtbegünstigungen der Staatsbahnen und die Erhöhung einiger Nebengebühren im ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Verkehr. Erster Gegenstand der Tagesordnung war die Begünstigung der Nahrungsmittelausfuhrgesellschaft. Die Frage wurde auch vom Standpunkte der Lebensmittelversorgung der Hauptstadt und des Landes behandelt; es waren folgende einzelne Fragen der Kommission vorgelegt worden: 1. In Sachen des Lebensmittelverkehr nach dem nördlichen und westlichen Zollausland: a) Soll man auch über das Ende des Jahres 1913 hinaus für Lebensmittel, besonders für Geflügel, Gemüse, Obst und Eier, Tarifbegünstigungen gewähren? b) Wenn ja, unmittelbar im Kartierungswege oder durch die Lebensmitteltransport-Aktiengesellschaft? 2. Im Verkehre der Zentralmarkthalle: a) Sollen die derzeitigen Tarifbegünstigungen aufrechterhalten bleiben? Soll in der Markthalle auch die Aufgabe gestattet sein? 3. Sollen im Verkehr mit Rumänien und den Balkanstaaten Ende April auch noch die bestehenden Wasserkonkurrenzbegünstigungen aufgehoben worden? 4. Sollen im Verkehr mit Serbien, Bosnien und dem Saveufer die für gedörrte Pflaumen und Pflaumenmus bestehenden Begünstigungen aufgehoben oder für die nächste Erntezeit verlängert werden? 5. Ist die Erhöhung der Nebengebühren und zwar der Ab-, Auf-, Ein-, Aus- und Transitlagerung, ferner der Kran-, Wäge- und Rechnungsgebühren zweckmäßig? Zu jeder der Fragen sprach unter anderen auch Dr. Alexander Wekerle, früherer Ministerpräsident. Im allgemeinen wurde vorgeschlagen, die Begünstigungen der Nahrungsmittel-Ausfuhrgesellschaft und der Markthallen aufrechtzuerhalten, wobei jedoch von einigen Mitgliedern die Begünstigungen für Eier und Geflügel nicht für vollkommen begründet betrachtet wurden. Hinsichtlich der Begünstigung für den Orientverkehr und für Pflaumen kam ebenfalls der Standpunkt zum Ausdruck, es wäre besonders bei der jetzigen Ungewißheit der politischen Lage und der Gestaltung der Handelsverhältnisse nicht zeitgemäß, die Begünstigungen aufzuheben. Schließlich glaubte der Ausschuß, wenn er auch nicht so weit gehen konnte, wie die österreichischen Eisenbahnen beantragt haben, sich einer mäßigen Erhöhung gewisser Eisenbahnnebengebühren nicht verschließen zu können.

— **Internationale Fahrplankonferenz.** Die Vertreter der europäischen Eisenbahnen werden, einer Einladung der ungarischen Staatseisenbahnen Folge leistend, die nächste internationale Fahrplankonferenz vom 9. bis zum 13. Juni in Budapest abhalten. Der betreffende Ausschuß, mit dem Präsidenten Ministerialrat Johann v. Marx an der Spitze, trifft bereits Vorbereitungen zum Empfang der Gäste.

Rumänien.

— **Eisenbahnanleihe.** In der am 19. April stattgehabten Kammersitzung des Parlaments legte der Minister der öffentlichen Arbeiten, Al. Badaran, einen Gesetzentwurf vor, betreffend die Aufnahme einer Anleihe von 405 Millionen Lei für Zwecke der rumänischen Staatsbahnen. Wie aus der Begründung hervorgeht, soll die geplante Anleihe folgendermaßen verwendet werden: 1. 4 661 000 Lei zur Schlußbegleichung von Ausgaben für bereits beendigte und dem Verkehre übergebene Eisenbahnen, wie Bukarest-Oltenitza, Ploiesti-Slobozia, Giurgevo-Blegesti, Tzandarei-Slobozia, Podul Iloaei-Harlau und den Tunnel von Beresti; 2. 641 000 Lei für verschiedene Arbeiten auf den Bahnhöfen von Turnu Severin, Paschkani, Galatz, Chitilla, Sinaia, Bukarest, Bacau, Dorohoi und Adjud; 3. 153 500 000 Lei für Verbesserungen an dem bestehenden Netze der rumänischen Staatsbahnen, und zwar 33 500 000 Lei für den Ankauf von Fahrzeugen, 25 000 000 Lei für den Bau eines Zentralbahnhofes in Bukarest, 8 000 000 Lei für den Bau eines Gebäudes der Zentralverwaltung der Eisenbahnen, 12 000 000 Lei für die Legung eines zweiten Gleises der Linien Buzeu-Braila, Barbosch-Galatz und Maraschechti-Tekutsch, 13 000 000 Lei für die Vergrößerung der Reparaturwerkstätten der Bahnhöfe von Bukarest, Turnu Severin, Constanza, Galatz, Jassy und Paschkani, 3 000 000 Lei für Schutzarbeiten gegen Überschwemmungen usw.; 4. 68 600 000 Lei für die Vollendung der bereits im Bau befindlichen Linien, und zwar Medjidie-Tultscha 22 800 000 Lei, Faurei Tekutsch 13 500 000 Lei, Buhaeschti-Roman 13 000 000 Lei, Sinaia-Moreni-Petroschitza 13 000 000 Lei, Crasna-Huschi 6 000 000 Lei und 3 000 000 Lei für die Strecken Constanza-Tekir Ghiol und Obor-Pantelimon; 5. 172 000 000 Lei für den Bau von neuen Eisenbahnlinien, und zwar: Bukarest-Videle-Roschiori, Caracal-Craiova (doppelgleisig) 68 000 000 Lei, Trandarei-Giurgevo-Hirschova-Carol I-Constanza 36 500 000 Lei, Faurei-Urzitscheni-Bukarest 18 500 000 Lei, Bukarest-Filaret-Obor-Gürtellinie 8 000 000 Lei, Berlad-Dragomireschti 10 000 000 Lei, Cobadin-Ostrov 9 000 000 Lei, Dorohoi-Grenze 13 500 000 Lei und Jassy-Frumoasa 800 000 Lei, und 6. 5 000 000 Lei für die Fertigstellung der Petroleumleitung.

Die rumänische Regierung hat endgültig beschlossen, eine innere Pfandbriefanleihe von 400 Mill. Lei für die Bedürfnisse der Staatsbahnen aufzunehmen. Als wahrscheinlicher Zinsfuß dieser Anleihe werden 4½ % angegeben. Da das ganze Programm der Arbeiten innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren ausgeführt werden muß, so wird man jedes Jahr die nötigen Pfandbriefe, durchschnittlich 80 Mill. Lei, auf den Markt bringen. Für die Zahlung der ersten Jahresrate wird der Ertrag der jüngst vorgenommenen 5 proz. Erhöhung der Eisenbahntarife verwendet, die mit 5 Millionen veranschlagt wird. Die nachfolgenden Jahresraten werden in das Budget der rumänischen Eisenbahnen eingestellt werden. Es unterliegt kaum einem Zweifel, daß durch die eingeführten Verbesserungen im Eisenbahnbetriebe und dank der hierdurch bedingten Entwicklung des Verkehrs die Gesamteinnahmen der Eisenbahnen sich in der Weise steigern werden, daß der Mehrertrag genügen wird, um die Jahresraten zu decken, so daß die Bezahlung der Anleihe nicht auf das Eisenbahnbudget drücken wird.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bau- und Betriebsrechnungen der Simplonlinie für die Jahre 1908, 1909 und 1910, die von den Regierungen der Schweiz und Italiens genehmigt worden sind, zeigen folgende Ergebnisse:

Bauausgaben:

	Ende 1908	Ende 1909	Ende 1910
	Franken		
für die schweizerische Strecke	36 604 579,38	36 615 664,33	36 668 174,19
für die italienische Strecke	40 694 911,44	40 705 286,61	40 706 225,01
zusammen	77 299 490,82	77 320 950,94	77 374 399,20

Betriebsrechnung:

	Ende 1908	Ende 1909	Ende 1910
	Franken		
Betriebseinnahmen . . .	1 053 639,31	1 132 032,63	1 279 626,30
Betriebsausgaben . . .	1 180 989,26	1 131 569,05	1 124 206,27
Fehlbetrag bezw. Überschuß	— 127 349,95	+ 463,58	+ 155 420,03

Gewinn- und Verlustrechnung:

	Ende 1908	Ende 1909	Ende 1910
	Franken		
Einnahmen	66 000,—	66 463,58	224 649,18
Ausgaben	2 495 869,85	2 380 186,75	2 382 112,65
Fehlbetrag	2 429 869,85	2 313 723,17	2 157 463,47

Auch die Rechnungen für 1911 und 1912, die die Genehmigung der Regierungen noch nicht erhalten haben, weisen keine besseren Ergebnisse nach.

Der Bundesrat hat über die Höchstgeschwindigkeit der Bahnzüge der schweizerischen Hauptbahnen eine neue Verordnung erlassen, die wichtige Änderungen gegenüber den bisherigen Vorschriften enthält. Die neuen Bestimmungen kommen in dem beginnenden Sommerfahrplan bereits zur Anwendung. Im regelmäßigen Verkehr mit Personenzügen darf mit Geschwindigkeiten bis zu 90 km, bei Güterzügen bis zu 75 Kilometer in der Stunde gefahren werden, durchgehende automatische Bremse vorausgesetzt. Die bundesrätliche Verordnung verlangt auch Kennzeichnung im Dienstfahrplan der Züge, die mit der Doppelbremse (automatische und nichtautomatische) geführt werden müssen. Diese Vorschrift betrifft hauptsächlich die Gebirgsbahnen. So sehr eine Kürzung der Fahrzeiten zu begrüßen ist, so ist es verständlich, daß die Bundesaufsichtsbehörde mit aller Vorsicht vorgeht; denn je höher die Fahrgeschwindigkeit, desto größer ist die Betriebsgefahr. Sehr wichtig sind zuverlässige Bremsvorrichtungen, welche die gewaltige im Quadrat der Geschwindigkeit zunehmende lebendige Kraft der bewegten Massen sicher beherrschen und erforderlichenfalls auf kürzestem Wege aufheben können, ohne daß Stöße, Zerrungen, Zugtrennungen oder gar Beschädigungen an den Fahrzeugen eintreten. Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Bremsweg nicht verlängert werden kann, da schon jetzt für gerade Bahnstrecken der Abstand des Vorsignals vom Hauptabschlußsignal mit 700 m die alleräußerste Entfernung ist, bei welcher die durch Drahtzug gekuppelten Signale sich noch zuverlässig einstellen lassen. In besonderen Fällen, z. B. bei starkem Nebel, wenn der Lokomotivführer das ihm „Halt“ des Hauptsignals meldende Vorsignal erst in ganz kurzer Entfernung zu erkennen vermag, wird dieser Abstand von höchstens 700 m zum schwachen Punkt der Betriebssicherheit, da bei unzulänglicher Bremswirkung das Hauptsignal leicht überfahren werden kann. Man ist bemüht, diese Signale für den Führer besser sichtbar zu gestalten.

— **Erhöhung der Fahrpreise auf den englischen Eisenbahnen.** Bei den Eisenbahnen Großbritanniens ist eine allgemeine Erhöhung der Fahrpreise beabsichtigt; die Eisenbahnverwaltungen Schottlands haben bereits eine Bekanntmachung darüber erlassen, und diejenigen Englands werden voraussichtlich bald ihrem Beispiel folgen. Es haben in dieser Angelegenheit schon eine ganze Anzahl Besprechungen der Leiter der Eisenbahnen stattgefunden, denn bei dem lebhaften Wettbewerb, in dem die verschiedenen Eisenbahnen Englands stehen, müssen sie natürlich gleichmäßig vorgehen, wenn nicht eine wesentliche Verschiebung der Verkehrsverhältnisse eintreten soll. Der Preis der Rückfahrkarten 3. Klasse und der Wochenende-Fahrkarten soll um etwa 5 % erhöht werden. Rückfahrkarten mit eintägiger Gültigkeit auf größere Entfernungen sollen nur ganz wenig belastet werden, und der Preis der billigen Ferienkarten, die eine oder zwei Wochen gelten, soll unverändert bleiben. Er macht also nach wie vor das 1¼ fache des einfachen Fahrpreises aus. Dauerkarten im Vorortverkehr der großen schottischen Städte sollen um etwa 2,5 bis 5 % teurer werden.

Die Eisenbahnverwaltungen geben bei dieser Gelegenheit die ausdrückliche Erklärung ab, daß die Reisenden sich wegen dieser Erhöhung der Fahrpreise nicht zu beunruhigen brauchen. Den Eisenbahnen liegt selbst zu viel an einer steigenden Entwicklung des Verkehrs, als daß sie durch ihre Tarife etwa die Reisenden von der Benutzung der Eisenbahnen abschrecken könnten.

— **Förderung der Geflügelzucht in Wales durch die Eisenbahnen.** Die London und Nordwestbahn und die Kambrische Eisenbahn haben einigen landwirtschaftlichen Vereinen von Wales einen Sonderzug zur Verfügung gestellt, der Ende April und Anfang Mai einen großen Teil von Nordwales bereisen soll, um die Landwirte dieser Gegend zu belehren und so die Geflügelzucht zu fördern. Zur Unterkunft für die Begleiter des Zuges dienen zwei Schlafwagen und ein Speisewagen. In dem einen Wagen ist eine Dunkelkammer mit Vorrichtungen zum Durchleuchten der Eier untergebracht. Außerdem enthält der Zug eine Ausstellung alles dessen, was zur Geflügelzucht gebraucht wird. Die Flugschriften, die vom Zuge aus verteilt werden sollen, sind in englischer und in der allerdings dem Aussterben nahen keltischen Sprache der Bevölkerung von Wales abgefaßt. Bei jedem Halt sollen Vorträge, ebenfalls in beiden Sprachen, gehalten werden. Vertreter des Landwirtschaftsministeriums, der Grafschaftsräte von Wales und der Unterrichtsbehörden werden den Zug begleiten, dessen Fahrt in Wales mit großer Spannung erwartet wird.

— **Beschaffung von Fahrzeugen für die bulgarischen Staatsbahnen.** Mit Rücksicht darauf, daß nach dem Abschluß des Friedens zwischen den Balkanstaaten und der Türkei mit dem Eintritt geregelter Verhältnisse in Bulgarien Handel und Verkehr voraussichtlich einer sehr starken Entwicklung entgegen-

gehen wird, hat kürzlich der Ministerrat den Beschluß gefaßt, der jetzt tagenden Sobranje eine besondere Gesetzvorlage zu unterbreiten betreffend die Gewährung eines Kredites von 15 Millionen Franken zur Anschaffung von Lokomotiven und Wagen.

Fremde Erdteile.

— **Kanadische Grand Trunk-Eisenbahn.** Der Bau der neuen kanadischen Überlandbahn, der Grand Trunk Pacific Railway, nähert sich allmählich seiner Vollendung. Zurzeit liegen die Schienen westlich von Winnipeg auf 1124 englischen Meilen, von der Küste des Stillen Ozeans bei Prince Rupert ostwärts auf 195 Meilen; die noch fehlende Teilstrecke im Felsengebirge, die sich bereits in ihrer Gesamtlänge im Bau befindet, mißt etwa 427 englische Meilen. Auf der von der kanadischen Regierung herzustellenden östlichen Hälfte der Linie wurde am 28. Dezember v. J. der Abschnitt zwischen Lake Superior Junction und Cochrane fertiggestellt. Cochrane ist der nördliche Endpunkt der Temiskaming and Nothern Ontario Railway, die von hier nach Süden führt und bei North Bay das Grand Trunk-System erreicht. Hierdurch ist bereits eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem alten Netz der Grand Trunk Railway und der Überlandstrecke geschaffen worden. Noch kurz vor Schluß des alten Jahres wurde ein Zug mit Weizen von Winnipeg über die neue Linie nach Port Colborne am Eriesee geführt. Im kommenden Herbst wird daher die Gesellschaft instande sein, die Ernte der Prärieprovinzen über ihre eigenen Linien nach der Ostküste zu befördern und als Rückfracht Fabrikwaren aus den Städten des östlichen Kanadas nach dem Westen zu senden. — In der Geschichte der Grand Trunk-Eisenbahn wird das vergangene Jahr für immer bemerkenswert bleiben, da in ihm die Roheinnahmen zum ersten Male den Betrag von 10 000 000 £ überschritten haben. Der Umfang des Verkehrs war außerordentlich hoch, so daß der eigene Fahrpark der Bahn nicht entfernt ausreichte und beträchtliche Summen für Wagenmieten zu zahlen waren. Die Dividende auf die 3. Vorzugsaktien konnte von 1½ auf 2½ % erhöht werden; es ist dies die höchste Dividende, die seit dem Panikjahr 1907 zur Verteilung gelangte. Die Zahl der Einwanderer, die sich in den westlichen Provinzen ansiedelten, war im Jahre 1912 größer denn je zuvor. In der Zeit von April 1912 bis März 1913 wanderten nicht weniger als 357 000 Personen ein, von denen 133 000 aus Großbritannien, 124 000 aus den Vereinigten Staaten kamen. Im laufenden Jahre dürfte mit einer noch stärkeren Zuwanderung zu rechnen sein; so schätzt die Regierung die Zahl der aus der Union zu erwartenden Ansiedler allein auf etwa 200 000.

— **Mechanische Stückgutbeförderung in den Vereinigten Staaten.** An dieser Stelle wurde kürzlich (s. Nr. 17 S. 291 d. Ztg. vom 1. März d. J.) über die Verwendung von elektrischen Akkumulatorengepäckwagen auf den verschiedenen Bahnhöfen in den Vereinigten Staaten berichtet. Ähnliche Wagen sind auch im Stückgutumladeverkehr mit gutem Erfolg eingeführt worden. Auf der Landebrücke der Eriebahn in Jersey City (Neuyork) sind 20 derartige Gepäckwagen in Betrieb. Das Ergebnis eines einjährigen Betriebes ist folgendes: Die Zahl der Arbeiter konnte von durchschnittlich 100 auf 35 vermindert werden, die Gesamtkosten der Frachtbeförderung auf der Landebrücke verringerten sich um 25 %. Die Bauweise der Karren für die Güterbeförderung weicht von denen der Gepäckkarren in den Einzelheiten etwas ab. Der Wagenkasten hat eine Länge von 2,1 m, eine Breite von 1,05 m, seine Wände haben eine Höhe von 0,9 m. In der Rückwand befindet sich ein Tor, das umgelegt werden kann und dann als Rampe für das Hinaufschaffen schwerer Lasten dient. Auch auf der Landebrücke in Savannah sind derartige Wagen eingeführt, um die Stückgüter zwischen den Umladestellen und dem Schuppen zu befördern bei einer durchschnittlichen Entfernung von 190 m. Es war aber nicht möglich die Handbeförderung hierbei vollständig abzuschaffen, etwa 70 % des Gutes wurden mit elektrischem Wagen, der Rest mit Handwagen fortgeschafft.

Hängebahnen sollen bisher in zwei Fällen in den Vereinigten Staaten von Amerika zur Anwendung gekommen sein, nämlich: in einem Schuppen der Baltimore- & Ohiobahn in Baltimore und in einem solchen der Missouri-Cansas- & Texasbahn in St. Louis. Beide Male handelt es sich um neu angelegte Güterschuppen (nicht um Umladehallen) auf hochwertigem Baugrund, so daß die Abmessungen der Schuppen möglichst gering gehalten werden mußten. In dem letztgenannten Falle sind täglich durchschnittlich 300 t Stückgut zu befördern. Die Anlagekosten der Hängebahn betrugen 380,000 *M.* Die Kosten der Be- und Entladung von Stückgut stellten sich bei der Benutzung der Hängebahn auf 13 ₰ für 100 kg. Dies entspricht genau dem Durchschnittssatz der Stückgutverladung auf sämtlichen Güterbahnhöfen in St. Louis; da aber die Leistungsfähigkeit der Hängebahn mehr als das Doppelte des jetzigen Verkehrs beträgt, so hofft man bei der Steigerung des Verkehrs erheblich billiger mit ihr arbeiten zu können, als mit der Handbeförderung.

Agalicht und Sonnenventil.

Herr Eisenbahnbeamter R. in Posen schreibt uns: Zu der äußerst interessanten Abhandlung in Nr. 22 d. Ztg. möchte ich mir erlauben, auf die Nützlichkeit der gedachten Erfindung für den Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr hinzuweisen. Die gegenwärtig im Gebrauch befindlichen Warnungssignale für Kraftwagen, die dazu bestimmt sind, den Kraftwagenführer bei Kreuzung eines Eisenbahnüberganges in Schienenhöhe rechtzeitig auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen, haben sich als nicht ausreichend erwiesen. Von den Automobilklubs ist wiederholt zur Sprache gebracht worden, daß die gedachten Warnungssignale sich zu nahe an den Eisenbahnübergängen befinden und von dem Kraftwagenführer daher erst so spät bemerkt werden können, daß die Abwendung einer Gefahr im letzten Augenblick, wenn überhaupt, nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Es ist daher der allgemeine Wunsch in den beteiligten Kreisen, ein Warnungssignal in einem möglichst großen Abstande von dem Gefahrpunkt zu erblicken. Die Erfüllung dieses Wunsches bietet aber dadurch besondere Schwierigkeiten, daß für die Bedienung eines in größerer Entfernung vom Übergange sich befindenden Signals erhebliche Aufwendungen für Personal unvermeidlich sind. Da diese Kosten bei Anwendung von Agalicht und Sonnenventil vermieden werden, so scheint dieses für den bezeichneten Zweck wie geschaffen. Vielleicht sind die vorstehenden Zeilen geeignet, eine Anregung zur Anstellung von Versuchen zu geben.

Bücherschau.

— **Ein neues Verkehrsbuch der Großen Berliner Straßenbahn** wird seit 3. April in den Wagen der Straßenbahn von den Schaffnern sowie in sämtlichen Buch- und Papierhandlungen verkauft. Der Preis des Buches beträgt 25 ₰, ebenso wie bei dem früheren „Berliner Wegweiser“, an dessen Stelle es tritt. Es weist ihm gegenüber einschneidende Änderungen auf. Während der „Wegweiser“ nur die Fahrpläne und ein Straßenbahnverzeichnis mit Plan enthielt, ist der Inhalt des „Verkehrsbuches“ bedeutend reichhaltiger geworden. Die Fahrpläne mit Linienbildern, Verzeichnisse der Sehenswürdigkeiten, Stadtplan usw. enthält es ebenfalls, doch tritt ein neuer umfangreicher Abschnitt hinzu, der den wesentlichsten Teil des Buches darstellt. Er ermöglicht es dem Leser, auf schnellem Wege alle Straßenbahnverbindungen ausfindig zu machen, die zwischen zwei beliebigen Punkten Großberlins bestehen. Zu diesem Zwecke ist die ganze Fläche Großberlins in kleine Verkehrsbezirke eingeteilt, deren Mittelpunkte als „Verkehrspunkte“ bezeichnet und mit fortlaufenden Nummern versehen sind. In einem Verzeichnis sind sämtliche zwischen den einzelnen Verkehrspunkten bestehenden Verbindungen ebenso wie die Fahrtdauer angegeben. Außerdem ist noch ein Straßenverzeichnis vorhanden, in dem auch die öffentlichen Gebäude und Anstalten, Sehenswürdigkeiten usw. angegeben sind. Das Format des Buches ist, trotzdem es fast 550 Textseiten enthält, recht handlich und bequem. Die Benutzung ist so einfach, daß sie von jedem Berliner und wohl auch von den Fremden leicht erlernt werden wird. Mit dem Buche wird einem vielfach empfundenen Mangel abgeholfen.

— **Ing. Pietro Oppizi, Ferrovie e Tramvie.** Costruzioni, materiali, esercizio, tecnologie dei trasporti. Manuale completo del Costruttore-Esercente ferroviario, con 414 incisioni e 230 tabelle. Ulrico Hoepli, Milano 1913. Preis geb. 12,50 L. Der Verfasser bietet hier, wie der Titel besagt, den italienischen Eisenbahnbau- und Maschineningenieuren ein Taschenbuch nach Art der Hütte oder des Taschenbuchs für Bauingenieure. In dem rund 1100 Seiten umfassenden Bande werden zunächst Angaben aus der reinen und angewandten Mathematik, aus der Physik, der Thermodynamik, Hydraulik und dem Vermessungswesen sowie über den Widerstand der Materialien gebracht. Es folgen Angaben über hölzerne, steinerne und eiserne Brücken, über Unter- und Oberbau, Erd- und Tunnelbau, Bahnhöfe, über Lokomotiven, Wagen, Arbeitsmaschinen verschiedener Art, insbesondere solcher für Erd-, Fels- und Werkstattarbeiten sowie solche zum Massentransport, über Signalwesen, Eisenbahnbetrieb, über Bahnen besonderer Systeme und elektrische Bahnen. Der Leser deutscher Zunge wird selten in die Lage kommen, das Buch seinem eigentlichen Zweck entsprechend zu gebrauchen, da er in den oben genannten deutschen Büchern erheblich vollständigere und den deutschen Verhältnissen angepaßte Hilfsmittel besitzt. Wohl aber wird er das Buch mit Vorteil benutzen können, um sich über die in mancher Beziehung abweichenden Einrichtungen und Konstruktionen der italienischen Eisenbahnen, über Preise und statistische Angaben, über die mitgeteilten Gesetze und Verordnungen zu unterrichten.

Cauer.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden:

1. Die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Selb-Plösberg-Selb Stadt — 3,562 km — und die am gleichen Tage eröffnete, nur dem öffentlichen Güterverkehr dienende Strecke Floß-Floßenbürg — 6,195 km — der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen;
2. die am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Strecke Böhlen b. Rötten-Espenhain — 6,77 km — der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen;
3. die nur dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Strecken:
   a) Budapest-Ferenczváros - Sertésvásártér — 1,962 km — eröffnet am 1. Mai 1902,
   b) Sóroksár-Pestszentlörinczi kavics bánya — 9,217 km — eröffnet am 3. Mai 1883,
   c) Szatmár-Szatmárszentvér — 0,320 km — eröffnet am 20. April 1906;
4. die dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr dienenden schmalspurigen Strecken:
   a) Szatmár Nemeti-Kislippa-Erdöd (Károlyi Erdöd) — 26.158 km — nebst Abzweigung: Kislippa-Szatmárkegypiacz — 1,525 km — eröffnet am 14. Juni 1900, und
   b) Gilvács-Erdöszáda-Nagysomkút — 84,628 km — eröffnet: Gilvács-Erdöszáda am 4. Oktober 1893 und Erdöszáda-Somkut (Nagysomkút) am 24. März 1895 (zu 3a-c und 4a und b der Königlich ungarischen Staatsbahnen).

Abrechnung einer Vereinsbahnstrecke.

Am 1. Mai d. J. ist die bisherige, 4 km lange Lokalbahnstrecke Selb-Plösberg-Selb Stadt der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen außer Betrieb gesetzt und infolgedessen den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 7. Mai d. J. ist der an der Strecke Kornatowo-Culm zwischen den Stationen Kamlarken und Stolno — und zwar 4,56 km vor Kamlarken und 2,41 km von Stolno — neu eingerichtete Haltepunkt Cepno für den Personenverkehr eröffnet worden. Der Fahrkartenverkauf erfolgt durch Zugführer, das Gepäck wird unabgefertigt mitgenommen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Im Namen und über Auftrag des k. k. Eisenbahnministeriums. Die im Km. 5,9 der Linie Brodina-Seletin zwischen den Haltestellen Sadeu und Sipitul errichtete Haltestelle Baltin ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Székelykocsárd-Marosvásárhely zwischen den Stationen Székelykocsárd und Marosludas neu errichtete Station mit beschränkten Verkehr Maroscsúcs ist am 25. April d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet und gleichzeitig die gleichnamige Haltestelle bei Wächterhaus Nr. 6 geschlossen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. Mai d. J. wird der Bahnhof IV. Klasse Danzig-Holm, der bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, auch für den Frachtstückverkehr eingerichtet werden.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Ukk-Zalaegerszeg, zwischen den Stationen Redics und Csömödér gelegene Station Lenti ist am 15. April d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Festsetzung von Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen in der Station Nemotitz.

Auf Grund des § 75 (3) Ziffer 3 des Eisenbahnbetriebsreglements und des § 6 Absatz (3) Ziffer 4 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr ist für die in der Station Nemotitz von und nach der Station Koritschen der Lokalbahn Nemotitz-Koritschen transitierenden Eilgutsendungen mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der Station Koritschen für den Eilgutverkehr und für derartige Frachtgutsendungen mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 eine Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen von 24 Stunden, und zwar sowohl im internen als auch im internationalen Verkehre festgesetzt worden. Anderweitig kundgemachte Lieferfristzuschläge werden in ihrer Anwendung durch die gegenwärtige Festsetzung nicht beschränkt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 109 vom 26. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 5. Mai d. J.).

Nr. III 175 vom 28. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 4. Mai d. J.).

Nr. III 196 vom 26. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 5. Mai d. J.).

Nr. IX 15 vom 24. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend statistische Nachrichten über die Tätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 5. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

In der amtlichen Bekanntmachung der k. k. österr. Staatsbahnen vom 8. April d. J. in Nr. 28 d. Ztg. unter fortl. Nr. (1033) ist in der 5. Zeile des 1. Absatzes nach den Worten: „zu den“ zu ergänzen „Heften“. (1308)

2. Güterverkehr.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.

Gütertarif Teil II A und B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden a) die Stationen Dellbrück (Bez. Cöln), Gilten, Völpke (Kreis Neuhaldensleben) und Wefensleben in den Kilometerzeiger des Gemeinsamen Heftes im Verkehr mit allen deutsch-russischen Grenzstationen, die Stationen Gilten und Wefensleben auch in die Düngemittel- (Kali-) Ausnahmetarife 6 D (des besonderen Heftes 1) und 6 B des besonderen Heftes 2) einbezogen, b) in der Bestimmung auf Seite 21 des besonderen Heftes 1, Absatz 4, Zeile 2 hinter „gelten“ die Worte „die Abschläge und“ eingeschaltet und c) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 35 (Blei) von Friedrichshütte nach Kattowitz transit und Kattowitz Landesgrenze auf Seite 162 des besonderen Heftes 1 von 20 und 30 ₰ in 10 und 20 ₰ geändert.

Über Entfernungen und Frachtsätze der neu einbezogenen Stationen erteilen die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Bromberg, den 6. Mai 1913. (1310)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Schreckstein-Schichtwerke in den Ausnahmetarif 103 (A und B Braunstein usw., Schwefelkiesabbrände) mit den für die Station Schreckenstein vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 7. Mai 1913. (1309)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband; Tarif Teil I vom 1. Januar 1911.

Zulassung von Schwefeläther zur Beförderung in Kesselwagen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird in das im § 27 des obigen Eisenbahngütertarifs enthaltene Verzeichnis der zur Beförderung in Kesselwagen zugelassenen Flüssigkeiten der Artikel „Schwefeläther“ aufgenommen.

Berlin, den 5. Mai 1913. (1316)

Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil III Heft 2 vom 1. August 1908.

Gütertarif Teil IV Heft 2 vom 1. März 1908.

Ausnahmetarif für die Beförderung von lebendem Geflügel als Eilgut, von Borstenvieh usw. vom 1. Juli 1898. Das Vorwort dieser Tarife wird mit Wirk-

samkeit vom 1. Juni 1913 durch einen neuen Wortlaut ersetzt. Näheres ist aus dem Verkehrsanzeiger der K. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung zu entnehmen.
München, den 3. Mai 1913. (1312)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Preußisch - hessisch - sächsisch - südwest - deutscher Expreßgutverkehr.
Nach und von den auf schweizerischem Gebiet gelegenen Stationen Basel und Schaffhausen dürfen verschlossene (und unverschlossene) Gegenstände im Einzelgewicht von weniger als 5 kg künftighin dann zusammen als Expreßgut aufgegeben werden, wenn das Gesamtgewicht der Sendung mehr als 5 kg beträgt.
Erfurt, den 5. Mai 1913. (1311)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerisch - elsaß - lothringisch - luxemburgischer Tierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind zwischen den Stationen Memmingen und St. Ludwig direkte Frachtsätze für lebende Tiere eingeführt worden.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
München, den 30. April 1913. (1314)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch - württembergisch - badischer Tierverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind für die badische Station Weil b. Lörrach direkte Frachtsätze über Buxheim-Pfullendorf eingeführt worden. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
München, den 30. April 1913. (1315)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.
Mit dem 1. Juni 1913 wird die Station Stauding in den Ausnahmetarif 93 H für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern mit Frachtsätzen für die unter Ziffer 4 und 6 dieses Ausnahmetarifs bezeichneten Artikel einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 7. Mai 1913. (1318)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-ungar. Güterverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.
Mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. werden Warenverzeichnis und Bestimmungen des Ausnahmetarifs 72, wie folgt, abgeändert:
„Dinasziegel (-Steine), feuerfeste Ziegel (-Steine) aus Ungarn: lose in Heu, Stroh und dergl. verladen, oder mit Schutzleisten versehen, oder in offenen (deckellosen) Kisten oder in Lattenkisten; nach Ungarn: unverpackt. Das Verladen oder Ausladen in ungarischen Stationen obliegt dem Absender oder dem Empfänger."
Ferner ist die Bezeichnung der Richtung im Kopfe der zu diesem Ausnahmetarife gehörigen Tariftabelle auf „Von oder Nach" abzuändern.
Breslau, den 7. Mai 1913. (1319)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.
In Hannover ist am Pferdeturm eine Rampe nur für Rennpferde in Berieb genommen worden. Die Überfuhrgebühr nach und von der Pferderampe am Pferdeturm ist mit sofortiger Gültigkeit auf 1,50 ℳ für jeden Wagen festgesetzt worden. Eine Abfertigung von Rennpferden nach und von Hannover-Süd findet nicht mehr statt.
Hannover, den 6. Mai 1913. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Teil II vom 1. Februar 1907.
Unter I. „Vorschriften für die Anwendung des Tarifs", ist im Absatz 1 am Schluses des ersten Satzes hinter „bestehen" das Zeichen**) mit folgender Anmerkung anzubringen:
„Die Frachtsätze der Klassen A und B des Klassenguttarifs im Gütertarif Teil II des rumänisch-deutschen Eisenbahnverbandes, Verkehr mit Süddeutschland, sowie die des Ausnahmetarifs Nr. 1 für Güter aller Art im direkten deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischen Gütertarif sind für Sendungen von Gütern der deutschen Spezialtarife II in 10 t- und III in 5 und 10 t-Ladungen zu hoch und daher nicht als direkte Frachtsätze für derartige Sendungen zu betrachten.
München, den 28. April 1913. (1303)
Tarifamt der k. b. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Elsässisch-badischer Güterverkehr.
Am 1. Mai treten für den Verkehr elsaß-lothringischer und luxemburgischer Stationen mit Basel Bad. B. Ort und badischer Stationen mit Basel Els. L. B. Ermäßigungen der Tarifentfernungen und Frachtsätze ein. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Straßburg, den 3. Mai 1913. (1302)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutscher Kohlenverkehr.
Vom 10. Mai 1913 ab wird die Station Palenberg des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln als Versandstation in die Hefte 1, 2, 3 Abt. A und 4 einbezogen. Die Fracht wird bis auf weiteres nach den Entfernungen der westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarifhefte 5—8 und zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifs (Ausnahme-Tarif 2) berechnet.
Essen, den 3. Mai 1913. (1301)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 13. Mai 1913 wird die Station Laufamholz der bayerischen Staatsbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 19 für Ruhkupfer einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Abfertigungen nähere Auskunft.
Erfurt, den 3. Mai 1913. (1300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Verlängerung der Gültigkeit von Entfernungen und Frachtsätzen.
Die Gültigkeit der in Nr. 18 dieser Zeitung vom 5. März 1913 unter Nr. (691) mit Ende April 1913 außer Kraft gesetzten Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit „Bönigen etc." wird, soweit nicht Ersatzfrachtsätze eingeführt werden, noch bis auf weiteres erstreckt.
Wien, am 3. Mai 1913. (1305)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westböhmisch - Tirol - Voralberger Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912.
Frachtsatzberichtigung.
In dem mit Nachtrag I zum vorgenannten Tarife eingeführten Ausnahmetarif 21 für Eisen und Stahl usw. ist der Frachtsatz der Abteilung II von Altkladno (B. E. B.) nach Innsbruck Westbahnhof von 299 h zu berichtigen auf 289 h.
Wien, am 5. Mai 1913 (1304)
K. k. österr. Staatsbahnen. namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt für die Halle-Hettstedter Eisenbahn ein neuer Tarif für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr in Kraft. Durch diesen Tarif wird der vom 1. April 1907 gültige Tarif nebst den nachträglich eingetretenen Änderungen aufgehoben.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungen und die Betriebsabteilung Halle (Saale), Mansfelder Str. 30. Der neue Tarif ist von diesen Dienststellen gegen Einzahlung von 1,50 ℳ zu beziehen.
Halle a. S., 12. April 1913. (1313)
Halle-Hettstedter Eisenbahn.

4. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Außerkraftsetzung eines Lieferfrist-Zuschlags.
Die für die ungarischen Hauptstrecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit Gültigkeit vom 22. Januar l. J. festgesetzte temporaere Zuschlagsfrist von 4 (vier) Tagen wird mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. außer Kraft gesetzt.
Budapest, 3. Mai 1913. (1306)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Nachdem auf der Station Diósgyöri vasgyár wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für diese Station am 23. April d. J. unter Zahl 110 985/913 eingeführte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 7. Mai d. J. außer Kraft gesetzt.
Budapest, am 5. Mai 1913. (1321)
Die Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrshauptsektion.

5. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Zufolge Beschlusses der am 6. Mai 1913 abgehaltenen 55. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft wird der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1913 fällige Dividenden-Coupon Nr. 55 der Aktien unserer Eisenbahn-Gesellschaft
mit 112 Kronen
sowie der ebenfalls mit 1. Juli 1913 fällige Coupon der Genußscheine
mit 62 Kronen
eingelöst.
Die Einlösung erfolgt ohne Präjudiz für künftige Fälle bereits
vom 9. Mai 1913 angefangen
bei nachstehenden Zahlstellen:
in Wien bei den Herren Johann Liebig & Comp.;

in Prag bei der Böhmischen Eskompte-Bank und bei Herrn Moritz Zdekauer;
in Aussig bei den Herren L. Wolfrum et Comp. und bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale;
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
in Dresden bei der Dresdner Bank, bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt, Abteilung Dresden;
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt;
in Frankfurt a. M. bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft;
in Teplitz bei der Böhmischen Eskomptebank-Filiale und bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Gleichzeitig wird im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis gebracht, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 22. April 1913 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 303 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

73 223 415 673 834 1243 1421 1502 1536
1614 1789 2194 2334 2789 2858 2863 3204
3303 3395 3527 3551 3880 4643 4682 4741
4780 4890 5142 5288 5357 5404 5475 5515
6053 6122 6127 6265 6267 6293 6650 6912
6957 7041 7096 7134 7180 7312 7608 7703
7793 8017 8050 8699 8729 9042 9188 9206
9691 9702 9891 10031 10147 10189 10460
10800 10896 11036 11045 11084 11160
11257 11263 11268 11304 11416 11639
11691 11706 11752 11808 11948 12045
12048 12134 12442 12815 12823 12839
12896 12947 13067 13074 13091 13474
13664 13706 13710 13845 13847 13959
14014 14282 14327 14453 14609 14876
14963 15071 15099 15121 15137 15219
15239 15704 15776 15837 15892 16086
16733 16842 17002 17104 17112 17198
17301 17349 17406 17519 17526 17633
17958 18139 18243 18332 18366 18488
18496 18510 18689 18964 19033 19087
19123 19268 19343 19467 19494 19514
19583 19842 19867 19945 19975 20148
20160 20367 20448 20492 20577 20715
20723 20754 20835 20944 20947 21225
21318 21379 21404 21450 21508 21523
21819 22043 22493 22549 22687 22733
22772 22806 23019 23119 23181 23285
23287 23591 23832 24188 24353 24460
24638 24854 24954 25151 25348 25596
25923 26074 26210 26760 27521 27644
27880 27897 27937 28191 28262 28322
28669 28684 28838 28843 28943 29061
29268 29398 29464 29527 29776 29780
29860 30178 30261 30445 30739 30826
30840 30938 30998 31083 31218 31306
31313 31502 31544 31903 31922 31949
32100 32119 32143 32377 32458 32479
32564 32615 32660 32903 33203 33330
33422 33454 33490 34315 34327 34342
34372 34465 34536 34711 35062 35091
35208 35286 35312 35317 35556 35620
35748 35808 35904 36029 36063 36077
36102 36174 36179 36366 36385 36438
36460 36498 36518 36554 36610 36741
37143 37191 37316 37319 37324 37514
37544 37569 37621 37688 37717 37744
37826 37832 37908 37979 38079

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Coupons von einschließlich Nr. 56 und Talon

am 1. Juli 1913

mit 500 Fl. Ö. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:
aus dem Verlosungsjahre 1907 Nr. 25741;
aus dem Verlosungsjahre 1910 Nr. 36090;
aus dem Verlosungsjahre 1911 Nr. 184, 37558;
aus dem Verlosungsjahre 1912 Nr. 12290, 29419.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, den 6. Mai 1913. (1307)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

6. Verdingungen.

Die Erd-, Maurer-, Zimmer- und Staker-, Dachdecker- und Klempner- sowie Tischlerarbeiten zu einem Aufenthaltsgebäude für Bahnarbeiter am Ostende des Verschiebebahnhofes Wustermark sollen in 4 Losen, und zwar getrennt nach Los I Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten, Los II Zimmer- und Stakerarbeiten, Los III Dachdecker- und Klempnerarbeiten, Los IV Tischlerarbeiten öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1.50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Maurer-, Zimmer-, Dacndecker- und Tischlerarbeiten für ein Aufenthaltsgebäude auf dem Verschiebebahnhof Wustermark" versehen bis zum 23. Mai vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1317)

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Ausführung der
a) Maurerarbeiten,
b) Zimmererarbeiten,
c) Tischlerarbeiten,
d) Schlosserarbeiten

für den Neubau eines 230 qm großen einstöckigen Aufenthaltsgebäudes für Rangierer usw. auf Güterbahnhof Charlottenburg sollen nach Losen getrennt öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 21. Mai 1913, vormittags ½11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind sie für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr mittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,20 ℳ für das Los I Maurerarbeiten und je 0,90 ℳ für Los II Zimmererarbeiten, Los III Tischlerarbeiten, Los IV Schlosserarbeiten und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Charlottenburg, Güterbahnhof, Fernsprecher Amt Wilhelm 865.

Zuschlagsfrist bis zum 21. Juni 1913.

Berlin, im April 1913. (1322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
a) 68 400 cbm Kies und Steinschlag 2. Kl., sowie
b) 28 400 cbm Steinschlag 1. Kl.

soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a oder b von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden und zwar die zu a) bis zum 19. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, und die zu b) bis zum 20. Mai 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: je 4 Wochen.

Erfurt, den 6. Mai 1913. (1323)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

von Bohrungen auf See zwischen dem Festlande bei Stralsund und der Insel Rügen und auf dem benachbarten Ufergelände zur Untersuchung des Baugrundes am 20. Mai 1913, vormittags 11 Uhr.

Die Zuschlagsfrist kann nicht auf einen bestimmten Tag festgesetzt werden, bevor die beantragte Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Ausführung der Bohrungen erfolgt ist. Anzunehmen ist jedoch ohne Gewähr der 1. Juli d. J. Die Anbieter werden ersucht, beim Angebot zu erklären, ob sie sich bis zum 1. August d. J. an ihr Gebot gebunden halten.

Es kann nur solchen Bietern der Zuschlag erteilt werden, welche nachweisen, daß sie bereits für Behörden, Schiffswerften oder ähnliche Unternehmungen gleichartige Arbeiten auf bewegtem Wasserspiegel bei regem Schiffahrtsbetriebe ausgeführt haben.

Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Bohrungen im Strelasund" an das technische Bureau der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Lindenstraße 20, Zimmer 257, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen.

Angebotshefte, enthaltend einen Lageplan und Bedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ bar vom Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer 34, bezogen werden.

Stettin, den 3. Mai 1913. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 37. | 17. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine anderweite Anregung zur Vereinfachung des Zugmeldeverfahrens.

Von **O. Schmidt**, Dresden.

Wenn auch schon in den Artikeln „Die Verwendung des Fernsprechers im Zugmeldedienste und die Vereinfachung des Zugmeldedienstes" in Nr. 99/1911 und Nr. 73/1912 dieser Zeitung Anregungen zu dem vorstehenden Thema gegeben sind, dürfte eine weitere Aussprache darüber nicht wertlos sein.

Wenn dem Verfasser der bezeichneten Artikel, Herrn Eisenbahninspektor Faude in Stuttgart, namentlich hinsichtlich der zu erstrebenden allgemeinen Verwendung des Fernsprechers im Zugmeldedienste beigepflichtet werden kann, so ist ergänzend zu bemerken, daß er einen Unterschied zwischen Haupt- und Nebenbahnen nicht gemacht hat. Nun ist z. B. in Sachsen auf vielen Nebenbahnen, deren Zuggeschwindigkeit 40 km nicht überschreitet, an Stelle des Telegraphen der Fernsprecher getreten, und zu allen Zugmeldungen einschließlich der Regelung von Kreuzungsverlegungen zugelassen, aber auch auf Hauptbahnen dürfen, mit Ausnahme der Meldungen zur Verlegung von Kreuzungen, wenn die telegraphische Verbindung zwischen den Zugfolgestellen unterbrochen ist, alle den Zuglauf betreffenden Meldungen, ebenso die für die Verlegung von Überholungen, alle Verspätungsmeldungen und sonstigen Anfragen mittels Fernsprecher gegeben werden. (s. § 19 F.-V.). Eine so geringe Verwendung, wie es nach den Ausführungen des Herrn Faude den Anschein gewinnen könnte, hat daher der Fernsprecher bei der Zugmeldung nicht. Den Ausführungen über die an sich erwünschte Vereinfachung des Zugmeldedienstes vermag ich dagegen nicht durchweg zuzustimmen. Was zunächst den Vorschlag anlangt, alle Zugfolgestellen zu Zugmeldestellen im Sinne des § 4 F.-V. zu erklären, so ist diesem entgegenzuhalten, daß dann Zugfolgestellen, welche die Züge nur zurückzumelden haben, also beim Anbieten und Annehmen, Abmelden und Abläuten der Züge nicht beteiligt sind, mit Läutevorrichtungen oder Signalabfangvorrichtungen auszurüsten wären, solange das Abläuten der Züge mit als zur Zugmeldung gehörig zu betrachten ist. Eine derartige Einrichtung würde aber auch ziemliche Kosten verursachen und den Dienst dieser Betriebstellen nicht erleichtern. Namentlich ist auch zu bedenken, daß das geringe Personal dieser meist kleinen Stellen (größtenteils nur 1 oder 2 Bedienstete), das vorwiegend aus dem Arbeiterstande hervorgeht, den erhöhten Pflichten einer Zugmeldestelle unter Umständen nicht gewachsen wäre, sodaß zur Erledigung der anderweiten Obliegenheiten weitere Hilfskräfte einzustellen wären, was auf eine Verteuerung des Betriebes hinauskäme. Da die Entfernung zwischen vielen Zugfolgestellen (Rückmeldestellen) nur wenige (mitunter nur 1—2) Kilometer beträgt und die nicht ständige Besetzung oder weniger gewandte Bedienung des Telegraphen zu Zugverzögerungen führen kann, dürfte dieser Vorschlag wohl nicht allgemein Anklang finden.

Dem weiteren Vorschlag, für die Zugmeldung auf ein- und zweigleisigen Bahnen dasselbe Verfahren des Annehmens und Anbietens anzuwenden, dürfte vielleicht beigetreten werden können, wenn auch Zweifel entstehen mögen, ob diese Form für zweigleisige Bahnen mit dichter Zugfolge recht geeignet und für Linien mit Streckenblockeinrichtung folgerichtig erscheint. Mit dem ferneren Vorschlage dagegen, das Rückmelden der Züge auf Linien ohne Streckenblockung fallen zu lassen, die Züge also nur anzubieten und anzunehmen und abzuläuten, dürfte Herr Faude wohl auf vielseitigen Widerspruch stoßen. Wenn er auch annimmt, daß, wenn ein angebotener Zug von der vorwärts gelegenen Station angenommen wird, der vorausgefahrene Zug sich tatsächlich unter Deckung dieser Station befinden müsse und das Anbieten und Annehmen der Züge eine größere Sicherheit biete, als das Rückmelden, so wird für diese Ansicht der Beweis doch noch zu erbringen sein. Denn dienstliche Erfahrungen haben wiederholt gelehrt, daß Züge versehentlich angenommen worden sind, bevor der vorausgefahrene Zug die Station erreicht hatte. Allerdings kommen auch vorzeitige Rückmeldungen vor. Solange aber der Wortlaut

der Bestimmung B. O. § 65 (8) 1. Absatz nicht geändert wird, kann vom Fallenlassen der Rückmeldung der Züge doch wohl nicht die Rede sein, weil die Voraussetzung für das Ablassen eines Folgezuges im Sinne dieser Bestimmung m. E. nur dann gegeben sein kann, wenn darüber, daß sich der vorausgefahrene Zug unter Deckung der vorliegenden Zugfolgestrecke befindet, eine tatsächliche Meldung vorliegt (s. F. V. § 16), die bei Strecken mit Streckenblockeinrichtung durch die Blockfreigabe, bei Linien ohne Streckenblockeinrichtung auf telegraphischem oder telephonischem Wege zu geben ist. Der Vorschlag des Herrn Faude würde aber die unbedingte Erfüllung der Vorschriften voraussetzen; abgesehen davon, daß die vorgeschlagene Vereinfachung der Zugmeldung dem seit den Anfängen der Eisenbahnen durchgeführten Rückmelden — telegraphisch oder durch das Blockverfahren — zuwiderlaufen würde. Auf eine Einführung dieser Neuerung wird daher wohl kaum zu rechnen sein.

Eher scheint das Zugmeldeverfahren ohne Beeinträchtigung der Betriebssicherheit einer wesentlichen Vereinfachung in der Weise fähig, daß unter Beibehaltung des Rückmeldeverfahrens auf das Anbieten und Annehmen und Abmelden der Züge ganz verzichtet wird, also die Züge da, wo die Einrichtungen hierzu bestehen, nur abgeläutet werden.

Vergegenwärtigt man sich, daß sich der gesamte Zugverkehr im Rahmen des Fahrplans, dem Rückgrat des Betriebsdienstes, Tag für Tag gleichmäßig vollzieht und dem Betriebspersonale in Fleisch und Blut übergeht, so muß man allerdings Herrn Faude Recht geben, wenn er sagt, daß die Vorschriften über das Zugmeldeverfahren von einer gewissen Ängstlichkeit zeugen und daß darin zweifellos mehr verlangt wird, als notwendig ist. Daß er mit dieser Ansicht nicht allein steht und die gleiche Auffassung bei vielen Betriebsbeamten dadurch zum Ausdruck gelangt, daß die zahlreichen Zugmeldevorschriften in der Praxis, auch im Drange der Geschäfte, nicht immer, bewußt oder unbewußt, mit der verlangten Sorgfalt erfüllt oder beachtet werden können, steht fest; dennoch kommt es, dank der verhältnismäßig großen Regelmäßigkeit und Pünktlichkeit des Zugverkehrs und der Vertrautheit des Personals mit dem Fahrplan und den Obliegenheiten, dabei nicht zu Unfällen. Es liegt daher die Frage nahe: Bedingt die Betriebssicherheit wirklich, daß im fahrplanmäßigen Zugverkehr jeder Zug der nächsten Station telegraphisch angeboten, angenommen und abgemeldet wird, die ohnedies auf Grund des Fahrplans oder des gegebenen Abläutesignals weiß, daß ein bestimmter Zug zu einer bestimmten Zeit, falls keine gegenteilige Meldung eingeht, oder nicht unvorhergesehene Hindernisse auf der freien Strecke eingetreten sind, abfahren und eintreffen wird? Ich glaube nicht allein zu stehen, wenn ich diese Frage verneine und wenn ich der Ansicht des Herrn Faude beitrete, daß bei mancher Einrichtung, die man zunächst unter vielen Bedenken fallen ließ, hinterher erkannte, daß es recht gut ohne sie ging. Genau so würde es sich zweifellos auch mit der Einschränkung der Zugmeldungen verhalten. Mag vielleicht auch zunächst der Gedanke, einen Zug ohne Annahme durch die Ankunftsstation abfahren zu lassen, gewagt erscheinen und manchem Berufskollegen ein gewisses Unbehagen auslösen, mancher darin sogar eine bedenkliche Vermehrung seiner Verantwortlichkeit erblicken, so ist anzuführen, daß beim zweigleisigen Betriebe die Züge ja auch nur abgemeldet werden, in vielen Fällen gewiß erst nach erfolgter Abfahrt; ferner erhalten die Posten der freien Strecke und sehr viele Zugfolgestellen (kleine Bahnhöfe und Haltepunkte), auch die meisten Weichenwärter der Stationen Kenntnis vom Ablassen eines Zuges ebenfalls nur durch das Abläutesignal, auf Bahnen ohne Läuteeinrichtungen überhaupt keine Benachrichtigung, und dennoch müssen sie ihren Obliegenheiten nachkommen, wenngleich ihr Dienst mit dem eines Fahrdienstleiters, vornehmlich größerer Stationen, nicht auf gleicher Stufe steht. Und da ferner zwar die Stationen die Zugfolge unter sich zu regeln haben, ohne aber zu wissen, ob nicht etwa dem Zuge unterwegs ein Hindernis droht oder sich entgegengestellt hat und sie sich in dieser Beziehung lediglich auf die Zuverlässigkeit des Streckenpersonals verlassen müssen, so sollte man meinen, müßte auch ein Bahnhofs-Fahrdienstleiter imstande sein, auch ohne besondere Zugmeldung seine Anordnungen für den fahrplanmäßig zu erwartenden Zug treffen zu können, wenn er eben damit rechnen kann, daß dieser Zug kommen muß, da er doch sonst rechtzeitig eine die Abweichung vom Fahrplan anzeigende Meldung der Abfahrtstation, bei Unfällen auf der Strecke vom Streckenpersonal erhalten haben müßte.

Ich will zugeben, daß auf Knotenpunkten mit starkem Zugverkehr eine vorherige Meldung der Züge dem Fahrdienstleiter nach seiner bisherigen Gewöhnung eine größere Sicherheit in seinen fahrdienstlichen Anordnungen geben mag, doch glaube ich, die Meldung der Züge lediglich durchs Abläutesignal, bei Blockstellen außerdem durch das Vormelde-Klingelsignal, wird, wenn diese Signale vorschriftsmäßig gegeben werden und darauf geachtet wird, ebenso gut genügen, den Fahrdienstleiter bei normaler fahrplanmäßiger Abwicklung des Zugverkehrs über den Stand der Zugläufe zu unterrichten, um danach, nötigenfalls unter Zuhilfenahme des Fernsprechers, seine Tätigkeit sicher vornehmen zu können.

Daß bei dem Wegfall der Zugmeldungen jede tatsächliche und vorherzusehende Abweichung vom Fahrplan, jede Sonderfahrt, jede ausfallende Fahrt eine rechtzeitige Benachrichtigung der beteiligten Posten und Betriebsstellen erfordern und dieser Zweig des Zugmeldedienstes künftig nach neuen Gesichtspunkten aufzubauen und vielleicht noch schärfer als bisher zu handhaben sein würde, ist wohl selbstverständlich.

Die zweite Frage wäre nun die: erlauben die derzeitigen Bestimmungen der B. O. eine Vereinfachung der Zugmeldung im vorgeschlagenen Sinne? Nach dem Wortlaut in § 65 (8) jedenfalls, da an der Rückmeldung der Züge nicht gerüttelt werden soll und diese doch zweifellos das Wesentliche an der Zugmeldung bzw. Regelung der Zugfolge ist. Anders liegt allerdings die Sache nach § 65 (9), wonach die Verständigung über die Zugfolge, soweit sie nicht durch die Bedienung der Streckenblockeinrichtung ersetzt wird, durch den Telegraphen oder Fernsprecher zu erfolgen hat. Da aber nach §§ 14 und 15 der F. V. an dieser Verständigung die Rückmeldestellen für gewöhnlich nicht beteiligt sind, wird schon jetzt eine wörtliche Befolgung der Bestimmung B. O. § 65 (9) nicht betätigt; das beizubehaltende Rückmelden verdient den Vorzug gegenüber dem „Melden" der Züge, da die Zugfolge bereits durch den Fahrplan geregelt ist und eine besondere Verständigung zwischen den Zugfolgestellen erst bei eintretenden Abweichungen vom Fahrplan nötig erscheint. Die Bestimmung in B. O. § 65 (9) dürfte daher nur für vom Fahrplan abweichende und Sonderfahrten beizubehalten sein. Im übrigen würde gelten, daß planmäßig und pünktlich verkehrende Züge nicht telegraphisch oder durch Fernspruch gemeldet, sondern nur abgeläutet werden; nur bei Abweichungen vom Fahrplan und eingetretenen Fahrthindernissen hat eine besondere Regelung der Zugfolge einzutreten.

Bei einer nach diesem Grundsatze erfolgenden Zugabfertigung würden sich m. E. folgende Vorteile ergeben:

a) Ersparung zahlreicher Hilfskräfte für den Telegraphendienst;
b) Entlastung vieler Telegraphenleitungen zum Nutzen einer rascheren und sorgfältigeren Erledigung der sonstigen Betriebstelegramme;
c) Entlastung des Fahrdienstleiters in mancherlei Beziehung, dafür Gewähr für ruhigere und persönlichere Erledigung anderweiter Dienstobliegenheiten;
d) Vereinfachung in der Führung **des Zugmeldebuches** und anderer mit der Zugabfertigung zusammenhängender Bestimmungen.

Wenn außerdem beim Zugmeldedienst der Telegraph in der Hauptsache durch den Fernsprecher verdrängt werden würde, würden sich erhebliche betriebliche Vorteile und Ersparnisse aus vorstehender Anregung ergeben. Durch die Hast, mit der beim Abgang der Züge alle Verrichtungen zu erledigen sind, kann leicht die Sorgfalt und Sicherheit leiden, der Zweck mancher Bestimmung verloren gehen und zur reinen Formsache herabsinken. Es wird daher das Bestreben nach Einführung von Bestimmungen, die eine **ruhigere** Erledigung der betreffenden Obliegenheiten fördern sollen, zu verstehen sein.

Zur Fahrkartenkontrolle bei den Ausgabestellen.

Trotz der Erfindung von Fahrkarten-Selbstdruckapparaten wird der Verkauf von auf Vorrat gedruckten Fahrkarten aus Fahrkartenschränken noch lange die Regel bilden, da jene Druckapparate nur bei großen Fahrkartenausgabestellen in beschränktem Umfange eingeführt werden können. Der alte Fahrkartenschrank mit seinen wagerecht eingelegten Fahrkarten wird immer mehr durch die neuen Schranksysteme mit aufrechtstehenden Karten verdrängt, weil hier auf gleichem Raume — dieser wird durch das Anwachsen des Verkehrs bei den Ausgabestellen immer beschränkter — mindestens die doppelte Zahl von Fahrkartensorten untergebracht werden können, und weil diese neueren Schränke den großen Vorteil haben, den Aufdruck der eingelegten Fahrkarten vollständig sichtbar zu lassen. Während beim alten System nach Entnahme der untersten Fahrkarte die oben aufliegenden durch ihre eigene Schwere nachsinken, wird beim neuen Schrank der Rest der in einem Fach untergebrachten Fahrkarten nach Entnahme der vordersten Fahrkarte durch eine Feder wieder nach vorn gedrückt. Beim alten Schrank bilden die untersten vor Beginn des Verkaufs bis zum Nummerabschnitt hervorgezogenen Fahrkarten zugleich eine Verkaufskontrolle; aus allen Fächern, wo keine Fahrkarte mehr hervorsteht, ist seit der letzten Aufnahme verkauft worden. Diese Art der Kontrolle ist bei den Schränken mit aufrechtstehenden Fahrkarten nicht möglich. Die Fabrikanten haben deshalb hier an den einzelnen Fächern kleine Kontrollriegel angebracht, die dem gleichen Zwecke dienen sollen, die aber nicht immer tadellos funktionieren. Die Riegel fallen entweder leicht von selbst wieder zu, wie dies bei den längere Zeit im Gebrauch befindlichen Schränken vorkommt, oder wo es sich, wie bei den neuesten Schrankmustern, um Kontrollmerkzeichen mit Federungen handelt, erlahmen diese oft schon nach kurzem Gebrauch. Gewöhnlich verlassen sich deshalb die Fahrkartenverkäufer nicht auf diese Kontrollzeichen, sondern versehen die obenaufliegenden Fahrkarten bei ihren Schalteraufnahmen der Sicherheit halber noch mit einem Kontrollstrich, dessen Fehlen nach Schluß der Verkaufsperiode dann die Fächer anzeigt, aus denen verkauft wurde.

Neuerdings ist eine patentamtlich geschützte Fahrkartenkontroll-Deckplatte für Schränke mit aufrechtstehenden Fahrkarten auf den Markt gekommen, die geeignet erscheint, die Kontrolle wesentlich leichter und sicherer zu machen, bei deren Anwendung ganz besonders aber die anstrengende, genaue Besichtigung jedes einzelnen der dicht aufeinander folgenden Fahrkartenfächer in Fortfall kommt, weil das Fehlen der Deckplatte so in die Augen springt, daß ein Übersehen selbst bei mangelhafter Beleuchtung gar nicht möglich ist. Die Fahrkartenkontroll-Deckplatte besteht, wie nebenstehende Zeichnung angibt, aus einem ausgeschnittenen Blech in der genauen Größe einer Fahrkarte. Jedes Fach wird vor Beginn des Verkaufs mit einer solchen Deckplatte bedeckt. Die Ausschnitte lassen Aufdruck und Nummer der Fahrkarten sichtbar. Beim Verkauf aus einem Fache wird die Deckplatte mit entfernt. Nach Schluß des Verkaufs sind, wie erwähnt, die offenen Fächer mit einem Blick erkennbar. Nach Aufnahme der in diesen Fächern nunmehr vorliegenden Nummern werden die Deckplatten wieder eingesetzt. Das Entnehmen und Wiedereinsetzen der Plättchen geht nach einiger Übung leicht und schnell vonstatten, zumal die bisherigen Kontrollzeichen dann ausgeschaltet werden können; das jetzt noch übliche Abstreichen mit Blei- oder Buntstift wird vollkommen überflüssig. Die Sicherheit und Schnelligkeit der Feststellung des jeweiligen Fahrkartenverkaufs gewinnt bei Anwendung der Deckplatten ungemein. Dies ist namentlich dort von großem Wert, wo mehrere Beamte abwechselnd aus dem gleichen Schranke verkaufen müssen und wo deshalb täglich mehrere Aufnahmen nötig werden. Die Verantwortlichkeit der beteiligten Verkäufer ist sicherer abzugrenzen als seither. Zumeist beruhen Unterschiede auf irrtümlichen Aufnahmen durch Überspringen einzelner Fächer. Solche Fehler sind bei Anwendung der Kontrolldeckplatten, die zum Überfluß abgezählt und mit der Zahl der Einzeleinträge abgestimmt werden können, ganz ausgeschlossen.

Gegen absichtliche Betrügereien, z. B. Verkauf außer der Reihe, ist ein Schutz damit zwar auch nicht gegeben, solche Fälle gehören aber zu den größten Seltenheiten, können überdies von den Mitverkäufern leicht entdeckt werden, wenn bei jeder Entnahme von Fahrkarten aus dem Schranke die ununterbrochene Nummerfolge der nächsten Karte festgestellt wird. Hieran sollte sich überhaupt jeder Fahrkartenverkäufer gewöhnen, weil dabei auch etwa irrtümlich falsch eingelegte Fahrkarten gefunden werden. Die Sorglosigkeit, mit welcher manche Fahrkartenverkäufer ihre Fahrkarten hinausgeben, verdient die schärfste Verurteilung. Gangbare Sorten finden sie sozusagen im Dunklen, und den Preis kennen sie auswendig. Sie geben also die Fahrkarte unbesehen aus, ohne zu bedenken, daß durch einen Fehlgriff oft die schwersten Irrtümer, manchmal zum Schaden des Reisenden, oft aber auch zum Nachteil des Verkäufers hervorgerufen werden. Deshalb sollte es oberster Grundsatz sein, vor Ausgabe einer Karte außer der Nummer und Nummerfolge auch Bestimmungsstation, Klasse und Preis abzulesen. Die Unterlassung beruht nur auf Bequemlichkeit.

Im vorstehenden war von der Kontrolle der fest aufliegenden gewöhnlichen Fahrkarten die Rede, es mögen noch einige Winke zur Kontrolle der Buchfahrkarten und der Blankokarten folgen.

Die Buchfahrkarten lassen sich gewöhnlich nicht so übersichtlich in Verkaufsschränke einordnen, wie die Edmonsonschen Karten. Oft fehlt der Platz dazu, oft müssen aber auch bei sonst getrennten Schaltern mehrere Schalter eine einzige Serie Buchfahrkarten gemeinsam verkaufen. Ist die Feststellung, welche Buchfahrkarten überhaupt verkauft worden sind, schon erschwert, so wird im letzteren Falle beim gemeinsamen Verkaufe die Kontrolle, wer sie verkauft hat, noch unsicherer. Diesem Mißstand könnte abgeholfen werden, wenn zu jeder Buchfahrkarte ein Kontrollabschnitt mit Nummer, Klasse, Station und Fahrpreis gedruckt würde. Dieser als erstes Blatt vorgeheftete Abschnitt ist beim Verkauf abzutrennen und als Verrechnungsunterlage in die Kasse zu legen. Inzwischen empfiehlt es sich, die vorhandenen Bestände an Buchfahrkarten mit handschriftlich oder durch Umdruck hergestellten Kontrollstreifen zu gleichem Zwecke zu versehen.

Es bedarf keines Beweises, daß die Sicherheit der Verrechnung dieser meist hochwertigen Buchfahrkarten hierbei nur gewinnen könnte. Das Verfahren kann auch auf die Reisehefte ausgedehnt werden.

Die Blankokarten werden in Heften (Blöcken) geliefert. Beim Empfang haben die Fahrkartenausgaben die Hefte auf ihre Vollzähligkeit nachzuprüfen, worauf sie oft lange Zeit im Vor-

ratsschrank lagern bleiben. Eine Gewähr gegen die Gefahr, daß während der Lagerung einzelne Blätter von Unberufenen unbemerkt ausgetrennt werden, besteht nicht. Als beste Sicherung hiergegen ist die Einsiegelung jedes Heftes nach der Durchzählung zu empfehlen, wozu sich sogenannte Fensterkuverts, die den Aufdruck lesbar lassen, besonders eignen würden. Soll auch die Nachzählung der Einzelblätter möglich bleiben, dann ist vor der Einsiegelung eine Ecke des Umschlages abzuschneiden. Da die Fahrkartenausgabe für jede fehlende Blankokarte das tarifmäßige Fahrgeld der betreffenden Wagenklasse bis zur weitestgelegenen Station, nach der Blankokarten von ihr ausgegeben werden können, zu erstatten hat, ist diese Vorsichtsmaßnahme kaum überflüssig, jedenfalls aber der Ordnung halber erwünscht. Die Fahrkartendruckerei kann die Umschläge leicht mitliefern. Der Verschluß hat aber erst nach erfolgter Durchzählung durch die Fahrkartenausgabe stattzufinden.

F. S.

Das Verkehrswesen des Königreichs Sachsen.

Unter dem Titel „Bilder aus der sächsischen Gesamtstatistik“ veröffentlichte Ende v. J. der „Dresd. Anz.“ eine statistische Darstellung des Wirtschaftslebens Sachsens. Wir entnehmen daraus die folgenden Angaben aus Abschnitt 8, der das Verkehrswesen behandelt und von Dr. Paul Kollmann bearbeitet ist. Der Verfasser spricht zunächst von den bahnbrechenden Erfindungen der Dampfmaschine und der Elektrizität, die im vorigen Jahrhundert einen vollständigen Umschwung im Verkehrswesen herbeigeführt und das volkswirtschaftliche Getriebe seiner heutigen gehobenen Entwicklungsstufe zugeführt haben. Die Zahl der auf nahe und ferne Strecken beförderten Menschen, die Menge der beförderten Güter und Briefe ist ins Erstaunliche gewachsen, der Gedankenaustausch mit Hilfe des elektrischen Funkens belebt in immer steigendem Maße den Verkehr, während die Postkutsche beinahe zur Legende geworden ist. Dieser gewaltige Aufschwung im Verkehrswesen hat den Anstoß zu jener großartigen Umwälzung des gesamten Erwerbslebens gegeben, wie sie in den letzten 60 bis 70 Jahren vor sich gegangen ist, und hat zugleich in geistiger Beziehung eine gesteigerte Regsamkeit und engere Verknüpfung der Menschen herbeigeführt. Am entscheidendsten sind diese folgenreichen Veränderungen durch die Eisenbahnen hervorgerufen worden, die bekanntlich in Sachsen als einem der ersten deutschen Staaten Eingang gefunden haben. Die am 24. April 1837 eröffnete Strecke Leipzig-Althen war nur 14 km lang. Aber schon zwei Jahre hernach, 1839, hatte es das Königreich Sachsen auf 115 km gebracht. Etwa um die Mitte des Jahrhunderts waren schon 500 km erreicht. Verfolgt man den Gang von 1870 an weiter, so betrug bei den Staatsbahnen:

im Jahre	die Bahnlänge im Eigentum	das Anlagekapital		der Überschuß des Ertrages		
		im ganzen	auf 1 km Länge	im ganzen in Tausend Mark	auf 1 km Länge	von 100 Anlagekapital
	km	in Tausend Mark		Mark	ℳ	ℳ
1870	755	216 283	286	12 195	15 028	5,64
1880	1944	577 140	297	25 509	13 083	4,44
1890	2529	664 985	263	32 915	13 050	4,97
1900	3011	912 780	303	33 094	10 944	3,70
1908	3256	1 099 934	338	42 177	12 980	3,87

In diesem letzten, fast 40jährigen Zeitraume hat sich die Länge der Linien mehr als um das Vierfache vermehrt. Besonders rüstig wurde in den siebziger Jahren der Bau gefördert, als nach dem französischen Kriege im Deutschen Reiche das wirtschaftliche Leben kräftig zu pulsieren begann. Später, und namentlich seit 1890, nachdem die wichtigsten Linien hergestellt waren, ist naturgemäß die Entwicklung verhältnismäßig langsam vor sich gegangen. Indessen ist damit Sachsen nicht hinter dem Mittel des Reiches zurückgeblieben. Allein an vollspurigen Bahnen hatte es 1908 insgesamt 2631 km, d. h. 176 auf 1000 qkm seiner Grundfläche, dagegen das Reich im Durchschnitt nur 89 km, mithin Sachsen ansehnlich mehr. Das auf die Anlage der sächsischen Staatsbahnen verwendete Kapital übersteigt eine Milliarde und hat sich seit 1870 verfünffacht. Dabei sind seither die Anlagekosten für die gleiche Länge um 18 % gewachsen: teils wegen der gestiegenen Löhne und Baustoffpreise, teils auch, weil der Verkehr stark zugenommen hat und weil die Anforderungen in bezug auf die Sicherheit des Betriebes erheblich höher geworden sind. Beides vereint hat bewirkt, daß der Überschuß vom Ertrage im Verhältnis zum Anlagekapital zurückgegangen ist, und zwar, wenn man das Anfangs- und Endjahr vergleicht, um beinahe ein Drittel. Dazu kommt noch, daß, nachdem zunächst die verkehrsreicheren Linien gebaut worden waren, nach und nach mehr einfache Lokalverbindungen angelegt sind, die weniger ertragsfähig waren und stellenweise nur durch die Erträge der ertragreicheren Bahnen durchgeschleppt werden können.

Die Einnahmen der Staatsbahnen beliefen sich 1870 auf 29, 1908 auf 163 Millionen Mark, was für 1 km Bahnlänge 35 622 und 50 041 ℳ ausmacht. Hieran hatten teil die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1870 mit 7,4 Millionen oder 26, 1908 mit 51,5 Millionen oder 32 % und die aus dem Güterverkehr 1870 mit 20,2 Millionen oder 70, 1908 mit 97,5 Millionen oder 60 %. Der Güterverkehr bringt gegenwärtig also immer noch erheblich mehr ein als der Personenverkehr, obwohl der Anteil des letzteren gewachsen ist. Auf eine Person und ein Kilometer berechnet sich die Einnahme des Personenverkehres für beide Jahre auf 3,54 und 2,65 ₰, hingegen die des Güterverkehres für 1 t und 1 km auf 5,70 und 4,44 ₰. Die Ausgaben stellten sich 1870 auf 16,7 Millionen, 1908 auf 120,4 Millionen oder für 1 km auf 20 594 und 37 061 ℳ. Darnach bezifferte sich die Betriebszahl auf 57,8 und 74,1 %.

Um auch den Verkehr und die Betriebsmittel nicht zu übergehen, sei hervorgehoben, daß 1870: 5 900 000 Personen und 4 630 000 t Güter, 1908: 83 188 000 und 33 044 000 befördert wurden. Das ist eine Steigerung beim Personenverkehr um das Vierzehn-, beim Güterverkehr um reichlich das Siebenfache. Wenn auch nicht für das finanzielle Ergebnis, so doch für die Leistungen der Bahnen hat sonach gerade die Beförderung der Personen die außerordentliche Verkehrsentwicklung verursacht. Die Verkehrssteigerung hat selbstverständlich auch zu einer Vermehrung der Betriebsmittel Anlaß gegeben. So gab es 1870 erst 295, 1907 aber 1414 Lokomotiven. Entsprechend vermehrten sich die Personenwagen von 695 mit 24 856 Plätzen auf 3839 mit deren 172 466. Die Gepäck- und Güterwagen nahmen von 1870 bis 1907 von 9883 auf 32 709 und ihr Ladegewicht von 69 337 auf 367 114 t zu.

Eine nicht minder beachtenswerte Stellung als in bezug auf die Ausdehnung der Eisenbahnen nimmt Sachsen hinsichtlich der den innerstädtischen Personenverkehr und den mit der näheren Umgebung vermittelnden Straßenbahnen ein. Ihre Länge bezifferte sich 1908 auf 360 km, was 2,4 km auf 100 qkm der Landesfläche gleichkommt. Das ist dreimal so viel als was durchgängig im Reiche sich findet, in dem das nämliche Verhältnis nur 0,7 km ausmacht. Auch hier ist eine kräftige Verkehrsentwicklung zu beobachten. So wurden 1900 noch 167, 1909 aber 241 Millionen befördert, nach zehn Jahren mithin um 55 % mehr. Und auf einen Motorwagenkilometer trafen 1900: 3,9, 1909: 4,3 Personen. Die Anzahl der geleisteten Motorwagenkilometer stieg in derselben Zeit von 38 auf 56 Millionen.

Für die Schiffahrt, die mit dem Eisenbahnverkehr in enger Wechselwirkung steht, kommt, abgesehen von örtlichen Verkehrseinrichtungen, nur die auf der Elbe, dem einzigen das Land durchquerenden und mit dem offenen Meere unmittelbar verbindenden Strome, in Betracht.

Während der Schiffsverkehr selbst innerhalb des letzten Jahrzehntes ein Bild des Stillstandes, jedenfalls keinen Fortschritt offenbart, zeigt die beförderte Warenmenge mit Einschluß des Floßholzes, überwiegend sogar eine rückläufige Bewegung. Es wurden davon nämlich befördert in Tonnen:

		1900	1909
als angekommen	Dresden	734 331	702 301
	Schandau	55 073	46 454
	Schöna	7 222	9 045
als abgegangen	Dresden	131 181	124 755
	Schandau	41 789	29 883
	Schöna	5 703	4 721
als durchgegangen	Schandau zu Berg	432 229	646 392
	Schandau zu Tal	2 661 718	2 775 008
	Schöna zu Tal	304 119	223 424

Nur der Durchgangsverkehr und besonders der stromaufwärts nach Böhmen, ist also gewachsen, außerdem hat sich die — aber an sich unerhebliche — in Schöna angebrachte Gütermasse etwas gehoben. Bezeichnend für das bedarfskräftige Sachsen ist es, wie sehr die angefahrenen Mengen den versendeten, zumal am Dresdner Hafenplatze, überlegen sind. Übrigens hat sich der Schiffspark für den Güterverkehr auf der Elbe seit 1900 erweitert. Damals waren 497 Segel- und Schleppschiffe mit 156 926 t, 1909: 608 mit 280 822 t Tragfähigkeit vorhanden. An Dampfern standen 55 und 68 zur Verfügung. Die neuzeitliche Richtung, mehr größere Schiffe zu bauen, ist auch hier zur Erscheinung gelangt: jene Segelschiffe hatten durchschnittlich 1900: 314, 1909 aber 462 t Gehalt. Der Personenverkehr wurde durch 78 bzw. 81 Dampfschiffe bedient, so daß hierin keine nennenswerte Änderung sich ergeben hat.

Ist der § 18 (9) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verbesserungsbedürftig?

Mit Rücksicht auf das häufige Überfahren von Fuhrwerken auf Wegeübergängen erscheint die an die Spitze gestellte Frage wohl angebracht.

Der fragliche Paragraph lautet für Nebenbahnen:

„Verkehrsreiche Wegeübergänge müssen mit Warnungstafeln versehen sein. Die Tafeln sind da aufzustellen, wo Fuhrwerke und Tiere angehalten werden müssen, wenn die Schranken geschlossen sind oder ein Zug sich nähert.“

Daraus folgt, daß nur an verkehrsreichen Übergängen (eine sehr dehnbare Bezeichnung) Haltetafeln aufgestellt zu werden brauchen. Abgesehen davon, daß es Übergänge gibt, die zur Zeit der Bestellung oder der Ernte sehr stark und sonst sehr wenig befahren werden, müßten m. E. die Haltetafeln an allen Wegeübergängen angebracht werden, denn gerade an verkehrsschwachen Übergängen, die naturgemäß in sozusagen weltabgelegenen, dünn bevölkerten Gegenden vorkommen, dürften im allgemeinen weniger achtsame und mit den Gefahren des Eisenbahnbetriebes weniger vertraute Fuhrleute ihre Rosse lenken, als auf lebhaften Landstraßen.

Der 2. Satz im § 79 (4) der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung ordnet zwar auch das Halten in angemessener Entfernung von der Bahn an, wenn Schranken fehlen, aber eine Warnungstafel scheint mir deshalb doch praktischer zu sein, weil sie erstens dauernd auf die Gefahr aufmerksam macht und zweitens genau die Stelle bezeichnet, wo gehalten werden muß.

Ferner folgt aus dem § 18 (4) und der Inschrift auf den Warnungstafeln (Nr. 269. Verz. d. D. V. u. D. A. Seite 5. Nr. 17 (1)), daß der Lenker des Fuhrwerks nur dann zu halten hat, wenn die Schranke geschlossen ist oder das Läutewerk der Lokomotive ertönt (hier müßte wohl auch das Hupensignal der Triebwagen aufgeführt werden!) oder die Annäherung eines Zuges anderweitig erkennbar wird. Hinter „Zuges“ dürfte noch einzuschalten sein „Fahrzeugs“.

Wie soll ein unaufmerksamer Fuhrmann, der im Winter mit hochgeschlagenem Mantelkragen, und womöglich mit Ohrenklappen geschmückt angefahren kommt, rechtzeitig die Annäherung eines Zuges bemerken? Das Läuten hört er nicht, besonders wenn er mit Wind fährt, Umschau hält er nicht, das Pfeifen der Lokomotive beachtet er nicht, peitscht womöglich dann erst recht auf die Pferde ein, um noch vor dem Zuge über den Planübergang zu gelangen. Kommt es doch vor, daß selbst das Vorläuten an den mit Schranken versehenen Übergängen nicht beachtet wird und der Kutscher rücksichtslos in die Schranke hineinfährt.

Abhilfe erscheint mir dadurch möglich, daß erstens an allen Übergängen Warnungstafeln aufgestellt werden und daß zweitens der Wortlaut wie folgt geändert wird: „Halt für alle Fuhrwerke, auch Automobile und Radfahrer, und Umschau nach beiden Richtungen der Bahn, ob sich ein Zug, eine Lokomotive oder ein anderes Fahrzeug nähert. Zuwiderhandelnde werden bestraft.“

Platt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnangelegenheiten im preußischen Herrenhause.** Wie schon kurz mitgeteilt wurde, stand der Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung im Herrenhause am 30. v. M. zur Beratung. Am 26. April, bei Beginn der Etatsberatungen, hatte der Generalberichterstatter darauf hinweisen können, daß der Etat für das Jahr 1913 ein glänzendes Bild der Finanzlage und der politischen Verhältnisse gebe. Sicherlich würden der zurzeit günstigen Konjunktur auch wieder ungünstige Zeiten folgen, aber gegen diese sei man durch den Ausgleichsfonds im Eisenbahnetat gewappnet, dessen Entwicklung eine sehr erfreuliche wäre. Im übrigen bezeichnete es der Berichterstatter als einen schwer erträglichen und fast unhaltbaren Zustand, daß der Etat wiederum so spät zur Verabschiedung gelangt. Diesen Mißstand erkannte Finanzminister Dr. Lentze zwar als berechtigt an, erklärte es aber für unmöglich, dem vielfach geäußerten Wunsche entsprechend den Etat mindestens sechs Wochen vor Weihnachten schon dem Abgeordnetenhause vorzulegen. Der preußische Etat dürfe in der Hinsicht nicht mit dem Reichsetat verglichen werden, der allerdings bereits vor dem 1. Januar dem Reichstage vorgelegt wird. Der preußische Etat umfaßt außerordentlich große und bedeutsame Betriebsverwaltungen, die weit über das hinausgehen, was das Reich an solchen besitzt. Wenn nun auch die Eisenbahneinnahmen nicht mehr die bisherige Rolle für die Ausgestaltung des Staatshaushalts spielen, nachdem der Etat in der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse beschränkt worden ist, so enthält der Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung so bedeutsame Positionen, daß es unbedingt notwendig ist, sie nach allen Richtungen hin möglichst mit der Wirklichkeit in Übereinstimmung zu bringen. Es ist z. B. ganz ausgeschlossen, daß man, wenn der Etat im Eisenbahnministerium zur Absendung an die Finanzverwaltung gelangt, ein auch nur einigermaßen zutreffendes Bild über die Höhe der einzelnen Summen haben kann. Außerdem sei auch zu bezweifeln, ob, selbst wenn der Etat zu der gewünschten Zeit dem Abgeordnetenhause vorgelegt werden könnte, er dann jedesmal vor dem 1. April zur Verabschiedung kommen könnte. Weiterhin äußerte sich der Finanzminister dann über eine Reihe wichtiger und bedeutsamer Fragen, u. a. über die oft erörterte und bekannte Frage der Verwendung der Eisenbahnüberschüsse, über den Wegfall oder die Quotisierung der Steuerzuschläge, über Einführung tilgbarer Eisenbahnanleihen u. a. m. Wie der Minister im einzelnen ausführte, hat sich das im Jahre 1910 getroffene Abkommen, wonach für die Ausgaben der allgemeinen Staatsverwaltung nur ein bestimmter Prozentsatz der Eisenbahnüberschüsse (2,10 % des zuletzt abgerechneten statistischen Anlagekapitals) verwendet wird, vortrefflich bewährt, und es im Verein mit den Wirkungen des Finanzprogramms vom Jahre 1908, das äußerste Zurückhaltung in den Staatsausgaben vorsah, ermöglicht, Schritt für Schritt, beharrlich und systematisch das Defizit zu verringern und nunmehr zu einem vollständig Gleichgewicht haltenden Etat zu gelangen; die Hoffnung, auch in Zukunft ohne Defizit auszukommen, setzt jedoch voraus, daß einmal die vorhandenen Einnahmequellen verbleiben, und daß zweitens das Eisenbahnabkommen von 1910 bei seiner Erneuerung im Jahre 1915 nicht unwirtschaftlicher ausfällt, als es bisher war. Gegen den Vorschlag des Geheimen Rates Kirchhoff auf Einführung tilgbarer Eisenbahnanleihen wandte der Finanzminister u. a. folgendes ein: . . . . „Unsere sämtlichen Anleihen, die wir besitzen, werden ja durch den Staat verbürgt, dafür haftet nicht allein der Staat mit seiner Steuerkraft, sondern auch mit seinem ganzen Vermögen. Zu dem Vermögen, das der Staat besitzt, gehören nicht nur die gesamten Eisenbahnen, sondern dazu gehört auch alles, was wir sonst noch haben: unsere vielen Grundstücke, unsere Domänen, Forsten und unsere Bergwerke. Unsere Anleihen, die wir jetzt herausgeben, haben also eine sehr viel größere Sicherheit, als die Anleihen, die wir unter dem Namen Eisenbahnanleihen herausgegeben würden; sie würden deshalb nach meiner Ansicht auf das Publikum kaum einen größeren Reiz ausüben können.“ . . . .

Bei der an die Ausführungen des Finanzministers anschließenden allgemeinen Besprechung äußerten sich noch verschiedene Mitglieder des Hauses, unter ihnen Graf v. Mirbach, Bankdirektor v. Gwinner sowie Professor Adolf Wagner, über Eisenbahnfragen allgemeiner Art. Am 30. April folgte dann die Beratung des Eisenbahnetats. Hierzu lag ein Antrag vor, die Staatsregierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß die durch den Bau der Eisenbahnhochbrücke bei Rendsburg und Hochdonn herbeigeführte Verlängerung der Eisenbahnverkehrswege, welche durch den vom Deutschen Reich vorgenommenen Ausbau des Kaiser-Wilhelm-Kanals bedingt wird, keine Erhöhung der Frachtsätze und der Preise für Fahrkarten zur Folge hat. Diesen Antrag begründeten Dr. Todsen-Flensburg sowie Graf zu Rantzau eingehend, ersterer vom industriellen, letzterer vom landwirtschaftlichen Standpunkte aus. Staatsminister v. Breitenbach bat, dem Antrage nicht Folge zu geben, da es sich hier um eine grundsätzliche Frage von besonderer Bedeutung handle. Es ist sowohl im Güterverkehr wie auch im Personenverkehr Grundsatz für die Tarifberechnung, daß dem Tarif die wirklich zurückgelegte Entfernung zugrunde zu

legen ist. Von diesem Grundsatze wird nicht abgewichen, gleichviel, ob er zu einer Einnahmeverminderung für die Staatsbahn beim Bau von Abkürzungslinien führt, oder einer scheinbaren Einnahmeerhöhung beim Bau von Umgehungslinien und dergleichen. Sollte in allen solchen Fällen davon abgesehen werden, dem Tarif die tatsächliche Entfernung zugrunde zu legen, würde es mit einer ganz außerordentlichen Einnahmeverminderung verbunden sein, denn alle diese Bauten erfordern einen ganz ungeheueren Geldaufwand. Auch der vorliegende Fall ist nicht anders geartet und keineswegs ein Präzedenzfall, als der er dargestellt worden ist. Der Minister führte dann aus: . . . . „Ich habe nun bei Regelung der vorliegenden Frage angesichts der geographischen Lage von Schleswig-Holstein sowie der Tatsache, daß in der Tat der Nord-Südverkehr der Provinz ausschließlich auf zwei Hauptbahnen, auf die Linie, die dem jütischen Mittelrücken folgt, und auf die Linie, die die Marschen durchzieht, angewiesen ist, Billigkeitsmomente stark wirken lassen, indem ich nicht in Aussicht genommen habe, für die ganze Provinz den vollen Tarifsatz anzuwenden, sondern die Tarife abzustaffeln, und zwar erheblich abzustaffeln, so daß beispielsweise Rendsburg, das hart am Kanal gelegen ist und infolge der Überführung der Hauptlinie von Rendsburg nach Flensburg eine Wegverlängerung von 5 km erfährt, nicht mit dieser Verlängerung belastet wird, sondern nur mit 1 km. Diese Zone von 1 km gilt bis einschließlich Schleswig, dann folgt eine Zone, die hart vor Flensburg abschließt. Flensburg wird mit 3 statt mit 5 km belastet, und erst vor der jütischen Grenze setzt die volle Belastung ein.“ . . . . Der Minister gab zu, daß hinsichtlich der Kohlentransporte aus dem Ruhrrevier nach der Provinz Schleswig-Holstein allerdings von dem üblichen Grundsatz abgewichen wird. Das geschieht aus gutem Grunde, weil die Kohlentarife in diesen Verkehrsverbindungen nicht nach kilometrischen Einheiten gebildet, sondern abgegriffen sind nach Maßgabe des englischen Wettbewerbseinflusses. Das sind Tarifsätze, die man aus solchem Anlaß nicht ändern kann. Zu der Frage einer Schadloshaltung des Eisenbahnfiskus durch das Reich bemerkte der Minister noch, die preußischen Staatsbahnen hätten selbst ein lebhaftes Betriebsinteresse daran, daß sie durch den Kanal nicht im Plan gekreuzt und durch den Schiffsverkehr in keiner Weise empfindlich gehindert werden, wie dies bereits geschehen ist, was natürlich gerade im Kriegsfalle, wo der Kanal stärker befahren sein wird, um so empfindlicher wirken würde.

Der Antrag wurde dann mit schwacher Mehrheit angenommen. Bei den weiteren Verhandlungen teilte der Minister auf eine entsprechende Anregung noch mit, daß die Staatsbahnverwaltung der Hundertjahrfeier in Breslau selbstverständlich ihr lebhaftestes Interesse zuwendet und alles tun wird und schon in Gang gesetzt hat, um den Besuch der dort stattfindenden Ausstellung nach Möglichkeit zu fördern. Schließlich wäre noch zu erwähnen, daß im Interesse der Kleinfischer und kleineren Fischhändler eine weitergehende Tarifermäßigung auch für kleinere Sendungen für wünschenswert gehalten wurde.

Der Eisenbahnetat wurde dann bewilligt.

— **Fahrgeschwindigkeitsmesser.** Wie einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 2. d. M. zu entnehmen, liefert die Firma Siemens & Halske eine neue Einrichtung zur Überwachung der Fahrgeschwindigkeit, bei der die Aufzeichnung der Fahrgeschwindigkeit nicht in der Richtung des ablaufenden Papierstreifens, sondern senkrecht dazu erfolgt. Die Überschreitung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit ist ohne Anwendung eines Maßstabes erkennbar, die Aufzeichnungen sind auch bei dichter Zugfolge übersichtlich. Die im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin angestellten Versuche haben zu einem günstigen Ergebnis geführt. Durch den Erlaß wird den Königlichen Eisenbahndirektionen anheimgestellt, das neue Überwachungswerk in beschränktem Umfange neben den bisher eingeführten Einrichtungen zu verwenden. Der Minister behält sich vor, über die Bewährung der Anlagen nach einiger Zeit Bericht einzufordern.

— **Die Arbeiten für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn.** Wir entnehmen dem „Lok.-Anz.“ folgendes: „Nachdem das Herrenhaus in rascher Arbeit die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn angenommen hat, geht die Eisenbahnverwaltung unverzüglich daran, die Ausführung dieses wichtigen Verkehrsprojekts vorzubereiten Über die Arbeiten hierzu hören wir von unterrichteter Seite folgendes: Das Großberliner Publikum wird zunächst von den Vorbereitungsarbeiten für die Einführung des elektrischen Betriebes nichts merken. Höchstens Arbeiten, wie die Verlängerung der Bahnsteige, die nicht direkt durch die bevorstehende Elektrisierung bedingt sind und auch aus anderen Fonds bestritten werden könnten, werden den Fahrgästen in die Augen fallen. Das Wesentliche und Wichtigste vollzieht sich jetzt in der Stille der Amtsstube und Zeichensäle. Es müssen die Spezialprojekte ausgearbeitet und genaue Einzelberechnungen aufgestellt werden. Zu diesem Zweck wird bei der Eisenbahndirektion Berlin ein besonderes großes Bureau eingerichtet. Die Arbeiten sollen mit aller Beschleunigung durchgeführt werden, schon um die Zeit einzuholen, die durch die eingehende Behandlung der Elektrisierungsfrage im Abgeordnetenhaus der Eisenbahnverwaltung für die Vorarbeiten verloren gegangen ist.“

„Noch ein anderer Umstand macht neue Berechnungen und Entwürfe notwendig: dem Wunsch des Landtags entsprechend soll der Strom für den elektrischen Stadtbahnbetrieb möglichst aus staatlichen Kraftwerken bezogen werden. Damit erhöht sich das Anlagekapital für die Elektrisierung um mindestens 70 bis 80 Millionen Mark. Es muß geprüft werden, ob der Strom von reinen staatseigenen Kraftzentralen oder auch von sogen. „gemischt wirtschaftlichen“ Werken geliefert werden soll, bei denen der Staat den maßgebenden Einfluß hat, und wo diese Kraftwerke errichtet werden. Dabei ist die Frage zu entscheiden, ob es zweckmäßiger ist, die Zentralen möglichst in der Nähe der Berliner Bahnen, z. B. an der Spree, oder in einem Braunkohlenrevier anzulegen, von wo aus der hochgespannte Strom nach Berlin geleitet wird, wie es z. B. die Berliner Elektrizitätswerke beim Erwerb der Braunkohlengruben Golpa-Jeßnitz bei Bitterfeld in Aussicht nehmen. Diese Berechnungen werden sich im nächsten Jahr zu einer neuen Vorlage an den Landtag im Rahmen des Eisenbahnanleihegesetzes verdichten. Der Tag, an dem die ersten elektrischen Züge über die Stadtbahn rollen werden, ist nun ein Jahr hinausgerückt worden, und vor 1917 oder 1918 dürfte das Elektrisierungswerk auf der Stadt- und Ringbahn nicht vollendet sein. Die Einführung des Kraftbetriebes wird sich auch nicht mit einem Male vor den Augen der Großberliner vollziehen; es wird vielmehr eine Übergangszeit geben, in der Dampf- und elektrische Lokomotiven, um die bis jetzt so heftig gekämpft wurde, friedlich nebeneinander verkehren.“

— **Bezirkseisenbahnräte.** In der außerordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Breslau und seines ständigen Ausschusses vom 9. und 10. d. M. wurden die von der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau vorgelegten Fragen:

1. Ist eine Notlage des niederschlesischen Bergbaues vorhanden, die die Gewährung der von dem Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens beantragten Frachtermäßigung für Steinkohlen und Koks von Niederschlesien rechtfertigt, nämlich bis 100 km die Einheiten des Ausnahmetarifs 5 i (Einheiten 11—50 km 1,5 ₰ für 1 tkm, über 50 km 1,1 ₰ Anstoß + 3 ₰ für 100 kg Abfertigungsgebühr), über 100 km Anstoß von 1,4 ₰ zuzüglich 5 ₰ Abfertigungsgebühr. 2. befürwortet der Bezirkseisenbahnrat, den am 1. Oktober 1908 aufgehobenen, mit einer Einheit von 1,6 ₰ ohne Abfertigungsgebühr gebildeten Ausfuhrtarif für Koks von Niederschlesien nach Rußland wieder einzuführen? oder wird dies nur hinsichtlich der Sendungen von Hochofenkoks an das Eisenwerk Huta Bankowa mit einer jährlichen Menge von höchstens 16 000 t befürwortet? verneint. — Ferner wurde der zu diesen Fragen von dem stellvertretenden Mitgliede, Regierungsrat a. D. und Generalbevollmächtigten Keindorff in Schloß Waldenburg gestellte Antrag, „zu befürworten, daß für Kohle, Koks und Briketts von den niederschlesischen Versandstationen nach Berlin Ausnahmetarife erstellt werden für Sendungen in geschlossenen Zügen zu den gleichen Einheitssätzen und Abfertigungsgebühren, wie sie seit 1—2 Jahren im Verkehr vom Siegerland nach Oberschlesien eingeführt sind“, abgelehnt.

Auf der Tagesordnung für die in Bromberg am 27. Mai stattfindende 41. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats Bromberg stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände: Einführung eines Ausnahmetarifes für den Versand von minderwertigen Gießereirückständen aus den östlichen Provinzen; Gestellung von Wagen mit einem Ladegewicht von 16 400 kg für Sendungen nach Rußland; ferner eine größere Anzahl Verbesserungen der Zugverbindungen durch Einlegung neuer Züge, neuer Zughalte und Verlegung der Abfertigungszeiten von Zügen und deren Beschleunigung.

— **Eröffnung von Eisenbahnstrecken.** 1. Am 10. d. M. ist die Verbindungsstrecke Daber Nord-Daber Süd der Naugarder Kreisbahnen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet worden. — 2. Am 3. Juni d. J. wird die von der Fernstrecke Berlin-Nordhausen und den Vorortstrecken Berlin Stadtbahn-Potsdam und Berlin Wannseebahnhof-Potsdam abzweigende 4,24 km lange Hauptbahnstrecke Wannsee-Stahnsdorf Friedhof für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Güterverkehr eröffnet. An der neuen Strecke liegt der nur für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr bestimmte Haltepunkt Dreilinden und der dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Güterverkehr dienende Bahnhof III. Klasse Stahnsdorf Friedhof. Die neue Strecke wird den Vorortstrecken zugerechnet. Zu ihrer Bedienung werden eine Anzahl Vorortzüge der Strecke Erkner-Berlin Stadtbahn-Wannsee nach Stahnsdorf Friedhof weitergeleitet.

— **Unfall.** Auf dem Haupt-Personenbahnhof in Cassel wurden am 10. d. M. mittags zwei Landfrauen, die zum Markte in Cassel

gewesen waren und in ihr Dorf zurückkehren wollten, von der sich auf dem Bahnsteig drängenden Menge auf das Gleis gedrängt und von dem nach Bebra bestimmten, für Marktzwecke eingerichteten Personenzug, der um die fragliche Zeit zusammenrangiert wurde, überfahren. Der einen Frau wurde der Kopf abgefahren, der anderen die Brust zerquetscht, so daß der Tod auf der Stelle eintrat.

— **Butterbeförderung mit Eiskühlung auf der Eisenbahn.** Wie der Berliner Handelskammer von der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg mitgeteilt wird, verkehren auch in diesem Sommer in der Zeit vom 15. Mai bis 15. September für die Beförderung von Butter, die als Stückgut nach Berlin aufgegeben wird, besonders ausgerüstete Kühlwagen mit eisernen Behältern, die etwa 700 kg Eis fassen. Die Wagen haben ihren Standort in Königsberg, Insterburg und Lyck und laufen von Königsberg und Lyck zweimal und von Insterburg einmal wöchentlich nach Berlin. Unterwegs werden auf allen Stationen Zuladungen aufgenommen, auch kann Butter von Stationen der Anschlußstrecken stets zur Beförderung in den Eiskühlwagen ab nächste Anschlußstation aufgegeben werden.

— **Annahme von Anwärtern für den höheren Betriebs- und Verwaltungsdienst der bayerischen Staatsbahnen.** Bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden im abgelaufenen Monat 5 Juristen, die die Staatsprüfung für den höheren Justiz- und Verwaltungsdienst im Jahre 1912 mit Erfolg abgelegt haben, als Anwärter für den höheren Betriebs- und Verwaltungsdienst, ferner 4 Regierungsbaumeister für das Ingenieuerfach und einer für das Hochbaufach aufgenommen. Diese erhalten während der Ausbildungszeit einen Monatsbezug von 150 *M*. Die etatsmäßige Anstellung als Eisenbahnassessor (Klasse 12 der Gehaltsordnung) ist nach Zurücklegung einer etwa $1\frac{1}{2}$ jährigen Praxiszeit zu erwarten.

— **Ausgabe von Sammelkarten im sächsischen Binnenpersonenverkehr.** Zur Verminderung der Fahrkartensorten und zur Erleichterung des Fahrkartendienstes werden für den Binnenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen von einem später noch bekanntzugebenden Zeitpunkte an sogenannte Sammelkarten eingeführt. Sie werden hauptsächlich auf Stationen, wo mehrere Strecken auslaufen (Knotenpunkten) nach Stationen mit gleichen Preisen verschiedener Strecken ausgegeben, und zwar in der Regel für Eil- und Personenzugkarten III. und IV. Klasse, Militärfahrkarten und Hundekarten. In der Zusammenlegung von Karten wird mit Ausnahme von Militärfahrkarten derselben Richtung bis auf weiteres über die Entfernungsgrenze von 30 km nicht hinausgegangen, weil für größere Entfernungen Fahrtunterbrechungen öfter vorkommen und weil dann insbesondere bei Einbeziehung unabgesperrter Strecken Unterschleife leichter möglich gemacht würden. Für Militärfahrkarten derselben Richtung (nach hintereinanderliegenden Stationen) wird — insbesondere von militärischen Standorten aus — die Entfernungsgrenze unter Umständen bis 100 km ausgedehnt. Die Zielstationen werden den Sammelkarten in alphabetischer Reihenfolge aufgedruckt, damit das Bahnsteig- und Zugbegleitpersonal die vom Reisenden gewählte Zielstation leichter auffinden kann.

— **Ankauf von Kohlenfeldern durch den sächsischen Staat.** Das sächsische Finanzministerium teilt dem „Berl. Actionair" zwecks Richtigstellung anderslautender Blättermeldungen mit, daß der sächsische Staat in letzter Zeit in der Gegend von Königswartha und Kamenz Kohlenfelder angekauft hat, um dem Staate für später größere Kohlenvorräte zu sichern. Über die Zeit des Abbaues und den späteren Verwendungszweck sind noch keine Entschlüsse gefaßt. Die Frage der Einführung elektrischer Zugförderung im Bereiche der sächsischen Staatseisenbahnen ist erörtert und in einer der sächsischen Ständeversammlung vorgelegten Denkschrift behandelt worden. (S. Mitteilungen hierüber in Nr. 97 S. 1534 Jahrg. 1912 d. Ztg.) Danach wird der elektrische Betrieb, wenn überhaupt, in absehbarer Zeit nur auf der einen oder anderen Vorortstrecke eingeführt werden. Doch sind auch in dieser Hinsicht die Erwägungen noch keineswegs abgeschlossen.

— **Fracht für frische Seefische.** Von interessierter Seite ist bei der Eisenbahnverwaltung der Antrag gestellt worden, die Fracht für die in dem sogenannten Brackwasser der Ostsee gefangenen Aale, Barsche, Hechte, Plötzen und Zander nach dem Ausnahmetarife für frische Seefische zu berechnen. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben sich in ihrer gutachtlichen Äußerung für diese Frachtberechnung ausgesprochen, da z. B. besonders Plötzen fast so billig seien, wie Seefische. Allerdings wäre es sehr erwünscht, wenn diese Ermäßigung auch den Süßwasserfischen zugute käme, da diese gegenüber den Seefischen jetzt im Nachteil seien.

— **Generaldirektor Ernst Ehlers,** Vorsitzender der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion in Schwerin, feiert am 18. Mai seinen 70. Geburtstag. Geboren in Dabel als Sohn eines Landwirts, widmete er sich nach Ablegung der Reifeprüfung am Parchimer Gymnasium dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften in Tübingen, Berlin und Rostock. Nachdem er im Jahre 1867 die juristische Prüfung abgelegt, wurde er zunächst bei verschiedenen Gerichts- und Verwaltungsbehörden beschäftigt, um dann am 7. Juli 1874 einem Rufe in das Großherzogl. Ministerium des Innern als Ministerialassessor zu folgen, wo er, mit der Bearbeitung wirtschaftlicher Angelegenheiten und insbesondere auch der Eisenbahnangelegenheiten betraut, bereits am 20. Februar 1879 zum Ministerialrat aufrückte. Am 1. April 1891 übernahm Ehlers, der an demselben Tage zum Geh. Ministerialrat befördert wurde, den Vorsitz in der Großh. General-Eisenbahndirektion, der die Verwaltung der im Herbst 1889 verstaatlichten mecklenburgischen Privatbahnen übertragen wurde. Obgleich er im praktischen Eisenbahndienst bis dahin nicht tätig gewesen war, so zeigte er sich doch für diesen Posten vortrefflich geeignet, da er sich im Ministerium 17 Jahre lang sehr eingehend und mit größter persönlicher Verantwortlichkeit mit Eisenbahnangelegenheiten aller Art beschäftigt hatte. Jedenfalls hat er das damals in ihn gesetzte Vertrauen seines Großherzogs und seiner Vorgesetzten in den seitdem verflossenen 22 Jahren in vollstem Maße zu rechtfertigen gewußt. Mit eisernem Fleiß auf der Grundlage eines vorzüglichen juristischen Urteils und einer ganz besonderen Begabung für alles Praktische, hat er es verstanden, sich nicht nur in die so überaus vielseitigen administrativen und technischen Fragen einer Eisenbahnverwaltung gründlich einzuarbeiten, sondern auch anerkannt Tüchtiges zu leisten. Unter seiner Leitung hat sich die Länge des Netzes der Großh. Eisenbahnverwaltung nahezu verdoppelt, die Einnahmen haben sich sogar mehr als verdreifacht. Auch ist die Einrichtung der Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser, die übrigens für Mecklenburg mit einem verhältnismäßig sehr erheblichen finanziellen Wagnis verbunden war, so recht eigentlich sein Werk, auf dessen günstige Entwicklung er stolz sein darf. Sein Name wird nicht nur mit der Geschichte der Großh. Eisenbahnverwaltung, sondern auch mit der des Landes für alle Zeiten verbunden sein, denn er und nur er allein ist es gewesen, der die Verstaatlichung der mecklenburgischen Privatbahnen angeregt und durchgeführt hat. Und dies war gewiß keine leichte Aufgabe, da der Landtag sich zunächst völlig ablehnend verhielt und sich schließlich nur unter der Bedingung einverstanden erklärte, daß für etwaige Fehlbeträge der Betriebsverwaltung nicht etwa das Land, für dessen Rechnung sonst die Bahnen verwaltet werden sollten, sondern die Großherzogliche Renterei, also die Kasse des Landesherrn selbst, aufzukommen habe. Diese etwas eigenartige Gewährleistung hat, wie wir wissen, dem geistigen Urheber der Verstaatlichung in den ersten Jahren manche schwere Stunde bereitet, denn er wußte ganz genau, daß in dem Augenblick, wo sie etwa wirksam wurde, nicht nur sein Lebenswerk vernichtet gewesen wäre, sondern auch er selbst seinen Landesherrn in eine Lage gebracht hätte, die für ihn als den treuen Beamten seines Fürsten geradezu unerträglich hätte sein müssen. Um so größer und berechtigter aber mußte seine Freude und seine Genugtuung darüber sein, daß die Großh. Eisenbahnverwaltung sich im Laufe der Jahre in einer so überraschend guten Weise entwickelte, daß alle Besorgnisse wegen der Berechtigung der Verstaatlichung gegenstandslos geworden sind.

Nicht nur bei den Beamten seiner Verwaltung und im ganzen Lande Mecklenburg erfreut sich Ehlers allseitiger Verehrung, sondern auch im Kreise des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, an dessen Versammlungen er seit 20 Jahren häufig teilgenommen hat, ist er infolge seiner höchst liebenswerten und charaktervollen Persönlichkeit überall hochgeschätzt.

Möge es dem hochverehrten Manne, der seinen 70. Geburtstag in voller geistiger und körperlicher Frische im Kreise seiner Familie an seinem Geburtsorte verleben kann, vergönnt sein, noch manche Jahre zum Wohle des Landes in seinem Amte zu wirken!

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungs- und Baurat Kratz, bisher in Cöln, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.); die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Gustav Meyer, bisher in Emden, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster, Metzel, bisher in Dirschau, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Düsseldorf, Haack, bisher in Mainz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Dirschau, Tschich, bisher in Cassel, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Emden, Renfer, bisher in Bromberg, zur Eisenbahndirektion nach Cassel und Lettau, bisher in Stettin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion nach Magdeburg; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Dr.-Ing.

Schwarze, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Werkstättenamts nach Guben und Köppe, bisher in Wiesbaden, zum Eisenbahn-Zentralamt mit Wohnsitz in Aachen sowie der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Buschbaum, bisher in Witten, zum Eisenbahn-Zentralamt nach Berlin. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Johannes Schütte ist bei der Eisenbahndirektion in Erfurt zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste einberufen.

Österreich.

— **Südbahn.** Am 29. d. M. findet die Generalversammlung der Südbahn statt. In ihr wird voraussichtlich auch die Sanierungsfrage erörtert werden. Im Kreise der französischen Prioritätenbesitzer wünscht man dringend, über den Standpunkt der österreichischen Regierung baldmöglichst unterrichtet zu werden. Für die Beurteilung der Frage, welche Pläne geeignet wären, der Sanierung zugrunde gelegt zu werden, wird nämlich das Ausmaß der Mitwirkung der Regierung eine wichtige Voraussetzung bilden. Es scheint, daß jetzt im Vordergrunde der Erwägung zwei Pläne stehen, dem einen Plan liegt eine Staatsgarantie für die Zinsen von 13 Franken bei den 3 prozentigen Prioritäten und für das gekürzte Kapital, dem zweiten Plane eine dauernde Tarifgarantie der Regierung zum Zwecke der Sicherstellung der zur Durchführung der Sanierung erforderlichen Einnahmen zugrunde. Im ersteren Falle würden sich die Obligationenbesitzer mit einer erheblicheren Kürzung des Nennwertes der Obligationen, etwa bis auf 300 Franken, zufrieden stellen, während sie zu geringeren Zugeständnissen geneigt wären, wenn sich die Regierung nicht zu einem so weitgehenden Entgegenkommen entschließen sollte. Bis zu welcher Grenze die 3 prozentigen Prioritäten im Kapital gekürzt werden, wird somit von dem Umfange des Entgegenkommens der Regierung abhängen. Die Vorbesprechungen sind in den Anfängen; Entschließungen wurden noch nicht gefaßt. Die französischen Prioritätenbesitzer würden jedoch schon darin einen Fortschritt erblicken, wenn sie darüber Klarheit gewinnen, welche Zugeständnisse die Regierung für möglich hält und welche sie ablehnt, weil dadurch der Weg für die weiteren Verhandlungen mit der Gesellschaft wieder offen stehen würde. Das nächste Ziel der Obligationenbesitzer ist somit eine Erklärung der österreichischen Regierung über den Umfang ihrer Mitwirkung an der Sanierungsaktion.

— **Lokalbahnvorlage.** Anläßlich der Verhandlungen, die zwischen der Regierung und den Führern der parlamentarischen Gruppen über die Lokalbahnvorlage gepflogen worden sind, ist von den Vertretern der Staatsverwaltung erklärt worden, daß der Bau der Lokalbahnen von der Aufbringung der notwendigen Mittel durch neue Steuern abhängt. Wenn die innerpolitische Lage sich in absehbarer Zeit nicht ändern sollte, wären die Aussichten für die Erlangung der erforderlichen Bedeckung nur gering und in diesem Falle würde wohl auch die Lokalbahnvorlage zurückgestellt werden müssen. Aller Voraussicht nach wird jedoch diese Vorlage im Abgeordnetenhause gleichwohl unmittelbar nach seinem Wiederzusammentritt eingebracht werden.

— **Eröffnung der zweiten österreichischen Teilstrecke der Mittenwaldbahn.** Am 29. v. M. kam in der Innsbrucker Handelskammer die Verzögerung zur Sprache, die sich hinsichtlich der Eröffnung der bayerischen Teilstrecke Griesen-Garmisch wahrnehmen läßt. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß die Eröffnung der Bahnlinie Garmisch-Reutte für den Herbst 1912 in Aussicht genommen worden sei. Während die österreichische Strecke Reutte-Lermos-Griesen (Reichsgrenze) terminmäßig fertiggestellt war, habe sich die Eröffnung der Strecke Griesen-Garmisch verzögert, da die zum Betriebe erforderlichen elektrischen Lokomotiven nicht rechtzeitig eingeliefert wurden. Das Anerbieten, einstweilen österreichische elektrische Lokomotiven zu verwenden, sowie der Vorschlag, den Betrieb vorläufig mit Dampflokomotiven zu führen, sei von bayerischer Seite abgelehnt worden. Unlängst hätten nun bayerische Blätter geschrieben, es sei der dringende Wunsch des bayerischen Verkehrsministers, diese Linie auf den 15. Mai d. J. zu eröffnen, und wenn dieser Wunsch nicht erfüllt werde, so treffe die Schuld die österreichische Eisenbahnverwaltung, die dem Abschluß des Betriebsvertrages Schwierigkeiten bereite. Dieser Vorwurf sei jedoch unbegründet, da der Betriebsvertrag zwischen Österreich und Bayern am 11. v. M. abgeschlossen und auf Grund dessen der elektrische Betrieb auf der Strecke Mittenwald-Garmisch am 25. v. M. aufgenommen worden ist. Redner führt weiter aus, daß der Betriebseröffnung der Strecke Garmisch-Reutte mit Mitte Mai d. J. nichts mehr im Wege stehe. Die Verkehrssektion der Innsbrucker Handelskammer beantragte, in diesem Sinne bei der Staatsbahndirektion Innsbruck und beim bayerischen Verkehrsministerium Vorstellungen zu erheben. Dieser Antrag wurde angenommen.

— **Die Erwerbung der Aktien der Orientalischen Bahnen.** Der Vertrag über die Erwerbung von 51 000 Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen ist zwischen den österreichisch-ungarischen Banken und der deutsch-schweizerischen Gruppe abgeschlossen worden. Die Verhandlungen wurden zwar unter der steten Mitwirkung der Regierung geführt, eine unmittelbare Erwerbung der Aktien durch den Staat ist jedoch zunächst nicht beabsichtigt. Die Banken stehen aber der Staatsverwaltung zu einem bestimmten Preise mit den Aktien im Wert, derart, daß die letzteren vom Staate innerhalb einer bestimmten Frist erworben werden können. Die Frist innerhalb welcher der Staat von diesem Recht Gebrauch machen kann, läuft bis zum Jahre 1916. Es ist deshalb zunächst die Einbringung einer Regierungsvorlage nicht beabsichtigt; eine solche würde erst unterbreitet werden, wenn sich die Staatsverwaltung darüber entschieden hat, ob sie die Aktien erwerben will.

— **Die Kohlenlieferung für die österreichischen Staatsbahnen.** Demnächst wird die Lieferungsausschreibung zur Deckung des Kohlenbedarfes der Staatsbahnen für 1914 erfolgen. Es wird sich, da die Staatsbahnen auf Grund früherer Abschlüsse für den Bedarf vorgesorgt haben, nur um die Deckung eines Bedarfs von etwa 300 000 bis 400 000 t gegenüber einem gesamten Jahresverbrauch der Staatsbahnen von rund 5 Millionen Tonnen handeln.

— **Personalnachrichten.** Ingenieur Dr. Wagner, Staatsbahndirektor in Innsbruck, ein ausgezeichneter Techniker, der namentlich beim Bau der Arlbergbahn hervorragend tätig war, ist nach vollendeter Dienstzeit unter Verleihung einer hohen Ordensauszeichnung in den Ruhestand versetzt worden. Zum Staatsbahndirektor in Innsbruck wurde Regierungsrat Steininger, bisheriger Direktor-Stellvertreter der Staatsbahndirektion Linz, ernannt.

Ungarn.

— **Fahrgeschwindigkeits-Steigerungen bei Schnellzügen.** Auf der Linie Szolnok-Nagyvárad der ungarischen Staatseisenbahnen werden die Gleise stufenweise mit Schienen von 12 m Länge ausgestattet. Zurzeit werden die Schienen zwischen den Stationen Kisújszállás-Fegyvernek ausgewechselt. Der Umbau ist deshalb notwendig, weil auf der besagten Strecke die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit angeordnet wurde. Hierdurch wird die Reisedauer zwischen Budapest und Großwardein um fünfzig Minuten verkürzt werden.

— **Trencsener Komitats-Lokaleisenbahngesellschaft.** Die errichtende Generalversammlung dieser Aktiengesellschaft wurde kürzlich in den Räumen der ungarischen Bank- und Handelsaktiengesellschaft abgehalten. Diese neue Gesellschaft ist zum Zwecke des Ausbaues und demnächstigen Betriebes der durch die genannte Bank finanzierten Lokaleisenbahn Csácza-Trencsénmakó errichtet worden. Das Aktienkapital wurde auf 4 328 000 Kronen festgesetzt.

— **Neue Eisenbahnwagen.** Wie bereits mitgeteilt, werden die ungarischen Staatsbahnen neue Personenwagen in Verkehr setzten. Es wurden nahezu 400 solcher Wagen bestellt, von denen ein Teil bereits vor Beginn des Sommerverkehrs in Betrieb gesetzt werden soll. Einige Wagen III. Klasse, die bereits im Verkehr sind, unterscheiden sich vorteilhaft von den bisherigen Wagen III. Klasse. Sie sind ausschließlich für den Tages-Vorortverkehr bestimmt. Bei ihrem Bau hat als Grundsatz gegolten, daß das Eigengewicht für den Sitzplatz möglichst vermindert werde, um hierdurch bei entsprechendem Gewicht verhältnismäßig mehr Sitzplätze erreichen zu können. Die Wagen III. Klasse enthalten 70, die der II. Klasse 48 Sitzplätze. Die Wagen sind mit Dampfheizung und mit Gasglühlichteinrichtung versehen. Es werden insgesamt 120 Wagen II. Klasse und 274 Wagen III. Klasse gebaut, die im Laufe dieses Jahres stufenweise abgeliefert werden.

— **Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Kassa (Kaschau).** Die Stadt Kaschau legt ein besonderes Gewicht darauf, daß der Sitz der zu errichtenden Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn unbedingt Kaschau sei. Die Stadtversammlung ersuchte den Obergespan, den Bürgermeister und die Städtevertretung, behufs Verwirklichung dieses Planes das möglichste aufzubieten, da die Stadt für die Errichtung der Betriebsleitung die weitgehendsten Opfer zu bringen bereit ist. Die Bürgerschaft hat in dieser Frage eine besondere Versammlung einberufen.

Rumänien.

— Die neuen Eisenbahnlinien in der rumänischen Dobrudscha. Die frühere Sumpfwüste in dem Mündungswinkel des Donaudeltas und der Ostküste des Schwarzen Meeres von der bulgarisch-rumänischen Landesgrenze nordwärts, die rumänische Dobrudscha, welche Rumänien nach dem russisch-türkischen Kriege 1877/78 im Zwangsaustausch gegen das überaus fruchtbare Bessarabien von seinem russischen Verbündeten erhielt, wird nunmehr Anschlußlinien an seinen bislang einzigen Schienenweg Fetesti-Medjidia-Constanza erhalten. Die neue gleichfalls vollspurige Linie Tultscha-Babadag-Medjidia ist bereits im Bau, die Linie Tzandarei-Harschova (Hirsova) an der Donau erkundet. Diese im Anschlusse an die bereits bestehende Linie Ploesti-Ursiceni-Slobozia-Tzandarei (letztere Station an der Linie Faurei-Fetesti) wird bis an das linke Donauufer führen. Eine zweite Donaubrücke soll die Verbindung mit Harschova am rechten Ufer des Stromes herstellen.

Es liegt auf der Hand, daß mit Rücksicht auf die landschaftlichen Verhältnisse und die geographische Lage der in Betracht kommenden Siedelungen diese strategische Linie nach Babadag weitergeführt werden wird, um einerseits den Verkehr nach Tultscha, andererseits nach Constanza zu vermitteln.

Zwecks Beschleunigung der Arbeiten auf der Linie Tultscha-Babadag-Medjidia wird der entsprechende Betrag aus der 400-Millionen-Anleihe für Eisenbahnbedürfnisse zugewiesen werden. Um sich über den Fortgang der Arbeiten zu unterrichten, hat kürzlich der Generaldirektor der rumänischen Staatsbahnen eine Reise nach der Neubaustrecke unternommen und während der Osterfeiertage sowohl die für die neue Eisenbahnbrücke bei Harschova ausersehene Örtlichkeit als auch die bereits im Bau begriffene Linie Tultscha-Babadag besichtigt. Die Bedeutung der Brücke bei Harschova liegt vornehmlich auf strategischem Gebiet. Sie wird für zwei Gleise und Fuhrwerke eingerichtet werden.

— Direkter Reiseverkehr zwischen Rumänien und Österreich. Durch die Einrichtung neuer direkter Wagenkurse I. und II. Wagenklasse ab 1. Mai d. J. wird die Reise zwischen Bukarest und Karlsbad in der Zeit vom 1. Juni bis Ende September und zwischen Bukarest und Wien das ganze Jahr hindurch über Galizien mit den nacherwähnten Schnellzugverbindungen ohne Wagenwechsel stattfinden können: Bukarest ab 10 Uhr abends osteuropäischer Zeit, Karlsbad an 3 Uhr 44 Minuten nachmittags am zweitnächsten Tage und Karlsbad ab um 1 Uhr 37 Minuten nachmittags, Bukarest an 6 Uhr 55 Minuten früh osteuropäischer Zeit am zweitnächsten Tage; Bukarest ab 8 Uhr 35 Minuten früh osteuropäischer Zeit, Wien an 3 Uhr 10 Minuten nachmittags am nächsten Tage und Wien ab 12 Uhr 35 Minuten nachmittags, Bukarest an 7 Uhr 45 Minuten abends osteuropäischer Zeit am nächsten Tage.

Übrige europäische Länder.

— **„Die englische Ostküste.“** So lautet der Titel einer hübschen, von der englischen Großen Ostbahn soeben herausgegebenen Broschüre, enthaltend Beschreibungen nebst Abbildungen in Schwarz- sowie Buntdruck der lieblichen Seebäder an der englischen Ostküste, welche mittels der Schiffahrtslinien dieser Gesellschaft Hoek van Holland-Harwich und Antwerpen-Harwich bequem und billig zu erreichen sind. Hat doch diese Bahn die Einrichtung getroffen, daß alle auf dem Festlande gelösten Fahrkarten nach London von Harwich ab zur Fahrt nach jeder Station der englischen Ostbahn (mit Ausnahme von Peterboro) berechtigen. Die getroffene Maßnahme ist am besten so zu veranschaulichen: Bei Lösung einer direkten Fahrkarte von einer festländischen Station nach London über Harwich hat man schon die Karte zur Fahrt nach einem der in der Broschüre beschriebenen herrlichen Badeplätze in der Tasche. Denn bei Ankunft in Harwich braucht man sich nur an den Fahrkartenschalter zu begeben, wo man die Fahrkarte nach London auf einen dieser Plätze, und sei es sogar hinauf bis Great Yarmouth, Cromer oder Hunstanton, ohne Nachzahlung umgeschrieben erhält. Nach den amtlichen Wetterberichten soll dieser Küstenabschnitt den wenigsten Regen und den meisten Sonnenschein aufweisen. Diese durchaus günstigen klimatischen Verhältnisse sind vielleicht nicht so bekannt, wie sie es verdienen, denn gerade die trockenen Tage sind es, die unsern Ferienaufenthalt verschönern und verlängern. Die englische Ostküste scheint eigens für Maler, Sportliebhaber und Sommerfrischler, die sich nach stärkender Ruhe und erquickender Muße sehnen, geschaffen zu sein. Namentlich zu Ruder- und Segelsport ist reiche Gelegenheit. Die genannte Broschüre wird von der Generalvertretung der englischen Großen Ostbahn in Cöln a. Rh., Domhof 14, und den meisten Reisebureaus kostenlos abgegeben.

— Ein Eisenbahnunglück in Mazedonien. Nach einer Meldung des „Reuterschen Bureaus“ aus Saloniki riß am 11. d. M. an einem bulgarischen Militärzug von 30 Wagen, der sich auf der Eisenbahn von Bodoma nach Saloniki in der Richtung auf Drama bewegte, auf einem sehr steilen Abhang die Kupplung, und 25 Wagen rollten in voller Geschwindigkeit auf Buck zu, wo sie heftig auf einen Zug von 28 Wagen, die mit bulgarischen Soldaten besetzt waren, aufstießen. Nach der ersten telegraphischen Mitteilung sollten 150 Mann getötet und 200 verletzt worden sein. Neuere Feststellungen haben aber ergeben, daß die ersten Meldungen stark übertrieben waren. Es sind nur 6 Soldaten getötet und 40 verwundet worden. Die Lokomotive des Militärzuges wurde beschädigt. Die Stationen Drama und Buck liegen an der der Compagnie ottomane du chemin de fer de jonction Salonique-Constantinople gehörigen Eisenbahnlinie, und zwar Drama 232 km und Buck 269 km östlich von Saloniki, somit in dem Teile der Balkanhalbinsel, der zweifellos an Bulgarien fallen wird.

— Ausschreibungen von Lokomotivlieferungen für die bulgarischen Staatsbahnen. Mit Genehmigung des Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphen hat die Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen mit Rücksicht auf die bevorstehende bedeutende Vergrößerung des bulgarischen Eisenbahnnetzes für den 7. Juni d. J. die Lieferung von 12 Stück 3/5 gekuppelte Personenzuglokomotiven und für den 17. Juni d. J. 12 Stück 5/5 gekuppelte Güterzuglokomotiven ausgeschrieben, deren Ablieferung Anfang k. J. erfolgen muß.

— Elektrisierung des Petersburger Vorortverkehrs. Der russische Verkehrsminister hat der Reichsduma einen Gesetzentwurf zugehen lassen, der 16 Millionen Rubel für die Elektrisierung des St. Petersburger Vorortverkehrs fordert.

— Millionenbetrügereien bei der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn und den Südwestbahnen? Durch die Presse gingen vor einiger Zeit Nachrichten über Millionenunterschlagungen bei der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn. Kiew war danach als der Hauptherd der Mißstände anzusehen. In der Hauptsache handelt es sich um betrügerische Machenschaften mit aufgekauften Frachtbriefen. Bezeichnend ist es, daß die Verwaltung der Moskau-Kiew-Woronescher Bahn erst aus den russischen Zeitungen erfahren mußte, daß an den Betrügereien der Frachtbriefaufkäufer einige ihrer eigenen Rechtsanwälte beteiligt waren. Daraufhin hatte die Bahn — so entnehmen wir der „Now. Wr.“ — ihren Rechtsbeistand nach Kiew zur Erkundigung bei der Verwaltung der Südwestbahnen abgeordnet. Hier fanden Beschlagnahmen statt, und unter den beschlagnahmten Urkunden befand sich auch ein belastender Brief eines Rechtsanwalts der Poljessje-Bahnen an einen Frachtbriefaufkäufer. Nun griff die Reichskontrolle ein. Der Reichskontrolleur Charitonow hielt Rückfrage, ob die örtlichen Beamten der Reichskontrolle an den Mißbräuchen bei den Südwestbahnen beteiligt waren. Der Hauptkontrolleur der Südwestbahnen Schtschukin berief eine Versammlung aller Kontrolleure ein. Diese beschloß, neben und unabhängig von der durch die Verwaltung der Bahn geführten Untersuchung selbständig eine Revision der juristischen Abteilung dieser Bahn vorzunehmen. Man machte kurzen Prozeß. In den Diensträumen dieser Abteilung erschienen in Begleitung von Polizeisoldaten Beamte der Reichskontrolle, befahlen den hier tätigen Bediensteten, alles so stehen und liegen zu lassen, wie man es im Augenblicke vorfand, und die Räume zu verlassen. Darauf wurden alle Schreibtische und Schränke mit Inhalt versiegelt, ebenso auch alle Türen und Fenster. Dasselbe geschah mit den Möbeln und Zimmern des Rechtsbeistandes der Bahnen, zweier seiner Gehilfen und achtzehn Rechtsanwälten, die in besonderen Räumen arbeiteten. Der Rechtsbeistand Kiritschenko und alle Anwälte wurden trotz ihres Widerspruchs entfernt. Das ganze vierstöckige Gebäude der juristischen Abteilung wurde sodann an allen Ecken und Enden versiegelt und an die Türen wurden Polizeiwachen gestellt. — So wäre man also wieder einmal auf dem besten Wege, riesenhafte, geradezu skandalöse Betrügereien bei einer der größten und bedeutendsten russischen Bahnen aufzudecken. Die Schuldigen wird man — schon im Interesse des Staatsbahngedankens — die ganze Strenge des Gesetzes fühlen lassen müssen, wenn es eben nicht wieder einmal anders kommt. Über das Ergebnis der Untersuchung ist bis jetzt nichts bekannt geworden. Sie ist aber in vollem Gange; über das Ergebnis werden wir seinerzeit Mitteilung machen.

Ging es so in Kiew zu, so scheinen in Odessa nicht weniger erbauliche Dinge vor sich zu gehen. Denn mit Bezug auf die dortigen Vorgänge sprach ebenfalls die „Now. Wr.“ bereits am Tage darauf von einem „Eisenbahnpanama“. In Odessa war die Kommission, die mit Sichtung der den Frachtbriefaufkäufern abgenommenen Urkunden usw. beauftragt war, plötzlich auf sehr wertvolle

Anhaltspunkte über Mißbräuche mit Fahrkarten auf der Stadtstation der Südwestbahnen gestoßen. Aber schon in der Nacht darauf brach auf dieser ein Brand aus. Beim Eintreffen der Feuerwehr wütete der Brand bereits mit unglaublicher Heftigkeit. Die Rauchentwicklung war so stark, daß man in die Diensträume der Stadtstation gar nicht eindringen konnte. Das Löschen des Brandes wurde besonders durch den Umstand erschwert, daß die Fahrkartenkasse, in der der Brand ausbrach (!), mit einem eisernen Schutzgitter umgeben war, dessen beide Türen verschlossen waren. Der Fahrkartenverkaufsraum brannte denn auch vollständig aus. Die hier aufbewahrten Urkunden und Abrechnungen sind natürlich restlos vernichtet worden. Der Untersuchungsrichter hat drei Bedienstete unter dem Verdachte der Brandstiftung verhaften und nach längerem Verhör hinter Schloß und Riegel bringen lassen. Der Gehilfe des Staatsanwalts hat mit einer Sonderkommission die Ursachen des Brandes untersucht. Es stellte sich heraus, daß sehr wichtige Unterlagen für die Abrechnung und viele Schriftstücke verbrannten, während die Fahrkarten nur oberflächlich angebrannt sind. — Und das war ja wohl der Zweck der Übung. Jedenfalls scheinen die Odessaer Übeltäter schneller bei der Arbeit zur Vertuschung ihrer Betrügereien gewesen zu sein, als dies ihren Kollegen in Kiew möglich war. Man wird ihnen deshalb vielleicht noch weniger beweisen können, als jenen. m.

Fremde Erdteile.

— **Offener Güterwagen für 81 t Ladegewicht.** Die bisher für Massengutsendungen verwendeten amerikanischen Güterwagen hatten meist ein Ladegewicht von 45 t und eine Tragfähigkeit von 50 t. Eine wesentliche Überschreitung dieses Ladegewichtes erwies sich durch die Rücksicht auf die Achslager und Tragfedern solange als untunlich, als die Zahl von vier Achsen beibehalten wurde. Der neuerdings vielfach aufgetretene Wunsch nach Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen konnte daher nur durch Übergang zu sechsachsigen Wagen erfüllt werden. Einen solchen Wagen für ein Ladegewicht von 81 t und eine Tragfähigkeit von 90 t hat die Norfolk and Western R. R. kürzlich probeweise herstellen lassen und will, da er sich bewährt hat, mit der Beschaffung weiterer Wagen nach dieser Bauart demnächst vorgehen. Die Außenmaße des Wagens sind: Gesamtlänge einschließlich der Buffer 14 755 mm, Breite 3162 Millimeter, Höhe 3162 mm. Die Innenmaße des Wagenkastens sind: Länge 13 874 mm, Breite 2896 mm, Höhe 1993 mm. Der Rauminhalt beträgt bei wagerechtem Abschluß der Ladung 79,4 cbm und mit 30° Böschung 94,7 cbm. Der Wagenkasten ist ganz aus Eisen (Profileisen und Blechen, nicht aus Preßblechen) hergestellt, nur die Endquerträger, die als Bufferbohlen dienen, sind aus Eichenholz. Der Wagen ist mit 8 Bodenklappen versehen, die Längswände enthalten also keine Türen und konnten tragend ausgebildet werden. Außerdem sind noch zwei Längsträger aus U-Eisen vom 381 mm Höhe vorhanden. Die Drehgestellrahmen sind aus Gußstahl hergestellt. Der Radstand beträgt je 1372 mm. Das Eigengewicht des Wagens ist 30 800 kg, wovon auf die beiden Drehgestelle allein 13 500 kg kommen. Das Gesamtgewicht des mit 90 t beladenen Wagens beträgt also rund 120 t, woraus sich ein Achsdruck von 10 t ergibt. Bei den weiteren Beschaffungen hofft man, das Eigengewicht des Wagens noch etwas verringern zu können.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 3. Juni d. J. wird die von der Fernstrecke Berlin-Nordhausen und den Vorortstrecken Berlin Stadtbahn-Potsdam und Berlin Wannseebahnhof-Potsdam abzweigende 4,24 km lange Hauptbahnstrecke Wannsee-Stahnsdorf Friedhof für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Juni d. J. wird die Station Leinhausen Werkstättenbahnhof für den beschränkten Güterverkehr, nämlich für Sendungen der Eisenbahn-Hauptwerkstätte, der übrigen Eisenbahndienststellen und des Spar- und Haushaltsvereins in Leinhausen eröffnet. Für den letzteren ist der Verkehr auf Wagenladungen beschränkt. Sendungen von Leinhausen Werkstättenbahnhof sind unfrankiert, Sendungen nach Leinhausen Werkstättenbahnhof frankiert aufzugeben; Nachnahmebelastungen sind unzulässig. Alle, auch die Stückgutsendungen sind von dem Absender oder Empfänger ein- und auszuladen. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 16. Mai d. J. ist die an der Bahnlinie Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Schweinhausen und Essendorf errichtete Station Hochdorf (Riß) für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Die Entfernung beträgt: von Schweinhausen nach Hochdorf (Riß) 2,013 km und von Essendorf nach Hochdorf (Riß) 3,133 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Gmünd-Prag zwischen den Stationen Beneschau und Cercan-Pisely im Km. 141,4/7 gelegene Personenhaltestelle Mrac ist am 16. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 5. Mai d. J. wurde die in Km. 39,4/40,0 der Linie Meidling-Pottendorf-Wiener Neustadt zwischen der Station Ebenfurth und der Personenhaltestelle Untereggendorf gelegene Güterladestelle Zillingdorf für den beschränkten Frachtgüterverkehr provisorisch eröffnet. In dieser Güterladestelle werden nur Frachtgutsendungen in ganzen Wagenladungen der Firmen:
1. Gemeinde Wien-Städtisches Elektrizitätswerk,
2. Gemeinde Wien-Braunkohlen-Bergbau-Gewerkschaft Zillingdorf,
3. Bauunternehmung Überlandzentrale Ing. N. Rella & Neffe und
4. Feld- und Industriebahnwerke, Dr. Brukner & Pollitzer

zur Auf- und Abgabe gelangen. Leichen, lebende Tiere und explosionsgefährliche Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen.

Vereinigung der bestehenden Sonderbahnhöfe in Zeitz.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Juni d. J. werden die jetzt in Zeitz bestehenden Sonderbahnhöfe der preußisch-hessischen Staatseisenbahn und der sächsischen Staatseisenbahnen vereinigt und durch den rechts der Bahnstrecke Leipzig-Gera liegenden Güter- und Verschiebebahnhof I. Klasse Zeitz ersetzt. Von diesem Tage ab erfolgt die Abfertigung des gesamten Güter- und Tierverkehrs für Zeitz auf dem Gemeinschaftsbahnhofe. Die dem Stationsnamen Zeitz bisher gegebenen Zusätze fallen vom gleichen Zeitpunkte ab weg.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 20. Mai d. J. wird der zwischen den Bahnhöfen Zielenzig und Schermeisel rechts der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegene Bahnhof IV. Klasse Gleißen Seevorwerk, welcher bisher dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 86 (Niederländische Centraleisenbahn) ist neu herausgegeben worden, ferner sind an Nachträgen erschienen: je der Nachtrag I zu den Vereinskilometerzeigern Nr. 32 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) und Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle [Saale]), sowie der XVII. Nachtrag zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern", der im Januar 1909 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 86 ist aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Von den Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen ist das Verzeichnis Nr. 72a (Niederösterreichische Landesbahnen) neu herausgegeben worden. Das im April 1909 ausgegebene Verzeichnis Nr. 72a wird durch das neu herausgegebene Verzeichnis aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 121 vom 2. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die K. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. II 126 vom 14. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Preisausschusses, betreffend Bekanntgabe von Preisaufgaben (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. II 155 vom 8. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisen-

bahnen in Elsaß-Lothringen auf Einarbeitung der Berner Beschlüsse vom 14. Dezember 1912 a) in das Radstandsverzeichnis, b) in die Technischen Vereinbarungen und c) in das Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. II 158 vom 8. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Großherzoglichen Eisenbahndirektion Oldenburg auf Herbeiführung einer einheitlichen Berechnungsweise des Oberbaues (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. II 165 vom 10. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen auf Überprüfung und Abänderung der Anlage VI des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 11. Mai d. J.).

Nr. III 221 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Nr. III 222 vom 5. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 13. Mai d. J.).

Nr. III 245 vom 13. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 64 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Bozen, den 8./9. April d. J. (abgesandt am 14. Mai d. J.).

Nr. V 86 vom 8. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. V 87 vom 8. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion München auf Ergänzung des Schlußsatzes der Anmerkung I, Ziffer 3, in § 5 des Vereinswagenübereinkommens bezüglich der Aufschriften der Güterwagen des rechtsrheinischen Netzes (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 3. Juni d. J. wird die von der Fernstrecke Berlin-Nordhausen und den Vorortstrecken Berlin Stadtbahn-Potsdam und Berlin Wannseebahnhof-Potsdam abzweigende 4,24 km lange Hauptbahnstrecke Wannsee-Stahnsdorf Friedhof für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Güterverkehr eröffnet. An der neuen Strecke liegt der nur für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr bestimmte Haltepunkt Dreilinden und der dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen- und Güterverkehr dienende Bahnhof III. Klasse Stahnsdorf Friedhof.

Die neue Strecke wird den Vorortstrecken zugerechnet. Zu ihrer Bedienung werden eine Anzahl Vorortzüge der Strecke Erkner-Berlin Stadtbahn-Wannsee nach Stahnsdorf Friedhof weitergeleitet.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 1. April 1909.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Berlin, den 10. Mai 1913. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Eröffnung der Güterladestelle „Zillingdorf“

Voraussichtlich am 5. Mai 1913 wird die in Km. 39,4/40,0 der Linie Meidling-Pottendorf-Wiener Neustadt zwischen der Station Ebenfurth und der Personenhaltestelle Untereggendorf gelegene Güterladestelle

„Zillingdorf“

für den beschränkten Frachtgüterverkehr provisorisch eröffnet werden.

In dieser Güterladestelle werden nur Frachtgutsendungen in ganzen Wagenladungen der Firmen:
1. Gemeinde Wien-Städtisches Elektrizitätswerk,
2. Gemeinde Wien-Braunkohlen-Bergbau-Gewerkschaft Zillingdorf,
3. Bauunternehmung Überlandzentrale Ing. N. Rella & Neffe und
4. Feld- und Industriebahnwerke Dr. Brukner & Pollitzer

zur Auf- und Abgabe gelangen.

Leichen, lebende Tiere und explosionsgefährliche Gegenstände sind von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen.

In der genannten Güterladestelle wird die Güterabfertigung nach den Bestimmungen des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, des Betriebsreglements und des österr., ungar. und bos.-hercegovinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abt. A und B, stattfinden.

Die Gebührenberechnung wird auf Grund der im Nachtrage II zum Lokal-Gütertarife, Teil II und Kilometerzeiger der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn für die Güterladestelle Zillingdorf ausgewiesenen Entfernungen nach den Gebührenberechnungstabellen des Lokalgütertarifs und den sonstigen in Geltung stehenden Tarifen erfolgen.

Wien, im Mai 1913. (1325)
Die Generaldirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Leinhausen Werkstättenbahnhof für den beschränkten Güterverkehr.

Am 1. Juni 1913 wird die Station Leinhausen Werkstättenbahnhof für den beschränkten Güterverkehr, nämlich für Sendungen der Eisenbahn-Hauptwerkstätte, der übrigen Eisenbahndienststellen und des Spar- und Haushaltsvereins in Leinhausen eröffnet. Für den letzteren ist der Verkehr auf Wagenladungen beschränkt.

Sendungen von Leinhausen Werkstättenbahnhof sind unfrankiert, Sendungen nach Leinhausen Werkstättenbahnhof frankiert aufzugeben; Nachnahmebelastungen sind unzulässig. Alle, auch die Stückgutsendungen sind von dem Absender oder Empfänger ein- und auszuladen.

Die Fracht wird nach den um 6 km erhöhten Entfernungen der Station Hannover Nord berechnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Leinhausen Werkstättenbahnhof in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Hannover, im Mai 1913. (1344)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Bahnhofs IV. Klasse Gleißen Seevorwerk für den Stückgüterverkehr.

Am 20. Mai 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Zielenzig und Schermeisel rechts der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegene Bahnhof IV. Klasse Gleißen Seevorwerk, welcher bisher dem Personen- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Posen, im Mai 1913. (1363)
Königl. Eisenbahndirektion.

Eröffnung der Station Weiden für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Juni 1913 wird der zwischen den Stationen Stolberg und Würselen links der Bahnstrecke Stolberg-Würselen gelegene Haltepunkt Weiden, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird die Station Weiden in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Cöln, im Mai 1913. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Am 19. Mai 1913 treten folgende Teilfrachtsätze des Ausnahmetarifs 1b für Brennholz in Kraft:

Schnittafel A:

Dotzheim-Schnittpunkt	II:	22
Vollmerz- „	I:	13

Schnittafel B:

Amorbach-Schnittpunkt	I:	22
Ebensfeld- „	I:	29
Staffelstein- „	I:	30
Zapfendorf- „	I:	27

Pfennig für 100 kg.

München, den 14. Mai 1913. (1379)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 5. Juni 1913 treten neue Fracht-

sätze des Ausnahmetarifs 103 D Eisenerze zum Hochofen- und Bleihüttenbetrieb in Kraft.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatsb.
Breslau, den 14. Mai 1913. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 wird die Station Köppelsdorf-Oberlind des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t einbezogen. Gleichzeitig ermäßigen sich die Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 5 der Station Sonneberg (Thür.) im Verkehr mit einigen Stationen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.
Erfurt, den 8. Mai 1913. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppe I (östliches Gebiet).
Mit sofortiger Gültigkeit wird die „Kokerei Czerwionka“ (Abfertigungsstation Czerwionka) als Versandstation unter der lfd. Nr. 70 in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.
Kattowitz, den 14. Mai 1913. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 5. Heft A zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Staats- und Privatbahnverkehr und Tfv. 2000 Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Bahnen.
Im Heft A sind auf Seite 37 in Spalte 4 unter 68 Greifenhagener Kreisbahnen und im Gemeinsamen Heft auf Seite 127 unter Anmerkung Ziffer 5 hinter den Worten „mit der Bremer Tauwerkfabrik“ die Worte „der Firma Georg Grünberg“ nachzutragen.
Stettin, den 13. Mai 1913. (1375)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch - südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Juni 1913 wird die badische Station Kleinlaufenburg Pbf. in das Tarifheft I aufgenommen. Der Frachtberechnung für Kleinlaufenburg Pbf. werden die Tarifentfernungen der Station Waldshut zuzüglich 15 km zugrunde gelegt.
Dresden, am 15. Mai 1913. (1376)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Im böhmisch-sächsischen, böhmisch-norddeutschen und sächsisch - österreichischen Kohlenverkehr tritt am 1. August 1913 eine Änderung in den Anwendungsbedingungen ein, die aus unserm Verkehrsanzeiger und aus dem österreichischen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt zu ersehen ist. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, II, Auskunft.
Dresden, am 15. Mai 1913. (1377)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-sächs. Güterverkehr.
Am 20. Mai 1913 werden die an der Neubaustrecke Blankenheim (Wald)-Ahrdorf gelegenen Stationen Blankenheimerdorf, Blankenheim (Eifel), Mülheim (Eifel), Freilingen (Eifel) und Dollendorf (Eifel), sowie die an der Strecke Ahrdorf-Jünkerath liegende Station Kerpen (Eifel) des Direktionsbezirks Cöln in den Tarif einbezogen. Die bereits aufgenommene Station Schuld desselben Bezirks ist am 1. Mai 1913 eröffnet worden. Auskunft geben die Stationen.
Dresden, am 15. Mai 1913. (1378)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Ab 20. Mai 1913 werden die bayerischen Staatslokalbahnstationen Altenhammer, Floßenbürg, Plankenhammer und Rückersmühle (Anschlußstation Neustadt [Waldnaab]) in den Tarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 11. Mai 1913. (1358)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privat-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird der Bahnhof Buttkuhnen in die Ausnahmetarife 1, 3, 4 und 10 aufgenommen. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Berlin, den 10. Mai 1913. (1359)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Donaulände trs. usw., Tarif, Teil II vom 15. Januar 1911.
Mit sofortiger Gültigkeit erhalten die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 11 und I für Eisen usw. unter B Ziffer 3 Messingwaren usw. hinter „sind“ folgenden Zusatz: „(Hierunter fallen z. B. auch Dynamomaschinen, Elektromotoren, Umformer, Transformatoren).“
Breslau, den 9. Mai 1913. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch - hessisch - bayerischer Tierverkehr.
1. Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 6 des Tarifs die besondere Ausführungsbestimmung 3 zu § 48 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, lautend: „3. Bei Sendungen, die auf Grund der Bestimmung im § 6 (1) der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung oder auf Antrag des Absenders zu tränken sind, ist für je drei zu einer Sendung gehörige Wagen mindestens ein Begleiter zu stellen“, gestrichen.
An deren Stelle treten für Sendungen lebender Tiere, die nach den Bestimmungen im § 6 (1) der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung zu füttern und zu tränken sind, die allgemeinen Ausführungsbestimmungen zu § 49 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (vergl. den neuen Deutschen Eisenbahntiertarif, Teil I vom 1. April 1913, § 49, Zus.-Best. III—V). Näheres bei den Abfertigungsstellen.
2. Vom 1. Juni d. J. ab erhällt die Station Zeitz Pr. Stb. die Bezeichnung „Zeitz“ (ohne nähere Angabe).
Erfurt, den 8. Mai 1913. (1328)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft F vom 1. September 1911.
Mit sofortiger Gültigkeit wird auf Seite 109 zugesetzt:
Sämtliche Frachtsätze werden nur auf solche Sendungen angewandt, welche Belgien durchlaufen, ohne daselbst einer Umgestaltung oder Bearbeitung unterworfen zu werden, und welche mit Seeschiffen auf den belgischen Hafenstationen oder Terneuzen eingetroffen sind oder von da auf Seeschiffen weitergesandt werden.
Die Frachtsätze sind mithin nicht anwendbar:
1. auf solche von überseeischen Ländern herrührende Waren, welche in einem europäischen Hafen entladen und auf Binnenschiffen nach einer belgischen Hafenstation oder Terneuzen weiterbefördert worden sind;
2. auf solche nach überseeischen Ländern bestimmte Waren, welche von den belgischen Hafenstationen oder Terneuzen auf Binnenschiffen nach einem anderen Hafen weitergesandt werden, um von dort auf Seeschiffen Weiterbeförderung zu finden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 8. Mai 1913. (1327)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.
Einführung eines Nachtrages.
Am 1. Juni 1913 wird zum Tarifheft II des vorbezeichneten Kohlenverkehrs der Nachtrag II eingeführt, der neue und geänderte Frachtsätze, hauptsächlich im Verkehr mit Stationen der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen, sowie Ergänzungen und Berichtigungen enthält.
Der Nachtrag ist für 10 ₰ = 12 Heller bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.
Kattowitz, den 8. Mai 1913. (1329)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothringisch-badischer, pfälzischer, württembergischer und bayerischer Güterverkehr.
Die an der zum 1. Mai eröffneten reichseigenen Nebenbahnstrecke Drulingen-Diemeringen gelegenen Stationen Drulingen, Rexingen und Mackweiler werden in die direkten Tarife mit Baden, der Pfalz, Württemberg und Bayern aufgenommen.
Die bisherige Schmalspurstation Drulingen wird im elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischen und pfälzischen Tarif gestrichen.
Straßburg, den 5. Mai 1913. (1330)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-pfälzischer, badischer, württembergischer und bayerischer Güterverkehr.
Die am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr eröffnete luxemburgische Station Drauffelt wird in die direkten Gütertarife mit der Pfalz, Baden, Württemberg und Bayern einbezogen. Auskunft erteilt die Station.
Straßburg, den 5. Mai 1913. (1331)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr.
(Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau.)
Tarif Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.
Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 wird in Ergänzung der Abteilung A II ein Frachtsatz Penzberg Gbf.-Danöfen 107 ₰ für 100 kg eingeführt.
München, den 2. Mai 1913. (1333)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 4 vom 1. Juli 1911.
Druckfehlerberichtigungen.
Mit sofortiger Gültigkeit treten nachstehende Änderungen in Kraft:
Seite 14: Altmünsterol Station und Grenze-Spielfeld Sp.-T. III 258 statt 158; Altmünsterol Station und Grenze-Steinbrück Sp.-T. III 253 statt 153;
München, den 8. Mai 1913. (1332)
Tarifamt der K. bay. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-sächsische Staatseisenbahnen.
Im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. März 1913 wird verlautbart, daß die am 1. Juni 1913 in Kraft tretenden Entfernungen für Zeitz, Gemeinschaftsstation der preußischen und sächsischen Staatseisenbahnen, aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu ersehen sind.
Dresden, am 13. Mai 1913 (1365)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.
Gütertarif Teil IIB, besonderes Heft 1.
Die Beträge, um die die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 C für Rohstoffe von Kattowitz Landesgrenze und Thorn Landesgrenze zur Berechnung der Frachtsätze von Kattowitz transit und Thorn Hbf. transit gekürzt wurden, sind auf Seite 21 angegeben. Die Bestimmung auf Seite 109 unter II d (letzter Satz) gilt deshalb nur für die Verkehrsrichtung nach Rußland.
Bromberg, den 13. Mai 1913. (1367)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Elsaß-lothringisch - luxemburgisch - bayerischer Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Augny O K der Reichseisenbahnen mit den um 7 km erhöhten Entfernungen für Metz Hbf. in den Tarif einbezogen.
München, 14. Mai 1913. (1364)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif, Teil II, für den Verkehr Graslitz ob. Bf.-Sachsen vom 1. Oktober 1910.
Am 1. Juni 1913 werden die nachgenannten Stationen mit den daneben aufgeführten Entfernungen in den Tarif (Abteilung II) einbezogen: Espenhain 158, Königsbrück, Kamenzerstraße 243, Rötha 154, Sehma 108 und Zeiz 143 km.
Dresden, am 14. Mai 1913. (1366)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband; Tarif, Teil I vom 1. Januar 1911.
Aufnahme der Station Ruhleben (Berlin) in den Abschnitt C.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird auf Seite 364 hinter „Rostock" aufgenommen: Ruhleben (Bln.). Nur für Sendungen der angeschlossenen Werke.
Ladestellen:
Ruhleben-Gartenfeld, Ruhleben-Nonnendamm: Nur für die angeschlossenen Werke: Siemens & Halske Akt.-Ges., Protos Automobile G. m. b. H. und Siemens-Schuckertwerke.
Ruhleben-Spandauer Stadthafen: Nur für Sendungen, die an den Pächter des Hafens, Spediteur C. Thomas in Spandau, gerichtet sind oder von ihm aufgegeben werden.
Berlin, den 9. Mai 1913. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 werden die Stationen Gruiten, Hochdahl und Menden (Kr. Iserlohn) als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) einbezogen.
Elberfeld, den 10. Mai 1913. (1346)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch - südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Ruhleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke in den direkten Verkehr (Tarifhefte 1—4) einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 7. Mai 1913. (1347)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.
Mit dem 1./14. Mai alten/neuen Stils 1913 tritt der Nachtrag 5 in Kraft. Der Nachtrag enthält nur den neuen Ausnahmetarif 29a für Eisenbahnschwellen, Sleeper und Schweller zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern einschließlich der deutschen Kolonien von russischen Stationen nach Danzig, Elbing, Königsberg (Pr.), Memel und Pillau. Druckstücke des Nachtrags können durch Vermittlung der Verbandsstationen käuflich bezogen werden.
Bromberg, den 10. Mai 1913. (1345)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Bremen/b) Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Am 15. d. M. werden die Stationen Wefensleben des Direktionsbezirks Magdeburg, Weißenstadt der bayerischen, Isny der württembergischen und Karlsruhe Hafen der badischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 8. Mai 1913. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Ab 10. Mai 1913 ist Seite 18 nachzutragen bezw. zu ändern:

Bayerische Lokalbahnstationen	Anschlußstationen	km
Selb Nord [Bes]*	Selb-Plösberg	3
Selb Stadt [Bes] .	Selb-Plösberg	4

* Selb ob. Bf. ist zu streichen.
München, den 9. Mai 1913. (1352)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 kommen in Ergänzung der Abteilung B des Ausnahmetarifes 91 nachstehende Frachtsätze für Petroleumbenzin (ausgenommen Rohbenzin) zur Einführung:

Nach \ Von	Orsova — Pfennig für 100 kg
Bamberg	406
Neuaubing	359
Nürnberg-Schweinau	395
Würzburg-Zell . , .	458

München, den 7. Mai 1913. (1355)
Tarifamt der k. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Ab 16. Mai 1913 wird die neueröffnete Station Hochdorf (Riß) in den Binnen-Gütertarif aufgenommen.
Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 9. Mai 1913. (1349)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Am 1. Juni 1913 wird die Station Zeitz sächs. Stb. für den Güterverkehr geschlossen und gleichzeitig der preußisch - sächsische Gemeinschaftsbahnhof „Zeitz" eröffnet.
Die hierdurch eintretenden Tarifänderungen sind bei unserem Verkehrsbureau hier zu erfahren.
Straßburg, den 6. Mai 1913. (1350)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Tarif vom 1. April 1911.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 ist auf Seite 11 des Tarifs im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 14a (Getreide usw.) unter Ölsaaten hinter Kürbiskerne nachzutragen: „Palmnußkerne (Palmkerne)".
München, den 8. Mai 1913. (1353)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1913 wird für Steingrus (mit Ausschluß der Verwendung zur Herstellung künstlicher Steine) von Nieder Ramstadt-Traisa und Roßdorf b. Darmstadt nach Sandbach (Odenw.) bei Frachtzahlung für das Ladegewicht der gestellten Wagen ein Frachtsatz von 8 ₰ für 100 kg eingeführt.
München, den 6. Mai 1913. (1354)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.
Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1913 treten von Szczakowa nach einer Reihe deutscher Stationen direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 30 B für 100 kg in Pfennig in Kraft.
Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.
Wien, am 8. Mai 1913. (1356)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einführung eines Tarifnachtrages.
Am 1. Juni 1913 gelangt der III. Nachtrag zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) aller Art, Teil VII, Heft A (Verkehr von

Österreich), vom 1. Oktober 1910 zur Einführung.

Er enthält in der Hauptsache Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Brody, Husiatyn, Nowosielitza und Podwoloczyska, sowie Änderungen der Tariftabellen, ferner eine Neuauflage der Reexpeditionstabelle.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August 1913 in Kraft, sofern nicht im Nachtrag selbst ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 20 Hellern oder 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 9. Mai 1913. (1342)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 gelangen im Rahmen des obbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Einführung:

Böhmisch-Trübau von oder nach	Eilgut	Stückgutklassen 1	2	3
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes			
Töß	2043	1002	992	981

Wien, am 7. Mai 1913. (1334)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Verkehr mit der französischen Nordbahn.)

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1909.

Einbeziehung neuer Frachtsätze in den Ausnahmetarif XXII.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden 1. folgende Frachtsätze in den Ausnahmetarif XXII neu einbezogen:

Von / Nach	Eichberg	Gloggnitz	Leoben Staatsbahnhof, Leoben Südbahnhof transit			Leoben Südbahnhof			Mixnitz	Neuberg in Steiermark	Radenthein	Trieben			Wartberg-Mürzthal		
	A	A	A	B	C	A	B	C	A	A	A	A	B	C	A	B	C
	Frachtsätze für 1000 kg in Franken																
Cambrai	41,05	40,55	36,85	36,00	36,00	37,25	36,40	36,40	38,75	41,85	36,85	35,45	35,00	35,00	39,25	38,60	38,40
Ghyvelde	43,43	42,16	39,06	34,59	34,59	39,46	34,99	34,99	41,13	44,23	39,23	37,83	33,59	33,59	41,63	37,19	36,99
Hénin Liétard	41,90	41,40	37,70	35,79	35,79	38,10	36,19	36,19	39,60	42,70	37,70	36,30	34,79	34,79	40,10	38,39	38,19
Leffrinckoucke . . .	43,53	42,26	39,16	34,69	34,69	39,56	35,09	35,09	41,23	44,33	39,33	37,93	33,69	33,69	41,73	37,29	37,09
Lens	42,00	41,50	37,80	35,93	35,93	38,20	36,33	36,33	39,70	42,80	37,80	36,40	34,93	34,93	40,20	38,53	38,33
Lesquin	41,70	41,20	37,50	34,64	34,64	37,90	35,04	35,04	39,40	42,50	37,50	36,10	33,64	33,64	39,90	37,24	37,04
Lille (Porte d'Arras) .	41,85	41,35	37,65	34,59	34,59	38,05	34,99	34,99	39,55	42,65	37,65	36,25	33,59	33,59	40,05	37,19	36,99
Tergnier	40,60	40,10	36,40	34,00	34,00	36,80	34,40	34,40	38,30	41,40	36,00	35,00	33,00	33,00	38,80	36,50	36,30
Tourcoing	42,00	41,50	37,80	34,19	34,19	38,20	34,59	34,59	39,70	42,80	37,80	36,40	33,19	33,19	40,20	36,79	36,59

2. Für die frachtgutmäßige Beförderung von
   A. Magnesit, roh, auch gebrannt oder gemahlen,
   B. Magnesitröhren,
   C. Magnesitziegel (-steine)

bei Aufgabe in Mengen unter 5000 kg, sowie bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen werden im Verkehr von Trieben und Wartberg-Mürzthal nach Lille (Porte d'Arras) folgende Frachtsätze berechnet:

Nach / Von	Lille (Porte d'Arras) A unter 5000 kg	A 5000 kg	B unter 5000 kg	B 5000 kg	C unter 5000 kg	C 5000 kg
	Frachtsätze für 1000 kg in Franken					
Trieben	118,00	57,15	118,00	53,65	118,00	53,60
Wartberg-Mürzthal .	129,80	65,15	129,80	60,35	129,80	59,50

Gleichzeitig ist der Kilometerzeiger des Tarifes auf den Seiten 80—85 wie folgt zu ergänzen:

Von oder nach	Bahnverwaltung	Cambrai	Ghyvelde	Hénin Liétard	Leffrinckoucke	Lens	Lesquin	Lille (Porte d'Arras)	Tergnier	Tourcoing
		Kilometer								
Eichberg	S. B.	1319	1388	1362	1395	1368	1351	1356	1304	1343
Gloggnitz	"	1324	1372	1355	1379	1361	1341	1340	1309	1327
Leoben Staatsbahnhof . . .	k. k. St. B.	1220	1302	1263	1309	1269	1252	1260	1205	1257
Leoben Südbahnhof	S. B.	1222	1304	1265	1311	1271	1254	1262	1207	1259
Mixnitz	"	1252	1334	1295	1341	1301	1284	1292	1237	1289
Neuberg in Steiermark . .	k. k. St. B.	1292	1374	1335	1381	1341	1324	1332	1277	1329
Radenthein	S. B.	1180	1305	1223	1308	1229	1212	1220	1165	1227
Trieben	k. k. St. B.	1164	1246	1207	1253	1213	1196	1204	1149	1201
Wartberg-Mürzthal	S. B.	1262	1344	1305	1351	1311	1294	1302	1247	1299

Wien, am 6. Mai 1913. (1335)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Wels in den Ausnahmetarif 86 für Asbestfasern und Asbestabfälle.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für Asbestfasern und Asbestabfälle des Ausnahmetarifes 86 des Elbe-Moldau-Umschlagstarifes für Österreich nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von / Nach	Holleschowitz-Umschlag	Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai für das Elbegebiet Hamburg
	10 t				10 t
	Pfennig für 100 kg				
Wels	107	126	129	5	160

Wien, am 8. Mai 1913. (1341)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Durch die Eröffnung des neuen Empfangsgebäudes auf Bahnhof Friedberg (Hess.) für den Personenverkehr — voraussichtlich am 1. Juli d. J. — treten infolge von Gleisverlegungen Entfernungsänderungen ein, die im Verkehr in der Richtung nach Bad Nauheim, Dorheim und Rosbach v. d. H. in vereinzelten Fällen Fahrpreiserhöhungen zwischen 0,05 ℳ bis zu 0,20 ℳ mit sich bringen, während im Verkehr in der Richtung nach Bruchenbrücken und Assenheim in vereinzelten Fällen Fahrpreisermäßigungen in gleicher Höhe eintreten.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Frankfurt (Main), 8. Mai 1913. (1336)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - süddeutsch - schweizerisch - ungarisch - rumänisch - serbisch - bulgarisch - orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Sämtliche im Tarif für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze nach rumänischen Stationen und über rumänische Strecken werden auf 15. Juli 1913 aufgehoben.

Die Einführung neuer erhöhter Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze auf den gleichen Zeitpunkt wird noch besonders bekanntgegeben.

Nähere Auskunft vermittelt das Tarifbureau der Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 8. Mai 1913. (1337)

Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) 68 400 cbm Kies und Steinschlag 2. Kl., sowie
b) 28 400 cbm Steinschlag 1. Kl.
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a oder b von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden und zwar die zu a) bis zum 19. Mai 1913, vormittags 11 Uhr, und die zu b) bis zum 20. Mai 1913, vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist: je 4 Wochen.

Erfurt, den 6. Mai 1913. (1361)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der teilweisen Neupflasterung der Zufuhr- und Ladestraßen auf dem Lehrter und Hamburger Güterbahnhofe sowie auf dem Güterbahnhof Moabit sollen in 3 Losen, und zwar getrennt nach Los I Pflasterarbeiten auf dem Lehrter Güterbahnhof in Berlin, Los II Pflasterarbeiten auf dem Hamburger Güterbahnhof in Berlin und Los III Pflasterarbeiten auf dem Güterbahnhof Moabit öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung von Pflasterarbeiten auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und auf Bahnhof Moabit" versehen bis zum 7. Juni 1913, vorm. 11 Uhr, nach hier einzusenden. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1357)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Verdingung

von Bohrungen auf See zwischen dem Festlande bei Stralsund und der Insel Rügen und auf dem benachbarten Ufergelände zur Untersuchung des Baugrundes am 20. Mai 1913, vormittags 11 Uhr.

Die Zuschlagsfrist kann nicht auf einen bestimmten Tag festgesetzt werden, bevor die beantragte Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Ausführung der Bohrungen erfolgt ist. Anzunehmen ist jedoch ohne Gewähr der 1. Juli d. J. Die Anbieter werden ersucht, beim Angebot zu erklären, ob sie sich bis zum 1. August d. J. an ihr Gebot gebunden halten.

Es kann nur solchen Bietern der Zuschlag erteilt werden, welche nachweisen, daß sie bereits für Behörden, Schiffswerften oder ähnliche Unternehmungen gleichartige Arbeiten auf bewegtem Wasserspiegel bei regem Schiffahrtsbetriebe ausgeführt haben.

Angebote hierauf sind postfrei, versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung von Bohrungen im Strelasund" an das technische Bureau der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin, Lindenstraße 20, Zimmer 257, bis zu der vorstehend für die Eröffnung der Angebote bestimmten Zeit einzureichen.

Angebotshefte, enthaltend einen Lageplan und Bedingungen können gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ bar vom Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion, Zimmer 34, bezogen werden.

Stettin, den 3. Mai 1913. (1362)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der nachstehend aufgeführten Werkzeuge und Geräte soll in verschiedenen Losen vergeben werden:

Los 1: 53 Reibahlen;
Los 2: 335 Stemmeisen aus Gußstahl;
Los 3: 200 Nagelbohrer, 670 Frittbohrer, 35 Spiralbohrer, 205 Zentrumbohrer, 240 Schneckenbohrer mit Stange und Öhr;
Los 4: 1525 Spiralbohrer für Metall und 600 Gewindeschneidebohrer aus Werkzeugstahl, 4385 Spiralbohrer für Metall aus Schnelldrehstahl;
Los 5: 87 Glaserdiamanten;
Los 6: 150 Handdurchschläge, 450 Schrotmeißel, 100 Durchtreiber, 10 Kehlhämmer, 90 Lochhämmer, 69 Vorschlaghämmer, 30 Schlichthämmer, 75 Handkörner, 950 Handmeißel, 50 Hohlschaber, 50 Schienenzangen;
Los 7: 200 Holzhämmer für Klempner, 15 Holzhämmer für Kupferschmiede;
Los 8: 30 Doppelhobel, 120 Hobeleisen, 10 hölzerne Reißmaße, 5 stählerne Winkel;
Los 9: 150 Handlampen für Schlosser;
Los 10: 110 Lötkolben für Kupferschmiede;
Los 11: 40 Winden für Lokomotiven und Wagen;
Los 12: 140 Spitzzirkel, 50 Federzirkel;
Los 13: 310 verstellbare Schraubenschlüssel;
Los 14: 1942 Schraubenschlüssel, 951 Aufsteckschlüssel;
Los 15: 90 eiserne Eimer für Lokomotiven;
Los 16: 10 anschraubbare Laternenstützen, 400 emaillierte Oberwagen- und 50 emaillierte Zuschlußscheiben;
Los 17: 180 Schlackenschaufeln für Lokomotiven;
Los 18: 40 Wasserstandslaternen, 300 Kugellaternen für Lichtpatronen, 100 Oberwagenlaternen, 50 Schlußlaternen, 45 Signallaternen für Lokomotiven.

Die Bedingungen und Angebotformulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und getrennt von den einzureichenden Mustern mit der Aufschrift

„Angebot auf Werkzeuge usw." an uns einzusenden. Sie werden in dem am 10. Juni 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1, stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juli 1913.

Die für die Lieferung maßgebenden Proben sind bis zum 10. Juni 1913 bei dem Königlichen Eisenbahn-Werkstättenamt in Halberstadt einzureichen; ihre Rücksendung erfolgt auf Kosten des Anbieters.

Auf die in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeigers vom 19. März 1912 bekannt gegebenen Bedingungen wird noch besonders hingewiesen. (1343)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Die Arbeiten und Lieferungen für die Herstellung einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke über den Rhein bei Rüdesheim im Zuge der Verbindungsbahn Rüdesheim (Geisenheim)-Sarmsheim (Ockenheim) sollen im Los I, II und VI öffentlich vergeben werden.

Die Arbeiten und Lieferungen umfassen:

Los I: rd. 4500 t Eisenkonstruktion u. rd. 125 t Stahl;
Los II: rd. 2800 t Eisenkonstruktion u. rd. 90 t Stahl;
Los VI: rd. 330 t bzw. rd. 270 t oder rd. 160 t eiserne Senkkasten.

Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen können, soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung (nicht in Briefmarken)

für Los I und II je von 5,00 ℳ für die Verdingungsunterlagen und von 4,60 Mark für die Zeichnungen;
für Los VI: von 2,40 ℳ für die Verdingungsunterlagen und 4,60 ℳ für die Zeichnungen

durch unser Zentralbureau, dahier, bezogen werden.

Die Unterlagen können auch während der Dienststunden auf Zimmer 99a unseres Verwaltungsgebäudes, dahier, eingesehen werden.

Die Angebote sind für jedes Los besonders post- und bestellgeldfrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf die Herstellung der Eisenbahnbrücke bei Rüdesheim, Los I, bzw. Los II oder Los VI"

versehen bis zu den am

Samstag, den 14. Juni 1913, vormittags 11 Uhr,

für Los VI und 11½ Uhr für Los I und II auf Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstraße 1 dahier, stattfindenden Eröffnungsterminen einzureichen. Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Mainz, den 13. Mai 1913. (1370)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von 108 600 kg Zinn in 8 Losen und 13 550 kg Antimon in 7 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Juni 1913, vormittags 9½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer Nr. 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 3. Juni 1913, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28, III, Zimmer 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 7. Juni 1913.

Berlin, den 10. Mai 1913. (1368)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten zu dem Stellwerkgebäude Mot auf Bahnhof Putlitzstraße sollen zusammen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Stellwerkgebäude Bahnhof Putlitzstraße" versehen bis zum 2. Juni 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1380)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Erd-, Maurer-, Asphalt-, Steinmetz-, Zimmer-, Schmiede- und Eisenarbeiten sowie teilweise Materiallieferung zur Herstellung eines Personentunnels auf Bahnhof Flatow der Strecke Schneidemühl-Konitz sollen öffentlich in einem Lose vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können — soweit der Vorrat reicht — von dem unterzeichneten Amt gegen portofreie Einsendung von 3,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin

am Freitag, den 30. Mai 1913, vormittags 11 Uhr,

portofrei nach hier einzureichen.

Zuschlagsfrist beträgt 8 Wochen.

Konitz, den 13. Mai 1913. (1369)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 1.

Die Lieferung und Anbringung a) von 9 schmiedeeisernen Toren und b) von etwa 1630 qm schmiedeeisernen Fenstern für den Lokomotivschuppen auf Abstellbahnhof Rummelsburg soll getrennt nach einzelnen Losen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Mittwoch, den 21. Mai 1913, mittags ½12 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 267 statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von je 0,80 ℳ (für je ein Heft zu a und zu b) und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67. Fernsprechamt Ob. 370. Zuschlagsfrist bis 21. Juni 1913.

Berlin, den 26. April 1913. (1338)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung einer Bewässerungsanlage auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 27. Mai 1913, vormittags ½11 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 209 statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67, Fernsprecher Amt Ob. 370.

Zuschlagsfrist bis 27. Juni 1913.

Berlin, im Mai 1913. (1339)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen und Jena, den Betriebswerkstätten Naumburg und Eisenach sollen öffentlich verkauft werden: Kupfer, Rotguß, Weißguß und Messing in Stücken und Spänen, Abfälle von Weiß-, Messing- und Neusilberblech, Schmelztiegeln, Hochdruckdichtungsplatten, Leinen, Wagendecken, Parchend usw., Eisen-Drehspäne, Zink-, Blech-, Kern-, Misch-, Hohl-, Stahlguß- und Weißblechschrot, Feilen und Werkzeugstahl, Radreifen, -scheiben und -sterne, Metallkrätze und -kehricht, Gießereiformsand und -schutt, Gummi, Glasbrocken, Langträger, Kopfstücke, Bleiplatten und Bleischlamm aus Akkumulatorenbatterien, Brocken von Lokomotivschamottesteinen.

Termin hierzu ist auf den 5. Juni 1913, vormittags 10 Uhr anberaumt. Bis zum 4. Juni werden Angebote auf freihändige Verkäufe kleinerer Posten am Lagerorte entgegengenommen.

Verkaufsbedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 60 ₰ in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 7. Mai 1913. (1340)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 38. | 21. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Elektrischer Vollbahnbetrieb und Militärverwaltung.

Von **G. Soberski**, Königl. Baurat in Berlin-Wilmersdorf.

Seit Beginn des gegenwärtigen Jahrhunderts hat die Elektrotechnik mit unentwegtem Eifer daran gearbeitet, sich auch in das Vollbahnwesen Eingang zu verschaffen, und in fortschreitender Entwicklung haben die elektrischen Triebfahrzeuge und Lokomotiven bereits eine Vervollkommnung erlangt, in der sie den Dampflokomotiven würdig an die Seite gestellt werden können. Aber noch immer sind die weltumspannenden Schienenstränge dem Dampfbetrieb im großen und ganzen treu geblieben und nur geringe Teile der neuen Kraft ausgeliefert. Für diese auffällige Erscheinung müssen gewichtige Ursachen vorliegen, denn ohne solche wäre das Festhalten am Vorhandenen nicht zu erklären.

Tatsächlich werden denn auch dem Dampfbetriebe im Eisenbahnwesen mancherlei direkte und indirekte Vorzüge zugesprochen, die den maßgebenden Organen — abgesehen von den für den Dampfbetrieb bereits aufgewendeten beträchtlichen Geldmitteln — den Entschluß zur wesentlichen Einschränkung oder gar vollständigen Aufgabe der bisherigen Betriebsart recht erschweren. Einen sehr wesentlichen Punkt bildet bei diesen Entscheidungen in den europäischen Ländern, und besonders auch für Deutschland, die militärische Bedeutung der Eisenbahnen. Es ist nicht unbekannt geblieben, daß bisher gerade die Militärbehörden noch vielfach der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Vollbahnen im weiteren Umfange Bedenken entgegenstellen, und es verlohnt sich deshalb, einmal des Näheren auf die Bedeutung und den Einfluß der Betriebsart der Vollbahnen in militärischer Hinsicht, d. h. im Kriegsfalle, einzugehen.

Die den Eisenbahnen in einem Kriege zufallenden Aufgaben können im wesentlichen nach zwei Richtungen unterschieden werden:

1. Die Beförderung der Truppen sowie des erforderlichen Kriegs- und Verpflegungsmaterials an die bedrohten Landesgrenzen nach Erlaß des Mobilmachungsbefehls,

2. die Beförderung von Truppen- und Materialnachschüben im eigenen Lande sowie in Feindesland während des Krieges.

Bei der zu 1 genannten Aufgabe kommt es vor allem darauf an, die Truppen sowie alles für sie erforderliche Material möglichst schnell an bestimmte Orte zu bringen, und es dürfte nicht zu weit gegangen sein, wenn behauptet wird, daß ein zukünftiger Krieg schon zum Teil durch den mehr oder weniger schnellen Aufmarsch der Truppen an den bedrohten Landesgrenzen entschieden werden kann. Die europäischen Regierungen bzw. Militärbehörden arbeiten deshalb auch schon in Friedenszeiten nach dem Grundsatz „si vis pacem, para bellum“ eingehende Pläne für die Truppen- und Materialbeförderung im Kriegsfalle aus und unterziehen diese einer ständigen Nachprüfung und Änderung nach Maßgabe der jeweiligen politischen Lage und aller sonst hierbei in Betracht kommenden Verhältnisse. Mit der Bekanntgabe des Mobilmachungsbefehls hört bekanntlich die Beförderung von Personen und Gütern ganz oder teilweise auf, und es tritt der Mobilmachungsfahrplan in Kraft. Er erfordert — besonders in den ersten Tagen — nicht nur an sich bedeutend erhöhte Leistungen, sondern verschiebt diese teilweise auch örtlich erheblich, so daß Strecken, die in Friedenszeiten nur einen schwachen Verkehr besitzen, plötzlich viel stärker belastet werden; dieser Umstand macht vielleicht die schleunige Standortänderung von Betriebsmitteln nötig; es muß ihm auch schon in Friedenszeiten insoweit Rechnung getragen werden, als die in Frage kommenden Linien — sowohl auf der freien Strecke als besonders in den Stationen — die für den starken Kriegsverkehr notwendigen Einrichtungen erhalten.

Gerade diese örtliche Verschiebung der Leistungen ist bei Ländern, die — wie Deutschland — mit der Verteidigung ihrer Grenzen nach zwei oder noch mehr Fronten zu rechnen haben, von besonderer Wichtigkeit und — soweit sie von der Art des Betriebes beeinflußt wird — im Dampfbetrieb leichter durchführbar als im elektrischen Betrieb. Die auf der freien Strecke sowie den Ein- und Ausschiffungsstationen für die erhöhte Leistungsfähigkeit nötigen baulichen Einrichtungen sind von der Betriebsart im allgemeinen unabhängig, dagegen wird diese von wesentlicher Bedeutung auf den Lokomotivwechsel- sowie den Zugausgangs- und -endstationen. Auf diesen Stationen müssen für den Dampfbetrieb nicht nur soweit erforderlich weitere Aufstellungsgleise in Verbindung mit stets benutzten oder für den Kriegsfall allein bestimmten Drehscheiben, Revisionsgruben und Lokomotivschuppen geschaffen, sondern auch von vornherein leistungsfähigere Wasserstationen und größere Kohlenlager angelegt werden. Die erforderliche Standortänderung der Betriebsmittel kann durch Ablassen von Leer- und Lokomotivzügen bewerkstelligt werden; weitere Einrichtungen und Vorkehrungen entfallen infolge der örtlichen Unabhängigkeit des Dampfbetriebes.

Der elektrische Bahnbetrieb besitzt diese Unabhängigkeit nicht. Schon die Standortänderung der elektrischen Lokomotiven kann einige Schwierigkeiten bereiten, da sie über die für den elektrischen Betrieb nicht eingerichteten Strecken von Dampflokomotiven geschleppt werden müssen. Außerdem empfängt der elektrische Betrieb seine treibende Kraft von einer oder mehreren Krafterzeugungsstationen durch besondere Leitungsanlagen; es muß also bei deren Bemessung und Verteilung von vornherein auf die Bedürfnisse des Kriegsfalles Rücksicht genommen werden, und damit unter Umständen eine bedeutende für die Friedenszeiten direkt zunächst nutzlose Geldaufwendung erfolgen. Es ließe sich hier vielleicht ein gewisser Ausgleich schaffen, wenn die Krafterzeugungsstationen für den Eisenbahnbetrieb gleichzeitig auch der Stromlieferung für Industrie und Landwirtschaft nutzbar gemacht würden. Da mit dem Augenblick einer Kriegserklärung besonders die Industrie in ihrer Tätigkeit eine wesentliche Einschränkung erfährt, so wäre wenigstens bei den in industriellen Gegenden belegenen Krafterzeugungsstationen ein teilweiser Ausgleich zwischen dem Mehrbedarf an Strom für den Eisenbahnverkehr und dem Minderbedarf für die Industrie denkbar. Es wird im übrigen bei dem Strombedarf für den Eisenbahnverkehr auch an sich ein gewisser Ausgleich eintreten, da durch die in dem elektrischen Vollbahnbetrieb bereits erprobten hohen Spannungen von einer Erzeugungsstation aus schon recht umfangreiche Bezirke versorgt werden können; andererseits werden sich dadurch aber auch etwaige Störungen auf einem weiteren Umkreis fühlbar machen und könnten bei der möglichst schnell zu bewirkenden Beförderung großer Truppenmassen verhängnisvoll werden, wenn nicht auch für diese außergewöhnlichen Leistungen ausreichende Reserve in Zentralen und Leitungsanlagen vorhanden ist. In manchen Fällen wird diese durch Verbindung benachbarter Kraftstationen oder — namentlich für kurze Zeitabschnitte — durch fahrbare Kraftanlagen geschaffen und so die Betriebssicherheit vergrößert werden können, immerhin wird aber nach dieser Richtung, selbst unter Berücksichtigung der andauernden Vervollkommnung der maschinellen Einrichtungen in den Krafterzeugungsstationen und Leitungsanlagen, der Dampfbetrieb den Vorteil behalten, daß bei ihm etwaige Störungen zunächst stets nur auf ein einziges Kraftfahrzeug und den durch dieses beförderten Zug beschränkt bleiben. Allerdings kann in der Durchführung des Aufmarsch-Fahrplanes, bei dem sich die Züge oft in den kürzesten Abständen folgen, auch schon eine zunächst rein örtliche Störung recht üble Folge zeitigen und mehrere nachfolgende Züge beeinflussen.

Da zudem die Handhabung der Dampflokomotiven wesentlich schwieriger ist, als die der elektrischen Lokomotiven und der Einrichtungen einer ortsfesten Krafterzeugungsstation, so muß zugegeben werden, daß die örtlichen Störungen im Dampfbetrieb viel leichter, also auch häufiger eintreten können, als die allerdings meist stärker wirkenden Störungen im elektrischen Betrieb, zumal für die Durchführung des Aufmarsch-Fahrplanes — wie schon erwähnt — gewöhnlich umfangreiche Standortänderungen von Lokomotiven vorgenommen werden müssen und diese dann in die Hände fremder Personale kommen.

Schon bei Gelegenheit großer Manöver zeigt es sich öfters, wie einschneidend lokale Betriebsstörungen wirken, und wie leicht sie im Dampfbetrieb, z. B. bei falscher oder unachtsamer Behandlung des Feuers durch ungeübte Mannschaften, eintreten können.

Wenn man noch bedenkt, daß die elektrischen Lokomotiven trotz unausgesetzter Vervollkommnung auch der Dampflokomotive diese nicht nur hinsichtlich der motorischen Kraftleistung überflügelt haben, sondern für ihre Instandhaltung und Dienstbereitschaft durch den Fortfall von Feuerreinigung, Kohlen- und Wassernehmen, Kesselauswaschen usw. viel weniger Zeit und Personal erfordern, also auch indirekt viel leistungsfähiger sind, so erweist sich für den Truppenaufmarsch — zumal es sich bei ihm heute und zukünftig um wesentlich größere Beförderungsmengen als früher handeln wird — der elektrische Betrieb dem Dampfbetrieb überlegen und deshalb überall da am Platze, wo die Durchführung der kriegsmäßigen Leistungen für die Erstellung von Krafterzeugungsstationen und Leitungsanlagen nicht allzu große, in Friedenszeiten nicht nutzbringend zu verwertende Geldmittel erfordert.

Das im Vorstehenden Ausgeführte gilt mehr oder weniger auch für den zweiten Teil der den Eisenbahnen im Kriege zufallenden Aufgaben, soweit sich dieser auf die Beförderung von Truppen- und Materialnachschüben im eigenen Lande erstreckt, und der Gegner dieses noch nicht betreten hat. Mit dem Augenblick aber, wo dies erfolgt ist, tritt die weitere Frage, bei welcher Betriebsart dem Gegner die Benutzung der Eisenbahnen leichter und nachhaltiger erschwert oder gar unmöglich gemacht werden kann, in den Vordergrund. Die Maßnahmen, welche von der Betriebsart unabhängig sind, wie Zerstörung von Gleisen, Brücken usw., müssen naturgemäß hier unberücksichtigt bleiben.

Der elektrische Betrieb kann von den zurückgehenden Truppen durch Zerstörung der Krafterzeugungsstationen für den nachfolgenden Gegner so gut wie lahm gelegt werden, bei dem Dampfbetrieb wird dies in gleichem Umfange selbst durch Zerstörung der Wasserstationen und Kohlenlager nicht so leicht möglich sein; jedenfalls wird der Gegner hier eher Abhilfe und Ersatz schaffen können, wie im ersten Falle, in welchem auch mit der Zerstörung der Krafterzeugungsstationen die elektrischen Lokomotiven ohne weiteres unbenutzbar werden. Die leichtere Zerstörbarkeit des elektrischen Betriebes kann aber ebensowohl für den Gegner ein Vorteil werden, wenn man die Fortschritte der Flugtechnik ins Auge faßt; sie lassen es nicht ausgeschlossen erscheinen, daß der Gegner schon vor Überschreitung der feindlichen Grenzen besonders die in ihrer Nähe befindlichen Krafterzeugungsstationen von Lenkballons oder Flugzeugen aus durch herabgeworfene Bomben zerstört und damit schon dem Gegner den Truppenaufmarsch erschwert; die Krafterzeugungsstationen werden wahrscheinlich leichter auffindbare und bessere Zielobjekte bieten als die meistens nicht sehr umfangreichen einzelnen Wasserstationen und Kohlenlager, die den Lebensnerv des Dampfbetriebes bilden; in dieser Beziehung wird es den elektrischen Krafterzeugungsstationen zum Vorteil werden, wenn sie nicht mehr direkt feste Brennstoffe verwerten, sondern mit Abgasen oder Verbrennungsmotoren arbeiten, also besondere Kesselhäuser, vielleicht auch Schornsteine entbehren können und sich dadurch ihre räumliche Ausdehnung und leichte Erkennbarkeit verringert. Ist der Gegner in ausreichendem Besitze von Dampflokomotiven, so wird es ihm möglich sein, auch die elektrischen Strecken im feindlichen Lande mit diesen zu betreiben, wenn nicht die Wasser- und Kohlenversorgung unüberwindlichen Hindernissen begegnet. Elektrische Lokomotiven werden in Feindesland naturgemäß

auf den Dampfstrecken überhaupt nicht und auf den elektrischen Strecken nur da Anwendung finden können, wo Spannung, Stromart und Polwechselzahl denjenigen des Heimatlandes entsprechen.

Überblickt man die vorstehenden Ausführungen in ihrer Gesamtheit, so kommt man zu dem Ergebnis, daß in militärischer Hinsicht für die Verteidigung der elektrische Bahnbetrieb, für den Angriff der Dampfbetrieb den Vorzug verdient, und da wohl bei allen praktischen Vorbereitungen sowohl der Verteidigungs- wie der Angriffsfall gleiche Berücksichtigung erfahren, so wird man auch hier wie in so vielen Fällen einen Mittelweg einschlagen, sich also aller Voraussicht nach der Elektrizität auch im Vollbahnwesen ein weites Betätigungsfeld erschließen, aber an eine völlige Verdrängung des Dampfbetriebes nicht zu denken sein.

Im Nebeneinanderwirken dürfte es aus militärischen Rücksichten dahin kommen, daß die strategisch besonders wichtigen und die nahe den Grenzen liegenden Eisenbahnstrecken dem Dampfbetrieb erhalten bleiben oder doch so ausgestattet werden, daß sie jederzeit auch mit Dampflokomotiven betrieben werden können, während alle anderen Strecken dem elektrischen Betrieb zufallen werden, soweit sich dieser auch aus wirtschaftlichen Gründen als vorteilhaft erweist.

Aus der Unfallstatistik der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Anschließend an frühere ähnliche Mitteilungen (zuletzt in Nr. 52 vom Jahre 1912 dieser Zeitung) folgen hier auch für das Jahr 1911 Angaben, die auf Grund der von der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien herausgegebenen Jahresberichte zusammengestellt wurden und Anhaltspunkte für die Beurteilung der Unfallshäufigkeit im Bereiche der österreichischen Eisenbahnen, soweit das Personal in Betracht kommt, zu geben geeignet sind.

Die Zahl der überhaupt versicherten Personen, von der auszugehen ist, ist im Jahre 1911 im Vergleiche zu den vorangegangenen Jahren abermals ein wenig zurückgegangen, wie Abb. 1 zeigt; gegenüber dem Jahre 1895 aber war im Jahre 1911 die Zahl der Versicherten (bekanntlich sind bei der genannten Anstalt die Bediensteten der Staats- und Privatbahnen versichert) von 168 633 auf 325 602, d. i. um rund 93 % gestiegen.

1895: 168 633 — 1904: 255.488 — 1905: 258.396 — 1906: 269.101 — 1907: 292.711 — 1908: 320.266 — 1909: 335.211 — 1910: 329.944 — 1911: 325.602

Abb. 1.

Was die Zahl der erstatteten Unfallsanzeigen betrifft, so hat sich die Aufwärtsbewegung nach dem kleinen, im Jahre 1910 eingetretenen Rückschlage im Jahre 1911 wieder fortgesetzt, wie sich aus Abb. 2 ergibt. Gegenüber dem Jahre 1895, in welchem im ganzen 6825 Unfallsanzeigen erstattet worden waren, zeigt das Jahr 1911 eine Zunahme von 26 932 Unfallsanzeigen, d. i. also eine Zunahme von 394 %, womit abermals ein Höchststand erreicht wurde.

1895: 6 825 — 1904: 17.281 — 1905: 18.304 — 1906: 21 121 — 1907: 25.755 — 1908: 30 899 — 1909: 32 046 — 1910: 30 832 — 1911: 33.757

Abb. 2.

Die Tatsache, daß die Zahl der Unfallsanzeigen eine größere verhältnismäßige Zunahme aufweist als die Zahl der versicherten Personen, drückt sich ziffermäßig und bildlich in einem Sinken der „Gefährdungszahlen“ (Ziffern, welche das Verhältnis der Zahl der Versicherten zur Zahl der angezeigten Unfälle ausdrücken; sie stellen dar, auf wieviel Versicherte ein angezeigter Unfall entfiel) aus, wie Abb. 3 dartut. (Wegen der in dieser Abbildung voll ausgezogenen Linien und der unten in Klammern beigesetzten Ziffern ist das unten am Schlusse bemerkte zu vergleichen.)

1895: 24.70 — 1904: 14.79 (11.81) — 1905: 14.11 (12.51) — 1906: 12.74 (12.61) — 1907: 11.36 (12.05) — 1908: 10.36 (11.56) — 1909: 10.46 (13.73) — 1910: 10.68 (13.30) — 1911: 9.65 (11.76)

Abb. 3.

Wie die Abb. 3 zeigt, entfiel im Jahre 1911 schon auf 9,65 Versicherte eine Unfallsanzeige; nach der leichten Besserung in den Jahren 1909 und 1910 haben also diese Gefährdungszahlen die ungünstige Entwicklung (nach unten) fortgesetzt. Gleich ungünstig ist die Entwicklung, die im Jahre 1911 die „richtig gestellten Gefährdungszahlen“ genommen haben. Denn im Jahre 1911 haben auch die eine Entschädigungsleistung begründenden Unfälle (das sind solche, die den Tod oder eine Erwerbsunfähigkeit von mehr als 4 Wochen zur Folge hatten) eine Zunahme

1895: 89.84 — 1904: 67.37 — 1905: 65.06 — 1906: 58.95 — 1907: 55.61 — 1908: 52.67 — 1909: 57.82 — 1910: 58.74 — 1911: 57.30

Abb. 4.

erfahren, die zwar an und für sich nicht sehr bedeutend ist (von 5608 auf 5682), mit Rücksicht auf die verminderte Gesamtzahl der versicherten Personen aber doch wieder ein Sinken der richtig gestellten Gefährdungszahlen (welche anzeigen, auf wieviel Versicherte ein eine Entschädigungsleistung begründeter Unfall entfiel) verursachte, wie Abb. 4 dartut.

Endlich folgt noch eine Tabelle, welche ersichtlich macht, in welcher Reihenfolge die einzelnen Klassen der Versicherten hinsichtlich der Gefährlichkeit ihres besonderen Berufszweiges stehen.

		1907	1908	1909	1910	1911
Maschinen-personal	1	24 193	25 802	26 986	32 832	33 970
	2	1 151	1 242	1 206	1 208	1 007
	3	21,02	20,77	22,37	27,17	33,74
Zugbegleitungspersonal	1	23 635	25 779	27 253	27 854	28 309
	2	721	771	693	613	651
	3	32,78	33,43	39,32	45,44	43,48
Werkstätten-personal	1	27 395	29 641	30 923	31 242	32 092
	2	620	686	648	736	843
	3	44,18	43,35	47,72	42,44	38,07
Stations-personal	1	85 082	91 592	93 997	91 419	91 269
	2	1 306	1 437	1 444	1 327	1 377
	3	65,14	63,74	65,09	68,89	66,28
Strecken-personal	1	118 636	132 992	141 501	131 501	124 989
	2	1 389	1 889	1 909	1 648	1 745
	3	85,41	70,40	74,47	79,80	71,44
Dampfschiff-fahrtspersonal	1	139	136	132	137	144
	2	2	1	2	2	—
	3	69,50	136,00	66,00	68,50	—
Kanzlei-personal	1	13 631	14 324	14 419	14 959	14 829
	2	24	14	26	23	19
	3	567,96	1023,14	554,57	650,39	780,47

1 = Zahl der versicherten Bediensteten.
2 = Zahl der eine Entschädigungsleistung begründenden Unfälle.
3 = Auf . . . Versicherte entfiel ein Unfall der unter 2 bezeichneten Art.

Bemerkenswert ist, daß auch im Jahre 1911 (wie schon im Jahre 1910) die Unfälle im Bereiche des Werkstättenpersonals verhältnismäßig häufiger waren als im Kreise des Zugbegleitungspersonals. Die gleiche Erscheinung des Jahres 1910 scheint also nicht eine zufällige gewesen zu sein. Auffallend ist auch die günstigere Entwicklung der Gefährdungszahlen beim Maschinenpersonal, bei welchem im Jahre 1911 erst auf 33,74 Versicherte ein (eine Entschädigungsleistung begründender) Unfall entfiel. Während in den früheren Jahren die Unfallshäufigkeit beim Maschinenpersonal nahezu doppelt so groß war wie beim Werkstättenpersonal, ist im Jahre 1911 die verhältnismäßige Unfallshäufigkeit bei diesen beiden Klassen von Versicherten fast schon gleich geworden.

Um eine bessere Vergleichung zu erzielen, wurden in der Abb. 3 den Gefährdungszahlen, die sich aus der Statistik der österreichischen berufsgenossenschaftlichen Unfall-Versicherungs-Anstalt der österreichischen Eisenbahnen ergeben, jene gleichartigen Zahlen gegenübergestellt (u. zwar in Klammern bzw. unter Andeutung durch voll ausgezogene Linien), welche sich aus den Ergebnissen der Privatbahnberufsgenossenschaft in Lübeck ableiten ließen. Die Vergleichung bestätigt auch für das Jahr 1911 im großen und ganzen, was das letztemal gesagt wurde, nämlich, daß bei der Lübecker Anstalt eine gewisse Stetigkeit hinsichtlich der Anzeigeerstattung eingetreten zu sein scheint und daß dort verhältnismäßig weniger Unfälle zur Anzeige kommen als bei der österreichischen Anstalt. Eine weitere Vergleichung der Ergebnisse beider Anstalten hinsichtlich der Zahl der eine Entschädigungsleistung begründenden Unfälle ist wegen der Verschiedenheit der Voraussetzungen, unter denen nach deutschem Rechte einerseits, nach österreichischem Rechte anderseits eine Unfallentschädigung zu leisten ist, nicht möglich.

Dr. L.

John Pierpont Morgan und die amerikanischen Eisenbahnen.

Bekanntlich ist der hervorragende amerikanische Finanzmann J. Pierpont Morgan kürzlich in Rom gestorben. (S. Nr. 30 S. 504 d. Ztg.) Man spricht die Wahrheit und macht sich keines Gemeinplatzes schuldig, wenn man sagt, daß sein Tod das amerikanische Volk schmerzlich berührt hat, denn er war und galt als würdiger Vertreter der Art amerikanischer Kauf- und Handelsherren, unternehmend, kühn, berechnend, im Geschäfte großzügig, in Geldsachen nie kleinlich und knauserig, dabei ein gebildeter Mann (er hatte auch ein Jahr in Göttingen studiert). Er war wohltätig, wo er nur konnte, dazu ein Mann, der die Kunst liebte und auch etwas von ihr verstand. Er wußte aber auch dem wirtschaftlichen Leben der Vereinigten Staaten jene Formen zu geben, die den Eigentümlichkeiten des Amerikaners am meisten entsprechen, er war der Träger, zum Teil Urheber großer, neuer, weltbewegender Gedanken, durch welche die Weltwirtschaft in neue Bahnen gelenkt wurde. Sein großes Werk war der „Trust", das ist der Verband zur Erreichung großer Zwecke, die Abgrenzung von Interessenkreisen im wirtschaftlichen Leben, die Interessen-Gemeinschaft, durch welche die Schäden des rücksichtslosen Wettbewerbes vermieden werden sollen. Er war ein Freund des Aufbauens und haßte das Niederreißen, und in dem „Trust" sah er die Verwirklichung der Idee, daß kleine Kräfte sich zusammenfinden sollen, um Großes zu schaffen. Dieser Idee hat er in einer mehr als 50 jährigen Tätigkeit nachgelebt, sie immer zu verwirklichen gesucht; als noch junger Mann trat er in das amerikanische Eisenbahnleben ein und legte dort den Grund zu seinem Ruhme, aber auch zu seinem riesigen Vermögen, dieser Idee verdankte er auch seine ersten großen Erfolge. Als junger Bankherr verschaffte er während des Bürgerkrieges, zu einer Zeit, als der Kredit der Union vollständig vernichtet war, unter Daransetzung seines eigenen Vermögens seinem Lande eine große Anleihe, dreimal bewahrte er die Neuyorker Börse (das letztemal 1907) vor dem gänzlichen Zusammenbruche, für die Industrie seines Landes wirkte er als Gründer des Stahltrusts; alles dies ist von vielen anderen besprochen und hervorgehoben; mir aber seien einige Worte gestattet über die Bedeutung des Mannes für die amerikanische Eisenbahnentwicklung.

Morgan hatte sich schon vor langer Zeit von den Eisenbahnen wieder zurückgezogen, seine Wirksamkeit war daselbst eine zeitlich nur beschränkte, aber er hat schon als noch junger Mann mit eiserner Kraft die Grundsätze feststellt, nach denen sich späterhin mit geringen Ausnahmen das amerikanische Eisenbahnwesen entwickelte. Im Jahre 1869 war er zum erstenmal mit amerikanischen Eisenbahnen in Berührung gekommen. Damals herrschten wahre Wildwestsitten bei den Eisenbahnverwaltungen, und oft entschied bei einer Generalversammlung die größere Gewalt der Fäuste über das fernere Schicksal einer Bahn. In jener Zeit trieben die berüchtigten Jay Gould und Jim Fisk ihr Unwesen. Sie befolgten beide denselben Grundsatz, sich in eine Verwaltung einer Bahn einzudrängen oder einzuschleichen, sie finanziell zu vernichten, um sie billig erstehen zu können, ohne Rücksicht, daß dabei Tausende ihr Hab und Gut verloren. Eben hatten sie ihre Aufmerksamkeit der Albany und Susquehana-Eisenbahn zugewendet und wollten sie mit der Eriebahn, die sich bereits in ihrem Besitze befand, vereinigen. Die Direktoren der bedrohten Bahn wandten sich an Morgan um finanzielle Unterstützung. Es war eine Generalversammlung bereits einberufen, und auf ihr wollten Gould und Fisk durch ihre Anhänger, allenfalls mit Gewaltanwendung, die Konkursanmeldung beschließen lassen. Morgan beschloß, Gewalt gegen Gewalt anzuwenden; sein Rechtsanwalt unternahm alle Schritte, um bei Gericht einer Konkursanmeldung entgegentreten zu können, er selbst kam mit Freunden und auch angeworbenen Leuten frühzeitig in den Raum, in dem die Generalversammlung stattfinden sollte, und legte dar, daß eine Konkurseröffnung durch nichts gerechtfertigt und die Bahn lebensfähig sei; da die Mehrheit der Aktionäre, von denen Morgan selbst einen bedeutenden Teil vertrat, sich ihm zuneigte, beschloß Fisk, den Saal mit Gewalt zu stürmen und die Versammlung zu sprengen. Er wurde aber übel empfangen, er und seine Anhänger hinaus und über die Stiege hinab geworfen, er selbst brach sich dabei einen Arm und mußte fortgetragen werden, und — die Albany und Susquehanabahn behielt ihre Selbständigkeit. Dieses Draufgängertum machte Morgan über Nacht in den Vereinigten Staaten bekannt und berühmt, man sah in ihm den Mann, der den beiden „Bahnpiraten", wie man sie überall nannte, gewachsen sei, und es lenkte sich die Aufmerksamkeit des hochangesehenen und sehr reichen Bankherrn Drexel in Philadelphia auf ihn. Drei Jahre später zog Drexel nach Neuyork, schloß mit Morgan einen Gesellschaftsvertrag und gründete mit ihm die später weltbekannte Firma Morgan & Drexel, der die riesigen Mittel Drexels zur Verfügung standen.

Von da an begann Morgan sich mit den amerikanischen Bahnen näher zu beschäftigen und eingehende Studien über sie zu machen. Und er fand, daß sich das ganze Verwaltungssystem in vollständig falschen Bahnen bewegte. Die Bahnen waren zum Teil ziellos und wahllos gebaut worden. Wenn sich irgendwo ein paar unternehmende Leute fanden mit etwas Geld, suchten sie sich in irgendeinem Staate einen Freibrief gegen Geld und gute Worte zu verschaffen und bauten eine Bahn. Solche Bahnen suchten sich gegenseitig, so weit es nur möglich war, das Leben zu erschweren, jede Bahn suchte die andere Bahn, die eine parallele Strecke fuhr oder zu demselben

Endpunkt führte, durch Unterbieten aller Fahr- und Frachtpreise herunterzubringen, um sie aus der Welt zu räumen; dabei übersahen die Unternehmer oft, daß die Bahn sich selbst dabei verblutete. Da kamen die Zeiten, zu denen man für einen Dollar von Neuyork nach Chicago oder nach St. Louis fahren konnte; ja die Neuyorker Zentralbahn hatte einmal den Preis von Neuyork nach Chicago bis auf 50 Cents herabgesetzt. 50 Cents für eine damals dreißigstündige Bahnfahrt! Das Ergebnis dieser Kampfzeit läßt sich in wenigen Ziffern zusammenfassen: Im Verlaufe von 13 Jahren (1875 bis 1888) kamen nicht weniger als 423 amerikanische Eisenbahnen mit einem Kapital von rund 2½ Milliarden Dollars in Konkurs. Das Jahrzehnt 1880 bis 1890 sah die heftigsten Wettbewerbskämpfe der Bahnen untereinander, es war ein Kampf aller gegen alle. Morgan kann für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, zuerst erkannt zu haben, daß die Eisenbahngegensätze nur durch freundliches und friedliches Verhandeln, nicht aber durch ewige Kämpfe geschlichtet werden können.

Als der sogenannte „West shore deal" in höchstem Flor stand, griff er ein. Am Anfang der achtziger Jahre war nämlich von Neuyork aus die West Shore-Eisenbahn gebaut worden, ursprünglich bis nach Buffalo über Albany. Die Neuyorker Zentralbahn, welche fast ausschließliches Eigentum der Vanderbilts war, fühlte sich durch diesen Wettbewerb auf der Linie Neuyork-Buffalo mit dem Ausfalltor nach Kanada beschwert, und nach altem Muster begann sie einen mörderischen Tarifkrieg mit der neuen Bahn. Damals konnte man fast umsonst nach Buffalo fahren, Frachten wurden um nahezu 10 % des früheren Tarifs berechnet, wer überdies einen Wagen Fracht aufgab, bekam für sich eine Freikarte, kurz die West-Shorebahn sollte wirtschaftlich vernichtet werden. Die Bahn wehrte sich aber überraschend gut, sie fand auch Stütze in der Öffentlichkeit, in der die Vanderbilts zu jener Zeit aus verschiedenen Ursachen nicht allzu beliebt waren. Viele mieden es, mit der Vanderbiltbahn zu fahren, und als das Jahr 1885 kam, da war es klar, daß es nun bald zum Brechen kommen müsse, nur wußte man nicht, welche Bahn zuerst den Konkurs anmelden würde, die West Shore R. R oder die New York Central R. R. Da griff Morgan ein, um billiges Geld kaufte er die dividendenlosen Aktien der West-Shorebahn zusammen, und als er die Mehrheit besaß, bot er Vanderbilt Frieden an, indem er ihm die Bahn auf (genau ausgerechnet) 475 Jahre verpachtete. Vanderbilt war hocherfreut, pachtete die Bahn, und an einem Tage schnellten bei beiden Bahnen Personen- und Frachttarife auf die Höhe empor, in der sie von der Neuyorker Zentralbahn erhoben wurden, als sie noch allein das Feld beherrscht hatte. Morgan verdiente große Beträge bei diesem Geschäft, und Vanderbilt verehrte ihm damals ein silbernes Speisegeschirr, das 300 000 Dollar gekostet hatte.

Auf diesem Wege schritt nun Morgan weiter. Er begann die Verwaltung der amerikanischen Eisenbahnen neu zu ordnen, immer auf Grund seines Wahlspruches: „concordia parvae res crescunt, discordia maximae dilabuntur." Wenn zwei Bahnen im erbittertsten Kampfe begriffen und schon beide nahe daran waren, zu verbluten, trat Morgan als heilender Arzt auf. Es gelang ihm meistens, aus zwei widerstreitenden Gegnern Freunde mit gleichem Interesse zu machen, sie entweder zu einem wirtschaftlichen Körper zusammenzuziehen oder doch einen Ausgleich ihrer Interessen zu ermöglichen.

Eine Reihe von heute groß und blühend dastehenden Bahnen wurden von Morgan vom Untergang gerettet, die Philadelphia & Reading Bahn, die Northern Pacific, die New Jersey Central, ja selbst die Eriebahn, als sie später aus dem Gouldschen „Concern" ausschied. Sein Grundsatz war: „Aufbauen, nicht zerstören!" Deshalb hat er nie, wie andere Börsenspekulanten, Bahnpapiere plötzlich auf den Markt geworfen, um den Kurs zu drücken und sie dann zu gedrückten Kursen wieder zurückzukaufen. Seinem Eingreifen gelang es schließlich, das Bahnwesen in den Vereinigten Staaten insofern in ruhigeres Fahrwasser zu bringen, als man an den von ihm gegebenen Beispielen erkannte, daß das gegenseitige Bekriegen der Bahnen zu nichts führe, daß Millionenwerte dabei zugrunde gehen und daß meistens beide Kämpfer sich dabei verbluten. Es begann die Zeit der „Kompromisse", des Zusammenlegens der Bahnen zu gemeinsamen wirtschaftlichen Körperschaften; allerdings lag darin auch die Wurzel für die spätere Bildung von „Bahnsystemen", indem eine Mehrheit von großen und kleinen Bahnen unter die Herrschaft eines Kapitalgewaltigen gebracht wurde. So bildeten sich das Vanderbilt-, das Gould-, das Harriman-, das Hillsystem und noch andere. Es entstand ein anderes Übel: daß die Bahnen sich zwar nicht mehr befehdeten, aber unter einen Hut gebracht, gemeinschaftlich das Publikum benachteiligten. Jedenfalls befanden sich aber die Bahnen dabei viel wohler als früher; von kleinen Reibungen abgesehen, hat man seit dem Jahre 1890 von einem Tarifkrieg im früheren Stil nichts mehr gehört. Und das bewirkt zu haben, ist das große Verdienst Morgans.

Nachdem er über 20 Jahre dem Eisenbahnwesen in den Vereinigten Staaten ferngestanden hatte, versuchte er wieder, mit Eisenbahnen in Geschäftsverbindung zu treten, als er vor wenigen Jahren den Internationalen Schiffahrtstrust bildete, dem die zwei großen deutschen Rhedereien, der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Amerika-Linie angehörten. Der Trust hatte nicht langen Bestand, und Morgans Versuche, die großen amerikanischen Bahnen dem Trust dienstbar zu machen oder sie durch bestimmte Abmachungen wegen Zufuhr der Fracht an die Trustschiffe und Übergabe der von diesen nach Amerika gebrachten Ladungen an die Bahnen für den Trust zu gewinnen, blieben ergebnislos.

In der Geschichte des amerikanischen Eisenbahnwesens wird ein großes Kapitel und gerade das, welches von der wildesten Zeit der Zerrüttung und der Überführung in eine Zeit geordneter Verhältnisse handelt, wohl die Überschrift „J. Pierpont Morgan" führen dürfen; es wird erzählen von dem Eingreifen dieses Mannes in eine ihm damals noch fremde Welt und von den guten Erfolgen, welche seine Tätigkeit erzielt hat. Dr. Anton Mansch.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (ausschließlich der bayerischen) im April d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Personenverkehr	66 109 536	1268	— 8 072 847	— 167	— 11,64
Güterverkehr . .	172 980 557	3232	+ 18 411 804	+ 313	+ 10,72

Der Einnahmeausfall im Personenverkehr ist auf die Lage des Osterfestes (1912 im April, 1913 im März) zurückzuführen.

— **Die zweite und dritte Beratung des Eisenbahnanleihegesetzes im preußischen Abgeordnetenhause** fand, wie schon kurz mitgeteilt, in der Zeit vom 28. bis 30. v. M. statt. Die Vorlage, deren Inhalt als bekannt vorausgesetzt werden darf, war von der Budgetkommission in allen ihren Teilen unverändert angenommen worden. Nachdem Abg. Hirsch-Essen (nl.) den allgemeinen Bericht über die Vorlage und den besonderen Bericht über die Beschaffung von Fahrzeugen für die bestehenden und die neu vorgeschlagenen Bahnen erstattet hatte, wurden die Forderungen für die letzten beiden Positionen bewilligt. Ebenso wurde die Forderung von 7½ Mill. zur weiteren Förderung des Baues von Kleinbahnen bewilligt. Es folgten dann die Berichte über die vorgeschlagenen Eisenbahnbauten. Bei der Forderung für den Grunderwerb zum Bau einer Hauptbahn von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach Neuhof teilte der Berichterstatter mit, daß gegen diese geplante Güterumgehungsbahn in zwei Petitionen der Stadtvertretung und der Handelskammer von Liegnitz Bemängelungen geltend gemacht worden sind; die Kommission empfiehlt, die geplante Umgehungsbahn möglichst im Norden der Stadt Liegnitz herumzuführen und bei Ausführung der Bahn die städtebaulichen Interessen der Stadt weitgehendst zu berücksichtigen. Hierzu bemerkte Staatsminister v. Breitenbach, es könnten nur zwei Linien in Frage kommen, eine westliche und eine nördliche. Wenn auch nicht in Abrede gestellt werden soll, daß eine nördliche Linie erwägenswert ist, geht doch der Antrag der Kommission in seinem ersten Absatz zu weit. Der Minister sagte schließlich sorgfältige Prüfung, ob auch die Nordlinie möglich sei, und im übrigen weitgehendste Berücksichtigung der Interessen der Stadt Liegnitz zu. Der Kommissionsantrag wurde dann angenommen und die beiden Petitionen für erledigt erklärt.

Bei der Beratung der für die Provinz Schleswig-Holstein geforderten Nebenbahnen usw. wurde u. a. auch das viel erörterte Projekt Hamburg-Fehmarn-Kopenhagen besprochen, von dem der Minister sagte, daß es eine besondere Förderung durch die preußische Regierung nicht erfahren könne, weil es den Interessen der Provinz Schleswig-Holstein nicht entspreche und auch insbesondere den alteingebürgerten Verkehr über Kiel-Korsör schädigen würde. Nach dem Standpunkt des Ministers wird der deutsch-dänische Verkehr durch die alte Linie von Vamdrup-Fridericia, den Kiel-Korsör-Weg und die Warnemünde-Gjedser-Linie in vollständig ausreichender Weise bedient. Es könne sich immer nur um die Frage handeln, ob die eine oder andere dieser Verkehrsverbindungen in ihren Einrichtungen ausgestaltungsbedürftig ist. Diese Frage ist für die Linie Hamburg-Kiel-Korsör zu bejahen.

Soweit hier der Fahrplan verbesserungsbedürftig ist, namentlich im Verkehr westlich von Hamburg, soll von der Staatsbahnverwaltung alles, was mit Recht gefordert werden kann, auch getan werden. Die Hauptschwierigkeiten liegen allerdings für die Verbindung von Kiel nach Korsör vor, die seit Jahrzehnten in den Händen einer Privatreederei liegt. Über die Frage, was da zu geschehen hat, hofft der Minister schon im Laufe des nächsten Jahres Auskunft erteilen zu können. Sicherlich würden die Gesamtinteressen Schleswig-Holsteins in dieser Frage berücksichtigt werden.

Bei der Forderung einer neuen Gleisanlage auf der Strecke Lüdenscheid-Brügge wurde beantragt, die Regierung zu ersuchen, die möglichst baldige Herstellung einer direkten Linie von Lüdenscheid nach Ambrock oder einem andern Orte im unteren Volmetal in Erwägung zu ziehen. Bei allem Interesse für die Wünsche der Stadt Lüdenscheid, bemerkte hierzu der Minister, halte er diesen Wunsch für nicht leicht erfüllbar. Es liegen aus dem ganzen Lande eine so große Anzahl von dringenden Anträgen auf Herstellung von Meliorationsbahnen vor, daß angesichts der bestehenden Verbindung zwischen Lüdenscheid und der Volmetalbahn nicht zugegeben werden kann, daß ersteres sich in einer besonders ungünstigen Lage befindet. Der Minister glaubte, eine Prüfung des Projekts in Aussicht stellen zu können, mochte aber keine Hoffnung für eine baldige Verwirklichung erwecken. Der vorbezeichnete Antrag wurde dann angenommen.

Zu der Forderung für eine neue Hauptbahnlinie von Liblar nach dem Ahrtal (Dernau) lag eine große Reihe von Petitionen vor, die andere Linienführungen für dieses Projekt befürworten (zu vergl. auch die Mitteil. in Nr. 35 S. 579 „Zur angeblichen Gefährdung des Ahrtals“). Außerdem wurde von einigen Abgeordneten empfohlen, neben dem Projekt der Vorlage auch die Fortsetzung der Bahn Euskirchen-Münstereifel bis zum oberen Ahrtal durchzuführen. Zu dieser Anregung bemerkte der Minister, daß es unmöglich sein würde, eine Tunnellinie zu bauen etwa von Rheinbach nach Kreuzberg im Ahrtal oder von Münstereifel in das obere Ahrtal, die 12—14 km Länge haben und daher ganz außerordentliche Kosten verursachen würde. Zu den Petitionen selbst äußerte sich der Minister u. a. folgendermaßen: . . . „M. H., wir waren uns von Anfang darüber klar, daß die Schönheit des Ahrtals nach Möglichkeit geschont werden sollte. Das ist nach unserer Auffassung auch erreicht. Wir liegen mit der Abstieglinie überwiegend im Tunnel und durchqueren einige schluchtartige Täler. Diese werden mit Brückenbauten übersetzt, die das Auge nur erfreuen können. Im Ahrtal angekommen, liegt die Linie hart an der Bergseite, so daß von einer Verunstaltung des Ahrtales durch diese Linie tatsächlich kaum die Rede sein kann. Wir kommen zwar — das ist richtig — auf einem Gebiet in das Ahrtal, welches von der hochliegenden, aber bereits vorhandenen zweigleisigen Ahrtalbahn durchzogen wird. Daran ist nichts zu ändern.“ . . . . Die gewählte Abstieglinie trage den berechtigten Anforderungen Rechnung, es solle vermieden werden, im Tale selbst bei Dernau Betriebsanlagen zu schaffen, und der Rauchentwicklung solle durch die Einrichtungen an den Lokomotiven tunlichst vorgebeugt werden. Die Petitionen um andere Linienführung wurden denn auch für erledigt erklärt und der Rest der Vorlage bewilligt.

Hierauf gelangten die Petitionen um Erbauung neuer Eisenbahnlinien zur Besprechung, woran sich die dritte Lesung des Eisenbahnanleihegesetzes anschloß. Bei der allgemeinen Besprechung wurden nach dem vorher vereinbarten Beratungsplan die örtlichen Wünsche, wie immer, in reichhaltiger Fülle vorgebracht. Wir können nur einige wenige davon andeuten. U. a. kam Abg. Freiherr v. Maltzahn auf seine schon seit Jahren vorgetragenen Beschwerden über die Verkehrsverhältnisse Rügens zurück. Die als Kleinbahn geschaffene Granitzbahn entspreche seit langer Zeit nicht mehr den Anforderungen des Verkehrs, und es liege im dringendsten Interesse der Badeorte und Badegäste, sie in eine vollspurige Bahn umzuwandeln. Der Abgeordnete betonte auch nochmals die außerordentliche Notwendigkeit einer Überbrückung des Strelasundes im Interesse eines sicheren Betriebes und zur Beschleunigung des internationalen Verkehrs mit Schweden. Abg. Dr. Röchling behandelte auch bei dieser Gelegenheit wieder sein Lieblingsthema, die Frage der Moselkanalisierung, ein anderer Abgeordneter empfahl dringend Verbesserung der Eisenbahnverhältnisse im rheinisch-westfälischen Industrierevier zur Beseitigung der alljährlich infolge des Wagenmangels hervortretenden Verkehrsstörungen. Weiterhin trat ein Abgeordneter für bessere Erschließung des Oberharzes ein. Abg. v. Brockhausen bedauerte, daß im Eisenbahnanleihegesetz wiederum die Provinz Pommern hinter allen anderen Provinzen zurückstehe. Dringend erforderlich sei z. B. der Ausbau der Hafenanlage von Kolberg. Abg. Kopsch wünschte baldige Verbesserung der Verbindung Berlin-Breslau, Abg. Ziethen trat für eine Verbesserung des Berliner Vorortverkehrs ein usw. Zum Schluß erklärte Unterstaatssekretär Stieger, die Eisenbahnverwaltung habe einen Teil der im Vorjahre vorgetragenen Wünsche bereits berücksichtigt, sie werde sich bei der weiteren Auswahl leiten lassen von den Gründen der Dringlichkeit und der Rücksicht der ausgleichenden Gerechtigkeit für die verschiedenen Landesteile. Sie lasse es sich stets angelegen sein, neben der Fürsorge für den Verkehr auf den Hauptbahnen auch das Nebenbahnnetz wie bisher nach Kräften zu fördern. — Damit schloß die allgemeine Besprechung. Die Vorlage wurde in dritter Lesung angenommen.

— **Der Gesetzentwurf, betreffend Abänderung des Gesetzes von 1838 über die Eisenbahnunternehmungen,** durch den die Anliegerinteressen mehr geschützt werden sollen, hatte nach einigem Schwanken noch Annahme in dritter Lesung gefunden, und zwar auf Grund der Kommissionsfassung. Staatsminister v. Breitenbach hatte, wie in Nr. 36 S. 595 mitgeteilt, dem Abgeordnetenhause die Bedenken gegen eine Verabschiedung gleichsam in letzter Stunde entwickelt. Über diese Angelegenheit äußerte sich kürzlich die „Nordd. Allg. Ztg.“ folgendermaßen: „War doch diese Vorlage erst auf Drängen des Landtags von der Staatsregierung eingebracht worden, ohne daß die letztere von einer unbedingten Notwendigkeit dafür überzeugt gewesen wäre. Sodann kam es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen Regierung und Kommission, die nicht überbrückt worden waren. Es blieben Bedenken auf seiten der Staatsregierung bestehen gegen eine Ausdehnung des landespolizeilichen Prüfungsverfahrens weit über dasjenige hinaus, was bisher in Geltung war, und nach Auffassung der Regierung weit über das Bedürfnis hinaus. Sie richteten sich ferner dagegen, daß an Stelle einer gutachtlichen Äußerung des Bezirksausschusses eine Entscheidung des Bezirksausschusses im landespolizeilichen Prüfungsverfahren treten soll. Besonders schwerwiegend war weiter, daß die Kommission in den Gesetzentwurf eine Bestimmung aufgenommen hatte, derzufolge der Bezirksausschuß erstinstanzlich über die Frage, ob Änderungen an der Bahn notwendig sind oder nicht, entscheiden soll. Und endlich besteht ein lebhaftes Bedenken gegen die Billigkeitsklausel, die von der Kommission in den Gesetzentwurf eingefügt worden ist, eine Klausel, die zum Zwecke hat, die Rechtsgrundsätze über die Verteilung der Kosten unter Umständen einseitig zugunsten des Eisenbahnunternehmens zu ändern. Die Bestimmung, daß der Bezirksausschuß erstinstanzlich über die Notwendigkeit von Änderungen der Bahn oder einzelner Teile der Bahn beschließen soll, erscheine als ein Eingriff in die Bestimmungen des § 4 des Eisenbahngesetzes. Somit mußte der Minister der Auffassung Ausdruck geben, daß, wenn der Gesetzentwurf in dieser Session nicht verabschiedet werden sollte, die Staatsregierung jedenfalls nicht etwa die Absicht habe, die gesetzgeberische Regelung der Materie aufzugeben. Im Gegenteil meine sie, daß die wertvollen Arbeiten, die in den Kommissionen geleistet worden sind, nicht verloren gehen sollten. Es müsse vielmehr versucht werden, eine Verständigung über die streitigen Punkte herbeizuführen und zur Erzielung einer solchen von neuem einen Gesetzentwurf vorzulegen. Übrigens sei aus der Petition der Städte, die dem Hause vorliege, erkennbar, daß diese weit über dasjenige hinausgehen wollen, was die Kommission als nützlich und notwendig erkannt habe. Die Städte gehen offensichtlich auf die Beseitigung des § 4 des Eisenbahngesetzes aus. Die Staatsregierung aber werde voraussichtlich zur nächsten Session in der Lage sein, abermals mit einem Gesetzentwurf an das Parlament heranzutreten. Das Vorgehen der Städte ließe es vielleicht angezeigt erscheinen, die Vorlage zunächst an das Herrenhaus zu bringen.“

Inzwischen ist die Regierungsvorlage übrigens sicherem Vernehmen nach zurückgezogen worden.

— **Staatliche Wohnungsfürsorge.** Im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 30 S. 498 d. Ztg. entnehmen wir der „Eisenbahn“, daß von dem bisher gesetzlich bewilligten Betrage zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Arbeitern, die in staatlichen Betrieben beschäftigt sind, und von gering besoldeten Staatsbeamten in Höhe von 158 Millionen Mark der preußischen Staatsbahnverwaltung rd. 95 Millionen Mark = 60 % der Gesamtmittel überwiesen sind. Hiervon sind verwendet oder zur Verwendung festgelegt: 52 Millionen Mark zur Herstellung von etwa 11 200 staatseigenen Mietwohnungen, von denen am 1. April v. J. 9400 fertiggestellt und bezogen waren, 41 Millionen Mark für Baudarlehen an gemeinnützige Baugenossenschaften, 1¾ Millionen Mark als Baudarlehen an untere Eisenbahnbedienstete zur Herstellung von Eigenhäusern und 100 000 ℳ für die Beleihung von Rentengütern kleinsten Umfangs. Da die Rentenbanken höchstens bis zu 75 % des Stellenwerts Darlehen in Form von Rentenbriefen gewähren, sollen nämlich in den Fällen, wo die Rentengutsnehmer die letzten 25 % nicht ganz aus eigenen Mitteln aufbringen können, noch staatliche Zusatzdarlehen bis zu 15 % gewährt werden. Solche Siedlungen sind bekanntlich in größerem Umfange u. a. in Jarotschin, Hohensalza und Dirschau angelegt und an anderen Orten, wie in Bingen, Holzwickede, in Vorbereitung. Als Rentengutsausgeber kommen zumeist Kreis- und Gemeindeverbände und gemeinnützige Genossenschaften in Betracht.

Außerdem hat es sich die Eisenbahnverwaltung stets angelegen sein lassen, für ihre Beamten und Arbeiter, die aus Betriebsrücksichten in der Nähe der Betriebsstätten wohnen müssen und dort Wohnungen überhaupt nicht oder nur unter besonders ungünstigen Bedingungen erlangen können, Wohnungen aus etatlichen Mitteln herzustellen. In der Zeit von 1895 bis 1912 sind hierfür 40 Millionen Mark durch das Ordinarium der Etats der Eisenbahnverwaltung bereitgestellt. Zur Errichtung von Wohngebäuden für gering besoldete Eisenbahnbedienstete in den östlichen Grenzgebieten sind in den Jahren 1900 bis 1912 = 15,4 Millionen Mark durch das Extraordinarium der Etats der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung gestellt worden. Weiterhin werden in den Kostenanschlägen für größere Bauausführungen (Errichtung neuer und Erweiterung vorhandener Betriebsstätten), für neue Bahnen usw. besondere Mittel zur Herstellung von Wohnungsgelegenheiten vorgesehen. Seit 1895 sind außer den in den Kostenanschlägen vorgesehenen Beträgen, die im eizelnen nicht leicht ermittelt werden können, insgesamt 174,6 Millionen Mark bereitgestellt worden und zwar 95 Millionen Mark aus den gesetzlichen Mitteln, 55,4 Millionen Mark aus Etatsmitteln und außerdem 24,2 Millionen Mark, die die Arbeiterpensionskasse aus ihrem Vermögen zur Gewährung von Wohlfahrtsdarlehen an gemeinnützige Baugenossenschaften bereit gestellt hat.

— **Eisenbahnunfall.** Auf Bahnhof Gerolstein (Eifel) ist am 14. d. M. abends ein Güterzug mit einem Rangierzug zusammengestoßen, wobei dreißig Wagen ineinandergeschoben wurden. Ein Bremser wurde getötet, einer wird vermißt, mehrere Beamte wurden mehr oder weniger schwer verletzt.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 30. April d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	425 917	—	—	32 763
	1912	13	390 147	1717	0,4	30 011
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 35 770 = 9,2 %	—	—	+ 2752 = 9,2 %
Aachener Bezirk	1913	13	11 553	—	—	889
	1912	13	10 657	237	2,2	820
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 896 = 8,4 %	—	—	+ 69 = 8,4 %
Saar-Bezirk	1913	13	46 250	57	0,1	3 558
	1912	13	45 979	755	1,6	3 537
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 271 = 0,6 %	—	—	+ 21 = 0,6 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	17 229	—	—	1 325
	1912	13	15 383	22	0,1	1 183
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1846 = 12,0 %	—	—	+ 142 = 12,0 %
Oberschlesien	1913	13	70 945*)	—	—	5 457
	1912	13	141 381	—	—	10 875
Gegen das Vorjahr	—	—	— 70 436 = 49,8 %	—	—	— 5418 = 49,8 %
Niederschlesien	1913	13	18 200	—	—	1 400
	1912	13	18 230	388	2,1	1 402
Gegen das Vorjahr	—	—	— 30 = 0,2 %	—	—	— 2 = 0,2 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	20 074	—	—	1 544
	1912	13	16 917	323	1,9	1 301
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 3157 = 18,7 %	—	—	+ 243 = 18,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	610 168	57	—	46 936
	1912	—	638 694	3442	—	49 129
Gegen das Vorjahr	—	—	— 28 526 = 4,5 %	—	—	— 2193 = 4,5 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	50 990	1	—	3 922
	1912	13	48 477	61	0,1	3 729
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2513 = 5,2 %	—	—	+ 193 = 5,2 %
Magdeburg	1913	13	17 813	5	—	1 370
	1912	13	16 681	208	1,2	1 283
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1132 = 6,8 %	—	—	+ 87 = 6,8 %
Erfurt	1913	13	8 223	74	0,9	633
	1912	13	6 563	36	0,5	505
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1660 = 25,3 %	—	—	+ 128 = 25,3 %
Cassel	1913	13	2 264	—	—	174
	1912	13	2 118	72	3,3	163
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 146 = 6,9 %	—	—	+ 11 = 6,9 %
Hannover	1913	13	1 978	—	—	152
	1912	13	1 741	66	3,7	134
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 237 = 13,6 %	—	—	+ 18 = 13,6 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	19 864	—	—	1 528
	1912	13	13 730	—	—	1 056
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 6134 = 44,7 %	—	—	+ 472 = 44,7 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	22 662	—	—	1 743
	1912	13	17 013	290	1,7	1 309
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5649 = 33,2 %	—	—	+ 434 = 33,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	123 794	80	—	9 522
	1912	—	106 323	733	—	8 179
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 17 471 = 16,4 %	—	—	+ 1343 = 16,4 %

*) Streik.

— **Berichtigung.** Zu der Mitteilung unter der Überschrift „Betonschwellen bei den schwedischen Staatsbahnen" in Nr. 33 S. 550 d. Ztg. werden wir von zuständiger Seite darauf aufmerksam gemacht, daß bei den preußischen Staatsbahnen Asbestonschwellen der Fabrik Rudolf Wolle in Leipzig nicht erprobt werden.

— **Umgrenzung des lichten Raumes.** Zur Verhütung von Unfällen sind nach einer kürzlich ergangenen Verfügung der Königlichen Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen künftig auf der freien Strecke und innerhalb der Stationen der Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen feste Gegenstände, wie Signale, Lichtmaste, Kandelaber, Brückenstützen und sonstige Brückenteile, Wasserkransäulen usw., die nicht mindestens um 0,2 m außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes angebracht sind (vergl. § 11 (2) B.O.) mit weißem Farbanstrich zu kennzeichnen. Besitzen solche Gegenstände eine größere Länge, so kann der Anstrich auf den Anfang, das Ende und auf geeignete Zwischenstellen beschränkt werden. Der Anstrich ist auf Rechnung des Jahresbauvoranschlages auszuführen und gut zu unterhalten. Über Anstandsfälle ist der Oberingenieur zu verständigen. Das Stations- und Zugpersonal ist beim Diensteintritt und in den Unterrichtsstunden auf die Kennzeichnung besonders aufmerksam zu machen.

— **Eisenbahnfragen in der württembergischen zweiten Kammer.** Bei der Beratung des Eisenbahn-Etats gab der Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker wichtige Erklärungen ab, über die wir nach dem „Schwäb. Merk." folgendes mitteilen: Gegen eine Denkschrift über die Frage des Verkehrsministeriums habe er keine Bedenken. Er möchte nur sagen, daß vom Standpunkte der Regierung ein unbedingtes Bedürfnis für eine Vereinigung des Straßen- und Wasserbaus mit dem Verkehrsministerium nicht vorliegt. Der Straßenbau diene dem allgemeinen Wohle, eine Vereinigung mit der Verkehrsverwaltung würde den engen Zusammenhang mit der Gemeindeverwaltung beeinträchtigen. Er erinnere an die kommende Wegordnung. Dabei handle es sich nicht um Autolinien, sondern um die Auseinandersetzung zwischen Staat und Gemeinden. Er könne sich nicht eines Falles erinnern, wo er sich wegen einer Autolinie auf einer Staatsstraße an das Ministerium des Innern habe wenden müssen; ein Fall schwebe noch, doch da handle es sich um eine Vizinalstraße. Die Zahl der Reibungsflächen, von denen immer geredet werde, sei also gering. Bei der Neckarkanalisierung liege die Entscheidung viel mehr beim Ministerium des Auswärtigen als wo anders. Auch in Sachsen sei man zu dem Schluß gelangt, daß ein Bedürfnis für ein besonderes Verkehrsministerium nicht vorliege. Dort habe sich die Kammer bei diesem Entschluß der Regierung beruhigt und ihr das weitere überlassen. Von einer Modernisierung unseres Verkehrwesens könne nicht die Rede

sein, denn es sei dank der Tätigkeit der Generaldirektionen modern. Zur Elektrisierung der Bahnen übergehend, bemerkt der Ministerpräsident, daß man in Württemberg das Obergutachten in dieser Frage von einem Beamten des preußischen Ministeriums einhole. Über die Gemeinschaftsfrage habe er so oft gesprochen, daß er sich hier ganz kurz fassen könne, so kurz wie sein badischer Kollege, der eine weitere Vereinheitlichung für notwendig hielt. Die württembergische Regierung trete von ihrem früheren Standpunkt keinen Zoll breit zurück, sie verleugne ihren früheren Standpunkt nicht. Wir haben die Anregung zur Betriebsmittelgemeinschaft gegeben, wir haben keinen Anlaß, jetzt eine andere grundsätzliche Stellung einzunehmen. Im Schoße der Regierung werde die Betriebsmittelgemeinschaft nicht als das letzte Ziel angesehen. Zurzeit müsse die Regierung aber die Gelegenheit ergreifen zu einzelnen Forschritten. Deutschland ist ein einheitliches Wirtschaftsgebiet; das Schicksal jedes einzelnen Bundesstaats ist mit dem Reiche verbunden. Daraus folgt die Notwendigkeit einer Ausgleichung der wirtschaftlichen Fürsorge. Mit dem Bisherigen ist es noch nicht getan. Die gemeinsamen wirtschaftlichen Bedürfnisse können in vollem Maße nur erfüllt werden durch eine Verkehrspolitik, die über die Grenzen des Einzelstaats hinausgeht.

— **Staatsprüfung der Ingenieurpraktikanten in Baden.** Durch landesherrliche Verordnung vom 4. April 1913 ist für das Ingenieurbau- und das Hochbaufach sowie für die Maschineningenieure bezüglich der Prüfungszeugnisse einheitlich die Bestimmung getroffen worden, daß die Praktikanten über das Bestehen der Prüfung ein Zeugnis erhalten, in welchem, soweit sie die Prüfung „gut“ oder „mit Auszeichnung“ bestanden haben, diese Noten einzutragen sind. Die Bestandenen erhalten die Berechtigung, sich „staatlich geprüfte Baumeister“ zu nennen. Damit ist die seither in Baden bestandene Prüfungsnote „hinlänglich befähigt“ beseitigt worden.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** haben im Monat April d. J. nach geschätzter Feststellung betragen: Aus dem Personenverkehr 2 431 000 ℳ (— 421 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 6 150 000 ℳ (+ 750 000 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 007 000 ℳ (+ 97 000 ℳ), im ganzen 9 588 000 ℳ (+ 426 000 Mark). Für die Zeit vom 1. Januar bis 30. April d. J. stellt sich die Gesamteinnahme auf 37 238 000 ℳ (+ 2 591 000 ℳ). Von dieser Gesamtmehreinnahme entfallen 310 000 ℳ auf den Personen- und 1 786 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest auf die sonstigen Quellen.

In der üblichen amtlichen Erläuterung hierzu wird zunächst auf die verschiedene Lage des Osterfestes in den Jahren 1912 und 1913, mit der die obige Mindereinnahme aus dem Personenverkehr zusammenhängt, hingewiesen und weiter u. a. folgendes bemerkt: Der Reiseverkehr war im allgemeinen gut, der Ausflugsverkehr an Sonntagen ziemlich lebhaft. Die Ausreise der italienischen Arbeiter gab noch in der ersten Hälfte des Monats Anlaß zur Führung einer Anzahl von Sonderzügen; auch Vereinsausflüge und örtliche Veranstaltungen beanspruchten Sonderfahrten. Der Tierverkehr war im allgemeinen schwach. Der Güterverkehr war durchweg stark. Die Rhein- und Neckarschiffahrt war den ganzen Monat offen. Der Wasserstand des Rheins ging in der ersten Hälfte des Monats zurück, hob sich aber wieder rasch im letzten Monatsdrittel. Die Zufuhren von Steinkohlen waren lebhaft, von Getreide etwas geringer als im Vormonat. Der Verkehr in den Rheinhäfen war lebhaft.

— **Benutzung der Fernsprecher der Eisenbahnen durch Reisende.** Der preußische Eisenbahnminister hat bekanntlich, wie in Nr. 29 S. 480 d. Ztg. mitgeteilt, genehmigt, daß an kleineren Orten einzelnen Reisenden auf Wunsch für dringende Gespräche die Fernsprecher der Güterabfertigungen zur Verfügung gestellt werden, falls in der Nähe keine öffentliche Fernsprechstelle vorhanden ist und die dienstlichen Interessen es zulassen. Nun hat, wie die „B. B.-Ztg.“ mitteilt, auch die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen die mit Reichsfernsprechanschlüssen ausgestatteten Stationen, in deren Nähe sich anderweite Gelegenheit zu Ferngesprächen nicht bietet, ermächtigt, die Benutzung des Fernsprechers den darum nachsuchenden Reisenden zu gestatten. Die Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen hat, derselben Quelle zufolge, nichts dagegen zu erinnern, wenn in dringenden Ausnahmefällen auf einer Station, die von dem zugehörigen Orte erheblich entfernt ist, einem Reisenden die Benutzung des Fernsprechers einer Eisenbahndienststelle zur Führung eines Privatgesprächs gestattet wird, soweit dadurch nicht Störungen verursacht werden. Die Regel soll eine solche Benutzung nicht bilden. Die Bahnverwaltungen von Baden und Bayern haben die Erfüllung des in einer Eingabe geäußerten Wunsches abgelehnt.

— **Die Hauptversammlung des Vereins mittlerer Staatseisenbahn-Beamter** wurde am 17. d. M. abends durch eine Feier im Landwehr-Offiziers-Kasino eingeleitet. Von der Eisenbahndirektion waren Oberregierungsrat Dr. Amelung und mehrere andere höhere Beamte erschienen. Über den Verlauf entnehmen wir dem „Tag“ folgendes: Nachdem der 1. Vorsitzende, Bahnhofsvorsteher Sattler, die Gäste begrüßt und die Tochter eines Vorstandsmitgliedes einen beifällig aufgenommenen Prolog gesprochen hatte, nahm Eisenbahnobersekretär Haseloff das Wort zur Festrede. Nach einem kurzen Rückblick auf die während des 21jährigen Bestehens des Vereins geleistete Arbeit richtete er an seine Berufsgenossen die Mahnung, stets das große Ziel vor Augen zu haben, dem Allgemeinwohl von Nutzen zu sein. Die wirtschaftliche und soziale Lage fordere einen engeren Zusammenschluß der mittleren Staatseisenbahnbeamten. Aber nicht durch törichten Radikalismus, sondern nur auf dem Wege der fortschreitenden Entwicklung könne man zum Ziele gelangen. Der Redner wandte sich dann, häufig durch Beifallsrufe unterbrochen, gegen den Bund der Festbesoldeten und den Hansabund. Die Festrede klang in ein begeistert aufgenommenes Hoch auf den Kaiser auf. Am darauffolgenden Tage fand die Hauptversammlung statt. An den Kaiser wurde ein Huldigungstelegramm und an den Eisenbahnminister ein Ergebenheitstelegramm abgesandt. Rechtsanwalt Dr. Görres-Berlin hielt sodann einen Vortrag über „Beamtenrecht“. In ausführlicher Weise beleuchtete er das Verhältnis des Beamten zum Staat und zum Publikum. Jeder pflichtgetreue Beamte habe sich unbedingt aller gegen die bestehende Regierungsform gerichteten Angriffe zu enthalten, wozu ihn sein Diensteid ausdrücklich verpflichte. Dagegen könne und werde niemand gegen maßvolle Bestrebungen zur Besserung der sozialen Lage der Beamten etwas einwenden. Unter den zu schaffenden Reformen stehe an oberster Stelle die Einrichtung eines Reichsbeamtengesetzes, das von Rechts wegen die gemeinschaftlichen Rechte aller deutschen Beamten regelt. Andere erstrebenswerte Reformen beträfen die Klagbarkeit der Dienstalterszulage, die Pfändbarkeit des Gehalts sowie Titel-, Rang- und Uniformfragen. Von größter Wichtigkeit sei es, daß mit der Geheimhaltung der Personalakten aufgeräumt würde. Dem Beamten müsse die Möglichkeit gegeben sein, sich gegen fälschlich oder irrtümlich erhobene Vorwürfe zu wehren. Die Qualifikationsberichte, die häufig zu schweren finanziellen Schädigungen der Beamten Anlaß gäben, bedürften auch dringend einer Reorganisation. Ferner erhob der Redner die Forderung nach Beamtenausschüssen, einer Reform des Versetzungswesens und des Disziplinarstrafrechts. An den Vortrag schloß sich eine angeregte Erörterung. Eine Entschließung über Schaffung eines neuen zweckmäßigen Reichsbeamtengesetzes fand einstimmige Annahme. — Am Nachmittag wurden im Mausoleum zu Charlottenburg, am Nationaldenkmal, auf dem Kreuzberg und am Denkmal des Ministers v. Budde im Verkehrsmuseum Kränze niedergelegt. — Am 19. wurden die Verhandlungen fortgesetzt.

— **Eisenbahner-Erholungsheim Carlshafen a. d. Weser.** Das Heim ist in 20 Minuten vom Bahnhof Carlshafen r. U. und in 10 Minuten vom Bahnhof l. U. zu erreichen. Carlshafen, am Einflusse der Diemel in die Weser gelegen, ist rings von den bewaldeten Höhen des Sollings, des Reinhardwaldes und der Juliushöhe umgeben. Auf herrlichen, schattigen Waldwegen bieten sich den Gästen zahlreiche entzückende Aussichtspunkte. Wald, Wasser, Wiesen, die bekannten drei W, die eine Vorbedingung für einen Herz und Lunge stärkenden Aufenthalt sind, dazu waldbewachsene Berge, finden die Gäste des Heims vereint. Gelegenheit zu Sol- und anderen medizinischen Bädern ist vorhanden, die Sole quillt in Carlshafen aus der Erde. Brause- und Wannenbäder (auch für Sole) gibt es im Heim, Flußbäder in der Weser. 33 zweckmäßig und behaglich eingerichtete Zimmer mit 54 guten Betten stehen zur Verfügung. Außer den Wirtschaftsräumen sind noch Billard-, Lesezimmer und Klavier vorhanden. Geöffnet ist das Heim von Mitte März bis Ende Oktober. Im Heim ist Zentralheizung. Der Pensionspreis einschließlich Zimmermiete beträgt vom 1. Juni bis 31. August j. J. 2,90 ℳ bis 3,60 ℳ, für die übrige Zeit 2,65 ℳ bis 3,35 ℳ für die erwachsene Person, Kinder unter zehn Jahren 1 ℳ Ermäßigung für jeden Tag. Anmeldungen sind unter Beifügung des Rückportos an die Verwalterin des Erholungsheims in Carlshafen zu richten. Besonderer Prospekt wird auf Wunsch kostenlos übersandt.

— **Ein Festmahl zu Ehren des Ministerialdirektors Dr.-Ing. Karl Wichert,** Oberbaudirektors in den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, wurde aus Anlaß seines 70jährigen Geburtstags vom Verein deutscher Maschineningenieure, dessen Vorsitzender Dr. Wichert ist, am 17. d. M. in den Prachtsälen der Gesellschaft der Freunde veranstaltet. Wie die „Nordd. Allgem. Ztg.“ meldet, nahmen an dem Festmahl weit über 200 Personen teil. Der auf Urlaub weilende Minister von Breitenbach hatte die Wirklichen Geheimen Oberbauräte Müller und Dr. Blum mit seiner Vertretung beauftragt, mit den Präsidenten Rüdlin und Sarre erschienen die Oberbauräte Suadicani, Falke und Dütting, vom Reichseisenbahnamt der Geheime Oberbaurat Gadow, vom Kaiserlichen Patentamt Direktor

Wilhelm; ferner nahm der Rektor der Technischen Hochschule, Geheimrat Professor Josse, der Geheime Regierungsrat Professor Dr. Busley, die Geheimräte Ernst v. Borsig, Dr. Pintsch, Gastel-Mainz, Charlié-Cöln, die Bauräte Jahnke, Lerche, Feyerabend, Gürtler, Glaser, Krause u. a. Vertreter hiesiger und auswärtiger Vereine für Eisenbahn- und Maschinentechnik teil. In formvollendeter Rede feierte der Vorstand der Wagenfabriken, Danzig und der Norddeutschen Wagenbauvereinigung, Geheimer Baurat Schrey, den Jubilar, dessen unerschöpflicher Arbeitskraft die Staatseisenbahnen, insbesondere die Berliner Stadt- und Ringbahn, viele Neuerungen verdankten. Nach schlichten Dankesworten des Gefeierten würzte noch manche treffliche Rede das glänzende Mahl, nach dessen Beendigung die Festteilnehmer in regem Gedankenaustausche zusammenblieben.

Österreich.

— **Neuer Entwurf des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Das Eisenbahnministerium legt dem Staatseisenbahnrat den Entwurf einer neuen Fassung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vor, das im Jahre 1914 einer Revisionskonferenz unterbereitet werden soll. Der österreichische Entwurf ist im Einvernehmen mit der deutschen und der ungarischen Regierung ausgearbeitet worden. Er enthält eine Reihe von Verbesserungen für die Verfrachter.

— **Fleimstalbahn.** Der Statthalter von Tirol hat am 7. d. M. im Verkehrsausschusse des Tiroler Landtages eine wichtige Erklärung in Angelegenheit der Fleimstalbahn abgegeben. Nach dieser Erklärung kann im Hinblick auf das Ergebnis der Erhebungen und der Rentabilitätsberechnung von der Regierung nur die finanzielle Sicherstellung der Lokalbahnen Neumarkt-Predazzo einerseits und Lavis-Cembra andererseits in Aussicht genommen werden. Die Sicherstellung der Linie Neumarkt-Predazzo hätte in der Weise zu erfolgen, daß zunächst die Generalgemeinde Fleims um die Konzession für diese Bahn einschreitet und sodann die erworbene Konzession an eine zu gründende Aktiengesellschaft überträgt. Die Führung des Betriebes dieser Linie hätte durch die Staatsbahnverwaltung zu erfolgen. Eine sofortige finanzielle Sicherstellung des Ausbaues der Linie Neumarkt-Predazzo bis nach Moëna kann derzeit zwar nicht in Aussicht genommen werden, doch könnte im Falle der Sicherstellung der Linie bis Predazzo in der für diese zu erteilenden Konzession auch die Herstellung der erwähnten Fortsetzungslinie vorgesehen werden, dies mit der Maßgabe, daß deren tatsächliche Ausführung jenem Zeitpunkte vorbehalten bleibt, in welchem die Grundlagen für die Beschaffung des Baukapitals durch den voraussichtlichen Ertrag der neuen Strecke selbst oder durch die Rentabilitätsverhältnisse der Stammlinie als gegeben angesehen werden können. Die Konzession für die Linie Lavis-Cembra wäre der bestehenden Lokalbahngesellschaft Trient-Malè zu erteilen. Auch den Betrieb dieser Linie hätte die Staatsbahnverwaltung zu führen. Der Ausbau beider vorgenannten Projektslinien wird unter Zugrundelegung von im Wesen gleichartigen Anlageverhältnissen zu erfolgen haben. Gegen eine Fortführung der Linie Lavis-Cembra in der Richtung gegen Cavalese würde dem Konzessionär der Bahnunternehmung Neumarkt-Predazzo ein Einspruchsrecht nicht zustehen. Die Regierung wird, wenn die tatsächliche Ausführung der Projekte gesichert ist, dafür sorgen, daß die Linie Lavis-Cembra nicht später als die Linie Neumarkt-Predazzo in Betrieb gesetzt werde. Zu diesem Ergebnisse sei die Regierung nur auf Grund sachlicher Erhebungen gelangt. Alle Rücksichten technischer und finanzieller Natur waren derart zwingend, daß es unmöglich erschien, den Wünschen und Bestrebungen der lokalen Faktoren, die sich ausnahmslos mit unermüdlichem Eifer für die ihnen anvertrauten Interessen eingesetzt haben, in noch weitergehendem Maße Rechnung zu tragen.

— **Der Schwellenhandel Österreich-Ungarns.** Während die Gesamteinfuhr von Eisenbahnschwellen im Jahre 1911 von 241 182 q auf 86 894 q gesunken ist, hat die Gesamtausfuhr von 454 253 q auf 754 339 q zugenommen. Die Ausfuhr von Schwellen aus hartem Holze mit 440 933 q hat gegen das Vorjahr eine Steigerung um 2240 Wagen aufzuweisen. Die Preise erfuhren nur ganz unbedeutende Aufschläge, da der Bedarf im Inlande, insbesondere in Ungarn, durch frühere Abschlüsse gedeckt war und noch immer große Vorräte zurückblieben, die man so gut als möglich im Auslande absetzte. Als die bedeutendsten Abnehmer traten Italien mit 2519 Wagen (+ 1556 Wagen) und Frankreich mit 1443 Wagen (+ 551 Wagen) auf. Das Deutsche Reich, das noch vor 10 Jahren den größten Teil seines Bedarfs an Eichenschwellen in Österreich-Ungarn deckte, nahm 1911 nur noch 105 Wagen ab. Abgesehen davon, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen vielfach Eisenschwellen eingeführt haben, beziehen sie ihren Bedarf an Holzschwellen fast ausschließlich aus Rußland. Den großen Vorräten entsprechend sank auch die Einfuhr harter Schwellen von 1243 Wagen im Vorjahre auf 664 Wagen im Jahre 1911, d. i. um fast 50 %, was auch dadurch begründet ist, daß weder die ungarischen noch die österreichischen Staatsbahnen Schwellen ausländischer Erzeugung kaufen. Für die Einfuhr blieben die vorjährigen Handelswerte nahezu unverändert In der Ausfuhr konnten kleine Preiserhöhungen durchgesetzt werden; nur nach Deutschland wurde zu Vorjahrspreisen geliefert. Die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen aus weichem Holze stieg gegen das Vorjahr von 255 331 q auf 313 406 q. Hier trat das Deutsche Reich mit 3110 Wagen fast ausschließlich als Abnehmer auf. Wegen des im Inlande mangelnden Bedarfes sank auch die Einfuhr um fast 1000 Wagen (von 116 899 q auf nur 20 514 q).

— **Durchschlag des Semitschtunnels.** Am 10. Mai wurde der im Zuge der in Bau begriffenen Eisenbahnlinie Rudofswert-Möttling-Landesgrenze gelegene 1974 m lange Semitschtunnel mit vollständigem Erfolge durchgeschlagen.

— **Die Güterverkehrsstatistik.** Der Allgemeine Tarifanzeiger spricht sich dagegen aus, daß nach den in den letzten Jahren wiederholt durchgeführten Tariferhöhungen nunmehr eine neue Belastung der Verfrachter in Form der Einführung einer statistischen Gebühr eintrete. Es müsse nach Mitteln gesucht werden, die Statistik ohne Zuhilfenahme des Publikums anzulegen und fortzuführen. Die Begründung zu dem in Frage kommenden Gesetzentwurfe bemerkt, daß die derzeitigen Statistiken des Außenhandels und des Zwischenverkehrs zur Verwertung im hier gedachten Zweck ungeeignet seien. Auch der naheliegende Ausweg, die Frachtkarten zur Gewinnung statistischen Materials heranzuziehen, werde als ungangbar bezeichnet, weil, abgesehen von einer Anzahl sonstiger schwerwiegender Gründe, die zahlreichen Fälle von Umkartierungen, in denen die Frachtkarten direkt irreführend wirken würden, sich zu statistischen Zwecken als völlig ungeeignet erweisen. Nun zeige aber das Beispiel Deutschlands, daß eine Statistik mit Hilfe des eigenen Materials der Eisenbahn und ohne Zuhilfenahme des Publikums sehr wohl gemacht werden könne. Das Material für die deutsche Güterverkehrsstatistik werde von den Eisenbahnen selbst erfaßt und sie erfüllte ihren Zweck doch vollkommen. Wie aus einer Dienstvorschrift der preußisch-hessischen Staatsbahnen vom 1. Januar 1909 „für die verkehrsstatistischen Arbeiten der äußeren Dienststellen“ hervorgeht, werde die deutsche Statistik auf Grund der Daten gemacht, die die Stationen zu liefern haben. Die Dienststellen haben zu diesem Zwecke jährlich die Jahresnachweisung der Güterbewegungsstatistik über den gesamten Versand und das „Jahresheft“ über den Empfang vom Auslande zu liefern. Monatlich sei zu liefern die Nachweisung der Güterbewegungsstatistik über den gesamten Empfang. Zu diesem Zwecke haben die Stationen alle Güter im Gewichte von 500 kg und darüber, ferner sämtliche Sendungen lebender Tiere, die mit Frachtbrief oder Beförderungsschein abgefertigt werden, aufzuschreiben. In dieser Aufschreibung sei stets das wirkliche Gewicht anzugeben. Güter im Gewichte von weniger als 500 kg bleiben außer Betracht. Sendungen werden dergestalt abgerundet, daß Gewichtsmängel von weniger als 250 kg unberücksichtigt bleiben, von 250 kg und darüber als 500 kg berechnet werden. Eine Reihe weiterer Bestimmungen regele das Verfahren für reexpedierte Sendungen und weise die deutschen Stationen an, wie die Einreihung der Güter in das herausgegebene Verzeichnis zur Warenstatistik der Güterbewegung vorzunehmen sei.

Auf Grund dieser Daten, die die Stationen liefern, werde nun die deutsche Verkehrsstatistik vom Kaiserl. Statistischen Amte in Berlin, nach 37 deutschen und 17 ausländischen Verkehrsbezirken geordnet und in 91 Gütergruppen geteilt, alljährlich herausgegeben. Es sei klar, daß diese so entstandene Statistik manche Mängel aufweist: 1. den Wegfall der Sendungen unter 500 kg; 2. die Tatsache, daß die Statistik nicht aus Urmaterial hergestellt wird, und 3. den Umstand, daß nicht alle deutschen Bahnen sich an der Güterverkehrsstatistik beteiligen.

Die österreichische Statistik, wie sie der Gesetzentwurf plant, wäre auf Urmaterial aufgebaut, also auf Material, das nur zu verkehrsstatistischen Zwecken angefertigt wird; sie würde sich auf alle Sendungen beziehen und sie würde ganz Österreich umfassen. Sie wäre also gründlicher als die deutsche. Aber man muß sagen, und die Begründung zum österreichischen Gesetzentwurf sage es selbst, daß diese deutsche Statistik „allen Anforderungen entspricht, die berechtigterweise an eine derartige Statistik gestellt werden können“. Eine noch bessere Statistik wäre gewiß erwünscht, aber nur, wenn eine solche ohne Opfer für das Publikum gemacht werden könnte. Und wenn eine so umfassende Statistik ohne besonderen kostspieligen Apparat nicht hergestellt werden kann, dann werde man sich eben mit einer Statistik befreunden müssen, die nicht besser ist als jene der deutschen Eisenbahnen.

Ungarn.

— Internationale Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz. Vom 9. bis zum 12. Juni d. J. wird die europäische Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Budapest tagen. Die größeren Eisenbahn- und Schiffahrtsunternehmungen fast aller europäischen Staaten werden jetzt zum vierten Male nach Budapest kommen, um über die Feststellung der internationalen Fahrpläne und die Beistellung von direkten Wagen zu den internationalen Zügen zu beraten. Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, auf deren Einladung die beteiligten Unternehmungen im November v. J. beschlossen haben, ihre nächste Konferenz in Budapest zu halten, hat einen Anordnungsauschuß mit der Ausarbeitung des Programms der Festlichkeiten betraut, die zu Ehren der ausländischen Gäste veranstaltet werden sollen. Die Hauptstadt wird den Teilnehmern an der Konferenz auf der Margareteninsel ein Souper geben.

— Vorrückungen bei den ungarischen Staatsbahnen. Am 1. d. M. sind folgende Beamte vorgerückt, und zwar zu Direktorstellvertretern bezw. zu Betriebsleitern I. Klasse Hofrat Sigismund Dózsa, Julius Horánszky, Franz Felszeghy, Dr. Wladimir Bacsinszky, Josef Ofner; zu Direktorstellvertretern II. Klasse Béla Márkösi, Franz Ney, Ferdinand Zeller, Elemér Mátray; zu Oberinspektoren I. Klasse Paul Kende, Friedrich Melitsko, Alexander Cserna, Georg Bene, Moritz Tarnoky, Ernst Balassa; zu Oberinspektoren II. Klasse Franz Schindler, Aladár Jurassek, Rudolf Gyulányi, Arthur Sziklay, Hiador Vörös, Julius Bans, Franz Farkas, Eugen Vázsonyi; zu Oberinspektoren III. Klasse Ernst Fussl, Ludwig Réo, Michael Groffits, Julius Lakatos, Josef Szász, Josef Schwegele, Karl Morskonyi, Julius Küchler, Anton Paszterczyk, Karl Leykauf, Rudolf Nagel, Ignatz Pellet. Außerdem sind 89 Inspektoren, 149 Oberingenieure, Sekretäre bezw. Oberkontrollore, 388 Ingenieure, Hilfssekretäre, Kontrollore und 486 Konzipienten und Beamte in höhere Gehaltsstufen bezw. in höhere Stellen aufgerückt. Die Gesamtzahl der Vorgerückten beträgt demnach insgesamt 1147 Personen, von denen auf Grund der Hochschulvorbildung vom Oberingenieur abwärts 262 Personen mit gekürzter Wartezeit vorgerückt sind.

— Personalnachricht. Der dem Handelsministerium zugeteilte Direktorstellvertreter der ungarischen Staatsbahnen Franz v. Ney ist in den Ruhestand getreten. Der Handelsminister hat ihm für seine ersprießliche Tätigkeit seine Anerkennung ausgesprochen.

Rumänien.

— Zum großen Bauprogramm der rumänischen Staatsbahnen. Das rumänische Parlament hat, wie bereits mitgeteilt, eine Summe von 405 Millionen bewilligt, um den Eisenbahndienst auf jene Höhe zu bringen, deren Erreichung durch die großartige wirtschaftliche Entwicklung des Landes unbedingt erheischt wird. Die Eisenbahnverwaltung wurde von dieser unerwarteten Entwicklung vollständig überrascht. Wenn die 3590 Kilometer staatliche Eisenbahnlinien im Finanzjahre 1911/12 eine Einnahme von über 110 900 000 Fr. aufweisen, so kann behauptet werden, daß die Bewältigung des Verkehrs nur mit übermenschlichen Anstrengungen erreicht wurde; dabei bildeten die Beschwerden aller Art über die Art und Weise, wie der Verkehr sich abwickelte, eine ständige Quelle der Zwistigkeiten zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Publikum. Nun würde es aber für die Zukunft nicht genügen, das jetzige Eisenbahnnetz mit allem jenem zu versehen, dessen es bedarf; die Fertigstellung der bereits begonnenen Linien muß beschleunigt werden, ferner müssen neue Verkehrslinien gebaut werden, um gewissen Teilen des Landes, denen es an zeitgemäßen Transportmitteln fehlt, den Verkehr mit den anderen Landesteilen zu ermöglichen. Die Ergänzung des rumänischen Eisenbahnnetzes erfordert nach Urteilen der mit den Landesverhältnissen vertrauten Fachmänner den Bau von noch 1650 km. Die Gesamtkosten hierfür würden 364 300 000 Fr. betragen.

Von den zu erbauenden Linien müssen nach Ansicht maßgebender Kreise als die dringlich notwendigsten folgende im Zeitraum von fünf Jahren erbaut werden: 1. die direkte Linie Craiova-Bucarest, eine große Durchgangslinie von hervorragender strategischer Bedeutung; 2. die Linie Tzandarei-Harschova-Constanza mit der Brücke über die Donau, die nebst ihrer Bedeutung als Entlastungslinie der Strecke Bucarest-Constanza bzw. Faurei-Constanza, die Verbindung der Dobrudscha mit dem Mutterlande endgültig festigen würde; ferner 3. die Linie Faurei-Urziceni-Bucarest, welche die Strecke Bucarest-Ploesti-Buzeu-Marascheschti entlasten und eine beschleunigtere Versendung der Erzeugnisse der Moldau nach Constanza ermöglichen sowie die Entfernung zur Hauptstadt verkürzen wird; 4. die Linie Filaret-Obor schließt den Ring um die Hauptstadt und gestattet die unmittelbare Zufuhr der Nahrungsmittel zur Zentral-Markthalle und zum Schlachthaus, was eine Verbilligung der Nahrungsmittel zur Folge haben dürfte; 5. die Linie Dorohoi-Mihaileni-Grenze-Seret in der Richtung gegen Radautz in der Bukovina ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die obere Moldau, ebenso wie die Linie Tirgu Neamtzu-Paschkani. Die erstgenannte Stadt ist die einzige einigermaßen bedeutende Stadt des Landes, die noch der Eisenbahn entbehrt; die Bahn soll sie mit den übrigen Landesteilen verbinden und zur innigeren Verbindung der westlichen mit der östlichen Moldau dienen; 6. die Linie Dragomireschti-Berlad stellt die Ergänzung der Strecke Bakau-Berlad dar, welche die zweite Schienenverbindung der Linie Roman-Galatz im Tale des Serethflusses bilden wird; 7. die strategische und wirtschaftliche Bedeutung der Linie Cobadin-Ostrow als Ergänzung des Eisenbahnnetzes in der Dobrudscha braucht nicht erst betont zu werden.

Der Vollständigkeit halber sei auch des Baues der Petroleumleitung (Pipe line) erwähnt, deren Fertigstellung für das Jahr 1915 erwartet wird, eine Arbeit, die 23 Millionen Franken kosten wird.

Was die finanzielle Durchführung der in Frage stehenden Eisenbahnbauten betrifft, so werden die Mittel nach und nach im Verhältnis zu den Bedürfnissen angeschafft werden. Sie werden im Inlande bei den einheimischen Kreditinstituten bei 4 prozentiger Verzinsung aufgenommen werden. Die Verwirklichung des dargelegten Eisenbahnbauprogramms der rumänischen Regierung stellt jedenfalls eine neue wichtige Etappe im wirtschaftlichen Leben Rumäniens dar.

— Beraubung eines Güterzuges während der Fahrt. Zwischen den Stationen Barbosch-Vadeni (Strecke Galatz-Braila) wurde am 10. Mai d. J. der Güterzug Nr. 1816 von unbekannten Dieben beraubt. Diese erbrachen während der nur 18 Minuten dauernden Fahrt mehrere Güterwagen und warfen aus ihnen eine große Anzahl Säcke mit Getreide auf den Bahnkörper, die sie dann heimlich wegschafften. Der Diebstahl wurde erst in der Station Vadeni bemerkt. Alle nach den Dieben eingeleiteten Nachforschungen blieben vorläufig ergebnislos.

Übrige europäische Länder.

— Berner Alpenbahn. Die Direktion der Bern-Lötschberg-Simplonbahn hat beschlossen, auf Donnerstag, den 29. Mai 1913 die Mitglieder des bernischen Großen Rats und des Regierungsrates, des bernischen Obergerichtes und des bernischen Handelsgerichtes zu einer Fahrt durch den Lötschberg einzuladen. Sodann hat sie die eigentliche Eröffnungsfeier auf Freitag, den 30. Mai 1913 angesetzt. Diese wird bestehen aus einer Fahrt Bern-Brig-Bern mit Begrüßungsakten in Frutigen, Kandersteg und Brig, woran sich abends im Kasinosaale zu Bern ein Bankett anschließt. Eine Besichtigung der Linie durch die Mitglieder der eidg. Räte und des Bundesgerichts ist für die Junitagung in Aussicht genommen.

— Neue Jungfraubahn-Lokomotive. Wir entnehmen der „Schweizer. Bauztg." folgendes: Mit der Inbetriebnahme der Sektion Eismeer-Jungfraujoch der Jungfraubahn im Sommer 1912, die im Gegensatz zu den vorher in Betrieb befindlichen Strecken in der Hauptsache mit der einen Reibungsbetrieb zulassenden Steigung von nur 6,3 % erstellt ist, sind von der Jungfraubahnverwaltung drei neue, für gemischten Reibungs- und Zahnradbetrieb gebaute zweiachsige, von der A.-G. Brown, Boveri & Cie. ausgerüstete Drehstrom-Lokomotiven in Dienst gestellt worden. Mit den sieben ältern, reinen Zahnradlokomotiven verfügt nunmehr die Jungfraubahn über insgesamt zehn elektrische Lokomotiven. Die neuen Lokomotiven sind bemessen für eine Zugzusammensetzung bestehend aus Lokomotive und zwei Personen-Anhängewagen im Gesamtgewicht von 36,5 t, die auf der Steilrampe von 25 % mit 9 km/Std., auf der Reibungsstrecke von 6,3 % mit 18 km/Std. fährt. Die beiden Triebmotoren von je 165 PS Einstundenleistung arbeiten zunächst mittels Pfeilradübertragungen auf zwei Vorgelegewellen, von hier aus entweder mit nochmaliger Übersetzung auf die in die Zahnstange eingreifenden Triebräder oder durch eine ausrückbare Kupplung mittels weiterer und kleinerer Übersetzung sowie über Kuppelstangen auf die Reibungsräder. Für die Bremsung stehen drei verschiedene mechanische Bremsen zur Verfügung sowie die elektrische Bremsung, die entweder als Nutzbremsung in die Kontaktleitung oder als Widerstandsbremsung bei Gleichstrom-Fremderregung und unabhängig von der Kontaktleitung erfolgen kann. Auch die Beleuchtung kann mittels des Erregers für die Widerstandsbremsung und eines Umformers auf der Talfahrt unabhängig von der Kontaktleitung gemacht werden. Die zweiachsigen Gestelle der neuen, meter-

spurigen Lokomotiven sind mit Reibungsrädern von 750 mm Durchmesser und 2,6 m Radstand sowie mit Triebzahnrädern von 700 mm Durchmesser und 1,25 m Radstand ausgeführt. Die Länge der Lokomotive beträgt 5,16 m, ihre Breite 2,5 m; dabei wiegt sie 18,5 t. Für die tal- und bergseitigen Achsen sind für die Fahrt auf der Reibungsstrecke die erforderlichen Sandstreu-Vorrichtungen vorgesehen. Der mechanische Teil der Lokomotiven stammt, wie bei den früheren, aus der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

— **Berninabahn-Winterbetrieb.** Die „Schweizer. Bauztg." schreibt: Nachdem im letzten Winter die Berninabahn den Winterbetrieb durchgeführt hat und dabei der Verkehr bedeutend gehoben wurde, stellt die Bahnverwaltung fest, daß die Mehreinnahmen immerhin die Mehrauslagen durchaus nicht deckten. Da die Bahn auch sonst nicht rentiert, könne sie die Aufrechterhaltung des Winterbetriebes für kommenden Winter nur in Aussicht nehmen, wenn ihr auf eine Reihe von Jahren ein jährlicher Beitrag von rund 70 000 Fr. zugesichert werde. Sie ist in dieser Angelegenheit an das schweizerische Postdepartement, den Kanton Graubünden, die Gemeinden und andere Beteiligte herangetreten.

— **Die Eisenbahnen im künftigen Staat Albanien.** Nach mehrfachen Mitteilungen über den der Londoner Botschaftervereinigung vorzulegenden Entwurf eines Statuts für den neu zu schaffenden Staat Albanien ist in diesem auch die Erbauung von Eisenbahnen vorgesehen. Als wichtigste Eisenbahnlinien kommen jene von Valona nach Monastir und von Durazzo nach Ueskūb in Betracht; von letzterer sol auch später über Kumanowo nach Küstendil eine Fortsetzung gebaut werden. Diese Querbahn ist von größter Bedeutung für den internationalen Handel. Für Österreich würde sie eine erhebliche Verkürzung des Weges von Triest nach Saloniki bedeuten, für Italien würde sie eine direkte Verbindung mit Rumänien herstellen. Erst nach Regelung dieser Fragen wird die Frage des künftigen Oberhauptes von Albanien zur Lösung gelangen. Nach weiteren Mitteilungen von englischer Seite soll in dem Entwurf vorgesehen sein, daß Serbien einen Ausweg nach der Adria durch eine zu bauende Eisenbahn erhält; diese Eisenbahn wird einer von den Großmächten eingesetzten Verwaltung unterstellt sein; die Eisenbahn wird durch ein internationales Gendarmenkorps geschützt und am Endpunkt der Bahn ein Freihafen geschaffen werden.

Unter dem 17. d. M. teilt das amtliche Wiener Telegraphen-Bureau mit, daß alle bisherigen Mitteilungen über das albanische Statut der Zuverlässigkeit entbehren.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Die Berliner Bankfirma Bernheim, Beer & Co. hatte sich im Namen des Schutzkomitees der Aktionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn wegen Auszahlung der seit 1. Juni 1912 fällig gewesenen Dividenden an den russischen Ministerpräsidenten gewandt und war von diesem an den Präsidenten des Verwaltungsrats, Baron von Kronenberg, gewiesen worden. Letzterer hat, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, unter dem 10. Mai wie folgt geantwortet: „Laut Forderung des Finanzministeriums ist die Auszahlung der Dividende für das Jahr 1911 bezw. 1912 mit einer Verzichtleistung der Gesellschaft auf sämtliche Ansprüche an den Fiskus, die in der Verstaatlichung der Bahn ihren Grund haben könnten, verbunden worden. Unter diesen Umständen ist es unumgänglich notwendig, vor allem die Frage der Ansprüche des Fiskus an den Reservefonds der Gesellschaft sowie die Frage der Finanzierung der Rechte der Aktionäre an die Grube Felix vollständig aufzuklären. Wir sind ununterbrochen bemüht, diese Punkte zur vollständigen, endgültigen Regelung zu bringen. Sobald etwas Positives vorliegt, wird es der Verwaltungsrat selbstverständlich sofort zur Kenntnis der Aktionäre bringen." Das Schutzkomitee legt nun Verwahrung dagegen ein, daß von der russischen Regierung die Auszahlung der Dividende von einer unerfüllbaren Verzichtleistung auf die seinerzeit vom russischen Fiskus ausdrücklich anerkannten sonstigen Forderungen abhängig gemacht und dadurch den Aktionären ein sehr bedeutender Zinsverlust verursacht wird. Es hat sich an das hiesige Auswärtige Amt um sein Einschreiten in dieser Angelegenheit gewandt und erwartet eine energische Vertretung der deutschen Interessen, die sich auf rund 10 Millionen Mark belaufen, welcher Betrag seit einem Jahre widerrechtlich dem deutschen Geldmarkte entzogen wird.

Fremde Erdteile.

— **Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Die bereits vor zwei Jahren eingeleiteten Verhandlungen zwischen England und der Türkei über die Fragen des Persischen Golfs sind in den letzten Wochen ihrem Abschluß nahe gebracht worden. Die hierdurch berührten deutschen Interessen bestehen in der Hauptsache aus der deutschen Beteiligung an der Bagdadbahn. Die deutsche Gruppe, welche in dem Bagdadeisenbahnunternehmen die führende Stellung einnimmt, hat, soweit die Interessen und Rechte der Bagdadeisenbahngesellschaft in Betracht kommen, im März 1911 bei dem Abschluß der Finanzverträge über den Weiterbau der Bahn bis Bagdad und der Erteilung der Konzession für die Zweiglinie nach Alexandrette und den Hafen von Alexandrette, den Weg für eine britisch-türkische Verständigung freigemacht; dies in der richtigen Erkenntnis, daß eine Verständigung zwischen England und der Türkei über die seit Jahrzehnten umstrittenen Fragen des Persischen Golfs, und Hand in Hand damit eine Verständigung zwischen Deutschland und England hinsichtlich der mit der Bagdadbahn zusammenhängenden wirtschaftlichen Fragen, ein schweres Hindernis für die Vollendung dieses Kulturwerkes beseitigen und die großen wirtschaftlichen Zwecke, die allein auf deutscher Seite von Anfang an mit diesem Unternehmen verfolgt wurden, in hohem Maße fördern werde. Die deutsche Gruppe hat sich damals im Prinzip damit einverstanden erklärt, daß die der Bagdadeisenbahngesellschaft zustehenden konzessionsmäßigen Rechte, soweit sich diese auf das Gebiet südlich von Bagdad beziehen, ganz oder teilweise auf eine neuzubildende türkische Gesellschaft mit internationaler Kapitalbeteiligung übertragen werden sollten. Die Bedingungen für diese Übertragung und die Regelung aller Einzelheiten wurden ausdrücklich späteren Vereinbarungen zwischen der türkischen Regierung und der Bagdadeisenbahngesellschaft vorbehalten. Soweit die auf Grund dieser Erklärung angebahnte Verständigung zwischen England und der Türkei Interessen und Rechte der Bagdadeisenbahn berührt, kann sie nur unter Zustimmung dieser Gesellschaft und angesichts der großen wirtschaftlichen Bedeutung dieses Unternehmens nur unter Zustimmung der deutschen Regierung perfekt werden. Über die englisch-türkischen Verhandlungen wird sowohl die deutsche Regierung wie auch die interessierte Gesellschaft auf dem Laufenden gehalten. Der bisherige Gang dieser Verhandlungen berechtigt zu der Annahme, daß das Ergebnis auch von deutscher Seite als eine befriedigende Lösung angenommen werden kann. Immerhin wird, ehe die deutschen Interessenten und die deutsche Regierung ihre Zustimmung geben können, noch ein weiterer Meinungsaustausch erforderlich sein, durch den die deutschen Interessen in einwandfreier Weise gewahrt und für die etwaigen deutschen Zugeständnisse gleichwertige Gegenleistungen sichergestellt werden. Mehr kann über den augenblicklichen Stand der Angelegenheit, ohne die Verhandlungen zu stören, nicht gesagt werden und ist auch von den an den Verhandlungen beteiligten auswärtigen Instanzen offenbar nicht gesagt worden. Die Mitteilungen, die bisher ihren Weg in die Presse gefunden haben, sind teils unvollständig, teils unrichtig, also nicht geeignet, eine Grundlage für eine Beurteilung der Abmachungen zu bilden.

— **Der Schiedsspruch in dem Streite der Ostbahnen in den Vereinigten Staaten mit den Lokomotivheizern.** Am 23. April um 6 Uhr abends überreichte der Richter William L. Chambers, der Vorsitzende des Schiedsgerichts, dem der Streit zwischen den 54 östlichen Bahnen und deren 35 000 Heizern unterbreitet war, den Schiedsspruch dem Clerc des Bundes-Bezirksgerichts im Bundesgebäude. Wir haben über diese Angelegenheit bereits in Nr. 30 S. 503 und in Nr. 32 S. 534 d. Ztg. berichtet. Der Schiedsspruch war diesmal ein einhelliger, also gleichmäßig von dem Vertreter der Bahnen wie dem der Kohlenheizer unterschrieben, und unterschied sich dadurch von dem Schiedsspruch, mit dem einige Zeit früher die Streitsache der Bahnen und der Lokomotivführer beendigt worden war. Denn hier hatten die Vertreter der letzteren erklärt, daß die gerechten Wünsche der Lokomotivführer nicht genügend berücksichtigt seien, sie erstatteten einen Minderheitsbericht, mußten sich aber der Mehrheit im Schiedsgerichte fügen. Anders war es hier, und die Einheit des Schiedsspruches wirkt um so erfreulicher, als sie gewissermaßen Bürgschaft für die längere Dauer des durch den Spruch geschaffenen Zustandes bietet. Es gibt keinen Sieger und keinen Besiegten, ein Teil der Wünsche der Heizer wurde bewilligt, ein Teil zurückgewiesen und in ihm der Standpunkt der Bahnen als berechtigt anerkannt. Der Schiedsspruch gewährt den Heizern aller Grade eine Lohnerhöhung von 10 bis 12 % anstatt der von den Heizern gewünschten 15 %. Er stellt ferner dem Wunsche der Heizer entsprechend die Lohnzahlung auf eine gemeinsame, gleichmäßige Grundlage und bemißt die Höhe der Bezahlung nach der Stärke und dem Gewicht der Lokomotiven unter Zugrundelegung einer Arbeitszeit von höchstens 10 Stunden täglich oder bei Güterzugfahrten einer Leistung von 100 Meilen (engl.) Der Verpflichtung, die Maschine selbst zu reinigen, ist der Heizer überhoben. Die Erfüllung eines der hauptsächlichsten Wünsche der Heizer, daß große Lokomotiven mit zwei Heizern besetzt werden, wurde versagt. Sollte unter gewissen Umständen es erforderlich erscheinen, daß eine Lokomotive zwei Heizer erhält, so sollen sich die Heizer mit der Bahnverwaltung gütlich einigen. Sollte eine Einigung nicht erfolgen und eine

von den Heizern verlangte Doppelbesetzung von der Bahn verweigert werden, so soll hierüber ein augenblicks einzuberufendes Schiedsgericht entscheiden, das aus fünf Mitgliedern besteht, zwei von den Bahnen, zwei von den Heizern gewählten Schiedsrichtern und einem von den Schiedsrichtern gewählten Obmann. Der Ausspruch ist unanfechtbar.

Auch der weitere Wunsch der Heizer, daß der Schiedsspruch rückwirkende Kraft bis zum 1. Juli 1912 erhalte, wurde zurückgewiesen, seine Wirksamkeit und damit die Geltung der neuen Lohnstufen beginnt am zehnten Tage nach Hinterlegung des Spruches beim County clerc (Gerichtsschreiber).

Die für die Bezahlung in Betracht kommende Zeit beginnt mit der Meldung zum Dienst und endigt mit der Ablieferung der Maschine. Für Personenzuglokomotiven von weniger als 80 000 Pfund Druck auf die Triebräder wird der Tageslohn 2,40 D. betragen (die Heizer beanspruchten 2,55 D.). Mit dem größeren Gewicht steigt die Höhe der Bezahlung, vergrößert sich aber auch der Unterschied zwischen dem vom Schiedsspruch Bewilligten und dem von den Heizern Beanspruchten. Bei Maschinen von mehr als 350 000 Pfund Gewichtsdruck beträgt der bewilligte Tagelohn 3,60 D. (der verlangte 4 D.), auf Güterzuglokomotiven beträgt der tägliche Mindestlohn 2,75 D., der Höchstlohn 4 D. (verlangt waren 2,80 bzw. 4,50 D.).

Die Bahnen sind gehalten, an ihren Endstationen Anschläge mit dem genauen Gewichtsdruck der Lokomotiven anzubringen. Für Überzeit beträgt die Entlohnung nur 30 Cents für die Stunde, doch wird Überzeit von 5 Stunden oder mehr als Arbeitstag berechnet. Für Rangier- und elektrische Lokomotiven bestehen besondere Sätze. Abfahrtsverzug bleibt außer Betracht, Ankunftsverzug wird nach Ablauf der ersten Stunde als Überzeit berechnet. Das Reinigen der Maschinen soll durch besondere Angestellte der Lokomotivschuppen besorgt werden, jedoch ist es Pflicht des Heizers, vor Antritt der Fahrt zu prüfen, ob die Maschine ordnungsmäßig für den Dienst hergestellt ist, und er ist für die Beaufsichtigung der Verwaltung gegenüber verantwortlich. Der Schiedsspruch regelt dann noch die Bezahlung der Heizer für den Fall, daß diese irgendwo zwischen den Endstationen oder sehr entfernt von dem Orte ihres ständigen Wohnsitzes liegen bleiben.

Durch den Schiedsspruch wurde vermieden, daß sämtliche Heizer der bedeutendsten östlichen Bahnen in den Ausstand traten, was für das wirtschaftliche Leben der Union von kaum zu berechnenden Folgen gewesen wäre. Zweimal hätte bereits der Ausstand beginnen sollen, und im allerletzten Augenblick, nachdem schon bei Abstimmungen über 85 % sämtlicher Heizer für den Streik sich entschlossen hatten, war es noch möglich, beide Parteien dahin zu bringen, daß sie sich einem Schiedsspruch unterwarfen. Man berechnet die durch die höhere Entlohnung verursachten Mehrauslagen der Bahnen auf ungefähr 3 100 000 Doll. jährlich, während die jetzige Lohnliste für die Heizer etwas über 30 000 000 Dollar beträgt.

Interessant waren die Angaben vieler sachverständiger Zeugen, die vom Schiedsgericht vernommen wurden. Fast die meisten erklärten die Entlohnung der Heizer nach dem Gewicht der Lokomotive für eine Ungerechtigkeit, da gerade die kleineren Maschinen den Heizern mehr Arbeit machen als die großen. So wurde unter anderem festgestellt, daß im Jahre 1900 bei Maschinen von durchschnittlich 134 000 Pfund Gewicht 101 Pfund Kohle auf die Meile verbrannt wurden, während die jetzt gebräuchlichen Maschinen im durchschnittlichen Gewichte von 175 000 Pfund nur 68,7 Pfund Kohle auf die Meile verbrauchen. Die Lokomotiven mit 200 000 Pfund Gewicht und darüber sind fast durchweg mit automatischen Kohlenschaufeln versehen und gestatten einen viel leichteren Dienst, als die kleinen Maschinen ohne diese Schaufeln. Auch werden die großen Maschinen mit Anthrazit von starker Heizkraft, die kleinen Maschinen dagegen mit rasch verglühenden Braunkohlen geheizt. Herr Crawford, der Generalsuperintendent der westlichen Linien der Pennsylvaniabahn gab an, er habe sich selbst überzeugt, daß der Heizer auf einer großen mit automatischen Schaufeln ausgerüsteten Lokomotive auf einer Strecke von 166½ Meilen nur 113 Schaufeln Kohle aufzulegen brauchte. Er habe versucht, die Arbeit der Heizer zu zerlegen und habe gefunden, daß nur 15,4 bis 17,8 % der Zeit zum eigentlichen Heizen, d. h. zum Kohlennachlegen, erforderlich sei, daß die übrige Zeit entweder nicht oder doch nicht schwer gearbeitet wird. In gleichem Sinne äußerten sich noch viele Sachverständige, nichtsdestoweniger hat das Schiedsgericht das Lohnsystem auf dem Unterschied in der Größe der Maschinen aufgebaut, wohl um einem überaus starken Wunsche der Heizer entgegen zu kommen, während damit freilich allen Heizern kleiner Lokomotiven, die ebensoviel, ja noch mehr Arbeit machen, als die größeren, Unrecht geschieht. Mit Genugtuung kann übrigens festgestellt werden, daß beide Teile, Bahnen wie Heizer, mit dem Ausspruch zufrieden sind, obgleich erstere dadurch recht stark belastet werden und letzteren nicht alle ihre Wünsche erfüllt wurden.

Dr. A. M.

— **Der Abschluß der Verträge für den Bau der Neuyorker Untergrundbahn.** In Ergänzung unseres Berichtes in Nr. 34 S. 568 d. Ztg. können wir noch folgendes mitteilen: Das letzte und entscheidende Wort hatte, nachdem die Neuyorker Stadtvertretung und die beiden Straßenbahnunternehmungen in Manhattan und in Brooklyn endlich nach endlosen Unterhandlungen einig geworden waren, der „Board of Estimate and Apportionment" zu sprechen; es ist dies die Neuyorker städtische Finanzbehörde, die zu untersuchen und zu begutachten hat, ob die Stadt berechtigt ist, eine Anleihe in der erforderlichen Höhe aufzunehmen. Denn nach dem Staatsgesetz dürfen die Städte im Staate Neuyork nur so viel Schulden machen, daß die Schuldengrenze nicht über den zehnfachen Betrag der Steuer hinausgeht. Man rechnete und fand, daß noch Platz für eine Anleihe von 150 000 000 Dollar sei. Die übrigen 13 bis 14 Millionen Dollar wird die Stadt aus eigenen Mitteln hergeben, und man hofft, daß in einem oder zwei Jahren wieder Platz für eine weitere Anleihe sein wird, da die Steuergrenze alljährlich hinaufgeht.

Genau gerechnet verteilen sich die Beiträge zu den neuen Untergrundbahnen folgendermaßen:

Für das Interboroughnetz in Manhattan:		
Städtischer Beitrag	63 335 637 D.	
Gesellschaft für Konstruktion	56 260 000 „	
Gesellschaft für Ausrüstung	21 000 000 „	
		140 595 637 D.
Für das Brooklynnetz:		
Städtischer Beitrag	100 405 991 D.	
Gesellschaft für Konstruktion	13 605 000 „	
Gesellschaft für Verbesserungen bestehender Linien	21 000 000 „	
Gesellschaft für Ausrüstung	26 000 000 „	
		161 010 991 „
zusammen		301 606 628 D.

In gewohnter Weise sind die Kostenvoranschläge und damit auch die Beteiligungsziffer auf den einzelnen Dollar genau berechnet und Kenner der Verhältnisse wundern sich, daß in die Millionenbeträge nicht auch die Cents mit aufgenommen sind. Selbstverständlich werden die Kostenvoranschläge so wenig eingehalten werden wie irgend ein Kostenvoranschlag eines öffentlichen Unternehmens in den Vereinigten Staaten. Jedermann weiß, daß gewaltige Überschreitungen überlieferungsgemäß eintreten werden, und daß zum Schluß noch genug Verhandlungen darüber geführt werden müssen, wer die Überschreitung deckt und wie dies geschieht. Die Geldaufbringung für die beiden Gesellschaften, die Interborough Rapid Transit Co. und die Brooklyn Rapid Transit Co. im Gesamtbetrage von ungefähr 137 000 000 Dollar hat das Haus J. P. Morgan übernommen, das wahrscheinlich die Firma Kuhn, Loeb & Co. und die First National Bank mit dazu einladen dürfte, vielleicht aber die Anleihe allein auf den Markt bringt. Kräftig dazu ist sie im ausreichenden Maße. Das Haus muß liefern im ersten Jahre 78 000 000 Dollar, im zweiten und dritten Jahre je 30 000 000 Dollar und im vierten Jahre 32 000 000 D. Die Anleihe wird hypothekarisch auf die neu zu bauende Untergrundbahn eingetragen, wird mit 5 % verzinst und ist auf 53 Jahre befristet. Nach zehn Jahren wird mit der Rückzahlung in 43jährigen Jahreszahlungen begonnen werden. Die Stadt Neuyork bringt ihren Anteil an der Bausumme auch in Form einer Anleihe auf, die *nicht* hypothekarisch eingetragen wird, sondern von dem Kredit der Stadt getragen wird. Verzinsung dürfte 4½ % sein, über die Art der Tilgung ist noch nichts bekannt gemacht worden.

— **Die neue amerikanische Bundesregierung und die staatliche Eisenbahngesetzgebung.** Wir haben schon einigemal berichtet, daß viele Staaten der amerikanischen Union sich darin gefallen, den Eisenbahnen durch eine nicht immer gelungene und zweckentsprechende Gesetzgebung Schwierigkeiten zu machen. Selbstverständlich setzen sich die Bahnen zur Wehr, und es schweben augenblicklich nahezu zwei Dutzend Bahnprozesse beim Bundes-Obergericht zur letzten Entscheidung. Darunter auch der sogenannte „Minnesota case", der, obgleich der Staat Minnesota die eigentliche Veranlassung zum Prozesse gab, zwischen der Northern Pacific R. R. und dem Bundesverkehrsamt (und nicht dem Staate Minnesota) geführt wird. Der Rechtsfall, über den wir schon einmal berichtet haben, dürfte bekannt sein. In Kürze wiederholen wir nur, daß der Staat Minnesota im Gesetzgebungswege der Bahn auftrug, die Frachtsätze innerhalb der Staatsgrenzen herabzusetzen, worin sich die Bahn fügte, weil das oberste Gericht des Staates, an das die Sache im Prozeßfalle gelangt wäre, der Bahn doch nie Recht gegeben hätte, und weil die Fracht innerhalb des Staates Minnesota nicht sehr bedeutend in die Wagschale fällt. Damit war aber das Bundesverkehrsamt nicht zufrieden. Denn jetzt gab es zweierlei Tarife bei der Bahn, einen innerhalb der Grenzen des genannten Staates und einen außerhalb dieser Grenzen, und das fand das Amt unzulässig. Es verfügte, daß die Bahn

entweder die Frachten innerhalb des Staates Minnesota erhöhe, damit sie den anderen Frachtsätzen gleichkomme, oder daß sie diese anderen Frachtsätze auf die Höhe der im Staate angewendeten herabsetze. Besonders gelte dies von den Sätzen für Frachten von den angrenzenden Staaten Nord- und Süd-Dakota, Iowa und Wiskonsin. Die Bahn erklärte, daß sie beides nicht tun könne; das erste nicht, weil es der Staat Minnesota mit seiner Gesetzgebung nicht dulde, das zweite nicht, weil es ihr unmöglich wäre, auch außerhalb Minnesotas Güter zu dem daselbst geltenden billigeren Tarif zu verfrachten. Das Bundesverkehrsamt hielt aber im Interesse der Fabrikanten und Kaufleute außerhalb Minnesotas, die sonst durch die höheren Frachttarife ungünstiger gestellt worden wären, an seiner Auffassung fest. Nun wandte sich die Bahn an das Gericht gegen das Amt. Die Frage, die jetzt vom Bundes-Obergericht entschieden werden wird, ist von geradezu einschneidender Wichtigkeit; es ist zu entscheiden, ob in Eisenbahnsachen der Staat wirklich, wie er behauptet, innerhalb seiner Grenzen allmächtig ist, oder ob ausschließlich die Bundesbehörde über zwischenstaatliche Bahnen, die also der Bundesbehörde unterstehen, Verfügungen treffen kann.

Man erwartete schon von Montag zu Montag, als dem Tage, an dem die in der vergangenen Woche gefällten Entscheidungen des Bundes-Obergerichts bekanntgegeben werden, das Erkenntnis in dem Minnesota-Falle, als plötzlich der General Attorney der neuen Bundesregierung, Mc. Reynolds, bei dem Bundes-Obergericht den Antrag stellte, ihm zu erlauben, noch nachträglich als „amicus curiae" aufzutreten und einen Antrag einzureichen, über den das Bundes-Obergericht miterkennen soll. Diese Bewilligung wurde ihm erteilt, und nun hat der Generalanwalt den Antrag gestellt, das Obergericht möge zugunsten der Bahn und gegen das Bundesverkehrsamt entscheiden und dem letzteren das Recht absprechen, einer Bahn aus dem Grunde billigere Tarife auf der ganzen Strecke aufzuerlegen, weil sie innerhalb der Grenzen eines Staates gezwungen ist, dessen Vorschriften zu folgen und niedrigere Frachtsätze anzuwenden. Bei dieser Gelegenheit möge das Gericht auch aussprechen, wo die Grenzlinie liege, bei der für eine zwischenstaatliche Bahn die gesetzgebende Gewalt der Einzelstaaten anfange.

Es hat also die neue Bundesregierung sich gegen sein eigenes Amt gewendet und das Gericht gebeten, den vom Amte in Übereinstimmung mit der früheren Bundesregierung eingenommenen Standpunkt als unrichtig zu bezeichnen und der Northern Pacific R. R. zu gestatten, bis auf weiteres die bisherigen Frachtsätze außerhalb der Grenzen Minnesotas weiter zu behalten und sich wegen der Höhe der Sätze innerhalb der Grenzen mit dem Staate auseinanderzuhalten. Da aber die neue Bundesregierung damit der Staatsgewalt eine Macht einräumt, die mit der Macht und dem Rechte des Bundes, die Tarifsätze zu bestimmen, in Widerstreit gerät, ist gerade die jetzige Regierung dringender als je eine andere vorangegangene in die Notwendigkeit versetzt, durch allgemein anerkannte Gesetze die Grenzen zwischen Bundes- und Staatsgewalt beim Eisenbahnbetrieb zu ziehen. Dr. A. M.

— **Eisenbahnbauten in Südamerika.** Der Bau einer Eisenbahnlinie von Coroata nach Belem (Para) ist von der brasilianischen Bundesregierung beschlossen worden. Das von der neuen Strecke berührte Gebiet zeichnet sich durch große natürliche Reichtümer aus. Es eignet sich hervorragend für landwirtschaftliche Zwecke und ist reich an Kautschuk und Gold. Die Linie bildet die nördlichste Teilstrecke der geplanten großen Eisenbahnverbindung zwischen Rio de Janeiro und der Amazonasmündung. — Der Bau neuer Andenquerbahnen erfährt von der chilenischen Regierung eine ständige Förderung. Neben einer Bahn von Santiago nach Buenos Aires durch das Maipotal, die sogenannte „30 Stunden-Route", handelt es sich vor allem um eine Überschienung der Anden zwischen Mejillones und Salta. Diese Linie soll von einer äußerst finanzkräftigen belgischen Gesellschaft, die ihren Sitz in Paris hat, erbaut werden. Die Kosten sind auf 80 Millionen Mark veranschlagt. Die auf chilenisches Gebiet entfallende Teilstrecke wird südlich der Salar de Atacama verlaufen und nach Durchquerung der reichen Schwefellager von Cerro laco den Emilacpaß überschreiten, worauf die Bahn in die Salpeterzone der Augusta Victoria-Pampa und den Boquetebezirk eintritt. — Der neue Generaldirektor der chilenischen Staatsbahnen fordert in einer Eingabe an die Regierung eine Anleihe von 125 Mill. Pesos Papier, deren Ertrag für den Bau zweiter Gleise, die Erweiterung der Stationen, Verbesserung der Werkstätten u. a. m. Verwendung finden soll. — Im peruanischen Kongreß kamen kürzlich verschiedene Eisenbahnpläne zur Verhandlung. Wie die Zeitschrift „Süd- und Mittelamerika" mitteilt, können nunmehr die folgenden Linien als gesichert gelten: 1. Chincha-Mora, zur Erschließung des an Kupfer, Silber und Zinnober reichen Bezirks von Huancavelica; 2. Cuzco-Rio Urubamba, zum Anschluß der südlichen Landesteile an das Flußnetz des Amazonas; 3. Pachacago (Strecke Lima-Huancayo)-Jatunahuasi, zur Erschließung der großen Kohlenbecken der Provinz Jauja; durch den Bau dieser Linie hofft man, Peru von der Kohleneinfuhr aus Großbritannien und Australien unabhängig machen und selbst noch die Nachbarländer mit Kohle versorgen zu können; 4. Sayan-Oyon (-Cerro de Pasco). Sayan ist bereits durch eine Bahn mit dem Hafen Huacho verbunden.

Bücherschau.

— **Die Berechnung von Straßenbahn- und anderen Schwellenschienen** von Max Buchwald, Ingenieur. Mit 7 Textabbildungen und 24 Tafeln. Verlag von Julius Springer, Berlin W 9. Preis 2,40 *M.*

Das Heft enthält eine Tafelsammlung, die auf einer schon vor längerer Zeit in der Zeitschrift für Kleinbahnen veröffentlichten Studie des Verfassers fußt. 24 graphische Tafeln geben Auskunft über alle Fragen, die die Tragfähigkeit des Langschwellen- oder Schwellenschienenoberbaues betreffen, wobei zu bemerken ist, daß sich die Anzahl der Tafeln ergeben hat aus der Wahl der Schienenfußbreiten (b) und den Bettungsdrucken (p). Als Schienenfußbreite wurde in Abständen von ganzen Zentimetern die der meist angewendeten Querschnittsformen zugrunde gelegt, wobei die ganz schwachen mit weniger als 10 cm Fußbreite, ferner die wenigen Querschnitte, deren Fußbreite 20 cm überschreitet, und einige ungangbare Zwischenabmessungen ausgeschaltet worden sind. — Um zu zeigen, wie die Tafeln entstanden sind, werden in kurzen Zügen die Grundlagen für die Berechnung von Schwellenschienen wiedergegeben; dabei war es erforderlich, Angaben zu machen über die Betriebsbelastung und den Einfluß der bewegten Last, den Achsstand und die Achsenzahl, den Schienenquerschnitt, die Beanspruchung des Schienenstahles und die Abnutzung der Schienen, die Bettung und den Bettungsdruck. Nach Vorführung des Ganges der Berechnung ist die zweckdienliche Benutzung der Tafeln erläutert, und zwar zunächst an Hand dreier Schulbeispiele, die zeigen: wie die Schiene, die Bettung sowie Schiene und Bettung aus den Tafeln zu bestimmen sind. Ein viertes und fünftes Beispiel lehren, wie die Tragfähigkeit einer Schiene aus denselben Tafeln abzulesen ist und wie die Untersuchung vorhandener Gleise durchgeführt werden kann. — Der Annahme des Verfassers, mit seiner Arbeit eine Lücke in der einschlägigen Literatur ausgefüllt zu haben, ist beizupflichten. Da bei der Benutzung der Tafeln sicherlich viel rechnerische Arbeit gespart werden kann, sollten sich vor allem die Verwaltungen von Bahnen aller Art, Wegebesitzer, Aufsichtsbehörden, Schienenwalzwerke und andere Oberbaumateriallieferanten mit dem Inhalt des Werkchens vertraut machen.

— **Reliefkarte von Sachsen.** Der Verlag der Leipziger Illustrierten Zeitung hat in einer von ihm soeben herausgegebenen Sondernummer „Sachsen" auch eine sehr interessante Reliefkarte von Sachsen veröffentlicht. Wie wir aus den in der Sondernummer gegebenen Erläuterungen ersehen, ist diese Karte nach eingehenden Naturaufnahmen entworfen worden. Sie gibt ein nach Möglichkeit treues künstlerisches Abbild der vielgestaltigen und bemerkenswerten Bodengliederung Sachsens. Eindringlich und klar erscheinen in wirkungsvollen Farbentönen die fruchtbaren Niederungen des Landes mit ihren ausgedehnten Feldgemarkungen, ferner das bis zu dem langgestreckten waldreichen grünen Erzgebirge wellenförmig ansteigende tal- und flußreiche bergbedeckte Gelände mit dem jähen Absturz nach Böhmen, weiter auch der interessante Durchbruch der Elbe durch das wie im Sonnenscheine leuchtende weltberühmte Sandsteingebiet der Sächsischen Schweiz, sodann die lieblichen Gefilde der prächtigen Lausitz mit ihren weit aufragenden schönen Einzelbergen und endlich das durch freundliche Täler und waldreiche Höhen ausgezeichnete Vogtland mit dem Bad Elster, das mit den böhmischen Bädern erfolgreich wetteifert. Der malerischen Gesamtwirkung der auch technisch vorzüglich ausgeführten Reliefkarte ordnet sich die Darstellung der zahlreichen sächsischen Städte und Ortschaften sowie des außerordentlich dichten Netzes der sächsischen Eisenbahnen und Straßen harmonisch und übersichtlich ein. Sonderdrucke dieser mit sächsischen Maschinen auf Papier und mit Farben sächsischer Fabriken hergestellten Reliefkarte werden in gleicher Größe auch im Buchhandel vertrieben. Besonderen Wert haben diese Sonderdrucke durch den Aufdruck ihrer Rückseite, die außer einer großen Anzahl verschiedenartiger Mitteilungen über Sachsen eine in Mehrfarbendruck hergestellte Eisenbahnkarte enthält, in der auch Flüsse und Berge sowie Lage und Größe sämtlicher sächsischen Städte ersichtlich gemacht sind. Unter den Mitteilungen befinden sich allgemeine Angaben über Sachsen, seine Eisenbahnen und Lehranstalten und reichhaltige Notizen über eine größere Zahl sächsischer Städte. Daneben ist nach Landschaften geordnet eine umfangreiche Auswahl von Reisewegen und Ausflügen zusammengestellt, wie auch der Bedeutung Sachsens nach seinen zahl-

reichen Bädern und klimatischen Kurorten und nach seinen hervorragenden Wintersportplätzen Rechnung getragen wird. Auch eine Höhenübersicht der bedeutenderen Berge Sachsens und seiner nächsten Umgebung und ein Verzeichnis der für den Eisenbahn- und Fremdenverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Auskunftstellen wird mitgeteilt. Nach alledem erscheint die Reliefkarte in hohem Maße geeignet, nicht nur der Förderung des Reise- und Fremdenverkehrs zu dienen, sondern auch für Zwecke des Unterrichts und der Belehrung mit besonderem Vorteile verwendet zu werden. Die von den Graphischen Kunstanstalten der Firma J. J. Weber in Leipzig hergestellte Reliefkarte kann von jetzt ab durch die J. C. Hinrichssche Buchhandlung in Leipzig zum Preise von 50 ₰ bezogen werden; auf Verlangen werden Kartentaschen zum Preise von 10 ₰ mitgeliefert. Alle größeren Buchhandlungen nehmen Bestellungen entgegen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1913 werden die jetzt in Zeitz bestehenden Sonderbahnhöfe der preußisch-hessischen Staatseisenbahn und der sächsischen Staatseisenbahnen vereinigt und durch den rechts der Bahnstrecke Leipzig-Gera liegenden Güter- und Verschiebebahnhof I. Klasse Zeitz ersetzt.

Von diesem Tage ab erfolgt die Abfertigung des gesamten Güter- und Tierverkehrs für Zeitz auf dem Gemeinschaftsbahnhofe. Die dem Stationsnamen Zeitz bisher gegebenen Zusätze fallen vom gleichen Zeitpunkte ab weg.

Erfurt, den 9. Mai 1913. (1381)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs 4. Kl. Otze für den Wagenladungsverkehr.

Am 1. Juni 1913 wird der zwischen den Stationen Burgdorf (Hannover) und Ehlershausen links der Bahnstrecke Lehrte-Hamburg gelegene Bahnhof IV. Kl. Otze, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im Mai 1913. (1408)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden in den Ausnahmetarifen 26 und S 11 die Ziffern 12 (Glasinstrumente), 15 (kleinere Gegenstände aus Metallen aller Art) und 22 (Nachtlichter) des Warenverzeichnisses ergänzt.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 17. Mai 1913. (1409)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Niedergebra des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel als besondere Kaliversandstation des Ausnahmetarifs 3 für den Verkehr nach den auf den Seiten 56—59 des Nachtrags II zum Tarifheft 1 aufgeführten badischen Nichtverbandsstationen in den direkten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die auf den Seiten 60—63 des vorgenannten Nachtrags aufgeführten Entfernungen der Kaliversandstation Sollstedt (Cs) zuzüglich 5 km zugrunde gelegt.

Erfurt, den 14. Mai 1913. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J ab wird die Station Ückingen (Lothr.) der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 c für mineralische Phosphate usw. (Tarifheft 3) einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. Mai 1913. (1384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs S 11 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren wie folgt ergänzt. Diese Maßnahmen gelten zunächst nur im Verkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz.

1. In Ziffer 12 (Glasinstrumente) sind als weitere Beispiele hinter Thermometer einzuschalten: „photographische Trockenplatten, Brillengläser, Brillen mit Gestellen aus unedlen Metallen, Glaslinsen."

2. In Ziffer 15 (kleinere Gegenstände aus Metallen aller Art) erhält die Anmerkung „(ausgenommen solche aus Edelmetallen)" folgende Fassung: „(auch mit edlen Metallen überzogen, jedoch ausgenommen Gegenstände aus Edelmetallen)."

3. In Ziffer 22 (Nachtlichter) ist nachzutragen: „und Wachslichter".

Hannover, den 14. Mai 1913. (1385)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif vom 1. April 1911.

Die Gebühren für die Überführung von Wagenladungen im gegenseitigen Verkehr der Bahnhöfe in Straßburg und Vororten sind mit Gültigkeit vom 8. Mai 1913 teilweise ermäßigt worden.

Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Straßburg, den 13. Mai 1913. (1386)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände transit, Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 kommt in der Abteilung B des Tarifs (Verkehr mit den unteren Donauländern) ein neuer Ausnahmetarif Nr. XV für die Beförderung von Telegraphenstangen als Frachtgut bei Frachtzahlung für mindestens 1000 kg für den Frachtbrief und Wagen ab Bingen (Rhein), Station der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in Pfennigen für 100 kg zur Einführung:

Die Frachtsätze betragen:

Von Bingen (Rhein) nach			
Regensburg	Donaulände	transit	107
Deggendorf	„	„	128
Passau	„	„	129

München, den 14. Mai 1913. (1394)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

In der in Nr. 34 vom 3. Mai 1913 — lfd. Nr. 1268 — erlassenen Bekanntmachung hat der Einführungstag anstatt 20. April 1913 richtig 20. **Mai** 1913 zu lauten.

Breslau, den 16. Mai 1913. (1395)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1913 wird die Station Gittelde in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus und 5 w für Pflastersteine zum Wegebau als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 14. Mai 1913. (1396)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Ruhleben des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin für den Güterverkehr der angeschlossenen Werke in den direkten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. Mai 1913. (1398)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrheinisches Netz, Tarif vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Mai 1913 ist im Nachtrag I auf Seite 14 bei Ausnahmetarif 31, Abteilung III, für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren der Satz in der 8. Zeile von unten:

„Die Änderungen und Ergänzungen unter b—e gelten bis auf weiteres nur im Verkehre"

abzuändern wie folgt:

„Die Änderungen und Ergänzungen unter e gelten bis auf weiteres nur im Verkehre usw."

München, den 15. Mai 1913. (1399)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs. Teil II, vom 1. Januar 1911.

Am 1. Juni 1913 gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 14. Mai 1913. (1400)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden die Stationen Drewitz und Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin in den deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 14. Mai 1913. (1382)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).

Teil II A, Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Mai 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Eichstätt Bahnhof, Eichstätt Stadt, Miltenberg Hbf. und Neumarkt (Opf.) der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und die Stationen Grünsfeld und Walldürn der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Getreide), wie folgt, aufgenommen:

Deutsche Schnittsätze für den Verkehr von	Bis zu den Grenzpunkten					
	Altmünsterol	Deutsch-avricourt	Chambrey	Novéant	Amanweiler	Fentsch
	Frachtsätze in Franken für 1000 kg bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg					
Eichstätt Bahnhof . . .	17,00	15,10	17,40	19,50	19,50	20,40
Eichstätt Stadt	17,40	15,40	17,70	19,80	19,80	20,80
Grünsfeld	12,20	11,00	11,70	12,00	12,10	12,10
Miltenberg Hbf.	12,40	11,10	11,20	11,50	11,50	11,60
Neumarkt (Opf.)	18,80	15,00	17,40	19,30	19,50	20,30
Walldürn	11,90	10,70	11,20	11,50	11,50	11,60

Straßburg, den 14. Mai 1913. (1393)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-deutscher Gütertarif.

Teil I, Abteilung B vom 1. August 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Güterklassifikation auf Seite 100 des Tarifs, wie folgt, ergänzt:

Bezeichnung der Waren	S = sperrig	E = Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	St = Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Spezialtarife der Wagenladungsgüter	Ausnahmetarife der Wagenladungsgüter	G = in bedeckten Wagen zu befördern	Désignation des marchandises
1	2	3	4	5	6	7	8
Magnetzünder für Explosions- und Verbrennungsmotoren .	—	—	St.	I	2*)	G.	Allumeurs magnétiques pour moteurs à l'explosion et à combustion.

*) Nur für den Ausfuhrverkehr über die belgischen Seehäfen oder Terneuzen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 14. Mai 1913. (1397)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil VIII vom 1. Juli 1911.

Ergänzung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 gelangen im Rahmen des obbezeichneten Tarifes für die Beförderung von Eisenlegierungen aller Art, auf elektrischem Wege hergestellt (Ferromangan, Ferrosilizium, Ferromangansilizium und Ferrochrom ausgenommen), in Wagenladungen von 10 000 kg folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von / Nach	Judenburg	Kapfenberg	Mürzzuschlag	Ternitz
	Centimes für 100 kg			
Bregenz transit	370	377	421	466
Buchs (St. Gallen) transit	370	377	421	466
St. Margrethen transit	373	380	424	469
Vernier-Meyrin	547	554	598	643

Weiter finden vom 1. Juni 1913 an die auf den Seiten 113 und 114 des genannten Tarifs enthaltenen Frachtsätze für 5000 kg-Sendungen der Serie VII (für Ferrochrom) auch Anwendung auf Eisenlegierungen aller Art, auf elektrischem Wege hergestellt, mit Ausnahme von Ferromangan, Ferrosilizium und Ferromangansilizium, in Wagenladungen von 5000 kg.

Wien, am 16. Mai 1913. (1401)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

1. **Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.**
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1902.

2. **Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.**
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1903.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1901.

Änderung der Bezeichnung der Verbandsverkehre.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Bezeichnung der obengenannten Verkehre wie folgt abgeändert:

ad 1. Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

ad 2. Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Verkehr mit Süddeutschland.)

Wien, am 14. Mai 1913. (1389)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil IV, Heft A, vom 1. April 1912.

Erstreckung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die im obenbezeichneten Tarif enthaltenen Frachtsätze für Holz der Serien IV und VI, deren Gültigkeit zufolge der Kundmachung (1121) in Nr. 30 dieser Zeitung vom 19. April 1913 mit 31. Mai 1913 erlischt, bleiben noch bis 30. Juni 1913 in Kraft.

Wien, am 14. Mai 1913. (1388)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger zu den Heften 1 und 2, vom 1. Oktober 1912.
Berichtigung eines Schnittfrachtsatzes und einer Entfernung.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 ist auf Seite 93 des Eisenbahngütertarifs, Teil II, Heft 2, in der Schnittafel B des Ausnahmetarifs 30 C der Schnittfrachtsatz für den Schnittpunkt III im Verkehr nach Krappitz von 39 auf 37 und auf Seite 22 des Eisenbahngütertarifs Teil II, Kilometerzeiger, in der Schnitttafel B die Entfernung Krappitz-Dzieditz von 143 auf 133 zu berichtigen.

Wien, am 14. Mai 1913. (1390)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.

Ergänzung der Bestimmungen betreffend die Anwendung der für die Überseeverkehre vorgesehenen Sondertarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 bis zur Durchführung im Tarifwege ist im Tarife, Teil II, und zwar im Abschnitte G. (Sondertarife für die Überseeverkehre), auf Seite 76 im Absatze 10 der „Sonderbestimmungen" unter b) nachzutragen:

„Canadian Pacific Railway Company (Atlantic Steamship Lines)."

Wien, am 10. Mai 1913. (1391)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines neuen Tarifes. Teil III, Heft A, Verkehr mit Österreich.

Mit 1. Juni 1913 tritt ein neuer Ausnahmetarif, Teil III, Heft A, Verkehr mit Österreich, für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz, Mahlprodukten aus Getreide, ferner von gebrauchten Säcken zwischen Stationen der k. k. priv. Außig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft, der ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn) sowie der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Linien) einerseits und Bregenz transit, Buchs (St. Gallen) transit, Feldkirch transit, St. Margrethen transit und Lindau-Reutin transit, sowie Stationen der schweizerischen Eisenbahnen anderseits, in Wirksamkeit.

Die in dem Tarife enthaltenen Frachtsätze für Basel, Konstanz, Schaffhausen und Singen (Hohentwiel) gelten auch für die gleichnamigen Stationen der großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Durch diesen Tarif werden die Tarife, Teil III, Heft 1, 3 und 4 vom 1. Juli 1904 samt Nachträgen ersetzt.

Abdrücke dieses Tarifheftes sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone 20 Heller oder 1 Franken 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Mai 1913. (1387)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.

Frachtsatz für Mehl von Salzburg nach Triest mit der Bestimmung nach Montenegro und Albanien.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1913 wird für zur Ausfuhr (Verschiffung) nach Montenegro und Albanien gelangendes Mehl aus der Pos. M-4 der Güterklassifikation des österr., ungar. und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, ab Salzburg nach Triest der Frachtsatz von 124 Heller für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen im Rückvergütungswege zugestanden. Das Verladen obliegt dem Absender, das Ausladen dem Empfänger.

Die Bedingungen, unter denen dieses Zugeständnis in Anspruch genommen werden kann, sind der Verlautbarung im österreichischen Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, u. zw. der in der Nr. 54 vom 15. Mai 1913 auf Seite 848 unter der fortl. Nr. 221 erschienenen Publikation zu entnehmen.

Wien, am 10. Mai 1913. (1392)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit Ablauf des 31. Mai 1913 wird der Tarif für den Binnenverkehr der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn (vom Tage der Betriebseröffnung) nebst Nachträgen aufgehoben. Dafür tritt am 1. Juni 1913 das in Gemeinschaft mit der Butzbach-Licher, Greifswald-Grimmener, Liegnitz-Rawitscher, Mühlhausen-Ebelebener und Stralsund-Tribseer Eisenbahn herausgegebene „Gemeinsame Tarifheft (Heft A)" (Nr. 129a des Tarifverzeichnisses für unseren Bereich und anschließend daran ein „Besonderes Tarifheft (Heft B)" für unseren Binnenverkehr (Nr. 150 des Tarifverzeichnisses) in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind von der Landesaufsichtsbehörde gemäß § 2 der E.-V.-O. genehmigt.

Neustadt (Oberschl.), 17. Mai 1913.

Direktion (1402) der Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

---

4. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Festsetzung eines Lieferfristzuschlages auf der Gölnicztalbahn.

Infolge der auf der schmalspurigen Linie der im Betriebe der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn stehenden Gölnicztalbahn eingetretenen außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund § 75 Abs. (3) 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements bezw. § 6 Abs. (3) Ziffer 2 der Ausführungsbestimmung zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des Königl. ungar. Handelsministeriums Zahl 32 510/III vom 6. Mai, ein temporärer Lieferfristzuschlag von 2 (zwei) Tagen vom 18. Mai d. J. bis auf Widerruf für alle jene Holzsendungen in Wagenladungen festgesetzt, welche von der schmalspurigen Gölnicztaler Lokalbahn in der Station Gölniczbánya auf unsere normalspurige Strecke übergehen.

Durch anderweitige Kundmachungen normierte Lieferfristzuschläge werden in ihrer Anwendung durch diese gegenwärtige Festsetzung nicht beschränkt.

Budapest, im Mai 1913. (1403)

Die Generaldirektion.

---

5. Verdingungen.

Die Ausführung der teilweisen Neupflasterung der Zufuhr- und Ladestraßen auf dem Lehrter und Hamburger Güterbahnhofe sowie auf dem Güterbahnhof Moabit sollen in 3 Losen, und zwar getrennt nach Los I Pflasterarbeiten auf dem Lehrter Güterbahnhof in Berlin, Los II Pflasterarbeiten auf dem Hamburger Güterbahnhof in Berlin und Los III Pflasterarbeiten auf dem Güterbahnhof Moabit öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf die Ausführung von Pflasterarbeiten auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und auf Bahnhof Moabit" versehen bis zum 7. Juni 1913, vorm. 11 Uhr, nach hier einzusenden. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1404)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten zu dem Stellwerkgebäude Mot auf Bahnhof Putlitzstraße sollen zusammen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Stellwerkgebäude Bahnhof Putlitzstraße" versehen bis zum 2. Juni 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1405)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Lieferung der für die vorübergehende Chausseeverlegung Beelitz-Potsdam in Km 28,4 der Wetzlarer Eisenbahn erforderlichen Bord-, Prell- und Pflastersteine soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 10. Juni 1913, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Zimmer Nr. 1 des Dienstgebäudes der Bauabteilung statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Bureau, Zimmer Nr. 3, einzusehen, oder von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 17. Mai 1913. (1407)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

---

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk angesammelten unbrauchbaren Oberbaumaterialien, Schienen und Schrot, sollen am 18. Juni 1913, vormittags 11 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, Luisenstraße 10, verkauft werden.

Angebotbogen sind gegen Einsendung von 1 ℳ in bar, nicht in Briefmarken, und ohne Beifügung von Bestellgeld von unserem Zentralbureau, hier, Luisenstraße 10 I, zu beziehen. Verschlossene Angebote sind mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf unbrauchbarer Oberbaumaterialien" bis zum obigen Termin postfrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist drei Wochen. Abnahmefrist drei Monate nach Empfang der Zuschlagerteilung.

Posen, den 10. Mai 1913. (1406)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 39. | 24. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

„Lokomotiv-Sandkran“ zur Lokomotivbesandung.

Durch das im Laufe der Zeit bedeutend vermehrte Gewicht der Züge ist, obwohl die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven erheblich vergrößert wurde, das Ingangsetzen der Züge wesentlich schwieriger geworden, auch tritt während der Fahrt leichter ein Schleudern der Lokomotivräder ein. Das Sandstreuen zur Vermehrung der Lokomotivleistung beim Anfahren und nach Bedarf auch im Verlaufe der Fahrt hat daher neuerdings noch viel größere Bedeutung erlangt. Auf die Ausbildung der Sandstreueinrichtungen der Lokomotiven wird deshalb große Sorgfalt verwendet und ist, damit immer Sand zum Streuen verfügbar ist, eine stets ausreichende Besandung der Lokomotiven dringend nötig.

Bisher erfolgte die Füllung der oben auf dem Lokomotivlangkessel befindlichen Sandkasten in der Regel durch das Lokomotivpersonal, bei sehr großen Lokomotivstationen auch wohl durch hierzu besonders bestellte Lokomotivputzer in der Weise, daß der Sand in Eimern (mitunter auch in auf den Schultern getragenen Mulden) von dem im Lokomotivschuppen befindlichen Sandtrockenofen zur Lokomotive getragen, auf diese hinaufbefördert und in den Sandkasten geschüttet wird. Dies Verfahren ist recht umständlich, sehr zeitraubend und bei den neueren Lokomotiven auch mit Gefahr verbunden, weil bei deren hoher Kessellage die Sandkasten sehr hoch liegen. Bei den zahlreichen Schnellzuglokomotiven neuerer Bauarten und den fünfgekuppelten Güterzuglokomotiven der preuß.-hess. Staatseisenbahnen liegt die Oberkante der Sandkasten sogar rund 4,100 Meter über Schienenoberkante. Es erfordert tatsächlich ziemliche körperliche Gewandtheit, zu diesen so hoch liegenden Sandkasten hinaufzuturnen, um sie zu füllen. Als Aufsteigmittel werden dabei Gestänge und Rohrleitungen benutzt, wobei leicht ein Ausgleiten stattfinden kann. In dieser ungünstigen Stellung muß dann noch das Sandfüllen erfolgen. Leitern hierzu sind an den Lokomotiven meist nicht vorhanden, Aufsteigetritte, die auch keinen sichern Halt bieten, nur selten. Alle Lokomotiven mit Aufsteigleitern zu versehen, würde ganz bedeutenden Kostenaufwand verursachen.

Der Sandkasteninhalt ist etwas verschieden, aber ziemlich groß und beträgt bis zu 220 l. Da meist Eimer von etwa 10 l Inhalt zum Füllen benutzt werden, zur Vermeidung des Verschüttens aber nicht vollständig gefüllt werden können, erfordert die Füllung eines solchen ganz leeren Sandkastens etwa 25 Eimer. Das Lokomotivpersonal vollführt diese Arbeit bekanntlich höchst ungern und es kann leicht vorkommen, daß Lokomotiven nicht, oder nicht genügend mit Sand versehen in Dienst treten. Jede ihren Dienst beendende Lokomotive müßte aber ebenso wie mit Kohlen und Wasser, auch ausreichend mit Sandvorrat versehen werden. Ebenso wie die Versorgung mit Kohlen und Wasser nach beendetem Dienste, erfolgt aber auch die Sandaufnahme am zweckmäßigsten auf mechanischem Wege vor der Fahrt in den Lokomotivschuppen.

In vorzüglicher Weise erfolgt die Besandung durch eine vom Verfasser erbaute Besandungsanlage, die, dem Wasser liefernden „Wasserkran“ entsprechend, der Einfachheit halber „Sandkran“ (D. R. G. M. 499 978) genannt wurde. Dieser ist an einer von allen zum Schuppen fahrenden Lokomotiven berührten Stelle aufzustellen, am zweckmäßigsten gleich in Verbindung mit einem Sandtrockenofen. Die Bauart ist folgende: An den, am einfachsten in einer Wellblechbude mit anschließendem Sandvorratsraum (Gesamtlänge etwa 4 m für den Sandtrockenofen und 2,5 m für den Sandraum, bei etwa 3,5 m Breite) aufgestellten Sandtrockenofen schließt sich ein Fördergerüst an, das oben nach dem Lokomotiv-

gleis zu einen Sandbunker von ca. 1,5 cbm Sandinhalt trägt. Vom Siebe des Sandtrockenofens fällt der trocken gewordene Sand in einen unter dem Sandtrockenofen angebrachten Behälter von 0,8 bis 1 cbm Inhalt mit schrägem Boden (30 Grad Neigung), dessen Seitenwände nach unten zusammenlaufen und der durch einen Schieber geschlossen ist. An den Schieber schließt eine Schurre an, durch die der Sand bei geöffnetem Schieber in einen viereckigen Eimer besonderer Bauart von 70—80 l Inhalt läuft, der in einem Förderkorb angebracht ist. Der untere Teil der um 30 Grad geneigten Schurre ist um die Horizontalachse drehbar und richtet sich, wenn der gefüllte Eimer durch einen neben dem Fördergerüste befindlichen Elektromotor (oder auch Gasmotor) gehoben wird, von selbst auf, so daß er nahezu senkrecht steht. Der mit dem Förderkorb hochgegangene Eimer entleert sich selbsttätig in den oben am Fördergerüste angebrachten Sandbunker und zieht beim Niedergang den aufgerichteten Schurrenteil wieder herunter. Der Eimer wird dann durch Öffnen des Schiebers wieder mit Sand gefüllt und geht wieder hoch. Der Sandinhalt des Bunkers wird durch einen Zeiger an der Seite angegeben, der auf der Drehachse eines bei leerem Zustande in dem Bunker senkrecht hängenden leichten Bleches befestigt ist, das der zunehmenden Füllung entsprechend durch den eingefüllten Sand gehoben wird.

Das Füllen der Sandkasten der Lokomotiven geschieht nun in folgender Weise: Am tiefsten Punkte der wenigstens um 30 Grad geneigten Bodenfläche des Sandbunkers befindet sich ein eigenartiges Sandventil — seine Beschreibung würde zu weit führen —, das mittels senkrechter Stange, Hebel und Drahtseilzug von der Lokomotive aus betätigt werden kann. An dieses Ventil schließt sich ein mittels trichterförmiger Gefäße nach allen Richtungen drehbares Teleskoprohr an, dessen Ausziehbarkeit und flachste Neigung so bemessen ist, daß durch dasselbe die Sandkasten der Lokomotiven jeder Gattung gefüllt werden können. Hierzu ist zu bemerken, daß der Unterschied in der Höhenlage der Sandkasten bei den verschiedenen Lokomotivarten etwa 900 mm beträgt. Zur bequemeren Bedienung des Lokomotivsandkrans ist an dem Fördergerüst eine um eine untere Horizontalachse drehbare, in der Ruhelage senkrecht stehende Leiter angebracht, die an jede Lokomotive zum Besteigen angelegt werden kann. Das Füllen eines Sandkastens mit dieser Einrichtung erfordert etwa 2 Minuten.

Für die Wahl der Bauart des „Lokomotiv-Sandkrans“ war die gänzliche Vermeidung der Berührung beweglicher Maschinenteile mit dem scharfen Sande maßgebend. Der Lokomotiv-Sandkran kann auch unter Benutzung des im Lokomotivschuppen befindlichen Sandtrockenofens ausgeführt werden. An letzterem sind alsdann seitlich mehrere mit Schiebern versehene kurze Schüttrinnen anzubringen, durch welche unter diese gestellte, der Witterung wegen mit aufklappbaren Deckeln versehene Sandgefäße besonderer Bauart gefüllt werden. Diese Gefäße, deren eine größere Anzahl vorhanden sein muß, werden auf einem leichten Plattformgestell an den Lokomotiv-Sandkran gefahren, an diesem abgestellt, dort in Fußbodenhöhe in einem Fahrkorbgestell befestigt, wie bereits beschrieben gehoben und oben selbsttätig in den Sandbunker entleert. Diese Bauart ist zwar billiger, weil das besondere Gebäude für den Sandtrockenofen und Sandraum fortfällt, aber doch weniger zu empfehlen, weil die Beförderung der Sandgefäße immerhin etwas umständlich ist.

Die Ausführung des Lokomotiv-Sandkrans wird einfacher, wenn er umittelbar an eine Ascheverladevorrichtung (D. R.-G.-M. 426 325) angebaut wird, deren Beschreibung in Nr. 88 Jahrg. 1911 d. Ztg. und in Heft 3, Band XLVIII, 1911, des Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens (mit Zeichnungen) enthalten ist.

Ein solcher an eine Ascheladeanlage angebauter Lokomotiv-Sandkran nebst zugehörigem Sandtrockenofen ist in Aachen H.-B., von dem Lokomotivpersonal freudig begrüßt, seit einiger Zeit in Benutzung und entspricht sehr gut allen zu stellenden Anforderungen. Weitere Ausführungen dieser zweckmäßigen Anlage sind eingeleitet. Der Lokomotiv-Sandkran (D. R.-G.-M. 499 978) wird nach genauer Anweisung des Verfassers, nur durch die Maschinenfabrik Schenck in Darmstadt angefertigt, die auch allein die genannte Ascheverladevorrichtung ausführt.

Der Lokomotiv-Sandkran kann auch, unter entsprechender Änderung der Bauart, zwischen zwei Gleisen aufgestellt werden, so daß auf beiden Gleisen die Besandung der Lokomotiven erfolgen kann. Der Sandbunker erhält dann eine schräge Bodenfläche nach jedem der beiden Gleise zu, an deren tiefster Stelle je ein Sandventil nebst ausziehbarem Teleskoprohr angebracht ist.

Gegenwärtig besteht das Bestreben des Lokomotivpersonals, außer von anderen Nebenarbeiten namentlich auch von dem Sandtragen zum Sandkastenfüllen befreit zu werden, was insofern als berechtigt anerkannt werden muß, als die hierauf verwendete Zeit besser ausgenutzt werden kann.

Aachen, den 29. April 1913. Keller, Geheimer Baurat.

Ein Wettbewerb zwischen deutschen und englischen Eisenbahn-Erbauern.

Als ein solcher ist der Bau der neuen „Tsipu-Eisenbahn“ in China (Tsinanfu-Pukau) wohl aufzufassen, weil hier diese und jene annähernd die gleichen Bauarbeiten im gleichen Gelände in derselben Zeit auszuführen hatten. Den Deutschen war die Nordstrecke der Linie überwiesen, den Engländern die Südstrecke. Beide Teile waren allerdings nicht gleich lang, der deutsche Anteil war erheblich größer, er betrug 457 engl. Meilen gegen 236,50 engl. Meilen der Südstrecke, worin für die Bauausführung durch die Deutschen von vornherein ein ungünstigerer Umstand lag. Wären die Deutschen also mit ihren Arbeiten den Engländern gegenüber im Rückstand geblieben, so hätten sie diesen Umstand wohl in Anrechnung bringen können, ob er gleich in der Wirklichkeit doch nichts oder wenigstens nicht viel zu bedeuten gehabt hätte, denn eine verständige Bauleitung richtet sich von vornherein auf das Werk entsprechend ein, mag es groß oder klein sein. Nun sind aber in Wahrheit nicht die Deutschen mit ihrer größeren, sondern umgekehrt die Engländer mit ihrer kleineren Strecke in der Zeit zurückgeblieben; die Deutschen waren erheblich eher fertig. Das war aber etwas, was allen, die sich draußen in Ostasien um das Eisenbahnwesen kümmern, so offensichtlich, was aber auch den durchschnittenen Gegenden unmittelbar so fühlbar wurde, daß eine starke Erörterung darüber nicht ausbleiben konnte.

Die englischen Unternehmer überhaupt, besonders aber auch die des Eisenbahnbaus, haben in Ostasien seit jeher viel gegolten, waren sie doch die ersten, die in China ein größeres Stück Eisenbahn ausführten und die auch in Japan die Eisenbahnen bauten. Sie standen somit für die Chinesen an erster Stelle im Eisenbahnbau. Seit nunmehr 15 Jahren bauen aber auch die Deutschen dort Eisenbahnen, und deren Tätigkeit droht den Engländern allmählich das Feld abzugraben. Es ist deshalb nicht weiter verwunderlich, daß die Engländer jetzt alle Mittel aufbieten, um die wichtige Frage, welcher Teil der Tsipu-Eisenbahn am besten gebaut worden ist, zu ihren Gunsten entschieden zu sehen. Es hängt davon viel ab, wer die weiteren Eisenbahnen in China bauen wird.

Wie das jetzt in China durch die Staatsumwälzung üblich geworden ist, wird die Frage in den chinesischen Zeitungen ausgiebig erörtert. Dabei treten naturgemäß gerade die Urteile oberflächlicher Beobachter recht zutage. Die Einen loben die Nordstrecke, weil ihre Hochbauten, die Empfangsgebäude, Dienstwohngebäude usw. durch ihre geschmackvolle Ausstattung

in Ziegelmauern und roten Pfannendächern einen angenehmen Eindruck machen; die Anderen wieder tadeln das und loben umgekehrt die Südstrecke, weil diese allen unnötigen Prunk vermieden habe. So sei die Nordstrecke, wenn auch schöner, so doch viel teurer ausgefallen.

Nun muß man wissen, daß die deutsche Bauverwaltung sich ihre Verblender und Dachsteine billig verschaffen konnte, weil sie sowieso an 20 große Ringofenziegeleien an der Strecke entlang anlegen mußte, um sich das nötige Bettungsmaterial selber herzustellen, das sonst nur zu ungeheueren Kosten von weither zu beschaffen gewesen wäre. So kamen die schönen Ziegeldächer der Nordstrecke billiger zu stehen als die häßlichen Wellblechdächer der Südstrecke.

Als eine Verschwendung faßt es ferner der oberflächlich urteilende Chinese auf, daß die Wohngebäude der Nordstrecke zumeist mehrere Geschosse haben, weil so etwas in China ganz ungewöhnlich ist und kaum bei Palästen und Tempeln vorkommt. Aber auch hier hatte die deutsche Bauverwaltung ihre wohlerwogenen Gründe, weil sie überall auf schlechten Baugrund stieß, diesen erst künstlich verstärken mußte und es nunmehr natürlich vorteilhaft fand, diesen guten Baugrund voll auszunutzen. Auf der Südstrecke verblieb man auf dem vorhandenen Baugrunde mit allem Recht bei der üblichen chinesischen Bauweise, die nun freilich keinen gewaltigen Eindruck macht, ohne doch unter solchen Umständen billiger zu kommen, als diejenige an der Nordstrecke.

Das sind offenbar also unwesentliche Kleinigkeiten, die nur für die äußere Erscheinung mitsprechen. Der springende Punkt ist: Welcher Teil kommt billiger zu stehen? Und da der Chinese sehr praktisch angelegt ist und gut rechnet, beachtet er diesen Umstand ebenfalls durchaus, und da weiß ihm der Engländer klar zu machen, daß er es ist, der tatsächlich billiger gebaut habe, als der Deutsche. Dies wird allen Ernstes von englischen Blättern Ostasiens behauptet und von chinesischen Zeitungen (die sich ja zumeist in englischem Besitz befinden oder wenigstens sich in englischem Fahrwasser bewegen) nachgeschrieben. Der „Ostasiatische Lloyd" in Schanghai, dieses hervorragende deutsche Blatt Chinas — unzweifelhaft das bedeutendste und bestgeschriebene Blatt des ganzen Ostens — hat sich in dieser wichtigen Frage zum Anwalt der Deutschen gemacht und an der Hand unanfechtbarer Zahlen genau das Gegenteil davon bewiesen, was die Engländer und deren chinesische Nachbeter zu behaupten sich unterfangen.

Es war von englischer Seite behauptet worden, die englische Meile der Nordstrecke würde in ihren Kosten um 3000 Pfund Sterling höher geschätzt als die Südstrecke, und zwar hätte der englische Chefingenieur der Südstrecke selbst diese Angabe gemacht. Diese letztere hätte nur 9606 Pfund Sterling für die Meile gekostet. Danach müßte also die Nordstrecke 12 606 Pfund Sterling Kosten beansprucht haben. Wo so bestimmte Zahlen vorliegen, könnte man wohl im ersten Augenblick stutzig werden, zumal wenn man in Rechnung zieht, daß in der deutschen Strecke die große Hoanghobrücke liegt und manche andere große Brücke außerdem. In Wirklichkeit liegen die Dinge eben doch anders: Nach den Aufstellungen des Rechnungsamtes der deutschen Nordstrecke, die unanfechtbar sind, betrugen — wohlbemerkt einschließlich der Hoanghobrücke — die Gesamtkosten auf die englische Meile 10 473 Pfund Sterling, also nur um 867 Pfund Sterling und durchaus keine 3000 Pfund Sterling mehr als jene der Südstrecke. Bei einem Vergleich der beiderseitigen Kosten, wie er hier gemacht werden soll, ist es aber ganz selbstverständlich, daß man ein so ungeheures Bauwerk, wie es ja die Hoanghobrücke ist, die allein rund 13 Millionen Mark gekostet hat, ausscheiden muß. Und dann ergeben sich auf die Meile:

des englischen Teiles 9606 Pfund Sterling
„ deutschen „ 9160 „ „

also für den englischen Teil mehr: 446 Pfund Sterling.

Dies macht auf das Kilometer 5575 *M*, und das ist ein Unterschied, der so mäßig ist, daß wir ihn an und für sich — trotzdem er zugunsten der deutschen Weise spricht — nicht einmal besonders stark einschätzen möchten. Wenn aber bei so annähernd gleichen Kosten der deutsche Teil der Strecke nebenher durch seine äußere Erscheinung so vorteilhaft vom englischen Teil absticht, dann allerdings muß wohl jeder, der parteilos urteilt, sich darüber klar sein, wer in diesem Wettbewerb zwischen deutschen und englischen Eisenbahn-Erbauern gewonnen hat.

Franz Woas-Wiesbaden.

Der Kampf zwischen Kapital und Arbeit im amerikanischen Eisenbahnwesen.

Die schwierige Stellung, in die die ständig gesteigerten Ansprüche ihrer Arbeitnehmer die amerikanischen Eisenbahnunternehmungen gedrängt haben, beleuchtet eine im November des vergangenen Jahres von Fairfax Harrison, dem Präsidenten der Chicago-, Indianopolis- and Louisville-Eisenbahn, vor einer Angestelltenversammlung gehaltene und in der „Railway Age Gazette" vom 22. November v. J. veröffentlichte Ansprache, deren Gedankengang im folgenden kurz wiedergegeben wird.

I. Der gewerbliche Kampf.

Den Kampf kann der Mensch nicht entbehren, wenn er frisch bleiben und seine Fähigkeiten entwickeln soll. Die ganze gegenwärtige Gesellschaftsordnung beruht auf der Anerkennung der die wirtschaftlichen Gegensätze ausgleichenden Tätigkeit des gesunden, gewerblichen Wettstreits, und insbesondere die amerikanische Gesetzgebung gründet hierauf ihre Monopolverbote. Der heftigste Kampf der heutigen Zeit aber ist der zwischen Kapital und Arbeit. Er bedeutet für die amerikanische Eisenbahnindustrie die wichtigste Lebensfrage, von deren vollkommener Lösung ihre ganze Zukunft abhängt. Und gelöst werden kann diese Frage nur dadurch, daß Arbeitgeber und Arbeitnehmer innerhalb der einzelnen Unternehmung Frieden schließen, um ihre vereinten Kräfte nach außen kehren zu können zum gewerblichen Wettstreit mit den Schwesterunternehmungen.

Als zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts das Kapital alles in seinen Bann zwang, schufen sich die Träger der Arbeitskraft im Kampf um Menschenrechte und Anerkennung ihres eigenen Anteils am gewerblichen Aufschwung eine neuartige Waffe: die Berufsvereinigung. Mit ihrer Hilfe vermochte die Arbeit sich der Übergriffe des Kapitals allmählich zu erwehren, beide Gegner lehrten einander ihre Macht erkennen und sich danach achten. So hielten sie sich gegenseitig in der Wage, bis sich jedoch das Übergewicht ganz merklich auf die Seite der Arbeit verschob und diese heutzutage von den Früchten wenigstens der amerikanischen Eisenbahnunternehmungen dem darin angelegten Kapital mehr und mehr entzieht in einem beide Parteien aufreibenden Kampfe.

II. Die verderblichen Folgen dieses Kampfes für die Industrie.

Die Ansprüche, die das große Publikum an sicheres und lückenloses Arbeiten der modernen Verkehrsanstalten zu stellen berechtigt ist, sollen hier nicht behandelt werden, nur die verderblichen Folgen für diejenigen Teile von Kapital und Arbeit, die im amerikanischen Eisenbahnwesen wirksam sind.

Dem Kapital erwachsen hier drei besonders schlimme Folgen. Indem die arbeitende Bevölkerung auf Grund des herrschenden Wahlrechts in der Wählerschaft stark überwiegt, hat sie die Volksvertretung und mit ihr die Regierung ganz auf ihre Seite gezogen und die Politik in ein rein demokratisches Fahrwasser gelenkt. Demgemäß hat sich die Gesetzgebung der letzten Jahre immer mehr gegen die großen industriellen Unternehmungen gewandt, und in erster Linie gegen die Eisenbahngesellschaften. Freilich können viele von diesen nicht von dem Vorwurf freigesprochen werden, durch ihr eigenes Verhalten die Einführung verschärfter Beaufsichtigung durch die Regierung heraufbeschworen zu haben. Aber die Gesetzgebung hat die Fehler einzelner in vielen Beziehungen zu stark verallgemeinert, sie hat eine Reihe überflüssiger und kostspieliger Maßregeln durchgesetzt und das dafür ausgegebene Geld dringenderen Bedürfnissen der einzelnen Betriebe entzogen. Nicht

wenige dieser Maßregeln sind ein unmittelbarer Ausfluß des Kampfes zwischen Kapital und Arbeit gewesen, in dem auf diesem Felde die Eisenbahngesellschaften der wohlorganisierten Arbeiterschaft und den um deren Gunst bemühten Politikern unterlegen sind.

Ernster noch sind die ständigen Forderungen der Arbeiterschaft, die sich auf feste und in bestimmten Abstufungen steigende Lohnsätze richten. Sicher wünscht jeder Leiter eines Eisenbahnunternehmens, alle seine Leute dessen Gedeihen entsprechend und ausreichend zu entlohnen. Aber diesem guten Willen fehlen in immer stärker wachsendem Maße die Mittel zur Ausführung, indem die Löhne schneller gestiegen sind als die Ergiebigkeit der Einnahmequellen, aus denen sie gedeckt werden müssen. Ja, die ganzen Einnahmen werden durch die Lohnausgaben von vornherein so mit Beschlag belegt, daß die Verwaltungen sich in ihrer Geldwirtschaft in gefährlicher Weise gefesselt sehen. Auch die bestrentierenden Bahnen können nur mit Mühe neues Kapital anwerben, selbst wenn sie es in nachweislich gut sich bezahlenden Betriebsverbesserungen anlegen wollen. Um wieviel schwieriger ist es da noch, Geld zu minder gut sich verzinsenden Verbesserungen für die Reisebequemlichkeit des Publikums zu erhalten.

Die dritte schlimme Folge des Kampfes ist vielleicht gar nicht wieder gutzumachen. Die dauernden und infolge der unberechenbaren Forderungen der Arbeiterschaft schlecht vorauszusehenden Dividendenschwankungen halten die Geldgeber in steigendem Maße davon zurück, Teilhaber der Eisenbahngesellschaften zu werden. Sie beschränken sich vielmehr darauf, ihr Geld nur herzuleihen, indem sie den festen Zinssatz dem unsicheren Dividendengewinn vorziehen, mag die Geschäftsleitung des betreffenden Unternehmens auch als noch so umsichtig bekannt sein. Die Folge davon ist, daß das alte investierte Kapital den Hauptteil seines Gewinnes oder sogar den ganzen und unter Umständen noch mehr als dies zur Verzinsung des neuen geliehenen Kapitals hergeben muß, das zudem jederzeit schnell herausgezogen werden kann. Auf den Gipfel steigt die Gefahr, wenn eine Bahn, wie es vorgekommen ist, gerade in dem Augenblick durch die Forderungen ihrer Arbeiterschaft vergewaltigt wird, wo sie Kreditbedürfnis hat.

Was nun die Arbeiterschaft betrifft, so ist für sie der Kampf nicht minder gefahrvoll. Die ständige Verteuerung der Lebensführung wird stets als Hauptargument für die Notwendigkeit der Lohnerhöhung ins Feld geführt. Aber, wie die Erfahrung lehrt, zeitigt jede Lohnerhöhung infolge der augenblicklichen Verbesserung sofort eine Steigerung der Höhe der Lebenshaltung, die die Aufbesserung der Löhne meist überwiegt und darum nur ein erneutes Bedürfnis auf weitere Aufbesserung weckt, ein ständiger circulus vitiosus. Nicht die gesteigerten Kosten der Lebenshaltung also sind es, unter denen die heutige Zeit leidet, sondern die Kosten der gesteigerten Lebenshaltung. Jede Lohnzulage führt nicht zu leichterer Befriedigung der bereits vorhandenen, sondern in der Hauptsache zur Erzeugung neuer Bedürfnisse.

So wie der Kampf jetzt geführt wird, ernten seine Früchte doch fast nur die größten und daher mächtigsten unter den Arbeiterverbänden, deren Mitglieder im Verhältnis zu ihren Leistungen übermäßig entlohnt werden auf Kosten der schwächeren Organisationen. Dies bedeutet eine ungerechte und beide Gegner schädigende Ungleichheit. Schließlich haben sich die Kampfverbände der Arbeiter, anfänglich geschätzt als ein Mittel der zur Selbstverantwortlichkeit erziehenden Selbsthilfe, als eine Einrichtung erwiesen, die den persönlichen Ehrgeiz der Arbeiter erstickt durch die notwendige Unpersönlichkeit der Behandlung des Einzelnen.

Die Fortsetzung des Kampfes zwingt die Eisenbahngesellschaften zu immer verschärfter Ausnutzung des vorhandenen und größter Vorsicht in der Anlage neuen Kapitals. Sie nehmen ihre Zuflucht zu größter Sparsamkeit in der Betriebsführung, sie suchen z. B. durch Verringerungen der Bahnsteigungen und Steigerung der Lokomotivleistungen schwerere Zugeinheiten einzuführen, so daß — was aber dem Interesse der Arbeiter entgegenläuft — an Leuten gespart und trotz höherer Löhne das Anwachsen der Ausgaben hintangehalten wird. Aber auch hier ist man an der Grenze des Erreichbaren angelangt. Während fast alle anderen Industriezweige sich der augenblicklich günstigen Absatzverhältnisse erfreuen können, befindet sich ihr wichtigster Bundesgenosse, die Eisenbahnindustrie, unter der Last ihrer Ausgaben in einer Lage, die mißlicher ist denn je. Für sie ist es daher ein unabweisbares Gebot der Selbsterhaltung, alles daran zu setzen, um den Kampf zwischen Kapital und Arbeit auf eine neue feste und unabänderliche Grundlage zu stellen.

Aber auch die Arbeiterschaft kann sich dieser Notwendigkeit nicht verschließen, wenn sie an die möglichen Folgen ihrer jetzigen Kampfesweise denkt. Schon schafft sie sich Feinde, besonders unter den kleinen Kaufleuten, Gewerbetreibenden und Landwirten, die trotz eigenen Unternehmungsgeistes und selbständiger Arbeit sich meist erheblich schlechter gestellt sehen als die nur für fremdes Risiko und leichter arbeitenden Eisenbahnangestellten und die doch deren verbesserten Lebensunterhalt in der Form erhöhter Frachtsätze mitbezahlen müssen. Wenn auch in der Volksvertretung die Eisenbahngesellschaften selber zurzeit wenig Gehör finden, die zahlreichen Erwerbskreise, die mit ihnen unter dem Druck der ständig sich steigernden Lohnausgaben zu leiden haben, werden für sie sprechen und gehört werden.

Und dies sollte die Arbeiterschaft ja bedenken: wenn irgendein Teil der Gesellschaft seine Macht mißbraucht zur Schädigung der übrigen, sieht der Staat sich gezwungen, solcher Ausschreitung mit gesetzlichen Maßregeln entgegenzutreten. Das mag früher oder später kommen, aber kommen wird es gewiß. Es haben dies erst kürzlich die öffentlichen Zeitungen erfahren müssen, es werden auch die Arbeiterverbände erleben, daß ihre Tätigkeit einer strengen öffentlichen Kontrolle unterstellt wird.

III. Das Heilmittel: die Beteiligung der Arbeiter an der Unternehmung.*)

Schon der englische Philosoph Herbert Spencer sah die einzige Rettung vor der verflachenden Wirkung des Sozialismus darin, daß man die Arbeiter den durch sie mitgeschaffenen Gewinn auch mitgenießen lasse. Aus diesem Grundsatze heraus sind eine Reihe von Gewinnbeteiligungssystemen erdacht worden, aber die meisten haben sich nicht als lebensfähig erwiesen wegen der Verlustgefahr, der sie den Arbeitslohn bei geringem oder gar ausbleibendem Gewinn des Unternehmens aussetzen. Diese Verlustgefahr suchen andere Systeme zwar einzuschränken durch Zerlegung des Gesamtlohnes in einen vom Geschäftsgang unberührt feststehenden und einen beweglichen, vom erzielten Gewinn des Unternehmens abhängigen Anteil. Je kleiner dieser letztere Anteil im Verhältnis zum feststehenden ist, desto besser wird zwar die Absicht, die Lohnschwankungen niedrig zu halten, erreicht, desto geringer wird aber auch das Interesse des einzelnen an seinem Gewinnanteil und der Ansporn, ein möglichst großes Maß an persönlicher Mitarbeit aufzuwenden und sie möglichst nutzbringend für das gesamte Unternehmen zu gestalten. Alle die Systeme, die sich auf dem Reingewinn aufbauen, vermögen daher die Lohnfrage nicht zu lösen. Es wird deshalb — womit aber dieses neue System keine eigentliche „Gewinn"-Beteiligung mehr darstellt — vorgeschlagen, die für die Löhne auszuwerfende Gesamtsumme von der absoluten Höhe der Roheinnahmen allein abhängig zu machen ohne Rücksicht auf die Reineinnahmen und etwaigen Gewinn oder Verlust. Damit ist die Möglichkeit ausgeschlossen, daß die Arbeitnehmer leer ausgehen könnten oder sogar die Unterbilanz mitdecken helfen müßten. Von den zu erwartenden Roheinnahmen wird von vornherein ein bestimmter Prozentanteil als Lohnausgabe für die Gesamtheit der Arbeitnehmer ausgeworfen und diese Summe auf deren einzelne Klassen und innerhalb der letzteren auf die einzelnen Arbeiter nach bestimmtem Verhältnis verteilt, das der Wichtigkeit der Dienstleistungen entsprechend zu bilden ist. Der Prozentsatz für ein kommendes Jahr wird, um den etwaigen Auf- oder Abstieg der Roheinnahmen in geringerem Maße auf die Löhne zu übertragen, zweckmäßig als Durchschnitt aus den Lohnanteilen einer entsprechend großen Anzahl der letzten zurückliegenden Jahre gebildet.

Die Durchführung dieses Planes würde vor allem eine größere Stetigkeit in dem Geldgeschäft zwischen Arbeitgeber und -nehmer sichern, als es der Statistik nach unter den jetzigen Verhältnissen der Fall ist. Wenn nämlich jetzt bei günstiger Geschäftslage der Unternehmergewinn wächst, fällt zunächst das Verhältnis der Lohnausgaben zu den Roheinnahmen, um dann wieder anzusteigen, sobald die Arbeitnehmer, die für sie günstige Marktlage der Arbeitskraft ausnützend, auf höhere Löhne und Personalvermehrung dringen. Sinkt nun die Roheinnahme wieder, so steigt das Verhältnis meist noch weiter, bis die Arbeitgeber es durch Lohnherabsetzung und Arbeiterentlassung herabzudrücken suchen. So fiel bei den amerikanischen Bahnen, als von 1904 an die Roheinnahmen wuchsen, der Anteil der gesamten Eisenbahnerlohnsumme an jenen von 41,36 % im Jahre 1904 auf 40 % im Jahre 1906, um im Jahre 1907 infolge des Drängens der Arbeitnehmer scharf auf 42,41 % zu steigen, obwohl gerade in diesem Jahr die Roheinnahmen den Gipfelpunkt erreichten. Als sie dann wieder fielen, stieg der Lohnanteil zunächst auf 43,38 % im Jahre 1908 weiter, fiel aber schon im Jahre 1909 infolge umfangreicher Arbeiterentlassungen auf 41 %. Im Jahre 1910 wuchs er mit den steigenden Roheinnahmen auf 41,82 % und weiter im Jahre 1911 auf 42,2 %, obwohl jene bereits wieder abfielen.

Diesen, wie man sieht, ständigen und mit wachsendem Erfolge geführten Kampf zwischen Kapital und Arbeit vermag das vorgeschlagene Gewinnbeteiligungssystem in einen für beide Parteien vorteilhaften Frieden zu verwandeln. Für die Arbeitnehmer bringt es den Vorteil, daß bei steigenden Einnahmen ihr Anteil

*) In diesem Abschnitt ist der knapper gehaltene Inhalt der eigentlichen Rede aus einer weiteren Veröffentlichung der „Railway Age Gazette" über den Vorschlag F. Harrisons ergänzt.

an diesen allmählich — je nach Festsetzung des Prozentsatzes — mitsteigt und bei sinkenden Einnahmen nur ebenso allmählich mitfällt, beides — und namentlich das letztere — fast ganz oder doch wenigstens weit mehr als bisher der Willkür der Arbeitgeber entzogen. Die Letzteren aber ziehen aus dem System vor allem den Vorteil, daß der Zuwachs der Überschüsse nicht nach kurzer Frist mehr und mehr aufgezehrt wird durch die noch stärker anwachsenden Lohnausgaben. Dies setzt sie in den Stand, in guten Zeiten wirklich höheren Reingewinn zu ernten und davon Rücklagen zu bilden, die ihnen beim Geschäftsniedergang den Lohnanteil decken helfen, dessen Prozentsatz ja nach obigem im Interesse der Arbeitnehmer so festgesetzt wird, daß er stets langsamer und weniger scharf abfällt als die Roheinnahmen. Einen weiteren Vorteil bietet das System den Arbeitgebern dadurch, daß der einmal festgesetzte Lohnanteil an die Arbeitnehmer als Gesamtheit entfällt, daß also der Lohn für den einzelnen dieser Gesamtheit um so niedriger wird, je größer deren Kopfzahl ist. Demgemäß werden, entgegen ihrem jetzigen kollegialen Bestreben, möglichst viele Standesgenossen mitgenießen zu lassen, die Arbeitnehmer künftig am gleichen Strang mit dem Arbeitgeber ziehen, für den jede Personalvermehrung, selbst bei an sich gleichbleibendem Lohnaufwand, bis zu einem gewissen Grade wenigstens ein verhältnismäßiges Anwachsen der Unkosten bedeutet. Er wird vielmehr die vorhandenen Betriebsanlagen gründlicher auszunützen vermögen, ohne daß die Angestellten ihnen daraus erwachsende Mehrarbeit abzulehnen oder zur Forderung von Personalvermehrung auszubeuten versuchen.

So kann durch Einführung des vorgeschlagenen Lohnsystems in der Eisenbahnindustrie eine innige Interessengemeinschaft zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern geschaffen werden. Beider Parteien Scharfsinn und Tatkraft werden statt gegendann miteinander kämpfen und der im Menschen schlummernde Trieb zum Kampf wird dem gewerblichen Fortschritt nicht länger hinderlich, sondern förderlich sein.

Osterode (Ostpreußen).

Regierungsbaumeister Sausse.

Der städtische Osthafen bei Berlin, seine Größe und Bedeutung.

Im Osten der Stadt Berlin zwischen der Oberbaumbrücke und der Treptower Ringbahnbrücke, dem sogenannten Stralauer Anger, wird zurzeit an der Vollendung einer der bedeutendsten städtischen Unternehmungen, dem sogenannten Osthafen, mit Eifer gearbeitet. Die städtischen Behörden haben große Hindernisse überwinden müssen, ehe der Plan zur Errichtung einer Hafenanlage größten Stils am rechten Ufer der Oberspree zur Ausführung gelangen konnte. Die Notwendigkeit eines solchen Hafens war schon seit Jahren anerkannt, aber erst im Frühjahr 1911 konnten die städtischen Körperschaften ihre endgültige Genehmigung zum Beginn der Arbeiten erteilen.

Das ganze Hafengelände umfaßt eine Gesamtfläche von 82 132 qm, wovon die Stadt Berlin etwa die Hälfte aus Privatbesitz ankaufen mußte. Die Kailänge beträgt 1375 m und ermöglicht das Laden und Löschen von etwa 25 längsseitig liegenden Schiffen sowie von etwa 20 steverecht liegenden Finowkähnen. Der Hafen ist an der Oberbaumbrücke 56,2 m, an der Ringbahnbrücke 105 m breit, und seine Höhenlage ist rund 2 m über Normalwasser. Gegen die Spree wird das Hafengelände durch eine Kaimauer abgestützt, welche in Stampfbeton und Granitverblendung aufgeführt ist. An zwei Stellen mußte wegen des moorigen Untergrundes zur Pfahlgründung geschritten werden.

Auf dem Hafengelände sind folgende Hochbauten errichtet worden: An der Oberbaumbrücke liegen drei Speicher, die eine Gesamtlänge von 108 m, eine Tiefe von 27,5 m und eine Gesamtfläche von rund 2915 qm haben. Sie umfassen außer einem Keller und Dachgeschoß noch sechs Obergeschosse. In ihrer Mitte befinden sich die Maschinenräume für die zur Be- und Entladung des Getreides erforderlichen Maschinen neuester Bauart. Die Speicher sind durchweg massiv, vollständig feuerfest erbaut; das Dach und die Decken sind in Eisenbeton ausgeführt. Eine Erweiterung um je zwei Speicher nach beiden Seiten ist vorgesehen. In der Mitte des Hafengeländes zwischen der Hohenlohe- und Rochowstraße liegen das Verwaltungsgebäude und das Arbeiterspeisehaus nebst Beamtenwohnungen, an die sich ost- und westwärts je ein Lagerschuppen angliedert. Diese Schuppen haben eine Länge von je 123 m, eine Tiefe von 22 m und eine Grundfläche von 2650 qm. Auch hier ist der Platz für zwei weitere Schuppen von gleicher Höhe vorgesehen, deren Stellen vorläufig als Freiladeplätze benutzt werden. Die Schuppen bestehen aus Keller, Erd- und einem Obergeschoß und sind durchweg massiv mit Eisenbetondecke und eisernem Bogendach erbaut. In dem Verwaltungsgebäude werden die Diensträume der Eisenbahn-, der Hafen-, Zoll- und Postverwaltung untergebracht, außerdem werden in ihm die Wohnräume des Hafendirektors und eines Amtsdieners hergerichtet; in dem Arbeiterspeisehaus sollen außer einer Speisehalle noch einige Beamtendienstwohnungen eingerichtet werden. Am Ostende, hart an der Ringbahn, sind das Maschinenhaus (Kraftwerk) und der Lokomotivschuppen errichtet; in dem Kraftwerk werden die von Dieselmotoren getriebenen elektrischen Maschinen zur Erzeugung von Kraft und Licht für den Hafenbetrieb untergebracht, der Lokomotivschuppen kann zwei Rangiermaschinen aufnehmen.

Das Ladegeschäft soll durch eine Reihe längs der Kaimauer aufgestellter fahrbarer Krane vermittelt werden. Diese werden sämtlich durch die elektrische Zentrale mit Kraft versehen. Außer diesen erhalten die Speicher noch mehrere Getreideelevatoren, voraussichtlich werden auch Kohlenschöpfer und Ziegelentladevorrichtungen hergestellt werden. Ein Getreideelevator und zwei Halbportalkrane werden für den Speicher wasserseitig die Ladungen und Entladungen vornehmen; auch diese werden elektrisch angetrieben; landseitig verrichten 3 Lukwinden diese Arbeit. An den Lagerschuppen kommen wasserseitig je 2 Halbportalkrane und landseitig 5 Wanddrehkrane zur Verwendung. Für die Freiladeplätze sind 3 Vollportalkrane und 1 Schwerlastkran vorgesehen.

Der Hafen enthält einen eigenen Bahnhof (Güterstation „Berliner Osthafen"), welcher mit Lade-, Verkehrs-, Aufstellungs- und Rangiergleisen versehen wird; dieser wird durch ein 1,5 km langes Anschlußgleis mittels Untertunnelung mit den Gütergleisen der Ringbahn bei der Station Stralau-Rummelsburg verbunden. Dieses Anschlußgleis war sehr schwierig anzulegen, weil die Straße Alt Stralau nicht in Höhe der Schienen gekreuzt werden durfte, sondern ein bis ins Grundwasser hinabreichender Tunnel zur Unterführung angelegt werden mußte. Die Höhenvermittlung zwischen dem Tunnel und dem Hafenbahnhof sowie der Ringbahn stellen offene 1 : 50 geneigte Rampen her, die in das Hafengelände und die Böschung der Ringbahn mit Stützmauern aus Beton eingeschnitten sind. — Das ganze Hafengelände wird nach der Verkehrsstraße (Stralauer Allee) hin durch eine Ziermauer abgeschlossen, die durch 3 Einfahrtstore für Fuhrwerke unterbrochen wird.

Der Zeitpunkt, zu dem die Hafenanlagen in Benutzung genommen werden können, steht noch nicht mit Sicherheit fest. Man nimmt an, daß dies zum Herbst der Fall sein wird. Nach der Vollendung dieses großen Werkes wird die Stadt Berlin um einen Hafen reicher sein, der dazu geschaffen ist, dem Handel und Verkehr in einer Weise zu dienen, wie es keine andere Hafenanlage Berlins vermag.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat April d. J. bei einer Betriebslänge von 39 089 km (gegen 38 542 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im April 1913	gegen April 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	51 189 000 ℳ	— 6 133 000 ℳ	— 181 ℳ
Güterverkehr	138 679 000 „	+ 15 493 000 „	+ 355 „
Sonstige Einnahmen	9 844 000 „	+ 660 000 „	—
zusammen	199 712 000 ℳ	+ 10 020 000 ℳ	+ 188 ℳ

Der Einnahmeausfall im Personenverkehr ist auf die Lage des Osterfestes (1912 im April, 1913 im März) zurückzuführen.

— **Hilfsgerätewagen.** Einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers zufolge ist der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin für ihre Hilfsgerätewagen die Herrichtung besonderer, zur Einstellung in Schnellzüge geeigneter Gerätewagen (Mannschaftswagen) genehmigt worden, die zur Beförderung der Begleitmannschaft dienen. Durch die Verwendung dieser Wagen ist in den Hilfsgerätewagen mehr Raum gewonnen worden, und die Geräte haben sich übersichtlicher lagern lassen, so daß sie bei den Aufräumungsarbeiten besser zur Hand sind und sich aus dem Wagen leichter herausschaffen lassen. Durch die Entfernung der Streckenbeleuchtungseinrichtungen und Bekleidungsstücke aus dem Hilfsgerätewagen und deren Unter-

bringung im Gerätebeiwagen, in dem auch Waschgelegenheit vorhanden ist, haben sich weitere Vorteile ergeben, indem schon während der Fahrt die Vorbereitungen zur Handhabung der Streckenbeleuchtungseinrichtungen getroffen und die Schutzkleider angelegt werden können. Auch werden die Bekleidungsstücke im Gerätebeiwagen mehr geschont. Der Erlaß stellt es den Königlichen Eisenbahndirektionen anheim, im Bedarfsfalle auch für ihre Hilfsgerätewagen die Herrichtung besonderer Gerätebeiwagen nach dem Muster der Wagen der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin aus den überwiesenen Mitteln zu beantragen.

— **Revision der Sicherungsanlagen und Telegraphenwerkstätten.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 5. d. M. besagt folgendes: Nach dem Erlaß vom 9. Juni 1902 (E.-V.-Bl. S. 265) sind die Sicherungsanlagen auf den Bahnhöfen I. Klasse in jedem Jahre, die übrigen in jedem zweiten Jahre mindestens einmal von den Sicherungsdezernenten der Königlichen Eisenbahndirektionen eingehend zu besichtigen. Die Zahl der Stellwerke hat inzwischen so zugenommen, daß die Sicherungsdezernenten einzelner Direktionen durch die ihnen hiernach obliegenden Besichtigungen zu stark in Anspruch genommen werden. In Abänderung der bisherigen Vorschriften wird daher folgendes bestimmt: 1. Die Sicherungsdezernenten haben jährlich die Sicherungsanlagen auf mindestens 24 Bahnhöfen persönlich eingehend zu besichtigen. Den Bahnhöfen sind in dieser Beziehung gleich zu achten wichtige Blockstellen mit Abzweigung. Für die Besichtigung dieser Anlagen ist jährlich ein die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember umfassender Plan so aufzustellen, daß jeder Bahnhof I. Klasse und jede wichtige Blockstelle mit Abzweigung mindestens alle 3 Jahre durch die Sicherungsdezernenten persönlich geprüft wird. 2. Die Sicherungsanlagen auf den im Laufe des Jahres zur Besichtigung durch den Sicherungsdezernenten nicht in Aussicht genommenen Bahnhöfen I. Klasse und wichtigen Blockstellen mit Abzweigung sind in diesem Jahre durch seinen Vertreter oder einen technischen Betriebskontrolleur zu prüfen. Diese haben außerdem alle übigen vom Sicherungsdezernenten in seinem Besichtigungsplan nicht vorgesehenen Sicherungsanlagen nach einem bestimmten Plan zu prüfen, der so aufzustellen ist, daß jede dieser Sicherungsanlagen mindestens alle zwei Jahre einer solchen Prüfung unterzogen wird. 3. Der Sicherungsdezernent hat jedes neue oder wesentlich geänderte wichtigere Stellwerk, sofern er sich nicht persönlich bei der Abnahme beteiligt hat (§ 28 der St. V.) tunlichst bald nach der Inbetriebnahme einer Besichtigung zu unterziehen. Dabei ist auch festzustellen, ob die Bediensteten mit den Einrichtungen vertraut sind. 4. Die Sicherungsdezernenten haben einmal im Jahre unter Zuziehung des Rechnungsdirektors eine eingehende Revision der Telegraphenwerkstätte vorzunehmen.

— **Landestrauer in den Bundesstaaten.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. April d. J. an die Eisenbahndirektionen besagt folgendes: „Wird in einem deutschen Bundesstaate beim Ableben des Landesherrn oder in sonstigen Fällen eine allgemeine Landestrauer angeordnet, so gelten die in diesem Staate erlassenen Vorschriften über die Trauertracht auch für die dort stationierten Beamten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und die Vorschriften über die Trauerbeflaggung der Dienstgebäude auch für die dort belegenen Dienstgebäude der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung, soweit sie mit Dienstflaggen ausgerüstet sind. Die Eisenbahndirektionen wollen rechtzeitig die in Betracht kommenden Vorschriften feststellen und entsprechende Anordnungen treffen."

— **Amtsbezeichnung „Bahnhofswärter".** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 29. April d. J. ist von jetzt an den Wächtern (Nachtwächtern, Bahnhofswächtern) die einheitliche Amtsbezeichnung „Bahnhofswärter" beizulegen. In der Bezeichnung der Etatsstelle tritt vorläufig eine Änderung nicht ein. Den vorhandenen Beamten ist die Änderung der Amtsbezeichnung durch Amtsblattverfügung bekanntzugeben.

— **Gehaltserhöhung der Eisenbahnassistenten bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Wie das „Flügelrad" kürzlich mitteilte, hat der preußische Finanzminister in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses die Erklärung abgegeben, daß dem Abgeordnetenhause ein Nachtragsetat für 1913 zugehen soll, in dem die Erhöhung des Anfangs- und Endgehaltes der Eisenbahnassistenten nach den Sätzen von 1800 bis 3600 ℳ gefordert wird.

— **Neubau des Duisburger Hauptbahnhofs.** Nach einem Telegramm des „Tag" verkauften die Rheinischen Stahlwerke Akt.-Ges. ihre Abteilung Duisburger Eisen- und Stahlwerke für fünf Millionen an den Eisenbahnfiskus. Das Werk muß bis zum 1. Juli geräumt sein. Der Fiskus braucht das Gelände für den Neubau des Duisburger Hauptbahnhofs.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat April d. J. ist die Gestellung an bedeckten und offenen Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Bei den offenen Wagen ist auch die arbeitstägliche Mehrgestellung bedeutend. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist bei beiden Wagengattungen geringer. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 613 544	3 124 631	+ 511 087	+ 19,6
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	108 898	120 178	+ 11 280	+ 10,4
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	30 060	12 508	— 17 552	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	1 252	481	— 771	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 754 299	1 950 698	+ 196 399	+ 11,2
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	73 096	75 027	+ 1 931	+ 2,7
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	19 966	18 309	— 1 657	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	832	704	— 128	—
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr im ganzen	674 448	741 887	+ 67 439	+ 10,0
gestellt für den Frachtgut - Ladungsverkehr für den Arbeitstag im Durchschnitt	28 102	28 534	+ 432	+ 1,5

— **Der oberschlesische Bergarbeiterstreik** kann jetzt nach etwa vierwöchiger Dauer als beendet angesehen werden. Die 120 000 Mann starken Belegschaften haben die Arbeit vollzählig wieder aufgenommen, und die Kohlengruben suchen nunmehr die durch den Streik entstandenen Ausfälle im Kohlenabsatz auszugleichen. Den rasch steigenden Wagenanforderungen folgend, mußte auch der Güterzugverkehr bereits voll wieder einsetzen, um die Gruben ausreichend mit Wagen versorgen und Betriebsstockungen bei der Zu- und Abfuhr der Wagen vermeiden zu können.

In den Streik sind allmählich sämtliche oberschlesischen Kohlengruben mit dem größten Teile ihrer Arbeiterschaft hineingezogen worden. Wie sehr dadurch die Lieferungsfähigkeit der Gruben nachließ, ergibt nachstehende Zusammenstellung über die Abschwächung des Wagenbedarfs. Es betrug nämlich die Wagengestellung für Kohle und Koks bei der Direktion Kattowitz, in Wagen zu 10 t umgerechnet, am

18. April	10 801	Wagen,
19. „	7 716	„
24. „	3 583	„
2. Mai	1 993	„
5. „	1 996	„
9. „	3 504	„
13. „	5 387	„
14. „	7 533	„
15. „	8 434	„
17. „	9 129	„
18. „	9 344	„

Vom 24. April bis 10. Mai, an 14 Fördertagen, war der tägliche Wagenbedarf auf durchschnittlich 2774 Wagen zurückgegangen, d. h. um täglich rund 8—9000 Wagen oder 75 % unter den Tagesbedarf vor dem Streik.

Der Eisenbahnverwaltung fiel gleich bei Beginn des Streiks als wichtigste Aufgabe zu, eine starke Einschränkung des Güterzugverkehrs anzuordnen und damit die Außerdienststellung zahlreicher Lokomotiven sowie die Zurückziehung von vielen Hundert Lokomotiv-, Zugbegleit- und Stationsbediensteten. Ein großer Teil der aus dem Betriebsdienst zurückgezogenen Arbeiter fand bei der Bahnunterhaltung und in den Werkstätten Verwendung. Die Zurückziehung dieser Arbeiter ermöglichte wiederum die Unterbringung von zunächst entbehrlichen Beamten auf den im Dienst verbleibenden Lokomotiven bzw. in noch weiter tätigen Zugbegleitgruppen. Außerdem wurde manchen Beamten und Arbeitern auf ihren Wunsch Urlaub bewilligt.

Eine weitere wichtige Aufgabe der Eisenbahnverwaltung betraf die Beiseitestellung vieler Tausende durch das Sinken des Verkehrs entbehrlich gewordener Kohlenwagen. Es galt, große Wagenmengen für die spätere Wiederverwendung zur Kohlenbeförderung möglichst günstig aufzustellen. Zu dem Zweck füllte die Direktion Kattowitz zunächst, soweit es der allerdings bedeutend eingeschränkte Rangier- und Zugbetrieb gestattete, die Grubengleisanschlüsse und die nahe dabei liegenden Bahnhöfe mit Wagen, in zweiter Linie die Einbruchsstationen des Direktonsbezirks, wie Kreuzburg, Oppeln, Oderberg, Myslowitz, und die Hauptrangier-

bahnhöfe Gleiwitz, Peiskretscham, Tarnowitz, Cosel-Hafen. Im ganzen nahm der Direktionsbezirk Kattowitz bis 32 388 zurückgestellte Wagen gleichzeitig auf, während die dem oberschlesischen Zuführungsgebiet angehörenden Direktionsbezirke bis 16 098 Wagen für den oberschlesischen Kohlenbezirk beiseite zu stellen hatten. Das Ansammeln von Wagen nahm den Bezirk Kattowitz keineswegs bis zur Grenze seiner Aufnahmefähigkeit in Anspruch. Gleichwohl erschien eine noch stärkere Zuführung von Wagen aus dem Zuführungsgebiet nach dem Kohlenbezirk nicht ratsam, weil sonst die genügende Wagenversorgung der vielen kleinen und abgelegenen Gleisanschlüsse und Bahnhöfe des Zuführungsgebiets in Frage gestellt worden wäre. Vor dem Streik gestaltete sich die Versorgung dieser kleinen Ladestellen mit offenen Wagen infolge der Entladung der mit Kohle eintreffenden Wagen sehr einfach. Je länger der Streik dauerte, um so mehr waren die kleinen Wagenbedarfsstellen auf die Versorgung durch die Wagensammelstellen des Zuführungsgebiets angewiesen.

Aus Anlaß des Streiks standen drei Wochen lang über 30 000 Wagen nutzlos auf den Sammelstellen, und diese Zahl stieg im Laufe des Streiks sogar auf über 45 000 Wagen, eine Tatsache, die ebenfalls die großen Nachteile des Streiks hell beleuchtet.

Bei dem einmütigen Zusammenwirken der beteiligten Eisenbahnbehörden und dem guten Einvernehmen der Direktion Kattowitz mit den Grubenverwaltungen verlief das plötzliche starke Abflauen und Wiederanwachsen des Kohlenverkehrs ohne Stockungen im Eisenbahnbetriebe und die Deckung des in der letzten Streikwoche rasch steigenden Wagenbedarfs ohne Wagenmangel.

— **Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie durch die Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin.** Zu dieser Frage äußert sich der Bericht der Vorsteher der Kaufmannschaft zu Stettin über das Jahr 1912 wie folgt: „In § 6 des Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 ist bestimmt, daß, wenn durch die Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin die Wettbewerbsverhältnisse der schlesischen Montanindustrie, insbesondere für Steinkohlen und Eisen, trotz der für die Oder vorgesehenen und bis dahin durchgeführten Verbesserungen gegenüber anderen in- und ausländischen Montanerzeugnissen ungünstig verschoben werden, alsbald diejenigen Maßnahmen zu treffen sind, welche geeignet sind, die vorher vorhanden gewesene Frachtenspannung in dem Schnittpunkte Berlin zwischen den schlesischen Revieren einerseits und den konkurrierenden Revieren andererseits aufrecht zu erhalten. Auf Grund dieser Bestimmungen haben die oberschlesischen Grubenbesitzer wiederholt versucht, schon jetzt Kompensationen für sich zu erreichen. Wir haben gegen diese Versuche energisch Widerspruch eingelegt. Die Regierung beabsichtigt, eine Denkschrift in dieser Angelegenheit, sobald sich die Verhältnisse nach Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges geklärt haben, vorzulegen. Zur Vorbereitung dieser Denkschrift ist die Aufstellung einer umfassenden Statistik über die Kohlenfrachten von Oberschlesien nach Berlin und von England nach Berlin und deren Verschiebungen nach Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges in die Wege geleitet. In einer Konferenz, die im April des Berichtsjahres im Ministerium der öffentlichen Arbeiten stattgefunden hat und an der mehrere Mitglieder unseres Kollegiums teilgenommen haben, sind die Grundzüge dieser Statistik festgelegt worden. Wir führen, entsprechend den Beschlüssen dieser Konferenz, vom Jahre 1912 ab eine Statistik über die Kohlenfrachten von Stettin nach Berlin, über die Kohlenfrachten von Hamburg nach Berlin, über die Kohlenseefrachten von England (Ost- und Westküste) nach Hamburg, über die Kohlenseefrachten von England (Ost- und Westküste) nach Stettin. Gleichzeitig haben wir im Berichtsjahre die entsprechenden Frachtstatistiken vom Jahre 1911 zurück bis zum Jahre 1901 zusammengestellt und den zuständigen Stellen überreicht. An der Hand dieses statistischen Materials wird die Regierung mit Sicherheit feststellen können, welche Verschiebungen nach Inbetriebsetzung des Großschiffahrtsweges zuungunsten der oberschlesischen Kohlenindustrie eingetreten sind. Wie wir wiederholt schon erklärt haben, kann es mit Rücksicht auf den klaren Wortlaut und den Zweck des § 6 des Wasserstraßengesetzes keinem Zweifel unterliegen, daß nur Verschiebungen in Betracht kommen, die nach Inbetriebnahme des Großschiffahrtsweges eingetreten sind, wobei Verschiebungen, die sich bei der Versorgung Berlins mit englischen Kohlen zwischen Hamburg und Stettin ergeben haben, außer Betracht bleiben müssen."

— **Die Eisenbahnüberführung über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Rendsburg.** Bekanntlich hat die Verbreiterung und Vertiefung des Kaiser-Wilhelm-Kanals auch erhebliche Eisenbahnbauten nötig gemacht. U. a. mußte bei Rendsburg die Eisenbahn völlig verlegt werden. Einer Schilderung der „Köln. Ztg." über den jetzigen Stand des Baues entnehmen wir folgendes: In prächtigem Bogen steigt die neue Rendsburger Eisenbahnbrücke empor. Die Eisenkonstruktion ist von beiden Ufern aus gleichzeitig begonnen worden und nähert sich augenblicklich ihrer Vereinigung in der Mitte des Kanals. Diese Bahn überschritt bisher den Kanal auf zwei Drehbrücken. Die neue Brücke, wie gesagt, ein festes Bauwerk, überspannt den Kanal in einer Höhe von 42 m, eine Steigung, deren Überwindung zu gewaltigen, ausgedehnten Rampenanlagen geführt hat, die aber wiederum nur dadurch haben überwunden werden können, daß man zu dem Ausgleich mit Hilfe einer 4 km langen Bahnschleife gegriffen hat.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat April d. J. bei einer Bahnlänge von 7145 (7037) km 6 081 670 (6 565 986) Fahrausweise ausgegeben und 2 633 073 (2 432 821) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 5 453 825 (6 127 479) *M*, aus dem Güterverkehr 13 134 691 (12 078 134) *M*, aus dem Gepäckverkehr 350 196 (347 322) *M* und aus dem Tierverkehr 291 288 (327 315) *M*, zusammen 19 230 000 *M* gegen 18 880 250 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. April d. J. beziffert sich auf 71 490 000 *M*. gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 2 262 206 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat April d. J. an Fahrausweisen 851 (933) mit 812 (920) *M*, an Gütern 369 (346) t mit 1879 (1763) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2691 (2683) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat April d. J. bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 334 933 (1 565 709) Fahrausweise ausgegeben und 1 137 045 (1 095 420) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 947 914 (1 066 147) *M*, aus dem Güterverkehr 2 836 350 (2 627 337) *M*, aus dem Gepäckverkehr 31 581 (32 238) *M* und aus dem Tierverkehr 32 595 (29 123) *M*, zusammen 3 848 440 *M* gegen 3 754 845 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. April d. J. beziffert sich auf 14 868 888 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 525 481 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat April d. J. an Fahrausweisen 1456 (1707) mit 1068 (1198) *M*, an Gütern 1240 (1195) t mit 3129 (2897) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4197 (4095) *M*.

— **Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Laut Mitteilung der „Bayerischen Staatszeitung" sind die Vorarbeiten für neue Bestimmungen über die Aufnahme in den Dienst der bayerischen Staatseisenbahnen so weit vorgeschritten, daß einzelne Teile in Kraft gesetzt werden können. Darunter befindet sich auch eine für den gesamten Bereich der Verkehrsverwaltung einzuführende Festsetzung, die sich auf die Frage der gemeinsamen Arbeitseinstellung bezieht. Diese Bestimmung wird voraussichtlich folgenden Wortlaut enthalten: „Von dem Personal der Verkehrsverwaltung muß im staatlichen und dienstlichen Interesse der unbedingte Verzicht auf gemeinsame Einstellung der Arbeit oder des Dienstes (Streik) gefordert werden. Das Personal darf Vereinigungen nicht angehören, deren Verhalten nicht genügende Sicherheit dafür bietet, daß sie von dem Mittel einer solchen Einstellung der Arbeit oder des Dienstes im Bereiche der Verkehrsverwaltung keinen Gebrauch machen werden." — Nach den Vollzugsbestimmungen hierzu haben die Arbeiter bei der Aufnahme in den Dienst durch Unterschrift zu bestätigen, von dieser Vorschrift Kenntnis erhalten zu haben und verständigt worden zu sein, daß zu den Vereinigungen im Sinne dieser Vorschrift zurzeit insbesondere die freien Gewerkschaften der Metall- und Transportarbeiter sowie der Verband des süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals zählen, ferner, daß die Verwaltung bei Zuwiderhandlung gegen die Vorschrift die Lösung des Arbeits- oder Dienstverhältnisses in das Auge fassen müßte. Die Vorschrift bezieht sich zunächst auf die neu zugehenden Arbeiter.

— **Die Lokalbahn Garmisch-Partenkirchen-Landesgrenze bei Griesen** wird am 29. d. M. gleichzeitig mit der österreichischen Anschlußstrecke nach Reutte in Betrieb genommen werden. Die neue Linie stellt im Zusammenhang mit der Bahn Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald-Innsbruck eine Verbindung Innsbruck-Reutte her. Für Bayern bringt sie dem Kemptener und dem Mittenwalder Gebiet eine zusammenhängende Schienenverbindung und erleichtert insbesondere den Zugang zu der landschaftlich schönen und touristisch äußerst lohnenden Umgebung des Zugspitz-, Karwendel- und des Fernpaßgebiets.

— **Rechnungsabschluß der badischen Staatsbahnen für 1912.** Die wichtigsten Abschlußergebnisse der Eisenbahnbetriebsrechnung sowie der Rechnung der Eisenbahnschuldentilgungskasse für 1912 sind in einer halbamtlichen Mitteilung wie folgt bekannt gegeben worden. Zum Vergleich sind die entsprechenden Ziffern der Rechnungsabschlüsse für 1911 in Klammern beigesetzt.

Die Ministerialabteilung eingerechnet betrugen die:

Betriebseinnahmen	118 147 474 *M*	(112 730 113 *M*)
Betriebsausgaben	82 662 078 „	(77 748 606 „)
sonach Betriebsüberschuß	35 485 396 *M*	(34 981 507 *M*)
und Betriebsziffer	69,97 %	(68,97 %)
Zuzüglich des Überschusses der Bodenseedampfschiffverwaltung mit	12 123 *M*	(21 131 *M*)
sowie des Reinertrages der M.-N.-Bahn mit	808 463 „	(823 171 „)
ergab sich eine Dotation an die Eisenbahnschuldentilgungskasse von	36 305 982 *M*	(35 825 809 *M*)
Dazu kam der Staatszuschuß von	1 500 000 „	(2 500 000 „)
somit Gesamtdotation von . .	37 805 982 *M*	(38 325 809 „)

Demgegenüber betrugen die Erfordernisse der Eisenbahnschuldentilgungskasse für:

Zinsen (abzüglich Aktivzinsen)	20 723 751 *M*	(20 188 372 *M*)
planmäßige Heimzahlung . . .	11 390 872 „	(10 739 929 „)
Verwaltungsaufwand	108 440 „	(109 574 „)
zusammen also	32 223 063 *M*	(31 037 875 *M*)

Der Überschuß der Dotation der Kasse über deren Erfordernisse beträgt sonach

mit Staatszuschuß 5 582 918 *M* (7 287 934 *M*),
und ohne „ 4 082 918 *M* (4 787 934 *M*).

Der Überschuß konnte zur Bestreitung von Bauausgaben und damit zur verstärkten Tilgung verwendet werden, so daß sich für die zu Anfang des Jahres vorhandene reine

Eisenbahnschuld von rund 542,9 Mill. *M* (533,6 Mill. *M*)
der Tilgungssatz auf rund 3,12 % (3,40 %) stellt.

Der von der Eisenbahnschuldentilgungskasse bestrittene
Bauaufwand beträgt 30 028 842 *M* (27 422 855 *M*),
die Schuldenvermehrung 13 231 595 *M* (9 286 585 *M*),
so daß die Gesamtschuld,
die Ende 1911 542 864 490 *M* (1910: 533 577 905 *M*)
betrug, bis Ende 1912 auf 556 096 086 *M* stieg.

Das Anlagekapital der im Betrieb stehenden badischen Staatsbahnen betrug im Jahresdurchschnitt 868 569 724 *M* (838 968 917 *M*), die Verzinsung dieses Kapitals durch den Überschuß der Eisenbahnbetriebsrechnung also 4,09 (4,17) %. Ende des Jahres belief sich das Anlagekapital auf 884 212 063 *M* (853 490 857 *M*). Die Verzinsung der Schuld im Jahresdurchschnitt von 549 480 288 *M* (538 221 202 *M*) durch die Betriebsüberschüsse der Verkehrsanstalten betrug 6,61 (6,66) %.

Im Jahre 1912 haben sich die Einnahmen des Eisenbahnbetriebs, wie aus vorstehenden Angaben sich ergibt, gegen 1911 um 5 417 361 *M*, die Ausgaben dagegen um 4 913 472 *M*, letztere also im Verhältnis stärker (um 6,32 %) als die Einnahmen (4,81 %) vermehrt, woraus die Verschlechterung der Betriebsziffer um 1 % entstanden ist. Von der Vermehrung der Einnahme entfallen 1 503 166 *M* auf den Personenverkehr, 2 920 462 *M* auf den Güterverkehr, der Rest auf die sonstigen Einnahmen. Bezüglich der Ausgaben haben sich bei der Eisenbahnabteilung des Ministeriums die persönlichen Ausgaben um 6 845 *M* vermindert, die sachlichen Ausgaben (im wesentlichen infolge Übertragung der Staatsbeiträge für die Unterhaltung von privaten Dampfschiff- und Motorbetrieben auf dem Bodensee von der Rechnung der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung auf den Etat der Ministerialabteilung) um 14 020 *M* erhöht. Bei der eigentlichen Eisenbahnbetriebsrechnung beträgt die Vermehrung der persönlichen Ausgaben (Titel I—IV der Betriebsrechnung) 1 603 628 *M*, die Vermehrung der Kosten für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für die Beschaffung der Betriebsmaterialien (Titel V) 933 928 *M*, der Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (Titel VI) 562 470 *M*, der Kosten für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen (Titel VII) 2 406 325 *M*, der Kosten für Benützung fremder Bahnanlagen (Titel VIII) 62 928 *M*, während sich die Kosten für Benützung fremder Betriebsmittel (Titel IX) um 56 523 *M* und die sonstigen Ausgaben (Titel X) um 606 459 *M* vermindert haben.

Der Stand der Eisenbahnfinanzen war hiernach auch im vergangenen Jahr, trotzdem auch die Ausgaben eine wesentliche Steigerung erfahren haben, günstig.

— **40 Jahre Schwarzwaldbahn.** Die badische Schwarzwaldbahn von Offenburg über Hornberg und Triberg nach Konstanz am Bodensee feiert in diesem Jahr ihr 40jähriges Bestehen. Der wichtigste Teil der Linie, der eigentliche Gebirgsübergang von Hausach bis Villingen wurde im Jahre 1873 dem Verkehr übergeben. 38 Tunnel, 6 Viadukte und 136 Brücken und Überführungen waren notwendig, um den Hauptgebirgsstock des Schwarzwaldes zu durchqueren. Die Baukosten für diese 52 km lange Strecke waren entsprechend sehr hoch und betrugen 24 Millionen Mark. Die ursprünglich eingleisige Bahnanlage wurde mit zunehmendem Verkehr in den letzten Jahren zweigleisig ausgebaut. Die hervorragenden Meisterwerke der Technik erregen auch heute noch nach 40jährigem Bestehen unentwegt die Bewunderung der Reisenden, und der Reichtum an immerfort wechselnden Bildern einer herlichen Landschaft von hinreißender malerischer Wirkung ist kaum zu übertreffen. Eine praktische Übersichtskarte der badischen Schwarzwaldbahn nebst einer solchen der anschließenden Höllentalbahn mit den benachbarten Gebieten des mittleren und südlichen Schwarzwaldes sind gegen Einsendung von 20 ₰ durch das Internationale öffentliche Verkehrsbureau, Abt. Baden, Berlin W. 8, Unter den Linden 14, erhältlich.

— **Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.** Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1913 sind die neuen Tarife für den deutsch-russischen Grenzverkehr in Kraft getreten. An Stelle der bisherigen Tarifhefte 1 und 2 sind 1 „Gemeinsames Heft", 1 „Besonderes Heft 1" und 1 „Besonderes Heft 2" zur Ausgabe gelangt. Das Gemeinsame Heft enthält die allgemeinen Bestimmungen für die Beförderung und Frachtberechnung und den Kilometeranzeiger. Im Anhang sind die Frachten für die russischen Grenzstrecken Alexandrowo-Thorn Landesgrenze und Sosnowice-Kattowitz Landesgrenze besonders angegeben. Im Besonderen Heft 1 sind für den Verkehr nach und von Thorn Landesgrenze und Kattowitz Landesgrenze bestimmte Zuschläge und von Kattowitz Übergang und Thorn Übergang bestimmte Abschläge vorgesehen, außerdem sind zu beachten die neu aufgenommenen besonderen Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze für Sendungen, die in Teilsendungen nach tarifarisch verschieden behandelten russischen Verkehrsgebieten ausgeführt werden. Durch Heft 2 gelangt eine anderweite Gebietsabgrenzung zwischen Nordwestrußland einerseits und Mittel-, Süd- und Ostrußland zur Einführung; für den Verkehr nach Nordwestrußland sind nunmehr alle Übergänge zugelassen. Über die Höhe der Frachtsätze und über die Beförderungsbedingungen ist an den bekannten Stellen Näheres zu erfahren.

— **Tarifierung von Baggerschwellen.** Baggerschwellen werden nach einer von der Eisenbahnverwaltung getroffenen Entscheidung tarifarisch nicht zu den Eisenbahnschwellen gerechnet; sie müssen also die Fracht nach dem allgemeinen Holztarif tragen, während sonstige Eisenbahnschwellen, also auch Weichenschwellen, nach dem Rohstofftarif abgefertigt werden. Baggerschwellen gleichen aber nach Form und Größe vollkommen den Weichenschwellen, denen sie im Werte sogar nachstehen; außerdem werden Baggerschwellen jetzt in gewissem Sinne auch als Eisenbahnschwellen benutzt, indem bei vielen Baggern das Feldbahngleis, das der Abfuhr des ausgebaggerten Erdreichs dient, unmittelbar auf die Baggerschwellen verlegt wird. Mit Rücksicht auf diese Umstände hat die Berliner Handelskammer bei der Eisenbahnverwaltung beantragt, Baggerschwellen ebenso wie Weichenschwellen nach dem Rohstofftarif zu verfrachten.

— **Beförderung von Lumpen in großräumigen Wagen.** Im Lumpenhandel wird es als großer Mißstand empfunden, daß ihm von der Eisenbahn zur Verladung von Lumpen nur die gewöhnlichen offenen Wagen gestellt werden, obwohl diese für 10 t Lumpen, besonders ungepreßte, nicht ausreichen. Die Verfrachter können nur etwa 8 t in diese Wagen verladen, müssen aber 10 t bezahlen und für die übrig bleibenden 2000 bis 1500 kg die hohe Stückgutfracht entrichten. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben daher einen von beteiligter Seite bei der Eisenbahnverwaltung gestellten Antrag auf Stellung großräumiger Wagen für die Lumpenverladung mit eingehender Begründung unterstützt.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen tritt am 1. Juni d. J. der im zeitlichen Ruhestande befindliche Oberbauinspektor Seefried in München für immer in den Ruhestand. Befördert wurden: die Direktionsassessoren Hellenthal in München zum Oberbauinspektor des Baukonstruktionsamts der Staatseisenbahnen daselbst, Semmelmann in Regensburg zum Oberbauinspekor der Eisenbahndirektion daselbst, Ibbach in Berlin zum Direktionsrat der Eisenbahndirektion München unter Belassung in der Verwendung bei dem preußischen Eisenbahnzentralamt in Berlin, Fettinger in Augsburg zum Obermaschineninspektor der Werkstätteinspektion daselbst, Völcker in Ludwigshafen a. Rh. zum Obermaschineninspektor der Eisenbahndirektion daselbst und Mühl in München zum Obermaschineninspektor der Eisenbahndirektion daselbst. Versetzt wurden Direktionsrat Dr. Romatzeck in Aschaffenburg an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh., Direktionsassessor Zelt in Nürnberg an die Bahnstation Donauwörth als deren Vorstand und Eisenbahnassessor Reiser in Würzburg an die Eisenbahndirektion München.

Österreich.

— **Eisenbahnangelegenheiten im österreichischen Abgeordnetenhause.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 15. Mai stellte ein Abgeordneter einen Antrag betreffend die Bewilligung der Mittel zur Durchführung der vom Abgeordnetenhause zwecks Verbesserung der Entlohnung und Dienstverhältnisse des Staatseisenbahnpersonales gefaßten Beschlüsse. In derselben Sitzung wurden Interpellationen überreicht betreffend 1. das rechtzeitige Erscheinen des offiziellen Eisenbahnkursbuches; 2. die Verbesserung der Arbeitsordnung für die Staatsbahnarbeiter und 3. die Erwerbung der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen durch eine österreichisch-ungarische Bankengruppe.

— **Die Lokalbahnvorlage.** Mehrere Abgeordnete sprachen beim Ministerpräsidenten vor, um die Einbringung der Lokalbahnvorlage zu betreiben. Es wurde mit Nachdruck darauf verwiesen, daß diese überaus wichtige wirtschaftliche Vorlage gerade in der jetzigen Zeit wirtschaftlichen Tiefstandes von allen Bevölkerungsschichten um so energischer begehrt wird, als für andere weniger produktive Auslagen fortwährend große Geldopfer gebracht werden müssen. Begreiflich sei es daher, wenn allerorten Stimmen laut werden, die die endliche Unterbreitung der Lokalbahnvorlage verlangen. Der Ministerpräsident erklärte, daß er diese Stimmung zu würdigen wisse und bereit sei, die Lokalbahnvorlage auf den Tisch des Abgeordnetenhauses zu legen, sobald die politischen Verhältnisse einigermaßen geklärt sein werden.

— **Eisenbahnlinienkommandanten.** Nach den neuen „Organischen Bestimmungen für die Eisenbahnlinienkommandanten" sind letztere Organe des Kriegsministeriums, die im Vereine mit den Bahnverwaltungen alle auf die militärische Benutzung der Bahnen Bezug habenden Agenden besorgen. Ihre Obliegenheiten umfassen: a) Durchführung der Instradierung auf Eisenbahnen und Binnenschiffahrtslinien; b) Vorbereitung, Ausarbeitung und Leitung größerer Truppentransporte; c) Bereisung der zum Linienbereiche gehörigen Eisenbahnen, Studium der Verkehrsverhältnisse, Evidenz der baulichen Anlagen, personelle und materielle Vorsorgen für die Durchführung des Kriegsverkehrs; d) Teilnahme an Eisenbahnprojekts-Kommissionen nach Anordnung des Kriegsministeriums; e) Einflußnahme auf alle von den Korpskommandos mit den Bahnen abzuschließenden Verträge über die Etappeneinrichtungen auf Eisenbahnen und Mitwirkung bei den bezüglichen Verhandlungen; f) Teilnahme an den Mobilisierungsarbeiten im Eisenbahnbureau und vollständige Verarbeitung des Aufmarscheleborates mit den Bahnverwaltungen; g) Sicherung des Einklangs zwischen den militärischen Vorsorgen und jenen der Bahnverwaltung für die Aufmarschbewegung und die Etappeneinrichtungen auf Eisenbahnen; h) Evidenthaltung der Friedens- und Kriegsfahrordnungen; i) Mitwirkung bei den Vorsorgen für die Eisenbahnsicherung. Die Eisenbahnlinienkommandanten werden aus dem Stande der Stabsoffiziere (Stabsoffiziers-Aspiranten) vom Kriegsministerium ernannt. Sie sollen auf ihren Dienstposten wenigstens sechs Jahre hindurch verwendet werden.

— **Förderung des Lokalbahnwesens in Niederösterreich.** Nach dem niederösterreichischen Landesgesetze vom 1. März d. J. kann die Ausführung von Bahnen niederer Ordnung vom Lande gefördert werden: 1. durch Übernahme von volleingezahlten Aktien oder Stammeinlagen des Eisenbahnunternehmens seitens des Landes, 2. durch Übernahme einer Reinertragsgarantie, 3. durch den Bau einzelner Lokalbahnen für Rechnung des Landes, 4. durch Übernahme von Prioritätsobligationen, Gewährung von Hypothekendarlehen, 5. durch anderweitige Maßnahmen zur Förderung des Zustandekommens einer Eisenbahn niederer Ordnung. Das Gesetz enthält nähere Bestimmungen, ob und in welcher Weise im einzelnen Falle die Förderung des Baues einer Eisenbahn niederer Ordnung einzutreten hat, über die Art der Durchführung ihres Baues, über die Bedingungen der Zulässigkeit der Benutzung von Landes-, Bezirks- und Gemeindestraßen zur Anlage von Eisenbahnen niederer Ordnung, über die Bildung des Landeseisenbahnrats, über die Zuständigkeiten des Landtags und Landesausschusses usw.

— **Tunneldurchschlag.** Am 17. d. M. fand in Landeck in Anwesenheit der Spitzen der Behörden und zahlreicher Festgäste der feierliche Durchschlag des neuen 1700 m langen Moltertobel-Tunnels zwischen den Stationen Wiesberg und Pians der Arlbergbahn statt, dessen Erbauung wegen einer durchzuführenden Trassenverlegung notwendig geworden ist.

— **Der Fahrpark der Staatsbahnen.** Das österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt bespricht in einem längeren Aufsatz die Notwendigkeit einer entsprechenden Ausgestaltung des Fahrparks der Staatsbahnen. Die ältesten Lokomotiven stehen noch im Dienste oder besser gesagt, mehr in Reparatur; von den Garnituren der Schnell- und weniger Personenzüge abgesehen, seien in den meisten personenführenden Zügen aus den Erstlingsjahren der österreichischen Eisenbahnen stammende Wagen aller möglichen Bauarten mit jüngeren und älteren Kameraden bunt zusammengewürfelt. Je weiter namentlich die Nebenlinien vom Zentrum des Landes entfernt sind, desto beschämender sei der Anblick der ärmlichen, dürftig ausgestatteten und aller Bequemlichkeiten entbehrenden Personenwagen. Mit der Erneuerung des Güterwagenparkes sei es nicht besser bestellt. Die verstaatlichten großen Privatbahnen haben so viel Wagen veralteter Bauart und geringen Ladegewichtes zugebracht, daß hierdurch geradezu eine Verschlechterung der Wagenverhältnisse des Staatsbahnnetzes herbeigeführt wurde. Sieht man in den Güterzügen und auf den Ladegleisen die große Menge kleiner notdürftig zusammengeflickter Wagen, so begreife man, daß die Außerdienststellung dieser Invaliden, zu deren Aufrechterhaltung die vorhandenen Werkstätten nicht mehr ausreichen, nur sehr sehr langsam vor sich geht und daß bei Festhaltung an der bisherigen Methode noch Jahrzehnte verstreichen müßten, bevor dieses Inventar von der Bildfläche verschwinden dürfte. Auch der Laie könne beurteilen, daß die Erhaltung dieser Wagen mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden sein und das ungünstige Verhältnis zwischen dem Eigen- und Ladegewicht dieser Wagen einen beträchtlichen Mehraufwand an Zugförderungskosten zur Folge haben müsse. Es dürfe nicht bezweifelt werden, daß das Eisenbahnministerium allen diesen Fragen die sorgfältigste Erwägung angedeihen lasse und insbesondere berechnet habe, welche wirtschaftlichen Vorteile aus einer in größerem Maßstabe als bisher durchzuführenden Erneuerung der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Staatsbahnen zu verwarten stehen. Nach außenhin bleibe es dabei, daß die Staatsbahnverwaltung noch immer vor der ungelösten Aufgabe stehe, den unzulänglichen Fahrpark auf die Höhe des nachgewiesenen Erfordernisses zu bringen und den Wünschen der gesamten Öffentlichkeit, den Forderungen einer modernen Betriebsführung gerecht zu werden, wobei denn auch die betriebswirtschaftlichen Interessen zu fördern seien.

— **Wiener Stadtbahn.** Die nunmehrige Klärung der internationalen Lage läßt eine allmähliche Erleichterung des Geldmarktes erwarten, und im Hinblick darauf kann man, wie das „Österr.-ungarische Eisenbahnblatt" schreibt, immerhin hoffen, daß in absehbarer Zeit die vor Monaten zurückgestellten Investitionspläne von neuem zur Ausführung kommen werden. Zu ihnen zählt auch das Vorgehen in der Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. Die finanziellen Anforderungen für die Stadtbahn-Elektrisierung dürften nicht allzu hoch, auf etwa 30 Millionen Kronen, zu schätzen sein, wenn man elektrische Lokomotiven für die durchgehenden Züge und Motorwagen für den Lokal-Pendelverkehr anlegen würde, ein Betrag, der bei der Größe des Investitionsbudgets der Staatseisenbahnverwaltung wohl umso leichter aufgebracht werden könnte, als dieser Aufwand sich auf mehrere Jahre verteilen würde.

— **Entstaubungsanlage auf dem Wiener Nordwestbahnhofe.** Um den Anforderungen der Gesundheitspflege und Reinlichkeit im Reiseverkehr gerecht zu werden, hat bekanntlich das Eisenbahnministerium die Errichtung von Entstaubungsanlagen, namentlich auf den Wiener Bahnhöfen, angeordnet. Dieser Tage wurde auch auf dem Nordwestbahnhofe in Wien eine große Entstaubungsanlage zur Reinigung der Personenwagen und Wartesäle in Betrieb gesetzt. Die für die Anlage erforderliche Preßluft wird in einem elektrisch betriebenen Kompressor erzeugt und durch ein weitverzweigtes Rohrnetz zu 64 über den ganzen Bahnhof und die Wartesäle verteilten Auslässen geleitet, an die die Entstaubungsapparate angeschaltet werden. Die Apparate sind nach den neuesten Grundsätzen mit kombinierter Preßluft- und Saugluftwirkung hergestellt, wodurch es ermöglicht ist, auch die bei Handreinigung unerreichbaren Stellen gründlich zu entstauben, so daß den weitestgehenden hygienischen Anforderungen Genüge geleistet wird.

Ungarn.

— **Die Errichtung der zwölften Betriebsleitung.** Wie bereits gemeldet, hat der Handelsminister beschlossen, im laufenden Jahre die zwölfte Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen in Pécs (Fünfkirchen), im Jahre 1914 aber die dreizehnte Betriebsleitung in Nagyvárad (Großwardein) zu errichten. Der Ministerrat vom 6. Mai d. J. hat die neue Linieneinteilung des Staatsbahnnetzes genehmigt. Der größte Teil des Pécser Betriebsnetzes wird von den Linien der Zágráber und Szegeder Betriebsleitung abgegeben. Die Linie der Balatonbahn wird aus diesem Anlasse der Zágráber Betriebsleitung zugeteilt. Die Linienverteilung der zwölf Betriebsleitungen wird sich vom 1. August d. J. folgendermaßen gestalten:

1. Budapest Zentralbetriebsleitung	899	km
2. Budapest-linksufrige Betriebsleitung	1744	„
3. Szombathely (Steinamanger) Betriebsleitung	1510	„
4. Miskolcz Betriebsleitung	1791	„
5. Szeged Betriebsleitung	1222	„
6. Debreczen Betriebsleitung	2198	„
7. Kolozsvár (Klausenburg) Betriebsleitung	1575	„
8. Arad Betriebsleitung	1570	„
9. Zágráb (Agram) Betriebsleitung	1696	„
10. Temesvár Betriebsleitung	1413	„
11. Szabadka Betriebsleitung	1645	„
12. Pécs (Fünfkirchen) Betriebsleitung	1387	„
Insgesamt	18650	km

— **Neue Eisenbahnlinien.** Die Dunántúler Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft wird den Bau der Verbindungslinie zwischen den Stationen Zalalövö und Zalaegerszeg nächstens in Angriff nehmen. Diese kurze, kaum 25 km lange Strecke wird zwei bisher abgesonderte Streckenteile dieser Eisenbahngesellschaft miteinander verbinden, u. zw. die Linie Körmend-Muraszombat mit der Strecke Boba-Csáktolnya. Die neue Linie zweigt von der Station Zalalövö ab, durchkreuzt das breite Zalatal und mündet in die Station Zalaegerszeg ein. Die Verbindungsstrecke führt durch ein fruchtbares Gelände und wird wirtschaftlich starke Gegenden der Kultur näherbringen.

Die besagte Eisenbahn-Aktiengesellschaft hat übrigens den Bau einer zweiten Linie bereits in Angriff genommen, u. zw. die Strecke Zalabér-Sárvár-Bük-Köszeg. Die Eröffnung dieser Strecke ist für das Frühjahr 1914 in Aussicht genommen.

Rumänien.

— **Der Bau des Hauptbahnhofes in Bukarest.** Aus der geplanten Anleihe von 405 Millionen Lei, die von den gesetzgebenden Körpern für Eisenbahnzwecke bewilligt wurden, wird eine ansehnliche Summe für den Bau eines Hauptbahnhofs in Bukarest verwendet werden. Die Frage der Errichtung eines Hauptbahnhofs ist nicht neu; schon vor 25 Jahren wurde der Bau eines solchen in Erwägung gezogen, infolge des stetigen Geldmangels jedoch immer wieder verschoben, und man sah sich genötigt, an dem bestehenden Bahnhofe (Gara de Nord) allmählich Erweiterungen vorzunehmen, die nach Möglichkeit den immer steigenden Verkehrsbedürfnissen entsprachen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die jetzigen Bahnhofsanlagen und Baulichkeiten angesichts der großen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs nicht mehr ausreichen, so daß die Frage des Baues eines Hauptbahnhofs immer dringlicher wird. Die Zahl der Reisenden, die täglich in Bukarest eintreffen oder die Hauptstadt verlassen, wächst so und der Abfertigungsdienst erfordert so vielen Raum, daß mit den bisherigen Baulichkeiten nicht auszukommen ist. — Eine besonders wichtige Frage ist, wo der neue Hauptbahnhof erbaut werden soll, und zwar mehr im Innern der Stadt auf den schon früher für diesen Zweck enteigneten Gründen oder auf dem Platze, wo sich jetzt der Bahnhof Gara de Nord befindet. In letzterem Falle würden sich die Kosten auf 33 Millionen Lei belaufen, wogegen der Bau eines neuen Bahnhofs nur 25 Millionen Lei erfordern würde. Dieser würde die Räumlichkeiten für den öffentlichen Dienst, die Bureaus, die Zugänge und Rampen, den Postdienst, die Abstellgleise, die Sicherheitsanlagen, die Anschlußlinien an die neu vorgesehene Linie Bukarest-Caracal-Craiova, die Umwandlung des Bahnhofs von Cotrotscheni, mit einem Worte alles umfassen, was erforderlich ist, um einen anstandslosen Dienst auf einem Bahnhofe von der Bedeutung jenes der Hauptstadt des Landes zu ermöglichen. — Die Pläne für den neuen Bahnhof sind bereits größtenteils ausgearbeitet, und dürften die Vorarbeiten wahrscheinlich noch im Laufe dieses Sommers beginnen.

Übrige europäische Länder.

— **Arthur Dubois †.** Der langjährige Präsident der ständigen Kommission des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes, Arthur Dubois, ist Ende Februar in seinem Wohnorte Brüssel verstorben und am 27. Februar in Ixelles bei Brüssel bestattet. Wir erfahren dies erst jetzt durch das Maiheft des „Bulletin“ des genannten Kongreß-Verbandes und entnehmen dem ausführlichen und herzlichen Nachrufe, den das Direktionskomitee des Verbandes dem Verstorbenen widmet, nachstehende Angaben:

Arthur Dubois wurde am 1. Oktober 1838 zu Gouylez-Piéton (Hainaut) geboren. Er widmete sich dem Ingenieurfach, studierte in Gent und trat im Jahre 1866 bei der Verwaltung der Belgischen Staatseisenbahnen als Ingenieur 2. Klasse ein. Hier rückte er bald in höhere Stellen und wurde 1881 Administrator und Mitglied des Direktionskomitees der Staatsbahnen. Diese Stellen bekleidete er bis zu seinem Rücktritt am 1. Oktober 1903. Er vertrat die belgische Staatsbahnverwaltung auf zahlreichen Konferenzen, u. a. auf der technischen Konferenz betr. den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr (Bern, 5. Juni 1893), sowie auf der internationalen Konferenz zu Paris (1896) zur Revision des Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Auch an den Verhandlungen betr. die Verstaatlichungen einer Anzahl belgischer Bahnen (u. a. des Grand Central belge) hatte er lebhaften Anteil. Im Jahre 1884 wurde er zum Administrator, später zum Vizepräsidenten der Société nationale belge des chemins de fer vicinaux ernannt. Nach seinem Rücktritt aus der Verwaltung der Staatsbahnen wurde er Präsident der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Bahn; auch dem Verwaltungsrat der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft gehörte er zuletzt als Präsident an. So hat er also im belgischen und luxemburgischen Eisenbahnwesen eine Anzahl der wichtigsten Stellen innegehabt. Der Schilderung seiner Persönlichkeit und seiner Fähigkeiten in dem erwähnten Nachruf entnehmen wir folgendes:

„. . . . Besonders zeichnete sich Herr Dubois bei der Leitung der Geschäfte des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes, bei Ausübung seiner Obliegenheiten als Präsident der ständigen Kommission und ihres Direktionskomitees aus. Sein Takt, seine Geradheit, sein Zartgefühl und vornehmes Wesen, die Würde und Unabhängigkeit seines Charakters sicherten ihm ein unbestrittenes Ansehen. Unter seiner geschickten Leitung trat in der glücklichen Entwicklung des genannten Verbandes nie ein Stillstand ein. Er erlebte es, daß allmählich die Eisenbahnen der neuen Welt in großer Zahl dem Verbande als Mitglieder beitraten und sah ferner seine unausgesetzten Bemühungen, auch diejenigen Eisenbahnen Europas, die dem Verbande noch nicht angehörten, zum Beitritt zu veranlassen, mit Erfolg gekrönt. Er wurde belohnt durch die zahlreichen Beweise dankbarer Anerkennung, die er auf der Berner Tagung empfing, wo der fünfundzwanzigste Jahrestag der Gründung des Verbandes gefeiert wurde. Herr Weißenbach, der Präsident dieser Tagung, rief in der Schlußsitzung, indem er der ständigen Kommission seinen Dank ausdrückte, aus: „. . . Ich nenne zum voraus Herrn A. Dubois, welcher mit bewährtem Geschick das Präsidium führt und unser aller Hochachtung und Sympathie gewonnen hat.“ Diese seiner erfolgreichen Tätigkeit und seinem Charakter gezollte Anerkennung machte ihn sehr glücklich und erfüllte ihn mit größter Freude. In diesem Augenblick schien es, als ob „ihm die Jahre nichts anhaben könnten“, wie, unter dem Beifall aller, unser Generalsekretär verkündigte, und alle waren überzeugt, ihn noch auf der nächsten Tagung in Berlin wiederzusehen. Aber der Gram über den Verlust eines geliebten Sohnes, den ein tragisches Geschick ihm entriß, besiegte den starken, tapferen Mann, und warf ihn in kurzer Zeit darnieder. Der Verband wird die Dienste nie vergessen, die ihm von seinem ausgezeichneten Präsidenten geleistet worden sind. . . .“

Auch das Zentralamt für den Internationalen Eisenbahntransport in Bern widmet dem Verstorbenen herzliche Worte und erinnert an die großen Leistungen des hervorragenden, tüchtigen Mannes sowie an die Huldigung, die ihm in der Sitzung des Internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes im Jahre 1910 zu Bern zuteil wurde, die den Umfang einer großartigen Kundgebung angenommen habe.

— **Eisenbahnerfragen vor der italienischen Kammer.** Am 28. April kam es in der italienischen Kammer zu einer großen Debatte über die Vertretung des Personals, das sogenannte „Parlamentino“, sowie über das gegen zwei seiner Mitglieder eingeleitete Disziplinarverfahren. Diese hatten, da sie nicht mit dem Gang der Verhandlungen zufrieden waren, dem Generaldirektor Bianchi einen sehr heftigen Brief geschrieben und sind deshalb der Disziplinar-Kommission überwiesen worden. Hierin erblickte ein Teil des Personals eine Beschränkung der Freiheit der Meinungsäußerung, die den Mitgliedern des „Parlamentino“ zustehen müsse, und es entstand auch eine gewisse Bewegung über diesen Fall. Der sozialistische Abgeordnete Turati hat die Angelegenheit zusammen mit der ganzen Frage des „Parlamentino“ vor die Kammer der Abgeordneten gebracht. Turati erinnerte in seiner Rede daran, daß man die Personalvertretung zu einem doppelten Zwecke geschaffen habe: um die Rechte des Personals zu schützen und anderseits um das Publikum und den Staat gegen plötzliche Streikbeschlüsse des Personals sicherzustellen. Wenn man aber die Erreichung des Zweckes wolle, so dürfe man die Vertretung nicht an der Entfaltung einer genügenden Wirksamkeit hindern. Turati erinnerte daran, daß die Einberufung der Versammlung verzögert wurde, daß einige wichtige Maßregeln, die vor allem das Personal interessierten, gar nicht zur Kenntnis der Versammlung gebracht wurden, und daß so eine gereizte Stimmung beim Personal entstand. Entgegen den Vorschriften wurden die Vertreter 16 Monate lang überhaupt nicht einberufen, und als im August endlich eine Tagung stattfand, da wurde ihr die wichtigste, das Personal interessierende Angelegenheit, die Gründung der neuen Fürsorgeanstalt, gar nicht vorgelegt. Natürlich wurden die Vertreter durch eine solche Behandlung ge-

reizt, die sie eine wenig schöne Rolle gegenüber ihren Wählern spielen ließ. Im Februar wurde die Vertretung wieder einberufen, aber die Vorlage über die Fürsorgeanstalt war inzwischen schon dem Parlamente zugestellt worden. Daher verließen viele Vertreter die Versammlung und zwei von ihnen, Pecorari und Vanni, sandten am 30. März der Generaldirektion einen allerdings sehr lebhaften Brief, worin sie gegen die geringe Rücksicht Einspruch erhoben, womit die Verwaltung die Vertretung des Personals behandelte. Diese Maßregel sei unstatthaft vom rechtlichen Standpunkte, da man die Vertreter nicht disziplinarisch für die Ausübung der Tätigkeit verantwortlich machen könne, zu der sie berufen wurden. Damit solle keine neue parlamentarische Immunität geschaffen, sondern nur die Freiheit der Meinungsäußerung verbürgt werden, die allein eine ersprießliche Tätigkeit der Vertretung ermögliche. Aber auch vom politischen Standpunkte aus sei die Maßregel bedauernswert, weil die beiden betroffenen Angestellten zur gemäßigten Richtung unter dem Personal gehörten und einer von ihnen noch jüngst gegenüber von Streikgelüsten zur Mäßigung und Geduld geraten hat.

Der Eisenbahnminister Sacchi antwortete darauf folgendes: Die beiden Angestellten wurden deshalb dem Disziplinar-Ausschuß angezeigt, weil sie in einem offenen Briefe, der von der Presse veröffentlicht wurde, noch ehe er dem Adressaten zugestellt war, den Generaldirektor beschimpft hatten, indem sie ihn anschuldigten, er habe ihr Recht mit Füßen getreten, sich selbst zum Werkzeug der Unterdrückung gemacht und den Minister im Parlament falsche Dinge sagen lassen. Die Kammer möge selbst beurteilen, ob es sich hier um objektive Kritik und Diskussion oder nicht vielmehr um Beschimpfung und Beleidigung handle. Ein derartiges System ungebildeter Debatte würde in keiner anderen gewählten Versammlung geduldet und um so weniger in einer Vertretung, deren Mitglieder nicht vergessen dürfen, daß sie Beamte sind und der Verwaltung Achtung schulden, der sie angehören. Gegenüber dem beleidigenden und kränkenden Brief hat der Generaldirektor gar nichts anderes tun können, als den Fall dem eingesetzten Disziplinargericht anzuzeigen. Auch wenn der Inhalt des Briefes begründet gewesen wäre, so hätte der Generaldirektor doch seine Schreiber wegen der beleidigenden Form, die sie gewählt, anzeigen müssen. Aber auch dem Inhalt nach sind die Behauptungen des Briefes keineswegs begründet, sondern sie beruhen in einer Verkennung der Aufgaben und Rechte der Vertretung. Einige der Vertreter verstehen ihren Auftrag nur als ein Mittel, um die Tätigkeit der Verwaltung und des Parlaments in Eisenbahnangelegenheiten zu überwachen und sie in Wort und Schrift auch öffentlich anzugreifen. Das war aber keineswegs als die Aufgabe der Einrichtung gedacht. Vielmehr soll sie sich ausschließlich mit der Behandlung und den Interessen des Personals befassen, seine Wünsche hören und Vorschläge machen, die die Frucht seiner Berufserfahrung sind. Aber es ist nicht zulässig, daß die Vertretung die ihr gesteckten Grenzen überschreitet sowie sich mit technischen und Verwaltungsfragen befaßt, die nicht in ihren Befugnissen liegen, und sich so an Stelle der Verwaltung und des nationalen Parlamentes setzen will. Es ist übrigens sonderbar, so fuhr der Minister fort, daß solche heftigen Angriffe gerade gegen den Generaldirektor gerichtet werden, der die Interessen des Personals mit Eifer und Dringlichkeit verficht. Die verspätete Einberufung der Vertretung habe nur einen Vorwand zu der Bewegung geliefert, die Verzögerung sei auf die Ausarbeitung des Gesetzes über die Fürsorgeanstalt zurückzuführen, auf alle Fälle werde aber das Gesetz durchgeführt und die Vertretung sei viermal im Laufe von zwei Jahren einberufen worden. Die Vertretung sei dem Personal von wirklichem Nutzen, und ihre Wünsche seien noch nachträglich von der Budgetkommission der Kammer bei der Beratung über das Fürsorgeinstitut berücksichtigt worden. Außerdem hat die Verwaltung dem Personal auf den Wunsch der Vertretung hin eine weitere Zulage von 4 Millionen im Jahre bewilligt. Endlich wünscht das Personal eine Änderung der Bestimmungen über die Dauer der Arbeitsschichten; die Verwaltung ihrerseits ist durchaus nicht abgeneigt, in die Prüfung der Frage einzutreten und die Schichten in den Grenzen des Möglichen abzukürzen.

— **Besuch des Königs und der Königin von England in den Eisenbahnwerkstätten in Crewe.** Ende April haben der König und die Königin von England den Werkstätten der London und Nordwestbahn in Crewe einen Besuch abgestattet. Es war das erstemal, daß ein König von England diese Anlagen besichtigte; im Jahre 1866 hatte der nachmalige König Eduard VII. als Prinz von Wales die Werkstätten besucht. Ein Sonderzug brachte die Majestäten mit ihrem Gefolge und einigen Beamten der Eisenbahngesellschaft von London, Euston, nach Crewe, wo auf einem Bahnsteige eine Begrüßung stattfand. Besonders bemerkenswert war dabei die Huldigung des Mayors, des Gemeindevorstandes von Crewe, der alljährlich aus der Zahl der Eisenbahnangestellten gewählt wird. Dieses Jahr hatte die Wahl einen Blockwärter getroffen, der dem König und der Königin seine Huldigung nach einem Bericht der Zeitschrift „Railway News" mit großer Würde dargebracht haben soll. Nach den Begrüßungsansprachen setzte der königliche Sonderzug die Fahrt nach den Werkstätten fort, wo die Lokomotivwerkstätten, die Kesselschmiede, die Weichenbauwerkstatt und die sonstigen Teile sowohl der alten als auch der erst vor kurzem fertiggestellten neuen Anlagen in Augenschein genommen wurden. Die erste Sehenswürdigkeit bildete eine auf einem Gleis aufgestellte Sammlung von Lokomotiven und Wagen, wobei neben einem Modell von Stephensons „Rocket" die neueste Lokomotive und neben dem Salonwagen der Königin Adelaide, der Vorgängerin der Königin Victoria auf dem Thron, ein Personenwagen der heutigen Bauart den Unterschied zwischen Einst und Jetzt im Bau von Eisenbahnbetriebsmitteln beleuchtete. In der Weichenbauwerkstatt war eine Ausstellung von Oberbauteilen veranstaltet. Die Ausstellungsgegenstände reichten bis in das Jahr 1789 zurück. Den Abschluß bildete der neueste Oberbau der Nordwestbahn mit einer Schiene von 50 kg/m Gewicht. Zur Beförderung der Gäste von einem Teil der Werkstätten zum anderen diente ein Zug, dessen Wagen einen so niedrigen Boden haben, daß man auch an den Stellen, wo kein Bahnsteig vorhanden ist, bequem aus- und einsteigen kann. Beim Betreten der Werkstätten wurden die Majestäten auch von den Kindern des Waisenhauses der Eisenbahngesellschaft begrüßt, deren Väter in deren Dienst gestorben sind. Weiter waren auch die Boy Scouts (Pfadfinder) zur Begrüßung aufgestellt, und am Eingang zu dem Krankenhaus standen die 300 Angehörigen der freiwilligen Reservetruppen, die von den Werkstättenmannschaften gebildet wurden, in Paradeaufstellung mit dem Werkstättenmusikkorps. Ihnen hatte sich ein alter Veteran angeschlossen, der noch den Krimkrieg mitgemacht hatte. Die Majestäten verließen die Werkstätten im Kraftwagen, nachdem sie ihre Befriedigung mit allem, was sie gesehen hatten, ausgesprochen hatten. Am Abend fand aus Anlaß des Königlichen Besuches eine Festbeleuchtung aller Anlagen statt, und die Eisenbahngesellschaft gab aus diesem Anlaß ein Festessen, zu dem außer einer Anzahl Beamten auch die ältesten Arbeiter, im ganzen 400 Personen, eingeladen waren. Dem Betriebsoberingenieur der Eisenbahngesellschaft Turnbull, zu dessen Obliegenheiten die Vorbereitung und Durchführung der auf der Nordwestbahn nicht seltenen königlichen Sonderzüge gehört, wurde aus dem gleichen Anlaß der Adel verliehen. Bei den Tischreden wurde unter anderem darauf hingewiesen, daß im Jahre 1837 Crewe aus 27 Häusern bestand, und daß heute in den Werkstätten 8000 Arbeiter beschäftigt werden. Besonderes Interesse erregte es, daß an einer Stelle im Schienenwalzwerk Großvater, Vater und Sohn zusammen arbeiteten, ein gutes Zeichen für die Anhänglichkeit der Arbeiter an die Gesellschaft.

— **Anschluß des griechischen Eisenbahnnetzes mittels der Balkanbahnen an die mitteleuropäischen Eisenbahnen.** Die Verschiebung der staatlichen Machtverhältnisse auf der Balkanhalbinsel durch die jüngsten kriegerischen Ereignisse wird auch die Ausführung mancher Eisenbahnpläne zur Folge haben, die bis jetzt durch das bekannte Verschleppungssystem der Türkei nur fromme Wünsche blieben. Zunächst beeilt sich Griechenland, sein bisher von den europäischen Eisenbahnen abgesondertes Netz mit ihnen in Verbindung zu bringen durch den Bau der 182 km langen Verbindungslinie Larissa-Tsagesi-Baba Ambalakia - Karali Zerven - Platamona - Lefiokaria - Kalivia Fimeni-Katerini-Tuzla-Livanovon-Kapsohora-Gida an der Linie Saloniki-Monastir. — Von Platamona wird die Linie bald in geringer, bald in größerer Entfernung von der Meeresküste erbaut werden. Namentlich bei Km. 8 (von Platamona gerechnet), 25, 55—70 tritt die Linie ganz nahe an die Küste. Erst bei Km. 70, nächst der Mündung der Vistriza (Ondze Karasu), wendet sie sich nordwestlich in das Innere des Landes. — Zwecks Abkürzung der Entfernungen und aus militärischen Gründen sollen die Linien Saloniki-Üsküb und Saloniki-Monastir durch eine etwa 12 km lange Querlinie, die von Topsin nach Kerdschelar führen wird, verbunden werden. Dadurch wird Saloniki ausgeschaltet. Es ergäben sich alsdann von Budapest bis Athen-Piräus folgende Entfernungen: Budapest-Belgrad 350 km, Belgrad-Ristovatz-Üsküb 452 km, Üsküb-Topsin 220 km, Topsin-Kerdschelar 12 km, Kerdschelar-Gida 15 km, Gida-Tsagesi 90 km, Tsagesi-Larissa-Demirli 92 km, Demirli-Athen-Piräus 304 km; zusammen 1535 km. — Durch den Bau der Linie Topsin-Kerdschelar wird die Entfernung von Budapest nach dem Piräus um 40 km abgekürzt. — Dem Vernehmen nach wurde mit dem Bau der griechischen Verbindungslinie bereits begonnen.

— **Staatsaufsicht über die Finanzwirtschaft der russischen Privatbahnen.** Bekanntlich wurden seit dem vorigen Jahre bei der Reichskontrolle Bestimmungen betr. Einführung der Staatsaufsicht über die Finanzwirtschaft der Privatbahnen ausgearbeitet. Die Arbeiten sind jetzt beendet. Der Entwurf wird in Kürze dem Ministerrat zur Genehmigung unterbreitet werden. Die Staatsaufsicht soll danach wie folgt geregelt werden: Bei

der Reichskontrolle wird eine besondere Abteilung eingerichtet, die die Aufgabe hat, allgemein die Bau- und Betriebsabrechnungen der Privatbahnen sowie deren laufenden Geldverkehr zu prüfen. Diese Abteilung wird aus einem Mitgliede der Reichskontrolle als Vorsitzendem, je 3 Beamten der Reichskontrolle und des Ministeriums der Verkehrsanstalten sowie zwei des Finanzministeriums als Mitgliedern bestehen. Neben dieser allgemeinen Prüfung haben die Mitglieder dieser Behörden noch genaue Prüfungen der Bau- und Betriebsrechnungen am Sitze der Verwaltungen der Privatbahnen, bei den Verwaltungsräten und an Ort und Stelle vorzunehmen. m.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Wie von dem Verwaltungsrat der Warschau-Wiener Eisenbahn mitgeteilt wird, ist am 5./18. März 1913 von dem russischen Departement für Eisenbahnangelegenheiten dem Verwaltungsrat ein Projekt eines Übereinkommens zwischen der Regierung und der Gesellschaft der Warschau-Wiener Eisenbahn zur Unterschrift zugeschickt worden, „wenn seitens des Verwaltungsrats keine Einwendungen dagegen zu erheben wären". Der Punkt 1 des Projekts zeigt, daß die Regierung ihre Einwendungen gegen die Höhe der Dividende, wie diese von der Generalversammlung vom 18. Februar/2. März 1912 bestätigt worden war, hat fallen lassen. Mit Rücksicht jedoch darauf, daß die Frage der Ansprüche der Regierung an den Reservefonds bisher nicht geregelt ist, hat es der Verwaltungsrat nicht für möglich gehalten, das Projekt zu unterzeichnen, wenngleich dadurch auch die Auszahlung der Dividende in Fluß kommen würde. Die Verwaltung hat vielmehr um Anberaumung einer Konferenz unter Hinzuziehung der Vertreter des Verwaltungsrats ersucht, um die an den Reservefonds erhobenen Ansprüche zu prüfen. Die Verhandlungen in dieser Richtung zwischen der hierzu beauftragten Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn und dem Verwaltungsrat haben bereits begonnen. Die Frage der Sicherung für die Gesellschaft einer Entschädigung für ihre Rechte bezüglich der Grube Felix bildet den Gegenstand von Verhandlungen mit der Regierung, und es ist am 5./18. April 1913 das Projekt einer Vereinbarung zwischen der Gesellschaft der Warschau-Wiener Eisenbahn und der Warschauer Bergwerks-Gesellschaft, bisherigen Pächtern der Grube Felix, laut welcher die letztere Gesellschaft die Entschädigung der Aktionäre der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft für Übertragung der Rechte derselben an die bisherige Pächterin zu übernehmen hätte, dem Finanzministerium vorgelegt worden.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** In amtlichen Kreisen der Pforte wird erklärt, daß das englisch-türkische Abkommen über den Persischen Golf und die damit im Zusammenhange stehenden Fragen (Bagdadbahn usw.) endgültig abgeschlossen worden sei.

— **Fertigstellung der Amurbahn.** Die Amurbahn sollte erst im Jahre 1916 in Betrieb genommen werden; wie die „Now. Wr." erfährt, wird der regelmäßige Verkehr aber bereits 1915 aufgenommen werden. Wie wohl noch erinnerlich, hat der Zar selbst, nachdem der Bau der Bahn von der Reichsduma und dem Reichsrat beschlossen worden war, ausdrücklich und sehr entschieden seinen Willen dahin zu erkennen gegeben, daß mit allen Mitteln dahin zu streben sei, die Bahn so schnell als nur irgend möglich fertigzustellen. Dieser Wunsch genügte natürlich, um alle Kräfte anzuspannen, sodaß es, wenn sich die Nachricht der „Now.Wr." bestätigen sollte, möglich werden wird, den schwierigen Bau um ein ganzes Jahr früher fertigzustellen. Die Frage der Versorgung dieser Bahn mit Heizmaterial ist in sehr günstiger Weise dadurch gelöst worden, daß man im Bezirk der Bahn gute Steinkohle gefunden hat. Die Lager werden von der Bahn in Betrieb genommen werden. m.

— **Der Fernsprecher als Zugabrufer im neuen Newyorker Bahnhof der Zentralbahn.** Reisende, die den riesigen Zentralbahnhof in Newyork benutzen, der Anfang Februar d. J. dem Betriebe übergeben wurde (s. Nr. 18 S. 308 d. Ztg.), fallen von einer Überraschung in die andere. Am überraschendsten jedoch erscheint ihnen die Tatsache, schreibt die „B. B.-Ztg.", daß die Wände zwar keine Ohren haben, aber sprechen können. In aller Bequemlichkeit sitzt man in den Empfangs- und Warteräumen und hört das Ausrufen der ankommenden und ausfahrenden Züge in klaren Worten, ohne zu wissen, woher die Ankündigung kommt. Das „Geheimnis", das nicht wenig Provinzler in Erstaunen setzte, ist ein verzwickter elektrischer Apparat, der den menschlichen Ausrufer vollständig ersetzt. Der Apparat ist weiter nichts als ein Fernsprecher mit einem Empfänger, der durch einen elektrischen Strom von ungewöhnlich hoher Spannung in Betrieb gesetzt wird. Sechsunddreißig megaphonische Übermittler sind in den Wänden der verschiedenen Wartesäle verborgen. Gemeinsam werden sie durch einen Beamten in Betrieb gesetzt, der in der Zentralstelle in gewöhnlichem Tone in einen Übermittler hineinspricht. Dieser Übermittler enthält jedoch keine Induktionsspule, sondern ist von einem Wassermantel umgeben, durch den ein dünner Strahl von kaltem Wasser läuft, der beständig die Kohlenstäbe kühlt, die sonst von der großen Wärme, die der Strom von 110 Volt entwickelt, außer Betrieb gesetzt werden würden. Die Spannung und der Strom sind derart nach dem Wheatstone-Prinzip ausgeglichen, daß die menschliche Stimme um vieles verstärkt in den einzelnen Räumen wiedergegeben wird.

— **Besichtigung der Personenwagen und der Eisenbahnstationen in den Vereinigten Staaten im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege.** Nach einer vom Sekretär des Schatzamts ergangenen Verfügung sollen alle Medizinalbeamten und die Beamten des Marine-Hospitaldienstes bei Dienstreisen die von ihnen benutzten Eisenbahnwagen und Schiffe sowie die Stationen, Docks usw., die sie dabei berühren, vom gesundheitlichen Standpunkte aus besichtigen, wobei sie sich natürlich auf die großen Durchgangslinien zu beschränken haben. Über den Befund ist an die Zentralverwaltung in Washington zu berichten. Es handelt sich hierbei um eine von der Regierung der Vereinigten Staaten getroffene neuartige Einrichtung. Die Beamten des Schatzamts sind der Ansicht, daß ihnen nach der Verfassung das Recht zusteht, Untersuchungen dieser Art im Interesse der öffentlichen Gesundheitspflege anzuordnen, wie auch, was allerdings bisher noch nicht geschehen ist, den Gebrauch von allgemein zugänglichen Trinkbechern in sämtlichen Wagen, die im Durchgangsverkehr zwischen den einzelnen Bundesstaaten laufen, zu untersagen. Leider ist es, wie die „Railway Age Gazette" hierzu bemerkt, Tatsache, daß man in den Zügen wie auch auf den Eisenbahnstationen sehr häufig arg verschmutzte Aborte und Waschräume antrifft, und es könne daher die geplante Besichtigung nur als eine segensreiche Einrichtung bezeichnet werden. Eine solche werde sich aber auf ein Bahnnetz von 402 000 km zu erstrecken haben und sei daher eine umfangreiche Aufgabe; was auch die Bundesregierung unternehmen möge, mehr als die ärgsten Mißstände wird sie nicht beseitigen können. Die Hauptlast wird immer auf den Schultern der Eisenbahnaufsichtsbeamten ruhen; wenn man sich nur auf die Regierung verlassen wollte, würden nur geringe Fortschritte zu verzeichnen sein. Zudem bestehe die Mehrzahl der Übelstände auch mehr in einer Beleidigung des Auges und Geruchsinnes, bilde also keine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Gesundheit, und es hieße die gesetzlichen Bestimmungen überschreiten, wollte man die Machtbefugnisse der Regierung hinsichtlich der öffentlichen Gesundheitspflege auch auf solche Dinge rein ästhetischer Natur ausdehnen. Aber zum Schaden sei es sicherlich nicht, wenn ein beamteter Arzt auch dergleichen Mißstände als gesundheitsschädlich bezeichnet, und vielleicht führe gerade die sich jetzt äußernde strenge Art der Gesetzeshüter zu einer Besserung nach dieser Richtung.

— **Fernfahrt eines Akkumulatorenwagens.** Ein Wagen mit Speicherbatterie der Bauart Beach-Edison hat im März die 500 km lange Strecke von Neuyork nach Boston auf der Hudson River- und der Boston- und Albany-Eisenbahn unter eigener Kraft zurückgelegt, um den Vertretern der Eisenbahngesellschaften, für die die Versuchsfahrt angestellt wurde, zu zeigen, daß dieser Wagen im Stande ist, auch auf große Entfernungen dauernd mit erheblichen Geschwindigkeiten zu fahren. Er ist in Boston an die Bestellerin, die Boston und Albany-Eisenbahn, abgeliefert worden, die ihn im Vorortverkehr benutzen wird.

— **Studien über elektrischen Eisenbahnbetrieb in Europa und Amerika.** Als Vorbereitung für die Einführung elektrischen Betriebes auf den Vorortbahnen von Melbourne (s. Nr. 5 S. 91 d. Ztg.) hat die Regierung von Victoria ihren Ersten Eisenbahnkommissar auf eine fünfmonatige Studienreise nach Europa und Amerika geschickt, damit er sich über den Betrieb elektrischer Eisenbahnen unterrichte. Er hat seine Reise Anfang April angetreten und besucht zunächst England.

Verzeichnis der bei der Schriftleitung eingegangenen Bücher,

deren eingehende Besprechung, soweit es der Raum gestattet, vorbehalten bleibt.

Eisenbahn-Zollordnung (E. Z. O.), vom 23. Dezember 1912. Verlag Carl Heymann, Berlin 1913. Preis 1,60 *M*.

Im Verlage von Wilhelm Ernst & Sohn in Berlin sind neu erschienen:

1. **Eisenbahn-Signalordnung (S. O.),** gültig vom 1. August 1907. Zweite ergänzte Auflage mit eingehefteten Klappblättern. Preis kart. 1,20 *M*. 2. **Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung,** vom 4. November 1904. In Übereinstimmung mit dem im Reichsgesetzblatt veröffentlichten Wortlaut einschließlich der vom

1. August 1907 und 1. Januar 1913 ab gültigen Bestimmungen. Preis geh. 0,80 *M.* 3. **Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache,** gültig vom 1. April 1913. Preis geh. 0,60 *M.* 4. **Kurze Anleitung für die Bauüberwachung eiserner Brücken,** von Reg.-Baumeister Schaper. Mit 11 Textabbildungen. Preis geh. 1,50 *M.* 5. **Anweisung für die Ausbildung der Regierungsbauführer des Eisenbahn-, Straßen- und Maschinenbaufaches,** gültig vom 1. April 1913, nebst einem Anhang zu den Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im höheren Baufache vom 13. November 1912. Preis geh. 0,80 *M.*

George Stephenson und die Vorgeschichte der Eisenbahnen. Biographische Skizze von Dr. Georg Biedenkapp. Mit 31 Abbildungen. Verlag der Technischen Monatshefte, Franckh'sche Verlagshandlung, Stuttgart. Preis geh. 1,00 *M.*, geb. 1,80 *M.*

Aus der Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen „Aus Natur und Geisteswelt", Verlag von B. G. Teubner in Leipzig, sind neuerdings folgende Bändchen erschienen:

1. **Geschichte des Welthandels,** von Prof. Dr. Max G. Schmidt. Zweite Auflage (Bd. 118). 2. **Die Funkentelegraphie,** von H. Thurn. 2. Auflage. Mit 58 Abbildungen. (Bd. 167.) 3. **Maße und Messen,** von Dr. Walter Block. Mit 34 Abbildungen. (Bd. 385.) 4. **Differential- und Integralrechnung,** mit Berücksichtigung der praktischen Anwendung in der Technik. Von Dr. Martin Lindow. Mit 42 Textfiguren. (Bd. 387.) 5. **Grundlagen der Elektrotechnik,** von A. Rotth. Mit 72 Abbildungen. (Bd. 391.) Preis jedes Bändchens 1,25 *M.*

Die Finanzierung nordamerikanischer Eisenbahngesellschaften, von Dr. Ernst Picard. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1912. Preis geh. 6,00 *M.*

Problem der Weltwirtschaft (Schriften des Instituts für Seeverkehr u. Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Herausgegeben von Prof. Dr. Bernhard Harms). 12. Bd.: **Die Eisenbahnpolitik Frankreichs in Nordafrika** nebst einem Überblicke über das Problem der Transsaharabahn, von Dr. jur. Albert Schander. Mit 4 farbigen Karten. Verlag von Gustav Fischer, Jena 1913. Preis geh. 20 *M.*

Bau, Betrieb und Instandhaltung elektrischer Anlagen, Leitfaden für Monteure, Werkmeister, Techniker u. a. Von Franz Grünwald. Mit 306 Textabbildungen. Verlag von Wilhelm Knapp, Halle a. S. 1912. Preis geb. 4,50 *M.*

Österreichs Förderung des fremdländischen Exports nach seinen eigenen Absatzgebieten, ein Beitrag zur Vorbereitung der Handelsverträge von Guido Kohn. Selbstverlag des Verfassers, Wien II., Nordbahnstraße 32.

Formeln u. Tabellen zur Berechnung von Platten u. Plattenbalken mit doppelter u. einfacher Armierung ohne u. mit Berücksichtigung von Betonzugspannungen, von Prof. L. Landmann. C. W. Kreidels Verlag, Wiesbaden 1912. Preis 1,30 *M.*

Berechnung von Rahmenkonstruktionen mit mehreren Mittelstützen, sowie vollständige Durchführung der Berechnung eines Rahmens mit Eiseneinlagen und einer quadratischen Platte mit Wasserbehälter aus Eisenbeton. Von Dr.-Ing. Heinrich Pilgrim. Mit 30 Textabbildungen. C. W. Kreidels Verlag, Wiesbaden 1912. Preis 2,70 *M.*

Die technischen Einrichtungen im Postverkehr. I. Teil: Die technischen Einrichtungen im Paketverkehr, Post-Verladestellen und Post-Bahnhöfe. Von Postbauinspektor Kasten. Mit 48 Abbildungen. Verlag W. Moeser, Buchdruckerei, Berlin 1912. Preis 3 *M.*

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Stolberg und Würselen links der Bahnstrecke Stolberg-Würselen gelegene Haltepunkt Weiden, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Burgdorf (Hannover) und Ehlershausen links der Bahnstrecke Lehrte-Hamburg gelegene Bahnhof IV. Klasse Otze, der bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Piski-Petrozsény zwischen den Stationen Banicza und Petrozsény gelegene Station mit beschränktem Verkehr Bolibarlang ist am 1. Mai d. J. auch für den Eil- und Frachtgut-Stückverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Gegenstände, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben ausgeschlossen.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Ungvár-Sianki gelegene Station für beschränkten Verkehr Ligetes wird vom 1. Juni d. J. ab für den öffentlichen Wagenladungsfrachtgut-Verkehr geschlossen werden. Von diesem Tage an können ausschließlich nur Wagenladungsfrachtgut-Sendungen des k. ung. Forstamtes in Ungvár zur Auf- oder Abgabe gelangen.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Strecke Arnswalde-Kallies gelegene Personenhaltepunkt Denzig erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung Denzig (Pom.).

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 122 vom 13. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend Freigepäck im Vereinsreiseverkehr auf französischen Bahnen (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. I 130 vom 10. Mai d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Vereinsreiseverkehr (Alphabetisches Fahrscheinverzeichnis vom 1. Mai 1913) (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. III 244 vom 16. Mai d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. III 247 vom 17. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über den Beschluß des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten über die Zurechnung einer schmalspurigen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni wird der links der Bahnstrecke Altenhundem-Fredeburg zwischen den Stationen Langenei und Saalhausen neuerrichtete Haltepunkt Gleierbrück für den Personenverkehr eröffnet werden. Der neue Haltepunkt wird dem Betriebsamt Arnsberg und den Maschinen- und Verkehrsämtern Altena zugeteilt.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Gleierbrück und Langenei 2,15 km,
zwischen Gleierbrück und Saalhausen 3,39 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Altenhundem nach Fredeburg die Züge Nr. 1361, 1363, 1365 und 1369,
b) in der Richtung von Fredeburg nach Altenhundem die Züge 1362, 1712, 1364, 1372, 1366 und 1368.

Elberfeld, den 21. Mai 1913. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Arnswalde-Kallies gelegene Personenhaltepunkt Denzig erhält mit sofortiger Gültigkeit die Bezeichnung „Denzig (Pom.)“.

Bromberg, den 18. Mai 1913. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Ruhleben und mit Gültigkeit vom 3. Juni 1913 die Station Stahnsdorf Friedhof in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Die Station Ruhleben wird außerdem in die Ausnahmetarife 5a und 9s als Empfangsstation und in den Ausnahmetarif 10c als Versandstation aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 19. Mai 1913. (1423)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Teil II, vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Nachdem zwischen den Stationen Jaroslaw-Pristau und Urotsch eine Brücke über die Wolga hergestellt ist, werden die im Nebengebührentarif, Abteilung C, Abschnitt XI, Spalte 2 — Seite 164 des Teils II — vorgesehenen Gebühren für die Überführung der Güter über die Wolga zwischen den Stationen Jaroslaw-Pristau und Urotsch nicht mehr erhoben.

Bromberg, den 21. Mai 1913. (1424)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr, Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von niederländischen nach linksrheinischen deutschen Stationen.

Zum 1. Juni 1913 werden die Stationen Benzelrath und Palenberg des Direktionsbezirks Cöln in den obengenannten Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig treten neue ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Eckdorf und Kendenich der Cöln-Bonner Kreisbahnen in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 17. Mai 1913. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen und einige Ausnahmetarife geändert und ergänzt.

Näheres bei den Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 20. Mai 1913. (1433)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Rinteln R. St. der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9S für Schiffsbaueisen aufgenommen.

Hannover, den 19. Mai 1913. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland — Prinz Heinrichbahn, Heft 21 (Sachsen).

Die Station Königsbrück Kamenzerstraße wird in den Tarif aufgenommen. Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 17. Mai 1913. (1428)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 1. (Besondere Bestimmungen.)

Die Anwendung des Nebengebührentarifs für Zollabfertigung im Binnengütertarif der Reichseisenbahnen wird infolge Verlegung der zollamtlichen Zugabfertigung von Basel-St. Johann nach St. Ludwig auf letztere Station ausgedehnt.

Straßburg, den 20. Mai 1913. (1429)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Tarifheft 1 vom 1. April 1911.

Am 1. Juni 1913 tritt ein neuer Frachtsatz des Serientarifs IX/10 t zwischen Nußdorf und Fleißen von 245 Heller für 100 kg in Kraft.

Dresden/Wien, 21. Mai 1913. (1430)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.
K. k. österr. Staatsbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil II A, Heft 1, vom 1. Mai 1913.

In der Fußnote (37) Seite 203 sind die Worte „nach Italien“ zu streichen.

München, den 17. Mai 1913. (1431)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 kommen in Ergänzung des Ausnahmetarifs 7 (Hopfen) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von oder nach	Nürnberg Hbf.	Nürnberg Ost
	5 t	5 t
Kiszács	762	762

München, den 17. Mai 1913. (1417)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.
Druckfehlerberichtigung.

Die Frachtsätze des Klassentarifs zwischen Ludwigsstadt und Budapest-Angyalföld, Dunapart usw. (Seite 33) sind zu berichtigen:

	Eilgut	Stückgutklasse		Wagenladungsklasse			Spezialtarif		
		I	II	A1	B	A2	I	II	III
von .	1035	847	5645	165	294	933	672	392	372
auf .	**2372**	**1035**	**847**	**564**	**516**	**529**	**493**	**367**	**239**

München, den 14. Mai 1913. (1418)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird für Kalksandsteine im Verkehr von Flechtingen nach Neuhaldensleben ein Ausnahmefrachtsatz von 7 ₰ für 100 kg eingeführt und dieser Satz in den Ausnahmetarif 5a aufgenommen. Auf die zur Beförderung kommenden Sendungen finden die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 5a hinsichtlich der Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der Wagen ebenfalls Anwendung.

Magdeburg, den 20. Mai 1913. (1427)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif.
(Teilheft C 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Versandstation Heinersdorf (Oberschles.) im Ausnahmetarif 5w für Pflastersteine usw. auf Seite 112 gestrichen.

Breslau, den 17. Mai 1913. (1413)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Kleinlaufenburg Pbf. (E. St., O. R.) der badischen Staatseisenbahnen in den Tarif aufgenommen.

Hannover, den 19. Mai 1913. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-niederländisch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und den Niederlanden. (Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Mit dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr — der Zeitpunkt wird noch besonders bekanntgegeben — tritt der vorstehende Tarif in Kraft unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. April 1905 nebst Nachtrag I.

Dieser Tarif ist bei unserer Drucksachenabteilung zum Preise von 0,80 ℳ erhältlich.

Italienisch-englischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England. (Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Mit dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr — der Zeitpunk wird noch besonders bekanntgegeben — tritt der vorstehende Tarif in Kraft unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. April 1905 nebst Nachträgen I-II.

Dieser Tarif ist bei unserer Drucksachenabteilung zum Preise von 0,80 ℳ erhältlich.

Straßburg, den 19. Mai 1913. (1415)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 treten folgende Nachträge in Kraft, welche Änderungen des Vorworts, Änderungen und Ergänzungen der Tarife und Stationsnamenänderungen enthalten:

Nachtrag I zum Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908.

Nachtrag I zum Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908.

Nachtrag VI zum Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von lebendem Geflügel im Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Juni 1899.

Nachtrag II zum Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von Pferden, sowie Gebühren für die Beförderung von Tierbegleitern im Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Februar 1901 und

Nachtrag I zum Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh von Donaueschingen etc. nach Zágráb vom 1. Mai 1906.

Bezugspreis der einzelnen Nachträge: 5 ₰ = 6 Heller für das Stück.

München, den 19. Mai 1913. (1419)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., nam. d. beteil. Verw.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.
Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 42 des Tarifs sind die Stationsnamen Trient und Ternitz verwechselt.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelten die für Trient vorgesehenen Frachtsätze für Ternitz und die für Ternitz vorgesehenen Frachtsätze für Trient.

München, den 19. Mai 1913. (1416)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 796. Ostdeutsch-ungarischer Verband.
Heft 2 vom 1. Oktober 1897.
Tfv. 828. Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
(Verkehr mit Ungarn.)
Heft 3 vom 1. Oktober 1901.
Änderung der Reexpeditionsbestimmungen.

Infolge der mit Gültigkeit vom 1. April l. J. erfolgten Herausgabe neuer Leitungsvorschriften kann die in den Lagerhäusern

1. zu Budapest,
2. „ Temesvár,
3. „ Pozsony,
4. „ Wien,
5. „ Szeged,
6. „ Nagykanizsa,

zulässige Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten aus Getreide und Hülsenfrüchten (auch Kleie), Malz, Ölsaaten, Ölkuchen oder Ölkuchenmehl unter Anwendung der direkten Frachtsätze dann erfolgen, wenn der Verkehr zwischen der jeweiligen ungarischen Aufgabestation einerseits und der deutschen Bestimmungsstation anderseits laut den Bestimmungen der gegenwärtig bestehenden Leitungsvorschriften zu irgendeiner Zeit des Jahres

zu 1. über Budapest-Kelenföld oder Köbánya,
zu 2. über Temesvár,
zu 3. über Pozsony,
zu 4. über Wien S.B., über Bruck-Királyhida oder über Marchegg,
zu 5. über Szeged oder Szeged-Rókus,
zu 6. über Nagykanizsa

geleitet wird.

Alle in den noch bestehenden Tarifen der obigen Verbände enthaltenen und von obiger Verfügung abweichenden, einschlägigen Bestimmungen sind hierdurch ungültig.

Breslau, den 22. Mai 1913. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif.
(Teilheft C 2.)

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Versandstation Neiße im Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine usw. auf Seite 112 gestrichen, ferner werden im Ausnahmetarif 5 i für Steine, rohe usw. auf Seite 66 unter Abschnitt I A a hinter „mit Ausnahme der“ die Worte eingefügt: Stationen Neiße, Preiland, Deutsch Wette, Ziegenhals sowie.

Breslau, den 21. Mai 1913. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufnahme der Station Brüggen (Rheinl.) in den Ausnahmetarif S 7 a.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Brüggen (Rheinl.) in den Ausnahmetarif S 7a für Bleimennige (Minium), Bleiweiß, Lithoponweiß (Lithopone, Zinksulfidweiß), Zinkweiß, Lumpen und Lumpenabfälle; Tonplatten (Tonfliesen) und Tonsteine einbezogen.

Cöln, den 20. Mai 1913. (1440)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.
Neue und geänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 A, 30 B und 30 C und neue Entfernungen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1913 wird die Station Ruhleben in die Ausnahmetarife 30 A, 30 B und 30 C mit Schnittfrachtsätzen für 100 kg in Pfennig und mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen.

Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die für den Verkehr nach der Station Spandau Gbf. im Ausnahmetarif 30 A und 30 B bestehenden Schnittfrachtsätze geändert.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 20. Mai 1913. (1434)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Einführung von Frachtsätzen für Stamm- und Stangenholz von Zsolna im Rückvergütungswege.

Mit Gültigkeit vom 7. Juni 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913, gelangen für Stamm- und Stangenholz aus Position H-17 a) des österr. reichisch-ungarischen und bosn.-hercegovinischen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B, zu dessen Verladung ein oder mehrere Eisenbahnwagen erforderlich sind, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, die nachstehenden Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, und zwar:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag	Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg		
Zsolna	115	118	5

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefe über den Bahntransport bis zu den Elbeumschlagsplätzen und der vom sächsischen Zollamte in Schöna-Hirschmühle abgestempelten Lieferscheine (Begleitscheine) über die Weiterbeförderung auf der Elbe mittels Floß, bezw. der vom österreichischen Grenzzollamte abgestempelten Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung mittels Kahn, in beiden Fällen nach dem Verkehrsgebiete Schönebeck-Magdeburg sowie von Bestätigungen seitens des Inhabers der betreffenden Floß- bezw. Kahnausladestelle.

Die erwähnten Dokumente sind spätestens bis 31. März 1914 bei der k. k. Nordwestbahndirektion in Wien einzubringen.

Wien, am 16. Mai 1913. (1411)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni 1913 treten von Jelesnia nach Radeberg und von Chybi, Jelesnia, Pruchna, Raycza und Tymbark nach Dürrröhrsdorf im Rahmen des Ausnahmetarifs 30 A direkte Frachtsätze in Kraft.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 20. Mai 1913. (1435)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Güterverkehr.

Rumänische Staatseisenbahnen.
Einführung einer Neuausgabe des Lokal-Güter- und Personen-Tarifs.

Es gelangen mit Gültigkeit vom 14. Mai 1913 zur Einführung:

1. Eine Neuausgabe des Lokal-Gütertarifs (Teil I und II),
2. Eine Neuausgabe des Lokal-Personentarifs (Teil I und II).

Durch diese Tarife werden aufgehoben:

a) Der Lokal-Gütertarif (Teil I und II), gültig vom 15. Mai 1911,
b) Der Lokal-Personentarif (Teil I), gültig vom 1. November 1900 und Teil II, gültig vom 15. Juni 1900.

Bukarest, den 15. Mai 1913. (1410)

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutscher Privatbahn-Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt für den Verkehr der norddeutschen Privatbahnen untereinander unter obiger Bezeichnung ein neuer Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr in Kraft, durch welchen der bisher in den Personen- und Gepäcktarifen für den Nord-Ostsee-, Hamburg-Mecklenburg-pommerschen, norddeutschen, thüringisch-preußischen Verband, für den Verkehr zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahnen sowie für den Verkehr mit der Station Altengrabow der Kreis Jerichower Kleinbahn behandelte Personen- und Gepäckverkehr der norddeutschen Privatbahnen untereinander aufgehoben wird.

Durch den Tarif werden die direkten Verkehrsbeziehungen erweitert.

Erhöhungen treten nur für den Gepäckverkehr mit der Südharzbahn ein.

Der Tarif kann von den Verbandsverwaltungen gegen Kostenerstattung bezogen werden.

Lübeck, den 16. Mai 1913. (1420)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. August 1913 werden die nachstehenden Tarife aufgehoben:

1. Anhang zum Personen- und Gepäcktarif für den Binnenverkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen, Abschnitt VIII—XII,
2. Norddeutscher Personen- und Gepäcktarif,
3. Hamburg - Mecklenburg - Pommerscher Personen- und Gepäcktarif,
4. Nord-Ostsee-Personentarif,
5. Personen- und Gepäcktarif der Preußischen Staatsbahnen mit Schlesischen und Posenschen Privatbahnen,
6. Preußisch - Thüringischer Personen- und Gepäcktarif,
7. Personen- und Gepäcktarif mit der Kleinbahn Bismark - Gardelegen-Wittingen,
8. Personentarif mit der Station Altengrabow der Kreis Jerichower Kleinbahn,
9. Personen- und Gepäcktarif mit der Braunschweigischen Landeseisenbahn,
10. Personen- und Gepäcktarif mit der Kreisbahn Osterode (Harz)-Kreiensen,
11. Personen- und Gepäcktarif mit der Kleinbahn Cassel-Naumburg,
12. Personen- und Gepäcktarif mit der Kleinbahn Voldagsen - Duingen-Delligsen,
13. Personen- und Gepäcktarif mit der Steinhuder Meerbahn,
14. Personen- und Gepäcktarif mit den Celler Kleinbahnen,
15. Personen- und Gepäcktarif mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn,
16. Personen- und Gepäcktarif mit der Hoyaer Eisenbahn,
17. Personen- und Gepäcktarif mit der Brölthaler Eisenbahn,
18. Personen- und Gepäcktarif mit der Kreisbahn Leer-Aurich-Wittmund,
19. Personen- und Gepäcktarif mit der Wittlager Kreisbahn,
20. Westfälischer Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif,
21. Personen- und Gepäcktarif mit den Kreis Altenaer Schmalspurbahnen,
22. Personen- und Gepäcktarif mit der Wächtersbach-Birsteiner und der Bad Orber Kleinbahn,
23. Personen- und Gepäcktarif mit der Kleinbahn Höchst-Königstein,
24. Personen- und Gepäcktarif mit der Cronberger Eisenbahn;
25. Personen- und Gepäcktarif mit der Butzbach-Licher Eisenbahn,
26. Personen- und Gepäcktarif mit den hessischen Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft sowie der Bahngesellschaft Waldhof.

An deren Stelle treten die folgenden Tarife in Kraft:

Am 1. August 1913.

1. Preußisch - Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn- Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Juli 1913.

2. Mecklenburgisch - Preußisch - Sächsischer Staatsbahn- Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Juli 1913.

3. Norddeutscher Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Die in den außer Kraft tretenden Tarifen enthaltenen Verkehrsverbindungen sind in die drei neuen Tarife übernommen, mit Ausnahme folgender Verbindungen, die wegen mangelnden Bedürfnisses am 1. August 1913 aufgehoben werden:

Von Baalberge, Bernburg, Calbe (Saale), Güsten, Könnern und Magdeburg Hbf. nach Nauendorf,
von Sandersleben (Anh.) und Stumsdorf nach Gerlebogk,
von Stumsdorf nach Gröbzig,
von Blankenburg (Harz) nach Stiege,
von Drei Annen Hohne (Halb. Bl. E.) nach Alexisbad, Harzgerode und Mägdesprung und umgekehrt.

In einigen Verbindungen treten Erhöhungen der Fahrpreise ein, die in 1. Kl. bis 40 ₰, in 2 Kl. bis 30 ₰, in 3. Kl. bis 20 ₰, in 4. Kl. bis 10 ₰, Militär bis 10 ₰, Hundekarten bis 10 ₰ und für Expreßgut für 10 kg bis 4 ₰ betragen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 21. Mai 1913. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung der für die vorübergehende Chausseeverlegung Beelitz-Potsdam in Km 28,4 der Wetzlarer Eisenbahn erforderlichen Bord-, Prell- und Pflastersteine soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 10. Juni 1913, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Zimmer Nr. 1 des Dienstgebäudes der Bauabteilung statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Bureau, Zimmer Nr. 3, einzusehen, oder von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 17. Mai 1913. (1436)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königl. Eisenbahndirektion in Hannover für das Etatsjahr 1913, und zwar: 3600 Waschschwämme, 2800 Stück Bimstein, gepreßter, 500 kg Bimstein, gemahlen, 1600 l Petroleumspiritus, 400 kg Salmiak, 700 kg Borax, 950 kg Leim, 4000 kg Salzsäure, 8000 kg Einsatzhärtemasse, 700 kg Schellack, 700 kg blausaures Kali und 1500 kg Kolophonium.

Eröffnung der Angebote am 6. Juni 1913, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 50 ₰ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 19. Mai 1913. (1442)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung eines 4700 m langen Arbeitsgleises auf dem Verschiebebahnhof bei Michendorf einschließlich der zugehörigen Erdarbeiten (ca. 78 000 cbm) soll nach Maßgabe der im deutschen Reichs- und preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" in öffentlicher Bewerbung vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 5 ℳ ohne Zeichnung oder von 6 ℳ mit Zeichnung von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für das Arbeitsgleis auf dem Verschiebebahnhof" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Dienstag, den 17. Juni 1913, vormittags 10 Uhr pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Michendorf, den 20. Mai 1913. (1432)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Arbeiten zur Ausführung einer Entwässerungsanlage auf Bahnhof Westend sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 3. Juni 1913, vormittags ½11 Uhr gebührenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1,60 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Charlottenburg, Güterbahnhof. Fernsprecher Amt Wilhelm Nr. 865.

Zuschlagsfrist bis 3. Juli 1913.

Berlin, den 14. Mai 1913. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Widerlager und Pfeiler für die Unterführung des Schöppengrabens in Km. 29,4 und Zeestower Chaussee in Km. 29,6 + 60 der Lehrter Bahn beim Bahnhof Wustermark-Ort sollen in mehreren Losen, und zwar Los I Schöppengrabenunterführung in Km. 29,400 und Los II Chausseeunterführung in Km. 29,6 + 60, öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können in Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte mit und ohne Zeichnungen, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 4,00 ℳ für ein Angebotsheft mit Zeichnungen oder 1,00 ℳ für ein Angebotsheft ohne Zeichnung in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Widerlager und Pfeiler für die Schöppengrabenunterführung und der Chausseeunterführung beim Bahnhof Wustermark-Ort" versehen, bis zum 3. Juni 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1422)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 40. | 28. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Haftet die Eisenbahn, wenn die Lieferfrist zwar gewahrt, die Beförderung des Gutes aber schuldhafter Weise verzögert wurde?

Die aufgeworfene Frage gehört wohl zu den umstrittensten des ganzen Eisenbahnfrachtrechts. Vergl. Rundnagel, Haftung der Eisenbahn, 2. Aufl. S. 43 fgd., insbesondere Fußnote 12—15 und S. 208, Fußnote 2, sowie die dort angeführten Entscheidungen; Eger 3. Aufl. S. 382 und 527; Janzer-Burger S. 172. Auch von neueren Entscheidungen wird die Frage teils bejaht, teils verneint. Bejaht wird sie in der juristischen Monatsschrift für Posen 1911 S. 115, auch abgedruckt in Sörgel 1911 Entsch. Nr. 3 zu § 466 HGB., dann in der „Zeitschrift für internationalen Eisenbahntransport", XX. Jahrg. S. 132 und 216; verneint wird sie in derselben Zeitschrift XX. Jahrg. S. 109 und in Eger Bd. 28 S. 398.

Daß über diese Rechtsfrage so entgegengesetzte Anschauungen auftreten konnten, hat m. E. unter anderem seinen Grund darin, daß dem Wesen der Lieferfrist zu wenig Beachtung geschenkt wurde.

Durch den Frachtvertrag übernimmt die Eisenbahn die Verpflichtung, ein Gut vom Aufgabeort bis zur Bestimmungsstation zu befördern. Der Frachtvertrag ist daher ein Werkvertrag. § 631 fgd. BGB. und Staub, Anm. 1 zu § 425 HGB. Jedes zur Ausführung übernommene Werk hat der Unternehmer innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu liefern. Dieser Zeitraum, kurz Lieferfrist genannt, wird entweder durch Vereinbarung oder durch geschäftliche Übung näher bestimmt. Beim Eisenbahnfrachtgeschäft wird die Lieferfrist jeweils vereinbart. Die Eisenbahn setzt nämlich unter Beobachtung der Bestimmungen in § 75 Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 14 des Internationalen Übereinkommens die Lieferzeit fest, gibt sie in ihren Tarifen und Reglements bekannt und stellt sie damit unter die Zahl der Bedingungen ein, unter denen sie die Beförderung von Gütern übernimmt. In den Frachtbriefen wird hierauf noch besonders hingewiesen. Der Eindruck lautet in den Frachtbriefen des deutschen Verkehrs: „Für den Frachtvertrag gelten die EVO. und die in Betracht kommenden Tarife", in den Frachtbriefen des internationalen Verkehrs lautet er: „Sie empfangen die nachstehend verzeichneten Güter auf Grund der im Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, sowie in den Reglementen und Tarifen der betreffenden Bahnen beziehungsweise Verkehre enthaltenen Festsetzungen, welche für diese Sendung in Anwendung kommen." Durch den Abschluß des Frachtvertrages nimmt der Verfrachter die Beförderungsbedingungen der Eisenbahn an; damit ist zwischen Eisenbahn und Verfrachter auch vereinbart, daß das Gut innerhalb der tarifmäßigen Lieferzeit befördert wird.

Da sonach der Frachtvertrag seinem Wesen nach ein Werkvertrag mit vereinbarter Lieferfrist ist, so kann die Verpflichtung der Eisenbahn, das Gut innerhalb der bestimmten Zeit zu befördern, rechtlich nicht anders geartet sein, als die Verpflichtung irgendeines anderen Unternehmers, der gemäß § 631 fgd. BGB. ein Werk herzustellen oder einen Arbeitserfolg herbeizuführen hat. Der Unternehmer ist nur verpflichtet, das Werk zu dem vereinbarten Zeitpunkt abzuliefern. Ein Recht des Bestellers auf frühere Lieferung besteht nicht. Der Besteller hat selbst dann keinen Anspruch auf Schadenersatz, wenn der Unternehmer absichtlich nicht vor dem vereinbarten Zeitpunkt liefert. Was aber für den Unternehmer beim gewöhnlichen Werkvertrag gilt, das muß auch auf das Eisenbahnfrachtgeschäft Anwendung finden.

Gestützt wird die hier vertretene Anschauung auch durch die in §271 Abs. 2 BGB. aufgestellte Auslegungsregel. Ist nämlich eine Zeit für die Leistung bestimmt, so ist im Zweifel anzunehmen, daß der Gläubiger die Leistung nicht vor dieser Zeit verlangen, der Schuldner sie aber vor dieser Zeit bewirken kann. Diese Auslegungsregel ist nur dann nicht anwendbar, wenn aus dem Gesetz selbst, aus dem ausdrücklich erklärten oder den Umständen zu entnehmenden Willen der Parteien sich etwas anderes ergibt. Vergl. Staudinger 5./6. Auflage Anm. 7 zu § 271 BGB. All dieses trifft aber auf den Eisenbahnfrachtvertrag nicht zu, insbesondere kann nicht behauptet werden, daß beim Frachtvertrag die Auslegungsregel des § 271 Abs. 2 BGB. durch einen stillschweigend erklärten Willen der Parteien aufgehoben werde. Eine solche Annahme würde den tatsächlichen Verhältnissen in keiner Weise gerecht. Selbst in einem kleinen Eisenbahnnetz werden täglich Tausende von Frachtverträgen abgeschlossen. Derartige Massenverträge können nur schablonenhaft, nach ganz bestimmter Form geschlossen werden, für abweichende Vereinbarungen ist hier gar kein Raum.

Aus diesen Gründen ist die Eisenbahn berechtigt, aber nicht verpflichtet, vor Ablauf der Lieferfrist das Gut auszuhändigen. Da die Eisenbahn ein vertraglich vereinbartes Recht ausübt, wenn sie die Lieferzeit voll ausnutzt, so kann auch § 95 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 41 des Internationalen Übereinkommens keine Anwendung finden.

Daß § 95 der Eisenbahnverkehrsordnung und Art. 41 des Internationalen Übereinkommens auf den vorliegenden Fall auch aus anderen Gründen nicht anwendbar sind, hat Rundnagel in „Haftung der Eisenbahn“ S. 208, Fußnote 2, zutreffend ausgeführt. Hier sei nur noch auf folgendes hingewiesen: § 94 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmt unter Hinweis auf § 95, daß der volle Schaden zu ersetzen ist, wenn die Lieferfristüberschreitung durch Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit verursacht wurde. Die Bestimmung in § 94 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung hätte keinen Sinn, wenn die Eisenbahn auch schon ohne Lieferfristüberschreitung haften würde. Der Umstand, daß § 94 (5) der Eisenbahnverkehrsordnung die Rechtsfolgen des § 95 nur bei Lieferfristüberschreitung eintreten läßt, zwingt notwendig zu der Schlußfolgerung, daß die Eisenbahn bei Einhaltung der Lieferfrist nicht haften soll, selbst wenn die Beförderung vorsätzlich oder grobfahrlässig verzögert wurde.

Ludwigshafen (Rhein). J. Boller, Eisenbahnassessor.

Mechanische Umladeanlagen in Umladehallen.

Die größte Schwierigkeit, die der Einführung mechanischer Umladeanlagen in bestehenden Umladeschuppen entgegensteht, ist ohne Zweifel der oft sehr beschränkte Raum, der schon ohne diese Anlagen in den Umladehallen zum Stapeln von Gütern zur Verfügung steht. Sowohl die Rollbahnen als auch die Hängebahnen nehmen den Raum, den sie bestreichen, voll in Anspruch, und es kann daher dieser zum direkten Stapeln nicht mehr verwendet werden. Wenn die Breite der Bahn, z. B. bei Rollbahnen, nach den Erfahrungen, die in Bebra gesammelt worden sind, 1,3 m breit hergestellt werden soll (siehe Nr. 45, Seite 736, Jahrg. 1912 d. Ztg.), so bleibt bei einer Gesamtbreite der Umladehalle von etwa 14 m, wenn die Bahn an den beiden äußeren Längsseiten vorbeiführt, nur noch $\frac{14-2 \cdot 1{,}3}{14} \cdot 100 = 81{,}5\ \%$ dieser Fläche zum Stapeln übrig. Fast 20 % gehen also für Stapelzwecke verloren. Hierbei sind noch nicht die Wege berücksichtigt, die jetzt schon für das Karren der Güter frei gelassen werden müssen und die auch bei der Anbringung von mechanischen Anlagen nicht fortfallen können, da es dann immer noch schwere oder sperrige Güter mit dem Stechkarren zu transportieren gibt. Die Rollbahn selbst als Stapelplatz zu benutzen, wie es in dem vorerwähnten Aufsatze angegeben ist, bedingt, wenn die Bahn dabei im Betriebe ist, eine unrentable Belastung derselben und eine Verteuerung des Betriebes.

Daß auch der Raum, den die Hängebahnen bestreichen, frei bleiben muß, ergibt sich aus folgenden Überlegungen. Wie in dem Aufsatz in Nr. 4, Seite 65, Jahrg. 1913 d. Ztg. gesagt wurde, müssen die Gutabnehmer über die ganze Länge der Bahn verteilt werden. Auch ist hier erwähnt, daß der Stückgutanfall sehr unregelmäßig ist, so daß die dauernd richtige Verteilung dieser Gutabnehmer sehr erschwert wird. Bei der Hängebahn wird es ebenso gemacht werden müssen, die Verhältnisse werden da nicht anders sein. Wenn also das selbsttätige Lösen der Stechkarren von den Hängebahnen angewendet werden soll, so muß auch der Raum unter der Hängebahn frei sein, damit die Lasten vom Führer des Zuges ohne Hilfe der Gutsabnehmer abgesetzt werden können. Die Fläche kann aber weniger breit sein, als bei der Rollbahn, was als ein Vorteil der Hängebahn gegenüber der Rollbahn angesehen werden kann. Ein weiterer und größerer Vorteil der Hängebahn gegenüber der Rollbahn ist der, daß die Gutabnehmer hierbei nicht nach dem vorbeifahrenden Gut auszuschauen brauchen, sondern nur die abgesetzten Stechkarren oder Lastschalen in den Güterwagen oder auf den Stapelplatz zu entladen haben. Hierdurch wird natürlich viel Zeit und unter Umständen auch Personal gespart.

Die Güterwagen sind, zwischen den Buffern gemessen, etwa 6 bis 12 m lang. Es kann wohl angenommen werden, daß die mittlere Entfernung etwa 9 m beträgt. Wird berücksichtigt, daß bei jedem Wagen zum Aus- und Einladen ein etwa 1 m breiter Gang gelassen werden muß, so bleibt zum Abstellen und auch zum Aufstellen der Stechkarren oder Lastschalen etwa eine Länge von 8 m übrig. Eine Stechkarre ist etwa 1,25 m lang, so daß etwa 6 Stechkarren hintereinander aufgestellt werden können, wenn die Güter nicht länger sind als die Karren. Stückgüter bis zu 3 m Länge sind aber keine Seltenheiten, so daß wahrscheinlich oftmals weniger Karren auf- bezw. abgestellt werden können. Ist also an einem bestimmten Orte der Gutanfall besonders groß und muß noch dazu an dieser Stelle ausgeladen werden, so wird der Führer des Hängebahnzuges gezwungen sein, die Lasten weiter von der bestimmten Stelle abzusetzen oder das Gut wieder mit herumzunehmen, bis Platz an der betreffenden Stelle geworden ist. Im ersteren Falle würden aber die Gutabnehmer weitere Wege mit ihren Lasten zu fahren haben, im letzteren Falle würden die betreffenden Züge unnötig belastet, genau so wie bei den Rollbahnen.

Der Führer eines Hängebahnzuges, wie er in Nr. 57, Seite 926, Jahrg. 1912 d. Ztg. dargestellt ist, hat beim Absetzen der Lastschalen zu beobachten, ob der Raum unter der Last frei ist. Dieses Beobachten kann durch Aufeinanderstellen von Gütern längs der Bahn sehr erschwert werden. Auch möchte er mit darauf acht geben, daß kein Gutabnehmer im Augenblicke des Absetzens unter dem Aufzuge vorbeifahren will. Sitzt er im Führerhaus mit dem Gesichte so, daß er die Güterwagen vor sich hat, dann kann er wohl gut die Arbeiter sehen, die einladen, nicht aber so gut oder vielleicht auch gar nicht die, welche ausladen. Sitzt er umgekehrt, so kann er nur die sehen, welche ausladen wollen, die Einlader aber nicht. Den Führer so zu setzen, daß er sämtliche Lastschalen vor sich hat, wie es in der Abb. 26 der Elektrotechnischen Zeitschrift, Jahrg. 1904, Seite 957, gezeigt wird, empfiehlt sich nicht, weil dann unter Umständen, besonders wenn die dem Führerhaus am nächsten befindlichen Karren hoch beladen sind, eine Beobachtung des Raumes unter der Lastschale nicht möglich ist. In diesem Falle kann der Führer aber auch schlecht beobachten, ob er nicht mit dem vor ihm befindlichen Lastzug zusammenstößt. Werden die Verhältnisse, wie sie in Nr. 57 angegeben sind, ange-

nommen, also 8 Züge zu je 6 Lastschalen, und wird die ganze Bahn 480 m lang, so ist der Zwischenraum bei etwa 14 m Gesamtlänge eines Zuges (480 : 8) — 14 = 46 m. Fahren die Züge mit einer Geschwindigkeit von etwa 50 m in der Minute, so braucht ein Zug etwa 10 Minuten zu einer Umfahrt, und etwa alle 1½ Minute fährt ein Zug an einem bestimmten Punkte vorbei. Durch das Absetzen und Aufziehen der Lasten werden aber die Entfernungen zwischen den einzelnen Zügen nicht gleichmäßig bleiben. Durch diese unregelmäßigen Abstände werden aber die Führer gezwungen, scharf auf die vor ihnen fahrenden Züge zu achten, und die mit dem Aus- und Einladen der Güterwagen Beschäftigten müssen viel Aufmerksamkeit auf die Züge richten, damit sie nicht unter die abzusetzenden Lastschalen geraten, was zu Unglücksfällen Anlaß geben könnte.

Mit dem größten Vorteil läßt sich aber die Hängebahn anwenden, wo gesammeltes Gut nach einem bestimmten Orte oder Wagen geschafft werden soll, wo also ein Mann dieses Gut auf Stechkarren oder Lastschalen laden und ein anderer am Güterwagen diese wieder entladen kann. In Umladehallen ist die Menge derartiger Güter nicht gering, und es würde sich an manchen Orten vielleicht empfehlen, schon für diesen Zweck eine Hängebahn zu bauen. Dieser Verwendungsart würde auch die am Schlusse des Aufsatzes in Nr. 4, Jahrg. 1913 d. Ztg. beschriebene Anlage auf dem Viktoriabahnhof zu Manchester für Reisegepäck entsprechen. Hierbei brauchte auch nicht der Raum, den die Bahn bestreichen würde, frei zu bleiben.

Die Einführung der mechanischen Umladeanlagen in Umladehallen würde auch, falls solche Anlagen ihren elektrischen Strombedarf aus eisenbahnfiskalischen Elektrizitätswerken entnehmen, auf die Wirtschaftlichkeit dieser Werke sehr günstig einwirken, da solche Anlagen für viele Stunden gleichmäßig Strom beziehen.

Chemnitz-Hilbersdorf. Th. Vaillant.

Die Eisenbahnen der Erde.

Nach der alljährlich im Mai/Juni-Heft des „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten Übersicht hat sich im Jahre 1911 das Eisenbahnnetz der Erde um 27 663 km vergrößert, während die Vermehrung im Jahre 1910 nur 23 234 km betrug. Die meisten neuen Bahnen sind in den Vereinigten Staaten von Amerika mit rund 8700 km fertiggestellt, das europäische Eisenbahnnetz hat sich um rund 5000 km, das argentinische um rund 3000 km, das kanadische um rund 1000 km vergrößert. In China sind 1100 km, in Britisch-Ostindien 1200 km neue Eisenbahnen gebaut, das afrikanische Bahnnetz ist um 3600 km, das australische um 1400 km gewachsen. Der Gesamtumfang des Bahnnetzes der Erde betrug Ende 1911 über 1 Million km, nämlich 1 057 809 km. Davon entfallen auf Europa 338 880, auf Amerika 541 028, auf Asien 105 011, auf Afrika 40 489 und auf Australien 32 401 km. Die Zunahme der Bahnlänge betrug in den Jahren 1907 bis 1911 auf der ganzen Erde 10,5 %, und zwar in Afrika 37,3, in Asien 15,9, in Australien 13,3, in Amerika 11,0, in Europa nur 5,6 %. In den einzelnen Ländern betrug der Zuwachs während dieses Zeitraumes in der belgischen Kongokolonie 91,1, in den deutschen Kolonien Afrikas 87,2, in den englischen Kolonien Afrikas 50,7, in Paraguay 47,4, in China 47,2, in Serbien 53,4, in Belgien 10,4 in Österreich-Ungarn 7,7, in Deutschland 6,7, in Frankreich 5, in Rußland mit Finnland 4,6, in Italien 3,8, in Großbritannien und Irland 1,3 %.

Die Länge der Eisenbahnen betrug am Schlusse des Jahres 1911 in den einzelnen Ländern der Erdteile:

I. Europa: In Deutschland 61 936 km, Österreich-Ungarn usw 44 820 km, Großbritannien und Irland 37 649 km, Frankreich 50 232 km, Rußland und Finnland 61 078 km, Italien 17 228 km, Belgien 8660 km, Luxemburg 519 km, in den Niederlanden 3194 km, in der Schweiz 4781 km, in Spanien 15 097 km, Portugal 2983 km, Dänemark 3771 km, Norwegen 3092 km, Schweden 14 095 km, Serbien 936 km, Rumänien 3607 km, Griechenland 1590 km, Bulgarien 1945 km, in der europäischen Türkei 1557 km, auf Malta, Jersey, Man 110 km.

II. Amerika: In den Vereinigten Staaten von Amerika 396 860 km, in Canada 40 869 km, Neufundland 1095 km, Mexiko 24 717 km, Mittelamerika 2850 km, auf den großen und kleinen Antillen 5843 km, in Columbien 988 km, Venezuela 1020 km, Britisch Guyana 167 km, Niederländisch Guyana 60 km, Ecuador 563 km, Peru 2665 km, Bolivia 1217 km, in den Vereinigten Staaten von Brasilien 21 778 km, in Paraguay 373 km, in Uruguay 2638 km, in Chile 5750 km, in Argentinien 31 575 km.

III. Asien: Im russischen mittelasiatischen Gebiet 6544 km, in Sibirien und der Mandschurei 10 846 km, in China 9854 km, Japan einschl. Chosen (Korea) 9933 km, Britisch-Ostindien 52 838 km, auf Ceylon 928 km, in Persien 54 km, Kleinasien mit Syrien 5277 km, Portugiesisch-Indien 82 km, in den Malayischen Staaten 1380 km, in Niederländisch-Indien 2553 km, Siam 1090 km, Cochinchina, Pondichéry, Tonkin, Malakka usw. 3632 km.

IV. Afrika: In Ägypten 5913 km, Algerien und Tunesien 6382 km, in der belgischen Kongokolonie 1227 km, in der südafrikanischen Union, und zwar Kapkolonie 6070 km, Natal 1759 km, Zentr.-Südafr. Bahnen 4391 km, Rhodesische Bahnen 3540 km, Kolonien: Deutschland, und zwar Deutsch-Ostafrika 1065 km, Deutsch-Südwestafrika 1909 km, Togo 323 km, Kamerun 160 km, England 2995 km, Frankreich 3024 km, Italien 119 km, Portugal 1612 km.

V. Australien: In Neuseeland 4476 km, Viktoria 5669 km, Neu-Südwales 6288 km, Südaustralien 3405 km, Queensland 6483 km, Tasmanien 1035 km, Westaustralien 4903 km, Hawaii mit den Inseln Maui und Oahu 142 km.

In der Reihenfolge des Eisenbahnbesitzes der Weltteile und einzelner Länder hat sich gegen das Vorjahr nichts geändert. Die bei weitem meisten Eisenbahnen befinden sich in Amerika, und zwar 541 028 km, darunter in den Vereinigten Staaten einschließlich Alaska (846 km) 396 860 km, also rund 58 000 km mehr als in Europa, dessen Eisenbahnnetz einen Umfang von 338 880 km hatte. Es folgen Deutschland, das europäische Rußland, Britisch-Ostindien, Frankreich, Österreich-Ungarn, Canada, Großbritannien und Irland, Argentinien, Mexiko, Brasilien, Italien, Spanien und Schweden mit den oben angegebenen Zahlen.

Die Dichte des Eisenbahnnetzes im Verhältnis zur Bodenfläche und Einwohnerzahl stellt sich folgendermaßen: Es entfallen auf 100 qkm Flächeninhalt in Europa 3,5 km, und zwar im einzelnen in Belgien 29,3 km, in Luxemburg 19,9 km, in Großbritannien und Irland 12,0 km, in der Schweiz 11,5 km, in Deutschland 11,4 km, in Dänemark 9,7 km, in den Niederlanden 9,6 km, in Frankreich 9,3 km, in Österreich-Ungarn 6,6 km, in Italien 6 km, in Portugal 3,2 km, in Schweden 3,1 km, in Spanien 3 km, in Rumänien 2,7 km, in Griechenland 2,4 km, in Bulgarien 2 km, in Serbien 1,9 km, in Rußland 1,1 km, in Norwegen 1 km, in der europäischen Türkei 0,9 km. Auf 10 000 Einwohner entfallen in Europa 7,7 km Bahnlänge, und zwar in Schweden 25,7 km, in Luxemburg 21,0, in der Schweiz 14,2, in Norwegen 13,2, in Frankreich 12,8, in Belgien 11,7, in Deutschland 9,5, in Österreich-Ungarn 8,8, in Großbritannien 8,3, in Spanien 8,1, in Griechenland 6, in den Niederlanden und Portugal je 5,5, in Rumänien 5,3, in Italien 5, in Rußland 4,8, in Bulgarien 4,6, in Serbien 3,3 km. Auch hier steht die europäische Türkei mit 2,5 km an letzter Stelle. Innerhalb Deutschlands ist Sachsen mit 21,2 km Bahnlänge auf je 100 qkm das Land mit dem dichtesten Eisenbahnnetz, es folgen Baden mit 14,9, Elsaß-Lothringen mit 14,6, Württemberg mit 11,1, Preußen mit 10,9 und Bayern mit 10,8 km. Auf je 10 000 Einwohner weist Bayern das dichteste Eisenbahnnetz mit 12 km auf, es folgen Elsaß-Lothringen mit 11,3, Baden mit 10,5, Preußen mit 9,5, Württemberg mit 8,9 und Sachsen mit 6,6 km. Was diese Verhältnisse in den übrigen Weltteilen anlangt, so kommen beispielsweise in Canada auf 100 qkm Fläche nur 0,5 km Bahnlänge, hingegen auf 10 000 Einwohner 62,9 km, in den Vereinigten Staaten sind die entsprechenden Zahlen 4,3 und 43,1, in Neufundland 1,0 und 46,2, in Uruguay 1,5 und 25,3, in Argentinien 1,1 und 61,5, in Sibirien mit Mandschurei 0,09 und 15,4, in China 0,09 und 0,3, in Britisch-Ostindien 1,0 und 2,8, in der asiatischen Türkei 0,3 und 2,7 und in Siam 0,4 und 0,9 km. Das eisenbahnärmste Land der Welt ist nach wie vor Persien mit 0,003 km auf je 100 qkm und 0,06 km auf 10 000 Einwohner. Die weitest fortgeschrittenen Zahlen im Verhältnis zur Bevölkerung weist Australien auf, und zwar Westaustralien mit 103,9, Südaustralien mit 78,4, Queensland mit 71,4, Tasmanien mit 55,6 km, während die Zahlen im Vergleich zur Fläche unter 1 km bleiben.

Nach der Übersicht der Anlagekosten für die Eisenbahnen einiger Länder betragen die durchschnittlichen Anlagekosten auf das Kilometer Eisenbahn in Europa rund 320 000 ℳ, in den übrigen Erdteilen rund 182 000 ℳ. Hiernach berechnet sich das Anlagekapital für die Bahnen in Europa bei 338 880 km Länge auf 108 441 600 000 ℳ, für die Bahnen der übrigen Erdteile bei 718 929 km Länge auf 130 845 078 000 ℳ, mithin stellt sich

das Anlagekapital aller Eisenbahnen der Erde auf rund 239¼ Milliarden Mark. Um einen Begriff von dieser Summe zu geben, wird bemerkt, daß eine Rolle von Zwanzigmarkstücken die diesen Betrag enthielte, eine Länge von 17 940 km haben und daß zur Verladung dieses Betrages, ebenfalls in Zwanzigmarkstücken, etwa 9570 Eisenbahnwagen von je 10 t Tragfähigkeit erforderlich sein würden. Aus der Übersicht über die Anlagekosten heben wir folgende besonders interessante Zahlen hervor. Es beträgt das Anlagekapital der Eisenbahnen in Deutschland*) (für das Betriebsjahr 1911) bei 59 992 km 17 833 Millionen Mark oder auf das Kilometer 297 253 *M*, in Österreich (Kalenderjahr 1910) bei 22 642 km 7030 Millionen Mark oder auf das Kilometer 310 502 *M*, in Ungarn (Kalenderjahr 1910) bei 20 646 km 3650 Millionen Mark oder auf das Kilometer 176 772 *M*. In England beträgt (für das Kalenderjahr 1908) das kilometrische Anlagekapital 702 005 *M*, in Belgien (1910) 484 208 *M*, in der Schweiz (1909) 307 168 *M*, in Italien (1906/7) 323 219 *M*, in Schweden (1910) 131 517 *M*, in Rumänien (1910/11) 222 730 *M*. Die niedrigsten kilometrischen Anlagekosten hat das Staatsbahnnetz Finnlands (1910) mit nur 96 000 *M*. Bei den übrigen Erdteilen stehen die Vereinigten Staaten von Amerika (1910) mit 203 724 *M* Anlagekosten auf das Kilometer voran, am niedrigsten sind diese, wenn man die Angaben von 1903 für das kleine Sierra Leone außer Betracht läßt, in Westaustralien (1911) mit nur 66 664 *M*.

Der im Vorjahre zum ersten Male unternommene Versuch, das Verhältnis der Staatsbahnen zu den Privatbahnen der Erde zahlenmäßig darzustellen, ist für das Jahr 1911 wiederholt worden. Es sind nach der Übersicht in Europa von 338 880 km Eisenbahnen Staatsbahnen 176 572 (173 368 i. V.) km, in Amerika von 541 028 (526 382) km Eisenbahnen 19 970 (19 595) km Staatsbahnen, in Asien von insgesamt 105 011 (101 916) km Eisenbahnen 68 318 (61 314) km Staatsbahnen, in Afrika von 40 489 (36 854) km 26 474 (25 738) km und in Australien von 32 401 (31 014) km Eisenbahnen Staatsbahnen 29 317 (29 024) km. Im Vorjahre waren von 1 030 146 km Eisenbahnen 309 039 km Staatsbahnen, im Jahre 1911 waren dies von 1 057 809 km schon 320 651 km; das Verhältnis hat sich also etwas zugunsten des Staatsbahnwesens verschoben. Während sich das Eisenbahnnetz der Erde gegen das Vorjahr um 27 663 km oder 2,7 % vermehrt hat, ist bei den Staatsbahnen eine Steigerung um 11 612 km oder 3,8 % eingetreten. Von den einzelnen Erdteilen hat Europa verhältnismäßig die meisten Staatsbahnen, die mehr als die Hälfte des Eisenbahnbesitzes darstellen. Dem Verhältnissatze nach sind in Australien die Mehrzahl der Eisenbahnen Staatsbahnen, während in Amerika knapp 3,7 % des Gesamtnetzes im Staatsbesitz sind. Im einzelnen kommen in den Ländern Europas auf Deutschland bei einer Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes von 61 936 km (61 148 km i. V.) Staatsbahnen 56 431 (55 722) km; in den übrigen größeren Ländern Europas ist das Verhältnis folgendermaßen: Österreich-Ungarn, hat bei 44 820 (44 371) km Eisenbahnen 35 842 (35 481) km Staatsbahnen, das europäische Rußland bei 61 078 (59 559) km Eisenbahnen 36 163 (34 857) km Staatsbahnen, Italien bei 17 228 (16 960) km Eisenbahnen 14 369 (14 211) km Staatsbahnen. Dagegen sind in Frankreich bei einer Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes von 50 232 (45 395) km nur 8900 (8869) km Staatsbahnen, und Großbritannien weist bei seinem ausgedehnten Gesamtnetz überhaupt keinen Staatsbahnbesitz auf, wie dieser auch in Spanien, Griechenland und in der europäischen Türkei gänzlich fehlt, während z. B. Rumänien und Bulgarien überwiegenden Staatsbahnbesitz aufweisen und auch in der Schweiz mehr als die Hälfte des Gesamtnetzes in den Händen des Staates ist. Im nördlichen Amerika hat nur Canada Staatsbahnen, bei einem Gesamtnetz von 40 869 km allerdings nur 2767 km, in Südamerika sind in Brasilien bei 21 778 km Eisenbahnen 8760 km Staatsbahnen, in Argentinien von 31 575 km Eisenbahnen 3971 km Staatsbahnen. Über die Hälfte Staatsbahnen hat Peru (1358 km von 2665 km) und annähernd die Hälfte Chile (2672 km von 5750 km). In Asien steht hinsichtlich des Staatsbahnbesitzes Britisch-Ostindien bei weitem voran, von 52 838 km Eisenbahnen sind 46 297 km Staatsbahnen, in Japan sind es von 9933 km 7441 km in Russisch-Mittelasien, Sibirien und der Mandschurei von 17 390 km mehr als die Hälfte mit 9947 km, in Kleinasien usw. von 5277 km 1468 km. In Niederländisch-Indien wiegt wiederum fast ausschließlich das Staatsbahnsystem vor (unter 2553 km Eisenbahnen 2213 km Staatsbahnen), ähnlich in Siam, wo von 1090 km Eisenbahnen 952 km Staatsbahnen sind. Gänzlich ohne Staatsbahnbesitz ist nach der Übersicht noch China bei 9854 km Eisenbahnen, ein Zustand, der sich bekanntlich bald ändern wird, da China den Bau und Betrieb eines Teiles seiner Bahnen selbst in die Hand nehmen will. In Afrika bieten die Verhältniszahlen folgendes Bild. In Ägypten und der südafrikanischen Union sowie in den übrigen Kolonien Englands ist das Staatsbahnsystem beinahe, in den deutschen Kolonien vorherrschend. Algerien und Tunesien haben bei einem Gesamtnetz von 6382 km 2902 km Staatsbahnen; dagegen haben die belgischen Kongokolonien und die sonstigen Kolonien Frankreichs, Italiens und Portugals überhaupt keine Staatsbahnen.

In dem Archivaufsatz wird wiederholt bemerkt, daß eine solche Zusammenstellung nur ein annähernd richtiges Bild von dem Verhältnis der Staatsbahnen zu den Privatbahnen geben könne, zumal in einzelnen außereuropäischen Ländern der Begriff der Staatsbahn anders aufgefaßt wird, als in Deutschland, auch unbedingt zuverlässige Zahlen über den Anteil der Staatsbahnen an dem Gesamtnetz nicht überall vorliegen. Grundsätzlich ist daran festgehalten worden, daß als Staatsbahnen solche Eisenbahnen anzusehen sind, die im Eigentum des Staates stehen, einerlei, ob sie vom Staat oder von einem Privatunternehmen betrieben werden.

*) Es sind hier diejenigen Längen angegeben, auf die sich die Angabe des Anlagekapitals bezieht, nicht die etwas größeren Gesamtlängen.

Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen im Jahre 1912.

Dem Berichte der Generaldirektion an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung über die Geschäftsführung und die Rechnungen für das Jahr 1912 ist zu entnehmen, daß der Rechnungsabschluß ein ganz befriedigender ist.

Laut der Betriebsrechnung haben betragen:

	1912	1911	1912 gegen 1911
	in Franken		
die Betriebseinnahmen .	206 056 419	195 511 857	+ 9 544 562
die Betriebsausgaben .	136 883 959	124 647 775	+ 12 236 184
der Betriebsüberschuß .	69 172 460	71 864 082	— 2 691 622

Zur Verminderung des Betriebsüberschusses ist zu bemerken, daß der Einfluß der Gehalts- und Lohnerhöhungen zufolge des neuen Besoldungsgesetzes für neun Monate voll in Wirksamkeit getreten ist. Um die Belastung nicht auf einmal fühlbar zu machen, waren in der Form von Teuerungszulagen schon 1911 rund 14½ Millionen Franken für die Besserstellung des Personals verwendet worden und es betrug daher die Mehrausgabe für 1912 nur noch rund 5 800 000 Franken, wozu hinzuzufügen sind 1 800 000 Franken als außerordentliche Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse, ebenfalls eine Folge der Gehaltserhöhungen. Mit Einrechnung dieser Beträge macht die Ausgabenvermehrung gegenüber dem Vorjahre 9,82 % aus.

Dieser Ausgabensteigerung steht eine bedeutende Einnahmenvermehrung gegenüber; es betrug der Ertrag:

	1912	1911	1912 gegen 1911
	in Franken		
des Personenverkehrs .	79 741 480	77 855 305	+ 1 886 175
des Gepäck-, Tier- und Güterverkehrs . .	117 955 693	110 613 312	+ 7 342 381
der verschiedenen Einnahmen	8 359 246	8 043 240	+ 316 006
	206 056 419	196 511 857	+ 9 544 562

Während die Vermehrung beim Personenverkehr nur 2,42 % ausmachte, erreichte sie beim Güterverkehr den hohen Satz von 6,64 %, bei den Transporteinnahmen im ganzen 4,9 % (1911: 4,78 %). Hervorzuheben ist die zunehmende, allerdings bescheidene Verschiebung in den Transporteinnahmen zugunsten des Güterverkehrs, der 1910: 57,97 %, 1911: 58,69 % und 1912: 59,66 % betrug; unter deren Ursachen ist die für den Reisendenverkehr ungünstige Witterung des Sommers 1912 zu erwähnen.

Die Ausgabenvermehrung war, abgesehen von den genannten Personalausgaben, eine im richtigen Verhältnis zur Verkehrsvermehrung stehende, die unter anderem eine Steigerung der geleisteten Lokomotivkilometer um 3,99 % veranlaßte (1912: 46 783 768, 1911: 44 988 550).

Nach den einzelnen Rechnungsrubriken zerlegen sich die Betriebsausgaben wie folgt:

	Rechnung 1912	Rechnung 1911	1912 gegen 1911
	in Franken		
Allgemeine Verwaltung	4 390 630	3 993 087	+ 397 543
Unterhalt und Aufsicht der Bahn	19 146 149	18 209 974	+ 936 175
Expeditions- und Zugdienst	45 747 646	41 656 519	+ 4 091 127
Fahrdienst	54 092 232	48 964 603	+ 5 127 629
Verschiedene Ausgaben	15 906 536	13 596 066	+ 2 310 470
	139 283 193	126 420 249	+ 12 862 944
Nicht rubrizierte Ausgaben u. Einnahmen (Mehreinnahmen) . .	— 2 399 234	— 1 772 474	+ 626 760
	136 883 959	124 647 775	+ 12 236 184

Einer besonderen Zusammenstellung ist zu entnehmen, daß die Personalausgaben für die allgemeine Verwaltung, für die Bahnauf-

sicht und für den Betrieb, inbegriffen die Bekleidungskosten und die Nebenbezüge, sich auf folgende Beträge belaufen haben:

	1912	1911	1912 gegen 1911
	in Franken		
Personal der allgemeinen Verwaltung	3 900 440	3 500 947	+ 399 493
Personal des Bahndienstes	6 469 519	5 983 629	+ 485 890
Personal des Expeditions- und Zugdienstes	42 557 382	38 471 571	+ 4 085 811
Personal des Fahrdienstes	17 820 718	16 241 352	+ 1 579 366
	70 748 059	64 197 499	+ 6 550 560

Diese Vermehrung ergibt sich, obwohl der Personalbestand auf Ende 1912 gegenüber nur zugenommen hat um:

	1912	1911	Vermehrung
Beamte und Angestellte mit Jahresgehalt	24 130	23 448	682
Im Taglohn oder Monatslohn Angestellte	11 338	11 744	— 406
zusammen	35 468	35 192	276

Eine weitere Folge der Besoldungserhöhung war die oben erwähnte Vermehrung der Einlagen in die Pensions- und Hilfskasse der Beamten um 1 940 172 (1912: 8 209 182, 1911: 6 269 010) Franken. Wegen der besprochenen Ausgabenvermehrung ist die Betriebszahl um 2,5 gestiegen; sie beträgt für 1912: 66,76, während sie in runden Zahlen betrug 1911: 64, 1910: 65,5, 1909: 70, 1908: 73, 1907: 69, 1906: 67,5, 1905: 66,5, 1904: 68, 1903: 65,5 %.

Günstiger als die Betriebsrechnung ist der Abschluß der Gewinn- und Verlustrechnung mit	13 780 807 Fr.
oder abzüglich des Aktivsaldos von 1911	4 554 212 „
	9 226 595 Fr.

Tatsächlich war das Jahresergebnis für 1911 höher als 4 554 212 Franken und betrug rund 9¼ Millionen, indem rund 5 Millionen zu Rückrechnungen aus früheren Jahren zufolge des Rückkaufes der Gotthardbahn und zu außerordentlichen Abschreibungen verwendet worden sind. Es ist daher erfreulich, daß trotz der Erhöhung der Personalausgaben ungefähr der gleiche Jahresertrag erzielt wurde.

Unter den Ausgaben der Gewinn- und Verlustrechnung sind hervorzuheben die Mehreinlage in den Erneuerungsfonds mit 316 327 Fr. und die Quoten der gesetzlichen Amortisation mit 7 840 777 Fr. Zufolge dieser Einlagen hat nun der Erneuerungsfonds die Höhe von 75 083 311 Fr. erreicht und der Amortisationsfonds die von 57 895 738 Fr., gegenüber einem innerhalb 60 Jahren zu tilgenden Anlagekapital von 1 255 697 727 Fr.

Die Bilanz auf Ende 1912 weist nach: an Aktiven: 1. das Anlagekonto von 1 400 514 011 Fr., umfassend das Baukonto (Bahnanlagen und feste Einrichtungen 1 036 181 731. Rollmaterial 228 203 464 und Mobiliar und Gerätschaften 22 211 460) mit 1 286 596 655 und den Überschuß des Rückkaufspreises über die Aktiven der früheren Gesellschaften mit 113 917 356 Fr.; 2. die unvollendeten Bauobjekte mit 69 626 079 Fr.; 3. zu amortisierende Verwendungen (nur noch Kursverluste auf Obligationenemissionen) 28 077 260 Fr.; 4. Verwendungen auf Nebengeschäfte (Dampfschiffbetrieb auf dem Bodensee) 2 262 841 Fr.; 5. verfügbare Mittel 186 766 600 Fr., nämlich: Kassen-, Wechsel- und Bankguthaben 50 028 259, Wertschriften 91 787 019, entbehrliche Liegenschaften 7 602 058, Materialvorräte 31 818 533, verschiedene Debitoren 5 530 730;

an Passiven: 1. konsolidierte Anleihen 1 474 384 900 Fr.; 2. Amortisationskonto 57 895 738 Fr.; 3. schwebende Schulden 64 609 314 Fr. (verfallene Obligationen und Coupons 3 100 393, noch nicht verfallene Ratazinse 5 618 850, Guthaben der Unterstützungskassen 185 883, Kautionen 729 497, verschiedene Kreditoren 35 867 639, erst 1913 reglierte Ausgaben und Einnahmen 19 107 052); 4. Spezialfonds 76 576 032 Fr. (Erneuerungsfonds 75 083 311, Fonds zur Deckung von Pensionen der ehemaligen Jura-Simplonbahn 343 562 und der Gotthardbahn 575 859, Versicherungsfonds gegen Feuerschaden 573 300); 5. Aktivsaldo 13 780 807 Fr.

Der Verwaltungsrat beantragt bei der Bundesversammlung, von diesen 13 780 807 Fr. den Betrag von 7 355 000 Fr. zu außerordentlichen Abschreibungen zu verwenden und den Rest mit 6 425 807 Fr. auf neue Rechnung vorzutragen. Die in Aussicht genommenen Verwendungen sind:

1. Ergänzungseinlage in die Pensions- und Hilfskasse zur Verzinsung und Amortisation des Defizits		185 000 Fr.
2. Vergütung an das Konto „Zu amortisierende Verwendungen“ für im Jahre 1912 außer Betrieb gesetzte größere Anlagen, welche im Jahre 1913 abgebrochen und alsdann vom Baukonto abgeschrieben werden müssen:		
Alte Limmatbrücke bei Wettingen	170 000 Fr.	
Gebäude der alten Werkstätten in Zürich	700 000 „	870 000 „
3. Abschreibung des Restes des Disagios von 6 000 000 Fr. für die Übernahme des 3½ prozentigen Gotthardbahn-Anlehens		4 800 000 „
4. Abschreibung auf die Emissionskosten und Kursverluste des 3½ prozentigen Bundesbahnanlehens von 1899/1902 im Betrage von 2 987 977 Fr.		1 500 000 „
		7 355 000 Fr.

Der Bericht des Verwaltungsrates schließt mit den Worten: „In Würdigung aller maßgebenden Faktoren kann die finanzielle Lage der Bundesbahnen als eine befriedigende bezeichnet werden. Es ist aber auch diesmal zu wiederholen, daß dieser Stand nur erhalten werden kann, wenn in Bau und Betrieb vorsichtig Maß gehalten wird. Wenn auch feststeht, daß für den Ausbau des Bundesbahnnetzes notwendigerweise noch recht viel zu tun ist, kann die aus den Neu- und Umbauten sich ergebende Vermehrung der Zinslast aufgebracht werden, falls die erforderlichen Arbeiten, wie bisher, nach und nach zur Ausführung kommen. Auch im Betrieb und besonders im Fahrplanwesen ist eine vorsichtige Zurückhaltung angezeigt, damit die Ausgabenvermehrung mit der Verkehrssteigerung Schritt hält. Unter dieser Voraussetzung wird die Bundesbahnverwaltung nicht nur den Anforderungen des täglichen Betriebes gerecht werden, sie wird auch ohne Beunruhigung an die großen Aufgaben herantreten können, die ihrer in näherer und fernerer Zukunft warten; wir erwähnen außer der Durchführung des elektrischen Betriebes auf den Hauptlinien den Bau einer Ostalpenbahn durch den Bund.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verwaltung der Holzschwellenbestände auf den Tränkanstalten.** Ein an die Eisenbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt gerichteter, in Nr. 12 des „Eis.-Nachr.-Bl.“ veröffentlichter Erlaß des preußischen Eisenbahnministers trifft im Anschluß an die Vorschriften der Finanzordnung V und die Bestimmungen über Beschaffung und Tränkung der Holzschwellen eine Reihe von Anordnungen hinsichtlich der Verwaltung und des Abrufs der Holzschwellenbestände auf den Tränkanstalten. Hiernach steht die Verfügung über die dort vorhandenen Bestände ausschließlich dem Zentralamt zu. Die Verwalter und Aufsichtsbeamten der Tränkanstalten werden im Einvernehmen mit diesem von den Eisenbahndirektionen bestellt. Das Zentralamt hat unter Beachtung der Vorschriften der F.-O. V zu prüfen, welche Privattränkanstalten nebenamtlich beaufsichtigt werden können. Die getränkten Holzschwellen sind, wenn die Verbrauchsstellen feststehen, unmittelbar nach erfolgter Tränkung abzusenden. Die Versandaufträge werden den Anstalten durch das Rechnungsbureau des Zentralamts erteilt. Diesem sind zu dem Zwecke von den Direktionen die Lieferpläne zu bestimmten, näher bezeichneten Fristen zuzustellen. Für den Abruf sind mehrere Vorschriften erlassen, die in der Hauptsache die Art der Verbuchung, Rapportierung usw. in den Tränkanstaltsmagazinen regeln. — Die Vorschriften treten mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.

— **Zugentgleisung bei Obervogelsang (Westfalen).** Aus Hagen (Westfalen) 20. d. M. wird gemeldet, daß dort abends gegen 10 Uhr auf der Strecke Gevelsberg-Haspe-Heubing unweit der Station Obervogelsang der Güterzug 7609 aus bisher unaufgeklärter Ursache entgleiste. 20 Wagen wurden vollständig zertrümmert. Ein Schaffner wurde dabei getötet und die Strecke vorübergehend gesperrt.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** a) Am 1. d. M. ist an Stelle der aufgelassenen alten Lokalbahn Selb-Plösberg-Selb Stadt die unter bayerischer Staatsverwaltung stehende, 3,56 km lange vollspurige Lokalbahnstrecke von Selb-Plösberg nach Selb Stadt als Teilstrecke der im Bau befindlichen Lokalbahn Holenbrunn-Selb eröffnet worden. Diese Bahnlinie dient dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr und schließt sich in Selb-Plösberg an die Hauptbahnstrecke Hof-Eger an. Sie hat folgende Verkehrsstellen: Station Selb-Plösberg, Haltepunkt und Ladestelle Erkersreuth, Haltepunkt Selb Nord und Station Selb Stadt. Die umgelegte Lokalbahnstrecke Selb-Plösberg-Selb Stadt ist der Betriebsinspektion Eger zugeteilt. Die Oberleitung ihres Betriebs und ihrer Verwaltung ist der Eisenbahndirektion Regensburg übertragen.

b) Am 24. d. M. ist im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover die vollspurige Bahnstrecke Gifhorn-Celle als Nebenbahn mit

den Stationen Gamsen-Kästorf, Wilsche, Müden-Dieckhorst, Langlingen, Wienhausen und Altencelle für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Der unbesezte Bahnhof IV. Klasse Offensen (Kr. Celle) dient dem Personenverkehr und dem Holzverkehr in Wagenladungen. Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs IV. Klasse Flettmar, der ursprünglich ebenfalls nur für den Personenverkehr und den Holzverkehr in Ladungen bestimmt war, sind nachträglich auf den Ladungsverkehr ohne Beschränkung ausgedehnt worden. Die unbesetzten Haltepunkte Bokelberge, Bockelskamp und Westercelle dienen nur dem Personenverkehr.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. Mai d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	11	349 591	—	—	31 781
	1912	13	379 849	—	—	29 219
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 30 258 = 8,0 %	—	—	+ 2562 = 8,8 %
Aachener Bezirk	1913	11	10 066	8	0,1	915
	1912	13	10 771	10	0,1	829
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 705 = 6,5 %	—	—	+ 86 = 10,4 %
Saar-Bezirk	1913	11	37 029	103	0,3	3 366
	1912	13	43 736	37	0,1	3 364
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 6707 = 15,3 %	—	—	+ 2 = 0,1 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	11	14 033	—	—	1 276
	1912	13	15 927	—	—	1 225
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 1894 = 11,9 %	—	—	+ 51 = 4,2 %
Oberschlesien	1913	11	43 928*)	—	—	3 993
	1912	13	129 444	—	—	9 957
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 85 516 = 66,1 %	—	—	— 5964 = 59,9 %
Niederschlesien	1913	11	17 173	—	—	1 561
	1912	13	17 253	—	—	1 327
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 80 = 0,5 %	—	—	+ 234 = 17,6 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	11	16 206	104	0,6	1 473
	1912	13	19 125	56	0,3	1 471
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2919 = 15,3 %	—	—	+ 2 = 0,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	488 026	205	—	44 365
	1912	—	616 105	103	—	47 392
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 128 079 = 20,8 %	—	—	— 3027 = 6,4 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	11	41 357	97	0,2	3 760
	1912	13	45 129	158	0,3	3 471
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 3772 = 8,4 %	—	—	+ 289 = 8,3 %
Magdeburg	1913	11	14 467	18	0,1	1 315
	1912	13	17 226	53	0,3	1 325
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2759 = 16,0 %	—	—	— 10 = 0,8 %
Erfurt	1913	11	6 235	1	—	567
	1912	13	6 666	2	—	513
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 431 = 6,5 %	—	—	+ 54 = 10,5 %
Cassel	1913	11	1 507	—	—	137
	1912	13	2 116	—	—	163
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 609 = 28,8 %	—	—	— 26 = 16,0 %
Hannover	1913	11	1 539	—	—	140
	1912	13	1 695	—	—	130
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 156 = 9,2 %	—	—	+ 10 = 7,7 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	11	15 256	—	—	1 387
	1912	13	13 501	2	—	1 039
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1755 = 13,0 %	—	—	+ 348 = 33,5 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	11	19 678	38	0,2	1 789
	1912	13	16 422	—	—	1 263
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3256 = 19,8 %	—	—	+ 526 = 41,6 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	100 039	154	—	9 095
	1912	—	102 755	215	—	7 904
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2716 = 2,6 %	—	—	+ 1191 = 15,1 %

*) Streik.

— **Aufnahme von Fischmarinaden in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.** Mit dieser Frage wird sich die ständige Tarifkommission auf Antrag des Ausschusses der Verkehrsinteressenten wiederum in der Sitzung am 24./25. Juni d. J. zu beschäftigen haben. Derselbe Antrag war bereits einmal im Jahre 1907 behandelt und abgelehnt worden. Die um Stellungnahme ersuchte Handelskammer wie die Korporation der Ältesten der Kaufmannschaft zu Berlin empfehlen beide die Annahme dieses Antrages. Die befragten Interessenten bezeichneten es als dringend notwendig, daß sämtliche Marinaden in den Eilgutspezialtarif aufgenommen werden. Die Geschäfte seien gezwungen, im Sommer den Verkauf von Fischmarinaden teilweise ganz einzustellen, da bei nur einigermaßen warmer Witterung die Dosen zum Teil beulenartig aufgetrieben, zum Teil sogar zerplatzt ankommen, und zwar vielfach schon bei einer Beförderungsdauer von 2—4 Tagen. Die hohe Fracht der gewöhnlichen Eilgutklasse aber können die billigen Marinaden nicht tragen. Fischmarinaden sind in den Sommermonaten mindestens in demselben Maße leicht verderblich wie andere dem Eilgutspezialtarif bereits zugehörige Lebensmittel, und ihr Wert steht der Aufnahme in diesen ermäßigten Tarif nicht entgegen. Außerdem sprechen allgemeine wirtschaftliche Erwägungen sowie das Interesse der Volksernährung zurzeit in noch größerem Maße für die Durchführung des Antrags als früher, weil die Notwendigkeit, für die allzu teuere Fleischnahrung Ersatz zu suchen, jetzt noch stärker hervortritt als vor 6 Jahren. Die Aufnahme von Fischmarinaden in den Eilgutspezialtarif würde durchaus in den Rahmen der Maßnahmen fallen, die angesichts der starken Steigerung der Fleischpreise zur Förderung des Fleischersatzes durch Seefische und aus ihnen hergestellte Nahrungsmittel getroffen worden sind. Seitens der Groß- und Kleinhändler wird der Antrag der Fischindustriellen Deutschlands auf Beförderung von Marinaden nach den Sätzen des Eilgutspezialtarifs in der Zeit vom 1. April bis zum 31. August lebhaft unterstützt.

— **Braunschweigische Landeseisenbahnen.** Die Direktion der Gesellschaft bezeichnet das Ergebnis des Jahres 1912 in ihrem Berichte als im ganzen zufriedenstellend. Der Personenverkehr ist, infolge des für den Ausflugverkehr ungünstigen Wetters im Hochsommer und auch infolge der verspäteten Ernte, etwas zurückgegangen. Dagegen ist der Güterverkehr wiederum, und zwar gegen das Vorjahr um 90 034 t, gestiegen. Dieser Verkehrszuwachs gründet sich vorzugsweise auf die infolge der guten Ernte eingetretenen Mehrtransporte an Kohlen für die Zuckerfabriken, Rüben, Zucker und Konserven sowie auf vermehrte Transporte für die industriellen Werke. Die Betriebsberechnung ergibt ausschließlich des Vortrages aus 1912 eine Einnahme von 1 975 740 Mark (1 905 837 ℳ i. V.). Nach Abzug der den Erneuerungsfonds zufließenden 20 333 ℳ verbleiben an reiner Betriebseinnahme 1 955 407 ℳ (1 882 126 ℳ i. V.). Dieser Betrag zeigt gegen die Betriebseinnahme von 1911 ein Mehr von 73 281 ℳ, nämlich aus dem Güterverkehr mehr 78 363 ℳ, aus dem Personenverkehr weniger 4581 ℳ, aus den sonstigen Einnahmen weniger 500 ℳ. Nach Absetzung der den Erneuerungsfonds zur Last fallenden Ausgaben von 60 852 ℳ verbleiben an Betriebsausgaben 1 114 318 ℳ (1 062 650 ℳ i. V.). Die Ausgaben haben sich demnach gegen 1911 um 51 667 ℳ erhöht. Die Mehrausgaben sind wiederum entstanden durch weiteres Anwachsen der Personalkosten und durch die Kosten für die Bewältigung des stärkeren Verkehrs. Der Überschuß beträgt einschließlich des Vortrages von 51 178 ℳ 433 759 ℳ (399 922 ℳ i. V.). Hiervon gehen die Gewinnanteile für Vorstand und Aufsichtsrat mit 25 910 ℳ (23 744 ℳ i. V.) ab. Es bleiben zur Verfügung 407 849 ℳ (376 178 ℳ i. V.). Die Direktion schlägt vor, hiervon eine Dividende von 6½ % auf das Aktien-

kapital von 5 000 000 auszuschütten mit 325 000 M (wie i. V.), zu einer einmaligen Remuneration für die Beamten 26 000 M (—) zu bewilligen und 56 849 M auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1912 betrugen die gesamten Betriebseinnahmen 11 338 550 (i. V. 10 949 650) M, die Betriebsausgaben 7 355 198 (6 778 952) M, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Zu dem Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von 3 983 351 M tritt der aus dem Überschuß des Jahres 1911 vorgetragene Betrag von 135 041 M, so daß sich ein Gesamtüberschuß von 4 118 392 (4 170 697) M ergibt. Hiervon waren zur Verzinsung und Tilgung der Vorrechtsanleihe erforderlich wieder 884 250 M. Von dem Restbetrage von 3 234 142 (2 493 936) M kommt in Abzug die nach Beschluß des Gesellschaftsausschusses auf 771 312 (792 511) M berechnete Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds. Der zur Verfügung verbleibende Betrag von 2 462 830 (2 493 936) M gestattet die Ausschüttung einer Dividende von wieder 8½ % und eines Vortrages von 127 088 (135 041) M. Die statutenmäßigen Gewinnanteile berechnen sich auf 58 792 (66 318) M, während zur Zahlung der Staatsbahnsteuer erforderlich sind für Preußen 106 120 (112 410) M, für Lübeck 45 823 (55 169) M. Die günstige Entwicklung des Erwerbslebens hat zu einer weiteren Steigerung in den Beförderungsziffern und den Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr geführt. Die Zahl der beförderten Zivilpersonen ist auf 7 961 265 und die Einnahme an Fahrgeldern auf 4 872 987, d. i. um 365 885 Personen und 223 728 M gegen das Vorjahr gestiegen. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben 5 139 240 M gegen 4 916 183 Mark im Vorjahre betragen. Der Güterverkehr hat mit 2 033 782 Tonnen und 4 282 328 M eine Steigerung in den Beförderungsmengen und Frachteinnahmen von 78 042 t und 126 687 M gegen das Vorjahr erbracht. Sämtliche Ausgaben betrugen 72,63 % der Roheinnahme, gegen 70,49 % und 68,24 % in den beiden Vorjahren.

— **Nebenbahnprojekt Elbingerode-Herzberg (Harz).** Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat an den preußischen Eisenbahnminister die Bitte um die Genehmigung allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Elbingerode über Elend-Braunlage-St. Andreasberg-Sieber nach Herzberg (Harz) für das preußische Staatsgebiet gerichtet. Eine gleiche Eingabe für das braunschweigische Gebiet ist dem Herzoglich braunschweigischen Staatsministerium unterbreitet worden. Die projektierte Bahnlinie soll bei einer Höchststeigung von 1 : 60 etwa 41 km Streckenlänge erhalten. Sie erscheint nach den Ausführungen der Gesellschaft geeignet, den von ihr berührten Teilen des Harzes einen neuen lebhaften Touristen- und Reiseverkehr aus Westfalen und der Rheinprovinz zuzuführen. Ferner würde auch der ganze braunschweigische Teil des Harzes bis nach Blankenburg (Harz) durch diese neue Bahnlinie, die als Fortsetzung der Harzbahn Blankenburg-Elbingerode eine leistungsfähige vollspurige Querbahn von zusammen 60 km Länge durch den Harz darstellt, neue wertvolle Verbindungen nach und vom Westen Deutschlands über den Knotenpunkt Herzberg erhalten. Vor allen Dingen aber würde die Bahnlinie die Kohlenfrachten für die schwer um ihr Dasein kämpfende Harzindustrie um 15—20 % verbilligen und dieser zugleich die erforderlichen neuen umfangreichen Absatzgebiete nach dem Westen und Südwesten Deutschlands sichern. Nach den von der Gesellschaft angestellten Berechnungen würde u. a. die Fahrtdauer von Halberstadt nach Herzberg von 3 Stunden 14 Minuten auf 2 Stunden 47 Minuten, von Blankenburg (Harz) und Thale nach Herzberg um über 2 Stunden durch die neue Linie verkürzt werden können. Als Gesamtkosten sind für den Bau der geplanten Nebenbahnlinie von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft 6 372 000 M veranschlagt worden. Von dieser Summe entfallen nach dem Voranschlag auf die Anlage von Tunneln rd. 1,05 Mill. Mark, auf den Oberbau 1,068 Mill., auf Erdarbeiten 1,587 Mill. und auf Grunderwerbskosten 555 000 M.

— **Eine Schreckensfahrt des Orient-Expreßzuges Wien-Ostende.** Unter dieser Überschrift ging vor einigen Tagen eine Mitteilung durch die Zeitungen, die uns Veranlassung gab, die zuständige Stelle um Auskunft über den Vorgang zu ersuchen. Wir teilen nunmehr das Ergebnis der Untersuchung über den Vorfall mit:

„Der Luxuszug L 153 (Wien-Ostende-Expreß) ging am 28. April d. J. in Passau fahrplanmäßig um 5 Uhr 17 Min. abends ab. Bei Einfahrt in die 2,08 km von Passau Hbf. entfernte Station Heining ertönte auf der Lokomotive plötzlich ein Knall; zugleich erfolgte ein heftiges Ausströmen von Dampf, so daß die Lokomotive schon bei der Durchfahrt durch Heining ganz von Dampf umgeben war. Der Führer der Lokomotive, Oberlokomotivführer Purucker von Nürnberg, glaubte zunächst, daß das Wasserstandsglas gesprungen sei. Er eilte daher sofort auf die linke Seite, um den Wasserstand abzusperren. Da aber das Ausströmen des Dampfes auch jetzt nicht nachließ, erkannte er, daß der Verschlußdeckel der auf der Hinterwand des Feuerkastens über der Feuertüre befindlichen Waschluke undicht geworden sein müsse. Der Heizer Michael Wimmer von Nürnberg hatte inzwischen die linke Tür des Führerstandes geöffnet und sich auf die außen am Führerstand angebrachten Fußtritte geflüchtet. Das Gleiche tat auch Purucker, da es ihm unmöglich war, wieder an seinen Platz zu gelangen und da er sich anders vor den immer stärker ausströmenden Dampf- und Wassermassen nicht in Sicherheit bringen konnte. Von den Fußtritten aus suchten sich beide durch Rufen und Winken dem Zugführer oder sonstigen Mitreisenden und den Stationsbeamten bemerkbar zu machen. Ihre gefährliche Lage wurde zuerst von einer Arbeiterpartie erkannt, die zwischen den Stationen Heining und Schalding in der Nähe des Schrankenwärterpostens 3 mit Gleisregulierungsarbeiten beschäftigt war. Der Vorarbeiter veranlaßte sofort den Wärter des Postens 3, die Station Schalding zu verständigen. Der Fahrdienstleiter in Schalding will auch das Ausfahrtsignal noch rechtzeitig auf Halt gestellt und außerdem dem Zuge durch Winken mit der Mütze das Notsignal gegeben haben, beides jedoch ohne Erfolg, da weder der Zugführer noch sonst jemand im Zug die Haltstellung des Ausfahrsignals und das Handsignal wahrnahm. Er gab darauf das Gefahrsignal am Läutwerk und am Fernsprecher und verständigte die Station Seestetten von seinen Wahrnehmungen. Dem Zugführer war nach seiner Angabe die Beobachtung der Signale von Heining ab nicht mehr möglich, weil der Dampf, das Wasser und der Kohlenstaub so stark an die Oberfenster des Packwagens schlugen, daß die Glasscheiben ganz mit Schmutz und Kohlenstaub belegt waren und ihm so jede Aussicht nach vorn benommen war. Inzwischen unternahm Oberlokomotivführer Purucker den Versuch, nochmals auf den Führerstand zu kommen. Es gelang ihm auch, durch das Seitentürchen an der Heizerseite am Kessel entlang auf die Stirnseite der Lokomotive vorzudringen, den am Stirnbalken befindlichen Luftdruckwechsel zu öffnen und so den Zug vor dem Einfahrsignal der Station Seestetten, die 11,8 km von Passau Hbf. entfernt ist, zum Stehen zu bringen. Ein im Zuge anwesender Beamter der Eisenbahndirektion Regensburg traf sofort die nötigen Anordnungen und veranlaßte vor allem die Absendung einer Hilfslokomotive mit Arzt durch die Station Passau. Gegen 6 Uhr 10 Min. war der Hilfszug mit 2 Ärzten zur Stelle, die sogleich die Behandlung der beiden verletzten Lokomotivbeamten übernahmen. Heizer Wimmer war besonders an beiden Armen und Beinen schwer verbrüht. Er wurde nach Anlegen des Verbandes im Packwagen des Zuges 153 auf eine Tragbahre gelegt, in Betten und Decken gehüllt und gleich wie der Lokomotivführer mit Zug 153, der seine Fahrt mit einer Verspätung von 1¾ Stunden fortsetzen konnte, nach Nürnberg verbracht. Er befindet sich jetzt auf dem Wege der Besserung; eine Gefahr für sein Leben besteht nicht mehr. Die Verletzungen des Oberlokomotivführers Purucker waren leichterer Art; sie bestanden hauptsächlich in Verbrühungen am rechten Arm und an der rechten Hand sowie auf der rechten Seite des Gesichtes und des Halses. Purucker wird voraussichtlich in 6 Wochen wieder dienstfähig sein. Was die Ursache des Unfalles anlangt, so ergab die Untersuchung der Lokomotive, daß von den 4 Zapfenschrauben, mit denen der Verschlußdeckel der Waschluke befestigt ist, 2 Stück, die teilweise alten Anbruch zeigten, abgerissen waren, und zwar die eine unmittelbar am Übergang zum stärkeren Querschnitt, die andere im Gewinde; die beiden anderen Schrauben waren schwach gebogen. Der Bruch der Schrauben ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß die Muttern zum Anpressen des Deckels entweder beim Verschließen der Waschluke oder später während des Dienstes stark angezogen wurden, so daß das Schraubenmaterial (Feinkerneisen) hinsichtlich seiner Zugfestigkeit übermäßig beansprucht war."

Hiernach verdient die vom Lokomotivpersonal bewiesene umsichtige Entschlossenheit volle Anerkennung. Es ist wohl anzunehmen, daß die Angelegenheit in dieser Richtung auch von der zuständigen Behörde noch gewürdigt werden wird.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2088,04) km. Befördert wurden 5 572 000 (6 102 000) Personen und 1 251 056 (1 172 882) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 619 000 M, weniger gegenüber April 1912: 371 000 M, aus dem Güterverkehr 4 381 000 M, mehr 20 700 M. Vom 1. bis letzten April 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 7 000 000 Mark gegen 7 164 000 M im gleichen Zeitraum des Vorjahres, weniger 164 000 M.

— **Fahrpreisermäßigung zur Stadionweihe** aus Anlaß des Regierungsjubiläums des Kaisers. Die Teilnehmer an der sportlichen Huldigungsfeier am 8. Juni d. J. werden auf den preu-

ßisch-hessischen Staatsbahnen, den bayerischen Staatsbahnen (rechts- und linksrheinisch), den sächsischen, württembergischen, badischen, oldenburgischen und mecklenburgischen Staatsbahnen, den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen sowie den noch bekanntzugebenden Privatbahnen von der Heimatstation bis Berlin und zurück in der III. Klasse der Eil- und Personenzüge zum halben Fahrpreis (auf den bayerischen Staatsbahnen rechtsrheinisches Netz und auf den badischen Staatsbahnen zum halben Eilzugspreis) befördert. Bei Benutzung von Schnellzügen ist der tarifmäßige Zuschlag zu zahlen. Einzelfahrkarten nach und von Berlin, auf Wunsch auch Karten für die Hin- und Rückfahrt, werden gegen Vorlage einer vom deutschen Reichsausschuß für Olympische Spiele, Berlin NW., Schadowstraße 8, ausgestellten Bescheinigung auf den Stationen ausgegeben, und zwar frühestens am 5. Juni. Die Geltungsdauer der Einzelkarte beträgt vier Tage mit der Einschränkung, daß die Rückreise jedenfalls am 22. Juni beendet sein muß. Die Karten für Hin- und Rückfahrten gelten zur beliebigen Rückfahrt zwischen dem 8. und 22. Juni. Im übrigen sind für die Gültigkeit der Karten die Bestimmungen des allgemeinen Verkehrs maßgebend.

— **Badeanstalten im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Von deren Verwaltung sind im Interesse der Gesundheitspflege fortgesetzt erhebliche Mittel für Herstellung neuer Badeeinrichtungen zugunsten aller Eisenbahnbediensteten und deren Angehörigen in anerkennenswerter Weise aufgewendet. Während in den früheren Jahren Badegelegenheit nur auf den größten Bahnhöfen vorhanden war, sind in letzter Zeit Badeeinrichtungen auch auf mittleren und kleineren Stationen, wo nur Stations- und Streckenpersonal stationiert ist, gebaut worden, wenn sich ein Anschluß an eine fiskalische oder Gemeinde-Wasserversorgung ermöglichen ließ. Nachstehend sei, einer Mitteilung der „Eisenbahn“ folgend, auf die wichtigsten Bestimmungen der „Dienstvorschriften für die Benutzung der Badeanstalten“ hingewiesen: 1. Recht zur Benutzung. Die Badeanstalten können benutzt werden: A) unentgeltlich: a) von allen im Betriebsdienst, bei der Bahnunterhaltung, auf den Güterböden und in den Werkstätten beschäftigten Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, auch weiblichen, einschließlich der Lehrlinge, b) von allen übrigen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern, auch weiblichen, wenn ihnen vom Haus- oder Kassenarzt Bäder verordnet werden; B) gegen Bezahlung: a) von allen übrigen Bediensteten; b) mit besonderer Genehmigung des Amtsvorstandes von den Angehörigen der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter, von den Bahnhofswirten und deren Angehörigen, von Beamten der Post- und Steuerverwaltung, der anschließenden Privat- und Kleinbahnen, wenn ausreichende andere Badeanstalten nicht vorhanden sind und die Bediensteten der Staatsbahnverwaltung selbst in der Benutzung dadurch nicht beeinträchtigt werden. — 2. Benutzungsordnung. Für die Benutzung werden Badekarten beim Badeverwalter verabfolgt, welche mit dem Namen des Badenden und dem Tagesstempel versehen werden. Für die gegen Bezahlung Badenden kostet ein Brause- oder Flußbad 5 ₰, ein Wannenbad 10 ₰. Für Handtücher und Seife müssen die Badenden selbst sorgen. Der Amtsvorstand kann jedoch gestatten, daß der Badewärter gegen eine mäßige Leihgebühr Handtücher, Seife und Badetücher vorhält. Im übrigen ist dem Badewärter die Annahme von Trinkgeldern verboten. Die Benutzungsdauer beträgt beim Brausebad 15 Min. und beim Wannenbad 30 Min., einschl. Aus- und Ankleiden.

Wie aus vorstehendem Auszuge ersichtlich, ist die Benutzung für den größten Teil der Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter unentgeltlich. Für die übrigen Bediensteten und die Angehörigen aller Beamten, Hilfsbeamten und Arbeiter aber sind die Preise so niedrig gestellt, daß auch der geringst gelöhnte Bedienstete mit seinen Angehörigen sich die Wohltat eines Bades so oft verschaffen kann, als es im gesundheitlichen Interesse notwendig ist.

— **Jahresbericht der Handelskammer zu Cöln** für das Jahr 1912. Ihm entnehmen wir u. a., daß die allgemein günstige und aufsteigende Geschäftslage im Berichtsjahr sich auch in den Verkehrsziffern der Cölner städtischen Straßenbahnen und der Vorortbahnen wiederspiegelte. Es wurden bei ersteren gegen das Vorjahr 110 Millionen Fahrgäste = 13 % mehr befördert. Das Betriebsjahr 1911 brachte nach längerem Zwischenraum wieder einen Gewinn. Die Preise für die Netz- und Streckenkarten wurden erhöht. Im Berichtsjahr konnte wiederum eine Vorortbahn eröffnet werden; sie führt von Cöln nach Weiden-Lövenich und benutzt ausschließlich öffentliche Straßen. Ein abschließendes Betriebsergebnis liegt zwar für diese Bahn noch nicht vor, doch entspricht der Verkehr auf ihr bisher den gestellten Erwartungen. Nunmehr verbinden acht Vorortbahnen die Stadt mit ihrem Vorland, womit der Bau von weiteren derartigen Bahnen wohl zu einem gewissen Abschluß gelangt sein dürfte. An der Erweiterung und Verbesserung der bestehenden Vorortbahnen wird dagegen noch weiter gearbeitet. So wurde z. B. mit den Bauarbeiten für die Verlängerung der Kleinbahn Cöln-Brück bis Bensberg begonnen. Ferner wurde beschlossen, die Kleinbahn Cöln-Porz bis Zündorf zu verlängern. Die Arbeiten wegen Erhöhung der Geschwindigkeiten auf der Gladbacher Bahn, die sich dauernd als die beste der rechtsrheinischen Vorortbahnen erweist, sowie die Bestrebungen wegen Einführung des Güterverkehrs auf den rechtsrheinischen Vorortbahnen wurden gefördert. Die in das Braunkohlengebiet führende Kleinbahn Cöln-Frechen hatte eine gegen das Vorjahr um 20 % höhere Einnahme, auch der Überschuß stieg um den gleichen Prozentsatz.

— **Personalnachrichten.** Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden der tit. Baurat Hartmann (Oskar), Vorstand der Eisenbahnbausektion Cannstatt, zum Vorstand der Eisenbahnbauinspektion Ludwigsburg mit der Dienststellung eines Baurats und der tit. Eisenbahnbauinspektor Hahn, Vorstand der Eisenbahnbausektion Balingen, zum Eisenbahnbauinspektor in Böblingen befördert, der Eisenbahnassessor Schaufler zum Eisenbahninspektor bei der Eisenbahnbetriebsinspektion Heilbronn ernannt sowie der Eisenbahnbauinspektor Hartmann (Hermann), Vorstand der Eisenbahnbausektion Tübingen, unter Verleihung des Titels und Rangs eines Baurats und der Hofrat Stumpp bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, je auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Die neuen Vorschläge zur „Sanierung“ der Südbahn.** In der Vereinigung zum Schutze fremder Werte bilden zwei Vorschläge den Gegenstand der Erörterung. Der neue ist von der Südbahnverwaltung ausgearbeitet und geht dem Vernehmen nach davon aus, daß die Besitzer der 3 proz. Obligationen unter der Voraussetzung der Gewährung einer staatlichen Garantie für den Dienst dieser Talons in eine einschneidende Herabsetzung des zu tilgenden Kapitalwerts zu willigen hätten. Das andere Projekt stammt aus der Österreichischen Bodenkreditanstalt und wurde von dem Syndikus der Agence de Change, Verneuil, überreicht. Das letztere Projekt verzichtet nach den Mitteilungen der „N. F. Presse“ auf die von der Zustimmung Italiens abhängige Kapitalisierung der italienischen Jahresrente und nimmt statt dessen nur die Teilung eines bisher gemeinsamen Pfandobjektes vor; es sieht von der Inanspruchnahme der Staatsgarantie ab. Der Ausgangspunkt des Projekts bildet die Feststellung, daß der Gegenwartswert der innerhalb 41 bezw. 55 Jahren zu 500 Fr. verlosbaren, mit 2,6 % verzinslichen Obligationen unter Zugrundelegung eines 4 proz. Zinsfußes im Durchschnitte etwa 385 Fr. beträgt; die Umwandlung der jetzigen 3 proz. Obligation zu 500 Fr. in eine 4 proz. Obligation zu 325 Fr. stellt daher ein rechnungsmäßiges Kapitalsopfer der Prioritätenbesitzer von etwa 60 Fr. dar. Tatsächlich werden die Prioritätenbesitzer jedoch in einem beträchtlichen Kursgewinn einen vollwertigen Ausgleich finden, da die neuen Obligationen in Paris jedenfalls wesentlich über ihren gegenwärtigen Marktpreis von etwa 270 notieren werden.

Da der Gegenwartswert der italienischen Jahresrente bei 4 proz. Kapitalisierung 618 218 000 Fr. beträgt, können 1 902 200 Stück der jetzigen 3 proz. Obligationen zu 500 Fr., künftighin 4 proz. Obligationen zu 325 Fr. auf die italienische Jahresrente verwiesen werden. Der Rest von 1 881 765 Stück würde auf den Bahnlinien lasten. Erhöht die Südbahn ihren Besitz an 3 proz. Obligationen vor Beginn der Operation auf 20 444 Stück, so kann die Hälfte der in freiem Umlauf befindlichen 3 proz. Obligationen in italienische und die Hälfte in österreichische Obligationen umgetauscht werden. Es bekäme daher der Besitzer von zwei 3 proz. Obligationen je eine österreichische und eine italienische Obligation. Auf diese Weise könnten die voraussichtlich besseren Kursaussichten der italienischen Obligationen allen Prioritätenbesitzern gleichmäßig zugänglich gemacht werden. Die Durchführung der Aktion hätte in einfacher und billiger Weise im Wege der Abstempelung der Obligationen durch Aufdruck des Vermerks, daß sie auf der italienischen Jahresrente bezw. auf den Bahnlinien sichergestellt sind, zu erfolgen. Nach Abschluß der Abstempelungsaktion wären die im Besitze der Südbahn befindlichen, in italienische Obligationen abzustempelnden Titel freihändig zu verkaufen.

Die juristische Durchführung dieser Operation gestaltet sich dadurch einfach, daß nach wie vor die Südbahn Bezugberechtigte der italienischen Jahresrente bleibt und nur die schon bisher bestehende Verpfändung dieser Rente geändert wird. Es bedarf daher keiner Zustimmung Italiens zu diesem Übereinkommen. Die Änderung dieser Verpfändung kann ohne Schwierigkeit erfolgen, da die italienische Jahresrente im

Eisenbahnbuch als Eigentum der Südbahn ersichtlich gemacht und zugunsten der Prioritätenbesitzer verpfändet ist; es braucht daher nur die Beschränkung des Pfandrechtes für eine bestimmte Kategorie von Obligationen eisenbahnbücherlich durchgeführt zu werden.

Da die Besitzer der 3proz. Prioritäten, wie bekannt, als grundsätzliche Voraussetzung jeden Entgegenkommens die Forderung aufgestellt haben, daß auch die 5- und 4proz. Prioritäten für die „Sanierung" Opfer bringen müssen, sieht der Plan der Bodenkreditanstalt den Verzicht der Besitzer der 5proz. Obligationen auf dieses Pfandobjekt vor. Diese Forderung dürfte um so weniger auf Widerstand stoßen, als die 5proz. Prioritäten ja einen Überfluß an Garantien haben, da sie auf allen Linien der Südbahn sichergestellt sind, und zu einem Drittel die Staatsgarantie genießen, und ersteres Pfand dadurch, daß die in italienische Obligationen umgewandelte Hälfte der 3proz. Obligationen künftighin nicht mehr auf den Linien der Südbahn haften wird, sehr beträchtlich an Wert gewinnt. Von den 4proz. Prioritäten wird eine Rückstehungserklärung in dem Sinne verlangt, daß die regelmäßigen Verlosungen dieser Titel erst in den Jahren 1964 bis 1968 erfolgen. Doch wird der freihändige Rückkauf der 3proz. Obligationen innerhalb gewisser Grenzen und die Verwendung der aus der Vorsorge für die Aktienkapitalstilgung verfügbaren Beträge für den vorzeitigen Rückkauf der 4proz. Obligationen vorgesehen.

Von der Gesamtheit der Prioritätenbesitzer müßte endlich noch für ein Investitionsdarlehen von 100 Millionen Franken der Vorrang vor allen bisherigen Verpfändungen eingeräumt und dadurch der Kapitalbedarf der Südbahn für die nächsten fünf bis sechs Jahre sichergestellt werden. Aus diesen 100 Millionen Franken würde auch die Kaufschillingsrestschuld von etwa 23 Millionen Franken zurückgezahlt werden.

Eine weitere wesentliche Neuerung des Plans der Bodenkreditanstalt stellt die sofortige Heranziehung der Aktionäre dar, indem eine entsprechende Abstempelung der Aktien gefordert wird. Hingegen werden den Aktionären auf der anderen Seite insofern günstige Bedingungen geboten, als in dem Erfordernis der Südbahn von allem Anfang an auch für den Bedarf zur Tilgung des restlichen Aktienkapitals und für eine mäßige Dividende vorgesorgt wird, die nach genügender Festigung der Verhältnisse der Südbahn in verhältnismäßig kurzer Zeit einzusetzen hätte.

Durch die Abstempelung der Prioritäten und Aktien würde eine Entlastung der Bilanz der Südbahn um mehr als 800 Millionen Franken und eine Erleichterung des Gewinn- und Verlustkontos um mehr als 11 Millionen Franken eintreten. Dadurch würden nicht nur die volle Deckung für die Jahresrente des neuen Investitionsanlehens gewonnen, sondern auch noch sehr erhebliche Beträge für die innere Kräftigung der Bilanz und für die spätere Bezahlung einer Dividende verbleiben. Die „Sanierung" der Südbahn wäre daher ohne Erhöhung der jetzigen Tarife durchführbar, falls nur keine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse eintritt. In letzterer Richtung nimmt das Projekt eine Reihe administrativer Maßnahmen in Aussicht, durch welche unter anderem auch im Wege der Vereinfachung und Neuregelung des Zusammenarbeitens der Südbahn- und Staatsbahnverwaltung wesentliche Ersparungen erzielt werden sollen.

Das Projekt ist durchweg von dem Gedanken geleitet, die Verstaatlichung der Südbahn nach Möglichkeit vorzubereiten. In erster Reihe dient diesem Zwecke die vollständige Ausschaltung der italienischen Jahresrente; denn diese wird fortan in keinerlei tatsächlichem Zusammenhange mit dem Eisenbahnunternehmen stehen, sondern nur eine subjektive Schuld der Aktiengesellschaft darstellen. In weiterer Linie dürfte sich im Zuge der Verhandlungen auch Gelegenheit bieten, die Einlösungsbestimmungen im Sinne einer Erleichterung der Durchführung der Verstaatlichung zu ändern.

— **Futtermitteltarife.** Mit Rücksicht auf einen in der letzten Session des Staatseisenbahnrates eingebrachten Antrag betreffend Ermäßigung der auf den Linien der Staatsbahnen geltenden Futtermitteltarife fand vor kurzem im Eisenbahnministerium eine Besprechung statt, die die Frage der Tarifierung der Futtermittel zum Gegenstande hatte. Die Vertreter der Landwirtschaft traten für entsprechende Tarifermäßigungen, namentlich für Kleie, Ölkuchen und Mais ein, wogegen vom Standpunkte der Mühlenindustrie gegen eine solche Tarifmaßnahme mit Rücksicht auf die hierdurch bewirkte Erleichterung der Einfuhr Bedenken geäußert wurden. Die Vertreter des Handels sprachen sich für die Durchführung etwaiger Frachtermäßigungen im Kartierungswege aus, damit diese auch dem Handel zugänglich gemacht würden. Von der Staatsbahnverwaltung wurde die wohlwollendste Prüfung der von den Sachverständigen vorgebrachten Wünsche zugesichert und betont, daß anläßlich der jüngsten Tarifreform die wichtigsten Futtermittel, wie insbesondere Kleie, Ölkuchen, Kartoffeln, Mais, Heu und Stroh, Rübenschnitzel usw., bereits wesentliche Tarifherabsetzungen erfahren haben.

— **Die Auflassung des Prager Staatsbahnhofes.** In der letzten Sitzung des Prager Stadtrates wurde mitgeteilt, daß sich im Eisenbahnministerium gegenwärtig eine eigene Bahnhofkommission mit der Frage der Auflassung des Prager Bahnhofs der Staatseisenbahngesellschaft und mit der Errichtung eines neuen Gruppenbahnhofes für den Frachtenverkehr beschäftige. Die Bahnhofskommission hat auch die Pläne dazu auszuarbeiten und die notwendigen Erhebungen zu pflegen. Der Stadtrat nahm diese Mitteilungen zur Kenntnis und beschloß, die Beiziehung eines Vertreters der Stadt Prag in die Bahnhofkommission beim Ministerium zu fordern.

— **Stand der Bahnbauten.** Am 1. April d. J. standen folgende Lokalbahnen im Bau, u. zw. Mittenwaldbahn: Teilstrecke Reutte-Griesen 32,1 km; Brodina-Seletin: Teilstrecke Sipitul-Seletin 11 km; Wien-Hainburg-Landesgrenze (Preßburg) 60,8 km; Karwin-Deutschleuten 10,2 km; Deutschleuten-Oderberg 6,8 km; Ruprechtshofen-Gresten 36 km; Ebelsberg-St. Florian 10 km; Schönbrunn-Witkowitz-Teschen mit Abzweigung nach Freistadt: Teilstrecke Suchau-Teschen 14 km; Lana-Burgstall-Oberlana 4 km; Mixnitz-St. Erhard 11 km; Rudolfswert-Möttling-Landesgrenze 48,8 km; zusammen 244,7 km; außerdem waren 10,86 km Kleinbahnen im Bau.

— **Südbahn.** Wie die „Neue Freie Presse" mitteilt, sind der Generaldirektor und zwei Mitglieder der Verwaltung der Südbahn in Angelegenheit der Sanierungsaktion nach Paris gereist. Die Vertreter der Südbahn haben mit den zuständigen staatlichen Stellen in Wien Fühlung genommen und werden den Prioritätenbesitzern in Paris Mitteilungen über den Stand dieser Besprechungen machen. Den Wünschen der Prioritätenbesitzer auf weitgehende Konzessionen der Regierung, etwa durch Garantien dieser oder jener Art, scheinen sich erhebliche Schwierigkeiten entgegenzustellen. Wenn der Weg, der das Schwergewicht der „Sanierung" zum Teile in die Mitwirkung der österreichischen Regierung verlegt, nicht leicht gangbar sein sollte, wird man sich die Frage vorlegen, ob andere Lösungen zum Ziele führen könnten. (S. obige Mitteilung.)

— **Elektrische Eisenbahn Wien-Preßburg.** Da die Begehung der Strecke der elektrischen Bahn Wien-Preßburg von Kaiserebersdorf bis zur Endstation Wien-Hauptzollamt keine wesentlichen Einwände ergab, dürfte nunmehr auch im Wiener Gemeindegebiete der Bau der Strecke rasch vorwärts schreiten. An den Bahnhofsanlagen wird nicht nur auf der ungarischen, sondern auch auf der österreichischen Strecke bereits eifrig gearbeitet. Auf der ungarischen Linie ist teilweise auch der Oberbau schon fertiggestellt. Jüngsthin wurde vom niederösterreichischen Landesausschusse die Stadt Preßburg ersucht, ihren Vertreter in die österreichische Aktiengesellschaft zu entsenden. Die Eröffnung dieser elektrischen Bahn wird voraussichtlich im Oktober d. J. stattfinden.

Ungarn.

— **Die Übergangstation Budapest-Kelenföld und die neue Anlage der Budapester Bahnhöfe.** Der vom Handelsministerium ausgearbeitete Plan einer Lösung der Budapester Bahnhoffrage dürfte in erster Reihe die Schaffung eines Generalregulierungsplanes der Hauptstadt ermöglichen, die Ausführungsarbeiten der neu zu verlegenden Bahnhöfe werden jedoch infolge des großangelegten Entwurfes und der riesigen Kosten viele Jahre währen. Das ist um so mehr eine Frage der Zukunft, als die neue Lage der Bahnhöfe mit Rücksicht auf Groß-Budapest, also mit der Einbeziehung der Nachbargemeinden, in Einklang gebracht werden müßte. Schon um diese Arbeiten ohne Hast, in Ruhe ausführen zu können, müssen vorerst die Übelstände im hauptstädtischen Personen- und Frachtenverkehr der ungarischen Staatsbahnen kurzerhand in endgültiger Weise beseitigt sein. Diese Übel sind einzig und allein dem Ursprungsfehler zur Last zu schreiben, daß nach Fertigstellung der Fiumaner und der Bruck-Wiener Linien an dem Punkte ihrer auch mit der Südbahn erfolgten Vereinigung auf der Ofener Seite nicht auch gleichzeitig entsprechende Verkehrsmittelpunkte für die Abwicklung des donaurechtsufrigen Personen- und Frachtenverkehrs errichtet wurden. Diese Verkehrsabwicklung wurde, um Ersparnisse durch eine zentrale Handhabung zu erzielen, in ungerechtfertigter Weise auf die Pester Seite verschoben. Einzig und allein dieser Umstand hat alle Bahnhofübel und hauptstädtischen Verkehrsschwierigkeiten verschuldet, und solange nicht an Stelle der Kelenfölder Übergangstation ein hauptstädtischer Personen- und Güterbahnhof erbaut sein wird, werden, selbst wenn die zu verlegenden Bahn-

höfe auf der Pester Seite errichtet sein werden, die Verkehrsübel nicht nur kein Ende nehmen, sondern sich noch schlimmer gestalten. Der der Hauptstadt zuströmende und von der Hauptstadt nach auswärts sich bewegende Verkehr muß sich ebenso wie im Osten auch im Westen abwickeln.

In der Station Budapest-Kelenföld hat sich auch schon ein sehr bedeutender Personenverkehr entwickelt, der stetig zunimmt, so daß die dortigen veralteten Zustände nicht mehr haltbar sind. Die Einrichtungen sind derart, daß sogar die Sicherheit der Person bei dem Ein- und Aussteigen zwischen den zu gleicher Zeit ein- und auslaufenden Zügen in dem gemeinsamen Personen- und Frachtenbahnhof gefährdet ist. Die düsteren Räume des Aufnahmegebäudes, das Fehlen einer vor Unwetter schützenden Halle, sowie einer guten Zufahrtstraße, der ganz und gar ungenügende, mit nur vier Fiakern bedachte Mietwagenstandplatz, das alles bildet ein förmliches Bollwerk, um dem Reisenden die Benutzung der Kelenfölder Station zu verleiden. Dennoch verkehren jährlich 1 Million Reisende auf dieser Station. Ein so hervorragend lebhafter hauptstädtischer Zentralpunkt des Verkehrs müßte mit entsprechend modernen Einrichtungen ausgesattet sein.

Aber nicht nur der Personenverkehr, auch der Frachtenverkehr hat auf der Kelenfölder Station sehr erheblich zugenommen. Die stetig sich wiederholende Güterstauung der Budapester Lastenbahnhöfe, wie der Platzmangel für Getreideeinlagerungen und den damit verbundenen Umschlagverkehr zwischen Bahn und Schiff mangels der nötigen Uferplätze auf der Pester Seite zeigt klar und deutlich, daß hierfür nur auf der Ofener Seite Abhilfe gefunden werden kann. Dies um so mehr, als die Kelenfölder Station durch das Industriegleise mit der Donau verbunden ist. Ein entsprechend großer Güter- und Rangierbahnhof in Kelenföld würde nicht nur dem engeren Lokalverkehr, sondern auch dem hauptstädtischen Gesamtverkehr überaus zustatten kommen. Die auf der Pester Seite wohnenden Parteien würden ihre Güterauf- und Abgabe nach den direkten rechtsufrigen Linien schon deshalb mit großer Vorliebe in Kelenföld bewerkstelligen, weil die Frachtgüter beinahe um eine Woche früher an ihrem Bestimmungsort anlangen, als wenn die Auf- und Abgabe auf dem Westbahnhof, dem Josefstädter oder Leopoldstädter Frachtenbahnhof vorgenommen wird, da heute die Beförderungsdauer der Wagenladungen zwischen Kelenföld und den letztgenannten Pester Frachtenbahnhöfen sechs bis sieben Tage in Anspruch nimmt. Dieselbe Zeit ist nötig, bis diese Wagen, voll oder leer, in die Kelenfölder Station zurückgelangen. Also beinahe vierzehn Tage werden diese Wagen unter den bisherigen Verhältnissen später beweglich, als wenn in Kelenföld ein ordentlicher Güterbahnhof vorhanden wäre. Wahrscheinlich werden so Tausende von Wagen, die in den verschiedenen Pester Bahnhöfen während des Rangierens jeweilig eingekeilt sind, dem Verkehr entzogen, was jedenfalls als eine der Ursachen des zeitweiligen Wagenmangels angesehen werden darf. — Mit den seit 20 Jahren vorgenommenen vorläufigen Erweiterungen der einzelnen Bahnhöfe wird man bis zur Fertigstellung der zu verlegenden Bahnhöfe und des geplanten Handelshafens kein Auskommen finden. Der eingangs dieser Zeilen geschilderte Ursprungsfehler muß endlich gutgemacht, ein geräumiger Personen- und Güterbahnhof in Kelenföld errichtet werden. Ein solcher ist berufen, die unhaltbaren Verkehrszustände zu beseitigen und für die nächsten Jahrzehnte eine glatte Verkehrsabwicklung nach jeder Richtung zu sichern. Damit ist dann auch Zeit gewonnen, all die geplanten großen Verkehrsaufwendungen für Groß-Budapest beim Obwalten besserer finanzieller Verhältnisse ohne jede Überstürzung durchzuführen.

(Nach dem „Pester Lloyd".)

Übrige europäische Länder.

— Die künftige schwedisch-finnische Eisenbahnverbindung. In Schweden hat nunmehr eine wichtige Eisenbahnfrage ihre Erledigung gefunden, indem der Reichstag am 14. Mai die Regierungsvorlage über das letzte Glied der schwedischen Nordbahn — der nördlichen Stammbahn — bis zur Grenzstadt Haparanda angenommen hat. Damit ist nun auch der Zeitpunkt der Verbindung des schwedischen Bahnnetzes mit dem finnisch-russischen und also auch die Möglichkeit einer Eisenbahnreise von Ostasien bis zur norwegischen Westküste nahegerückt. Die parallel dem Bottnischen Meerbusen verlaufende schwedische Nordbahn war schon in den 90er Jahren bis Boden, nördlich von Lulea, fortgeführt, wo neuerdings zum Schutz dieses strategisch wichtigen Eisenbahnknotenpunktes eine starke Festung erstanden ist. Von Boden wurde dann die Nordbahn allmählich in der Richtung zur finnischen Grenze fortgeführt, und man baut gegenwärtig an der Strecke Lappträsk-Karungi, eine Arbeit, die ungemein langsam vonstatten geht, da hier große sumpfige Strecken zu überwinden sind, wo nur im Winter gearbeitet werden kann. Karungi liegt 28 km nördlich von Haparanda an dem in nordsüdlicher Richtung gehenden Torneälf; dieser Fluß bildet den südlichen Teil der schwedisch-finnischen Grenze. Strategische Erwägungen haben viele Erörterungen veranlaßt, auf welchem Wege die Verbindung mit Haparanda hergestellt werden soll. Nach der Regierungsvorlage wird die Bahn von Karungi aus längs des Torneälf, doch in einigem Abstand von diesem, nach Haparanda geführt. Dies hält der schwedische Generalstab jedoch für bedenklich und forderte, daß sich von Lappträsk aus eine in südöstlicher Richtung gehende Linie abzweigen und nach Haparanda gehen solle. Die längs des Torneälf gehende Bahn könnte leicht in den Dienst eines russischen Angriffs gegen Schweden gestellt werden. Aber, wie erwähnt, hat der Reichstag die Regierungsvorlage angenommen. Ausschlaggebend für die Linienführung von Karungi nach Haparanda ist die Erwägung, daß nicht bloß die Gebiete längs des Torneälf sehr fruchtbar sind, sondern auch die dortige Einwohnerschaft enger mit dem übrigen Schweden verknüpft wird. Wie jedoch die Verbindung zwischen Haparanda und Torneå hergestellt werden soll, ist noch eine offene Frage, die aus militärischen Gründen noch viele Schwierigkeiten bereiten dürfte. Die finnische Stadt Torneå liegt nämlich auf der westlichen Seite, also dem rechten Ufer, auf einer Halbinsel, die mit dem schwedischen Gebiet zusammenhängt, und des weiteren liegt Torneå 1 km nördlich von Haparanda. Es herrscht daher in Schweden schon jetzt Einigkeit darüber, daß, wenn von Haparanda aus eine Bahnverbindung mit Torneå hergestellt werden würde, Rußland die Macht über diese Verbindung erhielte. Schwedischerseits wird man daher dafür eintreten, daß die Verbindungsbahn südlich um Torneå herum nach der finnischen Bahn geleitet wird.

M.

— Der Postpaketverkehr auf den Netzen der großen französischen Eisenbahngesellschaften. Der Postpaketverkehr in Frankreich regelt sich nach ähnlichen Grundsätzen, wie der deutsche. Nach dem seit 1897 bestehenden Tarif kosten Pakete von nicht mehr als 3 kg Gewicht 60 Cts. Porto, einen Stempelbetrag von 10 Cts. eingeschlossen, Pakete von 3—5 kg kosten 80 Cts. einschl. 10 Cts. Stempel, Pakete von 5—10 kg 1 Fr. 25 Cts. — alles ohne Unterschied der Entfernung. Die „Revue générale des chemins de fer" enthält in ihrer Aprilnummer eine Darstellung über den jetzigen Umfang und die Einrichtungen dieses Verkehrs, der wir das wichtigste entnehmen. Leider ist die Darstellung insofern mangelhaft, als man über den Entgelt, den die Eisenbahnen von der Postverwaltung für die Beförderung der Postpakete erhält, nichts Sicheres erfährt. Es heißt dort, die Postpaketbeförderung sei denselben Vorschriften unterworfen, wie der Postbriefverkehr, aber während dieser letztere von der Postverwaltung besorgt werde, so habe die wenig lohnende Aufgabe der Beförderung von Millionen von Postpaketen von Anfang an den Eisenbahngesellschaften obgelegen. Diese Einrichtung habe sich übrigens sehr schnell die Gunst des Publikums erworben. Namentlich seien es die kaufmännischen Geschäfte, die von der Erleichterung dieses Verkehrs immer umfangreicheren Gebrauch machen. Ursprünglich auf Frankreich selbst beschränkt, ist er allmählich auch auf die Kolonien, dann auf die übrigen Länder Europas und auch auf außereuropäische Länder ausgedehnt worden.

Den jetzigen Umfang und die Zunahme des Verkehrs veranschaulichen folgende Ziffern: Die Zahl der auf den großen Eisenbahngesellschaftsnetzen beförderten Postpakete betrug im Jahre 1902 rd. 57 Millionen, diese Zahl stieg für 1911 auf rd. 69 Millionen, also um 21 %. Es entfallen von dieser Zahl auf das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 33½ %, auf die Orléansbahn 15,5 %, auf die Nordbahn 13,6 %, auf die Ostbahn 13,5 %, auf die West- (Staats-) bahn 13,3 %, der Rest verteilt sich auf die Südbahn, das alte Netz der Staatsbahn und die große und kleine Pariser Gürtelbahn. Aus der Größe des Postpaketverkehrs auf der P. L. M. und der Orléansbahn, die beide hauptsächlich ackerbautreibende Gegenden bedienen, folgt das Überwiegen der Pakete mit Eßwaren; daher schwankt der Verkehr auch sehr nach der Größe der Ernten. Der französische Binnenverkehr überwiegt stark, nicht weniger als 82 % der Pakete bleiben in Frankreich, nur 11 % gehen ins Ausland, 5 % kommen von dort, 2 % gehören dem Durchgangsverkehr an. Von dem Auslandsverkehr kommen 69 % auf das Ausland, 23 % auf Afrika, 6 % auf Amerika, 2 % auf Asien. Unter den fremden Ländern steht Deutschland mit rd. 1 857 000 Stück = 24 % des Auslandsverkehrs, obenan, dann folgt Algerien und Korsika mit 16 %; England steht mit 3 % fast an letzter Stelle. Die Revue macht deshalb auch besonders darauf aufmerksam, daß diese Zahlen keinen Schluß auf den eigentlichen Außenhandel zulassen. Es handle sich hier ja meist nur um Kleinverkehr und um Warenproben. Beides bilde doch nur einen recht geringen Teil der Ein- und Ausfuhr im allgemeinen. Unsere Quelle meint zum Schluß, daß die Obliegenheiten aller Art, die mit der Annahme, Beförderung und Ablieferung einer so großen Anzahl von Einheiten verbunden sind, für den Frachtführer eine sehr große Last bilden; diese stünde außer Verhältnis zu der tarifmäßigen Vergütung, man müsse aber berücksichtigen, daß die Entwicklung des Postpaketverkehrs auf die allgemeinen Verkehrsbeziehungen belebend wirke. Welche Un-

zuträglichkeiten mit der Beförderung verbunden sind, geht deutlich genug aus der Zahl der verlorenen und beschädigten Postpakete und der Höhe der daraus entstandenen Schadensansprüche hervor. Im Jahre 1911 mußten für 208 994 beschädigte oder verlorene Postpakete (= 3 ‰ der Gesamtzahl) 2 159 000 Franken Entschädigungen gezahlt werden! Aus der Darstellung der Revue geht hervor, daß alle diese Zahlen auf den statistischen Feststellungen der gemeinsamen Kontrollstelle der großen Eisenbahngesellschaften beruhen, die die Verteilung der aufkommenden Frachtgebühren auf die einzelnen Netze zu besorgen hat. Hiernach scheint es fast, daß die Einnahmen aus dem Postpaketverkehr zu einem erheblichen Teil den befördernden Eisenbahnen zufallen.

Neben der hier behandelten Posteinrichtung besteht, wie die Revue hervorhebt, in Frankreich natürlich der gewöhnliche Eilgutverkehr (messageries en grande Vitesse). Dieser hat in der bewußten Zeit sogar noch stärker zugenommen, als der der Postpakete. Der Gesamtverkehr der messageries auf den großen Netzen hat sich von 84 361 000 t auf 115 624 000 t gehoben, also um 37 %.

— **Das Projekt einer neuen Jurabahn** liegt gegenwärtig dem französischen Parlament zur Genehmigung vor. Es handelt sich um eine schmalspurige (1 m) Nebenbahn, die die industriereiche Stadt Morez im Departement Jura, an der Bienne, mit Nyon am Genfer See verbinden soll. Sie wird von Morez nach der Hochebene von Les Rousses führen, welche die Wasserscheide zwischen dem Flußgebiete des Rheins und der Rhone bildet, und weiterhin die schweizerische Grenze bei La Cure erreichen, wo sie an die von der schweizerischen Regierung unterm 23. Dezember 1910 konzessionierte Bahn nach St. Cergues und Nyon anschließen wird. Die französische Strecke wird rund 12 km lang sein.

Dieser neue Übergang über den Jura wird etwa in der Mitte zwischen den beiden südlichen Juraübergängen von Vallorbe und Bellegarde (südwestlich von Genf) liegen, die rund 80 km von einander entfernt sind. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden.

— **Obst- und Gemüseverkehr in Frankreich.** Im Jahre 1912 war infolge der milden Frühlingswitterung die Reife der Erdbeeren in Südfrankreich erheblich früher eingetreten, als üblich. Trotz der Anträge der Interessenten hatte die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn aber die für die Beförderung der Erdbeersendungen verkehrenden Sonderzüge nicht etwa früher gelegt, sondern zu derselben Jahreszeit wie alljährlich, also viel zu spät, eingestellt. Dieses Vorkommnis, das der Langsamkeit des Geschäftsganges auf den Bureaus zur Last gelegt wird, hat die vorgenannte Bahn veranlaßt, einen besonderen Beamten (Inspecteur) damit zu betrauen, mit den großen Versendern von Obst und Gemüse und mit den Vorständen der Markthallen in persönliche Fühlung zu treten, mit ihnen die zur Förderung dieser für Frankreich bedeutsamen Transporte wünschenswerten Maßnahmen zu erörtern und sich vor allem über die Menge und den Zeitpunkt der zu erörternden Ernten rechtzeitig zu unterrichten. Die Orléansbahn und neuerdings die Ostbahn sind diesem Beispiele gefolgt, und es wird angenommen, daß auch die übrigen Gesellschaften sich anschließen werden. — Die Tätigkeit dieser Beamten hat in diesem Frühjahr begonnen.

— **Gotthardvereinigung.** In Luzern tagte am 30. April d. J. unter dem Vorsitz von Regierungsrat Walther die vom Initiativkomitee für Gründung einer neuen Gotthardvereinigung einberufene Versammlung. Es waren etwa 60 Personen anwesend, darunter Vertreter der Kantonsregierungen von Luzern, Zürich, Aargau, Baselstadt, Tessin, Zug, Uri, Schwyz, Unterwalden, Schaffhausen und Solothurn sowie der Schweizerischen Bundesbahnen. Regierungsrat Walther gab einen geschichtlichen Überblick über die früheren Gotthardkonferenzen. Der Gedanke an eine neue Gotthardvereinigung bestehe schon seit langem. Er betonte, daß man keine feindliche Haltung gegen den Simplon und die kommende Ostalpenbahn einnehmen wolle, man verlange nur, daß jedem Bahnnetz die Berücksichtigung zuteil werde, die es im Interesse seiner nationalen Bedeutung verdiene. Alt-Gotthardbahndirektor H. Dietler unterrichtete über das vorgelegte Programm. Gemäß Antrag des Ständerats P. Usteri wurde beschlossen, die Tagung nicht als errichtend zu betrachten, sondern vorerst ein entscheidendes Programm durch eine Kommission ausarbeiten zu lassen, da verschiedene Kantonsregierungen ihren Beitritt von der näheren Umschreibung der Programmpunkte abhängig machen.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen ergeben an Betriebseinnahmen für den Monat April: Personenverkehr 7 138 000 Fr. (gleicher Monat des Vorjahres 7 500 187 Fr.), Güterverkehr 9 769 000 (9 797 890) Fr., verschiedene Einnahmen 361 000 (351 955) Fr., Einnahmen im ganzen 17 268 000 (17 650 032) Fr.; an Betriebsausgaben 10 933 000 (11 108 272) Fr.; daher Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 6 335 000 (6 541 760) Fr. Die Monate Janaur bis und mit April zusammen weisen aus: Betriebseinnahmen 62 995 281 (61 906 028) Fr., mehr 1 089 253 Fr.; Betriebsausgaben 42 717 569 (39 382 251) Fr., mehr 3 335 318 Fr.; Betriebsüberschuß 20 277 712 (22 523 777) Fr., weniger 2 246 065 Fr.

Von der geplanten Doppelspur Basel-Delle ist am 1. Mai die weitere Strecke Basel-Zentralbahnhof-Münchenstein in Betrieb genommen worden, sodaß nun die Linie Basel-Aesch (10,3 Kilometer) zweigleisig betrieben wird.

Beim Bau der Linie Frasne-Vallorbe verursacht nicht nur der Wassereinbruch im Mont d'Or-Tunnel eine wesentliche Verzögerung der Vollendung, sonder auch ein großer Damm oder Viadukt, der auf französischem Boden zwischen den beiden Seen, dem Lac de St. Point und dem Lac de Remorey, zu erstellen ist. Hier führt die Linie durch ein Torfmoor, unter dem eine mächtige Schicht schlechten Mergels und Tons sich befindet. Obschon auf dem 10 m hohen und einige hundert Meter langen Damm viele Tausend Kubikmeter Steine nachgeschüttet worden sind, versinkt der Bahnkörper fortwährend von neuem in dem schlechten Untergrund. Die in der Nähe des Dammes zu erstellende Brücke über den Doubs bietet ebenfalls Schwierigkeiten, da ein fester Untergrund sich erst in einer Tiefe von 70 m vorfindet. Zurzeit ist die P. L. M., die diese Linie baut, mit der provisorischen Umleitung des Doubs durch ein neues Bett beschäftigt. Im Mont d'Or-Tunnel, wo die Arbeiten infolge der Wassereinbrüche eingestellt waren, soll der Vortrieb wieder fortgesetzt werden.

Vom Verbandskomitee des Personals des Vereins schweizer. Transportanstalten wird die Abänderung der Satzungen der Pensions- und Hilfskasse der Bundesbahnen im Sinne größerer Leistungen an die Pensionierten angeregt. Die Generaldirektion vertritt dagegen den Standpunkt, daß durch die Anpassung der Statuten an das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz dem Personal allerdings keine Schlechterstellungen erwachsen und die Haftpflichtspositionen nicht geschmälert werden sollen; eine grundlegende Revision könne aber nicht stattfinden, da die bisher gemachten Erfahrungen den Nachweis leisten, die Kasse versicherungstechnisch nicht ausreichend gesichert sei und ihr daher keine Mehrbelastungen zugunsten der Versicherten zugemutet werden können.

Die Betriebseröffnung der Lötschbergbahn, die auf den 1. Juni in Aussicht genommen war, ist auf Mitte Juni verschoben. — Der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn hat einen viel größeren Kostenaufwand erfordert, als vorausgesehen war. Dem Voranschlag von 27 862 000 Fr. stehen wirkliche Ausgaben von 36 679 270 Fr. gegenüber. Zur Deckung sind nur zur Verfügung: Aktienkapital mit Inbegriff der Zahlungen der Obertoggenburger Gemeinden an die Kosten der Expropriation 14 000 000 Fr., Obligationenkapital 14 000 000 Fr., Vorschüsse des Kantons St. Gallen 4 200 000 Fr., zusammen 32 200 000 Fr., Fehlbetrag 4 500 000 Fr. Die Bemühungen der Verwaltung, von den bisherigen Zuschußgebern weitere Beiträge zu erhalten oder neue zu gewinnen, blieben bisher erfolglos, sodaß der Kanton und die Stadt St. Gallen einzutreten haben. Der Regierungsrat beantragt daher bei dem Großen Rat, der Bodensee-Toggenburgbahn zur Tilgung ihrer fälligen Zahlungsverpflichtungen und zur Ausführung notwendiger Erweiterungsbauten folgende finanzielle Beihilfe zu leisten: a) Umwandlung der bereits vorschußweise gegebenen 4 200 000 Fr. in viereinhalbprozentige Obligationen gegen hypothekarische Sicherstellung nach den bestehenden 14 000 000 Fr. Obligationen (der Kanton hat für diese die Zinsengarantie ebenfalls übernommen); b) Zeichnung von 1 250 000 Fr. Prioritätsaktien, von denen 600 000 Fr. erst beim Vorliegen eines ausgewiesenen Bedarfs für Erweiterungen einbezahlt werden. An diese Beteiligung sind folgende Bedingungen geknüpft: a) Von der Bodensee-Toggenburgbahn sind aus eigener Kraft 2 000 000 Fr. zu beschaffen; b) von den Interessenten aus der Stadt St. Gallen (politische Gemeinde, Ortsgemeinde, kaufmännisches Direktorium usw.) ist ein weiteres Kapital von 1 250 000 Fr. gegen Aushändigung von Prioritätsaktien zu beschaffen. c) Von den Interessenten außerhalb der Stadt St. Gallen sind an Betriebssubventionen mit Giltigkeit von 1913 an auf 15 Jahre mindestens 25 000 Fr. im Jahr zu beschaffen, in der Meinung, daß sich daran auch der Thurgau angemessen beteilige oder daß die Subvenienten an Stelle der Betriebssubvention eine Anzahl Prioritätsaktien übernehmen. d) Das alte Aktienkapital ist in Stammaktien umzuwandeln. Die Prioritätsaktien genießen eine Vorzugsdividende von 5 % und ein Vorrecht auf Befriedigung der Stammaktien im Falle einer Liquidation.

Die am 7. und 8. Mai in Aarau versammelte Konferenz schweizerischer Sekundärbahnen behandelte neben den laufenden Geschäften namentlich die Frage der Befreiung des Personals der Nebenbahnen vom Militärdienst und faßte folgende Beschluß: Die Verbandskonferenz, überzeugt von der Gefährdung der Betriebssicherheit sowie der geordneten Dienstabwicklung, welche die Vollziehung der Verordnung vom 29. März 1913 betreffend die Militärdienstbefreiung des Personals den Neben-

bahnen bringen wird, überzeugt auch von den finanziellen Lasten, welche daraus für diese Bahnen entstehen werden, drücken ihre Enttäuschung über die ungenügende Berücksichtigung der Eingabe des Verbandes um Milderung der Bestimmungen dieser Verordnung aus. Der Verband erwartet von den vollziehenden Behörden eine möglichst weitgehende Anwendung der Erleichterungen, welche in Art. 3 und folgende der Verordnung vorgesehen sind, im Hinblick einerseits auf die bevorzugte Behandlung der eidgenössischen Postverwaltung, deren dienstpflichtiges Personal anfänglich nur zu einem Viertel in den Militärdienst einrücken muß, anderseits auf den Umstand, daß diese Verordnung nur bei den privaten Nebenbahnen und vorläufig nicht bei den Nebenlinien der schweizerischen Bundesbahnen Anwendung finden soll, obschon diese Linien wohl vorab als Versuchsfeld hätten gewählt werden dürfen, weil das zahlreiche Personal der schweizerischen Bundesbahnen einen leichten Ersatz der zum Militärdienst aufgebotenen Angestellten ermöglicht.

— **Handhabung des Enteignungsrechts in Rußland.** Wird schon in Deutschland über die Langsamkeit in der Durchführung von Enteignungsverfahren aus Anlaß des Baus neuer Bahnen von den Beteiligten vielfach geklagt, so würden die Klagen der Grundeigentümer voraussichtlich entweder recht bald verstummen oder in Verzweiflung ausarten, wenn ihre Grundstücke in Rußland lägen und sie den ganzen Schlendrian russischer Verwaltungstätigkeit zu fühlen bekämen.

Die „Now. Wr.“ bringt in einer der letzten Nummern ein lehrreiches Stimmungsbild darüber, wie in Rußland Grunderwerb gemacht wird. Es handelt sich um die Enteignung von Land für die neue Verbindungsbahn zwischen den finnländischen Bahnen und der Nikolaibahn. Bereits im Frühjahr 1909, so erzählt das russische Blatt, fand die Inbesitznahme von in der St. Petersburger Vorstadt belegenen Grundstücksflächen statt. Wenn auch allgemein bekannt ist, daß der Bau der Verbindungsbahn fortgesetzt verzögert wurde, daß immer wieder und wieder die Herstellungsfristen nicht eingehalten wurden, so daß die Betriebseröffnung vielleicht erst im Herbst wird stattfinden können, wenn man sich zur Entschuldigung und Rechtfertigung auch noch so oft auf die Schwierigkeiten der Bauausführung (besonders der Brücken und Bauwerke) beruft, wie will man aber die Tatsache rechtfertigen, daß auch heute noch nicht die Grundeigentümer entschädigt sind, denen plötzlich und zum Teil gegen ihren Willen ihr Grundeigentum für Zwecke des Staats entzogen worden ist — oft ihr letztes Hab und Gut. Dutzende von Eigentümern haben durch die Verschleppung des Grunderwerbs Schaden an ihrem Besitzstande erlitten. Nachstehend einige Tatsachen: Im November 1911 z. B. fand der Entschädigungsfeststellungstermin für eine Gruppe von 18 Grundstücken statt. Eine Niederschrift wurde aufgestellt. Die Einholung der Unterschriften der Kommissionsmitglieder nahm dann 7 Monate in Anspruch. Erst im Mai 1912 gelangte die Niederschrift an den St. Petersburger Gouverneur und ging von hier — wie vorgeschrieben — an das Ministerium der Verkehrsanstalten, um hier etwa 3 Monate zu ruhen und dann endlich im Herbst wieder an die Abschätzungskommission zurückzugehen. Nach einer weiteren Ruhezeit ging die Niederschrift im Februar an den Gouverneur, wo sie noch lagert. Nach der Osterzeit kommen bald die sommerlichen Beurlaubungen. Bei welcher Instanz der Schriftwechsel dann liegen bleibt, weiß allein der Himmel. — Wie sollten auch — so fährt unsere Quelle bitter fort — die Behörden und Beamten wissen, daß hinter jeder Urkunde, über die sie zu befinden haben, lebende Menschen stehen und Lebensinteressen, oft auch bittere Not — Dinge, die so endlose Verzögerungen nicht vertragen können.

Hier leiden nicht nur die Privatinteressen der Personen, die in ihrem Verfügungsrecht beschränkt sind und infolgedessen weder verpachten noch verkaufen können. Auch dem Staate selbst erwächst ein beträchtlicher Schaden aus seiner Verpflichtung zur Verzinsung der Grunderwerbsentschädigung seit dem Tage der Inbesitznahme der Flächen bis zur Abwicklung des Grunderwerbs. Die Gesamtentschädigung, die auf die Gruppe der 18 Eigentümer entfällt, wird rund 350 000 Rubel betragen. Der Zinsaufwand mit 6 % der Summe beträgt für die vier verflossenen Jahre bereits 80 000 Rubel. Damit ist der Verlust des Staates noch nicht erschöpft. Denn noch haben in dieser Sache nicht die Enteignungsabteilungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten und des Reichsrats gesprochen, und daß diese Stellen den Wert der Zeit besonders hoch einschätzten, kann man nach den bisherigen Erfahrungen nicht behaupten. —

Dieses Beispiel läßt wieder einmal, mehr als langatmige Ausführungen, einen Blick in russische Verhältnisse tun und recht trostlose Zustände erkennen. m.

— **Die Krimbahn Ssewastopol-Aluschta wird gebaut!** Nach langen Verhandlungen im zweiten Departement des Reichsrats wurde das obengenannte Projekt, für dessen Ausführung die Staatsgarantie erbeten war, gutgeheißen. Damit ist die alte Frage einer Krimbahn ihrer endlichen Verwirklichung ein gut Teil nähergerückt. Der Ministerrat hat sich bei seinen Beratungen, die zur Ablehnung der anderweit vorgeschlagenen Linienführung Bachtschissarai-Jalta führten, im wesentlichen von folgenden Erwägungen leiten lassen. Die Linienführung Ssewastopol-Aluschta hat neben der größeren Billigkeit vor der anderen Linie noch den Vorzug, daß sie nicht durch eine — was das Kurleben angeht — tote Gegend führt. Sie wird am Südufer der Krim bei späterer Fortführung bis Ssimferopol und Eupatoria alle Kurorte miteinander verbinden. Die Gründung einer großen Gesellschaft, deren Aufgabe die Entwicklung des Kurlebens sein wird, wird das ihrige zur Hebung aller Verhältnisse beitragen, ganz abgesehen davon, daß der Personenverkehr nach den Orten von geschichtlicher Bedeutung, wie Ssewastopol voraussichtlich ganz erheblich wachsen wird. Wenn von der russischen Presse früher der anderen Linienführung Bachtschissarai-Jalta das Wort geredet worden ist, so ist neuerdings in dieser Hinsicht ein Umschwung zugunsten der jetzt genehmigten Linie eingetreten. m.

Fremde Erdteile.

— **Eine englische Stimme zur Bagdadbahn.** Die „Westminster Gazette“, die bekanntlich in naher Fühlung mit dem englischen Auswärtigen Amt steht, veröffentlicht einen beachtenswerten Aufsatz zu der Frage der Bagdadbahn, dem die „Köln. Ztg.“ nachstehendes entnimmt:

Die mit der Bagdadbahn zusammenhängenden Fragen werden zwischen der englischen und der türkischen Regierung seit Anfang Februar verhandelt; die Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gebracht. Wenn die türkischen und britischen Gesichtspunkte in Übereinstimmung gebracht sind, so wird das Ergebnis dem deutschen Gesichtspunkt und einer Reihe von Interessen, die mit dem Eisenbahnunternehmen zusammenhängen, angepaßt werden müssen. Bisher sind gute Fortschritte gemacht worden, aber es wird noch viele Wochen dauern, bis die Angelegenheit abgeschlossen werden kann, und in der Zwischenzeit kann jede Erörterung nur vorläufig sein. Die Ereignisse im nahen Osten haben der Entwicklung der asiatischen Türkei eine neue Bedeutung gegeben, und den Türken ist es naturgemäß darum zu tun, daß die große Eisenbahnlinie, die nach dem Persischen Golf führen soll, so rasch wie möglich vollendet wird. Sie kann nur vollendet werden mit Hilfe von Kilometerbürgschaften, die wiederum nur gegeben werden können, wenn der britische Einspruch gegen die Erhöhung der türkischen Zölle beseitigt ist. Da diese Erhöhung in großem Umfang auf den britischen Handel fällt, so haben wir natürlich gezögert, zuzustimmen, solange wir nicht darüber vergewissert waren, daß die Eisenbahn in einer Weise und unter Bedingungen vollendet wird, die unserm Handel und unsern politischen Interessen nicht abträglich sind. Die Verhandlungen haben demgemäß zwei Ziele: Unsere Stellung am Persischen Golf zu sichern und dafür zu sorgen, daß uns auf dem letzten Abschnitt der Eisenbahn von Bagdad bis zur See gleiche Bedingungen mit andern Völkern gesichert sind. So suchen wir auf der einen Seite die Selbständigkeit von Kueit, welches am Kopf des Golfs ein wenig südlich von Basra, dem vorgeschlagenen neuen Endpunkt der Linie, liegt, unter englischem Einfluß sicherzustellen und unsern Einfluß auf verschiedenen andern Punkten des Golfs, wie El Katr, den Bachrein-Inseln und Maskat außer Erörterung mit den Türken zu stellen. Auf der andern Seite versuchen wir, genaue Vorkehrungen gegen Unterscheidungstarife und unterschiedliche Behandlung auf der Eisenbahnstrecke zwischen Bagdad und Basra zu erlangen. In letzterer Beziehung müssen die Vereinbarungen in letzter Linie mit Deutschland getroffen werden, das beansprucht, daß die ursprüngliche Bagdadkonzession sich bis zum Golf erstreckt, das jedoch die britischen Interessen in jener Gegend anerkennt und bereit ist zu einem anständigen Do ut des-Abkommen. Die Zeit hat manche übertriebene Beunruhigung gemildert, die in diesem Lande entstand, als der deutsche Plan zuerst hervortrat, und wir hoffen, diese Beunruhigungen werden nicht wieder aufleben. Niemand denkt heute ernsthaft daran, daß Deutschland die Errichtung eines Flottenstützpunktes am Ende des Persischen Golfs plane, und unsere Stellung in Kueit gibt uns jede Sicherheit, die wir für unsere politischen Interessen brauchen. Auch ist es nicht nötig, daß wir Deutschland dazu drängen sollten, die letzte Strecke der Bagdadbahn unserer Aufsicht zu überantworten. Solange die Bürgschaften für gleichmäßige Behandlung genügen, ist die Frage, durch wen die Linie gebaut wird, verhältnismäßig unwichtig, und wir brauchen uns nicht viel darum zu kümmern, ob die Ausführung der Endstrecke von der bestehenden Bagdad-Eisenbahn-Gesellschaft mit zwei britischen Mitgliedern in ihrem Verwaltungsrat oder von einer neuen türkischen Gesellschaft mit internationaler Kapitalbeteiligung durchgeführt wird. Auf jeden Fall hoffen wir auf eine baldige Erledigung einer Frage, die in vergangener Zeit gänzlich unnötige Reibungen verur-

sacht hat und deren Lösung ohne Ungerechtigkeit gegenüber der Türkei nicht länger aufgehalten werden kann. Was die Türken am Ende dieses Krieges zum mindesten von Europa erwarten können, ist, daß die Eifersüchteleien der Großmächte auf ihrem asiatischen Gebiet nicht erneuert werden und daß man ihnen auf allen vernünftigen Wegen hilft, die wirtschaftlichen Schäden des Krieges wieder gutzumachen und sich in Asien zu konsolidieren. Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" spricht von den großen wirtschaftlichen Zwecken, die einzig und allein von deutscher Seite mit dem Unternehmen verfolgt werden, und wir hoffen, daß alle Mächte sich derselben Sprache ohne jeden Rückhalt bedienen können.

— **Neuer Schnellzug in den Vereinigten Staaten.** Die Chicago & North Western-Eisenbahngesellschaft hat einen neuen direkten Schnellzug von Chicago nach San Francisco eingeführt, der durchaus aus Stahlwagen zusammengesetzt ist und die ganze Strecke in 64 Stunden 30 Minuten durchfahren soll. Es wäre dies eine bisher noch nicht erreichte Schnelligkeit und würde für den Geschäftsreisenden eine Ersparnis eines vollen Geschäftstages bedeuten. Man hält den Zeitraum mit Rücksicht auf die Leistungen der bisherigen Schnell- und Expreßzüge, die doch auch wacker laufen, für zu klein bemessen, und tatsächlich hat der erste Zug fast 68 Stunden gebraucht. Die Gesellschaft entschuldigte den größeren Zeitverbrauch mit einigen unvorhergesehenen Störungen im Betriebe und behauptete, daß die Züge weiterhin in der vorgeschriebenen Zeit verkehren werden. Dieser Zug ist der einzige, der ausschließlich aus Palastwagen (palace cars) besteht, in dem also nur erster Klasse gefahren werden kann. Man hat die für Salonwagen festgesetzte, gewiß nicht geringe Taxe zu zahlen und überdies noch eine Zuschlaggebühr von 10 Doll. für die Fahrt, wobei es gleichgültig ist, ob diese sich über die ganze Strecke oder nur über einen kleineren Teil erstreckt. Dafür bietet die Gesellschaft den Fahrenden eine Reihe von besonderen Bequemlichkeiten an, z. B. Bad und Barbier, Kammerjungfer für Damen und Kammerdiener für Herren, Stenograph und Maschinenschreiber, elektrische Beleuchtung und Lüftung, Dampfheizung und Vacuum-Reiniger, Versorgung der Züge während der Fahrt mit allen Neuigkeiten und mit den Marktberichten, Speisewagen, Buffet-Klubwagen, abgeschlossene Einzelzimmer im Bedarfsfall, besonderen Aussichtswagen, Bibliothek usw.

— **Vom Lagerhausburschen zum Petroleumkönig.** Die „Köln. Ztg." schreibt: In seinem palastartigen Haus in Palm Beach (Florida) starb am Dienstag Henry F l a g l e r, der bekannte Petroleummagnat und Erbauer der Florida and East Coast Railway, die unter dem Namen der Übersee-Eisenbahn bekannt ist. Flagler war 83 Jahre alt und zog sich vor einigen Tagen durch einen Fall auf der Marmortreppe in seinem Hause eine Verletzung zu, die die tödliche Erkrankung zur Folge hatte. Geboren in Canandaigua im Staate Neuyork, nahm er später eine Stellung in einem Lagerhaus an und sparte sich so viel Geld, daß er in Michigan ein kleines Salzunternehmen gründen konnte. Hier hörte er von Rockefeller, der damals sein Petroleumunternehmen begann. Von seinen Schwiegereltern erhielt er 400 000 ℳ vorgestreckt, womit er Teilhaber Rockefellers wurde. Man sagt, daß er die eigentliche Seele des Standard Oil Trusts gewesen sei und führt auf ihn die Panik vom Jahre 1887 zurück, bei der der Oil Trust einen Verdienst von 40 Mill. Mark eingeheimst hat. Seine Lieblingsidee war jedoch der Bau der Übersee-Eisenbahn in Florida, wo er als Tourist eines Tages erkannte, was für Geld aus den Vergnügungsreisenden herauszuziehen sei. Diese Eisenbahn steht auf einer langen Kette von Koralleninseln, Sandbänken und Riffen und ist 250 km lang. Sie läuft von dem äußersten südlichen Punkte von Florida nach Key West im Golf von Mexiko. Der Bau der Linie verschlang ungefähr 140 Mill. Mark und gab 3000 Leuten sechs Jahre lang Beschäftigung. Die Eisenbahn wurde im Januar 1912 eröffnet und verkürzt die Reise von Neuyork nach Key West um 20 Stunden. Vom Endpunkt der Bahn können Havanna und Kuba in sechs Stunden erreicht werden. Im Alter von 72 Jahren ließ Flagler sich von seiner Frau, die unheilbar wahnsinnig sein soll, scheiden, setzte für ihren Unterhalt acht Mill. Mark aus und versorgte sie mit den ersten Ärzten, denen er ein fürstliches Einkommen sicherte. Hierauf verheiratete er sich mit einer Dame, die halb so alt war wie er.

Erklärung des Geheimrats Professor Cauer.

Von Herrn Geheimrat Cauer erhalten wir folgende Zuschrift „In Ihrem Bericht betr. die Schlußverhandlung im preußischen Abgeordnetenhause über die elektrische Zugförderung auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen heißt es auf S. 576 Ihres Blattes: „Gegenüber den ablehnenden Gutachten des Professors Cauer usw.". Aus dieser Äußerung muß der den Vorgängen fernstehende Leser schließen, daß ich mich gegen die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn ausgesprochen habe. Solcher Meinung gegenüber lege ich Wert darauf, festzustellen, daß das Gegenteil zutrifft. Ich habe mich in den zur öffentlichen Kenntnis gelangten Äußerungen wiederholt nachdrücklich für die Einführung elektrischer Betriebsweise auf den Berliner Nahbahnen ausgesprochen und habe nur gegen die neue Art, in der die Elektrisierung in diesem Falle verwirklicht werden sollte, eine Reihe technischer, betrieblicher und finanzieller Bedenken erhoben."

„Wenn dann die Schriftleitung der Ansicht des Herrn Ministers Ausdruck gibt, daß ich keine Verantwortung für meine Äußerungen trage, so ist allerdings richtig, daß die praktische Durchführung der großen Aufgabe außerhalb meines Wirkungskreises liegt. Ich habe aber mit meinem fachlichen Rufe nicht nur für das einzustehen, was ich sage und schreibe, sondern bin in meiner Stellung auch für das verantwortlich, wozu ich stillschweige. Auf Grund dieser Art Verantwortung habe ich mich hier für verpflichtet gehalten, das zum Ausdruck zu bringen, was mir zugleich als die unter den Fachgenossen vielfach verbreitete, wenn auch unausgesprochene Auffassung erschien."

Bücherschau.

— **Katechismus für den Bahnwärterdienst.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Blockwärter, Schrankenwärter und Rottenführer. Von Geh. Baurat E. Schubert † in Berlin. Dreizehnte Auflage. Nach den neuesten Vorschriften ergänzt durch A. Denicke, Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Mit 91 Abbildungen. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1913. Preis 2 ℳ.

Der in der Fachliteratur weit bekannte Verfasser hat neben dem vorliegenden Katechismus noch zwei gleichartige Unterrichtsbändchen für den Weichenstellerdienst einerseits, für den Bremser- und Schaffnerdienst anderseits verfaßt. Diese Bücher legen ein geradezu klassisches Zeugnis von der angeborenen Fähigkeit ihres leider zu früh verstorbenen Verfassers ab, den ungewöhnlichen Reichtum seiner Kenntnisse und Erfahrungen im praktischen Eisenbahndienst in „katechetischer Form" des Frage- und Antwortspiels dem Beamten zu vermitteln. Wir meinen die pädagogische Kunst lebendiger Umprägung jener Wissensstoffe, welche die Dienstanweisungen den einzelnen Beamtengruppen in verhältnismäßig trockener Form darbietet. Der Eisenbahndienst, der vor allem auf dem Gebiet des Sicherheitswesens und des Betriebsdienstes keinen Stillstand duldet, stellt auch diese mustergültigen Büchlein in den ununterbrochenen Fluß der Entwicklung, fordert eine periodische Ergänzung und Erneuerung ihres Inhaltsstoffes. Und dieser Fortbildungsaufgabe hat sich der mitten im Betriebsdienst stehende Regierungs- und Baurat Denicke in glücklichster Form unterzogen. Die einschneidendsten Veränderungen in Gestalt neuer, seit dem Jahre 1908 erlassener Bestimmungen bereichern die Abschnitte des Eisenbahngleises, des Schrankendienstes, des Signalwesens, des Zugmeldeverfahrens und des Blockdienstes.

Das Buch behandelt in der vorliegenden Gestalt in 17 Kapiteln den gesamten Wissensstoff, welcher für Strecken-, Block-, Schrankenwärter und für Vorarbeiter des Unterhaltungsdienstes notwendig ist, und zwar: 1. Die allgemeinen Pflichten und Rechte des Bahnwärters; 2. die Eigenschaften und Kenntnisse, welche der Bahnwärterberuf erfordert; 3. dessen Rechte und Pflichten als Bahnpolizeibeamter; 4. das Eisenbahngleis; 5. den Bahnbewachungs- und Streckendienst; 6. den Weichenstellerdienst; 7. den Schrankendienst; 8. die Eisenbahnsignale; 9. die Benutzung der Kleinwagen; 10. das telegraphische Zugmeldeverfahren; 11. den Zugmeldeapparat (Morsewerk); 12. Einrichtung und Benutzung des Streckenfernsprechers; 13. Telegraphenleitung, Kontaktapparate, Läutewerke; 14. den Blockdienst; 15. die Behandlung verunglückter Personen; 16. Dienstvergehen und Strafbestimmungen; 17. Pensionierung und Hinterbliebenenfürsorge.

Das Buch stellt in dieser im Geiste seines ersten Verfassers fortgeführten Fassung das erdenklich beste Aufklärungsmittel für den Umkreis der Dienst- und Berufsgeschäfte der Beamtengattungen dar, die das Stichwort des Bahnwärterberufs umfaßt. Es wird von diesen Beamten ebenso freudig begrüßt werden, wie von den Nichtfachmännern, welche irgendwelche Umstände zu einer gründlichen Vertiefung in diesen Gegenstand nötigen. —Bi—

Berichtigung. In der Besprechung des Buches: „Droit commercial des chemins de fer" in Nr. 29 S. 487 d. Ztg., muß es in der 2. Spalte, Zeile 14 von unten V e r j ä h r u n g s frist statt Lieferfrist heißen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober 1912 dem öffentlichen Verkehr übergebene 2,786 km lange normalspurige Strecke: Ausfahrt Duisburg Hafen-Block Ruhrtal (Richtung Oberhausen-West) der Königlichen Eisenbahndirektion Essen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Altenhundem-Fredeburg zwischen den Stationen Langenei und Saalhausen neuerrichtete Haltepunkt Gleierbrück für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Gleierbrück und Langenei 2,15 km und zwischen Gleierbrück und Saalhausen 3,39 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Mai d. J. ist die zwischen den Stationen Hohenstadt und Hochstein in Km. 37.669 der Linie Olmütz Hauptbahnhof-Böhmisch Trübau gelegene Haltestelle Lupelle für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung des Reisegepäcks erfolgt im Nachzahlungswege.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Elmen-Salze an der Bahnstrecke Schönebeck-Staßfurt-Leopoldshall führt vom 1. Juli d. J. ab die Bezeichnung Groß Salze-Elmen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 164 vom 20. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes des Radstandsverzeichnisses bezogen haben, betreffend Nachtrag V zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 22. bis 24. Mai d.J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 24. Mai 1913 wird die normalspurige Bahnstrecke Gifhorn-Celle als Nebenbahn mit den Stationen Gamsen-Kästorf, Wilsche, Müden-Dieckhorst, Langlingen, Wienhausen und Altencelle für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. Diese Stationen sind mit fahrbaren Viehrampen ausgerüstet. Der unbesetzte Bahnhof 4. Klasse Offensen Kr. Celle dient dem Personenverkehr und dem Holzverkehr in Wagenladungen. Er hat eine feste Rampe für Seitenverladung erhalten. Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs 4. Klasse Flettmar, der ursprünglich ebenfalls nur für den Personenverkehr und den Holzverkehr in Ladungen bestimmt war, sind nachträglich auf den Ladungsverkehr ohne Beschränkung ausgedehnt worden. Auch dieser Bahnhof hat eine feste Rampe für Seitenverladungen erhalten. Die unbesetzten Haltepunkte Bokelbage, Bockelskamp und Westercelle dienen nur dem Personenverkehr.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, den 22. Mai 1913. (1454)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der Bahnhof Elmen-Salze an der Bahnsrecke Schönebeck-Staßfurt-Leopoldshall führt vom 1. Juli 1913 ab die Bezeichnung Groß Salze-Elmen.

Magdeburg, den 16. Mai 1913. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 10 vom 1. März 1904 und Hefte A und F vom 1. September 1911.

Gemäß Bekanntmachung der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen zu Dresden vom 27. März d. J. wird der Bahnhof Zeitz Sächs. Stb. am 1. Juni d. J. geschlossen, und gleichzeitig wird ein neuer Bahnhof „Zeitz" eröffnet, der den Verkehr der bisherigen Bahnhöfe Zeitz Pr. Stb. und Zeitz Sächs. Stb. aufnimmt. Die Entfernungen und Frachtsätze für Zeitz Sächs. Stb. gelten demnächst nur noch zur Bildung der Entfernungen und Frachtsätze für andere daran anzustoßende Stationen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. Mai 1913. (1455)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Münster W. L. E. in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 21. Mai 1913. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 erscheint zum Kohlentarif Nr. 12 der XII. Nachtrag, der Frachtsätze für Stationen der Rhätischen und der Lötschbergbahn sowie ermäßigte Frachtsätze für die südlichen Gotthardbahnstationen und für einzelne Stationsverbindungen enthält, die durch die Lötschbergbahn eine wesentliche Abkürzung erfahren haben. Preis 10 ₰.

Saarbrücken, den 21. Mai 1913. (1457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. Juni wird die Station Saarau des Direktionsbezirkes Breslau in den Verband aufgenommen. Gleichzeitig wird Asbestzementschiefer in die Güterklassifikation eingereiht.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 22. Mai 1913. (1444)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.

Am 1. Juni werden die Stationen Mitterteich der bayerischen Staatsbahnen (rechtsrh. Netz), Frankenthal der bayerischen Staatsbahnen (pfälz. Netz) und Rottweil der württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Gleichzeitig werden für Karlsruhe Hafen Frachtsätze für den Ausnahmetarif 1 eingeführt. Ferner werden einige Frachtsätze berichtigt, insbesondere die bei der Drucklegung des Tarifs verschobenen Frachtsätze der Kl. 6—12 für die badischen Stationen Karlsruhe West und Kehl.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 21. Mai 1913. (1445)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen.

Im Anschluß an die Bekanntmachung vom 27. März 1913 wird verlautbart, daß die Frachtsätze für Zeitz Sächs. Stb.-Görlitz und Schlauroth vom 1. Juni 1913 an aufgehoben werden.

Dresden, den 23. Mai 1913. (1448)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Die Teilfrachtsätze der Schnittafel a des Ausnahmetarifs 30 C für „Stamm- und Stangenholz, Schleifholz (Zelluloseholz), Scheit-, Kloben- und Knüppel- (Prügel-) Holz, sämtlich bis 2,5 m lang," deren Gültigkeit durch Bekanntmachung vom 27. März bis zum 31. Mai 1913 verlängert wurde, bleiben noch bis 15. Juni d. J. in Kraft.

Breslau, den 23. Mai 1913. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 3 in Kraft, der u. a. neue ermäßigte und erhöhte Frachtsätze des Klassentarifs, der Serientarife und einzelner Ausnahmetarife enthält. Einzelne Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli d. J. in Geltung. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen,

in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 45 ₰ oder 53 Heller für das Stück zu beziehen. Auskunft über Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 23. Mai 1913. (1447)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Mit Ablauf des 15. August 1913 treten die Ausnahmetarife 66 D und E (Steine usw.) außer Kraft.

An deren Stelle treten die entsprechenden Frachtsätze der Ausnahmetarife 66 B und C, wodurch sich zum Teil Erhöhungen ergeben.

Gleichzeitig erhält der Ausnahmetarif 66 C eine neue Fassung.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, den 25. Mai 1913. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Englisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Falls der Englischen Großen Ostbahn die Ausfertigung der durch die Deutsche Eisenbahn-Zollordnung vom 1. April 1913 vorgeschriebenen Warenerklärungen überlassen wird, erhebt sie hierfür eine Gebühr von 0,30 Fr.

Der Nebengebührentarif der Englischen Großen Ostbahn auf Seite 43 des Verbandsgütertarifs vom 1. Januar 1911, Teil I, wird daher mit sofortiger Gültigkeit durch nachstehenden Absatz ergänzt:

9. Gebühren für die Ausstellung von Warenerklärungen in doppelter Ausfertigung, gemäß der Deutschen Eisenbahn-Zollordnung vom 1. April 1913: 0,30 Fr.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 24. Mai 1913. (1475)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)
Teil II, vom 1. August 1909.

Die unter dem 26. Dezember 1912 in Nr. 100 dieser Zeitung vom 28. Dezember 1912 (Seite 1593) für den 1. August 1913 angekündigte Außerkraftsetzung des vom 1. August 1909 ab gültigen Tarifs wird zurückgezogen und auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Infolge einer allgemeinen Tariferhöhung der rumänischen Staatseisenbahnen sind indessen zu den Frachtsätzen des Tarifs vom 1. August 1909 vom 1. August 1913 ab Zuschläge zu erheben. Diese Zuschläge sind in einem Anhang zum Verbandstarif zusammengestellt, der vom 1. Juni d. J. ab zum Preise von 40 ₰ (oder 50 Heller oder 50 Centimes) für das Stück durch die beteiligten Abfertigungsstellen, das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Verwaltungen, deren Verkehrsbureaus auch Auskunft erteilen, zu beziehen ist.

Breslau, den 17. Mai 1913. (1459)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil II A, Schnittsätze für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Mai 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Bad Mergentheim der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Getreide) wie folgt aufgenommen:

Von Bad Mergentheim nach:	
Altmünsterol Grenze	12,20
Deutschavricourt Grenze	11,00
Chambrey Grenze	11,70
Novéant Grenze	12,00
Amanweiler Grenze	12,00
Fentsch Grenze	12,10

Franken für 1000 kg.

Straßburg, den 23. Mai 1913. (1461)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil Va und Vb.

Vom 1./14. August 1913 alten/neuen Stils wird für Schüttungsgüter beim Übergange von der russischen Schmalspur auf die russische Breitspur und umgekehrt an Stelle der Umladegebühr von 6,59 ₰ eine Umschüttungsgebühr von 7,91 ₰ für 100 kg erhoben.

Bromberg, den 22. Mai 1913. (1467)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs.
Teil II vom 1. Januar 1911.

Auf Seite 11 des Nachtrags II sind in der Abteilung C des Ausnahmetarifs 11 folgende Frachtsätze nachzutragen:

Von / Nach	Regensburg	Deggendorf	Passau
	Donaulände transit		
	C	C	C
	Pfennige für 100 kg		
Frankfurt (Main) Osthafen	66	81	83
Frankfurt (Main) Westhafen	67	83	84

München, den 21. Mai 1913. (1465)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Juni 1913 tritt ein Nachtrag 28 in Kraft. Er enthält u. a. eine Ergänzung des Abschnittes B 1 g (Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts) dahin, daß im Verkehr von und nach schmalspurigen Nebenbahnen, die den Bestimmungen dieses Abschnitts nicht beigetreten sind, der Frachtnachlaß für die Vollbahnstrecke nach Maßgabe des auf der Vollbahn verwendeten Wagens gewährt wird; für die sächsischen schmalspurigen Linien gelten indes die bisherigen Bestimmungen der besonderen Tarifhefte.

Berlin, den 23. Mai 1913. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.
Gütertarif Teil II A. Gemeinsames Heft.

Am 19. Mai alten/ 1. Juni neuen Stils 1913 wird die Station Ruhleben des Bezirks Berlin für den Verkehr der angeschlossenen Werke in den Kilometerzeiger aufgenommen. Nähere Auskunft erteilt die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und die unterzeichnete Verwaltung. Ferner werden die Entfernungen zwischen Mülhausen Nord, Mülhausen Stadt und Mülhausen Wanne einerseits und Kattowitz Landesgrenze anderseits auf Seite 92 von 1023, 1025, 1025 in 1223, 1225 und 1225 berichtigt.

Bromberg, den 24. Mai 1913. (1468)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A, sowie gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Teilstrecke Langensalza-Merxleben der Kleinbahn Langensalza-Kirchheilingen mit den Bahnhöfen Langensalza Ost und Merxleben wird am 21. Mai 1913 für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet und vorbehaltlich jederzeitigen Widerrufs in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 22. Mai 1913. (1460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 1
(Besondere Bestimmungen) vom 1. Mai 1910.

Mit Geltung vom 1. Juni 1913 treten im Abschnitt 8 des Tarifs „Verzeichnis der in der Abfertigungsbefugnis beschränkten Stationen“ Änderungen und Ergänzungen ein, über die unser Tarif- und Verkehrsanzeiger nähere Auskunft gibt.

Straßburg, den 22. Mai 1913. (1462)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Ab 1. Juni 1913 wird die Station Flossenburg der bayerischen Staatseisenbahnen in den Allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmeklassen 1—5 aufgenommen.

München, den 21. Mai 1913. (1464)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Verkehr mit Norddeutschland.)
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 1
(Besondere Bestimmungen) vom 1. Mai 1910.

Die Angaben für St. Nicolas (M. T.) im Verzeichnis der gleichgestellten belgischen Stationen (Seite 49 des Tarifs) sind unter Streichung der bisherigen Fußnote [1]) mit Geltung vom 1. Juni 1913 durch die folgenden zu ersetzen:

Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4	Spalte 5
St. Nicolas (M. T.) . . . . M. T.	52	*	St. Nicolas (Ouest) [1])	St. Nicolaus (Ouest)

[1]) Die Station St. Nicolas (M. T.) ist im Tarifheft 3 b direkt tarifiert.

Straßburg, den 21. Mai 1913. (1463)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Einbeziehung der Station Ruhleben in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Ruhleben in den allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 2 B, 7 A, 7 B, 7 C, 7 D, 8 A, 8 B und 23 einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 21. Mai 1913. (1469)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für den rumänisch-süddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr, gültig vom 1./14. April 1910.

Infolge der bei den rumänischen Eisenbahnen eingetretenen Tariferhöhungen treten zu den Frachtsätzen des oben bezeichneten Tarifs mit Geltung vom 14. Juni 1913 folgende Zuschläge in Kraft:

bei Klasse I 10 Centimes,
bei Klasse II 7 Centimes,
bei Klasse III und sämtlichen Ausnahmetarifen 5 Centimes für 100 Kilogramm.

München, im Mai 1913. (1473)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. treten neue Binnentarife für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Tier- und Güterverkehr in Kraft, durch welche die bisherigen Binnentarife vom 15. November 1901 nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben werden. Soweit Tariferhöhungen eintreten, erlangen sie erst Geltung ab 1. August d. J.

Näheres ist bei unserer Betriebsverwaltung in Lübben zu erfahren.

Berlin, den 20. Mai 1913. (1449)
Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Direktion.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der für die vorübergehende Chausseeverlegung Beelitz-Potsdam in Km 28,4 der Wetzlarer Eisenbahn erforderlichen Bord-, Prell- und Pflastersteine soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 10. Juni 1913, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, einzureichen.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Zimmer Nr. 1 des Dienstgebäudes der Bauabteilung statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Bureau, Zimmer Nr. 3, einzusehen, oder von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 17. Mai 1913. (1471)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Widerlager und Pfeiler für die Unterführung des Schöppengrabens in Km. 29,4 und Zeestower Chaussee in Km. 29,6 + 60 der Lehrter Bahn beim Bahnhof Wustermark-Ort sollen in mehreren Losen, und zwar Los I Schöppengrabenunterführung in Km. 29,400 und Los II Chausseeunterführung in Km. 29,6 + 60, öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können in Zimmer 30 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte mit und ohne Zeichnungen, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 4,00 ℳ für ein Angebotsheft mit Zeichnungen oder 1,00 ℳ für ein Angebotsheft ohne Zeichnung in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen, mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Widerlager und Pfeiler für die Schöppengrabenunterführung und der Chausseeunterführung beim Bahnhof Wustermark-Ort" versehen, bis zum 3. Juni 1913 vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1472)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Ausführung von Brückenanstrichen im Bezirke des Betriebsamts 3 soll in mehreren Losen öffentlich verdungen werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für das Stück in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder post- und bestellgeldfrei einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Brückenanstriche Betriebsamt 3" versehen bis zum 12. Juni, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen.

Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1466)

Berlin NW. 40, Invalidenstraße 51.
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Für die neue Hauptwerkstätte Meiningen sollen rd. 1000 lfd. m lederne Treibriemen und 200 lfd. m Näh- und Binderiemen öffentlich vergeben werden. Angebotsbogen nebst Lieferungsbedingungen sind bei der unterzeichneten Bauabteilung einzusehen und können gegen vorherige porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Angebote sind in versiegelten Briefumschlägen mit der Aufschrift: „Angebot auf Treibriemen nicht öffnen" bis zum Eröffnungstermin, den 17. Juni 1913, mittags 12 Uhr, nach hier einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Meiningen, im Mai 1913. (1470)
Königliche maschinentechnische Eisenbahnbauabteilung.

Verdingung von 20 Millionen Kilogramm Zement in 9 Losen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 13. Juni 1913, vormittags 11 Uhr, an das Zentralbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, Proben bis spätestens zum 13. Juni 1913 an die Zementprüfungsstelle der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin W. 35, Verlängerte Schöneberger Straße 25 c, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. August 1913.

Berlin, den 21. Mai 1913. (1450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Steinsetzerarbeiten zur Pflasterung der Krottnaurer-, Mariannen- und Seestraße in Schlachtensee sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Donnerstag, den 5. Juni, vormittags 8½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das Eisenbahnbetriebsamt 7, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht wurden, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 9 Uhr vormittags im Sitzungssaal statt. Angebotshefte sind im Betriebsamt 7, Zimmer 2, einzusehen und, soweit der Vorrat reicht, von dort gegen portofreie Einsendung von 0,80 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Betriebsamt 7, Zimmer Nr. 2, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 77. Bahnmeisterei in Zehlendorf-West. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 16. Mai 1913. (1451)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt 7.

---

a) Dachdeckungs- und b) Blechnerarbeiten sowie c) Lieferung von Laufbrettern für die Bahnsteigdächer des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich und getrennt von einander zu vergeben. Bedingungsunterlagen: Ettlinger Straße 39 einzusehen und bestellgeldfrei zu erhalten gegen Kostenersatz von je 1,00 ℳ für a) und b) und 0,20 ℳ für c). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Mittwoch, den 4. Juni, vorm. 10 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1913. (1453)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Überbaues der Straßenbrücke im Zuge der Wreschener Chaussee am Bahnhof Gnesen = 148 t soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen in unserm technischen Bureau, Zimmer 172, zur Einsicht aus, können auch gegen gebührenfreie Einsendung von 2,00 ℳ in bar von unserm Zentralbureau bezogen werden. Angebote sind bis zum 7. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, verschlossen an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Bromberg, den 20. Mai 1913. (1452)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 41. | 31. Mai 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Verlegung von Zugkreuzungen.

Nach den württembergischen Fahrdienstvorschriften stand bis Anfang der 90er Jahre die Ermächtigung zur Verlegung von Zugkreuzungen nur den Betriebsinspektionen und Bahnstationen I. Klasse zu. Als dann vor etwa 20 Jahren in Württemberg neue Fahrdienstvorschriften in Kraft traten, wurden sämtliche Kreuzungsstationen, also auch die nur mit Unterbeamten besetzten Stationen IV. Klasse, zur Verlegung von Zugkreuzungen berechtigt und verpflichtet. Das Verfahren war im allgemeinen dasselbe, wie es später durch die deutschen Fahrdienstvorschriften für die meisten anderen deutschen Bahnen eingeführt wurde. Nach § 34 (3) dieser Vorschriften liegt die Verpflichtung, über die Verlegung einer Kreuzung zu befinden, der Station ob, auf der die Kreuzung nach dem Fahrplan stattfinden müßte.

Aus den Bestimmungen im § 34 der deutschen Fahrdienstvorschriften vom 1. August 1907 läßt sich entnehmen, daß das Bestreben dahin geht, Fehlern bei einer Kreuzungsverlegung dadurch vorzubeugen, daß mehr Personen mit der vorschriftsmäßigen Durchführung der Kreuzung befaßt werden, als an sich erforderlich wären. Denn ob eine Kreuzung auf der planmäßigen Kreuzungs- oder einer anderen Station stattzufinden hat, ist lediglich Sache dieser beiden Stationen. Verantwortlich für die Durchführung der Kreuzung ist aber nicht nur die Station, sondern auch das Zugpersonal. Nähere Bestimmungen über die Verständigung der Züge bei Kreuzungsverlegungen sind im § 34 (7) und (8) der genannten Vorschriften enthalten. Bezüglich des Zugpersonals ist allerdings die Handhabung bei den einzelnen Verwaltungen verschieden. Die Grundlage für die Verantwortung des Zugpersonals bildet die Bestimmung in § 50 (4) der Fahrdienstvorschriften, wonach auf eingleisig betriebener Strecke kein Zug eine Station, auf der er nach dem Fahrplan oder nach besonderer Weisung mit einem anderen Zug kreuzen soll, vor dem Eintreffen des Gegenzuges verlassen darf, wenn er nicht durch Kreuzungsbefehl dazu beauftragt ist. Diese Bestimmung gilt auf sämtlichen Bahnen, die die deutschen Fahrdienstvorschriften angenommen haben. Von der württembergischen Eisenbahnverwaltung ist dazu die Zusatzbestimmung erlassen worden: „Verantwortlich hierfür ist außer dem Fahrdienstleiter und dem Aufsichtsbeamten das gesamte Zugpersonal, sofern es ihm möglich ist, sich von dem Eintreffen des Gegenzuges zu überzeugen.“ Da diese Bestimmung nicht allgemein gilt, ist anzunehmen, daß nicht alle Verwaltungen das Zugpersonal für den Vollzug einer Kreuzung überhaupt oder in dem Umfang mitverantwortlich machen, wie die württembergische.

Die Vorschrift in § 50 (4) der Fahrdienstvorschriften hat es mit sich gebracht, daß das Verfahren der Kreuzungsverlegungen eine etwas umständliche und schwerfällige Gestalt erhalten hat, durch die die schnelle Zugabfertigung beeinträchtigt wird. Schon dadurch, daß zur Verlegung von Kreuzungen auf Hauptbahnen nur der Telegraph benutzt werden darf, wird den Stationen dieses Geschäft nicht gerade erleichtert. Mittels des Fernsprechers könnten sich die Stationen einfacher und rascher verständigen. Sodann muß ein schriftlicher Kreuzungsbefehl ausgefertigt und dem Zugführer gegen Empfangsbescheinigung ausgehändigt werden. Der Zugführer muß den einen von den beiden Abschnitten, die er erhält, dem Lokomotivführer übergeben und das Zugbegleitpersonal mündlich verständigen (F.-V. § 38 [2]). Alle diese Dienstverrichtungen wirken verzögernd

auf die Zugabfertigung ein, was um so mehr stört, als einer der beiden Züge schon von vornherein eine größere Verspätung zu haben pflegt. Besonders unangenehm sind die Mehrverspätungen, die eintreten, wenn auf einer eingleisigen Strecke die Kreuzungen eines verspäteten Schnellzugs mit mehreren Gegenzügen verlegt werden müssen, was in der Praxis leicht vorkommen kann. Damit sich die Verspätung des Schnellzugs nicht ganz auf die Züge, insbesondere die Personenzüge der Gegenrichtung überträgt, müssen die Kreuzungen nach Stationen verlegt werden, die in der Fahrrichtung des Schnellzugs vor den fahrplanmäßigen Kreuzungsstationen gelegen sind. Gemäß § 34 (7) der Fahrdienstvorschriften müssen die neuen Kreuzungsstationen den Schnellzug durch Kreuzungsbefehl von der Kreuzungsverlegung verständigen und ihn, wenn er auf ihnen fahrplanmäßig nicht anzuhalten hat, zur Entgegennahme des Befehls stellen. Es kann daher leicht vorkommen, daß ein verspäteter Schnellzug dreimal und noch öfter außerfahrplanmäßig halten muß. Dieses Anhalten ist natürlich nicht zu vermeiden, wenn der Gegenzug bei Ankunft des Schnellzugs noch nicht vollständig auf der neuen Kreuzungsstation angelangt ist. Es wäre aber zu vermeiden, wenn der Gegenzug auf der neuen Kreuzungsstation schon eingetroffen und zum Stillstand gekommen ist. Soll ein Zug, der auf der neuen Kreuzungsstation planmäßig nicht hält, diese Station, das Eintreffen des Gegenzugs vorausgesetzt, zur Vermeidung von Mehrverspätungen ohne Halt durchfahren, sollen überhaupt die mit einer Kreuzungsverlegung verbundenen Verzögerungen auf das geringste Maß beschränkt werden, so muß das Verfahren insbesondere nach der Richtung geändert werden, daß die bisherige schriftliche Unterweisung des Zugpersonals mittels Kreuzungsbefehls aufgehoben wird.

In dem Aufsatz „Die Anordnung von Arbeitszügen auf Betriebsstrecken und die Unterweisung der Gegenzüge" (S. 121 ff. Jahrg. 1913 d. Ztg.) wurde die Anschauung vertreten, daß eine Unterweisung der Gegenzüge von Arbeitszügen und von sonstigen Sonderzügen über die Kreuzung mit diesen Zügen unterbleiben könnte, weil der Zugführer der Gegenzüge häufig gar nicht in der Lage ist, sich von dem Eintreffen der Sonderzüge unmittelbar zu überzeugen, die Verantwortung für den Vollzug der Kreuzung daher lediglich die Station tragen sollte. Man braucht nur einen kleinen Schritt weiterzugehen, um auf den Standpunkt zu gelangen, daß auch für den Vollzug der Kreuzungen fahrplanmäßiger Züge lediglich die Stationen verantwortlich gemacht und daß die Kreuzungsverlegungen unter ausschließlicher Verantwortung der Stationen und ohne Verständigung der Züge vorgenommen werden sollten. Daß sich gegen diesen Standpunkt Einwendungen erheben werden, ist vorauszusehen. Die schwerwiegendste liegt wohl darin, daß gesagt wird, es bedeute eine Erhöhung der Betriebssicherheit, wenn für die Kreuzungen außer der Station auch das Zugpersonal in den Fällen haftbar gemacht werde, in denen es auf der Kreuzungsstation den Gegenzug vor Augen habe. Das Zugpersonal weiß allerdings aus dem Fahrplanbuch, wo eine Kreuzung stattzufinden hat, und es kann sich bei diesen Kreuzungen leichter unmittelbar von dem Eintreffen des Gegenzugs vergewissern, als z. B. bei Kreuzungen mit Arbeitszügen. Nun besteht das Zugpersonal aus dem Lokomotiv- und dem Begleitpersonal. Das letztere, zu dem Zugführer, Packmeister, Schaffner, Wagenwärter, Bremser usw. gehören, ist seit Einführung der Bahnsteigsperre bei Personenzügen erheblich eingeschränkt, die Wagenwärter sind bei mehreren Verwaltungen abgeschafft worden. Abgesehen vom Zugführer hat das Begleitpersonal Aufgaben, die ihm nicht gestatten, noch sehr darauf zu achten, ob auf einer Kreuzungsstation der Gegenzug eingetroffen ist. Die Schaffner sind durch Prüfung der Fahrkarten, Öffnen und Schließen der Wagentüren, Anweisung der Plätze, die Bremser durch die Revision ihrer Wagen beansprucht. Es geht wohl zu weit, den Schaffner eines Zuges mitverantwortlich zu machen, wenn der Zug eine fahrplanmäßige Kreuzungsstation vor dem Eintreffen des Gegenzugs verlassen hat, ohne durch Kreuzungsbefehl dazu beauftragt zu sein. Wenn einem begleitenden Beamten eine Mitverantwortung zugewiesen werden soll, so kann nur der Zugführer in Frage kommen. Aber auch dieser dann nicht, wenn er sich an der Fahrkartenprüfung zu beteiligen und zugleich das Amt eines Schaffners zu versehen hat. Auf eine Mitverantwortung des Lokomotivführers und Heizers sollte verzichtet werden, weil ihre Hauptaufgabe in der Wartung und Bedienung der Lokomotive und der Beobachtung der Signale besteht und ihnen nicht eine Aufgabe übertragen werden sollte, die zu erfüllen die Station recht wohl in der Lage ist.

Da die Mitverantwortlichkeit des Zugpersonals für die Kreuzungen in Wirklichkeit nur eine sehr beschränkte sein kann, wird die Betriebssicherheit kaum beeinträchtigt werden, wenn die Verantwortung für die Kreuzungen lediglich den Stationen übertragen wird. Die Vorschriften für den Betriebsdienst brauchen ja nicht auf Jahrzehnte hinaus unverändert zu bleiben; sie sollen sich vielmehr ändern, wenn die Anschauungen über Betriebsgeschäfte andere geworden sind. In dieser Hinsicht ist schon mehrfach ein Wandel eingetreten. So glaubte man ja früher in Württemberg, das Recht zur Verlegung von Kreuzungen nur Stationen geben zu dürfen, die mit besonders befähigten Beamten besetzt waren. Es wird wohl niemand behaupten, daß die Sicherheit geringer sei, seit dieses Recht allen Kreuzungsstationen ohne Rücksicht auf die Besetzung zusteht. Es sei daran erinnert, daß in der Signalordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892/23. Mai 1898 das Signal 17 b auch die Bedeutung eines Kreuzungsverlegungssignals hatte und von jedem Zug geführt werden mußte, der zur Vorfahrt über eine fahrplanmäßige Kreuzungsstation hinaus berechtigt war, ohne daß die Kreuzung daselbst stattgefunden hatte, vorausgesetzt, daß die stattgehabte Kreuzungsverlegung dem Bahnbewachungspersonal nicht durch Fernsprecher angekündigt wurde. Daß dieses Signal im Signalbuch von 1907 nicht mehr vorhanden ist, hat wohl noch nie zu Anständen geführt. Es besteht jetzt nur noch die Vorschrift, daß vom Verlegen einer Kreuzung außer dem beteiligten Stationspersonal, wo Streckenfernsprecher vorhanden sind, auch die Schrankenwärter zu verständigen sind. Nach den bis zum 1. August 1907 auf den süddeutschen Bahnen geltenden Fahrdienstvorschriften mußten bei Überholungsverlegungen die Züge durch schriftlichen Befehl oder durch Vermerk im Fahrbericht verständigt werden. Die deutschen Fahrdienstvorschriften haben damit aufgeräumt. Das Zugpersonal erfährt von Überholungsverlegungen nichts mehr.

Im Hinblick auf die Erleichterungen und Vereinfachungen, die bei verschiedenen Fahrdienstgeschäften im Laufe der Zeit eingetreten sind, wäre es vielleicht angezeigt, wenn nun auch die Kreuzungsverlegungen von einem freieren Gesichtspunkte aus behandelt und als Dienstverrichtungen angesehen würden, die gerade so wie die Überholungsverlegungen nur die Stationen zu regeln und zu vertreten haben. In dem schon angeführten Aufsatz über die Anordnung von Arbeitszügen wurde darauf hingewiesen, der Schwerpunkt bei den Kreuzungen liege nicht darin, daß die Kreuzung auf der und der Station stattfinde, sondern darin, daß die Bestimmungen über das Zugmeldeverfahren richtig beachtet werden. Insbesondere darf eine Station, auf der zwei Züge kreuzen sollen, der Nachbarstation einen Zug erst anbieten, wenn der Gegenzug eingetroffen und von ihr zurückgemeldet ist. Da das Stationspersonal vom Verlegen einer Kreuzung zu verständigen ist, sind ja doch in der Regel außer dem Fahrdienstleiter noch eine oder mehrere Personen vorhanden, die darauf zu achten haben, daß ein Zug die Kreuzungsstation erst nach vollzogener Kreuzung verläßt. Das Zugpersonal wäre von Kreuzungsverlegungen überhaupt nicht mehr zu verständigen. Will man nicht so weit gehen, so sollte mindestens die Verständigung durch Kreuzungsbefehl unter-

bleiben, an dessen Stelle die mündliche Verständigung zu treten hätte, wo eine solche angängig ist. Auf diese Weise könnte der Zugabfertigungsdienst auf eingleisigen Strecken erleichtert, vereinfacht und beschleunigt werden. Hat ein Zug auf den Kreuzungsstationen fahrplanmäßig zu halten, so ist die mündliche Verständigung ganz gut durchführbar. Handelt es sich um einen durchfahrenden Zug, kommt z. B. der Fall in Betracht, daß die Kreuzung eines verspäteten Schnellzuges mit mehreren Gegenzügen verlegt werden muß, so sollten die neuen Kreuzungsstationen vom verspäteten Schnellzug ohne Halt durchfahren werden dürfen, wofern er nicht durch Signale gestellt wird. Die Stationen sollten zur gegenseitigen Verständigung über Kreuzungsverlegungen, wie schon früher (vgl. S. 428 ff. und S. 1566 Jahrgang 1911 d. Ztg.) vorgeschlagen, den Fernsprecher benutzen dürfen.

Stuttgart. Faude.

Ein amerikanisches Urteil über das deutsche Eisenbahnwesen*).

Wir hatten vor kurzem Gelegenheit, die Schilderung des Besuches des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin durch einen amerikanischen Eisenbahnfachmann wiederzugeben. Derselbe Herr, Ingenieur A. H. W. Jacobs, schildert in einem neueren Hefte der „Railway Age Gazette" seine Eindrücke über die Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen. Als Maschineningenieur interessiert ihn besonders der Lokomotivbau und Lokomotivdienst. Die deutschen Lokomotiven sowohl für Personen- wie für Güterzüge, meint er, sind durchschnittlich schwerer als man sie sonst in Europa findet. Ihre Abmessungen kommen den größten amerikanischen Lokomotiven ziemlich nahe, obwohl die Einschränkungen, welche die Tragfähigkeit des Oberbaues und der Brücken und die Lichtraumumgrenzung verursachen, hier schärfer sind als in Amerika. Besonders auffällig erscheint ihm die Benutzung von Tenderlokomotiven auf kurzen Strecken und für den Verschiebedienst. Die schweren Güterzuglokomotiven für geneigte Strecken unterscheiden sich von den amerikanischen Bauarten dadurch, daß sämtliche Achsen gekuppelt und gar keine Laufachsen oder Laufdrehgestelle vorhanden sind. Den Umstand, daß Lokomotiven mit so großen Zugkräften wie die französischen in Deutschland nicht zu finden sind, führt Jacobs auf die günstigeren Steigungsverhältnisse der deutschen Bahnen und auf die Beschränkung der Länge der Güterzüge auf 120 Achsen zurück. Es fällt ihm auf, daß in den Verschiebebahnhöfen weit weniger von der Lokomotivkraft Gebrauch gemacht wird, als selbst auf den amerikanischen Bahnhöfen mit Eselsrücken und daß man sich beim Verschieben überwiegend der Schwerkraft bedient. Die Güterwagen werden viel mehr geschont als in Amerika, wo die Kosten der Ausbesserung von Güterwagen in ihrer Höhe gleich hinter denen für die Brennstoffbeschaffung kommen. Auch die verschiedenen Einrichtungen zur Bezeichnung der Ablaufgleise an den Wagen sind ihm bemerkenswert. Die Lokomotivschuppen scheinen ihm wenig von denen in Amerika üblichen abzuweichen, doch wundert er sich darüber, daß noch so viele Drehscheiben von Hand bewegt werden. Er hebt rühmend hervor, daß die Lokomotivführer und -heizer sich eingehend um die Behandlung der Lokomotive vor und nach der Fahrt kümmern. Weiter erwähnt er die einfache Besetzung der Lokomotive und die scharfen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten. Über die Ölprämien bemerkt er, daß es ihm bei der sparsamen Veranlagung der Deutschen wunderbar erscheine, daß man durch Prämien noch eine weitere Ersparnis erzielen kann, und daß man sich die Mühe gibt, diese kleinen Prämien auszurechnen. Auch die Verwendung von Reisigbündeln zum Anheizen der Lokomotive, die doch nur einen Abfall bei der Holzfällung darstellen, erscheint ihm ein bemerkenswerter Zug der Sparsamkeit in der deutschen Wirtschaft. Infolge solcher Sparsamkeit wird in Deutschland nicht mehr in den Wäldern geschlagen als wieder aufwächst, und die deutschen Wälder nehmen eher noch zu, während die amerikanischen fortwährend abnehmen. Auch im Verbrauch der Kohle ist man in Deutschland sehr viel sparsamer als in Amerika, wie folgende Zahlenaufstellung beweist:

Vergleich des Brennstoffverbrauches im Bezirk eines Maschinenamtes der preußischen Staatsbahnen zu dem Brennstoffverbrauch auf einer amerikanischen Eisenbahnstrecke mit ähnlichen Betriebsverhältnissen:

	kg für das Lokomotivkm Preußen	kg für das Lokomotivkm Vereinigte Staaten
Personenzüge	12,4	26,6
Güterzüge	17,6	61,0
Verschiebedienst . . .	12,8	42,0

Die größere Sparsamkeit erklärt sich vor allem in den weit höheren Kohlenpreisen im Vergleich zu den Vereinigten Staaten, rührt aber auch davon her, daß Führer und Heizer in der Behandlung des Feuers geschickter sind und dabei so sparsam mit den Kohlen umgehen, als wenn sie sie selbst bezahlen müßten. Der Vergleich des Brennstoffverbrauches in Deutschland und in den Vereinigten Staaten ergibt für Amerika fast die 2½fache Menge, und die amerikanischen Eisenbahnen würden jährlich Millionen sparen, wenn sie es verständen, die deutsche Art und Weise der Brennstoffverfeuerung auf ihre Bahnen zu übertragen. Bemerkenswert erscheint ihm die große Verbreitung des überhitzten Dampfes, indem von 20 000 Lokomotiven der preußischen Staatsbahnen bereits 5000 mit Überhitzern der Bauart Schmidt versehen sind. Er erwähnt ferner die Aufstapelung von Kohlenvorräten und die Verwendung von Briketts als Besonderheiten. Er beschreibt dann die im Bau begriffene Kohlenförderungsanlage auf dem Verschiebebahnhof in Nürnberg und erwähnt auch hier die genaue Kontrolle über die den einzelnen Lokomotiven zugeführten Kohlenmengen. Jacobs spricht dann weiter über die geringe Bezahlung der Eisenbahnangestellten im Vergleich zu den amerikanischen Löhnen und bemerkt, daß trotzdem die Lebenshaltung der Eisenbahnarbeiter und ihrer Familien eine recht gute ist. Es rührt dies mit von der großen Fürsorge der Eisenbahnverwaltung für ihre Angestellten her, namentlich in der Beschaffung von billigen und guten Wohnungen, die in unmittelbarer Nähe der Bahnhöfe und Werkstätten errichtet werden. Auch die Übernachtungs- und Aufenthaltsgebäude mit ihrer Sauberkeit haben ihm gut gefallen. Zum Schluß rühmt Jacobs die Fürsorge des Staates für sämtliche Eisenbahnangestellten bei Krankheiten, Unfällen und im Alter, die es dem deutschen Eisenbahnbeamten möglich mache, sich vollständig seinem Dienste hinzugeben, ohne Sorge um die Zukunft.

*) Vergleiche Nr. 6 S. 101 d. Ztg.

Hilfsmittel zur Beseitigung des Wagenmangels.

Zu diesem vielerörterten Gegenstand möchte ich auf einige Punkte hinweisen, deren nähere Erörterung zur Klärung der Ursachen und Abhilfsmöglichkeiten des herbstlichen Wagenmangels beitragen könnte. Bekanntlich legt die preußische Staatsbahnverwaltung der Industrie regelmäßig zum Beginn des Sommers nahe, ihre Kohlen statt im Winter im Sommer zu beziehen. Es wird also von der Industrie und den Kohlenhändlern und durch ihre Vermittlung sinngemäß von den Privatverbrauchern der Kohle gewünscht, daß sie den Bedarf nicht von der Hand in den Mund decken, sondern vorweg. Es soll demnach auf Vorrat gekauft werden.

Dieser Ratschlag ist in der Theorie sehr gut, in der Praxis stößt er aber auf Schwierigkeiten. Die Kohlen werden durchweg gegen eine Zahlungsfrist von 6 Wochen gekauft. Der

Industrielle oder Kohlenhändler, der also den Winterbedarf von etwa 2000 t im Juli decken würde, müßte spätestens Ende August die Rechnung begleichen. Auch müßten die Frachten, die ja nicht unbedeutend sind, 4 bis 6 Monate zu früh entrichtet werden. Der Empfänger hätte durch den Bezug der Kohlen im Sommer mithin einen nicht unerheblichen Zinsverlust zu erleiden, auch wenn im Sommer die Kohle billiger zu beziehen sein sollte als im Winter. Der Zinsverlust ist aber nicht allein der Hinderungsgrund, weshalb die Maßnahme so wenig Anklang findet. Ein weiterer Grund ist der fehlende Lagerraum. Dieser ist in der Regel so beschränkt, daß er nur mit großen Kosten erweitert werden kann. Man sieht, die Umsetzung des von der Eisenbahnverwaltung gegebenen Rates in die Praxis ist nicht leicht. Andererseits sind die wirtschaftlichen Nachteile, die der Wagenmangel den Erzeugern, Verbrauchern und den Arbeitern auf dem Gebiet des Kohlenverkehrs in den letzten Monaten v. J. verursacht hat, so groß, daß Abhilfe dringend nötig ist. Haben doch im Ruhrgebiet im August 3579 Wagen, im September 24 092, im Oktober 177 398, im November 231 777, im Dezember 68 599 Wagen zu 10 t-Einheiten, in Oberschlesien im August 647, im September 5392, im Oktober 42 585, im November 60 156, im Dezember 36 349 Wagen (10 t) nicht rechtzeitig gestellt werden können, was sowohl der Industrie einen gewaltigen Produktionsverlust und den Arbeitern einen ganz erheblichen Lohnausfall und ferner den Eisenbahnen einen bedeutenden Frachtenausfall sowie wegen der Stockung sonstige große Kosten verursacht hat. Noch erheblicher sind die Zahlen, wenn man die Wagengestellungen aus dem Steinkohlenverkehr aus den Bezirken der Ruhr, dem Aachener, dem Saarbezirk, Elsaß-Lothringen (Saarbezirk), Oberschlesien, Niederschlesien und dem sächsischen Steinkohlenbezirk und weiter aus dem Braunkohlenverkehr aus den Bezirken Halle a. S., Magdeburg, Erfurt, Hannover, Cassel, dem sächsischen und dem rheinischen Braunkohlenbezirk zusammenfaßt.

September	Es wurden gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911	Nicht rechtzeitig gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911
Steinkohlen	1 248 192 Wag.	1 121 765 Wag.	37 760 Wagen	42 843 Wagen
Braunkohlen	276 774 Wagen	244 965 Wagen	17 962 Wagen	7081 Wagen
	zusammen mehr gestellt: 1912 gegen 1911 = 158 236 Wagen		zusammen Mehrausfall: 1912 gegen 1911 = 5798 Wagen	

Oktober	Es wurden gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911	Nicht rechtzeitig gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911
Steinkohlen	1 249 111 Wagen	1 069 501 Wagen	258 626 Wagen	213 138 Wagen
Braunkohlen	313 534 Wagen	274 577 Wagen	73 782 Wagen	33 970 Wagen
	zusammen mehr gestellt: 1912 gegen 1911 = 218 567 Wagen		zusammen Mehrausfall: 1912 gegen 1911 = 85 300 Wagen	

November	Es wurden gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911	Nicht rechtzeitig gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911
Steinkohlen	1 133 163 Wagen	1 161 907 Wagen	325 842 Wagen	121 875 Wagen
Braunkohlen	309 316 Wagen	255 212 Wagen	60 913 Wagen	48 796 Wagen
	zusammen mehr gestellt: 1912 gegen 1911 = 25 360 Wagen		zusammen Mehrausfall: 1912 gegen 1911 = 216 084 Wagen	

Dezember	Es wurden gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911	Nicht rechtzeitig gestellt (10 t-Einheiten): 1912	1911
Steinkohlen	1 255 635 Wagen	1 117 357 Wagen	127 342 Wagen	15 287 Wagen
Braunkohlen	169 895 Wagen	142 981 Wagen	42 054 Wagen	3623 Wagen
	zusammen mehr gestellt: 1912 gegen 1911 = 165 192 Wagen		zusammen Mehrausfall: 1912 gegen 1911 = 150 486 Wagen	

Aus vorstehenden Zahlen geht hervor, daß in den Monaten September bis Dezember des Jahres 1911 — 486 613 Wagen nicht gestellt werden konnten, daß dagegen in denselben Monaten des Jahres 1912 — 567 355 Wagen mehr als in 1911 gestellt worden sind, daß also die Ausfälle des Jahres 1911 nicht nur vollständig hätten gedeckt werden können, sondern noch eine Mehrgestellung von 80 742 Wagen vorhanden war, wenn der Wagenbedarf derselbe wie im Jahre 1911 gewesen wäre.

Bei regelmäßigem Verkehr und auch in der Voraussetzung einer Steigerung hätte demnach die Eisenbahnverwaltung im vergangenen Herbst gut abgeschnitten, wenn nicht der außer aller Berechnung so gewaltig einsetzende Wagenbedarf alle Mutmaßungen über den Haufen geworfen hätte. Die Schuld, diese außergewöhnliche Verkehrssteigerung nicht vorausgesehen zu haben, trifft aber nicht allein die Eisenbahnverwaltung, Handelskammern und Industrie wurden ebenso überrascht, denn keine Seite hatte den Aufschwung in solchem Umfang vorausgesehen.

Schon für das Jahr 1912 hatten die Staatseisenbahnen eine Vermehrung des Wagenparks um 5 % des Bestandes beschlossen, wodurch sich der Wagenbestand um 28 400 gegen das Vorjahr vermehrt hat. Das war schon eine Erhöhung über die regelmäßige jährliche Verstärkung um 1 %. Wie aus den Landtagsverhandlungen vom 4. November v. J. und auch aus späteren Darlegungen der Eisenbahnverwaltung hervorgeht, wird durch Erweiterung der Bahnhöfe, Vermehrung der Gleise, Einrichtung neuer Strecken und erhebliche Vermehrung der Wagenbestände, wofür sofort beim Landtag 60 Millionen *M* beantragt sind, Abhilfe geschafft werden.

Abgesehen von diesen Mitteln und den inzwischen für Wagenbeschaffung und Erweiterungen aller Art bewilligten gewaltigen Mitteln des Etats und des Eisenbahnanleihe-Gesetzes für 1913 möchten noch andere Mittel zur Abhilfe der Erwägung wert sein. Ich möchte zunächst auf die zuerst angeführte Raterteilung der Eisenbahnverwaltung an das gewerbetreibende Publikum zurückkommen.

Eine logische Folgerung dieses Ratschlages ist die Frage, ob denn die Staatseisenbahn nach den dem Publikum empfohlenen Grundsätzen handelt? Beschafft sie selbst im Sommer ihre Kohlen für den Winterbedarf? Die Preußisch-hessische Eisenbahnverwaltung ist der größte Kohlenverbraucher der Welt, werden doch im Jahr von ihr gegen 12 Millionen Tonnen Kohlen und Briketts aus Westfalen und Oberschlesien bezogen. Zur Beförderung dieser Kohlenmassen sind im Jahre 1 200 000 Eisenbahnwagen (10 t-Einheiten), also durchschnittlich im Monat 100 000 Wagen erforderlich.

In den Sommermonaten April bis September werden 5 % mehr als im Durchschnitt bezogen, in den Wintermonaten Oktober bis Dezember 10 % weniger. Es werden also in den 6 Sommermonaten 630 000 Wagen, in den Monaten Oktober bis Dezember 270 000 und in den Monaten Januar bis März 300 000 Wagen bezogen.

Wie man hieraus ersieht, werden die drei Wintermonate um je 10 000 Wagen für Dienstkohlen zugunsten des allgemeinen Verkehrs entlastet. Die Staatseisenbahnverwaltung hat also den der Industrie erteilten Rat der Sommerbeschaffung der Kohlen für sich selbst teilweise eingeleitet. Daß diese Versorgung der Lager im Sommer nicht größer ist, liegt an dem Mangel an Lagerplätzen für diese großen Mengen. Es sind hier also so ziemlich dieselben Hinderungsgründe wie bei den Privatbetrieben. Aber der Anfang zur Abhilfe ist doch gemacht. Ich möchte nun meinen, daß man dahin streben müßte, die Lagerplätze der Staatseisenbahnen in dem Maße zu vergrößern, daß in den Sommermonaten nicht 5 %, sondern 20 % über den Durchschnittsmonatsbedarf an Kohlen bezogen werden können, also die Sommerbeschaffung 720 000 Wagen, die Winterbeschaffung 480 000 Wagen betragen würde. Es könnte dann erreicht werden, daß im Oktober durch die Staatseisenbahnverwaltung überhaupt keine Wagen für den Dienstkohlenbezug gebraucht würden, also 90 000 Wagen dem Privatbetrieb (100 000 weniger 10 %, wie vorher ausgeführt) zur Verfügung ständen. Daß eine solche Erleichterung das jetzige Bild des Wagenmangels im Oktober gewaltig verändern, vielleicht einen Mangel für den Herbst ganz beseitigen würde, liegt auf der Hand. Im November würde dann der Dienstkohlenbezug mit 80 000 Wagen wieder einsetzen, um dann im Dezember auf den Durchschnitt von 100 000 Wagen überzugehen.

Die Vergrößerung der Kohlenlagerplätze ist ja nicht leicht durchzuführen, aber, wenn Not am Mann ist, geht vieles leichter als man es sich vorgestellt hat. Dies würde natürlich auch Geld kosten. Die Ausgaben hierfür würden aber bedeutend geringer sein, als wenn noch mehr Wagen beschafft werden, die einen großen Teil des Jahres unbenutzt stehen bleiben müssen. Letzteres würde, nebenbei bemerkt, durch die größere Verwendung der Wagen für Dienstzwecke im Sommer auch eingeschränkt werden. Auch müßten alle anderen Staatsverwaltungen, namentlich Bauverwaltungen, ferner Provinzial- und Stadtverwaltungen angehalten werden, Kohlen, Steine, Sand, Kies und derartige Massengüter, soweit angängig, im Sommer und nicht im Herbst oder Winter zu beziehen. Vorstehende Ausführungen sollten den ersten Punkt meiner Vorschläge erläutern.

Ein weiteres Abhilfsmittel würde darin bestehen, daß einer großzügigen Verbesserung der Be- und Entladevorrichtungen und hiermit im Zusammenhang stehend einer umfassenden Verwendung von Wagen mit großer Tragfähigkeit näher getreten werden müßte. Hierin hätte in erster Linie die Staatseisenbahnverwaltung den Privatbetrieben als Muster zu dienen und mit gutem Beispiel voranzugehen. Alle Dienstkohlenentladeplätze müßten hochgelegene Zuführungsgleise oder Hebewerke zum Hochheben der Wagen haben. Die Wagen müßten gekippt

werden können, so daß die Entladung in der denkbar kürzesten Zeit vor sich gehen könnte. Ferner müßten die Talbotwagen, die, wie die kleinen Kippwagen, zur Erdbeförderung mit Kippvorrichtungen selbst ausgerüstet sind, mehr benutzt werden. Eine Entladevorrichtung für Talbotwagen besteht z. B. bei dem Kraftwerk für den elektrischen Betrieb der Stadt- und Vorortbahn Blankenese-Ohlsdorf in Altona. Hier werden täglich 7 bis 8 Talbotwagen zu 16 t entladen. Diese Wagen haben einen bestimmten Umlaufsplan. Talbotwagen würden allerdings nur in begrenzter Zahl zu benutzen sein, denn sie haben den Nachteil, daß sie für andere Güter durchweg keine Verwendung finden können, als für diejenigen, für die sie zur Hinbeförderung benutzt worden sind. Sie müssen also leer zur Beladungsstelle zurückkehren. Wirtschaftlich vorteilhafter wären also hochgelegene Gleise mit Einrichtungen zum Kippen gewöhnlicher Kohlenwagen oder Hebewerke der Wagen zu diesem Zweck entweder als Schwingkipper oder Hochkurvenkipper. In neuerer Zeit hat man auch fahrbare Wagenkipper, z. B. den Pohligschen Kipper.

Wird durch derartig verbesserte Ladevorrichtungen die Entladung beschleunigt, so würde die Besserung noch mehr ins Gewicht fallen, wenn Wagen mit 25 bis 30 t Tragfähigkeit in größerer Zahl zur Verfügung ständen. Bei schnellerer und mechanischer Entladung der Dienstkohlen würden auch erhebliche Beträge an Arbeitslöhnen gespart werden. Ferner ständen die entladenen Wagen nach kurzer Zeit wieder zur anderweitigen Verwendung zur Verfügung, so daß auch eine erhebliche Verbesserung des Wagenumlaufs in Betracht käme.

Wenn die Staatseisenbahnen derartige neuzeitige Ladeeinrichtungen für ihre Dienstkohlen geschaffen hätten, wäre zu erwarten und darauf zu dringen, daß auch die großen Privatbetriebe auf ihren Anschlußgleisen dem nachfolgen, wodurch die Maßnahme eine noch größere Bedeutung erlangen würde.

Scriver, Verkehrskontrolleur.

Nachrichten.

Deutschland.

— Aus der Beratung des Eisenbahnanleihegesetzes im preußischen Herrenhause. Bei der Beratung am 3. Mai d. J. fand Staatsminister v. Breitenbach Gelegenheit, sich auf Anregung einiger Mitglieder des Hauses zu verschiedenen Fragen zu äußern. Zu dem Wunsche, daß die Benutzung von leer gebliebenen Frauenabteilen bei im übrigen starker Besetzung der Züge gestattet und dem Zugbegleitungspersonal in dieser Hinsicht größere Befugnis eingeräumt werden sollte, bemerkte er, in dieser Frage befinde sich die Verwaltung stets zwischen zwei Feuern: die Damen wünschen eine Vermehrung, die andere Seite wünsche eine Verminderung oder Einschränkung. Im allgemeinen empfehle es sich nicht, dem Personal bezüglich der Umwandlung von Abteilungen, die für eine bestimmte Gruppe von Fahrgästen freigehalten werden, eine Entscheidung zu überlassen, zumal sich hieraus in anderen Fällen erhebliche Mißstände ergeben haben. Hinsichtlich der Klage über vielfach mangelhafte Regulierung der Heizung in den Zügen erkannte der Minister an, daß auch auf diesem Gebiet noch manches gebessert werden könnte. Es sei bereits die Möglichkeit geschaffen, auch in den Durchgangswagen, daß der Fahrgast im Abteil in der Lage ist, die Heizung zu mindern. Die Versuche zur Abstellung der vorhandenen Mißstände sollen weiter fortgesetzt werden. Dann war auch auf die mit der Verschmälerung der Trittbretter an den Durchgangswagen verbundenen Gefahren hingewiesen worden. Der Minister erklärte hierauf, es sei richtig, daß die Durchgangswagen nicht parallel konstruiert sind, sondern sich nach den Stirnseiten verengern. Diese Verengerung sei aber erforderlich, weil die Wagen sehr lang sind, und weil sie sich, falls die Verengerung nicht durchgeführt wäre, in den Kurven außerhalb des Profils bewegen würden. Die Verwaltung sei aber mit Versuchen befaßt, für die sich aus diesem Umstande ergebenden Mißstände Abhilfe zu schaffen. Auf die Bitte, im nächsten Anleihegesetz die schon seit einer ganzen Reihe von Jahren geplante Eisenbahnverbindung Wormditt-Schlobitten zu berücksichtigen, teilte der Minister mit, daß inzwischen ein neues Projekt Wormditt-Preußisch Holland in den Vordergrund gestellt worden sei und zurzeit die Vorteile und Nachteile beider Projekte gegeneinander abgewogen werden. Es könne nicht mit Sicherheit in Aussicht gestellt werden, daß schon im nächsten Jahre eines der beiden Projekte in der Nebenbahnvorlage gebracht wird.

In der Einzelbesprechung wurde die im Abgeordnetenhause bei der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs im Anschluß an die geplante Güterumgehungsbahn Arnsdorf (Kreis Liegnitz)-Neuhof gefaßte Resolution (vgl. Nr. 38 S. 625 d. Ztg.) eingehend erörtert. Die Herrenhauskommission hatte empfohlen, dieser Resolution beizutreten. Der Minister wiederholte auch hier, daß dem Wunsche der Stadt Liegnitz, diese Linie im Norden der Stadt herumzuführen, nach Möglichkeit entsprochen werden soll. Es handelt sich aber bei dem Projekt nicht, wie anscheinend geglaubt wird, nur um eine Umgehungsbahn bei Liegnitz. Die geplante Linie von Neuhof nach Arnsdorf ist das Schluß- oder Anfangsstück einer Schleppbahn, die südlich Breslau bei Brockau beginnt und bei Arnsdorf endet, mit dem ausgesprochenen Zwecke, den oberschlesischen Schwerverkehr von Breslau und den Orten zwischen Breslau und Liegnitz abzulenken und durch diese Linie ein Gebiet neu aufzuschließen, das bisher der Eisenbahn entbehrte. Der Hinweis, bei dieser Gelegenheit hätte sich ergeben, daß der Bahnhof Liegnitz, in den zurzeit 6½ Millionen Mark verbaut werden, heute bereits unzulänglich sei und jeder Erweiterungsmöglichkeit entbehre, treffe nicht zu. Dieser Bahnhof werde noch lange dem Verkehr dienen, er sei aber vollständig außerstande, ein neues drittes oder viertes Gleis der geplanten Durchgangslinie aufzunehmen. Würde dies dennoch geschehen, so würden dadurch die gesamten Betriebsanlagen durchschnitten werden, und der Bahnhof würde leistungsunfähiger als er heute ist. Schließlich antwortete der Minister noch auf eine Beschwerde über mangelnde Berücksichtigung der Provinz Pommern bei dem Bau von Eisenbahnen. Eine solche Beschwerde könne er nur bedingt als berechtigt anerkennen. „Es ist in der Tat unmöglich, im Anleihegesetz die Provinzen vollständig gleichmäßig zu bedenken. Es wird nach Möglichkeit gerecht verteilt, aber es läßt sich nicht vermeiden, daß die eine oder andere Provinz zeitweilig ausfällt.“ Das nächste Jahr werde den Beschwerdeführer hoffentlich zufriedenstellen. Die Vorlage wurde dann ohne weitere Besprechung im einzelnen und im ganzen angenommen.

— Eröffnung der Eisenbahnstrecke Schneidemühl-Jablonowo. Am 1. Juni d. J. wird im Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg die vollspurige 18,56 km lange Reststrecke Schneidemühl-Jablonowo der Neubaustrecke Schneidemühl-Czarnikau (Goray) als Nebenbahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet. An der Strecke liegen in der Richtung von Schneidemühl aus der Personenhaltepunkt Waldschlößchen sowie die Bahnhöfe Küddowtal, Usch und Miroslaw. Gleichzeitig werden die an der Teilstrecke Czarnikau-Jablonowo gelegenen Stationen Romanshof-Malzmühle, Sarben, Kruszewo und Jablonowo, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehr dienten, sowie die zwischen Krutsch und Lubasch belegene Station Sagen-Goray als Bahnhof 4. Klasse für den Gesamtverkehr eröffnet. Der unbesetzte Personenhaltepunkt Waldschlößchen dient nur dem Personenverkehr.

— Anlage zur Überführung von Leichen bei Bahnhof Berlin-Halensee. Bekanntlich sind in Stahnsdorf bei Berlin großartige Friedhofsanlagen fertiggestellt, die für den Bezirk der Stadtsynode Berlin als Sammelfriedhof dienen sollen. Die dorthin führende Anschlußbahn vom Bahnhof Wannsee wird am 3. Juni d. J. dem Betriebe übergeben werden (s. d. amtl. Bekanntmachung in Nr. 37, S. 615). Es war nun aber auch nötig, innerhalb Groß-Berlins einen Punkt zu finden, an dem die Ausführung eines Gleisanschlusses und das Aufstellen von Bahnwagen möglich war, um an diesem Punkte gesammelte Särge mit den Leichen aufzunehmen und sie auf dem Bahnwege nach Stahnsdorf zu befördern. Die Stadtsynode hatte mit der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin dieserhalb Verhandlungen gepflogen. Es genügte nicht das Einverständnis dieser beiden Behörden, sondern es war auch darauf Rücksicht zu nehmen, daß bei der Auswahl des Platzes die Anwohner nicht irgendwie durch den Anblick der Leichenwagen gestört würden, es mußte deshalb das betreffende Grundstück mit einer undurchsichtigen Umwehrung umgeben und eine vollkommen verdeckte Unterfahrt für die Eisenbahnwagen nebst einem seitlich geschlossenen Schutzdach an der Gleisseite geschaffen werden, damit das Hinausheben der Särge aus den Leichenwagen und Hineinheben in die Eisenbahnwagen dem Anblick des Publikums entzogen werde. Das Abfertigungsgebäude ist dicht an der Überführung der Paulsborner Straße über die Ringbahn in der Nähe des Bahnhofs Hohenzollerndamm angelegt. Das den Sarg anbringende Landfahrzeug gelangt zunächst in eine verdeckte Halle, die in würdiger Weise mit Tuch ausgeschlagen ist, da hier zum letzten Male der Sarg zwecks Feststellung der Leiche geöffnet wird. Er gelangt dann durch einen elektrischen Aufzug in die unteren Sargaufstellungsräume, wo er bis zur Verladung in den Bahnwagen stehen bleibt; diese erfolgt, sobald genug Särge vorhanden sind, um einen Wagen zu füllen. Um einer zu frühen Verwesung der Leiche entgegenzuwirken, sind die umfassendsten Maßregeln getroffen, insbesondere ist eine elek-

frisch angetriebene Kältemaschine vorhanden, die imstande ist, die Luft in den Aufstellungsräumen dauernd auf — 2 Grad abzukühlen. Die Gesamtkosten der Anlage haben 75 000 ℳ betragen.

Eine ausführliche Beschreibung, der wir auch vorstehende Angaben entnehmen, ist in Nr. 40 des Zentralblattes der Bauverwaltung vom 21. Mai enthalten, deren Verfasser, Regierungsbaumeister Lücking, die Ausführung überwacht hat, während die Grundrißunterlagen vom Regierungs- und Baurat Mellin herrühren. Wir fügen hinzu, daß der Anblick des Abfertigungsgebäudes von außen ein zwar höchst eigenartiger, aber sehr ansprechender ist; das dunkel gefärbte Holz erinnert an die bekannte norwegische Blockhausbauweise. Es würde nur schwer sein, aus dem äußern Anblick auf die Zweckbestimmung des Gebäudes zu schließen, wenngleich der Ernst der Farbe und der Formen mit dem Ernst des Zwecks im vollen Einklang steht.

— **Zusammenstoß von Kraftwagen und Eisenbahnzug.** In der Nacht vom 24. zum 25. d. M. wollte ein mit fünf Personen besetzter Kraftwagen von Itzehoe nach Wilster fahren, wo ein Feuerwehrfest gefeiert wurde. Obgleich eben außerhalb der Stadt Itzehoe der Bahnkörper gekreuzt werden muß, näherte sich ihm der Wagen mit unverminderter Geschwindigkeit, fuhr gegen die gut beleuchtete geschlossene Schranke und traf mit der Spitze des von Wrist kommenden Sonntagszuges Nr. 1726 zusammen. Sämtliche Personen wohnten in Itzehoe. Zwei Personen, die Witwe Anna Duckstein und der Buchbindergehilfe Johannes Claussen, wurden sofort getötet. Der Wagenführer Warbka starb bei seiner Einlieferung in das Krankenhaus. Der Zigarrenarbeiter Tietjens in Itzehoe ist schwer und der Maschinenmeister Jändling in Itzehoe leicht verletzt.

Einer Mitteilung des „Reichsanzeigers“ entnehmen wir, daß das Unglück, wie die Untersuchung ergeben hat, durch die Schuld des Wagenführer Warbka verursacht wurde. Dieser hatte nach reichlichem Alkoholgenuß sich widerrechtlich in den Besitz des Kraftwagens gebracht, war dann in rasender Geschwindigkeit auf der Chaussee entlang gefahren und hatte in seinem Zustande weder die Bahn noch die Eisenbahnschranke gesehen. Als ein Mitfahrender ihn darauf aufmerksam machte, war es bereits zu spät.

— **Die Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft** konnte im April d. J. auf ein 50 jähriges Bestehen zurückblicken. Der aus Anlaß dieses Jubiläums in geschmackvollem Einband ausgegebenen Festschrift, die über das Entstehen, die Entwicklung und den jetzigen Stand des Unternehmens interessante Aufschlüsse gibt, entnehmen wir u. a., daß die Brölthaler Eisenbahn-Kommanditgesellschaft am 2. Juli 1860 gegründet wurde zwecks Erbauung und Betrieb einer Pferdeeisenbahn vom Bahnhof Hennef der Cöln-Gießener Eisenbahn aus bis oberhalb des Dorfes Ruppichteroth mit einer Abzweigung von Schönenberg in das Niedersaurenbacher Tal. Die Betriebslänge betrug 22,6 km und die Spurweite 0,785 m. Die Bahn wurde hauptsächlich zur Beförderung von Erzen nach Station Hennef benutzt. Infolge des stetig zunehmenden Verkehrs beschloß man bereits im ersten Jahre des Bestehens der Bahn, vom Pferdebahn- zum Dampfbetrieb überzugehen, und am 25. April 1863 wurde auf der Stammstrecke Hennef-Ruppichteroth die erste Lokomotive in den Dienst gestellt. Infolge der weiter zunehmenden Verkehrsentwicklung wurde 1869 die Gesellschaft in die „Brölthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Hennef“ umgewandelt und zugleich die Verlängerung der Bahn von Ruppichteroth bis Waldbröl beschlossen. Die Eröffnung dieser Teilstrecke erfolgte am 6. September 1870, so daß die gesamte Betriebslänge nunmehr 33,39 km betrug. Damit wurde auch die Brölthaler Eisenbahn die erste mit Dampf betriebene, dem allgemeinen Verkehr dienende Schmalspurbahn Deutschlands. Im Jahre 1888 entschloß man sich, das Unternehmen noch weiter auszudehnen durch den Bau der Strecken Asbach (Westerwald) - Hennef, Hennef-Bruel (Rheinufer) und Niederpleis-Oberpleis. Die Inbetriebnahme der ersteren Strecke fand 1892, der zweiten bereits im Jahre vorher und der letzten am 7. Mai 1893 statt; am 21. Februar 1894 erfolgte dann die Inbetriebnahme der zunächst als Kleinbahn genehmigten Strecke von Oberpleis nach Herresbach. Damit hatte die Betriebslänge insgesamt 79,54 km erreicht. Hierzu traten die im Sommer 1899 dem Betrieb übergebene Strecke Niederpleis-Siegburg Staatsbahnhof und am 1. Oktober 1902 die in eine Nebenbahn umgewandelte und bis Rostingen verlängerte Kleinbahnstrecke Oberpleis-Herresbach, zu denen noch der Erwerb der Kleinbahn Heisterbacher Talbahn im Jahre 1903 kam. Sämtliche Strecken sind als Nebenbahnen dem Eisenbahngesetze vom 3. November 1838 unterstellt; sie sind eingleisig in einer Spurweite von 0,785 m ausgeführt, besitzen zurzeit eine Gesamtbetriebslänge von 87,3 km und dienen dem Personen- und Güterverkehr. An Stationen sind 44 vorhanden. In unmittelbaren Diensten des Brölthaler Eisenbahnunternehmens werden insgesamt 307 Personen beschäftigt. Für dieses Personal besitzt die Verwaltung an eigenen Wohlfahrtseinrichtungen einen Unterstützungs- und einen Pensionsfonds, eine an die Kleiderkasse angeschlossene Sparkasse sowie eine Betriebskrankenkasse, die auch den Angehörigen der Mitglieder freie ärztliche Behandlung gewährt. Außerdem ist die Verwaltung für ihre Bediensteten an anderen Wohlfahrtseinrichtungen beteiligt, u. a. an der Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen und hinsichtlich der Heisterbacher Talbahn auch an der Straßenbahn- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft in Berlin. Innerhalb der letzten 20 Jahre hat die Verwaltung im Interesse ihrer Bediensteten für Wohlfahrtszwecke rd. 323 460 ℳ verausgabt. — Eines der Hauptverdienste der Brölthalbahn besteht darin, daß sie dazu beigetragen hat, im nordwestlichen Teile des Westerwalds die Basaltindustrie zu ermöglichen.

— **Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1912 beträgt die Länge sämtlicher Bahnstrecken dieser Gesellschaft am Ende des Berichtsjahres 87,25 km. Die Verkehrsergebnisse haben sich gegen das Vorjahr günstiger gestaltet. Der Personenverkehr erbrachte im ganzen rd. 451 528 ℳ Einnahme, d. s. rd. 3455 ℳ = 0,8 % mehr als im Vorjahr. Die Zahl der beförderten Personen betrug 1 398 593 (+ 2280 = 0,2 %), die Anzahl der Personenkm ist um 271 657 = 1,6 % gestiegen. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellten sich auf rd. 467 892 ℳ (+ 3599 ℳ = 0,8 %). Im Güterverkehr wurden im Berichtsjahr 916 782 t (+ 135 963 t = 17,4 %) befördert, die geleisteten Tonnenkm betrugen 20 680 028 (+ 2 678 650 = 14,9 %) und die Gesamteinnahmen aus dem Güterverkehr rd. 1 145 962 ℳ (+ 105 243 ℳ = 10,11 %). Die Gesamteinnahmen betrugen ausschließlich des Übertrags aus dem Vorjahre und der dem Erneuerungsfonds zufließenden Anteile rd. 1 879 165 ℳ (+ 121 851 ℳ = 6,93 %), die Betriebsausgaben rd. 1 216 275 ℳ (+ 74 797 ℳ = 6,55 %). Die letzteren stellten sich auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge auf 13 940 ℳ (+ 857 ℳ). Von den Mehrausgaben entfallen rd. 12 000 ℳ auf Verbesserung der Bezüge des Personals und rd. 10 000 ℳ auf Personalvermehrung. Die letztere steht mit der Steigerung der Betriebsleistungen sowie mit Einführung von Diensterleichterungen für das Betriebspersonal und Gewährung von Erholungsurlaub auch an Hilfsbedienstete und Arbeiter im Zusammenhange. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den reinen Betriebseinnahmen gestaltete sich auf 64,72 % gegen 64,96 % im Vorjahr. Der von den Betriebseinnahmen verbleibende Überschuß beziffert sich auf rd. 233 749 ℳ (+ 48 792 ℳ), wovon zur Verfügung der Generalversammlung rd. 220 109 ℳ verbleiben und die Zahlung einer Dividende von 4 % auf das Aktienkapital von 5,1 Millionen Mark ermöglichen.

— **Sonderzugverkehr zur Internationalen Baufachausstellung Leipzig 1913.** Das literarische Bureau der Baufachausstellung teilt mit: Die beteiligten Eisenbahndirektionen haben beschlossen, um dem Publikum den Besuch der Internatonalen Baufachausstellung in Leipzig zu erleichtern, Sonderzüge nach Leipzig verkehren zu lassen. Es ist die Einlegung von Sonderzügen auf den von Greiz, Zeitz, Gera, Erfurt, Halle, Magdeburg, Berlin, Frankfurt a. O., Cottbus, Eilenburg nach Leipzig führenden Linien vorgesehen. Der erste Verwaltungs-Sonderzug zu ermäßigten Preisen wird am 2. Juni von Görlitz nach Leipzig und am 3. von dort zurück verkehren. Die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen hat ferner mit der bayerischen Staatsbahnverwaltung wegen Ablassung von Sonderzügen von München nach Leipzig sich ins Einvernehmen gesetzt, und es sind Sonderzüge am 12. Juli und 14. August bereits vorgesehen. Der Sonderzugverkehr wird wahrscheinlich jeweils an den Montagen erfolgen, da regelmäßig Montags besondere Veranstaltungen, wie „Elitetage“, Illuminationen und ähnliche Darbietungen, in der Internationalen Baufachausstellung geboten werden.

— **Eisenbahnangelegenheiten im württembergischen Landtage.** Die Zweite Kammer hat am 17. d. M. zum Eisenbahnetat Anträge angenommen, durch welche die Regierung ersucht wird, in Konferenzen mit Vertretern der übrigen Bundesstaaten dahin zu wirken, daß 1. der deutsche Staatsbahnwagenverband zu einer Betriebsmittelgemeinschaft mit Aufrechterhaltung der Selbständigkeit dieser Staaten in der Verwaltung ihrer Eisenbahnen unter Vereinfachung und Verbilligung des Eisenbahnbetriebs ausgebildet werde, 2. daß Umleitungen im Güterverkehr als dem Artikel 42 der Reichsverfassung widersprechend nicht zugelassen werden und 3. daß an dem Durchgangsverkehr von Nord nach Süd Württemberg der ihm nach seiner Lage unter entsprechender Beschleunigung durchgehender Schnellzüge gebührende Anteil ermöglicht werde.

— **Die preußische Staatsbahnverwaltung auf der Baufach-Ausstellung in Leipzig.** Die Ausstellung, die das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten im südlichen Flügel der Betonhalle zur Schau stellt, ist von vornherein in der großzügigsten Weise eingeleitet worden. Ein Modell löst das andere

ab. Kartenmaterial, Photographien und statistisches Material ergänzen die Modelle aufs wirksamste. Wenn man die Betonhalle betritt und sich in dem prachtvollen Kuppelraum zur Linken wendet, so kommt man sozusagen in eine kleine Modellstadt, die die preußische Hochbauverwaltung ausgestellt hat. Man sieht dort u. a. auch verschiedene Eisenbahngebäude und andere Nutz- und Zweckbauten, die der Staat errichtet hat. Auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues wird mehr mit wirklichen Nachbildungen gearbeitet, als mit Zahlen und papiernen Darstellungen, wenngleich auch diese zur Ergänzung und Verständigung natürlich herangezogen werden. Ein außerordentlich anschauliches Bild gibt das Modell der Gleisanlagen eines großen Verschiebebahnhofs. Hunderte von Schienensträngen laufen scheinbar unentwirrbar durcheinander, und doch ist es ein wohlgeordnetes Netz, das kaum einen Fehler bei sich duldet, denn überall sind ja in den Stellwerkshäusern Apparate und Maschinen, die das große Ganze selbsttätig fast ohne Menschenhand mit großer Sorgfalt regeln, in Tätigkeit.

Die Eisenbahnverwaltung hat entsprechend ihrem überaus weitläufigen Verwaltungsgebiet sehr zahlreich und reichhaltig ausgestellt. Da sieht man die Modelle großer Rheinbrücken neben der kleinen elektrischen Klingelanlage in irgendeinem Eisenbahnstationsgebäude. Sehr anschaulich und klar am Modell läßt sich die Streckenblockung, die heutzutage den größtmöglichsten Grad von Sicherheit im Eisenbahnbetriebe darstellt, ersehen. Man sieht dort ein mechanisches Stellwerk, man sieht ein Druckluftstellwerk und man sieht eins, das die Elektrizität als Kraftquelle benutzt. Das Modell eines Wasserwerkes in dem Rangierbahnhof Wahren-Leipzig zeigt, von welcher Bedeutung die geregelte Wasserzufuhr für den Eisenbahnbetrieb ist. Eine Verbindung von Wasserbau und Eisenbahnen stellt die Modellanlage der großen Schiffsfähre Saßnitz-Trelleborg dar. Das große Fährschiff nimmt in seinem Bauche einen vollständigen D-Zug in sich auf. Er fährt fast, wie in einen Tunnel, in den Schiffskörper ein und ist so naturgetreu nachgebildet, daß nicht einmal die kleinen Wagenschilder mit der Aufschrift der Wagenrichtung fehlen.

— **Hinterbliebenenversorgung der preußischen Eisenbahnbeamten.** Von beachtenswerter Seite wird uns geschrieben: „Eine Verbesserung der Versorgung der Beamten-Witwen und -Waisen zu erreichen, um sie vor Not und Entbehrung zu schützen, ist schon lange der allseitige Wunsch der Eisenbahner! Dieser Wunsch ist jetzt erfüllt! Die von der außerordentlichen Hauptversammlung der Eisenbahn-Verbandskrankenkasse am 19./20. September v. J. beschlossene Angliederung des Tarifs III für die Witwen- und Waisenversorgung ist mit Zustimmung der Minister der Justiz und des Innern vom Minister der öffentlichen Arbeiten durch Erlaß vom 7. März d. J., wie bereits in Nr. 21, S. 350 mitgeteilt, mit der Maßgabe genehmigt, daß die Hinterbliebenenversicherung mit dem ersten Tage des Kalendervierteljahres in Wirksamkeit tritt, bis zu dem 1000 Mitglieder in den Tarif III aufgenommen sind. Nach den vorläufig angestellten Rundfragen liegen jetzt fast 3000 Anmeldungen vor. Das Inslebentreten der neuen Kasseneinrichtung ist also jetzt endlich nach langen, schweren Kämpfen gesichert. Kein Beamter, dem das Wohlergehen seiner Familie am Herzen liegt, säume deshalb, sofort dieser neuen Kasseneinrichtung des Verbandes der Eisenbahnvereine beizutreten, da er es sich sonst selbst zuzuschreiben hat, wenn er die Seinen in Bedürftigkeit zurückläßt. Der neue Tarif III nimmt auf die eigenartigen Einkommensverhältnisse des Beamtenstandes mit den im Anfang niedrigen, später aber steigenden Gehältern die weitgehendste Rücksicht und weist gegenüber den bisherigen Versicherungsarten so erhebliche Vorteile auf, daß eine günstigere Fürsorge für die Beamtenhinterbliebenen kaum gefunden werden wird. Der sofortige Beitritt muß deshalb allen Beamten, insbesondere auch den Oberbeamten dringend empfohlen werden. Die Beiträge des neuen Tarifs III sind so niedrig, daß sie ohne größere Entbehrungen von jedem Beamten getragen werden können. Das Alter hat auf die Aufnahme der Beamten in den Tarif III keinen Einfluß und selbst die ältesten im Dienst befindlichen Beamten sind aufnahmefähig. Für die älteren Beamten ist besonders günstig die Versicherung mit fünfjähriger Karrenzzeit und Zahlung der Beiträge bis zum Tode, da die Beiträge in diesem Falle nur 1 % des Diensteinkommens betragen, wobei der Austritt jederzeit gestattet ist, wenn die rentenberechtigten Angehörigen vor dem Mitgliede sterben sollten. Die Bezirksvorstände der Verbandskrankenkasse und alle Dienststellenvorsteher nehmen Anmeldungen entgegen und erteilen Auskunft."

— **Carl Waechter †.** Am 22. Mai d. J. verstarb zu Charlottenburg der Mitbegründer der bekannten Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter, der Königliche Baurat Carl Waechter, im 73. Lebensjahre. In ihm ist ein rastlos tätiger Mann mit regem Unternehmungsgeist und ungewöhnlicher Tatkraft dahingegangen. Auf den mannigfachsten Gebieten des industriellen Lebens, namentlich im Klein- und Nebenbahnwesen des Deutschen Reiches, hat er sich die größten Verdienste erworben.

Im Jahre 1840 geboren, bestand er 1857 auf dem Mariengymnasium seiner Vaterstadt Stettin die Reifeprüfung und besuchte dann die Königliche Bauakademie zu Berlin, aus der er den Lebensjahren nach als jüngster preußischer Regierungsbaumeister hervorging. Die ersten Mittel für verschiedene Studienreisen nach dem Ausland, namentlich nach England, gewährte ihm der von ihm gewonnene Schinkelpreis. Nach kurzer Zeit, in der er beim Bau der Eifelbahn tätig war, schied Waechter aus dem Staatsdienst aus und wandte sich nach Rumänien, das gerade zu dieser Zeit durch seinen jungen Fürsten Carol, zu dem der Verstorbene in persönliche Beziehung trat, der modernen Kultur, insbesondere durch Bahnbauten, erschlossen wurde. Nach Deutschland zurückgekehrt, übernahm Waechter das Amt des alleinigen Direktors der Nordbahn, das er bis zu deren Verstaatlichung bekleidete. Alsdann war er bis zur Begründung der Firma, die seinen Namen tragen sollte, bei der Tiefbaufirma R. Schneider tätig, wo er ein dankbares Arbeitsfeld vorfand. Unter seiner Leitung wurden große Eisenbahn- und Hafenbauten ausgeführt, unter anderem hatte er Gelegenheit, sich am Bau der Berliner Stadt- und Ringbahn durch die Übernahme umfangreicher Bauausführungen in hervorragender Weise zu beteiligen.

In den achtziger Jahren verband sich der Verstorbene mit dem Kommerzienrat Carl Vering zu Hannover und gründete mit ihm die offene Handelsgesellschaft Vering & Waechter. Die junge Firma konnte als eine der ersten ihrer Art bald eine reiche Tätigkeit in allen Teilen des deutschen Vaterlandes entfalten. Im Westen und Osten, im Süden und Norden gibt eine lange Reihe blühender Bahnunternehmungen Zeugnis von dem rastlosen Eifer und der nie ermüdenden Schaffenskraft des Verblichenen. Er begründete ferner als Tochtergesellschaft der Firma Vering & Waechter die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft und rief zahlreiche andere Eisenbahn- und Kleinbahngesellschaften von mehr örtlicher Bedeutung ins Leben.

Von seinen Charaktereigenschaften wird neben einer großen Bescheidenheit allen, die mit dem Verstorbenen in Verbindung getreten sind, seine tiefe nicht zu erschöpfende Herzensgüte unvergeßlich bleiben. Sein aus dieser Güte entspringendes Wohlwollen gegen Mitarbeiter und Untergebene sichern dem Verblichenen in weiten Kreisen über das Grab hinaus ein ehrendes und liebevolles Gedenken.

Österreich.

— **Einführung neuer einheitlicher Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen.** An Stelle der am 1. Oktober 1906 in Kraft getretenen einheitlichen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen gelangen neue, mit dem ungarischen Handelsministerium festgesetzte Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen zur Ausgabe. Gleichzeitig gelangt zu der mit obigen Verordnungen eingeführten Signalordnung für Haupt- und Lokalbahnen der I. Nachtrag zur Ausgabe. Beide Dienstvorschriften treten mit dem 1. Oktober 1913 in Kraft. Der ungarische Handelsminister hat die gleichen Anordnungen für die in den Ländern der ungarischen Krone gelegenen Eisenbahnen getroffen.

— **Der Geschäftsbericht der Südbahn** über die Ergebnisse des Jahres 1912 ist kürzlich erschienen; er entwirft zunächst ein allgemeines Bild des Jahres 1912. Es wird erklärt, daß dieses Jahr im Zeichen einer weiteren geradezu sprunghaften Verkehrsentwicklung stand, die — hervorgerufen durch eine günstige Gestaltung der allgemeinen Wirtschaftslage — in gleicher Stärke kaum je zuvor beobachtet werden konnte. Im Zusammenhang damit sowie als Folge verschiedener tarifarischer Verfügungen habe sich eine neuerliche, sehr erhebliche Steigerung der Betriebseinnahmen ergeben, die allerdings zum größten Teile durch das gleichzeitige Anschwellen unvermeidlicher Ausgaben aufgewogen worden sei. Die Hoffnung, daß die bedeutenden Mehrausgaben für das Personal ihre Deckung in Tarifregelungen finden werden, habe sich nicht erfüllt, da nur ein Teil der geplanten tarifarischen Verfügungen verwirklicht werden konnte. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließe zum erstenmal seit fünf Jahren wieder mit einem Gebarungsüberschuß. Dieser Überschuß in der Höhe von rund 1,9 Millionen Kronen, in einem geschäftlichen Rekordjahr sondergleichen erzielt, sei nur dadurch überhaupt ermöglicht worden, daß die Gesellschaft durch die weitere Aussetzung der Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber dem Hauptstock der Prioritätsgläubiger der Notwendigkeit enthoben war, die für die unerläßlichen Investitionsauslagen notwendigen Mittel auf anderem Wege aufzubringen. Über die Zukunft des Unter-

nehmens können auch die befriedigenden Ergebnisse im Berichtsjahr volle Beruhigung nicht bieten, zumal die Fortdauer der Verhältnisse, die zu der günstigeren Gestaltung der Ertragsrechnung geführt haben, in keiner Weise gewährleistet erscheine. Es müsse vielmehr mit der Möglichkeit eines Abflauens der Verkehrslage gerechnet werden, wenngleich die günstige Gestaltung der Betriebseinnahmen im ersten Viertel des laufenden Jahres noch angehalten habe. Ebenso müsse das unaufhaltsame Anschwellen der Betriebsausgaben, insbesondere jener persönlicher Natur, als eine von der Zunahme des Geschäftsumfanges im wesentlichen unabhängige Erscheinung berücksicht werden. Zudem bleibe die Gesellschaft weiterhin mit ihrem vorläufig unvermindert großen Investitionsbedarf mangels anderweitiger Hilfsquellen auf ihre Gläubiger und auf die ihr im Anlehensdienst eingeräumten Erleichterungen angewiesen, die zugleich die Zukunft des Unternehmens von Jahr zu Jahr immer schwerer belasten. Unter diesen Umständen bedurfte es wahrhaftig nicht erst des neuerlichen Hinweises, daß eine dauernde Ordnung der finanziellen Lage der Gesellschaft aus der Entwicklung ihrer Erträgnisse allein wohl als ausgeschlossen anzusehen sei. Die Verwaltung müsse es daher als ihre vornehmste Pflicht betrachten, die Sanierungsaktion — ungeachtet aller Hindernisse, die äußere Umstände ihrer Verwirklichung in den Weg legen können — mit unverminderter Beharrlichkeit weiter zu betreiben. Zum Gelingen dieser Aktion werde allerdings die Mitwirkung aller beteiligten Faktoren unentbehrlich sein.

— **Güterverkehrsstatistik.** Der Entwurf eines Gesetzes „betreffend die Güterverkehrsstatistik der Eisenbahnen" ist bekanntlich von der Regieung samt dem Entwurf einer Begründung und der Durchführungsvorschriften sämtlichen Handelskammern und sonstigen Interessenten zur Begutachtung vorgelegt worden. Die Ergebnisse dieser Begutachtung lassen schon deutlich erkennen, daß die allgemeine Stimmung der Geschäftswelt dem Regierungsentwurfe wenig günstig ist. Die hohe Bedeutung einer Güterverkehrsstatistik für die Allgemeinheit wird zwar durchweg gewürdigt, man wendet sich aber gegen die Kosten, Arbeitsaufwendungen und Gefahren, die nach dem Entwurfe mit ihrer Erstellung für die Verfrachter verknüpft sind.

— **Die Einnahmenentwicklung der Staatsbahnen.** Das abgelaufene Jahr war für die Einnahmenentwicklung der österreichischen Staatsbahnen ein besonders günstiges, indem gegenüber dem Erfolge des Jahres 1911 eine Mehreinnahme von 60 Millionen Kronen und gegenüber dem Staatsvoranschlage eine Mehreinnahme von 29 Millionen Kronen erzielt wurde. Wie sich die Einnahmen im Jahre 1913 gestalten werden, läßt sich derzeit noch nicht verläßlich beurteilen. In den ersten vier Monaten des Jahres, in denen im Jahre 1912 schon eine Mehreinnahme von 25 Millionen gegenüber dem Jahre 1911 sich ergab, ist eine weitere Mehreinnahme von etwa 3½ Millionen Kronen zu verzeichnen, die durch die endgiltige Richtigstellung der Ergebnisse der letzten drei Monate voraussichtlich noch eine Erhöhung erfahren dürfte. Die bisherige Einnahmensteigerung des Jahres 1913 entfällt ausschließlich auf den Güterverkehr. Im Personenverkehr machte sich eher eine Abschwächung bemerkbar. Im Staatsvoranschlage für 1913 ist für die österreichischen Staatsbahnen eine Mehreinnahme von 44 Millionen Kronen veranschlagt. Da der Voranschlag des Jahres 1912 durch den tatsächlichen Erfolg um 29 Millionen überboten wurde, ist zur Erreichung des Voranschlages für das Jahr 1913 eine Mehreinnahme von 15 Millionen Kronen erforderlich.

— **Die Mittenwaldbahn.** Von den zwei Teilstrecken dieser Bahn konnte bekanntlich die erste von Innsbruck über Scharnitz nach Mittenwald (Partenkirchen) bereits im Vorjahre dem öffentlichen Verkehr übergeben werden, während die Eröffnung der zweiten Teilstrecke von Reutte bis zur Landesgrenze bei Grießen (nach Partenkirchen) auf das Jahr 1913 verschoben werden mußte. Am 17 d. M. hat die technisch-polizeiliche Prüfungskommission die Betriebsfähigkeit auch dieser zweiten Teilstrecke festgestellt und die Benutzungserlaubnis erteilt. Gegen die Aufnahme des öffentlichen Verkehres obwaltet daher nach vollzogener Schulung des Personals der bayerischen Staatsbahnverwaltung, die den Fahrdienst auf der Strecke Reutte-Grießen zu besorgen hat, kein Anstand. Als Eröffnungstermin wurde von der bayerischen Staatsbahnverwaltung, wie bereits in Nr. 39 S. 643 d. Ztg. mitgeteilt, der 29. Mai in Aussicht genommen.

— **Die Grundsätze des Staatsbahnsystems.** Die jüngste Nummer der „Revue Economique Internationale" veröffentlicht einen Aufsatz des Geheimen Rats Dr. v. Wittek, der in knapper und verständlichster Art die Grundsätze der Verstaatlichung von Eisenbahnen und des Betriebes dieser Verkehrsmittel durch den Staat darlegt. Herr v. Wittek, der frühere österreichische Eisenbahnminister, beschränkt sich in seinen Darlegungen nicht allein auf die Besprechung der Eisenbahnverhältnisse in Österreich-Ungarn, er zieht die Entwicklung und die Erfahrungen, die auch andere Reiche mit dem Staatsbahnsystem gemacht haben, in den Kreis seiner Untersuchungen. Als Grundgedanken des Staatsbahnbetriebes stellt er die Idee hin, die Eisenbahnen, das kräftigste und wirksamste Werkzeug der Volkswirtschaft, in den Dienst des Staates zu ziehen, da die herrschende Auffassung eben im Staate, als der Gemeinsamkeit aller, den natürlichen Vertreter aller Interessen erblickt, der Staat also am besten in der Lage sei, eben diesen allgemeinen Interessen tatsächlich das Übergewicht über jegliche Sonderinteressen zu schaffen. Wittek legt dann den Einfluß des Staatsbahnbetriebes auf die verschiedenen Gebiete der Verwaltung dar. Er zeigt, wie der Staatsbahnbetrieb die Verkehrspolitik beeinflußt, welche Wirkungen er auf die Volkswirtschaft ausübt, und zwar in bezug auf den Personenverkehr, den Frachtenverkehr und das Lieferungswesen. Da die Volkswirtschaft heute gleichfalls unter dem Gebote der Sozialpolitik steht, erörtert Verfasser auch die Beziehungen des Staatsbahnbetriebes zu den Grundsätzen der Sozialpolitik. Selbstverständlich widmet er auch dem finanziellen Teile der Frage seine Aufmerksamkeit und gelangt zu dem Schlusse, daß die Idee des Staatsbahnbetriebes nicht durch allfällige Fehler gefährdet werden könne, die übrigens auszubessern sind. Er bezeichnet als das hervorstechendste Verdienst des Staatsbahnbetriebes, daß er den ganzen Eisenbahnapparat, der seinem Ursprung gemäß ausschließlich für materielle Interessen bestimmt war, über deren Herrschaft emporgehoben habe, indem er ihm die hohe Bestimmung schuf, ein Werkzeug zu sein des öffentlichen Wohles, der sozialen Gerechtigkeit, des technischen Fortschrittes, der Entwicklung der Wissenschaft, ein Ziel, das um so wertvoller ist, als sich seine Früchte durch seine Anwendung vervielfachen.

Ungarn.

— **Neueinteilung der kommerziellen Hauptsektion der ungarischen Staatsbahndirektion.** Auf Grund der jüngsthin erlassenen Verordnung des ungarischen Handelsministers wurde die kommerzielle Hauptsektion der Staatsbahnen, bei gleichzeitiger Abänderung der Direktions-Geschäftsordnung, neu eingeteilt, indem die bisher bestandenen sogenannten Fachabteilungen, deren jede einige Unterabteilungen umfaßte, aufgehoben und deren Obliegenheiten 12 voneinander unabhängig wirkenden Abteilungen zugeteilt wurden. Diese Abteilungen sind die folgenden: Abteilung C I. Tarifangelegenheiten für den in- und ausländischen Zivil- und Militärpersonen- und Gepäckverkehr; Abteilung C II. Tarifangelegenheiten im ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen Güterverkehr (Tarif I. Teil) und der betreffende Tarif für lebende Tiere und Militärgüter; Abteilung C III. Tarifangelegenheiten im Lokalbahn-Güterverkehr, ferner im ungarischen Anschluß- und Verbandgüterverkehr; Abteilung C IV. Tarifangelegenheiten im Güterverkehr für Österreich, für die neu erworbenen Länder (Bosnien-Hercegovina) und für den adriatischen Hafenverkehr mit Ungarn bezw. über Ungarn (trst.); Abteilung C V. Tarifangelegenheiten für den Güterverkehr zwischen den Ländern außerhalb des vertragsmäßigen Zollgebietes und Ungarn bezw. über Ungarn (trst.); ferner Tarifangelegenheiten im Donau-Umschlagverkehr und im Kohlenverkehr, mit Ausnahme des ungarischen Loko- bezw. ungarischen Verband-Kohlenverkehrs; Abteilung C VI. Kartellabrechnung; Abteilung C VII. Refaktien- und Reexpeditionsabrechnung; Abteilung C VIII. Reklamations (Rückerstattungs)- Angelegenheiten für den Personen-, Gepäck-, Militär- und Lokogüterverkehr; Abteilung C IX. Reklamations(Rückerstattungs)-Angelegenheiten für den ungarischen Güterverkehr; Abteilung C X. Reklamationsangelegenheiten für den österreichischen, bosnisch-hercegovinischen und adriatischen Güterverkehr; Abteilung C XI. Reklamationsangelegenheiten in den Verkehren mit dem Zollauslande, in den Donau- und Elbe-Umschlagsverkehren, im Lindau-vorarlbergischen Verbandsgüterverkehr und im Kohlenverkehr; Abteilung C XII. Kommerzielle Statistik.

Mit dieser Neueinteilung wurde ein weitgehender Schritt in der im Jahre 1911 begonnenen Neuorganisation der ungarischen Staatsbahnverwaltung unternommen. Hierdurch wurden weitere vier Fachabteilungen aufgehoben, so daß zurzeit im ganzen nur noch in den Bau-, Maschinen- und Verkehrshauptsektionen Fachabteilungen bestehen, die jedoch mit der Zeit auch aufgehoben werden. Es ist wahrscheinlich, daß die Zweigliederung der Direktionsamtsstellen, die eigentliche Grundlage der inneren Verwaltungsreform, in kurzer Zeit bei der Staatsbahndirektion im vollen Umfange durchgeführt sein wird.

— **Der neue Lokalgütertarif der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Nach längeren Verhandlungen ist es der Verwaltung dieser Bahn gelungen, die Genehmigung beider Regierungen zur

Ausgabe des seit längerer Zeit geplanten neuen Lokalgütertarifs mit dem Datum vom 1. Juni zu erlangen. Durch den neuen Tarif werden alle ziffernmäßig ausgedrückten Frachtsätze — mit Ausnahme der weiter unten angeführten — im allgemeinen erhöht. Die Erhöhung ist verhältnismäßig eine geringe und beträgt bei Entfernungen von 1—100 km 5 %, von 101—200 km 4 %, von 201—250 km 3 % und über 250 km 2 %. Die Frachtsätze für gewöhnliche Eilgüter sowie die Frachtsätze des Spezialtarifs 2 für Holz werden nicht erhöht. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs V b für Brennholz werden zwar außer Kraft gesetzt, statt dieser werden jedoch im Rahmen des gleichfalls mit 1. Juni in Kraft tretenden Anhanges zum Lokalgütertarif für die wichtigeren Beziehungen und den vorhandenen Bedürfnissen entsprechend Frachtsätze in der bisherigen Höhe in Kraft gesetzt. Für Zelluloseholz sind ermäßigte Frachtsätze im Kundmachungswege eingeführt worden. In den Ausnahmetarifen treten außer der zwei- bis fünfprozentigen Erhöhung noch folgende Änderungen ein: a) In den Ausnahmetarif I werden aus dem Ausnahmetarif II folgende Artikel übernommen: Gips, Holzkohle, gebrannter Kalk, Knochen, Quarz, Schlempe und Treber. b) Die für Düngemittel im Rahmen des Ausnahmetarifs II bestehende Frachtermäßigung gilt nur für einige im neuen Ausnahmetarif II namhaft gemachte minderwertige Düngemittel. c) Die in den Ausnahmetarifen III, VIII, XII und XIII für Stärke, Getreide, Mehl, Mineralwasser, Papier- und Glaswaren bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen und Frachtbrief bisher angewendete Frachtberechnung wird im Interesse der besseren Wagenausnützung beseitigt; hingegen bleiben die für diese Artikel bei Auflieferung in ganzen Wagenladungen derzeit bestehenden Begünstigungen auch weiterhin in Kraft. Die Überfuhrgebühr für die in Oderberg auf die Linien der preußischen Staatsbahnen übergehenden oder von dort anlangenden Güter des Spezialtarifs 3 und der Ausnahmetarife I, II als: Mineralkohle und Koks, Steine, Erze usw. wird von 2 h auf 3 h für 100 kg und die geringste Frachtgebühr von 8 auf 10 h für 100 kg erhöht. Die interessierten Industrieunternehmungen wurden von den eintretenden Änderungen rechtzeitig verständigt und wurden deren Wünsche auch nach Möglichkeit in Berücksichtigung gezogen. Im neuen Anhange werden die bestehenden Begünstigungen im allgemeinen mit den im zweiten Absatze angeführten Erhöhungen erneuert.

— **Güterbeförderung in geheizten Wagen.** Zu diesem Zweck wurden bisher nur solche Wagen verwendet, die mit ständigen Heizvorrichtungen versehen sind. Künftig wird den Aufgebern solcher Güter bei Einhaltung gewisser Bestimmungen gestattet sein, in Eisenbahnwagen beliebige Heizvorrichtungen unterzubringen. Außer den technischen Bedingungen werden dort auch die nötigen Revisionsanweisungen gegeben. Beaufsichtigung und Untersuchung solcher Heizvorrichtungen obliegt der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt.

— **Reingewinne der Lokalbahnen.** Nach den bisher veröffentlichten Jahresberichten ist bei folgenden ungarischen Lokalbahnen ein Reingewinn zu verzeichnen: 1. Csetnekthaler Lokalbahn 114 009 Kr., 2. Debreczen-Füresabony-Oháter Lokalbahn 442 934 Kronen, 3. Drautalbahn 207 489 Kr., 4. Györ-Veszprém-Dombovárer Lokalbahn 638 575 Kr., 5. Héjasfalva-Székelyudvarhelyer Lokalbahn 82 070 Kr., 6. Slavonische Lokalbahn 500 385 Kr., 7. Szeged-Nagykikinda-Nagybecskereker Lokalbahn 685 212 Kr., 8. Szilágycsehier Lokalbahn 292 049 Kr., 9. Szabolcser Lokalbahn 471 190 Kr., 10. Temesvár-Módoser Lokalbahn 146 665 Kr., 11. Temesvár-Nagyszentmiklóser Lokalbahn 111 131 Kr., 12. Versecz-Kubiner Lokalbahn 205 653 Kr.

Luxemburg.

— **Luxemburgische Prinz-Heinrichbahn.** Der Geschäftsbericht für 1912 bezeichnet das Ergebnis als sehr zufriedenstellend. Der Aufschwung in der Berg- und Hüttenindustrie habe seinen Rückschlag auf die Einnahmen der Gesellschaft nicht verfehlt, die eine bisher nie dagewesene Ziffer erreichten. Allerdings seien auch die Betriebsausgaben erheblich gestiegen. Aus dem Bahnbetrieb erzielte die Gesellschaft einen Überschuß von 4 395 736 (i. V. 3 679 677) Fr. und aus den Erzgruben 274 738 (334 241) Fr. Von letzterm Posten werden 49 738 (109 341) Fr. für die Erzgrubenrücklage abgesetzt. Zu den obigen Überschüssen von insgesamt 4 670 473 (4 013 913) Fr. kommen noch 548 336 (432 275) Fr. aus der Abrechnung für gegenseitige Wagenbenutzung und als Wagenmiete, 28 481 (29 460) Fr. Grundstücksmiete und 254 895 (137 500) Franken Zinsen. Nach Abzug der Unkosten und Anleihezinsen und Überweisung von wieder 550 000 Fr. an den Erneuerungsbestand und außerdem 250 000 Fr. an den Neubautenbestand verbleiben 3 114 859 (2 664 604) Fr., woraus, wie bereits mitgeteilt, eine Dividende von 40 (34) Fr. gleich 8 (6⁴/₅) % gezahlt wird. Die Betriebsziffer betrug wie im Vorjahr 51,6 %. Die Gesamtförderung der Erzgruben stellte sich auf 808 064 (817 587) t. Die für den Wagenpark usw. benötigten Anschaffungen erforderten 3 357 390 Franken. In Voraussicht der gesteigerten Verkehrsansprüche, die weiter zu erwarten sind, wurden mit Lieferfrist 1913 300 vierachsige Plattformwagen von 30 t für 2 066 160 Fr. bestellt. Im Laufe des Jahres 1912 wurden die 5966 Stück 4proz. Schuldverschreibungen, die von den in der Hauptversammlung vom 27. März 1909 beschlossenen 12 000 Stück noch nicht verausgabt waren, begeben.

Übrige europäische Länder.

— **Große Stationsumbauten in Drontheim (Norwegen).** Die Eisenbahnstation Drontheim (norwegisch Trondhjem) liegt mitten im Hafenbereich. Als im Jahre 1884 die jetzige Hafenanlage eröffnet wurde, dachte wohl jeder, für eine lange Reihe von Jahren gebaut zu haben, und niemand ahnte die Entwicklung, die Drontheim in den letzten 25 Jahren tatsächlich gefunden und es zum ersten Transithafen des Landes gemacht hat. Bis zur Mitte der achtziger Jahre herrschte dort Stillstand. Aber dann begann eine schnelle Entwicklung und zeitigte derart unhaltbare Zustände in der Bahn- und Hafenanlage, daß die Gemeindeverwaltung im Jahre 1909 einen internationalen Wettbewerb auszuschreiben beschloß. Zu diesem Behufe trat sie, wie es die Verhältnisse verlangten, mit der Staatsbahn in Unterhandlungen. Der Zeitpunkt für einen Umbau auch der Station ist um so mehr der richtige, als auch die Betriebsverhältnisse der Station verzweifelte sind, was schon daraus erhellt, daß es in letzter Zeit wiederholt vorgekommen ist, daß für mehrere Tage nach einander eine Einstellung des Güterverkehrs von Schweden verlangt werden mußte, weil die Station Drontheim diesen Verkehr nicht mehr bewältigen konnte. Auch erheischt die Einführung der neuen Dovrebahn unter allen Umständen Änderungen und Erweiterungen der Station. Der Wettbewerb für einen Gemeinschaftsplan kam denn auch zustande, und am 6. Mai 1911 lagen dem Preisgericht 33 Entwürfe vor. Der Hafenplan wurde im April 1912 von der Stadtverwaltung angenommen, und im vergangenen Herbst ging ein Plan der großen Stationserweiterung an das Storthing. Hierbei war davon ausgegangen, die ganze Stationsanlage mit Vollspur auszuführen und zu diesem Behufe den ganzen Personen- und Güterverkehr der schmalspurigen Roråsbahn in Ståren auf Breitspur überzuführen. Der Personenbahnhof bleibt beibehalten, doch kommen große Gleishebungen vor, und es werden entsprechend der Verkehrsbedeutung der Durchgangsstation, Bahnsteigtunnel angelegt. Alle Überfahrten sind durch Unterführungen ersetzt. Der erste Bauabschnitt der Station, welcher unter anderem drei Brückenbauten, die Gleishebungen, Herstellung aller Unterführungen, Versetzung der Werkstätten, Aufführung eines Teiles der Güterhallen und Ausführung der Rangiergleise in sich begreift, soll über 7 Millionen Kronen kosten, der erste Bauabschnitt der Hafenanlage hingegen 5,4 Millionen.

— **Belgische Eisenbahnpläne.** Die belgische Staatsbahnverwaltung plant den Bau zahlreicher neuer Linien in der Provinz Limburg. Insbesondere ist von dem Bau von Verbindungsbahnen zwischen Genck und Bilsen und zwischen Asch und Neerpelt über Brée die Rede. Ferner soll eine neue Bahn die in Belgien entstandenen Kohlengruben des Bezirks mit den vorhandenen Linien verbinden; sie wird an der Ostgrenze der Provinz, bei Epsden an der Maas ihren Anfang nehmen und in westlicher Richtung über Asch, Houthaelen und Coursel führen. Von dieser Linie aus sollen Stichbahnen nach Beeringen, Tessenderloo, Meerhout und Gheel gebaut werden.

— **Die Frage des Montblanc-Durchstichs.** Die französische Regierung hat nach eingehender Prüfung auf den seit Jahren erwogenen Faucille-Durchstich endgültig verzichtet, weil ihr die Paris-Lyon-Méditerranée-Eisenbahngesellschaft überzeugend nachgewiesen hat, daß durch einen verbesserten Ausbau der Linie Bellegarde-Sainte Amour und durch Einstellung zeitgemäßer Betriebsmittel die Fahrzeit mehr verkürzt werden könne als durch die Erbauung des Faucilletunnels. Gleichzeitig hat dieselbe Regierung aber, wie berichtet wird, grundsätzlich beschlossen, den Montblanc zu durchbohren. Der Plan ist schon mehrfach erwogen. Schon im Januar des Jahres 1907 beschäftigten sich die Regierungen Frankreichs und Italiens in gemeinsamen Verhandlungen damit, durch den höchsten der europäischen Berge eine Bahnlinie hindurchzuführen. Der verkehrstechnische Vorteil, den der geplante Montblanctunnel verspricht, ist recht bedeutend. Es würde durch ihn z. B. die Entfernung von Paris nach Mailand um etwas über 80 km abgekürzt und Calais der lombardischen Hauptstadt um mehr als 100 km näher gerückt werden, was für den Verkehr zwischen England und Italien sowie für die Beförderung der britisch-indischen Überlandpost von der größten Bedeutung sein würde. Nach fachmännischem Urteil stehen der Durchführung des Unternehmens

zwar gewaltige, aber nicht unüberwindliche Schwierigkeiten entgegen. Außer dem eigentlichen Tunnel durch den Montblanc wären nämlich noch zahlreiche kleinere Bergdurchbrüche erforderlich. Die gesamte Tunnelanlage würde nach den bisherigen Berechnungen etwa rund 100 Millionen Mark kosten. Der Tunnel soll auf französischem Gebiet im Chamonixtale beginnen, nach der alten Römerstadt Aosta führen und der längste aller Alpentunnel sein, also jedenfalls mehr als 20 km Länge erhalten. (Nach dem Archiv f. Post u. Tel.)

— **Die erste Stumpfsche Gleichstrom-Dampflokomotive in England.** Auf der englischen Nordostbahn ist kürzlich eine Lokomotive in Dienst gestellt worden, die als Gleichstrom-Dampfmaschine nach Professor Stumpf gebaut ist. Sie hat bereits einige Vorgänger in Deutschland, Rußland, der Schweiz und in Frankreich, aber in England ist die Nordostbahn die erste Eisenbahnverwaltung, die einen Versuch mit der neuen Bauart macht. Die Zeitschrift „Engineer" begrüßt ihre Einführung in England mit großer Genugtuung, was um so bemerkenswerter ist, als die englische Technik sich immer ablehnend gegen ausländische Erfindungen zu verhalten pflegt und die englischen Eisenbahnverwaltungen gerade im Lokomotivbau immer ihre eigenen Wege gegangen sind. Die neue Lokomotive hat Zylinder von 508 mm Durchmesser und 660 mm Länge; das letztere Maß ist infolge der Bauart als Gleichstromdampfmaschine etwa doppelt so groß als bei den Lokomotiven der älteren, im übrigen ihr entsprechenden Bauweise. Die Lokomotive hat drei angetriebene Achsen und ein führendes Drehgestellt. Sie arbeitet mit Überhizung. Ihre Heizfläche setzt sich aus folgenden Teilen zusammen: 146 Siederohre von 51 mm Durchmesser mit 109,0 qm Heizfläche, 24 Rohre von 133 mm Durchmesser mit 46,8 qm Fläche, 24 Überhitzerrohre von 38 mm Durchmesser mit 50,6 qm Fläche und endlich 13,4 qm Heizfläche in der Feuerkiste, was zusammen eine vom Feuer berührte Fläche von 219,8 qm ergibt. Die Rostfläche beträgt 2,1 qm. Die Lokomotive hat ein Gewicht von 71,7 t, wovon ein Anteil von 18,05 t auf das Drehgestell entfällt und 53,65 t als Reibungsgewicht ausgenutzt werden. Der dreiachsige Tender, der 17,9 cbm Wasser und 5 t Kohlen faßt, wiegt 41,1 t. — Die neue Lokomotive ist in den regelmäßigen Schnellzugsdienst eingestellt werden, wird aber dabei eingehend auf ihre Leistungsfähigkeit hin überwacht; sie hat bis jetzt befriedigt. Sie befördert seit Anfang April ein Schnellzugpaar zwischen Newcastle und York; die Züge wiegen in der einen Richtung 283 bis 321 t, in der Gegenrichtung 314 bis 363 t; es wird dabei eine Geschwindigkeit von 83,2 km und 82,3 km in der Stunde entwickelt.

Die Veröffentlichungen über die Erprobung einer Stumpfschen Gleichstrom-Dampflokomotive auf der englischen Nordostbahn geben einem anscheinend älteren englischen Eisenbahntechniker Veranlassung, in einem Brief an die Schriftleitung des „Engineer" darauf hinzuweisen, daß schon im Jahre 1849 nach dem gleichen Grundsatz entworfene Zylinder in eine Lokomotive der Südostbahn eingebaut worden sind. Die betreffende Lokomotive stammte noch von Rennie her und war für die damals weit verbreitete Breitspur von 1,678 m bestimmt. Sie hatte ursprünglich Zylinder der gewöhnlichen Bauart von 457 mm innerer Länge gehabt; während der Kessel und der Lokomotivrahmen unverändert blieb, wurden nachträglich Zylinder von 914 mm innerer Länge angebracht, die im übrigen der jetzt bei der Nordostbahn neu gewählten Bauart entsprachen. Die Bufferbohle wurde dabei soweit nach vorn verschoben, daß für die größere Länge der Zylinder der nötige Raum geschaffen wurde. Die neuen Zylinder wurden bis zum Jahre 1852 beibehalten. Dann wurden sie wieder beseitigt und durch die ursprünglichen Zylinder, die aufbewahrt worden waren, ersetzt. Der Gewährsmann des „Engineer" glaubt sich zu erinnern, daß die neue Bauart nicht deshalb abgeschafft wurde, weil sie sich nicht bewährt hätte, sondern weil die neuen Zylinder beschädigt waren. Jedenfalls ist dieser Hinweis darauf, daß eine Bauweise, die allgemein als neu gilt, schon vor 60 Jahren einmal versucht worden ist, ein interessantes Beispiel für den Kreislauf, der in der Technik öfter vorkommt.

— **Eisenbahnunfälle in Großbritannien.** Das britische Handelsamt veröffentlichte, der „Köln. Ztg." zufolge, kürzlich einen Bericht über Eisenbahnunfälle im Vereinigten Königreich während des Jahres 1912. Im ganzen wurden 1011 Personen getötet, während die Zahl der Verletzten sich auf 8700 belief. Die erste Zahl hat um 59 Fälle abgenommen, während die zweite um 355 im Vergleich zum vorigen Jahre gestiegen ist. Unter den Getöteten befinden sich 458, zu denen Selbstmörder und solche Personen gerechnet werden, die sich unbefugterweise auf den Gleisen aufhielten, ferner 110 Reisende und 345 Bahnangesellte. Der Rest schloß auf den Bahnhofsverkaufsständen beschäftigte Personen und solche ein, die nicht unter die ersten Gruppen fallen. Zugunfälle waren schuld an 26 Todesfällen und 837 Verletzungen. Durch andere Unfälle wurden 90 Reisende und 337 Angestellte getötet und 2146 Reisende und 5408 Angestellte verletzt.

— **Ein schwerer Eisenbahntransport.** Ein ungewöhnlich schweres Gut ist kürzlich auf der London und Nordwestbahn befördert worden. Es handelte sich um einen Haupttträger für die Brücke, die diese Gesellschaft zurzeit über den Trent baut. Der Träger ist 25,6 m lang, 3,92 m hoch und wiegt 40 t. Zu dem Transport wurde einer der Sonderwagen für die Beförderung von Kesseln benutzt, die eine Tragfähigkeit von 40 t haben. Der Träger wurde aufrecht stehend befördert und überragte in dieser Stellung das Lademaß um etwa 3 cm. Infolgedessen konnten keine Bindeketten über den Träger geschlungen werden, er mußte vielmehr von der Seite her durch Steifen und Ketten gestützt werden. Es sind bereits vier gleiche Träger auf diese Art in Sonderzügen befördert worden.

— **Betriebsergebnisse türkischer Eisenbahnen im Jahre 1912.** Wir entnehmen dem Maiheft des „Archiv für Post und Telegraphie" folgendes: Der im Oktober 1912 ausgebrochene Balkankrieg hatte u. a. zur Folge, daß die unter deutscher Leitung stehenden Bahnen der europäischen und der asiatischen Türkei (die Saloniki-Monastir-Eisenbahn mit Zweiglinien, die anatolischen Eisenbahnen, die Bagdadbahn und die Mersina-Adana-Eisenbahn) längere Zeit hindurch vorwiegend oder ausschließlich für Militärtransporte in Anspruch genommen wurden. Die Eisenbahnen der europäischen Türkei haben sich außerdem zeitweilig allgemein eine völlige Stillegung ihres Betriebes durch die verbündeten Balkanstaaten gefallen lassen müssen. Unter diesen Umständen hatten die genannten vier Bahnen Mitte Oktober 1912 die bis dahin üblichen Veröffentlichungen ihrer wöchentlichen Betriebsausweise eingestellt. Nunmehr liegen die Zusammenstellungen über die Ergebnisse des Jahres 1912 vor, die insofern allgemein überrascht haben, als sowohl die Gesamteinnahmen als auch der Durchschnittsertrag für 1 km eine sehr ansehnliche Steigerung aufzuweisen haben. Die Mehreinnahmen gegenüber dem Vorjahre betragen insgesamt etwa 5 Millionen Franken, d. s. etwa 30 v. H. der Einnahmen des Jahres 1911. Die Einnahmesteigerung ist hauptsächlich auf die Militärtransporte in den letzten Monaten des Jahres 1912 zurückzuführen, deren Bezahlung die türkische Regierung den Betriebsgesellschaften allerdings zum Teil noch schuldet; die rückständigen Beträge sollen aber im beiderseitigen Einverständnis gegen die Regierungsforderungen aufgerechnet werden. Der Anteil der türkischen Regierung an der Einnahme der 4 Bahnen beläuft sich auf rund 1 359 000 Fr. gegenüber einer Zuschußleistung für das Jahr 1911 in Höhe von 875 000 Fr. Die finanzielle Verbesserung für die türkische Regierung gegenüber dem Vorjahr beträgt mithin 2 434 000 Fr.

— **Gründung einer Gartenstadt für Eisenbahner in der Nähe von Moskau.** Über diese von der Verwaltung der Moskau-Kasaner Bahn geplante, wohl neueste Wohlfahrtseinrichtung entnehmen wir dem „Boten der Verkehrswege" (Nr. 10 von diesem Jahre) folgende Einzelheiten: Bisher hatte sich die Wohnungsfürsorge der Moskau-Kasaner Bahn darauf beschränkt, für ihre Angestellten Mietshäuser mit billigen Wohnungen in Moskau selbst zu errichten. Auch für die nächste Zeit ist der Bau zweier weiterer Häuser geplant. Im Hinblick auf die vielfachen Unbequemlichkeiten und aus gesundheitlichen Gründen, besonders aber wegen der immer fühlbarer werdenden Verteuerung der gesamten Lebenshaltung in Moskau, hat sich die Verwaltung der demnächst ja zur Verstaatlichung kommenden Moskau-Kasaner Bahn veranlaßt gesehen, in der Umgegend von Moskau für ihre Bediensteten eine Gartenstadt anzulegen. 37 Werst (= 39 km) von Moskau entfernt ist bereits an der Bahnlinie eine Fläche von 677 Desjätinen (= 2959 Morgen) erworben worden. Das Gelände liegt hoch und trocken, hat sandigen Untergrund, gutes Trinkwasser und einen herrlichen Wald. 500 Desjätinen (= 2184 Morgen), an der Bahn gelegen, sollen der eigentlichen Ansiedlung dienen. Hier werden Straßen angelegt und alle städtischen Einrichtungen geschaffen werden. Der Rest des Geländes soll für Parkanlagen und Rasenplätze Verwendung finden. Mehr abseits will man ein allgemeines Krankenhaus, eine Heilanstalt für Tuberkulöse, ein Sanatorium und eine physikalisch-medizinische Anstalt errichten. Die Wasserversorgung der Gartenstadt soll durch artesische Brunnen erfolgen. Kanalisationsanlagen, elektrisches Licht, elektrische Straßenbahn sollen der Bequemlichkeit dienen; Kirchen und Lehranstalten, Klubhäuser und Bäder u. a. m. werden das moderne Städtebild vervollständigen. Die Kosten sind — abgesehen von denen der Krankenhaus- usw. Anlagen — auf rd. 5 000 000 Rubel berechnet. Die einzelnen Grundstücke sollen 300—700 Quadratfaden (= 1365 bis 3186 qm) groß sein, ihre Zahl soll 2000 betragen. Die Verwaltung wird auf den Grundstücken steinerne und hölzerne Einzelhäuser verschiedener Bauart, den Bedürfnissen und den Mitteln der unteren und mittleren Angestellten angepaßt, errichten und sie ihnen gegen entsprechende Miete überlassen. Außerdem sollen die Bediensteten Gelegenheit haben, unter gewissen Bedingungen mit Unterstützung der Verwaltung selbst

Eigenhäuser zu erbauen. Diese Wohlfahrtseinrichtungen sollen nur für die im Dienste befindlichen Angestellten bestimmt sein. Im Falle des Ausscheidens aus dem Dienste hat der Beamte seine Rechte an dem von ihm erbauten Hause entweder einem anderen Beamten der Verwaltung oder aber der Verwaltung selbst abzutreten. Die laufenden Kosten der Unterhaltung der Gartenstadt werden nach den aufgestellten Berechnungen von den Bewohnern selbst aufgebracht werden können, während die Verwaltung der Bahn damit rechnet, jährlich 200—250 000 Rubel für die Verzinsung des Anlagekapitals aufbringen zu müssen. Soweit die amtliche Quelle. — Man kann nicht leugnen, daß wir es hier mit einer großzügigen, neuzeitigen Wohlfahrtseinrichtung zu tun haben, die, abgesehen von ihrer sozialen Bedeutung, für den Russen deshalb etwas geradezu Bestechendes haben muß, weil sie seiner anerkannten Vorliebe für das Landleben, das Leben auf der „Datsche", Rechnung trägt. Sie wird im Falle ihrer Verwirklichung sicher in den Kreisen aller Beteiligten die lebhafteste Dankbarkeit auslösen. Wir wollen hoffen, daß der schöne Plan nicht etwa gerade an seiner „Großzügigkeit" scheitert. m.

— **Russische Sitten.** Im Anschluß an die Mitteilungen unter dem Stichwort „Millionenbetrügereien", die wir in Nr. 37 S. 613 veröffentlichten, lassen wir die nachstehende Mitteilung folgen. Die Zeitung „Swjet" schreibt: Aufsehen erregende Untersuchungen in Kiew und anderen südlichen Städten liefern reichlichen Nachweis dafür, wie eine Bande von Dieben sich mit Bahnfrachtbriefen Geld macht. Bei der Direktion der südwestlichen Eisenbahnen in Kiew findet eine Untersuchung von Schriftstücken statt, die ein Bild reiner Bacchanalien liefern. Die Aufkäufer von Frachtbriefen nehmen nicht selten zu ganz ungewöhnlichen Kniffen bei ihrer Tätigkeit Zuflucht. So fand die Polizei bei einem der Aufkäufer ein Schriftstück, das alle in Entsetzen brachte. Es wurden nämlich Mobilmachungspläne vom Jahre 1905 gefunden, versehen mit einer ganzen Reihe von Bleistiftzeichen. Zuerst vermutete man natürlich, daß man es mit Spionage zu tun habe; aber als man zugleich mit diesen Plänen eine Karte der russischen Eisenbahnen mit einigen aufklärenden Aufzeichnungen fand, da zeigte es sich, daß es sich um einen anderen Zweck handelte. Der Aufkäufer gab auf die damals stattfindenden Truppenverschiebungen acht und bezeichnete auf seiner Karte diejenigen Stationen und Punkte, wo eine Verzögerung im regelmäßigen Frachtverkehr infolge dieser Truppentransporte eintreten mußte. Bei diesen Eisenbahnen war es möglich, Forderungen wegen Transportverspätungen einzureichen. Die Aufkäufer sandten nach Ablauf der Truppenverschiebungstransporte in die verschiedenen Städte ihr Anerbieten, die Frachtbriefe für verspätete Transporte aufzukaufen mit einem Angebot von 20 bis 30 Kopeken für das Pfund (!) Frachtbriefe. Man hat auch Briefe gefunden, welche auf ein Zusammenarbeiten dieser Aufkäufer mit Organen der Eisenbahnen schließen lassen.

Fremde Erdteile.

— **Persische Bahnen.** Nach „Swjet" tritt das neue persische Kabinett energisch der Frage näher, der Diskonto-Kreditbank die Bauerlaubnis für eine Bahn von Dschulfa nach Täbris mit Zweigbahnen zum Nordostufer des Urmiasees zu erteilen. Die Verhandlungen wurden am 24. Januar abgeschlossen. Die Arbeiten müssen in 2 Jahren angefangen und nach 6 Jahren beendet sein. Konzessionsdauer 75 Jahre. Nach 35 Jahren soll die persische Regierung das Recht der Erwerbung der Bahn unter gewissen Bedingungen haben. Die Bank erwirbt auf Grund der Konzession das Recht, auf einem Streifen von 60 Werst beiderseits der Bahn die Kohlenlager auszunützen Naphtha zu gewinnen und zu diesem Zwecke Lokalbahnen zu bauen. Die Bank erhält auch das Vorzugsrecht zur Erbauung einer Eisenbahn Täbris-Kaswin auf 8 Jahre mit gleichen Konzessionsrechten wie vor. 7 % des Reinertrages der aufgewendeten Kapitalien erhält die Konzessionärin, der übrige Reinertrag wird zwischen der Konzessionärin und der persischen Regierung gleich verteilt. Vom Reinertrag der Kohlen- und Naphthagewinnung zahlt die Konzessionärin, deren Unternehmungen steuer- und abgabenfrei sind, 16 % an die persische Regierung. Die Bahn, die in Dschulfa an die russische Bahn anschließt, wird russische Spur erhalten.

— **Die Bahnlinie Oran-Fes.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: Die von Oran nach Tlemcen führende Bahnlinie ist seit etwa 1907 bis Lalla Marnia, im verflossenen Jahre bis unmittelbar an die marokkanische Grenze, bis Sudsch el Beghal, ausgebaut worden, d. i. eine Verlängerung von 50 km auf algerischem Grund und Boden. Aber noch immer trennten hier zu Ende des Jahres 1912 25 km den Eisenbahnendpunkt von Udschda, dem Hauptort der gleichnamigen ostmarokkanischen Provinz, dem Sitz des Generalkommandanten in den ostmarokkanischen Grenzgebieten und der Verpflegstätte für den gesamten Grenzdistrikt. Gerade als Verpflegmittelpunkt war aber Udscha bisher von ziemlicher Bedeutung: unter einem Intendanturdirektor im Oberstenrange leiten von hier aus zwei Intendanturen den gesamten Dienst für Stadt wie für Provinz. Für die Verbindung dieser Behörden und der ihnen unterstellten großen Lager mit den vorgeschobenen Posten von Berkan und Taurirt waren Kraftwagenlinien eingerichtet worden. Wenn diese nun auch bisher allen Zeigen des Verwaltungsdienstes genügen mochten, so entsprachen sie doch nicht den Anforderungen des Truppentransports, und aus diesem Grunde hat man im ersten Vierteljahr 1913 din oben erwähnte Bahn von Sudsch el Beghal über Udscha, El Ajun, Si Meluk, Mestigmer bis Taurirt, d. h. bis auf das linke Ufer des Wadi Sa, ausgebaut.

Man hat also in etwa 125 km langer Strecke fast die gesamte Landschaft Udschda durchquert, und es sind zurzeit nur noch 25 km erforderlich, um die Bahnzüge bis unmittelbar an den Muluja und nach dem an der gleichnamigen Furt belegenen Lager von Merada heranführen zu können. Der Muluja bedeutet aber etwa die Mitte der Strecke Udschda-Fes, und wenn auch der Weiterbau der Bahnlinie sich nicht mit der gleichen Geschwindigkeit vollziehen wird, die man bisher innehalten konnte, da man mit ihm, zunächst wenigstens in ein den französischen Waffen noch nicht unterworfenes Gebiet gelangt, und da in diesem auch manche Geländeschwierigkeiten zu überwinden sein werden, so ist doch vorauszusehen, daß schließlich die erste Residenzstadt des Scherifates noch eher eine Bahnverbindung nach dem französischen Algerien als nach dem internationalen Tanger erhalten wird. Daß Frankreich auf einen schnellen Ausbau dieser Strecke durch die Provinz Udschda einen sehr großen Wert legt, geht aus der Tatsache hervor, daß man in dem Lager von Merada eine beachtenswerte militärische Macht versammelt und daß man die Mulujastellung in letzter Zeit sehr stark ausgestaltet hat. Die Furt bei Merada ist für Truppenbewegungen der beste der drei im unmittelbaren Westen von Taurirt gelegenen Übergänge, und zudem ist sie in den letzten Monaten durch Besetzung der 12 km oberhalb am Muluja gelegenen Ortschaft Gersif und durch Errichtung des Camp Berteaux an dem 20 km unterhalb mündenden Safluß sehr bedeutend verstärkt worden. Die Bedeutung, die man dem beabsichtigten Vordringen zumißt, geht daraus hervor, daß man schon am 11. April, am Tage nach dem Eintreffen des ersten Zuges in Taurirt, den Muluja auf der bei Merada über den Fluß geworfenen Brücke überschritt und sich am anderen Ufer des einzigen Punktes bemächtigte, an dem hier gutes Wasser gefunden worden ist. Die Besitznahme dieses Ortes, nach einer einzelnen Palme Nechila genannt, hat zwar ziemliche Verluste gebracht, das neue Lager, das zunächst nur ein poste de circonstance werden sollte, ist aber inzwischen schon zu einem sehr stark befestigten Punkt ausgebaut worden, der nach dem bei den Kämpfen um seinen Besitz gefallenen Hauptmann Doreau benannt wurde. Er wird die unmittelbare Grundlage für den Vormarsch der Kolonnen des Generals Alix und für den Weiterbau der Bahn nach Tefa und Fes bilden.

— **Eisenbahnen in Tripolis.** Das Amtsblatt für das Königreich Italien veröffentlicht in seiner Nummer vom 7. d. M. die „Bestimmungen für den Bau und den Betrieb der Staatsbahnen in Tripolis und der Cyrenaika." Für den Bau der Bahnen auf Staatsrechnung sorgt das Kolonialministerium durch die Generaldirektion der Staatsbahnen. Die Baukosten sind zu Lasten des Kolonialministeriums. Für das Studium der Pläne, die Leitung und Überwachung der Bauten werden durch Erlaß des Kolonialministers nach Anhörung des Generaldirektors der Staatsbahnen Ämter oder Abteilungen aus dem Personal der Staatsbahnverwaltung gebildet. Das Studium für die neuen Linien wird durch den Kolonialminister angeordnet, nachdem er vorher die Gutachten des Gouverneurs der Kolonien sowie des Generaldirektors der Staatsbahnen gehört hat. Die Generaldirektion der Staatsbahnen verdingt die Arbeiten und schließt die Verträge darüber ab. Irgendwelche Änderung an den in der Ausführung begriffenen Arbeiten bedarf der Genehmigung des Kolonialministers. Die Abnahme der Arbeiten erfolgt durch Beamte der Generaldirektion.

Der Betrieb der Bahnen in der Kolonie geschieht ebenfalls durch das Kolonialministerium mittels der Generaldirektion der Staatsbahnen. Sie bilden, sowohl was den eigentlichen Betrieb wie die Verwaltungs- und Finanzgebarung anbetrifft, neben dem Netze des Mutterlandes eine für sich stehende und durch besondere Bestimmungen geordnete Gruppe. Der Generaldirektor hat die Geschäftsführung unter der Oberverantwortlichkeit des Kolonialministers, er ist diesem Ministerium für den guten und regelmäßigen Gang des Verkehrs verantwortlich. Die unmittelbare Geschäftsleitung und Rechnungsführung geschehen durch ein besonderes Amt mit Sitz in der Stadt Tripolis unter einem Oberingenieur, der unmittelbar vom Generaldirektor abhängt. Die Ernennung dieses Oberingenieurs geschieht durch den Kolonialminister. Der Gouverneur der Kolonie kann wegen militärischer Notwendigkeiten oder der öffentlichen Sicherheit

halber die Einstellung des Verkehrs sowie die Einlegung von Sonderzügen anordnen und kann über das gesamte Personal verfügen. Diese Bestimmungen gelten zunächst nur für die Bahnen in Tripolitanien, werden aber auch auf die Cyrenaika ausgedehnt, sobald die dort geplanten Bahnbauten ausgeführt werden.

— **Kapitalbedarf der amerikanischen Eisenbahnen.** Mr. Elliot, Präsident der Northern Pacific R. R., hat einem Schriftleiter der „Mail and Express" ein „Interview" bewilligt, dessen Veröffentlichung wir folgendes entnehmen: Eisenbahnen werden niemals fertig; wenn die amerikanischen Bahnen auf der Höhe bleiben, die notwendigen Verbesserungen einführen, die erforderlichen Ergänzungen vornehmen, die Bettung und das rollende Material den wachsenden Anforderungen entsprechend erhalten wollen, so benötigen sie einen Aufwand von durchschnittlich 5000 Doll. in jedem Jahr für jede Meile. Das würde bei den 250 000 Meilen Eisenbahn ein jährliches Erfordernis von 1 250 000 000 Doll. ausmachen. Zum mindesten jetzt wäre dieser Betrag erforderlich, wo bei den meisten Bahnen das ganze Signalsystem verbessert, also zum großen Teil neu geschaffen werden muß, wo noch so viele tausende Schienenkreuzungen beseitigt werden müssen, wo ein nicht unbedeutender Teil des Wagenparkes ausgewechselt und schon veraltete, nur noch wenig leistungsfähige Güterwagen durch neue stählerne ersetzt werden müssen. Das ist aber alles kaum möglich; die meisten Bahnen leben von der Hand in den Mund und sind nur mit Anstrengung imstande, den allerdringendsten Anforderungen zu entsprechen. Auf der einen Seite die immer wachsende Begehrlichkeit der Angestellten, auf der anderen Seite die wenig freundliche Stellung des Bundes-Verkehrsamtes, das die notwendige Erhöhung der Frachtsätze verweigert. Das vergangene Jahr 1911/12 war trotz erhöhter Gütermenge und vergrößerter Einnahmen verhältnismäßig das schlechteste Eisenbahnjahr seit 25 Jahren. Trotz des gewaltigen Frachtgeschäftes waren die Güterverkehrseinnahmen durchschnittlich nur um sehr weniges höher als im Jahre 1910/11. Dagegen wurden die höchsten je vorgekommenen Löhne gezahlt, und die Steuern haben bereits eine Rekordhöhe erreicht. Nun folgt ein Loblied auf die amerikanischen Eisenbahnen, für dessen Richtigkeit wir dem Herrn Elliot die alleinige Verantwortung überlassen müssen. Er sagt, jeder müsse zugeben, daß die Vereinigten Staaten das beste Eisenbahnsystem der Welt haben. Sie besorgen den Güterverkehr zu billigeren Preisen als irgendeine andere Verkehrsanstalt der Welt. Sie arbeiten auch mit weniger Kapital, als die Bahnen irgendwelcher anderen Kulturnation. Die Kapitalaufwendung der Bahnen bei den vier hervorragendsten Völkern ist folgende:

Großbritannien (1911) . .	275 156	Doll. für die Meile
Frankreich (1910)	144 683	„ „ „ „
Preußen-Hessen (1910) . .	112 427	„ „ „ „
Vereinigte Staaten (1910) . .	65 657	„ „ „ „

Das amerikanische Kapital ist bei den Bahnen auch besser untergebracht und wird besser verwaltet (! ? !), was sich aus der Zahl der auf die Meile gefahrenen Tonnenmeilen ergibt. (England kann da nicht mitgerechnet werden, weil dort solche Ermittlungen nicht gemacht werden.) Es entfallen gefahrene Tonnenmeilen auf eine Meile Bahnlänge

in Frankreich	496 939
„ Preußen-Hessen	827 400
„ den Vereinigten Staaten .	1 071 086

Die Ziffern stammen aus dem Geschäftsjahr 1910/11. Die Bahnangestellten werden in den Vereinigten Staaten besser bezahlt, als bei irgendeiner anderen Bahn. Der Durchschnittslohn eines Angestellten ist

in den Vereinigten Staaten .	2,23	Doll.
„ Großbritannien	1,35	„
„ Frankreich	0,89	„
„ Preußen-Hessen	0,81	„

Nun sollen die Lebens- und Haushaltungskosten in den Vereinigten Staaten um 38 % höher sein als in Großbritannien und um 17,8 % höher als in Deutschland. Dagegen sind die Löhne um 60 % höher als in Großbritannien und fast dreimal so groß als in Preußen-Hessen.

Auch zahlen die amerikanischen Bahnen mehr Steuern, tragen also in höherem Maße an der Erhaltung des Staates bei als die anderen Länder. Es zahlten z. B. im Jahre 1911 die Bahnen Großbritanniens 1121 Dollar für die Meile, die Bahnen in den Vereinigten Staaten 431 Dollar, was mit Rücksicht auf die Höhe der Anlagekosten weit mehr bedeutet. So weit das Interview.

Wir möchten um keinen Preis die Verantwortung für die Richtigkeit aller dieser Zahlen übernehmen, insbesondere wo es sich um die Höhe der Anlagekosten handelt. Man weiß, in welchem Maße die Kapitalien vieler amerikanischer Eisenbahnen verwässert wurden und wie viele Eisenbahnen daran zu Grunde gingen; viele der bestehenden Bahnen leiden heute noch darunter und schützen sich am besten dadurch gegen die Folgen, daß sie auf die Stamm-Aktien einfach keine Dividende zahlen. Auch in Betreff der Höhe der Löhne für die Eisenbahnangestellten ließe sich sehr vieles sagen. Offenbar wird der Herr Bahnpräsident die vielen Tausende von Weichenwächtern, Bahnhofswärtern und dergl., die meist nur gegen Wochenlohn arbeiten, an manchen Bahnen gar keine oder doch nur sehr kurze Kündigungsfrist haben und Wochengehälter von nur 7—9 Dollar beziehen, nicht zu den Angestellten gerechnet und unter diesem Begriff nur die dauernd Bestellten höherer Klassen, z. B. Lokomotivführer und Heizer, Schaffner, Werkstättenarbeiter und dergl., verstanden haben, denn sonst könnte er nicht zu einem Durchschnitt von nahezu 16 Dollar für die Woche kommen. Das Bundesverkehrsamt und mit ihm noch viele andere sind über die Anlagekosten der amerikanischen Bahnen und auch über manches andere des Gesagten ganz entgegengesetzter Meinung wie Herr Elliot, der ja jetzt selbst als Präsident der Northern Pacific R. R. im Mittelpunkt einer sehr merkwürdigen Kapitalisierungsgeschichte steht, die diese Bahn im Verein mit der Central Pacific R. R. ausführte, und die erst vor kurzer Zeit durch die Entscheidung des Bundes-Obergerichtes (von der wir berichtet haben) ein für beide Bahnen unerwünschtes Ende fand.

Dr. A. M.

Rechtspflege.

— **Verletzung durch Reisegepäck.** (Entscheidung des Oberlandesgerichts in Wien.) Der Reisende P. wurde durch ein Gepäckstück eines anderen Reisenden, das im Gepäcknetz untergebracht war und bei einem heftigen Ruck herabfiel, schwer verletzt. P. verfiel in ein langwieriges Nervenleiden, das nach ärztlichem Ausspruch die Notwendigkeit eines späteren operativen Eingriffs ergeben dürfte. Der Verletzte klagte gegen das Eisenbahnärar auf Zahlung eines Schmerzensgeldes von 10 000 Kr. sowie der Heilungskosten von 3637 Kr. Gegen die Klage erhob die Beklagte die Einwendung, daß ein durch gewöhnliches Rütteln herbeigeführtes Herabfallen eines Gepäckstückes nicht als eine „Ereignung im Verkehr" zu betrachten sei, für die allein die Bahn zu haften hätte. Ferner wendete sie ein, daß das Gepäck nur zufolge einer unabwendbaren Handlung einer dritten Person, nämlich durch schlechte Lagerung im Gepäcknetze, zu Fall kam. Nach Vernehmung mehrerer Zeugen und Sachverständigen gab das Handelsgericht den Einwendungen Folge und wies die Klage ab. Dagegen erhob Frau P. die Berufung an das Oberlandesgericht in Wien. Dieses gab der Berufung der Klägerin Folge und entschied, daß die Klage dem Grunde nach zu Recht bestehe. Der Gerichtshof schloß sich den Ausführungen des Klageanwaltes an, da das Herabfallen von Gepäckstücken während der Fahrt als Ereignung im Verkehr im Sinne des Haftpflichtgesetzes zu betrachten sei, und der im Gesetz geforderte Beweis, daß das Gepäck von dritter Seite schlecht gelagert wurde, von der Beklagten nicht erbracht worden sei.

Bücherschau.

— **Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht**, herausgegeben von Geh. Regierungsrat Dr. jur. Georg Eger. Das jüngst erschienene Heft 3 enthält nachstehende Abhandlungen: Das Rechtsverhältnis zwischen der Eisenbahn und dem Absender bezw. Empfänger bei der Be- und Entladung von Wagenladungen. Von Josef Boller, Eisenbahnassessor in Ludwigshafen a. Rh. Sind Films „Kostbarkeiten" oder „Kunstgegenstände" im Sinne des § 54 der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung (§ 54 des Österr. u. Ungar. Eisenbahn-Betriebsreglements). Von Dr. Bruno May, Gerichtsassessor in Berlin-Wilmersdorf. Die Unfallfürsorgepension der Beamten. Von Dr. Emanuel Benda, Assessor in Lübeck. Zur Haftung der Post aus dem Nachnahmegeschäft. Von Dr. Erich Städler, Postinspektor in Berlin-Halensee. Die Rechtsfolgen unrichtiger bahnamtlicher Angaben in den Frachtpapieren. (Ein Fall aus der Praxis.) Von Dr. M. Epstein in Brünn. Haftpflicht der Post bei Reisen mit den ordentlichen Posten. Von Dr. Gustav Görs, Postinspektor in Berlin. Haben Postsendungen zur großen Havarie beizutragen? (Eingesandt von einem Hamburger Juristen.) Außerdem sind 112 grundsätzliche Entscheidungen mitgeteilt und ausführliche Besprechungen und Angaben über Literatur und Gesetzgebung des In- und Auslandes aus allen Gebieten des Eisenbahn- und Verkehrsrechts aufgenommen.

— **Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe.** Das zweite Heft dieses neuen Archivs, dessen erstes Heft in Nr. 10 S. 180 d. Ztg. eingehend besprochen wurde, enthält außer dem Aufsatz des Unterzeichneten: „Welche Maßnahmen sind im Augenblicke eines größeren Eisenbahnunfalles als erste zu ergreifen?" folgende für die Eisenbahnverwaltungen und die Bahnärzte bedeutungsvolle Mitteilungen: Regierungsbaumeister Geyer-Berlin untersucht vom technischen Standpunkt die Ursachen der bei der Beförderung empfundenen Störungen, die sich insgesamt auf drei Grundarten zurückführen lassen, die

Störungen der Bewegung in gradliniger Richtung, in Querbewegung und in Vertikalbewegung (Rucken, Zucken, Stoßen, Stampfen, Schlingern). Er erörtert die technischen Möglichkeiten der Abwehr dieser für Muskulatur und Nerven der Menschen (der Reisenden, der in Krankenwagen und Krankentragen Beförderten) empfindlichen Störungen und gibt Winke für Bauart der Eisenbahnwagen, Krankenwagen und Krankentragen. — Ferner enthält das Heft den Bericht über den wichtigen Vortrag, den der Berliner Chirurg und Universitäts-Professor Geh. Med.-Rat Dr. Bier im Reichsversicherungsamt über Unterleibsbrüche gehalten hat und der eine neue gewichtige Stütze für die seit Jahrzehnten von mir in Veröffentlichungen (Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte 1907 Nr. 10 und 1912, Nr. 12) und Gutachten vertretene Ansicht ist, daß Unterleibsbrüche nur in ganz seltenen Fällen Unfallsfolgen sind und daß mit der auch jetzt noch weitgeübten milden, aber wissenschaftlich nicht haltbaren Gutachterauffassung und Spruchtätigkeit der Versicherungsämter endlich gebrochen werden muß. — Sehr wertvolle Winke auch für die Eisenbahnverwaltungen und ihre Berater bringt die Veröffentlichung der „Grundsätze für die Ordnung des Rettungs- und Krankenbeförderungswesens", welche vom Reichsgesundheitsrat in Gemeinschaft mit weiteren Sachverständigen aufgestellt und am 30. November 1912 durch das Reichsamt des Innern den Bundesregierungen zur Kenntnis gebracht worden sind.

Medizinalrat Dr. Gilbert-Dresden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung von Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecken der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen und zwar:

1. Palas-Constanţe Oraş — 5,355 km — eröffnet am 1. April 1907;
2. Constanţa Oraş-Constanţa Port — 2,548 km — eröffnet am 1. April 1907;
3. Ramificaţia-Ramadan — 1,964 km — eröffnet am 21. November 1905;
4. Smârdioasa-Zimnicea — 26,265 km — eröffnet am 1. Juli 1901;
5. Ploesti-Slobozia — 117,022 km — eröffnet am 14. April 1910;
6. Pucioasa-Pietroşita — 13,679 km — eröffnet am 1. Februar 1912;
7. Podul Iloaei-Hârlâu — 40,933 km eröffnet am 1. Juli 1910;
8. Mogoşoaia-Oltenita Port — 74,440 km — eröffnet; Mogoşoaia-Obor am 1. April 1902, Obor-Budesti am 14. April 1910, Budesti-Oltenita Port am 15. Oktober 1910;
9. Giurgiu-Drăgăneşti — 40,970 km — eröffnet: Giurgiu-Toporu am 14. April 1910, Toporu-Drăgăneşti am 14. Dezember 1910;
10. Bârlad-Talasmanii — 24,357 km — eröffnet am 14. April 1910

sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Für Wien-Donauuferbahnhof werden auch Wagenladungen mit folgender Adresse angenommen: Böhmische Glashüttenwerke Stupno-Bras Leopold Stiassny, Wien II., Czerninplatz Nr. 1. Die Abfertigungsbefugnisse für Lagerhaus S. & W. Hoffmann, Wien D. U. B., werden dahin eingeschränkt, daß Wagenladungen mit der Adresse der Ersten böhmischen Glasindustriegesellschaft nicht mehr angenommen werden.

Die bisher nur für den Güterverkehr eingerichtete Station Koritschan der Linie Nemotitz-Koritschan ist am 15. Mai 1913 auch für die Auf- und Abgabe von Eilgütern eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 134 vom 25. Mai d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den I. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 25. Mai d. J.).

Nr. IV 37 vom 21. Mai d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und an die Königlichen Eisenbahndirektionen in Cöln, Elberfeld und Frankfurt (Main), betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 28. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg.

Am 1. Juni 1913 wird die normalspurige 18,56 km lange Reststrecke Schneidemühl-Jablonowo der Neubaustrecke Schneidemühl-Czarnikau (Goray) als Nebenbahn für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

An der Strecke liegen in der Richtung von Schneidemühl aus:

Personenhaltepunkt Waldschlößchen rechts der Strecke,
Bahnhof IV. Klasse Küddowtal links der Strecke,
Bahnhof III. Klasse Usch links der Strecke,
Bahnhof IV. Klasse Miroslaw links der Strecke.

Gleichzeitig werden die an der Teilstrecke Czarnikau-Jablonowo gelegenen Stationen Romanshof-Malzmühle, Sarben, Kurszewo und Jablonowo, welche bisher nur dem Wagenladungsgüterverkehr dienten, sowie die zwischen Krutsch und Lubasch belegene Station Sagen-Goray als Bahnhof IV. Klasse für den Gesamtverkehr eröffnet.

Der unbesetzte Personenhaltepunkt Waldschlößchen dient nur dem Personenverkehr. Feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung erhalten nur die Bahnhöfe Usch und Sarben, die übrigen Bahnhöfe erhalten fahrbare Viehrampen. Auf Bahnhof Usch wird eine Zentesimalwage aufgestellt. Bahnhof Sagen-Goray ist Wasserstation.

Ausgeschlossen ist auf den Stationen Küddowtal, Miroslaw, Jablonowo, Kruszewo, Romanshof-Malzmühle und Sagen-Goray die Abfertigung von Gütern, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Die neuen Stationen werden in den Staats- und Privatbahngüter- und Tierverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 24. Mai 1913. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. erhält der an der Strecke Tarnowitz-Schoppinitz gelegene Bahnhof I. Klasse Schoppinitz R. O. U. E. die Bezeichnung „Schoppinitz Nord" und der an der Strecke Kandrzin-Myslowitz gelegene Bahnhof III. Klasse Schoppinitz O. S. E. die Bezeichnung „Schoppinitz Süd".

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab die Schreibweise des an der Strecke Oppeln-Neisse gelegenen Bahnhofs IV. Klasse Komprachtschütz in „Comprachtschütz" abgeändert.

Kattowitz, im Mai 1913. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 2. Juni d. J. ab werden versuchsweise die Züge

370 a (W) Gera (Reuß) Pr. Stb. ab 5.45
Zwötzen . . . . an 5.55
und 371 a (W) Zwötzen . . . . ab 6.18
Gera (Reuß) Pr. Stb. an 6.28

nochmals versuchsweise an allen Werktagen gefahren werden; vom Tage der Betriebseröffnung des Haltepunktes Gera (Reuß) Sächs. Stb. werden sie auch dort anhalten.

Erfurt, im Mai 1913. (1506)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der nur für die Sonntage im Juli und August vorgesehene Zug 400 (S.) Erfurt ab 8.15 vorm., Fröttstädt an 8.58 vorm. wird auch an den Sonntagen des Monats Juni gefahren.
Erfurt, im Mai 1913. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni d. J. ab verkehrt der Zug 540 Gotha ab 6.40 auch Sonntags, jedoch nur bis Ohrdruf (an 7.35)
Außerdem werden vom gleichen Tage ab 2 täglich verkehrende Triebwagen eingelegt und zwar

	Gotha	ab	2.45
	Emleben	„	2.58
	Petriroda	„	3.04
	Georgenthal (Thür.)	an	3.12
	„ „	ab	3.13
	Ohrdruf	an	3.22
und	Ohrdruf	ab	3.43
	Georgenthal	an	3.51
	„	ab	3.57
	Petriroda	„	4.06
	Emleben	„	4.12
	Gotha	an	4.23.

Erfurt, im Mai 1913. (1508)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A. (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses.)
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 ab treten im Abschnitt
g) Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts (Nachtrag 7 Seite 2)
Änderungen und Ergänzungen in Kraft die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht werden.
Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 29. Mai 1913. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. April 1913.
Am 15. Juni d. J. treten ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 99 (Kupfer, roh usw.) in Kraft.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 29. Mai 1913. (1510)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.
Im Gütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Februar 1913 wird auf Seite 152 in der Abteilung B des Ausnahmetarifs 57 (Wolle usw.) der Frachtsatz Lissa-Mouscron für 10 t mit sofortiger Gültigkeit von 4243 in 8243 berichtigt.
Cöln, den 26. Mai 1913 (1486)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
Heft A vom 1. April 1913.
Heft 1 vom 1. April 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird die Station Ruhleben des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in die vorstehend bezeichneten Tarifhefte aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 27. Mai 1913. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. April 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 103 C. für Eisenerze und Manganerze zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe im Verkehr von den einzelnen ungarischen Aufgabestationen nach allen in diesen Ausnahmetarif einbezogenen deutschen Empfangsstationen um folgende Beträge erhöht: Von Káposztáfalva und Márkusfalva durchweg um 2 ₰, von den übrigen ungarischen Aufgabestationen durchweg um 3 ₰ für 100 kg.
Breslau, den 27. Mai 1913. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothr.-luxemb.-württ. Güterverkehr.
Ab 1. Juni 1913 werden die Stationen Adamsweiler und Ettendorf in den Tarif aufgenommen.
Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.
Stuttgart, den 23. Mai 1913. (1487)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Schneidemühl-Czarnikau (voraussichtlich am 1. Juni 1913) werden die Stationen dieser Strecke in die Ausnahmetarife 1 (für Holz) und 10 (für Getreide) aufgenommen. Näheres durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Berlin, den 27. Mai 1913. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft vom 1. August 1911.
Am 20. Juni 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 A (Gerste) und B (Malz) in Kraft. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Breslau, den 26. Mai 1913. (1494)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Bayerisch-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Juni 1913 treten die Nachträge VII zum Tarifheft 1 und XI zum Tarifheft 2 in Kraft. Wegen Anwendung des Gemeinsamen Heftes für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander auf den bayerisch-sächsischen Güterverkehr enthalten sie eine Neufassung des Vorwortes, der besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der besonderen Tarifvorschriften, der besonderen Bestimmungen zum Nebengebührentarif und der örtlichen Bestimmungen. Neu abgedruckt sind ferner die Kilometertafel I, eine Anzahl bayerischer Knotenstationen der Kilometertafel II, die allgemeinen Kilometer-Tariftabellen und die allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 6. Im übrigen wurden die seit Erscheinen der letzten Nachträge durch Bekanntmachung veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen aufgenommen und die Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn in das Tarifheft 2 einbezogen. Die Station Zeitz Sächs Stb. — Tarifheft 1 — scheidet mit Wirkung vom 1. Juni 1913 aus dem Verbandsverkehre aus. Die Abfertigung erfolgt von diesem Zeitpunkte an von und nach Zeitz im mitteldeutsch-bayerischen Verkehre. Vereinzelt treten Frachterhöhungen ein; diese gelten erst vom 1. August 1913. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II. Die Nachträge sind durch die beteiligten Verwaltungen und deren Stationen zu erlangen.
Dresden, am 28. Mai 1913. (1497)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr.
Am 1. Juni 1913 treten außer den Frachtsätzen für Zeitz Sächs. Stb. die Frachtsätze für den Verkehr zwischen Zeitz Pr. Stb. und Altenburg, Altmittweida, Annaberg (Erzgeb.), Auerbach (Vogtl.) unt. Bf., Burgstädt, Chemnitz Hbf., Colditz, Cossen, Crimmitschau, Dobitschen, Döbeln, Flöha, Freiberg, Glauchau, Gößnitz, Großenstein (S.-Altenbg.), Großröda, Hainichen, Lengenfeld (Vogtl.), Lößnitz ob. Bf., Meißen, Meuselwitz, Mittweida, Mosel, Netzschkau, Neumark (Sa.), Nossen, Oberlichtenau, Potschappel, Rehmsdorf, Reichenbach (Vogtl.) ob. Bf., Rochlitz, Rodewisch, Roßwein, Siegmar, Trebanz-Treben, Treuen, Waldheim, Werdau, Zwickau, Zwönitz außer Kraft. Die Abfertigung in diesen Stationsverbindungen hat vom 1. Juni 1913 an im sächsischen Binnenverkehr zu erfolgen. Gleichzeitig werden neue Frachtsätze für eine größere Anzahl von Stationsverbindungen eingeführt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auskunft erteilen auch die Stationen.
Dresden, am 28. Mai 1913. (1498)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.
Am 1. Juni wird die Station Schlauroth des Bezirks Breslau mit 496 km in die Gruppe Görlitz aufgenommen.
Altona, den 23. Mai 1913. (1492)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
(Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau.)
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte in Tirol kommen für den Verkehr zwischen den Stationen Ehrwald, Heiterwang, Leermoos, Reutte in Tirol, Vils, Pfronten-Ried und Pfronten-Steinach einerseits, bayerischen und österreichischen Stationen anderseits, ferner zwischen Garmisch-Partenkirchen, Griesen (Obb.) und Mittenwald einerseits, Innsbruck Hauptbahnhof und Innsbruck Westbahnhof anderseits neue Frachtsätze zur Einführung.
Näheres ist aus dem Verkehrsanzeiger der K. bayerischen Staatseisenbahnverwaltung zu entnehmen.
München, den 24. Mai 1913. (1489)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden die Stationen Kerpen (Eifel) und Weiden des Dir.-Bez. Cöln in den Tarif und die Station Sohren des Dir.-Bez. Saarbrücken als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 (Dachschiefer) aufgenommen. — Näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen.
München, den 27. Mai 1913. (1490)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Teil II. Heft 2 vom 1. Juni 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird der Tarif wie folgt berichtigt:
1. Seite 189 beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 13 B für Karlsruhe und Karlsruhe Rbf.-Nagyvárad nicht 627, sondern 672;
2. Seite 239 beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 91 für Bruchsal-Sátoraljaújhely nicht 490, sondern 460;
3. Seite 267 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 131 in beiden Verkehrsrichtungen. In der ersten Kopfspalte ist deshalb der Vordruck „Von — Nach" in „Von oder nach" abzuändern.
München, den 26. Mai 1913. (1491)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn.
Heft 2 (Cöln) und 4 (Mainz).
Im Ausnahmetarif 11 a (Erze usw. zum Hochofenbetrieb) werden mit sofortiger Gültigkeit nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Nach Belval Hütte (Belval Usines) von		
Coblenz Moselbf. . .	3,96 M	für 1000 kg
Coblenz Rheinbf. . .	3,96 „	
Oberlahnstein	4,06 „	

Straßburg, den 26. Mai 1913. (1495)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Gütertarif.
Heft 5 (Belgien-Pfalz).
Mit Geltung vom 10. Juni 1913 werden in den Ausnahmetarif 9 für Sand folgende Frachtsätze für Erquelinnes aufgenommen:

Von / nach	Eisenberg (Pfalz)		Grünstadt		Hettenleidelheim	
	Abteilung		Abteilung		Abteilung	
	1	2	1	2	1	2
	für 1000 kg in Franken					
Erquelinnes .	13,44	12,19	13,01	11,76	13,44	12,19

Straßburg, den 26. Mai 1913. (1496)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird zum Gütertarif Waldshut, Schaffhausen Bad. Stb. usw. - Schweiz der XII. Nachtrag ausgegeben, der neben den bereits veröffentlichten, am Tage der Eröffnung der Lötschbergstrecke in Kraft tretenden neuen Frachtsätzen für die Stationen der Bern-Lötschberg-Simplonbahn sowie der über die Strecken dieser Bahn berechneten Frachtsätze insbesondere noch neue teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Gotthardbahn und Frachtsätze für die Stationen der elektrischen Greyerzerbahnen enthält.
Ferner werden am 1. Juni 1913 die gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarife Nr. 15 für Kalziumkarbid und Nr. 33 für Eisenlegierungen neu ausgegeben; im Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel wird die in den neuen A. T. 15 übernommene Tarifstelle „Kalziumkarbid schweizerischer Herkunft, zur Herstellung von Düngemitteln bestimmt" gestrichen; dadurch ergeben sich im Verkehr mit Waldshut Erhöhungen bis zu 3 Centimes für 100 kg, die jedoch erst am 1. September l. J. in Kraft treten. Eine Anzahl weiterer am 1. Juni l. J. zur Durchführung kommenden Änderungen und Ergänzungen der Gütertarife der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz ist aus unserme Tarifanzeiger ersichtlich.
Karlsruhe, 28. Mai 1913. (1499)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August/1. September alten/neuen Stils 1909.
Am 18. Juni/1. Juli alten/neuen Stils 1913 werden die Stationen Bischheim (Els.), Königshofen (Els.), Schiltigheim, Straßburg (Els.) Hbf., Straßburg-Neudorf und Straßburg Rheinhafen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in die Ausnahmetarife 2 Ca für Eisenwaren usw., 2 Cb für unedle Metalle usw. und 2 D für Eisen und Stahl, unverarbeitet, usw. aufgenommen.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg (Els.) und die unterzeichnete Verwaltung.
Bromberg, den 20. Mai 1913. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted) und Warnemünde-Gedser.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. werden u. a. die Stationen Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin, Niedergebra des Direktionsbezirks Cassel und Tübingen Hbf. der württembergischen Staatseisenbahnen in den Klassentarif und in einige Ausnahmetarife einbezogen.
Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 3 werden „Reishülsen" gestrichen; die hierdurch eintretenden Erhöhungen werden am 1. August d. J. wirksam. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 27. Mai 1913. (1493)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Zum Tarifheft 10 (Nr. 1245 des Tarifverzeichnisses) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der IX. Nachtrag erschienen. Preis 15 ₰. Der Nachtrag enthält Frachterhöhungen von 1 Ct. für 100 kg im Verkehre mit Gümligen, Münsingen und Ostermundigen ab 1. Juli 1913 — vergl. unsere Bekanntmachung vom 30. April d. J. — sowie in der Abt. III für Wattwil ab Hüningen, Mülhausen Nord und Thann (Els.) ab 1. September d. J.
Karlsruhe, den 24. Mai 1913. (1479)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-schweizerische Eisenbahnverbände.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird der Tarif Teil I, Abt. A vom 22. Dezember 1908 ergänzt wie folgt:
1. In der Zusatzbestimmung 5 zu Artikel 3 der reglementarischen Bestimmungen wird am Schlusse des ersten Satzes nach dem Worte „Gegenstände" nachgetragen: „ferner folgende, unter der Nr. XXXV c der Anlage 1 aufgeführte Patronen aus Sicherheitssprengstoffen: Cahücit, Petroklastit und Haloklastit, Präposit und Sprengsalpeter";
2. in der Anlage 1 wird auf den Seiten 60/61 unter Nr. XXXV c zu den Artikeln „Petroklastit" und „Haloklastit", „Petroklastit II", „Präposit", Sprengsalpeter" und „Cahücit" je das Verweisungszeichen *) beigefügt und folgende Fußnote angebracht:
„*) Ausgeschlossen von der Beförderung als Eilstückgut."
Karlsruhe, den 20. Mai 1913. (1480)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Einführung erhöhter Frachtsätze für Petroleum usw. von Boryslaw-Tustanovice und Drohobycz.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen:
A. Für Petroleum, gereinigt (raffiniert), sowie sonstige Öle, mineralische, der Pos. O—4—1 des Eisenbahngütertarifs für den Elbeumschlagsverband, Teil I, mit Ausnahme von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl); Mineralteer; Petroleumkoks (Asphaltkoks); Petroleumpech; Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron); Petroleumrückstände; Schmieröle der Pos. O—4—2 des vorgenannten Tarifs, Teil I, in Fässern oder Zisternenwagen (Petroleumkoks, auch lose oder in Säcken);
B. für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), ausgenommen Rohbenzin, in Fässern oder Zisternenwagen, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von / Nach	Boryslaw-Tustanowice A	Boryslaw-Tustanowice B	Drohobycz A	Drohobycz B	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg				
Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungspl., Hafen Rosawitz . .	181	199	180	198	5
Schönpriesen-Umschlag	178	196	177	195	

Gleichzeitig treten hierdurch die im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 56 ex 1910 unter fortl. Nr. [1062] bezw. im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 148 ex 1912 unter fortl. Nr. [3019] verlautbarten Frachtsätze A. für Petroleum usw. und B für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) von Boryslaw und Drohobycz außer Kraft.
Wien, am 27. Mai 1913. (1505)
K. k. österr. Staatsbahnen.

Gütertarif Deutschland—Prinz Heinrichbahn, Heft 18 (Berlin).

Die Station Ruhleben wird vom 1. Juni 1913 ab mit den Frachtsätzen der Station Spandau Gbh. in den Ausnahmetarif 8 und 9 aufgenommen.

Straßburg, den 28. Mai 1913. (1511)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zum Heft A: Nachtrag 10, Preis 5 ₰.
2. Zum Heft B I: (Teilhefte B I 4, 6, 11, 13, 16, 21 und 24) Nachtrag 14. (Bei den Teilheften B I 11, 13 und 24 fällt der Nachtrag 13 aus.) Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
3. Zum Heft B II: (Teilhefte B II 1 bis 60) Nachtrag 15. Preis für die Gesamtausgabe 30 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.

Die Nachträge enthalten:

a) Änderungen und Ergänzungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der Neubaustrecke Czarnikau-Schneidemühl und der Station Sagan-Goray.
b) Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Epichnellen (Wilhelmsthal), Granert, Lelm und Ruhleben.
c) Sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen gelten vom 1. August 1913 ab.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen und das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1913. (1478)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - österr. - südwestrussischer Grenzverkehr.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Einbeziehung der Station Hamburg Hgb.**) in den Ausnahmetarif 24 (Automobile usw.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 wird die Station Hamburg Hgb.**) in den Ausnahmetarif 24 (Automobile usw.) des obengenannten Tarifheftes einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

**) Siehe Seite 265 des Tarifes.

Wien, am 27. Mai 1913. (1502)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband, Verkehr mit Süddeutschland.

Tarif, Teil II, Heft 1 und 2, vom 1. August 1909.

Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg.

Tarif, Teil II, vom 1. August 1909.

Einführung von Zuschlagstaxen zu den Verbandsfrachtsätzen.

Die in Nr. 2 d. Ztg. vom 8. Januar 1913 unter (89) und Nr. 4 d. Ztg. vom 15. Januar 1913 unter (174) verlautbarten Außerkraftsetzungen der vom 1. August 1909 gültigen Verbandstarife werden zurückgezogen und auf einen späteren Zeitpunkt verschoben.

Zu den Frachtsätzen der obengenannten Verbandstarife sind indessen infolge einer allgemeinen Tariferhöhung der rumänischen Eisenbahnen vom 1. August 1913 Zuschläge zu erheben. — Diese Zuschläge sind in Anhängen zu den Verbandstarifen zusammengestellt, welche zu nachstehenden Preisen bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, erhältlich sind.

Anhang zu rumänisch-süddeutschen Eisenbahnverband 40 ₰ = 50 Centimes = 50 Heller.

Anhang zu Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg 30 ₰ = 40 Centimes = 40 Heller.

Wien, am 24. Mai 1913. (1504)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I.

Ergänzung der Zwischenlagerungsbestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 sind im obengenannten Gütertarif die Zwischenlagerungsbestimmungen auf Seite 237, Absatz (14), Punkt 2, wie folgt zu ergänzen:

„soferne die zur Sammelladung gehörigen Teilsendungen nicht bereits für sich eine Wagenladung bilden, die zur Ausnützung der bestehenden Tariffrachtsätze hinreicht."

Wien, am 27. Mai 1913. (1503)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

a) Dachdeckungs- und b) Blechnerarbeiten sowie c) Lieferung von Laufbrettern für die Bahnsteigdächer des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich und getrennt von einander zu vergeben. Bedingungsunterlagen: Ettlinger Straße 39 einzusehen und bestellgeldfrei zu erhalten gegen Kostenersatz von je 1,00 ℳ für a) und b) und 0,20 ℳ für c). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Mittwoch, den 4. Juni, vorm. 10 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 16. Mai 1913. (1512)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Es sollen öffentlich verdungen werden die Ausführung der

a) Tischlerarbeiten für Betriebswerkmeisterei nebst Kesselhaus und Werkstattanbau,
b) Schlosserarbeiten für Übernachtungs- und Wohngebäude,
c) Schlosserarbeiten für Betriebswerkmeisterei,
d) Schlosserarbeiten für Werkstattanbau am Wagenschuppen

auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg.

Angebote sind bis Sonnabend, den 14. Juni 1913, vormittags ½11 Uhr, gebührenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1 bis 4, Zimmer 257, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 1 ℳ für jede der vier Ausschreibungen und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg, Karlshorst, Wallensteinstraße 67, Fernsprecher Amt. Ob. 370.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, im Mai 1913. (1500)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 20 m Durchmesser für den Bahnhof Oebisfelde.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 14. Juni 1913, vormittags 10½ Uhr

Zuschlagsfrist bis 25. Juni 1913.

Verdingungsunterlagen ohne Zeichnungen werden gegen 1 ℳ bis 10. Juni 1913 abgegeben vom Zentralbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr. 292. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung (ohne Bestellgeld, nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 28. Mai 1913. (1501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von Reihensteinen II. Klasse zur Neupflasterung des Vorplatzes des Lehrter Personenbahnhofes soll öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Reihensteinen II. Klasse" versehen bis zum 18. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40., Invalidenstr. 51. (1488)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 3.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Öffentlicher Verkauf gebrauchter Fahrkarten.

Die in Hannover lagernden gebrauchten Fahrkarten sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 40 000 kg.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 10. Juni 1913, mittags 12 Uhr in unserem Geschäftsgebäude, Thielenplatz 4, Zimmer 135.

Verdingungsunterlagen werden von unserem Zentralbureau, Zimmer 292, gegen 50 ₰ bar abgegeben.

Der Zuschlag erfolgt bis 30. Juni 1913.

Hannover, den 23. Mai 1913. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 42. | 4. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftliche Verhältnisse, Eisenbahnen und Wasserstraßen in Elsaß-Lothringen. [1])

Von Oberregierungsrat **Wulff** in Straßburg (Elsaß).

Da im allgemeinen die wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse der Reichslande, des jüngsten der deutschen Bundesstaaten, weiteren Kreisen weniger bekannt sind, dürften einige Angaben hierüber insbesondere den Lesern dieser Zeitung von Interesse sein.

Elsaß-Lothringen ist 14 521 qkm groß und zählt 1 874 000 Einwohner. Auf 1 qkm entfallen somit 129 Einwohner. Während in den 70er Jahren sich die landwirtschaftliche und industrielle Bevölkerung gleichstand, ist heute das Verhältnis so, daß 63 % der Bevölkerung auf Handel und Industrie, dagegen nur 37 % auf die Landwirtschaft entfallen. Besonders in letzter Zeit hat die Industrialisierung der Reichslande, hervorgerufen hauptsächlich durch die schnelle Entwicklung der Eisenindustrie in Lothringen, stark zugenommen.

Von den Zweigen der Großindustrie sind in Elsaß-Lothringen hauptsächlich vertreten die Textil-, Kali-, Kohlen-, Eisenerz- und Hüttenindustrie.

Die Textilindustrie hat im Elsaß ihren Sitz zwischen St. Ludwig (bei Basel) und Straßburg. Sie ist, wie aus der umstehenden Abbildung hervorgeht, namentlich in und bei Mülhausen sowie in den Seitentälern der Vogesen, die von Mülhausen, Bollweiler, Colmar, Schlettstadt ausgehen, und im Breuschtal an der Strecke Molsheim-Saales vertreten. Am stärksten tritt die Baumwollindustrie hervor, die seit dem 16. Jahrhundert ansässig ist. Daneben hat seit 25 Jahren auch die Woll- und in neuerer Zeit die Seidenindustrie (darunter eine Kunstseidenfabrik) festen Fuß gefaßt. Im ganzen sind etwa 200 Betriebe mit fast 75 000 Arbeitern, 50 000 Webstühlen und 3 Millionen Spindeln vorhanden. Sämtliche Zweige der Textilindustrie: Spinnerei, Weberei, Bleicherei, Appretur, Färberei und Stoffdruckerei sind vertreten. In der Spinnerei werden alle Arten von Garnen, von den gröbsten bis zu den feinsten, angefertigt, doch hat jede Spinnerei ihre Spezialität. Ebenso werden auch in der Weberei alle Artikel, von den billigsten bis zu den teuersten Jaquartartikeln, hergestellt. Spezialartikel sind: Batist, Musselin, Buntweberei, Damen- und Möbelstoffe, Ballonhüllen usw. Der Empfang der rohen Baumwolle beläuft sich für das Jahr auf etwa 100 000 t, der Versand an Geweben allein auf etwa 80 000 t. Die Rohware (namentlich ägyptische und amerikanische Baumwolle) findet ihren Eingang hauptsächlich über die Häfen Genua, Le Hâvre, Antwerpen, der geringere Teil über Bremen.

Die Textilindustrie stellt in Elsaß-Lothringen einen alten Industriezweig des Landes dar, der insbesondere im 17. und 18. Jahrhundert weit über die Grenzen des Landes Ruhm und Ansehen genoß. Auch jetzt handelt es sich noch um einen, von der Konjunktur zwar stark abhängigen, aber doch blühenden Industriezweig, der allerdings in seiner Entwicklung im Gegensatz zu den übrigen Zweigen des elsaß-lothringischen Wirtschaftslebens in den letzten Jahrzehnten keinen Aufschwung genommen hat, vielmehr stehen geblieben ist. Auf die Gründe dieses Stillstandes kann hier indes nicht näher eingegangen werden.

In das Gebiet dieser ältesten elsässischen Industrie schiebt sich die jüngste, hauptsächlich durch deutsches Kapital ins Leben gerufene Kaliindustrie hinein.

Das erst im Jahre 1904 beim Bohren nach Petroleum entdeckte Kaligebiet umfaßt etwa 200 qkm. Es erstreckt sich, wie die Abbildung ergibt, an beiden Seiten der Bahnlinie von Mülhausen bis Rufach entlang, sowie östlich davon zum Rhein und westlich

[1]) Die statistischen Angaben dieser Abhandlung sind zum Teil den „Nachrichten des Statistischen Landesamts" und dem „Statistischen Jahrbuch" für Elsaß-Lothringen entnommen.

zu den Vogesen hin. Es wird von 2 Kalilagern durchzogen, von denen das eine sich in einer Mächtigkeit von etwa 1½ m in einer Tiefe von 5—600 m zeigt, während das andere bei einer Tiefe von 650—700 m eine solche von fast 5 m aufweist. Die Salze haben einen hohen Gehalt von reinem Kali, wie er in den norddeutschen Kalilagern im allgemeinen nicht vorkommt, das untere etwa 23 %, das obere bis zu 33 %. Das Fördersalz der gesamten Sylvinitablagerung beträgt etwa 1533 Millionen Tonnen. Diese haben nach dem heutigen Preise einen Wert von über 50 Milliarden Mark. Das oberelsässische Kalibecken allein könnte bei dem heutigen Bedarf den Weltbedarf auf mehr als 300 Jahre decken[2]). Bis vor kurzem waren 2, gegenwärtig sind 4 Schächte in Betrieb. Die 2 Schächte hatten zuletzt eine Jahresförderung von etwa 150 000 t Kali, die hauptsächlich in Süddeutschland sowie in Frankreich, der Schweiz und Amerika abgesetzt wurden. Der Bau von 14 weiteren Schächten wird mit aller Energie betrieben, so daß die Förderung der meisten in den nächsten Jahren und hierdurch ein ganz bedeutender Massenverkehr zu erwarten ist. Die Kalifelder stehen zum Teil im Eigentum der deutschen Kaliwerke, zum Teil sind selbständige Gewerkschaften gebildet. Es handelt sich hier um das Emporblühen einer mächtigen Industrie, die mehr und mehr für das Land von größter Bedeutung werden muß. Bekanntlich ist auch der elsaß-lothringische Staat durch Kuxenbesitz bei einzelnen Gewerkschaften beteiligt.

Das elsaß-lothringische Kohlengebiet schließt (vergl. Abbildung) an das Saarkohlengebiet im Südwesten an. Die verliehene Fläche beträgt 48 000 ha (= 500 qkm), doch ist hiervon gegenwärtig kaum die Hälfte erschlossen und im Betrieb. Die Kohlenfelder sollen sich indes in großer Tiefe noch weiter nach Südwesten durch Lothringen bis jenseits der Grenze nach Frankreich hinziehen. Von den im Betriebe befindlichen Werken sind die Gruben der Firma de Wendel in Kleinrosseln und Stieringen, der Saar- und Moselgesellschaft in Merlenbach, Spittel und Karlingen sowie der Bergwerksgesellschaft La Houve in Kreuzwald hervorzuheben. Die anderen Kohlenfelder gehören größeren, zum Teil im Lande ansässigen Gesellschaften und Firmen, wie Gebrüder Röchling, der Dillinger Hütte, den Rombacher Hüttenwerken, dem deutsch-österreichischen Kohlenbergbauverein zu Berlin, der internationalen Kohlenbergwerksgesellschaft zu St. Avold usw. Die im Betrieb befindlichen Werke haben gegenwärtig eine jährliche Förderung von rund 3½ Millionen Tonnen im Werte von 35 Millionen Mark. Die Kohlen dienen dem Hausbrand, der Industrie und der Gaserzeugung. Sie finden vorzugsweise Absatz in den Reichslanden selbst, Süddeutschland und Frankreich. Auch werden die Kohlen mit gutem Erfolge verkokt. Wenn dieser Koks zurzeit im Hochofen auch noch mit fremdem Koks vermischt wird, so ist doch anzunehmen, daß die Verkokung von nur einheimischer Kohle zu weiteren guten Ergebnissen führen wird. Die elsaß-lothringischen Hüttenwerke würden alsdann nicht mehr lediglich auf den Bezug von auswärtigem Koks angewiesen sein.

Die Entwicklung des elsaß-lothringischen Kohlenbergbaus ist in den letzten Jahren eine sehr stark im Steigen begriffene gewesen. Im Interesse des Landes wie im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse kann die Erschließung weiterer Felder nur wünschenswert sein.

Den stärksten Aufschwung unter sämtlichen Industriezweigen hat in den letzten Jahren auch in Lothringen die Eisenindustrie erfahren.[3]) Bekanntlich stellt das Eisenerzvorkommen in dem sogenannten Plateau von Briey die bedeutendste Erzlagerstätte der Welt dar. Die Erze sind unter dem Namen Minette bekannt. Vier Länder haben Anteil an den Schätzen der auf 70—80 000 ha geschätzten Fläche: in geringerem Maße Belgien (etwas über 100 ha) und Luxemburg (2500 ha), in

Elsass-Lothringen (Luxemburg.)
Die Lage der hauptsächlichsten Produktionszweige des Landes.

Zeichenerklarung:
Textil-Industrie
Kohlengebiet
Erzgebiet
Hütten-Industrie
Kaligebiet
Weinbau
Hopfenbau
Tabakbau

[2]) Dr. W. Wagner, Straßburger Post vom 29. März 1913, Nr. 341.

[3]) Vergl. Bergmeister Dr. Kohlmann, Stahl und Eisen 1911, Heft 11, 12, 14. — Bei dem engen wirtschaftlichen Zusammenhang zwischen der lothringischen und luxemburgischen Eisenindustrie sind im folgenden die Verhältnisse Luxemburgs mit berücksichtigt.

starkem Maße Deutsch-Lothringen (28 000 ha) und Frankreich (40—50 000 ha). Letzteres hat namentlich in dem Bezirk von Briey Erzlager, die sowohl an Mengen wie an Eisengehalt die Erze der Lothringer Ablagerungen wesentlich übertreffen. Welche Entwicklung das französische Eisenerzbecken von Briey genommen hat, geht daraus hervor, daß es 1912 eine Förderung von über 12 Millionen Tonnen gehabt hat, gegen eine solche von 10 Millionen Tonnen im Jahre 1911 und 1,6 Millionen Tonnen im Jahre 1904. Die französischen Erze haben einen Eisengehalt bis 40 %, die lothringischen einen solchen von nur 27—31 %. Über 6000 ha der französischen Konzessionen befinden sich heute in den Händen oder im Mitbesitz deutscher Hüttengesellschaften (namentlich von Gelsenkirchen, Thyssen, Hörde, Union).

Das Eisenerzlager in Deutsch-Lothringen befindet sich (vergl. die Abbildung) zwischen Fentsch und Orne sowie nördlich der Fentsch und südlich der Orne. Das ganze Eisenerzvorkommen steht heute fast nur im Besitz großer Hüttengesellschaften. Allein die Firma de Wendel besitzt ¼ des ganzen Gebiets. Von den übrigen Besitzern sind zu nennen: Stumm, die Rombacher Hüttenwerke, Röchling, Gute Hoffnungshütte und Phönix sowie Thyssen. Kohlmann berechnet die Mengen der abbauwürdigen Erze in Deutsch-Lothringen auf 1800 Millionen Tonnen, wovon 400 Millionen Tonnen auf kieselige Minette entfallen. Das Erz wird vorzugsweise durch Stollenbetrieb, zum geringeren Teile durch Schachtbetrieb gewonnen. Es sind Stollen bis zu einer Länge von 12 km vorhanden. Die Schachtteufe geht bis auf 200 m. Nur in Luxemburg, soweit sich der Eisenerzbesitz dort in Händen kleiner Besitzer befindet, wird Tagebau betrieben. Der luxemburgische Staat, der noch Eigentümer größerer Erzlager ist, steht gegenwärtig im Begriff, diese zu veräußern. Die Förderung der 52 Minettegruben Deutsch-Lothringens ist von 8 Millionen Tonnen im Jahre 1900 auf fast 20 Millionen im Jahre 1912 im Werte von etwa 55 Millionen Mark gestiegen. Rechnet man hierzu noch die Förderung von Luxemburg mit 7 Millionen, so ergibt dies eine Gesamtförderung von 27 Millionen Tonnen Minette. Von den lothringischen Erzen bleibt der größte Teil zur Verhüttung in Lothringen (fast 55 %), je 13—15 % gehen nach Luxemburg, der Saar und Rheinland-Westfalen, der Rest (je 1—2 %) nach Frankreich und Belgien.

Die Absatzverhältnisse Luxemburgs liegen insofern anders, als zwar auch hier über die Hälfte im eigenen Lande (Luxemburg) bleibt, dagegen fast 30 % nach Belgien gehen. Der Rest verteilt sich auf Frankreich, Lothringen, die Saar, Rheinland-Westfalen.

An Hochöfen sind in Lothringen-Luxemburg 108 vorhanden, wovon 61 auf Lothringen, 47 auf Luxemburg entfallen. Die Mengen des von diesen im Jahre 1912 erblasenen Roheisens beträgt 5,7 Millionen Tonnen. Das Verhältnis dieser Produktion zu der übrigen deutschen Roheisenerzeugung zeigt folgende dem Bericht der nordwestlichen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller entnommene Statistik[4]):

Jahr	Rheinland-Westfalen ohne Saarbezirk und ohne Siegerland	Zunahme gegen das Vorjahr in %	Lothringen und Luxemburg	Zunahme gegen das Vorjahr in %	Gesamte deutsche Roheisenerzeugung	Zunahme gegen das Vorjahr in %
1912	7 605 038	11,34	5 715 056	23,65	17 852 571	14,79
1911	6 830 945	4,86	4 622 388	5,20	15 534 112	5,02
1910	6 514 946	17,44	4 394 074	13,73	14 793 325	14,52
1909	5 547 448	—	3 863 828	—	12 917 653	—
1908	4 945 958	—	3 481 193	—	—	—
1903	4 009 227	—	3 217 328	—	10 085 634	—

Der Bericht erwähnt zu dem Wettkampf, den die beiden größten Roheisenerzeugungsgebiete innerhalb des Deutschen Reiches in den letzten 10 Jahren führen, folgendes:

„In den letzten 10 Jahren vermehrte sich die deutsche Roheisenerzeugung um 7 766 937 t = 77 %. In derselben Zeit kann die rheinisch-westfälische Hochofenerzeugung einen Zuwachs um 89,7 % und die von Lothringen und Luxemburg um 77,7 % verzeichnen, d. h. Rheinland und Westfalen sind der Gesamtentwicklung in den letzten zehn Jahren um 12,7 % vorausgeeilt, Lothringen und Luxemburg haben jedoch gleichen Schritt mit der Gesamterzeugung gehalten. Von 1911 auf 1912 ist eine durchschnittliche Gesamtzunahme von 14,79 % zu verzeichnen. Während Rheinland-Westfalen um 3,45 % unter dieser Zahl blieb, überschritt die Erzeugung des Minettebezirks diese Durchschnittszahl ganz erheblich, und zwar um 8,86 %. Diese Verschiebung hat also im Jahre 1911 eingesetzt; denn die Mitarbeit der neuen Werke im Südwesten machte sich bereits bemerkbar, und es ist anzunehmen, daß die Verschiebung sich im laufenden und den folgenden Jahren in noch höherem Maße bemerkbar machen wird, da die neuen Hüttenwerke in Lothringen und Luxemburg und die Erweiterungen der Anlagen im Saargebiet im Jahre 1912 ihre volle Leistungsfähigkeit noch nicht erreicht hatten. Zudem stehen auch weitere, noch nicht im Bau begriffene Neuanlagen in Aussicht."

Die meisten Hüttenwerke, insbesondere die neuen Werke, sind gleichzeitig mit auf das modernste eingerichteten Stahl- und Walzwerken versehen, in denen die Herstellung der Fertigfabrikate (Schienen, Schwellen, Träger usw.) erfolgt. Ein großer Teil der Fertigfabrikate geht über Antwerpen in das Ausland.

Die übrigen Industriezweige Elsaß-Lothringens treten nicht in dem Maße wie die vorstehend erwähnten hervor. Hervorzuheben ist die Gewinnung von Erdöl im Niederelsaß bei Biblisheim und Sulz u. Wald (1912: etwa 50 000 t) und Asphalt, ferner sind von Bedeutung: die Maschinenindustrie (Grafenstaden Mülhausen), Eisenbahnwagenfabrikation (Niederbronn), Glas- und Porzellan-, Fayence- und Steingutfabriken, Konservenfabriken, Gänseleberfabrikation (Jahreswert 5—6 Millionen Mark), Lederfabrikation, Bierbrauereien, Mühlenindustrie, Salzgewinnung (bei Château-Salins).

Gleichen Schritt mit der Industrie hat in der Entwicklung auch der eigentliche Handel in den Reichslanden gehalten. Leider ist es nicht möglich, ihn zahlenmäßig zu fassen, um seine Bedeutung darzulegen. Besonders hervorzuheben ist der mächtige Handel in Kohlen und Getreide.

Trotzdem Handel und Industrie in den Vordergrund getreten sind, ist doch auch die Landwirtschaft in Elsaß-Lothringen in erfreulicher Weise fortgeschritten. Ihre Hauptkulturarten sind Getreidebau, Gemüsezucht, Obstzucht und Viehwirtschaft, ferner Wein-, Hopfen- und Tabakbau. Von diesen Arten haben besonders der Wein- und Hopfenbau eine große Bedeutung für das wirtschaftliche Leben in den Reichslanden.

Elsaß-Lothringen besitzt das größte Weinbaugebiet in Deutschland. Seine Rebfläche beträgt ¼ der ganzen Weinbaufläche des Deutschen Reiches. Es sind gegenwärtig etwa 30 000 ha oder 3,4 % der landwirtschaftlich benutzten Fläche des Landes dem Weinbau gewidmet. Er erstreckt sich über das ganze Land, vorzugsweise finden sich die Rebkulturen an den Abhängen und in den Tälern der Vogesen bei Colmar, Gebweiler, Rappoltsweiler, ferner in Lothringen in der Nähe von Metz, Château-Salins und Sierck.

Naturgemäß schwanken die Ergebnisse der Ernten und deren Geldwerte sehr. Es betrug z. B.

	der Weinmostertrag	Geldwert
1912:	370 000 hl	16 000 000 ℳ
1911:	749 000 „	35 000 000 „
1910:	151 000 „	9 000 000 „
1909:	437 000 „	13 000 000 „
1908:	1 127 000 „	38 000 000 „

Die Hopfenanbaufläche in Elsaß-Lothringen beträgt gegenwärtig 4000 ha, die Zahl der Gemeinden, die sich mit ihm beschäftigen, 350. Er wird namentlich im Unterelsaß (bei Hagenau und Schlettstadt) betrieben. Unter den den Hopfenbau betreibenden Staaten steht Elsaß-Lothringen an dritter Stelle (Bayern, dann im weiteren Abstande Württemberg,

[4]) Stahl und Eisen 1913, Nr. 11, Seite 426.

Elsaß-Lothringen, Baden). Auch beim Hopfenbau sind Ernte, Menge, Beschaffenheit und dementsprechend der Wert der Gesamthopfenernte in den einzelnen Jahren sehr verschieden. Die Preise für den Zentner liegen in den letzten Jahren zwischen 50 und 200 ℳ. Demgemäß bewegen sich die Jahresgesamterträgnisse bei Ernten von 10—120 000 Zentner von 3—20 Millionen Mark.

Weit hinter dem Wein- und Hopfenbau steht der Tabakbau. Der Hauptsitz der Tabakkultur ist zwischen Hagenau und Schlettstadt. Die Tabakanbaufläche beträgt 1700 ha. An jährlicher Ernte werden 60—70 000 Zentner im Werte von 1½—3 Millionen Mark erzielt. Der Tabakbau ist gegen früher zurückgegangen, doch macht sich in den letzten Jahren wieder eine Zunahme bemerkbar. Insbesondere läßt sich die Kaiserliche Tabakmanufaktur in Straßburg die Hebung der Tabakzucht angelegen sein.

Unter den Getreidearten wird gegenwärtig, wohl infolge des Bedarfes der Garnisonen, der Roggen- und Haferbau bevorzugt, während der Weizenbau zurückgegangen ist. Besonders stark zugenommen hat der Anbau an Gemüse und Obst. Hervorzuheben ist der Versand nach außerhalb von Spargel, Salat und Erdbeeren.

Die Viehzucht weist in den letzten Jahren einen bedeutenden Fortschritt besonders in der Schweinezucht auf. Bemerkenswert ist ferner die Zucht an Kaltblutpferden, die zu guten Ergebnissen geführt hat. Endlich muß bei der Landwirtschaft noch der nicht unbedeutenden Käseherstellung (Münsterkäse) Erwähnung getan werden. Auch die Forstwirtschaft hat sich in den Reichslanden in den letzten Jahren, zum Teil infolge des Aufschwunges der Industrie, gut entwickelt. Die sämtlichen Waldungen erstrecken sich auf eine Fläche von rund 450 000 ha. Sie unterliegen durchweg einer forstmäßigen Bewirtschaftung. Der größte Teil gehört dem Staate und den Gemeinden, ungefähr ⅔ ist Laubwald, ⅓ Nadelwald. Der Staatswald allein bringt gegenwärtig einen Gesamterlös von rund 8 Millionen Mark.

Einen Einblick in das elsaß-lothringische Wirtschaftsleben und ein Bild von seiner Entwicklung gewährt schließlich der — bei den zahlreichen Privatbanken nicht bekannte — Geschäftsumsatz der drei Reichsbankanstalten Straßburg, Mülhausen und Metz. Dieser ist von 841 Millionen Mark im Jahre 1876 auf 7½ Milliarden im Jahre 1911 gestiegen, der Giroverkehr in den gleichen Jahren von 345½ Millionen auf fast 7 Milliarden Mark.

(Schluß folgt.)

Kohlenbeförderung auf der französischen Nordbahn.

Für die Beförderung der gewaltigen Kohlenmengen, die aus dem Bereich der französischen Nordbahn nach den Verbrauchsplätzen im Innern des Landes (den Großstädten und Industriezentren) überführt werden, kommt außer der Eisenbahn ein günstig gelegenes, gut ausgebautes Netz von Wasserstraßen in Betracht. In den letzten Jahren hat sich das Verhältnis der zu Wasser und mit der Eisenbahn beförderten Kohlenmengen nicht unwesentlich zugunsten der letzteren verschoben. Nach einer im „Journal des Transports“ vom 1. und 8. März d. J. erschienenen Abhandlung seines neuen Hauptredakteurs G. Allix entfielen bisher zwischen 30 und 40 % der Massengüter — jährliche Gesamtbeförderung 28—30 Millionen Tonnen — auf die Beförderung im Wasserwege; der bedeutende Verkehrszuwachs des Jahres 1911 ist aber den letzteren nur noch in Höhe von 18,95 % zugute gekommen.

Der Hauptvorteil der Beförderung auf Lastkähnen liegt bekanntlich in der größeren Billigkeit der Wasserfracht. Für diese besteht kein fester Tarif; die Höhe der Fracht schwankt, sie regelt sich nach Angebot und Nachfrage. Für die Entfernung Lens-Paris, die Allix seinen Untersuchungen zugrunde legt, betrug von Mitte 1911 bis Mitte 1912 die mittlere Fracht für eine Tonne Kohlen 5,70 Franken. Unter diesen Betrag herabzugehen, ist kaum möglich, da die Selbstkosten des Schiffers nach einer von Allix mitgeteilten, sehr eingehenden Berechnung sich auf 5,29 Frcs. stellen und die verbleibenden 0,41 Frcs. für die Tonne den sehr mäßigen Geschäftsgewinn des Schiffers darstellen müssen. Der Frachtsatz von 5,70 Frcs. ist aber, wie später nachgewiesen wird, nicht niedriger, sondern genau ebenso hoch wie die Durchschnittsfracht für die Beförderung einer Tonne Kohlen von Lens nach Paris auf der Nordbahn.

Wenn somit eine größere Billigkeit für die Wasserbeförderung nicht besteht, so ist es nicht zu verwundern, daß die Verfrachter der Bahnbeförderung den Vorzug geben, die andere sehr erhebliche Vorteile aufweist. Dahin gehört insbesondere die größere Geschwindigkeit — 24 Stunden gegen 30 Tage —, die dem Kohlenhändler gestattet, früher über sein Geld erneut zu verfügen, und die zugleich bewirkt, daß der Ladung die auf 5—10 % ihrer Heizkraft geschätzte Wertminderung infolge des längeren Wassertransports erspart bleibt.

Die französische Nordbahn wird also auch ferner mit einer Steigerung ihres Kohlenverkehrs rechnen dürfen. Sie hat in den letzten Jahren durch eine geschickte Tarifpolitik und durch Verbesserung und gute Ausnutzung ihres Wagenparks diesen Verkehr immer mehr an sich gezogen und wirtschaftlicher gestaltet.

Der ermäßigte Spezialtarif 7 Nr. 4, für mineralische Brennstoffe, gilt für Wagenladungen von mindestens 5000 kg zwischen zwei beliebigen Stationen des Nordbahnnetzes; er kommt aber für die Wassertransporte von der Grube zur industriellen Verbrauchsstätte kaum zur Anwendung, da für Sendungen von mindestens 10 000 kg von den Grubenstationen und den Grenz- und Seestationen nach zahlreichen, für den Verbrauch besonders wichtigen Binnenplätzen ein weiter ermäßigter Spezialtarif 7 Nr. 1 besteht, der für Entfernungen bis 75 km 0,04 Frcs. für 1 tkm, von 76 bis 125 km weitere (anzustoßende) 0,035 Frcs., von 126 bis 200 tkm weitere 0,02 Frcs. und über 200 km hinaus weitere 0,005 Frcs. beträgt. Auf die Entfernung Lens-Paris übertragen, ergibt dies 6,30 Frcs., zu denen noch 0,40 Frcs. Stationsgebühren treten, zusammen also 6,70 Frcs. Dieser Tarif kommt nicht bloß den französischen, sondern auch den ausländischen (belgischen, englischen, deutschen) Kohlen zugute. Der Absender und Empfänger müssen die Be- und Entladung der Wagen selbst vornehmen und eine Lade- und Entladefrist von je 6 Stunden einhalten, da sich sonst die Fracht um 10 % erhöht. Eine Ermäßigung von 10 und 15 % gegenüber diesem Tarif erhalten die Versender von mindestens 100 und 400 Tonnen. Bei gleichzeitiger Auflieferung von 12 Wagen von je 20 Tonnen aus den Grubengebieten nach Calais und Dünkirchen zur Ausfuhr beträgt die Ermäßigung 50 %.

Seit dem 1. Mai 1908 ist ein weiterer Ausnahmetarif 7 Nr. 1-bis für Sendungen in Privatwagen von 40 Tonnen Ladegewicht von und nach bestimmt aufgeführten Stationen eingeführt worden. Der Ermäßigung gegenüber den oben genannten Sätzen beträgt 5 % und außerdem noch soviel mal 1 %, wie die Sendung 40 t-Wagen umfaßt. Außerdem gewährt die Bahn für die Hergabe der Privatwagen ihren Eigentümern eine Vergütung von 5 Centimes für das Wagenkilometer.

Für eine Sendung von 16 40 t-Wagen ergibt sich infolge dieser Vergünstigungen eine Fracht von 5,14 Frcs. für die Strecke Lens-Paris. Dazu kommt die Ueberführungsgebühr für die Beförderung auf der Gürtelbahn. Allix berechnet hiernach, daß der Normalsatz für die Tonne Kohlen, die von Lens nach Paris in größeren Sendungen (nur solche lassen sich mit den Wasserstraßen vergleichen) befördert werden, rund 5,70 Frcs. beträgt; das entspricht der Wasserfracht genau.

Für ausländische und für kleinere Sendungen, die diese billigen Ausnahmetarife nicht genießen, stellt sich die Fracht allerdings etwas höher.

Diesen Massentransporten hat die Nordbahn ihre Betriebsmittel in den letzten Jahren immer mehr angepaßt. Im Jahre 1897 führte sie als erste französische Eisenbahn die 20 t-Bauart ein und beschaffte 1000 Wagen dieser Gattung, von denen 500 Stück als Spezial-Kohlenwagen (Trichterwagen) gebaut waren. Mit ihnen wurde eine Ersparnis an toter Last von 20—25 % und an Zuglänge von 37½ % erzielt. Im Jahre 1908 besaß die Nordbahn 14 849 Güterwagen mit über 10 t Ladegewicht, im Jahre 1911 schon 21 465. In Zeiten größten Verkehrs werden jede Nacht 140 bis 150 ganze Kohlenzüge von den Grubenstationen abgelassen.

Mehr noch als durch die Verbesserung der Betriebsmittel hat die Nordbahn durch deren gute Ausnutzung erreicht. Sie begünstigt durch die oben erwähnten Tarife die Auflieferung von Sendungen in ganzen Zügen. Ferner hat sie den Gruben und Fabrikunternehmungen die Anlage von Privatanschlußgleisen durch günstige Verträge erleichtert und ist so weit gegangen, ihnen bisweilen die Anlagekosten leihweise vorzuschießen. Die Zuführungsgebühren werden ermäßigt und teilweise ganz erlassen, wenn die Sendungen in ganzen Zügen bereitgestellt werden. Die Zahl dieser Privatanschlüsse ist in den letzten 15 Jahren von rund 600 auf 1291 gestiegen.

Die Entwicklung des Kohlenverkehrs auf der französischen Nordbahn ist aus nachstehender Tabelle zu ersehen:

Jahr	Insgesamt beförderte Menge	Aus							
		Frankreich (Département du Nord und Pas de Calais)		Belgien		England		Deutschland	
	t	t	%	t	%	t	%	t	%
1895	10 865 200	8 651 180	79,62	1 942 145	17,87	148 520	1,37	123 355	1,14
1900	14 689 590	12 044 695	81,99	2 160 480	14,71	369 735	2,52	114 680	0,78
1905	15 938 095	14 078 395	88,33	1 727 165	10,84	116 590	0,73	15 945	0,10
1907	16 380 815	13 820 975	84,37	1 943 450	11,87	589 655	3,60	26 735	0,16
1909	16 852 740	14 277 265	84,72	2 196 815	13,04	357 575	2,12	21 085	0,12
1911	18 078 995	15 526 285	85,88	2 123 280	11,74	373 590	2,07	55 840	0,31

v. R.

Die Systemfrage und die Kostenfrage für den hydro-elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen.

Die Schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb hat über ihre Tätigkeit in den sogenannten „Mitteilungen Nr. 1 bis 4" berichtet. In Mitteilung Nr. 4, die den in vorstehender Überschrift gekennzeichneten Stoff behandelt, liefert der Generalsekretär der Studienkommission, Professor Dr. W. Wyßling, unter Mitwirkung von Professor Dr. W. Kummer eine Zusammenstellung der Beiträge verschiedener Mitarbeiter und Kommissionsmitglieder. Der 142 Seiten umfassende Bericht ist im Buchhandel erschienen und durch den Verlag von Rascher & Cie., Zürich, zum Preise von 2 Frcs. zu beziehen. Nachstehend das Wichtigste daraus:

Bei Beurteilung der Systemfrage handelt es sich für die Schweizerische Studienkommission vor allem darum, dasjenige System zu finden, das die größtmöglichen wirtschaftlichen Vorzüge bei Wasserkraftbetrieb bietet. Für den elektrischen Vollbahnbetrieb können in Frage kommen: 1. Gleichstrom mit dritter Schiene für Spannungen bis zu 800 Volt; 2. Gleichstrom mit Oberleitung für Spannung bis zu 3000 Volt, eventuell 2 × 3000 Volt in Dreileiteranlagen; 3. Dreiphasen-Wechselstrom mit zwei Oberleitungen von 5000 bis 8000 Volt verketteter Spannung und einer Periodenzahl zwischen 15 und 50 für jede Sekunde; 4. Einphasen-Wechselstrom mit Oberleitung bis zu 15 000 Volt Spannung und Periodenzahlen zwischen 15 und 25 für die Sekunde.

Diese Systeme wurden zunächst auf genügende Leistungsfähigkeit hinsichtlich der Anforderungen des Bahnbetriebes beurteilt. Als solche Anforderungen wurden betrachtet: a) die Erzielung genügender Drehmomente (Zugkräfte und Leistungen für die Fahrt bei Vollbahnbetrieben); b) die Einhaltung des Fahrplans unter allen wirklich vorkommenden Verkehrsverhältnissen bei der vorhandenen Eigenart der Motoren (besonders mit Bezug auf die Fahrgeschwindigkeit, ihr Maximum, ihre Regelung, die Abhängigkeit der Geschwindigkeit von der Zugkraft); c) die Erzielung befriedigender Anfahrverhältnisse; d) die Möglichkeit der Zugförderung mit mehreren Triebfahrzeugen auf demselben Zuge.

Die Befriedigung der zuerst genannten Forderung soll durch alle in Betracht gezogenen Systeme möglich sein, da sie ohne Ausnahme imstande sind, Motoren und Lokomotiven von mehr als genügender Leistung und Zugkraft zu liefern; auch die Einhaltung des Fahrplans soll bei allen elektrischen Bahnmotoren möglich sein, bei Einphasen-Kommutatormotoren jedoch in vollkommenerer Weise als bei Gleichstrom- und Drehstrom-Bahnmotoren. Hinsichtlich der Erzielung befriedigender Anfahrverhältnisse ergibt ein Vergleich, daß für schweizerische Verhältnisse ausreichende Anfahrbeschleunigungen mit allen Motorarten anstandslos erzielt werden könnten. Es seien jedoch zu bevorzugen Motoren mit besonderer mechanischer Charakteristik (Serie-Charakteristik); hierin ergibt wiederum das Einphasensystem die günstigsten Verhältnisse. Die Zugförderung mit mehreren Triebfahrzeugen im selben Zuge ist bei allen Systemen durchführbar, immerhin sicherer bei Einphasenstrom-Motoren und Gleichstrom-Motoren als bei Drehstrom-Induktionsmotoren.

Beim Vergleich der Systeme in bezug auf technische Wirtschaftlichkeit sind als maßgebende Punkte betrachtet worden: a) Totgewicht der Triebvorrichtungen selbst; b) relativer Energieverbrauch und Wirkungsgrad der Systeme; c) Möglichkeit des Ausgleichs der Schwankungen im Leistungsbedarf mit Rücksicht auf die Kraftquellen; d) Verhältnis der Energierückgewinnung.

Aus Gewichtsvergleichsziffern für elektrische Lokomotiven und Motorwagen geht hervor, daß alle drei elektrischen Zugförderungssysteme, d. h. bei Anwendung von Gleichstrom, Drehstrom oder Einphasenstrom untereinander nur recht geringfügige Unterschiede aufweisen, während sie gegenüber Dampflokomotiven eine bedeutende Verminderung des toten Gewichtes zeigen. Der relative Energieverbrauch und der Wirkungsgrad der Systeme ist an Hand von Kennlinien der Motoren zu beurteilen und unter Berücksichtigung der Erfahrung, daß der Wirkungsgrad der Kontaktleitungen und der Leitungen überhaupt sich unter Kostenaufwand fast beliebig hoch gestalten, also nach Wirtschaftlichkeit regeln läßt und daß die wichtigste Rolle bei den Wirkungsgraden die Einrichtungen zur Umformung des Stromes spielen. Die Umformer arbeiten umso wirtschaftlicher, je höher die Fahrdrahtspannung der Bahnen ist; damit wird ohne weiteres dasjenige System, das die höchsten Fahrdrahtspannungen zuläßt, d. h. der Einphasenstrom, die weitaus günstigsten Verhältnisse für den relativen Energieverbrauch aufweisen. Bezüglich der Möglichkeit des Ausgleichs der Schwankungen im Leistungsbedarf wurden eingehende Studien darüber angestellt, ob das System mit Übernahme der Schwankungen durch das Kraftwerk oder dasjenige mit gleichbleibender Kraftwerksleistung und Übernahme der Schwankungen durch eine Batteriepufferung im Netz vorteilhafter sei. Es wurde festgestellt, daß bei Wasserkraftbetrieb die Übernahme der Schwankungen durch das Kraftwerk günstiger sei. Es wirkt nun dasjenige Stromsystem am wirtschaftlichsten, das an sich geringere Schwankungen der Höchstleistung hervorruft. Für schweizerische Verhältnisse verdienen auch hierin die anpassungsfähigen Bahnmotoren mit Serie-Charakteristik den Vorzug vor den Drehstrommotoren mit wesentlich gleichbleibender Geschwindigkeit. Der Energierückgewinnung soll für den praktischen Betrieb der Vollbahnen in der Schweiz im allgemeinen keine wesentliche Bedeutung zugesprochen werden können. Es wird weiter hervorgehoben die größere Eignung einpoliger gegenüber zweipoliger Kontaktleitungen. Als beste Periodenzahl, deren Festlegung bei Drehstrom nicht so erheblich ist als bei einphasigem Wechselstrom, wurde die Zahl 15 angesehen. Nach alledem sei vom rein technischen Standpunkte dem Einphasensystem der Vorzug zu geben.

Neben den vergleichenden Untersuchungen rein technischer Art mußten auch noch solche angestellt werden, die den Unterschied zwischen den Systemen in den Anlagekosten und in letzter Linie in den Betriebs-

kosten festlegten. Dies wurde an Hand von Projekten für den elektrischen Betrieb der ehemaligen Gotthardbahn durchgeführt. Nachdem das Gleichstromsystem schon bei einer ersten Beurteilung der Anlage- und Jahreskosten des Kraftverbrauchs am Fahrdraht besonders ungünstig abgeschnitten hatte, wurde dieses System nicht weiter berücksichtigt, sondern der Vergleich nur noch auf die Systeme Einphasenstrom mit 15 Perioden und 15 000 Volt Fahrdrahtspannung und Drehstrom mit 50 Perioden und 5000 Volt Fahrdrahtspannung erstreckt. Das Ergebnis war ein solches, daß dem Einphasensystem außer dem bereits erwähnten Übergewicht an technischen Vorzügen auch noch das wirtschaftliche Übergewicht vor den anderen Systemen zugesprochen werden mußte. Die Kommission kommt bezüglich der Systemfrage zu der Schlußfolgerung, daß das Einphasensystem mit Kollektormotoren und Serie-Charakteristik, ausgeführt mit etwa 15 Perioden und etwa 15 000 bezw. 10 000 Volt Fahrdrahtspannung, für die schweizerischen Verhältnisse des elektrischen Vollbahnbetriebes technisch und wirtschaftlich als das günstigste zu empfehlen ist.

Bezüglich der Kostenfrage, die auf Grund der Prospekte für die Elektrisierung der ehemaligen Gotthardbahn und des Bundesbahn-Kreises II beurteilt worden ist, sei der Leser auf die Mitteilungen in Nr. 88 d. Jahrg. 1912 d. Ztg. verwiesen.

Ermittelt wurde weiter, ob der Kraftbedarf für den hydroelektrischen Betrieb aller Schweizerbahnen befriedigt werden kann. Aus einer Zusammenstellung geht hervor, daß Wasserkräfte, die jährlich rund etwa 1200 bis 1300 Millionen Pferdekraftstunden an den Turbinen liefern können, und dabei für eine Höchstleistung von rund 500 000 Pferdestärken an den Turbinen ausgebaut sind, für den absehbaren Zukunftsbedarf aller Schweizerbahnen genügen. Die Kommission ließ durch Fachleute Studien über ausnutzbare Wasserkräfte vornehmen mit dem Ergebnis, daß zurzeit ungefähr ein Dutzend geeigneter noch freier oder bereits für die Bundesbahnen zurückgestellter Wasserkräfte vorhanden sei, die bei geeigneter Ausnutzung rund 1800 Millionen Pferdekraftstunden in einem Jahr an den Turbinen liefern und leicht auf rund 625 000 P.S.-Höchstleistung ausgebaut werden können. Danach ist die genügende und wirtschaftliche Lieferung eigener hydraulischer Kraft für den elektrischen Betrieb aller Schweizerbahnen zweifellos möglich, wenn diese Kräfte dafür gesichert werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens.** Die kürzlich auf Veranlassung des preußischen Eisenbahnministers eingesetzte ständige Vertretung der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die alle das Eisenbahnwesen betreffende Fragen erörtern und so den einzelnen Staatsbahnverwaltungen Gelegenheit geben soll, auch auf rein verwaltungstechnischem Gebiet die gegenseitigen Erfahrungen auszunutzen, wird bereits im Monat Juni ihre erste Besprechung abhalten. Im Anschluß an diesen freien Meinungsaustausch sollen alsdann die bestehenden Leitungsvorschriften, über die mehrfach Klage geführt worden ist und die einzelne Verwaltungen stark schädigende Umleitungen im Güterverkehr enthalten, einer baldigen Revision unterzogen werden.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der Generalversammlung beantragte ein Aktionär die Erhöhung der Dividende von 8½ % auf 8¾ %. Die Verwaltung widersprach diesem Antrage, und zwar schon aus dem Grunde, weil für die nächste Zeit eine Kapitalerhöhung zu erwarten sei. Der Aktionär beantragte, den Mehrbetrag für die Dividende von dem Gewinnvortrag zu kürzen. Die Verwaltung erwiderte, daß für die nächste Zeit größere Gewinnvorträge mit Rücksicht auf die Beständigkeit der Dividende wünschenswert erscheinen, da eine Kapitalerhöhung mehr Aufwendungen zur Folge habe.

— **Bau einer elektrischen Bahn im Riesengebirge.** Über dieses Bahnprojekt entnehmen wir im Anschluß an unsere kurze Mitteilung in Nr. 19 S. 320 d. Ztg. einem Aufsatz von Regierungsbaumeister Baschwitz in der „A. E. G.-Zeitung“ folgende Einzelheiten. Die geplante vollspurige elektrische Kleinbahn für den Personen- und Güterverkehr von Schmiedeberg (Riesengeb.) über Krummhübel nach Hermsdorf (Kynast) und Abzweigung von Krummhübel nach Brückenberg, die sogenannte „Riesengebirgs-Randbahn“, deren Bau die Anwohner seit langer Zeit angestrebt haben, wird die Querverbindung der in das Gebirge vorgetriebenen Stichbahnen bilden, während die Strecke Krummhübel-Brückenberg besonders den Verkehr in Richtung auf die Schneekoppe erleichtern soll. Von dem auf 3,6 Millionen Mark bemessenen Baukapital der Bahn übernehmen der Kreis Hirschberg und die A. E. G. je 1,5 Mill. Mark in Aktien, der erstere übernimmt außerdem 600 000 ℳ 4 %ige Obligationen und besorgt der Bahn den kosten- und lastenfreien Grunderwerb. Zu letzterem gibt die Stadt Schmiedeberg dem Kreise außer dem in ihrem Bezirk erforderlichen Gelände einen Barzuschuß von 50 000 ℳ. Die Länge der neuen Bahn beträgt von Schmiedeberg bis Krummhübel 6 km (heute 13 km Bahnentfernung), von dort bis Brückenberg 6,2 km, von Krummhübel bis Hermsdorf 14 km (jetzt 30 km), im ganzen einschließlich einer Verbindungsstrecke Birkigt-Steinseiffen 27,5 km. Die Bahnlinie führt vom Staatsbahnhof Schmiedeberg ab über Steinseiffen nach Krummhübel. Hier teilt sich die Hauptlinie. Ein Zweig steigt südwärts über Wolfshau und Ober-Krummhübel nach Brückenberg und endet an der Brotbaude. Mit seiner Steigung von durchweg 1 : 20 auf 6,2 km Länge, den vielen Dämmen, Einschnitten, Brücken und einem großen Talübergang über die kleine Lomnitz wird dieser Teil der Bahn ausgesprochenen Gebirgscharakter zeigen. Der andere Zweig, die eigentliche Randbahn, wendet sich nordwärts über Birkigt nach Arnsdorf, biegt dann nordwestlich ab und führt über Hohen-Zillerthal, Seidorf, Giersdorf nach Hermsdorf, wo er an den Staatsbahnhof anschließt. Umsteigegelegenheit bietet sich in Hermsdorf nach der Hirschberger Talbahn sowie nach der Nebenbahnstrecke Hirschberg-Schreiberhau. Die stellenweise beträchtlichen Geländeschwierigkeiten bedingen für den durchweg als eigenen Bahnkörper geplanten Unterbau der Bahn, wie für die Betriebsmittel ziemlich hohe Anlagekosten, die mit insgesamt 130 000 ℳ für 1 km veranschlagt werden. Von nicht geringerer Bedeutung als der Personenverkehr wird, wie man erwartet, der Güterverkehr werden, der vorwiegend mit eigenen Zügen bedient werden soll. Von großem Vorteil wird sich hier die Anlage der Bahn in Vollspur erweisen, die einen unmittelbaren Übergangsverkehr mit der Staatsbahn gestattet.

— **Herstellung einer Eisenbahn von Fürstenwerder nach Strasburg (Uckermark).** Zum Bau dieser Eisenbahnstrecke hat die preußische Regierung die gesetzliche Ermächtigung erhalten und beabsichtigt, die Linie zum Teil durch das Gebiet des Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz zu führen. Auf Grund des zwischen den beiden Staaten abgeschlossenen Vertrages (veröffentlicht durch Eis.-Verordn.-Bl. vom 24. April d. J.) gestattet die Großherzogliche Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebiets. Nach den Bestimmungen des Staatsvertrages soll die Feststellung der gesamten Bauentwürfe ebenso wie die Prüfung der anzuordnenden Fahrzeuge lediglich der preußischen Regierung zustehen, die jedoch bezüglich der Führung der Bahn und der Anlegung von Stationen in dem mecklenburgischen Staatsgebiet etwaige besondere Wünsche der Großherzoglichen Regierung tunlichst berücksichtigen wird. Die vollspurige Bahn, die vorläufig nur eingleisig ausgeführt wird, soll als Nebenbahn hergestellt und betrieben werden. Die Großherz. Regierung gestattet die Kreuzung von Chausseen und sonstigen öffentlichen Wegen innerhalb ihres Staatsgebiets unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und des Betriebs der Bahn, sie verpflichtet sich auch, von der Eisenbahn und dem zu ihr gehörigen Grund und Boden keinerlei Staatsabgaben zu erheben, solange sich diese im Eigentum oder Betriebe des preußischen Staates befindet. Die Tarife und Fahrpläne werden durch die preußische Regierung unter tunlichster Berücksichtigung der Wünsche der Großherz. Regierung festgestellt.

— **Lohnerhöhungen bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung.** Zur Milderung der auf fast allen Gebieten der Lebenshaltung herrschenden Teuerung hat, dem „Dresd. Anz.“ zufolge, die sächsische Staatseisenbahnverwaltung ihren Arbeitern, obwohl erst im Herbste 1911 deren Löhne allgemein erhöht worden sind, wiederum wesentliche Lohnverbesserungen bewilligt, die sich in drei Richtungen bewegen. Zunächst ist abermals eine allgemeine Lohnerhöhung, und zwar von 10 ₰ für den Tag gewährt worden. Ferner sind die Fristen für die Aufrückungen im Lohne derart verkürzt worden, daß der Höchstlohn schon nach dem 14., anstatt bisher vom 19. Dienstjahre an erreicht wird. Ein schnelleres Aufrücken im Lohne erfolgt künftig namentlich in den Jahren, wo den Arbeitern durch Gründung eines eigenen Hausstandes und Erziehung der Kinder erhöhte Kosten entstehen. Endlich ist eine größere Anzahl von Dienstorten in höhere Lohngruppen versetzt worden. Durch das Zusammenwirken der verschiedenen Verbesserungen werden unter Umständen Lohnerhöhungen bis zu 40 ₰ täglich erzielt. Besonders wird es von den Beteiligten begrüßt werden, daß die Lohnerhöhungen bereits mit rückwirkender Kraft vom 1. April d. J. ab zur Einführung gelangen. Die vorstehend erwähnten Maßnahmen verursachen einen jährlichen Mehraufwand von nahezu 2 Millionen. Nimmt man dazu, daß in nächster Zeit eine weitere

sehr beträchtliche Steigerung der Ausgaben für das Personal durch die beschlossene Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnbetriebspersonals eintreten wird, so ergibt sich, daß die sächsische Staatsbahnverwaltung auch sehr erhebliche Opfer nicht scheut, um die Lage ihrer Arbeiterschaft günstig zu gestalten.

— Plochingen im Wirbelsturm. Am 1. d. M. nachmittags 6½ Uhr hat in Plochingen (Württemberg) ein Unwetter große Verwüstungen angerichtet. Beim Zusammenstoß zweier heftiger Gewitter entstand ein Wirbelsturm von großer Stärke. Die Glasdächer und einige Giebelwände des Bahnhofs wurden zum Teil zerstört. Der ganze Bahnhof war mit Trümmern bedeckt. Ein leerer Reserveeisenbahnzug wurde mitsamt der Lokomotive vom Sturm umgeworfen. Durch herabfallende Mauerstücke wurde ein junger Mann verletzt. In der Stadt wurden von vielen Häusern Mauerteile weggerissen. Über hundert Ziegeldächer wurden abgedeckt. Von der Eisenbahnverwaltung wurden zwei Hilfszüge entsandt. In dem Eichenwald bei Plochingen hat der Sturm große Verheerungen angerichtet und die stärksten Bäume entwurzelt. Der Wirbelsturm dauerte nur zwei Minuten.

— Geschäftsbericht der Pensionskasse für Beamte deutscher Privatbahnen. Nach diesem schließt das Geschäftsjahr 1912 mit 258 beteiligten Verwaltungen von rd. 12 412 km Betriebslänge, 325 beteiligten Einzellinien, 9639 Mitgliedern und rd. 16 912 053 Mark Kassenvermögen ab. Mit Ende 1912 sind die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und die Bergheimer Kreisbahnen infolge Verstaatlichung ausgeschieden. Nach langen, schwierigen Verhandlungen und dank dem wirksamen Eingreifen des preußischen Eisenbahnministers ist eine abgeänderte, dem Versicherungsgesetz für Angestellte angepaßte Satzung vereinbart worden, die mit Wirksamkeit vom 1. Januar d. J. auch den Kassenmitgliedern Befreiung von der Versicherungspflicht nach § 14 Ziffer 1 des Reichsgesetzes durch Beschluß des Bundesrats gewährt. Im Geschäftsjahr wurden Renten neu festgesetzt für 65 Invaliden, 39 Witwen und 84 Waisen; am Schluß des Jahres belief sich die Zahl der Rentenempfänger auf 285 Invaliden, 217 Witwen und 423 Waisen. Abgelehnt wurden nur elf Pensionierungsanträge. Der Abschluß der Jahresrechnung für 1912 ergibt eine Gesamteinnahme von rd. 3 012 364 ℳ, der eine Gesamtausgabe von rd. 2 820 475 ℳ gegenübersteht, so daß der Bestand am Jahresschluß rd. 191 889 ℳ betrug. Am Schlusse des Geschäftsjahres war ein Vermögensbestand von rd. 16⅔ Millionen Mark vorhanden.

Die Pensionsanstalt begeht am 1. Juli d. J. ihr 25 jähriges Jubiläum. Sie hat sich die soziale und zugleich nationale Aufgabe gestellt, auf dem Wege der Vereinigung zu einer Kassengemeinschaft auch kleineren Privatunternehmungen die Möglichkeit von Pensionseinrichtungen für ihre festangestellten Beamten und deren Hinterbliebene zu bieten und durch Ausdehnung ihrer Tätigkeit auf das ganze Deutsche Reich sowie durch Annahme der für die Reichsbeamten und preußischen Staatsbeamten geltenden Grundsätze hinsichtlich der Kassenleistungen auch an ihrem Teile zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens auf sozialem Gebiet beizutragen. So hat sich denn die Anstalt allmählich gerade zum Sammelpunkt der zu Pensionseinrichtungen durch Konzession nicht verpflichteten nebenbahnähnlichen Kleinbahnen herangebildet. Der Kasse ist eine weitere günstige Entwicklung um ihres Zweckes willen wohl zu wünschen.

— Eine Gartenstadt für Eisenbahner in der Großstadt ist in der Stadt Posen im Werden. Daß die dortigen Wohnungsverhältnisse für die minderbemittelten Klassen recht wenig befriedigend sind, ist aus den verdienstvollen Untersuchungen des städtischen statistischen Amtes in weiteren Kreisen bekannt geworden. Der von Eisenbahnern gegründete und fast ganz aus Eisenbahnern bestehende Posener „Spar- und Bauverein" hatte es unternommen, hier bezüglich der Unterbeamten und Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung Wandel zu schaffen. Dank tatkräftiger Förderung des Unternehmens durch den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten und verständnisvollen Entgegenkommens auf seiten der Staatsverwaltung ist es dem Verein gelungen, sich größere Flächen für seine Zwecke zu sichern. Sie umfassen zusammen etwa 66 000 qm und liegen an der Grenze des städtischen Weichbildes mit der Gemarkung Dembren unweit des der Stadt gehörigen Eichwaldes, der zu einem Parke ausgestattet werden soll, und unweit der Eisenbahnhauptwerkstätte, der ein sehr großer Teil der Vereinsgenossen angehört. Die Bebauungsform bricht mit dem System der Mietskaserne. Weder Kellerwohnungen noch Hofwohnungen werden gebaut werden. Der Verein will vielmehr den Versuch machen, die im Westen Deutschlands, wie in anderen germanischen Ländern (Holland, England) heimische Eigenhausform in Gestalt des Dreifenster-Reihenhauses auch in den Osten zu verpflanzen. Dies ist in der Art geplant, daß die den Besitz einschließenden Randstrecken mit dreigeschossigen Miethäusern bebaut werden. Deren Rückseiten schließen die großen Flächen ein, die mit Einfamilienhäusern besetzt werden. Diese enthalten in der Regelform eine Wohnküche, 2 Stuben, Nebengelaß und einen kleinen Garten und liegen an schmalen, einfach befestigten, sich dem Gelände anschmiegenden Wohnstraßen. Die Mietzinse für diese Häuschen bleiben unter den für Wohnungen gleicher Größe in Hinterhäusern in der Stadt bisher zu zahlenden zurück. Auch soll Gelegenheit geboten werden, ein solches Anwesen mit geringer Anzahlung zu Eigentum zu erwerben, jedoch unter Ausschluß jeder Spekulation. Weiter ist auch die Errichtung einer Zahl einzeln stehender, mit einem größeren Landstücke ausgestatteten Häuser geplant. Sie sollen zur Ansiedlung solcher Familien dienen, die Lust und Arbeitskraft zur Bewirtschaftung einer größeren Bodenfläche haben. Spielplätze und Freiflächen für Kinder vervollständigen den Bauplan, mit dessen Ausführung noch in diesem Frühjahr begonnen wird.

— Dem Jahresbericht des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen für 1912 entnehmen wir, daß dieser Verband, der am 20. Februar n. J. auf ein zehnjähriges Bestehen zurückblicken kann, durch seine auf dem Verbandstag in Posen angeregte und dann in umfassendem Maße ausgeführte Werbung im Berichtjahr einen bedeutenden Mitgliederzuwachs zu verzeichnen hatte. Während er im Anfang des Berichtsjahrs 799 Vereine mit 463 000 Einzelmitgliedern zählte, waren es am Schlusse 819 Vereine (+17) mit 511 295 (+48 295) Mitgliedern. Von den einzelnen Direktionsbezirken weisen die höchste Mitgliederzahl Essen mit 36 251, Hannover mit 34 607 und Berlin mit 32 800 Mitgliedern auf, die wenigsten Mitglieder haben die östlichen Direktionsbezirke Danzig (12 678), Bromberg (13 840) und Königsberg (14 314). Außer mehreren Änderungen der Verbandssatzungen kamen im Berichtsjahr zwei besonders wichtige Angelegenheiten zur Verhandlung: es wurde die Gründung der Hilfskasse zur Gewährung von Witwen- und Waisenrenten in Angliederung an die Verbandskrankenkasse als neuer Tarif III und die Ausgabe der Wochenschrift „Die Eisenbahn" als Verbandszeitschrift beschlossen. Die Verbandskrankenkasse hat sich in den 8 Jahren ihres Bestehens erfreulich entwickelt. Die Mitgliederzahl bei Tarif I ist bis zum 31. Dezember 1912 auf 263 000 angewachsen, bei Tarif II betrug sie 35 000. Die finanzielle Entwicklung des Tarifs I ist nach wie vor Schwankungen unterworfen; die Mehrausgaben des Jahres 1912 werden sich auf ungefähr 60 000 ℳ belaufen, das Ergebnis ist demnach dem Vorjahr gegenüber, das eine Mehrausgabe von 266 000 ℳ aufwies, immerhin wesentlich günstiger. Der Tarif II bleibt in erfreulichem Aufschwung; der Überschuß des abgelaufenen Jahres wird voraussichtlich trotz der 1911 von der Hauptversammlung in Kiel beschlossenen erheblichen Erweiterungen der Kassenleistungen hinter den günstigen Ergebnissen der Vorjahre nicht zurückbleiben. Auch von den übrigen Wohlfahrtseinrichtungen des Verbandes ist wieder in steigendem Maße Gebrauch gemacht worden. U. a. hatte die Verbandskasse der Spar- und Darlehnskassen des Allgemeinen Verbandes zu Cassel, deren Zweck der Betrieb eines Bankgeschäfts zur Förderung des Erwerbs und der Wirtschaft der angeschlossenen Eisenbahnsparkassen ist, bis Ende Februar d. J. einen Umsatz von rund 4,3 Millionen Mark. Nach dem Jahresabschluß des Verbandes für 1912 steht den Gesamteinnahmen in Höhe von rund 15 877 ℳ eine Ausgabesumme von rund 2871 ℳ gegenüber, so daß sich ein Überschuß von rund 13 006 ℳ ergibt. Hiernach beträgt das Verbandsvermögen Ende 1912 rund 63 817 ℳ. So erfreulich das Anwachsen des Verbandsvermögens erscheint, so ist doch im Verhältnis zur Stärke des Verbandes und angesichts der zu erwartenden großen Aufgaben diese Summe keineswegs beträchtlich.

— Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure. In der am 20. Mai abgehaltenen Versammlung überwies der Verein aus Anlaß des Regierungsjubiläums des Kaisers den Betrag von 1000 ℳ an den Eisenbahntöchterhort zu Berlin. — Die Norddeutsche Wagenbau-Vereinigung hat anläßlich des 70. Geburtstages des Vorsitzenden des Vereins, Ministerial- und Oberbaudirektors Dr.-Ing. Wichert, den Betrag von 20 000 ℳ als Grundstock für eine „Wichert-Stiftung" gespendet. Voraussichtlich wird mit diesen Mitteln ein Stipedium für Söhne von Vereinsmitgliedern, die an technischen Hochschulen studieren, ins Leben gerufen werden.

Den Vortrag des Abends hielt Regierungsbaumeister Dr.-Ing. B. Schwarze, Guben, über: „Mechanische Kohlenförderung im Eisenbahndienst und die Frage einer Erhöhung der Ausnutzung von Bahnhofsanlagen." Redner führte aus, daß bei Verkehrsstockungen, die im Eisenbahndienst in Zeiten unerwarteten wirtschaftlichen Aufschwunges eintreten können, sich oft weniger der Mangel an Betriebsmitteln, als die begrenzte Aufnahmefähigkeit mancher Bahnhöfe nachteilig bemerkbar mache. Dies hat sich auch wieder im letzten Winter gezeigt, wo verschiedene Bahnhöfe zeitweise

überfüllt waren und die vorhandenen Bahnhofsgleise für das Aufstellen und Ordnen der Züge nicht ausreichten. Nun ist leider vielfach eine Erweiterung des Bahnhofsgeländes wegen angrenzender Straßen, Zechen, Fabrikanlagen oder Gewässer ausgeschlossen. Man ist dann gezwungen, das vorhandene Gelände in erhöhtem Maße auszunutzen und dadurch Platz für weitere Gleise zu schaffen. Große Flächen werden auf den Bahnhöfen für die Lagerung der Kohlenvorräte in Anspruch genommen, und es werden dadurch zuweilen betrieblich recht wertvolle Stellen der Benutzung für Gleisanlagen entzogen. Dies läßt sich schwer vermeiden, solange man die Vorräte dort lagern lassen muß, wo die Lokomotiven mit Kohlen versehen werden. Diese gegenseitige Abhängigkeit von Kohlenlager und Kohlenausgabestelle ist auch hinderlich beim Entwerfen neuer Bahnhofsanlagen. Entweder lagert man die Kohlen an irgendeiner sonst nicht weiter benutzbaren Stelle und muß dann lange unbequeme Fahrten der Lokomotiven zu und von der Bekohlungsanlage mit in Kauf nehmen, oder man nimmt eine nahe und bequem gelegene Stelle und büßt dafür oft wertvollen Platz für Gleise ein. Oft können beide Vorteile ohne die erwähnten Nachteile durch die Anordnung von Schwebebahnen für die Kohlenbeförderung erreicht werden. Sie geben die erwünschte Bewegungsfreiheit, da sie erlauben, die Lagerplätze an beliebig entfernter Stelle erfolgen zu lassen. Redner besprach an der Hand von Lichtbildern zahlreiche Seil- und Elektrohängebahnanlagen, die, wenn auch bislang nur wenig für den in Rede stehenden Zweck verwandt, doch eine weitgehende Anpassung an die besonderen Anforderungen des Eisenbahndienstes gestatten. Von der Firma Ad. Bleichert & Co. sind u. a. bemerkenswerte Anlagen für die russische Südostbahn in Liski und für die dänische Staatsbahn in Kopenhagen ausgeführt.

In der anschließenden Besprechung erklärte Oberbaurat Dütting die Anregungen des Vortragenden für außerordentlich dankenswert und erläuterte unter Hinweis auf die große Wichtigkeit der Frage die einschlägigen Verhältnisse bei der preußischen Staatsbahnverwaltung. Regierungs- und Baurat Bode besprach einige Pläne Groß-Berliner Bahnhöfe, auf denen die Kohlenlagerplätze zerstreut und oft noch recht ungünstig liegen. Der Direktor des Königlichen Verkehrs- und Baumuseums, Ober- und Geheimer Baurat Klopsch, erläuterte die Bekohlungsanlagen auf dem Rangierbahnhof Wahren bei Leipzig. Dort sind die Kohlenbunker fahrbar angeordnet. — Die weitere, angeregte Aussprache, an der sich außer Professor Obergethmann noch eine Reihe anderer Fachmänner beteiligte, ließ erkennen, daß der angeschnittenen Frage allseitig das lebhafteste Interesse entgegengebracht wurde.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist verliehen: dem Baurat Clemens in Mülhausen die Vorstandstelle des Maschinenamts Straßburg, dem Baurat Bergmann in Mülhausen die Vorstandstelle des Maschinenamts Mülhausen, dem Baurat Klockow in Diedenhofen die Vorstandstelle des Werkstättenamts in Mülhausen, dem Regierungsbaumeister Lentz in Bischheim die Vorstandstelle des Maschinenamts Diedenhofen, dem Regierungsbaumeister Kretschmer in Luxemburg die Vorstandstelle des Werkstättenamts Bischheim B., dem Regierungsbaumeister Klemme in Straßburg die etatsmäßige Stelle eines Regierungsbaumeisters.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist verliehen: dem Vorstand der II. Abteilung der Generaldirektion, Oberfinanzrat Dr. jur. Bach der Titel und Rang als Geheimer Finanzrat; dem Vorstand der IV. Abteilung der Generaldirektion, Oberbaurat Toller, der Titel und Rang als Geheimer Baurat; den Finanz- und Bauräten Menzner in Leipzig und Harz in Chemnitz der Titel und Rang als Oberbaurat; den Bauräten Reinhold in Leipzig, Claußnitzer in Altenburg, Christoph und Arndt in Dresden, Dietsch und Schönherr in Leipzig der Titel und Rang als Finanz- und Baurat; den Bauamtmännern Poppe in Glauchau, Schauer in Dresden und Heinig in Chemnitz der Titel und Rang als Baurat.

Österreich.

— **Südbahn.** Am 29. Mai d. J. wurde unter außerordentlich zahlreicher Beteiligung die diesjährige Generalversammlung abgehalten. Zunächst gab der Vorsitzende eine Erklärung über die Sanierungsaktion ab. Auf Grund der angestellten eingehenden Studien und der wiederholten Fühlungnahme mit den in Betracht kommenden Stellen sei von den Vertretern der Südbahn in der letzten Zeit ein neues, den gegenwärtigen Verhältnissen Rechnung tragendes Sanierungsprojekt ausgearbeitet und der Association Nationale des porteurs français de valeurs étrangères in Paris als der Vertretung der französischen Obligationenbesitzer übergeben worden.

Über den Inhalt dieses Projektes im jetzigen Stadium der Angelegenheit Mitteilungen zu machen, halte die Verwaltung, so wünschenswert dies ihr auch erscheinen möchte, aus Gründen pflichtmäßiger Wahrung der ihr anvertrauten Interessen nicht für zweckmäßig. Die Verwaltung müsse sich vielmehr darauf beschränken, festzustellen, daß das Projekt allen in Betracht kommenden Möglichkeiten Rechnung trägt. Hierbei stehe allerdings auch eine in den bisherigen Anregungen noch nicht zum Ausdruck gekommene Kombination der Mitwirkung der Regierung bei der Sanierung in Verhandlung, ohne daß jedoch die in Aussicht genommene Lösung ausschließlich auf eine bestimmte Form der Mitwirkung abgestellt wäre. Das Projekt habe bei der Association Nationale im ganzen eine freundliche Aufnahme gefunden und sei den Südbahnvertretern Gelegenheit geboten worden, dessen Bestimmungen mündlich näher zu erläutern und zu begründen.

Im Verlaufe dieser nach Übergabe des neuen Sanierungsprojektes bei der Association Nationale stattgefundenen Besprechungen seien der Südbahn auch die wesentlichen Punkte eines dieser Körperschaft von dritter, sehr beachtenswerter Seite zugekommenen Sanierungsplanes mitgeteilt worden. Inwiefern etwa die Association Nationale einzelne in diesem Plane enthaltene Gesichtspunkte zu den ihrigen zu machen beabsichtigt, werde sich bei den weiteren Verhandlungen herausstellen. Diese Verhandlungen werden durch ein Studium des Südbahnprojektes eingeleitet werden, das sich gegenwärtig in einer zu diesem Zwecke von der Association Nationale eingesetzten Kommission vollziehe. Die Verhandlungen mit den Vertretern der französischen Obligationenbesitzer werden sodann teils in Paris, teils in Wien fortgesetzt werden. Von der Südbahn würde selbstverständlich im Interesse des Zustandekommens der Sanierung bei diesen Verhandlungen den Wünschen ihrer Gläubiger bis zu jenen Grenzen Rechnung getragen werden, die die Verwaltung als die verantwortliche Vertretung der Aktionäre unter allen Umständen einzuhalten verpflichtet sei. Sobald die Verhandlungen zu einem abschließenden Ergebnis geführt haben werden, werde die Verwaltung nicht ermangeln, dieses ehestens der Beschlußfassung der Generalversammlung zu unterbreiten.

Ein Aktionär kritisierte die bisherigen Sanierungsvorgänge und glaubte, daß, um das Unternehmen zu sanieren, wohl eine Herabsetzung der Ausgaben um 5 % möglich wäre. Bei einem Rohertrage von über 160 Millionen Kronen seien wohl 6 bis 8 Millionen zu ersparen, dann hätte man nicht notwendig, an verschiedene Sanierungen heranzutreten. Redner stellte den Antrag, den Geschäftsbericht nicht zu genehmigen, die Generalversammlung möge vielmehr eine Untersuchungskommission aus Fachmännern einsetzen, die einer außerordentlichen Generalversammlung zu berichten hätte, ob sich nicht bedeutende Ersparungen erzielen ließen.

Der Generaldirektor entgegnete auf diese Ausführungen, daß sich der größte Teil der Ausgabensteigerung auf solche Ausgaben beziehe, auf die der Verwaltung eine Verfügung nach irgendeiner Richtung hin nicht zusteht. Die Verwaltung sei in bezug auf die Bezüge des Personals gezwungen gewesen, der fortschreitenden Teuerung Rechnung zu tragen und ihm dieselben Begünstigungen zuzugestehen, die das Personal der Staatsbahnen genieße. Hieraus allein rühre eine jährliche Mehrausgabe von 6 Millionen Kronen her. Eine weitere Million entfalle auf die Erhöhung der sachlichen Kosten. Im Verhältnis zu einer Mehreinnahme von 12 Millionen Kronen im letzten Jahre müsse die sachliche Ausgabensteigerung von einer Million als nicht hoch bezeichnet werden.

Bei der Abstimmung wurde der Antrag auf Nichtgenehmigung des Geschäftsberichtes mit allen gegen die Stimme des Antragsstellers abgelehnt und die Anträge der Verwaltung mit großer Mehrheit angenommen. Zum Schlusse gab der Vorsitzende die Versicherung, daß die Verwaltung bei den Verhandlungen über die Sanierung des Unternehmens stets bestrebt sei, die Interessen der Aktionäre wahrzunehmen und zu berücksichtigen.

— **Das Lokal- und Kleinbahnwesen im Jahre 1912.** Im Jahre 1912 war die Gründungstätigkeit auf dem Gebiet des Lokal- und Kleinbahnwesens einigermaßen lebhafter als in den früheren beiden Jahren. Es sind 14 Lokal- und Kleinbahnen gegen 7 im Jahre 1911 und 8 im Jahre 1910 konzessioniert worden, darunter die Kleinbahn Lana-Vigiljoch, die Lokalbahn Vöcklamarkt-Attersee, die Guntschnabahn bei Bozen (mit elektrischem Betriebe), die elektrisch zu betreibende Lokalbahn Wien-Hainburg-Landesgrenze, die schmalspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe Pirano-Portorose und die Lokalbahnen Polnisch-Ostrau-Michalkowitz, Karwin-Deutsch-Leuten und Karwin-Freistadt.

— **Die Eröffnung der Bahn Garmisch-Partenkirchen-Reutte i. T.** Im März des Jahres 1910 ist der erste Spatenstich zum Bau der neuen Karwendelbahn erfolgt, die zwei neue Verbindungen zwischen Österreich und dem Deutschen Reiche schaffen sollte: die eine über den Seefelder Sattel und über Mittenwald nach Garmisch-Partenkirchen und die zweite von hier über den kleinen Grenzort Griesen und die weitbekannten Sommerfrischorte Ehrwald und Lermoos nach Reutte. Die erste Teilstrecke hat Ende Oktober nach zweieinhalbjähriger Bauzeit den Betrieb aufnehmen

können. Nun ist auch die zweite Linie vollendet, und damit ist ein Werk zum Abschluß gebracht, das für beide Länder von außerordentlicher Bedeutung ist. Als internationale Verkehrslinie zwischen Westdeutschland und Tirol kommt der neuen Bahn erhöhte Wichtigkeit zu, wenn sich auch ihr Wert erst nach dem Ausbau der schon bestehenden Anschlußlinien nach München und Augsburg erweisen wird.

Die am 28. Mai eröffnete zweite Teilstrecke hat eine Länge von rund 47 km, von denen 15 km auf die bayerische und 33 km auf die österreichische Linie entfallen. Vom neuen Bahnhof in Garmisch-Partenkirchen, dem gemeinsamen Knotenpunkt der beiden Bahnen, ausgehend, wendet sich die Trasse westwärts und erreicht in leichtem Anstieg die Stationen Rißersee, Obergraina und Untergraina. Dem Lauf der Loisach folgend, wird in kurzer Fahrt kurz hinter der Station Griesen das Zollamt und die bayerisch-tirolische Grenze erreicht. Hier biegt die Bahn in kurzem Bogen nach Süden ab und übersetzt auf einer eisernen Brücke von 19 m Lichtweite den Loisachfluß, um sich dann am Fuße der Berglehne gegen Ehrwald zu zu entwickeln. Mit einer Steigung von 25 ‰ wird bei Km. 29,3 (von Reutte an gerechnet) die Betriebsausweiche „Schanz“, in Km. 27,5 die Bedarfshaltestelle „Schanz“ und in Km. 24,9 die Station Ehrwald erreicht. Knapp am Ausgang der Station Ehrwald wird auf einem hohen Viadukt abermals die Loisach überfahren, und die Trasse passiert in einer Meereshöhe von 971 m den Talboden des Lermooser Kessels. Von Ehrwald an wendet sich die Bahn zuerst westlich, später nordwestlich und erreicht in Km. 22,2 die Station Lermoos. Mit 35 ‰ Steigung geht es der sekundären Wasserscheide von Lähn zu (1105 m); zum Schutze der Bahn gegen Lawinengefahr sind hier mehrere Kunstbauten, überdeckte Einschnitte und Durchlässe notwendig gewesen. Bei Km. 14,7 wird die Haltestelle Bichelbach am Eingang in das Berwangertal erreicht, und die Trasse folgt dem Zug der Reichsstraße, um bei Km. 8,6 Heiterwang und damit den Sattel zu passieren. Von da ab fällt die Bahnlinie mit 25 ‰ gegen Reutte, durchquert mit dem 497 m langen Klausentunnel das Gebirge und fährt dann im weiten Bogen die Mulde von Breitenwang aus. Kurz vor Reutte ist noch der 12 m hohe Hurtviadukt zu übersetzen.

Der Betrieb der vollspurig gebauten Bahn erfolgt sowohl auf der österreichischen wie auf der bayerischen Strecke elektrisch; die nötige Kraft wird von dem neuen Ruezwerk an der Brennerstraße bei Innsbruck geliefert. Die Bahn ist auf österreichischer Seite als Privatbahn mit namhafter Unterstützung von Staat und Land gebaut.

— **Wiener industrielle und kommerzielle Bahnhofkommission.** Auf Anregung des Vereins „Kommunikation“ fand am 19. Mai dieses Jahres eine Versammlung von Vertretern der angesehensten, an der Frage der Wiener Bahnhofsreform beteiligten Körperschaften statt, um über die Einleitung zweckdienlicher Schritte zur Förderung und Vertretung der Wünsche und Beschwerden der industriellen und kommerziellen Kreise Wiens zu beraten. Der vom Verein „Kommunikation“ erstattete Bericht schlug die Bildung einer aus den Vertretern der wirtschaftlichen Körperschaften bestehenden Kommission vor, der es obliegen solle, vom Standpunkte der industriellen und kommerziellen Kreise Wiens die Ausgestaltung der Wiener Bahnhöfe zu studieren und die Vorschläge der vom Eisenbahnministerium eingesetzten Bahnhofkommission, die nur aus Beamten besteht, unter dem praktischen Gesichtspunkte des reisenden und verfrachtenden Publikums zu ergänzen und zu begutachten. Außerdem solle die Kommission, unabhängig von den Verhandlungen der amtlichen Bahnhofkommission, selbständige Vorschläge ausarbeiten, um bisher nicht in Berücksichtigung gezogene Wünsche der Industrie, der Kaufmannschaft und des Fremdenverkehrs zur Geltung zu bringen. Die Versammlung nahm die Anträge unter allgemeiner Zustimmung an und schritt sofort zur Zusammensetzung der Kommission.

— **Die Überschienung der Radstädter Tauern** wird in Salzburg wieder lebhaft angestrebt. Im Eisenbahnministerium sind in den letzten Monaten auf Ansuchen des salzburgischen Landesaktions-Komitees für die Lungauer Eisenbahnstudien bezüglich einer die Radstädter Tauern überquerenden Schienenverbindung zwischen dem Lungau (Murtalbahn) und dem Pongau (Staatsbahnlinie Salzburg-Bischofshofen) durchgeführt worden. Hierbei wurden zwei Varianten studiert, deren eine von Mauterndorf, der damaligen Endstation der Murtalbahn, über Tweng in das Lantschfeldtal und nach Durchquerung der Tauernkette mittels eines 5—6 km langen Tunnels in einer Höhenlage von 1300—1400 m am Gehänge des Taurachtales nach Radstadt und die andere aus dem Murtal in das Zederhaustal und nach Durchquerung der Tauernkette mittels eines 6—8 km langen Tunnels durch das Pleichling- und Flachauer-Ennstal nach der Staatsbahnstation Eben führen würde. Für jede der beiden Linien wurden sowohl Schmalspur- wie Vollspurvarianten studiert. Die Radstädter Linie würde eine Baulänge von etwa 45 km, die Zederhaus-Linie eine solche von 55 km aufweisen. Bei der außerordentlichen Ungunst des Geländes müßte für die Herstellung einer solchen Bahnverbindung mit sehr bedeutenden Baukosten gerechnet werden, die selbst bei schmalspuriger Ausführung der bauökonomisch günstigsten Variante der Radstädter Linie mit mehr als 20 Millionen Kronen veranschlagt werden müssen. Es ist also unter den gegenwärtigen Verhältnissen an die Ausführung dieser Hochgebirgsbahn, die ein außerordentlich schönes landwirtschaftliches Gebiet erschließen und den Bahnweg zwischen dem Lungau und Salzburg wesentlich kürzen würde, kaum zu denken.

— **Der Triester und Fiumaner Frachtenverkehr 1912.** Der Frachtenverkehr der Südbahn von und nach Triest und Fiume hat sich im vorigen Jahr auffallend ungleich entwickelt. In Triest war die Aufgabe um 2,09 % kleiner und die Abgabe um 17,99 % größer. In Fiume war die Aufgabe dagegen um 5,34 % größer und die Abgabe nahm weit mehr als in Triest, um 25,57 %, zu. Auf- und Abgabe nahmen danach in Triest um 7,87 %, in Fiume dagegen um 10,34 % zu. In Triest ergaben sich größere Ausfälle bei der Aufgabe von Südfrüchten, Kohle und Koks, Reis, Gerbstoffen und Gemüse. In Fiume weisen Kohle und Koks, Holz, ganz besonders aber Mais und Zucker hohe Steigerungen auf.

Ungarn.

— **Die Jahresbilanz der Arader und Csanáder vereinigten Eisenbahnen** für das Jahr 1912 schließt mit einem Reingewinn von 2 265 486 Kr. gegen 2 210 124 Kr. im Jahre 1911. Die Direktion beantragte, daß nach Ausscheidung der auf die Vorzugsaktien entfallenden 6 und 5%igen Gewinne die Stammaktien 5%ige Anteile bekommen sollen, und daß 169 280 Kr. als Stammaktienanteil dem Reservefonds zugeschlagen werden. Für das nächste Jahr wurden 53 833 Kr. vorgetragen.

— **Die ungarisch-südöstliche Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft** hat behufs Bedeckung der Auslagen, die sich bei den auf den Linien Versecz-Gattaja und Gattaja-Lugos-Marosillye erforderlichen Investitionen ergeben, ihr Aktienkapital von 14 620 000 Kronen auf 15 120 000 Kr. erhöht.

Übrige europäische Länder.

— **Die Bahnhoffrage in Malmö.** Längst schon besteht dringender Bedarf, die Bahnhoffrage in Malmö durch Einvernehmen von Staat und Stadt zu ordnen. Ein im Jahre 1906 hierzu aufgestellter Eisenbahnausschuß hat seither hin und her verhandelt und hat nunmehr einen Plan, welcher die beiderseitigen Interessen abwägt und allerdings der Stadt große Opfer auferlegt, zum Abschluß gebracht und der Stadtverwaltung vorgelegt. Das Projekt entwickelt einen großen Zukunftsplan mit zahlreichen Stationsanlagen, in denen der Personen- und Güterverkehr für die verschiedenen in Malmö einlaufenden Staats- und Privatbahnen ausgeschieden wird; es sieht einen großen Hauptrangierbahnhof bei Arlöf, der auch die vorhandenen und zukünftig gedachten großen Hafengleisanlagen aufnimmt, einen Hauptpersonenbahnhof mit 16 Gleisen und einen Bahnsteigtunnel, eine große Lokomotivstation für 125 Lokomotiven und Werkstättenanlagen für die Staaatsbahn sowie eine Lokomotivstation für 50 Lokomotiven und entsprechende Werkstätteanlagen für die Privatbahnen vor. Der zunächst in Frage kommende e r s t e Bauabschnitt soll auf 15 bis 20 Jahre ausreichen. Die Kosten hierfür betragen 6 166 000 Kr. und sollen auf sieben Jahre verteilt werden.

— **Versorgung der französischen Großstädte mit Milch.** In Paris werden täglich 930 000 l Milch verbraucht, von denen 730 000 auf dem Schienenwege herangeführt werden müssen. Die Verbesserung und Verbilligung der Beförderungsgelegenheiten haben es ermöglicht, daß der Kreis der die Hauptstadt mit Milch versorgenden Landstriche immer weiter gezogen werden konnte. Im Jahre 1896 waren nur 11 Departements, 1912 schon 23 Departements daran beteiligt. Auch für andere Großstädte, insbesondere für Industriezentren, wie Lille und Roubaix, ist die Milchversorgung eine volkswirtschaftlich äußerst wichtige Frage.

Die französischen Eisenbahnen haben in den letzten Jahren durch Verbesserung des Fahrplans und Verbilligung der Tarife viel zur Erleichterung der Milchzufuhr beigetragen. Hand in Hand mit ihnen wirken die großen Milchgenossenschaften, die auf den in Paris einmündenden Eisenbahnlinien mehr als 240 Milchzentralen eingerichtet haben, von denen aus der Versand geschieht.

Über die Milchbeförderung nach Paris auf der französischen N o r d b a h n berichtet das „Journal des Transports“, daß sie in früheren Jahren immer annähernd 30 Millionen Liter jährlich betrug, aber im Jahre 1912 auf 42 Millionen Liter (Gesamtbeförderung einschließlich der anderen Zielstationen außer Paris: rd. 56 Millionen Liter = rd. 75 000 t) gestiegen ist. Die Roheinnahme betrug 900 000 Fr.; die Beförderung eines Liters stellte sich demnach auf 1,6 Cts. Dieser Aufschwung ist in der Hauptsache der Einführung eines am 11. August 1911

in Kraft getretenen Spezialtarifs zu verdanken, der den Versendern von Eilgutsendungen von mindestens 2500 kg Milch für Entfernungen über 50 km Frachtermäßigungen gewährt, die bei 100 km 20 %, bei 200 km 51 % und bei 300 km 59 % erreichen.

Von den als Eilgut im Jahre 1912 versandten 22 000 t Milch sind 13 900 t nach dem neuen Tarif befördert worden. Nach Paris allein wurden im Jahre 1912 10 300 t (gegen 6800 t im Jahre 1910) Milch als Eilgut aufgegeben, davon 7500 t nach dem neuen Tarif auf Entfernungen von 100 bis 200 km. Die Entfernung, auf der derartige Milchtransporte überhaupt noch möglich und nutzbringend sind, ist von 100 auf 200 km gestiegen.

Die Eilgutbeförderung muß überall da eintreten, wo keine Frachtgüterzüge vorhanden sind, deren Fahrplan so liegt, daß mindestens die abends gewonnene Milch in den ersten Tagesstunden nach dem Gebrauchsort gelangen kann. Die Nordbahn hat gerade diesem Zwecke 4 Güterzüge angepaßt, von denen 3 in Paris und einer in Lille und Roubaix zwischen 1 und 4 Uhr morgens eintreffen, nachdem sie unterwegs die Milchsendungen aufgesammelt haben. Die Einlegung dieser Züge hat von 1910 bis 1912 die Zufuhr von Milch nach Paris auf der Nordbahn um 25 % gehoben. — Die Beförderung als Eilgut betrug 1912 30 %, die als Frachtgut 70 % der Gesamtbeförderung; die Einnahmen aus diesen beiden Beförderungsarten verhielten sich wie 33 : 67.

— Die belgischen Vizinalbahnen im Jahre 1912. In ihrem 28. Jahresbericht gibt die Société Nationale des Chemins de fer vicinaux für 1912 eine Übersicht über die Entwicklung dieses Unternehmens, dessen Bahnnetz an Dichtigkeit fast alle Eisenbahnnetze der Welt übertrifft.

Es waren am 31. Dezember 1911 konzessioniert	176 Linien mit 4634 km
Im Jahre 1912 wurden konzessioniert	12 „ „ 111 „
Stand am 31. Dezember 1912	188 Linien mit 4745 km

Davon waren 157 Linien mit 3982 km im Betrieb, die übrigen erst im Bau.

Über die Länge der auf die einzelnen belgischen Provinzen entfallenden Linien und ihr Verhältnis zur Einwohnerzahl und zum Flächeninhalt gibt folgende Tabelle Aufschluß:

Provinz	Kilometrische Länge		
	in der Provinz	auf 10 000 Einwohner	auf 100 qkm
Antwerpen	544,05	5,55	19,36
Brabant	639,12	4,30	19,59
West-Flandern	661,95	7,58	20,59
Ost-Flandern	447,66	4,00	15,06
Hainaut	843,54	6,84	22,78
Lüttich	471,82	5,34	16,44
Limburg	341,19	12,37	14,32
Luxemburg	413,83	18,11	9,46
Namur	375,27	10,44	10,37
im Ausland gelegene Strecken	6,20	—	—
Insgesamt	4744,63	6,38	16,24

Rechnet man die von 7 anderen Gesellschaften betriebenen Vizinalbahnen Belgiens hinzu, so ergibt sich eine Gesamtlänge von 4815 km konzessionierter Bahnen, während das eigentliche (Haupt-)Eisenbahnnetz Belgiens nur 4722 km erreichte.

Von den konzessionierten Bahnen hatten
163 Linien mit 4200,22 km 1 m = Spur,
13 „ „ 506,30 „ 1,067 m = „
3 „ „ 38,11 „ 1,435 m = „

Der elektrische Betrieb ist nur auf 380 km Betriebslänge eingeführt, der Dampfbetrieb überwiegt also bedeutend.

Das Anlagekapital betrug Ende 1911 rd. 333 Millionen Fr., Ende 1912 rd. 350 Millionen. Es ist wie folgt aufgebracht worden:

Ende des Jahres	Kapital Mill. Fr.	Aufgebracht von			
		dem Staat %	den Provinzen %	den Gemeinden %	Privatpersonen %
1911	332 930	43,4	27,9	27,3	1,4
1912	350 144	43,7	27,9	27,1	1,3

Das rollende Material hatte Ende 1912 einen Wert von rd. 56 Millionen Fr.

Im Jahre 1912 betrugen:

die Gesamteinnahmen	26 760 951 Fr.
auf 1 km Betriebslänge	6 752 „
die Gesamtausgaben	19 191 928 Fr.
auf 1 km Betriebslänge	4 842 „
die Betriebsziffer	71,71 %

(gegen 72,45 im Jahre 1911).

— Pariser Nord-Südbahn und Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Der Jahresbericht der Pariser Nord-Südbahn für 1912 gibt dem „Journal des Transports“ Veranlassung zu einer Gegenüberstellung der Ergebnisse dieser Unternehmung mit denen der Berliner Hoch- und Untergrundbahn während desselben Betriebsjahres. Diese beiden Unternehmungen weisen große Ähnlichkeiten in ihren Betriebsarten, ihren Betriebsmitteln, ihrer Verkehrsdichtigkeit und in der Höhe ihrer Anlagekosten auf; beide bestehen im wesentlichen aus einer Linie, die eine Großstadt in ihrer ganzen Breite durchquert; beide sollen in nächster Zeit durch Anschlußstrecken erweitert werden. Die wichtigsten Vergleichszahlen ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

	Berliner Hoch- und Untergrundbahn	Pariser Nord-Südbahn
Betriebslänge	17,8 km	rd. 15 km
Anlagekapital	rd. 150 Mill. Fr.	rd. 145 Mill. Fr.
Wagenbestand	259	201
Auf 1 km Betriebslänge beförderte Personen	3,524 Mill.	3,827 Mill.
Durchschnittseinnahme für einen Reisenden	16,25 Cts.	17,5 Cts.
Betriebsziffer	49,6 %	50,8 %
Dividende 1912	6 %	2,5 %

Auffallend ist der große Unterschied in der ausgeschütteten Dividende bei annähernd gleichen finanziellen Ergebnissen. Er wird damit erklärt, daß die Pariser Nord-Südbahn 690 200 Franken der Stadt Paris abgegen mußte, während die Abgaben an die Stadt Berlin nur 223 424 Fr. betrugen, und daß die Pariser Gesellschaft erst im zweiten Betriebsjahre steht und daher noch aus der Bauzeit Verpflichtungen nachzukommen hat. Auch die Berliner Hoch- und Untergrundbahn hat anfangs nur eine Dividende von 3½ % verteilt und erst jetzt in ihrem elften Betriebsjahre in allmählicher Steigerung eine Dividende in der jetzigen Höhe erreicht.

— Die Metropolitainbahn (Der „Métro“) von Paris hat nach ihrem Jahresbericht im Betriebsjahr 1912 günstige Ergebnisse erzielt, obwohl ihr durch die Einführung des Automobilbetriebs an Stelle der früheren schwerfälligen Omnibusse in den letzten Monaten des Jahres 1912 ein gefährlicher Wettbewerb erwachsen war. Bei annähernd gleicher Betriebslänge (rd. 71 km) sind die Reineinnahmen von 13,645 Millionen auf 14,05 Millionen gestiegen und die kilometrischen Reineinnahmen von 193 265 auf 198 430 Fr. Die Betriebsziffer betrug 42,52 %. Aus der nachstehenden Tabelle sind für eine Reihe von Jahren die Betriebslänge und die erzielten Reineinnahmen der Métropolitain zu ersehen:

Jahr	Betriebslänge km	Reineinnahme in Franken	
		insgesamt	auf 1 km
1900	5,135	738 086	143 741
1903	23,442	4 355 967	185 819
1906	38,136	7 433 923	194 932
1909	54,414	11 278 778	207 277
1911	70,601	13 644 704	193 265
1912	70,804	14 049 610	198 430

Die Zahl der Angestellten der Gesellschaft ist von 5262 (Ende 1911) auf 5308 (Ende 1912) gestiegen. Um diese an der Unternehmung wirtschaftlich zu interessieren, werden Prämien für besonders gute Dienstleistungen verteilt; diese haben im Jahre 1912 die Summe von fast einer Million Franken erreicht. Um den ungünstigen Wohnungsverhältnissen abzuhelfen, hatte die Gesellschaft schon früher für den Bau von 101 kleinen Einfamilienhäusern in Paris und den Vororten Baugeld zu dem Zinsfuß von 2½ und 3 % hergegeben. Neuerdings hat sie 330 000 Fr. für den Bau eines 5stöckigen Mietshauses von 47 3- und 4-Zimmer-Wohnungen im Vorort Saint-Ouen bewilligt, die den bedürftigsten ihrer Bediensteten zum Mietpreise von 260 und 360 Fr. jährlich überlassen werden. Für andere Wohlfahrtszwecke (ärztliche Behandlung, Unterstützungen, Beiträge zur Unfallversicherung und Pensionskasse) wurden im Betriebsjahr 2,376 Millionen Franken verausgabt. — Der Reservefonds, der zur Deckung außerordentlicher und unvorhergesehener Ausgaben dienen soll, ist auf fast 5 Millionen Franken angewachsen.

— Betriebseinnahmen der italienischen Staatsbahn. Auch im I. Vierteljahr 1913, dem dritten des laufenden Betriebsjahres

1912/13, sind die Betriebseinnahmen der italienischen Staatsbahn gegenüber der gleichen Vorjahrszeit gestiegen. Jedoch macht sich der auf vielen Zweigen der Wirtschaft lastende Druck dadurch geltend, daß die Einnahmen langsamer steigen als in den Vorjahren. Für die drei ersten Quartale des laufenden Betriebsjahres, deren Ausweis mit der gleichen Vorjahrszeit verglichen, wir unten in Tabellenform veröffentlichen, ist die Kilometereinnahme von 29 421 auf 30 330 Lire, also nur um rund 3 %, gestiegen, während in den letzten Jahren der Einnahmenzuwachs durchschnittlich über 4 % betragen hatte.

	Hauptnetz			Straße von Messina			Schiffahrt		
	1912/13	1911/12	Unterschied	1912/13	1911/12	Unterschied	1912/13	1911/12	Unterschied
Länge in Kilometer	13 735	13 460	+ 275	23	23	—	1065	1065	—
Mittlere Betriebslänge	13 699	13 442	+ 257	23	23	—	1065	1065	—
Reisende	155 805 528 L	147 694 166,87	+ 8 111 361,13	174 952 L	157 763,30	+ 9 265,70	1 361 938 L	1 349 943,37	+ 11 994,63
Hunde und Gepäck	7 068 674 „	6 689 059,42	+ 379 614,58	8 288 „	7 512,80	+ 384,20	—	—	—
Eilgut	46 617 234 „	45 185 803,76	+ 1 448 430,24	106 829 „	102 393.62	+ 4 435,38	283 062 „	280 802,28	+ 2 259,72
Frachtgut	205 997 078 „	195 922 155,56	+ 10 074 922,44	184 045 „	175 134,76	+ 8 910,24	—	—	—
zusammen	415 488 514 L	395 778 185,61	+ 20 014 328,39	488 800 L	464 821,29	+ 23 878,71	1 713 000 L	1 692 991,44	+ 20 008,57

— **Beitritt Spaniens zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahngüterverkehr.** Einer Meldung der „B. B.-Ztg." aus Madrid vom 30. Mai d. J. zufolge hat der Ministerrat dem von dem Minister des Äußern vorgelegten Gesetzentwurf, durch den er ermächtigt werden soll, Schritte ür den Beitritt Spaniens zu dem internationalen Berner Abkommen über den Gütertransport auf Eisenbahnen zu tun, seine Zustimmung gegeben.

— **Die Bautätigkeit der englischen Eisenbahnen.** Die englischen Eisenbahnen haben im zweiten Halbjahr 1912 keine besonders lebhafte Bautätigkeit entwickelt. Neubauten waren nur wenige im Gange; die Eisenbahngesellschaften befaßten sich vornehmlich mit der Erweiterung ihrer bestehenden Anlagen, insbesondere auch ihrer Häfen, und mit der Ausrüstung ihrer Strecken für elektrischen Betrieb. Die London und Nordwestbahn hat die letzten Arbeiten, die mit dem Umbau zwischen Euston und Watford im Zusammenhang stehen, vergeben. Ein Teil der auf dieser Strecke umgebauten Anlagen ist zu verschiedenen Zeitpunkten in Betrieb genommen worden. Die Strecke wird vorläufig noch mit Dampf betrieben, die Vorbereitungen für die elektrische Zugförderung sind aber im Gange. Bei dem Erweiterungsbau der Strecke im Tale des Trent zwischen Armitage und Rugeley sind die Erdarbeiten nahezu vollendet, und von den zehn Brücken dieser Strecke sind sechs fertiggestellt. Für eine große Talbrücke über den Trent mit vier Öffnungen sind die Pfeiler und Widerlager im Bau. — Bei der Großen Westbahn machen die Bauten im südlichen Wales gute Fortschritte. Die dort im Bau befindlichen Strecken sollen zum Teil im Frühjahr eröffnet werden. Im Hafen von Swansea sind Erweiterungsbauten im Gange, die durch den vermehrten Verkehr notwendig geworden sind. In Birmingham nähert sich der neue Bahnhof Snow Hill seiner Vollendung, einzelne Neuanlagen in der Umgebung von Birmingham sind dem Betrieb übergeben worden, andere machen gute Fortschritte. Das gleiche kann von den Erweiterungsbauten des Londoner Endbahnhofs dieser Eisenbahn, Paddington, gesagt werden.

Die Große Nordbahn hat im zweiten Halbjahr 1912 für ihre Neubaustrecke Kirkstead-Little Steeping gegen 90 000 £ ausgegeben. Eine Brücke über die Eisenbahn bei Peterborough hat gegen 11 000 £ gekostet, und die Erweiterungsbauten an zwei bestehenden Strecken haben einen Aufwand von über 58 000 £ verursacht. Von diesen letzteren ist die Strecke Little Bytham-Corby nahezu vollendet, und die erweiterte Anlage wird voraussichtlich noch im Frühjahr in Betrieb genommen werden. — Bei der Großen Ostbahn muß an erster Stelle unter den Bauarbeiten die elektrische Ausrüstung der Ostlondoner Strecke genannt werden, für die im vergangenen Halbjahr 33 490 £ verausgabt worden sind. Die übrigen Bauarbeiten bei dieser Gesellschaft waren nur unbedeutend; für den Verkehr mit dem Festland ist die Erweiterung der Anlagen in Harwich (Parkeston Quay) von Bedeutung. — Die bedeutendsten Bauten, die die Große Zentral-Eisenbahn in der letzten Zeit durchgeführt hat, waren diejenigen für die Hafenanlagen in Immingham, die vor einiger Zeit in Benutzung genommen worden sind. Im übrigen entfallen von ihren Aufwendungen für Neuanlagen gegen 270 000 £ auf die Beschaffung neuer Betriebsmittel und 20 000 £ auf die Beschaffung einer Baggeranlage. — Die Nordostbahn baut eine neue Zufahrt zu ihrem Hafen in Hartlepool, ferner eine neue von Monkseaton ausgehende Strecke, mit der auch ein Neubau des Bahnhofes Monkseaton in Verbindung steht. Auf der neuen Strecke soll im Zusammenhang mit den schon jetzt elektrisch betriebenen Strecken in der Umgebung von Newcastle ebenfalls elektrische Zugförderung eingerichtet werden. In der Nähe von Middlesborough wird eine gegen 30 km lange Strecke mit ausnehmend schwerem Kohlenverkehr ebenfalls für elektrischen Betrieb ausgerüstet.

Bei der Hull und Barnsley-Eisenbahn spielen unter den im Gang befindlichen Bauten diejenigen die Hauptrolle, die von dieser Gesellschaft auf Grund ihres Vertrages mit der Großen Zentralbahn ausgeführt werden. Davon haben die Gemeinschaftsanlagen des Hafens in Hull der Hull- und Barnsley-Gesellschaft allein im vergangenen Halbjahr einen Aufwand von über 100 000 £ verursacht. Die neuen Anlagen sollen voraussichtlich noch im laufenden Jahre in Betrieb genommen werden. Auch der Neubau einer Eisenbahn von Gowdall nach Braithwell, den diese beiden Gesellschaften gemeinschaftlich betreiben, macht gute Fortschritte.

Die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn hat, was Neuanlagen anbelangt, sich in der letzten Zeit im wesentlichen mit Güterschuppen und Lagerhäusern abgegeben. Im übrigen hat auch diese Gesellschaft hohe Aufwendungen für die Beschaffung von Betriebsmitteln, namentlich Güterwagen, gemacht; sie hat für diesen Zweck gegen 100 000 £ ausgegeben. — Der Hafen von Southampton hat seiner Besitzerin, der London und Südwestbahn, im vergangenen Halbjahr einen Aufwand von 117 000 £ für Neuanlagen verursacht. Außerdem sind Erweiterungsbauten am Londoner Endbahnhof dieser Gesellschaft, Waterloo, und an einigen anderen Stellen im Gange. Im laufenden Jahre sollen über 500 000 £ für Neu- und Erweiterungsbauten, für elektrische Einrichtungen und dergl. ausgegeben werden. — Bei der London, Brighton und Südküstenbahn wurde die Ausrüstung ihrer Vorortstrecken für elektrischen Betrieb fortgesetzt. Auch hat sie beträchtliche Aufwendungen für die Beschaffung von Betriebsmitteln, namentlich Durchgangswagen 3. Klasse, Motorwagen und Anhängewagen, für letztere gemacht. Die Hafenverwaltung von Dover hat die Arbeiten zur Gewinnung von Landflächen in diesem Hafen nahezu vollendet und wird die Flächen, die sie dem Meer abgerungen hat, demnächst der Südost- und Chatam-Eisenbahn überweisen, die auf ihnen neue Bahnhofsanlagen errichten will; die Lieferung des Eisenwerks für diese Anlage ist vergeben worden, und mit dem Bau des Empfangsgebäudes und der Bahnsteige soll demnächst begonnen werden.

Schließlich sei noch kurz über die Londoner Eisenbahnen berichtet. Bei der Londoner Elektrischen Eisenbahn machten die Arbeiten an den Bahnhöfen Charing Croß und Paddington lebhafte Fortschritte. Im Bahnhof Oxford Circus wurde mit dem Einbau von beweglichen Treppen begonnen. Unter dem Kapitalaufwand von rd. 280 000 £ war der größte Posten im vergangenen Halbjahr die Summe von rd. 160 000 £ für die von Golder's Green ausgehende Verlängerung. Die Metropolitan-Gesellschaft hat ihre ursprünglich aufgestellten Maschinen zur Erzeugung elektrischen Stromes in Neasden durch solche neuerer Bauart ersetzt und ist mit diesem Wechsel sehr zufrieden. Zwischen dem genannten Kraftwerk und Moorgate Street ist ein neues Kraftkabel gelegt worden, um den erhöhten Zugverkehr zwischen St. Johns Wood und der City, sowie den beabsichtigten elektrischen Betrieb auf der Ostlondoner Strecke zu ermöglichen. Die Tunnel in Moorgate-Street, die die Verbindung mit der City und Südlondoner Eisenbahn und der Großen Nord- und City-Eisenbahn herstellen, haben sich als eine große Annehmlichkeit für die Reisenden erwiesen. Die elektrische Ausrüstung der Ostlondoner Eisenbahn nähert sich der Vollendung, und die Züge der Metropolitan-Eisenbahn sollen demnächst über diese Strecke geführt werden. Weiter baut die Metropolitan District-Eisenbahn eine gleisfreie Überschneidung bei dem Bahnhof Earls Court, durch die der Zugver-

kehr an diesen Stellen sehr erleichtert und verbessert werden soll. Bei den Central London-Eisenbahn ist an erster Stelle die Verlängerung von der Bank nach Liverpool-Street zu nennen, durch deren Eröffnung der Verkehr sehr gehoben worden ist. Noch weiterer Verkehrszuwachs wird von der Verlängerungsstrecke nach Ealing erwartet.

— **Einführung von Selbstverkäufern für Bahnsteigkarten in Waterloo (London).** Früher galten die Verkehrs- und Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen für vorbildlich für diejenigen anderer Staaten; heute ist das in vielen Beziehungen nicht mehr der Fall. Sonst brauchte „Railway News", die Zeitschrift der englischen Eisenbahnverwaltungen, nicht die Einführung von Selbstverkäufern für Bahnsteigkarten auf dem Bahnhof Waterloo der London und Südwest-Eisenbahn als ein bemerkenswertes Ereignis zu verzeichnen. Den deutschen Fachmann, dem diese Einrichtung längst geläufig ist, berührt es eigenartig, wenn ein Fachblatt diese selbstverständliche Maßnahme mit der Bemerkung begleitet, diejenigen Personen, die den Bahnsteig betreten wollen, ohne die Absicht zu haben, eine Reise anzutreten, müssen also in Zukunft eine Bahnsteigkarte lösen; dadurch werden die Bahnsteige erheblich entlastet werden, und auch für die Begleiter von Reisenden wird eine größere Bequemlichkeit geschaffen.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Im englischen Unterhause führte am 29. Mai dieses Jahres Staatssekretär Grey betreffs der Bagdadbahn folgendes aus: „Wir haben mit der türkischen Regierung ein Übereinkommen entworfen, das, wie ich hoffe, endgültig angenommen werden wird. Es ist schwierig, in Details zu gehen, ohne sich mit dem Ganzen zu befassen. Ich fürchte nicht so sehr die öffentliche Meinung dieses Landes wie die anderer Länder. Der Hauptpunkt des Abkommens mit der Türkei ist, daß die Bagdadbahn nicht über Basra hinaus gebaut werden sollte ohne Zustimmung der englischen Regierung, und die englische Regierung trifft keine Vereinbarung, daß eine Fortsetzung gebaut wird. Wir hatten im Auge, daß Basra der Endpunkt der Bahn werden soll. Hinsichtlich unserer Beteiligung am Bau der Strecke Bagdad-Basra haben sich so viele Schwierigkeiten ergeben, daß die Regierung es für das beste hält, wenn auf die Frage der Beteiligung verzichtet und die Angelegenheit in folgender Situation gelassen wird: Falls die Regierung eine klare Zusicherung erlangt, daß die Bahn ohne ihre Zustimmung nicht über Basra hinausgeht, so hat sie kein Interesse mehr daran, sich dem Bau der Strecke Bagdad-Basra zu widersetzen. Sie wünschte, zwei Mitglieder im Direktorium der Bahn zu haben. Diese Frage steht in engem Zusammenhang mit der Frage der unterschiedlichen Tarife. Die Regierung drückt in dem Abkommen so klar wie möglich aus, daß es keine unterschiedlichen Tarife geben soll, sie wünscht aber sicher zu sein, daß auch in der Praxis keine unterschiedliche Behandlung stattfindet. Wir können die Tarifsätze nicht kontrollieren, ohne daß wir auch die Bahn kontrollieren. Die Eisenbahn, die seit langem eine Konzession an Deutschland ist, können wir nicht kontrollieren. Zwei britische Direktoren würden zu wenig sein, um eine Kontrolle auszuüben oder die Verwaltung der Bahn zu behindern. Sie könnten uns aber über die Tarife und andere Dinge in Kenntnis setzen, und wir würden nötigenfalls imstande sein, eine Frage diplomatisch zur Sprache zu bringen auf Grund des Abkommens, das unterschiedliche Tarife verbietet. Deutsche Gesellschaften haben andere Eisenbahnen im Betrieb, und ich erinnere mich nicht irgendwelcher Klagen über unterschiedliche Tarife auf diesen Bahnen. Mit der Bestimmung, daß die Linie nicht über Basra hinausgehen soll, treffen wir tatsächlich ein Abkommen, das uns von der Furcht und Sorge befreit, die seinerzeit bezüglich des Persischen Golfs bestand. Ein weiterer Punkt, der in Betracht gezogen werden muß, ist, daß Deutschland seine eigenen Abkommen hinsichtlich der Bagdadbahn mit der Türkei hat, über die ich nicht sprechen kann, da es sich um Angelegenheiten zwischen Deutschland und der Türkei handelt. Unser Abkommen ist mit der Türkei geschlossen worden oder wird mit ihr geschlossen werden, und Deutschland wird hierin nicht Vertragspartei sein. Es ist gleichzeitig wesentlich, daß Deutschland Sicherheit erlangt, daß das englische Übereinkommen mit der Türkei nichts enthält, was mit den Rechten Deutschlands in seinem Abkommen mit der Türkei nicht in Einklang steht. Mit anderen Worten: damit das Abkommen gut funktioniert, sollte England damit zufrieden sein, daß seine Interessen geschützt sind, und Deutschland sollte zufrieden sein, daß seine Interessen nicht verletzt sind. Ich hoffe, daß es zu einer völligen Verständigung dahin kommen wird, daß die Bagdadbahn über Basra hinaus nicht ohne unsere Zustimmung gebaut wird, und auf der anderen Seite zu einer völligen Verständigung, daß dem Bau der Bahn bis Basra unter den von mir genannten Bedingungen kein Widerstand entgegengesetzt wird. Dies scheint mir eine Frage aus dem Wege zu räumen, welche von jedem Gesichtspunkte aus durch ein Übereinkommen erledigt werden sollte."

„Was den Persischen Golf anbetrifft, so hätten wir nach unserem Abkommen mit der Türkei die türkische Suzeränität über Koweit anzuerkennen. Anderseits wird die Türkei zustimmen, daß die Autorität des Scheichs von Koweit wie bisher weiter besteht. Unsere Verträge mit dem Scheich werden nicht geändert werden. Ein anderer wichtiger Punkt ist, daß die Schiffahrt nach Bagdad hinauf, an der England interessiert war, nicht behindert wird. Wir hoffen, eine Abmachung zu treffen, durch welche wir Sicherheit erhalten, daß die Schiffahrt weiter entwickelt wird, und daß bei dieser Entwicklung stets wesentliche und genügende britische Interessen teilnehmen werden. Das würde das Abkommen zwischen uns und der Türkei sein. Falls diese Verträge geschlossen werden, würden wir in eine Erhöhung der türkischen Zölle einwilligen, soweit andere Nationen dies getan haben. Wir würden dann als Gegenleistung für diese Zollerhöhungen keine weiteren Forderungen stellen."

Der Pariser „Temps" schreibt über die Erörterungen Sir Edward Greys u. a.: Wir können England keinen Vorwurf daraus machen, daß es ohne uns eine Lösung gesucht hat, nachdem wir uns geweigert hatten, die Abmachungen durchzuführen, die wir im Hinblick auf die Lösung zu zweien übernommen hatten. Hoffentlich wird es dem Minister Pichon gelingen, die Interessen Frankreichs zu wahren. Jedenfalls ist es angesichts der Stellung, die wir in der Türkei übernommen haben, ein Paradoxon, daß Frankreich allein in einem Abkommen, durch welches der erste Schienenweg zwischen Europa und Asien geschaffen wird, nicht beteiligt ist.

Im deutschen Reichstage stellte in dieser Angelegenheit am 30. Mai der Abg. Dr. Müller-Meiningen (Vp.) folgende kurze Anfrage: Ist der Reichskanzler bereit, Auskunft zu erteilen über eine zwischen der Türkei, England und Deutschland abgeschlossene Vereinbarung, nach der Deutschland die Bagdadbahn bis nach Basra unter Zuziehung zweier englischer Mitglieder in den Aufsichtsrat bauen, England der Bau des Hafens von Basra und der Strecke Basra-Koweit unter englischem Protektorat über Koweit zufallen würde? Staatssekretär des Auswärtigen Amts v. Jagow antwortete: Dem hohen Hause dürfte die Erklärung des englischen Staatssekretärs des Auswärtigen bekannt sein. Sie geht dahin, daß sich England und die Türkei über den Entwurf eines Abkommens geeinigt haben, wonach die Bagdadbahn ohne die Zustimmung Englands nicht über Basra hinausgehen soll, und England wegen seiner Interessen an dieser Bahn in dem Verwaltungsrat, der bekanntlich aus 27 Mitgliedern besteht, mit zwei Stimmen vertreten ist. Sir Edward Grey hat mitgeteilt, daß die Vereinbarungen zwischen England und der Türkei getroffen wurden, wir sind aber über die Verhandlungen auf dem Laufenden erhalten worden. Soweit unsere Interessen und Rechte, die aus dem Bagdadbahnvertrag hervorgehoben, durch das englisch-türkische Abkommen berührt werden, ist von beiden Teilen nicht verkannt worden, daß unsere Zustimmung erforderlich ist. Hierüber ist ein Meinungsaustausch eingeleitet worden, vor dessen Abschluß ich es mir versagen muß, weitere Mitteilungen über Einzelheiten zu machen. Aber ich möchte jetzt schon hervorheben, daß die Bestimmungen des Abkommens, wonach die Bagdadbahn in Basra endigen soll, auf der Voraussetzung beruhen, daß der Schatt el Arab bis Basra schiffbar gemacht und dauernd in schiffbarem Zustand erhalten wird.

Zu derselben Angelegenheit schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.": In der Bagdadbahnfrage sind die englisch-türkischen Verhandlungen mit der Fertigstellung des Entwurfs zu einem Abkommen vorläufig erledigt. Sir Edward Grey war daher in der Lage, dem Parlament über den voraussichtlichen Inhalt dieses Abkommens Mitteilungen zu machen, in deren Verlauf er auch sagte, es sei wesentlich, daß Deutschland Sicherheit erlange, daß das englische Übereinkommen mit der Türkei nichts enthalte, was mit den Rechten Deutschlands in seinem Abkommen mit der Türkei nicht in Einklang steht. Deutschland hatte über den Gang der englisch-türkischen Verhandlungen Auskünfte entgegengenommen und sich eigene Besprechungen mit beiden Teilen vorbehalten. Diese noch erforderlichen deutschen Unterhandlungen, einerseits mit England, anderseits mit der Pforte, stehen jetzt erst in ihrem Beginn. Der Staatssekretär des Auswärtigen Amts war mit Rücksicht hierauf nicht in der Lage, bei Beantwortung einer kurzen Anfrage in der Reichstagssitzung vom letzten Freitag eingehende Darlegungen zu machen.

— **Verluste der amerikanischen Bahnen durch die Hochfluten.** Jetzt erst läßt sich einigermaßen übersehen, welche Verluste die amerikanischen Eisenbahnen durch die Überschwemmungen im mittleren Westen erlitten haben. Natürlich kann man nur von dem direkten Schaden sprechen; es steht aber fest, daß viele Bahnen auch mittelbar empfindliche Verluste durch die Verkehrsstockungen während der kritischen Zeit zu beklagen haben. Die „Neuyorker Handelszeitung" weiß über diese Schäden folgendes zu berichten: Empfindlich getroffen durch die Verwüstungen wurde die Baltimore & Ohiobahn; der Schaden wird von dem Präsidenten der Bahn, Willard, der als Eisenbahnfachmann sich eines sehr guten Rufes erfreut, auf 3 000 000 Doll. geschätzt, der Ausfall an Einnahmen während der Flutperiode auf 2 000 000 Doll. Willard schätzt den Verlust sämtlicher Eisenbahnen (ohne Zu-

rechnung des Einnahmeentganges) auf 18 bis 20 Millionen Dollar. Der Verlust an Brücken und sonstigen Strukturen wird allein auf 12 Millionen Dollar geschätzt. Hierbei ist Rollmaterial nicht berücksichtigt. — Über die Höhe des Schadens, den die Pennsylvania bahn erlitt, ist amtlich noch nichts bekannt gemacht worden. Man weiß nur, daß die Gesellschaft sechs große und acht kleine Brücken verloren hat und diese wieder herstellen lassen muß. Oberflächlich wird der Schaden auf 4 Millionen Dollar geschätzt, ein Betrag, der allerdings bei diesem Riesenbetriebe nicht sonderlich in die Wagschale fällt. Von den zum New York Centralsystem gehörigen Linien hat die Cleveland-Cincinnati-Chicago & St. Louis R. R. am meisten gelitten. Sie schneidet das Flutgebiet an mehreren Stellen und man schätzt ihren Schaden und den Schaden der Hauptbahn der New York Central R. R. auf 4 bis 5 Millionen Dollar. — Verhältnismäßig geringe Verluste hat die Erie R. R. zu verzeichnen. Die Verwaltung hat bekanntgegeben, daß der gesamte direkte wie indirekte Verlust mit 1 Million Dollar werde gedeckt werden können. — Die Chesapeake & Ohio R. R. hat nach einer Bekanntgabe des Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Trumbull, keine erheblichen Aufwendungen für Ausbesserungen zu machen. Man glaubt, daß die Ausgaben den Betrag von 300 000 Dollar nicht überschreiten werden.

Bücherschau.

— **Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.** Herausgegeben von Dr. Freiherrn v. Röll, k. k. Sektionschef. Zweite Auflage, dritter Band. Braunschweigische Eisenbahnen bis Eilgut. Verlag von Urban und Schwarzenberg, Berlin und Wien.

Von diesem bedeutenden Werke ist der dritte Band erschienen. Er schließt sich den beiden ersten Bänden würdig an. Ehe ich in seine Besprechung eintrete, möchte ich darauf aufmerksam machen, daß unter den Mitarbeitern seit Erscheinen des zweiten Bandes verschiedene Veränderungen eingetreten sind. Gestorben ist der Dr.-Ing. Freiherr v. Schacky auf Schönfeld, Staatsrat im ordentlichen Dienst und Ministerialdirektor, Vorstand der Bauabteilung des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten, an dessen Mitarbeit der im zweiten Bande der Enzyklopädie enthaltene, in Gemeinschaft mit von Voelker verfaßte treffliche Artikel „Bayerische Eisenbahnen“ erinnert. Andererseits hat sich die Zahl der Mitarbeiter nicht unwesentlich vermehrt; nicht weniger als vierzehn neuen Namen begegnet man im Verzeichnisse derselben im dritten Bande. Eine Anzahl von Artikeln ist, wie auch in früheren Bänden, nicht unterzeichnet. Ich möchte bei dieser Gelegenheit nochmals den Wunsch aussprechen, im Namensverzeichnisse darauf hinzuweisen, wo von den aufgeführten Mitarbeitern sich Artikel finden. Schon die Beisetzung der Seitenzahlen würde diesem Zwecke förderlich sein. In dem vorliegenden dritten Bande kommen von den 224 Mitarbeitern, zu denen noch der Herausgeber, Dr. Freiherr von Roell, hinzutritt, im ganzen 51 zu Worte; die meisten nur mit einem Artikel, viele auch mit mehreren, von der Leyen mit nicht weniger als 26 Beiträgen, die zum größten Teile amerikanische und asiatische Eisenbahnen behandeln, daneben aber auch Treffliches über amerikanische Eisenbahngesetze und deutsche grundlegende Eisenbahneinrichtungen enthalten. Dahin gehört der Artikel „Eisenbahnverkehrsverband“ und die Behandlung der Stichworte „Commerce court“ (nordamerikanisches Bundesverkehrsgericht) und „Commodities clause“ (Verbot der Beförderung eigener, d. h. selbsterzeugter Güter durch die Eisenbahn). Auch der Artikel „Cöln-Mindener Eisenbahn“ hat denselben Verfasser; leider geht er in seinen geschichtlichen Vorbemerkungen nicht bis auf Friedrich Harkort zurück. Eine große Anzahl vorwiegend die Dienstverhältnisse des Eisenbahnpersonals betreffender Beiträge entstammt der Feder des Geheimrat Seydel. Sehr klar ist von ihm die Begriffsbestimmung der „Diätare“ gegeben, doch paßt sie streng genommen nur auf preußische Verhältnisse. Bei „Dienstaustritt“ ist es wohl nicht ganz zutreffend, daß er in der Regel den Verlust des Anspruchs auf Pension nach sich ziehe, denn der Übertritt in den pensionsberechtigten Ruhestand ist zweifellos auch ein Dienstaustritt. Bei „Diensteid“ ist nur für die württembergischen Bahnen gesagt, daß er auf Lebensdauer, also auch nach dem Dienstaustritt, verpflichte, soweit es sich um das Staatsgeheimnis handelt. M. E. ist letztere Vorschrift eine sich aus dem Begriffe des Diensteides ergebende allgemeine. Wie aus dem letzten Absatz des Stichworts „Dienstgeheimnis“ hervorgeht, dauert nach den Bestimmungen fast aller Bahnverwaltungen die Pflicht zur Wahrung des Dienstgeheimnisses auch nach der Versetzung in den Ruhestand fort, ja, sogar nach der strafweisen Dienstentlassung. Besonders hervorzuheben ist, wie bei vielen anderen, bei den Seydelschen Beiträgen, daß sie nicht nur die Vorschriften und Verhältnisse der deutschen und österreichisch-ungarischen Eisenbahnen, sondern auch vieler Auslandsbahnen umfassen und dadurch sehr übersichtlich wirken. In letzterer Beziehung möchte ich die Stichworte „Dienstkleid“ und „Dienst- und Mietwohnungen“ namhaft machen.

Dietler behandelt wieder eine Anzahl schweizerische, besonders Bergbahnen, während Giese den interessanten Aufsatz über die Schmalspurbahn Darjeeling-Himalaya lieferte und durch Zeichnungen erläuterte. Von Dolezalek sind ebenfalls verschiedene Bergbahnen und größere Tunnel besprochen; der Cochemtunnel muß wohl richtiger Cochemer Tunnel genannt werden, weil er nach der Stadt, bei der er anfängt, nicht nach dem durchbohrten Berge, benannt wird. Die Länge des Wegs um den Cochemer Krampen ist wohl nur irrtümlich mit 2200 m angegeben, sie beträgt rund 23 km. Von den in die Stichworte des dritten Bandes eingefügten größeren Aufsätzen über Eisenbahnen des In- und Auslandes möchte ich noch hervorheben die Artikel „Dänische Eisenbahnen“ von Anderson, „Chinesische Eisenbahnen“ von Preyer und vor allem „Deutsche Eisenbahnen“ von v. Mühlenfels. Alle drei geben eine übersichtliche, mehr oder weniger erschöpfende geschichtliche und heutige Beschreibung der betreffenden Bahngebiete, ihrer Entwicklung und Verwaltung. Bei den dänischen Eisenbahnen interessiert es, daß Privatbahnen schon nach 25 Jahren vom Staate übernommen werden dürfen und daß bis zum Jahre 1908 die gesamten Angestellten der Staatseisenbahnen nach bestimmten Sätzen am Reingewinn beteiligt wurden, eine Einnahmequelle, die jetzt nur noch den oberen Beamten zufließt, während bei den mittleren und unteren Beamten das feste Gehalt wesentlich erhöht worden ist.

Die chinesischen Eisenbahnen haben schon seit langer Zeit die Aufmerksamkeit nicht nur der europäischen, sondern auch amerikanischer und japanischer Finanz-, Techniker- und industrieller Kreise erregt. Der Preyersche Artikel ist sehr lesenswert, zumal er die deutschen Bahnen Chinas, in erster Linie die Schantungbahn mit ihren über 800 Brücken und die Tientsin-Pukaubahn eingehender bespricht, wobei die an 1300 m lange Brücke über den Hoangho besonders interessiert, zu der die Brückenbauanstalt Gustavsburg bei Mainz die Pläne lieferte. Auch auf der ursprünglich von Belgiern erbauten, jetzt einen Teil der großen, dem Staate gehörigen Hauptbahn Peking-Canton bildenden Bahnstrecke Peking-Hankau befindet sich eine Riesenbrücke über dem Hoangho 3010 m lang mit 102 Spannungen, die, seinerzeit in 20 Monaten erbaut, unter der nur auf Gewinn bedachten chinesischen Verwaltung stark verwahrlost ist. Nach Ansicht Preyers werden die Chinesen, so sehr sie auch bemüht sind, die Eisenbahnen in Staatsbetrieb zu bringen und Staatsbahnen zu bauen, noch lange nicht ausländischer, besonders europäischer Hilfe entraten können, schon weil es ihrem Personal an Tatkraft, Zuverlässigkeit und namentlich Ehrlichkeit gebricht.

Der Artikel „Deutsche Eisenbahnen“ bietet reiches, gut geordnetes Material, um den Entwicklungsgang des deutschen Eisenbahnwesens vom Beginn des ursprünglichen Privatbahnsystems bis zu dem Übergang zum fast ausschließlichen Staatsbahnsystem für die Hauptbahnen aller deutschen Staaten zu verfolgen, an erster Stelle Preußens, das mit seinen mehr als 36 000 km das größte Betriebsunternehmen dieser Art in Europa, vielleicht der Welt darstellt. Ohne die übrigen Bahnen zu vernachlässigen, ist denn auch der Beschreibung seiner Betriebs-, Verkehrs- und Wohlfahrtseinrichtungen große Aufmerksamkeit gewidmet, nicht minder der großen Baufortschritte Erwähnung getan, alles im Rahmen der durch das Stichwort gebotenen Beschränkung und unter Voranstellung alles dessen, was als vom Reiche ausgehend für alle deutschen Eisenbahnen, mit Ausnahme Bayerns, gemeinsam gilt. Auch die Wirkungen der Verbandsbildung, namentlich des schon in dem letzten Jahrfünft der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts begründeten Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind gebührend berücksichtigt. In Statistik ist vielleicht des Guten etwas zuviel getan, im übrigen möchte ich im Interesse des so glücklichen Gesamtbildes nur auf einige geringe Unstimmigkeiten und Druckfehler aufmerksam machen: Das Privilegium der Papiergeldausgabe hatte auch die Thüringische Eisenbahngesellschaft. Seite 300, oben, sind die Zeilen 13 und 14 vertauscht, was sinnentstellend wirkt. Daselbst muß es im zweiten Absatz von unten in der vorletzten Zeile statt 4 598 991 *M* heißen 4 598 991 000 *M*. S. 312, letzter Absatz, findet sich ein sinnentstellender Druckfehler in den Worten: „Deren (der Betriebsbeamten) Dienst ist auch insofern durch „Anwendung“ von Reichs wegen geregelt.“ Natürlich soll es heißen „Anordnung“. Endlich möchte ich zu dem Schlußsatze des Artikels noch hinzufügen, daß am 1. April d. J. eine neue deutsche Eisenbahnzollordnung in Kraft getreten ist, die an die Stelle des Eisenbahnzollregulativs von 1888 tritt und für die Verkehrtreibenden erhebliche Vorteile, für den Eisenbahndienst große Erleichterungen in der Abwicklung des Dienstes bringen wird.

Wenn ich ferner die trefflichen Artikel Baltzers über die Eisenbahnen der afrikanischen Kolonien Englands und der deutschen Schutzgebiete und Pichlers über die Brennerbahn hervorhebe, so leitet mich dies weiter zu dem gerade in den heutigen Tagen besonders interessierenden Zukunftsbilde, das Exzellenz v. Wittek von der Donau-Adriabahn entrollt und das bei dem Fortschreiten der Orientfrage vielleicht eher eine greifbare Gestalt gewinnen möchte, als sein Zeichner bei der Abfassung annehmen konnte. Manche Erläuterung und Aufklärung bietet hierbei der lesenswerte Beitrag Karakacheffs über „Bulgarische Eisenbahnen“. Die Hinweise auf den Berliner Kongreß von 1878 und die sogenannte Conférence

à quatre von 1881 lassen erkennen, auf welche Weise sich voraussichtlich die Lösung der Eisenbahnfragen in den jetzt im Kriege befangenen Teilen der europäischen Türkei vollziehen wird. Das bulgarische Netz hat sich nach vielen Kämpfen mit der Orientalischen Bahngesellschaft kraftvoll entwickelt. Als eine interessante Einzelheit möchte ich anführen, daß die pensionsfähige Dienstzeit der Beamten mit dem 18. Lebensjahre beginnt und nach 25 Dienstjahren als Ruhegehalt $^1/_{40}$ der gesamten Bezüge vom Beginne der Dienstzeit bis zum Austritt gezahlt wird, also eine Art Durchschnittsberechnung stattfindet.

Es würde zu weit führen, wollte ich die weiteren, von Böhm u. a. beschriebenen Eisenbahnen erwähnen, nicht übergehen darf ich aber die Artikel Kemmans über Chicagoer elektrische Schnellbahnen und die Chicagoer Güteruntergrundbahn, beide mit Plänen und Zeichnungen ausgestattet, aber im Text leider gar zu knapp gehalten, ferner den Aufsatz Woerners über die Budapester Untergrundbahn.

Ministerialdirektor Hoff lieferte eine Reihe trefflicher kürzerer Artikel aus dem Gebiete des Eisenbahnverwaltungswesens, z. B. „Dienstordnung“, „Dienstreisen“, „Diensteinteilung“ — hier ergänzt durch Leeses Bearbeitung des Stichworts „Dienst- und Ruhezeit“ — und vor allem über den „Deutschen Staatsbahnwagenverband“, an dessen Zustandekommen er sehr wesentlich mitgewirkt und der sich mit einem Bestande von rund 560 000 Güterwagen als ein vorzügliches Mittel zur glatten Abwicklung des Güterverkehrs bisher bewährt hat. — Der Feder Breusings entstammt wieder eine Anzahl Beiträge aus dem Gebiete des Betriebs- und Verkehrswesens, wobei ich auf den Artikel „Direkter Verkehr“ hinweisen muß als „die ineinandergreifende Betriebstätigkeit zweier oder mehrerer in Schienenanschluß stehender Bahnen zur Beförderung von Personen, Gepäck und Gütern mit von der Abgangstation für den ganzen Durchlauf ausgestellten Fahrkarten, Gepäckscheinen oder Frachtbriefen“ in übersichtlicher, gedrängter Entwicklungsgeschichte dargestellt. Der Artikel „Durchgehende Wagen“ ist hier anschließend zu erwähnen. Die das Signalwesen betreffenden Stichworte behandelt mit großer Sachkenntnis Geh. Rat Hoogen, das wichtige Desinfektionswesen Lassak-Wien, in das Brückenwesen teilten sich Melan-Prag und Nowak-Prag mit zum Teil durch reiche Abbildungen erläuterten Artikeln, unter denen ich nur die Stichworte „Brückenprobe“ und „Durchlässe“ erwähne, aber wie alle besonders angeführten Beiträge nur als Stichproben. Der Stoff ist zu reich, als daß man noch ausführlicher werden könnte.

Von den vorwiegend technischen Beiträgen sind weiter anzuführen diejenigen Gölsdorfs, Wehrenpfennigs und Littrows über Lokomotivwesen und was mit dem Dampfe zusammenhängt, wobei bei des letzteren Stichwort „Druckluftbahnen“ vielleicht hätte erwähnt werden können, daß 1833 Carl Henschel, der Begründer der weltberühmten Lokomotivfabrik in Cassel, eine Schrift veröffentlicht hat „Über eine neue Konstruktion der Eisenbahnen und Anwendung von Preßluft zur Bewegung der Fahrzeuge“. Ferner Rihoseks über das wichtige Kapitel der Bremsen und Wagnicks über Drehscheiben, beide reich illustriert und ersterer ergänzt durch die Artikel Austins über „Bremsbrutto“ und „Bremsaufsichtsdienst“ u. a., Schulzenhoffers jun. über „Bremsersitze“ und Engels über „Bremsklotznachstellvorrichtungen“; hierher gehören noch der Artikel Landsbergs über „Brunnen“, Schimpffs über „Bufferwehr“, Joostings über „Drehbrücken“ mit vielen Abbildungen und die beiden ebenfalls illustrierten Stichworte „Dampfkessel“ und „Dampfzylinder“, deren sachkundige Bearbeiter leider ungenannt geblieben sind.

Von den Artikeln über Verwaltungseinrichtungen, Tarif- und Verkehrswesen sind schließlich noch zu nennen die treffliche Bearbeitung des Stichworts „Clearing House“ durch Dr. Freih. von Roell, die eingehende Besprechung der „Buchführung“ nicht nur deutscher und österreichischer Eisenbahnen durch Reg.-Assessor Schapper-Ülzen, die Artikel „Decken und Bindemittel“, „Dispositionsgüter“ und „Eilgut“ besprochen von Dr. Freih. von Rinaldini-Wien und v. Bardas Besprechungen der Stichworte „Differentialtarife“, Direkte Güterbeförderungskurse“ usw.

Erwähnen möchte ich noch die kurzen trefflichen Lebensbeschreibungen um das Eisenbahnwesen besonders verdienter Männer, wie die von Ernst Dircksen, dem Erbauer der Berliner Stadtbahn, von Drais, dem Erfinder der nach ihm genannten Draisine, die selbst in Rybach einen Beschreiber gefunden hat, von Isambard Kingdom Brunel, dessen Name wie der Stephensons mit der Zeit des glänzendsten Aufschwungs der britischen Technik verwebt ist, von Nicolas Cugnot, Stelbig M. Cullom, dem Urheber des Interstate Commerce Law und mancher Anderer. Ihre Verfasser sind leider nicht genannt.

Aus dem Vorgesagten dürfte erhellen, daß der dritte Band der Enzyklopädie seinen Vorgängern nicht nachsteht. Im Gegenteil, mit dem Fortschreiten des Werkes wächst die Überzeugung von seiner großen Wichtigkeit und Bedeutung. Vielleicht ließe sich der Durchsicht des sonst so trefflichen Druckes eine noch größere Aufmerksamkeit widmen, gerade bei einem solchen Werke dürfte völlige Druckfehlerfreiheit anzustreben sein. Abgesehen von den beim Artikel „Deutsche Eisenbahnen“ angeführten Druckfehlern sind mir u. a. aufgefallen: Bei „Dampfmaschinen“ muß es französisch heißen machines, statt maschines, bei „Diensttabelle“ muß die Unterschrift Matibel statt Masibel lauten u. a.

R. F.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 1. Juli d. J. wird der neue Bahnhof Friedberg (Hessen) in Betrieb genommen werden. Das neue Empfangsgebäude liegt um 580 m weiter nach Süden als das bisherige.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. P. Die neu erbaute Kopframpe auf Bahnhof IV. Klasse Sodehnen an der Strecke Insterburg-Lyck zwischen den Bahnhöfen Brödlauken und Spirokeln ist in Betrieb genommen worden. Der Bahnhof wird daher fortab auch dem vollen Fahrzeugverkehr dienen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Ab 1. Juni dieses Jahres werden die Abfertigungsbefugnisse der an der Strecke Wien Nordbahnhof-Krakau zwischen den Stationen Stauding und Zauchtel Nordbahnhof gelegenen, bisher nur für den Personen- und Gepäcksverkehr eröffneten Verkehrsstation Seitendorf dahin erweitert, daß dort auch Eil- und Frachtstückgüter, Frachtgutwagenladungsgüter und lebende Tiere aufgegeben und bezogen werden können. Die Aufgabe und der Bezug von leicht explosiven Schieß- und Sprengmitteln, leicht explosiver Munition und Flüssigkeiten in Kesselwagen sind in Seitendorf ausgeschlossen.

Vom gleichen Tage ab werden in der Halte- und Ladestelle Závesin der Linie Strakonitz-Blatna-Breznitz Stückgüter bis zum Gewichte von 300 kg pro Kollo zur Auf- und Abgabe zugelassen. Als Versender oder Empfänger muß bei den Stückgutsendungen in den zugehörigen Frachtbriefen, wie bisher, Herr J. U. Dr. Franz Steiner, Advokat in Smíchow verzeichnet werden. Im übrigen bleiben die Abfertigungsbefugnisse der Halte- und Ladestelle Záve̓sín unverändert.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Westdeutsch - österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Juli d. J. treten folgende Bestimmungen in Kraft:

Wird im Frachtbrief für eine Sendung nach Auscha, Aussig, Bilin, böhm. Leipa, Brüx, Bubna, Chodau, Karlsbad, Komotau, Kralup, Leitmeritz, Lobositz, Prag, Saaz oder Smichow die Ablieferung in einer Station vorgeschrieben, für die im Verkehr mit der Versandstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht oder wird — in umgekehrter Richtung — eine Sendung in einer solchen Station aufgegeben, für die im Verkehr mit der Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, so hat die Abfertigung zu den Frachtsätzen der Station, für die direkte Frachtsätze bestehen, zuzüglich folgender Beträge zu erfolgen:

bei Eilgut 10 ₰ für 100 kg,
bei Frachtstückgut 6 ₰ für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg 4 ₰ für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 10 000 kg 2 ₰ für 100 kg.

Im Verkehr mit den Prager Bahnhöfen sind mangels direkter Frachtsätze bei

Sendungen nach	die Frachtsätze für
Prag (Bubna)	Bubna k. k. St. B.
Prag (Smichow	Smichow Staatsbahnhof

und umgekehrt zur Frachtberechnung mit den vorbezeichneten Zuschlägen heranzuziehen.

Die Station Prag (Sandthor) fällt nicht unter die Bestimmungen dieser Kundmachung.

Demnach ist beispielsweise:

für eine Stückgutsendung von Erfurt nach Aussig Teplitzerbahnhof der Frachtsatz der betreffenden Stückgutklasse von Erfurt-Aussig Staatsbahnhof
zuzüglich 6 ₰ für 100 kg,
für eine Wagenladung von Prag (Bubna) nach Elberfeld der zutreffende Frachtsatz von Bubna k. k. St.-B. nach Elberfeld
zuzüglich 2 ₰ für 100 kg
anzuwenden.

Breslau, den 30. Mai 1913. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif deutsche Bahnen — Prinz Heinrichbahn. Heft 2.

Die Schnittfrachtsätze der Stationen Bonn Elberbf., Brühl Zuckerfabrik und Sürth auf Seite 2 des Nachtrags III werden aufgehoben und durch neue zum Teil ermäßigte Sätze ersetzt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 27. Mai 1913. (1517)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif 30, Holz).

Am 10. Juni 1913 treten für den Verkehr von Grulich und Grulich Stadt nach Dresden und Neugersdorf neue Frachtsätze für Holz der Abteilungen A, B und C I in Kraft. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 30. Mai 1913. (1518)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österr. Verkehr. Tarif Teil II, Heft 8 vom 1. Mai 1912.

Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 15 des Nachtrags I ist der Frachtsatz des Spezialtarifs I Heilbronn Hbf.-Alt Lieben von 392 auf 292 zu berichtigen.

München, den 17 Mai. 1913. (1519)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1913 wird der Ausnahmetarif 2 c (Sandtarif) durch Aufnahme von Frachtsätzen für den Verkehr zwischen Kindsbach und Nürnberg-Dutzendteich, Hbf., -Mögeldorf, Ost und Rbf. ergänzt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Stationen.

München, 29. Mai 1913. (1520)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II. Heft 4 und 6 vom 1. Juli 1911. Heft 10 und 13 vom 1. Mai 1912.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juni 1913 wird die Station Bollweiler der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif 88, Abteilung C (Kalisalze, rohe) einbezogen.

Die Frachtsätze sind zu bilden:

1. In Heft 4 und 6 durch Anstoß von 1 ₰ für 100 kg an die Frachtsätze für Reichweiler.
2. In Heft 10 und 13 durch Abzug von 1 ₰ für 100 kg von den Frachtsätzen für Reichweiler.

München, den 27. Mai 1913. (1521)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Ab 1. Juni d. J. tritt im Verkehr zwischen der Station Züttlingen und den Stationen Bieringen (Jagst) und Westernhausen für die nach dem Ausnahmetarif 2a des württ. Binnen-Gütertarifs abzufertigenden Güter eine Frachtermäßigung ein.

Näheres beim Tarifbureau und im Tarifanzeiger der K. württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 28. Mai 1913. (1522)
Generaldirektion
der K. württ. Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden „Magnetzünder für Explosions- oder Verbrennungsmotoren“ in das Verzeichnis der in bedeckten Wagen zu befördernden Güter der Spezialtarife, in das Verzeichnis der Güter der Stückgutklasse III und in den Spezialtarif I aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 30. Mai 1913. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Zum 1. Juni werden die Stationen Döbern-Kupp des Direktionsbezirkes Breslau in den Ausnahmetarif 9 S für Schiffsbaueisen der Tarifhefte 1—3, Kleinlaufenburg Pbf. der badischen Staatseisenbahnen in das Tarifheft 1, Rosheim Übergang der Reichseisenbahnen in das Tarifheft 3 einbezogen. Die Bezeichnungen und Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen werden geändert und ergänzt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 30. Mai 1913. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 10. Juni 1913 wird die Station Kattowitz in den A. T. 2 b für Espen-(Aspen-) Holz usw. einbezogen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 1. Juni 1913. (1536)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juni 1913 ist auf Seite 126 der Frachtsatz der Abteilung F Herborn (Dillkr.) -Königshan von 188 auf 136 zu berichtigen.

München, den 30. Mai 1913. (1537)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tarifverzeichnis 1100, 1101, 1103, 1106, 1253, 1265, 1267, 1269, 1273, 1297. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Deutschland, Österreich-Ungarn und Rumänien.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 bis auf weiteres wird die neue Kohlenversandstation „Graf Franzgrube (Nikolausschacht)“ — Abfertigungsstation Wolfgangweiche — mit den Frachtsätzen von Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube in die obengenannten Verkehre einbezogen.

Kattowitz, den 30. Mai 1913. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr, Tarifheft E 2 des ehemaligen rheinisch-westfälisch-niederländischen Güterverkehrs.

Am 15. Juni d. J. tritt zu dem bezeichneten Tarifheft der Nachtrag 7 in Kraft. Er enthält Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Kelpen und Laren der Niederländischen Staatsbahn und eine Anzahl Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Saarbrücken. Sein Preis beträgt 10 ₰. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 30. Mai 1913. (1538)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 1 und 3 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 werden die Stationen Büllingen und Oberbolheim (Heft 1) in den allgemeinen Klassentarif und die Station Iserlohn (Heft 3) in die Abteilung d des Ausnahmetarifs 23 I (Eisen, Stahl usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. Mai 1913. (1539)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 wird die Station Dußlingen der K. württ. Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl usw. nach den Seehäfen als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, den 27. Mai 1913. (1513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Auf Seite 8 des XII. Nachtrags zum Tarifheft 2 (Oz 748 b des Tarifverzeichnisses) wird der Frachtsatz der Abteilung III des Ausn.-T. 12 (Steine) für Mannheim Industriehafen transit von 49 in 79 Cts. berichtigt.

Karlsruhe, den 26. Mai 1913. (1514)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Die auf den 1. Juni l. J. gekündigten Entfernungen und Frachtsätze der Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn in den Gütertarifen der badisch-schweizerischen Übergangsstationen, des südwestdeutsch-schweizerischen, norddeutsch-schweizerischen und preußisch-hessisch-schweizerischen Verbandes bleiben noch bis zum 1. Juli l. J. in Kraft, soweit die Gültigkeit der neuen Entfernungen und Frachtsätze in den ausgegebenen Tarifen und Nachträgen nicht schon für den Tag der Eröffnung der Lötschbergstrecke für den Güterverkehr vorgesehen ist.

Karlsruhe, den 28. Mai 1913. (1515)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-pfälzischer Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die dem Eilstückgutverkehr dienende Station Kleinlaufenburg Personenbahnhof in den Tarif vom 1. Juni 1907 aufgenommen worden. Ferner wird ab 1. Juli 1913 der Verkehr gewisser pfälzischer Stationen mit Pfullendorf nicht mehr auf Grund des pfälzisch-württembergischen Gütertarifs, sondern nach dem badisch-pfälzischen Gütertarif abgefertigt.

Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.

Karlsruhe, 31. Mai 1913. (1526)

Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911. Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 gelangen im Rahmen des obbezeichneten Tarifes folgende Frachtsätze zur Einführung:

Semil-Podmoklitz von oder nach	Wagenladungsklassen A	B
	Centimes für 100 kg	
K. k. österr. Staatsbahnen		
Bregenz transit*)	609	559
Buchs (St. Gallen) transit*)	608	559
Lindau-Reutin transit*)	609	559
St. Margrethen transit*)	615	564
K. bayer. Staatseisenbahnen r. d. Rh.		
Lindau-Reutin transit*)	609	559
Schweizerische Eisenbahnen		
Basel St. Johann	736	672
Basel S. B. B. †)	736	672
Konstanz †)	640	582
Romanshorn	641	583
Rorschach Bahnhof	638	585
St. Gallen	659	604
Schaffhausen †)	657	602
Singen (Hohentwiel) †)	641	588
Zürich Hauptbahnhof	732	670

Wien, am 30. Mai 1913. (1527)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)

Berichtigung.

Die in Nr. 32 dieser Zeitung vom 26. April 1913 unter Nr. (1203) verlautbarte Tarifmaßnahme tritt erst mit 1. September 1913 in Wirksamkeit.

Wien, am 30. Mai 1913. (1524)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil XI, Heft A vom 1. Januar 1911 (Ausnahmetarif für Wein und leere Fässer).

Änderung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Anstoßtaxen für Pergine auf Seite 15 des genannten Tarifs durchwegs um je 5 Centimes für 100 kg erhöht.

Wien, am 29. Mai 1913. (1525)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-südwestrussischer Grenzverkehr (Verkehr mit Norddeutschland).

Berichtigung.

In der in Nr. 41, S. 684 d. Ztg. unter lfd. Nr. (1502) veröffentlichten Bekanntmachung soll es in der mit **) bezeichneten Fußnote statt „Seite 265 des Tarifs" heißen: „Seite **15** des Tarifs".

Wien, am 30. Mai 1913. (1532)

Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau der österr. Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium.

---

2. Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Dividende für das Verwaltungsjahr 1912 ist auf 51 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30 790 über 200 Taler (600 ℳ), auf 102 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30 791 bis 41 664 über 1200 ℳ festgesetzt.

Lübeck, den 29. Mai 1913.

Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1912 bei der im Verwaltungsgebäude am Bahnhofsvorplatze hierselbst befindlichen Hauptkasse der Gesellschaft vom 30. d. M. ab an allen Werktagen vormittags in Empfang zu nehmen.

In der Zeit vom 30. Mai bis 15. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Bank für Handel und Industrie, dem Bankhause Mendelssohn & Co. und F. W. Krause & Co. Bankgeschäft, in Hamburg bei der Norddeutschen Bank, der Deutschen Bank Filiale Hamburg und der Bank für Handel und Industrie, Filiale Hamburg, in Frankfurt a. M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank und der Deutschen Bank Filiale Frankfurt in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 29. Mai 1913. (1523)

Die Direktion.

---

3. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton-, Steinmetz- und Nebenarbeiten (ca. 2000 cbm Beton) zum Bau der Unterführung der Potsdamer Chaussee in Km. 1 + 82 der südlichen Umgehungsbahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,10 ℳ ohne Zeichnung oder von 1,65 ℳ mit Zeichnung von der Kgl. Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2 a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Betonarbeiten zur Unterführung der Potsdamer Chaussee" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 27. Juni 1913, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist drei Wochen

Michendorf, den 30. Mai 1913. (1530)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Es soll öffentlich verdungen werden:

a) Los 1, die Lieferung und Verlegung von Linoleum zum Übernachtungs- und Wohngebäude,

b) Los 2, die Ausführung der Glaserarbeiten zum Wagenschuppen nebst Anbau auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg.

Angebote sind bis Sonnabend, den 14. Juni 1913, vormittags ½12 Uhr gebührenfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen gebührenfreie Einsendung von 0,70 ℳ für jedes Los und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße. — Fernsprecher Amt Ob. Nr. 370.

Zuschlagsfrist bis 15. Juli 1913.

51 a V. 9389. T. 32.

Berlin, den 27. Mai 1913. (1529)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herstellung von 30 000 qm Asphaltbodenbelag mit Betonunterlage für Personen- und Gepäckbahnsteige im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich zu vergeben. Lageplan und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlinger Straße 39, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat, Abgabe der Bedingungen gegen 40 ₰ Kostenersatz (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Dienstag, den 17. Juni 1913, 11 Uhr vorm. bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 28. Mai 1913. (1531)

Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Ausführung der Maurer-, Zimmer- und Nebenarbeiten (Los 1) und die Tischlerarbeiten (Los 2) für den Erweiterungsbau der Befehlsstelle auf Güterbahnhof Charlottenburg soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Freitag, den 20. Juni, vormittags ½11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ für Los 1 und 0,80 ℳ für Los 2 zuzüglich 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Güterbahnhof Charlottenburg, Stellwerksgebäude Rt.

Fernsprecher Amt Wilhelm Nr. 865.

Zuschlagsfrist bis 21. Juli 1913.

Berlin, im Mai 1913. (1528)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 43. | 7. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wirtschaftliche Verhältnisse, Eisenbahnen und Wasserstraßen in Elsaß-Lothringen.

Von Oberregierungsrat **Wulff** in Straßburg (Elsaß).

(Schluß aus Nr. 42.)

Das reichsländische Eisenbahnnetz wurde nach dem deutsch-französischen Kriege im Frankfurter Friedensvertrage von der französischen Regierung, die der französischen Ostbahn gegenüber von ihrem Rückkaufrecht Gebrauch machte, in einer Länge von 740 km für 325 Millionen Franken (260 Millionen Mark) an das Deutsche Reich käuflich zu Eigentum, jedoch ohne Betriebsmittel, abgetreten. Gegenwärtig umfassen die Reicheisenbahnen in Elsaß-Lothringen ein Netz von etwas über 1900 km, darunter 1400 km Hauptbahnen. Das Anlagekapital beziffert sich auf etwa 800 Millionen Mark. Hierzu treten noch die im Großherzogtum Luxemburg belegenen Linien der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahngesellschaft, die die Reichseisenbahnen in Pacht und Betrieb haben. Das Pachtverhältnis ist bis Ende 1959 geschlossen. Die luxemburgischen Strecken belaufen sich auf 200 km, so daß die Betriebslänge des gesamten von der Kaiserlichen Generaldirektion in Straßburg verwalteten Eisenbahnnetzes fast 2100 km (genau 2097,31 km) beträgt mit 541 Stationen und Haltestellen und einem Beamten- und Arbeiterpersonal von etwa 33 000 Köpfen.

Die Hauptlinie der Reichseisenbahnen durchzieht der Länge nach das Land von Basel anfangend (die Strecke Basel-deutsche Grenze ist den schweizerischen Bundesbahnen abgepachtet) über Colmar, Straßburg, Saarburg, Metz, Diedenhofen nach Luxemburg zur belgischen Grenze laufend mit einer Parallelbahn von Hagenau bis Diedenhofen. Von diesen Linien gehen in allen wichtigen Punkten Seitenlinien ab, die teils unter sich, teils mit der Hauptlinie verbunden sind. Die eigentümliche geographische Lage der Reichslande bedingt zahlreiche Anschlüsse mit den angrenzenden Ländern. An Übergangspunkten sind vorhanden 2 mit der Schweiz (Pfetterhausen, Basel), 5 mit Brückenanschluß über den Rhein mit Baden (Hüningen, Banzenheim, Neu-Breisach, Kehl, Röschwoog), 3 mit der Pfalz (Lauterburg, Weißenburg, Saargemünd), 9 mit Preußen (Saargemünd, Stieringen, Hostenbach West, Völklingen, Bous, Dillingen, Sierck, Wasserbillig, Ulflingen), 2 mit Belgien (Ulflingen, Kleinbettingen), 6 mit Frankreich (Fentsch, Amanweiler, Novéant, Chambrey, Avricourt, Altmünsterol). Im Bau sind neue Anschlüsse nach Preußen (Merzig) und der Pfalz. Verschiedene Strecken und Bahnhöfe sind gemeinschaftlich. Zahlreiche Verträge regeln diese Verhältnisse mit den Nachbarverwaltungen. Zu erwähnen ist auch noch die in Luxemburg gelegene, einer Privatgesellschaft gehörige Prinz Heinrichbahn, der auf Grund von Verträgen das Mitbenutzungsrecht verschiedener Bahnhöfe der Wilhelm-Luxemburgbahnen zusteht.

Nur zwei vollspurige Privatbahnen mit rund 16 km Länge bedienen in den Reichslanden den öffentlichen Verkehr. Dagegen umfaßt das Netz der fünf für den öffentlichen Verkehr zugelassenen schmalspurigen Privateisenbahnen fast 200 km. Sie dienen aber lediglich lokalen Interessen.

Bei den stark entwickelten wirtschaftlichen Verhältnissen des Landes, das selbst umgeben ist von einer Reihe hoch entwickelter und zum Teil hervorragend industrieller Staaten, sind die Reichseisenbahnen berufen, einen erheblichen Verkehr zu vermitteln. Der Verkehr im Jahre 1912 drückt sich in folgenden Zahlen (rund angegeben) aus:

	Befördert		Eingenommen in Mark aus dem		
	Personen	Güter t	Personen-	Güter- verkehr	Gesamtsumme
Reichsbahn .	53 Mill.	42 Mill.	29 Mill.	101 Mill.	130 Mill.
Reichsb. u. Wil.-Luxb. zusammen .	59 „	46 „	32 „	109 „	141 „

Vergleicht man mit diesen Verkehrszahlen den Verkehr im Jahre 1872, in dem auf den Personenverkehr nur 8½ Millionen beförderte Personen und auf den Güterverkehr nur 4 Millionen Tonnen entfallen, so ergibt sich, welcher Aufschwung seitdem eingetreten ist. Infolge des Krieges stockten Handel und Industrie, beide mußten sich bei der Errichtung einer neuen Zollgrenze andere Verbindungen suchen, der Durchgangsverkehr war zum Teil abgelenkt. Durch kräftigen Ausbau des inneren Bahnnetzes, zum Teil unter finanzieller Beteiligung des Landes, der Bezirke und der Gemeinden, Erwerb von im Privatbesitz befindlichen Linien, ferner durch Herstellung wichtiger und besserer Anschlüsse an Alt-Deutschland, Einführung von Tarifmaßnahmen, die insbesondere der Stärkung des Zwischenhandels zugute kamen, haben die Reichseisenbahnen zur Belebung und Befruchtung von Handel und Industrie wesentlich beigetragen.

Was die Wichtigkeit der einzelnen Güterverkehre gegenwärtig anbelangt, so stehen an erster Stelle die Massentransporte an Erzen sowohl im Binnenverkehr wie im Verkehr mit Rheinland-Westfalen, der Saar, Frankreich und Belgien, sowie der Kohlen- und Koksverkehr von Rheinland-Westfalen und der Saar nach Lothringen-Luxemburg. Es betrug, in runden Zahlen ausgedrückt, für das Jahr 1912 der Erzverkehr von Lothringen-Luxemburg 9 Millionen Tonnen, davon entfielen auf die Ruhr $3^1/_2$ Millionen, auf die Saar 3 Millionen, auf den Binnenverkehr 1½ Millionen, der Rest auf sonstige Gebiete. Der Kohlen- und Koksverkehr belief sich auf 5 Millionen Tonnen, und zwar 4 Millionen von der Ruhr und 1 Million von der Saar, so daß sich zwischen den Gebieten Lothringen-Luxemburg einerseits und Ruhr-Saar anderseits ein gegenseitiger Massenverkehr von $(9 + 5 =)$ 14 Millionen Tonnen abspielte. Dieser gewaltige Verkehr wird zum großen Teil mit direkten Zügen (darunter vier Talbotzüge nach der Saar) bewältigt.

Ein erheblicher Güteraustausch findet ferner sowohl mit Nord- wie mit Süddeutschland statt, während von den Durchgangsverkehren namentlich der Verkehr nach der Schweiz, Italien und Frankreich sowie der belgisch-süddeutsche und der holländisch-belgisch-italienische Güterverkehr hervorzuheben sind. Basel (Elsaß) allein hatte im Jahre 1912 nach der Schweiz und Italien einen Transitverkehr von 4 Millionen Tonnen.

Auch im Personenverkehr tritt der Durchgangsverkehr stark hervor. Über 30 % des Gesamtpersonenverkehrs entfallen auf ihn. Gehen doch bekanntlich die bedeutendsten internationalen Verbindungen von Nord und Süd, Westen und Osten über die reichsländischen Bahnen, so z. B. die Expreß- und Schnellzüge Paris-Konstantinopel, Paris-Karlsbad, Hamburg-Berlin-Schweiz-Südfrankreich-Italien, Belgien-Niederlande-Süddeutschland-Schweiz-Südfrankreich-Italien usw.

Neben den Eisenbahnen haben für die Güterverkehrsverhältnisse von Elsaß-Lothringen die schiffbaren Wasserstraßen eine große Bedeutung, mit denen die Reichslande in ganz besonders reichem Maße bedacht sind. In Frage kommen der Rheinstrom von Lauterburg bis Hüningen und die verschiedenen Kanäle. Die Gesamtlänge von Rhein und Kanalnetz beträgt 671 km, mithin fast ein Drittel der Länge des reichsländischen Eisenbahnnetzes. Hiervon entfallen 184 km auf den Rhein und 478 km auf die Kanäle.

Sowohl für die Rheinkorrektion wie für die Verbesserung der Schiffahrtsverhältnisse sind schon zu französischen Zeiten und später auch unter deutscher Verwaltung von dem Lande große Summen aufgewendet worden. Die letzte Stufe in diesen großzügigen Arbeiten ist die Rheinregulierung von Sondernheim bis Straßburg, die gemeinschaftlich mit Baden und der Pfalz unter einem Kostenaufwande von 13½ Millionen Mark ausgeführt wird. Der Hauptanteil hiervon entfällt auf Elsaß-Lothringen. Die Stadt Straßburg allein trägt zu diesem Zwecke 1 Million Mark bei. Die Arbeiten sind im Jahre 1907 begonnen und werden voraussichtlich bald beendet sein. Maßgebend für diese großen Opfer war die richtige Beurteilung der Vorteile, die dem Lande und insbesondere der Stadt Straßburg aus der Durchführung der Großschiffahrt bis Straßburg und hiermit aus einer Verlegung des Endpunktes der Großschiffahrt von Mannheim nach Straßburg erwachsen würden. Auf dieses Ziel waren auch die großzügigen Bestrebungen der Stadt Straßburg ge-

Karte von Elsass-Lothringen und Luxemburg. Eisenbahnen und Schiffbare Wasserstrassen.

richtet, die durch die Schaffung und den Ausbau eines allen modernen Anforderungen entsprechenden Hafens einen bedeutenden Aufschwung der Rheinschiffahrt bis Straßburg schon jetzt erzielt hat. Wie stark diese Entwicklung gewesen ist, geht daraus hervor, daß, während der Güterverkehr im Straßburger Rheinhafen im Jahre 1892: 38 000 t und im Jahre 1902: 495 000 t betrug, dieser im Jahre 1912 auf 1 650 000 t (hauptsächlich Kohlen und Getreide und Rohmaterialien) stieg. Hierzu kommt noch ein Kanalverkehr von 684 000 t, so daß der Straßburger Hafen im Jahre 1912 unter den Rheinhäfen mit einem Gesamtverkehr von 2 300 000 t erscheint. Ungefähr die Hälfte hiervon findet in Straßburg-Hafen Umschlag im Eisenbahnverkehr zur Weiterverfrachtung nach Elsaß-Lothringen, der Schweiz, Italien und Frankreich. Somit nimmt Straßburg unter den Rheinhäfen eine bedeutendere Stellung ein, wie z. B. Cöln, Karlsruhe und Mainz, die einen gleich starken Verkehr nicht aufzuweisen haben. Unzweifelhaft wird sich der Verkehr nach Durchführung der Rheinregulierung, die es den großen Rheinschiffen auch bei niedrigem Wasserstande gestatten wird, mit voller Ladung (1500 t) von Mannheim bis Straßburg durchzufahren, noch erheblich steigern. Die Folgen wird voraussichtlich auch Mannheim spüren, dessen Getreideverkehr jetzt schon zum Teil nach Straßburg abgelenkt worden ist, wenngleich anderseits die Lage Mannheims und die feste Stellung des dortigen Handels eine wesentliche Schwächung ausschließen werden. Bekanntlich sind gegenwärtig Bestrebungen im Gange, den Rhein auch oberhalb Straßburgs, der von hier ab nur mit Schiffen bis zu 650 t Ladung befahren werden kann, zu regulieren. Hierdurch würde der Endpunkt der Großschiffahrt weiter nach Basel verlegt und voraussichtlich insbesondere Straßburgs Bedeutung als Umschlagsplatz nach der Schweiz und Italien wesentlich beeinträchtigt werden. Den Hauptvorteil hiervon würde die Schweiz haben, da diese alsdann bis Basel einen billigen Zufahrtsweg für Rohmaterialien und eine ebensolche Versandstraße für ihre fertigen Fabrikate erhält. Welche Wichtigkeit und Tragweite diesem Projekt in der Schweiz beigemessen wird, dürfte daraus hervorgehen, daß die schweizerischen Bundesbahnen in jüngster Zeit auf der linken Seite des Rheines bei Basel den Erwerb eines großen Geländes in der Absicht sich gesichert haben, hier einen großen Hafen mit Eisenbahnanschlüssen für den Rheinumschlagsverkehr von und nach der Schweiz anzulegen. Daneben besteht noch das weitere Projekt, auch auf der rechten Seite des Rheins bei Basel einen kleineren Hafen anzulegen. Für dieses Projekt interessiert sich zurzeit hauptsächlich die Stadt Basel. Es ist jedoch wohl anzunehmen, daß sich auch das Interesse des badischen Staates auf die Anlegung eines rechtsufrigen Hafens richten wird. Nebenbei sei hier auch noch des weiteren Projekts der Schiffbarmachung des Rheins von Basel bis Konstanz gedacht, dessen Verwirklichung aber noch immerhin einige Zeit auf sich warten lassen dürfte.

Außer Straßburg hat Elsaß noch den Rheinhafen bei Lauterburg, der mit einem jährlichen Verkehr von über 300 000 t fast nur für den Umschlag von Kohlen in Frage kommt, die von hier auf der Bahn nach Elsaß-Lothringen und Frankreich weitergehen.

Elsaß-Lothringen ist von einem weit verzweigten Kanalnetz durchzogen, dessen Bau vorzugsweise in die Zeit der französischen Herrschaft fällt und stellenweise ein Meisterwerk der Technik ist (Schleusen, Tunnel, Aquädukte). Eine wesentliche Verbesserung der Hauptkanäle wurde in den 1890 er Jahren durch ihre Vertiefung unter einem Kostenaufwande des Landes von 8 Millionen Mark durchgeführt. Der größte Teil der Kanäle, und zwar gerade die wichtigsten, sind für Schiffe mit einer Ladefähigkeit von 300 t fahrbar. An Schiffahrtsabgaben werden 0,18 Pf. für 1 t/km erhoben, die der Landeskasse zufließen. Der Rhein-Rhone-Kanal und weiter daran anschließend der Rhein-Marne-Kanal sind die wichtigsten Teile des reichsländischen Kanalnetzes. Der Rhein-Rhone-Kanal, der, wie der Name sagt, die Rhone mit dem Rhein und somit das Mittelländische Meer mit der Nordsee verbindet, tritt bei Altmünsterol auf deutsches Gebiet und führt über Mülhausen (mit einer Abzweigung nach Colmar) nach Straßburg, wo er mit dem Rhein und dem Rhein-Marne-Kanal in Verbindung steht. Der Breisacher und Hüninger Kanal, die von dem Rhein-Rhone-Kanal abzweigen, sind vorzugsweise Wasserzubringer, doch beabsichtigt das Land gegenwärtig, den Hüninger Kanal, der nur für 180 t-Schiffe eingerichtet ist, für 300 t-Schiffe auszubauen und bei Hüningen einen Umschlagshafen für den Verkehr mit der Schweiz einzurichten. Auch ist in Aussicht genommen, von dem Rhein-Rhone-Kanal einen Stichkanal in das Kaligebiet zu führen.

Der Rhein-Marne-Kanal geht von Straßburg aus über Zabern westlich nach Frankreich, das er bei Lagarde betritt. Bei Gondrexange nimmt er den Saarkohlenkanal, auf französischem Boden bei Frouard den unter deutscher Herrschaft gebauten Moselkanal von Metz auf, dessen Weiterführung bis Diedenhofen in jüngster Zeit beabsichtigt ist. Auf dem Rhein-Marne-Kanal gelangen die Transporte bis zu den französischen Seehäfen und auf dem westlich von Nancy den Rhein-Marne-Kanal durchschneidenden französischen Ostkanal und auf den belgischen Kanälen nach Antwerpen. Ohne Bedeutung ist der von Straßburg in das Breuschtal führende Breuschkanal. Er ist der älteste, Ende des 17. Jahrhunderts erbaute Kanal, läßt aber nur Schiffe mit 80 t Ladefähigkeit zu.

Infolge der wesentlichen Verbesserungen der Schiffbarkeit der Kanäle und des allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwungs hat das reichsländische Kanalnetz einen von Jahr zu Jahr steigenden erfreulichen Verkehrsaufschwung nachzuweisen. Der Gesamtverkehr auf den Kanälen beträgt gegenwärtig etwa 2½ Millionen Tonnen jährlich. Rechnet man dazu den Rheinverkehr mit 2 Millionen Tonnen, so bewegt sich auf den reichsländischen Wasserstraßen ein Gesamtverkehr von 4½ Millionen Tonnen. Es ist dies der 9. bis 10. Teil der Leistungen der Reichseisenbahnen. Den Hauptverkehr hat der Saarkanal aufzuweisen. Er dient vorzugsweise dem Transport der Saarkohle, die in beträchtlichen Mengen auf diesem Wasserwege nach Frankreich, im übrigen nach Elsaß-Lothringen, zum kleineren Teil mit Umschlag in Mülhausen nach der Schweiz geht. Der Verkehrsstärke nach folgen nach dem Saarkanal der Rhein-Marne- und der Rhein-Rhone-Kanal. Was die Arten der auf dem Kanalnetz beförderten Güter anbetrifft, so entfällt der größte Teil auf Kohle (über 40 %), es folgen dann Baustoffe, Getreide und landwirtschaftliche Erzeugnisse.

Fragt man nach der Bedeutung der reichsländischen Wasserstraßen (Rhein und Kanäle) für den Binnen-, Ein- und Ausfuhrverkehr, so kommt der Rhein fast nur als Zubringer in Betracht, da der weitaus größte Teil seines Verkehrs in den Reichslanden in Straßburg und Lauterburg abgesetzt wird, um von hier im Umschlagverkehr nach der Schweiz, Italien und Frankreich weiter zu gehen oder auch im Lande zu verbleiben. Die Aus- und Durchfuhr des Rheins ist gering. Bis Basel sind in den letzten Jahren rund 70 000 t Kohlen jährlich gefahren. Anders bei den Kanälen. Diese bilden ein selbständiges Netz, das wesentlich auch dem Binnenverkehr des Landes dient und insbesondere für die Kohlenausfuhr in Betracht kommt. Was schließlich den Anteil der Rheinschiffahrt, Kanalschiffahrt und der Eisenbahnen am Gesamtverkehr betrifft, so kann man annehmen, daß 55 % auf die Eisenbahnen, 30 % auf den Rhein und der Rest auf die Kanäle entfällt. So ergänzen sich in den Reichslanden Eisenbahnen und Wasserstraßen in der glücklichsten Weise als Trägerinnen eines großen Verkehrs.

Reich an Produkten der Landwirtschaft und an Bodenschätzen, begünstigt durch eine geographisch und wirtschaftlich ausgezeichnete Lage, mit einem hoch entwickelten Netz von Eisenbahnen und Wasserstraßen versehen, ausgezeichnet durch eine wunderbar schöne Natur, darf man Elsaß-Lothringen als eins der gesegnetsten Länder Deutschlands bezeichnen. Kräftig sind die Entwicklung und der Aufschwung, die das Land dank seiner günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse genommen hat. Alle Anzeichen lassen darauf schließen, daß es vor dem neuen Abschnitt eines weiteren mächtigen wirtschaftlichen Aufschwungs steht. Mögen diese Erwartungen sich im vollsten Maße verwirklichen zur Wohlfahrt und zum Wohlbefinden des Landes.

Hilfsmittel zur Beseitigung des Wagenmangels.

Von hervorragend unterrichteter Seite erhalten wir folgende Zuschrift:

Unter obiger Überschrift macht ein Aufsatz in Nr. 41 S. 671 d. Ztg. zwei Vorschläge, die für den Fernerstehenden zunächst vielleicht etwas Bestechendes haben, nämlich:

1. unter Vergrößerung der Lagerplätze den Dienstkohlenbezug im Sommer zu verstärken, um so den Herbstverkehr zu entlasten, und

2. die Entladevorrichtungen für Dienstkohlen in großzügiger Weise unter Verwendung von Wagen mit 25 bis 30 t Tragfähigkeit zu verbessern.

Der Aufsatz geht von einer unzureichenden Kenntnis der Verhältnisse aus.

An Lagerplätzen für die Aufstapelung von Dienstkohlen ist kein Mangel. Sie sind allerdings nicht gleichmäßig über die Direktionsbezirke verteilt, und zwar mit Absicht. Wenn man erhebliche Wirkungen für den Herbstverkehr erzielen will, so muß man dafür sorgen, daß in erster Linie die Dienstkohlen-Transporte auf weite Entfernungen fortfallen können. Deshalb ist, soweit die örtlichen Verhältnisse es gestatten, die Verteilung der Lagerplätze für den Herbstverkehr so getroffen, daß die entferntliegenden Bezirke die größten Vorräte aufnehmen können. Weitere Vorräte anzusammeln, verbietet sich nicht wegen des Mangels an Lagerplätzen, sondern wegen der Verhältnisse in der Kohlenproduktion. Bekanntlich kann die Eisenbahn nur gewisse Kohlensorten gebrauchen: Stückkohlen und durch Stückkohlen angereicherte Förderkohlen. Die Herstellung dieser Sorten kann nur im gleichen Schritt mit der gesamten Kohlenförderung erfolgen. Die weitere Verstärkung der Sommerlieferung ist daher schon wiederholt erwogen, aber von der Kohlenproduktion selbst abgelehnt.

Die Verbesserung der Dienstkohlenentladevorrichtungen wird überall angestrebt, wo sie wirtschaftlich ist. Sie in großzügiger Weise zu verallgemeinern, würde eine große Kapitalaufwendung ohne entsprechenden Nutzen bedeuten, die sich in dieser Zeit großen Kapitalmangels angesichts des dringenden Kapitalbedarfs an wichtigeren Verkehrspunkten doppelt verbietet. Daß die Privatindustrie sich durch das Beispiel der Eisenbahnverwaltung zu einem gleichen Vorgehen bestimmen ließe, erscheint ausgeschlossen, falls ihr nicht etwa entsprechende Vorteile auf tarifarischem Gebiete geboten werden. Ob das angezeigt ist, und ob sich eine Vergrößerung der Ladefähigkeit empfiehlt, ist eine der strittigsten Fragen, die alljährlich den Gegenstand eingehender Erörterung im Parlament bildet. Die Eisenbahnverwaltung steht auf Grund ihrer Berechnung auf dem Standpunkt, daß sich eine solche Maßnahme weder im Interesse der Staatskasse noch in dem der Industrie empfiehlt.

—g.

Regina-Fahrkartendrucker.

Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" brachte in Nr. 27 einen Aufsatz über die Regina-Fahrkartendrucker, in dem die Vorzüge der Druckapparate nach allen Richtungen hervorgehoben werden. Es soll keineswegs bestritten werden, daß sie ihre großen Vorteile gegenüber dem bisherigen Fahrkartenverkaufsschrank haben, es erscheint aber doch angebracht, auch einmal von ihren Nachteilen oder Mängeln zu sprechen.

Die Einrichtung des Druckapparates ist in genanntem Aufsatz an Hand von Abbildungen in großen Zügen beschrieben worden. Aber gleich die Beschreibung des Druckvorganges und der daran anschließende Vergleich über die Schnelligkeit des Verkaufs aus Druckapparat und Verkaufsschrank gibt zu Betrachtungen Veranlassung. Auf dem Prisma stehen die Stationsnamen mit der Schriftlinie senkrecht zum Beamten in sehr engen Abständen nebeneinander. Ihr Ablesen erfordert also eine ziemliche Übung, namentlich bei stärkerem Andrang. Die geringste Abweichung mit dem Zeiger nach rechts oder links ergibt falschen Aufdruck. Es kommt dann vor, daß Schnellzugskarten mit Personenzugkartendruck, Militärkarten mit Aufdruck IV. Klasse usw. versehen werden. Der Verkaufsbeamte kann dieses bei starkem Verkehr sehr leicht übersehen, die Folgen sind Reklamationen und Beschwerden. Ferner ist die körperliche Arbeit, die bei Bedienung der Apparate erforderlich ist, durchaus nicht so leicht, wie stets geschrieben wird. Gerade hierüber sind schon vielfach Klagen laut geworden, zumal die Apparate nicht gleichmäßig leicht arbeiten.

Es werden nun häufig zahlenmäßige Beispiele angeführt, wonach in verhältnismäßig kurzer Zeit große Mengen von Karten mit der Druckmaschine verkauft und verrechnet sind, denen der Verkauf aus dem Schrank stark nachsteht. Man darf aber solchen Zahlen keinen allzugroßen Wert beilegen, da sie meist mit äußerster Anspannung erzielte Höchstleistungen darstellen. Auch liegt der Hauptvorteil der Druckapparate nicht darin, daß sie schnelleren Verkauf gestatten, sondern, wie in Nr. 27 schon ausgeführt wurde, in der größeren Sicherheit, Vereinfachung der Abrechnung und Rechnungslage, freieren Disposition über die Schalter, den Fortfall der Anforderung und Verwaltung der geldwerten Karten usw.

Bei der Berechnung der Ersparnisse werden die Anschaffungskosten der Verkaufsschränke auf den Beschaffungspreis der Druckmaschinen angerechnet. Das kann aber nur da geschehen, wo es sich um völlige Neueinrichtungen handelt und nicht in den Fahrkartenausgaben, die diese Einrichtungen schon besaßen, zumal die ausrangierten Schränke sich anderswo nur äußerst selten verwenden lassen, weil sie für die jeweiligen Raumverhältnisse gefertigt waren. Nach einem angezogenen Beispiel sollen bei Beschaffung von 6 Maschinen für jede jährlich 5000 ℳ gespart sein, zusammen also 30 000 ℳ. Rechnet man das Einkommen eines Fahrkartenausgebers mit 2500 ℳ im Durchschnitt, so müßten 12 Beamte erspart werden, um 30 000 ℳ zu sparen. In einer Fahrkartenausgabe, die mit 4 Druckapparaten ausgerüstet ist, wurde bei gleichzeitiger Entlastung der Schalter durch Automaten ein Beamter erübrigt. Zweifellos tritt eine Ersparnis ein, besonders wenn man den Fortfall der Kosten für Drucken und Bestandsverwaltung rechnet, aber wohl nicht in dem Maße, daß sich die Maschinen in einem Jahre erspart machen, dazu gehört wohl eine Reihe von Jahren.

Auch die Kosten für die Unterhaltung der Druckapparate scheinen zu niedrig veranschlagt. Zur ordnungsmäßigen Unterhaltung der Schlitten gehört, daß sie mindestens alle 14 Tage auseinandergenommen werden und mit Benzin gründlich gereinigt werden. Ferner ist nötig: Beschaffung von Öl, Druckfarbe, Farbwalzen, Gummiteilen, Aufnahme- und Kontrollstreifen, Fahrkartenpappen usw. Bei vier Druckmaschinen sind im ersten Jahre nach ihrer Aufstellung aufgewendet worden:

etwa 36 Tagewerke eines Mechanikers der Werkstätte zur Reinigung und Beseitigung von Störungen je 4,00 ℳ . . . . =	144.— ℳ
für Benzin, kleine und große Farbwalzen, Gummiteile, Druckfarbe, Öl usw. . . . . = rund	225.— ℳ
Für Aufnahme- und Kontrollstreifen . . . . . . =	170.— ℳ
Für Druckplatten (Ersatz für geänderte Karten, Neuauflage usw.) . . . . =	225.— ℳ
zusammen jährlich für 4 Apparate =	764.— ℳ

oder rund 21 ℳ für jede Maschine in einem Monat.

In den vorstehenden, nach tatsächlichen Verhältnissen gering berechneten Kosten sind noch nicht enthalten Kosten für die gewöhnliche Reinigung der Maschine, für Fahrkartenpappen, die Kosten für zerbrochene Druckplatten und vor allem die Kosten derjenigen Ausbesserungen, die in der Fabrik ausgeführt werden mußten, da diese noch nicht in Erscheinung treten, sondern innerhalb der Garantiezeit kostenlos ausgeführt werden. Gerade diese Kosten werden aber später ausschlagebend sein. Solche Ausbesserungen kommen häufiger vor, als man annimmt, und werden später, wenn der natürliche Verschleiß des Materials einsetzt, noch häufiger werden. Sie hängen eng zusammen mit einem Kapitel, von dem die bisherigen Aufsätze über Regina-Apparate kaum etwas brachten, nämlich den Störungen. Es ist ja selbstverständlich, daß ein so fein konstruierter Apparat bei der starken Inanspruchnahme Störungen unterliegt. Sie brauchen nicht immer an den Druckapparaten selbst zu liegen, sondern können im Papier- und Pappenmaterial ihre Ursache haben. Diese Störungen sind der mannigfachsten Art, und es ist nicht möglich, sie alle aufzuführen. Es seien aber doch einige besonders kennzeichnende erwähnt.

Sei es durch Ansammeln von Staub oder Papierfasern, durch ungleichmäßige Beschaffenheit im Streifenmaterial oder durch Fehler in der Maschine, kommt es vor, daß die Streifen nach jedem Druck nicht richtig weiterlaufen. Die Beträge drucken sich dann so übereinander, daß sie unleserlich werden. Meist ist es ja nur ein Streifen, sodaß der zweite die Beträge anzeigt. Es ist aber auch schon in der Praxis der Fall vorgekommen, daß

beide Streifen versagten, ohne daß äußerlich an der Maschine davon etwas wahrzunehmen war. Das Soll konnte nun nicht ermittelt werden und mußte der vorhandene Schalterbestand auf Treu und Glauben als Soll angenommen werden. — Ein Schlitten des Modells 10, der erst kürzlich aus der Fabrik geliefert wurde, hielt fast jeden zweiten Tag plötzlich eine Karte innen fest. Es mußte jedesmal der Schlitten geöffnet werden, wodurch der Schalter einige Zeit lahm gelegt war. — Häufig kommt auch ein Brechen von Druckplatten vor, die dann erst neu bestellt werden müssen und bis zum Eingang auf der Maschine fehlen. — Handelt es sich um größere Störungen oder solche, die der Mechaniker der Eisenbahnverwaltung nicht alsbald finden kann, so muß der Schlitten nach Frankfurt oder es muß, wie es auch schon vorgekommen ist (bei Bruch größerer Teile der Maschine) ein Monteur der A. E. G. von Frankfurt kommen. Nun ist ja bei den meisten Fahrkartenstellen ein Reserveschlitten vorhanden. Bei längerer Abwesenheit eines Schlittens kommt es aber unglücklicherweise regelmäßig vor, daß auch ein zweiter Schlitten versagt und somit ein Schalter geschlossen werden muß. Solche Störungen treten aber meist dann ein, wenn die Maschinen stark in Anspruch genommen werden, also zu Zeiten starken Verkehrs, und dann leiden die Fahrkartenausgaben am empfindlichsten.

Sehr zu begrüßen wäre freilich die Einrichtung, die am Schlusse des Aufsatzes in Nr. 27 erwähnt ist und die Einführung durchgehender Karten in die Druckapparate ermöglichen soll. Es läßt sich der räumlichen Verhältnisse wegen nämlich nicht überall durchführen, daß die durchgehenden Karten nach Stationen fremder Verwaltungen in einem besonderen Schalter vereinigt werden. Dadurch geht aber ein großer Teil der Vorteile des Regina-Apparates wieder verloren, weil neben ihm noch fertiggedruckte Karten aufliegen.

Wie schon eingangs erwähnt, soll es nicht Zweck dieser Zeilen sein, die anerkannt großen Vorzüge der Regina-Apparate zu schmälern, sie bilden trotz der ihnen noch anhaftenden Mängel eine für die Eisenbahnverwaltung äußerst vorteilhafte Neuerung, der zweifellos noch eine große Zukunft bevorsteht. Es ist aber zu berücksichtigen, daß sie noch verhältnismäßig jung ist, und gerade deshalb erscheint es angebracht, die vorhandenen Mängel zur Sprache zu bringen, um den Konstrukteuren Gelegenheit zu geben, an diesen Stellen einzusetzen und an der Verbesserung weiterzuarbeiten. Die Erweiterung der Maschinen für 4000 Relationen und der elektrische Schalterdrucker zeigen, daß unermüdlich weiter ausgebaut wird und noch ein weites Feld reicher Tätigkeit offen liegt.

Cassel, im April 1913. E. Nolte.

Der Tunnel unter dem Ärmelkanal.

Über die politische Bedeutung eines Tunnels zwischen England und Frankreich spricht sich in der „Fortnighty Review" der bekannte Schriftsteller Sir A. C. Doyle in einem Aufsatz über England und den nächsten Krieg aus. Wir geben hier diejenigen Teile dieses Aufsatzes wieder, die vom Standpunkte des Verkehrswesens von Bedeutung erscheinen. Die Frage, ob der Ärmelkanal untertunnelt werden soll oder ob dieser gewaltige Plan endgültig zurückgestellt werden soll, scheint uns so wichtig, daß sie von allen Seiten beleuchtet werden muß, und der erwähnte Aufsatz ist umso beachtenswerter, als in ihm von englischer Seite der Bau des Kanaltunnels befürwortet wird, während sonst im allgemeinen aus England nur Bedenken gegen den Tunnel geltend gemacht werden.

Der Verfasser des erwähnten Aufsatzes stellt sich zunächst als ein Mitglied der Vereinigung zur Herbeiführung besserer Beziehungen zwischen England und Deutschland vor, womit er wohl sagen will, daß er nicht zu denen gehört, die in England gegen Deutschland hetzen. Trotzdem kann er von der Möglichkeit nicht absehen, daß Deutschland eines Tages einen plötzlichen, überraschenden Einfall in England unternehmen könnte, wenn er auch diese Wahrscheinlichkeit nicht für groß hält, sie vielmehr nur als ganz entfernte Möglichkeit betrachtet. Für einen solchen Fall sieht er aber den Kanaltunnel nicht als eine Gefahr, sondern als eine Sicherheitsmaßnahme zu gunsten Englands an, ähnlich wie die Festen und Burgen des Mittelalters einen unterirdischen Gang unter dem Wallgraben besaßen, der auch als ein Verteidigungsmittel angesprochen werden muß. Wo der Verkehr zweier Völker — gemeint ist hier wohl Frankreich und England — auf eine enge Röhre angewiesen ist, da ist dieser Engpaß von solcher Bedeutung, daß die Körperschaft, der er gehört, große Macht in Händen hat. Will Sir A. C. Doyle damit etwa sagen, daß die Tunnelgesellschaft einen so mächtigen Einfluß auf die Börse und damit auf die Politik ausüben könnte, daß sie auf die Aufrechterhaltung des Friedens in maßgebender Weise einwirken könnte? Die Kosten des Tunnels werden von sachkundiger Seite auf 5 000 000 £ geschätzt; mögen sie aber auch das doppelte, ja das drei- oder gar vierfache dieser Summe betragen, so würde doch das Tunnelunternehmen große Überschüsse einbringen. Das Unternehmen darf daher nicht der Privattätigkeit überlassen werden, sondern „der Staat", also wohl der französische und der englische zusammen, sollten den Bau in die Hand nehmen, und so ihren Ländern die größten möglichen Vorteile aus diesem Unternehmen sichern.

Nun kommt aber die Hauptsache: Alle Gefahren, die ein immerhin nicht ausgeschlossener deutscher Einfall mit sich bringen könnte, werden durch den Kanaltunnel beseitigt; denn natürlich würde bei einem solchen kriegerischen Unternehmen Deutschlands mit der Aufrechterhaltung der Schiffahrt im Kanal nicht zu rechnen sein, und infolgedessen würde die Versorgung Englands mit Lebensmitteln schwer gefährdet werden. Der Tunnel ermöglicht aber unter Ausscheidung des Seeweges die Verbindung Frankreichs mit England, eröffnet für letzteres einen durch Deutschland nicht bedrohten Ausweg durch Frankreich hindurch nach Marseille und schafft so einen Zugang zum Mittelmeer, den Deutschland nicht sperrren kann. Das Mittelmeer mit seinen reichen Küstenländern und deren Hinterland ermöglicht aber nicht nur die Beschaffung von Lebensmitteln für England, das bekanntlich für seinen Unterhalt stark auf die Einfuhr angewiesen ist, sondern auf diesem Wege können auch die auswärtigen und überseeischen Truppen Englands zur Verteidigung der Heimat herangezogen werden, ohne daß Deutschland die Anförderung hindern könnte. Auch die französischen Bundestruppen könnten ihren Weg durch den Kanal nehmen, um ihren englischen Waffenbrüdern zu helfen, den Feind aus dem Lande zu vertreiben. Deutschland hat als Vorbereitung für einen Krieg den Nordostseekanal gebaut; die Antwort Englands darauf muß der Bau des Kanaltunnels sein, der England mit seinen französischen Verbündeten in Verbindung bringt. Eile tut aber not. Nun können die vervollkommneten Bohrmaschinen des heutigen Tages in drei Jahren das leisten, wozu man früher dreißig Jahre brauchte, und es ist deshalb möglich, noch vor dem nächsten Kriege, den der General Bernhardi in seinem bekannten Werk voraussagt, die Verbindung unter dem Kanal herzustellen.

Wenn das englische Volk sich in dieser Hinsicht der von Doy ausgesprochenen Meinung anschlösse und den Bau des Tunnels durchführte, so wäre das insofern ein recht erfreuliches Ergebnis der englischen Furcht vor dem deutschen Feinde, denn das Unternehmen, das aus kriegerischen Gründen geschaffen würde, käme den Tätigkeiten des Friedens, dem Handel und Verkehr, zu gute!

Könnte der Tunnel im Kriege erfolgreich gesichert werden? fragt weiter der englische Friedensfreund. Die Beherrschung des englischen Tunnelmundes ist für England so wichtig, daß zur Erreichung dieses Zieles gar nicht genug, geschweige denn zu viel getan werden kann. Die Ausmündung des Kanals auf englischem Boden müßte natürlich so liegen, daß sie von den englischen Kanonen bestrichen wird. Sie muß von einem befestigten Lager umgeben sein, dessen Besatzung ausreichend bemessen ist, um den Austritt eines Feindes aus dem Tunnel zu verhindern. Eine militärische Schutzwache für den Tunnel würde allerdings in dem benachbarten Dover vorhanden sein, doch dürfte deren jetzige Stärke für den Zweck, dem sie dienen muß, kaum ausreichend bemessen sein. Außerdem müßte zur Vorsicht neben dem Betriebstunnel noch ein zweiter Tunnel bis weit hinaus unter das Meer vorgetrieben werden, von dem aus der Kanaltunnel zerstört werden kann. Dieser Nebentunnel müßte eine Ausmündung haben, die vollständig unabhängig von der Mündung des Haupttunnels in einer Festung läge, so daß die Besetzung des Betriebstunnels noch nicht die Herrschaft über den Nebentunnel mit sich brächte. Bei einer solchen Vorsichtsmaßregel könnte auch der ängstlichste Engländer in der Überzeugung leben, daß durch den Tunnel die Vorteile, die die Lage auf einer Insel für England bedeutet, nicht beseitigt werden.

Endlich wirft Doyle noch die Frage auf, ob der Tunnel in einem Kriege vom Feinde zerstört werden könne. Der Tunnel müßte mindestens 60 m unter dem Meeresboden verlaufen. Seine Decke, die aus Kalk und Kreide besteht, von außen zu durchbrechen, dürfte ausgeschlossen sein. Wenn weiter der Tunnel einen genügend großen Querschnitt hätte, — Doyle denkt ihn sich trotz der dadurch bedingten ungeheuren Kosten viergleisig — so könnten auch Sprengstoffe, die etwa mit einem Zug heimlich in den Tunnel eingebracht werden, keinen größeren Schaden anrichten, als daß der Verkehr auf kurze Zeit unterbrochen

würde. Im schlimmsten Falle wäre England, wenn der Tunnel doch einmal zerstört würde, nicht schlimmer daran, als es jetzt auch ohne den Tunnel ist. Das scheint uns ein nicht ganz stichhaltiger Grund für die Notwendigkeit des Tunnelbaues zu sein; denn dann könnte der Bau ebensogut unterbleiben und die Lage gegenüber der jetzigen unverändert gelassen werden.

Was die Kosten anbelangt, so kann es nach dem besprochenen Aufsatz bei den ungeheuren Summen, die die Kriegsrüstungen verschlingen, noch mehr aber gegenüber den Kosten, die der Krieg selbst mit sich bringen würde, auf einige Millionen mehr oder weniger, die der Tunnel kosten würde, nicht ankommen.

W e r n e k k e.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die neuen Dienstdauervorschriften. Schon früher sind in dieser Zeitung die wichtigsten Änderungen mitgeteilt, die die deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz an den von ihnen vereinbarten „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten" unlängst vorgenommen haben. Diese Änderungen sowie die im Laufe der Zeit ergangenen Dienstdauererlasse haben eine Neuausgabe der für den Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen erlassenen Dienstdauervorschriften (Ausgabe 1908) notwendig gemacht, die soeben in Kraft gesetzt sind. Bei dieser Gelegenheit hat der preußische Eisenbahnminister, wie wir der „Eisenbahn" entnehmen, über die erwähnten Vereinbarungen hinaus noch weitere bedeutsame Verbesserungen der Dienstdauervorschriften eingeführt. So soll die Bestimmung, daß den Betriebsbeamten monatlich mindestens zwei Ruhetage zu gewähren sind, auch allen übrigen Beamten und den Arbeitern zugute kommen. Nach der Durchführung der neuen Dienstdauervorschriften wird es also selbst bei den einfachsten Verhältnissen und bei dem leichtesten Dienst nicht mehr vorkommen, daß ein Bediensteter nur einen Ruhetag im Monat erhält. Ebenso soll die Ausdehnung der Mindestdauer des Ruhetages der Betriebsbeamten von 24 auf 32 Stunden auch für alle anderen Beamten und Arbeiter gelten; für die nicht zu den Betriebsbeamten zählenden Bediensteten kann der 32stündige Ruhetag aber unter besonderen Umständen um ein Geringes verkürzt werden. Von dieser einschränkenden Bestimmung wird unter anderem in den Fällen Gebrauch zu machen sein, wo Stücklohnarbeiter mit ihren bisherigen Ruhetagen zufrieden sind und von deren Verlängerung eine Einbuße am Lohnverdienst zu befürchten hätten. Noch eine andere Neuerung wird vom Personal zweifelsohne mit besonderer Genugtuung begrüßt werden, da sie ihm in angemessenen Zeiträumen einen besonders ausgiebigen Ruhetag verheißt. Es soll nämlich darauf Bedacht genommen werden, möglichst einen Ruhetag im Monat so zu legen, daß er mit einer dienstfreien Nacht beginnt und auch mit einer solchen endet. Das Personal hat hierbei also Gelegenheit, den Ruhetag ohne jede Beschränkung zu genießen. Die den Dienstdauervorschriften beigegebenen Musterdienstpläne veranschaulichen, wie dem an seinem Standort diensttuenden Betriebsbeamten auf Posten mit ununterbrochenem Dienst ein solcher Ruhetag bei zwei- und dreischichtigem Dienst alle vier bis sechs Wochen zweckmäßig gewährt werden kann. Beim Zugpersonal hängt die Anordnung dieses Ruhetages von der Lage der Züge ab; im Güterzugdienst wird er sich zwanglos durch die Sonntagsruhe im Güterzugdienst ergeben. — In die neuen Vorschriften ist auch der Wortlaut des Erlasses vom 3. Juli 1912 aufgenommen, der die Grundsätze zusammenfaßt, nach denen die Dienstpläne aufzustellen und dauernd auf ihre Bewährung zu beobachten sind. Unter anderem schreibt der Erlaß bekanntlich vor, daß das Zugpersonal vor der Aufstellung neuer Dienstpläne rechtzeitig zu Rate zu ziehen ist und daß die Direktionsdezernenten und Amtsvorstände jede Gelegenheit wahrnehmen sollen, um im unmittelbaren Verkehr mit dem Personal aller Dienstzweige sich fortdauernd über die die Dienstpläne angehenden Wünsche des Personals unterrichtet zu halten und nötigenfalls die Änderung der Dienstpläne herbeizuführen. — Die neuen Vorschriften werden dem Personal im weitesten Umfange zugänglich gemacht werden. Denn sie sollen einer Ausgabe des Amtsblattes der Eisenbahndirektionen als Anlage beigefügt werden, so daß also auch die kleinste Dienststelle in den Besitz eines Exemplars kommt. Nötigenfalls sind sie auch in anderer geeigneter Weise zur Kenntnis des Personals zu bringen, z. B. durch Auslegen in den Übernachtungs- und Aufenthaltsräumen, wenn dort das Amtsblatt fehlt. — Mit der Einführung der neuen Vorschriften ist bereits am 1. Mai d. J. begonnen worden. Wie wir bereits früher hervorgehoben haben, erfordert die Maßnahme eine starke Personalvermehrung sowie ein nicht unbeträchtliches Mehr an Lokomotiven und Packwagen. Die volle Durchführung der Verbesserungen kann deshalb an manchen Stellen erst allmählich bewirkt werden. Der Herr Minister hat aber angeordnet, daß das mit größtem Nachdruck geschieht; er erwartet zum Oktober d. J. die Anzeige über die volle Durchführung der neuen Vorschriften. Ist diese vollendet, dann ist unter Aufwendung großer Kosten ein großer Fortschritt in der Dienstregelung der Eisenbahner erreicht. Die von praktischem und sozialem Verständnis zeugenden Vorschriften sowohl wie die Anordnungen, die der Herr Minister getroffen hat, um ihre durchaus einwandfreie Befolgung sicherzustellen, bieten eine Gewähr dafür, daß jeder Beamte und Arbeiter das ihm gebührende Maß an Dienst und Ruhe erhält. — Alles hier Gesagte gilt auch für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

— Zuziehung von Beamten des praktischen Dienstes zur Aufstellung von Dienstanweisungen. Vor einem Jahre hatte der preußische Eisenbahnminister angeordnet, daß an den Beratungen über die Ausarbeitung und Fortbildung der persönlichen Dienstanweisungen in geeigneten Fällen auch mittlere oder untere Beamte beteiligt werden sollten. Ausgewählt werden sollten hierzu in den von dem Eisenbahnzentralamt dafür als geeignet angesehenen Fällen Beamte aus der Dienstklasse, für die die Dienstanweisung bestimmt ist, oder andere Beamte, insbesondere Dienstvorsteher; die durch ihre dienstliche Tätigkeit mit den in Betracht kommenden Verhältnissen gut vertraut sind. — Die mit diesem Verfahren gemachten günstigen Erfahrungen haben den Minister veranlaßt, zu bestimmen, auch weiterhin unverändert nach dieser Anordnung zu verfahren.

— Lohnwesen in den Betriebswerkstätten. Wie bekannt, hat der preußische Eisenbahnminister den Wünschen der Betriebswerkstättenarbeiter nach Verbesserung und einheitlicherer Gestaltung ihrer Lohnverhältnisse durch den Erlaß allgemeiner, die Löhne dieser Arbeiter neu regelnder Vorschriften Rechnung getragen, die am 1. Januar d. J. in Kraft getreten sind. Bei der Maßnahme handelte es sich im wesentlichen darum, die Löhne der Betriebswerkstättenarbeiter dem Lohnverdienst der Hauptwerkstättenarbeiter anzunähern, wobei auch die Verdienstmöglichkeit der Betriebswerkstättenarbeiter durch Überstunden, Sonntagsarbeit und auswärtige Beschäftigung in billiger Weise berücksichtigt werden sollte. Wo sich am Orte der Betriebswerkstätte keine Hauptwerkstätte befindet, sollte bei der Lohnbildung von den Lohnverhältnissen derjenigen Hauptwerkstätte ausgegangen werden, deren Dienstort gleiche oder ähnliche Lebensbedingungen aufweist.

Diese Neuregelung hat, wie die „Eisenbahn" mitteilt, zu einer ganz erheblichen Verbesserung der Löhne der Betriebswerkstättenarbeiter geführt. Wie in anderen ähnlichen Fällen allgemeiner Lohnverbesserungen wurde dabei zur Überleitung in die neuen Vorschriften bestimmt, daß erstmalig keine höhere Lohnzulage als 30 ₰ zu gewähren sei. War damit der dem einzelnen nach seinem Lohndienstalter zustehende Lohnsatz noch nicht erreicht, so soll dies durch beschleunigtes Aufrücken in den Lohnstufen bewirkt werden. Demnach erhalten die Betroffenen so lange alle halbe Jahre einen Zulagesatz, bis sie den ihrem Lohndienstalter entsprechenden Lohn beziehen.

— Bezirkseisenbahnräte. In der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats F r a n k f u r t (M a i n) am 20. Mai d. J. wurde die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a. M., betreffend Frachtermäßigung für Teerfarben, wie Anilinfarben, Alizarin, Indigo und andere Teerfarbstoffe von Griesheim (M.), Höchst (M.), Mainkur und Mühlheim (M.) nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern und den deutschen Kolonien abgelehnt. Dagegen wurde ein Zusatzantrag, der die Frachtermäßigung nur nach Ostasien und den deutschen Kolonien vorsieht, mit großer Mehrheit angenommen. Nachdem dann noch verschiedene Fahrplanwünsche zum Ausdruck gebracht worden waren, wurde die nächste Sitzung auf den 10. September d. J. festgesetzt.

In der am 21. Mai d. J. in E r f u r t abgehaltenen Sitzung erledigte der Bezirkseisenbahnrat zunächst geschäftliche Angelegenheiten. Sodann wurde im Anschluß an Mitteilungen über frühere Beratungsgegenstände sowie über Fahrplanänderungen eine Anzahl Fahrplanwünsche erörtert. Die nächste Gesamtsitzung wurde auf den 22. Oktober d. J. nach Halle (Saale) anberaumt, ihr wird am 24. September eine Ausschußsitzung vorausgehen.

— Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Die Generalversammlung der Gesellschaft setzte am 26. v. M. die sofort zahlbare Dividende für 1912 auf 4 % fest. Auf eine in dieser gestellte Anfrage wurde nach einem Bericht der „B. B.-Ztg." etwa folgendes erwidert: Auf Anfrage der Direktion habe der Aufsichtsrat im Januar d. J. eine Erweiterung der Werkstätten in Blankenburg beschlossen,

da die bisherigen Werkstätten nicht mehr ausreichten, um die Betriebsmittel rechtzeitig fertigzustellen. Die Ausgaben dafür sind auf etwa 206 000 ℳ veranschlagt, mit Rücksicht aber auf die ungünstige Lage des Geldmarktes habe man den Bau vertagt und werde sich so gut wie möglich wie bisher weiter behelfen. Bezüglich der Aussichten sei zu bemerken, daß, wie die Einnahmeziffern dartun, der Verkehr sich bisher weiter erfreulich entwickelt habe und man hoffe, daß die Steigerung der Einnahmen fortdauern werde. Dazu kämen die neuen großen Eisenerzaufschlüsse bei Elbingerode, deren Transporte am 1. Juli beginnen würden. Es sei auf einen Transport von 4000 Ladungen für dieses Jahr zu hoffen, man rechne etwa vom 1. Januar 1914 ab auf 10 000 und vom 1. Januar 1915 ab auf 15 000 Ladungen jährlich. Die allgemeinen Aussichten für die Halberstadt-Blankenburger Bahn seien also, wenn die Rübenernte so werde wie im vorigen Jahre und die Kalktransporte nicht noch schlechter würden als bisher, günstig. Die Kalktransporte aus dem Harz hätten allerdings wegen der unsicheren Lage des Baumarktes, besonders in Berlin, einen noch nie dagewesenen Tiefstand erreicht. Wenn es mit dem Baugewerbe wieder einmal besser werden sollte, so werde dies auch von wesentlichem Vorteil für die Gesellschaft sein.

— **Die Eröffnung der Stahnsdorfer Friedhofsbahn.** Die von den Besuchern des Stahnsdorfer Zentralfriedhofs lange ersehnte Eisenbahnverbindung nach Stahnsdorf ist am 2. Juni feierlich dem Verkehr übergeben worden. Die erste Fahrt machten, wie die „Nordd. Allg. Ztg." mitteilt, auf der neuen Linie die Mitglieder der Berliner Stadtsynode, die die Bahn auf ihre Kosten gebaut hat. Auf dem Mittelbahnsteig des Potsdamer Fernbahnhofs in Berlin stand der Sonderzug für die Mitglieder der Stadtsynode bereit, denen sich noch zahlreiche Gäste angeschlossen hatten, so Vertreter der Eisenbahnverwaltung, der Regierung usw. An der Spitze der Stadtsynodalen erschienen die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses mit ihrem Vorsitzenden, dem Generalsuperintendenten D. Lahusen. Um 9 Uhr 35 Min. setzte sich der Sonderzug in Bewegung. In Wannsee zweigt die Linie nach Osten ab. Wer sonst mit der Wannseebahn kommt, muß hier umsteigen; die direkten Züge kommen von der Stadtbahn her. Die Bahn ist als Hauptbahn gebaut. Die eigentliche Neubaustrecke ist 4400 m lang. Schienenkreuzungen sind durchweg vermieden worden. Die Bahn Güsten-Berlin ist überbrückt. Man schneidet auf der Fahrt auch den Teltowkanal, über den eine Brücke von 65 m führt. Die Potsdamer Fernbahn wird in einer Unterführung gekreuzt. Südlich von dieser Kreuzung liegt der Zwischenbahnhof Dreilinden, der für die Kolonisation des Waldgebietes nördlich vom Teltowkanal bestimmt ist. — Draußen angekommen, besichtigten die Teilnehmer zunächst die Verkehrsanlagen. Dann folgte eine Besichtigung des Zentralfriedhofes selbst, der mit seiner schönen Kapelle (im nordischen Stil) einen wundervollen Eindruck macht. Elf Berliner Gemeinden werden jetzt hier beerdigen. Die Beerdigungssätze sind sehr niedrig (20 ℳ für Erwachsene, 15 ℳ für große, 5 ℳ für kleine Kinder, einbegriffen Beförderung des Sarges auf der Eisenbahn, Benutzung der Kapelle, Herrichtung der Gruft und erste Anlegung des Grabhügels!)

— **Fracht für Kartoffeln.** Von den Kartoffeltrocknereien und Kartoffelflockenfabriken ist bei der preußischen Eisenbahnverwaltung eine Frachtermäßigung von 50 % beantragt worden für Kartoffeln, welche im Umkreise von 25 km von den Mitgliedern an eine genossenschaftliche Kartoffeltrocknerei gesandt und für Trockenkartoffeln, die von einer genossenschaftlichen Trocknerei an ihre Mitglieder im Umkreise von 25 km zurückgeliefert werden. Die Berliner Handelskammer hat in dem von ihr hierzu erstatteten Gutachten dargelegt, daß eine solche Maßnahme eine einseitige Begünstigung der genossenschaftlichen Trocknereien bedeuten würde zum Nachteil aller übrigen Kartoffelverbraucher, der Verbraucher von Speisekartoffeln, der Stärkefabriken, Brennereien und insbesondere auch derjenigen Trocknereien, die nicht auf genossenschaftlicher Grundlage beruhen. In der vorgeschlagenen Form könne daher der Antrag keinesfalls durchgeführt werden. Sollte mit Rücksicht darauf, daß der für Kartoffeln geltende Rohstofftarif gegenüber den Sätzen des Spezialtarifs III auf nahe Entfernungen keine Ermäßigung gewährt, etwa eine allgemeine Herabsetzung der Kartoffelfrachten für jene Entfernungen in Betracht gezogen werden, so würde hiergegen nichts einzuwenden sein, vorausgesetzt, daß die Frachtermäßigung allen Bezügen ohne Unterschied der Verwendung, also für Brennereien, Stärkefabriken und für den Handel mit Speisekartoffeln ebenso wie für Trocknereien unter gleichen Bedingungen gewährt wird.

— **Der neue württembergische Bodenseedampfer „Hohentwiel"** ist nach eingehender Durchsicht und einer Probefahrt von der württembergischen Dampfschiffahrtsverwaltung übernommen worden. Das neue Schiff ist, wie sein Schwesterschiff „Friedrichshafen", das 1909 vom Stapel lief, als Halbsalonboot, d. h. mit halbversenktem Salon und vorne glatt durchlaufendem Hauptdeck, von Escher, Wyß & Co. in Zürich gebaut und gleicht jenem in der inneren Raumeinteilung wie auch in der äußeren Gestaltung. Der „Hohentwiel" ist um einen halben Meter länger als „Friedrichshafen", mißt somit zwischen den Loten 53,5 m; dadurch war es möglich, die Salonräume in erwünschter Weise etwas zu vergrößern. In beladenem Zustand, mit 600 Personen oder 45 t Decklast an Bord, hat das Schiff einen Tiefgang von 1,45 m und eine Wasserverdrängung von 310 cbm. Durch Querschotte, die bis zum Hauptdeck emporgeführt sind, ist der Schiffskörper in 7 wasserdichte Abteilungen derart zerlegt, daß auch beim Vollaufen eines Raumes das Schiff noch schwimmfähig bleibt. Die Zahl der Rettungsgürtel und Schwimmwesten ist erstmals so bemessen, daß sie für die größte zugelassene Personenzahl samt der Besatzung vollständig ausreichen, und es mag nicht unerwähnt bleiben, daß demnächst auch die Rettungsmittel der übrigen württembergischen Schiffe auf diesen Stand gebracht werden sollen.

Alle Schiffsräume haben Dampfheizung und elektrische Beleuchtung. Die Maschinen- und Kesselanlage ist nach modernen Grundsätzen für hochüberhitzten Dampf gebaut und arbeitet, wie die Probefahrten erwiesen haben, sehr sparsam. Die Leistung der schrägliegenden zweizylindrigen Verbundmaschine, deren Hochdruckzylinder Ventilsteuerung besitzt, beträgt bei der mittleren Betriebsgeschwindigkeit von 26 km in der Stunde etwa 660 Pferdestärken, kann aber leicht auf 950 gesteigert werden. Die beiden Kessel für 10 Atm. Überdruck haben zusammen 311 qm Heizfläche und sind mit Flammrohrüberhitzern Bauart Schmidt sowie mit Rauchverzehrern Bauart Markotty ausgerüstet. Der Maschinenraum steht durch Sprachrohre und Klingelwerk mit der Kommandobrücke in Verbindung, außerdem befindet sich im Steuerhaus ein an die Hauptmaschine angeschlossener Umdrehungszähler mit elektrischer Fernübertragung, an dem der Führer des Schiffes den Gang der Maschine ständig beobachten kann.

Mitte Februar wurden Versuchsfahrten ausgeführt, um die Geschwindigkeit des Schiffes festzustellen und die Maschinen- und Kesselanlage auf ihre Wirtschaftlichkeit zu erproben. Die Ergebnisse haben in jeder Beziehung befriedigt, die vertraglich vorgeschriebenen Leistungen konnten noch erheblich überschritten werden. In einstündiger Schnellfahrt vermochte das Schiff die Geschwindigkeit von 29,1 km/Std. anstandslos und ohne Erschöpfung der Kessel einzuhalten, während vertraglich nur 28 km Höchstgeschwindigkeit ausbedungen waren.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Giertz, z. Zt. in Bangkok (Siam), ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range der Räte 4. Klasse verliehen und dem Geheimen Baurat Berger, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Cöln, die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Verliehen sind: Dem Regierungs- und Baurat Kurth die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Stettin, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Ewig die Stelle des Vorstands des Eisenbahnbetriebsamts in St. Wendel, Blau die Stelle des Vorstands des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Dirschau, Martin Luther in Witzenhausen und Kröh in Berlin etatsmäßige Stellen von Regierungsbaumeistern bei der Staatseisenbahnverwaltung. — Versetzt sind die Regierungsbaumeister des Eisenbahn-Baufachs Conradi, bisher in Ahrweiler, zur Eisenbahndirektion nach Cöln, Steinert, bisher in Blankenheim, zum Eisenbahn-Betriebsamt 2 nach Cöln und Frevert, bisher in Dittersbach, zur Eisenbahndirektion nach Mainz. — Dem Großherzoglich hessischen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Jakob Jordan, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Worms, ist der Charakter als Regierungs- und Baurat verliehen.

Österreich.

— **Erhöhung der Nebengebühren.** Das im Staatseisenbahnrate eingesetzte Subkomitee und die Tarifkommission des ungarischen Landes-Kommunikationsrates haben zu den von der österreichischen und von der ungarischen Regierung gemachten Vorschlägen betreffend die Erhöhung der Nebengebühren gewisse Abänderungsanträge gestellt. Die beiden Regierungen werden zu diesen Änderungen nunmehr Stellung nehmen. Nach Erzielung des Einvernehmens zwischen den beiden Regierungen werden die hierbei gefaßten Beschlußanträge dem Tarifkomitee der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverwaltungen vorgelegt werden. Der Einführung der neuen erhöhten Nebengebühren muß eine zweimonatliche Verlautbarungsfrist vorausgehen.

— **Zur Herstellung des dritten Nordbahngleises.** Die Vorarbeiten für die Herstellung des dritten Gleises auf der Strecke

Wien-Oderberg sind so weit fortgeschritten, daß unter Voraussetzung der Bereitstellung der Mittel die Bauarbeiten schon im nächsten Jahre beginnen dürften. Den Anfang wird, wie gemeldet wird, die Strecke Oderberg-Prerau, etwa 100 km, machen und das neugelegte Gleis wird entsprechend dem Baufortschritte auch schon in den Teilstrecken in Benutzung genommen werden. Die Herstellung des dritten Gleises auf der ganzen Strecke — Oderberg-Wien (276 km) — wird selbstverständlich längere Zeit beanspruchen. Die Ausführung dieser Gleisanlagen ist unaufschiebbar geworden, da die Nordbahn bei der außerordentlichen Zunahme des Verkehrs schon jetzt an der Grenze der Möglichkeit, diesen Verkehrsanforderungen gerecht zu werden, angelangt ist.

— **Zweites Gleis Bozen-Ala.** Im Laufe dieses Jahres hat die Verwaltung der Südbahn die Verfassung der Pläne für den weiteren Ausbau des zweiten Gleises auf der Südtiroler Linie wieder aufgenommen. Es handelt sich hierbei vor allem um die Strecken Lavis-Trient und Trient-Mattarello. Für die erstere Teilstrecke sind die Pläne in der Hauptsache schon fertiggestellt und die amtliche Vorlage ist bereits veranlaßt worden.

— **Errichtung einer Betriebsdirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Teschen.** Nach den jetzt von der Budapester Generalversammlung bestätigten Abmachungen (s. unter Ungarn) ist die Kaschau-Oderberger Eisenbahn verpflichtet, in Teschen für ihre österreichische Strecke eine eigene Betriebsdirektion zu errichten. Diese schon früher vorgesehene Maßnahme fand auch Aufnahme in das Protokoll vom 8. Oktober 1907 betreffend die geplanten Bahnverbindungen mit Dalmatien und die Ausgestaltung der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Infolge der bekannten Schwierigkeiten, die sich der Durchführung dieses Protokolls in den Weg stellten, ist auch die Errichtung der Betriebsdirektion in Teschen bisher unterblieben. Da es nunmehr gelungen ist, die zwischen Österreich und Ungarn seit dem letzten Ausgleich in Schwebe befindlichen verkehrspolitischen Fragen einer endgültigen Lösung zuzuführen, wird die Kaschau-Oderberger Eisenbahn schon in nächster Zeit an die Errichtung der Betriebsdirektion in Teschen schreiten müssen und tritt hierdurch eine Einrichtung ins Leben, der nicht nur mit Rücksicht auf die Aufgaben der österreichischen Verkehrspolitik, sondern auch vom Standpunkt der volkswirtschaftlichen Interessen des von der Kaschau-Oderberger Eisenbahn durchzogenen österreichischen Industriegebiets die größte Bedeutung zukommt. Der Wirkungskreis der zukünftigen Betriebsdirektion in Teschen wird ähnlich gestaltet sein wie der der Betriebsdirektion der Südbahn in Budapest. Der zu bestellende Betriebsdirektor wird mit der gesellschaftlichen Prokura ausgestattet sein und zu den Sitzungen der Direktion und des Verwaltungsrates beigezogen werden. Der Abteilung für den kommerziellen Dienst werden insbesondere folgende Befugnisse übertragen werden: Teilnahme an der Erstellung von Personen- und Gütertarifen in Vertretung der Gesellschaft; Teilnahme bei Tarifkonferenzen und Kartellverhandlungen in solchen Verbänden, in denen nur die österreichische Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Frage kommt; ferner Teilnahme an den übrigen Tarifkonferenzen in Verbänden, an denen auch die österreichische Strecke beteiligt ist. Das gleiche gilt von den Sitzungen des österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Tarifkomitees. Rücksichtlich der Austragung von Entschädigungen aus dem Transportgeschäft, der Auflassung von Strafgeldern, Lagerzinsen usw. wird die Betriebsdirektion fast vollkommen selbständig sein. Da nach den getroffenen Abmachungen die Betriebsdirektion in Teschen spätestens sechs Monate nach Genehmigung des bezüglichen Regierungsprotokolls stattzufinden hat, wird die Betriebsdirektion ihre Wirksamkeit längstens bis 1. Oktober d. J. aufzunehmen haben.

— **Kraftwagenlinien und Lokalbahnen.** Der Automobiltechnische Verein in Wien hat kürzlich eine Vortragsreihe über „Automobillinien und Lokalbahnen" veranstaltet. Veranlassung zu den Vorträgen gab die neue Lokalbahnvorlage, die die Aufwendung sehr bedeutender, Hunderte von Millionen Kronen umfassender Kredite für Lokalbahnbauten in Österreich vorsieht.

Der Vorsitzende, Geheimer Rat Exner, bezeichnete als Zweck der Beratung die Erörterung der Bedingungen für die Entwicklung eines Netzes von Automobillinien im Dienste des öffentlichen Verkehrs für Personen- und Warenbeförderung als einer Einrichtung, die das Lokaleisenbahnwesen zu ergänzen und in gewissen Fällen zu ersetzen berufen erscheine.

Zunächst sprach Regierungsrat v. Stockert, der schon 1906 den Ministerien die Errichtung staatlicher Motorlinien an Stelle von Lokalbahnen in Vorschlag gebracht hatte. Er halte den Nachweis der Möglichkeit des vollständigen Ersatzes von Lokalbahnen mit voraussichtlich schwachem Verkehre durch Automobillinien für erbracht. Vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebene 124 Lokalbahnen erforderten in den Jahren 1909 bis 1911 bei einem Betriebsdefizit von etwa 1 200 000 Kronen für das Jahr eine von 6 334 385 Kr. bis 9 338 335 Kr. steigende Staatsgarantie. Das Land Niederösterreich habe in 538 km Landesbahnen 50 193 436 Kr. investiert und mußte für 1911 einen Garantiebeitrag von 943 545 Kr. leisten. Böhmen besaß im Jahre 1911: 54, teils vom Staate, teils vom Lande garantierte Lokalbahnen, an denen der Staat mit 76 121 600 Kr., das Land mit 101 191 200 Kr. beteiligt waren und zu denen letzteres im Jahre 1911: 4 135 430 Kr. Garantiebeiträge leisten mußte. Es frage sich, ob bei derart ungünstigen finanziellen Ergebnissen der bestehenden Lokalbahnen statt des Baues neuer Lokalbahnen nicht besser versuchsweise Automobilbetriebe auf Linien eingerichtet werden sollten, die ungenügenden Verkehr erwarten ließen. Ertraglose Automobillinien könnten wieder aufgelassen werden, Lokalbahnen nie. Genügten aber die Automobillinien für den gesteigerten Verkehr nicht mehr, dann wäre erst die Notwendigkeit für den Bau von ertragfähigen Lokalbahnen erwiesen. Die von der österreichischen Postverwaltung im Jahre 1907 mit 6 Automobilen eröffnete 37 km lange Strecke Neumarkt-Predazzo sei der Beginn der 1912 zu 477 km ganzjährig und 1078 km nur im Sommer betriebenen staatlichen Linien gewesen, die 496 402 Personen beförderten. Für 1913 sei eine 30 prozentige Vermehrung des Automobilparks vorgesehen.

Es folgten weitere eingehende Erörterungen über die Kosten von Automobillinien, ihre Leistungen im Güterverkehr und die anzuwendenden Tarife, die höher sein müßten als die der Lokalbahnen.

Sodann sprach der Leiter der Post-Automobilbetriebszentrale Baurat Altmann über die Personenbeförderung mit Automobilen auf Überlandlinien. Er führte aus, daß der Automobilbetrieb dazu berufen sei, als Zwischenglied zwischen Pferdepost und Lokalbahn der Befriedigung von mittelstarken Verkehrsbedürfnissen zu dienen. Heute schon sei es möglich, den Lokalbahntarifen 3. Klasse von im Durchschnitt 5 Heller für das Personenkilometer Mindesttarife von 7 bis 8 Heller im Autobetriebe entgegenzustellen. Die Mittel zur möglichsten Herabsetzung der Betriebskosten bestehen in der Verbesserung der Straßen, in der Verwendung eines gut geschulten, im eigenen Betriebe ausgebildeten Fahr- und Wartungspersonals, in der Selbstausführung der Reparaturen und in der Verwendung eines Wagenparks möglichst einheitlicher Form.

Oberbaurat Bradaczek besprach in großen Zügen die Art und Weise, wie eine für den Personen- und Lastentransport eingerichtete Automobillinie gebaut und erhalten werden solle. An der Hand zahlreicher Lichtbilder erläuterte er die bei der Anlage der Straße zu berücksichtigenden Umstände, die Wahl der Krümmungshalbmesser und die Gefällsverhältnisse, welche Faktoren besonders im Hochgebirge für die Anlagekosten eine wesentliche Rolle spielen und für die Automobillinie sprechen. Der Vortragende hob u. a. auch den großen Wert der Teerung der Straßen für die Fahrbahn hervor.

Der Vorsitzende faßte zum Schluß das Ergebnis der Vorträge dahin zusammen: Es ständen große Interessen auf dem Spiel, denn die Lokalbahnvorlage fordere 275 Millionen an Krediten zur Befriedigung parteipolitischer Lokalbahnwünsche von Fraktionen und Fraktiönchen, und angesichts dessen sei der anderwärts mit Erfolg eingeleitete Ersatz der Vizinalbahnen durch Automobillinien von besonderem Interesse. Leider stehe einer raschen einheitlichen Aktion ein Konflikt der Kompetenzen gegenüber; die Heeresverwaltung allein könne die Frage nicht lösen. Vorbildlich sei in bezug auf Automobillinien Italien, das selbst das Mutterland des Automobilismus, Frankreich, überholt habe. In Italien steuere die Regierung für die Automobillinien 5 Millionen Lire, in Frankreich 2 856 000 Fr. an Beihilfen bei, während es in Österreich solche für diesen Zweck nicht gebe; diese würden vielleicht erst mit der Einführung der Automobilsteuer kommen. Schließlich beantragte der Vorsitzende, gemeinsam mit dem k. k. Österreichischen Automobilklub und verwandten Vereinen und Körperschaften alle geeignet erscheinenden Schritte zu unternehmen, um die Entwicklung eines Netzes von Automobillinien für den Personen- und Frachtenverkehr sicherzustellen.

Ungarn.

— **Investitionen der Königlich ungarischen Staatsbahnen.** Im Staatsvoranschlage 1913 wurden ursprünglich 156 743 000 Kr. für Investitionen bei den Königlich ungarischen Staatsbahnen vorgesehen. Um anderweitigen Staatsbedürfnissen entsprechen zu können, wurde diese Summe auf 123 240 700 Kr. herabgemindert. Die einzelnen Teilsummen wurden nun in dem Maße verkleinert, daß die unaufschiebbaren Arbeiten unbedingt durchgeführt werden. Nach der neuen Verteilung entfallen auf

	Kr.
1. Betriebsmittel	40 202 000
2. Bauten und Ergänzungsarbeiten	2 970 000
3. Sicherungs- und Blockeinrichtungen	2 667 700
4. Errichtung neuer Stationen und Ausweichstellen	1 647 000
Übertrag	47 486 700

	Übertrag	47 486 700
5.	Stationserweiterungen	13 307 000
7.	Bahnhofsbauten in Budapest	1 400 000
8.	Bau zweiter Gleise	9 100 000
9.	Umbau Linien II. Ranges zu Linien I. Ranges	1 970 000
10.	Umwechslung des Oberbaues und Schlagschotterbett	4 898 000
11.	Steinbrüche	100 000
12.	Zugförderungseinrichtungen	2 435 000
15.	Bahnhofsbeleuchtungsanlagen	175 000
16.	Werkstättenbau und Ergänzungen	2 700 000
17.	Baupersonal- und Arbeiterwohnungen	2 258 000
18.	Kasernenbau für das Zugpersonal	116 000
19.	Wohlfahrtseinrichtungen	100 000
20.	Schulen und Internatenbau	400 000
21.	Bahnhofsbauten in Fiume	4 470 000
21.	Brückenauswechslungen und -befestigungen	650 000
22.	Errichtung Unter- und Überführungen	330 000
23.	Schwellentränkungsanstalten	600 000
24.	Wirtschaftseinrichtungen bei Wächterhäusern	50 000
25.	Bau neuer Betriebsleitungsämter	1 150 000
26.	Bau von Materiallagern	397 000
27.	Bau der Linie Biharpüspöki-Össi	120 000
28.	Bau Verschiebebahnhöfe I. Teil	200 000
29.	Verschiedene Investitionen	650 000
		95 062 700
30.	Bau neuer Linien	28 178 000
		123 240 700

Diese Arbeiten sind bereits soweit vorgeschritten, daß diese Summen zum größten Teil noch in diesem Jahre tatsächlich verbraucht werden.

— **Zentralbahnhof in Szeged.** Die Stadt Szeged besitzt zurzeit drei Bahnhöfe, worunter die Stationen Szeged-Rókus und Szeged als Personen- und Frachtbahnhöfe dienen. Der Szeged-Tiszaer Bahnhof wird nur als Frachtbahnhof benutzt. Durch die Eröffnung der neuen Donaubrücken von Baja und Gombos hat sich der Durchgangsverkehr der Stationen Szeged und Szeged-Rókus so erheblich erhöht, daß deren Umbau erfolgen muß. Es wurde die Errichtung eines großen Zentralbahnhofs in Aussicht genommen. Wegen des Platzes für den neuen Bahnhof sind die Verhandlungen bereits im Zuge. Da die Stadt Szeged das Projekt eines Zentralbahnhofes mit großem Eifer unterstützt, so wird der Bau, sobald die Mittel von der Regierung zur Verfügung gestellt sind, in Angriff genommen werden.

— **Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn.** Am 30. Mai fand in Budapest unter dem Vorsitze des Präsidenten Geheimen Rates Julius Ludvigh die 41. ordentliche Generalversammlung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn statt. Aus dem vorgelegten Jahresbericht ersehen wir folgendes: Die Gesamteinnahmen im Jahre 1912 betrugen 33 217 065 Kronen gegenüber 30 262 399 des Vorjahres, so daß das Ergebnis für das Jahr 1912 um 2 954 666, also um rund 10 % günstiger ist, als jenes vom Jahre 1911. Die Ausgaben betrugen 24 810 931 Kr., also um 1 561 800 Kr. (7 %) mehr als im Vorjahre, so daß im Jahre 1912 ein um 1 392 866 Kr. günstigeres Gesamtergebnis aufzuweisen ist als im Jahre 1911. Demzufolge konnte auch die staatliche Zinsengarantie für die ungarische Strecke um 806 905 Kr. herabgemindert werden. Der wichtigste Gegenstand der Generalversammlung war die Beschlußfassung über das am 7. März 1913 im k. k. österreichischen Eisenbahnministerium aufgenommene Protokoll betreffend die Durchführung von Investitionen auf der österreichischen Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und betreffs Austragung einiger anderer schwebender Angelegenheiten. Die Generalversammlung hat beschlossen: 1. daß das zweite Gleis ihrer Bahn in der Strecke Csacza-Oderberg ausgebaut werde; 2. daß das zum Bau des zweiten Gleises und der damit verbundenen sonstigen Investitionen, ferner zur Anschaffung von neuen Fahrbetriebsmitteln nötige Kapital in erster Reihe aus den Betriebsüberschüssen der österreichischen Strecke, der restliche Teil aber vorläufig aus einer schwebenden Schuld zu decken sein wird, welch letztere mit Genehmigung der k. k. österreichischen Regierung in einem geeigneten Zeitpunkte in Form von entsprechend fundierten Bankschuldverschreibungen in eine konsolidierte Schuld umgewandelt werden wird. — Es wurde 3. zur Kenntnis genommen, daß die Anschlußfrage in der Grenzstation Oderberg den geänderten Verhältnissen entsprechend endgültig geregelt wurde, und 4. daß für die österreichische Strecke eine eigene Betriebsdirektion mit dem Sitze in Teschen errichtet und hieran anschließend die jetzige Betriebsleitung von dort nach Ungarn verlegt werden soll. Anschließend hieran hat die Generalversammlung dem Vizepräsidenten Geheimen Rat Dr. Rudolf Sieghart und dem Direktionsmitglied Dr. Franz Schonka für ihre in dieser Angelegenheit entfaltete erfolgreiche Tätigkeit ihren Dank zum Ausdruck gebracht. Zum Schlusse wurde sowohl der Direktion als auch dem Aufsichtsrat und im besonderen dem Generaldirektor Garibaldi v. Pulszky für ihre ersprießliche Tätigkeit Dank ausgesprochen. Generaldirektor Pulszky wurde auf die durch das Ableben des Herrn Eduard Loisch freigewordene Verwaltungsratsstelle für die Dauer von fünf Jahren berufen.

— **Personalnachrichten.** Der Leiter der Materialienbeschaffungsabteilung der ungarischen Staatsbahnen, Direktorstellvertreter Béla v. Márkössy, ist nach vierzigjähriger Tätigkeit in den Ruhestand getreten. — Der Kommissär der ungarischen Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt, Stefan Rohrmann, wurde zum Inspektor dieser Behörde ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Antrag auf Verbesserung der Schienenwege in Westfrankreich.** In der französischen Deputiertenkammer befürwortete kürzlich der Abgeordnete Lairolle in einer von ihm angekündigten Interpellation die Verbesserung der nach Westfrankreich führenden Schienenwege, damit den französischen Häfen am Atlantischen Ozean die Vorteile der Verkehrsvermehrung erhalten blieben, welche die Eröffnung des Panamakanals erwarten lasse.

— **Neue Eisenbahnverbindung von Frankreich nach Luxemburg.** Zwischen der französischen Ostbahn und der Prinz Heinrichbahn, die schon die drei Zugangslinien nach Frankreich: Luxemburg-Pettingen, Isch-Pettingen und Klein-Bekingen-Pettingen betreibt, schweben schon längere Zeit Verhandlungen über eine neue Schienenverbindung, die den Grenzort Hussigny mit Briey (Département Meurthe-et-Moselle) einerseits und mit Belraux (Luxemburg) andererseits verbinden soll. Die Ostbahn hat auch schon die Teilstrecke von Briey über Andun-le-Roman nach Tiercelet und eine Stichbahn Tiercelet-Micheville hergestellt, sie scheiterte aber wegen der Fortsetzung über Tiercelet hinaus bis zur Grenze an dem Widerspruch der Grubenbesitzer, die sich dem Durchstich des Tunnels auf ihrem Gelände widersetzten. Dieser Widerspruch ist nunmehr beseitigt, sodaß der Vollendung der Bahn nichts mehr entgegensteht.

Auf luxemburgischer Seite will man den ursprünglichen Plan erweitern und die Bahn von Hussigny über Belraux nach der Hauptstadt Luxemburg weiterführen. Von der Station Echelringen aus wird eine Stichbahn nach Esch, dem Hauptort des luxemburgischen Grubengebiets, gebaut werden.

Man hat berechnet, daß durch die neue Linie Luxemburg-Hussigny-Briey die Reise von Luxemburg nach Paris (über Nancy) um eine Stunde abgekürzt werden wird.

— **Ankauf der Linien der Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France durch den französischen Staat.** Am 18. März d. J. hat die französische Regierung der Deputiertenkammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, der zurzeit die Kommission für öffentliche Arbeiten, Eisenbahnen und Verkehrswege beschäftigt. Es wird darin von der Kammer die Genehmigung zweier Verträge verlangt, die mit der Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft abgeschlossen werden sollen und den Ankauf der Linien der ersteren Gesellschaft durch den Staat und die Überlassung ihres Betriebes an die letztere zum Ziele haben.

Die Compagnie du Sud besitzt und betreibt in den südöstlichen Departements Alpes Maritimes, Var, Basses Alpes und Isère ein Eisenbahnnetz, das 348,4 km Hauptbahnen und 459,26 km Nebenbahnen umfaßt. Sie sind sämtlich eingleisig und zum Teil schmalspurig. Eine der Strecken, die von Nizza über Saint André und Digne an die Linie Marseille-Aix-Veynes-Grenoble-Lyon führt, würde, wenn für den Durchgangsverkehr umgebaut, den Weg Nizza-Lyon, der bisher nur über Toulon-Marseille-Avignon-Valence führt, um rd. 235 km verkürzen. Projekte für einen solchen Ausbau sind bereits aufgestellt und Mitte April in einem Kongreß in Nizza von 600 Vertretern der in Betracht kommenden Departements durchgesprochen worden.

Die Compagnie du Sud ist als Aktiengesellschaft im Jahre 1885 gegründet; ihr Aktienkapital ist inzwischen von 10 auf 20 und dann auf 25 Millionen Franken erhöht worden. Außerdem sind Obligationen in Höhe von 103 Millionen Franken mit staatlicher Garantie ausgegeben. Trotz verschiedener Gesundungsversuche hat die Gesellschaft bisher immer mit Verlust gearbeitet; ihre Aktien im Nennwert von 500 Fr. sind im Kurs auf etwa 125 Fr. gesunken. Um einen Zusammenbruch zu verhindern, hat der Staat beschlossen, das Netz aufzukaufen und den Betrieb der P. L. M.-Gesellschaft, in deren Interessenkreis es liegt, zu übertragen. Die P. L. M.-Gesellschaft hat der Übernahme nur unter der Bedingung zugestimmt, daß das neue Eisenbahnnetz hinsichtlich des Betriebes, des Personals und der Tarife von ihrem Stammnetz gesondert bleibt, und daß sie den

Betrieb der Nebenbahnstrecken an andere Gesellschaften weiter übertragen kann. Sie steht mit der Société générale des Chemins de fer économiques darüber in Unterhandlungen. Ihr Wunsch, die beiden Netze getrennt zu halten, erklärt sich dadurch, daß die Betriebsvorschriften der P. L. M.-Bahn auf den großen, durchgehenden Verkehr zugeschnitten sind und für die zum Teil schmalspurigen Strecken mit Bergbahncharakter der Compagnie du Sud nicht passen würden. Ferner müßten im Falle der völligen Einverleibung der neuen Strecken die Tarife für den Verkehr von Lyon nach der Riviera, der nach wie vor auf dem betrieblich besseren, aber längeren Weg über Marseille gehen soll, über den kürzeren Weg Nizza-Digne-Grenoble berechnet werden, wodurch ein Einnahmeausfall entstehen würde, den die P. L. M.-Bahn zu tragen nicht gewillt ist. Der Vertrag soll am 1. Juli 1913 in Kraft treten. In den südöstlichen Departements, insbesondere in der Stadt Nizza, hat die Nachricht von dem Ergebnis der vollständig geheim geführten Verhandlungen der Regierung und ihrem Entschluß, den Betrieb des Eisenbahnnetzes der Compagnie du Sud der P. L. M.-Bahn zu übertragen, sehr überrascht und wenig günstige Aufnahme gefunden. Man befürchtet, daß die Neuregelung den Verkehrstreibenden eher Nachteile bringen werde, weil man der P. L. M.-Bahn nicht zutraut, daß sie auf eine Verbesserung der Betriebsund Verkehrsverhältnisse bedacht sein werde; insbesondere glaubt man, daß sie den Lyon-Riviera-Verkehr von der kürzeren, für die Gesellschaft weniger gewinnbringenden Linie über Grenoble auf die Strecke Marseille-Avignon ablenken werde. Diese auch von der Nizzaer Handelskammer und dem Provinziallandtage (Conseil général) geäußerten Bedenken sind Anfang April von einer Abordnung unter Führung des Präfekten des Departements Alpes Maritimes in Paris den zuständigen Ministerien vorgetragen worden, von denen eine nochmalige Prüfung zugesagt sein soll. Wir werden auf diese Angelegenheit demnächst zurückkommen.

— Über die Elektrisierung der westlichen Vorortstrecken von Paris (vgl. Jahrg. 1912, S. 252, 491, 1478 d. Ztg.) hat sich der Unterdirektor der Staatseisenbahnen, Herr Le Grain, einer Abordnung von Vertretern der westlichen Vororte gegenüber dahin ausgesprochen, daß die erste Zone, bis Bois-Colombes und Bécon-les-Brugères, sehr wahrscheinlich bis zum Ende des Jahres 1913 fertiggestellt sein werde. Bei den weiteren Zonen, bis Argenteuil, St. Germain und Versailles, stellten sich dagegen den Arbeiten Schwierigkeiten entgegen, insbesondere hinsichtlich der Enteignung der für die Änderung der Linienführung nötigen Gelände. Es sei daher noch nicht abzusehen, wann hier der elektrische Betrieb wird eingeführt werden können.

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Die schweizerichen Bundesbahnen waren bisher bei einer Genossenschaft von Versicherungsgesellschaften gegen Feuerschaden versichert. Auf Antrag der Generaldirektion hat der Verwaltungsrat am 30. Mai beschlossen, die am 30. Juni ablaufenden Versicherungsverträge nicht mehr zu erneuern, sondern zur Selbstversicherung überzugehen. In den auf Ende 1912: 573 300 Fr. betragenden Versicherungsfonds sind jährlich 300 000 Fr. einzulegen, bis er die Höhe von 6 Millionen erreicht hat. In dem abgelaufenen zehnjährigen Versicherungsabschnitt sind an Versicherungsprämien 1 163 171 Fr. bezahlt worden, dagegen wurden nur 271 257 Fr. als Entschädigungen für 650 Brandfälle vergütet. — Für die 1914 in Bern stattfindende Landesausstellung ist die Gewährung verschiedener Fahrtbegünstigungen in Aussicht genommen (Rückfahrkarten von Monatsdauer für Aussteller, achttägige Rückfahrkarten für Besucher zum Preise einfacher Fahrt und Sonderermäßigungen für Gesellschaften). — Der Verwaltungsrat sprach sich auf eine Anfrage des eidgenössischen Eisenbahndepartements für die Erhöhung der Gehälter der Generaldirektoren von 15 000 auf 17 000 Fr. aus; die Besoldungen der Kreisdirektoren sollen durch Revision der Gehaltsordnung erhöht werden. Diese Gehaltsansätze waren bei der Abänderung des Besoldungsgesetzes für die Beamten und Angestellten nicht erhöht worden, da auch die Gehälter der Mitglieder des Bundesrats damals nur 15 000 Fr. betrugen; sie sind noch in neuerer Zeit auf 18 000 Fr. festgesetzt worden.

Der Große Rat des Kantons St. Gallen hat am 28. Mai den in Nr. 40 S. 663 d. Ztg. mitgeteilten Anträgen auf Bewilligung einer Nachsubvention für die Bodensee-Toggenburgbahn zugestimmt. — Die Vollendungsarbeiten für die Lötschbergbahn wurden eifrig gefördert; der Tag der Betriebseröffnung kann aber noch nicht bekanntgegeben werden.

Die Bemühungen für eine Randenbahn, die von Schaffhausen und Zürich lebhaft unterstützt wurden, sind vorerst erfolglos geblieben, da bei einer Konferenz in Karlsruhe am 27. Mai der badische Finanzminister erklärte, daß gegenwärtig an deren Ausführung nicht gedacht werden könne, da die Großherzogliche Regierung aus der Verwirklichung der Randenbahn schlimme Folgen für die badischen Staatsbahnen befürchte. Die internationale Bedeutung der Randenbahn wurde zugegeben und weiter betont, daß der badische Teil der Randenbahn, wenn diese einmal später zur Ausführung gelangen sollte, nicht von einer Privatgesellschaft, sondern nur vom badischen Staat gebaut werden könnte.

Nachdem Lugano in neuerer Zeit durch eine größere Zahl von elektrischen Schmalspurbahnen mit den umliegenden Seitentälern verbunden worden ist, wird nunmehr auch eine Linie längs des Sees nach Gandria an der italienischen Grenze gebaut, die später bis Porlezza fortgesetzt werden soll, um dort an die Eisenbahn anzuschließen, die den Luganersee mit dem Comersee verbindet.

Das Netz der Bernischen Nebenbahnen wird immer weiter ausgebaut; der Große Rat hat in der Maisitzung kantonale Beteiligungen bewilligt für elektrische Straßenbahnen von Solothurn nach Niederbipp, von Herzogenbuchsee über Wangen nach Wiedlisbach und von Langenthal nach Melchnau, sowie für eine vollspurige Nebenbahn von Huttwil nach Eriswil.

Zur Beschaffung der für den Ausbau weiter erforderlichen Mittel beantragt der Verwaltungsrat der Berninabahn der Aktionärversammlung, das Aktienkapital von 6 auf 4 Millionen Franken herabzusetzen. Gleichzeitig beantragt er die Schaffung eines Prioritätsaktienkapitals von 4 Millionen Franken, wovon 2 Millionen Franken sofort ausgegeben werden sollen zur Ergänzung des Aktienkapitals auf die bisherige Höhe.

— Spanisches Gesetz, betreffend Erweiterung des Hauptbahnnetzes. Dieses neue Eisenbahngesetz vom 25. Dezember 1912 hat, wie in einem Aufsatz des Regierungsrats Dr. Schrader, Berlin, im „Archiv für Eisenbahnwesen“ mitgeteilt wird, folgende Ursache und Bedeutung: Bekanntlich ist in Spanien der Bau und Betrieb von Eisenbahnen zurzeit noch ausschließlich in Händen privater Unternehmungen. Man unterscheidet dort Bahnen des allgemeinen Dienstes (Hauptbahnen), solche des privaten Dienstes (ohne öffentlichen Verkehr), Straßenbahnen, Neben- (Klein-) bahnen (von untergeordneter Bedeutung) und strategische Bahnen. Die drei ersteren Arten unterliegen den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes vom 23. November 1877, die beiden letztgenannten haben ihre besondere gesetzliche Regelung durch ein neues Neben- (Klein-) bahngesetz vom 23. Februar 1912 erhalten. Diesen Gesetzen sind sogenannte Generalpläne, die sich natürlich auf die Bahnen privaten Dienstes nicht beziehen, als wesentliche Bestandteile beigegeben, die nur durch Gesetz geändert oder erweitert werden können. Die besondere Bedeutung dieser Generalpläne liegt darin, daß staatliche Unterstützung nur den Bahnlinien zuteil werden darf, die in einem der beiden Generalpläne bereits enthalten sind oder in diese durch besonderes Gesetz aufgenommen werden. Wird dennoch außer der Genehmigung für eine in den Generalplänen noch nicht enthaltene Bahn auch noch staatliche Unterstützung angestrebt, so muß diese Bahnlinie zunächst durch Gesetz dem betreffenden Generalplan eingefügt werden. Wird nun für eine Bahnlinie Staatsunterstützung beantragt, so wird die Genehmigung in allen Fällen nur im Wege der öffentlichen Ausschreibung vergeben, die aber bei Bahnen des allgemeinen Dienstes nur dann erfolgen darf, wenn sie von privater Seite unter gleichzeitiger Hinterlegung der gesetzlich vorgesehenen Sicherheit von 1 % des Kostenanschlags beantragt ist. Die hemmenden, wohl sicher dem gewichtigen Einflusse der bestehenden Privatbahngesellschaften zuzuschreibenden Bestimmungen, die einmal, wie schon kurz angedeutet, eine Ausbietung von Hauptbahngenehmigungen ohne private Anregung untersagen, und dann auch den Urhebern der einer Ausschreibung zugrunde liegenden Entwürfe das Recht des Eintritts in das Bestgebot entziehen (Gesetz 1883), haben vermutlich nicht wenig dazu beigetragen, daß eine Anzahl wichtiger Hauptbahnlinien bis heute ungebaut blieben, obwohl das gesteigerte Verkehrsbedürfnis ihre Herstellung schon längst dringend erforderlich macht. Diesem auch staatswirtschaftlich höchst empfindlichen Übelstand soll nun das obengenannte Gesetz vom 25. Dezember v. J. abhelfen, das augenscheinlich geschaffen wurde, um mit den vorgenannten Bestimmungen, die als Hemmnisse der weiteren Entfaltung des Hauptbahnnetzes erkannt worden sind, aufzuräumen. Hierdurch werden die Hauptbahnlinien, die von besonderer Verkehrsbedeutung sind, zur Abkürzung der im Betriebe befindlichen Bahnen dienen, aus Rücksichten der Landesverteidigung gefordert werden müssen, oder die geeignet sind, wichtige Hafenorte unter sich oder mit dem Landesinnern zu verbinden, in einen besonderen Plan, den „Sonderplan zur Ergänzung des Hauptbahnnetzes“, aufgenommen. Dieser wird ebenso wie der Hauptplan in Gruppen eingeteilt, bestimmend ist aber offenbar nicht mehr, wie im Generalplan, die geographische Lage der einzelnen Linien zur Hauptstadt, sondern lediglich deren Verkehrswert.

Als erste Gruppe des Ergänzungsplans sind nach dem Archivaufsatz folgende Linien in Aussicht genommen: 1. Von der etwa 40 km von der portugiesischen Grenze gelegenen Provinzialhauptstadt Zamora nach Orense am Miño über La Gudiña. Durch diese Linie, die in Zamora und Orense Anschluß an die

bestehenden Linien des spanischen Netzes erhält, erlangt Madrid eine erheblich abgekürzte Verbindung mit dem bedeutenden Handelshafen Vigo und der industriereichen Stadt Pontevedra an der Küste des Atlantischen Ozeans. 2. Von Segovia nach Burgos über Aranda am Duero. Hierdurch erhält der Schienenweg von Bilbao, San Sebastian und Südfrankreich nach Madrid eine wesentliche Abkürzung gegenüber der bestehenden über Valladolid, Medina del Campo und Avila. In Segovia und Burgos schließt die Linie an die spanische Nordbahn. 3. Von Medina del Campo, einem der bedeutendsten Eisenbahnknotenpunkte Spaniens, nach Benavente, wodurch ein Anschluß an die Bahn Astorga-Zamora und über Astorga eine Verbindung mit der für den Güterverkehr wichtigen Linie Palencia-Orense und weiter nach Vigo hergestellt wird. 4. Von Cuenca, der Endstation der von Aranjuez nach Nordosten führenden Stichbahn, nach Utiel, dem Endpunkt der von Valencia in westlicher Richtung ausgehenden Bahn, wodurch Madrid eine bessere Verbindung mit Valencia erhält als gegenwärtig auf dem sehr weiten und lästigen Umwege über Chinchilla-La Encina. 5. Von Sória nach Castejón, einer Teilstrecke der bereits 1911 durch Gesetz genehmigten, aber noch nicht zur Ausführung gelangten Bahn von Sória nach Sanguësa am Südrande der Pyrenäen. In Castejón, das im Ebrotale liegt, laufen die von Bilbao und Pamplona nach Zaragossa führenden Bahnlinien zusammen. 6. Von Lerida nach Saint-Girons, Station der französischen Südbahn. Lerida ist nach Westen mit Barcelona, nach Osten mit Zaragossa durch Schienenwege verbunden. Über den Bau dieser Pyrenäenquerbahn ist zwischen der spanischen und französischen Regierung im Jahre 1907 eine Vereinbarung getroffen, worin unter anderem über die Herstellung eines internationalen Tunnels sowie einer internationalen Station am Pyrenäenpaß von Salau eine Verständigung herbeigeführt worden war. Der auf spanischem Gebiet liegende Teil der Bahnlinie muß von Lerida über Tremp und Sort durch das den Segrefluß aufnehmende Tal von Noguera-Pallaresa geführt werden.

Bei den fünf erstgenannten Bahnlinien ist die Regierung, abweichend von der oben erwähnten Vorschrift, ermächtigt, einen Wettbewerb zur Erlangung von Vorentwürfen zu veranstalten und nach Feststellung des besten Entwurfs die öffentliche Ausschreibung der Genehmigung von Amts wegen, unabhängig von privaten Genehmigungsanträgen, vorzunehmen. Den Urhebern der genehmigten Entwürfe wird das Recht des Eintritts in das Bestgebot zugestanden, wenn sie vor Abhaltung des Ausbietungstermins eine Sicherheit in Höhe von 1 % des genehmigten Kostenanschlags hinterlegen. Von der zuletzt angeführten Bahnlinie wird nur die Genehmigung zum Bau und Betrieb der auf spanischem Gebiet gelegenen Teilstrecke ausgeschrieben. Auch in diesem Falle erfolgt die Ausschreibung ohne Rücksicht darauf, ob von privater Seite Genehmigungsanträge gestellt sind. Bei der Ausbietung kommt das Recht des Eintritts in das Bestgebot bei dieser Bahn nicht in Frage. Der Staat untertützt den Unternehmer durch Übernahme einer Zinsbürgschaft von 5 % des Anlagekapitals. Zur betriebsfertigen Herstellung der ganzen Bahn von Lerida bis zum Tunnel von Salau wird dem Unternehmer ein mit dem Tage des Genehmigungszuschlags beginnender Zeitraum von 8 Jahren gewährt mit der Einschränkung jedoch, daß die Teilstrecke Lerida-Sort, entsprechend den Bedingungen des französisch-spanischen Übereinkommens, vor dem 28. Januar 1917 fertiggestellt sein muß.

— **Der Kanaltunnel.** Die französische Handelskammer in London hat Ende Mai ihr alljährliches Festessen in London abgehalten, an dem u. a. einige Vertreter englischer und französischer Eisenbahnen teilgenommen haben. In den Tischreden, die bei dieser Gelegenheit gehalten worden sind, hat wieder, wie auch in den vorhergehenden Jahren, der Kanaltunnel eine hervorragende Rolle gespielt. Ein Mitglied des englischen Parlaments, dessen Rede mit großem Beifall aufgenommen wurde, sprach die Hoffnung aus, daß die jetzt im Gang befindliche Bewegung, die auf den Bau eines Tunnels zwischen England und Frankreich abzielt, den gewünschten Erfolg haben werde. Vor dreißig und sechzig Jahren, als der Plan einen solchen Tunnel zu bauen, schon im Vordergrund des Interesses stand, habe man gegen ihn geltend gemacht, daß er England seiner Eigenschaft als Insel berauben werde. Heute haben derartige politische Befürchtungen bei weitem nicht das Gewicht wie damals, weil die freundschaftlichen Beziehungen zwischen beiden Völkern sich unterdessen gefestigt haben. Der Tag werde kommen, an dem beide Völker sich die Hand unter dem Meere reichen werden. (Beifall.) Er selbst habe eine Schrift über den Kanaltunnel verfaßt und sie an alle Parlamentsmitglieder verteilt; dabei habe sich herausgestellt, daß drei Viertel der Abgeordneten für den Tunnel eingenommen seien, während das vierte Viertel dem Plan im wesentlichen gleichgültig gegenüberstehe. Nur wenige Abgeordnete seien seine Gegner. Die Regierung habe ebenfalls nichts gegen den Tunnel einzuwenden, und es sei zu hoffen, daß schon in der nächsten Tagung des Parlaments eine den Bau befürwortende Entschließung angenommen werde. Der Premierminister habe versprochen, den Plan dem Landesverteidigungsausschuß vorzulegen, dessen Entscheidung von großer Bedeutung sein werde. Der Redner glaubt fest daran, daß der Tunnel ausgeführt werden und daß sein Erfolg alle Erwartungen weit übertreffen wird. (S. auch den 3. Aufsatz d. Nr.)

In ähnlichem Sinne sprach sich ferner F. Sartiaux, der bekannte Oberingenieur und Vertreter der Französischen Nordbahn, aus. Er erwähnte zunächst den lebhaften Güteraustausch zwischen der englischen Südost- und Chatham-Eisenbahn und seiner Gesellschaft und dessen starke Zunahme in den letzten Jahren, ferner auch noch den hoch entwickelten Personenverkehr zwischen Calais-Dover und Boulogne-Folkestone, der von 1910 bis 1912 um mehr als 100 000 Reisende zugenommen habe. Es werden alle Maßnahmen getroffen, um diesen Verkehr zu pflegen und zu fördern. In bezug auf den Kanaltunnel sei in Frankreich alles zum Bau bereit, und man warte nur darauf, daß England seine Zustimmung gebe, um die bereits begonnenen Arbeiten wieder aufzunehmen. Der bis jetzt gebaute Tunnelteil am französischen Ende sei gut unterhalten, so daß der Bau ohne weiteres fortgesetzt werden kann.

— **Neue Bahnbauten in der Türkei.** Aus Konstantinopel wird der „Köln. Ztg." unterm 24. v. M. geschrieben: Wie jetzt hier bekannt wird, plant die türkische Regierung sofort nach dem Krieg den Bau von drei neuen Eisenbahnlinien, von denen die eine bereits an eine französische Finanzgruppe vergeben ist, und zwar die schmalspurige Strecke Soma-Dardanellen. Die Vermessungsarbeiten für den Bau dieser etwa 150 km langen Linie sind bereits beendigt und sofort nach Friedensschluß soll mit der Ausführung begonnen werden. Soma ist eine Station der bereits im Betrieb befindlichen Bahn Smyrna-Panderma am Marmarameer und liegt etwa 50 km nordöstlich Smyrnas. Dies und der Ort: Dardanellen, türkisch Tschanak Kalessi oder Kaleh Sultanieh genannt, werden nach der Neueinteilung und Reorganisation der türkischen Armee größere Waffenplätze, sehr wahrscheinlich Sitze von Generalkommandos werden. Die geplante Bahn würde deshalb in der Hauptsache militärische Bedeutung haben. Gerade jetzt während des Balkankrieges hat sich das Fehlen einer solchen Eisenbahnverbindung sehr störend bemerkbar gemacht. Die Türkei hatte bekanntlich zum Schutz gegen einen feindlichen Angriff auf Smyrna bei dieser Stadt eine aus zwei Armeekorps bestehende Operationsarmee unter General Ismail Fasil Pascha zusammengezogen. Diese Armeeabteilung mußte natürlich in dauernder Fühlung mit den bei Dardanellen und auf Gallipoli stehenden türkischen Truppen unter General Fachri Pascha bleiben. Durch eine Bahn wäre diese stets vorhanden gewesen, so aber mußte eine besondere Abteilung unter dem Befehl des Obersten Rahmi Bei, die sich aus zwei Regimentern Infanterie, fünf Regimentern Kavallerie, starker Artillerie und Maschinengewehrabteilungen zusammensetzte, bei Mendres in Kleinasien, 10 Stunden von Dardanellen aus zu Pferde ins Land hinein, aufgestellt werden. Wirtschaftlich würde eine Bahn Smyrna-Dardanellen insofern von Bedeutung sein, als sie augenblicklich die kürzeste und schnellste Verbindung zwischen Smyrna und Konstantinopel darstellen würde. Panderma wird nur von den Dampfern der Küstenschiffahrt im Marmarameer berührt, während in Dardanellen sämtliche Dampfer, die die Meerenge passieren, anhalten müssen, um entweder ihre Papiere abzugeben oder wieder in Empfang zu nehmen. Während bisher die Fahrt von Smyrna nach Konstantinopel sowohl über Panderma als auch über Afium Karahissar und Eski Schehier mindestens drei Tage dauerte, da die Züge der Anatolischen Bahn bekanntlich nur bei Tage verkehren, würde jene durch die neue Verbindung auf etwas über 24 Stunden abgekürzt werden. Dann durchquert die neue Linie gerade das Gebiet der Seidenraupen- und Feigenkultur. Bisher wurden die Erzeugnisse aus den beiden letztgenannten Kulturen auf dem Landwege entweder nach Smyrna oder aber nach Aiwalik und Edremit geschafft, um dann von dort aus zu Schiff durch die Dardanellen nach Konstantinopel gebracht zu werden. Die neue Bahn wird, trotzdem sie schmalspurig werden wird, sowohl zur militärischen Stärkung der kleinasiatischen Küste als auch zur wirtschaftlichen Erschließung dieses Teiles von Anatolien in hervorragender Weise beizutragen berufen sein.

Die zweite Linie, die die türkische Regierung sofort nach dem Kriege zu bauen gedenkt, ist die Strecke Dardanellen-Konstantinopel. Sie würde etwa 150 km lang werden und von Dardanellen über Biga-Brussa, wo sie Anschluß an die 42 km lange Bahn Mudania-Brussa finden würde, nach Ismid laufen, wo sie mit der Anatolischen Bahn zusammenstößt. Die Bedeutung dieser Bahn ist auch in der Hauptsache eine militärische. Bei einem möglichen feindlichen Angriff auf die an der asiatischen Küste gelegenen Dardanellenforts, mit dem die Türkei im zweiten Teil des jetzigen Feldzuges doch sehr hatte rechnen müssen, muß die türkische Heeresverwaltung unbedingt in der Lage sein, so schnell wie möglich eine größere Truppenmacht südlich Dardanellen zusammenziehen zu können.

Dardanellen und Nagara dürften jetzt nach dem Kriege wohl die Kriegshäfen für die türkische Flotte werden, auch dieser Umstand macht trotz der günstigen Verbindung zu Wasser noch eine schnelle Landverbindung notwendig. — In wirtschaftlicher Beziehung liegt der Wert dieser Bahn in der Erschließung der Wilajette Biga und Brussa und in dem Anschluß letzterer Stadt an das Bahnnetz der Anatolischen Bahnen und somit an Konstantinopel. Brussa ist eine Stadt von über 100 000 Einwohnern, deren Zahl aber infolge der beabsichtigten Ansiedlung der mohammedanischen Muhadschiers aus Thracien noch bedeutend zunehmen dürfte. Die Stadt ist berühmt wegen ihrer wunderschönen Lage, ihrer Seidenraupenzucht und ihrer heißen Quellen. Läge die Stadt in Europa, so würde sie ein Badeort ersten Ranges sein. Einen Weltruf genießen die von Europäern eingerichteten Seidenspinnereien, deren es in Brussa mehr als 40 gibt. Der Handel in Rohseide und Seidenabfällen nach Europa ist sehr bedeutend. Das Wilajet Biga ist besonders reich an Getreide.

Das dritte Eisenbahnprojekt liegt in dem der Türkei verbleibenden Reste ihres europäischen Besitzes; es stellt eine Verbindung Konstantinopel-Gallipoli dar. Nach dem Friedensschluß werden vor allen Dingen Tschataldscha, Tschorlu, Rodosto, türkisch Tekirdagh genannt, Bulair, Gallipoli und Maidos von militärischer Bedeutung sein, an diesen Orten wird die Türkei ihre in Europa verbleibenden Divisionen zusammenziehen müssen. Die neue Bahn zweigt bei Muradli nach Rodosto ab und wird von dort aus der Ebene am Meer entlang über Scharkiöi-Bulair-Gallipoli nach Maidos gegenüber von Dardanellen führen, ihr Bau dürfte also keine allzu großen Schwierigkeiten bereiten. Wirtschaftlich hätte die Bahn weiter keine Bedeutung, ihr Wert wäre ein rein militärischer. Ihre Länge beträgt 150 km.

Der Bau dieser drei Linien dürfte wohl zunächst schon mit eine der wichtigsten Folgen des Balkankrieges sein.

Fremde Erdteile.

— **Der Geschäftsbericht der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft** für das Jahr 1912 ist mit einer gewissen Spannung erwartet worden, hatte er sich doch auf eine recht unruhige Zeit zu erstrecken. Dazu kam weiter noch die Frage, ob sich wohl ein ungünstiger Einfluß der neuen Tsipu-Eisenbahn bemerkbar machen würde. Um so erfreulicher wirkt nunmehr der soeben erschienene Bericht, der so günstige Verhältnisse für das Unternehmen aufweist, wie sie bisher nicht vorhanden waren. Um die Hauptsache, das geldliche Erträgnis, vorweg zu nehmen, ist festzustellen, daß die Verwaltung der Generalversammlung die Ausschüttung einer so hohen Dividende vorschlägt, wie sie bisher bei dem Unternehmen nicht dagewesen ist, nämlich 7½ % auf das Aktienkapital von 54 Mill. Mark sowie eine Gewinnbeteiligung der Genußscheine von je 12,50 *M*, während die letztjährigen entsprechenden Ziffern 6 % und 5 *M* waren. Dieses ungemein befriedigende Ergebnis ist vornehmlich der sehr starken Steigerung der Betriebseinnahmen bei unwesentlicher Zunahme der Betriebsausgaben zu verdanken. Nebenher war es aber auch von Bedeutung, daß zu gleicher Zeit die mexikanischen Silberdollars, in denen die Einnahmen erfolgen, sehr erheblich im Werte gestiegen sind, nämlich von 185,99 auf 210,27 *M*.

Die Betriebseinnahmen betrugen im Berichtsjahre:

aus dem Personenverkehr	970 247	Doll.
„ „ Güterverkehr	3 229 969	„
„ sonstigen Quellen	39 448	„
zusammen	4 239 664	Doll.

gegen 3 511 106 Doll. im Vorjahre. Die Gesamtbetriebseinnahmen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 20,75 %, während im vergangenen Jahre gegen das Vorjahr umgekehrt eine Verminderung der Gesamteinnahme, und zwar um 5,88 %, stattgefunden hatte. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr allein haben im Berichtsjahr um 35.85 % zugenommen; aus dem Güterverkehr um 17,80 %; aus sonstigen Quellen dagegen um 28.40 % abgenommen. Auf das Kilometer betragen die Gesamteinnahmen 9758.92 Doll. gegen 8081.91 Doll. im Vorjahr.

Die Gesamtausgaben betrugen 1 175 755 gegen 1 100 522 Doll. im Vorjahre; die Zunahme ist nur 6,84 % gegen eine Zunahme von 10.08 % im vorvergangenen Jahre. Auf das Kilometer betragen die Ausgaben im Berichtsjahre 2706.37 gegen 2533.20 Doll. im Vorjahre. Als Betriebszahl ergibt sich diesmal 27,73 gegen 31,34 im Vorjahr. Der Hauptgüterverkehr entfällt nach wie vor auf die Beförderung von Steinkohlen, Briketts und Koks der Fangtse- und Poshanschächte. Sehr bemerkenswert ist, wie sich in den acht Betriebsjahren der Eisenbahn dieser Kohlenverkehr entwickelt hat. Er betrug:

1905	158 115 t	1908	258 978 t	1911	418 536 t
1906	207 876 „	1909	355 733 „	1912	471 808 „
1907	217 103 „	1910	429 024 „		

Nachdem die Kohlenwerke inzwischen in den Besitz der Eisenbahngesellschaft selbst gelangt sind, darf man wohl mit voller Zuversicht eine mindestens ebenso günstige Fortentwicklung dieses Kohlenverkehrs erwarten. Was die anderen Güter betrifft, so zeigt sich hier ein bemerkbares Schwanken. Daß Metalle, Metallwaren, Maschinen und Maschinenteile erheblich abgenommen haben, nämlich von 42 962 t in 1911 auf 13 625 t in 1912, erklärt sich wohl aus der inzwischen erfolgten Vollendung der Tsipu-Eisenbahn. Sammelgut hat zugenommen, und zwar von 47 505 auf 57 477 t. Auffallend ist, daß der Ölverkehr von 20 973 t bis auf 17 182 t zurückgegangen ist, während er 1909 bereits 36 671 t betragen hatte. Auch bei der Baumwolle ist ein dauernder Rückgang festzustellen; es wurden rund 4458 t versandt, so wenig, wie noch in keinem einzigen der acht Betriebsjahre. Wahrscheinlich hängt dies damit zusammen, daß zu gleicher Zeit der Verkehr in Bohnen (aus denen das Öl zum Teil bereitet wird) im letzten Betriebsjahr wieder zugenommen hat, während er freilich 1909 schon günstiger stand. Hier befinden sich offenbar die wirtschaftlichen Verhältnisse der Provinz Schantung noch nicht in dem richtigen Fahrwasser. Die Bauern und Kaufleute sind aus der Zeit der Versuche allem Anschein nach noch nicht heraus. Um so erfreulicher ist es, daß bei dem Verkehr in rein landwirtschaftlichen Erzeugnissen, wie Gemüse, Feld- und Gartenfrüchte, die Entwicklung nahezu stetig vorangegangen ist. Die Provinz ist — wie ganz China — heute noch ein Bauernland; sie lebt vornehmlich von dem Erzeugnis ihrer Felder und Gärten. Auf diesem Gebiete den Absatz und Austausch bestens zu vermitteln, wird die Hauptaufgabe jeder Eisenbahn in China und auch der Schantungbahn sein müssen. Das bis jetzt gebotene Bild der Entwicklung dieses Feldfruchtverkehrs ist durchaus für den Betrieb der Schantungbahn erfreulich. Es wurden nämlich versendet:

1905	2193 t	1908	15 167 t	1911	30 635 t
1906	2340 „	1909	12 789 „	1912	45 911 „
1907	3622 „	1910	26 382 „		

Hierzu tritt dann noch eine bemerkenswerte Zunahme im Verkehr von Blumen, Kräutern, Pflanzen, Tabak, Kauliang, Kokons, Besen usw. Ein besonderer Nebenzweig der Landwirtschaft Schantungs ist die Stroh- und Binsenflechterei, die durch die Verwaltung des deutschen Schutzgebiets als Heimarbeit eingeführt wurde und weiter kräftig gefördert wird. Der Verkehr darin war 1909 bereits bis auf 7799 t gestiegen, dann aber wieder auf 6011 und 6166 t gesunken, bis er endlich wieder im Berichtsjahr auf 10 385 t gestiegen ist. Über den Verkehr mit Vieh, der sich zuletzt, dank günstiger Tarife, gut angelassen hatte, findet sich leider in dem vorliegenden Berichte keine Angabe. Da der chinesische Bauer sich möglichst ohne Vieh behilft, wird der Viehverkehr jeweilig kaum von besonderer Bedeutung für die Eisenbahn werden können.

Die Länge des Eisenbahnunternehmens (434,44 km) hat sich im Berichtsjahre nicht, der Bestand an rollendem Material und Gebäuden nur unwesentlich geändert. Es sind nur einige kleine Ergänzungshochbauten vorgenommen worden, nur eine neue Lokomotive, zehn neue Personen- und Gepäckwagen und 38 Güterwagen sind als Neuanschaffungen ersichtlich. Der Jahresdurchschnitt stellte sich auf 41 Lokomotiven und 1121.75 Wagen. Es wurden 12 530 Züge mit 1 439 760 Zugkilometer gefahren, während die entsprechenden Zahlen des Vorjahres nur 10 644 und 1 322 805 waren. In allen Gebieten des Betriebsdienstes zeigt sich dabei gegen das Vorjahr eine stärkere Ausnutzung der Betriebsmittel und gefahrenen Züge. Die Betriebsmittel erzielten nämlich im Vergleich mit dem Vorjahre folgende Leistungen:

	1911	1912
Lokomotivkm	1 432 374	1 623 144
Wagenachskm	50 486 864	61 807 064
Durchschnittliche Zugstärke, Achsen	38,17	42,93
Wochendurchschnitt der Beförderung:		
Personen	17 482	23 655
Güter . . . t	14 081	16 385
Größte Wochenbeförderung:		
Personen	25 283	35 469
Güter . . . t	24 277	32 267
Gesamtbeförderung:		
Personen	909 065	1 232 043
Güter . . . t	717 189	820 001

Für neue Betriebsmittel sind in der Ausgaberechnung nur 22 362 *M* ausgewiesen. Der Erneuerungsfonds steht um 499 584 *M* höher als im Vorjahre mit 3 397 289 *M* zu Buch. Außer Zinsen und Erlös aus altem Material wurden dem Erneuerungsfonds 405 000 *M* für Abnutzung der Betriebsmittel und des Oberbaues überwiesen; außerdem wurde ein neuer Fonds als Dispositions- und Währungsausgleichfonds neu begründet. Nach weiterem Abzug von 26 540 *M* für Kursverlust an Papieren beläuft sich das Reinerträgnis auf 5 596 297 *M*. Davon gehen 529 150 *M* mit je zur Hälfte auf die beiden Reservefonds; dem Aufsichtsrate werden als Belohnungen 103 118 *M* überwiesen; an die Gouvernementskasse sind abzuführen 116 235 *M*. Von dem Übrigen entfallen zunächst auf jede Aktie 50 *M* mit zusammen 2 700 000 *M*, ferner 2½ % Vorzugsdividende mit 25 *M* für die Aktie, zusammen 1 350 000 *M*;

auf die Genußscheine endlich entfallen je 12,50 *M*, zusammen 675 000 *M*; alles zusammen 4 725 000 *M*, so daß ein Vortrag von 122 793 *M* verbleibt.

Über den Einfluß, den etwa die neue Tsipu-Eisenbahn auf die Schantungbahn haben dürfte, spricht sich der Bericht erklärlicherweise nicht aus. Er erwähnt nur das zwischen beiden getroffene Wagenübereinkommen, das sich gut bewährt habe und im Dezember 1912 nach Fertigstellung der Hoanghobrücke auf sämtliche Stationen der Tsipubahn ausgedehnt wurde. Im Laufe des Jahres 1912 sind von der Schantungbahn auf die Tsipubahn 3959 Wagen übergegangen (gegen 5026 in 1911) und von der Tsipubahn auf die Schantungbahn 1895 Wagen (gegen 492 in 1911). Der verhältnismäßige Rückgang erklärt sich aus der allmählichen Abnahme des bis dahin nötigen Materialverkehrs für die neue Strecke.

Alles in allem ist das Unternehmen der Schantungbahn offenbar durchaus gesund und noch weiterer günstigster Entwicklung fähig.

F. W.

— **Die Eisenbahnen von Französisch-Westafrika** werden in der nächsten Zeit bedeutend ausgebaut werden. Über den bei dem Bau einzuhaltenden Plan und über die erforderlichen Geldmittel hat die parlamentarische Kommission für auswärtige Angelegenheiten und Kolonien jüngst einen Bericht erstattet, nach welchem eine Anleihe in Höhe von 160 Millionen Franken aufgenommen werden soll, die zum größten Teil für Eisenbahnzwecke Verwendung finden wird.

Im einzelnen sind vorgesehen für den Ausbau der Eisenbahnen an der Elfenbeinküste: 44 Millionen, in Dahomey: 30½ Millionen, in Guinea: 25 Millionen, für die Vollendung der Bahn Thiès—Kayes: 25 Millionen. 10 Millionen sollen für die Verbesserung der Häfen in Dakar und Conakry und für die Vorarbeiten zur Heranführung der Eisenbahn der Elfenbeinküste an das Meer verwendet werden.

Die Verzinsung dieser Anleihe soll von dem französischen Staate garantiert werden; es wird aber erwartet, daß es ebensowenig wie bei den früheren Anleihen dazu kommen wird, den Staat für die Zinsenzahlung in Anspruch zu nehmen, da die französischen Kolonien in Westafrika sich in einer vorzüglichen wirtschaftlichen Entwicklung befinden.

— **Eisenbahnbau in Njassaland.** Die Verbindung des britischen Njassalandprotektorates mit der Außenwelt vermitteln bislang die Wasserstraßen des Sambesi und seines Nebenflusses Schire. Die großen Mängel dieses Weges, die vor allem in der geringen Tiefe und den starken Wasserstandsschwankungen des Schire beruhen, machen sich aber mit der fortschreitenden Entwicklung des Gebietes in immer stärkerem Maße geltend. Bereits vor einigen Jahren wurde daher die 113 Meilen lange Shire Highlands-Eisenbahn erbaut, die von Port Herald nach Blantyre, dem Haupthandelsplatze Njassalands, führt. Die Roheinnahmen dieser Linie sind von 14 669 £ im Jahre 1909 auf 26 865 £ im Jahre 1911 gestiegen und wurden für das vergangene Jahr auf 31 700 £ geschätzt. Soeben ist nun in London unter dem Namen „Central Africa Railway Company" eine neue Gesellschaft gegründet worden, die diese Linie in südlicher Richtung bis an den Sambesi verlängern will. Die neue Strecke wird eine Länge von nicht ganz 70 englischen Meilen erreichen und zum Teil auf britischem, zum Teil auf portugiesischem Gebiete liegen. Die entsprechenden Konzessionen sind von den Regierungen des Njassalandschutzgebietes und der portugiesischen Republik erteilt worden. Die Njassalandregierung hat ferner für die ersten zehn Jahre eine 4proz. Zinsgewähr für eine Bausumme bis zur Höhe von 500 000 £ zugesagt, während die Shire Highlandsbahn für mindestens zehn Jahre die Betriebsführung übernommen hat. Der Bau der Linie, die die südafrikanische Regelspur von 3 ' 6 " enthält, ist der Firma Pauling & Co. für den Preis von 375 000 £ ausschließlich Rollmaterial übertragen worden. Südlich vom Sambesi soll die Linie bis Beira weitergeführt werden; die Konzession für diesen Abschnitt ist von einer einflußreichen belgischen Gruppe erworben worden. Den Sambesi soll die Bahn auf einer großen Brücke überschreiten, bis zu deren Vollendung zwischen den beiden Flußufern ein Fährbetrieb unterhalten werden soll. Außerdem beabsichtigt die Shire Highlands-Eisenbahn, unverzüglich Verhandlungen wegen der Verlängerung ihrer Linie an das Südufer des Njassa einzuleiten, so daß aller Voraussicht nach in kurzer Zeit Beira der Ausgangspunkt einer neuen großen Eisenbahnlinie sein wird, die einen bequemen Zugang zu den Gebieten des Njassa- und Tanganjikasees und Nordrhodesiens darstellen wird.

— **Die französische Saharabahn,** die in Algerien von Biskra in südlicher Richtung nach Tugurt gebaut wird, ist bis Djama (167 km) fertiggestellt worden. Die Arbeiterfrage macht dort große Schwierigkeiten, so daß Soldaten und sogar Staatsgefangene zur Hilfe herangezogen werden mußten. In den vier heißesten Sommermonaten muß die Arbeit aus klimatischen Gründen vollständig ruhen. Trotzdem hofft man, im Januar 1914 die 217 km bis zur Endstation Tugurt vollendet zu haben. Die Baukosten werden etwa 45 000 Fr. für das Kilometer, einschließlich der Anschaffung des Betriebsmaterials, betragen. (Nach dem „Economiste français".)

— **Zwangsverwaltung der Saint Louis- und San Francisco-Eisenbahn.** Nachdem schon seit einiger Zeit die Aktien und Schuldverschreibungen dieses Unternehmens eine stark rückläufige Bewegung eingeschlagen haben, ergibt sich aus Neuyorker Meldungen, daß die Bahn in ernste Schwierigkeiten geraten ist. Sie soll unter Zwangsverwaltung gestellt werden, nachdem die Vertreter der Inhaber der Schuldverschreibungen und der Direktoren dies beschlossen haben. Den unmittelbaren Anstoß zu diesem Beschluß, schreibt die „Köln. Ztg.", scheint der Umstand gegeben zu haben, daß die Bahn nicht imstande war, die erforderlichen Mittel für demnächst verfallende 2 250 000 Doll. Notes aufzubringen. Im übrigen war aber die geldliche Lage der Bahn auch schon seit geraumer Zeit nicht sonderlich glänzend. Schon der Bericht für das am 30. Juni 1912 beendete Geschäftsjahr ergab, daß nach Abzug aller Lasten und Zinsen nur 177 000 Doll. für die Gewinnverteilung auf Aktien übrig blieben, während die Dividende auf die ersten Vorzugsaktien 200 000 Doll. erforderte, so daß noch 23 000 Doll. aus dem Gewinn des vorangegangenen Jahres für die Dividendenverteilung entnommen werden mußten. Auch die New Orleans-, Texas- und Mexikolinien haben mit einem empfindlichen Fehlbetrag abgeschlossen. Das laufende Jahr hat unter dem Einfluß steigender Löhne und hoher Zinssätze die Lage der Gesellschaft offenbar weiter verschlechtert, so daß nunmehr die Bahn unter Zwangsverwaltung genommen werden muß. Es hat sich bereits eine Schutzvereinigung der Inhaber von Schuldverschreibungen gebildet; dabei kommen neben den ältern 6 prozentigen Werten für den deutschen Markt sowohl die 4 prozentigen Refunding Mortgage-Goldbonds wie die 5 prozentigen General Liens-Goldbonds in Frage. Erstere sind im Jahre 1902 durch die Berliner Handelsgesellschaft und das Bankhaus J. & W. Seligmann & Co. in Neuyork, letztere im Jahre 1910 durch Lazard Speyer Ellissen und die Deutsche Bank, Zweigstelle Frankfurt a. M., an den deutschen Markt gebracht worden, so daß auch dieser in Mitleidenschaft gezogen wird. Bei 5 Millionen Dollar Vorzugsaktien, die in den letzten Jahren regelmäßig 4 % Dividende erhalten haben, hat die Bahn 16 Millionen Dollar zweite Vorzugsaktien, die seit Jahren ertraglos sind, und 29 Millionen Dollar Stammaktien, die das Schicksal der Ertraglosigkeit schon weit länger tragen. Dazu kommen rund 171 Millionen Dollar fundierte eigene Schulden der Bahn und annähernd 100 Millionen Dollar verschiedener Schuldverschreibungen ihrer Tochtergesellschaften; endlich noch die laufenden Verbindlichkeiten, über deren genaue Höhe wohl erst im Laufe der Zwangsverwaltung Auskunft gegeben wird.

— **Ein amerikanisches Gesetz gegen Trinkgelder.** Auf was für eigenartige Wege die Gesetzgebung zahlreicher amerikanischer Bundesstaaten gegenüber den Eisenbahnen geraten ist, ist in dieser Zeitschrift wiederholt erwähnt worden. Das neueste Gesetz in dieser Beziehung, das zwar nicht ausschließlich gegen die Eisenbahnen gerichtet ist, diese aber stark trifft, ist in Arkansas erlassen worden; es erklärt die Annahme von Trinkgeldern für ein Verbrechen. Eine Eisenbahn- oder Schlafwagengesellschaft, die duldet, daß ihre Angestellten Trinkgelder nehmen, macht sich eines Vergehens schuldig. Eine Anzahl Schlafwagenschaffner und Speisewagenkellner sollen daraufhin ihre Vorgesetzten gebeten haben, sie außerhalb des Staates Arkansas zu verwenden, während andere damit rechnen, daß durch das neue Gesetz an dem bestehenden Zustand nichts geändert werden wird, weil es von den Reisenden, wie andere ähnliche Gesetze, ganz einfach unbeachtet gelassen werden wird.

— **Verluste der amerikanischen Eisenbahnen durch Hochwasser.** Im Anschluß an die Veröffentlichung in Nr. 42 S. 696 teilen wir noch folgende uns von anderer Seite zugehenden Einzelheiten mit. Als Beispiel für den Schaden, der den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten durch das Hochwasser des diesjährigen Frühlings zugefügt worden ist, seien hier nur einige Zahlen angegeben, die von der Baltimore- und Ohio- und der Pennsylvania-Eisenbahn veröffentlicht worden sind. Bei der erstgenannten Gesellschaft wurde der Gesamtverlust, den das Hochwasser verursacht hat, auf 3 000 000 Doll. geschätzt. Etwa 800 km Gleis sind schwer beschädigt worden, und 12 größere eiserne Brücken waren entweder zerstört oder doch wenigstens unbenutzbar. Ihre Gesamtlänge betrug etwa 1200 m. Die Holzfachwerke (Trestleworks), die zerstört worden sind, waren zusammen über 6 km lang. U. a. wurde von einer 380 m langen Brücke bei Lawrenceburg ein 250 m langer Teil weggespült. Bei den Wiederherstellungsarbeiten wurden etwa 8000 Mann beschäftigt, die zum Teil Tag und Nacht gearbeitet haben.

Die Pennsylvania-Gesellschaft beziffert den Schaden, der ihren Strecken westlich von Pittsburg zugefügt worden ist, auf 3 610 000 Doll. 24 Brücken sind zerstört und 50 beschädigt wor-

den; ihre Gesamtlänge macht etwa 2,5 km Gleis aus. Ihre Widerherstellung wird etwa 1 145 000 Doll. erfordern. Um den Betrieb alsbald wieder aufnehmen zu können, mußten 690 km lange Holzfachwerke (Trestleworks) gebaut werden, die etwa 362 000 Doll. kosten. Die Strecken, auf denen Wiederherstellungsarbeiten auszuführen waren, hatten eine Gesamtlänge von 260 km mit 380 km Gleisen. Bei der angegebenen Verlustziffer sind diejenigen Beträge noch nicht enthalten, die der Eisenbahngesellschaft durch das Darniederliegen des Verkehrs entgangen sind. Nach den Vorschriften des Bundesverkehrsamtes müssen alle die genannten Kosten auf Betriebsrechnung verbucht werden, sie dürfen allerdings auf mehrere Jahre verteilt werden. Der Präsident der Pennsylvania-Eisenbahn weist deshalb bei seiner Veröffentlichung darauf hin, wie notwendig es ist, daß die Tarife so hoch sind, daß die Eisenbahnen aus ihrem Gewerbe solche Einnahmen erzielen, wie sie für derartige unvorhergesehene Ausgaben erforderlich sind. Wenn man auf den ersten Blick auch annehmen könnte, daß die Beträge, die für die Wiederherstellung der vom Hochwasser zerstörten Strecken aufgewendet werden müssen, verloren sind, so trifft das nicht zu, denn die Strecken werden dadurch in einen Zustand versetzt, der sie befähigt, einem zukünftigen Hochwasser besseren Widerstand zu leisten. Die Wiederherstellungsarbeiten bringen also eine Verbesserung der Anlagen mit sich. Die Beamten und Arbeiter der Pennsylvania-Eisenbahn haben bei den Rettungsarbeiten im Hochwassergebiet sehr gute Dienste getan. Die Verwaltung der Gesellschaft hat alle ihre Hilfsmittel den Staatsbehörden zur Verfügung gestellt, die auch von ihnen bei den Rettungsarbeiten in Ohio und Idiana in weitgehendem Umfange Gebrauch gemacht hat.

— **Bekohlungsanlage aus Eisenbeton.** Die Bekohlungsanlagen in den Vereinigten Staaten von Amerika werden gewöhnlich aus Holz errichtet. Kürzlich ist eine solche auf dem Bahnhof Louisville abgebrannt und durch eine feuersichere Bauweise in Eisenbeton ersetzt worden. Die neue Anlage wurde auf den Grundmauern der alten abgebrannten errichtet. Sie besitzt einen Behälter von 450 t Inhalt. Er ist durch Scheidewände in vier Teile geteilt, weil vier Bahnen die Bekohlungsanlage benutzen, und jede ihre eigenen Kohlen hat. Das Kohlenladegleis befindet sich unter dem Hochbehälter, unter ihm ein Schüttrumpf. Zum Hochziehen der Kohle dient ein Eimerkettenaufzug, der eine stündliche Leistungsfähigkeit von 90 t hat. Die Bekohlungsgleise liegen neben dem Behälter. Mit den zur Beförderung der Kohle dienenden Schüttrinnen stehen Wägevorrichtungen in Verbindung, bestehend aus kleinen Schüttrümpfen, die 11 t Kohle aufnehmen.

Mit der Bekohlungsanlage ist gleichzeitig eine Besandungsanlage verbunden. Der Sand wird ebenfalls durch den Eimerkettenaufzug hochgefördert und gelangt in einen Behälter von 45 t Fassungsvermögen, hierauf über zwei Sandtrockner, die mit Kohle geheizt werden, dann mittels Druckluft zu einem höher gelegenen Behälter und endlich durch ein Abfallrohr nach der zu besandenden Lokomotive.

Der Antrieb der ganzen Anlage geschieht durch einen Elektromotor von 21 PS Leistung; zur Bedienung genügt ein Mann.

— **Neue Linie St. Paul-Kansas City der Chicago-Rock Island und Pacificbahn.** Die neue direkte Linie Minneapolis (St. Paul-Kansas City) der genannten Gesellschaft setzt sich aus 5 Teilstrecken zusammen. Die erste ist die 232 km lange Strecke von Minneapolis nach Plymouth Junction, die bereits früher der Gesellschaft gehörte. Die zweite ist eine Bahn von Plymouth Junction nach Des Moines von 206 km Länge, die bisher Eigentum der St. Paul & Des Moines-Eisenbahn war, erst im Jahre 1908 vollendet wurde und nun von der Chicago-Rock Island & Pacific angekauft worden ist. Die dritte ist eine bereits der Gesellschaft gehörige Linie von Des Moines nach Carlisle von 17 km Länge; die vierte eine Neubaustrecke von Carlisle nach Allerton von 105 km Länge, während (5.) von Allerton bis Kansas City 245 km die vorhandene Linie von Chicago nach Kansas City mitbenutzt wird. Die gesamte Länge der neuen Verbindung von Minneapolis nach Kansas-City beträgt 805 km und ist um 69 km kürzer, als die bisher kürzeste Linie zwischen beiden Städten. Durch die Herstellung dieser Verbindungslinie hat sich die Chicago-Rock Island & Pacific eine durchgehende Schienenverbindung vom Seengebiet nach dem Golf von Mexiko hergestellt, der besonders nach der Eröffnung des Panamakanals eine hohe Bedeutung beigemessen wird.

Die Strecke hat ihre Hauptbedeutung als Güterlinie. Das durchzogene Gelände ist fruchtbarer Ackerboden. In der Nähe von Des Moines befinden sich ausgedehnte Kohlenfelder und sind bereits zwei Kohlengruben im Betriebe. Mason City ist ein wichtiger Hauptschiffahrtsplatz und besitzt zahlreiche Ziegeleien und Zementfabriken (tägliche Leistung 15 000 Faß). Die Neubaustrecke Carlisle-Allerton schließt ein Kohlengebiet auf, das bisher noch keine Eisenbahnverbindung hatte. Die Bahngesellschaft hat hier 2000 ha Kohlenfelder selbst erworben.

Die Anlage der neuen Bahnlinie bringt große Veränderungen im Gesamtnetz mit sich: Errichtung von Lokomotivschuppen, Bekohlungsstationen und Verschiebebahnhöfen und Verlegung des Sitzes von Betriebsämtern (devisions). Gleichzeitig mit der Eröffnung der Neubaulinie wird die ganze Strecke Plymouth Junction-Allerton in eine erstklassige Hauptbahn umgebaut. Stellenweise werden Bahnverlegungen, daneben zahlreiche Brückenauswechslungen notwendig. Besonders umfangreich sind diese Umänderungen auf der ursprünglich als Nebenbahn gebauten Strecke Des Moines-Carlisle.

Die Neubaustrecke Carlisle-Allerton wird vorläufig eingleisig angelegt. Sie verläuft in etwa 160 km Entfernung vom Mississippifluß und hat dessen zahlreiche Seitentäler zu überschreiten. Hieraus ergeben sich umfangreiche Erdbewegungen, es mußten bis zu 80 000 cbm Boden auf das Kilometer Bahnstrecke bewegt werden. Die Dämme und Einschnitte erreichen Höhen bis zu 15 m. Die größte Neigung beträgt 8 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 580 m, der gesamte Höhenunterschied zwischen den Endpunkten 116 m. Die Breite der Bahnkrone ist im Auftrag 5,5 m und im Abtrag 10,4 m. Hier wurde also der spätere zweigleisige Bahnkörper sofort hergestellt, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, um Grabmaschinen bei der Herstellung der Einschnitte benutzen zu können. Die Böschungen wurden bei Höhen bis zu 6 m mit einer Neigung von 1 : 1, bei größeren Höhen mit Neigungen von 1 : 1¼ hergestellt. Große Brücken wurden nicht notwendig, dafür aber zahlreiche kleinere. Ihre Gesamtlänge beträgt rund 2600 m = 2,5 % der Streckenlänge. Planübergänge sind möglichst vermieden und die kreuzenden Wege über- oder unterführt worden. Die Bauwerke sind tunlichst ganz in Beton, sonst mit eisernen Überbauten ausgeführt. Durchlässe aus Monierrohren wurden in Dämmen bis zu 6 m Höhe zugelassen. Einige Talüberbrückungen sind als hölzerne Gerüstbrücken aus getränktem Holz erbaut worden. Auch an den Stellen, wo Gerüstbrücken mit eisernen Überbauten vorgesehen waren, wurden zunächst hölzerne Brücken errichtet, um die Eisenteile mit der Bahn heranschaffen zu können.

An zwei Stellen wurden fremde Bahnlinien gekreuzt. An einer dieser Stellen war zunächst an eine Plankreuzung gedacht. Diese wurde aber dann durch Veränderung der Höhenlage der bestehenden Bahn vermieden.

Für die Wasserversorgung der Strecke hat man drei Sammelteiche angelegt, von denen jeder ein Fassungsvermögen von etwa 500 000 cbm besitzt. Die Staudämme wurden aus Erde mit einem Betonkern hergestellt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Januar d. J. in den Besitz des preußischen Staates übergegangenen und im Betriebe der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln stehenden Nebenbahnstrecken: Ameln-Bedburg — 13,69 km —, Bedburg-Horrem — 14,39 km —, Horrem-Liblar — 15,28 km —, Liblar-Vochem-Brühl — 8,20 km —, Elsdorf Ost-Rommerskirchen — 18,99 km — und Benzelrath-Oberbolheim — 18,02 km —, ferner die am 24. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 43,37 km lange Strecke Gifhorn-Celle der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und die am 29. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebenen Strecken: a) Garmisch-Partenkirchen-Landesgrenze bei Griesen — 14,848 km —; b) Reutte-Reichsgrenze bei Griesen — 30,288 km — [zu a) der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen, zu b) der k. k. österreichischen Staatsbahnen] sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

In unserer Bekanntmachung vom 22. Mai in Nr. 40 d. Ztg. über die Eröffnung der Strecke Gifhorn-Celle ist irrtümlich angegeben, daß die Stationen — Bahnhöfe 4. Klasse — Gamsen-Kästorf, Wilsche, Müden-Dieckhorst, Langlingen, Wienhausen und Altencelle fahrbare Viehrampen erhalten hätten. Diese Stationen haben feste Rampen für Kopf- und Seitenverladung erhalten.

Hannover, den 29. Mai 1913. (1540)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 31. August d. J. wird Leipzig Berliner Bf. für den beschleunigten Eilgutverkehr geschlossen, mit der Maßgabe, daß Sendungen, für die sich die niedrigste Entfernung nach Leipzig Berliner Bf. ergibt, auf Leipzig M. Th. Bf. zu den Frachtsätzen des letzteren abgefertigt werden.

Halle (Saale), den 3. Juni 1913. (15558)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Verkehrseinstellung.

Wegen der infolge Hochwassers entstandenen Bahnbeschädigung wurde der Zugverkehr in der Strecke Keresztfalu-Podolin der Poprádthaler Lokalbahn vom 3. d. M. abends angefangen bis auf weiteres eingestellt.

Budapest, den 4. Juni 1913. (1565)

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Die Station Blankenhain (Thür.) der Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn wird mit Gültigkeit vom 16. Juni d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif S 11 für den Abschnitt C (Porzellanwaren) aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 2. Juni 1913. (1560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 13 vom 1. Mai 1912.

Mit Wirkung ab 1. Juni 1913 sind im Nachtrag I folgende Frachtsätze zu streichen:

1. Seite 28 unter „b) Erhöhte Frachtsätze für Drohobycz" die Frachtsätze der Abteilung C 2 für Saarbrücken Hbf., Saargemünd und Saarlouis.
2. Seite 30 unter „b) Erhöhte Frachtsätze der Abteilung E für Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz" die Frachtsätze für Saarbrücken Hbf. und Saarbrücken-Malstatt.

München, den 30. Mai 1913. (1542)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Ab 15. Juni 1913 werden die Stationen Kindsbach, Böblingen und Fellbach b. Cannstatt in den Ausnahmetarif 2a (Sandtarif) aufgenommen. Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 2. Juni 1913. (1544)
Generaldirektion
der K. württ. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni 1913 gelten bis auf weiteres für den Verkehr mit der Station Ruhleben (K. D. Berlin) die für die Station Spandau Gbf. vorgesehenen Frachtsätze.

Breslau, den 2. Juni 1913. (1541)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Auf 5. Juni 1913 werden im Ausnahmetarif 5d für Pflastersteine aus Naturgestein nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Von Furschenbach nach Tübingen Hbf. und West 46 ₰.
Von Ottenhöfen nach Tübingen Hbf. und West 47 ₰
für 100 kg.

Karlsruhe, den 31. Mai 1913. (1543)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Übergangsverkehr der Kleinbahn Neuhaus-Brahlstorf.

Die im Übergangsverkehr der deutschen Bahnen mit der Kleinbahn Neuhaus-Brahlstorf bestehende Frachtermäßigung von 2 ₰ für 100 kg wird vom 10. Juni 1913 ab auch für Sendungen von und nach dem mit dem Kleinbahnhof in Brahlstorf in Verbindung stehenden Anschlußgleise der Gutsverwaltung Düssin gewährt.

Altona, den 2. Juni 1913. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs S 4a für Kartoffelstärkefabrikate durch Aufnahme von Kartoffelsago ergänzt.

Hannover, den 1. Juni 1913. (1557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 8 vom 1. März 1904 und Heft B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 wird die nur dem Verkehr der angeschlossenen Werke dienende Station Ruhleben des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in die allgemeinen Tarifklassen, in den Eisenbahnfahrzeug-Tarif sowie in die Ausnahmetarife 23 I und 23 II (Eisen, Stahl usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 2. Juni 1913. (1550)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif.

Am 15. Juni d. J. wird die Station Dahlerbrück des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in das Heft 6 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs aufgenommen. Gleichzeitig wird sie auch in den Ausnahmetarif 14 für Eisen und Stahl des Gemeinsamen Heftes von diesem Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 3. Juni 1913. (1551)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. September 1909.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 wird die Station Rottweil der K. württembergischen Staatseisenbahnen in die Ausnahmetarife 23 (Eisen und Stahl) und 24 (Maschinen aller Art) mit nachfolgenden Schnittfrachtsätzen einbezogen, und zwar:

	Ausnahmetarif Nr. 23						Ausnahmetarif Nr. 24		
	A.			B.					
	a.	b.	c.	a.	b.	c.	a.	b.	c.
Rottweil	742	589	382	773	609	444	785	624	444

Breslau, den 2. Juni 1913. (1559)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft II, gültig vom 4. März 1913.

Unsere Bekanntmachung vom 4. Mai 1913 — Seite 586 lfd. Nr. (1299) dieser Zeitung — betreffend Erhöhung des Schnittsatzes nach Zágráb D. V. wird hiermit aufgehoben und durch folgende ersetzt:

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird der in der Schnittafel II des vorbezeichneten Tarifheftes auf Seite 32 angegebene Schnittsatz nach Zágráb **D. V.** von 1950 auf 2050 Heller erhöht. Der Schnittsatz nach Zágráb **M. A. V.** in Höhe von 1950 Heller bleibt bestehen.

Im Tarif ist auf Seite 32 bei Zágráb in Spalte: „Bahnbezeichnung" die Angabe „D. V." zu streichen und Zágráb D. V. als neue Station wie folgt aufzuführen: 818 — Zágráb D. V. 2050.

Nachtrag II zum obigen Tarifheft vom 1. Juni 1913 ist auf Seite 5 hiernach zu berichtigen.

Kattowitz, den 3. Juni 1913. (1552)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.
Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 17. Juni 1913 wird die Station Ruhleben in die Spezialtarife

A 2, I, II und III, in den Serientarif III A und in den Ausnahmetarif 93 (Eisen usw.) mit Schnittfrachtsätzen für 100 kg in Pfennig einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 31. Mai 1913. (1547)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1913 tritt an Stelle des auf Seite 203 des obengenannten Tarifheftes enthaltenen Ausnahmetarifs 91 C ein neuer Ausnahmetarif 91 C (Petroleumnaphtha, Rohbenzin).

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 31. Mai 1913. (1548)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-südwestrussischer Grenzverkehr (Verkehr mit Norddeutschland), Tarif, Teil II, Heft 1 vom November 1901.

Einbeziehung der Station Ratibor in den Ausnahmetarif 21/C (Schamottesteine usw.).

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 wird die Station Ratibor in die Schnittafel I b des Ausnahmetarifs 21/C (Schamottesteine usw.) einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 2. Juni 1913. (1562)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

I. Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911.
II. Ungarisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II vom 1. November 1911.
Ergänzung der Reexpeditionstabellen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, ist in den Reexpeditionstabellen der oben bezeichneten Tarife nachzutragen:

ad I. auf Seite 17:

Salzburg k. k. St. B.	Speditionshaus Hauthaler & Ammerhauser in Salzburg	Getreide und Hülsenfrüchte der Pos. G—7, Mahlprodukte der Pos. M—4, Malz der Pos. M—8	I—XIV a, XVI—XXV, XXVII, XXXVIII, XXXVIII a.

ad II auf Seite 31:

v 3 Speditionshaus Hauthaler & Ammerhauser in Salzburg . | 1, 4, 5, 11—15, 23—30.

Wien, am 4. Juni 1913. (1561)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Fahrpreisermäßigung zum Besuche der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig.

Arbeitnehmer, die versicherungspflichtige Mitglieder von Krankenkassen im Sinne der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Krankenversicherung der Arbeiter (einschließlich der Knappschaftskrankenkassen), versicherungspflichtige Mitglieder eingeschriebener Hilfskassen (Ersatzkassen), versicherungspflichtige Versicherte von Versicherungsanstalten und der diesen gleichgestellten besonderen Kasseneinrichtungen oder freiwillige Mitglieder der genannten Kassen mit einem jährlichen Gesamteinkommen von nicht mehr als 2500 ℳ sind, werden bei Reisen, die sie zu ihrer Belehrung nach der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig unternehmen, auf den Strecken der sächsischen Staatsbahnen, der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen, des pfälzischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen (aber nicht auf den Strecken des rechtsrheinischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen), der oldenburgischen und der mecklenburgischen Staatsbahnen in III. Klasse zum halben Preise der Fahrkarten für Eil- und Personenzüge, in Schnellzügen außerdem gegen tarifmäßigen Zuschlag, befördert.

Auf der Hinreise müssen sich mindestens zehn Teilnehmer zu einer Reise zusammenschließen: die Rückreise kann auch einzeln ausgeführt werden. (1545)

Königliche Eisenbahndirektion Halle (Saale).

6. Verdingungen.

Zur Verdingung des Bedarfs für die Zeit bis 31. März 1914 an 10 000 Stück Bremsklötzen aus Stahlguß Termin am 23. Juni 1913 vormittags 11 Uhr.

Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pf. in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 2. Juni 1913. (1563)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herstellung von 30 000 qm Asphaltbodenbelag mit Betonunterlage für Personen- und Gepäckbahnsteige im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 1907 öffentlich zu vergeben. Lageplan und Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Ettlingerstr. 39, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat, Abgabe der Bedingungen gegen 40 ₰ Kostenersatz (bestellgeldfrei). Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Dienstag, den 17. Juni 1913, 11 Uhr vorm., bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, den 28. Mai 1913. (1564)

Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 20 m Durchmesser für Bahnhof Rheine soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer Nr. 153 zur Einsicht auf und können gegen portofreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 1 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbureaus hier bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 16. Juni 1913, mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 1. Juli 1913. (1554)

Münster (Westf.), den 30. Mai 1913.

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 1 290 000 Stück Torf und 30 000 kg Torfmull für die Königl. Eisenbahndirektion Hannover für das Etatsjahr 1913.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 26. Juni d. J. vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau hier gegen 50 ₰ in bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 3. Juni 1913. (1553)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Fünf ausgemusterte Personenwagen sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 19. Juni 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Juli. (1556)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Vier ausgemusterte Lokomotiven und ein Tender sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 19. Juni 1913, vormittags 11½ Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 10. Juli. (1555)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Mainz, Darmstadt 1 b und 2 sowie auf dem Bahnhof Oberlahnstein lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsmaterialien, als: Kupfer, Messing und Rotguß, Metallkehricht, Abfälle von Zeug, Leder, Wolle, Plüsch usw., Blechschrott, Dreh- und Bohrspäne von Eisen und Stahl, Gußspäne, Eisenschrott, Radsterne, Langträger, Glasbrocken, Gummiabfälle, Gußschrott, Stahlschrott, Stahlformguß, Federstahl, Radreifen, Blei- und Zinkschrott, 2 Drehbänke, 2 Gleiswagen, 1 Hobelmaschine u. a. sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen mit Angebotbogen werden gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserm Zentralbureau abgegeben.

Die Angebote sind bis zum 25. Juni d. Js., 10 Uhr vormittags, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist: 10. Juli 1913.

Mainz, den 3. Juni 1913. (1546)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 44. | 11. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Kosten des Verschiebe-(Rangier-)Dienstes.

Durch die im Archiv für Eisenbahnwesen Heft 2 d. J. unter der Überschrift „Betriebskosten auf einseitig entwickelten Rangierbahnhöfen" von Dr.-Ing. Sammet, Karlsruhe, veröffentlichte Abhandlung ist die Aufmerksamkeit von neuem auf diese wichtige Angelegenheit hingelenkt worden. Die Fachliteratur besitzt darüber bereits mehrere ausführliche Mitteilungen, denen wir u. a. auszugsweise folgende, nach der Zeit der Veröffentlichung geordnete Angaben über die Höhe der Verschiebekosten entnehmen:

1. Professor Dr. Oder im Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrgang 1904 und 1905, je nach der Anordnung des Bahnhofs, bei täglich 1000 behandelten Wagen in Pfennig:

59,7—72,6; 56,3—61,4; 51,7—56,5; 63,0—67,8; 63—67,8; 58,8 bis 63,6 — also zwischen 51,7—72,6 ₰; bei täglich 5000 behandelten Wagen in Pfennig: 53,6—45,8; 32,7—36,6; 44,0—47,9; 39,8—43,7 — also zwischen 36,6—53,6 ₰.

In vorstehenden Sätzen sind enthalten die Kosten für a) Personal und Lokomotiven, b) Beleuchtung, c) Unterhaltung der Wagen, Hemmschuhe, d) Zugfahrten.

2. Geheimer Oberbaurat Blum, „Organ für Fortschritte im Eisenbahnwesen", Jahrgnag 1900, und „Eisenbahnbau der Gegenwart", 2. Auflage, Jahrgang 1909:

Verschiebekosten.

Verschiebebahnhof	Täglich zu verschiebende Wagen	Verschiebekosten außer Wagenausbesserung, Weichenbedienung, Beleuchtung, Bahnerhaltung zusammen für 1 Wagen ℳ	₰	durchschnittlicher Zeitbedarf für 1 Wagen in Stunden
Speldorf	3302	177 705	16	7
Gleiwitz	4800	264 000	15	2
Frintrop	5656	301 339	16	7
Osterfeld	6102	314 104	14	7
Breslau-Brockau	1458	295 286	18	6
Magdeburg-Buckau	2207	171 710	21	5
Berlin-Niederschöneweide	2380	182 900	21	4
Augsburg	1124	141 113	34	8
Hof-Oberkatzau	2150	63 930	8	6
Nürnberg, R. B.	2600	245 015	26	3
Dresden-Friedrichstadt	3240	330 700	28	5
Offenburg	1950	72 466	30	9
Mannheim, neu	3550	385 520	30	9
Karlsruhe	3200	244 230	21	7
Untertürkheim	1800	127 670	24	4½
Zürich	1150	261 120	62	6

In vorstehenden Verschiebekosten sind jedoch nicht enthalten: 1. Wagenausbesserung, 2. Weichenbedienung, 3. Beleuchtung, 4. Bahnerhaltung.

3. Dr.-Ing. Sammet, Karlsruhe. „Archiv für Eisenbahnwesen", Jahrg. 1913, Heft 2:

Verschiebekosten

Für eine Leistung der Hauptablaufanlage von	5000	4000	3000	2000
	Wagen in Pfennig für den Wagen			
bei einer Ablaufanlage				
für Lokomotivbetrieb	63	97	104	118
für Schwerkraftbetrieb	73	77	84	96

In vorstehenden Sätzen sind enthalten: 1. Die Kosten für das Bahnhofspersonal, 2. Kosten für die Verschiebelokomotiven, 3. Kosten für Wagen und Hemmschuhe, 4. Kosten für Beleuchtung, 5. Kosten für Bewegung der Wagen in Zugfahrten.

In dieser Übersicht der Verschiebekosten sind nur die Betriebskosten, aber ausschließlich der Kosten für den Aufenthalt der Wagen (Verzinsung, Abschreibung und Unterhaltung) enthalten, welche meist bei dem überraschend langen Aufenthalt der Wagen, bis zu 9 Stunden, die Betriebskosten wesentlich erhöhen werden.

Außerdem ist auch von Wert, die Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals zu kennen, welche auf einen zu verschiebenden Wagen entfällt. Welche Bedeutung diese Frage hat, geht aus nachstehender Zusammenstellung hervor, nach welcher die Kosten für die Anlage eines Verschiebebahnhofs in Kalk-Nord 16,43 Millionen Mark und in Cöln-Nippes sogar 23,4 Millionen betragen.

Obgleich Dr.-Ing. Sammet auf die Veröffentlichungen von Professor Dr. Oder und Geheimrat Blum bezug nimmt, gibt er leider keine Aufklärung über den großen Unterschied zwischen den verschiedenen Angaben. Es ist daher zu hoffen, daß die Wissenschaft bei Lösung der infolge meiner Anregung vom Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin ausgeschriebenen Preisaufgaben, insbesondere der Aufgabe 3 eine befriedigende Aufklärung erhalten wird. Zu diesem Zweck werden allerdings noch folgende Kosten zu berücksichtigen sein: 1. Die Kosten für den Aufenthalt der Wagen (Verzinsung, Abschreibung und Unterhaltung), welche, wie schon erwähnt, bei dem meist langen, allerdings nur durch statistische Ermittlungen festzustellenden Aufenthalt der Wagen die Betriebskosten wesentlich erhöhen werden. 2. Verzinsung des gesamten Anlagekapitals der Verschiebebahnhöfe. Welche Bedeutung diese Kosten haben, dürfte aus nachstehender Übersicht der zurzeit in der Ausführung begriffenen Bahnhöfe ersichtlich sein.

Einmalige und außerordentliche Ausgaben für Anlage und Erweiterung von Verschiebebahnhöfen.

	Gesamtkosten in Millionen Mark
Erweiterung des Verschiebebahnhofes Harburg . . .	1,78
„ „ „ „ Eidelstedt . . .	6,65
„ „ „ „ Tempelhof . . .	4,45
„ „ „ „ Rummelsburg . .	4,75
„ „ „ „ Frankfurt a. O. . .	5,00
Verlängerung der Verschiebegleise in Oppeln	0,31
Herstellung eines Verschiebebahnhofes in Kalk-Nord . .	16,43
„ „ „ „ „ Cöln-Nippes .	23,40
„ „ „ „ „ Dirschau . .	8,90
Erweiterung „ „ „ „ Saspe . . .	2,28
„ „ „ „ „ Essen . . .	1,70
Umbau des „ „ „ Osterfeld Süd	0,56
Übertrag	76,21
Übertrag	76,21
Erweiterung des Verschiebebahnhofes in Falkenberg .	2,50
Herstellung eines „ „ „ Rotensee . .	6,02
im ganzen	84,73

Schließlich kann nicht unerwähnt bleiben, daß es nicht nur von Wichtigkeit ist, die Verschiebekosten für einen Wagen, sondern auch für Gruppen von Wagen zu ermitteln, um eine sichere Grundlage für die Bildung eines Zug- und Gruppentarifs zu gewinnen.

Im engen Zusammenhange mit den Verschiebekosten steht auch die Frage, welchen Einfluß der Verschiebedienst auf den Wagenumlauf ausübt. Es dürfte daher von Interesse sein, aus Nachstehendem zu ersehen, welche Beschleunigung des Wagenumlaufes durch Vermeidung des Verschiebedienstes in Verbindung mit der Selbstentladung erreicht werden kann. Nach der Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands für das Rechnungsjahr 1911 sind auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken sowie auf Neubaustrecken der eigenen Bahn überhaupt Wagenachskilometer von den eigenen Güterwagen der deutschen Staatsbahnen im Durchschnitt geleistet worden 16 979 km, mithin bei 300 Betriebstagen im Durchschnitt täglich 56,6 km. Nach dem dem Landtag zugegangenen Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1911 betrug der Umlauf der vollspurigen Güterwagen 18 020 km, mithin bei 300 Betriebstagen täglich 60,3 km. Als im Abgeordnetenhause diese geringe Leistung zur Sprache kam, wurde regierungsseitig darauf hingewiesen, daß der jährliche Güterwagenumlauf der Durchschnitt der Haupt- und Nebenbahnen sei und durch die große Ausdehnung und den geringen Verkehr der letzteren natürlich ungünstig beeinflußt werde. Aber abgesehen hiervon, kommt auch in Betracht, daß in dem Wagenumlauf alle Güterwagen, auch die bedeckten, eingeschlossen sind, die im allgemeinen einen geringeren Umlauf haben, als die Kohlenwagen, um die es sich vorzugsweise handelt. Bis zu welcher Höhe der Wagenumlauf der Kohlenwagen gesteigert werden kann, habe ich in meiner Schrift über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der preußischen Staatsbahnen unter Bezugnahme auf den Pendelzugbetrieb Algringen-Völklingen nachgewiesen. Diese 85 km lange Strecke wird nämlich von den aus Talbot-Selbstentladern von 25 t Ladegewicht bestehenden Pendelzügen täglich zweimal hin und her befahren. Der tägliche Umlauf beträgt daher statt des Durchschnitts von 56,6 bezw. 60,3 Kilometer hier 340 km und der jährliche Umlauf bei 300 Betriebstagen statt 16 979 bezw. 18 020 km hier 102 000 km.

Nachdem übrigens dem Vernehmen nach jetzt vom preußischen Staate schon bei einer täglich einmaligen Be- und Entladung von Massengütern Talbot-Selbstentlader gestellt werden, ist jedenfalls eine Verminderung des Verschiebedienstes, somit eine Beschleunigung des Wagenumlaufes und damit eine günstigere Ausnutzung der Betriebsmittel wie der Gleisanlagen zu erwarten.

Schwabe, Geh. Regierungsrat.

Die Einrichtung der Staatseisenbahnverwaltung

Die Schriftleitung erhielt von Herrn Professor Blum in Hannover folgende Zuschrift mit dem Ersuchen um Veröffentlichung:

„Zu den Ausführungen in Nr. 29 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen möchte ich in Kürze folgendes bemerken:

1. Meine Besprechung der Wehrmannschen Ausführungen hat nicht überall Befremden erregt. Sie ist vielmehr von vielen Seiten als zutreffend bezeichnet worden.

2. Den Ausführungen von Exzellenz Wehrmann habe ich Aufnahme in die Verkehrstechnische Woche Nr. 28 gewährt, wenn ich sie auch nicht als eine Widerlegung meiner Kritik ansehen kann.

3. Die Bezugnahme des Herrn Präsidenten v. Mühlenfels auf die Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde zu Berlin erscheint nicht ganz einwandfrei, weil die Angelegenheit zwischen dem Verlage der Verkehrstechnischen Woche und dem Verein für Eisenbahnkunde derzeit noch in der Schwebe war, so daß ich persönlich gar keine Gelegenheit hatte, mich zur Sache zu äußern.

4. Herr Präsident v. Mühlenfels verfällt in seiner Schlußfolgerung in denselben Fehler, den ich in der Schrift von Exzellenz Wehrmann verurteilt hatte. Ich kann auch ihm den Vorwurf der Einseitigkeit nicht ersparen, wenn er die Verwaltung von der Technik zu trennen sucht, was in der scheinbar nicht unabsichtlichen Gegenüberstellung „Technik und Verwaltung" zum Ausdruck kommt. Solche unerwünschten, dem Wesen beider Disziplinen widersprechenden Trennungen und Gegenüberstellungen sind ebenso, wie die Gegenüberstellung im Wehrmannschen Werk „wirtschaftlich-technisch" nur zu leicht geeignet, Mißverständnisse hervorzurufen und das von uns erstrebte freundschaftliche Zusammenarbeiten der Juristen und Techniker zu schädigen. Wie sehr uns dies aber am Herzen liegt, erhellt aus der Tatsache, daß wir durch ernste Mitarbeit die Bestrebungen der führenden Juristen unterstützen, die darauf hinzielen, den jungen Kollegen eine vielseitigere Ausbildung zu geben und sie u. a. auch mit den Einrichtungen auf den verschiedenen Gebieten der Technik vertraut zu machen. Prof. Blum."

Der Unterzeichnete beschränkt sich auf nachstehende Erklärung hierzu:

Zu 3. Inwiefern meine Bezugnahme auf die Verhandlungen des Vereins für Eisenbahnkunde Herrn Prof. Blum nicht ganz einwandfrei erscheint, ist für mich aus seinen Ausführungen nicht ersichtlich. Die angezogene Verhandlung des Vereins war nicht vertraulich, und ich konnte daher auf Grund der mir gewordenen zuverlässigen Mitteilung sehr wohl das sagen, was ich in Nr. 34 S. 479 d. Z. gesagt habe. Die von Herrn Prof. Blum seinem Vorwurf hinzugefügte Begründung bezieht sich auf Dinge, von denen in meiner Mitteilung mit keinem Wort die Rede war.

Zu 4. Herr Prof. Blum macht mir den Vorwurf der Einseitigkeit, weil ich durch den Ausdruck „Technik und Verwaltung" gesucht hätte, die Verwaltung von der Technik zu trennen. Er selbst spricht aber wenige Zeilen weiter von dem Wesen „beider Disziplinen", kann also selbst nicht umhin, die in der Eisenbahnverwaltung tatsächlich vereinigten „Disziplinen" voneinander zu unterscheiden. Ich fasse die Stellung von Technik und Verwaltung nicht anders auf, als in seiner obigen Zuschrift Herr Professor Blum. Sie sind auch für mich eng verbunden und sollen gemeinsam an den großen Aufgaben des Eisenbahnwesens mitwirken. Beide verfolgen wirtschaftliche Zwecke; lebhaft habe ich den Worten von Exzellenz Wehrmann zugestimmt, in denen er erklärt, daß die Verbindung mit wirtschaftlichem Denken für die technische Arbeit selbstverständlich sei und niemals das eine von dem anderen getrennt werden könne.

Gern begrüße ich Herrn Prof. Blums Ausspruch über das erstrebte freundschaftliche Zusammenarbeiten von Juristen und Technikern und die Unterstützung der Bestrebungen, die jungen Juristen mit den Einrichtungen auf den verschiedenen Gebieten der Technik vertraut zu machen.

Dieses freundschaftliche Zusammenarbeiten hat übrigens meines Wissens in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung im allgemeinen von jeher bestanden und ist eine der Ursachen ihrer großen Erfolge. v. Mühlenfels.

Verbandstag des Staatseisenbahnerverbandes.

Am 27. und 28. Mai d. J. wurde in Mainz der Verbandstag des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen abgehalten. Ihm ging am 26. Mai ein vom Eisenbahnverein Mainz veranstalteter Festabend voraus, bei dem Oberregierungsrat Gallo in Vertretung des erkrankten Eisenbahndirektionspräsidenten Laury, Reg.-Rat Muhl als Vertreter der Provinzialregierung und Oberbürgermeister Dr. Göttelmann den 176 Verbandsvertretern ein herzliches Willkommen entboten und der Verbandsvorsitzende Oberregierungsrat Dr. Grünberg aus Cassel dankend erwiderte.

Am Vor- und Nachmittage des 26. Mai hatten schon die Versammlungen des Verbandes der Eisenbahnspar- und Darlehnskassen, einer aus den Allgemeinen Eisenbahnvereinen hervorgegangenen Einrichtung, unter dem Vorsitz des Oberregierungsrats Dr. Grünberg stattgefunden. Außer der Regelung zahlreicher innerer Verbandseinrichtungen war hierbei insbesondere eine anderweite Geldanlegung erörtert, aus der eine erheblich erweiterte Heranziehung von Spargeldern, eine größte Sicherheit und Liquidität und ein engerer Zusammenschluß aller Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen erhofft wird.

Die Verhandlungen des Verbandstags am 27. Mai eröffnete der Verbandsvorsitzende nach Begrüßung der Vertreter und Gäste mit der Erstattung des Jahresberichts und eines Berichts über die Ausführung der Beschlüsse des vorjährigen Verbandstages. Hervorzuheben ist, daß der Verband einen weiteren erheblichen Zuwachs erfahren hat und von 799 Vereinen mit 463 000 Mitgliedern auf über 820 Vereine mit über 512 000 Mitgliedern angewachsen ist. Die zahlreichen bisher aus ihm hervorgegangenen Wohlfahrtseinrichtungen, die Verbandskrankenkasse, die Spar- und Darlehnskasse, die Konsum- und Wirtschaftsvereine, die Kaffee-, Milch- und Selterwasseranstalten, die Schrebergärten, die Frauenvereine, Erholungsheime, Ferienkolonien, Büchereien, Fortbildungsschulen, Beratungsstellen usw., erfreuen sich durchweg einer gedeihlichen Entwicklung.

Als neue Verbandseinrichtung ist eine Hinterbliebenenkasse zur Gewährung ergänzender Witwen- und Waisenrenten auf dem vorjährigen Verbandstage beschlossen worden. Nähere Angaben über diese ganz neuartige Einrichtung sind auch in dieser Zeitung wiederholt veröffentlicht worden (s. zuletzt in Nr. 41 S. 675 d. Ztg.). Ihre Angliederung an die bestehende Verbandskrankenkasse als neuer Tarif III ist von deren Hauptversammlung zum Beschluß erhoben und von den Herren Ministern der öffentlichen Arbeiten, des Innern und der Justiz genehmigt worden. Nach Feststellung der umfangreichen Vorbereitungen wird diese neue Kasse voraussichtlich am 1. Juli d. J. in Wirksamkeit treten.

Als besonders erfolgreich hat sich auch ein zweiter Beschluß des vorjährigen Verbandstags erwiesen. Die vom 1. Januar 1913 ab in erweiterter und verbesserter Form als Wochenschrift erscheinende Verbandszeitschrift „Die Eisenbahn" hat in den Mitgliederkreisen großen Anklang gefunden. Die Verteilung des Blattes, das gegenwärtig in über 517 000 Exemplaren gedruckt wird, ist derart geregelt, daß jedes Vereinsmitglied die Nummer, welche das Datum des Sonntags trägt, spätestens am vorhergehenden Sonnabend erhält. Die Berichterstattung fand nach kurzer Besprechung allseitige Zustimmung.

Es wurde sodann eine Satzungsänderung dahingehend beschlossen, daß nur im Dienst befindliche Beamte und Arbeiter Vertreter und Ersatzmänner zum Verbandstage sein können.

Eine längere Erörterung knüpfte sich an den Antrag des die Tagesordnung für den Verbandstag festsetzenden Verbandsausschusses, daß der Verband aus seinem Vermögen den Betrag von 25 000 ℳ anläßlich des Regierungsjubiläums des Kaisers der Gründung eines Knabenhorts widmen sollte. Gleichzeitig sollten alle Einzelvereine ersucht werden, aus ihrem Vermögen, nicht aber durch Sondersammlungen sich an dieser Stiftung zu beteiligen. Da inzwischen jedoch bekannt geworden war, daß im Interesse des Weiterausbaus des seit Jahren segensreich wirkenden Töchterhorts eine Hinausschiebung der für Knaben vorzusehenden Wohlfahrtseinrichtung erwünscht sei, wurde beschlossen, die Jubiläumsstiftung einer allgemeinen Familienfürsorge zu widmen, wenn der Herr Minister dies zurzeit für zweckmäßiger als die Einrichtung eines Knabenhorts hält. Der Vorsitzende teilt mit, daß Beiträge zur Jubiläumsstiftung schon in großer Menge angemeldet seien und daß man wohl hoffen dürfe, daß diese Beiträge nicht zurückgezogen werden würden, wenn die maßgebende Entscheidung sich für die Familienfürsorge ausspricht. Im Anschlusse hieran hatte der Vorsitzende mitgeteilt, daß dem Verbande die hohe Ehre zuteil werden würde, durch eine Deputation dem Kaiser zu seinem Regierungsjubiläum eine Dankbarkeits- und Huldigungsadresse überreichen zu dürfen. Die Deputation wird aus einem höheren, einem mittleren, einem unteren Beamten, einem Werkstatts- und einem Betriebsarbeiter bestehen.

Von den sonstigen Beratungsgegenständen ist zu erwähnen, daß nach der einstimmigen Meinung des Verbandstags die Einrichtung von Sterbekassen innerhalb der Eisenbahnvereine nicht zweckmäßig ist. Soweit solche bestehen, wird empfohlen, die Sterbekassen abzusondern und neben den Eisenbahnvereinen zu führen, damit den Eisenbahnbediensteten nicht durch hohe Mitgliedsbeiträge der Beitritt zu den Vereinen erschwert wird. Der Beitritt zu den Vereinssterbekassen soll nur freiwillig sein.

Ein Antrag auf Beschaffung einheitlicher Verbands- und Vereinsabzeichen wurde durch Einsetzung eines Ausschusses hierfür erledigt. Ein Zwang zur Einführung eines Abzeichens solle nicht ausgeübt werden. Die Vereine, die bereits ein Vereinsabzeichen haben, sollten dies behalten und aufbrauchen. Die

noch keines haben, sich aber ein solches anschaffen wollten, sollten das einheitlich gewählte annehmen.

Längere Aussprache erforderte auch die Frage der Übertragung eines Teils des Vereinsvermögens bei Abzweigung eines neuen Vereins auf diesen. Die vom Verbandsausschuß hierfür gemachten Vorschläge, die nicht zwingender Natur sind, wurden genehmigt.

Als Vorort des Verbandes wurde der bisherige Vorort Cassel ohne jede Debatte einstimmig wiedergewählt. Zur Festsetzung der Ausführungsbestimmungen für die Jubiläumsstiftung wurde ein zehngliedriger Ausschuß, bestehend aus 5 Beamten und 5 Arbeitern, unter dem Vorsitz des Verbandsvorsitzenden eingesetzt. Für die nächstjährige Verbandstagung wurde Berlin gewählt.

Aus den sonstigen Veranstaltungen ist noch hervorzuheben, daß bei dem gemeinsamen Mittagessen am 27. Mai Huldigungs- und Begrüßungstelegramme an Seine Majestät den Kaiser, Seine Königliche Hoheit den Großherzog von Hessen und bei Rhein, an den Herrn Minister, an den Ehrenpräsidenten des Verbandes, Eisenbahndirektionspräsidenten a. D. Ulrich, und an den Mitbegründer des Verbandes, Eisenbahndirektionspräsidenten a. D. Thomé, abgesandt wurden, deren dankende Antworten in den nächsten Tagen eingingen.

Am Nachmittag des 27. Mai fuhren die Verbandsvertreter mit Sonderzug nach Wiesbaden und besichtigten unter Führung dortiger Vereinsmitglieder die Sehenswürdigkeiten. Überaus genußreich war schließlich am 28. Mai eine Rheinfahrt von Mainz bis zur Loreley, zurück nach Aßmannshausen, mit Zahnradbahn und zu Fuß über das Jagdschloß nach dem Niederwalddenkmal, wo Vertreter des Rüdesheimer Eisenbahnvereins eine würdige vaterländische Feier veranstalteten, hinunter nach Rüdesheim und hinüber nach Bingerbrück zur Elisenhöhe, wo ein harmonisch verlaufener Abend mit prächtiger Beleuchtung einen schönen Abschluß des Verbandstages brachte.

Die geplante Sauertalsperre im Großherzogtum Luxemburg.

Über die Entwürfe zum Bau einer Talsperre an der oberen Sauer, die bisher nur wenig bekannt sind, teilt J. P. Manternach in Heft 12 des lfd. Jahrg. der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" näheres mit. Danach ist der alleinige Zweck der Talsperre die Erzeugung elektrischer Kraft; sie wird also nicht die Aufgabe haben, Überschwemmungen zu verhüten, wie beispielsweise die Talsperren der Urft in der Eifel und bei Marklissa in Schlesien. Nicht nur die luxemburgische Landesregierung soll dem Plan wohlwollend gegenüberstehen, auch die kommunalen und genossenschaftlichen Verbindungen bringen ihm berechtigtes Interesse entgegen, da die zu erzeugende elektrische Kraft voraussichtlich zu billigen Preisen abgegeben werden könnte. Hierdurch würden insbesondere der Landwirtschaft, dem Kleingewerbe und der kleinen und mittleren Industrie große Vorteile zugewendet, die allesamt unter einem empfindlichen Mangel an Arbeitskräften zu leiden haben und im Wettkampf mit der Großindustrie kaum noch bestehen können. Nicht zuletzt aus diesen Erwägungen heraus ist nach Mitteilung des Verfassers der englischen Gesellschaft „The Transport Development and Power Syndicate Ltd." die Genehmigung zum Bau der Talsperre in bereitwilliger Weise erteilt worden.

Die Stauanlage soll oberhalb Liefringen erbaut werden, so daß der Stausee mit einer Länge von etwa 18 km und einer Breite bis zu 300 m bis dicht an die belgische Grenze heranreichen wird. Die unter Wasser zu setzende Gesamtfläche beträgt rund 300 ha. Das Fassungsvermögen der Anlage wird auf 50 Millionen cbm geschätzt. Die Gegend soll viel Ähnlichkeit mit dem zum Wassergebiet der Urfttalsperre gehörenden Eifelgebiet haben; das Gefälle der Sauer von der belgischen Grenze bis Insenborn beträgt etwa 42 m. Die natürlichen Verhältnisse erscheinen dem Verfasser ziemlich günstig; einem Ausbau von 8000 bis 9000 PS. stehen danach keine allzu großen technischen Schwierigkeiten entgegen. Über die Lage und den Ausbau des Kraftwerkes schweben zurzeit drei Entwürfe, von denen selbstverständlich das die größte Wirtschaftlichkeit verbürgende zur Ausführung kommt. Nach Ansicht des Verfassers wird der Bau zu manchen neuen gesetzgeberischen Bestimmungen Anstoß geben, die für die gesamte Elektroindustrie des luxemburgischen Landes von Nutzen sein können.

Die Strompreise der Kilowattstunde sollen bis auf Entfernungen von 4 km von den Hauptleitungen für Kraft höchstens 25 Cts., für Licht höchstens 40 Cts. betragen. Für Bahnbetriebe soll der Preis je nach dem Jahresverbrauch durch Sondervertrag festgelegt werden; er darf jedoch nicht höher sein als 9 Cts. für die ersten 500 000 KW./Std. jährlich; 8½ Cts. für 500 000 bis 1 000 000 KW./Std. jährlich; 8 Cts. für 1 000 000 bis 1 500 000 KW./Std. jährlich; 7 Cts. über 1 500 000 KW./Std. jährlich. Wenn die Gesellschaft während drei aufeinanderfolgender Jahre über 8,5 % Dividende verteilt, müssen die Höchstpreise ermäßigt werden, aber nicht unter 20 Cts. für Kraft und 30 Cts. für Licht.

Hauptabnehmer werden sein das Kleingewerbe und die Landwirtschaft, die Bahnen und die Großindustrie. Die Belastungsschwankungen, welche im Licht- und Kraftverbrauch entstehen, werden voraussichtlich einigermaßen durch die Bahnen ausgeglichen. Eine bedeutende Steigerung der Ausnutzungskraft der Anlage wird durch die Großindustrie erzielt.

Das elektrische Bahnwesen Luxemburgs ist noch ziemlich unentwickelt. Dem Zuge der Zeit folgend, bricht sich auch hier die Strömung, sämtliche Kleinbahnen zu elektrisieren, immer mehr Bahn. Ob aber die gesamte hierzu nötige Kraft von der Sauertalsperre bezogen würde, erscheint fraglich, denn von nicht geringem Einfluß in dieser Beziehung wäre die Wendung, die der Plan des Verkaufs der Domanialerzkonzessionen genommen hat. Die Deutsch-Luxemburgische Bergwerks- und Hütten-A.-G. verpflichtet sich, gemäß ihrem An-Angebot vom 30. Januar 1913 „auf Verlangen der Regierung dem Staat oder den Gemeinden des Großherzogtums eine Strommenge bis 4 Millionen Kilowattstunden auf das ganze Jahr, auf 8760 Stunden gleichmäßig verteilt, für Beleuchtungs- oder Kraftzwecke zu liefern. Die Bedingungen, unter denen diese Lieferungen auszuführen sind, werden durch ein Sondergesetz geregelt, dessen Dauer nicht kürzer als 15 Jahre sein soll." Infolge dieses Angebots wird der Absatz der Sauertalsperre, soweit der Bahnbetrieb in Frage kommt, einen Abbruch erleiden; immerhin kann für ein Netz von 150 km Überlandbahnen mit einem Verbrauch von jährlich 3 Millionen Kilowattstunden gerechnet werden. Durch den Wettbewerb der obengenannten Gesellschaft wird der Einheitspreis des Bahnstroms jedoch voraussichtlich kaum über 7 Cts. steigen. Hierbei ist von Interesse, daß für den Betrieb der Berliner Stadtbahn von einer Unternehmergruppe je nach dem Umfang der Stromlieferung ein Strompreis von 3,3 und 3,8 ₰ für die Kilowattstunde angeboten ist.

Nach dem Vorprojekt wird der wasserbautechnische Teil der luxemburgischen Anlage ein Kapital von etwa 6 Millionen Franken und das Kraftwerk mit Maschinenanlagen und Verteilungsanlage eine Ausgabe von rd. 5 Millionen Franken erfordern. Nach der reichlich mit statistischen Tabellen ausgestatteten Abhandlung müßte das Unternehmen einen Gewinn abwerfen.

Die beiden englischen Teilnehmer am Vereinsreiseverkehr.

Der Umstand, daß die englische Große Zentral-Eisenbahn ihre Aufnahme in den Vereinsreiseverkehr beantragt hat (s. Nr. 17 d. Ztg. v. 1. März d. J.), lenkt die Aufmerksamkeit der deutschen Fachleute auf diese englische Eisenbahngesellschaft, und es sei deshalb auf ihre Einrichtungen hier kurz eingegangen. Im Anschluß daran soll eine kurze Schilderung derjenigen englischen Eisenbahn gegeben werden, die als erste schon vor der Großen Zentral-Eisenbahn dem Vereinsreiseverkehr beigetreten ist und ihm z. Z. als einzige unter den englischen Eisenbahnen angehört, nämlich der Nordostbahn. Das Vorgehen dieser beiden Eisenbahngesellschaften ist mit großer Freude zu begrüßen, und es ist zu wünschen, daß die übrigen englischen Eisenbahnverwaltungen ihrem Beispiel bald folgen mögen.

I. Die Große Zentral-Eisenbahn, die hier nach englischem Gebrauch als G. Z. bezeichnet werden soll, ist in ihrer jetzigen Form ein junges Unternehmen: bis zum Jahre 1897 hieß sie die Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway. Ihre ursprünglichen Hauptstrecken dehnten sich im wesentlichen von Ost nach West aus und bildeten die Verschmelzung einer Anzahl von Einzelbahnen in Yorkshire, Lincolnshire und Lancashire. Erst in den neunziger Jahren wurde eine Verbindung mit London hergestellt. Es waren dabei gegen 150 km Eisenbahn neu zu bauen, während sonst bestehende Strecken mitbenutzt wurden. 1899 wurde der Personenverkehr mit London eröffnet; schon vorher war der Kohlenverkehr aufgenommen worden und der allgemeine Güterverkehr folgte bald darauf nach. 1905 wurde

die Leitung von Manchester nach London verlegt, wo die Dienststellen in dem Bahnhof Marylebone untergebracht sind. Von der nach London führenden Strecke zweigen einige Seitenbahnen ab, darunter diejenige nach Stratfort-on-Avon, der Shakespearestadt. Die Zweigbahn nach Banbury, die ebenfalls zu den Seitenstrecken der Verbindung mit London gehört, stellt den Anschluß an die Große Westbahn her; ihr kommt für den Verkehr zwischen dem Nordosten und dem Westen Englands große Bedeutung zu. Im laufenden Jahrhundert hat die G. Z. noch eine Anzahl weitere Strecken ihrem Netz einverleibt, darunter 1907 die seit 1896 im Betrieb befindliche Lancashire, Derby and East Coast Railway mit über 90 km Länge, die wegen der von ihr durchschnittenen Kohlengebiete von Wichtigkeit ist. 1906 wurde unmittelbar nördlich von London die neue Strecke Grendon Underwood-Neasdon eröffnet, die zur Entlastung der diese Punkte bereits verbindenden alten Hauptstrecke dienen soll. Sie ist nicht ausschließliches Eigentum der G. Z., sondern zwischen Northold und Ashendon ist die Große Westbahn Miteigentümerin. In demselben Jahre wurde der viergleisige Ausbau zwischen Ardwick und Hyde Junction beendet; zugleich wurde für die Signalanlagen elektro-pneumatischer Betrieb eingeführt. 1910 wurde die Umgehungsbahn bei Doncaster eröffnet, die den Verkehr im Bezirk von Südyorkshire sehr förderte. Von den sonstigen Veränderungen der letzten Jahre sei nur noch die Anlage der Wagenwerkstätten in Dukinfield genannt, die 1908 eröffnet wurden. Die Lokomotivwerkstätten der Gesellschaft befinden sich in Gorton bei Manchester. Die Gesamtlänge der im Besitz der G. Z. befindlichen Strecken betrug Anfang 1912 1020 km, dazu kamen noch 490 km, die nur zum Teil Eigentum der G. Z. sind, von ihr gepachtet sind oder von ihr mitbenutzt werden, so daß sich ihr Betrieb über ein Netz von 1520 km Länge erstreckt.

Der größte Bahnhof der G. Z. ist London Road in Manchester, dem alten Ausgangspunkt ihrer Strecken. Ihr Londoner Bahnhof, Marylebone, hat ein stattliches Empfangsgebäude von 100 m Länge; in seinem Obergeschoß befinden sich die Diensträume für die Leitung der Bahn. Zwischen dem Gebäude und den Kopfbahnsteigen liegt ein 30 m breiter Querbahnsteig, der sich über die ganze Länge des Empfangsgebäudes hinzieht. Der Bahnhof steht durch einen Personentunnel mit der Bakerstreet und Waterloo-Röhrenbahn in Verbindung. Hier findet sich auch das größte Stellwerk der Gesellschaft mit 100 Hebeln. Eine sehr wichtige Rolle für das Wirtschaftsleben der G. Z. spielen ihre Häfen. Ihr gehören die Anlagen in Grimsby, dem größten Fischereihafen der Welt, und die neuen, von ihr selbst geschaffenen Anlagen in Immingham. Mit der Verbesserung des natürlichen Hafens in Grimsby wurde schon 1801 begonnen, also zu einer Zeit, wo an Eisenbahnen noch nicht zu denken war. Die Vorgängerin der G. Z., die Manchester, Sheffield and Lincolnshire Railway übernahm den Hafen von der Gesellschaft, die ihn gebaut hatte, und begann schon 1846 mit seiner Erweiterung. Seitdem ist der Hafen wiederholt vergrößert worden. Außer für die Fischerei ist er namentlich auch für den Holzhandel von Bedeutung. Er besitzt die größten Wasserflächen an der englischen Ostküste zur Lagerung von Holz. Der Hafen von Immingham liegt etwa 10 km westlich von Grimsby am Humber; er ist erst unlängst für den Verkehr eröffnet worden. Zu seinem Verkehrsgebiet gehören namentlich die benachbarten Kohlenfelder von Südyorkshire, Derbyshire und Nottinghamshire, und er besitzt deshalb alle zum Verladen von Kohlen nötigen Vorkehrungen. Er ist mittels dreier Schienenverbindungen von den Strecken der G. Z. zugänglich. Von Grimsby aus betreibt die Eisenbahngesellschaft einen lebhaften Schiffsverkehr mit fast allen Häfen des Festlandes von Nordeuropa. Die erste parlamentarische Genehmigung zum Betriebe der Schiffahrt wurde ihr im Jahre 1864 erteilt. Außerdem ist die G. Z. Eigentümerin von vier Schiffahrtskanälen, die zusammen 170 m lang sind. Sie sind alle vier älter als die Eisenbahn und von ihr in den Jahren 1846 und 1848 übernommen worden. Auch vier Gasthäuser gehören zum Besitz der G. Z. und werden von ihr betrieben.

Bei der letzten Generalversammlung hat sich der Vorsitzende des Aufsichtsrates bei dem Bericht über das Jahr 1912 dahin ausgesprochen, daß trotz mancher Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft befriedigend ist und deshalb auch eine günstige Weiterentwicklung erwartet werden kann.

II. Die Nordostbahn, abgekürzt N. E. bezeichnet, ist erheblich umfangreicher als die Große Zentral-Eisenbahn. Ihr Netz ist 2705 km lang; dazu kommen noch 86 km, die sie gepachtet hat oder an denen ihr nur ein Teileigentum zusteht, so daß ihre Betriebslänge 2791 km ausmacht. Sie hat vor jener auch den Vorzug voraus, daß ihr ausgedehntes Verkehrsgebiet auf sie allein angewiesen ist und daß ihr Netz eine wohl abgerundete, in sich abgeschlossene Gestalt hat. Ihr Besitz dehnt sich über Yorkshire, Durham und Northumberland, sowie über Teile von Westmorland und Cumberland aus. Zu ihren Strecken gehört die älteste Eisenbahn der Welt, im heutigen Sinne gesprochen, nämlich die Strecke Stockton-Darlington, die am 27. September 1825 eröffnet wurde. Sie wurde 1863 der Nordostbahn einverleibt. Die N. E. ist 1854 durch Verschmelzung der Hauptstrecken des Eisenbahnkönigs Hudson entstanden; 1862 trat zu der York, Newcastle and Berwick-Eisenbahn, der York and North Midland-Eisenbahn und der Leeds Northern-Eisenbahn, die bis dahin die N. E. gebildet hatten, noch die Newcastle and Carlisle-Eisenbahn hinzu. Die letztere war bereits im Jahre 1829 gegründet worden, und auch die anderen Teilbahnen, aus denen sich die N. E. zusammensetzte, gehören zu den ältesten unter den englischen Eisenbahnen. Von York, dem Sitz der Leitung, gehen die Strecken der N. E. strahlenförmig nach allen Richtungen aus; sie bilden das Mittelglied der Verbindung zwischen London und Edinburg entlang der Ostküste, indem sie bei Saftholme Junction in der Nähe von Doncaster an die von London kommende Große Nordbahn und in Berwick an die nach Edinburg führende Nordbritische Eisenbahn anschließen. In bezug auf die Menge der beförderten Kohlen übertrifft die N. E. alle anderen englischen Eisenbahnen.

Der größte Bahnhof der N. E. ist der Hauptbahnhof in Newcastle mit 15 Bahnsteigen, der wichtigste derjenige von York, von dem durchgehende Schnellzüge nach fast allen bedeutenden Städten von England und Schottland ausgehen. In ihn münden außer den Nordostbahnzügen die Züge von fünf anderen Gesellschaften ein, die die Gleise der Nordostbahn auf 30 km und mehr benutzen. Hier befindet sich auch das größte Stellwerk der Gesellschaft, das mit seinen 295 Hebeln zugleich das größte handbediente Stellwerk Englands ist. Außer auf den eigenen Gleisen verkehren die Nordostbahnzüge noch auf den Gleisen einer ganzen Anzahl von anderen Eisenbahngesellschaften. In der Umgebung von Newcastle wird ein etwas über 50 km langes Netz von Vorortstrecken schon seit einigen Jahren elektrisch betrieben, und zwar werden die Züge mit Hilfe von elektrischen Lokomotiven befördert. Neuerdings wird die Einführung elektrischer Zugförderung zwischen Middlesborough und Sheldon geplant, wo eine 30 km lange Strecke mit ungewöhnlich schwerem Güterverkehr für elektrischen Betrieb eingerichtet werden soll. Der dazu erforderliche hochgespannte Wechselstrom soll aus einer Luftleitung mit 1500 Volt Spannung entnommen werden. Die Lokomotiven sollen auf der Wagrechten 1400 t mit einer Geschwindigkeit von 40 km in der Stunde ziehen können.

Die N. E. zeichnet sich dadurch aus, daß sie eine ganze Anzahl Steilrampen besitzt, die bis zu einer Neigung von 1:40 noch mit Lokomotiven betrieben werden; auf den noch steileren Strecken werden dagegen die Züge von feststehenden Maschinen mit Hilfe von Seilen zu Berg gezogen. Die bemerkenswerteste von den Steilrampen mit Kabelbetrieb ist die Ingleby-Rampe bei Battersby Junction in Yorkshire, die mit 1 : 6 geneigt ist.

Die N. E. besitzt keine eigenen Schiffe, ist aber an einigen Schiffahrtslinien beteiligt, die die Verbindung zwischen ihren Häfen und den meisten Häfen der Küste des nordeuropäischen Festlandes herstellen. Auch ihre auf gesetzlicher Grundlage beruhende Berechtigung zur Ausübung der Schiffahrt nach einigen von diesen Häfen läßt die N. E. durch eine Schiffahrtsgesellschaft ausüben. An Hafenanlagen gehören der N. E. diejenigen in Hull, in Hartlepool, in Middlesborough und am Tyne. In Hull ist namentlich ein starker Verkehr mit Getreide, Obst und sonstigen Lebensmitteln zu bewältigen, während in Middlesborough die Ausfuhr von Erzeugnissen der Eisen- und Stahlindustrie überwiegt. Die Kohlenausfuhr des Tyne-Hafens beläuft sich jährlich auf über 7 000 000 t. Zum Besitz der N. E. gehören endlich drei Kanäle in einer Gesamtlänge von 95 km, die alle drei erheblich älter sind als die Eisenbahn und von ihr schon in den vierziger Jahren übernommen worden sind. Endlich betreibt sie auch fünf Gasthäuser.

In ihren Schulen unterrichtet die N. E. ihre Angestellten in allen Fächern, die für den Eisenbahnbeamten von Wert sind. Außerdem unterhält sie an ihren größeren Bahnhöfen Klubhäuser für ihre Angestellten, die mit Hörsälen zur Veranstaltung von belehrenden Vorträgen und Musikaufführungen ausgestattet sind.

Auch bei der N. E. war das Ergebnis des Betriebes im letzten Halbjahr derart, daß bei der Generalversammlung die Erklärung abgegeben werden konnte, die Lage der Gesellschaft sei eine recht befriedigende. Sie ist in der letzten Zeit viel genannt worden, weil ihr Personal die Arbeit niedergelegt hatte, um die Wiedereinstellung eines Lokomotivführers zu erzwingen, der wegen gerichtlich festgestellter Trunkenheit entlassen worden war. Dieser Streik wurde deshalb nicht ganz mit Unrecht als ein Kampf der Bahnbediensteten um das Recht, sich betrinken zu dürfen, bezeichnet.

Gebirgswälder und Eisenbahnen.

Unter dieser Überschrift finden sich in der „Schweizerischen Bauzeitung" bemerkenswerte Ausführungen, die einem Vortrage des Forstinspektors der Schweizerischen Bundesbahnen Burri in Luzern entstammen. Wir geben daraus folgendes auszugsweise kurz wieder. Der Gebirgswald bildet für die am Hang hinführende Bahn sowohl einen Schutz, als auch eine Gefahr; er schützt einerseits gegen elementare Gewalten, wie Lawinen, Steinschläge, Bodenabrutschungen usw., anderseits aber entstehen aus dem schützenden Walde für den Bahnbetrieb Gefahren durch die Holzgewinnungsarbeiten, insbesondere das sogenannte „Reisten" des Holzes, das Herabgleitenlassen der Stämme in natürlichen Rinnen. Zur Sicherung der Bahnanlage und des Zugverkehrs muß sich die Bahnverwaltung gegen die aus dieser Art des Holztransports entspringenden Gefahren auf zweierlei Weise schützen, entweder durch Regulierung der Holzgewinnungsarbeiten unter Belassung des Schutzwaldes im Besitze des bisherigen Eigentümers oder durch Erwerbung des Schutzwaldes und möglichste Anpassung des Wirtschaftsbetriebs an die Erfordernisse der Bahnsicherheit. Bei dem ersteren Verfahren kommen vier Möglichkeiten in Betracht: Erlaß von Vorschriften über die Holzgewinnungsarbeiten, Aufführung von Schutzbauten, Verbesserung der Holztransportmittel, Ausführung der Holzgewinnungsarbeiten durch die Bahnverwaltung. Werden von der Bahnverwaltung Vorschriften über die Holzgewinnungsarbeiten und die Bewirtschaftung des Schutzwaldes aufgestellt, so sind sie vom Bundesrat zu genehmigen und erhalten als Bundesratsbeschluß, auch „Reistreglement" genannt, Gesetzeskraft. Solche Bundesratsbeschlüsse bestehen zur Sicherung des Zugverkehrs auf verschiedenen Gebirgsstrecken der S. B. B., z. B. an der Gotthardbahn, Brünigbahn usw., ihre Bestimmungen sind zum Teil sehr weitgehend und beziehen sich mitunter auch auf die Behandlung des Waldes selbst, wie z. B. im Bereiche der Brünigbahn die Ausführung von Kahlschlägen verboten ist. Als Schutzbauten kommen zur Anwendung: Leitdämme, Schutzmauern und Schutzwände. Haben die Schutzwälder eine solche Lage, daß nur das Reisten, nicht aber das Fällen und Rücken des Holzes den Bahnbetrieb gefährdet, so wendet man am besten Transportmittel an, die je nach der Örtlichkeit in Abfuhrstraßen, Schlittwegen, Reistwegen und Drahtseilriesen bestehen. Weganlagen solcher Art sind mit Unterstützung der Bahnverwaltung an verschiedenen Orten erstellt worden (Abfuhrstraße Amsteg-Vorderbristen an Stelle des Eisenkehle-Reistzugs, durch den früher das Holz aus dem Maderamertal zu Tal gefördert wurde). Die vierte Lösung, Ausführung der Holzgewinnungsarbeiten durch die Bahnverwaltung selbst, ist nur in ganz ausnahmsweisen Fällen zu empfehlen. — Die Erwerbung eines Schutzwaldes durch die Bahnverwaltung kommt in zwei Fällen in Betracht, erstens, wenn durch Vorschriften, Schutzbauten und Weganlagen die Sicherung des Bahnbetriebs nicht erreicht werden kann, und zweitens, wenn die Kosten der Schutzmaßregeln oder die an den Waldbesitzer zu leistende Minderwertsentschädigung eine gewisse Höhe überschreiten. Im ersteren Falle ist der Erwerb des betreffenden Waldes aus Gründen der Betriebssicherheit unumgänglich notwendig, im zweiten Falle ist der Ankauf, sowohl aus wirtschaftlichen Gründen als auch im Interesse der Betriebssicherheit, geboten. Um in den Besitz eines Schutzwaldes zu gelangen, stehen der Bahnverwaltung folgende drei Wege offen: gütlicher Erwerb, Anwendung des Artikels 5 des eidgenössischen Enteignungsgesetzes vom 1. Mai 1850 oder Veranlassung eines bundesrätlichen Entscheides behufs Verpflichtung des Waldeigentümers zur Abtretung des Schutzwaldes auf Grund des Art. 1 dieses Gesetzes. Dieses letztere Verfahren kommt in Frage, wenn festgestellt wird, daß der betreffende Schutzwald in „notwendiger Beziehung" zum Bahnbetriebe steht, und hat beispielsweise Anwendung gefunden bei dem Schilt- und Hagglisbergwald oberhalb Amsteg, Gemeinde Silenen. Die Bewirtschaftung des käuflich erworbenen Schutzwaldes durch die Bahnverwaltung soll ausschließlich in Rücksicht auf seine Schutzwirkung erfolgen. Zur Erreichung dieses Ziels sind folgende Grundsätze zu beobachten: Die Wälder sind durch ein zweckentsprechendes Wegnetz aufzuschließen, mit dessen Hilfe die Holzhauer- und Transportarbeiten sachverständig, vorsichtig und sicher durchzuführen sind, und es sind bestimmte Richtlinien für die Behandlung der Waldbestände innezuhalten.

Unter allen Mitteln zur Sicherung des Gebirgsbahnbetriebes spielt der gut bestockte und sachgemäß behandelte Gebirgswald als lebendiger Organismus, wie es in der Abhandlung heißt, die erste und wichtigste Rolle und ist mit Recht als ein Universalschutzmittel zu bezeichnen. Die Ausführungen schließen recht treffend mit der Bemerkung, daß der behandelte Gegenstand ein schöner Beweis dafür wäre, wie auf dem weltumfassenden Gebiete des Eisenbahnbetriebes Technik und Natur einen Bund miteinander schließen, um dem Wohl der Gesellschaft und dem Fortschritt des Verkehrs zu dienen. An den steilen Hängen, wo unsere Vorfahren in kurzsichtiger Weise die ragenden Bäume niedergehauen oder alte Waldbestände vernachlässigt haben, entstehen unter der vorsorgenden Hand der Bahnbehörde im Laufe der Generationen prächtig grünende, wohlgepflegte Wälder, eine Freude für das Auge des Reisenden, noch mehr aber eine starke Schutzwacht gegen die Schäden der Elemente.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Neubau des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Berlin**, über den wir mehrfach berichtet haben, wurde am 9. d. M. mittags durch eine stimmungsvolle Feier eingeweiht. Das stattliche Gebäude erhebt sich auf einem zum Anhalter Bahnhofsgelände gehörenden Grundstück am Halleschen Ufer, es ist schon seit längerer Zeit seiner Bestimmung übergeben, die Einweihungsfeier war aber bis jetzt verschoben worden, so daß bei der Besichtigung Gelegenheit geboten war, alle Räume in Benutzung und die vielen sehr interessanten und zweckmäßigen Neueinrichtungen im Betriebe zu sehen. Zu der Feier fand sich in dem schönen Vorraum des Hauses eine ansehnliche Versammlung ein. An der Spitze der mehreren Hundert Beamten und Beamtinnen des Zentralamts begrüßte dessen Präsident Herr Sarre die Ehrengäste, vor allem Herrn Staatsminister v. Breitenbach mit dem Unterstaatssekretär Stieger, den Ministerialdirektoren Hoff, Offenberg, Dorner, Wichert und einer Anzahl von Räten des Ministeriums, ferner den Präsidenten des Reichseisenbahnamts Wackerzapp, den Eisenbahndirektions-Präsidenten Rüdlin mit mehreren Mitgliedern der Königlichen Eisenbahndirektion u. a. An der Schmalseite des Raumes war die Büste des Kaisers aufgebaut, vor ihr eine Rednerbühne, alles in höchst geschmackvoller Weise von Grün und Blumen umgeben.

Die Feier wurde durch einen musikalischen Vortrag des Plaßschen Bläserchors eingeleitet, dann hielt Präsident Sarre eine wirkungsvolle Ansprache, in der er eine geschichtliche Entwicklung der Entstehung und Bedeutung der von ihm geleiteten Behörde gab, deren Geschäftsumfang hier nur durch die eine Zahl beleuchtet werden möge, daß die vom Zentralamt vergebenen Lieferungen im verflossenen Jahr den Wert einer halben Milliarde erreichten. Redner schloß mit einem Dank zunächst an den Herrn Minister, der dem Hause die Weihe geben und damit das Werk krönen wolle, dessen Entstehung seiner Entschließung zu verdanken sei. Er dankte ferner seinem Amtsvorgänger, dem ersten Präsidenten des Zentralamts, jetzigem Ministerialdirektor Hoff, für sein nimmermüdes vorausschauendes Wirken bei Aufstellung des Entwurfs, ferner der bauleitenden Behörde, der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin und allen am Bau beteiligten Künstlern, Meistern, Gesellen und Arbeitern. In seiner Antwort drückte Staatsminister v. Breitenbach seine Freude über die Vollendung des stattlichen Baues aus, der sich würdig den neueren Staatsbauten der Hauptstadt anreihe. Er dankte dem früheren Präsidenten des Zentralamts und dem jetzigen für ihr eifriges Wirken an der Lösung der Aufgaben dieser Behörde sowie allen, die am Bau mitgewirkt hätten, und schloß mit einem begeistert aufgenommenen Kaiserhoch. Dann gab er die allerhöchst verliehenen Auszeichnungen bekannt, unter denen wir heute nur die Verleihung des Roten Adlerordens III. Klasse mit der Schleife an den eigentlichen Leiter des Baues, den Geh. Baurat Schwartz, erwähnen. Der Minister überreichte die Auszeichnungen jedem Einzelnen mit herzlichem Händedruck. An die Feier schloß sich ein Rundgang durch die hellen, freundlichen Räume, in denen eifrige Tätigkeit herrschte. Eine Achskilometer-Zählmaschine wurde im Betriebe vorgeführt, ebenso die Rohrpostanlage im Telegraphenzimmer, durch die tausende von Botengängen erspart werden. Auch der das Gebäude krönende Turm des Gebäudes, von dem die preußische Fahne herabwehte, wurde vom Herrn Minister bestiegen und die weite Rundschau genossen. Ein Imbiß im prächtigen hohen Sitzungssaal beschloß die Feier. Wir werden auf sie, die beiden gehaltenen Reden sowie auf die trefflichen, zum Teil ganz neuen Einrichtungen des Gebäudes demnächst noch eingehender zurückkommen und möchten hier nur den Gesamteindruck dahin zusammenfassen, daß die bei aller Ein-

fachheit große Schönheit des Baues und aller seiner Räume, ebenso wie die in die Augen springende Zweckmäßigkeit in der Anordnung und Ausstattung von allen Seiten bewundert wurde. v. M.

— **Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Im April d. J. hat im preußischen Eisenbahnministerium eine Besprechung über die Farbensinnprüfungen stattgefunden, zu der zahlreiche Bahnaugenärzte zugezogen waren. Es herrschte bei allen Beteiligten Einigkeit darüber, daß eine zuverlässige Farbensinnprüfung in doppelter Hinsicht für die Eisenbahnverwaltung von Bedeutung ist: einmal wegen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes, der unbedingt verlange, daß das Personal neben der erforderlichen körperlichen Rüstigkeit auch ein ausreichendes Seh- und Farbenunterscheidungsvermögen besitze, sodann aber auch mit Rücksicht auf das Personal selbst, da die Bediensteten, die erst nach der Einstellung als farbenuntüchtig erkannt würden, bei der Überführung in andere Dienstzweige nicht selten wirtschaftliche Nachteile erlitten. Wie die „Eisenbahn“ erfährt, hat die Besprechung zu vollständig befriedigenden Ergebnissen geführt. Man ist übereingekommen, daß bei den Farbensinnprüfungen das Anomaloskop von größtem Werte für die Untersuchung ist. Es ist deshalb unbedingt erforderlich, daß die Bahn- und Bahnkassenärzte bei den von ihnen vorzunehmenden Prüfungen, bei denen das Anomaloskop nicht verwendet wird, auch die kleinsten Fehler beachten und alle zweifelhaften Fälle ausnahmslos dem Bahnaugenarzt zur Oberbegutachtung überweisen. Dieser hat alsdann das Farbenunterscheidungsvermögen, nach vorhergegangener Prüfung mit den Nagelschen und anderen Tafeln, mit dem Anomaloskop zu untersuchen, durch das ein durchaus sicheres Ergebnis gewährleistet wird. Um eine gleichmäßige Untersuchung durch alle Bahnaugenärzte sicherzustellen, ist von ihnen fortan bei der Prüfung mit dem Anomaloskop nach einer Anleitung zu verfahren, die von dem Privatdozenten Dr. Köllner in Würzburg verfaßt ist. Hervorzuheben ist auch noch, daß in Zukunft jeder Bedienstete vor der Einstellung in den Lokomotivdienst, der besondere Anforderungen an das Farbenunterscheidungsvermögen stellt, von vornherein durch den Bahnaugenarzt mit den Tafelproben und dem Anomaloskop zu prüfen ist. — Das Ergebnis der außerordentlich eingehenden Verhandlungen gibt den beteiligten Personen die Gewähr, daß die Farbensinnprüfungen nach dem gegenwärtigen Stande der Wissenschaft in der denkbar zuverlässigsten Weise erfolgen wird.

— **Frachtermäßigung bei voller Ausnutzung des Ladegewichts.** Der preußische Eisenbahnminister erteilte am 11. Mai dem Stahlwerks-Verband A.-G. auf seine Eingabe vom 5. Februar folgenden Bescheid: „Nach den Ermittlungen der am Eisen- und Stahlversande hauptsächlich beteiligten Eisenbahndirektionen ist die Zahl der Sendungen, für welche die erbetene Vergünstigung wirksam werden würde, verhältnismäßig gering. Zum Teil liegt dies daran, daß für Gegenstände mit hohem Einzelgewicht wegen ihrer Abmessungen Wagen von besonders großer Tragfähigkeit angefordert werden; die Spannung zwischen dem Ladegewicht der Güterwagen und dem verladenen Gewicht beträgt in diesen Fällen in der Regel wesentlich mehr als 10 % des Ladegewichts. Die Eisen- und Stahlindustrie würde also einen nennenswerten Vorteil von der Vergünstigung nicht haben. Anderseits würde die Herabsetzung der Gewichtsgrenze für einzelne Erzeugnisse der Eisen- und Stahlindustrie zweifellos zahllose Berufungen im Gefolge haben. Ich verweise beispielsweise auf die Leichtgüter, bei denen die Ausnutzung des Ladegewichts noch weit mehr erschwert, wenn nicht ganz ausgeschlossen ist. Je weiter aber der Kreis der Güter gezogen wird, für welche die Herabsetzung der Gewichtsgrenze zugelassen wird, desto nachteiliger würde die Ladegewichtsausnutzung beeinflußt werden. Denn wenn der Frachtnachlaß schon bei der Verladung einer Gewichtsmenge von 90 % des Ladegewichts gewährt wird, liegt zur vollen Ausnutzung des Ladegewichts ein Anreiz nicht mehr vor. Bei dieser Sachlage muß ich Bedenken tragen, dem gestellten Antrage weitere Folge zu geben.“

— **Zur Entlastung des Herbstgüterverkehrs.** Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin veröffentlicht folgende Bekanntmachung: „Der Güterverkehr auf der Eisenbahn ist andauernd sehr lebhaft. Der kommende Herbst und besonders die Monate Oktober und November werden voraussichtlich wieder große Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen und ihres Wagenparks stellen. Die Eisenbahnverwaltungen treffen daher schon jetzt alle Vorbereitungen, die eine möglichst glatte Abwicklung des zu erwartenden starken Verkehrs gewährleisten. Zur Bewältigung des Verkehrs ist es aber weiter dringend erwünscht, daß die Bestrebungen der Eisenbahnverwaltungen von den Verkehrtreibenden unterstützt werden. Zur Milderung der Gestellungsschwierigkeiten im Herbst würde es einmal erheblich beitragen, wenn der Bezug der Massengüter — besonders der Kohlen und Düngemittel — auf einen längeren Zeitraum verteilt und möglichst schon während des Sommers abgewickelt, jedenfalls aber nicht ausschließlich auf die Herbstmonate verschoben würde. Durch volle Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen würde die Bedarfszahl wesentlich eingeschränkt werden können; ferner würde die schleunigste Be- und Entladung der Wagen den Wagenumlauf verbessern. Die Verkehrtreibenden werden daher zum eigenen Vorteil und zum Vorteil der Gesamtheit dringend gebeten, sich den frühzeitigen Bezug ihres Herbst- und Winterbedarfes angelegen sein zu lassen, das Ladegewicht der Wagen auszunutzen und die Wagen möglichst schnell zu behandeln. Hierbei wird noch besonders darauf hingewiesen, daß bei Ausnutzung des Ladegewichts der Güterwagen von 15 und mehr Tonnen Ladegewicht ein Frachtnachlaß gewährt wird.“

— **Kleintierzucht.** Die „Eisenbahn“ schreibt: Der „Verband der Kleintierzüchter im Industriegebiet“ (Sitz Dortmund) ist im letztvergangenen Jahre mit großem Erfolge tätig gewesen. Seine Mitgliederzahl hat ganz erheblich zugenommen, was in erster Linie darauf zurückzuführen ist, daß der Verband eine besondere Auskunftsstelle für Kleintierzucht errichtet und ferner einen Zuchtmeister angestellt hat. Welche Aufgaben diesem zufallen, geht des näheren aus einer im Einvernehmen mit dem Verbande herausgegebenen Anweisung der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen an die ihr unterstellten Eisenbahnämter hervor, in der bestimmte Grundsätze für die Gewährung von verwaltungsseitigen Beihilfen zur gedeihlichen Fortentwicklung der Kleintierzucht festgelegt sind. Abgesehen davon, daß die Gewährung derartiger Beihilfen von der Mitgliedschaft in einem Vereine für Kleintierzucht abhängig gemacht und Gesuche um Beihilfen dem Zuchtvereine, dem die Antragsteller als Mitglieder angehören, zur Prüfung vorgelegt werden sollen, bleibt der Eisenbahnverwaltung vorbehalten, sich über die zweckmäßige Verwendung der Beihilfen und deren Erfolge auch durch den Zuchtmeister des vorgenannten Verbandes zu unterrichten, der zu diesem Zwecke Bereisungen des Bezirks zur Anleitung und Überwachung der Zuchtergebnisse vornehmen soll. Zweifellos wird diese Maßnahme viel zur Hebung der Kleintierzucht beitragen, und es bleibt nur zu wünschen, daß auch in anderen Direktionsbezirken in gleicher Weise vorgegangen und die Kleintierzucht gefördert werden möge.

— **Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße in Berlin.** Wie die „Nordd. Allg. Ztg.“ mitteilt, sind die Pläne für diesen Umbau vom preußischen Eisenbahnminister genehmigt, so daß nunmehr an die Ausarbeitung der Einzelzeichnungen gegangen werden kann; sie soll so beschleunigt werden, daß mit der Ausführung des Erweiterungsbaues voraussichtlich noch in diesem Jahre begonnen werden wird. Es sollen noch zwei Überholungsgleise mit den nötigen Weichen eingebaut werden, so daß die Vorortzüge schlank durchgeleitet und die Fernzüge zugleich in aller Ruhe auf der Station abgefertigt werden können. Danach wird der Bahnhof Friedrichstraße drei Bahnsteige mit sechs Gleisen erhalten. Die dazu erforderliche Verbreiterung erfolgt an der Nordseite. Hier wird eine 21 m breite Zufahrstraße angelegt werden, die den gesamten Abfahrverkehr der Fernzüge aufnehmen soll. An der Südseite, Georgenstraße, wird sich der Ankunftsverkehr abspielen. Für den Stadtverkehr wird eine Reihe von Zu- und Abgängen geschaffen werden, die es ermöglichen, daß die Reisenden sowohl vom Schiffbauerdamm, wie vom Reichstagsufer und von der Friedrichstraße her zum Bahnsteig gelangen können; der Stadtbahnsteig wird sich über die Friedrichstraße hinweg erstrecken, so daß man ihn von Osten her erreichen kann, ohne den Fahrdamm überschreiten zu müssen. An diesem (östlichen) Zugange wird auch ein Fahrkartenschalter angeordnet werden. Diese Neuerung kommt auch den Fahrgästen der städtischen Nord-Südbahn zugute, denen an der Ecke der Friedrich- und Georgenstraße ein bequemer Übergang auf die Stadtbahn geboten sein wird. An der Südseite des Bahnhofes, an der Ecke des Reichstagsufers, sollen die Fürstenräume in einem besonderen Anbau untergebracht werden. Die Hauptschwierigkeit der ganzen Aufgabe besteht darin, daß die Bauarbeiten während des vollen Betriebes ausgeführt werden müssen. Die Gesamtkosten für den Erweiterungsbau sind auf 10,7 Millionen Mark veranschlagt worden. Hiervon kommen auf Grunderwerb 3,6 Millionen Mark.

— **Gütertarif mit Rumänien.** Der direkte rumänisch-deutsche Eisenbahngütertarif, der nach einer früheren Bekanntmachung am 1. August d. J. außer Kraft treten sollte, bleibt, wie der Berliner Handelskammer mitgeteilt wird, bis auf weiteres noch bestehen. Es werden jedoch zu den Frachtsätzen des Tarifs vom 1. August d. J. ab Zuschläge erhoben, die in einem besonderen Anhange zusammengestellt sind. Über die Höhe der Zuschläge erteilt das Verkehrsbureau der Berliner Handelskammer, Universitätsstraße 3b, nähere Auskunft.

— **Ein neuer Bahnhof der Berliner Hoch- und Untergrundbahn** wurde aus Anlaß der Einweihung des Stadions im Grunewald am 8. d. M. eröffnet. Er liegt in Höhe des Geländes des Betriebsbahnhofes Westend. Die Hochbahnzüge endigten bisher in der Station „Reichskanzlerplatz", die dort anschließende Neubaustrecke sollte erst in Betrieb genommen werden, sobald die Bebauung weiter vorgeschritten ist. Die Stadionweihe und die sonstigen sportlichen Veranstaltungen auf der Rennbahn legten aber den Gedanken nahe, den Endbahnhof dem Massenverkehr schon jetzt dienstbar zu machen. Die neue Station erhielt die Bezeichnung „Stadion". Der Zugverkehr soll zeitweise bis auf 2½ Minuten verdichtet werden, so daß 24 Züge in der Stunde etwa 10 000 Personen befördern können. Von der neuen Station gelangt man in etwa 8 Minuten auf schattigen Waldwegen zum Stadion. Der Zugverkehr nach dem Stadion soll auch weiter aufrecht erhalten bleiben, sobald auf diesem oder in der Rennbahn irgendwelche größeren Veranstaltungen stattfinden.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. Mai d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913 1912	13½ 12	433 835 367 069	233 1229	— 0,3	32 136 30 589
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 66 766 = 18,2 %	—	—	+ 1547 = 5,1 %
Aachener Bezirk	1913 1912	13 12	11 716 10 503	— —	— —	901 876
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1203 = 11,5 %	—	—	+ 25 = 2,9 %
Saar-Bezirk	1913 1912	13 12	46 246 41 081	— —	— —	3 557 3 423
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 5165 = 12,6 %	—	—	+ 134 = 3,9 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913 1912	14 12	17 766 14 813	— —	— —	1 269 1 234
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2953 = 19,9 %	—	—	+ 35 = 2,8 %
Oberschlesien	1913 1912	13 12	135 808 113 401	— —	— —	10 447 9 450
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 22 407 = 19,8 %	—	—	+ 997 = 10,6 %
Niederschlesien	1913 1912	14 12	19 813 15 220	7 —	— —	1 415 1 268
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4593 = 30,2 %	—	—	+ 147 = 11,6 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913 1912	14 12	20 729 16 922	597 —	2,8 —	1 338 1 410
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3807 = 22,5 %	—	—	— 72 = 5,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913 1912	— —	685 913 579 014	857 1229	— —	51 063 48 250
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 106 899 = 18,5 %	—	—	+ 2813 = 5,8 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913 1912	14 12	56 747 43 960	123 25	0,2 —	4 053 3 663
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 12 787 = 29,1 %	—	—	+ 390 = 10,6 %
Magdeburg	1913 1912	14 12	19 404 16 612	79 68	0,4 0,4	1 386 1 384
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2792 = 16,8 %	—	—	+ 2 = 0,1 %
Erfurt	1913 1912	14 12	9 163 5 969	48 —	0,5 —	655 497
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3194 = 53,5 %	—	—	+ 158 = 31,8 %
Cassel	1913 1912	14 12	2 369 1 810	12 —	— —	169 151
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 559 = 30,9 %	—	—	+ 18 = 11,9 %
Hannover	1913 1912	14 12	2 109 1 526	— —	— —	151 127
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 583 = 38,2 %	—	—	+ 24 = 18,9 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913 1912	14 12	20 350 12 202	509 —	2,4 —	1 454 1 017
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 8148 = 66,8 %	—	—	+ 437 = 43,0 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913 1912	13 12	23 308 15 699	24 —	0,1 —	1 793 1 308
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 7609 = 48,5 %	—	—	+ 485 = 37,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913 1912	— —	133 450 97 778	795 93	— —	9 661 8 147
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 35 672 = 36,5 %	—	—	+ 1514 = 18,6

— **Amtliche Auskunft in Tarifangelegenheiten.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: In den Kreisen des Handels und Verkehrs wird es als Mangel empfunden, daß die Eisenbahnverwaltungen für die Richtigkeit der von ihren amtlichen Auskunftsstellen erteilten Auskünfte über inländische Tarife und über direkte Tarife für den Verkehr mit dem Ausland nicht die Gewähr übernehmen. Der Präsident des Reichseisenbahnamts hat in einem kürzlich an den Deutschen Handelstag gerichteten Schreiben den Standpunkt der Eisenbahnverwaltung in dieser Frage nochmals eingehend dargelegt. Die Antwort behandelt die Gründe, warum für Auskünfte in Zolltarifangelegenheiten eine Haftung besteht, und fährt dann fort:

Von der Eisenbahn wird demgegenüber eine viel weitergehende — kostenlose — Auskunftserteilung verlangt. Es handelt sich da nicht so sehr um die Mitteilung der Klassifikation einer Ware, als vielmehr um Angaben der verschiedensten Art, so besonders über die Höhe der Frachtsätze, über die Anwendungsbedingungen der verschiedenen Tarife, über reglementarische und tarifarische Vorschriften, über Abfertigungsbefugnisse einzelner Stationen, über Nebengebühren usw. Außer den deutschen Verhältnissen betreffen die Anfragen sehr oft auch ausländische, die naturgemäß den Beamten weniger vertraut sind. Die Auskunftserteilung wird bei der Eisenbahn nicht nur von den Direktionen verlangt, sondern meist von den Abfertigungsstellen und Auskunftsbureaus, wobei beinahe immer auf eine alsbaldige Antwort großer Wert gelegt wird. Bei der infolgedessen gebotenen Eile, dem Umfang und der Verschiedenartigkeit der direkten, namentlich der Auslandstarife, bei der großen Anzahl von Ausnahmetarifen und ihrer so verschiedenen Anwendungsbedingungen, bei den häufig zu berücksichtigenden Umbehandlungsmöglichkeiten sind Irrtümer oft kaum zu vermeiden, zumal die Angaben des Fragestellers manchmal recht lückenhaft sind. Abgesehen davon, daß unmöglich alle Dienststellen mit dem Material für alle denkbaren Fälle ausgerüstet werden können, kommt noch in Betracht, daß das Tarifwesen häufigen und plötzlichen Änderungen unterworfen ist. Ein Teil dieser Unzuträglichkeiten würde durch Errichtung einer Zentralstelle für die Auskunftserteilung wohl abgeschwächt, aber nicht beseitigt werden. Eine neue Fehlerquelle würde bei der Zentralstelle aber dadurch entstehen, daß sie über besondere Verkehrsverhältnisse einzelner Bezirke niemals so eingehend unterrichtet sein könnte, wie eine örtliche Auskunftsstelle. Es würden vielfach Rückfragen notwendig werden und Verzögerungen eintreten. Die Eigenschaft der Eisenbahn als einer öffentlichen Beförderungsanstalt bedingt, daß die Beförderungspreise gleichmäßig allen Interessenten zur Verfügung stehen müssen. Mit diesem, auch gesetzlich festgelegten Grundsatz stände es nicht im Einklang, wenn, wie dies der Antrag will, infolge irrtümlicher Auskunft einer Dienststelle einem Interessenten zeitweilig eine Tarifvergünstigung eingeräumt werden müßte.

Die Antwort betont dann nochmals, daß Reichs- und Staatsbehörden darin übereinstimmen, eine Gewähr abzulehnen.

— **Förderung des Fremdenverkehrs in Bayern.** Der Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs in München und im bayerischen Hochland hat eine neue Form für seine Veröffentlichungen geschaffen, die zum ersten Male in der Schrift: „12 Tage in München" erprobt wurde. Für jeden der 12 Tage ist darin ein genauer Stundenplan in tabellarischer Form aufgestellt. Das Schriftchen hat viel Anklang gefunden. Gleichzeitig damit hat

der Verein eine Neuausgabe der Schrift: „14 Ausflüge von München ins bayerische Hochland" veranstaltet, die Tagesprogramme für die hauptsächlichsten Ausflüge ins bayerische Hochland enthält.

— **Zur Weltausstellung in Gent.** Auf Ersuchen der belgischen Gesandtschaft hat der preußische Eisenbahnminister genehmigt, daß das Ausstellungsplakat der Weltausstellung zu Gent auf den wichtigeren Bahnhöfen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen während der Dauer der Ausstellung unentgeltlich ausgehängt werden darf.

— **Talsperrenbau für die Chemnitzer Bahnhofsanlagen.** Nahe dem östlich von Chemnitz gelegenen Dorfe Euba errichtet die sächsische Staatseisenbahnverwaltung gegenwärtig eine große Stauanlage, die bestimmt ist, den Wasserbedarf für die Heizhäuser im Chemnitzer Bahnhofsbereiche auch beim Eintritte trockener Zeiten und bei größerem Bedarfe als dem jetzigen (täglich rund 1400 cbm) bis zu mindestens 2300 cbm täglich zu sichern. Wie dem „Chemnitzer Tageblatte" mitgeteilt wird, umfaßt das in Betracht kommende Niederschlagsgebiet eine Fläche von 206 ha, für die unter Zugrundelegung der für Chemnitz ermittelten Niederschlagsverhältnisse eine jährliche Abflußmenge von über 600 000 cbm Wasser angenommen werden kann. Da das Stauwerk einen Fassungsraum von rund 160 000 cbm erhalten soll, würde diese Wassermenge demnach imstande sein, die Talsperre viermal im Jahre zu füllen. Die Arbeiten an der Sperre wurden im vorigen Frühjahre begonnen. Die Sperrmauer besitzt eine Gründungstiefe von 6—7 m und soll eine Höhe von 14,5 m über Gelände aufweisen. An der Sohle beträgt die Sperrmauerstärke 12 m und verjüngt sich nach oben bis auf 3,3 m. An der Wasserseite wird ein zweimaliger Zementputz und außerdem ein 40 cm starker Betonschutzmantel aufgebracht. Für die Mauer wird als Steinmaterial Hornblendschiefer verwandt, der in einem von der Staatseisenbahn gepachteten Steinbruche oberhalb der Sperranlage gewonnen und mittels einer Feldbahn zur Arbeitsstätte gebracht wird. Die Länge der Mauer wird an der Krone 184 m betragen. An der Ostseite, nach dem Dorfe Euba zu, ist ein Überfallwehr im Bau, das im Hochwasserfalle den Überschuß nach dem sogenannten Grundbache ableitet. Um dem Überschlagen von Wellen zu begegnen, wird auf die Sperrmauer noch eine Brüstungsmauer von 1 m Höhe und Breite aufgesetzt werden, die gleichzeitig einen ornamentalen Abschluß bildet. Die Wasserentnahme aus der Sperre erfolgt durch einen in die Mauer eingebauten Rohrkanal. Die aus der Sperre der Leitung nach den Heizhäusern zuzuführende Wassermenge wird nach einem 500 m talabwärts des Stauweihers errichteten Hochbehälter geleitet. Die Beendigung des Sperrmauerbaues soll noch in diesem Jahre ermöglicht werden, so daß die Inbetriebnahme der Talsperrenanlage vor Eintritt des Winters erfolgen könnte. Ein Modell im Maßstabe 1 : 200 des von der Tiefbauunternehmerfirma Seim & Riedel, Dresden und Zwickau, ausgeführten Talsperrenbaues ist auf der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig vertreten.

— **Eisenbahnfragen in der Cölner Handelskammer.** Aus den Verhandlungen in der Sitzung vom 4. d. M. ist folgendes zu erwähnen: In Verfolg einer Umfrage des Deutschen Handelstages bejahte die Kammer das Bedürfnis nach Einführung von sogenannten Schlafstellenwagen III. Klasse in der Art, wie sie im Auslande, besonders in Schweden und Norwegen, schon üblich sind, für einzelne lebhaft befahrene Strecken (bei einem Fahrpreisaufschlag von 3 ℳ) und hält einen dahingehenden Versuch auf der Strecke Cöln-Berlin für erwünscht. — Auf eine frühere Beschwerde über die Höhe der von der Eisenbahn in Anrechnung gebrachten Umrechnungskurse der Frankenbeträge in Mark, die Veranlassung zu einem Schriftwechsel mit der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln gegeben hat, wird die Handelskammer den Antrag stellen, daß die preußische Staatsbahnverwaltung nach dem Vorgang der bayerischen, württembergischen und badischen Eisenbahnverwaltung die Nachnahmen zu dem gleichen Kurse auszahlt, wie sie selbst für Frankaturen und Vorfrachten erhebt, wobei ein angemessener Mittelkurs für die Franken zugrunde zu legen ist. — Die Bestrebungen norddeutscher und dänischer Kreise zugunsten der Schaffung einer neuen Reiseverbindung nach Kopenhagen und Stockholm über Fehmarn wird durch die Handelskammer Cöln unterstützt werden, da durch die vorgeschlagene neue Linie eine erhebliche Verbesserung der Reiseverbindung zwischen Westdeutschland und den nordischen Ländern erzielt werden würde. Eine Äußerung in diesem Sinne soll an die Handelskammer zu Lübeck gerichtet werden. — Die von der Handelskammer in Vorschlag gebrachte Verbesserung der Nachtverbindung Berlin-Cöln durch Verlegung der Abfahrt eines der D-Züge 6 und 10 (ab Berlin 9.34 und 9.26 abends) auf etwa 11 Uhr abends konnte nach Mitteilungen der Eisenbahndirektion am 1. Mai 1913 noch nicht durchgeführt werden. Leider wird dem Antrage auch zum 1. Oktober nicht entsprochen werden können, da der Fahrplan am 1. Mai für die Dauer eines Jahres festgestellt wird, während zum 1. Oktober nur dringende kleinere Änderungen vorgenommen werden können — Nach Mitteilungen des Ministers kann dem Antrag der Direktion der Cöln-Bonner Kreisbahnen auf Aufrechterhaltung des Schmalspurbetriebs auf der verstaatlichten Bahnstrecke Liblar-Vochem nach dem 1. Juli aus betriebstechnischen Gründen nicht entsprochen werden, vielmehr wird der Schmalspurbetrieb vom 1. Juli ab aufgehoben. Der Minister hat sich aber, einem Antrag der Handelskammer entsprechend, bereit erklärt, für die Bedienung des Bahnhofs an der Luxemburger Straße mit Schmalspurwagen einen Rollbockbetrieb zuzulassen. — Eine in der letzten Verkehrskommission des Deutschen Handelstages zur Sprache gekommene Frage der Einführung ermäßigter Frachtsätze für Eilgut zur Ausfuhr über See wird nicht unterstützt werden.

— **Bericht der Handelskammer für den Kreis Mannheim.** Diesem ist zu entnehmen, daß zum ersten Male wieder seit einer Reihe von Jahren der Mannheimer Hafenverkehr im Jahre 1912 eine größere Zunahme aufwies, und zwar von 4 937 954 t im Jahre 1911 auf 5 393 891 t, d. i. um 8,6 %. Diese Zunahme wird allerdings durch die weitere Abnahme des Verkehrs im Rheinauhafen von 1 552 500 t in 1911 auf 1 451 101 t, d. i. um 6,5 %, gemindert. Die Verkehrszunahme im Mannheimer Hafen setzt sich zusammen aus rund 329 000 t in der Ankunft und 97 000 t im Abgang. Der Abnahme der Ankunft im Rheinauhafen um rund 191 000 t steht eine Zunahme des Abgangs um rund 90 000 t gegenüber, bedingt in der Hauptsache durch Kohlentransporte talwärts während des Bergarbeiterstreiks im Frühjahr 1912. Der Verkehr im Hafen zu Ludwigshafen stieg in dem gleichen Zeitraum von rund 2 561 877 t auf 2 772 745 t, d. i. um 8.2 %, also nicht ganz so stark wie der Verkehr Mannheims. Der Gesamtverkehr von Mannheim-Rheinau-Ludwigshafen stieg von 9 081 930 auf 9 617 240 t, also um 5.8 %. Die Verkehrssteigerungen der übrigen Oberrheinhäfen sind prozentual wesentlich höher. Der Verkehr im Hafen zu Karlsruhe stieg von 1 005 401 auf 1 295 001 t, d. i. um 28.8 %, im Hafen von Kehl von rund 233 292 auf 415 515 t, d. i. um 78.5 %. Der Straßburger Rheinverkehr stieg von 1 089 000 t auf rund 1 650 000 t, d. i. um rund 51.4 %.

Im einzelnen betrugen die Weizenanfuhren im Mannheimer Hafen im Jahre 1912 insgesamt 4 920 618 dz. d. s. gegen das Vorjahr mit 5 543 191 dz weniger 622 573 dz. Die Gesamtanfuhr in Steinkohlen betrug im Mannheimer Hafen 1 932 148 t gegen 1 883 520 t im Vorjahr, darunter 1 807 438 t aus Rheinland-Westfalen und 122 564 t englischer Herkunft, in Braunkohlen 50 611 t (36 882 t i. V.) und im Rheinauhafen die Gesamtanfuhr in Steinkohlen 1 071 367 t (1 233 338 t i. V.), darunter 9 380 082 t aus Rheinland-Westfalen und 129 183 t aus England, in Braunkohlen 149 312 t (148 770 t i. V.). Der Abgang in Kohlen betrug im Mannheimer Hafen 14 650 t im Jahre 1912 gegen 1185 t im Vorjahr und im Rheinauer Hafen 146 359 t gegen 41 320 t im Jahre 1911. Der Mannheimer Eisenbahngüterverkehr hat sich von 6 925 256 t im Jahre 1911 auf 7 436 005 t im Jahre 1912, d. i. um 7.3 % vermehrt. Der Hauptanteil hieran, nämlich 6 188 066 t, entfällt auf den Verkehr der badischen Bahnhöfe. Der Gesamtverkehr Mannheims zu Wasser und mit der Bahn betrug hiernach im Jahre 1912 rund 14 280 997 t gegen 13 445 713 t im Vorjahr, er ist also um 835 284 t oder 6.2 % gestiegen.

— **Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie.** Zu dem alljährlich von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin (Verlag von Georg Reimer) herausgegebenen Buch ist der zweite Band erschienen. Während der erste eine Darstellung der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung des Jahres 1912 brachte (vergl. Nr. 23 S. 386 d. Ztg.), enthält dieser Band mehrere Hundert Einzelberichte über die wirtschaftliche Lage der einzelnen Industrie- und Handelszweige. Wir entnehmen diesen Berichten einige Angaben über die Kohlenversorgung Berlins und über das Verkehrswesen der Reichshauptstadt im verflossenen Jahre. Die Gesamtkohlenzufuhr nach Groß-Berlin betrug hiernach 7 010 805 t oder 1 291 628 t = 22.14 % mehr als im Vorjahr; davon entfielen auf englische Steinkohlen 1 426 404 t oder 14 460 t = 1 % mehr als 1911, auf westfälische Steinkohlen 478 758 t oder 64 167 t = 16 % mehr als 1911, auf sächsische Steinkohlen 69 309 t oder 30 307 t = 77.5 % mehr als 1911, eine Folge des englischen Bergarbeiterausstandes, auf oberschlesische Steinkohlen 2 516 248 t oder 887 693 t = 54 % mehr als im Vorjahr, ebenfalls eine Folge des Grubenarbeiterstreiks in England sowie des Entgegenkommens der oberschlesischen Grubenverwaltungen bezüglich der Preisstellung nach dem durch den englischen Wettbewerb bestrittenen Absatzgebiet und des fast ununterbrochen günstigen Wasserstandes. Die Einfuhr niederschlesischer Steinkohlen stellte sich auf 335 376 t oder 59 778 t = 22 % mehr als im Vorjahr, dagegen hat sich die Einfuhr böhmischer Braunkohlen mit 25 580 t um etwa 2,5 % verringert. Die Einfuhr von Braunkohlenbriketts hob sich auf 2 141 945 t um 237 079 t oder 11.5 %. Vergleichshalber soll erwähnt werden, daß die deutsche Gesamtkohlenerzeugung im Jahre 1912

312 968 t gegen 281 492 t im Vorjahr betrug, die Gesamteinfuhr an Steinkohlen und Braunkohlen nach Deutschland stellte sich auf 17 646 t (17 983 i. V.), die deutsche Gesamtausfuhr auf 31 200 t (27 470 t i. V.), wonach sich für Deutschland ein Eigenverbrauch von 245 877 t (224 775 t i. V.) ergibt. — Der Personenverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn belief sich im Berichtsjahr auf rd. 171,860 Millionen gegenüber 170,682 Millionen im Vorjahr; er hat also im Jahre 1912 um rd. 1,178 Millionen Personen zugenommen gegenüber 6,706 Millionen in 1911. Die Zunahme entfällt ausschließlich auf die Ringbahn, während der Verkehr auf der Stadtbahn abgenommen hat. Der Verkehr auf der Großen Berliner Straßenbahn hat sich im Berichtsjahr nur um 16,3 Millionen gehoben gegen 28,3 Millionen im Vorjahr, die Anzahl der beförderten Personen betrug 463,9 Millionen. Auf den von der Hochbahngesellschaft betriebenen Linien hat sich der Verkehr im Berichtsjahr um 0,5 Millionen Fahrgäste vermehrt; die Ursache dieser verhältnismäßig geringen Steigerung ist bekannt, die Zahl der beförderten Personen betrug hier 66 220 972. Die Zunahme des Verkehrs der Allgemeinen Berliner Omnibusgesellschaft hat sich in den letzten Jahren wesentlich verlangsamt, sie betrug im Berichtsjahr 4,751 Millionen gegen rd. 8 Millionen im Vorjahr und rd. 10 Millionen im Jahre 1910, die Zahl der beförderten Personen betrug 157 584 226. Was den Schiffahrtsverkehr anlangt, so hatte z. B. der Teltowkanal im Berichtsjahr wiederum einen sehr erheblichen Verkehrszuwachs zu verzeichnen. Es wurden auf ihm rd. 1,45 Millionen t oder 293 000 t = 26 % mehr befördert, woran allerdings allein der Durchgangsverkehr beteiligt ist, der gegen das Vorjahr eine Zunahme von 311 000 t oder 87 % aufweist. Dagegen ergibt der Ortsverkehr sogar eine geringe Abnahme (2,3 %). Der Güterverkehr auf den Berlin-Neukölln-Charlottenburger Wasserstraßen zeigte im Jahre 1912 wiederum eine Zunahme von 2,4 Millionen Tonnen. Im allgemeinen lassen sämtliche Berichte eine günstige wirtschaftliche Entwicklung erkennen, die allerdings im Herbst infolge der politischen Verhältnisse und der schwierigen Lage des Geld- und Kapitalmarkts vielfach eine Hemmung erfuhr.

— **Personalnachricht.** Dem Oberbaudirektor und Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr.-Ing. Karl Wichert ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz" verliehen worden.

Österreich.

— **Der Eisenbahnausschuß über die Lokalbahnfrage.** Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses hielt am 5. d. M. in Anwesenheit des Eisenbahnministers eine Sitzung ab.

Abg. Mastalka (Tscheche) richtete an den Eisenbahnminister eine Anfrage über die Lokalbahnvorlage. Es verlaute hierbei, daß die Lokalbahnvorlage durch die Ressortministerien schon genehmigt, vollständig fertiggestellt und gedruckt vorliege. In der letzten Zeit erkläre die Regierung jedoch, daß die politische Lage nicht eine so klare sei, daß die Lokalbahnvorlage dem Hause vorgelegt werden könnte. Die Regierung schaffe einen Konnex zwischen dem Finanzplan und der Lokalbahnvorlage, wovon früher nie die Rede war. Diese Haltung der Regierung beunruhige das ganze Haus, denn dieses wünsche einstimmig die Votierung dieser Volksnotwendigkeit. Redner ersuchte daher den Eisenbahnminister, Aufklärungen zu geben und mitzuteilen, ob er gewillt sei, die Lokalbahnvorlage unverzüglich dem Hause vorzulegen, damit diese noch in der Sommersession beraten und genehmigt werden könne.

Abg. Dr. v. Hofmann (deutsch-national) wies darauf hin, daß kürzlich in Graz die gründende Versammlung der Zentralstelle für das Verkehrswesen in Steiermark unter Beteiligung aller in Betracht kommenden Faktoren stattgefunden habe; der erste Ruf, der von dieser Stelle einmütig erscholl, war: Heraus mit der Lokalbahnvorlage! Redner stellte an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob er in der Lage sei, bestimmte Auskunft über die in Aussicht gestellte Lokalbahnvorlage und deren baldigste Einbringung im Abgeordnetenhause zu geben.

Abg. Heine (deutschnational) erklärte sich als Anhänger der baldigen Durchführung der Lokalbahnvorlage und verwies auf die Notwendigkeit der Fortsetzung der Investitionen auf den Staatsbahnen. Er fragte daher den Eisenbahnminister, was die Regierung für Maßregeln getroffen habe, um für das nächste Jahr die Fortführung der Investitionen und insbesondere deren finanzielle Bedeckung sicherzustellen.

Der Eisenbahnminister trat der Anschauung entgegen, als ob sich die Regierung hinter Ausflüchten verschanze, um die Lokalbahnvorlage nicht einbringen zu müssen. Er habe schon vor Jahresfrist namens der Regierung den Standpunkt in der Richtung präzisiert, daß die Einbringung dieser Regierungsvorlage von der Sicherung einer entsprechenden Bedeckung der mit der Vorlage verbundenen erheblichen Belastung abhängig gemacht werden müsse. Der Minister gibt zu, daß die Lokalbahnaktion unerfreulicherweise ganz ins Stocken geraten sei. Das müsse aber auch darauf zurückgeführt werden, daß heute sehr selten Lokalbahnen gebaut werden und gebaut werden können, wenn der Staat nicht die Hauptlast der Finanzierung auf sich nimmt. Daher seit auch die Qualität der für die Lokalbahnvorlage in Betracht kommenden Linien vom Standpunkte der zu gewärtigenden Erträgnisse wenig befriedigend. Es liege ein Übermaß von Lokalbahnforderungen vor, deren Aufnahme in die Vorlage angestrebt wird. Da die Durchführung der Vorlage mit einer sehr erheblichen dauernden Jahreslast verbunden sei, so müsse eine entsprechende Bedeckung geschaffen werden. Diese Bedeckung werde aber durch die Vorteile, die der gegenwärtige Finanzplan biete, nicht beigestellt; daher müsse die Regierung Wert darauf legen, daß auch die Annahme der anderen zur parlamentarischen Verhandlung vorliegenden Steuervorlagen in greifbare Nähe gerückt werde. Er müsse aber auch darauf hinweisen, daß die Lokalbahnvorlage in gewissem Grade mit der Investitionspolitik auf den bestehenden Staatsbahnlinien im Zusammenhang stehe. Zwischen beiden Gebieten der staatlichen Bautätigkeit bestehe sowohl in finanzieller, als in technisch-administrativer Hinsicht eine gewisse Konkurrenz. Eine wohl erwägende Eisenbahnpolitik müsse beide Bedürfnisse miteinander in Einklang zu bringen trachten.

Abg. Mastalka erklärte, die Antwort des Eisenbahnministers wirke befremdend, weil diese Antwort auf die Wünsche und Stimmungen des Abgeordnetenhauses keineswegs Rücksicht nimmt. Wenn der Eisenbahnminister eine so schroffe Haltung gegenüber der Lokalbahnvorlage einnimmt, so werde man auch eine schroffe Haltung gegenüber den Investitionen einnehmen müssen, und das Ergebnis werde sein, daß der Eisenbahnminister überhaupt mit leeren Händen ausgehen und auf den österreichischen Eisenbahnen überhaupt nichts geschehen werde. Redner stellte den Antrag: Der Eisenbahnausschuß wolle die Erklärung des Eisenbahnministers über die Lokalbahnvorlage nicht zur Kenntnis nehmen und beschließen, die Regierung sei aufzufordern, die fertiggestellte und gedruckte Lokalbahnvorlage dem Abgeordnetenhause unverzüglich vorzulegen.

Dr. Ellenbogen (Sozialdemokrat) findet, daß das Geheimnis der Zurückhaltung in Lokalbahnbauten und Investitionen in der Tatsache zu finden sei, daß alles verfügbare Geld von der Regierung ohne Bewilligung des Hauses für Mobilisierungen und Rüstungen verwendet wurde. Er fragt, wieviel von den angeblich eingestellten 130 Millionen für Investitionen verwendet worden sei; es verlaute, bloß 30 Millionen. Unter solchen Umständen werden alle Beschlüsse des Hauses auf den Kopf gestellt. Redner tadelt die Erklärungen des Ministers, aus denen zu vermuten ist, daß er die Lokalbahnen gegen die Investitionen ausspielen wolle. Es müsse beides gemacht werden.

Abg. Dr. Kolischer (Pole) führt aus, daß schon aus fiskalischen Rücksichten der Staatswirtschaft die Ausgestaltung des Staatsbahnnetzes eine unbedingte Notwendigkeit sei. Das Unglück, das als Folge der äußeren Lage uns in finanzieller Beziehung im Laufe des Jahres getroffen hat, dürfe die ökonomische Tätigkeit der Volkswirtschaft nicht aufhalten. Im Gegenteil, in Zeiten wirtschaftlicher Depression dürfen staatliche Bauten, und insbesondere solche, die rentabel sind, keineswegs zurückgestellt werden.

Abg. Stanek (Tscheche) stellte den Antrag, die Regierung aufzufordern, alle Eisenbahnbauten dadurch zu fördern, daß auf ein Kilometer eine Subvention von 1000 Kr. gewährt werde, um den billigeren Bezug von Eisenbahnmaterial vom Eisenkartell zu erzwingen; ferner einen Antrag, wonach das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, dem Ausschusse genaue Ausweise über die Verwendung der Investitionskredite vorzulegen.

— **Ausgestaltung der Wiener Bahnhöfe für den Güterverkehr.** Vor einiger Zeit wurde angeregt, in den Wiener Güterbahnhöfen wenigstens durch vorläufige Anlagen für die Vergrößerung der Leistungsfähigkeit dieser Bahnhöfe im Güterverkehr Sorge zu tragen. Das Eisenbahnministerium hat im Hinblick darauf Sondererhebungen veranlaßt, ob und in welcher Weise eine solche Ausgestaltung der vorhandenen Anlagen für den Güterverkehr auf den verfügbaren Grundflächen der Wiener Bahnhöfe erfolgen könnte. Das Ergebnis dieser Erhebungen liegt dem Eisenbahnministerium bereits zur Entscheidung vor.

— **Güterverkehrsstatistik.** In der letzten Sitzung der Wiener Handels- und Gewerbekammer gelangte ein Bericht über den Gesetzentwurf betreffend die Güterverkehrsstatistik zum Vortrag. Der Bericht bekämpft zunächst die Gebühren, die aus diesem Anlaß den Verfrachtern auferlegt werden sollen, und zwar insbesondere auch wegen der bereits bestehenden Be-

lastung der Verfrachter mit Gebühren und Arbeiten zugunsten der Eisenbahn. Weiter fordert der Bericht den Aufbau der Statistik nach deutschem Muster (getrennt für Großstädte und deren Umgebung, See- und Binnenhäfen, Großindustriegebiete usw.). Der Vorschlag, den Verfrachtern die Herstellung des Urmaterials zu übertragen, wird abgelehnt, und empfohlen, die Statistik nach dem Vorbilde Deutschlands auf Grund von Aufschreibungen der Eisenbahnen zu verfassen. Sendungen unter 500 kg sollen, ähnlich wie in Deutschland, vernachlässigt werden. Die Kammer lehnte auf Grund des Berichtes den vorliegenden Gesetzentwurf über die Güterverkehrsstatistik in seiner derzeitigen Fassung ab; sie weist grundsätzlich jede Belastung der Verfrachter durch die Statistik zurück, sei es aus dem Titel einer Gebühr, sei es aus dem Titel von Mehrarbeit, sie erachtet im Interesse der von ihr vertretenen Kreise zum Zwecke der Ermöglichung einer zweckmäßigen Tarifpolitik sowohl wie eines erschöpfenden Überblickes über die Leistungen der Staatseisenbahnverwaltung die Herstellung einer diesen Anforderungen entsprechenden Güterverkehrsstatistik für unerläßlich und empfiehlt in Veranlagung und Aufbau die Anlehnung an die bewährten Einrichtungen der deutschen Eisenbahnen, nach Verkehrsbezirken geordnet. Die Kammer verlangt nachdrücklichst die Sicherstellung der Öffentlichkeit einer solchen Statistik in materieller und formeller Hinsicht und spricht sich endlich auf das entschiedenste gegen ein übermäßig spezifiziertes Warenverzeichnis aus.

Ungarn.

— **Ungarische Lokaleisenbahnen Aktiengesellschaft.** Die jüngst abgehaltene Direktionssitzung dieser Gesellschaft hat die Bilanz und die Schlußrechnungen für das Jahr 1912 festgestellt. Der Gewinn des Jahres 1912 betrug 2 386 973 Kr. gegenüber 2 135 166 Kr. des Vorjahres. Die Direktion schlägt vor, auf das vollkommen eingezahlte Aktienkapital, ebenso wie im Vorjahre, eine Dividende von 22 Kr. für die Aktie, auf das neue mit 50 % eingezahlte Aktienkapital eine Dividende von 11 Kr. für die Aktie, daher einen Betrag von 1 540 000 Kr. auszuschütten und 246 973 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen. Der ordentliche Reservefonds der Gesellschaft erhöht sich durch die Zuwendung von 500 000 Kr. auf 5 Millionen Kronen, das ist auf 35,7 % des eingezahlten Aktienkapitals. Der der Generalversammlung vorzulegende Bericht enthält einen Ausweis all jener Eisenbahnen, deren Aktien den Besitz der Gesellschaft bilden, und bietet ein Bild der fortwährenden Entwicklung ihres Ertrages vom Jahre 1905 ab. Die Betriebsergebnisse haben sich stetig gebessert.

Übrige europäische Länder.

— **Das spanische Eisenbahnregiment.** Im Jahre 1912 ist in Spanien ein Eisenbahnregiment aufgestellt worden. Es besteht aus acht Kompanien der Linie und acht Reservekompanien; die Mannschaften der letzteren haben unbeschränkten Urlaub und werden nur bei Bedarf einberufen, während die acht erst genannten Kompanien zum stehenden Heere gehören. Die ersten spanischen Eisenbahntruppen waren zwei Kompanien, die im Jahre 1876 aufgestellt und im Jahre 1885 zu einem Bataillon ergänzt wurden. Obgleich das spanische Heer nicht zu den bedeutenderen Europas gehört, kann es sich also doch rühmen, unter ihnen eine der ältesten Eisenbahntruppen zu besitzen. Auch das spanische Ingenieurkorps des Heeres, aus dem die Eisenbahntruppen hervorgegangen sind, ist sehr alt: es ist schon im Jahre 1711 gegründet worden. Die Eisenbahntruppen des spanischen Heeres werden in Bau- und Betriebsabteilungen gegliedert. Im Kriege sind ihnen alle reservepflichtigen Eisenbahnbeamten unterstellt. Eine spanische Eisenbahn-Kompanie hat im Jahre 1909 am Feldzuge im Rifgebiet tätigen Anteil genommen und dabei durch die Wiederherstellung zweier dortiger Eisenbahnen und deren Betrieb dem Heere sehr wertvolle Dienste getan.

— **Die französische Südbahngesellschaft** (Chemin de fer du Midi) hat das Betriebsjahr 1912 mit einem Betriebsüberschuß von 67 365 105 Fr. (gegen 1911: + 6 776 638 Fr.) abgeschlossen und nach Zahlung der Zinsen für die Obligationen und Aktien in der vom Staate garantierten Höhe noch einen Reinüberschuß von 359 670 Fr. an den Staat abführen können. Die Gesellschaft hatte von 1904 bis 1906 und dann noch im Jahre 1908 diesen Verpflichtungen selbst nachkommen können; im Jahre 1907 und seit 1909 hat sie dagegen jedes Jahr die Staatsgarantie in Anspruch nehmen müssen. Bei der sinkenden Richtung der Betriebsziffer (1910: 54,70 %, 1911: 54,61 %, 1912: 52,81 %) wird gehofft, daß wiederum eine erfolgreichere Zeit begonnen hat.

Das Südbahnnetz betrug Ende 1912: 4035 km, das sind 162 km mehr als im Vorjahre. Diese Vermehrung ist nicht auf den Bau neuer Linien zurückzuführen, sondern auf den Ankauf von drei Eisenbahnunternehmungen, von denen die Médoc-Eisenbahn (von Bordeaux-St. Louis nach Pointe de Grave, 103 km) die bedeutendste ist.

Über die finanziellen Ergebnisse des Berichtsjahres sollen noch folgende Angaben, die dem „Journal des Transports“ entnommen sind, mitgeteilt werden:

	1911 Fr.	1912 Fr.	±
Roheinnahmen	133 704 501	143 161 072	+ 9 456 571
Roheinnahmen auf 1 km . .	54 522	55 862	+ 1 340
Betriebsausgaben	73 009 592	75 604 467	+ 2 594 875
Betriebsausgaben auf 1 km	18 851	18 939	+ 88
Betriebsüberschuß auf 1 km	15 071	16 923	+ 1 252
Betriebsziffer	54,61 %	52,81 %	— 1,80 %

— **Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Jahre 1912.** Aus dem in dem „Journal des Transports“ auszugsweise wiedergegebenen Geschäftsbericht der P.-L.-M.-Bahn für 1912 ergibt sich, daß diese größte Eisenbahngesellschaft Frankreichs auf die besten finanziellen Ergebnisse ihres in Frankreich liegenden Netzes (réseau métropolitain) zurückblicken kann, die sie seit ihrem Bestehen zu verzeichnen hat.

Die Betriebseinnahmen, die sich bisher durchschnittlich um 2 % jährlich steigerten, sind, dank dem wirtschaftlichen Aufschwung des Landes, im Jahre 1910 um 2,26 %, 1911 um 3,9 % und 1912 um 5,52 % gewachsen. Allerdings sind auch die Ausgaben nicht unerheblich gestiegen, so daß sich die Betriebsziffer um 1,34 % erhöht hat.

Die Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung, verglichen mit den Ergebnissen des Vorjahres und des 5 Jahre zurückliegenden Rechnungsjahres 1908, sind aus folgender Tabelle zu ersehen:

	1908 Fr.	1911 Fr.	1912 Fr.	Zunahme 1908—1912 %
Einnahmen . .	513 599 869	557 350 519	588 140 936	+ 14,51
auf 1 km Betriebslänge .	53 842	57 991	60 947	+ 13,20
Ausgaben . .	272 593 347	307 524 028	332 406 301	+ 21,94
auf 1 km Betriebslänge .	28 577	31 997	34 446	+ 20,54
Betriebsziffer .	53,07 %	55,18 %	56,52 %	+ 6,50

Nach Abzug der für die Verzinsung der Obligationen und Aktien in der von dem Staat gewährleisteten Höhe erforderlichen Summe bleibt der Gesellschaft ein Überschuß von 9 732 731 Franken, der zum Teil zur Erhöhung der Dividende benutzt werden konnte. Die Gesellschaft berechnet, daß der Staat aus den von ihr erhobenen Steuern und den infolge der in dem Lastenhefte ausbedungenen Tarifermäßigungen usw. erzielten Ersparnissen im Jahre 1912: 96 483 400 Fr. bezogen habe, was gegenüber dem von ihm für das französische und algerische Netz hergegebenen Kapital von über 1 Milliarde Fr. einer Verzinsung mit 9,4 % gleichkomme. Mit Schluß des Jahres 1914 endet die vom Staat übernommene Garantie, die seit 17 Jahren von der P.-L.-M.-Bahn nicht mehr in Anspruch genommen worden ist.

Das Eisenbahnnetz der Gesellschaft (französisches Netz = 9650 km, algerisches Netz = 513 km) ist im Jahre 1912 nur um 84 km durch Eröffnung der Linien Le Puy-Langogne, Rion-Châtelguyon und Morez-St. Claude gewachsen. Im Jahre 1913 sollen weitere 79 km (Miramas-L'Estaque, Moutiers-Bourg-St. Maurice, Frasne-Vallorbe) eröffnet werden. — Von den auf dem europäischen Bahnnetz teils schon ausgeführten, teils in der Ausführung begriffenen Ergänzungs- und Erneuerungsbauten sind hervorzuheben die Erweiterungsbauten auf den Bahnhöfen Marseille, Lyon, Grenoble, Frasne, Miramas, L'Estaque, Le Puy; die Vergrößerung der Bahnhöfe Besançon, St. Etienne, Nevers, Moulins soll dann folgen.

Um den P.-L.-M.-Bahnhof in Paris zu entlasten, wird die dortige Lokomotiv-Werkstätte nach Nevers verlegt; aus demselben Grunde sollen die Werkstätten von Lyon-Guillotière nach Vernissieux und von St. Etienne nach Pont-de-l'Ane verlegt werden. Das Blocksystem ist jetzt auf 4020 km eingeführt (gegen 1911: + 129 km). Die Verstärkung des Oberbaus auf der Strecke Paris-Ventimiglia ist bis auf 113 km vollendet. Auf 562 (1911: 521) km sind die Eisenschienen durch Stahlschienen ersetzt worden. Ende 1913 wird die letzte Strecke mit Eisenschienen von den Hauptbahnlinien verschwunden sein.

— **Wechselstromlokomotive von 1500 PS. der Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont für die französische Südbahn.** Bereits im Jahrgang 1911 (vgl. S. 285 und 286) konnte

über eine von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin in Gemeinschaft mit der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel hergestellte Probelokomotive für die französische Südbahn berichtet werden. Es sei daran erinnert, daß die beiden Einphasenmotoren der A. E. G.-Lokomotive mit Treibstangen, die um 45° gegen die Wagerechte geneigt sind, auf zwei außerhalb der Treibachsen gelagerte Blindwellen arbeiten. Die Stundenleistung eines Motors beträgt 800 PS., beider zusammen also 1600 PS.

Auf der bei Villefranche in den Pyrenäen gelegenen Versuchsstrecke standen 6 Lokomotiven im Wettbewerb. Außer der A. E. G. hatten sich noch die Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont; Brown Boveri; Thomson Houston; Schneider Co. und Westinghouse zur Lieferung je einer Probelokomotive entschlossen. Die Entscheidung ist inzwischen gefallen und zwar, wie schon in Nr. 13 S. 226 d. Ztg. mitgeteilt, zugunsten der französischen Thomson-Houston-Gesellschaft, der Westinghouse-Gesellschaft und der Ateliers de Constructions Electriques de Jeumont. Über die 1500 pferdige Lokomotive der zuletzt genannten Firma können wir an Hand eines von Dr.-Ing. R. van Cauwenberghe in der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ veröffentlichten Berichtes nähere Angaben gemacht werden. Die Fahrdrahtspannung der 16 km langen Versuchsbahn war 12 000 Volt bei 16⅔ Wechseln. Die 1 C 1-Jeumont-Lokomotive unterscheidet sich von den anderen Probelokomotiven bezüglich der Bauart des Antriebs, der Spannungsregulierung und Stromrückgewinnung; ihr Gewicht beträgt 86 t, der Achsdruck auf jeder Treibachse 18 t, auf jeder Lenkachse 16 t. Der von der Oberleitung mittels eines Parallelogrammabnehmers abgenommene Strom wird zwei luftgekühlten 750 Kilowatt-umformern zugeführt, die auf der Hochspannungsseite parallel geschaltet sind. Von den Umformern fließt der heruntergeformte Strom zu den drei in Reihe geschalteten selbstgekühlten Motoren, deren Gesamtleitung 1500 PS. beträgt. Jeder Motor ist unmittelbar über einer Treibachse auf dem Lokomotivrahmen befestigt. Die Achsen werden von den dazugehörigen Motoren mittels Zahnradübertragung unter Anwendung hohler Welle und elastischer Universalkupplungen angetrieben. Das Triebwerk zwischen Motorwelle und Treibachse ist also anders als die in neuester Zeit in Deutschland so beliebte Anordnung von Kurbeln und Schubstangen durchgebildet. Trotzdem stehen die Motoren auf dem Lokomotivrahmen fest; ihr Schwerpunkt liegt 1,80 m über Schienenoberkante. Jeder Motor treibt über einen Satz Zahnräder mit einem Übersetzungsverhältnis von 1 : 2,72 eine Hohlwelle an, die die Treibachse stülpartig umgibt und mittels Universalkupplungen mitnimmt. Diese Bauart soll sich bis jetzt gut bewährt haben; auch die Schmierung soll keine Schwierigkeiten bieten. Die Kupplungen sollen Geschwindigkeiten von 80 km in der Stunde und heftige Bremsstöße anstandslos ausgehalten haben.

Die Spannungsregelung erfolgt ohne jegliche Anwendung von Schützen. Die Motoren leisten bei 230 Volt Spannung 500 PS. bei 450 Umdrehungen in der Minute. Der Wirkungsgrad, die Zahnradübersetzung mit inbegriffen, beträgt 87 %, der Leistungsfaktor 93 %. Bei 400 PS. Leistung ist der Wirkungsgrad 88 %, der Leistungsfaktor 95 %.

Zu erwähnen ist noch die selbsttätige Funkenunterdrückung an den Kollektoren und die selbsttätige Stromrückgewinnung auf Gefällstrecken, die allerdings dadurch erschwert wurde, daß sie zwischen verhältnismäßig weitliegenden Geschwindigkeitsgrenzen erfolgen sollte. Die Nutzbremsung soll sich aber bei Fahrgeschwindigkeiten von 22 bis 55 km in der Stunde ganz gut bewährt haben.

— **Die Frage der selbsttätigen Wagenkupplung auf den europäischen Eisenbahnen.** Vom französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten war im Mai v. J. unter den Erfindern selbsttätiger Kupplungen ein Wettbewerb ausgeschrieben worden; mit der Prüfung der angemeldeten Entwürfe wurde eine im Herbst v. J. ernannte Kommission betraut, deren Bericht im Maiheft des „Bulletin“ veröffentlicht wird. Die Kommission war der Ansicht, daß, entsprechend den durch die ihr gestellte Aufgabe gezogenen Grenzen, nur solche selbsttätige Kupplungen mit Preisen bedacht werden könnten, die eine Beibehaltung der Seitenpuffer zur Voraussetzung haben. Nach dem Kommissionsbericht sind nun Preise den Erfindungen zuerkannt, die sowohl vom theoretischen Standpunkt aus den Bedingungen des festgesetzten Programms am besten entsprachen als auch vom praktischen Standpunkt aus keine größeren Mängel zeigten. Aus dem Umstande, daß ein Apparat ausgezeichnet ist, dürfe jedoch keineswegs gefolgert werden, er könnte ohne eingehende Vorversuche in den Werkstätten gleich zu Versuchen im Betriebe angewendet werden. Anknüpfend an diesen in Frankreich veranstalteten Wettbewerb geht Ingenieur A. Campiglio in einem unter obigem Stichwort in derselben Nummer des „Bulletin“ veröffentlichten Aufsatz zunächst auf die bisher dieser so wichtigen Frage gewidmeten Bestrebungen und Versuche der europäischen und auch amerikanischen Eisenbahnverwaltungen näher ein, um dann über die Versuche zu berichten, die mit der im Jahre 1909 anläßlich des Mailänder Wettbewerbs mit dem ersten Preise ausgezeichneten selbsttätigen Eisenbahnwagenkupplung, System Pavia-Casalis, angestellt worden sind. Die mit dieser Kupplung versehenen Wagen waren vom Januar bis 20. September 1911 auf den Strecken der Nord. Mailändischen Eisenbahn im Betrieb ohne irgendwelchen Übelstand zu zeigen. Im Gegensatz zu der amerikanischen Janney-Kupplung, die für das europäische Wagensystem nicht ohne weiteres verwendbar ist, beachtet das System Pavia-Casalis die Eigentümlichkeiten der Bauart der europäischen Fahrzeuge und entspricht der vorhandenen Kupplung. Ferner vermeidet es ein zu großes Gewicht, zu hohe Kosten und viele andere Unannehmlichkeiten des amerikanischen Systems, die zum Teil an diesem selbst liegen, zum Teil bei seiner Anpassung an die europäischen Fahrzeuge auftreten würden. Die Vorteile des neuen Systems sind im Grundsatz selbst von den bekanntesten Persönlichkeiten der ganzen Eisenbahnwelt anerkannt worden, es herrschten aber Zweifel über seinen wirtschaftlichen Wert. Man hat es deshalb für notwendig befunden, ein großes und genaues wissenschaftliches Werk herauszugeben, in dem die Vollzugskommission des Mailänder Wettbewerbs u. a. die Beschreibung zahlreicher Entwürfe veröffentlichen wird, um die Bestrebungen zur Lösung dieser Frage zu vereinfachen. In ihm werden auch die Entscheidungen der Prüfungskommission des Mailänder Wettbewerbs sowie eine Untersuchung der wirtschaftlichen Seite dieser Frage enthalten sein. Diese Arbeit befindet sich zurzeit im Druck, sie wird besonders durch die Untersuchungen, welchen Einfluß die selbsttätige Kupplung auf die Höhe der Unfälle des Eisenbahnpersonals haben wird, bemerkenswert sein. In der Zwischenzeit sind die Versuche mit dem System Pavia-Casalis auf dem Netze der italienischen Staatsbahnen wieder aufgenommen worden. Ohne auf die Einzelheiten des angedeuteten Werkes näher einzugehen, gibt der Verfasser in seinem Aufsatze die Schlußfolgerungen wieder. Nach den Untersuchungen wird es nicht die wirtschaftliche Seite der Frage sein, die der Inbetriebnahme des neuen Kupplungssystems Hindernisse bereitet, zumal die Herstellungskosten nur etwa 160 bis 240 ℳ für den Wagen betragen werden. Die größte Schwierigkeit wird darin liegen, alle Stationen zu seiner Annahme zu bewegen. Andernfalls würden sonst Schwierigkeiten und Hindernisse im internationalen Verkehr entstehen. Übrigens stelle auch dieses System nicht das letzte Wort in der Frage der selbsttätigen Wagenkupplung vor, obgleich es unter 454 Bewerbern, ja, man könne sogar sagen, unter allen früher ausgedachten Systemen, den ersten Preis davongetragen hat. Obgleich es genügend einfach ist, um ohne Unbequemlichkeiten verwendet werden zu können, ist es doch nicht ausgeschlossen, daß es vielleicht noch mehr vereinfacht werden kann.

Das Nationalkollegium der italienischen Eisenbahningenieure hat die Absicht, die Lösung der Aufgabe betreffs der selbsttätigen Kupplung der Brems- und Dampfleitungen durch einen Wettbewerb weiter zu verfolgen. Der Verfasser gibt der Hoffnung Raum, daß dieser neue Wettbewerb und der oben erwähnte französische sich gegenseitig ergänzen werden, und wünscht, daß die Aufgabe in einer allgemein befriedigenden praktischen Form gelöst werden könne.

— **Berner Alpenbahn.** Am 3. d. M. ist der große Lötschbergtunnel unter der Leitung von Ingenieur L. Thormann zum erstenmal mit der elektrischen Lokomotive durchfahren worden. Die Fahrt ging anstandslos bis Goppenstein. Trotz der großen Länge des Tunnels und der nicht gerade günstigen Feuchtigkeitsverhältnisse scheint bisher die hohe Spannung von 15 000 Volt nicht unüberwindliche Schwierigkeiten zu bereiten.

— **Der Pfingstverkehr auf den englischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Englands sind in diesem Jahr mit den Ergebnissen des Pfingstverkehrs sehr unzufrieden. Schuld daran ist das schlechte Wetter am Pfingstmontag und der Umstand, daß das Pfingstfest dieses Jahr auf einen so frühen Zeitpunkt fiel. 1912 war der Pfingstverkehr allerdings ungewöhnlich stark gewesen, weil in jenem Jahr die Eisenbahnen wegen des Kohlenstreiks nicht imstande gewesen waren, besonderes Entgegenkommen für die Bewältigung des Osterverkehrs zu zeigen und die Ausflügler sich daher zu Pfingsten schadlos hielten. Infolgedessen ist der Rückgang in diesem Jahre besonders auffällig. Die Einnahmen von 43 englischen Eisenbahngesellschaften sind aber nicht nur hinter denen des Vorjahres, sondern sogar hinter denen des Jahres 1911 zurückgeblieben. Diese 43 Gesellschaften haben zu Pfingsten 1913 in der Woche vor und nach dem Fest zusammen eine Einnahme von 2 383 000 £ aufzuweisen gehabt, während die entsprechenden Zahlen für 1912 und 1911: 2 422 000 £ und 2 448 000 £ betrugen. Den bedeutendsten Verkehr in der Woche nach Pfingsten hat die London und Nordwestbahn gehabt; ihre Einnahmen in dieser Woche haben

163 000 £ betragen, d. s. 9000 £ weniger als im Jahre 1912 und 2000 £ mehr als im Jahre 1911. Den größten Zuwachs gegen das Vorjahr hat die Midlandbahn mit 13 000 £ zu verzeichnen gehabt, doch müssen deren Einnahmen gemeinsam mit denen der Tilbury-Eisenbahn gewürdigt werden; die Mindereinnahmen der letzteren Gesellschaft lassen aber diese Zunahme bis auf den geringen Betrag von 1000 £ wieder verschwinden.

— **Moskau erhält einen neuen Bahnhof.** Die Bahnhofsverhältnisse in Moskau hatten sich im Laufe der Zeit immer schwieriger gestaltet, so daß Wandel nur im Wege eines Neubaues zu schaffen möglich war. Die Verstaatlichung der Moskau-Kiew-Woronesher und der Moskau-Kasaner Bahnen brachte es dann ferner mit sich, den ganzen Betrieb einheitlich zu regeln. Nunmehr sind, wie die „Now. Wr." mitteilt, die Arbeiten für den neuen Bahnhof bereits in vollem Gange. Die geräumten Gebäude werden abgebrochen, die Bureaus und die Warteräume sind in das Bahnhofsgebäude der Moskau-Kasaner Bahn verlegt. Der neue Bahnhof wird aus zwei miteinander verbundenen Teilen bestehen. Der eine Teil mit den Gebäuden, in denen die Warteräume I. und II. Klasse untergebracht werden sollen, wird an der Stelle angelegt werden, auf der der bisherige Bahnhof sich befand. Die andere Hälfte der Gebäude (mit dem Wartesaal III. Klasse) wird nach dem Kalantschewski-Platz auf die Seite des Nikolaibahnhofs hinausgeschoben werden. Der neue Bahnhof wird 5 Ssashen (gleich 10,7 m) weit vom Verbindungsgleis der Moskau-Kursker Bahn liegen und mit allen technischen Errungenschaften der Neuzeit ausgestattet werden. In ihn werden 9 Bahnlinien einmünden. — Die Gebäude werden im Alt-Moskauer Kreml-Stil erbaut werden. Die Kosten sind auf 2 Millionen Rubel veranschlagt. m.

Fremde Erdteile.

— **Russisch-japanische Eisenbahnkonferenz in Tokio.** Die japanischen und russischen Zeitungen des fernen Ostens brachten kürzlich die Mitteilung, daß in Tokio eine russisch-japanische Eisenbahnkonferenz stattfinden solle mit dem Zwecke, einen direkten russisch-japanischen Verkehr: Wladiwostok-Pogranitschnaja-Charbin und Dairen-Chuandschensi-Charbin zu schaffen. Die „Now. Wr." wittert hierin eine gefährliche Bedrohung russischer Interessen und findet es auffällig, daß die übrige hauptstädtische Presse von der Konferenz bisher nichts gewußt habe. Noch auffälliger will ihr der Umstand erscheinen, daß russischerseits an der Konferenz nur die Leiter der chinesischen Ostbahn teilnahmen, deren Verkehrsinteressen, wie sich aus ihrer Tätigkeit nach dem russisch-japanischen Kriege ergeben habe, ganz und gar nicht mit den russischen Interessen im fernen Osten überhaupt zusammenfalle, geschweige denn mit denen der im Bau befindlichen Amurbahn im besonderen. — Ein halbes Jahr noch — so fährt die „Now. Wr." fort — und die Amurbahn wird fertiggestellt sein. Von da ab soll der ganze Verkehr nach und von dem fernen Osten über die Amurbahn und die Ussuribahn seinen Weg nehmen. Was hätte es da für einen Sinn, die Güter an die ostchinesische Bahn zu fesseln? Denn das Übereinkommen wird — wenn auch nur mittelbar — doch auf eine Schädigung der russischen Verkehrsinteressen hinauskommen. Dafür spricht schon der Umstand, daß als Hauptvertreter Rußlands der Leiter der chinesischen Ostbahn berufen ist. Weshalb — fragt das Blatt weiter — nehmen keine Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten und des Handelsministeriums daran teil? Weshalb findet sie überhaupt in Tokio und nicht in St. Petersburg statt? Die japanisch-mandschurische Bahn bildet doch nur ein unbedeutendes Stück des transsibirischen Weges, der Gegenstand der Verhandlung sein wird. —

Man fragt sich unwillkürlich, ob man in diesen Ausführungen eine Äußerung beleidigten Selbstgefühls sehen soll, oder ob das russische Blatt durch die Betonung der Handelsinteressen der Amurbahn den japanischen amtlichen Stellen gegenüber den strategischen Wert dieser Bahn herabzumindern und zu verschleiern sucht, — oder handelt es sich auch hier wieder einmal um eine der so gern von der „Now. Wr." geübten Hetzereien? m.

— **Zusammenbruch der St. Louis und San Franciscobahn.** Das Bundesgericht von St. Louis (Missouri) hat für die St. Louis und San Franciscobahn einen Zwangsverwalter ernannt. Die Bemühungen des Präsidenten Yoakum, der sich mehrere Tage in St. Louis zwecks Deckung der in naher Zeit fälligen 2¼ Millionen Dollar Notes aufhielt, sollen erfolglos geblieben sein. Inzwischen ist die Bildung eines Schutzkomitees für die Refundingbonds der St. Louis und San Franciscobahn sowie der New-Orleans Texas and Mexico erfolgt. Die Führung haben die Bankfirmen I. und W. Seligmann & Co., Salomon & Co., die Guaranty Trust Company sowie die Bankers Trust Co. An dem Zusammenbruch dieser Bank ist auch das deutsche Kapital insofern beteiligt, als erst vor einigen Jahren ein Betrag von etwa 9 000 000 Doll. 5proz. General Lien Bonds an deutschen Börsen eingeführt sind.

— **Triebwagendienst im Vorortverkehr von Pittsburg.** Zwei Vororte von Pittsburg, Mc Keesport, 24 km südlich und Beaver Falls, 47 km nördlich der Stadt belegen, sollen durch einen regelmäßigen Triebwagendienst miteinander verbunden werden. Außer dem Verkehr zwischen der Stadt und den Vororten erwartet man auch einen durchgehenden Verkehr zwischen beiden Vorortstrecken, weil verschiedene Industrieanlagen Bureaus und Werkstätten an beiden Linien besitzen. Die gesamte 71 km lange Strecke hat 44 Zwischenstationen, was einer mittleren Stationsentfernung von 1580 m entspricht. Die Gesamtstrecke soll in 2½ Stunden zurückgelegt werden, also mit einer mittleren Reisegeschwindigkeit von 28,4 km. Beide Vorortstrecken sind viergleisig, so daß die Einschaltung der Vorortzüge betriebstechnisch keine allzu großen Schwierigkeiten verursacht. Man wählte diese Betriebsart, welche die erste Abwendung von g a s e l e k t r i s c h e n Triebwagen auf Hauptbahnen darstellt, wegen des verhältnismäßig geringen Verkehrs, der einen Betrieb mit Dampfzügen nicht als wirtschaftlich erscheinen ließ. Die Züge bestehen aus einem Triebwagen und einem Beiwagen. Die Triebwagen haben eine Gesamtlänge von 12,9 m, sie enthalten ein Personenabteil von 6,2 m Länge mit 12 Plätzen, sowie ein Gepäckabteil von 1,8 m Länge. Sie sind mit zwei Gleichstrommotoren von je 100 PS Leistung für 600 V Spannung ausgerüstet und wiegen leer 32,5 t. Die Beiwagen haben eine Länge von 13,65 m und enthalten 74 Plätze.

— **Verkehrspläne im Yukongebiet.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen über das Verkehrswesen Alaskas in Nr. 23 S. 390 d. Ztg. dürften die folgenden, einem Berichte des amerikanischen Konsularagenten in White Horse (Yukonterritorium) entnommenen Angaben von Interesse sein. Vor kurzem ist eine Gesellschaft von zwölf amerikanischen Kapitalisten unter Führung von T. Hamshaw in Seattle zur Erkundung des dem Oberlaufe des White River benachbarten amerikanisch-kanadischen Grenzgebiets aufgebrochen. Sie beabsichtigt, zunächst einige bereits durch Hamshaw belegte Kupfer-„Claims" aufzuschließen, worauf man die ganze Gegend zwecks Absteckung neuer Claims durchschürfen will. Die bisher belegten Claims liegen auf der kanadischen Seite, doch sollen die Schürfungen auch auf amerikanischem Gebiete vorgenommen werden, da die Kupfervorkommen sich zu beiden Seiten der Grenze erstrecken. Das in Frage kommende Gebiet wurde, soweit es auf Alaska entfällt, im letzten Herbst von einer Eisenbahnkommission aus Washington bereist, die eine möglichst gute Trasse für eine Bahn nach dem Innern ermitteln sollte. Diese soll eine Linie empfohlen haben, die von einem Punkte des Lynnkanals bei Haines in Alaska ausgeht und nordwärts bis zum Porcupine River, dem Rainy Hollow, durch den Bergbaubezirk Kluane, nahe an der Quelle des White River vorbei nach Tuana geht und immer in mineralführendem Boden verläuft. Der Bergbau ist im Yukongebiete während des letzten Winters, obwohl das Thermometer mitunter — 45 ° C zeigte, zum Teil ohne Verminderung der Tagesausbeute durchgeführt worden; so wurden an einem Tage reichlich 250 t Erz gefördert und verladen, die man am nächsten Tage nach Skagway brachte. Die Eisenbahn befördert die Wagen sogleich nach der Verladung und bringt sie an die Erzbunker in Skagway. Unter die beweglichen Böden der Erzwagen werden Rohre gelegt, durch die heiße Luft aus einem Kessel bei den Bunkern getrieben wird; auf diese Weise wird das gefrorene Erz schnell aufgetaut und seine Entladung in die Bunker ohne großen Zeitverlust ermöglicht. Die Einrichtung hat sich selbst bei der stärksten Kälte bewährt. Der Verkehr zwischen dem Endpunkte der White Paßlinie und der Stadt Dawson, der sich im Sommer auf dem Wasserwege vollzieht, wurde bisher im Winter durch die Pferdepost vermittelt. In jüngster Zeit hat man aber mehrfach versucht, die 350 Meilen lange Strecke mit Automobilen zu befahren. Es ist jedoch nicht gelungen, den Kraftwagenverkehr bei den öfters vorkommenden niederen Temperaturen von — 34 ° bis — 45 ° C aufrechtzuerhalten. Dagegen würde sich nach Besserung der Wegeverhältnisse und der Errichtung von warmen Schuppen zur Aufnahme der Fahrzeuge an den Halteplätzen der Kraftwagenbetrieb wohl im ganzen Gebiete ermöglichen lassen. Die White Paß and Yukon Route Co. in White Horse nimmt darauf bezügliche Vorschläge entgegen; der Bau einer großen Straße ist geplant.

— **Beihilfen für Dampfschiffahrtsgesellschaften in Kanada.** Die kanadische Regierung zahlt alljährlich an eine Reihe von Dampfschiffahrtsgesellschaften beträchtliche Summen als Beihilfen und für Postbeförderung. Nach einem Berichte des deutschen Konsulats in Montreal erreichten diese Zuwendungen im Jahre 1911/12 eine Höhe von etwa 2 Millionen Dollar. Hiervon entfielen 600 000 D. auf die Beihilfe der Allan-Linie, die ihrerseits mit der C a n a d i a n P a c i f i c - G e s e l l s c h a f t einen Untervertrag abgeschlossen hat, für die Verbindung zwischen England und Kanada. Auf dieser Linie waren 6 Dampfer der

Allan-Linie und 2 Dampfer der Canadian Pacific-Gesellschaft mit einem Netto-Tonnengehalt zwischen 6000 und 8000 t und einer Geschwindigkeit von 15 bis 18½ Knoten beschäftigt. Für die Fahrt zwischen kanadischen Häfen und Manchester erhielt die Manchester Liners-Gesellschaft eine Beihilfe von 35 000 D., für die Fahrt zwischen Kanada und Liverpool die Firma Furneß, Withy & Co. Limited 20 000 D. Ferner wurden der Donaldsonlinie für die Verbindung zwischen Glasgow und St. John während des Winters und der Canadian Pacificbahn für die Verbindung zwischen St. John, Halifax und London während des Winters Beihilfen von je 15 000 D. gewährt, während die Reederei von Furneß, Withy & Co. für die Beförderung von Fracht, Früchten usw. auf der gleichen Linie 25 000 D. erhielt. Auch für die Verbindung mit Neufundland sowie die Küstenfahrt an beiden Ozeanen sind von der Regierung zahlreiche Beihilfen bewilligt worden. Für die Fahrt zwischen Kanada und Australien nebst Neuseeland wurde die Union Steamship Co. of New Zealand mit 180 000 D., die New Zealand Shipping Co. Line mit 120 000 D. unterstützt. Für die Schiffsverbindung nach Südafrika und den atlantischen Häfen Mexikos erhalten Elder Dempster & Co. jährlich 196 000 D., während für die Verbindungen nach den pazifischen Häfen Mexikos die Firma Worsnop in London 75 000 D. bezieht. Schließlich erhält gemäß gesetzlicher Ermächtigung die Canadian Pacific-Gesellschaft für die Beförderung der englisch-kanadischen Post von und nach Ostasien jährlich 121 666 D., ebenso werden auf Grund gesetzlicher Bestimmung an die Allan-Linie für eine Verbindung mit französischen Häfen jährlich 200 000 D. gezahlt.

— **Gesteigerter Verkehr auf den kanadischen Bahnen.** Der Getreideverkehr der kanadischen Pacificbahn entwickelt sich immer stärker. Während vom 1. September 1911 bis 1. April v. J. 106 000 000 Bushels verfrachtet wurden, was damals eine bis dahin nie dagewesene „Rekordleistung" bedeutete, wurden vom 1. September 1912 bis 1. April d. J. 131 Millionen Bushels befördert. Die Bahn hat deshalb beschlossen, ihren Fahrpark wesentlich zu verstärken und hat ein Programm veröffentlicht, laut dessen sie daran geht Obligationen in der Höhe von 50 000 000 Doll. auszugeben und unter anderem 40 000 neue Güterwagen modernster Bauart, zum größten Teil stählerne mit ungeheurer Fassungskraft, zu bestellen. Auch die Grand Trunc Pacificbahn will ihr Kapital, sei es durch Ausgabe neuer Aktien oder Obligationen, um 85 000 000 Doll. vergrößern. Sie will viele Neubauten ausführen, auch zwei Zubringerlinien erbauen und gleichfalls 30 000 neue moderne Güterwagen bestellen.

Der Vizepräsident der letztgenannten Bahn, Mr. Dalirymple, erklärt überdies, daß seine Gesellschaft eine neue Dampflinie von der kanadischen Pacificküste nach England einrichten wolle, Vertreter der Bahn und von British Columbien sollen bereits darüber verhandelt haben, wie nach der Eröffnung des Panama-Kanals ein großer Teil der britischen Auswanderung und auch ein Teil der europäischen schlechtweg auf direktem Schiffahrtswege von Liverpool aus nach dem westlichen Kanada geleitet werden könne. Dieser Einwanderung habe bisher die lange und nicht sehr bequeme Bahnfahrt von einem ostkanadischen Hafen bis zur Pacificküste Abbruch getan. Ob diese Schiffahrtverbindung aber nicht im Widerspruch stehen wird mit der vom Kongreß der Vereinigten Staaten bereits aufgestellten Vorschrift, daß Bahngesellschaften keinen Schiffahrtsverkehr durch den Kanal betreiben dürfen, ob diese Bestimmung nur Geltung hat auf inländische Bahnen oder auch auf auswärtige, z. B. kanadische, kann noch nicht gesagt werden. Es wäre aber nur schwer zu verstehen, wenn der Kongreß seine eigenen Bahnen schlechter stellen wollte, als ausländische Bahnen.

— **Eisenbahnbauten auf der Insel Vancouver.** Die der kanadischen Westküste vorgelagerte Insel Vancouver hatte im letzten Jahre wiederum eine sehr günstige wirtschaftliche Entwicklung zu verzeichnen. Von besonderer Bedeutung für die Verkehrsverhältnisse der Insel, vor allem der Stadt Victoria, war das seitens der Provinzialregierung mit den beiden beteiligten Eisenbahngesellschaften, der Canadian Pacific und der Canadian Northern Railway, getroffene Übereinkommen über die Aufteilung der inmitten des Stadtgebietes gelegenen ehemaligen Indianerreservation, die Anlage eines Hauptbahnhofs usw. Die Nordbahn, deren Strecke bis an das Stadtgebiet bis auf die Schienenlegung vollendet ist, kann nunmehr auch die kurze Strecke bis zu dem Punkte in Angriff nehmen, von dem die Bahnfähre zur Verbindung des Festlandes mit der Insel ihren Ausgang nehmen soll, so daß die Verlegung der Schienen auf der gesamten Inselstrecke noch in diesem Jahre erfolgen wird können. Im nächsten Jahre dürfte es dann endlich möglich sein, Reisende ohne Unterbrechnug von der atlantischen Küste bis nach Victoria zu bringen. Die British Columbia Eelectric Railway hat den Bau ihrer etwa 25 Meilen langen Strecke nach dem Norden der Saanichhalbinsel vollendet; die Linie wird die Besiedelung dieses fruchtbaren Landstrichs voraussichtlich sehr beschleunigen. Auch in der nächsten Umgebung der Stadt erweitert die Gesellschaft ihr Netz ständig und erschließt so der Besiedelung ein immer weiteres Gebiet. Die Canadian Pacific endlich hat den zweiten Flügel ihres Hotels fertiggestellt; bei der starken Zunahme des Fremdenverkehrs spricht man aber bereits von einer abermaligen Vergrößerung des Gebäudes.

— **Das Verkehrswesen Kolumbiens.** Trotz der bevorzugten geographischen Lage zwischen zwei Weltmeeren und der unermeßlichen natürlichen Reichtümer, deren sich Columbia zu erfreuen hat, sind Wirtschaft und Verkehr in diesem Lande noch wenig entwickelt. Die Hauptverkehrsader der Republik bildet der 1570 km lange Magdalenenstrom, der von der See fast 1000 km weit bis zu den Stromschnellen von Honda für größere Dampfer, oberhalb dieser Fälle auf weitere 380 km für kleinere Fahrzeuge schiffbar ist. Allerdings wird der Verkehr auf dem Strome durch Sandbänke, treibende Baumstämme und den stark schwankenden Wasserstand erheblich gehindert. Während der starken Trockenzeit, die zu Ende 1911 und Anfang 1912 herrschte, stockte die Schiffahrt fast vollständig. Außer dem Rio Magdalena sind auch verschiedene seiner Nebenflüsse wie z. B. der Cesar, Cauca, Nechi, Lebrija und Sogamoso teilweise schiffbar; hierzu treten selbständige Wasserläufe wie der Rio Atrato und der Rio San Juan. Das Eisenbahnnetz Colombias ist in langsamer Entwicklung begriffen; es umfaßt zurzeit 17 über das ganze Land verstreute Linien von 1021 km Gesamtlänge. Als erster Schienenweg des Landes wurde im Jahre 1867 die 27 km lange Bolivarbahn eröffnet; sie verbindet Puerto Colombia, das frühere Sabanilla, den wichtigsten Seehafen der Republik, mit der am Unterlauf des Magdalena gelegenen, vom Meere aber durch die Mündungsbarre dieses Stromes abgeschnittenen Stadt Barranquilla. Die Linie wurde von einer deutschen Firma erbaut, ist aber seitdem in englische Hände übergegangen. Besonders lebhaft gestaltete sich die Bautätigkeit zu Ende der 1870 er und Anfang der 1880 er Jahre. Gehemmt wurde dagegen die Entwicklung in neuerer Zeit durch die Revolutionen von 1895 und von 1899—1903, deren Folgen die Bahnen z. T. heute noch nicht völlig überwunden haben. Die bisher erbauten Linien gliedern sich in mehrere Gruppen. Im Norden des Landes finden wir drei Linien, die von den atlantischen Häfen Puerto Colombia, Cartagena und Santa Marta ausgehen und deren gemeinsames Ziel der Unterlauf des Magdalenenstromes ist. Eine zweite Gruppe bilden diejenigen Linien, die im Tale des Magdalena selbst gelegen sind oder von diesem zu den Cordilleren emporführen. Hier sind zu nennen die zur Umgehung der Stromschnellen bei Honda erbaute Doradabahn (119 km) sowie die Girardotbahn (Girardot-Facatativá, 132 km), die zusammen mit der anschließenden Sabanabahn (Facatativá-Bogotá, 40 km) eine Bahnverbindung zwischen dem Magdalenatale und der Landeshauptstadt Bogotá bildet. Zwei weitere noch im Bau begriffene Linien streben von Puerto Wilches und Puerto Berrio aus den Provinzialhauptstädten Bucaramanga bezw. Medellin zu. Den Mittelpunkt eines kleinen Bahnnetzes bildet auch Bogotá selbst, von dem außer der soeben genannten Sabanabahn noch die 62 bezw. 29 km lange Nord- und Südbahn ausstrahlen. Im Westen des Landes nähert sich die wichtige Pacific- oder Caucabahn, die den Seehafen Buenaventura mit dem Tale des Cauca verbinden soll, ihrer Vollendung, während im äußersten Nordosten der Republik, der von dem übrigen Gebiete durch die Ostkette der Cordillere getrennt ist, die 71 km lange Cúcutabahn Tachirá mit Cúcuta verbindet. Infolge ihrer wechselvollen Schicksale hat diese kleine Linie auch im Auslande wiederholt von sich reden gemacht. Die stark gebirgige Natur Colombias, das in südnördlicher Richtung von drei Parallelketten der Anden durchzogen wird, bereitet den Bahnen vielfach ernste Schwierigkeiten. Die Höhenunterschiede, die einzelne Linien zu überwinden haben, sind sehr beträchtlich. So liegt der Ausgangspunkt der Girardotbahn 335 m, ihr Scheitelpunkt 2729 m hoch; auch die Caucabahn wird sich voraussichtlich bis zu einer Seehöhe von 2018 m erheben. Was die Eigentumsverhältnisse betrifft, so befinden sich etwa 60 % des Gesamtnetzes im Besitze britischer Gesellschaften, während der Rest im Besitze der Regierung oder einheimischer Gesellschaften ist. — Das Straßennetz Colombias ist noch wenig ausgebaut; meist spielt sich der Verkehr auf Saumpfaden mit Hilfe von Maultieren und indianischen Lastträgern ab; unter diesen Umständen erreichen die Beförderungskosten oft eine große Höhe, so stellt sich der Transport eines Klavieres von Honda nach Bogotá (90 km) auf 300 bis 400 ℳ!

— **Einheitliche Spur für die Eisenbahnen Australiens.** Ein großes Hindernis für die Entwicklung eines lebhaften Eisenbahnverkehrs in Australien ist bekanntlich die Verschiedenheit der Spurweiten bei den einzelnen Netzen; es gibt dort Breitspur-, Vollspur- und Schmalspurbahnen. Die Bestrebungen zur Herbeiführung einer Einheitsspur sind alt und sind auch in dieser Zeitung wiederholt erwähnt worden. Kürzlich hat in Melbourne eine Versammlung der leitenden Techniker der Eisenbahnen des

Staatenbundes und der Bundesstaaten stattgefunden, die sich mit dieser Frage beschäftigt hat. Sie hat sich dafür ausgesprochen, daß umgehend die Vollspur als Einheitsspur für ganz Australien eingeführt wird. Die Kosten für den Umbau der Eisenbahnen auf diese Spur werden auf 37 000 000 £ (gegen 750 000 000 M.) geschätzt. An diesen hohen Kosten wird jedenfalls, wie schon bisher, die Durchführung des von der Ingenieurversammlung befürworteten Planes scheitern, obgleich es im allgemeinen Interesse läge, daß ein durchgehender Verkehr zwischen den verschiedenen Netzen ohne Umladung ermöglicht würde.

Bücherschau.

— **Hilfswerte für das Entwerfen und die Berechnung von Brücken mit eisernem Überbau.** IV. Auflage, neubearbeitet und erweitert von Regierungsbaumeister G. Schaper. IV und 56 Seiten. Mit 39 Abbildungen und 1 Tafel. Verlag von Wilhelm Ernst u. Sohn, Berlin. — Preis des Werkes: Geheftet 5.60 *M*, kartoniert 6 *M*.

Die dritte Auflage dieses von Dircksen stammenden, in Fachkreisen als Ergänzung zu den preußischen Vorschriften für das Entwerfen und Berechnen eiserner Brücken sehr beliebten Werkes wurde in seinem Werte stark beeinträchtigt, nachdem durch den Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 31. Dezember 1910 für Strecken mit besonders wichtigem und schwerem Verkehr ein zweiter Lastenzug für die Berechnung angenommen wurde und demgemäß die Vorschriften neu herausgegeben wurden. Dieser neue, mit „B" bezeichnete Lastenzug bringt bekanntlich eine Erhöhung der Rechnungslasten um 20 %, denn die Triebradachsgewichte der beiden E-Lokomotiven sind auf 20 t, die Tender- und Wagenachslasten sind auf 15 t erhöht worden. Die Achsstände sind bei dem früheren Lastenzug A und dem Lastenzug B die gleichen. Der in dieser Weise erweiterten fünften Auflage der „Vorschriften" ist nun die vorliegende vierte Auflage der „Hilfswerte" von dem jetzigen Herausgeber angepaßt worden; es sind also in ihr — außer einigen anderen kleinen Umarbeitungen — die Hauptwerte: Angriffsmomente, Widerstandsmomente und Auflagerdrücke der Schwellenträger, die Auflagerdrücke und Widerstandsmomente der Querträger und der Fahrbahnträger für die verschiedenen Brückenbreiten und Brückenarten unter Zugrundelegung des neuen Lastenzuges zusammengestellt und stets hinter die entsprechenden Werte für den älteren Lastenzug gesetzt worden, so daß sie mit diesen unmittelbar in Vergleich gezogen werden können.

Druck und Aussattung ist wie früher vorzüglich. —l.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Iglau-Ražic zwischen den Stationen Fußdorf und Wolframs-Cejl in Km. 81.982 gelegene Personenhaltestelle Höfen-Miröschau wird am 15. Juni d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Magdeburg-Neustadt und Gerwisch rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin gelegene Bahnhof 2. Kl. Biederitz auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Kilometerzeiger Nr. 31 (Königl. Eisenbahndirektion Altona) ist der Nachtrag III herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 63 (A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Güterwagenparkverzeichnis Nr. 85 (Holländische Eisenbahn-Gesellschaft) der Nachtrag I erschienen. Das im November 1910 ausgegebene Verzeichnis Nr. 63 ist aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 274 vom 4. Juni d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 7. Juni d. J.).

Nr. III 275 vom 4. Juni d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1913 wird der zwischen den Stationen Magdeburg-Neustadt und Gerwisch rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Berlin gelegene Bahnhof 2. Kl. Biederitz auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 2 Klasse Biederitz auch in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im Mai 1913. (1570)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Osternienburg für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Elsnigk (Anh.) und Cöthen rechts der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Haltepunkt Osternienburg, welcher bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im Juni 1913. (1583)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. österr. Staatseisenbahnen.

Infolge Arbeitsverweigerung der Hafenarbeiter war der regelmäßige Betrieb in Triest vom 29. Mai I. Tageshälfte bis 2. Juni II. Tageshälfte behindert.

Wien, am 5. Juni 1913. (1586)
Der K. K. Direktor.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrswiederaufnahme.

In der Strecke Keresztfalu-Podolin der Poprádtalbahnen wurde der Gesamtverkehr am 6. d. M. mit Zug 824 wieder aufgenommen.

Budapest, den 6. Juni 1913. (1581)

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft 3 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird auf Seite 147 des Tarifheftes bei der Station Krombach (Kr. Siegen) — früher Crombach — in der Abteilung d (Zink) des Ausnahmetarifs 23 I ein Anstoßfrachtsatz von 1,61 Francs nachgetragen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 7. Juni 1913. (1585)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch - österreichisch - ungarischer Verband, Heft 1.

I. Am 15. August 1913 werden im Ausn.-Tar. 91, Abteilung C (Petroleumnaphtha), die Frachtsätze unter a) — Stationstarife — für den Verkehr von Drösing, Kolin, Mähr. Ostrau-Oderfurt, Mähr. Schönberg, Pardubitz und Stadlau nach Rotterdam loko aufgehoben und der von Kralup nach Rotterdam loko bestehende Frachtsatz sowie die unter b) Schnittarife, Schnittafel I enthaltenen Frachtsätze erhöht. Die im gleichen Ausn.-Tar. unter a) Stationstarife für Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Vlissingen loko in den Abteilungen D, E, F

eingestellten Frachtsätze gelten vom 1. Juli 1913 an auch für Rotterdam loko. II. Am 1. Juli 1913 wird die Station Mies-Kladrau in den Ausn.-Tarif 6 (Heu usw.) für den Verkehr mit der Station Oss einbezogen. Die Frachtsätze sind aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 9. Juni 1913. (1584)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr,

Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 werden in den Tarif einbezogen die Stationen der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn

Prag (Bubna) mit den Frachtsätzen von Bubna Staatsbhf., Prag (Smichow) mit den Frachtsätzen von Smichow Staatsbhf. } erhöht um 70 h für 1000 kg

Breslau, den 7. Juni 1913. (1571)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. Januar 1909.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 tritt für Gips von Osterode (Harz) nach Sofia bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens und bei Einhaltung der für den Verkehr allgemein geltenden Bestimmungen der Frachtsatz von 611 Centimes Gold für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 6. Juni 1913. (1572)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 wird die Station Woippy — Dienstbeschränkungszeichen O. K. — der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Tarif einbezogen

Hannover, den 6. Juni 1913. (1574)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 3 (Pfalzbahn).

Die Schnittfrachtsätze der Stationen Lichelscheid und Rehweiler werden geändert bezw. ergänzt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, den 5. Juni 1913. (1575)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif vom 1. April 1911.

Die Station Mackweiler wird mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus (Steinsplitt) einbezogen.

Straßburg den 6. Juni 1913. (1576)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. wird die Station Schmiedefeld (Thür.) des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in den Ausnahmetarif S 11 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 4. Juni 1913. (1573)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Am 1. Juli, für Tariferhöhungen am 1. August 1913, tritt der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Klassentarifs, der Serien- und Ausnahmetarife, sowie Änderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 35 ₰ gleich 40 Heller für das Stück zu haben.

Altona, den 31. Mai 1913. (1566)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III.

Der in dem vom 1./14. Mai alten/neuen Stils 1913 gültigen Nachtrag 5 zum Gütertarif, Teil III, enthaltene neue Ausnahmetarif 29 a für Eisenbahnschwellen usw. ist in Form eines besonderen Auszuges herausgegeben. Dieser Auszug ist zum Preise von 0,05 ℳ durch Vermittlung der Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 4. Juni 1913. (1567)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1913 wird die nur dem Verkehr der angeschlossenen Werke dienende Station Ruhleben der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin in die allgemeinen Tarife sowie in die Ausnahmetarife Nr. 1 und 42 mit den für Spandau Gbf. geltenden Entfernungen und Schnittsätzen einbezogen.

Straßburg, den 4. Juni 1913. (1568)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Tarif, Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden für Raubling (Station der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen) Frachtsätze der Tarifklasse 4 eingeführt.

Weiter werden mit Gültigkeit vom 1. September 1913 die für Raubling bereits vorgesehenen Frachtsätze der Tarifklasse 8 erhöht.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt die Versandstation Aufschluß.

Wien, am 3. Juni 1913. (1577)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländischer Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen.

Teil I vom 1. Juni 1901.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag II zum vorbezeichneten Tarif in Kraft.

Amsterdam, den 5. Juni 1913. (1582)
Namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen: Die Generaldirektion der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-süddeutsch-schweizerisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Die in Nr. 37 d. Ztg. auf 15. Juli 1913 angekündigten neuen erhöhten Fahrpreise treten erst am 1. August 1913 in Kraft.

Die Erhöhungen betragen bei den Fahrpreisen I. und II. Klasse nach Alexandrien (Egypten) über Predeal ungefähr 2,85 und 1,40 ℳ, über Verciorova 9,85 und 6,10 ℳ. Bei den übrigen Fahrpreisen betragen die Erhöhungen annähernd 0,45 bis 1,30 ℳ, bei den Gepäcksätzen nach Alexandrien über Predeal 3 ₰, über Verciorova 5 ₰, bei den übrigen Gepäcksätzen 2—3 ₰ für je 10 kg.

Die auf 15. Juli 1913 gekündigten seitherigen Fahrpreise treten erst am 1. August 1913 außer Kraft.

Nähere Auskunft vermittelt das Tarifbureau der Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 4. Juni 1913. (1578)
Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Für die neue Hauptwerkstätte Meiningen sollen 36 Stück Untersatzböcke mit Schraubenspindeln für Lokomotiven öffentlich vergeben werden. Angebotsbogen nebst Lieferungsbedingungen und Zeichnung sind bei der unterzeichneten Bauabteilung einzusehen und können gegen vorherige porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 80 ₰ (mit Zeichnung) von hier bezogen werden.

Angebote sind in versiegelten Briefumschlägen mit der Aufschrift: „Angebot auf Untersatzböcke für Lokomotiven, nicht öffnen" bis zum Eröffnungstermin, den 28. Juni 1913, mittags 12 Uhr, nach hier einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Meiningen, im Juni 1913. (1579)
Königliche maschinentechnische Eisenbahn-Bauabteilung.

Verdingung von 161 000 Stück Kohlenstiften (Bogenlichtkohlen für elektrische Beleuchtung).

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau (Zimmer 118 des Verwaltungsgebäudes) eingesehen und von ihm gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Geschlossene Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Kohlenstifte" sind bis zum 20. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 25. Juli 1913, abends 6 Uhr.

Saarbrücken, den 30. Mai 1913. (1569)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 45. | 14. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zum Regierungs-Jubiläum Sr. Majestät des Deutschen Kaisers und Königs von Preußen.

Als am 15. Juni 1888 Kaiser Friedrich III. nach einer kurzen leidensreichen Regierung aus diesem Leben schied und sein jugendlicher Sohn, unser jetziger Kaiser, die schwere Last der Krone auf sich nehmen mußte, da lagerte tiefe Trauer über ganz Deutschland. Kaiser Wilhelm I., dem das ganze Volk tiefe Dankbarkeit und höchste Verehrung zollte, war ihm vor wenigen Monaten entrissen, Kaiser Friedrich III., dessen Persönlichkeit zu den herrlichsten Hoffnungen berechtigte, war einem tückischen Leiden erlegen, von dem jungen Kaiser wußte die große Welt noch wenig, ein Gefühl der Unsicherheit über die Zukunft bemächtigte sich aller. Aber es dauerte nicht lange, bald wußte und fühlte man, daß ein echter Hohenzoller die Zügel der Regierung in fester Hand hielt, ein Fürst, dem die Pflege der Wohlfahrt des deutschen Volkes die heiligste Aufgabe seines hohen Amtes war.

Neben der Aufrechterhaltung und Stärkung der Wehrhaftigkeit zu Lande und zu Wasser waren es die Segnungen des Friedens im weitesten Umfang, denen die Sorge und Arbeit des Reiches und Staates gewidmet wurde. Vor allem das Verkehrswesen, dessen Gedeihen mit den Fortschritten der Kultur aufs innigste verbunden ist, fand in dem Monarchen einen mächtigen Förderer. Wenige Jahre nach seinem Regierungsantritt, am 17. Januar 1891, setzte Kaiser Wilhelm II. unter sein dem Staatssekretär v. Stephan geschenktes Bild die denkwürdigen Worte: „Die Welt am Ende des 19. Jahrhunderts steht unter dem Zeichen des Verkehrs. Er durchbricht die Schranken, welche die Völker trennen, und knüpft zwischen den Nationen neue Beziehungen an.“ Wahrlich, dieses goldene Wort hat in dem Vierteljahrhundert, das seit dem Regierungsantritt des Kaisers verflossen ist, seine Geltung trefflich bewährt! Kaum auf irgendeinem Gebiet sind die Fortschritte, die Deutschlands friedliche Entwicklung überall gemacht hat, so großartig und in die Augen fallend, wie auf dem des Verkehrswesens. Die Förderung, die der Kaiser allen auf dessen Entwicklung gerichteten Bestrebungen angedeihen ließ, hat hierzu mächtig beigetragen. Das deutsche Eisenbahnwesen, in dem das Staatsbahnsystem seit 1888 seine Herrschaft mehr und mehr befestigt hat, steht in der Welt durch musterhafte Verwaltung, treffliche technische Einrichtungen, großartige Bauten, tadellose Ordnung und Disziplin in dem gewaltigen Beamten- und Arbeiterheer, vor allem auch durch hohe Sicherheit des Verkehrs unerreicht da, die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen besonders gehen in allen Punkten vorbildlich voran, sie bilden das größte einheitlich verwaltete Verkehrsunternehmen der Welt, und ihr hoher Ertrag ist ein Zeichen größter wirtschaftlicher Kraft. Die Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens durch Schaffung gemeinschaftlicher Einrichtungen hat große, segenbringende Fortschritte gemacht und ergreift immer weitere Gebiete. Wir möchten an dieser Stelle nicht durch Zahlen ermüden, aber das eine mag hier doch zur Kennzeichnung der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens in den verflossenen 25 Jahren dienen, daß das vollspurige deutsche Eisenbahnnetz sich seitdem von 68 496 km Gleislänge auf 121 114 km vergrößert und daß sich die Zahl der im Dienst dieser Bahnen Beschäftigten von 355 390 im Jahre 1888 auf 716 678 im Jahre 1912 vermehrt hat.

Neben dem eigentlichen Eisenbahnnetz hat sich das Kleinbahnwesen in ungeahnter Weise entwickelt. Erst durch ein preußisches Gesetz vom Jahre 1892, das die Unterschrift Wilhelms II. trägt, ist es ins Leben gerufen, andere deutsche Staaten sind Preußen auf diesem Wege gefolgt, und nun bilden die ganz Deutschland durchziehenden Kleinbahnen überall die feinen Saugadern, die den Verkehr auch in die minder bevölkerten und wirtschaftlich weniger begünstigten Gegenden tragen und aus ihnen dem großen Netz zuführen.

Noch ein anderes Wort des Kaisers vom Verkehr ist zu einem geflügelten geworden. Bei der Einweihung des neuen Hafens in Stettin am 23. September 1898 erwiderte er auf

eine Ansprache des Oberbürgermeisters: „Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser.“ Gerade in der Betonung der Wichtigkeit der Wasserstraßen hat die Regierung des Kaisers eine neue segensreiche Richtung eingeschlagen. Der Erwerb des die Elb- und Wesermündung beherrschenden Helgolands von England im Jahr 1890, die Ausbreitung des deutschen, 1888 erst in den Anfängen liegenden Kolonialbesitzes, das große preußische Kanal- und Wasserstraßengesetz vom Jahre 1905 sind Werke aus der Regierungszeit Kaiser Wilhelms II., und jedermann weiß, wie groß seine persönliche Einwirkung und Anteilnahme in allen diesen Dingen war. Die Belebung der deutschen Dampfschiffahrt, namentlich im überseeischen Verkehr, ist gleichfalls seiner tatkräftigen Einwirkung zu verdanken. Alles dies hatte großen Anteil an dem viel bewunderten und beneideten Aufschwung des gesamten wirtschaftlichen Lebens in Deutschland, und auch die glänzende Entwicklung des deutschen Eisenbahnverkehrs beruht mit auf der innigen Wechselbeziehung zwischen Eisenbahnen und Wasserstraßen. Die Erkenntnis, daß der natürliche Wettbewerb zwischen ihnen keine Benachteiligung der Eisenbahnen bedeutet, sondern daß sich beide in glücklichster Weise zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben ergänzen müssen, ist dem weitschauenden Blick des Kaisers früh gekommen und von ihm in Taten übersetzt.

Was in dem verflossenen Vierteljahrhundert in Deutschland auf dem Gebiete der allgemeinen Wohlfahrtspflege geleistet ist, was für das Wohl der Beamten und Arbeiter besonders im Eisenbahndienst seitdem geschehen ist, das mag hier nur angedeutet werden, es steht in der Welt unerreicht da!

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen, dessen Kern die Eisenbahnen Deutschlands bilden, nimmt an der Jubiläumsfeier des Deutschen Kaisers den innigsten Anteil. In den 25 Jahren seit 1888 ist innerhalb des großen mitteleuropäischen Kreises dieses Vereins, dem sich schon früh die Eisenbahnen der damals zum deutschen Bunde gehörigen Teile Österreichs angeschlossen hatten und dem nun fast alle Eisenbahnen Deutschlands, Österreich-Ungarns, der Niederlande und Rumäniens angehören, der Friede niemals gestört worden. So konnte sich mit dem wirtschaftlichen Gedeihen auch der Eisenbahnverkehr überall in großartigster Weise zu reicher Blüte entfalten. Ein Hauptverdienst hieran gebührt dem Deutschen Kaiser, dessen Bemühungen im Verein mit denen seines hohen Verbündeten, des greisen Kaisers von Österreich, Königs von Ungarn, die dauernde Aufrechterhaltung des Friedens trotz zahlloser internationaler Schwierigkeiten und Verwicklungen gelungen ist.

Kaiser Wilhelm II. feiert sein Regierungsjubiläum inmitten eines unendlich glücklichen Familienkreises, umgeben von den deutschen Bundesfürsten und den Vertretern aller deutscher Bundesstaaten, getragen von der Liebe aller Stämme seines Volks. Deutschland erfreut sich eines stetig wachsenden Wohlstands und hohen Ansehens im Rate Europas. Wohin wir sehen, umgibt uns Gedeihen, Vorwärtsschreiten auf allen Gebieten, freie Entfaltung der Kräfte, tüchtige erfolgreiche Arbeit; die Stürme des Parteihaders, die Saat der Unzufriedenheit, alle die unerfreulichen Erscheinungen unseres politischen und nationalen Lebens, vor denen niemand die Augen verschließen wird, sie können das glänzende Bild, das unser vaterländisches Leben in diesen Jubiläumstagen bietet, nicht ernstlich trüben; sie setzen nur das Glück, dessen wir teilhaftig sind, in umso helleres Licht.

v. Mühlenfels.

Holz- oder Eisenschwellen.

Unter vorstehender Überschrift nimmt Herr Regierungsrat Rectanus, Karlsruhe, in Nr. 11 d. Ztg. Stellung zur Schwellenfrage, und zwar auf Grund eines rechnerischen Wirtschaftlichkeitsvergleichs der badischen Eisenbahnverwaltung, welcher zugunsten des Eisenschwellenoberbaues ausschlägt. In Nr. 26 d. Ztg. untersucht sodann Herr Eisenbahnbauinspektor Waas, Stuttgart, die methodische Berechtigung solcher Rechnungsweisen, mit dem Endurteil, daß deren Wert im allgemeinen niedrig zu veranschlagen sei. Bei der allgemeinen Umstrittenheit des Problems und der Gefahr, daß, je nach dem Ausschlag einer solchen behördlichen Wirtschaftsrechnung, weite Kreise der an Schwellenlieferungen beteiligten Erwerbskreise zu Unrecht weiter in ihrem wirtschaftlichen Fortkommen bedroht werden können, mögen dem Unterzeichneten einige Bemerkungen über dieses Thema auch um deshalb verstattet sein, weil der erstgenannte Aufsatz inhaltlich einen älteren Meinungsaustausch [1]) zwischen einem Vertreter der badischen Oberbauverwaltung und dem Unterzeichneten in dieser Zeitschrift zugunsten eines der beiden Schwellenbaustoffe von neuem belebt.

1. Die Rechnungsfaktoren.

Dem ersten Teil der Abhandlung in Nr. 11, der einen entwicklungsgeschichtlichen Abriß des badischen Eisenquerschwellen-Oberbaues bildet, wohnt, ungeachtet der Versicherung des Berichterstatters, die verlassenen leichten Schwellenprofile hätten sich wirtschaftlich bestens bewährt, keinerlei Beweiskraft für die wirtschaftliche Gleichberechtigung oder gar Überlegenheit der eisernen Schwelle über die zu ihren Gunsten verdrängte Holzschwelle inne, weil der Übergang zu schwereren Formen der Eisenschwelle lediglich die typischen Erscheinungen wiederholt, welche den Einführungsgang der eisernen Schwelle allerorten begleiteten und kennzeichneten: die leichten Schwellenarten (in Baden von 38 kg Gewicht an), deren geringer Beschaffungspreis zunächst erst deren Einführung unter Verdrängung der Holzschwelle ermöglichten, erwiesen sich mit fortschreitender Steigerung der Betriebsansprüche bald als zu schwach und mußten durch immer schwerere (bis zum 70 kg schweren badischen Gegenwartsprofil), aber auch immer teurer werdende Profile ersetzt werden. Die durch eine kaufmännische Vergleichsrechnung zu entscheidende Wirtschaftsfrage lautet nach wie vor: „Wird die Liegedauer der beiden in Wettbewerb gestellten Oberbaugattungen deren Betriebskostenaufwänden (Beschaffungskosten der Schwellen, Altwert, Bettungsverschleiß, Unterhaltungskosten) angemessen sein?“ Und diese Frage wird in der Denkschrift der badischen Eisenbahnverwaltung zugunsten der 70 kg schweren Eisenschwelle letzthin dadurch entschieden, daß ihr ein mittlerer Liegedauerwert von $n = 35$ Jahren von vornherein zuerkannt wird. Dieser ausschlaggebende Exponent n der Rechnung aber bildet, weil die im Jahre 1899 zuerst endgültig eingebauten 70 kg schweren Schwellenformen noch nahezu unerneuert im Gleise liegen müssen, nach wie vor die große Unbekannte, von deren Beantwortung das Wirtschaftsurteil selbst abhängt.

Das Ergebnis der auch für die überholten leichten Eisenschwellenprofile nachträglich aufgemachten vergleichenden Wirtschaftsrechnung schließt mit einer beträchtlichen Überlegenheit der Eisenschwelle ab.

Eine kritische Beurteilung dieser Vergleichsrechnung läuft einzig und allein auf die Kritik der Ziffern der Vordersätze, d. h. auf die Beurteilung der beiden Schwellenarten von vornherein zuerteilten mittleren Liegedauerwerte und deren Beschaf-

[1]) „Der Oberbau der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen“ vom Großherzogl. Oberbauinspektor E. Lang in Nr. 68 vom 2. September 1911; Berichtigungsschrift des Unterzeichneten in Nr. 3 vom 13. Januar 1912 und Erwiderung des ersteren Verfassers in Nr. 5 vom 20. Januar 1912. — Nach Schluß des damaligen Meinungsaustausches in den Spalten der „Ztg. d. V. d. E. V.“ wird mittels obigen Aufsatzes durch einen anderen Vertreter der badischen Eisenbahnverwaltung die Frage wieder aufgenommen.

fungspreise hinaus, und hier liegen die Angriffspunkte der, methodisch übrigens einwandfreien, Rechnung. Die auf S. 186 der Abhandlung angedeutete Ableitung einer 35jährigen mittleren Liegedauer aus den Einbau- und bis jetzt erfolgten Abgangsziffern der schweren Eisenschwelle müssen als unzureichend und gleichzeitig als fehlerhaft bezeichnet werden. Der Umstand nämlich, daß von 2 220 025 Stück bis zum Jahre 1911 beschafften schweren Eisenschwellen erst 1383 Stück oder 0,06 % abgängig geworden seien, besagt rein gar nichts und ist zu einer Schlußfolgerung auf die voraussichtliche mittlere Lebensdauer der Gesamtbeschaffung ungeeignet. Es hätte mitgeteilt werden müssen, welchen Jahrgängen des Schwelleneinbaues diese 1383 abgängigen Schwellen angehört haben, in welchem Jahr der Abgang erfolgte, und wie stark jene Einbaujahrgänge waren, weil die Prozentbildung des jährlichen Abganges nur auf die jährlichen Einbauten gestützt werden darf, welche jenen Abgang zu verzeichnen hatten, nicht aber auf die Summe der an diesem Abgangsverhältnis unbeteiligten Einbauten nachfolgender Jahre. Entfielen z. B. die abgängigen 1383 Schwellen, wie das der Wahrscheinlichkeit entspricht, vorwiegend auf den ältesten Einbau des Jahres 1899 mit (z. B.) 10 mal 1383 = 13 830 Schwellen, und war dieser Abgang bereits nach 6 Jahren zu verzeichnen, so würde der mittlere Abgang nach 6 Jahren 10 % betragen haben, ein Verhältnis, welches nach der Absterbeordnung der Eisenschwellen einen Rückschluß auf weniger als 15 Jahre mittlerer Betriebsdauer zulassen würde. Die Einbauten der letzten 10 Jahre, also etwa 2 Millionen Schwellen, stehen zu jener 11jährigen Gesamteinbauziffer von 2,2 Millionen Stück in gar keinem ursächlichen Zusammenhang, sie bilden lediglich einen unbeteiligten statistischen Ballast. Durch dessen Einbeziehung wird der Abgangsprozentsatz in ungerechtfertigter Weise herabgedrückt, weil eben nach der Absterbeordnung in den ersten 8—10 Jahren[2]) eine solche eiserne Schwellengattung überhaupt keinen Abgang haben darf.

Wie sich weiter der Schluß aus diesem für die Betrachtung unerheblichen, viel zu geringen Abgangsverhältnis von 0,06 % zu einer 35jährigen mittleren Liegedauer vollzogen hat, wird in der Studie leider nicht gesagt. Auf Grund ähnlicher Voraussetzungen wird dann selbst der leichten, 42 kg schweren Eisenschwelle nach Angabe des Berichterstatters eine mittlere Liegedauer von 35 Jahren zugesprochen, obgleich diese Schwellen nach dem geschichtlichen Abriß der Oberbaustudie frühzeitig aus den Hauptgleisen, deren gesteigerten Betriebsansprüchen sie nicht mehr genügten, in die nach der Reichseisenbahnstatistik recht gering belastete Gleisgattung der badischen Nebenbahnen übersiedelten. Dieser zu hoch angesetzten Lebensdauer der Eisenschwelle gegenüber gönnt zwar die Denkschrift auch der kiefernen Holzschwelle eine reichlich hohe mittlere Lebensdauer von 20 Jahren, wodurch aber leider der rechnerische Fehlbetrag, welcher auf der der Eisenschwelle zugebilligten Mehrdauer von 15 Jahren beruht, nicht aufgehoben wird.

Gegenüber dem Preise von 8 ℳ für die schwere Eisenschwelle wird der Preis der teerölgetränkten Kiefernschwelle für das Jahr 1911/12 mit 5,50 ℳ angenommen. In diesem Jahr betrug nach dem preußischen Eisenbahnetat der Durchschnittspreis der gesamten Holzschwellenbeschaffung 4,88 ℳ; nach Ausscheidung des Anteiles der darin enthaltenen teureren Hartholzschwellen aber sinkt er auf etwa 4,50 ℳ herab. Selbst in der Gegenwart mit ihren durch außergewöhnliche Verhältnisse auf dem russischen Holzmarkt bedingten hohen Holzschwellenpreisen ist ein mittlerer Einheitspreis von 5 ℳ für die teerölgetränkte Kiefernschwelle (2,70 Länge bei 16/26 cm) in Preußen noch nicht erreicht. Es erscheint der angenomemne Tarifpreis der Rechnung von 5,50 ℳ hiernach der Marktpreislage gegenüber erheblich zu hoch; ein gleiches scheint auch, allerdings in geringerem Maße, bei dem Buchenschwellenpreise von 6,60 ℳ der Fall, demgegenüber der Preis der Eisenschwelle mit 8 ℳ auch um deswillen zu niedrig erscheint, weil die beträchtlichen Transportkosten von nicht badischen Walzwerken zu den Verwendungsstellen der badischen Verwaltung in den Rechnungspreisen unberücksichtigt geblieben sind; diese Frachtkosten würden für die süddeutsche Bahnschwelle wesentlich geringer ausfallen. Endlich sind die jährlichen Mehrkosten für größeren Bettungsverschleiß und höhere Unterhaltungsaufwände (Unterstopfen) der Eisenschwelle mit 70 ℳ auf das Gleiskilometer nach allen darüber herrschenden Erfahrungen anderer Verwaltungen als zu gering anzusprechen.

Auf der ziffernmäßigen Grundlage dieser Rechnungsfaktoren gelangt die Denkschrift dann zu dem Ergebnis, die Eisenschwelle sei bei 8 ℳ Beschaffungskosten der kiefernen Holzschwelle bei einem Beschaffungspreise von über 4,50 ℳ, und der Buchenschwelle bei einem solchen von mehr als 5,50 ℳ wirtschaftlich überlegen. Diese Preisgleichheiten stehen und fallen mit der 35jährigen Liegedauer der Eisenschwelle, besonders wenn man ihrem Einheitspreise zu 8 ℳ noch der Frachtkostenunterschied hinzurechnet. Mäßigt man den Exponenten $n = 35$ in der weiter unten zu besprechenden Formel auf 25 Jahre herab, wie das der Wahrscheinlichkeit der bestehenden statistischen Erfahrungstatsachen mit Eisenschwellen besser entspricht, so erhöhen sich die für die Eisenschwelle errechneten Rücklagebeträge der Rechnung von 647 auf 710 ℳ, und damit wird die Buchenschwelle bei einem Preise von 6—7 ℳ, die Kiefernschwelle bei einem solchen von 5—6 ℳ der Eisenschwelle wirtschaftlich gleich. Ersetzt man aber den zu niedrigen Eisenschwellenpreis von 8 ℳ durch den mittleren Durchschnittspreis der letzten abgerechneten 5 Betriebsjahre von etwa 8,30 ℳ, so würde, unter gleichzeitiger Berichtigung der Altmaterialwerte[3]) und unter Annahme eines stärkeren Verschleißes an Bettungsstoff, wie er gerade auf belästeten Hauptbahnen zutrifft, die Buchenschwelle aus diesem Wettbewerb noch bei einem Stückpreise von 7 ℳ, die Kiefernschwelle mit 18jähriger Betriebsdauer bei einem solchen von 5,60 ℳ noch als Siegerin hervorgehen.

2. Die Wirtschaftlichkeitsformel.

Die in der badischen Denkschrift angewendete Wirtschaftlichkeitsformel $\frac{(N-A) \cdot p}{(1+p)^n - 1} + N \cdot p$ deckt sich inhaltlich mit der vom Unterzeichneten seit Jahren vertretenen Rücklageformel

$$\frac{(N \cdot (1+p)^n - A) \cdot p}{(1+p)^n - 1},$$

welche sich durch Umformung leicht auf die vorstehende zweigliedrige Form jener bringen läßt, in der das erste Glied die Tilgung, das zweite die Verzinsung des Anlagekapitals ausdrückt.[4]) Von dieser Formel der badischen Denkschrift unterscheidet sich aber die Formel

$$\frac{(N-A) \cdot p}{(1+p)^n - 1},$$

welche den Haarmannschen Wirtschaftsrechnungen zugrunde gelegt ist, dadurch, daß das wichtige Verzinsungsglied Np des Anlagekapitals in ihr überhaupt fehlt. Wenn nun in dem kritischen Aufsatz des Herrn Bauinspektor Waas gerade die Übereinstimmung der badischen mit der Haarmannschen Rücklageformel (nach Glasers Annalen, Jahrg. 1893, Heft I und II) bescheinigt wird, so könnte das einigermaßen befremden. Diese Bescheinigung der Übereinstimmung übergeht eben die im Vordergrunde des Schwellenstreites stehende Tatsache, daß Herr

[2]) Dabei ist zu berücksichtigen, daß der Abgang in den ersten 5 Jahren unseres Wissens der Garantiepflicht unterliegt, nach welcher diese Abgänge, welche mit Säuglingssterblichkeit beim Menschengeschlecht zu vergleichen sind, seitens der Lieferanten durch neue ersetzt werden, als Abgänger also statistisch überhaupt nicht in die Erscheinung treten können.

[3]) Diese sind bei der Eisenschwelle nach 35jähriger Liegezeit noch mit über 40 %, bei der Holzschwelle nach 20jähriger Liegezeit dagegen nur mit 16 % angenommen.

[4]) Die Anwendung dieser Formel bildete noch in dem vorerwähnten Langschen Aufsatze in Nr. 68 d. Ztg. einen der umstrittensten Punkte, indem jener die Absetzung des Schwellenaltwertes A zu Ende der Betriebsperiode von dem durch Zinseszinsauflauf angewachsenen Beschaffungskapital bemängelte, wie solches in dem Gliede $N \cdot (1+p)^n - A$ meiner Schreibweise der Formel zum Ausdruck kommt. Dieser Teil der Schriftfehde dürfte durch die oben verwendete Wirtschaftsformel seitens des Herrn Rectanus stillschweigend zu meinen Gunsten entschieden sein.

Haarmann in der langjährigen Fehde um die methodisch richtige Wirtschaftlichkeitsrechnung nicht jene richtige zweigliedrige, sondern die unrichtige eingliedrige Formel vertreten hat, in welcher das für die teurere Eisenschwelle schädliche Verzinsungsglied Np fortgelassen war. In seinem Aufsatz „Die Eisenschwelle" in Nr. 6 der Zeitschrift „Stahl und Eisen" vom 5. Februar 1908 (S. 196) legt Herr Haarmann seiner vergleichenden Wirtschaftslichkeitrechnung diese einteilige Tilgungsformel unter Vernachlässigung des Zinsgliedes Np zugrunde, und in gleicher Weise wird noch in der „Oktoberdenkschrift" 1912 der Eiseninteressenten verfahren. Endlich wird, um jeden Zweifel an der Darstellung dieser Sachlage auszuschließen, in einer „Nachtragsdenkschrift" der Eiseninteressenten an das preußische Haus der Abgeordneten die hartnäckige Bekämpfung der von mir vertretenen Formel[5]) ausdrücklich verewigt.

Eine Übereinstimmungs-Bescheinigung der Haarmannschen Formel von 1893 mit der badischen Denkschrift in dem Aufsatz in Nr. 26 d. Ztg. erfordert zur richtigen Beleuchtung der ganzen Sachlage des Schwellenstreites die wichtige Feststellung, daß Herr Haarmann in der Öffentlichkeit von dieser richtigen Formel keinen Gebrauch gemacht, sie sogar bekämpft hat.

Den in der kritischen Beurteilung des Rectanusschen Aufsatzes erhobenen Einwänden des Herrn Waas gegen die Zulässigkeit oder die Zweckmäßigkeit solcher Wirtschaftsrechnungen, wegen der Schwankungen der Preise und der sonstigen Rechnungsfaktoren möchten wir uns allerdings nur zum Teil anschließen. Im ganzen gewerblichen Leben erfolgt die Beschaffung von Inventarien, Maschinen und sonstigen Arbeitsmitteln auf Grund kaufmännischen vergleichenden „Wirtschaftskalküls" unter Zugrundelegung der Gegenwartspreise. Die Wahrscheinlichkeit, daß die Preise späterer Perioden die Grundlagen einer solchen Wirtschaftsrechnung nach der einen oder der anderen Richtung hin verschieben, ändert nichts an der Notwendigkeit, bei der Beschaffung für die nächstliegenden Betriebsperioden sich auf Grund der Gegenwartspreise entscheiden zu müssen; demgegenüber mag der höhere Giltigkeitsgrad der von ihm abgeleiteten umfangreicheren Formel zugestanden werden. Der Wert seiner Ausführungen liegt für uns in der indirekten praktischen Wahrheit, daß der Nutzen der längeren Betriebsdauer einer kostspieligen Schwellenart im Hauptgleise sich ohnehin nicht verwirklichen läßt, weil andere Gründe (Bahnhofserweiterungsbauten; Streckenerneuerungen usw.) vor erfolgter Ausnutzung der Betriebsdauer bereits zu einem Gleisumbau nötigen, der einen Teil der schweren Profile dann erfahrungsgemäß in die Nebengleise verwirft, deren leichte Verkehrsverhältnisse die betriebliche Eigenart einer solchen schweren Oberbauunterschwellung wirtschaftlich nicht auszunutzen vermögen.

Die aus dem schweren Betrieb durch Gleisumbau in Nebenbahnen oder Nebengleise verpflanzte Holzschwelle aber paßt sich als Oberbauelement veränderten Betriebsansprüchen bis herunter zu den leichtesten Gleisformen bekanntlich zwanglos (mittels Anwendung leichterer oder durch gänzlichen Fortfall der Unterlagsplatten, durch einfachere Befestigungsmittel und einfachstes Bettungsmaterial) an. Biedermann.

[5]) Die Richtigstellung der Einwände in jener Nachtragsdenkschrift ist in einem Aufsatz „Untersuchungen zur Methodik der Wirtschaftlichkeitsbestimmung von Eisenbahn-Oberbausystemen" in Heft 12 der „Holzschwelle", Jahrg. 1912 (S. 225 und folg.) meinerseits erfolgt.

Eisenbahn-Kühlwagen.

Gelegentlich eines Vortrages im Berliner Bezirksverein deutscher Ingenieure machte Herr G. Cattaneo u. a. die nachfolgenden Mitteilungen über Eisenbahn-Kühlwagen.

Bekanntlich müssen viele Lebensmittel in Bahnwagen oder Schiffen auf niedriger Temperatur erhalten werden. Diesem Zwecke dienen Kühlwagen und Kühlschiffe. Die Fleischwagen der englischen Nordbahn haben keine besondere Kühleinrichtung; die Verwendung solcher ungekühlten Fahrzeuge ist in England möglich, weil das in Liverpool gelandete gekühlte oder gefrorene Fleisch zum Teil in wenigen Nachtstunden nach den Verbrauchsstätten im englischen Industriebezirk gebracht werden kann. Für längere Fahrten werden Kühlwagen mit doppelten Holzwänden verwendet, deren Zwischenraum mit Korkschrot ausgefüllt ist; an beiden Wagenenden befinden sich Eisbehälter. Der Innenraum faßt 5 t. In ähnlicher Weise werden Straßenfuhrwerke für den Verkehr zwischen Kühlhaus und Schiff oder Eisenbahn eingerichtet. Bei sehr langen Beförderungswegen reicht eine Füllung der Eisbehälter nicht aus, um die Temperatur bis zum Reiseziel genügend tief zu halten. Man muß dann die Füllung unterwegs erneuern.

Die unmittelbare Kühlung der Wagen mit Natureis oder Kunsteis, dem, um tiefere Temperaturen zu erzielen, Salz beigemischt wird, stellt das einfachste und billigste Verfahren der Kühlung dar. Bei wenig empfindlichen Kühlgütern, wie z. B. gefrorenen Waren, Faßbier usw., ist gegen diese unmittelbare Kühlung nichts einzuwenden. Bedenklich ist sie aber bei anderen Lebensmitteln, z. B. bei frischem Fleisch, da die Luft durch die unmittelbare Berührung mit dem schmelzenden Eis mit Feuchtigkeit gesättigt wird, und da ferner im Eis enthaltene Keime auf das Fleisch übertragen werden können. Dieses Bedenken hat Bennetter in Kristiania durch seinen Trockenluftwagen behoben. Bei diesem Wagen kommt die Luft nicht mit dem Eis in Berührung, sondern kühlt sich an den an der Decke aufgehängten Röhren ab, durch die kalte Sole strömt. Die Sole wird durch Berieseln des Eises gekühlt und durch eine von der Wagenachse angetriebene Pumpe im Umlauf gehalten. Beim Stillstand des Wagens wirkt der Eis- und Solebehälter als Kältespeicher und „Kühlofen".

Eine Hauptbedingung für die Temperaturerhaltung im Kühlwagen ist sorgfältige Abdichtung aller Öffnungen und gute Isolierung. Wieviel man durch gute Isolierung erreichen kann, beweisen die 1912 aufgenommenen Beförderungen von Gefrierfleisch von Genua nach Mailand und von Venedig nach Mailand, wobei die Temperaturerhöhung bei einem der Wagen während der zweitägigen Reise noch nicht einmal 1 % betrug. Der betreffende Kühlwagen ist mit zwei Lagen getränkter Korksteinplatten von Grünzweig & Hartmann in einer Gesamtstärke von 14 cm isoliert.

Die russischen Staatsbahnen haben Versuche mit maschineller Kühlung der Wagen vorgenommen. Im Jahre 1902 wurde ein von der Gesellschaft für Lindes Eismaschinen ausgeführter Kühlzug in Dienst gestellt, bei dem die Kälte in einem besonderen Maschinenwagen erzeugt wurde. Die gekühlte Sole wurde den einzelnen Kühlwagen durch Schläuche zugeführt. Ferner läuft auf den russischen Bahnen ein maschinell gekühlter Wagen, dessen Kühleinrichtung von der Maschinenbauanstalt Humboldt geliefert wurde. Die Kühlmaschine wird durch einen Petroleummotor angetrieben. Über die Tätigkeit der Kommission zur Errichtung von Kühlhäusern und Beschaffung von Kühlwagen für die Bahnen Rußlands konnte in Nr. 31 S. 519 d. lfd. Jahrg. dieser Ztg. berichtet werden.

Ob die maschinelle Kühlung von Eisenbahnwagen durch eingebaute Kältemaschinen eine größere Bedeutung erlangen wird, erscheint dem Vortragenden fraglich. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika, auf deren Eisenbahnnetz über 60 000 mit Eis gekühlte Wagen verkehren, ist in den letzten Jahren für die Beförderung kalifornischer Früchte nach dem Osten ein Verfahren ausgebildet worden, das die Amerikaner als Vorkühlung bezeichnen. Die mit Obst beladenen Wagen werden vor der Reise durch einen Strom kalter Luft gekühlt. Dazu werden bis zu 24 Wagen gleichzeitig mit Schläuchen an eine ortfeste Kühlanlage angeschlossen. In ein bis zwei Stunden werden die gefüllten Wagen bis nahezu auf null Grad durchgekühlt und sodann im allgemeinen noch mit Eis beschickt. Bei der Durchlüftung sollen neben der Kühlung auch noch die Gase abgeführt werden, die sich aus den Früchten entwickeln. Von Zeit zu Zeit wird die Luftzufuhr auf einige Sekunden abgesperrt und die abgesaugte Luft ins Freie abgeführt, wobei die Luft im Wagen verdünnt wird, was die entgasende Wirkung unterstützt. Tatsächlich legt in dieser Weise vorbehandeltes reifes Obst die lange Reise von Kalifornien bis Chicago oder Neuyork ohne nennenswerte Verluste zurück.

Die Motordraisinen und ihre wirtschaftliche Verwendung.

Schon die gewöhnlichen Handdraisinen sind gefährliche Fahrzeuge. Obgleich sie verhältnismäßig wenig benutzt werden, kommen doch nicht selten Unglücksfälle vor, meistens Zusammenstöße mit Zügen, wobei die Draisinen als die schwächeren Fahrzeuge mehr oder weniger schlecht wegkommen; die Besatzung muß die Draisine dann augenblicklich verlassen können, um sich selbst zu retten. Die schnelleren Motordraisinen sind diesen Gefahren weit stärker ausgesetzt; sie können daher nur auf Nebenbahnen und Hauptbahnen mit nicht starkem Verkehr benutzt werden. Bei Dunkelheit und Nebel ist ihre Benutzung zu unterlassen. Nebenbahnen im Flachlande sind ihre bevorzugten Verwendungsgebiete; hier kann bei vorsichtigem Gebrauch von einer Gefahr keine Rede mehr sein. Dennoch sind sie auch hier infolge ihrer hohen Beschaffungskosten und ihrer teuren Unterhaltung wenig in Aufnahme gekommen. Im folgenden soll auf Grund mehrjähriger Erfahrungen untersucht werden, ob und wo die Motordraisinen wirtschaftliche Verwendung finden können.

Sie können naturgemäß nur im inneren Dienst zu Prüfungsfahrten einer geringen Zahl von Beamten dienen. Eine hohe Geschwindigkeit ist wegen der vorzugsweisen Verwendung auf Nebenbahnen nicht angebracht; eine Stundengeschwindigkeit von 30—40 km ist ausreichend. Unbedingt erforderlich ist eine gut wirkende Bremse. Zum Schutze gegen die Witterung ist eine geschlossene Draisine unter allen Umständen zu wählen. Mit einer offenen sind längere Reisen bei ungünstiger Witterung nicht möglich, ohne die Gesundheit zu gefährden und die in Gefahrzeiten zuweilen erforderliche schnelle körperliche Beweglichkeit zu beeinträchtigen. Der geschlossene Aufbau bringt allerdings auch wieder größere Nachteile mit sich. Wegen des stärkeren Windwiderstandes wird ein stärkerer Motor erforderlich, und die Motordraisine erhält dann ein bedeutend größeres Gewicht, so daß der Vorteil, die Draisine an beliebiger Stelle des Gleises ausheben zu können, in Frage gestellt wird. Besonders häufig ist ein Umdrehen der Draisine auf kleinen Bahnhöfen ohne Drehscheibe zur Umkehr der Fahrrichtung erforderlich, was auf den benachbarten Überwegen am besten vorgenommen wird, wenn nicht besondere Umsetzvorrichtungen für Kleinwagen zur Anwendung kommen. Die Motordraisine muß daher klein und niedrig sein, damit das Gewicht möglichst herabgedrückt wird.

Die Motordraisinen werden in erster Linie zur Prüfung des Gleiszustandes der freien Strecke verwendet. Sie haben hierbei den großen Vorzug vor den Lokomotiven, daß das Auge des prüfenden Beamten sich nur etwa 1,50 m über den Schienen befindet, so daß jede Unregelmäßigkeit des Gleises während der Fahrt erkannt wird. Der Ausblick darf natürlich nicht durch vorn eingebaute Motore behindert sein. Weiter dienen die Motordraisinen auf kleinen Bahnhöfen zu allen Prüfungsgeschäften. deren Umfang nicht erheblich ist, die aber wegen der geringen Zahl der Zugverbindungen sonst viel Zeit in Anspruch nehmen. Während einer Reise kann eine größere Zahl von Geschäften erledigt werden; die Zahl der Reisen kann verringert oder die Zahl der Prüfungen vermehrt werden. Die Ersparnis an Reisegeldern ist allerdings unerheblich, da die Beträge zu unbedeutend sind. Aber die prüfenden Beamten sparen so viel Zeit, daß ihnen entweder größere Bezirke zugewiesen oder ihre Arbeitskraft für andere Arbeiten freigemacht werden kann. Namentlich wird die Prüfung der Gleisunterhaltungsarbeiten der freien Strecke erleichtert. Setzt man die Zeitersparnis und die Häufigkeit der Prüfungen bei allen Bauten und Arbeiten in Geld um, so werden sich die Motordraisinen bei Bezirken von 200—300 km Ausdehnung durchaus bezahlt machen.

Was die fahrdienstliche Behandlung der Motordraisinen betrifft. so werden zurzeit die größeren Fahrzeuge als Züge, die kleineren als Kleinwagen angesehen. Als Züge genießen sie größere Sicherheit im Betriebe, haben aber dafür den Nachteil, daß die Fahrt bei ihrem Beginn fahrplanmäßig festgelegt wird. Bei Strecken mit Streckenblockung werden die Kontakte infolge des geringen Gewichts nicht betätigt, so daß die Signale nicht bedient werden, um mechanische Eingriffe zum Freimachen der Blockwerke zu vermeiden. Als Kleinwagen müssen die Motordraisinen das Gleis 15 Minuten vor der Durchfahrt der Züge geräumt haben. Die Fahrten werden dadurch sehr gestört. Eine Aufhebung dieser für Motordraisinen sehr scharfen Bestimmung ist für manche Strecken unbedenklich. Im übrigen hat die Kleinwagendraisine vor der Zugdraisine den schätzenswerten Vorteil, daß sie unmittelbar im Bremsabstande hinter einem Zuge herfahren kann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Das preußische Eisenbahnanleihegesetz** vom 28. Mai 1913 wird jetzt im „Reichsanzeiger" veröffentlicht. Über den Inhalt des Gesetzes haben wir bereits in den Nrn. 21 S. 348 und 23 S. 384 ausführlich berichtet. Die Anforderungen beziffern sich bekanntlich auf insgesamt 542 520 000 *M*.

— **Landeseisenbahnrat.** Der Reichsanzeiger veröffentlicht die Tagesordnung für die nächste Sitzung des Landeseisenbahnrats am 20. d. M. Sie umfaßt folgende Punkte. 1. Frachtermäßigung für Roheisen und für Eisen des Spezialtarifs 2 im Verkehr mit Laucherthal (Hohenzollern) und andern süddeutschen Stationen; 2. Frachtermäßigung für Eisen, Steinkohlen, Eisenerze usw. im Verkehr mit Stationen des Kreises Herrschaft-Schmalkalden; 3. Erweiterung der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl; 4. Frachtermäßigung für niederschlesische Steinkohle; 5. Frachtermäßigung für Teerfarben von Höchst (Main) usw. nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See; 6. Gewährung eines Ausnahmetarifs für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat von Oberschlesien nach Stationen in den Provinzen Schlesien, Posen, Pommern, Ost- und Westpreußen; 7. Verlängerung der Geltungsdauer der Ausnahmetarife für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Inlande und für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere in Wagenladungen; 8. a) Einführung eines Ausnahmetarifs für frisches Obst zu Wirtschaftszwecken, b) Frachtermäßigung für Bananen; 9. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Geschwindigkeitsmesser für Lokomotiven.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist das Königliche Eisenbahn-Zentralamt beauftragt, 230 Geschwindigkeitsmesser für vorhandene Lokomotiven zu beschaffen und bei den Deuta-Werken (vorm. Deutschen Tachometer-Werken G. m. b. H.) in Berlin zu bestellen. Die Messer werden auf die Königlichen Eisenbahndirektionen nach einem vom Minister aufgestellten Plan verteilt. Im Erlasse heißt es dann weiter: Was die Ausrüstung von Güterzuglokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern betrifft, so haben sich in der Mehrzahl der Bezirke nicht unwesentliche Vorteile ergeben. Es wird hervorgehoben, daß beim Befahren von Gefahrstrecken mit schweren Güterzügen der Lauf des Zuges besser geregelt, auf Gefällstrecken die Höchstgeschwindigkeiten sicherer und gleichmäßiger eingehalten werden könnten, so daß Stöße und Zerrungen und dadurch verursachte Zugtrennungen eingeschränkt würden. Bei Einholung von Fahrtversäumnissen werde die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit nicht mehr überschritten und bei schwierigen Streckenverhältnissen, wo den Führern durch tiefe Einschnitte und häufiger auftretenden Nebel der Überblick fehle, sei der Geschwindigkeitsmesser für die Sicherheit des Betriebes auch bei Güterzügen von nicht zu unterschätzender Bedeutung. Die Führer würden nicht mehr durch Prüfung der Geschwindigkeit mit Hilfe der Uhr und der Kilometersteine von der Beobachtung der Strecke abgehalten; sie könnten besonders bei Nacht am Geschwindigkeitsmesser sofort erkennen, ob die Bremsen im Zuge bei Warnungs- und Haltsignalen ausreichend bedient würden und durch rechtzeitige Wiederholung der Pfeifensignale Überfahren von Haltsignalen mehr als bisher verhindern.

Werde hierdurch die Betriebssicherheit erhöht, so würden sich anderseits, wenn auch nicht immer zahlenmäßig nachweisbar, wirtschaftliche Vorteile dadurch ergeben, daß die Zugkraft der Lokomotive leichter den Steigungs- und Neigungsverhältnissen angepaßt und ihre Leistung besser ausgenutzt werden könne. Bei vorgeschriebenen Geschwindigkeitseinschränkungen könne der Führer den Zug genau auf das vorgeschriebene Maß abbremsen. Würde er, wie es bei Zügen ohne Geschwindigkeitsmesser häufig vorkäme, die Geschwindigkeit über das notwendige Maß hinaus ermäßigen, so wäre die hierdurch entstandene Verzögerung wieder durch größere Beanspruchung der Lokomotive bei der Weiterfahrt auszugleichen, was namentlich bei Beförderung schwerer Eilgüterzüge sehr ins Gewicht falle. Wenn immerhin die wirtschaftlichen Vorteile nur gering sein sollten, so seien die Vorteile in betrieblicher Hinsicht doch so erheblich, daß die Aufwendung der geringen Kosten für Beschaffung und Unterhaltung der Messer wirtschaftlich sei.

Diesen Urteilen schließen sich einzelne Königliche Eisenbahndirektionen nicht an. Teilweise sollen überhaupt keine oder wenigstens keine nennenswerten Vorteile erzielt sein. Es ist deshalb erforderlich, daß die Anwendung von Geschwindig-

keitsmessern bei Güterzuglokomotiven nochmals eingehend geprüft wird. Von den jetzt zur Beschaffung vorgesehenen Messern sind daher wiederum eine Anzahl für Güterzuglokomotiven bestimmt. Auch will der Minister genehmigen, daß neue für das Rechnungsjahr 1913 zu beschaffende Güterzuglokomotiven zu Lasten des Beschaffungskontos für neue Fahrzeuge Geschwindigkeitsmesser erhalten, sofern in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht mit Sicherheit derartige Vorteile zu erwarten sind, daß die für die Beschaffung und Unterhaltung der Messer notwendigen Aufwendungen dadurch gerechtfertigt werden können. Zum 15. März 1914 soll über die weiter gewonnenen Erfahrungen mit Geschwindigkeitsmessern für Güterzuglokomotiven erneut berichtet werden.

— **Ausmusterung von Lokomotiven und Personenwagen.** Durch einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 24. Mai d. J. werden die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, im laufenden Etatsjahre insgesamt 480 Lokomotiven und 650 Personenwagen auszumustern. Etwa weiter für erforderlich erachtete Ausmusterungen sind in den Nachweisungen über die ausgemusterten Fahrzeuge, oder erforderlichenfalls durch besonderen Bericht zu beantragen. Die genannten Ausmusterungszahlen schließen die zu verkaufenden, noch betriebsfähigen Lokomotiven ein, ebenso die bereits für das laufende Jahr durch besondere Erlasse zur Ausmusterung oder zum Verkauf genehmigten Lokomotiven.

— **Anstrich der Wagenuntergestelle.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 27. Mai d. J. hat sich einem Bericht des Königlichen Eisenbahnzentralamts zufolge der Anstrich der Wagenuntergestelle mit Eisenmennige und Manganfarbe an Stelle von Bleimennige im allgemeinen bewährt. Wenn vereinzelt mehr oder weniger umfangreiche Anrostungen beobachtet worden sind, so sind sie auf ungenügendes Entrosten der Untergestelle vor dem Anstrich zurückgeführt worden. Der Eisenmennige wird vor der Manganfarbe der Vorzug gegeben, weil infolge der hellrotbraunen Farbe der Eisenmennige leichter festgestellt werden kann, ob der darauf folgende schwarze Ölfarbenanstrich sorgfältig ausgeführt ist und ob hierzu vorschriftsmäßige Materialien verwendet worden sind. Der Erlaß bestimmt daher, daß weiterhin die Untergestelle sowohl der neuen wie der vorhandenen Wagen mit Eisenmennige statt mit Bleimennige gestrichen werden. Fettgasteer ist auch bei den Untergestellen der vorhandenen Wagen nicht zu verwenden.

— **Privatselbstentladewagen.** Nach dem Ergebnis der Ausschußverhandlungen hat sich der preußische Eisenbahnminister nicht davon überzeugen können, daß ein Bedürfnis für die Zulassung von Privatselbstentladewagen zur Beförderung von Massengütern vorliegt. In Anbetracht der erheblichen Bedenken, die gegen die Zulassung derartiger Wagen bestehen und auch bei den Ausschußverhandlungen zur Sprache gebracht worden sind, ist daher nach einem Erlaß vom 31. v. M. von der weiteren Verfolgung der Angelegenheit abzusehen.

— **Die Wünschelrute.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 22. v. M. besagt, daß die Berichte der Königlichen Eisenbahndirektionen auf einen früheren Erlaß ein abschließendes Urteil über die Bewährung der Wünschelrute beim Aufsuchen unterirdischer Wasseradern auf Grund der bisher angestellten Versuche noch nicht zulassen. Der Minister will es daher den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, unter Beachtung früherer Weisungen in geeigneten Fällen weitere Versuche mit der Wünschelrute auszuführen; er behält sich vor, nach 2 Jahren erneut Berichte über etwa vorgenommene Versuche einzufordern.

— **Ausgabe von Sonntagskarten aus Anlaß des Regierungsjubiläums des Kaisers.** Der preußische Eisenbahnminister hat angeordnet, daß zur Feier des Regierungsjubiläums Sr. Majestät des Kaisers und Königs Montag, den 16. Juni d. J. auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und den Reichseisenbahnen Sonntagskarten ausgegeben werden.

— **Fahrpreisermäßigungen zur Teilnahme an den Erinnerungsfeiern der Völkerschlacht bei Leipzig im Oktober d. J.** Auf Grund Allerhöchster Ermächtigung hat der preußische Eisenbahnminister die Königlichen Eisenbahndirektionen durch Erlaß vom 3. d. M. beauftragt, den Mitgliedern der Krieger- und Veteranenvereine, sowie der Sanitätskolonnen vom Roten Kreuz die Reise nach Leipzig zu obigem Zweck und die Rückfahrt in die Heimat in Eil- und Personenzügen zum Sonderzugsfahrpreise III. Klasse — 1,75 ₰ für das Kilometer — zu gestatten. Die Vergünstigung ist auch den vom Auslande kommenden Kriegervereinen deutscher Männer zu bewilligen. Den Teilnehmern sind Fahrtausweise für Hin- und Rückfahrt auszuhändigen, deren Gültigkeit auf die Zeit vom 15. bis 22. Oktober d. J. zu erstrecken ist. Die Fahrtausweise sind nur auf Grund von besonderen Bescheinigungen der anerkannten Krieger- und Militärvereine sowie der Territorialdelegierten vom Roten Kreuz auszugeben. Die Benutzung von Schnellzügen ist, auch gegen Zahlung des Zuschlags, nicht gestattet, ebensowenig der Übergang in höhere Wagenklassen. In den noch bekannt zu gebenden Anwendungsbedingungen wird bestimmt werden, inwieweit der Genuß der Fahrpreisermäßigung aus betrieblichen Rücksichten von der Benutzung bestimmter Züge, insbesondere von Verwaltungssonderzügen, abhängig gemacht werden kann.

Die gleiche Vergünstigung wird auf den Strecken der Reichseisenbahnen, der sächsischen Staatsbahnen und vermutlich auch der übrigen deutschen Staatsbahnen gewährt werden. Die Königliche Eisenbahndirektion in Halle (Saale) ist beauftragt, wegen einheitlivher Durchführung der Maßregel namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen mit der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen demnächst in Verbindung zu treten. — Die Eisenbahnkommissare sind gleichzeitig vom Minister ermächtigt, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen anheimzugeben, die gleiche Vergünstigung auf ihren Strecken eintreten zu lassen.

— **Württembergische Eisenbahngesellschaft in Stuttgart.** Dem Geschäftsbericht für das Betriebsjahr 1912 entnehmen wir folgendes: Die Betriebslänge des Bahnnetzes beträgt zur Zeit 100,79 km; hierzu gehören folgende Linien: Nürtingen-Neuffen, Ebingen-Onstmettingen, Amstetten-Laichingen, Gaildorf-Untergröningen, Vaihingen-Enzweihingen, Amstetten-Gerstetten, Jagstfeld-Neuenstadt und Eningen-Reutlingen-Betzingen, die letztere seit Ende Juli 1912 mit elektrischem Betrieb. Mit dem Bau der Verlängerungsstrecke Neuenstadt-Ohrnberg wurde fortgefahren, die Betriebseröffnung wird voraussichtlich Mitte dieses Jahres erfolgen können. Unfälle und Betriebsstörungen von Bedeutung sind im Berichtsjahr nicht vorgekommen. Der Verkehr hat sich befriedigend entwickelt; bei den obengenannten Bahnen mit Ausschluß der letzteren sind die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 3,78%, diejenigen aus dem Güterverkehr um 4,57 %, die Gesamteinnahmen um 3,82 % gestiegen, die Zahl der beförderten Personen überstieg das Vorjahr um 4,95 %, die Zahl der beförderten Güter um 5,72 %. Die persönlichen Ausgaben stiegen um 4,92 %, die sachlichen um 9,62 %, die Gesamtausgaben um 7,51 %; die Betriebsziffer hat sich von 49,06 auf 50,97 Prozent erhöht, der Betriebsüberschuß geht um 0,22 % über den des Vorjahres hinaus. Insgesamt betrugen bei sämtlichen Bahnen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 284 646 ℳ, aus dem Güterverkehr 387 075 ℳ, die Gesamteinnahmen 726 638 ℳ, die Gesamtausgaben 423 749 ℳ, so daß sich ein Reinertrag für das Betriebsjahr in Höhe von 302 889 ℳ ergibt. Einschließlich der Garantiezuschüsse beträgt der verfügbare Gewinn rund 190 483 ℳ, von dem u. a. eine erste Dividende von 4 % und eine Superdividende von ½ % zur Verteilung gelangen sollen. Das Gesamtanlagekapital stellte sich am Ende des Betriebsjahres auf 11 522 769 ℳ, d. s. auf 1 km Bahnlänge 104 952 ℳ; an Betriebsmitteln standen u. a. zur Verfügung 18 Dampflokomotiven, 4 elektrische Motorwagen, 37 Personenwagen und 84 Gepäck- und Güterwagen.

— **Beschlüsse der Verkehrskommission des Deutschen Handelstags in Eisenbahnangelegenheiten.** In den Sitzungen dieser Kommission am 7./8. April d. J. wurde nach den Mitteilungen in „Handel und Gewerbe" u. a. über folgende Fragen von allgemeinerer Bedeutung verhandelt.

Im „Deutschen Reichsanzeiger" erscheinen bekanntlich monatlich und vierteljährlich im Reichseisenbahnamt zusammengestellte Veröffentlichungen über die Betriebsergebnisse deutscher Eisenbahnen (ausschließlich der bayerischen). Die monatlichen Nachweise enthalten für die einzelnen Staats- und Privatbahnverwaltungen Angaben über die Betriebslänge, die Verkehrs- und sonstigen Einnahmen und die Gesamteinnahmen überhaupt und auf 1 km Betriebslänge. Die Vierteljahrsnachweise enthalten dieselben Angaben für die Zeit vom Beginn des Rechnungsjahres ab und außerdem noch zusätzlich Angaben über das verwendete Anlagekapital überhaupt und auf 1 km sowie über das zu verzinsende Aktienkapital der Privatbahnen für das letzte und vorletzte Jahr. Die betreffende Verkehrskommission sprach sich nun dahin aus, daß in den vierteljährlichen Veröffentlichungen diese zusätzlichen Angaben fortgelassen werden könnten, zumal sie sich, und zwar noch ausführlicher, in der jährlich vom Reichseisenbahnamt ausgegebenen Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands finden. Ferner sprach sich die Kommission in Übereinstimmung mit einer Eingabe der Handelskammer zu Frankfurt (Main) an den Deutschen Handelstag dafür aus, daß Reisegepäck, wenn es als Musterkoffer ausgewiesen wird, ohne Vorlegung einer Fahrkarte in Personenzügen bis 200 km zur Hälfte der Sätze des Expreßguttarifs befördert wird. Es handelt sich bei dieser Frage, die schon wiederholt den Handelstag und die ständige Tarifkommission beschäftigt, auch bereits einmal dem preußischen Eisenbahnminister zur Entscheidung vorgelegen hat, um einen langjährigen Wunsch der Geschäftsreisenden, daß es ihnen ermöglicht würde, auch ohne Fahrkarte nach dem eigentlichen Bestimmungsort ihre Musterkoffer zum Gepäcktarif befördern zu können, wenn sie einen Aus-

weis vorzeigen, der sie als kaufmännische Reisende und ihr Gepäck als Musterkoffer ausweist. Eine ähnliche Einrichtung besteht nach der Eingabe der Handelskammer in Österreich-Ungarn, wo Geschäftsreisende bei Vorzeigung eines polizeilichen Ausweises ihre Musterkoffer zu der um 50 % ermäßigten Gepäckfracht befördern können, und hat sich sehr gut bewährt. — Weiterhin trat die Verkehrskommission dafür ein, daß mit den Eisenbahnverwaltungen über eine Ermäßigung der Nachnahmegebühren womöglich auf die Sätze der bei der Post im Falle der Auszahlung durch Postanweisung bestehenden Nachnahmegbühren und über eine Beschleunigung der Auszahlung der Nachnahme unter Nennung des Empfängers der Sendung verhandelt würde. — Hinsichtlich der vielfach angeregten Einrichtung einer neuen Tarifklasse für dringendes Expreßgut sprach sich die Kommission dafür aus, daß unter Beibehaltung des gewöhnlichen Expreßguttarifs ein neuer Tarif für „dringendes Expreßgut" geschaffen würde, nach dessen erhöhten Tarifsätzen das Gut mit allen Zügen wie Gepäck befördert werden müßte; diese Einrichtung dürfe jedoch nicht eine Vermehrung der Züge zur Folge haben, für welche die Beförderung von gewöhnlichem Expreßgut beschränkt oder ausgeschlossen ist. Über die Erweiterung des Expreßgutverkehrs, die Vereinheitlichung der Tarifsätze für Expreßgut und die einheitliche Veröffentlichung der Züge, die Expreßgut nur in beschränktem Maße oder gar nicht befördern, soll die Sonderkommission des Deutschen Handelstags betreffs Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen verhandeln. — Auch die Frage der Haftung der Eisenbahn für Güter in offenen Wagen beschäftigte die Kommission, die dafür eintrat, daß die Eisenbahn hinsichtlich der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr, wenn nicht für jeden daraus entstehenden Schaden, so doch außer für auffallenden Gewichtsabgang und für den Verlust ganzer Stücke, auch für Diebstahl hafte. — Hingegen lehnte die Kommission es u. a. ab, zu befürworten, daß der Absender eines Frachtguts das Recht erhalte, zu verfügen, daß das Frachtgut unterwegs angehalten und als Eilgut weiter befördert werde. — Schließlich verhandelte die Verkehrskommission des Deutschen Handelstags auch noch über die schon aus dem Jahre 1893 stammende und seitdem vielfach erörterte Frage der Einführung eines Seehafenausnahmetarifs für Eilgut. Sie sprach sich dafür aus, daß zunächst noch bei den Mitgliedern des Deutschen Handelstags eine Umfrage veranstaltet werde. Diejenigen Mitglieder, welche die Einführung befürworten, sollen ersucht werden, das Bedürfnis dafür unter Berücksichtigung der von der Eisenbahnverwaltung angeführten Gegengründe (rasche Beförderung des Ausfuhrfrachtguts, geringe Inanspruchnahme der Eilgutbeförderung für Ausfuhrgut) näher nachzuweisen.

— **Jahresbericht des Vereins der Beamten der sächsischen Staatseisenbahnen (e. V.).** Der alle Beamten und Bedienstetengattungen der sächsischen Staatseisenbahnen umfassende Verein kann nach dem soeben erschienenen 27. Jahresbericht mit großer Befriedigung auf das Vereinsjahr 1912 zurückblicken. Die durchgeführte Umgestaltung des Vereins hat sich bewährt. Das neu eingerichtete eigene Vereinsbureau hat den gestellten Anforderungen völlig entsprochen. Obwohl ein Abgang von 302 Mitgliedern (darunter 152 Vereinsangehörige durch Tod) zu verzeichnen ist, hat sich die Mitgliederzahl durch Zuwachs nicht nur auf der Höhe des Vorjahres gehalten, sondern ist sogar noch gestiegen, und zwar auf 9435. Die Zahl der Ortsgruppen ist die gleiche geblieben wie im Vorjahre, nämlich 115. Der Standes- und Rechtsausschuß hat in einer Reihe von wichtigen Personalfragen Stellung genommen. In einem Falle wurde Rechtshilfe gewährt. Der Wohlfahrtsausschuß hat gleichfalls eine reiche Tätigkeit entfaltet. Es wurden in 85 Fällen 3868 ℳ Unterstützungen gezahlt. Ein ganz besonderes Vertrauen wurde dem Verein von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und von dem Finanzministerium dadurch bewiesen, daß ihm die Erörterung über die Berechtigung der bei der Generaldirektion eingehenden Unterstützungsgesuche, namentlich solcher von Witwen verstorbener Eisenbahnbediensteten, übertragen wurde. Diese Erörterungen waren bisher von den Orts- und Polizeibehörden angestellt worden, was teilweise zu allerdings unbeabsichtigten Unannehmlichkeiten und Kränkungen der Gesuchsteller führte. Rund 400 derartige Gesuche hatte der Wohlfahrtsausschuß zu prüfen. An Darlehen wurden im 27. Vereinsjahre in 155 Fällen 31 285 ℳ gewährt. Die Allgemeine Unterstützungskasse, aus der lediglich den Hinterbliebenen von Vereinsmitgliedern ein einmaliger Beitrag zu den Beerdigungskosten gezahlt wird, hat 1912 in 146 Fällen 14 320 ℳ Sterbefallunterstützungen bewilligt. Das Vermögen dieser Unterstützungskasse beträgt rund 205 000 ℳ. Außerdem wird vom Hauptvorstande des Vereins auch noch eine besondere Witwen- und Waisenkasse verwaltet, die aber im übrigen unter der Aufsicht der Kreishauptmannschaft Dresden steht. Die Fürsorge dieser Kasse erstreckte sich im Berichtsjahre auf 153 Parteien mit 9908 ℳ Unterstützungen. — Einen breiten Raum der Vereinsbestrebungen nehmen auch die Arbeiten auf dem Gebiete der allgemeinen und der beruflichen Fortbildung ein. Die in Dresden, Chemnitz, Leipzig, Zwickau und Bautzen bestehenden Büchereien mit einem Gesamtbücherbestande von rund 4000 Bänden wurden weiter ausgebaut und erfreuten sich der regsten Benutzung. An Fachvorträgen sowie Vorträgen volkswirtschaftlicher, geographischer und geschichtlicher Art sind in den einzelnen Ortsgruppen 74 gehalten worden. Mit besonderem Danke wurde es begrüßt, daß die obersten Beamten der sächsischen Staatsbahnverwaltung, Herr Präsident Dr. phil. Ulbricht und Herr Vizepräsident Dr. jur. Mettig, dem Vereine nicht nur als Mitglieder angehören, sondern ihm auch freundlich bereite Förderung angedeihen lassen. So hat Herr Vizepräsident Dr. Mettig in einer sehr gut besuchten Vereinsveranstaltung einen bemerkenswerten Vortrag über „Arbeitsteilung" gehalten. — Der sächsische Eisenbahnbeamtenverein hat als führender Verein des Verbandes deutscher und österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine auch großen Anteil an dem Zustandekommen der sogenannten Fortbildungskurse, deren achter kürzlich in Stuttgart abgehalten wurde. Diese Fortbildungskurse erfreuen sich nach wie vor der Unterstützung der vorgesetzten Eisenbahnverwaltungen. — Auch der Wirtschaftsausschuß hat sich seiner Aufgabe, die Wohlfahrtspflegebestrebungen durch Erschließung indirekter Einnahmequellen zu fördern, mit gutem Erfolge unterzogen. Mit Anfang 1913 wird ein Grundstock zur Unterstützung bedürftiger unversorgter Hinterlassener von Vereinsmitgliedern errichtet und ihm als erste Einlage das Ergebnis der aus Anlaß des 25 jährigen Vereinsjubiläums stattgefundenen allgemeinen Sammlung überwiesen.

— **Auszeichnungen aus Anlaß der Einweihung des Neubaus des Königl. Eisenbahn-Zentralamts in Berlin.** Im Anschluß an unsere Mitteilung über die Einweihungsfeier in voriger Nummer teilen wir nachstehend die vollständige Liste der verliehenen Auszeichnungen mit. Es erhielten: den Roten Adlerorden III. Kl. mit der Schleife Geheimer Baurat Schwartz, Mitglied der Königl. Eisenbahndirektion Berlin, den Königl. Kronenorden III. Kl. Oberbaurat Schwarz, Mitglied des Königl. Eisenbahn-Zentralamts, den Roten Adlerorden IV. Kl. Regierungs- und Baurat Halfmann, Regierungsrat Matibel, Rechnungsrat Keding, techn. Eisenbahnobersekretär Denker, sämtlich beim Königl. Eisenbahn-Zentralamt, den Königl. Kronenorden IV. Kl. Regierungsbaumeister Müller bei der Königl. Eisenbahndirektion Berlin, das Kreuz des Allgemeinen Ehrenzeichens Botenmeister Wolke beim Königl. Eisenbahn-Zentralamt und Maurerpolier Strauß, das Allgemeine Ehrenzeichen (in Silber) der Steinmetzpolier Helm, das Allgemeine Ehrenzeichen (in Bronze) Betonmeister Behrend und Zimmerpolier Werner.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Die seitherigen Gerichtsassessoren Ernst Schultz in Breslau und Dabow in Halle (Saale), jetzt in Posen, sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd zur Staatseisenbahnverwaltung übernommen. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Capelle bei der Eisenbahndirektion in Cassel, Hille bei der Eisenbahndirektion in Hannover und Krauter bei der Eisenbahndirektion in Stettin sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Tetzlaff bei der Eisenbahndirektion in Berlin.

Österreich.

— **Aus dem Eisenbahnministerium.** Im Eisenbahnministerium ist eine wichtige dienstliche Änderung vollzogen worden; die Angelegenheiten des maschinentechnischen Konstruktionswesens, für welche die Staatseisenbahnverwaltung in Ministerialrat Gölsdorf einen in der ganzen Fachwelt hoch angesehenen und tüchtigen Fachmann besitzt, sind von den maschinentechnischen Verwaltungsangelegenheiten losgelöst und in oberster Leitung dem genannten Herrn übertragen worden. Die Staatseisenbahnverwaltung dürfte hierbei insbesondere von der Absicht geleitet gewesen sein, das ganze Können des genannten Beamten jenem schwierigen Fachgebiet in ungeteiltem Maße zu erhalten, auf dem er schon bisher bedeutende Erfolge errungen hat und auf dem immer neue Aufgaben zu lösen sind. Ministerialrat Gölsdorf wurde bei diesem Anlaß der Titel eines Sektionschefs verliehen. Zur Leitung der maschinentechnischen Verwaltungsangelegenheiten wurde der bisherige Leiter der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft Hofrat Burger bei gleichzeitiger Ernennung zum Sektionschef in das Eisenbahnministerium berufen. Zum Direktor der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft wurde der bis-

herige technische Direktorstellvertreter bei der Staatsbahndirektion Pilsen, Regierungsrat Skoda, ernannt, der gleichzeitig zum Hofrat befördert worden ist.

— **Die Verhältnisse der österr. Staatsbahnen.** Gelegentlich der Beratung des Budgetprovisoriums im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses beleuchtete der Eisenbahnminister in längerer Rede die finanzielle Lage und sonstigen Verhältnisse der Staatsbahnen. Wir werden das Wesentliche aus den Erklärungen des Ministers in der nächsten Nummer mitteilen.

— **Die Südbahnfrage im Eisenbahnausschuß des Abgeordnetenhauses.** In der Sitzung vom 5. d. M. (s. vor. Nr.) kam auch diese Frage zur Sprache. Abg. Dr. v. Hofmann führte aus, daß in den letzten Wochen wiederholt Nachrichten über einen im Zuge befindlichen Sanierungsversuch bei der Südbahn aufgetaucht seien. Es sei selbstverständlich, daß die Vertreter der Südbahnländer eine zufriedenstellende Lösung der bei der Südbahn anhängigen finanziellen Fragen nur begrüßen könnten. Die Voraussetzung aber sei, daß die Sanierung nicht wiederum einseitig auf Kosten und zu Lasten dieser Länder durchgeführt werde. Unverbürgte Nachrichten lauten dahin, daß der Südbahn nicht nur die Aufrechterhaltung des bisher gewährten Tarifzuschlages auch weiterhin ohne Fristbeschränkung eingeräumt, sondern auch noch eine allfällige weitere Erhöhung dieses Zuschlages zugestanden werden soll. Dagegen müßten sich die Alpenländer natürlich von vornherein auf das allerentschiedenste zur Wehr setzen. Redner stellte an den Eisenbahnminister die Anfrage, ob er darüber Beruhigung geben könne, daß nicht weitere einseitige Tariferhöhungen in Aussicht genommen seien, daß vielmehr das Bestreben der Regierung dahin gehen werde, auch dem gegenwärtigen außerordentlichen Tarifzuschlage baldigst ein Ende zu machen.

In seiner Antwort wies der Minister darauf hin, daß die Verfolgung der früheren Vorschläge der Gesellschaft durch die kriegerischen Ereignisse in Osteuropa aufgehalten worden sei. In neuerer Zeit seien dem Eisenbahnministerium neue Vorschläge zugekommen; die Verhandlungen seien aber noch nicht so weit gediehen, daß man schon von einem festen, der Regierung vorliegenden Substrat sprechen könne. Die Frage der Aufrechterhaltung des Tarifzuschlages bilde hierbei einen der schwierigsten Punkte.

Auch in der am 6. d. M. abgehaltenen Sitzung des Budgetausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses kamen die Südbahnsanierung sowie andere Eisenbahnfragen zur Sprache.

Abg. Freiherr v. Malfatti beantragte, die Regierung aufzufordern, ohne vorherige parlamentarische Ermächtigung der Südbahngesellschaft oder ihren Gläubigern den Fortbestand des jetzt gültigen Frachtentarifs nicht in Aussicht zu stellen, sondern die Südbahngesellschaft zu veranlassen, sobad als möglich ihren Frachtentarif jenem der Staatsbahnen gleichzustellen.

Auch Abg. Marckhl besprach die Angelegenheit. Die „Sanierung“ liege nicht nur im Interesse der Südbahn und der an dieser Bahn gelegenen Länder, sondern auch im Interesse unseres auswärtigen Kredits. Sie dürfe nur nicht einseitig auf Kosten der Südbahnländer durchgeführt werden. Redner beantragt die Einsetzung eines eigenen Subkomitees zur Beratung der Frage.

Abg. Mastalka stellte an den Eisenbahnminister das Ersuchen, um den Kurstreibereien in Südbahnwerten ein Ende zu bereiten, direkt einzugreifen und endlich zu erklären, daß an die Verstaatlichung in den gegebenen Verhältnissen nicht zu denken sei.

— **Maßnahmen zugunsten der Staatsbahnbediensteten.** Nach mehrtägigen Verhandlungen der Vertreter der Mehrheitsparteien des österreichischen Abgeordnetenhauses mit dem Ministerpräsidenten und den beteiligten Ministern über die stufenweise Ausführung der in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Besserstellung der materiellen Lage der Staatsbahnbediensteten und -arbeiter wurde eine volle Übereinstimmung erzielt. Die Regierung hat sich bereit erklärt, die in Aussicht stehenden Maßnahmen innerhalb der Zeit von drei Budgetjahren, beginnend mit dem zweiten Halbjahre 1913, zur Durchführung zu bringen. Zu dem Behufe sollen schon in der nächsten Zeit dauernde Verbesserungen Platz greifen mit einem Jahresaufwand von sechs Millionen Kronen, zu welchem Zwecke für das zweite Halbjahr 1913 die Regierung eine Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlag 1913 behufs Sicherstellung der erforderlichen drei Millionen Kronen einbringen wird. Ferner Maßnahmen, die ein weiteres Jahreserfordernis von vier Millionen Kronen erheischen werden, sind für 1914 in Aussicht genommen und desgleichen weitere fünf Millionen Kronen als Jahreserfordernis für 1915. Demnach wird sich vom Jahre 1915 an der Gesamtjahresaufwand für diese Maßnahmen auf 15 Millionen Kronen stellen, ein Aufwand, der in den steigenden Jahreseinnahmen des Staatseisenbahnbetriebes seine Bedeckung finden wird. Damit sind die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 in der Hauptsache in der von der Regierung von Anfang an vertretenen stufenmäßig und auch im letzten Budgetprovisorium gesetzlich festgelegten Weise erledigt.

— **Deutscher Eisenbahnverkehr mit Österreich-Ungarn.** Die deutschen Bahnverwaltungen haben bei der vollen Ausnützung der Tragfähigkeit der 15-Tonnenwagen Rückvergütungen bewilligt, die an die Bedingung gebunden sind, daß das Gut der Versandstation nicht auf dem Schienenwege, sondern nur mit Landfuhrwerk, zu Schiff, mit Kleinbahnen oder bei Lagerplätzen durch die die Verbindung nach der Station herstellenden Anschlußgleise zugeführt werde. Außerdem ist in bestimmten Verbandstarifen mit dem Auslande die Bewilligung von verbilligten Ausnahmetarifen an die gleiche Bedingung geknüpft gewesen. Da diese Bedingung es den österreichisch-ungarischen Verladern im Verkehr mit Deutschland unmöglich machte, die gleichen Begünstigungen zu genießen, hat die deutsche Eisenbahngemeinschaft im Hinblick auf die Bestimmungen des österr.-ungar.-deutschen Handelsvertrags nunmehr zugesagt, die Frachtenanteile, die in die internen deutschen Tarife eingerechnet seien, der Nachbarmonarchie in der Weise zugänglich zu machen, daß für die direkten Verbandssätze die ermäßigten deutschen Anteile zugestanden werden. Damit im Zusammenhang wurde deutscherseits die Erklärung abgegeben, daß die Einführung dieser neuen Verbandssätze mit tunlichster Beschleunigung in die Wege geleitet werden solle. Es ist somit die Gleichheit zwischen deutschen und österreichisch-ungarischen Verladern hergestellt.

— **Der österreichisch-ungarische Güterverkehr.** Infolge der Tarifreform der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1910 mußten sämtliche Verbandstarife mit Ungarn, Bosnien und dem Ausland gekündigt werden. Es trat eine tariflose Zeit ein, die der Kaufmannschaft große Nachteile brachte. Das Tariferstellungsbureau im Eisenbahnministerium bemühte sich, die Tarifarbeiten möglichst zu beschleunigen. Es gelang dies vollkommen im Verkehr mit dem Ausland; nur im Verkehr mit Ungarn stockten die Tarifarbeiten. Der Grund hierfür lag in der zweimaligen Änderung der ungarischen Lokaltarife. Erst im Jahre 1912 konnte man an die Ausarbeitung der Tarife schreiten. Einzelne umgerechnete Tarife (so vor allem jene für den Verkehr Ungarn-Wien) sind bereits erschienen. Die übrigen österreichisch-ungarischen Tarife hofft man bis 1. Januar fertigzustellen.

Übrige europäische Länder.

— **Bornholms Eisenbahnen.** Auf der Insel Bornholm wurde jüngst im Beisein des Verkehrsministers Thomas Larsen die Eisenbahn Rönne-Allinge eingeweiht, die eine ausgesprochene Touristenbahn ist und dem ohnehin schon regen Reiseverkehr auf Bornholm einen weiteren Zuwachs geben dürfte, dies umsomehr, als sie die Touristen durch die bemerkenswertesten Gebiete von Bornholm führt. Die knapp 30 km lange Bahn mit 1 m Spurweite hat etwa 1½ Millionen Kronen gekostet, beträchtlich mehr, wie die längere Bahn Rönne-Neksö. Indessen waren bei der Rönne-Allingebahn große Schwierigkeiten zu überwinden, indem manche Teile in den Felsen gesprengt oder über tiefe Schluchten geführt werden mußten. Die Bahnlinie geht durch abwechslungsreiche Landschaften, in denen alle Eigentümlichkeiten Skandinaviens zum Ausdruck kommen. In dem ersten Teil wird eine Landschaft berührt, die an die Insel Seeland erinnert und flaches Gelände mit fruchtbaren Kornfeldern und dazwischen liegenden Waldpartien aufweist. Bei der Station Nyker hält der Zug dicht bei einer der für Bornholm eigentümlichen kleinen Rundkirchen. Bald ändert sich die Landschaft, und bei Kleven geht die Bahn durch eine prachtvolle Felsschlucht, wo sich zwischen phantastischen Felsblöcken eine üppige und abwechselnde Vegetation befindet. Hiernach folgen ununterbrochen Ackerfelder mit Heidekrautgelände, Seen, umkränzt von Wiesen, um dann plötzlich wieder von Felspartien abgelöst zu werden. Im weiteren Verlauf geht die Bahn über tiefe Schluchten, in deren Grund Wasserläufe zwischen Waldvegetation rieseln, sowie über bedeutende Dämme, bis bei der Station „Helligdommen“, das Heiligtum, das Meer sichtbar wird. Von „Helligdommen“ bis zur Station Hammershus ist die Reise besonders schön, da sich fortgesetzt Aussicht auf das Meer und die felsige Ostküste Bornholms bietet. Man hat auch bei der Bahn für ein zweckmäßiges rollendes Material gesorgt — die Lokomotiven sind verhältnismäßig groß und stark, und die Personenwagen sind hübsch ausgestattet. Hinzu kommt, daß man auch den Stationsgebäuden ein niedliches Äußere gegeben hat. M.

— **Neue Eisenbahnverbindung von Frankreich nach Luxemburg.** In unserer Mitteilung hierüber in Nr. 43 S. 709 haben sich mehrere Druckfehler eingeschlichen. Es muß heißen: statt Isch „Esch“, statt Klein-Bekingen „Klein Bettingen“, statt Belraux „Belvaux“.

— **Das französische Nationale Syndikat der Eisenbahnarbeiter** (Syndicat national des travailleurs des chemins de fer) hat seinen 24. Jahreskongreß in Paris abgehalten. Ein Teil der Debatten

wurde durch Verhandlungen über die Möglichkeit und die Bedingungen des Wiedereintritts der im Juli 1911 abgesplitterten Gruppe („Z. d. V. D. E.-V.“, 1912, S. 1078) in die Reihen des Syndikats in Anspruch genommen; sie scheinen aber noch zu keinem Ergebnis geführt zu haben. Aber auch nach dem Ausscheiden seiner radikalsten Elemente ist das Syndikat Mitglied des revolutionär-sozialdemokratischen Allgemeinen Arbeiterbundes geblieben und hat auf dem Kongreß seine engen Beziehungen zu dem Bunde nachdrücklich betont. Auf der Tagesordnung standen zahlreiche Fragen aus dem Gebiete des Eisenbahndienstes und der allgemeinen Politik. Es wurde beschlossen, Schritte zu tun, um vom Senat die Ausdehnung der günstigen Pensionsgesetze auch auf das Personal der Neben- und Straßenbahnen zu erwirken. Ferner wurde eine Resolution zugunsten der Verstaatlichung der Orléansbahn angenommen mit der Begründung, daß dies eine „einfache Etappe auf dem Wege zur völligen Lösung der sozialen Frage“ bedeute. Schließlich wurde gegen die geplante Einführung der dreijährigen Dienstzeit lebhafter Protest erhoben.

Fast gleichzeitig (am 31. Mai) hielt die (gelbe) Association fraternelle des employés et ouvriers des chemins de fer ein Bankett ab. Um diesen auf nationalem Boden stehenden Verband zu ehren, waren der Ministerpräsident Barthou und der Minister der öffentlichen Arbeiten Thierry erschienen. Ersterer hat in langer Rede betont, wie sehr die Ziele der Association fraternelle höheren Orts anerkannt und gewürdigt werden, die sich von denen der revolutionären Verbände wesentlich unterscheiden. Das Streben des Bundes, die wirtschaftliche Lage seiner Mitglieder zu heben, sei durchaus gerechtfertigt; dabei müßten aber die Formen gewahrt und es dürfe nicht vergessen werden, daß Reformen und Verbesserungen nicht auf einmal, sondern erst nach und nach durchgeführt werden könnten. — Mit besonderer Anerkennung hat der Ministerpräsident der vaterländischen Gesinnung des Bundes, auch hinsichtlich der Heeresfragen, gedacht.

— Cadorebahn. Am 5. Juni wurde der zweite Abschnitt der Cadorebahn eingeweiht. Die Bahn ist nunmehr von Belluno bis Perarolo für den Verkehr offen. Der zweite Abschnitt der Bahn führt teils an steilen Abhängen das romantische Piavetal hinauf und weist bedeutende Steigungen auf. An der Fertigstellung der ganzen Linie bis Pieve wird eifrig gearbeitet.

— Die Verknüpfung des finnischen Eisenbahnnetzes mit dem russischen. Nunmehr läßt sich bereits übersehen, daß der gemeinsame Verkehr zwischen den russischen und den finnischen Eisenbahnen diesen Herbst beginnen kann. Die Brücke über die Newa in Petersburg, die zusammen mit der Verbindungsbahn die Verknüpfung der bei Petersburg endenden finnischen Staatsbahn mit dem russischen Netz ermöglicht, nähert sich jetzt mit schnellen Schritten der Vollendung. Gegenwärtig sind drei Brückenspanne aufgestellt, nämlich zwei Brückenbogen auf jeder Seite der Drehbrücke und die beiden Teile der letzteren, die erstgenannten zwei Brückenspanne waren vollständig am Ufer der Newa aufgestellt und dann mit Prähmen nach ihren Plätzen befördert worden. Man arbeitet jetzt an der Maschinerie der Drehbrücke, die sich ebenfalls schon an ihrem Platz befindet. Außerdem wird an den beiden letzten Bogenspannen gearbeitet. Der eine ist schon zusammengesetzt, und der andere wird ebenfalls demnächst fertig. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Vollendung der Brücke beschäftigt sich eine russische Kommission mit Feststellung der nötigen Anordnungen für den gemeinsamen russisch-finnischen Eisenbahnverkehr, und zwischen der finnischen Eisenbahnverwaltung und der Konferenz der russischen Eisenbahnen sind schon Abmachungen über Wagenaustausch und Ausfertigung von gleichmäßigen Frachtbriefen für die ganze Weglänge der beförderten Güter getroffen worden. Nachdem die Abmachungen ihre endgültige Form erhalten haben, werden sie sowohl der finnischen Eisenbahnverwaltung wie den Verwaltungen der sämtlichen russischen Eisenbahnen zugestellt. Danach folgen besondere Abmachungen zwischen den russischen und den finnischen Eisenbahnen. Früher waren wiederholt Mitteilungen über eine geplante Unterordnung des finnischen Eisenbahnwesens unter das russische Verkehrsministerium an die Öffentlichkeit gedrungen. Aber bisher ist, soweit bekannt, noch nichts in dieser Sache beschlossen worden. M.

— Reform des russischen Gepäcktarifs. Die Regierung geht, wie die Tagesblätter berichten, mit einer Reform des bisher geltenden Gepäcktarifs vor. Die Tarifsätze stellten sich besonders bei großen Entfernungen zu hoch, der Posttarif war sogar billiger. Unter diesen Umständen ließ sich eine Herabsetzung der Gepäckfrachtsätze nicht länger umgehen. Man will nun nach dem Beispiel der westeuropäischen Verwaltungen das Pud-Freigepäck abschaffen und die Sätze des Gepäcktarifs ermäßigen. Es soll hierbei im Plane liegen, die bestehenden Gepäcktarifsätze auf den fünften Teil herabzusetzen. m.

Fremde Erdteile.

— Streik bei den indischen Eisenbahnen. Die Eisenbahnen von Britisch-Ostindien sind bis jetzt von Streitigkeiten mit ihren Angestellten und von den damit verbundenen Arbeitseinstellungen im wesentlichen verschont geblieben, neuerdings ist aber diese Kampfweise zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern auch dort eingeführt worden. Ein Streik, der soeben bei der Madras- und Süd Mahratta-Eisenbahn ausgebrochen ist, ist besonders deshalb bemerkenswert, weil bei ihm die europäischen Angestellten gemeinsame Sache mit den Eingeborenen machen. Es hat sich allerdings schon seit einiger Zeit eine gewisse Unruhe unter den Angestellten dieser Bahn gezeigt, aber die Verwaltung macht sich deshalb noch keine ernstlichen Sorgen; wenigstens hat sich ihr Vorsitzender bei der Generalversammlung der Gesellschaft, die Ende Mai in London stattgefunden hat, ganz beruhigend ausgesprochen. Der Postdienst zwischen Bombay und Calcutta ist allerdings bereits gestört, und der Verkehr auf den Meterspurstrecken hat stark zu leiden. Es wird gehofft, daß sich der Streik nicht weiter ausdehnt. Eine Arbeitseinstellung in den Werkstätten der Bombay-, Baroda- und Central India-Eisenbahn in Bombay soll mit dem Streik auf der Madras- und Mahratta-Eisenbahn nicht im Zusammenhang stehen. Immerhin sind beide Ereignisse bezeichnend dafür, daß Gewohnheiten der westlichen Halbkugel auch auf die östliche übergreifen.

Allgemeines.

— Die Festlegung des Osterdatums. Die Vorschläge zur Festlegung des Osterdatums, das bekanntlich im Kalender um nicht weniger als 35 Tage unregelmäßig auf und ab schwankt, wollen nicht verstummen. Es ist aber auch zuzugeben, daß diese Festlegung für das praktische Leben Berechtigung hat, insofern mancher Termin, z. B. Beginn und Ende der Ferien, die Abhaltung von Geschäftsmessen u. a. durch das Datum des Osterfestes zeitlich bedingt und dadurch im Kalender unangenehm schwankend ist. „Unter den vielen zum Teil ungeeigneten Vorschlägen zur Festlegung des Ostersonntags“, schreibt die „Köln. Ztg.“, „verdient derjenige am meisten Beachtung, welchen der frühere Direktor der Berliner Sternwarte, Prof. Wilhelm Foerster, aufgestellt und begründet hat. Er schlägt vor, von einem noch zu bestimmenden Jahre an den ersten Sonntag nach dem 4. April als Ostersonntag aufzustellen. Auf diese Weise würde z. B. in den nächsten fünfzehn Jahren die größte Verschiedenheit im Osterdatum nicht mehr als sechs Tage betragen können, während gegenwärtig innerhalb der nämlichen Jahre die Verschiedenheit 31 Tage beträgt. Da das Osterfest mit Rücksicht auf den Tag der Auferstehung des Herrn stets an einem Sonntag gefeiert wird, so ist klar, daß ein ganz unveränderliches Datum für dasselbe durch keine Einrichtung erzielt werden kann. Es wird immer um eine Woche hin und her schwanken, aber diese Schwankung ist für das praktische Leben belanglos. Wenn der Vorschlag Foersters angenommen würde, so müßte der Ostersonntag sich zwischen dem 4. und 11. April bewegen und periodisch jährlich um einen Tag zurückschreiten; Pfingsten fiele dann in die Zeit vom 23. bis 30. Mai. Man würde aber sehr irren, wenn man annehmen wollte, die Herbeiführung dieses Zustands sei auf internationalem Wege, etwa durch Vereinbarung der Staaten, zu erreichen. Hier ist es vielmehr die christliche Kirche, die allein das Recht und das Ansehen besitzt, eine für die ganze Erde gültige Bestimmung zu treffen. Eine Zeitlang haben die Kalenderreformer geglaubt, die katholische Kirche werde ihren Bestrebungen entgegenkommen, diese Meinung muß aber, wie jetzt bekannt wird, endgültig aufgegeben werden. Rom zeigt keine Geneigtheit, die bisherige Art der Osterbestimmung umzugestalten. Damit ist die Frage zunächst völlig erledigt; es wird bei dem bisherigen Brauch auch künftig bleiben. Die Reformer müssen einen andern Weg einschlagen, wenn sie die praktischen Unbequemlichkeiten der bisherigen Osterbestimmung einräumen wollen. Sie müssen die Beziehungen der Messen, Ferien usw. zum Datum des kirchlichen Festes lösen, d. h. für jene ein allgemein festzustellendes Datum, etwa den 1. Mai, als Normaltag festlegen. Damit ist den praktischen Bedürfnissen Genüge geleistet, die religiöse Feier aber kann ungestört wie bisher durch die Tage des 22. März bis zum 25. April hin und her wandern. Das ist der einzig gangbare, aber auch genügende Weg, um die Forderungen der heutigen Zeit zu befriedigen. Denn selbst wenn Rom zu einer Festlegung des Osterfestes innerhalb einer Schwankung bis zu einer Woche geneigt wäre, so wäre damit noch nicht geholfen, da die griechische Kirche nicht dazu zu bringen ist, den russischen mit dem gregorianischen Kalender in Übereinstimmung zu setzen, obwohl der Unterschied zwischen beiden jetzt schon auf 13 Tage angewachsen ist. Bestrebungen zu einer Einigung, die von wissenschaftlicher Seite ausgingen und von der russischen Re-

gierung möglichst gefördert wurden, haben bei der orthodoxen Geistlichkeit des Zarenreichs nicht das geringste Entgegenkommen gefunden". (Wir glauben nicht, daß der letzte Vorschlag die Unzuträglichkeiten, die mit dem Wandern der Feste verbunden sind, nennenswert mildern würde. Die Schriftl.)

Bücherschau.

— **Der Abschluß der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz.** Von Placid Weissenbach, gew. Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Verlag von Julius Springer. Berlin 1912. Preis 1,60 *M.*

Daß dieser Rechenschaftsbericht über die Ergebnisse des Verstaatlichungswerks in der Schweiz, aus berufenster Feder nun auch in Buchform erschienen ist, wird jedem willkommen sein, den die Schweizer Staatsbahnen interessieren. Und diese bieten in verschiedenster Richtung viel des Bemerkenswerten. Wenn im großen ganzen in Europa der Staatsbahngedanke an Boden gewinnt so besteht in der Art der Einordnung der Staatsbahnen in das Staatsgefüge in den einzelnen Staaten keineswegs Übereinstimmung. Wohl am weitesten voneinander entfernt sind die Ordnungen in Preußen und in der Schweiz. In Preußen ist die Verwaltung der Staatsbahnen grundsätzlich straff eingegliedert in die Gesamtheit der Staatsverwaltung, insbesondere auch in den Staatshaushalt. Diesem Grundsatze der Einordnung entgegengesetzt ist in der Schweiz verfahren. Hier herrscht der Grundsatz der Autonomie, wie er — freilich nicht in gleicher Schärfe ausgeprägt — auch in Italien gilt. Des Nachdenkens wert ist, daß von diesen Staaten einer republikanisch, der andere parlamentarisch geordnet ist. In beiden Fällen war Ursache und Zweck der Sonderstellung der Staatsbahnen im Staate: Besorgnis des Mißbrauchs politischen Einflusses und Sicherstellung der Eisenbahnverwaltung vor solchem. In Preußen, dem Staate überkommener monarchischer Macht, ist diese Sorge eigentlich nur vor der Durchführung der großen Verstaatlichungen geäußert worden, in der Folge kaum mehr hervorgetreten.

Daß der Verfasser dieser innerpolitischen Momente nicht Erwähnung tut, wird man bedauern können, da niemand zu ihrer Erörterung berufener sein könnte. Um so wertvoller sind seine Ausführungen über die Einrichtung, die baulichen Anlagen, Betrieb, Verkehr und finanzielle Ergebnisse der Schweizer Bahnen. Noch interessanter für weitere Kreise aber sind vielleicht die Darlegungen, welche die äußere Eisenbahnpolitik, die Gotthardbahn, den Simplon und seine Zufahrtlinien, sowie die Lötschbergbahn betreffen. Hier darf besonders auf die Befürchtungen Weissenbachs (S. 20) wegen einer Montblancbahn und der „Ablösung Genfs von den schweizerischen Verkehrsinteressen" hingewiesen werden. Es sind das alles Fragen, die Deutschland recht erheblich berühren. Unter den beigegebenen Zahlenreihen sei noch die Gehaltsordnung hervorgehoben. Da die Schweizer Beamten der Regel nach ein recht geringes Gehalt empfangen, besteht vielfach die Ansicht, daß dies auch für die Angestellten der Bundesbahnen zutreffe. Das ist nicht der Fall. Soweit ein Vergleich möglich ist, liegen (unter Berücksichtigung des Fehlens eines Wohnungsgeldes) die Bezüge mancher Klassen über den in Preußen gewährten. Bemerkenswert ist ferner, daß auch die Hauptmasse der Arbeiter, namentlich die Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter, in die Gehaltsordnung aufgenommen, also den „Beamten" gleichgestellt sind. Qu.

— **Die Eisenbahngütertarife in Deutschland, Österreich und im Verkehr zwischen diesen Staaten und Italien, Frankreich, Belgien und den Niederlanden.** Herausgegeben von Eisenbahn-Obersekretär C. Flister. Dieses Werk ist in dritter, neu bearbeiteter Auflage im Verlage von Arnd, Leipzig, erschienen. Das Werk bringt wiederum die Beförderungsvorschriften im internationalen Verkehr sowie die Kilometertariftabellen der deutschen Bahnen, so daß die Interessenten in diesem 186 Seiten umfassenden Werke das gesamte einschlägige Material wohlgeordnet und übersichtlich nach amtlichen Angaben zusammengestellt finden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Elsnigk (Anh.) und Cöthen an der Bahnstrecke Dessau-Cöthen gelegene Haltepunkt Osternienburg, welcher bisher nur dem Personen- und beschränkten Gepäckverkehr diente, für den unbeschränkten Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Ausdehnung des Übergangsverkehrs des Bahnhofs Obereving von und nach der Kleinbahn der Stadt Dortmund auf den Tierverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Mit Gültigkeit vom 12. Juni d. J. ist der Übergangsverkehr des Staatsbahnhofes Obereving mit der Dortmunder Kleinbahn auf den Tierverkehr von und nach dem an die Kleinbahn angeschlossenen Zucht- und Faselviehhof der Stadt Dortmund ausgedehnt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. IV 44 vom 8. Juni d. Js. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 98 über die Sitzung des Güterverkehrsausschusses in Breslau am 23./24. Mai d. Js. (abgesandt am 9. Juni d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Ausdehnung des Übergangsverkehrs des Bahnhofs Obereving von und nach der Kleinbahn der Stadt Dortmund auf den Tierverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 12. Juni d. J. wird der Übergangsverkehr des Staatsbahnhofes Obereving mit der Dortmunder Kleinbahn auf den Tierverkehr von und nach dem an die Kleinbahn angeschlossenen Zucht- und Faselviehhof der Stadt Dortmund ausgedehnt.

Gleichzeitig treten die hierdurch bedingten Änderungen im Tiertarif in Kraft, die bei den Abfertigungsstellen zu erfahren sind.

In den Frachtbriefen ist unter der Angabe der Bestimmungsstation Obereving der Vermerk anzubringen:

„Mit der Kleinbahn weiter nach dem Zucht- und Faselviehhof der Stadt Dortmund."

Essen, den 9. Juni 1913. (1587)
Königl. Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Frachtberechnung für Sendungen im Verkehr mit österreichischen Gemeinschaftsstationen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 treten folgende Bestimmungen in Kraft:

Wird im Frachtbrief für eine Sendung nach Auscha, Aussig, Bilin, Böhm. Leipa, Brüx, Bubna, Chodau, Karlsbad, Komotau, Kralup, Leitmeritz, Lobositz, Prag, Saaz oder Smichow die Ablieferung in einer Station vorgeschrieben, für die im Verkehr mit der Versandstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht oder wird — in umgekehrter Richtung — eine Sendung in einer solchen Station aufgegeben, für die im Verkehr mit der Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, so hat die Abfertigung zu den Frachtsätzen der Station, für die direkte Frachtsätze bestehen, zuzüglich folgender Beträge zu erfolgen:

bei Eilgut 10 *₰* für 100 kg,
bei Frachtstückgut 6 *₰* für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg 4 *₰* für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 10 000 kg 2 *₰* für 100 kg.

Im Verkehr mit den Prager Bahnhöfen sind mangels direkter Frachtsätze bei

Sendungen nach	die Frachtsätze für
Prag (Bubna)	Bubna Staatsbahnhof
Prag (Smichow)	Smichow Staatsbahnhof

und umgekehrt zur Frachtberechnung mit den vorbezeichneten Zuschlägen heranzuziehen.

Die Station Prag (Sandthor) fällt nicht unter die Bestimmungen dieser Kundmachung.

Beispiel: Für eine Sendung des Sp. T. II von Breslau West nach Böhm. Leipa Teplitzerbahnhof, wofür ein direkter Frachtsatz nicht besteht, ist anzuwenden der auf Seite 30 des Tarifs enthaltene Frachtsatz des Sp. T. II von Breslau West nach Böhm. Leipa Staatsbahnhof in Höhe von 110 ₰ zuzüglich 2 ₰ = 112 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 11. Juni 1913. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Eisenbahngütertarif Teil II vom 1. Januar 1912.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1912 und Hefte 8—11 vom 1. Mai 1912.

Am 1. Juli 1913 treten folgende Bestimmungen in Kraft:

Wird im Frachtbrief für eine Sendung nach Auscha, Aussig, Bilin, Böhm. Leipa, Brüx, Bubna, Chodau, Karlsbad, Komotau, Kralup, Leitmeritz, Lobositz, Prag, Saaz oder Smichow die Ablieferung in einer Station vorgeschrieben, für die im Verkehr mit der Versandstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht oder wird — in umgekehrter Richtung — eine Sendung in einer solchen Station aufgegeben, für die im Verkehr mit der Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, so hat die Abfertigung zu den Frachtsätzen der Station, für die direkte Frachtsätze bestehen, zuzüglich folgender nach der Währung des Tarifs anzurechnender Beträge zu erfolgen:

- bei Eilgut 10 ₰ oder 12 Heller für 100 kg,
- bei Frachtstückgut 6 ₰ oder 7 Heller für 100 kg,
- bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg 4 ₰ oder 5 Heller für 100 kg,
- bei Wagenladungen von mindestens 10 000 kg 2 ₰ oder 3 Heller für 100 kg.

Im Verkehr mit den Prager Bahnhöfen sind mangels direkter Frachtsätze bei

Sendungen nach	die Frachtsätze für
Prag (Bubna)	Bubna (k. k. St. B.)
Prag (Smichow)	Smichow Staatsbahnhof

und umgekehrt zur Frachtberechnung mit den vorbezeichneten Zuschlägen heranzuziehen.

Die Station Prag (Sandthor) fällt nicht unter die Bestimmungen dieser Kundmachung.

Demnach ist beispielsweise für eine Stückgutsendung von Ulm nach Aussig Staatsbahnhof der Frachtsatz der zutreffenden Stückgutklasse von Ulm nach Aussig Teplitzerbahnhof zuzüglich 6 ₰ für 100 kg, für eine Wagenladung von 10 t von Prag (Bubna) nach München Hbf. der zutreffende Frachtsatz von Bubna (k. k. St.-B.) nach München Hbf. zuzüglich 2 ₰ für 100 kg anzuwenden.

München, den 7. Juni 1913. (1610)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 4, werden für Porzellanwaren im Falle der Ausfuhr vom 16. Juni 1913 an bis auf weiteres von einer Anzahl bayerischer Stationen nach Riesa Elbkai und Riesa Hafen Rückvergütungen sowie von Eger nach Riesa Elbkai und Riesa Hafen ein ermäßigter Frachtsatz eingeführt. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 12. Juni 1913. (1607)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Berichtigung.

In der Bekanntmachung vom 30. Mai d. Js. auf Seite 699 (Nr. 42) ist bei dem Beispiel der Frachtberechnung für Prag (Bubna)-Elberfeld zwischen den Worten „für eine Wagenladung" und „von Prag-(Bubna)" einzuschalten:

„zu 10 t"

Breslau, den 12. Juni 1913. (1601)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 16. Juni 1913 an wird die Station Grottau in den Ausnahmetarif 5w (Pflastersteine usw.) einbezogen.

Dresden, am 12. Juni 1913. (1608)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1913 werden die Stationen Drulingen, Mackweiler und Rexingen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Tarif einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, den 5. Juni 1913. (1589)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Tiertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen und preußisch-hessisch-sächsischer Tierverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Überfuhrgebühr für je eine Wagenladung Vieh (bei Bezahlung der Fracht nach dem Flächenraum des verwendeten Wagens) zwischen Dresden-Friedrichstadt und Dresden-Friedrichstadt (Vieh- und Schlachthof) von 3,50 ℳ in 3,00 ℳ geändert.

Dresden, den 12. Juni 1913. (1609)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 wird die Station Krozingen (Bad. St.-B.) in den Ausnahmetarif Nr. XV (Telegraphenstangen aus Holz) mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von Krozingen nach	Pfennig für 100 kg
Regensburg Donaulände transit	123
Deggendorf „ „	144
Passau „ „	145

München, den 11. Juni 1913. (1611)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1913 wird die Station Hommerich als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 b (Steingrus), 5 i (Steine, rohe usw.) und 5 w (Pflastersteine) einbezogen. (1604)

Elberfeld, den 10. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 sind bei den lfd. Nr. 854 und 856 der Güterklassifikation (Kaffeebrenner) in Spalte 13 die Worte „et torréfacteurs" zu streichen. (1605)

Straßburg, den 10. Juni 1913.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Die Station Voorburg-Leidschendam der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft ist nunmehr auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet, jedoch nur für die Zeit vom 1. April bis zum 30. September jedes Jahres. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 10. Juni 1913. (1603)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Am 1. Juli 1913 treten für die bisher mit direkten Frachtsätzen nicht ausgerüsteten Bahnhöfe in Auscha, Aussig, Bilin, Böhm. Leipa, Brüx, Bubna, Chodau, Karlsbad, Komotau, Kralup, Leitmeritz, Lobositz, Prag, Saaz und Smichow durch Anstoß von Zuschlagsbeträgen zu bildende direkte Frachtsätze in Kraft. Das Nähere ist aus unserm Verkehrsanzeiger und dem österr. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 11. Juni 1913. (1597)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-österreichisch-ungarischer Verband.

Die Gültigkeit der Tarife, Teil II, Hefte 3 und 4 wird bis Ende September 1913 verlängert.

Dresden, am 11. Juni 1913. (1598)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1913 wird die Station Großbodungen in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 g und 3 h für Steinsalz als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 11. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Der am 1. Juli 1913 in Kraft tretende Nachtrag 4 gilt für Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen nicht vom 1. August, sondern erst vom 1. September 1913 ab.

Altona, den 10. Juni 1913. (1588)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 wird in den Ausnahmetarif 5 a ein Frachtsatz von 56,5 ₰ für 100 kg für Pflastersteine von Furschenbach nach Metz aufgenommen.

Straßburg, den 11. Juni 1913. (1606)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr, Tarifheft 1 vom 1. April 1911.

Am 1. Juli 1913 treten neue Frachtsätze des Sp.-T. III in Kraft. Sie sind aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, Wien, zu ersehen. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 11. Juni 1913. (1596)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.
Tarif, Teil II, vom 1. Januar 1911. Änderungen und Ergänzungen.

I. Mit Gültigkeit vom 14. August 1913 gelangen nachstehende Änderungen zur Durchführung.

Auf Seite 91 ist im Ausnahmetarif 13 die Artikelbezeichnung der Abteilung I wie folgt abzuändern:

Abteilung I: Petroleum, gereinigt (raffiniert), sowie sonstige Öle, mineralische, der Pos. O—4—a), mit Ausnahme von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) und Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl);
Mineralteer aus Pos. O—4—a);
Petroleumkoks (Asphaltkoks) aus Pos. R—7;
Petroleumpech aus Pos. P—10;
Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron);
Petroleumrückstände;
Schmieröle der Pos. O—4—c).

Auf derselben Seite sind abzuändern die Frachtsätze der

	Abteilung I	Abteilung II
Von Boryslaw-Tustanowice nach Lindau-Reutin . auf	314	348
von Drohobycz nach Lindau-Reutin . . . . auf	313	346
von Peczenizyn - Szczepanowski nach Lindau-Reutin auf	349	386

zu streichen:

Lisko Lukawica, Lubience, Mikolajow-Drohowyze, Posada-Chyrowska und Sambor samt den dazu gehörigen Frachtsätzen.

Ferner sind zu streichen:

auf Seite 21 die 10. und 11. Zeile von unten (Braunkohlenteeröle, schwere, zur Ausfuhr . . . . .), auf Seite 34 die 2. und 3. Zeile von oben (Steinkohlenteeröle, im Falle der Ausfuhr . . . .), samt den dazu gehörigen Eintragungen und auf Seite 91 in der Überschrift: „Ausnahmetarif 13 †)" das Zeichen †) und die dazu gehörige Fußnote: „†) Gültig bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1913."

II. Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen nachstehende Frachtsätze im Ausnahmetarif 13 zur Einführung:

	Abteilung I	Abteilung II
Von Sanok nach Lindau-Reutin	276	308

Wien, am 9. Juni 1913. (1590)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr (Nordfriesische Inseln).

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 1 zum Tarif in Kraft. Er enthält neue Preistafeln für den Verkehr mit Westerland (Sylt). Die Preise der über Hoyerschleuse gültigen Fahrkarten sind infolge Ermäßigung der Anteile für die Strecke Munkmarsch-Westerland-Kampen herabgesetzt worden.

Altona, den 10. Juni 1913. (1591)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Verdingungen.

Die Tischler- und Anschlägerarbeiten zum Bau des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Pankow-Schönhausen sollen öffentlich verdungen werden.

Los I: Tischlerarbeiten.
Los II: Decken- und Wandbekleidungen.
Los III: Anschlägerarbeiten.

Angebote sind bis Freitag, den 20. Juni 1913, vormittags 9½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 431, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage ebendaselbst. Zuschlagsfrist bis zum 15. August 1913.

Berlin, den 5. Juni 1913. (1592)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich der 4 eisernen eingleisigen Überbauten für die Unterführung der Potsdamer Chaussee in Km. 1 + 82 der südlichen Umgehungsbahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 4,40 ℳ ohne Zeichnungen oder von 5,50 ℳ mit Zeichnungen, soweit der Vorrat reicht, von der Königl. Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für die eisernen Überbauten der Potsdamer Chaussee" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Mittwoch, den 2. Juli 1913, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Michendorf, den 10. Juni 1913. (1593)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Los 2. Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion, etwa 1450 t zum Bau der Straßenunterführung B im Zuge der Straße 5 des Bebauungsplanes für den westlichen Teil des Tempelhofer Feldes bei Berlin in Km. 22,3 + 32 der Berliner Ringbahn, soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 1. Juli d. J., vormittags 11½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 5,00 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebotshefte mit Zeichnungen werden zum Preise von 9,00 ℳ für das Stück abgegeben, auch sind die Zeichnungen im technischen Bureau, Zimmer Nr. 364, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 102. Bahnmeisterei Tempelhof-Ringbahn.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 5. Juni 1913. (1599)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Maurer-, Asphalt-, Zimmer-, Staker-, Dachdecker-, Klempner-, Tischler-, Schlosser-, Glaser- und Anstreicherarbeiten sowie der Abortanlagen zum Neubau des Stellwerksgebäudes „St" zwischen Beelitz (Stadt) und Michendorf soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,90 ℳ ohne Zeichnung oder von 2,40 ℳ mit Zeichnung von der Königl. Eisenbahnbauabteiung in Michendorf, Potsdamer Straße Nr. 2a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf das Stellwerk St" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 27. Juni 1913, vormittags 11 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 10. Juni 1913. (1594)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 21 Losen.

Besichtigung bei der Oberbau-Werkstätte in Utrecht vom 16. Juni bis zum 8. Juli von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen). Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 8. Juli 2 Uhr nachm. portofrei an die I. Abteilung des Zentraldienstes obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Utrecht, den 7. Juni 1913. (1595)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 46. | 18. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Brückenprüfungswagen.

Bei den alljährlich vorzunehmenden Prüfungen der eisernen Brücken und namentlich bei den alle fünf Jahre zu wiederholenden Hauptprüfungen, mit denen Belastungsproben zu verbinden sind, ist es als ein Übelstand empfunden worden, daß die zu den Prüfungen notwendigen Apparate und Geräte stets von einer Prüfungsstelle zur anderen befördert werden müssen. Durch die Beförderung im Packwagen der Züge und durch Abtragen der umfangreichen und schweren Apparate und Geräte von dem nächstgelegenen Bahnhofe nach der Prüfungsstelle entstehen, wie die Erfahrung gelehrt hat, häufig Verschleppungen, Verluste, Beschädigungen und daher auch nicht unbedeutende Ausgaben für Löhne, Ausbesserungen und Ergänzungen.

Im Direktionsbezirk Breslau und, soweit bekannt, auch in wenigen anderen Direktionsbezirken hat man daher seit einigen Jahren mit Erfolg einen sogenannten Brückenprüfungswagen eingeführt, in dem sämtliche zu Brückenprüfungen und Belastungen notwendigen Apparate und Geräte untergebracht sind und der von seinem ständigen Stationsorte nach den Brückenprüfungsstellen entweder mit den fahrplanmäßigen Zügen oder mit den zu den Prüfungen benötigten Belastungsmaschinen befördert wird.

Zum Brückenprüfungswagen im Breslauer Bezirk ist ein ausrangierter Wagen IV. Klasse neu hergerichtet worden. Der Innenraum ist durch eine leichte Trennungswand in zwei Abteile geteilt, von denen der größere die Apparate und Geräte enthält und der kleinere dazu dient, die bei den Prüfungen ermittelten Ergebnisse zusammenzustellen und unmittelbar in die Brückenbücher einzutragen. In dem Apparate- und Geräteraum befinden sich u. a. sämtliche Klopschschen, Griotschen und Bonsackschen Durchbiegungsmesser, mehrere Spannungsmesser der Systeme Manet-Rabut und Balke, ein Nivellierinstrument, mehrere Leitern, Latten, Böcke, Werkzeuge und schließlich die erforderlichen Signalscheiben zur Deckung des Belastungszuges und die Zugsignale und Laternen.

Sämtliche Gegenstände haben, um die Übersicht zu erleichtern, ihren ganz bestimmten Platz im Wagen, sind inventarisiert und mit Gebrauchsanweisungen versehen und müssen nach Gebrauch wieder ordnungsmäßig an ihren Platz gebracht werden.

In dem kleineren, dem sogenannten Aufenthaltsraum für das Prüfungspersonal befinden sich ein Tisch, zwei Stühle, eine Waschvorrichtung, Kleiderriegel und als ein sehr wichtiges Zubehör ein tragbarer Hilfsfernsprecher mit großem Wecker, der an die Fernsprechleitung der Strecke angeschlossen werden kann, damit die nächstgelegenen Bahnhöfe sich mit dem bei den Prüfungen beschäftigten Personal im Notfalle in Verbindung setzen können. Beide Abteile sind durch einen in der Trennungswand angebrachten eisernen Ofen heizbar. Für die Benutzung des Wagens und seines Inhaltes wurde bei seiner Einführung eine besondere Dienstvorschrift aufgestellt, die ungefähr folgende Bestimmungen enthält: Die Apparate und alle sonstigen Hilfsmittel und Geräte zur Prüfung der eisernen Brücken werden ständig in dem Brückenprüfungswagen aufbewahrt. Der Wagen führt die auf beiden Langseiten außen angebrachte Bezeichnung „Brückenprüfungswagen" und ist in Breslau Hptbf. stationiert. Die Abgabe einzelner Apparate aus dem genannten Wagen an die Betriebsämter und Bauabteilungen findet nicht statt, es ist daher die Überweisung des Wagens rechtzeitig bei der Direktion zu beantragen. Die Beförderung erfolgt bis zu dem der Prüfungsstelle zunächst gelegenen Bahnhof sowie auch zurück mit Personenzügen, denen er angehängt wird, oder als Sonderzug mit den Belastungsmaschinen. Diese befördern sodann den Wagen bis zur Prüfungsstelle. Die Einstellung in Güterzüge ist unzulässig, weil durch Stöße und Erschütterungen die feineren Meßapparate beschädigt werden können. Bei Übernahme des Wagens hat sich der Vertreter des Betriebsamts oder der Bauabteilung an der Hand des im Wagen befindlichen Verzeichnisses von der Vollständigkeit des Inventars und dem gebrauchsfähigen Zustande der Meßapparate und sonstigen Instrumente zu überzeugen und vor der Rücksendung eine entsprechende Bescheinigung im Inventarienverzeichnis abzugeben. Nach Beendigung der Belastungsproben ist der Wagen zu verschließen und, sofern er nicht unmittelbar einem anderen Amt zugeführt werden soll, an die Wagenwerkmeisterei Breslau Hptbf. zurückzusenden. Ein Schlüssel zu dem Wagen ist jedem Amte zu überweisen. Um unnötige Transporte zu vermeiden, haben sich die Ämter über den Zeitpunkt der Benutzung des

Wagens gegenseitig zu verständigen. Der Brückenprüfungswagen hat sich im Direktionsbezirk Breslau bewährt. Ein gleicher Wagen dürfte sich auch in allen anderen Direktionsbezirken mit Ausnahme von Berlin, wo der dichte Zugverkehr die Verwendung verbietet oder wenigstens erschweren würde, mit Vorteil verwenden lassen.

Die Vorzüge des Brückenprüfungswagens bestehen in wirtschaftlicher Hinsicht darin, daß sämtliche Apparate und Geräte, die in einem Direktionsbezirk vorhanden sind, vollzählig beisammen sind, ihr Bestand leicht zu übersehen und nachzuprüfen ist, die Apparate geschont werden und infolgedessen länger gebrauchsfähig bleiben, auch weniger leicht in Verlust geraten und in technischer Hinsicht darin, daß die Prüfungen dem besonderen Fall besser angepaßt werden können, weil große Auswahl unter den geeignetsten Apparaten vorhanden ist und somit die Prüfungen sorgfältiger und zuverlässiger vorgenommen werden können. Nicht zu unterschätzen ist in gesundheitlicher Hinsicht auch der Vorteil, daß das bei den Prüfungen tätige Personal bei plötzlich eintretenden starken Regengüssen Schutz im Wagen finden kann. Die Kosten für die Instandsetzung und Umänderung des Wagens, die innere Einrichtung und Ergänzung der Inventarien haben ungefähr 2500 ℳ betragen.

Nixdorff, Regierungs- und Baurat.

Erhöhte schwedische Erzausfuhr und die Bahn Luleå-Narvik.

Im Zusammenhang mit dem Finanzplan für die allgemeine Volkspensionsversicherung wurde beim schwedischen Reichstag von der Regierung eine neue Abmachung mit der Luossavaara-Kirunavaara A. B., der A. B. Gellivare Malmfält und der Trafik A. B. Grängesberg-Oxelösund in Vorschlag gebracht und von diesem auch genehmigt, wonach die Gesellschaft außer den im Jahre 1907 und 1908 vertragsgemäß bis 1932 zugestandenen Erzmengen in den Jahren 1913—32 im ganzen weitere 31 Millionen Tonnen, davon 21,6 Millionen in Kirunavaara und 9,4 Millionen in Gellivare von 300 000 t im Jahre 1913 steigend bis zu je 1,9 Millionen Tonnen in den Jahren 1921—32 brechen darf. Dementsprechend verpflichtet sich der schwedische Staat, auf der Bahnstrecke Svartön (Hafen von Luleå) bis Riksgränsen die gleichen Mengen mehr zu befördern. Über eine Anteilnahme des Staates am Gewinn der Gesellschaft, über die Verteilung des Verkehrs nach beiden Richtungen der Bahnstrecke, über ein späteres Ablösungsrecht des Staates an den Erzfeldern werden besondere Bestimmungen vorgesehen.

Man hatte bisher, wie im Lauf der letzten Jahre verschiedentlich in der Presse zum Ausdruck kam, gegen eine erhöhte Erzausfuhr Bedenken gehabt, da man für die Eisenindustrie im mittleren Schweden bei den dortigen begrenzten Erzvorräten bald andere Bezugsquellen in Anspruch nehmen zu müssen glaubte und da man anderseits eine zu baldige Erschöpfung der Erzreichtümer in Norrbotten befürchtete. Die Erzlager in Kirunavaara und Gellivare haben sich jedoch nach neueren Untersuchungen als wesentlich reichhaltiger herausgestellt, als man bisher annahm. Nach einem abschließenden Bericht von Professor Petersson darf der ganze Erzvorrat des der Gesellschaft zugestandenen Teiles von Kirunavaara, der im Jahre 1907 noch auf 480 Millionen Tonnen geschätzt wurde, nunmehr auf 525 Millionen und der ganze dortige Erzvorrat auf 740 Millionen geschätzt werden. Während man für Gellivare 1907 bis zu einer bestimmten Tiefe noch 50 Millionen annahm, darf man bis zur gleichen Tiefe nach neueren Ergebnissen 70 Millionen annehmen und das ganze Erzvorkommen auf 233 Millionen Tonnen schätzen. Das Erzvorkommen in Grängesberg wurde nach neueren Untersuchungen auf 67,5 Millionen Tonnen bis zu 500 m Tiefe und auf 142 Millionen Tonnen bis zu 1000 m Tiefe abgeschätzt. Auch hat der Staat im Jahre 1907 und 1908 an Menge und Beschaffenheit bedeutende weitere Erzfelder erworben, deren Berechnungen auf weit über 100 Millionen Tonnen sich belaufen, die er aber allerdings auf Grund einer Abmachung mit der Grängesberg A. B. vorderhand nicht für Ausfuhr verwerten darf.

Die für den Erztransport angelegten Staatsbahnen können die angegebene Transportmehrung noch übernehmen, und die dem Energiebedarf der Bahn dienende kostspielige Porjuswasserkraftanlage ist noch bei weitem nicht voll ausgenutzt, so daß der Erhöhung des Erztransportes Hindernisse nicht im Wege liegen.

Die bisherige starke Einschränkung der norrländischen Erzausfuhr hat der schwedischen Eisenindustrie, zu deren Gunsten sie gedacht war, eher Schaden als Nutzen gebracht, da das Ausland, insbesondere Deutschland, sich für seine in den Kohlenbezirken befindlichen Eisenwerke Erz zu verschaffen gezwungen ist und seinen Bedarf bei der für norrländisches Erz gegebenen Einschränkung teils aus sonstigen Auslandsfundstätten, teils aber aus dem mittleren Schweden deckt, wo die Ausfuhr der unter 0,1 % Phosphor haltenden, zur Herstellung von feineren Stahlsorten mittels Holzkohle geeigneten Stahlsorten der heimischen Eisenindustrie erst recht bedenklich werden kann. Diese Eisenindustrie betätigt sich gerade in der Herstellung solcher feiner Stahlsorten trotz des ausländischen Wettbewerbs mit besonderem Erfolg. Bei dem Mangel des Landes an Steinkohlen wird dies auch so bleiben, solange nicht bei größerer Freigabe der zurzeit noch größtenteils vom Staat beanspruchten Wasserfälle sich der elektrische Schmelzofen einbürgert. Nebenbei bemerkt ist jetzt auch für Kiruna auf Grund der hier gegebenen günstigen Bedingungen das Konzessionsansuchen für eine elektrische Schmelzofenanlage unter Bezug der elektrischen Energie von der staatlichen Porjuswasserkraftanlage bei der Regierung eingereicht worden.

Von einer größeren Freigabe norrländischen Erzes erwartet man ein Abflauen der ausländischen Interessen für die Erzfundstätten des mittleren Schwedens, wo die Erzausfuhr in den letzten Jahren für einzelne nicht durch das Übereinkommen vom Jahre 1907 zwischen Staat und Grängesberg A. B. kontrollierte Grubenfelder außerordentlich zugenommen hat und ein Grubenfeld nach dem andern an das Ausland verkauft wurde.

Aber auch aus kaufmännischen Gesichtspunkten glaubt man jetzt eine erhöhte Erzausfuhr zulassen zu sollen, da man von der nächsten Zukunft nicht eine derartige Preissteigerung für die hier in Frage stehenden Erzsorten (Erz von Kiruna hat etwa 58—63 % Eisen und 2—3% Phosphor und Erz von Gellivare etwa 65—68 % Eisen und 0,5—1,2 % Phosphor) erwarten zu dürfen glaubt, daß sich die beobachtete Zurückhaltung in der Erzförderung als einträglich erweisen würde. Man fürchtet vielmehr, daß der Markt für fragliches Erz künftig eher ungünstiger werden könnte. Man glaubt, durch erhöhte Erzausfuhr sich eher dem Bedarf des Auslandes, insbesondere dem Deutschlands, anpassen zu können, und hält dies auch im Interesse des Staates für außerordentlich wichtig, da ja der Staat zu gelegener Zeit zu einer Einlösung der Erzfelder kommen könnte. Der Staat hat sich nämlich das Recht vorbehalten, unter gewissen Bedingungen im Jahr 1932 die jetzt der Gesellschaft gehörigen Erzvorkommen in Gellivare und Kirunavaara zu erwerben. Diese Erzvorkommen bestehen überwiegend aus sehr eisenhaltigen, aber auch phosphorreichen Erzen, deren Verwendung eine verhältnismäßig begrenzte ist. Sie können nämlich mit Vorteil nur für einen bestimmten metallurgischen Prozeß, das sogenannte Thomasverfahren, gewöhnlich in Mischung mit eisenarmen (etwa 30—35 %), aber phosphorreichen (etwa 1 %) sog. Minetteerzen, von denen sich un-

geheure Mengen in Luxemburg, Lothringen und den angrenzenden Teilen Frankreichs finden, verwendet werden. Die Eisenbezirke in Rheinland-Westfalen, wo diese phosphorreichen Erze verarbeitet werden, brauchen das norrländische eisenreichere Erz, um den Eisengehalt ihrer Hochöfenbeschickungen zu erhöhen. Sie verbrauchen jetzt den größten Teil, etwa 75 %, von Norrbottens Eisenausfuhr, ohne jedoch ihren ganzen Bedarf damit decken zu können. Da aber hinwiederum keine Schwierigkeiten bestehen, von anderer Seite Erz mit niedrigerem Phosphorgehalt zu bekommen, so neigt die Eisenindustrie in diesen Bezirken dazu, sich von Norrlands Erzen unabhängig zu machen und die Anwendung des sog. basischen Martinverfahrens, bei welchem Erz hohen Phosphorgehaltes nicht erforderlich ist, zu erweitern. Dabei hat die Gesellschaft schon wiederholt auf Anfragen von Abnehmern wegen weiterer Erzlieferungen ablehnenden Bescheid geben müssen. Man muß daher befürchten, daß auf diese Weise bis zum Jahre 1932, in dem der Staat Alleineigentümer der norrländischen Gruben sein könnte, die Möglichkeit einer erhöhten Verwendung dieser Erze eingeschränkt und der Preis für phosphorreiche Erze auf Grund geminderter Nachfrage gesunken sein könnte. Eine Erhöhung der Ausfuhr könnte dagegen die Wirkung haben, daß die Werke, welche phosphorreiches Erz verwenden, weiterbestehen und sogar erweitert werden könnten, und daß für norrländische Erze damit vermehrte Absatzmöglichkeiten und zufriedenstellendere Preise gesichert werden könnten.

Man verspricht sich von der erhöhten Erzausfuhr für die Jahre 1913—32 einen günstigen Einfluß auf die schwedische Handelsbilanz, die um über 400 Millionen Kronen gebessert würde, und damit eine günstige Wirkung auf das Gleichgewicht des Staatshaushaltes.

Die Ausgaben, die der Staat für die Vermehrung der Erzausfuhr machen müßte, wären 4 Millionen Kronen für rollendes Material und 1,16 Millionen für Verstärkung der Kraftleitung Porjus-Gellivare und für Regulierung des Luleälf zur Vermehrung der Wassermenge am Porjuskraftwerk. Die Staatseinnahmen dagegen würden 238,5 Millionen, also innerhalb des genannten 20jährigen Zeitraumes etwa 12 Millionen jährlich entsprechend einer Einnahme von etwa 7,7 Kr. für die Tonne Erz betragen.

Die Leistungsfähigkeit der Linie Kiruna-Riksgränsen beträgt unter den jetzigen Verhältnissen bei Beibehaltung des Dampfbetriebs nicht mehr als 3 Millionen Tonnen im Jahr. Sollen entsprechend den neuen Abmachungen und einschließlich der Transporte für die Tuolluvaara A. B. schon 1913 um 100 000 t und 1914 um 200 000 t mehr befördert werden, so muß einerseits die Abmachung so schnell wie möglich in Vollzug gesetzt werden, anderseits aber die Umlaufzeit der Wagen möglichst gemindert und der Transport gleichmäßig auf die verschiedenen Monate aufgeteilt werden. Aber auch unter diesen Voraussetzungen müßte schon im Jahre 1914 eine Vermehrung des rollenden Materials für 500 000 Kr. statthaben. Wenn einmal der elektrische Betrieb eingeführt sein wird, wird das Verkehrsvermögen der Strecke Kiruna-Riksgränsen ein wesentlich größeres sein und sich auf 5 Millionen Tonnen im Jahr, mit welcher Höchstmenge die Bahnverwaltung in ihrem Transportplan gerechnet hat, steigern. Dabei ist dann vorausgesetzt, daß die Transporte so über die verschiedenen Monate verteilt werden, daß sie mit 12 täglichen Zügen bei 300 Transporttagen bewältigt werden können. Für die nach früherer Abmachung berechnete größte Transportmenge von 3 850 000 t im Jahr war eine tägliche Zugzahl zwischen 9 und 12 je nach Jahreszeit angenommen.

Saller.

Die Verhältnisse der österreichischen Staatsbahnen.

Wie bereits in der vorigen Nummer kurz mitgeteilt, hielt der österreichische Eisenbahnminister im Budgetausschusse des Abgeordnetenhauses eine längere Rede, aus der wir folgendes hervorheben:

Er leitete seine Ausführungen mit einer Erörterung der wichtigsten Ziffern des Staatsvoranschlages des Eisenbahnministeriums für das Jahr 1913 ein, welcher auf der Ausgabenseite einen Gesamtbetrag von 840 Millionen und in der Bedeckung einen Gesamtbetrag von 887 Millionen aufweist, so daß sich ein Überschuß von 47 Millionen ergibt. Wenn man den diesjährigen Voranschlag mit dem Voranschlag von 1912 vergleiche, ergebe sich auf der Erfordernisseite ein Mehr von 42½ Millionen, bei der Bedeckung das erheblichere Mehr von 49 Millionen, so daß der Voranschlag für 1913 mit einem um 6½ Millionen günstigeren Betrage abschließt als der Voranschlag von 1912. Der Minister besprach hierauf einzelne wichtige Posten des Voranschlages und erörterte zunächst in dieser Hinsicht das Erfordernis an Beiträgen zu den Altersversorgungsanstalten und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen, welches zusammen den außerordentlich hohen Betrag von 47 Millionen, sohin gegenüber dem Voranschlage von 1912 ein Mehr von 2,7 Millionen ergibt.

Bei dem wichtigsten Titel „Staatsbahnbetriebe" zeige sich eine Steigerung der Ausgaben von 38 Millionen, welche sich zum Teil ergebe aus Mehrausgaben bei den persönlichen Bezügen, zum Teil aus einer Erhöhung der sachlichen Ausgaben, von welch letzteren aber 24 Millionen auf die Erhöhung der Erwerbsteuer entfallen. Eine weitere Erhöhung zeige die Post „Materialverbrauch", was hauptsächlich darauf zurückzuführen sei, daß besonders das Erfordernis für Kohle eine Erhöhung von 4,5 Millionen aufweise, obwohl sehr günstige und glücklicherweise auf viele Jahre hinaus lautende Abschlüsse in früheren Jahren gemacht worden seien. Bei den Einnahmen ergebe sich ein Mehr von ungefähr 49,1 Millionen. Die ersten Monate dieses Jahres haben sich verkehrspolitisch minder günstig angelassen. Die traurigen Ursachen dieser Erscheinung seien allgemein bekannt. Aber man könne wohl aussprechen, daß die Verhältnisse sich langsam zu bessern beginnen, und daß man einer — mit Ausnahme gewisser Bereiche der Produktion — nicht ungünstigen Konjunktur entgegengehe, so daß zu rechnen sei, daß die veranschlagten Einnahmen erreicht werden. Frühere Erfahrungen hätten die Staatsbahnverwaltung veranlaßt, der Zuverlässigkeit der Veranschlagung erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden. Der Minister erörterte dies im einzelnen und bemerkte, daß neben der Zuverlässigkeit des Voranschlags vor allem auch die größte Wirtschaftlichkeit hierbei im Auge zu behalten sei. Ein drittes Moment, das sich die Verwaltung bei Aufstellung des Voranschlags vor Augen hält, seien Einrichtungen des Dienstes selbst. Im Laufe der Jahre seien eine Reihe von Maßnahmen getroffen worden, welche immerhin danach angetan wären, eine Vereinfachung und Verbilligung des Dienstes herbeizuführen. Es sei bekannt, daß speziell auf dem Gebiete des Fahrplanwesens in den letzten Jahren ganz außerordentliche Fortschritte gemacht wurden. Es sei seit Jahren das Bemühen des Eisenbahnministeriums, durch Ergänzung des Fahrplanes die Verkehrsmöglichkeit zu erleichtern und durch Kürzung der Fahrzeiten die schnellere Erreichung des Fahrzieles zu ermöglichen. Auch in sonstiger Beziehung sei die Eisenbahnverwaltung nicht müßig gewesen. So sei eine ganze Reihe von Krankenwagen angeschafft worden; ebenso seien außerordentlich gute Reinigungsapparate in den Stationen aufgestellt worden, und auf diesem Wege bewege sich die Verwaltung auch weiter. Von ausschlaggebender Bedeutung für die Aufstellung des Budgets seien auch alle jene Vorkehrungen, die danach angetan sind, Personalersparnisse im guten Sinne des Wortes herbeizuführen. Es sei wiederholt darauf hingewiesen worden, daß es eine wichtige Aufgabe der Verwaltung sei, durch mechanische Anlagen Menschenkraft dort, wo sie an und für sich entbehrlich ist, zu ersetzen. Speziell mit den mechanischen Bekohlungsanlagen, die in einer Reihe von Stationen erprobt wurden, seien die besten Erfahrungen gemacht worden. Die Kosten dieser Anlagen seien eigentlich nicht sonderlich erhebliche. Sie schwanken zwischen 70 000 und 150 000 Kr. Anderseits betrage die Verzinsung der in diesen Anlagen aufgewendeten Gelder 6, 10, 15 und je nach den lokalen Verhältnissen sogar 20 %.

Der Minister wendet sich hierauf der Besprechung der reorganisatorischen Maßnahmen zu. Als eine seiner wichtigsten Aufgaben betrachte er die Regelung des Eisenbahnfachbildungswesens. In einer Reihe von Landeshauptstädten, in Linz, Prag und Lemberg, seien Eisenbahnfachkurse neu eingerichtet worden, aus denen dasjenige Beamtenpersonal hervorgehe, das im mittleren Betriebsdienste zu verwenden sei. Vielleicht ebenso wichtig sei die im Zuge befindliche Errichtung von Bahnmeisterschulen. Auch die Ausbildung der Betriebsleiter, die als Vorstände der Lokalbahnen zu wirken und sämtliche technische Dienstzweige in sich zu vereinen haben, mache sich das Eisenbahnministerium

zur besonderen Pflicht. Endlich befinde sich eine Reform des Instruktionswesens im Zuge. Der Minister kam weiter auf die Reform des Zahlungs- und Kassenwesens zu sprechen. Es sei im Laufe dieses Jahres eine Liquidierungsstelle für die Ruhe- und Versorgungsgenüsse der Staatsbahnbediensteten mit dem Sitze in Wien errichtet worden. Die Auszahlung erfolge im Wege der Postsparkasse. In Erwägung stehe auch die Reform des gesamten Zahlungsgeschäfts, welches die Eisenbahnverwaltung zu versehen habe. Auch dieserhalb seien die Vorarbeiten bereits fertiggestellt, und er glaube, es werde möglich sein, in kurzer Zeit die bisher übliche direkte Dotierung der einzelnen Stationskassen mit Bargeld dadurch entbehrlich zu machen, daß die Stationskassen an die Postsparkasse angeschlossen werden. Weiter sei eine Reorganisierung des Bahnerhaltungs- und Bahnaufsichtsdienstes im Zuge. Der Gedanke, den die Eisenbahnverwaltung dabei verfolge, sei, die technischen Organe von allen minderwertigen Arbeiten zu entlasten. Die Vorräte an Schienen und sonstigem Material müßten erheblich eingeschränkt werden.

Ganz besonders hervorragend seien die Fortschritte auf dem Gebiete der Reform des Güterzugfahrplans. Es seien bereits 178 Fernzüge mit 150 Zielstationen eingerichtet; die Eisenbahnverwaltung hoffe, am 1. Mai k. J. damit zu Ende zu sein. Bezüglich der Frage der Wagenbeistellung seien die Übelstände bereits wesentlich vermindert.

Die von einem Abgeordneten angeregte grundsätzliche Abtrennung des Lokalbahnbetriebes vom Hauptbahnbetriebe sei nicht leicht durchzuführen, weil Hauptbahn- und Lokalbahnbetrieb bei der Gemeinsamkeit des Personals, der Fahrbetriebsmittel und der Materialversorgung ständig ineinandergreifen. Doch habe das Eisenbahnministerium in Übereinstimmung mit dem der erwähnten Anregung zugrundeliegenden Gedanken dem Lokalbahnbetrieb eine besondere Pflege zuteil werden lassen, indem es für diesen Betrieb eine sehr energische Lokalkontrolle einrichtete. Zu diesem Zwecke sei eine Kommission aus den besten, im Lokalbahnbetrieb erfahrenen Beamten im Ministerium gebildet worden, die die Lokalbahnen unter besondere Aufsicht nehme und schon an Ort und Stelle die notwendigen Anordnungen treffe. Die damit bisher erzielten Erfolge könne man nur als gute bezeichnen.

Der Minister wendete sich hierauf der Frage der Aufbesserung der Bezüge des Personals zu und teilte mit, daß eine Reihe von Maßnahmen für das laufende Jahr bereits durchgeführt sei. Dazu habe die Regierung noch eine Reihe weiterer Maßnahmen beschlossen, die noch im laufenden Jahre in Wirksamkeit treten sollen. Unter diesen Maßnahmen kommen zunächst jene in Betracht, die ihrem Wesen nach, weil sie die Beamten betreffen, in engen Zusammenhang mit dem Zustandekommen der Dienstpragmatik gebracht werden müssen. In dieser Richtung schwebe der Regierung die Erhöhung der Endbezüge der gegenwärtigen Beamten der siebenten und sechsten Dienstklasse durch Gewährung von Zulagen von 400 Kr. vor, wodurch die Gleichheit mit den Staatsbeamten hergestellt werden soll. Außerdem stehe in Erwägung die Einführung von Übergangsbestimmungen für die Beförderungsfristen im Status III (Beamte ohne vollständige Mittelschulbildung), endlich die Gewährung eines Adjutums von 50 Kr. monatlich an Volontäre, das ihnen schon nach Antritt ihres Dienstes zukommen soll, während sie bisher ein Adjutum erst nach Ablegung der Telegraphenprüfung erhielten. Als eine weitere Maßnahme für das laufende Jahr sei der Härtenausgleich, und zwar für diejenigen Unterbeamten gedacht, die vermöge ihres vorgeschrittenen Lebensalters voraussichtlich nicht mehr in die Lage kommen werden, den ihnen pragmatisch zugedachten Höchstgehalt zu erreichen. Für die Diener sei eine Erhöhung der Endgehalte, jedoch mit der Einschränkung auf gewisse besonders qualifizierte Verwendungskategorien, beabsichtigt. Eine allgemeine Erhöhung würde auch der Auffassung nicht entsprechen, wie sie im Personal vorwalte. Endlich soll für das Lokomotivpersonal eine Verbesserung der Bezüge insofern eintreten, als eine Erhöhung der Materialersparnisprämie geplant und auch eine Erhöhung des Stundengeldes für Verschieber in Aussicht genommen sei. Weiter sei in Aussicht genommen, mit den Lohnerhöhungen nach Maßgabe des Bedürfnisses fortzufahren. Für alle diese Maßnahmen zusammengenommen werde für das zweite Halbjahr 1913 die Tangente von 3 Mill. Kr. des sich ergebenden Jahreserfordernisses von 6 Mill. Kr. erforderlich sein. Alle diese Maßnahmen bilden den Gegenstand einer Nachtragsvorlage zum Budget des laufenden Jahres. In weiterer Frist sei für das Jahr 1914 eine Aufwendung für die Staatsbahnbediensteten von 4 Mill. Kr. und für 1915 eine solche von 5 Mill. Kr. in Aussicht genommen. Das alles zusammengerechnet mache ein Erfordernis von 15 Mill. Kr. aus, womit die Regierung aber die Aktion zur Besserstellung der Bahnbediensteten als endgültig abgeschlossen erklären müsse.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Regierungsjubiläum des Kaisers.** Über die in Eisenbahnkreisen aus diesem Anlaß veranstalteten Festlichkeiten und über die aus demselben Anlaß verliehenen Auszeichnungen, soweit sie für die Eisenbahnkreise von Interesse sind, werden wir demnächst zusammenhängend berichten.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Auf Grund der Schlußbestimmung in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 3. d. Mts. einige Änderungen der Nummern Ia, Id und III verfügt:

Ia. In den Eingangsbestimmungen A. Sprengmittel sind in der 1. Gruppe a) Lignosit III, Prosperit und Gelatine-Westfalit III, IV usw., in der 1. Gruppe d) Raschit II und in der 2. Gruppe b) Wetter-Persalit, nachgetragen. Im Abschnitt 𝔄 sind für Patronen aus Raschit II besondere Verpackungsvorschriften getroffen.

Id. Für die Beförderung von verdichtetem Wasserstoff sind Behälter von mehr als 2 m Länge und mehr als 21 cm innerem Durchmesser zugelassen.

III. Für Kesselwagen zur Beförderung von Benzin und von Schwefelkohlenstoff sind wegen der leichten elektrischen Erregbarkeit dieser Stoffe Sicherheitsmaßnahmen vorgesehen.

Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 32 des Reichs-Gesetzblattes vom 12. d. M. hervor.

— **Betriebsergebnisse der Reichseisenbahnen im Rechnungsjahr 1912.** Die Gesamteinnahme aus dem Betrieb der Reichseisenbahnen und der mitverwalteten Wilhelm-Luxemburg-Bahnen hat sich von 142 584 195 ℳ im Jahre 1911 auf 155 104 992 ℳ, demnach um 8,78 %, erhöht. Von der Gesamteinnahme des Rechnungsjahres 1912 kamen 20,78 % auf den Personen- und Gepäckverkehr, 70,98 % auf den Güterverkehr und 8,24 % auf die sonstigen Einnahmen. Die Gesamtbetriebsausgabe ist von 100 430 420 ℳ im Jahre 1911 auf 104 264 372 ℳ, d. h. um 3,82 %, gestiegen. Die persönlichen Ausgaben (ausschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) haben sich von 48 309 525 ℳ auf 50 581 629 ℳ = + 4,70 % vermehrt. Die Mehrausgaben persönlicher Natur entstanden im wesentlichen durch Vermehrung der Etatsstellen einzelner Beamtenklassen, Erhöhung des Lohntarifes der Betriebsarbeiter, Mehraufwand für Unterstützungen, Pensionen, Witwen- und Waisengelder sowie durch Erhöhung der Beiträge zu den Pensionskassen. Die sächlichen Ausgaben sind im ganzen von 52 120 895 ℳ auf 53 682 743 ℳ = + 3,00 % gestiegen. Mehraufwendungen entstanden hauptsächlich durch die Erhöhung des Lohntarifs der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, durch größere Ausgaben für Kohlen, Bezug von Wasser und Elektrizität aus fremden Werken, Steuern, Haftpflicht- und Transportentschädigungen sowie durch vermehrte Beschaffung von Ersatzfahrzeugen. Von der Gesamtbetriebsausgabe entfielen 48,51 % auf die persönlichen und 51,49 % auf die sächlichen Ausgaben.

Der Betriebsüberschuß betrug im Rechnungsjahr 1912 50 840 620 ℳ und ist gegen den des Vorjahres mit 42 153 775 ℳ um 8 686 845 ℳ = 20,61 % gestiegen. Diese außerordentliche Steigerung des Überschusses ist in der Hauptsache dem ungewöhnlich starken Anwachsen der Einnahmen des Güterverkehrs zu verdanken, und erst in zweiter Linie der günstigeren Gestaltung des Verhältnisses zwischen Ausgaben und Einnahmen infolge sparsamerer Wirtschaftsführung. In der Güterverkehrsziffer findet die Hochkonjunktur der Eisenindustrie und des Erzbergbaues in Lothringen, Luxemburg und dem angrenzenden französischen Gebiet sowie die Entstehung neuer und die Erweiterung bestehender Hüttenwerke ihren Ausdruck. Die Gesamtbetriebsausgaben beanspruchten 67,22 % der Einnahmen. Gegenüber 1911 mit 70,44 % hat sich daher die Betriebsziffer wesentlich verbessert. Werden von den Ausgaben die gezahlten Pachtbeträge (3 288 277 ℳ) für die vom Reiche angepachteten Bahnstrecken (Wilhelm-Luxemburg-Bahnen und Strecke Basel-Deutsche Grenze), die keine eigentliche Betriebsausgabe darstellen, abgezogen, so vermindert sich die Gesamtausgabe auf 100 976 095 ℳ und die Betriebsziffer auf 65,10 %, während zugleich der Betriebsüberschuß auf 54 128 896 ℳ steigt.

— **Eine neue Lokomotive bei den preuß.-hess. Staatseisenbahnen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 30. v. M. besagt folgendes: „Die neue G_8-Lokomotive mit Tender von 16,5 cbm Wasserinhalt ist dazu bestimmt, die infolge stark zunehmender Einstellung von 20-t-Wagen schwerer werdenden Güterzüge auch auf mittleren Steigungsstrecken ohne Vorspann zu befördern, das Durchfahren der Güterzüge auf längeren Strecken ohne Lokomotivwechsel zu erleichtern und das Verwendungsgebiet der G_{10}-Lokomotive nach Möglichkeit einzu-

schränken. Letztere erfordert nicht unerhebliche Unterhaltungskosten, besonders an Radreifen; sie wirkt auch wegen des großen Radstandes auf den Oberbau ungünstig ein und neigt in Krümmungen leicht zum Schleudern. — Mit einem Raddruck von 8 t hat sich eine ausreichende Erhöhung der Leistung der G_8-Lokomotiven nicht erreichen lassen. Es ist aber unter Anwendung des Speisewasservorwärmers gelungen, bei einem Raddruck von 8,5 t auf den Versuchsfahrten Leistungen zu erreichen, wie sie mit der G_{10}-Lokomotive bisher kaum erzielt wurden. So konnten unter Zuhilfenahme des Vorwärmers Dauerleistungen von 1250 PS. cz erreicht werden; die Dauerzugkraft betrug hier bei 12 500 kg am Tenderzughaken bei 27 km Stundengeschwindigkeit auf der Steigung 1 : 100 mit einem 111 Achsen starken Güterzuge. Der Speisewasservorwärmer hat neben der Ersparnis an Brennstoff, die mit zunehmender Beanspruchung der Lokomotive bis zu 24 % betrug (bei leichter Beanspruchung 8 %), und neben einer entsprechenden Leistungserhöhung noch den Vorteil einfacherer Bedienung der Speisepumpe und somit Entlastung des Heizers, gleichmäßigere Temperatur im Kessel und dadurch Verminderung von Undichtigkeiten sowie Verringerung der Druckabnahme während der Speisung dargetan. Außerdem wird die wesentlich geringere Abdampf- und Abgasmenge in Tunneln die Luft weniger verschlechtern und die Tunnelunterhaltungskosten verringern. — Diese Vorteile, welche die Anlagekosten des Vorwärmers in etwa 1—1½ Jahren durch Ersparnisse wieder einbringen, haben mich veranlaßt, den Anbau des Vorwärmers, soweit es nach dem Stande der Lieferungen noch angängig ist, für die neuen G_8-Lokomotiven vorzuschreiben. Bei Lokomotiven, die ihn nicht mehr erhalten konnten, soll er später in den eigenen Werkstätten unter Fortfall der Dampfstrahlpumpe auf der Heizerseite angebracht werden. — Den wirtschaftlichen und betrieblichen Vorteilen der verstärkten G_8-Lokomotive steht indessen der Nachteil gegenüber, daß die Lokomotiven mit 8,5 t Raddruck, wie die neuen Schnellzuglokomotiven, nur auf Strecken verkehren dürfen, deren Oberbau und Brücken eine genügende Tragfähigkeit besitzen." Im weiteren werden die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berichten aufgefordert, ob mit Rücksicht auf das Vorstehende der Verteilungsplan der Lokomotiven für 1913 noch einer Änderung bedarf.

— **Mustersatzungen für die Baukrankenkassen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Im Anschluß an die mit Erlaß vom 16. Mai d. J. übersandten Mustersatzungen für die „Allgemeinen Eisenbahn-Betriebskrankenkassen" hat der preußische Eisenbahnminister den Eisenbahndirektionen und dem Zentralamt nunmehr auch neue Mustersatzungen für die „Besonderen Eisenbahnbetriebskrankenkassen (für Bauten)" zugehen lassen. Die Neuaufstellung der Entwürfe zu den Mustersatzungen war durch die Einführung der neuen Reichsversicherungsordnung (R.V.O.) erforderlich geworden. Gleichzeitig wird den Direktionen, in deren Bezirk Baukrankenkassen vorhanden sind, empfohlen, bei dem zuständigen Oberversicherungsamt, dessen Entscheidung es nach Artikel 22 des Einführungsgesetzes zur R.V.O. unterliegt, ob eine Baukrankenkasse nach § 249 R.V.O. fortbestehen soll, eine Bestimmung über den Fortbestand der in ihrem Bezirk vorhandenen Baukrankenkassen unter Vorlegung der neuen Satzungen baldigst anzuregen. Nach dem angeführten § 249 R.V.O. wird auch das Maß der Leistungen für die fortbestehenden und für die neu zu errichtenden Baukrankenkassen von dem Oberversicherungsamt allein bestimmt, durch die Eisenbahndirektionen soll hierbei aber darauf hingewirkt werden, daß der bisherige Grundsatz, nicht über die gesetzlichen Regelleistungen hinauszugehen, aufrechterhalten bleibt. Die Aufsicht über die Baukrankenkassen und die sonstigen Aufgaben der Versicherungsämter, die nicht der Spruchausschuß wahrzunehmen hat, werden gemäß § 377, Absatz 3 R.V.O. der den Bau leitenden Eisenbahndirektion übertragen, jedoch mit der Maßgabe, daß bei diesen Geschäften der Vorsitzende der Krankenkasse und sein Vertreter nicht mitwirken dürfen, und daß in den Fällen, in denen nach der R.V.O. der Beschlußausschuß entscheidet, die Vertreter der Versicherten, die in den Beschlußausschuß des Bezirksausschusses der Arbeiterpensionskasse gewählt sind, mit Stimmrecht zuzuziehen sind. Als bauleitende Behörde im Sinne der neuen Mustersatzungen ist die Eisenbahndirektion anzusehen. Wenn in grundsätzlichen Fragen seitens der Oberversicherungsämter Bedenken erhoben werden, ist die Entscheidung des Ministers einzuholen.

— **Handwerkerlöhne.** Wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 22. v. M. besagt, läßt sich nach den Berichtsausführungen der Königlichen Eisenbahndirektionen nicht verkennen, daß die Verschiedenheiten, die zurzeit in der Bildung des Lohnes der im Betriebe und bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Handwerker bestehen, sachlich nicht begründet sind und daher eine einheitlichere Regelung der Lohnverhältnisse dieser Bediensteten geboten erscheinen lassen. Zu diesem Zwecke bestimmt der Erlaß folgendes: 1. Die im Betriebe und bei der Bahnunterhaltung beschäftigten Handwerker mit voller handwerksmäßiger Vorbildung (Mechaniker, Uhrmacher, Handwerker der Telegraphenwerkstätten, Weichenschlosser, Brückenschlosser, Schmiede, Tischler, Zimmerleute, Maurer, Klempner, Gärtner, ferner Handwerker der Gasanstalten, Installateure bei Gas- und Wasserleitungen usw.) sowie Steindrucker und Schneider bei der Dienstkleidungsverwaltung erhalten die ungekürzten Löhne der Handwerker der Betriebswerkstätten. Neben diesem Lohne wird den Mechanikern und Uhrmachern der Telegraphenwerkstätten eine Stellenzulage von 30 ₰ für das Tagewerk gewährt. Die übrigen Handwerker erhalten keine Stellenzulage. Für die Bestimmung des Lohndienstalters sowie der Zahl und zeitlichen Folge der Stufensätze gelten gleichfalls die für die Betriebswerkstättenhandwerker bestehenden Vorschriften. 2. Für den Fall, daß sich am Beschäftigungsorte des Handwerkers keine Betriebswerkstätte befindet, ist der Lohn gemäß früheren Bestimmungen festzusetzen. Im übrigen gelten für die Lohnbildung die vorstehenden Bestimmungen zu 1. 3. Alle Handwerker (vergl. zu 1. des Erlasses) mit nicht voller handwerksmäßiger Vorbildung (Scharwerker usw.) erhalten den Lohn der Bahnunterhaltungsarbeiter ihres Beschäftigungsortes und daneben eine Stellenzulage von 50 bis 100 ₰ für das Tagewerk. Den Betrag der im einzelnen zu gewährenden Stellenzulagen haben die Königlichen Eisenbahndirektionen festzusetzen. Für die Höhe der Zulage ist lediglich die Art der Beschäftigung maßgebend; ihre Bemessung nach Teuerungsverhältnissen oder nach dem Lohndienstalter ist nicht zulässig. 4. Der Erlaß tritt mit dem 1. Juli d. J. in Kraft. Für die Überleitung der Bediensteten in die neuen Lohnsätze sind die dieserhalb ergangenen Bestimmungen maßgebend. 5. Die neuen Bestimmungen sind den beteiligten Bediensteten rechtzeitig bekanntzugeben.

— **Eisenbahnunfall in Königsberg (Pr.)** Am 13. d. M. abends entgleiste in Königsberg, Lizentbahnhof, der vom Pregelbahnhof kommende Personenzug 237 mit der Lokomotive und vier Personenwagen bei einer Weichenkrümmung. Schwer verletzt wurden vier, leicht verletzt zwölf Personen. Drei Personenwagen wurden stark beschädigt; der Materialschaden beträgt etwa 50 000 ℳ. Vermutliche Ursache des Unfalls ist zu schnelle Einfahrt in den Bahnhof. Die amtliche Untersuchung ist eingeleitet. Der Personen- und Güterverkehr werden aufrechterhalten.

— **Güterverkehr nach Bulgarien.** Die Berliner Handelskammer macht darauf aufmerksam, daß, solange die Verkehrsbeschränkungen der serbischen Staatseisenbahnen bestehen, für Sendungen nach Bulgarien auch ein anderer Weg in Betracht gezogen werden kann, nämlich bis Semlin mit der Eisenbahn und von dort im Donau-Umschlagsverkehr mit Schiffen der k. k. priv. österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft oder der k. ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-A.-G., und zwar nach Somorit bezüglich der Güter für West- und Südbulgarien und nach Sistow bezüglich Ost- und Nordbulgariens. Sowohl in Somorit als auch in Sistow ist Anschluß an die bulgarische Staatsbahn vorhanden. Letztere hat Vorsorge für eine möglichst schnelle und anstandslose Beförderung der Güter getroffen.

— **Berliner Nord-Südbahn.** Wir entnehmen der „Straßen- und Kleinbahn-Ztg." folgendes: Der 1910 von den städtischen Behörden angenommene Entwurf für die Unterführung der Weidendammer Brücke durch die Nord-Südbahn hat geändert werden müssen. Anfangs war beschlossen worden, den Tunnel unter der stehenbleibenden Brücke herzustellen, so daß während der Bauzeit der Straßenverkehr seinen gewohnten Weg über die Weidendammer Brücke nehmen konnte. Eine Einigung mit der Strombehörde über die Aufrechterhaltung der Schiffahrt und die Hochwasserabführung während der einzelnen Baustadien war fast erzielt, als, veranlaßt durch den Bruch des Tunnels der Hochbahn an der Straße Neukölln am Wasser, nun starke Bedenken gegen die Fortführung des Straßenverkehrs über die Weidendammer Brücke während des darunter stattfindenden Tunnelbaues laut wurden. Die städtische Bauverwaltung wurde aufgefordert, in einem neuen Entwurf zu versuchen, den Verkehr während der Bauzeit über Notbrücken umzuleiten und die Weidendammer Brücke vollständig abzubrechen. Die daraufhin ausgearbeiteten neuen Entwürfe fanden die Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Danach soll der Tunnel offen in der Spree ausgeführt werden; nach seiner Fertigstellung wird die jetzige Brücke wieder errichtet, während bis dahin eine neben der jetzigen abzubrechenden Brücke errichtete Notfahrbrücke den Fuhrwerksverkehr aufnimmt, der Fußgängerverkehr über eine besondere Fußgängerbrücke geführt und der Straßenbahnverkehr über die Marschallbrücke umgeleitet wird. — Die Gesamtkosten dieser Brückenbauten sind auf etwa 1 Mill. ℳ veranschlagt, sind also nicht viel höher, als die schon früher bewilligten Kosten, wobei aber die bedeutenden Schwierigkeiten wegfallen, die sich einem Tunnelbau entgegenstellen würden, wenn die Weidendammer Brücke stehen bliebe. — Nach dem Vertragsent-

wurf wird die Nord-Südbahn an der Belle-Alliance-Straße durch die Gneisenaustraße und die Hasenheide nach Neukölln verlängert. Die ursprünglich beabsichtigte Haltestelle Kaiser-Friedrich-Platz fällt fort, so daß auf der Verlängerungsstrecke nur die Stationen Schleiermacherstraße und Hermannplatz vorgesehen sind, die aber so angelegt werden sollen, daß sie auch für die Bewohner der Hasenheide in Betracht kommen. An den Kosten für den Bau der Untergrundbahn durch die Hasenheide nimmt Neukölln zur Hälfte teil. Der Bahnhof Gneisenaustraße soll auf Kosten Berlins so gebaut werden, daß die Züge nach Neukölln unmittelbar durchgeführt werden können.

— **Personalnachrichten.** Bei den badischen Staatseisenbahnen wurde der Baurat Tegeler, Vorstand der Bahnbauinspektion III in Heidelberg, unter Ernennung zum Kollegialmitglied der Generaldirektion nach Karlsruhe versetzt und dem Inspektionsbeamten bei der Eisenbahnabteilung des Ministeriums der Finanzen Oberbauinspektor Maas die Stelle des Vorstandes der Bahnbauinspektion III in Heidelberg übertragen.

Österreich.

— **Eisenbahnunfall bei Siebenbrunn.** Am 8. d. M. ist in der Station Siebenbrunn der Staatseisenbahnstrecke Wien-Marchegg ein Vergnügungszug mit einem entgegenrollenden Wagen zusammengestoßen. Hierbei wurde die Lokomotive des Vergnügungszugs umgeworfen und ein mit Reisenden besetzter Wagen stark beschädigt. Mehrere Zugbedienstete und Reisende erlitten Verletzungen.

— **Von der Mittenwaldbahn.** Anläßlich der jüngst erfolgten Eröffnung der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Reutte hat das Eisenbahnministerium die „Association de la Presse Etrangère" in Wien zu einer Besichtigung der Strecke sowie ihres Verkehrsgebietes eingeladen. Zahlreiche Vertreter der Blätter Europas und Amerikas haben der Einladung Folge geleistet und die interessante Fahrt angetreten. Die Besichtigung der Strecke sowie der angrenzenden herrlichen Täler, Seen und Schlösser des tirolischen und bayerischen Hochlandes löste bei allen Teilnehmern Worte rückhaltloser Bewunderung aus. In Scharnitz fand die Reisegesellschaft, nachdem sie von einem Ausfluge in das wilde Gleirschtal zurückgekehrt war, eine Begrüßungsdepesche des Eisenbahnministers vor, worin der Minister dem Wunsche und der Hoffnung Ausdruck gab, daß die gemeinsame Fahrt durch Österreichs herrliches und an Naturschönheiten so überreiches Alpenland den Reiseteilnehmern in angenehmer und dauernder Erinnerung bleiben und im Auslande einen freundlichen Widerhall finden möge. An den Eisenbahnminister wurde folgendes Telegramm abgesandt: „Die heute in Reutte versammelten Mitglieder der Association de la Presse Etrangère, die Gelegenheit hatten, die Fahrt auf der neu eröffneten Strecke der Mittenwaldbahn mitzumachen, erwidern vor allem die so überaus liebenswürdige Begrüßung Eurer Exzellenz. Erfüllt von den mächtigen Natureindrücken, die ihnen auf dieser Fahrt zuteil geworden sind, beglückwünschen sie die Schöpfer und deren vortreffliche Mitarbeiter zu der Vollendung dieses wahren Juwels unter den Alpenbahnen Europas. Sie hegen die Zuversicht, daß dieser imponierenden Leistung ein ebenbürtiger Erfolg beschieden sein wird. Zugleich sagen sie besonderen Dank für die ausgezeichnete Führung, welche sie durch die von Eurer Exzellenz gewählten Herren erfahren haben."

— **Südbahn und Graz-Köflacher Bahn.** Zwischen der Südbahn und der von ihr auf Grund eines Pachtvertrages betriebenen Graz-Köflacher Bahn schweben bekanntlich schon seit geraumer Zeit Differenzen, die die Frage der Verrechnung der Schleppbahngebühren und die Unzulänglichkeit des Fahrparkes der Graz-Köflacher Bahn zum Gegenstand haben. Die Graz-Köflacher Bahn hatte hinsichtlich des erstgenannten Differenzpunktes den Klageweg betreten; die erste und zweite Instanz hatten eine für die Südbahn ungünstige Entscheidung gefällt. Nunmehr wurde der Rechtsstreit vom Obersten Gerichtshof in dritter Instanz verhandelt, wobei auch diese Instanz zugunsten der Graz-Köflacher Bahn entschied. Die Südbahn hat indes bei Feststellung der Ergebnisse aus der Betriebsführung der Graz-Köflacher Bahn bereits in den Bilanzen für 1911 und 1912 den für sie ungünstigen Standpunkt zum Ausdruck gebracht. Im Rechnungsabschluß für 1911 ist aus dem Betrieb der Graz-Köflacher Bahn ein Verlust von 731 584 Kr. und für 1912 ein solcher von 839 129 Kr. verrechnet.

— **Buschtêhrader Bahn.** Die Abschwächung in der Eisenkonjunktur zeigt sich in dem vorliegenden Betriebsausweis der Buschtêhrader Bahn für den Monat Mai. Die Linien des Lit. A-Unternehmens, an denen die Kladnoer Hüttenwerke gelegen sind, haben um etwa 17 000 t Güter weniger verfrachtet als im Mai 1912, wodurch sich ein Ausfall in den Einnahmen von etwa 49 000 Kr. ergab. Es sind sowohl die Transporte der Fertigfabrikate der Eisenwerke als auch die Koksbezüge für diese zurückgegangen. Der Kohlenverkehr der A-Linie erbrachte ein Mehr von 19 000 Kr.; auch der Personenverkehr ist gestiegen und lieferte eine Mehreinnahme von 14 570 Kr. Im ganzen ergibt sich für das A-Netz eine Mindereinnahme von 15 200 Kr. Auf dem Lit. B-Unternehmen wurden um rund 20 000 t Kohle mehr verfrachtet als im Mai des Vorjahres, woraus eine Mehreinnahme von rund 17 800 Kr. floß. Dagegen blieben die Eingänge aus dem Verkehr der übrigen Frachten um etwa 37 000 Kr. zurück. Im Personen- und Gepäckverkehr stellte sich eine kleine Mindereinnahme von etwa 500 Kr. heraus. Im ganzen ergab sich für das B-Netz eine Monatsmindereinnahme von 19 800 Kr. Die gesamten Einnahmen für die ersten fünf Monate des Jahres betrugen für die A-Strecke 3 782 054 (+ 83 839 Kr.) und für die B-Strecke 6 534 774 (+ 66 942) Kr. Die Mehreinnahmen beider Netze beziffern sich mit 150 708 Kr.; hiervon entfallen 70 815 Kr. auf den Güterverkehr und 59 965 Kr. auf den Personen- und Gepäckverkehr.

— **Personalnachrichten.** Der Kaiser hat dem mit dem Titel eines Hofrates bekleideten Staatsbahndirektor in Linz Dr. Messerklinger aus Anlaß der erbetenen Übernahme in den dauernden Ruhestand das Komturkreuz des Franz Josefs-Ordens mit dem Stern verliehen. Dr. Messerklinger hat durch eine lange Reihe von Jahren die Staatsbahndirektion Linz in ausgezeichneter Weise geleitet und erfreut sich nicht nur wegen seiner Fachkenntnisse und Erfahrungen großen Ansehens, sondern auch wegen seiner vortrefflichen Charaktereigenschaften allgemeiner Verehrung seitens seiner Untergebenen. An Stelle Messerklingers wurde der Sektionsrat im Eisenbahnministerium Dr. Scheikl zum Staatsbahndirektor in Linz unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Hofrates ernannt.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im April d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1913 Kr.	Gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	31 883 300	+ 1 468 983
Südbahn (ungarisches Netz)	1 983 450	— 34 933
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	214 752	+ 509
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 676 057	+ 18 894
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er Eisenbahn	106 950	+ 2 680
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	132 900	+ 1 052
Hauptbahnen zusammen	35 997 409	+ 1 457 185
Lokalbahnen zusammen	6 885 790	+ 283 627
Insgesamt	42 883 199	+ 1 740 812

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 146 399 111 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges, die Kleinbahnen nicht inbegriffen) zusammen 28 259 587 Kr., somit insgesamt 174 658 698 Kr. Gegen das Vorjahr zeigen die Zahlen eine Besserung der Einnahmen in der Höhe von 5 462 244 Kr., beziehungsweise von 1 973 194 Kr., insgesamt von 7 435 438 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen stellt sich auf 9975,7 (im Vorjahre 9938,7) km, jene der Lokalbahnen auf 11 905,4 (11 442,4) km, daher insgesamt auf 21 881,1 (21 381,1) km. Mr.

— **Die neue Eisenbahnbrücke in Budapest.** Die zurzeit bestehende Eisenbahnbrücke in Budapest hat den Eisenbahnverkehr seit dem Jahre 1876 zwischen den Verkehrsgebieten jenseits und diesseits der Donau allein abgewickelt. Die Eisenbahnbrücken bei Pozsony (Preßburg), Baja, Komarom (Komorn) und Gombos wurden erst in jüngerer Zeit dem öffentlichen Verkehr übergeben. Im Jahre 1909 wurde vom Handelsministerium der Entschluß gefaßt, an der Nordseite der alten Eisenbahnbrücke eine neue doppelgleisige Eisenbahnbrücke zu erbauen, und im Herbst desselben Jahres bereits mit dem Bau der Pfeiler begonnen. Bei der Gründung der Pfeiler haben besonders zwei Umstände Schwierigkeiten verursacht, und zwar die Steinblöcke der alten Brückenpfeiler und das Durchdringen der Uferwand auf der Pester Seite. Am rechten Ufer ist zwischen der Gegenwand und dem Brückenkopf ein Mittelpfeiler, am linken Ufer sind jedoch zwei Mittelpfeiler errichtet. Sämtliche Pfeiler sind Betonbauten mit Granit-

steinen bekleidet. Die pneumatische Grundmauer faßt 5000 cbm Beton in sich. Der benutzte Granit wird aus Mauthausen bezogen. Da die Steigung zwischen dem Franzstädter Bahnhofe und der Verbindungsbrücke 7 ‰ beträgt, so liegt die an die neue Brücke anschließende Strecke auf beiden Ufern auf ebensolchen Seitendämmen, wie die alte Brücke. Die Eisenkonstruktion der neuen Brücke wiegt 4333 t; sie wurde von den staatlichen Eisenwerken in Diósgyör verfertigt. Die Herstellungskosten betragen samt Montierung 2 900 000 Kr. Die neue Brücke ist leichter und dauerhafter als die alte. Die Gleise bestehen aus Goliat-Schienen, die 24,6 m lang sind, und deren Gewicht 42,8 kg/lfd. m beträgt. Der Oberbau samt der Herstellung der Anschlußstrecke kostete rund 1 Million Kronen. Die Gesamtkosten der neuen Brücke belaufen sich auf rund 5 Millionen Kronen. Der Bau ist bereits fertiggestellt, so daß die Belastungsprobe voraussichtlich im September l. J. vor sich gehen kann. Die Aufgabe der neuen Eisenbahnbrücke ist, den Verkehr der über die Donau zu leitenden nahezu 210 Züge zu vermitteln, u. zwar so, daß auf jedem Gleis durchschnittlich in je 14 Minuten ein Zug verkehren wird. Die Benutzung oder Umgestaltung der alten Brücke steht mit dem Umbau der Budapester Bahnhöfe im engen Zusammenhang. Über diesen Umbau ist aber bekanntlich bisher keine Entscheidung getroffen.

Übrige europäische Länder.

— **Neuer Bahnhof in Bergen (Norwegen).** In der alten Hansestadt Bergen ist dieser Tage der neue stattliche Bahnhof eröffnet worden, womit diese Stadt nunmehr eine voll moderne und praktisch eingerichtete Anlage erhalten hat, wie sie einem Touristenmittelpunkt von dem Range Bergens würdig ist. Das Stationsgebäude ist nach den Entwürfen des Professors Kielland in grauen behauenen Steinen gebaut und nimmt eine Fläche von 1600 qm ein. Von dem Platz vor dem Stationsgebäude kommt man durch drei große Türen in die Vorhalle, die einen Flächeninhalt von 15×15 m hat und in Zementputz ausgeführt ist. Die Decke ist in blauer Farbe gehalten, während der Fußboden aus roten Fliesen besteht. In den obersten Wandfeldern sind Reliefs von Bauwerken Bergens und Christianias angebracht, und dazwischen befinden sich Darstellungen von Partien der Eisenbahn Christiania-Bergen. Beleuchtet wird die Vorhalle durch vier große Kronleuchter aus Schmiedeeisen. Der Lokal- und Fernverkehr wird in der Vorhalle nach je einer Seite geleitet, wo sich die betreffenden Fahrkartenschalter und Wartesäle befinden. Für den Fernverkehr ist auch eine Bahnhofswirtschaft mit doppelter Büffetanlage vorhanden. Die Wartesäle sind in gelbgebeizter Farbe gehalten, und die Fußböden erhalten Linoleumbelag. Von der Vorhalle gelangt man in die Eisenbahnhalle, die eine Fläche von 36 × 24 m umfaßt und in Zementputz mit Zementfußboden ausgeführt ist. Sie ist von Drahtglas überwölbt und hat eine Spannweite von 37 m zwischen den beiden Flügeln des Stationsgebäudes. Die Beleuchtung geschieht durch neun elektrische Kronleuchter von zusammen 3600 Normalkerzen. Über den drei Plattformen wölbt sich eine 70 m lange Zughalle mit Oberlicht und Lüftungsanordnung. Sie wird von zehn elektrischen Lampen, jede zu 600 Normalkerzen, beleuchtet. Im linken Flügel des Stationsgebäudes befindet sich u. a. eine Auskunftstelle für die Reisenden. Die elektrischen Anlagen der Station sind von Siemens-Schuckert und zwei fremden Firmen geliefert worden, während die elektrische Uhrenanlage, die 17 elektrische Uhren umfaßt, ausschließlich von Siemens-Schuckert stammt. M.

— **Einschränkung des Zugverkehrs auf der französischen Staats-(West-)bahn.** Die von der Staatsbahnverwaltung ausgesprochene Absicht, zur Verminderung der Betriebsausgaben eine Reihe wenig ausgenutzter Züge ausfallen zu lassen, begegnet in Interessentenkreisen lebhaftem Widerspruch. Ein Komitee unter dem Vorsitz des Abgeordneten Sibille (Nantes) hat sich jüngst mit dieser Frage beschäftigt und sehr lebhaft gegen diese Pläne Einspruch erhoben. Es wurde betont, daß die für die beteiligten Landesteile sehr bedenkliche Einschränkung der Verkehrsgelegenheiten im Widerspruch mit den von der Regierung beim Rückkauf der Westbahn eingegangenen Verpflichtungen stehen würde. Der Abgeordnete Sibille ist im Auftrage des Komitees beim Minister der öffentlichen Arbeiten vorstellig geworden und hat verlangt, daß die in Aussicht genommenen Maßnahmen bis zum Winterfahrplan hinausgeschoben würden, und daß den Interessenten vorher Gelegenheit gegeben werde, sich zu den einzelnen Fahrplanänderungen zu äußern. Der Minister soll zugesagt haben, daß diem Wunsche entsprochen werden wird.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesversammlung hat in der Junisession den Geschäftsbericht und die Rechnungen der schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1912 behandelt und den in Nr. 40 mitgeteilten Anträgen des Verwaltungsrates über Verwendung des Jahresertrages beigestimmt. Bei diesem Anlasse wurde von den Berichterstattern der Kommissionen festgestellt, daß die Bundesbahnen während der ersten zehn Jahre ihres Bestandes die auf die Verstaatlichung gesetzten Erwartungen im ganzen in befriedigender Weise erfüllt haben. — Der vom Bundesrat mit der Regierung des Kantons Neuenburg vereinbarte Vertrag vom 4. November 1912 betreffend den Rückkauf der Neuenburger Jurabahn ist von der Bundesversammlung genehmigt worden. Der Einbezug dieser Bahn in die erste Verstaatlichungsperiode war 1897 abgelehnt worden. Da ihre Betriebsergebnisse fortwährend ungünstig waren, drängte der Staatsrat des Kantons Neuenburg auf deren Ankauf durch den Bund. Während das Anlagekapital auf 13½ Millionen Franken angewachsen war, wurde der auf Grundlage des Reinertrages berechnete kommerzielle Wert im Jahre 1905 nur auf 6 Millionen geschätzt. Eine seither zufolge von Tariferhöhungen und Verkehrszunahme eingetretene Einnahmenvermehrung ermöglichte dem Bundesrat, das Angebot auf 9 800 000 Fr. zu erhöhen, zahlbar in 3½ % Obligationen. Im Anlagekapital nicht enthaltene Liegenschaften und Mobiliar sind mit 500 000 Fr. besonders zu vergüten. Aus volkswirtschaftlichen und politischen Gründen wurde der etwas hohe Kaufpreis zugestanden; der Betriebsdienst könne durch Einbezug in das Bundesbahnnetz vereinfacht werden, der Wegfall des Wettbewerbes gegenüber den Bundesbahnen sei erwünscht; die letzten Betriebsjahre lassen eine normale Weiterentwicklung der Betriebseinnahmen erwarten; zweckmäßig erscheine der Übergang eines weiteren Anschlusses an das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in den Besitz der Bundesbahnen; auch vom militärischen Gesichtspunkte empfehle sich, daß alle großen Bahnlinien an der Westgrenze unter der einheitlichen Leitung des Bundes stehen. Die Bundesversammlung billigte die Auffassung des Bundesrates, und der Betrieb der Neuenburger Jurabahn wird demnächst von den Bundesbahnen übernommen werden. — Bei der Behandlung dieses Gegenstandes wurde im Nationalrat und im Ständerat die Frage aufgeworfen, ob eine Weiterführung der Verstaatlichung auf dem Wege vereinzelter Ankäufe das Richtige sei oder ob nicht besser ein grundsätzliches Programm für Anhandnahme einer zweiten Verstaatlichungsperiode aufgestellt werden sollte. Die vom Leiter des eidgenössischen Eisenbahndepartementes bekämpfte Anregung fand übrigens keinen Anklang; der Zeitpunkt für eine grundsätzliche Verstaatlichung einer Gruppe von Nebenbahnen sei noch nicht gekommen und ein guter Ausbau des bestehenden Bundesbahnnetzes in erster Linie durchzuführen; dabei sei bei sich bietenden Gelegenheiten die Erwerbung einzelner Nebenbahnen zu annehmbaren Bedingungen nicht ausgeschlossen. — Die Betriebseröffnung der Lötschbergbahn ist nunmehr auf den 1. Juli festgesetzt, die Eröffnungsfeier auf den 28. Juni. Vorausgehen wird eine Besichtigugsfahrt der Bundesversammlung am 19. Juni und eine solche des Großen Rates des Kantons Bern am 27. Juni.

— **Unfälle auf den italienischen Staatsbahnen.** Ein von Neapel nach Reggio in Kalabrien fahrender Schnellzug fuhr auf dem Bahnhof Torre Annunziata in einen Güterzug hinein, der auf einem falschen Gleis rangierte. Die Lokomotive des Schnellzuges drang tief in den letzten Wagen des Güterzuges und ist unbrauchbar geworden; vom Güterzuge sind drei Wagen ganz zerstört. Es sind bei diesem Unfall zehn Reisende und fünf Beamte der Bahn und der Post verletzt worden. Von den letzteren schweben drei in Lebensgefahr und mußten in Torre Annunziata untergebracht werden; die übrigen zwölf leicht verwundeten wurden mit einem Sonderzuge nach Neapel geschafft. Nach der ersten Untersuchung trifft die Schuld für den Unfall den Lokomotivführer des Schnellzuges, der nicht sah, daß die Scheibe auf „Geschlossen" stand. Der Bahnhofsvorsteher von Torre Annunziata seinerseits hat ausgesagt, daß er dem Güterzug keinen Befehl gegeben habe, auf dem für die Einfahrt des Schnellzuges bestimmten Gleise zu rangieren. Der Lokomotivführer und der Weichensteller des Bahnhofs sind verhaftet worden. Der Heizer des Schnellzugs ist geflohen. Er scheint noch vor dem Zusammenstoß von der Maschine abgesprungen zu sein. — Ein ähnlicher Unfall ereignete sich am gleichen Tage, dem 9. Juni, auf der Station Casalpusterlengo. Der von Mailand nach Rom fahrende Schnellzug fuhr hier gleichfalls in einen Güterzug hinein, der auf einem falschen Gleis stand. Hier trat aber nur ein größerer Materialschaden ein, Personen wurden nicht verletzt.

— **Eine stürmische Sitzung des italienischen Eisenbahner-Parlaments.** Wie wir schon früher berichtet haben, sind zwei Mitglieder der Vertretung des Personals der italienischen Staatsbahnen, Vanni und Pecorari, einem Disziplinarverfahren unterworfen worden, weil sie eine heftige Denkschrift gegen die Generaldirektion veröffentlicht hatten, die der Personalver-

tretung ihre Rechte nicht gönne. Auch die italienische Kammer hat sich mit der Angelegenheit in einer Sitzung beschäftigt, in welcher der Minister der öffentlichen Arbeiten Sacchi erklärte, die beiden Beamten hätten durch die Veröffentlichung der Denkschrift und die maßlosen darin enthaltenen Angriffe die ihnen als Mitgliedern der Vertretung zugestandenen Rechte überschritten, so daß das Disziplinarverfahren zu Recht eingeleitet worden sei. Diese Angelegenheit führte bei der neuen Tagung der Personalvertretung am 9. Juni zu stürmischen Szenen. Die Vertretung sollte an diesem Tage einige Änderungen der Bestimmungen über Beförderung und Disziplin beraten. Ehe die Vertretung aber in die Tagesordnung eintrat, griffen mehrere Mitglieder, darunter Pecorari selbst, den Generaldirktor Bianchi aufs heftigste an. Mehrere Male mußte der Generaldirektor drohen, den Rednern das Wort zu entziehen. Dann ergriff er selbst das Wort und sagte, die beiden Beamten seien bestraft worden, weil sie gefehlt hätten. Er verwies auf die Erklärungen, die der Minister Sacchi vor der Kammer abgegeben hat und weigerte sich, auf eine Denkschrift einzugehen, die ihm 33 Mitglieder der Vertretung über den Fall eingereicht haben. Darauf erreichte die Unruhe in der Versammlung ihren Höhepunkt. Ein Vertreter des Personals erhob sich und legte Verwahrung gegen „das System des Generaldirektors“ ein. Herr Bianchi ermahnte die Versammlung, zur Ruhe zurückzukehren und sich mit der Tagesordnung zu befassen. Da aber die Ruhe nicht eintrat, so löste er die Sitzung auf, die etwa eine Stunde gedauert hatte.

— **Über neue Eisenbahnpläne Rußlands** weiß die russische Presse in letzter Zeit fortgesetzt zu berichten. Kaum ein Tag vergeht, an dem die Blätter nicht Nachrichten über genehmigte Vorarbeiten für neue Bahnen oder Beratungen vorgelegter Baupläne bringen. Daneben wird die Verstaatlichung der vorhandenen Privatbahnen weiter gefördert. Eben erst ist die Moskau-Kiew-Woronesher Bahn verstaatlicht worden, die Verstaatlichung der Moskau-Kasaner Bahn soll in die Wege geleitet sein, und schon scheint die Regierung die Verstaatlichung der Lodzer Bahn in Aussicht genommen zu haben. Es soll hierfür die Erwägung bestimmend gewesen sein, daß es nicht im Interesse des Reichs liegt, so nahe an der Westgrenze eine Privatbahn im Betriebe zu haben. Außerdem wird der Wettbewerb der Lodzer Bahn mit der verstaatlichten Warschau-Wiener Bahn als lästig empfunden, weil sie dieser beträchtliche Gütermengen entzieht, ganz abgesehen davon, daß sich aus dem Nachbarverhältnis mancherlei Verwicklungen und Mißhelligkeiten ergeben. Während Rußland also an seiner Westgrenze die Verstaatlichung der Lodzer Bahn vorbereitet, sind im Innern des Reiches die Vorarbeiten zu neuen Bahnen in großem Umfange im Gange. So sind Vorarbeiten für folgende Strecken angeordnet: 1. Wilna über Owrutsch und Fastow nach Odessa — 920 Werst (= 982 km) lang. Die neue Bahn soll gleichzeitig dem Ausfuhrverkehr aus dem westlichen Teile Mittelrußlands nach Norden über die Ostsee und nach Süden über das Schwarze Meer dienen. 2. Smiewo (Gouv. Charkow) über Senjkow nach Gadjätsch und weiter nach Lochwizy über Priluki-Kiew-Radomysl und Nowgorod-Wolynski bis zur Station Sdolbanowo oder Rowno mit Zweiglinien nach Ljubotin und Lebedin. Diese Bahn soll in Verbindung mit den bereits bestehenden die Kohlenzufuhr zu den Zuckerfabriken jenes Gebiets erleichtern und überhaupt von großer Bedeutung für den örtlichen Verkehr der von ihr aufzuschließenden Bezirke sein. 3. Shlobin (Riga-Oreler Bahn) über Kiew bis zu einem Anschlußpunkte an der Strecke Odessa-Shmerinka oder auf dem nächsten Wege von Kiew nach Odessa mit einer Gesamtlänge von 1000 Werst (= 1067 km). Diese Linienführung würde die teilweise Verwirklichung des bekannten Projekts Petersburg mit Odessa — beide liegen auf demselben Meridian — durch eine Bahn längs dieses Meridians zu verbinden, bedeuten. 4. Weiter sollen Vorarbeiten begonnen werden für eine Bahn Uralsk-Gerjew im Steppengebiet, wo das berühmte Uralvieh in reichen Beständen gehalten wird. Die 450 Werst (= 480 km) lange Bahn wird neben ihrer Bedeutung für den Getreidehandel auch besonders deswegen wertvoll sein, weil sie die Zufuhr von Schlachtvieh und Butter und bei Schaffung von Kühlhausanlagen auch die Versorgung der Hauptstädte mit billigem Fleisch ermöglichen wird. 5. Außerdem ist eine Bahn von Berdjansk nach Belitopol auf der Krim geplant zur Erschließung dieser für den Kur- und Badeverkehr. m.

— **Erschwerung des Eisenbahnverkehrs nach den Balkanländern.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt unter dem 12. Juni: Die neuen politischen Ereignisse auf dem Balkan werfen ihre Schatten voraus. Der Konventionszug Wien-Konstantinopel wird auf Anordnung der serbischen Bahnverwaltung nur bis zur serbisch-bulgarischen Grenze geführt, wo auch alle andern Eisenbahnzüge ihr Ende bzw. ihren Anfang nehmen müssen. Was im besondern den Verkehr nach Serbien anbelangt, so gelten vorläufig noch immer folgende Bestimmungen: Nach Belgrad sowie über Belgrad hinaus können mit Rücksicht auf die auf den serbischen Staatseisenbahnen derzeit noch bestehenden Verkehrsbeschränkungen nur solche Wagenladungen mit gleichartigen Frachtstücken aufgenommen werden, welche nach Belgrad loco aufgegeben sind, ein Gewicht von mindestens 5000 kg haben und im Wagen selbst verzollt werden können.

Fremde Erdteile.

— **Die bisherigen Einnahmen der Eisenbahn Tientsin-Pukau.** Von diesen verlautet, was die Nordstrecke betrifft, nichts, weil diese alsbald nach Fertigstellung in die Verwaltung der chinesischen Regierung überging, die grundsätzlich über Eisenbahn-Einnahmen nichts veröffentlicht, so daß es z. B. bisher unmöglich war, sich von der geldlichen Lage der Peking-Hankauer sowie der Peking-Kalganer Bahn ein Bild zu machen. Bei der Südstrecke der Tsinpubahn liegt zum Glück die Sache etwas anders. Hier gilt der Bau noch immer nicht als endgültig fertig, solange nicht die Hafenarbeiten bei Pukau und die Brücke über den an sich nicht übermäßig bedeutenden Huhufluß bei Mingkuang vollendet sind. So führt die englische Bauleitung hier noch den Betrieb, und sie veröffentlicht auch Betriebsergebnisse, die ein Bild von der Lage der Dinge wenigstens hinsichtlich der Einnahmen geben. Es betrugen danach die Einnahmen:

Monat	Güterverkehr Dollar	Personenverkehr Dollar
Oktober 1912	163 581	65 741
November 1912	157 244	69 598
Dezember 1912	154 819	80 819
zusammen	475 645	216 159
	691 804	

oder durchschnittlich im Monat 230 601 Dollar. Es macht dies bei einer Gesamtlänge von 236,50 engl. Meilen auf die engl. Meile nicht ganz 1000 Dollar, was noch als ungemein niedrig angesehen werden muß.

Die 4 Hauptstationen der Bahn brachten im Oktober:

Pukau	61 841	Dollar
Liuhuaikuan . . .	24 520	„
Pengpu	42 576	„
Houchoufu	43 823	„

Hauptfrachten waren: Reis, Bohnen, Sesamsaat, Erdnüsse, Weizen, Salz, Holz, Petroleum, Baumwollwaren, Zigaretten und Zucker. F. W.

— **Britische und belgische Eisenbahnbauten in Afrika.** Die „Kreuzztg.“ schreibt: Die Kap-Kairobahn hat wieder einen bedeutsamen Fortschritt zu verzeichnen. In diesen Tagen dürfte die erste Lokomotive auf der Station Kambove eintreffen. Damit steht die Bahn mitten im Bergwerksbezirke von Katanga, und es ist nicht zu bezweifeln, daß wenigstens ein vorläufiger Betrieb sofort in Angriff genommen werden wird. Im August soll die Bauarbeit an der Strecke Elisabethville-Kambove in Angriff genommen werde. Nach Beendigung der beiden großen Brückenbauten jenseits Kambove gegen Bukama sind die Erdarbeiten bis 15 km fertig. Die 100 km lange Sektion soll etwa im Februar 1914 betriebsfähig sein. Bemerkt muß aber werden, daß hier überaus oberflächlich gebaut wird. Während bei deutschen Bahnbauten auf geringe Steigung und gerade Linienführung größter Wert gelegt wird, um den Betrieb zu verbilligen und zu beschleunigen, gehen die englischen Ingenieure um jeden Ameisenhaufen herum. Beschlossene Sache ist nach Mitteilungen, welche die „African World“ aus Brüssel erhalten hat, eine direkte Bahn vom unteren Kongo nach dem Katangabezirke. Die Linie soll von der Wüstenstrecke Matadi-Leopoldsville bei N'Dolo am Stanley-Pool abzweigen, dann den Kwango auf dem 4. Breitengrade etwa überschreiten und sich dem Massaiflusse zuwenden, der bei Djoko Pondo, also unterhalb der Wissmannfälle überbrückt werden dürfte. Bei Bukama soll die Bahn in die Kap-Kairolinie münden. Die 1800 bis 1900 km lange Strecke will man bis 1920 fertig haben und zunächst die Sektion Djoko Pondo-Bukama in Angriff nehmen. — Von der Kongo-Tanganjikabahn wird mitgeteilt, daß auf der 200 km langen Strecke Kabalo-Tanganjika erst 16 km Schienen gelegt sind. Der See soll bei der Mündung des Lukuga berührt werden. Auf 111 km sind die Erdarbeiten noch nicht in Angriff genommen. Auf jeden Fall wird die deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn den See eher erreichen, als die belgische Linie und dann auch billiger und schneller arbeiten. Übrigens leiden die kongolesischen Bahnbauten schwer unter Arbeitermangel, so daß Mr. Renkin sich ernstlich mit dem Plane beschäftigt, für Bahnbauten und Bergbau chinesische Kulis einzuführen.

— **St. Louis- und San Francisco-Eisenbahn.** Aus Washington 12. Juni, wird gedrahtet: Eine gründliche Untersuchung der finanziellen Verhältnisse und Machenschaften der St. Louis- und San Francisco-Eisenbahn ist infolge des kürzlichen Senatsbeschlusses sofort durch das Bundesverkehrsamt (Interstate Com-

merce Commission) eingeleitet worden. Die Untersuchung wird gründlich in die Beziehungen der San Francisco-Linien mit der Rock Islandbahn eindringen und in die Vorgänge beim Verkauf der Chicago-Eastern-Illionisbahn und andere Finanzoperationen volles Licht bringen.

— **Staatsbahnen in Alaska.** Der „Köln. Ztg." wird aus Neuyork, 26. Mai, geschrieben: Seit der Enthüllung der Umtriebe und Machenschaften, welche einzelne Gruppen von Kapitalisten unternahmen, um sich der natürlichen Hilfsmittel von Alaska zu bemächtigen, ist der Bau von Privatbahnen wie auch von andern Unternehmungen zur Entwicklung dieses Neulands, an dessen Erforschung bekanntlich auch der deutsche Dichter A. v. Chamisso beteiligt war und das 1867 von Rußland für 7 200 000 Dollar an die Vereinigten Staaten abgetreten worden ist, ins Stocken gekommen. Jetzt macht der Vertreter des Territoriums im Kongreß dafür eifrig Stimmung, daß die Bundesregierung selbst den Bau von Bahnen und die Entwicklung der reichen Bodenschätze in Angriff nehmen soll, da die spärliche einheimische Bevölkerung den Privatunternehmungen östlicher Kapitalisten nicht traue. Die Bewegung findet in Washington vorläufig wenig Gegenliebe, und mit gutem Grunde. Denn als selbständiger Unternehmer war Onkel Sam auf dem Gebiete des Verkehrswesens nicht glücklich. Als abschreckendes Beispiel wird die Panamabahn erwähnt, deren Bau ungefähr das Dreifache dessen gekostet hat, was erstklassige Bahnen in den Vereinigten Staaten kosteten. Trotzdem die Bahn für die Meile 92 000 Dollar Jahreseinnahme hat gegenüber 11 000 Dollar bei der besten Bahn in Amerika, konnte die Bahn kaum die Betriebsausgaben verdienen, und dabei berechnet sie für die Personenmeile 5 und für die Tonnenmeile 4 Cents oder mehr als das Doppelte der in den Vereinigten Staaten geltenden Tarife. Dabei war der Betrieb, auch bevor die Bahn nicht größtenteils für den Kanalbau beansprucht war, erbärmlich, und es kam zuweilen vor, daß die von Ingenieur-Offizieren der Armee geleitete Bahn, wenn die Frachten sich stauten, einfach die Annahme weiterer Frachten verweigerte. Für den Bau von Staatsbahnen in Alaska werden jetzt 35 000 000 Dollar vom Kongreß gefordert, und es wird ausgerechnet, daß die Regierung dieses Anlagekapital in fünf Jahren zurückgewinnen könne durch die Ausbeutung der Kohlenlager und der ungeheuern Nadelwälder.

— **Kohlenförderer für Lokomotiven.** Bei den amerikanischen Eisenbahnen sind bekanntlich mechanische Beschickungsvorrichtungen für die Lokomotivfeuerungen bereits in erheblicher Zahl versuchsweise eingeführt worden; bei dem starken Kohlenverbrauch einzelner amerikanischer Riesenlokomotiven haben sich solche Vorrichtungen als geradezu unerläßlich herausgestellt, weil die Bewegung der ungeheuren Menge von Kohlen, die diese Lokomotiven verbrauchen, die menschliche Kraft übersteigt. Man kann wohl beinahe sagen, daß ohne mechanische Beschickung der Feuerung die Leistungsfähigkeit der Lokomotive durch die Kohlenmenge begrenzt ist, die der Feuermann dem Feuer zuführen kann. Die Versuche in Amerika haben ergeben, daß bis jetzt der menschliche Arm auf diesem Gebiet noch nicht zu entbehren ist, er kann aber durch eine Fördervorrichtung sehr wesentlich unterstützt werden. Diese unterscheidet sich von der Beschickungsvorrichtung dadurch, daß letztere die Kohlen bis in das Feuer hineinbefördert, während die erstere die Kohlen nur soweit zurecht legt, daß der Heizer sie, ohne sie erst vom Tender heranholen zu müssen, lediglich in das Feuer hineinzuwerfen braucht. Die Fördervorrichtung ist so gebaut, daß sie sowohl aus den unteren Schichten im Tender, wo sich infolge der Erschütterungen die klareren Teile ansammeln, als auch oben im Tender, wo die größeren Brocken lagern, Kohlen entnimmt und diese Bestandteile so miteinander mischt, daß dem Feuermann ein brauchbares Gemenge bereitgelegt wird. Die Bauweise einer solchen Fördervorrichtung ist sehr einfach; sie besteht im wesentlichen aus zwei Sturztrichtern, von denen sich der eine im oberen, der andere im unteren Teile des Kohlenlagerraumes bewegt.

— **Eröffnung der Eisenbahn Arica-La Paz.** Am 19. Mai hat der Präsident von Bolivien die Eisenbahn Arica-La Paz eröffnet; damit hat Bolivien einen dritten Ausweg nach dem Meere erhalten. Die erste Eisenbahn, die dieses Land mit dem Meere verbindet, ist die von Antofagasta ausgehende Strecke, die zweite die peruanische Südbahn, die auf dem Titicaca-See eine Dampferlinie betreibt und hierdurch und durch eine vom Südende dieses Sees ausgehende kurze Stichbahn die Verbindung mit La Paz, der Hauptstadt von Bolivien, herstellt. Nunmehr ist zu diesen die Eisenbahn nach Arica hinzugetreten, die den kürzesten Weg nach der Küste des Stillen Ozeans bildet. Diese neue Eisenbahn ist das Ergebnis eines Friedens- und Freundschaftsvertrages, den die Regierungen von Chile und Bolivien im Jahre 1905 geschlossen haben. Man hatte damals in Aussicht genommen, die schon bestehende Eisenbahn Arica-Tacna bis nach La Paz fortzusetzen, hat aber diesen Plan wieder aufgegeben und statt dessen eine ganz neue Eisenbahn gebaut. Die dabei zu überwindenden technischen Schwierigkeiten waren nicht gering, erreicht die Eisenbahn doch eine Höhe von 4210 m, zu deren Ersteigung nur eine Entfernung von 193 km von der Küste aus zur Verfügung steht. Die ganze Strecke ist 428 km lang; auf 35 km Länge wird sie mit Hilfe einer Zahnstange betrieben. Die Anlagekosten haben etwa 60 000 000 *M* betragen, und es ist wegen dieser hohen Summe zu befürchten, daß die Verwaltung gezwungen sein wird, hohe Frachtsätze einzuführen. Infolgedessen wird die Eisenbahn dem Lande einerseits kaum den Nutzen bringen, den man von ihr erhofft, und anderseits wird es ihr kaum gelingen, die zur Verzinsung dieser großen Summe erforderlichen hohen Überschüsse herauszuwirtschaften.

— **Lokomotiven für die tasmanischen Regierungsbahnen.** Für diese sind nach einer Mitteilung in der Zeitschrift „Engineering" vor kurzem zwei weitere Lokomotiven nach der Bauart Garratt, von denen die eine für den Personen-, die andere für den Güterverkehr bestimmt ist, von der Erbauerin, Firma Beyer, Peacock & Co. in Manchester, hergestellt worden. Während die erste für diese Bahn gelieferte Garratt-Lokomotive (im Jahre 1909) für eine Spurweite von 610 mm eingerichtet war, sind die neu erbauten für den Betrieb auf Strecken mit einer Spurweite von 1,067 m bestimmt. Die Personenzuglokomotive soll die schwerste sein, die je für eine Bahn von dieser Spurweite gebaut worden ist. Durch die Einführung von Durchgangswagen auf den tasmanischen Bahnen war auch das Zuggewicht erheblich gewachsen und die engen Grenzen, innerhalb deren die Achsbelastungen und der Radstand liegen, ließen die genannte Bauart als diejenige erscheinen, die bei großer Leistungsfähigkeit noch am ehesten in diesen engen Grenzen bleiben konnte. Die Lokomotive ist für eine Stundengeschwindigkeit von 80,5 km in der Geraden und von 48,3 km in Krümmungen mit einem Halbmesser von 100 m bestimmt und auch für Ölfeuerung eingerichtet. Da in Tasmanien bedeutende Ablagerungen von Schieferkohle gefunden worden sind, ist es wohl möglich, daß dieses Brennmaterial in naher Zukunft für die Eisenbahnen des Landes Verwendung finden wird. Während die Personenzuglokomotive Maschineneinheiten mit je 4 Zylindern besitzt, sind es bei der Güterzuglokomotive nur solche mit je zwei Zylindern. Die baulichen Einrichtungen, auf die nicht näher eingegangen werden kann, sind bei beiden Lokomotiven möglichst gleich. Bei den unter ungefähr gleichen Betriebsbedingungen in den Werken angestellten Versuchen erfüllten die Maschinen alle an sie gestellten Anforderungen in vollkommener Weise und zeigten große Festigkeit und gute Einstellbarkeit.

Allgemeines.

— **Zugverspätungen,** kürzere oder längere, kennen wir zu unserm Unbehagen alle. Manche von uns, die hier und da auf abgelegenen Strecken gereist sind, wissen auch von Verspätungen zu melden, die weit die Grenzen des auf diesem Gebiete zur Not wenn nicht Erlaubten, so doch Verzeihlichen überschreiten. Die englische Fachschrift „The Railway Magazine" aber vernimmt und berichtet nach brieflicher Mitteilung eines amerikanischen Freundes von einem Falle, der alles übrige dieser Art hoffnungslos in den Hintergrund drückt, von einem Zuge, der über sieben Jahre nach der Abfahrtszeit seinen Bestimmungsort erreicht hat. Dieser Fall hat sich auf einer Strecke der Gulf and Interstate-Bahn zugetragen, die heute zum Schienennetz der Atchison, Topeka und Santa Fé-Bahngesellschaft gehört. Der fragliche Zug ging von der Station Beaumont in Texas um 11,30 Uhr morgens am 8. September 1900 nach Port Bolivar ab. Die Strecke ist etwa 100 km lang, und fahrplanmäßig sollte der Zug um 1,55 Uhr nachmittags in Port Bolivar eintreffen. Er hielt auch auf der ersten Hälfte des Weges seine vorgeschriebene Fahrgeschwindigkeit ein, bis er den als High Island bezeichneten Punkt erreichte. Hier aber fand er sich plötzlich von Wasser umgeben. Eine große Flutwelle des Mexikanischen Golfs hatte sich fast 50 km weit in das Land ergossen und die Bahnlinie hoch überschwemmt. Die entsetzten Fahrgäste harrten lange Stunden, bis das Wasser ganz allmählich wieder zurückging und den Zug mitten in der Präríe auf dem Trocknen ließ. Das Stück Schienengleis, auf dem er stand, war der einzige Rest auf viele Meilen nach beiden Richtungen, der vom Bahnkörper übriggeblieben war. Die Reisenden rafften sich schließlich auf und traten mit ihrem Gepäck durch tiefen Schlamm hindurch so gut es eben ging den Rückweg an. Der Zug blieb stehen, wo er stand, die Bahngesellschaft geriet auch in Stillstand, und es dauerte Jahre, bis die Gulf and Interstate-Bahn sich langsam wieder erholte, den Neubau der Strecke begann und schließlich von beiden Seiten den Anschluß an das Stück Gleis bewerkstelligte, auf dem, von Wind und Wetter Jahre hindurch übel mitgenommen,

der verlassene Zug, bestehend aus einer Lokomotive und vier Personenwagen, der Erlösung harrte. Zuerst wurde beabsichtigt, ihn nach Beaumont, seinem Ausgangspunkte, zurückzuschleppen, allein die Maschinisten erklärten, nachdem sie die rostige Maschine lange und gründlich untersucht, sie sei doch wohl imstande, Port Bolivar, den Endpunkt der ursprünglichen Reise, zu erreichen. Man arbeitete kräftig mit Schmieröl, heizte ein, und nach einer Weile setzte sich, ächzend und rheumatisch, aber immer noch zur Not dienstfähig, die Lokomotive mit dem verwitterten Zuge unter begeistertem Hurra des Bau- und Bahnpersonals wirklich in Bewegung. Man telegraphierte nach Port Bolivar, und als dann der Zug mit mehr als sieben Jahren Verspätung dort anlangte, befanden sich unter der Menge, die ihn stürmisch begrüßte, auch noch ein halbes Dutzend von den Fahrgästen, die vor so langer Zeit mit ihm von Beaumont abgefahren waren. Der Jubel war groß, und die Nachricht von der zwar sehr späten aber richtigen Ankunft trug der Telegraph durch die ganzen Vereinigten Staaten.

Bücherschau.

— **Bau, Betrieb und Instandhaltung elektrischer Anlagen.** Ein Leitfaden für Monteure, Werkmeister, Techniker u. a. Herausgegeben von Franz Grünwald, beratender Ingenieur für Elektrotechnik. Mit 306 in den Text gedruckten Abbildungen. Zwölfte Auflage. Verlag von Wilhelm Knapp, Halle a. S. Preis in Leinenband 4,50 *M*.

Bei der neuesten Auflage des Buches ist durch Fortlassen der elementarsten theoretischen Entwicklungen, deren Kenntnis in heutiger Zeit vorauszusetzen ist, so viel Raum gewonnen, daß sämtliche, meist umgearbeiteten Abschnitte unter Hervorhebung der praktischen Gesichtspunkte erweitert und die Abschnitte über Koch- und Heizgeräte und Freileitungen neu hinzugefügt werden konnten. Die Vorschriften und Normalien des Verbandes Deutscher Elektrotechniker und der Vereinigung der Elektrizitätswerke wurden berücksichtigt, teils verkürzt oder unverkürzt aufgenommen; die Literaturangabe ist vermehrt. Ein alphabetisch geordnetes Sachregister erleichtert den Überblick.

Das Buch ist in 5 Abschnitte gegliedert, von denen der erste in ausführlicher Weise die Stromerzeugungsanlagen behandelt. Im zweiten werden die Neben- und Hilfsapparate, d. h. Meßgeräte, Schalt-, Schutz- und elektrische Reguliervorrichtungen beschrieben. Im dritten Abschnitt finden sich vor allem Angaben über Glühlampen, Bogenlampen, elektrische Koch- und Heizapparate. Der vierte und fünfte Abschnitt berichten über die Stromverteilungsanlagen und den Höchstverbrauch, die Benutzungsdauer des Stroms und die direkten Betriebskosten. Zum Schlusse werden die für schematische Darstellungen und etwa anzufertigende Pläne festgelegten Grundzeichen angeführt. Für die Zweckmäßigkeit des Buches spricht die Tatsache, daß es bereits in zwölfter Auflage erscheinen konnte.

— **Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B nebst Erläuterungen und Entscheidungen.** Herausgegeben von den deutschen Eisenbahnverwaltungen. Gültig vom 1. April 1913. Preis 1,20 *M*, Verlag von Julius Springer, Berlin.

Die vorliegende Sammlung, in welche die „Erläuterungen zum Deutschen Gütertarif Teil I B" von Burmeister — ausgegeben im April 1910 im gleichen Verlage — übergegangen sind, soll bekanntlich mit Hilfe der angeführten Erläuterungen und Entscheidungen das Verständnis des Tarifs fördern, seine richtige Anwendung erleichtern und somit Frachterstattungsanträgen und Nacherhebungen im Interesse der Eisenbahn und der Verfrachter nach Möglichkeit vorbeugen. Der Text des Tarifs ist den Erläuterungen und Entscheidungen vorangestellt, die sich durch lateinischen Druck von dem Tariftext abheben. Bei jeder Tarifstelle der Güterklassifikation sind am Schlusse die für die tarifarische Behandlung der Artikel in Frage kommenden Bestimmungen in abgekürzter Form zusammengefaßt, z. B. ob das Gut sperrig, bedeckungspflichtig, zur Beförderung in Kessel- oder Privatgüterwagen zugelassen, ob der Spezialtarif für bestimmte Eilgüter oder Stückgüter anzuwenden ist usw.

Vorangestellt ist eine kurze Erläuterung der Einteilung und Fortbildung des Tarifs. Es folgen die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation einschließlich des aus den Güterwagenvorschriften übernommenen Verzeichnisses der in großräumigen bedeckten bezw. offenen Wagen zu befördernden Güter und einer alphabetisch angeordneten Zusammenstellung von Beispielen für die Tarifierung der Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I, II und III, worauf sich die Bestimmungen des Nebengebührentarifs anschließen. Am Schlusse befindet sich ein alphabetisches Sachverzeichnis.

Durch diese Ausgabe werden die Erläuterungen und Entscheidungen zum Gütertarif Teil I B vom 1. April 1912 nebst Nachträgen I—III aufgehoben. Die Änderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I B sind im Tariftext durch ein Zeichen (†) kenntlich gemacht.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1913 wird der an der Bahnstrecke Nordhausen-Leinefelde zwischen den Stationen Bleicherode Ost und Sollstedt gelegene Haltepunkt Niedergebra, welcher bisher nur dem Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke diente, als Bahnhof IV. Klasse auch für den öffentlichen Wagenladungsgüterverkehr sowie die Abfertigung von lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und von solchen Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, bleibt ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 9. Juni 1913. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Cammin (Meckl.) für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Juli 1913 wird der zwischen den Stationen Blankensee (Meckl.) und Stargard (Meckl.), rechts der Bahnstrecke Oranienburg-Stralsund gelegene Haltepunkt Cammin (Meckl.), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Cammin (Meckl.) in den Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Mai 1913. (1622)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 15. August d. J. ab werden auf unserer Station Zirtow nur noch unfrankierte Sendungen angenommen. Sendungen nach Station Zirtow müssen von diesem Tage ab frankiert aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist in beiden Richtungen unzulässig.

Neustrelitz, den 10. Juni 1913. (1613)
Die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Auf Seite 17 des vorbezeichneten Tarifs wird der Schnittfrachtsatz des Spezialtarifs III zwischen der Station Cöln Bonntor und dem Schnittpunkt II mit sofortiger Gültigkeit von 316 auf 246 ₰ richtiggestellt.

Breslau, den 13. Juni 1913. (1624)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Am 10. Juli d. J. treten folgende Bestimmungen in Kraft:

Wird im Frachtbrief für eine Sendung nach Auscha, Aussig, Bilin, Böhm. Leipa, Brüx, Bubna, Chodau, Karlsbad, Komotau, Kralup, Leitmeritz, Lobositz, Prag, Saaz oder Smichow die Ablieferung in einer Station vorgeschrieben, für die im Verkehr mit der Versandstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, oder wird — in umgekehrter Richtung — eine Sendung in einer solchen Station aufgegeben, für die im Verkehr mit der

Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, so ist die Sendung zu den Frachtsätzen der Station, für die direkte Frachtsätze bestehen, zuzüglich folgender Beträge abzufertigen:

bei Eilgut 10 ₰ für 100 kg,
bei Frachtstückgut 6 ₰ für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 5000 kg 4 ₰ für 100 kg,
bei Wagenladungen von mindestens 10 000 kg 2 ₰ für 100 kg.

Im Verkehr mit den Prager Bahnhöfen sind mangels direkter Frachtsätze bei

Sendungen nach	die Frachtsätze für
Prag (Bubna), Prag (Smichow)	Bubna k. k. St.-B., Smichow Staatsbahnhof

oder umgekehrt mit den vorbezeichneten Zuschlägen anzuwenden.

Demnach ist beispielsweise:

a) für eine Stückgutsendung von Hamburg nach Aussig Teplitzerbahnhof der Frachtsatz der betreffenden Stückgutklasse von Hamburg nach Aussig Staatsbahnhof
zuzüglich 6 ₰ für 100 kg;
b) für eine Wagenladung von Prag (Bubna) nach Bremen der zutreffende Frachtsatz von Bubna k. k. St.-B. nach Bremen
zuzüglich 2 ₰ für 100 kg

anzuwenden.

Altona, den 12. Juni 1913. (1623)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag 3 in Kraft, der unter anderem neue, ermäßigte und erhöhte Frachtsätze des Klassentarifs, einzelner Ferientarife und mehrerer Ausnahmetarife enthält. Soweit Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. August d. J. in Geltung.

Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 85 ₰ oder 1 Krone für das Stück zu beziehen.

Auskunft über Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Breslau, den 13. Juni 1913. (1625)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Ablauf des Monats September 1913 werden die im Ausnahmetarif S 16a für Petroleum und Rohbenzin bestehenden Frachtsätze von den Stationen Blexen, Brake (Oldenb.), Bremen einschließlich Bremen Neustadt Gbf. (Oldbg.), Bremerhaven, Einswarden, Elsfleth, Geestemünde und Nordenham nach den Stationen Berlin Hamb. u. Lehrt. Bf., Berlin Moabit und Rummelsburg b. Berlin aufgehoben.

Hannover, den 8. Juni 1913. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden die Stationen Gersfeld (Rhön) und Laufach in den Ausnahmetarif 1b für Brennholz einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (1627)

Frankfurt (Main), 12. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch - österr. - ungar. Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit der Gütertarife, Teil II, Hefte 3 und 4 wird bis Ende September 1913 verlängert.

Cöln, den 12. Juni 1913. (1626)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Neustadt (Saale) der bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, den 11. Juni 1913. (1628)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutscher Tarif. Heft 1 (Besondere Bestimmungen) vom 1. Mai 1910.

Mit sofortiger Geltung wird auf Seite 35 des Tarifs die Stationsbezeichnung La Louvière (Carrelages du Centre de La Louvière) ersetzt durch „La Louvière (Gare industrielle)“ und die Stationsbezeichnung La Louvière (Usines métallurgiques du Hainaut-Hauts fourneaux et fonderies-Usines et boulonneries) gestrichen.

Straßburg, den 12. Juni 1913. (1629)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Verkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. Belgien - Pfalz - Reichsbahn - Baden - Württemberg; Gütertarifheft 3b (Inneres Belgien-Reichsbahn); Ausnahmetarif für Eisenerze usw. Belgien-Reichsbahn.

Mit Geltung vom 1. Juli 1913 werden die Frachtsätze für Marcinelle (Etablissements raccordés) um je 1 Cts. ermäßigt. Für den Erzausnahmetarif Belgien-Reichsbahn beträgt die Ermäßigung für die Verkehre mit Deutschoth nebst Ladestellen, Kayl, Öttingen-Rümelingen, Tetingen (Luxbg.) je 2 Cts., im übrigen je 1 Cts.

Straßburg, den 12. Juni 1913. (1630)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Tarifheft 1 vom 1. April 1911.

Am 1. Juli 1913 treten in einigen Stationsverbindungen neue Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen und des Serientarifs XXII in Kraft. Sie sind aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt, Wien, zu ersehen. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 14. Juni 1913. (1632)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 4 vom 1. November 1912. Einführung des Nachtrags II.

Am 1. Juli 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze für Holz der Abteilungen A, B, C und C I, ferner geänderte, zum Teil erhöhte Frachtsätze für Holz der Abteilungen A, B, C, C I und D im Verkehre von österreichischen Lokalbahnstationen sowie die Aufhebung einiger Frachtsätze der Abteilung C und C I. Die Beschränkungen und die geänderten Frachtsätze gelten vom 1. September 1913 ab. Abdrücke des Nachtrages II sind durch die Endverwaltungen sowie durch die beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zu erhalten.

Dresden, am 14. Juni 1913. (1631)
Kgl. Gen.-Dir. der sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Gütertarif bad. Staatseisenbahnen. — Bad. Nebenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Eschelbronn in den Ausnahmetarif 5 g aufgenommen.

Karlsruhe, 12. Juni 1913 (1620)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ruhleben des E.-D.-B. Berlin in die Hefte 4 und 5 des preuß.-hess.-schweizer. Güterverkehrs mit Beschränkung auf die Abfertigung von Gütern im Verkehr nach und von den angeschlossenen Werken und bis auf weiteres mit den Frachtsätzen der Station Spandau Gbf. einbezogen.

Karlsruhe, den 12. Juni 1913. (1621)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 16. Juni 1913 wird im Ausnahmetarif 1c für Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern der nachstehende Frachtsatz eingeführt: Mühldorf (Obb.)-Darmstadt Hbf. 115 ₰ für 100 kg.

München, den 14. Juni 1913. (1633)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Aufhebung des allgemeinen Frankaturzwanges für nach Hafenplätzen der Türkei bestimmte Sendungen.

Die in Nr. 93 d. Ztg. vom 30. November 1912 auf Seite 1484 unter Nr. (3121) verlautbarte Kundmachung wird hiermit außer Kraft gesetzt.

Wien, am 11. Juni 1913. (1638)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen).

Ergänzung des Sondertarifes IV (für Baumwolldecken).

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 ist im Eisenbahngütertarife, Teil II, Heft 1, auf Seite 54 (Nachtrag I, Seite 6), unter Sondertarif IV (für Baumwolldecken) nach den Worten: „. . . . . . . über Suezkanal“ nachzutragen: „oder Gibraltar“.

Wien, am 11. Juni 1913. (1637)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Juli 1913 gelangt der I. Nachtrag zum Ausnahmetarife für die Beförderung von Holz und Borke (Rinde), Teil IV, Heft A (Verkehr mit Österreich), vom 1. April 1912 zur Einführung.

Er enthält neue Frachtsätze für Holz der Serien IV und VI sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, ferner eine Neuauflage der Reexpeditionstabelle.

Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen finden jedoch, mit Ausnahme derjenigen für Holz der Serien IV und VI (vgl. Kundmachung (1388) in Nr. 38 dieser Zeitung vom 21. Mai 1913), erst vom 1. Oktober 1913 an Anwendung.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 1 Krone = 1 Franken 5 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Juni 1913. (1634)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen, Lokal-Gütertarif, Teil II.

Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 gelangen zum Lokal-Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif, Teil II, und zwar zu dem vom 1. September 1912 gültigen Gemeinsamen Hefte, Heft 1 und Teil II (schmalspurige Linien), zu dem vom 1. März 1913 gültigen Hefte 2 sowie zu dem vom 15. Mai 1912 gültigen Hefte 4 folgende Nachträge zur Einführung:

1. der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft;
2. der Nachtrag IV zum Tarife, Teil II, Heft 1;
3. der Nachtrag II zum Tarife, Teil II, Heft 2;
4. der Nachtrag IV zum Tarife Teil II, Heft 4 und
5. der Nachtrag III zum Tarife, Teil II (schmalspurige Linien).

Diese Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen. Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. September 1913.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von
ad 1 . . . . 50 Heller für das Stück.
ad 2 . . . . 50 „ „ „ „
ad 3 . . . . 50 „ „ „ „
ad 4 . . . . 10 „ „ „ „
ad 5 . . . . 10 „ „ „ „
zu beziehen.

Wien, am 12. Juni 1913. (1615)

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr. Südösterr.-ungar.-deutscher Güterverkehr.
Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.
Adriatisch-deutscher Verkehr. (Verkehr mit Sachsen.)

Infolge einer im Nachtrag III zum Lokal-Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Teil II, Gemeinsames Heft, durchgeführten Änderung der Tarifbestimmungen für Triest-S. Sabba werden die auf den Verkehr mit der Güterabfertigungsstelle Triest-S. Sabba bezughabenden Tarifbestimmungen rücksichtlich der Eilstückgüter mit Gültigkeit vom 15. August 1913 abgeändert.

Über die Änderung geben die Versandstationen Aufschluß.

Wien, am 10. Juni 1913. (1635)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Internationale Baufach-Ausstellung in Leipzig 1913.

Auf den Strecken der Sächsischen Staatsbahnen, der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen, der Reichsbahnen, des pfälzischen Netzes der Bayerischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen und der Mecklenburgischen Staatsbahnen sollen anläßlich der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig die nachstehend aufgeführten Personen in der III. Klasse zum halben Preise der Fahrkarten für Eil- oder Personenzug, in Schnellzügen außerdem gegen den tarifmäßigen Zuschlag, befördert werden: A) Versicherungspflichtige Mitglieder: a) von Krankenkassen im Sinne der reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Krankenversicherung der Arbeiter usw., b) von eingeschriebenen Hilfskassen (Ersatzkassen) und c) von knappschaftlichen Krankenkassen. B) Versicherungspflichtige Versicherte von Versicherungsanstalten und der diesen gleichgestellten besonderen Kasseneinrichtungen, sofern das jährliche Gesamteinkommen bei Versicherten der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte den Betrag von 2500 ℳ nicht übersteigt. C) Freiwillige Mitglieder der vorstehend aufgeführten Kassen, sofern das jährliche Gesamteinkommen den Betrag von 2500 ℳ nicht übersteigt. Auf der Hinreise müssen sich mindestens zehn Teilnehmer zu einer gemeinschaftlichen Reise zusammenschließen; die Rückreise kann einzeln ausgeführt werden. Nähere Auskunft erteilen die Stationen und die Ausgabestellen zusammengestellter Fahrscheinhefte. (1616)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - süddeutsch - schweizerisch - ungarisch - rumänisch - serbisch - bulgarisch - orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Sämtliche im Tarif für den vorbezeichneten Verkehr enthaltenen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze mit Adrianopel werden auf 1. September 1913 aufgehoben.

Stuttgart, den 13. Juni 1913. (1617)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Unser zurzeit gültiger Tarif ändert sich, wie folgt:

1. Auf Seite 9 wird unter „9. Wochenkarten für Erholungsbedürftige" zwischen III. Wagenklasse „und IV." eingeschoben.
2. Der Fahrpreis der Wochenkarten für Erholungsbedürftige beträgt einschließlich der Fahrkartensteuer Seite 36 unter 3
für a die 3. Wagenklasse 1,40 ℳ,
b „ 4. „ 1,00 ℳ.

Die Änderung zu 1 und 2b tritt am 20. d. Mts., die zu 2a am 1. Juli ds. Js. in Kraft.

Halle a. S., den 12. Juni 1913. (1618)
Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Lieferfristen.

Nachdem in den Stationen Rákosrendezö p. u. und Budapest-Ferencváros wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für diese Stationen am 1. Dezember v. J unter Zahl 342972/912 eingeführte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 13. Juni l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, am 11. Juni 1913. (1639)
Die Direktion der Kgl. ungar. Staatsbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

---

6. Verdingungen.

Los 4.

Die Lieferung von Auflagersteinen für Säulenfundament aus Granit zum Bau der Straßenunterführung „B" im Zuge der Straße 5 des Bebauungsgeländes für den westlichen Teil des Tempelhofer Feldes bei Berlin in Km. 22,3 + 32 der Berliner Ringbahn soll öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Dienstag, den 15. Juli 1913, vormittags 11½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 209 statt.

Angebothefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr 364, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 102. Bahnmeisterei auf Bahnhof Tempelhof Ringbahn.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, den 10. Juni 1913. (1636)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbaumaterialien, wie Eisen- und Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichenteile, Kleineisenzeug, Brückenträger, Eisen-, Guß-, Stahl- und Blechschrot, sollen öffentlich meistbietend verkauft werden.

Verkaufsbedingungen und Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 Mark in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen. Die Angebote sind bis zum 16. Juli 1913 an uns einzusenden. Eröffnungstermin 16. Juli 1913, vormittags 11 Uhr, im Saale 72 unseres Verwaltungsgebäudes. Zuschlagfrist: 3 Wochen. Abfuhrfrist: 15. Oktober 1913.

Mainz, den 13. Juni 1913. (1619)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 47. | 21. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Schnellzug Wien-Prag der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Von **Graf Czernin-Morzin,** Mitglied des österreichischen Herrenhauses.

Durch das liebenswürdige Entgegenkommen des k. k. Eisenbahnministeriums ist mir Gelegenheit geboten worden, die in der diesjährigen Sommerfahrordnung zum erstenmal in Verkehr gesetzten Schnellzüge Nr. 201 und 202 der k. k. Staatsbahnstrecke Wien-Prag über Gmünd anläßlich von Fahrten auf der Lokomotive kennen zu lernen. Es sei von vornherein bemerkt, daß es sich bei diesen Zügen um den Versuch der Festsetzung einer Reisegeschwindigkeit handelt, wie sie in Österreich bisher nur vorübergehend und ausnahmsweise bei dem vor einigen Jahren in Verkehr gesetzten und seitdem wieder aufgelassenen Luxuszuge Wien-Karlsbad zur Anwendung gelangt ist, und daß hier auch ein anerkennenswerter Fortschritt in der aufenthaltslosen Durchfahrung langer Strecken begrüßt werden kann. Es sei gleichzeitig aber auch hervorgehoben, daß das neue Schnellzugspaar Wien-Prag im Gegensatze zu den bisherigen Versuchen, die Reisegeschwindigkeit einiger Fernzüge in Österreich den neuzeitlichen Anforderungen anzupassen und zu diesem Behufe die Zuglast durch die Ausschaltung der dritten Klasse zu beschränken, alle drei Wagenklassen führt.

Der nächstliegende Zweck der neuen Zugverbindung ist der, die Hin- und Rückreise zwischen Wien und Prag in einem Tage bei nahezu viereinhalbstündigem Aufenthalte in Prag zu ermöglichen, was für den Geschäftsverkehr zwischen beiden Städten von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist. Für diesen Zweck wurden von der k. k. Staatsbahnverwaltung bereits vor 11 Jahren die 2 B 1 Atlantiklokomotiven Serie 108 beschafft. Seitdem haben sie anderen Zwecken dienen müssen und sind infolge der stets wachsenden Zugbelastungen heute durch die neuesten 1 C 2 Typen Serie 210 und 310 überholt worden. Gleichzeitig mit dem Verkehr zwischen der Reichs- und der vornehmsten Landeshauptstadt dient das neue Zugpaar durch den Anschluß in der Station Weseli-Mezimosti auch dem Reiseverkehr von Triest über die Tauernbahn nach Berlin und Norddeutschland und umgekehrt.

In der Richtung nach Prag ist die Abfahrtszeit des Zuges Nr. 201 von Wien 6 Uhr 30 morgens, die Ankunft in Prag Franz Josefsbahnhof findet um 11 Uhr 55 vormittags statt. Die Rückfahrt erfolgt von Prag um 4 Uhr 20 nachmittags, die Ankunft in Wien um 9 Uhr 45 abends. Die 350 Kilometer lange Strecke wird in beiden Richtungen daher in 5 Stunden 25 Minuten oder mit einer Reisegeschwindigkeit von 64,6 km/St. zurückgelegt. Der schnellste Zug in dieser Relation benötigte bisher 5 Stunden 53 Minuten. Für eine Tagesfahrt von Prag nach Wien und zurück steht eine etwas langsamere Zugverbindung zu Gebote, bei welcher für den Aufenthalt in Wien immerhin noch ein Zeitraum von 3 Stunden 27 Minuten erübrigt wird.

Bei der Fahrt, welche ich zu beobachten Gelegenheit hatte, setzte sich der Zug in der Ausgangsstation Wien nur aus zwei vierachsigen Personenwagen und einem Dienstwagen im Gesamtgewichte von 93 t zusammen, denen eine der 2 B 1 Atlantiklokomotiven Serie 108 vorgespannt war. Von der Haltestelle der Wiener Stadtbahn Heiligenstadt ab hatte der Zug die 162 km lange Strecke bis Gmünd ohne Aufenthalt zu durchfahren. Es ist dies die längste Strecke, welche bisher in Österreich aufenhaltlos durchfahren wurde. Die gegen 50 km lang anhaltende, zumeist 10 ‰ erreichende Steigung zwischen

den Stationen Ziersdorf und Wappoltenreith wurde mit einer Geschwindigkeit befahren, welche auf der stärksten Steigung nicht unter 60 km/St. herabsank. Der Wasserverbrauch bis Gmünd betrug 12 cbm, wobei der 21 cbm Wasser fassende Tender Serie 86 lange nicht erschöpft wurde. In Gmünd wurde die Maschine gegen eine 1 C 2 Pacifiklokomotive Serie 210 umgewechselt, deren neueste Ausführung mit dem Schmidtschen Rauchröhrenüberhitzer ausgerüstet und als Serie 310 bezeichnet worden ist. Der große Fassungsraum der neuen Tender läßt bei dem normalen Wasserverbrauche die Anwendung der Heißdampfbauart hier noch entbehrlich erscheinen. In nächster Zukunft besteht die Absicht, den Zug ohne Maschinenwechsel, bloß mit Ablösung des Heizers, mit einer Lokomotive Serie 210 von Wien bis Prag durchzuführen. Diese Maschinen besitzen 292 qm Heiz-, 4,62 qm Rostfläche und 43,8 t Reibungsgewicht. Auf der horizontalen, im Gegensatz zu den meisten übrigen österreichischen Eisenbahnstrecken mit dem neuen schweren Oberbau von 44 kg/m Schienengewicht ausgestatteten, 55 km langen Strecke bis Weseli-Mezimosti wurde mit dem immer noch leichten Zuge eine Fahrgeschwindigkeit von 96 km/St. erreicht. In letztgenannter Station erlangte der Zug infolge Übernahme der von Triest kommenden Garnitur eine Verstärkung auf 190 t. Der Aufenthalt von 5 Minuten wurde zur Ergänzung des Wasservorrates im Tender benutzt. Da der ganze Wasserverbrauch von Gmünd bis Prag bloß 15 cbm betrug, erscheint die Wasseraufnahme in Weseli lediglich vorsichtshalber geboten. Vom vierten Haltepunkte Tabor an war bis Prag eine 104 km lange Strecke ohne Aufenthalt zu durchfahren, welche sich durch beständig wechselnde Profile bei Überschreitung der beiden Wasserscheiden von Stupschitz und Strancic, lang andauernde 10 ‰ erreichende Steigungen und viele Krümmungen bis 360 m Halbmesser herab auszeichnet. Auf der genannten Höchststeigung wurde eine Fahrgeschwindigkeit von 70 km/St. erreicht. Die Ankunft im Prager Franz Josefsbahnhofe erfolgte fahrplanmäßig.

Der Gegenzug Nr. 202 ab Prag wies wegen Beigabe eines nach Wien verkehrenden Speisewagens und einer stärkeren Garnitur in der Richtung Triest eine weit höhere Belastung auf. Die gleiche Lokomotive Serie 210 hatte 255 t Wagengewicht hinter sich. Nichtsdestoweniger wurden auf der ersten, 25 km langen, 10 ‰ betragenden Steigung bis Strancic 58 bis 62 km/St. erreicht, und die Durchfahrt durch diese Station erfolgte eine Minute vor der fahrplanmäßigen Zeit. Nach einem Aufenthalt von einer Minute in Tabor und einem kurzen Halt vor einem in Haltstellung befindlichen Streckenblocksignal wurde die 131 km von Prag entfernte Abzweigestation Weseli-Mezimosti mit zwei Minuten Verspätung in 2 Stunden 10 Minuten erreicht. Der Wasserverbrauch von 14 cbm wurde hier ergänzt. Von hier ab sank das Wagengewicht auf 143 t. Auf der günstigen Strecke bis Gmünd wurden weitere 5 cbm Wasser verbraucht. Die kleine Verspätung wurde hier eingeholt und eine Fahrgeschwindigkeit von 80—94 km/St. eingehalten. Ab Gmünd trat wieder eine Lokomotive Serie 108 in Tätigkeit, welche den Zug ohne Aufenthalt die 162 km bis Heiligenstadt in 2 Stunden 15 Minuten oder mit einer mittleren Geschwindigkeit von 72 km/St. beförderte. Die Ankunft am Wiener Franz Josefsbahnhofe erfolgte pünktlich. Von Gmünd betrug der Wasserverbrauch 8,5 cbm, für die ganze Fahrt von Wien bis Prag 27 cbm, für die Rückfahrt mit dem bedeutend schwereren Zuge 27,5 cbm. Verfeuert wurde in der Strecke Wien-Gmünd oberschlesische Steinkohle, in der Strecke Gmünd-Prag Kladnoer Stein-, gemischt mit böhmischer Braunkohle. Der Kohlenbedarf für die ganze Fahrt zwischen Wien und Prag beträgt durchschnittlich 6 t.

Die Strecke, auf welcher der neue Zug verkehrt, ist von Wien bis Gmünd auf 164 km, dann von Beneschau bis Prag auf 51 km Länge doppelgleisig ausgebaut, während auf den übrigen 135 km die Verlegung des zweiten Gleises nahe bevorsteht. In der 55 km langen Strecke Gmünd-Weseli-Mezimosti wurde, wie bereits erwähnt, schwerer Oberbau mit Schienen im Gewichte von 44 kg/m verlegt, im übrigen liegt noch durchaus das System X a der k. k. Staatsbahnen mit nur 35,4 kg/m Schienengewicht. Infolgedessen ist hier auch der zulässige Achsdruck der Lokomotiven auf 14,6 t beschränkt. Die ganze Strecke von Wien bis Prag ist seit kurzem mit elektrischer Streckenblockierung ausgerüstet. Die Stationen sind durchaus, in Abhängigkeit von der Weichenstellung, mit Einfahrts- und deren Vorsignalen sowie Ausfahrtssignalen versehen. Bei wenig übersichtlichen Stationseinfahrten sowie vor einzelnen, leicht zu übersehenden Streckenblocksemaphoren sind letztere oder das Stations-Ausfahrtssignal mit Vorsignalen augestattet. Da die Strecke auf dem linksseitigen Gleis befahren wird, die Aufstellung der Semaphore daher links vom Bahnkörper hat erfolgen müssen, ist deren Sichtbarkeit vom Führerstande der neuartigen, mit hochliegenden Kesseln versehenen Lokomotiven ziemlich beeinträchtigt. Zu dem Auskunftsmittel, den Standplatz des Führers dieser Maschinen an ihrer linken Seite anzuordnen, scheint man sich maßgebenden Ortes nicht entschließen zu wollen. Der allgemeine Übergang zum Rechtsfahren, wie es auf einer Reihe doppelgleisiger Linien der k. k. Staatsbahnen geübt wird, ist aber durch die unter Zugrundelegung des Linksfahrens inzwischen erfolgte Ausgestaltung zahlreicher Stationsanlagen nahezu unmöglich gemacht worden.

Wenn dem seit einer Reihe von Jahren zutage getretenen Bestreben der k. k. Staatsbahnverwaltung, auf der nichts weniger als günstig profilierten Strecke von Wien über Gmünd nach Prag mit nicht geringen Kosten einen den heutigen Anforderungen entsprechenden Schnellzugsverkehr zu ermöglichen, alle Anerkennung gebührt, so fragt man sich mit einiger Verwunderung, weshalb ähnliche Verbesserungen des Zugverkehrs auf der vor kurzem verstaatlichten Linie von Wien über Brünn nach Prag und Bodenbach nicht wahrzunehmen sind. Bis auf wenige kurze Steigungen von annähernd 7 ‰ ist sie im großen ganzen als eine ausgesprochene Flachlandbahn mit großen Krümmungshalbmessern zu bezeichnen. Da sie überdies seit jeher in hervorragender Weise dem Auslandsverkehr dient, kommt ihr ganz vorzüglich die Eignung für schnellfahrende, selten haltende Züge zu. Der bis Prag 48 km betragende Umweg gegenüber der Linie über Gmünd könnte durch die günstigen Streckenverhältnisse ohne Schaden für die Betriebsökonomie leicht wettgemacht werden. Die größte Reisegeschwindigkeit der Schnellzüge erreicht hier aber nach dem diesjährigen Sommerfahrplane nicht mehr als 55,3 km/St. Die Lösung der Frage liegt in dem noch schwächeren Oberbau, den wenig tragfähigen Brücken, den erst in der Ausgestaltung begriffenen Stations- und Sicherungsanlagen sowie dem Mangel einer durchgehenden elektrischen Streckenblockierung — Gebrechen aus der Ära der früheren Privatbahnwirtschaft, zu deren Behebung die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen noch sehr viel Geld, Zeit und zielbewußte Energie wird aufwenden müssen.

Betriebswerkstätten.

Der stetig wachsende Verkehr auf unseren Eisenbahnen bedingt ein beständiges Vergrößern unserer Reparaturwerkstätten in gleichem Schritt mit dem Ausbau und Verbesserung ihrer inneren Einrichtungen. Der Ersatz veralteter Maschinen durch leistungsfähigere Neukonstruktionen, das Schaffen vermehrter und verbesserter Transportmöglichkeiten mindert die Ausbesserungsdauer unserer Fahrzeuge zwar immer mehr, schließt aber bei dem so unerwartet und stark gestiegenen Verkehr auf unseren Eisenbahnen die Vergrößerung der Reparaturwerkstätten nicht aus.

Ist man vor die Aufgabe gestellt, die Reparaturwerkstätten in zweckmäßiger Weise zu vergrößern, so richtet sich naturgemäß der erste Blick auf die vorhandenen Hauptwerkstätten, da sie einesteils nach Einführung der Akkordarbeit am wirtschaftlichsten ihre Aufgabe erfüllen, andersteils durch ihren angelernten und geschulten Arbeiterstamm wie auch durch ihre modernen Maschinen-Einrichtungen die größte Gewähr für schnelle und sachgemäße Arbeit bieten.

Der ständigen Vergrößerung der Hauptwerkstätten ist aber durch die Beaufsichtigung der Betriebe und Kontrolle der Arbeiter und Arbeiten durch den Amtsvorstand beim Erreichen einer bestimmten Größe naturgemäß Halt geboten. Die Praxis hat ergeben, daß ein Amtsvorstand etwa 8—900 Arbeiter und deren Leistungen ausreichend überwachen und kontrollieren kann. Da unsere meisten Hauptwerkstätten zwei Amtsvorstände haben, von denen gewöhnlich der eine die Lokomotivabteilung, der andere die Personen- und Güterwagenabteilung verwaltet, ist damit die Größe der Hauptwerkstätten festgelegt und ihrer wirtschaftlichen Erweiterung ein Ziel gesetzt. Allerdings haben einige besonders große Werkstätten noch einen dritten Amtsvorstand, dem zumeist die Weichenwerkstätte, Räderschmiede, Gießerei usw. unterstellt ist.

Ist der völlige Ausbau einer Hauptwerkstätte vollendet, so tritt bei weiter wachsendem Verkehr die Frage an uns heran, zum Bau einer neuen Werkstatt zu schreiten. Der sehr erhebliche Kostenaufwand hierfür hat nun in letzter Zeit, wo die meisten Hauptwerkstätten vieler Direktionen bis auf das zulässige Maß vergrößert und ausgebaut sind, vielfach dazu geführt, eine Vergrößerung der Betriebswerkstätten ins Auge zu fassen. Durch Abnahme vieler kleineren und betrieblich bedingten Reparaturen (z. B. Heißläufer), aber auch durch Übernahme größerer Reparaturen durch die Betriebswerksätten sollen die Hauptwerkstätten entlastet und somit der Neubau einer Hauptwerkstätte, wenn nicht erspart, so doch hinausgeschoben werden.

Der Gedanke eines Ausbaues der Betriebswerkstätten an sich ist wohl zu begrüßen, und zumal ihre vermehrte Ausstattung mit modernen leistungsfähigen Maschinen kann nur befürwortet werden. Nur möchte ich durch diese Maßnahmen nicht den Bau von Hauptwerkstätten verzögert oder erspart wissen. Die Annahme, eine Betriebswerkstätte könne die Hauptwerkstätte zum Teil ersetzen, trifft nicht zu, wäre zudem auch unwirtschaftlich. Die Betriebswerkstätte kann ihre Arbeiten naturgemäß nur im Tagelohn erfüllen, während in der Hauptwerkstätte zumeist Akkordarbeit verrichtet wird, die, vor Jahren eingeführt, den Verwaltungen wesentlich wirtschaftliche Vorteile gebracht hat. Soll nun die Betriebswerksstätte die Hauptwerkstätte zum Teil ersetzen, so geht der durch Einführung der Akkordarbeit in die Hauptwerkstätte errungene wirtschaftliche Vorteil völlig verloren.

Aufgabe der Betriebswerkstätte muß es daher bleiben, nur kleinere und betrieblich bedingte Reparaturen auszuführen. Ausgestaltung in diesem Sinne durch Einbau moderner Werkzeugmaschinen, Transport- und Hebeeinrichtungen sowie durch Anlernen eines guten geschickten Arbeiterstammes ist nicht nur zweckmäßig, sondern bei den stets wachsenden Anforderungen an den Eisenbahnbetrieb unumgänglich erforderlich. Für alle übrigen Ausbesserungsarbeiten ist die Hauptwerkstätte für die Verwaltung am wirtschaftlichsten.

Straßburg (Elsaß). Esser, Regierungsbaumeister.

Feier des 50 jährigen Bestehens der Hauptwerkstätte in Witten.

Am 13. Juni d. J. fand in Witten die Feier des 50 jährigen Bestehens der Hauptwerkstätte statt. Eingeleitet wurde sie am Vorabend durch einen großartigen Fackelzug der Werkstättenbediensteten, der unter den Klängen mehrerer Musikkorps die festlich geschmückten Straßen der Stadt durchzog. Die Hauptfeier, zu der sich annähernd 3000 Personen zusammengefunden hatten, und an der die Spitzen der staatlichen und städtischen Behörden sowie Vertreter der Großindustrie teilnahmen, leitete stimmungsvoll ein musikalischer Gruß der städtischen Kapelle ein. Sodann ergriff Eisenbahndirektionspräsident Lehmann das Wort zu einer Ansprache, die die Bedeutung des Festtages im allgemeinen und für die Arbeiter im besonderen würdigte, namentlich die unvergleichlich segensreiche Bestimmung der Werkstätte als einer Fachbildungs- und Erziehungsstätte hell beleuchtete, die sie schon seit Jahrzehnten erfüllt habe zum Wohl der Arbeiterschaft und ihrer Angehörigen. Die Rede klang aus in ein Hoch auf Seine Majestät den Kaiser und König, in das die gewaltige Festversammlung begeistert einstimmte. Im Anschluß hieran überreichte der Eisenbahndirektionspräsident die von Seiner Majestät dem Könige verliehenen Auszeichnungen, welche den einzelnen Ausgezeichneten unter gleichzeitigem Ausdruck des Glückwunsches des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten behändigt wurden. An diesen wurde ein Begrüßungstelegramm gesandt, in dem der Dank für das stets bewiesene Wohlwollen zum Ausdruck gelangte und das feierlichste Gelöbnis treuester Pflichterfüllung und der Pflege wahrhaft vaterländischer Gesinnung bekräftigt wurde.

Sodann hielt der Vorstand des Werkstättenamtes, Regierungsbaumeister Meyeringh, die Festrede, die namentlich den Werdegang der Hauptwerkstätte in klarer und fesselnder Weise zur Darstellung brachte. Im Anschluß hieran folgte die Rede des Bürgermeisters der Stadt, der besonders die große Bedeutung der staatlichen Werkstättenverwaltung für die Stadt behandelte, mit der besonders gute Beziehungen sorgfältig zu pflegen die Stadt sich stets habe angelegen sein lassen. Er benutzte die Gelegenheit zur Darbringung herzlichster Glückwünsche der gesamten Bürgerschaft, deren allgemeiner Teilnahme der reiche Schmuck fast aller Häuser der Stadt auch äußerlich erkennbaren Ausdruck verleihe.

Am Nachmittag schloß sich eine Besichtigung der bis in die einzelnen Räume aufs festlichste geschmückten Hauptwerkstätte unter orts- und sachkundiger Führung an, an der sich nicht nur zahlreich eingeladene Gäste, sondern auch die Angehörigen der Arbeiter in großer Zahl beteiligten. Geradezu rührend war es, zu sehen, wie jeder Arbeiterstand von den einzelnen Arbeitergruppen aufs freundlichste geschmückt war, bald durch Laubgewinde, bald durch Blumenschmuck, bald durch sinnreiche, in fast künstlerischer Weise angefertigte allegorische Darstellungen, selbstverfaßte, oft ursprünglichen Humor verratende dichterische Worte u. dergl. mehr. Es konnte kein lebhafterer Ausdruck dafür gefunden werden, mit welcher Hingebung jeder einzelne tätig gewesen war, um den Gästen und nicht zum mindesten den eigenen Angehörigen die tägliche Arbeitsstätte in der würdigsten der Bedeutung der Feier angepaßten äußeren Gestalt vorzuführen. Es schloß sich an die Besichtigung einer geradezu überraschend vielseitigen Ausstellung von Lehrlingsarbeiten der Hauptwerkstätten des Eisenbahndirektionsbezirks, und kein Beschauer wird den Eindruck vergessen, welch bedeutendes Können die unter der Anleitung staatlicher Lehrmeister angefertigten Arbeiten des Lehrlingsstandes aufwiesen. Bei dieser Gelegenheit überreichte der Eisenbahndirektionspräsident 2 Lehrlingen die ihnen vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten zuerkannte bronzene Medaille für hervorragend tüchtige Lehrlinge. Die Überreichung fand statt in Anlehnung an den Sinnspruch: „Wer ist ein Lehrling? der begann! — Wer ist ein Geselle? der was kann! — Wer ist ein Meister? der was ersann!“ Die so geehrten Lehrlinge standen sichtlich unter dem Eindrucke der ihnen zuteil gewordenen Auszeichnung.

Sodann traten die jugendlichen Lehrlingsturnerschaften sämtlicher Hauptwerkstätten des Eisenbahndirektionsbezirks auf den Plan und brachten unter Leitung ihrer Lehrmeister bewunderswerte Leistungen, bestehend in Freiübungen und Geräteturnen, zur Darstellung. Die Gewandtheit und Leichtigkeit der Leistungen, verbunden mit zumteil gradezu erstaunlicher Kraftleistung, erregte allseitig Freude und Bewunderung. Mittlerweile war die Zeit weit vorgeschritten und mehrere Kanonenschläge luden nunmehr die in den Werkstättengebäuden verteilten Schaulustigen zur Besichtigung des unter freiem Himmel bei strahlender Sonne abzubrennenden japanischen Feuerwerks ein. Endloser Jubel, namentlich auch der zahlreich zusammengeströmten Kinder der Arbeiterschaft, lohnte die vortrefflich gelungenen Darbietungen.

Den Schluß des reich besetzten Festtages bildete eine abends 8 Uhr stattfindende Feier, zu der annähernd 7000 Personen sich zusammengefunden hatten. Die riesige, als Festsaal dienende reich geschmückte neu gebaute Wagenwerkstätte war bis auf den letzten Platz besetzt. Eröffnet wurde die Feier durch ein vom Eisenbahndirektionspräsidenten ausgebrachtes Kaiserhoch,

das in zündenden Worten am Vorabend des Jubiläumsfestes Seiner Majestät des Kaisers und Königs die Anwesenden zu heller patriotischer Begeisterung entflammte. Das auf Seine Majestät ausgebrachte Hoch durchbrauste den gewaltigen Raum. Musikalische Darbietungen, Gesangvorträge eines Sängerchors von Werkstättenbediensteten, Damenreigen in buntem Wechsel belebten das festliche Bild und eine Ansprache des Eisenbahnobersekretärs Michael führte noch einmal zu ernsteren Betrachtungen in eindrucksvoller Weise zurück. Den Schluß des unvergeßlichen Abends bildete der Tanz, dem die Jugend freudig huldigte.

Der folgende Tag wurde ausgefüllt durch einen vom herrlichsten Sonnenschein begünstigten Ausflug nach der unvergleichlich schön gelegenen, sagenumwobenen Hohensyburg. Gegen Mittag wurden die Mitglieder mit ihren Angehörigen in 6 Sonderzügen nach Westhofen bezw. Wittbräucke befördert. Von dort ging es unter Vorantritt der gesamten städtischen Kapelle nach der Burg. Dort fand an jener denkwürdigen Stätte, wo die Provinz Westfalen ihren tapferen Helden von 1870/71 ein würdiges Denkmal errichtet hat, eine bedeutsame patriotische Kundgebung aus Anlaß des bevorstehenden 25 jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers und Königs tatt. Die städtische Kapelle leitete die Feier mit dem meisterhaften Vortrag „Die Himmel rühmen" ein, worauf der Männerchor den Festgesang „An die Künstler" ertönen ließ. Hierauf hielt Werkmeister Neuhaus eine von vaterländischem Geist durchdrungene schwungvolle Festrede, worin er besonders auch der Fürsorge des Kaisers für den Arbeiterstand gedachte. Nach dem eindrucksvollen Vortrag einiger Volkslieder ging es zurück zu den Erfrischungen, wo auch für die Tanzlustigen bis zur Abschiedsstunde gesorgt war. Zwischen 8 und 9 Uhr abends trafen die 6 Sonderzüge wieder in Witten ein.

Damit fand eine unvergleichlich schöne Feier ihren Abschluß, die Zeugnis ablegte von dem gradezu vorbildlichen Verhältnis zwischen Staatseisenbahnverwaltung und Arbeiterschaft, zu dessen weiterer Verknüpfung das wohlgelungene Fest ein neues Bindemittel gegeben hat. Bei der Bodenständigkeit des vortrefflichen Arbeiterstandes wird dieses Fest des 50 jährigen Bestehens unter kommenden Geschlechtern in der Erinnerung fortleben und segenbringend wirken.

Die Lokalbahn Garmisch-Partenkirchen-Reutte.

Am 28. Mai d. J. wurde die elektrische Lokalbahn Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte eröffnet, nachdem kurz vorher auch der elektrische Betrieb auf der schon seit Mitte vorigen Jahres mit Dampflokomotiven befahrenen Strecke von Garmisch-Partenkirchen-Mittenwald-Scharnitz (Landesgrenze) eingeführt worden war.

Die elektrische Arbeit für die beiden Strecken wird vorerst in dem der Mittenwaldbahn, die schon in einer früheren Nummer dieser Zeitung beschrieben wurde, gehörigen Ruezwerk be Innsbruck erzeugt. Der Wechselstrom von 50 000 Volt Spannung wird durch Fernleitungen den Transformatorenstationen in Reith und Schanz zugeführt, in denen die Spannung von 50 000 Volt auf die Fahrdrahtspannung von 15 000 Volt herabgesetzt wird. Nach Inbetriebnahme des bayerischen staatlichen Walchenseekraftwerkes wird die elektrische Arbeit für die bayerischen Strecken aus diesem Werke geliefert werden.

Die neue Lokalbahnlinie von Garmisch-Partenkirchen nach Reutte hat mit der Mittenwalder Bahn eine gemeinsame Entstehungsgeschichte. Beide neuen Linien bilden zusammen ein Teilstück einer Eisenbahnverbindung Kempten-Pfronten-Reutte-Mittenwald-Innsbruck. Obwohl die beiden neuen Bahnstrecken nur Glieder e i n e r großen Linie sind, wurde aus technischen Gründen und wegen des überwiegenden Verkehrs, der aus der Richtung von München zu erwarten ist, der Bahnhof Garmisch-Partenkirchen so angeordnet, daß er für die Züge beider neuen Linien eine Kopfstation bildet, während er in der Richtung von und nach München als Durchgangsstation benutzt wird.

Demzufolge verläßt die Linie nach Griesen den Bahnhof Garmisch-Partenkirchen in der Nord-Südrichtung, biegt unmittelbar am Ende des Bahnhofs nach Westen um und erreicht den Haltepunkt Rissersee bei Km. 2,123 in 711,4 m über dem Meere. Von hier aus ist der kleine Rissersee mit seinem malerischen Gebirgshintergrund der Waxensteinwände auf gut gepflegtem Waldwege in wenigen Minuten zu erreichen. Am Fuße des Gebirges sich in westlicher Richtung hinziehend, biegt die Bahn beim Haltepunkt Obergrainau in eine mehr nordwestliche Richtung um. Das Gleis überschreitet unmittelbar zuvor den Hammersbach auf einer 14.8 m weiten gewölbten Betonbrücke. (Einstieg in die vielbesuchte Höllentalklamm und auf die Zugspitze.)

Obergrainau liegt bei Km. 4.613 in 738,2 m über NN. Etwa 0,845 km davon entfernt ist der Bahnhof Untergrainau (Km. 5.458), 740 m über NN. gelegen, von wo aus man den idyllischen Badersee in ¼ Stunde, den romantischen Eibsee und die wildreichen Waldhänge des Kramers auf bequemen, schattigen Wegen in einer Stunde erreichen kann. Die Bahn überschreitet dann auf einer 31 m weiten gewölbten Betonbrücke die Loisach und folgt nun dem Lauf dieses wilden Gebirgsflusses in westlicher Himmelsrichtung. Der Reisende genießt dabei den Anblick des mächtigen Gebirgsstockes, der sich vom Waxenstein über die Riffelscharte zum höchsten Berge Bayerns und des Deutschen Reiches, der Zugsitze, in wild zerrissenen Graten hinaufzieht. Auf dem linken Ufer der Loisach zwängt sich der Schienenweg zwischen dem Fuße des Kramers und dem wilden Gebirgsflusse hindurch, der an einigen Stellen den Platz räumen mußte, um dem neuen Verkehrsweg freie Bahn zu schaffen. Bei Km. 13,269 wird der Bahnhof Griesen (814.6 m über NN.) erreicht, von wo aus die Ersteigung der Thörlen äußerst lohnend ist. Auch das Planseegebiet ist dem Bahnverkehr nunmehr auf wenige Gehstunden nahegerückt. Bei Km. 14.848 wird die Landesgrenze in 823,23 m über NN. überschritten Die größte Steigung der Bahn beträgt in der Fahrtrichtung zur Landesgrenze 20 ‰ (1 : 50), in der entgegengesetzten 15 ‰ (1 : 67). Der kleinste Bogenhalbmesser ist 300 m, der größte zulässige Raddruck 7,5 t, die größte Fahrgeschwindigkeit 40 km in der Stunde.

Nach Passieren der bayerisch-österreichischen Grenze bei Griesen verbleibt die neue Bahnlinie wieder durchweg auf österreichischem Gebiete bis Reutte. Das merkwürdigste Bauwerk in dieser Strecke ist die Überbrückung des Kothlangrabens, eines Muhrganges, mit einer Eisenkonstruktion von 12 m lichter Weite. Später übersetzt die Bahn mit einer eisernen Brücke von 15 m Lichtweite die Loisach und entwickelt sich sodann am Fuße der Berglehne, stets am rechten Loisachufer verbleibend, bis zur Station Ehrwald.

Die Bahnneigung bis nach Ehrwald beträgt 25 ‰. Vor Ehrwald ist die Betriebsausweiche Schanz und die Bedarfshaltestelle Schanz. Am Ausgang der Station Ehrwald übersetzt die Bahn mit einem 10 m hohen Viadukt mit einer Öffnung zu 15 m und drei Öffnungen zu je 10 m neuerdings die Loisach und erreicht mit einer Meereshöhe von 971 m den Talboden des Lermooser Kessels, worauf mit mäßiger Steigung die Linie der Lehne des Kohlberges sich zuwendet und Lermoos erreicht. Von hier aus genießt man wirkungsvolle Ausblicke auf die steilen Abstürze des Wettersteingebirges mit dem Wetterschrofen, der Umrahmung des Plattachfermoos, der Zugspitze sowie auf die formenreiche Gruppe der Mieminger Gebirge mit der Sonnenspitze, Thajakopf usw. Südlich von Lermoos-Bieberwier beginnt der Aufstieg auf den Fernpaß.

Die Bahn läuft dann in einem überwölbten Einschnitt von 130 m Länge durch den Schuttkegel des Duftbaches und mit 35 ‰ Steigung am Hang des Lichtenberges bis zur Halte- und Ladestelle „Lähn". Dann kommen mehrere Viadukte, der größte davon mit 22 m Lichtweite. Die Linie erklimmt im weiteren Zuge den wohlbebauten alten Schuttkegel von Lähn und erreicht mit einer Meereshöhe von 1105 m die Wasserscheide von Lähn, dann verbleibt sie etwa 3 km an der linken Seite des Grundbaches und überbrückt ihn. Bei der Halte- und Ladestelle Bichlbach mündet das bekannte Berwanger Tal aus. (Aufstieg zum Thaneller.)

Die Trasse folgt von hier aus der Reichsstraße, dem uralten, nach Ulm und Augsburg führenden Handelsweg, bis zur Station Heiterwang, womit der Sattel mit der Meereshöhe 1035 erreicht wird. Von da ab fällt die Bahnlinie mit 25 ‰ gegen Reutte. Ungefähr 7 km von Reutte durchfährt sie das Gebirge mit dem 497 m langen Klausentunnel. Nahe dem Tunnelausgange liegt als Zeuge verflossener Kämpfe die Ruine der Ehrenbergerklause, ebenfalls eine österreichische Grenzsperre. Schärtlein von Burtenbach und Moriz von Sachsen eroberten das Schloß bzw. die Klause, Bernhard von Weimar und später Wrangel versuchten es beide vergebens. 1703 eroberten Max Emanuel und 1800 die Franzosen die Werke. Die Bahnlinie fährt nun im weiten Bogen die Mulde von Breitenwang aus. In Breitenwang erinnert eine Gedenktafel am Kirchlein an Kaiser Lothar II., der hier auf seiner Rückreise von Rom 1137 vom Tode ereilt wurde. Landschaftlich ist auch dieser Teil der Bahn von außerordentlicher Schönheit, mit prachtvollen Ausblicken auf die Bergformen des Säuling, Zwieselberg, die Lechtaler Gipfel usw. In Reutte schließt die Bahn nach Pfranten und Kempten an.

Von Innsbruck bis Reutte hat die neue Bahnstrecke eine Länge von 104 km. Hiervon treffen 64 km auf die österreichischen Teilstrecken und 40 km auf die bayerische Zwischenstrecke. Die Hochbauten sowohl des bayerischen als auch des österreichischen Teiles sind der Eigenart des Gebirgsstiles angepaßt, architektonisch nach der heimischen Bauweise ausgestattet. Die elektrische Fahrdrahtleitung besteht aus Rillenkupferdraht von 100 qmm Querschnitt in den Hauptgleisen bzw. 80 qmm in den Nebengleisen

und wird in Vielfachaufhängung von eisernen Gittermasten und Jochen getragen. Zum Ausgleich der Wärmeausdehnung des Fahrdrahtes sind bei der bayerischen Anlage Nachspannvorrichtungen eingebaut, die durch Gewichtswirkung selbsttätig den Fahrdraht nachspannen. Die ganze elektrische Streckenausrüstung wurde von den Bergmann-Elektrizitätswerken, Aktiengesellschaft, in Berlin ausgeführt. Vorhanden sind fünf elektrische ⅗ gekuppelte Lokomotiven der Klasse E P ⅗. Jede dieser Lokomotiven vermag außer ihrem eigenen Gewicht eine Zuglast von 110 t mit den für Personenzüge festgesetzten Fahrzeiten oder eine Zuglast von 130 t mit Güterzugfahrzeiten zu befördern. Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven 60 km/St. Gesamtlänge der Lokmotive zwischen den Puffern 12,25 m, Dienstgewicht 63,5 t, Reibungsgewicht 42,0 t. Sie sind mit Westinghouseluftdruckbremse und Henrybremse, mit elektrischer Heizeinrichtung für den Zug und elektrischer Beleuchtung ausgerüstet. Die Personenwagen besitzen Gasglühlichtbeleuchtung.

Den Lokomotiven wird der elektrische Strom von dem oberhalb der Gleise befindlichen Fahrdraht durch Stromabnehmerbügel zugeführt, die Rückleitung erfolgt durch die Fahrschienen. Der im Mittelraum der Lokomotive befindliche Einphasen-Doppelkommutatormotor überträgt die Arbeit auf die Triebachsen der Lokomotiven. Der Motor mit den übrigen elektrischen Hilfs- und Steuerapparaten der Lokomotive hat ein Gewicht von 31 t. Er entwickelt eine Höchstleistung von 800 PS und eine Dauerleistung von 500 PS. Die Lokomotive kann von jedem der an den beiden Stirnseiten angebrachten Führerstände aus bedient werden. Die Lokomotiven wurden von der Firma J. A. Maffei in München geliefert. Die elektrische Einrichtung der Lokomotiven stammt von den Maffei-Schwartzkopff-Werken in Berlin. Der Fahrdienst wird von Garmisch bis Reutte von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung besorgt, während die österreichische Verwaltung den Fahrdienst auf der ganzen Strecke von Innsbruck bis Garmisch-Partenkirchen übernahm. Garmisch ist Umsteigstation für den Verkehr sowohl von Innsbruck, als auch von München und umgekehrt. Im Winterfahrplan sind zunächst fünf, im Sommerfahrplan sechs regelmäßig verkehrende Zugpaare zwischen Garmisch und Reutte vorgesehen, die auch dem Güterverkehr dienen. Außerdem verkehrt ein Bedarfsgüterzugpaar während des ganzen Jahres zwischen Garmisch und Reutte. Zwischen Garmisch und Untergrainau sind tägliche Zwischenfahrten vorgesehen. Dem erhöhten Sonn- und Feiertagsverkehr dienen besondere Fahrten. Die Züge auf den bayerischen Strecken werden nur von zwei Bediensteten begleitet. Bei allen Verkehrsstellen findet Fahrkartenausgabe statt. Lebende Tiere werden im Binnen- wie im Übergangsverkehr hauptbahnmäßig abgefertigt. Abfertigung von Stückgut- und Eilgutverkehr ist von und nach allen Verkehrsstellen mit Ausnahme des Haltepunktes Rissensee zulässig. Wagenladungen können nur in Untergrainau und Griesen behandelt werden.

Tags nach der amtlichen Eröffnung des Betriebes hat die bayerische Staatsbahnverwaltung die Vertreter der Presse und des Fremdenverkehrsvereins zur Besichtigung der Strecken Garmisch-Reutte und Garmisch-Innsbruck eingeladen und hierzu Sonderzüge bereitgestellt.

München. L. Pfeiffer.

Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnvorortlinien von Oakland.

Unter dem Namen Oakland faßt man eine Reihe von Vororten von San Francisco zusammen, die an der Ostseite der Bucht von San Francisco liegen und eine Einwohnerzahl von 275 000 besitzen. Den Verkehr von und nach San Francisco vermitteln zwei Fähren, von denen die südliche an der Mole von Alameda, die nördliche an der Mole von Oakland anlegt. Von jeder der beiden Molen geht eine Anzahl von Vorortlinien aus, die bisher mit Dampf betrieben wurden. Die nördliche Fähre vermittelt auch den Fernverkehr von und nach San Francisco. Die beiden Fährlinien zusammen befördern jährlich 18 000 000 Reisende. (Das sind beiläufig 65 Fahrten auf den Kopf der Bevölkerung von Oakland). Wie üblich, drängt sich der Verkehr in den Morgen- und Abendstunden zusammen. Um diesen Vorortverkehr besser bedienen zu können, entschloß sich die Southern Pacific, die Eigentümerin der Vorortlinien, diese elektrisch zu betreiben. Die bisher mit Dampf betriebenen Linien umfassen 48 km zweigleisige Bahn, davon 32 km auf eigenem Bahnkörper und 16 km auf öffentlichen Straßen. Gleichzeitig mit der Umwandlung wurde das Netz um 34 km zweigleisige Bahn vergrößert, davon 7 km auf eigenem Bahnkörper und 27 km auf öffentlichen Straßen. Mit der Umwandlung und Erweiterung des Netzes wurde im Frühjahr 1909 begonnen; sie sind jetzt fast vollendet. Infolge der Verbesserung des Betriebes (Vermehrung der Zahl der Züge und Vergrößerung der Reisegeschwindigkeit), der Verlängerung der Linien und der Aufschließung des bisher unerschlossenen Geländes machte die Bautätigkeit in dem von der Bahn bedienten Gebiete seit dem Beginn der Umwandlung außerordentliche Fortschritte.

Das Schienengewicht beträgt auf der freien Strecke 37 bis 45 kg für das lfd. m. In den Straßen wurde eine Rillenschiene von 70 kg verlegt. Mit Rücksicht auf die große Zahl der Linien, die von der nördlichen Mole ausgehen, und die große Vermehrung der Vorortzüge wurde hier eine vollständige Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr notwendig, und es wurden jeder der beiden Betriebsarten eigene Gleise gegeben, wobei dem Fernverkehr die Nordseite, dem Vorortverkehr die Südseite des Bahnhofs zugewiesen wurde. Auf der Mole wurde eine neue Bahnhofshalle errichtet mit 8 Gleisen für den Fernverkehr und 7 Gleisen für den Vorortverkehr. Auf der Mole von Alameda liegen 4 Hauptgleise. Die Gesamtzahl der Vorortzüge, die an beiden Molen beginnt und endet, beträgt etwa 750.

Gleichzeitig mit der Trennung des Vorortverkehrs vom Fernverkehr wurde eine vollständige Umgestaltung des Bahnhofs in der 16. Straße in Oakland vorgenommen. Die Neuanlage ist zweigeschossig. Die Anlagen und Gleise für den Fernverkehr liegen in Geländehöhe, darüber in einem Obergeschoß die Anlagen und Gleise für den Vorortverkehr. Die Höherlegung der Vorortgleise dient gleichzeitig dazu, sie schienenfrei über die Zufahrtsgleise des Güterbahnhofs hinwegzuführen. Die beiderseitigen Rampen der Vorortgleise haben Neigungen von 40 ‰.

Neu angelegt wurde ferner ein Tunnel von 140 m Länge, der in einer Gleiskrümmung von 100 m liegt und über den mehrere städtische Straßen hinwegführen.

An die Erlaubnis zur Einführung des elektrischen Betriebes und der Erweiterung des Netzes knüpften die beteiligten Städte zahlreiche Bedingungen. So mußten in Oakland 4 km Straße von der Bahn mit Asphaltpflaster versehen werden, was einen Kostenaufwand von etwa 1 300 000 ℳ erforderte. An andern Stellen mußten Straßen von der Bahn mit Schotterung versehen und einige auch verbreitert werden, wobei eine ganze Reihe Wohnhäuser beseitigt wurde.

In West-Alameda wurde ein großer Betriebs- und Werkstättenbahnhof errichtet, dessen gesamte Gleislänge 8 km beträgt und dessen Hauptgebäude Längenabmessungen von 60/140 m aufweist. Hier können gleichzeitig 30 Wagen aufgestellt, 9 Wagen ausgebessert und 12 Wagen lackiert werden. An den Endpunkten der einzelnen Vorortlinien liegen kleinere Betriebsbahnhöfe, um die Morgenzüge von dort her beginnen lassen zu können.

Für den elektrischen Betrieb wurde ein Kraftwerk an dem Seekanal errichtet, der Oakland und Alameda trennt. Es sind vorläufig zwei Stromerzeuger von je 5000 KW. Leistung aufgestellt, die Drehstrom von 13 200 V. Spannung und einem Puls von 25 erzeugen. Vom Kraftwerk gelangt der Strom zu drei Unterwerken, von denen eins beim Kraftwerk selbst belegen ist, und wird in Gleichstrom von 1200 V. Spannung umgeformt. Die Verwendung von Gleichstrom von so hoher Spannung ist in Amerika etwas Neues. Alle Strecken sind mit Oberleitung ausgerüstet, die mit der bekannten Kettenaufhängung versehen ist. Es sind Bügelstromabnehmer vorhanden, ähnlich denen auf der Hamburger Stadtbahn und der Rheinuferbahn gebrauchten, die mit einem Druck von 11—16 kg an der Oberleitung schleifen. Auch dies ist für Amerika eine ungewöhnliche Neuerung, da dort bisher der Rollenstromabnehmer fast ausschließlich das Feld behauptete. Auf der zwei- und viergleisigen Strecke sind die Leitungen an Querjochen aufgehängt, die in Abständen von 75 m stehen. In den Straßen hat man Auslegermaste in durchschnittlich 37 m Entfernung, teils zwischen den Gleisen, teils an der Bordkante aufgestellt.

Die Wagen haben eine Gesamtlänge von 22.25 m und eine äußere Kastenbreite von 3,15 m. Die Wagenbreite erlaubt die Anordnung von 5 Sitzplätzen nebst einem Mittelgang. Die Bahn besitzt 40 Triebwagen mit je 116 Plätzen, 25 Triebwagen mit einem Gepäckabteil und 88 Sitzplätzen und 59 Beiwagen mit 116 Plätzen. Die Züge bestehen aus 3—6 Wagen, wobei Trieb- und Beiwagen abwechseln. Das Leergewicht der Triebwagen ist 50 t, das der Beiwagen 35 t. Der Betrieb wird durchaus eisenbahnmäßig geführt. Die größte Geschwindigkeit auf der freien Strecke beträgt 72 km. Schimpff.

Nachrichten.

Deutschland.

— Das Regierungsjubiläum des Kaisers ist von den Eisenbahnvereinen überall festlich begangen worden. Insbesondere in Berlin fand eine großartige gemeinsame Feier der zum Eisenbahndirektionsbezirk Berlin gehörigen Vereine statt, denen sich der Verein des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts angeschlossen hatte. Tausende von Eisenbahnern versammelten sich in den Nachmittagsstunden in den schönen Räumen und dem Garten von Kroll. Nicht weniger als drei Militärkapellen, das Orchester der Eisenbahnvereine und der Sängerchor des Potsdamer Bezirksvereins wechselten mit ihren trefflichen musikalischen Darbietungen ab. Der genannte Sängerchor leitete mit der Kaiserhymne von Marschner die eigentliche Feier ein. Auf der Bühne leuchtete aus prächtigem Blumenschmuck die Büste des Kaisers hervor. Präsident Rüdlin entrollte ein fesselndes Lebensbild des Monarchen, den er insbesondere als Förderer des Verkehrs und Gönner der Eisenbahner feierte. Nachdem das Kaiserhoch und das „Heil Dir im Siegerkranz“ verklungen, führte der Berliner Schauspielverein von 1889 den fünften Akt von Lauffs „Burggraf“ vor. Der vom Prinzen Heinrich in Musik gesetzte „Präsentiermarsch“ beschloß den Festakt. Am Abend fand im Krollschen Theater eine ausgezeichnete Aufführung des Tannhäusers statt; der schöne Sommerabend sah in dem festlich erleuchteten Garten die Eisenbahner mit ihren Familien noch lange fröhlich vereint.

Aus der Zahl der am Jubiläumstage verliehenen Auszeichnungen erwähnen wir die der Königlichen Krone zum Großkreuz des Roten Adlerordens mit Eichenlaub an den Staatsminister v. Breitenbach und die des Charakters als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz an den Eisenbahndirektions-Präsidenten a. D. v. Kranold in Berlin.

— Eisenbahnunfall bei Groß Wusterwitz. In der Nähe von Groß Wusterwitz entgleiste am 17. d. M. der mittags 12 Uhr 54 Minuten von Brandenburg a./Havel abgehende D-Zug 30 auf freier Strecke. Die beiden letzten Wagen sprangen aus den Schienen und rollten die Böschung hinab, wobei der vorletzte Wagen stark zertrümmerte. Nach einer Stunde konnte eingleisiger Betrieb aufrechterhalten werden. Der Schaffner Kloß aus Berlin wurde getötet. 3 Personen, Marie Habermann aus Schöneberg, Bernhard Gießler aus Iserlohn und Albrecht Drücker aus Berlin, wurden verletzt. Über das Ergebnis der eingeleiteten Untersuchung ist noch nichts bekannt.

— Fahrpreisermäßigungen für Mitglieder von Krankenkassen und Versicherungsanstalten zum Besuche der internat. Baufachausstellung in Leipzig. Auf den Strecken der Reichsbahnen, der sächsischen, der preußisch-hessischen, der oldenburgischen und der mecklenburgischen Staatsbahnen sowie des pfälzischen Netzes der bayerischen Staatsbahnen werden für gemeinschaftliche, belehrenden Zwecken dienende Reisen zum Besuche der Internat. Baufachausstellung in Leipzig besondere Fahrkarten zur Hälfte des sonst üblichen Preises der dritten Klasse für Eil- oder Personenzüge verausgabt werden, für Schnellzüge gegen vollen tarifmäßigen Zuschlag. Für diese Vergünstigung kommen erstens in Betracht die versicherungspflichtigen Mitglieder von Krankenkassen, von eingeschriebenen Hilfskassen und von knappschaftlichen Krankenkassen, zweitens pflichtgemäß Versicherte von Versicherungsanstalten und diesen gleichgestellten besonderen Kasseneinrichtungen, sofern das jährliche Gesamteinkommen den Betrag von 2500 *M* nicht übersteigt, drittens freiwillige Mitglieder der vorher aufgeführten Kassen bis zur gleichen Gehaltsstufe. Auf der Hinreise müssen sich mindestens zehn Teilnehmer zu einer gemeinschaftlichen Fahrt zusammenschließen, die Rückreise kann auch einzeln ausgeführt werden. Als Ausweis ist eine Bescheinigung der oben erwähnten Krankenkassen usw. darüber vorzulegen, daß das betreffende Mitglied zu seiner Belehrung die Internat. Baufachausstellung in Leipzig aufsuchen will. Die Abfertigung erfolgt auf Beförderungsschein, der vier Tage, einschließlich des Lösungstages, Gültigkeit hat. Die Fahrpreisermäßigung für die Rückreise wird von der Fahrkartenausgabe in Leipzig gegen Vorlegung der erwähnten Bescheinigung gewährt.

— Die Neubaustrecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn Spittelmarkt-Alexanderplatz ist nunmehr soweit gefördert, daß als Eröffnungstermin der 1. Juli in Aussicht genommen worden ist. Die Fertigstellung der Strecke Alexanderplatz-Schönhauser Allee muß etwas weiter hinausgeschoben werden, weil die Anlieferung einzelner Teile des neuen selbsttätigen Signalsystems sich verzögert hat. Hier wird die Betriebseröffnung voraussichtlich erst am Montag, den 28. Juli erfolgen können.

— Berliner Verkehr in den Jubiläumstagen. Die Festtage haben der Großen Berliner Straßenbahn und ihren Nebenbahnen Verkehrshöchstziffern gebracht. An den vier Tagen von Sonnabend, den 14. d. M., bis Dienstag wurden zusammen 7 764 000 Fahrgäste befördert, 1 773 000 mehr als an den gleichen Tagen des Vorjahrs. Der Sonntag brachte mit 2 108 000 Personen die höchste Verkehrsziffer seit Bestehen des Unternehmens. Die bisherige Höchstziffer (2. Sept. 1912) erreichte die zweite Million noch nicht; sie betrug 1 870 000.

— Herstellung einer Eisenbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel (Alstertalbahn). Der Alstertalbahn-Aktiengesellschaft ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer teils mit elektrischer, teils mit Dampfkraft zu betreibenden, für die Personen- und Güterbeförderung im öffentlichen Verkehr bestimmten vollspurigen Hauptbahn von Ohlsdorf nach Poppenbüttel für die in das preußische Staatsgebiet fallende Strecke sowie das Enteignungsrecht erteilt worden. Nach dem Inhalt der im preußischen „Eis.-Verordnungsblatt“ veröffentlichten Konzessionsurkunde wird das zur Vollendung und Ausrüstung der Bahn erforderliche Anlagekapital auf den Betrag von 2,183 Millionen Mark festgesetzt, wovon ½ Million im Wege der Aktienbegebung aufzubringen ist. Den Restbetrag mit 1,683 Millionen Mark stellt die Alstertal-Terraingesellschaft in der Form eines nicht rückzahlbaren unverzinslichen Zuschusses zu den Baukosten zur Verfügung. Diese Gesellschaft übernimmt außerdem noch die Verpflichtung, ebenfalls in der Form eines verlorenen Zuschusses zu den Baukosten, für eine Überschreitung des Kostenanschlages bis zu 300 000 M. aufzukommen. Der Staatsregierung bleibt die Feststellung der Bahnlinie in ihrer vollständigen Durchführung durch alle Zwischenpunkte, die Bestimmung über Zahl und Lage der Stationen, die Feststellung der Entwürfe aller für den Betrieb der Bahn bestimmten baulichen Anlagen und Einrichtungen sowie die Feststellung der Entwürfe für die Fahrzeuge und ihrer Anzahl sowie die Überwachung der Bauausführung vorbehalten. Anderen Unternehmern bleibt sowohl der Anschluß an die Bahn mittels Zweigbahnen als auch die Mitbenutzung der Bahn ganz oder teilweise gegen zu vereinbarende Fracht- oder Bahngeldsätze vorbehalten. Der Staatsregierung steht, unbeschadet des gesetzlichen Ankaufsrechts, das Recht zu, unter bestimmten, näher bezeichneten Bedingungen das gesamte Eisenbahnunternehmen zu erwerben.

— Gründung einer Karlsruher Eisenbahngesellschaft. Die Stadt Karlsruhe in Baden plant, die städtische Straßenbahn bis zum Turmberg (Durlach), nach Grünwinkel sowie nach Rintheim auszubauen, die Schmalspurbahn, die bisher Spöck-Durmersheim und Daxlanden-Grünwinkel verbindet, zu erwerben und für elektrischen Betrieb umzubauen und das gesamte Netz einheitlich mit gemeinsamem Tarif und Fahrplan zu betreiben. In zweiter Linie soll eine Vorortbahn nach Neureuth-Eggenstein-Rusheim gebaut und ferner versucht werden, die Albtalbahn, die der Badischen Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft gehört, zu erwerben. Die Ausführung des geschilderten Programms erfordert einen Kapitalaufwand von rund 20 Millionen Mark. Im großen und ganzen hat das Projekt innerhalb der Bürgerschaft Zustimmung gefunden; nur über die Art der Aufbringung des Kapitals gehen die Meinungen auseinander. Nach der Ansicht des Oberbürgermeisters, die von einer allerdings nur schwachen Mehrheit des Stadtrats geteilt wird, soll die Lösung der Verkehrs- und Elektrizitätsaufgaben einem besonderen Organismus, der als „kommunale Aktiengesellschaft“ zu errichtenden Karlsruher Eisenbahngesellschaft übertragen werden, wie dies in Mannheim durch die Gründung der Oberrheinischen Eisenbahngesellschaft, in Darmstadt durch die Hessische Eisenbahngesellschaft geschehen ist. Als Gründer dieser Gesellschaft sind neben der Stadt Karlsruhe, die 50 % der Aktien übernimmt, die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft mit 26 %, die Rheinische Schuckertgesellschaft mit 21 % und die Karlsruher Bankhäuser Veit, Homburger und Strauß & Cie. mit je 1,5 % Aktienanteil vorgesehen. Die beiden letztgenannten Bankhäuser haben sich verpflichtet, alsbald nach der Gründung der Gesellschaft der Stadtverwaltung ihren Aktienbesitz zum Nennwert zu überlassen, so daß die Stadt in Wirklichkeit 53 % des Aktienkapitals und damit die absolute Mehrheit in der Generalversammlung besitzen würde. Im Gegensatz zu dieser Ansicht des Oberbürgermeisters vertritt eine starke Minderheit im Stadtrat und in der Bürgerschaft den Standpunkt, daß die Stadt sehr wohl imstande sei, durch Anspannung ihres Kredits das erforderliche Kapital selbst aufzubringen und den aus den wirtschaftlichen Unternehmungen zu erhoffenden Gewinn allein einzuheimsen, und sie verweist dabei zur Bekräftigung ihrer Ansicht auf das Vorbild des badischen Landtags, der erst vor mehreren Monaten einstimmig den Vorschlag eines gemischten Betriebs bei der Errichtung des staatlichen Kraftwerks im Murgtal abgelehnt und dem Staat die Aufgabe zugewiesen habe, aus eigener Kraft, also ohne Zuziehung des Privatkapitals, das Kraftwerk zu bauen und zu leiten. Wie die Entscheidung im Bürgerausschuß fallen wird, läßt sich im Augenblick nicht sagen, da die Ansichten

selbst innerhalb der einzelnen politischen Parteien geteilt sind. Eine Ausnahme macht nur die Sozialdemokratie, die einstimmig den gemischten Betrieb ablehnt. (Aus der „Köln. Ztg.“)

— **Jubiläumsstiftung des Vereins deutscher Lokomotivführer.** Wie aus Cöln berichtet wird, gründeten die im Verein deutscher Lokomotivführer (Reichsverband) E. V. (42 000 Mitglieder) zusammengeschlossenen Lokomotivführer und deren Anwärter der verschiedenen deutschen Staatseisenbahngemeinschaften aus Anlaß des Regierungsjubiläums des Kaisers, zum größten Teil aus freiwilligen Beiträgen, einen Jubiläumsunterstützungsfonds für Witwen und Waisen der Mitglieder. Die Stiftung hatte am Jubeltage bereits eine Höhe von 77 000 *M* erreicht.

— **Werbetätigkeit durch Auslegen der Zeitschrift des Bundes Deutscher Verkehrs-Vereine in den wichtigsten D-Zügen.** Als ein weiteres wirksames Mittel zur Förderung der deutschen Verkehrsinteressen wird seit kurzem mit Genehmigung des preußischen Eisenbahnministers die Zeitschrift „Deutschland“, das amtliche Organ für die deutschen Verkehrsinteressen, deren Bedeutung wir u. a. in Nr. 87 S. 1386/7 Jahrgang 1912 d. Ztg. gewürdigt haben, in geschmackvoll hergestellten Lesemappen in den Abteilen der Wagen einer großen Anzahl von D-Zügen ausgelegt, die auf den wichtigsten Linien innerhalb Deutschlands verkehren und auch eine Reihe durchgehender Wagen nach dem Auslande führen. In den D-Zügen der preußisch-hessischen Staatsbahnen sind etwa 2800, in denen der sächsischen Staatsbahnen etwa 300 Abteile mit Lesemappen ausgerüstet, in denen allmonatlich die jeweilig erscheinenden Nummern der Zeitschrift „Deutschland“ ausgewechselt werden. Diese Zeitschrift „zur Pflege von Heimatkunde und Heimatliebe“ erscheint, wie hier nochmals hervorgehoben werden soll, Mitte eines jeden Monats (im April, Mai und Juni je zweimal) in der Düsseldorfer Verlagsanstalt, Akt.-Ges., (W. Girardet) und ist zum Preise von 6 *M*, vierteljährlich 1,50 *M*, für den Jahrgang durch jede Buchhandlung und Postanstalt zu beziehen. Die letzte Nummer des III. Jahrganges der Zeitschrift enthält in ihrem mit reichlichem Bilderschmuck versehenen Unterhaltungsteil u. a. einen anregend geschriebenen Aufsatz von Hermann Schwab über die alte Schönheit und die junge Kraft des einstigen Bischofssitzes Halberstadt, ferner eine Abhandlung über „Ausstellungswesen und Verkehrspropaganda“ und eine Betrachtung von Volkert über „das Reisen als Kulturfaktor“, die zwar für österreichische Verhältnisse geschrieben ist, doch auch für weitere Kreise in Deutschland von Interesse sein dürfte. Der wirtschaftliche Teil enthält u. a. Mitteilungen über Neuerungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens, der Schiffahrt, des Automobil- und Luftschiffahrtwesens. Beachtenswert sind zurzeit auch die Hinweise auf empfehlenswerte Bäder und Sommerfrischen.

— **Der Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund** für 1912 enthält wiederum eine Fülle bemerkenswerter Mitteilungen von volkswirtschaftlicher Bedeutung, deren einige, soweit sie von allgemeinerem Interesse sind, hier kurz angedeutet werden sollen. Ebenso wie in den höheren Einnahmen der deutschen Eisenbahnen trat der wirtschaftliche Aufschwung des letzten Jahres auch in der erheblichen Zunahme der Kohlen- und Eisengewinnung in Deutschland zutage. Es stieg die Roheisenerzeugung des deutschen Zollgebiets von 15,58 auf 17,87 Millionen Tonnen; hieraus berechnet sich unter Berücksichtigung der Ein- und Ausfuhr ein Verbrauch von 10,35 Millionen Tonnen oder von 155,54 kg (i. V. 135,59 kg) auf den Kopf der Bevölkerung. Eine gleichfalls sehr starke Zunahme erfuhr die Steinkohlenförderung, die 1912 mit 177,09 Millionen Tonnen um 16,35 Millionen Tonnen = 10,17 % größer als im Vorjahr war. Eine noch günstigere Entwicklung verzeichnet der Braunkohlenbergbau, dessen Förderziffer mit 82,34 Millionen Tonnen das Ergebnis des Vorjahrs um 8,57 Millionen Tonnen = 11,61 % übertraf. Im Zusammenhang mit der starken Anspannung der Roheisenindustrie stieg die Kokserzeugung von 25,41 auf 29,14 Millionen Tonnen oder um 14,71 %. Die Herstellung von Steinkohlenbriketts nahm um 343 000 t = 6,87 %, diejenige von Braunkohlenbriketts um 2,22 Millionen Tonnen = 13,19 % zu. Die Ausfuhr von Steinkohle war mit 31,14 Millionen Tonnen um 3,64 % größer als im Vorjahr, die Ausfuhr von Koks wuchs um 1,29 Millionen Tonnen = 28,27 %, von Steinkohlenbriketts um 161 000 t = 8,20 % und von Braunkohlenbriketts um 108 300 t = 20,89 %. Während die Ausfuhr von Steinkohle die vorjährige um 3,74 Millionen Tonnen überschritt, erfuhr die Einfuhr einen Rückgang um 533 000 t, dessen Hauptanteil die englische Kohle zu tragen hatte, deren Einfuhr nach Deutschland von 9,42 auf 8,99 Millionen Tonnen zurückging. Der Steinkohlenverbrauch des deutschen Zollgebiets berechnet sich für das Betriebsjahr unter Außerachtlassung der Vorräte auf 147,69 gegen 137,46 Millionen Tonnen in 1911, der Braunkohlenverbrauch auf 88,39 gegen 79,84 Millionen Tonnen; auf den Kopf der Bevölkerung ist der Verbrauchsanteil an Steinkohle mit 2,23 t (i. V. 2,10 t) und Braunkohle mit 1,33 (1,22) t ebenfalls beträchtlich gestiegen. Im Oberbergamtsbezirk Dortmund hat die Kohlenförderung im Berichtsjahr zum erstenmal 100 Millionen Tonnen überschritten; sie übertraf das vorjährige Ergebnis um 8,93 Millionen Tonnen = 9,78 %. Bei einer Gesamtförderung im niederrheinisch-westfälischen Bergbaubezirk in 1912 von 103 096 633 t Steinkohle betrug die Gewinnung der im rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat vereinigten Zechen 94 286 341 t. Die Gesamtbeteiligung der Syndikatswerke betrug am 1. Januar 1913 für Kohle 79 704 834 t, für Koks 16 687 350 t und für Briketts 4 777 960 t.

Während des Kalenderjahres 1912 wies der Eisenbahnversand der Zechen an Kohlen, Koks und Briketts eine Steigerung um rund 8 Millionen Tonnen = 10,57 % gegenüber dem Vorjahr auf; zur Bewältigung des Verkehrs wurden 8 759 064 Wagen, zu je 10 t gerechnet, gegenüber 7 957 400 Wagen im Vorjahr gestellt, die Wagengestellung erfuhr also eine Zunahme um 10,07 Prozent. Die durchschnittliche arbeitstägliche Wagengestellung ist von 26 349 Wagen in 1911 auf 28 765 oder um 9,17 % gestiegen, die höchsten bisher erreichten Tagesleistungen zeigen in diesem Jahre der 18. Januar mit 35 353, der 22. mit 33 354, der 25. mit 34 562 Wagen und der 26. Februar mit 33 670 Wagen. Einen breiten Raum nehmen in dem diesjährigen Jahresbericht die Erörterungen über den Wagenmangel und die Verkehrsstörungen, über die Behandlung dieser Angelegenheit in den Parlamenten und über die Folgen des Wagenmangels ein, in deren Verlauf auch verschiedene Vorschläge zur Abwendung ähnlicher Verkehrsnotstände, wie sie im Herbst v. J. aufgetreten sind, gemacht werden.

Auf dem Dortmund-Ems-Kanal betrug im Berichtsjahr die Gesamtgüterbeförderung kanalabwärts 1,7 Millionen Tonnen = 1 % mehr als im Vorjahr, der Anteil der Kohlenverladungen blieb hierbei mit 76,2 % auf annähernd gleicher Höhe als 1911. Der Versand von Eisen und Stahl ist von rund 60 000 Tonnen auf rund 56 000 t zurückgegangen, andere Güter wurden um 5,6 % mehr befördert. Die Güterbeförderung kanalaufwärts fiel im Berichtsjahr von rund 2,14 Millionen Tonnen auf 2,08 Millionen Tonnen, eine wesentliche Steigerung wies der Erzversand auf, einen starken Rückgang zeigte infolge der Einführung der Notstandstarife die Getreidebeförderung.

Weiterhin werden in dem Jahresbericht auch noch verschiedene wichtigere Fragen des Verkehrswesens erörtert, auf die hier nicht näher eingegangen werden kann.

Über die Lohn- und Arbeiterverhältnisse enthält der Bericht wieder reichhaltige statistische Angaben, in denen gleichfalls die günstige Lage der wirtschaftlichen Verhältnisse zum Ausdruck kommt. Die Löhne der Bergarbeiter des Bezirks sind, sowohl auf die Schicht als auch auf das Jahr berechnet, beträchtlich gestiegen, so daß die Verteuerung des Lebensunterhalts durch die Steigerung des Arbeitseinkommens mehr als ausgeglichen ist. Im Durchschnitt des Berichtsjahres stand hier der Schichtverdienst höher als in Oberschlesien und im Saarrevier: auf den Kopf der Gesamtbelegschaft um 1,39 *M* = 38,19 % und 0,81 *M* = 19,19 % und auf einen Hauer um 1,80 *M* = 42,65 % und 1,19 *M* = 24,64 %. Der Gesamtaufwand auf dem Gebiete der sozialen Zwangsversicherung ist, auf 100 *M* Arbeiterlohnsumme berechnet, von 11,08 *M* in 1907 auf 13,99 *M* in 1912 gestiegen oder, auf 1 t Förderung gerechnet, von 63 auf 80 ₰. Zum Schluß soll noch hervorgehoben werden, daß der Verein einen Preis von 25 000 *M* ausgesetzt hat für die Erfindung einer elektrischen Grubenlampe mit zuverlässigem Schlagwetteranzeiger.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Änderungen eingetreten: Dem Regierungsassessor Dr. Fiebach in Essen ist die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamts 2 daselbst übertragen. — Der Regierungsassessor Lohmann, bisher in Cöln, ist zur Eisenbahndirektion nach Essen versetzt.

Österreich.

— **Reform des Reklamationsverfahrens.** Für das Reklamationsverfahren sind schon seit längerer Zeit einschneidende Verbesserungen angeregt und auch im Staatseisenbahnrat empfohlen worden. Das Eisenbahnministerium hat die Staatsbahndirektionen zur Berichterstattung über diese Vorschläge aufgefordert. Die Berichte liegen nun vor. Sie beschäftigen sich nicht bloß mit den vorgeschlagenen Maßnahmen, sondern umfassen auch selbständige, auf die Vereinfachung des Reklamationsverfahrens abzielende Vorschläge. Die Sichtung der letzteren ist im Zuge; das Eisenbahnministerium wird voraussichtlich bald in der Lage sein, in dieser wichtigen Frage eine Entscheidung zu treffen.

— **Kohlenausschreibung der Staatsbahnen.** Die in diesem Jahre ausgeschriebene Kohlenlieferung beschränkt sich auf geringe Mengen. Bei einem Gesamtjahresbedarf von nahezu 5 Millionen Tonnen konnte man sich in diesem Jahre infolge der noch laufenden Schlüsse auf die Ausschreibung von nur 0,4 Millionen Tonnen beschränken. Angeboten wurden zusammen 2,363 Millionen Tonnen, wovon auf das Inland 1,299 Millionen Tonnen und auf das Ausland 1,064 Millionen Tonnen entfallen. Die Preise der diesjährigen Angebote bewegen sich gegenüber dem Vorjahre im allgemeinen in steigender Richtung.

— **Die Wagenbeistellung im Ostrauer Revier.** In der Zeit vom 1. bis 14. Juni wurden im Ostrauer Revier auf bestellte 21 214 Wagen von den Staatsbahnen 19 058 Wagen beigestellt. Von einem starken Wagenmangel kann daher keine Rede sein. Seit dem 8. d. M. wird wieder die volle Anzahl der bestellten Wagen gestellt. Überhaupt war die Wagengestellung in diesem Revier durch die Staatsbahnen noch nie so günstig wie jetzt. Während vom 1. Januar bis 31. Mai 1912 auf bestellte 195 133 Wagen 184 816, somit um 10 323 Wagen weniger, gestellt wurden, blieben im gleichen Zeitraum des laufenden Jahres die Beistellungen nur um 616 Wagen hinter den bestellten 195 202 Wagen zurück.

— **Steierischer Fremdenverkehrstag.** Bei der kürzlich in Graz abgehaltenen Tagung wurde beschlossen, an die Regierung vor allem das Ersuchen um eheste Einbringung des Lokalbahngesetzes und die ehebaldigste Errichtung einer eigenen selbständigen Staatseisenbahn-Betriebsleitung für Steiermark, sowie ferner um die vollste Berücksichtigung Steiermarks bei der Erledigung aller wichtigen Eisenbahnprojekte und verkehrspolitischen Verfügungen zu richten.

— **Bukowinaer Lokalbahnen.** Dem Betriebsberichte entnehmen wir, daß das Gesamtnetz Ende 1912 eine Betriebslänge von 245 km besitzt, wovon 222 km vollspurig, 23 km schmalspurig sind. Auf dem Gesamtnetze wurden im Jahre 1912: 637 485 Personen und 657 326 t Güter befördert. Die gesamten Betriebseinnahmen betrugen 3 477 481 Kr., die gesamten Ausgaben 1 912 367 Kr. oder 55 % der Einnahmen. In einem der Generalversammlung vorgelegten, mit einer lehrreichen Übersichtskarte ausgestatteten Rückblicke über die Tätigkeit der Verwaltung während des nunmehr abgelaufenen 30 jährigen Bestandes der Gesellschaft werden deren Entstehung sowie die einzelnen Stufen ihrer Entwicklung in interessanter und eingehender Weise geschildert, und wird bei dieser Gelegenheit der unvergänglichen Verdienste des auch in weitesten eisenbahnfachtechnischen Kreisen einen hervorragenden Ruf genießenden Gründers und derzeitigen Präsidenten der Gesellschaft, Herrn Zivilingenieurs E. A. Ziffer Edlen von Teschenbruck dankbar gedacht. Zu seiner Ehrung, der dem Verwaltungsrate seit der Gründung der Gesellschaft ununterbrochen angehört, wurde von der Generalversammlung beschlossen, aus Anlaß des 30 jährigen Bestandes der Gesellschaft eine für immerwährende Zeiten den Namen „E. A. von Ziffer-Stiftung" führende Stipendienstiftung für Studierende des technischen Berufes zu errichten und diesem Zwecke ein Stiftungskapital in 4 proz. österreichischer Kronenrente im Nennbetrage von 20 000 Kr. zu widmen. Die Generalversammlung beschloß, sowohl für die Prioritätsaktien als auch den Stammaktien I. und II. Em. eine Dividende von 6 % = 24 Kr. ab 1. Juli 1913 auszubezahlen. Von dem nach Abzug der satzungsmäßigen Dotationen verbleibenden Betrage von 261 462 Kr. wurde für die zu errichtende „E. A. von Ziffer-Stiftung" 20 000 Kr. verwendet und der Rest von 241 462 Kr. in die für die einzelnen Aktienkategorien bestehenden Dividendenreservefonds hinterlegt.

— **Schneebergbahn.** Am 14. d. M. fand die Generalversammlung dieser Gesellschaft statt. Nach dem Geschäftsbericht waren die Verkehrseinnahmen im Jahre 1912 um 33 186 Kr. höher als im Vorjahre und betragen 611 917 Kr. Die Gesamteinnahmen belaufen sich auf 629 239 Kr., die Gesamtausgaben auf 801 734 Kr., so daß sich ein von der Eisenbahn Wien-Aspang vorschußweise bedeckter Ausfall von 172 494 Kr. ergibt. Die Zahnradstrecke hat zufolge der äußerst ungünstigen Witterungsverhältnisse eine Mindereinnahme von 12 020 Kr. gegen das Vorjahr zu verzeichnen. Der Verlustsaldo für 31. Dezember 1912 hat die Höhe von 2 224 416 Kr., also 69,51 % des Aktienkapitals erreicht.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen.** Die diesjährige Verbandsversammlung des Verbandes der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen und die Betriebsleitertage der Mitglieder mit elektrischem und mit Dampfbetrieb werden auf Einladung der im Mährisch-Ostrauer Kohlenrevier gelegenen Lokal- und Kleinbahnen und des Eisenwerkes Witkowitz am 9. und 10. September d. J. in Mährisch-Ostrau stattfinden. Außer den fachlichen Verhandlungen und den Besichtigungen der dortigen großen industriellen Werke ist ein zweitägiger Ausflug in die Hohe Tatra geplant. Dem Verbande gehören 53 elektrische und 43 mit Dampf betriebene Lokal- und Kleinbahnen (Straßenbahnen) mit zusammen 2270 km Betriebslänge und 457 Millionen Kronen Anlagekapital, also mit Ausnahme der im Staatsbetriebe stehenden alle österreichischen Lokal- und Kleinbahnen an.

— **Simmeringer Waggonfabrik-Akt.-Ges.** Diese lieferte vor kurzem den 50 000. Wagen — einen Personendurchgangswagen I und II. Klasse — an die Südbahn ab. Die genannte Firma ist die älteste Wagenfabrik in Österreich. Im Jahre 1831 gegründet, ging das Unternehmen 1834 in das Eigentum von H. D. Schmid über, der Anfang der fünfziger Jahre die Fabrik für den Bau von Eisenbahnwagen einrichtete und diese Industrie im Laufe der Zeit auf eine ungeahnte Höhe brachte. Die Fabrik führt auch Wagen nach Rußland, Italien und den Balkanstaaten aus. Im Jahre 1869 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Ungarn.

— **Der Reinertrag der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1911.** Hierüber schöpfen wir aus dem amtlich herausgegebenen statistischen Jahrbuche für 1911 folgende Angaben:

Benennung der Bahn bezw. Gruppe	Ertrag in Prozenten des Nennwertkapitals	des wirklichen Kapitals	der im Umlauf befindlichen Vorzugsaktien und Schuldverschreibungen
I. Hauptbahnen:			
1. Ungarische Staatseisenbahnen	3,87 (3,42)	4,52 (4,02)	— —
2. Fünfkirchen (Pécs)-Barcser	3,98 (5,13)	5,00 (6,45)	— —
3. Kaschau-Oderberger (ungar. Linien)	2,13 (1,58)	4,16 (3,09)	— —
4. Südbahn (ungar. Netz)	3,26 (2,35)	5,31 (3,84)	— —
5. Raab-Ödenburg-Ebenfurter	4,27 (3,74)	7,90 (6,91)	— —
6. Mohács-Pécser	4,47 (4,50)	4,47 (4,50)	— —
Durchschnitt	3,72 (3,23)	4,58 (4,01)	— —
II. Lokalbahnen:			
1. Selbständig verwaltete 17 (17)	— —	4,59 (4,86)	5,05 (5,29)
2. Im Betriebe von Privatbahnen 20 (21)	— —	3,04 (3,03)	3,96 (3,91)
3. Eigene Lokalbahnen der ungarischen Staatseisenbahnen 5 (5)	— —	— —	— —
4. Auf Rechnung der ungar. Staatseisenbahnen verwaltete Lokalbahnen 5 (5)	— —	4,97 (4,89)	8,99 (8,86)
5. Auf Grund des sogen. Normalvertrags (Selbstkostenersatz) verwaltete Lokalbahnen 130 (125)	— —	4,27 (3,92)	5,13 (4,70)
zusammen 177 (173) bezw. Durchschnitt	— —	4,26 (4,03)	5,09 (4,81)

Die in Klammern eingefaßten Zahlen beziehen sich auf das Jahr 1910; die bei der Gruppenbezeichnung der Lokalbahnen stehenden Zahlen geben die Anzahl der in die betreffende Gruppe gehörenden Lokalbahnen für das Jahr 1911, bezw (in Klammern) für das Jahr 1910 an. Die unter 2. und 3. benannten Hauptbahnen nehmen die Staatsgarantie in Anspruch. Mr.

— **Transportversicherung bei den ungarischen Staatseisenbahnen.** Behufs Transportversicherung der in den Stationen der ungarischen Staatseisenbahnen sowie in den Stationen der in dem Betrieb der Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahnen wurde von der Königl. Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit der Budapester Firma „Europäische Güter- und Reisegepäcks-VersicherungsA.-G." ein Vertrag abgeschlossen. Danach ist die genannte Gesellschaft verpflichtet, auf Wunsch der Absender die Transportversicherung der zur Aufgabe gelangenden Güter und lebenden Tiere gegen die Gefahr von Verlust, Minderung und Beschädigung für den ganzen Beförderungsweg

zu übernehmen. Die Versicherung kann in den Güterannahmestellen bei den Bahnorganen durch die Angabe des Versicherungsbetrages und Erlegung der Versicherungsprämie geschlossen werden. Rücksichtlich der Versicherung sind die allgemeinen Versicherungsbedingungen, wie sie in den ausgehängten Kundmachungen enthalten sind, und der Prämientarif maßgebend. Nach ersteren übernimmt die Gesellschaft über die Haftung der Eisenbahnen hinausgehende, bis zu einem bedeutend erhöhten Ausmaß des Ersatzbetrages reichende Ersatzverbindlichkeit. In einfacher Geschäftsgebarung erledigt die Aktiengesellschaft die infolge von Verlust, Minderung und Beschädigung bei den versicherten Gütern angemeldeten Ersatzansprüche. Für die Versicherung der Güter ist zu zahlen: Für jeden Frachtbrief eine Abfertigungsgebühr von 20 Heller, und überdies für je angefangene 100 Kr. Versicherungsbetrag bei Gütern nach Bestimmungsstationen in Ungarn, Österreich, Bosnien-Hercegovina sowie für Deutschland und Schweiz 10 Heller, übrigens 15 bzw. 20 Heller. Der Direktionserlaß erwähnt zum Schlusse, daß im Hinblick auf die Vorteile, die aus der Transportversicherung der Güter für die verfrachtenden Parteien hervorgehen, die Organe der Staatsbahnen die Aufmerksamkeit des Publikums auf die Transportversicherung zu lenken und die entsprechenden Aufklärungen den Parteien zu geben haben.

— **Gesetzentwürfe über den Bau und Betrieb von Lokaleisenbahnen.** Das ungarische Abgeordnetenhaus hat folgende Lokaleisenbahn-Gesetzentwürfe genehmigt: 1) Vereinigung der Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Szatmár-Nagybánya mit den bestehenden Anhängen. 2) Vereinigung der Genehmigungsurkunden der Dunántáler, Zatathaler und Körmend-Zalalövö-örszentpétermuraszombater Lokalbahnen und Genehmigung der Konzessionsurkunde der Lokalbahn Zalabér-Sárvár-Bukk-Köszeg (Güns) und der Lokalbahn Zalaegerszeg-Zalalövö. 3) Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Pécs (Fünfkirchen)-dolúji-Miholjác. 4) Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Félegyhaza-Majsa-Halas und Einverleibung der einzelnen Urkunden-Anhängen. 5) Bericht über die Vereinigung der Genehmigungsurkunde mit den einzelnen bisher bestandenen Anhängen der Nyiregyházaer Regional-Kleinbahnen. 6) Genehmigungsurkunde der Lokalbahn Csácza-Thurzófalva-Trencsénmakó.

Übrige europäische Länder.

— **Die französische Nordbahn im Jahre 1912.** Die französische Nordbahngesellschaft hat ihren Jahresbericht für 1912 erstattet. Danach war das verflossene Betriebsjahr in finanzieller Hinsicht besonders günstig. Die seit mehreren Jahren gezahlte Dividende (einschließlich der 4 proz. Verzinsung) von 72 Fr. auf die Aktie von 400 Fr. — 18 % — konnte auf 74 Fr. — 18,5 % — erhöht werden. Die Betriebseinnahmen sind um rd. 14½ Millionen Franken, die Betriebsausgaben nur um rd. 8½ Millionen gestiegen; zum ersten Male hat die Gesellschaft mit ihren Reineinnahmen das Jahr 1907 übertroffen. Für die Betriebsergebnisse der Nordbahn spielt der Kohlenverkehr die wichtigste Rolle (vgl. den Aufsatz in Nr. 42 S. 688/89 d. Ztg.). Er hat sich in dem letzten Jahre noch bedeutend gehoben, wie aus der folgenden Tabelle hervorgeht:

Kohlentransporte aus	1911 t	%	1912 t	%	±
Pas de Calais und Départ. du Nord	15 526 285	85,88	17 048 340	88,56	+ 1 522 055
Belgien	2 123 280	11,74	1 845 030	9,58	— 278 250
England	373 590	2,07	299 145	1,55	— 74 445
Deutschland . . .	55 840	0,31	59 805	0,31	+ 3 965
im ganzen	18 078 995		19 252 320		+ 1 173 325
Einnahmen aus dem Kohlenverkehr Fr.	59 310 930		62 557 958		+ 3 247 028

Die Verkehrszunahme für andere Frachtgüter (+ 3 067 182 t und + 7 927 340 Fr.) ist hauptsächlich der guten Rübenernte und der gesteigerten Beförderung von Baumaterial, Metallwaren und Erz zuzuschreiben. Der Personenverkehr hat sich im Berichtsjahr ebenfalls stark gehoben. Der Bericht weist aber darauf hin, daß die kilometrischen Einnahmen aus dem Personen- und Eilgutverkehr die Betriebskosten nur unwesentlich überschreiten. Bei der Vermehrung der Ausgaben hat die Erhöhung der Gehälter und Löhne für Beamte und Arbeiter, der Beiträge zur Pensionskasse und der Wohlfahrtsausgaben die erste Rolle gespielt. An Steuern sind im Jahre 1912 über 30¼ Millionen Franken an den Staat gezahlt worden. Es wird von der Gesellschaft berechnet, daß dem Staat infolge der ihm gewährten Vergünstigungen (freie Beförderung und ermäßigte Tarife) und der direkten Abgaben die Summe von rd. 43¾ Millionen Franken durch die Nordbahn zugewendet worden ist. Die Länge des Eisenbahnnetzes ist im Berichtsjahre mit 3840 km unverändert geblieben. Nur die Privatanschlüsse sind um rd. 50 vermehrt worden. Außerdem sind zahlreiche Ergänzungsbauten ausgeführt worden, unter anderen der Ausbau der Zufuhrlinien in den Häfen von Boulogne und Dünkirchen, die Erweiterung der Bahnhöfe Saint-Denis, Le Bourget, Epluches, Persan-Beaumont, Creil, Berguette, Douai, Tourcoing und Laon, die Vergrößerung der Güterböden in La Chapelle, die Einrichtung von Entladungsanlagen für den Kohlenverkehr in Saint-Denis, der viergleisige Ausbau eines Teiles der Strecke La Plaine-Saint-Denis und die Vollendung des zweiten Gleises der Strecke Don-Béthune im nordöstlichen Industriegebiet.

— **Die Berner Alpenbahn.** Seitdem vor 30 Jahren (1883) zum ersten Male der Alpenwall durchbohrt wurde, um durch den Gotthard einen Schienenstrang zu legen, auf dem wir so bequem das Land der Sehnsucht so vieler Tausende erreichen können, sind zahllose Bahn- und Tunnelbauten entstanden, die von der Kunst und der Kühnheit der Ingenieure lebhaftes Zeugnis ablegen. Der 14 km lange Gotthardtunnel ist durch den Simplontunnel an Länge überholt worden, und die großartigsten Pläne für Brücken und Viadukte haben bei der neuen Bahn Bern-Lötschberg-Simplon, die demnächst zur Eröffnung gelangt, ihre Verwirklichung gefunden. Diese Linie, die Berner Alpenbahn, vereinigt mit den großartigsten technischen Bauten eine Fülle wunderbar schöner Landschaftsbilder in einem Maße, wie dies bisher keine Bahn auch nur annähernd vermochte. Die neue, durch die Berner Alpen von Frutigen nach Brig im Rhonetal gelegte Bahn verbindet zunächst die Gegend des Thurnersees, Bern und Interlaken, mit einem Worte das Berner Oberland, mit dem Oberwallis, dem oberen Rhonetal, besonders auch mit den großartigen Gebirgs- und Touristenpunkten Zermatt und Saas-Fee, dann aber durch den direkt anschließenden Simplontunnel auch mit dem herrlichen Langensee (Lago Maggiore), den Borromäischen Inseln und den Industrie- und Verkehrszentren Oberitaliens Mailand, Turin und Genua.

Die Berner Alpenbahn hat aber auch internationale Bedeutung. Sie bietet für Reisen aus Deutschland nach Italien einen der Gotthardlinie ebenbürtigen Reiseweg, der noch den Vorteil hat, infolge des elektrischen Betriebes eine sehr ruhige und völlig rauchfreie Fahrt zu ermöglichen. Der Betrieb auf der Linie Spiez-Kandersteg-Brig mit dem Lötschbergtunnel findet, wie der im Simplontunnel, mit elektrischer Kraft statt. Die Berner Alpenbahn ist die erste große Alpenquerbahn mit elektrischem Betriebe. Für sie wurden von der Maschinenfabrik Oerlikon bei Zürich besondere Lokomotiven mit 2500 Pferdestärken gebaut, die größten bestehenden elektrischen Lokomotiven, die eine Triebkraft entwickeln, wie sie bisher nur von zwei der größten Dampflokomotiven aufgebracht wurde. Die Berner Alpenbahn umfaßt die Bahnlinien Thun-Spiez-Frutigen-Kandersteg-Brig und Spiez-Interlaken-Bönigen, die Gesellschaft besitzt auch die Dampfschiffe auf dem Thuner- und Brienzer See. In ihrem Betriebe befinden sich ferner die Linien von Bern nach Schwarzenburg, von Bern über Belp nach Thun und von Spiez nach Zweisimmen, die Simmentallinie.

Die neue Linie Frutigen-Brig steigt, nachdem die Kander auf hohem Viadukt überschritten wurde, langsam am Bergeshang empor und macht beim Blausee eine große doppelte Schleife zum Teil im Kehrtunnel. Wie an der Gotthardlinie die Kirche von Wassen, so hat hier der Reisende die romantische Ruine der Felsenburg zunächst über, dann neben und zuletzt unter sich. Vor Kandersteg fährt die Bahn über den Kehren (Serpentinen) der Fahrstraße und über den Kanderfällen leicht dahin gleitend quer über den Talriegel. Auf der ganzen Fahrt fesseln den Blick die eisgepanzerten Bergriesen Altels und Balmhorn, Rinderhorn, die Doldenhörner, die Spitzen der Blümlisalp, die trotzigen Felskolosse der Birre und des Fisistockes, die alle den lieblichen Kurort Kandersteg umrahmen. Der 14 605 m lange Haupttunnel durchbricht den Fisistock und unterfährt das Gasterntal und den Lötschenpaß, um bei Goppenstein im Lötschental (Wallis) uns wieder an das Tageslicht treten zu lassen. Oberhalb Goppenstein öffnet sich das Lötschental, beherrscht vom gewaltigen Bietschhorn, zu einem breiten wunderbaren und urwüchsigen Alpental, das bisher, wie wenige, noch fast völlig unberührt war vom Fremdenverkehr. Wenig unter Goppenstein bei Hothen tritt die Bahn ins Rhonetal ein, 400 m hoch über der Talsohle. Es bietet sich da dem staunenden Besucher ein unvergleichlich und unvergeßlich schöner Ausblick auf das tief zu Füßen liegende Rhonetal, die herrlichen Berggestalten auf der Südseite des Tales und die zahllosen braunen Dörfer und Hütten mit den weißen Kirchen. Ganz allmählich sinkt die Bahnlinie bis gegen Brig hin, auf zahlreichen großartigen Viadukten die nördlichen Zuflüsse der Rhone übersetzend und in 21 Tunnels die vorstehenden Felsrippen der Berge durchbrechend. Schön ist namentlich der Ausblick in der Gegend von Außerberg auf das tiefer unten liegende Visp und die Berge des Nicolaitales Nadelhorn und Täschhorn. Von Brig führen uns die Bundesbahnzüge in wenigen Minuten nach Visp, wo die Wagen der Visp-Zermattbahn nach den herrlichen Gletscher- und Gipfelregionen von Zermatt und Saas-Foc bereitstehen, wäh-

rend in nordöstlicher Richtung die Poststraße das Goms und die eigenartigen Oberwalliser Dörfer durchzieht, um bei Gletsch am Rhonegletscher den Anschluß an Grimsel- und Furkapaß zu vermitteln. Geradeaus in südöstlicher Richtung aber führt uns die elektrische Lokomotive durch den längsten Tunnel Europas, den 19 803 m langen Simplontunnel, nach Domodossola und in die Gefilde am Langensee, nach den Städten Oberitaliens Mailand, Turin, Genua. Die neue Alpenbahn erschließt ganze Talschaften neu dem Verkehr, Juwelen der Alpenwelt bringt sie uns näher. Allein die Fahrt schon auf ihr ist in mehrfacher Beziehung überaus genußreich, so daß der Weg zum vorgesteckten Ziele durch sie nicht nur nach Kilometern und Stunden, sondern auch durch die zahllosen fesselnden Ausblicke aus den breiten Wagenfenstern auf die prächtigen Landschaftsbilder aufs angenehmste verkürzt wird.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Zwischen dem Bundesrat und den Privatbahnen ergaben sich wiederholt Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung des Begriffes Reinertrag in den Konzessionen, der für den Rückkauf als Ertrag des Transportgeschäftes, für die Herabsetzung der Taxen, für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und für die Berechnung der Postentschädigung dagegen als Ertrag der Aktiengesellschaft festgestellt wurde. Der Nationalrat hat am 13. Juni folgenden Beschluß gefaßt: „1. Bei Anwendung der Gesetzes- und Konzessionsbestimmungen durch den Bundesrat ist für den Rückkauf der Reinertrag des Transportgeschäftes, dagegen für die Herabsetzung der Taxen, für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und für die Ausrichtung der außerordentlichen Postentschädigungen der Reingewinn des Aktienkapitals bzw. des gewinnberechtigten Kapitals maßgebend. 2. Bei Berechnung des Reingewinnes für die Herabsetzung der Taxen, für die Festsetzung der Konzessionsgebühren und für die Bemessung der Entschädigung für die Posttransporte sollen künftig nicht zum Reingewinn gezählt werden: a) die durch die Konzessionen oder die Gesellschaftsstatuten vorgeschriebenen Einlagen in den ordentlichen Reservefonds bis zum Betrage von 5 % des Jahresgewinnes, solange dieser Fonds 10 % des Aktienkapitals bzw. des gewinnberechtigten Kapitals nicht überschreitet; b) die reglementarischen Einlagen in den Erneuerungsfonds; c) die Einlagen in Reserven für bevorstehende Bauverluste oder besondere Betriebsausgaben bis zu der vom Bundesrate genehmigten Höhe der jährlichen Einlagen und des Bestandes der Reserven; d) die Einlagen in eine von der Bahngesellschaft als notwendig erachtete Reserve für Deckung von Schäden aus außerordentlichen Naturereignissen bis zu der vom Bundesrate genehmigten Höhe der jährlichen Einlagen und des Bestandes der Reserve. 3. Wo die Konzessionen als Voraussetzung der Taxherabsetzung auf einen während drei aufeinanderfolgenden Jahren 6 % übersteigenden Reingewinn abstellen, soll die Taxherabsetzung in Zukunft erst angeordnet werden, wenn der auf das Aktienkapital bezw. das gewinnberechtigte Kapital entfallende Jahresgewinn während 6 aufeinanderfolgenden Jahren im Durchschnitt für jedes einzelne der 3 letzten Jahre 6 % übersteigt, und wenn die deshalb zur Herabsetzung der bestehenden Taxen aufgeforderte Bahn den Bedürfnissen der Bevölkerung nicht durch Gewährung anderer Taxerleichterungen oder durch Einführung von Verkehrsverbesserungen genügend Rechnung trägt."

— **Italienische Meridionalbahn.** Nach dem Bericht des Aufsichtsrats für das Jahr 1912 hat die Gesellschaft, die nach der Einführung des Staatsbetriebes sich nur noch der Verwaltung ihres großen Vermögens widmet, weiter hauptsächlich die elektrische Industrie und vor allem die mit Wasserkraft arbeitenden Stromlieferungsgesellschaften mit Kapital unterstützt. Maßgebend dafür war, daß diese Industrie in Italien eine überaus schnelle Entwicklung genommen hat und daß die Beschaffung des nötigen Kapitals auf anderem Wege für die Industrie nicht immer leicht war. Das Kapital der Meridionalbahn wurde teilweise gegen Aktien, teilweise aber auf Kredit, der später in Aktienbesitz umzuwandeln ist, gewährt. Von den Gesellschaften, an denen die Meridionalbahn eine Beteiligung genommen hat, nennt der Bericht die Cellina (Venetien), die A. E. G. Thomson-Houston und die Società Conti in Mailand, die Ligure Toscana, die Forze Idrauliche della Maira, die Sicilia Orientale und die Società Adriatica di Elettricità in Venedig. Alle diese Gesellschaften seien solid und versprächen eine gute Entwicklung. Im ganzen betrugen die in verschiedener Form getätigten Beteiligungen an Industriegesellschaften bei Jahresschluß 86 693 503 L und im Jahresdurchschnitt 85 173 698 L mit einem Mehr von über 9 Millionen Lire. Dies Kapital verzinste sich mit 5,536 % gegen 5,19 % im Vorjahr. Die Gesellschaft hat noch zahlreiche Prozesse mit dem Staate schweben. Der Streit über die vom Staat für die Benutzung des der Gesellschaft gehörenden Rollmaterials im Jahre 1905/06 zu zahlende Miete ist durch einen Vergleich beendet worden. Dagegen schwebt der große Prozeß über den Fehlbetrag in den Personalkassen und seine Deckung noch vor dem Appellgericht in Rom und wird wahrscheinlich demnächst verhandelt werden. In dem Prozeß wegen der Bezahlung der Einkommensteuer auf die Aktien der Meridionalbahn, die die Gesellschaft in ihrer Kasse liegen hat (a matrice) hat das Tribunal von Florenz zugunsten der Gesellschaft entschieden und den Fiskus zur Rückzahlung von 870 000 Lire Steuer verurteilt; aber die Steuerbehörde hat gegen diese Entscheidung Berufung eingelegt. Das Haupteinkommen der Gesellschaft besteht aus vier Staatsannuitaten im Gesamtbetrag von über 39 000 000 Lire; ihre Ausgaben fast ausschließlich im Kapitaldienst (Verzinsung und Tilgung der Aktien und Obligationen). Wie im Vorjahr, so kann sie auch heuer wieder 29 Lire Dividende auf jede Aktie von 500 Lire Nennwert geben. Bekanntlich befindet sich ein Teil des Kapitals in deutschem Besitz, wenn auch das deutsche Interesse an der Meridionalbahn wie an allen italienischen Werten zurückgegangen ist.

— **Die London und Nordwestbahn.** Aus Anlaß des Besuchs, den der König von England den Eisenbahnwerkstätten von Crewe Ende April abgestattet hat (s. Nr. 39 d. Ztg. vom 24. Mai d. J., S. 647), hat die London und Nordwestbahn eine kleine Festschrift herausgegeben, die neben einer Beschreibung der Werkstattanlagen in Crewe einige statistische Angaben enthält. Wir entnehmen ihr die nachstehenden Zahlen, die dem Stande vom 18. März d. J. entsprechen. Das Anlagekapital der Gesellschaft beträgt 116 188 591 £, die jährlichen Einnahmen 16 733 193 £, die jährlichen Ausgaben 10 885 041 £. Die Gesellschaft beschäftigt 86 500 Personen, von denen 20 683 dem Lokomotivdienst angehören. In den Werkstätten von Crewe arbeiten 7000 Mann, dazu kommen noch 700 Lokomotivführer, Heizer und sonstige Mannschaften in den Lokomotivschuppen. Der Ort Crewe, der außer von den Angestellten der Eisenbahngesellschaft nur noch von solchen Kaufleuten und dergl. bewohnt wird, die die Eisenbahnangestellten mit allem Nötigen versorgen und für ihren Lebensunterhalt auf sie angewiesen sind, hat eine Bevölkerung von 45 683 Köpfen. Auf dem 4860 km langen Netz der Nordwestbahn verkehren 3111 Lokomotiven (einschließlich der Triebwagen), 9216 Personen- und 78 450 Güterwagen. Außerdem besitzt die Gesellschaft für die Zuführung und Abholung der Güter in den von ihr bedienten Ortschaften einen Wagenpark von 7107 Wagen mit 6086 Pferden. Ihre Flotte umfaßt 16 Schiffe. Neben den 184 327 Inhabern von Dauerkarten werden im Jahre 79 005 445 Reisende befördert. Der Güterdienst hat im Jahre 54 517 214 t zu bewältigen.

Die Zahl der Bahnhöfe und Haltestellen beträgt 800. In den 1294 Stellereien der Gesellschaft befinden sich 38 112 Stellhebel.

Die Nordwestbahn-Lokomotiven legen jährlich 113 333 241 km, täglich 362 087 km und in der Sekunde 4 km zurück; dabei verbrauchen sie im Jahre 1 862 731 t Brennstoffe und 15 833 213 cbm Wasser; die entsprechenden Zahlen für den Tag und die Sekunde sind 5951 t und 70 kg Brennstoff und 50 585 cbm und 595 l Wasser. Eine Entfernung, die gleich dem Erdumfang ist, wird von den Nordwestbahn-Zügen alle 3 Stunden, die Entfernung zwischen Erde und Mond alle 29 Stunden, die Entfernung zwischen Erde und Sonne alle 15½ Monate zurückgelegt.

— **Ein neues russisches „Rayonkomitee"** ist in Rostow am Don eingerichtet worden. Nachdem sich die Tätigkeit der Rayonkomitees zur Regelung der Massentransporte auf dem russischen Eisenbahnnetz so glänzend bewährt hat, daß es fast nirgends zu Güterstauungen und Ansammlungen von Getreide-, Kohlen- und anderen Gütertransporten und Verkehrsstörungen gekommen ist, hat man im Interesse der demnächst in Betrieb zu nehmenden Neubaustrecken ein neues Rayonkomitee in Rostow am Don gegründet. Diesem wird die Regelung der Massentransporte auf der Armávir-Tuapsebahn, der Schwarzmeerbahn, der Schwarzmeer-Kubanbahn und der Kochatiner Bahn obliegen. m.

— **Die Revision der russischen Südostbahnen.** Dem Ministerrat ist der Bericht der Allerhöchst niedergesetzten Eisenbahnuntersuchungskommission über die Ergebnisse der Revision der Südostbahnen zugegangen. Der Bericht führt aus, daß die Südostbahnen über ganz ungenügendes Lokomotivenmaterial verfügen. Die Schienen sind total ausgefahren; die Brücken schwach, die Schwellen unbrauchbar. Verschiedene Ausgaben sind übermäßig hoch. Der Zustand der Stationen läßt zu wünschen übrig. Die Arbeiten sind nicht sachgemäß eingeteilt, insbesondere gilt das von der Ladearbeit. Die Gehälter der Mitglieder des Verwaltungsrats sind im Verhältnis zu der Besoldung der Bediensteten zu hoch. Die Gesamtausgaben für den Unterhalt der Zentralverwaltung betragen 675 000 Rbl., was etwa 200 Rbl. für einen Werst ausmacht. Die Kommission lenkt ferner die Aufmerksamkeit des Ministerrates auf den Umstand, daß die von der Regierung ernannten Direktoren, ebenso wie die von den Aktionären ge-

wählten Direktoren, an der Tantieme beteiligt und auf diese Weise an der Erhöhung der Einnahmen interessiert sind, obgleich es ihre Pflicht ist, den gesetzmäßigen Gang der Geschäfte der Gesellschaft zu überwachen. Das Durchschnittsgehalt der Bediensteten ist niedriger als auf anderen russsischen Bahnen. Vollkommen ungenügend sind die Gehälter der Schaffner. Die Abrechnungsmethode ist unvollkommen und die Abrechnungen stimmen nicht immer. In bezug auf die finanzielle Lage der Bahn bemerkt die Kommission, daß sie über ein freies Kapital von 950 000 Rbl. verfüge. Es wäre wirtschaftlich richtiger, dieses Kapital zu werbenden Zwecken zu verwenden. Soweit das wenig günstige Urteil der Kommisssion. Nun fügt die Kommission noch den Rat hinzu, der Fiskus möge von dem Recht, die Bahn im Jahre 1916 auszukaufen, nicht Gebrauch machen, sondern mindestens bis 1928 warten. Der Anfang und das Ende des Berichtes passen nicht so recht zusammen. Ist die Bahn wirtschaftlich in einem so schlechten Zustand, dann ist es sicher das Richtige, daß sie sobald als irgend angängig verstaatlicht wird, um die Mängel, deren Beseitigung offenbar sehr viel Kapital erfordern wird, schleunigst durchzuführen, da das von der Privatgesellschaft, die vor dem Auskauf steht, nicht erwartet, auch nicht verlangt werden kann. m.

— **Die orientalischen Eisenbahnen und ihre Zukunft** behandelt Dr. Alfred Schwoner in einer Abhandlung in Nr. 15/16 des „Handelsmuseum". Er gibt zunächst einen Überblick über die Geschichte und finanzielle Entwicklung dieser Bahnen, dem wir kurz folgendes entnehmen: Der im Jahre 1869 von dem Brüsseler Bankier Hirsch in Verbindung mit Pariser und Wiener Finanzleuten mit dem Sitz in Paris begründeten „Betriebsgesellschaft der türkischen Eisenbahnen" wurden drei Jahre später 1179 km zu erbauender Bahnen konzessioniert. Diese bis zum Jahre 1875 auch tatsächlich erbauten Bahnlinien stellen im wesentlichen das alte Netz der Gesellschaft der Orientbahnen dar, das diese bis 1908 betrieb, und zwar die Hauptlinie von Konstantinopel über Adrianopel und Philippopel nach Bellova mit einer Zweiglinie von Adrianopel nach Dedeagatsch und von Tirnowa nach Jamboli in Bulgarien sowie die Linie Saloniki-Üsküb-Mitrowitza. Im Jahre 1888 kam noch die Linie Üsküb-Zibeftsche (serbische Grenze) hinzu. Es war indessen noch kein Eisenbahnanschluß der Türkei an das übrige europäische Bahnnetz vorhanden, da das türkische in Bellova bzw. in Mitrowitza endete, und es bestand weder eine Verbindung über Bulgarien und Serbien, noch über Bosnien. In Ausführung des Berliner Vertrages schloß dann Österreich-Ungarn zuerst mit Serbien (1880) einen Eisenbahnvertrag und drei Jahre später mit Serbien, Bulgarien und der Türkei die sogenannte Convention à quatre, die bestimmte, daß die drei Balkanmächte die Bahn von Bellova über Sofia, Nisch nach Belgrad fortzuführen hätten, während die Türkei die Bahn von Mitrowitza über Vranja und Leskowatz an die serbische Grenze in der Gegend von Nisch anschließen sollte. Nach längeren Verzögerungen kam es denn auch zur Ausführung des Vertrags, und am 12. August 1888 fuhr der erste direkte Zug von Wien nach Konstantinopel. Von diesem Zeitpunkt an war auch die Hauptstrecke der orientalischen Bahnen nicht mehr eine rein türkische Linie, sondern die Schlußstrecke einer Weltverkehrslinie, und die Möglichkeiten einer günstigen Entwicklung waren für sie gegeben. Die Betriebsgesellschaft, die das Betriebsrecht von der Türkei gepachtet hatte, verlegte im Jahre 1878 ihren Sitz von Paris nach Wien und wurde dort als österreichische Gesellschaft konzessioniert. Im Jahre 1890 verkaufte der Bankier Hirsch, der Erbauer der orientalischen Eisenbahnen, die Aktien der Betriebsgesellschaft an eine Vereinigung, die in der Hauptsache aus dem Wiener Bankverein, der Deutschen Bank in Berlin und der Societé de Crédit suisse bestand. Nachdem im Jahre 1908 die bulgarische Regierung die auf ihrem Gebiet gelegenen Strecken der Gesellschaft beschlagnahmt hatte, mußte diese, deren Linien nunmehr ausschließlich auf türkischem Gebiet lagen, dem Verlangen der türkischen Regierung nachgeben und nach Konstantinopel übersiedeln. Im Jahre 1910 erhielt sie die Konzession für den Bau und Betrieb einer Normalspurbahn von Babaeski an der Strecke Konstantinopel-Adrianopel bis Kirkilisse, die im Kriege bereits Dienste tat. Außerdem soll die Gesellschaft auch bereits die Konzession für eine albanische Bahn von Üsküb nach Durazzo und Valona über Gostivar besitzen. Durch die Besitzschwächung der Türkei infolge des Balkankrieges dürfte sich freilich manches ändern. Der Verkehr der orientalischen Bahnen hat trotz beständiger widriger Verhältnisse stetig zugenommen. Die Zahl der beförderten Reisenden ist von 2,48 Millionen im Jahre 1889 auf 6,76 Millionen im Jahre 1911 gestiegen. Die Einnahmen aus dem starken Personenverkehr sind fast ebenso groß als die Einnahmen aus dem Güterverkehr. Die gesamten Betriebseinnahmen sind von 10,27 Millionen Franken im Jahre 1900 auf 17,18 Millionen im Jahre 1911 angewachsen. Der Reingewinn stieg von 1,6 Millionen Franken im Jahre 1900 auf 4,58 Millionen 1911, die Dividende bewegte sich zwischen 4 bis 7 %. Außer der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen bestehen in der europäischen Türkei noch die Eisenbahngesellschaft Salonich-Monastir und die sogenannte Jonction-Linie von Konstantinopel längs des Meeres nach Saloniki.

Über die zukünftige Gestaltung der Verhältnisse der orientalischen Eisenbahnen bemerkt der Verfasser, daß die verbündeten Balkanstaaten, wenn sie die Verhältnisse nach ihrem Belieben regeln könnten, die auf ihren neuen Gebieten gelegenen Strecken der Gesellschaft wahrscheinlich einfach ihrem Staatsbahnsystem angliedern würden. Selbstverständlich müßten sie auf jeden Fall das Betriebsrecht der Gesellschaft, ein Privatrecht, zu den bei solchen Gelegenheiten üblichen Bedingungen ablösen. In diesem Falle verbliebe der Betriebsgesellschaft nur noch das Lokalnetz von Konstantinopel, das sie dann sicher an die Anatolische Eisenbahngesellschaft verkaufen würde. Eine solche Lösung der Angelegenheit wäre vom Standpunkte der Aktionäre der orientalischen Bahnen durchaus möglich, sie wäre an sich auch vom Standpunkte der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht unmöglich. Letztere habe ein Interesse daran, eine Landverbindung nach Saloniki und gegebenenfalls eine andere nach Athen zu schaffen und auch auf die Anlage der Bahnen in Albanien einen gewissen Einfluß zu nehmen. Die Erfüllung dieser Wünsche könnte vielleicht durch Serbien selbst gesichert werden, das die Verpflichtung zu übernehmen hätte, die Sandschakbahn sowie andere von Österreich-Ungarn gewünschte Linien zu bauen; Griechenland und Bulgarien könnten, soweit die südlichen Teile der nach Saloniki führenden Bahnen sich in ihrem Besitz befinden und, soweit der Anschluß dieser Bahnen an das griechische Schienennetz in Betracht kommt, ähnliche Verpflichtungen übernehmen. Aber am besten würden diese Fragen so gelöst werden, daß die Linie Saloniki-Monastir ähnlich wie die Linie Saloniki-Mitrowitza im Besitz der neutralen Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen verbleibt. Ebenso könne für den Bau und Betrieb der bekanntlich von Serbien gewünschten neutralen Bahnlinien durch Albanien an das Adriatische Meer wieder in erster Linie die Betriebsgesellschaft in Betracht, nicht allein, weil sie bereits Konzessionen für albanische Bahnen besitzt, sondern auch, weil sie die Betriebsverhältnisse kennt und die Anschlußlinien betreibt, während Eisenbahnen, die sich auf Albanien allein beschränken würden, kaum einen Ertrag erwarten könnten. Sehr wichtig sei es, so deutet der Verfasser an, daß auch die österreichisch-ungarische Regierung finanziell an dem Unternehmen interessiert werde, nur dann sei zu erwarten, daß bei den auftauchenden Forderungen auch der Standpunkt der Ertragsfähigkeit berücksichtigt wird. Das sei aber nur möglich, wenn leistungsfähige internationale Verbindungslinien geschaffen werden, u. a. eine direkte normalspurige Hauptlinie Wien - Bosnien - Griechenland, wozu allerdings verschiedene schmalspurige Linien in Bosnien zu nomalspurigen umgebaut werden müßten. Nur auf diese Weise könnten aber auch die politischen und handelspolitischen Absichten der österreichisch-ungarischen Monarchie erreicht werden, und so wäre die finanzielle Garantie gewissermaßen auch eine Bürgschaft dafür, daß politisch nicht halbe Arbeit geleistet wird.

Fremde Erdteile.

— **Die Entwicklung des Eisenbahnwesens in den britischen Kronkolonien** bietet nach einer im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlichten statistischen Abhandlung, der die Ergebnisse der letzten 6 abgeschlossenen Verwaltungsjahre (1905/06 bis 1910/11) zugrunde gelegt sind, gerade in den letzten Jahren ein Bild lebhaftester Tätigkeit und großer Erfolge. Im Jahre 1910 betrug in englischen Meilen (1 engl. Meile = 1,6 km) die Gesamtlänge der Eisenbahnen in Britisch-Ostindien 32 099 (24 752 i. J. 1900), in den Kronkolonien in Asien 764 (411), im Australischen Staatenbund insgesamt 17 248 (13 231), im Dominium Neuseeland 2782 (2300), in der Südafrikanischen Union insgesamt 7586 (3022), in den Kronkolonien in Afrika insgesamt 3621 (1089), im Dominium Kanada 25 780 (17 657), in Neufundland 682 (656), auf den Westindischen Inseln 294 (290), in Britisch-Honduras und -Guyana 114 (94) und in den europäischen Kronkolonien Malta und Zypern 69 (8), in sämtlichen britischen Kolonien zusammen 91 039 gegen 63 510 Meilen im Jahre 1900. — Im einzelnen hat sich die Eisenbahnbautätigkeit den britischen Kolonien in den letzten Jahren hauptsächlich auf Afrika erstreckt. Eine der kleinsten und ältesten der dortigen Kolonien, Sierra Leone, hat in den obengenannten 6 Jahren 25 engl. Meilen neuer Schienenstränge erhalten, weitere 52 Meilen befinden sich bereits im Bau und die Erweiterung um noch 20 Meilen ist beschlossen. Im Betrieb sind dort insgesamt 253 Meilen, die Einkünfte sind während des sechsjährigen Zeitraums von 5000 auf 27 000 Pfund Sterling, d. i. um mehr als 400 % gestiegen. An der Goldküste sind 20 Meilen neu gebaut worden, 36 Meilen sind noch im Bau und fast vollendet. Die Einkünfte sind hier von 50 000 auf 188 000 Pf. St. gestiegen, das Anlagekapital verzinst sich mit mehr als 9 %. Eine beträchtliche Erweiterung des

Schienennetzes, von 131 auf 307 Meilen, ist in Südnigeria festzustellen, wo sich gleichzeitig die Eisenbahneinnahmen von 24000 auf 131000 Pf. St. gehoben haben. Die bedeutendste Eisenbahnentwicklung findet sich in Nordnigeria. Hier ist die Baro-Kanobahn in einer Länge von 355 Meilen in wenig mehr als drei Jahren gebaut worden. Von dieser Bahn ist innerhalb der letzten Monate eine wichtige Zweigbahn von der Station Zaria nach den Zinnfeldern von Bauchi in schmalerer Spurweite gebaut worden. In den letzten sechs Jahren hat sich die Gesamtlänge der Eisenbahnen in den beiden Nigerias von 150 auf 900 Meilen gehoben. In Nyassaland waren die Verkehrsbedingungen bisher sehr ungünstig; es ist eine der wenigen afrikanischen Kronkolonien, deren Eisenbahnwesen in den Händen einer Privatgesellschaft liegt. 1904 wurden die ersten 30 Meilen eröffnet, bis 1907 waren es 113 Meilen und seither ist es dabei geblieben. Es ist geplant, die vorhandene Bahn zum Sambesi weiterzuführen und südlich von Sembesi den Weiterbau nach dem Hafen Beira durch eine andere Gesellschaft bewirken zu lassen, auch ist eine Erweiterung der Eisenbahn nach Norden hin bis zum Südende des Nyassasees geplant. In Uganda war gleichfalls das Eisenbahnwesen bisher schwach entwickelt. Im Jahre 1910 wurde ein Betrag für den Bau einer Eisenbahn von Jinja, einer Anlegestelle der Ugandadampfer am Viktoriasee nach Kakindu am Viktorianil südlich vom Kiogasee ausgeworfen. Die hiermit erbaute Linie ist 58 Meilen lang. Die Ugandabahn hat in den letzten 6 Jahren eine Zunahme der Überschüsse von 56000 auf 134000 Pf. St. zu verzeichnen gehabt. Es sollen jetzt zwei neue Zweiglinien gebaut werden: eine 30 Meilen lange nördlich von dem Keniaberg zu, die sogenannte Thika- oder Fort Hall-Kleinbahn, und eine 93 Meilen lange nach dem Sodasee von Magadi. — Die Entwicklung der Kronkolonien in den übrigen Weltteilen ist zahlenmäßig hinter derjenigen der britisch-afrikanischen Bahnen weit zurückgeblieben. In Ceylon z. B. ist eine erhebliche Erweiterung des bestehenden Eisenbahnnetzes in den letzten 6 Jahren nicht zustande gekommen, abgesehen vielleicht von der Eröffnung der 27 Meilen langen Linie durch das Kelanital nach Ratuapura. Indessen sind weitere Strecken im Bau in Länge von etwa 130 Meilen, unter denen die wertvollste die 65 Meilen lange Eisenbahn nach Manaar sein wird, durch die im nächsten Jahre die Verbindung mit Indien hergestellt werden soll. Die verbündeten Malayenstaaten haben die Länge ihrer Schienenstränge von 428 auf 538 Meilen vermehrt, eine Linie von 120 Meilen Länge ist ferner durch den Staat Johore gebaut worden, sie schließt die Verbindung von Penang nach Singapore. Ferner werden Erweiterungen nach der Kelantangrenze ausgeführt, durch die man später Anschluß an das siamesische Eisenbahnwesen zu finden hofft. Auch andere Pläne schweben, um sowohl Penang als auch Singapore in Eisenbahnverbindung mit Bangkok zu bringen. In Hongkong hat man eine 22 Meilen lange Linie von Kaulun nach Kanton gebaut. In den amerikanischen Kronkolonien sind mehrere neue Eisenbahnen erbaut worden, so in Britisch-Honduras die „Stann Creek Railway", in Jamaica die Linie von May Pen nach Chapelton. In Trinidad wird das Eisenbahnnetz durch 2 neue Linien erweitert, die im Bau begriffen sind, in Britisch-Guyana will man eine Eisenbahn ins Innere vorschieben usw. Wie in der Abhandlung mitgeteilt wird, wurden im Verwaltungsjahr 1905/6 vom englischen Unterhaus für die Kronkolonien insgesamt 1,26 Millionen Pfund Sterling bewilligt, im Jahre 1912/13 aber nur noch 860000 Pf. St., so daß innerhalb der letzten 7 Jahre eine Ermäßigung in den Zuwendungen in Höhe von 400000 Pf. St. = 8 Mill ℳ erzielt worden ist, ohne daß, wie der britische Kolonialminister am 27. Juni v. J. erklärte, die Wohlfahrt der Kolonien darunter gelitten hätte. Diese Tatsache beweist, daß sich die britischen Kronkolonien in wirtschaftlich aufsteigender Linie befinden.

— **Weiterführung der Kameruner Nordbahn.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: In der bevorstehenden Tagung des Kameruner Gouvernementsrats wird die Frage der Weiterführung der Nordbahn und die der Arbeiteranwerbung im Vordergrunde des Interesses stehen. Die Nordbahn ist von Duala bis Ukonysamba (Km. 160) fertiggestellt. Dem Weiterbau stellen sich technische Hindernisse entgegen in der Führung der Linie über die Höhen des Dschanggebirges. Bisher hat man keinen Weg gefunden, der den Aufstieg ausführbar erscheinen ließe. Gegebenenfalls will man bis zur Höhe des Gebirges sich einer Zahnradbahn bedienen.

— **Die Magadi-Eisenbahn.** Ende Mai sind die Gleise der etwa 160 km langen Eisenbahn, die, von der Uganda-Eisenbahn abzweigend, die reichen Sodalager am Magadisee erschließen soll, fertiggestellt worden. Sie wird von der britischen Regierung der Magadi Soda-Gesellschaft zum Betriebe überlassen werden, die der Regierung eine Abgabe von 2 Schilling für jede Tonne Rohsoda und von 3 Schilling für jede Tonne gereinigte Soda zu entrichten haben wird. Dafür wird die Ugandabahn bis zu 160000 t Soda unentgeltlich befördern. Infolge der dadurch gebotenen Möglichkeit, große Mengen von Soda bei niedrigen Frachtkosten auf den Markt zu bringen, ist in der nächsten Zeit ein erhebliches Sinken des Sodapreises zu erwarten. Für die Beförderung der Soda in Wagenladungen haben besondere Betriebsmittel erbaut werden müssen, deren Entwurf nicht ohne Schwierigkeiten war.

— **Pünktlicher Zugverkehr.** Zu den Eigentümlichkeiten der amerikanischen Eisenbahnen gehören bekanntlich die großen Verspätungen, von denen ihre Züge betroffen werden. Manche Eisenbahnen legen aus diesem Grunde besonderen Wert darauf, die Pünktlichkeit ihres Zugverkehrs zu betonen; sie führen darüber genaue Aufschreibungen, die sie von Zeit zu Zeit veröffentlichen. So macht die New York, New Haven and Hartford-Eisenbahn jetzt darauf aufmerksam, daß ihre sog. Fünfstundenzüge zwischen Neuyork und Boston, von denen täglich je drei in jeder Richtung verkehren, in den drei Monaten Februar, März und April dieses Jahres fast stets pünktlich ihr Ziel erreicht haben; nur zehn Züge machten davon eine Ausnahme. Wenn die Verspätung mehr als eine halbe Stunde ausmacht, wird den Reisenden der Betrag von 1 Dollar auf ihr Fahrgeld zurückvergütet.

— **Die Revolution in Mexiko und die Eisenbahnen.** Die Aufständischen in Mexiko haben in den Provinzen Sonora und Sinaloa von den Eisenbahnen zwischen Nogales und Guymas und zwischen Guymas und Ouliacan Besitz ergriffen und betreiben sie nunmehr auf eigene Faust. Die beiden Strecken gehören der Südpacific-Eisenbahn und sind zusammen gegen 1000 km lang. Die Eisenbahnbeamten sind von den Aufständischen ihres Amtes entsetzt worden. Alle Einnahmen fließen natürlich in die Taschen der Aufständischen; der Hauptverlust für die Eisenbahnverwaltung besteht aber darin, daß für die Unterhaltung der Anlagen nichts getan wird, so daß, wenn geordnete Verhältnisse zurückkehren und die Südpacific-Eisenbahn den Betrieb wieder übernimmt, sie zunächst einmal erhebliche Aufwendungen zu machen haben wird, um ihre Anlagen, namentlich die Gleise, wieder in den Stand zu setzen, der für einen geordneten Betrieb notwendig ist.

— **Arbeiterunruhen bei den australischen Eisenbahnen.** Daß es auch unter sozialdemokratischer Leitung nicht ohne Schwierigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitern abgeht, beweisen die australischen Eisenbahnen. Auf den Staatsbahnen von Neusüdwales brach kürzlich ein Streik aus, der von den Arbeitern auf so unerhörte Weise herbeigeführt worden war, daß sogar das von der Arbeiterpartei abhängige Ministerium die Arbeiter nicht vertreten konnte. Die Eisenbahnen dieses Staates unterstehen einem vollständig unabhängigen Eisenbahnkommissar, der nicht, wie die Minister, zu den politischen Beamten zählt, die mit dem Wechsel der politischen Mehrheit im Parlament ihr Amt erlangen und aufgeben. Hätten die Arbeiter ihre Forderungen — 48 stündige Arbeitszeit in der Woche, 9 Schilling Lohn täglich und Anrechnung der Arbeitszeit am Abend und am Sonntag als Überstunden — dem Eisenbahnkommissar in sachgemäßer Weise vorgetragen, so wäre dieser gewiß in Verhandlungen mit ihnen eingetreten. So stellten die Arbeiter ohne vorhergegangene Kündigung die Arbeit ein, und ihre Forderungen wurden daher abgelehnt. Das Ministerium bot seine Vermittlung an, die aber von den Arbeitern abgelehnt wurde. Infolgedessen mußte der gesamte Güterverkehr eingestellt werden, nur zur Aufrechterhaltung des Milchverkehrs gaben sich die Arbeiter mit Rücksicht auf Kinder und Schwache, die die Milch nicht entbehren können, her. Dadurch wurde sogar die Geduld des Ministers erschöpft, der sich auf das heftigste gegen das Vorgehen der Arbeiter aussprach. Trotzdem wurde aber eine Kommission eingesetzt, die die Forderungen der Arbeiter untersuchen sollte. Es wurde ihnen Wiedereinstellung in den Eisenbahndienst ohne Lohnabzug zugesagt, ferner Straflosigkeit für ihre Zuwiderhandlungen gegen das Arbeitergesetz, das einen Streik für unzulässig erklärt; endlich sollten die etwaigen Aufbesserungen, die die Kommission empfehlen würde, rückwirkende Kraft erlangen.

Ähnliche Vorkommnisse haben sich vor einiger Zeit in Victoria abgespielt. Dort brach ein Streik aus, der das gesamte Erwerbsleben dieses Staates lahmzulegen drohte. Die damalige Regierung, die noch nicht zu der arbeiterparteilichen Mehrheit gehörte, trat aber tatkräftig dagegen auf, indem sie sofort ein Gesetz herbeiführte, das einen Streik für ein Verbrechen erklärte, und die Führer wurden infolgedessen hart bestraft. Als voriges Jahr infolge der Mehrheit der Arbeiterpartei in Westaustralien eine neue Regierung ans Ruder kam, wurde den niederen Eisenbahnbediensteten ein Mindestlohn von 9 Schilling den Tag zugestanden. Sofort erhoben bessergestellte Eisenbahnarbeiter, die bis dahin 11 bis 13 Schilling Tagelohn bezogen hatten, die Forderung, ihr Lohn solle auch erhöht werden. Das ging aber selbst dem arbeiterparteilichen Ministerium zu weit, und die Forderung wurde abgelehnt. Da aber die Gesetzgebung über die Schlichtung von Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Angestellten einen Streik untersagt, kam es nicht zu einem

regelrechten Streik, die Arbeiter stellten nur von Tag zu Tag die Arbeit ein, „um Besprechungen über die Lage zu halten". Dadurch wurde die Regierung schließlich auch gezwungen, die Forderungen der Arbeiter zu bewilligen, man sieht daraus aber, daß der Arbeiterpartei selbst die Gesetze, die auf ihre eigene Veranlassung gegeben worden sind, nicht heilig sind und daß sie nur darauf ausgehen, unter allen Umständen ihre Forderungen durchzusetzen.

Für England, das natürlich den Vorgängen in seinen überseeischen Siedelungen besonderes Interesse entgegenbringt, sind diese Ereignisse noch insofern von Bedeutung, als die englische Arbeiterpartei, die die Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen in ihr politisches Programm aufgenommen hat, den Ordnungsparteien den Übergang der Privatbahnen in staatliche Verwaltung dadurch schmackhaft zu machen sucht, daß sie ihnen vorhält, bei Staatsbetrieben seien alle Streitigkeiten zwischen Verwaltung und Angestellten, insbesondere Arbeitseinstellungen, ausgeschlossen. Bei den Schwierigkeiten, die die Lösung der Arbeiterfrage bei den einzelnen englischen Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren verursacht hat, wäre ein Mittel zu ihrer Beseitigung ja nur mit Freuden zu begrüßen. Daß die Verstaatlichung diesen ihr von der Arbeiterpartei nachgesagten Erfolg nicht hat, geht aus den Vorgängen in Australien zur Genüge hervor.

Betriebsweise der Albtalbahn.

Herr Regierungsbaumeister Nöldeke macht uns über die Betriebsweise der von seiner Gesellschaft, der Badischen Lokaleisenbahnen A.-G. in Karlsruhe, betriebenen, bekanntlich von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin elektrisierten Bahn einige Angaben, aus denen zu entnehmen ist, daß die in dem Aufsatz: „Mit hochgespanntem Gleichstrom betriebene Bahnen" (Nr. 36 S. 592 ff.) angeführten Nachteile des Wechselstromes, daß die erheblich schwerere elektrische Ausrüstung höhere Betriebskosten verursache und eine wirtschaftliche Kraftaufspeicherung (Akkumulierung) nicht möglich sei, nicht immer oder nicht immer in vollem Maße zur Geltung kommen. Er weist hierbei auf die Albtalbahn hin, die seit 3 Jahren mit einphasigem Wechselstrom von 9000 Volt Spannung betrieben wird. Auf dieser Bahn, die meterspurig ausgebaut ist und rund 59 km Ausdehnung hat, verkehren sowohl Motorwagen als auch elektrische Lokomotiven, beide mit einer größten Geschwindigkeit von 30 km/St. Die Motorwagen haben leer ein Gewicht von 22,9 t, voll besetzt von etwa 28 t; ⅔ des Gesamtgewichts sind Adhäsionsgewicht. Jeder Motorwagen ist mit 2 Motoren von je 85 PS Stundenleistung ausgerüstet. Die vierachsigen Lokomotiven wiegen 32,5 t; sämtliche Achsen sind Triebachsen. Sie führen 4 Motoren von je 85 PS. Stundenleistung. Sowohl bei den Motorwagen als bei den Lokomotiven entspricht die Motorzugkraft sehr gut dem Adhäsionsgewicht, so daß in diesem Falle die Betriebsmittel überhaupt nicht leichter sein dürften. Das schwerere Gewicht der Wechselstromausrüstung erfordert also hier keine höheren Betriebskosten. Bei Gleichstrombetrieb müßte, wie Nöldeke anführt, vielmehr eine künstliche Belastung der elektrischen Betriebsmittel vorgesehen werden, um trotz der leichteren Gleichstromausrüstung das nötige Adhäsionsgewicht zu erzielen.

Was die Wirtschaftlichkeit der Kraftaufspeicherung betrifft, so verwendet die Verwaltung, wie weiter mitgeteilt, wegen der starken Belastungsschwankungen der Bahnzentrale in Ettlingen eine Akkumulatorenbatterie, die mittels eines Gleichstrom-Wechselstrom-Pufferumformers mit elektrischer automatischer Steuerung befriedigend puffert. Obwohl dieser Pufferumformer im Vergleich zu der Leistung der Bahndynamos reichlich klein ist (Verhältnis etwa 1 : 5), erspart er doch, wie längere Versuche zeigten, im Jahresdurchschnitt durch die Akkumulierung rund 12 % Kohlen, so daß die Gesellschaft sich jetzt entschlossen hat, einen erheblich größeren Pufferumformer noch weiter aufzustellen. Nöldeke bestätigt die Angabe in Nr. 36 d. Ztg., indem er hinzufügt, daß „selbstverständlich die Akkumulierung bei Wechselstrom nicht so wirtschaftlich arbeite, wie bei Gleichstrom, aber doch immerhin in vielen Fällen recht erhebliche Vorteile bieten werde".

Die Schriftleitung kann dem Vorstehenden hinzufügen, daß sie sowohl dem Wechselstromsystem als auch dem Gleichstromsystem, soweit sich aus den vielfach abweichenden Meinungsäußerungen der Vertreter der beiden Systeme ein klares Bild gewinnen ließ, hat Gerechtigkeit widerfahren lassen. Auch das Wechselstromsystem hat volle Anerkennung erfahren, wie u. a. die Aufsätze über die London Brighton und Südküstebahn in Nr. 63 von 1912, über die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau-Bitterfeld in Nr. 59 von 1912, über Betriebsmittel für Wechselstrombahnen in Nr. 17 von 1911, vor allem auch der Aufsatz über die Verbreitung der einphasigen Wechselstrombahnen in Nr. 92 von 1907 zeigen.

Bücherschau.

— **Praktische Güterklassifikation der deutschen Eisenbahnen.** Nach amtlichen Quellen systematisch geordnet, erläutert und durch Aufnahme der Ausnahmetarife ergänzt von Anton Stauda, Tarifreferent der Handels- und Gewerbekammer in Eger. Zu beziehen durch den Herausgeber zum Preise von 5 ℳ (6 Kr.). Nach dem Stande vom 1. April d. J. hat der Verfasser zum zweiten Male seine praktische Güterklassifikation herausgegeben. Diese zusätzliche Bezeichnung wurde gewählt, um schon durch den Titel jede Verwechslung mit den von den deutschen Eisenbahnverwaltungen ausgegebenen Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, auszuschließen, sie ist aber auch insofern zutreffend gewählt, als die Staudasche Ausgabe mehr für den praktischen Gebrauch der Verfrachter geeignet erscheint als die amtliche Ausgabe. Sie enthält nämlich für alle in der alphabetischen Güterklassifikation verzeichneten Artikel Hinweise, wie sie bei Aufgabe als Stückgut oder als Wagenladung (zu 5 t und 10 t) tarifieren und in welcher Wagengattung sie zur Verladung gelangen. Auch die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände (Anlage C zur E.V.O.) sind in dieser Güterklassifikation aufgenommen. Außerdem ist der Herausgeber in der vorliegenden Ausgabe dem praktischen Bedürfnis noch insofern weiter entgegengekommen, als er bei jedem Artikel, der einer Tarifierung nach Ausnahmetarifen unterliegt, in einer besonderen Spalte die Nummern der in Frage kommenden Ausnahmetarife unter Bezeichnung der betreffenden Verbandsverkehre angeführt hat. Beispielsweise bedeutet der Zusatz „5 Wü, El, Ba" Ausnahmetarif 5 des Württembergischen, Elsässischen, Badischen Binnenverkehrs, oder „S 20 Sü" Seehafenausnahmetarif 20 des deutschen Seehafenverkehrs mit Süddeutschland usw. Fehlt bei einer Ausnahmetarifnummer die nähere Bezeichnung des Verkehrs, so gilt dieser Ausnahmetarif entweder für den Bereich des Staats- und Privatbahngütertarifs oder für die deutschen Bahnen im allgemeinen. Vielleicht ließe es sich in der nächsten Ausgabe ermöglichen, bei denjenigen Artikeln, deren Beförderung nach Ausnahmetarifsätzen an die Auflieferung einer bestimmten Mindestmenge gebunden ist, in dieser Spalte einen kurzen Hinweis auf diese Beschränkung anzubringen. Außer der Güterklassifikation selbst enthält das Buch die notwendigsten Angaben über die Grundsätze der Frachtberechnung, einiges über die besonderen Vorschriften für bestimmte Gegenstände (§§ 17 bis 48 E.V.O.), eine eigene Güterklassifikation für Eilgüter, besondere Verzeichnisse der in bedeckten, großräumigen, offenen, Kesselwagen oder Privatgüterwagen zur Beförderung zugelassenen Güter, den Nebengebührentarif, Tabellen für die Berechnung der Deckenmiete, der Höchstlieferfrist, der Gebühren für Angabe des Interesses an der Lieferung und als Anhang eine alphabetisch nach Orten geordnete Liste von Speditionsgeschäften Deutschlands sowie derjenigen ausländischen Speditionsfirmen, die mit Deutschland in regem Verkehr stehen. — Der in dem handlichen, für den häufigen Gebrauch mit festem Einband ausgestatteten Buch verarbeitete reichhaltige Stoff ist ohne Zweifel recht übersichtlich angeordnet und dem praktischen Bedürfnis mundgerecht gemacht. Nicht nur ist die Tarifierung der Güter nach den regelmäßigen Tarifklassen sofort ohne Suchen ersichtlich, auch das zeitraubende und zudem leicht irreführende Herumsuchen in den Ausnahmetarifen der einzelnen Binnen- und Verbandsgütertarife bleibt nunmehr dem Gebraucher des Buches erspart. Die Anordnung, daß man beim Aufschlagen des gesuchten Artikels in der alphabetischen Güterklassifikation sofort alle Angaben an einer Stelle vorfindet, ermöglicht es auch dem ungeübten oder weniger tarifkundigen Interessenten, sobald er die in dem Buche verwendeten Abkürzungen genügend beherrscht, sofort das Richtige zu treffen.

— **Hendschels Luginsland: Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon** von H. Behrmann mit 3 Karten, 1 Streckenprofil und 37 Abbildungen, Hendschels Telegraph, Kursbuch- und Reiseführer-Verlag, Frankfurt (Main), Stiftstraße 27. Preis 1,50 M.

In bekannter geschmackvoller Form und Darstellungsweise schildert das vor kurzem erschienene 32. Heft der Sammlung die reizvollen Eindrücke, die sich dem Reisenden bei einer Fahrt auf der Lötschbergbahn, deren Betriebseröffnung für den 30. Mai d. J. geplant war, dann aber auf den 1. Juli verschoben worden ist, eröffnen. Die verkehrstechnische Bedeutung der Berner Alpenbahn geht u. a. aus den Abkürzungen hervor, die sie den älteren Wegen gegenüber ermöglicht, und deren Wirkungsbereich weit nach Osten bis zur Mitte Deutschlands reicht. Das Bemerkenswerteste aber ist, daß hier zum ersten Male der Versuch gemacht worden ist, eine Gebirgsbahn, die zugleich eine große internationale Linie darstellt, für den elektrischen Betrieb einzurichten. Das schönste Merkmal der neuen Bahn sind die von ihr erschlossenen landschaftlichen Reize; sie führt

durch die herrlichen Täler des Berner Oberlandes in das weingesegnete Wallis. Die Bundesstadt Bern, der ein eigener Abschnitt in dem Hefte gewidmet ist, das liebliche Thun, das idyllische Spiez, der Blick von Kandersteg auf die schneegepanzerte Blümlisalp und vom Ausgang des Lötschentals auf die hochragenden Walliser Alpen und schließlich das altertümliche Brig sind Glanzpunkte der Linie, denen wohl nur wenige Strecken Ebenbürtiges an die Seite stellen können.

Nach der bereits erwähnten Beschreibung Berns wird im nächsten Abschnitt die Fahrt von Bern nach Thun geschildert, die entweder auf der Bundesbahn über Münsingen oder mit der privaten Gürbetalbahn über Belp zurückgelegt werden kann. Auf der folgenden Strecke von Thun nach Kandersteg beginnt in der Station Scherzligen die eigentliche Lötschbergbahn, und in Spiez deutet ein verwickeltes Gestänge mit Drahtleitungen darauf hin, daß hier an Stelle der Dampfkraft die elektrische Kraft tritt. Über Mülenen, die Talstation der Niesenbahn, wird Station Frutigen erreicht, über der das 2345 m hohe Elsighorn das obere Kandertal vom Engstligental mit dem bekannten Luftkurort Adelboden trennt. Bis hierher bestand die Bahn bereits seit 1901, und nun erst beginnt die neue Strecke der Lötschbergbahn und zugleich die eigentliche Gebirgsbahn. Nach Überwindung des 1645 m langen Kehrtunnels von Fürthen erreicht die Bahn Kandersteg, einen der heute beliebtesten Fremdenplätze des Berner Oberlandes, der seine Bedeutung erhält durch die Blümlisalp, den Öschinensee und die Gemmi, den berühmtesten der zahlreichen Paßübergänge von Kandersteg aus und außer dem sehr beschwerlichen Lötschenpaß den einzigen Verbindungsweg zwischen dem Kanton Bern und dem Wallis. Der nächste Abschnitt bringt eine Beschreibung des großen Tunnels zwischen Kandersteg und Goggenstein, der mit 14605 m nächst dem Simplontunnel (19803 m) und dem Gotthardtunnel (14998 m) der drittlängste Tunnel Europas ist. Der Lötschberg, von dem dieser Tunnel seinen Namen hat, ist bekanntlich kein Berg, sondern ein Paß, der Lötschenbergpaß, der in 2695 m Höhe einen Übergang zwischen den Kantonen Bern und Wallis bildet, und wohl einer der ältesten begangenen Alpenpässe ist. Hier wird daran erinnert, daß anderthalb Jahre nach Beginn die Tunnelarbeiten dadurch unterbrochen wurden, daß bei einer Sprengung das Wasser der Kander aus dem Gasterntal seinen Weg in den Tunnel fand und ihn auf 1200 m Länge mit Sand und Geschiebe anfüllte, wobei 25 Menschen einen schrecklichen Tod fanden. Diese Einbruchstelle ist dann mit einer 10 m dicken Mauer abgeschlossen worden, und schon fast 200 m vorher verläßt der jetzige Tunnel den alten geraden Weg und biegt nach links ab. In der zweiten Tunnelhälfte wird die höchste Höhe der Bahn mit 1244 m überschritten. Beim Austritt aus dem Tunnel tritt die Bahn in das Lötschental, eins der schönsten und bedeutendsten Seitentäler des Rhonetals. Dieses wird auf eine Strecke von 6 km fast beständig in Tunneln durchfahren. Bemerkenswert sind die bei Goppenstein auf der rechten Talseite vorgenommenen großen Lawinenverbauungen, die z. B. bei der Faldimalp bis auf 2400 m Höhe ansteigen. Nach dem Verlassen des 1340 m langen Tunnels von Hothen, des längsten der Südrampe, befindet sich die Bahn in mehr als 400 m Höhe über dem Rhonetal, auf dessen Sohle die Simplonbahn in landkartenhafter Kleinheit erscheint. Die Bahn führt nun in östlicher Richtung, der Talrichtung immer parallel, mit einem etwas verminderten Gefälle von 24 ‰ gegen Brig zu, wo sie sich mit der vom Genfersee kommenden Simplonlinie vereinigt.

Neben dem Simplon ist es der Verkehr talaufwärts zur Furka nach dem Gotthard und weiter über Oberalp nach Graubünden, der in Brig seinen Ausgang nimmt und noch bedeutend zunehmen wird, sobald die neue Furkabahn Brig-Andermatt-Disentis mit Anschluß an das Netz der Rhätischen Bahn beendet sein wird, was vielleicht im nächsten Jahre zu erwarten steht. Dann wird Brig ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt werden, da auch nach Saas-Fee und Zermatt über Visp die schnellste Verbindung von Norden her über den Lötschberg und Brig führt. Der letzte Abschnitt des Heftes schildert dann die Fahrt von Brig durch den Simplontunnel nach Domodossola.

Schon diese kurzen Andeutungen werden erkennen lassen, welche mannigfachen und reichhaltigen Eindrücke des Reisenden bei einer Fahrt mit der Berner Alpenbahn harren, Eindrücke, die noch vertieft werden, wenn dieses interessante Heft von Hendschels Luginsland den Reiseführer spielt. (Siehe auch die Bahnbeschreibung auf S. 765 dieser Nummer.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke und zwischen den Stationen Füzesabony-Eger errichtete Station mit beschränktem Verkehr Maklár ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Blankensee (Meckl.) und Stargard (Meckl.) rechts der Bahnstrecke Oranienburg-Stralsund gelegene Haltepunkt Cammin (Meckl.), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Ab 31. Mai d. J. wurde die an der Strecke Brünn Nordbahnhof-Prerau zwischen den Stationen Sokolnitz und Krzenowitz Nordbahnhof gelegene Arbeiterhaltestelle Kleinhostieradek für den allgemeinen Personenverkehr, den Markenkolli- und Eilgutabonnementverkehr und für die Stückgutauflieferung ohne Abfertigung eröffnet. Von diesem Tage an hat die Haltestelle den Namen Hostiehradek zu führen. In dieser Haltestelle erfolgt die Annahme von Reisegepäck nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung. Dort angelangtes Reisegepäck, dessen Abnahme nicht sogleich nach Ankunft des Zuges erfolgt, wird in die in der Verkehrsrichtung nächstgelegene Station gebracht und ist von dort abzuholen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 286 vom 14. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Zurechnung der Strecke Stammersdorf-Auersthal-Gr. Schweinbarth zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 18. Juni d. J.).

Nr. IV 45 vom 10. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juli 1913 wird der links der Bahnstrecke Sensburg-Arys zwischen den Bahnhöfen Barranowen und Nikolaiken (Ostpr.) neuerrichtete Haltepunkt Selbongen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:

zwischen Barranowen und Selbongen 5,00 km,

zwischen Selbongen und Nikolaiken (Ostpr.) 5,52 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Sensburg nach Arys die Züge Nr. 443, 445, 447,

b) in der Richtung von Arys nach Sensburg die Züge Nr. 442, 444, 446.

Königsberg (Pr.), 14. Juni 1913. (1648)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr, oberschlesischer und niederschlesischer Kohlenverkehr nach der vormaligen Gruppe II — mittleres Gebiet —, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebietes und des linksrheini-

schen Braunkohlengebietes nach Stationen der preußischen Staatsbahnen, mitteldeutsch-bayerischer, ost-mitteldeutsch-sächsischer und mitteldeutsch-südwestdeutscher Verkehr sowie Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Am 1. Juli 1913 wird der an der Strecke Gotha-Leinefelde zwischen den Stationen Langensalza und Großengottern liegende Bahnhof Schönstedt, der bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut und Wagenladungen sowie lebenden Tieren eröffnet und in die bezeichneten Verkehre aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungen nähere Auskunft.

Erfurt, den 16. Juni 1913. (1659)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Eröffnung des Bahnhofs Essen-Rellinghausen für den Tierverkehr. Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Am 20. Juni 1913 wird der an der Strecke Mülheim (Ruhr)-Heißen-Altendorf (Ruhr) zwischen den Stationen Essen-Rüttenscheid und Steele Süd gelegene Bahnhof Essen-Rellinghausen auch für den Tierverkehr eröffnet.

Essen, den 9. Juni 1913. (1655)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil II C, Kilometerzeiger vom 1. August 1912.

Am 1. Juli 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er kann von unserer Drucksachenverwaltung unentgeltlich bezogen werden.

Soweit die darin enthaltenen Entfernungserhöhungen Frachterhöhungen zur Folge haben, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende August 1913 in Kraft. (1664)

Straßburg, den 17. Juni 1913.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Norddeutschland.)

Am 1. Juli 1913 treten folgende Tarifergänzungen in Kraft:

Es werden aufgenommen die Stationen:

a) Obor der rumänischen Eisenbahnen mit den für Bukarest-Intrepozite bestehenden Frachtsätzen, soweit solche nicht bereits vorgesehen sind;
b) Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin mit den für Spandau bestehenden Frachtsätzen;
c) Dahlerbrück des Direktionsbezirks Elberfeld
d) Primkenau des Direktionsbezirks Posen } in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen usw.);
e) Cöln-Ehrenfeld des Direktionsbezirks Cöln in den Ausnahmetarif Nr. 18 (Tonwaren usw.);
f) Erfurt Nord des Direktionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 15 B (Reinbenzin);
g) Wefensleben des Direktionsbezirks Magdeburg in die Ausnahmetarife Nr. 45 C (Chlormagnesium) und 46 A (Kalidungsalze);
h) Buzău der rumänischen Eisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 50 E (Kabel).

Ferner werden Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen für die Stationen Cöln Eifeltor, Hamburg, Ruhleben und Zeitz durchgeführt.

Das Artikelverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Eisen usw.) wird in Serie A unter Punkt 8 hinter den Worten „Stacheldraht in Ringen oder Bündeln" durch den Zusatz „auch auf Holzhaspeln gewickelt" ergänzt.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.

Breslau, den 10. Juni 1913. (1652)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 werden die els.-lothr. Stationen Drulingen Bf., Mackweiler und Rexingen in das Tarifheft 3 aufgenommen. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Tarifentfernungen der Station Diemeringen zuzüglich 9 km für Drulingen, 2 km für Mackweiler und 5 km für Rexingen.

Dresden, am 18. Juni 1913. (1653)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 10. Juli d. J. treten neue Teilfrachtsätze des Serientarifs XXII für die Stationen Schönbrunn - Witkowitz, Aachen, Geisweid und Schlebusch-Morsbroich in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 18. Juni 1913. (1651)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 10. Juli d. J. wird die Station Graz Südbahnhof in den Ausnahmetarif 42 (Eier usw.) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 18. Juni 1913. (1650)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 23. Juni 1913 wird die Station Grottau in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine aus Naturgestein usw. als Versandstation aufgenommen.

Berlin, den 18. Juni 1913. (1649)
Königl. Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 16. Juni 1913 an wird die Station Rentzschmühle in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) einbezogen.

Dresden, am 17. Juni 1913. (1654)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908,
Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908,
Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von lebendem Geflügel im kehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Juni 1899,
Tarif für die eilgutmäßige Beförderung von Pferden sowie Gebühren für die Beförderung von Tierbegleitern im Verkehr zwischen Ungarn und Süddeutschland vom 1. Februar 1901,
Tarif für die Beförderung von Zuchtvieh von Donaueschingen usw. nach Zagrab vom 1. Mai 1906.

In den mit Gültigkeit vom 1. Juni 1913 eingeführten Nachträgen ist die Bestimmung über die Berechnung der Lieferfrist: „Die sich ergebende kürzeste Gesamtentfernung ist für die Berechnung der Lieferfrist maßgebend" zu ändern in:
„Die sich ergebende kürzeste Lieferfrist ist maßgebend".

München, den 14. Juni 1913. (1656)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II vom 1. Februar 1907.

Am 1. Juli 1913 tritt folgender neue Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif Nr. 5
für die Beförderung von
Schießpulver
bei Aufgabe als Frachtgut in Wagenladungen von 10 000 kg.
Von
Rottweil,
Station der Kgl. württembg. Staatseisenbahnen,
nach
Oswiecim transit (E.-D. Kattowitz),
Pfennig für 100 kg
544*)

*) Die Frachtberechnung erfolgt
a) für Schießpulver, wie in der Anlage C zur E. V. O. unter I a B, 1. Gruppe genannt, für das einfache Gewicht, mindestens jedoch für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen,
b) für Schießpulver, wie in der Anlage C zur E. V. O. unter I a B, 2. Gruppe genannt, für das doppelte (abgerundete) Gewicht, mindestens jedoch für 20 000 kg für den Frachtbrief und Wagen.

München, den 13. Juni 1913. (1657)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahngütertarif Teil II. Besonderes Tarifheft R (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe II).

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 1. Juli d. Js., wird die Neubaustrecke Fährkrug-Fürstenwerder Stb. in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen veröffentlicht und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 10. Juni 1913. (1660)
Königliche Eisenbahndirektion.

Donau-Rhein- und Main-Umschlagsverkehr. Tarif vom 1. April 1911.

Am 1. Juli 1913 gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Er enthält außer den bereits im früheren Zeitpunkte im Bekanntmachungswege eingeführten Frachtsätzen Änderungen des Vorwortes und der Bestimmungen über die Anwendbarkeit des Tarifs, Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife sowie Erhöhungen von Frachtsätzen des Klassentarifs und der Ausnahmetarife.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen oder Beschränkungen ein-

treten, bleiben die bisherigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis Ende August lfd. Jrs. in Kraft.

Verkaufspreis 10 ₰ für das Stück.

München, den 17. Juni 1913. (1661)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern rechtsrheinisches Netz (Frankfurt usw. — bayer. Gütertarif) vom 1. Juni 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird der Ausnahmetarif 1 (Holztarif) durch Einbeziehung der Versandstation Faulbach (Main), der Ausnahmetarif 1a (Stammholz) durch Einbeziehung der Versandstationen Faulbach (Main), Freudenberg (Main), Hainstadt (Kr. Erbach), Neustadt (Odenw.), Reistenhausen-Fechenbach, Sandbach (Odenw.), Schönbuch-Nilkheim und endlich der Ausnahmetarif 5b (Steine des Spezialtarifs III) durch Einbeziehung der Stationen Freudenberg (Main), Hainstadt (Kr. Erbach), Neustadt (Odenw.), Reistenhausen-Fechenbach und Sandbach (Odenw.) ergänzt.

Näheres bei den beteiligten Stationen.

München, den 17. Juni 1913. (1662)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Sächsisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 werden die els.-lothr. Stationen Drulingen Bf., Mackweiler und Rexingen in das Tarifheft 3 aufgenommen. Die Frachtberechnung erfolgt nach den Tarifentfernungen der Station Diemeringen zuzüglich 9 km für Drulingen, 2 km für Mackweiler und 5 km für Rexingen.

Dresden, am 17. Juni 1913. (1663)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Am 18. Juni alten/1. Juli neuen Stils 1913 wird die Station Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin in den Kilometerzeiger nach Rußland aufgenommen. Von Ruhleben können nur Sendungen von den Anschlüssen Ruhleben Gartenfeld, Ruhleben Nonnendamm und Ruhleben (Spandauer Stadthafen) abgefertigt werden.

Die Ladestellen der Station Spandau Gbf. sind im Teil III zu streichen.

Nähere Auskunft erteilt die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 15. Juni 1913. (1643)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 20. d. M. werden Änderungen der Güterklassifikation durchgeführt, die teilweise zur Klarstellung einzelner Tarifstellen dienen, teilweise Frachtermäßigungen zur Folge haben. U. a. wird ein neuer Ausnahmetarif für Militärspiegel von Station Führt der bayerischen Staatsbahnen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 14. Juni 1913. (1640)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Besonderes Tarifheft für Braunkohlen usw.

Ab 1. Juli d. J. werden die Frachtsätze im Abschnitt B. II (20 t-Sendungen) von Helmstedt nach Achim, Bremen Hbf., Bremen Neustadt Gbf. (Oldbg.), Bremen Weserbf., Bremen Zollausschluß, Etelsen, Hemelingen, Kappeln (Schlei), Mahndorf und Sebaldsbrück ermäßigt und die Empfangsstation Niendorf (Ostsee) der Lübeck-Büchener Eisenbahn im Abschnitt B. I (20 t-Sendungen) neu aufgenommen. Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), 11. Juni 1913. (1644)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 treten im Verkehr mit Münster (Westf.) und Münster W. L. E. Änderungen und Ergänzungen der Entfernungen ein.

Näheres durch den Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Berlin, den 14. Juni 1913. (1641)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 10. Juli d. J. wird die Station Horowitz der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 61 A I (Ton usw., roh, unverpackt) zur Ausfuhr aus Österreich aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 17. Juni 1913. (1642)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft A, vom 1. Juli 1911.
Einbeziehung der Station Graz Südbahnhof in den Ausnahmetarif 8 (Eier).

Mit Gültigkeit vom 2. Juli 1913 wird die Station Graz Südbahnhof in den Ausnahmetarif 8 des obenbezeichneten Tarifes einbezogen.

Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoß von 57 Centimes (für 5 t), bezw. von 54 Centimes (für 10 t) für 100 kg an die im Tarif vorgesehenen bezüglichen Frachtsätze für Leoben Staatsbahnhof, Leoben Südbahnhof transit.

Wien, am 16. Juni 1913. (1645)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II vom 1. Januar 1911.
Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 115 des vorbezeichneten Tarifes die für die Station Redl-Zipf vorgesehene Gruppennummer XXVIII abzuändern auf „XXVIII".

Wien, am 17. Juni 1913. (1646)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Badischer Personentarif. Heft A.

Durch die mit Bekanntmachung vom 16. April 1913 angezeigte, auf 1. Juli 1913 erscheinende Neuausgabe des Badischen Personentarifs, Heft A, wird der jetzige Tarif für allgemeine Zeitkarten aufgehoben und durch einen Tarif für Monatskarten ersetzt. Die künftigen Monatskarten werden nur für je einen Kalendermonat ausgegeben. Ihre Gültigkeit beginnt somit immer am 1. eines Monats.

Wegen der Zurückgabe der Zeitkarten, deren Gültigkeit sich über den 1. Juli 1913 hinaus erstreckt, wird bestimmt:

1. Die Zeitkarte kann auf den 1. Juli 1913 zurückgegeben werden. Das restliche Treffnis aus dem gezahlten Gesamtpreis (Fahrpreis und Fahrkartensteuer) nebst dem Sicherheitsbetrag wird rückvergütet.

2. Die Zeitkarte kann auf den 1. des letzten Gültigkeitsmonats zurückgegeben werden, sofern von diesem Tage ab eine Monatskarte nach dem neuen Tarif gelöst wird. Das restliche Treffnis aus dem gezahlten Gesamtpreis nebst dem Sicherheitsbetrag wird wie im Falle zu Ziff. 1 rückvergütet.

3. (1) Die Zeitkarte kann bis zum Ablauf der Gültigkeit weiter benutzt werden. Sie ist spätestens am zweiten Tage, wenn dieser auf einen Sonntag oder gesetzlichen Feiertag fällt, am dritten Tage nach Ablauf ihrer Geltungsdauer zurückzugeben, worauf die hinterlegte Sicherheit zurückbezahlt wird. Erfolgt die Rückgabe nicht rechtzeitig, so verfällt die Sicherheit.

(2) Fällt der Ablauf der Gültigkeitsdauer der Zeitkarte nicht mit dem Ende eines Monats zusammen, und wird eine Monatskarte nach dem neuen Tarif mit Gültigkeit von dem 1. des Monats ab gelöst, in dem die Zeitkarte abläuft, so wird für die Tage, für die das Fahrgeld dadurch doppelt bezahlt ist, außer dem Sicherheitsbetrag das entsprechende Treffnis aus dem Gesamtpreis der Zeitkarte oder der Monatskarte rückvergütet, je nachdem sich die eine oder andere Berechnungsweise für den Karteninhaber günstiger stellt.

4. In sämtlichen vorstehend bezeichneten Fällen wird der Monat zu 30 und das Jahr zu 360 Tagen gerechnet. Bruchpfennige werden auf ganze Pfennige aufgerundet.

5. Die Zeitkarte ist stets an die Station zurückzugeben, von der sie bezogen wurde. Diese Station ist auch in allen Fällen zur Rückerstattung des restlichen Treffnisses zuständig.

6. In den Fällen zu Ziffer 2 und 3 (2) muß die Monatskarte nach dem neuen Tarif stets bei der Station gelöst werden, an welche die Zeitkarte zurückgegeben wird.

Karlsruhe, 17. Juni 1913. (1647)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 8 000 000 kg Portlandzement oder Eisenportlandzement für Direktion Hannover am Dienstag, den 15. Juli 1913, mittags 1 Uhr. Zuschlagsfrist bis 2. September 1913. Bedingungen werden gegen freie Einsendung von 60 ₰ (ohne Bestellgeld) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Hannover, den 4. Juni 1913. (1658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 48. | 25. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Einweihung des neuen Zentralamtsgebäudes in Berlin.

Im Anschluß an die kurze Mitteilung über die Feier zur Einweihung des neuen Geschäftsgebäudes des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Nr. 44 d. Ztg. geben wir nachstehend zunächst die Ansprache wieder, mit der Präsident Sarre am 9. d. M. die Feier einleitete. Er führte aus:

„Das an vaterländischen Erinnerungen so überreiche Jahr 1913, in dem das Königliche Eisenbahn-Zentralamt nach 6 jährigem Bestehen eine bleibende Stätte für sein Wirken findet, dieses Jahr ist auch eisenbahngeschichtlich bedeutungsvoll. Sind doch nunmehr Dreiviertel eines Jahrhunderts verflossen, seit in Preußen die erste Eisenbahn dem Betriebe übergeben wurde. Fast wunderbar erscheint dem zurückschauenden Blick die Wandlung, die in diesen dreimal 25 Jahren, in der Zeitspanne eines einzigen langen Menschenlebens, die Eisenbahnen, wie in allen Kulturländern der Erde, so auch in unserem engeren Vaterlande mit sich gebracht haben. Ein neues Zeitalter des Verkehrs sahen wir heraufkommen, eine gewaltige Umgestaltung des gesamten Wirtschaftslebens sich vollziehen. War etwa die erste Hälfte dieser 75 Jahre vornehmlich dem Aufbau, der Knüpfung des Eisenbahnnetzes in seinen großen Maschen gewidmet, so die zweite dem Ausbau, der Verfeinerung der Maschen, der Verstärkung der Hauptfäden und Knoten des Netzes. Zeigten die ersten 40 Jahre eine außerordentlich große Vielseitigkeit und Vielgestaltigkeit des gesamten Eisenbahnwesens, so die letzten 35 ein immer deutlicher hervortretendes, zielbewußtes Streben nach Einheitlichkeit. In Preußen fand dieses Streben seine erste starke Betätigung und zugleich eine wichtige Entwicklungsgrundlage in der Verstaatlichung der Eisenbahnen, in ihrer Unterordnung unter einen Willen. In weiterer Folge sehen wir den Einheitsgedanken erst langsam und zögernd, dann immer schneller den ganzen Verwaltungskörper durchdringen. Die Einheitlichkeit war hierbei nicht Selbstzweck, sondern ein Ausfluß der Forderung, eine möglichst vollkommene Wirkung mit größtmöglichem wirtschaftlichen Erfolge zu erreichen."

„Prüfen wir, wie gegen das Ende der bisherigen Entwicklung hin, etwa zur Zeit der Einrichtung des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, die Verwaltung unter dem Einflusse dieser Bestrebungen sich gestaltet hatte, so tritt, von allem anderen abgesehen, zweierlei deutlich hervor: einesteils die Zusammenfassung aller nicht an besondere örtliche Verhältnisse gebundenen Geschäfte, die mit wirtschaftlichem oder sonstigem Vorteil von einer Stelle oder doch von wenigen Stellen aus für den ganzen Verwaltungsbereich besorgt werden können, mit der Wirkung weitgehender Entlastung der meisten örtlichen Behörden, und andernteils die stetige Fortbildung aller Einrichtungen mit Hilfe zahlreicher ständiger Ausschüsse, in denen die besten Kräfte die Erfahrungen der örtlichen Behörden zusammentragen und sichten, um die Entschließungen der obersten Leitung vorzubereiten. Da galt es denn nur noch, einen Schritt, wenn auch einen recht bedeutungsvollen, zu tun, nämlich die erwähnten, für eine zentrale Erledigung geeigneten Geschäfte in einer besonderen Behörde in Berlin, am Sitze des Ministeriums, zu vereinigen. Damit konnte unter Ermöglichung weiterer wirtschaftlicher Vorteile eine dringend erwünschte Entlastung einesteils des Ministeriums, andernteils gewisser Bezirksverwaltungen, insbesondere auch der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, und zugleich eine Geschäftsteilung erreicht werden, die bei erheblicher weiterer Steigerung der Aufgaben der Staatseisenbahnverwaltung unerläßlich schien."

„So wurde denn durch Allerhöchste Verordnung vom 25. März 1907 am 1. April desselben Jahres das Königliche Eisenbahn-Zentralamt als eine den Königlichen Eisenbahndirektionen gleichgeordnete, dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten unmittelbar unterstellte Behörde ins Leben gerufen. Die Einrichtung dieser Behörde, einer damals ganz einzigartigen Neubildung, darf in gewissem Sinne als der Schlußstein der angedeuteten Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung angesehen werden, als deren wesentliche Ergebnisse zu nennen sind: große Einfachheit und Übersichtlichkeit der Gliederung, Lenkbarkeit und Anpassungsfähigkeit; ein fast vollkommener Schutz gegen Erstarrung in Hergebrachtem, gegen Überalterung; und schließlich ein wirtschaftlicher Erfolg, der in der Welt seines Gleichen sucht."

„Die von Anfang an recht umfänglichen Geschäfte des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts haben sich in den ver-

gangenen 6 Jahren noch erheblich gesteigert, so daß in diesem Zeitraum eine Vermehrung des Personals um mehr als 40 % stattgefunden hat. Betrug doch, um nur eine Zahl anzuführen, der Wert der im vorigen Rechnungsjahre vom Zentralamt geschlossenen und abgewickelten Lieferungsverträge mehr als eine halbe Milliarde Mark."

„Eine wichtige Erweiterung des Geschäftskreises der neuen Behörde ergab sich gelegentlich der Bildung des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes im Jahre 1909. Mit der Geschäftsführung für diesen Verband fiel dem Zentralamt der Güterwagenausgleich für das ganze Verbandsgebiet zu. Die im Deutschen Staatsbahnwagenverbande verkörperte Gemeinschaft findet ihren Ausdruck beim Zentralamt einmal in der Mitwirkung von 35 Beamten der anderen Verbandsverwaltungen, die teils dem Zentralamt selbst, teils dem in Magdeburg verbliebenen, gleichfalls dem Zentralamt unterstellten Wagenabrechnungsbureau angehören, und dann in der Beteiligung der anderen Verbandsverwaltungen an 8 von den 14 ständigen Ausschüssen, deren Leitung dem Zentralamt obliegt."

„Doch nach Einrichtung der neuen Behörde fehlte zunächst dem Kern die Schale, d. h. es fehlte dem Zentralamt an einer besonderen dienstlichen Bedürfnissen angepaßten eigenen Behausung. Man behalf sich mit Mieträumen. Aber sehr bald faßten Eure Exzellenz den Entschluß, für das Zentralamt ein neues Geschäftshaus zu erbauen. Und dieser Entschluß wurde nach Auswahl eines geeigneten Platzes auf diesem bahneigenen Gelände und nach Bewilligung der ersten Geldmittel im Jahre 1910 durch den Landtag mit außerordentlicher Schnelligkeit in die Tat umgesetzt. In dem Neubau waren außer dem bereits bisher räumlich vereinigten Dienstzweigen —, einschließlich des Abnahmeamts Berlin — auch die Hauptkasse und die chemische Eisenbahn-Versuchsanstalt unterzubringen. Der im Herbst 1911 begonnene, einen Aufwand von rd. 1 800 000 *M* erfordernde, mehr als 250 Zimmer und Säle enthaltende Bau steht jetzt, nach nur 1½ Jahren, vollendet da, so daß schon am 1. April d. J. das Zentralamt die Mieträume in der Luisenstraße, in welchen es bis dahin untergebracht war, mit denen des neuen Hauses hat vertauschen können. Mit der Aufstellung des Entwurfs und mit der Bauleitung war die Königliche Eisenbahndirektion Berlin betraut, die ihrerseits diese Aufgaben ihrem Mitgliede, dem Geheimen Baurat Herrn Schwarz, übertrug. Die Prüfung und Feststellung des Entwurfes nach seiner Begutachtung durch die Akademie des Bauwesens oblag im Ministerium der öffentlichen Arbeiten dem vortragenden Rat Herrn Geheimen Oberbaurat Rüdell. Bei der Bauleitung wurde Herr Geheimer Baurat Schwarz unterstützt von den Herren Regierungsbaumeistern Müller und Bargiel."

„Ich bin nicht berufen, über das neue Haus als künstlerische Schöpfung ein maßgebendes Urteil zu fällen. Es möge mir aber doch gestattet sein, meinem Empfinden Ausdruck zu geben, welches mir sagt, daß das Gebäude durch die ruhige Würde seiner maßvollen, edlen Barockformen sehr schön und eindrucksvoll wirkt, so daß ich es für einen hervorragenden neuen Schmuck unserer Hauptstadt halte. Die Bewohner des Hauses aber, die als solche zu scharfer Kritik neigen und für die Beurteilung der Zweckmäßigkeit der inneren Einrichtung wohl als Sachverständige gelten dürfen, sind in dieser Beziehung des Lobes voll. Und dem schließe ich mich aus voller Überzeugung an. Ich darf das Haus als ein Muster zweckmäßiger Ausgestaltung bezeichnen."

„Es gereicht uns, die wir die Ehre haben, dem Zentralamt anzugehören, in dieser feierlichen Stunde zu besonderer Freude, daß wir außer einer Anzahl hochverehrter Gäste, die ich namens des Zentralamts herzlich willkommen heiße, den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten hier begrüßen dürfen. Eure Exzellenz bitte ich, unseren ehrerbietigsten Dank dafür entgegennehmen zu wollen, daß Sie dem Hause die Weihe geben und damit das Werk krönen, dessen Entstehung wir Ihrer Entschließung zu verdanken haben. Hierbei dürfen wir auch der ganz besonderen Fürsorge gedenken, die Eure Exzellenz dem Bau im Sinne seiner würdigen Ausgestaltung im Äußeren und im Inneren gewidmet haben. Herzlicher Dank gebührt ferner dem ersten Präsidenten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, Herrn Ministerialdirektor Hoff, während dessen Amtsführung der Entwurf entstand und der Bau in Angriff genommen wurde, für sein nimmermüdes, vorausschauendes Wirken bei den Vorarbeiten zur Aufstellung des Entwurfes. Freudigen, aufrichtigen Dank zollen wir weiter den Künstlern, welche die Absichten des Herrn Ministers in so ausgezeichneter Weise verwirklichten; ferner der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, insbesondere ihrem Präsidenten Herrn Rüdlin und allen sonst am Werk beteiligten Herren Mitgliedern und Beamten. Ich kann nicht unterlassen, besonders rühmend hervorzuheben, wie dem Wunsche des Zentralamts, das neue Gebäude recht bald beziehen zu können, in entgegenkommendster Weise durch eine überraschend schnelle und von uns selbst kaum für möglich gehaltene Förderung des Baues Rechnung getragen wurde. Dank sage ich endlich auch allen denen, die werktätig an dem Bau beteiligt waren, den Unternehmern und Meistern und den Gesellen und Arbeitern, deren fleißige Hände das Haus nach dem Willen seiner Schöpfer so kunstvoll haben erstehen lassen."

„Möge ein guter Stern über dem Hause, ein guter Geist in ihm walten immerdar; der Geist altpreußischer Beamtentreue, zur Ehre der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, zum Segen unseres Vaterlandes."

Staatsminister v. Breitenbach gab in seiner Erwiderung der Freude darüber Ausdruck, daß die jüngste Behörde seines Dienstbereichs aus den unzulänglichen Räumen der Luisenstraße nunmehr in ein ihrer Bedeutung und ihren Bedürfnissen entsprechendes Gebäude übergesiedelt sei. Das Eisenbahn-Zentralamt habe den Erwartungen, die an seine Einrichtung geknüpft waren, in vollem Umfange entsprochen, dank der erfolgreichen und zielbewußten Tätigkeit seines ersten Präsidenten. Unter ihm wie unter seinem Nachfolger Sarre sei Ausgezeichnetes geleistet worden mit treuer Unterstützung trefflicher Mitarbeiter. Er hoffe, daß das Eisenbahn-Zentralamt fortfahren werde, den Ruhm der preußischen Verwaltung zu mehren und zu fördern. Der Minister schloß mit einem von den Versammelten begeistert aufgenommenen Kaiserhoch; der Bläserchor begleitete dann die von der Versammlung gesungene Nationalhymne, und es folgte weiter die Bekanntgabe der verliehenen und von uns bereits mitgeteilten Auszeichnungen durch den Minister.

Die Feier fand, wie schon kurz hervorgehoben, in der stattlichen Eingangshalle statt; diese gestattet durch die in Säulenstellungen aufgelösten Mittelwände einen weiten Einblick in das Haupttreppenhaus des Gebäudes. Beide, Halle und Treppenhaus, sind durch Bekleidung mit gleichem Material, poliertem Kalkstein, einheitlich zusammengefaßt, so daß eine ausgezeichnete Raumwirkung erzielt wird. Die Beleuchtung des Treppenhauses erfolgt durch eine zusammenhängende Gruppe von Fenstern, die in reicher Kunstverglasung mit den auf die Zweckbestimmung des Gebäudes hinweisenden Emblemen — Flügelrad, Lokomotive, Krone, Merkurstab — geschmückt sind.

Nach der Feier folgte ein Rundgang, bei dem eine größere Anzahl von besonders sehenswerten Räumen besichtigt wurde. Den Anfang machte die Hauptkasse. Während diese sich nicht sonderlich von anderen Hauptkassen der preußischen Eisenbahnverwaltung unterscheidet, wurden den Besuchern Zahlen über den Geldverkehr genannt, die ein Bild von seinem Umfang geben. Die Ausgaben der Kasse erreichten im Rechnungsjahr 1912 den Betrag von rd. 513 000 000 *M*. Damit wurden vornehmlich die Kosten für die Beschaffung von Lokomotiven, Triebwagen, Güter-, Personen- und Gepäckwagen, von Kohlen, Koks und Briketts und von Oberbaumaterialien für den Staatsbahnbereich bestritten. Dem Umfang der Lieferungen entsprechend, ruhen im Tresor der Kasse Pfandgelder in Höhe von über 7 000 000 *M*. In der Hauptkasse werden ferner die Hypothekenbriefe über das in Hypotheken angelegte Vermögen der Arbeiterpensionskasse in Höhe von über 110 000 000 *M* und die Depotscheine der Seehandlung über die von dieser Kasse bei ihr hinterlegten Wertpapiere im Betrage von rd. 83 000 000 *M* sowie das Vermögen der Verbandskrankenkasse von rd. 3 300 000 Mark aufbewahrt.

Nachdem man einen Blick in den geräumigen Verdingungssaal geworfen, gelangte man zu dem Holzschwellenmuseum. Hier kann sich der Besucher an den übersichtlich geordneten Holzproben von allen Krankheiten und sonstigen Fehlern des Holzes ein Bild machen. Eine Anzahl von Stücken zeigt die Versuche, die gewissenlose Lieferer anstellen, um die Eisenbahnverwaltung über Mängel des Holzes zu täuschen. In einer weiteren Abteilung sind die Mittel zur Verlängerung der Liegedauer der Schwellen, insbesondere die verschiedenen Tränkungsverfahren, auch für Hölzer aus den deutschen Kolonien dargestellt. Weiter ist das Verfahren der sogenannten Verdübelung

von Schwellen in Mustern anschaulich gemacht. Die Sammlung bietet allgemeines Interesse und wird deshalb häufig auch von Vertretern fremder Eisenbahnverwaltungen besucht: sie verfolgt aber vor allem einen außerordentlich praktischen Zweck. Hier erhalten die für die Aufsicht in den Schwellentränkanstalten bestimmten Bahnmeister während ihrer Ausbildung einen Einblick in das Gebiet der Mängel und der Behandlung der Holzschwelle, der ihnen später bei Ausübung ihrer Tätigkeit von großem Nutzen ist.

Über die Achskilometerabteilung und die Rohrpostanlage, die hierauf gezeigt wurden, wird in einem besonderen Aufsatz ausführlich berichtet werden.

Der nächste besichtigte Raum was das Oberbaumuseum. Es enthält eine Sammlung von eisernen Oberbauteilen, wie Schienen- und Schwellenstücken, Schrauben, Klemmplatten, Klemmen, Hakenplatten und sonstigem Kleineisenzeug, an denen sich im Betriebe besonders bemerkenswerte Schäden gezeigt haben. Sie dienen in Verbindung mit den Modellen für vorhandene oder neu vorgeschlagene Oberbauanordnungen zum Studium für das Entwerfen verbesserter Bauarten auf diesem Gebiete.

In dem Museum für Sicherungs- und Telegraphenwesen sind Modelle von neuen mechanischen und elektrischen Stellwerksanlagen und von Blockanlagen, Signalen und Signaleinrichtungen, die in der Ausarbeitung begriffen sind, untergebracht. Verschiedene Blockwerke sind dazu bestimmt, Meldungen über Störungen im Betriebe an diesen Stücken nachzuprüfen. In dem Raum befindet sich ferner ein Prüfwerk für galvanische Elemente. Von den alljährlich durch das Eisenbahn-Zentralamt für den Staatsbahnbereich beschafften rd. 100 000 Trockenelementen werden Stichproben den Lieferungen entnommen und auf ihre Leistungsfähigkeit längere Zeit, bei Dauerversuchen durchschnittlich neun Monate lang, geprüft. Ähnliche Prüfungen werden mit Akkumulatoren und mit den von einzelnen Firmen zum Kauf angebotenen Spezialelementen vorgenommen.

Auf dem weiteren Wege wurden noch die großen Plankammern, die großen Zeichensäle, die Bücherei und die Druckerei besichtigt. Im Dachgeschoß wurden nur der Lichtpausraum und die photographische Werkstatt gezeigt. Die chemische Eisenbahnversuchsanstalt, die sich zurzeit noch auf dem Gelände des alten Hamburger Bahnhofs befindet, wird die für sie vorgesehenen zwanzig Räume des Dachgeschosses erst Mitte August beziehen. Auch die beiden für die Kleiderkasse bestimmten Zimmer, das Tuchlager und das Tuchprüfungszimmer sind noch nicht eingerichtet. In letzterem werden die vom Eisenbahn-Zentralamt für den ganzen Staatsbahnbereich beschafften, zur Herstellung der Dienstkleidung der Eisenbahnbediensteten erforderlichen Stoffe in regelmäßigen Zwischenräumen auf Güte des Stoffes und Ausarbeitung untersucht werden. Der Rundgang endigte im großen Sitzungssaal im ersten Stock. Dieser sowie die östlich anschließende Zimmerflucht (das Beratungszimmer, das Vorzimmer des Präsidenten und sein Arbeitszimmer) sind mit hoher Holztäfelung ausgestattet und derart einheitlich gehalten, daß diese Gruppe von Räumen bei besonderen Anlässen im Zusammenhang benutzt werden kann. Der über 15 m lange, 8¾ m breite und 7 m hohe Sitzungssaal ist nicht nur für die regelmäßigen Sitzungen des Eisenbahn-Zentralamts, sondern auch für die Konferenzen der zahlreichen von dieser Behörde geleiteten Ausschüsse bestimmt. Das fast 10 m lange und 6 m breite Beratungszimmer soll bei Beprechungen im kleineren Kreise als Sitzungsraum dienen.

Zum Schluß mögen noch einige Angaben über die Abmessungen des neuen Geschäftsgebäudes, seine Gliederung und baulichen Einrichtungen folgen:

Die Frontlänge an der Straße beträgt 67,23, die Tiefe 56,37, die Höhe von der Straße bis zum Hauptgesims 22 m, die gesamte bebaute Fläche 2938 qm. Der von vier mächtigen Säulen getragene, den kräftig hervortretenden Mittelbau krönende bogenförmige Giebel wird mit dem preußischen Staatswappen geschmückt werden. Für die große in allen Räumen vorhandene Lichtfülle sorgen außer den zahlreichen Fenstern in dem ganz freistehenden Gebäude noch in seinem Innern zwei Höfe, ein größerer von rd. 500 und ein kleinerer von 340 qm Fläche. Die vorderen und hinteren Längskorridore haben eine zweiseitige, die Querkorridore eine einseitige Bebauung. In den mehr als 250 Räumen des Gebäudes sind 412 Beamte und Arbeiter tätig.

An besonderen Einrichtungen sind noch hervorzuheben: ein Personenfahrstuhl, ein Lastenaufzug, die Rohrpostanlage und eine Anzahl von Aktenaufzügen, großenteils mit elektrischem Antrieb. Daß dieses neuste Geschäftsgebäude der preußischen Eisenbahnverwaltung mit den modernsten Einrichtungen, wie Zentralheizung, Entstäubungsanlage, elektrischem Licht, Fernsprechanlage, ausgestattet ist, bedarf kaum noch der Erwähnung.

Das Eisenbahn-Zentralamt, dessen für das ganze deutsche Eisenbahnwesen bedeutungsvoller Wirksamkeit von allen Seiten hohe rückhaltlose Anerkennung gezollt wird, hat nun, um in dem Bild des Festredners zu bleiben, für seinen Kern eine Schale erhalten. Wir dürfen hinzufügen, daß diese Schale ihres Inhalts in jeder Richtung würdig ist.

Zugabfertigung in Amerika und England.

In den Vereinigten Staaten fahren bekanntlich die Güterzüge nicht nach einem festen Fahrplan, sondern nach Anweisungen, die ihnen ein besonderer Beamter, der train-dispatcher, von Fall zu Fall erteilt. Dieses Verfahren soll im Jahre 1851 bei der Erie-Eisenbahn eingeführt worden sein. Der damalige Leiter dieser Bahn, Minot, stieß dabei auf heftigen Widerstand, indem die Lokomotivführer sich weigerten, vom Fahrplan abzuweichen und sich wegen der Zugkreuzungen und -überholungen auf ein Telegramm zu verlassen. Veranlassung zur Einführung des neuen Verfahrens zur Regelung des Güterzugverkehrs hatte der Umstand gegeben, daß der Telegraphen-Oberingenieur der Eriebahn, Tillottson, einmal auf einen verspäteten Schnellzug vier Stunden warten mußte. Er schlug dabei vor, daß zwei andere Züge, die für ihre Weiterfahrt das Vorüberfahren des verspäteten Schnellzugs abwarten mußten, ihre Reise soweit fortsetzen sollten, als es irgendmöglich war, und die Kreuzung und Überholung durch den Schnellzug auf einen anderen Bahnhof verlegt würde. Das Verfahren bewährte sich und wurde im Laufe der Zeit zu dem heute in Amerika allgemein üblichen ausgebaut.

Der Zugabfertiger (train-dispatcher) ist der Leiter des Eisenbahnbetriebes. In seinem Zimmer laufen alle Nachrichten über Zugbewegungen zusammen; er weiß genau, welche Züge sich auf der Strecke befinden, was sie leisten können, mit was für Lokomotiven sie bespannt sind und welcher Art ihre Ladung ist. Er wird auch darüber auf dem Laufenden gehalten, was für Wagen jedem Bahnhof zugeführt und von ihm abgeholt werden müssen. Auf Grund dieser Nachrichten erteilt er seine Befehle, wie weit jeder Güterzug seine Fahrt fortsetzen soll, wo er eine Kreuzung oder Überholung abwarten soll, welche Bahnhöfe er ohne Halt durchfahren soll und an welchen Bahnhöfen er bestimmte Güter mitnehmen soll.

Das beschriebene Verfahren, den Güterzugverkehr zu regeln, ist durchaus auf amerikanische Verhältnisse zugeschnitten. Die weiten Entfernungen zwischen den einzelnen Bahnhöfen, die erheblichen Verspätungen, die ein Zug zwischen zwei so weit voneinander entfernten Bahnhöfen erleiden kann, die Größe und Schwere der Züge, alle diese Umstände machen eine Leitung des Güterzugverkehrs nötig, die gewisse Abweichungen vom Fahrplan

ohne Mühe und vor allen Dingen ohne Gefahr ermöglicht. Hierzu ist das amerikanische Verfahren sehr geeignet. Wenn es auch zunächst den Anschein hat, daß eine derartige Regelung des Zugverkehrs gefährlich ist, denn Mißverständnisse können dabei natürlich leicht zu schweren Unfällen Veranlassung geben, so weist doch die amerikanische amtliche Unfallstatistik nach, daß die bekanntlich in den Vereinigten Staaten durchaus nicht seltenen Zugzusammenstöße fast niemals auf falsche Anordnungen des Abfertigungsbeamten und ebenso selten auf Irrtümer oder Mißverständnisse bei der Übermittlung seiner Befehle, sondern in der bei weitem überwiegenden Mehrzahl der Fälle darauf zurückzuführen sind, daß die Zugbesatzung die ihr richtig erteilten Befehle nicht ausgeführt hat.

In England liegen die Verhältnisse zwar in vielen Beziehungen ganz anders als in den Vereinigten Staaten. Infolge der viel dichteren Besiedlung des Landes ist die Entfernung der Bahnhöfe in England voneinander viel geringer, und dadurch entfällt ein wesentlicher Anlaß zu Abweichungen vom Fahrplan. Namentlich hat aber England viel mehr zwei- und mehrgleisige Strecken als Amerika — hier haben selbst in den dichter bebauten Oststaaten nur wenig über 30 %, dort aber nahezu 60 % der Eisenbahnstrecken mehr als ein Gleis — und infolgedessen kommen in England bei Abweichungen vom Fahrplan hauptsächlich Verlegungen von Überholungen in Frage, während in den Vereinigten Staaten die Verlegung von Kreuzungen mit all den Erschwernissen, die eingleisige Strecken für den Betrieb mit sich bringen, eine wesentliche Rolle spielt. Trotzdem hat sich das amerikanische Verfahren auch in England bei einer Anzahl von Eisenbahnen eingeführt und gut bewährt. Wie „Railway News“, die Zeitschrift der englischen Eisenbahnverwaltungen, berichtet, hatten sich dort namentlich bei der Überholung von langsam fahrenden Zügen durch solche mit größerer Fahrgeschwindigkeit dadurch Übelstände herausgebildet, daß die langsamen Züge unter allen Umständen an der im Fahrplan vorgesehenen Stelle die Überholung abwarteten, während sie infolge einer Verspätung des ihnen folgenden schnelleren Zuges sehr wohl noch das nächste Überholungsgleis hätten erreichen können, ehe der letztere sie eingeholt hätte; die Störung des Fahrplanes wäre dann erheblich geringer gewesen, wenn der langsamere Zug vor der Überholung weiter vorgerückt wäre. Die schlimmsten Verkehrsstörungen traten bei der Verkehrshochflut des Jahes 1907 auf der Midlandbahn ein; die durchschnittliche Dienstdauer der Zugmannschaften betrug damals fast 14½ Stunden; Züge mußten an Signalen bis nahezu 6 Stunden halten; einzelne Lokomotivführer und Heizer waren bis 19¼ Stunden im Dienst, und einzelne Züge mußten in Kreuzungs- und Überholungsgleisen bis 8 Stunden 20 Minuten warten. Alle diese Mißstände wurden dadurch beseitigt, daß der damals neu ernannte Betriebsoberingenieuer der Midlandbahn, C. Paget, das amerikanische Verfahren der Zugabfertigung einführte. Der größte Teil des Netzes der Midlandbahn ist zu diesem Zwecke in Bezirke eingeteilt worden, von denen jeder ein Abfertigungsamt hat. Dieses steht mit allen Bahnhöfen, Abzweigungen und sonstigen Zugfolgestellen sowie mit den Lokomotivschuppen in Fernsprechverbindung. Auf einem Tisch im Abfertigungsamt sind die Gleisanlagen des Bezirks durch Metallstreifen dargestellt, und der Abfertigungsbeamte kann an Metallmarken, die er nach den eingehenden Meldungen anordnet, jederzeit sehen, wie die Züge in seinem Bezirk verteilt sind. Außerdem unterrichten ihn die Bahnhöfe über die beladenen und leeren Wagen, die auf ihnen zur Abholung bereit stehen, und er trifft danach seine Maßnahmen. Auch Sonderzüge schiebt er nach Bedarf in den Fahrplan ein und verfügt auch über den Verkehr oder den Ausfall von Bedarfszügen.

Dieses Verfahren hat namentlich einen günstigen Einfluß auf die Dienstdauer der Zugbediensteten gehabt. Der Abfertigungsbeamte überwacht nämlich auch die Zeit, während der die Zugmannschaften im Dienst bleiben, und sorgt dafür, daß sie abgelöst werden, wenn die übliche Zeit überschritten ist. Auch insofern hat sich das neue Verfahren gut bewährt, als die gesamte Verantwortung für den Zugverkehr an einer Stelle vereinigt wird, so daß bei Störungen oder Unfällen nicht eine Dienststelle die Schuld auf die andere abwälzen kann.

Dem Beispiel der Midlandbahn ist auch die Große Westbahn gefolgt, indem sie ein Zugabfertigungsamt in Newport und eins für den Bezirk von Birmingham eingerichtet hat. Auch die Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn, die London und Nordwestbahn, die Nordostbahn und die Rhymney-Gesellschaft haben die amerikanische Art der Zugabfertigung mit gewissen Abänderungen, die das Verfahren den englischen Verhältnissen anpassen, für Teile ihrer Netze eingeführt.

Die Vorteile des verbesserten Zugdienstes kommen sowohl den Verfrachtern, als auch den Aktieninhabern und dem Eisenbahnpersonal zugute. Die Güter der ersteren werden schneller und pünktlicher befördert, und es werden ihnen die Wagen in größerer Anzahl und mit größerer Zuverlässigkeit gestellt; infolge der größeren Wirtschaftlichkeit des Betriebes werden die Überschüsse größer, und für das Personal werden die Überstunden vermindert, was freilich für sie ein zweifelhafter Vorteil sein kann. Wernekke.

Benachrichtigung des Empfängers von Bahnsendungen in Frankreich.

In Frankreich wird der Empfänger von Bahnsendungen, die nicht zugerollt werden, regelmäßig benachrichtigt. Eine Verpflichtung zu dieser „Avisierung“ ist aber nirgends festgelegt und wird von den Eisenbahngesellschaften auch nicht anerkannt. Nun hat der Senator Delahaye, dessen Name schon mit mehreren Anträgen auf Abänderung der frachtrechtlichen Vorschriften des Code de Commerce verknüpft ist, unterm 17. Dezember 1912 dem Senat den Antrag vorgelegt, den Artikel 104 des C. de C. wie folgt zu ergänzen:

> „Wenn der Frachtvertrag die Zuführung der beförderten Sendung nicht vorsieht, ist der Frachtführer verpflichtet, den Empfänger, sobald ihm die Sendung zur Verfügung gestellt werden kann, davon zu benachrichtigen, es sei denn, daß er durch diesen ausdrücklich von dieser Verpflichtung entbunden worden ist.“

Dieser Zusatz würde also an dem bestehenden Zustande nichts ändern, aber ihn gesetzlich festlegen. Tatsächlich haben die Eisenbahnen ja auch selbst ein Interesse an der Benachrichtigung, weil dadurch die Abholung des Gutes beschleunigt und damit auch eine Entlastung der Bahnhöfe bewirkt und der Wagenumlauf gefördert wird. Trotzdem erheben die Verwaltungen gegen den Antrag Delahaye aus rechtlichen Gründen Widerspruch. In dem „Journal des Transports“ wird von einer der Eisenbahn nahestehenden Seite hierzu das Wort ergriffen. Von den Rechtsausführungen des Verfassers soll im folgenden ein kurzer Auszug wiedergegeben werden, ohne zu ihnen Stellung zu nehmen:

„Bei Verspätung von Gütersendungen muß zwischen den an das Domizil des Empfängers adressierten und den als „auf dem Bahnhof abzuliefern“ abgefertigten Sendungen unterschieden werden. Erstere müssen begrifflich in die Behausung des Empfängers überführt werden, ohne daß er sich um die Zuführung zu bekümmern braucht. Es ist eine Bringschuld, so daß der Empfänger nach Ablauf der Lieferfrist die Eisenbahn als im Verzuge befindlich ansehen darf. Die Verspätung rechnet dabei vom Ablauf der Lieferfrist bis zur tatsächlichen Zustellung des Gutes.

Anders steht es mit den nach dem Bahnhof abgefertigten Gütern. Bei diesen hat der Absender den Empfänger nicht von der Verpflichtung entbunden, für die Abholung zu sorgen. Es handelt sich um eine Holschuld; deshalb ist die Eisenbahn durch die Reglements ermächtigt worden, den Empfänger nach Ankunft des Gutes gewissermaßen daran zu erinnern, daß dieses ihm zur Verfügung steht. Die Benachrichtigung hat nur diese Bedeutung: Sie setzt die Abholungsfrist in Lauf und gibt der Eisenbahn das Recht, dem säumigen Empfänger Lager- oder Standgeld zu berechnen. Gerade diese Eigenschaft des Avises schließt jede Verpflichtung zur Benachrichtigung aus; der Eisenbahn bleibt es unbenommen, es auf die Überfüllung ihrer Räumlichkeiten ankommen zu lassen.

Diese Nicht-Verpflichtung der Eisenbahn ist durch Urteil des Kassationshofes vom 2. Dezember 1873 anerkannt worden; seit 40 Jahren hat die Rechtsprechung streng an diesem Grundsatz festgehalten. In einem Urteil vom 21. Juli 1912 hat dieser oberste Gerichtshof sich über die Frage folgendermaßen ausgesprochen:

„Der Empfänger einer auf dem Bahnhof abzuliefernden Sendung kann sich gegebenenfalls über eine verspätete Lieferung nur dann beklagen, wenn er nach Ablauf der reglementarischen Lieferfrist das Gut auf dem Bahnhof hat abholen lassen und wenn die Lieferung nicht erfolgen konnte. Nur dadurch hat er rechtsverbindlich zu erkennen gegeben, daß er das Gut erwartete und daß die Nichtlieferung ihm Schaden verursacht."

Diese Entscheidung entspricht den Vorschriften des Artikels 1146 des Code Civil über die Verspätung, wonach der Schuldner nicht durch die bloße Tatsache des Ablaufs der Leistungsfrist in Verzug gesetzt wird, sondern außerdem noch gemahnt sein muß. Die Mahnung besteht im vorliegenden Fall in der Abforderung des Gutes durch den Empfänger oder seinen Bevollmächtigen; dabei muß das Gut genau bezeichnet werden.

Das ist die heutige Rechtslage. Nehmen wir nun an, daß die „Avisierung" eine gesetzliche Pflicht geworden sei. Der Empfänger einer um 20 Tage verspätet angekommenen Sendung, der bis dahin nichts von sich hat hören lassen, erhält die Benachrichtigung und erscheint, um das Gut abzunehmen. Kann er, lediglich weil ihm der Avisbrief zeigt, daß die Lieferfrist um 20 Tage überschritten ist, einen Schadenersatz wegen Verspätung fordern? Nach Artikel 1146 des Code Civil kann, wie gesagt, Schadenersatz nur gefordert werden, wenn der Schuldner gemahnt worden ist. Das ist ein leitender Grundsatz des französischen Rechts; er geht als solcher den besonderen Vorschriften des Handelsrechts vor . . . .

Es gibt aber auch einen zweiten leitenden Grundsatz des Zivilrechts, der im Artikel 1147 ausgesprochen ist, nämlich, daß die Verspätung, wenn sie zu Schadenersatz berechtigen soll, dem Gläubiger einen Schaden verursacht haben muß und daß der Gläubiger das Vorhandensein des von ihm behaupteten Schadens beweisen muß . . . . .

Wenn die Rechtswissenschaft, wie man nach alledem annehmen muß, nach wie vor fordern wird, daß der Schuldner in Verzug gesetzt worden ist, damit die Klage begründet sei, so wird der Empfänger, damit ihm nicht dieser Einwand entgegengehalten wird, trotz der Aussicht, später eine Benachrichtigung zu erhalten, auch fernerhin das Gut auf dem Bahnhof abholen lassen müssen, um nachweisen zu können, daß er es erwartet hat und daß ihm das Nichteintreffen Schaden bringen wird. Hieraus folgt, daß nur eine Förmlichkeit mehr eingeführt, aber dem Grunde nach nichts geändert wird, mit anderen Worten, daß in dieser Hinsicht die Neuerung keinen Vorteil bringt.

Es kommt noch folgendes hinzu: Artikel 50 des Lastenheftes schreibt ausdrücklich vor, daß die reglementarischen Lieferfristen für die Eisenbahn allein maßgebend sind, und der Kassationshof hat in vielen Urteilen entschieden, daß sie die Gesamtzeit der Frist voll ausnutzen darf. Hieraus ergibt sich, daß die Eisenbahn erst nach Ablauf dieser Frist den Empfänger zu benachrichtigen verpflichtet sein würde, und wenn man bedenkt, daß die ungeheuere Mehrzahl der Güter vor Ablauf der Lieferfrist ankommt, so sieht man, auf welch kleines Maß von Bedeutung die mit großen Pomp angekündigte Reform zurückgeführt werden muß.

Allerdings besagt der Antrag Delahaye, daß die Benachrichtigung erfolgen soll, „sobald die Sendung dem Empfänger zur Verfügung gestellt werden kann". Aber abgesehen davon, daß diese Verpflichtung dem Artikel 50 des Lastenheftes offenbar widerspricht, weiß man wirklich nicht, wann dieser Zeitpunkt eingetreten ist, und wer berufen sein soll, über den Eintritt des Zeitpunkts zu entscheiden. Streitigkeiten werden nicht ausbleiben und man wird sich fragen dürfen, ob die Handelswelt, die schikanösem Vorgehen abhold ist, aus dieser Neuerung Vorteil ziehen wird . . . ."

v. R.

Eiserne Bahnschwellen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Mit wachsender Besorgnis sehen die Amerikaner ihre Holzvorräte schwinden und damit die Möglichkeit, die Holzschwellen in Zukunft durch gleiches Material zu ersetzen. Man geht deshalb mehr und mehr dazu über, das Holz zu tränken und durch Anwendung von Unterlagsplatten zwischen Schiene und Schwelle vor der mechanischen Zerstörung zu schützen, macht daneben aber auch Versuche mit Schwellen aus Eisen und Eisenbeton. Die verbreitetste Bauweise der Eisenschwellen ist die sogenannte Carnegieschwelle, die aber nach ihrem Erfinder eigentlich Buhrer-Schwelle heißen müßte. Sie hat einen I-Querschnitt, dessen unterer Flansch breiter ist wie der obere. Gewöhnlich hat der untere Flansch eine Breite von 203 mm und der obere eine Breite von 116 mm, die Steghöhe beträgt 140 mm. Sie hat ein Metergewicht von 30 kg und bei 2580 mm Länge ein Stückgewicht von 77,4 kg. Die auf der Bessemer and Lake Eriebahn der großen Erzschleppbahn vom Conneaut am Eriesee nach Pittsburg benutzte Schwelle wiegt 32 kg für das Meter und 82 kg für das Stück. Die Schiene wird am oberen Flansch der Schwelle mit Schraubenbolzen und Klemmplatten befestigt. Im ganzen sind 1 500 000 derartige Schwellen verlegt worden, davon 850 000 auf der Bessemer and Lake Erieseebahn und 300 000 auf der Verbindungsbahn in Pittsburg. Auf der Erzschleppbahn mit ihren schweren Zügen und ihrem dichten Verkehr sind die Beanspruchungen des Oberbaues außerordentlich hohe, und die Betriebserfahrungen mit den eisernen Schwellen daher besonders lehrreich. Die Bahn hat eine Länge von 227 km und ist zweigleisig. Die Linie überschreitet 6 Wasserscheiden; die maßgebende Steigung beträgt in der Richtung nach Pittsburg (Erzverkehr) 6 ‰, in der Gegenrichtung (Kohleverkehr) 7,5 ‰. Das Gesamtgewicht des beförderten Gutes betrug im Jahre 1911 rund 13 000 000 t. Dieser Verkehr verteilt sich übrigens nicht gleichmäßig über das ganze Jahr, er ist im Sommer wesentlich stärker als in den Wintermonaten, wo die Schiffahrt ruht. Fahrplanmäßig verkehren auf der Bahn 56 Erz- und Kohlenzüge, 4 Ortsgüterzüge und 8 Personenzüge. Das Lokomotivgewicht schwankt zwischen 300 und 350 t, wobei 2 Lokomotiven zur Zugbeförderung benutzt werden. Das Ladegewicht der Wagen ist 50 t. Die Fahrgeschwindigkeit der Güterzüge beträgt 32 bis 48 km in der Stunde.

Die ersten eisernen Schwellen, 1200 Stück, wurden im Jahre 1904 verlegt und liegen noch heute im Gleis. Die letzten eisernen Schwellen wurden im Jahre 1912 verlegt. Im ganzen sind 430 km Haupt- und Nebengleise mit eisernen Schwellen versehen. Die älteren Schwellen wogen nur 76 kg, von ihnen wurden 14 auf eine Schienenlänge von 99,14 m verlegt. Später sind 20 Schwellen auf eine Schienenlänge von 10,05 m verlegt worden. Zuerst wurden an den Enden der Schwellen die Stege abgeschnitten und die Flanschen um 90° umgebogen, um den Schwellen eine festere Lage im Bettungskörper zu geben. Dies erwies sich aber in der als Bettung gebrauchten Kohlenschlacke als unnötig. Die Löcher in den Schwellen werden gestanzt und die Spurerweiterung durch verschieden geformte Klemmplatten hergestellt; auf dieselbe Weise werden auch die Unterschiede in der Breite der Schienenfüße (Schienengewicht 30 bis 50 kg) ausgeglichen. Für gewöhnlich werden auf jede Schwelle zwei Schraubenbolzen verwendet; in den Krümmungen kommt ein weiterer Schraubenbolzen auf der Außenseite dazu. Lockerungen der Schraubenmuttern werden selten beobachtet, ebensowenig Spurerweiterungen oder Spurverengungen. Auffallend gering ist das Wandern der Schienen, was auf die große Reibung zwischen Klemmplatte und Schienenfuß zurückgeführt wird. Das Geräusch beim Befahren soll nicht stärker sein als auf Holzschwellen. Das Hochfrieren des Gleises war nicht stärker, sondern eher schwächer als bei Holzschwellen. Infolge der Kälte brachen im letzten Winter im ganzen 10 Schraubenbolzen. Um den Gewichtsverlust durch Abrosten festzustellen, wurden einige der im Jahre 1904 verlegten Schwellen gewogen, es ergab sich ein Mindergewicht von 3 %. — In Mexiko wurden ebenfalls eiserne Schwellen versuchsweise verwendet und dort wurde ein starkes Verrosten beobachtet. Um es zu vermeiden, werden die frisch gewalzten Schwellen in ein heißes Teerbad getaucht, was einen guten Rostschutz ergibt. — Da der eiserne Oberbau fester und schwerer ist als das Holzschwellengleis, sind die Aufwendungen für das Stopfen und Richten höhere. Man hat aber auch beobachtet, daß das einmal richtig liegende Gleis sich länger hält, als das mit Holzschwellen, wodurch sich die Mehrkosten einigermaßen ausgleichen. Besonders gerühmt wird die gute Widerstandsfähigkeit der eisernen Schwellen bei Entgleisungen, die auf der Bahn häufig vorkommen. Während die Holzschwellen bei Entgleisungen fast stets völlig zerstört werden, bekommen die eisernen Schwellen nur leichte Verbiegungen, die zwar eine geringe Spurverengung verursachen, das Gleis aber doch befahrbar lassen. Auch für Weichen wurden eiserne Schwellen mit gutem Erfolge angewendet. Hierbei wurden die Löcher für den geraden Strang in der Werkstatt, für den gekrümmten Strang auf der Baustelle gestanzt und hierbei eine tragbare hydraulische Lochstanze angewendet. Die Kosten einer eisernen Schwelle werden zu 9 ℳ angegeben, die Kosten des Kleineisens zur Schienenbefestigung zu 85 ₰. Die Lebensdauer der eisernen Schwellen schätzt man nach den vorliegenden Erfahrungen auf 20 Jahre.

Sch.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Dieser hat in der Sitzung am 20. d. M. folgende Beschlüsse von allgemeinerem Interesse gefaßt: Für den Versand von Eisen und Stahl des Spezialtarifs 2 von Laucherthal (Hohenzollern) und anderen süddeutschen Stationen wurde die Gewährung einer Frachtermäßigung nach Berlin und Vororten befürwortet; zur Unterstützung der Kleineisenindustrie des Kreises Herrschaft Schmalkalden wurden Frachtermäßigungen für Eisen, Steinkohle, Koks und Holzkohle nach sowie für Eisenerze von Stationen dieses Kreises befürwortet. Der Landeseisenbahnrat sprach sich dahin aus, daß eine schwierige Lage des niederschlesischen Steinkohlenbergbaues anzuerkennen sei, welche die Gewährung besonderer Tarifermäßigungen erforderlich mache, und empfahl die Einführung verschiedener Frachterleichterungen. Ein Antrag auf Frachtermäßigung für Teerfarben von Höchst (Main) und benachbarten Stationen nach den deutschen Nordseehäfen zur Ausfuhr über See wurde nicht befürwortet, dagegen wurde empfohlen die Einführung eines Ausnahmetarifs für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat im Versand von Oberschlesien nach Stationen in den Provinzen Schlesien, Posen, Pommern, Ost- und Westpreußen zu den Sätzen des Spezialtarifs 3. Ferner wurde die Einführung eines Ausnahmetarifs für frisches Obst zu Wirtschaftszwecken in Wagenladungen von und nach allen preußisch-hessischen Staatsbahnstationen, zunächst für drei Jahre, und die Einführung eines Ausnahmetarifs für Bananen von den deutschen Seehäfen empfohlen. Die Gültigkeitsdauer des Ausnahmetarifs für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere und des Ausnahmetarifs für frisches Fleisch zum Verbrauch im Inlande empfahl der Landeseisenbahnrat um ein Jahr zu verlängern.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat Mai d. J. bei einer Betriebslänge von 39 167 km (gegen 38 470 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Mai 1913	gegen Mai 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	69 282 000 M	+ 5 867 000 M	+ 132 M
Güterverkehr	131 976 000 „	+ 3 586 000 „	+ 43 „
Sonstige Einnahmen	12 300 000 „	+ 593 000 „	—
zusammen	213 558 000 M	+ 10 046 000 M	+ 186 M

Die Zahl der Sonn- und Festtage sowie der Werktage war in beiden Jahren gleich, jedoch fiel im Vorjahre der mancherorts gefeierte Fronleichnamstag in den Juni, in diesem Jahre dagegen in den Mai.

— **Die Neubaustrecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn Spittelmarkt-Alexanderplatz.** Wir hatten in v. Nr. S. 762 die den Berliner Tageszeitungen entnommene Nachricht gebracht, daß die Fertigstellung der Strecke Alexanderplatz-Schönhauser Allee etwas hinausgeschoben werden müßte, weil die Anlieferung einzelner Teile des neuen selbsttätigen Signalsystems sich verzögert habe. Hierzu schreibt uns Herr Regierungsrat Kemmann: Nicht verspätete Anlieferung einzelner Teile des neuen Signalsystems gibt den Grund dafür ab, daß die Teilstrecke Spittelmarkt-Alexanderplatz vorweg erfolgt, denn die Anlieferung aller Teile ist beendet. Aber jeder wird verstehen, wenn bei der grundlegenden Änderung, die das gesamte Sicherungswesen der Hochbahn durch die Einführung des Westinghouseschen selbsttätigen Signalsystems erfährt, die Eröffnung der neuen Linie in zwei Teilen kurz hintereinander erfolgt. Auf diese Weise wird das für die Überwachung und Unterhaltung der neuen Anlagen eingestellte Personal in geeigneter Weise eingeschult, was bei der Wichtigkeit der Aufgaben, die die Sicherungsanlagen einer Stadtschnellbahn zu erfüllen haben, nicht nur wünschenswert, sondern geradezu notwendig ist.

— **Eisenbahn-Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse des Verbandes der preußisch-hessischen Eisenbahnvereine.** Die Einführung des Tarifs III (Witwen- und Waisenrentenversicherung), über dessen Zwecke wiederholt in dieser Zeitung berichtet wurde, bedingt eine Neuausgabe der Dienst- und Geschäftsanweisung für die Kasse, in die als zweiter Anhang besondere Vorschriften über die Mitwirkung der Eisenbahndirektionen bei Durchführung dieser Versicherung aufgenommen werden. Um nun den Bezirksvorständen der Kasse schon vor der Neuausgabe der Geschäftsanweisung die weitere Bearbeitung der Aufnahmeanträge für Tarif III zu ermöglichen, sind den Eisenbahndirektionen, dem Zentralamt und der Generaldirektion der Reichsbahnen Sonderabdrücke der durch Erlaß vom 30. Mai d. J. genehmigten Vorschriften zugegangen. Hiernach sind auf Ersuchen des Bezirksvorstandes der Kasse seitens der Personalabteilung der Eisenbahndirektionen vor der Aufnahme eines Mitglieds Angaben über sein Dienstalter und Einkommen sowie über etwaige Krankheiten des Antragstellers auf Grund der Personalakten zu machen. Außerdem sind dem Bezirksvorstande folgende Veränderungen in den Verhältnissen der Versicherten bekanntzugeben: Änderungen der Besoldung, Versetzungen, Ausscheiden aus der Beschäftigung, Todesfälle und Änderungen in der Dienststellung. Ferner sind auch alle Anweisungen über Festsetzung und Änderung der gesetzlichen Bezüge für die Hinterbliebenen der Versicherten dem Bezirksvorstande zuzuschreiben, auch über sonstige das Versicherungsverhältnis berührende Anfragen Auskunft zu geben.

— **Einweihung des Eisenbahn-Erholungsheims Festenburg im Oberharz.** Am 24. Mai d. J., an demselben Tage, an dem sich Kaisertochter und Welfensproß die Hand zum Lebensbunde reichten, hat der Verband der Eisenbahnvereine im Direktionsbezirk Hannover sein neues Erholungsheim in Festenburg im Oberharz eingeweiht. Das Heim liegt in einer Höhe von 545 m und ist rings von dichtem Tannenwalde umgeben, dem eine nervenstärkende Luft entströmt, und der das Heim von allen Seiten gegen rauhe Winde schützt. In kurzer Zeit erreicht man auf bequemen Pfaden die 764 m hohe Schalke, von deren Aussichtsturm man einen entzückenden Rundblick auf die Berge und Wälder des Oberharzes, besonders den Brocken, genießt. Wenige Schritte vom Heim liegt der die Landschaft belebende Schalker Teich, einer der schönsten Bergseen des Oberharzes, in dessen grünen Fluten sich hohe Tannen spiegeln. Der weihevolle Festakt wurde mit einer Ansprache des Regierungs- und Baurats Moeller, des Hochbaudezernenten der Kgl. Eisenbahndirektion in Hannover, eingeleitet, der den Entwurf zum Heim geschaffen und die obere Bauleitung gehabt hatte. Er sprach allen, die an dem Bau mitgewirkt, seinen Dank aus, besonders aber den Unternehmern, die den Absichten der Bauleitung mit ausgezeichnetem Verständnis gefolgt seien. Nachdem die Übergabe des Schlüssels an den Verbandsvorsitzenden, Geheimen Regierungsrat Bitter, erfolgt, sprach dieser dem Vorredner in warmen Worten den Dank des Verbandes für die hervorragende Lösung der Aufgabe aus. In die ernste, schöne Harzlandschaft habe er ein farbenprächtiges, fein abgestimmtes Bauwerk gezaubert, auf das jedes Mitglied des Verbandes stolz sein könne. Geheimer Regierungsrat Bitter gab dem Wunsche Ausdruck, daß allen Erholung suchenden Gästen der Aufenthalt im Heim zum Segen gereichen möge. Bei der darauf folgenden Festtafel gedachte er alsdann weiter des hohen und bedeutungsvollen patriotischen Festtages, an dem die Vermählung der Prinzessin Viktoria Luise mit dem Herzog Ernst August zu Braunschweig und Lüneburg stattfinde, und der durch die gleichzeitige Einweihung des neuen Heims zu einem doppelten Festtage geworden sei. Mit dem Heim sei wieder ein Stück sozialer Fürsorge geschaffen, die von Kaiser Wilhelm I. ins Leben gerufen und von seinem Enkel während seiner 25 jährigen Regierungszeit gepflegt und ausgebaut worden sei. Mit einem begeistert aufgenommenen Hoch auf das hohe Paar und den Kaiser schloß der Redner. Ober- und Geheimer Baurat Démanget übermittelte die Grüße und Glückwünsche des Ministers der öffentlichen Arbeiten, Exzellenz von Breitenbach, und gedachte der außerordentlichen Mühe und Arbeit der Mitglieder des Vorstandes und der Ausschüsse. Wegweisend für die Zukunft des Heims möge die Losung sein: „Den Gesunden zur Erholung und den Genesenden zur Kräftigung." In das Hoch auf den Minister der öffentlichen Arbeiten, den Förderer aller Wohlfahrtsbestrebungen, stimmte die Versammlung freudig ein. Inzwischen war ein Telegramm des Herrn Ministers eingegangen, in dem er den zur Feier der Eröffnung des Erholungsheims versammelten Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnverwaltung seinen Gruß mit dem Wunsche entbot, daß das Unternehmen sich günstig gestalten und den Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung zum Segen gereichen möge. Die Feier nahm auch weiterhin einen schönen Verlauf, nur zu früh mußte die Rückreise angetreten werden.

— **Westdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Cöln.** Der Abschluß für 1912 ergab an Betriebs-, Zinsen- und Dividendengewinn 510 487 M (i. V. 425 655 M). Die Abteilung Steinbrüche erbrachte 7355 M (30 302 M) und endlich Bau- und sonstige Gewinne 298 676 M (173 416 M). Dagegen erforderten Anleihezinsen 376 000 M (378 880 M), allgemeine Unkosten und Steuern 237 216 M (240 923 M) und Zinsen 48 569 M (44 154 M). Nach Abzug eines Verlustes von 1298 M (5728 M) auf dem Steinbruchbetrieb Bockenau sowie von auf 288 499 M (148 098 M) erhöhten Abschreibungen ergibt sich für das Jahr 1912 ein Gesamtverlust von 135 065 M (188 409 M), durch den sich der Verlustvortrag auf 2 361 683 M (2 226 618 M) erhöht. Der Geschäftsbericht bemerkt dazu, daß sich auch im Jahre 1912 die Tätigkeit der Gesellschaft beschränkte auf Beendigung der vor 1910 mit eigenem Wagnis übernommenen Bauten, möglichste

Pflege der Bahn- und Nebenbetriebe, und diejenigen Maßnahmen, welche eine den Interessen der Aktionäre entsprechende allmähliche Abwicklung der gesamten Geschäfte der Gesellschaft herbeizuführen bestimmt sind. Dieses Programm sei hinsichtlich der Bauten mit einem Wagnis nahezu erfüllt worden; die Baurechnungen seien größtenteils erledigt. Die Eisenbahnbetriebe hätten im ersten Vierteljahr 1912 teilweise noch unter der Nachwirkung der Mißernte des Vorjahres zu leiden, teilweise wirkte während der letzten Monate, besonders bei den süddeutschen Linien, der fast gänzliche Stillstand der privaten Bautätigkeit auf den Güterverkehr nachteilig ein. Günstigen Einfluß hatte dagegen die gute Ernte des Jahres 1912 und der lebhafte Versand der Braunkohlenwerke. Durch die hervorragende Weinernte wies die Moseltalbahn-A.-G. einen Reinüberschuß von etwa 33 000 ℳ auf gegenüber 42 000 ℳ Fehlbetrag im Vorjahre. Bei der Mittel-Thurgaubahn entsprachen die Einnahmen nahezu den gehegten Erwartungen, während sich die Ausgaben nicht unerheblich höher stellen. Mit Ausnahme der Mittel-Thurgaubahn und der Nebenbahn Braunschweig-Schöningen haben sämtliche Bahnunternehmungen ihre festen Lasten aus eigenen Erträgnissen gedeckt. Mit Ende 1912 sind die gepachteten Bergheimer Kreisbahnen und die Nebenbahn Mödrath-Liblar-Brühl durch Verstaatlichung aus dem Interessenbereich ausgeschieden. Die Entwicklung der verbliebenen Linien ist 1912 nicht unerheblich stärker gewesen als im Vorjahre; trotzdem muß aber auch diesmal betont werden, daß sie immer noch nicht den früher gehegten Erwartungen entsprechen. Die durchschnittliche Entwicklung der zum Interessenbereich der Gesellschaft gehörigen Bahnen im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich aus folgender Übersicht:

	1912 oder 1912/13	1911 oder 1911/12	gegen 1911
Betriebslänge im Jahresdurchschnitt	859,2 km	848,0 km	+ 11,2 km
Betriebseinnahmen	7 095 954 ℳ	6 636 431 ℳ	+ 459 523 ℳ
Betriebsausgaben	4 089 286 „	3 908 203 „	+ 181 093 „
Rohüberschüsse	3 006 668 ℳ	2 728 228 ℳ	+ 278 440 ℳ

Für alle Bahnen mit dem Kalenderjahr und staatlichen Rechnungsjahr zusammen betrugen die vergleichsweisen Mehreinnahmen 459 523 ℳ (i. V. 332 507 ℳ), die Mehrausgaben 181 083 ℳ (191 411 ℳ) und der Mehrüberschuß 278 440 ℳ (141 096 ℳ). Das Anziehen der Kohlen- und sonstigen Betriebsmaterialpreise, die Erhöhung der Gehälter und Löhne sowie der sozialen Lasten wird sich bei den kleinen Betrieben künftig in verstärktem Maße bemerkbar machen. Dies spricht sich schon in den bisherigen Ergebnissen des Jahres 1913 aus. In den ersten vier Monaten dieses Jahres, bei den Bahnen mit dem staatlichen Rechnungsjahr im Monat April, zeigen nach vorläufiger Ermittlung die Bahnen bei einer um 22,76 km auf 878,85 km vergrößerten Betriebslänge eine Mehreinnahme von 99 000 ℳ (i. V. 112 881 ℳ), dabei aber nur einen Mehrüberschuß von rund 16 000 ℳ (50 700 ℳ).

— **Die Frechener Bahn.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Als im September v. J. die Schwierigkeiten, die der Konzessionierung der Frechener Bahn als Nebenbahn seit Jahren entgegenstanden, nach längeren Verhandlungen glücklich beseitigt worden waren, glaubte man, daß nunmehr mit der baldigen Umänderung der Personenbeförderung von dem Dampfbetrieb in elektrischen Betrieb gerechnet werden könne. Es waren jedoch noch verschiedene Vorbedingungen zu erfüllen; namentlich die Verhandlungen mit dem Kriegsministerium bedurften noch des Abschlusses, bevor die allerhöchste Genehmigung ausgesprochen werden konnte. Die behördlichen Stellen sind nunmehr den Wünschen der Cölner Stadtverwaltung auf eine baldige Erledigung der Formalitäten entgegengekommen, und als Ergebnis liegt nun die Genehmigung der Konzessionsurkunde durch den König über den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebeneisenbahn von Cöln-Ehrenfeld über Frechen nach Benzelrath mit einer Abzweigung von Braunsfeld nach Cöln-Jägerstraße vor. Die Strecke soll von der Dürener Straße bis zum Bahnhofe Frechen zweigleisig, im übrigen eingleisig ausgebaut werden. Die ganze Strecke soll für den Güterverkehr, der zweigleisige Teil auch für den Personenverkehr betrieben werden. Zur Vermittlung des Personenverkehrs ist die zweite und dritte Wagenklasse in die Züge einzustellen, nach Ablauf von fünf Jahren auch die 4. Wagenklasse. Die Feststellung und Änderung der Tarife unterliegt der Genehmigung des Ministers. Der Staatsregierung bleibt das Recht vorbehalten, jederzeit, jedoch nicht vor Ablauf von 10 Jahren, das gesamte Bahnunternehmen gegen Erstattung der der Unternehmerin erwachsenen Aufwendungen zu erwerben. — Der Stadtgemeinde ist auch das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigentums (das Enteignungsrecht) verliehen worden. Personenzüge sind mit Dampf oder elektrischer Kraft, Güterzüge mit Dampfkraft zu befördern.

— **Aufopferungsvolles Verhalten eines Eisenbahners.** Die „Eisenbahn" schreibt: „Schon wieder sind wir in der erfreulichen Lage, von einer herzerfrischenden Tat des Mutes und der Geistesgegenwart eines wackeren Kameraden vom Flügelrade zu berichten. Mittels Allerhöchsten Erlasses vom 19. Mai d. J. ist dem Eisenbahnschaffner August Möller in Bochum die Rettungsmedaille am Bande verliehen. Wir geben nachstehend die Schilderung des Vorganges wieder: Möller und fünf andere Zugbeamte begleiteten am 12. Februar d. J. von Friemersheim nach Bochum Süd eine Leerfahrt, bestehend aus Lokomotive und Packwagen. Möller tat Dienst als Zugführer. Auf dem Verschiebebahnhof in Essen H. B. stand das Signal für den Leerzug auf freie Fahrt. Trotzdem streifte die Lokomotive eine im Nebengleise rangierende Lokomotive, die bis in die von dem Leerzuge zu passierende Weiche vorgezogen hatte. Beide Lokomotiven trugen Beschädigungen davon. Kurz vor dem Zusammenstoße war sowohl der Lokomotivführer als auch der Heizer des Leerzuges, in der Furcht, getötet zu werden, von der Maschine abgesprungen, ohne den Regulator zu schließen. Da indessen der Leerzug nicht entgleiste, lief die Maschine mit dem Packwagen mit 35 km Geschwindigkeit weiter. Das Zugbegleitpersonal befand sich im Packwagen und schwebte in Lebensgefahr. Möller, der die Gefahr erkannte, kletterte entschlossen auf das Dach des Packwagens, eines ausgerüsteten Güterwagens ohne Laufbretter, und sprang von hier aus auf die Lokomotive. So gelang es ihm, kurz vor Steele West den Zug zum Halten zu bringen. Er fuhr dann, weil die Signale auf Fahrt standen, nach Steele Nord weiter. Die beiden Stationen waren von dem Herankommen der führerlosen Maschine bereits verständigt, die Fahrstraßen waren deshalb frei gehalten und die Weichen auf ein Nebengleis gestellt, die Katastrophe des Leerzuges selbst war aber dadurch allein nicht zu verhindern, denn die Maschine würde nebst dem Packwagen auf den Prellbock aufgelaufen und entgleist sein. Die Folgen wären unberechenbar gewesen. — Möller hat durch sein rühmliches Verhalten ein ungewöhnliches Maß von Kaltblütigkeit, Entschlossenheit und Aufopferung an den Tag gelegt. Er sowohl wie auch seine Begleiter schwebten in ernster Lebensgefahr, die nur durch sein schnelles und umsichtiges Handeln abgewendet wurde. Auch beim Überklettern auf die Maschine während der Fahrt bestand für Möller ohne Zweifel Gefahr für sein Leben. Seine mutige Handlungsweise hat deshalb durch die Allerhöchste Auszeichnung mit Recht die verdiente Belohnung gefunden. — Auch wir bringen dem kühnen Manne unsere bewundernden Glückwünsche dar. Möge sein Beispiel zur Nacheiferung in ähnlichen kritischen Lagen anspornen."

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Mai d. J. bei einer Bahnlänge von 7166 (7037) km 7 819 942 (7 422 637) Fahrausweise ausgegeben und 2 508 918 (2 580 207) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 7 578 024 (6 821 962) ℳ, aus dem Güterverkehr 12 403 492 (12 612 427) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 399 066 (372 111) ℳ und aus dem Tierverkehr 349 418 (344 514) ℳ, zusammen 20 730 000 ℳ gegen 20 151 014 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Auf 1 km entfallen an Fahrausweisen 1091 (1055) mit 1113 (1022) ℳ, an Gütern 350 (367) t mit 1780 (1841) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2893 (2863) ℳ. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beziffert sich auf 92 220 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 2 841 192 ℳ.

Auf dem pfälzischen Netz sind im gleichen Monat bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 720 377 (1 652 450) Fahrausweise ausgegeben und 1 072 803 (1 039 261) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 197 829 (1 125 169) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 731 252 (2 664 229) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 30 130 (28 978) ℳ und aus dem Tierverkehr 32 167 (31 001) ℳ, zusammen 3 991 378 ℳ gegen 3 849 377 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Auf 1 km entfallen an Fahrausweisen 1876 (1802) mit 1339 (1259) ℳ, an Gütern 1170 (1133) t mit 3014 (2939) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4353 (4198) ℳ. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beziffert sich auf 18 856 266 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 667 482 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wird ab 1. Juli d. Js. der Inspektor Herting in Augsburg auf 1 Jahr in den Ruhestand versetzt, befördert der Inspektor Phil. Schmitt in München zum Oberinspektor der Eisenbahndirektion München, ferner versetzt: Oberbauinspektor Feil in Freising als Direktionsrat an die Betriebsinspektion Aschaffenburg als deren Vorstand, Direktionsassessor Götz in München an die Eisenbahndirektion Regensburg und Eisenbahnassessor Lindermayer von der Betriebswerkstätte I München an die Betriebswerkstätte II München als deren Vorstand.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Dieser wird in seiner diesjährigen Frühjahrstagung, die vom 23. bis zum 27. d. M. stattfindet, wieder über ein sehr reichhaltiges Programm zu beraten haben. Die Tagesordnung enthält 345 Punkte, von denen sich mehr als die Hälfte mit Angelegenheiten des Personenverkehrs befassen, während die übrigen allgemeine Angelegenheiten und Angelegenheiten des Güterverkehres zum Gegenstande haben. Die Forderungen nach ehestem Inslebentreten der Direktionseisenbahnräte, nach Errichtung einer Staatsbahndirektion in Graz und nach Ausgestaltung der Betriebsleitung in Czernowitz zu einer Staatsbahndirektion kehren auch diesmal wieder. Zahlreich und lebhaft sind die Wünsche nach Erweiterung und Umbau größerer Bahnhöfe und wichtiger Verkehrsknotenpunkte; es braucht nur auf die auch in früheren Tagungen schon gestellten Anträge wegen Erweiterung bzw. Umbaues des Wiener Westbahnhofes, des Innsbrucker Hauptbahnhofes, des Laibacher Südbahnhofes, der Prager Bahnhöfe, der Bahnhöfe in Kolin, Trzebinia, Oswiecim hingewiesen zu werden. Die Anträge betreffend Legung des dritten Gleises auf der Nordbahnstrecke Wien-Oderberg, Herstellung eines normalspurigen Unterbaues für die als Schmalspurbahn geplante Linie Spalato-Bugojno, Beseitigung von Schienenübergängen und Herstellung schienenfreier Übergänge auf dicht befahrenen Hauptstrecken sowie eine ganze Reihe ähnlicher Vorschläge bezwecken die Befriedigung einer Reihe auch von der Staatseisenbahnverwaltung längst als vorhanden erkannter Bedürfnisse des österreichischen Eisenbahnwesens. Von besonderer grundsätzlicher Bedeutung ist ein Antrag des Geheimen Rats, Herrenhausmitglieds Dr. Exner, welcher dem Eisenbahnministerium empfiehlt, die Frage des Ersatzes von geplanten Lokalbahnen durch Automobillinien in Erwägung zu ziehen und die Einleitung zu den notwendigen interministeriellen Verhandlungen in die Hand zu nehmen. Den Interessen der in einem lebhaften Aufschwunge begriffenen österreichischen Bade- und Kurorte dienen zahlreiche Anträge, welche auf eine Verdichtung und Beschleunigung der betreffenden Verkehre und auf die Beschaffung verschiedener Einrichtungen zur Erhöhung der Bequemlichkeit sowie zur Erleichterung der Reisen schwer kranker Personen hinzielen. So befassen sich allein mit der Badestation Zakopane fünf Anträge, zehn weitere Anträge vertreten die Interessen der Bade- und Kurorte Abbazia, Bozen, Meran, Krynica, Niederlindewiese, der böhmischen Bäder und der Wörthersee-Bäder. Die Wünsche nach einer ausgiebigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf einer großen Zahl von Staats- und Privatbahnlinien, insbesondere auf der Strecke Budweis-Eger und auf den mährischen und schlesischen Eisenbahnlinien, sowie nach Einführung der III. Wagenklasse bei verschiedenen Schnellzügen, die gegenwärtig nur I. und II. Klasse führen, stellen an die finanzielle Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen und der betreffenden Privatbahnen große Ansprüche. Mehrere Anträge, welche die Festsetzung neuer Schnellzugsaufenthalte verlangen, erscheinen mit den allgemeinen Bestrebungen nach einer Beschleunigung des Personenverkehrs schwer in Einklang zu bringen.

Der Verbesserung der Reiseverbindungen mit Triest sind einige Anträge gewidmet, die zum Teile auf eine Verkürzung der Reisedauer von Wien nach Triest, zum Teile auf die Ausgestaltung der Verbindung Prag-Linz-Rosenbach-Triest und Ablenkung des Reisestromes von Wien abzielen. Diese Bestrebungen sowie die Frage der Erstellung direkter und ermäßigter Tarife aus dem Binnenlande nach Triest und den Adrialändern, nach Bosnien und der Herzegowina sowie nach den Balkanstaaten werden voraussichtlich einen breiten Raum in den Verhandlungen des Staatseisenbahnrats einnehmen.

Es mehren sich überhaupt von Tagung zu Tagung die Anträge, welche das lebhafte Bedürfnis der heimischen Gütererzeugung nach einem möglichst billigen Verkehre mit dem Meere bekunden. Hand in Hand damit häufen sich allerdings auch die Interessengegensätze zwischen der Triester Kaufmannschaft einerseits und dem an den direkten und kombinierten Eisenbahn- und Schiffahrtstarifen beteiligten binnenländischen Handel andererseits, da eben die verlangten Tarife durch Ausschaltung der vermittelnden Tätigkeit der Triester Kaufleute den Transport verbilligen sollen.

Auf das gleiche Gebiet, nämlich den allgemeinen Zug nach dem Meere, können übrigens auch jene Anträge verwiesen werden, welche die Hebung des Holeschowitzer Umschlaghafens in Prag durch Gewährung sehr ermäßigter Umschlagtarife anstreben. Diese begünstigten Tarife sollen in erster Linie die Konkurrenz mit den nordböhmischen Elbehäfen ermöglichen; sie dürften aber, wenn sie zustandekommen, nicht nur eine Ablenkung der nach dem Auslande bestimmten Güter von den Elbehäfen nach Holeschowitz, sondern auch vermöge der Verbilligung des Weges die Ablenkung zahlreicher Transporte von der Adria an die Nordsee zur Folge haben.

Bemerkenswert ist das Nachlassen der in den Anträgen früherer Tagungen so häufigen Klagen über eine mangelhafte und unzureichende Wagenbeistellung. Auf diesem Gebiete lassen die wenigen vorliegenden Anträge und insbesondere ihre Begründung den Schluß auf eine entsprechende Befriedigung der Bedürfnisse des verfrachtenden Publikums durch die Staatseisenbahnverwaltung gerechtfertigt erscheinen.

Wenn nun noch der Anträge, welche die Aufhebung der mit 1. März, bezw. 1. Mai d. J. in Kraft getretenen neuen Lokalbahntarife verlangen, sowie jener, die eine Revision der Allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen fordern und endlich jener gedacht wird, die die Außerkraftsetzung der Vorschriften über die Beförderung von Gütern in hochtonnigen Wagen anstreben, so dürften hiermit die wichtigsten Beratungsgegenstände der Frühjahrstagung des Staatseisenbahnrats erschöpft sein.

— **Einnahmen der Staatsbahnen im Mai d. J.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung der Verkehrsergebnisse stellen sich die Transporteinnahmen der Staatsbahnen für Monat Mai insgesamt auf 64 140 100 Kr., das ist um 250 697 Kr. geringer als im gleichen Monat des Vorjahres. Aus dem Personenverkehr ergibt sich eine Mehreinnahme von 1 473 765 Kr., die sowohl auf den lebhaften Pfingstverkehr als auch auf den Umstand zurückzuführen ist, daß der Berichtsmonat um einen Feiertag (in Böhmen zwei Feiertage) mehr zählte als der vorjährige Vergleichsmonat. Der Güterverkehr weist dagegen einen Ausfall von 1 724 462 Kr. auf, was vor allem auf die ungünstige Einwirkung des Arbeiterausstandes im oberschlesischen Kohlenreviere und den noch immer schwachen Geschäftsgang zurückzuführen ist.

— **Verbesserung der Lage der Staatsbahnbediensteten.** Bei der Beratung des Budgetprovisoriums im Abgeordnetenhause stellte der Minderheitsberichterstatter den Antrag, es mögen außer der schon für das zweite Halbjahr 1913 zugunsten der Eisenbahnbediensteten und Eisenbahnarbeiter eingestellten Summe von 3 Millionen Kronen noch weitere 17 Millionen Kronen zur Befriedigung der von allen Parteien als berechtigt anerkannten Wünsche der Staatsbahnbediensteten bewilligt werden. Dieser Antrag fand aber bei der Abstimmung im Abgeordnetenhause nicht die Zustimmung der Mehrheit.

— **Die Ruhegenüsse der Altpensionisten.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 20. d. M. wurde namens des Staatsangestelltenausschusses über den Antrag berichtet, ehetunlichst die Ruhegenüsse der Altpensionisten und -provisionisten der ehemaligen Privatbahnen im Sinne der Erlasse des Eisenbahnministeriums vom Jahre 1908 und 1910 zu erhöhen. Der Regierungsvertreter gab die Erklärung ab, daß die staatliche Eisenbahnverwaltung, die gegenwärtig noch beträchtliche Zuschüsse aus den allgemeinen Steuergeldern in Anspruch nehme, schon mit Rücksicht auf Finanzen und Budget, Bedenken tragen müsse, dem Wunsche nach Aufbesserung der Ruhegenüsse der Altpensionisten der letztverstaatlichten Bahnen, dessen Erfüllung mit bedeutenden Kosten verbunden wäre, Rechnung zu tragen. Auch handle es sich hier ausschließlich um Pensionsfälle, die noch unter dem Regiment der betreffenden Privatbahnen vorgekommen seien; der Staat sei nur in jene Rechte und Verbindlichkeiten eingetreten, die den Privatbahnen rücksichtlich der Altersversorgungsfonds nach Maßgabe der vor der Verstaatlichung in Geltung gestandenen Statuten und ergänzenden Normen oblagen. Überdies seien die anläßlich der Verstaatlichung übernommenen Altersversorgungsfonds der in Betracht kommenden Bahnen nahezu durchweg und zum Teile mit ganz bedeutenden Beträgen überlastet, weshalb eine weitere Mehrbelastung des Staatsbudgets durch in der Folge noch steigende Gebarungsausfälle unbedingt vermieden werden müsse. Der Berichterstatter trat den Ausführungen des Regierungsvertreters entgegen und betonte, daß es sich um die Besserstellung einer kleinen Anzahl von Personen handle, wofür im ersten Jahre ein Betrag von nur 460 000 Kr. erforderlich wäre, der von Jahr zu Jahr geringer werden wird. Trotz der Erklärungen des Regierungsvertreters bitte er um die Annahme der vom Ausschuß gestellten Resolution. Bei der Abstimmung wird die vom Ausschuß beantragte Resolution angenommen.

— **Die Lokalbahnfrage.** Die Vorlage des Gesetzentwurfes über die Sicherstellung mehrerer Lokalbahnen wird, wie der Eisenbahnminister vor kurzem dargelegt hat, vorläufig noch nicht erfolgen, da die Voraussetzung, die Schaffung einer entsprechenden neuen Einnahmequelle, bisher mangelt. In parlamentarischen Kreisen erkennt man an, daß diese staatsfinanzielle Erwägung, die übrigens auch schon im Jahre 1911 vom damaligen Eisenbahnminister als unerläßlich bezeichnet worden ist, in den gegebenen Verhältnissen der Staatsfinanzen begründet ist. Tatsächlich erheischen schon jetzt 40 Lokalbahnen vom Staate einen Jahresaufwand an Garantielasten von 9 bis 10 Millionen Kronen. Nimmt man an, daß das neue Lokalbahngesetz einen Kapitalsbedarf von rund 250 Millionen Kronen erheischen würde, so käme das bei den jetzigen Geldmarktverhältnissen, bei einem

Satze von etwa 5½ % für Zinsen, Tilgung usw. einer weiteren Belastung von fast 14 Millionen Kronen gleich. Es ist dies ein Betrag, der gegenwärtig tatsächlich nicht ohne gleichzeitige Bedeckungsvorsorge aufgebracht werden könnte.

Ungarn.

— **Neueinrichtungen bei den Schwellentränkungs-Anlagen der ungarischen Staatsbahnen.** Diese halten zurzeit vier Schwellentränkungsanlagen, und zwar in Sofronya, Mezötelegd, Nagyenyed und in Perecsény, in Betrieb. Bei diesen Anlagen sollen behufs wirtschaftlicherer Betätigung neue Einrichtungen zur Auf- und Abladung der Schwellen sowie zur Einführung und Herausholung der Rollwagen aus den Tränkungsanlagen getroffen werden. Zunächst werden zu diesem Zwecke die Tränkungsanlagen in Sofronya und Mezötelegd mit entsprechenden maschinellen Einrichtungen versehen; auf Grund der gewonnenen Erfahrungen sollen später auch die anderen Tränkungsanlagen mit solchen Vorrichtungen ausgerüstet werden.

— **Betriebsergebnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1912.** Infolge der andauernden Verkehrsentwicklung steigerten sich die Betriebseinnahmen der Unternehmung im Laufe des Jahres 1912 wieder erfreulich, währenddem die Ausgaben gemäß der wirtschaftlichen Gebarung nur verhältnismäßig in die Höhe gingen, so daß der Überschuß gegen das Vorjahr bedeutend günstiger ausfiel.

Die Betriebsergebnisse gestalteten sich übrigens ziffermäßig wie untenstehende Tabelle zeigt.

Befördert wurden: Zivilreisende in der 1. Wagenklasse 31 132 (+ 4,16 %), in der 2. Wagenklasse 578 524 (— 6,42 %) und in der 3. Wagenklasse 4 208 852 (+ 5,19 %), zusammen 4 818 508 (+ 3,47 %), Militärpersonen 63 735 (— 34,18 Prozent), insgesamt 4 882 243 (+ 136 236) Reisende (+ 2,87 Prozent). Durchschnittlich legte ein Reisender, und zwar Zivil 29,85 (30,12) km, Militär 41,19 (43,03) km Weg zurück; Gepäck 5888 t (+ 5,14 %), Durchschnittsweg 88,31 (+ 11,45 %); Eilgüter 28 957 t (+ 0,4 %) auf 97,86 (+ 0,26 %) km; Frachtgüter 7 173 137 t (+ 5,15 %) auf 100,05 km (— 0,46 Prozent) im Durchschnitte bewegt.

Auf 1 Bahnkilometer entfallen: Einnahmen 73 485 (i. V. 66 949), Ausgaben 49 217 (46 521) Kr.; auf 1 Zugkm 6,45 (6,23) bzw. 4,32 (4,32) Kr.; auf 1000 Rohtkm 17,04 (16,61) und 11,41 (11,54) Kronen, auf 1000 Reintkm 39,68 (39,02) und 26,57 (27,11) Kr., schließlich auf 100 Wagenachskm 12,44 (12,11) und 8,33 (8,42) Kronen.

Der Jahresbericht erwähnt, daß über die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der österreichischen Strecke nunmehr derartige Vereinbarungen erzielt wurden, daß die seit 20 Jahren schwebenden Fragen für die Gesellschaft günstige Lösung fanden.

In erster Reihe gelang es, durchzusetzen, daß das zweite Gleis nicht nur von Jablunkau bis Teschen, sondern entlang der ganzen österreichischen Linie, somit bis Oderberg und auch im ungarisch-österreichischen Grenztunnel bei Mosty, gelegt werden soll. Im Zusammenhange mit diesem Bau werden sämtliche Stationen zu erweitern und entsprechende Rangierstationen herzustellen sein, ferner ist die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel und der Bau von Wohnhäusern durchzuführen.

Der Geldbedarf dieser neuen Bauten und Anschaffungen ist auf 16 400 000 Kr. veranschlagt; in erster Reihe sollen aber die Unkosten aus jenem Rückhalte gedeckt werden, welcher aus den Reinertragsüberschüssen der österreichischen Linie seit 1905 gebildet wurde und aus den diesbezüglichen Überschüssen der kommenden Jahre noch gestärkt werden wird; die fehlenden ungefähr 12 000 000 Kr. aber sollen im Wege einer schwebenden Schuld aufgebracht werden. Es wird hierzu angemerkt, daß diese Lösung für die Geselschaft auch darum günstig ist, weil die erwähnten Überschüsse früher zugunsten der ungarischen Staatsgarantie herangezogen wurden und seit 1905 mit Zustimmung der ungarischen Regierung für Investitionszwecke der österreichischen Linien hinterlegt wurden. (Insgesamt erhielt dieser Rückhalt bis Ende 1912 den Betrag von 4 165 600 Kr., wovon Ende 1912 noch 3 233 946 Kr. zur Verfügung standen.) — Auch wurden mit der österreichischen Regierung hinsichtlich der gemeinsamen Benutzung des Oderberger Staatsbahnhofes sowie des gesellschaftlichen Rangierbahnhofes (Außenbahnhofs) Abmachungen getroffen. Über die Errichtung einer eigenen Betriebsdirektion in Teschen ist schon in Nr. 43 S. 708 eingehend berichtet.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die Zinsgarantie des ungarischen Staates im Jahre 1912, dem gebesserten Ertrag entsprechend, um 806 905 Kr. günstiger ausfiel, währenddem die aus der Garantie bereits herausgekommenen österreichischen Linien einen Reinertragsüberschuß von 1 537 880 Kr. (+ 585 961) ausweisen, welcher Betrag zur Stärkung des im obigen besprochenen Rückhaltes überwiesen wurde. Mr.

Einnahmen:	ungarische Linien	gegen das Vorjahr	österreichische Linien	gegen das Vorjahr	zusammen	gegen das Vorjahr
aus dem Verkehre	21 314 360 Kr.	(+ 8,52 %)	11 190 590 Kr.	(+ 12,91 %)	33 504 950 Kr.	(+ 9,99 %)
aus sonstigen Quellen . . .	623 481 „	(+ 1,65 „)	88 635 „	(— 9,17 „)	712 116 „	(+ 0,16 „)
zusammen	21 937 841 Kr.	(+ 8,32 %)	11 279 225 Kr.	(+ 12,69 %)	33 217 066 Kr.	(+ 9,76 %)
Ausgaben:						
Betriebsausgaben	15 706 956 Kr.	(+ 6,09 %)	6 540 354 Kr.	(+ 5,1 %)	22 247 310 Kr.	(+ 5,8 %)
sonstige Ausgaben	1 030 424 „	(— 2,29 „)	1 533 197 „	(+ 31,49 „)	2 563 621 „	(+ 15,45 „)
zusammen	16 737 380 Kr.	(+ 5,53 %)	8 073 551 Kr.	(+ 9,26 %)	24 810 931 Kr.	(+ 6,72 %)
Betriebsüberschuß	5 200 461 Kr.	(+ 18,36 %)	3 205 674 Kr.	(+ 22,37 %)	8 406 135 Kr.	(+ 19,86 %)
Betriebszahl im allgemeinen .	76,29	(— 2,02) %	71,58	(— 2,25) %	74,69	(— 2,13) %
„ ohne sonstige Ausgaben	71,60	(— 1,50) „	57,98	(— 4,20) „	66,97	(— 2,52) „

— **Die Betriebsergebnisse der Szamostalbahn im Jahre 1912.**

Einnahmen.	Kr.	Gegen 1911 %
Aus dem Verkehre . . .	2 562 249	— 2,72
Aus sonstigen Quellen . .	305 651	— 3,82
Zusammen . .	2 867 900	— 2,84
Ausgaben.		
Betriebsausgaben	1 671 298	+ 4,29
Verschiedene sonstige . .	179 575	+ 48,81
Zusammen . .	1 850 873	+ 10,71
Betriebsüberschuß . .	1 017 027	— 20.54
Betriebszahl . .	64,54 %	+ 7,90

Die Betriebsergebnisse haben sich daher gegen das Vorjahr ungünstig gestaltet; nichtsdestoweniger konnten aus dem zuzüglich des 126 000 Kr. ausmachenden Vortrages vom Jahre 1911 zusammen zur Verfügung stehenden Reinertrag in der Höhe von 1 143 027 Kr. und nach Abzug der für Tilgung von Vorzugsaktien verwendeten 77 000 Kr., als 5 proz. Dividende der Vorzugsaktien 1 060 600 Kr. ausgeschüttet werden, so daß noch 5427 Kr. erübrigt wurden, welcher Betrag auf neue Rechnung vorgetragen wurde. Allerdings gingen die Besitzer der Stammaktien auch diesmal leer aus.

Der Pensionsfonds der gesellschaftlichen Angestellten verfügte Ende des Jahres 1912 über ein Vermögen von 1 259 170 (+ 101 616) Kr., der Altersversicherungsfonds der Arbeiter über 84 023 (+ 23 436) Kr. Mr.

Übrige europäische Länder.

— **Tarifvereinbarungen der Prinz Heinrichbahn.** Dem „Berl. Akt." zufolge wurde zwischen der Verwaltung der Luxemburgischen Prinz-Heinrich-Eisenbahngesellschaft und den belgischen Staatsbahnen ein Abkommen geschlossen, das die Einführung neuer Tarifsätze für den Transport von Kohlen, Koks und Kohlenbriketts bezweckt. Derselbe Vertrag soll auch zwischen den beiden genannten Verwaltungen und der Kaiserl. General-Direktion der elsässisch-lothringischen Eisenbahnen in Straßburg abgeschlossen werden.

— **Die Bahn Stavelot-Malmedy im belgischen Senat.** Der ehemalige Ministerpräsident van den Peereboom kam kürzlich im belgischen Senat auf die Eisenbahn Stavelot-Malmedy zurück, die ja bekanntlich stets von den liberalen Politikern als eine strategische Linie bezeichnet wird, die im Falle einer Verwicklung zwischen Frankreich und Deutschland die nationalen Interessen Belgiens schädigen könne. Eine derartige Bemerkung wurde im Laufe der vorigen Woche gemacht, und der Minister erklärte, daß er den Beweis erbringen werde, daß die einzelnen Ortschaften in der Nähe der Bahn den Bau dieser Strecke verlangt hätten. Er hat dies nun getan und erklärt, die Regierung sei nach diesen Vorstellungen der einzelnen Gemeinden der Ansicht gewesen, daß die Strecke der Umgegend von Lüttich und Verviers Nutzen bringen werde. Im Bericht der „Köln. Ztg." heißt es dann weiter: Die liberalen Senatoren von Lüttich

wollten das natürlich nicht gelten lassen, sie konnten aber den Gegenbeweis dafür nicht erbringen, daß Angehörige ihrer Partei vor einigen Jahren für diese Eisenbahnlinie eingetreten sind.

— **Lötschbergbahn.** An der am 28. Juni stattfindenden Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn werden, wie die „Köln. Ztg." meldet, auch die in Bern weilenden Missionschefs des diplomatischen Korps, darunter der deutsche Gesandte in Bern und der bayerische Ministerresident in Bern teilnehmen. Die französische Regierung ist durch den Bautenminister Thierry vertreten, die italienische Regierung durch den Bautenminister Sacchi und den Unterstaatssekretär Falcioni. Ferner werden an der Feier zahlreiche Vertreter ausländischer Bahnen teilnehmen, darunter der Präsident der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Fritsch, und der Vorsteher der Verkehrsabteilung der badischen Staatseisenbahnen, Oberregierungsrat Herrmann.

— **Die stärkste Lokomotive der Welt.** Für die Beförderung der schweren Schnell- und Güterzüge auf der neuen Lötschberglinie hat die B. L. S.-Direktion seinerzeit die Maschinenfabrik Oerlikon und Brown-Boveri, Baden, mit dem Baue der elektrischen Ausrüstung von je 6 Lokomotiven der Bauart Oerlikon betraut. Der mechanische Teil sämtlicher 12 Lokomotiven wurde von der schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ausgeführt. Die erste Lokomotive ist dieser Tage der Bahngesellschaft abgeliefert worden und macht gegenwärtig auf der Linie Spiez-Frutigen Probefahrten.

Die Bauart dieser gegenwärtig stärksten Lokomotive der Welt ergibt sich aus folgendem: Die Lokomotive ist als I E I zu bezeichnen, d. h. sie hat fünf miteinander gekuppelte Achsen und je eine Laufachse vorn und hinten. Die äußeren Kuppelachsen sind mit den Laufachsen zu je einem Krauß-Helm-Drehgestell vereinigt. Diese Achsanordnung erhöht unter Beibehaltung des gewünschten höchsten Reibungsgewichtes von 78,2 t die Kurvenbeweglichkeit der Lokomotive bedeutend. Auch gestattet sie ihr ein sanfteres (ruhigeres) Durchfahren der Kurven. Die dritte Kuppelachse ist zugleich als Triebachse ausgebildet. Die zwei in der Mitte der Maschine gelagerten Motoren übertragen ihre Kräfte durch Zahnradübersetzung auf je eine Blindwelle. Die beiden letzteren sind in einem neuen und sich gut bewährender Dreiecksantrieb mit der Triebachse fest gekuppelt und übertragen ihr somit die Kräfte der Elektromotoren. Diese letzteren nach Bauart Oerlikon sind mit 1250 PS. bei 1½ stündiger Vollbelastung die stärksten und größten, welche bisher für Lokomotiven auf den Weltmarkt gebracht wurden. Es ist dies eine Ehre für die blühende schweizerische Maschinenindustrie, um so mehr, als solche Motoren vorher nie gebaut, diese aber vom Prüffeld der Fabrik direkt in Betrieb genommen wurden und sich bis jetzt sehr gut bewähren.

Die Lokomotive entwickelt mit den beiden Motoren 2500 PS. bei 1½ Stundenleistung und hat eine Zugkraft von 10 000 kg am Zughaken der Maschine und höchstens 18 000 kg beim Anfahren. Sie ist imstande, bei 17 ‰ Steigung einen Zug von 530 t Gewicht und bei 27 ‰ Steigung einen solchen von 310 t mit 50 km Stundengeschwindigkeit zu befördern. Ihre Höchstgeschwindigkeit ist auf 75 km/Std. festgesetzt. — Die Hauptabmessungen dieser neuen mächtigen Lötschberglokomotiven Nr. 151—163 der Serie F b 5/7 sind folgende: Größte Länge über Puffer gemessen 16,000 m, Gesamtradstand 11,340 m, fester Radstand 4,500 m, Triebraddurchmesser 1350 mm, Laufraddurchmesser 850 mm, höchster Achsdruck 16,6 t, Reibungsgewicht 78,2 t, Gesamtgewicht 104,0 t, 1,5 Stundenleistung 2500 PS., Zugkraft am Rad bei 1,5 Stundenleistung 13,500 kg, Geschwindigkeit bei 1,5 Stundenleistung 50 km für die Stunde.

— **Eisenbahnvorlagen vor dem englischen Parlament.** Um zu zeigen, wie tätig sie das Beste der Eisenbahnarbeiter vertreten, bringen die englische Arbeiterpartei oder ihre einzelnen Mitglieder alljährlich eine Anzahl von Gesetzentwürfen vor das Parlament, die eine Besserung der Lage der englischen Eisenbahnarbeiter zum Ziele haben. Die meisten davon haben keine Aussicht angenommen zu werden, werden aber trotzdem von ihren Urhebern bei jeder Tagung von neuem eingereicht. Die nachstehend genannten Entwürfe sind im vorigen Jahr über die erste Lesung nicht hinausgediehen und werden voraussichtlich auch nunmehr, obgleich sie dem Parlament wiederum vorgelegt worden sind, nicht zum Erlaß eines Gesetzes führen. Da ist zunächst der Gesetzentwurf, die Einführung eines achtstündigen Arbeitstages betreffend, dessen Geltung fast alle unteren Angestellten der Eisenbahn umfassen soll. Danach soll eine Überschreitung der achtstündigen Arbeitszeit strafbar sein; im Einvernehmen zwischen Eisenbahnarbeitern und Eisenbahnverwaltung soll es zulässig sein, an Stelle dieser Beschränkung eine 48stündige Arbeitsdauer für die Woche festzusetzen. Merkwürdigerweise wird dieser Gesetzentwurf von den Lokomotivführern und den Heizern bekämpft, obgleich er gerade deren Bestes bezweckt. Ein zweiter Entwurf will den 1. Mai für einen bürgerlichen Feiertag (Bankholiday) erklären und jedem Arbeiter, der längere Zeit dauernd bei demselben Unternehmer beschäftigt wird, ein Anrecht auf einen siebentägigen Urlaub mit Fortgewähr seiner Bezüge sichern. Außerdem soll in jeder Woche ein voller Ruhetag vorgesehen werden.

Ferner soll den Eisenbahnen die gesetzliche Verpflichtung auferlegt werden, in allen Fällen, wo Schlafwagen für Reisende I. Klasse mitgeführt werden, auch solche III. Klasse einzustellen. Fahrkarten jeder Art sollten eine unbegrenzte Geltungsdauer haben. Dadurch würden alle sogen. Week-end- und ähnliche Karten zu ermäßigten Preisen beseitigt werden. Ein weiterer Entwurf will den Eisenbahnen die Verpflichtung auferlegen, in London und anderen großen Städten vor 8 Uhr morgens billige Arbeiterzüge in genügender Zahl verkehren zu lassen; der Fahrpreis soll dabei für die Entfernung bis 12 Meilen (19 km) 2 Pence, bis 16 Meilen (26 km) 3 Pence und bis 20 Meilen (32 km) 4 Pence für Hin- und Rückfahrt nicht überschreiten. Fahrräder sollen nach einem anderen Entwurf zum Reisegepäck gehören und deshalb als Freigepäck befördert werden. Eingehende Bestimmungen über die Eisenbahndiensträume enthält ein weiterer Entwurf, der sogar die Größe des Luftraumes für jeden in dem betr. Raum beschäftigten Arbeiter vorschreibt. Ferner soll nach diesem Entwurf die Arbeitszeit in den Bureaus der Eisenbahnen 8 Stunden am Tage und 42 Stunden in der Woche nicht überschreiten. Die Beschäftigung junger Leute vor Vollendung des 16. Lebensjahres soll untersagt sein. Für Überstunden soll der Höchstbetrag auf 30 Tagewerke im Jahre festgesetzt werden, wobei die Zeit mit 25 % Aufschlag gerechnet werden soll. Außerdem wird ein wöchentlicher Ruhetag und ein vierzehntägiger Urlaub im Jahre verlangt, beides ebenso wie die freien Tage an den Festen unter Fortgewährung der Bezahlung. Nachtarbeit soll nicht länger als 7 Stunden hintereinander oder 37 Stunden in der Woche dauern.

Die größte Umwälzung im Eisenbahnwesen Englands würde aber die Annahme des Gesetzentwurfes nach sich ziehen, der sich mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen und Kanäle befaßt. Diese Forderung bildet bekanntlich einen wichtigen Punkt im politischen Programm der Arbeiterpartei. Die Durchführung ist so gedacht, daß jede Eisenbahnverwaltung dem Handelsamt den Wert ihrer Anlagen anzeigt; zugleich soll das Handelsamt von sich aus diesen Wert ermitteln. Weichen diese beiden Zahlen voneinander ab, so ist ein gerichtliches Verfahren zur Vermittlung vorgesehen. Nachdem so der Wert eines jeden Eisenbahnunternehmens festgesetzt worden ist, soll das Handelsamt innerhalb fünf Jahren nach Annahme des Gesetzes befugt sein, irgend einen Teil dieser Unternehmungen aufzukaufen. Das Geld soll dazu durch Ausgabe von dreiprozentigen Konsols oder Schuldverschreibungen aufgebracht werden. Nach dem Erwerb der Unternehmungen soll das Handelsamt weiter berechtigt sein, sie selbst zu betreiben oder den Betrieb einem besonderen Amt zu übertragen, das aus mindestens 50, höchstens aus 100 Personen bestehen soll. Auch soll das Handelsamt befugt sein, die Unternehmungen auf 7, 14 oder 21 Jahre zu verpachten. Besonders der letzte Gesetzentwurf veranlaßt „Railway News" zu der Bemerkung, daß damit kaum dem allgemeinen Besten gedient sein dürfte; außerdem bedauert diese Zeitschrift die wertvolle Zeit, die von den Mitgliedern des Parlaments und den Vertretern der Eisenbahnverwaltungen nutzlos auf die Bearbeitung dieser aussichtslosen Anträge verwendet wird.

— **Die Elektrisierung einzelner Bahnlinien in Rußland.** Auf Elektrisierungsabsichten deutet eine Mitteilung hin, die wir der russischen Presse entnehmen. In letzter Zeit — heißt es da — hat sich das Ministerium der Verkehrsanstalten mehr als bisher mit Fragen beschäftigt, die die Elektrisierung von Bahnlinien zum Gegenstande haben. Um die hierauf bezüglichen Arbeiten einheitlich zu leiten, ist auf Anordnung des Verkehrsministers in seinem Ministerium eine besondere elektrotechnische Abteilung geschaffen worden, an deren Spitze der Ingenieur Dmitrenko steht. Zu den ersten Aufgaben dieser Abteilung soll gehören die Ausarbeitung eines allgemeinen Entwurfs für die Elektrisierung des St. Petersburger Knotens der Nordwestbahnen, die Bearbeitung des endgültigen Entwurfs für die Elektrisierung der Strecke Kwivilly-Michailowo der transkaukasischen Bahnen und die Erledigung aller Angelegenheiten, die mit der Elektrisierung des gewaltigen Moskauer Knotens zusammenhängen. — Ferner erfahren wir aus anderer Quelle, daß neben der von der Regierung bereits beschlossenen elektrisch zu betreibenden Bahnlinie St. Petersburg-Jukki-Kupferhütte bis zur finnländischen Grenze, noch Vorarbeiten für eine Abzweigung von dieser Linie, und zwar von dem Gute Lewaschowo über Wartemjäggi bis zum Lembolowo-See in einer Länge von 21 Werst angeordnet sein sollen. Die neue Strecke führt durch eine der reizvollsten Gegenden des St. Petersburger Kreises, in der sich das „Datschenleben" nach Herstellung des bequemen Verkehrsmittels aller Wahrscheinlichkeit nach noch ganz erheblich entwickeln wird. m.

— **Das Projekt einer Ringbahn für St. Petersburg** beschäftigt zurzeit die Petersburger Industrie- und Handelswelt. Die Anregung zur Ausarbeitung des Projekts geht von den Besitzern der großen Metallfabriken aus. Die Ringbahn soll in erster Linie dem Frachtverkehr dienen. Die Russisch-Asiatische Bank hat sich den „Birsh. Wed." zufolge bereit erklärt, das Geld für das Unternehmen, dessen Kosten auf 120 Millionen geschätzt werden, aufzubringen. Gegenwärtig ist eine Gruppe bekannter Vertreter der Industrie- und Finanzwelt damit beschäftigt, eine Gesellschaft zum Bau der Ringbahn zu gründen. Die Behörden und die Regierung sind dem Plane durchaus geneigt und fördern ihn nach Kräften. Sollte der Fiskus sich bereit erklären, die gewünschten Garantien zu übernehmen, so werden unverzüglich 100 000 Rbl. zur Vornahme der Vorarbeiten angewiesen werden. Der Plan der Ringbahn hat insofern für die Gesamtbevölkerung der Hauptstadt ein großes Interesse, als die Absicht besteht, die Ringbahn mit dem Mittelpunkt der Stadt zu verbinden, und zwar sollen Stationen auf dem Blagoweschtschenski-Platz und an der Fontanka in der Gegend des Obuchow-Hospitals errichtet werden. Für die Zufuhr der Waren vom Apraxin-Markt und Gostiny Dwor soll ein Tunnel unter der Fontanka gebaut werden. m.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn-Gesellschaft.** Wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, wurden nach dem Geschäftsbericht für 1912 im Berichtsjahr folgende neuen Strecken dem Betrieb übergeben: 1. Am 27. April die Strecken Dorak-Yenidje und Yenidje-Mamoure mit einer Gesamtlänge von 114,7 km, beide Strecken liegen in der kilikischen Ebene. 2. Am 15. Dezember die Teilstrecken Radjou-Aleppo und Aleppo-Djerablisse mit einer Gesamtlänge von 202,7 km. Dadurch hat der Bahnbau den Euphrat erreicht. 3. Am 21. Dezember eine Verlängerung der Linie Konia-Oulou Kichla, 53,5 km bis nach Kara-Pounar auf der Südseite des Taurus. Die Länge des Betriebsnetzes am 31. Dezember 1912 betrug 608,7 km. Die Roheinnahmen betrugen im ganzen 1 738 327 Fr. (i. V. 740 603 Fr.; der Franken zum Kurse von 4,40 Piaster in Gold gerechnet), befördert wurden 288 833 (95 884) Personen und 57 670 t (38 046 t) Güter. Der Durchlauf der Wagen ergab insgesamt 9 993 104 Achskilometer. Die Roheinnahmen haben im Berichtsjahr den Betrag der für die Betriebskosten gewährten kilometrischen Pauschalbürgschaft überschritten; der Überschuß von 278 785 Fr. ist, den Bestimmungen der Konvention entsprechend, der Regierung zugute gekommen. Auf Grund eines Verwaltungsbeschlusses wurde der am 31. Dezember 1912 ablaufende Vertrag vom 27. April 1904, betreffend den Betrieb der Teilstrecken der Bahn durch die Anatolische Eisenbahngesellschaft, auf ein weiteres Jahr zu den gleichen Bedingungen verlängert mit Ausnahme der Pauschalvergütung, die auf 4000 Fr. je Jahr und Kilometer erhöht worden ist. Die Folgen zweier Kriege, die das Land nacheinander zu bestehen hatte, und die sich daraus ergebende allgemeine Lage müssen notwendigerweise ihren Einfluß auf den Fortgang der Bauarbeiten ausüben. Vernunftsgemäße Anpassung an die gegebenen Verhältnisse sei die Stellung, die die Gesellschaft einzunehmen habe, um ihrer Aufgabe gerecht zu werden. Trotzdem glaubt die Verwaltung, auch im Laufe des Jahres 1913 weitere Strecken dem Verkehr übergeben zu können. Nach dem Abschluß betrugen die Zinserträgnisse 761 900 Fr. (538 669 Fr.), der empfangene Unterschied auf Grund des Betriebsvertrages mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft 257 398 Fr. (167 865 Franken) und verschiedene Einnahmen 3303 Fr. (8032 Fr.), dagegen erforderten Verwaltungskosten 121 485 Fr. (168 824 Franken), so daß zuzüglich 210 510 Fr. (250 582 Fr.) Vortrag und ein Reingewinn von 111 626 Fr. (796 324 Fr.) verblieb. In der Hauptversammlung der Bagdadbahn-Gesellschaft wurde der Abschluß für 1912 genehmigt und beschlossen, eine Dividende von 5 % auf das eingezahlte Aktienkapital zu verteilen. Der Vorsitzende machte Mitteilung über den Fortgang der Bauarbeiten, der trotz der durch die beiden Kriege herbeigeführten Störungen und Erschwerungen befriedigend ist. Von der Neubaustrecke Bulgurlu-Helif (840 km) waren am Ende des Berichtsjahres insgesamt 408 km fertiggestellt und dem Betrieb übergeben. Auch die Arbeiten an der Strecke Bagdad-Helif (600 km) sind von Bagdad aus in Angriff genommen. Voraussichtlich werden innerhalb Jahresfrist weitere rund 400 km in Betrieb genommen werden können, darunter die Zweiglinie nach Alexandrette und die Strecke Bagdad-Samara. Die durch das englisch-türkische Abkommen über die Fragen des Persischen Golfes veranlaßten Verhandlungen berechtigen zu der Erwartung auf ein Ergebnis, durch das die Interessen der Gesellschaft und die mit dem Unternehmen verfolgten Ziele gewahrt werden. An Stelle des verstorbenen Eisenbahndirektors a. D. Schrader wurde Geh. Postrat a. D. Höhne in Berlin in den Aufsichtsrat gewählt.

— **Anatolische Eisenbahn-Gesellschaft.** Wie die „Köln. Ztg." dem Geschäftsbericht für 1912 entnimmt, beträgt die Länge des eigenen Betriebsnetzes unverändert 1,032 km. Daneben führt die Gesellschaft vorläufig den Betrieb verschiedener Teilstrecken der Bagdadbahn, die am Schluß des Berichtsjahres insgesamt eine Länge von 609 km aufwiesen. Die gesamten Roheinnahmen betrugen auf den drei Linien 12 210 161 Fr. (+ 23,51 %), 6 471 554 Fr. (+ 27,94 %) und 158 706 Fr. (+ 1,59 %), zusammen 18 840 420 Fr. (+ 3 740 149 Fr. = 24,77 %). Infolge des Kriegszustandes war der Reisenden- und Privatgüterverkehr vom 2. bis 30. Oktober vollkommen eingestellt, und auch weiterhin erlitt er zu wiederholten Malen zeitweilige Unterbrechungen. Dagegen hatte die Bahn starke Transporte für militärische Zwecke zu bewältigen. Die Betriebsausgaben sind namentlich von der durch die Kriege hervorgerufenen Kohlenteuerung nachteilig beeinflußt worden; sie betrugen 6 688 794 (6 202 444) Fr. Die Betriebsziffer sank weiter von 41,075 % auf 35,502 %. Die Roheinnahmen haben im Berichtsjahr auf der Strecke Haidar-Pascha-Angora zum zweiten Male, auf der Strecke Eski-Schehir-Konia zum ersten Male den Betrag der für beide Linien gewährten kilometrischen Staatsgewährleistungen überschritten. Für die Gesamtheit des Netzes hat also die Regierung für das Jahr 1912 zum ersten Male keinerlei Zahlung aus Gewährleistung zu machen, sie erhält vielmehr für beide gewährleisteten Linien ihren Anteil von 25 % des die Kilometergewähr übersteigenden Betrages der Einnahmen und zwar: für die Strecke Haidar-Pascha-Angora 902 958 Fr. und für die Strecke Eski-Schehir-Konia 392 561 Ps. Gold. Trotz der bedeutenden Anforderungen im Zusammenhang mit der Mobilmachung wurde der Verkehr zur vollsten Zufriedenheit der militärischen Behörden bewältigt. Der Gesamtdurchlauf der Wagen betrug 90 670 664 (76 133 470) Achskilometer. Der Betriebsüberschuß stellte sich auf 10 162 649 (8 196 595) Fr., dazu kommen noch 2 251 765 (1 193 543) Fr. Zinserträgnisse, 517 117 (548 407) Fr. Gewinne aus Beteiligungen und 381 610 (387 681) Fr. Vortrag. Anderseits erforderte u. a. der Zinsendienst 8 504 653 (7 223 350) Fr. Der Reingewinn beträgt 4 630 498 (4 047 775) Fr., so daß eine Dividende von 5½ (i. V. 5) % zur Verteilung vorgeschlagen wird. Über die allgemeine Lage äußert sich der Bericht dahin, daß der Betrieb der Unternehmungen, die in der asiatischen Türkei wurzeln, von den Wirrnissen des Balkankrieges in seinen Grundlagen kaum berührt worden ist. „Wir hoffen, daß hierin auch die Nachwirkungen des Krieges nichts ändern werden, zumal da fürderhin alle wirtschaftlichen Kräfte des Landes sich auf die asiatische Türkei konzentrieren werden. Wie sich die Erschütterungen des Staatsorganismus auf die Gestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse auch äußern mögen, wir glauben mit Bestimmtheit, daß unser Bahnnetz als mächtiger Hebel zur Wiederaufrichtung und als unentbehrlicher Faktor zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung des wichtigsten Teiles der Türkei dienen wird. Daher nehmen wir auch keinen Anstand, im Hinblick auf das günstige Ergebnis des Berichtsjahres die Ausschüttung einer etwas höheren Dividende als letztes Jahr zu befürworten, und zwar von 5½ % statt 5 %. Die Ernteaussichten sind, trotz Mangels an Arbeitskräften zurzeit der Aussaat, nicht ungünstig. Was die Bewässerung der Konia-Ebene anbelangt, so sprach das Ministerium der öffentlichen Arbeiten aufgrund des Berichts der technischen Kommission, der die vorzügliche Ausführung der Arbeiten hervorhebt, die vorläufige Übernahme der Bewässerungsarbeiten in fast ihrem ganzen Umfange aus. Die bis Ende 1912 für diese Arbeiten gemachten Ausgaben betragen 825 850 türk. Pfund und sind in dieser Höhe in den Vermögensausweis eingestellt. Die Auszahlung des Jahresbeitrags von 25 000 türk. Pfund zur Abzahlung der von der Gesellschaft der Regierung vorgeschossenen Herstellungskosten erfolgte rechtzeitig. Die Regierung wünscht, daß die Gesellschaft auch den technischen Betrieb der Bewässerungsanlagen in die Hand nehmen solle. Die Verhandlungen darüber sind im Gange. Die Arbeiten für das Doppelgleis Haidar-Pascha-Pendik konnten nicht mit der wünschenswerten Beschleunigung ausgeführt werden, teils wegen Mangels an Arbeitskräften, teils durch die Verzögerung des Enteignungsverfahrens, doch hofft die Verwaltung zuversichtlich, diese Arbeiten bald in normaler Weise wieder aufgenommen zu sehen. Hinsichtlich der Linie Ada-Bazar-Bolu mußte sie sich angesichts der durch den Kriegszustand geschaffenen Lage auf Vorarbeiten beschränken."

In der ordentlichen Hauptversammlung der Gesellschaft wurde die Dividende auf 5 ½ % festgesetzt. An Stelle des verstorbenen Eisenbahndirektors a. D. Karl Schrader wurde Dr. J. Frey, Präsident der Schweizerischen Kreditanstalt in Zürich, in den Verwaltungsrat gewählt. Der Direktor der Deutschen Bank, Wirklicher Legationsrat Helfferich, wies darauf hin, daß die Bahn durch die Kriege nicht nur keinen Schaden in ihrer Entwicklung erlitten habe, sondern das Jahr 1912 sei eines der besten gewesen, die der Gesellschaft bisher überhaupt beschieden waren. Begonnen hat der Aufschwung mit der Einführung der Verfassung in der Türkei. Der Verkehr ist von diesem Zeitpunkt ab ununterbrochen lebhaft gestiegen, und zwar sowohl der Güter-

als auch insbesondere der Personenverkehr. Gewiß sei der Aufschwung des letzten Jahres teilweise den umfangreichen Militärtransporten zu danken, aber auch ohne diese wäre eine günstige Entwicklung der Bahn eingetreten. Die kilometrischen Staatsgarantien brauchten weder bezüglich der Strecke Heidar-Pascha-Angora, noch bezüglich der Strecke Eski-Schehir-Konia in Anspruch genommen zu werden. Die Gesellschaft stehe erfreulicherweise nunmehr unabhängig vom türkischen Staate da. Über das laufende Jahr äußerte sich der Vorsitzende dahin, daß, da gewöhnlich die zweite Jahreshälfte den Hauptverkehr bringe, sich die Verhältnisse noch günstig gestalten könnten. Letzteres sei auch darum anzunehmen, weil die Ernteaussichten für dieses Jahr infolge der reichlichen Niederschläge günstig seien. Der Krieg habe der Felderbestellung nicht geschadet, die Anbaufläche sei ebenso groß wie im Vorjahr.

— **Die Verwaltung der Eisenbahnen Indiens.** Während England im Heimatlande jede Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen grundsätzlich abgelehnt hat, sind die Eisenbahnen seiner überseeischen Siedlungen meist Staatsbahnen oder erfreuen sich wenigstens tatkräftiger Unterstützung durch den Staat. In Indien, der immerhin bedeutendsten Besitzung Englands in fremden Weltteilen, sind jetzt alle Eisenbahnen Staatseigentum, wenn sie auch ihre Entstehung der Tätigkeit von Privatgesellschaften verdanken. 1850 begann die Große Indische Halbinsel-Eisenbahngesellschaft (Great Indian Peninsula Railway Company) mit dem Bau einer Eisenbahn von Bombay landeinwärts, zu der sie zwar das erforderliche Anlagekapital selbst aufbringen mußte, bei der aber der Staat die Haftung für eine 5 proz. Verzinsung dieses Kapitals übernahm. Der etwa über 5 % hinausgehende Überschuß sollte zu gleichen Teilen der Regierung und der Gesellschaft zufallen. Andere Eisenbahnbauten folgten in der nächsten Zeit auf gleicher Grundlage, und bei allen damals erbauten Eisenbahnen behielt sich der Staat das Recht vor, sie nach Ablauf von 25 oder 50 Jahren anzukaufen; von diesem Recht hat er denn auch in allen Fällen Gebrauch gemacht, und so sind denn die Halbinselbahn, die Bombay-, Baroda- und Central India-Eisenbahn, die Ostindische Eisenbahn, die Ostbengalische Eisenbahn und andere in Staatsbesitz übergegangen. Um das Jahr 1870 begann der Staat dann mit dem Bau von Eisenbahnen auf eigene Rechnung, mußte jedoch etwa 10 Jahre später zu seiner früheren Eisenbahnpolitik zurückkehren, weil es ihm nicht gelang, das für den Bau von Eisenbahnen durch den Staat erforderliche Kapital aufzubringen. Die Gesellschaften, die daraufhin den Bahnbau unternahmen, wurden von ihm aber in erheblich weitergehendem Maße unterstützt als diejenigen, die die ersten Eisenbahnen Indiens gebaut hatten: sie brachten nur einen kleinen Teil des Aktienkapitals auf, während der Rest vom Staate übernommen wurde.

Einige von den Eisenbahnen Indiens werden vom Staate betrieben, andere sind an Betriebsgesellschaften verpachtet; im letzteren Falle sind die Pächter auch am Anlagekapital beteiligt, damit sie ein Interesse an der Wirtschaftlichkeit des Betriebes haben. Das indische Eisenbahnwesen stellt also ein Gemisch von Staatsbesitz und Privatbesitz, Staatsbetrieb und Privatbetrieb dar. Der Bau von Zweigbahnen, die den Hauptstrecken Verkehr zuführen sollen, wird von der Regierung tatkräftig und mit Erfolg gefördert und unterstützt.

Für diese Nebenbahnen legt die Regierung den Gesellschaften folgende Bedingungen auf: Aufforderungen zur Zeichnung des Anlagekapitals dürfen nur in Indien erlassen werden und zu Bedingungen, die die Regierung genehmigt hat. Alle Bauentwürfe und Betriebspläne, sowie alle beabsichtigten Ausgaben müssen vom Eisenbahnamt gebilligt werden. Der Grund und Boden zum Bahnbau wird von der Regierung ohne Vergütung zur Verfügung gestellt. Die Geldbeihilfe der Regierung besteht entweder in der Gewährleistung einer 3,5 proz. Verzinsung oder in der Zusage eines Rabatts auf den Übergangsverkehr. Überschüsse werden zu gleichen Teilen zwischen Regierung und Gesellschaft geteilt. Die Regierung setzt die höchsten und niedrigsten Tarife fest. Sie besitzt endlich das Recht, die Eisenbahn nach 30 Jahren gegen eine Vergütung zu übernehmen, die zwischen 100 und 120 % des aufgewendeten Kapitals schwankt.

Alle Eisenbahnen Indiens, gleichviel ob sie dem Staate gehören und von ihm betrieben werden oder nicht, unterstehen der Aufsicht des Eisenbahnamtes (Railway Board), das aus einem Vorsitzenden (President) und zwei Mitgliedern besteht. Dieses Amt verfügt jährlich über erhebliche Summen, die es unter die staatlich unterstützten Eisenbahnen zur Verbesserung ihrer Anlagen und zu Neubauten verteilt. Alle Ausgaben für diese Zwecke, auch wenn die Gesellschaft die Mittel selbst aufbringt, unterliegen seiner Genehmigung. Außerdem ist bei der Regierung von Indien ein Eisenbahndirektor (Director of Railways) angestellt, der seinen Sitz in London hat; er ist kraft seines Amtes Mitglied der Direktionen der verschiedenen Gesellschaften (Board of Directors), die ihren Sitz ebenfalls in London haben. Er nimmt an allen Direktionssitzungen beratend teil. Jede Direktion hat in Indien einen Kommissar (Agenten), der den Betrieb leitet und dem die Leiter der einzelnen Verwaltungszweige der indischen Eisenbahnen unterstellt sind. Das Eisenbahnamt ist 1905 gegründet worden; seine wichtigsten Beamten sind ein Oberingenieur, ein Hauptbuchhalter (Accountant General) und ein Sekretär. Den Überwachungsdienst nehmen sechs Oberinspektoren wahr, denen ein oder mehrere Unterinspektoren und das nötige Bureaupersonal zugeteilt sind. Das Eisenbahnamt ist mit beträchtlichen Machtbefugnissen ausgestattet und in seinen Entschließungen ziemlich unabhängig, obgleich es noch dem Mitglied des Staatsrats für Gewerbe, Handel und Eisenbahnen (Member of Council for Industries, Commerce and Railways) unterstellt ist. Durch diese selbständige Stellung des Eisenbahnamtes soll die Gewähr geboten werden, daß alle die Eisenbahnen betreffenden Fragen so gelöst werden, wie es zum wahren Besten der Eisenbahnen dient, und daß solche Fragen nicht mit ihnen widerstreitenden Interessen verquickt werden. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen seinen Mitgliedern entscheidet der Vorsitzende, doch steht den Mitgliedern in diesem Falle das Recht zu, gegen eine solche Entscheidung bei der Regierung vorstellig zu werden; diese Vorstellungen haben aber keine aufschiebende Wirkung auf die vom Vorsitzenden getroffenen Anordnungen. Durch die Überwachung des Eisenbahnamtes wird eine weitgehende Einheitlichkeit im indischen Eisenbahnwesen herbeigeführt, was deshalb von besonderer Wichtigkeit ist, weil der Betrieb an etwa 12 verschiedene Gesellschaften verpachtet ist, und es deshalb ohne diese Aufsicht sehr leicht möglich wäre, daß eine arge Zerrissenheit in Eisenbahnwesen entstünde.

Das Eisenbahnnetz Indiens ist etwa 55 000 km lang und brachte nach Abzug aller Unkosten, einschließlich der Verzinsung des Anlagekapitals, im Jahre 1911 einen Überschuß von 3 500 000 £ ein; für 1912 ist ein Überschuß von 5 000 000 £ erwartet worden, eine genaue Zahl liegt noch nicht vor. Dabei sind die Fahrpreise sehr niedrig: sie betragen in der ersten Klasse nicht ganz 6 ₰/km, in der zweiten Klasse gegen 3 ₰/km und in der dritten Klasse 1 ₰/km. Auch die Gütertarife sind sehr niedrig, sie betragen im Durchschnitt etwa 2,7 ₰ für das Kilometer und die Tonne. In den ersten Jahren war der Betrieb nicht lohnend, und die vom Staate zugesagten Haftsummen waren eine schwere Last für seinen Haushalt. Die Eisenbahngesellschaften, denen infolge der Haftung des Staates für die Zinsen des Anlagekapitals nichts an Überschüssen lag, setzten daraufhin die damals höheren Tarife herab, und die Folge war eine erhebliche Zunahme des Verkehrs. Freilich sind die günstigen Ergebnisse des Betriebes nur deshalb möglich, weil das Anlagekapital sehr niedrig ist: es beträgt nur 127 500 ℳ/km. Infolgedessen betrug auch die Verzinsung im Jahre 1911: 5,87 %.

Allgemeines.

— **Der Turbinen-Schnelldampfer „Vaterland“,** das zweite Schiff der Imperator-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie, ist anfangs April auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg vom Stapel gelaufen. Nach einer Mitteilung der „Zeitschr. d. Vereins deutscher Ingenieure“ ist das Schiff rd. 276 m lang, 30½ m breit und 19¼ m tief und übertrifft somit in seinem Ausmaß noch den bereits fertiggestellten Imperator, der eben seine erste Ozeanfahrt vollendete. Mittschiffs liegen 11 Decks übereinander; 40 m liegt die Kommandobrücke, 60 m die Oberkante der drei Schornsteine und 76 m die Flaggenknöpfe der beiden Masten über dem Kiel. Das Schiff hatte das höchste bisher bei einem Stapellauf vorhandene Ablaufgewicht von rd. 31 000 t. Es wird durch Turbinen angetrieben, die auf 4 Wellen arbeiten und den Dampf aus Wasserrohrkesseln erhalten; die Gesamtleistung der 4 Vorwärtsturbinen sollen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 22½ Knoten erzielen. Außer einer weitgehenden Sicherung durch Querschotten und einen Maschinenraum-Längsschott hat man auch im Vorder- und Hinterschiff ausgiebigen Gebrauch von wasserdichten Längswänden gemacht. Dem Mittelschiff ist durch Anordnung von Seitenbunkern ein verstärkter Schutz verliehen worden und Grundberührungen werden durch den durchgehenden Doppelboden ungefährlich gemacht. Sämtliche Schotten sind bis weit über die Wasserlinie des vollbeladenen Schiffes hinaus emporgeführt, so daß selbst in schlimmsten Fällen die Überflutung weiterer Abteilungen nicht möglich ist. Zu den Längs- und Querschotten treten noch an verschiedenen Stellen Rauch- oder Feuerschotten, die zur Abschließung eines etwa an Bord entstehenden Feuers dienen. Außerdem sollen die Schiffe der Imperator-Klasse Einrichtungen für drahtlose Telegraphie erhalten von einer Reichweite, die bisher an Bord von Schiffen nicht üblich war. Das Schiff erhält dann noch eine elektrische Notstation, falls eine Beschädigung der elektrischen Hauptstation eintritt, ferner Unterwasser-Schallsignale, elektrisch

angetriebene Lotmaschinen und einen am vorderen Mast angeordneten Scheinwerfer von 34 000 HK, der von der Kommandobrücke aus nach jeder Richtung geschwenkt und abgelendet werden kann. Sollte trotz der umfangreichsten und ausgedehntesten Sicherheitseinrichtungen und Vorsichtsmaßnahmen ein Verlassen des Schiffes nötig werden, so stehen nicht weniger als 83 Rettungsboote zur Verfügung, die etwa 5900 Personen, also eine erheblich höhere Zahl, als das Schiff bei voller Besetzung an Bord hat, aufnehmen können. Das Schiff wird in vollbesetztem Zustand 700 Fahrgäste in der ersten, 600 in der zweiten, 1050 in der dritten und 1700 in der vierten Klasse, insgesamt also 4050 Fahrgäste und eine Besatzung von etwa 1200 Mann aufnehmen können. Nach den Plänen werden die Gesellschaftsräume wieder etwas vom Herkömmlichen ganz Abweichendes bieten. Man hat für sie eine zusammenhängende Flucht vorgesehen, die großartige perspektivische Durchblicke gestattet. Nicht weniger als 77 700 cbm Rauminhalt stehen für die Fahrgäste des Schiffes zur Verfügung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg (Pr.). Am 1. Juli wird der an der Bahnstrecke Sensburg-Arys zwischen den Bahnhöfen Barranowen und Nikolaiken (Ostpr.) neuerrichtete Haltepunkt Selbongen für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Barranowen und Selbongen 5,00 km und zwischen Selbongen und Nikolaiken (Ostpr.) 5,52 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Juni d. J. ist die zwischen den Stationen Detenic und Domousnic in Km. 11,302 der Linie Kopidlno-Bakov gelegene Haltestelle Rokytan für den Personen- und beschränkten Güterverkehr und am 16. Juni d. J. die zwischen den Stationen Tinischt und Castolowitz gelegene Personenhaltestelle Cestitz a. d. Adler für den unbeschränkten Personenverkehr und für die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege eröffnet worden. Die kilometrische Entfernung von Cestitz a. d. Adler nach Tinischt beträgt 7 km und von Cestitz a. d. Adler nach Castolowitz 2 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen (Ruhr). Am 20. Juni d. J. ist der an der Strecke Mülheim (Ruhr)-Heißen-Altendorf (Ruhr) zwischen den Stationen Essen-Rüttenscheid und Steele Süd gelegene Bahnhof Essen-Rellinghausen auch für den Tierverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt. Am 1. Juli d. J. wird die zwischen den Stationen Langensalza und Großengottern links der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Station Schönstedt, welche bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Temesvár-Bazias gelegene Station Tesöld ist am 1. Mai d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Verteilung von Vereinsdrucksachen.

Zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnis vom 1. Mai 1913 ist je der I. Nachtrag erschienen und zur Verteilung gelangt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 154 vom 15. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend den I. Nachtrag zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnis vom 1. Mai d. J. (abgesandt am 20. und 21. Juni d. J.).

Nr. II 202 vom 14. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau auf Ergänzung der Anlage VI des Vereinswagenübereinkommens — Zulassung der Verladung von Brettern in Blockform — (abgesandt am 21. Juni d. J.).

Nr. V 98 vom 10. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien auf Ergänzung des § 10 der Anlage VII zum Vereinswagenübereinkommen durch Aufnahme einer weiteren Bestimmung, betreffend die Verfügungen des Eigentümers oder Mieters über den Leerlauf von nicht auf der Heimatstation befindlichen Kesselwagen (abgesandt am 10. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am Donnerstag, den 19. Juni d. J., verschied nach kurzem Leiden der
Königliche Regierungs- und Baurat
Herr **Wladislaus Smierzchalski,**
Ritter des Roten Adlerordens IV. Klasse,
Vorstand des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts Sorau.

Der Dahingeschiedene hat in 33jähriger Dienstzeit dem Staate treue Dienste geleistet.

Sein hohes Pflichtgefühl, seine reichen Erfahrungen und seine vornehme Gesinnung haben ihm allgemeine Hochachtung und die Zuneigung seiner Amtsgenossen und Untergebenen erworben und sichern ihm ein dauerndes Andenken.

Breslau, den 20. Juni 1913. (1666)

**Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.**

2. Betriebsüberlassungen.

Die bisher von uns verwaltete Kleinbahnstrecke Güdenhagen-Großmöllen ist in das Eigentum der Stadtgemeinde Köslin übergegangen und wird von dieser vom 24. d. Mts. ab selbst betrieben werden.

Der Staatsbahnbetrieb hört mit dem 23. d. Mts. auf.

Stettin, den 18. Juni 1913. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Schönstedt für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Juli 1913 wird die zwischen den Stationen Langensalza und Großengottern links der Bahnstrecke Gotha-Leinefelde gelegene Station Schönstedt, welche bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Erfurt, den 19. Juni 1913. (1677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erweiterung der Station Ostenfeld.

Mit dem 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Kiel-Rendsburg zwischen Kronsburg und Schülldorf rechts der Bahnlinie liegende, bisher nur dem beschränkten Personenverkehr dienende Haltepunkt Ostenfeld in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt. Von diesem Tage an wird die Ausgabe direkter Fahrkarten auf eine größere Anzahl Staatsbahnstationen ausgedehnt und der Bahnhof für den Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Ostenfeld bleiben ausgeschlossen Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, Sprengstoffe und Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 250 kg. Gleichzeitig wird Ostenfeld in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif, den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebiets und des linksrheinischen Braunkohlengebiets nach

Stationen der Preußisch - Hessischen Staatsbahnen und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Altona und die Güterabfertigungen.

Altona, den 19. Juni 1913. (1676)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Hefte 7 und 8 vom 1. März 1904 sowie Hefte A und B vom 1. September 1911.

Am 1. Juli 1913 tritt der Nachtrag XII zu den Heften 7 und 8, der Nachtrag II zum Heft A und der Nachtrag III zum Heft B in Kraft. Die Nachträge enthalten unter anderem Frachtsätze für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen sowie geänderte — ermäßigte und erhöhte — Frachtsätze für bereits einbezogene Stationen in den allgemeinen Tarifklassen und einzelnen Ausnahmetarifen. Insbesondere ergeben sich Frachterhöhungen für Guano überseeischer Herkunft, Chilesalpeter und schwefelsaures Ammoniak im Verkehr zwischen Antwerpen transit und den meisten der in den Ausnahmetarif 12 (Düngemittel) einbezogenen deutschen Stationen.

Die Frachterhöhungen gelten erst vom 1. September 1913 an.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Juni 1913. (1704)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Tarif, Teil II gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird auf Seite 5 des Tarifs der Absatz b des Abschnitts „1 Frachtberechnung“, wie folgt, geändert:

b) Braunkohlenkoks mindestens für 10 000 kg, bei Verwendung von Wagen mit einem Ladegewicht von 20 Tonnen und mehr, jedoch mindestens für 15 000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

Breslau, den 20. Juni 1913. (1701)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 1. September 1908.

Am 1. Juli 1913 treten Frachtsätze für die an der Strecke Berlin-Spandau gelegene Station Ruhleben in Kraft. Sie sind aus dem Österreichischen Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schifffahrt und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 23. Juni 1913. (1702)
Königl. Gen. Dir. d. S. St. E. B.
als geschäftsf. Verw.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Vom 1. Juli d. J. ab wird die Station Gutschdorf in den Ausnahmetarif 4 a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C, Teilheft C 2 des obenbezeichneten Tarifs als Versandstation zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.

Breslau, den 21. Juni 1913. (1678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Die Station Dedenhausen wird mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 in den Ausnahmetarif für Kali nach Stationen der Provinz Ostpreußen aufgenommen.

Hannover, den 19. Juni 1913. (1691)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft Q. (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Staatsbahngruppe I.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Schoppinitz Süd (früher Schoppinitz O. S. E.) des Direktionsbezirks Kattowitz in die Abteilung B des Tarifs (ermäßigte Frachtsätze für Koks) aufgenommen.

Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 20. Juni 1913. (1679)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutscher Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. August 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 erhält § 47 folgenden Zusatz:

(Vergleiche jedoch die Zusatzbestimmung im Teil II, Heft A, für den belgisch-norddeutschen Güterverkehr, wonach für Sendungen von Wolle und Wollabfällen die Miete einer Decke für den Wagen zu berechnen ist, auch wenn ohne ausdrücklichen Antrag des Absenders im Frachtbrief offene Wagen mit Decken gestellt werden.)

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. Juni 1913. (1680)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch - belgischer Gütertarif, Hefte 1—8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Rieme (Gare privée) der Eisenbahn Gand - Terneuzen in die Klasse I des Ausnahmetarifs 12 (Düngemittel) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. Juni 1913. (1681)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Mitteldeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird im Tarifheft 4 (Württemberg) für den Verkehr von Leimbach-Kaiseroda-Creglingen ein direkter Frachtsatz für Kalisendungen des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) in Höhe von 55 ₰ für 100 kg eingeführt.

Erfurt, den 18. Juni 1913. (1668)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100, 1101, 1103, 1104. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Deutschland.

Mit Ablauf des 31. August 1913 werden

a) der Oberschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppe I — östliches Gebiet — vom 1. Januar 1906 nebst Nachträgen I bis XI,
b) der Oberschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der vormaligen Gruppen II, III und IV — mittleres, nord- und südwestliches Gebiet — vom 1. Januar 1907 nebst Nachträgen I bis V,
c) der Oberschlesisch-Sächsische Kohlenverkehr vom 1. Oktober 1908 nebst Nachtrag I,
d) der Oberschlesisch-Sächsische Kohlenausnahmetarif für Dienstkohlensendungen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen vom 2. Mai 1910

samt den im Verfügungswege getroffenen Maßnahmen zu diesen Tarifen aufgehoben.

An Stelle der aufgehobenen Tarife treten mit Gültigkeit vom 1. September 1913 folgende neue Tarife:

1. der Oberschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg (Pr.) und Posen — Tfv. 1100 Heft 1 —,
2. der Oberschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hannover, Magdeburg, Münster und Stettin, sowie der Militäreisenbahn und der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahnen — Tfv. 1100 Heft 2 —,
3. der Oberschlesisch-Sächsische Kohlenverkehr — Tfv. 1103 —,
4. der Oberschlesisch-Sächsische Kohlenausnahmetarif für Dienstkohlensendungen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen — Tfv. 1104 —.

Die neuen Tarife enthalten neben Tarifermäßigungen vereinzelte geringe Tariferhöhungen. Außerdem sind einzelne Grubenbezeichnungen abgeändert und die Versandstationen und Gruben nach ihrer geographischen Lage neu gruppiert worden.

Die Verkaufspreise der neuen Tarife, die bei den beteiligten Stationen erhältlich sind, betragen:

für den oben zu 1 bezeichneten Tarif = 1,25 ℳ,
für den oben zu 2 bezeichneten Tarif = 1,10 ℳ,
für den oben zu 3 bezeichneten Tarif = 0,60 ℳ,
für den oben zu 4 bezeichneten Tarif = 0,10 ℳ.

Kattowitz, den 20. Juni 1913. (1684)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Watenstedt als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 20. Juni 1913. (1686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Ilberstedt in den Abschnitt II, Schnittafel A des Ausnahmetarifs 3 (Kalitarif) einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 20. Juni 1913. (1685)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Eisenbahn-Tiertarif Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. Js. werden die Bahnhöfe Czernitz und Rybnik unter die in Abschnitt B unter VI Nr. 3 genannten Stationen des oberschlesischen Industriebezirks aufgenommen, denen für den Bezug von

Schweinen in Wagenladungen von den Staatsbahnstationen in den Provinzen Schlesien, Posen, Brandenburg, Pommern, Ost- und Westpreußen eine Frachtermäßigung von 50 % gewährt wird.

Kattowitz, den 20. Juni 1913. (1683)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).

Teil IB, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 94 bei der lfd. Nr. 713 (Eisen und Stahl: Fassoneisen usw.) in Spalte 11 und 12 das Bareme E I in E II abzuändern.

Straßburg, den 14. Juni 1913. (1669)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden verschiedene Stationen in den Tarif einbezogen und einige Ausnahmetarife geändert und ergänzt.

Näheres bei den Güterabfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen. (1700)

Frankfurt (Main), 20. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Fährbrücke der Sächsischen Staatseisenbahnen mit 478 bezw. 488 km in die Gruppe Berthelsdorf der Verbandstarife einbezogen.

Altona, den 10. Juni 1913. (1697)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tarifverzeichnis 1100, 1101, 1103 und 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 bis 31. August 1913 wird die „Kokerei Czerwionka“ (Abfertigungsstation Czerwionka) als Versandstation unter der lfd. Nr. 70 in die obenbezeichneten Tarife mit den um 3 ₰ für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von Dubenskogrube (lfd. Nr. 58) einbezogen.

Unsere Bekantmachung vom 14. Mai 1913 wird mit Ablauf des 30. Juni 1913 aufgehoben.

Kattowitz, den 20. Juni 1913. (1682)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 4 vom 1. November 1912.

Im Nachtrag II vom 1. Juli 1913 ist auf Seite 8 in der Verkehrsverbindung Marienbad-Schwarzenberg der am 1. September 1913 in Kraft tretende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 30 A zu berichtigen. Statt 55 ₰ ist zu setzen 68 ₰.

Dresden, am 21. Juni 1913. (1690)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 werden die Stationen Weiden des Direktionsbezirks Cöln und Niendorf (Ostsee) der Lübeck-Büchener Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Gleichzeitig wird die Station Neuhof (Kr. Fulda) des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 e für Kalisalze aufgenommen. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 21. Juni 1913. (1689)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

1. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 1 (Süddeutschland und Sachsen) vom 1. Mai 1913.

Am 1. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T 2030 vom 17. April d. J. verwiesen.

2. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 2 (Preußen usw.), vom 1. Mai 1913.

Am 1. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T 2030 vom 17. April d. J. verwiesen.

3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Mai 1913.

Am 1. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T 2030 vom 17. April d. J. verwiesen.

Straßburg, den 21. Juni 1913. (1688)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch/Niederländisch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und den Niederlanden.

(Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Am 1. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), tritt der vorstehende Tarif in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T 2201 vom 19. Mai d. Js. verwiesen.

Auf Seite 36 (Leitungsvorschriften) ist unter 1 a, b und c nach Basel S. B. B. ein Kreuzzeichen anzubringen, das am Fuße der Seite, wie folgt, zu erläutern ist:

† $\frac{\text{Von}}{\text{De}}$ Iselle-Simplon $\frac{\text{über}}{\text{via}}$ Delémont.

Italienisch-englischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England.

(Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Am 1. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), tritt der vorstehende Tarif in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T 2201 vom 19. Mai d. Js. verwiesen.

Straßburg, den 21. Juni 1913. (1687)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 gelangen im obengenannten Kohlenverkehr neue Tarife, Teil II, Heft 1—4 zur Einführung.

Hierdurch werden mit dem 31. August 1913 die Tarife für den oberschlesisch-österreichischen Kohlenverkehr, Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 15. Mai 1912, samt zugehörigem Nachtrag I, sowie sämtliche im Rahmen dieser Tarifhefte im Verfügungsweg eingeführten Frachtsätze aufgehoben.

Die neuen Tarife enthalten neben häufigeren Frachtermäßigungen vereinzelte geringe Frachterhöhungen. Außerdem sind einzelne Grubenbezeichnungen abgeändert, die Versandstationen und Gruben nach ihrer geographischen Lage neu gruppiert und Empfangsstationen neu aufgenommen worden.

Abdrucke der neuen Tarife sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Die Preise betragen:

für Heft 1 = 0,85 ℳ oder 1,00 Kr.
„ „ 2 = 0,80 „ „ 0,95 „
„ „ 3 = 1,40 „ „ 1,60 „
„ „ 4 = 1,40 „ „ 1,60 „

Kattowitz, den 19. Juni 1913. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.)

Am 1. Juli 1913 treten in Kraft:

Nachtrag VI zum Teil I B vom 1. Juli 1910,
Nachtrag I zum Teil II A vom 1. Januar 1913,
Nachtrag VI zum Teil II B vom 1. Juli 1910,
Nachtrag I zum Teil II C vom 1. Januar 1913

sowie ein neuer Teil II D, Leitungsvorschriften.

Die Nachträge können unentgeltlich, der Teil II D zum Preise von 1,20 ℳ gegen Ende des Monats Juni von unserem Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) bezogen werden.

Straßburg, den 17. Juni 1913. (1670)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft 2 vom 1. Oktober 1908.
Erstreckung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die im obenbezeichneten Tarife vorgesehenen, laut Bekanntmachung in Nr. 96 dieser Zeitung vom 11. Dezember 1912 unter Nr. (3212) bis 30. Juni 1913 geltenden Frachtsätze für Spiritus

bleiben noch bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913 in Kraft.

Wien, am 19. Juni 1913. (1671)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 wird die Station Bromberg in den Ausnahmetarif 12 (für Metalle und Metallwaren) des Verbandsgütertarifes, Teil II, für den obenbezeichneten Eisenbahnverband mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach Triest/Fiume von	Pfennig für 100 kg	
	d	e
Bromberg . . .	360	335

Wien, am 14. Juni 1913. (1672)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Infolge großen Güterandranges und Überfüllung der Station Semmering wird die Annahme von für diese Station bestimmten Frachtgütern in Wagenladungen, vom 23. Juni 1913 angefangen, auf vier Tage eingestellt.

Ausgenommen hiervon sind lebende Tiere, Lebensmittel und leicht verderbliche Güter.

Wien, am 21. Juni 1913. (1694)

Die Generaldirektion.

Ungarisch-Lindauer Güterverkehr. Tarif, Teil II, vom 1. November 1911.

Einführung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von

a) Petroleum, gereinigt (raffiniert),
b) Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), ausgenommen Rohbenzin,

in Fässern oder Zisternenwagen, bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen, sowie Einhaltung der Bestimmungen für Ausfuhrgüter aus dem Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie, von Orsova nach Lindau-Reutin folgende Frachtsätze zur Einführung:

ad a) 404 Heller für 100 kg
„ b) 423 „ „ „ „

Das Verladen und Ausladen obliegt dem Absender bezw. dem Empfänger.

Wien, am 20. Juni 1913. (1693)

K. k. österr. Staatsbahnen namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

Teil I, Abteilung B, gültig vom 1. Juni 1909.

Aufhebung des Tarifs für Nebengebühren.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 werden der im obigen Eisenbahngütertarif auf den Seiten 217 bis 276 enthaltene Tarif für Nebengebühren sowie die durch besondere Kundmachungen im Rahmen dieses Tarifs eingeführten Änderungen und Ergänzungen aufgehoben.

Der genannte Tarif für Nebengebühren wird durch folgende Bestimmungen ersetzt:

„Die Nebengebühren werden nach den für den inneren Verkehr der Eisenbahnen geltenden Eisenbahngüter- und Eisenbahntiertarifen oder nach den sonst verlautbarten Bestimmungen jener Eisenbahn erhoben, in deren Bereich sie berechnet werden."

Wien, am 19. Juni 1913. (1692)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum 1. Juli 1913 treten für unsern Binnen-Personentarif zum Heft 2 der Nachtrag I und zum Heft 3 der Nachtrag III in Kraft.

Die Nachträge enthalten Ergänzungen und Änderungen des Tarifs.

Näheres ist auf den Stationen, von denen auch Abdrücke der Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 16. Juni 1913. (1696)

Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mittel-Südwestdeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird zum Tarif vom 1. April d. J. der Nachtrag I ausgegeben. Der Nachtrag enthält eine Anzahl neuer Fahrpreise sowie Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau in Erfurt.

Erfurt, den 19. Juni 1913. (1695)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des Tarifs vom 1. Juli 1908 tritt am 1. September 1913 ein neuer Tarif. Die Fahrkarten von und nach Armentières, Boulogne, Calais, Dunkerque und Lille gelten über Herbesthal-Brüssel-Blandain/Mouscron und über Herbesthal - Erquelinnes - Valenciennes. Hierdurch treten gegen die bisherigen Preise bei den Sätzen über Blandain/Mouscron Erhöhungen und bei den Sätzen über Erquelinnes Ermäßigungen ein. Bei den übrigen Fahrpreisen über Herbesthal kommen vereinzelt Tariferhöhungen vor. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Cöln, den 19. Juni 1913. (1673)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-, Deutsch- und Österreichisch-Südfranzösischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. September 1913 wird ein Berichtigungsblatt zum Tarif vom 1. Dezember 1909 ausgegeben. Die Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen niederländischen und deutschen Stationen einerseits und südfranzösischen Stationen anderseits über den Gotthard werden infolge Änderung der Steuerzuschläge für die italienischen Strecken gleichzeitig geringfügig erhöht.

Näheres durch unser Verkehrsbureau in Straßburg (Els.).

Straßburg (Els.), 20. Juni 1913. (1698)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von gußeisernen Wasserleitungsrohren für die Wasserstation auf Bahnhof Thorn Hbf. soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 24. Juli 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 10 Wochen. Es werden nur die Angebote solcher Lieferanten berücksichtigt, welche die Rohre im eigenen Betriebe herstellen.

Bromberg, den 20. Juni 1913. (1703)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Metall für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1913, und zwar 89 000 kg Zinn. 9700 kg Antimon.

Eröffnung der Angebote am 10. Juli d. J., vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist am 12. Juli.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 0,60 ℳ in bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 13. Juni 1913. (1674)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien wie Kupfer, Rotguß, Eisen und Stahl, Krätze, Gummi und dergl., lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück, woselbst die Materialien zu besichtigen sind. Eröffnung der Angebote Donnerstag, den 17. Juli 1913, vorm. 10 Uhr, in unserm Verwaltungsgebäude, Bahnhofstraße 1, Zimmer 139. — Zuschlagsfrist bis 6. August 1913. — Gebotbogen nebst Bedingungen sind gegen portofreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 50 ₰, nicht in Briefmarken, von unserm Zentralbureau zu beziehen.

Münster (Westf.), 19. Juni 1913. (1699)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 21 Losen.

Besichtigung bei der Oberbau-Werkstätte in Utrecht vom 16. Juni bis zum 8. Juli von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen). Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 8. Juli 2 Uhr nachm. portofrei an die I. Abteilung des Zentraldienstes obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Utrecht, den 7. Juni 1913. (1665)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin. Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 49. | 28. Juni 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dienst- und Ruhezeiten.

Vom Geh. Regierungsrat **v. Kienitz** in Berlin.

Die diesjährige Sommerfahrplanperiode soll für das deutsche Eisenbahnwesen den Anfang einer wichtigen Neuerung bringen, nämlich einer neuen Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Eisenbahnbetriebspersonals. Zwar wird bis zur vollen Durchführung noch einige Zeit vergehen, weil, abgesehen von den etatlichen Rücksichten, die bei den einzelnen Staatsbahnverwaltungen genommen werden müssen, auch in der Sache selbst Schwierigkeiten liegen, die erheblicher sind, als es auf den ersten Blick scheinen mag. Aber der Anfang der Neuordnung liegt vor uns, und danach verdient sie jetzt schon eine nähere Betrachtung.

Bekanntlich ist die zeitliche Bemessung der Dienstleistungen und der Ruhe der Eisenbahnbediensteten in den letzten Jahren der Gegenstand einer umfangreichen und lebhaften öffentlichen Erörterung gewesen. In den Zeitschriften der verschiedenen Beamtenverbände ist über die Sache viel geschrieben, in Versammlungen viel geredet, und auch in Petitionen an die Parlamente ist das Interesse der öffentlichen Meinung angerufen worden, bis sich schließlich auch der Reichstag der Sache annahm und in Resolutionsform die verbündeten Regierungen um eine reichsgesetzliche Behandlung des Stoffes ersuchte. Inzwischen war aber schon die gegenseitige Verständigung der deutschen Staatsbahnverwaltungen über eine anderweite Fassung der von ihnen vereinbarten „Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten" angebahnt worden. Diese Bestimmungen wurden erstmalig im Jahre 1899 von den deutschen Staatsbahnverwaltungen gemeinsam aufgestellt. Eine Neuausgabe im Jahre 1909 hatte im wesentlichen nur redaktionelle Bedeutung, während die einzelnen Staatsbahnen zum Teil schon weitergehende Sonderbestimmungen erließen. Nunmehr haben neuerdings auf preußische Anregung unter Leitung des Reichseisenbahnamts wiederum Verhandlungen stattgefunden, als deren Ergebnis jetzt die neue Regelung erscheint, von der hier die Rede ist. Beteiligt an der Entschließung sind die sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen — auch die bayerische Staatsbahn hat sich, wie früher, dem Vorgehen im Wege der freien Vereinbarung angeschlossen — und ferner die größte deutsche Privatbahnverwaltung, die Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, deren Lage angesichts des Einflusses des Lübeckschen Staates etwa der der Staatsbahnen ähnelt. Wieweit und in welcher Zeit sich die übrigen deutschen Privatbahnen der neuen Ordnung anschließen, unterliegt der Entscheidung der Staatsaufsicht in den einzelnen Bundesstaaten.

Dies selbständige Vorgehen der deutschen Staatsbahnen ist um so mehr zu begrüßen, als den in gleicher Richtung ergangenen Resolutionen des Reichstags ein Erfolg schwerlich hätte beschieden sein können. Eine reichsgesetzliche Regelung würde, selbst wenn sie möglich wäre, von vorneherein an dem Mangel kranken, daß die bayerische Staatsbahn infolge ihres verfassungsmäßigen Reservatrechtes nicht betroffen würde, und gegenüber einem so lückenhaften Zustande verdient der Erfolg der freien Vereinigung *aller* deutschen Staatsbahnen jedenfalls den Vorzug. Es wäre aber auch sachlich nicht recht möglich gewesen, die Form des Gesetzes gerade diesem Stoffe anzupassen, der viel zu sehr in steter Bewegung ist, als daß er das Einschnüren in starre Normen ertrüge. Auch die jetzt vereinbarten neuen Bestimmungen können nur in großen Zügen Richtlinien geben, bei denen die praktische Wirkung — und auf die kommt doch schließlich alles an! — immer von der verständigen Art der Anwendung und der ständigen Überwachung abhängt. Dies Ziel zu erreichen, ist Sache des *verwaltenden*, *nicht des normgebenden* Staates. Endlich ist auch zum mindesten fraglich, ob der Staat, der nach der Absicht des Reichstags in Tätigkeit treten sollte, nämlich das Reich, in diesem Falle auch dazu berufen ist. Allerdings unterliegt nach der Reichsverfassung der Beaufsichtigung und Gesetzgebung des Reiches u. a. auch das Eisenbahnwesen. Was sich aber die Reichsverfassung hier unter „Eisenbahnwesen" gedacht hat, ist ausweislich ihres Abschnitts VII ein so enges und tastend begrenztes Gebiet, daß man vergebens sucht, wo der Gegenstand eingeordnet werden könnte. Denn selbst die einzige Bestimmung, die allenfalls in Betracht kommen könnte, nämlich den ersten Satz des Art. 43, der „übereinstimmende Betriebseinrichtungen" fordert,

dahin etwa deuten zu wollen, daß die Dienst- und Ruhezeiten des Personals zu den „Betriebseinrichtungen" gehören, wäre doch wohl eine etwas gewaltsame Auslegung.

Indessen würde diese Deutung, auch wenn man sie gutheißen wollte, immer nur unter dem Gesichtspunkte möglich sein, daß die Sicherheit des Betriebes zur Entscheidung stände; und damit würde die Absicht des Reichtages nicht einmal getroffen werden. So sehr es bei einer Regelung der Dienst- und Ruhezeiten darauf ankommt, in erster Linie eine die Betriebssicherheit gefährdende Überanstrengung des Personals auszuschließen, war dies doch nicht der eigentliche Kern der Erörterung, wie man ja auch kaum wird behaupten können, daß eine derartige Gefährdung unter den bisherigen Bestimmungen begründet gewesen sei. Der Reichstag hatte offenbar etwas anderes im Auge. Neben der Frage der Betriebssicherheit dreht es sich im modernen Kampfe der Interessen auch darum, welches Maß von Leistung gegenüber der Entlohnung nach sozialer Schätzung angesonnen werden soll, und das war nach dem Inhalt der Petitionen, die den Verhandlungen des Reichstages zugrunde lagen, und nach dem Zuschnitte dieser Verhandlungen in der Tat der wesentliche Punkt der parlamentarischen Erwägung, die zu den Resolutionen führte. Diese Resolutionen beziehen sich denn auch keineswegs bloß auf die Betriebsbeamten, sondern auf alle Eisenbahnbediensteten, und wenn sie dem Wortlaute nach eigentlich nur auf die Form der gesetzlichen Regelung hinauslaufen, so ist doch klar, daß damit zugleich eine sachliche Einwirkung auf Milderung der dienstlichen Beanspruchung des Personals bezweckt wurde.

Eine Besorgnis in dieser Hinsicht sollte eigentlich schon gegenüber dem bekannten Andrange der Arbeitskräfte zu den Staatsbahnverwaltungen schwinden. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß es nicht die Aufgabe des Staates ist, durch das Beispiel des Staatsgewerbes einen Maßstab für den Arbeitsmarkt im Wirtschaftsleben des Volkes geben zu wollen. Er würde nur angesichts der vielen unwägbaren Vorteile, die eine staatliche Beschäftigung nebenbei bietet, das Privatgewerbe zum Überbieten nötigen und, wenn er im System bleiben will, durch sein Nachfolgen ein weiteres Überbieten, also einen immer gesteigerten Wettbewerb heraufbeschwören, in dem das Privatgewerbe schließlich zugrunde gehen müßte. Übrigens gehört das alles in das Gebiet des Abwägens der Konjunkturen und der Handhabung des dispositiven Vertragsrechtes, bei der keine von beiden Seiten eine zwingende Einmischung der Gesetzgebung ertragen könnte, sofern der Grundsatz der wirtschaftlichen Selbstbestimmung nicht verletzt werden soll.

Es ist nicht sehr glaublich, daß der Bundesrat diese ernsten Bedenken außer acht gelassen haben würde, oder daß diejenigen Bundesstaaten, die einen Staatsbahnbesitz zu verantworten haben, sie übersehen hätten. Aber es ist anderseits kaum noch nötig, auf die staatsrechtliche Frage weiter einzugehen, weil die neuen Bestimmungen auch in sozialer Hinsicht allen einsichtigen Wünschen genügen werden und damit das Ziel der Resolutionen des Reichstages praktisch erreicht wird. Freilich ging das in den Petitionen ausgedrückte Begehren der Bediensteten zum Teil viel weiter. Aber es ging auch soweit, daß man es nur aus der Vorsicht, mit dem Wunsche nie zurückzubleiben, erklären kann, wenn nicht — und das ist fast wahrscheinlicher — bei der Fassung eine sachunkundige und bedenkenlose Agitation die Feder geführt hat. Denn die Anträge der Petitionen waren bei der Eigenart der Verteilung des Eisenbahndienstes in vollem Umfange nur auf dem Wege erfüllbar, daß z. B. im Lokomotivdienste ein Maß von zumeist unbeschäftigten Ablösungsmannschaften vorgehalten wurde, das im Durchschnitte den Einzelnen auf halbe Arbeit setzte. In verständigen Grenzen dagegen war es als wünschenswert anzuerkennen, bei der stetig höheren Spannung der Beanspruchung der geistigen und körperlichen Kräfte im Eisenbahndienste zeitliche Ermäßigungen eintreten zu lassen. Für die Betriebsbeamten sind denn auch die neuen Bestimmungen vereinbart, wobei als Beamte alle Bediensteten gelten, die in den verschiedenen Dienstzweigen des eigentlichen Betriebsdienstes mit der selbständigen Wahrnehmung des Dienstes betraut sind, auch wenn sie nach dem Beamtenrechte des einzelnen Staates noch außerhalb des Beamtenverhältnisses stehen. Wieweit die Bestimmungen auch auf die außerhalb des Betriebes beschäftigten, reingewerblichen Bediensteten der Eisenbahnen anzuwenden seien, wird jede Staatsbahnverwaltung in Abwägung der Verhältnisse des gleichartigen Privatgewerbes ihres Bereiches entscheiden müssen.

Der erste Satz der neuen Bestimmungen, daß der Dienst der Betriebsbeamten im voraus durch Dienstplan zu regeln sei, ist die natürliche Grundlage jedes geordneten Dienstes. Aus der im Fahrplan getroffenen Feststellung der Betriebslage und aus der erfahrungsmäßigen Menge der Arbeit ergibt sich der dienstliche Bedarf, zu dessen Befriedigung die Zahl der erforderlichen Arbeitskräfte ermittelt und deren Verwendung durch Verteilung auf die einzelnen Arbeitsposten nach einem Plane bestimmt werden muß. Allerdings ist dieser Plan an und für sich nur eine Schätzung für die allemal ungewisse Zukunft. Aber er bildet den maßgeblichen Anhalt und die Gewähr der Ordnung. Wenn sich die Unzufriedenheit gern in dem Schlagworte gefällt, der Plan stehe nur auf dem Papier, so ist das eine zwar richtige, aber verständnislose Kritik. Gewiß steht der Dienstplan zunächst auf dem Papier, wie es übrigens auch ein Reichsgesetz über die Dienstdauer tun würde. Das liegt im Wesen der vorherigen Anordnung. Es ist etwa dasselbe Bild wie beim Staatshaushalt, der ebenfalls im voraus festgestellt werden muß, also vorerst auf dem Papier steht, an seinem Werte als Grundlage und Anhalt der Staatswirtschaft aber dadurch nichts einbüßt, daß die Einnahmen oder Ausgaben nachher unter dem Drucke der Tatsachen anders ausfallen. So kann natürlich auch der Dienstplan durch die nicht voraussehbare Entwicklung des Verkehrs und des Betriebes tatsächlich überholt werden, und zwar nicht nur in der Art der Verlängerung der Dienstschichten, z. B. bei Verspätungen der Züge, sondern auch in der Art der Überhäufung an Arbeit im festen zeitlichen Rahmen der einzelnen Dienstschicht, z. B. durch Vermehrung der Stellwerksarbeit bei dichterer Zugfolge. Sache der Verwaltung wird es sein, durch stete Überwachung dafür zu sorgen, daß die entstehenden Spannungen ausgeglichen und beseitigt werden, daß das nötige Mehr an Arbeitskräften rechtzeitig eingestellt wird usw. Ein Vorwurf gegen den notwendigerweise im voraus aufgestellten Dienstplan würde, ebenso wie beim Staatshaushalte, nur dann begründet sein, wenn sich nachher herausstellen sollte, daß der Plan leichtfertig und ohne diejenige Voraussicht aufgestellt war, die von der Sachkunde der Verwaltung erwartet werden muß. Für einen derartigen Argwohn fehlt aber nach unseren Beobachtungen bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen jeder Anhalt. Denn die Überschreitungen des im System vorausbestimmten Dienstmaßes, die allerdings vorkommen und nach Lage der Sache nicht ganz vermeidlich sind, bleiben gegenüber der großen Masse der regelmäßigen Dienstleistungen immer unvorhergesehene Ausnahmen, wenn auch der Unmut der Betroffenen sie fälschlich als Regel hinzustellen sucht.

Dem Vernehmen nach beabsichtigen die deutschen Staatsbahnverwaltungen, im Anschluß an die vorliegende Neuregelung des Stoffes je bei sich eine Kontrolle einzuführen, wie sich gegenüber dem Soll des Dienstplanes das Ist der wirklich geleisteten Dienste nachträglich stellen wird. Wie dabei im einzelnen zu verfahren sei, läßt sich schwerlich voraussagen. Zweckmäßig ist es wohl, diesen Weg zu betreten, sowohl zur Widerlegung der übertriebenen Behauptung regelmäßiger Abweichungen vom Dienstplane, wie auch zur eigenen Überzeugung der Verwaltung, ob und wie sie den Dienstplan künftig etwa anders zu gestalten habe oder nicht. Mit dem Dienstplane, wie er jeweilig besteht, hat das aber vorerst nichts zu tun. Die nachträgliche tatsächliche Kontrolle ändert nichts an seiner Bedeutung als Grundlage der Ordnung des Dienstes und der dienstlichen Bestimmung des einzelnen, der natürlich, wie in jedem Berufe, gebunden sein wird, den ihm aufgetragenen Dienst zu verrichten, auch wenn er einmal über die Grenzen des Planes hinausgeht.

Auch die hier erörterten neuen Bestimmungen können begreiflicher Weise nur für den planmäßigen Dienst die Regeln geben. Indessen ist die Frage der tatsächlichen Gestaltung des Dienstes auch nicht ganz unberücksichtigt geblieben. Denn die Ermäßigung der planmäßigen zeitlichen Beanspruchung des Personals ist zum Teil daraus zu erklären, daß die Möglichkeit einer durch Betriebsunregelmäßigkeiten verursachten Verlängerung einzelner Dienstschichten als Koeffizient in die Rechnung eingestellt worden ist. So hat z. B. die Herabsetzung des planmäßigen Dienstes des Zugpersonals um täglich eine Stunde ihren Grund auch in der Rücksicht, selbst bei Zugverspätungen auf alle Fälle die tatsächliche dienstliche Beanspruchung noch durchschnittlich in angemessenen Grenzen zu halten.

In der begrifflichen Abgrenzung der planmäßigen Dienstschicht bringen die neuen Bestimmungen zwar praktisch nicht viel neues, aber eine grundsätzliche Klarstellung. Unter der Dienstschicht verstand man in Deutschland schon immer den Zeitabschnitt, innerhalb dessen der Bedienstete soweit zur dienstlichen Verfügung stehen muß, daß er nicht eine volle Ruhe für die künftige Dienstschicht, eine sog. „Ruhezeit", genießt, die ein von Dienst und Dienstbereitschaft freier Zeitraum von im allgemeinen mindestens 8 Stunden sein soll; von einigen Besonderheiten beim Zugpersonal wird noch die Rede sein. Als Dienstschicht gilt nun das gesamte Zeitmaß der zusammenhängenden dienstlichen Beanspruchung und Dienstbereitschaft einschließlich aller Pausen, die nicht eigentliche Ruhezeiten sind, also im allgemeinen einschließlich aller Pausen unter 8 Stunden — abgesehen von jenen Besonderheiten beim Zugpersonal —, auch wenn sich der Beamte in diesen Pausen von der Beschäftigungsstelle entfernen darf. Die Ausdrücklichkeit dieses letzten Zusatzes ist neu und hebt die Begriffsbestimmung der Dienstschicht noch deutlicher hervor.

Grundsätzlich anders ist die Sache z. B. in der Schweiz geregelt, deren gesetzliche Anordnungen vielfach als vorbildlich hingestellt werden. Dort wird zwischen Dienstbereitschaft und Arbeitszeit unterschieden und innerhalb des Höchstmaßes der Dienstbereitschaft nur ein geringeres Maß eigentlicher Arbeitszeit (11 Stunden) zugelassen. Da das Höchstmaß der schweizerischen Dienstbereitschaft etwa dem Höchstmaße der deutschen Dienstschicht entspricht, könnte es scheinen, als seien die deutschen Bestimmungen dem Personale ungünstiger, weil sie es an und für sich ermöglichen würden, die ganze Dienstschicht mit eigentlicher Arbeit auszufüllen. Indessen ist das doch nur Schein. Wie sich nachher zeigen wird, ist durch die weiteren Bestimmungen Sorge getragen, daß beim Mangel genügender Pausen die Dienstschichten kürzer gehalten werden, und zwar soweit, daß bei ununterbrochener, angestrengter Tätigkeit das Leistungsmaß nicht unerheblich unter die schweizerische „Arbeitszeit" sinkt und dabei zugleich die ganze Dienstschicht, also die schweizerische „Dienstbereitschaft", erledigt. Volle 11 Stunden wirklicher Arbeit würden nach der deutschen Berechnung sicherlich als ein schwerer Dienst erscheinen, der eine derartige Kürzung der Dienstschichten erfordert; und wirkliche Arbeit kommt hier in Frage, da nach dem schweizerischen Verfahren die Arbeitszeit innerhalb der ausgedehnteren Dienstbereitschaft auch stückweise spitz berechnet wird, so daß selbst praktisch wenig brauchbare Pausen die eigentliche Arbeitszeit im Rahmen der Dienstbereitschaft beliebig verteilen dürfen. Natürlich wird damit, namentlich beim Zugpersonal, eine bequemere Handhabe für gewandte Diensteinteilungen gewonnen. Aber man hat doch davon abgesehen, dies Verfahren bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen einzuführen, weil die Neuerung, namentlich bei dem eigenartig verschobenen und mit Pausen durchsetzten Dienste des Zugpersonals, die Gefahr einer schärferen Ausnutzung des Personals in sich bergen und somit eine Verschlechterung bedeuten würde.

Die Ruhezeiten stehen im Gegensatze zu den Dienstschichten, die sie als Zwischenglieder trennen, sind also die von jedem Dienst und jeder Dienstbereitschaft freien Zeitabschnitte bestimmten Mindestmaßes. Dies Mindestmaß beträgt im allgemeinen, wie oben schon gesagt, 8 Stunden. Beim Zugpersonal gilt, wenn die Ruhe in der Heimat verbracht wird, das Mindestmaß von 10 Stunden, das nur ausnahmsweise auf 8 Stunden verkürzt werden darf, wenn wenigstens vor der vorangehenden oder nach der folgenden Dienstschicht die normale Mindestruhe von 10 Stunden liegt. Bisher war in solchem Falle sogar eine Verkürzung auf 6 Stunden zulässig; dies ist beseitigt. Verbringt das Zugpersonal die Ruhe außerhalb der Heimat, so beträgt das Mindestmaß nur 6 Stunden; und in besonderen Ausnahmefällen kann beim Zugbegleitpersonal — nicht auch beim Lokomotivpersonal —, wenn dadurch eine für die Beamten günstigere Diensteinteilung erreicht wird, schon eine dreistündige Dienstpause in einem Tagesdienste als eine zwei Dienstschichten trennende Ruhezeit gerechnet werden, sofern diese beiden Dienstschichten zusammen nicht mehr als 14 Stunden betragen und eine 10-stündige nächtliche Ruhezeit in der Heimat vorangeht und eine ebensolche wieder folgt. Bekanntlich hat die besondere Regelung der außerhalb der Heimat liegenden Ruhezeiten den Zweck, auch um den Preis einer nur kurzen Zwischenruhe möglichst jede dienstliche Gelegenheit zur baldigen Heimkehr zu benutzen; daß jene kurze Zwischenruhe dann in der Heimat durch eine um so längere Ruhe wird ergänzt werden können, folgt rechnerisch daraus, daß die festgesetzte Höchstsumme des monatlichen Dienstes planmäßig innegehalten werden muß.

In dem Wechsel der Dienstschichten und Ruhezeiten spielt eine besondere Rolle der Nachtdienst. Er ist, wie jeder aus eigener Erfahrung weiß, nach der Lage des Eisenbahndienstes nicht zu vermeiden, und die Nachtdienstschichten können wegen der Gleichmäßigkeit des Dienstwechsels im allgemeinen auch praktisch nicht anders bemessen werden, wie die Tagesdienstschichten. Daß solche Nachtdienstschichten nicht häufiger als siebenmal hintereinander angesetzt werden dürfen, war schon früher vorgesehen. Aber die neuen Bestimmungen bringen endlich die Klarheit, was als Nachtdienstschicht gegenüber den sog. Früh- und Spätdienstschichten zu gelten habe. Ein Dienst, der über 1 Uhr nachts hinaus dauert, oder vor 3 Uhr morgens beginnt, ist für den Dienstplan nicht mehr Spät- oder Frühdienst, sondern Nachtdienst und findet die Berücksichtigung, die teils in den neuen Bestimmungen, teils in den Sondervorschriften der einzelnen Verwaltungen angeordet worden ist. Der vielfach laut gewordene Wunsch, den Nachtdienst gegenüber dem Tagdienste besonders — sei es durch andere zeitliche Bemessung, sei es durch Geldentschädigung — zu vergüten, hat in diesen neuen Bestimmungen eine Erfüllung noch nicht finden können. Soweit auch auf dem Boden der Vereinbarung der Staatsbahnverwaltungen soziale Rücksichten Platz griffen, blieb doch dieser Boden immer durch die Erwägung der betrieblichen Ordnung bestimmt, und daß diese von einer besonderen Bewertung des Nachtdienstes nicht abhängt, beweist die Vergangenheit. Diese Sonderbewertung wird also der Entschließung der einzelnen Verwaltungen überlassen bleiben müssen, die ja auch zum Teil bereits bei den Nebenbezügen des Zugpersonals durch Erhöhung dieser Bezüge für die Nacht eingegriffen haben. Daß hier die einzelnen Verwaltungen nur je für sich vorgehen können, versteht sich übrigens ohnehin nach den je besonderen etatlichen Verhältnissen der einzelnen beteiligten Bundesstaaten. Denn es handelt sich hier nur um eine eigentliche Geldfrage, weil bei dem zumeist zeitlich ununterbrochenen Betriebe der deutschen Eisenbahnen eine zeitlich verschiedene Bemessung der Tages- und Nachtdienstschichten die dienstliche Ordnung und den Betrieb verwirren würde.

Damit erledigt sich auch der beliebte Hinweis auf die besondere zeitliche Berechnung des Nachtdienstes bei der Reichspostverwaltung und bei den schweizerischen Eisenbahnen, die beide im großen und ganzen einen durchgehenden Nachtdienst nicht

haben. Die schweizerischen Eisenbahnen z. B. liegen, abgesehen von dem Verkehr einiger, meist internationaler Durchgangszüge, im allgemeinen von 12 bis 4 Uhr nachts still, so daß die „Nacht", d. h. nach den schweizerischen Vorschriften der Zeitabschnitt von 11 bis 4 Uhr nachts, regelmäßig nur eine Stunde Nachtdienst ermöglicht, deren zeitliche Höherbewertung um 25 v. H. nichts weiter als eine Verschiebung der Arbeitszeit des Tages um eine Viertelstunde bedeutet; wohlverstanden: auch dies noch innerhalb der schweizerischen „Dienstbereitschaft".

(Schluß folgt.)

Welche Maßnahmen sind im Augenblicke eines größeren Eisenbahnunfalls als erste zu ergreifen?

Diese wichtige Frage behandelt der auf bahnärztlichem Gebiet hochangesehene und geschätzte Vertrauensarzt der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen, Medizinalrat Dr. Gilbert in Dresden, in seiner bemerkenswerten Abhandlung im „Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe", jener neuen Zeitschrift, von deren Erscheinen, ihren Aufgaben und Zwecken die Leser dieser Zeitung in Nr. 10 Seite 180/1 unterrichtet worden sind. Wir geben in folgendem den Inhalt der Abhandlung, die auch als Sonderabdruck erschienen ist (Verlagsbuchhandlung von Richard Schoetz, Berlin, Wilhelmstraße 10), in ihren Grundzügen kurz wieder.

Mit Recht hebt der Verfasser hervor, daß wohl kein Zweig des Rettungswesens so verwickelte Verhältnisse bieten kann wie der Rettungsdienst im Fahrbetriebe der Eisenbahnen, und wohl nirgend wo anders wird ein solches Zusammenarbeiten und Hand-in-Hand-gehen der gesamten helfenden Kräfte, der technischen wie der ärztlichen, als Voraussetzung für den Erfolg benötigt. Bei den Unfällen der fahrenden Züge, die sich ja unter den erschwerendsten Umständen, bei dunkler Nacht, bei eisiger Kälte und auf einsamer Strecke, stundenweit entfernt von bewohnten Ortschaften und hilsbereiten Menschen, ereignen können, gilt es für die Eisenbahnverwaltungen, sich auf die schwierigsten Verhältnisse und Anforderungen vorzubereiten. Da erwächst gleichzeitig die Aufgabe, den verunglückten Zug und die Strecke zu sichern, den Rettungsdienst zu beschaffen, die Strecke wieder fahrbar zu machen, sowie den Unfall nebst seinen Ursachen aufzuklären und seine Folgen in sachlicher und persönlicher Beziehung festzustellen. Die erste im Augenblick eines größeren Eisenbahnunfalls zu ergreifende Maßregel ist stets die möglichst genaue Unfallmeldung, die Herstellung einer Verbindung zwischen dem verunglückten Zuge und der nächstgelegenen, noch geordnet arbeitenden Betriebsdienststelle nach den hierfür geltenden Vorschriften bei Zugunfällen auf freier Strecke usw. Von dem Augenblick an, wo die Unfallmeldung mittels des vorschriftsmäßig ausgefüllten Meldezettels erstattet ist, gehen die amtlich zu ergreifenden Hilfsmaßnahmen ihren vorgeschriebenen sicheren Gang und das Begleitpersonal des verunglückten Zuges hat nun den Zug zu decken oder den Bestimmungen gemäß zu sichern, mit allen Kräften sich, unbeschadet des angeforderten Hilfszuges, dem Rettungsdienste zu widmen, sowie das Umsichgreifen von Feuer zu verhüten und mit dem Freimachen der Strecke zu beginnen. Sind Personen verunglückt, so ist vor allem für die Verwundeten zu sorgen und die Herbeiholung von Ärzten und Samaritern schleunigst zu veranlassen. Inzwischen wird die vorerwähnte Unfallmeldung bei der zuständigen Station eingetroffen sein, die nun ihrerseits die Meldung auf dem schleunigsten Wege telegraphisch an die vorgeschriebenen Stellen weiterzugeben verpflichtet ist. Sofort nach Bekanntwerden eines erheblichen Unfalls begeben sich dann die Vorstände bzw. Beauftragten der beteiligten höheren Dienststellen an den Ort des Unfalls unter Benutzung des Hilfszuges. Über die Aufgaben sowie die inneren Einrichtungen der Hilfszüge, dieses bei größeren Zugunfällen wichtigsten Hilfsmittels des gesamten Rettungsdienstes, haben wir wiederholt berichtet; es kann sich hier nur noch darum handeln, die Tätigkeit der Helfer und Hilfsmittel bei der Abwicklung des Rettungsdienstes kurz anzudeuten. Während der Anfahrt zur Unfallstelle sind alle Vorbereitungen für das sofortige Eingreifen zu treffen, ein Anschlag im Arztwagen regelt dies in allgemeinen Hinweisen. Zwei Ärzte übernehmen den chirurgischen Dienst im Arztraum und treffen hierzu alle Vorbereitungen, ein dritter Arzt leitet die im Krankenraum erforderlichen Vorbereitungen und unterweist noch einmal die Samariter in den wichtigsten Hilfsgriffen für Lagerung und Transport. Unter diesen Vorbereitungen vergeht schnell die Zeit der Fahrt zur Unfallstelle. Der Hilfszug fährt bis dicht an die Unfallstelle, die Werkstätten-Samariter lassen die hintere umlegbare Plattform des am Schluß des Hilfszuges befindlichen Arztwagens herunter und Ärzte und Samariter eilen mit den Krankentragen zur Unfallstelle. Die ihrer dort harrende Arbeitsleistung wird naturgemäß je nach den vorgefundenen Umständen sehr verschieden sein.

An der Unfallstelle leitet der höchste der mit dem Hilfszug eingetroffenen Beamten die Aufräumungsarbeiten, er leitet auch das ganze weitere Rettungswerk, soweit dies nicht eine rein ärztliche Angelegenheit ist. Viele Aufgaben sind da gleichzeitig und gemeinsam zu lösen, in erster Linie natürlich die geschäftliche Hilfstätigkeit für die Verletzten, Benachrichtigung der Angehörigen getöteter oder verletzter Personen u. dgl. mehr. Aber auch der rein geschäftlichen, eiligen Arbeiten gibt es viele; die Strecke muß freigemacht, die Schuldfrage geklärt werden usw.

Großer Umsicht und Entschlossenheit, aufopfernder Hingabe und Tatkraft, so schließt der Verfasser seine Ausführungen, bedarf es bei allen beteiligten technischen und ärztlichen Helfern, bei allen zur Hilfeleistung herangezogenen Beamten und Arbeitern, um die schwere, vielseitige Anforderungen stellende Aufgabe, die im Augenblicke eines größeren Eisenbahnunfalls an sie herantritt, einem guten Ende zuzuführen.

Die Eisenbahnen Brasiliens.

Brasilien hat in seinen 20 Einzelstaaten bei 8 500 000 qkm Flächengröße nur 23 000 000 Bewohner. Oberflächengestaltung und Entwicklungsstand sind in den einzelnen Teilen sehr verschieden; im allgemeinen besteht das Land aus Hochflächen von beträchtlicher Höhe, die steil zum Ozean abfallen, von langen und teilweise sehr gewundenen Flußläufen durchschnitten und von ausgedehnten Urwäldern bedeckt sind. Diese starken natürlichen Hindernisse, der Wettbewerb der schiffbaren Wasserläufe und die geringe Bevölkerungsdichte haben die Entwicklung des Eisenbahnnetzes so aufgehalten, daß seine Länge im Anfange des Jahres 1911 erst 21 400 km betrug. Unter den Landeserzeugnissen Brasiliens steht der Kaffee obenan, das Land liefert mehr als 80 % des Bedarfs der ganzen Erde und führt jährlich 20 000 000 Sack zu 60 kg aus. Hieran reihen sich Kautschuk, Mate (ein Tee aus den Blättern einer Ilexart), Farbhölzer, ferner Zucker und Baumwolle (die übrigens jetzt auch in Brasilien selber versponnen wird), endlich Kakao und Tabak. Brasilien hat einen großen Reichtum an Eisenerzen, die aber vorläufig der hohen Frachtkosten wegen nur in geringem Maße abgebaut werden. Vielleicht wird das brasilianische Eisenerz für Europa größere Bedeutung bekommen, wenn dessen eigene Vorräte erschöpft sind. Die Ausfuhr an Gold und Edelsteinen beläuft sich auf jährlich 4000—5000 kg. Der Küstensand enthält Thorium, das bei der Herstellung von Glühstrümpfen gebraucht wird.

Die brasilianischen Bahnen zeichnen sich durch einen bedauerlichen Mangel an Einheitlichkeit aller Einrichtungen aus. Das kommt daher, daß die Bundesverwaltung nur einige wichtige Bahnlinien selbst hergestellt hat. Der Bau aller anderen Strecken ist den Einzelstaaten und Provinzen überlassen worden. Der Betrieb ist fast überall an Privatgesellschaften verpachtet, die Bundesregierung betreibt selber nur die politisch und wirtschaftlich wichtige Zentralbahn mit den beiden Hauptstrecken Rio de Janeiro-Pirapora und Sao Paulo-Ponto Noro. Die Pächter haben im allgemeinen einen schweren Stand; sie übernehmen Strecken, die billig gebaut, d. h. meistens ungünstig trassiert und unzureichend ausgebaut sind. Daraus ergeben sich große Betriebs- und Unterhaltungskosten. Die Pachtverträge werden meist auf 60 Jahre geschlossen. Die Pachtsumme setzt sich gewöhnlich aus einer Rohabgabe und einer Gewinnbeteiligung von 20 % zusammen und übersteigt bisweilen 12 % des Aktienkapitals. Mit der Betriebspachtung ist oft die Verpflichtung zum Bau neuer Strecken verbunden.

Lange Zeit sind die Eisenbahnen ohne jeden umfassenden Plan, lediglich den Bedürfnissen einzelner Gemeinden oder eng umgrenzter Gebiete entsprechend, gebaut worden. Erst 1890 wurde ein Plan für den Ausbau des Hauptnetzes aufgestellt. 1907 wurde ein Ausschuß mit seiner Erweiterung betraut und 1911 abermals ein Ausschuß eingesetzt, der die Ergänzungsbauten für die nächsten Jahre feststellte.

Am 1. Januar 1910 verfügte Brasilien über ein Eisenbahnnetz von 19 537 km, davon waren 13 504 km Bundesbahnen, die übrigen 6033 km gehörten den Einzelstaaten. Die brasilianischen Bahnen zerfallen in 8 große Gruppen nach den Haupthandelsgebieten und ihren Ausfuhrhäfen: 1. die Bahnen im Gebiete des Amazonenstromes (der bis 2000 km von der Mündung für Seeschiffe fahrbar ist), 2. die Bahnen der Nordstaaten, 3. die der Nordost-Staaten (Rio Grande, Parhyba, Pernambuco, Alagoas), 4. das Netz von Bahia (die Gegend des hauptsächlichen Tabakbaues), 5. die Bahnen oberhalb Rio de Janeiro, 6. die Strecken um Sao Paulo (das Hauptkaffeegebiet mit dem Hafen Santos), 7. die Bahnen von Parana (Ackerbaugegend mit dem Ausfuhrhafen Paranagna) und 8. das Netz von Rio Grande do Sul (ein Gebiet, in dem hauptsächlich Viehzucht getrieben wird).

Die nördlichen Gruppen (1—4) sind wenig bedeutend und ohne Verbindung untereinander und mit den Südbahnen. Verbindungslinien sind jetzt erst im Bau oder sollen in den nächsten Zeiten gebaut werden, so daß erst dann von einem zusammenhängenden Netz gesprochen werden kann. Im Süden dagegen sind die einzelnen Gruppen miteinander verbunden, so daß zwischen Rio de Janeiro und Montevideo auf einer Strecke von 3190 km ein ununterbrochener Schienenstrang vorhanden ist.

Einen wesentlichen Fortschritt auf dem Wege der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens bedeutete die Gründung der brasilianischen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1906. Sie vereinigte eine Anzahl von Linien, die früher von verschiedenen kleinen Gesellschaften betrieben wurden, ist außerdem an anderen Betriebsgesellschaften beteiligt und hat einen umsichtigen Ausbau ihres Netzes begonnen. Ihre Betriebslänge beträgt jetzt 5000 km, während der Bau von weiteren 3000 km begonnen oder beabsichtigt ist.

Sehr mannigfaltig ist die Spurweite. Die Hauptlinien, am 1. Januar 1911: 1422 km, haben eine Spurweite von 1,6 m, am verbreitetsten ist die Meterspur (16 628 km). Außerdem findet man 0,6 m, 0,76 m, 1,06 m und 1,44 m. Die Verschiedenheit der Spurweite macht häufige Umladungen nötig, die aber bei den großen Entfernungen nicht so schwer ins Gewicht fallen. Der Oberbau (im allgemeinen Stuhlschienenoberbau) ist größtenteils recht leicht, das Schienengewicht beträgt 20—25 kg/m, nur auf einigen Linien steigt es auf 50 kg/m. Man benutzt meist ungetränkte Holzschwellen, die 10—12 Jahre ausdauern; der steigenden Holzpreise wegen hat man neuerdings auch weniger gutes, aber getränktes Holz und in sehr geringem Umfange auch eiserne Schwellen verlegt. Der schwache Oberbau erlaubt nur eine geringe Fahrgeschwindigkeit, sie steigt selten über 40 km in der Stunde. Besondere Anlagen hat der steile Abhang des Hochlandes gegen den Ozean erfordert; durch künstliche Längenentwicklungen mit Steigungen von 20—30 %, teilweise auch mit Zahnstangenbetrieb, hat man den schroffen Anstieg von der Küste nach dem Hochland überwinden müssen. Zwischen Santos und Sao Paulo ist Seilbetrieb eingerichtet. Die Betriebsmittel weisen naturgemäß ebenfalls ein buntes Bild auf. Die ungünstige Beschaffenheit der meisten Strecken erfordert kräftige und bewegliche Maschinen. Am besten bewährten sich solche aus den Vereinigten Staaten, wo ja früher ähnliche Verhältnisse im Eisenbahnwesen herrschten. Erst später sind englische und besonders deutsche Maschinen (namentlich von Borsig) geliefert worden. Als Heizstoff werden Holz, Steinkohle und Briketts verwendet, in neuerer Zeit mit gutem Erfolg auch Petroleum.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zeitweilige Einstellung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Dessau-Bitterfeld. Die Königl. Eisenbahndirektion Halle (Saale) teilt folgendes mit: Die Bauarbeiten an dem Kraftwerk Muldenstein, das bekanntlich die Energie für die elektrische Zugförderung auf der Strecke Magdeburg-Leipzig-Halle liefern soll, sind nunmehr soweit vorgeschritten, daß mit dem Anschluß der neuen Anlagen an die für den Versuchsbetrieb auf der Strecke Dessau-Bitterfeld in Muldenstein errichteten teilweise provisorischen Anlagen begonnen werden kann. Auch ist der im ganzen etwa 600 m lange Kanal, der dem Kraftwerk das für Kondensationszwecke erforderliche Kühlwasser von der Mulde zuführen soll, soweit fertiggestellt, daß er nunmehr mit den Pumpenschächten der einzelnen Maschinensätze verbunden werden kann. Während dieser Anschlußarbeiten ist es nicht möglich, die für die Kondensationsanlage erforderliche Kühlwassermenge dem Kraftwerk zuzuführen, und es wird deshalb der fahrplanmäßige elektrische Betrieb auf der Strecke Dessau-Bitterfeld vom 1. Juli ab auf einige Monate wieder durch Dampfbetrieb ersetzt. Um jedoch auch während dieser Zeit die für den späteren elektrischen Betrieb auf der Strecke Magdeburg-Leipzig-Halle bestimmten Lokomotiven zu erproben und die Lokomotivpersonale zu unterrichten, werden nach Bedarf Versuchsfahrten ausgeführt werden, wobei die bereits vorhandene Kraftwerksturbine mit Auspuff betrieben werden wird.

— Neues Empfangsgebäude auf Bahnhof Travemünde-Strand. Das Ostseebad Travemünde, das bekanntlich mit Lübeck durch eine 20 km lange, der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft gehörige Eisenbahn verbunden ist, besitzt zwei Bahnhöfe Travemünde-Stadt und als Endbahnhof der Strecke Travemünde-Strand. Auf letzterem waren infolge des stetig zunehmenden starken Besuches des Seebades die Gleisanlagen und das nur aus zwei Diensträumen mit angebauter Halle und einer kleinen Wirtschaft bestehende, in Holzfachwerk aufgeführte Empfangsgebäude unzureichend geworden. Die ersteren wurden im Winter 1910/11 umgebaut, im folgenden Winter wurde ein neues Empfangsgebäude errichtet. Wie aus einer Beschreibung von Regierungsbaumeister a. D. Mühlbradt in Lübeck im „Zentralblatt der Bauverwaltung" hervorgeht, enthält die senkrecht zu den Bahnsteigen angelegte Haupthalle des neuen Empfangsgebäudes vom Zugang aus links die Gepäckabfertigung, Fahrkartenausgabe und weitere Diensträume, auf der rechten Seite 4 Warteräume, und zwar zunächst dem Eingang eine Sommerhalle, dann den Wartesaal I./II. und III. Klasse und schließlich eine zweite Sommerhalle. Der Gesamtbau ist der Umgebung, in der Hauptsache den Landhausbauten von Neu-Travemünde angepaßt. Das Dach ist mit altschwarzen kombinierten Mönch- und Nonnenziegeln mit Falz gedeckt. Für die Fenster und die Glaswände in der Haupthalle ist in erheblichem Maße Kunstverglasung in Anwendung gekommen. Ihre Wände wurden mit roten Fliesen bekleidet, der Fußboden mit schräg gerippten grauen Platten belegt. In der einen Sommerhalle wurden die Wände in Höhe des Fenstersockels mit glasierten Platten in Delfter Mustern bekleidet, in der zweiten wurden sie mit gelben glasierten Wandplatten mit schwarzweißer Umränderung ausgeführt, der Fußboden ist in beiden mit grauen Fliesen und schwarzem Ausgleich in Flechtmuster belegt. Im Warteraum I./II. Klasse sind die Wände bis zur Türhöhe mit dunkel gebeiztem Eichenholz bekleidet und im Warteraum III. Klasse mit blauem Muralin bespannt, beide Räume haben Parkettfußboden. Das Gebäude ist in allen Teilen elektrisch beleuchtet, auch die Uhrenanlage ist elektrisch. Die beiden Turmuhren haben besonders reich verzierte, durchleuchtende Zifferblätter in Opalglas. Gleichzeitig mit dem Gebäude wurden die Bahnsteige in einer Länge von 156 m mit einstieligen Hallen überdacht.

Mit der Ausführung wurde Mitte September 1911 begonnen, die Fertigstellung erfolgte zum 1. Mai 1912. Die Kosten des neuen Empfangsgebäudes einschließlich der Grundmauern und aller Anlagen, jedoch außer der Innenausstattung an Möbeln und Beleuchtungskörpern, betrugen für 1 qm bebauter Fläche etwa 200 *M* und für 1 cbm umbauten Raumes etwa 23 *M*.

— Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband. Im Monat Mai d. J. ist die Gestellung an bedeckten und offenen Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist bei beiden Wagengattungen geringer. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 850 617	3 022 752	+ 172 135	+ 6,0
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	114 025	120 910	+ 6 885	+ 6,0
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	8 852	1 282	— 7 670	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	354	47	— 307	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	1 781 605	1 824 534	+ 42 929	+ 2,4
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	71 264	72 981	+ 1 717	+ 2,4
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	2 539	1 930	— 609	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	102	77	— 25	—

— Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. Juni d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	12	396 276	—	—	33 023
	1912	12½	356 532	—	—	28 522
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 39 744 = 11,1 %	—	—	+ 4501 = 15,8 %
Aachener Bezirk	1913	12	11 390	6	—	949
	1912	12	9 953	6	—	829
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1437 = 14,5 %	—	—	+ 120 = 14,5 %
Saar-Bezirk	1913	12	41 847	4	—	3 487
	1912	12	40 025	—	—	3 335
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1822 = 4,6 %	—	—	+ 152 = 4,6 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	12	14 738	—	—	1 228
	1912	13	14 714	—	—	1147
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 24 = 0,2 %	—	—	+ 81 = 7,1 %
Oberschlesien	1913	12	138 602	—	—	11 550
	1912	12	123 188	—	—	10 266
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 15 414 = 12,5 %	—	—	+ 1284 = 12,5 %
Niederschlesien	1913	12	16 602	148	0,9	1 384
	1912	13	16 621	—	—	1 279
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 19 = 0,1 %	—	—	+ 105 = 8,2 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	12	17 078	181	1,0	1 423
	1912	13	17 911	—	—	1 378
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 833 = 4,7 %	—	—	+ 45 = 3,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	636 533	339	—	53 044
	1912	—	578 944	6	—	46 756
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 57 589 = 9,9 %	—	—	+ 6288 = 13,4 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	12	46 974	136	0,3	3 915
	1912	13	49 673	102	0,2	3 821
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2699 = 5,3 %	—	—	+ 94 = 2,5 %
Magdeburg	1913	12	16 369	224	1,3	1 364
	1912	13	15 949	23	0,2	1 227
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 420 = 2,6 %	—	—	+ 137 = 11,2 %
Erfurt	1913	12	6 857	36	0,5	571
	1912	13	6 486	—	—	499
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 371 = 5,7 %	—	—	+ 72 = 14,4 %
Cassel	1913	12	1 711	—	—	143
	1912	13	2 080	—	—	160
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 369 = 17,7 %	—	—	— 17 = 10,6 %
Hannover	1913	12	1 833	—	—	153
	1912	13	1 734	—	—	133
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 99 = 5,7 %	—	—	+ 20 = 15,0 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	12	16 546	—	—	1 379
	1912	13	14 082	—	—	1 006
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2464 = 17,5 %	—	—	+ 373 = 37,1 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	12	21 919	31	0,1	1 827
	1912	12	18 167	—	—	1 514
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3752 = 20,7 %	—	—	+ 313 = 20,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	112 209	327	—	9 352
	1912	—	108 171	125	—	8 360
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4038 = 3,7 %	—	—	+ 992 = 11,9 %

— **Eisenbahnprojekt Bochum-Herne-Münster.** Eine Abordnung des geschäftsführenden Ausschusses für das Eisenbahnprojekt Bochum-Herne über Lüdinghausen nach Münster hatte, wie der „Köln. Ztg." aus Bochum berichtet wird, kürzlich die nachgesuchte Audienz bei dem Oberpräsidenten der Provinz Westfalen und dem Regierungspräsidenten in Münster. Es wurden nochmals die Hauptgründe für das Projekt vorgetragen, worauf sowohl der Oberpräsident wie auch der Regierungspräsident die Wichtigkeit und Notwendigkeit des Bahnprojektes anerkannten und die Zusage machten, die Bestrebungen des Gesamtausschusses nach Möglichkeit zu fördern und bei der Einforderung eines Berichts an den Minister diesen um den baldigen Ausbau der Linie zu bitten. Von den Vertretern der Industrie wurde geltend gemacht, daß zur Vermeidung von neuen Verkehrsstockungen eine direkte Strecke vom Industriegebiet nach dem Norden eine unabweisbare Notwendigkeit sei; wenngleich die genehmigte Bahnlinie Dortmund-Münster diesem Bedürfnis etwas Rechnung trage, so werde doch erst durch die Verwirklichung des Projektes Bochum-Münster eine sichere Gewähr gegen die Wiederholung von Verkehrsstockungen gegeben.

— **Arbeitermassenverkehr auf der Berliner Stadt- und Ringbahn.** Dieser hat bei der fortschreitenden Entwicklung aller Gewerbebetriebe in den Morgenstunden jetzt einen solchen Umfang erreicht, daß er, wie die Eisenbahndirektion der Handelskammer zu Berlin mitteilte, gerade noch bewältigt werden kann. Trotz der zurzeit ohne Gefährdung der Betriebssicherheit überhaupt möglichen dichtesten Zugfolge von je 2½ Minuten Abstand in der Zeit von 6 bis 7 Uhr morgens sind die Züge dennoch sehr stark überfüllt. Die Ursache liegt nach dem Dafürhalten der Eisenbahndirektion nicht in den gegenwärtig bestehenden Verkehrseinrichtungen, sondern darin, daß die Arbeitszeit in fast allen Werken bei annähernd gleicher Weglänge zwischen Bahnhof und Arbeitsstätte zugleich um 7 Uhr morgens beginnt. Es steigen z. B. auf Bahnhof Beusselstraße in einer Viertelstunde (von ½—¾7 Uhr morgens) 3900 Fahrgäste aus, eine Stunde später nur 184 Personen. Eine ordnungsmäßige Bedienung des Berufsverkehrs ist nur dann zu ermöglichen, wenn die Arbeitszeit nicht überall gleichmäßig beginnt, sondern der Arbeitsbeginn von den verschiedenen Betrieben zu verschiedenen Zeiten staffelförmig festgesetzt wird, und nur hierdurch würde eine Besserung der jetzt so mißlichen Verhältnisse eintreten können. Die Eisenbahndirektion beabsichtigt deshalb, bei einigen Bahnhöfen einen Versuch zur Beseitigung der Mißstände nach dieser Richtung hin anzuregen und hat sich zu diesem Zwecke zunächst mit einigen größeren Firmen in der Nähe der Bahnhöfe Beusselstraße, Jannowitzbrücke und Niederschöneweide in Verbindung gesetzt. Dem Wunsche der Direktion Berlin, sie in den angedeuteten Bestrebungen durch Einwirken auf die Großbetriebe zu unterstützen, ist die Handelskammer zu Berlin durch Veröffentlichung des an sie gerichteten Schreibens in ihren „Mitteilungen" nachgekommen. Sie weist noch gleichzeitig darauf hin, daß die Beachtung der darin enthaltenen Anregungen für die weitere Entwicklung des Berliner Verkehrs von erheblichem Werte sein würde.

— **Die Frage der Milchbeförderung auf den Eisenbahnen** wurde, wie wir den „Mitteilungen" der Handelskammer zu Berlin entnehmen, in der letzten Sitzung des der Kammer angegliederten Fachausschusses für den Milchhandel eingehend behandelt. Von den bei dieser Gelegenheit zur Sprache gebrachten Wünschen und Anregungen hat nun die Kammer der Eisenbahnverwaltung diejenigen unterbreitet, die sie für berechtigt und durchführbar hält. Unter anderem wird es, soweit für die regelmäßige Milchbeförderung nicht Kühlwagen besonderer Bauart benutzt werden, als dringend erwünscht bezeichnet, daß nach Möglichkeit hierfür Wagen vorgehalten werden, die mit weißem Anstrich, um die Einwirkung der Sonnenstrahlen abzuschwächen, und der auffallenden Anschrift „Milchwagen" versehen sowie mit guter Lüftungseinrichtung ausgestattet sind. Ferner möchten die zur regelmäßigen Milchbeförderung dienenden Wagen und die Milchrampen mindestens einmal wöchentlich einer gründlichen Reinigung unterzogen werden. Dem Verladepersonal sollte, am besten durch Anschläge an geeigneten Stellen, die schonendste Behandlung der gefüllten wie auch der leeren Gefäße zur Pflicht gemacht werden, damit die jetzt häufig vorkommenden Beschädigungen der Kannen und Fässer vermieden würden. Sodann wird darum gebeten, eine Änderung der „Bedingungen für die regelmäßige Milchbeförderung" oder eine dahingehende Auslegung des § 3 der Bedingungen im Verfügungswege in die Wege zu leiten, daß die Hinbeförderung leerer Gefäße zur Milchversandstation, die vor dem ersten Milchversand erfolgt, bereits zu den Abonnementsbestimmungen erfolgen darf. Auch würde es als eine große Erleichterung begrüßt werden, wenn an Stelle der jetzt bei den verschiedenen beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu hinterlegenden Einzelkautionen eine Gesamtkaution bei der Eisenbahndirektion Berlin hinterlegt werden könnte, die auch von

den Privatbahnverwaltungen anerkannt würde. Bei der Festsetzung der Fahrpäne für die zur Milchbeförderung nach Berlin benutzten Züge sollte nach Möglichkeit darauf Rücksicht genommen werden, daß die Abendmilch bis gegen 2 Uhr morgens, die Morgenmilch bis gegen 11 Uhr vormittags in Berlin zur Abholung bereit steht. Schließlich wird noch darum gebeten, die Dienststellen anzuweisen, daß sie den Empfängern von Milch von größeren Verspätungen sobald als möglich Mitteilung machen.

— **Die allgemeine Ausdehnung der ermäßigten Seehafen-Ausnahmetarife auf den Verkehr mit den Rhein- und Main-Umschagstationen** war gegen Ende v. J. von den Handelskammern zu Frankfurt (Main), Ludwigshafen, Mainz und Mannheim in einer an den preußischen Eisenbahnminister gerichteten Eingabe beantragt worden. Wie nun aus dem Bericht der Handelskammer in Mainz hervorgeht, ist hierauf durch die Eisenbahndirektion Frankfurt vor kurzem ein ablehnender Bescheid ergangen, in dem ausgeführt wird, daß eine derartige Maßnahme mit der bisherigen Tarifpolitik der preußisch-hessischen Staatsbahnen unvereinbar sein würde. Die Seehafen-Ausnahmetarife bezweckten die Erleichterung der Einfuhr unentbehrlicher Roh- und Hilfsstoffe der heimischen Landwirtschaft, der Industrie und Gewerbetätigkeit sowie die Förderung der Ausfuhr inländischer Industrieerzeugnisse bei dem Wettbewerb in umstrittenen Absatzgebieten. Sie dienten weiter zur Unterstützung des deutschen Seehandels und der deutschen Reederei in der Aufnahme des Wettbewerbs gegen außerdeutsche Häfen und Schiffahrtsunternehmungen. Die in den starken volkswirtschaftlichen Interessen begründete Tarifgestaltung sei auch finanziell durchführbar, weil von und nach den Seehäfen es sich fast durchweg um die Beförderung auf weite Entfernungen handelt, bei denen die Selbstkosten sich verhältnismäßig verringern. Im Verkehr mit den Rhein- und Main-Umschlagplätzen aber würde durch jene Ermäßigungen die Stellung der belgisch-niederländischen Häfen auf Kosten der deutschen Nordseehäfen verstärkt und somit die auf die Entwicklung der deutschen Seehäfen gerichtete Verkehrspolitik geradezu durchkreuzt werden. Im allgemeinen fehle auch das wirtschaftliche Bedürfnis zu einer Übertragung der Ermäßigungen auf die Binnenumschlagplätze. Lediglich das Interesse der Flußschiffahrt und der beteiligten Binnenumschlagplätze an der Ablenkung des Verkehrs von dem direkten Eisenbahnwege auf die Wasserstraße vermöge die Einführung ermäßigter Eisenbahntarife nach und von den Umschlagplätzen nicht zu rechtfertigen. Wo ein allgemeines volkswirtschaftliches Bedürfnis für die Beteiligung der Umschlagplätze an ermäßigten Ausnahmetarifen besteht, sei sie von der Staatbahnverwaltung nicht versagt worden.

— **Neuer badischer Monatskartentarif und Arbeiterrückfahrkarten.** Durch den auf 1. Juli 1913 ausgegebenen neuen badischen Personentarif wird der seitherige Tarif für Zeitkarten für 1 bis 12 Monate mit Preisermäßigung für Karten mit einer längeren Gültigkeitsdauer als 1 Monat aufgehoben und durch einen Tarif für Monatskarten ersetzt. Die künftigen Monatskarten gelten jeweils für einen Kalendermonat. Ihr Preis beträgt $^1/_{12}$ des Preises der früheren Zeitkarten für 12 Monate und entspricht im großen und ganzen jenen der Monatskarten der Reichseisenbahnen. Für Personen, die seither ganzjährige Zeitkarten benutzt haben, tritt bei der angegebenen Preisberechnung gegen seither keine Verbilligung ein, dagegen ist dies bei den Karten mit kürzerer Gültigkeitsdauer der Fall, am meisten gegenüber den seitherigen Karten für 1 Monat. Da der größere Teil der Zeitkarteninhaber seither Karten für weniger als 12 Monate entnommen hat, bringt der neue Tarif der Mehrzahl der Interessenten eine Ermäßigung. Infolgedessen entsteht auch ein erheblicher Ausfall. Es wird jedoch erwartet, daß dieser durch Verkehrssteigerung wenigstens zum Teil ausgeglichen wird.

Die Monatskarten werden auf allen für den Personenverkehr eingerichteten Stationen ausgegeben. Soweit für bestimmte Verbindungen Fahrpreise durch Aushang am Schalter bekanntgegeben sind, können Monatskarten wie Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs, spätestens aber 1 Stunde vor der Benutzung gelöst werden. Monatskarten für Verbindungen, für die der Schalteraushang keine Fahrpreise enthält, müssen mindestens 1 Tag vor der Benutzung bei der Fahrkartenausgabe bestellt werden. Ein Sicherheitsbetrag ist für Monatskarten nicht zu hinterlegen. Nach Beendigung der letzten Fahrt sind die Karten an der Sperre oder, wo eine solche nicht besteht, an den Zugschaffner abzugeben.

Für mehrere aufeinanderfolgende Monate des gleichen Kalenderjahres können Monatskarten im voraus gelöst werden.

Den Inhabern von Zeitkarten nach dem jetzigen Tarif bleibt es überlassen, ob sie beim Inkrafttreten des neuen Monatskartentarifs sofort von diesem Gebrauch machen oder ihre Zeitkarten ausnützen wollen. Die Zurückgabe von Zeitkarten, die über den 1. Juli 1913 hinaus gelten, ist gegen Vergütung des entsprechenden Teilbetrages für die nicht ausgenutzte Zeit außer auf 1. Juli 1913 auch auf den 1. des letzten Gültigkeitsmonats zugelassen.

Gleichzeitig werden zu den bisher bestehenden Arbeiterwochenkarten Arbeiterrückfahrkarten eingeführt mit Gültigkeit entweder zur Fahrt vom Wohnort nach der Arbeitsstelle am Tage nach einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach dem Wohnort am Tage vor dem folgenden Sonn- oder Festtage, oder zur Fahrt von der Arbeitsstelle nach dem Wohnort am Tage vor einem Sonn- oder Festtage und zur Rückfahrt nach der Arbeitsstelle am Tage nach diesem Sonn- oder Festtage, oder, wenn mehrere Festtage hintereinander folgen, am Tage nach dem letzten dieser Festtage. Ausnahmsweise darf von den Stationsvorständen die Fahrt auch an anderen Tagen gestattet werden. Der Preis beträgt für die Person für 1 km 1 ₰.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im Mai nach geschätzter Feststellung aus dem Personenverkehr 3 378 000 ℳ (+ 113 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 6 054 000 ℳ (+ 227 000 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 007 000 ℳ (+ 97 000 ℳ), im ganzen somit 10 439 000 ℳ (+ 437 000 ℳ). Für die Zeit vom Januar bis mit Mai 1913 stellt sich die Gesamteinnahme auf 47 740 000 ℳ gegen 44 745 000 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, d. i. + 2 995 000 ℳ. Davon entfallen + 423 000 ℳ auf den Personen- und + 2 013 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest auf sonstige Einnahmen. In der üblichen amtlichen Erläuterung wird hierzu u. a. erläuternd bemerkt:

Die vorwiegend ungünstige Witterung an Sonn- und Feiertagen beeinträchtigte den Ausflugsverkehr etwas. Der Fernverkehr war durchweg recht lebhaft. Die Pferderennen und der Maimarkt in Mannheim, Sängerfeste in Mannheim und Karlsruhe sowie zahlreiche Vereinsveranstaltungen trugen erheblich zur Belebung des Reiseverkehrs bei. Die Truppentransporte nach dem neuen Übungsplatz auf dem Heuberg haben begonnen. Der Tierverkehr war etwas stärker als im Mai 1912, aber immer noch mäßig.

Der Güterverkehr war stark und überstieg den Verkehr vom Mai 1912 etwas. Die Rhein- und Neckarschiffahrt war den ganzen Monat bei gutem Wasserstand offen und im allgemeinen lebhaft, obwohl die Zufuhren an Kohlen und Getreide gegenüber dem Vormonat etwas zurückgingen. Auch auf der Rheinstrecke Mannheim-Kehl-Straßburg war die Schiffahrt lebhaft.

— **Fertigstellung der fünftausendsten Lokomotive in der Maschinenfabrik von Orenstein & Koppel.** Über die aus diesem Anlaß stattgehabte Festlichkeit wird dem „Berliner Lokal-Anz." geschrieben: Am 19. d. M. beging die Firma Orenstein & Koppel A.-G. in ihrer Maschinenfabrik zu Drewitz bei Potsdam die Feier der Fertigstellung ihrer fünftausendsten Lokomotive, sicherlich ein seltenes Fest, wenn man in Betracht zieht, daß dieser Zweig der jungen Firma erst im Jahre 1899 begründet wurde. An die verschiedenen Festteilnehmer, unter denen man die Minister der öffentlichen Arbeiten und des Handels sowie den Staatssekretär des Reichskolonialamtes, den Chef der Verkehrstruppen, den Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg und viele Vertreter der verschiedenen Ministerien, der Finanz und der Industrie bemerkte, war eine umfangreiche und schönausgestattete Festschrift verteilt worden, die ungemein interessante Daten über den Werdegang und die Ursachen der schnellen Entwicklung der Firma Orenstein & Koppel enthält, die seit dem Jahre 1886 sich aus den allerbescheidensten Anfängen entwickelt hat. Dem Festmahle ging in der großen Maschinenhalle, in der die fünftausendste Lokomotive aufgestellt war, ein Festakt voran, bei welchem nach einer kurzen Rede, in der Geheimer Kommerzienrat Orenstein einige äußerst lehrreiche Tatsachen betreffs der Entwicklnug der Industrie zur Sprache brachte, der Minister der öffentlichen Arbeiten in einer längeren und warm gehaltenen Ansprache der großen Verdienste der Firma um die Verbreitung deutscher Industrieerzeugnisse auf dem Weltmarkte und ihrer seltenen und unermüdlichen Strebsamkeit gedachte, die nicht nur von seinem Ministerium, sondern von den staatlichen Behörden im allgemeinen mit großer Anteilnahme verfolgt werden. Es sprachen noch Herr Röhren, der Direktor der Lokomotivfabrik, und namens der Fabrikangehörigen Obermeister Pütsch, dessen schönes Organ klar und kräftig durch den weiten Raum hallte, und dessen überzeugende und eindrucksvolle, sich jeder Übertreibung enthaltende Sprache den Eindruck hervorbringen mußte, daß hier auf alle Fälle die Arbeiterschaft einen vortrefflichen Anwalt und Vertreter besitzt. Bei dem Festmahle brachte zunächst Geheimrat Müller als Vorsitzender der Gesellschaft Orenstein & Koppel das Kaiserhoch aus; darauf dankte Geheimrat Orenstein der Staatsregierung und all ihren Organen, auf deren wohlwollendes Interesse und auf deren Rat und Beistand seine Unternehmung in hohem Maße ihre Erfolge zurückzuführen habe, und Handelsminister v. Sydow feierte das per-

sönliche Verdienst des Geheimrats Orenstein um die Gründung und um das Gedeihen einer neuen Industrie, die sowohl ihren Leitern als auch dem ganzen deutschen Vaterlande zur Ehre und zum Ruhm gereicht. Alles in allem war es ein schöner Ehrentag für die Aktiengesellschaft Orenstein & Koppel — Arthur Koppel A.-G.

— **Verein der mittleren preußisch-hessischen Staatsbahnbeamten.** Auf der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins wurde beschlossen, aus Anlaß des 25jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers unter den Mitgliedern eine einmalige Geldsammlung zu veranstalten, deren Ertrag in einem besonderen Fonds, der die Bezeichnung „Kaiser Wilhelm-Jubiläumsfonds" führen soll, der Witwen- und Waisenkasse des Vereins zufließt. Durch diese Zuwendung soll die Kasse in den Stand gesetzt werden, in Zukunft die Hinterbliebenen verstorbener Mitglieder in weit größerem Maße, als es bisher möglich war, unterstützen zu können. In Nr. 24 des „Flügelrad" erläßt der Vereinsvorstand einen Aufruf, in dem darauf Bezug genommen wird, daß der Kaiser, wie er ja stets ein eifriger Förderer sozialer Fürsorge gewesen sei, auch jetzt den Wunsch geäußert habe, daß anläßlich des für das ganze Vaterland so bedeutungsvollen und freudigen Ereignisses in besonderer Weise der wirtschaftlich Schwachen gedacht werde. Der Aufruf legt daher in warmen Worten den Vereinsmitgliedern ans Herz, das geplante Werk barmherziger Nächstenliebe in wohlwollendster Weise zu unterstützen. Von dem Zweck und dem Ergebnis der Sammlung soll dem Geheimen Zivilkabinett Mitteilung gemacht werden.

— **Personalnachrichten.** Bei den preuß.-hess. Staatsbahnen sind folgende Änderungen eingetreten: Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Ernst Riemann aus Coburg ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Regierungs- und Baurat Smierzchalski, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts in Sorau, ist gestorben.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** In der Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs am 23. d. M. sprach bei Beratung der Grundzüge der Winterfahrordnung 1913/14 ein Mitglied den Dank des Landes Salzburg für die befriedigende Regelung des Wien-Salzburg-Tiroler Bahnverkehrs aus. Bei diesem Anlaß hob der Vorsitzende auch unter lebhaftem Beifall des Ausschusses die große Bedeutung der neu eingeführten Schnellzüge Wien-Prag über die Franz Josefsbahn hervor. Die Franz Josefsbahn sei durch diese anerkennenswerte Maßnahme als vollberechtigtes Glied in den internationalen Eisenbahnverkehr eingetreten, und es sei Pflicht des Staatseisenbahnrates, dem Eisenbahnministerium für seine großzügige Wirksamkeit den verbindlichsten Dank auszusprechen. Die Statistik der Zugverspätungen gab dem Berichterstatter Anlaß, der zielbewußten Arbeit der Staatsbahnverwaltung, welcher es gelungen ist, die Zugverspätungen sehr weit herabzudrücken, seine Anerkennung auszusprechen. Ein Mitglied fügte noch hinzu, daß dieses erfreuliche Ergebnis trotz der großen Leistungen, die die Staatsbahnen für die Abwicklung der großen Militärtransporte aufzubringen hatten, erzielt wurde. Der Ausschuß habe daher allen Grund, diese Statistik mit großer Befriedigung zur Kenntnis zu nehmen. Der Ausschuß schloß sich diesen Ausführungen an.

Ein Mitglied richtete an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, auch der Hintanhaltung der Verspätungen im Verkehr der Lokalbahnen größere Aufmerksamkeit zu widmen. Der Regierungsvertreter erklärte, eine radikale Abhilfe könnte vielfach nur durch Trennung des Güterverkehrs vom Personenverkehr herbeigeführt werden, eine solche Trennung sei aber mit Rücksicht auf die ungünstige wirtschaftliche Lage der meisten Lokalbahnen überhaupt nicht in Erwägung zu ziehen. Ein Antrag betreffend ganzjährige Führung des Tagesschnellzuges Wien-Bozen-Meran der Südbahn und Beigabe moderner Wagen zu ihm kehrte auch diesmal wieder.

Beim Antrag betreffend Beschleunigung der Zugverbindungen zwischen Wien (Westbahnhof) und Triest setzte der Vertreter des Eisenbahnministeriums die Schwierigkeiten auseinander, die sich der Durchführung dieses Antrages vom betriebstechnischen Standpunkte entgegenstellen. Ein Mitglied verwies darauf, daß die Linie Wien (Westbahnhof)-Selztal-Triest eine Konkurrenzlinie der Südbahnlinie bilde, weshalb die Staatseisenbahnverwaltung ohne Rücksicht auf die Kosten alles daransetzen müsse, um die Konkurrenz auch wirklich zur Geltung zu bringen. Dieser Auffassung widersprach ein anderes Mitglied, das die Erbauung der gegen Triest führenden Alpenbahnen auf politische Motive zurückführte; diese haben eine Lösung des Problems dieser Verbindungen gezeitigt, zu der man bei stärkerer Berücksichtigung wirtschaftlicher Beweggründe kaum gekommen wäre. Der Antrag wurde schließlich angenommen. Der Antrag betreffend Verschärfung der für die Erhaltung der Reinlichkeit in den Personenwagen und Waschräumen erlassenen Maßnahmen erweckte das lebhafteste Interesse der Mitglieder des Ausschusses. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums erklärte hierzu, daß dieses fortgesetzt bemüht sei, den berechtigten Beschwerden über den Mangel an Reinlichkeit in den Personenwagen und den Waschräumen teils durch verschärfte Aufsicht der durch Handarbeit zu bewirkenden Reinigung, teils durch Schaffung mechanischer Reinigungsanlagen abzuhelfen. Vielfach seien die nicht ganz befriedigenden Umstände auch auf die mangelnde Unterstützung dieser bahnseitigen Bestrebungen seitens der Reisenden zurückzuführen. Gleichwohl solle neuerlich eine nachdrückliche Erinnerung an die ausführenden Dienststellen erlassen werden.

Zu dem Antrage betreffend die Reform des Gepäcktarifs nahm der Ausschuß die vom Vertreter des Eisenbahnministeriums abgegebene Erklärung zur Kenntnis, derzufolge die Frage einer Reform des Gepäcktarifs nur unter Anwendung größter Vorsicht gelöst werden könne, weil das Erträgnis aus dem Gepäckverkehr der österreichischen Staatsbahnen, das heute eine immerhin nennenswerte Einnahmspost der Staatseisenbahnverwaltung darstelle (im Jahre 1911 über 7½ Millionen Kronen), nicht geschmälert werden dürfe. Es müßte daher dafür gesorgt werden, daß die durch eine Herabsetzung des Tarifs naturgemäß eintretenden Einnahmeausfälle durch eine ausreichende Vermehrung der Gepäcksendungen wieder hereingebracht würden. Wenn von einer Ermäßigung der Gepäckfrachten ein solcher Erfolg erhofft werde, so dürfe doch auch nicht übersehen werden, daß die Mitnahme zahlreicher mehr oder minder umfangreicher Gepäckstücke in die Personenwagen sehr häufig auch aus dem Grunde der Aufgabe als Reisegepäck vorgezogen wird, weil die Reisenden die umständliche und zeitraubende Auslieferung und Abnahme des Gepäcks in der Antritts- und Zielstation vermeiden und während der Reise ihr Gepäck bei der Hand und unter den Augen haben wollen. Nichtsdestoweniger werde das Eisenbahnministerium der Frage einer entsprechenden Reform des Gepäcktarifs der Staatsbahnen nähertreten und hierbei auch die dem Antrage zugrunde liegenden Richtlinien in den Bereich seiner Erwägungen ziehen. Der Ausschuß nahm diese Erklärung zur Kenntnis.

Bei Beratung der zahlreichen Anträge auf Beistellung neuer moderner Personenwagen auf allen Strecken bemerkte der Vertreter des Eisenbahnministeriums, daß die Staatseisenbahnverwaltung eine Reform des Personenwagenverkehrs im gesamten Bereiche der Staatsbahnen eingeleitet habe. In verhältnismäßig kurzer Frist würden die günstigen Wirkungen dieser Vorkehrungen in Erscheinung treten. Die Klagen über Beistellung älterer Wagen seien übrigens hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß die Staatseisenbahnverwaltung in den Jahren 1909 und 1910 anläßlich der Verstaatlichung ungefähr 2200 Personenwagen zu übernehmen bemüßigt war, die vermöge ihres Dienstalters den modernen Anforderungen nicht mehr entsprachen.

— **Eisenbahnbau in Dalmatien.** In der ministeriellen Kommission für die Angelegenheiten Dalmatiens gab der Vertreter des Eisenbahnministeriums eine Erklärung ab, wonach seitens des Eisenbahnministeriums, vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Zentralstellen, in Aussicht genommen ist, anläßlich der in Vorbereitung befindlichen Lokalbahnvorlage für die Sicherstellung der normalspurig herzustellenden Bahnen Zara-Benkovac und Sucurac-Trau Vorsorge zu treffen. Ferner soll zur Bestreitung der Kosten des gänzlichen Ausbaues der bereits gesetzlich sichergestellten schmalspurigen Eisenbahn von der Station Spalato zur Landesgrenze bei Arzano der erforderliche Betrag angesprochen werden. Schließlich ist beabsichtigt, die Ermächtigung zu erwirken, die Einzelpläne für eine normalspurige Bahnverbindung von einem geeigneten Punkte der Linie Spalato-Knin-Landesgrenze bis nach Metković auf Staatskosten aufzustellen.

— **Maßnahmen zur Bekämpfung der Tuberkulose.** Das Eisenbahnministerium hat, wie seinerzeit gemeldet, im Herbst des Vorjahres eine umfassende Tätigkeit zur Bekämpfung der Tuberkulose unter den Staatsbahnbediensteten und ihren Angehörigen entfaltet und zunächst in Wien vier Stationen für Zwecke der spezifischen Diagnostik und Therapie der Tuberkuose errichtet. Um auch das Personal über die leicht erfüllbaren Verhaltungsmaßregeln zur Abwehr dieser Krankheit aufzuklären und zu belehren, gibt nun die Staatseisenbahnverwaltung ein Merkblatt heraus, das in allen Landessprachen aufgelegt und durch die Dienststellen und Bahnärzte zur Verteilung gelangen wird. Auch ist die Abhaltung von Vorträgen für die Bediensteten und deren Angehörigen über Wesen und Bekämpfung der Tuberkulose in Aussicht genommen.

— **Südbahn.** Der Güterverkehr der Südbahn hat in den letzten Monaten nachgelassen. Im April und Mai dürften die Einnahmen unter Einschluß der Richtigstellungen kaum die Höhe der gleichen

Periode des Vorjahres erreichen. Es fehlen die Kohlensendungen, die im Vorjahre infolge des englischen Ausstandes aus dem oberschlesischen und Ostrauer Revier nach dem Süden der Monarchie durchzuführen waren und die finanziell ziemlich erheblich ins Gewicht gefallen sind. Mit der Wiederkehr dieser Transporte war in diesem Jahre allerdings nicht zu rechnen. Es hat aber infolge des Geschäftsrückganges auch der regelmäßige Güterverkehr abgenommen. Das gilt insbesondere von jenen Produktionszweigen, die mit der Bautätigkeit zusammenhängen. Auch jene Industrien, die für die Durchführung der Investitionen in Betracht kommen, zeigen einen schwächlichen Verkehr. Anderseits wirken die erhöhten Personallasten, die monatlich eine Steigerung der Aufwendungen für diesen Zweck um etwa 350 000 bis 400 000 Kr. erfordern, auf die Ausgaben ein. Eine weitere Ausgabensteigerung wird sich infolge der neuerlichen Konzessionen ergeben, die die Regierung den Staatsbahnbediensteten gemacht hat.

Ungarn.

— Das zweite Gleis der Fiumaner Strecke. Im Vorjahre wurde mit der Legung des zweiten Gleises zwischen Kelenföld und Adonz-Pusztaszabolcs begonnen. Diese Arbeit wird schon im Laufe des nächsten Monats fertiggestellt. Auf der Budapest-Fiumaner Linie war vorläufig anderwärts ein ähnlicher Umbau nicht geplant. Da jedoch seit Eröffnung der Baja-Bátaszéker Donaubrücke der Verkehr auf der Fiumaner Strecke überaus zugenommen, hat sich die Direktion der Staatsbahnen entschlossen, auch zwischen Dombovár und Czékénzes das zweite Gleis binnen kürzester Zeit legen zu lassen, und soll sofort nach Fertigstellung der Arbeiten bei Adonz-Pusztaszabolcs mit dem Bau zwischen Czékénzes und Dombovár begonnen werden. Der Sitz des Bauinspektorats wird bereits mit 1. August nach Kaposvár verlegt.

— Personalnachrichten. Infolge Neueinteilung der kommerziellen Hauptsektion der ungarischen Staatseisenbahnen wurden mit den Obliegenheiten eines Abteilungsvorstandes betraut: Die Oberinspektoren Anton Paszterczyk, Karl Leykauf, Ladislaus Bene, die Inspektoren Stefan Olsavszky, Dr. Stefan Képessy, Julius Radó, Dr. Dominik Balázsovich, Josef Gosztonyi, Jakob Sátory, Ludwig Szatmáry und die Oberkontrolore Julius Glaser und Franz König.

Bosnien und Hercegovina.

— Bosnische Eisenbahnanleihe. Im gemeinsamen Finanzministerium haben während der letzten Tage wiederholt Vorbesprechungen über die geplante Anleihe zum Ausbau des bosnischen Eisenbahnnetzes stattgefunden. An diesen Konferenzen nahmen Vertreter der großen österreichischen und ungarischen Banken, die in das Syndikat zum Abschlusse der bosnischen Eisenbahnanleihe zusammengeschlossen werden sollen, teil. Die Vorbesprechungen wurden zu einem vorläufigen Abschlusse gebracht. Die Anleihe für den Ausbau der bosnischen Bahnen soll einen Betrag von 270 Millionen Kronen umfassen. Die Begebung soll sich auf eine Reihe von Jahren verteilen. Die zu treffenden Abmachungen sollen nicht nur die Beschaffung des Kapitals, sondern auch die technische Durchführung des Baues der Bahnen zum Gegenstande haben. Die Vorlage über die bosnischen Bahnen dürfte erst im Herbst den beiden Parlamenten zugehen. Wenn sie von diesen genehmigt ist, würde dann der Abschluß der Anleihe erfolgen, für die jetzt die Vorbereitungen getroffen worden sind.

— Eisenbahnunfall. Aus Serajewo, 23. d. M., wird gemeldet: Heute morgen gegen 2 Uhr ist der Mostarer Personenzug mit Wagen aller vier Klassen nächst Prenj infolge Herabstürzens eines Felsblocks entgleist. Die Lokomotive, der Dienstwagen und zwei Personenwagen mit Abteilen zweiter und dritter Klasse stürzten zehn Meter tief in die Narenta. Ein Wagen vierter Klasse blieb teilweise hängen. Zwei Personen, ein Staatsbeamter Dr. Ruscha, der sieben Kinder hinterläßt, und der Heizer Buzin, der gleichfalls eine zahlreiche Familie besitzt, wurden im Schlaf getötet. Ferner sind zwölf Personen, darunter eine Wienerin, mehr oder minder schwer verletzt. Die Hilfszüge erschienen erst gegen 4 Uhr früh aus Mostar. Vor sechs Jahren ereignete sich an derselben Stelle gleichfalls ein Felssturz, wobei eine Person getötet und eine schwer verletzt wurde. Der Schauplatz des Eisenbahnunglücks ist das durch seine romantische Schönheit berühmte Narenta-Engtal.

Übrige europäische Länder.

— Der Lokomotivbau auf der Genter Weltausstellung. Während es zu einem abschließenden Bericht über die Genter Weltausstellung infolge ihrer weiten Rückständigkeit noch etwas früh ist, lassen sich schon zwei wichtige Tatsachen bezüglich des Lokomotivbaues feststellen: die fast allgemeine Rückkehr zur Verbundwirkung bei Lokomotiven besonders hoher Leistung, unter gleichzeitiger Anwendung hoher Überhitzung, und die Alleinherrschaft der Bauart Schmidt für die Überhitzung. In ersterer Hinsicht sind die beiden Lokomotiven der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, eine 2 C_1 (Pacific)-Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive und eine 1 D-Vierzylinder-Verbund-Güterlokomotive besonders bemerkenswert, die beide mit Schmidt-Überhitzer versehen sind. Die erste dieser beiden, im übrigen von Brüssel und Turin her bekannte Einzelheiten aufweisenden Maschinen, ist in den Pariser Werkstätten der Bahngesellschaft aus einer Naßdampf-Verbundmaschine umgebaut worden, nachdem sich die Heißdampf-Verbundmaschine sowohl der Naßdampf-Verbundmaschine als der Heizdampf-Doppelzwillingsmaschine überlegen erwiesen hatte, letzteres im Gegensatze zu den bekannten früheren Versuchen, aus denen sich Gleichwertigkeit der Heißdampf-Doppelzwillingwirkung mit der Heißdampf-Verbundwirkung zu ergeben schien. Heute hält nur mehr die italienische Staatseisenbahn starr an der Anwendung einfacher Dampfdehnung bei Heißdampflokomotiven fest. Zugunsten der Überlegenheit der Bauart Schmidt für den Überhitzer spricht neben dessen schneller Verbreitung im In- und Auslande, besonders auch in England und in Amerika, namentlich der Umstand, daß in Ländern, wie England und Nordamerika, deren für die Gesetzgeber und die Verwaltung sehr bequeme Patentgesetzgebung mehr die oft unwesentlichen Einzelheiten als den erfinderischen Gedanken schützt, fortgesetzt Versuche zur außerrechtlichen Aneignung der Vorzüge der Bauart Schmidt gemacht sind. Nachdem in Nordamerika eine Einigung erfolgt ist, taucht in Gent eine englische Lokomotive der Großen Zentralbahn mit einem „Robinson-Überhitzer" auf, der keinen Anspruch auf gleiche Würdigung wie die Entdeckungsfahrten des berühmten Namenvetters machen kann, indem er eine getreue Nachbildung des Schmidt-Überhitzers ist, von dem er sich nur durch die augenscheinlich minderwertige Befestigung der Überhitzerrohre mittels Einwalzens, statt mittels Flanschverschraubung in den Dampfsammelkästen unterscheidet. C. Gy.

— Eisenbahnen und Provinzstädte in Frankreich. In einem hübschen Reisebericht der „Köln. Ztg." über Pfingsttage an der Loire findet sich folgende das Eisenbahnwesen betreffende Stelle: Die erste Erfahrung über das, was Paris und was die Provinz bedeutet, macht der an die Loire reisende Fremde schon, bevor er in Orleans, seinem ersten Ziel, ausgestiegen ist. Denn hat er nicht sehr genau sein französisches, nach guter, alter Regel schwer übersichtliches und die wichtigsten Angaben meist wie ein Osterei versteckendes Fahrplanbuch studiert, so wird er unversehens sich plötzlich jenseits von Orleans befinden und bereits das alte Schloß von Blois zu seiner Linken auftauchen sehen, wo er glaubte, in einigen Minuten in Orleans zu landen. Das kommt nämlich daher, daß die Gesellschaft der Orleansbahn den Schienenstrang der Haupt- und Schnellzugslinien hübsch 3 km vor Orleans vorbeigeführt hat, damit ja die guten Bewohner von Orleans sich nicht des Glückes erfreuen, in direkter Verbindung mit Paris zu sein, noch die Pariser der gesunden Gymnastik entbehren, unmittelbar vor Orleans, bereits im Anblick der Türme seiner Kathedrale, aus dem Schnellzug in den Vorortzug umzuklettern, der sie nun in fünf Minuten Fahrzeit nach Orleans bringt. (Der Bahnhof Les Aubrais, der hier gemeint ist, liegt 2 km vom Bahnhof Orleans entfernt. Die Schriftl.) Aber gerecht ist die Bahngesellschaft gewesen. Denn damit die Bewohner von Tours sie nicht böswilliger Zurücksetzung beschuldigen können, hat sie es dort gerade so eingerichtet. Auch sie werden von den Schnellzügen der Linie Paris-Bordeaux oder Paris-Nantes an der 5 km entfernten Nebenstation, die sich Saint-Pierre-des Corps nennt, mit Verachtung beiseite liegen gelassen. Nur wer hübsch gemütlich, wie es sich für unsere der Beruhigung der Nerven so bedürftige Zeit gehört, den Bummelzug nimmt, um von Tours oder Orleans nach Paris oder umgekehrt von hier dorthin zu fahren, den befördert die Bahn auf geradem Wege von einem Prunkt zum andern. Jedenfalls ist aber diese Rückständigkeit ihrer Bahnverbindung ein Beispiel der himmlischen Geduld, womit sich der politisch sonst so umstürzlersche Franzose auch heute noch in Verkehrsverhältnisse und Verkehrsmittel ergibt, die andern politisch konservativen Nationen vorsintflutlich erscheinen und ihrem Einspruch längst zum Opfer gefallen sein würden. Freilich, in Frankreich sind die Eisenbahngesellschaften eine Macht, die gegen die Gelüste des Staates nach fortschrittlichen, aber für sie kostspieligen Verkehrsverbesserungen mit Erfolg die Dividenden ihrer Aktionäre zu verteidigen weiß.

— **Lötschbergbahn.** Der „Köln. Ztg." wird aus Bern, 23. Juni, gemeldet: Die Betriebseröffnung der Lötschbergbahn war unlängst auf den 1. Juli festgesetzt worden. Nun teilt die Leitung der Lötschbergbahngesellschaft mit, daß, mit Rücksicht auf die großen Anforderungen an die elektrischen Lokomotiven der Bahn, unmittelbar nach der Betriebseröffnung während einiger Wochen Probezüge auszuführen seien, bevor die Aufnahme des fahrplanmäßigen Betriebes erfolge. Die Leitung der Lötschbergbahn folgte, indem sie diese Verfügung traf, einem vom eidgenössischen Eisenbahndepartement geäußerten Wunsche.

Soeben kommt aus Bern die Drahtnachricht, daß das eidgenössische Eisenbahndepartement neuerdings die Eröffnung des Lokalverkehrs der Löt chbergbahn auf den 14. Juli, die Eröffnung des internationalen Verkehrs auf den 1. August festgesetzt hat.

Die Eröffnungsfeiern für die Lötschbergbahn haben am 19. Juni mit einem Besuche der Mitglieder der Bundesversammlung und des Bundesgerichtes begonnen. Allseitig wurde die Tatkraft und Opferwilligkeit des Kantons Bern anerkannt, der mit energischer Kraftanstrengung trotz vielfacher Hindernisse die Vollendung des großartigen Baues ermöglicht hat. Volle Anerkennung fanden auch die Einrichtungen für den elektrischen Betrieb der Bahn von Spiez bis Brig.

— **Die Bietschtalbrücke.** Die Berner Alpenbahn von Frutigen bis Brig weist unter den zahlreichen Kunstbauten verschiedene große Viadukte auf, unter denen die Bietschtalbrücke auf der Südrampe das bedeutendste und bemerkenswerteste Bauwerk ist. Die tief eingeschnittene Schlucht mußte überbrückt werden und wurde der zuerst vorgesehene steinerne Viadukt der unsicheren Gründung halber durch eine eiserne Brücke, die beidseitig auf Felsen gegründet ist, ersetzt. Die Brücke liegt in einem Halbmesser von 300 m; der zweigleisige Hauptbogen hat eine Stützweite von 95 m, an ihn schließt sich auf jeder Seite je ein Trapezträger von 35 m Stützweite an. Die Trapezträger ruhen auf dem Hauptbogen und den steinernen Widerlagern auf. Zur Rüstung der Brücke wurde ein eisernes Gerüst aufgestellt, das man, um gegen Feuersgefahr gesichert zu sein, statt eines Holzgerüstes vorsah. Die Zufuhr zu der Arbeitsstelle, die wegen der beidseitig angrenzenden Tunnel eine sehr beschränkte war, geschah durch die Dienstbahn, es mußten daher die Bestandteile der Brücke in der Reihenfolge der Montage zum Versand gebracht werden. Das Aufstellungsgerüst mit 330 Tonnen Gewicht Eisen und 200 cbm Holz wurde am 13. September 1911 begonnen und war am 14. Mai 1912 vollendet, an welchem Tage die Aufstellung der 900 Tonnen schweren Brücke begann, die Ende Januuar 1913 vollendet war. Hierzu dienten zwei Dampfderricks von 35 m Ausladung, die mit Dampfkraft betrieben wurden, und ein Laufkran auf dem Gerüst. Die Nietung geschah pneumatisch, von den 125 000 Nieten wurden auf der Baustelle 50,000 genietet. Die Eisenkonstruktion dieser Brücke wurde von der Firma A. Buss & Cie. ausgeführt.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen weisen an Betriebseinnahmen für den Monat Mai nach: Personenverkehr 7 265 000 Fr. (gleicher Monat des Vorjahres 6 826 608 Fr.), Güterverkehr 9 709 000 (10 050 926) Fr., verschiedene Einnahmen 390 000 (372 021) Fr., Einnahmen im ganzen 17 364 000 (17 249 556) Fr., an Betriebsausgaben 11 069 000 (11 246 712) Fr., daher Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 6 295 000 (6 002 843) Fr. Die Monate Januar bis und mit Mai ergeben: Betriebseinnahmen 80 757 493 (79 155 584) Fr., mehr 1 601 909 Fr., Betriebsausgaben 53 750 000 (50 628 963) Fr., mehr 3 121 037 Fr., Betriebsüberschuß 27 007 493 (28 526 620) Fr., weniger 1 519 127 Fr.

Nachdem die Berner Alpenbahngesellschaft durch Vertrag vom 26. Oktober und 21. November 1912 die Vereinigung mit der Thunerseebahn beschlossen hatte, war die Erteilung einer einheitlichen Konzession an die verschmolzene Gesellschaft nachgesucht worden. Diese wurde von der Bundesversammlung am 21. Juni gemäß dem Vorschlag des Bundesrates bewilligt. Während der erste Rückkaufstermin der Thunerseebahn auf das Jahr 1923 bestimmt war, gilt nun für das ganze Unternehmen der Termin der Lötschbergbahn (1943), auf welchen Zeitpunkt der Bund auf Grund des kapitalisierten Reinertrages zurückkaufen kann. Auf die vereinigte Bahn finden nunmehr einheitich die Taxen der Bundesbahnen Anwendung, mit Hinzurechnung von Bergzuschlägen, die gemäß dem Konkurrenzvertrag mit den Bundesbahnen berechnet werden; eine Ausnahme ist für die Strecke Spiez-Interlaken vorgesehen. Bezüglich der letztgenannten Linie wird der Bundesrat entscheiden, ob sie künftig als Haupt- oder Nebenbahn zu behandeln sei.

— **Englische Eisenbahnverwaltungen und ihre Arbeiter.** Bei einer Wahlrede, die der Kandidat der Arbeiterpartei in Crewe gehalten hat, hat dieser, obgleich er zu den Gründern der Gewerkschaft der Eisenbahner gehört, sehr gemäßigte Ansichten über die Forderungen der Arbeiter und die Mittel ausgesprochen, die ihnen zur Verfügung stehen, um ihre Forderungen durchzudrücken. Leider entsprechen diese Ansichten nicht denen der Mehrheit in den Vereinigungen der englischen Eisenbahnarbeiter, aber es läge im eigenen Interesse der Arbeiter, wenn sie die Leitung ihrer Vereinigungen lieber solchen Leuten anvertrauten, die das gute Einvernehmen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu fördern suchen, als solchen, die zur Verwirklichung ihrer häufig zu weit gehenden Forderungen Gewalt anwenden wollen. Der Redner erwähnte zunächst, daß das jetzige schiedsrichterliche Verfahren zur Schlichtung von Streitigkeiten zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihren Angestellten bei gutem Wilen auf seiten der ersteren — richtiger wäre es wohl gewesen, zu sagen: auf beiden Seiten — die Gewähr dafür bietet, daß die jetzt vorhandene Spannung zwischen beiden beseitigt wird. Das Recht zu streiken nimmt er allerdings für die Arbeiter in Anspruch, er vergleicht einen Streik aber mit einem Krieg, indem beide nur ein äußerstes Mittel sind. Wenn beide Parteien wirklich von dem Willen durchdrungen sind, Streitigkeiten beizulegen, dann müsse es stets gelingen, diesen letzten Ausweg zu vermeiden. Es gebe allerdings in den Gewerkschaften eine Strömung, deren Politik von dem Gedanken beherrscht werde, alles durch Einstellung der Arbeit zu erreichen. Daß eine solche Politik durchaus nicht immer zum Besten der Arbeiter dient, haben die Ereignisse der letzten Jahre mehr als einmal gezeigt. Die streitbare Richtung müsse lernen, daß ihre Waffe zweischneidig ist und auch dem, der sie anwendet, Verderben bringen könne. Wer über das Schiedsgerichtsverfahren vorschnell abfällig urteilt, ist weder unparteiisch noch wahrhaftig. Die Löhne bei den Eisenbahnen sind allerdings niedrig, aber man muß bedenken, daß auch die Eisenbahngesellschaften um ihr Dasein kämpfen müssen. Schließlich empfahl der Redner, das Schiedsgerichtsverfahren lieber auszubauen als es abzuschaffen, denn es sei das beste Mittel zur Erreichung des erstrebten Zieles, nämlich des achtstündigen Arbeitstages und eines auskömmlichen Lohnes.

— **Eisenbahnanschluß für die Insel Wight.** Es besteht die Absicht, den Solent, den Meeresarm, der die Insel Wight von England trennt, zu untertunneln und so eine Verbindung mit Hilfe einer elektrischen Eisenbahn zwischen Stokes Bay auf dem englischen Festlande und Ryde auf der Insel herzustellen. Dieser Pan ist schon wiederholt erwogen worden, bis jetzt ist es aber noch nicht gelungen, ihn durchzuführen.

— **Londoner Straßenunfälle.** Oberst Hellard, Vorsteher der Abteilung für den Londoner Verkehr des englischen Handesamts, gab vor einigen Tagen über die im hauptstädtischen Londoner Bezirk vorgekommenen Verkehrsunfälle vor dem Untersuchungsausschuß über den Motorverkehr die folgenden Zahlen an:

Jahr	Es wurden getötet	Personen verletzt
1904	155	10 000
1906	212	14 000
1908	326	16 000
1910	388	17 000
1912	537	20 000

In der Londoner City betrug 1904 die Zahl der tödlichen Unfälle 6, im verfossenen Jahre belief sie sich auf 24. Im Jahre 1904 wurden 1422 Personen verletzt; in den Jahren 1906 und 1907 waren es 1668, und im verflossenen Jahre belief sich die Zahl auf 1534. Zum Vergleich sei angeführt, daß auf den Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs im Jahre 1912: 1011 Personen im öffentlichen Verkehr getötet wurden, von denen 451 sich den Unfall selbst zuzuschreiben hatten (einschließlich der Selbstmorde); die Zahl der Verletzten belief sich auf 8700.

— **Die Privateisenbahnen und die Syndikate in Rußland.** Die Vertreter der großen Privateisenbahngesellschaften haben dem Vorsitzenden der Allerhöchst niedergesetzten Eisenbahnkommission, General Petrow, eine Denkschrift überreicht, in der die Tätigkeit der in Rußand bestehenden Syndikate einer sehr wenig günstigen Beurteilung unterzogen werden.

Ganz unverhüllt. so führen die Interessenten aus, sind in Rußland nachstehende Syndikate in Tätigkeit: Prodameta (Metall), Prodaparowos (Lokomotiven), Prodawagon (Wagen), Prowoloka (Draht), Produgol (Kohle), ferner das Zementsyndikat und das Ölsyndikat. Durch das Dazwischentreten der Syndikate sind die Eisenbahnen der Möglichkeit beraubt, mit den Fabriken unmittelbar in Beziehungen zu treten und die sich aus dem Wettbewerb ergebenden Vorteile zu genießen.

Da die Eisenbahnen nicht das Recht haben, ausländisches Material zu kaufen, sind sie den einheimischen Fabriken ausgeliefert, — sie müssen sich damit begnügen, was ihnen geliefert wird. Die Fabriken setzen sich über Lieferungstermine hinweg, da die Syndikate sich auf die Festsetzung von Vertragsstrafen nicht einlassen. Die Preise werden systematisch in die

Höhe getrieben, — sie stehen für einzelne Bedarfsartikel höher als die Preise für ausländische Artikel zuzüglich Zoll.

Die Eisenbahnen sind hiernach ganz in die Hände der Syndikate gegeben; um sich von dem unerträglichen Joch befreien zu können, schlägt die Denkschrift nachstehende Maßnahmen vor: Neuordnung des Bestellungsbureaus in dem Sinne, daß dieses Bureau nur für die Staatsbahnen arbeitet. Die Privatbahnen erhalten das Recht, frei ihre Bestellungen angeben und ihren Bedarf decken zu dürfen; die Gründung neuer Fabriken; die Eisenbahnen erhalten das Recht, eigene Kohlengruben, Brikettfabriken und Naphthabrunnen zu betreiben; die Eisenbahnen dürfen in Ausnahmefällen ausländische Bedarfsartikel erwerben.

Man darf annehmen, so meint unsere Quelle, die „Rigasche Börsenzeitung", daß dieser Notschrei einiges Aufsehen erregen wird. — Das mag zugegeben werden. Das bedeutet aber sehr wenig, wenn es nicht zur Folge hat, daß eine Änderung in dem bestehenden Zustand eintritt. Darauf kann aber kaum gehofft werden. Dazu sind die von den Syndikaten vertretenen Interessen viel zu groß und diese selbst viel zu mächtig, als daß daran gedacht werden könnte, daß sie das Feld räumen werden. Es wäre gewiß für die Allgemeinheit sehr viel gewonnen, wenn der Bezug ausländischer Waren den Privatbahnen gestattet werden würde. Aber auch daran kann im Ernst gar nicht gedacht werden, weil auf dem Ausschluß des ausländischen Wettbewerbes — vielleicht zum nicht geringen Schaden der russischen Industrie selbst — die vermeintliche Lebensfähigkeit dieser Industrie aufgebaut ist. Also die Gesuchsteller werden schwerlich irgendetwas Wirksames erreichen. m.

Fremde Erdteile.

— **Eine reine Privatbahn Chinas** — eine der wenigen, die es gibt — ist die Bahn, die von Shanghai südwärts über Kashing nach Hangchou führt und in welche sich zwei Aktiengesellschaften teilen. Die eine davon besitzt die Strecke Shanghai-Kashing, die andere die Strecke Kashing-Hangchou. Die erstere hielt kürzlich ihre sechste Jahresversammlung ab, wobei 250 Anteilhaber vertreten waren. Nach dem Geschäftsbericht, der verlesen wurde, betrugen die jährlichen Einnahmen 383 562 Dollar, der Überschuß 160 00 Dollar. Der Versammlung wurde der Vorschlag gemacht, in Shanghai eine Verbindungsbahn zur Shanghai-Nankingbahn zu bauen, worüber es aber zu keiner endgültigen Entscheidung kam. Die beiden Bahnhöfe liegen jetzt etwa 5 km voneinander entfernt. Auch die Frage, ob es ratsam wäre, den Betrieb in die Hände des Staates zu legen, wurde erörtert. Von den 250 Anteilhabern sprachen sich 227 dafür aus. Bisher hat man vergeblich darauf gewartet, daß der starke Teeverkehr von Hangchou nach Shanghai auf die Eisenbahn übergehen werde; er nimmt noch immer den Wasserweg. F. W.

— **Die Eisenbahnen von Französisch-West-Afrika.** Im Anschluß an die Angabe in Nr. 43 S. 713 d. Ztg. über die von der französischen Regierung beabsichtigte Aufnahme einer Anleihe von 160 Millionen Franken, die hauptsächlich dem Ausbau des westafrikanischen Eisenbahnnetzes dienen soll, ist noch mitzuteilen, daß die bei den Beratungen über die Anleihe ausgesprochenen Erwartungen über die guten finanziellen Aussichten der Kolonien und ihrer Eisenbahnen durch die im „Journal officiel de l'Afrique occidentale" veröffentlichten Einnahmen und Ausgaben dieser Bahnen in ihrem letzten Betriebsjahre bestätigt worden sind.

Die Finanzergebnisse sind folgende:

1. Eisenbahnen an der Elfenbeinküste (1911):

Einnahmen	1 130 878 Fr.
Ausgaben	752 820 „
Überschuß	378 058 Fr.

Betriebszahl 66,6 %.

2. Kayes-Niger (1911):

Einnahmen	2 686 020 Fr.
Ausgaben	1 906 431 „
Überschuß	779 589 Fr.

Betriebszahl 71 %.

3. Kayes-Ambidébi (1911):

Einnahmen	41 696 Fr.
Ausgaben	26 786 „
Überschuß	14 910 Fr.

Betriebszahl 64,2 %.

4. Thiès-Kayes (1911):

Einnahmen	1 222 234 Fr.
Ausgaben	832 680 „
Überschuß	389 554 Fr.

Betriebszahl 68,1 %.

5. Conakry-Niger (1911):

Einnahmen	4 472 342 Fr.
Ausgaben	2 369 875 „
Überschuß	2 102 467 Fr.

Betriebszahl 53 %.

Die erzielten Überschüsse werden zum größten Teil den Einnahmen im allgemeinen Budget der Kolonien zugerechnet.

— **Schutz der Lokomotivmannschaften gegen die Witterung.** Auf der kanadischen Pacific-Eisenbahn sind die Führerstände der Lokomotiven, um den Führer und Heizer vor den Unbilden des rauhen Winters jener Gegenden zu schützen, mit einer Abschlußwand versehen worden, die durch Federn gegen die Lokomotive angepreßt wird. Seitlich und oben sind bewegliche Teile an die Abschlußwand angelenkt, so daß trotz der Bewegungen, die Tender und Lokomotive gegeneinander ausführen, der dichte Abschluß dauernd gewährleistet ist. In der Wand ist eine zweiflügelige Tür vorgesehen, deren oberer Teil ebenso wie die oberen Füllungen der festen Wandteile verglast sind. Im unteren Teil der Wand ist eine Tür, durch die die Kohlen vom Tender in die Feuerung befördert werden.

— **Ein Schnellzug von zwei halbwüchsigen Burschen überfallen?** Dem „Berl. Lokal-Anz." wurde aus Neuyork, 19. Juni, folgendes gedrahtet: „Im Mittelpunkt der Vereinigten Staaten wurde gestern ein Eisenbahnraub versucht, der dem wildesten Westen „Ehre" gemacht haben würde. Auf einer weiten Ebene schwang jemand ein rotes Licht, und der Führer eines nächtlichen Schnellzuges von St. Louis nach Chicago, der seine Bahn gefährdet glaubte, hielt natürlich an. Sofort sprangen maskierte Männer auf die Lokomotive und zwangen den Lokomotivführer mit vorgehaltenem Revolver, die Lokomotive und den Gepäckwagen loszukuppeln, die andern Wagen stehen zu lassen und eine Meile weiter zu fahren. In sicherer Entfernung angelangt, machten sich die Räuber ans Werk, den Kassenschrank im Gepäckwagen zu sprengen, der, wie sie wissen mußten, 400 000 ℳ in bar enthielt. Inzwischen hatte aber der Schaffner den Zug verlassen und war nach einer benachbarten Farm geeilt, von der er nach Springfield, der Hauptstadt von Illinois, um Hilfe telephonierte. Zwei Stunden später langte ein Hilfszug, auf dem sich Polizisten, Bahnbeamte und Journalisten befanden, an. Die Räuber hatten mit fieberhafter Tätigkeit gearbeitet und die äußere Hülle des Kassenschrankes abgesprengt, aber das innere Stahlgehäuse wollte nicht nachgeben. Einer von ihnen stand Wache und hatte eine Anzahl Reisende „gefangen genommen", die ihre Neugier mit „aufgehobenen Händen" büßen mußten. Der Hilfszug sandte einen Polizisten und einen Reporter aus, um zu rekognoszieren. Aber sie wurden entdeckt und gezwungen, wie die anderen Gefangenen, die Hände zu erheben. Nun beschlossen die anderen Polizisten, den Ansturm zu wagen. Sie wurden mit Pistolenschüssen empfangen, und während sie verdutzt zurückwichen, gelang es den Räubern, in der Dunkelheit zu entkommen. Sie hatten 2000 ℳ erbeutet." Dieser Überfall hat nun, wie der „Lokal-Anz." kurz darauf mitteilt, eine tragikomische Aufklärung gefunden. Die Polizei hatte sofort mit Hunden die Spur der Verbrecher aufgenommen, die auch nach langer Jagd gefaßt werden konnten. Es handelt sich um zwei kaum dem Knabenalter entwachsene Burschen, die zwei Stunden lang ein Dutzend Zugbeamte und fünfzig Reisende in Angst und Furcht gehalten hatten. Die geraubte Summe wurde den Jünglingen wieder abgenommen, und außer einer zweistündigen Verspätung, der Panik unter Personal und Reisenden sowie dem Spott hat der Zug und seine Insassen keinen Schaden erlitten.

Wir geben vorstehende Darstellung ohne weitere Erläuterung wieder. Wieviel Wahres an der Sache sein mag, ist schwer zu erkennen. Jedenfalls erscheint sie echt „amerikanisch".

— **Die Zuverlässigkeit des elektrischen Betriebes.** Die Neuyorker Zentralbahn hat über die Störungen, die bei ihrem elektrischen Betrieb vorkommen, genaue Aufzeichnungen geführt und dabei festgestellt, daß diese Betriebsart sich durch große Zuverlässigkeit auszeichnet. Im Hudsonbezirk dieser Eisenbahn verkehren jetzt täglich 56 Züge, die aus mehreren Motorwagen mit Zugsteuerung bestehen; sie legen täglich gegen 11 300 Wagenkilometer zurück. Im Harlembezirk verkehren täglich 72 Züge mit gegen 12 600 Wagenkilometern. Im Neuyorker Hauptbahnhof der Gesellschaft beginnen und endigen täglich 525 Züge. Nach den Aufzeichnungen über die Regelmäßigkeit des Betriebes und die Betriebsstörungen hat jede elektrische Lokomotive 14 000 km und jeder Motorwagenzug 17 400 km zurückgelegt, ehe die Züge und Lokomotiven eine Minute unvorhergesehenen Aufenthalt wegen Störungen an der elektrischen Einrichtung gehabt haben. Bei den elektrischen Lokomotiven entfiel auf 16 550 km, bei den Motorwagenzügen auf 19 900 km zurückgelegten Weges eine Minute Aufenthalt wegen Störungen am mechanischen Teil der Zugausrüstung.

Eine Zusammenstellung, die die Art der verschiedenen Störungen und ihre Häufigkeit ersehen läßt, ist in „Engineering News" (Nr. 19 vom 8. Mai d. J.) abgedruckt.

Die elektrischen Betriebsmittel sind nunmehr seit mehr als 6 Jahren im Dienst. Im Jahre 1912 haben die Unterhaltungskosten der elektrischen Lokomotiven 8,9 ₰/km betragen, während in den Jahren 1910 und 1911 diese Kosten 8,35 und 8,0 ₰/km ausmachten. Bei den Motorwagenzügen kam auf das Wagenkilometer in den Jahren 1910, 1911 und 1912 ein Aufwand von 4,6, 5,5 und 2,8 ₰ für die Unterhaltung.

Bücherschau.

— **Wegweiser für die Verfrachter von Wagenladungen bei der Wagenbestellung.** Nach amtlichem Material bearbeitet von W. Kölble, Eisenbahnsekretär in Haslach (Baden), Kinzigtal. Druck von G. Kölble, Buch- und Steindruckerei in Karlsruhe. Preis 40 ₰.

Dieses mit Genehmigung der Großh. Generaldirektion der badischen Staatsbahnen ausgegebene, im Selbstverlage des Verfassers erschienene Hilfsmittel wird sicherlich für den praktischen Gebrauch von großem Nutzen sein. Wenn auch die regelmäßigen Verfrachter von Wagenladungsgütern wie Spediteure usw. im allgemeinen darüber unterrichtet sein werden, welche Wagenart für die zu verfrachtende Ladung geeignet und zugelassen ist, so wird doch ein erheblicher Teil der Verfrachter von Wagenladungen, zumal wenn es sich dabei abwechselnd um verschiedenartige Güter handelt, bei der Wagenbestellung über diesen Punkt im Unklaren sein und erst zeitraubende Erkundigungen einziehen müssen. Diesem Mißstand hilft der Wegweiser in geschickter Weise ab. Die Übersicht enthält in abgekürzter und doch erschöpfender Form die für die Wagenbestellung notwendigen Angaben über die Bauart der Wagen, z. B. die abgekürzte Wagenbezeichnung, die bei der Bestellung anzugeben ist, ferner Angaben über Ladefläche und Ladegewicht, über Maße der Seitenwände, Länge der Wagen, Beschränkungen in der Gestellung u. a. m. Die schon durch die Art des Drucks bewirkte Anschaulichkeit der Übersicht wird noch erhöht durch die Beigabe eines Bogens, der in sechs Abbildungen die Ansichten der meist verwendeten Wagen zur Darstellung bringt. In der Übersicht sind bei den einzelnen Wagenarten Hinweise auf die entsprechende Nummer der Abbildung angebracht. Außerdem gibt der Wegweiser noch die für die Gestellung großräumiger Wagen geltenden Grundsätze sowie die Verzeichnisse der in großräumigen bedeckten und offenen Wagen zu befördernden Güter wieder. — Den Verfrachtern ist hierdurch Gelegenheit geboten, sich für einen geringen Betrag ein wirklich brauchbares Hilfsmittel zu beschaffen.

— **Baedekers Schweiz.** 35. Auflage. Mit 77 Karten, 21 Stadtplänen und 14 Panoramen. Leipzig, Karl Baedeker, 1913. Preis 8 ℳ.

Die neue Auflage des bekannten Reisebuchs zeigt wieder alle Vorzüge, die ihm den ersten Rang unter den Schweizerführern gesichert haben: sorgfältigste Durcharbeitung und Ergänzung des Textes, Verläßlichkeit aller praktischen Angaben bis auf die neueste Zeit. — Die vorliegende Neuausgabe ist besonders ausgezeichnet durch die Berücksichtigung der neuen Verkehrswege, die immer weiter in das Herz der Gebirge eindringen. Von den zahlreichen neuen Bahnen wird sich das Hauptinteresse der meisten Reisenden zunächst auf die Jungfraubahn richten, die in einem besonderen Abschnitt mit einem Panorama vom Jungfraujoch ausführlich beschrieben ist. Neben ihr ist die zum 14. Juli dem Verkehr zu übergebende neue Lötschbergbahn von Spiez über Kandersteg nach Brig zu nennen, die eine direkte und hochinteressante Verbindung von Bern zur Simplonbahn und nach Mailand herstellt. Die neue Strecke der Rhätischen Bahn von Bevers nach Schuls-Tarasp, die zum 1. Juli d. J. eröffnet werden wird, bildet im Anschluß an die neue Straße von Martinsbruck nach Pfunds einen kürzeren und bequemen Zugang von Österreich her nach dem Engadin. Die westliche Strecke der Rhätischen Bahn ist vorläufig von Chur bis Disentis eröffnet. Von anderen, touristisch wichtigen Bahnen mögen hier noch die neue Ormontbahn von Aigle nach Les Diablerets, die Bahn Zweisimmen-Lenk, die Mittelthurgaubahn von Konstanz nach Wil, die Toggenburgbahn bis Neßlau, die Säntisbahn von Appenzell bis Wasserauen, die Bahn Altstätten-Gais genannt werden. Auch der Hochtourist wird, namentlich in Grindelwald, Zermatt, Saas, Chamonix und im Engadin, manches Neue finden. — Das reiche kartograpische Material wurde wieder durch drei neue Blätter (mittleres Engadin von Samaden bis Zernez, Umgebung von Schuls und eine neue Karte des Rigi) vermehrt. Die als praktisch bewährte Zerlegbarkeit des Buches in sieben Abteilungen wurde beibehalten; Leinwanddecken zum Hineinlegen der einzelnen Abschnitte sind durch alle Buchhandlungen zu beziehen.

Mitteilung der Schriftleitung.

Herr Sektionschef a. D. Dr. Freiherr v. Röll sieht sich zu unserem Bedauern infolge seiner Überlastung durch die mit der Herausgabe der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens verbundenen Arbeiten genötigt, seine seit länger als 15 Jahren geübte Tätigkeit als regelmäßiger Berichterstatter der Vereinszeitung für die österreichischen Eisenbahnangelegenheiten mit dieser Nummer einzustellen. Es ist uns ein Bedürfnis, ihm an dieser Stelle für den unermüdlichen Fleiß, die hohe Umsicht, Zuverlässigkeit und schriftstellerische Gewandtheit, die er bei seiner langjährigen Tätigkeit bewährte, herzlichen Dank zu sagen. Wir hoffen, unsere Leser auch ferner durch gelegentliche Arbeiten aus der ausgezeichneten Feder des Herrn v. Röll erfreuen zu können.

Eine Unterbrechung in der regelmäßigen Berichterstattung über die österr. Eisenbahnangelegenheiten wird hierdurch nicht eintreten, da Herr Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium Ladislaus v. Miller in Wien sich bereit erklärt hat, von der nächsten Nummer an diese Berichterstattung zu übernehmen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 18,56 km lange Strecke Schneidemühl-Jablonowo der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung der Strecke Schneidemühl-Czarnikau für den Gesamtverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Juni d. J. ist die Reststrecke Schneidemühl-Jablonowo der Nebenbahn Schneidemühl-Czarnikau (Goray) dem öffentlichen Verkehr übergeben und gleichzeitig die ganze Strecke Schneidemühl-Jablonowo-Czarnikau für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Km. 25,½ der Linie Zwittau-Skutsch, zwischen der Haltestelle Baumgarten-Ullersdorf und der Station Borowa neu errichtete Personenhaltestelle Ullersdorf ist am 29. Juni d. J. für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die an der Strecke Rogasen-Kreuz zwischen Krutsch und Lubasch gelegene Station Sagan-Goray ist am 1. Juni d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Gütern, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, sowie die Abfertigung von Tieren in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen.

Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franzbahn. Die bisher dem Personen- und Gepäckverkehr und Güterverkehr in Wagenladungen dienenden Stationen Alt Karstädt an der Strecke Ludwigslust-Dömitz zwischen Ludwigslust und Eldena und Hohen Mistorf an der Strecke Lalendorf-Malchin zwischen Teterow und Malchin werden auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut sowie von Leichen eingrichtet und zwar Alt Karstädt am 15. Juli, Hohen Mistorf am 1. Juli d. J. Ausgeschlossen sind lebende Tiere, Sprengstoffe, Fahrzeuge und Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Der Stückgutverkehr in der Haltestelle Ulrichsbrücke der Lokalbahn Reutte-Schönbichl-Reichsgrenze wird vom 1. Juli d. J. ab wieder aufgehoben werden. Die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Ulrichsbrücke beschränken sich demnach von diesem Zeitpunkte ab auf den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Zimony zwischen den Stationen Taksony und Kiskunlaczháza gelegene Station Délegyháza ist am 15. Juni d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Gegenstände, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 162 vom 19. Juni d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen (einschließlich der k. k. Staatsbahndirektionen), betreffend Übertragung des Verkaufs zusammengestellter Fahrscheinhefte an ein Reisebureau in Genf (abgesandt am 23. Juni d. J.).

Nr. I 164 vom 19. Juni d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Geschäftsordnung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 25. Juni d. J.).

Nr. I 166 vom 20. Juni d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen (einschließlich der k. k. Staatsbahndirektionen), betreffend den Nachtrag I des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 23. Juni dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Juli 1913 wird die Neubaulinie Limbach (Sa.)-Oberfrohna dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Der Betrieb erfolgt nach den in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen. Die Beförderungssätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit dem neuen Bahnhofe Oberfrohna werden auf diesem und den sonst beteiligten Stationen rechtzeitig bekannt gemacht. Als erster Zug befährt der vorm. 12 Uhr 08 Min. von Oberfrohna abgehende Personenzug 3735 die neue Linie, an der nur noch der Anschlußbahnhof Limbach (Sa.) liegt. Die Verkehrszeiten der Züge sind im Sommerfahrplan 1913 enthalten. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung für den Güterverkehr mit dem Bahnhofe Oberfrohna werden in den Binnen-Güter-Tarif Teil II Heft 2 Entfernungszeiger, III. Anhang aufgenommen. Auskunft hierüber erteilen alle Güterverkehrsstellen und unser Verkehrsbureau in Dresden-A., Wiener Str. 4 II.

Dresden, den 26. Juni 1913. (1726)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

2. Eröffnung von Stationen und Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September 1913 werden die Freiladeanlagen im neuen Essener Freiladebahnhof in Betrieb genommen und unter der Bezeichnung Essen Hgbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen von Essen Hbf. in die Tarife einbezogen. Am gleichen Tage wird die Station Essen Hbf. für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme des Ladungsverkehrs mit den angeschlossenen Werken geschlossen.

Gleichzeitig werden die Tarifbestimmungen für Essen dahin erweitert, daß im Falle der Überfüllung der Bahnhöfe in Essen-Rüttenscheid, Essen Segeroth oder Essen West der Eisenbahn das Recht zusteht, unter Anrechnung der jeweilig niedrigsten Fracht nach dem Bestimmungs- oder Entladebahnhof die zu entladenden Wagen, sofern sie einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung nicht unterliegen, in Essen Hgbf. entladebereit zu stellen. Dem Empfänger wird zugleich mit der Benachrichtigung über die Ankunft des Wagens mitgeteilt, daß er in Essen Hgbf. entladebereit gestellt wird.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 23. Juni 1913. (1727)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Nebenbahn Achern-Ottenhöfen.

Vom 1. Juli 1913 ab kann auf dem Haltepunkt Achern Stadt Gepäck- und Expreßgut abgefertigt werden. Auf den gleichen Zeitpunkt wird der Ausnahmetarif 2 des Binnentarifs geändert und erweitert. Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Karlsruhe, den 24. Juni 1913. (1724)
Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft
Vering & Waechter.
Betriebsabteilung Baden.

4. Güterverkehr.

**Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr.
Elsaß-Lothringisch-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.**

Ab 1. Juli 1913 erhält das Warenverzeichnis zum Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) eine neue Fassung. Soweit dadurch bei „Schlacken" eine Frachterhöhung eintritt, gilt diese erst vom 1. September 1913 ab.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 26. Juni 1913. (1749)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft R (Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe II —).

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 1. Juli 1913 wird die Station Cammin (Meckl.) des Direktionsbezirks Stettin in den Tarif aufgenommen.

Die Frachtsätze werden im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 25. Juni 1913. (1733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarife, Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. ab ist in den obenbezeichneten Kohlentarifen der Stationsname „Schoppinitz R. O. U. E." in „Schoppinitz Nord" abzuändern.

Kattowitz, den 21. Juni 1913. (1734)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 treten folgende, von unserm Verkehrsbureau und von den beteiligten Verwaltungen beziehbare Nachträge in Kraft: Nachtrag VIII zum Heft 1 (Preis 10 ₰), Nachtrag XIII zum Heft 2 (Preis 45 ₰), Nachtrag X zum Heft 14 (Preis 10 ₰). Die Nachträge enthalten verschiedene Änderungen und Ergänzungen. Durch den Nachtrag XIII zum Heft 2 treten ab 1. Juli und 1. Oktober 1913 sowie 1. Januar 1914 auch Frachterhöhungen ein, über die unser Verkehrsbureau auf Anfrage Aufschluß erteilt. Die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 für Kalziumkarbid ab Biel, Visp, Luterbach und Siders treten mit 30. September 1913 ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, den 23. Juni 1913. (1744)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Fleisch von frischgeschlachtetem Vieh (Tarif 2 h).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 ist die Hildesheim - Peiner Kreis-Eisenbahn dem Tarif mit Beschränkung auf den direkten Verkehr beigetreten.

Berlin, den 25. Juni 1913. (1728)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. Juli 1913 tritt ein Nachtrag 29 in Kraft. Er enthält Änderungen des Vorworts und der Abschnitte B, D 7 und H.

Berlin, den 25. Juni 1913. (1729)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird zum Heft C 2 der Nachtrag 10 (Preis 5 ₰) herausgegeben. Er enthält einen neuen Ausnahmetarif 23 für frisches Obst (Äpfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschen, Kirschen und Beeren) in Ladungen von 5 und 10 t gültig für den Verkehr der preuß.-hess. Staatseisenbahnen, oldenburgischen Staatsbahnen und der Militärbahn und einen neuen Ausnahmetarif S 20e für Bier zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern von einigen rheinisch-westfälischen Stationen nach den Nordseehäfen. Ferner wird der Ausnahmetarif S 7a auf Marmor roh, roh behauen ausgedehnt. Einbezogen werden in den Ausnahmetarif 3 Hachelbich und in den Ausnahmetarif 3 e Wipperfürth.

Der Nachtrag ist durch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz zu beziehen.

Berlin, den 26. Juni 1913. (1730)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Ab 1. September 1913 werden auf Seite 63, 64 und 71 des Tarifs, Teil II in den nachstehenden Klassen- und Ausnahmetarifen die Frachtsätze für Friedrichshafen, Niederbiegen und Ravensburg, wie folgt, geändert:

Zwischen Triest und	Eil-			Fracht-				A. T. 11 h	A. T. 11 k
	Stückgut							Olivenöl	
	a	b	c	I	II	III	IV	5 t	10 t
	Centimes für 100 kg								
Friedrichshafen	1504	1034	—	623	554	544	424	343	286
Niederbiegen	—	—	—	655	—	—	—	—	—
Ravensburg	—	—	—	648	—	—	—	—	—

Ferner sind auf Seite 182, 187 und 188 des Haupttarifs, dann auf Seite 25 des Nachtrags IV die Entfernungen für diese Stationen, wie folgt, zu ändern:

Von oder nach	Verwaltungsbezirk	Triest	Fiume	Pola	Rovigno
		Kilometer			
Friedrichshafen	Wür	757	795	895	885
Niederbiegen	Wür	781	819	919	909
Ravensburg	Wür	776	814	914	904

München, den 24. Juni 1913. (1745)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bad.-pfälz. Gütertarif.
Auf 1. Juli 1. J. wird die pfälzische Station Kindsbach in den A.-T. 2 h (Sand) des Tarifheftes Nr. 281 aufgenommen. Die Frachtsätze sind aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.
Karlsruhe, den 25. Juni 1913. (1742)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Pfälzischer Expreßguttarif.
Die pfälzische Station Kaisersmühle ist geschlossen worden, die Frachtsätze sind daher zu streichen.
Karlsruhe, den 24. Juni 1913. (1743)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Juli 1913 werden die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 4 a (Staubkalk usw.), 5 (Steine usw.), 7 (Eisenerz), 13 (Blei), 26 und S 11 (thüringische usw. Waren), S 8b (Rohblei usw.) geändert und ergänzt. Soweit hierdurch bei den Ausnahmetarifen 2 und 7 für Schlacken Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. September 1913 an. Näheres ist aus dem preuß-hess. Tarif- und Verkehrsanzeiger und unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, am 26. Juni 1913. (1739)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn — Sächsische Staatseisenbahnen.
Am 1. Juli 1913 treten Änderungen und Ergänzungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 (Steine aus Naturgestein usw.) ein. Soweit durch die neue Fassung der Tarifstelle „Schlacken" des Ausnahmetarifs 2 Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. September 1913 an. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch - hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu ersehen, auch geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Dresden, den 26. Juni 1913. (1740)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Am 1. Juli 1913 tritt Nachtrag IV zum Tarif, Teil II, Heft A vom 1. April 1911 (Kilometerzeiger zu den Heften 1, 2, 3 und 4) in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Kilometer-Schnittafel A. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen erhältlich.
Dresden, am 26. Juni 1913. (1741)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tfv. 1100 Heft 1 und 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, östliches Gebiet, sowie mittleres, nord- und südwestliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ab sind die obengenannten Tarife wie folgt zu berichtigen:
a) Heft 1 und 2.
Auf Seite 2 ist der Vermerk: „Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die nachstehenden Frachtsätze erst vom 1. November 1913 ab" zu streichen.
Der Stationsname „Schoppinitz R. O. U. E." ist allgemein durch „Schoppinitz Nord" zu ersetzen.
b) Heft 1.
Der Stationsname „Schoppinitz O. S. E." ist auf den Seiten 156—159 durch „Schoppinitz Süd" zu ersetzen.
c) Heft 2.
Der Stationsname „Britz (Stn)" ist auf den Seiten 22—25 durch „Britz (Kr. Angermünde) (Stn)" und der Stationsname „Elmen-Salze (Mg)" auf den Seiten 38—41 durch „Groß Elmen-Salze (Mg)" zu ersetzen.
Kattowitz, den 21. Juni 1913. (1735)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.
Am 1. Juli 1913 treten Änderungen und Ergänzungen der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif) und 5 (Steine aus Naturgestein usw.) ein. Soweit durch die neue Fassung der Tarifstelle „Schlacken" des Ausnahmetarifs 2 Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. September 1913 an. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.
Dresden, den 26. Juni 1913. (1737)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Vom 1. Juli 1913 an erhalten die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 4 (Düngekalktarif), 5 (Steine), 7 (Eisenerz) und 26 (thür. Waren) eine teilweise geänderte Fassung. Soweit hierdurch bei den Ausnahmetarifen 2 und 7 für Schlacken Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. September 1913 an. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, am 26. Juni 1913. (1738)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für den Verkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn, Heft 15 vom 1. Juli 1905.
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Ausnahmetarif 11 a (Eisenerze usw.) folgende Frachtsätze eingeführt:
von Rodingen franz. Grenze nach Bobrek = 14,26 ℳ, Borsigwerk = 14,16 ℳ, Morgenroth = 14,26 ℳ für 1000 kg.
Straßburg, den 23. Juni 1913. (1736)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 werden folgende Nachträge herausgegeben
1. zu Heft C 2 Nachtrag 9 (Preis 10 ₰),
2. zu Heft C 2 c Nachtrag 8 (Preis 10 ₰).
Die Nachträge enthalten neben bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen
a) Änderung der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2, 2 g, 2 h, 4 a, 5, 5 g, 7, 7 b, 7 e, 7 f, 8, 9, 9 a, 9 s, 13, 13 a, 13 b, 13 c, S 4 a, S 5, S 5 s, S 5 t, S 8, S 8 a, S 8 b, S 8 c und S 17.
b) Aufnahme der Stationen Arnswalde und Gnesen in den Ausnahmetarif 4 a, Brietscht in den Ausnahmetarif 5 a, Cöln Eifeltor in den Ausnahmetarif 5 o, Niendorf (Ostsee) in den Ausnahmetarif 9, Drolshagen, Hützemert, Mülheim (Rhein) Nord, Oberwiehl, Schwenke und Westhofen (Westf.) in die Ausnahmetarife 9, 9 s, S 5, S 5 s und S 5 t, Schwenke in den Ausnahmetarif 9 a, Mochbern in die Ausnahmetarife 9 s und S 5 s, Maltsch in die Ausnahmetarife S 4 und S 4 a, Sande in die Ausnahmetarife S 5 s, S 5 t, S 8, S 8 b und S 8 c, Neuß in die Ausnahmetarife S 8, S 8 b und S 8 c, Flensburg in den Ausnahmetarif S 11, Ausdehnung der Ausnahmtarife 14, 14 a und S 2 auf die Mühlhausen-Ebeleber Eisenbahn und S 2 auf die Braunschweig-Schöninger und Aschersleben-Schöninger Eisenbahn.
c) Streichung der Versandstationen Bernburg, Egeln, Eickendorf, Hadmersleben, Helmstedt und Westerhüsen-Salbke aus dem Ausnahmetarif 4 a (Abteilung Kalkasche).

d) Beseitigung der Umbehandlungen in Woldegk bei Anwendung des Ausnahmetarifs 9.
e) Aufhebung des Ausnahmetarifs S 7.

Erhöhungen und sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen gelten, insofern nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, erst vom 1. September 1913 ab.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1913. (1731)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 werden die Stationen Niendorf (Ostsee) der Lübeck-Büchener Eisenbahn und Hohen Mistorf der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, am 15. Juli 1913 die Station Alt Karstädt der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Staats- und Privat-Gütertarif einbezogen. Nähere Angaben hierüber enthält der nächste Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 — soweit Erhöhungen hiermit verbunden sind, vom 1. September 1913 — treten ferner in den Heften A, B I und B II des genannten Tarifs Änderungen und Ergänzungen in Kraft, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juni 1913. (1732)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Hervest-Dorsten als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 14 für rohe Baumwolle usw. aufgenommen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft. (1723)

Münster (Westf.), 21. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Ellrich in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus als Versandstation aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 24. Juni 1913. (1718)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 wird die Station Neustadt (Orla) des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 21. Juni 1913. (1719)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Tarifheft 2.

Am 1. Juli 1913 treten ein neuer Ausnahmetarif 66 D (Pflastersteine aus Naturgestein, roh, unbearbeitet; Schotter, ausgenommen Marmorschotter) in Mark- und Kronenwährung, ferner neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 60 (Porzellanerde), 69 (Talk), 88 A (Düngemittel), 88 C (Kalk, gebrannter, zu Düngezwecken), 91 C (Petroleum — Benzin), 93 (Eisen, Stahl usw.) und 117 (Scherben) in Markwährung in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 25. Juni 1913. (1721)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

In den Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2, wird vom 1. Juli 1913 an die an der neuen Linie Limbach (Sa.)-Oberfrohna gelegene Station Oberfrohna einbezogen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.

Dresden, den 25. Juni 1913. (1720)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verkehr.

Ab 1. Juli 1913 werden in das Tarifheft 7 Petroleumfrachtsätze für Dottingen-Klingnau und in das Heft 12 Getreidefrachtsätze für Rüschlikon aufgenommen. Außerdem wird mit 1. Juli 1913 das Warenverzeichnis der Abt. II des Tarifheftes 12 durch Aufnahme des Artikels „Dari (Darisamen)" ergänzt. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 23. Juni 1913. (1712)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Am Tage der Betriebseröffnung der Strecke Frutigen-Brig treten folgende Nachträge zu den gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifen in Kraft:

XIII. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 6 (Getreide usw.),
IV. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 7 (Wein),
IX. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 14 (Düngemittel),
IX. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 18 (Holz),
VIII. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 19 (Steine),
XI. Nachtrag zum Ausnahmetarif No. 20 (Kohlen).

Die Nachträge enthalten neben anderen Ergänzungen und Änderungen hauptsächlich die Frachtsätze für die neue Linie sowie die bereits angekündigten teilweise erhöhten neuen Frachtsätze für die Stationen der bisherigen Thunerseebahn, Spiez-Frutigen-, Spiez-Erlenbach- und Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und der Berner Oberland-Bahnen. Die Erhöhungen betragen für die bad.-schweizerischen Übergangsstationen bis zu 6 Centimes für 100 kg. Die Nachträge sind bei unserem Verkehrsbureau käuflich.

Karlsruhe, den 23. Juni 1913.
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen. (1711)

Gütertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenbahnen im Privatbetrieb.

Ab 1. Juli 1913 wird der für die bad. Staatseisenbahnen bestehende Ausnahmetarif für Zucker zur Bienenfütterung auf den Verkehr mit den bad. Privatnebenbahnen ausgedehnt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 24. Juni 1913. (1713)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Ab 1. Juli 1913 wird der Ausnahmetarif 5 b für Dolomitbruchsteine usw. durch Aufnahme der bayerischen Station Schneeberg b. Amorbach ergänzt. Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

München, 24. Juni 1913. (1714)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E. r. d. Rh.

Ost - Mitteldeutsch - Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Hohen Mistorf und mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 die Station Alt Karstädt in das Tarifheft 2 einbezogen. Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 4 a (Kalkasche usw.), 5 (Steine usw.), 7 (Eisenerz usw.), 9 (Eisen und Stahl usw.), 9 s (Eisen und Stahl usw.), 13 (Rohblei), 13 a (Blei usw.), 13 b (Zink usw.), S 5 (Eisen und Stahl usw.), S 5 s (Eisen und Stahl usw.), S 5 t (Eisen und Stahl usw.), S 11 (thüringer usw. Waren) geändert und die Ausnahmetarife 1 und 10 des Tarifheftes 1 durch Aufnahme von Schnittfrachtsätzen für eine Anzahl Stationen ergänzt. Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1913 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 22. Juni 1913. (1705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1297. Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr.

Mit Ablauf des 31. August 1913 wird der Oberschlesisch-Rumänische Kohlenverkehr Ausnahmetarif vom 1. Juli 1910 samt den im Verfügungswege getroffenen Maßnahmen zu diesem Tarife aufgehoben. Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) von Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz nach Rumänien ein neuer Ausnahmetarif eingeführt. Abdrücke des neuen Tarifs sind vom 1. Juli d. J. ab bei den beteiligten Endverwaltungen zum Preise von 0,45 Mark = 0,55 Fr. erhältlich. Der neue Tarif enthält durchweg Erhöhungen der Frachtsätze für Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks.

Die Versandstationen und Gruben sind teilweise umnummeriert und die Grubenbezeichnungen zum Teil abgeändert worden.

Neu einbezogen worden sind die Empfangsstationen Braila doc/port, Bucuresti Filaret, Galati doc/port und Jasi Intrepozite.

Kattowitz, den 19. Juni 1913. (1706)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der Gemeinschaft der Deutschen Eisenbahnen und der beteiligten österreichischen, ungarischen und rumänischen Bahnen.

Kohlenverkehr von Stationen des Saargebiets und den Rheinumschlagsplätzen nach Frankreich.

An Stelle des Kohlentarifs Nr. 11 vom 1. Oktober 1908 ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 ein neuer Kohlentarif Nr. 8 mit ermäßigten Frachtsätzen herausgegeben. Preis 70 ₰.

Saarbrücken, den 24. Juni 1913. (1707)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird der Nachtrag 3 herausgegeben. Er enthält:

a) Bestimmungen über die Beförderung von Arzneimitteln;
b) Tarifentfernungen für die Stationen Alt Karstädt und Hohen Mistorf, die bisher als Ladestellen nur dem Wagenladungsverkehr dienten und am 1. Juli (Alt Karstädt vom 15. Juli) auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet werden;

c) Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 (Holztarif), 2 (Rohstofftarif) und 3 für Steine zum Wegebau.

Der Nachtrag (Preis 10 ₰) ist bei den Güterabfertigungen zu haben.

Schwerin, den 18. Juni 1913. (1709)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Henkenhagen b. Ruhnow in den Ausnahmetarif 5 W für Pflastersteine und Schlackenpflastersteine zum Wegebau als Versandstation aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, den 23. Juni 1913. (1708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-südfranzösischer Verband (Verkehr mit den Orléans- und Midibahnen). Nr. 789 I des deutschen Tarifverzeichnisses.

Am 1. Juli 1913 tritt der Nachtrag III in Kraft. Er enthält u. a. einige Frachterhöhungen, zahlreiche Frachtermäßigungen, die Aufnahme der Stationen Straßburg-Neudorf und Straßburg Rheinhafen in gleichem Umfang wie Straßburg (Els.) Hbf., eine erweiterte Ausgabe des Ausnahmetarifs 3 § 5 für Äpfel und Birnen in loser Schüttung von mindestens 10 t sowie die Neuaufnahme mehrerer deutscher Stationen in den Ausnahmetarif 22 § 1 für Kali. Die bisherigen 5 t Frachtsätze für Äpfel und Birnen in loser Schüttung werden ohne Ersatz aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die früheren Frachtsätze noch bis Ende August in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 0,20 ℳ für das Stück bei unserm Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) erhältlich.

Straßburg, den 20. Juni 1913. (1710)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Fluß-Verkehr.
Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Donau-Umschlags-Verkehr.
Tarif für den Rumänisch-Bulgarischen Donau-Umschlags-Verkehr.

Wegen der mit seiner Beförderung für Schiffe u. Ladung verbundenen Gefahren wird Chlorkalk in den oben bezeichneten Verkehren nicht zum Transport angenommen.

Wien, im Juni 1913. (1746)
Süddeutsche
Donau - Dampfschiffahrt - Gesellschaft,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Internationaler Personen- und Gepäckverkehr über Sibirien und Suez.

Am 18. Juni/1. Juli 1913 wird der Tarif für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr mit Ostasien, China und Japan über Sibirien und Suez eingeführt, durch den für die preußischen Staatsbahnen Rundreisefahrkarten 1. und 2. Klasse nur für Erwachsene Bremen-Schanghai - Bremen und Hamburg-Schanghai-Hamburg geschaffen werden. Die Ausreise kann auf dem See- oder Landwege erfolgen. Gepäck wird für die Land- und Seestrecke besonders abgefertigt. Fahrkarten werden zunächst nur über Alexandrowo/Kalisch—Wladiwostock-Schanghai-Suez oder umgekehrt aufgelegt und durch die Fahrkartenausgaben Bremen, Bremen Cook, Hamburg Hbf., Hamburg D und Hamburg A. R., sowie den Norddeutschen Lloyd verkauft.

Der Tarif kann von dem Geschäftsführenden Direktor der internationalen Verkehre russischer Eisenbahnen in St. Petersburg, Kleine Stallhofstraße 1/3, bezogen werden.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 21. Juni 1913. (1715)
Königliche Eisenbahndirektion,
als berichterstattende Verwaltung.

Die mit unserer Bekanntmachung vom 8. Mai d. J. bekanntgegebenen Tarifänderungen im Personen- und Gepäckverkehr, bedingt durch die infolge Neuerrichtung des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Friedberg (Hess.) eintretenden Gleisverlegungen, treten erst am 1. August 1913 in Kraft, weil die Inbetriebnahme des neuen Friedberger Bahnhofs bis zu dem genannten Zeitpunkt verschoben ist. (1722)

Frankfurt (Main), 22. Juni 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Preußisch-Hessischen Staatsbahn-Direktionen.

Süddeutsch - niederländischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli d. J. erscheint der 1. Nachtrag. Er enthält neben einer Anzahl neuer Verbindungen auch erweiterte Wegevorschriften im Verkehr mit pfälzischen und elsässischen Stationen sowie mit Basel.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 21. Juni 1913. (1717)
Königlich Preußische u. Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Fahrtvergünstigung zum Besuche der Adria-Ausstellung in Wien.

Aus Anlaß der Adriaausstellung in Wien werden auf den preußisch-hessischen Stationen Berlin Ahf. und Stadtbahn, Bremen, Breslau Hbf., Cöln Hbf., Elberfeld Hbf., Frankfurt (Main) Hbf., Halle (Saale), Hamburg-Altona, Hannover, Kattowitz, Magdeburg Hbf., Mainz Hbf. und Wiesbaden in der Zeit vom 1. Juli bis einschl. 31. August d. J. neben den bestehenden Fahrkarten nach Wien auch Rückfahrkarten ausgegeben. Mit den Rückfahrkarten, die 30 Tage gelten, ist auf den österreichischen Strecken eine Preisermäßigung von etwa 30 % verbunden, außerdem wird auch eine „Anweisung" mit verabfolgt, die zum einmaligen Besuche der Ausstellung berechtigt und an den Ausstellungskassen gegen eine Eintrittskarte umzutauschen ist. Kinder von 4—10 Jahren zahlen die Hälfte. Im übrigen finden die Bestimmungen des gewöhnlichen Verkehrs bei der Hin- und Rückfahrt Anwendung.

Halle (Saale), 23. Juni 1913. (1716)
Königliche Eisenbahndirektion
zugleich namens der anderen Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von gußeisernen Wasserleitungsrohren für die Wasserstation auf Bahnhof Thorn Hbf. soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 24. Juli 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 10 Wochen. Es werden nur die Angebote solcher Lieferanten berücksichtigt, welche die Rohre im eigenen Betriebe herstellen.

Bromberg, den 20. Juni 1913. (1725)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 550 Stück Zinkeimern, 120 Stück Waschbecken, 30 Stück Kohlenkasten und 2000 Stück Steinschlaggabeln ohne Stiel für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. Juli 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, Proben bis spätestens zum 15. Juli 1913 an das Betriebsmaterialien-Hauptmagazin in Berlin Ostbahnhof einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (Briefmarken ausgeschlossen) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. August 1913.

Berlin, den 21. Juni 1913. (1747)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Unsere gegenwärtigen Vorräte an Altmaterial
als Stahlschienen, Stuhlschienen, stählerne Weichenzungen, Herzstücke aus Hartguß, Eisenblechschrott, Eisenblech, Gußeisen, Schmelzeisen, Federstahlabfälle, Gußstahlradreifen, Satzachsen, (Radsätze), Stahlgußbremsklötze, eiserne und stählerne Drehspäne, Lokomotivkessel mit Feuerbuchse, Kupfer, Kupferspäne, Rotgußspäne, Messingabfälle, Zink, Zinkschlamm, Polster- und Plüschabfälle, Gummiabfälle usw. sowie eine Gleiswage von 30 t Wägefähigkeit und 6 m Brückenlänge mit Zubehör, zusammen rund 62 Doppelladungen,
werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von der hiesigen Kanzlei bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluß der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum
22. Juli d. J., mittags 12 Uhr,
an uns einzureichen. (1748)

Schwerin (Meckl.), den 25. Juni 1913.
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 50. | 2. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Dienst- und Ruhezeiten.

(Schluß aus Nr. 49.)

Im Rahmen der dargelegten allgemeinen Anordnung bringen nun die neuen Bestimmungen folgende wesentliche Ermäßigungen der dienstlichen Beanspruchung:

I. Die Höchstdauer der einzelnen Dienstschicht, die bisher auf 16 Stunden ausgedehnt werden durfte, ist auf 15 Stunden eingeschränkt, und dies Maß soll auch nur bei einfachen Verhältnissen gelten, während im normalen Betriebe auch die einzelne besondere Dienstschicht nur bis zu 14 Stunden reichen darf. Einfache Verhältnisse im Sinne der Bestimmungen liegen dann vor, wenn der Dienst nur geringe Anforderungen an die Arbeitskraft oder die Verantwortlichkeit des Personals stellt, insbesondere wenn längere Pausen oder reichliche Zeiten bloßer Dienstbereitschaft in die Dienstschicht fallen. Die angegebenen Grenzen stellen aber nur das Höchstmaß fest, das auch im besonderen Einzelfall bei der planmäßigen Verteilung des Dienstes innegehalten werden muß. Daß die Dienstschichten im allgemeinen schon wegen des regelmäßigen Dienstwechsels kürzer sind, ist bekannt. Man hat es indessen für richtig gehalten, noch ausdrücklich anzuordnen, daß innerhalb jener Grenzen die Dienstschichten den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen und um so kürzer zu bemessen seien, je anstrengender die Beschäftigung ist und je weniger sie durch ausgiebige Pausen unterbrochen wird, und daß auch die zeitliche Lage des Dienstes, insbesondere das Maß und die Art des zu leistenden Nachtdienstes, bei der Bemessung der Dienstschichten zu berücksichtigen sei. Wie sich die Durchführung dieser Sätze in der Praxis gestalten wird, soll nachher bei der Erörterung des Dienstmaßes noch erwähnt werden. Es kommt hier zu sehr auf die Eigenart der tatsächlichen Verhältnisse und auf die reale Wirklichkeit des Lebens im einzelnen Falle an, als daß eine genauere bestimmungsmäßige Anordnung, wie man sie gern getroffen hätte, möglich gewesen wäre.

II. Die Ruhetage sind im Zeitmaße wesentlich erweitert und der Zahl nach vermehrt. Ruhetage sind Ruhezeiten, d. h. von Dienst und Dienstbereitschaft freie Zeitabschnitte, die aber nicht bloß, wie die Ruhezeiten im regelmäßigen Dienstwechsel, nach einer Dienstschicht die notwendige Ruhe für den neuen Dienst gewähren, sondern darüber hinaus noch eine freie Zeit für die Erholung bieten sollen. Als Gesamtmaß eines solchen Ruhetages galten bisher 24 Stunden. Vielfach hatten allerdings die einzelnen Staatsbahnverwaltungen bereits in besonderen Fällen, z. B. nach sieben aufeinanderfolgenden Nachtdienstschichten, längere Ruhetage angeordnet. Aber die Regel bildeten noch jene 24 Stunden, gegen deren knappe Bemessung oft eingewandt wurde, daß ein großer Teil dieser Stundensumme ohnehin durch den nach dem Dienste notwendigen Schlaf verbraucht werde, also nur eine verhältnismäßig beschränkte Zeitspanne für eigentliche Erholung übrig bleibe, die dabei noch durch die Vorbereitung auf den neuen Dienst eingeengt werde. Man hat diesen Erwägungen Rechnung getragen und das Maß der 24 Stunden auf 32 Stunden, d. h. um diejenigen 8 Stunden verlängert, die zunächst zum Ausruhen nach dem vorhergegangenen Dienst verwandt werden müssen. so daß dann also noch 24 freie Stunden für die Erholung verbleiben. Ferner sind die Ruhetage auch noch vermehrt. Während bisher monatlich 2 Ruhetage zu 24 Stunden gewährt wurden, wobei unter einfachen Verhältnissen, insbesondere auf Nebenbahnen, sogar ein solcher Ruhetag genügen sollte, sind jetzt allgemein 2 Ruhetage zu 32 Stunden vorgesehen, mit der Maßgabe, daß dem Stations- und dem Zugpersonal, das in regelmäßigem Wechsel Nachtdienst leistet, noch ein dritter Ruhetag gewährt wird. Wo es betrieblich zweckmäßig ist, können an die Stelle eines dieser drei Ruhetage — aber nur eines — auch 2 gekürzte Ruhetage von mindestens je 24 Stunden treten, was dem Personal zumeist wohl auch erwünscht sein wird. Die Ruhetage sollen in möglichst gleichmäßigen Abständen angeordnet werden, und damit die Mindestzahl auf alle Fälle gewahrt werde, ist jetzt auch noch ausdrücklich bestimmt, daß Ruhetage, die etwa entgegen dem Dienst-

plane infolge von Betriebsunregelmäßigkeiten ausfallen sollten, nachgewährt werden müssen.

Die planmäßigen Ruhetage auch beim Zugpersonal grundsätzlich auf Sonn- und Feiertage zu legen, wie dies vielfach begehrt wurde, ist nach Lage des Eisenbahnbetriebes ausgeschlossen. Schon die Vorschrift der neuen Bestimmungen, daß, soweit möglich, ein Drittel so geordnet werde, wird hier kaum ohne einige Schwierigkeit ausgeführt werden können; sie bietet wenigstens einen billigen Ausgleich. Beim stationären Personal fallen die Ruhetage naturgemäß zumeist auf Sonn- und Feiertage.

III. Die bisher erörterten Bestimmungen über Dienstschichten, Ruhezeiten und Ruhetage stellen immer erst Höchst- und Mindestgrenzen im gegebenen Falle dar. Sie werden entscheidend ergänzt durch die Bestimmungen über das Dienstmaß, das die gesamte Beanspruchung innerhalb eines gewissen Zeitraumes bezeichnet. Künftig wird dieses Dienstmaß nur noch — aus praktischen Gründen — beim Bahnbewachungspersonal nach Tagen, bei allen anderen Betriebsbeamten nach einer Monatssumme berechnet, die hinter der gedachten Summe von lauter Höchstschichten zurückbleibt. Damit ist von selbst die rechnerische Regel gegeben, daß den an die Höchstgrenze heranreichenden Dienstschichten andere um so geringere Schichten entsprechen müssen. An sich ist das tatsächlich nichts neues; die bekannten Klagen des Lokomotivpersonals, die allemal unter Verschweigung der milden Dienstschichten nur die zufälligen strengen hervorhoben, dienten nur dazu, das Bild zu verzerren. Das Dienstmaß bedeutet je nach seinem rechnerischen Zeitraum einen Durchschnitt, ein arithmetisches Mittel für die einzelnen Abschnitte des Zeitraumes. Wenn es künftig nicht mehr nach der Tagesdienstschicht, sondern in der Monatssumme ausgedrückt wird, so soll damit wohl auch der irrigen Behauptung entgegengetreten werden, der „papierene" Dienstplan widerspreche der planmäßigen Wirklichkeit, weil angesichts des bekanntgegebenen Tagesdurchschnittes das Personal „sich seine Ruhetage erst durch vermehrte Dienstleistung an den Arbeitstagen verdienen müsse". Das war natürlich auch nach den alten Bestimmungen schon verkehrt. Denn auch der Tagesdurchschnitt war bisher ein Durchschnitt aller aufeinanderfolgenden Tage, also auch mit Einrechnung der Ruhetage. War bisher z. B. ein Tagesdurchschnitt von 11 Stunden angeordnet, so bedeutete das rechnerisch ohne weiteres, daß bei Ausschaltung der Ruhetage der eigentliche Arbeitstag durchschnittlich 12 Stunden erfordere. Das war in der Rechnung bedacht, und die Kritik brauchte sich zu dieser Feststellung nicht das falsche Ansehen zu geben, eine neue Weisheit gefunden zu haben.

Beim Zugpersonal ist nun das Dienstmaß in den neuesten Bestimmungen derart herabgesetzt worden, daß für das Zugbegleitpersonal, das bisher allgemein einen Tagesdurchschnitt von 11 Stunden, also eine Monatssumme — den Monat zu 30 Tagen gerechnet — von 330 Stunden hatte, dies Maß nur noch unter einfachen Verhältnissen, sonst aber die Monatssumme von 300 Stunden gilt, und daß für das Lokomotivpersonal, das bisher bei einfachen Verhältnissen dem Zugbegleitpersonal gleichgestellt war, sonst einen Tagesdurchschnitt von 10 Stunden, also eine Monatssumme von 300 Stunden hatte, beide Sätze um je 30 Stunden in der Monatssumme, also auf 270 bezw. 300 Stunden, ermäßigt sind. Im normalen Dienste ist also das Zugpersonal überall um täglich eine Stunde entlastet. Will man wieder die Ruhetage ausschalten und die Arbeitstage spitz berechnen, so ergibt sich für den Arbeitstag ein Tagesdurchschnitt von normal 11 Stunden beim Zugbegleitpersonal, 10 Stunden beim Lokomotivpersonal, während dieser Durchschnitt bisher um rund eine Stunde höher stand. Für das Lokomotivpersonal ist die besondere Vorschrift, daß die Fahrzeit auf der Lokomotive in keinem Falle mehr als 10 Stunden betragen dürfe, jetzt auch ausdrücklich auf den Rangierdienst ausgedehnt worden. Im übrigen sind die Bestimmungen nicht wesentlich verändert; nur in einem Punkte, der bisher zu Zweifeln Anlaß gab, ist noch eine erwünschte Klarstellung gegeben: Daß der sog. Vorbereitungs- und Abschlußdienst und die Zeit, während deren das Personal zur Übernahme der Geschäfte eisenbahndienstlich hinbefördert werden mußte, in die Dienstschicht einzurechnen seien, verstand sich auch bisher schon, weil diese Zeitabschnitte nicht frei von Dienst und Dienstbereitschaft sind. Schwierigkeit bot aber der Fall, wenn das Personal den Dienst auf einer auswärtigen Station beendete und nun die erwünschte Heimkehr versagt, vielmehr ein auswärtiges Übernachten nur deshalb angeordnet werden sollte, weil durch die Einrechnung der Heimfahrt die Höchstgrenze der Dienstschicht verletzt worden wäre. Die Sache ist jetzt dahin geregelt, daß die Zeit solcher Heimfahrt nicht in die Dienstschicht eingerechnet wird, daß sie anderseits aber auch nicht als Ruhezeit gilt und jedenfalls bei Berechnung der Monatssumme der dienstlichen Beanspruchung mitgezählt wird.

Beim Stations- und Bahnbewachungspersonal ist eine förmliche Herabsetzung des Dienstmaßes nicht vorgesehen. Das liegt in der Natur des Dienstes. Während in der fortgesetzten Verschiebung des Zugdienstes, die sich lediglich nach den Fahrten der Züge richtet, das Monatsmaß allein einen Anhalt gibt, regelt sich der Dienst am Standort naturgemäß nach bestimmten Tageszeiten, und zwar ergibt sich bei ununterbrochen durch Tag und Nacht verlaufendem Dienste von selbst die Einteilung in zwei Schichten zu 12 oder drei Schichten zu 8 Stunden. Diese letzte Einteilung ist für diejenigen Fälle angeordnet, in denen der Dienst eine ununterbrochene Tätigkeit erfordert; die Bestimmung des Monatsmaßes von 240 Stunden und der Höchstschicht von 10 Stunden hat in diesen Fällen nur den Zweck, beim Dienstwechsel einige Freiheit der Anordnung der Schichten zu lassen. Sind die Voraussetzungen für einen dreischichtigen Dienst noch nicht gegeben, so müssen Schwierigkeiten im zweischichtigen Dienst durch mehr Pausen und Ruhezeiten ausgeglichen werden. Denn ein Mittelding, eine etwa 10-stündige Dienstschicht, hat sich in der Erfahrung wegen der Art der menschlichen Lebensgewohnheiten als unpraktisch erwiesen. Übrigens wird im zweischichtigen Dienste regelmäßig eine Mittagspause vorgesehen, die beim dreischichtigen Dienste wegen des üblichen Dienstwechsels um 2 Uhr mittags entbehrlich ist.

Wo der stationäre Dienst nicht ununterbrochen verläuft, sondern für bestimmte Zeit in der Nacht überhaupt ruht, also nur einheitliche Tagesschichten oder übereinandergreifende Früh- und Spätschichten in Frage kommen, wird im allgemeinen je nach der dienstlichen Beanspruchung auch das beim durchgehenden Dienste übliche Zeitmaß platzgreifen. Vielfach aber, z. B. auf Nebenbahnen geringen Verkehrs, liegen hier die Verhältnisse so einfach, daß der Dienst eigentlich nur eine Dienstbereitschaft bedeutet, deren wirkliche Arbeit in wenigen Stunden erledigt werden kann, während die großen Pausen die Regel bilden. Wenn trotzdem der Dienst eine verhältnismäßig lange Zeitspanne umfaßt, weil der Fahrplan meist nach dem ersten und letzten Personenzuge der Hauptbahn eingerichtet werden muß, an die die Nebenbahn anschließt, kann sehr wohl auch ein regelmäßiges Herangehen an die Höchstdauer der Dienstschicht angebracht sein. Denn unter solchen Umständen beruht der Dienst eigentlich nur darin, daß der Beamte zu gewissen Zeitpunkten für den dienstlichen Bedarf „da sein" muß, und da genügen zur Erholung außerhalb des Dienstes die beiden monatlichen Ruhetage zu 32 Stunden. So liegt die Sache zumeist auch beim Bahnbewachungspersonal auf Strecken geringen Betriebes. Aber damit ist nicht gesagt, daß nicht auch der Dienst dieses Personals bei größerer Anstrengung mehr Berücksichtigung fände. Bei durchgehendem Tag- und Nachtdienste ergibt sich ohnehin schon die normale 12-stündige Dienstschicht aus der Sachlage, und bei schwerem Dienst, z. B. an verkehrsreichen Übergängen in der Nähe großer Bahnhöfe, findet sich nicht selten auch ein dreischichtiger Dienst des Bahnbewachungspersonals.

Schon oben bei der Erörterung des Höchstmaßes der Dienstschicht wurden die besonderen Bestimmungen genannt, die auf eine möglichst erträgliche und der Beanspruchung angemessene

Gestaltung des Dienstes abzielen. Eine handgreifliche Wirkung in der äußeren Erscheinung können solche Bestimmungen erklärlicherweise nicht haben, weil ihre Anwendung von den Verhältnissen des tatsächlichen Falles abhängt, die bekanntlich allemal in eigener Art gelagert sind. Aber in jenen Bestimmungen ist doch ein Maßstab gegeben, an dem das verständige und billige Urteil einen Anhalt nehmen kann. Mit einer verallgemeinernden Kritik des Einzelfalles, die sich nur an diesen einen Tatbestand anklammert, um irgendetwas „anzuhängen", wird etwas ehrliches nicht gewonnen. Denn daß einzelne Fälle Härten zeigen, sei es infolge verkehrter Anordnung, sei es infolge zufälliger tatsächlicher Verwicklung, wird im Leben leider niemals ganz vermeidlich sein. Dagegen wird die gesamte Ordnung des Dienstes die Betriebsbeamten in eine Lage versetzen, die im ganzen sowohl den besonderen Schwierigkeiten des Eisenbahndienstes, wie den Anforderungen entspricht, die das wirtschaftliche Leben an den tätigen Mann zu stellen pflegt. Daß das von den Verwaltungen der deutschen Staatsbahnen schon im Interesse der Zufriedenheit ihrer Bediensteten richtig abgewogen wird, darf nach den bisherigen Erfahrungen erwartet werden.

Im allgemeinen wird sich in Anlehnung an die bisherigen Verhältnisse das Bild so gestalten, daß der normale Arbeitstag des Mannes eine Zeitspanne von zwölf Stunden umfaßt, die durch Pausen unterbrochen wird. Beim Zugpersonal ist das Maß vermindert, einmal weil — wie oben schon angedeutet — die hier größere Möglichkeit tatsächlicher Dienstüberschreitung in Rechnung gezogen wurde, sodann, weil der eigenartige Dienst dieses Personals nicht, wie der stationäre Dienst, nach bestimmten Tageszeiten eingerichtet werden kann, sondern durch die Lage der Züge oft auf unbequeme Zeiten des Dienstwechsels verschoben wird. Anderseits sinkt beim stationären Personal der Dienst des Arbeitstages auf acht Stunden, wo er eine ununterbrochene angestrengte Tätigkeit erfordert. Eine solche Abgrenzung ist beim Zugpersonal nicht möglich, weil sich dessen Dienst im wesentlichen gleich bleibt. Aber wie die unterscheidende Beurteilung im stationären Dienst, so wird auch die billige Bemessung im Zugdienste Sache einer verständigen Regelung sein. Vielfach bleibt z. B. schon bisher der Dienst des Lokomotivpersonals sogar hinter den künftigen Grenzen der Beanspruchung zurück, und der Rangierdienst dieses Personals schließt sich, wo der stationäre Rangierdienst dreischichtig, d. h. achtstündig, ist, schon aus praktischen Gründen an diese Ordnung des Dienstes an.

Bei aller Anerkennung der Schwierigkeit des Eisenbahndienstes darf gesagt werden, daß die neuen Bestimmungen, zumal mit der Ausdehnung der Ruhetage, Grenzen aufstellen, die den Vergleich mit der Masse entsprechend anderer Arbeit der deutschen Volkswirtschaft zum mindesten aushalten. Ein Vergleich ist wohl am deutlichsten beim Lokomotivführer und dem auf eigener Arbeit stehenden Schlossermeister. Dieser wird es in einer von Pausen unterbrochenen täglichen Arbeitszeit von durchschnittlich zehn Stunden nicht leicht haben, ein von allen Zufällen, von Urlaub und Krankheit unabhängiges festes Durchschnittseinkommen von etwa 3500 ℳ neben gesicherter Altersversorgung zu erwerben, ganz abgesehen von der Beschaffung, Verzinsung und Tilgung des gewerblichen Anlagekapitals, wie Werkstätte, Handwerkszeug usw., das der Staatsbeamte nicht zu besorgen braucht. Eine solche Gegenüberstellung wird man nicht außer acht lassen dürfen, wenn man der Gesamtheit der vom deutschen Volke geleisteten Arbeit gerecht werden will.

Die Durchführung der neuen Bestimmungen ist praktisch nicht so einfach, daß sie überall sogleich ermöglicht werden könnte. Vor allem muß zunächst ein beträchtliches Mehr an Personal eingestellt und ausgebildet werden, ein Mehr, das über das Verhältnis der nunmehr gewährten Erleichterungen nicht unerheblich hinausgeht, weil die wirtschaftliche Verwendung eines Ablösers durch das Hin und Her allemal unverhältnismäßig beeinträchtigt wird. Auch wird noch eine nennenswerte Neubeschaffung von Fahrzeugen, Lokomotiven und Packwagen nötig werden; denn deren Ausnutzung wird trotz der begrifflich richtigen Erwägung, daß der Lauf der Züge derselbe bleibt, doch praktisch eingeschränkt. Rechnet man zu dem entscheidenden Mehraufwande an Personal noch diese Neubeschaffung mit ihrer Ergänzung im Dauerzustande und die sonstigen tatsächlichen Mehrkosten für Lokomotivschuppen, Aufenthaltsräume, Betriebsmaterialien usw. hinzu, so wird sich die gesamte Mehrausgabe, die den deutschen Eisenbahnen aus der neuen Regelung erwächst, bei mäßiger Schätzung auf jährlich etwa 30 Millionen Mark stellen.

Das englische Eisenbahn- und Kanalverkehrs-Gesetz von 1913.

Bei dem Streik der englischen Eisenbahnarbeiter im Jahre 1911 hatte die Regierung, die wegen der damals schwebenden Marokkofrage ein dringendes Interesse an dessen alsbaldiger Beilegung hatte, den englischen Eisenbahnverwaltungen versprochen, sie wolle in der nächsten Tagung einen Gesetzentwurf vor das Parlament bringen, auf Grund dessen die Eisenbahnen berechtigt sein sollten, Mehrausgaben, die durch Erhöhung der Löhne der Eisenbahnarbeiter oder durch sonstige Maßnahmen zur Besserung ihrer Lage verursacht würden, dadurch auszugleichen, daß sie die Gebühren für die Benutzung der Eisenbahnen und deren Einrichtungen innerhalb der durch das Gesetz von 1894 gezogenen Grenzen erhöhten. Durch dieses Versprechen sowie durch die Zusage, für die Durchführung des Verkehrs mit Nahrungsmitteln und der Postbeförderung bei Bedarf Truppen zur Verfügung zu stellen, gelang es, die Eisenbahngesellschaften zu Verhandlungen mit den Arbeitervertretern, und zwar mit den Abgeordneten der Trade Union, mit denen zu verkehren sie sich bis dahin stets geweigert hatten, zu veranlassen; diese Verhandlungen führten denn auch zu dem gewünschten Ergebnis. Die Nachgiebigkeit der Eisenbahnverwaltungen ging soweit, daß mit ihrer Zustimmung sogar Fragen wieder aufgerollt wurden, die schon durch die 1907 eingesetzten Schiedsgerichte (Conciliation Boards) entschieden worden waren. Diese Schiedsgerichte hatten zwar nicht alle Forderungen der Arbeiter erfüllt, ihnen aber immerhin eine Anzahl Vergünstigungen zugesprochen, die den Eisenbahnverwaltungen nicht unbeträchtliche Kosten verursachten und ihnen daher lästig waren. Infolgedessen herrschte auf beiden Seiten, sowohl bei den Arbeitgebern als auch bei den Arbeitnehmern, eine gewisse Verstimmung, und der Ausbruch des Streiks im Jahre 1911 war daher nicht zu verwundern.

Die Eisenbahnverwaltungen haben ihren Teil jener Abmachungen getreulich gehalten. Sie haben alsbald die Löhne der am niedrigsten besoldeten Klassen ihrer Arbeiter erhöht, und infolgedessen schnitten sie vor der Königlichen Kommission, die zur Durchführung der Vermittlung eingesetzt worden war, sehr günstig ab. Die Arbeiter waren aber mit den Vereinbarungen, die unter Mitwirkung der Kommission getroffen waren, nicht zufrieden und stellten weitere Forderungen. Die Eisenbahnverwaltungen waren in höchst entgegenkommender Weise bereit, nochmals in Verhandlungen einzutreten; im Dezember 1911 wurde zwischen den Eisenbahngesellschaften und ihren Arbeitern ein weiteres Abkommen geschlossen, dessen Bestimmungen zugunsten der Arbeiter über die Vorschläge der Kommission noch erheblich hinausgingen. Anfang 1912 wurden die Bestimmungen des Abkommens in Kraft gesetzt, und sowohl Arbeitgeber wie Arbeitnehmer sind mit der Wirkung, die es gehabt hat, zufrieden. Ist das Verhältnis zwischen ihnen seitdem auch nicht ungetrübt gewesen, so ist doch gegenüber dem früheren Zustand eine wesentliche Besserung zu verzeichnen.

Bei ihrem Entgegenkommen rechneten die Eisenbahnverwaltungen immer damit, daß ihnen das zu erlassende Gesetz einen Ausgleich für die Opfer, die sie brachten, ermöglichen würde. Im April 1912 legte die Regierung dem Parlament den ersten Entwurf zu einem solchen Gesetz vor. Dieser Entwurf beschränkte sich aber nicht auf die Bestimmungen, die die Erhöhung der Gebühren betrafen, sondern die Regierung benutzte die Gelegenheit, mit diesen Bestimmungen eine Anzahl anderer zu verbinden, die den Eisenbahnen lästig waren. Der Gesetz-

entwurf wurde sowohl innerhalb, wie außerhalb des Parlaments lebhaft bekämpft, und es gelang der Regierung nicht, seine Annahme durchzudrücken.

Die Gegnerschaft gegen das neue Gesetz richtete sich hauptsächlich gegen die Bestimmung, die dem durch eine Frachterhöhung Geschädigten, also dem Verfrachter, bei seiner Klage auf Herabsetzung dieses Frachtsatzes die Beweislast dafür aufbürden wollte, daß die Forderung der Eisenbahnverwaltung nicht berechtigt sei. Wie sollte ein Verfrachter wissen, wie hoch die Selbstkosten einer Eisenbahn sind und welche Vergütung daher als angemessen zu bezeichnen wäre? Dem ersten Gesetzentwurf folgte ein zweiter, der nur die folgende Bestimmung enthielt: Wenn bei einer Klage wegen Erhöhung eines Frachtsatzes die Eisenbahnverwaltung beweisen kann, daß seit dem 19. August 1911 eine Erhöhung der Betriebskosten infolge von Verbesserungen der Lage der Eisenbahnarbeiter eingetreten ist, daß ferner die Frachterhöhung zu dem Zwecke eingeführt wird, um diese Erhöhung der Betriebskosten zu decken, daß endlich die Erhöhung der Fracht- und sonstigen Gebührensätze und der Betriebskosten in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen, so soll die Eisenbahn- und Kanalkommission die Gebührenerhöhung für berechtigt erklären.

Die Gegner dieses Gesetzentwurfes fanden sich namentlich auf der Seite der Regierung. Sie machten geltend, daß die Kommission schon in fünf Fällen so entschieden habe, wie es das neue Gesetz vorschreiben wolle, und daß es deshalb unnötig sei, ein solches Gesetz zu erlassen, wenn die bestehende Gesetzgebung schon eine solche Entscheidung möglich mache. Der Gesetzentwurf wurde infolgedessen einem Ausschuß überwiesen und von ihm nochmals umgearbeitet. Zunächst wurden die Personenfahrpreise von dem Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen. Ferner sollte die Ermächtigung zur Erhöhung der Gebühren nur zulässig sein als Ausgleich für Besoldungserhöhungen der Arbeiter und der Bureaubeamten, nicht aber der Leiter und Aufsichtsbeamten. Endlich sollte die Entscheidung der Eisenbahn- und Kanalkommission nur für eine bestimmte Zeit gelten und nach deren Ablauf nochmals überprüft werden. Die Aufnahme einer Bestimmung, die den Mindestarbeitslohn gesetzlich festlegen sollte, wurde zwar versucht, aber ohne Erfolg. Die Erörterungen über die letztgenannte Frage hatten aber das Gute, daß der Sekretär der Arbeiterpartei zugeben mußte, daß zurzeit nur noch 50 000 erwachsene Eisenbahnarbeiter 20 Shilling und weniger Wochenlohn bezögen, während bei den Erörterungen im Jahre 1907 ihre Zahl sich zu nahezu 95 000 ergeben hatte. Es ist also seitdem eine erhebliche Besserung der Lohnverhältnisse eingetreten. Die irischen Eisenbahnen sollten von dem Gesetz nicht betroffen werden, weil sie an den Vereinbarungen vom Jahre 1911 nicht teilgenommen hatten.

Der Gesetzentwurf wurde sowohl in der Kommission, als auch bei der Beratung vor der Gesamtheit des Parlaments so heftig befehdet, daß ein Mitglied sehr richtig fragen konnte, wo denn die Freunde eines derartigen Gesetzes seien. Nach lebhaften Erörterungen wurde der Entwurf am 14. Februar im Unterhaus mit 135 gegen 31 Stimmen angenommen, er wurde jedoch durch einen Zusatz ergänzt, wonach das Gesetz nur fünf Jahre Gültigkeit haben sollte, womit die Eisenbahnverwaltungen durchaus nicht einverstanden waren. Sie legten besonderen Wert darauf, daß eine dauernde Regelung der einschlägigen Fragen vorgenommen würde, und erhoben lebhaften Widerspruch dagegen, daß alle diese Fragen schon in wenigen Jahren wieder aufgerollt und dann möglicherweise in anderem Sinne als jetzt entschieden würden.

Infolgedessen hat dieser Mißerfolg der Regierung zu einer ziemlichen Erregung in Eisenbahnkreisen Anlaß gegeben. Der Regierung wurde der Vorwurf gemacht, sie habe ihr Versprechen, das sie den Eisenbahnverwaltungen gegeben habe, nicht gehalten. Uns will es scheinen, als ob dieser Vorwurf nicht aufrechterhalten werden könne; denn wenn die Regierung einen Gesetzentwurf einbrachte, so hat sie doch ihr Versprechen erfüllt, und die Weigerung des Parlaments, den Entwurf zum Gesetz zu machen, kann kaum der Regierung zur Last gelegt werden. Hat die Regierung auch anfangs gezaudert, den Entwurf vor das Parlament zu bringen und ihn dann mit Dingen verquickt, die mit ihrem Versprechen nichts zu tun hatten, so hat sie schließlich doch ihr Versprechen eingelöst, soweit es in ihrer Macht stand, und sie kann nichts dafür, daß ihr Beginnen nicht zu dem angestrebten Ziel geführt hat. Diese Ansicht wird aber in Eisenbahnkreisen, wie schon erwähnt, nicht geteilt, und der Vorsitzende der Vereinigung der Eisenbahngesellschaften hat mit dem Premierminister einen lebhaften Schriftwechsel geführt, in dem ersterer die Regierung heftig angreift und ihr vorwirft, sie habe ihr Versprechen nicht gehalten. Die Lebhaftigkeit, mit der die Regierungsvertreter dann im Oberhaus für die Beseitigung der die Gültigkeit des Gesetzes auf fünf Jahre einschränkenden Bestimmung eingetreten sind, mag denn wohl mindestens zum Teil auf jenen Schriftwechsel zurückzuführen sein; jedenfalls ist es der Regierung gelungen, im Oberhaus die Annahme des Gesetzes ohne die genannte Einschränkung durchzusetzen, und die Eisenbahn-Fachzeitschriften, die erst den Ministern Bruch ihres Wortes vorwarfen, bringen ihre neuesten Nachrichten über das Gesetz, dessen Erörterungen in ihren Spalten einen breiten Raum einnehmen, unter der Überschrift: „Die Minister halten den Eisenbahnen die Treue.“

Nachdem das Unterhaus dem Abänderungsvorschlag des Oberhauses beigetreten ist, hat das Eisenbahn- und Kanalgesetz die Genehmigung des Königs gefunden und ist dadurch in Wirksamkeit getreten, und zwar in der Form, die von den Eisenbahngesellschaften gewünscht worden ist.

Wernekke.

Torfpulver für Lokomotivbeheizung.

Der bekannte Erfinder der maschinellen Einrichtungen für Beheizung der Lokomotiven mit Torfpulver, Maschineningenieur Hj. von Porat der Stockholm-Roslagens Eisenbahnen hat am 27. März in Stockholm und am 24. April bei der 65. Jahresversammlung der Värmländischen Bergmannsvereinigung Vorträge gehalten. Der Redner verwies auf die gründlichen Versuche, die die schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1909 mit gewöhnlichem, luftgetrocknetem Stücktorf gemacht haben und die sich als hoffnungslos herausstellten. Nicht nur das wirtschaftliche Ergebnis war ungünstig; man wurde auch gewahr, daß die Anzahl Heizer sowohl wie Lokomotiven vermehrt werden mußte wie auch, daß diese Torfheizung für das Personal eine Reihe von Unannehmlichkeiten mit sich brachte. Man kam infolgedessen auf den Gedanken, veredelte Torferzeugnisse anzuwenden und, da Briketts nicht zu bekommen waren, versuchte man es mit Torfpulver. Der Versuch mit Torfpulver als Brennstoff auf den Stockholm-Roslagens Eisenbahnen war im November 1912 so weit vorgeschritten, daß man es wagte, eine Maschine in den regelmäßigen Verkehr einzuführen. Die für die Versuche verwendete Lokomotive war eine 8 gekuppelte Güterzugmaschine mit Tender, 27 t Gewicht, 56,1 qm Heizfläche, 14 qm Schmidts Überhitzer, 1,1 qm Rostfläche und 32 km größter Geschwindigkeit. Behufs Anwendung des Torfpulvers mußten besondere Vorrichtungen eingebaut werden, die aber zurzeit noch geheim gehalten werden, da die Motala Verkstad, welche die Vorrichtungen herstellt, vor Erledigung der Patentfrage eine Veröffentlichung nicht wünscht. Es kann nur gesagt werden, daß die Beheizung selbsttätig ist und in vorhandene Lokomotivkessel ohne deren Umbau eingebaut werden kann. Die oben beschriebene Maschine hat seither etwa 5000 km im regelmäßigen Betrieb ohne Störungen zurückgelegt und es hat sich auf Grund dieser Erprobung herausgestellt, daß die Vorrichtungen völlig sicher sind. Der Versuch hat naheliegenderweise gezeigt, daß weitere Vereinfachungen und Verbesserungen gemacht werden können. Die gegebenen Erfahrungen sollen auch benutzt werden für zwei in Arbeit befindliche Feuerungsvorrichtungen für zwei andere Privatbahnen. Die Proben wurden unter Aufsicht des Maschineninspektors Ståhle der Königl. Weg- und Wasserbaudirektion auf den Strecken Rimbo-Häfverösund und Rimbo-Täby derart ausgeführt, daß die Lokomotive bei gleichem Fahrplan und gleichem Zuggewicht am 22./23. Januar mit Torfpulver und am 22./24. Februar mit guter Steinkohle geheizt wurde. Das Torfpulver war von den A. B. Torffabriker in Bäck geliefert und nach dem Verfahren von Leutnant Eklund hergestellt. Ungleich waren die Temperaturen zur Zeit der Probefahrten; sie betrugen zur Zeit der Probefahrt mit Torfpulver — 16° und — 18°. Man hatte gehofft, für die Probefahrt mit Steinkohle einen Tag ähnlicher Temperatur zu erhalten. Allein eine so niedrige Temperatur trat nicht mehr ein und so fand denn die Probefahrt mit Steinkohle bei — 8° statt. Die Verhältnisse lagen sonach für Torfpulver offenbar ungleich ungünstiger. Die zuletzt ausgeführten vergleichenden Proben mit Torfpulver und Steinkohle als Brennstoff für Lokomotiven haben u. a. folgendes ergeben: Der Dampfdruck hat sich recht gleichmäßig gehalten, und insbesondere in Strecken gleichbleibender Steigung war der Druck bei Torfpulverheizung gleichmäßig 11,8 kg. Die Überhitzung war bei Torfpulver bemerkenswert höher als bei Steinkohlenheizung, offenbar auf Grund der längeren Flammenbildung bei Torfpulverheizung. Bemerkenswert ist, daß die Temperatur der abgehenden Rauchgase bei Torfpulver niedriger war als bei Steinkohle (310 bis 320° C. gegen 340 bis 360° C.). Ferner wurde bei der Erprobung festgestellt, daß Rauch und Funken bei Torf-

pulver infolge der so gut wie vollständigen Verbrennung, insbesondere im Gegensatz zur Verwendung von Stücktorf, nicht vorkommen. Nach abgeschlossener Probe wurde die Feuerungsfläche des Dampfkessels untersucht und völlig frei von Ruß und Belag befunden. Die Ausbeute des Torfpulvers stellt sich im Vergleich zur Steinkohle wie 1 : 1⅓, während der nämliche Vergleich für Stücktorf 1 : 2 ergeben hatte. Man kann Pulver mit Zusatz von etwa 5 % Steinkohle verbrennen. Stücktorf konnte nicht in größerer Mischung mit Steinkohle als bis zu 50 % verwendet werden. Die auf die Heizung mit Torfpulver verwendete Arbeit ist praktisch gleich Null, da sie selbsttätig geschieht, so daß der Heizer seine Aufmerksamkeit mehr auf die Bahn und die Signale richten kann. Bei Stücktorf hatte sich seinerzeit die Arbeit des Einschaufelns als so groß erwiesen, daß das Heizerpersonal vermehrt werden mußte. Bei Torfpulverheizung kann aus der Lokomotive die gleiche Kraftwirkung erzielt werden wie bei Steinkohlenheizung. Bei Stücktorf hatte sich die Kraftwirkung der Lokomotiven erniedrigt, so daß ihre Anzahl vermehrt und gegebenenfalls sogar neue Kessel gebaut und angeschafft werden mußten. Für Torfpulverheizung brauchen die Dampfkessel nicht ausgewechselt zu werden, sondern nur mit einer Feuerungsvorrichtung versehen zu werden. Das Personal erleidet bei der Torfpulverheizung im Gegensatz zur Heizung mit Stücktorf keinerlei Unannehmlichkeiten, da das Torfpulver in geschlossener Leitung sich bewegt. Auf Grund des Baues der Feuerungsvorrichtung kann keine kalte Luft in die Feuerstätte eindringen im Gegensatz vor allem zur Stücktorfheizung, bei der die Heizöffnung ungewöhnlich lange geöffnet bleiben mußte.

Da hiernach bei Anwendung von Torf in Pulverform Nachteile sowohl der Stücktorfheizung als auch der Steinkohlenheizung beseitigt erscheinen, könnte man annehmen, daß die Aussichten für Ausnützung der Torfmoose als Brennstoff für Lokomotiven mit Einführung dieser Form des Brennstoffes sich bedeutend erhellt hätten.

Soweit die Vorträge. Nicht berührt scheinen wirtschaftliche Gesichtspunkte, wie solche insbesondere für Länder von Wichtigkeit wären, die selbst Steinkohlenlager haben und bei denen das Bestreben, sich von ausländischem Kohlenbezug freizumachen, weniger gegeben ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Farbensinn-Prüfungsverfahren.** Nach einem im Anschluß an den von uns in Nr. 44 S. 723 mitgeteilten Erlaß ergangenen neueren Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 13. Juni d. J. ist es zur weiteren Förderung einer gleichmäßigen und vorschriftsmäßigen Anwendung des Nagelschen Prüfungsverfahrens angezeigt, die Bahnärzte über die Untersuchung mit den Nagelschen Tafeln mündlich näher unterweisen zu lassen. Mit dieser Unterweisung sind die Bahnaugenärzte zu betrauen, die zur Teilnahme an der Besprechung im Ministerium vom 4. April d. J. eingeladen waren. Der früher erwähnte Grundsatz, wonach bei der Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens alle zweifelhaften Fälle ausnahmslos dem Bahnaugenarzt zur Oberbegutachtung zuzuführen sind, ist bei der Unterweisung besonders hervorzuheben. Nach dem bei der Besprechung der Bahnaugenärzte gemachten Vorschlage hat sich die Unterweisung neben der Farbensinnprüfung auch auf die Prüfung der Sehschärfe zu erstrecken.

Die Königlichen Eisenbahndirektionen sollen hiernach im Einvernehmen mit dem Bahnaugenarzt das weitere veranlassen. Es wird sich empfehlen, für die Unterweisung mehrere Termine anzuberaumen und jedesmal einen Teil der Aerzte hinzuzuziehen. Der Personaldezernent der Königlichen Eisenbahndirektion hat der Unterweisung beizuwohnen. Ob es zweckmässig ist, bei der Unterweisung einige Eisenbahnbedienstete mit den Nagelschen Tafeln zu prüfen, ist gleichfalls im Benehmen mit dem Bahnaugenarzte zu entscheiden. Für die Reise ist den Aerzten nach dem Vertrage freie Fahrt und Tagegeld zu gewähren.

— **Fahrgeschwindigkeitskontrolle.** Die „Eisenbahn" schreibt: Zur Förderung der Betriebssicherheit werden diejenigen Strecken, die mit verminderter Geschwindigkeit zu durchfahren sind, unter Kontrolle gehalten. Am Anfang und am Ende solcher Strecken befinden sich elektrische Schienenkontakte, die vom durchfahrenden Zuge geschlossen werden. Dadurch werden auf einem gleichmäßig ablaufenden Streifen des Kontrollapparates auf der Station Strichmarken betätigt. Der Zwischenraum zwischen zwei solcher Marken läßt die Zeit erkennen, die der Zug zum Durchfahren der Strecke zwischen Anfangs- und Endkontakt der Strecke gebrauchte. Aus dieser Zeitdauer ergibt sich dann die Geschwindigkeit, mit der der Zug gefahren ist. Um deutliche Bilder, also genügend große Zwischenräume zwischen den Marken zu geben, darf der Streifen jedoch nicht zu langsam abrollen. In der Regel beträgt seine Geschwindigkeit 12 bis 24 mm in der Minute. Bei 24 mm Geschwindigkeit wird der Streifen für einen Tag aber schon etwa 35 m lang. Daß darunter die Übersichtlichkeit und demnach auch die Kontrolle leiden muß, liegt auf der Hand. Um hier eine Verbesserung zu schaffen, hat die Firma Siemens und Halske einen Geschwindigkeitskontrollapparat hergestellt, bei dem die Marken nicht wagerecht hintereinander, sondern senkrecht nebeneinander auf dem Streifen verzeichnet werden. Der Streifen ist nur 36 cm lang und umschließt eine sich langsam drehende Trommel. Das Auge übersieht mit einem Blick sämtliche Züge eines Tages. Die Züge, die die zulässige Fahrgeschwindigkeit überschritten haben, treten deutlich durch die Höhe ihrer Marken hervor. Daß diese Erleichterung und Verbesserung der Kontrolle eine Erhöhung der Betriebssicherheit mit sich bringt, liegt auf der Hand. Nachdem die Versuche mit diesem Kontrollapparat im Bezirk Berlin zu günstigen Ergebnissen geführt haben, ist den übrigen Direktionen anheimgestellt, das neue Überwachungswerk in beschränktem Umfange neben den bisherigen Einrichtungen zu verwenden. —e.

— **Erholungsurlaub der Arbeiter.** Nach einem neueren Erlaß des preußischen Eisenbahnministers soll in den nach einem früheren Erlaß vom 25. April v. J. aufzustellenden und dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt einzusendenden Nachweisungen über den Erholungsurlaub der Arbeiter künftig bei jeder Dienstklasse, soweit Vergleichszahlen vorhanden, die Ergebnisse der je vorangehenden drei Jahre unter den Zahlen des Berichtsjahres vermerkt werden. Ergibt sich aus der Gegenüberstellung im Berichtsjahre für die Hilfsbediensteten und Arbeiter eine Verschlechterung des Urlaubsstandes, so ist den Ursachen dieser Erscheinung nachzugehen und insbesondere festzustellen, ob sie auf unzutreffender Auslegung der Urlaubsbestimmungen beruht oder gegenüber den Bahnunterhaltungsarbeitern auf Mangel an Wohlwollen der für die Urlaubserteilung zuständigen Stellen zurückzuführen ist. Gegebenenfalls würden Mißstände sofort abzustellen sein. In Spalte „Bemerkungen" der Nachweisung ist im Falle jeder Verschlechterung des Urlaubsstandes über deren Ursachen und, soweit sie zu besonderen Abwehrmaßnahmen Anlaß bot, auch über diese zu berichten.

— **Frachtermäßigung für die am ostpreußischen Rundflug teilnehmenden Flugzeuge.** Der preußische Eisenbahnminister hat die Königlichen Eisenbahndirektionen und die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ermächtigt, die Flugzeuge, die an diesem vom 9. bis 17. August d. J. stattfindenden Fluge teilnehmen, auf dem Hinwege zu der Veranstaltung und zurück an den Absender auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen zur Hälfte der tarifmäßigen Frachten zu befördern. Im übrigen sind die im Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande für die Gewährung von Frachtvergünstigungen bei Ausstellungen vereinbarten Bedingungen sinngemäß anzuwenden.

— **Auffindung von Dynamitpatronen auf einer Bahnböschung.** Aus Halle wird unterm 28. Juni d. J. amtlich gemeldet: Am 26. d. M. abends sind auf der Böschung bei Kilometer 13 der Hauptbahn Halle-Cassel 12 Dynamitpatronen gefunden worden. Die Eisenbahndirektion Halle hat auf die Ergreifung des Täters 300 ℳ Belohnung ausgesetzt. Daß die Patronen befestigt gewesen seien, ist nicht bekannt.

— **Frachtermäßigung für frisches Obst.** Die Berliner Handelskammer hatte im Herbst 1910 den Minister der öffentlichen Arbeiten ersucht, die Frage der Frachtverbilligung für frisches Obst erneut prüfen zu lassen. Frühere Anträge hatten nicht zum Ziele geführt, obwohl der Landeseisenbahnrat bereits im Jahre 1901 die Notwendigkeit einer Frachtherabsetzung für dieses, zurzeit der höchsten Tarifklasse unterliegende Volksnahrungsmittel anerkannt hatte. Die neuerlichen Bestrebungen scheinen, wie die Berliner Handelskammer mitteilt, nunmehr zum Ziele zu führen. Der Landeseisenbahnrat hat in seiner Sitzung vom 20. d. M. die Einführung eines Ausnahmetarifs für Wirtschaftsobst in Wagenladungen vorläufig auf die Dauer von zwei Jahren befürwortet; der billige Tarif wird sich voraussichtlich auf den Versand von und nach allen preußisch-hessischen Staatsbahnstationen erstrecken, und zwar für Äpfel und Birnen lose verladen oder in Säcken, für Pflaumen lose und in Körben verpackt, für Kirschen und Beeren in beliebiger Verpackung, wenn die Behältnisse ein Mindestgewicht von 5 kg bei Beeren und von 30 kg bei Kirschen haben. (Der Tarif ist inzwischen mit Wirksamkeit vom 1. d. M. an eingeführt. Näheres in nächster Nummer.)

— **Seehafenausnahmetarif für Eilgut.** Auf die in dieser Frage vom Deutschen Handelstag veranstalteten Umfrage (vgl. die Mitteilung in Nr. 4 S. 739 d. Ztg. über „Beschlüsse der Verkehrskommission des Handelstags usw.") haben sich, wie „Handel und Gewerbe" berichtet, von 24 Handelskammern nur fünf gegen die Einführung eines solchen Tarifs ausgesprochen. Unter anderem wendet die Handelskammer zu Altona dagegen ein, daß hierdurch eine völlige Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse der binnenländischen Industrie, der dieser Tarif zugute kommen soll, und der küstenländischen, die von ihm keinen Vorteil haben kann, eintreten würde. Der letzteren stände für diesen Vorzugstarif des Binnenlandes nicht der geringste Ausgleich zur Verfügung; dabei sei sie vielmehr als die binnenländische, die ja im großen und ganzen in der Nähe einen viel bedeutenderen Absatzmarkt für ihre Erzeugnisse hat, auf die Ausfuhr angewiesen. Der Vorzug ihrer Lage an der Küste würde durch Einführung von Seehafenausnahmetarifen für Eilgut im Interesse der binnenländischen Industrien der küstenländischen Industrie völlig verloren gehen, zumal den Seehafenausnahmetarifen keine entsprechenden Tarife nach den Landgrenzen gegenüberstehen. Die übrigen vier Kammern sind im großen und ganzen deshalb nicht für diese Tarifmaßnahme, weil in ihren Bezirken kein hinlängliches Bedürfnis dafür besteht. Dagegen vermag u. a. die Handelskammer zu Barmen die Befürchtungen, daß mit der Einführung eines Seehafenausnahmetarifs für Eilgut für die preußischen Staatsbahnen, wie von diesen geltend gemacht worden ist, ein Ausfall von mindestens 125 000 ℳ verbunden sein würde, nicht zu teilen, weil sie der Ansicht ist, daß nach Einführung dieses Tarifs bedeutend mehr Güter als Eilgüter befördert werden, wozu sich die Fabrikanten bei dem großen Frachtunterschied zurzeit nicht entschließen können. Überhaupt wird allgemein die Ansicht vertreten, daß nur die Höhe des Eilguttarifs von der Eilgutbeförderung der Ausfuhrstückgüter abschreckt, so daß den Versendern oft genug beträchtliche Nachteile entstehen. Im Bezirk der Handelskammer Hagen werden übrigens schon jetzt trotz des hohen Frachtunterschieds 3,7 % der Ausfuhrgüter als Eilgut versandt. Die Handelskammern in Gera und München weisen darauf hin, daß gerade an kleineren und mittleren Stationen, die nicht an den großen Verkehrswegen gelegen sind und somit auch nicht an den Vorteilen der täglich verkehrenden Frachtgut-Güterfernzüge mit Kurswagen für Stückgüter zur Ausfuhr über See teilnehmen, ein besonders lebhaftes Bedürfnis nach Eilgutbeförderung sich geltend mache. Seitens der Handelskammer zu Worms wird angeführt, daß die belgischen und niederländischen Bahnen ebenfalls nach ihren Seehafenplätzen niedrigere Frachtsätze für Ausfuhrgüter eingeführt hätten. Für Süddeutschland seien die Eilfrachten für Seeausfuhrgüter über deutsche Häfen zu hoch. Beispielsweise betrage der Eilgutfrachtsatz für 100 kg nach Hamburg 10,58 ℳ, dagegen nach Rotterdam nur 7,18 ℳ und nach Antwerpen 7,80 ℳ. Eine entsprechende Ermäßigung sei daher dringend notwendig.

— **Wiesbadener Rheinuferbahn-Projekt.** Der Magistrat in Wiesbaden hat der „Köln. Ztg." zufolge beschlossen, die Rheinuferbahn lediglich als vollspurige elektrische Kleinbahn mit Schierstein als Endstation und unter Anschluß an den Schiersteiner Hafen, an dessen Erschließung für Wiesbaden die Stadt ein erhebliches Interesse hat, zu bauen. Die Verhandlungen mit der Straßenbauverwaltung sind schon im Gange, die Freigabe der Bahn ist beim Minister beantragt.

— **Besichtigung der Neubaustrecke der Berliner Untergrundbahn.** Staatsminister v. Breitenbach unternahm am 27. Juni eine Besichtigungsfahrt auf der Neubaustrecke Spittelmarkt-Alexanderplatz, welche um 9 Uhr von der Untergrundstation „Kaiserhof" angetreten wurde. Auf Bahnhof „Inselbrücke" wurde länger Halt gemacht. Nachdem die hohe, elliptisch geformte Bahnhofshalle in Augenschein genommen, wurde der Zug wieder bestiegen, der in kurzer Zeit über die Rampe des Spreetunnels glitt. Der Minister begab sich dann vom ersten Lichtschacht zu Fuß durch den geräumigen, taghell beleuchteten Tunnel und ließ sich vom Geh. Baurat Wittig, Baurat Pavel und Direktor Lauter über Einzelheiten dieses technisch interessanten Bauwerkes und seine schwierige Ausführung Bericht erstatten. Die weite Bahnhofshalle unter dem Alexanderplatz mit ihren genialen Signal- und Stellwerksanlagen wurde ebenfalls eingehend besichtigt. Das neueingeführte selbsttätige Signalsystem erläuterte Regierungsrat Kemmann in längerem Vortrage.

Aus Anlaß dieser Neueröffnung ist der Vorsitzende der Direktion der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, Baurat Wittig, zum Geheimen Baurat, Direktor Pavel zum Baurat ernannt worden. Wir werden über die Bauausführungen, insbesondere über die neuen Signaleinrichtungen der Strecke in der nächsten Nummer der Zeitung einen mit Abbildungen versehenen Leitaufsatz aus der Feder des Herrn Regierungsrats a. D. Kemmann bringen.

— **Amtliche Aufbewahrung von Handgepäck in den D-Zügen.** In dieser zuerst von der Handelskammer zu Dessau angeregten Frage hat die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen einen ablehnenden Standpunkt eingenommen. Wie sie in einem auf die Eingabe einiger Interessenten aus dem Handelskammerbezirk Pforzheim erteilten Bescheide mitteilt, sei die amtliche Aufbewahrung von Handgepäck in den Zügen aus Gründen abfertigungsdienstlicher, insbesondere aber betriebsdienstlicher Natur nicht angängig. Auch wären die Eisenbahnverwaltungen nicht in der Lage, in den Zügen besonders gesicherte Behältnisse zur Aufbewahrung von Juwelen und dergl. zu schaffen, um die sehr erhebliche Haftpflicht für solche Gegenstände auf sich nehmen zu können. Eine solche Maßnahme wäre auch nur von Wert, wenn sie einheitlich in den durchgehenden, insbesondere auch in den internationalen Schnellzügen eingeführt würde. Ein derartiger Antrag bei den deutschen und außerdeutschen Verwaltungen müsse aber nach Lage der Sache aussichtslos erscheinen. Die Sicherung für die von den Reisenden mitgeführten Gegenstände von sehr hohem Wert liege zweifellos nach allgemeiner Auffassung außerhalb der Aufgaben der Eisenbahnverwaltung. Die Handelskammer zu Pforzheim, die sich den vorstehend für die Ablehnung der Neuerung angeführten Gründen nicht anzuschließen vermochte, hat nun kürzlich bei dem Deutschen Handelstage beantragt, diese Angelegenheit weiter zu verfolgen. In der Eingabe an den Handelstag wird nach einer Mitteilung in „Handel und Gewerbe" u. a. darauf hingewiesen, daß die Einführung der angestrebten Neuerung um so dringender erscheint, als mit der wachsenden Ausdehnung des Eisenbahnverkehrs auch die Gefahren gewachsen sind, denen das mitgeführte Handgepäck wegen des nicht selten zweifelhaften Charakters von Mitreisenden ausgesetzt ist. Nach dem Dafürhalten der Kammer könnte die Neuerung keine Erhöhung der Haftpflicht der Eisenbahn zur Folge haben. Denn die von Privat- oder Geschäftsreisenden auf Eisenbahnfahrten mitgeführten Kostbarkeiten, Juwelen, Dokumente usw. pflegten schon jetzt bei Privatversicherungen bis zu einem sehr weitgehenden Grade versichert zu werden, allerdings nur unter gewissen, an sich nicht drückenden Bedingungen, deren Beobachtung aber bei der Ausgedehntheit der Reisen oft sehr lästig ist. Es würde sich also hier nur im wesentlichen darum handeln, die Reisenden von der Beobachtung solcher, namentlich auf längere Zeiten, sehr lästigen Bedingungen zu befreien oder ihnen deren Beobachtung dadurch zu erleichtern, daß sie die von ihnen mitgeführten Kostbarkeiten, Dokumente und dergl. gegen eine angemessene Gebühr in bahnamtliche Obhut geben können.

(Wir möchten zu dieser Eingabe nur bemerken, daß uns der hier entwickelte Gedanke einigermaßen verwunderlich erscheint. Wozu ist denn die Gepäckaufgabe da? Eine besondere Handgepäckaufbewahrung in den Zügen einzurichten, dazu liegt gewiß kein Bedürfnis vor, denn der Reisende will doch gerade das Handgepäck b e i s i c h haben. Würde die hier gewünschte sehr verwickelte Einrichtung geschaffen, würde von ihr ganz gewiß ein ungemein geringer Gebrauch gemacht werden! Man denke nur an die Weitläufigkeit des Verfahrens der Aufgabe und Wiederausgabe! Der Reisende müßte sich doch selbst beide Male an die betr. Stelle im Packwagen begeben und stets einen mehr oder weniger großen Teil des Zuges durcheilen. Hier scheint uns wieder einmal die deutsche Eigentümlichkeit, der Eisenbahnverwaltung alle Verantwortung aufbürden zu wollen, das sonderbare Gebilde einer Handgepäckaufbewahrung im Zuge erzeugt zu haben. Die Schriftl.)

— **Eisenbahnverkehr und Oberbau.** Am 26. Mai hielt Herr Professor Schimpff von der Königlichen Technischen Hochschule in Aachen im Verein zur Förderung der Verwendung des Holzschwellenoberbaus zu Berlin einen Vortrag über das Thema „Eisenbahnverkehr und Oberbau". Der Vortragende wies einleitend darauf hin, daß die Eisenbahn das gesamte Wirtschaftsleben umgestaltet und dadurch den ihr zugefallenen Verkehr überhaupt erst geschaffen habe, daß diese Umgestaltung noch nicht beendet sei, sondern weiter andauere, und daß die Beziehung zwischen dem Bau von Eisenbahnen und dem Verkehr eine wechselseitige sei, daß jede Vergrößerung des Bahnnetzes den Verkehr steigere. Dies sei eine der Erklärungen für das stetige Wachsen des Verkehrs, andere Gründe seien der steigende Wohlstand und die Zunahme der Bevölkerung. Die Verkehrssteigerung wurde an der Hand von Zahlentafeln erläutert und der Erwartung Ausdruck gegeben, daß sie auch weiterhin andauern wird. Die Folge der Verkehrssteigerung ist nun eine Vermehrung des Fassungsraumes der einzelnen Güterwagen, die Vergrößerung der Länge und des Gewichtes der Güterzüge und gleichzeitig eine Erhöhung des Gewichtes und der Fahrgeschwindigkeit der der Personenbeförderung dienenden, schnellfahrenden Züge. Aus alledem folgt eine Erhöhung der Lokomotivzugkraft und des Lokomotivgewichtes. Eine Grenze bildet hier die Tragfähigkeit der Kupplungen, aber der steigende Verkehr wird den Übergang zur selbsttätigen Kupplung erzwingen und damit eine weitere Steigerung der Zuggewichte und der Lokomotivzugkräfte ermöglichen. Um darzutun, welche

Erhöhung der Zuggewichte und Zugkräfte bei Einführung einer selbsttätigen Kupplung zu erwarten sei, führte der Vortragende eine Reihe von Beispielen aus dem nordamerikanischen Eisenbahnwesen an.

Der Vortragende ging nun zur Beantwortung der Frage über, welche Folgerungen der Oberbautechniker aus der zu erwartenden Steigerung des Verkehrs zu ziehen habe, und führte im einzelnen aus, daß eine Erhöhung der Tragfähigkeit des Oberbaues durch Erhöhung des Schienengewichtes, Verbesserung des Schienenstoffes, Verringerung des Schwellenabstandes, Erhöhung der Tragfähigkeit der Schwellen und Verbesserung der Befestigungsmittel und Zwischenlagen zwischen Schiene und Schwelle erreicht werden könne, und daß die ersten drei genannten Mittel nahezu erschöpft seien. Zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Schwelle seien verschiedene Vorschläge gemacht worden, unter anderen die Einführung von Betonschwellen und davon Verbundsschwellen, bei denen Holz und Eisen als Baustoffe angewendet wurden. Über Betonschwellen liegen bisher keine günstigen Berichte vor und die Verbundsschwellen seien zu teuer. Es bliebe daher nur die Verbesserung der Befestigungsmittel und Zwischenlagen und hier sei noch ein weites Feld der Betätigung vorhanden. Die einzuschlagenden Wege liegen in einer Trennung der Befestigungsmittel zwischen Schiene und Unterlagsplatte einerseits und Unterlagsplatte und Schwelle anderseits, in einer Einführung der sogenannten Stuhlplatten und in einem Übergang zu Schienenstühlen.

An den sehr beifällig aufgenommenen Vortrag schloß sich eine lebhafte Erörterung, bei der auf die Verteuerung des Holzschwellenbaus durch die Einführung von Schienenstühlen hingewiesen und die Frage des wirtschaftlichen Vergleichs zwischen Holz- und Eisenschwelle wieder aufgenommen wurde. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt des interessanten Vortrages noch eingehender zurückzukommen.

— **Eisenbahnfragen in der Handelskammer Leipzig.** In der Sitzung am 18. Juni d. J. beschäftigte sich die Handelskammer mit der Umfrage des Deutschen Handelstags über das Bedürfnis zur Einführung von Schlafwagen III. Klasse auf den deutschen Eisenbahnen und befürwortete die Anregung in dem Sinne, Schlafwagen III. Klasse, wie diejenigen in Norwegen, einzuführen, wobei aber gleichzeitig dem Wunsche Ausdruck gegeben wurde, daß bei Einführung solcher Wagen möglichst von dem System, drei Betten übereinander anzubringen, Abstand genommen werden möchte, da man sich der Meinung nicht verschließen kann, daß sich andernfalls diese Einrichtung, weil an sich shon ein Zusammenreisen mehrerer fremder Personen in einem Schlafwagen unbeliebt ist, keines Beifalls erfreuen würde. — Auf Grund mehrfach lautgewordener Klagen aus dem Kreise der Möbelfabrikanten nahm die Kammer Stellung zu einem Umlaufschreiben des Verbandes Deutscher Stuhlfabrikanten, das sich mit den vielfach festzustellenden Beschädigungen von Stuhl- und Tischsendungen während der Beförderung auf der Eisenbahn befaßte. Nach dem Erörterungsergebnisse konnte den Wünschen auf Abhilfe eine Berechtigung nicht abgesprochen werden. In einem an die Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen gerichteten Schreibei bittet die Kammer, diese Angelegenheit zum Gegenstand einer Besprechung mit den übrigen deutschen Eisenbahnverwaltungen zu machen und die Frage zu erörtern, ob im Interesse der Beteiligten den unzweifelhaft während der Beförderung beschädigten Sendungen dieser Art zum Zwecke ihrer Wiederinstandsetzung eine frachtfreie Hin- und Rückbeförderung gewährt werden könnte. — Weiter lag der Kammer eine Umfrage der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen vor, die sich mit der Detarifierung von verflüssigtem Ölgas (Blaugas) befaßte. Auf Grund ihres Erörterungsergebnisses kam die Kammer zu der Überzeugung, daß das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses durch die Einführung von Blaugas zu Leuchtzwecken im Dienste der Wasserbauämter, Seeschiffahrt usw. nicht zu leugnen ist und stimmte deshalb aus öffentlich-wirtschaftlichen Gründen einer Versetzung von Blaugas in Stückgutsendungen in die Tarifnebenklasse A 2 zu, wobei die Meinung vertreten wurde, daß diese Frachtermäßigung zweckmäßig im Rahmen des Teiles I des deutschen Eisenbahngütertarifs durchgeführt werden möchte.

— **Zur Feier des Regierungsjubiläums des Kaisers** veranstaltete der Eisenbahnverein Breslau am 21. Juni ein großes Gartenfest auf dem Friedberge, das, vom Wetter begünstigt, einen schönen Verlauf nahm. Das Programm entsprach in allen Teilen der Bedeutung des Tages. Die Teilnahme war eine außerordentlich große, es waren etwa 6000 Personen anwesend. Nicht nur wegen der großen Mitgliederzahl des Breslauer Eisenbahnvereins — mehr als 12 000 —, sondern auch aus dienstlichen Gründen kann an derartigen Veranstaltungen immer nur ein Teil der Mitglieder zur Teilnahme zugelassen werden. Um aber möglichst vielen, wenn auch nicht allen Mitgliedern, vornehmlich denen, die aus dienstlicher Veranlassung der Feier fernbleiben mußten, die Beteiligung an einer Jubiläumsfeier zu ermöglichen, wird zu diesem Zweck am 6. Juli noch ein zweites Gartenfest im Schießwerdergarten veranstaltet werden.

— **Verein gegen Mißbrauch geistiger Getränke.** Dieser Verein, der eine höchst segensreiche Wirksamkeit entfaltet, hielt am 25. Juni unter Beteiligung von Vertretern zahlreicher Behörden usw., u. a. auch des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, seine Jahresversammlung in Hannover ab. Aus den gehaltenen Vorträgen ist für das Eisenbahnwesen von besonderer Bedeutung der des Geh. Regierungsrats Ammann, Mitglied der Generaldirektion der Reichseisenbahnen in Straßburg. Er sprach über Alkohol und Verkehrssicherheit, welches Thema er vom Standpunkte des Eisenbahnfachmannes aus behandelte. Obwohl die Technik die Einrichtungen der Eisenbahn immer weiter vervollkommnet und die Eisenbahnunfälle infolgedessen ständig abnehmen, hat sich ihre Zahl doch noch nicht auf das erreichbare Maß verringert. Von den Betriebsunfällen wird der größere Teil durch menschliche Fehlbarkeit verursacht, wobei der Alkoholgenuß eine wichtige Rolle spielt. Es sei nur erinnert an die Eisenbahnunfälle von Spremberg und Müllheim. Seit Jahren sind daher die deutschen Bahnverwaltungen bestrebt, den Gefahrbringer Alkohol von dem Betrieb fernzuhalten. Von einschneidender Bedeutung ist der preußische Alkoholerlaß vom 20. November 1905 geworden, der im Betriebe völlige Enthaltsamkeit, im übrigen strenge Mäßigkeit vorschreibt. Von hohem, vorbeugenden Wert sind die Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn, vor allem die umfassende Abgabe äußerst billiger alkoholfreier Getränke. Nützlich wirken auch Vereine, insbesondere die allgemeinen Eisenbahnvereine, indem sie in ihren Bibliotheken, auf Vortragsabenden und bei anderen Gelegenheiten auch die Alkoholfrage berücksichtigen und bei Festen und Ausflügen den Trinkzwang fernhalten. In derselben Richtung äußerte sich der Verkehrsinspektor der Cölner städtischen Straßenbahnen Krüger. Er behandelte dasselbe Thema von seinem Standpunkt und kam zu der Schlußfolgerung, daß alle, die dazu berufen sind, an der gefahrlosen Abwicklung des Straßenverkehrs mitzuarbeiten, sich im Genuß alkoholischer Getränke die größte Mäßigung auferlegen müssen.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** In der Zeit vom 23. bis 26. Juni tagten die drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates. Die reichhaltige Tagesordnung, die zu beraten war, haben wir in der Nr. 48 S. 780 d. Ztg. bereits besprochen.

In dem Ausschusse für Angelegenheiten des Personenverkehrs wurde bei Beratung der „Grundzüge der Winterfahrordnung 1913/14“ mit Befriedigung festgestellt, daß das Eisenbahnministerium eine große Zahl sehr wichtiger Verkehrsverbesserungen geschaffen habe, insbesondere wurde die Regelung des Wien-Salzburg-Tiroler Eisenbahnverkehrs und die große Bedeutung der zwischen Wien und Prag neueingeführten Schnellzüge hervorgehoben. Für die getroffenen anerkennenswerten Maßnahmen wurde dem Eisenbahnministerium der volle Dank ausgesprochen.

Der Berichterstatter erläuterte sodann die vom Eisenbahnministerium verfaßte Statistik der Zugverspätungen und beantragte, der Staatsbahnverwaltung, welcher es durch zielbewußte Arbeit gelungen ist, die Zugverspätungen sehr weit herabzudrücken, die Anerkennung zum Ausdruck zu bringen. Bei Beratung eines Antrages auf Weiterleitung der Züge Nr. 705 und 706 Prag-Königgrätz bis Breslau erklärte der Regierungsvertreter, daß das Eisenbahnministerium mit den preußischen Staatsbahnen in Verhandlung treten werde. Nach den bisherigen Erfahrungen sei es aber sehr fraglich, ob die preußischen Staatsbahnen der Einrichtung von neuen Zügen im Anschluß an die beantragten Schnellzüge in Mittelwalde zustimmen werden. Da mit einer ausreichenden Benutzung der Schnellzüge Nr. 705/706 in der Strecke Königgrätz-Mittelwalde ohne weitere Zugverbindung über Mittelwalde hinaus nicht gerechnet werden kann, könne — insolange eine Verkehrsausdehnung bis Breslau nicht möglich ist — die Durchführung des Antrages nicht in Aussicht genommen werden. Der Ausschuß nahm die Erklärung des Regierungsvertreters zur Kenntnis.

Im Ausschusse für Angelegenheiten des Güterverkehrs wurden zunächst die Mitteilungen des Eisenbahnministeriums zur Besprechung gestellt. Zu den Punkten betreffend die Beseitigung der in gewissen deutschen Tarifen vorgesehenen Anfuhrklauseln und die Gewährung von Prämien für die Ausnuntzung des Ladegewichtes der Güterwagen gab der Vertreter des Eisenbahnministeriums die Erklärung ab, daß erstere Frage zurzeit noch den Gegenstand von Verhandlungen mit den deutschen Bahnverwaltungen bilde und voraussichtlich schon in der allernächsten Zeit zu einer für die österreichischen Interessen befriedigenden Lösung gelangen werde. Was die Einführung von Prämien für die Ausnutzung des Ladegewichtes der Güter-

wagen nach dem Vorbilde der von den deutschen Bahnverwaltungen getroffenen Maßnahmen anbelange, glaube das Eisenbahnministerium, dieser Frage erst dann näher treten zu sollen, bis die in Deutschland mit den Prämien gemachten Erfahrungen ein abschließendes Urteil über deren Zweckmäßigkeit ermöglichen werden. Nach einer sich an diese Erklärung anschließenden Besprechung wurde auf Antrag des Berichterstatters beschlossen, der Staatseisenbahnverwaltung die Einführung von Prämien für die Ausnuntzung des Ladegewichtes der Güterwagen sowohl vom allgemeinen Verkehrsinteresse als auch vom fiskalischen Interesse aus dringend nahezulegen.

Eine lebhafte Besprechung entspann sich über einen Antrag, in dem das Eisenbahnministerium ersucht wird, ermäßigte Transittarife für den Holleschowitzer Hafen zur Ermöglichung des Wettbewerbs dieses Umschlagplatzes mit den Elbhäfen ohne Rücksicht auf den Widerstand der nordböhmischen Interessenten zu erstellen. Der Regierungsvertreter bemerkte, der Holleschowitzer Hafen und die Kanalisierung der Moldau und der Elbe in der Strecke Prag-Aussig seien Vorläufer jener großen Arbeiten zur Nutzbarmachung des heimatlichen Fluß- und Stromnetzes, die mit dem Wasserstraßengesetze vom Jahre 1901 in Aussicht genommen wurden. Nachdem einmal die gesetzgebenden Faktoren die Mittel zur Herstellung des Umschlagplatzes in Holleschowitz bewilligt hätten, habe es die Staatsbahnverwaltung nach dem Ausbau dieses Umschlagplatzes nicht verabsäumen dürfen, die erforderlichen Tarifmaßnahmen zu treffen, damit der neue Hafen den Zweck, für den er bestimmt ist, auch tatsächlich erfüllen könne. Die Eigentümlichkeiten des gegenwärtigen Tarifsystems, und zwar die starke Staffelung der Umschlagstarife und der Umstand, daß für die auf dem Wege nach und von Holleschowitz zu benutzende Prager Verbindungsbahn kilometrische Zuschläge berechnet werden, brächten es mit sich, daß sich selbst im Verkehre mit Stationen, die zu Holleschowitz näher liegen als zu den nordböhmischen Elbe-Umschlagplätzen, auf Grund der normalen Tarife über Holleschowitz höhere Gesamtfrachten ergeben als über die nordböhmischen Elbehäfen.

Die Staatsbahnverwaltung habe sich sohin veranlaßt gesehen, die nachteiligen Wirkungen des Tarifsystems auf den Hafen Holleschowitz durch eine entsprechende Regelung der Tarife im Verkehre mit Holleschowitz zu mildern. Der Antrag gelangte schließlich in einer abgeänderten Fassung zur Annahme. Der von einem Mitglied beantragte Zusatz, nach dem bei den Maßnahmen für Holleschowitz eine Schädigung der Elbehäfen ausgeschlossen bleiben soll, wurde abgelehnt.

Zum Antrage betreffend Erstattung eines größeren Teiles der von den Privatkesselwagen verdienten Lauf- und Zeitmieten an die Wageneigentümer, erklärte der Regierungsvertreter, daß diese Frage schon deswegen nicht günstig erledigt werden könne, weil dazu das Einvernehmen mit allen an dem internationalen Wagenverkehre beteiligten Bahnverwaltungen notwendig wäre. Es sei aber der Staatsbahnverwaltung immerhin gelungen, mancherlei Vorteile zugunsten der Interessenten zu erzielen. Der Ausschuß nahm diese Erklärung zur Kenntnis.

Zum Antrage betreffend möglichste Vereinfachung und Verkürzung des während des Eisenbahnverkehrs erfolgenden Zollverfahrens und Festsetzung von Höchstfristen für dieses Verfahren erklärte der Vertreter des Eisenbahnministeriums, das Finanzministerium stehe im Begriffe, im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium eine neue Eisenbahnzollordnung auszuarbeiten, durch welche die gewünschte wesentliche Beschleunigung der Zollabfertigung tatsächlich herbeigeführt werden wird. Was die Festsetzung von Höchstfristen für die Zollaufenthalte anbelange, so sei ein gleicher Antrag vom Staatseisenbahnrat schon 1907 im Hinblick auf die Erklärung des Eisenbahnministeriums abgelehnt worden. Diese Erklärung wurde zur Kenntnis genommen.

Zu dem Antrage betreffend besondere Rücksichtnahme auf die Stabilität des Tarifwesens wurde von dem Regierungsvertreter nachstehendes erklärt: Unter Stabilität der Tarife darf selbstverständlich nicht ein starres Festhalten an einmal unter gewissen wirtschaftlichen Verhältnissen eingeführten Frachtsätzen für eine willkürlich im vorhinein bestimmte längere Zeit verstanden werden. . . . Die Stabilität der Tarife könne vielmehr nur darin liegen, daß bei der ständigen Fortentwicklung der Tarife unentwegt nach bestimmt vorgezeichneten und sich an die allgemeinen Bedürfnisse der Volkswirtschaft eng anschmiegenden Richtlinien vorgegangen wird, und daß systemlose Änderungen wie auch Verfügungen aller Art unterbleiben, welche geeignet wären, die im Wirtschaftsleben des einzelnen wie auch der Allgemeinheit so wichtige Stetigkeit einer ruhig fortschreitenden Entwicklung zu stören. So erscheint es mit der Stabilität der Tarife unvereinbar, einseitige Ermäßigungen, Refaktien oder andere Begünstigungen zuzugestehen, durch welche die Produktionsbedingungen zugunsten einzelner Gebiete künstlich verschoben werden oder Ermäßigungen auf die Dauer aufrechtzuerhalten, wenn allgemein günstige Konjunkturen, Preissteigerungen im besonderen oder wichtige Änderungen in den Produktions- und Absatzverhältnissen die zugestandenen niedrigen Frachtsätze nicht mehr gerechtfertigt erscheinen lassen. Also nicht in der Erstarrung des Tarifwesens, sondern in der fortschreitenden Entwicklung der Tarife nach feststehenden leitenden Grundsätzen, inbesondere aber in der Erzielung der größtmöglichen Einheilichkeit der Tarife erblickt die Staatsbahnverwaltung die Vorbedingung für eine gesunde Entwicklung des Verkehrs. Ist es doch der durch die letzten Verstaatlichungen herbeigeführten Gleichmäßigkeit der Produktionsbedingungen hauptsächlich zuzuschreiben, daß sich der Verkehr der Staatsbahnen trotz der schon seit geraumer Zeit im Geschäftsleben wahrnehmbaren Zurückhaltung bisher fast auf unverminderter Höhe erhalten hat.

In der lebhaften Besprechung, die sich im Anschlusse an die Regierungserklärung entwickelte, wurde von einem Mitgliede ausgeführt, daß zu dem Antrage der häufige Wechsel der Tarife seit der Tarifreform des Jahres 1910 Anlaß gegeben habe, ein Wechsel, welcher den bei der Verstaatlichung der großen Privatbahnen gehegten Erwartungen nicht entspreche. Im verfrachtenden Publikum bestehe Beunruhigung und diese zeitige das Verlangen, daß nunmehr endlich einmal das Schwanken der Tarife aufhöre.

Schließlich wies der Vorsitzende darauf hin, daß dem Beschlusse des Staatseisenbahnrats zu dem in Behandlung stehenden Antrage eine gewisse grundsätzliche Bedeutung zukomme, und es sich daher empfehle, ein Komitee zu bestimmen, das im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium unter Berücksichtigung der in der Besprechung zum Ausdrucke gebrachten Gesichtspunkte für den Beschluß des Staatseisenbahnrats eine Formulierung zu finden und dem Plenum zu beantragen hätte. Dieser Antrag wurde angenommen.

Im Ausschusse für Allgemeine Angelegenheiten begegneten lebhaftem Interesse die Anträge betreffend eingehendes Studium der Dissousgasbeleuchtung vor endgültiger Entscheidung über die Wahl der Beleuchtungsart der Eisenbahnwagen und betreffend Vorsorge für eine bessere Beleuchtung der Personenwagen. Ein Mitglied wendete sich gegen die dem ersteren Antrage beigedruckte Begründung, in der ausgeführt wird, daß die Entstehung eines Brandes durch das Gas der Personenwagen bei Eisenbahnunfällen nicht nachgewiesen sei, daß aber schon Brände durch die elektrische Beleuchtung verursacht wurden. In der „Zeitung des Vereines Deutscher Eisenbahnverwaltungen" sei vor einiger Zeit mitgeteilt, daß der Brand eines auf der englischen Nordwestbahn verunglückten Zuges aller Wahrscheinlichkeit nach durch ausströmendes Gas hervorgerufen wurde. Ein amtlich festgestellter Fall habe sich bei Courville in Frankreich ereignet und hatte einen Erlaß des französischen Ministers für öffentliche Arbeiten zur Folge, in welchem allen Verwaltungen empfohlen wird, vorzugsweise elektrische Beleuchtung einzuführen, insbesondere bei den schnellfahrenden Zügen. Er wolle sich nicht gegen die beantragten Versuche mit Dissousgas aussprechen, bedauere aber, daß nicht die notwendige Energie aufgebracht werde, um in der Frage der elektrischen Beleuchtung endlich einmal einen großen Schritt nach vorwärts zu tun. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums erklärte hierzu, daß die Umgestaltung der gewöhnlichen Gasbeleuchtung auf Gasglühlicht ununterbrochen seit dem Jahre 1910 nach Maßgabe der verfügbaren Beträge vorgenommen werde und programmgemäß bei den Personenwagen der Staatsbahnen im Jahre 1914 beendet sein solle. Die Azetylendissousglühlicht-Beleuchtung, System Dahlén, sei versuchsweise in Verwendung, der Versuch sei aber noch nicht abgeschlossen, und es werde dessen Ergebnis sowie jenes der im Zuge befindlichen Studien über die Wirtschaftlichkeit dieses Systems dafür maßgebend sein, ob zu einer Erprobung in größerem Umfange geschritten werden solle. Die im Gange befindlichen Versuche mit der elektrischen Beleuchtung hätten bisher nicht immer günstige Ergebnisse in wirtschaftlicher Beziehung, inbesondere hinsichtlich der Erhaltungskosten, gezeigt, und es müßten in dieser Hinsicht die weiteren Ergebnisse abgewartet werden. Hierauf wurde von einem Mitgliede erwidert, daß die Ausrüstung weniger Wagen sich höher stelle als die gleichzeitige Ausrüstung einer großen Anzahl von Wagen. Es könne daher dem vom Regierungsvertreter hervorgehobenen finanziellen Momente keine so große Bedeutung beigemessen werden. Aber dies dürfe überhaupt nicht in Betracht kommen, wenn es sich um die Sicherheit des reisenden Publikums handle. Hierauf gelangte an Stelle des in Beratung stehenden Antrages der folgende Antrag einstimmig zur Annahme: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, den in früheren Sessionen gefaßten Beschluß des Staatseisenbahnrates durchzuführen, die neuen Eisenbahnwagen mit elektrischem Lichte zu versehen und die alten Wagen allmählich in derselben Art auszurüsten."

An die Erklärung des Regierungsvertreters zu dem Antrage betreffend Erwägung der Frage des Ersatzes von projektierten Lokalbahnen durch Automobillinien knüpte sich eine lebhafte, interessante Besprechung; schließlich schlug der Antragsteller, um den von mehreren Rednern geäußerten Bedenken

Rechnung zu tragen, seinen Antrag in folgender Fassung zur Annahme vor: „Zur Förderung der Entwicklung eines Netzes von Automobillinien in Österreich ist die Kooperation des Eisenbahnministeriums mit dem Handelsministerium, dem Arbeitsministerium und dem Kriegsministerium erforderlich. Das Eisenbahnministerium sollte, um seinen kompetenzmäßigen Einfluß auf diese Angelegenheit zu sichern, selbst die Initiative zu den notwendigen interministeriellen Verhandlungen ergreifen." Dieser Antrag gelangte sohin zur Annahme.

— **Zugentgleisung.** Wie aus Lemberg gemeldet wird, entgleiste am 29. Juni d. J. abends der von Lemberg nach Podhajce gehende Personenzug zwischen Biale und Dunajow infolge Unterwaschung des Bahnkörpers. Beide Lokomotiven und drei Wagen stürzten in einen Graben. Zwei Bahnangestellte sind getötet und zehn Personen verletzt worden.

— **Neubau des Trisanna-Viaduktes.** Die stetige Zunahme des Verkehres auf der Arlbergbahn hat im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Bahnbetriebes zur Verwendung schwererer, daher leistungsfähigerer Lokomotiven, sowie schwererer Wagen insbesondere auch für Zwecke der Güterbeförderung geführt. Hand in Hand mit der Einführung schwererer Fahrbetriebsmittel mußten selbstverständlich auch bauliche Maßnahmen zu dem Zwecke getroffen werden, um die mit der Erhöhung der Radlasten verbundenen Einwirkungen auf die Baukonstruktionen auszugleichen. Aus diesen Gründen wurde in den letzten zehn Jahren auf der Arlbergbahn die Auswechslung einer Reihe größerer Brücken durchgeführt und nun ist auch in Voraussicht des zunehmenden Verkehres die Ersetzung der bekannten Trisannabrücke durch eine neue gemauerte Bogenbrücke in Aussicht genommen worden.

Die 1882—1884 erbaute Trisannabrücke, in Hinsicht auf die überspannte Weite und die Großartigkeit des Talprofiles die größte und eindrucksvollste Brücke der österreichischen Bahnen, übersetzt mit einer mächtigen, auf gemauerten Pfeilern gelagerten Eisenkonstruktion das Paznauntal in der gewaltigen Höhe von beinahe 100 m über der Talsohle und darf, was Kühnheit der Anlage betrifft, als ein vorbildliches Werk vaterländischer Brückenbautechnik bezeichnet werden. Die Brücke ist auch jetzt, nach fast dreißigjähriger Dauer, den dermaligen Verkehrsanforderungen vollkommen gewachsen; im Hinblick auf die wachsenden Bedürfnisse der fortschreitenden Verkehrsentwicklung empfiehlt es sich jedoch, rechtzeitig durch einen Ersatzbau entsprechend vorzusorgen. Für den Neubau kommen zwei Vorschläge in Betracht. Bei beiden handelt es sich um einen großen aus Quadern gemauerten Wölbebogen und zwar bei dem einen Projekt um einen Bogen von 86 m, bei dem anderen um einen solchen von 100 m Spannweite mit beiderseits anschließenden Sparbögen von 12 bis 23 m Lichtweite. Für die Wahl eines Steinbaues waren die wesentlich längere Dauer, die geringeren Erhaltungskosten eines gemauerten Viaduktes, dann seine volle Unabhängigkeit für alle Zukunft von der Erhöhung der Lokomotivgewichte usw., ausschlaggebend, Vorteile, die den Unterschied zwischen Steinbau und Eisenkonstruktion auszugleichen geeignet sind.

Unbestritten entspricht eine weitgespannte gemauerte Bogenbrücke mit ihrem hoch über die Talsohle sich erhebenden Gewölbe — angesichts der umgebenden gewaltigen Natur und der Großartigkeit des Talprofiles auch dem ästhetischen und baukünstlerischen Empfinden des Beschauers der Brücke weit mehr als ein eisernes Tragwerk. Der neue Viadukt soll talaufwärts zwischen der Haltestelle Wiesberg und dem Weinzierl-Tunnel derart errichtet werden, daß dessen größte Entfernung vom bestehenden Viadukt nur 30, beziehungsweise 20 m beträgt.

— **Personalnachrichten.** An Stelle des zum Staatsbahndirektor in Linz ernannten Hofrates Dr. Scheikl wurde Sektionsrat Dr. Stockhammer zum Vorstand des Departements für allgemeine Angelegenheiten des Tarifwesens ernannt. Der bisherige Vorstand des Departements für allgemeine Angelegenheiten des Verkehrsdienstes, Regierungsrat Karlinski, wurde unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Hofrates zum Direktor des Zentralwagendirigierungsamtes der österreichischen Staatsbahnen ernannt. Mit der Leitung dieses Departements, dessen Wirkungskreis bei diesem Anlasse eine Änderung erfahren hat, wurde der Oberinspektor Schmölzer betraut.

Ungarn.

— **Vereinigte Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Budapest.** Diese Konferenz wurde bekanntlich in diesem Jahre zwischen dem 11. und 15. Juni in Budapest abgehalten. Insgesamt waren 238 Teilnehmer bei der am 11. Juni erfolgten feierlichen Eröffnung in den Räumen des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs anwesend. Nach Ländern gruppiert, waren die Verkehrsunternehmungen Belgiens durch 16, Bosniens und der Herzegovina durch 2, Bulgariens durch 2, Dänemarks durch 2, Deutschlands durch 31, Englands durch 7, Frankreichs durch 13, Italiens durch 10, Luxemburgs durch 1, Hollands durch 6, Norwegens durch 3, Österreichs durch 64, Rumäniens durch 2, Rußlands durch 5, der Schweiz durch 9, Serbiens durch 2 und Schwedens durch 8 Vertreter und die Verkehrsanstalten Ungarns durch 42 Direktoren, Oberbeamte und Beamte vertreten. Die Anordnungen für den Verlauf der Konferenz wurden vom Präsidenten der königl. ung. Staatseisenbahnen, Ministerialrat Johann v. Marx, dem Verkehrsdirektor Hofrat Sigismund v. Kotányi und durch einen Ausführungsauschuß unter Leitung des Direktorstellvertreters Julius v. Horántzky getroffen. Am 10. Juni fand im Stadtwäldchen ein Begrüßungsabend statt, an dem die Konferenzmitglieder mit ihren Damen vollzählig teilnahmen. Der Abend verlief in der angeregtesten Stimmung. Bei der feierlichen Eröffnung der Konferenz am 11. Juni hielt Präsident Johann v. Marx die Begrüßungsansprache. Da der Handelsminister in Regierungsangelegenheiten in Wien weilte, wurden die Gäste durch den Staatssekretär Josef v. Stetina, und im Namen der Haupt- und Residenzstadt Budapest durch den Oberbürgermeister Dr. Franz Heltai begrüßt.

Über das Ergebnis der geschäftlichen Beratungen wird seinerzeit besonders berichet werden. Am Abend des ersten Tages fanden sich die Teilnehmer der Konferenz zu einem Festessen im Prunksaale des Hotel „Royal" ein, wo den ersten Trinkspruch der Staatssekretär v. Stetina zuerst in ungarischer, sodann in französischer Sprache auf den König, als den höchsten Förderer des ungarischen Verkehrswesens, ausbrachte. Der Trinkspruch wurde von den Anwesenden stehend angehört und mit Begeisterung aufgenommen. Den zweiten Trinkspruch hielt Präsident v. Marx. Der Redner bemerkte u. a.: „Wir ungarischen Gastgeber hegen den sehnlichen Wunsch, daß Sie, meine Damen und Herren, die freundlichsten Eindrücke von uns mit sich nach Hause nehmen mögen, wenn Sie unsere Hauptstadt verlassen und jene Orte gesehen haben, wohin wir Sie führen dürfen. Sie werden sehen, wie dieses Land durch fleißige Arbeit in den zehn Jahren, seit Sie das letzte Mal hier gewesen sind, vorwärtsgeschritten ist." Der Redner schloß mit der Bitte: „Bewahren Sie uns ein freundschaftliches Angedenken; denken Sie oft an die Budapester Tage!" (Lebhafte Hochrufe.) Es sprachen dann noch Oberbaurat Johann Schwarz (Berlin), der in begeisterten Worten die Schönheiten Budapests und Ungarns feierte und die internationale Bedeutung der ungarischen Staatseisenbahnen hervorhob, ferner Direktor Christensen (Lübeck), der in formvollendeten Versen die Frauen pries, und Geheimrat Tscheremissinow (St. Petersburg). Am 12. Juni nachmittags unternahmen die Gäste der Konferenz mit dem Dampfer „Budapest" der Donaudampfschifffahrtsgesellschaft und dem Dampfer „Visegrád" der kgl. ung. Fluß- und Seeschiffahrtsgesellschaft unter der Leitung der Direktoren Viktor v. Neugebauer und Moritz v. Domony eine Spazierfahrt auf der Donau. Die Schiffe, die mit den Flaggen aller Nationen geschmückt waren, fuhren vom Petöfiplatz in Budapest bis nach Vácz (Waitzen), von wo sie um 8 Uhr abends zurückkehrten. Abends gab die Hauptsadt zu Ehren der Gäste auf der Margaretheninsel ein Festessen, bei welcher Gelegenheit Vizebürgermeister Bódy die Gesellschaft im Namen der Hauptstadt Budapest begrüßte. Die Gesellschaft blieb bis in die späten Nachtstunden beisammen. Am 13. Juni (Freitag) unternahmen die Gäste Ausflüge in die Umgebung von Budapest, und am 14. Juni (Sonnabend) fuhren die in Budapest weilenden ausländischen Vertreter nach dem Plattensee, bei welcher Gelegenheit sie die Gäste der Südbahngesellschaft waren. Der Generalbetriebsdirektor der ungarischen Linien der Südbahn, Ministerialrat v. Brám, hatte für das Wohlbefinden der Gäste auch bei diesem Ausfluge aufs beste gesorgt. Das Nachtmahl wurde in Balatonföldvár eingenommen, bei welcher Gelegenheit Hofrat v. Kotányi im Namen der ungarischen Verkehrsanstalten an die scheidenden Gäste herzliche Abschiedsworte richtete. Die Gesellschaft kehrte in angeregtester Stimmung, entzückt von den Naturschönheiten des Plattensees, nach Budapest zurück. Zum Schlusse sei noch bemerkt, daß die vereinigte Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz in Budapest zuletzt im Jahre 1901 tagte; es darf die Hoffnung ausgesprochen werden, daß es den vereinigten Bemühungen der beteiligten Kreise gelungen ist, den günstigen Verlauf der Konferenz und hierdurch den gedeihlichen Erfolg der Beratungen auch diesmal zu sichern.

Niederlande.

— **Die Niederländische Zentralbahn.** Waren schon die Betriebsergebnisse des Jahres 1911 fast in jeder Beziehung günstige zu nennen, so werden sie doch, wie der soeben erschienene Geschäftsbericht erkennen läßt, von denen des Betriebsjahres 1912 noch wesentlich übertroffen. Der günstige

Abschluß ist in erster Linie auf die ständig steigende Verkehrsentwicklung zurückzuführen, und zwar betrifft die Zunahme der Verkehrsergebnisse sowohl den Personen- als auch den Güterverkehr. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug 1 404 959 Fl. oder 76 750 Fl. mehr als im Vorjahre; die Einnahme aus dem Güterverkehr belief sich auf 1 139 247 Fl. und ist gegen 1911 um 6,05 % gestiegen. Die Mehreinnahme betrug bei den gesamten Verkehrseinnahmen 155 409 Fl. und bei den verschiedenen Einnahmen 112 211 Fl. Die Höhe der Gesamteinnahmen stieg von 2 944 909 auf 3 212 529 Fl., die Einnahme für ein Zugkilometer von 1,325 auf 1,405 Fl.

Bei den Betriebsausgaben ist eine gegen das Vorjahr nicht unwesentliche Zunahme von 88 763 Fl. zu verzeichnen, wovon jedoch ungefähr die Hälfte dem Personal zugute kam. Auch bei den verschiedenen Ausgaben ergibt sich gegenüber dem Vorjahr ein Mehr von 31 580 Fl., so daß die Gesamtausgaben von 1 788 976 auf 1 909 320 Fl. gestiegen sind. Die Durchschnittsausgabe für ein Zugkilometer betrug 0,835 (i. V. 0,805) Fl. Die Betriebszahl fiel von 60,75 auf 59,43.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einer Gesamteinnahme von 3 249 985 Fl. ab, gegenüber dem Vorjahre ein Mehr von 681 175 Fl. An Ausgaben werden einschließlich der Rücklage von 150 000 Fl. in den Erneuerungsfonds (wie im Vorjahr) sowie einschließlich der für die Verzinsung der Prioritätsobligationen verwendeten Summe von 667 980 Fl. noch 248 359 (i. V. 213 200) Fl. für Abschreibungen, 41 737 (40 559) Fl. Beitrag für den Pensions- und Unterstützungsfonds, 20 000 (14 187) Fl. für Unfallversicherung und 14 723 (14 161) Fl. an Zulagen für das Personal nachgewiesen. Der Überschuß von 117 334 (i. V. 104 188) Fl. wurde zur Hälfte auf Abschreibungen und Tilgung verwendet, während von der anderen Hälfte nach Abzug von 10 % für den Reservefonds eine Dividende von 2,25 (i. V. 2) Fl. für jeden Anteil gezahlt werden konnte. G.

Übrige europäische Länder.

— **Internationale Schnellzugdiebe.** Aus Brüssel wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Die Gerichte beschäftigen sich augenblicklich mit einem großen Prozeß gegen internationale Schnellzugdiebe. Man hat bereits zwei Eisenbahnbeamte in Ostende und einen Hehler in Brüssel verhaftet. Bei jenen fand man eine ganze Menge Gold- und Silberwaren. Nach Angabe verschiedener Blätter sollen die gestohlenen Wertgegenstände insgesamt einige 100 000 *M* darstellen. Wenn auch diese Summe anscheinend übertrieben ist, so glaubt die Staatsanwaltschaft doch, in den Verhafteten die Taschendiebe gefaßt zu haben, die seit langer Zeit die internationalen Züge zwischen Deutschland und Belgien, wie zwischen Belgien und Frankreich unsicher machten.

— **Alte Lokomotiven in Gent.** Eine der größten Überraschungen der viel Schönes bietenden Weltausstellung in Gent ist sicher die Reihe alter Lokomotiven der belgischen Staatseisenbahn, die durch ein vortreffliches Modell einer Lokomotive aus 1825, in Vergleich gestellt mit einer neuen Schnellzuglokomotive in der englischen Abteilung, wirksam ergänzt wird. Man ist fast an die Columbus-Ausstellung 1893 in Chicago erinnert. Seitens der belgischen Staatseisenbahnverwaltung sind Lokomotiven der Belpaireschen Zeit mit den bekannten vierkantigen Schornsteinen und abwärts gebogenen Tragfedern und zwei Lokomotiven von Stephenson ausgestellt. Die ganze Reihe umfaßt, rückwärts gehend: eine noch in Aufstellung begriffene 201-Schnellzuglokomotive (Nr. 4401), eine 2 C aus 1905, eine 2 B aus 1898, eine 1 B 1 aus 1888, eine 1 B aus 1864 mit außenliegenden Rahmen, eine 1 A 1-Tenderlokomotive von Stephenson aus 1844 mit de Ridder-Steuerung und Schlittenbremse und die 1 A 1-Lokomotive „Le Belge" mit zweiachsigem Tender aus 1835, ebenfalls von Stephenson. Wer hätte solche Schätze in Belgien vermutet! In der englischen Abteilung bringt die Nordostbahn ein großes Modell der ersten B-Lokomotive der Stockton-Darlingtonbahn, ähnlich der bekannten „Puffing Billy", aus 1825, in Vergleich gestellt mit einer neuen 2 B 1-Schnellzuglokomtive. Als Erbauer der alten Lokomotive wird hier Robert Stephenson genannt, der doch damals, d. h. zur Zeit der Ablieferung, erst 22 Jahre alt, seine Ausbildung kaum beendet hatte. Diese Angelegenheit wird wohl durch die demnächst im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" erscheinende kleine Untersuchung über den Erbauer der Rocket endgültig aufgeklärt sein. Die Lokomotive ist in Wirklichkeit aus der 1824 von Robert Stephenson & Cie. begründeten Fabrik in Newcastle hervorgegangen. Die Cie. war der Vertreter Georg, der sich später mehr und mehr aus der technischen Leitung des Unternehmens zurückzog, aber sicher und nachweisbar die Lokomotive von 1825 ganz oder fast allein gebaut hat. Bei Gelegenheit der Untersuchung der Triebwagenfrage habe ich schon feststellen können, und M. v. Eyth hat dies schon früher bei der Londoner Weltausstellung anschaulich geschildert, wie wenig Sinn der Brite für Geschichte hat. Statt das Gebotene dankbar zu genießen, suchte ich mir vorzustellen, wie schön es sein könnte, wenn die europäischen Eisenbahnverwaltungen sich einmal zusammenschlössen, um eine umfassende Geschichte des Lokomotivbaues im Bilde vorzuführen, die wichtigsten Glieder der Kette in wirklicher Ausführung, bemerkenswerte Zwischenglieder in guten Modellen, das übrige durch Zeichnungen erläutert, und dazu mündlicher Vortrag und Führungen wie im Deutschen Museum. Das könnte eine würdige Vorbereitung für die Jahrhundertfeier von Rainhill oder für den Eisenbahnkongreß 1920 werden. Gy.

— **Lötschbergbahn.** Die Eröffnungsfeier hat am 28. v. M. unter zahlreicher Beteiligung der Behörden und Eisenbahnverwaltungen stattgefunden.

— **Rhätische Bahn.** Die 50 km lange Linie Bevers-Schuls, ein Bestandteil der Rhätischen Bahn, ist am 1. Juli d. J. eröffnet worden. An der neuen, elektrisch betriebenen Linie liegen außer der Anfangsstation Bevers die Stationen Ponte-Campovasto, Madulein (Haltestelle), Zuoz, Scanfs, Cinuskel-Brail, Zernez, Süs, Lavin, Guarda, Ardez, Fetan und Schuls-Tarasp. Alle Stationen, außer Madulein, sind für den Gesamtverkehr eingerichtet; die Haltestelle Madulein dient nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern und Kleinviehsendungen. Die Tarife für den internen sowie für den direkten schweizerischen und internationalen Verkehr der neuen Stationen können daher vom 1. Juli d. J. an angewendet werden. Die seit dem 1. Juni d. J. ausgegebenen schweizerischen Generalabonnements gelten auf der Linie Bevers-Schuls ebenfalls.

Am 28. Juni fand in Anwesenheit zahlreicher Abordnungen von eidgenössischen, kantonalen und Gemeindebehörden die Einweihung statt. Der Bundesrat war durch drei Mitglieder vertreten.

— **Grundsteinlegung zur Untergrundbahn in Neapel.** Am 16. Juni fand in Gegenwart des Königs Viktor Emanuel von Italien die Grundsteinlegung zur neuen Untergrundbahn von Neapel statt. Auf Einladung des Königs hatten auf der Tribüne für die höchsten Herrschaften auch der deutsche Konteradmiral Trummler sowie die Kommandeure der beiden in Neapel gerade anwesenden deutschen Kreuzer „Goeben" und „Straßburg" Platz genommen. Auch der Marineattaché an der Kaiserlichen Botschaft in Rom war auf Einladung des Königs erschienen. Bei der Grundsteinlegung hielten der Bürgermeister von Neapel, Senator Carletto, sowie der Minister der öffentlichen Arbeiten Sacchi die Reden.

— **Neue Bahnlinie am Langensee (Lago Maggiore).** Die italienische Regierung hat die Konzession für den Bau und den Betrieb einer neuen Bahnlinie am Westufer des Langensees von Locarno über Canobbio nach Intra und Pallanza erteilt. Die neue Bahn, von der ein kleiner Teil auch auf schweizerischem Gebiete zu liegen kommt, wird eine große Bedeutung haben. Der Touristenverkehr ist in dieser schönen Gegend des Voralpengebietes und am Langensee sehr lebhaft, außerdem bestehen in der Gegend von Intra zahlreiche Baumwoll-, Hut- und Papierfabriken. Auch bedeutende Stein- und Marmorbrüche sind in der Nähe. Endlich stellt die neue Linie eine zweite Verbindung zwischen der Gotthard- und der Simplonbahn her. Locarno ist bekanntlich durch eine Zweigbahn an die Gotthardbahn angeschlossen, während Pallanza nur wenige Kilometer von dem Bahnhofe Fondotoce der Simplonbahn entfernt liegt und durch eine elektrische Trambahn damit verbunden ist. Die Ausführung des Baues wird der Unternehmung Sutter zufallen, die gegenwärtig auch eine Linie von Locarno nach Domodossola an der Simplonbahn baut.

— **Die Erhöhung der Gütertarife bei den englischen Eisenbahnen.** Daß die englischen Eisenbahnverwaltungen die Fahrpreise im Personenverkehr zu erhöhen beabsichtigen, war schon in Nr. 36 S. 600 d. Ztg. erwähnt worden. Nunmehr ist auch eine Erhöhung der Tarife im Güterverkehr angekündigt worden, die am 1. Juli in Kraft treten sollte. Alle Frachtsätze, mit Ausnahme derjenigen für Kohle, wegen deren eine Regelung für sich in Aussicht genommen ist, sollen um etwa 4 % erhöht werden. Die neuen Tarife bleiben noch unter der durch das Gesetz von 1894 festgelegten Höchstgrenze. Die Steigerung wird von den Eisenbahnverwaltungen damit begründet, daß alle Ausgaben, vor allem die Löhne, namentlich aber auch die Beschaffungskosten der Kohlen, so gewachsen sind, daß mit den jetzt bestehenden Frachtsätzen, die seit etwa 20 Jahren unverändert geblieben sind, nicht mehr auszukommen ist. Wenn alle Verhältnisse unbefangen gewürdigt werden, kann wohl die Berechtigung der Eisenbahnverwaltungen zu dieser Maßnahme kaum bestritten werden. Nach einer Zusammenstellung in „Railway News" haben die 19 bedeutendsten Eisenbahngesellschaften Englands im Jahre 1912 gegen 30 000 000 £ aus dem Güterverkehr eingenommen; eine Steigerung dieses Betrages um 4 % würde also eine Mehreinnahme von 1 200 000 £ bedeuten. Da die Löhne im Jahre 1912 um etwa 1 000 000 £ zugenommen hatten, so bleibt bei dieser Steigerung noch ein Überschuß zugunsten der Eisenbahnverwaltungen von 200 000 £. Da aber die

Erhöhung der Löhne nicht die einzige Vermehrung der Ausgaben ist, so kann kaum behauptet werden, daß die Steigerung der Frachtsätze über die Grenze des Angemessenen hinausgehe, namentlich auch deshalb, weil die Lohnerhöhungen, die auf Grund der Abmachungen bei Beendigung des Streiks von 1911 zu gewähren sind, noch nicht allenthalben durchgeführt sind, sodaß in der nächsten Zeit eine weitere Steigerung der persönlichen Ausgaben zu erwarten ist.

Die Erhöhung der Gütertarife hat, wie nicht anders zu erwarten war, eine gewisse Beunruhigung in den Handel und Gewerbe treibenden Kreisen hervorgerufen und infolgedessen auch bereits zu einer Anfrage im Parlament geführt, auf die der Handelsminister aber nur antworten konnte, daß er nichts gegen das Vorhaben der Eisenbahnverwaltungen tun könne, daß es vielmehr das gute Recht der Eisenbahngesellschaften sei, bei Zunahme der Ausgaben auch ihre Gebühren zu erhöhen. Das neue Gesetz von 1912 („Railway and Canal Traffic Act") legt den Bahnen die Beschränkung auf, daß sie ihre Gebühren nur in dem Maße erhöhen dürfen, daß die durch die Abmachungen von 1911 verursachten Steigerungen der Ausgaben wieder eingebracht werden. Die Eisenbahnverwaltungen stützen sich aber bei ihrem jetzigen Vorgehen auf die Gesetze von 1888 und 1894, die eine solche Beschränkung nicht enthalten und nur vorschreiben, daß die erhöhten Frachtsätze die damals festgesetzten Höchstbeträge nicht überschreiten sollen. Nach dem Gesetz von 1888 steht den Versendern, die die Erhöhung für ungerechtfertigt halten, das Recht zu, sich beim Handelsministerium zu beschweren, das dann seinerseits die Verpflichtung hat, einen Vermittlungsversuch zu machen. Scheitert dieser, so soll die Entscheidung des Eisenbahn- und Kanalausschusses angerufen werden. Die vor das Parlament gebrachten Klagen gehen auch dahin, daß das Verfahren vor diesem Gerichtshof zu kostspielig ist, als daß ein einzelner kleiner Verfrachter von diesem Rechte Gebrauch machen könnte; der Minister hat aber demgegenüber darauf aufmerksam gemacht, daß der Streit nicht von den einzelnen Beteiligten durchgefochten werden muß, sondern deren Verbände zur Vertretung ihrer Mitglieder in dieser Beziehung berufen seien.

Auch die Eisenbahnen von Irland wollen sich dem Vorgehen der englischen Eisenbahnen anschließen. Daß in den Vereinigten Staaten ähnliche Bestrebungen im Gange sind, dürfte den Lesern dieser Zeitung bekannt sein: Die Vertreter von 52 Eisenbahngesellschaften sind an das Bundesverkehrsamt mit der Bitte herangetreten, ihre Gütertarife erhöhen zu dürfen. Die dort beabsichtigte Steigerung beträgt etwa 5 %. Die Gründe, die zur Verteidigung dieser Maßregel geltend gemacht werden, sind im wesentlichen dieselben wie in England.

— **Russische Verstaatlichungspläne.** Von der Allerhöchst eingesetzten Eisenbahn-Kommission des Generals Petrow, die bekanntlich zum 1. Juni d. J. ihre stille und vielseitige Tätigkeit auf einen Ukas des russischen Kaisers hin eingestellt hat, verlautet nach langer Zeit wieder einmal etwas. Nach Mitteilungen der russischen Presse hat die genannte Kommission kürzlich einen Bericht über die Prüfung der Verhältnisse der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn veröffentlicht. Zur Verbesserung der Betriebsverhältnisse dieser Bahn schlägt die Kommision vor, alle schmalspurigen Linien in russisch-breitspurige umzubauen.

Vom Gesichtspunkte des unmittelbaren wirtschaftlichen Vorteils aus spricht sich die Kommission für die Verstaatlichung auf der Moskau-Kiew-Woronesher Bahn aus, die bekanntlich zurzeit von dem Finanzministerium bekämpft wird. Die Kommission steht hier voll auf seiten des Staatsbahngedankens, wenn sie auch im allgemeinen einer Eisenbahnpolitik das Wort redet, die neben dem Bau und Betrieb auf Staatskosten auch den durch Privatgesellschaften gelten lassen will. — Der Staatsbahngedanke hat bereits an den meisten maßgeblichen Stellen — nicht zuletzt im Lande selbst — so sehr an Boden gewonnen, daß es nur noch einer verhältnismäßig kurzen Spanne Zeit bedürfen wird, bis dieser alte, bismarckische Gedanke auch im heiligen Rußland verwirklicht sein wird, und das trotz aller Gegenströmungen in Kreisen der Aktionäre, die es auch hier, wie in anderen Fällen, nicht an Versuchen fehlen lassen, die Verstaatlichung zu verzögern oder ganz zu hintertreiben. m.

Fremde Erdteile.

— **Tientsin-Pukow-Eisenbahn.** Wir werden von zuständiger Seite darauf aufmerksam gemacht, daß die Ausführungen über die Einnahmen der Tientsin-Pukow-Eisenbahn in Nr. 46 S. 752 unserer Zeitung insofern nicht zutreffend sind, als die Einnahmen der Nordstrecke der Tientsin-Pukowbahn von der Deutsch-Chinesischen Eisenbahngesellschaft seit Dezember 1912 regelmäßig durch die Presse bekanntgegeben werden. Die Bekanntmachung der Einnahmen der Nordstrecke für den Monat Dezember 1912 (329 000 Doll.) erfolgte am 8. Januar 1913, für Januar 1913 (297 000 Doll.) am 10. Februar 1913, für Februar 1913 (200 000 Doll.) am 6. März 1913, für März 1913 (310 000 Doll.) am 5. April 1913, für April 1913 (290 000 Doll.) am 6. Mai 1913, für Mai 1913 (300 000 Doll.) am 6. Juni 1913.

— **Eine chinesische Straßenbahn,** die ausschließlich von Chinesen erbaut worden ist, wurde in diesen Tagen dem Betrieb übergeben. Es handelt sich um eine Straßenbahn in Shanghai, wo bereits zwei andere Straßenbahnen bestehen und sich gut bezahlt machen, von denen die eine im internationalen, die andere im französischen Gebiete der Stadt liegt. Die neue rein chinesische Straßenbahn liegt auch auf ausschließlich chinesischem Gebiet; sie hat den Zweck, den chinesischen Südbahnhof der Stadt mit der internationalen Stadt und deren Bahnhof zu verbinden. Nebenher wird auch das Arsenal von Kiangwan, das außerhalb der Stadtgebiete liegt, angeschlossen. Das Unternehmen ist ausschließlich von Chinesen mit eigenem Gelde ins Leben gerufen, es wird von Chinesen verwaltet und betrieben. Beim Bau war aber doch ein Europäer beteiligt, nämlich ein Ingenieur der Siemens-Schuckert-Werke, welche die elektrischen Einrichtungen lieferten. Die Wagen sind in Shanghai selbst in chinesischen Werkstätten gebaut worden; die Schienen aber kamen aus Deutschland von der Gute Hoffnungshütte, sie sollen besonders stark sein und die Schienen der beiden anderen Straßenbahnen an Stärke wesentlich übertreffen. Im übrigen haben die Chinesen sich im Bau und in der ganzen Einrichtung ihrer Bahn eng an die vorhandenen Linien angeschlossen, um den wechselseitigen Übergang des rollenden Materials leicht zu ermöglichen, eine Rücksicht, die freilich auch wieder ihre Nachteile mit sich brachte, indem nämlich die bisher vorhandenen Straßenbahnen noch veraltete englische Einrichtungen für den elektrischen Betrieb besitzen. Die Siemensschen Bügelleitungen, die ein Abgleiten der Leitungsstangen von den Drähten unmöglich machen, konnten so hier nicht verwendet werden. Das Verlegen der Gleise bot einige Schwierigkeiten, weil der Untergrund von Shanghai und seiner nächsten Nachbarschaft als aufgeschwemmter Lehm wenig Tragkraft besitzt. Die Schienen wurden deshalb auf einzelne, besonders sorgfältig befestigte Steinkoffer verlegt, die pyramidenförmig aus Bruchsteinen und Kleinschlag hergestellt wurden. Die chinesische Wagenfabrik hat 16 Motorwagen und 6 Anhängewagen in einwandfreier Weise geliefert; der Einbau der elektrischen Ausrüstung erfolgte in Shanghai durch die Siemens-Schuckert-Werke. Es ist eine besondere Kraftstation errichtet worden, die unweit der alten, allmählich dem Untergange geweihten Stadtmauer von Alt-Shanghai zu liegen kam. Die neue Strecke beginnt unmittelbar an der Grenze mit der französischen Niederlassung, wendet sich dann dem Wanghu zu (dem Flusse, an dem Shanghai liegt), verfolgt dessen Ufer, den chinesischen „Bund", südwärts talauf und erreicht so das Arsenal von Kiangwan. Die Strecke ist zum Teil ein-, zum Teil zweigleisig. Für den lebhaften Personenverkehr Shanghais dürfte die neue Straßenbahn von Bedeutung werden, zumal die beiden Bahnhöfe der Stadt durch sie eine erste Verbindung miteinander bekommen. Eine weitere Verbindung der beiden Bahnhöfe durch eine Vollbahn steht noch im weiten Felde. F. W.

— **Eisenbahnunglück in Indien.** Nach einer Meldung aus Kalkutta vom 29. Juni d. J. ist bei Onda (Bezirk Bardwan) ein Personenzug in den Salkofluß gestürzt, wobei nach Meldungen der Behörden eine Anzahl Reisender ums Leben gekommen sind. Mehrere Leichen wurden bereits geborgen.

— **Die Uganda-Eisenbahn im Jahre 1912.** Diese Bahn vermochte zum ersten Male im Jahre 1912 den Anforderungen des Verkehrs nicht zu genügen. Ihr Güterverkehr entwickelte sich höchst überraschend. Während im Jahre 1903/04 landeinwärts nur 10 667, zur Küste 5704 t befördert wurden, waren es im Jahre 1911/12 schon 63 837 bzw. 51 931 t. Die Schwierigkeiten sind auf die ganz ungenügende Vermehrung des Fahrparks der Bahn zurückzuführen. Die Steigerung des Verkehrs hat 1912/13 noch weitere schnelle Fortschritte gemacht.

In den 8 Monaten des Rechnungsjahres 1912/13 sind 4 873 118 Rupien gegen 3 458 761 Rupien in derselben Zeit 1911/12 eingekommen, mithin eine Steigerung der Einnahme um 29 %. Die beförderte Gütermenge würde sogar eine Zunahme von 32 % gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres aufweisen. Die Zusammenstellung der Einnahmen läßt ferner erkennen, daß auch der Personenverkehr erheblich zugenommen hat. Es wurde aber schon erwähnt, daß er gleichwohl stets in glatter Weise hat abgewickelt werden können.

Die ersten Anzeichen davon, daß die Ugandabahn zur Bewältigung des Verkehrs nicht genügend gerüstet sein würde, traten um die Mitte des vorigen Jahres, und zwar mit Beginn der Haupterntezeit, in Erscheinung. In den meisten Gegenden deren Absatz durch diesen Schienenstrang ermöglicht wird, waren vorzügliche Ernten erzielt worden; im einzelnen sind die Erträge an Mais und Bohnen aus dem Kavirondogebiet am

Ostufer des Viktoriasees, Erdnüsse aus den deutschen Bezirken und Baumwolle aus Uganda hervorzuheben. Schon im August machte sich ein empfindlicher Wagenmangel bemerkbar. Bald häuften sich infolgedessen auf den Hauptstationen der Bahn die Gütermengen, die nicht abtransportiert werden konnten, bis etwa Ende November die Stauung den höchsten Stand erreicht hatte. In Kisumu, dem Endpunkt der Ugandabahn am Viktoriasee, sollen damals mehr als 2000 t Waren wochenlang gelagert haben, ohne daß die Bahn sie hätte wegführen können. Erst im Februar/März 1913 hat der Verkehr wieder normalen Umfang angenommen.

Zur Behebung der Mängel hat das Gouvernement von Britisch-Ostafrika Ende 1912 bereits 150 Güterwagen, darunter viele 20-Tonnenwagen, und 26 Lokomotiven in Bestellung gegeben. Die Wagenteile, die jetzt eintreffen, werden nach Nairobi weiterverladen, um dort zusammengestellt zu werden. Die Eisenbahnwerkstätten daselbst sollen das Personal so beträchtlich vermehrt haben, daß wöchentlich mehrere Wagen dem Betrieb übergeben werden können. Welche Anzahl um Mitte 1913 fertiggestellt sein wird, läßt sich indessen noch nicht übersehen. Zweifelhaft bleibt auch, ob dann der Bestand an Maschinen entsprechend ergänzt sein wird. Einige im Herbst vorigen Jahres probeweise beschäftigte Lokomotiven (System Mallet) haben den Erwartungen hinsichtlich ihrer Zugkraft nicht entsprochen. Der im Bau befindliche, über 1000 t große Dampfer für den Vitkoriasee soll noch zu Ende 1913 seine erste Fahrt antreten.

— **Amerikanisches Langsamfahrsignal.** In Krümmungen, die mit weniger als 72 km Stundengeschwindigkeit befahren werden müssen, hat die Pennsylvania-Eisenbahn auf ihrer Hauptstrecke Neuyork-Pittsburg Langsamfahrsignale besonderer Bauart aufstellen lassen. Sie ähneln den Blocksignalen, nur ist der Signalarm gelb gestrichen und sein Ende schwarz und gelb gestreift. Die der Warnungsstellung des Blocksignals entsprechende Stellung des Arms unter 45 Grad nach abwärts übermittelt den Befehl, langsam zu fahren, während am Ende der Langsamfahrstrecke der senkrecht herabhängende Arm, wie das auf „Freie Fahrt“ stehende Blocksignal die Wiederaufnahme der vollen Geschwindigkeit gestattet. Die Signalarme sind unbeweglich. Nachts werden sie nicht erleuchtet.

— **Staatsbahnen für Alaska.** Ergänzend zu der Mitteilung hierüber in Nr. 46 S. 753 entnehmen wir der „Köln. Ztg.“ folgendes: Der Plan für den Bau von Eisenbahnen durch die Bundesregierung ist zur Reife gelangt, und Präsident Wilson hat sich damit einverstanden erklärt, daß ungesäumt ein Gesetz vom Kongreß angenommen werden soll, das die Bundesregierung zum Bau von Eisenbahnen in Alaska ermächtigt. In einer Besprechung mit Senator Pittmann, dem Vorsitzenden des Senatsausschusses für Territorien, billigte der Präsident eine diesem Zwecke dienende Vorlage und erklärte sich damit einverstanden, daß die Annahme im Kongreß nach Kräften beschleunigt wird, falls außer dem Zolltarif und der Reform der Umlaufsmittel noch andere Maßregeln zur Erwägung kommen sollten. Es soll die Ermächtigung zur Aufnahme einer Regierungsanleihe im Betrage von 40 Millionen Dollar zur Ausführung des Bahnprojekts erteilt werden, und es würde die Bestimmung getroffen werden, daß bei dem Bau die Maschinen und Gerätschaften zur Anwendung kommen sollen, mit denen der Panamakanal gebaut wurde und die zum großen Teil nach Vollendung des Kanals verfügbar werden.

— **Neuer Schnellzug Chicago-San Francisco.** Zu unserer Nachricht in Nr. 40 S. 665 macht Herr Regierungsbaumeister Guttstadt in Breslau ergänzend folgende auf eigenen Reisebeobachtungen beruhende Mitteilung:

Die Chicago- and North Western-Eisenbahngesellschaft fährt bereits seit mehreren Jahren gemeinsam mit der Union Pacific-Gesellschaft einen Schnellzug von San Francisco nach Chicago, den sie „San Francisco Overland Limited“ nennt. Die Strecke ist 2275 englische Meilen gleich 3640 km lang und bietet, abgesehen von 2 Gebirgsüberschreitungen, keine besonderen Betriebsschwierigkeiten. Der Zug legt die Hinfahrt in 69 Stunden, die Rückfahrt in 67¾ Stunden zurück. Die Aufenthalte unterwegs sind wegen der dünn bevölkerten Gegend, mit Ausnahme von 2 Staaten, sehr gering und betragen nur dreimal mehr als 5 Minuten. Der Zug bringt es also bei der Hinfahrt auf 52,8 km Reisegeschwindigkeit in der Stunde, bei der Rückfahrt auf 53,5 km.

Da der Zug stets sehr stark besetzt ist, wurde bereits im vorigen Jahre von einer geplanten Beschleunigung und Verkürzung der Fahrzeit um 4 Stunden gesprochen. Diese scheint jetzt durchgeführt zu sein. Aber auch jetzt kann man noch nicht von einem besonders schnellen Zuge sprechen, da bei der Gesamtfahrzeit von 64 Stunden eine Reisegeschwindigkeit von nur 56,4 Kilometern in der Stunde erreicht wird. Eine Beschleunigung ließ sich ohne große Schwierigkeiten durchführen, da die Fahrzeit ziemlich reichlich bemessen war. Bei meiner Fahrt holten wir z. B. innerhalb 9 Stunden eine Stunde Verspätung ein. Auch bestand die Bestimmung, daß der Zug in den Staaten Iowa und Illinois auf allen Stationen nach Bedarf halten muß.

Der Zug war schon früher aus Palastwagen zusammengesetzt, die die in der Notiz erwähnten Bequemlichkeiten enthalten. Neu sind nur Bad, Barbier, Stenograph und Maschinenschreiber. Neu ist ferner der Zuschlag von 10 Dollar = 42 M. Früher hatte man außer dem Fahrpreis von etwa 55 Dollar = 231 ℳ nur die Gebühren für den Schlafwagen zu bezahlen. Letztere betrugen für ein unteres Bett 13 Dollar = 54,60 ℳ, für ein oberes 10,4 Dollar gleich 43,70 ℳ, für ein Abteil mit 2 Betten 36,5 Dollar = 153,30 Mark und für ein Zimmer mit 3 Betten 46 Dollar = 193,20 ℳ. Wenn man bedenkt, daß die Betten in den amerikanischen Schlafwagen zweischläfrig sind und der Zug 3 Nächte fährt, so dürfte der Bettpreis nicht allzu hoch sein und nicht viel von den europäischen Preisen abweichen. Bei Benutzung eines unteren Bettes für eine Person hat man z. B. zu dem Fahrpreis von 231 Mark noch 54,60 + 42 = 96.60 ℳ Zuschlag zu zahlen, was einen Zuschlag von etwa 42 v. H. ausmacht. Der Fahrpreis beträgt 2 Cents für 1 englische Meile = 5,25 ₰ für 1 km.

Allgemeines.

— **Haltestellenanzeiger im Zuge.** Für die Aufgabe, den Reisenden im Zuge die nächste Haltestelle anzuzeigen, ist bis jetzt noch keine befriedigende Lösung gefunden worden. Es ist natürlich nicht unmöglich, eine solche Vorrichtung zu entwerfen, aber bis jetzt sind die Anzeigevorrichtungen noch zu verwickelt und infolgedessen zu teuer und zu unzuverlässig im Betriebe. Besondere Schwierigkeiten entstehen, wenn die Züge nicht an allen Haltestellen anhalten oder wenn sie auf verschiedene Abzweigungsstrecken übergehen. Einen anscheinend wertvollen Gedanken auf diesem Gebiet veröffentlicht die Zeitschrift „Railway News“. Danach soll unter einem Zeiger ein Band entlang bewegt werden, auf dem eine Karte der von dem Zug durchfahrenden Strecke aufgedruckt ist. Wird die Geschwindigkeit, mit der sich das Band bewegt, richtig gegen diejenige des Zuges abgestimmt, so steht der Zeiger jederzeit an der Stelle der Karte, wo sich der Zug auf der Strecke befindet.

— **Das Überfahren des „Halt“-Signals auf Gefällstrecken.** Regierungsbaumeister Simon, Vorstand des Betriebsamtes Lübben i. L., berichtet im Heft 7 des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ über eine in seinem Amtsbezirke getroffene Maßnahme zur Vermeidung des Überfahrens des Haltsignals auf Gefällstrecken. Es kann vorkommen, daß der Lokomotivführer beim Übergang des Zuges aus der Wagerechten in das Gefälle der Zugmannschaft den Brechpunkt durch das Signal „Achtung“ nicht rechtzeitig ankündigt, oder daß dieses Signal von den Bremsern, besonders dem Schlußbremser, aus irgendwelchem Grunde nicht rechtzeitig gehört wird. Dies kann zu einer gefährlichen Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führen. Ganz besonders aber wird die Betriebssicherheit in Frage gestellt, wenn sich am Fußpunkt des Gefälles ein auf Halt stehendes Signal befindet. Um nun ein sicheres Zusammenarbeiten des Lokomotivführers mit der Zugmannschaft, insbesondere dem Schlußbremser, zu erreichen, sind eine Zuglänge vor dem Eintritt in das Gefälle beiderseits der Gleise Merkzeichen aufgestellt. Wenn der Zugschluß die Merkzeichen erreicht, befindet sich die Lokomotive am oberen Brechpunkte. In diesem Augenblicke hat der Lokomotivführer vorschriftsmäßig das Signal „Achtung“ zu geben und den Dampf abzusperren. Sollte der Bremser das Signal überhören, so sieht er an dem Merkzeichen, daß er seine Bremse anzuziehen hat.

Jedes Merkzeichen besteht aus zwei rechtwinklig zueinander stehenden, schräg zur Bahnachse angeordneten, weiß gestrichenen Tafeln, die in großen schwarzen Buchstaben die Aufschrift: „Gefällwechsel“ tragen. Außerdem zeigt ein schwarz gestrichener großer Pfeil auf den Tafeln die Richtung zum Gefälle an. In der Dunkelheit werden die Tafeln mittels an ihrem Tragpfosten angebrachter, mit Blendschirm versehener Laterne beleuchtet. Die Merkzeichen befinden sich in Augenhöhe eines auf der Bühne eines offenen Wagens an der Bremse stehenden Bediensteten, so daß sie sowohl in der Fahrrichtung als auch nach der Vorbeifahrt des Zuges deutlich zu sehen sind. Die Einrichtung soll sich recht gut bewährt haben; ihre weitere Verbreitung wird vom Berichterstatter empfohlen, zumal die Anlagekosten im Vergleich an Betriebssicherheit verschwindend sind.

Bücherschau.

— **Leonida Leoni. Atlas der italienischen und ausländischen Eisenbahnen und Straßenbahnen mit Text.** Verlag Geografisches Institut von Agostini, Novara-Rom. Dieses neue Werk, beinahe Taschenformat, besteht aus drei Teilen: dem Text, dem Atlas

und dem Promptuarium der Strecken, Bahnhöfe usw. Der Text besteht aus einer vollständigen und interessanten Zusammenstellung statistischer Daten, Notizen und Elemente aller italienischen Eisen- und Straßenbahnen, klar und bequem geordnet. Der Atlas enthält 30 reine und genaue Tabellen, in welchen sich die Eisen- und Straßenbahnen nach Wunsch der verschiedenen Verwaltungen auszeichnen. Bemerkenswert ist die Karte der internationalen Anschlüsse und jene der gesamten Dienste der italienischen Eisenbahnen. Den Atlas vervollständigen Eisenbahnkarten der Grenzstaaten, wie Frankreich, Schweiz und Österreich-Ungarn. Das Promptnarium erleichtert die Aufsuchung der Orte in den Karten.

Wir beglückwünschen den Verfasser, der dieses interessante und nützliche Werk nicht nur für die Spezialisten des Faches gemacht hat, sondern für alle jene, welche mit Eisenbahnen in Verbindung stehen.

— **Deutschlands Stellung in der Weltwirtschaft.** Von Prof. Dr. Paul Arndt in Frankfurt (Main), Druck und Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. Preis geh. 1 *M*, geb. 1,25 *M*.

Dem bekannten Verfassere des trefflichen kleinen Werkes, das bereits in zweiter Auflage im Rahmen der Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" als 179. Bändchen vorliegt, ist es gelungen, auf nur 114 Textseiten in kurzer, treffender Darstellung alle die Probleme zu erörtern, die mit der im Titel des Büchelchens angedeuteten schwierigen Frage zusammenhängen. In streng wissenschaftlicher, aber doch an jeder Stelle gemeinverständlicher Weise werden dem Leser die großen inneren Zusammenhänge aufgedeckt und die im einzelnen tätigen Kräfte geschildert, deren Zusammenwirken jenes Wunderwerk der wirtschaftlichen Entwicklung der Kulturvölker der Erde zustande bringt, das die Wissenschaft zusammenfasssend als Stufe der Weltwirtschaft in der Entwicklungsreihe des Wirtschaftslebens der Völker bezeichnet. Trotzdem die mit der Weltwirtschaftspolitik in Berührung stehenden Fragen eng mit den weltpolitischen Problemen zusammenhängen, zu ihnen in gegenseitiger Wechselwirkung stehen und sich demnach gar nicht getrennt behandeln lassen, tritt doch überall das Bestreben des Verfassers hervor, soweit als möglich, die Erörterung der wirtschaftlichen Fragen in den Vordergrund zu stellen. Verfasser befleißigt sich einer flüssigen Darstellungsweise, die den lehrhaften Ton glücklich vermeidet. Er ist von aufrichtigen Wünschen für die Vermehrung der politischen und wirtschaftlichen Macht und Größe des deutschen Vaterlandes beseelt. Alles dieses macht die Lektüre der Schrift besonders anregend und genußreich. Ihr allgemein verständlicher Inhalt ist auch sehr geeeignet, in immer weiteren Schichten unseres Volks das Interesse für Fragen volks- und staatswirtschaftlicher Art zu erwecken, und die Erkenntnis der weltwirtschaftlichen Lage Deutschlands und der vielen neuen wirtschaftlichen und politischen Aufgaben, die der Weltverkehr dem deutschen Volke stellt, zu fördern.

Nachdem der Verfasser in der Einleitung die Aufgabe der vorliegenden Schrift näher gekennzeichnet, behandelt er im ersten Teil die mannigfaltigen wirtschaftlichen Beziehungen Deutschlands zum Auslande, die hauptsächlich Ein- und Ausfuhr von Waren, Kapitalsübertragungen, Eisenbahn-, Schiffs-, Post- und Telegraphenverkehr, Ein- und Auswanderung usw. umfassen. Hier werden demnach erläutert und bewertet: Art und Größe des Anteils Deutschlands und vergleichsweise einer Anzahl anderer Länder an der Weltproduktion, am Handel und Verkehr, die Bevölkerungsvorgänge, wie sie sich in der Ein- und Auswanderung darstellen, die Vorgänge bei den Kapitalsanlagen im Ausland nebst Beteiligungsziffern, die deutschen Kolonien und Art und Wesen der deutschen passiven Handelsbilanz. Ein zweiter Teil erörtert die natürlichen und geschichtlichen Grundlagen der Stellung Deutschlands in der Weltwirtschaft, wie sie sich ergeben aus den Bodenverhältnissen, aus der geographischen Lage, Art und persönlichen Eigenschaften der Bevölkerung, aus den sozialen Vorgängen und geschichtlichen Ereignissen. Der dritte Teil schildert die Vorteile, der vierte die Gefahren der Teilnahme Deutschlands an der Weltwirtschaft. Im fünften und letzten Teil sind dann die weltwirtschaftlichen und weltpolitischen Aufgaben Deutschlands dargestellt. Die statischen Tabellen mit dem neuesten zugänglichen Material sind tunlichst am Schluß des Buches anhangsweise gebracht.

Im letzten Teil des Buches schildert der Verfasser die zahlreichen wichtigen und schwierigen Aufgaben, wirtschafts-, macht- und kulturpolitische, die dem deutschen Volk aus seiner Stellung in der Weltwirtschaft erwachsen. Hier werden gewürdigt die Bedeutung der Handelsverträge, die Grundsätze und Aufgaben der Handels- und Zollpolitik, die Maßregeln zur Erhaltung des Deutschtums im Auslande, hier werden aber auch die schweren Aufgaben und die hohen Ziele bezeichnet, die sich andere Nationen in dem Ringen um die Vormachtstellung in der Weltwirtschaft gestellt haben, und dabei auch die inneren und äußeren Schwierigkeiten näher gekennzeichnet, mit denen die mit Deutschland um die Vorherrschaft im Weltverkehr in Wettbewerb stehenden Länder zu kämpfen haben. In Würdigung aller Verhältnisse darf das deutsche Volk hinter keinem Wettbewerber zurückbleiben: „Unter den Weltvölkern muß es seine Eigenart zur kraftvollen Entfaltung bringen, immer bestrebt, neue Kulturwerte zu schaffen, ohne fremde zu zerstören." Am Schluß weist der Verfasser darauf hin, daß schon vor 60 bis 70 Jahren ein so weltkundiger und weitschauender Mann wie Friedrich List das deutsche Volk zu kühner wirtschaftlicher und politischer Machterweiterung angefeuert hat; Kraft habe es dazu reichlich, nur den Mut, groß zu sein, müsse es fassen. Der Verfasser setzt hinzu, man habe den großen Patrioten damals einen Phantasten gescholten, aber bereits habe sich zu einem großen Teil erfüllt, was List damals erträumte, und, was noch fehlt, könne errungen werden, wenn sich wirklich zur Kraft der Wagemut gesellt: „Wenn unser deutsches Volk in der Welt weiter emporsteigen will, so darf es sich durch die Gefahren der Weltpolitik nicht schrecken lassen."

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 26. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebenen Teilstrecken Deggendorf-Hengersberg — 11,620 km — und Eging-Kalteneck — 20,765 km — der im Betriebe der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Deggendorf-Kalteneck sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. ist der an der Strecke Lauda-Würzburg zwischen den Stationen Wittighausen und Kirchheim bei Würzburg errichtete Haltepunkt Gaubüttelbrunn in Betrieb genommen worden. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Telegraphen-, Expreßgut-, Milch- und Kleinviehverkehr eingerichtet. Die Entfernungen von den benachbarten Stationen betragen: von Wittighausen 2,210 km, von Kirchheim bei Würzburg 3,440 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Juli d. J. ist die zwischen den Stationen Dobrzan und Prestitz im Km. 78.6/8 der Linie Pilsen-Eisenstein gelegene neue Haltestelle Dobrzan-Kaolinwerke für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Juli d. J. ist der an der Strecke Kiel-Rendsburg zwischen Kronsburg und Schülldorf rechts der Bahnlinie liegende, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Ostenfeld in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt und für den Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet worden. Von der Abfertigund von und nach Ostenfeld bleiben ausgeschlossen Gegenstände, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist. Sprengstoffe und Stückgüter im Einzelgewicht von mehr als 250 kg.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Karánsebes-Hátszeg, zwischen den Stationen Bisztranyires und Nandorhegy gelegene Station Novákfalva ist am 15. Juni d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 169 vom 24. Juni d. Js. a) an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen (einschließlich der k. k. Staatsbahndirektionen); b) an die zur demnächstigen Prüfung des I. Entwurfs je eines II. Nachtrages zu beiden Fahrscheinverzeichnissen berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Änderungen usw. für den am 1. Oktober 1913 auszugebenden II. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen (abgesandt am 26. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen

Gr. Badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli d. J. wird an der Strecke Lauda-Würzburg zwischen den Stationen Wittighausen und Kirchheim b. Würzburg errichtete Haltepunkt Gaubüttelbrunn in Betrieb genommen. Er ist für den Personen-, Gepäck-, Telegraphen-, Expreßgut-, Milch- und Kleinviehverkehr eingerichtet.

Karlsruhe, 26. Juni 1913. (1763)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

2. Verlegung einer Eilgutabfertigung.

Verlegung der Eilgutabfertigung Cöln-Ehrenfeld.

Am 1. September d. J. wird die Eilgutabfertigung Cöln-Ehrenfeld um rd. 1 km westlich nach dem Güterbahnhof Cöln-Ehrenfeld verlegt werden. Durch diese Maßnahme treten für die Eilgutsendungen aus der Richtung Cöln geringe Frachterhöhungen und für die aus der Richtung Düren entsprechende Frachtermäßigungen ein. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Cöln, 28. Juni 1913. (1764)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Schließung einer Ladestelle.

Vom 1. Oktober d. J. findet eine Zuführung beladener und leerer Wagen nach der den Umschlag vom Schiff zum Eisenbahnwagen und umgekehrt vermittelnden Ladestelle Oppeln Mühlgrabengleis nicht mehr statt. Die Ladestelle wird an dem genannten Tage geschlossen.

Kattowitz, den 26. Juni 1913. (1752)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen andererseits.

Am 15. Juli d. J. erscheint ein III. Nachtrag zum Verbands-Gütertarif, Teil I A.

Er enthält u. a. eine neue Zusatzbestimmung über den Frankaturvermerk. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 27. Juni 1913. (1778)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1913 werden für verschiedene Verbindungen Wahlwege und neue Frachtsätze eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 27. Juni 1913. (1779)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Unsere Bekanntmachung vom 23. Juni d. J. über die bevorstehende Eröffnung der Station Niendorf (Ostsee) und deren Einbeziehung in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif zum 1. Juli d. J. wird dahin berichtigt, daß die Eröffnung der genannten Station für den Güterverkehr mit Ausnahme desjenigen, zu dessen Bedienung eine Rampe erforderlich ist, am 8. Juli 1913 erfolgt, und daß der unbeschränkte Güter- und Tierverkehr erst am 1. August 1913 aufgenommen wird.

Berlin, den 28. Juni 1913. (1765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Hefte 1—8 vom 1. März 1904 und Hefte A und F vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli d. J. wird die Station Marcinelle (Etablissements raccordés) im Heft A sowie in den Ausnahmetarifen 12 (Düngemittel), 19 II (Eisenerz usw.) und 22 (Roheisen) der übrigen Hefte mit allen Angaben gestrichen. Gleichzeitig wird in diesen Ausnahmetarifen die Station Marcinelle mit den um 1 Cts. gekürzten Frachtsätzen der bisherigen Station Marcinelle (Etablissements raccordés) nachgetragen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 27. Juni 1913. (1766)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Belgisch/Niederländisch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und den Niederlanden.
(Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Im Anschluß an unsere Bekanntmachung vom 21. d. Mts., Nr. T 2201.

Da nach letzter Mitteilung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon die Eröffnung der Lötschberglinie erst nach dem 1. Juli d. J. stattfindet, tritt der vorstehende Tarif bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

Italienisch-englischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England.
(Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Im Anschluß an unsere Bekanntmachung vom 21. d. Mts., Nr. T. 2201.

Da nach letzter Mitteilung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon die Eröffnung der Lötschberglinie erst nach dem 1. Juli d. J. stattfindet, tritt der vorstehende Tarif bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

Straßburg, den 27. Juni 1913. (1767)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Teil II B. Besondere Hefte 1 und 2.

a) Besonderes Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 neuen Stils erhält der Zusatz zum Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 C (Seite 46) folgende Fassung:

„Brutöfen (Brutapparate), Grammophone, Isolierröhren, optische Laternen sowie Teile und Zubehör dieser Gegenstände und fertige Stand- und Wanduhren in Holzgehäusen fallen nicht unter den Ausnahmetarif 2 C."

b) Besondere Hefte 1 und 2.

Am 1. Juli 1913 neuen Stils wird die Kohlenversandstation „Graf Franzgrube (Nikolausschacht)" — Abfertigungsstation Wolfgangweiche des Direktionsbezirks Kattowitz in den Ausnahmetarif 9 als Nr. 71 mit den Frachtsätzen von Clara- und Valentinschacht der Wolfganggrube aufgenommen.

Bromberg, den 26. Juni 1913. (1753)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-Hessisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird zum Tarif Teil II, Heft 10, vom 1. Oktober 1908 der VI. Nachtrag ausgegeben. Er enthält Frachtsätze für neu aufgenommene schweizerische Stationen und Änderungen seitheriger Frachtsätze und kann von den beteiligten Verwaltungen zum Preise von 30 ₰ bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. Juni 1913. (1754)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Die Station Sood der Sihltalbahn wird am 1. Juli 1913 für den Güterverkehr geschlossen. Infolgedessen werden die Frachtsätze für diese Station auf den genannten Zeitpunkt aufgehoben.

Karlsruhe, den 25. Juni 1913. (1755)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. (Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau.) Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 kommt der Nachtrag IV zur Einführung, welcher eine Neuauflage des Vorwortes sowie Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst ab 16. September 1913.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,85 ℳ = 1 Kr. für das Stück zu erhalten.

München, den 27. Juni 1913. (1756)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d.Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Kohlenverkehr. (Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau.) Tarif, Teil II, Heft 1 vom 15. Mai 1912.

Mit Wirksamkeit vom 20. Juli 1913 werden nachstehende ermäßigte Frachtsätze der Abteilung A II eingeführt:

von	nach Reutte in Tirol
Peissenberg	53
Penzberg Gbf.	59.

München, den 24. Juni 1913. (1758)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ab 1. Juli 1913 tritt im Verkehr zwischen den Stationen Züttlingen und Olnhausen für die nach dem Ausnahmetarif 2 a des württ. Binnen-Gütertarifs abzufertigenden Güter eine Frachtermäßigung ein.

Näheres beim Tarifbureau und im Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 26. Juni 1913. (1759)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Die Frachtsätze, die in dem auf 1. Juli d. J. ausgegebenen VI. Nachtrag zum Heft 10 für den preußisch-hessi-

schen-schweizerischen Güterverkehr für die Stationen der Strecke Frutigen-Brig (Brigue) einschließlich enthalten sind, gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Strecke für den Güterverkehr.

Karlsruhe, den 26. Juni 1913. (1769)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

1. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 1 (Süddeutschland und Sachsen), vom 1. Mai 1913.

Unter Aufhebung unserer Bekanntmachung vom 21. d. M., Nr. T 2030.

Da nach letzter Mitteilung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg Simplon die Eröffnung der Lötschberglinie erst nach dem 1. Juli d. J. stattfindet, treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

2. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 2 (Preußen usw.), vom 1. Mai 1913.

Unter Aufhebung unserer Bekanntmachung vom 21. d. M., Nr. T 2030.

Da nach letzter Mitteilung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg Simplon die Eröffnung der Lötschberglinie erst nach dem 1. Juli d. J. stattfindet, treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Mai 1913.

Unter Aufhebung unserer Bekanntmachung vom 21. d. M., Nr. T 2030.

Da nach letzter Mitteilung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon die Eröffnung der Lötschberglinie erst nach dem 1. Juli d. J. stattfindet, treten die Schnittfrachtsätze nördlich von Iselle trs. bis auf weiteres noch nicht in Kraft.

Straßburg, den 27. Juni 1913. (1768)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft A, enthaltend den Kilometerzeiger zu den Tarifen Teil II, Heft 1—22 usw. vom 1. Juli 1911. Einführung des Nachtrags III.

Am 1. Juli 1913 erscheint der Nachtrag III, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Tarifs sowie der Nachträge I und II. Insoweit gegen seither Erschwernisse eintreten, bleiben die bisherigen Entfernungen noch bis einschließlich 31. August 1913 in Kraft.

Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Kr. für das Stück zu erhalten.

München, den 25. Juni 1913. (1771)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverw.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 ist auf Seite 98 des Tarifs, Teil II, die Station Maizières der elsaß-lothringischen Eisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen des A. T. Nr. 2 (Eisen und Stahl usw.) nachzutragen:

Nach Triest von	Ausnahmetarif Nr. 2														
	Stückgut				Wagenladungen										
					5000 kg				10 000 kg						
	a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
	Centimes für 100 kg														
Maizières	781	758	660	660	481	461	461	461 438[1]	325	291	291	257	257	257	245

Auf Seite 186 ist der Kilometerzeiger, wie folgt, zu ergänzen:

Von oder nach	Verwaltungsbezirk	Triest	Fiume	Pola	Rovigno
		Kilometer			
Maizières	Elsaß	1134	1172	1272	1262

München, den 24. Juni 1913. (1772)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit ab 1. Juli 1913 wird der Stationstarif für Bregenz auf Seite 8 des Tarifs, wie folgt, ergänzt:

Bregenz von oder nach	Eilgut	allgem. Stückgutkl.	Spez.-Tf. f. best. Stückg.	A 1	B	A 2	I	II	III	A. T. Nr. 30 A
Friedrichshafen . .	128	58	48	42	36	34	32	26	23	26

München, den 26. Juni 1913. (1757)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - Österreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband.

Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908.

Österreichisch - Ungarisch - Bayerischer Eisenbahnverband.

Teil III, Heft Nr. 2 vom 1. August 1908.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr zwischen Ungarn und Belgien-Holland.

Ausnahmetarif für Getreide vom 1. November 1901.

Das Lagerhaus des Agramer Verkehrsdepots in Zágráb (Zagreb) wird Ende Juni 1913 aufgelassen. Es ist deshalb in den Bestimmungen über die Einlagerung und in den Reexpeditionstafeln zu streichen.

München, den 24. Juni 1913. (1773)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der bet. Verw.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (Steine aus Naturgestein usw. zum Wege-, Bahn- und Wasserbau) und 7 (Eisenerze usw.) hinsichtlich einzelner Tarifstellen ergänzt und geändert. Erhöhungen gelten erst vom 1. September 1913 ab. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 27. Juni 1913. (1770)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird die Station Hassel der Hoyaer Eisenbahngesellschaft in den Staats- und Privatbahngüterverkehr aufgenommen. Weder Kopf- noch Seitenrampe ist vorhanden. Die Abfertigung schwerer Fahrzeuge sowie von Tieren in Ladungen und Einzelsendungen ist daher ausgeschlossen. Über die Höhe der Frachtsätze, die auch im Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht sind, geben die Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, den 26. Juni 1913. (1781)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Ab 1. Juli 1913 wird im Württ. Binnen-Güterverkehr mit schmalspurigen Nebenbahnen, die den Bestimmungen über den Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts nicht beigetreten sind, der Frachtnachlaß für die Vollbahnstrecke nach Maßgabe des auf der Vollbahn verwendeten Wagens gewährt.

Vom gleichen Zeitpunkt ab treten im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 des Württ. Binnen-Gütertarifs verschiedene Änderungen ein. Bei Schlacken eintretende Tariferhöhungen gelten erst ab 1. September 1913.

Näheres beim Tarifbureau und im Tarifanzeiger der K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 28. Juni 1913. (1782)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Die auf den 1. Juli l. Js. gekündigten Entfernungen und Frachtsätze der Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn in den Gütertarifen der südwestdeutsch-schweizerischen, norddeutsch-schweizerischen und preußisch-hessisch-schweizerischen Eisenbahnverbandes bleiben, abgesehen von den Heften 2 und 14 der südwestdeutsch-schweizerischen und vom Heft 10 der norddeutsch-schweizerischen Tarife, zu denen auf 1. Juli l. Js. neue

Frachtsätze für jene Stationen enthaltende Nachträge erscheinen, noch bis zur Ausgabe der nächsten Nachträge zu den Tarifen dieser Verbände in Kraft.

Karlsruhe, den 26. Juni 1913. (1760)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Binnen-Güterverkehr der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreis-Bahn.

Tarifverzeichnis Nr. 119.

Infolge Übernahme der Ruppiner Kreis-Bahn durch die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Firmenänderung der letzteren sind mit sofortiger Gültigkeit neben einem neuen Kilometerzeiger einige Änderungen redaktioneller Art in Kraft getreten.

Die Dienststellen und unser Verkehrsbüro geben nähere Auskunft.

Neuruppin, den 28. Juni 1913. (1783)
Die Direktion der Ruppiner Eisenbahn.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-österreichisch-italienisch-französischer Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein/Arlberg-Brenner und über Pontebba.

Der unterm 17. April d. J. zum 1. Juli 1913 angekündigte neue Tarif ist erschienen und tritt in Kraft.

Halle (Saale), den 27. Juni 1913. (1780)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der anderen
Verwaltungen.

In dem nach unserer Bekanntmachung vom 19. April 1913 am 1. Juli 1913 in Kraft tretenden neuen Tarif für den deutsch-italienischen Personen- und Gepäckverkehr sind Fahrausweise mit wahlweiser Gültigkeit über Gotthard und Lötschberg-Simplon vorgesehen. Daneben sollen besondere Fahrkarten, die nur über den letztgenannten Weg gelten, ausgegeben werden.

Da die Linie Lötschberg-Simplon nach neuerer Mitteilung der Direktion der Berner Alpenbahn erst nach dem 1. Juli 1913 eröffnet wird, kann der Weg über Bern-Spiez-Lötschberg-Domodossola vorläufig noch nicht benutzt werden. Die Fahrkarten, die nur über Lötschberg-Simplon gelten, können erst mit dem Tage der Eröffnung der neuen Linie ausgegeben werden.

Straßburg, den 27. Juni 1913. (1774)
Namens der beteiligten deutschen
Bahnen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatsbahnen.

Zum obenbezeichneten Kilometerzeiger erscheint mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 der Nachtrag XXII. Er enthält Entfernungen für den Haltepunkt Gaubüttelbrunn.

Karlsruhe, den 27. Juni 1913. (1761)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Pfälzischer Personentarif.

Die Stationen der K. Bayerischen Staatseisenbahnen (Pfälzisches Netz) Kaisersmühle, Oberweiler-Tiefenbach, Roßbach und Sambach sind geschlossen worden. Die Fahrpreise nach und von diesen Stationen werden daher gestrichen.

Karlsruhe, 27. Juni 1913. (1762)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

---

6. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von 4 Stück elektrisch betriebenen Laufkranen von 5000 kg Tragkraft für die neue Lokomotivwerkstätte der Hauptwerkstätte Osnabrück soll öffentlich vergeben werden. Die Eröffnung der Angebote findet am 30. Juli vormittags 10 Uhr statt. Zuschlagsfrist bis zum 31. August. Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer Nr. 455 zur Einsicht auf und können gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ 70 ₰ ohne Bestellgeld von unserem Zentralbureau bezogen werden.

Münster (Westf.), Juni 1913. (1784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Eisenkonstruktion für die Überdachung des Bahnsteiges zwischen den Ferngleisen und für die Bahnsteigbuden auf Bahnhof Zehlendorf-Mitte sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Dienstag, den 15. Juli, vormittags ½9 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das Betriebsamt 7, Berlin W. 9, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet 9 Uhr vormittags im Sitzungssaal statt. Zeichnungen und Angebotshefte sind im Zimmer 2 des Betriebsamts einzusehen und letztere, soweit der Vorrat reicht, gegen portofreie Einsendung von 0,80 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld von dort zu beziehen. Auskunft über die örtliche Lage erteilt die Bahnmeisterei 77 in Zehlendorf-West.

Berlin, den 20. Juni 1913. (1775)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt 7.

Die Zimmer-, Dachdecker-, Klempner- und Anstreicherarbeiten zur Bahnüberdachung zwischen den Ferngleisen auf Bahnhof Zehlendorf-Mitte sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis 17. Juli, vormittags 8½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an das Betriebsamt 7, Potsdamer Bahnhof, Zimmer 2, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet vormittags 9 Uhr im Sitzungssaal statt.

Zeichnungen und Angebotshefte sind im Zimmer 2 des Betriebsamts einzusehen und letztere, soweit der Vorrat reicht, von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,80 ℳ in bar zu beziehen. Auskunft über die örtliche Lage erteilt die Bahnmeisterei 77 in Zehlendorf-West.

Berlin, den 24. Juni 1913. (1776)
Königliches Eisenbahnbetriebsamt 7.

Die Glaserarbeiten zum Bau des Überdachungs- und Wohngebäudes auf Abstellbahnhof Rummelsburg sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Freitag, den 11. Juli 1913, vormittags ½11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen postfreie Einsendung von 0,80 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67. Fernsprecher Amt Ob. 370.

(51 a V. 11 217 T 32.) Zuschlagsfrist bis 11. August 1913.

Berlin, den 23. Juni 1913. (1777)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von je 12 000 emaillierten Trinkwasserkannen, emaillierten Trinkbechern und Konsolen für Gepäckwagen der Preußisch-Hessischen Eisenbahnverwaltung soll in zwei Losen öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei der Kanzlei des unterzeichneten Zentralamtes zur Einsicht offen und können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ (in bar, nicht in Briefmarken) von hier bezogen werden. Verdingungstermin findet am 26. Juli 1913, vorm. 11 Uhr, hier im Sitzungssaale statt.

Berlin, den 23. Juni 1913. (1750)
Kgl. Eisenbahn-Zentralamt.
Hallesches Ufer 35/36.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Altmaterial.

Die in den Werkstättenhauptmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken-Burbach, Karthaus, Trier und dem Werkstättennebenmagazin St. Wendel angesammelten alten Werkstattsmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 118 des Verwaltungsgebäudes, eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ in bar, nicht in Briefmarken, von dort bezogen werden.

Verschlossene, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermin, Mittwoch, den 16. Juli 1913, nachmittags 4 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 1. August 1913.

Saarbrücken, den 24. Juni 1913. (1751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 51. | 5. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eröffnung der Strecke Spittelmarkt-Alexanderplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

Von Regierungsrat a. D. **G. Kemmann.**

1. Allgemeines.

Am 1. Juli dieses Jahres wurde der Abschnitt Spittelmarkt-Alexanderplatz der Berliner elektrischen Hoch- und Untergrundbahn dem Betriebe übergeben, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten Exzellenz von Breitenbach am 27. Juni die in mehrfacher Beziehung bemerkenswerte Strecke, die tags vorher mit den ersten Probezügen befahren worden war, eingehend in Augenschein genommen hatte. Die Inbetriebnahme der Fortsetzung bis zum Nordring wird in kurzem nachfolgen.

Die Eröffnung des neuen Bauwerkes, dessen Entwurf und Leitung von der Hochbahngesellschaft gemeinsam mit der Firma Siemens & Halske durchgeführt worden sind, bietet Anlaß zu einigen Betrachtungen.

In Nr. 99 des vorigen Jahrgangs ist anläßlich einer Mitteilung über die Umgestaltung des Gleisdreiecks der Hoch- und Untergrundbahn die künftige Netzgestaltung des Unternehmens kurz skizziert worden. Der Umbau des Gleisdreiecks zur Kreuzungsstation, die am 3. November v. J. in Betrieb genommen wurde, bezeichnet den ersten Schritt auf dem Wege einer durchgreifenden Umgestaltung des Bahnnetzes, das künftighin aus zwei selbständig betriebenen inneren Durchmesserlinien bestehen wird, deren jede sich in die Vorstadt- und Vorortgebiete verzweigt (Abb. 1). Die eine dieser Durchmesserlinien stellt die Verbindung zwischen dem Westen und Osten Großberlins, die andere, unabhängig davon, zwischen dem Westen und der Innenstadt her. Die Stammstrecke der künftigen Westostlinie verbindet den Wittenbergplatz mit Warschauer Brücke, die der Innenstadtlinie den Wittenbergplatz mit dem Alexanderplatz. Im Kreuzungsbahnhof

Abb. 1.

Abb. 2. Längenschnitt durch die Linie

Abb. 3. Querschnitt des Bahnhofs Inselbrücke.

Abb. 4. Innenraum des Bahnhofs Inselbrücke.

Spittelmarkt-Alexanderplatz-Nordring.

Gleisdreieck ist die Innenstadtlinie im rechten Winkel unter der Westostlinie hindurchgeführt. Auf dem Wittenbergplatz erhalten die beiden Stammlinien einen Gemeinschaftsbahnhof, von dem aus sie sich nach Westen hin gemeinsam in der Weise verzweigen, daß die von der Innenstadt kommenden Züge teils nach Charlottenburg, teils auf einer von den Gemeinden Wilmersdorf und Dahlem errichteten Anschlußstrecke in südwestlicher Richtung weitergeleitet werden. Für die Ostwestzüge ist einstweilen die Verteilung auf die Wilmersdorf-Dahlemer Linie und eine zweite neue Seitenlinie vorgesehen, die im Zuge des Kurfürstendamms zunächst bis zur Uhlandstraße reicht, späterhin nach Halensee weiter gebaut werden soll. Am östlichen Ende werden die Züge der Innenstadtlinie auf der Strecke Alexanderplatz-Schönhauser Allee-Nordring weitergeleitet; ein Teil dieser Züge wird künftig auf eine vom Bahnhof Klosterstraße abzweigende neue Untergrundbahn zur Frankfurter Allee übernommen werden.

Ende 1913 werden sich die Erweiterung der Innenstadtlinie vom Spittelmarkt zum Nordring, ferner die Südwestlinien vom Wittenbergplatz nach Dahlem und zur Uhlandstraße in ganzer Ausdehnung im Betriebe befinden. Zur Vervollständigung des Netzes ist dann noch der zurzeit im Kreuzungsbahnhof Gleisdreieck endigende Abschnitt der Westostlinie nach dem Wittenbergplatz durchzuführen und die, ebenfalls bereits genehmigte, Seitenlinie zur Frankfurter Allee auszubauen. Über die Ausführung der Strecke Uhlandstraße-Halensee und verschiedener Außenverlängerungen der einzelnen Zweige schweben zurzeit Verhandlungen.

Abb. 5. Abstieg vom Bahnhof Inselbrücke zum Spreetunnel. (Richtung zum Spreetunnel nach vorn).

Von den Erweiterungen, die im Jahre 1913 zur Eröffnung gelangen, ist die vom Spittelmarkt zum Nordring, deren Längenschnitt in Abb. 2 gezeigt ist, die erste. Unweit der Spittelmarktstation bewegt sich die neue Linie im Gefälle auf die Spree zu, die sie unmittelbar oberhalb der Fischerbrücke unterfährt. In das Gefälle ist die Haltestelle Inselstraße eingeschoben, deren Tiefenlage es ermöglichte, den Bahnhofsraum mit einem hohen Rundbogen zu überspannen (Abb. 3 und 4). Am Fuße des Abstieges vom Bahnhof Inselbrücke zur Spree (Abb. 5), etwa unter der Mitte des Wasserlaufes, befindet sich die Schienenkrone rd. 9 m unter dem Niedrigwasserspiegel des Flusses. Zur Nordseite des Flusses

aufsteigend, gelangt die Bahn zum Bahnhof Klosterstraße (Abb. 6 und 7), der an dem neuen Berliner Stadthause seinen Anfang nimmt. Der Bahnhof ist in der auf den früheren Strecken üblichen Bauweise mit flacher Decke möglichst dicht unter dem Straßenboden angelegt; der Vorraum des unmittelbar neben dem Stadthause befindlichen Südeinganges der Haltestelle ist mit Majoliken aus den Königlichen Werkstätten in Cadinen geschmückt und enthält auf einer von Künstlerhand entworfenen, reich geschmückten Bronzetafel die wichtigsten Begebenheiten aus der Entwicklungsgeschichte des Unternehmens. Der Bahnhof ist im übrigen so angelegt, daß die Zweiggleise der Frankfurter Allee-Linie späterhin ohne weiteres eingefügt werden können (Abb. 3 und 4).

Abb. 6. Verzweigung der Innenstadtlinie im Bahnhof Klosterstraße.

Abb. 7. Bahnhof Klosterstraße.

Vom Bahnhof Klosterstraße biegt die Nordringlinie unter der Kunstschule hindurch in die Gruner-Straße ein und gelangt durch diese zum Alexanderplatz, den sie nach der Münzstraße zu mit einem südnördlich gerichteten Durchgangsbahnhof unterfährt. Auch die Abzweigung zur Frankfurter Allee wird späterhin (durch die Königstraße) zum Alexanderplatz abschwenken und sich mit einem Westostbahnhof unter den Bahnhof der Nordringlinie legen, in den der Unterbau des Westostbahnhofs bereits miteingebaut ist. Die nach Art des neuen Gleisdreieckbahnhofs der Hochbahn einander kreuzweise unterfahrenden beiden Tiefbahnhöfe werden späterhin durch eine Treppenanlage mit einander verbunden, zu deren Aufnahme die Bahnsteige entsprechend verbreitert sind. Der Oberbahnhof ist Doppelkehrstation; sowohl nach der Stammlinie als auch nach dem Nordring zu können Züge in diesem Bahnhof zurückgelenkt werden.

Die weiter folgenden Bahnhöfe der Nordringlinie sind einfache Durchgangsstationen. Die Bahnhöfe Schönhauser Tor und Senefelderplatz befinden sich noch in der Untergrundbahn; dann treten die Gleise auf einer Rampe zutage und bewegen sich auf eisernem Viadukt (Abb. 8) über die Zwischenhaltestelle Danziger Straße (Abb. 9 bis 11) weiter zur Endhaltestelle Nordring unmittelbar neben der Nordringstation Schönhauser Allee der Staatsbahn.

Die sämtlichen neuen Bahnhöfe haben Mittelsteige von 110 m Länge, die für die Abfertigung von Achtwagenzügen ausreicht.

Neben dem Bahnhof Senefelderplatz befindet sich ein unterirdischer Maschinenraum, in dem vom Unterspreekraftwerk der Hoch- und Untergrundbahn zugeleiteter Drehstrom von 10 000 Volt Spannung in Gleichstrom von rd. 780 Volt Spannung umgeformt wird, der die Strecke südwärts bis zur Klosterstraße speist; die Stromversorgung bis zum Spittelmarkt wird vom Kraftwerk in der Trebbiner Straße mit übernommen. Die neue Strecke beansprucht in mehr als einer Beziehung ein besonderes Interesse.

Sie ist die erste voll betriebene Schnellbahn, die unter einem der hauptstädtischen Wasserläufe hindurchgeführt ist. Damit ist die Herstellung von Bahntunneln in dem wasserführenden Sande des Berliner Untergrundes um eine den Verhältnissen angepaßte wohlerprobte Bauweise bereichert, die für die zahlreichen späteren Ausführungen gleicher Art die wertvollste Grundlage liefert. Eine weitere einschneidende Maßregel ist in der Einführung des selbsttätigen Signalsystems zu erblicken, das die Hochbahngesellschaft nach und nach auf ihrem ganzen Liniennetz zur Durchführung zu bringen beabsichtigt. Die Bedeutung des fertigen Werkes wird aber auch äußerlich erhöht durch die künstlerische Behandlung der gesamten Erscheinungsform, bei der die während der seitherigen Ausführungen gesammelten Erfahrungen sorgfältig nutzbar gemacht sind. Um die künstlerische Durchbildung hat sich Herr Professor Grenander besondere Verdienste erworben.

Der Bau des Spreetunnels und das selbsttätige Sygnalsystem sind in den folgenden Abschnitten näher erläutert.

Abb. 8. Hochbahn in der Schönhauser Allee.

Abb. 9.

Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 9 bis 11. Ansicht, Querschnitt und Innenraum des Bahnhofs Danzigerstraße.

1. Der Spreetunnel.

Über die Ausführung des Spreetunnels habe ich im Zentralblatt der Bauverwaltung vom 31. Mai d. J. (Nr. 43) ausführlich berichtet, kann mich daher hier auf eine kürzere Mitteilung beschränken.

Der Spreetunnel ist das erste große Tunnelbauwerk, das hierzulande — nach Chicagoer und anderen Vorbildern — unter einem Flusse in offener Baugrube ausgeführt wurde. Die offene Bauweise ergab den Vorteil, daß der Tunnel verhältnismäßig dicht unter der Spreesohle angelegt und so das verlorene Bahngefälle möglichst eingeschränkt werden konnte. Die Bauausführung selbst erschien auch für die Berliner Verhältnisse durchführbar, da die Spree im Zuge der Bahnachse eine größte Wassertiefe von nur 3,5 m hat und der Untergrund aus reinem Kies besteht. Auch die Trockenlegung der Baugrube, die durch Absenkung des Grundwassers erfolgte, ließ keine besonderen Hindernisse erwarten, da die Flußsohle aus einer sedimentären Decke von 0,80 bis 1,0 m Stärke geschützt ist. Das Ende der Tunnelröhre wurde durch eine doppelte Stirnwand abgeschlossen, der Arbeitsraum zwischen Tunnel und Tiefspundwand im unteren Teil mit Kies, im oberen mit Beton ausgefüllt, das Ganze sodann zum Schutze gegen Verletzungen durch Schiffsanker und gegen andere Eingriffe mit einer Eisenblechabdeckung belegt. Eine Basaltschotterung endlich stellt den Anschluß an die Spreesohle wieder her.

Die Absenkung des Grundwassers erfolgte in den oberen Schichten durch Kreiselpumpen, in den tieferen dagegen, in denen sich die Wasserhaltung schwieriger gestaltete, mittels einer Mammutpumpenanlage. So wurde die Ausführung des südlichen Tunnelabschnitts ohne wesentliche Schwierigkeiten zu Ende geführt,

Die Bauvorgänge im nördlichen Teile des Spreebettes stellten im wesentlichen eine Wiederholung derjenigen des ersten Bauabschnitts dar, mit dem Unterschiede, daß das

Abb. 12. Querschnitt des Spreetunnels.

bildet wurde, die den offenen Wasserlauf als undurchlässige Schale vom Grundwasserstrom trennt.

Die Ausführung des Tunnels in dem 125 m breiten Spreebett konnte in zwei Abschnitten erfolgen. Es wurde in Aussicht genommen, zunächst den Südabschnitt als Teil der an die bestehende Bahnlinie anschließenden Erweiterung Spittelmarkt-Inselstraße, dann den Nordabschnitt im Zusammenhang mit den Bauausführungen auf der Nordseite der Spree auszuführen, endlich beide Abschnitte inmitten des Flusses miteinander zu verbinden.

Im Frühjahr 1910 wurde mit den Bauausführungen begonnen. Wie im Zentralblatt der Bauverwaltung eingehender dargelegt, wurde zunächst durch einen an das Südufer angebauten Fangedamm ein breiteres Arbeitsfeld vom Flusse abgetrennt, das durch Auspumpen des Spreewassers und Beseitigen der Schlammdecke trocken gelegt wurde, bei gleichzeitiger Absenkung des Grundwasserspiegels. Auf diesem Felde erfolgte zwischen Tiefspundwänden der eigentliche Einbau des Tunnelkörpers, der als vierseitige, mit starker Eiseneinbettung verstärkte Betonröhre mit Wand- und Deckenstärken von 1,0 m und einer Sohlenstärke von 1,3 m ausgebildet wurde (Abb. 12). Die Röhre ist durch Umklebung mit vierfacher Papplage wasserdicht gemacht, die ihrerseits wieder durch eine Hülle aus Beton gegen Verletzungen gefertige Ende des Südtunnels in das Arbeitsfeld für den Nordabschnitt, das an das nördliche Spreeufer angeschlossen wurde, von vornherein einbezogen werden mußte. Der das nördliche Feld umgrenzende Fangedamm mußte daher über den Rücken des Südtunnels hinübergeführt und an den Berührungsstellen gegen den vorhandenen Tunnelkörper sorgfältig abgedichtet werden. Auch hier verliefen die Arbeiten zunächst in durchaus befriedigender Weise. Kurz vor Beendigung der Ausschachtungen jedoch, als schon die Sohle des nördlichen Tunnelabschnitts fast bis zur Spreemitte fertiggestellt war, machten sich am Kopfende des Südtunnels Wasseradern bemerkbar, die stärker wurden, als die Arbeiten den Südtunnel ganz erreichten. Eine unter der Sohle des Südtunnels auftretende Quellbildung hatte erkennen lassen, daß sich die Spree von der Oberwasserseite einen Durchzug zur Baugrube suchte. Die Bemühungen, die Quellung abzudämmen, blieben erfolglos. Mit wachsendem Wasserandrang wurde an der der Oberwasserseite zugekehrten Ecke des Kopffangedammes ein Teil der äußeren Spundwand eingedrückt und infolge der entstandenen Auskolkung auch dem freistehenden Ende des Südtunnels seine stützende Unterlage genommen; die Tunneldecke brach in einer Entfernung von 16 m von der Abschlußwand in der Querrichtung durch. Durch die Bruchstelle drang nunmehr auch offenes Spreewasser in die fertigen Tunnelstrecken, so daß der Be-

trieb zwischen Leipziger Platz und Spittelmarkt eingestellt werden mußte. Durch geeignete Maßnahmen gelang es indessen bald, des Wassers in den Betriebsstrecken Herr zu werden, so daß der Bahnverkehr bis zum Spittelmarkt nach einigen Tagen wieder aufgenommen werden konnte.

Die Ursachen des Durchbruchs sind in den Einzelheiten nicht mit voller Sicherheit festgestellt worden. Die Grundursache ist darin zu erblicken, daß die Schiffahrtsverhältnisse dazu genötigt hatten, den auf den Südtunnel aufgesetzten Kopf des Nordfangedammes stark gegen das Tunnelende vorzurücken und außerdem bedeutend abzuschrägen. Dazu kam, daß die Einschränkung des Flußbettes eine Verstärkung der Strömung an der Anschlußstelle zur Folge hatte. Unter diesen Umständen kann es nicht wundernehmen, daß dem Durchzug von Wasseradern nicht mehr genügend Widerstand entgegengesetzt wurde. Die Reibungswiderstände im Erdreich selbst waren durch die Aufräumungsarbeiten im südlichen Teil des Spreebettes beeinträchtigt, die Verletzungen im Spreegrund hinterlassen hatten.

Die Verhältnisse machten eine Änderung der Bauweise erforderlich. Vor allen Dingen war die nördliche Baustelle durch einen neuen Kopffangedamm abzuschließen, der, gegen den früheren nach Norden zu verschoben, gleichzeitig als Abschluß für die eigentliche Tunnelbaugrube diente. Im Schutze des Dammes konnte nunmehr die Fertigstellung des Nordtunnels ohne Schwierigkeiten zu Ende geführt werden, so daß die Spree am Nordufer für den Schiffsverkehr wieder frei wurde und die Wiederherstellungsarbeiten in der Mitte des Flusses alsbald in Angriff genommen werden konnten. Zu diesem Zweck wurde inmitten der Spree durch einen Ringfangedamm ein neues inselförmiges Arbeitsfeld (Abb. 13) geschaffen, in das die Kolkstelle einbezogen wurde; auf diesem Felde wurden die Schlußarbeiten vollzogen. Diese Arbeiten hatten mit der Absenkung des Wasserpiegels einzusetzen.

Die bei der Herstellung des Südtunnels gesammelten Erfahrungen ließen es angezeigt erscheinen, auf die Wasserdichtigkeit der Spreesohle in der südlichen Fahrrinne besonderes Augenmerk zu richten. Bei probeweisem Absenken des vom Ringfangedamm eingeschlossenen Wasserspiegels beobachtete Quellungen zeigten, daß besondere Vorkehrungen in dieser Beziehung getroffen werden mußten. Die Möglichkeit weiteren Wasserzudranges wurde durch Abdichtung der Spreesohle in der südlichen Stromrinne beseitigt. Von den dafür durch die Technik an die Hand gegebenen Mitteln wurde dasjenige gewählt, das beispielsweise vor einem Jahrzehnt beim Bau der Kieler Dockanlagen Anwendung gefunden hat. Die Sohle wurde durch ein 2000 qm großes, getränktes Segeltuch abgedeckt, das aus drei quer zur Flußrichtung laufenden Bahnen zusammengesetzt wurde. Damit war die Gefahr erneuten Wassereinbruchs beseitigt.

Bei Freilegung des unterspülten Tunnelkörpers zeigte sich in der Tunneldecke ein 10 cm breiter Spalt, der durch die Seitenwände bis zur Tunnelsohle hinabreichte; der Tunnelkopf selbst hatte sich um 80 cm gesenkt. Nach diesem Befunde und da der Zustand des Untergrundes und der Sohlendichtung nicht untersucht werden konnte, wurde beschlossen, das abgetrennte Tunnelstück vollständig abzubrechen. Alsdann konnte mit dem Einbau des Schlußstückes zwischen Nord- und Südtunnel begonnen werden.

Abb. 13. Arbeitsfeld für den letzten Bauabschnitt des Spreetunnels.

Die Wiederherstellungsarbeiten nahmen glatten Verlauf. Nach Aufräumung der Baustelle wurde der Sohlenkolk, der eine Tiefe von 1,6 m zeigte, mit Beton gefüllt, dann mit dem Wiederaufbau des Tunnels begonnen, der ohne weitere Störung im März dieses Jahres zu Ende geführt wurde.

Die bauausführende Firma, die Untergrundbaugesellschaft (Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen) in Berlin und ihre bewährten Leiter, die Herren Dr.-Ing. W. Lauter und Rudloff, hatten damit eine ungemein schwierige technische Aufgabe unter neuen Verhältnissen zu glücklichem Ende geführt. Die Gründlichkeit und Sachkenntnis, mit der die Gesellschaft, die das ganze Risiko der schwierigen Bauausführung getragen hat, die Wiederherstellungsarbeiten ausführte, verdienen die uneingeschränkteste Anerkennung.

(Schluß folgt.)

Lokomotivbesandung.

Unter Bezugnahme auf den Aufsatz des Herrn Geh. Baurats Keller über Lokomotivsandkrane in Nr. 39 d. Ztg. schreibt uns Herr Reg.- und Baurat O. de Haas in Duisburg: Eine Lokomotivbesandungsanlage, welche es den Lokomotivpersonalen ermöglicht, die Sandkasten der Lokomotiven auf einfache mechanische Weise zu füllen, ist vor einigen Jahren auf dem Sammelbahnhof Frintrop im Anschluß an eine Bekohlungsanlage von mir ausgeführt worden. Der zum Bekohlen der Lokomotiven und zum Fortschaffen der Asche und Lösche eingerichtete fahrbare Drehkran mit Greiferbetrieb dient auch dazu, den angefahrenen Sand aus den Eisenbahnwagen oder aus dem Lager zu greifen und durch eine im Dache eines besonderen Sandtrockengebäudes vorhandene, durch einen abnehmbaren Deckel dicht verschließbare Öffnung in einen Vorratsraum von 50 cbm Fassungsvermögen fallen zu lassen. Hier wird der Sand vorgetrocknet und gelangt durch Abfalltrichter auf die Trockenöfen, auf deren Sieben er verteilt wird. Der getrocknete und gesiebte Sand wird aus dem Sammelraum mittels des Greifers in einen Sandbunker von 2 cbm Inhalt gehoben, der aus einem der zwanzig Kohlenbunker der Schüttvorrichtung hergerichtet ist. Durch Öffnen eines Schiebers fällt der Sand in einen drehbaren, pendelnd aufgehängten Trichter, an den Teleskoprohre angeschlossen sind. Mittels einer am Fuße drehbaren und verschiebbaren Leiter, die in der Ruhelage senkrecht festgestellt ist, können Sandkasten der Lokomotive, Hebel zum Schieber des Sandbunkers und die Teleskoprohre von dem Heizer leicht erreicht und betätigt werden. In Oberhausen ist vor Jahresfrist eine ähnliche Anlage von mir ausgeführt worden, nur fehlt hier die Kohlenschüttvorrichtung; der Sandbunker ist in Verbindung mit dem Sandtrockengebäude hergestellt, von dessen Dach aus er leicht zugänglich ist. Beide Anlagen haben sich im Betriebe sehr gut bewährt, von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist hierfür eine Prämie bewilligt worden.

Herr Geheimer Baurat Keller hat die Anlage in Frintrop etwa vor Jahresfrist besichtigt. Die Anordnung des Sandtrockengebäudes, des Sandbunkers, der Teleskoprohre und der drehbaren Leiter ist durch D. R. G. M. geschützt.

Ich glaube, für mich in Anspruch nehmen zu dürfen, derartige Besandungsanlagen für Lokomotiven zuerst ausgeführt zu haben.

Verwertung der Lokomotivschlacke.

Jeder Eisenbahntechniker weiß, wieviel Mühe die Beseitigung der sich im Lokomotivbetriebe ergebenden Feuerungsrückstände erfordert, er weiß aber auch, daß sich in ihnen noch erhebliche Mengen unverbrannter oder nur verkokter Kohle vorfinden. In der Regel muß die Schlacke, wie sie kurzweg genannt wird, durch den Bahnmeister fortgeschafft werden, und dieser weiß nichts mit ihr anzufangen, als sie zur Ausbesserung von Wegen zu verwenden oder sie außerhalb des Bahnhofes irgendwo abzuladen; zu einem geringen Teile wird die Schlacke auch zu einem niedrigen Preise an Bauunternehmer verkauft, die sie zur Ausfüllung von Balkenlagen usw. benutzen. Etwas wertvoller ist die Rauchkammerlösche geworden, die von Zementfabriken gern gekauft wird, hier und da auch mit Kohlenstaub, wie er sich auf den Kohlenbühnen und im Lager vorfindet, vermischt, mit Hilfe von Unterwindfeuerung in Wasserstationen usw. zur Kesselheizung Verwendung findet. Die aber in der Schlacke noch vorhandenen brennbaren Teile sind bisher fast gar nicht ausgenutzt; das einzige, was man machte, war, daß man, soweit angängig, durch Arbeiter auslesen ließ. Das ist aber immer nur eine ganz unvollkommene Verwertung, wenn man erwägt, daß nach vielfachen Untersuchungen in den Feuerungsrückständen der Lokomotive noch 20—30 % unverbrannte Kohle bzw. Koks enthalten sind, die zu gewinnen, sich lohnen würde, auch wenn die Kohlenpreise nicht immer stiegen.

Mit dieser Frage hat sich seit mehreren Jahren der Feuerungstechniker Ingenieur Adolf Friedrich Müller*) in Pankow eingehend beschäftigt und ist schließlich dahin gelangt, durch eine geeignete maschinelle Einrichtung eine vollständige Trennung der noch brennbaren von den Schlackenteilen zu bewirken. Er tut dies, indem er zunächst die ganz feinen Schlacken- und Kohlenteile (Staub) und die ganz großen Schlackenstücke absiebt und den Rest, der Koks und Kohle enthält, in eine Flüssigkeit bringt, die ein größeres spezifisches Gewicht hat als Kohle, und daß er durch geeignete Vorrichtungen, die näher zu besprechen hier nicht der Ort ist, die schwere Schlacke an einer Stelle und die auf der Flüssigkeit schwimmenden Kohlen- und Koksteile an einer anderen Stelle des Gefäßes herausbefördert. Natürlich muß die abgeschiedene Schlacke wie früher fortgeschafft werden; es wird sich aber leichter ein Käufer dafür finden, weil Kohle und Koks nicht mehr darin vorhanden sind und sich die Schlacke daher besser als sonst zur Ausfüllung von Balkenlagen, zu Wegen, als Filtermaterial für Abwässerkläranlagen, zu Schlackensteinen und vor allen Dingen als Material für Beton an Stelle von Kies eignet. Nach Versuchen in der Materialprüfungsanstalt in Groß-Lichterfelde, wo größere Betonkörper unter Verwendung von reiner Schlacke — 1 Raumteil Zement und 3 Raumteile Schlacke und 1 Raumteil Zement mit 5 Raumteilen Schlacke — hergestellt und erprobt wurden, fand man, daß Schlackenbeton 1 : 3 eine Druckfestigkeit von 442 kg und Beton 1 : 5 eine Festigkeit von 254 kg besitzt, während Kiesbeton eine solche von 280 kg für das Quadratzentimeter hat. Da die Festigkeit von 254 kg meistens oder immer genügt, würde sich bei Verwendung von Schlacke statt Kies eine beträchtliche Ersparnis an Zement ergeben, wenn man das ausreichende Mischungsverhältnis von 1 : 5 wählt.

Das feine Absiebgut eignet sich auch vortrefflich zu Schlackensteinen, die sehr leicht werden — ein Stein im Reichsformat wiegt 1,90 kg —, dabei aber eine Druckfestigkeit von 24—73 kg auf das Quadratzentimeter besitzen, zäh sind und sich gut nageln, sogar schrauben lassen, die für Trennungswände wegen ihrer Schallsicherheit und Leichtigkeit wertvoll sind: Wenn eine Verwaltung Bedarf an solchen Steinen hat, und bei einem größeren Betriebe ist das wohl immer der Fall, dann empfiehlt es sich, das feine Material sowie die ausgeschiedene und auch die zuerst abgesiebte grobe Schlacke, nachdem letztere noch einen Steinbrecher durchlaufen hat, zu Steinen zu verarbeiten, wozu einfache von Hand zu bedienende Formmaschinen und eine Materialmischmaschine notwendig sind, die nur geringe Anschaffungskosten erfordern.

Eine für Gewinnung von Brennmaterial und Herstellung von Leichtsteinen bestimmte kleine Anlage, in welcher täglich ein Wagen Schlacke zur Verarbeitung gelangt, ist jetzt in Pankow-Berlin hergerichtet und steht zur Besichtigung bereit. Für Interessenten, die sich über den Kohlen- und Koksgehalt ihrer Schlacke nicht klar sind, möchte ich empfehlen, einige Sack voll, vielleicht 200 kg, nach Pankow**) zu schicken zur Probeaussortierung, was gegen Erstattung einer geringen Vergütung gern übernommen wird.

Frohnau (Mark), Juni 1913.

Brettmann, Geheimer Baurat.

*) Es ist der Ingenieur Müller in Pankow nicht zu verwechseln mit einem früher ihm gehörigen, jetzt an einen Dritten abgetretenen Geschäfte für Herstellung von Feuerungsanlagen.

**) Adresse: Schlacken- und Koksaufbereitung Adolf Friedrich Müller, G. m. b. H., Pankow, Wollankstr. 34—42.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens. Im preußischen Eisenbahnministerium hat am 27. und 28. Juni d. J. eine Sitzung der deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz stattgefunden. Es war dies die erste der regelmäßig wiederkehrenden Sitzungen, die nach einer unter den Bundesregierungen getroffenen Vereinbarung von Zeit zu Zeit stattfinden sollen, um eine möglichst enge Fühlung in allen das Eisenbahnwesen betreffenden Fragen herbeizuführen. In der Sitzung sind Leitsätze für die Beratungen auf diesen Konferenzen vereinbart worden, nach denen dort allgemeine Fragen aller Art zur Sprache gebracht werden können, die das Verhältnis der Eisenbahnen untereinander oder zur Öffentlichkeit betreffen. Von den übrigen Verhandlungsgegenständen seien hervorgehoben die Durchsicht und Fortbildung der Vereinbarungen vom Jahre 1905 über die Verkehrsleitung im Güterverkehr sowie die grundsätzliche Einigung über ein ganz

Deutschland umfassendes Fahrdienstübereinkommen, nach dem die Leistungen der Betriebsmittel und Personale unter den deutschen Bahnen nach einheitlichen Grundsätzen ausgeglichen werden sollen. Die nächste Sitzung wird voraussichtlich schon im Herbst stattfinden.

— **Einheitspreise für Werkstattsmaterialien.** Um bei diesen einen Ausgleich der in den einzelnen Direktionsbezirken zurzeit bestehenden Unterschiede herbeizuführen, wird durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers u. a. bestimmt, daß die Wirtschafts- und Selbstkostenpreise, die regelmäßig bei Arbeiten für den deutschen Staatsbahnwagenverband und für andere Dritte angewendet werden, vom Beginn des Etatsjahres 1914 ab einheitlich vom Zentralverband für die in Frage kommenden Materialien festgesetzt werden. Ferner sollen von diesem Zeitpunkt ab zwei voneinander unabhängige Verzeichnisse der Einheitspreise aufgestellt werden, und zwar ein Verzeichnis A für die Wirtschaftsführung der eigenen Verwaltung, das wie bisher von jeder Direktion für den eigenen Bezirk anzufertigen ist, aber gleichmäßige Spalten enthält, und ein Verzeichnis B der Wirtschaftspreise für den Staatsbahnwagenverband und der Selbstkostenpreise für andere Dritte, das vom Zentralamt einheitlich für die Materialien aufzustellen ist, die regelmäßig zu Arbeiten der Werkstätten für Dritte verwendet werden und in einer Anlage besonders bezeichnet sind. Das auf Grund der von den Direktionen regelmäßig bis zum 25. Mai jedes Jahres zu liefernden Unterlagen ausgefüllte Preisverzeichnis B ist bis spätestens zum 20. Juni den Direktionen vom Zentralamt zu überweisen. Die Einheitspreise in Spalte 5 dieses Verzeichnisses gelten nur für den Staatsbahnwagenverband, sie werden im Geschäftsverkehr kurz „Verbandspreise“ benannt. Die Dritten anzurechnenden Materialpreise sind nach den örtlichen Verhältnissen unter Berücksichtigung der Fracht- und Nebenkosten von jeder Direktion für den eigenen Bezirk besonders festzusetzen und in das Verzeichnis einzutragen. Das so vervollständigte Preisverzeichnis B ist den Werkstätten- und Maschinenämtern bis spätestens zum 30. Juni jedes Jahres zuzustellen.

Wie der Erlaß besagt, soll durch diese Einrichtungen erreicht werden, daß einerseits ohne erhebliche Vermehrung der Materialnummern möglichst gleichmäßige Einheitspreise innerhalb des Staatsbahnbereichs gegenüber Dritten angewendet werden, wodurch die Staatskasse vor Schädigungen bewahrt wird, und andererseits die Buch- und Rechnungsführung für Wirtschaftszwecke im allgemeinen unberührt bleibt.

— **Einführung eines Ausnahmetarifs für frisches Obst zu Wirtschaftszwecken.** Der preußische Landeseisenbahnrat hat in der am 20. Juni d. J. abgehaltenen Sitzung die Einführung des Ausnahmetarifs befürwortet und sich den Vorschlägen des Ausschusses angeschlossen. Der preußische Eisenbahnminister hat daher durch einen an die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin gerichteten Erlaß vom 26. Juni in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Landeseisenbahnrats bestimmt, daß der Tarif baldigst eingeführt wird. Inzwischen ist der Tarif am 1. d. Mts. in Kraft getreten. Er gilt vorläufig auf 3 Jahre im Verkehr zwischen allen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Cronberger, Farge-Vegesacker, Kerkerbachbahn, der Kreis Oldenburger Eisenbahn, der Militärbahn, und der Oldenburgischen Staatsbahnen, und zwar für Äpfel und Birnen in loser Schüttung und unverpackt in Säcken, für Pflaumen und Zwetschen in loser Schüttung oder unverpackt in geschlossenen, offenen oder mit einer Bedeckung aus Schilf, Stroh usw. versehenen Körben, für Kirschen in Fässern, Kisten oder Körben im Einzelgewicht von mindestens 30 kg, für Beeren (Johannisbeeren, Heidelbeeren [Blau-, Bick-, Waldbeeren], Himbeeren, Preiselbeeren [Kronsbeeren] und Stachelbeeren) in Fässern, Kisten oder Körben im Einzelgewicht von mindestens 5 kg. Die Frachtermäßigung wird für Wagenladungen von 5 und 10 t gewährt, die mit Eilfrachtbrief als Eilgut auf Entfernungen über 30 km aufgegeben werden; sie beträgt z. B. auf 50 km: 6,5 *M* bei 5 t und 10 *M* bei 10 t, bei 100 km: 23,5 und 35 *M*, bei 200 km: 37,5 und 60 *M*, bei 300 km: 51,5 und 85 *M* usw.

— **Eisenbahneröffnung.** Am 1. d. M. ist bei den Königlich sächsischen Staatseisenbahnen die 1,81 km lange vollspurige Nebenbahn Limbach (Sachsen)-Oberfrohna dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

— **Die Umbauten des Bahnhofs Osnabrück** wurden durch eine Anzahl Bahnmeister aus dem Direktionsbezirk Hannover am 7. Juni besichtigt. Die Königl. Eisenbahndirektion Münster hatte in richtiger Würdigung der Notwendigkeit für die Bahnmeister, sich durch Besichtigung solcher Neuanlagen die allgemeine und berufliche Ausbildung zu fördern und den Gesichtskreis zu erweitern, nicht nur bereitwilligst die Genehmigung zur Besichtigung gegeben, sondern auch den Vorstand der Bauabteilung, Herrn Regierungsbaumeister Fatken, mit der Führung der Versammlung betraut. Genannter Herr, der seit 7 Jahren die Bauabteilung leitet, erklärte in anschaulicher Weise den Werdegang der einzelnen Bauabschnitte, und zwar zuerst an Hand der übersichtlich ausgestellten Bahnhofs- und Bauwerkpläne und nachher an den verschiedenen Baustellen selbst. Nicht allein den in den letzten Jahren notwendig gewordenen Erweiterungen der Betriebsanlagen, sondern auch dem sich bei großer Industrieentwicklung sehr ausdehnenden Stadtverkehr Osnabrücks und der späteren Kanalhafenanlage mußte der Umbau des erst vor 18 Jahren in Betrieb genommenen Bahnhofs Rechnung tragen. Recht kostspielige Gleisschleifen und Verbindungen waren nötig, nicht nur um für den starken Schnellzugsdurchgangsverkehr des eigenen Knotenpunktes der Richtungen Paris-Cöln-London-Vlissingen-Bremen-Hamburg und Hoek van Holland-Berlin-Wien einen leichten und geräuschlosen Übergang der durchgehenden Nachtschnellzugwagen zu schaffen, sondern auch noch die Möglichkeit einer Verkehrsumleitung von der zu sehr belasteten Strecke Berlin-Cöln zu geben. Ebenso interessante Gleisanlagen sind für den Güterverkehr des Durchganges nach allen vier Richtungen und für den Ortsverkehr geschaffen, indem die beiden bisherigen Güterbahnhöfe aufgehoben sind und auf dem sogenannten Fledder ein neuer Zentralgüterbahnhof angelegt ist. Der Ortsgüterverkehr wickelt sich in einer sogenannten Kopfschuppenanlage ab, deren Kopf das geräumige Abfertigungsgebäude bildet, während rechts (auch von der Stadt her) der Versand- und links der Empfangsschuppen und dazwischen zwei große Umladebühnen, alle Gebäude meist in Eisenbetonbau, ausgebildet sind. Die Freiladegleise sind sägeförmig, zunächst schon recht umfangreich, aber auch noch vergrößerungsfähig angelegt.

Der kreisförmige Lokomotivschuppen mit zwei Drehscheiben, die beiden sehr hohen großen Wassertürme, aber auch alle Brücken, Unter- und Überführungen geben Zeugnis von der Entwicklung der Betonbaukunst. Besonders schwierig waren und sind noch die notwendigen mehrfachen Höherlegungen der Gleise, um überhaupt für den durch die Eisenbahn allmählich eingeschnürten Straßen- und Straßenbahnverkehr Durchfahrten zu schaffen und die sehr gefährlichen Überwege in Schienenhöhe zu beseitigen. Wenn nun der stellenweise sehr sumpfige Baugrund auf dem Fledder und im alten Haseflußgebiete kostspielige Gründungen erfordert, so waren andererseits die in Felsen herzustellenden Wegeunterführungen durch Spreng- und Bohrarbeiten recht teuer. Beispielsweise kostete die Unterführung der Buerschen Straße durch den S. Annenklus-Hügel und unter den stark benutzten Hauptgleisen der Strecke Wanne-Bremen, den Rangier-, Güter-, Werkstatts- und Schuppengleisen des alten Bremer Güterbahnhofs hindurch, von der Stadt ausgeführt, über 600 000 *M*. Die Eisenbahnverwaltung zahlte 410 000 Mark dazu. Wie die gewaltige Zunahme des Verkehrs und Betriebes bei allen, mehrere Jahre erfordernden Bahnhofsumbauten immer wieder neue Entwurfserweiterungen und Veränderungen nötig macht, so ist es in recht hohem Maße auch hier der Fall gewesen. Wiederholt haben sich unvorhergesehene Schwierigkeiten gezeigt und sind weitgehende Mehraufwendungen nötig erachtet und mußten Hunderttausende beantragt und nachbewilligt werden. -m

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Mai d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,23) km. Befördert wurden 6 749 000 (6 396 000) Personen und 1 308 948 (1 298 321) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 391 000 *M*, mehr gegenüber Mai 1912: 180 000 *M*, aus dem Güterverkehr 4 338 000 *M*, weniger 36 000 *M*. Vom 1. April bis letzten Mai 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 14 729 000 *M* gegen 14 749 000 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, weniger 20 000 *M*.

— **Zum Regierungsjubiläum des Kaisers.** Unter den vielen Abordnungen, die am 16. Juni d. J. dem Kaiser aus Anlaß seines 25jährigen Regierungsjubiläums im Berliner Schlosse ihre Glückwünsche dargebracht haben, befand sich auch eine solche des großen „Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen“, der bekanntlich über 500 000 Mitglieder zählt. Sie überreichte zugleich eine Glückwunschadresse des Verbandes. Über den Empfang wird jetzt von einem Mitglied der Abordnung in der „Eisenbahn“ berichtet. Wir entnehmen der Darstellung folgendes: Die Abordnung sollte aus einem höheren, einem mittleren und einem unteren Beamten, einem Betriebs- und einem Werkstattarbeiter bestehen, und es wurden hierzu außer dem Vorsitzenden des Verbandes, Oberregierungsrat Dr. Grünberg, der Oberbahnhofvorsteher Berger aus Bernburg, Bahnhofaufseher Radermacher aus Mayen, Bohrer Richter aus Cottbus und Magazinarbeiter Hoppe aus Oebisfelde bestimmt. Am 16. Juni fuhren die Mitglieder der Abordnung zusammen um 9¼ Uhr zum Empfang in das Schloß. Schon der Eintritt durch Portal III über die weiße Saaltreppe und durch den weißen Saal gab einen mächtigen Eindruck von der Würde und

Pracht des Schlosses. In der Bildergalerie versammelten sich die Abordnungen und wurden hier geordnet. Staatsminister v. Breitenbach begrüßte in freundlichster Weise die Abordnung und erkundigte sich nach den Verhältnissen der einzelnen Mitglieder, sprach auch seinen Beifall über die schöne Adresse aus. Die Abordnung war die 78., vor ihr ging die des Verbandes Deutscher Beamtenvereine, hinter ihr die aus mehreren Generälen und hohen Beamten bestehende Abordnung des Roten Kreuzes. Aus der Bildergalerie wurden die Abordnungen durch den Marinesaal und mehrere andere Säle und Zimmer bis in den Kapitelsaal geführt, wo Ihre Kaiserlichen und Königlichen Majestäten, umgeben von den Prinzen und Prinzessinnen und vielen Fürstlichkeiten Platz genommen hatten. Der Kaiser selbst stand. Jede Abordnung wurde besonders vorgeführt und vorgestellt. Bohrer Richter hatte die Ehre, die Adresse in die Hände des Kaisers zu legen. Die Adressen wurden durch Hofpagen alsbald in die Bildergalerie gebracht und unter Beigabe eines Zettels mit Angabe der übergebenden Abordnung auf langen Tischen zur Besichtigung ausgelegt. In der Bildergalerie erwartete der Herr Minister die aus dem Kapitelsaal zurückkehrende Abordnung, zeigte und erklärte verschiedene Adressen und gab der Hoffnung Ausdruck, daß den Mitgliedern dieser Tag in unvergeßlicher Erinnerung bleiben möge. Die Mitglieder und insbesondere der Vorsitzende namens des Verbandes dankten nochmals für die hohe Ehre, die ihnen durch diesen Empfang zuteil geworden sei. Den glanzvollen Schluß des Jubiläumsempfanges bildete am Abend die Galaoper im Königlichen Opernhaus. Das Innere des Opernhauses war mit den von den Rangbrüstungen herabhängenden Teppichen und reichen Blumengehängen überaus stimmungsvoll ausgeschmückt. Eine glänzende Versammlung füllte alle Räume. Die Teilnehmer der Abordnung haben eine unauslöschlich schöne Erinnerung mit heimgenommen. „Aber auch, so schließt der Bericht, der gesamte Staatseisenbahnerverband darf stolz sein, daß ihm die Ehre des Empfanges zum Regierungsjubiläum unseres geliebten und allverehrten Kaisers vergönnt war!"

Über Inhalt und Ausstattung der überreichten Adresse entnehmen wir der angezogenen Quelle folgendes: Sie ist in eine hellbraune Ledermappe eingebunden, die auf der Mitte der Vorderseite das große Reichswappen mit der Kaiserkrone, darunter die preußischen und hessischen Wappen erhaben ausgepunzt und bunt gemalt zeigt. Das Doppelblatt der Adresse ist außen ebenso wie die Innenseiten der Mappe mit weißer Damastseide bekleidet. Das aufgeschlagene Doppelblatt bringt auf der linken Innenseite außer der Anrede reiche Bildgestaltung, insbesondere eine Germania mit dem Reichswappen, die segnend über das Schloß in Berlin ihren Arm erhebt. Oben an beiden Ecken befinden sich Wappen mit den Jahreszahlen 1888 und 1913, in der Mitte Kinderfiguren mit Füllhorn und Blumen und dem Erinnerungszeichen für 25jährige Dienstzeit. Unten in der Mitte zeigt sich in einem Rahmen die Hohenzollernburg, daneben das preußische und hessische Wappen, zur Seite das geflügelte Rad; alles mit reichem Figurenschmuck umgeben. Das Ganze ist farbenfreudig, wirkt aber außerordentlich harmonisch. Auf der rechten Innenseite befindet sich der Hauptteil der Adresse mit rot ausgemalten großen Buchstaben und reichen Verzierungen am Anfang und an der Seite. Die Adresse hat unter Weglassung der Einleitung und des Schlußsatzes folgenden Wortlaut:

Mehr als 500 000 schaffensfreudige, im Eisenbahnerverbande vereinte Beamte und Arbeiter sagen Euerer Majestät durch uns aus tiefstem Herzen ehrfurchtsvollen Dank, daß Euere Majestät als mächtiger Friedenshort allezeit ein Mehrer der Größe und Wohlfahrt des deutschen Volkes, ein weiser Förderer jeder arbeitsfreudigen Tätigkeit auch als der Eisenbahner starker Hort und Schutz Allerhöchst sich erwiesen haben. Sie erinnern sich in tiefer Dankbarkeit, daß Euere Majestät bei Gründung des Verbandes Allergnädigste Unterstützung seiner Bestrebungen huldvoll zugesagt und durch Allerhöchste hochherzige Entschließung die Überweisung erheblicher Staatsmittel an die Verbandskrankenkasse zur Ermöglichung der Krankenversicherung der alten Arbeiter veranlaßt, den Eisenbahnern auch ein ihnen allein vorbehaltenes Ehrenzeichen zu verleihen geruht haben.

(Folgen die Unterschriften der Mitglieder der Abordnung).

— **Das Kartell der Verbände mittlerer preußisch-hessischer Staatsbahnbeamten** hat in einer an den preußischen Eisenbahnminister gerichteten Bittschrift eine Vermehrung der Stellen für Eisenbahn-Obersekretäre um 400 sowie der Stellen für Obervorsteher und Vorsteher des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes um je 200 Stellen durch den Etat für 1914 in Anregung gebracht. Die Mitteilung im „Flügelrad" führt aus, daß die Zahl der erstklassigen Stellen des Innen- und Außendienstes schon seit 1905 fast unverändert geblieben sei. Während alle anderen Klassen der mittleren und unteren Beamten hinsichtlich der Entwicklung ihrer Anstellungs- und Beförderungsverhältnisse aus dem gewaltigen Verkehrsaufschwung der letzten Jahre Nutzen gezogen haben, sei die allgemeine Stellenvermehrung allein an den genannten Etatsstellen vorübergegangen. Infolgedessen seien die Beförderungsaussichten von Jahr zu Jahr schlechter geworden. So betrug für die Zivilanwärter die vom Prüfungstag an gerechnete durchschnittliche Wartezeit bis zur Beförderung zum Oberbahnhofsvorsteher im Jahre 1905: 17 und 1912: 21 Jahre, zum Obergütervorsteher 1905: 16 und 1912: 22 Jahre und zum Obersekretär im Jahre 1905: 8 und 1912: 12¼ Jahre. In der Bittschrift begründen die der Stellenvermehrung harrenden Beamten ihre Wünsche mit dem allgemeinen Verkehrsaufschwung, der u. a. auch eine Zunahme des Geschäftsumfangs bei den äußeren Dienststellen sowie in den Bureaus der Ämter und Direktionen zur Folge hatte, sie stützen sich im übrigen auf die günstige Entwicklung und den günstigen Stand der preußischen Finanzen, die auch die praktische Durchführbarkeit ihrer Wünsche, deren Berechtigung in der Bittschrift nachzuweisen gesucht wird, ermögliche.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt worden: den Geheimen Bauräten Goos, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, Blumenthal, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Stettin, Dyrßen, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Münster, Schunck, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 3 in Trier, und Multhaupt, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Paderborn, sowie dem Regierungs- und Baurat Albrecht Baum, bisher Vorstand des Eisenbahn-Werkstättenamts c in Leinhausen, letzterem unter Verleihung des Charakters als Geheimer Baurat. — Versetzt sind: der Großherzoglich hessische Geheime Baurat Geibel, bisher in Frankfurt (Main), als Oberbaurat (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Mainz; der Regierungsrat Prins, bisher in Elberfeld, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin; die Regierungs- und Bauräte Merkel, bisher in Stettin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Mainz und Effenberger, bisher in Mainz, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main); die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Busacker, bisher in Hameln, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 nach Stettin, Lüttmann, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hameln, Claus, bisher in Gera, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Köslin und Dr. phil. Albert Schrader, bisher in Celle, nach Neustadt (S.-Coburg) als Vorstand der daselbst neuerrichteten Eisenbahnbauabteilung; der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Cohn, bisher in Breslau, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Öls; der Regierungsassessor Uttech, bisher in Waldenburg (Schlesien), zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld und der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Weyrauch, bisher in Bentschen, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Waldenburg (Schlesien). — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Schaper, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 2 in Stettin, ist die Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion daselbst übertragen. — Der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Jüsgen, bisher in Luxemburg, ist der Eisenbahndirektion in Magdeburg zur Beschäftigung überwiesen. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufaches Felix Schwering aus Coesfeld und Eduard Hoepner aus Gallhorn, Kreis Soltau.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden die tit. Eisenbahnbauinspektoren Schwab, Vorstand der Eisenbahnhochbausektion Stuttgart II, und Schleicher, Vorstand der Eisenbahnbausektion Horb, auf ihren jetzigen Stellen zu Eisenbahnbauinspektoren befördert und der Eisenbahnassessor Domisch zum Eisenbahninspektor in Tübingen ernannt, ferner der Baurat Faiß in Ehingen (Donau) auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Elektrisierung der Wiener Stadtbahn und Bau der Wiener Untergrundbahnen.** Vor einigen Tagen fand eine Sitzung der Wiener Bankenvereinigung für die Elektrisierung der Stadtbahn und den Bau der Untergrundbahnen statt. Die Bodenkreditanstalt war bekanntlich im vorigen Jahre wegen Meinungsverschiedenheiten aus dem Konsortium für den Bau der Untergrundbahnen ausgetreten. Die ihr befreundete A. E. G.-Union Elektrizitätsgesellschaft war im Konsortium verblieben. Die Differenzen wurden mittlerweile durch gütliche Vereinbarung beseitigt, worauf der Wiedereintritt der Bodenkreditanstalt in das Konsortium erfolgte. An der Sitzung nahm bereits ein Vertreter des genannten Instituts teil, was mit besonderer Genugtuung begrüßt wurde. In der Sitzung wurde auch über die Verständigung mit der französischen Gruppe berichtet. Die Einzelvereinbarungen müssen erst getroffen werden, was in den nächsten Monaten geschehen soll. Wenn diese Abmachungen abgeschlossen sind, dürften dann die Unterhandlungen mit der

Gemeinde und dem Staate in Angriff genommen werden. In der nächsten Zeit dürfte eine Sitzung der Verkehrskommission stattfinden, in welcher über den Stand der Frage berichtet werden wird. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Geldmarktverhältnisse ist vor dem Jahre 1914 an eine praktische Durchführung wohl kaum zu denken.

— **Ankauf eines Steinkohlenbergwerkes durch den Staat.** Kürzlich wurde die amtliche Mitteilung verlautbart, daß das Ministerium für öffentliche Arbeiten den Bergwerksbesitz der Steinkohlengewerkschaft in Brzeszcze samt allem Zugehör angekauft hat. Aus dieser Mitteilung ist unter anderem folgendes zu entnehmen: Der Staat besitzt gegenwärtig nur Braunkohlenwerke, welche an der gesamten österreichischen Kohlenproduktion mit 3,5 % teilhaben. Durch die fortschreitende Verstaatlichung der Eisenbahnen hat der Kohlenbedarf der Staatsverwaltung, der gegenwärtig zum größten Teil aus privaten Betrieben gedeckt werden muß, eine bedeutende Erhöhung erfahren; dazu kommt der stetig steigende Bedarf der staatlichen Ämter und der übrigen staatlichen Anstalten. Dem Staate würden aus der Möglichkeit, seinen Kohlenbedarf aus eigenen Betrieben zu decken, sicherlich finanzielle Vorteile erwachsen; eine etwa dadurch eintretende Entlastung des Kohlenmarktes würde aber vielleicht auch der Allgemeinheit zugute kommen. Aus der Überprüfung des Bergwerks durch das Ministerium für öffentliche Arbeiten ging hervor, daß seine Erwerbung für den Staat vorteilhaft wäre und ihm die Deckung seines Kohlenbedarfes auf viele Jahrzehnte sicherstellen würde. Die Kohle besitzt einen Heizwert von 6200 bis 7600 Wärmeeinheiten. Nach der Schätzung beträgt das Kohlenvermögen in der die verliehenen Grubenfelder und 448 Freischürfe umfassenden Nordgruppe des Besitztums 2600 Millionen Meterzentner, wovon schon gegenwärtig durch die aufgefahrenen Grubenbaue 330 Millionen Meterzentner aufgeschlossen sind. Die Freischürfe der Süd- und der Ostgruppe des Komplexes decken ein aussichtsreiches Terrain. Der Besitz, an der Grenze von Galizien und Österr.- bezw. Preuß.-Schlesien gelegen, umfaßt im ganzen 64 Doppelgrubenmaße und 904 Freischürfe, die eine Fläche von ungefähr 204 Quadratkm. decken. Der Kaufpreis beträgt 12 Millionen Kronen und soll aus den Gebarungsüberschüssen des Bergbaues in Jahresbeiträgen abgestattet werden. Der Betrieb ist bereits ab 1. d. M. an den Staat übergegangen. Die Regierung hat im Abgeordnetenhause eine entsprechende Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1913 eingebracht.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Der Verwaltungsrat dieser Bahn hat in der Sitzung vom 28. Juni beschlossen, der im Monat Juli einzuberufenden Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 26 Kr. für die Aktie, das ist 13%, und von 16 Kr. für den Genußschein, wie im Vorjahre, bei einem Gewinnvortrage von 289 378 Kr. (gegen 210 758 Kr. im Vorjahre) zu beantragen.

Ungarn.

— **Eisenbahn Mohács-Pécs (Fünfkirchen).** Im Jahre 1912 betrugen die Gesamteinnahmen 2 259 518 Kr. (gegen das Vorjahr + 96 009 Kr.), die Gesamtausgaben hingegen 1 460 578 Kr. (+ 70 480 Kr.), somit der Betriebsüberschuß 798 940 Kr. (+ 25 529 Kr.). Die Betriebszahl ist 64,64 % (64,25 %); läßt man aber die besonderen nicht eigentlichen Betriebsausgaben mit 387 905 Kr. außer acht, so sinkt diese auf 47,51 % (47,48 %). Von dem Überschuß, welcher das Anlagekapital mit 4,58 % (4,38 %) verzinste, wurden 108 854 Kr. für Tilgung der Baukosten verwendet, der Rest mit 690 086 Kr. aber an die Betriebseigentümerin, die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft, abgeführt, welche die Kosten des Baues und der Ausrüstung der Bahn seinerzeit aus ihren Anleihen bestritt. Von den Einnahmen entfallen auf 1 Bahnkm 33 425 (32 005), auf 1 Nutzkm 12,84 (13,13), auf 1000 tkm 46,71 (44,69) und auf 100 Wagenachskm 28,59 (27,32) Kr.; von den Ausgaben in derselben Reihe 21 606 (20 564) bezw. 8,30 (8,44), 30,19 (28,71) und 18,48 (17,55) Kr.

Rumänien.

— **Die Frage der neuen Eisenbahnlinien für die Dobrudscha.** Die großartige Entwicklung des wirtschaftlichen und industriellen Lebens des Landes in den letzten Jahren hat unausgesetzt auch auf die vielfachen Bedürfnisse des rumänischen Eisenbahnwesens eingewirkt. Lange Zeit erwiesen sich alle Bemühungen der rumänischen Eisenbahnverwaltung vergeblich, weil es nur ein einziges erfolgsicheres Mittel gab, nämlich die Bewilligung der nötigen Kredite, um alle Bedürfnisse der Eisenbahnen rasch und ausgiebig zu befriedigen. Jetzt ist nun dieser Kredit bewilligt worden und von den 405 Millionen wird alles das beschafft werden können, was die Eisenbahnen brauchen. Eine interessante, mit diesen Verbesserungen in Verbindung stehende Frage ist auch der Bau der künftigen Eisenbahnlinien in der Dobrudscha, in der trotz ihrer außerordentlichen wirtschaftlichen und noch mehr strategischen Wichtigkeit bis jetzt fast noch nichts geschehen ist. Der Generaldirektorstellvertreter der rumänischen Staatsbahnen, Herr T. Dragu, hat sich in dieser Angelegenheit folgendermaßen geäußert: „Für die neue Verbindung mit der Dobrudscha wurde die Verbindung der Station Tzandarei mit Hirschova durch eine Brücke über die Donau vorgesehen, die wenigstens 1 km lang sein wird. Die Linie von Hirschova wird dann bis zur Station Carol I auf der Linie Medgidia-Tultscha verlängert werden. Die Kosten der Brücke mit einem Doppelgleis und einem Weg für Fußgänger und Fuhrwerk werden 14 Millionen betragen. In einer späteren Zeit wird die Linie Hirschova-Carol I bis nach Constanza verlängert werden. Auch die gegenwärtig im Bau befindliche Linie Medgidia-Cobadin wird mit der Zeit bis nach Ostrova verlängert werden. Alles zusammengenommen, wird also die Dobrudscha in einer nahen Zukunft nachfolgende Eisenbahnlinien haben: eine direkte Linie Medgidia-Tultscha; Tzandarei-Hirschova - Carol I; Medgidia - Cobadin - Hirschova und Carol I-Constanza. Die jetzige direkte Linie Tschernavoda-Constanza wird doppelgleisig, und die diesbezüglichen Arbeiten werden voraussichtlich schon im nächsten Herbst in Angriff genommen werden. Was die im Bau befindliche Linie Medgidia-Tultscha betrifft, so wird sie bis Ende des Jahres 1915 fertiggestellt sein."

— **Der Tunnel Sinaia-Moreni.** Kürzlich fand im Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Verhandlung über die Vergebung des Baues des großen Tunnels Sinaia-Moreni statt. Dieser wird eine Länge von 5912 m haben. Die Kosten wurden auf 13 Millionen Franken veranschlagt. Von sieben Angeboten war das niedrigste ein solches von 11 Millionen. Jedoch wurde die Zuschlagserteilung vom Minister nicht bestätigt, weshalb demnächst eine neue Verhandlung für die Bauvergebung anberaumt werden wird.

Übrige europäische Länder.

— **Baltische Ausstellung Malmö 1914.** Die im nächsten Jahre kommende Baltische Ausstellung in Malmö, an der sich auch das Deutsche Reich amtlich beteiligt, setzt alle Kräfte daran, am Eröffnungstage fix und fertig zu sein. Die schwedischen Gebäude sind schon heute völlig unter Dach und Fach. Mit dem Bau der großen deutschen Sonderhalle wird jetzt begonnen, nachdem die deutsche Industrie, namentlich die Maschinenindustrie, ein lebhaftes Interesse für die Ausstellung, von der sie mit Recht erhebliche Vorteile erwartet, gezeigt und den größten Teil des zur Verfügung stehenden Platzes belegt hat. Indessen ist das deutsche Generalkommissariat doch noch in der Lage, eine Anzahl ausgezeichneter Plätze zu vergeben, da die deutsche Halle, wie gesagt, erst im Bau begriffen ist und bauliche Änderungen daher noch vorgenommen werden können. Allerdings müßten etwaige Interessenten sich bald melden, wenn sie noch eine ihren Wünschen entsprechende Berücksichtigung finden wollen. Auskunft erteilt das Deutsche Generalkommissariat für die Baltische Ausstellung in Malmö 1914, Berlin, von-der-Heydt-Straße 2.

— **Der leichte Zug der französischen Nordbahn.** Die bemerkenswerteste Neuheit unter den in Gent ausgestellten Betriebsmitteln ist bis jetzt der aus einer kleinen 1 B-Tenderlokomotive und einem sechsachsigen Wagenzuge gebildete „leichte", in beiden Fahrrichtungen verkehrende vollspurige Zug der französischen Nordbahn. Die Zusammensetzung des Wagenzuges aus drei zweiachsigen, gelenkig verbundenen Einheiten erinnert lebhaft an den bekannten „Gelenkwagen" der Waggonfabrik A.-G. Rastatt, der ebenfalls als sechsachsiger, aus drei zweiachsigen Einheiten zusammengesetzter Wagenzug entworfen ist, aber ebenso gut mit einer beliebig vergrößerten Zahl von Einheiten ausgeführt werden kann. Während aber die zusammenstoßenden pufferlosen und durch Faltenbalge zusammengeschlossenen Enden der Einheiten des Rastatter „Gelenkwagens" an der Spurpfanne eines zweiachsigen Drehgestells aufgehängt sind, besteht der neue Wagenzug der Nordbahn aus drei gewöhnlichen zweiachsigen Wagen, die ganz eng, noch enger als die kurz gekuppelten Wagenpaare der Berliner Stadtbahn, und dabei sehr gelenkig durch eine Art Scharnier in den Kopfstücken unter Fortlassung der Puffer miteinander verbunden sind. Gy.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Am 28. Juni hat die Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn (Berner Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon) stattgefunden. Eingeladen waren gegen 800 Teilnehmer, die mit zwei

Sonderzügen von Bern bis Brig geführt wurden; auf der Bergstrecke Spiez-Frutigen-Brig, die elektrisch betrieben wird, wurden die Züge in vier zerlegt. Auf allen Zwischenstationen der neuen Linie, die reich geschmückt waren, wurde der Festzug mit Musik begrüßt. Vor dem Bahnhof Brig boten die Gruppen der malerischen Landestrachten ein farbiges Bild. Auf das von der Regierung des Kantons Wallis angebotene Frühstück folgte ein Festspiel im Hofe des alten Stockalper Schlosses. Nach der Rückfahrt nach Bern vereinigte ein Festmahl im Kasino die Gäste, unter denen die Bundesbehörden, die Minister für öffentliche Bauten von Frankreich und Italien, die Vertreter der benachbarten Bahngesellschaften des Auslandes, die Abgeordneten der französischen und schweizerischen Banken, die die Geldbeschaffung vermittelt hatten, die Bauunternehmer, die Behörden der Kantone Bern und Wallis und die Vertreter der schweizerischen Bahnverwaltungen zu erwähnen sind. In den Tischreden wurde neben der energischen Tätigkeit der Berner Behörden namentlich auch der wirksamen Unterstützung des Werkes durch die französischen Bahnen, Bankgruppen und Bauunternehmer dankend gedacht und der neuen internationalen Bahn gutes Gedeihen gewünscht. Der Tag der Eröffnung des regelmäßigen Betriebes ist noch nicht bekannt, da vorerst die fahrplanmäßigen Züge nur probeweise ausgeführt werden. Danach scheint die Mitteilung in Nr. 49 S. 798 zu berichtigen zu sein. (Über den umgebauten Teil der Bahn [Spiez-Frutigen] sowie über die neu eröffnete Strecke [Frutigen-Brig] siehe auch den Aufsatz in Nr. 23 S. 379 d. Ztg.)

Am gleichen Tage fand, wie bereits in Nr. 50 S. 814 d. Ztg. mitgeteilt, die Feier zur Eröffnung der neuen elektrischen Linie der Rhätischen Bahn, Bevers-Schuls, die das Unterengadin mit dem bekannten Kurort Tarasp-Vulpera an das Oberengadin anschließt, statt. Vertreten waren die Bundesbehörden, die Behörden des Kantons Graubünden und die schweizerischen Bahnverwaltungen. Auch hier war die Begrüßung durch die einheimische Bevölkerung eine lebhafte; leider wurden die festlichen Veranstaltungen durch ungünstige Witterung beeinträchtigt. Der regelmäßige Betrieb dieser Bahn hat am 1. Juli begonnen.

Der Bundesrat hat eine neue Verordnung über die Berechnung und Untersuchung der eisernen Brücken und Hochbauten der der Aufsicht des Bundes unterstellten Verkehrsanstalten erlassen, deren Vorschriften dem heutigen Stande der Technik angepaßt sind. — Für den Wettbewerb bei Bauarbeiten haben die Bundesbahnen eine grundsätzliche Änderung beschlossen. Bauarbeiten im Werte von mehr als 5000 Fr. und Lieferungen mit Inbegriff der Anschaffungen der Drucksachenverwaltung, der Materialverwaltungen und der Werkstätten sowie größere Verkäufe von Altmaterial werden auf Grund von öffentlichen Ausschreibungen und zu Einheitspreisen vergeben. Der Entscheid über den Zuschlag wird nicht nur den mit dem Zuschlag bedachten Bewerbern bekanntgegeben, sondern es werden auch die übrigen Bewerber davon in Kenntnis gesetzt, daß ihre Angebote nicht berücksichtigt werden konnten. Gemäß Verfügung der Generaldirektion soll künftig in folgenden Fällen von dem Grundsatz, den Zuschlag dem niedrigsten Angebot zu erteilen, abgegangen werden: 1. Wenn im billigsten Angebot ein so niedriger Preis gefordert wird, daß auf Grund desselben regelrechte Arbeit nach normaler Einschätzung nicht geleistet werden kann. 2. Wenn das niedrigste Angebot von einer ausländischen Firma ausgeht, sofern der Unterschied zwischen diesem und dem nächst höheren Angebot eines zuverlässigen schweizerischen Bewerbers nur gering ist. 3. Wenn das Angebot des am Arbeitsorte oder in dessen Nähe ansässigen Unternehmers nicht wesentlich höher ist als dasjenige eines entfernt wohnenden Unternehmers, dieses jedoch nur bei kleineren Arbeitsvergebungen, und wenn der Verwaltung überdies in Hinsicht auf spätere Reparaturen hieraus ein Vorteil erwächst. 4. Wenn der Unternehmer für tüchtige, pünktliche und vollständige Ausführung nicht die erforderliche Sicherheit bietet, oder Löhne zahlt oder Arbeitsbedingungen stellt, welche hinter den in seinem Gewerbe üblichen Löhnen und Arbeitsbedingungen zurückbleiben.

Am 1. Juli ist der Betrieb der verstaatlichten Neuenburger Jurabahn durch die Bundesbahnen übernommen worden; das bisherige Personal trat in den Dienst der Bundesbahnen ein. — Herr Dr. E. Blume, Sekretär des Zentralamtes für den internationalen Eisenbahntransport, wird an der Hochschule Bern Vorlesungen über Frachtrecht halten.

— **Italienische Mittelmeerbahn.** Bei der letzten Hauptversammlung hatte eine Gruppe von Aktionären den Wunsch geäußert, die Tilgung des Kapitals möge nicht mehr wie bisher durch Auslosung der Aktien, sondern durch Aufkauf am offenen Markte nach dem aufgestellten Plane erfolgen. Da die Aktien der Gesellschaft jetzt wesentlich unter dem Nennwert stehen, so entspreche die Änderung nur einem Gebote der Gerechtigkeit und außerdem würde die Gesellschaft selbst infolge des billigeren Börsenpreises bedeutende Ersparnisse machen. Die Verwaltung hat sich diesen Gründen nicht verschlossen, sondern hat durch eine neue Generalversammlung eine Änderung der Statuten in dem gewünschten Sinne vornehmen lassen.

— **Neue Bahnlinie in Italien.** Am 30. Juni wurde die eingleisige Strecke Pontassieve-Borgo San Lorenzo eröffnet, die eine Verbindung der Linien Florenz-Faenza und Florenz-Rom darstellt. Der Verkehr wird vorläufig durch drei Zugpaare am Tage erledigt.

— **Untergrundbahnprojekt für Genua.** Beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten sind zwei Konzessionsgesuche für die Anlage einer Untergrundbahn in Genua eingereicht worden: Das eine vom Ingenieur Pfaltz für die Strecke Sampierdarena-Genua-Sturla, das andere von dem Ingenieur Emilio Ravà und dem Markgrafen Cattaneo-Adorno für die Strecke Sampierdarena-Genua-Quarto. Dieses letztere Projekt, das von einer französisch-belgischen Gruppe finanziert werden soll, ist von der Obersten Technischen Kommission des Ministeriums für die Erteilung der Konzession empfohlen worden. Ein Beitrag vom Staate wird nicht gefordert, die Konzession soll 70 Jahre laufen. Nach dem Plane soll die Linie im äußersten Westen der Vorstadt Sampierdarena neben dem Staatsbahnhofe beginnen, zunächst 883 m unter dem Boden laufen, alsdann auf 82 m zu Tage kommen, um auch einen Bach zu überschreiten, darauf in einer Galerie von 4322 m den San Benigno-Hügel, welcher Genua von Sampierdarena trennt, durchqueren, weiter wieder auf 1113 m oberirdisch werden, wobei der ehemalige Exerzierplatz und die Brücke über den Bisagnofluß auf einer 900 m langen Überführung überschritten wird. In einer 2107 m langen Galerie unterfährt die Bahn alsdann die Stadtteile San Francesco und San Luca d' Albaro, kommt auf 175 m zu Tage, um den Stulafluß zu überqueren, und erreicht dann durch mehrere kleinere Galerien und über eine andere oberirdische Brücke die Endstation in Quarto am Meer im Südosten von Genua. Die Linie ist 10 320 m lang, wovon 8780 m unterirdisch und die übrigen 1540 m oberirdisch liegen. Von der Linie liegen 6970 m in der Geraden und die übrigen 3350 in 15 verschiedenen Kurven, deren Halbmesser zwischen 160 und 5200 m schwanken. Die Steigungen gehen bis 19 : 1000. Außer den beiden Endstationen erhält die Linie 14 Zwischenbahnhöfe, die meist ganz unter Tag liegen. Die Ausrüstung soll mit Vignoleschienen im Gewichte von 46,30 kg/m geschehen. Zum Betriebe soll Gleichstrom benutzt werden, den die Società delle Forze Idrauliche della Maira liefert. Im Konzessionsgesuch werden die Kosten für die Anlage auf 30 Millionen Lire berechnet.

— **Brand des Bahnhofs Leuchars (Schottland).** Am 30. Juni d. J. früh wurde der Bahnhof von Leuchars in Schottland durch eine Feuersbrunst zerstört. Flugschriften von Anhängerinnen des Frauenstimmrechts wurden in der Nähe aufgefunden.

— **Serbische Eisenbahnbaupläne.** Der Bautenminister Jovanovitsch unterbreitete am 24. Mai d. J. dem serbischen Parlament (Narodno Skupschtina) einen Gesetzentwurf, betreffend den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien, der angenommen und bestätigt wurde. Die in Betracht kommenden Linien sind folgende: 1. Belgrad-Obrenovatz-Schabatz; 2. Valjevo-Kosjeritsch-Pozega; 3. Belgrad-Grotzka-Semendria; 4. Uzitze-Kremna-Mokragora-bosnische Grenze; 5. Lajkovatz-Ub, wodurch der untere Drin-Kreis gegen Schabatz verbunden wird; 6. Negotin-Brsa Palanka-Kladova (an der Donau); 7. Zagubitza-Zajtschar mit nachträglich bestimmter Linienführung; 8. Petrovatz-Zabare-Velika Plana; 9. Lazarevatz-Stepojevatz-Belgrad; 10. Pozarevatsch-Gradischte-Kutschevo-Majdanpek-Prahovo (an der Donau); 11. Alexinatz-Soko Banja-Knjazevatz; 12. Kragujevatz-Topola-Arandjelovatz und 13. Markovatz-Ratscha-Topola. Mit den bereits fertigen, in Bau und in Bauvorbereitung befindlichen Linien und den vorangeführten Neubaustrecken rechnet man, daß nach Ausführung der letzteren das serbische Eisenbahnnetz einen Umfang von 4500 bis 5000 km haben wird, da es schon jetzt 1500 km umfaßt. Es dürfte damit aber kaum auf absehbare Zeit das Eisenbahnbauprogramm Serbiens erschöpft sein.

— **Teilweise Wiedereröffnung des Personen- und Gepäckverkehrs auf den von Bulgarien in Beschlag genommenen Eisenbahnlinien.** Im Monat April d. J. wurde bereits der Personen- und Gepäckverkehr von der früheren bulgarisch-türkischen Grenzstation Mustafa Pascha (jetzt Svilen benannt) bis Adrianopel eröffnet. Seit 25. Juni werden auf den Linien Adrianopel-Kuleli Burgas-Dedeagatsch, Kuleli Burgas-Alpulu-Muradli (jetzt Muratowo benannt) und Alpulu-Kirkkilisse (jetzt Losengrad benannt) Reisende und Gepäck wieder ordnungsmäßig befördert.

— **Verkehrsstörung infolge Erdbebens.** Am 14. Juni d. J. gegen Mittag wurden die Gegenden des Zentralbalkans, besonders jene von Gorno Orechovitza, Trnovo und Gabrovo, in

schreckhafter Weise durch ein überaus heftiges Erdbeben überrascht. Der verwitterte Balkan spaltete sich an manchen Orten und spie heißes Wasser (bei dem Dorfe Arbanassi nächst Trnovo 100° C.) aus, an anderen Orten sank er in sich zusammen, die Gebilde der Menschenhand vernichtend. Gorna Orechovitza und Trnovo bildeten den Mittelpunkt des Erdbebens. In ersterer Station wurde das Stationsgebäude, das Heizhaus und andere dienstlichen Zwecken dienende Gebäude zerstört, in Trnovo das Stationsgebäude stark beschädigt. Die Transbalkanbahn Rustschuk-Gorna Orechovitza-Trnovo-Zareva Livada-Stara Zagora, welche bereits am 27. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollte, bisher aber nur für Militärtransporte verwendet wurde, erlitt zwischen den Stationen Trnovo-Sokolovo und Drenovo-Zareva Livada bedeutende Bergrutschungen. Auf der Zweiglinie Zareva Livada - Gabrovo, zwischen ersterer Station und Sabotkovtzi, stürzte teilweise der erste Tunnel ein. Erst am 18. Juni konnten die Züge wieder die erwähnten Unterbrechungsstellen befahren. Obwohl namentlich Trnovo und Gorna Orechovitza zahlreiche Menschenopfer zu beklagen haben, so blieb das Eisenbahnpersonal verschont. Auch an Fahrzeugen und Brücken wurde kein Schaden verursacht.

— **Der neue türkische Eisenbahnminister.** Die „Köln. Ztg." brachte kürzlich Mitteilungen aus Konstantinopel über die einzelnen Persönlichkeiten des neuen türkischen Ministeriums. Über den Eisenbahnminister heißt es: Osman Nisami Pascha, der frühere osmanische Botschafter in Berlin, hat das Gebiet der öffentlichen Arbeiten unter sich. Er hat durch seinen langen Aufenthalt im Ausland und hauptsächlich in Berlin, wo ja das Verkehrswesen besonders gut ausgebildet ist, genügend Erfahrung gesammelt, um zu verstehen, was der Türkei zu ihrem Fortschritt nützlich ist. Gerade das Ministerium der öffentlichen Arbeiten bedarf einer durchgreifenden Hand, die für schnelle Erledigung der Arbeiten sorgt, denn die Langsamkeit und Langweiligkeit auf diesem Gebiet ist ja schon sprichwörtlich gewesen.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Der „Köln. Ztg." wird aus Konstantinopel, 17. Juni, geschrieben: In der letzten Zeit war wiederholt die Rede davon, daß die Arbeiten an der Bagdadbahn eingestellt oder zumindest stark eingeschränkt worden wären, worauf auch eine Stelle im Jahresbericht der Bagdadbahngesellschaft schließen ließ, in der es heißt, daß die kriegerischen Ereignisse nicht ohne Rückwirkung auf den Fortgang der Arbeiten geblieben seien. (Vgl. die Mitteilung in Nr. 48 S. 783 d. Ztg.) Andere wieder wollten wissen, daß die Gesellschaft kein Geld mehr habe, da wegen der unsicheren politischen Lage keine weiteren Obligationen gegeben werden könnten. Nach Mitteilungen aus zuverlässiger Quelle sind die Arbeiten an der Bagdadbahn nur in geringem Maße eingeschränkt worden, eigentlich nur im Taurusgebirge. Die Baufirma (Philipp Holzmann & Co. aus Frankfurt a. M.) beschäftigt an der Bagdadbahn noch immer 300 Angestellte. Die Arbeiten sind jetzt bis zum Euphrat gediehen, allerdings mit zwei Unterbrechungen. Die eine betrifft das noch fehlende 19 km lange Verbindungsstück im Taurus, im Engtal des Tschakitflusses, dessen Vollendung sehr große technische Schwierigkeiten entgegenstehen und das infolgedessen auch sehr teuer sein wird. Im Tschakittal sind Tunnel in der Gesamtlänge von 11—12 km notwendig. Vorläufig ruhen die Arbeiten am Bahnkörper an dieser schwierigen Stelle ganz, man vollendet nur die elektrischen Anlagen und andere Hilfsarbeiten, um im gegebenen Augenblick mit voller Kraft den Bahnbau wieder in Angriff nehmen zu können. Die leitenden Kreise des Unternehmens halten, nach Verleihung der Konzession für den Bau eines Hafens in Alexandrette und einer Anschlußlinie an die Bagdadbahn, die Öffnung der Cilicischen Ebene und Obermesopotamiens für den internationalen Verkehr über Alexandrette für dringender und wichtiger als den Anschluß der Bagdadbahn an die Anatolische Eisenbahn. Der Hafen von Alexandrette wird allerdings auch erst später gebaut werden, man kann dort aber heute schon mit Hilfe von Mahonen Waren löschen und laden. Die zweite Unterbrechung bildet der Amanus, durch den ein 5 km langer Tunnel gegraben werden muß. Daran wird eifrig gearbeitet. Auch jenseits des Euphrats ist man fleißig tätig. Man hofft, die nächsten 110 km bis Harran bis Ende des Jahres und die weiteren 110 km bis Ras ul Ain bis zum 1. April 1914 dem Verkehr übergeben zu können. Auch am Los von Bagdad wird schon gearbeitet, und zwar von Bagdad aus gegen Samarra, einen wichtigen Punkt für die nach Kerbela gehenden persischen Pilger. Die Bauleitung hofft, die ganze Linie bis Bagdad bis Juni 1916 vollenden zu können, so daß dann zu Beginn des Jahres 1917 der Verkehr aufgenommen werden könnte. Der Weiterbau der Bahn nach Basra und bis zum Persischen Golf hängt von den diplomatischen Verhandlungen mit England und der Türkei ab. Da die gegenwärtige politische Lage der Unterbringung größerer Posten türkischer Werte nicht günstig ist, können auch die Bagdadbahnanleihen schwer untergebracht werden, und die Bauleitung muß sich daher mit Vorschüssen behelfen, die ihr die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich gewährt. Diese Bank verfügt seit dem Verkauf ihres Besitzes an Aktien der Orientalischen Bahnen über große freie Mittel.

— **Amerikanische Bahnen unter Staatsrechtsprechung.** Wie der „Köln. Ztg." aus Neuyork, 9. Juni, berichtet wird, hat der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten durch einmütiges Urteil darauf erkannt, daß den Einzelstaaten das Recht zustehe, den Verkehr innerhalb des Bereichs des Einzelstaates zu regeln, ohne Rücksicht auf die von dem Bundesverkehrsamt für den zwischenstaatlichen Verkehr aufgestellten Vorschriften und festgesetzten Tarife für Personen- und Güterbeförderung. Zuständig ist die Bundesgerichtsbarkeit in solchen Fällen nur, wenn die vom Staate erlassenen Verkehrsbestimmungen einer Konfiskation gleichkommen, d. h. sich mit der Hinwegnahme oder Zerstörung von Vermögensteilen der Bahngesellschaften decken. Diese hochwichtige Entscheidung ist erfolgt in der seit eineinhalb Jahren vor dem Obersten Gerichtshof schwebenden Berufung des Staates Minnesota gegen eine Entscheidung des Bundeskreisgerichts in St. Paul, durch welche gewisse Bestimmungen des Staatseisenbahngesetzes von Minnesota und die Festsetzung von Personen- und Frachttarifen nach Maßgabe dieses Gesetzes als verfassungswidrig, weil konfiskatorisch, erklärt wurden. Der Staat legte Berufung ein, und der Oberste Gerichtshof entschied heute zu seinen Gunsten. Durch die Entscheidung werden 44 weitere Berufungen ähnlicher Art erledigt, und es wird mit der Einschränkung konfiskatorisch wirkender Tarife der Grundsatz aufgestellt, daß die Staatsbehörden die Befugnis zur Festsetzung von Tarifen sowie zum Erlaß anderer Betriebsvorschriften für den Verkehr innerhalb des Staates besitzen; es wird aber auch gleichzeitig die Rechtsanschauung aufgestellt, daß im Falle die staatlichen Vorschriften in Gegensatz geraten zu den Bestimmungen des Bundesgesetzes über zwischenstaatlichen Verkehr, der Kongreß geeignete Gesetze erlassen könne, an welche die Staatsbehörden gebunden sein würden. In der Urteilsbegründung wird auch der Anspruch der Verkehrsgesellschaften auf die Erzielung billiger Reinerträge aus dem Betriebe berührt und auch die neuerdings wieder aufgetauchte Frage gestreift, daß zur Bemessung vernünftiger Ertragssätze als Maßstab der Wert der Eisenbahnanlagen, und zwar der tatsächliche Wert, nicht der Schätzungswert, in Betracht komme. Der heute zum Austrag gebrachte „Minnesotafall" war gewissermaßen zum klassischen Fall für alle in der verwickelten Frage eingeschlossenen Rechtsfragen geworden, die sich seit der ganzen Zeit ergeben haben, als vor sechs Jahren die Einzelstaaten damit begannen, den Bahnen für den Verkehr innerhalb des Staates allerlei beengende Vorschriften zu machen. Der aus alter Zeit herrührende Haß und Widerwille gegen die Bahngesellschaften war damals offen feindselig geworden, denn auch die Bahnen haben vielfach gegen die Staatseinrichtungen gesündigt und in verschiedenen Staaten in früheren Zeiten das öffentliche Leben verdorben und sich vielfach durch Betrug, Bestechung der natürlichen Hilfsquellen bemächtigt. Als dann die Öffentlichkeit sich gegen das Treiben der Bahngesellschaften und der Eisenbahnmagnaten auflehnte, ging die Volkswut in ihrer Wiedervergeltung vielfach zu weit; es kamen schlimme Zeiten für die Bahnen, als ihre Ertragsfähigkeit stark beeinträchtigt wurde durch höhere Betriebsausgaben und bei der herrschenden Abneigung gegen die Bahnen und dem stark demagogischen Zuge, der durch das öffentliche Leben in Amerika geht, die Behörden der Einzelstaaten wie der Union den Bahnen eine angemessene Erhöhung der Frachtsätze beharrlich versagten.

Die nunmehr erfolgte Entscheidung des Obersten Gerichtshofs begünstigt offenbar die Staatsgerichtsbarkeit in allen Fragen, welche den Verkehr innerhalb des Staates betreffen, und es wäre zu befürchten, daß in jenen Staaten, wo die Abneigung und Feindschaft gegen die Bahnen besonders scharf hervorgetreten, auf Grund dieser Entscheidung den Bahnen beinahe unerfüllbare Vorschriften gemacht werden könnten. Diese Befürchtung ist jedoch nicht mehr so begründet, wie sie noch vor einigen Jahren gewesen wäre. Nüchternere Anschauungen über die Bedeutung der großen Verkehrsgesellschaften sind in den letzten zwei Jahren bei der Bevölkerung eingekehrt, und man hat am eigenen Leibe die Erfahrung gemacht, daß ein Staatswesen nicht erstarken kann, wenn die großen Verkehrsgesellschaften notleiden, behindert und verfolgt werden, und daß umgekehrt die Wohlstandsbildung nur dann gute Fortschritte machen kann, wenn auch die Verkehrsgesellschaften sich wohl befinden und vermöge befriedigender Erträge in die Lage kommen, ihre Bahnlinien auszudehnen und den Verkehr zu verbessern. Die gleichgearteten Berufungen der Staaten Missouri, Alabama, Arkansas, Oregon, Kentucky, West-Virgina werden durch die Entscheidung in dem Falle des Staates Minnesota vor-

beschieden, indes fehlt noch das förmliche Erkenntnis. In Finanz- und Eisenbahnkreisen hat die Entscheidung bittere Enttäuschung hervorgerufen. Es ist nicht so sehr die Furcht vor etwaigen Maßregelungen seitens der staatlichen Bahnbehörden, als vielmehr die Erkenntnis, daß bei der Zweiteilung der Befugnis, Bahntarife aufzustellen, diese zum Spielball der Politiker werden. Vertreter der Bahnen gestehen daher auch unumwunden zu, daß die Verkehrsgesellschaften danach streben müßten, daß die „Rate-making power", d. h. die Vollmacht zur Aufstellung von Bahntarifen, ausschließlich dem Bundesverkehrsamt übertragen werde. In Kreisen der Hochfinanz und von Eisenbahnern werden von der Entscheidung nachteilige Folgen für die Ertragsfähigkeit der Bahnen nicht in dem Maße befürchtet, so daß man diese im Publikum unter dem ersten Eindruck wohl überschätzt haben mag. Aber es werden nachhaltige politische Folgen erwartet, insofern die Bahnen und die Finanzwelt ihren Einfluß dahin geltend machen werden, daß durch ein Bundesgesetz das Bundesverkehrsamt allein mit der Aufstellung von Bahntarifen für den Verkehr im Staat wie für den zwischenstaatlichen Verkehr betraut werde, was ja auch in der Minnesota-Entscheidung angedeutet war. Die Folgen der Entscheidung werden, mit andern Worten, politische sein und mögen der republikanischen Partei die Rückkehr zur Herrschaft ebnen, da die Demokraten der grundsätzlichen Wahrung der Staatenrechte unter allen Umständen anhangen.

— **Feuerlöschwagen der Chicagoer Hochbahn.** Zur Bekämpfung von Feuersgefahr, von der die Betriebsmittel und die Bauten der Chicagoer Hochbahn betroffen werden könnten, werden auf besonderen Gleisen, von denen aus die freie Strecke leicht zu erreichen ist, beständig acht chemische Feuerlöschwagen bereit gehalten. Sie sind als Anhängewagen gebaut und stehen stets mit einem Triebwagen zusammen, um sofort ausrücken zu können. Jedem Wagen ist eine ausgebildete Bedienungsmannschaft zugeteilt, die ebenfalls stets dienstbereit ist. Die Wagen bestehen im wesentlichen aus Holz; ihre Außenseite ist mit Wellblech verkleidet. Die Fenster bestehen aus Drahtglas. Die Wagen sind mit elektrischer Beleuchtung und Heizung versehen, zu der sie den nötigen Strom mit Hilfe eines Schuhes von der Stromschiene abnehmen. Zur inneren Einrichtung der Wagen gehören außer den chemischen Feuerlöschern mit 90 m Schlauch noch eine Anzahl Geräte, wie sie bei der Feuerwehr gebraucht werden. Die chemischen Feuerlöscheinrichtungen sind doppelt vorhanden; jede von ihnen kann 3 Minuten lang löschen. Das Füllen des Löschers dauert 2½ Minuten, so daß mit beiden Vorrichtungen ein ununterbrochener Betrieb aufrechterhalten werden kann, wenn sie abwechselnd benutzt werden und jeder sofort aus den mitgeführten Vorräten wieder gefüllt wird, sobald er erschöpft ist.

Die Feuerlöscher genügen natürlich nicht zum wirksamen Niederkämpfen eines Großfeuers, sie sollen aber wenigstens die erste Hilfe bis zum Eintreffen der Feuerwehr leisten. Die Bedienungsmannschaften der Feuerlöschwagen lassen auf ein Glockensignal, das den Ausbruch eines Feuers anzeigt, ihre Arbeit liegen und eilen zu dem Wagen, dessen Standort ihnen ein für allemal bekannt ist. Jeder Mann hat dabei seine besonderen Pflichten, in denen er regelmäßig unterwiesen wird. Die Übungen finden zweimal täglich, bei ausgebildeten Mannschaften einmal die Woche statt.

— **Unterbringung der Arbeiter für einen Bahnhofsbau bei Chicago.** Die Chicago and Western Indiana-Eisenbahn baut bei Chicago einen großen Bahnhof und beschäftigt etwa 400 Streckenarbeiter bei dem Bau. Um diese trotz der Nähe von Chicago an ihre Arbeit zu fesseln, sorgt sie außer durch gute Bezahlung auch noch dadurch für deren Wohlbefinden, daß sie ihnen ein möglichst behagliches Unterkommen gewährt. Zu diesem Zweck sind zwei Arbeiterlager eingerichtet, von denen jedes aus 23 Eisenbahnwagen besteht. Sechs von ihnen dienen als Speiseräume, 12 als Schlafräume, drei als Vorratsraum, Küche und Wirtschaftsraum, und zwei nehmen den Schlaf- und den Speiseraum der Vorarbeiter auf. Die Wagen, die alle neu vorgerichtet worden sind, stehen in einer langen Reihe auf einem Gleis, nur die Vorarbeiterwagen sind auf einem zweiten Gleis gegenüber der Mitte dieser Wagenreihe, wo die Küche steht, aufgestellt. Wegen der Feuersgefahr sind die Wagen in einzelnen Gruppen mit weiten Zwischenräumen aufgestellt. In jedem Schlafraum sind 16 Schlafstellen untergebracht. Die Wagen haben Seitentüren und sechs Fenster, davon je eins an den Stirnen. Die Wascheinrichtungen befinden sich in den Schlafwagen. Die Vorarbeiterwagen sind besser ausgestattet und fassen je 10 Mann. In den Speisewagen finden je 33 Mann Platz. Durch die Mitte zieht sich eine lange Tafel, die mit einem weißen Wachstuch gedeckt ist. Die Küchenwagen enthalten je zwei Herde mit allen Vorrichtungen, die zum Kochen nötig sind. In ihnen arbeiten je zwei Köche und ein Geschirrwäscher. Ein Arbeiter sorgt für die Reinigung der Speisewagen und deckt die Tische.

Die Verpflegung der Arbeiter ist gut und reichhaltig. Das Fleisch wird aus einer Fleischkonservenfabrik zweimal die Woche frischt angeliefert. Für gewöhnlich gibt es Rindfleisch, Schweine- oder Hammelfleisch, Wurst und Speck, auch Eier. Gemüse werden je nach der Jahreszeit frisch geliefert oder eingemacht auf Vorrat gehalten. Der Vorratswagen ist mit Kühlvorrichtung versehen. Ein Bäcker betreibt sein Gewerbe in der Nacht und backt das Brot, den Kuchen und die Mehlspeisen, die zu jeder Mahlzeit gereicht werden. Die Vorarbeiter bekommen dasselbe Essen, nur wird es in etwas besserer Form aufgetragen. Außer den Vorarbeitern nehmen noch etwa 30 Angestellte aus dem benachbarten Bahnhofe der Chicago and Western Indiana-Gesellschaft am Mittagessen im Vorarbeiterwagen teil. Wöchentlich wird etwa 1 t Fleisch und 1200 Kilogramm Kartoffeln verbraucht. Die Arbeiter können bei den Mahlzeiten soviel essen, wie sie wollen. Für die Wasserversorgung ist neben dem Lager ein artesischer Brunnen angelegt.

Allgemeines.

— **Die Große Nordische Telegraphengesellschaft.** Daß die großen Kabelgesellschaften vorläufig noch nicht unter dem Wettbewerb der drahtlosen Telegraphie zu leiden haben, zeigt wieder die Große Nordische Telegraphengesellschaft, die in diesem Jahr einen größeren Gewinn denn je verteilt, nämlich 20 %. Allerdings werden andere Ursachen in naher Zukunft eine wesentliche Schmälerung der Einkünfte dieser Gesellschaft herbeiführen, indem sich die Gesellschaft, die seit Anfang der 70er Jahre einen bedeutenden Teil des Telegraphenverkehrs zwischen Europa und Asien vermittelt, neuerdings auf ihrem ostasiatischen Wirkungsfeld, das sie Jahrzehnte hindurch bis zu gewisser Ausdehnung als ihre ausschließliche Domäne betrachten konnte, zur Preisgebung ihrer einstigen Vorzugsstellung genötigt sieht. Mittels der durch Sibirien gehenden russischen Landlinie unterhält die „Große Nordische", wie die Gesellschaft gewöhnlich kurz genannt wird, den Verkehr mit Japan, wohin von Wladiwostok aus ein unterseeisches Kabel geht, das sich von Japan bis Shanghai und Hongkong fortsetzt, und über Kiachta verkehrt sie mit China, wo sie in den 70er Jahren ihren ersten Telegraphenverkehr errichtete. Wie nun aus der jüngst in Kopenhagen abgehaltenen Generalversammlung der Großen Nordischen hervorgeht, ist es der Gesellschaft nach dem 1912 erfolgten Ablauf ihrer bisherigen ausschließlichen Rechte in Japan nicht geglückt, ihre bisherige Vorzugsstellung im Reich der aufgehenden Sonne zu behalten. Vielmehr hat sich Japan, wie es ja auch bei einer so aufstrebenden Großmacht kaum anders zu erwarten ist, selbst die nötigen Rechte für den eigenen Telegraphenbetrieb vorbehalten, und die Große Nordische kann froh sein, daß sie ihre Monopolstellung bis jetzt behalten durfte. Japan kam es besonders auf die Errichtung eines Regierungskabels zwischen Nagasaki und Shanghai an, auf dem in Kana — japanischen Schriftzeichen — abgefaßte Telegramme befördert, sowie japanisch-chinesische Staatstelegramme ausgewechselt werden können. Ebenso soll auf einem schon etliche Jahre bestehenden japanischen Regierungskabel zwischen der Insel Formosa und dem chinesischen Küstenplatz Foochow ein größerer japanischer Verkehr wie bisher stattfinden. Die größten und für die Aktionäre der Großen Nordischen fühlbarsten Opfer bestehen jedoch in der Herabsetzung der Telegrammgebühren, womit den Wünschen Japans und der Weltpresse Rechnung getragen werden mußte. Diese Herabsetzung betrifft sowohl den lokalen ostasiatischen Verkehr, wie den internationalen Verkehr zwischen Japan und Europa nebst den dazwischenliegenden Ländern. Wie erheblich sie ist, ersieht man, wenn angeführt wird, daß die Herabsetzung der Gebühren im Vergleich zu den geltenden Gebühren 20—57 % beträgt. Zudem mußte sich die Gesellschaft verpflichten, für den Fall, daß die Einnahmen trotzdem steigen sollten, noch eine weitere Herabsetzung vorzunehmen. Um nun nicht ungerecht gegen China zu sein, wo die Große Nordische bisher ebenfalls weitgehende Rechte besitzt, mußte die Gesellschaft auch in diesem Reiche eine Herabsetzung im gleichen Verhältnis eintreten lassen, um so mehr, als China ja Europa näher wie Japan liegt, ja, sie hielt es sogar für rätlich, den ganzen Osten mit der englischen Kolonie Hongkong nebst den jetzt Amerika gehörigen Philippinen und den großen holländischen Besitzungen in diese Herabsetzung einzubegreifen. Die Ermäßigung der Gebühren wird zwar eine Verkehrssteigerung mit sich bringen, aber diese bedingt wieder durch Vermehrung der Kabel und des Personals viele neue Ausgaben. In welchem Grade dies alles wirkt, läßt sich im Augenblick noch nicht übersehen. Der Balkankrieg hat, obgleich der Kriegsschauplatz dem Wirkungsfeld der Großen Nordischen fern lag, den Linien dieser Gesellschaft infolge der vermehrten diplomatischen und Preßtelegramme nennenswert höhere Einnahmen verschafft.

M.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr eröffnete 0,353 Kilometer lange Verbindungsstrecke bei Bahnhof Sorge zwischen der Nordhausen-Wernigeroder und der Südharz-Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Den Betrieb leitet auf einer Länge von 0,1255 km die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn und auf der Reststrecke von 0,2275 km die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein) in Berlin als Betriebsführerin der Südharz-Eisenbahn.

Eröffnung von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. Juli d. J. ist der an der Linie Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Essendorf und Schussenried errichtete Haltepunkt Wattenweiler für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und Kleinviehverkehr eröffnet worden. Die Entfernung beträgt von Essendorf nach Wattenweiler 3,574 km und von Schussenried nach Wattenweiler 3,865 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Lupoglava und Cerovglie der Linie Divaca-Pola in Km. 54,4 gelegene Haltestelle Colmo ist am 1. Juli d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Fahrkartenausgabe erfolgt durch den Haltestellenwächter, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege; ferner ist am gleichen Tage die Personenhaltestelle Jaremcze-Wasserfall im Km. 64,3 der Linie Stanislau-Woronienka zwischen der Station Jaremcze und der Haltestelle Jamna für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr während der Sommersaison zur Eröffnung gelangt. Im Winter (1. Oktober bis 30. April) bleibt die Haltestelle geschlossen. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege statt. Die kilometrische Entfernung beträgt von Jaremcze-Wasserfall nach Jaremcze 2 km, von Jaremcze-Wasserfall nach Jamna P. H. 3 km und von Jaremcze-Wasserfall nach Mikuliczyn 9 km.

Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Vom 1. Oktober d. J. ab findet eine Zuführung beladener und leerer Wagen nach der den Umschlag vom Schiff zum Eisenbahnwagen und umgekehrt vermittelnden Ladestelle Oppeln Mühlgrabengleis nicht mehr statt. Die Ladestelle wird an dem genannten Tage geschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I. 173 vom 26. Juni d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 28. Juni dieses Jahres).

Nr. II 215 vom 27. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 96 über die Sitzung des Technischen Ausschusses in Blankenburg (Harz) am 4./6. Juni dieses Jahres (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Nr. II 219 vom 26. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Güteprobenstatistik, Erhebungsjahr 1911/1912 (abgesandt am 28. Juni dieses Jahres).

Nr. II 221 vom 27. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Ergänzung der Anlage III des VWÜ. (Verzeichnis der Mängel für Zurückweisung der Wagen [durch Aufnahme von bestimmten Merkmalen für das Losesein der Radreifen]) (abgesandt am 30. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

In den Monaten Juli und August wird an allen Sonntagen zur Entlastung des Hauptzuges 311 ein Vorzug von Saalfeld bis Arnstadt in nachstehendem Fahrplan gefahren:

Station			
Saalfeld	ab	8^{42}	
Wöhlsdorf	„	8^{48}	
Bad Blankenburg (Thüringerw.)	an	8^{55}	ab 8^{59}
Leutnitz	ab	9^{05}	
Rottenbach	an	9^{09}	ab 9^{11}
Paulinzella	ab	9^{20}	
Singen (Thür.)	„	9^{30}	
Stadtilm	„	9^{38}	
Roda-Niederwillingen	„	9^{45}	
Marlishausen	„	9^{53}	
Arnstadt	an	10^{00}	

Da der Hauptzug erfahrungsgemäß wenig Platz bietet, wird den Reisenden im eigenen Interesse die Benutzung des Vorzuges dringend empfohlen.

Erfurt, im Juni 1913. (1786)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseinschränkung. Zufolge der durch Güterandrang verursachten abnormalen Verkehrsverhältnisse wurde die Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut in den Stationen der Strecke Oderberg-Mosty für Stationen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und darüber hinaus, sowie die Übernahme der vorbenannten Güter in den Anschlußstationen der Strecke Oderberg-Mosty mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde vom 1. Juli l. J. bis auf weiteres eingestellt. Im Rollen befindliche Güter laufen weiter. Kokssendungen sind unbeschränkt.

Nachdem in der Strecke Oderberg-Mosty die außerordentlichen Verkehrsverhältnisse beseitigt wurden, ist die vorstehend verlautbarte Einstellung der Aufnahme von Kohlensendungen als Frachtgut am 3. Juli l. J. wieder außer Kraft gesetzt.

Budapest, den 3. Juli 1913. (1787)

3. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1913 wird der Nachtrag V eingeführt. Neben anderen bereits bekanntgegebenen Änderungen und Ergänzungen des Tarifs enthält der Nachtrag insbesondere die Neufassung der Warenverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen:

7 (Eisenerz usw.),
13 (Blei in Blöcken usw.),
13a (Blei in Platten usw.),
13b (Zink in Platten usw.).

Die Frachtsätze des ATfs. 21 (Mineralschmieröl) für Kattowitz werden mit Wirkung vom 1. September 1913 aufgehoben. (Wegen der Frachtberechnung für russisches Mineralschmieröl s. den ATf. 42 des Deutsch- und niederländisch-russischen Grenztarifs Teil II B, Heft 1 vom 1. Mai 1913.)

München, den 30. Juni 1913. (1785)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kohlenverkehr nach Frankreich.

Am 1. Juli 1913 tritt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen, luxemburgisch-französischen und belgisch-französischen Grenzübergangspunkten für den Verkehr nach Frankreich vom 1. Oktober 1908 der Nachtrag VIII in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Tarifs anderweite ermäßigte Frachtsätze für den Übergangspunkt Alt-Münsterol Grenze. Preis des Nachtrags 15 ₰.

Essen, den 30. Juni 1913. (1788)
Königl. Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 werden die Stationen Bleckendorf und Calbe (Saale) in den Ausnahmetarif 4 a, und zwar im Geltungsbereich zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm), als Versandstationen aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 28. Juni 1913. (1789)
Königl. Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr. Tarifheft 3.

Die Frachtsätze der Station Sood der Sihltalbahn sind infolge Schließung dieser Station für den Güterverkehr am 1. Juli 1913 ohne Ersatz außer Kraft getreten.

Dresden, am 3. Juli 1913. (1803)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Die mit Bekanntmachung vom 21. Juni 1913 in den Tarif einbezogene Station Niendorf (Ostsee) wird erst am 8. Juli 1913 eröffnet. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hess. Staatseisenbahnen und aus unserem Ver-

kehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 3. Juli 1913. (1802)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Ablauf des Monats September wird der Ausnahmetarif 20c für Mineralölrückstände aufgehoben.

Hannover, den 28. Juni 1913. (1799)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. Juli 1913 werden die Stationen Birkenwerder (Bez. Potsdam) in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl, Oesede in den Ausnahmetarif 9s für Eisen und Stahl zum Schiffbau sowie Süchteln und Süchtelnvorst in die Ausnahmetarife 9s und S 5s für Eisen und Stahl zum Schiffbau aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 2. Juli 1913. (1798)

Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 7. Juli 1913 an wird die Station Großbothen in den Ausnahmetarif 5w (Pflastersteine usw.) einbezogen.

Dresden, am 2. Juli 1913. (1800)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 16. Juli 1913.

Am 16. Juli 1913 wird der Tarif neu ausgegeben unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifs vom 1. Mai 1913. Die außeritalienischen Schnittfrachtsätze bis Iselle trs. treten jedoch erst mit dem Zeitpunkt der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr in Kraft. Bis zu diesem Zeitpunkt, der besonders bekanntgegeben wird, bleiben die entsprechenden Frachtsätze des Tarifs vom 1. Oktober 1908 gültig.

Dieser Tarif ist bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preis von 0.30 ℳ erhältlich.

Leitungsvorschriften zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 1. Mai 1913.

Am 16. Juli 1913 tritt der Nachtrag I in Kraft.

Straßburg, den 30. Juni 1913. (1794)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf 15. Juli 1913 wird der Tarifnachtrag VI ausgegeben.

Er enthält u. a. die Entfernungen für die Stationen der Neubaustrecke Neuenstadt (Kocher) -Ohrenberg, einen neuen Ausnahmetarif für Steingrus, gültig von den Stationen Dossenheim (Bergstr.) und Schriesheim nach gewissen württembergischen Stationen und ein neues Warenverzeichnis für den Ausnahmetarif 2. Die für Schlacken eintretenden Frachterhöhungen gelten erst ab 15. September 1913. Der Nachtrag kann für 15 ₰ durch die Dienststellen oder unmittelbar von unserem Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, 1. Juli 1913. (1795)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Infolge anderweiter Festsetzung der Weiterfrachten durch die die Weiterbeförderung der Güter von den Umladehäfen nach den Nichtanlaufhäfen des Anhanges zum Tarif bewirkenden fremden Schiffahrtsgesellschaften treten mit sofortiger Gültigkeit Änderungen des Anhanges ein, die zumeist Ermäßigungen, zum Teil aber Erhöhungen im Gefolge haben. Ferner werden mehrere bisher noch gesperrte Häfen dem Verkehr wieder eröffnet, jedoch vorerst nur gegen eine erhöhte Weiterfracht. Außerdem wird die Station Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin in die Tarife aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 30. Juni 1913. (1797)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Internationale Baufachausstellung in Leipzig 1913.

Die in der Bekanntmachung in Nr. 46 dieser Zeitung vom 18. Juni 1913 veröffentlichte Fahrpreisermäßigung für Mitglieder von Krankenkassen und Versicherungsanstalten zum Besuche der Internationalen Baufachausstellung wird nur Arbeitnehmern gewährt.

Dresden, den 1. Juli 1913. (1790)

Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

5. Verdingungen.

Wasserleitungsarbeiten: a. Rohrgräben, Rohrleitungen und Ausrüstungen. b. Betonschächte nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich und getrennt in je 3 Lose öffentlich zu vergeben. Bedingnisunterlagen im neuen Aufnahmegebäude, westlicher Flügel, 3. Stock, einzusehen und gegen Kostenersatz für Los Ia 5,40 ℳ, IIa 4,00 ℳ, IIIa 3,00 ℳ u. für Los Ib 2,40 ℳ, IIb 4,00 ℳ, IIIb 3,50 ℳ bestellgeldfrei zu erhalten; Lagepläne ebenda einzusehen. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Freitag, den 11. Juli d. J., nachmittags 4 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Karlsruhe, den 30. Juni 1913. (1801)

Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Unterführungen des Weges von Caputh nach Neu-Langerwisch in km 27,2 + 17 der Wetzlarer Bahn und in Station 13 + 5,5 der südlichen Umgehungsbahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,10 ℳ ohne Zeichnung oder von 1,70 ℳ mit Zeichnung von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 2, franko zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Betonarbeiten für die Unterführung des Weges von Caputh nach Neu-Langerwisch“ versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 18. Juli 1913, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 1. Juli 1913. (1805)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Unterführung des Weges von Caputh nach Alt-Langerwisch in km 27,9 + 2 der Wetzlarer Bahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,10 ℳ ohne Zeichnung oder von 1,70 ℳ mit Zeichnung von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 2, franko zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Betonarbeiten für die Unterführung des Weges von Caputh nach Alt-Langerwisch“ versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 18. Juli 1913, vormittags 11 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 1. Juli 1913. (1804)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Verdingung der Lieferung von Kupfer und Messing für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1913, und zwar: 102 900 kg Kupferblech, 238 000 kg Kupferplatten, 205 400 kg Stangenkupfer, 830 kg Kupferdraht, 53 100 kg Kupferröhren und 300 kg Rundmessing.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 15. Juli 1913, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 23. Juli 1913.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 ℳ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 30. Juni 1913. (1796)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
von 49 t Laschenschrauben,
„ 266 t Schwellenschrauben,
„ 82 t Klemmplatten,
„ 278 t Hakennägel.

Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung in Schwerin zur Einsicht aus und können gegen Einsendung von 50 ₰ von dieser Dienststelle bezogen werden.

Angebote mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisen“ sind bis zum 15. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Öffnung, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Schwerin, den 25. Juni 1913. (1793)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 52. | 9. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eröffnung der Strecke Spittelmarkt-Alexanderplatz der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

(Schluß aus Nr. 51.)

3. Das selbsttätige Signalsystem.

Die neue Netzgestaltung des Unternehmens der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft wird nach und nach eine sehr starke Vermehrung des Zugumlaufs erforderlich machen. Die Gesellschaft trifft, wie bereits in Nr. 99 des vorigen Jahrgangs der Vereinszeitung ausgeführt, dafür Vorsorge, daß in den Zeiten großen Verkehrsandranges auf jeder der beiden Stammlinien 40 bis 50 Achtwagenzüge mit je einem Fassungsraum von 500 Personen stündlich in jeder Richtung abgefertigt werden können. An Stelle der bisherigen handbedienten Signaleinrichtungen, mit denen eine solche Leistung nicht zu erreichen ist, tritt eine mit Gleisstrom bediente selbsttätige Sicherungsanlage der englischen Firma Mc Kenzie, Holland

Abb. 14. Impedanzverbinder mit Anschluß eines Verstärkungskabels für den Bahnrückstrom.

and Westinghouse, wie sie auf den Londoner Stadtschnellbahnen — unter fürsorglicher Überwachung durch das Handelsamt — in vieljährigem Betriebe erprobt und bewährt ist, und die in ihrer Anpassungsfähigkeit, insbesondere auch auf Tunnelstrecken, eine beliebig weitgehende Aufteilung der Stationsabstände in Streckenabschnitte ermöglicht. Auf diese Weise wird die Leistungsfähigkeit des ganzen Unternehmens auf ein Maß erhöht, das bisher auf deutschen Stadtschnellbahnen unbekannt war.

Als Sicherungsmittel für den Zugbetrieb dienen die Gleisströme, im vorliegenden Falle — wie lange schon auf nordamerikanischen Stadtschnellbahnen — Wechselströme, die sich zu ihren Arbeitsverrichtungen desselben Leitungsmittels bedienen, wie der zur Fortbewegung der Züge verwendete Gleichstrom, nämlich der Fahrschienen. Der Bahnstrom muß seinen Weg durch die Fahrschienen ununterbrochen fortsetzen. Das Tätigkeitsgebiet der Signalströme (Gleisströme) aber ist auf die einzelnen Streckenabschnitte beschränkt, deren Schienenstränge daher voneinander elektrisch getrennt werden durch isolierende Stöße, gegen welche die Signale um das Maß der sogenannten Überschneidung — d. i. etwa des $1^1/_2$-fachen längsten Bremsweges — in der Fahrrichtung verschoben sind. Weitere Voraussetzung für die Arbeitsweise des Signalstroms ist, daß ihm in einem und demselben Streckenabschnitte der Weg von einem Schienenstrang zum andern gesperrt ist. Daraus ergibt sich die Bedingung, daß leitende Verbindungen zwischen den beiden Schienensträngen eines Streckenabschnitts vermieden und gegebenenfalls durch isolierende Zwischenlagen getrennt werden müssen. Kies- oder Steinschlagbettung und hölzerne Querschwellen erfüllen die angegebene Bedingung, denn sie sind für den Signalstrom nichtleitend.

Um nun aber den Bahnstrom an den isolierenden Fahrschienenstößen unbehindert weiter führen zu können, sind als leitende Überbrückungen dieser Stoßstellen sogenannte Impedanzverbinder eingebaut (Abb. 14), die den Bahnstrom ungehindert durchlassen, während sie dem Gleisstrom den Durchgang verwehren. Auf jeder Seite der isolierenden Trennstellen sind die zusammengehörenden Schienenenden leitend mit einander verbunden. In die Verbindungen sind Windungen aus starkem Stabkupfer eingeschaltet, die in geschlossenen Gehäusen liegen; zwischen den Mitten der beiden Windungen befindet sich wiederum eine leitende Verbindung. Der Bahnstrom fließt von den Schienensträngen des einen Streckenabschnitts gegen die Mitte der einen Windung, von dieser zur Mitte der anderen und verteilt sich von hier nach den beiden Schienensträngen des anderen Streckenabschnitts. Da die in den beiden Windungshälften fließenden Strombestandteile entgegengesetzte Richtung haben, sind auch die von ihnen in den Windungshälften hervorgerufenen Kraftlinienfelder entgegengesetzt gerichtet und halten sich, da sie ungefähr gleich groß sind, das Gleichgewicht. Der Signalstrom — Wechselstrom — findet aber in den Verbinderwindungen infolge des von ihm erzeugten Kraftlinienfeldes einen großen induktiven Widerstand. Er wird dadurch so geschwächt, daß er weder zur gegenüberliegenden noch zur Nachbarschiene gelangen, also ohne weiteres zum Signalbetrieb benutzt werden kann.

Abb. 15. Stellwerk mit Gleistafel im Bahnhof Alexanderplatz.

(Die Gleistafel veranschaulicht die Deckung zweier Weichen. An der Vorderseite des Stellwerks sind die mechanischen Verschlüsse, über den Beschilderungen der Stellhebel die Zungenkontrollen der Weichen sichtbar.)

Die Speisung der Streckenabschnitte erfolgt durch Transformatoren, deren Hochspannungseite an den Signalspeiseleitungen liegt, während die Pole der Niederspannungseiten an den Enden der Streckenabschnitte mit den Schienen verbunden sind. Der niedrig gespannte Wechselstrom eines Streckenabschnitts gelangt durch die Fahrschienenstränge nach dem anderen Ende des Abschnitts und wirkt dort auf ein Relais, das in erregtem Zustande auf die Signalstellung einwirkt.

Im durchlaufenden Streckenbetrieb werden die Signale durch die Züge selbst unter der Einwirkung des Gleisstroms vollkommen selbsttätig gestellt. Auf Bahnhöfen und Abzweigungen dagegen, wo also Weichen und Signale in Abhängigkeit zueinander stehen, erfolgt die Freigabe der Signale vom Stellwerk aus, während die Haltstellung der auf Halt, ohne daß das Zurücklegen des Signalschalters durch den Stellwärter abgewartet wird. Solange ein Zug gedeckt bleiben muß, läßt der Gleisstrom die Fahrstellung des deckenden Signals nicht zu. Fahrt frei zeigende Signale können jedoch vom Stellwärter beliebig auf Halt gestellt werden. Ein Weichenhebel bleibt so lange verriegelt, bis der Zugschluß die Weiche verlassen hat. Der Gleisstrom gibt im Stellwerk Weichen- und Signalhebel nur dann frei, wenn die Umstellung ohne Gefahr für den Betrieb erfolgen kann. Die Züge nehmen also an ihrer Sicherung selbst den stärksten Anteil.

Abb. 15 zeigt ein Bild des Stellwerks im Bahnhof Alexanderplatz. Von den bei den bisherigen Anlagen vorhandenen Melde- und Weckereinrichtungen ist, wie man sieht, nichts mehr zu finden; dagegen befindet sich über dem Stellwerk eine leuchtende Gleistafel (Abb. 16), auf der durch schrittweise Abdunkelung der einzelnen Gleisabschnitte die Stellung und das Vorrücken jedes Zuges innerhalb des Stellbezirks fortlaufend angezeigt werden. Der Stellwärter ist nicht mehr, wie bisher, genötigt, auf den Lauf der Züge zu achten, deren Bewegung sich vor ihm auf der Gleistafel übersichtlich abspielt; er braucht auch nicht mehr nach dem Schlußsignal der Züge zu sehen, da im Falle einer Zugtrennung jeder Zugteil einen Zug für sich darstellt, der für seine Deckung selbst sorgt. Auf der Gleistafel sind aber nicht nur die Zugbewegungen zu verfolgen; sie gibt auch den Wechsel aller Signale getreulich wieder, der im Stellbezirk vor sich geht. Endlich wird der Stellwärter durch leuchtende Zeichen, Plus oder Minus, die sich oberhalb der Weichenschalter hinter kleinen Schauöffnungen einstellen, darüber vergewissert, daß die Weichenzungen richtig liegen und ordnungsmäßig schließen. Sollten sich Widerstände zwischen die Zungen klemmen, so daß sie nicht genau zum Anliegen kommen, so schaltet das Stellwerk den Antriebstrom der Weiche selbsttätig aus; das erwartete Plus- oder Minus-Zeichen erscheint nicht. Bezüglich der Weichen selbst ist noch zu bemerken, daß Antrieb, Zungenkontrolle und Aufschneidvorrichtung voneinander getrennt sind (Abb. 17), damit bei Vornahme von Handhabungen an einer der Vorrichtungen die anderen nicht in Mitleidenschaft gezogen werden. Diese Trennung entspringt einer Vorschrift des englischen Handelsamts.

Abb. 16. Gleistafel über dem Stellwerk des Alexanderplatzbahnhofs.

Vom Bahnhof Klosterstraße nähert sich ein Zug dem Signal 15 (Abschnitt 38a dunkel); Kehrgleis 3 ist besetzt (Abschnitt E dunkel). Die Signale 15, 3A, ferner 2A und 14A zeigen Fahrt frei (grünes Licht); die übrigen Signale zeigen Halt (rotes Licht).

Signale wieder durch die Züge mittels des Gleisstromes erfolgt. Die Signalbedienung ist in diesem Falle eine halbselbsttätige. Stellbezirke, in denen die Weichen nur zu bestimmten, durch den Fahrplan festgelegten Zeiten bedient zu werden brauchen, werden für die übrige Zeit in den rein selbsttätigen Signalbetrieb einbezogen. Halbselbsttätige Signale zeigen in der Grundstellung Halt, selbsttätige dagegen Fahrt frei. Treten in diesem Falle Störungen in der Signalanlage auf, so gehen die Signale alsbald selbsttätig auf Halt. Ferner übertragen sich die Störungen nicht, wie bei den bisherigen Sicherungsanlagen, auf längere Strecken, sondern bleiben örtlich begrenzt.

Im rein selbsttätigen Signalbetrieb deckt sich ein in einem Streckenabschnitt befindlicher Zug durch Kurzschluß des Gleisstromes in diesem Abschnitt wie folgt selbsttätig. Sobald das erste Räderpaar des Zuges in einen Streckenabschnitt einfährt, dessen Signal Fahrt frei gezeigt hat, wird der Gleisstromkreis durch die Räder und Achse kurzgeschlossen; die dadurch bewirkte Ablenkung des Stromes vom Relais hat die Haltstellung des Signals zur Folge. In dieser verbleibt es, bis die letzte Zugachse den zu deckenden Streckenabschnitt verlassen hat. In Stellbezirken verriegelt der Gleisstrom die Hebel in der Art, daß ein Signal nur bei unbesetztem Abschnitt auf Fahrt frei gestellt und eine Weiche nur umgestellt werden kann, wenn sich kein Fahrzeug in gefährlicher Nähe befindet. Sobald ein Zug an einem Signal verbeigefahren ist, geht dieses

Ein Signalsystem bietet im übrigen nur dann ausreichenden Schutz, wenn die Signale von den Zugfahrern gehörig beachtet werden. Um für solche Fälle Sicherheit zu schaffen, in denen ein Fahrer durch plötzliche Erkrankung oder Unachtsamkeit ein Haltsignal überfährt, ist jedem Hauptsignal noch eine Fahrsperre beigeordnet, die in den lichten Raum der Betriebsmittel hineinragt, wenn das Signal Halt zeigt (Abb. 18).

Abb. 17. Antrieb, Zungenkontrolle und Aufschneidvorrichtung einer Weiche mit Hakenverschluß.

Überfährt der Zug das Haltsignal, so zieht die Fahrsperre die Bremse des Zuges selbsttätig an und stellt gleichzeitig den Bahnstrom ab. Die Fahrsperre arbeitet *unabhängig von dem Signal*, mit dem sie parallel geschaltet ist, so daß Störungen des Signals die Wirkung der Fahrsperre nicht beeinträchtigen und umgekehrt. Da der von den Signalen begrenzte Raumabstand der Züge beträchtlich größer ist, als die Länge der Strecke, auf der ein auch mit der höchsten Geschwindigkeit fahrender Zug sich abbremst, so ist auch ausgeschlossen, daß ein Zug zu dicht an den Vorzug heranrücken kann. Zwischen den Signalen besteht ferner die Abhängigkeit, daß, falls ein Signal, das *Halt* zeigen müßte, aus Störungsgründen auf *Fahrt frei* stehen bleibt, das rückliegende Signal nicht in die Stellung *Fahrt frei* gelangen kann; eine gleichartige Abhängigkeit besteht zur weiteren Sicherheit auch zwischen den Fahrsperren selbst.

Das selbsttätige Signalsystem soll in der gleichen Ausbildung, wie auf der Nordringlinie, nach und nach auf alle Linien der Hochbahngesellschaft ausgedehnt werden. Dann werden die sämtlichen Signalwärter, die bisher auf den Bahnsteigen den Durchgangsblock bedienen, verschwinden. Es wird ein Zustand eintreten, wie man ihn schon jetzt auf den Bahnhöfen Inselstraße und Klosterstraße wahrnehmen kann. Auf Verzweigungs- und Umkehrstationen wird der gesamte Sicherheitsdienst im Stellwerk mit einer wohltuenden Ruhe der Handhabungen ausschließlich nach Weisung der leuchtenden Gleistafel besorgt, ohne daß der Wärter den Zug oder das Zugpersonal ihn selbst wahrnimmt. Die Dienstvorschriften sind dabei wesentlich vereinfacht.

Auf der neuen Hochbahnstrecke ist die Unterteilung der Stationsabstände einstweilen noch nicht soweit durchgeführt, wie es die dichtest mögliche Zugfolge späterhin nötig machen wird. Sobald aber auf den Stammstrecken, in erster Linie Alexanderplatz-Spittelmarkt-Wittenbergplatz, 40 bis 50 Züge in der Stunde auf einem Gleis befördert werden, wie dies in Zukunft beabsichtigt wird, tritt auch eine Vermehrung der Signale ein. In dem Maße, wie die Verdichtung der Zugfolge fortschreitet, werden dann die Stationsabstände durch Einschiebung von Blocksignalen weiter unterteilt, die Zugabfertigung auf den Stationen selbst aber dadurch beschleunigt, daß zwischen den Einfahrsignalen und den Bahnsteigen nach Bedarf noch *Nachrücksignale* aufgestellt werden, die ein Nachrücken des am Einfahrsignal haltenden Zuges bereits gestatten, wenn der vorliegende Zug den Bahnsteig erst zum Teil verlassen hat.

Das Vorgehen der Hochbahngesellschaft wird ohne allen Zweifel für die Entwicklung des deutschen Stadtschnellbahnwesens bedeutungsvoll sein. Auch in Deutschland dürften die Vorurteile gegen das selbsttätige Signalsystem, das seither von

Abb. 18. Blocksignal 37 mit Fahrsperre und deren Antrieb. (An der rechten Seite ein Relaisgehäuse.)

den maßgebenden Firmen so sehr bekämpft wurde, bald endgültig beseitigt sein.

Über die Wirkungsweise und die Einrichtung der selbsttätigen Signaleinrichtung der neuen Strecken, deren Lieferung durch die Firma Mc Kenzie, Holland & Westinghouse in London

erfolgt ist, bleiben weitere Mitteilungen vorbehalten. Es sei aus der Mitteilung in Nummer 30 d. Js. der Vereinszeitung (S. 499) noch wiederholt, daß der Einbau der neuen Einrichtungen, deren Einführung auf Vorschläge des Unterzeichneten zurückzuführen ist, nach dem Entwurf und unter der Oberleitung und ständigen Mitwirkung des Chefingenieurs der obengenannten Gesellschaft, Mr. Brown, des genialen Pfadfinders auf dem Gebiete des Zugsicherungs- und Meldewesens, und seines gleich ihm im praktischen Stadtschnellbahnbetriebe wohlerfahrenen Mitarbeiters Mr. Peter seitens der Hochbahngesellschaft selbst durchgeführt worden ist. Vonseiten der Aufsichtsbehörden haben die Arbeiten von Anfang an die wohlwollendste Förderung erfahren. So ist das Werk, bei dem die auf den Londoner und nordamerikanischen Großstadtschnellbahnen gesammelten Erfahrungen in vollem Umfange nutzbar gemacht worden sind, glänzend gelungen.

Leider hat sich die Einführung des elektropneumatischen Systems statt des rein elektrischen nicht verwirklichen lassen.

Kemmann.

Die Bahnstrecke Morjärv-Lappträsk als Fortsetzung der schwedischen Stammbahn zur finnischen Grenze*).

Die nördliche schwedische Stammbahn, deren Bau im Jahre 1863 begonnen wurde, erreichte im Jahre 1894 Boden, den nunmehrigen Knotenpunkt für die Bahnstrecke Luleå-Narvik, und erhielt am 1. August 1902 ihre Fortsetzung bis Morjärv; sie hat nunmehr, wie bereits in Nr. 40, S. 662 mitgeteilt, durch die Erbauung der 46,2 km langen Bahnstrecke Morjärv-Lappträsk eine weitere Fortsetzung erfahren und ist damit der finnischen Grenze auf 20 km nahegerückt. Die weitere Fortsetzung bis Karungi an der finnischen Grenze sowie die Ausführung einer vollspurigen Kleinbahn von Karungi längs dem Torne Elf nordwärts bis Matarengi gegenüber dem durch seine Aussicht auf die Mitternachtssonne von altersher bekannten und deshalb früher von Engländern viel besuchten finnischen Berge Aavasaksa ist bereits im Gange. Dagegen ist noch nicht Beschluß gefaßt, wie von Karungi eine südliche Fortsetzung bis Haparanda in der Nähe des bottnischen Meerbusens gegenüber der an das finnische Eisenbahnnetz angeschlossenen Stadt Torneå zu bauen ist. Die Fortsetzung der nördlichen Stammbahn verfolgt vor allem das Ziel, diese nördlichen, einer Entwicklung fähigen Landstriche, welche Schweden mit dem Friedensschluß vom 17. September 1809 nach einem unglücklichen Kriege mit Rußland und dem Verlust Finnlands noch geblieben sind, an das große schwedische Eisenbahnnetz anzugliedern und damit die größtenteils finnisch sprechende, bisher zäh an finnische Sprache, Sitte und Gebrauch festhaltende, großenteils mit Landwirtschaft beschäftigte Bevölkerung enger an das Gebiet schwedischer Sprache und Kultur anzuschließen; weiter aber verfolgt sie den großen Gesichtspunkt eines künftigen Anschlusses des schwedischen an das russisch-finnische Eisenbahnnetz und damit weitschauende Pläne eines die nördlichen Bahnen befruchtenden Durchgangsverkehrs und die Anknüpfung von Handelsbeziehungen zwischen den nördlichen Landesteilen Schwedens und dem Nachbarlande. Es handelt sich hier um Erschließung teilweise wenig besuchter Gegenden, in denen noch vor nicht langer Zeit Hungersnöte durch Mißwachs nicht ausgeschlossen waren.

Die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Morjärv-Lappträsk, wie auch einer neuen 122.2 km langen, aus militärischen Erwägungen erbauten Landstraße Boden-Morjärv-Lappträsk, welche die Bahn schon von Boden aus begleitet, waren der schwedischen Eisenbahndirektion Veranlassung, eine mit Zeichnungen und teilweise mehrfarbigen Plänen und Landkarten sehr hübsch ausgestattete Einzelschrift großen Formats herauszugeben, sowohl zur Verwertung bei Veranschlagung künftiger Bahnprojekte als auch zu Nutz und Frommen schwedischer Fachgenossenkreise. Wenn hier an Hand dieses Berichtes einige Mitteilungen gemacht werden, so geschieht das nicht, weil hier besonders auffallende bauliche Leistungen vorliegen, auch nicht, weil der eintönig ernste Charakterzug jener nordischen, aus hartem Steinboden, Heide und Sumpf gebildeten, von einzelnen reißenden Gebirgsströmen durchfurchten und mit dünnen Nadel- und Laubwaldungen bekleideten Landstriche besondere Beachtung erheischt, wohl aber deshalb, weil das Besondere des Bauvorganges in diesen ausländischen hochnördlichen Gegenden Aufmerksamkeit verdient. Schließt doch deren unbeständiges Klima selbst im Hochsommer Frost nicht aus!

Neben der auch bei uns üblichen, in Schweden übrigens weit ausgedehnten Bedingung kosten- und lastenfreier Bodenabtretung für die Ausführung der Bahn findet sich die uns eigentümlich anmutende Bedingung, daß die Interessenten zu ortsüblichen Preisen 200 Stück Sägehölzer für jedes Bahnkilometer liefern müssen. Als größte Steigung wurden 10 ‰ angewendet, und zwar abweichend von der neuerdings eingetretenen Übung noch ohne einschränkende Umrechnung für Kurvenwiderstand. Aneinanderschließende Steigungen wurden im Längenschnitt mit 5000 m Halbmesser ausgeglichen, aber nur da, wo der Unterschied bezw. die Summe der Neigungszahlen in Tausendstel (je nachdem die Steigungen im gleichen oder im entgegengesetzten Sinne gehen) die Zahl 1 übersteigt.

Im Winter Erdarbeiten auszuführen, verursachte ganz besondere Schwierigkeiten und wurde daher, wenn nur irgend möglich, vermieden. Dagegen eignete sich der Winter bei gefrorenem und schneebedecktem Boden zur Herstellung zeitweiliger Wege und damit zu allerhand Materialbewegungen. Im Februar und März wurden auch diese Arbeiten viel durch Schneestürme unterbrochen. Juni bis August konnte bei Sommernachtslicht mit Vorteil auch die ganze Nacht gearbeitet werden.

Die Gründung einzelner recht ansehnlicher Eisenbrücken war teilweise mit großen Schwierigkeiten verbunden, insbesondere wo der Flußboden, wie dies bei größeren Wasserläufen des oberen Norrlands öfter der Fall ist, auf 1 bis 2 m Tiefe mit einer Schicht größerer Rollsteine bedeckt war, durch die unter großen Schwierigkeiten eine Spundwand getrieben werden mußte. Da im Sommer wegen hoher Wasserstände die Gründungsarbeiten sehr erschwert waren, mußten diese Arbeiten vielfach auf den Winter verschoben werden. Aber auch da waren bei Temperaturen bis zu —40 Grad die Arbeiten im Wasser schwierig und teuer. Man sah sich deshalb vielfach gezwungen, zum Schutz der Arbeiten gegen die Kälte die Widerlager um Pfeiler mit sogenannten „Warmhäusern“ zu umbauen, deren Beheizung in der Regel mit Kokskörben erfolgte. Zu den Probebelastungen ließ man beladene Erzwagen von der nahen Bahn Luleå-Riksgränsen kommen. Die schwedischen Staatsbahnen haben für diese Zwecke bekanntlich neuerdings besondere Zisternenwagen beschafft.

Mit Rücksicht auf Weideviehverhältnisse mußte mit ganz verschwindenden Ausnahmen die ganze Strecke eingezäunt werden. In einem einzelnen Falle wurde an der Kreuzung der Bahn mit einem Wege, der im Sommer von einsam weidendem Vieh vielfach begangen wird, auf dieses Verhältnis zugleich zur Vermeidung einer besonderen Bewachung des Überganges Rücksicht genommen durch Anlage einer kombinierten Weg- und Bahnschranke von der Beschaffenheit, daß zwangsweise immer entweder die Bahn oder der Weg abgeschlossen ist. Die Be-

*) Außer auf die Ergebnisse einer im Jahre 1911 vorgenommenen Studienreise stützt sich der Aufsatz wesentlich auf den amtlichen Baubericht: Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen af Statsbanan Morjärv-Lappträsk usw.

dienung erfolgt mittels Drahtzuges von der benachbarten Station. In anderen solchen Fällen konnten mit Vorteil niedrige und schmale Unterführungen angewendet werden. Die Oberbaumaterialien (Schienen von 34 kg/m) wurden zum überwiegenden Teil vom Stahlwerksverband Düsseldorf geliefert. Die verwendeten Föhrenschwellen waren nicht getränkt. Die in Schweden übliche, nach unseren Begriffen etwas ursprünglich anmutende Versteifung der Schienen durch Holzstreben nach außen gegen die Schwellen, sogenannte Klotsning, findet sich auch hier. Diese Absteifung soll gegen ein Umkanten und seitliches Verschieben der Schienen durch die Seitenstöße der Verkehrslasten wirken. Sie findet bei Halbmessern von 450 m und darunter an der Außenschiene bei jeder Schwelle, an der Innenschiene an jeder zweiten Schwelle statt. Die Anzahl der Absteifungen stuft sich mit größer werdenden Halbmessern ab und findet zwischen 750 und 900 m nur mehr an jeder fünften Schwelle bei beiden Schienen statt. Bei gerader Spur kommt die Absteifung nur vor Weichenstößen vor, und zwar hier immer an drei Schwellen vor der Weichenspitze. Die Klötze sind 25 cm lang, 5 cm in der Schwelle seitlich eingelassen und durch einen Stift aus Föhrenholz festgenagelt. Sie sind aus Eichenholz und steifen sich unter 30 Grad Neigung gegen Schienenkopfunterseite und Steg. Die Häuser an der Strecke wurden, mit einziger Ausnahme der in Ziegeln hergestellten Wassertürme, aus Holz, meist mit liegenden Zimmerhölzern hergestellt.

Von militärischen Gesichtspunkten sind Begegnungsplätze mit 400 m Nutzlänge mindestens alle 20 km angeordnet. Bei Berechnung dieser Entfernung wurde auf die Steigungsverhältnisse Rücksicht genommen derart, daß alle Strecken, deren Neigung ⅓ der größt zulässigen übersteigt, anderthalbmal und alle Neigungen, die ⅔ übersteigen, doppelt gerechnet sind. Eine etwas umständlichere Berechnung erfordert die ebenfalls von militärischen Gesichtspunkten aus erfolgte Anordnung von Wassertürmen. Für diese sind 45 km Abstand vorgeschrieben, wobei Neigungen mit nur ¼ der Länge, wagrechte Strecken nur mit der Hälfte usw. ansteigend bis schließlich bei 16—18 ‰ Steigung 3½ fach genommen werden. Zur Beförderung der Erdmassen diente eine 20 pferdige Dampfmaschine von Orenstein & Koppel und eine 12 pferdige Benzinlokomotive von der Gasmotorenfabrik Deutz. Die letztere soll bei der Schwierigkeit der Kohlenanfuhr in diese entlegene Gegend eine Reihe von Vorteilen vor ersterer gezeigt haben. Übrigens gesteht der Schwede nur mit sichtlichem Unbehagen den Bezug vom Ausland ein, und im vorliegenden Bericht ist die Bemerkung nicht unterlassen, daß solche Lokomotiven jetzt in Schweden selbst hergestellt werden können. Für Inspektionsreisen diente eine Motordräsine mit Benzinantrieb. Für größere Erdförderungen verwenden die schwedischen Staatsbahnen jetzt allgemein Baggermaschinen, von denen sie jetzt schon 8 Stück, darunter 4 ausländische, besitzen und mit deren wirtschaftlichen Erfolgen sie sehr zufrieden sind. An der Bahn Morjärv-Lappträsk war eine Baggermaschine von Menck & Hambrock in Hamburg verwendet.

Soweit die Bahn unbewohnte Striche durchzog, mußten für Arbeiterschaft und Leitung Baracken, im ganzen 27, hergestellt werden, und zwar geschah dies nach wiederkehrenden Mustern aus liegenden Zimmerhölzern. Die Haushaltung führte in der Regel eine Arbeiterfrau. Für Ordnung an der Strecke sorgte eine besondere, unter einem Länsmann stehende Polizei. Was den Gesundheitszustand der Arbeiter betrifft, so bemerkt der Bericht besonders die ungünstige Wirkung neuer Bestimmungen, die höhere Krankenbezüge mitbrachten. Insbesondere um Jahresschluß, wenn die Arbeiterzahl eingeschränkt werden sollte, soll die Krankenzahl ungewöhnlich zugenommen haben. Im Sommer betrug die Wochenarbeitszeit 57 Stunden, 7 Stunden am Sonnabend und je 10 Stunden an den übrigen Wochentagen. Es konnte wegen der Lichtverhältnisse nicht immer so lange gearbeitet werden und im Winter ging die Arbeitszeit für November bis Januar auf 7 Stunden zurück. Die Bestimmungen und Löhne für die Arbeiter wurden nach dem großen Streik, der auch hierher in den höchsten Norden seine Wellen warf, auf eine neue Grundlage gebracht. Der mittlere tägliche Lohn für einen Erdarbeiter betrug 4,56 Kr., für einen Betonarbeiter 6,05 Kr. und einen Schienenleger 7,64 Kr. Das sind freilich sehr hohe Sätze, die sich durch die Schwierigkeit der Lebensverhältnisse in diesen unwirtlichen Gegenden erklären!

Der Bericht gibt dann noch in einem Anhang den Wortlaut einschlägiger Bestimmungen, beispielsweise solche für Staatsbahnarbeiter, in denen uns insbesondere die Anordnung auffällt, daß Kranke, deren Krankheit durch Alkoholmißbrauch hervorgerufen ist, aller Vorteile der Krankenversorgung verlustig gehen, Bestimmungen für Staatsbahnneubauarbeiter, die u. a. für größere Sammelplätze von Arbeitern das Auflegen von Zeitungen und das Halten von Wanderbüchereien vorsehen u. a.

Nürnberg. Dr.-Ing. Saller.

Preußischer Landeseisenbahnrat.

Am 20. Juni d. J. hielt der Landeseisenbahnrat für die preußisch-hessischen Staatsbahnen seine 66. Vollsitzung ab. Zunächst wurde bekanntgegeben, daß an Stelle des verstorbenen Ministerialdirektor Schmidt der Ministerialdirektor Franke zum stellvertretenden Vorsitzenden berufen und daß seit der letzten Sitzung von den Mitgliedern der Geheime Kommerzienrat Weyland, die Kommerzienräte Möhlan und Holle verstorben und der Konsul a. D. Fabrikbesitzer Stengel mit Rücksicht auf sein hohes Alter von fast 86 Jahren ausgeschieden sei. An Stelle der Herren Weyland und Möhlan wurden die Kommerzienräte Rensch-Oberhausen und Dietrich -Thorn in den ständigen Ausschuß gewählt. Hinsichtlich der einzelnen Beratungsgegenstände ist das Folgende anzuführen:

1. Aus Anlaß eines Antrages der Fürstlich Hohenzollernschen Hüttenverwaltung in Laucherthal (Hohenzollern) war der Landeseisenbahnrat um gutachtliche Äußerung ersucht worden, ob ein öffentliches Verkehrsbedürfnis anzuerkennen sei, für Stab- und Formeisen und für daraus hergestellte Bauwerksteile von Laucherthal, Wasseralfingen, Unterkochen und Hammerau nach Berlin nebst Vororten und nach anderen nord- und mitteldeutchen Stationen ermäßigte Frachtsätze auf der Grundlage eines Streckeneinheitssatzes von 3,0 ₰ für 1 tkm mit 12 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg einzuführen. Der Landeseisenbahnrat befürwortete die Ermäßigung im Verkehr nach Berlin und Vororten, nicht jedoch nach anderen nord- und mitteldeutschen Stationen. 2. Die Handelskammer in Cassel und der Fabrikantenverein der Schmalkaldener Metallindustrie in Schmalkalden haben unter Hinweis auf die schwierige Lage der Kleineisenindustrie des Kreises Herrschaft Schmalkalden die Einführung ermäßigter Ausnahmetarife beantragt: a) für Eisen, Stahl, Walzdraht und Blech von Rheinland-Westfalen, dem Siegerland, Saargebiet und Elsaß-Lothringen, b) für Steinkohlen und Koks aus dem Ruhrrevier, c) für Holzkohle zum Hochofenbetrieb von den Herstellungsorten nach Stationen des Kreises Herrschaft Schmalkalden (einschließlich Viernau und Benshausen), d) für Eisenerz von Stationen dieses Gebiets nach west- und mitteldeutschen Hochofenstationen. Für den Ausnahmetarif zu d ist nach dem Vorgang bei dem Ausnahmetarif für Eisenerze des Lahn-, Dill- und Sieggebietes ein Streckensatz von 1,25 ₰ für 1 tkm zuzüglich 6 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg erbeten. Der Landeseisenbahnrat sprach sich für die Gewährung der beantragten Frachterleichterungen aus.

3. Für diejenigen Güter, die durch die Güterklassifikation im Falle der Ausfuhr einem besonderen Spezialtarife zugewiesen sind, sind die Anwendungsbedingungen vor kurzem dahin klargestellt worden, daß die Güter unverändert ausgeführt werden müssen, daß aber eine äußerliche Behandlung zu dem Zwecke, die Ware ausfuhrfertig zu machen oder vor dem Verderben zu schützen (Verpacken, Umzeichnen, Auseinandernehmen, Pasteurisieren von Bier, Nachsalzen usw.) zugelassen sind. Diese Bestimmungen sollen auf die für die Ausfuhr bestehenden Ausnahmetarife übertragen werden. Bisher war Bedingung, daß die auszuführenden Güter vorher keine Bearbeitung erfahren dürfen, die ihre „innere Beschaffenheit" ändere. Soweit die Ausfuhrtarife für Formeisen (S. 5 und S. 5t) in

Frage kommen, hatten die in Hamburg, Altona und Kiel bestehenden Konstruktionswerkstätten gegen die Änderung Einspruch erhoben. Diese Werkstätten beziehen zu den Ausfuhrsätzen gegen die ursprüngliche Absicht des Tarifs Formeisen, das in den Häfen durch Schneiden, Lochen, Nieten, Feilen usw. zu Eisenbauwerksteilen hergerichtet wird. Durch die Änderung der Anwendungsbedingungen würden sie die Möglichkeit verlieren, zu den bisherigen Ausnahmefrachtsätzen der Ausfuhrtarife Formeisen zu beziehen. Der Landeseisenbahnrat befürwortete die Fortgewährung. 4. Niederschlesische Bergarbeiterverbände und Gemeinden sowie der Verein für die bergbaulichen Interessen Niederschlesiens hatten Frachtermäßigungen für niederschlesische Steinkohle beantragt. Der Landeseisenbahnrat empfahl: a) innerhalb eines Umkreises von ungefähr 50 km von Waldenburg und Neurode die Frachten für Steinkohle, Koks und Briketts zu ermäßigen, b) für niederschlesische Steinkohle, Koks und Briketts allgemein die sich für den oberschlesischen Steinkohlenbezirk aus dem Rohstofftarif ergebenden Einheitssätze zu gewähren, und c) die im Jahre 1908 aufgehobenen Frachtsätze für Koks von Niederschlesien nach Rußland über Sosnowice wieder einzuführen. 5. Der Norddeutsche Lloyd hatte beantragt, die Fracht für Teerfarben von Höchst nach Hamburg zur Ausfuhr über See von 3,34 *M* für 100 kg auf etwa 1,00 *M*, d. i. den Rohstofftarif, der für Höchst-Hamburg einen Frachtsatz von 1,10 *M* ergibt, zu ermäßigen. Der Landeseisenbahnrat hat ein wirtschaftliches Bedürfnis für die Frachtermäßigung verneint. 6. Von der Bergwerksgesellschaft Georg v. Giesches Erben war beantragt, für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat von Oberschlesien nach Stationen in den Provinzen Schlesien, Posen, Pommern, Ost- und Westpreußen einen Ausnahmetarif zu den um 20 % gekürzten Sätzen des Spezialtarifs III zu gewähren. Der Landeseisenbahnrat hat empfohlen, den erbetenen Ausnahmetarif zu den Sätzen des Spezialtarifs III einzuführen, von einer Kürzung dieser Sätze aber abzusehen. 7. Die Gültigkeitsdauer der im Oktober 1912 zur Linderung der Fleischteuerung eingeführten Ausnahmetarife für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Inlande und für zur Schlachtung im Inlande bestimmmte Tiere in Wagenladungen läuft mit dem 31. Dezember d. J. ab. Die Verlängerung der Geltungsdauer bis zum 31. Dezember 1914 wurde befürwortet.

8. Um dem deutschen Obst im Binnenlande einen besseren Absatz und eine angemessene Verwertung zu schaffen, sind seit langer Zeit Frachterleichterungen entweder durch Versetzung des Obstes in eine niedrigere Tarifklasse oder durch Einführung von Ausnahmetarifen erstrebt worden. Dem jetzt zur Begutachtung gestellten Ausnahmetarife für frisches Obst stimmte der Landeseisenbahnrat für Wagenladungen zu und empfahl die versuchsweise Einführung auf zunächst drei Jahre. Der Tarif sieht eine Staffel für 10 t-Ladungen vor, die bei 30 km beginnt und bis unter die Sätze des Spezialtarifs II herabgeht. Die Anwendungsbedingungen bestimmen, daß bei Äpfeln und Birnen die Aufgabe nur in loser Schüttung und in Säcken erfolgen darf; bei loser Schüttung ist ein Auslegen der inneren Wagenflächen mit Heu, Stroh, Schilf und Torf zugelassen. Zwischenlagen aus Verpackungsmaterial sind unzulässig. Pflaumen und Zwetschen dürfen lose in der gleichen Weise oder in Körben verpackt verladen werden. Für Kirschen und Beeren ist Verladung in Behältnissen (Fässern, Kisten, Körben) zugelassen, sofern sie ein Mindestgewicht bei Kirschen von je 30 kg, bei Beeren von je 5 kg haben. (Anm. d. Schriftl.: Die Einführung des Tarifs ist inzwischen mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. veröffentlicht; siehe Nr. 51, S. 829 d. Ztg.)

9. Endlich befürwortete der Landeseisenbahnrat eine Frachtermäßigung für Bananen von den deutschen Nord- und (soweit erforderlich) Ostseehäfen nach den größeren inländischen Bedarfsplätzen auf Entfernungen von 30 km ab.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Befreiung von der Angestellten-Versicherung.** Der Bundesrat hat neuerdings die Befreiung von der Versicherungspflicht für solche Angestellte deutscher Eisenbahnverwaltungen ausgesprochen, die der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen in Berlin, Großbeerenstraße 88, angehören. Da diese Kasse den zwangsversicherten Angestellten nebst Angehörigen der ihr beigetretenen deutschen Eisenbahnverwaltungen Pensionen und Renten nach den für die preußischen Staatsbeamten geltenden Grundsätzen gewährt, genießt sie den besonderen Schutz des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten. Durch Beschluß des Bundesrats sind ihre Mitglieder von der Versicherungspflicht nach dem Versicherungsgesetz für Angestellte befreit worden. Die Anstalt, die am 1. Juli die Feier ihres 25 jährigen Bestehens begehen konnte, umfaßt zurzeit 260 über das ganze Reich verzweigte Eisenbahnverwaltungen mit 10- bis 11 000 Mitgliedern, und hat einen stark anwachsenden, im Jahre 1912 um über 2 Mill. Mark gestiegenen Vermögensbestand von jetzt 18 Millionen Mark.

— **Eisenbahnanleihegesetz.** Der Reichs- und Preußische Staatsanzeiger vom 4. d. M. veröffentlicht das preußische Eisenbahnanleihegesetz vom 9. Juni d. J., durch welches die Staatsregierung ermächtigt wird, zur Vorbereitung des elektrischen Betriebes auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen unter vollständiger Beschränkung auf die von den Stadt- und Ringbahnzügen befahrenen Strecken 25 Millionen Mark zu verwenden. Der erforderliche Betrag soll durch Ausgabe von Staatsschuldverschreibungen, an deren Stelle vorübergehend auch Schatzanweisungen treten können, beschafft werden.

— **Bekanntmachung über frühzeitigen Bezug von Massengütern.** Im Anschluß an die hierauf bezügliche Bekanntmachung des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts (Nr. 44 S. 723 d. Ztg.) teilen wir nachstehend den ersten Teil einer Verfügung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin an ihre Dienststellen v. 14. Juni d. J. mit: Um eine möglichst glatte Abwicklung des zu erwartenden starken Herbstverkehrs zu gewährleisten, ist es erwünscht, daß die Bestrebungen der Eisenbahn durch möglichst frühzeitigen Bezug der Massengüter — besonders der Kohlen und Düngemittel — unterstützt werden. Es sind deshalb Bekanntmachungen (in der Größe 28 × 22 cm) gedruckt, die an geeigneter Stelle auf sämtlichen Bahnhöfen und bei den Güterabfertigungen des Bezirks zum Aushang zu bringen sind. Außerdem sind den Anschlußinhabern solche Druckstücke zuzustellen.

— **Verwendung im Beamtendienst.** Der preußische Eisenbahnminister weist mittels Erlasses vom 17. Juni d. J. die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hin, daß nach Seite 149 Ziffer 2 der Personalvorschriften die Arbeiter tunlichst in der Reihenfolge ihres Dienstalters zur Ausbildung im Beamtendienst heranzuziehen sind, und nach dem Erlaß vom 9. Januar 1912 dafür Sorge zu tragen ist, daß auch bei der Heranziehung zum ständigen Hilfsbeamtendienst unbillige Verzögerungen möglichst vermieden werden. Wenn es wegen der wechselnden Anforderungen des Verkehrs und der dadurch bedingten Schwankungen des Personalbedarfs oder aus sonstigen Gründen erforderlich wird, Hilfsbeamte zeitweilig wieder aus dem Beamtendienst zurückzuziehen, so kommen hierfür diejenigen Hilfsbeamten in Betracht, die auf den beteiligten Dienststellen zuletzt in den Beamtendienst übernommen sind. Soweit angängig, sind in solchen Fällen geeignete Personalverschiebungen vorzunehmen, um die Zurückziehung älterer Hilfsbeamten zu vermeiden.

— **Freihändige Abgabe von Holzabfällen.** Der preußische Eisenbahnminister hat mit Erlaß vom 14. Juni d. J. genehmigt, daß außer Schlackenkohlen auch Abfallholz an Pensionäre, Invaliden und Witwen ehemaliger Bediensteten der Staatsbahnverwaltung, sofern sie Mitglieder des Eisenbahnvereins sind, freihändig unter den im Erlaß vom 10. Oktober 1907 festgesetzten Bedingungen abgegeben werden kann. Vorausgesetzt wird hierbei, daß solches nicht für Zwecke der Verwaltung gebraucht wird und für die Abgabe an noch im Dienst befindliche Beamte und Arbeiter, die mit ihren Anträgen auf Überlassung in erster Reihe zu berücksichtigen sind, erforderlich ist.

— **Über die Umgestaltung der Bahnanlagen in Königsberg i. Pr.** teilt die dortige „Allgemeine Ztg." mit, daß die ersten Vorarbeiten für den im Jahre 1918 fertigzustellenden Hauptbahnhof, die Verlegungen neuer Schienengleise usw. an verschiedenen Punkten auf der Südseite in der Umgebung der Stadt bereits begonnen worden sind. Sehr umfangreich werden sich die auf dem Gelände des später zu schleifenden Forts Friedrichsburg und des nur durch den Festungsgraben getrennten Wilhelmsparks auszuführenden Bauarbeiten gestalten. Hier soll, vom Holländerbaumtor herüberführend, eine neue zweigeschossige Eisenbahnbrücke errichtet werden, deren Fortsetzung nach Süden zu eine breite, nach dem neuen Hauptbahnhof führende Zufahrstraße bilden soll, nach deren Anlegung das nach der Seite des jetzigen Personenbahnhofs freiwerdende Gelände zur Erweiterung des Güterbahnhofs Verwendung finden wird. Eine Anzahl der im Wilhelmpark stehenden, wohl ein Jahrhundert alten Bäume ist zu diesem Zwecke bereits der Axt zum Opfer gefallen. Der Bau des neuen Hauptbahnhofes wird hoffentlich, so schließt die Mitteilung, die jetzt besonders während der Reisezeit so unangenehmen Mißstände im Personenverkehr beseitigen und auch dem Güterverkehr den ihm zukommenden Raum verschaffen.

— **Neue Bahnhofsanlagen in Essen West.** Die „Köln. Ztg.". schreibt: Die neuen umfangreichen Bahnhofsanlagen in Essen West sind am 18. v. M. ihrer Bestimmung übergeben worden Der Stadtteil Essen West mit seinen 125 000 Einwohnern hat damit endlich nach jahrelangem Warten einen seiner Bedeutung und Größe entsprechenden Bahnhof erhalten.

— **Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin.** Der Anhalter Bahnhof hatte bisher einen sehr schmalen Kopfbahnsteig. Infolgedessen kam es bei stärkerem Verkehr stets zu Drängeleien zwischen dem fahrenden und dem zum Empfang bereiten Publikum. Es geschah sogar, daß Reisende den Zug versäumten, weil sie durch die Mauer des Publikums in dem engen abgesperrten Teil nicht hindurchfanden. Nun ist endlich durch einen kostspieligen Umbau ein breiter Raum am Kopf des Bahnhofs geschaffen. Es wurden zuerst die Prellböcke und Gleise um mehr als 12 m zurückgezogen, so daß die Züge nur noch zwei Drittel der Halle befahren. Im Anschluß daran wurde ein neuer, sehr geräumiger Gepäcktunnel nebst Aufzügen errichtet, so daß der Raum über dem alten frei wurde. Der so geschaffene neue Kopfbahnsteig ist diesseits und jenseits der hinausgesetzten Sperrumzäunung doppelt so breit als der alte.

— **Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebenbahn von Cöln-Ehrenfeld über Frechen nach Benzelrath mit einer Abzweigung.** Hierzu hat die Stadtgemeinde Cöln unter den üblichen Bedingungen und Vorbehalten die gesetzliche Ermächtigung erhalten. Die landesherrliche Genehmigung erstreckt sich im einzelnen auf den Bau und Betrieb der Strecke vom Staatsbahnhof Cöln-Ehrenfeld über Frechen nach Benzelrath zum Anschluß an die Nebenbahn Benzelrath-Mödrath einschließlich eines bei Höherlegung des Bahnhofs Cöln-Ehrenfeld anzulegenden Übergabebahnhofs auf dessen Nordseite. Diese Strecke soll von der Dürener Straße bis zum Bahnhof Frechen zweigleisig, im übrigen aber eingleisig ausgebaut und auf der ganzen Strecke für den Güterverkehr, bis Frechen auch für den Personenverkehr, betrieben werden. Ferner wird genehmigt der Bau einer eingleisigen Strecke in gesonderter Linienführung vom Bahnhof Frechen durch den Ort bis zum Bahnhof Benzelrath, die lediglich für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr zu betreiben ist, der Bau einer eingleisigen Abzweigung für den Güterverkehr zum Bahnhof Braunsfeld nach einem neu anzulegenden Ortsgüterbahnhof Cöln-Jägerstraße sowie endlich die Mitbenutzung der zu erweiternden vollspurigen städtischen Straßenbahn in Cöln von der Kreuzung der Nebenbahn mit der Dürener Straße über diese und die Aachener bis in die Flandrische Straße für den Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr. Die der Stadt Cöln für den Bau und Betrieb der Kleinbahn Cöln-Frechen-Benzelrath im Jahre 1904 im Interesse der Festung Cöln auferlegten Verpflichtungen bleiben auch nach Umwandlung dieses Bahnunternehmens in eine Nebenbahn bestehen. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß längstens binnen drei Jahren nach Erteilung der Genehmigung erfolgen. Als ständiger Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts ist der Präsident der Eisenbahndirektion zu Cöln durch den preußischen Eisenbahnminister bestellt worden.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** hielt kürzlich unter dem Vorsitz des Präsidenten der Generaldirektion der Staatseisenbahnen seine 68. Sitzung ab. Von Berichterstattern der Generaldirektion wurden Mitteilungen über die Tarifierung von Ofenkacheln und über die Versetzung von rohem und halbgereinigtem Weinstein in den Spezialtarif III sowie über die Errichtung von Kraftwagenlinien durch die sächsische Staatsbahnverwaltung gemacht. Der Eisenbahnrat erklärte sich mit der Versetzung von Futtergemischen aus Stoffen der Spezialtarife in den Spezialtarif I und von Schleifsteinen aus Kunststeinmasse in den Spezialtarif III einverstanden, während er für die Versetzung der dem Spezialtarif II zugewiesenen Mühlsteine in den Spezialtarif III zunächst kein ausreichendes Bedürfnis anerkannte. Die Versetzung der zum Betriebe von Verbrennungsmotoren bestimmten schweren Mineralöle wurde vom Eisenbahnrate befürwortet. Den Schluß der Verhandlung bildete eine Besprechung des Winterfahrplans 1913/14.

— **Frachtberechnung für Futtergemische.** Die am 15. Oktober vorigen Jahres erfolgte Versetzung der bis dahin zum niedrigsten Spezialtarif verfrachteten Futtergemische in die höchste Tarifklasse, die Allgemeine Wagenladungsklasse, hatte den lebhaftesten Widerspruch der beteiligten Futtermittelindustrie und des Futtermittelhandels hervorgerufen. Die Anträge auf Wiederherstellung des früheren Zustandes sind in mehreren Unterausschußsitzungen vorberaten worden, an denen u. a. auch zwei von der Berliner Handelskammer benannte Sachverständige teilgenommen haben. Die Änderungsvorschläge dieses Unterausschusses sind in der am 24./25. Juni abgehaltenen letzten Sitzung der ständigen Tarifkommission im wesentlichen angenommen worden. Hiernach sollen Mischfutter, die im Tarif nicht besonders genannt sind und die aus Gemischen von Stoffen der Spezialtarife I oder III bestehen, künftig der Frachtberechnung nach dem Spezialtarif I unterliegen. Die Bestandteile des Mischfutters müssen im Frachtbriefe vollständig angegeben werden. Blutfutter, d. i. ein Gemenge von Blut mit einem anderen im Frachtbrief zu benennenden Stoff des Spezialtarifs III, ist dem Spezialtarif III zugewiesen. Hinsichtlich der Tarifierung von Melassefutter hat sich nichts geändert, zum Spezialtarif III wird also nach wie vor nur Melassefutter gerechnet, das nur einen im Frachtbriefe zu benennenden Stoff als Melasseträger aufweist. Der Beschluß ist als „dringlich" bezeichnet; er tritt also, falls nicht eine der dazu berechtigten Eisenbahnverwaltungen Widerspruch erhebt, voraussichtlich Mitte Oktober d. J. in Kraft.

— **Eisenbahnangelegenheiten vor dem Ausschuß des Deutschen Handelstages.** Gemäß den Vorschlägen der Verkehrskommission des Handelstages (vgl. die Mitteilungen hierüber in Nr. 45 S. 738 d. Ztg.) sprach sich der Ausschuß u. a. dafür aus, daß Reisegepäck, falls es als Musterkoffer ausgewiesen wird, ohne Vorlegung eines Fahrtausweises in Personenzügen bis 200 km zur Hälfte der Sätze des Expreßguttarifs befördert werde, und daß ferner die Eisenbahn hinsichtlich der mit der Beförderung in offenen Wagen verbundenen Gefahr, wenn nicht für jeden daraus entstehenden Schaden, so doch außer für auffallenden Gewichtsabgang und für den Verlust ganzer Stücke auch für Diebstahl hafte. Dagegen lehnte er die von der Verkehrskommission vorgeschlagene Einrichtung von „dringendem Expreßgut" ab und sprach sich dafür aus, daß Expreßgut mit allen Zügen befördert werde.

— **Die Generalversammlung des Vereins deutscher Spediteure** fand Ende Mai d. J. in Nürnberg statt. In seiner Begrüßungsansprache wies der Vorsitzende nach dem Bericht der „Sped.- u. Schiff.-Ztg." u. a. auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Speditionstätigkeit hin. Der von der Eisenbahndirektion Nürnberg abgeordnete Regierungsrat Dr. Haußmann gab seiner Freude darüber Ausdruck, den Beratungen folgen zu dürfen, die Wünsche der Versammlung in verkehrstechnischer Beziehung hätten für die Eisenbahnverwaltung großes Interesse. Ein leistungsfähiger Spediteurstand und ein sachliches Mitarbeiten der Spediteure an Verkehrsfragen müsse der Eisenbahn stets erwünscht sein. In dem Bericht über die Tätigkeit des Vereins im verflossenen Jahre teilte der Vereinssyndikus u. a. mit, daß wegen Beseitigung der bahnseitigen Umabfertigungen eine Eingabe an den preußischen Eisenbahnminister gerichtet worden sei. Auf eine Eingabe, daß auf den Frachtbriefen die Dauer der bahnamtlichen Zollabfertigung an der Grenze kenntlich gemacht werden möchte, habe das Reichseisenbahnamt ablehnend geantwortet, weil die Zahl der Fälle einer hiervon herrührenden Lieferfristüberschreitung gering, die entstehende Mehrarbeit aber bedeutend sei und vielfach eine Verzögerung in der Beförderung zur Folge haben würde. Wegen der Mängel des bahnamtlichen Plombenverschlusses und wegen Anbringung des Eingangsstempels*) auf den Frachtbriefen auf der Bestimmungsstation sei der Verein gleichfalls vorstellig geworden. Nach Mitteilung des Reichseisenbahnamts sind Erhebungen über diese Fragen angestellt, aber ein abschließendes Ergebnis liegt noch nicht vor. Schließlich bezweckte noch eine fünfte Eingabe, daß auf eine Beschleunigung in der Einhebung von Standgeldern seitens der Eisenbahn hingewirkt werden möchte. Zu einer Anzahl der im Geschäftsbericht berührten Fragen äußerte sich dann der obengenannte Vertreter der Eisenbahnverwaltung. Die Forderung der Spediteure auf Abstempelung der Frachtbriefe auf der Bestimmungsstation mit dem auch dem Eingangstage des

*) Im Falle verspäteten Eintreffens des Gutes ist gemäß § 31[1] der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil II der bei Eingang des Frachtbriefes auf der Bestimmungsstation diesem aufgedruckte Eingangsstempel handschriftlich durch die Empfangsstation zu berichtigen. Da diese Berichtigung bei Zuführung des Gutes durch den Spediteur vielfach vom Empfänger nicht als vollgültig anerkannt wird, hat sich der Verein deutscher Spediteure eine Abänderung des Verfahrens angelegen sein lassen. Inzwischen hat, wie die „Sped.- u. Schiff.-Ztg." neuerdings in dieser Frage mitteilt, der Ausschuß des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes beschlossen, daß an Stelle der zurzeit in den Abfertigungsvorschriften vorgesehenen handschriftlichen Berichtigung des Eingangsstempels künftig in allen Fällen, in denen das Gut bei Eingang des Frachtbriefes ganz oder teilweise fehlt, der Eingangsstempel mit Tinte oder Tintenstift durchstrichen und durch einen auf den Eingangstag des Gutes lautenden Empfangsstempel ersetzt werden soll, der in der Spalte „Rechnung" möglichst nahe dem durchstrichenen Stempel anzubringen ist. Dieser Beschluß des Ausschusses unterliegt noch der Genehmigung durch die Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes.

Gutes entsprechenden Tagesstempel sei begreiflich. Die Eisenbahnen hätten sich aber noch nicht entschließen können, derartigen Wünschen Rechnung zu tragen, weil an allen größeren Orten des Deutschen Reiches Reklamationsbureaus bestünden, welche die Eisenbahn mit den kleinlichsten Reklamationen überschütteten und selbst Lieferfristüberschreitungen von ½ oder ¼ Tag zur Anmeldung brächten. Durch Einführung des Eingangsstempels würden die Reklamationen noch weiter sich steigern, und hieraus erkläre sich die zurückhaltende Stellungnahme der Eisenbahn in dieser Frage. — Eine Beseitigung der eisenbahnseitigen Umabfertigungen werde sich nicht erreichen lassen, denn es handle sich hier um eingelebte Verhältnisse. Wohl aber werde es sich erreichen lassen, sie durch Einführung einer mäßigen Gebühr einzuschränken. Die Eisenbahn werde prüfen, ob es möglich sein wird, der Anregung des Vereins zu entsprechen und mit den Bahnspediteuren eine mäßige Gebühr für diese Umabfertigungen zu vereinbaren. — Eine vollständige Abschrift der eisenbahnseitig aufgestellten Protokolle über Transportschäden könne s. E. deshalb nicht erfolgen, weil die Protokolle stets so gehalten seien, daß sie auch Punkte umfaßten, die lediglich im Interesse der Eisenbahn berührt würden, und diese Teile des Protokolls müßten ausscheiden. — Im weiteren Verlauf der Verhandlungen hielt dann Direktor Vrancken-Cöln einen längeren Vortrag über die „Verkehrsstockung im vergangenen Herbst, den Wagenmangel und die Folgen des Staffeltarifs“. Der Vortragende erläuterte, wie die obengenannte Quelle berichtet, an der Hand der gesetzlichen Bestimmungen u. a. die Frage, ob die Eisenbahnverwaltung für die durch die Verkehrsstockungen hervorgerufenen großen Schäden verantwortlich gemacht werden könnte. Unter Heranziehung des § 453 HGB. und von Staubs Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Seite 1907, Anm. 12, hielt er den Anspruch auf Schadensersatz für begründet. Die nächsten Vorkommnisse dieser Art sollten benutzt werden, die Entschädigungsfrage grundsätzlich bis zur höchsten Instanz durchzuführen.*) Bei der Besprechung der Tarifpolitik der Eisenbahnen bezeichnete es der Vortragende als wünschenswert, daß die den Seehafenstationen gewährten Ausnahmetarife auch auf die an den schiffbaren Strömen des Deutschen Reichs gelegenen Binnenschiffahrtsstationen augedehnt würden. Ferner hielt er es für unbedingt notwendig, die durch den Stückgutstaffeltarif hervorgerufenen Schäden zu beseitigen, was entweder durch Staffelung der Allgemeinen Wagenladungsklasse A[1] und B oder durch Schaffung eines allgemeinen Ausnahmetarifs für Güter aller Art in Wagenladungen zu 5 und 10 t zu ermöglichen wäre. Der Vortragende verwies hierbei auf die französischen Privatbahnen, die durch tarifarische Maßnahmen den Sammelladungsverkehr erleichterten, um sich selbst vom Stückgutverkehr nach Möglichkeit zu entlasten. In Belgien, Holland, England und Nordamerika liege die Beförderung des Kleinverkehrs hauptsächlich in den Händen privater Gesellschaften, in Amerika habe er sich selbst davon überzeugen können, daß die Expreßgesellschaften von den amerikanischen Bahnen alle möglichen Erleichterungen genießen. Auch in Deutschland sollten Eisenbahnen und Spediteure gemeinschaftlich an einem Ziele arbeiten: dem Verkehr zu dienen. Hieran kräftig mitzuarbeiten, fühle sich der Spediteurstand durchaus berufen, und es müsse in der Folgezeit dahin gestrebt werden, daß die Vermittlerrolle des Spediteurs weiter an Bedeutung gewinnt. Nach dem Vorschlage des Vorsitzenden soll dieser Vortrag in mehreren tausend Exemplaren gedruckt und den Ministerien, Eisenbahnverwaltungen, Handel und Industrie usw. zur Verfügung gestellt werden.

— **Verband Deutscher Journalisten- und Schriftstellervereine.** Beim Empfang dieses Verbandes Ende Juni in Stuttgart streifte der württembergische Verkehrsminister Dr. von Weizsäcker in seiner Begrüßungsansprache die Beziehungen der Presse zu den Verkehrsanstalten in folgenden Worten: Die Beziehungen der Regierung zu Ihnen sind teils persönliche, teils amtliche. Auch für uns sind Tinte und Druckerschwärze unentbehrliche Begleiter durch unser Leben, und die Werke der Fachliteratur, in weitestem Umfang auch die Werke der allgemeinen Literatur, gehören zu unserem Arsenal. Dann aber die Zeitung. Sie begleitet uns von morgens bis abends als Freundin des Lebens. (Heiterkeit.) Wir können nicht ohne sie leben, nicht einmal im Urlaub. (Heiterkeit.) Ein Minister kann im Urlaub vielleicht nach Umständen die Akten entbehren, wenn er aber die Zeitung entbehrt, dann ist er kein Minister mehr. (Große Heiterkeit.) Und endlich begrüße ich Sie als Kollegen, als Kollegen nicht etwa, weil der eine oder andere von uns gelegentlich auch einmal einen Zeitungsartikel schreiben sollte (Heiterkeit), sondern als Kollegen der Öffentlichkeit, der Öffentlichkeit, die einen unwiderstehlichen Reiz ausübt, die aber auch zugleich ihre schwere Verantwortung mit sich bringt.

Und dann amtlich. Ich glaube, jedes Verwaltungsdepartement hat nahe Beziehungen zu dem Zeitungswesen. Die Verkehrsanstaltenverwaltung freut sich, Ihnen eine kleine Aufmerksamkeit erweisen zu können mit der Einladung, am nächsten Sonntag nach Friedrichshafen an den Bodensee zu dem hervorragendsten Verkehrsmann der Gegenwart, zum Grafen Zeppelin, zu fahren. (Lebh. Beifall.) Und wenn diejenigen der geehrten Herren von auswärts, denen es in Schwaben gut gefallen sollte, das zu Hause drucken lassen und wenn Sie dann dabei bemerken, daß die unmittelbaren Verbindungen der Eisenbahn vom außerwürttembergischen Deutschland nach Württemberg noch der Vervollkommnung bedürfen (Große Heiterkeit), ja, meine Herrn, so werde ich Ihnen das nicht übel nehmen. (Heiterkeit und lebh. Beifall.) Ich bin nicht empfindlich. (Heiterkeit.) . . . .

— **Friedrich List-Denkmal in Leipzig.** Wie uns im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr. 20 S. 337 d. Ztg. vom Arbeitsausschuß für die Errichtung eines Friedrich List-Denkmals mitgeteilt wird, fand am 7. April d. J., dem Tage der 74jährigen Wiederkehr der Inbetriebnahme der Leipzig-Dresdener Eisenbahn, eine von zahlreichen Gästen besuchte außerordentliche Ausschußsitzung statt, in deren Verlauf Bildhauer Professor Lehnert den im Sitzungssaal in ein Zehntel der natürlichen Größe aufgestellten Gipsentwurf des Denkmals erläuterte. Der Entwurf stand auf einem mit den Reichsfarben geschmückten Postament und war mit Lorbeerbäumen und Palmen geschmackvoll umstellt. Er zeigte das bisherige Harkortdenkmal und das diesem völlig gleiche Listdenkmal, von einer auf Stufen gestellten großen Bank im Halbkreis umschlossen. In der Banklehne sind zwei große Reliefs angebracht, deren eines List zeigt, wie er seinen berühmten Aufruf an Leipzigs Bürger verliest. Das andere stellt die Ankunft des ersten Eisenbahnzuges und den Empfang der gesamten Königsfamilie in Leipzig dar. Sowohl die äußerst vornehme künstlerische Wirkung des Denkmalentwurfes, als auch die abgegebenen Erklärungen des Künstlers fanden allseitige Anerkennung und volles Lob. Im Anschluß hieran wurde ein ausführlicher Bericht über die bisherigen Ergebnisse der Sammlungen erstattet, nach dem allein von den sächsischen Eisenbahnbediensteten aller Dienstgrade bis dahin etwa 4000 ℳ aufgebracht worden sind. Mit den von außersächsischen Eisenbahnvereinen eingegangenen Beträgen sind bis jetzt über 4350 Mark von den Eisenbahnern Deutschlands gesammelt. Weitere Beiträge wurden außer den bereits in Nr. 20 dieser Zeitung erwähnten Persönlichkeiten dem Denkmalsfonds zugewiesen von den Lieferern beim Bau des neuen Leipziger Hauptbahnhofs, von Gemeinden und Städten in Sachsen, von Handelskammern Deutschlands, von kaufmännischen Vereinen, vom Verein deutscher Ingenieure, vom Verkehrsverein Leipzig, von Mitgliedern des Ehrenausschusses, Privatpersonen und Leipziger Firmen. Alles in allem waren beim Bankhaus Hammer & Schmidt, Leipzig (Neumarkt 6), bis zum obengenannten Zeitpunkt 12 600 ℳ eingegangen. Man hofft jedoch bestimmt, daß noch weitere Sammelbeträge, besonders aus Eisenbahnerkreisen Württembergs, Badens, Bayerns, Oldenburgs, der Reichslande und Preußens, eingehen werden. Der Ausschuß regt zu weiterer Sammlung und Werbung unter den Eisenbahnern an, damit es später heißen könnte: die Errichtung des Friedrich List-Denkmals ist nicht nur von Eisenbahnern angeregt worden, sie haben auch den größten Teil zu dessen Kosten beigetragen.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Am 27. Juni trat im niederösterreichischen Landhause der Staatseisenbahnrat unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Forster zur Plenarversammlung seiner diesjährigen ordentlichen Frühjahrstagung zusammen. Der Eisenbahnminister bespricht vor allem die in Verhandlung stehende Tagesordnung, die die außerordentliche Reichhaltigkeit und Mannigfaltigkeit der Beratungsgegenstände des Staatseisenbahnrates zeige, und bemerkt, daß der Staatseisenbahnrat es begreiflich finden werde, wenn nicht alle Wünsche, die vorgebracht wurden, ihre Erfüllung finden können. Immerhin sei zu hoffen, daß der Staatseisenbahnrat dann seine Anerkennung nicht versagen werde, wenn er wahrnimmt, daß innerhalb der gezogenen Grenzen und namentlich innerhalb der finanziellen Möglichkeiten jenen Anforderungen Rechnung getragen werde, die so vielfach und vielseitig an die Staatsbahnverwaltung herantreten. Sodann stellt der Minister zunächst fest, daß die Vorarbeit, welche von den Komitees geleistet wor-

* Anm. der Schriftl. Der Interessenstandpunkt ist ja natürlich. Wie es aber gegenüber den bekannten Bestimmungen des H.G.B. und der E.V.O. über die Haftung der Eisenbahnen möglich sein soll, eine Entschädigungspflicht der Eisenbahnen aus den Verkehrsstockungen herzuleiten, bleibt unverständlich. Dazu würde der Nachweis eines vertretbaren Verschuldens der Eisenbahn gehören. Worin soll das bei unvorhersehbarem Verkehrsandrang bestehen?

den ist, auch diesmal eine außerordentlich durchgreifende und gründliche war, und daß die Komitees das ihnen vorgelegene umfangreiche Beratungsmaterial gesichtet und auch sehr eingehend gesiebt haben.

Von den Gegenständen, die in den Ausschüssen zur Beratung standen, hebt der Minister insbesondere die Herstellung des dritten und vierten Gleises auf der Nordbahn sowie den Umbau des Wiener Westbahnhofes hervor. Die Nordbahn bilde eigentlich die allerwichtigste Zufuhrlinie, ihre Verkehrsentwicklung sei erfreulicherweise eine außerordentliche und unterliege nur dann einer gewissen Schwankung nach unten, wenn sich außerhalb des Landes Produktionsstörungen einstellen, wie es zuletzt bei dem Kohlenarbeiterstreik in Preußisch-Schlesien der Fall war. Der Verkehr wachse im übrigen unausgesetzt und deshalb sei seit Jahren die Aufmerksamkeit auf die Ausgestaltung der baulichen Anlagen der Nordbahn gerichtet. Die Projekte für die Herstellung des dritten und vierten Gleises seien für die vor allem in Betracht kommenden Strecken vorbereitet. Es sei zu hoffen, daß es — immer vorausgesetzt, daß die finanziellen Mittel zur Verfügung gestellt werden — möglich sein wird, in naher Zeit mit dem Bau eines oder des anderen Teilstückes zu beginnen. Als solche wichtige, ja allerwichtigste Teilstrecken seien die Linien Prerau-Ostrau und Lundenburg-Süßenbrunn zu bezeichnen, letztere aus dem Grunde, weil sich in ihrem Gebiete eine große Anzahl von Schnell- und Personenzügen bewegt.

Die Zustände auf dem Westbahnhofe seien äußerst unbefriedigend. Auch hier werde schon seit längerer Zeit eine Wandlung der Dinge vorbereitet. Nachdem ursprünglich an ein Projekt gedacht worden war, das eine Verlegung von Heizhaus- und Werkstättenanlagen vorausgesetzt hätte, woraufhin erst der eigentliche Personenbahnhof herzustellen gewesen wäre, habe durch die Initiative des Ministeriums dieser Plan eine Änderung dahin erfahren, daß möglichst bald, natürlich nach Maßgabe der Zulänglichkeit der finanziellen Mittel, mit dem Baue des Personenbahnhofes selbst begonnen werden soll. Der Vorteil dieser Art der Lösung bestehe darin, daß man nicht erst abzuwarten braucht, bis die umständliche Verlegung von Heizhäusern und Werkstätten und der Neubau von Ersatzgebäuden außerhalb des Weichbildes der Stadt erfolge, sondern daß man in die Lage versetzt ist, sehr rasch mit dem Ausbau der eigentlichen Personendienstanlage vorzugehen, im Interesse des reisenden Publikums, das eigentlich der notleidende Teil sei.

Die Frage der Vervollkommnung des Rettungsdienstes sei von sehr beachtenswerten Fachleuten wiederholt zur Sprache gebracht und es sei auch sonst der Wunsch ausgesprochen worden, hier mit größerer Raschheit vorzugehen. Diesem Zwecke habe eine vor einigen Tagen im Eisenbahnministerium abgehaltene Sachverständigenbesprechung gedient, an der sich die hervorragendsten ärztlichen Kräfte, insbesondere Fachmänner auf dem Gebiete der Chirurgie im Vereine mit Eisenbahnfachmännern beteiligt haben und die insofern zu einem abschließenden Urteil gelangt sei, als man nunmehr im Grundsatz sich dahin geeinigt habe, die Schnellzüge mit geeigneten Rettungsbehelfen auszustatten und außerdem auch die ja heute schon in allen Stationen vorhandenen Rettungskoffer gegen solche neuer und moderner Art auszutauschen.

Sodann ging der Staatseisenbahnrat zur Beratung der Tagesordnung auf Grund der vorliegenden Ausschußberichte über. Der Berichterstatter für die „sonstigen Angelegenheiten des Personenverkehres“ verwies bei Besprechung des die Mitführung von Rettungsgeräten und eines Verbandkastens bei allen Schnell- und Personenzügen sowie Einführung eines ärztlichen Journaldienstes in den großen Stationen betreffenden Antrages auf die Erklärung des Regierungsvertreters im Ausschusse. Der Vorsitzende, Sektionschef Dr. Rudel, ergänzte diese Erklärung dahin, daß die Frage, betreffend Mitführung von Rettungsgeräten und Verbandkästen bei personenführenden Zügen, inzwischen in der vom Eisenbahnminister bereits erwähnten Besprechung dahin entschieden worden sei, daß die Unterbringung des Rettungskastens ebenso wie in Deutschland im Dienstwagen zu erfolgen habe. Wagen in der Mitte des Zuges eignen sich nicht dazu, da diese Wagen oft Kurswagen seien, die bald vom Zuge abgestellt werden oder aus sonstigen Gründen nicht den mittleren Platz im Zuge behalten. Was die Einführung eines ärztlichen Journaldienstes in den großen Stationen betreffe, so würde eine solche Maßnahme unverhältnismäßige Kosten verursachen, da die überwiegende Mehrzahl der Bahnärzte auch Privatpraxis ausübe, für deren Entgang ihnen Entschädigung geboten werden müßte. Übrigens scheine eine solche Anordnung auch deswegen nicht unbedingt notwendig, da jederzeit die Möglichkeit bestehe, im Bedarfsfalle durch Fernsprecher Ärzte zu rufen. Die Versammlung nahm diese Erklärung zur Kenntnis.

Bei Beratung des Antrages „das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, in weiterer Ausbildung des Tarifwesens insbesondere auf dessen Stetigkeit Rücksicht zu nehmen“, hatte der Ausschuß für Angelegenheiten des Güterverkehres ein Komitee eingesetzt, das im Einvernehmen mit dem Eisenbahnminister unter Berücksichtigung der in der Besprechung zum Ausdrucke gebrachten Gesichtspunkte für den Beschluß des Staatseisenbahnrats eine Fassung finden sollte. In Ausführung dieses Auftrages hatte das Komitee folgenden Antrag gestellt, der von der Plenarversammlung zum Beschlusse erhoben wurde: „Die Stetigkeit der Gütertarife ist eine unerläßliche Voraussetzung der Gütererzeugung. Seit der Tarifreform des Jahres 1910, die eine so schwerwiegende Belastung zur Folge hatte, haben immer wieder neue tarifarische Maßnahmen, die neue Lasten bringen, stattgefunden. Die gewollte staatsfinanzielle Wirkung der Tarifmaßnahmen hat sich zu Lasten der Produktion und des Verbrauches in vollem Maße eingestellt. Angesichts dieser Tatsachen und der schweren Erschütterung unseres Wirtschaftslebens wird an die Regierung die dringende Aufforderung gerichtet, den Grundsatz der Stetigkeit des Tarifwesens bei dessen Ausbildung sich zu eigen zu machen und insbesondere vom fiskalischen Interesse eingegebene Erhöhungen zu unterlassen.“

Hierauf wurde auf einen von dem betreffenden Berichterstatter mitgeteilten Antrag des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehres ein Komitee zur Begutachtung des Entwurfs einer neuen Fassung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr für die Revisionskonferenz im Jahre 1914 gewählt und zur Abgabe eines endgültigen Gutachtens im Namen des Staatseisenbahnrates ermächtigt.

Bei Besprechung eines Antrages, betreffend Vorsorge für eine rechtzeitige und hinreichende Beistellung gedeckter und offener Wagen für die nächste Hopfenernte, gedachte ein Mitglied mit warmen Worten des vor kurzem in den Ruhestand getretenen Hofrats Ludwig Freund, welcher 9 Jahre Vorstand des Zentralwagendirigierungsamtes der österr. Staatsbahnen war. Der Redner hob dabei besonders hervor, daß es der unermüdlichen Tätigkeit und der Energie dieses Beamten zu danken sei, wenn sich der Verlauf des jüngsten starken Verkehrsabschnitts anerkanntermaßen befriedigend gestaltet habe. Der Staatseisenbahnrat hat darauf einstimmig beschlossen, dem Hofrat Freund die volle Anerkennung und den Dank für seine Verdienste auszusprechen.

Zu dem Antrage, betreffend Errichtung von Fachschulen zur Ausbildung von Tarifbeamten in größeren Verkehrsmittelpunkten, nahm die Versammlung eine vom Regierungvertreter im Ausschusse abgegebene Erklärung zur Kenntnis, wonach die Heranbildung des Beamtennachwuchses der Staatsbahnverwaltung in sämtlichen Betriebsfächern gegenwärtig in besonderen Eisenbahnfachkursen erfolge. Die Staatsbahnverwaltung müsse aus zwingenden Dienstrücksichten auf die allseitige, streng eisenbahnfachliche Ausbildung ihres Beamtennachwuchses das größte Gewicht legen und sei daher nicht in der Lage, einer gemeinsamen Ausbildung desselben mit berufsfremden Interessenten in besonderen Fachschulen für das Tarifwesen zuzustimmen. Dagegen erkenne die Staatsbahnverwaltung den hohen Wert einer Schulung der Verkehrsinteressenten im Eisenbahntarifwesen nach wie vor ausdrücklich an, müsse aber, wie im Vorjahre, erklären, daß sie die Vorsorge für eine solche Ausbildung den beteiligten Körperschaften, Vereinigungen usw. überlasse, die sie bereitwilligst unterstützen und namentlich durch Zuweisung von geeigneten Beamten als Lehrern fördern werde. Die Staatsbahnverwaltung sei in der erfreulichen Lage, außer auf die im Vorjahre bereits aufgezählten an verschiedenen Orten bestehenden derartigen privaten Veranstaltungen auf die Errichtung eines solchen Kurses durch den Verein der Kaufleute in Troppau hinzuweisen, ferner auf die Abhaltung eines gleichartigen Kurses an der Handelsakademie in Graz, an der im Dienst oder Ruhestand befindliche Beamte der Staatsbahnen als Lehrer wirken. Die Staatsbahnverwaltung werde das Interesse an der Ausbildung von Privatinteressenten zu Tarifeuren auf gleiche Weise zu betätigen Gelegenheit haben, sofern die an der Exportakademie in Wien geplante Errichtung eines Verkehrskurses verwirklicht werden sollte, und glaube, nach diesen Ausführungen neuerlich betonen zu sollen, daß dies der einzige Weg für die dem Antragsteller vorschwebende Heranbildung von privaten Tarifeuren sei.

Nach Erledigung der Tagesordnung wurde die Versammlung mit Dankesworten an den Vorsitzenden geschlossen.

— **Die Frage der Wagenbeleuchtung.** In einem Aufsatze des „Österreichisch-ungarischen Eisenbahnblattes“ vom 3. Juli d. J. wird der bezüglich der elektrischen Zugbeleuchtung im Staatseisenbahnrate gestellte Antrag eingehend kritisiert. Der Aufsatz sucht, von einer Zusammenstellung der durch elektrische Beleuchtung entstandenen Eisenbahnwagenbrände ausgehend, den Nachweis zu erbringen, daß dieses Gefahrenmoment im Eisenbahnbetriebe auch durch elektrische Beleuchtung niemals auszuschalten sei. Unter solchen Umständen müsse sohin von der Einrichtung der ungleich teureren elek-

trischen Beleuchtung, die auch nicht die Betriebssicherheit und Stärke der Gasglühlichtbeleuchtung erreicht, abgesehen werden. Interessant erscheint die Feststellung, daß die vollständig elektrisch betriebene und ausgerüstete neue Mittenwaldbahn trotzdem sämtliche Personen- und Dienstwagen mit Gasglühlicht eingerichtet hat. Für die breite Öffentlichkeit und unser reisendes Publikum wertvoll und beruhigend ist die angeführte Tatsache, daß in Österreich, wo die Gasbeleuchtung in fast allen Wagen seit Jahrzehnten eingerichtet ist, noch keinem Reisenden durch das Wagengas auch nur der geringste Unfall passierte.

Ungarn.

— **Herbstverkehr der ungarischen Staatsbahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat auch in diesem Jahre die Vertreter der beteiligten Behörden, der wirtschaftlichen Korporationen und der Verkehrsanstalten zu einer Besprechung einberufen, um die Verfügungen zu erörtern, die notwendig erscheinen, um den nach der Ernte zu gewärtigenden starken Verkehr in der Herbstkampagne anstandslos abwickeln zu können. Es waren ungefähr 40 Einladungen ergangen. Von der Direktion der Staatsbahnen waren anwesend: Direktionspräsident v. Marx als Vorsitzender, die Direktoren v. Kontányi und Darvay usw. Der Vorsitzende verwies darauf, daß die ähnlichen Besprechungen der vorangehenden Jahre stets den besten Einfluß auf die Verkehrsabwicklung geübt haben. Die Staatsbahndirektion hat im Auftrage des Handelsministers bereits alle notwendigen Verfügungen getroffen, um den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs zu entsprechen. So wurden für den Bau neuer Linien 110, für die Ausgestaltung der Betriebsmittel 52 Millionen Kronen auf Grund des Budgets den Staatsbahnen zur Verfügung gestellt. Die Gerüchte, als ob von diesen budgetmäßig bewilligten Beträgen große Abstriche erfolgt wäre, seien unbegründet, es seien keine Einschränkungen von Belang erfolgt. Der Vorsitzende wies sodann ziffermäßig nach, wie der Fahrpark, die Gleise und die Stationsanlagen im Vorjahre zugenommen haben. Ferner berichtete er über die bedeutende Zunahme des Verkehrs und jene Verfügungen, die erfolgten, um die Beförderung von Massengütern möglichst vor der großen Verkehrsperiode abzuwickeln. So wurden insbesondere für die Anschaffung neuer Wagen 20 Millionen, für Lokomotiven 19,1, für neue Strecken 28,2 und für sonstige Bauanlagen 87,7 Millionen Kronen verausgabt oder doch für dieses Jahr vorgesehen. Es werden zehn große neue Ausweichstationen errichtet, 270 Stationen erweitert, 80 km Strecken doppelgleisig ausgebaut, in Fiume zahlreiche Magazine errichtet, wodurch dort um rd. 20 000 qm mehr Lagerraum zur Verfügung steht. Der Wagenpark bestand Ende 1912 aus 82 515 Güterwagen, wozu noch 2690 Wagen in diesem Jahre kommen, so daß zu Ende dieses Jahres 85 205 Wagen in Verkehr sein werden. Die Zunahme des Verkehrs ist sehr bedeutend. Die Güteraufgabe hat im Jahre 1912: 6,53 %, der gesamte Güterverkehr um 10,1 % zugenommen. Aus allem geht hervor, daß die Staatsbahnen alles daran setzten, um den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs entsprechen zu können.

Börsenrat Alfred Strasser erwähnt, daß die Ernteaussichten in Österreich neuerdings vorzügliche sind und daß das böhmische Getreide wieder Ungarns beste Absatzgebiete in Österreich bedroht. Das ungarische Getreide dürfte daher in diesem Jahre nur auf kürzere Strecken befördert werden, da Ungarn mehr auf den Inlandsabsatz beschränkt sein wird. Österreich vermöge sich von Ungarn im Getreideverbrauch mehr unabhängig zu machen. Redner bittet um besondere Verfügungen, damit die auszuführende Gerste stets außer der Reihe befördert werde. Ferner drängt er auf die Veröffentlichung der Verbandstarife und die bessere Versorgung der Budapester Lagerhäuser mit Wagen, damit der Umschlagverkehr leichter abgewickelt werden könne. Direktor Hofrat Darvay erklärt, daß der Verbandstarif verspätet erscheine, weil die beteiligten Bahnen verschiedene Umarbeitungen wünschten. Doch wird der Tarif für Böhmen und Mähren am 1. Juli erscheinen, auch die anderen Tarife werden wohl noch im Herbst veröffentlicht werden können. Direktor Hofrat Sigmund v. Kotányi weist darauf hin, daß man dem Lagerhaus in dringenden Fällen ohnedies stets Wagen, auf Verlangen auch außer der Reihe, zur Verfügung stelle. Direktor Emil Bacher erkennt rückhaltlos an, daß für die Interessen der Mühlenindustrie bei der Direktion der Staatsbahnen das weitgehendste Entgegenkommen herrscht. Leider war die diesjährige Kampagne wenigerfreulich, da um etwa 2½ bis 3 Millionen Meterzentner weniger Weizen, Roggen und Mehl nach Österreich ausgeführt wurden. Auch derzeit stockt der Absatz und die Aussichten sind ungünstig. Die Mühlenindustrie wird wohl alle Beziehungen ausnutzen, jedoch besteht wenig Aussicht auf einen größeren Verkehr nach Österreich. An eine Ausfuhr nach dem Zollauslande aber sei überhaupt nicht zu denken, solange nicht die Regierungen beider Staaten der Monarchie einvernehmlich geeignete Verfügungen treffen. Eine solche wäre beispielsweise die Einbürgerung der Einfuhrscheine. Zum Schlusse erwähnte der Redner anerkennend, daß im Vorjahre kein namhafter Wagenmangel bestand. Direktor Josef Kovács bittet, die Ausgestaltung des Fiumaner Hafens auch in der Zukunft fortzusetzen, damit die Staatsbahnen und die „Adria“ den Aufgaben, die ihrer im Ausfuhrverkehr harren, gewachsen seien. Auch die „Adria“ hat ihrerseits bereits die entsprechenden Verfügungen getroffen und nützliche Reformen in Aussicht genommen. Der Präsident stellte die Erfüllung der berechtigten Wünsche in Aussicht. Königlicher Rat Paul Jeßenßky beschränkte sich darauf, dem Direktionspräsidenten und dem Beamtenkörper der Staatsbahnen für die Umsicht und Tüchtigkeit zu danken, mit der sie die Interessen des Wirtschaftslebens auch in verkehrstechnischer Hinsicht wahren. Der Vorsitzende dankte für diese Anerkennung und erklärte die Besprechung hierauf für geschlossen.

— **Über die Betriebsergebnisse der Pécs (Fünfkirchen)-Barcser Eisenbahn** im Jahre 1912 teilen wir folgendes mit:

Betriebseinnahmen	1 593 341	Kr.
Sonstige Einnahmen	638 592	„
Zusammen	2 231 933	Kr.
Betriebsausgaben	1 665 766	Kr.
Sonstige Ausgaben	203 821	„
Zusammen	1 869 587	Kr.
Betriebsüberschuß	362 346	Kr.
Betriebszahl	83,76	%

Gegen das Vorjahr steigerten sich die Gesamteinnahmen um 166 899 Kr. oder 8,08 %, die Gesamtausgaben hingegen [inbegriffen die 154 595 (91 934) Kr. betragenden Investitionen] um 354 942 Kr. oder 23,42 % so, daß der Überschuß um 188 043 Kr., d. h. 34,17 % zurückfiel und die Betriebszahl sich um 10,41 % höher, daher ungünstiger gestaltete.

Der Betriebsüberschuß verzinste das 13 826 400 Kr. ausmachende Anlagekapital mit 2,62 % gegen 3,91 % des Vorjahres.

Da der Bedarf für die Tilgungsrate der Vorzugsschuldverschreibungen sowie für die Einlösung der Zinsenabschnitte dieser und der Aktien insgesamt 740 876 Kr. betragen hat, so ergab sich ein Reinertragsabgang in der Höhe von 378 530 Kr., welcher Betrag auf Grund der seinerzeit übernommenen Zinsenversicherung dem ungarischen Staate zur Last fällt.

Befördert wurden: 586 208 (590 624) Reisende, hiervon Militär 13 505 (11 427), ferner 6583 (6607) t Gepäck und Eilgut sowie 395 377 (347 408) t Frachtgüter. Der zurückgelegte Weg einer Zivilperson betrug 12,57 (20,47), einer Militärperson 42,25 (47,23), einer Tonne Gepäck und Eilgut 37 (36,01) und einer Tonne Frachtgüter 49,27 (49,40) km; dieselben zahlten durchschnittlich 50 (51) bezw. 68 (76) h, 9,03 (8,38) und 3,14 (3,18) Kronen. Die Einnahme für 1 Personenkm war 2,10 (2,47) bezw. 1,60 (1,60), für 1 tkm Gepäck und Eilgut 24,39 (23,27) und für 1 tkm Frachtgut 6,37 (6,43) h.

Die Einheitssätze betragen und zwar: jene der Eisenbahnen für 1 Bahnkm 32,789 (30,337), für 1 Zugkm 8,88 (9,35), für 1000 Rohtkm 31,45 (33,09) Kr., jene der Ausgaben hingegen 27,466 (22,251) bezw. 7,44 (6,86) und 26,34 (24,27) Kr., demnach jene des Überschusses 5,323 (8,086) bezw. 1,44 (2,49) und 5,11 (8,82) Kronen. Mr.

Rumänien.

— **Verkehrseinstellung infolge der Mobilmachung.** Einer Meldung aus Bukarest, 6. Juli, zufolge haben die rumänischen Eisenbahnen am Sonnabend, den 5. d. M., nachmittags 5½ Uhr den gesamten Privatverkehr eingestellt und den für die Mobilmachung vorgesehenen Fahrplan in Kraft treten lassen. Dem Personenverkehr wird ein Zug in jeder Richtung zur Verfügung gestellt. Internationale Expreßzüge und Schlafwagen verkehren nicht mehr. Infolgedessen ist auch die Aufnahme von Gütern eingestellt. Bei dem lebhaften Handelsverkehr, den Österreich-Ungarn mit Rumänien bew. der Türkei unterhält, würde sich ein solcher Zustand bei längerer Dauer für den Handel dieser Länder empfindlich fühlbar machen. Als der Balkankrieg ausbrach, gingen die Waren Österreich-Ungarns nach der Türkei über Rumänien. Auch jetzt kann sich infolge des Kriegszustandes zwischen Serbien und Bulgarien der Gütertransport nach der Türkei zu Lande nur über Rumänien vollziehen. Wenn auch dieser Weg entfällt, ist die einzige in Betracht kommende Linie nach der Türkei zu Lande unterbunden. Eine weitere Folge ist, daß auch Lieferungen für Bulgarien, die in den Kriegszeiten über Rumänien geleitet worden sind, bei der Sperrung der Güteraufnahme auf den rumänischen Staatsbahnen nicht mehr durchgeführt werden können.

Übrige europäische Länder.

— Übernahme der Garantie für Lokalbahnen durch die französische Südbahn. Schon früher hat die Compagnie du Midi mit Lokalbahn-Unternehmungen ihres Bezirks Verträge abgeschlossen, durch die eine Interessengemeinschaft hergestellt und ein lästiger Wettbewerb beseitigt wurde. Durch diese Verträge sollte der Bau von Lokal- und Straßenbahnlinien, die geeignet schienen, der Südbahn Verkehr zuzuführen, begünstigt werden. Anderseits sollte verhindert werden, daß diese neuen Bahnen, die zum Teil recht erhebliche Abkürzungen gegenüber den bestehenden Hauptbahnlinien darstellen, den letzteren Verkehr entzögen und ihre Tarifpolitik durchkreuzten. Im allgemeinen gingen diese Verträge dahin, daß die Südbahn die Garantie für die Betriebsausgaben, für eine 4 prozentige Verzinsung des Anlagekapitals und für die Verzinsung der aufgenommenen Anleihen übernahm, sich dafür aber eine Beteiligung an den etwaigen Überschüssen vorbehielt. Ferner wurden über die Beförderung von Wagenladungsgütern Vereinbarungen getroffen, die der Südbahn die Möglichkeit gewährten, einen entscheidenden Einfluß auf die Wegeleitung auszuüben. — Nach diesem Muster hat die Südbahn allerdings zwei Garantieverträge mit den Konzessionaren von Lokalbahnunternehmungen in den Departements Landes und Basses-Pyrénées abgeschlossen, die durch die Generalversammlungen vom 15. November 1912 und 23. April 1913 genehmigt worden sind. Der erste Vertrag betrifft die den Unternehmern Ader, Giros und Loucheur konzessionierten Linien von Saint-Jean-de-Luz nach Peyrehorade, von Saint-Palais nach Saint-Jean-Pied-de-Port, von Bayonne über Biarritz nach Hendaye und die Zahnradbahn von La Rhune mit einer Gesamtlänge von 170 km. Die Bahn von Bayonne nach Hendaye wird an der baskischen Küste entlang führen und den Bade- und Touristenverkehr bedienen.

Der zweite Vertrag ist mit der Dampftrambahngesellschaft von Chalosse und Béarn abgeschlossen worden und bezieht sich auf die gegenwärtig schon betriebenen Linien Orthez-Aire-sur-l'Adour und Dax-Amou und auf die konzessionierten Linien Dax-Peyrehorade und Sauterre-Peyrehorade. Diese Linien haben eine Gesamtlänge von 169 km. Die erste ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil sie die kürzeste Verbindung zwischen den beiden großen Durchgangslinien Bayonne-Pau und Mont-de-Marsan-Tarbes bildet. Aber auch die anderen Linien sind geeignet, erhebliche Abkürzungen gegenüber denen des Hauptbahnnetzes herzustellen.

— Hauenstein-Tieftunnel. Die Fortschritte dieses erst seit 1¼ Jahren im Gange befindlichen Tunnelbaues sind fortwährend ungewöhnlich groß. Mehr als 4 km, die Hälfte der ganzen Länge von 8100 m, sind bereits durchbrochen. Es sind in der letzten Zeit auf jeder Seite etwa 250 Sohlstellen aufgefahren. Da der Brechpunkt aber nicht in der Mitte, sondern 2000 m von dem Nordportal und 6000 m von dem Südportal entfernt liegt, so ist der Vorort auf der Nordseite noch 1000 m, auf der Südseite dagegen noch 3000 m von dem Scheitelpunkt entfernt. Da voraussichtlich der Durchschlag nicht weit von dem Brechpunkt entfernt stattfinden muß, sind also mit dem Südstollen noch 3000 m zu durchfahren, was selbst bei dauernder Erzielung der monatlichen Durchschnittsleistung von 250 m noch mindestens 12 Monate in Anspruch nehmen würde. Übrigens ist es fraglich, ob es möglich sein wird, diese Leistungen dauernd zu erzielen, da in der nächsten Zeit noch eine schwierige Stelle zu durchfahren ist, bei der sich der Vortrieb möglicherweise wesentlich verlangsamen wird. Es ist aber immerhin wahrscheinlich, daß der Durchschlag noch im Laufe des nächsten Jahres erfolgen kann, während er nach dem Vertrage erst anfangs des Jahres 1916 verlangt ist. An der außergewöhnlich raschen Förderung des Baues durch die deutsche Baufirma haben die deutschen Eisenbahnverwaltungen insofern ein besonderes Interesse, als die wichtige internationale Durchgangslinie der Gotthardbahn dadurch wesentlich verbessert wird, die Fahrzeiten verkürzt und die Tarife verbilligt werden.

— Orientalische Eisenbahnen. In der kürzlich in Konstantinopel stattgefundenen ordentlichen Hauptversammlung der Orientalischen Eisenbahnbetriebsgesellschaft sprach der Verwaltungsrat die Hoffnung aus, daß, gestützt auf die Beschlüsse der Botschaftervereinigung, die baldige Wiedereinsetzung in den Betrieb erfolgen werde. Der Verwaltungsrat machte Mitteilung von dem Erwerb fast der gesamten Aktien der Saloniki-Monastir-Eisenbahngesellschaft. Von diesem Vorgang, der 9 635 000 Fr. erfordert, wird eine günstige Wirkung auf die Zukunft des Unternehmens erwartet. Gemäß dem Antrage des Verwaltungsrats gelangt eine 8 proz. Dividende, gleich 40 Fr. auf die Aktie, sogleich zur Auszahlung. — Nach dem Geschäftsbericht beschränkte sich der Betrieb Ende 1912 nur auf die Linien Konstantinopel-Hademköi und Saloniki-Gumendscheh. Die Gesamteinnahmen betrugen 19,4 (+ 2,4) Millionen Franken, Betriebsausgaben 8,9 Millionen Franken (— 13 000 Fr.)

In derselben Sitzung nahm, wie der „Köln. Ztg." berichtet wird, der bisherige Generaldirektor Dr. Groß Abschied von den Beamten und dem übrigen Personal der Gesellschaft. Wie erwartet, machte er in seiner Abschiedsrede auch einige Andeutungen über das Schicksal der Gesellschaft und der Beamten, welche von allgemeinem Interesse sind. Er bemerkte, daß das Haager Schiedsgericht erkannt habe, daß die konzessionsmäßigen Rechte der Gesellschaft während der ganzen Dauer der Konzession unantastbar seien, also von der bulgarischen, serbischen und griechischen Regierung anerkannt werden müßten. Gestützt auf dieses Erkenntnis des Haager Schiedsgerichts habe die Gesellschaft ihre Sache der Londoner Botschaftervereinigung unterbreitet, und auch diese habe ihre Rechte anerkannt. Jetzt habe noch die Pariser Finanzkommission darüber zu entscheiden, und es sei anzunehmen, daß sie in demselben Sinne beschließen werde wie die Botschaftervereinigung. Die bulgarische Regierung gedenke aber die Rechte der Gesellschaft auf die thrazischen Linien sofort abzulösen, worüber gegenwärtig Verhandlungen schwebten. Da die bulgarische Regierung Beamte nichtbulgarischer Staatszugehörigkeit nicht mitzuübernehmen gedenke, sei für die zu entlassenden Beamten eine angemessene Entschädigung vorgesehen. Auch die Verluste, die die Angestellten durch den Krieg erlitten hätten, würden ihnen vergütet werden. Die arbeitslose Zeit der entlassenen Beamten dürfte aber nicht lange dauern. Sofort nach dem Friedensschluß sollen nämlich in Mazedonien einige neue Linien gebaut werden, und der Bau dürfte der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen zufallen, so daß alle diese Beamten bald wieder Stellungen finden würden. Was das mazedonische Netz anbelange, so hätten die bulgarische und die griechische Regierung schon eingewilligt, daß die Gesellschaft den Betrieb auf ihrem Gebiete weiter führe. Gegenwärtig schwebten Verhandlungen mit der serbischen Regierung, damit sie die gleiche Bewilligung erteile. Zum Schlusse teilte Generaldirektor Groß noch mit, daß die Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich, die bekanntlich ihren Besitz an Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen an eine Wiener Finanzgruppe verkauft hat, den Angestellten der Gesellschaft für ihre aufopfernde Pflichterfüllung 125 000 Fr. gespendet habe.

— Geplanter Eisenbahnbau im Gebiet des Donezbeckens. Vom Verkehrsministerium ist, wie die „Torg. Prom. Gaseta" mitteilt, im Ministerrat eine Vorlage eingebracht worden wegen Baues einer Eisenbahnlinie im westlichen Teile des Donezbeckens von der Station Rutschenkowo der Jekaterinen-Eisenbahn bis zur Station Grischino derselben Bahn mit nördlichen Abzweigungen von Grischino. Die Erbauung dieser Linien hat den Zweck, den Kohlenbedarf der Eisenbahnen und der industriellen Unternehmungen besser als bisher geschehen decken zu helfen. m.

— Die neuen Eisenbahnstationsgebäude in Wiborg. In der finnischen Stadt Wiborg ist am 1. Juli das neue Stationsgebäude eröffnet worden, das das größte Bauwerk dieser Art in Finnland darstellt. Damit hat Wiborg, dessen Stationsverhältnisse längst nicht mehr dem heutigen Reise- und Güterverkehr entsprechen, Bahnhofsgebäude erhalten, die in ihren Einzelheiten praktisch eingerichtet sind und äußerlich einen monumentalen Eindruck machen. Die verschiedenen Gebäude der Wiborger Station sind nach Plänen der Helsingforser Architektenfirma Geselius & Saarinen ausgeführt und haben einen Kostenaufwand von etwas über 3 Millionen Mark (finnisch) erfordert. Die Anlage umfaßt drei verschiedene Gebäude: das Hauptgebäude, das in gleicher Linie liegende Gebäude für Eilgut, mit dem Hauptgebäude durch einen Bogengang verbunden, und das Gebäude mit den Wartesälen, das auf der anderen Seite der drei Gleise liegt, die am Hauptgebäude entlang gehen. Das Hauptgebäude hat eine sehr wirksame Vorderseite, in deren Mitte ein mächtiger Bogen aufsteigt, der bis über das Dach reicht und von zwei Türmen flankiert wird. Letztere enthalten oben Bildhauerwerke, je eine weibliche Figur mit zwei Bären an den Seiten. Das Baumaterial besteht aus rotem Granit. Die Länge des Gebäudes ist 66 m, die Breite 24 m. Man kommt zuerst in die mächtige, in der Mitte belegene Halle, die bis zum Dach geht und eine Länge von 30,76 m sowie eine Breite von 22,12 m hat. Zu beiden Seiten liegen die Fahrkartenschalter, die nach dem Muster von Leipzig angelegt sind. Unter den sonstigen Räumen sind drei Zimmer als Warteräume für die kaiserliche Familie zu nennen. Der Verkehr zwischen der Zentralhalle und dem Bahnsteig sowie dem auf der anderen Seite liegenden Gebäude mit den Wartesälen wird durch fünf unter den Gleisen liegende Tunnel vermittelt. An diesen Gängen liegen auch Räume zum Umkleiden, Barbierstube und die völlig zeitgemäß eingerichtete Bedürfnisanstalt. Zwei mächtige Treppen führen aus den Tunneln nach den Wartesälen. Die beiden Wartesäle für 1. und 2. Klasse sowie für 3. Klasse

stimmen in Material und Ausschmückung genau überein. Mit dem gewölbten Dach von Glas und Eisenbeton und dem sparsamen, aber wirkungsvollen Schmuck machen die Wartesäle einen ruhigen und gediegenen Eindruck. In jedem Wartesaal ist eine Abteilung als Speisesaal abgetrennt. Alle Fenstereinfassungen sind von Eiche mit geschmackvollen Messingbeschlägen. Der Fußboden besteht in Eichenparkett. Die elektrischen Beleuchtungskörper sind zierlich. Neben jedem Wartesaal liegt ein Damenzimmer mit besonderem Waschraum. Die Möbel im Wartesaal sind von dunkelgebeizter Eiche. Im Speisesaal hat man ebenfalls für geschmackvolle Einrichtung Sorge getragen, und sehr zweckmäßig liegt das Buffett zwischen den Wartesälen der 2. und der 3. Klasse, so daß die Verabreichung der Speisen und die Überwachung sehr erleichtert wird. Das elektrische Uhrwerk der Stationsgebäude ist von der Firma Siemens & Halske geliefert. M.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn und Tigrisschiffahrt.** Nach einer an sich unwahrscheinlichen Blättermeldung sollte die deutsche Regierung bei den deutsch-englisch-türkischen Verhandlungen über Kueit und die Endstrecke der Bagdadbahn für immer auf jede deutsche Beteiligung an der Schiffahrt auf dem Tigris verzichtet haben. Die Annahme, daß sich diese Nachricht als unrichtig herausstellen werde, bestätigt sich. Der deutsche Staatssekretär v. Jagow hat auf die diesen Gegenstand betreffende Anfrage der Abgg. Frhr. v. Richthofen und Bassermann erwidert: Die Verhandlungen mit England und der Türkei über die Endstrecke der Bagdadbahn sind bisher nicht zum Abschluß gelangt. Die durch diese Verhandlungen berührten Schiffahrtsfragen werden im Einvernehmen mit den interessierten deutschen Schiffahrtskreisen gelöst werden.

— **Französische Kolonialbahnen.** Der Vorsprung, den Frankreich vor Deutschland während einiger Jahre auf dem Gebiete des kolonialen Eisenbahnwesens besessen hat, beginnt sich dank der raschen Ausbreitung der deutschen Schutzgebietsbahnen entschieden zu verringern. Indessen sind auch französischerseits nach wie vor beträchtliche Fortschritte zu verzeichnen. In Marokko, das heute im Vordergrund des Interesses steht, leistet die Eisenbahnlinie Casablanca-Rabat den Truppen gute Dienste. Die Militärbahn nach Meknes, die vorerst von Kenitra nach Dar-Bel-Hamri führen soll, ist schon auf 30 km Länge in Betrieb. Die Vorarbeiten für die Linie Tanger-Fez sind im Gange. In Ostmarokko überschreitet die von Udschda ausgehende Strecke bereits El Aiun-Sidi Melluk; alle Kunstbauten sind bis Taurirt fertiggestellt und die endgültigen Vorarbeiten bis zur Muluja zum Abschluß gebracht. — In Französisch-Westafrika wurde am 18. März d. J. die etwa 40 km lange Teilstrecke Sakete-Pobé der Dahomey-Eisenbahn eingeweiht. Sie durchzieht ein landwirtschaftliches Gebiet, in dem vor allem der Baumwollbau in großem Umfange betrieben wird. An der Elfenbeinküste wurde die Bahnlinie von Abidjan nach Bouaké dem Verkehr übergeben. — Auf Madagaskar wurde am 6. März die Küstenbahn Brickaville-Tamatave unter großen Festlichkeiten eingeweiht. Nunmehr besteht eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen der Hauptstadt Tananarivo und dem wichtigsten Hafen der Ostküste. Die Linie Brickaville-Tananarivo hatte im Jahre 1912 bereits einen Verkehr von 22 000 t in der Richtung zu Berg und von 32 800 t zu Tal aufzuweisen. Die soeben eröffnete Linie, namentlich aber der Bau des geplanten großen Hafens in Tamatave, dürfte eine weitere erhebliche Verkehrssteigerung im Gefolge haben. — Auch die Eisenbahnen Indochinas hatten im letzten Jahre sehr günstige Betriebsergebnisse zu verzeichnen. Vor allem ist hier die Yünnanbahn zu nennen, deren Kilometereinnahmen von 6168 Fr. im Jahre 1909 auf 8672 Fr. in 1912 gestiegen sind.

— **Eisenbahnpläne in Britisch-Südafrika.** In einem dem Bundesparlament unlängst zugegangenen Gesetzentwurf ist der Bau von insgesamt 794½ engl. Meilen (1278 km) neuer Eisenbahnlinien vorgesehen. Hiervon entfallen auf die Kapprovinz 306¼ Meilen, auf Transvaal 191 Meilen, auf den Orangestaat 166½ Meilen und auf Natal 130¾ Meilen. Die Gesamtkosten dieser Bahnbauten sind auf 3 117 225 £ veranschlagt, was einem Durchschnittsatz von 3923 £ für die Meile entspricht. Gegenüber dem vorjährigen Entwurf bedeutet dies eine Verminderung um 884 £. Diese Ersparnis soll, wie das deutsche Generalkonsulat in Kapstadt berichtet, dadurch erreicht werden, daß für den Bau der Strecken geringeres Material und für die Bahngebäude vielfach Wellblech und Holz an Stelle von Stein verwendet wird. Der Plan der Eisenbahnverwaltung geht dahin, die ersten Anlagekosten der Linien so gering wie möglich zu gestalten und diese erst später der Verkehrsentwicklung entsprechend auszubauen.

— **Hafenbauten in Kinshassa (Belgisch-Kongo).** Wie die „Nachrichten für Handel, Industrie und Landwirtschaft" mitteilen, sollen zur Hebung des Verkehrs in dem an der Kongobahn auf dem linken Ufer des Stanleypools gelegenen Hafen Kinshassa Kaianlagen in Länge von 500 m errichtet werden; die Wassertiefe soll bei Hochwasser 6,50 m betragen. Die Herstellungskosten ohne die Ausgaben für die erforderlichen Magazine und Maschinenanlagen sind auf ungefähr 2 Millionen Franken veranschlagt. Zur Ausführung der Arbeiten, die man in drei Jahren zu beenden hofft, soll der bereits in Léopoldville verarbeitete blaue Kundelungustein verwandt werden. Außerdem beabsichtigt die Regierung, sämtliche Zollbehörden von Matadi nach Kinshassa zu verlegen, da sich herausgestellt habe, daß ersterer Ort als wichtigster Zollhafen der Kolonie völlig ungeeignet sei. Kinshassa wird künftig den wirtschaftlichen Mittelpunkt von Belgisch-Kongo bilden.

— **Zur Trennung der Union Pacific- von der Southern Pacificbahn.** Nach zwei fruchtlosen Versuchen, die Genehmigung des Bundesgerichts zur Durchführung von Vorschlägen zu erlangen, welche für die durch das Oberste Bundesgericht angeordnete Trennung zwischen der Union- und der Southern Pacificbahn entworfen waren, fanden kürzlich, wie wir der „Köln. Ztg." entnehmen, vor dem Bundesgericht in St. Paul die Verhandlungen statt über drei weitere Pläne zur Erfüllung der von der Regierung gestellten Forderung. Einer dieser Pläne schlug einen Verkauf der Southern-Aktien durch öffentliche Zeichnung, wie bei der Begebung von städtischen Bonds, vor, der zweite plante die Festlegung der Aktien in den Händen von Treuhändern und die Ausfolgung von Zinsscheinen, bei deren Einlösung der Eigentümer beschwören müßte, daß er kein Aktionär der Union Pacificbahn sei. Außerdem trat die Union beim Eintritt in die Verhandlung mit einem dritten Plan hervor, der im wesentlichen darauf hinausläuft, daß der Bahn gestattet werde, von den in ihrem Besitz befindlichen Southern Pacific-Aktien im Nennbetrage von 126 560 000 Dollar solche im Betrage von 38 000 000 Dollar gegen einen ähnlichen Betrag von Stamm- und Vorzugsaktien der Baltimore- und Ohiobahn umzutauschen, welche sich im Besitz der Pennsylvaniabahn befinden. Es wurde dargelegt, daß die Union Pacific weder zur Baltimore & Ohio noch zur Pennsylvaniabahn in engeren Beziehungen stehe. Die Pennsylvaniabahn habe sich mit dem Tausch einverstanden erklärt, und die Ausführung bedürfe nur der Zustimmung des Gerichtshofes. Generalanwalt Mc Reynolds widersetzte sich jedem einzelnen dieser Vorschläge, ebenso dem Antrage, daß der Bahn zur Durchführung der Trennung ein weiterer Aufschub von einem Jahr eingeräumt werde. Da die Frist zur Durchführung der Trennung am 1. Juli verstreicht und es beinahe ausgeschlossen ist, daß die Trennung in den noch verbleibenden zwei Wochen durchführbar wird, so scheint die Einsetzung einer Zwangsverwaltung und die Zwangsveräußerung der Southern Pacific-Aktien unvermeidlich zu sein, und Generalanwalt Mc Reynolds beabsichtigt, die Einsetzung einer Zehner-Kommission zu beantragen.

— **Bau der Hudsonbaibahn.** Das erste, wenn auch nur kurze Stück der Hudsonbaibahn ist nunmehr fertiggestellt worden. Mitte Mai ist dieses Stück von einer Baulokomotive befahren worden, die eine Gleislegemaschine über den Saskatchewanfluß mit einem Güterwagen vor sich herschob. 500 Arbeiter sind an dem ersten Los der Hudsonbahn beschäftigt, und bei der Art, wie die Arbeiten jetzt gefördert werden, ist zu erwarten, daß etwa die Hälfte des Oberbaus noch im laufenden Jahre wird vorgestreckt werden können. Mit dem Bau der Hudsonbaibahn geht ein langgehegter Wunsch der Bevölkerung der von ihr berührten Gegenden in Erfüllung: der Plan, eine Eisenbahn durch jene Gegenden zu bauen, wird seit 37 Jahren erwogen, ist aber erst jetzt so weit gediehen, daß die Fertigstellung der Eisenbahn in absehbarer Zeit zu erwarten ist.

— **Die Pennsylvania-Eisenbahn.** Diese Eisenbahn ist bekanntlich das größte einheitliche Eisenbahnunternehmen der Vereinigten Staaten. Ihre Strecken liegen in den blühendsten Gegenden, und sie hat unter deren Eisenbahnen den dichtesten Verkehr. Ihr Netz umfaßt Eisenbahnen von insgesamt 18 747 km Länge mit 41 369 km Gleislänge. Im Jahre 1912 sind auf diesem Netz 188 749 312 Doll. an Arbeitslöhnen gezahlt worden. Auf je 1 km entfallen 5 Arbeiter. In den letzten 10 Jahren hat sich die Streckenlänge der Pennsylvaniabahn zwar nur um 1752 km verlängert, es ist aber sehr lebhaft am mehrgleisigen Ausbau der einzelnen Strecken gearbeitet worden: es wurden 2150 km zweite Gleise, 445 km dritte und 360 km vierte Gleise gebaut. Die Länge der Bahnhofs- und Nebengleise hat im gleichen Zeitraum von 9525 km auf 14 434 km zugenommen.

— **Schienen mit Kupferbeimengung.** Die Chicago, Milwaukee und St. Paul-Eisenbahn hatte im vorigen Jahre 5000 t Schienen bestellt, bei denen dem Eisen 0,5 % Kupfer beigemengt waren. Die aus dieser Lieferung stammenden Schienen haben den vergangenen Winter überdauert, ohne daß ein einziger Schienen-

bruch vorgekommen wäre. Bei den in der letzten Zeit in den Vereinigten Staaten so häufigen Schienenbrüchen, die den Eisenbahnverwaltungen große Sorge machen, ist die Bedeutung dieser Tatsache nicht zu unterschätzen. Das gute Ergebnis, das mit der vorjährigen Lieferung erzielt worden ist, hat Veranlassung gegeben, in diesem Jahre 10 000 t Schienen aus Stahl der gleichen Zusammensetzung zu bestellen.

Allgemeines.

— **Der Herr im Speisewagen.** Ein niedliches Reiseerlebnis wird den „Münchener Neuesten Nachrichten" erzählt: In den München-Frankfurter Schnellzug steigt unterwegs ein Herr ein und findet in dem überfüllten Wagen nur noch in einem Abteil einen anscheinend unbesetzten Platz, auf dem zwei Handtaschen liegen. Der gegenübersitzende Fahrgast im grauen Mantel erklärt aber, die Gepäckstücke gehörten dem Herrn, der eben in den Speisewagen gegangen sei. — Der Reisende steht also schon lange während der Fahrt — der Herr aus dem Speisewagen hat sich noch immer nicht gezeigt. Der Reisende verstaut endlich die Handtaschen im Gepäcknetz und nimmt mit den Worten Platz: „Bis der Herr aus dem Speisewagen zurückkommt, werde ich solange hier sitzen bleiben. Dann werde ich ihm selbstverständlich seinen Platz wieder einräumen. Unterdessen aber nehme ich sein Gepäck in Obhut". Schon nähert man sich immer mehr dem Ziele, ohne daß der Herr aus dem Speisewagen zurückgekehrt wäre. Der Herr im grauen Mantel will nun die zwei Handtaschen aus dem Netz holen, um, wie er angibt, auf der nächsten Station auszusteigen. Aber da sagt sein Gegenüber: „Bitte, das Gepäck gehört ja, wie sie selbst sagten, dem Herrn im Speisewagen. Es kann also unmöglich Ihnen gehören." — Das Ganze sei nur eine Finte gewesen, erklärt nun der andere, um weitere Fahrgäste fernzuhalten. Er bitte daher um die Taschen, die gewiß sein Eigentum seien. Darauf aber läßt sich unser Herr nicht ein, denn das könnte ein jeder sagen, das Gepäck gehöre ihm. Auf keinen Fall werde er also das Gepäck des „Herrn im Speisewagen" ausliefern, da er es ja bewache. Der Herr im grauen Mantel wird sehr erregt, bis man den Zugführer ruft. Der erklärt, unter allgemeiner schadenfroher Zustimmung der übrigen Reisenden, den Herrn im grauen Mantel für vollkommen im Unrecht, da er ein Gepäck, das er schon als nicht ihm gehörig bezeichnet habe, nicht in Anspruch nehmen könne, und außerdem habe er unrechtmäßigerweise einen Platz belegt. Der Herr fleht, droht und schreit. Man läßt das Gepäck in den Aufbewahrungsraum bringen, um dem Herrn die Möglichkeit zu geben, dessen rechtmäßigen Besitz nachzuweisen. Einstweilen aber nimmt man ihn für das Belegen eines nicht bezahlten Platzes in eine empfindliche Geldstrafe. Aber es vergehen noch zwei Tage, bis die Legitimation des Reisenden eintrifft, auf die hin ihm das Gepäck des „Herrn im Speisewagen" ausgehändigt wird.

Rechtspflege.

— **Beleidigung eines Kondukteurs.** Wegen versuchter Amtsbestechung hatte sich kürzlich vor einem Wiener Bezirksgericht der Kaufmann B. zu verantworten. Wie die Anklage ausführte, fuhr der Angeklagte kürzlich auf der Strecke Zürich-Innsbruck. In der Grenzstation Buchs wurde das Abteil, in dem der Angeklagte bisher weilte, in ein Frauenabteil umgewandelt und B. von dem Kondukteur J. aufgefordert, das Abteil zu verlassen. Bei Überreichung der Fahrkarte versuchte nun B., dem Kondukteur ein Zweikronenstück in die Hand zu drücken, was dieser aber zurückwies; er ließ auch das Nationale des B. feststellen und erstattete Anzeige über den Vorfall an die vorgesetzte Behörde. In der Verhandlung gab der Angeklagte an, daß er in der Station Buchs von dem Kondukteur geweckt wurde. Von der Umwandlung des Abteils in ein Frauenabteil habe er zu der Zeit noch keine Ahnung gehabt. Als der Kondukteur das Abteil betrat, habe er ihm mit der Fahrkarte gleichzeitig ein Zweikronenstück in die Hand gedrückt, ohne dabei die Absicht gehabt zu haben, den Kondukteur zu einer unerlaubten Handlung zu verleiten. Er tat das, was viele Reisende tun, um ungestört zu bleiben. Es war keine Bestechung, sondern ein Trinkgeld.

Der staatsanwaltschaftliche Vertreter ersuchte um Bestrafung des Angeklagten, da der Tatbestand der Übertretung des § 311 gegeben sei, wenn es auch, was er nicht leugnen könne, häufig vorkomme, daß Kondukteuren Trinkgelder verabreicht würden. Der Verteidiger bat um Freisprechung seines Klienten, an den die starke Zumutung gestellt wurde, daß er mitten in der Nacht das Abteil verlassen solle, das er schon seit langer Zeit benutzt hatte. Das Trinkgeldgeben werde als allgemein zulässiger Brauch betrachtet, und wenige Personen würde es geben, die unbestraft blieben, wollte man alle, die einmal ein Trinkgeld verabreichten, zur Verantwortung ziehen.

Der Einzelrichter sprach den Angeklagten frei. Der objektive Tatbestand der Übertretung nach § 311 sei zwar gegeben, da dem Kondukteur Amtscharakter zukomme, doch fehle im vorliegenden Fall das Bewußtsein des Angeklagten, daß er sich durch diese Übertretung einer strafbaren Handlung schuldig mache. Das Trinkgeldgeben sei allgemein üblich. In Wien würden täglich 10 000 Trinkgelder auf der elektrischen Straßenbahn gegeben. Dem Angeklagten habe jedenfalls die Absicht der Bestechung gefehlt.

Bücherschau.

— **Meyers Orts- und Verkehrs-Lexikon des Deutschen Reichs.** Fünfte, vollständig neubearbeitete und vermehrte Auflage. Auf Grund amtlicher Unterlagen von Reichs-, Landes- und Gemeindebehörden herausgegeben von Dr. E. Uetrecht. Mit 52 Stadtplänen, 19 Umgebungs- und Übersichtskarten sowie einer Verkehrskarte und vielen statistischen Beilagen. 2 Bände in Leinen gebunden zu je 18 *M.* — Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig und Wien.

Der soeben ausgegebene 2. (u. Schluß-) Band dieses Werkes ist noch umfangreicher als der im Herbst vorigen Jahres erschienene erste, den wir in Nr. 91 S. 1449 v. Jahrgs. besprochen haben. Die beiden stattlichen und gewichtigen Bände umfassen zusammen 2338 Großoktavseiten und enthalten auf doppelt soviel Spalten mehr als 210 000 Artikel und Verweisungen. Da gibt es aber auch keine selbständige Siedlung in Deutschland, die hier nicht zu finden wäre und von der man nicht genaue Angaben über ihre geographische Lage erhielte und erfahren könnte, zu welchem Staate, zu welcher Provinz, zu welchem Regierungsbezirk, Kreis, Bezirksamt usw. sie gehört, wieviel Einwohner sie hat, welches Gericht, Bezirkskommando, Standesamt für sie zuständig ist, ob sie Post-, Telegraphen- oder Fernsprechverbindung hat und welche die nächste Bahn- oder Dampferstation ist. Aber nicht das allein, es unterrichtet auch über die im Orte bestehenden Reichs-, Landes- und Gemeindebehörden, über die Bildungs- und Wohlfahrtseinrichtungen, über Handel und Industrie, Berufsgenossenschaften, Märkte, Servisklasse und vieles andere mehr. Die Angaben des Werkes beruhen auf amtlichen Unterlagen und erreichen den denkbar höchsten Grad von Zuverlässigkeit und Vollständigkeit. Mit großem Geschick sind in das Werk die Verkehrsangaben hineingearbeitet. Besondere Artikel sind den schiffbaren Wasserstraßen gewidmet und dabei Vermerke über ihren Lauf, ihre Abzweigungen, Höhenmarken, Kilometerlängen, Schleusen sowie Angaben über Art der Schiffahrt, Abgaben, Flößerei usw. gemacht. Dagegen sind die Staats- und Kleinbahnen mit ihren Bahnstrecken und Stationen sowie die Personenfahrpost- und Automobilverbindungen jeweils im Zusammenhang mit den durch sie verbundenen und berührten Ortschaften angeführt. Wo derartige Verbindungen fehlen, ist stets die nächstgelegene Station für Bahn- oder für Schiffsverkehr und ihre Entfernung in Kilometern angegeben und kenntlich gemacht, ob sie dem Personen-, dem Güter- oder dem Gesamtverkehr dient. Bei Orten mit einer Kleinbahnstation ist die Übergangstation von der Staatsbahn auf die Kleinbahn vermerkt. Höchst wertvoll sind die dem Werke beigegebenen zahlreichen farbigen, hervorragend gut ausgeführten Stadtpläne und Umgebungskarten, von denen die „Verkehrs- und Reisekarte von Deutschland" und der „Plan von Groß-Berlin" zur bequemen Handhabung lose beigegeben sind, während die anderen Pläne und Karten jeweils bei dem betreffenden Ortsartikel erscheinen. Ausführliche Straßenverzeichnisse ermöglichen es dem Benutzer, sich sofort über die Lage der Straßen, der öffentlichen Gebäude, über die Straßenbahnlinien usw. zu unterrichten und das zuständige Amtsgericht, Bezirkskommando, Standesamt und Postbestellamt festzustellen. Die Plan- und Kartenbeigaben wären schon für sich selbst ein höchst verdienstvolles Unternehmen. Außer ihnen bringt das Werk aber auch noch einen Anhang mit Übersichten über Deutschlands Gerichtswesen, über die Verfassung und politische Einteilung des Reichs, über Postwesen, Eisenbahnwesen, Einteilung und Standorte der deutschen Wehrmacht, über die Reichsbank und ihre Zweige, die Handels- und Landwirtschaftskammern, die Konsulate, den Binnenschiffahrtsverkehr, über Münzen, Maße und Gewichte, eine Zinstabelle u. a. Eine solche Vielseitigkeit läßt das Werk mit dem an sich spröden Stoff kaum ahnen. Jedenfalls wird es darin von keinem Unternehmen ähnlicher Art erreicht. Was man sich sonst an geographischen, verkehrstechnischen, wirtschaftlichen und statistischen Angaben mühsam aus vielen Nachschlagebüchern zusammensuchen mußte, hier ist alles planvoll, übersichtlich, zuverlässig und erschöpfend zusammengetragen und damit ein noch dazu preiswertes Werk geschaffen worden. Es ist unentbehrlich für alle Behörden und Kontore und verdient unumschränktes Lob.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 94,081 km lange, schmalspurige Lokalbahnstrecke Torda-Topánfalva-Abrudbánya der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Szbadka-Dálya zwischen den Stationen Zombor und Bácsszentiván errichtete Station mit beschränktem Verkehr Bükkszállás ist am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 7. Juli d. J. ab wird die Beförderung von Milch von und nach dem Bahnhofe Auerbach (Vogtl.) ob. Bf. zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 73 vom 30. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das neue Fahrgelderstattungsübereinkommen (FEU) (abgesandt am 3. Juli dieses Jahres).

Nr. I 180 vom 28. Juni d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 3. Juli d. J.).

Nr. III 247 vom 28. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der Abstimmung über den Beschluß des Satzungsausschusses über die Zurechnung einer schmalspurigen Strecke zu den Vereinsbahnstrecken (Ziffer V der Niederschrift Nr. 64) (abgesandt am 3. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 2. d. Mts. verschied in Charlottenburg der Königliche Geheime Baurat a. D.

Herr **Karl Merten.**

Der Verstorbene hat vom 1. April 1898 bis zu seiner Versetzung in den Ruhestand am 1. Oktober 1909 der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin als Mitglied angehört.

Wir werden unserem langjährigen, durch vorbildlichen Pflichteifer, hervorragende Leistungen und liebenswürdiges Wesen gleich ausgezeichneten Mitarbeiter ein ehrendes Andenken bewahren.

Stettin, den 3. Juli 1913. (1809)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung des an der Strecke Birnbaum-Samter gelegenen Bahnhofs 4. Klasse Binino wird vom 1. September d. J. ab in „Binino (Kr. Samter)" abgeändert.

Posen, den 4. Juli 1913. (1813)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 7. Juli 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Bahnhofe Auerbach (Vogtl.) ob. Bf. zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 4. Juli 1913. (1810)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

4. Verkehrsstörungen.

Rumänische Staatsbahnen.

Infolge Mobilisierung unserer Wehrkraft wurde der Güterverkehr am 3. Juli l. J. auf unsern sämtlichen Linien bis auf weiteres eingestellt.

Im Sinne der Bestimmungen des § 11, Abs. 3 des Vereinswagenübereinkommens bringen wir dies zur Kenntnis.

Bukarest, den 4. Juli 1913. (1822)
Der Direktor des Verkehrs-Dienstes.

5. Güterverkehr.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Gütertarif. Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 wird die Station Heinersdorf (Oberschl.) als Versandstation im Ausnahmetarif 5 W für Pflastersteine usw. auf Seite 225 des Tarifs bzw. auf Seite 33 des Nachtrags 6 gestrichen.

Breslau, den 30. Juni 1913. (1814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die Station Ruhleben des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Juli 1913. (1815)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung auf der Neubaustrecke Travemünde-Niendorf (Ostsee) wird die Station Niendorf (Ostsee) der Lübeck-Büchener Eisenbahn als Empfangsstation in die Abteilungen A und B des vorgenannten Tarifs mit den um 7 ℳ für 10 t erhöhten Frachtsätzen von Lübeck einbezogen.

Essen, den 2. Juli 1913. (1816)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Besonderes Tarifheft für Braunkohlen usw.

Am 15. Juli d. J. wird die Station Alt Karstädt der Großherzoglich-Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Abschnitt A. 2 (10 t-Sendungen) als Empfangsstation aufgenommen. Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Güterabfertigungen.

Halle (Saale), 2. Juli 1913. (1817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Rhein- und Main-Umschlagsverkehr mit Ungarn. Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Stationsnamenänderung.

Der Stationsname Ujgombos (früher Gombos) ist wieder auf „Gombos" zu ändern.

München, den 26. Juni 1913. (1818)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Belgisch-deutscher Gütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. August 1912.

Am 1. August d. J. tritt der Nachtrag I in Kraft. Er berücksichtigt größtenteils die seit Herausgabe des Tarifs in der innerdeutschen und innerbelgischen Klassifikation eingetretenen Änderungen und Ergänzungen.

Frachterhöhungen treten ein für:

1. Magnesia, kaustische oder gebrannte, auch wasserhaltige und kohlensaure (weiße);
2. Schmirgel, Korund und künstliche Schleifmasse, vorwiegend aus Tonerde bestehend, roh (nicht gekörnt oder gemahlen);
3. Flaschenverschlüsse, aus Porzellanstöpseln usw. bestehend;
4. Tonwaren (ausgenommen Porzellanwaren).

Die bisherige Tarifierung dieser Artikel bleibt noch bis zum 1. Oktober 1913 (im Verkehr mit Basel über Delle bis zum 1. November 1913) in Anwendung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 3. Juli 1913. (1825)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 erhält Büchen im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) von einigen weiteren Versandstationen Frachtsätze.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 4. Juli 1913. (1824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirkung vom 1. August 1913 werden folgende Stationen in den direkten Verkehr einbezogen:

Atzenbach, Schönau (Wiesental), Todtnau, Utzenfeld [Süddeutsche Eisen-

bahn-Gesellschaft (Nebenbahn Zell (Wiesental)-Todtnau)], Menzingen, Odenheim, Ubstadt (Nebenbahn) [Badische Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft (Nebenbahn Bruchsal-Hilsbach-Menzingen)], Altschweier, Bühlertal, Obertal (Bühlertalbahn), Neckarsbischofsheim (Nebenbahn) und Siegelsbach [Nebenbahn Neckarsbischofsheim-Hüffenhardt].
Nähere Auskunft durch die beteiligten Dienststellen.
München, 3. Juli 1913. (1812)
Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 wird die Station Nordholz als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) aufgenommen.
Hannover, den 2. Juli 1913. (1811)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1913 und Heft A vom 1. April 1913.
Am 15. Juli d. Js. wird die Station Uszög (U. Stb.) in den Klassentarif (Schnittafel b) und in den Kilometerzeiger aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahn.
Breslau, den 2. Juli 1913. (1806)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli 1913 wird die Strecke Bevers-Schuls der Rhätischen Bahn eröffnet und die Station Sood der Sihltalbahn für den Güterverkehr geschlossen. Die in den Gütertarifen der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz, des südwestdeutsch-schweizerischen und norddeutsch (preußisch-hessisch)-schweizerischen Verbandes enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze werden an diesem Tage für die Stationen der Linie Bevers-Schuls in Kraft und für Sood außer Kraft gesetzt.
Karlsruhe, 30. Juni 1913. (1807)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Abänderung von Kundmachungen.
Mit Gültigkeit vom 19. Juli 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913 erhält der in den Kundmachungen in den Verordnungsblättern für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 33 vom 22. März 1913 unter Nr. [706], Nr. 41 vom 12. April 1913 unter [826] und Nr. 57 vom 22. Mai 1913 unter Nr. [1117] enthaltene vorletzte Absatz „Die Rückvergütung erfolgt . . .“ nachstehenden geänderten Wortlaut:
„Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefe über den Bahntransport bis zu den Elbeumschlagsplätzen und der vom sächsischen Zollamte in Schöna-Hirschmühle abgestempelten Lieferscheine (Begleitscheine) über die Weiterbeförderung auf der Elbe mittelst Floß, bzw. der vom österreichischen Grenzzollamte abgestempelten Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung mittelst Kahn in beiden Fällen nach dem Verkehrsgebiete Schönebeck-Magdeburg sowie nach Barby und den südlich von Barby an der Saale gelegenen Stationen, weiter von Bestätigungen seitens des Inhabers der betreffenden Floß- bzw. Kahnausladestelle.“
Wien, am 2. Juli 1913. (1808)
K. k. österr. Staatsbahnen.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
A. Verkehr mit Norddeutschland, Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901. B. Verkehr mit Süddeutschland. Tarif, Teil II. Heft 1 vom 1. November 1903. Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 23 (Verschiedene Artikel) bezw. 3 (Verschiedene Artikel).
Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 ist ad A. im Ausnahmetarif 23 (Verschiedene Artikel), ad B. im Ausnahmetarif 3 (Verschiedene Artikel) bei der Position „Apparate und Instrumente“ hinter den Worten: „. . . . . . physikalische u. dgl.“ folgende Ergänzung einzufügen: „mit Ausnahme von Stand- und Wanduhren in Holzgehäusen.)“
Wien, am 4. Juli 1913. (1819)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Französisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.
Am 1. August 1913 erscheint ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der französischen Ost- und Nordbahnen einerseits und österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen anderseits. Durch diesen Tarif werden aufgehoben:
1. Die im Tarif für den französisch-belgisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr über Süddeutschland und den Arlberg vom 1. Dezember 1909 enthaltenen Verbindungen zwischen Stationen der französischen Ostbahnen einerseits und österreichischen, ungarischen, rumänischen, serbischen, bulgarischen und orientalischen Stationen anderseits.
2. Die im Tarif für den französisch-belgisch-österreichisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischen Personen- und Gepäckverkehr über Herbesthal, Dalheim und Büderich vom 1. Dezember 1909 enthaltenen Verbindungen zwischen Stationen der französischen Nordbahn einerseits und österreichischen und ungarischen Stationen anderseits.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau in Straßburg (Els.).
Straßburg, den 5. Juli 1913 (1820)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

7. Verdingungen.

Wasserleitungsarbeiten: a. Rohrgräben, Rohrleitungen und Ausrüstungen. b. Betonschächte nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich und getrennt in je 3 Lose öffentlich zu vergeben. Bedingnisunterlagen im neuen Aufnahmegebäude, westlicher Flügel, 3. Stock, einzusehen und gegen Kostenersatz für Los Ia 5,40 *M*, IIa 4,00 *M*, IIIa 3,00 *M* u. für Los Ib 2,40 *M*, IIb 4,00 *M*, IIIb 3,50 *M* bestellgeldfrei zu erhalten; Lagepläne ebenda einzusehen. Angebote verschlossen, postfrei und mit Aufschrift bis längstens Freitag, den 11. Juli d. J., nachmittags 4 Uhr, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.
Karlsruhe, den 30. Juni 1913. (1823)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von 11 745 kg Leinöl, 74 150 kg Leinölfirnis, 67 800 kg französisches oder amerikanisches Terpentinöl, auch Sangajol (Terpentinölersatz) für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich-Ufer 3 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1,00 *M* in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: Angebot auf Lieferung von Leinöl usw. versehen bis zum 15. August d. J., vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Die vorgeschriebenen Proben sind schon vor dem Eröffnungstermin und zwar porto- und bestellgeldfrei bis spätestens 2. August d. J. abends der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln, Kaiser Friedrich-Ufer 3, Zimmer 254, einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist für Leinöl und Leinölfirnis 18. August d. J. und für Terpentinöl 22. August d. J., nachmittags 6 Uhr.
Cöln, im Juli 1913. (1826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.
Für den Neubau einer Nebenwerkstätte in St. Wendel soll die Ausführung der Eisenkonstruktion, umfassend rd. 650 Tonnen Flußeisen, der Dach-, Stützen- und Kranbahn-Konstruktionen sowie der Fachwerkswand usw. einschl. Lieferung der Materialien vergeben werden.
Zeichnungen und Bedingungen liegen vom Tage der Veröffentlichung ab im Neubaubureau, Ecke der Sophien- und St. Johannerstraße, Zimmer 5, zu Saarbrücken zur Einsicht aus.
Abdrucke der Bedingungen (ohne Zeichnungen) können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 *M* in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Eisenkonstruktion für die Nebenwerkstätte St. Wendel“ bis zum 26. Juli, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.
Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.
Ende der Zuschlagsfrist am 12. August 1913.
Saarbrücken, den 1. Juli 1913. (1821)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 53. | 12. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 30000 ℳ zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 7500 ℳ und im Mindestbetrage von 1500 ℳ verliehen.

Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1916.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

   vom 1. April 1909 bis 31. März 1915

   fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.
2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.

5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckexemplaren beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken, und ohne anderseits den Preisausschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

1. Motordräsine bis zu 40 km Stundengeschwindigkeit, die von zwei Männern auf Überwegen oder an sonst geeigneter Stelle ausgesetzt werden kann, zur Beförderung von 3 bis 4 Personen eingerichtet und für ungünstige Witterungsverhältnisse mit verschließbarem Verdeck versehen ist.
2. Vereinfachung des Vorgangs bei der Verkehrsteilung und der Ermittlung der Anteile aus den Frachtsätzen sowie bei der Verrechnung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.
3. Vergleich des Ein- und Zweiachsen-Antriebes von Vierzylinderlokomotiven in Hinsicht der baulichen und dynamischen Verhältnisse mit besonderer Berücksichtigung der Beanspruchung der Kurbelachsen.
4. Kritische Abhandlung über die Drehgestelle der Wagen in schnellfahrenden Zügen und ihren Einfluß auf den Gang der Wagen.
5. Vorrichtung zum schnellen Verbinden und Lösen der Faltenbälge zwischen Durchgangswagen.
6. Einfache Vorrichtung, mit der Eisenbahnschienen vom Eisenbahnwagen, insbesondere auch auf freier Strecke sicher und schnell abgeladen werden können.
7. Ein Meßapparat zur Bestimmung der in den Schienen unter den Betriebslasten auftretenden Spannungen.
8. Mechanische Einrichtung zum schnellen Ein- und Ausladen der Gepäckstücke und Postpakete.
9. Methoden oder Hilfsmittel, um bei langen Zügen (Güterzügen) die vorschriftsmäßige Durchführung der Bremsprobe bei durchgehenden Bremsen in kürzester Zeit zu sichern.
10. Kritische Darstellung der mechanischen Umschlagsvorrichtungen für die Entladung von Kohlen und anderen Massenartikeln aus Eisenbahnwagen in Wasserfahrzeuge.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1914 bis 15. April 1915

postfrei an die unterzeichnete Geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im Juli 1913.
W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Personen- und Gepäckabfertigung auf Hapag-Dampfern.

Der Dampfer Imperator der Hamburg-Amerika-Linie führt auf seiner ersten Ausreise nach Amerika neben anderen Neuerungen auf dem Gebiete des Reiseverkehrs eine den Eisenbahndienst angehende Einrichtung an Bord. Es ist die eisenbahnamtliche Abfertigung von Personen und Reisegepäck nach europäischen Inlandstationen, ergänzt durch die zollamtliche Abfertigung des Gepäcks der Reisenden nach Deutschland. Sie ist zur Bedienung solcher Reisenden nach Deutschland bestimmt, welche die Reise von Hamburg ungesäumt oder nach kürzerem Aufenthalt fortzusetzen wünschen. Der Verkauf von Eisenbahnfahrkarten auf Ozeandampfern ist an sich nichts Neues. Er findet auf den Schiffen des Norddeutsch. Lloyds seit einiger Zeit statt. Während auf diesen Schiffen die am Schalter erhältlichen Fahrkarten ausgegeben werden, läßt die Hamburg-Amerika-Linie auf ihren Dampfern im wesentlichen Streckenfahrscheine (sogenannte Unternehmerfahrscheine) I.—III. Klasse, welche von Hamburg-Altona aus gelten, verkaufen. Sie passen sich in ihrer handlichen Form und ihrer Verwendbarkeit den Bedürfnissen des Überseeverkehrs hervorragend an. Die Fahrscheine sind für alle Züge gültig. Sie werden mit einem Umschlage versehen, auf welchem ebenso wie auf den Fahrscheinen die Firma des Reisebureaus der Hamburg-Amerika-Linie in Berlin aufgedruckt ist. Die Geltungsdauer beträgt 60 Tage, auch ist beliebige Fahrtunterbrechung innerhalb der Geltungsdauer gestattet.

Der Erwerb von Fahrausweisen nach dem Inlande an Bord der Dampfer wäre für die Überseereisenden kein nennenswerter Fortschritt, wenn nicht die Möglichkeit bestände, das Reisegepäck an Bord bis an das Reiseziel abzufertigen. Die Lösung dieser Frage bot einige Schwierigkeiten. Die Überseereisenden führen einen erheblichen Teil ihres Gepäcks in den Kabinen mit sich. Nur die Stücke, welche Gegenstände enthalten, deren sie während ihrer längeren Seereise entraten können, sind im Gepäckraum des Dampfers verstaut. Für die Vornahme der eisenbahnamtlichen Gepäckabfertigung galt es deshalb, die Feststellung des Gepäckgewichts an Bord zu sichern, ohne die Reisenden wesentlich zu belästigen. Die einwandfreie Verwiegung des Gepäcks selbst konnte außerdem durch die Schiffsbewegungen bei schwieriger See in Frage gestellt werden. Diesen Möglichkeiten ist in zweckdienlicher Weise begegnet worden. Neben der gewöhnlichen Reisegepäckwage im Gepäckraum der Schiffe wird das Gewicht der Stücke durch eine eigens dafür konstruierte tragbare Hängewage mit verschiebbaren Wagebalken ermittelt. Diese Wage zeigt trotz ihrer Tragfähigkeit von 300 kg auch bei Schiffsbewegungen Gewichtsunterschiede von 50 g an; sie bietet somit für die Gewichtsermittlung eine hohe Sicherheit. Bei Verwiegung des in den Kabinen der Reisenden befindlichen Gepäcks wird sie ausnahmslos verwandt. In den Gängen der Schiffe sind in kurzen

Zwischenräumen starke Haken an der Decke befestigt, die die Verwiegung in nächster Nähe der Kabine ermöglichen. Während die Reisenden auf den Bahnhöfen für die Beförderung des Gepäcks zur Wiegestelle selbst bemüht sein müssen, enthebt sie der Gepäckmeister auf den Dampfern dieser Mühe, wobei die Wünsche des einzelnen hinsichtlich der Zeit immer Berücksichtigung finden. Die Anlage bedeutet somit ein Entgegenkommen für die Reisenden, welches von ihnen hoch geschätzt wird. Anderseits ist durch sie für die Eisenbahnverwaltung die genaue Gewichtsermittlung gewährleistet.

Es liegt auf der Hand, daß die eisenbahnamtliche Abfertigung von Personen und Reisegepäck an Bord der Dampfer erhebliche Vorteile bietet. Die Lösung von Fahrkarten und die Abfertigung des Reisegepäcks nach dem Reiseziel auf dem Hamburger Hauptbahnhof ist für die mit den örtlichen Verhältnissen nicht vertrauten Überseereisenden mit großer Mühe verbunden. Auf den Dampfern bildet die Erledigung dieser Angelegenheit während einer sieben- oder mehrtägigen Seereise eine angenehme Abwechslung. Die Einrichtung erfreut sich deshalb großer Beliebtheit, wie die Benutzungsziffern beweisen. Nicht zu unterschätzen ist die Einrichtung als Mittel zur Entlastung des Abfertigungsdienstes auf dem Hamburger Hauptbahnhofe. Wenn man erwägt, welches sprungweise Anschwellen des Verkehrs die Ankunft eines vollbesetzten „Imperator" auf diesem Bahnhofe hervorrufen muß, so spricht diese Einrichtung für sich selbst. Im übrigen ist sie auf allen größeren zwischen Hamburg und Neuyork verkehrenden Dampfern der Hamburg-Amerika-Linie getroffen; im ganzen werden sie demnächst 12 Dampfer an Bord führen.

Wie eingangs erwähnt, wird die eisenbahnamtliche Abfertigung des Reisegepäcks auf den größten Dampfern ergänzt durch die Zollbehandlung des Gepäcks der Überseereisenden an Bord. In dem Kanalhafen Cherbourg nehmen diese Dampfer hamburgische Zollbeamte an Bord, die während der Fahrt nach Cuxhaven das Gepäck zollamtlich prüfen und abfertigen. Bei Ankunft in Cuxhaven sind die Reisenden jeglicher Sorge um ihre Weiterkunft und ihr Gepäck enthoben. Der Übergang vom Dampfer zum Sonderzug nach Hamburg kommt dem Zugwechsel auf einem Bahnhofe des Binnenlandes gleich und die Übergangszeit, während welcher sonst die Zollbehandlung stattfindet, kann bei den betreffenden Dampfern auf ein Mindestmaß gekürzt werden. Neben den gedachten Reiseerleichterungen bedeutet dies eine Verkürzung der Fahrzeit von Neuyork nach Hamburg — eine Beschleunigung des Weltverkehrs.

Altona, 30. Juni 1913.

Cammerer, Eisenbahn-Obersekretär.

Die Baufachausstellung in Leipzig 1913.

Von **C. Guillery**, Königl. Baurat.

Die Anfang Mai in Leipzig eröffnete Baufachausstellung (Internationale Ausstellung für Bauen und Wohnen, wie sie sich bescheiden nennt) bietet einen ebenso erfreulichen Anblick wie reichhaltige Belehrung. Für den ersten Eindruck ist der überall durchblickende Einfluß zielbewußter und fester künstlerischer Leitung maßgebend. Bei näherem Zusehen erkennt man bald, daß der wissenschaftliche und der praktisch technische Gehalt deshalb nicht zurücktritt. Nach der künstlerischen Seite ist der geschichtliche Teil der Ausstellung besonders gehaltvoll und erfreulich, auch die der Erholung gewidmeten Räume sind in den Kranz geschmackvoll einbezogen.[1]

Die Bauten der Ausstellung dürfen in jeder Hinsicht als wohlgelungen bezeichnet werden. Schon bei der Ankunft in Leipzig kommt man in die beste Stimmung, Bedeutendes zu erwarten, durch die hochgewölbten luftigen Bahnhofshallen und die stattliche Schauseite mit den himmelan strebenden Lichtmasten aus Stein und Eisenbeton. Und am entgegengesetzten Punkte, in würdigem Abstande von der Ausstellung, das gewaltige Denkmal einer großen, für die heutige Gestaltung unseres Staats- und Wirtschaftslebens so bedeutungsvollen Zeit als Hintergrund. Der Eisenbahner, der die Ausstellung von dieser Seite betritt, wird der in die Hauptstraße eingebauten „Brücke des 18. Oktober" seine Anteilnahme widmen, die, mit einer größten Öffnung von 20 m, aus Eisenbetonbalken von 52 m Länge erbaut ist. In einigem Abstande wölbt sich in dem Zuge einer Nebenstraße, ebenfalls über dem viergleisigen Bahneinschnitt, in schlanken Formen die nach einem neuen Verfahren von Oberbaurat v. Emperger aus Gußeisen mit umhüllendem Beton erbaute „Schwarzenbergbrücke"[2]).

Die großen Ausstellungshallen, insbesondere die mit der Inschrift „Raumkunst" geschmückte große Halle, vereinigen guten Geschmack und Beherrschung neuzeitlicher Formen mit geschickter Verteilung der Massen. Geschmacklosigkeiten habe ich in der Ausstellung nur in der eigens dazu hergerichteten höchst lehrreichen Ecke des sächsischen Hauses, in wirkungsvollem Gegensatz zu dem daneben prangenden heimischen Porzellan, gefunden. Mit besonderer Vorliebe sind die Eingangshallen gepflegt und hier will mir scheinen, daß der einfachen, aber vornehmen Vorhalle der Sachsen mit ihrem Schmuck von Meißner Porzellan, die Palme gebührt.

Am ersten möchte man wohl von den Ausstellungsbauten das in seiner Rechtwinkligkeit etwas nüchtern wirkende, aus Eisenträgern und Glas erbaute „Monument des Eisens" (Stahlwerksverband) missen, das gleichwohl in seiner geschlossenen Masse mit der vergoldeten, nur etwas verbeulten Kugel als Kuppel die Machtstellung des Eisens in unserem Wirtschaftsleben zutreffend verkörpert. Umso mehr überrascht der Inhalt dieses Hauses: vortreffliche Modelle: ein Walzwerk, Schwimmdock, Hängebrücke, stattliche „Antenne" und eine Fülle von Lichtbildern und Plänen. Dazu sachverständige Belehrung, die auch anderwärts durch bewegte Lichtbilder (Kino) sowie durch Vorführungen in dem Flußbaulaboratorium u. a. erfolgt.

Der preußische Anteil an der Ausstellung ist schon an anderer Stelle gewürdigt[3]). Reich ist die Beteiligung Österreichs, die der sächsischen ziemlich die Wage hält. In den Sonderausstellungen dieser beiden Staaten ist eine Fülle von Modellen, körperlichen und zeichnerischen Darstellungen aus allen erdenklichen Gebieten des Eisenbahn-, Wege- und Wasserbaues zu finden, und alles in musterhafter Ausführung. Besonders anmutend ist in dem sächsischen Hause die Darstellung der Bestrebungen für Heimatschutz, die schon eine ansehnliche Literatur geschaffen haben[4]). Auch die Tätigkeit der damit in Zusammenhang stehenden Bauberatungsstellen, besonderer Ämter, denen die Begutachtung einzelner Baupläne, wie auch der Bebauungspläne ganzer Ortschaften, Anlage der Wege usw. untersteht, ist anregend veranschaulicht. Ein dickleibiger Band wäre zu schreiben, um dem Inhalte der Ausstellung einigermaßen gerecht zu werden. Hier können nur einige Gesichtspunkte dargelegt und einige besonders glanzvolle Perlen kurz beleuchtet werden.

Vor allem ist die Art der Darbietungen hervorzuheben. Die Baustoffe werden nicht einfach zu Haufen getürmt, wie die Schnapspyramiden der Weltausstellungen, sondern sie werden in ihrer Anwendung gezeigt, bunte Fliesen in geschmackvollen Hallenbauten, Marmor in Form einer Kapelle. Die Dichtigkeit von Dachbekleidungsstoffen wird auch ungläubigen Gemütern deutlich gemacht durch rauschende Berieselung der Dächer. Unter den Maschinen nehmen die Betonmischmaschinen einen großen Raum ein, die augenscheinlich in starker Entwicklung begriffen und noch lange nicht zur Ruhe gekommen sind. Eine neue Bauart sei erwähnt, bei der die Mischtrommel aus zwei in senkrechter Ebene geteilten Kugelabschnitten besteht. Die Einfüllung geschieht bei geschlossener Trommel von der Seite, entleert wird durch Trennen der beiden Hälften. Auf Schlagwerk ist verzichtet, Rippen im Innern der Trommel besorgen gründliche Mischung, auch große Steine verursachen keinen Schaden. Nächstdem fallen die vielen Aufzugvorrichtungen auf, über die sich ebenfalls ein Sonderbericht lohnen würde. Ganz besonderes Lob gebührt aber der ausgezeichneten Vorführung der Baustoffprüfung durch Ausstellung einer verblüffend ausgiebigen

[1]) Vgl. die gut ausgestattete „Baufachnummer" der „Leipziger Illustrierten Zeitung" vom 22. Mai, die von allem, was ich noch zu Gesicht bekommen, weitaus am besten der kulturgeschichtlichen Bedeutung der Ausstellung gerecht wird.

[2]) Vgl. Nr. 35 S. 580 d. Ztg. und Dr. F. v. Emperger: Eine neue Verwendung des Gußeisens bei Säulen und Bogenbrücken, Berlin 1913, Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn.

[3]) In Nr. 41 S. 674/75.

[4]) Vgl. die „Mitteilungen" und die Flugschriften des „Sächsischen Heimatschutz", Landesverein zur Pflege heimatlicher Natur, Kunst und Bauweise, in Dresden-A.

Anzahl großer und kleiner Prüfmaschinen nebst zugehörigen Probestücken durch die Königlich sächsische Versuchsanstalt der Technischen Hochschule in Dresden [5]). In dem dem Arbeiterschutz gewidmeten Hause der Gewerkschaften werden wir von einer unheimlichen Sammlung verstümmelter Glieder und trauriger statistischer Nachweise empfangen. Schutzvorrichtungen und Gerüste werden vorgeführt, in wirklicher Ausführung und in Modellen, teils nach den Vorschriften der Berufsgenossenschaften, teils nach eigener Einzelerfindung. Auch auf diesem Gebiete ist augenscheinlich eine lebhafte Entwicklung im Gange, deren Förderung sich jeder Betriebsleiter gern wird angedeihen lassen. Schließlich sei der Einrichtungen zur Erhöhung der Gesundheit und der Annehmlichkeit des Wohnens gedacht. Heizung und Lüftung und die Bauart trockener Mauern weisen manche neue Anordnung auf. Die Gartenstadtbewegung wird an großen und kleinen Ausführungen trefflich veranschaulicht. Für angenehme Erholungsplätze ist bestens gesorgt, aber alles steht im Dienste heimatlicher Kunst. Die ganze Veranstaltung ist, einschließlich Ausstellungsplan, Verzeichnis und Führer, so gut gelungen und die Ausstellung ist so lehrreich, daß ich es für den, der einigermaßen Gelegenheit dazu hat, geradezu als Pflicht verkünden möchte, seine Anerkennung durch den Besuch der Ausstellung auszudrücken. Im Zweifelfalle verzichte man, aus fachtechnischen Gesichtspunkten, lieber auf Gent.

[5]) Vgl. die Berichte im „Baumaterialienmarkt“ (Leipzig) Nr. 20 und in den „Leipziger Neuesten Nachrichten“ vom 11. Juni.

Tätigkeit der ständigen Ausschüsse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

A. Der ständige Ausschuß für Angelegenheiten des Güterverkehrs tagte am 23./24. Mai 1913 in Breslau.

1. Der Ausschuß befaßte sich zunächst mit einem Antrage, der darauf abzielt, die Rückbeförderung der den Gütersendungen beigegebenen Frankaturrechnungen, die erfahrungsgemäß eine unverhältnismäßig lange Zeit in Anspruch nimmt, nach Möglichkeit zu beschleunigen. Als geeignetes Mittel hierzu wird empfohlen, die Frachtkarten, mit denen die Frankaturrechnungen zurückkartiert werden, mit Umgehung der Umbehandlungsstationen des Hinwegs unmittelbar und zwar mit Briefumschlag und durch die Post an die ursprüngliche Versandstation zurückzusenden. Der Ausschuß ist grundsätzlich mit dieser Lösung einverstanden, er überweist jedoch mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, die hierbei hinsichtlich der Währungsfrage und der Verrechnung zu überwinden sind, die Angelegenheit einem Unterausschuß, dem auch die Vorberatung zweier weiterer Anträge auf a) Einarbeitung der einheitlichen internationalen Bestimmungen über die Frankatur-Rechnungen und Nachnahmen in die Vereinsabfertigungsvorschriften, b) Änderung des Musters zum Nachnahmebegleitschein übertragen wird. Der Unterausschuß, dem 9 Verwaltungen angehören, tritt am 2. und 3. Oktober 1913 in Regensburg zusammen.

2. Ein Antrag auf Wiedereinführung der Beigabe von Unterschiedsberechnungen bei Frachterstattungen in den Fällen, wo gemäß Ziffer 8 Abs. 2 und Ziffer 9 Abs. 2 des Art. 7 des Übk. zum V. B. R. zur Verminderung der Schreibarbeit zurzeit die Beifügung von Unterschiedsberechnungen nicht stattfindet, wird abgelehnt.

3. Zur Prüfung der finanziellen Tragweite des Antrags des k. k. Eisenbahnministeriums, an Stelle der jetzt üblichen Ausgleichung jedes einzelnen Frachterstattungsfalles alle in einem Jahre aufkommenden Erstattungsfälle zusammen nach einem gemeinschaftlichen Schlüssel auszugleichen, ist im Jahre 1910 die Aufstellung einer Statistik über die Belastung der einzelnen Verwaltungen durch die Frachterstattungen beschlossen worden. Mit Rücksicht auf die schwebende Umarbeitung der Verbandstarife zwischen Deutschland und Österreich und Ungarn sowie der Anteilsübersichten hierzu wurde der Zeitpunkt für die Inangriffnahme der Statistik seinerzeit verschoben. Nunmehr hat der Ausschuß beschlossen, für die Aufstellung dieser Statistik die Zeit vom 1. Juli bis Ende Dezember **1915** in Aussicht zu nehmen und hierzu das früher beschlossene Muster (Vereinsversammlung 1910 Niederschrift S. 76/79) ohne Änderung zu verwenden. — Die nächste Sitzung des Vollausschusses findet am 13./14. November 1913 in Fiume statt.

B. Der Ausschuß für technische Angelegenheiten tagte am 4./6. Juni 1913 in Blankenburg a. H. und faßte folgende Beschlüsse: 1. der Ausschuß genehmigte die Bearbeitung der Güteprobensammlung für das Erhebungsjahr 1910/11. Das Werk wird zurzeit von der geschäftsführenden Verwaltung in Druck gelegt und demnächst an sämtliche Vereinsverwaltungen verteilt. 2. Zur Weiterausbildung der Güteprobensammlung auf Untersuchung von vorzeitig verschlissenen Stoffen wurde ein Antrag beraten, der es für wünschenswert darstellt, in eine Prüfung der Frage einzutreten, ob es sich empfiehlt, für das Vereinsgebiet einheitliche Untersuchungsvorschriften für Altstoff und eine vergleichende Zusammenstellung der Prüfungsvorschriften vorhandener Lieferungsbedingungen aufzustellen. Die Vorberatung dieses Antrages wird einem Unterausschuß übertragen. 3. Desgleichen wird ein Unterausschuß eingesetzt zur Aufstellung von Einheitspreisen für die Wiederherstellung eines beschädigten Dachbelages der Wagen als Ergänzung der Anlage V des V. W. Ü., 4. ein Unterausschuß zur Beratung einheitlicher Bezeichnungen für die verschiedenen Arten der im Eisenbahnbau zur Verwendung kommenden Federn, 5. ein Unterausschuß zur Herbeiführung einer einheitlichen Berechnungsweise des Oberbaues, 6. ein Unterausschuß zur Überprüfung und Änderung der Holzverladungsvorschriften (Anlage VI des V. W. Ü.) 7. Über die Fragen der Einführung einer selbsttätigen durchgehenden Bremse für Güterzüge wird ein Zwischenbericht erstattet, in dem hauptsächlich die wirtschaftliche Wirkung der Einführung dieser Bremse, sowie deren Betrieb behandelt ist. Der Unterausschuß hat im wesentlichen seine Arbeiten beendet, so daß die Ergebnisse in absehbarer Zeit dem technischen Ausschuß unterbreitet werden können. 8. Der Ausschuß ersucht die geschäftsführende Verwaltung, den Teil des in Bearbeitung befindlichen Antrages auf Ergänzung der Ladeprofile des Radstandsverzeichnisses, der sich auf die Aufnahme der Einbruchstationen in die Blätter des R. V. bezieht, zunächst dem in verkehrstechnischer Beziehung zuständigen Ausschuß zur Begutachtung zu überweisen. 9. Der Ausschuß setzt für den Begriff des Loseseins von Radreifen „Erläuterungen“ fest, die er ersucht, in das Verzeichnis der Mängel für Zurückweisung von Wagen (Anlage III des V. W. Ü.) hinter Absatz a) des Abschnittes A 10 aufzunehmen. Dieser Absatz spricht nur von losen Radreifen, läßt also jede Deutung des Begriffs „lose“ zu, was im Betriebe zu Unzuträglichkeiten geführt hat. Der Antrag ist dem Vereinswagenausschuß zur weiteren Bearbeitung überwiesen. — Die nächste Sitzung des Ausschusses findet am 29. Oktober 1913 in Abbazia statt.

C. Der Preisausschuß hielt am 25./26. Juni d. J. seine 49. Sitzung ab, in der das neu erlassene, auf der ersten Seite dieser Nummer veröffentlichte Preisausschreiben des Vereins beraten und festgestellt worden ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Gegen den Wagenmangel.** Der preußische Eisenbahnminister, zugleich als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, hat durch einen bedeutsamen Erlaß vom 30. Juni eine Reihe von Anordnungen bekanntgegeben, die er zur Sicherstellung einer einheitlichen und wirksamen Leitung, Beaufsichtigung und Durchführung des Zugverkehrs auf den Eisenbahnstrecken des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und seiner Ab- und Zufuhrlinien in teilweiser Ergänzung der bisherigen Einrichtungen für notwendig erachtet. Wir werden das wichtigste aus dem Erlaß in der nächsten Nummer in einer besonderen Zusammenfassung mitteilen.

— **Bestimmungen über die Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit als pensionsfähige Dienstzeit.** Die Nummer 24 des Eisenbahn-Verordnungsblattes enthält hierüber einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 30. Juni, in welchem Grundsätze bekanntgegeben werden, nach denen vom 1. April d. J. an Hilfsunterbeamtendienstzeit bei Festsetzung der Pension und der Hinterbliebenenbezüge anzurechnen ist. Wir werden das wichtigste aus dem Erlaß demnächst mitteilen.

— **Der bayerische Landeseisenbahnrat** ist zu seiner 11. Sitzung auf den 24. d. M. nach München einberufen. Die Tagesordnung enthält zunächst in üblicher Weise die Bekanntgabe der in der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. eingeführten Ausnahmetarife; hierauf folgt die Begutachtung einer Frachtermäßigung für Waren aus Specksteinmasse sowie von Sonderbestimmungen des Nebengebührentarifs für ermäßigtes Wägegeld. Der nächste

Punkt umfaßt Mitteilungen über Lagerhausverhältnisse in Ebern, Donauwörth und Ingolstadt Nord. Die Beratung des Entwurfs einer neuen Kanalordnung für den Ludwig- (Donau-Main) Kanal schließt den 1. Teil der Tagesordnung ab. Der 2. Teil enthält die Besprechung des Entwurfs für den Winterfahrplan 1913/14.

— **Zugabfertigung auf den sächsischen Staatsbahnen.** Hierüber hat die Generaldirektion der Staatsbahnen folgende Amtsblattverfügung erlassen. Zur Erzielung pünktlicher Zugabfertigung haben die Stationen die ihnen zur Verfügung stehenden Verständigungsmittel, Fernsprecher und Morseapparate, weit mehr als dies bisher geschehen ist zu benutzen. Stationen, die sich durch Fernsprecher verständigen können, haben sich ihrer in erster Linie zu bedienen. Im übrigen ist der Morseapparat zu benutzen, selbstverständlich auch allgemein — trotz vorhandener Fernsprechverbindungen — in den Fällen, in denen es durch die FV. ausdrücklich vorgeschrieben ist. Im einzelnen wird folgendes eingeschärft. 1. Unterwegsstationen haben außergewöhnlichen Personenandrang der Zugausgangsstation oder einer zur Verstärkung geeigneten Station rechtzeitig zu melden. Kann mit Zugverstärkung nicht ausgekommen werden, so ist Teilung des Zuges nach § 64 (3) C der FV. zu veranlassen. 2. Außergewöhnlich starke Besetzung der Züge ist den vorgelegenen Verstärkungsstationen wegen Zurechtstellung von Verstärkungswagen sowie unter Angabe der Belastung des Zuges wegen Bereithaltung von Vorspann- und Schiebelokomotiven vorzumelden. 3. Übergangsstationen, auf denen ein stäkerer Personenzugang erfolgt, haben die im durchgehenden Zuge befindlichen freien Plätze bei einer vorgelegenen Station zu erfragen. 4. Wurde ein Zug verstärkt, so ist den nachfolgenden Stationen unter Angabe der Wagenklassen zu melden, wo sich die freien Plätze befinden (ob an der Spitze oder am Zugschlusse), damit die Reisenden vor Zugankunft an die richtigen Einsteigestellen gewiesen werden können. 5. Erfordert außergewöhnlich starke Zugbesetzung eine verstärkte Besetzung der Bahnsteigsperre, so ist von einer vorgelegenen Station den in Betracht kommenden Bahnhöfen Mitteilung zu machen. 6. Ist viel Gepäck oder Eilgut zu entladen, so ist die Entladestation wegen Bereithaltung der Ladekräfte zu benachrichtigen. Schwere und unhandliche Stücke (z. B. Fischfässer) sind stets vorzumelden, damit Karren und Lademittel an richtiger Stelle vor Zugankunft bereitgehalten werden können. 7. Die beabsichtigte Einstellung von Vieh-, Eilgut- und außergewöhnlichen Verstärkungswagen ist zwecks Verständigung des Zugbegleitpersonals einer geeigneten Vorstation mitzuteilen. In gleicher Weise sind nach erfolgter Einstellung solche Wagen den Übergangs- und Empfangsstationen vorzumelden. 8. Zur Regelung der Zugfolge in Verspätungsfällen kann es für Kreuzungs- und Überholungsstationen zu wissen nötig sein, ob auf zwischenliegenden Bedienungsstationen, die Zugkreuzungen oder Überholungen nicht gestatten, ein Güterzug ausausnahmsweise durchfahren kann. Zu diesem Zwecke haben sich die in Betracht kommenden Stationen nach § 25 (7) FV. zu verständigen. 9. Dafern eine zu Kreuzungs- und Überholungszwecken ungeeignete Unterwegsstation voraussieht, daß die Abfertigung eines Güterzuges innerhalb der vorgesehenen Aufenthaltszeit infolge außergewöhnlich starken Güterverkehrs nicht möglich ist und hierdurch schneller fahrende Züge aufgehalten würden, hat sie sich mit denjenigen Stationen zu benehmen, die die Zugfolge regeln. 10. Diejenige Abfertigungsstelle, die ausnahmsweise eine starke Zuladung von Gütern in Kurswagen bei Stückgüterzügen vorzunehmen hat, muß bei einer Vorstation Erkundigungen einziehen, ob die fraglichen Kurswagen noch ausreichend aufnahmefähig sind. Ist dies nicht der Fall, so ist unversäumt ein Beiwagen anzuladen. 11. Steht auf Stationen, auf denen noch der Fahrkartenverkauf durch den Zugführer erfolgt, starker Verkehr zu erwarten, so sind zur Vermeidung von Zugverspätungen Einrichtungen zu stationsseitigem Fahrkartenverkauf vorzubereiten, oder es ist dem Zugführer eine Unterstützung beizugeben.

— **Eisenbahnprojekt Wurzen-Eilenburg.** Der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Eisenbahn von Wurzen nach Eilenburg innerhalb des preußischen Staatsgebiets erteilt worden.

— **Der Verein deutsche Rheinmündung.** Auf seiner kürzlich in Cöln abgehaltenen Hauptversammlung änderte der Verein zur Förderung des Baues eines Großschiffahrtsweges vom Rhein zur deutschen Nordsee seinen Namen in „Verein deutsche Rheinmündung". Um jedem Deutschen die Möglichkeit zu geben, sich an seinem Teil an der Schaffung einer deutschen Rheinmündung zu betätigen, wurde der Mitgliedsbeitrag für Zweigvereine auf 50 ₰ ermäßigt und für Erwerbung der Einzelmitgliedschaft des Hauptvereins auf 10 ℳ festgesetzt. Der Verein erblickt seine nächste Aufgabe darin, alle Vaterlandsfreunde ohne Unterschied der Partei in Zweigvereinen zusammenzuschließen, und er hofft, auf diese Weise seinem Ziele erheblich näherzukommen.

— **25 jähriges Dienstjubiläum.** Dieses hat am 1. d. M. der verdiente Leiter der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Herzgl. Bahndirektor Glanz, gefeiert. Die „Blankenburger Harz-Ztg." brachte zu seiner Begrüßung eine kurze Darstellung des bisherigen Lebensganges, dem wir folgendes entnehmen: „Am 1. Juli 1888 trat Werner Glanz in die Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ein und übernahm schon nach wenigen Jahren, als sein Amtsvorgänger, Geheimer Baurat Schneider, in den Ruhestand trat, die Leitung des gesamten Eisenbahnbetriebes. Herr Glanz war seither unermüdlich und mit gutem Erfolg bemüht, unsere Eisenbahnverhältnisse nach außen und innen auszugestalten. Hatte sein Vorgänger durch den Bau der Harz-Zahnradbahn (System Roman Abt) der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn eine gewisse Bedeutung gegeben, so blieb es Herrn Glanz vorbehalten, durch den Ausbau der Bahnlinien Derenburg-Minsleben, Blankenburg-Thale-Quedlinburg und die Schaffung der neuen Brockenverbindung über Elbingerode-Dreiannen-Hohne unsere Bahnverbindungen nach allen Nachbarstädten und in den Harz hinein zu einem verhältnismäßig abgeschlossenen Ganzen auszugestalten — wennschon noch weitergehende aussichtsvolle Pläne vorbereitet sind —, dadurch den Sommerfremdenverkehr auf dieser Harzseite erst in die rechten Bahnen zu lenken und die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft zum größten Privatunternehmen ihrer Art in Deutschland zu machen. Auch in technischer Beziehung hat er den Eisenbahnbetrieb immer mehr ausgestaltet und durch Vereinfachung der Fahr- und Transporttarife auf allen Linien nach Möglichkeit bequeme Verkehrsbedingungen zu schaffen gesucht." Weiter erwähnt die Mitteilung die Verdienste des Genannten um den Harzklub und andere Vereine in seinem Wohnort. In einer weiteren Nummer der Zeitung wird die Feier des Dienstjubiläums selbst beschrieben. Am Vorabend des Tages wurde Herrn Glanz von der gesamten Beamten- und Arbeiterschaft der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn ein Fackelzug dargebracht. Vor dem Hause des Gefeierten hielt der Stationsvorsteher Tiesing eine die Verdienste des Herrn Direktors feiernde Ansprache. Am Jubiläumstage wurden dem Jubilar von vielen Vereinen und Abordnungen Glückwünsche und Geschenke dargebracht. Am Abend fand ein Festkommers im „Fürstenhof" in Blankenburg statt, der die Eisenbahner zu Ehren des Jubilars vereinte und durch Vortrag eines Huldigungsgedichtes, durch humoristische und theatralische Darbietungen sowie durch klangvolle Vorträge des Eisenbahn-Gesangvereins eine reiche Abwechslung bot. Die Festrede auf den Jubilar hielt der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Geh. Kommerzienrat Caspar aus Hannover. Die „Bl. Harz-Ztg." brachte in ihrem Bericht dem Jubilar mit folgendem an den Wahrspruch des Harzes anklingenden hübschen Verse ihre Glückwünsche dar:

„Es grüne die Tanne,
Es wachse Abt's Zahn,
Lang' wirke als „Glanz"punkt
Der Direktor der Bahn!"

Wir schließen uns diesem Glückwunsche, wenn auch verspätet, an. Bahndirektor Glanz ist in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen durch seine tätige Teilnahme an den Arbeiten des Vereins und durch seine liebenswürdige Persönlichkeit seit langen Jahren hochgeschätzt und beliebt. Möge es ihm noch lange Jahre vergönnt sein, an der Spitze des trefflich von ihm geleiteten Unternehmens zu stehen!

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Oberregierungsrat Paul Grunow, Mitglied des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts in Berlin, zum Geheimen Regierungsrat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; der Regierungsrat Marx in Berlin zum Oberregierungsrat und die Regierungsbauführer Friedrich Ebeling aus Hannover und Heinrich Rudloff aus Colmar (Elsaß), Eisenbahnbaufach; Emil Hanebuth aus Hannover-Hainholz und Kurt Wehner aus Siegen (Westf.), Maschinenbaufach, zu Regierungsbaumeistern. — Verliehen sind: die Stelle eines Oberregierungsrats beim Eisenbahn-Zentralamt: dem Oberregierungsrat Marx in Berlin, die Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes dem Regierungsrat Hermann Osthoff in Münster und den Regierungs- und Bauräten Frederking in Danzig, Stechmann in Posen und Niemann in Magdeburg, die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Betriebsamts: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Sonne in Finsterwalde (Niederlaus.), Linke in Wollstein (Pos.), Warnecke in Beuthen (Oberschles.) und Tobias Schäfer in Elberfeld sowie dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Sieben in Saarbrücken, die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Maschinenamts: dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Promnitz in Bentschen, die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Werkstättenamts: dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dr.-Ing. Schwarze in Guben, etatmäßige Stellen von Regierungsbaumeistern bei der Staatseisenbahnverwaltung: den Regierungsbaumeistern

des Eisenbahnbaufaches Täniges in Pößneck, Borchert in Gütersloh, Bohnhoff in Altona, Purrucker in Bad Oeynhausen und Friedrich Müller in Torgau sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufaches Hartwig in Meiningen und Reschke in Magdeburg. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Lamp, bisher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Osnabrück versetzt. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Rudolphi, bisher in Elberfeld, ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Werner Voß bei der Eisenbahndirektion in Münster, Troitsch bei der Eisenbahndirektion in Breslau und Ernst Riemann bei der Eisenbahndirekton in Posen, der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Zwilling bei der Eisenbahndirektion in Altona und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Dulitz bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main).

Österreich.

— Schwellenlieferung für die österreichischen Staatsbahnen. Im Laufe dieses Monats gelangt von der Staatsbahnverwaltung die Lieferung des Bedarfs an hölzernen Oberbauschwellen und an Sonderhölzern für das Jahr 1914 im Wege öffentlichen Wettbewerbs zur Ausschreibung. Die benötigten Mengen werden sich im Umfange des gleichartigen Bedarfes der letzten Jahre bewegen (1,6 Millionen Schwellen für das Jahr 1913).

— Betriebseinnahmen der Buschtiehrader Bahn. Der Güterverkehr auf den Linien der Buschtiehrader Bahn hielt sich im Monat Juni auf der Höhe des Vorjahres. Der Kohlenverkehr erfuhr zwar eine Abnahme um etwa 7000 t, dagegen hat sich der Verkehr der verschiedenen Güter um die gleiche Menge gehoben. Das Mehr der verschiedenen Güter ergab sich auf den Linien des B-Unternehmens, während das A-Netz wohl infolge der schwächeren Beschäftigung der Kladnoer Eisenwerke um etwa 320 Wagen an verschiedenen Gütern weniger verfrachtete als im Juni des Vorjahres. Der Ausfall im Kohlenverkehr traf die B-Linie allein. Die Einnahmen für das erste Halbjahr beziffern sich für das Lit. A-Netz auf 4 518 458 (+ 58 544) Kr. und für das Lit. B-Netz auf 7 851 577 (+ 70 242) Kr. Die gesamte Mehreinnahme für die beiden Netze beträgt somit 128 786 Kr. In der gleichen Zeit des Vorjahres zeigten die Einnahmen einen Vorsprung von 525 000 Kr., wovon über 300 000 Kr. auf das A-Netz und etwa 225 000 Kr. auf das B-Netz entfielen. Im zweiten Halbjahr 1912 wurden Mehreinnahmen von rund 800 000 Kr. (520 000 Kr. für das A-Netz und 280 000 Kr. für das B-Netz) ausgewiesen. Im ersten Halbjahr des laufenden Jahres hat sich der Güterverkehr der Buschtiehrader Bahn um 117 000 t gehoben, während in der gleichen Zeit des Vorjahres eine Mehrverfrachtung von 23 000 t vorlag. Die Kohlentransporte allein zeigten in den ersten sechs Monaten 1912 eine Mehrverfrachtung von 170 000 t, diesmal aber nur eine solche von rund 85 000 t.

— Die Verhandlungen über die „Sanierung“ der Südbahn. Die Vertreter der Südbahngesellschaft, die am 5. d. M. früh in Paris eintrafen, hatten fast unmittelbar nach ihrer Ankunft eine Konferenz mit dem Komitee der französischen Prioritätenbesitzer, dem sie die eingeforderten genauen Bestimmungen ihres früheren Sanierungsplanes unterbreiteten. Die bezügliche Prüfung wurde sofort begonnen; sie wird mit dem beiderseitigen festen Willen verfolgt werden, ehestens zu einem befriedigenden Ergebnis zu gelangen. Über die Maßnahmen der französischen Südbahnprioritätenbesitzer angesichts der bevorstehenden Wiederaufnahme der Verhandlungen mit den Südbahnvertretern verlautet von bestunterrichteter Seite, daß die Prioritätenbesitzer unbedingt eine rasche und endgültige Sanierung fordern, da jeder Verzug die Stimmung verschlechtere.

— Die Vorbereitungen für den Bau der Wiener Schnellbahnen. Die Verständigung zwischen der Wiener Bankenvereinigung und der Société Centrale de Banque de Province, von welcher das Wettbewerbsprojekt für den Bau der Wiener Untergrundbahnen, die als Schnellbahnen bezeichnet werden, ausgegangen ist, wird ein Zusammenarbeiten der beiden Gruppen zur Folge haben, wodurch die Vorarbeiten und in einem späteren, heute wohl noch nicht zu bestimmenden Zeitpunkt der Bau selbst beschleunigt werden dürften. Die Projekte der Bankenvereinigung betreffen, wie bekannt, sowohl die Untergrundbahnen als die Elektrisierung der Stadtbahn. Erstere fallen in die Zuständigkeit der Stadtgemeinde Wien, während für die Elektrisierung der Stadtbahn das Eisenbahnministerium entscheidend ist. Hieraus ergibt sich hinsichtlich der Art des Vorgehens von selbst, daß zwei getrennte Angebote zu erstellen sein werden. Beide werden an die Verkehrskommission als die hierfür zuständige Amtsstelle zu leiten sein. Wichtige Vorbedingungen für die Fertigstellung der Angebote wird ein zu bildendes technisches Komitee zu erfüllen haben, das sich aus Vertretern von Siemens-Schuckert, der A. E. G.-Union-Elektrizitätsgesellschaft und der französischen Gesellschaft Omnium-Lyonnais zusammensetzen wird. Die Bildung des Komitees sollte bereits dieser Tage erfolgen, erfährt jedoch infolge der Urlaubsmonate eine Verzögerung und ist nunmehr für die erste Septemberhälfte in Aussicht genommen. Die Studien und Vorarbeiten erleiden jedoch hierdurch keine Unterbrechung und werden von den genannten Elektrizitätsgesellschaften während des Sommers fortgesetzt werden.

— Betriebseinnahmen der Südbahn. In der Zeit vom 1. bis 30. Juni d. J. vereinnahmte die Südbahn im Personen- und Gepäckverkehre 4 609 499 Kr., im Eil- und Frachtgüterverkehre 8 687 482 Kr., zusammen also 13 296 981 Kr., das ist um 81 484 Kronen weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Gegenüber den vorläufigen Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres von 12 568 489 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 728 492 Kr. Vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. betragen die Gesamteinnahmen 76 955 166 Kr. und zeigen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 1 273 218 Kr. Gegenüber den vorläufig ermittelten, jedoch bis Ende Februar richtiggestellten Einnahmen der gleichen Zeit des Vorjahres von 72 611 442 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 4 343 724 Kr.

— Verbeserung der Zugverbindungen Triests mit Bosnien und der Hercegovina. Hierüber wurden in der europäischen Fahrplankonferenz für den Sommerdienst 1913 zwischen der Verwaltung der Südbahn und den ungarischen Staatsbahnen Verhandlungen gepflogen, weil die Durchführung der fraglichen Fahrplanverbesserung die Einführung neuer Verbindungszüge zwischen den Bahnhöfen der ungarischen Staatsbahn und der Südbahn in Agram zur Voraussetzung hat. Diese Verhandlungen verliefen jedoch, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt“ meldet, ergebnislos, da von den ungarischen Staatsbahnen die erforderliche Zugvermehrung abgelehnt wurde.

— Besichtigungsfahrt auf der Mittenwaldbahn. Auf Einladung des Verwaltungsrates der kürzlich eröffneten Mittenwaldbahn trafen am 5. Juli früh in einem von der Staatsbahnverwaltung zur Verfügung gestellten Sonderzuge Vertreter der Wiener Presse in Innsbruck ein. Nach kurzem Aufenthalte wurde mittels Sonderzuges der Mittenwaldbahn die Weiterfahrt über Mittenwald, Garmisch-Partenkirchen und Ehrwald nach Reutte angetreten, wobei Beamte der Staatsbahnverwaltung und der Betriebsleitung der Mittenwaldbahn Erläuterungen über die landschaftlich einzigartigen Schönheiten und die technisch hochinteressanten Anlagen der neuen Bahn gaben. Die Gesellschaft kam um 12 Uhr mittags in Reutte an, wo im „Hotel Post“ ein gemeinsames Mittagessen eingenommen wurde. Es traf nachstehendes Telegramm des Herrn Eisenbahnministers an die Teilnehmer der Journalistenfahrt ein: „Ich begrüße die in Reutte versammelten geehrten Vertreter der Presse namens der Staatseisenbahn-Verwaltung auf das herzlichste und hoffe, daß den Reiseteilnehmern die genußreiche Fahrt auf der Mittenwaldbahn in angenehmer und dauernder Erinnerung bleiben wird.“ An den Eisenbahnminister wurde ein herzliches Danktelegramm abgesandt.

Ungarn.

— Über die Betriebsergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912 teilen wir folgende Angaben mit:

Einnahmen.	1912 Kr.	1911 Kr.
a) Betriebseinnahmen:		
aus dem Personenverkehr	99 100 359	89 907 316
„ „ Militärverkehr	4 311 640	3 317 097
„ „ Gepäckverkehr	2 455 589	2 346 517
„ „ Eilgutverkehr	14 518 690	13 833 082
„ „ Frachtenverkehr	282 892 579	261 500 935
zusammen	403 278 848	370 904 947
b) Verschiedene sonstige Einnahmen	44 520 787	41 713 476
Insgesamt	447 799 635	412 618 423
Ausgaben:		
a) Betriebsausgaben	314 280 026	285 188 200
b) Verschiedene sonstige Ausgaben	23 387 204	18 213 211
zusammen	337 667 230	303 401 411
Betriebsüberschuß	110 132 405	109 217 012
Betriebszahl im allgemeinen	75,41 %	73,53 %
„ ohne die verschiedenen sonstigen Ausgaben	70,18 „	69,12 „

Aus obigen Angaben erhellt, daß sich die Einnahmen insgesamt um 35 181 212 Kr., d. i. 8,53 % besserten, wovon auf den Personenverkehr 9 193 034 Kr. = 10,23 %, auf den Militärverkehr 994 543 Kr., d. i. 30,13 %, auf den Gepäckverkehr 109 072 Kr. = 4,65 %, auf den Eilgutverkehr 685 608 Kr. = 4,96 %, auf den Frachtenverkecr 21 391 644 Kr. = 8,18 % (zusammen auf die Verkehrseinnahmen 32 373 901 Kr. = 8,73 %) und auf die verschiedenen Einnahmen 2 807 311 Kr. = 6,73 % entfallen. Die Ausgaben erhöhten sich aber auch, und zwar insgesamt um 34 265 819 Kr. oder 11,29 % (somit unverhältnismäßig), von welcher Mehrung die Betriebsausgaben 29 091 826 Kr. = 10,20 %, die verschiedenen sonstigen Ausgaben aber 5 173 993 Kr. = 2,841 % treffen. Unter solchen Verhältnissen besserte sich der Überschuß nur um 915 993 Kr., d. i. 0,84 %. Mr.

— **Ausbau der Station Komárom (Komorn).** Nachdem der Handelsminister auf Ersuchen der Stadtvertretung Komárom den endgültigen Ausbau der Eisenbahnstation angeordnet hat, fand jüngsthin dort eine gemeinschaftliche Beratung der beteiligten Behörden und Körperschaften statt. Die Baupläne wurden zweckentsprechend gefunden. Im Sinne dieser Pläne sollen auf den vom Militärärar zu enteignenden Grundstücken ein Rangierbahnhof, ein Heizhaus und eine Reparaturwerkstätte errichtet werden. Die mit einem Kostenaufwande von sieben Millionen Kronen herzustellenden Bauten werden in zwei Jahren durchgeführt werden.

— **Betriebsleitung der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Kassa (Kaschau).** Die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn hat mit der Stadtvertretung der Stadt Kassa einen Vertrag abgeschlossen, laut welchen die Errichtung einer ungarischen Betriebsleitung in Kaschau nunmehr endgültig erfolgt. Die Wünsche der Stadt Igló konnten nicht berücksichtigt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Petition von Besitzern von Aktien und Obligationen der französischen Privatbahnen.** Etwa 170 Besitzer von Aktien und Schuldverschreibungen der französischen Privatbahngesellschaften aus dem Departement Bouches-du-Rhône haben in einer Petition an die Kammer Protest erhoben: 1. gegen die neueren Gesetze, durch die — im Widerspruch mit den früheren Vereinbarungen — den Gesellschaften erhöhte finanzielle Lasten für Pensionszwecke auferlegt worden seien, 2. gegen einen Gesetzentwurf Augagneur, nach dem der Regierung eine Mitwirkung bei der Ernennung der Direktoren eingeräumt werden sollte. Die Petitionskommission hat die Antragsteller darauf hingewiesen, daß der Gesetzentwurf Augagneur zurückgezogen worden sei und daß der Staatsrat bereits mit einem Rekurse befaßt sei, der darauf hinziele, daß die durch die Pensionsgesetze erwachsenden Mehrausgaben der Staatskasse auferlegt würden. Den Antragstellern wurde anheimgegeben, die Erledigung dieses Rekurses abzuwarten. — Bei ihrem Vorschlage, über diese Petition zur Tagesordnung überzugehen, hat die Kommission jedoch angeregt, dem Finanzminister das Aktenmaterial zur Kenntnisnahme zu überreichen, damit dieser daraus ersehe, daß sich die Eisenbahnwerte weit zerstreut in den Händen zahlreicher kleiner Sparer befänden; die Regierung müsse mit peinlicher Sorgfalt darüber wachen, daß diese Leute nicht ohne Not in ihren finanziellen Interessen geschädigt oder auch nur beunruhigt würden.

— **Die Splügenbahn.** Über die Aussichten dieser Bahn entnehmen wir einer Zuschrift der „Köln. Ztg." aus Zürich vom 10. v. M. folgendes: „Durch einen Zusatz zum schweizerischen Rückkaufsgesetz wurde im Jahre 1904 von der Bundesversammlung bestimmt, daß der Bau neuer Hauptbahnen künftig in der Regel Sache der Bundesbahnen sein, und daß es Privatgesellschaften nur dann überlassen werden soll, sie auszuführen, falls der Bund die Ausführung ablehne. In dieser Bestimmung wurde aber die Ostalpenbahn ausgenommen. Wenn also auch die Bedürfnisfrage für diese Bahn vom Parlament noch so entschieden bejaht würde, könnte der Bau einer Privatgesellschaft übertragen werden. Diese Angelegenheit, die über kurz oder lang die Schweiz sehr beschäftigen dürfte, hat schon bei der Erörterung der Gotthardverträge mit hereingespielt. Die gewaltigen Kosten für eine Bahn durch den Splügen sind nur mit Hilfe des Auslandes aufzubringen. Italien, wo man sich mit großer Entschiedenheit für den Splügen ausgesprochen hat, muß der Haupthelfer der Schweiz, d. h. der Splügeninteressenten, werden. Diese Notwendigkeit ist wohl der heikelste Punkt in der Splügenfrage, denn gegen allzu weitgehende Verpflichtungen der Schweiz zugunsten des italienischen Helfers würde sich das gesamte schweizerische Volk wenden, zumal nach dem Auftreten von gewissen gegenseitigen Verstimmungen über die auf beiden Seiten angelegten Befestigungen und anderen Erscheinungen, die das Einvernehmen wenn auch kaum ernstlich getrübt, so doch etwas beeinträchtigt haben. Trotzdem scheint sich die Anhängerschaft für die Splügenbahn zu mehren, und die Greinabahn, die nach unserem Ermessen nicht viel Verwirklichungsaussichten hat, an Boden zu verlieren. (Die Greinabahn würde keine neue selbständige neue Transitlinie sein, sondern in der Hauptsache eine allerdings sehr zweckmäßige, im Osten der Schweiz ziehende Zufahrtslinie nach dem südlichen Teil der Gotthardbahn.) Der Vorsteher der verwaltungstechnischen Abteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements ist, wie jüngst in schweizerischen Pressedarstellungen betont wurde, für die Splügenbahn bestimmt. Man versichert, daß das Eisenbahndepartement für den Splügen eintreten werde und geneigt sei, die Erteilung der Bewilligung für den Bau an eine private Gesellschaft zu beantragen. Da die schweizerischen Bundesbahnen dem Splügenplan, zum mindesten seiner Ausführung in absehbarer Zeit, vorerst sehr ablehnend gegenüberstehen, können sich selbtverständlich die Gegner des Splügens auf eine gewichtige und maßgebende abratende Stimme berufen. Zuverlässige und bindende Mitteilungen über den Stand der Angelegenheit liegen indes noch nicht vor, wenn auch kürzlich verlautete, daß ernsthafte und vielleicht richtunggebende Besprechungen des Splügenausschusses entweder mit den Vertretern der Bundesbahnen oder des schweizerischen Eisenbahndepartements zu erwarten sind. Nach allen Zeichen ist nicht zu bezweifeln, daß man bald an die verbindlichern theoretischen Vorbereitungen herangehen wird. Man darf deshalb darauf gefaßt sein, daß die nächste brennende eisenbahnpolitische Frage die Ostalpenbahn und voraussichtlich dann den Splügen betreffen wird. Bei dem Interesse, daß das Deutsche Reich an den internationalen Durchgangslinien der Schweiz hat, dürften schon die ersten Stadien der Angelegenheit einige Anteilnahme erwecken. — Zu den Gründen, die gegen die Splügenbahn vorgebracht wurden, gehören nicht zuletzt Einwände, die von militärischer Seite erhoben wurden. Im vergangenen Jahr hat ein schweizerischer Offizier in einem aufsehenerregenden Buch (Schweizerische Alpenbahnen, ihre Bedeutung für unsere Unabhängigkeit, Landesverteidigung und Volkswirtschaft, Fr. Semmeringer, vormals J. Heubergers Verlag, Bern) diese Einwände der Öffentlichkeit übergeben. Mit Rücksicht auf die Gefährlichkeit einer neuen (wie die Simplonlinie) auf italienisches Gebiet auslaufenden Durchgangslinie für die Landesverteidigung wird darin die Splügenbahn geradezu als ein den Staat bedrohender Plan hingestellt, und die Behauptung aufgestellt, daß das Verlangen nach den zur Schweiz gehörenden „italienischen Provinzen" (denen man auch den romanischen Kanton beifügen könne) die höchsten Bedenken gegen eine Splügenbahn erregen müsse. Außerdem diene ein Tunnel durch den Splügen dem italienischen Handel und Verkehr als Ausfallstor nach dem Bodensee und der Tiefebene des Rheins, erhöhe den Wert Graubündens für Italien und damit sein Verlangen nach dem Besitz dieses Kantons. Diese sehr weitgehenden Befürchtungen, die ein anonym gebliebener schweizerischer Offizier, wenn auch in einiger Gemeinsamkeit mit einem Teil der militärischen Kreise und der schwezerischen Bevölkerung, in Buchform verdichtet hat, werden aber schwerlich, wenn das schweizerische Volk von der wirtschaftlichen Nutzbarkeit und Notwendigkeit einer Splügenbahn erdgültig überzeugt ist, zu einem Fallenlassen des Planes führen. Möglich ist, daß man durch technische Änderungen die militärischen Zweifel beschwichtigt. Die Verständigung über die Geldbeschaffung und der Nachweis der geldlichen Fruchtbarkeit dürften wohl bei der Beantwortung der Splügenfrage an die erste Stelle rücken."

— **Die portugiesischen Eisenbahnen unter der Republik.** Der portugiesische Auslandsminister Antonio Macieiro gibt in einem Aufsatz der Zeitschrift „Nord und Süd" einen Bericht über die Arbeiten und Erfolge der republikanischen Herrschaft in Portugal, aus dessen Inhalt wir den Abschnitt über die Eisenbahnen mitteilen. Es heißt da: In den letzten Jahren sind die Eisenbahnen in Portugal vielfach besser geworden, sowohl bei den Privatgesellschaften als auch auf den beiden Staatslinien, der Minho- und Dourobahn im Norden und der Süd- und Südwestbahn in Alemtejo und Algarve. Die meisten Privatlinien besitzt die „Gesellschaft der Portugiesischen Eisenbahnen", welche ihre Schienenwege und ihr Material sehr verbessert hat; doch auch auf der kleinen Beira-Alta-Linie kann man bedeutende Fortschritte wahrnehmen, ebenso wie auf den kleinen Linien der Privatunternehmungen Dienst und Material verbessert wurden. Die Staatslinien werden durch das Inkrafttreten des durch den gegenwärtigen Minister für Landesförderung veranlaßten Gesetzes vom 3. April d. J. einen großen Aufschwung nehmen. Die Regierung wurde dabei bevollmächtigt, eine Anleihe bis zu 4300 Contos zu machen zum weiteren Ausbau der Eisenbahnlinien des Staates und um verschiedene Ergänzungsbauten und Anschaffung von Material

vorzunehmen. 130 km beträgt ungefähr die Ausdehnung der neu anzugliedernden Linien des Staates, deren Bau sofort bei der Schmalspurbahn von Vidago nach Chaves begonnen werden soll, im Anschluß an die Linie, welche an der spanischen Grenze nach Verin führt. Weiter ist eine Bahn von Carviçaes nach Miranda do Douro und Fortführung des bereits gebauten Teils von Pocinho (Dourolinie) über Moncorvo nach Carviçaes geplant. Binnen kurzem soll auch die Ringbahnlinie von Porto, die Linie von Contumil nach dem Hafen von Leixoes gebaut und die Zentralstraße von Porto beendet werden, nebst anderen wichtigen Arbeiten, worunter auch der Bau einiger Zugangsstraßen nach den Stationen usw. vorgesehen ist. Der gegenwärtige Minister hat auch am 12. April d. J. einen Wettbewerb für die Konzession zum Bau und Betrieb einer Bahnlinie von 1 m Spurweite eröffnen lassen, die von Thorma nach Praia da Nazareth mit Abzweigung über Leiria führen soll. Diese Linie ist für den Fremdenverkehr sehr wichtig, da sie den bequemen Besuch der schönen Denkmäler und Bauten von Thomar, Batalha, Alcobaça und Leiria ermöglichen wird.

— **Vorschriften für die Einfuhr tierischer Produkte nach Rußland.** Nach einer Veröffentlichung des russischen Ministers des Innern sind, wie die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin aus dem Sbornik Tarifow der russischen Eisenbahnen Nr. 2288 ersehen haben, die in Nr. 93 der russischen Gesetzsammlung unter Artikel 794 abgedruckten Bestimmungen über die Einfuhr tierischer Produkte nach Rußland endgültig dahin geändert worden, daß gewaschene Wolle in fester Verpackung auch aus westeuropäischen Ländern anstandslos, das heißt ohne Vorlegung der Bescheinigung des betr. ausländischen amtlichen Tierarztes über die Ungefährlichkeit der Wolle, zur Beförderung zugelassen wird.

— **Zollfreie Einfuhr ausländischer Steinkohle nach Rußland.** Wie aus Petersburg, 5. d. M., gemeldet wird, hat die Reichsduma eine Gesetzesvorlage betreffend die Zulassung zollfreier Einfuhr ausländischer Steinkohle für den Bedarf der Staats- und Privatbahnen angenommen.

— **Ablehnung einer Verstaatlichung.** Der russische Reichsrat hat nach einer Rede des Ministerpräsidenten einstimmig die von der Reichsduma ausgearbeitete und angenommene Gesetzvorlage betreffend den Ankauf der Moskau-Kiew-Woroneschbahn abgelehnt.

Fremde Erdteile.

— **Die Bagdadbahn und die Wiederbewässerung des alten Kulturlandes Babylonien.** Diese Wiederbewässerung ist, so schreibt die „Köln. Ztg.", eine Frage, die immer bedeutungsvoller hervortritt in dem Maße, als die Vollendung der Bagdadbahn näher rückt. Vor mehreren Jahren hat die türkische Regierung den englischen Ingenieur Sir W. Willcocks zum Studium der Frage an Ort und Stelle berufen, und dieser hat durch umfangreiche Geländeaufnahmen, Wassermessungen und Pegelaufnahmen erwiesen, daß es möglich ist, im Niederungsgebiet der Ströme Euphrat und Tigris (Irak Arabi) die hohe Bodenkultur, die dort im Altertum ein Weltreich schuf, wieder ins Leben zu rufen. In jüngster Zeit hat Regierungsbaumeister Rudolf Tholens, Hannover, Gelegenheit gehabt, die Flüsse, das Land und die Bewässerungsmöglichkeit des Landes, gestützt auf die Aufnahmen vo Willcocks, an Ort und Stelle zu studieren. Nach seinen Mitteilungen in der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin stimmt er den Schlüssen von Willcocks bei und kommt zu dem wichtigen Ergebnisse, daß Irak Arabi dem Nilland vollständig gleich, ja überlegen ist, sobald eine geordnete Bewässerung hergestellt wird. Der Niedergang der landwirtschaftlichen Kultur Babyloniens begann mit dem Verfall der Kanäle zu Kriegszeiten gegen Ende der Kalifenzeit. Dann kam um 1200 der Mongolensturm und verwüstete das Land so, daß von dem Kanalsystem und der blühenden Landwirtschaft nur Ruinen übrig blieben; das hochliegende Land verwandelte sich in Steppenwüste, das tiefliegende in Sumpf. In den langen Jahren der türkischen Herrschaft geschah nichts, um Land und Volk wieder zu heben. Von dem 5 Millionen Hektar großen Niederungsgebiet der beiden Ströme, das im Norden und in der Mitte kahl oder mit Dorngestrüpp und etwas Buschwerk, im Süden zum großen Teil mit Sumpf bedeckt ist, werden jetzt nur etwa 200 000 ha jährlich bestellt. In Irak Arabi aber können, wie Tholens mit Nachdruck hervorhebt, alle Früchte angebaut werden wie in Ägypten; für Baumwolle sind alle Vorbedingungen zu einer aussichtsreichen Kultur vorhanden. „Mit Rücksicht auf die Kultur von Baumwolle", sagt Tholens, „ist die Temperatur in Irak wenigstens ebenso günstig wie die Ägyptens. Sie gleicht von März bis Mai der Kairos, von Juni bis September der Assuans. Sommerliche Regen fügen in Babylonien ebensowenig wie in Ägypten den Baumwollpflanzen Schaden zu. Nach Bodenart, Temperatur und Regenfall ist daher das Irak Arabi Ägypten vollständig ebenbürtig, nach der zeitlichen Wasserführung der Flüsse ist es dem Nilland sogar überlegen. Der Wasservorrat des Nils ist am kleinsten von März bis Juni, also zu der Zeit, wo Getreide und Baumwolle auf dem Felde stehen, wo also am meisten Wasser verlangt wird; gerade um diese Zeit ist der Wasservorrat der Zwillingsströme aber am größten, für die Pflanzenkultur am günstigsten. Die Natur gibt in Babylonien, was am Nil nur durch teure Anlagen, wie durch den Assuandamm, der 100 Millionen Mark gekostet hat, erreicht werden konnte." Die Pläne von Willcocks würden 1 400 000 ha der Kultur erschließen; die Kosten der Bewässerung sind von ihm auf 550 Millionen Mark veranschlagt. Auf der bewässerten Fläche könnten alljährlich aber 1½ Millionen Tonnen Getreide und 1 Million Ballen Baumwolle wachsen, das ist ¾ des ägyptischen Ertrags in einem Wert von 400 bis 500 Millionen Mark. Die Hindernisse der schnellen Wiedererschließung Babyloniens liegen nach Tholens vorläufig in der Abgeschlossenheit des Landes, in der geringen Bevölkerungszahl und vor allem in der Beschaffenheit der Geldmittel zur Ausführung des Plans im Zusammenhang mit der türkischen Verwaltung und Gesetzgebung. Sobald die Bagdadbahn in vier oder fünf Jahren fertiggestellt sein wird, werden die schlechten Verkehrsverbindungen nach dem Irak mit einem Schlage völlig umgestaltet sein. Der Mangel an Bevölkerung ist weniger rasch zu heben. Hatte Babylonien zur Perser- und Araberzeit mehr als 20 Millionen Bewohner, so wird seine heutige Bevölkerung nur auf 1½ Millionen geschätzt. Tholens bemerkt aber, daß die Bevölkerungsdichte Babyloniens eine Erschließung des Landes wohl ermöglicht, wenn man die Bewässerungsanlagen nicht zu schnell vorwärts treibt; erst nach besserer Ausbildung und nach Anwachsen der Bevölkerung könne man zur intensiven Bodenkultur wie in Ägypten und zum Bau von Baumwolle im großen übergehen.

— **Bahnbauten in Singapore.** Über die beträchtlichen Umgestaltungen der Eisenbahnanlagen auf Singapore, durch welche die künftige große Hauptlinie Singapore-Bangkok einen ihrer Bedeutung entsprechenden Ausgangspunkt erhalten soll, macht ein Bericht des deutschen Generalkonsulats in Singapore die folgenden neuen Mitteilungen: Die Arbeiten zur Errichtung der Eisenbahnbrücke über die Meerenge von Johore dürften demnächst im Ausschreibungswege vergeben werden. Die Brücke soll etwa 3000 Fuß lang werden; in der Mitte erhält sie einen drehbaren Teil zum Durchlassen der Segelschiffe und Dschunken, die in dem Meeresarm zahlreich verkehren. Die Kosten des Werkes werden von der Generaldirektion der Malayischen Staatsbahnen in Kuala Lumpur auf 4½ Millionen Straitsdollar (zu 2,40 ℳ) geschätzt. Weitere Einzelheiten sind vorläufig noch nicht bekannt. Was den Bau des neuen Hauptbahnhofes in Singapore betrifft, so scheint der Fort Canningplan auf Schwierigkeiten gestoßen zu sein. Man hat daher neuerdings als Bauplatz die Stelle, auf der sich der zu Auffüllungsarbeiten abgetragene Mount Wallich befand, ins Auge gefaßt. Wenn auch weiter vom Mittelpunkt der Stadt entfernt als am Fuße des Fort Canning-Hügels, würde doch ein Bahnhof in dieser Lage sich besonders dadurch empfehlen, daß er sich näher bei den Anlegestellen der Schiffe und den Docks befindet, sowie dadurch, daß er sich gegebenenfalls bei zunehmendem Verkehr leichter und ohne namhafte Enteignungen erweitern ließe. Sobald der Bau der Brücke über die Meerenge von Johore einigermaßen fortgeschritten ist, dürfte man sich auch über die Wahl der neuen Bahnhofsstelle schlüssig machen.

— **Eisenbahnerstreik in Transvaal.** Aus Pretoria wird gemeldet, daß eine Versammlung von 300 Eisenbahnern sich für die streikenden Bergleute ausgesprochen habe. Der Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft sprach sich für den Eisenbahnerstreik aus und sagte, daß der ausführende Ausschuß darüber Beschluß fassen werde. Die Eisenbahner marschierten nach Schluß ihrer Versammlung vor die Wohnung des Generalgouverneurs Lord Gladstone. Dieser empfing eine Abordnung, worauf die Leute ruhig auseinandergingen. Gleichzeitig wird aus Kimberley gemeldet, daß der Güterverkehr nach dem Witwaters-Rand (Johannesburg und Umgegend) bis auf weiteres eingestellt werde solle.

— **Die Bahn nach Addis Abeba.** Über diese abessinische Bahn wird der „Köln. Ztg." aus Addis Abeba, 18. Mai, geschrieben: Der Kampf um die letzte Strecke der Bahn Dschibuti-Addis Abeba, des Teiles vom Hauaschfluß dorthin, ist nunmehr zugunsten der Compagnie de Chemin de fer Franco-Ethiopien entschieden, und diese trifft ihre Maßnahmen, um an verschiedenen Punkten die Streckenarbeiten nach der Regenzeit, also im Oktober, zu beginnen. Damit hat die abessinische Regierung auf ihr Recht, den Teil der Bahn diesseits des Hauaschs selbst zu bauen, endgültig verzichtet und ist nun nur noch verpflichtet,

den vierten Teil der Gesamtkosten der Bahn zu bezahlen. Vorläufig verlangte die Compagnie nur ein Fünftel — drei Millionen Taler — dieses Betrages. Die Bahn wird, wenn sie in etwa zwei Jahren fertiggestellt ist, einen großen Aufschwung für das Land bringen. Bisher war immer der sehr schwierige und zeitraubende Landtransport von der Endstation Diredaua ein großes und anscheinend unüberwindliches Hindernis für die Industrie. Das Kapital und auch besonders deutsche Handelskreise hielten sich von Unternehmungen in Abessinien zurück. Ob dies richtig war, ist eine sehr große Frage, denn französisches und anderes nichtdeutsches Kapital ist in den letzten Jahren reichlich hierhergeflossen, französische Konzessionen sind erworben worden, und wenn andere Nationen kein Bedenken tragen, ihr Vermögen in Abessinien anzulegen, so sollte wohl für deutsche Unternehmungen dasselbe gelten. Nach den überall gemachten Erfahrungen wird die allernächste Zeit einen großen Zuzug von Europäern hierherbringen und damit naturgemäß ein Aufschnellen der Bautätigkeit, des Handels und der Industrie bewirken. Von letzterer ist ja hier noch kaum die Rede. Einige Mühlen, zwei einfache Sägewerke, eine kleine (deutsche) Zementwarenfabrik, die noch im Bau befindlichen Werke der abessinischen Regierung, nämlich ein Elektrizitätswerk und eine Patronenfabrik — beide mit englischen Maschinen —, wozu nächstens noch einige deutsche Fabrikanlagen kommen werden, das ist fast alles. Man hat nicht genügend vorgearbeitet für den Aufschwung, der überraschend kommen wird. Es macht sich vorteilhaft bemerkbar, daß die Bahnarbeiten bis nahe an den Hauasch vorgeschritten sind und der Verkehr schon bis Miéssu eröffnet ist. In Deutschland sollte man also nicht die günstige Konjunktur unbenutzt vorübergehen lassen.

— **Die Otavibahn** hat im Geschäftsjahre 1912/13 trotz des Fortfalls der Transporte für die inzwischen beendeten Eisenbahnneubauten einen höheren Überschuß erzielt als im Vorjahr. Dieses günstige Ergebnis erklärt sich einerseits aus den wesentlich höheren Erzverladungen und die dadurch ermöglichte bessere Ausnutzung des Fuhrparks, anderseits aus der Ersparnis an Betriebsausgaben. Durch die Eröffnung des Kapspurbetriebes auf der an die Otavibahn anschließenden Staatsbahnstrecke Karibib-Windhuk-Kub gegen Mitte des Jahres 1912 hat sich der eigenartige Zustand ergeben, daß eine Bahn mit Schmalspurbetrieb eine solche mit breiterer (Kap-) Spur zu bedienen hat. Daß die Otavibahn neben der Bewältigung ihres eigenen bedeutenden Verkehrs dieser Aufgabe auf lange Zeit hinaus gewachsen sein wird, verdankt sie dem kräftigen Oberbau. Es wurden befördert 40 477 (48 362) Personen und 99 988 (100 145) t Güter. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr stellten sich auf 470 915 (651 578) ℳ, aus dem Güter- und Viehverkehr auf 4 265 197 (3 981 605) ℳ, die sonstigen Einnahmen auf 185 176 (229 958) ℳ, zusammen 4 921 288 (4 863 141) ℳ. Die Ausgaben betrugen 2 429 156 (2 749 100) ℳ, so daß sich ein Überschuß von 2 492 131 (2 114 041) ℳ ergibt.

— **Die Weltausstellung in San Francisco im Jahre 1915.** Wir entnehmen der „Zeitschrift d. Ver. deutscher Ingen." folgendes: Es ließ sich voraussehen, daß bei dem bekannten Bestreben der Amerikaner, alles bisher Dagewesene zu übertreffen, die zur Feier der Eröffnung des Panamakanals veranstaltete Weltausstellung (Panama Pacific Exhibition) ganz besonders großartige Darbietungen aufweisen würde. Soweit man aus den bisher vorliegenden Nachrichten urteilen kann, verspricht die Veranstaltung in der Tat sehr eindrucksvoll zu werden. Die Ausstellung steht unter dem Zeichen der Technik, und so ist es wohl verständlich, wenn die Maschinenhalle das größte Gebäude dieser und wohl aller bisher ins Leben gerufenen Ausstellungen ist. Zu Anfang dieses Jahres hatte man bereits mit dem Bau dieser Halle begonnen, und heute ist der größte Teil der die Wände und das Dach tragenden Säulen und Dachbinder errichtet. Die Länge des Gebäudes, dessen Fassade im Stil der alten römischen Badegebäude des Hadrian und Caracalla gehalten ist, beträgt 293 m, die Breite 112 m, die größte Höhe 40 m. Das Gebäude bedeckt eine Grundfläche von 32 000 qm, während sein Inhalt rd. 1 Million Kubikmeter beträgt. Es sind drei Hauptschiffe von je 21 m Spannweite und mehrere kleinere Nebenschiffe vorhanden. Der Haupteingang zur Maschinenhalle liegt westlich; hier sind drei gewaltige, 23 m hohe Portale vorgesehen. Eine Abweichung von den bisherigen Ausstellungsbauten für ähnliche Zwecke bedeutet die fast ausschließliche Verwendung von Holz für die Säulen, Dachbinder und sonstigen Träger. Nur die Zugstäbe bestehen aus Eisen. Bemerkenswert ist noch, daß keinerlei Platzmiete in der Maschinenhalle erhoben wird.

Besonders großartig, da ausschließlich für das Auge berechnet, verspricht auch die Beleuchtungsanlage der Ausstellung zu werden. So wird ein gewaltiger Leuchtturm auf Prähmen errichtet, die mitten in der Bucht von San Francisco, etwa ½ km vom Ufer entfernt, verankert werden. Seine Lichtquelle besteht aus 48 Scheinwerfern von je 914 mm Spiegeldurchmesser, die zusammen rd. 4 Milliarden Hefnerkerzen haben sollen. 60 Leute sollen dazu erforderlich sein, um diesen Leuchtturm zu bedienen. Die üblichen Leuchtfontänen werden natürlich auch nicht fehlen; die beiden Hauptfontänen sollen durch je 72 Bogenlampen erleuchtet werden. Bei verschiedenen andern Leuchtfontänen will man statt des Wassers Rauch oder Dampf verwenden.

Von sonstigen Veranstaltungen von technischem Interesse, die bereits im Zusammenhange mit der Ausstellung beschlossen worden sind, ist der Internationale Ingenieurkongreß zu erwähnen, zu welchem alle technischen Gesellschaften der Welt eingeladen werden. Der Kongreß wird unter der Leitung der fünf bedeutendsten amerikanischen Ingenieurvereine: American Society of Civil Engineers, American Institute of Mining Engineers, American Society of Mechanical Engineers, American Institute of Electrical Engineers, Society of Naval Architects and Marine Engineers, stattfinden.

— **Südamerikanisches Eisenbahnwesen.** Das Eisenbahnnetz Brasiliens umfaßte am 31. Dezember 1911 eine Gesamtlänge von 22 287 km, im Bau waren 3841 km, studiert weitere 50773 km. Von den betriebsfertigen Linien standen 10 806 km im Eigentum der Bundesregierung, 5081 km waren von der Bundesregierung konzessionierte Privatbahnen, während die übrigen 6400 km der Rechtsprechung der Einzelstaaten unterstanden. Die Mehrzahl der brasilianischen Linien, nämlich 18 952 km, hat Meterspur, 1509 km sind mit der Breitspur von 1,60 m und 116 km mit Meter und Breitspur zugleich ausgestattet; der Rest verteilt sich auf 7 verschiedene Spurweiten zwischen 1,40 m und 0,60 m. Was die Ergebnisse der brasilianischen Bahnen im Jahre 1910, soweit sie vom Bunde abhängig sind, betrifft, so wurden bei einer Betriebslänge von 15 225 km (10 106 km Staats- und 5119 km Privatbahnen) 37 297 002 Personen und 6 931 825 t Güter befördert und 31 483 983 Zugkilometer gefahren. Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 116 023 724 Milreis, das durchschnittliche Kilometererträgnis belief sich bei den Staatsbahnen auf 6839 Milreis, bei den Privatbahnen auf 9392 Milreis. An Betriebsmitteln waren Ende 1911 vorhanden 1280 Lokomotiven, 1551 Personen- und 16 082 Güterwagen. Der Personalbestand erreichte eine Höhe von 45 869 Köpfen. — In Columbia wird jetzt der Ausbau der Antioquiabahn beschleunigt werden, da man beim Crédit Financier Industriel in Paris eine Anleihe von 12½ Millionen Franken hat unterbringen können. Die bisher in Girardota, etwa 25 km von Medellin entfernt liegende Endstation soll schon im Juli um 10 km bis Bello vorgeschoben werden, während man Medellin selbst im nächsten Jahre zu erreichen hofft. Auch die noch fehlende Teilstrecke Botero-Cisneros, auf der noch mittels Wagen- und Maultierverkehr die Wasserscheide Porcehus überwunden wird, ist ernstlich in Angriff genommen worden, so daß bald eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen dem Magdalenaufer bei Puerto Berrio und Medellin bestehen wird. (Vgl. Nr. 44 S. 730 d. Ztg.) Dagegen hat die von Medellin nach Westen führende Amagá-Eisenbahn fast gar keine Fortschritte gemacht; ihr Endpunkt ist noch immer die Station Caldas. In der zurzeit tagenden Departementsversammlung hat man den Antrag eingebracht, die Linie bis zu dem am Golfe von Urabá gelegenen Hafen Puerto Cesar zu verlängern. Dieser Hafen verdankt seinen Ausbau einem deutschen Unternehmen, der Deutsch-Columbianischen Bananen-Gesellschaft in Hamburg. Diese hat in der Umgebung des Ortes große Pflanzungen angelegt und auch mit dem Bau einer ins Binnenland führenden Eisenbahnlinie begonnen. — In Venezuela wird zurzeit an einer Verlängerung der von Corucas ausgehenden Zentralbahn gearbeitet. Die Linie ist seit kurzem bis Santa Teresa in Betrieb, ihre Weiterführung bis zu der 22 km entfernten Stadt Ocumare ist soeben beschlossen worden. Ocumare ist die Hauptstadt des Staates Miranda; es zählt etwa 8000 Einwohner und ist ein Mittelpunkt für den Verkehr mit den weiten Ebenen, die sich in südlicher Richtung bis zum Orinoko erstrecken. Die Kosten dieser Strecke einschließlich des Rollmaterials werden etwa 95 500 £ betragen, die Bauzeit ist auf 18 Monate veranschlagt. Die Aussichten des Unternehmens sind recht günstig, da die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse Venezuelas sich unter der neuen Regierung von Jahr zu Jahr bessern.

— **Der Aufruhr in Mexiko und die Eisenbahnen.** Der Aufstand in Mexiko zieht die Eisenbahnen in immer weiterem Maße in Mitleidenschaft. Über die Vereinigten Staaten wird berichtet, daß am 1. Juni der gesamte Eisenbahnbetrieb eingestellt werden sollte. Als Grund für diese befremdliche Maßnahme wird angegeben, daß dadurch den Aufständischen die Zuführung von Lebensmitteln und von sonstigen Vorräten, deren sie zur Durchführung ihres Unternehmens bedürfen, abgeschnitten werden soll, so daß sie zur Einstellung der Feindseligkeiten gezwungen werden.

Allgemeines.

— **Der erste Luftverkehrsplan.** Die Hamburg-Amerika-Linie, die das Monopol für den Fahrkartenvertrieb der Deutschen Luftschiffahrt-Aktiengesellschaft (Delag) besitzt, hat kürzlich, wie wir der Zeitschrift „Deutschland" entnehmen, ihren ersten „Luftverkehrsplan" herausgegeben. Dieser Plan, der dazu bestimmt ist, für die Fahrten der Delag-Luftschiffe im Auslande Propaganda zu machen, gibt ein ausgezeichnetes Bild für den heute schon recht bedeutenden Umfang des deutschen Luftverkehrs. Nach diesem Plan bestehen gegenwärtig in Deutschland acht Luftschiffhäfen, die der Delag für ihre Luftschiffe zur Verfügung stehen. Es sind dies die Häfen von Potsdam, Hamburg, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Baden-Baden, Friedrichshafen, Gotha und Leipzig. Von diesen wird der Luftschiffhafen in Leipzig in aller Kürze fertiggestellt sein. Weitere acht Luftschiffhäfen sind für das Jahr 1913 projektiert. Sieben dieser Häfen werden in Deutschland errichtet, und zwar in Emden, Bremen, Hannover, Braunschweig, Dresden, München und Stuttgart, der achte im Auslande, in Kopenhagen. Nach der Fertigstellung dieser acht Luftschiffhäfen wird die Deutsche Luftschiffahrt-Aktiengesellschaft zwischen dem Netz von 16 Stationen einen regelmäßigen Dienst einrichten können. Im Zentrum des Netzes wird Braunschweig liegen. Eine Fahrt von Kopenhagen nach Friedrichshafen wird entweder über Hamburg-Braunschweig oder Potsdam-Braunschweig oder Potsdam-Leipzig, Gotha-Stuttgart führen. Ein Flug von Düsseldorf nach Potsdam würde Braunschweig berühren. Eine Luftschiffahrt von Dresden nach Friedrichshafen würde über München gehen, nach Baden-Baden über Stuttgart. Hamburg wird von Dresden aus über Leipzig und Braunschweig, Emden über Leipzig, Braunschweig, Hannover, Bremen erreicht usw. Die Delag-Luftschiffe werden also schon Ende dieses Jahres nicht mehr bei größeren Fahrten denselben Gefahren ausgesetzt sein, wie heute. In der Regel wird ein Luftschiff mit Leichtigkeit bei Unwettergefahr einen der zahlreichen Luftschiffhäfen aufsuchen können. Da die meisten der Hallen für die Aufnahme von zwei Luftschiffen eingerichtet sind, während nur eins dauernd in ihnen stationiert ist, kann ein Luftschiff, das eine Notlandung vornehmen muß, jederzeit Unterkunft finden. Dieses Netz von Luftschiffhäfen dürfte in aller Kürze noch eine Erweiterung erfahren, besonders nach Osten hin, da auch dort, z. B. in Breslau, einige Luftschiffhäfen errichtet werden sollen. Für den Fall der Gefahr kommen dann selbstverständlich auch noch die Militär-Luftschiffhäfen in Frage, deren Zahl heute schon recht bedeutend ist.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht der Eisenbahn bei Unfällen aus Anlaß des Aussteigens aus dem Zuge.** (Entscheidung des Deutschen Reichsgerichts.) Wir entnehmen der „Köln. Ztg." folgendes: Nach dem Reichshaftpflichtgesetz ist der Eisenbahnfiskus für alle Unfälle schadenersatzpflichtig, die sich beim Betriebe der Bahn ereignen, es sei denn, daß höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verunglückten vorliegt. Als Betriebsunfall hat das Reichsgericht in einigen neuen Entscheidungen auch solche Unfälle angesehen, die sich beim Aussteigen aus dem Eisenbahnwagen ereignen. Es hat ausgesprochen, daß die Betriebsgefahr mit dem Einsteigen beginnt und mit dem vollendeten Aussteigen endet, daß daher ein Unfall beim Aussteigen ein Betriebsvorgang ist, für den der Fiskus an sich schadenpflichtig ist. An dieser Rechtsansicht hat der höchste Gerichtshof kürzlich auch gegenüber einem abweichenden Urteil des Oberlandesgerichts Naumburg festgehalten. Es handelte sich dabei um folgenden Sachverhalt: Die Witwe L., die im Umherziehen einen Handel mit Bürsten betreibt und dabei eine Kiepe trägt, fuhr am Abend des 8. Novembers 1910 mit der Eisenbahn von Eilsleben nach Neuhaldensleben. Auf dem Bahnhof dort ist sie beim Aussteigen gefallen und hat sich schwer verletzt. Sie behauptet, der Unfall sei dadurch veranlaßt worden, daß der Zug nicht wie sonst auf dem gewöhnlichen Gleise am Bahnsteig angekommen sei, sondern infolge Bauarbeiten auf einem andern Gleise, neben dem sich kein Bahnsteig befindet. Das Trittbrett des Wagens habe sich deshalb so hoch über dem Erdboden befunden, daß sie, da sie etwas korpulent und unbeholfen sei, zudem die Kiepe auf dem Rücken getragen habe, zu Fall gekommen sei. Sie verlangt von dem preußischen Eisenbahnfiskus Ersatz ihres Schadens. Das Landgericht Magdeburg und das Oberlandesgericht Naumburg haben die Klage abgewiesen. Das Landgericht nahm an, daß zwar ein Betriebsunfall vorliege, aber durch eigenes Verschulden der Klägerin verursacht worden sei. Dagegen hat das Oberlandesgericht angenommen, daß ein Betriebsunfall überhaupt nicht vorliege; es führt hierüber in seinen Entscheidungsgründen aus: Auf das Haftpflichtgesetz kann die Klägerin ihren Anspruch nur dann mit Erfolg gründen, wenn sich der Unfall im Betriebe der Eisenbahn ereignet hat. Es muß dargetan werden, daß der Unfall durch die Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes bedingt war. Als dem Eisenbahnbetrieb innewohnende Gefahr kann aber nur die ihm anhaftende Eile in Betracht kommen. In dieser Beziehung ist aber zu berücksichtigen, daß der Unfall sich nicht auf einer Zwischenstation, sondern auf der Endstation ereignete, die Klägerin also genügend Zeit zum Aussteigen hatte. Der Unfall ist deshalb nicht als ein im Eisenbahnbetrieb erfolgter Unfall anzusehen. Die hiergegen von der Klägerin eingelegte Revision berief sich mit Erfolg auf frühere Entscheidungen des Reichsgerichts, in denen Unfälle beim Aussteigen als Betriebsunfälle erklärt worden sind. Das Reichsgericht hat denn auch das Berufungsgeurteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 1,81 km lange Nebenbahnstrecke Limbach (Sa.)-Oberfrohna der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen und die am 8. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 4,76 km lange Nebenbahnstrecke Travemünde Stadt-Niendorf (Ostsee) der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung eines Zollmagazins in Tarnopol.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 10. Juli d. J. ist in der Station Tarnopol ein Zollmagazin eröffnet worden. Vom genannten Tage ab wird die Abfertigung sämtlicher mit der Bahn beförderten und für Tarnopol und Umgebung bestimmten zollpflichtigen Frachtgüter dort vorgenommen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Ab 28. Juni d. J. sind die Abfertigungsbefugnisse der Ladestelle Habsburgschacht, die an der von der Haltestelle Schumbarg der Lokalbahnstrecke Großkunzendorf a. d. Ostrawitza-Suchau in Schlesien zum Habsburgschacht führenden Abzweigung gelegen und nur für die Aufgabe und den Bezug von Frachtgutwagenladungsgütern im Verkehre mit der Österr. Berg- und Hüttenwerks-Gesellschaft eröffnet ist, dahin erweitert worden, daß dort auch Eil- und Frachtstückgüter, und zwar ebenfalls nur im Verkehre mit der genannten Gesellschaft, aufgegeben und bezogen werden können.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Dem an der Strecke Birnbaum-Samter gelegenen Bahnhof 4. Klasse Binino wird vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung Binino (Kr. Samter) beigelegt werden.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 39 Königl. Eisenbahndirektionen in Hannover, Cassel und Münster (Westf.) ist der Nachtrag I und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag XVIII herausgegeben worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 299 vom 3. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Neuruppin auf Aufnahme in den Verein als Mitglied (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. III 320 vom 5. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 8. Juli d. J.).

Nr. V 100 vom 3. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Rechnungsjahr 1911 (abgesandt am 9. Juli d. J.).

Nr. VI 78 vom 3. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die zahlpflichtige Abdrücke der Vereinszeitung bestellt haben — mit Ausnahme der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin —, betreffend Bezugskosten für die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 5. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

In der amtlichen Bekanntmachung der Kgl. Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen vom 26. Juni in Nr. 49, S. 802 d. Ztg., unter lfd. Nr. (1741) fehlt die Überschrift. Sie hat zu lauten: (1845)
„Sächsisch-österreichischer Verkehr".

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Scharzfeld-St. Andreasberg gelegene Bahnhof 2. Klasse St. Andreasberg erhält am 15. Juli d. J. die Bezeichnung „St. Andreasberg Silberhütte".
Cassel, den 10. Juli 1913. (1846)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11, Absatz 4 werden nachstehend angeführte Betriebsbehinderungen veröffentlicht.
Der Gesamtverkehr war eingestellt:

in den Strecken	Ursache	Dauer
Lemberg-Podhajce . . .	Unterwaschung des Oberbaues	vom 28./6. I. Tgsh. bis —
Tarnopol-Zbaraz	„	„ 29./6. I. „ „ —
Tarnopol-Zloczow . . .	Unterwaschung des Bahnkörpers	„ 29./6. I. „ „ —
Dolina-Wygoda	„	„ 29./6. I. „ „ 1/7. II. Tgsh.
Tarnopol-Podwysokie . .	„	„ 29./6. I. „ „ —
Tarnopol-Trembowla . .	„	„ 29./6. I. „ „ —

Wien, am 4. Juli 1913. (1829)
Der k. k. Direktor.

Rumänisch-süddeutscher Donau-Umschlags-Verkehr.

Auf den Linien der rumänischen Staatsbahnen ist der Zivilgüterverkehr eingestellt. Es werden deshalb Sendungen mit der Bestimmung nach rumänischen Eisenbahnstationen in den gesellschaftlichen Agentien bis auf weiteres nicht zur Beförderung angenommen.
München, den 7. Juli 1913. (1827)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Rumänisch-süddeutscher Fluß-Verkehr.

Wegen der in den Balkanstaaten gegenwärtig bestehenden Verhältnisse können in den gesellschaftlichen Agentien Sendungen mit der Bestimmung nach rumänischen und bulgarischen Schiffsstationen bis auf weiteres nicht zur Beförderung angenommen werden. Der Verkehr nach Belgrad bleibt vorläufig aufrecht.
München, den 7. Juli 1913. (1828)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

4. Güterverkehr.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit dem 10. August 1913 werden für die Stationen:
a) Ärarial Tabakfabrik Göding, Bautsch, Fürstenfeld, Hainburg, Pisek Stadt, Schwaz und Tachau Frachtsätze der Wagenladungsklasse A^1 und der Spezialtarife A^2 und II;
b) Bautsch und Pisek Stadt Frachtsätze des Ausnahmetarifs 182 (Tabak)

eingeführt. Gleichzeitig werden die Tarifsätze des Ausnahmetarifs 182 für die Stationen Fürstenfeld und Hainburg ermäßigt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 4. Juli 1913. (1830)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 wird die Station Benfeld der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen als Versandstation in den Ausnahmetarif S 14a für baumwollene Garne und Gewebe zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien aufgenommen.
Hannover, den 5. Juli 1913. (1832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothr.-luxemb.-badischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1913 wird in den Ausnahmetarif 5a ein Frachtsatz von 57 ₰ für 100 kg für Pflastersteine von Ottenhöfen nach Metz aufgenommen.
Straßburg, den 6. Juli 1913. (1837)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn- und Privatbahn-Güterverkehr. Übergangsverkehr mit der St. Andreasberger Kleinbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der St. Andreasberger Kleinbahn (voraussichtlich Mitte Juli d. J.) werden im Übergangsverkehr mit dieser Kleinbahn für die Güter der ordentlichen Tarifklassen, sowie der allgemeinen Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4, 4a, 4b, 4c und 5, sowie der besonderen Kohlen-Ausnahmetarife (6 usw.) bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Staatsbahnstation St. Andreasberg Silberhütte widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.
Cassel, den 9. Juli 1913. (1842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. werden für die Beförderung von Steingrus (Steinplitt) von Weinheim Tal nach württembergischen Stationen ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.
Frankfurt (Main), 4. Juli 1913. (1843)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

In der Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg vom 28. Juni d. J., die Aufnahme der Stationen Bleckendorf und Calbe (Saale) in den Ausnahmetarif 4a betreffend, ist für Bleckendorf die Station Etgersleben zu setzen.
Magdeburg, den 9. Juli 1913. (1844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Auf 10. Juli 1913 wird zum gemeinsamen schweiz. A. T. Nr. 13 Zement und Kalk der III. Nachtrag, eine Neuauflage des Verzeichnisses der beteiligten Bahnen enthaltend, ausgegeben.
Karlsruhe, 8. Juli 1913. (1838)
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verkehr.
Nachtrag IV zum Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Am 1. August 1913 tritt zum obengenannten Tarifheft der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält u. a. neue, erhöhte und ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifs, der Serien- und Ausnahmetarife, ferner einen neuen Ausnahmetarif 78 B für Chlormagnesiumlauge.
Die eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1913. Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von ℳ 0,60 oder Kr. 0,70 für das Stück zu erhalten.
Breslau, den 1. Juli 1913. (1840)
Königliche Eisenbahndirektion namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungar. Stationen. Tarifamt 1 vom 1. November 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1913 wird die Station Innichen in den Ausnahmetarif 45 C für frische Seefische aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 10. Juli 1913. (1847)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Gütertarif Teil II, Heft 2.

Am 15. Juli 1913 treten für den Verkehr von Schichowitz-Raby, Smidar, Sudomeric-Nemysl, Unter Bautzen, Wlkawa, Wotic-Weselka nach Röderau neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 43 für lebende Gänse in Kraft. Näheres hierüber ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.
Dresden, am 10. Juli 1913. (1848)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 16. September 1913 werden auf Seite 137 des Tarifs, Teil II, die Frachtsätze des A.-T. 11 für Halle (Saale) und Magdeburg, wie folgt, geändert:

Zwischen Triest und	Direktionsbezirk	Ausnahmetarif Nr. 11										
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l
		Obst, getrocknetes	Johannisbrot	Obst, getrocknetes	Weinbeeren	Kastanien, Mandeln, Datteln	Johannisbrot	Öle im allgemeinen	Olivenöl	Öle im allgemeinen	Olivenöl	Palmöl usw.
		5 t	5 t	10 t	10 t	10 t	10 t	5 t	5 t	10 t	10 t	10 t
		Centimes für 100 kg										
Halle (Saale)	Hl	555	—	459	405	405	—	555	555	459	459	405
Magdeburg	Mg	626	—	523	469	469	—	626	626	523	523	469

Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkt treten die Frachtsätze des A.-T. 11 für Braunschweig Hbf., Braunschweig Ost und Wittenberg (Prov. Sachsen) außer Kraft. Auf Seite 136/137 sind daher diese Stationsnamen samt den zugehörigen Frachtsätzen zu streichen.

München, den 10. Juli 1913. (1851)

Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badisch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 werden die bayerischen Stationen Cham, Kothmaißling und Passau Hbf. einerseits und die badische Station Durlach andererseits in den Ausnahmetarif 5 c für Steine des Spezialtarifs III mit entsprechenden Frachtsätzen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, 8. Juli 1913. (1833)

Tarifamt der K. bayer. St.-E. r. d. Rh.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.

Mit dem 1./14. September alten/neuen Stils 1913 wird zum Gütertarif, Teil Va der Nachtrag I eingeführt. Er enthält hauptsächlich neu in den Tarif aufgenommene Sätze von den Stationen der Herby-Kjelzyer und Nord-Donetz-Eisenbahn, ermäßigte Frachtsätze von den Stationen der Wladikawkas-, Jekaterinen-, Transkaukasischen, Moskau-Kasaner, Moskau-Nishegoroder, Südost- und Südeisenbahn, erhöhte Frachtsätze für Artikel der III. und IV. Kategorie von den Stationen der Strecke Atschinsk bis Ssuchowskaja der Sibirischen und den Stationen der Transbaikal-Eisenbahn sowie deutsche Schnittfrachtsätze ab Übergang Herby in den hierfür in Frage kommenden Stationsverbindungen.

Druckstücke des Tarifnachtrags sind zum Preise von 30 ₰ vom 15. Juli 1913 ab käuflich. Bis dahin erteilt die unterzeichnete Verwaltung über einzelne Frachtsätze nähere Auskunft.

Bromberg, den 8. Juli 1913. (1841)

Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Hefte 1—8 und 10 vom 1. März 1904, Hefte A und F vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. werden im Ausnahmetarif 12 (Düngemittel) — Klasse I — Frachtsätze zwischen Rieme (Gare privée) und einzelnen Stationen des Bezirks Erfurt und den Kgl. sächsischen Staatsbahnen, ferner im Ausnahmetarif 28 I (frisches Obst) Frachtsätze zwischen Aubel und allen in den Ausnahmetarif einbezogenen deutschen Stationen nachgetragen. Die Station Weelde-Merxplas hat die Bezeichnung Weelde (Etat) erhalten. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 6. Juli 1913. (1831)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. Juli 1913 wird die Station Theisbergstegen als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d (Superphosphat usw.) aufgenommen.

München, 8. Juli 1913. (1834)

Tarifamt der K. bayer. St.-E. r. d. Rh.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Kaiserslautern-Waldfischbach werden die Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 7. Juli 1913. (1836)

Generaldirektion der K. württ. Staatseisenbahnen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) Tarif, Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden die Stationen Friedrichsfeld Bad. St. B. und Kehl in den Verbandsgütertarif, Teil II, Heft 4, (Ausfuhr aus Süddeutschland) mit Frachtsätzen der regelmäßigen Tarifklassen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Versandstationen Aufschluß.

Wien, am 7. Juli 1913. (1849)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton-, Maurer- und Asphaltarbeiten für die Unterführung in Km 29,3 + 90 der Wetzlarer Bahn (Weg von Michendorf nach Flottstelle) soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,00 Mark ohne Zeichnung oder von 1,60 ℳ mit Zeichnung bei freier Zusendung durch die Post von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 1 a zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot für Erd-, Beton-, Maurer- und Asphaltarbeiten zum Bau der Unterführung in Km 29,3 + 90 der Wetzlarer Bahn versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Sonnabend, den 26. Juli 1913, vormittags 9 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist drei Wochen.

Michendorf, den 8. Juli 1913. (1850)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Holzschwellen.

Die Lieferung von 74 500 Stück Kiefernschwellen und 52 000 Stück Buchenschwellen ist zu vergeben. Lieferbedingungen sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben. Die Angebote sind spätestens bis 19. Juli d. J., vormittags 11 Uhr verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Holzschwellen" versehen hierher einzureichen, anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt, der die Bieter oder ihre Bevollmächtigten anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 16. August d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 4. Juli 1913. (1839)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die Erd-, Maurer-, Zimmer- und Stakerarbeiten für den Neubau eines Dienstwohngebäudes nebst Stallgebäude für 2 Unterbeamte auf Bahnhof Finkenkrug sollen in zwei Losen, und zwar Los I Erd- und Maurerarbeiten, Los II Zimmer- und Stakerarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen und Zeichnungen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte ohne Zeichnung, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,50 ℳ für beide Lose in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf die Maurer- und Zimmerarbeiten des Dienstwohngebäudes auf Bahnhof Finkenkrug" versehen bis zum 30. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (1835)

Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 54. | 16. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Schnellzüge Deutschlands und Frankreichs in englischer Beleuchtung.

Niemand wird England den Ruhm streitig machen, daß es der Ausgangspunkt des heutigen Eisenbahnwesens gewesen ist und daß alle anderen Völker in bezug auf ihr Eisenbahnwesen zunächst bei den Engländern in die Lehre haben gehen müssen. Wenn nun auch heute die englischen Eisenbahnen noch das lebhafte Interesse des Fachmanns erwecken, so sind sie doch nicht mehr die Lehrmeister anderer Eisenbahnen; eine ganze Anzahl anderer Länder haben heutzutage ein Verkehrswesen, das reichlich ebenso entwickelt ist wie dasjenige Englands. Das ist den Engländern, die stets einen übertriebenen Stolz auf ihre Heimat und deren Einrichtungen an den Tag gelegt haben, natürlich wenig erfreulich, und sie sind namentlich auf die Erfolge, die bei den Eisenbahnen des europäischen Festlandes und unter diesen wiederum bei denjenigen Deutschlands erzielt worden sind, nicht wenig eifersüchtig. Das geht auch aus einem Aufsatz hervor, der im Januar d. Js. in der „Westminster Gazette" erschienen ist und der gleich in der Überschrift (Railway Speed in Germany: Remarkable Improvements) dem, was in Deutschland erreicht worden ist, seine Anerkennung nicht versagen kann.

Frankreich war nach dem genannten Aufsatz das erste Land, das es England in der Geschwindigkeit seiner Eisenbahnzüge gleich tun konnte. England ist jetzt durch die Schnellzüge, die zwischen Paris und Marseille und zwischen Paris und Bordeaux verkehren, übertroffen. Diese Züge sind aber Luxuszüge, während im „Vaterland", wie der Engländer Deutschland gern etwas spöttisch bezeichnet, die meisten der Züge mit bemerkenswerten Geschwindigkeiten sogar die dritte Klasse führen. Daß Deutschland sich erst ziemlich spät an dem Wettbewerb in bezug auf den Eisenbahnverkehr mit großen Geschwindigkeiten beteiligt hat, wird auch der Deutsche zugeben. Heute entspricht aber die Bedeutung Deutschlands auf diesem Gebiet seiner Stellung, die es in allen anderen Beziehungen unter den Völkern einnimmt.

Es gibt heute in Deutschland eine ganze Anzahl Strecken, auf denen Entfernungen von 500 und 600 km mit einer Reisegeschwindigkeit von etwa 75 km in der Stunde zurückgelegt werden. Der Verkehr zwischen Berlin und Hamburg entspricht durchaus demjenigen zwischen London und Manchester und zwischen Paris und Calais. Bei diesen Zügen mit großen Geschwindigkeiten ist Deutschland jedoch anders vorgegangen als Frankreich. Während in Frankreich mehr Wert auf große Fahrgeschwindigkeiten (90 bis 100 km in der Stunde) gelegt wird, die ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken aber nicht von großer Länge sind — sie übertreffen kaum 160 km —, kommen in Deutschland höhere Fahrgeschwindigkeiten als 90 km in der Stunde nicht vor, dafür sind aber die ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken erheblich ausgedehnt worden. Häufige Aufenthalte verlängern bekanntlich die Fahrzeit sehr beträchtlich und verursachen außerdem bei hohen Geschwindigkeiten wegen des vermehrten Brennstoffverbrauchs sehr große Betriebskosten. Die Beantwortung der Frage, welche Strecke ein Zug zurücklegen kann, ohne anzuhalten, hängt hauptsächlich davon ab, wieviel Wasser zur Speisung der Lokomotive er mit sich führen kann. Das gilt namentlich insofern für Deutschland, als hier der rauhe Winter die Benutzung von Wassertrögen im Gleis, die eine Wasseraufnahme ohne Aufenthalt ermöglichen, verbietet. Die englischen Anlagen dieser Art, die ihrem Erfinder, dem Oberingenieur Ramsbottom von der London und Nordwestbahn, einen unsterblichen Namen sichern, sind bekannt; in Frankreich bestehen solche Anlagen zwischen Paris und Cherbourg und zwischen Chartres und Bordeaux. Sie ermöglichen die zwei längsten Fahrten ohne Aufenthalt in Frankreich, nämlich Chartres-Thouars mit 237 km und Paris-Trouville mit 220 km Länge. Ohne Wassertröge werden in Frankreich keine längeren Strecken als 190 km ohne Aufenthalt durchfahren. Auf der Paris, Lyon und Mittelmeerbahn, deren Hauptstrecke von Paris nach Ventimiglia 1122 km lang ist, beträgt die längste, ohne Aufenthalt durchfahrene Strecke (Paris-Laroche über Hericy) 171 km, und die Orléansbahn, deren Hauptstrecke 584 km lang ist, bleibt dahinter noch er-

heblich zurück. Die festländischen Lokomotivtender fassen selten mehr als 20 cbm Wasser, und dieser Vorrat reicht bei einem schweren Zuge etwa für eine Fahrt auf 190 km Entfernung. Um diese Weglänge noch überschreiten zu können, mußte daher der Fassungsraum der Tender vergrößert werden, und man ist dabei bis zu 30 cbm gegangen. Solche großen Tender haben aber namentlich auch wegen des erheblichen Gewichtsunterschiedes im vollen und leeren Zustande, also zu Anfang und Ende jeder Fahrt, ihre großen Bedenken, sie sind jedoch trotzdem eingeführt worden und haben die Möglichkeit zu sehr langen aufenthaltlosen Fahrten gegeben. Unter diesen sei genannt: Halle-Nürnberg, 316 km in 271 Minuten, Berlin-Hamburg, 287 km in 194 Minuten, München-Würzburg, 277 km in 205 Minuten, Berlin-Liegnitz, 264 km in 203 Minuten, Berlin-Hannover, 254 km in 188 Minuten, Breslau-Frankfurt a. O., 248 km in 178 Minuten und Schneidemühl-Berlin, 247 km in 182 Minuten.

Die deutschen Eisenbahnfachleute, sagt der englische Gewährsmann, sind stolz auf das, was in bezug auf die Fahrgeschwindigkeit in der letzten Zeit in Deutschland erreicht worden ist. Er läßt nunmehr eine Zusammenstellung der die längsten Strecken durchfahrenden Züge verschiedener Länder unter Angabe ihrer Schnelligkeit folgen, wegen deren er besonders auf den starken Abfall hinter Frankreich aufmerksam macht. Sie sei nachstehend wiedergegeben.

	Strecke	Entfernung km	Fahrzeit Min.	Geschwindigkeit km/St.
1. England	London-Plymouth	363	247	88,2
2. Deutschland	Halle-Nürnberg	314	271	69,5
3. Verein. Staaten	Syracuse-Albany	238	163	87,6
4. Frankreich	Chartres-Thouars	238	170	83,5
5. Italien	Cassino-Rom	138	130	63,7
6. Holland	Vlissingen-Boxtel	137	110	74,4
7. Schweden	Katrineholm-Stockholm	134	144	55,9
8. Belgien	Brüssel-Ostende	126	95	79,6
9. Österreich	Amstetten-Wien	125	116	64,7
10. Dänemark	Masnedo-Kopenhagen	125	117	64,1
11. Schweiz	Airolo-Luzern	105	120	52,5
12. Rußland	Wilna-Kovno	104	103	59,3
13. Norwegen	Kongsvinger-Lillestrom	79	91	52,1

Von Interesse ist auch die nachstehende Zusammenstellung der Höchstgeschwindigkeiten:

London-Bristol	190 km in 120 Min.,	d. s. 95 km/St.
Arras-Paris	193 km in 123 Min.,	d. s. 94 km/St.
München-Nürnberg	198 km in 135 Min.,	d. s. 88 km/St.

Die Zahl der Zugfahrten auf große Entfernungen ohne Halt in den verschiedenen Ländern gibt die nachstehende Zusammenstellung an:

Entfernung	England	Deutschland	Frankreich
über 320 km	4	—	—
290—320 „	3	1	—
230—290 „	12	4	—
225—230 „	31	11	2
190—225 „	26	9	6
160—190 „	79	51	54

Von den deutschen Fahrten auf große Entfernungen, die ohne anzuhalten zurückgelegt werden, ist die bemerkenswerteste diejenige zwischen München und Nürnberg, weil auf ihr sehr starke Steigungen zu überwinden sind; bei der Fahrt Berlin-Hamburg, bei der die gleiche Geschwindigkeit erreicht wird, sind die Steigungsverhältnisse erheblich günstiger. Die Züge, die auf diesen Strecken als Schnellzüge verkehren, wiegen etwa 360 t.

Bei Würdigung der Leistungen, die hinter den angegebenen Zahlen stecken, darf nicht außer acht gelassen werden, daß die Frage, ob Züge auf große Entfernungen ohne Aufenthalt gefahren werden sollen, nicht nur eine technische, sondern in weitgehendem Maße auch eine wirtschaftliche und eine Verkehrsfrage ist.*)

Der englische Aufsatz schließt mit der Bemerkung, daß Deutschland jetzt mit demselben Eifer an die Entwicklung seines Schnellzugverkehrs herangeht, mit dem es seine Flotte ausgebaut hat, und daß es sich für diese beiden Vorgänge an das gleiche Land als Vorbild hält, nämlich England. Dessen braucht sich Deutschland nicht zu schämen, im Gegenteil, es kann stolz sein auf das, was es erreicht hat, und man könnte ihm eher einen Vorwurf daraus machen, wenn es an dem Beispiel Englands, dem der Ruf als die klassische Stätte des Eisenbahnverkehrs durchaus nicht streitig gemacht werden soll, nicht gelernt hätte. Deutschland hat auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens genug selbständige Fortschritte gemacht, daß es sich hinter anderen Völkern nicht zu verstecken braucht. Den Engländern kann aber der Vorwurf nicht erspart werden, daß sie sich jederzeit gegen ausländische Leistungen recht ablehnend verhalten haben, daß sie meistens das, was im Ausland erreicht worden ist, nicht kennen und, wenn sie es kennen, es stets als angeblich für ihre Verhältnisse nicht passend zurückweisen. Das ist auch der Grund, weshalb England die führende Rolle, die es in der Technik früher gespielt hat, sich nicht zu erhalten vermocht hat und weshalb es von anderen Völkern in dieser und anderen Beziehungen überflügelt worden ist. Die Ausführungen des englischen Fachmannes werden im großen ganzen nichts gebracht haben, was den Lesern dieser Zeitschrift nicht schon bekannt gewesen wäre; die Art, wie der Engländer die Verhältnisse ansieht und schildert, schien aber doch so bemerkenswert, daß seine Darlegungen hier wiedergegeben worden sind.

W e r n e k k e.

Wir haben die vorstehenden Ausführungen Herrn Prof. Kuntzemüller in Mannheim mit dem Ersuchen mitgeteilt, die englischen Angaben auf Grund der neuesten deutschen Sommerfahrpläne prüfen zu wollen. Er schreibt:

Den hier auszugsweise wiedergegebenen Ausführungen eines englischen Fachmannes in der „Westminster Gazette" über die Fahrgeschwindigkeiten der deutschen Eisenbahnen kann man das Zeugnis objektiver Genauigkeit im allgemeinen nicht vorenthalten. Ein Teil seiner Ausführungen, hauptsächlich aber die oben mitgeteilte Tabelle über die längsten aufenthaltslosen Fahrten in den Haupteisenbahnländern der Erde, schließt sich eng an meine beiden 1911 und 1912 in dieser Zeitung veröffentlichten Arbeiten über „Lange aufenthaltslose Eisenbahnfahrten" (vgl. Jahrg. 1911 S. 1005ff. und Jahrg. 1912 S. 1025ff. d. Ztg.) an.

Bei Übernahme der hier gemachten Zahlenangaben unterläuft ihm ein kleines Mißverständnis: Er gibt (nach meinen Berechnungen auf Seite 1006 und 1007 im Jahrgang 1911) das Zuggewicht des Zuges München-Nürnberg auf 430 t und dasjenige des Zuges Berlin-Hamburg auf 360 t an. Beides ist unrichtig. Die Angabe von 430 t bezog sich auf die kaum je zur Anwendung gelangte Höchstbelastung der beiden bayerischen Züge München-Nürnberg und München-Würzburg, und die Angabe von 360 t bezeichnete die regelmäßige Belastung des letztgenannten Zuges. Über den Berlin-Hamburger Zug konnte er überhaupt keine Zahlenangaben meinem Aufsatze entnehmen. Dieser Zug ist viel leichter.

Wie ersichtlich, liegen also auch den englischen Ausführungen die Fahrpläne der Sommer 1911 und 1912 zugrunde. Es sei

*) Wenn eine Eisenbahnverwaltung von anderen in dieser Beziehung überholt wird, so beweist das noch nicht, daß ihr Lokomotivbau etwa hinter dem jener zurückgeblieben ist, und daß sie höhere Leistungen aus diesem Grunde nicht erreichen kann; das Zurückbleiben in dieser Beziehung kann vielmehr entweder mit dem Umfang ihres Netzes zusammenhängen, das Fahrten über größere Entfernungen nicht zuläßt, oder damit, daß die verkehrsreichen Mittelpunkte, an denen alle Züge halten müssen, sehr eng zusammen liegen, oder endlich damit, daß der auf große Entfernungen durchgehende Verkehr nicht so stark ist, als daß er die Durchführung besonderer Züge rechtfertigen könnte.

gestattet, auf einige wenige Änderungen des gegenwärtigen Sommerfahrplanes 1913 kurz aufmerksam zu machen.

Nach den umfangreichen Änderungen und Verbesserungen der letztjährigen Fahrpläne konnten wesentliche Verschiebungen zum neuen Sommerfahrplan nicht in Betracht kommen. Es handelt sich dabei infolgedessen nur um Beträge von wenigen Minuten, um die sich einige deutsche Fahrleistungen verschoben haben.

Die von dem englischen Fachmann erwähnte längste aufenthaltslose Eisenbahnfahrt Deutschlands, die 313,9 km lange Strecke Nürnberg-Halle, wird seit 1. Mai 1913 statt, wie bisher, in 271 in nur noch 267 Minuten durchfahren. Daß die Strecke durch einen kurzen Betriebsaufenthalt zu Rothenkirchen bezw. Probstzella unterbrochen wird, also nur die längste fahrplanmäßige, nicht wirklich geleistete aufenthaltslose Fahrt Deutschlands ist, habe ich a. a. O. bereits erwähnt; der Engländer nimmt davon überhaupt nicht Notiz. Die hier erreichte Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt nunmehr 70,5 km/Std. gegenüber bisher 69,5 km/Std.

Von den weiteren längsten deutschen Eisenbahnfahrten ist die Fahrt Berlin-Hannover noch beschleunigt worden. Diese 254 km lange Strecke wird jetzt in 179 Minuten (statt 188) vom Zug D 15 durchfahren; die Durchschnittsgeschwindigkeit ist mithin auf 85,1 km/Std. gestiegen (danach ist die Bemerkung auf Seite 596 dieser Ztg. zu berichtigen). Der Zug rückt damit unter den schnellsten deutschen Zügen an eine der ersten Stellen vor.

Infolge der Eröffnung des Leipziger Hauptbahnhofes haben sich die Entfernungsangaben der Strecke Leipzig-Berlin geändert. Sie haben betragen bezw. betragen jetzt:

Leipzig Bayerischer Bahnhof-Berlin	173,6 km
Leipzig Berliner Bahnhof-Berlin . .	163,0 km
Leipzig Hauptbahnhof-Berlin . . .	164,4 km

Die letztgenannte Strecke wird von den schnellsten Zügen in 116 Minuten aufenthaltslos durchfahren, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 85,0 km/Std. entspricht. Die Fahrzeit Leipzig-Berlin, die bisher günstigstenfalls 142 und 126 Minuten betrug, ist demnach nicht unwesentlich abgekürzt worden. Dabei ist besonders bemerkenswert, daß die Beschleunigung für Fahrten in beiden Richtungen in gleicher Weise eingetreten ist.

Alle übrigen längsten aufenthaltslosen Fahrten in Deutschland sind, soweit ich sehen kann, gegenüber dem Vorjahr gleich geblieben. Auch die nur während eines Teiles des Jahres verkehrenden Sommerzüge haben ihre bisherigen Fahrzeiten beibehalten. Neue aufenthaltslose Fahrten von über 150 km Länge scheinen nicht zur Einführung gelangt zu sein.

Es ist gewiß erfreulich, daß auch von ausländischen Fachleuten die bemerkenswerten Fahrleistungen der deutschen Staatseisenbahnen mehr und mehr anerkannt werden. Der Fachmann der „Westminster Gazette“ führt mit besonderem Behagen das von mir seinerzeit (in dieser Ztg. 1910 Seite 266) gebrauchte Wort, daß Großbritannien „das klassische Land für lange aufenthaltslose Eisenbahnfahrten“ sei, an. Er hätte aber hinzufügen können, daß die britischen Eisenbahnen im ganzen letzten Jahrzehnt kaum eine einzige neue aufenthaltslose Fahrleistung von nennenswerter Länge aufzuweisen haben — ein weiterer Beweis für die fast konservative Beständigkeit der britischen Fahrpläne —, während in Deutschland seit Jahren fast mit jedem Fahrplanwechsel neue Fahrleistungen zur Ausführung gelangen. In dieser Hinsicht ist Frankreich längst überholt, und die Vettern jenseits des Kanals werden über kurz oder lang ihre Fahrpläne einer genauen Durchsicht unterziehen müssen, wenn sie nicht ihre „Vormachtstellung“ im europäischen Eisenbahnwesen bald verlieren wollen.

Gegen den Wagenmangel auf den preußischen Staatsbahnen.

Nachstehend teilen wir aus dem in der vorigen Nummer kurz erwähnten Erlaß des preußischen Eisenbahnministers, betr. den Wagenmangel, das wichtigste mit:

Die Anordnungen beruhen auf den Vorschlägen der durch einen früheren Erlaß eingesetzten Kommission zur Ergänzung der den genannten Zugverkehr betreffenden inneren Verwaltungseinrichtungen. Der außerordentlich starke, dazu häufigen Schwankungen unterliegende Güterzugverkehr des rheinisch-westfälischen Industriegebiets und die Unterstellung seiner Ab- und Zufuhrlinien unter mehrere Eisenbahndirektionen machen ein besonders enges Zusammenarbeiten der beteiligten Verwaltungen notwendig, das durch die bisher eingerichteten Geschäftsführungen nicht ausreichend gefördert wurde. Der Minister bestimmt daher nach dem Vorschlage der Kommission, daß für den durchgehenden Güterzugverkehr auf den Ab- und Zufuhrlinien des rheinisch-westfälischen Industriegebiets eine Geschäftsführung bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen einzurichten ist, und daß die Aufgaben dieser Geschäftsführung nach Maßgabe einer dem Erlaß beigefügten, unter Berücksichtigung der besonders gearteten Verhältnisse erlassenen Geschäftsordnung wahrzunehmen sind. Die Geschäftsordnung überträgt die Leitung dem mit der Betriebsleitung A bei der Eisenbahndirektion Essen betrauten Oberbaurat und regelt die ständige Mitwirkung der betriebstechnischen Oberbauräte der meistbeteiligten Eisenbahndirektionen Cöln und Elberfeld sowie der Dezernenten des Wagen- und Beförderungsdienstes. Sie bezeichnet ferner im einzelnen die der Geschäftsführung zufallenden Aufgaben und regelt zugleich die geschäftlichen Beziehungen zu allen weiter beteiligten Eisenbahndirektionen.

Die neue Geschäftsführung tritt sogleich in Kraft.

In Punkt II bestimmt der Erlaß weiter: Wenn infolge ungewöhnlich starken Verkehrsandrangs oder aus anderer außerordentlicher Veranlassung umfangreichere Störungen und Stockungen im Fahrdienst zu besorgen oder bereits erhebliche Abweichungen vom Fahrplan oder in der Diensteinteilung für Lokomotiven und Personal eingetreten sind, und die der „Geschäftsführung“ (Ziffer I) erteilten Vollmachten zur Aufrechterhaltung eines geordneten Zugbetriebs nicht mehr ausreichen, hat ein Betriebsausschuß in Essen zusammenzutreten. Der Betriebsausschuß ist eine gemeinsame Verwaltungseinrichtung der drei meistbeteiligten Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld und Essen. Mit dem Tage seines Zusammentritts gehen auf ihn alle Aufgaben und Befugnisse der „Geschäftsführung“ über. Damit der Betriebsausschuß die Maßnahmen, die zur Aufrechterhaltung oder zur Wiederherstellung eines geregelten Zugverkehrs geboten sind, in wirksamster Weise durchführen kann, werden ihm insoweit Anordnungsbefugnisse im ganzen Wirkungsbereiche übertragen, als es sich um die Einlegung von Zügen, vorübergehende Verkehrsumleitungen und um zeitweise Änderung der Rangieraufgaben von Bahnhöfen handelt. Im einzelnen sind für die Aufgaben und die Zuständigkeit des Betriebsausschusses, seine Zusammensetzung, das Zustandekommen seiner Beschlüsse, die Mitwirkung der beteiligten Eisenbahndirektionen an der Erfüllung seiner Aufgaben sowie für die Abwicklung des Geschäftsverkehrs die Bestimmungen der beigefügten Geschäftsordnung maßgebend.

Zu Punkt III heißt es, es sei schon in einem früheren Erlaß vom Minister ausgesprochen, daß nicht nur dauernd der Einfluß des betriebstechnischen Oberbaurats auf alle wichtigen Betriebsangelegenheiten des ganzen Direktionsbezirks sicherzustellen sei, sondern daß der ihm einzuräumende Einfluß auf den Streckenbezirk des zweiten Betriebsleiters in Zeiten größerer Betriebsstörungen als eine Oberleitung zu gelten habe. Sobald in solchen Zeiten die Durchführung einer einheitlichen Betriebsleitung angezeigt erscheint, wird der betriebstechnische Oberbaurat nach Maßgabe des Erlasses vom 16. Oktober 1906 für die Geschäfte der Betriebsleitung im ganzen Direktionsbezirk vom Präsidenten mit seiner vollen Vertretung auch bei seiner Anwesenheit betraut; der Oberbaurat übernimmt damit als oberster Betriebsleiter mit dem Präsidenten die volle Verantwortung für die ordnungsmäßige Zugdurchführung im ganzen Direktionsbezirke. Diese allgemein gegebenen Weisungen haben besondere Bedeutung für die drei Bezirke des rheinisch-westfälischen Industriegebiets, in denen die schwierigen Betriebsverhältnisse auf den großen Ab- und Zufuhrlinien häufiger die Zusammenfassung der Betriebsleitung in einer Hand erforderlich machen. Diese den betriebstechnischen Oberbauräten zufallende Aufgabe setzt ihre dauernde Beteiligung an allen den Zugbetrieb betreffenden wichtigen Angelegenheiten voraus, damit sie in der Lage sind, in betriebsschwierigen Zeiten den gesamten Fahr- und Rangierbetrieb in fester Hand zu halten. Zur Erfüllung dieser Aufgaben allgemeiner Art bedürfen die be-

triebstechnischen Oberbauräte der drei vornehmlich beteiligten Bezirke in ihren Dezernatsgeschäften ständiger Hilfe. Es wird dafür gesorgt werden, daß ihnen dauernd besonders geeignete Hilfsarbeiter zugeteilt werden, die sie in Bedarfsfällen, namentlich auch während der Wirksamkeit des Betriebsausschusses (Ziffer II), in den Geschäften der Betriebsleitung des Streckenbezirks voll zu vertreten vermögen. Dann besagt der Erlaß weiter: „Die Herren Präsidenten wollen hiernach sorgfältig darüber wachen, daß die betriebstechnischen Oberbauräte in betriebsschwierigen Zeiten stets rechtzeitig mit der Gesamtleitung des Zugbetriebes betraut werden, und daß alsdann alle beteiligten Dezernenten die Oberbetriebsleitung in jeder Weise unterstützen. Ferner wollen die Herren Präsidenten dafür Sorge tragen, daß die betriebstechnischen Oberbauräte nach den Weisungen des Erlasses vom 26. Juni 1906 in weiterem Umfange mit ständiger Vertretungsbefugnis in den dazu gearteten wichtigeren Betriebsangelegenheiten betraut werden. Außer den in der Anleitung zur Aufstellung und Ausführung des Geschäftsplanes für die Eisenbahndirektionen bezeichneten Angelegenheiten, soweit sie den Betrieb betreffen, werden hierfür insbesondere noch in Frage kommen: grundsätzliche Anordnungen über die Aufstellung der Fahrpläne; meiner Genehmigung unterliegende und andere wichtige Angelegenheiten des Personen- und Güterzugfahrplans sowie der Fahrordnungen; Bildung von Fern-, Durchgangs- und anderen geschlossenen Güterzügen; betriebliche Maßnahmen zur Verhinderung und Behebung von Stockungen; Zugumleitungen; wichtige Vorschläge und Anregungen zur Umgestaltung und Erweiterung der dem Zugbetriebe dienenden Anlagen und Einrichtungen; Inbetriebnahme wichtiger Betriebsbauten; Einrichtung, Besetzung, Unterweisung und Beaufsichtigung von Zugleitungsstellen (Ziffer VII). — In allen diesen Geschäften werden die betriebstechnischen Oberbauräte namentlich auch infolge ihrer Tätigkeit in der Geschäftsführung und in dem Betriebsausschusse (Ziffer I und II) in besonders förderlicher Weise zu wirken in der Lage sein.“

Zu Punkt IV wird angeordnet, daß zur Erörterung und einheitlichen Regelung der den Fahrdienst berührenden wichtigen Angelegenheit am Direktionssitze regelmäßig Betriebskonferenzen abzuhalten sind, an denen unter Leitung des betriebstechnischen Oberbaurats die übrigen betriebstechnischen Dezernenten sowie der Beförderungsdezernent und der Betriebsmaschinendezernent teilzunehmen haben. Diese Betriebskonferenzen sollen in der Regel einmal wöchentlich, und zwar an dem Tage der Direktionssitzungen, stattfinden. Der Erlaß enthält weitere Vorschriften über den Gegenstand und die Art der Beratungen.

Weiter wird in Ziffer V bestimmt, daß die Aufsichtstätigkeit der Amtsvorstände, namentlich der Betriebsamtsvorstände, über die Ausführung des Fahrdienstes wirksamer als bisher zu gestalten sei. Dies wird näher ausgeführt und insbesondere für Zeiten starken Zugverkehrs die Abhaltung von Amtsvorstands-Konferenzen angeordnet.

In Ziffer VI wird verfügt, daß tägliche Meldungen wichtiger Bahnhöfe über bestimmte für den Zugverkehr bedeutsame Vorgänge, Leistungen und Anforderungen stattfinden sollen, um nicht nur die Betriebsleiter und die betriebsmaschinentechnischen und Beförderungsdezernenten, sondern auch die Betriebs-, Maschinen- und Verkehrsamts-Vorstände fortlaufend über die Betriebslage unterrichtet zu halten, und um ein rechtzeitiges Eingreifen bei drohenden Unregelmäßigkeiten und Stockungen sicherzustellen. Alles dies unbeschadet der Vorschriften über die Fahrberichte.

Zu VII wird unter Bezugnahme auf einen früheren Erlaß darauf hingewiesen, welche große Bedeutung der Einrichtung besonderer Zugleitungsstellen beizulegen sei. Es heißt dann weiter: „Nach den Erfahrungen, die in der Zeit der umfangreichen und anhaltenden Betriebsstockungen im vergangenen Herbst gemacht sind, reichen die zur Leitung und Beaufsichtigung des Fahrdienstes bisher vorgesehenen Hilfsmittel nicht aus, um bei drohenden oder bereits eingetretenen größeren Unordnungen im Fahrdienst den vom Fahrplan und von den Diensteinteilungen abweichenden Zugverkehr ununterbrochen in allen Einzelheiten zu überwachen. Insbesondere vermögen in solchen Zeiten die einzelnen Bahnhöfe die jeweilige Betriebslage nicht so zu übersehen, daß sie imstande sind, die Beförderung der Güterzüge zweckentsprechend zu regeln. Um hier bessernd einzugreifen, sind Zugleitungsstellen einzurichten, die in Fällen erheblicher Abweichungen vom Fahrplan und von den Diensteinteilungen die durch Unregelmäßigkeiten besonders stark betroffenen Bahnhöfe und Bahnstrecken durch ununterbrochene Beobachtung des Laufs der Züge und durch rasches, unmittelbares Eingreifen wirksam unterstützen.“

„Die Zugleitungsstellen sind mit erfahrenen Betriebsbeamten (Kontrolleuren, die Betriebsraten bearbeitenden Beamten bei den Betriebsämtern, Oberbahnhof- und Bahnhofvorstehern usw.) zu besetzen. Es sind ihnen bestimmte betrieblich zusammengehörige Abschnitte der Ab- und Zufuhrlinien mit verwickeltem Fahrplan zuzuteilen. Innerhalb dieser Abschnitte haben sie den Zug- und Rangierbetrieb der einzelnen Bahnhöfe ununterbrochen bei Tag und Nacht zu beobachten und dafür zu sorgen, daß alle ausführenden Dienststellen und Beamten in zweckmäßigster Weise an der Zugdurchführung mitwirken. Für bestimmte Fälle sind die Zugleitungsstellen befugt, den Zugverkehr und Rangierbetrieb auf den Bahnhöfen und Bahnstrecken des ihnen zugeteilten Dienstbezirks mit Anweisungsbefugnis zu regeln. Bei erheblichen Abweichungen vom Fahrplan und von den Diensteinteilungen haben die Zugleitungsstellen auch die Lokomotiv- und Personalgestellung in gewissem Umfange zu vermitteln.“ Das weitere aus dem Erlaß über die Zugleitungsstellen ist in einer dem Erlaß beigefügten Dienstvorschrift enthalten. Es ist ein Plan aufgestellt worden, wonach die wichtigsten Linien der meist beteiligten Direktionsbezirke vorläufig in 16 Dienstbezirke der Zugleitungsstellen eingeteilt sind. Die zuständige Eisenbahndirektion hat zu bestimmen, wann die Zugleitungsstellen und welche von ihnen in Tätigkeit treten soll. Dann heißt es zum Schluß:

„Auch wenn den Zugleitungsstellen außer der Zugregelung die Vermittlung der Lokomotiv- und Personalgestellung mitübertragen wird, kann es ratsam sein, in betriebsschwierigen Zeiten zum Ausgleich des Bedarfs und des Bestandes an Personal und Lokomotiven innerhalb des ganzen Eisenbahndirektionsbezirks eine Personal- und Lokomotivausgleichstelle bei der Eisenbahndirektion einzurichten und dem Betriebsbureau, in Essen dem Wagenamt anzugliedern. Auch diese Ausgleichstellen sollen in Zeiten erheblicher Abweichungen von Fahrplan und Diensteinteilung, soweit nötig, ununterbrochen in Tätigkeit sein. Die Vorbereitungen für die Zugleitungs- und die Ausgleichstellen sind in bezug auf Einrichtung von Diensträumen, Fernschreib- und Fernsprechanlagen, Sammlung von Dienstvorschriften, Fahrplänen usw. und insbesondere durch Bestimmung und Einübung bewährter Beamten so zu treffen, daß die Stellen jederzeit ohne Verzug in Wirksamkeit treten können.“

Preisausschreiben.

Auf Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen werden hiermit Geldpreise im Gesamtbetrage von 30000 ℳ zur allgemeinen Bewerbung öffentlich ausgeschrieben, und zwar:

A. für Erfindungen und Verbesserungen, die für das Eisenbahnwesen von erheblichem Nutzen sind und folgende Gegenstände betreffen:

I. die baulichen Einrichtungen und deren Unterhaltung,
II. den Bau und die Unterhaltung der Betriebsmittel,
III. die Signal- und Telegrapheneinrichtungen, Stellwerke, Sicherheitsvorrichtungen und sonstigen mechanischen Einrichtungen,
IV. den Betrieb und die Verwaltung der Eisenbahnen;

B. für hervorragende schriftstellerische Arbeiten aus dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Die Preise werden im Höchstbetrage von 7500 ℳ und im Mindestbetrage von 1500 ℳ verliehen.
Die Entscheidung über die Preisbewerbungen erfolgt im Laufe des Jahres 1916.

Die Bedingungen für den Wettbewerb sind folgende:

1. Nur solche Erfindungen und Verbesserungen, die ihrer Ausführung nach, und nur solche schriftstellerischen Werke, die ihrem Erscheinen nach in die Zeit

vom 1. April 1909 bis 31. März 1915

fallen, werden bei dem Wettbewerbe zugelassen.

2. **Jede Erfindung oder Verbesserung muß, bevor sie zum Wettbewerb zugelassen werden kann, auf einer dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Eisenbahn ausgeführt und der Antrag auf Erteilung eines Preises durch diese Verwaltung unterstützt sein. Gesuche zur Begutachtung oder Erprobung von Erfindungen oder Verbesserungen sind nicht an die Geschäftsführende Verwaltung des Vereins, sondern unmittelbar an eine dem Verein angehörende Eisenbahnverwaltung zu richten.**
3. Preise werden für Erfindungen und Verbesserungen nur dem Erfinder, nicht aber dem zuerkannt, der die Erfindung oder Verbesserung zum Zwecke der Verwertung erworben hat, und für schriftstellerische Arbeiten nur dem eigentlichen Verfasser, nicht aber dem Herausgeber eines Sammelwerkes.
4. Die Bewerbungen müssen die Erfindung oder Verbesserung durch Beschreibung, Zeichnung, Modelle usw. so erläutern, daß über die Beschaffenheit, Ausführbarkeit und Wirksamkeit der Erfindungen oder Verbesserungen ein sicheres Urteil gefällt werden kann.
5. Die Zuerkennung eines Preises schließt die Ausnutzung oder Nachsuchung eines Patents durch den Erfinder nicht aus. Jeder Bewerber um einen der ausgeschriebenen Preise ist jedoch verpflichtet, die aus dem erworbenen Patente etwa herzuleitenden Bedingungen anzugeben, die er für die Anwendung der Erfindungen oder Verbesserungen durch die Vereinsverwaltungen beansprucht.
6. Der Verein hat das Recht, die mit einem Preise bedachten Erfindungen oder Verbesserungen zu veröffentlichen.
7. Die schriftstellerischen Werke, für die ein Preis beansprucht wird, müssen den Bewerbungen in zwei Druckexemplaren beigefügt sein, die zur Verfügung des Vereins bleiben.

In den Bewerbungen muß der Nachweis erbracht werden, daß die Erfindungen und Verbesserungen ihrer Ausführung nach, die schriftstellerischen Werke ihrem Erscheinen nach derjenigen Zeit angehören, welche der Wettbewerb umfaßt.

Die Prüfung der eingegangenen Anträge auf Zuerkennung eines Preises, sowie die Entscheidung darüber, an welche Bewerber und in welcher Höhe Preise zu erteilen sind, erfolgt durch den vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Preisausschuß.

Ohne die Preisbewerbung wegen anderer Erfindungen und Verbesserungen im Eisenbahnwesen einzuschränken, und ohne anderseits den Preisausschuß in seinen Entscheidungen zu binden, wird die Bearbeitung folgender Aufgaben als erwünscht bezeichnet:

1. Motordräsine bis zu 40 km Stundengeschwindigkeit, die von zwei Männern auf Überwegen oder an sonst geeigneter Stelle ausgesetzt werden kann, zur Beförderung von 3 bis 4 Personen eingerichtet und für ungünstige Witterungsverhältnisse mit verschließbarem Verdeck versehen ist.
2. Vereinfachung des Vorgangs bei der Verkehrsteilung und der Ermittlung der Anteile aus den Frachtsätzen sowie bei der Verrechnung und Abrechnung der Einnahmen aus dem Güterverkehr.
3. Vergleich des Ein- und Zweiachsen-Antriebes von Vierzylinderlokomotiven in Hinsicht der baulichen und dynamischen Verhältnisse mit besonderer Berücksichtigung der Beanspruchung der Kurbelachsen.
4. Kritische Abhandlung über die Drehgestelle der Wagen in schnellfahrenden Zügen und ihren Einfluß auf den Gang der Wagen.
5. Vorrichtung zum schnellen Verbinden und Lösen der Faltenbälge zwischen Durchgangswagen.
6. Einfache Vorrichtung, mit der Eisenbahnschienen vom Eisenbahnwagen, insbesondere auch auf freier Strecke sicher und schnell abgeladen werden können.
7. Ein Meßapparat zur Bestimmung der in den Schienen unter den Betriebslasten auftretenden Spannungen.
8. Mechanische Einrichtung zum schnellen Ein- und Ausladen der Gepäckstücke und Postpakete.
9. Methoden oder Hilfsmittel, um bei langen Zügen (Güterzügen) die vorschriftsmäßige Durchführung der Bremsprobe bei durchgehenden Bremsen in kürzester Zeit zu sichern.
10. Kritische Darstellung der mechanischen Umschlagsvorrichtungen für die Entladung von Kohlen und anderen Massenartikeln aus Eisenbahnwagen in Wasserfahrzeuge.

Die Bewerbungen müssen während des Zeitraumes

vom 1. Oktober 1914 bis 15. April 1915

postfrei an die unterzeichnete Geschäftsführende Verwaltung des Vereins eingereicht werden.

Berlin, im Juli 1913.
W. 9, Köthener Straße 28/29.

Geschäftsführende Verwaltung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Haftpflicht der Eisenbahnen.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Berlin geschrieben: Der Entwurf eines deutschen Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen ist dem Vernehmen nach mit den Beteiligten vereinbart und zur Vorlage an den Reichstag in Bearbeitung begriffen. Der Entwurf regelt die Haftpflicht von Personenschäden und Sachschäden. Gemäß den Anträgen der Interessenten ist in dem Entwurfe unterschieden zwischen Bahnen mit eigenem Bahnkörper und Bahnen in Straßen ohne besonderen Bahnkörper. Für erstere gelten im allgemeinen die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes unter Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse, während für die Straßenbahnen die Haftpflichtbestimmungen dem Automobilhaftpflichtgesetz nachgebildet sind. Für die Straßenbahnen empfahl es sich, die ziemlich schweren Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes zu mildern, da diese Bahnen eigentlich noch schlechter gestellt sind als Automobile, die Zusammenstößen viel eher als eine Schienenbahn ausweichen können. Sie den Bahnen mit eigenem Bahnkörper gleichzustellen, war nicht angängig. Die Fuhrunternehmer haben sich damit einverstanden erklärt, aber den Wunsch ausgesprochen, auch ihnen Erleichterungen zu verschaffen und namentlich in Großstädten die Bestimmungen über Gefährdung von Eisenbahntransporten zu mildern. Es kommt häufig vor, daß bei Zusammenstößen mit Straßenbahnen der Führer eines Fuhrwerks ein Strafmandat wegen Gefährdung eines Eisenbahntransports erhält.

— **Der diesjährige Ferienverkehr auf den Berliner Fernbahnhöfen** hat nach den amtlichen Feststellungen den vorjährigen an Stärke übertroffen, wie die nachstehenden Zahlen, denen die vorjährigen zum Vergleich in Klammern beigefügt sind, erkennen lassen. Der Verkehr setzte am Freitag, den 4. Juli, mit einer Anzahl von 67 231 (49 239) verkauften Fahrkarten ein und stieg am 5. Juli auf 93 923 (59 286) Fahrkarten. Der Verkehr ging dann zurück am 6. Juli auf 79 783 (88 636), am 7. Juli auf 64 303 (75 629), am 8. Juli auf 48 640 (57 887), am 9. Juli auf 45 274 (48 862) Fahrkarten. Hierzu kommt noch die Anzahl der im Vorverkauf in der Zeit vom 26. Juni bis 3. Juli für die bezeichneten Verkehrstage ausgegebenen Fahrkarten mit 43 776 Stück. Im ganzen wurden demnach auf den Berliner Fernbahnhöfen, einschließlich Charlottenburg und Gesundbrunnen, 442 930 (420 011) Fahrkarten, also 22 919 Stück mehr als im Vorjahr verausgabt. Der Gepäckverkehr war am stärksten am 5. Juli, an welchem 37 316 (33 592) Gepäckstücke abgefertigt wurden. Insgesamt wurden vom 4. bis 9. Juli 145 419 Gepäckstücke (gegen 141 221 im Vorjahr) aufgeliefert. An denselben Tagen wurden zur Bewältigung des Verkehrs außer den fahrplanmäßigen Zügen 53 Feriensonderzüge und 280 Vor- und Nachzüge abgelassen. Von den Berliner Fernbahnhöfen wurde, wie immer, am stärksten beansprucht der Stettiner Bahnhof, wo 104 659 Fahrkarten verkauft und 34 389 Gepäckstücke abgefertigt wurden; danach folgen der Lehrter Bahnhof mit 56 800 Fahrkarten und 15 940 Gepäckstücken und der Anhalter Bahnhof mit 53 163 Fahrkarten und 33 032 Gepäckstücken, der Schlesische Bahnhof mit 42 346 Fahrkarten sowie 4403 Gepäckstücken und Bahnhof Friedrichstraße mit 36 806 Fahrkarten und 12 782 Gepäckstücken. Von den am Fernverkehr beteiligten Vorortstationen wurden an den Hauptreisetagen 49 708 Fahrkarten verausgabt und 8352 Stück Gepäck für die Fernzüge abgefertigt.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 30. Juni d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	424 254	198	—	32 635
	1912	11½*	349 733	—	—	30 412
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 74 521 = 21,3 %	—	—	+ 2223 = 7,3 %
Aachener Bezirk	1913	13	11 909	20	0,2	916
	1912	11†)	9 945	—	—	904
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1964 = 19,7 %	—	—	+ 12 = 1,3 %
Saar-Bezirk	1913	13	43 786	—	—	3 368
	1912	11†)	36 700	—	—	3 336
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 7086 = 19,3 %	—	—	+ 32 = 1,0 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 159	—	—	1 166
	1912	11	13 557	—	—	1 232
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1602 = 11,8 %	—	—	— 66 = 5,4 %
Oberschlesien	1913	13	156 965	—	—	12 074
	1912	11†)	115 267	—	—	10 479
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 41 698 = 36,2 %	—	—	+ 1595 = 15,2 %
Niederschlesien	1913	13	17 258	—	—	1 328
	1912	12	14 406	—	—	1 201
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2852 = 19,8 %	—	—	+ 127 = 10,6 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	18 801	—	—	1 446
	1912	12	16 649	30	0,2	1 387
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2152 = 12,9 %	—	—	+ 59 = 4,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	688 132	218	—	52 933
	1912	—	556 257	30	—	48 951
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 131 875 = 23,7 %	—	—	+ 3982 = 8,1 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	47 630	180	0,4	3 664
	1912	12	44 955	45	0,1	3 746
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2675 = 6,0 %	—	—	— 82 = 2,2 %
Magdeburg	1913	13	18 286	107	1,6	1 407
	1912	12	13 966	47	0,3	1 164
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4320 = 30,9 %	—	—	+ 243 = 20,9 %
Erfurt	1913	13	6 909	10	0,1	531
	1912	12	6 190	118	1,9	516
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 719 = 11,6 %	—	—	+ 15 = 2,9 %
Cassel	1913	13	1 854	—	—	143
	1912	12	1 847	—	—	154
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 7 = 0,4 %	—	—	— 11 = 7,1 %
Hannover	1913	13	1 971	—	—	152
	1912	12	1 610	—	—	134
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 361 = 22,4 %	—	—	+ 18 = 13,4 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	17 768	159	0,9	1 367
	1912	12	12 773	—	—	1 064
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4995 = 39,1 %	—	—	+ 303 = 28,5 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	23 504	10	—	1 808
	1912	11†)	15 069	—	—	1 370
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 8435 = 56,0 %	—	—	+ 438 = 32,0 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	117 922	466	—	9 072
	1912	—	96 410	210	—	8 148
gegen das Vorjahr .	—	—	+ 21 512 = 22,3 %	—	—	+ 924 = 11,3 %

* ½ Festtag. †) 1 Festtag.

— **Der neue Frankfurter Südbahnhof.** Der „Köln. Ztg." wird aus Frankfurt (Main), 10. Juli, geschrieben: Als zweites Glied in der Kette der umfassenden Eisenbahnneu- und -umbauten von Frankfurt wurde heute im Beisein von über hundert geladenen Gästen der Südbahnhof im Stadtteil Sachsenhausen eröffnet, der gemeinsam mit dem neuen Ostbahnhof neben dem Lokalverkehr der Entlastung des Hauptbahnhofs dienen soll und zu diesem Zweck jetzt schon u. a. einen D-Zug nach Mainz und Cöln aufzuweisen hat, der den Hauptbahnhof nicht mehr berührt. Der neue Bau, dessen allgemeiner und eisenbahntechnischer Teil unter der Leitung des Regierungsbaumeisters Kleinschmidt vollendet und dessen Hochbau nebst Inneneinrichtung von dem Regierungsbaumeister Dörffer durchgeführt wurde, erforderte eine Bausumme von 2½ Millionen Mark, wovon 300 000 ℳ oder 17 ℳ für das Kubikmeter auf den Hochbau entfallen. Nach dem Grundsatz: „Der Zweck bestimmt die Form" wurde das neue Empfangsgebäude frei von Stilarchitektur errichtet. Es bildet in seiner gefälligen Gestaltung einen Schmuck des Stadtteils Sachsenhausen und besitzt im Innern sehr zweckmäßige, namentlich auf eine instruktive Rechtsführung des Verkehrs berechnete Einrichtungen. Bei dem Frühstück, das sich der Eröffnung anschloß, betonte Eisenbahndirektionspräsident Reuleaux die Bedeutung der Städte und des Bürgertums für die ganze Entwicklung unserer Zeit, namentlich die wirtschaftliche. Dieser wirtschaftlichen Entwicklung, die nur im Frieden gedeihen könne, seien die neuen Anlagen gewidmet. Die Rede klang aus mit einem Hoch auf den Schirmherrn des Friedens, den Kaiser. Weiter sprachen noch Vertreter der Stadt, der Oberpostdirektion und der Bürger- und Bezirksvereine. Zuvor hatte eine Fahrt von Frankfurt-Süd über die Deutschherren-Eisenbahnbrücke und das neue Industrie- und Hafengebiet nach dem Ostbahnhof den Festteilnehmern Gelegenheit gegeben, sich von den durch die Verkehrseinrichtungen eröffneten Zukunftsaussichten zweier Stadtteile Frankfurts ein Bild zu machen.

— **Der Verband Deutscher Privateisenbahnbeamten E. V.**, welcher zurzeit etwa 17 000 Mitglieder umfaßt, und sich über das ganze Deutsche Reich und seine Kolonien erstreckt, hielt am 10. und 11. Juni seine Hauptversammlung in Bonn ab. Es wurden hier Fragen behandelt, welche auch für die Allgemeinheit großes Interesse beanspruchen müssen. Denn es muß vom Standpunkt des reisenden Publikums gefordert werden, daß die bei der Staatsbahn gewährleistete Betriebssicherheit auch bei den von Privatgesellschaften betriebenen Klein- und Nebenbahnen durchgführt wird. Zu Punkt 1 der Tagesordnung berichtete zuerst Regierungsbaumeister a. D. Stellfeld-Braunschweig über Dienst- und Ruhezeiten. Redner führte aus, wie die Betriebssicherheit auf allen Bahnen, seien es Haupt-, Neben- oder Kleinbahnen, letzten Endes davon abhängt, daß das Personal imstande ist, seinen Obliegenheiten aufmerksam und pünktlich nachzukommen. Weil es niemanden mehr gibt, der nicht gezwungen wäre, sein Leben, seine Gesundheit und sein Eigentum dem Betriebe der Bahnen anzuvertrauen, ist die Betriebssicherheit auf den Eisenbahnen eine Angelegenheit, die die Öffentlichkeit auf das nächste angeht und deshalb durch Gesetzesvorschriften sicherzustellen ist. Die besten Vorschriften über Bau und Ausrüstung der Bahnen sind nicht imstande, das Publikum vor Gefahren zu schützen, wenn nicht für diejenigen gesorgt ist, die die Vorschriften auszuführen haben. Deshalb muß, wenn auch der Staat sich sonst im allgemeinen nicht in die Beziehungen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer einmischt, für die Eisenbahnbetriebsbeamten der Dienst insoweit gesetzlich geregelt werden, als davon die Betriebssicherheit abhängt. Vorschriften, welche die übermäßige Personalausnutzung sicher verhindern, brauchen trotz der anscheinend sehr großen Unterschiede in den Betriebsverhältnissen zwischen Haupt-, Neben- und Kleinbahnen nicht verwickelt zu sein, weil jeder Mensch, seine Beschäftigung, sie sei welche sie wolle, das gleiche Ruhebedürfnis hat. Die Vorschriften müssen deshalb von der Sicherstellung dieses Ruhebedürfnisses ausgehen, die zulässige Dauer der Dienstschichten ergibt sich dann von selbst. Zum Punkt 2 der Tagesordnung hielt Betriebssekretär Altmann-Rinteln über „Verstaatlichung und Prüfungsordnung" einen längeren Vortrag. Wir übergehen den ersten Teil des Vortrags, der weitere Kreise kaum interessiert. Im zweiten Teile des Vortrages kam Redner zu dem Ergebnis, daß die Einführung einer einheitlichen Prüfungsordnung für alle Privathaupt- und Nebenbahnen dringend notwendig sei und im Interesse der gesamten Privatbahnbeamtenschaft liegen würde. Für viele Kleinbahnen bestehe schon eine Prüfungsordnung, die im Wege der Selbsthilfe vom Verein Deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen herausgegeben worden sei. Die für Haupt- und

Nebenbahnen bestehenden bundesrätlichen Bestimmungen über die Befähigung von Eisenbahnbetriebs- und Polizeibeamten seien keine Prüfungsordnung, sondern nur reine Befähigungsvorschriften.

— Bahnstreckenreklame. Mit dem Begriff der Bahnstreckenreklame beschäftigte sich, wie wir verschiedenen Tageszeitungen entnehmen, der 9. Senat des preußischen Oberverwaltungsgerichts am 10. Juni. Es handelte sich um die Beantwortung der Frage, ob nach dem Gesetz betr. die Verunstaltung landschaftlich hervorragender Gegenden von 1902 die Regierungspräsidenten, wenn sie auf Grund des Gesetzes Verordnungen zum Schutze des Landschaftsbildes erlassen, endgültig darüber zu urteilen berufen sind, ob eine Gegend „landschaftlich hervorragend" im Sinne des Gesetzes ist, oder ob die Nachprüfung dieser Frage dem Richter zusteht. In Anbetracht der grundsätzlichen Bedeutung der Entscheidung für die Handhabung des Gesetzes durch die Behörden hatte der Minister für Handel und Gewerbe einen Kommissar zur Verhandlung entsandt, der sich im ersteren Sinne aussprach. Der Gesetzgeber habe die Beurteilung des landschaftlichen Charakters einer Gegend endgültig den Regierungspräsidenten anvertrauen wollen, das gehe aus der Entstehungsgeschichte des Gesetzes hervor. Das Oberverwaltungsgericht pflichtete dieser Auffassung nicht bei, entschied vielmehr dahin, daß die Nachprüfung der Frage, ob eine durch eine Polizeiverordnung geschützte Gegend im Sinne des Gesetzes von 1902 „landschaftlich hervorragend" sei, dem Richter zustehe. Damit ist das Oberverwaltungsgericht dem Kammergericht, der höchsten Instanz für Landesstrafsachen, beigetreten, das vor einiger Zeit ebenso entschieden hat.

Nun erhebt sich die interessante Frage: welche Gegend ist nach dem Willen des Gesetzes als „landschaftlich hervorragend" anzusehen. Dazu hat sich das Kammergericht etwa folgendermaßen geäußert: Der Begriff sei im Sinne des gewöhnlichen Lebens aufzufassen; es gehörten hierher nur Gegenden von „wirklich hervorragender landschaftlicher Schönheit", wie die Ausführungsanweisung zum Gesetz zutreffend sagt; also solche, welche sich, etwa durch Wechsel von Berg und Tal, durch Seen oder Flüsse mit malerischen Ufern oder in anderer Weise vor den anderen deutschen Gegenden auszeichneten, über diese „hervorragten". Gegenden, welche den Durchschnittscharakter des norddeutschen Flachlandes trügen, wie z. B. der größte Teil der Mark, sollten in keinem Falle geschützt werden dürfen. — Welchen Umfang die Bahnstreckenreklame einnimmt, das mag beispielsweise daraus ersehen werden, daß im Jahre 1908 eine bekannte Zigarettenfirma an deutschen Bahnstrecken und Automobilstraßen 1500 Reklameschilder aufstellte. — Noch kürzlich ist ein allgemeines Verbot der Bahnstreckenreklame im Regierungsbezirk Arnsberg ergangen.

— Emdens überseeischer Verkehr. Auf Grund des mit der preußischen Regierung abgeschlossenen Vertrags wegen der Einbeziehung Emdens in den überseeischen Verkehr eröffnet der Norddeutsche Lloyd, wie uns aus Bremen berichtet wird, am 2. Oktober einen regelmäßigen vierwöchentlichen Dienst zwischen Emden und den bekannten Häfen Australiens, und stellt dafür den Dampfer Schlesien in Dienst. Der Norddeutsche Lloyd errichtet in Emden eine eigene Agentur. Bis deren Eröffnung erfolgt, werden alle auf den Emdener Verkehr des Norddeutschen Lloyds bezüglichen Angelegenheiten von Bremen aus erledigt.

— Die 54. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure fand in den letzten Tagen des Juni in Leipzig statt. Die Sitzungen wurden im Kongreßsaal der Baufachausstellung abgehalten, an ihnen nahmen zeitweise auch die auf einer Reise durch Deutschland befindlichen amerikanischen Ingenieure teil. Die letzte Sitzung am 25. Juni wurde mit einem Vortrage von Professor Buhle, Dresden, über „Seilschwebebahnen für den Fernverkehr von Personen und Gütern" eröffnet. Nach einem interessanten geschichtlichen Überblick, in dem er das Jahr 1870 als dasjenige bezeichnete, in welchem der Luftseilbahnbau zu einem besonderen Industriezweig wurde, führte der Redner aus, daß die Luftseilbahnen heutigen Tages namentlich für den Massengüterverkehr zu einem der zuverlässigsten und wirtschaftlichsten Beförderungsmittel ausgebildet worden sind, woran die deutsche Industrie in besonders hohem Maße beteiligt ist. Während die Luftseilbahnen für den Güterverkehr bereits im In- und Auslande weiteste Verbreitung gefunden haben, stehen allerdings diejenigen für die Personenbeförderung noch am Anfange ihrer Entwicklung. Die Gründe hierfür sind teils wirtschaftlicher, teils technischer Natur. Im Anschluß an die Erörterung dieser Gründe besprach Professor Buhle die verschiedenen Bauarten der Luftseilbahnen für Personenverkehr, von denen er nach der zeitlichen Entwicklung folgende fünf hervorhob: den Wetterhornaufzug (eröffnet 1908), die Bahn von Lana bei Meran auf das Vigiljoch (1912), die Luftseilbahn in Rio de Janeiro (1912), die von der Firma A. Bleichert & Co., Leipzig, erbaute Seilschwebebahn nach Kohlern bei Bozen (1913) und die zurzeit in der Ausführung begriffene Bahn von Chamonix auf den Montblanc (Aiguille du Midi) mit einer geplanten Endhöhe von 3770 m. Nach Hervorhebung der Vorzüge und Nachteile der einzelnen Bauarten deutete der Vortragende verschiedene zukünftige Verbesserungen und Lösungen an und wies darauf hin, daß die Vorzüge der Seilschwebebahnen diesen vor allem in den schwierigen Geländeverhältnissen der Gebirge ein weites Anwendungsgebiet sichern. In bezug auf die Seilschwebebahnen für den Güterverkehr führte Professor Buhle aus, daß diese, die bereits bis zu 40 km Länge ausgeführt sind, lange Zeit nur auf die Beförderung von Kohle, Erzen, Ton usw. angewiesen waren. Allein das neuzeitliche Bedürfnis nach Großseilbahnen habe zugleich die Nachfrage nach Schwerlastbahnen geschaffen, bei denen vierräderige Laufwerke mit Wagen bis zu 4000 kg Rohgewicht verwendet werden. An der Hand von Lichtbildern sprach der Vortragende über die bedeutenden Seilbahnanlagen für Erzbeförderung in den nordargentinischen Cordilleren, in Spanien, Frankreich, auf Elba und in Skandinavien, über die bemerkenswerte Meerseilbahn in Thio (Neukaledonien), über die von führenden deutschen Häusern gebauten Kohlenbahnen in Savona und Bordeaux, in Tol (China) und selbst in England, über die trefflichen Holzbahnen in Rumänien, Ungarn und Deutsch-Ostafrika sowie über die erst vor kurzem in Betrieb genommenen Salzförderungsanlagen in Staßfurt und Eisleben.

Im Anschluß an den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag Professor Buhles sprach noch Dipl.-Ingenieur Michenfelder über „Richtlinien für die Gestaltung von Nachtransporten", womit die diesjährige Hauptversammlung schloß. Die nächstjährige Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure findet in Bremen statt.

Österreich.

— Verbesserung der Zugverbindung zwischen Mähren, Schlesien und Brünn-Wien. Den wiederholt lebhaft geäußerten Interessentenwünschen entsprechend, wird vom Eisenbahnministerium die versuchsweise Einrichtung des Schnellzugverkehrs auch in der Strecke Olmütz-Hannsdorf für die Sommerfahrordnung 1914 geplant. Mit den neuen Zügen sollen in erster Linie günstige Schnellzugverbindungen zwischen Wien, Brünn und den Städten Sternberg, Mährisch Neustadt, Mährisch Schönberg, Hannsdorf sowie auch weitere Personenzuganschlüsse über Hannsdorf nach Niederlindewiese und Ziegenhals geschaffen werden. Über die für den Reise- und Anschlußverkehr vorteilhafteste Lage der neuen Schnell- und Personenzüge werden im Eisenbahnministerium eingehende Studien gepflogen. Nach deren Abschluß wird die Staatsbahndirektion in Olmütz beauftragt werden, ungesäumt eine Enquete einzuberufen, zu welcher nicht nur Vertreter der Industrie, des Handels- und Gewerbestandes, sondern auch der Landwirtschaft und der beteiligten Gemeinden eingeladen werden sollen. Bei diesem Anlasse wird auch die durch die geplante Zugvermehrung bedingte Verschiebung anderweitiger Personenzüge durchberaten, so daß nach voraussichtlich erzieltem Einvernehmen aller Beteiligten, von dem genannten Zeitpunkte angefangen, eine weitgehende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Mähren und Schlesien mit Wien und Brünn zur Durchführung gelangen würde.

— Zur Frage der Südbahnsanierung. Nach langen und sehr eingehenden Beratungen zwischen den Vertretern der Südbahn und den französischen Prioritätenbesitzern konnte eine vorläufige Verständigung über eine Reihe von Punkten erzielt werden. Da die Vorschläge der Südbahn einige Veränderungen erfuhren, begab sich zur genaueren Feststellung dieser sowie zu Verhandlungen mit der österreichischen Regierung eine Abordnung des Komitees der Prioritätenbesitzer in den letzten Tagen nach Wien.

— Geplante Bahnverbindung zwischen Westböhmen und Bayern. In Tachau fand eine zahlreich besuchte Versammlung von österreichischen und bayerischen Interessenten an einer neuen Bahnverbindung zwischen Westböhmen und Bayern statt, in welcher über den Bau einer Anschlußbahn von Tachau über Bärnau in Bayern an die Linie Bärnau-Wiesau beraten wurde. Die Stadt Tachau hat ein entsprechendes generelles Projekt ausarbeiten lassen, nach dem die Linie Tachau-Landesgrenze eine Länge von etwa 18 km bekäme. Auf bayerischer Seite kommen nur 3½ km in Frage. Die bayerischen Vertreter wollen zunächst von der bayerischen Regierung eine bündige Erklärung erwirken dahingehend, daß bayerischerseits einem Grenzübergang der projektierten Bahn bei Bärnau die Genehmigung nicht versagt werde. Nach dieser Genehmigung sollen maßgebende Personen in Österreich für die Sache gewonnen werden.

— Verbilligung des Mittag- und Abendessens in den Speisewagen. Wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt" mitteilt, hat die Internationale Schlafwagengesellschaft, die bekanntlich auch

den Speisewagenbetrieb führt, im Einvernehmen mit der österreichischen Staatsbahnverwaltung, um einem vielfach geäußerten Wusche zu willfahren, entsprechende Vorsorge für die Verbilligung des Mittag- und Abendessens getroffen. Seit 1. Juli d. J. werden in den Speisewagen dreier bestimmter Strecken — es handelt sich hierbei eben erst um probeweise Einführung — Mahlzeiten auch zu billigerem Preise verabreicht, und zwar zu 3 Kr. für das Mittagessen (um eine Fleischspeise und eine Beilage weniger als beim Preise von 4 Kr.) und zu 2½ Kr. für das Abendessen (Fortbleiben der beim Preise von 3½ Kr. vorgesehenen Vorspeise). Dieses billigere Mahl wird nach dem zum Preise von 4 bezw. 3½ Kr. gereicht. Diese in weiteren Kreisen des Reisepublikums gewiß mit Befriedigung begrüßte Neuerung ist zunächst auf den Strecken Wien-Landeck, Wien-Tetschen und Wien-Lemberg eingeführt worden. Falls sie, wie man wohl annehmen darf, Anklang finden sollte, so soll sie verallgemeinert und dauernd beibehalten werden.

— **Neueinrichtung des Rettungsdienstes bei den österreichischen Eisenbahnen.** Zur Durchführung der vom Eisenbahnministerium unternommenen Neueinrichtung des Rettungsdienstes ist in erster Linie geplant, die gegenwärtig in allen Stationen zwar reichlich vorhandenen, den modernen Anforderungen aber nicht mehr ganz entsprechenden Rettungsbehelfe gegen neue auszutauschen und die seinerzeit auf Antrag des Obersten Sanitätsrates aufgelassene Ausrüstung der Züge mit Rettungsbehelfen, vorläufig für Schnellzüge, wieder einzuführen. Zur Auswahl der geeignetsten unter den von verschiedenen Firmen vorgelegten Mustern von Rettungsbehelfen hat kürzlich im Eisenbahnministerium eine Enquete von chirurgischen Fachmännern und von Vertretern der beteiligten Behörden stattgefunden, welche sich dahin einigte, nur zwei Arten von Rettungsbehelfen, eine größere und eine kleinere, für die Züge und Stationen zu empfehlen. Für die großen Verkehrsmittelpunkte und für die Arztwagen wurde an Stelle des jetzt gebräuchlichen sehr großen und gewichtigen sogenannten „Rettungskastens" die Aufstellung zweier oder mehrerer Einheiten der größeren Art vorgeschlagen, um bei schwereren Eisenbahnunfällen die Hilfeleistung an der Unfallstelle sofort zweckmäßig an mehreren Stellen vornehmen zu können. In die Rettungsbehelfe, die in Koffern aus gutem, widerstandsfähigem Material unterzubringen sein werden, sollen Antiseptika nicht aufgenommen werden, dagegen soll für möglichst viele Einzelverbände vorgesorgt werden. Die Enquete beschloß, ein den gestellten Anforderungen vollkommen entsprechendes Muster anfertigen zu lassen und dieses nach neuerlicher Prüfung zur Einführung zu empfehlen.

— **Amtliche Sprachpflege in Österreich.** Prof. Anton Rangl in Wien teilt in der „Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins" folgendes mit: Nach der Wiener Straßenbahn hat nun auch das Eisenbahnministerium auf Anordnung des Ministers Dr. Freiherrn von Forster die Dienstvorschriften sprachlich prüfen und verbessern lassen. Da diese Tatsache schon in einigen Blättern beifällig besprochen wurde, darf auch unsere Zeitschrift darüber berichten, obwohl die Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind. Auch teilte in der Sitzung des Budgetausschusses vom 10. Juni der Minister selbst mit, daß die Eisenbahnverwaltung bei Abfassung der neuen Dienstvorschriften vom Allgemeinen Deutschen Sprachverein unterstützt werde; er lege Wert darauf, durch sprachrichtige Fassung der Unterweisungen ihr Verständnis möglichst zu erleichtern. Zur Vorgeschichte sei erwähnt, daß der Reichenberger Reichsratsabgeordnete Hans Hartl dem Minister die Heranziehung des Sprachvereins zur Mitarbeit nahelegte. Es handelt sich um die Dienstvorschriften der Schaffner, Verschieber, Weichenwärter usw., Vorschriften, über die der Mann beim Eintritt in den Dienst eine Prüfung ablegen muß. Es ist daher höchst wichtig, sie von der umständlichen Weitschweifigkeit des Amtsstils zu befreien. Einige Beispiele mögen das zeigen; was in Klammern steht, ist in der neuen Fassung unterdrückt worden. „Bevor ein Zug die Ausgangsstation verläßt, sind die Wagen (desselben durch die hierzu bestimmten Organe) zu untersuchen." — Früher: „Die ausnahmsweise in mit mehr als 60 km Geschwindigkeit per Stunde verkehrenden Züge eingestellten Wagen . . " Jetzt: „Wagen, die ausnahmsweise in Züge von mehr als 60 km Geschwindigkeit eingestellt werden . . . ." — Früher: „Die Befehle an die bei der Durchführung von Verschiebungen mitwirkenden Bediensteten dürfen nur durch das die Verschiebung leitende Organ gegeben werden." Jetzt: „Beim Verschieben dürfen die Befehle nur vom Leiter gegeben werden." — „Bei (Bildung von) Glatteis", „bei (vorkommenden) Unfällen", „die Zeit des (erfolgten) Anhaltens", „nach (erfolgtem) Stillstand", „von (hierzu) geschulten Bediensteten", „vor dem (erwarteten) Eintreffen", „nach der (vorliegenden) Ursache forschen", „um die Geschwindigkeit der (in Bewegung befindlichen) Fahrzeuge zu mäßigen", „die Zuglokomotive (eines Zuges)", das etwa klang wie die Kopfbedeckung eines Kopfes, u. dgl. Dem Amtsstil eigen ist die Häufung von Vorwörtern: von mit, für durch, in mit, an die bei der, für eine mit einem usw. Dies wurde so ziemlich beseitigt. Manchen Vorschlägen steht die Rücksicht auf eine gesetzliche Vorschrift entgegen. Was immer das Endergebnis sein mag, der Vorgang des Eisenbahnministeriums ist hocherfreulich und wird von allen Freunden der Sprachpflege mit großer Genugtuung vernommen werden."

Ungarn.

— **Betriebsergebnisse der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn im Jahre 1912.** Geleistet wurden 630 422 (im Vorjahre 617 491) Nutzzugkm, 123 356 770 (122 050 520) Rohtkm, 43 793 392 (43 584 943) Reintkm und 19 169 238 (19 029 928) Wagenachskm. Diese Leistungen beziehen sich auf die 120 km lange Hauptbahn sowie auf die Strecke Landesgrenze Sollenau und auf die Gewerbebahnen; die Gesellschaft hat nämlich noch die 109 km lange Festövidéki (Festöumgegend) Lokalbahn und die 2,6 km lange Nagyczenker Gewerbebahn im Betriebe.

Befördet wurden 950 220 (910 803) Reisende, hiervon 28 279 (24 527) Militärpersonen, 921 (891) t Gepäck, 11 748 (10 299) Eilgüter und 790 290 (709 488) Frachtgüter.

Die Betriebsergebnisse zeigen folgende Gestaltung:

Einnahmen:	1912	gegen 1911	
Aus dem Verkehr . . .	3 273 675 Kr.	+ 166 331 Kr.	= 5,35 %
„ sonstigen Quellen .	1 010 009 „	+ 176 374 „	= 21,16 „
zusammen	4 283 684 Kr.	+ 342 705 Kr.	= 8,70 %
Ausgaben:			
Betriebsausgaben . . .	2 283 345 Kr.	+ 192 474 Kr.	= 9,23 %
Verschiedene sonstige Auslagen	155 206 „	— 226 „	= 0,14 „
zusammen	2 438 551 Kr.	+ 192 248 Kr.	= 8,56 %
Betriebsüberschuß	1 845 133 Kr.	+ 150 457 Kr.	= 8,88 %

Die Betriebszahl stellt sich somit auf 56,93 % gegen 57,0 % des Vorjahres und ist das Ergebnis im ganzen genommen zufriedenstellend, insbesondere der Überschuß erfreulich.

Vom Betriebsüberschusse wurden 351 429 Kr. zur Tilgung der Vorzugsschuldverschreibungen und 804 575 Kr. zu deren Verzinsung verwendet, ferner 149 959 Kr. für Kapitalzinsensteuern und Gebühren verausgabt, 40 000 Kr. dem Schienenerneuerungs- und 60 000 Kr. dem Fahrbetriebsmittelerneuerungs-Rückhalte zugewiesen, so daß zuzüglich des 29 675 Kr. betragenden Restes vom Vorjahre 468 845 Kr. den Aktionären zur Verfügung standen. Von diesem Betrage wurden 21 959 Kr. als Beitrag zum ordentlichen Rückhalte abgestoßen, sodann 412 808 Kr. (= 2,75 % gegen 1,75 % im Vorjahre) als Dividenden der Aktien ausgeschüttet und schließlich 34 078 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen. Mr.

— **Nachtragsbegehungen auf der Eisenbahn Ogulin-Landesgrenze.** Auf Wunsch der Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn Ogulin-Landesgrenze wurden jüngsthin auf dieser bereits im Bau begriffenen Strecke zwei Nachtragsbegehungen abgehalten, infolge deren die besagte Eisenbahnlinie wesentliche Abänderungen erfahren wird. An den Begehungen nahmen die beteiligten Behörden teil. Zwischen den Stationen Plaski und Studenci wurde eine neue Linienführung festgestellt. Die Stationen dieser Linie sind: Plaski (Wasserstation), Plavcadraga, Blata, Jesenica (Wasserstation), Javornik, Rudopolje, Vrhovine Zaluznica, Sinac, Ramljani, Levce, Janjce, Studenci. Durch die neue Linienführung wird eine Streckenkürzung von 5,8 km erreicht. Vor der Station Vrhovine wird ein Tunnel mit einer Länge von 2270 m erbaut werden. Die Strecke führt übrigens zwischen den Stationen Plaski und Studenci durch acht Tunnel, deren Länge zwischen 35 m und 322 m wechselt. Die Station Zrmanje, die von der dalmatinischen Grenze in einer Entfernung von nahezu 22 km geplant wurde, wird südlicher, mit 1½ km näher zur Grenze verlegt, so zwar, daß die Entfernung der Station von dem Grenztunnel 20½ km und von der Betriebswechselstation Ocestovo der österreichischen Anschlußlinie Knin-Landesgrenze 29 km betragen wird. In der Station Gracac, von der Grenze beiläufig 42 km entfernt, wird eine größere Heizhausanlage und eine Reparaturwerkstätte errichtet. Da die Wasserversorgung auf der ganzen Linie mit Schwierigkeiten verbunden ist, wird eine groß angelegte Wasserleitungsanlage aufgeführt, deren Bau übrigens bereits in Angriff genommen ist. Zurzeit sind an dieser Strecke über 5000 Arbeiter beschäftigt. Die Eröffnung dieser Bahnlinie ist in vier Abschnitten, im Laufe von 3—4 Jahren geplant. Der erste Teil wäre die Linie Ogulin-Plaski, der zweite die Linie Plaski-Vrhovine, der dritte die Linie Vrhovine-Gracac und der vierte die Linie Gracac-dalmatinische Landesgrenze.

Übrige europäische Länder.

— **Beamtenwohnhäuser des Pariser Métropolitain.** Die Pariser Hoch- und Untergrundbahn hat schon früher für ihre Angestellten Wohnhäuser in Bercy und an der Place d'Italie erbaut. Jetzt ist von ihr ein großes Mietshaus in Saint-Ouen fertiggestellt worden, das 47 Familien ein billiges und gesundes

Unterkommen bieten soll. Die Wohnungen bestehen aus je einer Küche, die zugleich als Eßzimmer dient, drei Schlafzimmern, einem Balkon und dem notwendigen Nebenraum; sie werden, zum Preise von 320 bis 360 Fr. jährlich vorwiegend an kinderreiche Angestellte abgegeben. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Thierry wohnte der Einweihungsfeier bei.

Die Métropolitain-Gesellschaft beabsichtigt, mit dem Bau derartiger Wohnhäuser in der Nähe der Endbahnhöfe der in die Vororte führenden Strecken fortzufahren. Den Angestellten, die bis spät in die Nacht Dienst haben, sollen zur Heimfahrt Sonderzüge gestellt werden.

— **Die französischen Eisenbahnen und der Panamakanal.** Die bevorstehende Eröffnung des Panamakanals hat, wie das „Journal des Transports" mitteilt, dem Abgeordneten Lairolle zur Vorlage einer Interpellation in der französischen Kammer Anlaß gegeben, in der er die Notwendigkeit betont, die französischen Eisenbahnen dem zu erwartenden gesteigerten Verkehr nach Mittelamerika anzupassen. Es wird ausgeführt, daß die französischen West- und Nordwesthäfen nach ihrer geographischen Lage besser geeignet seien, dem neuen Verkehr zu dienen, als die deutschen und belgischen Häfen. Von Colon, dem östlichen Eingangspunkte des Panamakanals, sei Hamburg 5071 englische Meilen, Antwerpen 4850, Bordeaux-Pauillac 4565, La Rochelle 4225, Brest 4412 und Le Havre 4607 Meilen entfernt. Diese Entfernungsunterschiede genügten, um den Verkehr des Panamakanals von und nach Mitteleuropa durch Frankreich hindurch nach den französischen Häfen zu lenken, wenn die durchgehenden west-östlichen Eisenbahnlinien entsprechend ausgebaut würden.

Von anderer Seite wird darauf hingewiesen, daß die französischen Eisenbahngesellschaften, deren Konzessionsdauer in 37 und 47 Jahren zu Ende gehe, alle Veranlassung hätten, ihr Aktien- und Obligationenkapital bis dahin zu tilgen und sich — zumal bei den stets wachsenden Betriebskosten — vor neuen großen Ausgaben zu hüten. Anderseits sei der Staat nicht in der Lage, neben der schon erheblichen finanziellen Belastung durch sein schlecht rentierendes Eisenbahnnetz zu diesem Zweck neue Opfer auf sich zu nehmen.

— **Eisenbahnunfall bei Dijon.** In der Nacht zum Sonntag, den 13. d. M., gegen 1 Uhr stießen in der Nähe des Bahnhofs Dijon zwei Züge zusammen. Eine Person wurde getötet, zwei schwer und 27 leichter verletzt.

— **Berninabahn.** Nach dem Jahresbericht für 1912 betrugen die Gesamteinnahmen 1 116 639 Fr., die Betriebsausgaben 727 257 Franken, so daß sich ein Betriebsüberschuß von rund 389 380 Fr. ergab. Die Einnahmen übersteigen hiernach die des Vorjahrs um 26 582 Fr., die Betriebsausgaben sind von 734 401 auf 727 257 Fr. zurückgegangen. Das verhältnismäßig befriedigende Jahresergebnis verdankt die Bahn in erster Linie dem durchgehenden Verkehr, der wesentlich unabhängiger von der Witterung ist als der örtliche Touristenverkehr, dann aber auch dem Winterverkehr, der eine befriedigende Entwicklung erfahren hat. Der Passivsaldo hat sich gegenüber dem Vorjahr von 90 673 Fr. auf 196 857 Fr. erhöht. Wie die „Neue Züricher Ztg." hierzu mitteilt, hat die Aktiengesellschaft schon im vorjährigen Jahresbericht der Bemühungen zur Konsolidierung der schwebenden Schulden und zur gleichzeitigen Beschaffung der für den Ausbau der Anlagen und Betriebseinrichtungen erforderlichen neuen Mittel Erwähnung getan. Die Gesellschaft bedarf einer Summe von mindestens 5 Mill. Franken, um die schwebende Schuld abzutragen, die Verpflichtungen gegen die Bauunternehmung zu erfüllen und die Kosten derjenigen Bauten, die für den durchgehenden Jahresbetrieb erforderlich sind, sowie der sonstigen, dringend notwendigen Ergänzungs- und Sicherungsbauten zu bestreiten. Die Baukosten der Bahn haben den ursprünglich vorgesehenen Betrag bedeutend überschritten, so daß das Unternehmen seit längerer Zeit genötigt war, Bankkredite in Anspruch zu nehmen. Der Bankvorschuß in Höhe von rund 2.7 Millionen Franken ist zurzeit gleichfalls fällig. Wie nun der Präsident des Verwaltungsrats der Gesellschaft den Aktionären der Bahn mitteilt, müßte unter den vorliegenden Verhältnissen notgedrungen zu einer finanziellen Reorganisation geschritten werden derart, daß durch eine Abschreibung von dem jetzigen Aktienkapital die Mittel genommen würden, um den vorhandenen Passivsaldo sowie die zu amortisierenden Verwendungen vollständig zu tilgen und einen besonderen Fonds anzulegen, aus dem die jährlichen Einlagen in den Erneuerungsfonds sowie sonstige Bedürfnisse außerordentlicher Art befriedigt werden könnten. Es wird daher beantragt: vom bestehenden Aktienkapital durch Zusammenlegung von 3 Aktien auf 2 einen Betrag von 2 Millionen abzuschreiben und ferner 4 Millionen Prioritätsaktien mit fünfprozentiger Vorzugsdividende auszugeben. Unter der Voraussetzung, daß die Sanierung auf dieser Grundlage durchgeführt wird, hat sich das Bankkonsortium bereit erklärt, bis Ende 1915 zu annehmbaren Bedingungen einen Vorschuß von 3 Mill. Fr. zu gewähren und außerdem 2 Millionen Prioritätsaktien al pari mit der Verpflichtung zu übernehmen, sie ebenfalls al pari den Aktionären der Bahn zur Verfügung zu stellen. Der Rest der Prioritätsaktien soll einstweilen noch nicht begeben werden.

— **Ein großes Straßenbahnunglück in Spanien** wird aus San Sebastian gemeldet. Am 13. d. M. nachmittags stießen zwei dichtbesetzte Wagen der Straßenbahn, die nach Irun zum Rennen fuhren, zwischen Hendaye und Irun zusammen. Zehn Personen wurden getötet, 50 verletzt.

— **Zugzusammenstoß bei Colchester (England).** Bei einem Eisenbahnunglück in der Nähe von Colchester, das durch den Zusammenstoß eines Expreßzuges mit einer Lokomotive am 12. d. M. verursacht wurde, sind vier Personen getötet worden. Der erste Wagen des Zuges ging völlig in Trümmer. Der Speisewagen wurde schwer beschädigt. Die Zahl der Verletzten ist noch unbekannt.

— **Die Forderungen der englischen Eisenbahnarbeiter.** In einem schroffen Gegensatz zu den gemäßigten Worten die der Kandidat der Arbeiterpartei in Crewe gesprochen hat (s. Nr. 49 S. 798 d. Ztg.), stehen die Worte des Vorsitzenden der Gewerkschaft der Eisenbahner (National Union of Railwaymen). Bellamy, bei einer Versammlung in Burton-on-Trent Anfang Juni; eine Entschließung dieser Versammlung forderte den Arbeitsausschuß auf, sofort eine Bewegung zur Herbeiführung eines Zusammenschlusses aller Eisenbahner einzuleiten, damit sie als geschlossene Körperschaft auf ihr Ziel, den achtstündigen Arbeittag und die Festsetzung eines Mindestlohnes, losmarschieren können. Zur Unterstützung dieser Entschließung sagte Bellamy, es gebe wenige Eisenbahngesellschaften, von denen man nicht mit Erfolg den achtstündigen Arbeitstag verlangen könne. Eine wichtige Frage bei diesen Bestrebungen sei die der Arbeiter, die der Gewerkschaft nicht angehören. Diese Frage müsse demnächst entschieden werden. (An anderer Stelle ist kürzlich ausgesprochen worden, daß an den Vorteilen, die im Lohnkampf errungen werden, nur die Angehörigen der Gewerkschaften teilnehmen sollen.) Die der Gewerkschaft nicht angehörigen Arbeiter müssen sich entscheiden, ob sie für die Gesellschaft arbeiten oder der Gewerkschaft beitreten wollen. Es sei jetzt Zeit, ein neues Programm aufzustellen, und dieses müsse die Bestimmung enthalten, daß der Eisenbahnbetrieb eingestellt werden solle, wenn nicht auch alle Arbeiter, die jetzt noch außerhalb der Verbände stehen, deren Mitgliedschaft erwerben. Der Hauptpunkt des Programms sei der achtstündige Arbeitstag, und wenn dieser nicht erreicht werde, so werde es einen Riesenstreik geben.

Bellamy kehrt sich dabei nicht an die Abmachungen, die bei Beendigung des Streiks bei der Nordostbahn im August 1911 getroffen worden sind und in denen ausdrücklich ausgesprochen wurde, daß die Angehörigen der Gewerkschaften in kameradschaftlicher Weise mit den ihrer Vereinigung nicht angehörigen Arbeitern zusammenarbeiten und diese in keiner Weise belästigen sollten. Da die damaligen Streikenden ohne Zweifel Gewerkschaftler waren und da in jenem Abkommen keine Zeitgrenze für die Gültigkeit der Abmachungen festgesetzt war, so gelten sie auch heute noch zwischen den Eisenbahnverwaltungen und Gewerkschaften, und die ausgesprochene Drohung ist ohne Zweifel ein Bruch des in jenen Abmachungen enthaltenen Versprechens.

Fremde Erdteile.

— **Eine chinesische Staatsbahn, die sich nicht bezahlt macht,** ist die Eisenbahn Schanghai-Nanking, was an sich schon auffallend genug ist, weil die anderen Staatsbahnen Chinas, wie Hankau-Peking, Peking-Mukden und Peking-Kalgan, sich ausgezeichnet verzinsen; um so auffallender aber deshalb, weil diese Strecke sich in europäischer Verwaltung befindet, während der Betrieb der genannten anderweitigen Staatsbahnen in den Händen von chinesischen Beamten ruht. Die Sache erklärt sich aber unschwer aus der ganzen wirtschaftlichen Lage der Bahn. Sie verbindet einmal zwei Orte miteinander, Schanghai und Nanking, die schon vor Bestehen der Bahn aufs beste miteinander verbunden waren, und zwar durch den ungemein regen und billigen Schiffsverkehr auf dem Yangtsekiang. Was dann weiter aber den Binnenverkehr des zwischen ihnen liegenden Landgebietes betrifft, so bestand auch hier zunächst nicht ein schreiendes Bedürfnis zur Schaffung eines neuen Verkehrsmittel: läuft doch gegenwärtig der Schienenweg auf der ganzen Strecke von Schanghai bis Chinkiang, wo sie den Yangtse erreicht, an zwei gerade hier in ausgezeichnetem Stande befindlichen Kanalwegen (erst dem Wusungkanal und dann gar dem Kaiserkanal) unmittelbar hin; von Chinkiang an steht dann aber weiter nach Nanking der Yangtse zur Verfügung — kurz, der

Wasserweg herrscht hier derartig vor, daß die Eisenbahn davon den allerschwersten Wettbewerb erleidet.

In den fünf Jahren, wo der Betrieb nunmehr im Gange ist, hat sich nur eine schwach ansteigende Besserung gezeigt, während in anderen Gebieten Chinas, wo die Umstände für Eisenbahnen günstiger liegen, sich sehr bald eine starke Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen einstellte. Es betrugen in mexikanischen Dollars (1 Dollar zurzeit etwa 2,10 *M*):

Jahr	Verzinsung*)	Reineinnahme	Verlust
1908	1 692 333	517 815	1 174 518
1909	1 662 635	581 567	1 081 068
1910	1 564 850	627 671	937 179
1911	1 548 056	760 886	787 170
1912	1 386 909	971 149	415 760

*) Der Betrag wechselt je nach dem Stande des Dollarwertes.

In dem letzten Jahresbericht, den die (englische) Verwaltung über die Betriebsergebnissse veröffentlicht, stellt diese selbst den ungünstigen Einfluß der wettbewerbenden Wasserwege fest; sie sagt u. a. aber auch, daß die Ergebnisse um 200 000 Dollars günstiger hätten sein können, wenn das rollende Material, um das die Verwaltung schon seit 18 Monaten eingekommen sei, angeschafft worden wäre. Anderseits hebt der Bericht hervor, daß die Eisenbahn offensichtlich eine wirtschaftliche Hebung des von ihr durchschnittenen Gebietes herbeigeführt hätte, namentlich in der Stadt Sutschou, der etwa in der Mitte zwischen Schangai und Chinkiang liegenden wichtigsten Stadt des ganzen Gebietes, Haupthandelsort, Seidenstapelplatz, Hauptstadt der Provinz Kiangsu — übrigens auch der Ort, wo ganz ähnlich wie für Europa zu Paris, die Kleidermode gemacht wird. Hier sei ein großes Gelände im Norden der Stadt, das bisher unbenutzt gelegen, infolge des Bahnbetriebes in Benutzung gekommen, mit gut gehenden Geschäften aller Arten besetzt worden und im Werte stark gestiegen; es sei wider Erwarten ein ganz neues Viertel hier entstanden — eine Beobachtung, die sonst in der Welt ja immer gemacht wird, während sie für China allerdings etwas Neues sein mag. (Es erinnert mich dies an eine Erfahrung, die ich selbst in Tsinanfu machte. Ich empfahl 1904 dem damaligen in Geldnot befindlichen Gouverneur von Schantung, Chou-fu, er solle, um sich Geld zu machen, alles Gelände am Bahnhofe der damals allmählich fertig werdenden Schantungbahn ankaufen, um es später wieder mit Gewinn zu verkaufen — ein Vorschlag, den er nicht verstand, weil er annahm, daß im Gegenteil das Gelände durch die Bahn entwertet werden würde. Jetzt besteht ein Tsinanfu-West mit teuren Bodenpreisen. Der erwähnte Bericht sucht mit dem Hinweis auf solche wirtschaftlichen Vorteile allgemeiner Natur die chinesische Regierung darüber hinwegzubringen, daß sie immer noch so erhebliche Verluste an dem Eisenbahnunternehmen erleidet, das ihr seinerzeit, als es sich um das Zustandekommen des Geschäftes und der dazu nötigen Eisenbahnanleihe handelte, in so hoffnungsvoller Weise von den unternehmenden Engländern und beteiligten Mandarinen geschildert worden war. (Der bekannte Sheng, der spätere erste kaiserlich chinesische Eisenbahnminister, hatte dabei seine Hand im Spiele gehabt.)

Von der Stadt Wusieh, die zwischen dem genannten Sutschou und Chinkiang unmittelbar an Kaiserkanal und Bahn liegt, führt der Bericht weiter beispielsweise an, daß der jährliche Warenumsatz sich hier von 10 auf 20 Millionen Dollars vermehrt habe; der Mou Land, der vordem 20—30 Dollars gekostet habe, koste heute bis 2000 Dollars; in der Stadt beständen heute nicht weniger als 20 Fabriken der verschiedensten Art und zahlreiche neue Lagerhäuser; es bestehen ferner ein Elektrizitätswerk und ein Fernsprechamt; das Gasthauswesen und Fuhrgewerbe hätten längs der Bahn einen großen Aufschwung genommen usw. Bemerkenswert ist übrigens die hohe Zahl der Unfälle; es wurden nämlich im letzten Jahr nicht weniger als 74 Personen getötet und 51 verletzt. — Das Eigenartige an dieser chinesischen Staatsbahn liegt darin, daß sie in der Hauptsache von englischen Fachmännern geleitet wird. So sicher es feststeht, daß der Engländer seine eigenen Unternehmungen mit Geschick und Erfolg durchführt, mag es doch bezweifelt werden, ob er auch dazu der Mann ist, um zusammen mit dem schwierig zu behandelnden Chinesen etwas fertig zu bringen.

F. W.

— **Die Eisenbahnen und Häfen Britisch-Südafrikas im Jahre 1911.** War das Jahr 1910, das Jahr der Errichtung des südafrikanischen Bundes, durch einen ungemein kräftigen Aufschwung auf allen Gebieten des Wirtschaftslebens ausgezeichnet, so vollzog sich im Jahre 1911 die Entwicklung in wesentlich ruhigeren Bahnen. Diese Verhältnisse spiegeln sich auch in den Ergebnissen des südafrikanischen Staatsbahnnetzes (South African Railways), wie die folgende Tabelle zeigt, deutlich wieder.

		1911	1910
Gesamteinnahmen	£	12 104 769	12 157 738
Betriebsausgaben	£	7 217 070	6 662 890
Reineinnahmen	£	4 887 699	5 494 848
Überschuß	£	2 636 329	3 064 762
Anlagekapital	£	77 576 357	75 100 228
Verzinsung	%	6,6	7,5
Betriebszahl	%	59,6	54,8
Beförderte Personen		37 165 697	33 700 849
Beförderte Gütertonnen		12 818 311	12 414 839
Gefahrene Zugmeilen		25 521 713	23 580 646

Die Gesamtlänge der Straßenbahnen belief sich am 31. Dezember 1911 auf 7547 engl. Meilen (12 145 km); hierzu kommen 545 Meilen Privatbahnen, so daß das gesamte Eisenbahnnetz 8092 engl. Meilen oder 13 022 km umfaßte. Auf je 100 qkm Fläche entfielen 1,06 km, auf je 10 000 Einwohner 21,8 km Eisenbahnen. Gegen das Vorjahr ergibt sich ein Zuwachs um 507 Meilen Regierungslinien; im Bau befanden sich Ende 1911: 913 Meilen. Außerdem führt die Verwaltung der Bundesbahnen den Betrieb auf der 597 Meilen langen Strecke Vryburg-Bulawayo für Rechnung der Rhodesia Railways Limited und auf weiteren 56 Meilen für die Reichsmilitärbehörden oder Private. Das Rollmaterial umfaßte 1435 (i. V. 1442) Lokomotiven und Triebwagen, 2274 (2140) Personen- und 23 344 (22 835) Güterwagen. Die Zahl der Beamten und Arbeiter belief sich auf 52 408 (49 955).

Das starke Anwachsen des Personenverkehrs hat die pünktliche Durchführung der Züge sehr erschwert. Von den durchgehenden Personenzügen trafen im letzten Jahre nur 69,3 % pünktlich am Ziel ein, während 16,4 % Verspätungen von mehr als 15 Minuten aufzuweisen hatten. Geplant ist die Einführung von Schnellzügen für den Durchgangsverkehr, wie sie bereits auf der Linie Kapstadt-Johannesburg bestehen. Im Güterverkehr überwiegt nach wie vor der Kohlenverkehr mit einer Transportmenge von 7 497 701 t. Hiervon entfallen 3 020 107 t oder über 40 % auf private Kohlentransporte nach Stationen des Witwatersrandes, hauptsächlich vom Witbankbezirk. Der Rückgang im Kohlenverbrauch des Randgebietes, den man infolge der Ausdehnung des Betriebes der Victoria Falls and Power Company erwartet hatte, ist bisher noch nicht eingetreten, vielmehr war gegen 1910 noch eine Steigerung um 85 040 t zu verzeichnen. Der Verkehr mit Rhodesia und dem fernen Norden (Brokenhill und darüber hinaus) nimmt rasch zu; von 29 349 t im Jahre 1909 ist sein Umfang auf 47 126 t im Jahre 1911 gewachsen. Was schließlich die Entwicklung des Transvaalverkehrs betrifft, der unstreitig noch immer eine der interessantesten Fragen des südafrikanischen Eisenbahnwesens bildet, so haben die mehrfach, zuletzt am 1. März 1912, vorgenommenen Tarifänderungen die Wirkung gehabt, daß ein beträchtlicher Teil des Wettbewerbsverkehrs von der Delagoabailinie nach dem Kap und Natal abgelenkt worden ist. Während im Jahre 1909: 66,0 % der überseeischen Einfuhr nach dem Bergbaugebiet um Johannesburg über Lourenço Marques gingen, dagegen nur 21,9 % über Natal und 12,1 % über die Häfen des Kaplandes, stellte sich 1911 der Anteil von Lourenço Marques auf nur 59,85 %, derjenige von Durban auf 28,02 %, der Kaphäfen auf 12,13 %; im ersten Halbjahr 1912 war die Delagoabai nur noch mit 57,54 %, Durban aber mit 29,51 % und das Kap mit 12,95 % beteiligt. Da in dem Abkommen von 1909 der Anteil von Lourenço Marques auf 50 bis 55 %, jener Durbans und der kapländischen Häfen auf 30 % bzw. 15 bis 20 % festgesetzt worden war, so zeigt sich, daß Natal den ihm zustehenden Anteil nahezu erreicht hat und nur noch die Häfen der Kapprovinz im Rückstande sind. — Der Betrieb der Häfen des südafrikanischen Bundes brachte 1911 einen Verlust in Höhe von 240 945 £ gegen 129 038 £ im Vorjahre. Den stärksten Schiffsverkehr hatte Port Natal (Durban) aufzuweisen mit 1598 Schiffen und 6 836 049 Bruttoregistertonnen, an zweiter Stelle folgte Tafelbai (Kapstadt) mit 5 734 244 Bruttoregistertonnen. Das in den Häfen angelegte Kapital belief sich Ende 1911 auf 11 504 978 £.

— **Zugzusammenstoß in Kalifornien.** Einer Meldung aus Los Angeles, 14. Juli, zufolge stießen zwei elektrische Züge mit Ausflüglern, die nach Los Angeles zurückkehrten, nachdem sie den Tag an der See zugebracht hatten, zusammen, wobei 12 Personen getötet und 50 verletzt wurden.

— **Förderung der Landwirtschaft durch eine amerikanische Eisenbahn.** Das neueste Unternehmen einer amerikanischen Eisenbahngesellschaft zur Förderung der Landwirtschaft, ein Gebiet, auf dem bekanntlich die amerikanischen Eisenbahnverwaltungen erhebliche Anstrengungen machen und auch nennenswerte Erfolge aufzuweisen haben, ist die Errichtung einer Mühle durch die New York, New Haven und Hartford-

Eisenbahn in West Stockbridge, in der Düngekalk für die Landwirte des westlichen Massachusetts und von Connecticut gemahlen werden soll. Vertreter der gewerblichen Abteilung dieser Eisenbahn hatten ausfindig gemacht, daß der Boden jener Gegend, um gute Erträge zu geben, einer tüchtigen Düngung mit Kalk bedarf, und hatten sich darauf nach Bezugsquellen für dieses wichtige Düngemittel umgesehen. Bei West Stockport fanden sich denn umfangreiche Lagerstätten, zu deren Ausbeutung eine besondere Gesellschaft gegründet wurde. Vorläufig ist die bahneigene Kalkmühle für eine Jahresleistung von 40 000 t eingerichtet; sie wird aber demnächst erweitert werden, denn das Gebiet, das sie mit Düngekalk versorgen soll, kann sehr wohl jährlich 700 000 t verbrauchen.

— **Streik bei den Ostbahnen der Vereinigten Staaten.** Aus Neuyork, 7. d. M., wird gemeldet, daß hunderttausend Zugführer und Schaffner von 52 Ostbahnen den Streik beschlossen, falls ihre Forderungen auf Lohnerhöhung und kürzere Arbeitszeit von den Eisenbahngesellschaften nicht bewilligt werden. Die Gesellschaften lehnen ab.

— **Das Riesenstellwerk für den Grand Central-Endbahnhof der New York and Hudson River-Bahn in Neuyork.** Fünf Stellwerke regeln den Verkehr auf den Gleisen des vor einigen Monaten in Betrieb genommenen Bahnhofes. Die Züge laufen in zwei Stockwerken ein, die Fernzüge im oberen auf 22 Gleisen, die Vorortzüge im unteren auf 29 Gleisen. Da außerdem noch 62 Abstellgleise vorhanden sind, müssen insgesamt 113 Gleise mit 423 Weichen und 570 Signalen von den Stellwerken bedient werden. Der Bahnhof hat täglich etwa 1200 Züge zu bewältigen. Das größte der Stellwerke befindet sich an der Stelle, an der alle Züge der unteren Ebene zusammenlaufen. Es steht in einem Raum von etwa 40 m Länge und enthält 400 Hebel zur Bedienung der Weichen und Signale, die von zwei Mann nach Anordnung des „Signaldirektors“ bedient werden. Der Direktor gibt von einem besonderen Raum aus seine Befehle an Hand eines vor ihm stehenden Gleistransparents und des Fahrplans, ohne die Züge selbst sehen zu können. Die Übermittlung der Anordnungen für das Bedienungspersonal des Stellwerks erfolgt durch Fernsprecher und durch Lampenzeichen. Den benachbarten Stellwerken wird das Herannahen von Zügen unter Angabe der Gleisnummer gleichfalls vom Signaldirektor gemeldet. Zugverspätungen oder Sonderzüge werden durch Fernsprecher gemeldet und auf gleichem Wege weitergegeben. Das Signalsystem ist rein elektrisch und so ausgeführt, daß die Handhabungen selbst auf das geringste Maß beschränkt bleiben.

— **Verein amerikanischer Eisenbahnverwaltungen.** Die American Railway Association, eine Vereinigung amerikanischer Eisenbahnverwaltungen, die etwa dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen entspricht (s. den Aufsatz in Nr. 89 Jahrg. 1912 d. Ztg.), besitzt jetzt 358 Mitglieder, deren Eisenbahnen zusammen 430 155 km lang sind. Außerdem gehören der Vereinigung noch 137 außerordentliche Mitglieder (Associate Members) mit 12 740 km Streckenlänge an. Zu gleicher Zeit mit der Versammlung dieser Vereinigung, die am 21. Mai in Neuyork stattgefunden hat, tagte dort auch der Sonderausschuß der amerikanischen Eisenbahnverwaltungen für die Beziehungen des Eisenbahnbetriebs zur Gesetzgebung (Spezial Committee on Relations of Railway Operation to Legislation). Dieser Sonderausschuß wird von 331 Eisenbahnverwaltungen mit 359 703 Kilometer Streckenlänge unterhalten. Bei dem Eifer, mit dem sich die gesetzgebenden Körperschaften der amerikanischen Staaten dem Erlaß von die Eisenbahnen betreffenden Gesetzen widmen, wird besonders dieser letztere Ausschuß ein reiches Arbeitsfeld finden; es gelingt ihm allerdings in vielen Fällen nicht, das Inkrafttreten von Gesetzen, die den Eisenbahngesellschaften sehr lästig sind, zu verhindern.

— **Die Staatsbahnen Westaustraliens im Jahre 1911/12.** Das Staatsbahnnetz Westaustraliens besaß dem „Monthly Statistical Abstract, Western Australia“ zufolge am 30. Juni 1912 eine Gesamtlänge von 2598 engl. Meilen (4181 km) gegenüber 2376 Meilen zu Ende Juni 1911. Bei einer mittleren Betriebslänge von 2471 (1910/11: 2286) Meilen wurden 5 227 311 (4 963 107) Zugmeilen gefahren, 16 390 261 (14 828 603) Personen und 2 853 636 (2 788 203) t Güter befördert. Die Betriebsmittel umfaßten 359 (323) Lokomotiven, 387 (369) Personen- und 8118 (7734) Güter- und Bremswagen. Die Gesamteinnahmen der Bahnen beliefen sich auf 1 884 604 (1 844 419) £, wovon 531 832 (500 152) £ aus der Personen-, 1 245 534 (1 244 943) £ aus der Güterbeförderung und 107 238 (99 324) £ aus verschiedenen Quellen flossen. Die Betriebsausgaben betrugen 1 343 977 (1 216 477) £, der Betriebsüberschuß 540 627 (627 942) £. Die Bau- und Ausrüstungskosten erreichten Ende des letzten Rechnungsjahres eine Höhe von 13 233 093 (12 019 927) £ und erforderten eine Verzinsung von 439 153 (403 501) £. Der Reingewinn belief sich demnach auf 101 474 (224 441) £ oder 0,77 (1,87) % der Bau- und Ausrüstungskosten.

Bücherschau.

— **Ostland, Jahrbuch für ostdeutsche Interessen.** Herausgegeben von Dietrich, Hoetzsch, Laubert, Schäfer, Sering, Wegener, Wiedenfeld, Zechlin. Verlag von Oskar Eulitz in Lissa. Preis 4 *M.*

Daß Deutschland das „Herz Europas“ sei, ist eine oft gebrauchte Wendung. In der Tat kann nichts deutlicher als dies Wort Hermann Linggs die Funktion unseres Vaterlandes in dem Gefüge seines Erdteils kennzeichnen. Kein Volk hat in seiner Sprache und Bildung die Strahlen des zeitgenössischen Geisteslebens so allseitig, gleichsam in einem Brennspiegel, gesammelt, kein Land ist, wirtschaftlich betrachtet, so der Brennpunkt des europäischen Verkehrslebens. Wo Licht, ist auch Schatten. Fast mit allen Großmächten berühren sich die deutschen Grenzen. Wohl jede politische Erschütterung trifft auch uns. Die allseitig beeinflussende und beeinflußte, gefährdete und gefährdende Lage dieser Weltmacht ist in der Geschichte fast beispiellos.

Ihre äußere und innere Gestaltung läßt die Einflüsse der allgemeinen Lage klar erkennen. Deutschlands Grenzen sind weder den Boden- noch den völkischen Verhältnissen nach klar umrissen, am wenigsten in Osten. Von den europäischen Deutschen wohnt jeder Fünfte außerhalb des Deutschen Reichs[1]). Auf der anderen Seite umfassen dessen politische Grenzen beträchtliche Teile fremden Volkstums, die beträchtlichsten im Osten. Osten und Westen! Der Sprachgebrauch gibt den Einschnitt wieder, den der wirtschaftliche und soziale Aufbau Deutschlands zeigt, geographisch gewöhnlich gleichgestellt mit dem Flußlaufe der Elbe, dem deutschen Grenzstrome des frühen Mittelalters. Östlich liegt das durch Kampf und Siedlung dem Deutschtum im Mittelalter und in der Neuzeit wieder neu gewonnene Land von den schlesichen Gebirgen bis zu den baltischen Küstenstädten. Sein schärfstes Gepräge zeigt es dort, wo das Auge des Reisenden die Horizontlinie weder von waldigen Kuppen, noch von den Umrissen der Städte oder massiger Industriewerke unterbrochen findet, wo sich in einförmiger Folge Fläche an Fläche dehnt.

Hier liegt zurzeit der Kernpunkt unserer innerpolitischen Entwicklung, in dem Lande, in dem Friedrich der Große seine Schlachten geschlagen, in dem der Philosoph und Schöngeist von Sanssouci in mühseliger und eifernder, jahrzehntelanger Arbeit Einöden urbar gemacht, Dörfer angesiedelt und das städtische Leben in die Höhe gebracht hat.[2]) Das öffentliche Interesse des Westens am Osten ist gering, auch bei denjenigen, die nicht den Anfang der sibirischen Steppe hinter das Schlesische Tor Berlins verlegen. Und doch sollte schon die Lage der Reichshauptstadt zu denken geben. Auch sie liegt im Neuland. Weiter aber muß ein Blick auf die Karte lehren, daß Schlesien und Ostpreußen dauernd nur in der Hand des Volkes sein können, das auch das Land hierzwischen beherrscht. Das war der geschichtlich zureichende Grund für die Beteiligung Preußens an der Teilung Polens. Wenn also der in diesem Lande sitzende polnische Volksteil, der stärkste der Fremden in Deutschland, der Einfügung in das Reich widerstrebt, so ist die hieraus erwachsene Frage keine preußische, sondern eine deutsche. Mit ihr zusammen hängt eine zweite, ebenfalls eine der Hauptfragen der inneren Politik. Es ist die Frage der Siedlung im Osten. Falsch wäre es, sie nur unter nationalpolitischen Gesichtspunkten zu betrachten. Sie ist eben so sehr eine Frage der Volksernährung, der Wehrkraft und der Erhaltung eines gesunden Gleichgewichts unter den Volksklassen. Es heißt hier, an die besten Überlieferungen des Friderizianischen Staates wieder anzuknüpfen. Endlich aber — und weit weniger als jene beiden hat dieser Punkt bisher Beachtung gefunden — gilt es, das wirtschaftliche Leben des Ostens mit dem des Westens zu einem organischen Ganzen zusammenzuschmelzen. Mit der Vereinigung der Reichsteile zu einem Zollgebiete ist nicht alles getan. Die Entwicklung der Zollpolitik hat im Osten reiche Früchte getragen, auf der anderen Seite aber hat der starke Ausbau der russischen Zollschranken den ostdeutschen

[1]) Nach Schäfer im Jahrbuch Ostland.

[2]) Es sei hierbei gestattet, auf die Veröffentlichung des Vereins zur Beförderung des Gewerbfleißes zu Berlin zur 200. Wiederkehr des Geburtstages Friedrichs des Großen: „Friedrich der Große als Beförderer des Gewerbfleißes“ (Berlin. L. Simon) hinzuweisen.

Küstenstädten und Grenzstädten Schaden gebracht. Sie wurden von ihrem weiteren Hinterlande mehr und mehr abgeschnitten. Ein Ersatz durch eine ostdeutsche Industrie hat in nennenswertem Umfang bisher nicht geschaffen werden können. Bekannter als dieses Problem ist die Lage der schlesischen Industrie, namentlich der Eisenindustrie, die unter dem Mangel heimischer Erze und unter ihrer exzentrischen Lage zum Schwerpunkte des deutschen Wirtschaftslebens leidet. Das wichtigste aber wird die Rolle sein, die die deutsche Landwirtschaft in unserem Wirtschaftskörper einnehmen wird, die Frage, ob es gelingen wird, ihre Erzeugnisse im Wettbewerb mit der überseeischen Einfuhr mehr als bisher dem westdeutschen Markte zuzuführen und demgemäß die Ausfuhr über die östlichen Grenzen zu verringern. Die Mittel hierzu liegen nicht allein auf zollpolitischem Gebiete, sondern — was die Rolle des Staates hierbei betrifft — vor allem auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, namentlich der Gütertarife. Wenn dann die bewundernswerte technische und wirtschaftliche Entwicklung gerade der östlichen Landwirtschaft, die sehr wesentlich auch der Ausgestaltung des staatlichen Nebenbahnnetzes verdankt wird, anhält und mit ihr die Steigerung der Produktion, so ist vielleicht der Tag nahe, an dem der Osten die ihm von der Natur zugewiesene Rolle einer Kornkammer Deutschlands ausfüllt.

Diese Ausführungen wollen das Interesse wecken für eine Veröffentlichung, die sich die Aufgabe gesetzt hat, Aufklärung über die Bedeutung der ostdeutschen Probleme für das deutsche Gesamtleben zu verbreiten. Es ist das genannte Jahrbuch für ostdeutsche Interessen „Ostland". Es beleuchtet in zum Teil fesselnder Form die wesentlichsten Fragen Ostdeutschlands und bringt darüber hinaus auch äußerst interessante Mitteilungen über nationale Entwicklungen jenseits unserer Grenze. Aus dem Inhalt des Jahrgangs 1912 seien hervorgehoben die allgemeinen Betrachtungen von Hoetzsch über Zweck und Ziel einer Ostlandspolitik, von Schäfer über deutsche Sprachgrenzen und Sprachenkämpfe, die Aufsätze von Wiedenfeld über das Verkehrsleben im Osten, von Münsterberg über den ostdeutschen Handel, von Hoffmann über die schlesische Industrie, die Mitteilungen Hoetzschs über die Polenfrage in Rußland und Österreich. Über Ansiedlung, Besitzfestigung, Kleinsiedlung berichten Zechlin, Dietrich und Nehring, über die Volksbanken in Oberschlesien Sonntag. Hierzu treten Aufsätze über Genossenschafts- und Volksbildungswesen, nationale Organisationen, Landwirtschaft und Handwerk. Kurz, der Inhalt ist so überaus vielseitig und in so geschickter Form dargeboten, daß das Jahrbuch ein vorzügliches Hilfsmittel für jeden bietet, der sich mit ostdeutschen Fragen befassen will. Und das sollte nach dem oben Gesagten jeder politisch Denkende in Deutschland sein.

Posen. R. Quaatz.

— **Kommentar zum Automobilgesetz** (Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909), zur Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910, zum Automobilsteuergesetz. Nebst den internationalen Abkommen, sämtlichen Ausführungsbestimmungen des Reiches und der Bundesstaaten sowie den Vorschriften über Fuhrwerksverkehr, Radfahrverkehr und Chausseegeldabgaben. Von Dr. Martin Isaac, Rechtsanwalt in Berlin, Verlag von Otto Liebmann, Buchhandlung für Rechts- und Staatswissenschaften. Berlin 1912. Preis 16 *M*, gebunden 17.50 *M*.

Während man noch im Jahre 1900 in Preußen den Erlaß von gesetzlichen Vorschriften zur Regelung des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen nicht für erforderlich und es für ausreichend hielt, die Frage im Verordnungswege durch die Provinzialbehörden regeln zu lassen, setzte in den folgenden Jahren ein derartiges Anschwellen des Gebrauchs der Kraftfahrzeuge ein, daß man dazu übergehen mußte, die Sache von Reichs wegen in die Hand zu nehmen. Aus der geschichtlichen Einleitung, die dem Isaacschen Kommentar vorausgeschickt ist, und der auch die vorstehende Bemerkung entstammt, ist ersichtlich, daß es zunächst die sog. Grundzüge des Bundesrates betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1906 waren, die am 1. Oktober desselben Jahres in Kraft gesetzt wurden und ein einheitliches Recht über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen schufen. Die Grundzüge waren jedoch keine Bundesratsverordnung, da der Bundesrat zur eigenen Regelung des Gegenstandes nicht zuständig war, sondern nur ein Ersuchen an die verbündeten Regierungen, den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nach diesen Grundzügen zu regeln, was denn auch allgemein geschehen ist. Unterm 3. Mai 1909 erfolgte alsdann die reichsgesetzliche Regelung, durch die das bisherige allgemeine Polizeirecht in gemeines deutsches Recht verwandelt wurde mit dem äußerst wichtigen Zusatz der Regelung der Haftpflichtfrage. Gerade wegen dieses letzteren Punktes im Vergleich zu dem sog. Reichshaftpflichtgesetz der Eisenbahnen ist die Besprechung des Isaacschen Kommentars in dieser Zeitung angezeigt und von Interesse. Daneben wird auf das Gesetz im allgemeinen und auf diejenigen Bestimmungen aufmerksam zu machen sein, die für die Eisenbahnen von besonderer Bedeutung sind.

Der Isaacsche Kommentar ist, wie ich gleich im voraus hervorheben will, eine ausgezeichnet eingehende, klare und übersichtliche Arbeit. Ihr Verfasser war aber auch, wie kaum ein anderer, befähigt, die schwierige Aufgabe einer Erläuterung des Kraftwagengesetzes zu lösen. Hat er doch im Auftrage des Kaiserlichen Automobilklubs den Gegenentwurf zu dem ersten Entwurf der Reichsregierung, der sich ganz an das Reichshaftpflichtgesetz anlehnte, verfaßt und hat dieser Gegenentwurf, dem die Regierung sich alsbald anschloß, doch im wesentlichen Gesetzeskraft erlangt. Aber wo Licht ist, ist auch Schatten und dieser liegt bei dem Buche auf sprachlichen Gebiete. Das Gesetz hat es sich zur Aufgabe gestellt, die leidigen Fremdwörter auszumerzen, es spricht von Kraftfahrzeugen statt Automobilen, von Führer statt Chauffeur, kurz, es hat ebenso wie die dazu erlassenen Ausführungsbestimmungen des Bundesrats, eine Sprache, so frei von Fremdwörtern und auch stilistisch so formvollendet, wie man es nicht von jedem Gesetze sagen kann. Da wäre es wohl eine dankbare Aufgabe für den Bearbeiter einer Gesetzeserläuterung gewesen, diesem Beispiele zu folgen und alle vermeidlichen Fremdwörter wegzulassen. Aber leider ist dies nicht geschehen. Schon der Titel des Buches lautet Kommentar zum Automobilgesetz, obwohl es im § 2 des Gesetzes heißt: „Als Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes gelten Wagen oder Fahrräder, welche durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein." Fahrräder dieser Art, sog. Motorräder, zählt aber der Sprachgebrauch den „Automobilen" nicht bei. Auch der Führer findet sich durch den Chauffeur vielfach ersetzt, und es sollte doch gerade eine Freude sein, daß das Gesetz dieses abscheuliche Wort durch das zutreffende „Führer" verdeutschen will. Ferner begegnen wir dem unschönen Garage (wörtlich Schuppen) statt Schuppen oder Einstellraum, und auch mit chassis (wörtlich Rahmen) statt Fahrgestell und mit Carosserie (wörtlich Wagnerstand) statt Obergestell oder Kutschaufbau sollen wir uns befreunden, trotzdem wir in der geschichtlichen Einleitung belehrt werden, daß „das Automobil mit Explosionsmotor von einem Deutschen erfunden wurde". Wie gesagt, dies ist ein m. E. bedauerlicher Schatten der sonst so lichtvollen Arbeit.

Das Gesetz vom 3. Mai 1909 besteht aus drei Teilen, erstens Verkehrsvorschriften §§ 1 bis 6, enthaltend Begriff und Zulassung der Kraftfahrzeuge, wobei nur solche in Betracht kommen, die auf öffentlichen Straßen oder Plätzen in Betrieb gesetzt werden sollen, ferner die Voraussetzungen, unter denen jemand als Führer eines Kraftfahrzeugs zugelassen werden kann, zweitens Haftpflicht, auf die ich weiter unten näher eingehen werde, §§ 7—20 und drittens Strafbestimmungen, §§ 21—26. Die zum Gesetze erlassene Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 schließt sich an § 6 des Gesetzes an und bezieht sich nur auf den Verkehr mit Kraftfahrzeugen im engeren Sinne. Sie umfaßt allgemeine Vorschriften, §§ 1 und 2, aus denen hervorzuheben ist, daß für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen sinngemäß auch die den Verkehr von Fuhrwerk und von Fahrrädern auf öffentlichen Straßen und Plätzen allgemein regelnden Vorschriften gelten. Sie umfaßt ferner nähere Vorschriften über das Kraftfahrzeug, seine Beschaffenheit und Ausrüstung, §§ 3 und 4, den Antrag auf Zulassung § 5, die Zulassung und Kennzeichnung, §§ 6—13, über den Führer, seine Zulassung, § 14, seine besonderen Pflichten, §§ 15—21, deren wichtigste ist, daß nach § 18 die Fahrgeschwindigkeit jederzeit so einzurichten ist, „daß Unfälle und Verkehrstörungen vermieden werden und daß der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten."

Von Interesse ist, daß zu den Kraftfahrzeugen auch elektrische schienenlose Fahrzeuge gerechnet werden, die ihre Triebkraft durch Oberleitung, nicht durch Sammler (Akkumulatoren) und dergl. beziehen.

Der Kommentar behandelt äußerst eingehend alle einzelnen Bestimmungen des Gesetzes, jedem Paragraphen ist eine systematische Inhaltsübersicht, wenn nötig, eine geschichtliche Einleitung vorausgeschickt, die ausländische Gesetzgebung und Rechtsprechung sind ausgiebig berücksichtigt, jedes Gesetzeswort, soweit es eine begriffliche Feststellung erfordert, ist eingehend erläutert, durch zustimmende oder abweichende Literatur und durch Entscheidungen höchster Gerichtshöfe belegt und die Ansicht des Verfassers unterstützt. In dieser Beziehung ist eine Fein- und Kleinarbeit geleistet, die das höchste Lob verdient.

Die für die Leser dieser Zeitung wertvollsten Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes sind diejenigen über die Haftpflicht im Vergleiche mit der Haftpflicht der Eisenbahnen nach dem sog. Reichshaftpflichtgesetze. Wie bereits oben angedeutet, hatte sich der erste dem Reichstag vorgelegte Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes ganz an das sog. Reichshaftpflichtgesetz angelehnt. In einer dem Kommentar vorgedruckten Gegenüberstellung der wichtigsten Bestimmungen des Kraftfahrzeuggesetzes mit den Entwürfen ist der Entwicklungsgang der Ansichten über die Haftpflicht und ihre Träger dargestellt. Der erste Entwurf wollte für allen beim Betriebe eines Kraftfahrzeuges verursachten Schaden

(Tötung, Körperverletzung, Sachbeschädigung) den Betriebsunternehmer unbedingt haftbar machen, d. h. er sollte sich zu seiner Befreiung von der Haftpflicht nur auf das Vorhandensein höherer Gewalt berufen dürfen und es wurde, wie bei der Eisenbahn, gewissermaßen stets Verschulden des Betriebsunternehmers unterstellt. Dieser erste Entwurf, obwohl vom 26. Juristentage gebilligt, begegnete bei der zweiten Beratung im Reichstage erheblichen Bedenken. Auf der einen Seite verschloß man sich der Ansicht nicht, daß die den Beweis des Verschuldens dem Geschädigten auflegenden Bestimmungen des BGB. (§§ 831 ff) gegenüber den eine erhebliche Gefahr in sich bergenden Kraftfahrzeugen nicht ausreichten, auf der andern Seite kam man zu der Auffassung, daß zwischen Eisenbahnbetrieb und Kraftfahrzeugbetrieb doch ein wesentlicher Unterschied bestehe, indem der letztere seine schädliche Wirkung nur bei tatsächlicher Inbetriebsetzung eines einzelnen Fahrzeugs äußern könne, während der Eisenbahnbetrieb eine große Reihe von Maßnahmen und Vorkommnissen in sich begreife, deren Eintritt eine mit dem Betrieb zusammenhängende Schädigung hervorzurufen imstande sei. Dies führte dahin, beim Kraftfahrzeugbetriebe die Haftpflicht auszuschließen, „wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einen Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs, noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. Als unabwendbar gilt ein Ereignis insbesondere dann, wenn es auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als der Führer des Fahrzeugs jede nach den Umständen gebotene Sorgfalt beobachtet hat.“ Demgegenüber heißt es in § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes, „sofern er (der Betriebsunternehmer) nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getöteten oder Verletzten entstanden ist.“

Wie hiernach bei beiden Gesetzen der Begriff des Betriebes ein verschiedener ist, so ist auch der Haftpflichtige ein anderer, Das Reichshaftpflichtgesetz läßt den Betriebsunternehmer haften, also diejenige Person, in deren Hand die verschiedenen, den Betrieb darstellenden Fäden zusammenlaufen, ohne daß er den Betrieb im engeren Sinne selbst auszuüben hat, z. B. die Aktiengesellschaft, der die Eisenbahn gehört, wobei kein Aktionär etwas vom eigentlichen Eisenbahnbetriebe zu verstehen braucht. Der erste Entwurf des Kraftfahrzeuggesetzes hat, wie schon erwähnt, sich ganz an das Reichshaftpflichtgesetz angeschlossen, aber schon die nähere Betrachtung des Wortes Betriebsunternehmer mußte auf den grundsätzlichen Unterschied zwischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeugbetrieb und damit auch derjenigen Personen führen, von denen der Betrieb ausgeht. Da der Betrieb des Kraftfahrzeugs nur in dessen Inbetriebsetzung bestehen kann, etwas weiteres auch die Worte „beim Betrieb“ nicht sagen wollen, mußte auch für die Haftpflicht im Kraftfahrzeugverkehre eine andere Grundlage geschaffen werden, und zwar eine gesetzliche, eine persönliche und eine sachliche. In trefflicher Weise wird dies im Isaacschen Buche ausgeführt und, ausgehend von der Entwicklung des außerkontraktlichen Schadensersatzrechts, das reine Verursachungs- und das Verschuldungsprinzip und dessen Unzulänglichkeit berührend, auch das sog. Veranlassungsprinzip und die Gefährlichkeitstheorie als nicht ausreichend beweisend, gelangt der Verfasser zu dem Schlusse, daß auch die krasse Erfolghaftung keine allgemeine Grundlage für die Regelung des Schadensersatzrechts bilden könne und daß es der Entwicklung unserer gesamten Verkehrsverhältnisse entsprach, eine gesetzliche Haftpflicht festzusetzen. Bahnbrechend war der § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes, ihm folgte das Reichshaftpflichtgesetz und folgerichtig das Kraftfahrzeuggesetz, indem „der Gesetzgeber in denjenigen Fällen, in denen besonders gefährliche Handlungen oder Betriebe vorliegen, die Haftpflicht unter völliger Preisgabe des Verschuldungsgedankens einführte.“

Die persönliche Seite der neugeschaffenen Grundlage liegt im Ersatze des Betriebsunternehmers durch den „Halter“ des Kraftfahrzeugs. Es kann auch beim Kraftfahrzeugbetriebe einen Betriebsunternehmer geben, z. B. den Inhaber einer größeren Kraftwagenverleihanstalt, sei dieser eine Gesellschaft oder eine Einzelperson, aber haftpflichtig ist er in dieser Eigenschaft an sich nicht, er ist es nur als „Halter“ und „Halter ist der, für dessen Rechnung das Fahrzeug zur Zeit des Unfalls im Betriebe ist.“ Komm. S. 101 Abs. 1 bei: „Definition“. Halter braucht nicht der Eigentümer zu sein, der Ausdruck ist dem BGB. (§ 833 Tierhalter) entlehnt und wird von Isaac auf das eingehendste erläutert, ebenso die Ausnahme im § 7 Abs. 3, welche den eigenmächtigen Benutzer des Kraftfahrzeugs an Stelle des Halters haften läßt. Es liegt hier eine große Abweichung gegenüber der Haftpflicht der Eisenbahn vor, die eine solche Ausnahme nicht kennt. Selbst wenn ein Unbefugter die Lokomotive eines Zuges besteigen, sie in Bewegung setzen und einen Unfall herbeiführen würde, bleibt die Haftpflicht des Betriebsunternehmers unberührt, selbstverständlich auch dessen Rückgriffrecht an den Frevler. Ein zweiter grundsätzlicher Unterschied bezüglich der Haftung von Halter und Betriebsunternehmer findet sich im § 8 Abs. 1 des Kraftfahrzeuggesetzes, welcher die im § 7 festgesetzte Haftpflicht aufhebt, „wenn zur Zeit des Unfalls der Verletzte oder die beschädigte Sache durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte bei dem Betriebe des Fahrzeugs tätig war.“ Während also das Reichshaftpflichtgesetz gerade die Reisenden und das Personal hat schützen wollen (Sachschäden unterliegen der Regelung durch andere gesetzliche Bestimmungen), ist das Gesetz vom 3. Mai 1909 auf Reisende und Personal nicht anwendbar. (Die anderweite Regelung der Ersatzansprüche des Eisenbahnpersonals durch die Unfallfürsorgegesetzgebung widerspricht dem nicht, ist vielmehr durch die allzu entgegenkommende Haltung der Gerichte gegenüber den Haftpflichtansprüchen des Eisenbahnpersonals mit veranlaßt worden.) Auf S. 230 Abs. I 1 a bemerkt Isaac hierzu: „Im Eisenbahnbetrieb bietet auch der betriebssichere, gut geführte Zug durch die Fülle der zum Unternehmen gehörigen Einrichtungen und Personen erhebliche Gefahren und hauptsächlich für die beförderten Personen und Sachen, während die Gefahren des Kraftfahrzeugs sich auf Betriebsfehler, Betriebsstörungen und mangelhafte Führung beschränken und fast ausschließlich das auf der Straße verkehrende Publikum, nicht aber die Fahrzeuginsassen bedrohen.“ Es wird dies durch die Statistik zu belegen versucht, ich möchte aber annehmen, daß eine neuere Statistik die Unfälle der Kraftwageninsassen wesentlich gesteigert zeigen würde. Anderseits läßt sich betreffs der Frage der Tötung oder Verletzung von Nichtreisenden im engeren Sinne ein Vergleich zwischen Eisenbahn und Kraftfahrzeug schwer ziehen, weil letzteres sich frei auf der Straße bewegt, also die Straßenbenutzer ständig gefährdet, während die Eisenbahn an die Schienen gebunden und bei der Mehrzahl der zu Schaden kommenden Nichtreisenden ein gewisses, wenn auch nur selten nachweisbares und vertretbares Verschulden vorhanden ist. Gerade die große Gefährdung der Umgebung aber hat zum Erlasse besonderer Haftpflichtvorschriften für Kraftfahrzeuge geführt.

Die durch das Gesetz vom 3. Mai 1909 geschaffene sachliche Grundlage endlich bezieht sich auf die Entschädigung des Verletzten durch den Haftpflichtigen. Die Hauptabweichung vom Reichshaftpflichtgesetze besteht hier darin, daß die Höchstgrenze der Entschädigung gesetzlich festgelegt ist. Beide Gesetze, das Reichshaftpflicht- und das Kraftfahrzeuggesetz, kennen den Fall der Tötung und der Körperverletzung, den Wortlaut habe ich schon oben wiedergegeben. Während aber das Reichshaftpflichtgesetz im § 1 ganz allgemein den Betriebsunternehmer „für den entstandenen Schaden“ haften läßt und in den §§ 3 und 3 a nur diesen Schaden für die Fälle der Tötung und der Verletzung näher umschreibt ohne irgendeine zahlenmäßige Begrenzung, kennt das Kraftfahrzeuggesetz in den §§ 10 und 11 zwar auch eine derartige, im wesentlichen dem Reichshaftpflichtgesetze nachgebildete Umschreibung, es begrenzt aber im § 12 die Ersatzpflicht dergestalt, daß für den Fall der Tötung oder Verletzung eines einzelnen höchstens 50 000 ℳ Kapital oder 3000 ℳ Rente, bei Tötung oder Verletzung mehrerer höchstens 150 000 ℳ Kapitalabfindung oder 9000 ℳ Rente und bei einer Sachbeschädigung unabhängig von der Zahl der Sachen im Höchstbetrage 10 000 ℳ zu leisten sind.

„Die ziffermäßige Begrenzung der Haftung ist für das deutsche außervertragliche Schadensersatzrecht ein vollständiges Novum, wenn auch die im Reichstag geäußerte Ansicht nicht richtig ist, daß „die Bestimmung in der ganzen Gesetzgebung nicht ihres gleichen hat“. Mit diesen Worten leitet der Kommentar die treffliche Besprechung des § 12 ein, weiter darauf einzugehen, verbietet leider der Raum. Der § 9 des Gesetzes bestimmt, daß, wenn bei Entstehung des Schadens ein Verschulden des Verletzten mitgewirkt hat, die Vorschriften des § 254 BGB. mit der Maßgabe Anwendung finden sollen, daß bei der Beschädigung einer Sache das Verschulden desjenigen, welcher die tatsächliche Gewalt über die Sache ausübt, dem Verschulden des Verletzten gleichsteht. Diese Zulassung der Prüfung, ob ein konkurrierendes Verschulden vorliege, ist seit dem 1. Januar 1900 auch bei Anwendung des Reichshaftpflichtgesetzes von der Rechtsprechung des Reichsgerichts anerkannt und danach der § 254 BGB. auch auf Eisenbahnunfälle für anwendbar erklärt worden. Auch hierüber enthält der Kommentar treffliche Ausführungen, wobei ich noch auf das S. 82 zu c daselbst Gesagte ausdrücklich hinweisen will, wonach der Kraftfahrzeugbetrieb wohl niemals die ausschließliche Ursache des Unfalls ist, vielmehr ein mehr oder weniger schuldhaftes Verhalten des Verletzten sehr oft mitwirken wird.

Hieran anschließend, möchte ich auf die Bestimmung im § 17 des Gesetzes hinweisen, der den Fall regelt, wenn ein Schaden durch mehrere Kraftfahrzeuge verursacht wurde. Sind hierbei die beteiligten Fahrzeughalter einem Dritten kraft des Gesetzes zum Ersatze des Schadens verpflichtet, „so hängt im Verhältnisse der Fahrzeughalter untereinander die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist.“ Isaac nennt Seite 383 a. E. und 384 diese Bestimmung „eine glückliche Weiterbildung des § 254 BGB. über sein bisheriges Anwendungsgebiet

hinaus. Die freie richterliche Gefährlichkeitsabwägung, die bisher nur im Verhältnis zwischen Schädiger und beschädigtem Platz griff, wird jetzt zum ersten Male auf das Verhältnis zwischen mehreren Schädigern übertragen. Allerdings geschieht dies zunächst nur für ein beschränktes, wenn auch wichtiges Gebiet, nämlich für Unfälle, bei denen mehrere Kraftfahrzeuge oder Kraftfahrzeug und Tier, oder Kraftfahrzeug und Eisenbahn, also mehrere im Sinne des Gesetzes besonders gefährliche Objekte beteiligt sind." Die letzten beiden Fälle finden sich in Abs. 2 des § 17 erwähnt. Nach Isaac werden die meisten Fälle der Beteiligung von Eisenbahnen sich auf Straßenbahnen beziehen, es ist aber besonders zu beachten, daß die Haftpflicht gegenüber dem Geschädigten an sich nach den für den Kraftfahrzeughalter, den Tierhalter oder die Eisenbahn bestehenden Vorschriften zu beurteilen und die Schadensersatzpflicht im einzelnen nach diesen zu bemessen ist. Auch hier kann ich im übrigen nur auf die trefflichen Ausführungen Isaacs verweisen.

Zur Darstellung des Gegensatzes zwischen Reichshaftpflicht- und Kraftfahrzeuggesetz ist ferner die Bestimmung im § 18 des letzteren zu erwähnen, nach der auch der Führer des Kraftfahrzeuges aus § 7 Abs. 1 haftet, wenn der Schaden durch sein Verschulden veranlaßt ist, und daß er auch den Vorschriften des § 17 über gemeinschaftliche Haftung unterliegt. Der Kommentar weist ausdrücklich darauf hin, daß hier als Führer derjenige gilt, der das Kraftfahrzeug tatsächlich lenkt und daß dem Geschädigten gegenüber Halter und Führer als Gesamtschuldner haften. Das Reichshaftpflichtgesetz kennt diese Gesamthaft nicht, die Eisenbahn haftet für ihre Leute und daher dem Geschädigten gegenüber nur der Betriebsunternehmer, nicht auch der Lokomotivführer, mag diesen auch ein noch so großes Verschulden treffen.

Ein wesentlicher Unterschied zwischen Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftung besteht endlich in der zum Zwecke der Sicherung der letzteren festgesetzten Anzeigepflicht. Nach § 15 des Kraftfahrzeuggesetzes verliert der Berechtigte die ihm auf Grund der Vorschriften dieses Gesetzes zustehenden Rechte, wenn er nicht spätestens innerhalb zweier Monate, nachdem er von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erhalten hat, dem Ersatzpflichtigen den Unfall anzeigt. Die Anzeigepflicht fällt fort, wenn die Nichtanzeige durch die Umstände entschuldbar ist, oder der Ersatzpflichtige innerhalb der bezeichneten Frist auf andere Weise von dem Schaden Kenntnis erhalten hat. Das Gesetz bestimmt daneben in § 14 eine Verjährungsfrist von zwei Jahren, hierin mit dem Reichshaftpflichtgesetz übereinstimmend. Nach der Ausführung Isaacs ist die Anzeigepflicht des § 15 für das deutsche außerkontraktliche Schadensersatzrecht etwas völlig Neues und durch den von ihm verfaßten Gegenentwurf zum ersten Entwurfe der Regierung in das Gesetz gekommen. Es ist nicht zu leugnen, daß es für den Ersatzpflichtigen von großem Interesse ist, frühzeitig auf die ihm in Aussicht stehenden Ersatzansprüche aufmerksam gemacht zu werden, d. h. solange etwaiges Beweismaterial sich noch mit Sicherheit beschaffen läßt, und es ist zu bedauern, daß das Reichshaftpflichtgesetz nicht eine ähnliche Bestimmung enthält.

Bemerkt sei noch, weil die Eisenbahnen berührend, daß die Bundesratsverordnung vom 3. Februar 1910 für Kraftfahrzeuge die Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit bei der Annäherung an ebenschienige Bahnübergänge dahin vorschreibt, daß das Fahrzeug sofort zum Halten gebracht werden kann.

An den eingehenden Kommentar zum Gesetze selbst schließen sich, teilweise auch eingehend erläutert, als zweiter Teil die Bundesratsverordnungen und das internationale Abkommen vom 11. Oktober 1909, sowie die zu letzterem erlassene internationale Bundesratsverordnung vom 21. April 1910. Es folgen als dritter Teil die Landesausführungsbestimmungen sämtlicher deutschen Staaten. Hieran schließen sich als vierter Teil Vorschriften für den allgemeinen Verkehr, Auszüge aus Straßenpolizeiordnungen u. dgl. und in einem „Steuer- und Chausseegeld" überschriebenen fünften Teile schließen sich an die kommentarisch erläuterten Vorschriften des Reichsstempelgesetzes vom 15. Juli 1909 nebst Ausführungsbestimmungen. In einem sechsten Teile endlich findet sich abgedruckt das österreichische Gesetz vom 9. August 1909 über die Haftung für Schäden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen, dessen § 1 den Lenker und den Eigentümer oder jeden Miteigentümer haften läßt, den Eigentümer von der Haftpflicht befreit, wenn zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug jemandem zum Betriebe für eigene Rechnung (Betriebsunternehmer) überlassen und ebenso, wenn zur Zeit des schädigenden Ereignisses das Kraftfahrzeug infolge rechtswidrigen Vorgangs der Verfügung des Eigentümers oder Betriebsunternehmers entzogen war. An deren Stelle haftet derjenige, der diese Verfügung ausübt. Wer die Haftpflicht ablehnt, hat die Tatsachen zu beweisen, auf die er seine Befreiung gründet. Mehrere Ersatzpflichtige haften zur ungeteilten Hand. — Von den weiteren Bestimmungen des österreichischen Gesetzes sei noch angeführt, daß seine Bestimmungen keine Anwendung finden „auf die Ersatzansprüche aus der Beschädigung solcher Personen oder Sachen, die mit dem Kraftfahrzeug befördert werden, es sei denn, daß diese Benutzung gegen Entgelt, oder im gewerbsmäßigen Personen- und Sachentransporte oder in Diensten oder Aufträgen einer der haftpflichtigen Personen geschah." Es ist also in Österreich z. B. die Haftpflicht des Kraftdroschkenbesitzers im Grundsatze genau so geregelt, wie diejenige des Eisenbahnbetriebsunternehmers, eine sehr wesentliche Abweichung vom deutschen Gesetze. In dieser Hinsicht sei auf den Kommentar zu § 8 verwiesen.

Das Äußere des Werkes ist handlich und übersichtlich, ein sehr eingehendes Inhaltsverzeichnis erleichtert das Nachschlagen, ebenso eine genaue Erläuterung der Abkürzungen den Gebrauch. Ich schließe daher diese Besprechung mit den Schlußworten der Ankündigungsbekanntmachung: „Es wird mit diesem Werke ein Erläuterungswerk der Öffentlichkeit übergeben, das über alle einschlägigen Fragen des Automobilwesens Aufklärung gibt und für alle Interessenten unentbehrlich ist". R. F.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderungen von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Strecke Scharzfeld-St. Andreasberg gelegene Bahnhof 2. Klasse St. Andreasberg erhält vom 15. Juli d. J. ab die Bezeichnung St. Andreasberg Silberhütte.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 184 vom 9. Juli d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend die Vereinssatzungen (abgesandt am 11. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 17. Juli 1913 wird der preußische Teil der Personen-Verkehrsanlagen des rechts der Bahnstrecke Gera (Reuß)-Saalfeld (Saale) zwischen den Stationen Gera (Reuß) Pr. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. neuerrichteten Gemeinschaftsbahnhofes Gera (Reuß) Sächs. Stb. für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Gera (Reuß) Pr. Stb. und Gera (Reuß) Sächs. Stb. 1,67 km,
zwischen Gera (Reuß) Sächs. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. 2,29 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden die in den veröffentlichten Fahrplänen vorgesehenen Züge anhalten.

Erfurt, den 10. Juli 1913. (1874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. d. M. wird der zwischen den Stationen Pritzwalk und Alt-Krüssow für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltepunkt Beveringen eröffnet.

Die zur Einführung gelangenden Personenfahrgeld- und Gepäckfrachtsätze sind durch Aushang auf den Stationen bekannt gemacht.

Perleberg, den 9. Juli 1913. (1854)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn.

2. Verlegung einer Frachtgutzollabfertigung.

Verlegung der Frachtgutzollabfertigung von Cöln Gereon nach Cöln Bonntor.

Am 15. September 1913 wird die Frachtgutzollabfertigung von Cöln Gereon nach Cöln Bonntor verlegt werden. Frachtgutsendungen (Stückgut- und

Wagenladungen), die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, können daher von diesem Tage ab nur noch in Cöln Bonntor zollamtlich abgefertigt werden. Frachtgut zur zoll- oder steueramtlichen Behandlung ohne Bahnhofsbezeichnung wird vom 15. September 1913 ab ausschließlich auf Cöln Bonntor abgefertigt werden.
Die zoll- oder steueramtliche Abfertigung von Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndem Frachtgut verbleibt in Cöln Gereon Eilgut.
Cöln, den 11. Juli 1913. (1865)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die Schreibweise des an der Strecke Idaweiche-Dzieditz gelegenen Bahnhofs IV. Kl. Bad Goczalkowitz in „Bad Gottschalkowitz" abgeändert.
Kattowitz, im Juli 1913. (1866)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.

Einstellung des Passagier- und Güterverkehres nach und von Stationen unterhalb Orsova.
Infolge der Ereignisse in den Balkanländern wird der gesamte Passagier- und Güterverkehr nach und von allen unterhalb Orsova gelegenen gesellschaftlichen Schiffsstationen bis auf weiteres eingestellt.
Unterwegssendungen werden den Aufgebern zur Verfügung gestellt.
Wien, am 11. Juli 1913. (1863)

Wegen Hochwassers war der Verkehr auf der Strecke Marosillye-Lugos zwischen den Stationen Lugos-Bálinci vom 29. Juni bis 5. Juli und auf der Strecke Küküllöszög-Parajd zwischen den Stationen Balavásár-Parajd vom 29. Juni bis 4. Juli eingestellt. Auf der Strecke Karánsebes-Orváralja zwischen den Stationen Bisztracseres-Nándorhegy ist vom 4. Juli bis auf weiteres der Verkehr eingestellt.
Budapest, am 10. Juli 1913. (1873)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

5. Güterverkehr.

Niederländisch-deutsche Eisenbahn-verbände.

Am 1. August 1913 tritt der Nachtrag I zum Verbandsgütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. September 1912 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation. Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Oktober 1913 ab. Preis 10 Pf.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 12. Juli 1913. (1877)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güter-verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Station Rodenrijs der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft unter Gleichstellung mit Vlaardingen in die Tarifhefte 1, 2, 4, 5, 6 und 7, die Station America der Niederländischen Staatsbahn unter Gleichstellung mit Helenaveen in das Heft 5 sowie in die Ausnahmetarife (20) für Torfstreu und Torfmull der Hefte 1, 2, 4, 6 und 7 aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 12. Juli 1913. (1878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.
Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

I. Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) ist mit Gültigkeit vom 16. Juli d. J. als neue Ziffer nachzutragen:
„* 15. Farberden der Stelle „Farberden" des Spezialtarifs III".
II. An Stationsnamen sind zu ändern:
Deggendorf in Deggendorf Bahnhof,
Roßstall in Roßtal und
Weiden (Bayern) in Weiden (Opf.).
München, 14. Juli 1913. (1879)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E. r. d. Rh.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhrgebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 werden die Stationen Alt Kartstädt und Hohen Mistorf der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn als Empfangsstationen in die Abteilungen A und B des vorgenannten Tarifs aufgenommen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen.
Essen, den 9. Juli 1913. (1867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-badischer Tierverkehr.

Mit Geltung vom 1. August 1913 werden die badischen Stationen Heidingsfeld und Neckarelz und die elsässische Station Münster (Els.) in den direkten Tiertarif Elsaß-Baden aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Straßburg, den 10. Juli 1913. (1868)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-pfälzischer Tierverkehr.

Mit Geltung vom 20. Juli 1913 wird die pfälzische Station Duchroth in den direkten Tiertarif mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Straßburg, den 10. Juli 1913. (1869)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Die Stationen Selb ob. Bf. und Selb Nord sind für den öffentlichen Güterverkehr geschlossen und daher zu streichen.
München, den 9. Juli 1913. (1870)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

In Ergänzung der „Besonderen Frachtsätze für via Suez-Kanal usw. zur Beförderung gelangende Frachtgutsendungen" auf Seite 158—160 des Tarifs, Teil II kommen mit Wirksamkeit vom 20. Juli 1913 für die Beförderung von Schwarzwälder- und Weckeruhren (ausgenommen Taschenuhren) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von den nachbenannten Stationen der K. württembergischen und Großh. badischen Staatseisenbahnen nach Triest folgende Frachtsätze zur Einführung:

	Centimes für 100 kg
Schramberg-Triest	370
Schweningen (Neckar)-Triest	317
Donaueschingen-Triest . . .	300
Villingen (Baden)-Triest . .	310

München, den 10. Juli 1913. (1859)
Tarifamt der K. bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 15. Juli 1913 werden die Stationen an den neueröffneten bayerischen (rechtsrheinischen) Staatslokalbahnstrecken Deggendorf Bahnhof-Hengersberg und (Passau Hbf.)-Kalteneck—Eging in den Schnitttarif einbezogen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 11. Juli 1913. (1871)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Südwestdeutsch-Schweiz. Güterverkehr.

a) Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Brig (Brigue), Gampel, Leuk (Loèche), Raron (Rarogne), Turtmann (Tourtemagne) und Visp (Viège), sowie für den Verkehr mit sämtlichen Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn, die in den Nachträgen zu den Tarifheften 1, 2 und 14 vom 1. Juli 1913 enthalten sind, gelten erst vom Tage der Eröffnung der Strecke Frutigen-Brig der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon für den Güterverkehr.
b) Zum Tarifheft 10 (Steinkohlen usw.) tritt am 16. Juli d. J. der X. Nachtrag in Kraft. Er ist von unserm Verkehrsbureau unentgeltlich zu beziehen.
Karlsruhe, 9. Juli 1913. (1853)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Bad.-pfälz. Gütertarif.

Auf 25. Juli d. J. wird für den Versand von Natriumphosphat in Ladungen von 10 t von Ludwigshafen (Rhein) nach Weil-Leopoldshöhe ein Ausnahmefrachtsatz von 77 ₰ für 100 kg eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 8. Juli 1913. (1852)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 wird die Station Karlstadt der K. B. Staatseisenbahnen rechts des Rheins als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen aufgenommen.
Ferner wird im Ausnahmetarif S 5 bei der Stationsverbindung Luxemburg-Harburg U. E. in Klasse III b der Satz von 223 in „123" geändert.
Hannover, den 8. Juli 1913. (1861)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit werden Frachtsätze für Teeröl in 10 t-Ladungen von der Station Wilhelmsburg unseres Bezirks eingeführt und ferner die Station Ruhleben des Bezirks Berlin in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 11. Juli 1913. (1855)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 wird die Station Reichenberg der k. k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 5 einbezogen und der Ausnahmetarif 13 b des Heftes 1 durch Aufnahme von Frachtsätzen für den Verkehr von den Stationen Karolinegrube und Kunigundeweiche nach Aue (Erzgeb.) ergänzt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Berlin, den 9. Juli 1913. (1856)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg usw.

Tarif Teil II, vom 15. Januar 1911.

Am 1. August d. Js. werden aufgenommen:
a) die Station Herford (Königliche Eisenbahndirektion Hannover) und Ruhleben (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) in die Klassentarife der Abteilungen A und B des Tarifs;
b) die Station Ruhleben (Königliche Eisenbahndirektion Berlin) in die Ausnahmetarife 11 und I für Eisen usw.;
c) die Station Bergedorf (Königliche Eisenbahndirektion Altona) in den neuen Ausnahmetarif 19 für Stuhlrohr;
d) der Artikel „Zinn, roh, in Blöcken und Stangen“ in den Ausnahmetarif 11 B für Eisen usw.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 8. Juli 1913. (1857)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. (Bayern rechts d. Rh.- Oesterreich südl. d. Don.)

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1913 gelangen für die Beförderung von Mahlprodukten der Pos. M—4—a) der Güterklassifikation des Tarifes Teil I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach: Bichlbach	Lähn	Reutte in Tirol
	Heller für 100 kg		
Innsbruck Hauptbhf.	105	105	105

München, den 10. Juli 1913. (1880)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Teil II Heft 1 vom 1. August 1911.
Erster Anhang vom 1. Juni 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die in dem obengenannten Anhang für die Stationen der Kaschau-Oderbergerbahn enthaltenen Frachtsätze erhöht.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 12. Juli 1913. (1875)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländischer Güterverkehr mit Basel.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Station America der Niederländischen Staatsbahn mit der Entfernung und dem Frachtsatz der Station Helenaveen in den Ausnahmetarif 13 (Rohstofftarif) aufgenommen.
Cöln, den 12. Juli 1913. (1876)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-belgischer Güterverkehr über preuß.-hessische Staatsbahnstrecken.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden direkte Frachtsätze für Steinkohlen von den Stationen Heerlen, Kerkrade (Zeche Laura), Nuth und Schaesberg-Mynstation der niederländischen Staatsbahnen nach Station Henri-Chapelle der belgischen Staatsbahnen eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 10. Juli 1913. (1858)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ist im Verbandsgütertarife, Teil II, und zwar im Abschnitt K: „Besondere Frachtsätze für über Gibraltar usw. zur Beförderung gelangende Frachtgutsendungen“ (Seite 45) für Zinkblech, Zinkscheiben (Zinkblech in runden Formen, geschnitten) von Morgenroth nach Triest/Fiume bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief der Frachtsatz von 216*) Pfennig für 100 kg nachzutragen.

Das Auf- und Abladen obliegt dem Absender bezw. Empfänger.
Wien, am 7. Juli 1913. (1872)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

*) Nur für den Verkehr via Gibraltar gültig.

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Spiritus, Teil V, vom 1. September 1910.

Einbeziehung der Station Kralup.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden die Stationen Kralup Staatsbahnhof und Kralup Buschtêhraderbahn mit folgenden Frachtsätzen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen:

Von Kralup Staatsbahnhof und Kralup Buschtêhraderbahn

nach	Centimes für 100 kg
K. k. österr. Staatbahnen.	
Bregenz transit	271
Buchs (St. Gallen) transit	268
Feldkirch transit	268
Lindau-Reutin transit	271
St. Margrethen transit	273
Kgl. bayer. Staatseisenbahnen r. Rh.	
Lindau-Reutin transit	271
Schweizerische Eisenbahnen.	
Aarau S. B. B.	381
Alt-Solothurn	435
Baden Bahnhof	355
Basel S. B. B.	340
Basel-St. Johann	340
Basel Bad. Stb.	340
Burgdorf	444
Delemont (Delsberg)	398
Dübendorf	371
Genève-Cornavin	560
Killwangen-Spreitenbach	364
Morges	568
Neu-Solothurn	434
Romanshorn	301
Schaffhausen S. B. B.	302
Schaffhausen Bad. Stb.	302
Schönenwert	386
Sirnach	356
Vallorbe	563
Zofingen	402

Die Station Kralup Staatsbahnhof fällt in die Reexpeditionsgruppe 1, die Station Kralup Buschtêhraderbahn in die Reexpeditionsgruppe 4.
Wien, am 10. Juli 1913. (1864)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Maurer- und Zimmerarbeiten zur Herstellung eines Aufenthaltsgebäudes für die 100. Bahnmeisterei auf dem Bahnhof Straulau-Rummelsburg sollen in 2 Losen, und zwar getrennt nach Los I Erd-, Maurer- und Asphaltarbeiten, Los II Zimmer- und Stakerarbeiten öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1 ℳ für Los I und 50 ₰ für Los II in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung eines Aufenthaltsgebäudes für die 100. Bahnmeisterei auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg“ versehen bis zum 30. Juli 1913, vormittag 10 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet für Los I um 10 Uhr und Los II um 10½ Uhr vorm. in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1860)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 10,
Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51.

Die Lieferung und betriebfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 20 m Durchmesser für Rangierbahnhof Rheine soll vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen liegen im Zimmer 153 zur Einsicht auf und können gegen portofreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 1,05 ℳ vom Vorstande unseres Zentralbureaus, hier, bezogen werden.

Eröffnung der Angebote am 21. Juli, mittags 12 Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 15. August.
Münster (Westf.), im Juli 1913. (1862)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 55. | 19. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahntarif und Wagennot.*)

Von **Emil Rank** in Wien.

Wenn zur Herbstzeit der Ruf nach Eisenbahnwagen in verstärktem Maße erklingt und an vielen Orten Wagenmangel sich einstellt, hat es wenig Zweck, über diesen zu klagen. Es ist dann nicht die Zeit vorhanden, über die Mittel nachzudenken, welche diesem Mangel zu steuern vermögen. Das muß früher geschehen, und die Zeit des schwächeren Verkehrs ist wohl für diesen Zweck die beste.

Es dürfte sich nun empfehlen, einmal alle Momente anzuführen, welche neben dem Verkehrsandrang bei der Entstehung des Wagenmangels mitwirken. Ist hierüber Klarheit geschaffen, dann wird es nicht schwer sein, zu entscheiden, welche Maßregeln zum Zwecke der möglichsten Milderung der Wagennot getroffen werden können. Das Wort „Milderung" ist mit Absicht gebraucht, denn eine vollständige Beseitigung der Wagennot dürfte wohl kaum je gelingen.

Bei dieser Untersuchung muß natürlich vom gegenwärtigen Stande des Wagenparkes ausgegangen werden. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn die Gründe angeführt werden würden, welche es unmöglich machen, diesen Park so zu verstärken, daß er jedem Verkehrsandrange gewachsen wäre.

Der wichtigste, wenn auch bisher wohl kaum genügend beachtete Grund für das Nichtzureichen des Wagenparkes der mitteleuropäischen Eisenbahnen zu Zeiten besonders starken Verkehres liegt in der verhältnismäßig langsamen Beförderung der Güter. Die Zeit, welche von der Aufgabe des Gutes bis zur Ablieferung desselben verstreicht, ist nämlich im Verhältnis zu jener, an welche man in England seit jeher gewöhnt ist, noch immer eine lange. Dieser Umstand beeinflußt die Wagenausnutzung deshalb so nachteilig, weil die Beförderungszeit einen recht wesentlichen Teil der Benutzungszeit der Wagen in Anspruch nimmt. Es ist ja auch ganz klar, daß eine Beförderungsdauer von 4 Tagen die Wagen nahezu doppelt so lange bindet, als eine solche von 2 Tagen, das heißt, daß mit nahezu der Hälfte der Wagen das Auslangen gefunden werden könnte, wenn es gelänge, die Beförderungsdauer auf die Hälfte herabzudrücken. Die möglichst schnelle Güterbeförderung ist also eines der wirksamsten Mittel zur Milderung der Wagennot. Schreiber dieser Zeilen hat diese Verhältnisse des Näheren in einem Artikel erläutert, welcher 1912 in den Nummern 14 und 15 des „Allgemeinen Tarifanzeigers" (Wien) erschienen ist. Die österreichischen Staatsbahnen haben dann auch einschlägige Versuche angestellt, deren günstiges Ergebnis zu einer entsprechenden Reform des Güterzugfahrplanes führte, welche im Laufe des Jahres 1913 zur Durchführung gelangen wird.

Die raschere Güterbeförderung ist aber nicht das einzige Mittel, welches den Wagenumlauf günstig zu beeinflussen vermag. Da die modernen Wirtschaftsverhältnisse immer mehr dazu drängen, hinsichtlich der Betriebsökonomie das äußerste zu leisten, wird auch nach anderen Mitteln zu suchen sein.

Ein zweites Moment, welches die gute Ausnutzung des Wagenparkes hindert, liegt nun in dem Umstande, daß die Wagen nach ihrer Ausladung in der Bestimmungsstation nicht immer gleich wieder Verwendung finden können, sondern oft leer nach einer anderen Station befördert werden müssen. Dieses Moment trifft namentlich beim Kohlenverkehr zu, der mehr als 40 % des gesamten Frachtgutverkehrs umfaßt. Eine gänzliche Beseitigung dieses Umstandes liegt natürlich außerhalb des Bereiches der Möglichkeit. Er kann nur im Sinne der Milderung seiner Wirkung beeinflußt werden, namentlich durch gute Organisation der Wagenleitung. Eine weitere Möglichkeit der Beeinflussung liegt darin, den Wagenpark tunlichst einheitlich zu gestalten und möglichst von solchen Sonderwagen zu befreien, welche nur einseitige Verwendung finden können. Hierauf wird noch zurückzukommen sein.

Ein drittes Hindernis für die gute Wagenausnutzung bildet der Umstand, daß die Wagen nach ihrer Ankunft erst an den

*) Anm. der Schriftl.: Der nachstehende Aufsatz ist hauptsächlich für österreichische Verhältnisse geschrieben. Bei der großen Bedeutung der behandelten Fragen und bei dem hohen Ansehen, dessen sich der Herr Verfasser als Schriftsteller in Tariffragen erfreut, wird der Aufsatz sicher von allgemeinem Interesse sein.

Belade- oder Ausladeort gestellt werden müssen. Diese Zeit (Rangierzeit) läßt sich ebensowenig ersparen, wie die Zeit, welche vergeht, um die beladenen oder entladenen Wagen wieder in Züge zu formen und diese abgehen zu lassen. Die Vorsorge für möglichst rasches Verfahren bei der Rangierung der Wagen und Züge ist alles, was hier getan werden kann.

Das nächste Hindernis einer vollen Wagenausnutzung liegt darin, daß die Wagen nicht immer sofort nach ihrer Stellung beladen und nicht immer sofort nach ihrer Ankunft entladen werden können. Sofern die Eisenbahn das Ver- oder Ausladen nicht selbst besorgt, muß in der Regel der Absender von der Stellung des Wagens für die Beladung oder der Empfänger von der Stellung desselben zur Ausladung verständigt werden, was notwendigerweise Zeit kostet. Diese ließe sich nur dann sparen, wenn die Eisenbahn das Ver- und Ausladen stets selbst besorgen würde. Es ist wohl überflüssig, die Gründe anzuführen, welche der Durchführung einer solchen Maßregel entgegenstehen. Da wir uns hier nicht mit allzuferner Zukunftsmusik beschäftigen wollen, wird davon abgesehen, zu untersuchen, wie sich ein derartiges Verfahren ermöglichen ließe.

Immerhin würde es vorteilhaft sein, wenn die Eisenbahnen sich für die Zeiten starken Verkehrs das Recht wahren würden, die Wagen ohne Verzug selbst auszuladen.

Eine Ursache der Verzögerung des Wagenlaufes liegt auch in der notwendigen Zollbehandlung der Güter. Hier wird durch die neuen Zollvorschriften eine wesentliche Erleichterung geschaffen werden, die sich bald angenehm fühlbar machen wird.

Die Folgen von Zugunfällen und sonstigem Untauglichwerden von Wagen können wohl übergangen werden. Sie werden einerseits nie ganz zu vermeiden sein und spielen anderseits auch eine zu geringe Rolle.

Eine große Gefahr für die Ausnutzungsfähigkeit des Wagenparks liegt aber in der immer zunehmenden Sucht, Sonderwagen für die Beförderung bestimmter Güter zu bauen. Diesem Moment scheint bisher nicht die gebührende Aufmerksamkeit zugewendet worden zu sein. Wir müssen uns daher damit etwas eingehender befassen.

Es bedarf wohl keiner langen Beweisführung darüber, daß die wachsende Zahl der Sonderwagen den Wagenumlauf ungünstig beeinflussen muß. Je mehr Wagen in Verkehr gestellt werden, welche sich nur für die Beförderung bestimmter Güter eignen, desto mehr muß die Zahl der leerlaufenden Wagen schon deshalb wachsen, weil für solche Sonderwagen Rückfracht noch viel seltener vorhanden ist, als für gewöhnliche Güterwagen. Dies macht sich besonders zu Zeiten starken Verkehrs unangenehm dadurch fühlbar, daß die Zahl der Güterzüge wächst und die Stationsanlagen durch leere Wagen zeitweise verstopft werden.

So angenehm es auch für die Eisenbahnen ist, wenn einzelne Bahnbenutzer Wagen auf eigene Kosten bauen und der Eisenbahn dadurch Auslagen ersparen und so wünschenswert es auch wäre, den Bedürfnissen des Verkehrs durch Schaffung von Sonderwagen aller Art entgegenzukommen, so ist denn doch die Rücksichtnahme auf eine glatte Verkehrsabwicklung erheblich wichtiger. Dieser würde am besten gedient sein, wenn es möglich wäre, den gesamten Güterverkehr mit ein und derselben Wagenart abzuwickeln. Das ist aber leider nicht durchführbar. Zunächst müssen aus verschiedenen Gründen offene und gedeckte Wagen vorhanden sein. Dann muß für Wagen gesorgt werden, welche besonders schwere Gegenstände aufnehmen können, denn es wäre ersichtlich nicht ökonomisch, alle Güterwagen so zu bauen, daß sie auch diesem Zwecke dienen können usw. Das hindert aber nicht, zu trachten, die Verschiedenheit der Wagenarten auf das wirklich notwendige Maß zu beschränken. Das würde die Ausnutzbarkeit des Wagenparks wesentlich fördern.

Es ist eine unleugbare Tatsache, daß die Wagenparks der Eisenbahnen mit einer großen Anzahl von Sonderwagen belastet sind, die ohne wesentliche Nachteile entbehrt werden könnten. Um dies klar zu erkennen, ist es notwendig, die Hauptgründe für den Bestand verschiedener Wagenarten anzuführen und zu untersuchen, ob die Begründung des Bestandes der Sonderart wirklich derart ist, daß sie Rücksichtnahme unbedingt erheischt.

In dieser Hinsicht haben wir es nun vor allem mit der natürlichen Beschaffenheit der Güter zu tun, insbesondere mit ihrer Teilbarkeit oder Unteilbarkeit. Es ist z. B. klar, daß unteilbare Güter von besonderer Länge oder Schwere auf der Eisenbahn nur dann befördert werden können, wenn passende Wagen zur Verfügung stehen. Eine natürliche Grenze ist hier nur durch die technische Beschaffenheit des Schienenweges gegeben, durch die ja auch die Möglichkeit der Verladung über mehrere Wagen begrenzt wird.

Demgemäß kann ja auch die Notwendigkeit des Vorhandenseins offener und gedeckter, dann besonders langer Wagen nicht bezweifelt werden. Diesen reihen sich jene Wagen an, welche zur Beförderung besonders schwerer unteilbarer Gegenstände notwendig sind. Demnächst kommen die Kessel-(Gefäß-)wagen, welche es ersparen, Flüssigkeiten zum Zwecke der Beförderung in Fässer füllen zu müssen. Diese Wagen haben auch für die Eisenbahn Vorteile. Abgesehen von der Ersparung der Beistellung eines bahneigenen Wagens ermöglichen sie die Beförderung einer größeren Menge Flüssigkeit mit einem Wagen, gestatten eine beschleunigte Verladung und Entladung und ersparen der Eisenbahn die für sie nicht rentabele Rückbeförderung der leeren Gebinde. Die Nachteile, welche der fast regelmäßig erfolgende Leerrücklauf dieser Wagen mit sich bringt, werden also hier durch die gebotenen Vorteile mehr als ausgeglichen.

Eine andere Frage ist es schon, ob es wirklich notwendig ist, Abweichungen vom Normalen aus rein technischen Gründen zuzulassen und beispielsweise Sonderwagen mit Kippvorrichtung nur für die Beförderung von Kohlen, Erzen u. dergl. zu bauen. Wenn es ohne besonders ins Gewicht fallende Mehrkosten möglich wäre, alle offenen Wagen mit einer einfachen Kippvorrichtung zu versehen, wäre dies hauptsächlich deshalb von Vorteil, weil dem Massenverkehre im Bedarfsfalle ein größerer Teil des gesamten Parks offener Wagen zur Verfügung gestellt werden könnte. Hier spielt auch die Frage mit, ob es denn nicht angängig wäre, die Unterscheidung zwischen niederbordigen und hochbordigen Wagen dadurch fallen zu lassen, daß die niederbordigen Wagen mit aufklappbaren Hilfswänden versehen werden.

Bei den gedeckten Wagen handelt es sich wieder häufig darum, sie durch Warmhaltung im Winter oder durch Kühlhaltung im Sommer für die Beförderung bestimmter Güter geeigneter zu machen. Dieser Umstand bedingt aber durchaus nicht immer den Zwang, neue Wagenarten zu schaffen. Es lassen sich auch Einrichtungen treffen, welche es ermöglichen, für die Beförderung solcher Güter gewöhnliche Wagen zu verwenden.

Der bei einigen Gütern notwendige Schutz gegen Witterungseinflüsse führt ja auch aus anderen Gründen zur Schaffung besonderer Wagenformen, die sich nicht immer vermeiden lassen. Es ist natürlich nicht möglich, hier alle einschlägigen Fälle anzuführen. Ob die Vereinfachung der Wagenarten zweckmäßig ist, ist manchmal nur Rechnungssache. Die zu lösende Frage ist dann die, ob es ökonomischer ist, so und so viele Leerläufe durchzuführen oder die Verwendungsfähigkeit der Wagen durch technische Hilfsmittel zu erweitern. So ist z. B. die Verwendungsfähigkeit gewöhnlicher Güterwagen ohne Änderung ihrer äußeren Form dadurch erheblich ausgedehnt worden, daß sie eine größere Tragfähigkeit erhielten.

Es kann also als feststehend angesehen werden, daß die strenge Befolgung des Grundsatzes, Abweichungen von der normalen Wagenart nur dann zuzulassen, wenn sie tatsächlich nicht zu vermeiden sind, sehr wohltätige Folgen haben müßte. Abgesehen von den Wirkungen, welche die natürliche Beschaffenheit der Güter auf die Wagenformen ausübt und welche durchaus berücksichtigt werden müssen, gibt es aber auch andere

Einflüsse, welche die Wagenarten ohne zwingende Not in künstlicher Weise vermehren. Hierzu gehören die Einflüsse, welche die Tarifbestimmungen ausüben. Diese haben von jeher einen bedeutenden Einfluß auf das Entstehen von neuen Wagenformen ausgeübt. Wenn z. B. der Tarif die Anwendung des niedrigsten Frachtsatzes an die Bedingung der Frachtzahlung mindestens für 10 t für den verwendeten Wagen vorschreibt, dann ist es nur natürlich, wenn die Bahnbenützer trachten, Wagen zu erhalten, in welche sie diese Menge tatsächlich unterbringen können. Nun gibt es eine große Menge Güter, von welchen, trotzdem sie nicht unter den Begriff der sperrigen Güter fallen, auch bei voller Ausnutzung des Raumes gewöhnlicher Güterwagen ein Gewicht von 10 t nicht untergebracht werden kann. Das ist z. B. in der Regel bei Sammelladungen der Fall. Dieser Umstand ließ die Forderung nach Stellung geräumigerer Wagen entstehen, welche, irrtümlich als wirkliches Verkehrsbedürfnis genommen, die Eisenbahnen zum Bau entsprechender Sonderwagen veranlaßte. Auch gingen die Verfrachter größerer Mengen solcher Güter oft dazu über, Wagen mit besonders großem Fassungsraum selbst zu bauen und bei einer Eisenbahn einzustellen. Dadurch wurde natürlich der Stand nur einseitig benutzbarer Wagen vermehrt. So angenehm es nun auch für die Eisenbahnen sein mag, durch den Bau privater Wagen ihre eigenen Wagen zu sparen, hat dies doch oft den Charakter eines Danaergeschenkes, weil es ihnen die Durchführung vieler Leerläufe auferlegt, für welche, wenn sie durch einen Vollauf gedeckt sind, in der Regel Zahlung nicht erfolgt.

Noch ärger liegt die Sache bei den sperrigen Gütern, wie z. B. Heu und Stroh, welche in großen Mengen zur Verfrachtung gelangen. Trotzdem die Eisenbahnen hier dem Umstand, daß von solchen Gütern auch nach erfolgter Pressung derselben kaum ein Gewicht von 4 t in einen gewöhnlichen Wagen unterzubringen ist, während oft für 10 t gezahlt werden muß, dadurch Rechnung getragen haben, daß sie die Wirkung der Mehrzahlung durch Versetzung des Gutes in eine Frachtklasse mit entsprechend niedrigeren Frachtsätzen auszugleichen suchten, hörte der Drang nach Stellung von besonders geräumigen Wagen doch nicht auf. Das ist ja auch begreiflich. Abgesehen davon, daß jeder so viel als möglich an Fracht zu sparen strebt, stachelt hier die nicht vermeidbare ungleichmäßige Behandlung der Bahnbenützer zu immer neuen Klagen auf. Je nach dem Stand der freien Wagen weist die Wagenleitung dem Bahnbenützer einmal einen Wagen mit größerem, dann wieder einen mit geringerem Fassungsraum zu. Der Bahnbenützer, welcher für 10 t zahlt, kann daher einmal 6 t, das andere Mal aber nur 4 t seines Gutes unterbringen. Letzteren Falles zahlt er also für 100 kg Gut um 50 % mehr Fracht. Anstatt es aber als eine unverhoffte Ersparnis an Fracht anzusehen, wenn er manchmal einen größeren Wagen beigestellt bekommt, sieht er in der Beistellung des größeren Wagens das Normale und in der Beistellung des kleineren eine ungerechte Behandlung durch die Eisenbahn. Dies ist auch ein Beispiel dafür, daß eine richtige tarifarische Behandlung der Güter den Eisenbahnen nicht unerhebliche Frachtausfälle zu ersparen vermag. Der Großhandel nutzt den derzeitigen Zustand auch hier durch den Bau eigener geräumiger Wagen aus.

Die durch solche Bestimmungen geschaffenen Zustände haben sich noch wesentlich dadurch verschlechtert, daß manche Eisenbahnen bei bestimmten Wagenladungsgütern die Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für das Ladegewicht der Wagen, fordern. Diese Bestimmung, durch welche die tunlichste Ausnutzung des Ladegewichtes erzwungen werden soll, führt zu nicht ungerechtfertigten Klagen schon deshalb, weil das Ladegewicht der Wagen etwa zwischen 10 und 25 t schwankt (es wurde auch schon bis zu 40 t gegangen), aber oft nur 12 oder 14 t zur Beförderung kommen und der Bahnbenützer nicht das Recht hat, die Beistellung eines Wagens mit bestimmtem Ladegewicht zu verlangen. So ist es z. B. öfters vorgekommen, daß 12 t eines Gutes zur Aufgabe kamen, aber ein Wagen von 25 t Ladegewicht zur Verfügung gestellt wurde. Die nächste Folge davon war, daß der Bahnbenützer für je 100 kg seines Gutes mehr als die doppelte Fracht bezahlen mußte.

Ob nun die erwähnte Vorschrift die erwartete gute Wirkung auf die Wagenausnutzung gehabt hat, muß sehr stark bezweifelt werden. Wer die Verkehrsverhältnisse genau kennt, kann nicht annehmen, daß bei den hauptsächlich in Frage kommenden Massengütern, wie Steinkohlen, Erzen u. dergl., die Ausnutzung des Ladegewichtes ohne besonderen Tarifzwang nicht erfolgen würde. Die Erfahrung lehrt vielmehr, daß bei diesen Gütern viel eher der Drang nach Überschreitung des Ladegewichtes vorherrscht. Tatsächlich haben ja die Eisenbahnen große Mühe, solche Überladungen zu verhindern.

So hat auch die in Österreich versuchsweise erfolgte Gewährung eines Frachtnachlasses für den Fall vollständiger Ausnutzung des Ladegewichtes der gestellten Wagen gute Erfolge nicht gehabt. Nunmehr wird dieses Mittel auch in Deutschland versucht. Wenn hier auch die Verhältnisse insofern günstiger liegen mögen, als in Deutschland bei vielen Gütern die Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der Wagen tarifmäßig nicht verlangt wird, ist doch sehr zu bezweifeln, ob das erzielte Ergebnis in einem richtigen Verhältnis zu dem großen Geldopfer stehen wird.

Der Wegfall der erwähnten Sonderbestimmungen würde große Vorteile bieten, welche insbesondere in der freieren Verfügung der Eisenbahnen über ihren Wagenpark, der Erleichterung der Güterabfertigung im inneren und direkten Verkehr und dem Wegfall vieler Frachterstattungsansprüche und Klagen bestehen. Er würde auch die wünschenswerte Schaffung einheitlicher Wagenarten erleichtern.

Wir sehen schon aus den angeführten Beispielen, daß die Jagd der Bahnbenützer nach bestimmten Wagenarten in vielen Fällen nicht dem Umstande beizumessen ist, daß das Gut nur unter Beistellung einer besonderen Wagenart verladbar und beförderungsfähig ist, sondern durch die Tarifbestimmungen künstlich hervorgerufen wurde. Dadurch müssen sehr viele Wagen, welche unter normalen Verhältnissen ganz gut zur Beförderung des Gutes verwendbar wären, leer zurückgehen und an ihrer Stelle Wagen beschafft werden, die oft von weither leer nach der Verladestation befördert werden müssen. Die dadurch entstehenden Leerläufe verursachen nicht nur große Kosten, sondern behindern die gute Ausnutzung des Wagenparks in viel höherem Grade als gemeinhin angenommen wird.

Es sollte daher dahin gestrebt werden, die Tarifbestimmungen so zu fassen, daß sie den Wagenlauf möglichst wenig behindern. Das kann ganz gut ohne irgend wesentliche Schädigung der materiellen Interessen der Eisenbahn geschehen. Im nachfolgenden soll versucht werden, zu zeigen, auf welchem Wege die wesentlichsten Übelstände des derzeitigen Zustandes vermieden werden könnten.

Zunächst sollte auf die Bestimmung verzichtet werden, wonach die Wagenladungsfracht mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens zu zahlen ist. An deren Stelle sollte, abgesehen von den später zu behandelnden Ausnahmen, eine Bestimmung treten, welche nur die Zahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10 t für jeden verwendeten Wagen vorschreibt, wie dies im Deutschen Tarif, Teil I, der Fall ist. Die Befürchtung, daß sich dann eine wesentlich geringere Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen fühlbar machen würde, ist, wie schon hervorgehoben wurde, nicht begründet. Durch eine solche Maßregel würde erreicht werden, daß dem Drang der Bahnbenützer nach Beistellung von Wagen mit bestimmtem Ladegewicht der Boden entzogen wird. Die Folge wäre eine viel freiere Bewegung der Eisenbahnen in der Wagenleitung.

Diese zum Teil schon bestehende Maßregel würde aber noch lange nicht genügen, um die Sucht nach solchen Sonderwagen für Güter zu beseitigen, welche ganz gut mit Wagen normaler Art befördert werden könnten. Wir haben gesehen, daß ein Hauptgrund für diese Hetze darin gelegen ist, daß es bei vielen

Gütern nicht möglich ist, eine Menge von 10 t in einem gewöhnlichen Wagen unterzubringen. Dem kann nicht dadurch begegnet werden, daß alle Wagen besonders geräumig gemacht werden. Es muß daher zu einem anderen Mittel gegriffen werden, und zwar zu einem solchen, welches es gestattet, sowohl die berechtigten Interessen der Eisenbahnen als auch jene der Bahnbenützer zu wahren. Scheinbar läge ein solches Mittel darin, die Anwendung der Wagenladungssätze nicht an die Zahlung für ein Mindestgewicht, sondern an die Zahlung für eine andere Einheit zu binden, welche sich in dem m² der Bodenfläche oder in dem m³ des ausnutzbaren Raumes des Güterwagens bietet. Das ließe sich ja z. B. dadurch erreichen, daß die für 10 t entfallende Fracht durch die Anzahl m² Bodenfläche des kleinsten vorhandenen Güterwagens geteilt wird, wodurch sich die für ein m² Bodenfläche des verwendeten Wagens zu zahlende Fracht ergeben würde. So beträgt beispielsweise der Frachtsatz des deutschen Sp.-T. III für 100 km zurzeit 34 ₰ für 100 kg. Angenommen, die Bodenfläche des kleinsten Wagens betrüge 16 m², dann würde als neuer Frachtsatz 34 ℳ : 16 = 213 ₰ für das m² Bodenfläche in den Tarif einzustellen sein. Der bereits eingelebte Begriff der halben Wagenladung unter Frachtzahlung mindestens für 5000 kg könnte ohne besonderen Schaden beibehalten werden.

Die gänzliche Vernachlässigung des Gewichtes bei der Feststellung der Fracht nach den Grundsätzen des Wagenraumsystems ist aber ohne Schädigung entweder der Eisenbahnen oder der Bahnbenützer kaum durchführbar. Wenn nämlich, um bei dem gewählten Beispiel zu bleiben, die Fracht für 14 t Roheisen statt wie bisher mit 34 ₰ für 100 kg künftighin mit 213 ₰ für das m² Bodenfläche festgesetzt werden würde und ein Wagen von 18 m² Bodenfläche zur Verfügung gestellt wird, würde die Fracht künftighin nur 18 × 213 ₰ = 38,34 ℳ betragen, während sie zurzeit 140 × 34 = 47,60 ℳ beträgt. Wenn auch solche Schädigungen durch Versetzung der Schwergüter in eine höhere Tarifklasse vermieden werden können, sprechen doch immer noch gewichtige Momente gegen die Wahl eines solchen Verfahrens, welches eine große Umwälzung der bestehenden Verhältnisse bedingen würde. Ein nicht gering zu achtendes Moment, welches gegen einen derartigen Vorgang spricht, liegt ja schon in der notwendigen Versetzung von Gütern in eine höhere Tarifklasse, die, so berechtigt sie auch sein mag, stets zu mehr oder weniger lebhaften Klagen Anlaß gibt.

Unbedenklich wäre es aber, zu versuchen, das angestrebte Ziel dadurch zu erreichen, daß die Wagenladungsklassen des Tarifschemas (in Deutschland also die Klasse B und die Sp.-T. I, II und III) und etwa noch einige Ausnahmetarife in a und b unterteilt werden. In die Abteilung a würden die derzeitigen Gewichtssätze einzustellen sein, in die Abteilung b Frachtsätze für je ein m² Bodenfläche des verwendeten Wagens, welche in der erwähnten Weise aus den Gewichtssätzen ermittelt werden könnten. Die Berücksichtigung des Wagenraumes, welcher in m³ sich ausdrückt, erübrigt sich, weil die Wagen mit Rücksicht auf die Masse des Ladeprofiles ohnehin nicht beliebig hoch gebaut bezw. beladen werden können. In der Güterklassifikation würden dann alle jene Güter, von welchen sich erfahrungsgemäß 10 t in einen normalen Wagen nicht verladen lassen, in die Abteilung b der betreffenden Wagenladungsklasse zu verweisen sein (z. B. Heu und Stroh). Die Einbeziehung der Klasse B in diese Maßregel hätte freilich den Nachteil, die Güterklassifikation durch die Aufnahme einiger neuer Posten, wie z. B. der Sammelladungen, ergänzen zu müssen. Das dürfte aber weitaus das kleinere Übel sein.

Daß ein solches Verfahren große Vorteile bieten würde, liegt auf der Hand. Dem Bahnbenützer wäre zunächst das Interesse an der Stellung besonders geräumiger Wagen genommen, weil er eben für einen solchen entsprechend mehr zahlen müßte. Der stürmische Andrang nach Stellung geräumiger Wagen würde also aufhören. Die nächste Folge wäre die, daß der Bau solcher Sonderwagen durch die Eisenbahnen oder durch die Bahnbenützer sehr zum Vorteil des Eisenbahnbetriebes entfallen würde. Eine noch wichtigere Folge wäre es aber, daß die Eisenbahnen endlich einmal dazu übergehen könnten, für die Beförderung aller jener Güter, deren physische Beschaffenheit die Beförderung in gewöhnlichen Wagen zuläßt, je eine Normalbauart für offene und gedeckte Wagen einzuführen und an dieser Normalart lange Zeit festzuhalten. Das würde nicht nur die Betriebsführung außerordentlich günstig beeinflussen, sondern auch zu einer wesentlichen Verbilligung des Wagenbaues führen.

Bei der fortschreitenden Ausdehnung des internationalen Güterverkehrs wäre es auch sehr wünschenswert, wenn die Eisenbahnen Mitteleuropas, welche das gleiche Gleismaß besitzen, eine Vereinbarung über die einheitliche Gestaltung jener formalen Tarifbestimmungen anbahnen würden, welche nach dem Angeführten den Wagenbau beeinflussen, wie z. B. die teilweise Ersetzung der Frachtberechnung nach dem Gewicht der Güter durch jene nach der Bodenfläche des verwendeten Wagens. Das würde keinen Eingriff in das materielle Tarifbildungsrecht der Eisenbahnen bedeuten, aber segensreiche Folgen mit sich bringen. Die Eisenbahnen könnten dann dazu schreiten, feste Vereinbarungen nicht nur für die betriebstechnischen Anforderungen, welche an die Wagen im Falle des Überganges auf fremde Bahnen zu stellen sind, sondern auch für den Bau einheitlicher Wagenarten zu treffen.

Im wesentlichen würde es sich zunächst um folgende Vereinbarungen für den gesamten mitteleuropäischen Wagenladungsgüterverkehr handeln:

1. Feststellung, daß die Fracht bei Schwergütern für das wirkliche Gewicht, mindestens aber für 10 t für den verwendeten Wagen berechnet wird;
2. Berechnung der Wagenladungsfracht bei Leichtgütern, das sind solche, von denen erfahrungsgemäß ein Gewicht von 10 t in einem gewöhnlichen Wagen nicht untergebracht werden kann, nach dem m² der Bodenfläche des verwendeten Wagens;
3. Schaffung einheitlicher Wagenbauarten für offene und gedeckte Wagen (bei offenen Wagen etwa noch hochbordiger und niederbordiger);
4. Zulassung von Sonderwagen, d. h. von Wagen, welche von der normalen Bauart abweichen, nur im Falle unbedingter Notwendigkeit, d. h. nur dann, wenn die physische Beschaffenheit des Gutes, für welches sie bestimmt sind, eine Beförderung mit Wagen gewöhnlicher Art ausschließt oder so schwere Nachteile im Gefolge hätte, daß der Bau von Sonderwagen nicht zu umgehen ist.

Wenn den gegebenen Anregungen Folge gegeben wird, würde dies den Betrieb in mehrfacher Hinsicht einfacher und billiger gestalten. Es würden unzählige Leerläufe vermieden, die Wagenleitung würde erheblich erleichtert und die Wagennot soweit gemildert werden, als dies überhaupt möglich ist.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen.

In der am 24. und 25. Juni d. J. in Pontresina abgehaltenen 110. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des ihr beigeordneten Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende, die deutschen Eisenbahntarife Teile I betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

Durch Erweiterung der Ausführungsbestimmung zu I b 𝔅 der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung werden künftig auch elektrische Minenzündungen (Ziff. 4 b) bei Erfüllung der Vorschriften unter 𝔄 zu 4 b (6) als Eilstückgut angenommen. (D.)

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Der Antrag, für Aluminiumgegenstände großen Umfanges, die in bedeckte Wagen durch die Seitentüren nicht verladen werden können, eine Bestimmung in den Tarif aufzunehmen, wonach bei Aufgabe als Stückgut mindestens

1000 kg, bei Aufgabe als beschleunigtes Eilgut mindestens 2000 kg (bei Gegenständen über 7 m Länge 1500 bzw. 3000 kg) für jeden Wagen berechnet werden, wird abgelehnt. 2. Ebenso wird der Antrag abgelehnt, durch Ergänzung des § 36 der A. T. V. den gebrauchten leeren Mineralwasserflaschen oder Kasten (Kisten) mit gebrauchten leeren Mineralwasserflaschen die gleiche Frachtvergünstigung (Frachtberechnung für mindestens 1000 kg zu den Sätzen des Spezialtarifs III) zu gewähren, wie sie bereits den gebrauchten leeren Bierfässern, gebrauchten leeren Bierflaschen und Kasten (Kisten) mit gebrauchten leeren Bierflaschen und gebrauchten leeren Gebäckkasten bei Beförderung in Privatgüterwagen zusteht. 3. Wärmeschutzkörper aus mineralischen Stoffen werden in das Verzeichnis II (bedeckte Wagen) aufgenommen, so daß diese Vergünstigung nunmehr für sämtliche Wärmeschutzmittel, wie im Spez.-Tarif III genannt, mit Ausnahme der Schlackenwolle, gilt. 4. Das Verzeichnis III (großräumige bedeckte Wagen) wird durch Aufnahme von Fässern aus Buchenholz ergänzt. 5. Ferner erhält die Ziffer 22 des Verzeichnisses III (Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waren) unter A 11 und B 1 folgende erweiterte Fassung: A 11. Kleinere Hohlwaren aus unedlen Metallen, auch mit edlen Metallen überzogen; Zinn-, Blei- und Kupferfolien sowie unechtes Blattmetall. B 1. Ordinäre Musikinstrumente und Musikwaren sowie deren Bestand- und Zubehörteile: a) kleinere aller Art (soweit nicht unter A 1 genannt), b) Bässe und Celli, c) Streichbögen usw. und Saiten (D). 6. Dem Antrage, Zündhölzer in das Verzeichnis III aufzunehmen, wird nicht stattgegeben. 7. Die Beschränkung der Stellung großräumiger offener Wagen auf Bündelholz (Abfallholz aus Sägereien in Bündeln) bis zu 30 cm Länge wird aufgehoben. 8. Die Aufnahme von Wollgarn in das Verzeichnis IV wird abgelehnt. 9. In das Verzeichnis V (zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter) werden neu aufgenommen: a) Brauereiabfälle, flüssige, wie im Spezialtarif III genannt, b) Schlempen aller Art, nasse, c) Kohlenwasserstoffe von der Ölgasfabrikation. (Zu a und b = D.) 10. Der Antrag, Marinaden in den Eilgutspezialtarif aufzunehmen, wird abgelehnt. 11. Die Ziffer 8 im Eilgutspezialtarife erhält künftig folgende Fassung: Milch, auch Magermilch und Rahm (Sahne), frisch (auch homogenisiert), sauer oder durch Erhitzung haltbar gemacht, Buttermilch und Molken (D). 12. Die Aufnahme von Aluminium, ordinären Aluminiumwaren sowie Abfällen der mechanischen Bearbeitung von Aluminium in den Stückgutspezialtarif wird abgelehnt. 13. Spalte von ungegerbten Häuten, naß, gekalkt, auch gesalzen, lose verladen, werden in die Tarifstelle „Felle und Häute" des Spezialtarifs I aufgenommen. 14. Hinsichtlich der Tarifierung von Futtergemischen werden folgende Beschlüsse gefaßt: a) in den Spezialtarif I folgende neue Tarifstelle aufzunehmen: „Mischfutter, nicht besonders genannt, Gemenge von Stoffen der Spezialtarife I oder III zu Futterzwecken, auch in Form von Kuchen oder Brocken. Die Bestandteile des Mischfutters sind im Frachtbriefe vollständig anzugeben" und das Verzeichnis II entsprechend zu ergänzen; b) die Tarifstelle „Körnerblutfutter" überall im Tarif zu streichen und dafür in den Spezialtarif III folgende neue Stelle aufzunehmen: „Blutfutter, d. i. ein Gemenge von Blut, auch getrocknet, mit einem anderen im Frachtbrief zu benennenden Stoff des Spezialtarifs III (ausgenommen Melassefutter) zu Futterzwecken. Gemenge von Blut mit mehreren Stoffen fallen nicht hierunter"; gleichzeitig wird diese neue Stelle in den Stückgutspezialtarif und das Verzeichnis II aufgenommen; c) die Tarifstelle „Melassefutter" des Spezialtarifs III wie folgt zu ändern: Melassefutter, d. i. ein Gemenge von Melasse mit einem anderen im Frachtbrief zu benennenden Stoff des Spezialtarifs III (ausgenommen Blutfutter) zu Futterzwecken. Gemenge von Melasse mit mehreren Stoffen fallen nicht hierunter"; d) der Tarifstelle „Futterbrot (nur für die Fütterung von Tieren verwendbar)" im Spezialtarif I den Zusatz anzufügen: „auch gebrochen oder gemahlen". Ferner wird noch klargestellt, daß den neuen Beschlüssen entsprechend künftig auch Melassemischungen mit mehreren Trägern nach Spezialtarif I (statt bisher Allgemeine Wagenladungsklasse) tarifieren, wenn die Träger dem Spezialtarif I oder III angehören und im Frachtbrief vollständig genannt sind. (D.)

15. Die Versetzung der Schachteln aus Holzspan und Pappe in einen Spezialtarif wird abgelehnt. 16. Die aus Stab- und Formeisen bestehenden Teile von Baggern und Rammen werden durch folgende erweiterte Fassung der Ziffer 7 der Stelle „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II in diese Tarifklasse einbezogen: Eisenbauwerksteile, die nur aus Stab- und Formeisen, wie in Ziffer 2 genannt, Säulen und Platten bestehen, einschl. der zu ihrer Zusammensetzung notwendigen, zugleich damit verladenen Verbindungs-, Befestigungs- und Auflagerteile von a) feststehenden baulichen Anlagen, z. B. Teilen von Brücken, Dächern, Hallen, Veranden, Geländern, Treppen, Drahtseilbahnen, Förder- und Hochofengerüsten, b) folgenden maschinellen Anlagen: Bagger, Brückenwagen, Dreh- (Klapp-) Brücken, Drehscheiben, Kranen, Rammen und Schiebebühnen. 17. Weinstein, roh oder halb gereinigt, wird in den Spezialtarif II und das Verzeichnis II aufgenommen. 18. Der Antrag auf Streichung von Hirsekleie in der Stelle „Kleie" und Bildung einer neuen Stelle des Spezialtarifs III für „Hirsefuttermehl" wird vertagt.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

1. Die Bestimmungen über die zur Schlachtung im Zollinlande bestimmten Pferde werden dahin erleichtert, daß die Rasse künftig nicht mehr anzugeben ist. Ferner wird nachgelassen, daß die Angabe der besonderen Kennzeichen, auch bei den Zuchttieren und Weidetieren, nur dann noch erforderlich ist, wenn solche tatsächlich vorhanden sind. Schließlich kann die besondere Bescheinigung der Ortspolizeibehörde oder des Tierarztes, daß die Pferde im deutschen Zollgebiet geschlachtet worden sind, künftig auch durch eine Erklärung dieser Stellen im Eilfrachtbriefe ersetzt werden (D). 2. Die Tarifvorschriften über Weidetiere werden zusammengefaßt. Für Weidepferde und Weidefohlen tritt dadurch insofern eine Verschärfung der Bestimmungen ein, als der Versender künftig Unternehmer eines landwirtschaftlichen Betriebes oder eine landwirtschaftliche Vereinigung (Zuchtverband u. dergl.) sein muß, die Weide unter der Aufsicht der Landwirtschaftskammern oder der sonstigen landwirtschaftlichen Zentralstelle des Bezirks des Weidebesitzers stehen und der Weidegang mindestens 6 Wochen gedauert haben muß. Der Frachtnachlaß wird nur noch im Erstattungswege gewährt. Anderseits wird die Vergünstigung auf Weideesel ausgedehnt.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Zu § 12 EVO. wird unter A I a folgende neue Ausführungsbestimmung aufgenommen: Werden zur Beförderung mit einem Sonderzuge Güter oder lebende Tiere aufgegeben, die vom Besteller zu verladen sind, so wird von der Eisenbahnverwaltung ein Zeitpunkt festgesetzt, bis zu dem die Beladung beendet sein muß. Bei Überschreitung dieser Zeit ist eine Vertragsstrafe von 20 ℳ für je — auch nur angefangene — 10 Minuten zu zahlen. Die Eisenbahnverwaltung kann bei der Bestellung des Sonderzuges eine von ihr zu bestimmende Sicherheit für diese Vertragsstrafe verlangen. 2. Bei der Bildung von Gesellschaftssonderzügen aus D-Zug-Wagen in Ausnahmefällen wird durch Aufnahme einer neuen Ausführungsbestimmung zu § 12 A I b der auf Grund der Ziff. 1 für die einzelne Fahrkarte zu berechnende Fahrpreis sowie die Mindestgebühr um 25 % erhöht. 3. Es wird deklaratorisch beschlossen, daß für Gewährung der Fahrpreisvergünstigung für Kinder und jugendliche Personen das Alter bei Antritt der Reise maßgebend ist. Die für Versicherte der Landesversicherungsanstalten vorgesehene Fahrpreisermäßigung wird auch auf die Witwen von Versicherten ausgedehnt, und zwar auf die Witwen von versicherungspflichtigen Versicherten allgemein, auf die Witwen freiwillig Versicherter jedoch nur, wenn das letzte jährliche Gesamteinkommen des Mannes 2500 ℳ nicht überstiegen hat. (Ausf.-Best. C VIII 1 D zu § 12 EVO.) 5. Der zur Erörterung gestellte Antrag auf Gewährung einer Fahrpreisermäßigung für Mitglieder von freiwilligen Feuerwehren und organisierten Pflichtfeuerwehren wird abgelehnt.

Die dringlichen Beschlüsse (D) und der deklaratorische Beschluß unter D. 3 werden, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird, voraussichtlich Mitte Oktober d. J. in Kraft gesetzt. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der im Dezember zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnen.

Nachrichten.

Deutschland.

— Zur Beschleunigung der Wiederherstellung von Lokomotiven und Wagen äußert sich ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers wie folgt: Wie durch meine Kommissare gelegentlich der Etatsreisen festgestellt wurde, haben die Königlichen Eisenbahndirektionen der rechtzeitigen Wiederherstellung der für den Betrieb besonders benötigten Lokomotiven bereits ihre Aufmerksamkeit zugewendet. Mit Rücksicht auf den großen Lokomotivbedarf, den der Herbstverkehr erfordern wird, ist es notwendig, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen mit allem Nachdruck auf eine beschleunigte Wiederherstellung der Lokomotiven Bedacht nehmen, damit

diese bei Einsetzen des starken Verkehrs zur Verfügung stehen. Um auch die Deckung des Güterwagenbedarfs sicherzustellen, ist ferner auf eine beschleunigte und so vollkommene Wiederherstellung der den Werkstätten zugeführten Güterwagen hinzuwirken, daß diese Wagen im Herbste dem Verkehr zwecks Ausbesserung nicht brauchen entzogen zu werden.

— **Bestimmungen über die Anrechnung von Hilfsbeamtendienstzeit auf die pensionsfähige Dienstzeit.** Die Anrechnung der nach den neuen, durch Allerhöchsten Erlaß vom 29. April d. J. genehmigten Grundsätzen zu berücksichtigenden Hilfsbeamtendienstzeit tritt mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. derart in Kraft, daß sie allen den Beamten gewährt werden kann, die nach diesem Zeitraum in den Ruhestand getreten sind, sowie bei Festsetzung der Witwen- und Waisengelder für die Hinterbliebenen aller derjenigen Beamten erfolgen kann, die nach dem 1. April 1913 in den Ruhestand getreten oder an bezw. nach diesem Zeitpunkt im aktiven Dienst verstorben sind. Die nunmehr gültigen, im „Eisenbahn-Verordnungsblatt“ veröffentlichten Bestimmungen gelangen unter der Voraussetzung zur Anwendung, daß der Beamte vor seiner Anstellung in einem ununterbrochenen Dienstvertragsverhältnis zum Staate gegen unmittelbare Bezahlung aus der Staatskasse gestanden hat und voll beschäftigt gewesen ist. Es kommen für die Anrechnung nur solche Zeiten in Betracht, während deren der Bedienstete als „ständiger Hilfsunterbeamter“ tätig gewesen ist. Die als solche geltenden einzelnen Hilfsbeamtenklassen werden in den Bestimmungen besonders bezeichnet; der Hilfsunterbeamtentätigkeit steht auch die der früheren Gehilfen des mittleren nichttechnischen Dienstes gleich. Der Bedienstete muß ferner die vorgeschriebene formlose oder förmliche Prüfung bestanden haben, die dieser voraufgegangene Zeit bleibt außer Anrechnung. Allerdings soll für die Zeit vor dem 1. April d. J. von dem Nachweis einer Prüfung abgesehen werden und der tatsächliche Beginn der ständigen Hilfsbeamtentätigkeit für die Anrechnung allein entscheidend sein. Im Falle einer Unterbrechung der beamtenähnlichen Tätigkeit wird die vor der Unterbrechung liegende Hilfsbeamtendienstzeit nicht angerechnet, ausgenommen, wenn eine solche nachweislich ohne Willen und Verschulden des Betreffenden eingetreten und das vertragliche Dienstverhältnis nicht unterbrochen ist, oder die Unterbrechung durch Erfüllung der aktiven Militärpflicht veranlaßt wurde und der Hilfsbeamte nach seiner Entlassung vom Militär sich alsbald um Wiederaufnahme in den Dienst der Staatsbahnverwaltung beworben hat. Die anzurechnende Tätigkeit muß aber auch mit der späteren Anstellung als Beamter derart in innerem Zusammenhang stehen, daß sie sich als regelmäßige Durchgangsstufe für diejenige Staatsbeamtenstellung darstellt, in welcher der Betreffende späterhin zur Anstellung gelangt ist.

Die früher allgemein bestandene Kürzung der Hilfsbeamtendienstzeit um 3 Jahre tritt jetzt nur noch in den Fällen ein, in denen der Beamte neben der ihm unter Mitberücksichtigung dieser Dienstzeit zustehenden Pension Anspruch auf eine Zusatzrente aus Abteilung B der Arbeiterpensionskasse haben würde. Die Ausführung der Kürzungen hat nach bestimmten Grundsätzen zu erfolgen, die näher bezeichnet und durch Beispiele erläutert sind. Durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers werden die Eisenbahndirektionen widerruflich ermächtigt, insoweit sie zur Festsetzung der Pensionen selbst zuständig sind, die Anrechnung der Hilfsbeamtendienstzeit vorzunehmen sowie eine solche Anrechnung unter denselben Voraussetzungen und in dem gleichen Umfang auch bei Festsetzung der Witwen- und Waisengelder für die Hinterbliebenen von verstorbenen aktiven Beamten zu bewirken, soweit die selbständige Festsetzung der Witwen- und Waisengelder den Direktionen obliegt. Sie haben hiernach für jeden Beamten, der vor seiner Anstellung ständiger Hilfsbeamter im Sinne der ausgegebenen Bestimmungen gewesen ist, die hiernach erforderlichen Feststellungen zu machen.

— **Zum Bauarbeiterausstande auf dem Nordbahnhofe in Mühlhausen i. E.** Bekanntlich waren bei den Bauarbeiten am Nordbahnhofe in Mühlhausen zwischen den Bauarbeitern und der Unternehmerfirma Julius Berger, Tiefbau-Aktiengesellschaft in Berlin, Lohnstreitigkeiten ausgebrochen, die in der Nacht zum 7. d. M. zu schweren Ausschreitungen Ausständiger im Gebiet des Nordbahnhofes führten, so daß es zwischen der berittenen Gendarmerie und der angesammelten Menge zu heftigen Zusammenstößen kam, wobei zwei junge Leute schwer verletzt wurden und an den Verletzungen starben; auch mußte Militär zur Herstellung der Ordnung aufgeboten werden. Wie nun berichtet wird, ist es dem Bürgermeister Coßmann gelungen, den Streik beizulegen. Die Firma Julius Berger hat sich nach Benehmen mit der Landesverwaltung von Elsaß-Lothringen bereit erklärt, die Normen des für Mühlhausen bestehenden Tarifvertrages für diejenigen Arbeiten als bindend anzuerkennen, welche sie zurzeit am Nordbahnhof in Mühlhausen ausführt.

— **Der neue Straßenbahnhof in Lichtenberg bei Berlin** wurde am 16. d. M. von den Aufsichtsbehörden abgenommen und dem Betriebe übergeben. Der Feier, die zur Eröffnung dieses größten Straßenbahnhofs der Welt veranstaltet wurde, wohnten zahlreiche Ehrengäste bei. Das Bahnhofsgelände hat eine Grundfläche von 8 Morgen (= 2,04 Hektar), auf ihm sind 8 km Gleise verlegt. Die Zahl der Personen, die täglich mit den von jenem Bahnhofe auslaufenden Wagen befördert werden, beträgt rund 280 000.

— **Vereinigung der sächsischen Schweinitztalbahn mit der Kohlenbahn Oberleutensdorf-Olbernhau.** Die beiden sächsischen Ständekammern hatten im Mai 1912 infolge wiederholter Gesuche der interessierten Gemeinden und Industriegruppen beschlossen, die längs der sächsisch-böhmischen Grenze von S c h w e i n i t z t a l nach D e u t s c h n e u d o r f geplante Bahnlinie, die ursprünglich als Schmalspurbahn zur Ausführung kommen sollte, als Vollspurbahn zu bauen. Diese Bahn soll in der Übergangsstation Deutschneudorf Anschluß an die von Oberleutensdorf in Böhmen nach der sächsischen Grenze in Aussicht genommene Kohlenbahn finden. Während von der sächsischen Staatsregierung die nötigen Vorarbeiten für den vollspurigen Bau der Schweinitztalbahn bis zur Landesgrenze unverzüglich begonnen wurden, war österreichischerseits ein Stillstand in dieser Angelegenheit eingetreten. In einer Stadtverordnetensitzung zu Brüx wurde im Februar 1913 sogar erklärt, daß sich dem Bau der Erzgebirgsbahn Oberleutensdorf-Olbernhau insofern große Hindernisse entgegenstellen, als die maßgebenden Kreise so lange gegen den Bau Einspruch erheben werden, bis die von der geplanten Linie durchzogenen Braunkohlengebiete vollständig abgebaut sein würden. Selbstverständlich wäre unter solchen Umständen an eine Verwirklichung der dringend gewünschten direkten Verbindung des Chemnitzer Industriekreises mit den böhmischen Braunkohlenbecken auf absehbare Zeit nicht zu denken. Um nun eine raschere Förderung der sowohl für die Chemnitzer Industrie als auch für diejenige des gesamten Flöhatales sowie für die Entwicklung der deutschen und österreichischen Stadt- und Landgemeinden des oberen Erzgebirges wirtschaftlich bedeutsamen Planungen zu erzielen, fand am 7. Juli d. J. in Brüx eine Sitzung des Ausschusses für die Erbauung der Schweinitztalbahn in Verbindung mit der Kohlenbahn Wiesa-Oberleutensdorf-Olbernhau statt. Wie den Chemnitzer Tageszeitungen gemeldet wird, entrollte in dieser Sitzung Bürgermeister Klausnitzer, Oberleutensdorf, in einem längeren Berichte ein Bild der geschichtlichen Entwicklung der beiden Eisenbahnplanungen bis zu ihrem jetzigen Stande und gab weiter Kenntnis über die technischen Vorarbeiten und die Verwendung der dafür aufgebrachten Mittel. Aus seinen und den Ausführungen der nachfolgenden Redner ging hervor, daß der im März 1912 vom sächsischen Finanzministerium an das österreichische Eisenbahnministerium abgesandte Entwurf eines Staatsvertrages über den Bau der teilweise österreichisches Staatsgebiet berührenden Schweinitztalbahn Ende März 1913 mit einer endgültigen Erklärung der österreichischen Regierung an das sächsische Finanzministerium zurückgelangt ist. Da in der Erklärung der österreichischen Regierung zu dem sächsischen Regierungsentwurfe Bedingungen gestellt wurden, die teilweise den sächsischen Interessen zuwiderlaufen, hat die sächsische Regierung die österreichischen Forderungen insoweit abgelehnt und erwartet nunmehr eine nochmalige endgültige Rückäußerung der österreichischen Regierung. Die Brüxer Versammlung faßte nach eingehender Beratung den Beschluß, zunächst Ende Juli d. J. eine Abordnung mit der Aufgabe nach Wien zu senden, bei dem österreichischen Eisenbahnminister auf eine recht baldige Verabschiedung des Staatsvertrages mit dem Königreiche Sachsen im Sinne der Vorschläge der sächsischen Regierung und unter Berücksichtigung der Wünsche der drei beteiligten österreichischen Gemeinden Brandau, Katharinaberg und Deutschneudorf hinzuwirken, die durch umfangreiche Landerwerbungen bereits beträchtliche Opfer an Geld und Mühe gebracht haben. Die Wiener Abordnung soll bei dieser Gelegenheit eine Verständigung über die Frage einzelner Trassenänderungen zu erzielen suchen, die darauf gerichtet sind, eine Herabminderung des Neigungswinkels zu erzielen. Dadurch würde der Gebirgszuschlag in Wegfall kommen, der sonst für Frachtenbeförderung auf Gebirgsbahnen in Anrechnung gebracht zu werden pflegt. Die infolgedessen eintretenden billigeren Frachtsätze hätten natürlich eine bedeutend höhere Benutzung der neuen Eisenbahnlinie von Anbeginn zur Folge.

— **Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee.** Der internationale Wettbewerb zur Gewinnung von Entwürfen für die Schiffbarmachung des Oberrheins auf der Strecke von Basel bis zum Bodensee ist jetzt, wie die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Ztg.“ meldet, ausgeschrieben worden. Es wurde ein erster Preis von 50 000, ein zweiter von 35 000 und ein dritter Preis von 25 000 Fr. ausgesetzt. Außerdem gibt es Ehrenmeldungen. Wie verlautet, wollen sich deutsche, österreichische, schweizerische, französische und englische Unternehmer und Industrielle am Wettbewerb beteiligen. Eine der Hauptfragen

für die Wettbewerber lautet, ob bei bestimmten Strecken die Kanalisierung oder die Regulierung vorzuziehen ist. Die größten technischen Anforderungen wird die Umgehung des Rheinfalls bilden. Bekanntlich ist der Rhein zurzeit nur bis Rheinfelden schiffbar, die schiffbare Strecke mißt bis zur Rheinmündung 848 km.

— **Reklamemarken.** Der bayerische Verkehrsbeamtenverein hat, dem Beispiele anderer Beamtenverbände folgend, einen Satz Reklamemarken herausgegeben. Der Reinerlös aus den hieraus erzielten Einahmen wird dem Baufonds des am Starnbergersee in Tutzing neuerbauten, am 1. Juli zur Eröffnung gelangten Erholungsheims für mittlere Verkehrsbeamte zugewiesen. Die Marken selbst tragen symbolischen Charakter und versinnbildlichen die Post, Eisenbahn und Telegraphie durch ihre Hauptsinnbilder Posthorn, Flügelrad und Leitungsmast mit zuckendem Blitzstrahl. Der Entwurf stammt von einem bekannten Münchner Künstler, der sich die Aufgabe gestellt hat, in einfacher Darstellung unter Zugrundelegung der bayerischen Landesfarben, weiß und blau, ein harmonisches, hübsch wirkendes Markenbild zu schaffen. Die Marke findet nicht nur in Mitgliederkreisen, sondern auch in Händler- und Sammlerkreisen gute Aufnahme. Zu wünschen ist, daß die ganze Auflage schon des guten Zweckes wegen baldigen Absatz findet. Auf Anfragen wird vom vorgenannten Verkehrsbeamtenverein gern Aufschluß erteilt, und es werden Probesendungen, enthaltend 10 Sätze, zum Preise von 60 ₰ abgegeben und portofrei zugesandt.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurat und vortragende Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Karl Schulz ist zum Geheimen Oberbaurat ernannt.

Österreich.

— **Zur Frage des Umbaues des Wiener Westbahnhofs.** Diese immer brennender werdende Frage bildete in den letzten Sitzungen des Staatseisenbahnrates einen ständig wiederkehrenden Punkt der Tagesordnung. Wie aus den Ausführungen des Eisenbahnministers in der letzten Sitzung des Staatseisenbahnrates wohl entnommen werden kann, dürfte diese Sache nun doch in absehbarer Zeit greifbarere Gestalt erlangen. Nach dem bisherigen Ergebnisse der Studien der Wiener Bahnhofskommission soll zunächst eine Vereinfachung und damit auch eine Beschleunigung des nach Wien einmündenden und von hier ausgehenden Bahnverkehrs und eine weitgehende Entlastung der Wiener Bahnhöfe herbeigeführt werden. Zur Erreichung dieses Zieles soll vor allem der Durchgangsverkehr von den Wiener Bahnhöfen und ihren Anlagen durch Vorsorge für Schaffung von Umleitungsverkehren mittels entsprechend hergestellter Anschlußbahnen, auf denen die Massengüter ohne Berührung von Wien in den Bereich der anderen Bahnlinien gelangen sollen, abgelenkt werden. Die Durchführung dieser Arbeiten gilt als nahe bevorstehend.

Mit weitaus größeren Schwierigkeiten dürfte der zweite Schritt auf dem Wege zur Verbesserung der Wiener Bahnhofverhältnisse, welche die Zusammenlegung der nördlichen Verkehre (der Franz Josephbahn, Nordwestbahn, Nordbahn und der nördlichen Linie der ehemaligen Staatseisenbahngesellschaft) in einem neuen Bahnhofe vorsieht, verbunden sein. Die Zusammenlegung des südlichen und östlichen Verkehrs, und zwar vor allem des Personenverkehrs, in einem allenfalls neu zu errichtenden Bahnhofe kann dagegen nur als eine Aufgabe der späteren Zukunft, in der vielleicht auch schon das Südbahnproblem gelöst sein wird, bezeichnet werden.

Wie aus dieser Zusammenfassung der bisher mehr oder weniger weitgediehenen Studien hervorgeht, hängt der Umbau des Wiener Westbahnhofs mit keinem anderen Projekte unmittelbar zusammen und kann daher für sich allein durchgeführt werden. Ein bereits vor Jahren für den Umbau dieses Bahnhofs aufgestelltes Projekt, das mit einem Kostenaufwande von etwa 45 Millionen Kronen verbunden gewesen wäre, hätte — wie der Eisenbahnminister am 27. Juni d. J. im Staatseisenbahnrate ausgeführt hat — eine Verlegung von Heizhaus- und Werkstättenanlagen zur Voraussetzung gehabt; erst nach Durchführung dieser Arbeiten hätte der Umbau des eigentlichen Personenbahnhofs begonnen werden können. Durch das Eingreifen des Ministeriums hat nun dieses Projekt eine Änderung dahin erfahren, daß nach Maßgabe der Zulänglichkeit der finanziellen Mittel mit dem Bau des Personenbahnhofs, und zwar eines neuen Aufnahmegebäudes samt einer anschließenden, durch einen Hallenbau überdachten Gleisanlage selbst begonnen werden soll. Es wird also nicht erforderlich sein, vorerst die umständliche Verlegung von Heizhäusern und Werkstätten und den Neubau von Ersatzgebäuden außerhalb des Weichbildes der Stadt abzuwarten.

— **Kahlenbergbahn.** Am 14. d. M. wurde die 40. ordentliche Generalversammlung der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft abgehalten. Dem Geschäftsberichte ist u. a. folgendes zu entnehmen: Das Jahr 1912 war geradezu verhängnisvoll für alle Saison-Unternehmungen, deren Betriebe von einer der Jahreszeit entsprechenden Witterung abhängig sind. Während der entscheidenden Frühjahrs- und Herbstmonate blieb der Kahlenberg mit seinem großen Apparat zur Beförderung und Verpflegung von Tausenden infolge der schlechten Witterung vereinsamt. Unter solchen Umständen haben die Einnahmen einen außerordentlichen Ausfall gegen das Vorjahr ergeben, welcher bei größter Sparsamkeit nicht durch Herabminderung der Auslagen wettgemacht werden konnte. Es ergibt sich sonach ein namhafter Betriebsausfall. Im Betriebsjahre 1912 wurden 10 090 Züge gegen 11 066 im Vorjahre geleistet und 208 575 Personen gegen 243 435 im Jahre 1911 befördert. Die Einnahmen aus dem Bahnbetriebe haben 114 634 Kr. betragen; es ergibt sich somit eine Mindereinnahme für 1912 von 20 415 Kr. Den Betriebseinnahmen von 114 634 Kr. stehen gegenüber Betriebsausgaben im Betrage von 113 673 Kr., so daß sich für 1912 ein Betriebsüberschuß von nur 961 Kr. gegen einen Betriebsüberschuß von 22 805 Kr. im Jahre 1911 ergibt. Der Betriebsabgang beträgt für das Berichtsjahr 101 493 Kr., mithin um 41 054 Kr. mehr als im Vorjahre. Wird der Betriebsabgang für 1912 von 101 493 Kr. den Betriebsabgängen der Vorjahre von 790 087 Kr. hinzugerechnet, so ergibt sich ein Gesamtbetriebsabgang von 891 580 Kr. Die Verwaltung war genötigt, einige Investitionen vorzunehmen, die einen Betrag von 16 082 Kr. erforderten. Dagegen wurden vom Bahn- und Hotelinventar 13 446 Kr. in Abschreibung gebracht. Der Betriebsabgang beträgt für das Berichtsjahr 101 493 Kr. Zuzüglich der Betriebsabgänge aus den Vorjahren ergibt sich ein Gesamtbetriebsabgang von 891 580 Kr., der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Auf die in der Generalversammlung von einem Aktionär gestellte Anfrage erklärte der Vorsitzende, daß die Verwaltung alle Anstrengungen mache, um einerseits die Elektrisierung der Bahn, anderseits den Bau des neuen Hotels durchzuführen; er glaube, daß diese Angelegenheit bereits in ein besseres Stadium getreten sei. Es sei ein Projekt ausgearbeitet worden, das die Elektrisierung der Bahn mit Anschluß auf den Cobenzl enthält. Bezüglich des Hotelumbaues lasse sich trotz nicht unwesentlicher Vorarbeiten noch nichts Bestimmtes sagen. Die Gemeinde Wien habe jetzt auch die Zusicherung gegeben, daß die Hochquellenleitung schon in diesem Jahre auf den Kahlenberg werde ausgedehnt werden, und wenn eine stärkere Besiedelung und Parzellierung des Kahlenbergbesitzes gelingt, stehe die Rentabilität der Gesellschaft außer Frage.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** zeigen im Monate Mai d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres folgende Gestaltung:

	1913 Kr.	Gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	33 403 900	+ 712 763
Südbahn (ung. Netz)	2 112 629	— 79 917
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	234 882	— 7 029
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien)	1 692 986	— 157 191
Mohács-Pécs (Fünfkirchen)-er E. . . .	108 110	— 6 971
Fünfkirchen-Barcser E.	145 100	+ 1 051
Hauptbahnen zusammen . . .	37 697 607	+ 462 706
Lokalbahnen zusammen . . .	7 564 132	+ 315 986
Insgesamt	45 261 739	+ 778 692

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 183 915 221 Kr.; jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) hingegen 36 351 680 Kr., somit insgesamt 220 266 901 Kr. Gegen das Vorjahr sehen wir eine Mehrung der Gesamteinnahmen um 5 743 453, bezw. 2 817 145 Kr., insgesamt um 8 560 598 Kr. Von der Besserung der Einnahmen der Hauptbahnen fallen auf die Staatsbahnen 5 463 095 Kr., auf das ungarische Netz der Südbahn 143 681 Kr. und auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 191 111 Kr., während bei den anderen Eisenbahnen ein Ausfall zu verzeichnen ist, und zwar: bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ein solcher von 15 804 Kr., bei der Mohács-Pécser Eisenbahn von 26 939 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn von 11 691 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9975,7 km, jene der Lokalbahn 11 902,9 km, zusammen also 21 878,6 km. Gegen das Vorjahr erweiterte sich das Netz der Hauptbahnen um 37,0, jenes der Lokalbahnen aber um 459,6 km, insgesamt somit um 496,6 km.

Mr.

— **Betriebsleitung in Pécs (Fünfkirchen).** Diese neu errichtete Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen tritt am 1. k. M. ins Leben. Zu ihrem Leiter wurde Oberinspektor Eugen von Littke, der bisherige stellvertretende Betriebsleiter der Budapest-linksufrigen Betriebsleitung, ernannt. Die fünf Abteilungen der neuen Betriebsleitung erhalten folgende Amtsleiter: 1. Allgemeine Abteilung: Sekretär Zoltán Menszáros, 2. Bau und Bahnerhaltung: Inspektor Edmund Schölnászt, 3. Verkehrsabteilung: Oberinspektor Hiador Vörös, 4. Zugförderungsabteilung: Oberinspektor Géza Szikla, 5. Rechnungsamt und Finanzabteilung: Oberkontrollor Johann Fodor.

— **Personalnachrichten.** Bei den ungarischen Staatsbahnen wurde der Oberinspektor Josef Szász, Leiter des Budapest-Ferenczvároser Heizhausamtes, zum Leiter der Zugförderungsabteilung der Budapest-linksufrigen Betriebsleitung und der Oberingenieur Siegmund Dénes zum Heizhausamtsleiter in Budapest-Ferenczváros ernannt. Der Oberingenieur Ignaz Winkler wurde mit der Leitung der Zugbeförderungsabteilung der Budapester Zentralbetriebsleitung, der Oberingenieur Desider Garda mit der Leitung der Zugförderungsabteilung der Zágráber Betriebsleitung betraut.

Bei der ungarischen Betriebsdirektion der Südbahn wurde der Titel eines Oberinspektors verliehen den Inspektoren: Johann Koller, Filipp Jakoby, Berthold Schwinghammer, Ludwig Hidegh, Franz Üveges, Wilhelm Stransky, Anton Keßler, Karl Zweig und Peter Szakáts. — Zu Zentralinspektoren wurden ernannt: Ludwig Komlóssy, Béla Rauscher, Gusztav Jakob, Johann Schilhan und Andreas Bátky.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunfall auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** In der Nacht vom 12. auf den 13. d. M. hat sich, wie bereits in voriger Nummer kurz erwähnt, vor dem Bahnhof Dijon ein schweres Eisenbahnunglück zugetragen. Der Schnellzug nach Marseille, der fahrplanmäßig gegen 1 Uhr nachts eintreffen soll, kam mit halbstündiger Verspätung in Dijon an; als er noch mit wenig verminderter Geschwindigkeit fuhr, bemerkte der Lokomotivführer auf dem von ihm zu befahrenden Gleise mehrere stillstehende Rangierlokomotiven und versuchte durch starkes Bremsen den Zug zum Halten zu bringen. Es erfolgte trotzdem ein so starker Anprall, daß ein Packwagen auf den vor ihm laufenden Postwagen aufstieß und dessen Rückwand zertrümmerte. Einem Postbeamten wurde der Brustkasten eingedrückt, so daß der Tod alsbald eintrat, drei weitere Beamten wurden lebensgefährlich verletzt, während andere Personen mit unbedeutenderen Verletzungen davonkamen. Der Materialschaden ist erheblich. Als Ursache des Unfalls wird falsche Weichenstellung angegeben.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Generalversammlung der Aktionäre der Berner Alpenbahngesellschaft (Lötschbergbahn) vom 30. Juni nahm Kenntnis vom Beschlusse des Großen Rates des Kantons Bern vom 26. November 1912 betreffend Genehmigung der unterm 26. Oktober 1912 revidierten Gesellschaftstatuten und des mit der Thunerseebahn unterm 26. Oktober und 21. November 1912 abgeschlossenen Fusionsvertrages. Der Geschäftsbericht, die Rechnung und Bilanz wurden genehmigt. Ferner wurden die dem Staate zufolge des Gesetzes vom 7. Juli 1912 betreffend Beteiligung am Bau und Betrieb von Eisenbahnen hinsichtlich der Lötschbergbahn zustehenden Rechte ausdrücklich anerkannt. Nachdem am 11. Juli die amtliche Besichtigung der Lötschbergbahn durch die Aufsichtsbehörde stattgefunden hatte, ist vom Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 15. Juli gestattet worden. Da jedoch die für die Ausführung des vollen Fahrplanes benötigte Anzahl elektrischer Lokomotiven erst am 1. August zur Verfügung steht, soll für die Zeit vom 15. Juli bis 31. Juli ein vorläufiger Fahrplan mit fünf durchgehenden Personenzügen und einem Güterzug in jeder Richtung sowie den fahrplanmäßigen Zügen nach und von Kandersteg zur Ausführung gelangen. Vom 1. August ab wird der volle Sommerfahrplan in Kraft treten.

Am 8. Juli fand in Luzern eine Sitzung des erweiterten Initiativkomitees der neuen Gotthardvereinigung statt, welches sich nach dem Beschluß der Versammlung vom 30. April nochmals mit der Prüfung des Programms zu befassen hatte. Mit wenigen Ausnahmen waren sämtliche Abgeordnete erschienen, so daß, Baselland ausgenommen, alle Kantone der weitern Gotthardzone vertreten waren. Die Züricher Abordnung hatte einen etwas abgeänderten Programmentwurf eingebracht. Die eingehende Beratung ergab gegenüber dem bisherigen Programm nur zwei Abänderungen. Die Forderung der Vollspur der Brünigbahn wurde fallen gelassen und dafür die Elektrisierung dieser Bahn aufgenommen. Ebenso fand ein Ansuchen betreffend Verbesserung der aargauischen Südbahn und Erstellung einer Abkürzungslinie vom Hauenstein-Basistunnel nach der Aarauer-Linie Aufnahme in das Programm. Im Laufe des Monats September soll in Luzern eine zweite Versammlung über das Programm endgültig Beschluß fassen und gleichzeitig die Frage des Sitzes der neuen Vereinigung erledigen.

Von der Generaldirektion der Bundesbahnen ist allen dem Gepäckverkehr geöffneten Stationen das vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingeführte Abbildungsheft der gebräuchlichsten Arten von Gepäckstücken zugestellt worden. Dieses Heft enthält bekanntlich 92 fortlaufend numerierte Abbildungen der im Verkehr vorkommenden gebräuchlichsten Formen von Koffern, Taschen, Wäschesäcken, Plaidhüllen, Schirmfutteralen und dergleichen mit deutschem, französischem und englischem Text.

— **Madrid-, Saragossa- und Alicante-Eisenbahn.** Auf dieser Bahn hat sich der Verkehr im vergangenen Jahre sehr günstig entwickelt, trotz der Störung durch einen Streik im catalonischen Bezirk. Die Betriebseinnahmen betrugen 105 970 780 ℳ gegenüber 96 165 760 ℳ im Jahre 1911; die Betriebsausgaben sind von 41 351 200 ℳ auf 44 299 360 ℳ gestiegen, so daß ein Überschuß von 61 671 420 ℳ verblieb (1911: 54 814 600 ℳ). Nach Abzug der Zinsen und Steuern sowie unter Berücksichtigung der Überschüsse aus dem Betriebe der Bergwerke der Eisenbahngesellschaft ergab sich ein Reingewinn von 22 166 700 ℳ gegenüber 16 095 960 ℳ im Vorjahre. Davon konnte eine Dividende von nahezu 5 % verteilt werden, was gegenüber früheren Jahren, in denen von einem Gedeihen des Unternehmens nicht die Rede sein konnte, einen erheblichen Fortschritt bedeutet. Die Betriebszahl ging auf 41.86 % herab (1911: 43 %). Das Aktienkapital ist meist in französischen Händen, und die Kursverluste bei Auszahlungen in Frankreich bilden einen der Hauptgründe für die bisherige wenig günstige Lage des Unternehmens. Die Streckenlänge blieb im Berichtsjahre unverändert auf 3690 km.

— **Besetzung bulgarischer Eisenbahnstationen durch rumänische Truppen.** Aus Sofia, 17. Juli, wird gemeldet: Rumänische Kavallerie erschien gestern auf der Station Tschervenbreg und brachte den Bahnverkehr auf der Strecke Sofia-Varna, der einzigen für die Verproviantierung der bulgarischen Armee aus dem Auslande zur Verfügung stehenden Linie, zum Stillstand. Auch der Bahnhof und das Telegraphenamt in Varna wurden vorgestern von den Rumänen besetzt, daher hat Bulgarien keinen direkten Verkehr mehr mit dem Auslande ohne Benutzung des Weges über Rumänien oder Serbien. Die in Varna lagernden Waren können nicht in das Innere des Landes gebracht werden.

— **Die Wolgabrücke zwischen Jaroslawl und Urotsch.** Einer Mitteilung des „Rigaer Börsenblattes“ entnehmen wir, daß am 5. Juli d. J. die neuerbaute Eisenbahnbrücke über die Wolga, die die Stationen Jaroslawl und Urotsch auf dem rechten und linken Ufer des Stromes in unmittelbare Verbindung bringt, für den Verkehr eröffnet worden ist.

— **Ankauf von Kohlengruben und Naphthaländereien für die russischen Staatsbahnen.** Der „Köln. Ztg.“ wird geschrieben: Der gefürchtete Feind der Industriellen, der russische Verkehrsminister, will nunmehr endgültig sein langgehegtes Vorhaben, die Staatseisenbahnen mit eigenen Heizmitteln zu versorgen, verwirklichen. Der Verkehrsminister hat sich an den Ministerrat mit der Vorstellung gewandt, daß die Eisenbahnen eigene Kohlenzechen im Donezbecken erwerben und auf der Halbinsel Apscheron eigene Naphthaförderung betreiben dürfen. Dadurch hofft der Minister die Eisenbahnen in der Beschaffung von Heizmitteln von den Unternehmerverbänden unabhängig zu machen. Es bleibt fraglich, ob es dem Verkehrsminister gelingen wird, eigene Kohle und Naphtha zu billigeren Preisen zu fördern. Beispiele haben bereits gezeigt, daß industrielle Staatsunternehmen mit wenig Erfolg arbeiten, wie die staatlichen Eisenwerke, die außer großen Verlusten dem Fiskus nichts mehr bringen. Ferner kommt der Beschluß, eigene Kohlengruben im Donezbecken zu erwerben, etwas verspätet, da unterdessen die Preise auf Kohlengruben stark gestiegen sind, denn die Absicht des Verkehrsministers, eigene Kohlengruben zu erwerben, wurde schon rund vor zwei Jahren bekannt, weshalb unterdessen die Preise auf Kohlengruben bis zur äußersten Höhe getrieben wurden.

— **Die Nordost-Uralbahn,** deren Bau bereits genehmigt ist, wird aus folgenden Linien bestehen: 1. der Tawdinsker Teilstrecke von der Station Jekaterinburg bis zum Anlegeplatz am Flusse Tawda (331 Werst) und 2. aus einer Teilstrecke, die sich an der Westseite des Kohlengebietes von Alapajewsk bis zur Station Bogdanowitsch der Permer Eisenbahn (129 Werst) hinzieht. Beide Linien durchschneiden den Turinsker Kreis

des Gouvernements Tobolsk und die Kreise Kamyschlow, Irbit, Werchoturje und Jekaterinburg des Gouvernements Perm. Die Kreuzungsstelle soll sich bei der in Aussicht genommenen Station Jegorschino befinden, die in der Nähe der Bergwerke des Nishne-Tagilsker Bezirks liegt. Über die Linienführung dieser beiden Bahnen teilt die „Torg. Prom. Gaseta" im einzelnen mit: Die Tawdinsker Linie beginnt bei Jekaterinburg, geht längs dem Schartaschsker See und nähert sich der Beresowsker Fabrik, die einen Anschluß erhält; es führt dann die Linie in der Richtung zum Bergwerk Blagodatny, zur Reshewsker Fabrik, zur Grube St. Donato, zur Irbiter Fabrik und nach Turinsk, um endlich ihr Ende am Ufer der Tawda bei der Station Tawda-Pristanj zu finden, in der Nähe des Dorfes Korotunka.

Die zweite Linie beginnt bei Alapajewsk, berührt dann eine Reihe von Kohlenbergwerken und mündet bei der Station Bogdanowitsch in die Permer Bahn. Die ganze Eisenbahnlinie ist in 5 Baustrecken geteilt. Die Vorbereitungsarbeiten zur Förderung des Baues sind bereits begonnen.

Fremde Erdteile.

— **Der Durchgangsverkehr durch die Mandschurei** ist in neuester Zeit zwischen den beteiligten Eisenbahnverwaltungen des Näheren geregelt worden. Es kommen hierbei auf chinesischer Seite die Peking-Mukdener Eisenbahn, auf japanischer Seite die Südmandschurische, die koreanische und altjapanische Eisenbahnverwaltung, auf russischer Seite endlich die nordmandschurische (Ostchinesische) und Sibirische Eisenbahn in Betracht. Die betreffenden Verwaltungen haben im Frühjahr zu Tokio Besprechungen darüber abgehalten und bestimmte Vereinbarungen getroffen, von denen zunächst diejenigen zwischen den russischen und japanischen Eisenbahnverwaltungen am 11. Mai d. J. in Kraft getreten sind. Danach sind bestimmte Fahrpreise sowohl im Personen- wie auch im Schnellzugverkehr für alle Stationen zwischen der russisch-japanischen Grenzstation Mandschuria einerseits und allen Stationen bis Shimbashi (Tokio) anderseits festgesetzt worden. Es wurde ferner bestimmt, daß alles Gepäck der Reisenden bis 25 kg frei ist, daß aber für je 5 kg darüber von Mandschuria bis Shimbashi 1,78 Yen (3,72 M.), von Karbin bis Shimbashi 1.28 Yen (2,68 M.) zu zahlen sind. Die Durchsicht des Gepäcks hat auf russischen und japanischen Strecken in gleicher Weise zu geschehen. Es sind ferner bestimmte Frachtsätze für alle Güter von und nach Japan oder Sibirien festgesetzt; namentlich kommen hierbei für Japan Rohseide, Reis, Tee, Miso (japanische Bohnensuppe), Soya, Mehl und Bohnenkuchen, für Rußland Fleisch, Weizen und andere sibirische und mandschurische Güter in Betracht. Für die japanischen Landeserzeugnisse sind noch besondere Ausnahmesätze festgesetzt, soweit diese Güter für die japanischen Einwanderer in Sibirien und der Mandschurei bestimmt, was für Japan sehr wichtig ist, weil zurzeit viele Tausende japanischer Arbeiter in Sibirien und in der Mandschurei leben. Als Übergangsstationen für den Durchgangsverkehr sind festgesetzt worden: Shimbashi (Tokio), Yokohama, Nagoya, Kyoto, Osaka, Kobe, Tsuruga und Shimonoseki einerseits, sowie Wladiwostock, Nikolajewsk, Karbin, Chabarowsk, Imam und Chaila andererseits. Ebenso sind die Fahrpläne zusammen festgesetzt worden; jede weitere Änderung bedarf beiderseitiger Zustimmung. Endlich sind auch Abmachungen über die dienstliche Sprache sowie über die Entschädigung für Verluste und Sachschaden getroffen worden. Der gegenseitig zu berechnende Kurs ist wie folgt festgesetzt: 1 Yen = 96,87 Kopeken und 1 Rubel = 1,0323 Yen. — Die gleichzeitig getroffenen Vereinbarungen zwischen Japan und China beziehen sich auf die Strecke Peking-Mukden und die südmandschurischen und koreanischen Strecken. Es sind hier gleichfalls bestimmte Stationen für den Durchgangsverkehr vorgesehen und Erleichterungen, Herabsetzungen und Vereinfachungen im Frachtwesen herbeigeführt worden. Diese Vereinbarungen sind aber zurzeit noch nicht in Kraft getreten. F. W.

— **Entschädigungen im Güterverkehr bei der Pennsylvania-Eisenbahn.** Daß diese Eisenbahn, die sich des Rufes erfreut, eine der bestgeleiteten der Vereinigten Staaten zu sein, im Jahre 1912 nur 1600 Doll. an Entschädigungen für Güter, die bei Eisenbahnunfällen beschädigt worden sind, zu zahlen gehabt hat, ist ein sehr gutes Zeichen für die Sicherheit des Betriebes bei dieser Eisenbahngesellschaft. Arge Bedenken muß es dagegen erwecken, daß im gleichen Zeitraum für gestohlene Güter 28 908 Doll. vergütet werden mußten. (Wir möchten für die Richtigkeit dieser Zahlen keine Verantwortung übernehmen. Die Schriftl.)

— **Zunahme der Eisenbahnunfälle in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Wie die „Newyorker Handelszeitung" mitteilt, geht aus den statistischen Zusammenstellungen des Bundesverkehrsamts hervor, daß im Laufe der letzten drei Monate des Vorjahrs auf amerikanischen Eisenbahnen 2967 Personen getötet und 51 323 verletzt worden sind. Gegen das entsprechende Vierteljahr 1911 ergibt sich eine Zunahme von 163 Todesfällen und 9733 Verletzungen. Es ereigneten sich in dem letzten Vierteljahr 1912: 1859 Zusammenstöße und 2135 Entgleisungen, darunter 229 bzw. 194 bei Personenzügen, das sind 433 mehr Zusammenstöße und 253 mehr Entgleisungen als in der gleichen Zeit des Vorjahrs. Für einen großen Teil des hierdurch verursachten Sachschadens, der für das bezeichnete Vierteljahr auf etwa 3,5 Mill. Pfd. Sterling beziffert wird, sind Gleisbrüche und Beschädigungen der Räder verantwortlich zu machen; 71 % der Entgleisungen wurden durch mangelhaften Zustand der Strecke oder der Ausrüstung der Züge verursacht. Für das ganze Jahr 1912 stellt sich die Zahl der bei Eisenbahnunfällen Getöteten auf 10 585, die Zahl der Verletzten auf 169 538 Personen; die Zahl der Getöteten hat sich gegen das Vorjahr um 189, die der Verletzten um 19 379 Personen vermehrt. Dieses beunruhigende Anschwellen der Unfallziffern, dem anscheinend die Bundesregierung machtlos gegenübersteht, führt der „Hannoversche Courier" auf Mangel an Personal und an Sorgfalt in der Bahnbewachung sowie unzureichender Ausbesserung der Schienenstränge zurück. Tatsächlich seien die letzteren in gewissen Landesteilen fast in der Auflösung begriffen. Die Bundesregierung habe von den Entgleisungen des vergangenen Jahres 31 Fälle genauer untersuchen lassen, wobei sich herausgestellt habe, daß 14 derselben mittelbar oder unmittelbar durch schlechte Beschaffenheit der Gleise hervorgerufen waren. In einem besonders krassen Falle wurde festgestellt, daß in der Nachbarschaft der Unfallstelle auf 147 Schienenlängen nicht weniger als 906 Schwellen verdorben waren. Infolge dieser Vernachlässigung der Strecke und zum Teil auch des rollenden Materials sei auch die Gleichgültigkeit der Eisenbahnbediensteten gegen die Unfälle und ihre Ursachen gewachsen. Letztere Wahrnehmung stimmt mit dem Urteil des Bundesverkehrsamts keineswegs überein, da es das am meisten beunruhigende und in Erstaunen setzende Moment in der großen Verhältnisziffer von Eisenbahnunfällen sieht, die durch Pflichtvernachlässigung der Angestellten verursacht worden sind.

— **Durchgehender Verkehr zwischen Kanada und den Vereinigten Staaten.** Die Kanadische Nordbahn hat seit Anfang Juni einen durchgehenden Personenzug zwischen Chicago und Winnipeg in Betrieb gesetzt. Er wird über die Strecken der Chicago- und Nordwestbahn sowie der Chicago, St. Paul, Minneapolis und Omaha-Eisenbahn geleitet. Täglich verkehrt ein solches Zugpaar, dessen beide Züge den Ausgangspunkt morgens verlassen und ihr Ziel am nächsten Morgen erreichen.

— **Die Santa Catharina-Eisenbahngesellschaft in Brasilien,** die ihren Sitz in Berlin hat, hielt kürzlich ihre Generalversammlung ab. Trotz erheblicher Steigerung der Betriebseinnahmen schließt das Jahr 1912 nach Mitteilung der Verwaltung mit einem Betriebsverlust von 68 296 ℳ ab. Dieses ungünstige Ergebnis ist in der Hauptsache auf die Nachwirkungen des Hochwassers vom Oktober 1911 zurückzuführen. Die Verhandlungen wegen der Übertragung der Bahnlinie Blumenau-Hansa in das Eigentum der brasilianischen Bundesregierung unter Festsetzung des von dieser zu zahlenden Preises werden demnächst zum endgiltigen Abschluß führen. Der Übergang der Bahn in das Eigentum der Bundesregierung und ihre Verpachtung an die Gesellschaft erfolgt mit Wirkung vom 3. April d. Js. ab. Die Ausführung des Weiterbaues ist inzwischen in der Weise organisiert, daß eine besondere von den Aktionären der Gesellschaft gebildete Baugesellschaft unter dem Namen „Santa Catharina Eisenbahn-Baugesellschaft", welche mit einem zunächst mit 25 % eingezahlten Kapital von 5 Millionen Mark ausgestattet ist, die Ausführung der Bauarbeiten für eigene Rechnung übernimmt.

Bücherschau.

— **Österreichische Zeitschrift für Eisenbahnrecht.** Kürzlich ist das I. Heft des 3. Jahrganges der österreichischen „Zeitschrift für Eisenbahnrecht" (Verlag Perles) erschienen, welche unter Mitwirkung der Universitätsprofessoren Dr. F. Stier-Somlo, Dr. M. Kulisch, Dr. R. v. Laun, des Privatdozenten Dr. O. Pisko und des Sektionsrates Dr. J. Turezky, von Dr. Paul Hopfgartner, Ministerialrat im k. k. Eisenbahnministerium, und Dr. Heinrich Juster, Ministerial-Vizesekretär im k. k. Eisenbahnministerium, herausgegeben wird. An leitender Stelle bringt Finanzamtmann des sächsischen Finanzministeriums Dr. Kittel einen Aufsatz: Die neue deutsche Eisenbahn-Zollordnung. Dr. Emil Novotny, Ministerialsekretär im k. k. Eisenbahnministerium, veröffentlicht eine Studie über die Frage der wechselseitigen Regelung der Unfallversicherung der Eisenbahnbetriebe im Grenzgebiete. Weitere Abhandlungen sind: „Was lehren uns die Haftpflichtprozesse?" von Finanzprokuratur-Sekretär Dr. Preeschern, „Fortschritte der Sozialversicherung" von Ministerialkonzipist

Dr. Pospisil und die „Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung in Frankreich" von Ingenieur Deinlein des Eisenbahnministeriums. Es folgen sodann Bücherbesprechungen von Universitätsprof. Dr. v. Laun, Sektionsrat Dr. v. Cramer, Ministerial-Vizesekretär Dr. Juster usw. Der redaktionelle Teil gibt eine eisenbahnrechtliche Übersicht, welche in ihrem verwaltungs- und finanzrechtlichen Teil von Ministerial-Vizesekretär Dr. Juster, in ihrem privat- und prozeßrechtlichen Teil von Privatdozent Dr. Pisko bearbeitet ist.

Berichtigung.

In der Mitteilung „Alte Lokomotiven in Gent" (Nr. 50 S. 814) muß es in Zeile 12 von oben **2 C 1** statt „201" und in derselben Spalte, Zeile 9 von unten, Vater statt „Vertreter" heißen.

In der Mitteilung: „Die Splügenbahn" (Nr. 53 S. 859) müssen in der 11. Zeile von oben die Worte „noch so" fortfallen und auf der folgenden Spalte in Zeile 13 von oben muß es statt „bestimmt" heißen: „gestimmt".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 17. Juli d. J. ist der preußische Teil der Personen-Verkehrsanlagen des rechts der Bahnstrecke Gera (Reuß) - Saalfeld (Saale) zwischen den Stationen Gera (Reuß) Pr. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. neuerrichteten Gemeinschaftsbahnhofes Gera (Reuß) Sächs. Stb. für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: zwischen Gera (Reuß) Pr. Stb. und Gera (Reuß) Sächs. Stb. 1,67 km, zwischen Gera (Reuß) Sächs. Stb. und Zwötzen Pr. Stb. 2,29 km.

Westfälische Landes-Eisenbahn. Am 15. Juli d. J. ist der an der Nebenbahn Lippstadt-Beckum neu errichtete Haltepunkt Westfalia für den Personenverkehr eröffnet worden. Der Haltepunkt liegt in Km. 26,8 zwischen den Stationen Dünninghausen-Beckum Ost und ist von Dünninghausen 4,1 und von Beckum Ost 1,8 km entfernt.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Strecke Lemberg-Itzkany zwischen den Stationen Bukaczowce und Zurawno Nowosielce liegende Betriebsausweiche Czerniów wird mit Gültigkeit vom 1. August d. J. als Personenhalte- und Ladestelle mit beschränktem Güterverkehr eröffnet werden. Die kilometrische Entfernung von Bukaczowce beträgt 6 und von Zurawno Nowosielce 5 Tarifkilometer.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 234 vom 9. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Preisausschreiben für den Zeitabschnitt vom 1. April 1909 bis 31. März 1915 (abgesandt am 15. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Tarifheft 1 Entfernungen zwischen den Stationen Gädheim der Bayerischen Staatseisenbahnen einerseits, Görlitz (Schlesien) und Schlauroth der Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 17. Juli 1913. (1909)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Am 15. Juli d. Js. wird die Lötschbergbahn (Strecke Scherzligen-Brig) für den allgemeinen Güterverkehr eröffnet. Die in den Tarifheften Teil II A, Heft 1 und 2 und dem Kohlentarif vom 1. Mai 1913 vorgesehenen Schnittsätze nördlich von Iselle tr. treten daher mit diesem Zeitpunkt, diejenigen des Kohlentarifs vom 16. Juli 1913 mit Einführung des Tarifs in Kraft.

Straßburg, den 15. Juli 1913. (1906)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard u. Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen (Ruhr) usw. vom 1. Oktober 1908.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. ab wird die Station Braunfels-Oberndorf des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Empfangsstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Vom gleichen Tage ab werden die Entfernungen und Frachtsätze der Station Marcinelle (Soc. an. des briquettes de houille du Nord etc.) um 1 km und 1 ct. für die t ermäßigt. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 15. Juli 1913. (1905)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband. (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil II C, Kilometerzeiger vom 1. August 1912.

a) Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Mengede der Königl. Eisenbahndirektion Essen in den Tarif wie folgt aufgenommen:

Mengede* bis		
Altmünsterol Grenze		601 km
Deutschavricourt	„	464 „
Chambrey	„	453 „
Novéant	„	402 „
Amanweiler	„	404 „
Fentsch	„	371 „

b) Die Stationen Deggendorf und Weiden haben die Namen Deggendorf Bahnhof und Weiden (Opf.) erhalten.

Straßburg, den 15. Juli 1913. (1907)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahngütertarif Teil II Heft C, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die Station Beuthen (Oberschles.) Hbf. als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Kattowitz, im Juli 1913. (1901)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-niederländisch-italienischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach Belgien und den Niederlanden. (Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Am 15. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), tritt der vorstehende Tarif in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T. 2201 vom 19. Mai d. Js. verwiesen.

Auf Seite 27 sind die Entfernungen und Schnittsätze für Terneuzen wie folgt zu berichtigen

km	Station	Schnitt Frs. für 100 kg	
938 1005	Terneuzen loco . . .	I 5,57 II 5,97	(wie im Tarif)
938 1005	Terneuzen transit*	I 4,41 II 4,74	

* Nur für seewärts weitergehende Sendungen gültig.

Auf Seite 36 (Leitungsvorschriften) ist unter 1 a, b und c nach Basel S. B. B. ein Kreuzzeichen anzubringen, das am Fuße der Seite, wie folgt, zu erläutern ist:

† $\frac{\text{Von}}{\text{De}}$ Iselle-Simplon $\frac{\text{über}}{\text{via}}$ Délémont.

Italienisch-englischer Güterverkehr. Ausnahmstarif für die beschleunigte Beförderung von Lebensmitteln aus Italien nach England. (Gültig vom Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn für den Güterverkehr.)

Am 15. Juli 1913, dem Tage der Eröffnung der Lötschbergbahn (Scherzligen-Brig), tritt der vorstehende Tarif in Kraft.

Im übrigen wird auf die Bekanntmachung Nr. T. 2201 vom 19. Mai d. Js. verwiesen.

Straßburg, den 15. Juli 1913. (1908)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Vom 1. August d. J. ab werden die Stationen Marcinelle und Moulins der belgischen Staatsbahnen in die Abteilung A — Einzelsendungen von mindestens

10 t — des „Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1908 für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen“ aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.
Essen, den 14. Juli 1913. (1602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juli 1913 wird die Strecke Frutigen-Brig der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon für den Güterverkehr eröffnet; die in den Gütertarifen der badisch-schweizerischen Übergangsstationen mit der Schweiz sowie die in den südwestdeutsch-schweizerischen und norddeutsch (preußisch-hessisch) -schweizerischen Gütertarifen enthaltenen neuen Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Linie Iselle-Brig-Sion der Schweizerischen Bundesbahnen sowie für die Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach- und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn treten an diesem Tage in Kraft.
Ferner werden mit sofortiger Gültigkeit im XII. Nachtrag zum Gütertarif Waldshut usw.-Schweiz Entfernungen für den Tierverkehr für die Stationen der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn nachgetragen, im Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz einige Frachtsätze berichtigt und der Geltungsbereich der Ausnahmetarife Nr. 41 (Milch) vom 1. VIII. 1904 und 1. V. 1909 sowie Nr. 15 (Kalziumkarbid) geändert.
Sodann werden mit Gültigkeit vom 15. September d. J. die Bestimmungen der Absätze 1 und 2 des § 17 des schweizerischen Nebengebührentarifs geändert und die Umladegebühr auf 6 cts. für 100 kg festgesetzt. Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger zu ersehen.
Karlsruhe, den 15. Juli 1913. (1603)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Infolge Blockierung der Südküste Thraziens durch die griechische Flotte ist der Anlaufhafen Dedeagatsch gesperrt. Sendungen dahin können daher vorläufig nicht angenommen werden.
Altona, den 15. Juli 1913. (1888)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. Juli 1913 wird die Station Teichdorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a einbezogen. Ferner werden einige Stationsfrachtsätze von Bielau (Bez. Liegnitz) und Kalau (Niederlaus.) nachgetragen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 16. Juli 1913. (1889)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 25. Juli d. J. treten in Kraft:
1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A vom 1. Januar 1912 der Nachtrag IV,
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B vom 1. April 1913 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güterverkehr und der Güterklassifikation.
Zum gleichen Zeitpunkt wird ferner ein Nachtrag I zu den „Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B, vom 1. April 1913“ ausgegeben, der neben dem vollständigen Wortlaut des vorbezeichneten Nachtrags I zum Teil I B unverbindliche Erläuterungen zu den Änderungen enthält.
Druckabzüge der Nachträge können vom 24. Juli d. J. an zum Preise von 5 Pf. für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz) bezogen werden.
Berlin, den 5. Juli 1913. (1890)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1913 wird die Station Eitorf als Versandstation in den Ausnahmetarif S 14 c für Garne usw. aufgenommen.
Hannover, den 14. Juli 1913. (1893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird
1. die Station Tübingen West in den vorgenannten Seehafenverkehr allgemein und ferner in den Ausnahmetarif S 16 für Petroleum usw. einbezogen.
2. Die Station Rottweil in den Ausnahmetarif S 36 für Palmblätter, getrocknete, aufgenommen.

Hannover, den 14. Juli 1913. (1894)
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 1. September 1908.
Am 1. August 1913 wird die Station Posottendorf-Leschwitz in den Tarif einbezogen. Es gelten die Frachtsätze für Penzig zuzüglich 10 Pf. für 1000 kg. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wienerstr. 4, II.
Dresden, am 16. Juli 1913. (1895)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Nachtrag IV zum Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.
Am 1. August 1913 tritt zum obengenannten Tarifheft der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält u. a. neue, erhöhte und ermäßigte Frachtsätze des Klassentarifs, der Serien- und Ausnahmetarife; ferner Bestimmungen über die Frachtberechnungen für Sendungen im Verkehr mit österreichischen Gemeinschaftsstationen sowie folgende neue Ausnahmetarife: 6. Heu und Stroh; 30 E Schnittholz; 131 D Säcke, leere, gebrauchte.
Die eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1913.
Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 zum Preise von 0,65 M. oder 0,80 Kr. für das Stück zu erhalten.
Breslau, den 12. Juli 1913. (1891)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. Januar 1909.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. J. wird die Station Ruhleben des Direktionsbezirks Berlin in den Klassenguttarif und in die Ausnahmetarife Nr. 1, 23, 24, 27 und 48 mit den für die Station Berlin Schles. Gbf. (frühere Bezeichnung Berlin Schles. Bhf.) gültigen Frachtsätzen und Entfernungen aufgenommen.
Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 14. Juli 1913. (1892)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.
Am 20. Juli 1913 treten neue Frachtsätze zwischen Schlawa (Schlesien) und den Dresdner Bahnhöfen und zwischen Schwiebus und Dresden-Friedrichstadt in Kraft. Die Frachtsätze sind aus unserem Verkehrsanzeiger und dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen. Auskunft erteilen auch die Güterabfertigungen.
Dresden, am 16. Juli 1913. (1896)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Mit Gültigkeit vom 21. Juli 1913 wird die Station Bullay des Dir.-Bez. Saarbrücken als Versandstation in den Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer usw. aufgenommen.
München, den 14. Juli 1913. (1885)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Mit Gültigkeit vom 20. September d. Js. werden auf den Seiten 19 und 24—27 des Nachtrags I zum Teil II die Frachtsätze der Wagenladungstarife 44 und 45 für Petroleum von den Stationen Boryslaw-Tustanowice und Drohobycz nach sämtlichen nordischen Stationen um 17 ₰ erhöht.
Altona, den 12. Juli 1913. (1882)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württemb.-schweizer. Güterverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit werden in die Abteilung A des Ausnahmetarifs 20 für Lebensmittel in Eilfracht im Nachtrag V zum Tarifheft 1 für den württemb.-schweiz. Güterverkehr die Station Schwendi und in die Abteilung B des genannten Ausnahmetarifs (Nachtr. VIII zum Tarifheft 1) die Stationen Biberach (Württ.), Mochenwangen, Riedlingen, Schwendi und Waldsee einbezogen.
Näheres bei den Dienststellen und im Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahnen.
Stuttgart, den 14. Juli 1913. (1881)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Sächsisch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Am 1. August 1913 tritt ein Frachtsatz von 836 Heller für 1000 kg von Zwickau (Sa.) nach Aussig Staatsbahnhof in Kraft.
Dresden, am 14. Juli 1913. (1884)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. (Bayern rechts des Rheins — Österreich südlich der Donau.) Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Die im Nachtrag IV für den Haltepunkt Rießersee vorgesehenen Frachtsätze sind zu streichen.
München, den 14. Juli 1913. (1886)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.
Einbeziehung der Station Türmitz in den Ausnahmetarif 88 A bezw. 103 für Erze.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 gelangen im Rahmen des obbezeichneten Verkehres für Erze des Ausnahmetarifs 88 A bezw. 103 bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens unter Ausschluß von Wagen unter 10 t Ladegewicht nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

1	2	3	4	5	6
Von oder nach	Schönpriesen-Umschlag	Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Aussig-Landungsplatz	Schleppbahngebühr für die Spalten 2 und 3	Dresden-Elbkai
	Frachtsätze				
	ausschließlich		einschließl.		
	Schleppbahngebühr				
	für 100 kg in Pfennigen				für 100 kg in Pfennigen
Türmitz	13	22	10	5	42

Wien, am 14. Juli 1913. (1897)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. Juli d. Js. werden die Stationen Floh-Seligenthal und Wernshausen als Versandstationen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. unter II und (nach Georgsmarienhütte) III des Teilheftes C 2 sowie in den Ausnahmetarif 7 c Abteilung A a für Eisenerz usw. des besonderen Tarifhefts N einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 12. Juli 1913. (1883)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
Änderung einer Kundmachung und Einführung von neuen Frachtsätzen für Stamm- und Stangenholz im Rückvergütungswege.

Mit Gültigkeit vom 31. Juli 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913, gelangen für Stamm- und Stangenholz aus Position H 17 a des österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, zu dessen Verladung ein oder mehrere Eisenbahnwagen erforderlich sind, bei Frachtzahlung mindestens für 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen die nachstehenden Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Anwendung, und zwar:

Von	Nach: Schönpriesen-Umschlag	Nach: Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz	Schleppbahngebühr
	Pfennige für 100 kg		
Jànoshegy . . .	131	134	5
Alsóstubnya . . .	127	130	
Alsóturcsek . . .	129	132	

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf Namen des Reklamanten als Absender lautenden Frachtbriefe über den Bahntransport bis zu den Elbeumschlagsplätzen und der vom sächsischen Zollamte in Schöna-Hirschmühle abgestempelten Lieferscheine (Begleitscheine) über die Weiterbeförderung auf der Elbe mittels Floß bezw. der vom österreichischen Grenzzollamte abgestempelten Schiffsladescheine über die Weiterbeförderung mittels Kahn in beiden Fällen nach dem Verkehrsgebiete von Schönebeck bis Hamburg, Harburg oder Lübeck, sowie nach Barby und den südlich von Barby an der Saale gelegenen Stationen, weiter von Bestätigungen seitens des Inhabers der betreffenden Floß- bezw. Kahnausladestelle.

Die erwähnten Dokumente sind spätestens bis 31. März 1914 bei der k. k. Nordwestbahn-Direktion in Wien einzubringen.

Hierdurch tritt die im Verordnungsblatte Nr. 41 vom 12. April l. J. unter Nr. (826) enthaltene Kundmachung außer Kraft.

Wien, am 15. Juli 1913. (1904)
K. k. österreichische Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) Tarif, Teil I.
Ergänzung der Güterklassifikation.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ist in der Güterklassifikation die Position „Sprechmaschinen und Zubehörteile" durch folgenden Zusatz zu ergänzen:

„(Sprechmaschinennadeln siehe diese)."

Als neue Position ist einzuschalten:
Tarifierungsklasse
„Sprechmaschinennadeln . . 5"

Wien, am 12. Juli 1913. (1898)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-italienischer Personen- und Gepäckverkehr über Gotthard und Simplon.
Der Betrieb auf der Lötschberglinie Spiez-Brig ist am 15. Juli 1913 in beschränkter Weise aufgenommen worden. Die in unserer Bekanntmachung vom 27. Juni 1913 erwähnten Einschränkungen hinsichtlich der Ausgabe von Fahrkarten und der Benutzung des Weges Bern - Spiez - Lötschberg - Domodossola im Verkehr nach und von Italien fallen nunmehr fort.

Der volle Sommerfahrplan für die Lötschberglinie wird am 1. August d. J. in Kraft treten.

Straßburg, den 15. Juli 1913. (1899)
Namens der beteiligten deutschen Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

3. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton-, Steinmetz- und Nebenarbeiten zum Bau der Unterführung des öffentlichen Weges von Potsdam nach Neu-Langerwisch in Station 23,0 + 40 der südlichen Umgehungsbahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1 ℳ ohne Zeichnung oder von 2 ℳ mit Zeichnung zuzüglich 20 ₰ Porto bei Zusendung durch die Post von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 1a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Betonarbeiten für die Unterführung des öffentlichen Weges von Potsdam nach Neu-Langerwisch in Station 23,0 + 40" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 25. Juli 1913, vormittags 9 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Michendorf, den 15. Juli 1913. (1887)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten unbrauchbaren Werkstattsmaterialien sollen verkauft werden, und zwar:
A. Kupfer, Rotguß usw.,
B. Schweiß- und Flußeisen, Gußeisen, Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße Nr. 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen postfreie Einsendung von für Angebotbogen A 50 Pf., für Angebotbogen B 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift bis zu den Eröffnungsterminen kostenfrei an uns einzusenden. Das Öffnen der Angebote findet statt für A am 1., für B am 8. August 1913, vormittags 11 Uhr im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1. Zuschlagsfrist für A bis 9., für B bis 29. August 1913. (1900)
Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 56. | 23. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Über die Zulassung von Rollführervollmachten zur Expreßgutzuführung.

Von **Carl Burger**, Eisenbahnassessor bei der Königlichen Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh.

Die Abholung und Zuführung von Expreßgut ist durch § 42 E. V. O. geregelt. Hiernach kann der Empfänger von Expreßgut die Auslieferung des Gutes bei der Abfertigungsstelle der Bestimmungsstation verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, womit es zu befördern war, die zur ordnungsmäßigen Bereitstellung erforderliche Zeit verstrichen ist. Holt der Empfänger das Gut nach Ankunft des Zuges nicht ab und ist das Gut nicht bahnlagernd gestellt, so wird es nach dem Tarif der Empfangsbahn dem Empfänger angemeldet oder zugeführt. Zur Selbstabholung bestimmtes Gut ist dem Empfänger stets anzumelden.

Die Zuführung von Expreßgut ist bei den deutschen Verwaltungen nicht einheitlich geregelt. Bei den preußisch-hessischen Verwaltungen ist durch Tarifbestimmung im allgemeinen die bahnamtliche Zuführung vorgesehen; den Empfängern ist aber neben dem persönlichen Abholungsrecht auch die Abholung durch Privatrollführer zugestanden. Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnen bildet gleichfalls die bahnseitige Zuführung die Regel. Das persönliche Abholrecht wird anerkannt. Über die Zulassung von bevollmächtigten Privatrollführern spricht sich der Tarif nicht aus. Tatsächlich wurde aber die Zuführung durch Privatrollführer bisher nicht zugelassen. Durch die badischen Tarifbestimmungen wird die Bevollmächtigung von Privatrollführern nur dann zugestanden, wenn der Empfänger nicht am Stationsort wohnt. In allen übrigen Fällen findet bahnseitige Zuführung unter Wahrung des persönlichen Abholrechts statt. Im Bereiche der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ist im allgemeinen die bahnseitige Zuführung eingerichtet. Eine tarifarische Regelung scheint nicht zu bestehen. Durch Zusatzbestimmung zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften werden für die Stationen, bei denen bahnamtliche Einrichtungen zur Zuführung der Expreßgüter bestehen, sowohl Erklärungen über persönliche Abholung als auch Rollführervollmachten als unzulässig erklärt. Nach der bestehenden Übung wird aber das Gut ausgefolgt, wenn es dem bahnamtlichen Zuführungsorgan noch nicht überwiesen ist. Die württembergischen Tarifbestimmungen stimmen in der Hauptsache mit den bayerischen überein.

Der Expreßgutdienst muß wegen des engen Zusammenhangs der Expreßgutbeförderung mit dem Personenzugdienst in der Regel in den Personenbahnhöfen abgewickelt werden. In den kleineren und mittleren Bahnhöfen wird der Expreßgutdienst vielfach in den Gepäckräumen und mit dem Gepäckpersonal besorgt. Es stehen darum für die Lagerung der Expreßgüter meistens nur beschränkte Räumlichkeiten zur Verfügung. Die Zulassung der Abfuhr durch bevollmächtigte Rollführer erfordert getrennte Lagerung der für jeden Rollführer bestimmten Partien und damit größere Lagerräume; Anhäufung von Gütern kann bei Zulassung von Privatrollführern nicht in dem Maße verhindert werden wie bei bahnseitiger Abfuhr, weil dem Privatrollführer gegenüber kein Zwang auf Einhaltung bestimmter Abfuhrzeiten ausgeübt werden kann. Hieraus erhellt, daß die Eisenbahnverwaltungen an der Frage der Ausschließbarkeit der Rollführervollmachten ein ganz erhebliches Interesse haben.

Über die Frage der einheitlichen Regelung der Expreßgutabholung und der Ausschließung der Rollführervollmachten haben am 1. Dezember 1910 zu Berlin Besprechungen zwischen den süddeutschen und einzelnen preußisch-hessischen Verwaltungen stattgefunden. Die einheitliche Ausschließung der Rollführervollmachten wurde von allen Seiten als wünschenswert bezeichnet. Die Rechtsfrage wurde nicht erörtert.

Mit Rücksicht auf ein Urteil des Königl. Oberlandesgerichts Zweibrücken vom 20. Januar 1897, das in der Nichtaushändigung des Gutes an den bevollmächtigten Rollführer eine Verletzung des Selbstabholungsrechts des Empfängers erblickte, sah sich eine Verwaltung zur Rechtfertigung ihres Standpunktes

in einem praktischen Fall veranlaßt, eine Entscheidung der Ständigen Tarifkommission über die Ausschließbarkeit der Rollführervollmachten im Expreßgutdienst herbeizuführen (vgl. T. K. 108[30], 109[34]). Die Verhandlungen fanden durch Zurückziehung des Antrages ihres Erledigung. Über die Rechtsfrage traten sehr verschiedene Anschauungen zutage, die eine Erörterung der Ausschließbarkeit oder Beschränkbarkeit der Rollführervollmachten für die Expreßgutabholung angezeigt erscheinen lassen.

Von einer Seite will die Unzulässigkeit der Vollmachten mit dem Hinweis darauf dargetan werden, daß in § 78 E. V. O. für den Güterverkehr das Selbstabholungsrecht und daneben das Abholrecht durch Privatrollführer ausdrücklich zugelassen sei, während in § 42 E. V. O. für den Expreßgutverkehr zwar das Selbstabholungsrecht, nicht aber auch die Abholung durch Privatrollführer eingeräumt sei. Daraus, daß das Gesetz für den Güterverkehr ausdrücklich zwei Berechtigungen — das Selbstabholungsrecht und die Abholung durch Privatrollführer — aufstellt, glaubt diese Meinung folgern zu dürfen, daß der Gesetzgeber, der für den Expreßgutverkehr an früherer Stelle nur eine dieser Berechtigungen — das Selbstabholungsrecht — nennt, die zweite Berechtigung — das Abholungsrecht durch Privatrollführer — im Expreßgutverkehr ausschließen wollte.

Eine zweite Meinung will zwar die Bevollmächtigung von Rollführern grundsätzlich zulassen, im praktischen Ergebnis gelangt aber auch diese Anschauung zur Ablehnung der Rollführervollmachten. Diese Meinung verwirft die Heranziehung des § 78 E. V. O. zur Auslegung des § 42 l. c. Sie stellt sich auf den Standpunkt, daß das Abholungsrecht durch § 42 E. V. O. selbständig und unabhängig von den für den Güterverkehr geltenden Vorschriften geregelt sei. Sie erkennt indes nur ein zeitlich beschränktes Abholungsrecht an, das Recht, das Gut alsbald nach Ankunft des Zuges und nach Umfluß der zur ordnungsmäßigen Bereitstellung erforderlichen Zeit abzuholen. Dieses „Abholungsrecht am Zug“ könne auch durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden. Das Abholungsrecht geht nach dieser Meinung verloren, wenn Abholung „am Zug“ nicht stattfindet.

Es ist ohne weiteres klar, daß die Rollfuhrabholung im praktischen Verkehrsleben unmöglich gemacht wird, wenn man das Zuführungsrecht in der gedachten Weise einschränkt. Ein lohnender Rollfuhrbetrieb ist nur denkbar, wenn die Abfuhr in Sammelpartien erfolgen kann.

Eine dritte Meinung erkennt das Bevollmächtigungsrecht und das Selbstabholungsrecht in vollem Umfang an, bejaht aber die Möglichkeit, im Tarif eine Ausschlußfrist zu setzen, innerhalb deren das Abholungsrecht ausgeübt werden muß. Auch dieser Rechtsstandpunkt führt praktisch zur Ausschließung des Privatrollführers.

Die vorgetragenen Meinungen sollen geprüft werden.

Das Selbstabholungsrecht gibt dem Empfänger die Berechtigung, die Auslieferung des Gutes nach Ankunft des Zuges und nach Umfluß der zur Bereitstellung erforderlichen Zeit auf der Bestimmungsstation zu verlangen. Nach einem allgemeinen Rechtsgrundsatz kann jedes Recht auch durch Bevollmächtigung eines Dritten ausgeübt werden, es sei denn, daß das Recht seiner Natur nach nur der höchst persönlichen Ausübung zugänglich oder daß die Bevollmächtigung gesetzlich ausgeschlossen oder daß die Ausübung des Rechts im Wege der Bevollmächtigung für den Verpflichteten lästiger ist. Um ein Recht, das nur der persönlichen Ausübung fähig wäre, kann es sich hier nicht handeln. In der Tat wird das Abholungsrecht in großem Umfang durch Beauftragte (Dienstboten, eigene Fuhrknechte) ausgeübt. In diesem Umfang wird das Recht zur Bestellung einer Abholperson (eines Boten oder eines Bevollmächtigten) von keiner Seite bestritten. Man möchte nun meinen, daß die Auswahl des zu Bestellenden einen rechtlichen Unterschied nicht bedeuten kann, daß also auch der Bestellung eines Rollführers ein rechtliches Hindernis nicht entgegensteht. Die dieses Bevollmächtigungsrecht bestreitende Meinung hält aber dafür, daß die Bevollmächtigung eines Rollführers durch das Gesetz ausgeschlossen ist. Die gesetzliche Ausschließung will in der oben wiedergegebenen Weise durch vergleichende Auslegung der §§ 78 und 42 E. V. O. dargetan werden. Aus der besonderen Erwähnung der Abholung durch einen bestellten Rollführer neben dem Selbstabholungsrecht in § 78 E. V. O. will diese Meinung entnehmen, daß die E. V. O. in dem ersteren Recht keinen Ausfluß des Selbstabholungsrechts erblickt, sondern beide Einrichtungen als verschiedene Dinge ansieht. Sie glaubt sich in diesem Punkte auch auf Eger (Eger, E. V. O. 3. Aufl. Anm. 402 und 403 zu § 78 E. V. O.) berufen zu können, der die beiden Abholungsmöglichkeiten gleichfalls auseinander hält. Dieses Ergebnis wird für die Auslegung des § 42 E. V. O. in der besprochenen Weise zum Beweise der Unzulässigkeit der Rollführerbestellung verwertet. Dieser Meinung dürfte folgendes entgegenzuhalten sein:

1. Es verstößt gegen eine grundsätzliche Auslegungsregel, zur Auslegung einer Gesetzesbestimmung eine an viel späterer Stelle und in einer anderen Materie untergebrachte Bestimmung heranzuziehen. Es erscheint darum nicht angängig, bei der Auslegung des § 42 E. V. O. auf die Ausdrucksweise des dem Abschnitt VIII über die Beförderung von Gütern zugehörigen § 78 E. V. O. das ausschlaggebende Gewicht zu legen.

2. Von einem Gesetz, das die Regelung gegenseitiger Rechte und Pflichten zum Gegenstand hat, muß gefordert werden, daß es eine ungewöhnliche Beschränkung einer Berechtigung in unzweideutiger Weise ausspricht. Für die Auslegung muß in erster Linie immer der aus dem Wortlaut der Bestimmung abzuleitende Wille des Gesetzes entscheidend sein. Es geht nicht an, eine Rechtsbeschränkung durch Zuhilfenahme mehrfacher, dem Laien ungeläufiger Schlußfolgerungen aufstellen und ein Verbot aus fremdstofflichen Bestimmungen, die selbst keinen gebietenden oder verbietenden Inhalt haben, herleiten zu wollen.

Die Meinung, daß der Bevollmächtigung von Rollführern eine Bestimmung der E. V. O. entgegensteht, läßt sich demnach nicht halten. Es kann auch nicht mit Grund behauptet werden, daß die Abholung durch einen bevollmächtigten Rollführer für den Verpflichteten, d. i. die Eisenbahn, lästiger sei. Wenn die Eisenbahn im Güterdienst zur Beschleunigung der Abfuhr die Güter des einzelnen Rollführers regelmäßig getrennt lagert und zur Geschäftsvereinfachung für jeden Rollführer eine besondere Verrechnungskarte anlegt, so ist nicht zu übersehen, daß sie zu diesen Maßnahmen im eigenen Interesse greift. Der Rollführer hat auf raschere Abfertigung und bequemere Feststellung seiner Schuldigkeit, wie das durch die getrennte Lagerung seiner Güter und Anlegung einer eigenen Verrechnungskarte bewirkt wird, keinen Rechtsanspruch. Ebenmäßig kann auch im Expreßgutverkehr der bevollmächtigte Rollführer besondere Erleichterungen nicht verlangen. Wenn es sich nun um die Feststellung handelt, ob die Rechtsausübung durch Bevollmächtigung eines Rollführers für die Eisenbahn lästiger wird, so sind für diese Prüfung als Maßstab nicht etwa die Mehrleistungen zugrunde zu legen, welche die Eisenbahn im eigenen Interesse oder aus Zweckmäßigkeitsgründen auf sich nimmt, sondern nur die Leistungen, auf welche der Empfänger einen Rechtsanspruch hat. Erhöhte Leistungen können aber, wie gezeigt, auch im Falle der Bevollmächtigung eines Rollführers nicht verlangt werden. Der Einwand, daß durch Bevollmächtigung eines Rollführers die Verpflichtung der Eisenbahn drückender werde, läßt sich somit nicht aufrechterhalten.

Der zweiten Meinung, die nur ein zeitlich begrenztes Abholungsrecht, ein Abholungsrecht „am Zug“, zugestehen will, ist folgendes entgegenzuhalten:

Die Fristsetzung des § 42 (1) E. V. O. ist keine Ausschlußfrist, die sich gegen den Empfänger richtet; sie ist vielmehr eine Schutzfrist für die Eisenbahn; der Eisenbahn soll zur Bereitstellung des Gutes in dem Abgaberaum die erforderliche Zeit gegeben werden. Erst nach Umfluß der zur ordnungsmäßigen Bereitstellung des Gutes erforderlichen Zeit soll das Abholungsrecht des Empfängers beginnen. Das Abholungsrecht des Emp-

fängers erlischt erst, wenn das Gut zur Bewirkung der bahnseitigen Zuführung aus dem Bereitstellungsraum fortgeschafft ist. Bei bahnlagernd gestellten und bei den „zur Selbstabholung bestimmten" Gütern hat die Eisenbahn überhaupt kein Zuführungsrecht. Bei den bahnlagernd gestellten Gütern ist das ohne weiteres selbstverständlich. Bei den zur Selbstabholung bestimmten Gütern, d. h. beim Vorliegen von Selbstabholer-Erklärungen, ist durch § 42 (²) E. V. O. die Anmeldung ausdrücklich vorgeschrieben. Damit ist aber die bahnseitige Zuführung ausgeschlossen.

Das Selbstabholungsrecht, und damit auch das Recht der Abholung durch einen bestellten Rollführer, ist also nicht bloß ein Abholungsrecht „am Zuge". Es kann vielmehr ausgeübt werden, solange die bahnseitige Zuführung nicht begonnen hat; und es kann ohne zeitliche Beschränkung ausgeübt werden, wenn der Eisenbahn die Selbstabholung angezeigt ist.

Die dritte Meinung will das Bevollmächtigungsrecht zugestehen, aber die Möglichkeit vertreten, das Abholungsrecht durch den Tarif zeitlich zu beschränken, also eine tarifarische Abholfrist festzusetzen. Auch diese Meinung ist nicht haltbar. Das Selbstabholungsrecht, mag es persönlich oder durch einen Bevollmächtigten ausgeübt werden, ist durch die E. V. O. gewährleistet. § 43 E. V. O. gibt allerdings die Ermächtigung, für den Expreßgutverkehr im Tarif noch besondere Bestimmungen zu treffen. Es ist aber ohne weiteres klar, daß durch solche tarifarische Bestimmungen eine grundlegende Vorschrift der E. V. O. weder aufgehoben noch beschränkt werden kann. Die Einführung einer tarifarischen Abholungsfrist würde offensichtlich eine Beschränkung des Selbstabholungsrechts bedeuten. Eine derartige Tarifmaßnahme ist demnach gesetzlich unzulässig.

Es liegt auf der Hand, daß die Eisenbahn bei der im vorstehenden ausgeführten Unmöglichkeit, Vollmachten zur Expreßgutzuführung durch den Tarif auszuschließen oder nur unter Gewährung einer angemessenen Abholungsfrist zuzulassen, bei unzureichenden Bahnhofsverhältnissen in eine recht schwierige Lage kommen kann. Zur Beseitigung von entstehenden Übelständen kann aber nur der in § 2 (²) E. V. O. gewiesene Weg beschritten werden. Die zu treffenden Maßnahmen (Ausschließung der Bevollmächtigung, Beschränkung der Abholungsfrist, Bestimmung von Abfuhrzeiten) stellen Abweichungen von der E. V. O. dar, die nur in Berücksichtigung besonderer Verhältnisse von der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts für einzelne Bahnstrecken oder einzelne Stationen genehmigt werden können.

Für den besprochenen Rechtsstoff lassen sich hiernach folgende Rechtsregeln aufstellen:

1. Das in der E. V. O. eingeräumte Selbstabholungsrecht von Expreßgut zerfällt in zwei Unterarten, je nachdem eine Erklärung über die erfolgende Selbstabholung vorliegt oder nicht. Wenn eine Selbstabholererklärung vorliegt, ist das Zuführungsrecht der Eisenbahn ausgeschlossen; liegt eine Selbstabholererklärung nicht vor, so kann die Eisenbahn von ihrem Selbstzuführungsrecht Gebrauch machen. Der Empfänger behält aber das Selbstabholungsrecht, solange die bahnseitige Zuführung nicht begonnen hat.

2. Das Selbstabholungsrecht beider Erscheinungsformen unterliegt keiner Ausschlußfrist. Das gewöhnliche Selbstabholungsrecht erlischt von selbst, wenn die bahnseitige Zuführung begonnen hat. Beim Vorliegen von Selbstabholererklärungen hat die Eisenbahn überhaupt kein Zuführungsrecht; das Selbstabholungsrecht bleibt in diesem Fall ohne zeitliche Schranke bestehen. Die Frist des § 42 (¹) E. V. O. ist überhaupt keine Ausschlußfrist gegen den Empfänger, sondern eine Schutzfrist zugunsten der Eisenbahn, vor deren Ablauf die Auslieferung des Gutes nicht verlangt werden kann. Es ist auch nicht zulässig, auf der Grundlage des § 43 E. V. O. die Ausübung des Selbstabholungsrechts einer im Tarif festzusetzenden Ausschlußfrist zu unterwerfen oder nach einer anderen Richtung zu beschränken.

3. Das Selbstabholungsrecht beider Erscheinungsformen kann auch durch Bevollmächtigung eines Rollführers ausgeübt werden. Der Empfänger kann im Expreßgutverkehr die gleiche Zuführungsweise erzwingen wie im Güterverkehr, wenn er der Eisenbahn anzeigt, daß er zur Abholung der für ihn ankommenden Expreßgüter einen Rollführer bestellt habe.

4. Beschränkungen des Selbstabholungsrechts können nur beim Vorliegen besonderer Verhältnisse von der Landesaufsichtsbehörde nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts für einzelne Bahnstrecken oder Stationen genehmigt werden (§ 2 (²) E. V. O.).

Die Neubaulinie Bevers-Schuls der Rhätischen Bahn.

Diese Linie hat den Zweck, den bekannten Kurort Schuls-Tarasp an das Netz der Rhätischen Bahn anzuschließen, ist aber daneben auch ein Glied in einer künftigen internationalen Durchgangslinie Landeck-Martinsbruck-Schuls-St. Moritz-Chiavenna, von der also demnächst das Stück Bevers-St. Moritz im Betriebe sein wird, und die für ihre Bedeutung als Durchgangslinie nur den Nachteil hat, als meterspurige Bahn ausgebaut zu sein. Dieser Nachteil spielt allerdings für den Personenverkehr, der in erster Linie in Frage kommt, keine erhebliche Rolle, da an den Landesgrenzen, wo der Übergang zwischen Vollspur und Schmalspur stattfinden wird, ohnehin der Zollabfertigung wegen der Wagen verlassen werden muß.

Die Verbindung St. Moritz-Chiavenna über den Malojapaß und durch das Bergell wird, wie bereits in dieser Zeitung mitgeteilt, in den beteiligten Kreisen lebhaft erwogen, und es ist wohl nicht zu zweifeln, daß diese schweizerische Ostalpenbahnverbindung eher zustande kommt, als man sich über die Frage einer Hauptbahnverbindung von Chur nach Oberitalien (Splügen oder Greina) entschieden haben wird.

Das Engadin ist verhältnismäßig gut bevölkert. Die Gesamteinwohnerzahl von Maloja bis Martinsbruck beträgt rund 11 800. Hierzu kommt der ungeheure Fremdenverkehr der Badeorte Sils-Maria, Silvaplana, St. Moritz, Pontresina, Samaden, Schuls und Tarasp. Die Zahl der Kurgäste dürfte mit 30 000 nicht zu hoch geschätzt sein. Schließlich kommt dazu noch die große Zahl von Passanten und Touristen, die sich jeder Schätzung entzieht.

Durch eine Bahn Landeck-Bevers würde die Verbindung von Wien nach St. Moritz, die jetzt auf den Umweg über Chur angewiesen ist, bedeutend verkürzt werden und durch eine Bahnverbindung von St. Moritz nach Chiavenna ein kurzer Weg vom Engadin zum Comersee geschaffen, ohne den Umweg über Poschiavo und Tirano (Berninabahn).

Solange die Splügen- oder Greinabahn noch nicht gebaut ist, würde die Bahn St. Moritz-Chiavenna, abgesehen von ihrer Bedeutung als Durchgangslinie zwischen Tirol und Oberitalien, auch eine gute Verbindung zwischen dem Rheintal und Oberitalien abgeben. Nach Erbauung der Splügenbahn hätte allerdings die Bahn über St. Moritz hierfür keine Bedeutung mehr; denn nach dem Moserschen Entwurf von 1890 soll die Splügenbahn Chur-Thusis-Chiavenna eine Länge von 93 km haben und ihr höchster Punkt auf 1150 m liegen, während die Bahnstrecke Chur-St. Moritz-Chiavenna eine Länge von 140 km bekommen würde mit zwei Wasserscheiden in 1823 und 1811 m Höhe und einem verlorenen Gefälle (Albulatunnel-Bevers) von 100 m. Allerdings erhielte die Splügenbahn, an der keine größeren Orte liegen, lediglich den Charakter einer Durchgangslinie, während der Albula-Malojabahn stets der große Zwischenverkehr verbleiben wird.

Von Landeck bis Martinsbruck würde die Inntalbahn auf österreichischem Gebiete liegen und als Zweigbahn der Arlbergbahn zu behandeln sein, die bei Landeck das Inntal verläßt, um die Richtung nach dem Bodensee einzuschlagen. Die Linie müßte bis Martinsbruck daher wohl vollspurig angelegt werden. Die Entfernung von Landeck bis Martinsbruck beträgt 52 km. Landeck liegt auf + 777 m, Martinsbruck auf + 1082 m, so daß die Linie einen Höhenunterschied von 300 m zu überwinden hätte, was einer durchschnittlichen Steigung von 6 ‰ entsprechen würde. Von Martinsbruck bis Schuls-Tarasp beträgt die Entfernung 20 km, der Höhenunterschied 210 m, entsprechend einer durchschnittlichen Neigung von 11 ‰. Bahnhof Schuls liegt auf + 1290 m, Bahnhof Bevers auf + 1713 m. Der Höhen-

unterschied beträgt 423 m, woraus sich bei einer Bahnlänge von 50 km eine durchschnittliche Neigung von 8 ‰ ergibt. Tatsächlich mußten aber erheblich stärkere Neigungen angewendet werden, weil das Tal kein gleichmäßiges Gefälle besitzt. Die größte Neigung beträgt daher 35 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 160 m. Die wichtigste Zwischenstation ist Zernez am Ausgang des Ofenpasses von Meran her; unmittelbar oberhalb Zernez war künstliche Längenentwicklung mittels einer Schleife notwendig.

Die Strecke Schuls-Zernez bot mannigfache Schwierigkeiten durch das Vorhandensein von Rutschflächen. Hier wurde die Bahn so tief in den Berg gelegt, daß die Rutschflächen vermieden wurden. Zahlreiche Täler mußten durch steinerne Bauwerke überbrückt werden. Von Schuls bis Ardez mußte die Bahn hoch am Hange angelegt werden, um bei der Weiterführung nach Martinsbruck die Häuser von Schuls umgehen zu können und weil der eigentliche Talboden dem Bahnbau nicht günstig war. Dadurch ergab sich von Ardez bis Zernez eine wagerechte Strecke von 10 km Länge, auf der die Bahn sich allmählich dem Talboden nähert und ihn kurz vor Zernez erreicht, wo sie von dem linken auf das rechte Innufer übertritt.

Der interessanteste Teil der Bahn liegt zwischen Zernez und Cinuskel, er hat eine Länge von 10 km. Dem äußeren Anschein nach wäre die wenig zerklüftete und nicht bewaldete, auch nicht sehr steile westliche Berglehne für den Bahnbau sehr günstig gewesen. Da auf ihr aber 9 Lawinengänge liegen, die durch schwierige Schutzbauten hätten für die Bahn unschädlich gemacht werden müssen, so entschloß man sich, den bewaldeten, aber steil und stark zerklüfteten östlichen Berghang für die Bahn zu wählen. Eine Lawinengefahr war hier nicht vorhanden, jedoch mußten zahlreiche Bergvorsprünge mit Tunneln durchbrochen und viele schluchtenartige Quertäler durch Brücken überspannt werden, von denen die größte eine Stützweite von 39 m und eine lichte Höhe von 32 m besitzt. Hier wechseln auf einer kurzen Strecke Viadukte und Tunnel miteinander ab. Bei Cinuskel geht die Bahn auf das linke Ufer über und überspannt die Innschlucht mit einer gewölbten Brücke von 113 m Länge und einem 47 m weiten, 50 m hohen mittleren Bogen. Nun erreicht die Bahn den fast ebenen Boden des weiten und einförmigen oberen Engadins, und dem Bahnbau standen Schwierigkeiten nicht mehr im Wege.

Die Strecke Bevers-Schuls soll elektrisch betrieben, und die elektrischen Züge sollen bis St. Moritz und Pontresina durchgeführt werden. Der elektrische Betrieb war schon wegen der vielen Tunnel wünschenswert. Um für die ganze Rhätische Bahn bei etwaigem Übergang zu elektrischem Betrieb eine einheitliche Form der Betriebsmittel zu haben und die vorhandenen Wagen weiter benutzen zu können, wurde für die Strecke Schuls-Bevers Betrieb mit Lokomotiven gewählt. Eine Beschaffung von Triebwagen erschien auch um deswillen nicht als zweckmäßig, weil die schmale Spurweite die Anbringung leistungsfähiger Motoren unter dem Wagenboden erschwert.

Bei Fahrversuchen auf der Strecke Bevers-Schuls haben die Lokomotiven auf 20 ‰ Steigung eine Last von 200 t befördert. Im ganzen werden 10 Lokomotiven beschafft, davon 8 von Brown, Boveri & Co. und 2 von Oerlikon; die mechanische Ausrüstung liefert die Lokomotivfabrik Winterthur.

Der Betrieb soll mit einfachem Wechselstrom von 15 000 Volt Spannung und einem Puls von 16⅔ geführt werden. Der elektrische Strom soll vom Kraftwerk Robbia bei Poschiavo bezogen und in einem Unterwerk in Bevers umgeformt werden. Der Fahrdraht wird an Auslegermasten befestigt und besteht aus einfacher Kettenaufhängung ohne Hilfstragdraht. Die zuerst beschafften Lokomotiven sind folgendermaßen gebaut: Formel 1 D 1. Antrieb 3 Motoren zu je 350 PS. Zahnradantrieb mit Blindwelle und schrägen Triebstangen. Die höchste Fahrgeschwindigkeit beträgt 50 km.

Die Strecke Bevers-St. Moritz hat eine Länge von 8 km mit einem Höhenunterschied von 60 m. Hinter St. Moritz (+ 1774 m) liegt noch eine kaum merkliche Talstufe, dann wird der oberste Talboden erreicht, der wieder nahezu wagerecht ist und die Ortschaften Silvaplana, Sils-Maria und Maloja aufnimmt. Zwischen diesen 3 Orten liegen 2 langgestreckte Seen, die fast den ganzen Talboden ausfüllen. Der Ort Maloja liegt 1811 m hoch auf der Paßhöhe, und von hier nach Chiavenna folgt das Tal der Maira, das sogenannte Bergell, das in einer Länge von 25 km in 6 Stufen, auf denen zahlreiche kleinere Ortschaften liegen, bis zum Tessintal abfällt. Chiavenna liegt auf 317 m, der Höhenunterschied beträgt also 1500 m und das durchschnittliche Gefälle des Tales 60 ‰. Bei 30 ‰ mittlerer Neigung der Bahn würde also eine künstliche Längenentwicklung von 50 km notwendig werden. Schimpff.

Hilfsgeräte- und Mannschaftswagen.

Die in Nr. 39 S. 641 d. Ztg. ausgesprochenen Gründe, die die Königl. Eisenbahndirektion Stettin veranlaßt haben, den Hilfsgerätewagen besondere Mannschaftswagen beizustellen (ein Vorgehen, das die Billigung des preußischen Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten gefunden hat und den übrigen Königlichen Eisenbahndirektion zur Nachahmung empfohlen wurde), haben bei den oldenburgischen Staatseisenbahnen bereits im Jahre 1912 zur gleichen Maßnahme geführt.

Für die Herrichtung des Hilfsmannschaftswagens hat ein ausgemusterter Personenwagen Verwendung gefunden. Ein Abteil dieses Wagens wurde als Aufenthaltsraum für den die Aufgleisungsarbeiten leitenden Werkstattsbeamten und die bei größeren Unfällen zuzuziehenden betriebs- und maschinentechnischen Oberbeamten hergerichtet, während der nach Entfernung der Zwischenwände verbleibende größere Raum den Arbeitern als Aufenthalt dient. Ein Abort ist in der einen Ecke des Wagens untergebracht. Außer Tisch und Bänken, letztere als Kästen zur Unterbringung von Schutzkeidern und Signalfackeln ausgebildet, hat der Hilfsmannschaftswagen als besondere Ausrüstung einen Kochherd und Gaskocher erhalten, auf welchem dem Personal (Arbeitern und Beamten) bei umfangreicheren Aufgleisungsarbeiten Kaffee, Erbswurst- und Kartoffelsuppe und warme Würstchen aus Konservenbüchsen zubereitet werden.

Vor Schaffung dieser Einrichtung mußten bei Aufgleisungsarbeiten von längerer Dauer den Arbeitern aus Bahnhofswirtschaften oder aus in der Nähe der Unfallstelle gelegenen Restaurationen die zur Erhaltung der körperlichen Frische erforderlichen Speisen und Getränke bezogen werden.

Die zur Aufgleisung herangezogenen Arbeiter sind bei der Dringlichkeit, mit der die Abfahrt des Hilfszugs zu erfolgen hat, weder am Tage und noch viel weniger in der Nacht in der Lage, sich Speisen und Getränke zum Mitnehmen zu beschaffen. Abgesehen davon, daß die Schwierigkeiten der Beschaffung einer kräftigen Mahlzeit für die durch anstrengende, bei schlechtem Wetter häufig besonders ermüdende Arbeit einer Stärkung bedürftigen Arbeiter durch diese Einrichtung behoben sind, hat sich auch ein wirtschaftlicher Vorteil hierdurch erzielen lassen. Dem Personal kann jetzt unter Aufwendung geringerer Kosten ein kräftiges Essen und Kaffee in genügender Menge (nicht nur eine Tasse aus der Bahnhofswirtschaft, womit den Leuten nicht gedient ist) gereicht werden. Die nach jeder Inanspruchnahme auf Kosten der Verwaltung zu ergänzenden Konserven, Kaffee usw. werden in einem Schrank unter Verschluß gehalten, in dem auch die erforderlichen Kochgeräte, Blechtassen, Blechteller usw. untergebracht sind. Die Einrichtung, die in gleichem Maße den Wünschen der Arbeiter und den Interessen der Verwaltung Rechnung trägt, wurde von den Arbeitern dankbar aufgenommen und kann nach den gewonnenen Erfahrungen zur Nachahmung empfohlen werden.

Oldenburg, im Juli 1913.

Arzt, Regierungsbaumeister.

Amerikanische und europäische Lokomotiven.

In einem Vortrag vor der Vereinigung der Lokomotivingenieure in England hat ein amerikanischer Fachmann, L. H. Fry, der technische Vertreter der bekannten Baldwin-Lokomotivfabrik, deren Lokomotiven nahezu die Zahl 40 000 erreicht haben, interessante Vergleiche über den gegenwärtigen Stand des Lokomotivbaues in England, auf dem europäischen Festland und in Amerika angestellt. Er besprach zunächst die Güterzuglokomotiven. Das Gewicht dieser Maschinen schwankt zwischen 45 t und 240 t. Die letztere Zahl wird bei einer Malletlokomotive der Virginischen Eisenbahn erreicht. Diese hat 2 × 4 angetriebene und an jedem Ende außerdem noch je eine Laufachse, im ganzen also 10 Achsen. Die Amerikaner, die für große Zahlen eine besondere Vorliebe haben, sprechen in diesem Falle nie von der Zahl der Achsen, sondern von der der Räder und nennen daher eine solche Lokomotive einen Zwanzigfuß. Zwischen den genannten Grenzen lassen sich die Güterzuglokomotiven ihrem Gewicht nach in 3 Gruppen bringen: die leichteren finden sich in England, diejenigen mittleren Ge-

wichts auf dem europäischen Festland und die schwersten in den Vereinigten Staaten. Die amerikanische Durchschnittslokomotive ist etwa doppelt so schwer wie die englische, während die schwerste Maschine der Vereinigten Staaten das dreifache Gewicht der schwersten und das fünffache Gewicht der leichtesten englischen Güterzuglokomotive aufweist. Das hängt mit der Verschiedenheit der Betriebsverhältnisse zusammen. Die Vereinigten Staaten besitzen ein 10 mal größeres Eisenbahnnetz als England, aber nur 2,5 mal so große Bevölkerung. Auf jeden Einwohner von Amerika kommen also 4 mal so viel Eisenbahnen als auf den Bewohner von England. Auf 1 km Eisenbahn entfallen in England etwa 1120 Einwohner, in den Vereinigten Staaten etwa 280. Infolge der dünneren Bevölkerung müssen in Amerika die Züge viel weitere Strecken zurücklegen als in England, und infolgedessen und wegen der schweren zu befördernden Lasten ist es in England zweckmäßiger, eine größere Anzahl von Zügen mit mäßiger Belastung verkehren zu lassen, während in Amerika eine geringere Zugzahl, dafür aber ein höheres Zuggewicht zu besseren wirtschaftlichen Ergebnissen führt. Diese Verhältnisse spiegeln sich in der Zahl der Lokomotiven wieder, die in beiden Ländern auf 1 km Eisenbahn entfallen. Die 12 führenden Eisenbahnen Englands haben für jedes Kilometer Streckenlänge 0,75 Lokomotiven, während die entsprechende Zahl für die 14 größten Verwaltungen in den Vereinigten Staaten nur 0,17 beträgt. Ein ähnliches Bild ergeben die Verhältnisse auf dem europäischen Festlande: Deutschland und Belgien sind dicht bevölkert und haben infolgedessen, auf die Längeneinheit bezogen, eine größere Anzahl leichterer Lokomotiven als Frankreich, das dünner bevölkert ist.

In Deutschland und Italien beträgt die Achslast der Güterzuglokomotiven etwa 15 t, in England, Belgien und Frankreich etwa 17 t, in den Vereinigten Staaten dagegen 23 bis 27 t. Bei 4 gekuppelten Achsen kommt infolgedessen in Amerika ein Reibungsgewicht von 108 t zustande, während bei den Lokomotiven Europas die 5-gekuppelten Achsen äußerstenfalls mit 87 t belastet sind. Eine in Amerika sehr beliebte Lokomotive ist die der Mikadobauart, die ein führendes Drehgestell, 4 Triebachsen und ein Drehgestell unter der Feuerkiste aufweist. Kräftiger ist die mit ihr in bezug auf die Laufachsen übereinstimmende Lokomotive der Chicago, Burlington und Quincy-Eisenbahn, die noch eine fünfte Triebachse besitzt und die zurzeit die schwerste Lokomotive der Welt ohne Gelenk ist. Sie wiegt 169 t, wovon 135 t auf die Triebräder wirken; ihre Rostfläche ist 8,2 qm, ihre Heizfläche 613 qm groß. Schwerer sind die schon genannten Malletlokomotiven der Virginiabahn, die bis zu 215 t Reibungsgewicht, auf 4 Achsen verteilt, besitzen.

Die Zunahme des Lokomotivgewichts steht im geraden Verhältnis zu Vergrößerung der Heizfläche. Zu jedem Qadratmeter Heizfläche gehört ein Anteil des Gesamtgewichts von 295 bis 340 kg; da nun eine Pferdekraft einer Heizfläche von 0,2 qm bedarf, so kommt auf die Pferdekraft ein Gewicht von 60 kg bis 70 kg. Für jede Tonne ihres Gesamtgewichts kann also die Lokomotive 14 bis 16,5 Pferdekräfte leisten. Ob eine Heizfläche von 0,2 qm wirklich dazu ausreicht, eine Pferdekraft zu erzeugen, hängt davon ab, ob die Rostfläche unter Berücksichtigung der Eigenschaften des Brennstoffs im richtigen Verhältnis zur Heizfläche steht. Da die englischen Lokomotiven gute Kohlen verbrennen, kommen sie mit einer Rostfläche von etwa 2 qm aus, wo deutsche Lokomotiven gegen 3 qm, französische sogar bis 3,7 qm Rostfläche brauchen; die schlechte Kohle Belgiens macht dort bei sonst gleichen Verhältnissen eine Rostfläche von 5,1 qm nötig. In den Vereinigten Staaten gibt man im allgemeinen den Lokomotiven große Rostflächen; bei den schon erwähnten Mikadolokomotiven ist sie gewöhnlich 5,6 qm groß, und die ebenfalls schon genannte siebenachsige Lokomotive der Chicago-, Burlington und Quincy-Eisenbahn hat gar eine Rostfläche von 8,2 qm. Wenn aber so große Lokomotiven dauernd ihre Höchstleistung entwickeln sollen, müssen sie entweder für Ölfeuerung oder bei Kohlenfeuerung mit mechanischer Beschickung eingerichtet sein, weil der Heizer solche Mengen von Kohlen, wie sie verbrauchen, nicht bewältigen kann.

Die Personenzuglokomotiven in den verschiedenen Ländern sind nicht so schwer und weisen auch weniger Verschiedenheiten auf als die Güterzuglokomotiven. Die schwerste Lokomotive für den Personenzugdienst, die besprochen wurde, war eine amerikanische Pacificlokomotive (1 Drehgestell, 3 Triebachsen, 1 Laufachse) im Gewicht von 120 t. Ebenso wie bei den Güterzuglokomotiven finden sich auch für den Personenzugdienst die schwersten Lokomotiven in den Vereinigten Staaten, die Grenzen zwischen den einzelnen Ländern sind aber hier nicht so scharf gezogen wie bei jenen. In Deutschland und England werden noch viele Lokomotiven mit zwei Triebachsen und zwei bis drei Laufachsen benutzt, während in anderen Ländern die zweigekuppelten Lokomotiven denjenigen mit drei Triebachsen Platz machen müssen. In England und Preußen entspricht im allgemeinen eine Lokomotive mit 3 Triebachsen und einem Drehgestell den Anforderungen des Betriebes, aber im übrigen Europa und in Amerika bedarf es noch einer Laufachse unter dem Führerstand, also der Radanordnung der Pacificbauart, um die nötige Größe des Kessels zu ermöglichen.

Etwa die Hälfte der Lokomotiven, die der Vortragende als bezeichnend für den heutigen Stand des Lokomotivbaues ansieht, arbeiten mit überhitztem Dampf. Was die Verbundlokomotiven anbelangt, so überwiegen diese namentlich auf den Eisenbahnen des Festlandes, während in England und zum Teil auch in Amerika die einfach wirkende Maschine bevorzugt wird. Über die Vorzüge und Nachteile der Verbundwirkung sind die Ansichten geteilt; in Amerika legt man den Nachteilen ausschlaggebende Bedeutung bei, ebenso in England, während auf dem Festland die Vorzüge als überwiegend angesehen werden. Zum Teil kommt es dabei darauf an, was für Mannschaften zur Bedienung der Lokomotiven zur Verfügung stehen. Wo auf große Einfachheit der Bauart besonderer Wert gelegt werden muß, wird man sich meist gegen die Verbundmaschine aussprechen; wo es dagegen nicht darauf ankommt, sondern wo dem Personal auch Lokomotiven von verwickelterer Bauart anvertraut werden können, ist aus wirtschaftlichen Gründen die Verbundlokomotive vorzuziehen.

Lokomotiven mit 3 und 4 angetriebenen Achsen, ohne Laufachsen, werden zwar in England noch viel für den Güterdienst verwendet, ebenso solche mit 2 angetriebenen Achsen und einem führenden Drehgestell mit und ohne Laufachse unter dem Führerstand; diese Bauarten treten aber sonst in den Hintergrund. Lokomotiven mit 3 Triebachsen und einem Drehgestell werden viel für den Personenzugdienst gebraucht und gewinnen mehr und mehr an Bedeutung. Für den schnellen Güterzugdienst haben neuerdings eine Anzahl englische Eisenbahngesellschaften die sogenannte Mogulbauart, das ist eine Lokomotive mit 3 angetriebenen Achsen und einer freien Achse an der Spitze, eine Bauart, die bisher in England nicht üblich war, eingeführt. Bei den kurzen Entfernungen in England braucht die Lokomotive keine großen Wasservorräte mit sich zu führen, und die Tenderlokomotive spielt daher dort eine wichtige Rolle. Die London, Brighton und Südküstenbahn hat z. B. für ihre Schnellzüge kürzlich eine sechsachsige Tenderlokomotive mit 3 angetriebenen Achsen gebaut, die mit Überhitzer und Speisewasservorwärmer ausgestattet ist. Im übrigen nimmt die Anwendung überhitzten Dampfes beständig zu, und die Verbundlokomotiven haben ihm gegenüber einen schweren Stand. In Frankreich behält allerdings die Vierzylinder-Verbundlokomotive trotz der Einführung der Überhitzung ihre Bedeutung. Man kommt jetzt zu der Überzeugung, daß die Vereinigung von Verbundwirkung und Überhitzung sehr gute Ergebnisse zeitigt.

Wieviel leistungsfähiger die neuzeitlichen Lokomotiven sind als ihre Vorgänger in früheren Zeiten, zeigt sich namentlich darin, daß sie viel wirtschaftlicher arbeiten. Auf der Strecke Paris-Bordeaux z. B. wogen die Schnellzüge im Jahre 1897 rund 175 t und verbrauchten auf ihrer Fahrt von Paris nach Bordeaux 3235 kg Kohlen. Heute ist das Zuggewicht auf 340 t, also fast auf das doppelte, genau um 94 %, gestiegen, der Kohlenverbrauch hat aber nur um 14 % zugenommen und beträgt 3583 t. Für 1 t Zuggewicht wurden damals 18,5 kg, im Jahre 1911 aber nur 10,5 kg Kohlen verbraucht.

Wenn auch im großen ganzen die Verwendung überhitzten Dampfes an Verbreitung stark zunimmt, so kehren doch auch einige Eisenbahnen zur Verbundlokomotive zurück. In bezug auf die Anordnung der Achsen geht das heutige Bestreben des Lokomotivbaues darauf hinaus, für jeden besonderen Verwendungszweck der Lokomotiven eine und nur eine Anordnung zu finden, die allen Anforderungen entspricht. Es gilt hier das Wort, das Desmoulins vor einigen Jahren aussprach: Je verwickelter die Aufgabe ist, die dem Lokomotivbauer gestellt wird, desto weniger Lösungen gibt es, die wirklich zu befriedigen vermögen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung.** Auf Grund der Schlußbestimmung in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 2. d. M. einige Änderungen der Nummern 1 b. und 1 c. verfügt: 1 b. Im Abschnitt A. sind besondere Verpackungsvorschriften für die zu den nichtsprengkräftigen Zündungen (Ziffer 3 c) gehörenden elektrischen Zündköpfe getroffen. — 1 c. Unter Ziffer 1 d) ist mit entsprechenden Verpackungsvorschriften Zündgarn (Nitrogarn), nitrierte Baumwollfäden zum Schnellzünden von Feuerwerk usw. aufgenommen. — Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 43 des Reichs-Gesetzblattes vom 15. d. M. hervor.

— Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen (mit Ausnahme der bayerischen) im Juni d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr im ganzen	gegen das Vorjahr auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
A. im Monat Juni d. J.:					
Personenverkehr	82 131 023	1 570	+ 1 896 561	+ 19	+ 1,23
Güterverkehr . .	161 548 230	3 010	+ 6 933 617	+ 94	+ 3,22
B. seit Beginn des Rechnungsjahres:					
a) Bahnen mit dem Rechnungsjahr 1. April bis 31. März:					
Personenverkehr	207 347 151	4 526	+ 2 035 559	— 6	— 0,13
Güterverkehr . .	449 857 166	9 578	+ 29 678 510	+ 522	+ 5,76
b) Bahnen mit dem Rechnungsjahr 1. Januar bis 31. Dezember:					
Personenverkehr	55 407 508	8 632	+ 2 677 747	+ 398	+ 4,83
Güterverkehr . .	104 732 989	15 833	+ 3 399 522	+ 470	+ 3,06

Gesamtlänge der Bahnen: 53 980 km, gegen das Vorjahr mehr 655 km.

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Monat Juni d. J. bei einer Betriebslänge von 39 193 km (gegen 38 587 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Juni 1913	gegen Juni 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	63 511 000 ℳ	+ 997 000 ℳ	+ 2 ℳ
Güterverkehr	129 211 000 „	+ 5 895 000 „	+ 102 „
Sonstige Einnahmen .	9 772 000 „	— 1 032 000 „	—
zusammen	202 494 000 ℳ	+ 5 860 000 ℳ	+ 73 ℳ
Vom 1. April bis Ende Juni 1913:			
Personen- und Gepäckverkehr	184 191 000 ℳ	+ 1 527 000 ℳ	— 24 ℳ
Güterverkehr	401 662 000 „	+ 26 302 000 „	+ 535 „
Sonstige Einnahmen .	32 009 000 „	— 331 000 „	—
zusammen	617 862 000 ℳ	+ 27 498 000 ℳ	+ 490 ℳ

— Gleichstellung der preuß.-hess. Eisenbahnassistenten mit den Assistenten des Reichs. Übereinstimmenden Meldungen der Tageszeitungen zufolge hat der preußische Eisenbahnminister einer Abordnung des Verbandsvorstandes des preußisch-hessischen Eisenbahnassistentenverbandes, die er am 10. d. M. empfangen hat, mitgeteilt, daß im nächsten Etatsjahre auch den Eisenbahnassistenten die für die Postassistenten beschlossene Gehaltserhöhung gewährt werden soll, so daß dann die volle Gleichstellung der preußisch-hessischen Assistenten mit den Assistenten des Reichs im Anfangs- und Endgehalt herbeigeführt sein würde.

— Die Kleinbahn Cöln-Brück-Bensberg. Die Verlängerung der Kleinbahn Cöln-Brück nach Bensberg ist kürzlich in Betrieb genommen. Damit geht, wie die „Köln. Ztg." schreibt, ein Plan in Erfüllung, der die interessierten Kreise schon seit langen Jahren beschäftigt hat. Als im Jahre 1903 der Bau der Kleinbahn Cöln-Brück beschlossen wurde, war man sich in den beteiligten Kreisen schon darüber im klaren, daß die Kleinbahn in Brück keinen geeigneten Endpunkt besaß, und daß auf ihre Verlängerung bis Bensberg, das den gegebenen Endpunkt der Bahn bildet, in kürzerer oder längerer Zeit gerechnet werden mußte. Der Verwirklichung dieses Planes konnte indes zunächst nicht näher getreten werden, weil nur die Gemeinde Bensberg zur Leistung eines Zuschusses bereit war. Die Verhältnisse änderten sich, als dann die Waldhaus-Villenkolonie Frankenforst, unweit Bensberg, ein großes Waldgelände ankaufte und mit dem Bau einer Villenkolonie begann. Die Gesellschaft trat schon bald an die Stadt mit dem Antrag auf Verlängerung der Brücker Bahn heran. Die Vorlage für den Bau der Bahn wurde dann von der Cölner Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung vom 22. Dezember 1910 genehmigt und die Baukosten in Höhe von 760 000 ℳ bewilligt. Im Laufe des Jahres 1912 wurde darauf auch die landespolizeiliche Genehmigung für die Weiterführung der Bahn erteilt und eine Nachforderung von 25 000 ℳ für gewisse im Interesse der Festungsverteidigung erforderliche Sicherheitsmaßnahmen bewilligt. Im Herbst 1912 wurde mit den Arbeiten begonnen, der Bahnbau ist ohne Störung vonstatten gegangen, und heute ist das Werk vollendet.

Die Bahnlinie führt von der früheren Endhaltestelle (Brück-Schießplatz) in fast gerader Linie nach Osten. Ihre ganze Länge beträgt 6,25 km. Sie steigt bis Bensberg fortgesetzt insgesamt um 75 m. Für die Bevölkerung der Stadt Cöln einschließlich Kalk und Vingst hat die Kleinbahn nach Bensberg eine nicht zu unterschätzende Bedeutung, da sie die Großstadt mit einem der schönsten Teile der rechtsrheinischen Umgegend verbindet. Sie wird so die soziale und gesundheitliche Wohlfahrt der Cölner Einwohnerschaft fördern, eine stärkere Heranziehung der Außenorte nach Cöln bewirken, den hiesigen Geschäftsverkehr beleben und den Fremdenverkehr durch Erschließung schöner Ausflugsgebiete heben. Da Bensberg bisher nur durch eine Staatsbahnlinie zu erreichen war, die nicht vom Cölner Hauptbahnhof ausgeht und deshalb von Cöln aus nur mittels Umsteigens benutzt werden kann, die ferner einen nicht unerheblichen Umweg über B.-Gladbach macht, und die endlich ungefähr 3 km von dem Orte Bensberg vorbeiführt, so ist anzunehmen, daß ein großer Teil des bisherigen Staatsbahnverkehrs auf die Kleinbahn übergeht, da diese, abgesehen von den Vorzügen des elektrischen Betriebes, unmittelbar nach Cöln und Bensberg hineingeführt ist und eine häufigere und regelmäßigere Zugfolge aufweist, so daß also für eine günstige Entwicklung des Verkehrs auf der neuen Bahn die besten Vorbedingungen gegeben sind. Aus Anlaß der Eröffnung der Bahn veranstalteten die Gemeinde Bensberg und die Waldhaus-Villenkolonie Frankenforst eine besondere Feier.

— Ende des Ausstands am Bahnhofsbau in Mülhausen (Els.). Wie von dort unter dem 16. d. M. berichtet wird, ist es dem augenblicklich in Berlin weilenden Bürgermeister Coßmann nunmehr gelungen, den Ausstand am Nordbahnhof beizulegen. Die Firma Julius Berger in Berlin hat folgende Erklärung abgegeben: „Zur Wahrung des sozialen Friedens erkläre ich mich nach Benehmen mit der Landesverwaltung von Elsaß-Lothringen bereit, die Normen des für Mülhausen bestehenden Tarifvertrags für diejenigen Arbeiten als bindend anzuerkennen, welche die Firma Julius Berger, Tiefbau-Aktiengesellschaft in Berlin, zurzeit am Nordbahnhof in Mülhausen ausführt. Ich tue dies unter Festhaltung an meinem prinzipiellen Standpunkt deshalb, damit Ruhe und Frieden in der Bevölkerung Mülhausens einkehrt. Gez. Julius Berger."

— Die Münchener Bahnhöfe. Die bayerische Staatsbahnverwaltung ist im Begriffe, eine umfassende Erweiterung der Münchener Bahnhöfe vorzunehmen. Die Gleisanlage des Hauptbahnhofes ist jetzt so angeordnet, daß die dem Fremdenverkehr dienenden Züge die in der Mitte liegenden Gleise benutzen, während der Nah-, Vororts- und Ausflugsverkehr sich in der Hauptsache auf den beiden Seiten abwickelt. Für einen Teil dieses Verkehrs, nämlich den Ausflugs- und Nahverkehr der Richtung Starnberg und den Nahverkehr der Richtung Augsburg, ist schon seit vielen Jahren eine einstweilige Anlage — der Starnberger Bahnhof — zwischen der Nordseite des Hauptbahnhofs und der Arnulfstraße vorhanden. Nunmehr soll auch an der Südseite des Hauptbahnhofs, wo die Paul-Heyse-Straße-Unterführung den Bahnhof kreuzt, für den Vorortverkehr der Holzkirchener Linie ein besonderer Bahnhof erbaut werden. Der neue Holzkirchener Bahnhof wird ein einstöckiger rechtwinkliger Flügelbau, der parallel zur Paul-Heyse-Straße-Unterführung zu stehen kommt und gegen die Bayerstraße und Paul-Heyse-Straße offen bleibt. Hierdurch wird auch der für eine Straßenbahnschleife erforderliche Platz gewonnen. Die Schalterhallen werden zu ebener Erde angelegt. Auf breiten Treppen gelangt man in den ersten Stock des Bahnhofs und zu den Bahnsteigen und Gleisen.

Wenn dieser südliche Flügelbau für die Holzkirchener Linie fertiggestellt sein wird, dann wird zur Verlegung des provisorisch angelegten Starnberger Bahnhofs geschritten. Dieser wird etwa 80 m längs der Arnulfstraße zum Hauptbahnhof hereingerückt. Die provisorischen Gebäude werden durch einen Querbau, der sich an den Nordbau des Hauptbahnhofs anlehnt und bis zur Arnulfstraße reicht, ersetzt. Der neue Bahnhofbau wird die Schalter, Wartesäle und Gleise für die Richtung Starnberg und für den Vorortverkehr der Augsburger Linie zu ebener Erde aufnehmen.

Den letzten Teil des Ausbaus des Münchener Hauptbahnhofs wird die Herstellung eines Abstellbahnhofs bilden, von dem zur Befriedigung der derzeitigen Bedürfnisse jetzt schon ein Teil in Angriff genommen wird. Die Ausführung der gesamten Erweiterungsbauten wird einen Zeitraum von etwa sechs Jahren erfordern. Während der gleichen Zeit wird aber auch noch der Münchener Ostbahnhof eine erhebliche Erweiterung durch Anlage von neuen Gleisen für den Personenverkehr erfahren. Die Güterzüge werden für die Folge im Ostbahnhof nur durchgeleitet. Der Rangierbahnhof wird in einen besonderen Rangierbahnhof verlegt werden.

— Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen. Im Monat Juni d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098.95) km. Befördert wurden 5 905 000 (5 582 000) Personen und 1 181 057 (1 193 966) t Güter. Es haben betragen: die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 994 000 ℳ, mehr gegenüber Juni 1912: 164 103 ℳ, aus dem Güterverkehr 4 004 000 ℳ, weniger 22 492 ℳ. Vom 1. April bis 30. Juni d. J.

betrugen die Einnahmen im ganzen 21 727 000 *M* gegen 21 605 389 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahrs, mehr 121 611 *M*.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** haben laut geschätzter Feststellung im Juni d. J. betragen aus dem Personenverkehr 3 130 000 *M* (+ 47 000 *M*), aus dem Güterverkehr 6 008 000 *M* (+ 457 000 *M*), aus sonstigen Quellen 1 007 000 *M* (+ 97 000 *M*), somit im ganzen 10 145 000 *M* (+ 601 000 *M*). In der Zeit von Januar bis einschließlich Juni d. J. hat sich die Gesamteinnahme gestellt auf 57 937 000 *M* gegen 54 508 000 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, somit um 3 429 000 *M* höher. Von der Mehreinnahme entfallen 470 000 Mark auf den Personen- und 2 470 000 *M* auf den Güterverkehr, der Rest auf sonstige Einnahmen. — Die übliche amtliche Erläuterung steht noch aus.

— **Scheiterung der Karlsruher Eisenbahngesellschaft.** Die nach der Mitteilung in Nr. 47 S. 762 d. Ztg. von der Stadt Karlsruhe beabsichtigte Vergesellschaftung der städtischen Straßenbahn und des städtischen Elektrizitätswerks im Zusammenhang mit dem weiteren Ausbau des Vorortbahnnetzes ist nicht zustande gekommen, da die Mehrheit des Bürgerausschusses sich gegen das Projekt ausgesprochen hat. Man fand die Interessen der Stadt bei dem beabsichtigten Gesellschaftsvertrag nicht für genügend gewahrt und hielt es besonders im Hinblick auf die seitherige günstige Entwicklung der fraglichen Betriebe für besser, wenn die Stadt ihr Elektrizitätswerk und die Straßenbahnen selbst in der Hand behalte und auch deren weiteren Ausbau mit eigenen Mitteln bewirke, zumal die Stadt auch im Falle der Gründung einer Gesellschaft einen großen Teil des Risikos dieser durch die von ihr zu übernehmende Zinsgarantie hätte tragen müssen. Über die weiteren Absichten der Stadt ist nichts bekannt.

Neuerdings plant die Stadt Karlsruhe weiter, auf den Betrieb der Durlacher Turmbergbahn (Drahtseilbahn) Einfluß zu nehmen, die für den elektrischen Betrieb umgebaut werden soll.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Mai-Sitzung hielt Regierungsbaumeister Guttstadt aus Breslau einen Vortrag über den Umbau des großen Zentralbahnhofes in Neuyork. Vor der Eröffnung des Pennsylvania-Bahnhofes auf der Insel Manhattan im Jahre 1910 waren die New York Central and Hudson River Eisenbahn sowie die mit ihr verbundene New York, New Haven and Hartford Eisenbahn die einzigen Eisenbahngesellschaften, die ihre Reisenden bis in die eigentliche Stadt Neuyork beförderten. Der erste Bahnhof wurde im Jahre 1832 im südlichen Teile der Stadt errichtet. Die Züge durften aber mit Lokomotiven nur bis zur Weichbildgrenze der Stadt befördert werden, von dort bis zum Bahnhof wurden die Eisenbahnwagen durch Pferde gezogen. Infolge der notwendig werdenden Erweiterungen mußte der Bahnhof immer weiter nach Norden verschoben werden, bis im Jahre 1869 an der jetzigen Stelle eine große Anlage geschaffen wurde, auf der auf 15 Bahnsteiggleisen täglich 88 Züge abgefertigt werden konnten. Trotz einer weiteren Vergrößerung in den Jahren 1898 bis 1900 stellte sich infolge der Verkehrssteigerung bald die Notwendigkeit eines vollständigen Umbaues des Bahnhofs heraus. Den letzten Anstoß hierfür gab ein Zugzusammenstoß an einem Januarmorgen im Jahre 1902 auf der in einem Tunnel liegenden Zufahrtlinie zum Bahnhof. Der Zusammenstoß wurde darauf zurückgeführt, daß der Lokomotivführer wegen starken Rauches die Signale nicht habe genügend erkennen können. Der Staat Neuyork erließ deshalb am 7. Mai 1903 ein Gesetz, das die Beförderung der Züge in den Tunnel durch elektrische Kraft vorschrieb und für Umwandlung einen Zeitraum von 8 Jahren festsetzte. Die elektrische Zugbeförderung brachte ganz neue Gesichtspunkte für die Umbaupläne. Die Notwendigkeit eines hohen Bahnsteigdaches für die Rauchabführung fiel weg. Man konnte mit geringeren Höhen auskommen und beschloß daher, die Gleise in zwei Geschossen untereinander und unterirdisch anzulegen. Außerdem waren für den Umbau nachfolgende Bedingungen maßgebend: Trennung des Fern- und Vorortverkehrs, Trennung der Anlagen für ankommende und abfahrende Reisende, Trennung des Personen- und Gepäckverkehrs, Verminderung der Überführungsfahrten nach und von dem 9 km weiter nördlich gelegenen Abstellbahnhof. Etwa in der Straßenhöhe liegen die Abfertigungsräume für den Fernverkehr; darunter im ersten Untergeschosse die für den Vorortverkehr und die Ferngleisanlagen; in dem zweiten unterirdischen Geschosse die Vorortgleise, die zur Beförderung des Gepäcks noch durch zwei Gepäcktunnel unterfahren werden. Die Gleise sind durch ein besonderes, 20 Stock hohes Bahnhofsgebäude überbaut worden, das in seinen oberen Stockwerken als Hotel eingerichtet ist. Die für sämtliche Bahnhofsräume maßgebende Höhenlage ergab sich aus den Verkehrsbeziehungen zwischen der Eisenbahn und den Bahnen für den Stadtverkehr. Zur Überwindung der Höhenunterschiede zwischen den einzelnen Räumen wurden fast überall Rampen angeordnet, als deren günstigstes Neigungsverhältnis durch viele Versuche 1 : 12,5 vermittelt wurde. Die Gepäckhallen sind völlig von den für die Reisenden bestimmten Räumen gesondert, so daß die Reisenden nicht durch die Gepäckbeförderung belästigt werden. Auf der Westseite sind die Ankunftgleise vorgesehen. Der mittlere Teil und die Ostseite sind für die Abfahrt eingerichtet. Nach der Abfertigung fahren die ankommenden Züge durch die mit 100 m Krümmungshalbmesser angelegten Schleifengleise in die Abfahrt- oder Abstellgleise ein. Das Geschoß für die Ferngleise hat 3 Ankunft- und 13 Abfahrtbahnsteige, das Vorortgeschoß 14 Bahnsteige. Dieses hat außerdem 25 nebeneinanderliegende Gleise, jenes 42. Durch Weichenstraßen sind die Gleise derartig untereinander verbunden, daß die mittleren sowohl für die Abfahrt wie auch für die Ankunft zu benutzen sind. Die Zufahrtlinie hat 4 Gleise, von denen die beiden mittleren dem Fernverkehr, die beiden äußeren dem Vorortverkehr dienen. Die Verbindungen durch Rampen und Weichentraßen sind jedoch so eingerichtet, daß in den Hauptverkehrsstunden drei für Ankunft und eins für Abfahrt oder drei für Abfahrt und eins für die Ankunft verwendet werden können. Das nicht von den Bahnhofsgebäuden eingenommene, sondern nur mit Gleisen belegte Gelände ist für die Durchführung von Straßen überbrückt. An ihnen sollen Häuser errichtet werden, so daß später oberirdisch von der unterirdischen Anlage nichts zu sehen sein wird.

Der Umbau des Bahnhofs wurde in der Weise ausgeführt, daß der Bau von der Ost- nach der Westseite fortschritt. Besonders wurden die Arbeiten dadurch erschwert, daß der bestehende Betrieb aufrechterhalten werden mußte, während anderseits die Bodenbeschaffenheit die Arbeiten sehr erleichterte, da der Untergrund zu zwei Drittel aus Fels besteht. Die Vollendung des ganzen Werkes soll im Jahre 1915 erfolgen, der Verkehr auf dem Bahnhof ist bekanntlich bereits in der Nacht vom 8. zum 9. Februar d. J. eröffnet.

— **Personalnachrichten.** Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden vom 1. August d. J. ab in den Ruhestand versetzt: die Oberregierungsräte Hallmeyer und Gratzl in München, die Regierungsräte Thumser und Rippstain sowie der Oberinspektor Zink in München und der Obermaschineninspektor Höllein in Nürnberg. — Befördert wurden: Regierungsrat Rost zum Oberregierungsrat und Vorstand des Tarifamts der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, die Regierungsräte vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Lindemann zum Oberregierungsrat und Vorstand des Personalamtes der Staatseisenbahnen in München und Fischer zum Oberregierungsrat und Vorstand des Revisionsamtes der Staatseisenbahnen in München, Direktionsrat Welzel in Ludwigshafen a. Rh. zum Regierungsrat der Eisenbahndirektion daselbst, Direktionsrat Schwarz in München zum Regierungsrat des Tarifamts der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, Direktionsrat Mattern in Ludwigshafen a. Rh. zum Regierungsrat der Eisenbahndirektion daselbst, Direktionsrat Löhr im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheten zum Regierungsrat dieses Ministeriums, der Vorstand der Betriebs- und Bauinspektion Mühldorf Direktionsrat Schönberger zum Regierungsrat daselbst, der Vorstand der Neubauinspektion Zweibrücken Direktionsrat Eickemeyer zum Regierungsrat daselbst, der Vorstand der Werkstätteinspektion Augsburg Direktionsrat Läßle zum Regierungsrat daselbst, Direktionsrat Hinkelbein im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zum Regierungsrat und Vorstand der Werkstätteinspektion II München, ferner Direktionsassessor Kohl in Regensburg zum Oberbauinspektor der Eisenbahndirektion daselbst, Direktionsassessor Naderer in Aubing zum Obermaschineninspektor der Werkstätteinspektion daselbst, Direktionsassessor Knie in Karlstein bei Bad Reichenhall zum Obermaschineninspektor der Eisenbahndirektion München unter Belassung an seinem bisherigen Dienstorte und Direktionsassessor Schlosser in Nürnberg zum Obermaschineninspektor der Eisenbahndirektion daselbst. — Versetzt wurden Oberregierungsrat Stefenelli v. Prenterhof u. Hohenmauer vom Revisionsamt der Staatseisenbahnen in München zum Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten unter Verleihung des Titels und Ranges eines Ministerialrates, Regierungsrat Hahn vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zum Tarifamt der Staatseisenbahnen rechts des Rheins in München, Direktionsrat Baumann von der Wekstätteinspektion II in München in das Maschinenkonstruktionsamt der Staatseisenbahnen in München und Direktionsrat Wöhl in Kitzingen als Oberbauinspektor an die Eisenbahndirektion Nürnberg.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden befördert: Der vortragende Rat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, tit. Direktor v. Schall zum Direktor in diesem Ministerium, der tit. Oberfinanzrat Weber bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen zum

Oberfinanzrat bei dieser Generaldirektion, der tit. Oberbaurat Lupfer bei derselben Generaldirektion zum Oberbaurat bei dieser Behörde, der Kollegialhilfsarbeiter Oberfinanzassessor Stainl, Vorstand des Fahrdienstbureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, zum Finanzrat bei dieser Generaldirektion, der Oberfinanzassessor Hochstetter, Vorstand der Verkehrskontrolle II der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, auf seiner jetzigen Stelle zum Finanzrat, der tit. Baurat Mühlberger, Vorstand der Eisenbahnbausektion Stuttgart, auf seiner jetzigen Stelle zum Baurat, der Bahnhofinspektor Necker (Gotthold) in Eßlingen zum Vorstand des Fahrdienstbureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Dienststellung eines Eisenbahnbetriebsinspektors des inneren Dienstes. — Übertragen wurde: Dem tit. Rechnungsrat Mösch bei der Generaldirektion der Staatsbahnen die Stelle des Bahnhofsinspektors in Eßlingen. — Ernannt wurden die Regierungsbaumeister Denner zum Abteilungsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Kern zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbauinspektion Heilbronn, Bräuninger zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Biberach, Fahrner zum Abteilungsingenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Storr zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbausektion Tübingen und Haug zum Maschineningenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Bei den badischen Staatseisenbahnen wurde der Hilfsreferent der Generaldirektion, Oberbetriebsinspektor Dr. Edwin Kech unter Verleihung des Titels Regierungsrat zum Kollegialmitglied ernannt und dem Inspektionsbeamten bei der Eisenbahnabteilung des Ministeriums der Finanzen, Oberbauinspektor Ludwig Maas die Stelle des Vorstands der Bahnbauinspektion III in Heidelberg übertragen.

Österreich.

— Zur Frage der Sanierung der Südbahn. Die Vertreter des Pariser Schutzkomitees der Besitzer von Prioritäten der Südbahn, die seit Beginn voriger Woche an den verschiedenen der Sanierung der Südbahn gewidmeten Konferenzen teilgenommen haben, sind am 20. d. M. abends von Wien wieder abgereist. Damit gelangten die Wiener Südbahnverhandlungen, in deren Mittelpunkt die Konferenzen im Eisenbahnministerium unter Vorsitz des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn von Forster standen, zu einem vorläufigen Abschluß. An der letzten Konferenz im Eisenbahnministerium nahm auch ein Vertreter des Finanzministeriums teil. Die Besprechungen galten den grundsätzlichen Erörterungen über die Möglichkeiten, die sich für die Regierung ergeben, um die Sanierung der Südbahn zu fördern. Eine Verbindlichkeit ist von der Regierung nicht eingegangen worden, doch wurden gewisse Richtlinien gekennzeichnet. Am letzten Tage der Anwesenheit der Vertreter der Assoziation Nationale fand auch eine Sitzung bei der Südbahn statt, in welcher, wie verlautet, eine vertrauensvollere Stimmung der französischen Prioritätenbesitzer zum Ausdruck gelangte. Die Pariser Vertreter werden ihre in Wien gewonnenen Informationen und Eindrücke der Assoziation Nationale zur Kenntnis bringen und auf Grund des Einvernehmens mit dieser Korporation im Herbst die Verhandlungen wegen eines endgültigen Abkommens mit der Südbahn eröffnen.

— Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen. Auf Grund der vorläufigen Ermittlung der Verkehrsergebnisse stellen sich die Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen für den Monat Juni insgesamt auf 65 137 300 Kr., das ist um 2 897 513 Kr. höher als im gleichen Monat des Vorjahrs. Der Personenverkehr blieb infolge der ungünstigen Witterung sowie infolge des Umstandes, daß der Berichtsmonat um zwei Feiertage weniger zählte als der vorjährige Vergleichsmonat um 61 918 Kr. zurück. Im Güterverkehr ergab sich im Hinblick auf die erhöhte Anzahl von Werktagen eine Mehreinnahme von 2 959 431 Kr. Eine erwähnenswerte Verkehrszunahme zeigte sich bei den Artikeln Kohle, Holz, Getreide und Rohöl. Vom 1. Ianuar bis 30. Juni d. J. betrugen die nach der endgültigen Buchung bis einschließlich März d. J. richtiggestellten Gesamteinnahmen 374 180 300 Kronen, das ist um 6 594 274 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— Schlesische Bahnangelegenheiten. In der letzten Plenarsitzung der Teschener Gemeindevertretung wurde eine Reihe interessanter Bahnangelegenheiten besprochen. Vor mehr als 20 Jahren war von privater Seite eine aussichtsvolle Linie von Mährisch-Ostrau über Bludowitz nach Teschen geplant und wiederholt konzessioniert worden. Später wurden den Konzessionären, die bereits bedeutende Summen für die schon weit vorgeschrittenen Vorarbeiten der Trasse aufgewendet hatten, Schwierigkeiten gemacht. Die Konzession erlosch zum Schaden der Stadt Teschen und der Konzessionäre. Dann ruhte die Angelegenheit und soll jetzt erst wieder in Fluß kommen. Infolge der neuen Kohlenbahn Groß-Lunzendorf-Suchau-Teschen soll die projektierte Linie die Änderung erfahren, daß sie, von Teschen ausgehend, nicht nach Ostrau geführt würde, sondern in der Station Schumberg der Kohlenbahn und auf dieser weiter über Lunzendorf im Mährisch-Ostrau einlaufen würde. Ferner wurde beschlossen, sich die Konzession für eine vollspurige Eisenbahn von Teschen nach Freistadt, dem Sitze der neuen schlesischen Eisen- und Stahlwerke-Aktiengesellschaft, zu sichern und den Bau vom Lande Schlesien zu verlangen bezw. ihn selbst mit entsprechenden Beiträgen des Landes herzustellen. Schließlich beschloß man auch, an die Regierung wegen einer rascheren Vollendung der letzten kleinen Teistrecke Suchau-Teschen der staatlichen Kohlenbahn Groß-Lunzendorf-Teschen heranzutreten.

— Die Dalmatiner Bahnprojekte. Vor kurzem hat, wie wir dem „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt“ entnehmen, unter Vorsitz des Handelsministers eine Sitzung der Dalmatinischen Kommission stattgefunden. In der eingehenden Verhandlung aller auf der Tagesordnung befindlichen Gegenstände nahm einen besonderen Platz die Berichterstattung über den Stand der Hafen- und Straßenbauten ein, wobei auf die Ausgestaltung des Gemeindestraßennetzes besonderer Nachdruck gelegt wurde. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums gab bezüglich der dalmatinischen Bahnprojekte eine Erklärung ab, wonach vom Eisenbahnministerium, vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Zentralstellen, in Aussicht genommen ist, anläßlich der in Vorbereitung befindlichen Lokalbahnvorlage für die Sicherstellung der vollspurig herzustellenden Bahnen Zara-Benkovac und Sucurac-Traù Vorsorge zu treffen. Ferner soll zur Bestreitung der Kosten des gänzlichen Ausbaues der bereits gesetzlich sichergestellten schmalspurigen Eisenbahn von der Station Spalato zur Landesgrenze bei Arzano der erforderliche Betrag angesprochen werden. Schließlich ist beabsichtigt, die Ermächtigung zu erwirken, das Einzelprojekt für eine vollspurige Bahnverbindung von einem geeignetem Punkte der Linie Spalato-Knin-Landesgrenze bis nach Metkovic auf Staatskosten aufzustellen.

— Vereinigte Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz. Die im Juni d. J. in Budapest abgehaltene Vereinigte Fahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz (s. Nr. 50 S. 813 d. Ztg.) hat die Entscheidung in einer Reihe auch für Österreich wichtiger Zugverkehrsfragen angebahnt. So ist dort, wie das „Eisenbahnblatt“ meldet, das Nötige beschlossen worden, um die schon für den Winter 1913/14 vorgesehene versuchsweise Schaffung der Graz - Selzthal - Salzburg - München - Schnellzugverbindung (Graz ab 9 Uhr 17 Min. vormittags, München ab 8 Uhr 15 Min. früh) und ebenso die Aufrechterhaltung und Verbesserung der Schnellzugverbindung der München-Tauernbahn-Fiume (München ab 8 Uhr 15 Min. früh, Abbazia an 9 Uhr 54 Min. abends) zu sichern. Die von den italienischen Bahnen angestrebte Abänderung der Verbindung Triest-Venedig über Cervignano mußte im Hinblick auf die dem Vorschlag entgegenstehenden betriebstechnischen Schwierigkeiten um so mehr abgelehnt werden, als die Verwirklichung dieses Antrages sich zufolge der häufigen Verspätungen der italienischen Zuganschlüsse auch als praktisch kaum möglich darstellte. Die von der Internationalen Schlafwagengesellschaft angeregte Auflassung der Schlafwagenführung im Schnellzuge Stuttgart-Triest (sogenannter Tauern-Expreß) ist nicht bewilligt worden. Alle beteiligten Verwaltungen entschieden sich vielmehr für dessen Beibehaltung. Der Schlafwagendienst auf dieser Strecke wird also bis auf weiteres beibehalten, die Speisewagenführung dagegen mit 1. Oktober d. J. bei dieser Zugverbindung aufgelassen werden. Die Wagenbeistellungskonferenz hat weiter das Nötige für die Führung direkter Wagen für die oben erwähnten Zugverbindungen Graz-München und Fiume-München vorgesehen. Dem Reiseverkehr aus Rußland nach Österreich und Südfrankreich wird es vielen Nutzen bringen, daß vom 1. Oktober d. J. auf der Strecke Podwoloczyska-Wien-Pontebba-Ventimiglia statt der noch jetzt verwendeten dreiachsigen Kurswagen ganz modern ausgestattete vierachsige Durchgangswagen verkehren werden.

Ungarn.

— Der neue ungarische Handelsminister. Der König hat an Stelle des wegen Kränklichkeit scheidenden Handelsministers Ladislaus Beöthy das Magnatenhausmitglied Baron Johann Harkányi zum ungarischen Handelsminister ernannt. Der unüberwindliche Schmerz über schwere Verluste in seiner Familie hat den Minister Beöthy dazu bewogen, seine Enthebung aus dem Amte zu verlangen. Der König hat dem Wunsche entsprochen und zugleich für die ausgezeichneten treuen Dienste dem scheidenden Minister den Orden der eisernen Krone I. Klasse verliehen. — Der neue Handelsminister ist

am 6. April 1859 geboren, steht also im 54. Lebensjahre. Nachdem er seine Mittelschulstudien in Budapest beendet, besuchte er die Hohenheimer Wirtschaftshochschule, später die Universität in Halle und widmete sich besonders der Volkswirtschaftslehre. Im Jahre 1882 übernahm er die Leitung der Güter seines Vaters und schuf auf ihnen eine Musterwirtschaft ohne Gleichen. Von 1896 bis 1903 war er Reichstagsabgeordneter, später Magnatenhausmitglied. Baron Harkányi war Direktionsmitglied der Ungarischen Allgemeinen Kreditbank und der Kaschau-Oderberger Bahn, Präsident der Ganzschen Elektrizitätswerke sowie der Ganz-Danubius Wagenfabrik, Verwaltungsrat in vielen größeren und kleineren Industrieunternehmungen. Sein ernstes, gründliches Wissen in allen kaufmännischen und industriellen Fragen, seine großen volkswirtschaftliche Kenntnisse, seine rastlose Arbeitskraft und strenge Energie werden allseitig gerühmt.

— **Sicherungsanlagen auf dem Netze der ungarischen Staatsbahnen.** Die Ausgestaltung der Stationen mit Sicherungsanlagen schreitet rasch fort. Im Jahre 1912 wurden insgesamt 46 Stationen mit Sicherungsanlagen versehen (1911: 39 Stationen). Linienblockeinrichtungen wurden auf insgesamt 89 km (1911: 56 km), Zugsignaleinrichtungen auf 138 km (1911: 91 km) errichtet. Die Zahl der gesicherten Stationen stieg im Jahre 1912 von 611 auf 657. Die mit Blockeinrichtungen und Zugsignaleinrichtungen versehene Strecke beträgt nunmehr 1177 km (1911: 950 km). Da die vollständige Ausgestaltung des Netzes mit Sicherungsanlagen noch 16 Jahre in Anspruch nehmen würde, falls die Arbeiten in dem Maße fortschreiten, wie im Jahre 1912, so werden für die nächsten Jahre bedeutendere Summen voranschlagt und die Arbeiten demgemäß rascher gefördert werden.

— **Studienausflug des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs.** Ähnlich wie in jedem Jahre, hat dieser Klub einen größeren Studienausflug in das Ausland veranstaltet, diesmal nach dem Norden. Die Gesellschaft, bestehend aus 54 Teilnehmern, darunter 10 Damen, fuhr am 14. Juni zunächst nach Berlin, wo sie die Stadt in herrlichstem Festschmuck und Festjubel antraf und auch Gelegenheit fand, gemeinsam mit der Berliner Bevölkerung der Kaiserfamilie zuzujubeln. Von Berlin ging es zunächst auf einen Tag nach der Insel Rügen und von dort mit der mit Recht bewunderten großartigen Dampffähre nach Trälleborg. Am 16. Juni traf die Gesellschaft in Christiania ein, und es begann am 17. die eigentliche Norwegenreise. Eingehend wurde die großartige Bergensche Bahn mit ihren Kunstbauten, besonders den Schnee- und Lawinenschutzbauten, besichtigt. Dann gings teils mit Wagen, teils mit Dampfschiff über den Flaamsdal, Auerlandsfjord, Sognefjord, Naerofjord bis Voß und weiter auf der großartigsten Strecke der genannten Bahn zur alten Hansastadt Bergen. Hier bestieg die Gesellschaft einen Sonderdampfer, welcher sie durch die schönsten Küstengegenden nach Aaelesund, Molde, Christiansund und endlich nach Drontheim führte. Nach der Besichtigung des schönen Doms befuhr man die interessante Schmalspurbahn Drontheim-Hamar. Diese zwar schmalspurige, jedoch als Hauptbahn erbaute Bahn, wurde in der taghellen Nacht wegen der von ihr durchzogenen schönen Gegend und ihrer ausgezeichneten technischen Einrichtungen bewundert. Auf ihr verkehren vorzüglich eingerichtete Schlafwagen, in denen die Betten in der Längsrichtung angebracht sind. Von Hamar ging es sodann mit der vollspurigen Bahn bis Christiania und von dort nach Trollhättan, wo die großartigen Schiffahrtsschleusen, das elektrische Kraftwerk und die Fabriken besucht wurden. Ein Tag in der rasch aufblühenden schönen Stadt Gotenburg wurde der Besichtigung der großartigen Hafenanlagen gewidmet. Von da wurde die Reise nach Kopenhagen fortgesetzt. Hier besichtigten die Eisenbahnfachleute den neuen Hauptbahnhof, der nach dem Vorbilde der Neuyorker Station der Pennsylvaniabahn erbaut ist. Seine praktischen Einrichtungen und architektonisch gediegene Ausführung erwarben allgemeine Bewunderung. Nach Besichtigung der Königsschlösser und Museen fuhr die Gesellschaft über Gjedser-Warnemünde nach Berlin. Ein Teil besuchte sodann die Leipziger Baufachausstellung, ein anderer die Breslauer Jahrhundertausstellung. Beide Veranstaltungen haben das größte Entzücken der Ungarn hervorgerufen. Die Reisegesellschaft wurde von Oberkontrollor Alexander Elek, Sekretär Dr. Urbanovich und Oberingenieur Theodor Novák geleitet. Es sei hier besonders erwähnt, daß sowohl die preußischen wie die dänischen, schwedischen und norwegischen Staatsbahnen mit dem größten Entgegenkommen die nötigen Wagen, bei Bedarf sogar den nötigen Sonderzug, der Gesellschaft zur Verfügung stellten und in jeder Weise die Reise mit kollegialer Freundlichkeit gefördert hatten. Es wird ferner von Interesse sein zu erfahren, daß die 16 tägige Reise, erstklassige Verpflegung, sämtliche Wagen- und Automobilfahrten, Eintrittsgelder und Trinkgelder inbegriffen, nicht mehr als 380 Kr. (320 ℳ) für die Person kostete.

Übrige europäische Länder.

— **Die Untergrundbahn in Christiania.** Über ein solches unseres Wissens bisher in Fachkreisen noch nicht erwähntes Unternehmen bringt die „Köln. Ztg." eine stark satirisch gefärbte Mitteilung, die wir unter Weglassung des Schlußsatzes nachstehend wiedergeben: „In Norwegens Hauptstadt baut man nun bereits seit bald einem Jahre an einer Untergrundbahn. Lebte der geniale Spottvogel, der alte Holberg, noch, so würde er sich diese günstige Gelegenheit, seine Landsleute wegen ihres Schildbürgertums zu geißeln, sicher nicht entgehen lassen und eine seiner „göttlichen" Sittenkomödien schreiben, etwa mit dem Titel: Die Untergrundbahn oder Hochmut kommt vor dem Fall. Man stelle sich vor: eine Stadt von knapp 250 000 Einwohnern baut eine Untergrundbahn. Man hat den Ehrgeiz, dem Muster anderer Reichshauptstädte folgen zu wollen, die aber eben Millionenstädte sind, wo der riesenhafte Straßenverkehr dazu zwingt, unter die Erde zu gehen, weil über ihr kein Platz mehr ist. In Christiania wäre sicher noch Platz für eine neue Straßenbahnlinie; im ganzen hat die Stadt überhaupt nur 6! Und ein an eine Großstadt erinnernder Verkehr herrscht hier nur während zweier Stunden am Tage: in der Mittagspause und abends zwischen 7 und 8 Uhr nach Schluß der Geschäfte, und auch dann eigentlich nur auf der Carl Johansgade. Jeder aus dem Ausland kommende Fremde, der von dieser Untergrundbahn hört, fragt unwillkürlich, wo sollen denn eigentlich die Menschen herkommen, um ein in der Anlage so kostspieliges Unternehmen lohnend zu machen? Die Bahn soll die direkte Verbindung zwischen der nach Holmenkollen hinaufführenden elektrischen Vorortbahn und der inneren Stadt herstellen, kommt aber, so wie sie angelegt ist, tatsächlich in allererster Linie nur den Villenbesitzern zugute, die an der Holmenkollenbahn wohnen, sagen wir im ganzen etwa 15 000 Menschen; zudem liegt der Endpunkt nicht im Mittelpunkt der Stadt, sondern im Westviertel. Allerdings diese 15 000 Menschen werden, anstatt wie jetzt umsteigen zu müssen, etwa 5 Minuten eher nach der Stadt gelangen. Zwischenstationen hat die Bahn überhaupt nicht, so daß also auch für die vielen Tausende von Rodlern und Schiläufern, die aus allen Teilen der Stadt an schönen Wintersonntagen mit der Holmenkollenbahn hinauf in den Schneewald wollen, die Untergrundbahn kaum eine nennenswerte Rolle spielen wird. Im Hochsommer aber ist Christiania wie ausgestorben, wer irgend kann, wohnt und lebt auf dem Lande und flieht den heißen Asphalt der dunstigen Stadt; die Ausflügler ziehen dann auch den Fjord vor. In Christiania sind zudem die Bodenverhältnisse für den Bahnbau besonders ungünstig. Die Stadt liegt teils auf felsenhartem Urgestein, teils auf schwammigem Lehmboden, beides grenzt oft hart aneinander, wodurch die technischen Schwierigkeiten für die Anlage des Tunnels sich erhöhen. Lange dauerte es denn auch nicht, so stürzte in einer der Hauptstraßen plötzlich der Fahrdamm in einer meterlangen Ausdehnung ein, ein breites, gähnendes Loch entsand, das auszufüllen Wochen mühseliger Arbeit in Anspruch nahm. In mehreren Straßen, unter denen der Tunnel ausgesprengt wird, oder die er kreuzt, zeigte bald eine ganze Reihe von Wohnhäusern mächtige Risse, die immer weiter wurden; die Fundamente gaben nach, so daß in mehreren Fällen die Bewohner gezwungen waren, auszuziehen. Schon jetzt schlägt man den durch die Untergrundbahn verursachten Schaden auf über 1 Million Kronen an. Und jeden Tag entdeckt man neue Häuser, die in Mitleidenschaft gezogen werden. Die armen Hausbesitzer sind der Verzweiflung nahe und erheben immer lauter Einspruch gegen die Fortsetzung der Sprengarbeiten, die auch tatsächlich vorläufig eingestellt werden müssen. Man setzte eine große Untersuchungskommission von Sachverständigen ein; aber auch hier handelte man ganz im Holbergschen Komödienstile. Der Vorsitzende dieser Kommission war ausgerechnet derselbe Staatsrat, der seinerzeit als Verkehrsminister der Gesellschaft die Konzession zum Bau der Bahn gegeben hat. Daß diese sachverständige Kommission ein sehr „beruhigendes" Gutachten abgegeben hat, an eine wirklich drohende Gefahr nicht geglaubt und im Zweifel darüber ist, ob die Schäden an den Häusern überhaupt von dem Bau des unterirdischen Tunnels herrühren, kann kaum wundernehmen. Aber wer soll den armen Hausbesitzern Entschädigung zahlen? Die weisen Väter der Stadt haben einstimmig beschlossen, die Stadtverwaltung habe unter keinen Umständen für den Schaden aufzukommen. Die Baugesellschaft ihrerseits beruft sich auf das ihr günstige Gutachten der Sachverständigen, und die armen Hausbesitzer werden wohl von Pontius zu Pilatus laufen müssen, und jahrelang prozessieren können, bis sie zu ihrem Rechte kommen, oder auch nicht. Daß jetzt sogar das dem norwegischen Staate gehörende Palais, in dem der jeweilige Minister des Auswärtigen wohnt, einzustürzen droht und zum Teil bereits hat abgetragen werden müssen, will nicht viel besagen. In Norwegen geschieht es gar nicht selten, daß ein Minister plötzlich obdachlos wird. Bedenklicher schon

ist, daß das englische Generalkonsulat sichtlich die Neigung zeigt, allmählich im Lehmschlamm zu versinken. Das könnte leicht zu diplomatischen Verwicklungen führen, die selbst dem bewiesenermaßen englischfreundlichen Ministerchef ungeahnte Schwierigkeiten bereiten dürften. Das so ziemlich einzige Gebäude der Stadt, das auf sicherem, festem Grund zu stehen scheint, ist das Storting, das weder wankt noch weicht, obwohl es von einem Schweden erbaut ist."

— **Verkehrserleichterung bei der Gepäckabfertigung auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.** Diese Bahn, die bereits für die Ausgabe von Fahrkarten neun Agenturen innerhalb der Stadt Paris unterhält, macht in diesem Jahre zum ersten Male den Versuch, auch die Abfertigung von Gepäck auf diesen Agenturen zuzulassen. Die Abfertigung kann nach allen Stationen des Eisenbahnnetzes und — soweit Tarifsätze vorliegen — auch darüber hinaus vorgenommen werden. Die Überführung des Gepäcks von den Agenturen nach dem Bahnhof erfolgt unentgeltlich. Einstweilen wird dieses neue Verfahren nur an den verkehrsreichsten Tagen der Reisezeit zur Anwendung kommen.

— **Über die Aussichten des geplanten Tunnels unter dem Ärmelkanal** hat sich der französische Ministerpräsident Barthou, wie folgt, ausgesprochen: „Es scheint, daß die Lösung dieser Frage, so wie sie heute liegt, nicht mehr lange aufgeschoben werden kann. Von den Einwänden, die man in England erhoben hat, verschwindet einer nach dem andern; die noch vorhandenen können angesichts der mannigfachen Vorteile der besseren und häufigeren Verbindung mit dem Festlande nicht ins Gewicht fallen. Was uns Franzosen anlangt, so hat der Plan einer rascheren und praktischeren Verbindung mit England nur Anhänger gefunden, selbst zu einer Zeit, als unsere Beziehungen zu England noch nicht jenen herzlichen Charakter an sich trugen, für den die jüngste Reise des Präsidenten der Republik ein so beredtes Zeugnis darstellt. Wir können deshalb selbstverständlich den Plan eines Ärmelkanaltunnels nur mit Sympathie ins Auge fassen, da dessen Verwirklichung den Verkehr zwischen den beiden Nationen und demzufolge auch deren Reichtum vermehren, aber auch moralische Vorteile mit sich bringen würde. Jedes Werk, durch das es den Nationen leichter gemacht wird, sich einander zu nähern und sich kennen zu lernen, ist ein Werk des Friedens und der Zivilisation!"

— **Italienisches Gesetz über die Unterstützung von Privatbahnen.** Das Amtsblatt des Königreichs Italien vom 2. Juli veröffentlicht ein neues Gesetz über die Unterstützung von Privatbahnen und ähnlichen Transportanstalten. Danach wird die Höhe der den Privatbahnen zu gewährenden Staatsunterstützungen bis zum Ende des Rechnungsjahres 1914/15 auf 7 Millionen Lire festgesetzt. Außerdem wird die Regierung ermächtigt, die beiden dem Staate gehörenden Linien Foggia-Manfredonia und Foggia-Lucera an private Unternehmungen zu verpachten. Ferner kann der Staat die Hälfte der Kosten für die Anlage von Anschlußgleisen zwischen Stationen der Fluß- und Binnenschiffahrt und den Eisenbahnstationen tragen. Diese Beihilfe ist aber nicht als Kapital, sondern in Jahresraten zahlbar. Die betreffenden Annuitäten dürfen jährlich nicht mehr als 300 000 Lire betragen. Endlich kann der Staat auch die mit mechanischen Mitteln betriebene Schiffahrt auf den Binnenseen fördern, indem er den betreffenden Unternehmungen ein Monopol auf höchstens 15 Jahre für gewisse Strecken gibt, und indem er sie ferner mit einem Jahresbeitrag bis zu einer Lire auf das Schiffskilometer unterstützt. Zu letzterem Zwecke werden für 1913/14: 150 000 Lire ausgeworfen. Endlich wird bestimmt, daß auf Reibungsbahnen Privatgesellschaften keine höheren Tarife anwenden dürfen als die Staatsbahn. Auch bei Touristenbahnen, die hauptsächlich Saisonbetrieb haben, ist dafür zu sorgen, daß die Tarife für die einheimische Bevölkerung diejenigen der Staatsbahn nicht übersteigen, während von Ortsfremden höhere Taxen erhoben werden können.

— **Ein neues elektrisches Trambahnnetz für die Provinz Alessandria.** Gleich der Provinz Parma hat jetzt auch die Provinz Alessandria den Bau eines großen elektrischen Trambahnnetzes von insgesamt 663 km Länge beschlossen. Sie hat mit einer Unternehmervereinigung, bestehend aus den Firmen Società Italiana Westinghouse, Impresa Alessi in Rom und Entreprise Générale des Travaux Publics F. E. Drake einen Vertrag geschlossen. Diese Firmen verpflichten sich, sofort nach Erteilung der Konzession für die erste Gruppe eine Gesellschaft zum Bau und Betrieb zu bilden. Die zweite und dritte Gruppe sollen dann später in Angriff genommen werden. Die erste Gruppe umfaßt die Linien: 1. Alessandria-Valenza-Valenza Bahnhof (16,5 km), 2. Alessandria-Pavone-Bassignana (17,6 km), 3. Casale-Frassineto Po-Ticineto-Valenza Bahnhof (23,53 km), 4. Alessandria-Piano d'Isola d'Asti durch das Tignonetal (13,62 km), 5. Castello di Radalene-Calliano-Castel Alfero (36,6 km), 6. Asti-Montegrosso d'Asti (18,7 km), 7. Montegrosso-Canelli-Bubbio (24,12 km), 8. Asti-Govone (20,94 km), 9. Govone-Villanova d'Asti (23,9 km), 10. Villanova-Castelnovo d'Asti (12,380 km), 11. Asti-Montiglio (29,95 km), 12. Alessandria-Sezzè-Acqui (47,49 km) 13. Acqui Bubbio-Cortemilla (35,63 km) Serravalle-Torre dei Ratti (9,7 km), 15. Novi-Serravalle-Gavi (15,39 km). Die zweite Gruppe umfaßt die Linien: 1. Tortona-Serravalle-Scrivia (21 km) und 2. Calliano-Moncalcvo (4,7 km). Die dritte Gruppe endlich wird aus folgenden Linien gebildet: 1. Valenza-Bassignana (8,5 km), 2. Vignale-Valenza Bahnhof (26,37 km), 3. Altavilla-Montemagno (7,5 km), 4. Castelnovo-Cortanze (13,7 km), 5. Gallareto-Aramengo (7,9 km), 6. Torre dei Ratti-Rocchetta Ligure (10,15 km), 7. Gavi-Voltaggio (9,7 km), 8. Tortona-Garbagna (21,42 km), 9. Acqui-Sassello (31 km) und 10. Castelnovo-d'Asti-Montafia-Baldicchieri (25 km). Die Konzession soll 60 Jahre dauern. Die Provinz gibt für sich und die interessierten Gemeinden eine Kilometerunterstützung von 1321 Liren auf 30 Jahre, womit die auszugebenden Schuldverschreibungen sichergestellt werden können. Die zweite und dritte Gruppe des Netzes soll erst später gebaut werden; vorläufig wird eine Kraftwagenverbindung auf diesen Linien eingerichtet, für die die Provinz eine Unterstützung von 1000 Liren jährlich auf das Betriebskilometer gewährt. An den Betriebseinnahmen der elektrischen Tramlinien hat die Provinz einen Anteil von 4 %. Falls möglich, sollen die Kräfte der Scrivia und der Orba für den Strombedarf des Netzes ausgebaut werden. Der elektrische Strom wird durch eine Luftdrahtlinie zugeführt. Um die Unterstützung zu decken, wird die Provinz einen Steuerzuschlag erheben.

— **Sonntagsreisen in England.** Die allgemein verbreitete englische Ansicht von der äußeren Heilighaltung des Sonntags verlangt bekanntlich das Unterlassen aller Vergnügungen am Sonntag. Während in anderen Ländern an Sonntagen zahlreiche Sonderzüge verkehren müssen, um den gesteigerten Ausflugsverkehr zu bewältigen, fallen in England im Gegenteil zahlreiche Züge aus, weil der Verkehr an diesem Tage nicht die Stärke der Wochentage erreicht. In den Kreisen, in denen eine strenge Einhaltung der Sonntagsruhe erstrebt wird, möchte man gern das Reisen am Sonntag noch weiter einschränken. Der diesem Bestreben zugrunde liegende Gedanke ist an sich sehr lobenswert: man will dadurch mehr, als es jetzt möglich ist, den Betriebsbeamten ihre Sonntagsruhe gewährleisten. Für die genannten Kreise war es nun sehr wertvoll, festzustellen, ob das Gerücht, der König von England reise grundsätzlich nicht am Sonntag, es sei denn aus ganz unvermeidbaren Gründen, auf Wahrheit beruhe. Es ist denn an den Privatsekretär des Königs eine Anfrage in diesem Sinne gerichtet worden, auf die eine bejahende Antwort eingegangen ist. Bei dem großen Einfluß des Königs und seines Beispiels auf alle Verhältnisse ist diese Auskunft für die Förderer der Sonntagsruhe von großer Bedeutung. Schon im Jahre 1910 hatte der König von England auf die Anfrage einer Vereinigung zur Förderung der Heilighaltung des Sonntags sich dahin ausgesprochen, daß er alle Bestrebungen billige, die darauf abzielen, den arbeitenden Klassen ihre Sonntagsruhe zu gewährleisten. Die englischen Eisenbahnverwaltungen, fügt deren Zeitschrift „Railway News" dem Bericht über diese Vorgänge hinzu, haben durchaus nicht den Wunsch, das Reisen am Sonntag zu fördern, sie können sich aber den Anforderungen, die in dieser Beziehung an sie gestellt werden, nicht entziehen.

— **Die Bedrängnis der russ. Eisenbahnwagenbau-Industrie scheint überwunden zu sein.** Die „St. Petersb. Ztg.", die auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens und was damit zusammenhängt in der Regel gut unterrichtet ist, schreibt über den vorbezeichneten Gegenstand, daß nach dem japanischen Kriege für die Eisenbahnwagenbau-Industrie eine schwere Zeit begann. Die Fabriken, die bisher genügend beschäftigt gewesen waren, erhielten während einer Reihe von Jahren so geringe staatliche Aufträge, daß sie ernstlich vor die Wahl gestellt waren, entweder den größten Teil ihrer Werkstätten zu schließen oder sich anderen Fabrikationsgebieten zuzuwenden. Einige Fabriken übernahmen Lieferungen für das Ausland, doch sollen diese zumeist nur Verluste gebracht haben. Andere Fabriken haben aber mit Glück und gutem Erfolge sich der Herstellung landwirtschaftlicher Maschinen zugewandt, während z. B. die Russisch-Baltische Fabrik gute Erfolge im Bau von Automobilen und Flugapparaten erzielt haben soll. Während also die Eisenbahnwagenbaufabriken auf jede mögliche Weise versuchten, ihre Betriebe einigermaßen über Wasser zu halten, weil sie durch die Staatsbahnverwaltung, von der man wohl annehmen sollte, daß sie in erster Linie an der Aufrechterhaltung der Leistungsfähigkeit dieser Fabriken interessiert sei, ohne Aufträge gelassen wurden, brachte endlich das Jahr 1909 mit seinen glänzenden Ernten und dem allgemeinen Aufschwung der Industrie neue Hoffnungen auf Bestellungen zur Vermehrung und Ergänzung des Wagenparks. Aber auch diese

Hoffnung erwies sich als trügerisch, denn die erwarteten Aufträge erfolgten immer noch nicht, obgleich im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Hochkonjunktur mit dem Bau einer ganzen Reihe neuer Bahnen begonnen wurde. Erst das Jahr 1912 brachte die ersten größeren Bestellungen.

Wenn man das liest und sich dabei vergegenwärtigt, daß der Krieg zweifellos sehr viel rollendes Material der Eisenbahnen teils unmittelbar vernichtet, teils erheblich schneller abgenutzt hat, als das im gewöhnlichen Laufe der Dinge der Fall ist, so weiß man nicht recht, was mit der Verzögerung für Ziele verfolgt worden sind. Zuviel Wagen, sowohl Personen- wie Güterwagen, werden kaum verfügbar gewesen sein und trotzdem! Die Folgen dieses auffallenden Vorgehens konnten mit Sicherheit erwartet werden und sind nunmehr tatsächlich auch eingetreten: die Bestellungen sowohl der Staats- wie auch der Privatbahnen häufen sich plötzlich. Das war ja gar nicht anders möglich, denn der Eisenbahnbau war unentwegt weiter fortgeschritten, und auch die bestehenden Bahnen müssen jetzt endlich an die Erneuerung ihrer Wagenbestände denken, da in den letzten Jahren, wie gesagt, nach dieser Richtung hin so gut wie nichts geschehen war. So kommt wieder Leben in diesen für einen geregelten Eisenbahnverkehr so wichtigen Industriezweig. Man darf erstaunen, daß von ihm die lange Zeit, in der der wichtigste Auftraggeber ausgefallen ist, noch verhältnismäßig erträglich überwunden worden ist. Wäre es anders gekommen und die bedenklichen Zeiten des verflossenen Herbstes und Winters hätten zu Verwicklungen geführt, die wieder, wie im russisch-japanischen Kriege, ganz besonders große Ansprüche an die Leistungsfähigkeit des rollenden Materials der Eisenbahnen gestellt hätten, dann wäre voraussichtlich Hilfe schwer zu finden gewesen. m.

Fremde Erdteile.

— **Privatbahnunternehmungen in Mittelasien.** In Asien wurde der Eisenbahnbau bisher nur vom Staate mit staatlichen Mitteln gefördert. Eine einzige Ausnahme bestand, und das war die Kokand-Namangan Eisenbahngesellschaft, die den Versuch gemacht hat, eine Privatbahn zu betreiben. Der Versuch ist offenbar geglückt, denn gegenwärtig liegen mehrere Anträge der Staatsregierung um Erteilung der Genehmigung zum Bau von Bahnen vor. Zunächst wünscht die Gesellschaft der Kokand-Namanganer Eisenbahn selbst ihr Unternehmen zu erweitern durch den Bau und Betrieb folgender neuer Eisenbahnlinien: a) die Fortführung der Kokand-Namanganer Eisenbahn von Namangan über Andishan bis Dshalal-Abada, 161 Werst, und b) der Zweigbahnen von Andishan bis zur Ansiedlung Kokau-Kischlak, 19 Werst, von der Ansiedlung Tschinabad bis Andishan, 38 Werst, und einer Verbindungsbahn bei Andishan, 3 Werst, also im ganzen 221 West. Ferner liegt ein Gesuch zur Genehmigung vor, eine 200 Werst lange Bahn bauen zu dürfen von der Station Termes der Buchara-Eisenbahn, längs dem rechten Ufer des Amu-Darja bis zum Dorfe Sarai mit folgenden Zweiglinien: 1. von der Station Termes durch das Tal des Surchakflusses über die Städte Deraja, Jurtschi, Sary-Assija, Gassar, Djuschambe, Kofiringan bis zur Stadt Faisabad (320 Werst) und 2. von der Station Nau-Schachar der Buchara-Eisenbahn bis zur Stadt Schirabad (25 Werst). Sodann haben zwei Unternehmer ein Gesuch an den Minister der Verkehrsanstalten gerichtet, genehmigen zu wollen, eine Gesellschaft der „Asiatischen Zweigbahnen" gründen zu dürfen. Zweck der zu gründenden Gesellschaft ist die Erbauung von 14 Zufuhrbahnen zur Mittelasiatischen Eisenbahn in einer Gesamtausdehnung von etwa 630 Werst.

Es regt sich also endlich auch hier das Privatkapital. Allerdings handelt es sich in diesem Teil Russisch-Asiens um ganz besonders fruchtbaren Boden, der für den Anbau von Baumwolle geeignet ist. Der Anbau von Baumwolle wird außerdem von der Staatsregierung in jeder Weise, und zwar mit gutem Erfolge, unterstützt, so daß die geplanten Bahnbauten auch sicher den Wünschen der Staatsregierung entsprechen und wohl auch auf Einnahmen rechnen dürfen, die eine genügende Rentabilität sichern. m.

— **Eisenbahnbau im Nildelta.** Die Eisenbahn der Ägyptischen Delta-Kleinbahngesellschaft, die bisher in Bielah in der Provinz Gharbieh endigte, wird zurzeit um eine 52 km lange Strecke in der Richtung nach Norden verlängert. Der neue Endpunkt, Baltim, liegt 3 km von Kap Borollous, dem nördlichsten Punkt Ägyptens, entfernt. Auf dem ersten, 20 km langen Teil der Strecke bis Hamoul ist der Betrieb bereits im vollen Umfange, auf einer weiteren, 23 km langen Teilstrecke bis Barari für den Güterverkehr eröffnet. Die vollständige Fertigstellung ist demnächst zu erwarten.

Der Eisenbahnneubau steht im Zusammenhang mit der von der Regierung beabsichtigten Entwässerung eines Geländes im Ausmaße von 160 000 ha in der Nähe der Küste. Die bereits eröffnete Teilstrecke Bielah-Hamoul-Barari weist schon jetzt recht gute Betriebsergebnisse auf. Außer dieser Strecke will die Kleinbahngesellschaft noch eine 56 km lange Strecke in 75 cm Spur im nordwestlichen Teil der Provinz Gharbieh von Sah-el Hagar nach Berimbal bauen. Die Kosten für diesen Neubau, wegen dessen die Verhandlungen mit der Regierung bereits abgeschlossen sind, werden zu 2 000 000 ℳ angegeben.

— **Weiterführung der Kongobahn.** Die Vorarbeiten für eine Weiterführung dieser Bahn von der Mitte des Kongo nach dem Tanganyikasee sind in diesem Jahre beendet worden. Die von Lualaba ausgehende neue Strecke wird 272 km lang werden. Der größte Teil des von der Eisenbahn durchschnittenen Geländes bietet nur geringe Schwierigkeiten. Auf 210 km Länge sind die Erdarbeiten bereits fertiggestellt, auf der verbleibenden Strecke, die im Tale des Lukuja hinführt, werden eine größere Anzahl von Brücken erbaut werden müssen. Die Eisenbahngesellschaft beabsichtigt, unter Mitwirkung der Regierung einen Schiffahrtsdienst auf dem Tanganyikasee einzurichten. Um die Bedeutung dieses Unternehmens zu würdigen, vergegenwärtige man sich, daß dieser See 650 km lang und 100 bis 150 km breit ist. Die Neubaustrecke bedeutet einen erheblichen Schritt vorwärts auf dem Wege einer Verbindung des Kongo durch Afrika hindurch mit Deutsch- und Britisch-Ostafrika. Auf den Strecken von Stanleyville nach Ponthièrville und von Kindu nach Kongolo, die 126 km und 357 km lang sind, ist schon ein regelmäßiger Betrieb im Gange. Mit der Neubaustrecke zusammen wird das Eisenbahnnetz dann einen Umfang von 755 km haben. Im Oktober 1912 und im Februar 1913 sind zwei Heckraddampfer von je 500 t in Leopoldville zu Wasser gebracht worden, die seitdem regelmäßig nach Stanleyville verkehren. Insgesamt verkehren im Dienst der Gesellschaft 5 Dampfer von gleicher Größe auf einer 1600 km langen Strecke, die monatlich etwa 2000 t Güter befördern. Der zurzeit bestehende Verkehr ist hierdurch ausreichend bedient, doch erwartet man schon für die nächste Zukunft eine so erhebliche Zunahme, daß besondere Vorkehrungen, Erweiterungen, Einstellung neuer Betriebsmittel usw. zu seiner Bewältigung nötig sein werden. Auf der 300 km langen Strecke Ponthièrville-Kindu soll ebenfalls ein Schiffahrtverkehr eingerichtet werden, für den die Schiffe noch im Bau sind, ebenso für die 650 km lange Strecke Kongolo-Bukama.

Am Schluß des vergangenen Jahres beschäftigte die Gesellschaft 245 Europäer und 6941 Eingeborene. Ihr Anlagekapital belief sich zu diesem Zeitpunkt auf 53,132,020 ℳ. Die Regierung haftet für die Verzinsung mit 4 % und hat außerdem Mittel à fonds perdu zur Verfügung gestellt. Aus Europa sind bis jetzt 26 Lokomotiven, 5 Personenwagen I. Klasse, 8 Wagen II. Klasse, 374 Güterwagen, 6 Kranwagen u. a. m. eingeführt worden.

— **Zur Auseinandersetzung der Harrimanbahnen** schreibt die „Neuyorker H.-Z." unter dem 5. M.: In der vergangenen Woche ist die leidige Aueinandersetzung der Harrimanbahnen endlich erledigt worden. Wie bekannt, hatte vor längeren Jahren die Union Pacific 126 500 000 $ Southern Pacificaktien, 47 % des Aktienkapitals derselben, erworben, weniger um die Kontrolle über diese Bahn zu erlangen als um einen praktischen Weg zur Pacificküste zu finden, der sich ihr über die im Besitze der Southern Pacific befindliche Central Pacific bot. Während der Rooseveltschen Präsidentschaft wurde ein Verfahren gegen die Union Pacific eingeleitet, das auf die Abscheidung der Southern Pacific als einer Wettbewerbslinie abzielte. Die untere Instanz entschied aber gegen die Regierung. Das Bundesobergericht schloß sich aber dieser Auffassung nicht an. Den Beteiligten wurde also aufgegeben, bis zum 10. Mai einen Plan zur vollständigen Auseinandersetzung der beiden Bahnen zu entwerfen. Später wurde die Frist bis zum 1. Juli verlängert. Der erste Plan, der den Vertretern der Regierung unterbreitet wurde, sah den Verkauf der Southern Pacificaktien an die Aktionäre der Union Pacific vor. Dieser Plan wurde beanstandet, worauf der Vorschlag gemacht ward, auch den Southern Pacificaktionären die Erwerbung eines gewissen Teils der Aktien möglich zu machen. Der Erlös sollte von der Union Pacific dazu benutzt werden, die Central Pacific zu übernehmen. Es wurden jetzt von anderen westlichen Bahninteressenten Einwendungen erhoben, z. B. verlangte die Western Pacific, ebenfalls zur Benutzung gewisser Linien der Central Pacific zugelassen zu werden, ein Verlangen, das von der Eisenbahnkommission von Californien, deren Zustimmung zu dem Plane notwendig war, unterstützt wurde. Nach manchen anderweiten Verhandlungen, die sämtlich erfolglos blieben, ist jetzt, gerade als die vom Bundes-Obergericht gestellte Frist zu Ende ging, ein alle in Betracht kommenden Faktoren zufriedenstellender Plan entworfen worden. Dieser läßt sich kurz wie folgt darstellen: Von den Southern Pacificaktien werden 38 292 400 $ gegen 42 547 200 $ Aktien

der Baltimore and Ohio R. R., die sich im Gewahrsam der Pennsylvania R. R. befinden, umgetauscht. Der Rest von rund 88 000 000 $ Southern Pacificaktien wird einer Trust-Company als Treuhänder überantwortet, welche sie bis zum 1. Januar 1916 verkaufen soll, jedoch nur an solche Personen, welche unter Eid angeben, daß sie nicht Aktionäre der Union Pacific R. R. sind und auch solche nicht vertreten, und daß sie den Aktienerwerb nicht beabsichtigen, um die Kontrolle der Union Pacific und der Southern Pacific in die gleichen Hände zu bringen. Sollte bis zum genannten Tage das Übereinkommen nicht zustande kommen, so wird das Gericht über die weitere Erledigung der Angelegenheit befinden. Um den Plan zur Ausführung zu bringen, werden den Aktionären der Union Pacific zwar die Aktien der Southern Pacific im Gesamtbetrage von 88 000 000 $ zum Ankauf angeboten, ihnen statt der stimmberechtigten Aktien aber nur Zertifikate ausgefolgt, die in jeder Beziehung Anteilscheinen gleichstehen, außer daß ihnen kein Stimmrecht anhaftet. Die solchergestalt von den Aktionären erlangten Zertifikate müssen dann bis zum 1. Januar 1916 gegen Aktien umgetauscht werden, aber, wie gesagt, von anderen Personen als Aktionären der Union Pacific. Wie die Union Pacific die für die Southern Pacificaktien erlangten Summen verwendet wird, ist noch nicht bestimmt. Es ist möglich, daß sie versuchen wird, die Central Pacific noch von der Southern Pacific zu kaufen. In dieser Verbindung mag erwähnt werden, daß der Generalanwalt seinen Entschluß kundgegeben hat, gegen die Southern Pacific zu klagen, um sie zu zwingen, sich der Central Pacific zu entäußern.

— **Ein Millionär als Lokomotivbeamter.** Mr. John O'Brien, ein junger Neuyorker Millionär, dessen spurloses Verschwinden vor drei Jahren Aufsehen erregte, ist, wie die „B. B.-Ztg." berichtet, jetzt wieder aufgefunden worden, und zwar als Gehülfe eines Lokomotivführers auf der Missouri-Pacific-Eisenbahn. O'Brien, der an der Colombia-Universität studierte, verschwand nach Beendigung seines Studiums 1910. Seine Freunde stellten vergeblich Nachforschungen nach ihm an und gaben endlich alle Versuche auf, da sie annahmen, er sei tot oder gänzlich verschollen. Kürzlich nun erkannte ihn ein Freund in Van Buren, Arkansas, als er auf einer Schnellzuglokomotive arbeitete, und Mr. O'Brien erklärte, er sei das Leben eines reichen Müßiggängers müde geworden. Er sei es überdrüssig geworden, nur den angenehmen Gesellschafter zu spielen und neue Wege ausfindig zu machen, wie man die Zeit totschlagen könne. Er freue sich, daß er eine Stellung erhalten habe, und wenn er sich selbst davon überzeugt habe, daß er zu irgendetwas in der Welt nütze, so würde er nach Hause zurückkehren. Für den Augenblick freilich möchte er sein Jahreseinkommen von 6000 ℳ nicht für alle Reichtümer der Welt aufgeben.

— **Die panamerikanische Eisenbahn.** Einem Berichte des österreichischen und ungarischen Vizekonsulates in Quezaltenango entnimmt das österreichische „Handelsmuseum" folgendes:

Kürzlich wurde ein Teil der sogenannten panamerikanischen Bahn vollendet, die von der Station Las Cruces der Ferrocarril de Occidente (von dem Hafen Champerico nach San Felipe) abzweigt und über die Stationen San Miguelito und Santa Joaquina (beide Departement Quezaltenango) nach Coatepeque, Departement Quezaltenango, führt. Die beiden erstgenannten Plätze sind Verladungsstationen der reichen Zonen (Kaffeezonen) Costa Cuca und Chuvá, deren Mittelpunkt das Dorf Colomba bildet. Die Strecke Las Cruces-Coatepeque mißt 19¼ Meilen. Der Weiterbau der panamerikanischen Bahn von Coatepeque nach Vado Ancho (Departement San Marcos) wird emsig betrieben und dürfte bis Ende November d. J. beendet werden. Die Strecke mißt 11¾ Meilen, so daß die ganze Strecke Las Cruces-Vado Ancho 31 Meilen ausmacht.

In Vado Ancho schließt sich die panamerikanische Bahn an die Ocósbahn (Ferrocaril de Ocôs), welche den Hafen Ocôs mit Vado Ancho über Ayutla verbindet, und benützt die fertige Strecke bis Ayutla, Grenzstadt Guatemalas an dem Flusse Suchiate, der die Grenze zwischen Guatemala und Mexiko bildet.

Die Brücke bei Ayutla über diesen Fluß ist vorläufig aus Holz gebaut, die Regierung erlaubt aber nicht (wohl der Unruhen in Mexiko wegen), daß sie passiert wird, und dürfen die Lokomotiven von Mexiko nur bis zur Hälfte fahren. Die Reisenden, von Guatemala kommend, werden auf Kähnen über den Suchiate nach Mexiko befördert und benützen die jenseits von Mariscal fertige panamerikanische Bahn, welche über Tapachula usw. in San Geronimo, Station der Tehuantepequebahn, mündet. Sobald die Strecke Coatepeque-Vado Ancho hergestellt und die Suchiatebrücke freigegeben wird, wird es möglich sein, von allen Eisenbahnstationen Guatemalas die Häfen Mexikos: Salina Cruz, Puerto Mexico, Vera Cruz, ferner die Hauptstadt Mexikos usw. und dann durch die Bahnen Mexikos irgendeine Eisenbahnstation der Vereinigten Staaten und Kanadas zu erreichen, was von großer Bedeutung für die wirtschaftlichen, kommerziellen und strategischen Zwecke Nordamerikas sein wird.

— **Seilschwebebahn für Personenverkehr bei Rio de Janeiro.** Außer dieser seit Ende Oktober v. J. im Betriebe stehenden Seilbahn auf den Zuckerhut, die der deutschen Technik im Auslande wieder ein ehrendes Zeugnis ausstellt, besteht in der Nähe der brasilianischen Bundeshauptstadt noch eine andere, lediglich dem Ausflugsverkehr dienende Bergbahn: die Corcovado-Zahnradbahn. Über den Bau und Betrieb dieser Bahn, die im Jahre 1910 durch die Maschinenfabrik Oerlikon auf elektrischen Betrieb umgewandelt wurde, ist in Nr. 87 S. 1394 Jahrg. 1910 d. Ztg. näheres mitgeteilt worden. Auf die auf die Spitze des Zuckerhutes (Pao de Assucar) führende Seilbahn sind die Leser bereits durch eine kurze Mitteilung in Nr. 2 S. 57 d. lfd. Jahrg. aufmerksam gemacht worden. Bei der Eigenart der kühn angelegten Bahn dürften einige weitere Mitteilungen darüber von Interesse sein, die wir einem von Albert Pietrkowski verfaßten Aufsatz in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure" entnehmen, in den auch allgemein gehaltene Darlegungen über Sicherheitsmaßnahmen auf Drahtseilbahnen eingeflochten sind. Diese besagen, daß die Aufsichtsbehörden durch Genehmigung des Betriebes einiger österreichischer und schweizerischer Personen-Drahtseilschwebebahnen mit den dort getroffenen Sicherheitsmaßregeln augenscheinlich zufriedengestellt seien, während eine nähere Betrachtung zeige, daß die Behörden noch keine Klarheit darüber besitzen, welche grundsätzlichen Anforderungen an die Sicherheit derartiger Betriebe zu stellen sind. Nach Ansicht des Verfassers werden zwei als Gleis dienende Tragseile, wenn sie zweckmäßig ausgewählt und richtig verspannt sind, den höchsten Anforderungen an die Betriebssicherheit genügen. Bei kürzeren Bahnen können die Tragseile aus einem Stück bestehen, d. h. Verbindungen einzelner Seilstücke durch Muffen vermieden werden. Die Tragseile werden auf Zug und Durchbiegung beansprucht; je größer die Zugspannung, desto geringer die Durchbiegung und die Biegungsbeanspruchung. Für jedes Seil und jedes Verhältnis von Seilquerschnitt zu Einzellast gibt es eine bestimmte Spannung, bei der die Summe aus den Spannungs- und Biegungsbeanspruchungen einen geringsten Wert hat. Die Biegungsbeanspruchungen sind ausschlaggebend für die Abnutzung des Tragseils. Eine ständige und gewissenhafte Überwachung der Seile verbürgt einen hohen Grad von Betriebssicherheit. Beim Zugseil treten nur Zugbeanspruchungen auf. Beim Reißen des Zugseiles soll ein besonderes festliegendes Fangseil, an dem sich die Wagen im Gefahrfalle durch Bremsvorrichtungen festklemmen, das Ablaufen der Wagen auf geneigten Strecken verhindern. Das Fangseil soll so eingerichtet sein, daß es im Notfalle als Zugseil verwendbar ist. Diese Gesichtspunkte sind bei der Zuckerhutbahn berücksichtigt; da es aber nach Ansicht des Verfassers nicht ausgeschlossen ist, daß die Bremsvorrichtung, gleichgültig, ob sie am Tragseil oder am Fangseil wirkt, gerade im gegebenen Augenblick versagen kann, hat man den Wagen mit dem endlosen Fangseil dauernd gekuppelt. Bei einem Bruch des Zugseils hängt der Wagen, ohne daß eine besondere Fangvorrichtung nötig ist, am Fangseil, das in diesem Falle ohne jeden Zeitverlust die Tätigkeit des Zugseiles übernimmt. Diese Einrichtung ist durch deutsches Reichspatent geschützt. Die Gußstahl-Tragseile haben 44 mm, die als Litzenseile hergestellten Zugseile 20 mm Durchmesser; die Gesamtbruchbelastung der letzteren beträgt rund 26 t, während sich die höchste Betriebsbeslastung auf nur 3 t stellt, so daß eine 8,7-fache Sicherheit gegen Zerreißen vorhanden ist.

Die Bahnanlage besteht aus zwei voneinander völlig unabhängigen Strecken. Strecke I führt von der Stadt Rio de Janeiro auf die Bergkuppe des Morro da Urca; ihre wagerechte Länge beträgt rund 517 m und der Höhenunterschied zwischen Anfangs- und Endpunkt 216 m. Strecke II beginnt in einer Entfernung von ungefähr 200 m vom oberen Ende der Strecke I in genau gleicher Höhenlage und führt auf die Spitze des allen Besuchern der Bundeshauptstadt bekannten Zuckerhutes. Die wagerechte Länge der zweiten Strecke beträgt 800 m, der Höhenunterschied zwischen Anfangs- und Endpunkt 200 m. Somit beträgt der von beiden Teilstrecken überwundene Gesamthöhenunterschied 416 m; die Neigung des Seiles ist auf der Strecke I bedeutend stärker als auf der Strecke II. Beide Strecken werden von frei hängenden Seilen gebildet; Zwischenunterstützungen sind nicht vorhanden. Auf beiden Strecken verkehrt je ein Wagen im Pendelbetrieb, aber es ist Vorsorge getroffen, daß durch entsprechenden Ausbau auch der Betrieb mit je zwei Wagen durchgeführt werden kann. Die Wagen haben eine Stundengeschwindigkeit von 9 km; sie können 16 Fahrgäste und einen Führer aufnehmen. An Sicherheitseinrichtungen sind außer den schon erwähnten vorhanden u. a.: eine in das Laufwerk der Wagen eingebaute Bremse mit Gewichthebel, den ein Fliehkraftregler auslöst, sobald die zulässige Fahrgeschwindigkeit des Wagens überschritten wird. Außer dieser selbsttätigen Bremse ist für den Notfall noch eine zweite durch Hand zu betätigende Bremse vor-

gesehen. Die Backen beider Bremsen umfassen die beiden Tragseile.

Über der Haltestelle auf der Spitze des Zuckerhutes, die früher nur von geübten und gut ausgerüsteten Bergsteigern erreicht werden konnte, ist ein Aussichtsturm errichtet, der einen prachtvollen Rundblick über die Stadt und den Hafen gestattet. Obwohl gerade der Bau dieser Haltestelle große Schwierigkeiten bereitete, konnte die ganze Bahnanlage in acht Monaten ohne jeden Unfall fertiggestellt werden. Die (untere) Strecke I wurde am 27. Oktober 1912, die (obere) Strecke II am 19. Januar 1913 eröffnet. Der Verkehr ist so lebhaft, daß die Erwartungen der Unternehmer weit übertroffen sind und eine gute Verzinsung des Anlagekapitals gesichert ist. Im November 1912 wurde die Bahn von 3752 Personen benutzt; bisher macht sich eine fortlaufende Verkehrssteigerung bemerkbar. Im März 1913 wurden 7228 Personen auf der Bahn befördert.

Allgemeines.

— **25 Jahre Eisenbahnreform.** Unter diesem Stichwort erinnert die „Köln. Ztg." daran, daß vor einem Vierteljahrhundert der bekannte frühere Zonentarifpolitiker Eduard Engel mit einem im Verlag von Costenoble in Jena erschienenen Werke „Eisenbahnreform" an die Öffentlichkeit trat. Die in dem Buche niedergelegten Gedanken gipfelten unter anderem in dem Vorschlage, einen dreistufigen Zonentarif auf den Eisenbahnen einzuführen: bis 25 km Entfernung 25 ₰, bis 50 km 50 ₰, darüber hinaus auf beliebig weite Entfernungen 1 ℳ Fahrpreis in der dritten Wagenklasse. Die Fahrpreise für die zweite Klasse sollten 50 ₰, 1 ℳ und 2 ℳ und für die erste Klasse 2 ℳ, 4 ℳ und 6 ℳ betragen. Außerdem trat Engel für eine billige Preiszone von 10 ₰ in der dritten und 15 ₰ in der zweiten Klasse im großstädtischen Vorortverkehr ein und regte an für die Beförderung von Gepäck bis 50 kg Gewicht in der ersten und zweiten Zone 25 ₰, in der 3. Zone 50 ₰ zu erheben. Der Verfasser dieses Buches, das auch sonst an einer Reihe vorhandener Verkehrseinrichtungen oft mit beißendem Spott Kritik übt, war kein Eisenbahnfachmann. Es ist also wohl erklärlich, wenn die meisten seiner Reformvorschläge weit über das Ziel hinausgingen und nur dazu beitrugen, in dem urteilslosen Publikum die ohnehin so beliebten Ansprüche auf unbegrenzte Herabsetzung der Fahrpreise zu mehren und zu steigern. Engel gründete auch sogenannte Eisenbahnreformvereine, deren Zeitschrift „Der Zonentarif" längere Zeit hindurch neben der Tariffrage auch alle möglichen anderen Verbesserungen des Betriebs und Verkehrs behandelte. Die Aufsätze in genannter Zeitschrift stammten fast ausschließlich aus seiner Feder. Sicherlich hat die oft allzu scharfe Sprache, die Engel in seinen Aufsätzen führte, dem Erfolg der von ihm vertretenen Sache mehr geschadet als Nutzen gebracht. Wie die obengenannte Quelle mitteilt, hat Professor Eduard Engel in letzter Zeit nur noch selten in Eisenbahnfragen öffentlich Stellung genommen, seine literarischen Werke, unter anderen ein Buch über Goethe und die deutsche Stilkunst, hätten ihn ganz in Anspruch genommen, und er hat auf diesem Gebiet wohlverdienten reichen Beifall gefunden. Wir möchten wünschen, daß er nunmehr dieser ihm sicherlich mehr Erfolg versprechenden Tätigkeit treu bleibt und nicht wieder seinen eisenbahntarifarischen Gedanken und Reformplänen in der Weise öffentlich Ausdruck gibt, wie es früher geschehen ist, wodurch er nur in vielen unklaren Köpfen des Laienpublikums unzutreffende Vorstellungen über die Natur des Eisenbahndienstes und insbesondere der Tarifpolitik gezüchtet hat. Da.

Rechtspflege.

— **Rechtssubjekt des kirchlichen Vermögens.** (Entsch. d. O. L. G. Celle v. 21. X. 1912; auch Entsch. d. R. G. v. 29. I. 1901.) Der beklagte Eisenbahnfiskus hat zwecks Anlage der sogenannten Güterumgehungsbahn und zur Herbeiführung der Verbindung dieser Bahn mit der nach L. führenden Bahn einen Teil der Parzelle 86, Kartenblatt 6 der Gemarkung D. enteignet. Als Eigentümerin dieser Parzelle ist im Grundbuche die Pfarre zu D. eingetragen. Diese ist auch Eigentümerin der anstoßenden Parzelle Kartenblatt 6, Nr. 179/26. An diese grenzt die Parzelle Kartenblatt 6, Nr. 180/26, welche im Eigentum der Küsterei in D. steht. Durch Beschluß des Bezirksausschusses (in Hannover vom 18. Februar 1909) ist die Entschädigung für die enteignete Fläche auf 22 875 ℳ festgesetzt, unter Ablehnung einer Zahlung für den Minderwert des Restes der enteigneten Parzelle und der beiden Parzellen 179/26 und 180/26.

Es hat die Pfarre und die Küsterei Klage auf Zahlung dieses Minderwertes erhoben, indem die Küsterei geltend machte, daß, wenn auch die einzelnen kirchlichen Anstalten als besondere, mit juristischer Persönlichkeit begabte Rechtssubjekte anzusehen seien, es sich doch wirtschaftlich um ein einheitliches Vermögen handele und ihr Anspruch auf Zahlung des Minderwertes der Parzelle 180/26 nach § 8 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes gerechtfertigt sei. Durch Teilurteil vom 21. Dezember 1909 hat das Landgericht die Klage der Küsterei abgewiesen, da die Küsterei ein selbständiges Rechtssubjekt sei, die ihr gehörige Parzelle 180/26 also nicht demselben Eigentümer gehöre, wie die enteignete Fläche. Durch Schlußurteil vom 18. Januar 1912 ist der Beklagte verurteilt, an den Kirchenvorstand der Kirchengemeinde D. als Vertreter der Pfarre in D. an Stelle der im Entschädigungsbeschlusse (vom 18. Februar 1909) festgesetzten 22 875 ℳ den Betrag von 36 930 ℳ 50 ₰, nämlich 18 366,36 ℳ als Wert der enteigneten Fläche und 18 564,14 ℳ als Minderwert des Restes der enteigneten Parzelle 86 und der anstoßenden Parzelle 179/26 zu zahlen. Dieses Urteil ist rechtskräftig geworden. Gegen das Teilurteil vom 21. Dezember 1909 hat die Küsterei D. form- und fristgerecht Berufung eingelegt und beantragt, unter Abänderung des angefochtenen Erkenntnisses den Beklagten zur Zahlung von weiteren 6529,82 ℳ nebst 4 % Zinsen seit dem 6. Mai 1907 zu verurteilen und ihm die gesamten Kosten aufzuerlegen.

Zur Rechtfertigung der Berufung führt die Klägerin aus: Es sei, wie aus dem von ihr überreichten Urteile des Reichsgerichts vom 29. Januar 1901 in Sachen Mattfeldts Erben gegen Gehrden hervorgehe, Eigentümerin der Parzelle 180/26 die Kirchengemeinde. Demgemäß werde das Rubrum dahin geändert, daß als Klägerin auftrete „die Kirchengemeinde D. als Verwalterin des Vermögens der Küsterei". Da in gleicher Weise die Kirchengemeinde die Eigentümerin der zum Vermögen der Pfarre gehörigen Grundstücke sei, befänden sich die sämtlichen 3 Parzellen im Eigentum ein und derselben juristischen Persönlichkeit. Damit seien die Voraussetzungen für die Entschädigungspflicht nach § 8 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes gegeben. Für die Höhe der Entschädigung wolle sie sich mit dem im Endurteil vom 18. Januar 1912 für die anderen Parzellen zugrunde gelegten Betrage von 196,80 ℳ für das Ar begnügen. Der Beklagte hat der Änderung in der Bezeichnung der klagenden Partei widersprochen. Werde die Änderung zugelassen, so handle es sich doch nicht um Grundstücke desselben Eigentümers. Das Pfarr- und Küstereivermögen unterliege lediglich der Verwaltung und Vertretung durch die Kirchengemeinde, stehe aber nicht in deren unbeschränktem Eigentum. Auch fehle es an der Voraussetzung eines örtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhanges. Die Grundstücke seien an *verschiedene* Pächter verpachtet.

Die Klägerin hat bestritten, daß die Grundstücke an verschiedene Pächter verpachtet seien. Das Oberlandesgericht entschied folgendermaßen:

Zu Unrecht nimmt das Landgericht an, daß nach gemeinem und evangelischem Kirchenrecht Subjekt des kirchlichen Vermögens die einzelnen kirchlichen Institute seien, da sie als mit juristischer Persönlichkeit begabte Anstalten anzusehen seien. Wie in dem von der Klägerin überreichten Urteile des Reichsgerichts ausgesprochen ist, ist nach gemeinem protestantischen Kirchenrecht wie nach § 18 des Hannov. Kirchenvorstandsgesetzes vom 14. Oktober 1848 die Pfarre kein selbständiges Rechtssubjekt, vielmehr ist die Kirchengemeinde das zur Verwaltung und Vertretung des Pfarreivermögens berufene Rechtssubjekt. Das gleiche gilt naturgemäß auch von der Küsterei. Das Pfarr- und Küstereivermögen sind Teile eines Vermögens, das im Eigentum der Kirchengemeinde steht. Die Kirchengemeinde ist also Eigentümerin der enteigneten Parzelle und der beiden Parzellen 179/26 und 180/26. Diese 3 Parzellen bilden den Grundbesitz ein und desselben Eigentümers, der Kirchengemeinde. Sie ist das Rechtssubjekt, welches auf Grund der Enteignung Ansprüche gegen den Beklagten erheben kann. Ihre Einführung in den Prozeß ist keine Klageänderung, sondern nur eine zulässige Richtigstellung der Bezeichnung der klagenden Partei. Daß die Kirchengemeinde über die Einkünfte aus den fraglichen Parzellen nicht beliebig verfügen kann, sondern sie nur zum Zwecke der Unterhaltung der Pfarre und der Küsterei verwenden darf, hat nur wirtschaftliche Bedeutung und keinen Einfluß auf die rechtliche Beurteilung der Frage, wer als Eigentümer der Grundstücke anzusehen ist. Die Voraussetzung des § 8 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes, daß ein Teil des Grundbesitzes, d. h. einer Mehrheit von Grundstücken desselben Eigentümers, enteignet ist, liegt somit vor. Eine weitere Voraussetzung für den Anspruch der Klägerin auf Erstattung des Minderwerts, welcher durch die Enteignung für die Parzelle 180/26 entstanden ist, ist, daß diese Parzelle in einem örtlichen oder wirtschaftlichen Zusammenhange mit dem ganzen Grundbesitz steht. Ob ein wirtschaftlicher Zusammenhang besteht, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls besteht ein örtlicher Zusammenhang des ganzen Grundbesitzes der Kirchengemeinde, von dem ein Teil enteignet ist, da die Parzelle 180/26 an die Parzelle 179/26 und diese wieder an die Parzelle grenzt, von der ein Teil enteignet ist. Daß alle 3 Parzellen durch die Abtretung eines Teils der Parzelle 86 einen Minderwert erlitten haben, ist ohne weiteres anzunehmen, auch vom Beklagten nicht bestritten. Der Anspruch der Klägerin ist daher dem Grunde nach gerechtfertigt. Dr. Cg.

Bücherschau.

— Dr. jur. W. Kochs Eisenbahnstationsverzeichnis, herausgegeben vom Eisenbahndirektions-Präsidenten a. D. v. Mühlenfels, ist in 4. Auflage im Verlage von Barthol & Co., Berlin-Charlottenburg, Kantstraße 118/19, erschienen. Preis 12 ℳ.

Das Werk weist die im Betriebe stehenden und die demnächst zu eröffnenden Eisenbahnlinien nach dem Stande vom 1. Mai d. J. nach. Früher geschah dies nach dem Stande vom 1. Juli. Da das Buch aber diesmal, vielfach geäußerten Wünschen zufolge, um etwa 6 Wochen früher als sonst erschienen ist, mußte jetzt der Stand vom 1. Mai gewählt werden, der auch bei den künftigen Auflagen festgehalten werden soll, da er durch den gleichzeitigen Beginn des neuen Fahrplans einen besonders geeigneten Zeitpunkt darstellt.

Zu der neuen Auflage sind diesmal eine Reihe von Änderungen getroffen, die den Gebrauch des Werkes erleichtern und seinen Wert als Nachschlagebuch erhöhen sollen. Die Inhaltsübersicht folgt jetzt unmittelbar dem Vorwort, alsdann die Übersicht der hauptsächlichsten in dem Werke vorkommenden Zeichen und Abkürzungen. Diese Übersicht ist ebenso, wie die dann folgenden Vorbemerkungen einer Umarbeitung, Vervollständigung und teilweisen Kürzung unterzogen worden. Insbesondere hat der Abschnitt der Vorbemerkungen über das Zollwesen mit Rücksicht auf die mit dem 1. April d. J. ins Leben getretene Deutsche Eisenbahn-Zollordnung mehrfache Änderungen erfahren.

Die seit Juli v. J. eingetretenen wichtigeren Organisationsänderungen sind in der Neuauflage sorgfältig berücksichtigt. Diese treten namentlich bei den ungarischen Staatsbahnen durch Änderungen in den Bezirksleitungen und Neueinrichtung von solchen ein. Bei den italienischen Staatsbahnen ist eine Neuordnung der Verwaltung durchgeführt, mit der auch die Neueinrichtung von Bezirksdirektionen verbunden war.

Da sich bis zur Drucklegung des Werkes nicht übersehen ließ, welche Änderungen in den Besitzverhältnissen der Balkanländer eintreten würden, ist den Angaben über die Eisenbahnen dieser Länder der frühere Besitz zugrunde gelegt.

Der vom Werk getrennte Anhang, das Verzeichnis der einzelnen Eisenbahnbehörden und -verwaltungen mit den ihnen angehörigen leitenden und oberen Beamten enthaltend, kann zum Preise von 1 ℳ von der Verlagsbuchhandlung bezogen werden.

— Jahrbuch für Verkehrswissenschaften. Herausgeber: Postinspektor P e i t g e n. Verlag von Joh. Ibbeken, Schleswig. Jahrespreis (vierteljährlich ein Heft) 6 ℳ, Einzelheft 1,75 ℳ.

Unter dieser Bezeichnung hat sich in der Literatur des Verkehrswesens eine neue Fachzeitschrift mit ihrem ersten Hefte vorteilhaft eingeführt. Nach den Absichten des Herausgebers soll dieses neue Jahrbuch, das in seinem ersten Hefte den Übergang aus dem in vier Jahrgängen erschienenen „Jahrbuch für Verkehrsbeamte" darstellt, für die Gebiete des Verkehrswesens, der Post, der Telegraphie und des Fernsprechwesens, der Eisenbahnen einschließlich Kleinbahnen und gleislose Bahnen, der Schiffahrt und des Luftverkehrs, eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung sowie der heutigen Bedürfnisse vom Standpunkte der Staatsverwaltungen und der Allgemeinheit geben und zugleich diese Gebiete kritisch beleuchten und an ihrem Ausbau in technischer, organisatorischer und wirtschaftlicher Beziehung mitarbeiten helfen. Namentlich soll versucht werden, die Wechselbeziehungen zwischen den einzelnen Gebieten des heutigen modernen Verkehrswesens aufzudecken, um auf diese Weise Anhaltspunkte für die Möglichkeit ihrer fortschreitenden Entwicklung unter gegenseitiger Unterstützung zu gewinnen. Nebenher sollen zahlreiche Mitteilungen den Leser über das Neueste auf allen Gebieten unterrichten und ein eingehendes Literaturverzeichnis nebst einer umfangreichen Bücherschau dem Forscher reichhaltiges Quellenmaterial zur Verfügung stellen. Aus dem Inhalt des ersten Heftes dieses neuen literarischen Unternehmens geht hervor, daß der Herausgeber bemüht ist, den angedeuteten Aufgaben gerecht zu werden. Es enthält u. a. eine vergleichende Darstellung über die Luftflotte der Großmächte, eine Erörterung über die Verwendungsmöglichkeiten der Luftfahrzeuge im Dienste des Verkehrs, ferner eine Abhandlung über den Schnellverkehr der Eisenbahnen, deren Verfasser sich namentlich mit der Frage der Stadtschnellbahnen beschäftigt und diese Frage allerdings recht oberflächlich und ohne eigene tiefere Sachkunde behandelt. Weiter folgt ein Aufsatz von Paul Damm-Etienne „Die Eisenbahn als Förderer der Volksgesundheit", i n dem der Verfasser u. a. die Thünensche Grundrententheorie im isolierten Staat auf den Personenverkehr der Eisenbahn sinngemäß anzuwenden sucht und im übrigen für eine Herabsetzung der Fahrpreise nach den Badeorten im Interesse der Förderung der Volksgesundheit eintritt und interessante Ausführungen über das Verkehrswesen in den Tropen, besonders in den deutschen Kolonien, macht. — Da es gelungen ist, ein Anzahl namhafter Fachmänner als Mitarbeiter zu gewinnen, darf wohl auf eine gedeihliche Entwicklung des Jahrbuchs für Verkehrswissenschaften nach der vorgezeichneten Richtung hin geschlossen werden. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt der in der Folge erscheinenden Hefte des Jahrbuchs, soweit darin das Gebiet des Eisenbahnwesens berührt wird, an dieser Stelle kurz aufmerksam zu machen.

— Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe. Das 4. Heft dieser Zeitschrift enthält neben drei die Eisenbahnverwaltungen nicht berührenden Arbeiten als wichtigsten Gegenstand der Besprechung eine Arbeit des Vertrauensarztes der Eisenbahndirektion Halle, Sanitätsrat Dr. Herzfeld in Berlin, betitelt „Vorbeugungsmaßnahmen gegen Unfälle auf Eisenbahnen". Herzfeld hebt hervor, daß ein harmonisches Zusammenarbeiten von drei Bedingungen, nämlich: bestes Betriebsmaterial, vollständige Beherrschung der Vorschriften und Bestimmungen für den Betrieb und ausgesucht gesundes Personal es ermögliche, Unfälle im Eisenbahnbetrieb auf ein gewisses unvermeidbares Mindestmaß herabzusetzen. Er erörtert die Vorschriften des Bundesrates für die Eisenbahnanlagen, die Führung der Bahnlinie, deren Unterbau, Bettung, Schienenführung, Weichen- und Signalwesen und Kreuzung mit öffentlichen Wegen. Er bespricht den Bau der Bahnhöfe und deren Einrichtungen zur Ermöglichung eines geordneten Verkehrs, die Bahnsteigsperre und den Bau der Wagen. Betreffs der letzteren erörtert er die Ausführung der Wagenkasten, der Untergestelle der Wagen, der Federung, der Radgestelle, der zwei-, drei- und vierrädrigen Drehgestelle, der Sicherung der Räder gegen das Ausspringen von den Schienen durch Flanschen, die besonderen Einrichtungen des Wageninnern (Beschaffenheit der Sitze, Polsterung, Einrichtung der Aborte, Anbringung von Türschutzleisten gegen die Gefahr der Fingereinklemmung). Darnach werden die der Lüftung dienenden Einrichtungen: Fenster, Luftklappen, Luftsauger, des weiteren die Heizungs- und Beleuchtungsvorkehrungen, die der Kupplung dienenden Einrichtungen und deren Zuverlässigkeit und die Bremseinrichtungen (Hand- und durchgehende Bremsen, Luftdruck-, Luftsaugbremsen) besprochen.

Bei der Behandlung der Verkehrs- und der Betriebsordnung wird der Vorkehrungen für eine geordnete, Unfälle ausschließende Zugfolge, der bildlichen Fahrpläne und der Fahrplanbücher gedacht und deren Bedeutung für Fahrdienstleiter und Zugführer gewürdigt. In weiteren Abschnitten wird der Signal- und Sicherungsdienst mit den akustischen und optischen Signalen, den figürlichen und farbigen Lichtsignalen behandelt. Es wird der Streckenblockung gedacht, welche in einen durch zwei Zugfolgestationen begrenzten Streckenabschnitt einen Zug nur dann einläßt, wenn der vorhergehende Zug diese Strecke verlassen hat. Der Zugmeldedienst, das Anbieten und Abnehmen der Züge, die Zugmelde- und Zugfolgestationen, Strecken- und Stationsblockung, Stellwerksanlagen und die durch gemeinsame Arbeiten von Fahrdienstleitern und Stellwerksbeamten mögliche Entblockung werden auseinandergesetzt. Zuletzt wird als eine zur Vermeidung von Unfällen besonders wichtige Vorkehrung die Auswahl und Erhaltung eines körperlich und geistig allen Anforderungen gewachsenen Beamten- und Bedienstetenstandes bezeichnet. Mit Recht weist hier Herzfeld auf die Vorschriften für die Tauglichkeit im Eisenbahndienste und die bahnärztlichen Untersuchungen hin, wie solche jetzt bei allen deutschen Eisenbahnverwaltungen in mustergültiger Weise bestehen. Wenn er die Notwendigkeit hierfür mit einem Hinweis auf das Eisenbahnunglück bei Gaschwitz-Leipzig begründet und dabei hervorhebt, „es dürfe nicht vorkommen, daß bei einem Eisenbahnunfall das Gericht mildernde Umstände anerkennt, weil der Beamte nicht die nötigen intellektuellen Fähigkeiten besaß", so muß ich als Vertrauensarzt der sächsischen Eisenbahnverwaltung dem widersprechen. Zwar hat in der Tat das Gericht dem schuldigen Lokomotivführer mildernde Umstände zuerkannt, vielleicht in weitgehender humaner Weise, aber nicht wegen festgestellter mangelnder intellektueller Fähigkeiten, sondern weil ihm nach dem übereinstimmenden Gutachten der Vorgesetzten und der Ärzte bei seiner nicht besonderen geistigen Begabung („kein erstklassiger Führer") die Erfüllung der mit dem Dienste verbundenen Pflicht fortgesetzter angespannter Aufmerksamkeit schwerer geworden sei als anderen besser begabten Leuten. Ärztlich ist hierzu zu bemerken, einerseits, daß die Beobachtung eines Signales selbst schwachbegabten Leuten möglich sein muß, anderseits, daß selbst die gewissenhaftesten bahnärztlichen Untersuchungen lediglich geistige Defekte feststellen können, wovon bei dem angeschuldigten Führer natürlich nicht entfernt die Rede war, während gewisse mindere Grade von Tüchtigkeit natürlich nur im Dienste selbst erkennbar werden, hier aber nicht beobachtet worden sind.

Hinweisen möchte ich noch auf den in diesem Hefte veröffentlichten „Aushang über die erste Hülfe bei Unglückfällen" der Berufsgenossenschaft und auf die Einladung zur Beschickung

des im September in Wien stattfindenden 2. internationalen Kongresses für Rettungswesen und Unfallverhütung. Möchten letzterem bei der Bedeutung der in Abteilung 1, 2 und vor allem 4 zur Beratung stehenden Verhandlungsgegenstände auch die deutschen Eisenbahnverwaltungen ihre Aufmerksamkeit zuwenden.

Medizinalrat Dr. Gilbert-Dresden.

Mitteilung der Schriftleitung.

Der Unterzeichnete ist in der Zeit vom 20. Juli bis 18. August von Berlin abwesend. Seine Vertretung in den Geschäften der Schriftleitung übernimmt Herr Regierungsrat Dr. Redlich, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Berlin, 19. Juli 1913. v. Mühlenfels.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 191 vom 11. Juli d. J. an alle am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Änderung der AV. zum Ubk. zus. F. (abgesandt am 17. Juli d. J.).

Nr. I 198 vom 15. Juli d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums (T. A. B.) auf Errichtung einer IV. Ausgabestelle für Vereinsfahrscheinhefte durch die Aktienbank Bohemia in Prag (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Nr. I 200 vom 15. Juli d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 19. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11, Abs. 4 werden nachstehend die in Nr. 53 S. 863 d. Ztg. angezeigten Betriebsbehinderungen aufgehoben.

Der Gesamtverkehr war eingestellt:

in den Strecken	Ursache	Dauer
Lemberg-Podhajce	Unterwaschung des Oberbaues	vom 28./6. I. Tgsh. bis 1./7. II. Tgsh. in der Strecke Lemberg-Wolkow, bis 12./7. II. Tgsh. in der Strecke Wolkow-Podhajce.
Tarnopol-Zbaraz	Unterwaschung des Bahnkörpers	vom 29./6. I. Tgsh. bis 9./7. I. Tgsh.
„ -Zloczow	„	„ 29./6. I. „ „ 12./7. I. „
Dolina-Wygoda	„	„ 29./6. I. „ „ 1./7. II. „
Tarnopol-Podwysokie	„	„ 29./6. I. „ „ 12./7. I. „ (ausgenommen die Teilstrecke Potutori - Berczowica Ostrow, diese bleibt noch gesperrt).
„ -Trembowla	„	vom 29./6. I. Tgsh. bis 5./7. II. Tgsh.
Berhometh-Lopuszna	„	„ 12./7. I. „ auf beiläufig 14 Tage.

Wien, am 15. Juli 1913. (1924)

Der k. k. Direktor.

Ausnahmetarife S 37 für Basel transit Westschweiz und S 35 für Leinöl geändert.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 16. Juli 1913. (1920)

Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 20. Juli 1913 ist die Kilometertafel I wie folgt ergänzt worden:

Bieberehren bis
Heidingsfeld Bad. B. 59 km
Reichenberg b. Wrzb. 64 km
Röttingen Bf. bis
Heidingsfeld Bad. B. 62 km
Reichenberg b. Wrzb. 67 km

München, 18. Juli 1913. (1921)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1913 gelten die Frachtsätze der Abteilung B des Ausnahmetarifs Nr. 11 auch für Zinn, roh, in Blöcken und Stangen. In den Tarifbestimmungen ist deshalb unter den Artikeln, für welche die Frachtsätze der Abteilung B gelten, nachzutragen:

„7. Zinn, roh, in Blöcken und Stangen."

Dagegen erhält Ziffer 2 der ausgenommenen Artikel folgende neue Fassung:

„2. Rohmetalle, unedle (außer Blei, Zink und Zinn), wie Aluminium, Antimon, Kupfer, Nickel usw. in Blöcken, Mulden oder sonstigen Darstellungsformen für Rohmetall."

München, den 17. Juli 1913. (1923)

Tarifamt der K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober 1913 ab führt

1. der Bahnhof Rogätz an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal die Bezeichnung Loitsche und
2. der Bahnhof Angern an der gleichen Bahnstrecke die Bezeichnung Angern-Rogätz.

Magdeburg, den 16. Juli 1913. (1926)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

a) Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A, und b) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr der deutschen Eisenbahnen untereinander.

Ab 1. August d. J. gilt „der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen" auch für die Staatsbahnstationen Beeskow und Fürstenwalde (Spree) im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Beeskow-Fürstenwalde. Über die Frachtsätze und Bedingungen erteilen die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), 18. Juli 1913. (1927)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Tierverkehr.

Zum 1. August 1913 werden direkte Frachtsätze für Pferde in gewöhnlichen Wagen zwischen Laugszargen (Dir.-Bez. Königsberg) und den niederländischen Stationen Arnheim, Nymegen und Wychen eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 18. Juli 1913. (1918)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsässisch-badischer Güterverkehr.

Am 1. August 1913 tritt für Pflastersteine aus Naturgestein im Versand von Herlisheim (Oberels.) nach Basel Bad. Stb. ein Frachtsatz von 20,4 ₰ für 100 kg in Kraft.

Straßburg, den 18. Juli 1913. (1925)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden die Anwendungsbedingungen der

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland. Teil II vom 1. August 1909.

Zu dem vom 1. August 1913 ab gültigen Anhange enthaltend Zuschläge zu den Frachtsätzen erscheint ein Berichtigungsblatt. Es enthält eine Änderung der Vorschrift über die Berechnung des Frachtzuschlages.

Das Berichtigungsblatt ist durch die beteiligten Abfertigungsstellen, das Aus-

kunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die beteiligten Verwaltungen zu beziehen.

Breslau, den 16. Juli 1913. (1919)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Station Tüssling der K. B. Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl nach den Seehäfen aufgenommen.

Hannover, den 15. Juli 1913. (1911)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-Schweiz. Eisenbahnverbände.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird der Tarif Teil I, Abt. B, enhaltend die allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation neu ausgegeben. Der auf 1. Juni 1911 erschienene Tarif I Abt. B nebst Nachtrag wird dadurch aufgehoben.

Die Drucksache wird von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.

Karlsruhe, den 15. Juli 1913. (1912)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Schweiz. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird zu den Tarifen Teil II. Heft 2a und 3a (früher Heft 4 und 5) vom 1. September 1904, je der XI. Nachtrag ausgegeben, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifs und der Ausnahmetarife sowie einen neuen Ausnahmetarif für Kupferdraht (mit kreisrundem Querschnitt) für elektrische Leitungen. Der Nachtrag zum Heft 2a enthält außerdem einen neuen Ausnahmetarif für Siliciumcarbid (Carborundum). Die Drucksachen werden von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.

Soweit durch den XI. Nachtrag zu Heft 2a Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze mit Ausnahme jener für Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach Bahn und der Erlenbach-Zweisimmen Bahn noch bis mit 31. Oktober 1913 in Kraft.

Karlsruhe, den 15. Juli 1913. (1913)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr. Heft 2 vom 1. September 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Station Tübingen Hbf. der K. Württembergischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 2 (Eier) mit den nachstehenden Frachtsätzen in die Schnitt-Tariftabelle, Abteilung A, aufgenommen.

Ausnahme-Tarif Nr. 2:

	a	b
	Für 100 kg in Centimes Gold	
Tübingen Hbf.	823	671

Breslau, den 16. Juli 1913. (1910)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westböhmischer-Tirol-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1912.

Frachtsatzänderungen des Ausnahmetarifes 14 (Kupfervitriol).

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, sind die mit Nachtrag I eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes 14 (Kupfervitriol) zu streichen und durch folgende zu ersetzen:

Nach	Von Aussig Teplitzerbahnhof Heller für 1000 kg
1. Stationen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.	
Ala	2650
Atzwang	2310
Auer	2400
Avio	2680
Blumau	2340
Bozen-Gries	2360
Branzoll	2400
Brixen	2220
Brixlegg	1670
Bruneck	2300
Calliano	2590
Klausen	2260
Lavis	2500
Margreid-Kurtatsch	2440
Matrei	1940
Mattarello	2560
Mori	2620
Neumarkt-Tramin	2440
Rovereto	2620
Salurn	2470
S. Michele	2500
Trient	2530
Villa-Lagarina	2590
Waidbruck	2280
2. Stationen der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.	
Gargazon	2560
Lana-Burgstall	2585
Meran	2655
Siebeneich	2480
Sigmundskron	2465
Terlan	2505
Untermais	2640
Vilpian-Nals	2530
3. Stationen der k. k. priv. Valsugana-Eisenbahn (Linie Trient-Tezze).	
Borgo	2845
Caldonazzo	2755
Grigno	2930
Levico	2775
Pergine	2705
Roncegno-Marter	2820
Tezze	2960
Vill' Agnedo-Strigno	2875
Villazzano	2625

Wien, am 18. Juli 1913. (1917)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.) Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Berichtigung der Bestimmungen betreffend die Anwendung der Zuschläge.

Die Bestimmungen auf Seite 3 des vom 1. August 1913 gültigen Anhanges sind zu streichen. An deren Stelle treten die nachstehenden neuen Bestimmungen:

„Vom 1. August 1913 ab gelangen außer den Frachtsätzen des Verbandstarifs noch die in den nachstehenden Tabellen enthaltenen Zuschläge zum Klassenguttarif und zu den darin aufgeführten Ausnahmetarifen zur Einhebung. Der Zuschlag wird für jeden angewendeten Frachtsatz besonders angerechnet und werden hierbei Beträge unter 5 Centimes fallen gelassen, dagegen Beträge von 5 Centimes und darüber auf 10 Centimes aufgerundet.

Wien, am 17. Juli 1913. (1914)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Tarif, Teil II, eingeführt.

Hannover, den 16. Juli 1913. (1915)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Los 3.

Die Erd-, Beton-, Maurer-, Steinmetz- und Nebenarbeiten zum Bau der Straßenunterführung „B" auf Bahnhof Tempelhof in Km. 22,3 + 32 der Berliner Ringbahn sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 6. August 1913, vormittags 11½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 12 Uhr mittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 5,00 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 364 einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt die 102. Bahnmeisterei auf Bahnhof Tempelhof, Ringbahn.

Zuschlagsfrist 5 Wochen.

Berlin, den 11. Juli 1913. (1922)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Neuauflage der „Statistischen und tarifarischen Daten".

Am 1. August 1913 gelangt eine Neuauflage der „Statistischen Daten" pro 1911, sowie der tarifarischen Daten nach dem Stande vom 30. April 1913 zur Ausgabe.

Exemplare sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 1 Kr. zu beziehen.

Wien, am 16. Juli 1913. (1916)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 57. | 26. Juli 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Verwendbarkeit von Hängebahnen in Umladeschuppen.

Unter vorstehender Überschrift brachte die Nr. 28/1913 der Zeitung d. V. D. E. einen Aufsatz, in welchem der Verfasser auf der ersten Seite sich dahin ausspricht, daß eine Hängebahn den Anforderungen, die auf einer größeren Umladehalle gestellt werden, nicht gerecht zu werden vermag. Wenn die Schwierigkeiten, welche nach Meinung des Verfassers der Bewältigung des Umladedienstes durch Hängebahnen entgegenstehen, wirklich zu erwarten wären, dann könnten vielleicht Zweifel berechtigt sein, ob Hängebahnen als ein geeignetes Hilfsmittel für Umladegeschäfte anzusehen sind. Es hält aber meines Erachtens nicht schwer, die in dem Aufsatz ausgesprochenen Bedenken zu zerstreuen.

Der Verfasser gibt der Meinung Ausdruck, daß in meinen Abhandlungen unterlassen wäre, über gewisse Aufgaben, die der Hängebahn zufallen würden, zu sprechen. Er sagt nämlich auf Seite 461 in der linken Spalte: „Dabei wird nicht ausdrücklich erwähnt, daß umgekehrt auch von den verschiedensten Stellen einzelne Sendungen an eine Stelle zu bringen sind.“ Ferner sagt er im zweitfolgenden Satz: „Die entsprechende andere Seite des Umladegeschäfts, Gut aus verschiedenen Wagen in einen zu befördern, wird auch hier nicht berührt.“

Meine Antwort hierauf läßt sich mit dem bekannten Grundsatz kennzeichnen: Ne bis in idem.

Welches sind denn die einzelnen Sendungen, die von den verschiedensten Stellen an eine Stelle zu bringen sind? Welches ist das Gut, das aus verschiedenen Wagen in einen zu befördern ist? Es sind dieselben Sendungen, deren Behandlung in meinem Aufsatz erörtert worden ist; es sind dieselben Sendungen, welche, in einem beladenen Stückgutwagen an die Umladestelle gesetzt, nun ihre bisherige Reisegesellschaft verlassen und auf ihrem Wege durch die Umladehalle vor dem neu zu bildenden Stückgutwagen mit ihrer aus verschiedenen Wagen kommenden künftigen Reisegesellschaft zusammentreffen und in diesen Wagen verladen werden. Es ist dasselbe Gut — oder, wenn man die Sendungen der einzelnen Lastschalen betrachtet, ein Bestandteil des Gutes —, welches nach meinen Ausführungen an einer Stelle als volle Ladung von dem Hängebahnwagen aufzunehmen und dann, mehrfach geteilt, an verschiedenen Stellen im Schuppen abzusetzen ist.

Die irrige Meinung des Verfassers ist anscheinend darauf zurückzuführen, daß er die Stückgüter vor Augen hat in dem Augenblick, wo sie vor dem neu zu bildenden Stückgutwagen einzeln von verschiedenen Stellen her zusammenkommen, während in der Abhandlung des Unterzeichneten die Betrachtung von dem Zeitpunkt vor Beginn der Umladung ausgeht, in welchem die Stückgüter noch unbehandelt in den an den Schuppen gesetzten Wagen liegen. Dieses Versehen verleitet den Verfasser zu dem irrigen, für das Gesamturteil maßgebenden Schluß, daß „in der weitaus größten Zahl der Fälle die Voraussetzungen nicht zutreffen, auf denen Schürmann seine Anlage aufbaut“.

Die Lücken, welche Klewitz in meiner Umgrenzung der Aufgaben der Hängebahn zu sehen glaubt, sind nicht vorhanden. Die Hängebahn hat nur der von mir gekennzeichneten Aufgabe zu genügen, keiner anderen. Die Schwierigkeiten, welche er für die Bewältigung des Umladedienstes durch Hängebahnen befürchtet, sind bei der von mir vorgesehenen Regelung der Umladegeschäfte nicht vorhanden; sie würden allerdings eintreten, wenn die Hängebahn so betrieben würde, wie der Verfasser es für notwendig zu halten scheint, nämlich derart, daß ein Hängebahnzug die für einen neu zu bildenden Stückgutwagen in verschiedenen Bahnwagen vorhandenen Stückgutsendungen sammelt und nach Aufnahme einer vollen Ladung zum neuen Stückgutwagen bringt. Wenn eine solche Umladeweise notwendig wäre, würde ich selbst davon Abstand nehmen, Hängebahnanlagen zu empfehlen. Für eine derartige Regelung des Umladedienstes, bei welcher viel unnütze Arbeit auf das Heraussuchen der Stückgüter zu verwenden wäre, liegt aber kein dringendes Bedürfnis vor.

Ein anderer Einwand (S. 461 rechte Spalte) befaßt sich mit der Möglichkeit genügender Auslastung der Lastschalen. Klewitz erwähnt zunächst richtig, daß die Tragfähigkeit der Lastschalen auf 300 kg bemessen sei, läßt dann aber die unzutreffende Behauptung folgen, daß diese Zahl auch bei Berechnung der Wirtschaftlichkeit der Anlage zugrunde gelegt sei. Bei dieser Be-

rechnung ist aber die durchschnittliche Auslastung der Lastschalen tatsächlich nur mit 150 kg, also der Hälfte der Tragfähigkeit, in Ansatz gebracht.

Dann behauptet der Verfasser, nach längeren Auseinandersetzungen über die Möglichkeit des Zusammenladens von Stückgutsendungen auf einer Lastschale, weiter: „Vergegenwärtigt man sich diese Tatsachen, so muß man zunächst zu dem Schluß kommen, daß von der angenommenen Ausnutzung der Lastschalen nicht die Rede sein kann.“

Als Tatsachen hat nun der Verfasser folgende Behauptungen hingestellt: 1. daß in der weitaus größten Zahl der Fälle die vom Unterzeichneten gemachten Voraussetzungen nicht zutreffen; 2. daß nur selten die Wagen, in welche das aus einem Wagen auszuladende Gut einzuladen ist, unmittelbar nebeneinanderstehen, und 3. daß noch seltener so viel greifbares Gut für einen Wagen vorhanden ist, daß damit eine Lastschale auszulasten ist.

Auf die Behauptung unter 1. bin ich schon oben näher eingegangen. Zur Unterstützung seiner Behauptungen führt der Verfasser folgendes, dem Stückgutverkehr des Bahnhofs Soest entnommene, Beispiel an: Aus einem Umladewagen mit einer Belastung von 9730 kg sind 86 Frachtbriefsendungen in 49 verschiedene Wagen zu laden. Ein für meine Ansichten günstigeres Beispiel hätte ich mir kaum wünschen können. Aus den Zahlenangaben ist zu schließen, daß durchschnittlich in jeden der 49 Wagen $\frac{9730}{49}$ = rund 200 kg Gut zu verladen waren. Bei Hängebahnbetrieb hätte man also die 49 für je einen Wagen zu beladenden Lastschalen durchschnittlich mit 200 kg Stückgut auslasten können, also noch um 50 kg höher, als ich in meiner Berechnung angenommen habe. Ich kann das gegebene Beispiel als treffende Begründung für die Richtigkeit meiner Annahme in Anspruch nehmen. Ferner sieht man aber noch aus dem Beispiel, daß eine so hohe Auslastung der Lastschalen möglich ist, ohne daß Stückgutsendungen für benachbarte Bahnwagen auf einer Lastschale zusammengeladen werden. Man sieht ferner, daß es in mindestens 86 — 49 = 37 Fällen möglich gewesen wäre, zwei oder mehr Sendungen auf einer Lastschale zusammenzuladen. Das angezogene Beispiel ist also wenig glücklich gewählt; es ist kein Beleg für die Behauptungen des Verfassers, sondern im Gegenteil ein Zeugnis für die Richtigkeit der Annahmen des Unterzeichneten. Ja, es läßt sogar die Vermutung zu, daß für die Berechnung der Wirtschaftlichkeit eine zu ungünstige Annahme gemacht ist. Es erübrigt sich daher, den keineswegs schwierigen Nachweis zu führen, daß — vergl. Punkt 2 der Behauptungen — nicht selten die von mir vorausgesetzte Möglichkeit vorliegt, Sendungen auf einer Lastschale zusammenzuladen, welche in zwei benachbarte Wagen umzuladen sind.

Obiges genügt m. E. als Beweis dafür, daß die von dem Verfasser als Tatsachen hingestellten Behauptungen keine Tatsachen sind, und daß die gezogenen Folgerungen der nötigen Grundlage entbehren. Vor allem die Behauptung unter 1. und die bisher nicht erwähnte Behauptung (auf S. 462 linke Spalte), „Regel ist nicht der von Schürmann zugrunde gelegte Fall, sondern gerade das Gegenteil“, darf ich nach obigen Ausführungen als irrig bezeichnen. Der Versuch des Verfassers, eine stichhaltige Begründung für seine Ansicht beizubringen, daß gegen die Verwendung der von mir vorgeschlagenen Hängebahn erhebliche Bedenken vorliegen, dürfte demnach als gänzlich mißglückt anzusehen sein.

Die übrigen in dem Aufsatz behandelten Fragen betreffen entweder Schlußfolgerungen aus den beiden bisher besprochenen Einwendungen und bedürfen daher einer weiteren Besprechung nicht oder Gegenstände von untergeordneter Bedeutung. Ich kann darauf verzichten, auf diese Dinge näher einzugehen. Dagegen möchte ich noch einige kurze Bemerkungen an die Äußerungen des Verfassers über die Hängebahn im Schuppen der Missouri-Kansas- und Texas-Eisenbahn anschließen. Dieser Schuppen ist, wie in dem Aufsatze richtig gesagt wird, kein Umladeschuppen, sondern ein Versand- und Empfangsschuppen. Wenn ich trotzdem das Beispiel von St. Louis in die Erörterung hineingezogen habe, so hat das seine volle Berechtigung. Ich bin, abweichend von Klewitz, der Meinung, daß es, soweit die Bewährung von Hängebahnen in Frage steht, nicht von allzu erheblicher Bedeutung ist, ob eine Hängebahn im Umladeschuppen oder im Versand- und Empfangsschuppen zu arbeiten hat.

Wenn ich in meinen Aufsätzen bisher mich lediglich mit Hängebahnen für Umladeschuppen beschäftigt habe, so geschah dies nur deshalb, weil sich nach meiner Meinung die Brauchbarkeit von Stückguthängebahnen für Umladeschuppen klarer und einfacher nachweisen läßt, als für Versand- und Empfangsschuppen. Ich bin im übrigen aber überzeugt, daß in großen, langgestreckten Schuppen lezterer Art sich Hängebahnen ebenso nützlich erweisen können, wie in Umladeschuppen.

Der mehrgeschossige Schuppen in St. Louis ist insofern für Hängebahnen nicht besonders günstig, weil er nur verhältnismäßig geringe Längenausdehnung besitzt und daher die Vorteile mechanischer Stückgutbeförderung nur in geringem Maße ausgenutzt werden können. Wenn sich trotzdem, wie mir von bestunterrichteter Seite mitgeteilt worden ist, die Hängebahn in St. Louis bewährt hat, so wird man meine Bezugnahme auf die genannte Anlage gerechtfertigt finden.

Magdeburg, im Juni 1913. Schürmann.

Einige neuere Grundsätze über die Haftpflicht der französischen und belgischen Eisenbahnen.

In Frankreich gibt es kein besonderes Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen für Tötung oder Verletzung von Personen beim Eisenbahnbetriebe. Maßgebend sind die Vorschriften des Code civil, unter denen die Artikel 1147 und 1382 in Betracht kommen.

Art. 1147 lautet: „Der Schuldner ist wegen Nichterfüllung des Vertrages oder wegen verspäteter Erfüllung zur Zahlung von Schadenersatz verpflichtet, sofern er nicht beweist, daß die Nichterfüllung auf eine außerhalb seiner Person liegende Ursache zurückzuführen ist, die ihm nicht zur Last gelegt werden kann, und daß bei ihm kein böser Glaube vorliegt.“

Art. 1382 lautet: „Jede menschliche Handlung, die einem anderen Schaden zufügt, verpflichtet den, durch dessen Verschulden sie geschehen ist, zum Schadenersatz.“

Welcher der beiden Artikel im Falle der Verletzung oder Tötung eines Reisenden Anwendung zu finden hat, ist bestritten. Die praktische Bedeutung der Streitfrage ist einleuchtend: Wird der Art. 1147 angewendet, so liegt gewissermaßen eine gesetzliche Vermutung gegen die Eisenbahn vor; sie muß, wenn sie sich von der Haftpflicht befreien will, den Beweis ihres Nichtverschuldens führen. Im zweiten Falle muß der Kläger zur Begründung seiner Klage ein Verschulden der Eisenbahn dartun. Wenn die Ursache der Verletzung nicht nachweisbar ist, trägt im ersten Falle (Art. 1147) die Eisenbahn, im letzteren (Art. 1382) der Verletzte den Schaden.

Seit dem Jahre 1884 haben die französischen Gerichte — und an ihrer Spitze der Kassationshof — beständig daran festgehalten, daß es sich in Haftpflichtfällen um Deliktsobligationen handele, die nach Art. 1382 zu beurteilen seien. Zur Begründung wurde angeführt, daß eine Vertragsobligation schon deshalb nicht in Frage käme, weil der Vertragswille der einen Partei, des Transportführers, keinesfalls auf die Übernahme der unbedingten Haftung hinziele. Daß aber der Gesetzgeber nicht bei der Personenbeförderung eine vertragliche Haftung habe feststellen wollen, sei daraus zu schließen, daß er es bei der Güterbeförderung für nötig befunden habe, eine solche Haftung ausdrücklich im Gesetz auszusprechen. (Art. 1784 C. C. lautet: „Die Frachtführer sind für den Verlust und die Beschädigung der ihnen anvertrauten Güter verantwortlich, es sei denn, daß sie beweisen, daß sie infolge Zufalls oder höherer Gewalt verloren gegangen oder beschädigt worden sind.“)

Die Hauptvertreter der Rechtswissenschaft (Lyon-Caen und Renault, Bédarride, Aubry und Rau usw.) sind allerdings anderer Ansicht. Sie führen aus, daß der Artikel 1784 nur eine für den Güterverkehr ausdrücklich ausgesprochene Folge des schon nach Art. 1147 feststehenden Grundsatzes sei, daß der Frachtführer das Beförderungsobjekt unversehrt zum Bestimmungsort zu bringen habe; es bestehe kein Anlaß, die Personen anders zu behandeln, wie die Güter.

Der höchste französische Gerichtshof scheint, wie aus einer Mitteilung im „Journal des Transports“ vom 10. Mai 1913 hervorgeht, den seit 30 Jahren eingenommenen Standpunkt neuerdings verlassen und sich den Anhängern der Anwendbarkeit des Art. 1147 anschließen zu wollen. Schon in einem Urteil vom 21. November 1911 sprach er sich in den Entscheidungsgründen eines Haftpflichtprozesses dahin aus, daß „der Beförderungsvertrag die Verpflichtung des Frachtführers enthalte, den Reisenden unversehrt nach der Bestimmungsstation zu befördern.“ Mit größerer Deutlichkeit hat sich der Kassationshof durch Urteil vom 27. Januar 1913 von der Theorie der Deliktsobligation abgewendet, indem er folgendes ausführte: „Die Ausgabe einer Fahrkarte an einen Reisenden zieht von selbst, ohne daß es dafür einer ausdrücklichen Vereinbarung bedürfte, für die Eisenbahn die Verpflichtung nach sich, diesen Reisenden unversehrt zur Bestimmungsstation zu befördern. Andernfalls würde die Eisenbahn ihren Verpflichtungen nicht nachkommen und den Vertrag nicht erfüllen. Wenn hiernach das Berufungsgericht in Pau die Klage auf Grund des Art. 1147 C. civ. für gerechtfertigt erklärt hat, so hat es die maßgebenden Haftpflichtgrundsätze richtig angewendet und keinen der in der Revision angeführten Gesetzestexte verletzt.“ Mit dieser neuen Auslegung der Haftpflichtvorschriften wird man in Frankreich künftig zu rechnen haben.

* * *

In Belgien ist durch mehrere Gerichtsentscheidungen (mitgeteilt im „Journal des Transports“ 1913, S. 323) in letzter Zeit über einige Streitpunkte in der Frage der Haftpflicht der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden Klarheit geschaffen worden. Die Grundlage der Haftpflicht der Eisenbahn bildet der Art. 4 des Gesetzes vom 25. August 1891: „Der Frachtführer ist für die Unfälle der Reisenden verantwortlich, wenn er nicht beweist, daß sie auf eine ihm fremde Ursache (cause étrangère), die ihm nicht zur Last gelegt werden kann, zurückzuführen sind.“ Diese Grundsätze entsprechen also im wesentlichen denen des Art. 1147 C. civ., die, wie oben dargelegt, neuerdings durch den französischen Kassationshof zur Anwendung gebracht worden sind. Streitig war bisher der Zeitpunkt des Beginnes und des Erlöschens der Haftpflicht. Die neuere Rechtsprechung des Brüsseler Kassationshofes hat in dieser Hinsicht nunmehr folgende Sätze aufgestellt:

„Die Haftung beginnt mit dem Augenblick, wo der Reisende sich der Eisenbahn endgültig anvertraut; wenn er in einem Abteil Platz genommen hat und ihm nicht mehr gestattet ist, ohne ein Verschulden zu begehen, den Wagen zu wechseln. . . . Wenn vor diesem Zeitpunkt, während der Zug auf dem Bahnhofe hält, jemand die Gleise überschreitet und in einen Wagen steigt, um mit einem Freunde zu sprechen, dann wieder aussteigt, um in einem anderen, ihm besser zusagenden Wagen Platz zu nehmen, und dabei verletzt wird, so kann er den Artikel 4 des Gesetzes von 1891 nicht anrufen. . . . Es genügt nicht, um die Haftung der Eisenbahn herbeizuführen, daß der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden ist; sonst könnte jede mit einem Generalabonnement versehene Person, die dadurch das Recht erhält, den Bahnhof zu betreten und jeden beliebigen Zug zu nehmen, bei Unfällen sich auf das Gesetz von 1891 berufen, auch wenn sie nur auf dem Bahnhofe war, um einen durchreisenden Bekannten zu begrüßen. Der Vertrag muß nicht bloß abgeschlossen, sondern auch in der Ausführung begriffen sein. Diese Ausführung beginnt aber in dem Augenblick, wo die Eisenbahn die Wagentüren durch ihre Angestellten schließen läßt und dem Reisenden damit die freie Verfügung über sich selbst entzieht.“

In gleicher Weise hat der Kassationshof ausgeführt, daß die Haftpflicht nicht schon mit der Ankunft des Zuges aufhört, sondern erst dann, wenn der Reisende wieder die „freie Verfügung über seine Person erhält, also unversehrt ausgestiegen ist.“ Bis dahin haftet die Eisenbahn für die Folgen von Unfällen, falls sie nicht den Beweis ihres Nichtverschuldens führt. Über die Art, wie dieser Beweis geführt werden kann, hat sich der belgische Kassationshof in einem Urteil vom 25. Januar 1912, wie folgt, geäußert: „Dieser Beweis kann auf jede Weise geführt werden. . . . Es wäre falsch, zu behaupten, daß die Eisenbahn den positiven Nachweis des Ereignisses führen müßte, das den Unfall verschuldet hat. Der Transportführer braucht diesen Beweis nicht zu führen, es genügt, daß er beweist, daß die Ursache des Unfalls ihm nicht zur Last gelegt werden kann. Mit einem Worte: es genügt und ist notwendig, daß er sein Nichtverschulden nachweist.“ v. R.

Sachwerte von Betriebsanlagen und ihre Schätzung.

Über diesen Gegenstand findet sich in Heft 25 d. Jahrg. 1912 der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ eine von Regierungsbaumeister a. D. Wattmann in Cöln verfaßte Abhandlung, aus der folgendes mitzuteilen ist.

Bei der Schätzung eines Sachwertes muß von vornherein zwischen dem Werte unterschieden werden, den die Sache als solche und losgelöst von dem Betriebsunternehmen, dem sie zugehört, besitzt, und dem Sachwert, der ihr im Rahmen und im Zusammenhange mit dem Betriebsunternehmen beizulegen ist. Der Wert, den man als Verkaufs- oder Veräußerungswert bezeichnet, steht oft in gar keinem Verhältnis zu dem Anschaffungswert. Handelt es sich um unbewegliche Sachen, Gebäude, Maschinenanlagen usw., so ist ihr Verkaufswert so gut wie Null, weil sie außerhalb des eigenen Betriebsunternehmens meist unverwendbar sind. Aber auch bewegliche Sachen haben häufig einen nur sehr geringen Verkaufswert, wenn sie der Eigenart des Unternehmens angepaßt sind und in ähnlichen Betrieben gar nicht oder nur mit erheblichen Änderungen gebraucht werden können.

Da der Verkaufswert der einzelnen Sachen nicht in Frage kommen kann, ist lediglich derjenige Wert in Ansatz zu bringen, den sie als Bestandteile des ganzen Betriebsunternehmens und im Zusammenhang mit diesem besitzen. Die Grundlage für diese Schätzung bildet einesteils der Herstellungswert, anderenteils die Entwertung, die durch Alter und Abnutzung eingetreten ist. Beide Punkte bedürfen der genaueren Betrachtung.

Nur die wirklichen Herstellungskosten der Anlagen und die dafür seinerzeit gemachten Aufwendungen können für die Schätzung des gegenwärtigen Sachwertes maßgebend sein. Aufwendungen, wie kartographische Aufnahmen, Entwürfe und Vorentwürfe, Änderungen an Straßen- und Wegeanlagen, als verlorener Zuschuß gezahlte Beiträge zu Gas-, Wasser-, Kanalanlagen und dergl. mehr, sind von den eigentlichen Herstellungskosten der Sachen abzutrennen und in diese nur die Löhne, Materialpreise, Bauleitungskosten usw., die zu den wirklichen Ausführungskosten zu rechnen sind, einzubeziehen.*) Auf diese Weise sind die Gegenstände, die der Wertminderung unterliegen, getrennt von allen Generalunkosten, deren Werte unvermindert in dem Betriebsunternehmen festgelegt bleiben.

Mit der Wertminderung der Betriebsanlagen steht die sogenannte Abschreibung solcher Werte in den Bilanzen der Unternehmungen im innigsten Zusammenhange; denn diese Abschreibungen sollen, wenn sie richtig sind, der Wertminderung der einzelnen Sachen gleichkommen. Im allgemeinen sind drei Arten der Abschreibungen zu unterscheiden: 1. die Abschreibung in gleichbleibenden Prozenten vom jeweiligen Buchwert, 2. die Abschreibung in gleichbleibenden Prozenten vom Anlagewert**), 3. die Abschreibung in gleichbleibenden Prozenten vom Anlagewert zuzüglich der Zinsen der bis dahin auf die Sache durchgeführten Abschreibungen.

Um die Wirkung dieser verschiedenen Arten der Abschreibung zu veranschaulichen, sind vom Verfasser Schaubilder beigefügt. Ihr Verlauf zeigt, wie verschieden die Schätzung der Wertminderung von Betriebsgegenständen in der Praxis vorgenommen wird, und wie wichtig es ist, hier möglichste Klarheit zu schaffen. Aus den Überlegungen geht u. a. hervor, daß zwar die gesamte Wertminderung eines Betriebsgegenstandes während dessen ganzer Lebensdauer in allen Fällen gleich dem Herstellungspreis weniger dem Verkaufswert am Ende des Zeitraumes sein muß, daß aber die Abstufung der Wertminderung in den einzelnen Jahren nicht nach irgendeinem feststehenden Gesetz erfolgen kann, sondern daß hierfür die Unterhaltungskosten und die etwaige Änderung der Leistungsfähigkeit der Sache mitbestimmend sein müssen. Je nach dem Verhalten dieser für den jeweiligen Sachwert bestimmenden Punkte, näm-

*) Die Richtigkeit dieser Auffassung ist u. E. außerordentlich fraglich. Schriftl.

**) Die Wahl gleichbleibender Prozente beruht lediglich auf einer Gepflogenheit. Schriftl.

lich Unterhaltungskosten und Leistungsfähigkeit, sind drei Gruppen von Betriebsgegenständen unterschieden.

Die erste Gruppe umfaßt Betriebsanlagen, die mit dem Alter an Leistungsfähigkeit nichts einbüßen und deren Unterhaltungskosten als gleichbleibend angesehen werden können. Zu solchen Anlagen gehören z. B. elektrische Kabel, Gas- und Wasserrohre, Stahldrahtkabel an Aufzügen usw.

Zur zweiten Gruppe gehören Anlagen, die zwar in ihrer Nutzleistung für den Betrieb nicht nachlassen, die aber mit zunehmendem Alter erhöhte Aufwendungen für Unterhaltung beanspruchen. Als bezeichnende Vertreter dieser Gruppe seien angeführt die Schienen und die Betriebsmittel von Bahnen, ferner viele Betriebsgeräte und Maschinen, Hochbauten, insbesondere alle Holzbauten u. a. m.

Als dritte Gruppe gelten Anlagen, deren Unterhaltungskosten zwar nicht wesentlich wachsen, die aber in ihren Betriebsleistungen zurückgehen. Hierzu gehören vornehmlich Kraftmaschinen, deren Wirkungsgrad infolge Abnützung einzelner Teile mit dem Alter abnimmt.

Da bei der Schätzung der Vermögensteile, wie eingangs erwähnt, der Wert maßgebend sein sollte, den die Bestandteile des ganzen Betriebsunternehmens und im Zusammenhang mit diesem besitzen, so ist der Sache zusammen mit der darauf erfolgten Abschreibung nur dann ein gleichbleibender Wert beizumessen, wenn sie beide zusammen dem Unternehmen auch dauernd denselben Nutzen abwerfen. Den dauernd gleichbleibenden Werten „Sachwert + Abschreibungsbetrag" muß dauernd gleichbleibender Nutzen für das Unternehmen gegenüberstehen. Das heißt, Betriebsleistung des Gegenstandes weniger jährliche Unterhaltungskosten, weniger jährliche Abschreibung zuzüglich aller bisherigen Abschreibungsbeträge muß während der Lebensdauer des Gegenstandes gleich bleiben. Aus diesem Leitsatze ergibt sich in jedem Falle die Berechnung der Abschreibung, d. h. Wertminderung, die dem Gegenstande beizumessen ist, und damit dessen Zeitwert. Unter Anwendung des Begriffs der „Rücklage" wandelt sich der vorstehende Leitsatz in die Form: Die Betriebsleistung des Gegenstandes weniger jährliche Unterhaltungskosten, weniger jährliche Rücklage muß gleich bleiben.

Zur weiteren Vereinfachung ist angenommen, daß die Betriebsleistung gleichmäßig bleibe und nur die Unterhaltungskosten sich ändern. Dann ergibt sich die einfache und verständliche Beziehung: Die jährlichen Unterhaltungskosten und die jährlichen Rücklagen müssen zusammengenommen stets den gleichen Betrag ausmachen.

Eine weitere Überlegung führt zu den Leitsätzen: Der Wert der relativen Betriebsleistung des Gegenstandes weniger relative jährliche Unterhaltungskosten, weniger Rücklage muß gleich bleiben.

Bei dauernd gleichbleibender Betriebsleistung folgt: Die relativen jährlichen Unterhaltungskosten und die jährlichen Rücklagen müssen zusammengenommen stets den gleichen Betrag ausmachen.

Kurz zusammengefaßt wird in der Arbeit die Wertminderung, die eine Betriebsanlage durch Alter und Abnutzung erfährt, in Beziehung gesetzt zu ihren Unterhaltungskosten und den wechselnden Beträgen, die hierfür aufzuwenden sind; sowie auch zu der gegebenenfalls eintretenden Abnahme der Leistungsfähigkeit der Betriebsanlage. Auf die hieraus abgeleitete mathematisch scharfe Berechnung des Sachwertes kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden.

Zur Abänderung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Das österreichische Eisenbahnministerium wird bei der im nächsten Jahre stattfindenden allgemeinen Revisionskonferenz über das vorgenannte Übereinkommen den Entwurf eines neuen Textes vorlegen und dessen Annahme beantragen. Dieser Entwurf geht im allgemeinen auf die den jetzigen Verkehrsverhältnissen angepaßten Vorschriften des Vereins-Betriebsreglements wie auch der deutschen Verkehrsordnung zurück. Von der ungarischen Regierung und von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, mit denen das österreichische Eisenbahnministerium vor Ausarbeitung des Textes in Fühlung getreten ist, liegen bereits Zustimmungserklärungen vor.

Was den Geltungsbereich betrifft, so erklärt der Entwurf, daß Sendungen, deren Versand- und Bestimmungsstation in dem Gebiete desselben Staates liegen, nicht als internationale Transporte zu betrachten seien, wenn sie auf einer Linie, deren Betrieb einer Verwaltung dieses Staates angehört, das Gebiet eines fremden Staates nur berühren. Durch besondere Bestimmungen wird klargestellt, daß die tatsächliche Zollbehandlung der betreffenden Sendung in der Grenzstation kein notwendiges Erfordernis ist. Die Vereinbarungen über die Pflicht zur Beförderung enthalten eine neue Bestimmung, die dahin geht, daß, insofern militärische Rücksichten, das öffentliche Interesse oder zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes es erfordern, die Beförderung auf einer einzelnen oder auf allen Linien gänzlich oder teilweise eingestellt werden kann. Die Begründung bemerkt zu dieser Textstelle, daß sie den bei großen Verkehrsstockungen und insbesondere den im Balkankrieg gemachten Erfahrungen Rechnung trage. Neu aufgenommen wurden besondere Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren.

Die Anordnungen über den Inhalt des Frachtbriefes verfügen, daß die Ausstellung eines Duplikatfrachtbriefes nur auf Antrag des Absenders erfolgen soll. Für die Belastung des Wagens soll das darauf vermerkte Ladegewicht maßgebend sein. Die Bestimmungen über den Transport bei Beförderungshindernissen werden dahin abgeändert, daß die Eisenbahnen verpflichtet sind, die Güter auf Hilfswegen ohne Erhebung von Mehrfracht zu befördern, während sie derzeit die Zahlung von Mehrgebühren verlangen können. Die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Beförderung von Eilgut wird im Entwurfe genauer umschrieben. Einer Forderung der Interessenten wird in den Bestimmungen über die Ansprüche wegen unrichtiger Frachtberechnung entsprochen. Der Forderungsberechtigte kann 6 % Zinsen von dem ihm von der Eisenbahn zu zahlenden Betrage verlangen.

Ausführliche Bestimmungen werden bezüglich der Lieferfrist und ihrer Überschreitung getroffen und die Entschädigungspflicht für beschädigte Güter neu gefaßt. Wesentlich verschieden von den derzeit geltenden Bestimmungen ist der Vorschlag, wonach der zum Empfange Berechtigte das Gut ohne weiteren Nachweis als verloren betrachten kann, wenn es nicht spätestens am dreißigsten Tage nach Ablauf der Lieferfrist abgeliefert wird. Der Entschädigungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut in der Quittung verlangen, daß er verständigt werde, wenn das Gut wieder gefunden wird. Hierüber ist ihm eine Bescheinigung zu erteilen. Innerhalb 30 Tagen nach erhaltener Nachricht kann der Entschädigungsberechtigte beanspruchen, daß ihm das Gut nach seiner Wahl auf der im Frachtbrief angegebenen Versand- oder Bestimmungsstation kostenfrei ausgeliefert werde. Die erhaltene Entschädigung hat er nach Abzug des gemäß Artikel 55 für die Überschreitung der Lieferfrist zu gewährenden Schadenersatzes zurückzuzahlen. In allen anderen Fällen kann die Eisenbahn über das wiedergefundene Gut frei verfügen. Die Haftung bei Überschreitung der Lieferfrist wird ähnlich wie in dermalen geltenden Vorschriften festgelegt. Neu ist die Bestimmung, daß die Beträge, die ohne Nachweis eines Schadens zu zahlen sind, auch dann geleistet werden müssen, wenn ein Schaden überhaupt nicht entstanden ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ausbildung zum Unterassistenten. Der preußische Eisenbahnminister hat angeordnet, daß zur Ausbildung zum Unterassistenten nur gut befähigte Bedienstete heranzuziehen sind, von denen anzunehmen ist, daß sie sich die notwendigen Kenntnisse im Verkehrsdienst während des hierfür vorgeschriebenen Vorbereitungsdienstes aneignen werden. Um frühzeitig ein Urteil über die Befähigung der Dienstanfänger des unteren Dienstes zu gewinnen, steht nichts im Wege, diese Bediensteten zunächst einige Monate im Abfertigungs- und Telegraphendienst zu beschäftigen, bevor mit der eigentlichen Ausbildung begonnen wird. Während der Dauer dieser Beschäftigung ist festzustellen, ob sich der Bedienstete in jeder Beziehung für die Ausbildung eignet.

— Verwendung von Zement- oder Tonröhren zu Entwässerungsleitungen. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers ist zur Herbeiführung eines einheitlichen Verfahrens bei der Verwendung von Zement- oder Tonröhren für die Zukunft nach folgenden Gesichtspunkten zu verfahren. Bei Bedarf an Röhren zu Entwässerungsleitungen ist für die Wahl zwischen der Verwendung von Zement- und Tonröhren in erster Linie die Wirtschaftlichkeit maßgebend. Sie hängt nicht allein

von der Preisstellung der Materialien, sondern auch von der Lebensdauer der Röhren, auf die die Beschaffenheit der abzuleitenden Flüssigkeiten, die Geländeverhältnisse und die Bodenbeschaffenheit von Einfluß sind, ab. In der Regel wird sich bei Rohrweiten bis zu 200 mm Lichtweite die Verwendung von Tonröhren empfehlen. Bei Zementröhren kleinerer Lichtweiten führt die Rauheit der Innenwände namentlich bei schwachem Gefälle leichter zu Verstopfungen. Bei Rohrweiten von 200 mm an ist vor der Entscheidung über die zu verwendende Rohrart der wirtschaftliche Erfolg festzustellen. Hierbei sind auch die infolge des größeren Gewichtes der Zementröhren entstehenden höheren Beförderungs- und Verlegungskosten sowie die umfangreicheren Erdarbeiten für die breiteren und tieferen Rohrgräben infolge des größeren äußeren Durchmessers zu berücksichtigen. Im allgemeinen ist die Verwendung von Zementröhren bei der Berührung mit säurehaltigen Flüssigkeiten und mit gasbildenden Abwässern sowie bei schwachem Gefälle der Leitung weniger zu empfehlen. Schutzanstriche gegen diese schädlichen Einflüsse oder schützende Auskleidungen im Innern der Zementröhren erhöhen den Kostenpreis wesentlich und versprechen nur bei sorgfältiger Ausführung und Unterhaltung Erfolg. Die Anwendung dieser Mittel rechtfertigt sich nur bei Abmessungen, bei denen der Preisunterschied zwischen den Zement- und Tonröhren zugunsten ersterer erheblich ist.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Juni ist die Gestellung an bedeckten und offenen Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Bei den offenen Wagen ist die Steigerung der Gestellung sehr erheblich. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) Offene Wagen:				
gestellt im ganzen . .	2 767 455	3 144 363	+ 376 908	+ 13,6
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	110 698	125 775	+ 15 077	+ 13,6
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	5 065	9 400	+ 4 335	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt . . .	203	376	+ 173	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 732 646	1 779 235	+ 46 589	+ 2,7
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	69 306	71 169	+ 1 863	+ 2,7
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	1 706	1 471	— 235	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt . . .	68	59	— 9	—

— **Die Nordstrecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn,** Alexanderplatz-Nordring (Schönhauser Allee), wird am Sonntag, den 27. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Am 23. d. M. besichtigten Vertreter der Aufsichtsbehörden die neuen Signalanlagen, wobei auch die Strecke mit einem Zuge befahren wurde. Seit dem 24. d. M. verkehren Probezüge bis zum Nordring und zurück. Die neue Linie Alexanderplatz-Nordring ist 3,5 km lang; sie geht durch das ehemalige „Scheunenviertel“ zu den Untergrundbahnhöfen „Schönhauser Tor“ und „Senefelder Platz“. Hinter der Franseckistraße steigt die Bahn zum Hochbahnhof „Danziger Straße“ empor und geht dann als Hochbahn weiter bis zur vorläufigen Endstation „Nordring“. Mit der Eröffnung der Neubaustrecke wird das Netz der Hoch- und Untergrundbahn eine Gesamtlänge von rd. 25 km haben.

— **Die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahn** erzielte im Geschäftsjahre 1912/13 laut Bericht der Direktion 795 196 *M* (725 427 *M* im Vorjahr) Betriebseinnahmen, während die Betriebsausgaben 379 069 (344 791) *M* betrugen. Es verbleibt demnach ein Überschuß von 416 126 (380 636) *M*. Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt 226 426 (224 777) Mark. Es sind im ganzen 497 995 (439 595) Personen gereist und hat sonach jeder Reisende einschließlich Nebengebühren 0,46 (0,51) *M* eingebracht. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr einschließlich Nebeneinnahmen beliefen sich auf 496 442 (452 484) *M*. Es sind im ganzen 353 615 (315 836) t gefahren, und hat sonach jede Tonne 1,40 (1,43) *M* eingebracht. Nach Abzug der satzungsmäßigen Rücklagen und Verwendungen verbleiben zur Verfügung der Generalversammlung 271 941 (243 452) *M*, deren Verteilung folgendermaßen vorgeschlagen werden soll: 4½ % Dividende an die Prioritätsstammaktien = 103 095 *M* (wie i. V.), 4 % Dividende an die Stammaktien Lit. A = 48 800 *M* (wie im V.), 2 % (1½ %) Vorzugsdividende an die Prioritätsstammaktien und Stammaktien Lit. A = 70 220 (52 665) *M*, Gewinnanteil an die Direktion 11 529 (10 436) *M*, Vergütung an den Aufsichtsrat 12 000 (9720) *M*, außerordentliche Zuwendungen an Beamte 3000 *M* (wie i. V.), Vortrag 23 297 (25 736) *M*.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat Juni d. J. bei einer Bahnlänge von 7198 (7037) km 7 226 488 (7 204 281) Fahrausweise ausgegeben und 2 282 818 (2 370 367) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 7 375 017 (7 250 322) *M*, aus dem Güterverkehr 11 720 040 (12 107 366) *M*, aus dem Gepäckverkehr 441 777 (423 868) *M*, aus dem Tierverkehr 373 166 (384 963) *M*, zusammen 19 910 000 *M* gegen 20 166 519 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. beziffert sich auf 112 130 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 2 584 673 Mark. Auf 1 km entfallen im Monat Juni d. J. an Fahrausweisen 1004 (1024) mit 1086 (1091) *M*, an Gütern 317 (337) t mit 1680 (1775) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 2766 (2866) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Juni bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 537 431 (1 534 581) Fahrausweise ausgegeben und 1 029 183 (1 010 612) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 031 687 (1 018 354) *M*, aus dem Güterverkehr 2 608 001 (2 604 111) *M*, aus dem Gepäckverkehr 29 108 (30 305) *M* und aus dem Tierverkehr 29 924 (31 057) *M*, zusammen 3 698 720 *M* gegen 3 683 827 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. beziffert sich auf 22 554 986 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 682 375 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat Juni an Fahrausweisen 1677 (1673) mit 1157 (1143) *M*, an Gütern 1122 (1102) t mit 2877 (2874) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4034 (4017) *M*.

— **Neue Bestimmungen für den ärztlichen Dienst** hat die bayerische Staatsbahnverwaltung mit sofortiger Wirksamkeit erlassen. Sie enthalten in acht Abschnitten die Organisation des ärztlichen Dienstes, die Aufgaben der Bahnärzte im allgemeinen, die bahnärztlichen Gutachten, Feststellung der körperlichen Tauglichkeit des Personals, ärztliche Behandlung und gesundheitliche Überwachung des Personals, Verfahren und Gutachten in Pensionssachen, Aufgaben der Bahnärzte bei Unfällen, Aufgaben der Bahnärzte auf dem Gebiete der Gesundheitspflege. Den Vorschriften sind noch drei Anlagen angefügt: I. Übersicht über die Ausrüstungsgegenstände, Dienstanweisungen, Amtsblattverfügungen und Formblätter für den bahnärztlichen Dienst; II. Anweisung zur Feststellung der körperlichen Tauglichkeit und III. Bestimmungen über das Verfahren bei der Krankmeldung des zur freien bahnärztlichen Behandlung berechtigten Personals.

— **Gepäckzustellung in München.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung hat genehmigt, daß vorerst probeweise auf verschiedenen Strecken Durchgangsschnellzüge in der Richtung nach München durch Angestellte des amtlichen bayerischen Reisebureaus begleitet werden. Diese nehmen während der Fahrt Aufträge der Reisenden wegen Zustellung des Gepäcks entgegen und sorgen bei Ankunft in München für die sofortige Zustellung. — Der Reisende übergibt den Gepäckschein und benennt sein Hotel. Das Handgepäck wird unterwegs bezettelt verbleibt aber bis zur Ankunft in München im Abteil des Reisenden. Ist der Zug in München eingetroffen, so übernehmen Gepäckträger gegen Empfangsbescheinigung die bezettelten Handgepäckstücke und übergeben sie den Zustellbediensteten. Dieses Verfahren dient vor allem der Bequemlichkeit der Reisenden, die sich bei Ankunft in München dann gar nicht um ihr Gepäck bemühen brauchen und es im Hotel vorfinden.

— **Die Neuorganisation des Militär-Verkehrswesens.** Die Einteilung der Verkehrstruppen nach der jetzt zur Annahme gelangten Militärvorlage ist folgende: An der Spitze steht die Generalinspektion des Militär-Verkehrswesens. Bei den Eisenbahntruppen ist die oberste Kommandobehörde die Inspektion der Eisenbahntruppen in Berlin unter einem Inspekteur im Range eines Divisionskommandeurs. Die 1. Eisenbahnbrigade in Berlin besteht aus dem Eisenbahn-Regiment Nr. 1 mit dem 1. Bataillon und dem 2. (sächsischen) Bataillon (neu errichtet) mit einer preußischen Kompagnie in Berlin, sowie aus dem Eisenbahn-Regiment Nr. 4 (neu) mit dem 1. Bataillon (dabei eine württembergische Kompagnie) und dem 2. Bataillon (neu) in Berlin; außerdem die Direktion der Militär-Eisenbahn mit Betriebsabteilung der Eisenbahntruppen und Depotverwaltung in Berlin. Die 2. Eisenbahnbrigade in Hanau umfaßt die Eisenbahn-Regimenter Nr. 2 und 3 nebst Depotverwaltung, sämtlich in Hanau, sowie das Fedbahndepot Metz. Erheblich erweitert wird die Feldtelegraphie, an deren Spitze die Inspektion der Feldtelegraphie mit einem Inspekteur als Brigadekommandeur in Berlin steht;

alle anderen Inspekteure haben den Rang eines Regimentskommandeurs. Zur 1. Inspektion der Telegraphentruppen in Berlin gehören das Telegraphen-Bataillon Nr. 1 mit drei Telegraphen- und zwei Funker-Kompagnien in Berlin, das sächsische Telegraphen-Bataillon Nr. 7 (neu) mit zwei Telegraphen- und einer Funker-Kompagnie in Dresden, die Kriegs-Telegraphen-Schule mit Funker-Schule nebst Lehrabteilung (neu) und Kavallerie-Telegraphen-Schule (jetzt in Berlin) in Spandau-Ruhleben, dazu die Festungs-Fernsprech-Kompagnie (neu) Nr. 1 in Thorn, Nr. 7 in Mainz. Die 2. Inspektion der Telegraphentruppen in Karlsruhe erhält das Telegraphen-Bataillon Nr. 3 in Coblenz mit drei Telegraphen- und zwei Funker-Kompagnien, das ebenso starke Telegraphen-Bataillon Nr. 4 in Karlsruhe und das Telegraphen-Bataillon Nr. 6 (neu) mit drei Telegraphen- und einer Funker-Kompagnie in Hannover, dazu die Festungs-Fernsprech-Kompagnien (neu) Nr. 3 in Metz, Nr. 4 in Straßburg i. E., Nr. 6 in Cöln. Die 3. Inspektion der Telegraphentruppen in Danzig umfaßt das Telegraphen-Bataillon Nr. 2 mit drei Telegraphen- und zwei Funker-Kompagnien in Frankfurt a. O., das Bataillon Nr. 5 in gleicher Stärke in Danzig und das ebenso starke Telegraphen-Bataillon Nr. 8 (neu) in Breslau, dazu die Festungs-Fernsprech-Kompagnien (neu) Nr. 2 in Graudenz, Nr. 5 in Königsberg und Nr. 8 in Posen. Das Militär-Luft- und Kraftfahrwesen wird einem Inspekteur mit Rang eines Divisionskommandeurs (neu) in Berlin unterstellt. Dazu gehört die Inspektion der Luftschiffertruppen (neu) unter einem Inspekteur mit Rang als Regiments- bezw. Brigadekommandeur. Dazu gehört das Luftschiffer-Bataillon Nr. 1 mit zwei Kompagnien, Luftschiffer-Lehranstalt und Bespannungsabteilung in Berlin; Bataillon Nr. 2 mit Stab, 1. Kompagnie und Werft in Berlin, 2. Kompagnie in Hannover (neu) und 3. (sächsische) Kompagnie in Dresden; ferner Bataillon Nr. 3 mit Stab und 1. Kompagnie in Cöln, 2. Kompagnie in Düsseldorf (neu) und 3. Kompagnie in Darmstadt (neu); das Bataillon Nr. 4 (neu) mit Stab und 1. Kompagnie in Mannheim (neu), 2. Kompagnie in Metz, 3. Kompagnie in Lahr (neu), 4. (württembergische) Kompagnie in Friedrichshafen (neu); Bataillon Nr. 5 (neu) mit 1. Kompagnie in Königsberg, Stab und 2. Kompagnie in Graudenz (neu), 3. Kompagnie in Schneidemühl (neu). Die Inspektion der Fliegertruppen (neu) in Berlin (Inspekteur wie vorher) umfaßt das Flieger-Bataillon Nr. 1 (neu) mit 1. und 2. Kompagnie in Döberitz, 3. (sächsische) Kompagnie in Zeithain (neu) und Artillerie-Fliegerstation (neu) in Jüterbog; Flieger-Bataillon Nr. 2 (neu) mit Stab und 1. Kompagnie in Posen (neu), 2. Kompagnie in Graudenz (neu), 3. Kompagnie in Königsberg (neu); Flieger-Bataillon Nr. 3 (neu) mit Stab und 1. Kompagnie in Cöln, 2. Kompagnie in Hannover (neu) und 3. Kompagnie in Darmstadt; Flieger-Bataillon Nr. 4 (neu) mit Stab und 1. Kompagnie in Straßburg i. E., 2. Kompagnie in Metz und 3. Kompagnie in Freiburg i. B. (neu), das Kraftfahr-Bataillon mit Stab und vier Kompagnien in Berlin bleibt unverändert. Zu der Versuchsabteilung des Militär-Verkehrswesens in Berlin mit einem Regimentskommandeur als Vorstand gehören die Abteilungen für Eienbahn-, Nachrichten-, Luftschiffer- und Fliegerwesen sowie die Abteilung für Brückenbau (neu) und die Versuchskompagnie, sämtlich in Berlin. Der neuen Inspektion des Festungs-Verkehrswesens mit einem Regimentskommandeur als Inspekteur in Berlin werden unterstellt die Verkehrstruppen vom Platz in Metz, Straßburg i. E., Cöln, Mainz, Königsberg i. Pr., Thorn, Graudenz, Posen und Neubreisach, die beiden letzeren neu. Mit dieser Einteilung wird die Organisation der Verkehrstruppen zum Abschluß gebracht sein; sie soll im Oktober 1913 in Kraft treten, jedoch stehen die angegebenen Standorte noch nicht endgültig fest.

— **Dem Jahresbericht der Handelskammer in Duisburg** ist zu entnehmen, daß im Berichtsjahr 1912 die Roheisenerzeugung der im Bezirk gelegenen Hüttenwerke von 3 726 385 t im Vorjahr auf 4 179 009 t, die Rohstahlherstellung von 3 182 889 auf 3 702 780 t und die Gewinnung der Walzwerkerzeugnisse von 2 523 702 auf 2 833 359 t gestiegen ist. Die Zahl der in ihnen beschäftigten Arbeiter erhöhte sich von 39 531 auf 43 179, die Höhe der gezahlten Löhne betrug rd. 70,2 Mill. Mark gegen rd. 61,6 Mill. im Vorjahr. Die Fördermenge der im Bezirk vertretenen Steinkohlenzechen hob sich von 12 457 857 auf 12 970 596 Tonnen, die Koksgewinnung von 2 850 608 auf 3 166 950 t; die Belegschaft der Zechen stellte sich auf 47 422 gegen 45 882 Arbeiter, die Gesamtlohnsumme auf rd. 76,5 Mill. Mark gegen rd. 68,5 Mill. im Vorjahr. In den Rhein-Ruhrhäfen hob sich der Umschlagverkehr von 30 068 887 t im Jahre 1911 auf 33 967 776 t, also um fast 4 Mill. Tonnen; hiervon entfallen auf die Abfuhr von Kohlen, Koks und Briketts 18 283 919 (i. V. 16 075 852) t, von Roheisen usw. 1 592 222 (1 490 122) t und auf die Zufuhr von Eisenerz 8 644 373 (7 274 428) t, von Getreide 914 647 (896 410) t und von Holz 727 690 (748 266) Tonnen. Mit dem 1. April 1912 sind der Hochfelder Hafen und der Ruhrorter Eisenbahnhafen, die vordem in rein staatlicher Verwaltung standen, in die Betriebsgemeinschaft des staatlichen Ruhrorter Hafens und des städtischen Duisburger Hafens (Verwaltung der Duisburg-Ruhrorter Häfen) aufgenommen worden. Dieser gehören somit jetzt sämtliche vier im Duisburger Stadtgebiet liegenden östlichen Häfen an. Die Eisenbahnanfuhren an Kohlen und Koks beliefen sich in den Duisburg-Ruhrorter Häfen und im Hochfelder Hafen auf 15 341 989 t gegen 12 844 408 Tonnen im Vorjahr.

In längeren Ausführungen wird in dem Jahresbericht zu verschiedenen wichtigen Fragen Stellung genommen, die im Laufe des Berichtsjahrs aufgetaucht und behandelt sind. Hierunter gehören u. a. die Frage des Schleppmonopols auf dem Rhein-Weser-Kanal, die Kanalisierung der Mosel und Saar und der Plan eines Rhein-Nordsee-Kanals. In dem Abschnitt „Eisenbahnwesen“ werden mehrere örtliche Fragen besprochen, u. a. der als dringend nötig bezeichnete Umbau des Hauptbahnhofs in Duisburg, die Inbetriebnahme der Neubaustrecken Oberhausen West-Hohenbudberg bzw. -Hamborn-Wesel, der Wagenmangel und die Verkehrsstockungen im rheinisch-westfälischen Industriegebiet sowie einige das Fahrplanwesen berührende Wünsche.

— **Eisenbahn-Frauenvereine.** Wir entnehmen einem Aufsatz des Regierungsrats Dr. Schneider in der „Eisenbahn“ die Mitteilung über die Grundsätze, die beispielsweise für den Mainzer Eisenbahn-Frauenverein Geltung haben und die ein beredtes Zeugnis für die umfassende Fürsorgetätigkeit dieser Vereine ablegen: 1. Hauspflege wird allen Mitgliedern gewährt in Fällen der Niederkunft und Erkrankung, in Fällen der Erkrankung aber nur auf ärztliche Bescheinigung der Notwendigkeit. Die Pflegezeit beträgt fünf ganze und vier halbe Tage bei Wochenbetten, sofern nicht die Hebamme oder der Arzt eine längere Zeit als notwendig bescheinigt. In den übrigen Fällen erstreckt sie sich auf die vom Arzt als notwendig bescheinigte Zeit. Bei chronischen Erkrankungen wird regelmäßig eine Pflegerin nicht gestellt. Die Pflege besteht in unentgeltlicher Stellung einer Pflegerin während der Wochen-Tagesstunden, bei dienstlicher Abwesenheit des Mannes auch während der Nacht und an Sonntagen. Die Pflegerin ist von der Familie regelmäßig zu beköstigen; sie darf kein Trinkgeld annehmen und kein Zeugnis verlangen. Bei Krankenhausaufenthalt, der die Stellung einer Vereinspflegerin entbehrlich macht, wird nach Lage der Verhältnisse ein entsprechender Betrag der Unkosten von dem Verein erstattet. Wird bei ansteckenden Krankheiten Pflege gewährt, so werden die vom Arzt zur Verhütung der Ansteckung der Pflegerin angeordneten Mittel von dem Verein übernommen. 2. Fürsorge durch Stärkungsmittel. Diese werden auf Grund einer Bescheinigung des Arztes, in Entbindungsfällen einer Bescheinigung der Hebamme, bedürftigen Mitgliedern und deren Kindern gewährt, und zwar in der Regel in Zeitabschnitten von je vier Wochen. Sie bestehen regelmäßig in der Gewährung in erster Linie von Milch, in zweiter Linie von Eiern, und zwar bis zu zwei Liter Milch für den Tag und 10—15 Eiern die Woche Wöchnerinnen, die selbst stillen, erhalten für längere Zeit ein höheres Maß Milch. Darmerkrankte Säuglinge erhalten auf ärztliche Bescheinigung auf Vereinskosten sterilisierte Milch. 3. Kinderfürsorge für bedürftige Mitglieder. a) Säuglinge werden auf Vereinskosten in dem Säuglingsheim untergebracht. (Siehe auch oben unter 2 den Schlußsatz.) In Fällen besonderer Bedürftigkeit wird eine vollständige Säuglings-Wäscheausstattung gewährt. b) Die Kosten für Unterbringung von Kindern in Krippen und Kleinkinderschulen werden von dem Verein getragen. c) Schulpflichtigen Knaben und Mädchen wird nach Maßgabe der Mittel des Vereins auf ärztliche Bescheinigung Landaufenthalt in Ferienkolonien gewährt. d) Kranke Kinder werden unter derselben Voraussetzung in ein Solbad entsandt. 4. Fürsorge durch Kleider und Wäsche. Aus den Vorräten werden bedürftigen Mitgliedern Kleidungs- und Wäschestücke während des Jahres überwiesen. 5. Weihnachtsbescherung. Sie ist in erster Linie für Kinder bedürftiger Mitglieder der Unterbeamten und Arbeiter bestimmt. Die Zahl der zu beschenkenden Familien soll 60—70 betragen. Bei der Auswahl werden noch nicht beschenkte Familien vorzugsweise berücksichtigt. Die Vorschläge erfolgen durch die Bezirksleiterinnen und die Dienststellenvorsteher, die Auswahl durch den Vorstand unter Hinzuziehung des Bahnarztes.

Österreich.

— **Aus dem Eisenbahnministerium.** Die Angelegenheiten betreffend die Hochbaukonstruktionen wurden aus dem Wirkungskreise des Departements 18 a ausgeschieden. Für die Behandlung dieser Agenden wurde ein neues Departement errichtet, welchem zugleich die bisher vom Departement 5 behandelten technischen Angelegenheiten, betreffend die aus den Mitteln der Humanitätsfonds für Zwecke der Wohnungsfürsorge auszuführenden Gebäude, zur Bearbeitung zugewiesen wurden. Zum Vorstande dieses neuen Departements, welches

die Bezeichnung „Departement 18 für Hochbaukonstruktionen und die technischen Angelegenheiten der Wohnungsfürsorge" führt, wurde der Oberbaurat Gustav Nebesky und zum Vorstande des Departements 18 a für Oberbaukonstruktionen und Stationsanlagen der Oberbaurat Dr. techn. Ferdinand Trnka bestellt.

Mit der Leitung des Departements 22 a für Signaleinrichtungen, Sicherungs- und Schwachstromanlagen, dessen Vorstand Ministerialrat Rank, wie wir kürzlich mitteilten, in den Ruhestand getreten ist, wurde Oberbaurat Mittermayer betraut.

— **Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1912.** Das Eisenbahnministerium hat vor einigen Tagen den „Bericht über die Ergebnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1912" versendet. Wir behalten uns vor, in einer der nächsten Nummern die hauptsächlichsten Angaben des Berichtes in besonderem Aufsatze mitzuteilen.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Verkehrseinnahmen der Wiener Stadtbahn zeigen nach der vorläufigen Ermittlung gegenüber dem endgültigen Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr eine Zunahme von 3990 Kr., im Güterverkehr eine solche von 797 Kr. Vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. betrugen die Einnahmen 3 883 800 (+ 210 842) Kr.

— **Kohlenvergebung der österreichischen Staatsbahnen für 1914.** Die Arbeiten für die Deckung des Regiekohlenbedarfes der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1914 sind nunmehr beendet. Da der Kohlenbedarf zum größten Teile durch langfristige Verträge gedeckt ist, beschränkten sich die Neuabschlüsse nur auf jene Mengen, welche nicht in mehrjährigen Schlüssen Deckung finden, und es beziehen sich die Neuabschlüsse fast durchweg nur auf jene Lieferer, deren Verträge mit Ende 1913 auslaufen. Zum Abschlusse gelangten bis auf eine geringe Menge niederschlesischen Koks, welcher sich für die Verbrauchsstelle Prag am billigsten stellte, nur Kohlen aus inländischen Revieren, und es erfolgen einige Abschlüsse auf die Dauer von mehreren Jahren. Die verschlossenen Mengen verteilen sich wie folgt: Steinkohle, einschließlich Briketts und Koks: Westgalizien 25 000 t, schlesisches Revier 80 000 t, Pilsener Revier 15 000 t, Kladnoer Revier 135 000 t, Niederösterreich 14 500 t, Niederschlesien 8000 t; böhmische Braunkohle: nordwestböhmisches Revier: Komotau - Aussig 46 000 t, Eger-Komotau 18 500 t; verschiedene Braunkohlen: Ostgalizien 11 000 t, Oberösterreich 55 000 t, Steiermark 31 000 t, Kärnten 12 000 t. Die Kosten einer Tonne Normalkohle der Gesamtbedeckung (einschließlich der mehrjährigen Abschlüsse) berechnen sich für 1914 auf 7,837 Kr. gegenüber 7,924 Kr. für 1913 und stellen sich somit um 0,087 Kr. oder etwa 1 % niedriger als im laufenden Jahre, in welchem mehrfache Aushilfsankäufe vorgenommen werden mußten.

— **Elektrische Bahn Abbazia - Monte Maggiore-Sattel.** Das Eisenbahnministerium hat rücksichtlich des Projektes einer schmalspurigen Bahn niederer Ordnung mit elektrischem Betriebe von Abbazia über Veprinaz bis zum Stephanie-Schutzhaus auf dem Sattel des Monte Maggiore die Trassenrevision, Stationskommission, politische Begehung und Enteignungsverhandlung angeordnet.

— **Zahnbehandlung für die Bediensteten der Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium plant die Einführung der unentgeltlichen Zahnbehandlung für die ihm unterstehenden Bediensteten und hat zunächst die versuchsweise Schaffung einer einheitlichen Organisation des zahnärztlichen Dienstes in Wien in Angriff genommen. Zu diesem Zweck erfolgte auch kürzlich die Anstellung von zehn Zahnärzten, welche die innerhalb mehrerer bahnärztlicher Bezirke wohnhaften Krankenkassenmitglieder zu behandeln haben werden. Erst auf Grund der in Wien gewonnenen Erfahrungen wird dann der zahnärztliche Dienst im Gesamtbereiche der Staatsbahnverwaltung zur Einführung gelangen.

Ungarn.

— **Goliatoberbau auf den ungarischen Staatsbahnen.** Im Jahre 1912 wurden insgesamt 281 km Hauptbahnen mit Goliatoberbau versehen. Ende 1911 waren 2825 km Goliatoberbau in Betrieb, Ende 1912: 3106 km.

— **Eisenbahner-Waisenhaus in Köszeg (Güns).** Der Bau des Waisenhauses des ungarischen Eisenbahner-Landesverbandes ist fertiggestellt. Das Waisenhaus soll am 10. August d. J. feierlich eröffnet werden. Zu den Baukosten trugen alle ungarischen Eisenbahnverwaltungen bei. Den größten Teil der Unterhaltungskosten (jährlich 30 000 Kr.) tragen die ungarischen Staatsbahnen. Das Waisenhaus ist für 120 Kinder erbaut, doch werden vorläufig nur 80 Waisenkinder dort untergebracht werden. Das Haus liegt auf einer Grundfläche von 12 Katastraljoch, so daß eine größere Wirtschaft in eigenem Betriebe vorgesehen werden kann (Meierei, Gemüsegärtnerei, Geflügelzucht usw.), wodurch nicht nur die Anschaffungskosten der Lebensmittel vermindert werden, sondern auch den Pfleglingen Gelegenheit geboten sein wird, sich zu tüchtigen Landwirten und Gärtnern auszubilden. Die Anstalt behält die Waisen von ihrem 6. Jahre an bis zum 18. Lebensjahre unter ihrem Schutze.

— **Kinder-Erholungsheim des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs in Keszthely.** Diese Wohlfahrtseinrichtung nimmt an Umfang von Jahr zu Jahr zu. Diesmal wurden bereits 60 erholungsbedürftige Kinder von Eisenbahnbeamten nach Keszthely am Plattensee entsandt. Für den Betrag von 18 Kr. erhält jedes Kind sechs Wochen hindurch volle Verpflegung; inbegriffen ist ferner Wohnung und Aufsicht. Da dieser Betrag nicht alle Ausgaben deckt, so bestreitet der Klub den Fehlbetrag aus eigenen Mitteln.

Niederlande.

— **Holländische Eisenbahngesellschaft.** Nach dem soeben erschienenen Geschäftsbericht sind die Betriebsergebnisse des Jahres 1912 wiederum als günstig zu bezeichnen. Sowohl die Einnahmen aus dem Personenverkehr als auch die aus dem Güterverkehr haben gegen das Vorjahr abermals erheblich zugenommen und bestätigen die andauernd steigende Entwicklung des gesamten Verkehrs. Die Betriebseinnahmen betrugen im Berichtsjahre 29 549 788 Fl. und sind im Vergleich zum Vorjahre um 1 641 686 Fl. oder um 5,81 % gestiegen. Von dieser Mehreinnahme entfielen 668 541 Fl. auf den Personenverkehr, 21 664 Fl. auf den Gepäckverkehr, 802 434 Fl. auf den Güter- und 37 853 Fl. auf den Viehverkehr sowie 111 194 Fl. auf sonstige Einnahmen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr haben sich gegen 1911 um 4,49 %, die aus dem Güterverkehr um 7,44 % gehoben. Durchschnittlich kam auf 1 km Betriebslänge eine Gesamteinnahme von 19 750,73 Fl. gegen 18 893,54 Fl. im Jahre 1911 und 17 576,66 Fl. im Jahre 1910. Auf ein Zugkilometer kam im Jahre 1912 eine Einnahme von 1,53 Fl., im Vorjahre 1,50 Fl. und im Jahre 1910: 1,44 Fl. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 18 971 871 Fl., das sind 708 544 Fl. mehr als im Vorjahre. Diese Mehrausgabe erhöht sich indes noch um den Betrag von 583 786 Fl., der im laufenden Betriebsjahre zur Unterstützung des Personals verwandt und zu Lasten der Gewinn- und Verlustrechnung gebucht wurde, während die im Jahre 1911 zum gleichen Zwecke gemachten Aufwendungen in der Betriebsrechnung zur Verrechnung gelangten. Die wirkliche Mehrausgabe belief sich somit auf 1 292 330 Fl. Von dem Mehrerfordernis entfallen rund 766 000 Fl. auf Erhöhung der Gehälter und Löhne, 103 000 Fl. auf Unterstützung des Personals, 138 000 Fl. auf Brennstoffe und 110 000 Fl. auf die Unterhaltung des rollenden Materials. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben beträgt im Berichtsjahre 10 577 916 Fl. gegen 9 644 774 Fl. im Jahre 1910. Dieser günstige Abschluß tritt in der Betriebszahl in Erscheinung, die von 65,44 % auf 64,20 % gefallen ist.

Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Betrage von 11 562 019 Fl. gegen 10 510 177 Fl. im Vorjahr ab. Unter den Schuldposten erforderten die Ausgaben zur Verzinsung der Obligationen einen Mehraufwand von 148 537 Fl., die Vergütung für die Mitbenutzung fremder Bahnstrecken ist um 39 981 Fl. gestiegen und die Wagenmieteabrechnung ergab eine Mehrausgabe von 48 550 Fl. Der Beitrag zum Pensionsfonds betrug 715 089 Fl., das sind 131 302 Fl. mehr als im Jahre 1911 hierfür in der Betriebsrechnung nachgewiesen. Dem Ruhegehaltsfonds sind 585 000 Fl. gutgeschrieben, der gleiche Betrag ist in Reserve gestellt worden. Der hiernach festgesetzte Gewinnbetrag für das Betriebsjahr 1912 belief sich auf 1 109 092 Fl., wovon 104 546 Fl. an die Staatskasse abgeliefert wurden, während der Rest einschließlich des unverteilten Vortrags aus dem Vorjahre die Zahlung einer Dividende von 4,5 % mit insgesamt 1 012 500 Fl. an die Aktieninhaber ermöglichte. Im Jahre 1911 wurden 4 %, 1910: 3 % und 1909: 2½ % Dividende gezahlt.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der Bundesbahnen weisen an Betriebseinnahmen für den Monat Juni nach: für Personenverkehr, Güterverkehr und verschiedene Einnahmen zusammen 16 967 000 Franken (für den gleichen Monat des Vorjahres 16 571 372 Fr.), an Betriebsausgaben 11 214 000 (11 480 336) Fr., daher Über-

schuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 5 753 000 (5 091 035) Fr. Die Monate Januar bis Juni ergeben: Betriebseinnahmen 98 044 347 (95 726 956) Fr., mehr 2 317 391 Franken, die Betriebsausgaben 64 982 136 (62 109 300) Fr., mehr 2 872 836 Fr., der Betriebsüberschuß 33 062 210 (33 617 655) Franken oder weniger 555 445 Fr.

Die nächste Generalversammlung der „Neuen Gotthardvereinigung" wird am 29. Juli d. J. in Luzern stattfinden.

Die Stadt St. Gallen hat am 20. Juli den ihr überbundenen Betrag von einer Million Franken in Prioritätsaktien zur Deckung der Mehrkosten für die Erstellung der Bodensee-Toggenburgbahn beschlossen.

— **Wettbewerb der Motoromnibusse mit den Straßenbahnen in London.** In einer im vorigen Monat stattgefundenen Sitzung des Londoner Grafschaftsrats legte der Vorsitzende des Straßenbahnausschusses Rechnung über den Betrieb der Grafschaftsstraßenbahnen, aus der folgendes hervorging:

	1912/13	1911/12
Beförderte Personen	512 650 000	553 440 000
Wagenkilometer	87 000 000	81 240 000
Gesamte Verkehrseinnahmen	45 000 000 ℳ	47 125 000 ℳ
Betriebsausgaben	30 250 000 „	28 440 000 „
Betriebsüberschuß	14 750 000 „	18 685 000 „
Rückstellung zum Erneuerungsfonds	5 900 „	2 763 000 „
Überschuß zur allgemeinen Reserve	—	1 891 000 „

Aus der Zusammenstellung ist ersichtlich, daß im letzten Jahre — nach Bestreitung des Kapitaldienstes — nur 5 900 ℳ als Rückstellung zum Erneuerungsfonds übrig geblieben sind, statt des Betrages, der sich rechnerisch ergibt, wenn, wie früher üblich, für das Wagenkilometer rd. 3½ ₰ in diesen Fonds gelegt werden. Der Vorsitzende bemerkte, daß es unmöglich sei, sich der Tatsache zu verschließen, daß der große Rückgang in den Einnahmen beunruhigend wirke. Es könne kein Zweifel sein, daß der Hauptgrund des Rückganges in dem schweren Wettbewerb zu erblicken sei, den die Motoromnibusse der Straßenbahn fast auf dem gesamten Liniennetz bereiten. Der Ausschuß schlage vor, die Linien enger miteinander zu verbinden und nach Möglichkeit in verkehrsreiche Gebiete auszudehnen. Sei das nicht in erheblichem Umfange durchführbar, so würden die Straßenbahnen in Anbetracht der von ihrer Konkurrentin gebotenen Vorteile ernstlich geschädigt werden. Um die Verhältnisse zu bessern, müsse auch die Straßenbahn beliebter gemacht werden, sei es durch Rückfahrtvergünstigungen oder andere Erleichterungen, wie die Bereitstellung durchgehender Wagen im Anschluß an außenliegende Straßenbahnunternehmungen, ferner die Einstellung von Anhängewagen, mit denen jetzt vorgegangen wird.

Fremde Erdteile.

— **Die Bauarbeiten an der Eisenbahnstrecke Kanton-Hankau-Itschang** sind in aller Stille jetzt wieder aufgenommen worden, nachdem sie infolge der Umwälzung zum Stillstand gekommen waren. Bei der Strecke Hankau-Itschang handelt es sich dabei um eine solche, die den Deutschen zufällt; denn in dem Abkommen, welches im Jahre 1911 zwischen dem Viermächte-Syndikat (Deutschland, England, Frankreich und Amerika) und der damaligen kaiserlichen Regierung abgeschlossen worden war, ist den Deutschen für ihre Beteiligung an der Geldbeschaffung die Ausführung dieses Teiles zugewiesen worden. Das Haupt der deutschen Bauleitung, Baurat Linow, hat seinen Amtssitz in Hankau genommen, wo auch die chinesischen Beamten sich niedergelassen haben, welche das Unternehmen, das ja Staatseisenbahn wird, dem Namen nach unter die Aufsicht des Staates nehmen. Über die Person des chinesischen Generaldirektors der Gesamtstrecke ist bisher nichts näheres bekannt geworden. Bis jetzt waltete über diesem Posten ein Unstern. Der erste Generaldirektor war jener Tuan, ein Mandschugeneral, der auf seinem Zuge gegen die aufrührerische Provinz Setzschuan den Rebellen in die Hände fiel und von ihnen geköpft wurde. Danach blieb der Posten lange Zeit unbesetzt, bis vor etwa einem halben Jahre der Präsident Yuanshikay seinen stillen Gegner, den ehemaligen Mittelschullehrer Huang-Hsing, dazu bestimmte, indem er ihn zugleich zum Generalfeldmarschall ernannte, womit er ihn in Peking los sein wollte. Tatsächlich hatte sich auch Huang-Hsing nach seinem Amtsgebiete auf den Weg gemacht, aber die Entrüstung darüber, daß ein Mann, „der nicht eine Drehscheibe von einer Lasche unterscheiden könne", den Generaldirektor einer so wichtigen Eisenbahnstrecke abgeben sollte, war so allgemein beim chinesischen Volke, daß Huang-Hsing nicht wagte, den Posten in Wirklichkeit zu übernehmen. Wer an seiner Stelle ernannt wird oder bereits ernannt wurde, ist bisher nicht bekannt geworden, wobei übrigens bemerkt werden mag, daß es heutzutage an technisch gebildeten Chinesen durchaus nicht mangelt. Zumeist haben diese ihre Ausbildung in den Vereinigten Staaten von Amerika genossen.

Von der Strecke Kanton-Hankau sind bereits verschiedene Teile fertig und auch im Betriebe, nämlich ein Stück nordwärts von Kanton, 150 km lang; ferner ein Mittelstück nach der Provinzialhauptstadt Changsha und ein nördliches Endstück, das bis Hankau selbst heranreicht. Diese Teile sind noch unter den Mandschus und unter der Leitung der alten reinchinesischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft gebaut und bei der anhebenden allgemeinen Verstaatlichung der chinesischen Privatbahnen mit übernommen worden. Für die Strecke Hankau-Itschang aber handelt es sich um einen ganz neuen Bau. Die Linie geht von Hankau aus annähernd genau westwärts und vermeidet zunächst das Tal des Yangtsekiang, bis es dieses bei Itschang wieder erreicht. Die Eisenbahn soll die Stromschnellen des Yangtse, die auf diesem Gebiete liegen, umgehen. Die Strecke dürfte 5—600 km lang werden. F. W.

— **Lagerung von Schienen auf der Strecke.** Um bei plötzlich auftretendem Bedarf, der bei den häufigen Schienenbrüchen in den Vereinigten Staaten jedenfalls nicht selten eintritt, eine Schiene zum Auswechseln an beliebiger Stelle der freien Strecke zur Hand zu haben, hat die Philadelphia und Reading-Eisenbahn auf ihren Strecken in etwa 1.5 km Abstand voneinander neben dem Gleis Schienenlager aufgestellt. Sie bestehen aus zwei senkrecht in den Bahnkörper eingegrabenen Pfählen von 23 cm zu 18 cm Querschnitt in 5,5 m Entfernung. Auf die Köpfe dieser Pfähle, die etwa 75 cm aus dem Boden hervorragen, wird die lagernde Schiene aufgelegt. Sollen mehrere Schienen gelagert werden, so werden an dem Pfahl noch einige konsolartige Haken angebracht, auf die dann noch 2 bis 4 Schienen aufgelegt werden können. Die auf den Köpfen der Pfähle aufruhenden Schienen werden mit einigen Nägeln angeheftet, um sie vor dem Herabfallen zu bewahren. Die Pfähle, zu denen alte Schwellen oder Brückenhölzer verwendet werden, sind weiß gestrichen.

— **Die Eisenbahnen und Straßenbahnen von Neusüdwales im Betriebsjahre 1911/12.** Das Eisenbahnnetz von Neusüdwales setzte sich nach dem Bericht des Eisenbahnkommissars für das am 30. Juni 1912 zu Ende gegangene Jahr aus 14,1 km viergleisigen Strecken (wie im Vorjahr), 5,6 km (4.5 km) dreigleisigen Strecken, 468,5 km (444,3 km) zweigleisigen Strecken, 5628,6 km (5515,1 km) eingleisigen Strecken und 1092,4 km (1039,7 km) Nebengleisen zusammen. Neue Strecken von zusammen 120 km Länge wurden im Betriebsjahr fertiggestellt, 1080 km sind im Bau und für 360 km ist die Genehmigung erteilt. Die Einnahmen betrugen 6 491 473 £ (1911: 6 042 205 £), die Ausgaben 4 169 591 £ (3 691 061 £), so daß ein Betriebsüberschuß von 2 321 882 £ (2 351 144 £) verblieb. Die Betriebszahl betrug demnach 64.23 gegenüber 61,09 im Vorjahr, ist also nicht unbeträchtlich gestiegen. Die Zahl der beförderten Reisenden belief sich auf 70 706 728 (60 919 628), von denen 62 590 908 die Vorortbahnen im Umkreise von 50 km um Sydney und Newcastle benutzt hatten. Der Personenverkehr außerhalb dieser Verkehrsmittelpunkte ist also sehr unbedeutend. Die beförderte Gütermenge umfaßte 10 375 072 t (9 870 544 t) Güter und 535 481 t (485 021 t) Vieh. Die Zahl der gefahrenen Zugkilometer erreichte die Höhe von 29 819 325 (27 380 782). Die Eisenbahnen beschäftigten im Jahre 1911/12 26 574 Beamte und Arbeiter (22 534). Ihr Betriebsmittelpark umfaßte 942 Lokomotiven (903) mit 762 Tendern (746), 1660 Personen- (1520) und 16 703 Güterwagen (15 680).

Die Straßenbahnen, die ebenso wie die Eisenbahnen in Vollspur angelegt sind, umfaßten ein Netz von 315 km oder, auf eingleisige Strecke zurückgeführt, von 476 km Länge. 17 km sind noch im Bau und 5 km sind genehmigt. Die Einnahmen betrugen 1 581 393 £ (1 365 631 £), die Ausgaben 1 331 413 £ (1 143 949 £), sodaß ein Überschuß von 249 980 £ (221 682 £) verblieb, das entspricht einer Betriebszahl von 84,19 (83,77). Die Straßenbahnen wurden von 266 789 546 Personen (230 275 938) benutzt. Ihr Wagenpark bestand aus 1221 Fahrzeugen (1145) aller Art. Das Anlagekapital belief sich auf 5 664 324 £.

Der Bericht zeigt also in allen Einzelheiten Fortschritte gegenüber dem Vorjahr. Der Eisenbahnkommissar betont in ihm zu wiederholten Malen die Notwendigkeit, für die Bewältigung des zunehmenden Vorortverkehrs in Sydney Vorkehrungen zu treffen, nicht nur durch die Anlage von elektrischen Straßenbahnen, sondern auch von Untergrundbahnen.

— **Die Eisenbahnen von Neuseeland im Betriebsjahr 1911/12.** Diese in Kapspur angelegten Eisenbahnen haben nach dem Bericht ihres Generaldirektors über das am 31. März 1912 zu Ende gegangene Jahr eine Länge von 4521 km gegenüber 4455 km im Vorjahre. In ihnen ist ein Kapital von 32 689 179 £

(1911: 31 509 960 £) angelegt. Durch den Betriebsüberschuß von 1 210 613 £ (1 190 910 £), der sich bei 3 676 509 £ (3 494 182 £) Einnahmen und 2 465 896 £ (2 303 272 £) Ausgaben ergab, wurde dieses Kapital mit 3,98 (4,06) % verzinst. Die Betriebszahl ist gegenüber dem Vorjahre um einen geringen Betrag gestiegen; sie betrug 67,07 (65,92). 11 891 134 (11 422 717) Reisende benutzten die Eisenbahnen; 5 599 756 t (5 555 292 t) Güter und 288 152 t (308 382 t) Vieh machten die Güterbeförderung aus. Die Betriebsmittel bestanden aus 493 (478) Lokomotiven, 1212 (1166) Personen- und 18 521 (18 036) Güterwagen.

Allgemeines.

— **Brindejoncs Geschwindigkeit.** Nachdem der französische Flieger Brindejonc des Moulinais seinen großartigen Rundflug durch halb Europa glücklich beendet hat, ist es — so schreibt die „Kölnische Zeitung" — nicht uninteressant, seine tatsächlich erreichte Reisegeschwindigkeit festzustellen, zumal man über die Höhe der bei Überlandflügen zu erzielenden Gebrauchsgeschwindigkeit vielfach bisher im Unklaren war. Brindejonc hat insgesamt auf seinem Fluge Paris-Wanne - Berlin - Warschau - Dünaburg - Petersburg - Reval-Stockholm - Kopenhagen - Hamburg - Amsterdam - Paris 4820 km zurückgelegt; für diese Strecke hat er an reiner Flugzeit gebraucht 40 Stunden und 30 Minuten; er erreichte also über die gewaltige Strecke überland und übersee eine Durchschnitts-Stundengeschwindigkeit von genau 119 km. Das Erstaunliche an dieser Leistung ist, daß sie nicht unter besonders günstig ausgesuchten Wetterverhältnissen stattfand, sondern daß Brindejonc häufig auf seiner langen Reise mit „Schlechtwetter" zu kämpfen gehabt hat. Jedenfalls hat sein Flug den Beweis geliefert, daß es möglich ist, in besonderen Fällen mit dem Flugzeug Sonderverbindungen herzustellen, die zurzeit von keinem anderen Verkehrsmittel gleich schnell zurückgelegt werden können. (Bei den bekannten Schnellfahrten Berlin-Zossen im Herbst 1903 wurde bekanntlich auf kurzen Strecken eine Stundengeschwindigkeit von 200, ja sogar von 210 km erreicht. Die Schriftl.)

— **Die Getreideernte des Jahres 1912** hat in Frankreich nach einer im „Journal officiel" erschienenen Statistik nicht die Höhe erreicht, auf die nach den anfänglichen Schätzungen gerechnet wurde.

Die Gesamtzahlen sind folgende:

Weizen:	118 208 500	Hektoliter	90 751 290	Doppelzentner
Mengkorn:	2 116 990	„	1 552 220	„
Roggen:	17 166 730	„	13 242 420	„
Gerste:	17 249 200	„	10 977 400	„
Hafer:	110 676 600	„	51 614 800	„

— **Abschaffung des Rollenstromabnehmers und Ersatz durch den Schleifbügel auf der städtischen Straßenbahn in Karlsruhe und der Nürnberg-Fürther Straßenbahn.** Der Bau oberirdischer Stromzuleitungen für elektrische Straßen- und Kleinbahnen wird seit vielen Jahren nach feststehenden Regeln ausgeführt. Ein über Gleismitte verspannter hartgezogener Profilkupferdraht ist ungefähr alle 30 bis 35 m an Querdrähten oder Armauslegern befestigt. Die Rückleitung des Stromes zum Kraftwerk geschieht meist durch die Fahrschienen. Die erste derartige Anlage wurde in Amerika ausgeführt; zur Stromabnahme fand eine Kontaktrolle Verwendung. Zwei Jahre später gelangte auf der Straßenbahn Groß-Lichterfelde bei Berlin der Bügelstromabnehmer zur Einführung.

Der seit langem zwischen den Straßenbahntechnikern geführte Streit, bei dem auf der einen Seite die Kontaktrolle, auf der andern Seite der Schleifbügel verteidigt wurde, scheint sich jetzt zugunsten des Bügels zu entscheiden, mit dessen Einführung tatsächlich nicht nur eine größere Betriebssicherheit, sondern auch eine dem Auge wohltuende Vereinfachung der Fahrdrahtoberleitung erreicht wird. In Karlsruhe beseitigt man zurzeit die mit Betriebsbeginn, Anfang 1900, eingeführte Kontaktrolle und richtet die Oberleitungsanlage mit einem Kostenaufwande von 38 400 ℳ für den Bügelbetrieb ein. Die Gründe, die hierzu Veranlassung geben, sind insbesondere: fortgesetzte Entgleisungen der Rolle und hiermit verbundener Zeitverlust durch deren Wiedereinlegen; der Schaffner muß zu diesem Zwecke stets den Wagen verlassen, da sämtliche Wagen mit verglasten Plattformen versehen sind. Kontaktstangenbrüche und ein durch Rollenentgleisung verursachter schwerer Straßenbahnzusammenstoß gaben weiteren Grund, die Rolle durch einen bei Fahrtwendung sich selbsttätig umlegenden Bügel abzulösen. Die Nürnberg-Fürther Straßenbahn wird seit 1896 elektrisch betrieben. Auch hier beseitigt man neuerdings die solange benutzte Kontaktrolle und baut den Schleifbügel ein, ebenfalls aus den vorerwähnten Gründen. Hier wie in Karlsruhe sind Personenunfälle vorgekommen, die nur auf die Verwendung der Kontaktrolle zurückzuführen sind und die nicht unbedeutende finanzielle Opfer forderten. Man hofft, durch Anwendung des Bügels auch eine geringere Abnutzung des Fahrdrahtes zu erzielen, Fahrdrahtbrüchen nach Möglichkeit vorzubeugen und die kostspieligen Fahrdrahtauswechselungen einschränken zu können. Der bis Ende dieses Jahres durchzuführende Umbau dürfte 60 000 ℳ erfordern.

Rechtspflege.

— **Die Eisenbahn haftet für Transportverzögerung auch bei lebendem Geflügel nur dann, wenn die Lieferfrist überschritten ist.** (Entscheidung des Landgerichts Elberfeld vom 29. April 1913, Nr. 1 S 81-34/13.)

Am 4. September und 9. Oktober 1911 gab der Kläger zwei Sendungen lebendes Geflügel an seine Adresse nach Düsseldorf und Elberfeld auf. Beide Sendungen wurden versehentlich auf den Bestimmungsstationen nicht ausgeladen, sondern in den Eilkurswagen nach Cöln bzw. Hagen durchbefördert. Die Rücksendung an die Empfangsstationen erfolgte mit tunlichster Beschleunigung. Die erste Sendung konnte auch noch vor Ablauf der Lieferfrist ausgehändigt werden, während bei der zweiten die Lieferfrist um 9½ Stunden überschritten wurde. Der Kläger beanspruchte für den durch die Verzögerung an den Sendungen hervorgerufenen Schaden Ersatz. Im ersteren Falle wurde er abgewiesen, im letzteren die ganze Fracht angeboten. Das Königliche Amtsgericht Elberfeld verurteilte die Eisenbahn dem Grunde nach. In der Berufungsinstanz entschied das Königliche Landgericht Elberfeld wie folgt:

Entscheidungsgründe.

Die Haftpflicht der Eisenbahn ist für die beiden Sendungen verschieden zu beurteilen. Die Sendung vom 4. September 1911 ist noch innerhalb der Lieferfrist zur Ablieferung gelangt. Die streitige Frage, ob in Fällen, in denen die Lieferfrist nicht überschritten ist, keinerlei Haftung besteht oder ob die Eisenbahn auch dann für Verzögerungen bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit haftet, kann unentschieden bleiben. Denn es kann in diesem Falle keinesfalls ein derartiger Grad des Verschuldens seitens der Eisenbahnangestellten angenommen werden.

Die Tatsache allein, daß eine Fehlleitung erfolgt, bildet noch keine grobe Fahrlässigkeit; sie läßt sich bei der Schnelligkeit und dem großen Umfange des Eisenbahnbetriebes nicht vermeiden, auch nicht, wenn es sich um lebende Tiere handelt. Es muß aber verlangt werden, daß, wenn einmal versehentlich eine Verschleppung vorkommt, nunmehr schleunigst dafür Sorge getragen wird, daß der Fehler wieder gut gemacht wird. Dies ist bei der Sendung vom 4. September geschehen, da sie, nachdem morgens die Fehlleitung erfolgt war, noch am gleichen Nachmittage in Düsseldorf zur Ablieferung gelangte. Für die Einhaltung des Beförderungsplans ist von der Eisenbahn keine Gewähr zu leisten. Besteht demnach in diesem Falle eine Haftung des Beklagten nicht, so ist der Kläger mit seinem Anspruche auf Ersatz des hierfür geforderten Schadensbetrages von noch 66,30 ℳ unter Abänderung des erstinstanzlichen Urteils abzuweisen.

Anders liegt die Sachlage bei der Sendung am 9. Oktober. Hierbei hat unstreitig eine Überschreitung der Lieferfrist stattgefunden. Für die Haftung der Eisenbahn sind daher Artikel 39, 40 Internationalen Übereinkommens, die mit § 94 Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung inhaltlich übereinstimmen, maßgebend. Die begrenzte Schadenshaftung erkennt der Beklagte an, verweigert aber die Leistung des vollen Ersatzes. In diesem Falle ist jedoch grobe Fahrlässigkeit vom Amtsgericht angenommen. Es ist nicht allein dabei geblieben, daß die Ausladung der Sendung in Elberfeld irrtümlich nicht erfolgte, sondern es muß auch aus der langen Dauer der Verzögerung, 30 Stunden über die planmäßige Beförderungszeit, geschlossen werden, daß in Hagen nicht mit der nötigen Sorgfalt für schleunige Rücksendung gesorgt worden ist. Bei der kurzen Entfernung von Hagen nach Elberfeld wäre diese viel eher möglich gewesen. Insoweit muß auch bei lebenden Tieren besondere Sorgfalt angewandt werden.

Der Inhalt einer solchen Sendung ist sofort zu erkennen; eine individuelle Behandlung erscheint auch nicht unmöglich. Es ist demnach hier von verschiedenen Seiten nicht die genügende Sorgfalt geleistet worden; das Zusammentreffen dieser Pflichtverletzung läßt die Überschreitung der Lieferfrist als durch grobe Fahrlässigkeit erfolgt erscheinen. Der Beklagte ist daher für den hierdurch entstandenen Schaden haftbar.

Wäre, nachdem der Wagen versehentlich nicht entleert war, für schleunige Rücksendung gesorgt worden, so hätte die Ablieferung bis zum Ablauf der Lieferfrist erfolgen können. Für einen Schaden, der bis dahin entstanden ist, haftet also der Beklagte nicht, ebensowenig für den schon aus der Transportgefahr entstehenden Schaden. Wenn daher das Amtsgericht

die Ersatzpflicht für jeden durch das Weiterlaufen des Wagens entstandenen Schaden annimmt, so ist das zu weitgehend; der Anspruch ist nur begründet, soweit der Schaden durch die Überschreitung der Lieferfrist entstanden ist. Mit dieser Maßgabe ist die Berufung des Beklagten bezüglich der zweiten Sendung zurückzuweisen. Wegen der Höhe hatte nach § 538 Z. P. O. Zurückverweisung zu erfolgen. Über die Kosten wurde nur gemäß § 92 Z. P. O. bezüglich des abgewiesenen Anspruchs entschieden; im übrigen war der Kostenpunkt zweckmäßig der Entscheidung im späteren Verfahren vorzubehalten.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnverkehr** von Rechnungsdirektor Theodor Wilbrand in Berlin. (Sammlung Göschen No. 618). G. J. Göschensche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. Preis in Leinwand gebunden 80 Pf. — Der Verfasser hat sich zur Aufgabe gestellt, den Leser durch eine gedrängte, allgemeine, insbesondere auch für den Nichtfachmann verständliche Darstellung des Eisenbahnverkehrs in dieses verwickelte Gebiet einzuführen. Er hat, um das große Gebiet auf dem kleinen Raum eines Sammlung-Göschen-Bandes bewältigen zu können, es vermieden, auf Einzelheiten allzusehr einzugehen; er hat alle solche Bestimmungen, Maßnahmen und Einrichtungen nach Möglichkeit außer acht gelassen, die, wie es deren bei einer den ständig wechselnden Bedürfnissen sich anpassenden Verkehrsverwaltung naturgemäß zahlreiche geben muß, öfter geändert werden, die aber andererseits für die Zwecke der Darstellung nicht von Bedeutung sind.

Der Verfasser gibt zunächst einen Überblick über die Entwicklung des Eisenbahnverkehrsrechts von den ersten Anfängen der Eisenbahnen bis auf die neueste Zeit; daran anschließend wird eine Darstellung des Eisenbahntarifwesens, über die wichtigsten Begriffe wie Tarifwesen, die Grundsätze bei der Bildung der Tarife gegeben. Wir werden eingeführt in die bestehenden Tarife und bekanntgemacht mit den Einrichtungen und Maßnahmen für deren Weiterbildung. Eine Übersicht über die wichtigsten Rechte und Pflichten des Publikums und der Eisenbahn schließt sich an. Der Verfasser schildert sodann, wie die Abfertigung und Beförderung der Reisenden und der Güter geregelt ist, und macht uns bekannt mit den bei der Abfertigung zu beachtenden Zoll-, Steuer- und polizeilichen Vorschriften. Die Buchführung und Rechnungslegung der Eisenbahndienststellen über die erhobenen Einnahmen wird uns vor Augen geführt und die Tätigkeit der Kontrollstellen wie auch die Abrechnung der Eisenbahnen untereinander über die gemeinsamen Einnahmen knapp aber anschaulich geschildert. Der sehr wichtige Güterwagendienst, insbesondere die Maßnahmen zur Befriedigung des Bedarfs an Güterwagen in den verschiedenen Landesteilen und Verkehrsgebieten, bilden den letzten Abschnitt des Bandes, dem ein ausführliches, alphabetisches Sachregister beigegeben ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Reifnitz und Gottschee der Linie Großlupp-Gottschee in Kilometer 38,7 gelegene Haltestelle Mitterdorf bei Gottschee wird am 1. August d. J. als Station für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. Oktober d. J. ab führt der Bahnhof Rogätz an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal die Bezeichnung Loitsche und der Bahnhof Angern an der gleichen Bahnstrecke die Bezeichnung Angern-Rogätz.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 192 vom 19. Juli d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Erhöhung der Fahrpreise der Kristiansands Dampfschiffsgesellschaft (Fahrscheinreihe 14 314) (abgesandt am 23. Juli d. J.).

Nr. V 106 vom 19. Juli d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Vereinswagenübereinkommen (abgesandt am 23. Juli d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. Juli verstarb am Herzschlag der

Königliche Eisenbahndirektor

Herr **Hermann Henkel,**

Rechnungsdirektor der Eisenbahndirektion Mainz,

im 63. Lebensjahre.

Der Verstorbene war seit dem Bestehen der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft bei der hiesigen Eisenbahndirektion tätig und hat insbesondere bei der Überleitung der Privatbahn in den Staatsbahnbetrieb mitgewirkt. Hierbei und während seiner ganzen dienstlichen Tätigkeit hat er sich bei stets liebenswürdigem Wesen durch seine reiche Erfahrung, seinen außergewöhnlichen Fleiß und seine Gewissenhaftigkeit große Verdienste erworben. Ein ehrenvolles Andenken bleibt ihm gesichert.

Mainz, den 21. Juli 1913. (1932)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

2. Güterverkehr.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarifheft 1 vom 1. April 1913.

Am 1. August d. J. treten im Ausnahmetarife 180 für Öle usw. auf Seite 273 des Tarifs ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 23. Juli 1913. (1952)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden die Stationen Welle in den Ausnahmetarif 5a, Allagen, Balduinstein, Diez, Selters (Westerw.) und Villmar in den Ausnahmetarif S 7a, Harburg Hbf. und Harburg U. E. in den Ausnahmetarif S 26 einbezogen. Ferner werden die Stationsfrachtsätze im Ausnahmetarif 2a von Mellen-Saalow nach Mahlow und Mahlow Militärbh. und im Ausnahmetarif 7 d von Altenhundem nach Schöningen Stb. zu dem gleichen Zeitpunkte eingeführt. Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1913. (1951)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1913 werden für den Verkehr von Hettstedt und Oker nach Basel (Els. L. B.), Basel St. Johann, Basel Bad. Stb., Konstanz, Schaffhausen, Singen (Hohentwiel) und Waldshut Ausnahmefrachtsätze für Rohkupfer eingeführt.

Auskunft über deren Höhe und die Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Juli 1913. (1953)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif; Heft C, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. wird von bestimmten oberschlesischen

Versandstationen nach bestimmten ostdeutschen Superphosphatfabrikstationen ein neuer Ausnahmetarif (Nr. 30) für Schwefelsäure zur Herstellung von Superphosphat eingeführt. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung sowie die beteiligten Güterabfertigungen.

Kattowitz, im Juli 1913. (1954)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Tarifheft 1 und 2.

Am 1. August 1913 treten in einigen Stationsverbindungen neue Frachtsätze der Serientarife I und II B sowie der Ausnahmetarife 24 A (Jutegarne) und 40 (Holzstoff usw.) in Kraft. Sie sind aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Verordnungsblatte für Eisenbahn und Schiffahrt, Wien, zu ersehen. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4/II, Auskunft.

Dresden, am 24. Juli 1913. (1955)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.

Auf 1. August l. J. wird der Wortlaut der Ziffer 1 des Vorworts zum Tarif Nr. 300 geändert.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 21. Juli 1913. (1950)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Wirkung vom 25. Juli 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) unter Zif. 2, wie folgt ergänzt:

„Düngegips, für diesen nur gültig bei Entfernungen von 100 km und mehr; bei Entfernungen unter 100 km Spezial-Tarif III.“

München, 22. Juli 1913. (1943)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Badisch-Württembergischer Tiertarif.

Mit Wirkung vom 1. August 1913 werden die Stationen der zur Eröffnung kommenden Nebenbahnteilstrecke Neuenstadt (Kocher) - Ohrnberg sowie die Station Entringen in den Tarif aufgenommen und die Entfernungen der Station Herrenberg ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22 Juli 1913. (1947)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Tiertarif Bad. Staatsb. — Badische Nebenb. im Privatbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird der Abschnitt F des Tarifs ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. Juli 1913. (1948)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Tierverkehr Basel/Waldshut-Schweiz.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt zum Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren auf den schweizerischen Eisenbahnen der Nachtrag III in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen des Vorworts und der Tarifbestimmungen. Die Mittelthurgau- und Sursee-Triengen Bahn wurden in den Tarif einbezogen. Die Entfernungen für die Regionalbahn Saignelégier-la Chaux-de-Fonds wurden geändert; die Bestimmungen und Entfernungszuschläge sowie der Geltungsbereich für den Verkehr mit der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach Bahn und der Erlenbach-Zweisimmen Bahn wurde geändert und erweitert.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis 1. Oktober 1913 in Kraft.

Karlsruhe, 22. Juli 1913. (1949)
Großh. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Elsässisch-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. August 1913 werden die an der pfälzischen Neubaustrecke Kaiserslautern-Waldfischbach gelegenen Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben in den direkten Verkehr mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 21. Juli 1913. (1945)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. August 1913 wird die belgische Station Rieme (gare privée) in den Ausnahmetarif 6 für Düngemittel der belgisch-südwestdeutschen Gütertarifhefte 3 b und 5 aufgenommen. Näheres enthält unser Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, den 22. Juli 1913. (1946)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. werden die Stationen Camburg (Saale) und Weißenfels in den Ausnahmetarif 4 a unter Ziffer 2 des Warenverzeichnisses als Versandstationen für Kalkschlamm einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 22. Juli 1913. (1940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. erhalten die Warenverzeichnisse verschiedener Ausnahmetarife eine neue Fassung. Dadurch treten bei Schlackensendungen, die zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und bei Erz- usw. Sendungen, die zu den Sätzen des Ausn.-Tarifs 7 abzufertigen sind, Erhöhungen ein, die jedoch erst am 1. Oktober d. J. in Kraft treten.

Ferner wird mit Wirkung vom 1. Oktober d. J. der im Tarifheft 7 bestehende Ausn.-Tarif 29 für Gasreinigungsmasse aufgehoben. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im Tarif-Anz. der preuß.-hess. Staatseisenbahnen.

Frankfurt (M), 19. Juli 1913. (1929)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württ.-schweizer. Gütertarif. Heft 4.
Ausnahmetarif für Getreide usw.

Die sämtlichen im obengenannten Tarif und den Nachträgen I—III enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Laichingen, Machtolsheim, Merklingen, Nellingen und Oppingen werden mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 an um je 2,4 Cts. für 100 kg erhöht.

Stuttgart, den 20. Juli 1913. (1931)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. November 1913 werden die in der Stationstariftabelle des Ausnahmetarifs 10a enthaltenen Stationsfrachtsätze für Mühlenerzeugnisse von den Rheinumschlagsplätzen Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau Hafen nach Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut augehoben. An deren Stelle gelten alsdann die Frachtsätze der Kilometertariftabelle des Ausnahmetarifs, welche um je 2 ₰ höher sind. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 19. Juli 1913. (1930)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahngütertarif, Heft A.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Lüchow-Schmarsau die bestehende Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstation Lüchow um 2 Pf. für 100 kg widerruflich auch auf Güter des Ausnahmetarifs 5 w ausgedehnt.

Hannover, den 19. Juli 1913. (1933)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Station Hohen Mistorf der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den vorbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 21. Juli 1913. (1934)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Teil II, Heft C, Teilheft C 2.

Am 1. August 1913 wird die Station Langelsheim als Versandstation in den Abschnitt I A des Ausnahmetarifs 5 i für rohe Steine usw. zum Wegebau aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, 23. Juli 1913. (1942)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. Js. wird die Station Berka (Schw. Sondersh.) in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 g und 3 h für Steinsalz als Versandstation aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 22. Juli 1913. (1941)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.
Gütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. April 1912.

Am 1. August 1913 treten neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 B (Gerste) von Libochowitz nach einer Anzahl Stationen des deutschen Verkehrsgebietes in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 23. Juli 1913. (1938)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. August 1913 tritt der Nachtrag XIII zum Tarife vom 1. Januar 1907 in Kraft. Er enthält außer bereits bekannt gemachten Tarifneuerungen und Ergänzungen im wesentlichen die durch die neu eröffnete Strecke Celle-Gifhorn abgekürzten Entfernungen und weiter Entfernungen für einige neueinbezogene

Stationen, ferner Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Oktober 1913 an, falls nicht im Nachtrage ein anderer Zeitpunkt angegeben ist.

Dresden, am 23. Juli 1913 (1939)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Klosterneuburg-Weidling in den Ausnahmetarif 28 A und B (Holz, außereuropäisches, usw.).

Mit Gültigkeit vom 5. August 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird die Station Klosterneuburg-Weidling in den Ausnahmetarif 28 A und B für Holz, außereuropäisches usw., mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Holeschowitz-Umschlag		Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag		Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Hafen Rosawitz		Schleppbahngebühr für die österr. Umschlagsplätze	Dresden-Elbkai Frachtsätze für das Elbgebiet Hamburg	
	10 t							10 t	
Nach	A	B	A	B	A	B		A	B
Klosterneuburg-Weidling	157	110	176	123	179	128	10	207	154
	Pfennige für 100 kg								

Wien, am 18. Juli 1913. (1935)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personentarif Baden-Reichsbahn.

Der Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Hunden und Leichen zwischen Stationen der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, der badischen Stationen der Main-Neckarbahn und Stationen der badischen Nebeneisenbahnen (im Privatbetrieb) einerseits und Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen sowie der Wilhelm-Luxemburg - Eisenbahnen anderseits wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 neu herausgegeben. Durch diesen Tarif und die dazugehörigen Preistafeln — Teil II, Hefte B und C — werden aufgehoben:

a) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Leichen zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahnen einerseits und Stationen der Großh. Badischen Staatseisenbahnen sowie badischen Stationen der Main-Neckarbahn anderseits, vom 1. Mai 1907, nebst Nachträgen I bis X.
b) Tarif, Teil II, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden, in Begleitung von Reisenden zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen einerseits und Stationen der badischen Lokal- bzw. Nebenbahnen anderseits, vom 1. Mai 1907, nebst Nachtrag I.
c) Abschnitt V, 3, des Saarbrücken-Mainz-Reichsbahn-Badischen Personen- und Gepäcktarifs vom 1. November 1912. (Preistafeln, Seite 75 bis 95.)

Der neue Tarif sieht folgende Änderungen und Neuerungen vor:

1. An Stelle der allgemeinen Zeitkarten werden Monatskarten, gültig für den Kalendermonat, ausgegeben.
2. Schülerzeitkarten für täglich einmalige Hin- und Rückfahrt sind aufgehoben.
3. Badezeitkarten und Baderückfahrkarten zum Besuch der Rheinbäder bei Kehl kommen in Wegfall.
4. Neueingeführt sind Schülerkarten zu 20 Fahrten und
5. Arbeiterrückfahrkarten.

Infolge Einbeziehung von Wahlwegen, Neuvermessung von Strecken usw. erhöhen sich die Fahrpreise in einzelnen Verkehrsbeziehungen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 22. Juli 1913. (1936)
Gr. Generaldirektion der bad. Staateisenbahnen.

Personen- und Gepäcktarif Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Zu dem vom 1. Mai 1912 ab gültigen Tarif wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 der Nachtrag I ausgegeben. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Erfurt, den 8. Juli 1913. (1928)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

4. Verdingungen.

Die Herstellung des Eisenwerks für einen Verbindungsgang zwischen Aufenthaltsgebäude, Wagenschuppen und Betriebswerkmeisterei auf Abstellbahnhof Rummelsburg soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 12. August 1913, vormittags ½11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, bzw. von dort gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ und 5 Pf. Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt Baubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße Nr. 67 (Telephon O. B. 370). (51a V. 12 966. T. 32.)

Zuschlagsfrist 12. September.

Berlin, im Juli 1913. (1937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Oberbaumaterialien für die Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen.

Gruppe A: 300 000 Schrauben-Unterlagsplatten für gekuppelte Holzschwellen, 20 000 Unterlagsplättchen, 9000 Unterlagen, 200 000 Stützwinkel, 2000 t ungelochte Weichenplatten, 3000 t Unterlagsplatten für Herzstücke und Weichen, 18 000 Unterlagsplatten und Neigungsplättchen, 212 000 Futterbleche, 7000 Zungendrehstühle, 85 000 Gleitstühle, 20 000 Zungenkloben, 1000 Stehlager, 8500 Zungenverbindungsstangen, 15 000 Weichenbockstangen, 50 t Stützknaggen für Federweichen, 43 000 Klemmplatten, Schienenführungsstücke und Schienenführungswinkel, 500 000 S Haken zur Sicherung hölzerner Bahnschwellen, 927 t Seitenbleche, 85 t Querwinkel für Weichenschwellen.

Gruppe B: 113 000 gußeiserne Hakenplatten, 10 500 gußeiserne Unterlagsplatten, 40 000 Mutterstellkappen, 15 100 Weichenböcke, 4000 Federvorrichtungen, 2000 t Gußteile zu Weichen.

Gruppe C: 505 t Schrauben, 15 t Stützknaggen.

Gruppe D: 2 000 000 Schwellenbezeichnungsnägel, 25 000 Tränkungsnägel, 5 080 000 Unterlagsringe.

Lieferbar in der Zeit vom 1. Oktober 1913 bis 15. Mai 1914.

Die für jede Gruppe zu benutzenden Angebothefte nebst Zeichnungen und Bedingungen sind in unserer Bureaukasse, Hallesches Ufer 35/36, hier, zur Einsichtnahme ausgelegt, oder können unter Angabe der Gruppe gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 50 ₰ für das Angebotheft und

4 ℳ 00 ₰ für die zu Gruppe A
2 „ 50 „ „ „ „ „ B
1 „ 00 „ „ „ „ „ C
50 „ „ „ „ „ D
gehörenden Zeichnungen und Bedingungen

an unsere Hauptkasse Hallesches Ufer 35/36, auch durch Einzahlung auf unser Postscheckkonto Nr. 14 432 bezogen werden.

Die Angebote sind, jede Gruppe für sich, verschlossen, mit der Aufschrift:

„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien Gruppe . . . . .“

versehen, portofrei bis zum Eröffnungstermin am 23. August 1913, vormittags 10 Uhr, an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 24. September 1913.

Berlin SW, 11, 18. Juli 1913 (1944)
Hallesches Ufer 35/36.
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 58. 30. Juli 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Rechnungsjahr 1911.

Der LXII. Jahrgang dieser Nachrichten, der sog. Vereinsstatistik, ist in der bereits im Jahrgang 1910 durchgeführten vereinfachten Gestalt soeben erschienen. Das Werk schließt sich inhaltlich an den vorigen Jahrgang an und ist in sieben, nach sachlichen Gesichtspunkten gegliederte und in sich abgeschlossene Tabellen eingeteilt. Sie umfassen die Längenverhältnisse, die baulichen Anlagen und das Anlagekapital, den Stand und die Leistungen der Fahrbetriebsmittel, den Verkehr, die Einnahmen und Ausgaben, das finanzielle Schlußergebnis sowie die Reserve- und Erneuerungsfonds, den Stand und die Bezüge des Personals sowie endlich die Betriebsunfälle und die Radreifen-, Achs- und Schienenbrüche und geben auf allen diesen Gebieten, soweit bei den äußerst verschiedenartig gelagerten Verhältnissen des umfangreichen Vereinsgebietes eine Vergleichsmöglichkeit gegeben ist, ein nach den Hauptgesichtspunkten geordnetes, wertvolles Zahlenmaterial. Außerdem ist dem Werk erstmalig mit dem vorliegenden Jahrgang als Anhang eine kurz gehaltene Übersicht über die wichtigsten Betriebsergebnisse der Vereinsbahnen in den Jahren 1898 bis 1911 beigegeben. Mit dieser Übersicht ist der unmittelbare Zusammenhang mit den statistischen Veröffentlichungen der früheren Jahre, der durch die Umgestaltung des Werkes, insbesondere durch die Einbeziehung der Schmalspurbahnen an vielen Stellen durchbrochen war, wenigstens nach den hauptsächlichsten Gesichtspunkten wiederhergestellt und gleichzeitig ein äußerst übersichtliches Bild über die Entwicklung nicht nur jeder einzelnen Vereinsbahn, sondern auch des gesamten Vereinsgebiets in den letzten vierzehn Jahren gegeben. Für die Folge wird die Übersicht immer nur einen zehnjährigen Zeitraum, nämlich das Berichtsjahr und die ihm unmittelbar voraufgehenden neun Jahre, darstellen. Ihr Inhalt beschränkt sich auf die hauptsächlichsten Betriebszahlen, von denen die meisten zur Erzielung einer leichteren Übersicht unter Weglassen der letzten drei Ziffern nur in vollen Tausenden angegeben sind, und faßt diese in Anlehnung an das Hauptwerk in nachstehender Reihenfolge zusammen: Betriebslänge; verwendetes Anlagekapital; am Ende des Rechnungsjahres verfügbare Lokomotiven und Triebwagen, Personen-, Last- und Postwagen; auf den eigenen Betriebsstrecken geleistete Nutzkilometer, Nutzlast, Gesamtlast (ohne Lokomotiven, Tender und Triebwagen), Wagenachskilometer; beförderte Personen und die von ihnen zurückgelegten Personenkilometer; beförderte Güter nebst ihren Tonnenkilometern; die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr sowie die aus dem Güterverkehr; die Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben, das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben (Betriebszahl) sowie den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben und schließlich den Stand und die Bezüge des Personals. Außerdem ist ein großer Teil dieser Angaben zur Gewinnung geeigneterer Vergleichsmöglichkeiten auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt.

Im nachstehenden sollen nun die wichtigsten Ergebniszahlen des Jahrgangs 1911 mitgeteilt und den entsprechenden Angaben des vorhergehenden Jahrganges gegenübergestellt werden. Die dem Vereinsgebiet angehörenden Eisenbahnverwaltungen sind, wie bisher, in drei Hauptgruppen eingeteilt, und zwar: A. deutsche Eisenbahnen, B. österreichische, ungarische und bosnisch-hercegovinische Eisenbahnen und C. andere Vereinsbahnen. Die Gesamtlänge der eigenen Bahnstrecken, nämlich die in der Bahnachse von Mitte zu Mitte der Empfangsgebäude gemessene Länge der mit eigenen durchgehenden Gleisen versehenen Bahnstrecken, betrug am Ende des Berichtsjahres 108 815 km und ist gegen das Vorjahr um 1 % gestiegen. Von den deutschen Bahnen waren 57 427 km Staatsbahnen und 1399 km Privatbahnen; von der Gruppe B kamen 13 045 km auf österreichisches und 8283 km auf ungarisches Staatseigentum, dagegen 20 935 km auf Privatbahnen. — Nach Abzug der verpachteten eigenen (467,79 km) und nach Hinzurechnung der gepachteten oder mitbetriebenen fremden Strecken (1693,63 km)

ergab sich am Ende des Rechnungsjahres 1911 eine Betriebslänge aller Vereinsbahnen von 110 041 km gegen 108 983 km im Vorjahre, das ist eine Zunahme von 0,97 % gegen 1,89 % im Jahre 1910. Dem Personenverkehr dienten 107 883 km und dem Güterverkehr 109 689 km. Die Betriebslänge im Jahresdurchschnitt betrug 109 466 km gegen 108 033 km im Vorjahr. Die Länge der Gleise betrug zusammen 193 347 km (i. V. 189 808 km), und zwar entfielen hiervon 78 574 km auf die eingleisigen, 60 856 km auf die zwei- und mehrgleisigen und 53 917 km auf Ausweich- und Nebengleise auf Bahnhöfen. An Weichen wurden im ganzen 351 342 gezählt, wobei die dreiteiligen und die halben Kreuzungsweichen als zwei einfache, die ganzen Kreuzungsweichen als vier einfache Weichen gerechnet worden sind. Von der gesamten Bahnlänge lagen 70,51 % in geraden Strecken und 29,49 % in Krümmungen, ferner 31,41 % in wagerechten Strecken und 68,59 % in Neigungen. Die Länge der unterhaltenen Bahnstrecken betrug im Jahresdurchschnitt 108 822 km (i. V. 107 342 km), die der unterhaltenen Gleise 192 665 km (i. V. 188 666 km). Die Kosten der Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen erforderten ausschließlich der Kosten erheblicherer Ergänzungen einen Aufwand von 450,44 Millionen Mark (i. V. 443,3 Millionen Mark), das ist für jedes Kilometer der unterhaltenen Strecken 4139 ℳ (4130 ℳ). Von dem Gesamtaufwand entfallen 60,65 Millionen Mark auf den Unterbau, 290,94 Millionen Mark auf den Oberbau, 70,04 Millionen Mark auf den Hochbau, 21,19 Millionen Mark auf Telegraphen- und Signaleinrichtungen und der Rest auf Schneeräumung, Leistungen für dritte und sonstige Ausgaben.

Der Gesamtbetrag des bis Ende des Betriebsjahres 1911 verwendeten Anlagekapitals einschließlich der Verwendungen aus Betriebseinnahmen, jedoch ohne Berücksichtigung der zum Bau der Bahn geleisteten Interessentenbeiträge belief sich auf 30 455,3 Millionen Mark. Hieraus ergibt sich im Durchschnitt auf 1 km Länge der eigenen Bahn ein Anlagekapital von 288 169 ℳ. Zur Bewältigung des Verkehrs standen am Schluß des Berichtsjahres im ganzen 41 650 (i. V. 40 637) und im Jahresdurchschnitt 41 109 (i. V. 40 127) Lokomotiven und Triebwagen zur Verfügung. Durchschnittlich kamen auf je 10 km Betriebslänge bei den deutschen Bahnen 4,68, bei den österreichischen und ungarischen Bahnen 2,58 und bei sämtlichen Vereinsbahnen 3,74 eigene Lokomotiven. Auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken haben die im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven einschließlich der Triebwagen im Jahre 1911 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten sowie im Verschiebe- und Bereitschaftsdienst 1728,35 (i. V. 1674,03) Millionen Lokomotivkilometer zurückgelegt; davon wurden 1152,42 (i. V. 1104,42) Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. zur Beförderung von Zügen, geleistet. Die von ihnen beförderte Nutzlast, nämlich das Gewicht der beförderten Personen nebst Handgepäck, des Gepäcks, des Viehs, der Güter aller Art sowie der auf eigenen Rädern als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeuge betrug 95 925,46 (i. V. 87 480,36) Millionen Tonnenkilometer.

Am Schlusse des Berichtsjahres waren 87 010 (i. V. 84 186) eigene Personenwagen mit 4 072 539 (3 906 277) Plätzen vorhanden; auf 1 km Betriebslänge für den Personenverkehr kamen bei den deutschen Bahnen 3,39 (2,76), bei den österreichischen und ungarischen Bahnen 1,14 (1,10) und im ganzen Vereinsgebiete 2,09 (2,03) eigene Personenwagenachsen. Die Gesamtzahl der im Berichtsjahr verfügbaren Personenwagen, d. h. einschließlich der von dritten überwiesenen, betrug am Jahresschluß 87 383 (84 565). An eigenen Lastwagen waren am Schluß des Berichtsjahres im ganzen 910 155 (872 541) vorhanden, und zwar 24 186 (23 587) Gepäckwagen, 305 103 (291 255) bedeckte und 580 866 (557 699) offene Güterwagen. Auf 1 km Betriebslänge für den Güterverkehr kamen bei den deutschen Bahnen 21,59 (20,76), bei den österreichischen und ungarischen Bahnen 11,13 (11,08) und bei sämtlichen Vereinsbahnen 16,94 (16,38) eigene Lastwagenachsen. Die Gesamtzahl der am Jahresschluß verfügbaren Lastwagen — einschließlich der von Dritten überwiesenen und ausschließlich der an Dritte abgegebenen — belief sich auf 949 539 (909 581). Auf den eigenen Betriebsstrecken wurden von sämtlichen eigenen und fremden Wagen 45 362,11 (i. V. 42 311,37) Millionen Wagenachskilometer geleistet, das sind auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 414 393 (i. V. 391 651). Leider ist eine Trennung der Güterwagenachskilometer nach Voll- und Leerläufen aus dieser Statistik nicht ersichtlich, so daß irgendwelche Rückschlüsse auf die wagenwirtschaftlichen Verhältnisse der einzelnen Verwaltungen, insbesondere auch auf das Verhältnis der Leerläufe zu den Nutzleistungen, zurzeit nicht möglich sind.

Die Zahl der beförderten Personen ist gegenüber dem Vorjahre von 1956,95 auf 2101,20 Millionen, also um 7,8 % gestiegen. Ferner hat sich die Zahl der von den Reisenden zurückgelegten Personenkilometer gegen 1910 um 3428,72 (i. V. 3039,68) Millionen, nämlich auf 53 324,57 Millionen erhöht. Die Folge hiervon war, daß auch die Einnahmen aus der eigentlichen Personenbeförderung von 1222,53 auf 1301,10 Millionen ℳ, also um 6,4 % gestiegen sind. Auch die Einnahmen für die Beförderung von Gepäck und Hunden sind nicht unerheblich gestiegen, und zwar von 44,68 auf 47,23 Millionen Mark; ebenso haben die Nebeneinnahmen aus dem Personenverkehr ein Mehr von 343 255 ℳ aufzuweisen, so daß die ganze Einnahme aus dem Personenverkehr mit 1355,80 Millionen Mark einen Zuwachs von 81,5 Millionen Mark erzielte. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge für den Personenverkehr kam eine Einnahme von 12 630 (i. V. 12 034) ℳ aus dem gesamten Personen- und Gepäckverkehr. Der Anteil der Wagenklassen an der Einnahme aus dem eigentlichen Personenverkehr gestaltete sich folgendermaßen:

		I.	II.	III.	IV. u. III b	Militär
		Hundertteile				
Deutsche Bahnen	1911	2,99	17,16	42,51	35,62	1,72
	1910	3,03	17,58	41,50	36,18	1,71
Österreichische, ungarische u. bosnisch-hercegovinische Bahnen	1911	4,76	23,04	70,04	0,04	2,12
	1910	4,57	22,47	70,67	0,04	2,25
Sämtliche Bahnen	1911	3,96	19,68	50,37	24,13	1,86
	1910	3,95	19,79	49,86	24,52	1,88

Auf jedes Personenkilometer kam 1911 eine durchschnittliche Einnahme von 2,44 ₰ gegen 2,45 ₰ im Vorjahre.

Auch der Güterverkehr hat im Berichtsjahre wiederum eine sehr erfreuliche Zunahme gegen 1910 sowohl hinsichtlich des Umfanges als auch hinsichtlich der Erträgnisse aufzuweisen. Es wurden im ganzen 790,51 Millionen Tonnen frachtpflichtige Güter befördert, das sind 57 Millionen mehr als im Vorjahre. Ebenso ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer von 76 267 auf 83 851,6 Millionen allein bei den frachtpflichtigen Gütern gestiegen. Bei der Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge hat sich bei den deutschen Bahnen eine Zunahme von 898 324 auf 976 502 tkm, bei den österreichischen und ungarischen Bahnen eine solche von 487 912 auf 524 035 tkm und im ganzen Vereinsgebiet von 708445 auf 768 433 tkm ergeben. Dieser Zunahme des gesamten Güterverkehrs entsprechend haben sich auch die Einnahmen aus diesem gestaltet, und zwar war bei den deutschen Bahnen eine Mehreinnahme von 168,73 Millionen und bei den österreichischen und ungarischen Bahnen eine solche von 75,67 Millionen Mark zu verzeichnen. Die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr ist von 2942,38 auf 3202,50 Millionen Mark gestiegen, also um 8,8 %. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm ist von 3,86 auf 3,82 ₰ gesunken, diejenige auf 1 km mittlerer Betriebslänge von 27 332 ℳ auf 29 348 ℳ gestiegen.

Bei den gesamten Betriebseinnahmen, die sich im Berichtsjahre auf 4858,12 Millionen Mark und 1910 auf 4501,08 Millionen Mark beliefen, ergab sich für die deutschen Bahnen ein Mehr von 7,78 % und bei den österreichischen und ungarischen

Bahnen ein solches von 8 %. Die auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge entfallende Gesamteinnahme ist von 41 664 ℳ auf 44 380 ℳ, für 1 Nutzkilometer von 4,12 ℳ auf 4,21 ℳ und für 1 Wagenachskilometer von 10,64 auf 10,71 ℳ gestiegen.

Die Betriebsausgaben, die sich im Vorjahre um 3,48 % erhöht hatten, beliefen sich im Berichtsjahre auf 3265,47 Millionen Mark, jedoch ausschließlich der Kosten für erheblichere Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen (Investitionen); sie überragten die vorjährigen Ausgaben um 144,36 Millionen Mark oder um 4,6 %. Die auf 1 km mittlerer Betriebslänge entfallende Gesamtausgabe ist bei den deutschen Bahnen von 35 164 ℳ auf 36 133 ℳ, bei den österreichischen und ungarischen Bahnen von 21 674 ℳ auf 22 481 ℳ gestiegen. Die günstige Weiterentwicklung kommt am deutlichsten in der Betriebszahl zum Ausdruck, die gegen das Vorjahr bei den deutschen Bahnen von 67.36 auf 65,10 %, bei den österreichischen und ungarischen Bahnen von 74,90 auf 72,86 % und bei der Summe sämtlicher Vereinsbahnen von 69,34 auf 67,22 % gesunken ist. Der Überschuß der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben betrug einschließlich der Kosten erheblicherer Ergänzungen 1592,66 Mill. Mark gegen 1379,96 Millionen im Vorjahre. Als Rente des auf den betriebenen eigenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab er 5,12 (i. V. 4,45) %. Jedes Kilometer mittlerer Betriebslänge brachte im Jahre 1911 einen durchschnittlichen Betriebsüberschuß von 14 549 ℳ gegen 12 774 ℳ im Vorjahre. Der verfügbare Jahresertrag, der an die Staatskasse abgeliefert werden konnte, ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Staatsbahnen	1911 ℳ	1910 ℳ	1911 gegen 1910 mehr ℳ
preußisch-hessische	816 273 214	710 717 263	105 555 951
bayerische	107 955 766	95 408 534	12 547 232
sächsische	62 935 270	51 911 758	11 023 532
Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen	42 153 775	31 714 339	10 439 436
badische	34 981 506	29 882 385	5 099 121
württembergische	26 307 345	26 273 591	33 754
mecklenburgische	5 688 048	5 665 855	22 193
oldenburgische	5 182 924	5 073 292	109 632
österreichische	158 542 685	130 954 884	27 587 801
ungarische	92 891 259	79 249 282	13 641 977
rumänische	36 533 606	21 979 352	14 554 254

Die Zahl der Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter im Jahresdurchschnitt ist von 1 180 110 auf 1 204 920 gestiegen; die hierfür an Gehalt, Löhnen usw. verwendeten persönlichen Ausgaben erreichten eine Höhe von 1817,01 Millionen Mark gegen 1735,41 Millionen im Vorjahre. Auf 1 km mittlerer Betriebslänge kamen 16 609 ℳ gegen 16 073 ℳ im Jahre 1910. Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre bei den Vereinsbahnen vorgekommenen Unfälle betrug 8173 (i. V. 7882), hiervon waren 1085 (1129) Entgleisungen, 818 (757) Zusammenstöße und Streifungen, 6270 (5996) sonstige Unfälle. Bei diesen Unfällen verunglückten im ganzen 7763 (7477) Personen, und zwar wurden davon 1903 (1737) getötet und 5860 (5740) verletzt. G.

Einfluß der Verschiebearbeiten auf die Gestaltung der Bahnhofsanlagen.

Mit Recht wird besonders in neuerer Zeit großer Wert darauf gelegt, daß die Bahnhofsentwürfe auf die spätere Betriebsführung hin genau durchgearbeitet werden. Es kommt dabei nicht allein darauf an, daß die Kreuzungen der ein- und ausfahrenden Züge vermieden werden, sondern auch, daß die Verschiebearbeiten möglichst ohne Störung der ein- und ausfahrenden Züge und anderer Verschiebearbeiten möglich sind. Während man nun Kreuzungen der Züge untereinander durch entsprechende Linienführung schienenfrei zu gestalten sucht und dabei auch manchmal Steigungen nicht scheut, die dauernd den Betrieb erschweren und Druckmaschinen nötig machen, werden oft Verschiebearbeiten nicht vermieden, die in noch höherem Maße den Betrieb gefährden und den Wagenumlauf verzögern. Auch weiß ich nicht, ob nicht mit auf die Unterschätzung der Bedeutung der Verschiebearbeiten und ihre nicht genügende Berücksichtigung bei dem Entwurfe ein Teil der vielen Unglücksfälle auf den Verschiebebahnhöfen zurückzuführen ist.

Wenn es deshalb vielleicht auch kein neuer Gedanke ist, auf die Wichtigkeit der Verschiebearbeiten für Entwurfsbearbeitung hinzuweisen, so dürfte es vielleicht doch zweckmäßig sein, einmal an einzelnen Beispielen zu zeigen, wie notwendig es ist, sie genau zu untersuchen.

Bei Verschiebebahnhöfen werden vielfach die Stationsgleise unmittelbar an die Richtungsgleise angeschlossen, so daß die Wagen von den Einfahrgleisen in die Richtungsgleise und von dort in die Stationsgleise ablaufen. So ideal diese Anlage für den Wagenumlauf zu sein scheint, da Rückwärtsbewegungen völlig vermieden werden, so nachteilig kann sie sich für den Verschiebedienst stellen, wenn nur wenige Wagen nach Stationen zu ordnen sind. Denn dann wird ein Teil der Wagen in den kurzen Stationsgleisen ganz unnötig noch einmal auseinandergezogen, obwohl sie in den Richtungsgleisen schon zur Abfahrt fertig zusammengestellt waren und keine weitere Zerteilung mehr nötig hatten. Außer der unnötigen Verschiebearbeit gebrauchen die Wagen dann auch mehr Zeit, um den Bahnhof zu durchlaufen, als wenn sie direkt aus den Richtungsgleisen ausfahren könnten. Doch auch dort, wo nur einzelne Richtungsgleise unmittelbar an die Stationsgleise angeschlossen sind, ist diese Anordnung oft unzweckmäßig. Sehen wir einmal, wie sich der Betrieb gestaltet. Die Maschine, die die Wagen nach Stationen ordnet, muß in die Richtungsgleise einfahren, um nach den Stationsgleisen abzudrücken. Während dieser Zeit ist ein Ablaufen der Wagen von den Einfahrgleisen in die Richtungsgleise, wenn nicht unmöglich, so doch sehr behindert, da in die Gleise, in denen die Verschiebemaschinen arbeiten, keine Wagen ablaufen dürfen. Auf manchen Bahnhöfen ist es übrigens überhaupt verboten, Wagen von den Einfahrgleisen ablaufen zu lassen, während in den Richtungsgleisen rangiert wird. Die Anordnung der Stationsgleise unmittelbar hinter den Richtungsgleisen kann dann dahin führen, und es gibt hierfür Beispiele, daß die Stationsgleise überhaupt nicht zum Ordnen von Wagen noch Stationen benutzt werden. Man wird daher oft gut tun, lieber, wie es ja auch vielfach geschieht, eine Rückwärtsbewegung der nach Stationen zu ordnenden Wagen in Kauf zu nehmen und für diese Wagen ein besonderes Ausziehgleis anordnen. Doch will ich hier die Frage nicht entscheiden, welche Anlage ein für alle mal für die Bildung der Züge nach Stationen die beste ist. Sie wird sich in jedem einzelnen Falle nach den örtlichen Verhältnissen und den Verkehrs- und Betriebsbedürfnissen zu richten haben. Es sollte nur darauf hingewiesen werden, daß man sich über Wege, Art und Umfang der späteren Verschiebearbeiten bei der Entwurfsbearbeitung genaue Klarheit verschaffen und eine gegenseitige Behinderung der verschiedenen auf dem Bahnhofe zu leistenden Verschiebearbeiten vermeiden soll.

Noch ein anderes Beispiel möge dies zeigen. Auf großen Verschiebebahnhöfen ist vielfach eine Umladehalle erforderlich. Bei zweiseitigen Bahnhofsanlagen wird sie meist in der Mitte des Bahnhofes zwischen den Richtungsgleisen angeordnet. Oft wird dies auch am zweckmäßigsten sein, da dann die Wagen aus beiden Richtungen schnell der Umladebühne zugestellt werden können. Und doch kann diese Anordnung für den Betrieb oft sehr ungünstig werden. Ist nämlich auf dem Bahnhofe ein starker Eckverkehr zu bewältigen, so wird die Überführung der Wagen von der einen zur anderen

Bahnhofseite durch die dazwischenliegende Umladebühne und die zu ihrer Bedienung notwendigen Verschiebearbeiten sehr erschwert und verzögert. Der Vorteil der schnelleren Zuführung der für die Umladebühne bestimmten Wagen wird dann durch die Behinderung in der Überführung der Wagen des Eckverkehrs aufgehoben. Nehmen wir zum Beispiel den Fall, daß der gesamte Umladeverkehr 800 Wagen, der Eckverkehr auf der einen Seite des Bahnhofes 1300 und auf der anderen 700, zusammen also 2000 Wagen umfaßt, so ist es sicher zweckmäßiger, die Umladebühne seitlich, statt in der Mitte des Bahnhofes, anzuordnen. Denn dann wird zwar die Zuführung von $\frac{700}{2} = 350$ Wagen, die auf der einen Seite des Bahnhofes für die Umladebühne eingehen, umständlicher und dauert etwas länger, dafür wird aber die Überführung der 2000 Wagen des Eckverkehrs durch die Bedienung der Umladebühne nicht gestört. Dabei ist noch zu beachten, daß durch die Unmöglichkeit, den Eckverkehr wegen der Verschiebearbeiten an der Umladebühne rechtzeitig zu bedienen, schon Verstopfungen des ganzen Bahnhofes eingetreten sind. Auch dies Beispiel zeigt, ohne ein für allemal die seitliche Lage der Umladebühne als die einzig richtige bezeichnen zu wollen, daß man sich bei der Entwurfsbearbeitung über Art und Größe der späteren Verschiebearbeiten genau klar werden soll. Es ließen sich hierfür noch viele Beispiele anführen. (Fahrten der Zug- und Verschiebemaschinen, Wege der Packwagen, Zu- und Abstellen der Personenwagen, Bedienung der Anschlüsse, der Güterbahnhöfe usw.) Doch soll hierauf nicht eingegangen werden. Der Zweck dieser Zeilen war ja auch nur, auf die Bedeutung der Verschiebearbeiten für die Gestaltung der Bahnhofsanlagen hinzuweisen, da sie meiner Ansicht nach oft unterschätzt und bei der Entwurfsbearbeitung nicht immer genügend berücksichtigt werden.

So selbstverständlich es scheint, möge dabei auch noch auf den Einfluß der Verkehrssteigerung auf die Größe der gesamten Bahnhofsanlage und damit auch der Verschiebearbeiten aufmerksam gemacht werden. Dauert der Bau eines Bahnhofes 5 Jahre und beträgt die Verkehrszunahme 6 %, so ist auch die Verschiebearbeit bei Inbetriebnahme des Bahnhofes allein während der Bauzeit um 5 mal 6 oder 30 % gestiegen. Entsprechend sind also auch die Gleisanlagen größer vorzusehen.

Es möge nun noch auf einen Punkt hingewiesen werden, der zwar mit der Verschiebearbeit direkt nichts zu tun hat, für den schnellen Wagenumlauf aber doch sehr wichtig sein kann. Neuere Bahnhofsanlagen, besonders Verschiebebahnhöfe, haben oft eine Länge von 4 bis 5 Kilometern. Die Einfahrgleise liegen von den Ausfahrgleisen weit entfernt. Nun müssen aber nicht nur die Wagen, sondern auch die Begleitpapiere der beladenen Wagen diesen Weg zurücklegen und für die ausfahrenden Züge neu geordnet werden. Um die Papiere rechtzeitig wieder beim ausfahrenden Zuge zu haben, hat man sich in der verschiedensten Weise geholfen. Boten gehen ständig von den einfahrenden Zügen zu den Verteilungsstellen der ausfahrenden Züge, und die Zugführer holen sich dort die Papiere ab. Man gibt die Papiere Rangiermaschinen mit usw. Es wäre erwünscht, einmal festzustellen, wie auf den verschiedenen Bahnhöfen verfahren wird, welche Kosten die Zustellung der Papiere erfordert und wie oft auf den Botengängen Papiere verloren gehen. Ich glaube, man würde dann dazu kommen, daß es wenigstens bei neuen großen Bahnhofsanlagen oft wirtschaftlich ist, Rohrpostanlagen zu bauen, die schnell und sicher die Papiere vom Wageneingang zu den Verteilungsstellen der ausgehenden Wagen schaffen.

Mansfeld.

Dr. L. Jänecke.

Die Beziehungen zwischen der Reichspostverwaltung und den deutschen Eisenbahnen.

Für die deutschen Eisenbahnen bedeuten die Leistungen zugunsten der Reichspost bekanntlich außer einer erheblichen Einbuße, die allein für die preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Jahr 1910 im Betriebsbericht mit 39 529 027 *M* beziffert wird, auch eine nicht zu unterschätzende Belastung dadurch, daß der Eisenbahnbetrieb, soweit es seine Natur und seine Erfordernisse gestatten, in die notwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen des Postdienstes zu bringen ist. Durch diesen Grundsatz wird, besonders bei der Fahrplanaufstellung, die selbständige Betriebsführung der Eisenbahnen beschränkt, was sich wohl hauptsächlich dann fühlbar macht, wenn sich die besonderen Bedürfnisse der Post mit den allgemeinen Verkehrsinteressen nicht decken deren Wahrnehmung den Eisenbahnen obliegt. Diese Beziehungen der Post zu den Eisenbahnen sind das Ergebnis einer Entwicklung, die mit dem Bau der ersten Eisenbahnen begann und nach der Gründung des Deutschen Reichs zu der noch jetzt geltenden Regelung im Eisenbahnpostgesetz (vom 20. 12. 1875) nebst Vollzugsbestimmungen führte, die bekanntlich ein einheitliches Recht für ganz Deutschland mit Ausnahme von Württemberg und Bayern schufen. Das hierdurch reichsgesetzlich bestätigte ungleiche Verhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung ist in letzter Zeit vielfach in der Presse, in Büchern und auch in einzelstaatlichen Volksvertretungen angegriffen worden. Diese Angriffe gipfelten in der Frage, ob das Reich aus den Betrieben der Einzelstaaten und zu deren Lasten unverdiente Vorteile ziehen solle; die Post müsse auf eigenen Füßen stehen, sie solle daher die Benutzung der Eisenbahnen voll entgelten. Über diese Frage hat sich die preußische Staatsbahnverwaltung auf Anregung des preußischen Abgeordnetenhauses in einer dem Betriebsbericht für 1910 als Anhang angeschlossenen Denkschrift eingehend geäußert. Wir sind auf den Inhalt der Denkschrift in Nr. 68 S. 1089/90 Jahrgang 1912 kurz eingegangen und haben auch bei dieser Gelegenheit auf ein lesenswertes Buch von Dr. Poppe hingewiesen, das die finanziellen Beziehungen zwischen Post und Eisenbahnen in Deutschland behandelt, und in dem der Verfasser übereinstimmend mit der erwähnten, später erschienenen Denkschrift zu dem Ergebnis gelangt, daß eine Änderung in den bisherigen Verhältnissen aussichtslos sei. Nun hat sich neuerdings wieder Reg.-Ass. Dr. W. Peters mit diesen Fragen beschäftigt und in einer im „Archiv f. Eisenbahnwesen“ erschienenen Arbeit*) wertvolle Betrachtungen angestellt, die er als Ergänzungen zu den in den genannten Schriften angestellten Erörterungen bezeichnet. Sie sollen, wenn auch nur in aller Kürze, hier angedeutet werden.

Nach der Auffassung des Verfassers wird dem oben erwähnten Grundsatz der vollen Entgeltlichkeit von seinen Anhängern eine Bedeutung beigemessen, die ihm nicht zukommt. Was gerade die tieferblickenden unter seinen Vertretern in Preußen erstreben, nämlich eine tatsächlich fühlbare Entlastung der Staatsbahnen und eine höhere Selbständigkeit der Reichspost, würde nicht erreicht werden. Die grundsätzliche Abhängigkeit der Post von den Eisenbahnen, die ja ganz überwiegend auf betrieblichem Gebiete liegt, würde unberührt bleiben, und den Eisenbahnen würde keine der wirklichen Schwierigkeiten des gegenseitigen Verhältnisses, die ja nicht im finanziellen Bereiche, sondern in der Beeinträchtigung ihrer Verkehrs- und Betriebsinteressen bestehen, genommen werden. Die Beseitigung dieser Erscheinungen werde kaum jemals, auch mit anderen Mitteln nicht, erreicht werden können, weil sie im Interesse der Post und der Allgemeinheit notwendig sind, solange eben die Eisenbahnen die schnellste, sicherste und pünktlichste Beförderungsmöglichkeit für die Post bilden. Der Verfasser geht dann auf Einzelheiten der strittigen Frage näher ein und begegnet zunächst dem Einwand, daß in dem Grundsatz unentgeltlicher Leistungen eine Versuchung zur Unwirtschaftlichkeit liege. Wie er ziffermäßig nachweisen kann, sind gerade die unentgeltlichen Leistungen für die Post im Laufe der Jahre bei weitem nicht in dem Schrittmaße angewachsen, wie die entgeltlichen, und außerdem hat die Post selbst in den meisten Fällen ein Interesse daran, eine unnötige Beanspruchung der Eisenbahnen zu vermeiden, weil fast jede Postbeförderung auch für sie selbst mit gewissen Aufwendungen verbunden ist. Zur Fernhaltung ungerechtfertigter Ansprüche der Reichspostverwaltung bedürfen die Eisenbahnen der Entgeltlichkeit nicht, wenn auch die Unentgeltlichkeit ihnen die besondere Pflicht der Wach-

*) Zur Frage der Postvorrechte auf den Eisenbahnen. Praktische Betrachtungen von Regierungsassessor Dr. W. Peters. Sonderabdruck aus dem Archiv für Eisenbahnwesen, Verlag von Julius Springer, Berlin.

samkeit darüber auferlegt, daß in der Beanspruchung ihrer Leistungen haushälterisch verfahren wird. Ist somit der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung kaum geeignet, den Eisenbahnen eine nennenswerte Entlastung im Betriebe zu bringen, so verliert er für sie als Verkehrsanstalten seine wesentliche Bedeutung. Die ganze Frage wird mehr zu einer Finanzfrage, an der die Eisenbahnen ganz überwiegend als Erwerbsunternehmen, die Staaten mit Eisenbahnbesitz im wesentlichen nur wegen der Einwirkung auf die allgemeinen Staatsfinanzen ein Interesse haben. Bei dieser rein finanziellen Frage handelt es sich nun aber, wie der Verfasser ausführt, um ein Problem der ungeklärtesten Art. Es könnte sich bei Schaffung voller Entgeltlichkeit der Eisenbahnleistungen doch im besten Falle nur um eine Verschiebung nicht unerheblicher, der Allgemeinheit bereits nützlicher Werte von der Post auf die Eisenbahnen, vom Reich auf Einzelstaaten handeln. Denn letzten Endes kommen doch die Einnahmen beider, die der Post sowohl als die der Staatsbahnen, der Allgemeinheit zugute. Bei Einführung der Entgeltlichkeit würde der finanzielle Erfolg im Jahre 1910 der gewesen sein, daß z. B. der Betriebsüberschuß der preußisch-hessischen Staatsbahnen statt 710,3 etwa 736,7, derjenige der Reichspost etwa 40,2 statt 72,2 Millionen Mark betragen haben würde. Der Mehrbetrag in Preußen könnte aber nicht einmal für allgemeine Staatszwecke Verwendung finden, solange hier das jetzige begrenzte Maß der Verwendung der Reinüberschüsse für die Zwecke anderer Ressorts besteht (der Überschuß müßte in den Ausgleichfonds fließen).

Das Reich seinerseits müßte aber wiederum Deckung für die Mehrausgaben suchen, die ihm durch die vollen Vergütungen der Leistungen an die Eisenbahnen entständen, soweit sich diese nicht durch gewisse Einschränkungen in anderen Ausgaben der Reichspostverwaltung ausgleichen ließen. Eine Erhöhung der Posttarife hätte keine Aussicht auf Durchführung. Ob dann die neuen Einnahmen aus Verbrauchs- oder Verkehrssteuern, aus einer geänderten Fahrkartensteuer oder aus einer Erhöhung der Matrikularbeiträge flössen, volkswirtschaftlich wäre jede derartige Mehrbelastung mit dem Zwecke der Deckung der der Post durch die Entgeltlichkeit erwachsenden Mehrausgaben, ganz abgesehen von allem, was gegen die einzelnen Steuererhöhungen im besonderen zu sagen wäre, aus dem allgemeinen Grunde bedenklich, weil diese Mehrbelastung ja letzten Endes nicht der Notwendigkeit entspringt, neue Mittel für die Allgemeinheit flüssig zu machen, sondern nur die unerwünschte Folge einer finanziellen Verschiebung zwischen dem Reich und den Einzelstaaten ist; ein der Mehrbelastung entsprechender allgemeiner Nutzen wird dabei weder beabsichtigt noch erzielt. Die Belastung des Reichs, wie sie mit der vollen Entgeltlichkeit der Eisenbahnleistungen für die Post verbunden sein würde, berge aber auch noch insofern eine besondere Schwierigkeit, als eine solche nur den eisenbahnbesitzenden Staaten des Reichspostgebiets zugute käme, wie jetzt auch die unentgeltlichen Leistungen allein auf ihren Schultern ruhen. Die Aufbringung der bei einem Fortfall der unentgeltlichen Leistungen erforderlichen Mittel würde aber das ganze Reich belasten. Es müßten also zunächst Württemberg und Bayern, die bei ihren Postreservaten an der ganzen Frage nicht beteiligt sind, ausgeschlossen oder entschädigt werden. Aber auch die Staaten ohne Eisenbahnbesitz, die, wie besonders die thüringischen, schon so wie so eine Änderung der Eisenbahnverhältnisse mit dem Ziel einer Teilnahme der Staaten an den Überschüssen der preußischen Staatsbahnen anstreben, würden dem gegenwärtigen Zustande gegenüber benachteiligt werden. Man müßte jedenfalls bei der Abschaffung der Postvorrechte damit rechnen, daß außer Bayern und Württemberg auch die Bundesstaaten ohne eigenen Eisenbahnbesitz zu der kaum vermeidlichen Aufbringung neuer Reichseinnahmequellen nicht mit herangezogen werden können. Könnte dann nicht in irgendeiner Form ein Ausgleich geschaffen werden, sei es auf wirtschaftlichem Gebiete, sei es auf dem Gebiet der Matrikularbeiträge, so wäre jedenfalls das Endergebnis, daß die Glieder des Reichs, denen die volle Entgeltlichkeit zunächst zugute zu kommen scheint, die eisenbahnbesitzenden Bundesstaaten, Preußen in erster Linie, schließlich allein die Kosten zu tragen hätten.

Der Verfasser erörtert hierauf noch kurz zahlenmäßig den Fall einer Aufbringung der erforderlichen Reichsmittel durch Matrikularbeiträge und kommt hierbei zu dem Ergebnis, daß der Nutzen der ganzen Umwandlung materiell auf eine Belastung der allgemeinen Staatsfinanzen zugunsten der Eisenbahnfinanzen hinauslaufen würde, ein Ergebnis, das gerade das Gegenteil wäre von dem, was erstrebt wird, insofern, als nicht das Reich, sondern der Einzelstaat schließlich neue Einnahmequellen erschließen müßte. Gewiß ließe sich in Preußen ein Ausweg finden, um wenigstens die Aufsuchung neuer Einnahmen zu vermeiden, indem z. B. die Grenze erweitert würde, innerhalb deren die Eisenbahnüberschüsse für allgemeine Staatszwecke verwendet werden dürfen. Es wäre dann eine Neubelastung des preußischen Staatshaushaltes zwar umgangen, aber mit der ganzen Regelung wäre kein anderer Erfolg erzielt als ein nutzloser Kreislauf von Millionen: was das Reich als Vergütungen für die Eisenbahnleistungen an die preußischen Staatsbahnen zahlte, würde von diesen der Finanzverwaltung zur Verfügung gestellt werden, damit sie es als Matrikularbeitrag an das Reich zurückführe.

Der Verfasser spricht am Schluß seiner Ausführungen über die finanziellen Seiten der Frage die Überzeugung aus, daß das so einfach erscheinende Prinzip der vollen Entgeltlichkeit im Verhältnis zwischen Reichspost und Staatsbahnen doch erhebliche finanzpolitische Schwierigkeiten in sich faßt, die sich aus den verwickelten Beziehungen einerseits zwischen Eisenbahnfinanzen und allgemeinen Staatsfinanzen, andererseits zwischen diesen und den Reichsfinanzen erklären, und vertritt die Ansicht, daß hiernach selbst die eifrigsten Verfechter der Entgeltlichkeit anerkennen werden, daß der zu erwartende, recht zweifelhafte Erfolg ihrer Einführung die angedeuteten Änderungen wichtiger Finanzgrundsätze Preußens und des Reichs nicht lohnt.

Man kann wohl dieser Auffassung des Verfassers nur beitreten. Bei der Finanzlage des Reichs ist es jedenfalls auf Jahre hinaus nicht nur aussichtslos, sondern auch unpolitisch, an dem bestehenden Verhältnis zu rütteln.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Leitung des Baues und Betriebes von Neubaustrecken.** Nach amtlicher Bekanntgabe im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger ist durch Allerhöchsten Erlaß auf den Bericht des preußischen Eisenbahnministers vom 25. Juni d. J. zur Ausführung des Gesetzes vom 28. Mai d. J., betreffend die Eisenbahnanleihe für 1913, bestimmt worden, daß die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebs der im § 1 unter I a und b vorgesehenen neuen Eisenbahnlinien sowie im § 1 unter III 2 bis 7 vorgesehenen Umgehungs- und Verbindungsbahnen übertragen wird: 1. der Hauptbahn von Arnsdorf (Kr. Liegnitz) nach Neuhof der Eisenbahndirektion in Breslau, 2. der Hauptbahn von Celle nach Hannover der Eisenbahndirektion in Hannover, 3. der Hauptbahn von (Essen Hauptbahnhof) Katernberg Nord nach Buer Süd der Eisenbahndirektion in Essen (Ruhr), 4. der Hauptbahnen von (Neuß) Holzheim nach Rommerskirchen und von Liblar nach dem Ahrtal (Dernau) der Eisenbahndirektion in Cöln, 5. der Nebenbahnen von Blindgallen nach Szittkehmen und von Zinten nach Preußisch Eylau der Eisenbahndirektion in Königsberg (Preußen), 6. der Nebenbahn von Stahlhammer nach Woischnik der Eisenbahndirektion in Kattowitz, 7. der Nebenbahn von Weidhausen (Sachsen Coburg) nach Neustadt (Sachsen Coburg) der Eisenbahndirektion in Erfurt, 8. der Nebenbahnen von Neustadt (Holstein) nach Schwartau und von Niebüll nach Westerland der Eisenbahndirektion in Altona, 9. der Nebenbahn von Olpe nach Kreuzthal der Eisenbahndirektion in Elberfeld, 10. der Nebenbahnen von Haiger nach Gusternhain und von Stockhausen (Kr. Wetzlar) nach Beilstein der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), 11. der Nebenbahnen von Simmern nach Gemünden und von Neuerburg nach Bitburg der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, 12. der Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg der Eisenbahndirektion in Altona, 13. der Verbindungsbahnen bei Hanau Ost und Gießen der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), 14. der Verbindungsbahn bei Ohligs der Eisenbahndirektion in Elberfeld, 15. der Verbindungsbahn von Borbeck über Frintrop nach Bottrop und der Umgehungsbahn beim Bahnhof Oberhausen West der Eisenbahndirektion in Essen (Ruhr).

Zugleich ist bestimmt worden, daß das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung der Grundstücke, die zur Bauausführung nach den vom Eisenbahnminister festzustellenden Plänen notwendig sind, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll: 1. für die im § 1 unter I a 1, 2 und 4 bis 6 sowie unter I b 1 bis 3 und 5 bis 11 des oben erwähnten Gesetzes (vergl. den gleichlautenden Entwurf in Nr. 23 S. 384 d. Ztg.) aufgeführten neuen Eisenbahnen — bezüglich der unter I b 5 aufgeführten Nebenbahn von Neustadt (Holstein) nach Schwartau, soweit sie im preußischen Staatsgebiete belegen ist; 2. für die im § 1 unter II und III 1 und 8 a. a. O. innerhalb des preußischen Staatsgebiets vorgesehenen Bauausführungen an bestehenden Bahnen, für die das Enteignungsrecht nicht bereits nach den geltenden gesetzlichen Bestimmun-

gen oder früheren landesherrlichen Erlassen Platz greift; 3. für die im § 1 unter III 2 bis 7 a. a. O. vorgesehenen Umgehungs- und Verbindungsbahnen — bezüglich der unter III 2 aufgeführten Umgehungsbahn für den Güterverkehr bei Hamburg und der unter III 4 aufgeführten Verbindungsbahn bei Gießen, soweit preußisches Staatsgebiet in Frage kommt.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. Juli d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	409 003	—	—	31 462
	1912	13	369 949	198	0,1	28 458
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 39 054 = 10,6 %	—	—	+ 3004 = 10,6 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 033	—	—	926
	1912	13	10 895	—	—	838
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1138 = 10,4 %	—	—	+ 88 = 10,5 %
Saar-Bezirk	1913	13	43 547	—	—	3 350
	1912	13	40 857	—	—	3 143
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2690 = 6,6 %	—	—	+ 207 = 6,6 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 397	—	—	1 184
	1912	13	13 869	—	—	1 067
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1528 = 11,0 %	—	—	+ 117 = 11,0 %
Oberschlesien	1913	13	157 874	—	—	12 144
	1912	13	137 640	—	—	10 588
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 20 234 = 14,7 %	—	—	+ 1556 = 14,7 %
Niederschlesien	1913	13	18 308	—	—	1 408
	1912	13	17 256	146	0,8	1 327
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1052 = 6,1 %	—	—	+ 81 = 6,1 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	20 425	182	0,9	1 571
	1912	13	19 702	78	0,4	1 516
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 723 = 3,7 %	—	—	+ 55 = 3,6 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	676 587	182	—	52 045
	1912	—	610 168	422	—	46 937
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 66 419 = 10,9 %	—	—	+ 5108 = 10,9 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	54 606	530	1,0	4 200
	1912	13	49 943	174	0,4	3 842
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4663 = 9,3 %	—	—	+ 358 = 9,3 %
Magdeburg	1913	13	18 223	24	0,1	1 402
	1912	13	16 181	207	1,3	1 245
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2042 = 12,6 %	—	—	+ 157 = 12,6 %
Erfurt	1913	13	7 445	176	2,3	573
	1912	13	5 571	35	0,6	429
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1874 = 33,6 %	—	—	+ 144 = 33,6 %
Cassel	1913	13	1 966	—	—	151
	1912	13	2 113	—	—	163
Gegen das Vorjahr	—	—	— 147 = 7,0 %	—	—	— 12 = 7,4 %
Hannover	1913	13	1 911	—	—	147
	1912	13	1 759	—	—	135
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 152 = 8,6 %	—	—	+ 12 = 8,9 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	18 809	85	0,4	1 447
	1912	13	13 364	240	1,8	1 028
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5445 = 40,7 %	—	—	+ 419 = 40,8 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	23 695	—	—	1 823
	1912	13	18 539	—	—	1 426
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5156 = 27,8 %	—	—	+ 397 = 27,8 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	126 655	815	—	9 743
	1912	—	107 470	656	—	8 268
gegen das Vorjahr	—	—	+ 19 185 = 17,9 %	—	—	+ 1475 = 17,8 %

— **Zur angeblichen Umgehung Sachsens durch die preuß. Staatsbahnen.** Ein Berliner Blatt hatte die auch in sächsische Blätter übergegangene Mitteilung gebracht, daß in einer kürzlich abgehaltenen Konferenz der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz von den sächsischen Vertretern über die Umgehung Sachsens durch die preußischen Staatsbahnen im Personen- und Güterverkehr Klage geführt worden sei, und die Haltung Preußens in Dresden als wenig bundesfreundlich empfunden werde. Wie der „Sächsische Landesdienst" von zuständiger Stelle erfährt, ist diese Mitteilung unrichtig. In jener Konferenz ist über Fahrplanfragen, die Sachsens Interessen berühren, überhaupt nicht verhandelt worden, wohl aber über Verbesserungen der Güterverkehrsleitung. Die Vertreter der sächsischen Regierung haben hierbei den Standpunkt eingenommen, daß sich die vor mehreren Jahren vereinbarte Leitung des deutschen Güterverkehrs im allgemeinen bewährt habe. Nach diesen Vereinbarungen sind zwar teilweise sächsische Strecken, die die kürzesten Verbindungen bieten und auch ihrerseits durchaus leistungsfähig sind, an der Beförderung nicht beteiligt. Die sächsischen Regierungsvertreter erkennten jedoch an, daß in diesem Umwegsbefahren ein unangemessener Wettbewerb der preußischen Staatsbahnen gegen die sächsischen nicht gefunden werden könne, da hierbei die unter den deutschen Staatsbahnverwaltungen im gegenseitigen Interesse festgesetzten Grenzen eingehalten werden.

— **Einführung des Befehlsstabes zur Zugabfertigung bei den sächsischen Staatsbahnen.** Vom 1. August 1913 an wird auf allen Hauptbahnstationen der Königl. sächsischen Staatseisenbahnen, die mit Ausfahrsignalen versehen sind, der Befehl zur Abfahrt für die dem Personenverkehr dienenden Züge nicht mehr durch den mündlichen Befehl „Abfahren" und die Signale Nr. 28/29 der Signalordnung, sondern mit einem Befehlsstabe von dem Aufsichtsbeamten unmittelbar an den Lokomotivführer und den Zugführer erteilt. Bei Dunkelheit wird der Befehlsstab durch eine grün geblendete Stablaterne ersetzt. Auf Stationen mit Ausfahrsignalen, wo der Zugführer den Aufsichtsdienst wahrnimmt, und auf Stationen ohne Ausfahrsignale verbleibt es bei dem bisherigen Abfertigungsverfahren. Besondere Rufe der Aufsichtsbeamten, wie „Fertig", „Türen schließen" und andere, durch welche die Reisenden gewarnt werden sollen, sind der Regel nach nicht anzuwenden, sondern nur erforderlichenfalls, vornehmlich bei starkem Andrange, wo eine Warnung tatsächlich angebracht erscheint. Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung ist bekanntlich das vorerwähnte Zugabfertigungsverfahren bereits seit längerer Zeit eingeführt und hat sich dort bestens bewährt.

— **Bilder als Schmuck in Eisenbahnwagen.** Am 11. Juli tagte in der Königlichen Akademie für Graphische Künste und Buchgewerbe zu Leipzig das zweite Preisgericht über die auf Grund des vom Bund Deutscher Verkehrsvereine in Leipzig und der Firma R. Voigtländers Verlag in Leipzig veröffentlichten Wettbewerbs zur Erlangung von Bildern als Schmuck in Eisenbahnwagen eingegangenen Bilder. An dem Preisgericht nahmen von Künstlern die Herren Professor Hein, Professor Horst-Schulze, Geheimrat Max Klinger und Direktor Seliger, letzterer als Vorsitzender der Jury, teil. Weiterhin waren bestimmungsgemäß Vertreter des Bundes Deutscher Verkehrsvereine und der Firma R. Voigtländers Verlag sowie Vertreter einzelner Ortsverkehrsvereine beteiligt. Es lagen der Jury 710 Entwürfe von 333 Künstlern vor. Von diesen wählte die Jury 34 zum Ankauf und zur Ausführung aus. Die 15 besten der ausgewählten Bilder erhielten außer dem auf sie entfallenden Honorar noch eine besondere Geldprämie. Es sind Bilder aus folgenden Städten ausgewählt: Bonn, Braunlage, Bremen, Frankfurt a. M., Halle a. S., Hamburg, Hannoversch-Münden, Heiligendamm, Kiel, Cöln a. Rh., Leipzig, Lübeck, Lüneburg, Magdeburg, Mannheim, Posen, Potsdam, Rostock, Segeberg, Warnemünde, Weimar, Zeitz, außerdem 3 Marinebilder.

Österreich.

— Anordnungen wegen rascher Behebung von Verkehrsstörungen. Im Hinblick auf die andauernd ungünstigen Witterungsverhältnisse und die damit nahegerückte Befürchtung des Eintrittes häufigerer Verkehrsstörungen infolge von Hochwasser, Überflutungen u. dergl. hat der Eisenbahnminister den Staatsbahndirektionen besondere Weisungen zugehen lassen, wonach alle Vorkehrungen derart rechtzeitig zu treffen sind, daß im Falle des Eintrittes einer solchen Störung die Wiederaufnahme des Verkehres, namentlich aber des Personenverkehres, mit allen Mitteln beschleunigt werde und insbesondere bei einem allenfalls notwendigen Umsteigen der Reisenden einerseits diesen möglichst wenig Beschwerden erwachsen und andererseits die Zugverspätungen tunlichst herabgemindert werden. Zugleich wurde den Staatsbahndirektionen eindringlich empfohlen, dieser den öffentlichen Verkehr in hohem Maße beeinflussenden Angelegenheit die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden.

— Die Längen der österreichischen Eisenbahnen. Am Schlusse des Jahres 1912 wiesen die dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern (einschließlich Liechtensteins) folgende Längen aus: Bei den Haupt- und Lokalbahnen bezifferte sich die Baulänge der Bahnen im Betriebe der Staatsbahnverwaltung im Inlande mit 18 828 km, worunter sich 2506 km Bahnstrecken mit zwei oder mehr Gleisen befinden; die Baulänge dieser Bahnen im Auslande beträgt 19,96 km, darunter 0,62 km mit zwei oder mehr Gleisen. Bahnen im Privatbetriebe sind im Inlande mit einer Baulänge von 3927 km vertreten, darunter 1117 km zwei- oder mehrgleisige; in das Ausland erstrecken sich die österreichischen Privatbahnen mit einer Baulänge von 2,14 km. In fremdem Staatsbetriebe befinden sich Bahnen mit einer Baulänge von 21,41 km, darunter 14,09 km zwei- oder mehrgleisige. Schließlich sind auf österreichischem Staatsgebiete ausländische Bahnen mit einer Baulänge von 101,92 km vertreten, darunter 6 01 km zwei- oder mehrgleisige. Die gesamte Baulänge der Haupt- und Lokalbahnen bezifferte sich sohin am Schlusse des Berichtsjahres auf 22 901 km. Von den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen wiesen die mit Dampf betriebenen im Inland eine Baulänge von 88,95 km auf, worunter auf zwei- oder mehrgleisige Bahnen 4,88 km entfielen; in das Ausland erstreckte sich diese Klasse von Kleinbahnen auf eine Baulänge von 1,13 km. Die Baulänge der mit Elektrizität betriebenen Kleinbahnen betrug 663.28 km, darunter waren 317,46 km zwei- oder mehrgleisig. Außerdem sind noch Drahtseilbahnen mit einer Baulänge von 3,13 km, darunter 0,32 km zwei- oder mehrgleisige, dann Seilschwebebahnen mit einer Baulänge von 2,2 km ausgewiesen. Die gesamte Baulänge aller österreichischen Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen bezifferte sich sohin auf 758,71 km und die gesamte Baulänge aller österreichischen Eisenbahnen auf 2366 km. Im Vorjahre betrug die gesamte Baulänge der Haupt- und Lokalbahnen 22 771 km, jene der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen 718 km und die gesamte Baulänge aller österreichischen Eisenbahnen 23 489 km.

— Zur Frage der Sanierung der Südbahn. Das Komitee der französischen Besitzer von Südbahnprioritäten versendet den Bericht über die Sanierungskonferenzen in Paris und Wien, die, wie darin bemerkt wird, zur Präliminarverständigung über die wichtigsten Punkte des Sanierungsprojektes der Südbahngesellschaft geführt haben. In den Konferenzen mit dem Eisenbahn- und dem Finanzminister seien die Bedingungen der Intervention der Regierung in Form administrativer Gewährung von Tariferhöhungen oder legislativer Garantie des Reinertrages erörtert und auch die Opfer der Aktionäre besprochen worden. Das Komitee betont neuerdings die dringliche Notwendigkeit wirksamer Bürgschaften in der einen oder andern Form und verzeichnet die Zusicherung der österreichischen Minister, alle Bemühungen betreffend die Sanierung der Südbahn zu fördern. Das Komitee verweist schließlich darauf, daß die Lösung unbedingt bald erfolgen müsse, weil die Obligationenbesitzer unter keinen Umständen in eine weitere Stundung der Tilgung willigen würden. Die Konferenzen seien mit Rücksicht auf die Ferien unterbrochen worden und werden im September in Wien wieder aufgenommen. Angesichts des ansehnlichen Opfers, das die Obligationenbesitzer mit der Herabsetzung des Tilgungspreises auf 325 Franken bringen — wird in dem Berichte betont —, müsse ihnen spätestens bis Oktober die endgültige Abmachung unterbreitet werden. Die Annahme administrativer Garantien schließe keineswegs die Möglichkeit aus, daß sie später durch die Reinertragsgarantie ersetzt werde, für die die Genehmigung des Parlaments erforderlich sei.

— Bau der Lokalbahn von Schönbrunn-Witkowitz nach Teschen. Über diesen Bau teilt der Geschäftsbericht der Ostrau-Friedlander Bahn für das Jahr 1912 mit, daß die Schleppbahn von der im Zuge der Lokalbahnstrecke Großkunzendorf a. d. Ostrawitza-Suchau in Schlesien gelegenen Personenhaltestelle Schumbarg zum Habsburgschachte nach Fertigstellung des im Dezember 1911 eingeleiteten Baues am 1. April d. J. in Betrieb genommen wurde. Vorderhand werden auf dieser Schleppbahn nur die zur Abteufung des Habsburgschachtes sowie zur Ausführung der obertägigen Bergwerksanlagen erforderlichen Materialien zugeführt. Die in Schumbarg geplanten Hochbauten (Aufnahmegebäude, Magazin usw.) sollen im Laufe des kommenden Sommers vollendet werden, worauf dieser Lokalbahnstation nicht nur die Bedienung des Habsburgschachtes, sondern auch die Vermittlung des öffentlichen Personen- und Güterverkehres mit den in ihrem Bereiche gelegenen Ortschaften zufallen wird. Der Bau der Lokalbahnstrecke von Suchau nach Teschen ist auf Grund einer öffentlichen Ausschreibung im August 1912 dem niedrigsten Bewerber, der mit dem Bauunternehmer Benedetti vereinigten Österreichischen Bahnbau- und Industriegesellschaft, übertragen worden. Die Bauunternehmung hat mit den ihr obliegenden Arbeiten am 5. September 1912 begonnen und bis 1. Mai d. J. von den Objektsmauerungen und Uferschutzbauten 51 %, von den reinen Erdarbeiten 29 %, von den gesamten Unterbauarbeiten 33 % und von den Hochbauten 3 % fertiggestellt. Hierbei wurden bisher 131 000 cbm Erdmassen bewegt und 8700 cbm Mauerwerk ausgeführt. Im Einschnitte zwischen Kilometer 11,9 und 12,1 sind vor kurzem Rutschungen eingetreten. Die Ausbesserungsarbeiten wurden den Ostdeutschen Faschinierungs-Werken, G. m. b. H., in Gnesen übertragen, weil das von dieser Gesellschaft angewendete neuartige Verfahren weit zweckmäßiger und billiger ist als der bisher übliche Bau von mit Steinen ausgebeugten Schlitzanlagen. Da infolge des stark hügeligen Geländes zwischen Suchau und der am rechten Olsaufer projektierten Station Marklowitz die Massenverteilung auf der Lokalbahn sehr ungünstig ist, konnten bisher die Arbeiten noch nicht auf der ganzen Strecke Suchau-Teschen in Angriff genommen werden. Sofern der Bau im Laufe des kommenden Sommers durch günstige Witterungsverhältnisse erleichtert wird und keine unerwarteten Schwierigkeiten durch Rutschgebiet hervortreten, dürfte es bei beschleunigter Arbeit möglich sein, den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in der Lokalbahnstrecke Suchau-Teschen Ende dieses Jahres aufzunehmen.

— Die elektrische Luftseilbahn Zambana-Fai. Im Oktober 1911 ist die Trassenrevision für die von einer Unternehmergesellschaft geplante Herstellung einer Luftseilbahn zwischen Zambana und Fai bei Molveno vorgenommen worden. Die Kosten dieser von der Mailänder Firma Ceretti-Tanfani, der Erbauerin der Vigiljochbahn, herzustellenden Seilbahn hat man seinerzeit auf rund 0,5 Millionen Kronen veranschlagt. Von ihrer Ausführung verspricht man sich das bessere Zugänglichwerden des Molvenosees. Wie nun das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, sind von den Projektanten neuerlich finanzielle Vorschläge erstattet worden. Diese Vorschläge sind jetzt im Eisenbahnministerium in Behandlung und sollen die Grundlage für die angesuchte Einleitung der Konzessionierungs-Verhandlungen bieten.

Ungarn.

— Bau zweiter Gleise auf den Staatsbahnen. Der Bau des zweiten Gleises auf der Strecke Budapest-Fiume wurde bereits im Jahre 1912 im Streckenteile Budapest-Kelenföld-Pusztaadony-Szabolcs begonnen. Diese Arbeit wird im Laufe der nächsten Wochen beendet werden. Die Fortsetzung der Gleislegung erfolgt demnächst in dem Streckenteile Dombovár-Gyékényes, wo das zweite Gleis wegen der Verkehrssteigerung, hervorgerufen durch die Einschaltung der Donaubrücke zwischen den Stationen Baja und Bátaszék, notwendig ist. Die in Kaposvár eingesetzte Bauleitung dieser Strecke beginnt bereits am 1. August d. J. ihre Tätigkeit.

— Der Bund ungarischer Fabrikindustieller und die Verkehrseinstellungen. Der vorgenannte Bund hat sich an den Handelsminister und die an dem Balkanverkehr beteiligten Schiffahrtsunternehmungen mit dem Ansuchen gewendet, jene Gütersendungen, die infolge der Verkehrseinstellungen an der serbischen und rumänischen Grenze liegen geblieben sind, zumindest zu den Selbstkosten zurückzubefördern. Der Standpunkt des Bundes ist der, daß man diese infolge höherer Gewalt eingetretenen Schädigungen nicht auf die Fabrikindustrie überwälzen sollte, sondern daß hiervon einen Teil auch die Eisenbahnen und die Schiffahrtsunternehmungen dadurch tragen möchten, daß sie diese Waren zu den Selbstkosten zurückbefördern. Im

Endergebnis bedeutet dies nach Ansicht des Bundes gar kein Opfer, da infolge der Aufhebung des Verkehrs nach dem Orient die Verkehrsmittel ohnedies ohne Rückladung zurückkehrten und man anläßlich der türkischen Boykottbewegung dem Ausfuhrhandel durch ähnliche Maßnahmen zu Hilfe gekommen sei. Ein anderes Ansuchen des Bundes bezieht sich auf den Verkehr der durch Hochwasser geschädigten Gebiete von Marosvásárhely und Umgebung, deren regelmäßiger Verkehr unterbunden ist. Der Bund bittet den Handelsminister, diesen Verkehr über Brassó (Kronstadt) abzuwickeln, hierbei jedoch die gleichen Frachtsätze zu berechnen, als wenn die Sendungen den gewöhnlichen Weg zurückgelegt hätten.

— **Genehmigung der Lokalbahn Beszterczebánya-Hermánd.** Der Handelsminister hat auf Grund allerhöchster Entschließung kürzlich die Genehmigungsurkunde für diese Lokalbahn veröffentlicht. Laut § 7 dieser Urkunde ist das Baukapital auf 2 956 000 Kr. festgesetzt, wovon 20 000 Kr. als Reservefonds gesondert zu verwalten sind. Der Bau ist in 1½ Jahren, von der Veröffentlichung der Genehmigungsurkunde gerechnet, zu beenden. Den Betrieb der Lokalbahn haben die ungarischen Staatseisenbahnen zu übernehmen.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnunglück bei Bramminge (Dänemark).** Der Expreßzug Kopenhagen-Esbjerg ist am 26. d. M. nachmittags bei Bramminge entgleist. Die erste Lokomotive stürzte um, die zweite entgleiste. Sämtliche Wagen, mit Ausnahme des letzten, sind umgestürzt. Fünfzehn Personen sind getötet und viele verletzt worden. Der Lokomtivführer und der Heizer konnten sich durch Abspringen von der Lokomotive retten. Die Verwundeten wurden nach Esbjerg übergeführt, die Toten nach Bramminge gebracht. Einer späteren Depesche zufolge sind bei dem Eisenbahnunglück folgende Deutsche ums Leben gekommen: Richard Wellner aus Dresden, der Opernsänger Borré aus Düsseldorf. Artur Wellner aus Berlin und ein Knabe mit Namen Oertheilner. Unter den Schwerverletzten befinden sich Frau Opernsänger Borré-Düsseldorf und Frau Elisabeth Wellner-Dresden; unter den Leichtverletzten Frau Margarete Krause und ihr Sohn Arno Krause-Berlin und Frau Frieda Kohl-Berlin. Die übrigen Verletzten sind Dänen und Engländer.

— **Eisenbahn-Konsumvereine in Frankreich.** Unter Hinweis auf die gesetzlichen Bestimmungen, durch die der geschäftliche Betrieb von Konsumvereinen verboten oder eingeschränkt wird (Gesetze vom 25. März und 28. Dezember 1910 und Verordnung vom 12. Januar 1911), hat der Abgeordnete Doizy an den Minister der öffentlichen Arbeiten die Anfrage gerichtet, unter welchen rechtlichen Voraussetzungen die Eisenbahnverwaltungen zur Gründung neuer Konsumvereine berechtigt seien. Der Minister hat erwidert, daß diese Vorschriften keine Anwendung auf die Eisenbahnverwaltungen finden, die staatlicher Aufsicht unterstehen, jedoch nur unter folgenden Voraussetzungen: 1. das Personal dürfe nicht verpflichtet sein, in dem Konsumverein zu kaufen; 2. der Verkauf der Lebensmittel und anderen Waren dürfe dem Unternehmer keinen Nutzen bringen; 3. der Konsumverein müsse unter der Aufsicht einer Kommission verwaltet werden, die wenigstens zu einem Drittel aus gewählten Vertretern der Arbeiter und Beamten der Verwaltung bestehe. Alle fünf Jahre müsse ferner das Personal darüber befragt werden, ob der Konsumverein aufgelöst oder aufrechterhalten werden solle.

— **Förderung des französischen Seeverkehrs.** Die Möglichkeit einer Verbesserung der nordfranzösischen Häfen bildet gegenwärtig den Gegenstand lebhafter Erörterungen in Frankreich. Die Regierung hat einen höheren technischen Beamten mit der Aufgabe betraut, folgende Fragen eingehend zu studieren: 1. die Mittel zur wirtschaftlichen Verbesserung der nordfranzösischen Häfen und ihrer Verbindungen mit den Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen; 2. die Regelung der Tarife und Beförderungsbedingungen auf den dem Hafenverkehr dienenden Eisenbahnlinien; 3. die Mittel zur Hebung des internationalen Durchgangsverkehrs in Frankreich, insbesondere durch Wiederheranziehung des den französischen Häfen jetzt durch ausländische Häfen entzogenen Verkehrs.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn.** Die Liquidation der Gesellschaft und die Erledigung der Verstaatlichung nähern sich jetzt dem Abschluß. Die Gesellschaft beruft auf den 16./29. August eine außerordentliche Generalversammlung ein, in der, wie der „Berl. Act." mitteilt, Bericht über den Verlauf der Liquidierung der Angelegenheiten der Gesellschaft erstattet und der Vorschlag einer Übergabe der Rechte der Gesellschaft bezüglich des Betriebes der Felix-Gruben vorgelegt werden soll. In einem weiteren Nachtrag zu der Denkschrift über den Rückkauf der Bahn durch den russischen Staat teilt die Verwaltung gleichzeitig mit, daß die Verhandlungen zwischen der Staatsbahndirektion und Liquidationskommission wegen der Prüfung der Ansprüche an den Reservefonds zu einer Reihe von Beschlüssen geführt haben, die den zuständigen Ministerien vorgelegt worden sind. Danach soll der Reservefonds (664 650 Rbl. Nennwert in Wertpapieren und 484 141 Rbl. bar) mit 20 000 Rbl. belastet werden; alsdann sollen 371 122 Rbl. für zweifelhafte Posten nach Maßgabe der Drittelbeteiligung des Reservefonds, also mit 123 707 Rbl. vom Reservefonds abgesetzt werden. Die Verzinsung des Reservefonds bis zum Tage der Auszahlung an die Aktionäre sei als selbstverständlich anzusehen. Durch Übernahme der erwähnten Belastungen auf den Reservefonds seien die Fonds der Aktionäre von jeder Verantwortlichkeit für alle übrigen Reklamationen, die — sei es vom Fiskus oder von übrigen Personen — angemeldet worden waren, als befreit anzuerkennen. Diese Abmachungen sind in allen Punkten bestätigt worden, die Verzinsung des Reservefonds aus fiskalischen Mitteln wurde zugebilligt. Ferner wurde ein Abkommen hinsichtlich der Felix-Gruben geschlossen und bestätigt. Der auf Grund dieses Abkommens vereinbarte Preis für den Verkauf der Rechte der Gesellschaft bezüglich der Gruben Felix, der 393 527 Rbl. beträgt, entspricht demjenigen Preise, der vom Verwaltungsrate der Regierung gegenüber gefordert wurde. Der Reservefonds wird dagegen mit einem um 3926 Rbl. erhöhten Fehlbetrag zu belasten sein, der infolge von Anwendung anderer Berechnungsgrundsätze durch die Behörden entstanden ist. Das Gesamtabkommen ist, wie weiter mitgeteilt wird, vom Direktor des Departements für Eisenbahnangelegenheiten des Finanzministeriums unterzeichnet. Nach Unterzeichnung durch die übrigen Vertreter der Regierung, was binnen kurzem geschehen soll, tritt es in gesetzliche Kraft. Alsdann kamen die einzelnen Punkte des Übereinkommens zur Ausführung, vor allem der Punkt bezüglich Auszahlung der Dividende für das Jahr 1911 bezw. 13 Tage des Jahres 1912. Die Auszahlung des Reservefonds ist noch an Förmlichkeiten geknüpft. Der jetzt einberufenen Generalversammlung wird noch eine zweite folgen, die über die Auflösung der Gesellschaft und Entlastung des Verwaltungsrats, in seiner Eigenschaft als Liquidationskommission, Beschluß zu fassen haben wird.

Fremde Erdteile.

— **Der Verkehr im Suezkanal im Jahre 1912.** Die Suezkanalgesellschaft kann auf ein hervorragend günstiges Geschäftsjahr zurückblicken. Dank der Fortdauer der außerordentlich starken Verkehrsentwicklung in der Seeschiffahrt bildet das Jahr 1912 für die Gesellschaft ein „Rekordjahr", nicht nur was den Umfang des Verkehrs, sondern auch was die Höhen der Einnahmen anbelangt; die letztere Tatsache ist umso bemerkenswerter, als neuerdings sehr erhebliche Herabsetzungen der Kanalgebühren Platz gegriffen haben. In beider Hinsicht ist nämlich das letzte Jahr das beste in der 43jährigen Geschichte des Unternehmens. Über die Ergebnisse des Jahres 1912, verglichen mit denen einiger Vorjahre, gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluß:

	Zahl der Fahrzeuge	Tonnengehalt der Schiffe	Einnahmen in Franken
1912 . . .	5373	20 275 120	132 929 341
1911 . . .	4969	18 324 794	131 065 232
1910 . . .	4533	16 581 898	127 203 295
1900 . . .	3441	9 738 152	87 278 481
1883 . . .	3307	5 775 862	60 558 489

Im Laufe von 30 Jahren hat sich also der Verkehr verdreieinhalbfacht, während die Einnahmen sich mehr als verdoppelt haben. Einschließlich der aus verschiedenen Quellen fließenden Nebeneinnahmen stellten sich die Gesamteinnahmen der Gesellschaft in 1912 auf 139 922 639 Fr., die Reineinnahmen auf 92 197 015 Fr. Als Dividende gelangen zur Verteilung 87 292 957 Fr. Von dieser Summe erhalten die Aktionäre 71 %, die ägyptische Regierung 15 %, die Gründer 10 %, die 32 Direktoren und die Angestellten je 2 %. Die ständig wachsende Größe der Schiffe nötigt die Gesellschaft andauernd zu kostspieligen Erweiterungsarbeiten. So sieht das zurzeit in der Ausführung begriffene neue Bauprogramm eine durchgehende Vertiefung des Kanals auf 12 m, Verbesserungen der Krümmungsverhältnisse und eine allgemeine Verbreiterung des Kanalbetts vor. Für diese Arbeiten wurden im Jahre 1912: 8 346 080 Fr. aufgewandt, wodurch die Anlagekosten des Kanals sich auf 670 379 641 Fr. erhöhten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der an der Linie Leipzig-Geithain gelegene Bahnhof Lausigk hat die Bezeichnung Bad Lausick, der an der Linie Kieritzsch-Chemnitz gelegene Haltepunkt Borna b. Chemnitz Htp. die Bezeichnung Chemnitz-Borna Htp., die an der Linie Chemnitz-Grüna ob. Bf. gelegene Ladestelle Borna b. Chemnitz Ladest. die Bezeichnung Chemnitz-Borna Ladest. und die bisherige Ladestelle Furth b. Chemnitz an der Linie Glösa-Furth die Bezeichnung Chemnitz-Furth erhalten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Brünn und Königsfeld der Linie Brünn-Tischnowitz gelegene Halte- und Ladestelle Obrowitz wird am 1. August d. J. auch für Kohlen-, Koks- und Holzsendungen in ganzen Wagenladungen, welche an die Kohlen-Großeinkaufs-Gesellschaft m. b. H. in Brünn adressiert sind, eröffnet werden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11, Abs. 4 werden nachstehend angeführte Betriebsbehinderungen verlautbart.

Der Gesamtverkehr war eingestellt:

in den Strecken	Ursache	Dauer
Berezowica-Ostrów-Potutori	Unterwaschung des Bahnkörpers	29. 6. I. Tgsh. bis 17. 7. I. Tgsh.
Berhometh-Lopuszna	"	12. 7. I. Tgsh. bis 15. 7. II. Tgsh. bis Stebnik eröffnet.
Alle Linien der Kolomeaer Lokalbahnen	Hochwasser	10. 7. I. Tgsh. bis 12. 7. II. Tgsh. 14. 7. II. Tgsh. Diatkowce Brettler-Szeparowce-Kniazdwor eröffnet.
Przemyslany-Brzezany	Unterwaschung des Bahnkörpers	11. 7. I. Tgsh. bis 16. 7. I. Tgsh. bis Wolków 23. 7. I. Tgsh. bis Brzezany eröffnet.
Chyrow-Zagorz	"	17. 7. I. Tgsh.
Mszana Dolna-Zaryte	Hochwasser	17. 7. I. Tgsh.
Nowy Targ-Lasek	"	17. 7. I. Tgsh.
Rytro-Zegiestów	Beschädigung des Bahnkörpers	17. 7. II. Tgsh.
Chodorow-Podwysokie	"	18. 7. I. Tgsh.

Wien, am 24. Juli 1913. (1959)

Der k. k. Direktor.

2. Güterverkehr.

1. Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Hefte A, B I u. B II.
2. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ab treten Änderungen und Ergänzungen in Kraft, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger veröffentlicht werden.

Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Oktober 1913 ab.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 23. Juli 1913. (1977)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft A u. C. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 fällt der für den Verkehr mit den Stationen Gostkowo, Rawitsch Ost und Steinau Oderhafen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn vorgesehene feste Zuschlag von 2 ₰ für 100 kg weg. Gleichzeitig tritt die genannte Eisenbahn mit der Station Gostkowo den Bestimmungen über Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts bei. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Juli 1913. (1978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Zum 1. August d. J. werden die Stationen Josephinenhütte des Direktionsbezirks Breslau sowie Schlawa des Direktionsbezirks Posen in die Tarifhefte 1—4, die Stationen Drulingen Bhf., Mackweiler und Rexingen der Reichsbahnen in das Tarifheft 3 einbezogen. Die Station Drulingen Sm wird für den Güterverkehr geschlossen. Zum gleichen Zeitpunkte erfolgt die Aufnahme der Station Ückingen als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 c des Tarifheftes 3. Die Bezeichnungen einzelner Stationen werden geändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 24. Juli 1913. (1979)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Dienststellen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. wird die Station Diedorf (Rhön) in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus als Versandstation aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 23. Juli 1913. (1980)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. August 1913 erhalten die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 2 (Rohstofftarif), 5 (Steine usw.), 7 und 7a (Eisenerz usw.), 9 (Eisen und Stahl), 9s (Schiffsbaueisen), 13 (Blei), S 5 (Eisen und Stahl) und S 5s (Schiffsbaueisen) eine teilweise geänderte Fassung. Soweit hierdurch bei den Ausnahmetarifen 2 und 7 für Schlacken Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst ab 1. Oktober 1913. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 24. Juli 1913. (1981)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerz-, Bergwerken und Hochöfen einschließlich des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. November 1911.

Am 1. August 1913 tritt zum vorbezeichneten Ausnahmetarif der Nachtrag 6 in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Frachtsätze der Tarifabteilung A für die neu einbezogene Empfangsstation Osnabrück Gbf. des Direktionsbezirks Münster und die neu einbezogenen Versandstationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover und Rhynern des Direktionsbezirks Essen (Ruhr), ferner Frachtsätze der Tarifabteilung B für die neu einbezogene Empfangsstation Osnabrück Gbf. und die neue Versandstation Benzelrath des Direktionsbezirks Cöln. Preis des Nachtrags 10 ₰.

Essen, den 25. Juli 1913. (1982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird die Reichsbahnstation Hagendingen als Versandstation in den Ausnahmetarif 2a für Thomasschlacken und Thomasmehl (Nachtrag III zum Tarif) aufgenommen.

Straßburg, den 24. Juli 1913. (1983)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Württembg. Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung werden die Bestimmungen in Abschnitt D des Tarifs geändert und ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 24. Juli 1913. (1975)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg seewärts/b) Bremen (nach Hafenplätzen der Levante).

Die rumänische Regierung hat den Hafen von Konstantza für den Handelsverkehr gesperrt. Sendungen dahin

können daher vorläufig nicht angenommen werden.
Altona, den 23. Juli 1913. (1960)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessischer Staats- und Privatbahngüterverkehr, Tarifheft C 2 c.
Mit Gültigkeit vom 1. August ds. Js. wird die Station Tornesch als Empfangsstation in den Ausnahme-Tarif 9 s für Eisen und Stahl zum Bau usw. von See- und Flußschiffen nach binnenländischen Werften aufgenommen.
Altona, den 24. Juli 1913. (1961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband Gütertarif, Teil II vom 19. August a. Stils/1. September n. Stils 1909.
Infolge der Eröffnung des Betriebes auf der neuen Romanoffbrücke über die Wolga bei der Station Swijashsk werden die im Nebengebührentarif, Abteilung C, Abschnitt XI, Spalte 3 — Seite 164 des Titels II — vorgesehenen Gebühren für die Überführung der Güter über die Wolga zwischen den Stationen Swijashsk und Seljony Dol der Moskau-Kasaner Eisenbahn nicht mehr erhoben.
Bromberg, den 24. Juli 1913. (1962)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden 1. die Sation Lingolsheim in den Ausnahmetarif S 18 b für Alizarin usw., 2. die Station Thalkirchdorf in den Ausnahmtarif S 32 für Käse usw. aufgenommen.
Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Hannover, den 23. Juli 1913. (1963)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 3 b (Belgien-Reichsbahn).
Mit Geltung vom 1. August 1913 werden die belgischen Stationen Seraing (Espérances-Hauts-fourneaux) und Seraing (Espérances-Aciéries) in den Ausnahmetarif 8 für Eisenschlacken mit den dort für Tilleur vorgesehenen Frachtsätzen aufgenommen.
Straßburg, den 23. Juli 1913. (1964)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Das neue Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 für Holz und Holzwaren in den zum 1. Juni 1913 eingeführten Nachträgen II zu den belgisch-südwestdeutschen Gütertarifheften 3 a und 3 b tritt am 1. August 1913 in Kraft. Zum gleichen Datum erhält die Position „Holzwaren, grobe“ im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 für Holz und Holzwaren in den belgisch südwestdeutschen Gütertarifheften 5, 6 b und 7 b eine neue Fassung, die aus unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen ist.
Straßburg, den 23. Juli 1913. (1965)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.
1. Ab 1. August 1913 werden die Stationen Gochsen, Kocherssteinsfeld, Möglingen (Kocher) und Ohrnberg der Strecke Neuenstadt (Kocher)-Ohrnberg der württemb. Privatbahn Jagstfeld-Ohrnberg in den Tarif einbezogen. Näheren Aufschluß erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
2. Ab 1. August 1913 ist im Warenverzeichnis des A.-T. 2 nachzutragen:
*) 4 a. Farberden der Stelle „Farberden des Sp.-T. III.“
3. Im A.-T. 4 d ist die Empfangsstation Neustadt (Waldnaab) zu streichen.
4. Ab 1. August 1913 wird die Station Ellrichshausen in die Schnittafel B des A.-T. 5 b (Steine d. Sp.-T. III) einbezogen. Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
München, 25. Juli 1913. (1966)
Tarifamt d. Kgl. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Verkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.
Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. werden einige schwedische Stationen in den Ausnahmetarif 1 für Preißelbeeren aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen. (1995)
Altona, den 26. Juli 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Vom Tage der Betriebseröffnung der Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Rendsburg, voraussichtlich vom 1. Oktober d. J., erhöhen sich die Entfernungen zwischen den meisten Stationen nördlich des Kanals einerseits und einigen Stationen nördlich des Kanals und dem größten Teil der übrigen Stationen des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs anderseits um 1 bis 3 km.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4. (1996)
Berlin, den 26. Juli 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 wird der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst auf eine größere Anzahl der zu dem vorgenannten Tarife gehörigen Bahnen ausgedehnt. (Näheres durch Tarif-Anzeiger Nr. 61.) Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (1997)
Berlin, den 26. Juli 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. August 1913 werden die Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben der Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, sowie Gamsen-Kästorf des Direktionsbezirks Hannover in den direkten Verkehr einbezogen.
Vom gleichen Tage ab treten im Verkehr mit den Stationen Biebermühle, Contwig, Dellfeld, Münchweiler (Rodalb), Pirmasens, Rieschweiler, Rodalben, Thaleischweiler-Fröschen und Waldfischbach der Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, ermäßigte Entfernungen in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen. (1998)
Erfurt, den 25. Juli 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ab wird die an der Neubaustrecke Hattem-Kampen gelegene Station Kampen der holländischen Eisenbahn mit den für Kampen N. C. B. gültigen Entfernungen und Frachtsätzen in die Abteilungen A u. B (10 und 45 t Tarif) des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 aufgenommen.
Essen, den 25. Juli 1913. (1999)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz (Braunstein) sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. November 1911.
Am 1. August d. J. werden die Stationen Ahlen (Westf.) des Direktionsbezirks Hannover und Rhynern des Direktionsbezirks Essen unter die Versandstationen der Abteilung B aufgenommen. (2000)
Essen, den 26. Juli 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. Januar 1910.
Vom 1. September 1913 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.
München, 25. Juli 1913. (2001)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Reichsbahn-Straßenbahn-Gütertarif, Teil II, vom 1. August 1900.
Im Verkehr der Schmalspurbahnstationen Erstein (Stadt), Erstein (Bahnhof der Straßenbahn) und Erstein (Zukkerfabrik) von und nach der Hauptbahn über Straßburg-Neudorf wird für das Umladen und das Überführen der Sendungen von und nach der Hauptbahn eine besondere Gebühr nicht berechnet.
Straßburg, den 25. Juli 1913. (1984)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif vom 1. April 1911.
Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Getreide aller Art usw. sowie diejenigen des Ausnahmetarifs 27 für besonders benannte Güter gelten vom 1. Juli 1913 ab auch für Dari (Darisamen).
Straßburg, den 25. Juli 1913. (1985)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.
Heft B vom 1. September 1911.
Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. werden die Stationen Montabaur und Mülfort in den Ausnahmetarif 23II (Eisen-Stahl usw.) einbezogen. Die Stationsfrachtsätze für Hüls und St. Tönis in diesen Ausnahmetarif werden gestrichen. Es gelten für diese Stationen die im Nachtrag III auf Seite 31 angegebenen Anstoßfrachtsätze. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 25. Juli 1913. (1987)
Königliche Eisenbahndirektion auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.
Am 1. August 1913 treten im Verkehr mit der Station Pirmasens der bayer. Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 25. Juli 1913. (1988)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Ab 1. August 1913 werden die neueröffneten Stationen Gochsen, Kocher-

steinsfeld, Möglingen (Kocher) und Ohrnberg der Privatbahn Jagstfeld-Ohrnberg in den Binnen-Gütertarif aufgenommen. Im Verkehr mit der Station Neuenstadt (Kocher) können jetzt auch Gegenstände abgefertigt werden, zu deren Verladung oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Näheres bei den Dienststellen und im Tarifanzeiger der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 22. Juli 1913. (1986)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. August 1913 werden zum Tarifheft 2 der Nachtrag VI und zum Tarifheft 6 der Nachtrag VIII ausgegeben. Sie enthalten hauptsächlich Entfernungen für verschiedene in den Verkehr neu einbezogene pfälzische und preußisch-hessische Stationen, sowie geänderte Entfernungen für verschiedene pfälzische Stationen, ferner Änderungen verschiedener Ausnahmetarife. Soweit Erhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Oktober d. J. an. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Frankfurt (Main), 25. Juli 1913. (1989)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 werden die pfälzischen Stationen Hohenecken, Schopp Ok und Steinalben St. in den Tarif aufgenommen.

Gleichzeitig werden die Entfernungen für verschiedene pfälzische Stationen geändert. Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 26. Juli 1913. (1993)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird der Haltepunkt Gaubüttelbron in den Tarif einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 26. Juli 1913. (1990)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- u. Privatbahn-Gütertarif. Heft C Teilheft C 2.

Am 15. August werden im Ausnahmetarif S 18 c für gesalzene Heringe besondere Frachtsätze von Nordseehäfen nach Detmold, Lage, Lemgo und Salzuflen eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Hannover, den 21. Juli 1913. (1956)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnenverkehr der Lausitzer Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August ds. Js. kommen an Stelle der bisherigen Tarife vom 1. Mai 1907 neue Tarife für den Güter- und Tierverkehr zur Einführung. Für die Strecke Priebus-Lichtenberg gelten sie erst vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung ab.

Die neuen Tarife bringen teilweise geringe Verteuerungen der Tarifsätze infolge Erhöhung einiger Entfernungen um 1 km, Änderungen der Bestimmungen über die Beförderung von und nach Privatanschlußgleisen usw., sowie den Beitritt zum sogenannten Kleinbahnübergangstarif hinsichtlich der in Priebus von und nach der Kleinbahn Horka-Rothenburg-Priebus übergehenden Güter. Die genannten Erhöhungen treten ab 1. Oktober ds. Js. in Kraft.

Die in die Tarife aufgenommenen Ausführungsbestimmungen sind gemäß der Vorschrift unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Sommerfeld, den 23. Juli 1913. (1974)
Direktion der
Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Am 1. August 1913 tritt zur Anlage V des schweiz. Transportreglements ein neuer Nachtrag I in Kraft, der den Nachtrag I vom 15. IX. 1910 ersetzt.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. August 1913 die Martigny-Orsières-Bahn für den direkten Verkehr in die gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarife Nr. 1 (Bier) und Nr. 8 (Eis) aufgenommen.

Karlsruhe, den 24. Juli 1913. (1957)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 ist zum Saarkohlentarif Nr. 12 der Nachtrag XIII erschienen, der ermäßigte Frachtsätze für die südlichen Gotthardbahnstationen sowie für verschiedene Stationen des Walliser Gebiets enthält. Preis 10 ₰.

Saarbrücken, den 23. Juli 1913. (1958)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg / b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 1. n. Mts. wird die Station Wallhallastraße der Bayerischen Staatsbahnen mit Frachtsätzen für Kl. 9 ausgerüstet und der Artikel Asbestschiefer in die Klasse 10 eingereiht.

Am 1. Oktober ds. Js. tritt für eiserne Röhren, Säulen und Masten eine anderweite Abgrenzung der Verabredungspflicht gemäß Artikel 3 Abs. 3 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 26. Juli 1913. (1994)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch - Österreichischer Verkehr. Bayern rechts des Rheins—Österreich nördlich der Donau (ausgenommen Galizien und Bukowina). Gütertarif Teil II, Heft 7 vom 1. Januar 1912.

Mit Wirksamkeit vom 1. August 1913 wird die Station Duby hinsichtlich der Klassengutsätze für Eilgut, Wagenladungsklassen A_1 und B, Spezialtarife A_2, I, II und III sowie des Ausn.-Tar. 93 (Eisen und Stahl usw.) Abteilung I, A (St und 5 t), C, D und Abteilung II E mit den gleichen, hinsichtlich der Stückgutklase I mit den um 3 ₰ und hinsichtlich der Stückgutklasse II mit den um 2 ₰ ermäßigten, für Altkladno vorgesehenen Frachtsätzen in den Tarif einbezogen.

München, den 24. Juli 1913. (1967)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Ab 1. August 1913 wird die Station America der Niederländischen Staatsbahn mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Helenaveen in den Ausnahmetarif Nr. 14 für Torfstreu und Torfmull aufgenommen.

München, den 25. Juli 1913. (1968)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Württembergischer Binnen-Gütertarif. Pfälzisch-Württembergischer Güterverkehr. Elsaß-Lothr.-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Ab 1. Oktober 1913 wird für Holz in Wagenladungen wie in den Spezialtarifen II und III unter „Holz" Ziffer 1—8, sowie in den Ausnahmetarifen 1, 1 a, 1 b und 1 c genannt, im Verkehr mit den Privatbahnen Amstetten-Gerstetten und Gaildorf-Untergröningen ein Zuschlag von 3 ₰ für 100 kg, zu den auf Grund der Tarifverzeichnisse ermittelten Frachtsätzen erhoben.

Stuttgart, den 24. Juli 1913. (1969)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Bad.-pfälz. Güterverkehr.

Auf 1. August l. J. wird zu dem Gütertarif Nr 281 vom 1. Juni 1906 der Nachtrag V ausgegeben.

Er enthält neben Ergänzungen und Änderungen, die bereits im Verfügungswege bekanntgegeben wurden, Entfernungen und Frachtsätze für die pfälz. Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben an der Neubaustrecke Waldfischbach-Kaiserslautern, ferner für die noch zu eröffnenden badischen Stationen Beuren, Binningen, Hilzingen, Königheim, Raumünzach, Riedheim und Storzeln, sowie für Ersingen und Zusenhofen, die für den Güterverkehr ausgebaut werden. Weiter bringt der Nachtrag außer Frachermäßigungen auch geringfügige Erhöhungen von Frachtsätzen für den Verkehr einiger pfälzischen Orte mit einzelnen südbadischen Stationen und endlich werden durch ihn die Anwendungsbedingungen für die Ausnahmetarife 1 d (Holzstoff usw. zur Ausfuhr), sowie 23 (Kartoffelstärkefabrikate) geändert. Im Ausnahmetarif 24 a wird der Frachtgegenstand Kieselerde gestrichen.

Soweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, gelten die jetzigen Frachtsätze und Bestimmungen noch bis zum 30. September 1913.

Der Preis des Nachtrags beträgt 15 ₰.

Weitere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 26. Juli 1913. (1991)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1901.

Einbeziehung von Grohn-Vegesack in den allgemeinen Klassentarif.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird die Station Grohn-Vegesack in den allgemeinen Klassentarif einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.

Wien, am 24. Juli 1913. (1992)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahn-Verband. Verkehr mit Süddeutschland. Teil II, Heft 1 und 2 vom 1. August 1913. Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Teil II vom 1. August 1913.

Zu dem vom 1. August 1913 gültigen Anhange, enthaltend Zuschläge zu den Frachtsätzen, erscheint ein Berichtigungsblatt.

Es enthält eine Änderung der Vorschrift über die Berechnung des Frachtzuschlages.

Das Berichtigungsblatt ist im Wege der beteiligten Abfertigungsstellen und durch die Zentralverkaufsstelle für

Tarife in Wien I., Biberstraße 16, zu beziehen.

Wien, am 24. Juli 1913. (1976)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteleuropäisch-nordischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. J. treten zum Tarif, Teil I, und zum Teil II, Heft I—VIII, die Nachträge II in Kraft. Sie enthalten außer Neueinführungen und unwesentlichen Berichtigungen die Änderungen, die durch die Eröffnung der Hochbrücke bei Rendsburg und die dadurch eintretenden Streckenverlängerungen von 4,82 km in der Richtung Neumünster und 6,52 km in der Richtung Kiel bedingt werden.

Es treten hierdurch Tariferhöhungen ein bis zum Höchstbetrage von 0,40 ℳ für die I. Klase, 0,30 ℳ für die II. Klasse, 0,20 ℳ für die III. und IV. Klasse und von 2,00 ℳ für die Achsfracht besonders gestellter Gepäckwagen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 23. Juli 1913. (1971)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-süddeutsch-schweizerisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.

Die in der Zeitung Nr. 44 vom 11. 6. 1913 auf 1. August 1913 angekündigten neuen erhöhten Fahrpreise werden erst mit Ausgabe des Nachtrags III zum Tarif, auf 1. September 1913 eingeführt. Die seitherigen Fahrpreise verlieren erst am 1. September 1913 ihre Gültigkeit. Nähere Auskunft vermittelt das Tarifbureau der Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Stuttgart, den 24. Juli 1913. (1972)

Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Personenverkehr, Preußisch-Bayerischer Personenverkehr, Preußisch-Bayerischer Expreßgutverkehr, Preußisch-Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn-Personenverkehr, Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Expreßgutverkehr, Preußisch-Hessisch-Sächsisch-Südwestdeutscher Expreßgutverkehr, Norddeutsch-Hessisch-Südwestdeutscher Personenverkehr, Rheinischer Personenverkehr, Reichsbahn-Staatsbahn-Personenverkehr, Mecklenburg-Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personenverkehr, Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personenverkehr, Preußisch-Sächsischer Staatsbahn - Privatbahn-Personenverkehr, Norddeutscher Privatbahn-Personenverkehr, Nordseebäder-Personenverkehr (Nordfriesische Inseln), Nordseebäder - Personenverkehr (Ostfriesische Inseln), Norddeutsch-Englischer Verkehr, Deutsch - Englischer Verkehr über Borlogne usw., Norddeutsch-Niederländischer Verkehr, Deutsch-Belgischer Verkehr, Deutsch-Französischer Verkehr, Nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischer Personen- und Gepäckverkehr, Deutsch-österreichisch-italienisch-französischer Personenverkehr über den Brenner, Deutsch-österreichischer Personen- und Gepäckverkehr über sächsisch-österreichische und preußisch-österreichische Grenzstationen, Preußisch-sächsisch-österreichisch-ungarischer Personen- und Gepäckverkehr über süddeutsch-österreichische Grenzstationen.

Die durch Eröffnung der Hochbrücke bei Rendsburg eintretenden Streckenverlängerungen von 4,82 km in Richtung Neumünster und 6,52 km in Richtung Kiel werden im Staatsbahn-Personenverkehr und den obengenannten Verbands-Personen-, Gepäck- und Expreßguttarifen nur zum Teil und zwar in der Weise eingerechnet, daß die bestehenden Tarifentfernungen für Rendsburg und die übrigen bis 40 km nördlich gelegenen Stationen einen Zuschlag von nur 1 km, die in der Zone von 41—80 km nördlich von Rendsburg gelegenen Stationen einen solchen von 2 km und über 80 km nördlich von Rendsburg gelegenen Stationen bis zur Landesgrenze einen Zuschlag von 3 km erhalten.

Mit dem Tage der Eröffnung der Hochbrücke, voraussichtlich am 1. Oktober d. J., treten daher im Verkehr mit Rendsburg und den nördlich von Rendsburg gelegenen schleswig-holsteinischen Stationen, soweit die Tarifbildung über Rendsburg liegt, Tariferhöhungen in Kraft, die höchstens bis zu 0,3 ℳ für die I. Klasse, 0,2 ℳ für die II. Klasse, 0,1 ℳ für die III. und IV. Klasse sowie für Militär- und Hundekarten und 0,02 ℳ für je 10 kg Expreßgut betragen, für Gepäck ergibt sich vereinzelt eine höhere Zone.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 23. Juli 1913. (1970)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Lausitzer Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. August ds. Js. kommt an Stelle des bisherigen Tarifes vom 1. Mai 1907 ein neuer Tarif zur Einführung.

Für die Strecke Priebus-Lichtenberg gilt er erst vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung ab.

Der neue Tarif bringt teilweise geringe Verteuerungen der Tarifsätze infolge Erhöhung einiger Entfernungen um 1 km, sowie Änderungen der Bestimmungen über die Ausgabe von Schülermonatskarten.

Die Erhöhungen treten ab 1. Oktober ds. Js. in Kraft.

Die in den Tarif aufgenommenen Ausführungsbestimmungen sind gemäß der Vorschrift unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Sommerfeld, den 23. Juli 1913. (1973)

Direktion der Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

Saarbrücker-Pfälzischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Oktober d. Js. tritt zu dem obengenannten Tarife der Nachtrag I in Kraft, durch den neue Tarifsätze eingeführt und einzelne bestehende Tarifsätze erhöht werden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau und das Tarifbureau der Königlichen Eisenbahndirektion in Ludwigshafen (Rhein).

Saarbrücken, den 27. Juli 1913. (2003)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr.

Zu dem vom 1. Oktober 1912 ab gültigen „Tarif für die Ausgabe von Monatskarten" im vorgenannten Verkehr wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 der Nachtrag I herausgegeben. Der Nachtrag enthält geänderte Bestimmungen über die Benutzbarkeit der Monatskarten des Vorortverkehrs zu Personenzügen des Fernverkehrs.

Nähere Auskunft erteilt unter Verkehrsbureau.

Berlin, den 28. Juli 1913. (2002)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

K. B. Staatseisenbahnen.

Stammholz- und Schwellenverdingung für das Jahr 1914.

Bei der K. Eisenbahndirektion München wird der Bedarf an Föhren- und Buchenstammholz, Föhren-, Buchen- und Eichenschwellen für das rechtsrheinische Bayern öffentlich zur Verdingung ausgeschrieben.

Die Verdingungsunterlagen sind bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München, Arnulfstr. 19, gegen Erlag von 50 ₰ in bar oder mit Postanweisung zu erhalten.

Die Angebote müssen, von den Bewerbern unterschrieben und verschlossen, und zwar:

1. für föhrene und buchene Stammhölzer spätestens am Dienstag, den 19. August 1913, abends 6 Uhr,
2. für föhrene und buchene Bahnschwellen, sowie für föhrene Weichenschwellen spätestens am Mittwoch, den 20. August 1913, mittags 2 Uhr,
3. für eichene Bahn- und Weichenschwellen spätestens am Mittwoch, den 20. August 1913, abends 6 Uhr, bei der Eisenbahndirektion München, Arnulfstr. 19, eingereicht sein.

Die Eröffnung der Angebote wird im Eisenbahnratssitzungssaale des Hauptbahnhofes München, Eingang Arnulfstraße, vorgenommen, und zwar:

1. für föhrene und buchene Stammhölzer am Mittwoch, den 20. August 1913, vorm. 9 Uhr,
2. für föhrene und buchene Bahnschwellen, sowie für föhrene Weichenschwellen am gleichen Tage, nachmittags 3 Uhr,
3. für eichene Bahn- und Weichenschwellen am Donnerstag, den 21. August 1913, vorm. 9 Uhr.

Zuschlagfrist: 4 Wochen.

Bem. 1. Die Anbieter werden darauf aufmerksam gemacht, daß die „besonderen Bedingungen" neu aufgelegt wurden, und daß diese neuen Bedingungen für die Lieferungen 1914 bereits Gültigkeit haben. Sie enthalten gegenüber den bisherigen Bedingungen erhebliche Änderungen, so insbesondere bezügl. der Klasseneinteilung und der Abmessungen der Schwellen und Schwellenhölzer.

2. Der Bedarf an föhrenen Weichenschwellen wird heuer erstmals öffentlich ausgeschrieben.

München, den 25. Juli 1913. (2004)

K. Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 60. | 6. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Kanalfrage in Österreich und in Mitteleuropa.

I.

In Österreich ist durch Gesetz vom 11. Juni 1901 (Reichsges.-Blatt S. 215) betr. den Bau von Wasserstraßen und die Durchführung von Flußregulierungen der Bau von folgenden künstlichen Wasserstraßen in Aussicht gestellt worden:

1. eines Schiffahrtskanals von der Donau zur Oder;
2. eines Schiffahrtskanals von der Donau zur Moldau nächst Budweis nebst Kanalisierung der Moldau von Budweis bis Prag;
3. eines Schiffahrtskanals vom Donau-Oder-Kanal zur mittleren Elbe nebst Kanalisierung der Elbestraße von Melnik bis Jaromer;
4. einer schiffbaren Verbindung vom Donau-Oder-Kanal zu dem Stromgebiet der Weichsel und bis zu einer schiffbaren Strecke des Djnestr.

Die Wasserbauten sollten spätestens im Jahre 1904 in Angriff genommen und bis spätestens 1912 fertiggestellt sein.

Dieses Wasserstraßengesetz war eine der Vorbedingungen, unter denen der österreichische Reichsrat seine Zustimmung zu dem Gesetz vom 6. Juni 1901 über den Bau der neuen Alpenbahnen (Tauern-, Wocheiner-, Karawankenbahn usw.) gegeben hatte. Eine große Anzahl von Abgeordneten hatten sich dahin ausgesprochen, für die großen Opfer, die die an den Alpenbahnen nicht unmittelbar interessierten nördlichen Kronländer für Herstellung dieser Bahnen zu tragen hätten, müsse der Bau von Kanälen zwischen Oder und Elbe sowie Oder und Weichsel sichergestellt und die Durchführung der Kanalbauten alsbald nach Genehmigung der Eisenbahnbauten begonnen werden. Ein solches, wie man in Österreich sagt, junctim zwischen Eisenbahn- und Kanalvorlage wurde von der Regierung unter dem Ministerium Körber genehmigt und also die beiden Gesetze erlassen.

Die Alpenbahnen sind längst fertiggestellt und in Betrieb. Die für die Inangriffnahme der Wasserstraßen festgesetzten Termine sind längst verstrichen, Vorarbeiten oder richtiger technische Vorermittlungen dafür sind gemacht worden, aber bis heute ist noch nicht für eine einzige dieser Wasserstraßen ein fester Plan aufgestellt, geschweige denn, daß mit ihrem Bau ernstlich ein Anfang gemacht wäre.

Von einer besonders eingesetzten Kommission sind Berichte erstattet worden, aus denen hervorgeht, daß der Bau der Kanäle große technische Schwierigkeiten bietet, daß sie viel teurer sein werden, als man bei Einbringung des Gesetzentwurfes von 1901 angenommen hat und in einer Thronrede wurde im Jahre 1911 das Wasserstraßengesetz von 1901 für undurchführbar erklärt. Damit aber ist, wie die späteren parlamentarischen Verhandlungen zeigen, der Gedanke des Baues neuer Wasserstraßen in Österreich keineswegs aufgegeben, von einflußreicher parlamentarischer Seite wird die Herstellung wenigstens eines Teils der im Gesetz zugesagten Kanäle befürwortet, und neuerdings ist über den Kanal von Oderberg nach Krakau und von dort nach Lemberg bis zum Dnjepr viel verhandelt worden, und die Regierung hat aus politischen Gründen diesem Kanal ein gewisses Wohlwollen gezeigt, ja, es sollen sogar im Innern von Galizien Erdarbeiten auf ein paar Kilometern in Angriff genommen sein.

Auf die Gründe dieser eigenartigen geschäftlichen Behandlung eines immerhin bestehenden Gesetzes will ich nicht näher eingehen. Wenn man sich überzeugt hat, daß es nicht durchführbar ist, so wäre es doch wohl das einfachste, es aufzuheben. Aber das scheint, wesentlich aus politischen Gründen, nicht zu gehen. Es war eben ein schlimmer Fehler der Regierung, daß sie — zugegeben in einer gewissen Zwangslage — das Gesetz vom 11. Juni 1901 sozusagen aus dem Ärmel schüttelte, daß sie es einbrachte ohne Vorstudien, ohne auch nur ganz allgemein Ermittlungen über die technischen Verhältnisse, über die Kosten der Wasserbauten angestellt zu haben. Und dieser Fehler läßt sich jetzt nicht wieder gut machen.

II.

Nun ist vor kurzem der Altmeister der Verkehrswissenschaft, Prof. Emil Sax, mit einem neuen Vorschlag über den Bau von Kanälen auf den Plan getreten, die, anders als die des Gesetzes von 1901, von großer wirtschaftlicher Be-

deutung für Österreich und zugleich für Deutschland sein würden und deren Herstellung auch vom finanziellen Standpunkt aus befürwortet werden könne. Sax gibt seiner Flugschrift *) den Titel: Nicht galizische, nicht innerösterreichische: Europäische Kanäle und kennzeichnet damit seine Tendenzen und seine Ziele.

Der zweite Teil der Schrift, auf den ich zunächst eingehen möchte, besteht in einer kritischen Beleuchtung der Kanalprojekte von 1901 unter sorgfältiger Benutzung der in den amtlichen Denkschriften ermittelten Tatsachen. Sax nennt diese Kanäle (Donau-Oder-Kanal, Kanal Oderberg-Krakau und Kanal Krakau-Lemberg-Djnestr) innerösterreichische Kanäle. Er untersucht die Kosten ihrer Herstellung, den auf ihnen zu erwartenden Verkehr, die Tarife und die finanziellen Ergebnisse. Bei den Betrachtungen über Verkehr und Tarife wird eingehend auf die Eisenbahnen Rücksicht genommen, mit denen die größeren Strecken der neuen Wasserstraßen in Wettbewerb treten, denen sie einen Teil des Güterverkehrs abnehmen sollen. Für die Bauwürdigkeit der neuen Kanäle ist es ja selbstverständlich von entscheidender Bedeutung, ob sie in der Lage sind, wesentlich billigere Beförderungspreise zu gewähren als die jetzt vorhandenen Eisenbahnen, und ob die Einnahmen genügen werden zur Deckung der Betriebskosten und zur Verzinsung und Tilgung, wenn auch vielleicht nicht des ganzen, aber wenigstens eines größeren Teils des Anlagekapitals. Diese Untersuchungen in ihrer überzeugenden Klarheit und Knappheit sind kleine Meisterwerke. Es ist eine wahre Freude, zu lesen, wie Sax, mit seinen reichen Erfahrungen und mit dem ganzen Rüstzeug der Wissenschaft, diese schwierigen Fragen beherrscht und in anziehender Form darzustellen weiß. Ich unterlasse es, auf den Inhalt genauer einzugehen, schon um dem Leser das Vergnügen nicht zu verderben, sich selbst daran zu erfreuen. Aber einige Ergebnisse möchte ich doch mitteilen. Der Donau-Oder-Kanal, wohl der beachtenswerteste, kostet, einschl. Bauzinsen, 320 Mill. Kr. Der Reingewinn soll im 1. Betriebsjahre rund 312 000 Kr., im 10. Betriebsjahre 6 Mill. Kr. betragen. Die Einnahmeausfälle der Staatsbahnen, infolge der Verkehrsentziehung, sind aber bedeutend größer als diese Überschüsse. Der Staat würde also die ganze Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals mit jährlich 12,8 Mill. Kr. tragen, d. h. die Steuerzahler würden diese Kosten aufbringen müssen, damit den eigentlichen Interessenten Einnahmen von rund 7 Mill. Kr. zufielen. Betrachtet man den Kanal wesentlich als eine neue Zufuhrstraße für Kohlen nach Wien, so kann Sax auch diese Leistung nicht übermäßig hoch anschlagen; denn bei Beförderung auf dem Kanal würde der Doppelzentner Kohlen für einen Teil der Bevölkerung Wiens sich nur um ganze 10 Heller billiger stellen als bei Beförderung auf der Eisenbahn! Gewiß kein erschütternder wirtschaftlicher Erfolg.

Noch viel ungünstiger liegen die Verhältnisse bei den beiden anderen Kanälen. Ein Kanal Oderberg-Krakau soll 124 Mill. Kr. kosten. Die Roherträge werden auf 1,7 Mill. Kr., die Unterhaltungskosten auf 650 000 Kr., die Reineinnahmen auf 1 050 000 Kr. geschätzt, das sind 0,85 % des Anlagekapitals. Sax weist aber nach, daß die Schätzung der Verkehrsmenge viel zu hoch ist, weil man, ohne nähere Begründung, angenommen habe, sie betrage die Hälfte des Verkehrs auf dem Donau-Oder-Kanal. Die Erträge würden also viel geringer, die Verzinsung des Anlagekapitals eine noch niedrigere sein. Insbesondere sei der Kohlenverkehr bedeutend überschätzt. Und nun die Fortsetzung von Krakau nach dem Djnestr. Diese Linie sollte nach dem Gesetz offen bleiben, „bis daß der geeignete Zeitpunkt für sie herangekommen sei. Statt dessen will man jetzt gerade auf der Strecke zu bauen anfangen, wo man vernünftigerweise aufhören sollte“ (S. 56). Wenn man diese Strecke allein für sich, als ein ausschließlich internes Verkehrsmittel betrachte, so wäre sie ohne jede wirtschaftliche Bedeutung, da sie innerhalb des Staatsbahnnetzes liegt, auf dem nach der inzwischen erfolgten Einführung der neuen Tarife, bei Durchrechnung der Staffeltarife, billiger gefahren wird, als die Wasserstraße befördern kann.

Betrachtet man aber diese Strecke als Glied eines großen, die Monarchie von Osten nach Westen durchziehenden Schiffahrtsweges von etwa 800 km Länge, so fragt sich zunächst, welche Güter und welche Gütermengen von Osten nach Westen und in umgekehrter Richtung bei der in Aussicht genommenen Frachtermäßigung von etwa 15 % auf dem Wasserweg gefahren werden würden. Als Güter kommen in Betracht Getreide (dessen Preis sich infolge vermehrter Ausfuhr an Ort und Stelle vielleicht erhöhen würde), Spiritus, Petroleum, Zucker nach dem Westen. Für den Verkehr von Wien kommen die dortigen Industrieerzeugnisse kaum in Frage, da sie, wenn überhaupt, dann nur ganz vereinzelt in Schiffsladungen von 600 t befördert würden. Von den geringwertigen Massengütern werden die verschiedenen Arten von Holz, die Erden und dann besonders die Kohlen untersucht. Nur bei wenigen und in einzelnen Richtungen ist die Frachtersparnis so erheblich, daß ein Übergehen von der Eisenbahn auf die Wasserstraße erwartet werden kann. Die gesamte hiernach in Frage kommende Verkehrsmenge schätzt Sax (S. 75/76) auf 250 Mill. tkm, d. h. auf höchstens 650 000 t für das Kilometer. „200 bis 250 Boote würden genügen, jenen ganzen Verkehr zu bewältigen, die auf die Kanallinie von nahezu 400 km verteilt, auf dieser das Bild trostloser Öde bieten müßten.“ Die wirtschaftlichen Vorteile, eine Frachtersparnis von höchstens 4½ Mill. Kr., wovon noch die Wertverminderung der Transporte auf der langdauernden Wasserfahrt in Abzug zu bringen wäre, würden der Industrie überhaupt nicht, sondern wesentlich einem „kleinen Kreis von Großgrundbesitzern und Waldexploiteuren“ zugute kommen. Diesen Vorteilen stehen gegenüber die den Steuerzahlern zur Last fallenden Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals. Die Einnahmen an Schiffahrtsgebühren werden auf 2½ Mill. Kr., die Ausgaben für Unterhaltung auf 2 Mill. Kr. geschätzt, es bliebe ein Reinertrag von ½ Mill. Kr., d. h. etwa $^1/_{10}$ % des Anlagekapitals.

Das gesamte, von den Steuerzahlern zu tragende Defizit der drei Kanäle einschließlich eines Reineinnahmeausfalls der Staatsbahn von 15 Mill. Kr., berechnet Sax (S. 87) auf mehr als 40 Mill. Kr. jährlich; im wirtschaftlichen Effekte käme dies einer Vermehrung der öffentlichen Schuld um mehr als eine Milliarde gleich; ohne greifbaren Nutzen für Förderung der Gesamtwirtschaft oder anderer Zwecke des Staates.

III.

Es wird sich von dem Außenstehenden kaum nachprüfen lassen, inwieweit die Berechnungen von Sax in allen Einzelheiten zutreffend sind. Nach der ganzen Art und Weise, wie dieser erste Sachkenner sie vornimmt, wie er, soweit möglich, die unanfechtbaren Zahlen unter Berücksichtigung der Ermittlungen der Untersuchungskommission sprechen läßt, wie er sich bei seinen Schätzungen von jeder Übertreibung fern hält, habe ich den Eindruck gewonnen, daß sie so zuverlässig sind, wie solche Rechnungen überhaupt sein können. Das Ergebnis ist ein recht betrübendes für die Verfasser der Kanalvorlage und für alle, die sich von dem Bau dieser Wasserstraßen große Vorteile versprochen haben. Zu der Frage, ob die Regierung recht tut, sich von einer politischen Partei zu dem Bau eines unnützen Kanals drängen zu lassen, will ich mich nicht äußern. Daß Sax eine solche Politik scharf verurteilt, braucht kaum gesagt zu werden (vergl. z. B. S. 77, Anm. 8). Aber diese Kritik ist nicht der einzige, vielleicht nicht einmal der hauptsächlichste Zweck seiner Abhandlung. Wenn er die hier besprochenen Kanäle verwirft, so tritt er mit ebensolcher Entschiedenheit ein für den Bau anderer Kanäle, denen die gerügten Bedenken nicht entgegenstehen.

Dieses geschieht in dem ersten Teil der Abhandlung. Die Wasserstraßen, die Sax befürwortet, sind ein Kanal von Wien

*) Wien 1911. Manzsche k. k. Hof-Verlagsbuchhandlung.

nach Prerau, der sich dort in zwei Äste teilen soll, deren einer nach Pardubitz zur Elbe, deren anderer nach Oderberg zur Oder führen würde und vielleicht später nach Krakau, also bis zur Weichsel fortgesetzt werden könnte. Bevor er diese Vorschläge begründet, legt Sax in der Einleitung seinen aus seinem Lehrbuch bekannten Standpunkt zur Wasserstraßenfrage noch einmal dar. Neue Wasserstraßen dürfen nur da hergestellt werden, wo es sich um Bewältigung eines Massenverkehrs zu ermäßigten Tarifen handelt und die Tarifermäßigung in angemessenem Verhältnis zu dem Verkehrsumfang steht. Die Kanäle müssen so beschaffen sein, daß sie den Verkehr heben, daß sie billigere Beförderung gewähren und daß ihre Einnahmen mindestens ausreichen zur angemessenen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals.

Der vorgeschlagene Kanal „kommt der Lösung der geometrischen Aufgabe, drei in den Spitzen eines imaginären Dreiecks gelegene Punkte auf kürzestem Wege miteinander zu verbinden, ganz nahe. In einem Knotenpunkt in der Mitte treffen die drei Arme, deren jeder so zwei Verkehrsrichtungen dient, zusammen“ (S. 13). Der Kanal Wien-Oderberg wird 282 km, der Kanal Prerau-Pardubitz 184 km, beide zusammen also 466 km lang sein. Der Bau bietet technisch keine übermäßigen Schwierigkeiten, die Kosten veranschlagt Sax auf 464 Mill. Kr., d. h. rund 1 Mill. Kr. für das Kilometer. Die klimatischen Verhältnisse sind so günstig, daß die Wasserstraße Wien-Elbe ungefähr 300 Tage offen sein würde, die Prerau-Oder etwa 270 Tage.

Wie steht es nun mit der Rentabilität dieses Kanals? Es ist dabei zu trennen der Binnenverkehr und der internationale Verkehr. Nur für den ersteren sucht Sax feste, zahlenmäßige Tatsachen auf Grund sorgfältiger und vorsichtiger Schätzungen zu ermitteln, die nachgelesen und nachgeprüft werden mögen. Das Ergebnis geht dahin, daß zunächst die Betriebskosten auf 2,560 Mill. Kr. jährlich veranschlagt werden. Die Gebühren werden durchschnittlich zu 1 Heller für das Kilometer, 1,433 Heller einschließlich Nebengebühren, geschätzt. Zu einer 4 prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals wird eine Verkehrsdichte von etwa 4,8 Mill. t erforderlich. Eine solche ist aus dem bloßen Binnenverkehr nicht zu erwarten. In diesem kann höchstens auf eine Verkehrsdichte von 2 576 000 t auf das Kilometer gerechnet werden, die eine Einnahme von rund 11 Mill. Kr., und nach Abzug der vorstehend berechneten Betriebskosten eine Reineinnahme von 8,440 Mill. Kr. = 1,468 % des Anlagekapitals bringen würden. „Auf den eigenen, internen Verkehr kann hiernach auch dieses Kanalnetz den Anspruch auf Existenzberechtigung nicht gründen“ (S. 28, 29). Diese gewinnt es erst, wenn man den Kanal als ein Mittelglied einer gewaltigen internationalen Wasserstraße betrachtet, die die Elbe mit der Donau und die Oder mit der Donau verbinden würde. Von einer derartigen internationationalen Wasserstraße verspricht sich Sax wirtschaftliche und politische Folgen von geradezu unermeßlicher Tragweite, er hält es aber auch für höchstwahrscheinlich, daß 2 bis 2½ Mill. t internationales Gut auf dem Kilometer gefahren werden, womit die Verzinsung des Anlagekapitals voll gedeckt wäre. „Deutschland“, so bemerkt Sax (S. 32) „und dessen Wirtschaft sind es, welchen zweifelsohne der Löwenanteil an der Exploitation dieser internationalen Wasserstraße zufiele. Eigentlich bilden dieselben geradezu die Ergänzung und Weiterführung jener großzügigen Aktion zur vollen wirtschaftlichen Ausnutzung der natürlichen Wasserwege seines Gebiets, welche Deutschland mit der Schiffahrtsabgabenvorlage*) inauguriert hat.“ „Das auf die erreichbare Höhe technischer Vollendung zu bringende Wasserstraßennetz Deutschlands erweitert sich auf solche Weise zu einem mitteleuropäischen von gleichen Werte und Deutschland fände in diesem insbesondere ein Vehikel intensiver Förderung seines mit so viel Weitblick und Tatkraft angebahnten, schon so regen Wechselverkehrs mit den südeuropäischen Ländern.“

Daß ein Gelehrter von der Bedeutung und dem Ansehen von Emil Sax der deutschen Wasserstraßenpolitik ein so günstiges Zeugnis ausstellt, wird von den Anhängern und Förderern dieser Politik gewiß freudig begrüßt werden. Der Verfasser gelangt aber zu dem weiteren Schluß, daß man es eigentlich Österreich nicht zumuten könne, das finanzielle Risiko des Kanals, der dem Nachbarlande so große Vorteile bringe (die Einzelheiten darüber mögen nachgelesen werden), allein auf seine Schultern zu nehmen. Es müsse angestrebt werden, das große Werk durch gemeinsame Arbeit der Mitinteressenten zustandezubringen. In welcher Form dies geschehen könne, darüber werden bestimmte Vorschläge nicht gemacht. Sax denkt z. B. an einen internationalen Zweckverband, ähnlich der Donaukommission zur Regulierung der Sulina-Mündung. Auch könne etwa eine Aktiengesellschaft zum Bau und Betriebe des Kanals, vielleicht nach dem Muster des Gotthardbahnvertrages, gebildet werden, der die beteiligten Staaten finanzielle Beihilfen in irgendeiner Form gewährten. Für eine derartige internationale Anlage würde auch wohl die günstigste Geldbeschaffung möglich sein (S. 86, 87). Zunächst empfehle sich, einen „Ideenaustausch“ zwischen den beteiligten Staaten einzuleiten. Für Österreich wäre damit die Gelegenheit gegeben, „bei Verhandlungen mit Deutschland über Erhebung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe, zwischen beiden Angelegenheiten einen Konnex herzustellen, zu dem sie ihre innere Natur ohnedies eignet und der einer Vereinbarung nach beiden Richtungen auf dem höheren Niveau der Interessengemeinschaft gewiß sehr förderlich wäre.“

Das sind eine Reihe beachtenswerter, vielleicht sogar beherzigenswerter Anregungen. Ob es, namentlich unter den augenblicklichen wirtschaftlichen, politischen und finanziellen Verhältnissen möglich ist, den Vorschlägen näher zu treten, entzieht sich meiner Beurteilung. Sollte sich aber auch bei der Prüfung ergeben, daß der von Sax vorgeschlagene Weg nicht gangbar ist, so würde dadurch das Verdienst des Verfassers, eine so ernste Frage, wie die vorliegende, unter streng wissenschaftlichen Gesichtspunkten sachlich und objektiv geprüft zu haben, in keiner Weise beeinträchtigt. Seine Schrift hat schon als wissenschaftliche Leistung einen bleibenden Wert.

Dr. A. v. der Leyen.

*) Diese Vorlage stand, als Sax seine Schrift verfaßte, noch zur Beratung. Inzwischen ist das Gesetz vom 24. Dezember 1911 erlassen worden.

Dienst- und Ruhezeit bei den französischen Eisenbahnen.

In der französischen Wochenschrift „Journal des transports“ befindet sich (Nr. 24 v. 14. Juni 1913) unter der Überschrift „Les chemins de fer et la réglementation du travail“ (von Georges Allix) eine Besprechung des Berichts, den der französische Staatskommissar M. E. Rivet über die Ergebnisse der im Jahre 1911 bei den französischen Bahnen über die Befolgung der Dienst- und Ruhezeitbestimmungen vorgenommenen Erhebungen erstattet hat. Der Bericht ist im „Journal officiel“ vom 6. Mai 1913 veröffentlicht worden. Aus der Besprechung ist folgendes hervorzuheben:

I. Abweichungen von den Dienstplänen.

Die Zahl der Bediensteten, über deren Dienst- und Ruhezeit Bestimmungen bestehen, betrug im Jahre 1911 = 168 075 (1910 = 161 610, im Jahre 1911 also + 4 %), die Zahl der Abweichungen von den Dienstplänen im Jahre 1911 = 45 353 (gegen 38 960 im Jahre 1910, im Jahre 1911 also + 16 %). Die unverhältnismäßige Steigerung in der Zahl der Abweichungen ist auf die Anordnung genauerer Aufschreibungen zurückzuführen. Beim Lokomotivpersonal haben diese Abweichungen

gegenüber den Dienstplänen eine Mehrdienstleistung von zusammen 310 Tagen (1910 = 350 Tagen), beim Zugbegleitpersonal eine solche von 600 Tagen (1910 = 799 Tagen) verursacht. Die Mehrdienstleistung war also im Jahre 1910 größer, obwohl die Zahl der Abweichungen geringer war als im Jahre 1911. Zurückgeführt wird dieser Umstand auf den Einfluß des großen Eisenbahnerstreiks und der bedeutenden Loire-Überschwemmungen im Jahre 1910.

II. Dienst- und Ruhezeit des Lokomotivpersonals.

Im regelmäßigen Dienste betrug der Durchschnitt der wirklichen täglichen Arbeitszeit:

bei der									
Nordbahn	zwischen	5	Std.	57	Min. und	10	Std.	—	Min.
Ostbahn	„	7	„	4	„ „	9	„	50	„
Orléansbahn	„	5	„	45	„ „	9	„	58	„
P.-L.-M.-Bahn	„	1	„	40	„ „	11	„	44	„
Südbahn	„	2	„	10	„ „	11	„	4	„
Staatsbahn	„	1	„	58	„ „	10	„	53	„

Die Höchstdauer der täglichen wirklichen Arbeitszeit schwankte

bei der Nordbahn	von	8	Std.	—	Min. bis	11	Std.	41 Min.
„ „ Ostbahn	„	5	„	43	„ „	11	„	33 „
„ „ Orléansbahn	„	4	„	54	„ „	11	„	53 „
„ „ P.-L.-M.-Bahn	„	6	„	21	„ „	11	„	44 „
„ „ Südbahn	„	6	„	50	„ „	11	„	52 „
„ „ Staatsbahn	„	2	„	37	„ „	11	„	47 „

Die tägliche Ruhezeit (die in der Heimat mindestens 10 Stunden, außerhalb der Heimat mindestens 7 Stunden betragen soll) belief sich in Wirklichkeit auf 10 Std. bis 19 Std. 27 Min. in der Heimat und auf 7 Std. 1 Min. bis 18 Std. 29 Min. außerhalb der Heimat. Die in der Heimat verbrachten Ruhezeiten machten bei den einzelnen Bahnen 52 bis 91% der Gesamtruhezeiten aus. Die vorgeschriebenen größeren Ruhezeiten (alle 10 Tage 30 Stunden) betrugen 30 Std. bis 64 Std. 30 Min.

III. Dienst- und Ruhezeit des Zugbegleitpersonals.

Der Durchschnitt der wirklichen täglichen Arbeitszeit (nach den Vorschriften höchstens 11 Stunden, bei Übernachtungen außerhalb der Heimat höchstens 10 Stunden) betrug im regelmäßigen Dienst:

bei der Nordbahn	6	Std.	27	Min. bis	9	Std.	56 Min.
„ „ Ostbahn	6	„	45	„ „	9	„	11 „
„ „ Orléansbahn	6	„	1	„ „	10	„	48 „
„ „ P.-L.-M.-Bahn	7	„	15	„ „	10	„	13 „
„ „ Südbahn	6	„	45	„ „	10	„	34 „
„ „ Staatsbahn	2	„	28	„ „	10	„	54 „

Die tägliche Ruhezeit (nach den Vorschriften in der Heimat mindestens 9 Stunden, außerhalb der Heimat mindestens 7 Stunden) stellte sich auf 9 Std. 2 Min. bis 21 Std. 29 Min. in der Heimat und auf 7 Std. 3 Min. bis 18 Std. 53 Min. außerhalb der Heimat. Die in der Heimat verbrachten Ruhezeiten betrugen 60 bis 98 % der Gesamtruhezeiten. Die alle 15 Tage zu gewährende größere Ruhezeit (24 Stunden) belief sich in Wirklichkeit auf 24 Std. 45 Min. bis 53 Std. 33 Min.

IV. Übernachtungsräume.

Im Jahre 1911 waren 4920 Übernachtungsräume vorhanden, die 32 785 mal revidiert wurden.

V. Beschwerden.

Die Zahl der von den Beamten erhobenen Beschwerden und von den Dienststellen gemachten Vorlagen über Härten usw. in den Dienstplänen betrug im Jahre 1911 = 2000. Mit dem aus dem Jahre 1910 verbliebenen Reste von 183 Beschwerden war in 2183 Fällen Entscheidung zu treffen. In 1682 Fällen wurde Abhilfe geschaffen, als unbegründet wurden 307 Fälle angesehen, als Rest verblieben 194 Fälle.

Die Besprechung, die im übrigen das Stations- und Bahnbewachungspersonal nicht berührt, kommt zu dem Schlusse, daß die französischen Bahnen ihrem Personal an Ruhezeit weit mehr gewähren, als die Bestimmungen vorschreiben. —

* * *

Ein Vergleich mit den deutschen Verhältnissen ist schwierig, da die zwischen den Eisenbahnverwaltungen in Deutschland vereinbarten Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahn-Betriebsbeamten den Begriff der wirklichen Arbeitszeit nicht kennen. Hervorgehoben muß aber werden, daß es nach den französischen Vorschriften zulässig ist, die Dienstschicht (d. h. wirkliche Arbeitszeit + Dienstpausen) bei einer Übernachtung außerhalb der Heimat (Mindestruhe: 7 Stunden von 24 Stunden) auf 17 Stunden auszudehnen. Die deutschen Vorschriften gehen zurzeit bei einfachen Verhältnissen nicht über 15 Stunden für eine einzelne Dienstschicht hinaus.

Nebengebühren des Zugpersonals der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 10. Juli besagt folgendes:

Nach den durch Erlaß vom 23. Februar d. J. eingeforderten Berichten der Königlichen Eisenbahndirektionen hat sich die am 1. Mai 1912 eingeführte Dienstvorschrift über die Nebengebühren des Zugbegleitpersonals im allgemeinen bewährt. Dagegen haben die nach den Ausführungsbestimmungen widerruflich gewährten Ausgleichszulagen, wie ich auch aus der Tagespresse, den Fachzeitschriften und einer Anzahl von Eingaben und Beschwerden ersehen habe, insofern zu erheblichen Unzuträglichkeiten geführt, als infolge des Wechsels in der Verteilung des Personals es nicht selten vorkommt, daß in derselben Dienstgruppe Personal mit und ohne Ausgleichszulagen oder mit verschiedenen Ausgleichszulagen sich befindet. Über die in solchen Fällen eintretende Verschiedenheit in der Vergütung für den gleichen Dienst herrscht unter dem Personal starke Unzufriedenheit. Diese Zulagen waren gewährt worden, um die Härten zu vermeiden, die durch die sofortige Anwendung der neuen Vorschriften auch auf diejenigen Beamten, die nach dem alten Verfahren höhere Beträge bezogen, tatsächlich entstanden wären. Ihre Bewilligung konnte aber, wie geschehen, nur widerruflich erfolgen, weil abgewartet werden mußte, ob sie nicht zu Unzuträglichkeiten führen würde. Mehr und mehr hat sich nun beim Personal die Auffassung entwickelt, daß die dauernde Belassung der Ausgleichszulagen eine ungerechte Bevorzugung einzelner Beamten darstellen würde, da nach den früheren Vorschriften die Beamten nicht darauf rechnen konnten, dauernd die hohen Bezüge, für deren Fortfall die Ausgleichszulage bestimmt ist, zu behalten, zumal früher die Anordnung bestand, im Wege der Diensteinteilung dafür zu sorgen, daß einzelne Beamte nicht dauernd wesentlich höhere Bezüge an Nebengebühren erhielten. Durch Zuteilung zu anderen Gruppen wären also die Bezüge vielfach herabgesetzt worden.

Diesen Erwägungen kann sich die Staatsbahnverwaltung nicht verschließen. Es liegt ihr jedoch fern, aus der Beseitigung der Ausgleichszulagen einen finanziellen Vorteil zu erzielen, deswegen soll gleichzeitig mit dieser eine Erhöhung der Nebenbezüge in der Weise erfolgen, daß vielfach lautgewordenen Wünchen entsprechend, 1. die Zeit, die als Nachtdienst anzurechnen ist, und für die ein Zuschlag gewährt wird, auf 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens festgesetzt, also um 2 Stunden verlängert wird, 2. der Zuschlag für die Nachtstunde von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens erhöht und allgemein auf 100% der regelmäßigen Stundengeldsätze festgesetzt wird, und 3. Überstunden der Regel nach schon bei mehr als einstündigen (jetzt mehr als zweistündigen) Verspätungen vergütet werden.

Die Beseitigung der Ausgleichszulage soll zur Schonung bestehender Verhältnisse nicht mit einem Male, sondern nach und nach erfolgen, und zwar dadurch, daß a) die obigen Verbesserungen auf sie anzurechnen sind und b) der verbleibende Betrag künftig jährlich um 20%, mindestens aber um 40 *M* zu kürzen ist. Hiernach wird folgendes bestimmt:

I. Vom 1. Oktober 1913 ab treten folgende Änderungen der Dienstvorschrift über die Nebengebühren des Zugbegleitpersonals in Kraft:

1. § 1 (1) 2 der Dienstvorschrift erhält folgende Fassung: „einen Zuschlag zu dem Stundengeld für die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallende dienstliche Abwesenheit vom Dienstort". Dementsprechend ist zu ändern: § 2 (3) a. a. O. „Ebenso wird der Zuschlag für die in die Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens fallende dienstliche Abwesenheit nach einer auf einen Tag im Monat berechneten Durchschnittsdauer gewährt."

2. § 1 (3) der Dienstvorschrift erhält folgende Fassung: „(3) Der Zuschlag (1)² beträgt für die Stunde: a) im Personenzugdienst auf Hauptbahnen: 1. für den Zugführer-²) und Triebwagenführerdienst 12 ₰, 2. für den Aufsichtsschaffner-,³) Fahrlade-⁴) und Wagenwärterdienst 10 ₰, 3. für den Schaffnerdienst 8 ₰; b) im Güterzugdienst und bei Zügen auf Nebenbahnen: 1. für den Zugführer-²) und Triebwagenführerdienst 11 ₰, 2. für den Aufsichtsschaffner-³) und Fahrladedienst⁴) 9 ₰, 3. für den Schaffnerdienst 7 ₰.

3. § 5 (1) 2 a. a. O. erhält folgende Fassung: „bei Zugverspätungen und Überschreitungen des in der Diensteinteilung festgesetzten Bereitschaftdienstes, wenn dadurch die festgesetzte Ruhezeit in der Heimat um mehr als 1 Stunde gekürzt wird. Den Königlichen Eisenbahndirektionen bleibt jedoch überlassen, bei bestimmten Güterzügen für die Rückkehr der Personale in die Heimat regelmäßig 1 Stunde Fahrdienst mehr anzurechnen, womit Verspätungen bis zu 2 Stunden ausgeglichen werden."

Ferner tritt unter Ziffer (2) an die Stelle der jetzigen die Zeitangabe „von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens".

4. § 8 a. a. O. erhält folgende Fassung: „Zugbegleitbeamte, denen außerhalb der Heimat ein Übernachtungsraum mit Bett nicht zugewiesen werden kann, erhalten 1 *M* vergütet, wenn eine Ruhezeit von mindestens sechs Stunden — bei Tage oder während der Nacht — zur Verfügung steht. Wegen der Bahnmeister siehe jedoch § 10 (1)."

II. Übergangsbestimmungen.

1. Die Ausgleichszulagen sind allgemein um den Betrag zu kürzen, um den sich die Nebengebühren infolge der Verbesserungen unter I Ziffer 1 und 2 vermehren. 2. Der verbleibende Rest der Ausgleichszulagen ist wie folgt zu behandeln: Die auf den Tag entfallende Ausgleichszulage ist mit 300 zu vervielfältigen. Der sich so ergebende Betrag ist vom 1. Oktober 1913 ab jährlich um 20 %, mindestens aber um jährlich 40 *M* zu kürzen und der hiernach verbleibende Rest, so lange der Beamte im Fahrdienst beschäftigt wird, in vierteljährlichen Teilbeträgen ohne Abzug für Krankheits- und Urlaubstage nachträglich besonders zu zahlen. Ausgleichszulagen, die hiernach vierteljährlich weniger als 1 *M* betragen, gelangen nicht mehr zur Auszahlung.

Sollten bei dieser Regelung in einzelnen Fällen noch besondere Härten verbleiben, so ist im Wege der Unterstützung zu helfen oder zu berichten.

Staatsbahnen für Alaska.

Der Kongreß der Vereinigten Staaten hatte im August 1912 durch ein Gesetz angeordnet, daß ein Ausschuß eingesetzt würde, der die Verkehrsfragen für Alaska bearbeiten sollte; insbesondere sollte er über die besten und brauchbarsten Wege für Eisenbahnen berichten, die das Land aufschließen und seine reichen Naturschätze den Vereinigten Staaten zugänglich machen können. Welche Wichtigkeit diesen Fragen beigemessen wird, geht daraus hervor, daß der Präsident innerhalb einer Woche nach Erlaß dieses Gesetzes bereits die Mitglieder des Ausschusses ernannt hatte. Der Vorsitz wurde einem Ingenieuroffizier des Heeres der Vereinigten Staaten übertragen; da es dort keine Militäreisenbahnen gibt, die staatliche Wasserbauverwaltung aber vom Heere wahrgenommen wird, so wird dieser jedenfalls kein Eisenbahnfachmann, sondern Wasserbautechniker sein; ferner besteht der Ausschuß aus einem Geologen, einem Ingenieur der Kriegsmarine und einem beratenden Ingenieur für Eisenbahnwesen. Nur der letztere ist also wirklicher Fachmann auf dem von dem Ausschuß zu bearbeitenden Gebiet. Der Bericht des Ausschusses ist bereits am 30. Januar 1913 fertiggestellt worden. Da zwischen dem Auftrag und seiner Erfüllung der Herbst und Winter lag und bei dem unwirtlichen Klima von Alaska das Bereisen jener Gegenden um diese Zeit fast unmöglich ist, kann der Ausschuß keine sehr gründlichen Forschungen an Ort und Stelle unternommen haben. Auf Grund seines Berichts soll nun der Bau von Staatseisenbahnen für Alaska in Aussicht genommen werden, und der Kongreß soll zu diesem Zweck den ansehnlichen Betrag von 35 000 000 Dollars bewilligen. Die amerikanischen Eisenbahnen sind mit diesem Plan der Bundesregierung anscheinend nicht einverstanden, und die Zeitschrift „Railway Age Gazette", die immer die Interessen der Eisenbahngesellschaften wahrnimmt, spricht sich deshalb lebhaft gegen diesen Plan und das Gutachten des Ausschusses aus; die Eisenbahngesellschaften und die Börse möchten jedenfalls das Geschäft, das mit den Eisenbahnen Alaskas zu machen ist, für sich in Anspruch nehmen und es nicht dem Staate überlassen. In einem Aufsatz über diese Frage befaßt sich „Railway Age Gazette" mit dem Staatsbahnwesen in verschiedenen Ländern, und zwar fällt das Urteil meist in abfälligem Sinne aus. Für den deutschen Eisenbahnfachmann, der dem Staatsbahngedanken ganz anders gegenübersteht, bietet es trotz der veränderten Ansichten über die Vorzüge der Staats- und der Privatbahnen hier und jenseits des Meeres manchen Reiz, jene Ansichten kennen zu lernen, und es sei deshalb hier ein Teil der erwähnten Ausführungen wiedergegeben.

Recht schmeichelhaft für die preußische Staatseisenbahnverwaltung ist die Bemerkung, daß in Preußen die Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat zu einem glücklichen Erfolg geführt hat; aber, fragt unsere Quelle dann, würde sich Preußen jemals auf Grund so ungenügender Unterlagen, wie es hier in den Vereinigten Staaten geschieht, auf ein Eisenbahnunternehmen einlassen? Der Verfasser des besprochenen Aufsatzes hat also anscheinend eine hohe Meinung von den wirtschaftlichen Gesichtspunkten, die bei der Leitung der preußischen Eisenbahnen den Ausschlag geben. Texas, Kalifornien und Montana sind die drei größten Staaten von Nordamerika; Alaska übertrifft sie aber alle drei zusammengenommen noch um mehr als 50 000 qkm an Größe. Es macht etwa ein Fünftel der Fläche der Vereinigten Staaten aus. Daß für ein Land von dieser Größe, das noch dazu die reichsten Naturschätze birgt, die Frage, wie es für den Verkehr erschlossen werden soll, von nicht geringer Bedeutung ist, muß wohl ohne weiteres zugegeben werden; die Schwierigkeiten, die dabei zu überwinden sind, dürfen aber nicht unterschätzt werden.

In den wenigsten Ländern ist der Übernahme der Eisenbahnen durch den Staat eine eingehende Erörterung der Vor- und Nachteile der Staats- und Privatbahnen vorausgegangen. In Preußen und in der Schweiz hat eine solche Erörterung stattgefunden und ist zugunsten der Verstaatlichung ausgefallen. In Italien hatte sie bei großer Gründlichkeit das entgegengesetzte Ergebnis, die Finanzbeziehungen zwischen Regierung und Eisenbahnverwaltungen zwangen aber schließlich doch zur Verstaatlichung. Mit diesen Ausnahmen sind die Staatsbahnen meist das Ergebnis zufälliger Umstände. Die Vereinigten Staaten fangen jetzt an, sich mit Staatsbahnen zu befassen.*)

Die Panama-Eisenbahn ist schon von der Bundesregierung übernommen worden, aber nur deshalb, weil sie für den Bau des Panamakanals gebraucht wurde, und nunmehr werden auch Staatsbahnen für Alaska erwogen. Zugunsten dieses Planes wird angeführt, daß der Staat das umfangreiche Eisenbahnnetz, dessen Alaska zur Hebung seiner reichen Naturschätze bedarf, schneller bauen könne als eine Privatgesellschaft, weil er einerseits das Kapital zu günstigeren Bedingungen aufbringen könne und weil er anderseits nicht in dem Maße wie ein Privatunternehmen auf hohe Überschüsse zu sehen gezwungen sei. Beides wird von der „Railway Age Gazette" bestritten; als Beweis dafür werden die Eisenbahnverhältnisse einer Anzahl von Ländern mit Staatsbahnen solchen mit Privatbahnen gegenübergestellt. Die Statistik der meisten Länder zeigt, daß der Staat das Eisenbahnwesen nicht so billig leiten kann, wie Privatbahngesellschaften es zu tun vermögen. Es werden zunächst die Anlagekosten für 1 km Eisenbahn in den sechs wichtigsten Ländern einander gegenübergestellt, wobei Kanada auf beiden Seiten der Zusammenstellung erscheint, weil dort neben umfangreichen Staatsbahnen nicht minder bedeutende Privatbahnen bestehen und weil auch bei den Riesenneubauten, die dort im Gange sind, sowohl Staats- als auch Privatbahnen angelegt werden.

Anlagekapital in Mark für 1 km Eisenbahn in Ländern mit

Staatsbahnen		Privatbahnen	
Belgien	490 120	Großbritannien	716 610
Italien	325 170	Frankreich	388 590
Schweiz	304 570	Spanien	201 170
Preußen-Hessen	297 540	Ver. Staaten	163 540
Kanada	167 290	Argentinien	146 580
Neusüdwales	167 040	Kanada	145 710

Aus dieser Zusammenstellung läßt sich nicht herleiten, daß im allgemeinen in den Ländern mit Staatsbahnen die Eisenbahnen etwa billiger wären als in Ländern mit Privatbahnen. Bei der schon erwähnten Panamabahn betrug das Anlagekapital der damals zweigleisigen Strecke als Privatbahn 577 120 *M*/km, während der durch den Staat ausgeführte Umbau, bei dem nur eine eingleisige Bahn angelegt wurde, 590 360 *M*/km gekostet hat. Da Alaska ein unerschlossenes Land ist, kommen seine Verhältnisse von den in der Zusammenstellung enthaltenen Ländern wohl denjenigen von Kanada und Neusüdwales am nächsten. Die dortigen Staatsbahnen sind aber teurer gewesen als die Privatbahnen von Kanada, Argentinien und den Vereinigten Staaten.

*) Eine kleine Nebenbahn in Texas, die schon von jeher im Staatsbesitz ist und vom Staate betrieben wird, kann bei ihrer geringen Länge und namentlich im Verhältnis zum Umfange des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten nicht als eine Durchbrechung des Grundsatzes angesehen werden, daß diese die Eisenbahnen bisher vollständig privatem Unternehmungsgeist überlassen haben.

Fast noch wichtiger sind die aus dem Betriebe herzuleitenden Vergleichszahlen. Die Privatbahnen Frankreichs haben einen um 84 % dichteren Verkehr als die Staatsbahnen dieses Landes; ihre Betriebskosten auf 1 km bezogen sind aber nur um 50 % höher. In Kanada macht die Verkehrsdichte der Eisenbahnen im großen Durchschnitt 83 % derjenigen der Staatsbahnen aus, die Betriebsausgaben betragen aber im Gesamtdurchschnitt nur 77 % der Ausgaben der Staatsbahnen. Während die Verkehrsdichte der im Privatbetriebe befindlichen Staatseisenbahnen Hollands 43 % größer ist als bei den dänischen Staatsbahnen, die auch vom Staate betrieben werden, sind die Ausgaben, bezogen auf 1 km, nur 23 % größer. Die Verkehrsmenge der spanischen Eisenbahnen, die Privatbahnen sind, macht 70 % derjenigen von Italien mit seinem Staatsbetrieb aus; ihre Betriebsausgaben erreichen aber nur 39 % des Betrags jener. Die französischen Privatbahnen haben 68 % mehr Verkehr als die schweizerischen Bundesbahnen; ihr Betrieb kostet aber nur 9 % mehr. Ebenso beträgt der Verkehr der französischen Privatbahnen 68 % desjenigen der preußisch-hessischen Eisenbahnen, ihre Betriebsausgaben betragen aber nur 60 % jener. Die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten haben im großen Durchschnitt eine Verkehrsdichte von 68 % derjenigen der preußisch-hessischen Eisenbahnen; sie bezahlen doppelt so hohe Löhne, trotzdem machen ihre Betriebsausgaben nur 52 % derjenigen von Preußen-Hessen aus. Eine Gruppe der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, die 143 % mehr Verkehr hat als Preußen-Hessen, hat nur 11 % höhere Betriebsausgaben als letztere. Die Regel, die noch durch einige andere Beispiele belegt wird, ist also, daß die Betriebskosten der Staatsbahnen im Verhältnis zu dem bewältigten Verkehr höher sind als bei Privatbahnen. Das geht auch aus der Statistik derjenigen Eisenbahnen hervor, die in der letzten Zeit aus Privathänden in den Besitz des Staates übergegangen sind. Die französische Staatswestbahn darf dabei allerdings wegen der unglücklichen Betriebsverhältnisse, die dort seit der Verstaatlichung herrschen, nicht als maßgebendes Beispiel angesehen werden, ebenso nicht die Panama-Eisenbahn wegen der besonderen Verhältnisse, die durch den Bau des Kanals bedingt sind. Auch die italienischen Eisenbahnen haben erst ein Lehrgeld zahlen müssen, ehe sie im Staatsbetrieb befriedigten, und dürfen deshalb mit ihren Betriebsergebnissen in den ersten Jahren nach der Verstaatlichung nicht zu einem einwandfreien Vergleich herangezogen werden. Es trifft also nicht zu, wenn „Railway Age Gazette“ aus diesen Vorgängen den Schluß zieht, daß der Ausschuß für Alaska nicht die Wahrheit angebe, wenn er behaupte, daß der Bau und Betrieb der Eisenbahnen von Alaska, wie das Beispiel anderer Länder lehre, durch den Staat ebenso wirtschaftlich durchgeführt werden könne, wie wenn beide von einer Privatgesellschaft in die Hand genommen werden.

Auch die Behauptung, daß bei Staatsbahnen die Entwicklung des Eisenbahnnetzes schneller vor sich gehen wird, läßt „Railway Age Gezette“ nicht gelten. Wenn sich ein genügender Eisenbahnverkehr entwickelt, wird auch privater Unternehmungsgeist nicht fehlen, um Eisenbahnen zu bauen. In keinem Lande hat wohl das Eisenbahnnetz sich so lebhaft entwickelt wie in den Vereinigten Staaten, wo von Staatsbahnen bisher noch nicht die Rede gewesen ist. Das einzige große Land, wo die Eisenbahnen von Anfang an Staatsunternehmen waren, ist Australien; gerade dort ist aber der Bau der Eisenbahnen sehr langsam vor sich gegangen. In Argentinien und Kanada, zwei Länder, die erst in der Entwicklung begriffen sind, ist die Anlage von Eisenbahnen ganz oder zum Teil Privatunternehmungen überlassen worden. Das Gebiet von Australien ist dreimal so groß wie dasjenige von Argentinien und zwei Drittel so groß wie dasjenige von Kanada. Dabei ist die Entwicklung der Eisenbahnen in diesen drei Ländern so vor sich gegangen, wie sich aus der nachstehenden Zusammenstellung ergibt:

	Bestand an Eisenbahnen 1880	1911	Zunahme von 1880 bis 1911
Australien . .	5 764 km	25 886 km	20 122 km
Argentinien .	2 267 „	31 947 „	29 680 „
Kanada . . .	11 067 „	40 894 „	29 827 „

In diesen dreißig Jahren ist also die Zunahme in Argentinien und Kanada um 50 % größer gewesen als in Australien. Kanada besitzt schon seit Jahren eine Eisenbahn, die das Land von Meer zu Meer durchquert, und wird deren demnächst drei aufzuweisen haben; auch Argentinien erfreut sich einer solchen Eisenbahn in Verbindung mit den Eisenbahnen von Chile. Australien hat es dagegen noch nicht bis zu einer von Küste zu Küste verlaufenden Querbahn gebracht. Betrachtet man noch den im Gang befindlichen Eisenbahnbau, so spricht dieser noch mehr zugunsten Kanadas, denn wenn alle in Australien und in Kanada geplanten Bahnen gebaut sein werden, wird Kanada, dessen Fläche etwa 1,5 mal so groß ist als die von Australien, nahezu dreimal so viel Eisenbahnen als jenes haben.

„Railway Age Gazette“ glaubt daher nach den Erfahrungen der Vergangenheit und Gegenwart voraussagen zu können, daß Privatgesellschaften in Alaska ein umfangreiches Eisenbahnnetz in kürzerer Zeit zuwege bringen und es auch wirtschaftlicher betreiben werden, als es der Staat vermag. Sie werden diese Vorzüge überall da gewährleisten, wo ein genügender Verkehr vorhanden ist, um einen Eisenbahnbetrieb lohnend zu machen. Wenn sich aber in Alaska kein auskömmlicher Eisenbahnverkehr entwickeln sollte, warum soll dann das Volk der Vereinigten Staaten Steuern zahlen, um die Eisenbahnen von Alaska, seien es nun Staatsbahnen oder Privatbahnen, mit staatlichen Beihilfen zu unterstützen? Soll aber etwa der Bahnbau durch staatliche Mittel gefördert werden, so sind sicherlich bessere Ergebnisse dadurch zu erzielen, daß Privatgesellschaften Beihilfen erhalten, als daß der Staat den Eisenbahnbau selbst in die Hand nimmt.

Soweit „Railway Age Gazette“. Die Darlegungen dieser Zeitschrift sind natürlich ihrer Stellung zu den amerikanischen Eisenbahnverwaltungen entsprechend etwas einseitig gefärbt. Es lassen sich auch eine ganze Anzahl Gründe zugunsten der Staatseisenbahnen geltend machen und genügende Erfahrungen anführen, daß die Staatseisenbahnen bei richtiger Leitung mindestens ebensoviel für Handel und Gewerbe eines Landes geleistet haben und es noch tun wie Privatbahnen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkauf von Fahrkarten und Abfertigung von Gepäck in Gasthöfen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers wird die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin demnächst ein Muster für Verträge mit Gasthofbesitzern über den Verkauf von Fahrkarten und die Abfertigung von Gepäck in den Gasthöfen versenden. Dieses Muster soll kein starres Schema sein, sondern nur die Richtlinien angeben, die bei dem Abschluß derartiger Verträge einzuhalten sind. Für das reisende Publikum, insbesondere das ausländische, ist es von hohem Werte, wenn solche Einrichtungen in den Gasthöfen tunlichst häufig getroffen werden. Der Herr Minister hat deshalb die Eisenbahndirektionen darauf hingewiesen, bemüht zu sein, in geeigneten Gasthöfen solche Einrichtungen zu treffen.

— **Verkehrsumlenkung.** Die Gleise zwischen den Stationen Niederzwehren und Bettenhausen der Strecke Cassel-Walburg (Hess.-Nass.)-Waldkappel sind durch Beschädigung einer Brücke unterbrohen, der Güter- und Tierverkehr muß daher auf voraussichtlich mehrere Wochen umgeleitet werden. Soweit bisher Eilgüter, Frachtgüter und Tiere über Niederzwehren-Bettenhausen und Bettenhausen-Niederzwehren geleitet sind, müssen sie für die Dauer der Sperre über Niederhone-Waldkappel oder Treysa-Waldkappel umgeleitet werden; für Eilgut und Tiere sind Personenzüge in weitem Umfange freigegeben. Frachtstückgüter, die über die gesperrte Strecke zu befördern waren, sind auf Niederhone zu laden.

— **Selbsttätige Sicherung der Eisenbahnzüge.** Nach jedem Eisenbahnunglück im Auslande oder Inlande, schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“, werden Vorschläge zur Erreichung größerer Betriebssicherheit gemacht und häufig wird hierbei auf die automatische Sicherung der Eisenbahnzüge hingewiesen. Alle Erfahrungen aber weisen nach, daß die automatische Sicherung keine Garantie gegen Betriebsunfälle bietet. Es mag hierbei hervorgehoben werden, daß die preußische Eisenbahnverwaltung der Frage der Erhöhung der Betriebssicherheit fortgesetzt ihre Aufmerksamkeit zuwendet. Alle Erfindungen, die in dieser Hinsicht gemacht werden, probiert die Verwaltung auf das sorgfältigste aus. Das geschieht auch mit Erfindungen, die bezwecken, dem Lokomotivführer hörbar und sichtbar anzuzeigen, daß er einem Signal sich nähert, und die ferner erreichen wollen, dem Lokomotivführer hörbar und sichtbar die Stellung des Signals anzuzeigen und möglicherweise auch eine automatische Bremsung des Zuges herbeizuführen. In letzterer Hinsicht handelt es sich um eine besonders schwierige Aufgabe. Eine Anzahl größerer Eisenbahndirektionen stellen auf diesem Gebiete dauernd umfangreiche Versuche an. Ob aber alle diese Versuche zu einem verwendbaren Erfolge führen werden, läßt sich noch nicht übersehen. Der bisherige Verlauf hat ergeben, daß ab und zu noch bei diesen Versuchen Versager vorkommen und daß darin eine ernste Gefahr liegt. Führt die Eisenbahnverwaltung eine Einrichtung dauernd ein, dann nimmt der

Führer einer Lokomotive an, daß sie auch funktioniert. Deshalb kann die Eisenbahnverwaltung nur zur Einführung von Einrichtungen schreiten, die durchaus sicher arbeiten.

— **Bilderschmuck im Eisenbahnwagen.** Der dritte Wettbewerb zur Erlangung künstlerisch ausgeführter Bilder für die Abteile der Personenwagen ist vom Bunde der Verkehrsvereine bereits in die Wege geleitet worden. Das Ausschreiben hat, wie die „Tägl. Rundschau" berichtet, großen Anklang gefunden, so daß die stets wachsende Bewerberzahl beim dritten Wettbewerb das zweite Tausend erreichen dürfte. Die Preiskommission, an deren Spitze die Professoren Klinger und Seliger stehen, hat, wie bekannt, unter den Entwürfen jedesmal 40 Stück auszuwählen, so daß, nach Erledigung des dritten Wettbewerbs, 120 Bilder der preußischen Staatsbahnverwaltung zur praktischen Verwertung überwiesen werden können.

Es ist beabsichtigt, zunächst einen Versuch mit 15 000 Bildern dergestalt zu machen, daß in jedem Abteil zwei der Ansichten untergebracht werden. Bei der vorhandenen Auswahl unter 120 verschiedenen Bildern wird es dann möglich sein, die Wiederholung ein und desselben Abteilschmuckes im ganzen Eisenbahnzuge zu vermeiden. Die 40 Bilder des ersten Wettbewerbs sind bereits fertiggestellt, mit ihrer Verteilung dürfte schon demnächst begonnen werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs darf man als recht gelungen und erfreulich bezeichnen, zumal wenn man bedenkt, daß dem künstlerischen Schaffen im beschränkten Eisenbahnabteil ziemlich enge Grenzen gesetzt werden mußten.

Die der Eisenbahndirektion Berlin jetzt vorliegenden 40 Muster in Kunststeindruck geben die Entwürfe ausdrucksvoller wieder als farbige Photographien, die ja von einer gewissen Steifheit nicht freigehalten werden können; in leuchtenden Farben und kräftigem Strich führen sie uns Natur- und Kunstdenkmäler aus allen deutschen Landen vor. Der preußische Eisenbahnminister hat die Mittel zur Rahmung der Bilder in bereitwilligster Weise zur Verfügung gestellt. Die für die I. und II. Klasse bestimmten Bilder sollen — der Holztönung der Abteile entsprechend — Rahmen in Nußbaum, die der III. Klasse solche aus Eschenholz erhalten. Die Größe der Bilder war bestimmt durch die Ausdehnung des Raumes, den die Wandflächen der Abteile zwischen Gepäcknetz und Rückenlehne der Sitze bieten; dieser Raum wird bekanntlich noch durch Karten, amtliche Bekanntmachungen usw. beengt. Es wird nun Aufgabe der Verwaltung sein, den Bilderschmuck so anbringen zu lassen, daß der kleine Raum, in dem man oft viele Stunden verbringen muß, wohnlicher und behaglicher erscheint.

— **Eisenbahnprojekt Haynau-Schmiedeberg (Riesengebirge).** Die Konzession für den Bau und Betrieb der in Nr. 42. S. 690 d. Ztg. näher beschriebenen elektrischen Bahn von Schmiedeberg (Riesengebirge) über Krummhübel nach Hermsdorf (Kynast) mit Abzweigung von Krummhübel nach Brückenberg ist endgültig erteilt worden. Nachdem auch der Beschluß des Hirschberger Kreistages wegen Beteiligung des Kreises von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden ist, wird nächstens die Riesengebirgsrandbahn-Aktiengesellschaft begründet werden, an der der Kreis Hirschberg und die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft mit je 1½ Millionen Mark beteiligt sind. Die Bahn wird vollspurig sein und auch dem Güterverkehr dienen.

Die Riesengebirgsrandbahn soll nun in Schmiedeberg einem weiteren Projekt den Anschluß geben, das der Magistrat von Haynau gegenwärtig bearbeitet. Man plant, der „Schles. Ztg." zufolge, die Herstellung einer Eisenbahnverbindung von Haynau über die Ortschaften der sogenannten „Langen Gasse", St. Hedwigsdorf, Modelsdorf, Adelsdorf, Nieder-Alzenau, Leisersdorf, Ulbersdorf, Pilgramsdorf, Harpersdorf, Probsthain, und von da über Schönwaldau, Hohenliebenthal, Tiefhartmannsdorf, Kammerswaldau, Seifersdorf und Fischbach nach Schmiedeberg. Die etwa 75 km lange Bahn soll als vollspurige Kleinbahn gebaut und entweder mit Dampfkraft oder Elektrizität betrieben werden. Die Kosten werden auf 4½ Millionen Mark geschätzt. Die Aufbringung der Kosten des Unternehmens, das ebenfalls als Aktiengesellschaft geplant ist, soll dadurch geschehen, daß Staat und Provinz um Zeichnung von je einem Viertel der Aktien gebeten werden, während die andere Hälfte durch Zeichnung der übrigen Beteiligten zu erlangen sein würde.

— **Das Modell der Walschbrücke bei Königsberg i. Pr. auf der Internationalen Baufachausstellung Leipzig 1913.** Unter den zahlreichen sehenswerten Modellen, die das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten im linken Flügel der Betonhalle und in der Halle der Wissenschaftlichen Abteilung ausstellt, ist das der etwa 150 m langen Walschbrücke bei Königsberg dadurch bemerkenswert und lehrreich, daß an ihm der Ersatz der alten Brückenüberbauten durch neue erläutert wird. Da die alten Überbauten durch die Lasten der neuen Lokomotiven zu sehr in Anspruch genommen wurden und eine Verstärkung nicht gut angängig war, mußte man zu einer vollständigen Auswechslung der alten Überbauten schreiten, und es war nun die Aufgabe gestellt, diese Auswechslung ohne Unterbrechung des Eisenbahnverkehrs über die Brücke in einer Zugpause vorzunehmen. Zu diesem Zwecke wurden die 28 m hohen Brückenpfeiler und die Endwiderlagen an beiden Kopfseiten mit eisernen Auskragungen versehen. Auf den Auskragungen wurden Eisenbahnschienen angebracht, und zwar auf denen der mittleren Pfeiler je zwei und den Endwiderlagen je eine, die später zum Ausfahren der alten Überbauten und zum Einfahren der neuen dienten. Auf der einen Seite der Brücke wurde das eiserne Hilfsgerüst nun dazu benutzt, die neuen Überbauten vollkommen fertig herzustellen, während die andere Seite des Gerüstes dazu diente, den alten Überbau nach der Ausfahrung aufzunehmen und hier seine Zerlegung auszuführen. Die Überbauten wurden einzeln ausgewechselt, nachdem vorher die verbindenden Überbrückungen der einzelnen Teile entfernt worden waren, und zwar ging die Auswechslung eines Überbaues in der Art vor sich, daß er durch vier Luftdruckpressen gehoben, auf vier zweirädrige Verschubwagen, die auf den Eisenbahnschienen liefen, gesetzt und alsdann mittels Flaschenzügen aus seiner Lage auf das freie Kraggerüst gefahren wurde. Alsdann erfolgte das Einschieben des neuen Überbaues im Gesamtgewicht von rd. 125 t, der vorher ebenfalls auf vier Verschubwagen aus Stahlguß gelagert worden war, in die Brückenrichtung, und hier wurden zur Entfernung der Verschubwagen und zum Senken des Überbaues auf die Auflager wieder vier Druckpressen verwendet, und alsdann die Verbindung mit den übrigen Brückenteilen wieder hergestellt. Alles dies, das Ausfahren des alten, das Einfahren des neuen Überbaues usw., mußte wegen der geringen Pausen im Tageszugverkehr zur Nachtzeit vorgenommen werden, und zwar brauchte man zu allem nur die Zeit von 2 Stunden 10 Minuten. Bemerkenswert ist noch, daß die alten Überbauten nicht, wie früher üblich, durch Entnietung, sondern mit Hilfe von Wasserstoff - Sauerstoff - Schneidevorrichtungen zerlegt wurden. Das Modell in der Internationalen Baufachausstellung zeigt die Auswechslung der drei Überbauten in ihren einzelnen Phasen; bei einem Drittel des Modells ist der alte Überbau noch in Benutzung und der neue erst im Bau begriffen, bei dem zweiten Drittel sieht man beide Überbauten fertig zum Ausbzw. Einfahren nebeneinander stehen und bei dem letzten Drittel schließlich ist der neue Überbau schon eingefahren und mit dem Abbruch des alten begonnen worden. Besonders anschaulich wird das Modell dadurch, daß die mittleren Überbauten durch elektrischen Antrieb beweglich sind und man hier sehen kann, wie der alte Überbau aus- und der neue eingefahren wird. So bildet das Modell der Walschbrücke ein äußerst lehrreiches und sehenswertes Schaustück, dessen Besichtigung Fachmann wie Laien nicht genug empfohlen werden kann.

— **Personalnachrichten.** Bei den sächsischen Staatseisenbahnen sind folgende Änderungen eingetreten: Baurat Plagewitz beim Bauamt Glauchau ist in den Ruhestand versetzt und Regierungsbaumeister Georg Caspari beim Neubauamt Chemnitz zum Bauamtmann bei der Staatseisenbahnverwaltung ernannt, unter Belasssung bei seiner bisherigen Dienststelle. Versetzt sind die Bauamtmänner Seidel vom Bauamt Pirna zum Neubauamt Aue (Erzgeb.) und Zimmer vom Neubauamt Aue (Erzgeb.) zum Bauamt Pirna.

Österreich.

— **Maßnahmen der Staatseisenbahnverwaltung für den Herbstverkehr.** Wie in den Vorjahren, so hat auch in diesem Jahre die Staatsbahnverwaltung bereits entsprechende Vorsorge zur glatten Abwicklung des in den Herbstmonaten zu gewärtigenden stärkeren Güterverkehres getroffen. Da einerseits durch die bedeutende Anzahl der eingelieferten neuen Güterwagen der zur Verfügung stehende Wagenpark eine beträchtliche Vermehrung erfahren hat, anderseits geeignete Maßnahmen zum rascheren Wagenumlauf und zur besseren Wagenausnützung verfügt wurden, ist zu erwarten, daß den Anforderungen rücksichtlich Beistellung von Güterwagen im weitestgehenden Maße wird entsprochen werden können.

Diese Maßnahmen werden aber erst dann ihre volle Wirkung üben, wenn auch das verfrachtende Publikum in seinem wohlverstandenen eigenen Interesse die auf eine klaglose Abwicklung des Herbstverkehres gerichteten Bemühungen der Staatsbahnverwaltung und ihrer Organe tatkräftigst unterstützt. Jeder einzelne Verfrachter ist in der Lage, zur Erreichung des angestrebten Zieles beizutragen. Zu den Mitteln, welche den Verfrachtern zu Gebote stehen, um die mit bedeutenden materiellen Opfern verbundenen Vorkehrungen der Staatsbahnverwaltung zu unterstützen, gehören: 1. Bezug bzw. Versand solcher Rohmaterialien und Erzeugnisse, deren Anschaffung für

den Herbst und Winter schon jetzt erfolgen kann, noch in den Sommermonaten. Dies empfiehlt sich namentlich deswegen, weil die pünktliche Beförderung dieser Frachtgüter in den Sommermonaten ohne Schwierigkeiten erfolgen kann. 2. Möglichst ausgedehnte Gebrauchnahme von der telegraphischen, insbesondere aber der telephonischen Avisierung der eingelangten Güter. Diese Art der Avisierung hat wesentliche Vorteile für diejenigen Empfänger, die in größerer Entfernung von der Bahn wohnen. Über den Vorgang bei Abgabe der bezüglichen Einverständniserklärung gibt das nächstgelegene Bahnamt Auskunft. 3. Beginn der Verladearbeiten sofort nach Beistellung der Wagen und möglichst ununterbrochene und rasche Beendigung dieser Arbeiten. 4. Beginn der Entladearbeiten sobald als möglich nach Erhalt der Benachrichtigung. 5. Benützung der frühen Morgenstunden sowie der Abend- und Nachtstunden zur Ladearbeit, soweit dies nach vorangegangenem Einvernehmen mit den Stationen möglich ist. Die Stationen sind angewiesen, solchen Wünschen, soweit die Sicherheit des Betriebes und der bei den Ladearbeiten Beteiligten es gestattet, zu entsprechen. 6. Rechtzeitige und auf das notwendigste Maß beschränkte Bestellung von Wagen sowie Regelung der Zufuhr von Gütern im Einvernehmen mit der Station. 7. Bestmögliche Ausnützung des Ladegewichtes und Laderaumes der zur Verladung beigestellten Wagen. 8. Rascheste Abfuhr der angelangten und in die Bahnmagazine eingelagerten Güter sofort nach Erhalt der Avise, damit Güterstauungen in den Magazinen und die meist damit verbundenen Störungen der Entladearbeiten möglichst hintangehalten werden. 9. Aufhebung der etwa hinterlegten Zustreifverbote für die Dauer der Monate September bis Dezember in solchen Stationen, für die ein bahnamtlicher Rollfuhrdienst eingerichtet ist.

— **Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat April d. J., in dem kein Zuwachs an neuen Bahnstrecken zu verzeichnen war, wurden auf den Haupt- und Lokalbahnen 20 117 566 Personen und 11,27 Millionen Tonnen Güter befördert und 82,58 Millionen Kronen vereinnahmt. Die Einnahme stellte sich somit gegenüber dem Vorjahre um 0,35 Millionen Kronen günstiger. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J. ergab sich bei einer Beförderung von 78 573 460 Personen und 44,4 Millionen Tonnen Güter eine Einnahme von 329,52 Millionen Kronen; sie war daher um 5,29 Millionen Kronen günstiger. Die Kleinbahnen und die diesen gleichzuhaltenden Bahnen hatten im Monat April d. J. einen Verkehr von 41 552 748 Personen und 53 146 t Güter und eine Einnahme von 6,37 Millionen Kronen, vereinnahmten somit gegenüber dem Vorjahre 105 355 Kr. mehr. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J. betrug bei einer Beförderung von 157 398 752 Personen und 186 792 t Güter die Einnahme 24,61 Millionen Kronen, steigerte sich somit gegenüber der gleichen Zeit im Vorjahr um 0,83 Millionen Kronen.

— **Benutzung der Schlafwagen.** Da es in der Reisezeit häufig vorgekommen ist, daß Besteller von Schlafplätzen abgewiesen werden mußten, weil die vorhandenen Plätze bereits vergeben waren, wurde durch die Schlafwagengesellschaft im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung entsprechend Vorsorge getroffen, damit bei einer Mindestzahl von acht im voraus bestellten Plätzen bei den von Wien auf den verschiedenen Bahnhöfen der Staatsbahnen abgehenden Zügen Verstärkungsschlafwagen eingestellt und so die Wünsche der Reisenden in den meisten Fällen befriedigt werden können. Es hat sich gezeigt, daß diese Maßnahme vollkommen zweckentsprechend war, da während der ersten Hälfte des Monats Juli von den verschiedenen Wiener Bahnhöfen etwa 50 Verstärkungsschlafwagen in Dienst gestellt werden konnten.

— **Reichenberg-Gablonz-Tannwalder-Eisenbahn.** Der Geschäftsbericht für das abgelaufene Jahr teilt mit, daß die Verhandlungen mit dem Eisenbahnministerium wegen Erlangung eines neuen und günstigeren Betriebsvertrages zu dem Abschlusse des angestrebten Pauschalvertrages nicht geführt haben. Es kam nur ein Selbstkostenvertrag zustande, welcher der Gesellschaft gegenüber den bisher bestandenen Verhältnissen eine gewisse Erleichterung bringt und ausreichen wird, um die unbedingt notwendigen Investitionen vorzunehmen und die Zinsen usw. für die erforderlichen Kapitalien zu decken. Die Verwaltung wird im Einvernehmen mit dem Eisenbahnministerium ein Investitionsprogramm ausarbeiten und mit ihren Anträgen wegen Kapitalsbeschaffung im Herbste an die Aktionäre neuerlich herantreten. Der Gewinnsaldo des abgelaufenen Jahres im Betrage von 206 485 Kr. gestattet zum erstenmal seit vielen Jahren wieder die Verteilung von 5% auf die Prioritätsaktien. Auf die Stammaktien Lit. A entfällt eine Dividende von 2 %.

— **Förderung des Reiseverkehrs aus Frankreich.** Der Landesverband für Fremdenverkehr in Wien und Nieder-Österreich hat, um den Fremdenverkehr aus denjenigen Ländern zu heben, die Österreich und Wien bisher geringere Beachtung geschenkt haben, Schritte eingeleitet, die darauf abzielen, im Wege billiger, dabei aber besonders bequemer Gesellschaftsreisen weitere Kreise von Bewohnern der betreffenden Länder nach Wien zu bringen. Die Schritte sind mit einer erfolgreich verlaufenen Gesellschaftsreise aus Italien eingeleitet worden und finden nunmehr ihre Fortsetzung in einer Gesellschaftsreise aus Frankreich. Maßgebende französische Kreise haben sich für diese Idee interessiert, an deren Unterstützung jedoch die Bedingung geknüpft, daß alljährlich mindestens ein Gegenbesuch aus Österreich in Frankreich stattfinde. Die Gesellschaftsreise von Paris nach Wien, die in der Zeit vom 2. bis 8. d. M. stattfindet, weist über 500 Teilnehmer auf. Die Gegenreise Wien-Paris war von vornherein auf 300 Teilnehmer beschränkt. Diese große Teilnehmerzahl ist so rasch erreicht worden, daß die Anmeldungen vorzeitig abgeschlossen werden mußten. Diese Gesellschaftsreisen erfolgen mittels Sonderschnellzügen, in die je zwei Speise- und zwei Schafwagen eingestellt sind.

— **Elektrische Kleinbahnen in Karlsbad.** Die Stadtgemeinde Karlsbad strebt die Herstellung mehrerer schmalspuriger, elektrisch zu betreibender Kleinbahnlinien im Bereiche der Stadt Karlsbad und deren Umgebung an. Es liegen auch schon Vorschläge für die Finanzierung dieser Kleinbahnen vor; der Kostenbetrag wird auf 5 Millionen Kronen oder etwas höher veranschlagt. Wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mitteilt, hat die Stadtgemeinde Karlsbad bereits die nötigen Schritte zur Einleitung der Konzessionsverhandlung unternommen.

— **Aussichtswagenverkehr.** Die Staatsbahnverwaltung hat im Einvernehmen mit der Canadian Pacific Railway Company die Verfügung getroffen, daß die in den Strecken Wien-Innsbruck und Salzburg-Triest der österreichischen Staatsbahnen verkehrenden Aussichtswagen ab 1. August d. J. gegen Entrichtung einer Zuschlagsgebühr von 7 Kr. 50 H. auch von jenen Reisenden benützt werden können, die sich im Besitze von Zeitkarten oder für Schnellzüge gültigen ermäßigten Fahrtausweisen aller Art befinden.

— **Regierungsrat Dr. Hugo Rie †.** Am 27. Juli ist in Wien der Nordwestbahn-Direktorstellvertreter für den kommerziellen Dienst, Regierungsrat Dr. Hugo Rie, nach einer Operation an Herzschwäche gestorben. Er war zu Prag geboren, erledigte an der dortigen Universität die juridischen Studien, trat hierauf in den Dienst der Prager Staatsbahndirektion und entfaltete eine rege und erfolgreiche Betätigung auf dem kommerziellen Gebiete. Im Eisenbahnministerium war er zunächst dem Tariferstellungsbureau, später der kommerziellen Sektion zugeteilt. Anläßlich der Verstaatlichung der Nordwestbahn wurde Dr. Rie zum Regierungsrate und kommerziellen Direktorstellvertreter bei der neuerrichteten Direktion ernannt. Regierungsrat Rie genoß allseits als Fachmann vollste Anerkennung. Sein liebenswürdiges Wesen und seine vornehme Gesinnung haben ihm auch weit außerhalb des Kreises seiner Berufskollegen viele Freunde erworben. An dem Leichenbegängnisse nahmen außer den trauernden Familienmitgliedern zahlreiche hohe Beamte des Eisenbahnministeriums, der Direktor der Nordwestbahndirektion sowie viele Beamte dieser Direktion und anderer Verkehrsanstalten teil.

— **Personalnachrichten.** Der kürzlich mit dem Ritterkreuz des Leopoldordens ausgezeichnete Ministerialrat des Eisenbahnministeriums Georg Rank ist in den Ruhestand getreten. Mit ihm verliert die österreichische Staatsbahnverwaltung einen hervorragenden Techniker des Sicherungs- und Signalwesens. Er hat das nach ihm benannte System des elektrischen Fahrstraßenverschlusses begründet und ausgestaltet, das wegen seiner Einfachheit und Übersichtlichkeit eine große technische Errungenschaft unserer Zeit bildet und seinem Urheber eine bleibende Bedeutung in der Entwicklung der Verkehrssicherungen verschafft.

Ungarn.

— **Staatssekretär Dr. Josef v. Stetina im Ruhestande.** Der Staatssekretär im ungar. Handelsministerium, Dr. v. Stetina, der oberste Leiter der Eisenbahn- und Industrieangelegenheiten, ist nach 35 jährigem Dienst in den Ruhestand getreten. Der König hat ihm aus diesem Anlasse das Komturkreuz des Leopoldordens verliehen. Mit Dr. v. Stetina scheidet einer der hervorragendsten und geschätztesten Eisenbahnfachmänner Ungarns aus dem öffentlichen Wirkungskreis. Er ist im Jahre 1855 in Tapolczafö als Sohn eines hervorragenden Ingenieurs geboren, an dessen Seite er die Praxis der Technik sich angeeignet hat. Nach Besuch des Gymnasiums bezog er die Universität in Budapest, wo er den Doktortitel für Staats- und Rechtswissenschaften erhielt. 1881 trat er als Konzipist in das

Verkehrsministerium ein und arbeitete in der Wasserbauabteilung. Als diese Abteilung dem Ackerbauministerium zugeteilt wurde, forderte ihn Minister v. Baroß auf, im Handelsministerium zu bleiben. Dort arbeitete er mit großem Fleiß in der Eisenbahnabteilung, wurde im Jahre 1895 zum Sektionsrat ernannt und leitete dann diese Abteilung. 1899 wurde er zum Direktor der ung. Staatsbahnen ernannt. Hier wirkte er als Leiter der allgemeinen Verwaltungsabteilung sechs Jahre hindurch mit dem größten Erfolg bis zu seiner im Jahre 1905 erfolgten Berufung ins Handelsministerium als Sektionsleiter der Eisenbahnabteilung. Hier war er der eifrigste Förderer der seit dieser Zeit durchgeführten großen Investitionsarbeiten, der Dienstpragmatik und der Gehaltsordnung der Bahnbeamten und vieler anderer großangelegten Reformen im Eisenbahnwesen. Als im Jahre 1910 Karl Hieronymi das Handelsministerium übernahm, wurde Dr. v. Stetina zum Staatssekretär ernannt. Mit großer Hingabe auf der Grundlage eines vorzüglichen juristischen Urteils und einer ganz besonderen Begabung für alle eisenbahntechnischen und administrativen Fragen hat er es verstanden, nicht nur die so überaus vielseitigen Eisenbahnangelegenheiten mit Erfolg zu leiten, sondern auch hervorragend Tüchtiges zu leisten.

Das Handelsministerium verliert in dem aus seinem Amte Scheidenden einen sehr begabten, hochgeschätzten Musterbeamten, die Eisenbahnen Ungarns aber einen der tüchtigsten Förderer der Eisenbahnsache. Möge es dem hochverehrten Manne vergönnt sein, noch viele Jahre zum Wohle seines Landes zu wirken!

— **Die Pécser Betriebsleitung.** Am 1. d. M. hat die neu errichtete 12. Betriebsleitung der ungarischen Staatsbahnen unter Leitung des Betriebsleiters Eugen v. Littke ihre Tätigkeit begonnen. Das Personal besteht aus 163 Beamten; das Amt ist vorläufig in Privathäusern untergebracht, da das neue Betriebsleitungsgebäude erst im nächsten Jahre errichtet wird.

— **Personalnachrichten.** Der Oberinspektor Josef Schwegele, Leiter der Bau- und Bahnerhaltungsabteilung der Betriebsleitung in Kolozsvár (Klausenburg) sowie die Inspektoren Albert Regitkó und Lörincz Eysner wurden in den Ruhestand versetzt. Zum Leiter der genannten Bau- und Bahnerhaltungsabteilung wurde Inspektor Josef Groß ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Bramminge (Jütland)** wird der „Köln. Ztg.“ aus Kopenhagen, 28. Juli, geschrieben: Das schwere Eisenbahnunglück, das sich am 26. Juli unweit der Station Bramminge ereignete, hat ganz Dänemark in Trauer und Aufregung versetzt und bildet das Hauptgesprächsthema. Das Unglück ist in der Tat sehr reich an erschütternden Einzelheiten. Die Zahl der Toten wird jetzt amtlich auf 15, die der schwer Verwundeten auf 16 beziffert. Die Schreckensszenen, die sich an dem Ort des Unglücks abgespielt haben, sind so furchtbar, daß sie sich zum Teil kaum wiedergeben lassen. Mehrere unglückliche Umstände haben es mit sich gebracht, daß die Verwundeten erst verhältnismäßig spät ärztliche Hilfe bekamen; das hatte zur Folge, daß einige der schwerer Verwundeten auf offenem Felde oder in den zerschmetterten Wagen eingeklemmt verbluten mußten. Der Hilfszug aus Esbjerg, der etwa 16 km von dem Ort des Unglücks entfernt gelegenen westjütischen Hafenstadt, kam erst etwa eine Stunde nach dem Unglück an. Die Ärzte des naheliegenden Ortes Bramminge waren sämtlich auf der Landpraxis, und die erste Hilfe wurde den Opfern des Unglücks durch die Gattin eines Arztes aus Bramminge und eine dort in der Sommerfrische sich aufhaltende Krankenschwester aus Kopenhagen geleistet. Die beiden Frauen zeigten viel Mut; sie konnten aber mangels genügender Verbandstoffe nicht viel ausrichten. Der verunglückte Zug führte überhaupt keinen Verbandskasten mit, und als Verbandstoff mußten zum Teil die Gardinen der Wagenfenster benutzt werden. Das Unglück erfolgte dadurch, daß die eine der beiden Lokomotiven entgleiste. Sie zog sieben von den acht Wagen des Zuges nach sich in den Graben. Die meisten der Wagen wurden vollständig zersplittert. Die unmittelbare Ursache des Unglücks ist darin zu suchen, daß das erst ungefähr ein Jahr alte Gleis an der betreffenden Stelle durch die starke Sonnenwärme zu stark erhitzt worden war und sich erweitert hatte; dazu kam aber noch der Umstand, daß, wie sich jetzt ergibt, der Bahnkörper selbst an dem Ort des Unfalls eine gewisse Schwäche aufzuweisen gehabt hat. Der Grieß hatte sich von den Eisenbahnschienen gelockert, und das eine Gleis lag infolgedessen so lose, daß es dem Gewicht des schweren Eilzuges nicht widerstehen konnte. Es scheint auch mit etwas zu großer Geschwindigkeit gefahren worden zu sein, da man eine Verspätung von etwa einer Viertelstunde einzuholen hatte. Der Zug war 8.20 Uhr früh von Kopenhagen abgegangen. Es war der sog. dänische „Emigrantenzug“, der nach Esbjerg geht, von wo die Reise im Schiff nach Parkeston (England) fortgesetzt wird. Wie gewöhnlich, war das Reisepublikum dieses Zuges auch an dem Unglückstag international. So sind auch bei dem Unglück mehrere Deutsche und Engländer umgekommen oder schwer verwundet worden. — Der dänische Verkehrsminister und der Minister des Innern trafen am 26. Juli abends am Ort des Unglücks ein. Der Verkehrsminister ordnete sofort eine gerichtliche Untersuchung an.

— **Nachklänge zum französischen Eisenbahnerstreik von 1910.** Als die Angestellten der französischen Nordbahn im Herbst 1910 in den Ausstand traten, hat, wie erinnerlich, die französische Regierung (Kabinett Briand) die militärpflichtigen Bediensteten aller Eisenbahnen zu einer militärischen Dienstleistung von 21 Tagen einberufen, um auf diese Weise die Durchführung des Eisenbahnbetriebs zu sichern. Diese Maßregel hatte, trotz der Drohung der Streikleitung, daß der Einberufung keine Folge geleistet werden würde, vollen Erfolg, da etwa $^{12}/_{13}$ der Einberufenen dem Befehl nachkamen und der Ausstand daraufhin als aussichtslos abgebrochen wurde. Das Eisenbahnersyndikat hat diesen Schritt der Regierung nicht allein durch Reden und in der Presse, sondern auch in einem Rekurs an den Staatsrat angefochten. Der Staatsrat hat, wie wir dem „Journal des Transports“ entnehmen, diesen Rekurs nunmehr verworfen und dabei folgendes ausgeführt: „Dadurch, daß der Kriegsminister während eines Ausstandes die militärpflichtigen Angestellten und Arbeiter der Compagnie du Nord zu einer militärischen Dienstleistung von 21 Tagen einberief, hat er die Fortdauer des Eisenbahnbetriebs sichern wollen, dessen regelmäßige und ununterbrochene Aufrechterhaltung für die Sicherheit des Staates und die Landesverteidigung unentbehrlich ist. Die angefochtene Maßregel ist daher getroffen worden, um die Interessen zu wahren, deren Schutz dem Kriegsminister obliegt.“

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Generalversammlung der „Neuen Gotthardvereinigung“ hat am 29. Juli in Luzern stattgefunden; sie war von mehr als 70 Teilnehmern aus der Nord-, Mittel- und Ostschweiz besucht. Die Statuten wurden genehmigt und das Arbeitsprogramm endgültig festgestellt. Dabei wurden nicht nur die auf den Ausbau der Gotthardbahn bezüglichen Wünsche aufgenommen, sondern auch mehrere Begehren berücksichtigt, die nur mittelbar mit ihr im Zusammenhang stehen. So ist das Programm sehr umfangreich geworden und nimmt auch Projekte in Aussicht, die nicht so rasch verwirklicht werden dürften, wie der Bau einer Linie von Luzern nach Altorf auf dem linken Ufer des Vierwaldstättersees, der Umbau der Brünigbahn auf Vollspur, eine neue Verbindung von Rapperswil nach Sihlbrugg in Wettbewerb zur Südostbahn. Als Sitz der Vereinigung wurde Luzern bestimmt und zum Präsidenten des Verwaltungsrates Regierungsrat Dr. Walther in Luzern gewählt; im Verwaltungsrat sind die Regierungen der beteiligten Kantone, die größeren Städte des Gotthardgebietes: Luzern, Zürich, Winterthur, Schaffhausen, St. Gallen, Basel, Bellinzona, Lugano, Locarno und Chiasso vertreten, in freier Wahl wurden noch ernannt Dr. Dietler, gewesener Präsident der Direktion der Gotthardbahn, Pl. Weißenbach, gewesener Präsident der Generaldirektion der Schweizer Bundesbahnen, Dr. Hans Winkler, gewesener Direktor des Zentralamtes für den Internationalen Eisenbahntransport.

Der elektrische Betrieb der Lötschbergbahn ist bisher in befriedigender Weise durchgeführt worden, obwohl der Personenandrang zeitweise ein ganz bedeutender war. Immerhin ist mit Zustimmung des Eisenbahndepartements der am 15. Juli in Kraft getretene eingeschränkte, nur bis 31. Juli vorgesehene Fahrplan der Linie bis auf weiteres beibehalten worden.

— **Teilweise Wiederaufnahme des Personenverkehrs in Rumänien und der Türkei.** Die Eilzüge in Rumänien, außer 13 und 14, verkehren seit 30. Juli wieder im Anschluß über Verciorova, Predeal und Burdujeni; der Orient-Ostende-Expreßzug Budapest-Konstantza seit 3. August.

Seit der Wiederbesetzung Adrianopels durch die Türken ist der Eisenbahnverkehr zwischen dieser Stadt und Konstantinopel wiederhergestellt. Man läßt auch schon die Züge bis Kirkkilisse gehen.

Fremde Erdteile.

— **Störung des Eisenbahnbetriebes durch Raupen.** Aus Texas wird berichtet, daß dort vor kurzem wieder einmal, wie es in tropischen Gegenden zuweilen vorkommt, Raupen den Eisenbahnbetrieb empfindlich gestört haben. Ungezählte Mengen dieser Tiere bedeckten die Gleise und deren Umgebung während mehrerer Tage, und die Schienen wurden durch die Raupen, die die Räder bei der ersten Fahrt durch dieses Hindernis zerdrückt hatten, so schlüpfrig, daß der Betrieb nicht auf-

rechterhalten werden konnte. Die Züge konnten erst die Fahrt fortsetzen, nachdem die Schienen sorgfältig abgekehrt worden waren.

— **Flüssiges Erdgas als Betriebsstoff für Motorwagen.** Im Zusammenhang mit unsern verschiedenen Mitteilungen über das wachsende Bestreben der Nordamerikaner, mit ihren Bodenschätzen sparsamer als bisher umzugehen, schreibt die „Zeitschrift des Vereins d. Ing.“, gewinnt eine Nachricht der englischen Zeitschrift „The Engineer“ gewisse Bedeutung. Das Blatt berichtet auf Grund amerikanischer Quellen, daß man neuerdings auch mit Erfolg versucht hat, das Naturgas zu verflüssigen und zum Betrieb von Motorwagen zu verwenden. Das Verfahren ist Albert M. Schenck in Wheeling, Virginia, gesetzlich geschützt worden. Ein Versuchsmotorwagen hat mit 8,4 cbm Gas rd. 160 km zurückgelegt und könnte, da der Behälter 16 8 cbm faßt, mit seinem Vorrat die doppelte Strecke zurücklegen. Man beabsichtigt, gegebenenfalls überall in den Vereinigten Staaten Verkaufsstellen für das flüssige Gas einzurichten, in denen die Wagen ihren Vorrat ergänzen sollen, und glaubt, den Preis auf die Hälfte des Petroleumpreises festsetzen zu können. Nähere Angaben über das Verflüssigungsverfahren sind leider nicht gemacht worden.

— **Die Eisenbahnen von Queensland im Betriebsjahre 1911/12.** Die Länge der Eisenbahnen von Queensland, die in Kapspur angelegt sind, betrug nach dem Bericht des Eisenbahnkommissars für das am 30. Juni 1912 zu Ende gegangene Jahr 6868 km; dazu kommen noch 2570 km, die im Bau sind, und für 993 km ist die Genehmigung erteilt. Die Bautätigkeit ist also sehr lebhaft. Die Einnahmen betrugen 3 032 858 £ (1911: 2 730 430 £), die Ausgaben 1 917 266 £ (1 563 119 £), der Überschuß also 1 115 592 £ (1 167 311 £), so daß sich eine Betriebszahl von 63,22 (57,25) ergibt. Ohne die Inhaber von Dauerkarten haben die Eisenbahnen 9 790 491 (8 299 184) Personen benutzt. Die beförderten Güter machten 3 214 006 t (3 028 659 t) aus. Der Betriebsmittelpark umfaßte 535 (501) Lokomotiven, 610 (568) Personen- und 10 803 (9112) Güterwagen. Das Anlagekapital belief sich auf 30 059 891 £ (27 288 104 £).

Der Bericht des Kommissars enthält neben den alljährlichen Übersichten eine Anzahl Ansichten von Lokomotiven und Wagen, die in Queensland gebaut worden sind, sowie von Zügen und Brücken der dortigen Eisenbahnen.

— **Die Eisenbahnen von Südaustralien im Betriebsjahr 1911/12.** Nach dem Bericht des Eisenbahnkommissars für das am 30. Juni zu Ende gegangene Jahr hatten die Eisenbahnen von Südaustralien zu diesem Zeitpunkte eine Länge von 2354 km, wovon 1009 km auf die Breitspurstrecken (1,6 m) und 1345 km auf die Kapspurbahnen entfielen. Die Länge der ersteren hat sich gegen das Vorjahr um 6 km vermehrt, die Länge der letzteren ist unverändert geblieben. 208 km Breitspurbahnen und 300 km Kapspurbahnen waren am Ende des Berichtsjahres im Bau. Die Betriebseinnahmen betrugen 2 090 563 £ (1911: 2 015 182 £), die Betriebsausgaben 1 293 987 £ (1 222 439 £), der Überschuß also 796 576 £ (792 743 £). Damit belief sich die Betriebszahl auf 61,89 (60,66). Das Anlagekapital, das 13 340 175 £ betrug, hat sich also mit 6,02 % (5,81 %) verzinst. 18 353 054 (16 619 953) Reisende benutzten die Eisenbahnen, die außerdem 2 684 844 t (2 638 580 t) Güter und 96 876 t (92 777 t) Vieh beförderten. Der Betriebsmittelpark umfaßte 354 (349) Lokomotiven, 509 (489) Personen- und 7833 (7756) Güterwagen.

Bei der Bemessung der Streckenlänge ist die 770 km lange Eisenbahn Port Augusta-Oodnadatta nicht inbegriffen, die in das Eigentum des australischen Staatenbundes übergegangen ist und seit dem 1. Januar 1911 von dem Eisenbahnkommissar von Südaustralien pachtweise betrieben wird.

Die Eisenbahnverwaltung von Südaustralien hat bei einer Firma in Neusüdwales einen Triebwagen für den Personenverkehr zwischen Victor Harbour und Goolwa bestellt, zu dessen Antrieb ein Verbrennungsmotor dient. Dies ist insofern bemerkenswert, als der Triebwagen der erste seiner Art in Südaustralien ist. Der Wagen sollte Ende November abgeliefert werden. Er faßt 60 Personen.

Allgemeines.

— **Die Möhnetalsperre im Kreise Soest,** die größte Talsperre Deutschlands, ist kürzlich eingeweiht worden. Sie ist ein Werk des Ruhrtalsperrenvereins und für das ganze Ruhrgebiet von größter Bedeutung. Die Möhne entspringt bei Brilon und mündet bei Neheim in die Ruhr. In der Nähe des Dorfes Günne nimmt die Möhne ihren Hauptnebenfluß, die Heve, auf. Die Sperrmauer errichtete man ganz nahe bei der Mündung der Heve, weil sich hier unmittelbar hinter der Sperrmauer zwei Täler zu einem breiten Kessel von großem Fassungsvermögen vereinigen, nämlich das Möhnetal in einer Länge von 10 km und das Hevetal in einer Ausdehnung von 5 km. Die Oberfläche des Stausees der Möhntalsperre ist bei vollem Becken 1016 ha groß, bei einem Stauinhalt von 130 Mill. cbm Wasser aus einem Niederschlagsgebiet von 416 qkm. Um eine solche Wassermenge im Gefälle festzuhalten, bedurfte es einer Sperrmauer von gewaltigen Abmessungen. Die Sperrmauer ist 40 m hoch und an der Sohle 34 m stark. Die Krone der Sperrmauer ist noch 6,25 m stark und wird in einer Länge von 650 m als Fahrstraße benutzt; gewaltige Sandsteinquadern als Geländer schließen die Sperrmauer nach oben ab. Die Masse dieses gewaltigen Mauerwerks ist auf 265 000 cbm berechnet. Etwas mehr als fünf Jahre wurde an dieser Talsperre gebaut, und rd. 21½ Mill. Mark wurden für dieses Bauwerk aufgewandt. Von den Kosten kamen 7½ Millionen auf den Grunderwerb, 7 Millionen auf die Sperrmauer und 3 Millionen auf Brücken und Straßenverlegungen. Um das große Gelände für den Stausee und die Nebenanlagen freizumachen, mußten drei Ortschaften angekauft und dem Erdboden gleichgemacht werden, Kettlersdeich, Delecke und Drüggelte. Viele der Grundbesitzer dieser Ortschaften, die zum Teil wohlhabende Leute geworden sind, haben sich anderwärts im Sauerland angesiedelt. Für den Verkehr mußten mehrere Brücken gebaut werden; auf der größten, 720 m langen Brücke geht die Provinzialstraße Arnsberg-Soest über das Staubecken. Straßen und Bahnstrecken wurden in einer Gesamtlänge von 35 km verlegt. Schwierig waren auch die ersten Arbeiten vor dem Beginn des Baues der Sperrmauer; die Möhne und die Heve mußten umgeleitet, ein 300 m langer Stollen für diese Umleitung durch das Gebirge getrieben und eine neue Provinzialstraße gebaut werden. Der Bau der Sperrmauer selbst erforderte die Anlage einer Reihe von Werken, die alle elektrisch betrieben wurden, wie Pumpen, Transportgleise, Baumaschinen, Rührwerke, Mörtelmischmaschinen. In einem großen Elektrizitätswerk wird die Wasserkraft dieser Talsperre ausgenutzt; ein zweites Kraftwerk ist in Aussicht genommen. An das große wirtschaftliche Unternehmen knüpfen sich große Hoffnungen auf die weitere Entwicklung der Gemeinden und der Betriebe des rheinisch-westfälischen Industriegebietes.

Bücherschau.

— **Bibliographie der Sozialwissenschaften.** Herausgegeben im Auftrage des Reichsamts des Innern von Professor Dr. Georg Maas, Bibliothekar des Reichsmilitärgerichts. Schriftleitung Dr. Otto Waldschütz. Verlag von Julius Springer, Berlin; Preis des Jahrgangs 34 *M.* — Die bisher von Dr. Beck im Auftrage des „Internationalen Instituts für Sozialbibliographie, Bibliographischer Zentralverlag“, herausgegebene Sammlung tritt mit dem beginnenden neuen Jahrgang unter neuer Leitung, wenn auch dem Wesen nach als Fortsetzung des alten Unternehmens, dem sie sich auch in ihrem systematischen Aufbau anschließt, an die Öffentlichkeit. Die monatlich zweimal in Heften von etwa 2½ Bogen Umfang erscheinende Bibliographie hat die Aufgabe, „den an der Erforschung und Formung des deutschen sozialen Lebens Beteiligten die Mühe einer ständigen Verfolgung der literarischen Vorgänge zu ersparen und als zuverlässiger und parteiloser Führer durch das vielgestaltige, umfangreiche und verstreute Material zu dienen“. Daher wird vor allem das auf deutschem Boden erwachsende und erreichbare Material unmittelbar nach Erscheinen unter lückenloser Berücksichtigung der Fortsetzungen gesammelt, mit einer zweckdienlichen Auslese möglichst nach Einsichtnahme der Schriften bibliographisch genau verzeichnet und in feststehender, übersichtlicher Ordnung veröffentlicht. Von dem ausländischen Material kann vorläufig nur das Wichtigste verwertet werden. Als Quellen werden berücksichtigt die im Buchhandel erscheinenden selbständigen Schriften und die Aufsätze sozialen Inhalts aus den wichtigsten Zeitschriften, die parlamentarischen Drucksachen, die Gesetz- und Verordnungsblätter sowie ähnliche Amtsblätter staatlicher, kirchlicher und kommunaler Behörden, für die Öffentlichkeit bestimmte Berichte, Gutachten, Statistiken und die verschiedenen Veröffentlichungen wirtschaftlicher, sozialer und charitativer Interessenverbände von allgemeinerer Bedeutung. Die Art der Bearbeitung dieses Materials bezweckt eine möglichste Vereinheitlichung nach Form und Umfang. Jede Abschrift eines Titels soll alle Bestandteile enthalten, die für ihre Verwendung zu Zitierzwecken erforderlich sind und das sichere Auffinden der Schrift gewährleisten. Die Benutzer sollen sich vollkommen auf sie verlassen und sich auf sie als bibliographische Quelle berufen können. Die Bibliographie reiht sich an die oben erwähnte, mit dem Monat Dezember v. J. abgeschlossene Berichterstattung des Internationalen Instituts für Sozialbibliographie an; sie verzeichnet die seit dem Januar 1913 erscheinende Literatur. Da.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr. Der im Bau befindliche Bahnhof Wilknitt, an der Hauptbahnstrecke Allenstein-Kobbelbude in Kilometer 67,931 gelegen, wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den vollen Verkehr eröffnet werden. Die Entfernungen von den nächsten Stationen betragen: von Mehlsack 7,16 km und von Lichtenfeld 4,78 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 27. Juli d. J. ist die an der Strecke Kojetein-Bielitz zwischen den Stationen Kunowitz-Louczka und Branek gelegene Haltestelle Mähr. Pohlitz für den Personenverkehr, den Markenkolli- und Eilgutabonnementverkehr und für die Stückgutauflieferung ohne Abfertigung eröffnet worden. Die Annahme von Reisegepäck erfolgt nur mit dem Vorbehalte späterer Abfertigung. Ferner wird am 15. August d. J. die in Kilometer 9,472 der Lokalbahn Melnik-Mscheno zwischen der Haltestelle Jenichow und der Station Lhotka neu errichtete Personenhaltestelle Lhotka P. H. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr. Der an der Nebenbahnstrecke Insterburg-Lyck in Km. 57,736 gelegene und bisher nur für den Wagenladungsverkehr — vgl. Nr. 98 Jahrgang 1912 der „V.-Ztg." an gleicher Stelle — eröffnete Bahnhof Buttkuhnen wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J. für den vollen Verkehr eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält der an der Bahnstrecke Overath-Kalk gelegene Bahnof 4. Klasse Althonrath die Bezeichnung Honrath.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Im Sinne der Bestimmungen des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenützung § 11, Punkt 4 werden nachstehende Verkehrsstörungen bekannt gemacht:

Wegen Hochwasser war der Verkehr auf folgenden Strecken eingestellt: Déda-Szászrégen vom 9. bis 13. Juli, Marosvásárhely-Szászrégen und Héjjasfalva-Székelyudvarhely vom 10. bis 13. Juli, Visovölgy-Barnabás vom 10. bis 16. Juli, Kerlés-Besztercze vom 10. bis 25. Juli, Székelykocsárd-Marosujvár vom 12. bis 16. Juli, Székelykocsárd-Marosludas vom 12. bis 17. Juli, Marosillye-Lugos vom 14. bis 19. Juli, Tenke-Körösmart vom 15. bis 22. Juli, Sarmaság-Zilah vom 19. bis 23. Juli und Kecsed-Mezöszentmihálytelke vom 19. bis 25. Juli. Aus derselben Ursache wurde der Verkehr auf der Strecke Kűküllöszög-Parajd vom 10. Juli; zwischen den Stationen Taraczköz und Hosszumezö vom 10. Juli, auf der Strecke Nagybocskógyertyánliget-Nagybocskóigyártelep vom 10. Juli, zwischen den Stationen Marosludas und Marosvásárhely vom 10. Juli und zwischen den Stationen Székelykocsárd und Harasztos vom 12. Juli bis auf weiteres eingestellt.

Budapest, am 26. Juli 1913. (2033)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

2. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1913 erhält die Tarifstelle Mühlenfabrikate der schweizerischen Tarifvorschriften für den Artikel „Futtermehl" eine neue Fassung; ferner wird an diesem Tage der Geltungsbereich des gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifs Nr. 31 (Export von Käse) und ab 10. August jener des Ausnahmetarifs Nr. 44 (Anthrazit aus dem Wallis usw.) geändert.

Mit Gültigkeit vom 15. September lfd. Js. erhalten die in den Nachträgen zu den Tarifheften 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12, 14 und 15 des südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehrs mittelst Fußnote nachrichtlich angegebenen Bestimmungen des schweiz. Nebengebührentarifs betr. die Erhebung von Umladegebühren eine neue Fassung.

Näheres ist aus unserem Tarifanzeiger ersichtlich.

Karlsruhe, 31. Juli 1913. (2032)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staateisenbahnen.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Am 4. August 1913 tritt ein Ausnahmetarif für frisches Obst (Äpfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschen, Kirschen und Beeren) in Ladungen von 5 und 10 t in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 1. August 1913. (2034)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staateisenb.

Staats- und Privat-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. August d. J. erhält der Bahnhof Lippusch für den Versand von Blaubeeren direkten Verkehr mit Hamburg L. B.; die Entfernung beträgt 636 km.

Berlin, den 31. Juli 1913. (2035)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 5. August 1913 wird die Station Rentzschmühle als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b und die Station Großbothen als Versandstation in den Ausnahmetarif 5w einbezogen. Ferner wird mit Gültigkeit vom 5. Oktober 1913 die Entfernung Kleindembach-Breitingen-Regis von 57 in 112 km abgeändert.

Berlin, den 31. Juli 1913. (2036)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Teil II, Heft A (Kilometerzeiger) vom 1. Juni 1913.

Auf dem Titelblatte ist im Aufdruck „Kilometerzeiger zu den Tarifen Teil I, Hefte 1—8" die Bezeichnung „Teil I" in Teil II zu berichtigen.

München, den 25. Juli 1913. (2044)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bekanntmachung. Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.

Im Verzeichnis der zur Abfertigung von feuergefährlichen Flüssigkeiten in Kesselwagen zugelassenen Stationen auf Seite 7 des Tarifs bzw. des Nachtrags II ist nachzutragen:

Milano S. Christoforo 11.

11. Auf Sendungen von und nach den Anlagen der Firma Società Navigli beschränkt.

Straßburg, den 29. Juli 1913. (2037)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Erhebung der Ladestelle Süderdeich zur selbständigen Tarifstation.

Mit dem 16. August d. J. wird die an der Strecke Heide-Büsum zwischen Wesselburen und Reinsbüttel rechts der Bahnlinie gelegene Ladestelle Süderdeich selbständige Tarifstation, so daß von diesem Tage ab die in oder für Süderdeich angelieferten Güter auf dieser Station selbst nach den wirklichen Entfernungen werden abgerechnet werden. Von der Abfertigung von und nach Süderdeich bleiben ausgeschlossen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, Sprengstoffe, Stückgüter im Einzelgewicht über 250 kg und Tiere; kleine Tiere in Käfigen, Kisten und dergl. im Einzelgewicht bis 250 kg können jedoch abgefertigt werden. Gleichzeitig wird Süderdeich in den westdeutsch-sächsischen Gütertarif und in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebiets und des linksrheinischen Braunkohlengebiets einbezogen. Nähere Auskunft erteilen das

Verkehrsbureau der K. E.-D. Altona und die Güterabfertigungen.
Altona, den 31. Juli 1913. (2042)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

1. Ab 10. August 1913 wird im Warenverzeichnis des A.-T. 2 nachgetragen: *) 4a. Farberden der Stelle „Farberden des Spezialtarifs III".

2. Ab 10. August 1913 werden die Frachtsätze des A.-T. 2 für Düngemittel von Rodingen franz. Grenze im Verkehr mit den bayerischen Stationen der Gruppen a und b — Tarifnachtrag III, Seite 31 — für Entfernungen von 801 bis 850 km ergänzt. Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
München, 31. Juli 1913. (2043)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1913 wird die Station Stendal als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5s (Schiffsbaueisen) aufgenommen.
Hannover, den 1. August 1913. (2041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. (Teilheft C 2.)

Mit Gültigkeit vom 10. August 1913 wird die Station Hausdorf-Wüstewaltersdorf in die Ausnahmetarife 5b für Steingrus und 5i für die unter Ziffer 1—3 des Warenverzeichnisses genannten Güter als Versandstation einbezogen.

Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Breslau, den 31. Juli 1913. (2047)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 11. August 1913 an wird die Station Bodenbach als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 23 für Jutegarn einbezogen.
Dresden, den 2. August 1913. (2045)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 7. August 1913 wird der Ausnahmetarif 23 für frisches Obst auf einige Stationen der Crefelder Eisenbahn, auf die Nordbrabant-deutsche Eisenbahn und die Westfälische Landes-Eisenbahn ausgedehnt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 2. August 1913. (2046)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg / b) Bremen seewärts nach Hafenplätzen der Levante.

Der Hafen von Constantza ist wieder für den allgemeinen Verkehr freigegeben. Sendungen dahin können deshalb wieder angenommen werden.
Altona, den 3. August 1913. (2048)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-hessischer Staats- und Privatbahngüterverkehr. Tarifheft C 2c.

Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 9s und S 5s für Schiffsbaueisen nach binnenländischen und Seewerften sind, um unzutreffenden Auffassungen zu begegnen, ergänzt worden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 4. August 1913. (2049)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. August 1913 werden die Stationen Homberg (Oberhessen), Neuhaus (Oberhessen) und Wäldershausen in den Ausnahmetarif 5m für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (2050)
Frankfurt (Mani), 3. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Personen- und Güterverkehr.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird der Nachtrag 1 zum Binnentarif der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn herausgegeben.

Durch den Nachtrag werden die Änderungen durchgeführt, welche durch die Herausgabe von Nachträgen zum Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, sowie zum Staats- und Privatbahn-Gütertarif eingetreten sind.
Braunschweig, 1. August 1913. (2039)
Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

4. Verdingungen.

Die Herstellung eines vorübergehenden Bahnkörpers und je einer Hilfsbrücke für Verschwenkung zweier Gleise, sowie die Ausführung der Asphaltarbeiten zum Bau der Straßenunterführung B auf Bahnhof Tempelhof in Kilometer 22,3 + 32 der Berliner Ringbahn sollen in zwei Losen, und zwar getrennt nach

Los I: Herstellung eines vorübergehenden Bahnkörpers und je einer Hilfsbrücke für Verschwenkung zweier Gleise,

Los V: Ausführung der Asphaltarbeiten

öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für Los I und 0,50 ℳ für Los V in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Wegeunterführung ‚B' auf Ringbahnhof Tempelhof in Kilometer 22,3 + 32" und der entsprechenden Losnummer versehen bis zum 20. August 1913, vormittags 10 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet für Los I um 10 Uhr und Los V um 10½ Uhr vormittag in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2052)
Berlin NW 40, Invalidenstraße 51.
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 10.

Verdingung von 1 499 600 kg Stahlgußbremsklötzen in 8 Losen für die Bezirke Berlin, Stettin und Halle mit der in dem Angebotsbogen angegebenen Lieferfrist. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. August 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 21. August 1913, vormittags 11 Uhr, im Rechnungsbureau (Materialien - Abteilung), Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 5. September 1913.
Berlin, den 31. Juli 1913. (2051)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erd- und Maurerarbeiten sowie teilweise Materiallieferung zur Herstellung einer Wegunterführung in Kilometer 289.250 der Strecke Schneidemühl-Konitz bei dem Dorfe Glumen sollen in einem Lose öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können — soweit der Vorrat reicht — von dem unterzeichneten Amt gegen portofreie Einsendung von 2,00 ℳ (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Eröffnungstermin am Montag, den 18. August d. J., vorm. 11 Uhr, portofrei nach hier einzureichen.
Konitz, im Juli 1913. (2040)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt 1.

Zum Neubau des Lokomotivschuppens usw. auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg sollen öffentlich verdungen werden:

Los I = Lieferung von 3000 qm Holzpflaster,
Los II = Verlegung von 3000 qm Holzpflaster,
Los III = Herstellung von 1200 qm Glasbausteinfenstern.

Angebote sind bis Sonnabend, den 16. August 1913, vormittags 11 Uhr, postfrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen beziehungsweise von dort gegen postfreie Einsendung von 0,80 ℳ für jedes der drei Lose und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67, Fernsprecher Amt Ob 370. (51a V 13 362 T 32.)

Zuschlagsfrist bis 16. September 1913.
Berlin, im Juli 1913. (2038)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 61. | 9. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Natur- und Heimatschutz im Eisenbahnbau.

Welch' trautes Wort „Heimatschutz"! Es sagt mehr, als es im ersten Augenblick den Anschein hat. Es birgt in sich jenes ganze Ringen unserer an Gegensätzen so reichen Zeit, welches einerseits pietätvoll erhalten will, was da an Bau- und Naturdenkmälern schutzwürdig erscheint, anderseits Neues stilvoll und schön gestalten möchte, ohne der modernen, wirtschaftlichen Entwicklung hemmend in den Weg zu treten.

Diese gewiß dringende Frage, wie wir unser Leben, unsere Umgebung zweckmäßig und gleichzeitig schön formen können, beschäftigt gegenwärtig die weitesten Kreise, insbesondere die ganze Bauwelt — und dazu zählen nicht zuletzt auch die beim Bau von Eisenbahnen und Eisenbahnfahrzeugen beschäftigten Ingenieure — sehen wir von den Forderungen des Heimatschutzes in dessen Bann gestellt. Man fühlt sich heute mehr und mehr angezogen von dem Zauber jeglichen künstlerischen Schaffens, von jener deutschen Eigenart, welche auch idealen Werten noch einen Geschmack abzugewinnen vermag.

Der Natur- und Heimatschutz und ihre Bestrebungen sind keineswegs ein Ergebnis der Willkür oder des Zufalls, sondern sie sind zurückzuführen auf die Erkenntnis der Schäden, welche ehrwürdige Bauwerke, ehedem traute Orts- und Straßenbilder und nicht zuletzt die landschaftliche Umgebung unter einer gewissen Veränderung der Baustile oder unter der Herrschaft der aufdringlichsten Reklame erleiden mußten. Über den gewaltigen Fortschritten auf den weiten Gebieten der Technik, des Verkehrs und der Industrie hatte man die schöne Form, die Harmonie und das vergessen, was in dem „sit modus in omnibus rebus" gesagt ist. Allerorts in Deutschland, bei Behörden und berufenen Körperschaften, brach ein Erkennen durch, daß für die Rückkehr zur ästhetischen Gestaltung der Bauwerke und unserer ganzen Umgebungswelt keine Zeit mehr zu verlieren sei.

Anderseits bleibt zu beachten, daß die Fortschritte der Baukunst auf dem Gebiete der Gesundheitspflege und der Verwendung einer neuen Art von Materialien in neuerer Zeit ganz gewaltig sind, so daß es verfehlt wäre, von ihnen keinen Gebrauch zu machen. Es ist Aufgabe des Baumeisters, bei der Verwendung des neuen Materials (es sei an Beton und Eisenbeton erinnert), das uns hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und Festigkeit die größten Vorteile bietet, die Gesetze der alten heimischen Bauweise in bezug auf den Stil und die Anpassung an die Umgebung zu beachten. Dazu kommt noch, daß mit der Verbesserung und Vereinfachung der Konstruktionen — namentlich im Ingenieurfach bei allen Eisenbauten — die technische Schönheit gewachsen ist. Es kommt alles auf den natürlichen und richtigen Funktionsausdruck an, der einem Bauwerk den Stempel geben muß. Dann wird auch eine Dampfmaschine, eine Lokomotive, eine eiserne Brücke, wenn sie einfach und klar konstruiert sind, schön sein; nur dürfen keine Kunstelemente, wie jonische oder dorische Säulen und Formen, verwendet werden. Selbst die Bahnhofhallen vertragen in ihrer großartigen Einfachheit nicht solche Formen.

Das Programm für den Wettbewerb um die dritte feste Rheinbrücke bei Cöln gibt für die Forderungen und Auffassung unserer Zeit ein gutes Beispiel. Hierin war bedungen, daß die Konstruktion klar, schön und zweckmäßig ohne Zutaten sein soll, daß der Ausblick auf die Ufer möglichst frei gestaltet wird und die Brücke als technisch ästhetisches Bauwerk in die Erscheinung tritt und die Form des Überbausystems sich dem Stadtbild harmonisch einfügt.

Ob auch im Eisenbahnbau, der in den meisten Fällen — so namentlich im Hochbau — nach den Forderungen des Zweckbaues zu konstruieren hat, den Geschmacks- und Gefühlsregungen des Natur- und Heimatschutzes zu folgen ist, diese Frage wird vielfach gestellt und erörtert. In dieser Hinsicht ist davor zu warnen, den Bestrebungen der heimischen Bauweise durch Dick und Dünn Gefolgschaft leisten zu wollen. Es wäre beispielsweise verfehlt, bei der Planlegung eines Stations- oder Bahnhofgebäudes den Grundformen eines Bauern- oder Meierhofes nachspüren zu wollen, da diese ganz anderen Bedingungen entwachsen sind; in ähnlicher Weise sieht sich auch der Entwerfer einer Eisenbahnbrücke vor eine von der landläufigen Bauweise schroff abweichende Aufgabe gestellt. Es muß jedoch zugestanden werden, daß auch die Eisenbahnbauwerke in der äußeren Erscheinung mehr der Umgebung angepaßt werden könn-

ten, als dies vielfach früher geschehen ist. Die neuere Zeit hat in dieser Richtung sehr erfreuliche Fortschritte gebracht.

Wenn aus manchen Stationshäusern der Mark märkische Kraft zu uns spricht, wenn das Empfangsgebäude in Aachen an die altehrwürdige Krönungs- und Kaiserstadt erinnert, wenn uns in den Hamburger und Straßburger Bahnhofsbauten die Macht und Eigenart ihrer Städte in die Augen fällt, wenn uns auf Mühldorf-Freilassing oder Schliersee-Bayrischzell die jeweilige bayerische Bauweise anheimelt und in dem württembergischen Lande oder auf badischen und hessischen Stationen die besondere Eigenart dieser Gebiete uns angenehm berührt, wenn vielfach Wegüber- und Unterführungen und auch größere Brücken in schlanken, sich dem Landschaftsbilde harmonisch einfügenden Bogen gespannt sind, so sind all dies und noch vieles andere die warm zu begrüßenden werktätigen Beweise der Anpassung an die Forderungen der heimischen Bauweise auf eisenbahntechnischem Gebiete. Hierher gehören auch die Besserungsbestrebungen auf dem Gebiete der Reklame, die sich an den Schauseiten der Stations- und Nebengebäude, Güterböden, Bahnsteigabschlüsse usw. in Form von aufdringlichen Aufschriften breit macht.

Aber bei alledem soll kein Mißverständnis Platz greifen. Der Heimatschutz will und soll keinen Gegensatz schaffen zwischen der sogenannten guten alten Zeit und unserer neuen; denn jede Zeit und deren Erscheinungen haben ihre Berechtigung und sind geboren aus den mit ihr verwachsenen Bedürfnissen des Verkehrs und der Volkswirtschaft. Sicher haben die alten Tage manches voraus gehabt; aber in vielen, vielen Dingen möchten wir doch nicht mehr tauschen. Die alte gelbe Postkutsche mag ja sehr anheimelnd aussehen, aber wir reisen doch lieber im D-Zug. Es wird gesagt, daß der vor dem Wirtshaus im trauten Städtchen stehende Postwagen doch mehr Stil hätte. Demgegenüber ist die Frage am Platze, ob nicht auch wahre und berechtigte Stimmung und Stil liegen in dem in der weiten Bahnhofshalle zur Abfahrt bereitstehenden Schnellzug mit dem schnaubenden und fauchenden Ungetüm an der Spitze, dessen innere Spannung und Kraft uns fast wie etwas Übermenschliches durchzittert. Oder ist nicht Stil in einer turmhohen Staumauer mit dem dahinterliegenden weiten Stausee, in dessen tiefen Wassern eine mächtige Kraftmenge gespannt und aufgespeichert liegt, um auf Hunderte von Kilometern in fast unheimlicher Weise Licht und Kraft zu spenden? Aber — und das ist nicht minder wichtig — die Lokomotive und die Staumauer, sie müssen nicht nur Stil besitzen in bezug auf ihren Zweck, auf ihr Inneres, sondern auch im Äußern, in ihrer Erscheinung. Über dem Zweck ist vielfach das Kunstgefühl verloren gegangen, und deshalb muß die Pflege des Heimatschutzes darauf gerichtet sein, daß das Gefühl für Einfachheit und Schönheit wieder mehr und mehr zur Geltung kommt. Dann wird vielleicht diese gute Art, wenn sie in der Form von „technischer Schönheit" auch unsere eisenbahntechnischen Bauten weiterhin beherrscht, der deutschen Schaffenskraft gute Früchte einbringen.

Baurat Theodor Lechner-München.

Schnellzugfahrpläne.

In Nr. 79 S. 1253 Jahrg. 1912 d. Ztg. habe ich auf die Mängel im Fahrplanwesen hingewiesen und zu ihrer wesentlichen Beseitigung eine Trennung der Fahrpläne für Schnellzüge und Personenzüge in Vorschlag gebracht. Darauf sind in Nr. 84 d. Ztg. zwei Erwiderungen erschienen, die eine im ablehnenden, die andere im zustimmenden Sinne. Nach Einsetzung des stärkeren Reiseverkehrs treten die Fahrplanmängel erneut zum Vorschein und lassen den Wunsch nach Vereinfachung der Fahrpläne wieder aufleben. Deshalb möchte ich, wenn auch etwas verspätet, im Interesse der guten Sache auf die erste Erwiderung zurückkommen, um möglichst die darin vorgebrachten Einwendungen und Bedenken zu zerstreuen und sie als ein Hindernis einer gesunden Vorwärtsbewegung aus dem Wege zu räumen.

Abgesehen von einer belanglosen Berichtigung über die Anzahl der Fahrpläne bestätigt die Zuschrift, daß im Laufe der Zeit deren Form und Inhalt keine wesentlichen Änderungen erfahren haben. Steht diese Tatsache unbestritten da, so enthält sie auch die Zustimmung, daß im Verhältnisse zur Verkehrsentwicklung die Fahrpläne ständig erweitert worden sind, an Durchsichtigkeit immer mehr gelitten und das Bedürfnis nach Vereinfachung und Verbesserung von Jahr zu Jahr gesteigert haben. Trotzdem wird dieses Bedürfnis von dem Herrn Verfasser rundweg verneint. Das ist kaum zu verstehen, wenn man damit seine weiteren Ausführungen vergleicht, daß bereits vor zwanzig Jahren Versuche mit Routenfahrplänen gemacht worden sind, wozu sicher ein Bedürfnis für vorliegend erkannt sein muß. Die Mißerfolge damit lassen sich auf unsere gegenwärtige Zeit gar nicht übertragen, zumal nicht einmal feststeht, daß ihre Einrichtung geeignet war, die Gunst des Publikums zu erwerben. Der Ruf nach Vereinfachung der Fahrpläne ist inzwischen immer lauter geworden und findet in der gesamten Volksstimmung seinen lebhaften Widerhall. Aus dieser Empfindung heraus sind meine Vorschläge entstanden und dementsprechend aufzufassen. Erfreulich ist daher das Zugeständnis in der fraglichen Zuschrift, daß die Durchführung der vorgeschlagenen Änderungen technisch keine Schwierigkeit mache und deshalb dem Plane keine unüberwindlichen Schwierigkeiten im Wege stehen. Ist soweit dafür ein Verständnis gewonnen, so möge eine kurze nähere Beschreibung über die Teilung und Einrichtung der Fahrpläne in Anlehnung an meine ersten Ausführungen eine weitere Zustimmung wecken.

Erster Teil: Fahrpläne für Schnell- und Eilzüge. Einrichtung gemäß meinem Vorschlage. (Fernverkehr.) Die Einreihung der Haupt- und Nebenlinien in diesen Fahrplan kann fachkundigen Händen vorbehalten bleiben; die Aufführungen in meinem Aufsatze waren nur Zusammenstellungen zum Zwecke des Beispiels.

Zweiter Teil: Fahrpläne für Personenzüge. Diese enthalten nur Personenzugverbindungen der einzelnen Direktionsbezirke. Zum Aushang gelangen die Pläne der eigenen und Nachbarbezirke, letztere, soweit für Anschlüsse ein Bedürfnis besteht. (Nahverkehr.) Durch das Ausscheiden der Schnellzugverbindungen aus diesen Fahrplänen wird deren Raum bedeutend eingeschränkt und für eine weit größere Reihe von Plänen verwendbar. Für die Aufstellung dieser Fahrpläne empfiehlt sich ein Drehgestell auf einem Ständer, an dem vier bis fünf Tafeln angebracht sind, die doppelseitig behangen werden können und von allen Seiten Zugang gewähren — ähnlich unseren Fahrpreistafeln.

Auf diese Weise wird den beiderlei Arten Aushangfahrplänen ein fest umgrenzter und bestimmter Platz angewiesen und zu deren Benutzung dem Publikum ein sicherer und einfacher Weg gezeigt. Die Schnellzugfahrpläne liefern in ihrer Abgeschlossenheit leicht übersichtlich die weitgehendsten Verbindungen der Hauptstrecken und Abzweigungen; die Personenzugfahrpläne in gleicher Weise die Verbindungen der eigenen und Nachbarbezirke, und beide wirken ergänzend zueinander, soweit Anschlüsse in Frage kommen. Daß neben diesem im engsten Zusammenhang stehenden Material noch die gegenwärtigen Fahrpläne bereitgehalten werden müßten, wie in der Zuschrift gesagt ist, ist nicht gut zu verstehen. Soweit für weiterliegende Personenzugverbindungen deren Pläne nicht ausreichen, muß eben auf unsere jetzt gebräuchlichen Hilfsmittel zurückgegriffen werden. Die Vorteile, welche sich aus dieser Art der Einrichtung ergeben, hebe ich im folgenden hervor: 1. Die amtlichen Aushangfahrpläne stehen vermöge ihres engen Zusammenhanges und ihrer leichten Übersichtlichkeit den Buchfahrplänen voran. 2. Durch sie wird vorbildlich auf eine bessere Gestaltung der Buchfahrpläne eingewirkt. 3. Es wird sich eine räumliche Scheidung des Publikums vollziehen: nach der einen Seite auf dem Wege zu Schnellzugfahrplänen, nach der anderen Seite auf dem Wege zu Personenzugfahrplänen. Diese ließe sich zu Anfang noch unterstützen, wenn beiderlei Arten durch größere Schilder mit entsprechender Aufschrift gekennzeichnet würden. 4. Das Fahrplanmaterial wird an einer Stelle zusammengefaßt und dem jetzigen planlosen Aushang in Fluren und Wartesälen ein Ende gemacht.

In der Raumberechnung für Schnellzugfahrpläne ist soweit ausgeholt, daß mit den ausgerechneten Flächen gut auszukommen sein wird. In gleicher Weise scheitern die Bedenken, die sich an die Lücken im Druck knüpfen, die durch nicht gleichmäßiges Anhalten der Züge sich ergeben. Diese sind ja

in unsern gegenwärtigen Fahrplänen noch viel zahlreicher. Daß auch eine Zentralisierung der Schnellzugfahrpläne — also deren Bearbeitung an einer Stelle — möglich ist, ebensogut, wie in anderen Verwaltungszweigen, welche in der letzten Zeit dazu spruchreif gemacht wurden, dürfte kaum bezweifelt werden können. Hier ist das Sprichwort am Platze: Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Die wiederholten Hinweise auf Kursbücher nötigen, darauf kurz einzugehen. Das Lloydkursbuch enthält zwar nur Schnellzugfahrpläne, ist aber für das breite Publikum viel zu umfangreich und zu teuer, nur an einen kleineren Interessenkreis absetzbar und darum im Fahrplanbuchhandel nur selten zu haben. Die anderen Privatkursbücher bieten in der Auf- und Zusammenstellung ein planlos durcheinander gewürfeltes Bild, so daß es eine Kunst und noch lange nicht jedermanns Sache ist, für längere Reisen daraus die Pläne zu finden und zusammenzustellen. Als Beispiel möge hier unter anderem dienen, daß für einen D-Zug von Berlin nach Cöln über Magdeburg, Hildesheim, Altenbeken auf sechs verschiedenen Seiten in sieben Abschnitten der durchgehende Plan zu ermitteln ist. Wenn hier durchgreifende Verbesserungen geschaffen würden, wäre das als eine wahre Wohltat zu begrüßen. Ich glaube, diese auch in der Trennung der beiden Zuggattungen gefunden zu haben: im ersten Teil Schnellzugfahrpläne und im zweiten Teil Personenzugfahrpläne, beide Teile zusammengebunden. Nach einer überschläglichen Berechnung werden sich die Schnellzugfahrpläne für ganz Deutschland auf 40 Seiten unterbringen lassen. Daraus geht hervor, daß sich der Umfang der Fahrplanbücher nicht wesentlich erweitern würde. Nur die erste Neuaufstellung wird Mühe und Kopfzerbrechen machen.

Ich bleibe der Meinung, daß die vorgeschlagene Trennung der beiden Zuggattungen eine bedeutsame Verbesserung enthält, die vom Publikum mit Freuden begrüßt werden und zur Abstellung der bisherigen Klagen imstande sein wird.

Duisburg, im Juni 1913. Clausing.

Schnellzüge auf einer Zahnradstrecke (Badische Höllentalbahn).

Von Prof. **Dr. A. Kuntzemüller** (Mannheim).

I.

Aus der Baugeschichte der Höllentalbahn.

Zahnradbahnen sind im allgemeinen Bahnen von nur örtlicher Bedeutung, bei denen Geländeschwierigkeiten die Anwendung des Zahnrades veranlaßt haben. Meistens sind es Bergbahnen, die große Höhenunterschiede auf möglichst kurzen Strecken zu überwinden haben, und wo infolgedessen Neigungsverhältnisse vorkommen, die bei Hauptbahnen mit durchgehendem Verkehr ausgeschlossen wären. Dahin gehören z. B. die meisten Alpenbahnen der Schweiz, die mit Hilfe von Zahnrad und Schmalspur die steilsten Höhen schnell erklimmen.

In Deutschland ist die Anwendung der Zahnstange verhältnismäßig selten geblieben, da Hochgebirge fast gänzlich fehlen. Zu den ersten Zahnradstrecken des Deutschen Reiches gehört die am 23. Mai 1887 dem öffentlichen Verkehr übergebene Höllentalbahn im südlichen Schwarzwald. Die Bau- und neuerdings auch die Betriebsverhältnisse dieser Gebirgsbahn sind in ihrer Art wohl einzig dastehend, so daß deren kurze Schilderung für die Leser dieser Zeitung von Interesse sein dürfte.

Die ganze sogenannte Höllentalbahn Freiburg-Donaueschingen zerfällt in zwei Teile, Freiburg-Neustadt (Schwarzwald) und Neustadt-Donaueschingen. Beide sind in Anlage und Bau von bemerkenswerter Verschiedenheit, was für den heute bestehenden Durchgangsbetrieb nicht gerade von Vorteil ist. Die erstgenannte Hälfte, die Strecke Freiburg-Neustadt, ist die eigentliche Höllentalbahn, so benannt nach der tiefen Klamm zwischen Himmelreich und Höllsteig. Bereits im Jahr 1877 hatten die Städte Freiburg und Neustadt um die Genehmigung zum Bau einer Privatbahn zwischen beiden Städten nachgesucht; die Bahn sollte bei teilweisem Zahnradbetrieb 8½ Millionen Mark kosten gegenüber 21 Millionen, wenn sie durchgehends als Reibungsbahn gebaut werden würde. Die Regierung gab dem Gesuch damals zwar keine Folge, wohl aber legte sie dem Landtag einen Gesetzentwurf zum Bau genannter Strecke als vollspuriger Staatsbahn mit teilweisem Zahnradbetrieb vor. Der Entwurf ward Gesetz und die Bahnlinie daraufhin erbaut.

Die Strecke Freiburg-Neustadt ist 35 km lang, wovon 7 km als Zahnradstrecke hergestellt wurden. Die größte Neigung auf dieser Teilstrecke beträgt 1:18,18, die kleinste Krümmung hat nur 240 m Halbmesser. Der zu überwindende Höhenunterschied zwischen Freiburg (268 m Meereshöhe) und der höchsten Station Hinterzarten (885 m Meereshöhe) beträgt 617 m; die höchste Stelle der Bahn unmittelbar nach Station Hinterzarten liegt 893 m über dem Meeresspiegel. Von da an fällt sie langsam bis Neustadt (805 m hoch).

Die neue Bahn diente hauptsächlich dem regen Touristenverkehr des südlichen Schwarzwaldes, da sie als erste Eisenbahn die nächste Umgebung des Feldbergs, des höchsten Gipfels im Schwarzwald (1495 m hoch), erschloß. Der Personenverkehr war daher von Anfang an ziemlich stark, während von einem auch nur einigermaßen bedeutenden Güterverkehr der Neigungsverhältnisse der Bahnlinie wegen nicht die Rede sein konnte. Die Strecke war als sogenannte Sekundärbahn natürlich nur eingleisig angelegt.

Über die Frage der Notwendigkeit des Zahnradbetriebes ist auch später noch viel hin- und hergeredet worden. Soviel dürfte aber heute wohl feststehen, daß man ihn, vor eine nochmalige Entscheidung gestellt, kaum wieder zur Anwendung bringen würde, trotz der erheblich höheren, wahrscheinlich dreifachen Kosten einer Reibungsbahn. Denn daß die Strecke Freiburg-Neustadt stets eine Sackbahn bleiben würde, das war gewiß von vornherein ausgeschlossen. Die Bahn mußte nach Osten einmal weiter fortgesetzt werden, das stand fest. Daß man sich beim Bau der Linie trotzdem für die Zahnradstrecke entschied, hat seinen Hauptgrund jedenfalls in den finanziellen Bedenken gegenüber der, wie erwähnt, viel teureren Reibungsbahn.

Die Fortsetzung der Höllentalbahn gen Osten ließ indes lange auf sich warten. Nachdem im Jahr 1892 die Bregtalbahn Donaueschingen-Furtwangen gebaut worden war, plante man zuerst die Verbindung der Höllental- und Bregtalbahn durch eine Bahn Neustadt-Höchst-Hammereisenbach (letzteres Station der Bregtalbahn), die bei Zahnradbetrieb auf etwa 5, bei Reibungsbetrieb jedoch auf fast 11 Millionen Mark veranschlagt war. Der Landtag, der sich damit mehrfach zu befassen hatte, zeigte diesmal glücklicherweise eine starke Abneigung gegen eine weitere Anwendung des Zahnradsystems und empfahl 1894 die Ausführung der Strecke Neustadt-Löffingen-Hüfingen, so daß die kurze Teilstrecke Hüfingen-Donaueschingen unmittelbar angeschlossen hätte.

Die Regierung trug diesem Wunsch um so lieber Rechnung, „weil die früher gebotene Rücksicht aufs obere Bregtal nach Fertigstellung der Bregtalbahn zurücktrat, dagegen die Interessen der Löffinger Gegend und das Streben nach einem leistungsfähigen, nicht durch Zahnstangenbetrieb behinderten Durchgangsverkehr Freiburg-Donaueschingen in den Vordergrund rückten". Zum erstenmal ist hier somit vom Durchgangsverkehr auf der Höllentalbahn die Rede, von dem man schon in früheren Zeiten einmal geträumt hatte. Müller schreibt darüber in seiner Geschichte der badischen Eisenbahnen (Heidelberg 1904) mit Recht (Seite 191): „War auch zweifellos die Wichtigkeit der Bahn früher überschätzt worden, indem man sie als Glied einer den Westen und Osten Europas verbindenden Weltbahn betrachtete, so war doch ebensowenig das andere Extrem richtig, daß ihr ausschließlich lokale Bedeutung zukomme; nach Donaueschingen mußte die Bahn später doch einmal fortgesetzt werden, und alsdann bot sie einen kürzeren Weg von Freiburg nach Konstanz und dem Osten".

Im Sommer 1896 wurde mit der Bearbeitung der Einzelentwürfe begonnen und am 20. August 1901 konnte die Betriebseröffnung der neuen Staatsbahnstrecke erfolgen. Man war bestrebt, sie möglichst leistungsfähig zu gestalten, soweit dies ohne nennenswerte Vermehrung der Baukosten geschehen konnte, minderte deshalb die ursprünglich beabsichtigte Höchstneigung von 1:85 auf 1:100 herab und beschränkte kleinere Halbmesser als 300 m auf vier besonders schwierige Stellen, bei denen bis zu 240 m herabgegangen werden mußte. Planübergänge wurden fast gänzlich vermieden, so daß die neue Strecke der Einführung des Vollbahnbetriebes keinerlei Schwierigkeiten bereitete.

Mit Eröffnung dieser zweiten Hälfte der ganzen Höllentalbahn erfuhr jedoch der Betrieb der ersten Hälfte insofern eine wesentliche Verbesserung, als der bisherige Sekundärbahnbetrieb in einen Vollbahnbetrieb umgewandelt wurde. Bei der neuen Betriebsweise konnte die Höchstbelastung der Züge von 100 auf 130 t hinaufgesetzt werden und außerdem durch Verwendung leistungsfähigerer Lokomotiven bedeutend kürzere Fahrzeiten erzielt werden.

Die ganze Strecke Freiburg-Donaueschingen weist nunmehr eine Länge von 75 km auf. An bemerkenswerten Bauwerken sind außer zwölf Tunneln mehrere gewaltige Brückenbauten zu nennen, auf der alten Strecke der 222 m lange und 37 m hohe eiserne Ravennaviadukt, auf der neuen Strecke die Brücken über die Rötenbach, Mauchach, Gauchach und Breg sowie die Steinbrücken

über die Gutach und den Schwändeholztobel. Die Gutachbrücke ist mit ihrem 64 m weiten Gewölbe der Hauptöffnung zurzeit die größte Steinbrücke Deutschlands, die Schwändeholztobelbrücke ist mit ihren 57 m nur unwesentlich kleiner.

Es dürfte noch interessieren, zu erfahren, daß statt der wirklichen Länge von 75 km tarifarisch 8 km mehr berechnet werden, da auf dem mit Zahnrad belegten Teilstück der alten Höllentalbahn ein sogen. Entfernungszuschlag in Anrechnung kommt; dieser betrug früher sogar 12 km. Mehrmals haben die beteiligten Gemeinden, insbesondere Neustadt, um die völlige Beseitigung dieses Zuschlags gebeten, bisher ohne Erfolg. Die Regierung machte, als die Angelegenheit auch im Landtag zur Sprache kam, demgegenüber geltend, „daß, wenn mit der Zeit infolge der Zunahme des Verkehrs auf der Höllentalbahn sich die Herstellung einer durchgehenden Adhäsionsbahn als notwendig erweisen sollte, diese eine wesentlich größere Länge erhalten wird, als die jetzt allein bestehende Zahnstangenstrecke; da dann der durchgehende Verkehr naturgemäß über die leistungsfähigere Adhäsionsstrecke geleitet würde, müßten für diesen Verkehr auch die Beförderungsgebühren nach der auf letzterer wirklich durchfahrenen kilometrischen Länge erhoben werden; es würden dann die Interessenten mindestens dieselben Taxen wie jetzt doch bezahlen müssen“ (Beilage zum Protokoll der Sitzung der Zweiten Kammer vom 21. Mai 1908, Seite 3 f). Die Kammer schloß sich diesen Ausführungen jedoch nicht an, sondern beantragte vielmehr, der Bitte der Gemeinde Neustadt gemäß den Entfernungszuschlag überhaupt aufzuheben.

Von der Erbauung einer etwaigen Umgehungsbahn der Zahnradstrecke war bei dieser Gelegenheit und auch sonst des öfteren bereits die Rede. Eine derartige Umgehungsbahn hätte die schwierige Klamm des eigentlichen Höllentales zu meiden und das Wagensteigtal hinauf nach Sankt Peter im Schwarzwald auszufahren. Für den Durchgangsverkehr wäre eine solche Reibungsbahn über St. Peter von gewiß unschätzbarem Vorteil. Ob sie indes in absehbarer Zeit zur Ausführung kommen wird, steht noch dahin. Zunächst hat man, wie ich noch zeigen werde, einen immerhin beachtenswerten Durchgangsverkehr sogar auf der Zahnradstrecke zu schaffen versucht und, wie jedermann zugeben wird, mit äußerst günstigem Erfolg. Danach ist es mehr als zweifelhaft, ob sich der Staat ohne triftigen Grund zum Bau einer immerhin recht teuren Umgehungslinie sobald entschließen wird. Der Durchgangsverkehr muß sich eben mit den Verhältnissen, so wie sie sind, abfinden. „Es hat heute ja gar keinen Zweck mehr — so hat der Abg. Rebmann in der Kammer einmal gesagt (Sitzung vom 13. August 1908) —, darüber nachzudenken und sich den Kopf zu zerbrechen, ob man vielleicht von Anfang an der Höllentalbahn eine andere Gestalt hätte geben können und sollen; das sind geschehene Dinge, mit denen wir uns abzufinden haben.“

Auf absehbare Zeit ist an eine derartige einschneidende bauliche Veränderung in der Höllentalbahn somit nicht zu denken. Betrachten wir nun, wie sich der Verkehr auf der Zahnradstrecke dieser Bahn allmählich entwickelt hat.

II.

Fahrplan und Betrieb der Höllentalbahn.

Der Fahrplan der Strecke Freiburg-Neustadt war in den ersten Jahren recht einfach: vier Personenzüge durchfuhren sie in beiden Richtungen. Sie brauchten für diese 35 km lange Strecke 2¼ bis 3½ Stunden, wiesen also eine Reisegeschwindigkeit von 10 bis höchstens 15 km/Std. auf. Das 7 km lange Teilstück mit Zahnrad wurde auf- wie abwärts in etwa einer Stunde „durcheilt“.

Im Laufe der Zeit machte sich bald das Bedürfnis nach einer Vermehrung und Beschleunigung der Personenzüge fühlbar. Vor allem kamen eine Reihe Sonn- und Feiertagszüge zur Ausführung, die mindestens bis Hirschsprung, der Anfangsstation der Zahnradstrecke, verkehrten. Der gesteigerte Touristenverkehr ins Feldberggebiet machte fortgesetzt ihre Vermehrung nötig, und als, wie erwähnt, im August 1901 die Fortsetzung der Linie bis Donaueschingen dem Betrieb übergeben werden konnte, wurden bereits sechs Personenzüge über die ganze Strecke durchgeführt. Dazu kamen noch drei nur zwischen Freiburg und Neustadt verkehrende Züge. Die Fahrzeit wurde mit Beginn des Vollbahnbetriebes auf rund 2 Stunden zwischen Freiburg und Neustadt verkürzt, und die etwas längere zweite Hälfte der Strecke zwischen Neustadt und Donaueschingen durchfuhren die neuen Züge gar in nur etwa einer Stunde.

Ein weiterer großer Fortschritt im Fahrplan der Höllentalbahn war die am 1. Mai 1907 erfolgte Einführung eines Vorortverkehrs auf der eingleisigen (!) 14 km langen Teilstrecke Freiburg-Himmelreich *). Eine derartige ungewöhnliche Belastung einer durchgehends nur eingleisig angelegten Strecke war nur durch die Einseitigkeit des Verkehrs zu gewissen Tagesstunden möglich: in den Vormittagsstunden überwiegt der Verkehr ins Höllental, in den Nachmittags- und Abendstunden derjenige vom Höllental. Vorkommende Ausnahmen begegnen großen Schwierigkeiten in der pünktlichen Durchführung der Züge. Enthalten doch die Fahrpläne der letzten Jahre Züge, die auf sämtlichen zehn Stationen bis Titisee je eine oder mehrere Kreuzungen vorzunehmen haben. Daran ist in erster Reihe der stark angewachsene Sonn- und Feiertagsverkehr schuld, und wenn daher in einigen Jahren die Einfahrstrecke der Höllentalbahn in den Hauptbahnhof zu Freiburg aus der Stadt hinaus verlegt werden wird, darf auch die Frage des zweiten Gleises auf dieser Teilstrecke nicht unerörtert bleiben. Eine Verlegung selbst wird wegen der nötigfallenden Beseitigung mehrerer Planübergänge im Weichbild Freiburgs nicht zu umgehen sein.

*) Vgl. diese Ztg. 1906 Seite 1097.

Den größten Fortschritt im Betriebe brachte aber der Sommerfahrplan 1908: Zum erstenmal wurde ein beschleunigtes Zugpaar mit durchlaufenden Wagenkursen über die Höllentalbahn geleitet, nachdem besonders Stadtgemeinde und Handelskammer Freiburg für eine solche Verbesserung des Ostwestverkehrs eingetreten waren. Diese Eilzüge (zuschlagfreie Schnellzüge) über die durch das Zwischenglied der Zahnradbahn unangenehm unterbrochene eingleisige Gebirgsbahn zu führen, mochte auf den ersten Blick gewagt scheinen; der starke Ausflugsverkehr und die ungemein schwierigen Betriebsverhältnisse hätten eigentlich davor abschrecken sollen. Indes das erste Jahrfünft eines Schnellzugverkehrs über die Höllentalbahn hat zur Genüge gezeigt, daß nichts, nicht einmal das lästige Zahnrad mehr, den modernen Schnellverkehr aufzuhalten imstande ist.

Gewiß waren die Schwierigkeiten des Betriebes, denen die Eilzüge auf der steilen Zahnradstrecke ausgesetzt waren, recht hohe. Die Eisenbahnverwaltung konnte deshalb nur mit größter Vorsicht ans Werk gehen. Das Zuggewicht war beispielsweise anfangs ungemein gering bemessen; auch die Anwendung des Zahnrads hat nach Beschaffung stärkerer Maschinen mannigfache Änderungen erfahren. Doch hat der Betrieb bisher ohne irgendwelche Anstände durchgeführt werden können.

Das im Sommer 1908 geschaffene Eilzugspaar erhielt die Nummern 383/384 und lief mit Ausnahme eines zweiachsigen Packwagens Donaueschingen-Ulm zwischen Freiburg und Ulm geschlossen durch. Die Züge setzten sich auf der Höllentalbahn aus nur vier zweiachsigen Fahrzeugen zusammen, mit einem Gesamtgewicht von 62 t. Im Laufe der Jahre hat sich diese Zusammensetzung jedoch erheblich geändert: die Züge wurden nach und nach schwerer, während die Fahrzeit, von der noch die Rede sein wird, ungefähr gleich blieb. Der Wagendurchlauf wurde bis und von Colmar im Elsaß ausgedehnt und im Sommer 1909 erstmals vierachsige Fahrzeuge eingestellt, die das Zuggewicht indes nur wenig erhöhten, da statt der bisherigen drei zweiachsigen Wagen nur zwei vierachsige Wagen mitgeführt wurden (je ein I./II./III. und III. Klassewagen, Gesamtgewicht des Zuges außer der Lokomotive 77 t). Der I./II./III. Klassewagen wurde nach Bedarf durch einen I./II. und III. Klassewagen ersetzt. Die Wagen waren Durchgangswagen mit Mittelgang.

Im folgenden Winter 1909/10 wurde den Zügen nach Bedarf noch ein zweiachsiger III. Klassewagen ebenfalls mit Mittelgang, für Schneeschuhläufer beigegeben, eine Einrichtung, die sich auch auf anderen Strecken der badischen Bahn (z. B. der Schwarzwaldbahn Offenburg-Triberg-Konstanz) bewährt hat. Das Zuggewicht der Höllentaleilzüge stieg in diesem Fall bereits auf 92 t. Gegebenenfalls begnügte man sich damit, in dem vierachsigen III. Klassewagen ein Abteil für Schneeschuhläufer freizuhalten und entsprechend zu bezeichnen. Der besondere Schneeschuhläuferwagen blieb übrigens auf die Teilstrecke Freiburg-Neustadt beschränkt, innerhalb deren gerade die Zahnradstrecke liegt. Erst seit dem Winter 1911/12 wurde er als vierachsiger III. Klassewagen bis und von Donaueschingen durchgeführt, so daß das Zuggewicht schon auf 107 t und die Achsenzahl auf 14 stieg, eine Belastung, die man bei Einführung der Züge 1908 gewiß noch nicht in Berechnung gezogen hatte.

Die bis heute erreichte Höchstbelastung der Züge war damit aber noch nicht eingetreten. In beiden folgenden Sommern, 1912 und 1913, erfuhr die Belastung weitere Abänderungen bzw. Verstärkungen. Im Sommer 1912 setzten sich die Eilzüge auf der Zahnradstrecke aus je 15 Achsen mit 121 t Gewicht zusammen, da der zweiachsige Gepäckwagen durch einen schwereren dreiachsigen ersetzt worden war. Zum erstenmal wurde ferner der Durchlauf eines I./II./III. Klassewagens bis nach München ausgedehnt und hierzu ein Durchgangswagen mit Seitengang (ABCCü) verwendet, was deshalb nötig war, weil der Wagen auf der bayerischen Strecke Ulm-München in zuschlagpflichtigem D-Zug lief.

Der Durchgangswagen Freiburg-München stellt gewissermaßen das seit Jahren ersehnte Ziel Freiburgischer Eisenbahnpolitik dar, deren Blicke schon lange auf eine Verkürzung des

Weges gen Osten gerichtet waren.*) In der Tat wird durch diesen über Titisee (Höllentalbahn)-Donaueschingen-Immendingen-Sigmaringen-Ulm laufenden Wagen nicht nur die bisherige Fahrzeit Freiburg-München (über Karlsruhe-Stuttgart) verkürzt, sondern auch die Entfernung zwischen beiden Städten erheblich herabgemindert. Denn die Entfernung Freiburg-München über die Höllentalbahn beträgt nur 386 km gegenüber den 466 km über Karlsruhe-Stuttgart. Das ist gewiß ein Fortschritt, um den jahrelang zu kämpfen sich wohl lohnte!

Waren schon alle diese Verkehrsverbesserungen der Höllentaleilzüge ein beredtes Zeugnis für ihre wachsende Beliebtheit beim reisenden Publikum, so wird diese durch die Neuerungen des Sommerfahrplans 1913 noch weit augenfälliger bewiesen: Ab 1. Mai 1913 gelangte nämlich ein zweites Eilzugpaar (Züge 385/386) zur Einführung. Einen solchen Verkehrsaufschwung nach nur fünf Jahren auf einer Strecke, die man eines Schnellzugverkehrs anfangs überhaupt nicht für fähig hielt, hätte man gewiß nicht voraussehen können. Dazu kam, daß nicht nur die neuen Eilzüge, sondern auch die alten mit Speisewagen ausgestattet wurden, so daß die Höllentaleilzüge nun wirklich eine erstklassige Zugverbindung quer durch Süddeutschland darstellen. Damit aber ist erneut der Beweis der Leistungsfähigkeit der an sich unbequemen Zahnradstrecke der Höllentalbahn gegeben. Auf die Führung des zweiten Eilzugpaares über diese Strecke mag der Ausbau des großen Truppenübungsplatzes Heuberg für das XIV. (badische) Armeekorps nicht ohne Einfluß gewesen sein, doch hätte es auch ohne diesen über kurz oder lang kommen müssen.

Die gegenwärtige (Sommer 1913) Belastung der vier Eilzüge 383/384/385/386 ist die höchste bisher dagewesene. Über die Zahnradstrecke führen sie je 15 Achsen mit 121 t Zuggewicht; der Speisewagen befährt diese Strecke nämlich nicht, er wird in Hinterzarten bzw. Donaueschingen ein- und ausgestellt. Es geschieht dies nur deshalb, weil er nicht mit Doppelbremse ausgerüstet ist; wegen der Zugbelastung könnte der Wagen im Zuge verbleiben, da die Höchstbelastung der Eilzüge über die Zahnradstrecke auf 190 t festgesetzt ist. Der Speisewagen gehört der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Das neu eingeführte Eilzugpaar 385/386 zeichnete sich von dem älteren noch dadurch aus, daß seine Wagendurchläufe bis Mülhausen im Elsaß ausgedehnt sind. Dadurch hat die kurze nur 23 km lange badisch-elsässische Linie Müllheim-Mülhausen, auf der bisher ausschließlich Personenzüge verkehrt hatten, ebenfalls erstmals beschleunigte Züge erhalten, da die neuen Höllentaleilzüge über sie laufen. Diese Züge stellen somit auch die erste beschleunigte Zugverbindung zwischen der badischen Universitätsstadt Freiburg und der elsässischen Industriestadt Mülhausen dar.

So enthalten die beiden Eilzugpaare über die Höllentalbahn trotz der kurzen Zeit ihres Bestehens bereits äußerst wertvolle Wagendurchläufe, die sich fast über den ganzen Ostwestverkehr Süddeutschlands ausdehnen: München-Freiburg und Ulm-Colmar (Züge 383/384) sowie München-Freiburg und Ulm-Mülhausen (Züge 385/386).

Der Fahrplan der Eilzüge ist zurzeit (Sommer 1913) der folgende:

E 384	386					E 385	383
—	4.05	ab	Mülhausen	0 km	an	5.18	—
9.00	5.00	ab	Freiburg	53 „	ab	4.22	an 8.14
10.41	6.28	ab	Neustadt	88 „	ab	3.15	7.06
11.35	7.23	ab	Donaueschingen	128 „	ab	2.24	6.20
2.52	10.31	ab	Ulm	293 „	ab	10.56	3.12
5.09	12.40	an	München	439 „	ab	8.22	12.45

Die Reisegeschwindigkeit auf der ganzen 439 km langen Strecke Mülhausen-München beträgt somit rund 50 km/Std., was in Anbetracht der durchgehends schwierigen Geländeverhältnisse und der ziemlich lang bemessenen Aufenthalte auf einigen Knotenpunkten gewiß alle Anerkennung verdient.

Besonderes Interesse erheischt natürlich die Fahrt der Züge über die Zahnradstrecke der Höllentalbahn. Während die höchste zulässige Fahrgeschwindigkeit auf den nicht mit Zahnrad belegten Teilstrecken der Höllentalbahn 65 km/Std. beträgt, geht sie auf der Zahnradstrecke bis auf 30 km/Std. herab. Dazu kommen eine ganze Reihe Einschränkungen in der Geschwindigkeit in beiden Richtungen, mehrere Stationen dürfen nur mit verminderter Geschwindigkeit durchfahren werden und bei der Fahrt über die sog. Ravennabrücke muß sie sogar auf 15 km/Std. herabgehen. Dem Fahrplan der Eilzüge liegt auf der Zahnradstrecke Hirschsprung-Hinterzarten bei der Bergfahrt eine Fahrgeschwindigkeit von 15 km/Std. zugrunde, die bei Anwendung der kürzesten Fahrzeit auf 18 km/Std. gesteigert werden darf. Bei der Talfahrt darf die Fahrgeschwindigkeit 25 bzw. 29 km/Std. betragen, vorausgesetzt, daß die Züge durchweg mit Doppelbremse ausgerüstet sind.

Die Züge werden von Lokomotiven der badischen Gattung VI b geführt; es sind dies kräftige Tendermaschinen, deren die badische Verwaltung weit über hundert Stück besitzt und die auch im sonstigen Verkehr, hauptsächlich im Vorortverkehr größerer Städte, viel Verwendung finden. Sie haben drei Trieb- und zwei Laufachsen und ein durchschnittliches Dienstgewicht von 63½ t. Ihre vielseitige Verwendungsfähigkeit geht am besten aus der Tatsache hervor, daß sie nach der Statistik des Jahresberichts nicht nur in Personenzügen gefahren werden, sondern auch in Schnell-, Eil- und Güterzügen ansehnliche Leistungen aufzuweisen haben. Eine Lokomotive der Gattung VI b hat jährlich durchschnittlich über 50 000 km zurückgelegt.

Bei den Bergfahrten der Eilzüge tritt zu dieser VI b-Lokomotive noch eine Nachschublokomotive der Gattung IX b. Dies ist eine mit Zahnrad versehene vierachsige Tenderlokomotive und zwar besitzt sie drei Triebachsen und eine Laufachse; ihr Dienstgewicht beträgt rund 57 t. Die Verwaltung hat indessen bei der geringen Verwendbarkeit dieser Lokomotivgattung im ganzen nur vier solcher Maschinen in Besitz. Sie versehen ihren Dienst ausschließlich als Nachschublokomotiven auf der Höllentalbahn. Die von ihnen durchschnittlich in einem Jahr zurückgelegten Entfernungen betragen daher nur rund 20 000 Kilometer.

Da die Wagen und die führende Lokomotive VI b kein Zahnrad haben, so greift bei den Bergfahrten nur die Nachschublokomotive IX b in die Zahnstange ein. Die Nachschublokomotive wird in Hirschsprung angekuppelt und schiebt den Zug bis zur Wagerechten des Bahnhofs Hinterzarten*). Bei den Talfahrten dagegen — und dies ist vielleicht das betriebstechnisch interessanteste Moment des ganzen Eilzugverkehres — bleibt das Zahnrad ausgeschaltet! Einen beschleunigten Zug von nicht unbeträchtlichem Gewicht über eine längere Neigung von 1:18 in reinem Reibungsbetrieb zu führen, dürfte gewiß ohne Beispiel dastehen. Doch haben sich Anstände irgendwelcher Art hierbei noch nicht ergeben. Allerdings ist unter diesen Umständen bei den Talfahrten Erfordernis, daß bei einem Wagengewicht bis zu 115 t mindestens vier Fünftel davon und bei schwereren Zügen sämtliche Wagen mit gangbarer Doppelbremse (d. i. selbsttätiger und nicht selbsttätiger Westinghousebremse) ausgerüstet sind. Es darf noch hinzugefügt werden, daß auch die Personenzüge der Höllentalbahn ausnahmslos von Lokomotiven der Gattung VI b geführt werden.

Die Besetzung der alten und (seit 1. Mai 1913) neuen Eilzüge ist bisher eine gute gewesen, obwohl man in dieser Beziehung vorher mancherlei Befürchtungen gehegt hatte. Der beste Beweis für ihre gute Besetzung ist wohl die Tatsache, daß bereits ein Bedarfseilzug E 382 auf der Strecke Freiburg-Neustadt vorgesehen ist, der dem fahrplanmäßigen Eilzug 384 (Freiburg ab 9.00 Uhr vormittags) unmittelbar vorausfährt (Freiburg ab 8.54, Neustadt an 10.31 Uhr).

---

*) Der Anfang Juni 1913 erschienene Jahresbericht der Freiburger Handelskammer beschäftigt sich ebenfalls ausführlich mit diesen Verkehrsfragen. Auf die Bedeutung der Eisenbahnlinie durch das obere Donautal und Höllental für den internationalen Reiseverkehr wird darin mit besonderem Nachdruck hingewiesen. „Mit der Einführung eines Eilzugpaares auf der Strecke zwischen Freiburg und Ulm geschah endlich der erste Schritt zur Erfüllung dieses Verlangens“. Weiter heißt es darin: „Die Kammer hält daran fest, daß nur ein direkter Verkehr München-Paris-München die Linien über Freiburg und über Stuttgart einander ebenbürtig mache“. Die gleiche Ansicht vertritt auch eine kleine, 1912 in Freiburg erschienene Broschüre „Paris-Schwarzwald-Wien, die Schaffung einer neuen internationalen Durchgangslinie durch Süddeutschland“ von Dr. John Mez.

*) Die neue badische Zusatzbestimmung § 55 (3) der Fahrdienstvorschriften, Ausgabe 1913, gültig vom 1. April 1913, regelt die Frage wie folgt: „Nachschiebelokomotiven, die den Zug bis zu einer Haltstation begleiten, sind mit ihm zu kuppeln, auch ist bei Personenzügen (einschl. Schnell- und Eilzügen) ihre Luftdruckbremse an die Zugbremse anzuschließen. Muß die Schiebelokomotive den Zug während der Fahrt verlassen, so ist sie nur anzukuppeln, wenn eine vom Führerstand aus lösbare Kuppelung verwendet wird. Zwei nachschiebende Lokomotiven sind stets miteinander zu kuppeln.“ Da Hinterzarten Haltstation für die Eilzüge ist, so wird die Schiebelokomotive an diese angekuppelt.

So hat das etwas kühne Problem der „Schnellzüge auf einer Zahnradstrecke" eine in allen Teilen befriedigende Lösung gefunden. Was früher unmöglich schien — die Einbeziehung der Zahnradbahn durch das Höllental in den internationalen Durchgangsverkehr —, ist längst Tatsache geworden, die neuen Eilzugverbindungen haben sich wider Erwarten gut entwickelt und ihr Wagendurchlauf ist aus kleinen Anfängen quer durch ganz Süddeutschland erweitert worden. So bietet die Schaffung eines Eilzugverkehrs über die badische Höllentalbahn ein klassisches Beispiel dafür, wie auch unter den denkbar schwierigsten **Betriebsverhältnissen ein durchgehender Schnellzugverkehr sich** sehr wohl ermöglichen läßt.

Wasserweg Riga - Chersson.

Wir haben schon wiederholt darauf hingewiesen, daß dieser Wasserweg zurzeit wohl der wichtigste Verkehrsweg ist, an dessen Durchführung in Rußland gearbeitet wird. Seine Wichtigkeit ergibt sich schon aus der Tatsache, daß durch ihn der Getreideverkehr von der Durchfahrt bei den Dardanellen befreit werden würde. Das ist aber nur eine Seite, die für die Bedeutung des geplanten Wasserweges spricht. Dieser Verkehrsweg, einmal geschaffen, würde dem wirtschaftlichen Leben des großen Gebietes, das er berührt, sicher ganz neue Entwicklungsmöglichkeiten bieten. Es ist daher im Interesse von Rußland zu begrüßen, daß die technischen Untersuchungen hinsichtlich des Wasserweges Riga-Chersson, wie wir dem „Rishski Westnik" entnehmen, erfolgreich vorwärtsschreiten. In diesen Tagen haben die Ingenieure, die die erwähnten Untersuchungen vornehmen, bereits Kiew am Dnjepr passiert. Die wirtschaftlichen Vorarbeiten und Untersuchungen sollen bereits erledigt sein. Nun ist leider, darf man wohl sagen, auf wirtschaftlichem Gebiete eine Meinungsverschiedenheit im Schoße des Ministerrates entstanden, die leicht den Fortgang des großen nationalen Werkes aufhalten kann. Es ist das die Frage des Baues der großen Schleusenanlagen bei den Stromschnellen des Dnjepr und die Ausnutzung der elektrischen Kräfte, die hier gewonnen werden sollen. Es soll nämlich einstweilen die Bestätigung des Projekts für die Schleusenanlagen an den Dnjepr-Stromschnellen offen bleiben, weil eine französische Gesellschaft der Regierung ihre Dienste für die Regulierung des Stromschnellenteiles des Dnjepr angeboten hat. Diese Gesellschaft will die erforderlichen Dämme und Schleusen für eigene Rechnung erbauen und das Unternehmen nach einer festzusetzenden Frist kostenlos dem Fiskus übergeben. Die Franzosen sind gewillt, die Fahrzeuge kostenlos passieren zu lassen, doch sollen ihnen dafür die Einnahmen zufallen, die sich bei der Ausnutzung der vorhandenen Wasserkraft behufs Erzeugung elektrischer Energie ergeben würden. Für die Schleusenanlagen ist angeblich ein Kapital von 40 Millionen Rubel erforderlich. Das Ministerium der Finanzen hat sich zugunsten dieses Planes ausgesprochen, ist dabei aber auf den Widerstand des Ministeriums der Verkehrsanstalten gestoßen, das gegen die Überlassung der Ausnutzung dieser Anlage ist, weil aus ihr in die Hände von Ausländern sicherlich große Reichtümer fließen würden. Das Ministerium der Verkehrsanstalten will die ganze große Anlage, wie sie der Wasserweg Riga-Chersson darstellen wird, Rußland vorbehalten.

Für den außerhalb stehenden Beobachter scheint der Standpunkt des Ministeriums der Verkehrsanstalten der einzig gegebene zu sein. Aber in Rußland gehen solche Fragen oft ganz eigenartige, Fernerstehenden nicht recht verständliche Wege. Was aber sicherlich eine Folge dieser Meinungsverschiedenheit sein wird, ist die Verzögerung in der Durchführung des Gesamtwerkes. Das müßte im Interesse der Verkehrsentwicklung und der Verkehrserleichterung, woran auch Europa sehr lebhaft beteiligt ist, beklagt werden.

Auch die „Now. Wr." ergreift zu der Frage des Baues des Riga-Chersson-Wasserweges das Wort, um nachdrücklich zu betonen, daß die Lösung dieser wichtigen nationalen Aufgabe ihres Erachtens sich auf einem ganz falschen Gleise befinde. Das einflußreiche, vielgelesene Blatt erinnert zunächst daran, daß die politischen Ereignisse der letzten Zeit mit zwingender Gewalt die Notwendigkeit des Baues erwiesen hätten. Man brauche nur an die gewaltigen Verluste zu denken, die Staat und Handel schon durch die kurze Sperre der Dardanellen haben tragen müssen, um die hohe staatliche und wirtschaftliche Bedeutung des Kanalbaues zu erkennen. Alle Getreide-, Holz-, Naphtha-, Kohlen- und Mineralfrachten blieben bei der Meerengensperre in den Schwarzmeerhäfen liegen und konnten nicht nach den Bestimmungsländern befördert werden, denn der Seeweg war gesperrt und der Eisenbahnweg an die Ostsee zu teuer. Damit soll natürlich nicht gesagt sein, daß sämtliche Schwarzmeerfrachten ihren Weg nach Norden nehmen sollen. Wohl aber müsse daran gedacht werden, daß das Ostseegebiet mit südrussischen Kohlen versorgt werden müsse, ferner daß die Flotte allein an 20 Millionen Pud Steinkohle, die in die Residenz St. Petersburg einmündenden Bahnen 18 Millionen Pud im Jahre verbrauchen. Auf Grund dieser Erwägungen sind 44 Abgeordnete der Reichsduma dazu gekommen, den Riga-Chersson-Kanal als Kanalsystem für flachgehende Schiffe und Barken in Aussicht zu nehmen, weil sie den Bau eines Kanals für Schiffe mit Seetiefgang oder Kriegsschiffe technisch für zu schwierig, wenn nicht unausführbar erachten.

Dieser Auffassung tritt nun die „Now. Wr." energisch entgegen. Ein solcher Kanal, wie er hier gedacht ist, mit einem Tiefgang von nur 5 8 Fuß, würde sich wenig von den übrigen traurigen Kanalbauten Rußlands unterscheiden, die in der Neuzeit ein fast vergessenes Dasein führen. Sollte das Projekt der Abgeordneten verwirklicht werden, so kann man sagen, daß das zum Kanalbau angewandte Geld fortgeworfen sei, weil ein derart kläglicher Bau einen Umschwung im Güterverkehr unmöglich herbeiführen und keine Konkurrenz mit den Eisenbahnen aufnehmen könne. Um den Riga-Chersson-Kanal zu einem wichtigen Verkehrswege für die Ausfuhr Rußlands zu machen, müsse er die Bauart eines Seekanals erhalten, damit die großen Dampfer ihre Frachten im Süden laden und ohne jede Umladung ins Ausland bringen können. Ein Kanal im Sinne der Dumaabgeordneten würde große Umladekosten hervorrufen, welche die Beförderung verteuern und manche Frachten vollständig von der Beförderung ausschließen.

Aus diesen Gründen dürfe man hier nicht 5,8 Fuß als Normaltiefe der Kanäle betrachten, wie sie bei Wasserstraßen von rein örtlicher Bedeutung üblich ist, sondern dürfe sie nicht weniger als auf 14 Fuß Tiefgang anlegen. Das Verkehrsministerium habe die Baukosten des Ostsee-Schwarzmeer-Kanals bei 14 Fuß Tiefgang auf 300 Millionen Rubel veranschlagt. Selbst wenn sich bei einem geringeren Tiefgang 100 Millionen Rubel ersparen ließen, so liege darum noch kein triftiger Grund vor, den Bau eines tiefen Kanals aufzugeben. Es dürfe nicht außer acht gelassen werden, daß ein Kanal, der für Schiffe bis zu 14 Fuß Tiefgang befahrbar sei, die Möglichkeit biete, einige Kriegsschiffe ohne Kanonen durch den Kanal in die Ostsee oder umgekehrt in das Schwarzmeer zu versetzen. Das würde auch für Torpedoboote und kleine Kreuzer gelten. Was ein derartiges Ersparnis bei den Schiffsbauten wert sei, ganz abgesehen von der strategischen Bedeutung, brauche kaum besonders hervorgehoben zu werden.

Soweit die „Now. Wr."

Daß das russische Blatt damit zweifellos recht hat, daß ein Kanal mit 14 Fuß Wassertiefe leistungsfähiger ist als ein Kanal, der nur einen Wasserstand von 5,8 Fuß hat, darüber ist ja wohl nicht viel zu streiten, auch das kann zugegeben werden, daß bei der Durchführung eines so großen und für Rußland so wichtigen Baues der Kostenpunkt keine so ausschlaggebende Rolle spielen sollte. Aber außer allem Vorgesagten, kommt ja doch noch in erster Reihe die Frage zur Entscheidung, ob ein socher Kanalbau tatsächlich durchführbar ist, und wenn diese Frage bejaht werden kann, dann kommen all die andern Fragen, wie: ob die vorhandene Wassermenge ausreicht, ob dann auch noch irgendeine Verzinsung herauszurechnen ist usw. Jedenfalls ist die aufgeworfene Frage sehr wichtig und wird ihr nachgegangen und abermals ein neues Projekt aufgestellt und dann der Vergleich über die Vorzüge und Nachteile der beiden aufgestellt, dann wird wohl kaum die nächste Reichsduma sich über Ausführung des Planes den Kopf zu zerbrechen haben, denn dann wird sicher noch manches Jahr der Vergessenheit anheimfallen, ehe Rußland zu seinem Wasserwege Riga-Chersson kommen wird. Gut Ding will **Weile. Das ist richtig! Dieses gute Ding hat aber schon** reichlich Weile gehabt, denn über seine Durchführung wird schon mehrere Dezennien hindurch verhandelt, beraten, geplant **und gearbeitet, so daß es wohl bald Zeit wäre, zu handeln.** m.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verbrecherische Anschläge gegen Eisenbahnzüge.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers mehren sich diese Anschläge in erschreckender Weise. Wenn auch bisher aus solchem Anlaß, wie der Herr Minister feststellt, größere Unfälle nicht zu beklagen gewesen sind, so muß doch mit allen Mitteln dafür gesorgt werden, daß die etwa versuchte Ausübung von Bahnfreveln rechtzeitig verhindert wird. Er beauftragt daher die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Betriebsbeamten, insbesondere die Bahnwärter, anzuweisen, bei Erledigung ihrer Dienstpflichten nach dieser Richtung ganz besondere Aufmerksamkeit zu verwenden. Wo es angezeigt erscheint, soll auf die Einführung verstärkter Bahnbewachung Bedacht genommen werden.

— **Eisenbahnen und Seuchengefahr.** Nach amtlichen Nachrichten ist vor einiger Zeit die Cholera unter den bulgarischen und griechischen Truppen in der Gegend von Saloniki ausgebrochen. Zeitungsnachrichten melden das Auftreten der Seuche auch in anderen Teilen der Balkanhalbinsel. Der preußische Eisenbahnminister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, die Zugbegleitpersonale der für den Verkehr aus den Balkanländern einschließlich Rumänien in Betracht kommenden Züge, namentlich auch die Wartefrauen in den D-Zügen und die Schlafwagenwärter, anzuweisen, Reisende mit Fahrtausweisen aus den Balkanländern einschließlich Rumänien auf ihren Gesundheitszustand unauffällig zu beobachten und für volle Sauberkeit in den von diesen Reisenden benutzten Wagen, besonders in den Aborten, zu sorgen. Für Durchwanderer werden die Bestimmungen im § 9 der Anweisung zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr in Geltung gesetzt.

— **Zulassung der in den Königlichen Eisenbahnwerkstätten ausgebildeten Lehrlinge zur Gesellenprüfung.** Die Handwerkskammer in Halle (Saale) hatte in zwei an die Königliche Eisenbahndirektion daselbst gerichteten Schreiben die Zulassung der in den genannten Werkstätten ausgebildeten Lehrlinge zur Gesellenprüfung unter anderem davon abhängig gemacht, daß die mit Ausbildung der Lehrlinge beauftragten Personen sich im Besitze der auf Grund des § 129 Abs. 1 bzw. 2 erworbenen Anleitungsbefugnis befinden, und daß die Lehrlinge vor der Prüfung zur Lehrlingsrolle der Handwerkskammer angemeldet werden. Der preußische Minister für Handel und Gewerbe, dem der Eisenbahnminister jene Schreiben zur Entscheidung vorlegte, hat darauf in einem unterm 16. Juli d. J. an die Handelskammer in Halle gerichteten Erlaß erklärt, daß diese Forderung gesetzlich nicht gerechtfertigt ist, da die Vorschriften des § 129 Abs. 1—4 nur auf Handwerksbetriebe Anwendung finden. Die Königlichen Eisenbahnwerkstätten sind dagegen staatliche Lehrwerkstätten im Sinne des § 129 Abs. 5 der Gewerbeordnung, die den Bestimmungen für Handwerksbetriebe nicht unterworfen sind. Da der § 129 Abs. 5 ausdrücklich vorschreibt, daß die Zurücklegung der Lehrzeit auch durch den Besuch einer staatlichen Lehrwerkstätte ersetzt werden kann, und da ferner die Handwerkskammern nach § 131 Abs. 3 verpflichtet sind, für die Abnahme der Gesellenprüfungen aller Lehrlinge zu sorgen, so sind die Lehrlinge der Königlichen Eisenbahnwerkstätten, wenn sie die ordnungsmäßige Zurücklegung der Lehrzeit nachweisen, ohne weiteres zur Gesellenprüfung zuzulassen. Gegen die Erhebung einer erhöhten Prüfungsgebühr von diesen Lehrlingen will er aber, soweit durch ihre Prüfung besondere Kosten erwachsen, keine Einwendungen erheben.

— **Lohnregelung in den Betriebswerkstätten.** Um diejenigen Arbeiter, die bei der Neuordnung des Lohnwesens in den Betriebswerkstätten (vergl. Nr. 43 S. 706 d. Ztg.) nicht sogleich in den ihrem Lohndienstalter entsprechenden Lohnsatz eingestaffelt werden konnten, tunlichst bald in diesen einrücken zu lassen, hat der preußische Eisenbahnminister neuerdings angeordnet, daß sie vom 1. August d. J. ab in jedem Löhnungszeitraum um eine Lohnstufe bis zur Erreichung des ihrem Lohndienstalter entsprechenden Staffelsatzes aufsteigen.

— **Ladefrist für Fünfzehn- und Zwanzigtonnenwagen.** Gegenüber den vom Deutschen Handelstag gestellten Anträgen auf Verlängerung der Ladefrist der Fünfzehn- und Zwanzigtonnenwagen hat sich der preußische Eisenbahnminister auf einen ablehnenden Standpunkt gestellt. In dessen ausführlicher Begründung führt er aus: „Die Güterwagen von höherm Ladegewicht sind eingeführt worden, um den Eisenbahnbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten und die Eisenbahnverwaltung in den Stand zu setzen, den ständig steigenden Anforderungen, namentlich auf dem Gebiete der Verkehrs- und Tariferleichterungen, gerecht zu werden. Würde die Ladefrist für die größeren Wagen verlängert werden, so würden dadurch so erhebliche Betriebsverschlechterungen eintreten, daß die mit der Verwendung dieser Wagen verbundenen wirtschaftlichen Vorteile in der Hauptsache wieder verloren gehen würden. Die Berechnung verschiedener Ladefristen würde nämlich zur Folge haben, daß auch die Wagen verschieden behandelt werden müßten. Während jetzt sämtliche Wagen ohne Rücksicht auf das Ladegewicht nach bestimmten, dem Güterzugbetrieb angepaßten Plänen gleichzeitig den Ladestellen zugeführt und von dort abgeholt werden, müßten künftig für die Wagen höheren Ladegewichts besondere Bedienungszeiten eingeführt werden. Dadurch würde die Rangierarbeit erheblich vermehrt werden; auch würde die Erweiterung der Bahnanlagen an vielen Stellen nicht zu umgehen sein. Der Zugbetrieb ist ferner im allgemeinen so geregelt, daß die Wagen den Verkehrstreibenden am Morgen auf den Freiladegleisen bereitgestellt werden können. Zur Abwicklung des Ladegeschäfts stehen den Verkehrstreibenden die Tagesstunden zur Verfügung, während die Beförderung nach Möglichkeit in der Nacht erfolgt. Durch Verlängerung um 25 oder 50 % würde die Ladefrist auf den nächsten Tag ausgedehnt werden und infolgedessen die zwischen den beiden Ladetagen liegende Nachtzeit für den Wagenumschlag verloren gehen. An vielen Plätzen würde sogar eine Verzögerung um 24 Stunden eintreten, weil bei der geschilderten Regelung des Zugbetriebs geeignete Beförderungsgelegenheiten früher nicht zur Verfügung stehen. Ich glaube daher, daß es dem wohlverstandenen Interesse der Allgemeinheit mehr entspricht, wenn die mit der Verwendung größerer Wagen verbundenen geringen Mehrleistungen von den Verkehrstreibenden in den Kauf genommen werden, als daß die betriebliche Leistungsfähigkeit der Eisenbahnverwaltung in einer Weise geschwächt wird, welche sie zur Erfüllung anderer, wichtigerer Aufgaben auf dem Gebiete des Verkehrs außerstande setzen würde. Ich bin deshalb zu meinem Bedauern nicht in der Lage, dem gestellten Antrage weitere Folge zu geben."

— **Arbeitsanzüge.** Auf vielfachen Wunsch der Arbeiter, ihnen Gelegenheit zum Erwerb billiger Arbeitskleidung zu geben, hat der preußische Eisenbahnminister das Eisenbahn-Zentralamt vor einiger Zeit beauftragt, neben Arbeitsmänteln auch blaue Arbeitsanzüge zu beschaffen und durch die Kleiderkasse zum Selbstkostenpreise abgeben zu lassen. Es handelt sich hierbei um blaue Anzüge, die sowohl von Arbeitern (Strecken-, Bahnhofs-, Werkstättenarbeiter usw.), als auch von Maschinisten, Monteuren, Schlossern u. dergl. bei der Arbeit getragen werden. Die vom Zentralamt beschafften und in den Kleidermagazinen vorrätig gehaltenen Anzüge (Jacke und Hose) werden zu folgenden Preisen abgegeben: Anzug aus blauem Köper mit geradem Vorder- oder schrägem Seitenschluß 4 ℳ (Jacke 2,10 ℳ, Hose 1,90 ℳ). Anzug aus blauem Halbleinen mit geradem Vorder- oder schrägem Seitenschluß 4,50 ℳ (Jacke 2,30 ℳ, Hose 2,20 ℳ) Wie die „Eisenb." erfährt, werden in mehreren Bezirken diese Anzüge von den Bediensteten sehr wenig verlangt. Dies mag zum großen Teil darauf zurückzuführen sein, daß den Bediensteten die Güte und Zweckmäßigkeit der Anzüge nicht genügend bekannt ist, und daß sie die Anzüge lediglich nach den Preisen beurteilen, die in einzelnen Geschäften zum Teil niedriger sind. Viele lassen sich durch diese billigen Preise bestechen und berücksichtigen nicht, daß für so billiges Geld eine gute Ware nicht zu haben ist. Diese billigen aus geringerem Stoff gefertigten und infolgedessen weniger haltbaren Anzüge sind nicht mit jenen zu vergleichen, die von der Kleiderkasse geliefert werden, denn diese sind ausschließlich aus gutem Material dauerhaft hergestellt. Es scheint daher im Interesse der Bediensteten zu liegen, auf die dauerhaften Arbeitsanzüge der Kleiderkasse aufmerksam zu machen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Schaper die Stelle eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion in Stettin; Willi Behrens die Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Betriebsamtes 8 in Berlin und Lauser die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Betriebsamtes; dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Friedmann die Stelle des Vorstandes eines Werkstättenamtes bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Frankfurt (Oder): dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Grabski in Celle und dem Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Zwilling in Wittenberge etatsmäßige Stellen von Regierungsbaumeistern bei der Staatseisenbahnverwaltung. — Der Großherzoglich hessische Geheime Baurat Geibel in Mainz ist zum Oberbaurat ernannt; ihm ist die Stelle eines solchen bei der Eisenbahndirektion in Mainz übertragen.

Österreich.

— **Inspektionsreise des Eisenbahnministers.** Der Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster hat in den letzten Tagen eine Inspektionsreise nach Nordböhmen angetreten, mit der auch ein Besuch der Deutschböhmischen Landesschau in Komotau und der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig verbunden wird.

— **Die Verkehrsentwicklung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Der soeben veröffentlichte Juliausweis der Aussig-Teplitzer Eisenbahn zeigt, daß der Verkehr im Monat Juli eine ungewöhnliche Höhe erreicht hat. Auf dem alten Netze wurden nach den vorläufigen Ermittlungen 973 000 t Güter befördert, eine Leistung, die im laufenden Jahre nur vom Monate Januar, und auch von diesem nur um 30 000 t, überboten wurde. Auch der Personenverkehr weist die hohe Ziffer von 433 000 Reisenden auf. Die Steigerung des Güterverkehrs des alten Netzes beträgt gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres 5 %, wobei in Be-

tracht kommt, daß schon der Monat Juli 1912 dem nordwestböhmischen Kohlenrevier sehr gute Absatzziffern gebracht hatte. Die Zunahme des Güterverkehrs im Juli ist großenteils durch die flottere Kohlenverschiffung auf der Elbe erklärlich, welche im Juli um 44 000 t gegenüber dem Vorjahre gestiegen ist. Die Ziffern der Ausfuhr von Braunkohle in der Richtung nach Sachsen sind noch nicht veröffentlicht; man kann aber annehmen, daß sie schon wegen der lebhaften Elbeverfrachtung einen Rückgang zeigen werden. Sonach muß die außerordentlich hohe Verfrachtungsziffer im Juli auch auf eine erhebliche Steigerung des Inlandverkehrs zurückzuführen sein. Diese Erscheinung wieder dürfte ihre Erklärung teilweise darin finden, daß die Verbraucher nun endlich doch anfangen, den alljährlich wiederholten Ratschlägen der Eisenbahnverwaltungen, der Handelskammern usw. Rechnung zu tragen und sich für den starken Bedarf im Herbste mit einem Vorrat zu versorgen, um in Zeiten des unvermeidlichen, alljährlich mehr oder minder stark auftretenden Wagenmangels gesichert zu sein. Wenn die Verbraucher diese Vorsorge so weit als möglich durchführen, so wird dadurch der Herbstverkehr ganz wesentlich erleichtert. Gerade in diesem Jahre wird dies von besonderem Vorteil sein, da ja die Rübenverfrachtung und der Verkehr in allen mit der Zuckerindustrie zusammenhängenden Gütern einen besonders großen Umfang annehmen dürften. Gegenüber der starken Verkehrssteigerung auf der Hauptbahn fällt die minder günstige Entwicklung auf der Lokalbahn nicht ins Gewicht.

Der finanzielle Erfolg des Gesamtnetzes im Juli ist entsprechend dem lebhaften Verkehr befriedigend und übersteigt jenen des Vorjahres um fast 100 000 Kr. In den abgelaufenen sieben Monaten dieses Jahres, welche bis Ende April endgültig, von da ab vorläufig abgerechnet sind, hatte die Aussig-Teplitzer Eisenbahn Mehreinnahmen aus dem Verkehre, welche sich für das alte Netz auf 569 000 Kr., für die Lokalbahn auf 17 000 Kr. stellen. Die sieben verflossenen Monate haben eine etwa 5 prozentige Steigerung des Personen- und Güterverkehrs und der Einnahmen auf dem alten Netze und eine etwa 1- bis 3 prozentige Erhöhung des Personen- und Güterverkehrs und der Transporteinnahmen der Lokalbahn gebracht. Es ist anzunehmen, daß den Mehreinnahmen auch beträchtliche Mehrausgaben gegenüberstehen werden, da der gesteigerte Verkehr und die großenteils automatische Verbesserung der Bezüge des Personals namhafte Kosten verursachen werden.

— **Wiener Ostbahnhof.** Schon bald nach Einlösung der Linien der österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft wurde angeregt, den sogenannten „Staatsbahnhof" in Wien „Ostbahnhof" zu benennen, da die alte Bezeichnung mit der durchgreifenden Vermehrung der nach Wien einmündenden Staatsbahnlinien noch mehr sinnwidrig als früher geworden sei. Das Eisenbahnministerium hat diese Frage denn auch schon vor mehreren Monaten zum Gegenstand amtlicher Erwägungen gemacht, und die zur gutachtlichen Äußerung aufgeforderte Wiener Bahnhofkommission hat sich, wie das „Eisenbahnblatt" meldet, zugunsten der Bezeichnung „Ostbahnhof" ausgesprochen. Dabei wäre es ja möglich, späterhin, falls die Verstaatlichung der Südbahn spruchreif und damit die Vereinigung der beiden so nahe beieinander gelegenen Bahnhöfe ermöglicht werden sollte, jenen neuen Bahnhof Südostbahnhof zu benennen. In den letzten Tagen hat man sich auch in Kreisen der Gemeindeverwaltung zugunsten der Neubenennung des Staatsbahnhofes mit der Bezeichnung: „Ostbahnhof" ausgesprochen.

— **Der Verein Reisender Kaufleute an den Eisenbahnminister.** Unter Bezugnahme auf die jüngst vom Eisenbahnministerium getroffenen dankenswerten Anordnungen wegen rascher Behebung von Verkehrsstörungen hat der Verein Reisender Kaufleute an den Eisenbahnminister folgendes Zustimmungsschreiben gerichtet: „Mit Befriedigung und aufrichtiger Dankbarkeit verfolgt die österreichische Kaufmannschaft und im besonderen die reisenden Kaufleute den von gründlicher Sachkenntnis begleiteten Eifer Euer Exzellenz, das österreichische Eisenbahnwesen unter mitunter sehr schwierigen Verhältnissen auf das Niveau der großen Kulturstaaten zu heben. Die von Euer Exzellenz letzthin den Staatsbahndirektionen gegebene Weisung, die Behebung der durch das Hochwasser hervorgerufenen Verkehrsstörungen mit allen Mitteln zu beschleunigen und insbesondere beim notwendigen Umsteigen den Reisenden möglichst wenig Beschwerden zu verursachen sowie Zugverspätungen tunlichst herabzumindern, zeigte von neuem, wie sehr Euer Exzellenz bemüht bleiben, den Ansprüchen des reisenden Publikums auch bei elementaren Ereignissen gerecht zu werden. Empfangen Euer Exzellenz für diese dem Zeitgeist entsprechende Auffassung der Pflichten der Eisenbahnen gegenüber dem Reisenden den besten Dank der Kaufmannschaft."

— **Elektrisierung der Alpenbahnen.** Zeitungsnachrichten zufolge wurden zwischen der Landesregierung, dem Landesausschuß und dem Kriegsministerium einerseits, der Staatsbahnverwaltung sowie der Südbahngesellschaft anderseits die wasserrechtlichen Verhandlungen wegen Errichtung dreier elektrischer Kraftanlagen für die Pustertaler Bahnlinie und ihre Abzweigungen gepflogen. Für die erste Kraftanlage, die zwischen Leisach und Thal errichtet werden soll, ist die Ausnutzung des vom Großglocknermassiv kommenden Kalserbaches und des in die Isel mündenden Mellitzbaches bei einer Mindestleistung von 6228 PS ausersehen. Das zweite Werk wird „In der Huben" im Iseltal mit einer Mindestleistung von 5678 PS errichtet. Das dritte Kraftwerk wird unterhalb der Einmündung des Kalserbaches gebaut und wird die Kraftleistung mit 4600 PS berechnet. Die kürzlich erfolgte amtliche Begehung ergab keine wesentlichen Schwierigkeiten.

Ungarn.

— **Die Schwellenlieferungen für die ungarischen Staatsbahnen.** In der am 31. Juli bei der Direktion der Staatsbahnen abgehaltenen Eichen- und Buchenschwellen-Angebotverhandlung war die Beteiligung überaus rege. Für die ausgeschriebene 1 Million Schwellen sind 125 Angebote eingereicht worden. Vorläufig ist das Endergebnis nicht bekannt, soviel konnte aber sogleich festgesetzt werden, daß die Preise gegen die vorjährigen einen teilweise geringen Rückschlag erlitten haben, doch bezieht sich das nur auf Eichenschwellen. Da die Waldpreise und Arbeitslöhne gegen das vorige Jahr nicht billiger geworden sind, ist die entstandene kleine Preisermäßigung nur auf die allgemeine wirtschaftliche Krise und auf das Bestreben einzelner Erzeuger, ihre schon vorhandenen Vorräte abzusetzen, zurückzuführen.

— **Eine Schule in der Arbeiterkolonie der ungarischen Staatsbahnen.** Die Arbeiterkolonie nächst der nördlichen Budapester Hauptwerkstätte der Staatsbahnen entbehrt bisher einer Schule. Die schulpflichtigen Kinder mußten daher die in gewisser Entfernung liegende Schule der benachbarten Bezirke besuchen. Die Direktion der Staatsbahnen hat nun ein Grundstück von 900 Quadratklaftern (= 3300 qm) zur Errichtung einer Schule der Stadt Budapest überlassen, worauf jetzt vorläufig eine Barackenschule mit zwölf Lehrsälen für 120 000 Kr. errichtet wird. Die Arbeiten werden noch im Laufe dieses Sommers in Angriff genommen.

Übrige europäische Länder.

— **Der Ankauf der Linien der Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France durch den französischen Staat** (vergl Nr. 43 S. 709 d. Ztg.) hat sich einstweilen zerschlagen. Die letzte Generalversammlung der Aktionäre der Gesellschaft hat den früheren Aufsichtsrat, der die Verhandlungen mit der Regierung geführt, abgesetzt, die Verhandlungen gemißbilligt und einen neuen Aufsichtsrat gewählt.

— **Versuche mit der selbsttätigen Kuppelung, System Boirault, in Frankreich.** Seit Ende vorigen Jahres werden auf den zwischen den Stationen Roche-sur-Yon, Fontenay-le-Comte, Aigrefeuille und Rochefort gelegenen Strecken der französischen Staatsbahn praktische Versuche mit der Boiraultschen selbsttätigen Kupplung und mit den anderen, bei dem im Jahre 1912 auf Anregung des Parlaments durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten veranstalteten Wettbewerb prämiierten Systemen gemacht. Auf Anfrage des Abgeordneten Thalamas hat der Minister kürzlich erklärt, daß diese Versuche noch zu keinen sicheren Ergebnissen geführt hätten und deshalb fortgesetzt werden sollten.

— **Untertunnelung des Ärmelkanals.** Der englische Ministerpräsident Asquith hat am 5. d. M. eine Abordnung von Parlamentariern aus allen im Unterhause vertretenen Parteien empfangen, die sich für den Plan einer Untertunnelung des Kanals aussprachen. Nachdem Asquith auf den Widerstand hingewiesen, den bisher die Regierung dem Projekt entgegengesetzt habe, gab er, wie „W. T. B." meldet, zu, daß jetzt neue Gesichtspunkte vorlägen. Das aussichtsvollste und in mancher Beziehung wichtigste sei die Errichtung einer festen, unverrückbaren Grundlage in den Beziehungen Großbritanniens mit Frankreich. Die Regierung habe dem Gegenstande stets Beachtung geschenkt, sie würde auch jetzt mit Unvoreingenommenheit an den Plan herantreten und ihn einer eingehenden Prüfung unterziehen.

— **Warschau-Wiener Eisenbahngesellschaft.** Der Berliner Schutzausschuß der Aktionäre dieser Gesellschaft hatte sich an den Verwaltungsrat wegen Verzinsung der seit über einem Jahr fälligen Dividende gewandt, worauf folgender Bescheid einging: Die russische Regierung hat die vom Verwaltungsrate er-

betone Verzinsung des Dividendenfonds entschieden abgelehnt, da die Festsetzung der Dividende im Wege der Vereinbarung geschah, und für die Verhandlungen, um eine solche zu erreichen, sowie für deren Bestätigung durch die Behörden, eine längere Zeit erforderlich war.

Die hier vorgebrachten Gründe erscheinen, wie der Ausschuß dazu bemerkt, durchaus nicht stichhaltig, da die Dividende schon vor einem Jahr in ihrer vollen Höhe durch die getroffenen Vereinbarungen feststand und auch von den Behörden bestätigt war. Strittig war nur die Höhe der den Aktionären zufallenden Rücklagen, und wenn sich die Regierung zu einer Verzinsung verstehen mußte, so trifft dies noch in viel höherem Maße bei der Dividende zu, die laut Satzung im ersten Halbjahr 1912 hätte ausgezahlt werden müssen.

Fremde Erdteile.

— **Erbauung eines Hafens in Jaffa.** Hierzu wird der „Köln. Ztg." aus diesem Hafenort unterm 15. Juli d. J. geschrieben: Über den geplanten Hafenbau in Haiffa sind neuerdings sich widersprechende Gerüchte im Umlauf. Vor kurzer Zeit noch hieß es, daß Frankreich die Konzession des Baues durchgedrückt habe. Dies scheint aber nicht der Fall zu sein. Fraglos ist allerdings, daß Frankreich ein starkes Interesse hat für die Zuerteilung dieses Planes, und zwar in bezug auf diese Bahn, die von Beirut nach Damaskus und von dort nach Mesrib führt. Es muß berücksichtigt werden, daß durch die von der Hedschasbahn ausgeführte Zweigbahn von Damaskus nach Haiffa im Jahre 1906 der französischen Bahn sämtliche überaus gewinnbringenden Transporte entzogen wurden, die sie sechs Jahre lang für die Hedschasbahn ausgeführt hat. Zugleich aber sind ihre Einnahmen auch dadurch geschmälert worden, daß die Hedschasbahn ihre Frachtsätze wesentlich niedriger setzen konnte als jene. Sie hatte den Vorzug einer unverzinslichen Kapitalanlage, da bekanntlich der ganze Bau der Hedschasbahn durch freiwillige Beiträge aus der ganzen mohammedanischen Welt zur Verfügung gestellt worden ist. Trotzdem wäre die Vergebung des Hafenbaues von Haiffa an Frankreich ein schwerer und ungerechtfertigter Schlag für das Deutschtum in Palästina, wo Deutschland nicht an letzter Stelle wohlberechtigte Interressen zu vertreten hat. Die Hedschasbahn bezieht in letzter Zeit fast ausschließlich ihr ganzes rollendes Material aus Deutschland, das sich z. B. den belgischen Lieferungen gegenüber weit überlegen gezeigt hat. So sind erst neuerdings wieder eine große Anzahl von Personenwagen aus Deutschland geliefert worden, die die Hedschasbahn in den Stand setzt, auch Plätze II. Klasse für ihre Reisenden einzustellen. Bisher gab es nur Fahrkarten für I. und III. Klasse. Überdies hat Deutschland ganz bedeutende Interessen in Palästina durch eine Reihe von Kolonien, die in wirtschaftlicher Hinsicht für das ganze Land vorbildlich sind; außerdem eine sehr tüchtige Kaufmannschaft, die sich selbst bei den sonst so mißtrauischen Orientalen großes Vertrauen erworben hat. Es ist deshalb nur billig, wenn wir das Recht in Anspruch nehmen, in der Vergebung solcher Bauten von wirtschaftlicher Bedeutung an fremde Nationen auch ein Wort mitsprechen zu dürfen. Zur Wahrung seiner wirtschaftlichen Interessen könnte Frankreich demnach höchstens dafür eintreten, daß der Leitung der Hedschasbahn nahegelegt wird, ihre Frachtsätze höher als bisher zu setzen, um der französischen Bahn den Wettbewerb zu ermöglichen. Es ist nicht zu leugnen, daß die Hedschasbahn dem Handel Bairuts viel entzogen und nach Haiffa gelenkt hat. Dasselbe gilt aber auch von dem Handel Jaffas. Im übrigen möge noch gesagt werden, daß Frankreich selbst z. B. auf der Bahn Jaffa-Jerusalem bis jetzt nicht zu kurz gekommen ist, und infolge der Wettbewerbslosigkeit für eine Beförderung auf der 86 km langen Strecke Jaffa-Jerusalem einen Tarifsatz hat, der sich genau so hoch stellt wie die Fracht von Marseille bis Jaffa.

— **Eisenbahnpläne in Deutsch-Ostafrika.** In der Versammlung des Kolonialwirtschaftlichen Komitees am 1. d. M. in Berlin machte der Vorsitzende eine Reihe von Mitteilungen über die Beobachtungen, die er kürzlich auf einer Reise in Deutsch-Ostafrika angestellt hat sowie über Verhandlungen mit der Regierung. Über das künftige Eisenbahnprogramm, so berichtete er, herrscht noch Streit. Um noch gründlichere Unterlagen zu schaffen, sendet das Gouvernement neuerdings technische und landwirtschaftliche Erkundungen sowohl nach dem Ruanda wie auch nach den nördlichen Gebieten aus. Beachtenswert ist nach seiner Ansicht die vor kurzem ausgerüstete Ulanga-Uhehe-Nyassa-Expedition, der die Aufgabe gestellt ist, eine Strecke für eine von Mikesse an der Mittellandbahn zum Nyassasee gehende Linie festzustellen. Der Bau dieser Südbahn wäre eine politische Tat zur Sicherstellung der deutschen Vorherrschaft in den großen, reichen Nyassaländern und weit hinein nach Mittelafrika gegenüber den neuerdings energisch betriebenen englisch-portugiesischen Eisenbahnplänen: Hafen Beira-Fort Johnston und von dem Nyassasee nach Rhodesien. Die deutsche Südbahn würde außerdem als Zubringer zur Mittellandbahn wertvoll sein und auch eine deutsche Siedlung in den Uhehe- und Nyassa-Hochländern ermöglichen. Sie ist durch die erst neuerdings klar hervorgetretenen portugiesisch-englischen Eisenbahnprojekte brennend geworden; es ist zu hoffen, daß diese politisch-wirtschaftlich wichtige Bahn nicht durch Unstimmigkeiten wegen der mehr innerwirtschaftlichen Eisenbahnprojekte im Norden und Nordwesten in Frage gestellt wird. — Im Bezirk Lindi, wo viel Baumwolle gewonnen wird, ist eine Feldbahn von größerer Länge durch die Baumwolländereien im Bau; 18 km sind fertig. Die Regierung stellte 50 000, das Kolonialwirtschaftliche Komitee 22 500 Rupien (zu 1,33 *M*) zur Verfügung.

— **St. Louis und San Francisco-Eisenbahn.** Durch Senatsbeschluß ist das Bundes-Verkehrsamt beauftragt worden, eine Untersuchung über die Zahlungsunfähigkeit der Bahn anzustellen. Das Amt beabsichtigt, besonders seine Aufmerksamkeit den verschiedenen Angliederungen der Bahn zuzuwenden, wobei hauptsächlich die Übernahme der Chicago & Eastern Illinois R. in Betracht kommen mag. Das Bundes-Verkehrsamt wird sich alle auf diese Dinge Bezug habenden Urkunden vorlegen lassen und die Hauptinteressenten als Zeugen verhören. Die Inhaber der 1. Hypothekenbonds der New Orleans Texas & Mexico-Bahn dürften, wie die „N. Y. H. Z." ausführt, schwerlich die ihnen am 1. September zustehenden Zinsen erhalten, da die dazu notwendigen 700 000 Dollars in der Kasse dieser Bahn nicht vorhanden sind und die Hauptgesellschaft, die St. Louis & San Francisco, sie kaum decken wird. Sollten aber die Verwalter der letzteren doch die Ausgabe von Receivers-Zertifikaten für diesen Zweck beantragen, würde das Gericht, dem das Gesuch zu unterbreiten ist, verschiedene Einwände zu berücksichtigen haben. Mit der Entsendung des Beauftragten der französischen Regierung, Herrn De Peyster, der sich über die Angelegenheiten der St. Louis & San Francisco unterrichten soll, werde kein Mißtrauen der Neuyorker Bank gegenüber, welche die Unterbringung der 5 % General Lien Bonds durchgeführt hat, bekundet. Daß auch die Bondsgläubiger großes Vertrauen zu der Firma haben, zeigt die Tatsache, daß große Posten der Bonds schon hinterlegt worden sind. Die Bonds sind noch nicht notleidend. Falls die Bahn nicht am 1. November für die Zinszahlung sorgt, wird, wie verlautet, die Bank den nötigen Betrag vorschießen.

Allgemeines.

— **Verkehr der überseeischen Schiffahrtsgesellschaften.** Wie wir einer Veröffentlichung in der Monatschrift „Weltverkehr und Weltwirtschaft" entnehmen, stehen die beiden deutschen großen Schiffahrtsgesellschaften Norddeutscher Lloyd und Hamburg-Amerika-Linie nach der Zahl der im Jahre 1912 im überseeischen Verkehr beförderten Reisenden wieder bei weitem an der Spitze.

Es wurden 1912 befördert:

von	Fahrgäste			
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	zusammen
dem Norddeutschen Lloyd	18 223	31 697	118 803	168 723
der Hamburg-Amerikalinie	12 213	26 820	98 403	137 436
„ Cunard Line	15 599	22 534	71 885	110 018
„ White-Star Line . . .	13 605	21 157	36 299	71 061
„ Red-Star Line	3 737	14 358	52 953	71 048
„ Franz. Transatlantique	4 618	16 445	49 809	70 872
„ Holland-Amerika-Linie	5 573	13 038	33 877	52 488
„ Austro-amerikan. Linie	1 105	4 427	34 507	40 039
„ Anchor Line	2 816	12 956	20 707	36 479
„ Russischen Linie Libau	303	3 648	20 369	24 320
dem Italienischen Lloyd .	825	1 196	19 856	21 877
der Skandinavischen Linie	1 169	4 096	13 064	18 329

— **Über die Ursache der Riffelbildung an Schienen** hat F. Märtens Untersuchungen angestellt und in „Stahl und Eisen" v. 10. 7. 1913 veröffentlicht. Wie daraus die „Ztschr. d. V. d. Ing." mitteilt, haben die bisherigen Untersuchungen dargelegt, daß die Ursache nicht im Gefügebau des Schienenstoffes, sondern in bestimmten mechanischen Vorgängen bei der Bearbeitung oder Abnutzung des Stoffes zu suchen sei. Man könnte nun annehmen, daß die Härteunterschiede, die beim Walzen und beim Zurichten der Schienen im kalten Zustande hervorgerufen werden, die Riffelbildung begünstigen oder über-

haupt veranlassen. Die Märtensschen Untersuchungen haben jedoch gezeigt, daß die Riffeln auch bei vollständig gleichmäßiger Härte und eben verlaufender Fahrfläche entstehen. Schon der Umstand, daß die Riffeln ständig wandern, weist darauf hin, daß sie allein auf eine besondere Beanspruchung beim Befahren der Schienen zurückgeführt werden müssen. Wenn Eisen im kalten Zustand über seine Fließgrenze hinaus beansprucht wird, so ändert sich das Gefüge und verleiht dem Stoff an den überanstrengten Stellen eine größere Härte. Das ist u. a. durch Zerreißversuche an Stäben, die solchen überanstrengten U-Eisen entnommen wurden, festgestellt worden. Die Probestäbe wiesen nach dem Zerreißen infolge Abspringens des Walzenzinders verästelte Figuren auf, die die veränderten und härter gewordenen Stellen deutlich erkennen ließen. Infolge der größeren Härte einzelner Stellen zog sich der beim Zerreißversuch gestreckte Stab auch nicht so gleichmäßig wie sonst zusammen, sondern wurde an den weichen Stellen stärker als an den harten eingeschnürt. Solche harten Stellen bilden sich nun auch auf den Schienen, wenn der Flächendruck des Rades so groß ist, daß ein merkbarer Eindruck entsteht. Beim Weiterlaufen ist das Rad bestrebt, den Schienenstoff an der Lauffläche vor sich her zu schieben. Dabei gibt der Stoff so lange elastisch nach, bis er an einer bestimmten Stelle infolge der übergroßen Stauung zum Fließen gebracht wird, eine größere Härte annimmt und so eine Riffel bildet. Der größere Raddruck kann durch mancherlei Ursachen, so z. B. durch das senkrechte Spiel der Wagenfedern infolge des Schienenstoßes, hervorgerufen werden. Mit Hilfe der Kugeldruckprobe bei 30 t Druck hat Märtens gefunden, daß sich die Riffelberge tatsächlich in der Härte ganz wesentlich von den Tälern unterscheiden. Ferner hat er in den Bergen deutlich erkennbare blättrige Stoffablagerungen festgestellt, wodurch seine Annahme von Stoffverschiebungen offenbar bestätigt wird. Schließlich sind an Zerreißstäben, die aus dem Schienenkopf herausgearbeitet wurden, ebenfalls die oben erwähnten Einschnürungen zwischen den Wellenbergen aufgetreten. Als Mittel gegen die Riffelbildung empfiehlt Märtens: Wahl eines harten Schienenstoffes, einer glatten und breiten Lauffläche und einer Verlaschung, die keine Schienenstöße zuläßt.

Bücherschau.

— **Der Eisenbahnbetrieb** von S. Scheibner, Kgl. Oberbaurat a. D. in Berlin. Mit 3 Abbildungen. (Sammlung Göschen Nr. 676.) G. J. Göschensche Verlagshandlung G. m. b. H. in Berlin und Leipzig. Preis in Leinwand gebunden 90 ₰.

Bei der Bearbeitung des vorliegenden Werkchens, das außer der Einleitung und dem allgemeinen Teil in 4 Abschnitte (I: Die Bildung und Ausstattung der Züge, II: Der Rangierdienst, III: Der Fahrdienst, IV: Die Zugbeförderung, Sonderfahrten und Fahrten mit Kleinwagen) gegliedert ist, verfolgte der Verfasser den Zweck, das Grundsätzliche durch tunlichstes Zusammenfassen der einzelnen Zweige des Betriebsdienstes übersichtlich vorzuführen. Das Studium der Einzelvorschriften soll dadurch dem angehenden Betriebstechniker oder Dienstanfänger erleichtert werden. Das Büchlein dürfte aber auch dem außerhalb des Dienstes Stehenden ein willkommenes Nachschlagewerk sein.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 17,006 km lange Lokalbahnstrecke Oberviechtach—Schönsee der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die zwischen den Stationen Kronau und Lengenfeld an der Linie Tarvis-Laibach in Km. 19,6 gelegene Haltestelle Wald-Martulik ist am 3. August d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Fahrkartenausgabe erfolgt durch den Haltestellenwächter, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 11. August d. J. ab wird die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkt Rodewitz zugelassen.

Vereinskilometerzeiger.

Der Vereinskilometerzeiger Nr. 19 — Lübeck-Büchener Eisenbahn — ist neu herausgegeben worden; ferner ist zum Vereinskilometerzeiger Nr. 38 — Königl. Eisenbahndirektion zu Frankfurt (Main) — der Nachtrag II und zum Vereinskilometerzeiger Nr. 110 — dänische Eisenbahnen — der Nachtrag VI erschienen. Durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 19 wird der im Januar 1909 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 359 vom 2. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 6. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verlegung von Stationen.

Am 10. August d. J. wird der neue Bahnhof Friedberg (Hessen) dem Verkehr übergeben werden. Das neue Empfangsgebäude befindet sich links der Bahnstrecke Frankfurt (Main)-Gießen und liegt um 580 m weiter nach Süden als das bisherige. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen tritt nicht ein.

Die neuen Entfernungen von Friedberg (Hessen) nach den Nachbarstationen betragen: nach Assenheim (Oberhessen) 4,87 km, nach Bad Nauheim 4,18 km, nach Bruchenbrücken 3,95 km, nach Dorheim 3,79 km, nach Rosbach v. d. H. 7,83 km. Die durch die Verlegung des Bahnhofs für vereinzelte Verkehrsverbindungen eintretenden Preiserhöhungen oder -ermäßigungen sind für den Personen- und Gepäckverkehr bereits berücksichtigt; soweit Frachterhöhungen oder -ermäßigungen für den Güterverkehr eintreten, werden sie bei Ausgabe von Nachträgen durchgeführt werden.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), 31. Juli 1913. (2055)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 11. August 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Rodewitz zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 5. August 1913. (2056)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

3. Güterverkehr.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 bis zur Einführung im Tarifwege wird die Station Pálfalva der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

In die Schnittafel II des ab 4. März 1912 gültigen Ausnahmetarifs — Heft II (Seite 28) — ist nachzutragen:

312. Pálfalva. M. A. V. 1160.

Kattowitz, den 4. August 1913. (2074)
Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. vom Ruhr- usw. Gebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird die Station Winderatt des Direktionsbezirkes Altona als Empfangsstation in die Abteilung B des vorge-

nannten Tarifs mit den für Süderbrarup bestehenden Frachtsätzen einbezogen.
Essen, 5. August 1913. (2073)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Wirkung vom 15. August 1913 werden die Tarifentfernungen verschiedener pfälzischer Stationen geändert. Näheres hierüber ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.
Dresden, am 7. August 1913. (2075)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif S 20e für Bananen in Mengen von mindestens 10 t von den deutschen Nord- und Ostseehäfen nach allen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Militäreisenbahn, der Oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Cronberger, Kerkerbach- und Kreis Oldenburger Eisenbahn eingeführt.
Gleichzeitig wird im Ausnahmetarif S 20d der Artikel Bananen gestrichen.
Altona, den 4. August 1913. (2057)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. September d. Js. ist der Frachtsatz von Ferdinandgrube, Karolinegrube (Alfredschacht) — lfd. Nr. 35 des Verzeichnisses der Versandstationen und Gruben — Jinec — Cenkau — S. 26 des oben bezeichneten Tarifs — von 1594 auf 1554 abzuändern.
Kattowitz, den 4. August 1913. (2058)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird die Station Stockheim (Ofr.) der Bayerischen Staatseisenbahnen, rechtsrheinisches Netz, in den Ausnahmetarif S 11 für thüringische usw. Waren aufgenommen.
Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Hannover, den 4. August 1913. (2072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 (Heft 1 und 2), 1103, 1104, 1253, 1265, 1267, 1269 und 1297, gültig vom 1. September 1913, ferner Tfv. 1106, gültig vom 1. Januar 1907, Tfv. 1256 Heft I—III, gültig vom 4. März 1912. Oberschlesische Kohlenverkehre nach dem Inlande und Auslande.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ab wird der „Graf Hans Karlschacht" in die obengenannten Tarife mit den Frachtsätzen von „Lythandragrube (Köhlerschacht)" als Versandstation aufgenommen.
Kattowitz, den 4. August 1913. (2060)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlen-Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. September d. Js. bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1913, werden in dem oben bezeichneten Kohlenverkehr bei Abfertigung von Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) die Frachtsätze
a) von Römergrube, Donnersmarckgrube, Beatenglückgrube, Hoymgrube, Czernitz, Charlottegrube, Annagrube und Emmagrube um 80 Heller für 1000 kg,
b) von allen übrigen Versandstationen und Gruben (ausgenommen Myslowitzgrube) um 100 Heller für 1000 kg
im Kartierungswege ermäßigt
Kattowitz, den 4. August 1913. (2059)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Vom 15. August d. J. ab wird die Station Buchwald-Ellguth in den Ausnahmetarif 4a für Staubkalk (Kalkasche) und Kalkschlamm usw. des Heftes C, Tarifheft C 2, des oben bezeichneten Tarifs als Versandstation zu Ziffer 2 des Warenverzeichnisses (Kalkschlamm) aufgenommen.
Breslau, den 5. August 1913. (2064)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1101. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen des mittleren, nord- und südwestlichen Gebietes (ehemaligen Gruppen II, III und IV).
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung bis zum 31. August 1913 werden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Stettin gehörigen Stationen Fürstenwerder (Stb.), Hardenbeck, Knehden, Krewitz, Metzelthin (Kreis Templin), Parmen, Warthe und Weggun-Arendsee der Strecke (Templin)-Fährkrug-Fürstenwerder (Stb.) in den obengenannten Verkehr einbezogen. Hinsichtlich der Frachtsätze wird auf die entsprechende Bekanntmachung im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung usw." Bezug genommen.
Kattowitz, den 4. August 1913. (2065)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100 (Hefte 1 und 2) und 1103, gültig vom 1. September 1913, Tfv. 1106, gültig vom 1. Januar 1907. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Deutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die „Kokerei Czerwionka" (Abfertigungsstation Czerwionka) als Versandstation in die obenbezeichneten Kohlentarife mit den um 3 ₰ für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von Dubenskogrube einbezogen.
Kattowitz, den 5. August 1913. (2066)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.
Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 15. Mai 1912, nebst Nachtrag I, gültig vom 1. März 1913. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913.
Abänderung der Frachtsätze nach Obrowitz.
An Stelle der in den obengenannten Tarifheften in der Abteilung A für Steinkohlen usw. nach der Halte- und Ladestelle Obrowitz vorgesehenen Frachtsätze treten die folgenden Frachtsätze in Kraft:
a) mit Gültigkeit vom 10. August 1913 bis 31. August 1913 die im Tarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 15. Mai 1912, nach Brünn Staatsbahnhof enthaltenen Frachtsätze der Abteilung A erhöht um 40 h für 1000 kg;
b) mit Gültigkeit vom 1. September 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, die im Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913 nach Brünn Staatsbahnhof enthaltenen Frachtsätze der Abteilung A erhöht um 40 h für 1000 kg.
Diese Frachtsätze gelten nur für Sendungen, welche an die Kohlen-Großeinkaufs-Gesellschaft m. b. H. in Brünn adressiert sind.
Kattowitz, den 5. August 1913. (2067)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1-4, gültig vom 1. September 1913.
Tfv. 1256. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Hefte I-III, gültig vom 4. März 1912.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die „Kokerei Czerwionka" (Abfertigungsstation Czerwionka) als Versandstation für den Versand von Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche (mit Ausnahme von Gaskoks) in die oben bezeichneten Tarife mit den um 4 Heller für 1000 kg erhöhten Kokssätzen von „Dubenskogrube" einbezogen.
Kattowitz, den 5. August 1913. 2(068)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 bis auf Widerruf, längstens bis zum 31. Dezember 1913, wird im obenbezeichneten Kohlenverkehre der Frachtsatz von „Velsenschächte (Grube Nr. 61)" nach „Neutitschein Nordbahnhof" um 62 Heller für 1000 kg im Kartierungswege ermäßigt.
Kattowitz, den 4. August 1913. (2061)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Binnengütertarif.
Ab 15. August 1913 wird die Station Littenweiler in den Ausnahmetarif 5g und die Station Berghausen (Baden) in den Ausnahmetarif 24 einbezogen. Die Abfertigungsbeschränkungen der Station Mannheim Industriehafen wurden geändert. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 5. August 1913. (2063)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil IV, Heft B vom 1. März 1913.
Druckfehlerberichtigung.
Mit sofortiger Gültigkeit ist die auf Seite 19 des Tarifes bei den Stationen Budapest-Kelenföld und Bustyaháza angebrachte Klammer zu streichen; dagegen ist eine die Gleichheit der Frachtsätze anzeigende Klammer bei den Stationen Budapest d. v. und Budapest-Kelenföld anzubringen. Ferner ist auf derselben Seite die bei Budapest dunapart t. p. u. angebrachte Klammer bis einschließlich Budapest-Angyalföld fortzusetzen.
Wien, am 2. August 1913. (2053)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für Jutegewebe im Rückvergütungswege.

Mit Gültigkeit vom 25. August 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember 1913 gelangen

A. für Jutegewebe, ordinäre, einschließlich Jutesäcke, neue leere, unverpackt, jedoch verschnürt oder geheftet oder nur in Papier derart eingeschlagen, daß die Stirnseiten frei von Emballage sind,

B. für Jutegewebe der unter A genannten Art, verpackt

ad A. u. B. mit der Bestimmung für Dänemark, Schweden oder Norwegen nachstehende Frachtsätze im Rückvergütungswege zur Einführung:

Von / nach		Arnau		Bielitz		Königshan		Schwadowitz-Eipel		Trautenau		Troppau		Trübenwasser		Würbenthal	
		5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
		Pfennige für 100 kg															
Laube, Tetschen/Bodenbach Ldgpl.	A	.	.	274	231	.	118	.	.	.	126	.	209	.	.	245	210
Hafen Rosawitz	B	.	143	274	231	.	120	166	133	158	126	254	209	164	145	.	210
Aussig Ldgpl.	A	.	.	271	228	.	115	.		.	123	.	206	.	.	242	207
Schönpriesen Umschlag	B	.	140	271	228	.	117	163	130	155	123	251	206	161	142	.	207
Dresden	A	.	.	313	266	.	153	.	.	.	161	.	244	.	.	284	245
Elbkai	B	.	178	313	266	.	155	205	168	197	161	293	244	203	180	.	245

In den Frachtsätzen für die österr. Umschlagsplätze ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt 10 Pfennige für 100 kg.

Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Aufnahmsscheine oder Frachtbriefduplikate über den Bahntransport von der österreichischen Aufgabsstation bis zu den Umschlagplätzen, sowie der Schiffsladescheine über den Weitertransport auf der Elbe bis Hamburg, Harburg oder Lübeck und der Seekonossements über die Verschiffung über See nach Dänemark, Schweden oder Norwegen.

Die Erstattungsgesuche sind mit den vorerwähnten Dokumenten, die keinen Rückvergütungsstempel einer Eisenbahnverwaltung tragen dürfen, bei der k. k. Staatsbahndirektion, in deren Bereich die betreffende Aufgabsstation liegt, bis Ende April 1914 einzureichen.

Wien, am 2. August 1913. (2054)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. Js. wird die Station Königslutter als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b für Steingrus aufgenommen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, den 4. August 1913. (2062)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Es sollen öffentlich verdungen werden die Ent- und Bewässerungsanlagen:

a) für das Wohn- und Übernachtungsgebäude (Los I),

b) für das Aufenthaltsgebäude (Los II),

c) für die Betriebswerkmeisterei und Kesselhaus (Los III),

d) für die Stellwerkgebäude Rga und Rs I (Los IV)

auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg.

Angebote sind bis Donnerstag, den 21. August 1913, vormittags ½11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen postfreie Einsendung von 1,10 ℳ für jedes Los und von 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67, Fernsprecher Amt Ob. 370.

Zuschlagsfrist bis 21. September 1913.

Berlin, im August 1913. (2976)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung von Oberbauten auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Montag, den 18. August, vormittags ½11 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1-4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Rummelsburg in Karlshorst, Wallensteinstraße 67. Fernsprecher Amt Ob. 370.

Zuschlagsfrist 18. September 1913.

Berlin, im Juli 1913. (2069)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von ausgemusterten Lokomotiven usw.

findet am 27. August d. Js., vormittags 10 Uhr, in unserem Geschäftsgebäude, hier, W. 35, Schöneberger Ufer 1-4, Zimmer 209, statt. Kaufgebote sind bis zum genannten Zeitpunkt gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer 257 eingesehen und gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden. Zuschlagfrist läuft bis 18. September d. Js.

Berlin, den 1. August 1913. (2070)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von 2633,65 t alten Oberbau- und Baumaterialien,

bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 597 t Schienen aus Stahl und Eisen, 636 t Eisenschrot (Kleineisen, Stangen und Drehscheibenteile, Gleiswage usw.), 340 t Stahlschrot (Herzstücke, Platten usw.), 890 t Eisenschwellen, 105 t Gußschrot, 60,65 t Blechschrot und 5 t Kabel. Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 ₰ bezogen werden oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 2. September 1913, vorm. 10 Uhr, erfolgen.

Elberfeld, den 30. Juli 1913. (2071)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 62. | 13. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Auf norwegischen Eisenbahnen.[1])

Von **A. Kuntzemüller.**

I.

Vom norwegischen Verkehr im allgemeinen.

Es gibt wohl kaum ein Eisenbahnland der Erde, in dessen Gesamtverkehr, wenigstens bis vor kurzem, die Eisenbahnen selbst eine so untergeordnete Rolle spielten wie in Norwegen. Die Lage des Landes im Westen der Halbinsel Skandinavien, ein mehr oder minder breiter, von unzähligen Fjorden zerrissener Küstenstreifen, hat es mit sich gebracht, daß sich der Verkehr von Personen und Gütern zwischen den einzelnen Städten und Ortschaften Norwegens von Anfang an ausschließlich zur See abgespielt hat. Der Ozean mit all seinen langen, bis ins Innere des Landes vordringenden Einbuchtungen schien dazu als Verkehrsstraße wie geschaffen, und so finden wir es auch ganz natürlich, daß alle größeren Ansiedlungen Norwegens an der Küste liegen. Dafür war nicht nur die unverhältnismäßig große Küstenlänge (rd. 3000 km) maßgebend, deren sich Norwegen erfreut, sondern in erster Reihe auch die Unwirtlichkeit und Unbewohnbarkeit vieler Striche im Innern des Landes, wo infolge der hohen Breite gewaltige Schneemassen während des größten Teils des Jahres die Erde bedecken. Die Schneegrenze, die in den Alpen noch ungefähr 2700—3000 m beträgt, geht hier vielfach bis 1300, ja 1000 m herunter, der Bau menschlicher Ansiedlungen in diesen öden Gegenden war daher mangels geregelter Zufuhr zur Unmöglichkeit gemacht, von Straßen und Pfaden ist hier kaum je die Rede, von Eisenbahnen überhaupt nie. Wer all diese alpengleichen, von tiefen Rinnen zerrissenen Schnee- und Gletschergipfel, diese trostlos einsamen, jeden Lebens baren Felsen Innernorwegens und der vorgelagerten Inseln (Lofoten und Vesteraalen) nie gesehen hat, wird sich von ihrer Unendlichkeit und Furchtbarkeit keine rechte Vorstellung machen können. Ein Wahrzeichen der Kultur nur ist es, das auch die einsamsten und steilsten Höhen überwindet: Telegraphen- und Telephonmaste klettern selbst hier über sie hinweg.

Daß unter diesen Umständen der Bau von Eisenbahnen lange auf sich warten ließ und die ihnen zugedachte Rolle eine besondere eigentümliche sein mußte, liegt auf der Hand. Einige flüchtige Blicke in die Statistik über den Verkehr Norwegens werden das bestätigen; diese trockenen Zahlen sprechen für Norwegen eine beredte Sprache.

Norwegen ist das dünnbevölkertste Land Europas. Während in Deutschland (1910) durchschnittlich 120 Einwohner auf 1 qkm Landes kommen und in industriell hoch entwickelten Gegenden wie Sachsen sogar 320, sind es in Norwegen (1910) nur knapp 7 Einwohner. Da aber von den 2 400 000 Einwohnern Norwegens über 750 000 allein im Stift (Provinz) Kristiania wohnen, sinkt die Durchschnittsziffer z. B. im nördlichsten Stift Tromsö auf nicht viel über 2 Einwohner für 1 qkm hinunter. Diese im Gegensatz zum übrigen Europa unerhört niedrigen Ziffern finden ihre Erklärung hauptsächlich in der Tatsache, daß ¾ der Gesamtoberfläche Norwegens überhaupt unbewohnbar sind (von 323 000 qkm ungefähr 240 000 qkm). Anderseits darf Norwegen wieder den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, die geringste Sterblichkeit in ganz Europa aufzuweisen.

Bekannt ist die eigentümliche Gestaltung des Landes, das sich nach Norden zu stellenweise derart verengt, daß infolge der tief einschneidenden Fjorde seine Breite auf wenige Kilometer herabgeht (am Rombakkefjord unweit Narvik beträgt sie nur 8 km). Die mittlere Höhe über dem Meeresspiegel beträgt rd. 500 m. Von den dadurch veranlaßten Geländeschwierigkeiten beim Eisenbahn- und Straßenbau wird weiter unten die Rede sein.

Wie schon erwähnt, war unter solchen Verhältnissen das Meer der gegebene Verkehrsvermittler: der gesamte Personen- und Güterverkehr nicht nur zwischen den drei größten Städten des Landes, Kristiania, Bergen und Drontheim (Trondhjem), sondern auch zwischen allen kleineren Ortschaften und einzelnen Höfen bewegte sich auf dem Wasser, und so entstand im Laufe der Jahrzehnte eine Handelsflotte von einer Zahl, daß sie mit ihren rd. 8000 Schiffen der Zahl nach heute unter allen Handelsflotten der Erde an dritter Stelle steht. Das ist gewiß

---

[1]) Vgl. den Aufsatz über die schwedischen Eisenbahnen im Jahrgang 1912 Seite 1425 ff. dieser Ztg.

um so bemerkenswerter, als Landstraßen und Eisenbahnen in den letzten zwanzig Jahren dem Wasser nach und nach einen nicht ganz unbeträchtlichen Bruchteil des Verkehrs abgenommen haben mögen. Doch sind daran durchaus nicht alle Landesteile in gleichem Maße beteiligt. Im Süden des Landes haben sich die Eisenbahnen neben Landstraße und Wasser noch den größten Anteil am Gesamtverkehr sichern können, allerdings fast nur im Lokal-, fast nirgends im Durchgangsverkehr; je weiter man aber nach Norden kommt, um so mehr verliert die Eisenbahn an Bedeutung, die Landstraße kann, soweit die Zerrissenheit des Landes es erlaubt, in Mittelnorwegen noch einigen Verkehr für sich beanspruchen, bis auch sie fast verschwindet. Im ganzen Norden aber ist es das Wasser, das unter den gegebenen Verhältnissen den Verkehr bis zur Ausschließlichkeit bedient und immer bedienen wird. Nach alledem leuchtet es ohne weiteres ein, daß von einem durchgehenden, in sich geschlossenen norwegischen Eisenbahnnetz nicht die Rede sein kann. Im Gegenteil, es gibt wohl kein Land, dessen Gesamteisenbahnnetz sich in so viele, voneinander unabhängige Einzelfäden auflöst wie in Norwegen[2]). Unterscheidet doch allein die Staatsbahnverwaltung für sich (1912) nicht weniger als neun sog. „trafikdistrikter“ (Verkehrsbezirke), die fast alle räumlich voneinander getrennte Strecken umfassen und daher in Umfang und Bedeutung recht verschiedenartig sind. Neben dem ersten, um Kristiania herum gelegenen Verkehrsbezirk, der Strecken von 645 km Länge umfaßt, nehmen sich beispielsweise der siebente mit nur 78, der neunte mit nur 80 und der achte gar mit nur 42 km Umfang ziemlich bedeutungslos aus. Doch ist dies hier durchaus nicht der Fall, da gerade der kleine achte Verkehrsbezirk die wichtige Eisenbahnlinie Narvik-Riksgränsen, die sog. Ofotenbahn, umfaßt, die eine in vieler Hinsicht interessante Ausnahmestellung unter den Eisenbahnen Norwegens einnimmt. Darf sie sich doch auch rühmen, die nördlichste Eisenbahn der Erde zu sein, da die schwedisch-norwegische Übergangsstation Riksgränsen auf 68½° n. Br. und Narvik, die Endstation der Linie am Ofotenfjord, auf fast 69° n. Br. liegt. Stolz prangt zwischen zwei norwegischen Flaggenmasten am Lokalbahnhof zu Narvik die Inschrift:

„Jernbanestation
Verdens nordligste“
(Eisenbahnstation, der Welt nördlichste.)

II.

Vom norwegischen Eisenbahnbau.

Neben den Balkanstaaten ist Norwegen unter allen Ländern Europas als letztes zum Bau von Eisenbahnlinien geschritten. Zu einer Zeit, wo in Großbritannien und auf dem europäischen Festland bereits tausende von Kilometern Eisenbahnen im Betrieb waren (in Großbritannien allein über 11 000 km), war man in Norwegen noch nicht über die ersten Pläne hinweggekommen. Sogar Spanien war darin weiter voran als Norwegen, und als dieses 1854 seine erste Eisenbahnstrecke dem Verkehr übergab, folgte wenige Jahre darauf (1860) auch schon Bulgarien und die europäische Türkei. Nach dem oben Gesagten nimmt dies zögernde Verhalten Norwegens nicht wunder. Das Bedürfnis nach weiteren Verkehrswegen neben den vielen bequemen Wasserstraßen war nur gering, zumal letztere stets den Vorzug größerer Billigkeit für sich behalten mußten, und das Netz von Landstraßen sowie Fernsprech- und Telegraphenlinien hatte bereits einen derartigen Umfang angenommen, daß weitere Verkehrsbedürfnisse nicht befriedigt zu werden brauchten, mindestens auch nicht annähernd in dem Maße wie im übrigen Europa oder selbst im Nachbarland Schweden.

Wohl suchte und erhielt schon in den vierziger Jahren eine englische Gesellschaft die Konzession zum Bau einer vollspurigen, 68 km langen Eisenbahn von Kristiania nach Eidsvold nahe dem Südende des Sees Mjösen. Der Vertrag wurde am 17. Dezember 1850 abgeschlossen und vom Storthing am 15. März 1851 genehmigt, die Anlage (heute Hovedbanen, d. h. Hauptbahn, genannt) kam aber erst später zur Ausführung und wurde am 1. September 1854 dem Betrieb übergeben. Acht Jahre darauf wurde die erste Staatsbahn Norwegens, die 79 km lange Strecke von Lilleström, einer Station der Hauptbahn, nach Kongsvinger eröffnet und 1865 bis zur norwegisch-schwedischen Grenze bei Charlottenberg fortgesetzt, womit die erste Schienenverbindung Norwegens mit dem Ausland hergestellt war.

Das lange Zuwarten Norwegens mit dem Bau von Eisenbahnlinien hatte aber noch einen anderen Grund als den oben angeführten: das Gelände bot allenthalben, vielleicht abgesehen von der durch die Hauptbahn durchzogenen Ebene bei Kristiania, ungeheure Schwierigkeiten; wo es nicht mehr oder minder breite Wasserarme waren, die den Bau von Eisenbahnen behinderten, versperrten hohe, eisbedeckte Gebirgsmassen den Weg. In dieser Hinsicht sind die Alpen trotz ihrer fast doppelten Höhe nicht entfernt ein solches Hindernis für den Verkehr gewesen, weder beim Bau von Straßen noch beim Bau von Eisenbahnen. Während die Alpen eines der paß- und infolgedessen verkehrsreichsten Gebirge der Erde darstellen, finden sich im norwegischen Gebirgsland auf eine Länge von mehr als 500 km nur sechs fahrbare Übergänge vom inneren Norwegen nach der atlantischen Küste vor, und über zwei von diesen führen heute Eisenbahnlinien (Kristiania-Drontheim und Kristiania-Bergen). Glaubte man doch schon mitte der siebziger Jahre, nach Eröffnung der letzten Teilstrecke der sog. Rörosbahn Hamar-Drontheim, in der Verbindung Südnorwegens mit den Westfjorden, genug getan zu haben; man hielt damals, und zwar mit gewissem Rechte, den Ausbau der Verbindungen Norwegens mit Schweden und Dänemark für näherliegend und weit dringlicher. Indes ging man in der Enthaltsamkeit an Neubauten soweit, daß während eines vollen Jahrzehntes (1883 bis 1894) kein einziges Kilometer Eisenbahn eröffnet wurde!

Das Königreich Norwegen besitzt jetzt[3]) insgesamt 3085,2 km Eisenbahnen. Von diesen Bahnen sind 2631,0 km Staatsbahnen (nämlich reine Staatsbahnen 660,2 km, unter staatlicher Aufsicht und in staatlichem Betrieb stehende Bahnen 1970,8 km) und 454,2 km Privatbahnen. Doch was wollen diese Zahlen, die beispielsweise nicht einmal an ein räumlich so eingeschränktes Eisenbahnnetz wie dasjenige des Königreiches Sachsen (Ende 1911: 3362 km) heranreichen, in einem Lande besagen, das an Ausdehnung ganz Großbritannien übertrifft? In der Tat geben sie erst unter Hinzunahme der Ziffern für Landstraßen und Telegraphenlinien ein annähernd richtiges Bild vom Gesamtverkehr Norwegens. Die Länge der Landstraßen betrug nämlich schon 1895 nicht weniger als 27 000 km (diejenige der Eisenbahnen damals rund 1800 km), übertraf also die Eisenbahnen um das Fünfzehnfache. Heute hat sich das Verhältnis etwas zugunsten der Eisenbahnen verändert, die seitdem auf über 3000 km angewachsen sind, während die Landstraßen nur wenig an Länge zugenommen haben. Telegraph und Telephonlinien ziehen in reichlichem Maß den Eisenbahnen und Landstraßen entlang.

Besonderes Interesse beansprucht die Verteilung der Eisenbahnen auf die einzelnen Ämter (Kreise) und Stifter (Provinzen) des Landes. Daß sie sehr verschieden ist, wurde schon eingangs erwähnt. Das Verhältnis der Länge der Eisenbahnen zur Bevölkerungsmenge oder zum Flächeninhalt ist nämlich vielfach ein für europäische Begriffe wenigstens unerhörtes, wie

---

[2]) Auch die Verschiedenheit der Spurweite, von der noch die Rede sein wird, findet hauptsächlich in diesen Verhältnissen ihre Erklärung.

[3]) Diese und die folgenden Angaben über die norwegischen Eisenbahnen aus dem amtlichen Jahresbericht 1911/12, „Norges officielle statistik, V 192. De Offentlige Jernbaner, Beretning om de norske jernbaners drift, 1 juli 1911 — 30 juni 1912. Kristiania 1913“.

aus folgenden Ziffern hervorgehen dürfte: Es besaßen Ende 1910 auf[4])

	10 000 Einwohner	100 qkm Bodenfläche
Großbritannien	8,3 km	12,0 km
Deutschland	9,5 „	11,4 „
Frankreich	12,8 „	9,3 „
Norwegen	13,2 „	1,0 „ [5])
Schweden	25,7 „	3,1 „
Norwegen:		
Amt Söndre Bergenhus (mit Bergen)	9,6 „	1,4 „
Amt Akershus (mit Kristiania)	8,8 „	6,1 „
Amt Nordre Bergenhus	1,8 „	0,09 „
Stift Kristiania	14,7 „	4,2 „
Stift Bergen	6,1 „	0,6 „
Stift Tromsö	1,9 „	0,05 „
	(Sachsen	21,2 km!)

Diese Verhältniszahlen waren selbstredend in früheren Jahren noch weit ungünstiger für die Eisenbahnen.

Noch immer ist also (im Widerspruch zu der aufgerundeten Angabe im „Archiv für Eisenbahnwesen" 1913 Seite 613) die Verhältniszahl von 1,00 km Eisenbahnen auf 100 qkm Bodenfläche in Norwegen nicht erreicht. Daß das Verhältnis zur Einwohnerzahl ein viel günstigeres ist, hat seinen Grund in der geringen Bevölkerungsdichte. Hierin ist allein Schweden einigermaßen vergleichbar, das in dieser Beziehung die höchsten Ziffern ganz Europas aufweist.

Nach dem weiter oben Gesagten über die Geländeschwierigkeiten sollte man eigentlich annehmen, daß das kilometrische Anlagekapital der Eisenbahnen besonders hohe Beträge erreicht. Dem ist indes nicht so. Hier gilt mit wenigen Ausnahmen das, was ich seinerzeit über Schweden an dieser Stelle (1912, Seite 1428) ausgeführt habe: die fast durchgehends eingleisige Anlage der Strecken, geringe Bodenpreise und Verkehrsdichte sowie wenig umfangreiche Bahnanlagen, außer in Kristiania und Bergen, haben das Anlagekapital auf ziemlich geringer Höhe gehalten. Demgegenüber konnten die vielfachen Geländeschwierigkeiten keinen großen Einfluß haben, da die Anlagen überall — den Verkehrsbedürfnissen entsprechend — in möglichster Einfachheit gehalten wurden und die Schwierigkeiten meist gleich in einem Umfange auftraten, der den Bau von Eisenbahnen überhaupt unmöglich machte. Wesentliche Geländeschwierigkeiten weist überhaupt nur der sechste Verkehrsbezirk mit der sog. Bergensbahn und der achte mit der sog. Ofotenbahn auf, wo tatsächlich das kilometrische Anlagekapital auf (1912) 152 394 *M* bezw. 282 249 *M* hinaufgeht[6]).

Es ist gewiß nicht uninteressant, daß die Hauptbahn Kristiania-Eidsvold ein höheres Anlagekapital aufweist. Es betrug dort (1912) 306 395 *M*, was zweifellos mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke und den teureren Bodenpreisen in der Umgegend der Hauptstadt zusammenhängt. Die 20 km lange Teilstrecke Kristiania-Lilleström der Hauptbahn ist nämlich die einzige zweigleisige Strecke ganz Norwegens. Die Doppelspur wurde 1899/1904 erbaut und am 1. September 1904 dem Verkehr übergeben. Außerdem wurde ein besonderes Gütergleis auf der 7 km langen Teilstrecke Kristiania-Alna errichtet, das zum Mai 1907 in Betrieb genommen werden konnte. In nächster Zeit werden auch die Strecken Kristiania V.-Sandviken und voraussichtlich auch Kristiania O.-Ljan (Ski) zweigleisig ausgebaut werden. Im Gegensatz zu Schweden wird auf zweigleisigen Strecken rechts gefahren.

Die Höhe des Anlagekapitals ist in den einzelnen Eisenbahnländern sehr verschieden. Die Eigentümlichkeit der nordischen Verhältnisse wird vielleicht am besten durch einige wenige Zahlen gekennzeichnet. Es wurden (Ende 1909) auf 1 km Eisenbahnen aufgewendet in:

Großbritannien	701 812 *M*	Bayern	268 669 *M*
Baden	506 646 „	Schweden	133 147 „
Deutschland	306 906 „	Norwegen	119 808 „ [7])

Das höchste kilometrische Anlagekapital unter den einzelnen Strecken der norwegischen Eisenbahnen zeigt, wie erwähnt, die sog. Hauptbahn mit 306 395 *M*; der Betrag geht auf anderen Linien bis auf 37 734 *M* (Strecke Grundset-Aamot) herunter, eine für europäische Verhältnisse verschwindend kleine Summe. Große Verschiedenheiten im Anlagekapital der einzelnen norwegischen Eisenbahnstrecken ergeben sich auch, wenn man die Spurweite dieser Linien zugrundelegt. Damit wird allerdings ein Kapitel aus der Geschichte der norwegischen Eisenbahnpolitik angeschnitten, das in Europa wohl seinesgleichen suchen dürfte. Denn es wird kaum noch ein Land geben, in dessen Eisenbahnnetz — und zwar nicht nur bei Seitenbahnen, sondern auch auf durchgehenden Hauptstrecken — eine solche Vielfältigkeit in der Spurweite der einzelnen Linien herrscht, wie in Norwegen. Die durch die Gestaltung des Landes veranlaßte, bereits geschilderte Zusammenhanglosigkeit des Gesamtbahnnetzes ist hieran in allererster Reihe schuld.

Die ersten Bahnen, und zwar Staats- wie Privatbahnen, wurden in der Spurweite von 1,435 m erbaut. Daneben wählte man schon anfangs der sechziger Jahre für die später in Hamar von der Staatsbahn Eidsvold-Otta abzweigende Linie nach Drontheim die Schmalspur von 1,067 m. Es ist interessant, daß diese Schmalspurbahn (wie so oft in Norwegen) zunächst ohne jeden unmittelbaren Anschluß an eine bestehende Eisenbahn erbaut wurde; denn die Teilstrecke Eidsvold-Hamar, die den durch die Verschiedenheit der Spur allerdings lästigen Umschlag in Hamar vermitteln sollte, wurde erst 18 Jahre später (November 1880) vom Staat selbst dem Betrieb übergeben. Bis dahin vermittelten Dampfschiffe auf dem langgestreckten Mjösensee den Verkehr zwischen Eidsvold und Hamar.

Die beiden genannten Spurweiten, die Vollspur und die Schmalspur von 1,067 m, sind im norwegischen Eisenbahnbau seitdem maßgebend und vorherrschend geblieben. Neuerdings, etwa seit der Jahrhundertwende, macht sich, besonders bei den Staatsbahnen, ein etwas stärkeres Hinneigen zur Vollspur bemerkbar, eine Tatsache, die wohl als eine Folge der weiteren Annäherung an das benachbarte schwedische Eisenbahnnetz und des dadurch mitverursachten größeren Durchgangsverkehrs von Mitteleuropa her zu betrachten ist. Dahin gehört auch der Umbau der ursprünglich (1883) als Lokalbahn mit 1,067 m Spurweite erbauten Strecke Bergen-Voß, die nach Vollendung der Bergensbahn als Schlußglied dieser Bahnstrecke an den internationalen Durchgangsverkehr angeschlossen wurde und zu diesem Zweck auf Vollspur abgeändert werden mußte (1898/1904).

Ein ähnlicher Umbau von der Schmalspur zur Vollspur wird gegenwärtig auf der 51 km langen Teilstrecke Drontheim-Stören der schmalspurigen Rörosbahn Drontheim-Hamar vorgenommen. Aus Sparsamkeitsgründen hatte man hier, wie eben ausgeführt, seinerzeit die engere Spur gewählt; aber wie der langwierige Umschlag zu Hamar von Anfang an schon etwas lästiges an sich gehabt hatte, mußte diese Spurunterbrechung mit dem wachsenden Durchgangsverkehr immer unangenehmer empfunden werden. Die Kosten des Umbaues der 435 km langen Gesamtstrecke sind auf 14 Millionen Mark berechnet. Die Teilstrecke

[4]) Die Angaben für die außernorwegischen Länder nach dem Archiv für Eisenbahnwesen 1913 Seite 609 ff., diejenigen für Norwegen nach dem Jahresbericht 1911/12 Seite XV, wo die Volkszählung vom 1. Dezember 1910 und für den Flächeninhalt die neuen Berechnungen vom 16. Juni 1902 (oversigt over Norges civile, geistlige og judicielle inddeling pr. 16 de juni 1902 og folketaellingen i kongeriket Norge 1ste december 1910) zugrundegelegt sind.

[5]) Genauer 0,9597 (Jahresbericht Seite XVI).

[6]) Vgl. Jahresbericht Seite 3. Bei diesen und den folgenden Umrechnungen ist 1 Krone = 1,12½ *M* gesetzt.

[7]) Die Angaben über Norwegen beziehen sich auf alle Bahnen außer den reinen Privatbahnen, die den Betrag zweifellos noch herabdrücken würden, und sind dem Jahresbericht 1911/12 Seite 3 entnommen, die Angaben über Schweden nach Seite 1428, die der übrigen Länder nach Seite 909, Jahrgang 1912 d. Ztg.

Drontheim-Stören wird voraussichtlich 1916 fertig umgebaut sein; hier betragen die Kosten etwa 6½ Millionen Mark[8]). Erst dann wird Drontheim, von der im Bau befindlichen Dovrebahn abgesehen (vergl. weiter unten), ebenso gut wie das größere Bergen im Eisenbahnverkehr bedient werden können. Die vielen Vorteile, die der letztgenannten Stadt aus dem unmittelbaren Anschluß an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz erwachsen sind, dürften auf diese Bemühungen nicht ohne Einfluß gewesen sein.

Nur ganz vereinzelt, und auch nur bei Privatbahnen, hat man in Norwegen noch andere Spurweiten gewählt. So wurden, erstmals anfangs der neunziger Jahre, mehrere Privatbahnen in der Schmalspur von 0,75 m erbaut, denen sich in neuester Zeit zwei kleine Bahnen mit der Spurweite von 1 m zugesellten. Auch unter den Eisenbahnbauplänen für die nächsten Jahre finden sich einige weitere Schmalspurbahnen; doch scheint hier, soweit ich sehen kann, die Spur von 1,067 m die einzige in Betracht kommende Spurweite zu sein.

Auf die Bahnstrecken mit den einzelnen Spurweiten verteilt, ergibt sich folgendes Bild des aufgewendeten kilometrischen Anlagekapitals auf 30. Juni 1912:

Spurweite	Länge	kilometrisches Anlagekapital
1,435 m	1894,2 km	133 898 ℳ
1,067 „	1068,8 „	81 816 „
1,00 „	26,0 „	138 102 „
0,75 „	96,2 „	29 891 „

Hieraus erhellt das unbedingte Vorwiegen der beiden erstgenannten Spurweiten, unter denen wieder die Vollspur eine mehr und mehr bevorzugte Stellung einnimmt.

Die norwegischen Stationsanlagen sind im allgemeinen einfach gehalten, die Bahnsteige, wenigstens auf den größeren Bahnhöfen, mit Holzbohlen belegt und hochbordig. Man bemerkt allenthalben viel Reklame auf den Stationen, ähnlich wie in England. Die umfangreichste Stationsanlage ist diejenige der Hauptstadt Kristiania. Ähnlich wie in Stockholm ist auch hier bereits ein Umbau der längst ungenügenden Gleis- und Bahnsteiganlagen geplant. Vielleicht noch beschränkter waren die Stationsanlagen der zweitgrößten Stadt des Landes, Bergen. Hier ist der Umbau schon vor kurzem beendet worden. Man muß berücksichtigen, daß der Bahnhof ursprünglich (1883) nur zur Bedienung des Nahverkehrs auf der schmalspurigen Sackbahn Bergen-Voß bestimmt war; von einem Plan, diese Bahn zu einer Durchgangsbahn auszubauen, verlautete damals noch nichts, und es ist daher leicht zu verstehen, daß diese ursprüngliche Station für den gesteigerten Durchgangsverkehr längst nicht mehr genügte. Der neue Bahnhof, der an ganz anderer Stelle angelegt wurde, ist ebenfalls Kopfstation und enthält getrennte Anlagen für den Fern- und Nahverkehr. Er ist Mitte Juni 1913 eröffnet worden, womit die alte Hansestadt „nunmehr eine voll moderne und praktisch eingerichtete Anlage erhalten hat, wie sie einem Touristenmittelpunkt von dem Rang Bergens würdig ist“ (vgl. diese Ztg. 1913 Seite 751). Die Kosten des Neubaues betragen über 2½ Millionen Mark.

Wenn von norwegischer Eisenbahnbaupolitik die Rede ist, wird man mit Recht auch einige Worte über die am 26. November 1909 endgültig[9]) eröffnete Gebirgsbahn Kristiania-Bergen, die sog. Bergensbahn, erwarten, und Worte restloser Anerkennung sind es, die den bauleitenden Ingenieuren gebühren. Haben sie doch den Eisenbahnbau unter den schwierigsten äußeren Umständen zu Ende geführt.[10]) Die frühere Verbindung zwischen Kristiania und Bergen geschah auf dem Weg um die Küste herum und beanspruchte 2½ Tage. Die Reise über die neue, fast 500 km lange Eisenbahn (beinahe gleich Stuttgart-Mailand) dauert heute nur etwa 14 Stunden, bedeutet also — von aller Bequemlichkeit abgesehen — einen gewaltigen Fortschritt gegenüber früher. Die größten Schwierigkeiten ergaben sich bei dem eigentlichen Hochgebirgsübergang, wo die Strecke auf einer Länge von 100 km oberhalb jeder Vegetation, durch völlig unbewohnbares Gebiet geführt werden mußte. Weide und Zwergbirke sind die letzten Zeugen der Vegetation, bis auch sie verschwinden und Gräser und Moose allein den nackten Stein bedecken. Ein solcher Hochgebirgsübergang zu einer Höhe von 500 m über der Nadelwaldgrenze steht in Europa wie in Amerika unerreicht da. Beschwerlich und kostspielig waren hier die Absteckarbeiten im einsamen Hochgebirge. Bevor die Arbeit überhaupt begonnen werden konnte, mußten Wege angelegt und jeweils Zelte und Unterkunftsräume errichtet werden. Den langen Winter über war eine Verbindung mit der Außenwelt unmöglich; vorher mußte also für genügenden Vorrat an Lebensmitteln, Kleidern u. ä. gesorgt werden. Von den insgesamt 178 Tunneln liegen die meisten auf der schwierigen Westseite des Gebirgsüberganges. Der längste, der sog. Gravehalstunnel, ist 5,3 km lang.

Besondere Aufmerksamkeit verdienten die Schneeverhältnisse. Schneeschutzvorrichtungen, Schneegalerien und Schneeschirme mußten allenthalben errichtet werden. Betrug doch die Schneehöhe an mehreren Stellen 16 bis 18 m über dem Planum der Linie! So kommt es, daß auf der 100 km langen baumlosen Strecke etwa 25 km durch Schneeschutzvorrichtungen geschützt sind und weitere 15 km in Tunneln liegen. Hierdurch sind also 40 % der Strecke eingeschlossen, ein Verhältnis, das wohl auf keiner anderen Gebirgsbahn anzutreffen sein dürfte. Auch die übrigen 60 % sind natürlich nicht jeden Schutzes bar. Zur Beseitigung des Schnees dienen drei große rotierende Schneepflüge, die bis zu 4 m hohen Schnee fortzuschaffen imstande sind und während des Winters täglich in Tätigkeit treten müssen.[11]) Nach schwierigen Anfängen und vielen Versuchen ist es endlich gelungen, die Bahn den ganzen Winter über schneefrei zu halten.[12])

Die Bedeutung der Bergensbahn geht weit über den Rahmen einer nur dem Ausflugsverkehr dienenden Bahnlinie hinaus. Ihr Bau erfolgte aus nationalen und handelspolitischen Gründen und war für ein Volk von nur 2½ Millionen Seelen gewiß eine große Tat. An einer unmittelbaren Schienenverbindung der Landeshauptstadt mit dem südwestlichen Hochgebirge und den Fjorden an der Westküste fehlte es noch ganz, und nun erst ist eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zwischen dem europäischen Festland und der äußersten Westküste Norwegens über Kristiania hergestellt.

Dazu kommt, daß die Fülle und Mannigfaltigkeit wunderbarer Landschaftsbilder, wie sie die Bergensbahn bietet, kaum

[8]) Aus der europäischen Eisenbahngeschichte erwähne ich als bekanntestes Beispiel den Umbau der 282 km langen (darunter 203 km zweigleisigen) badischen Staatsbahnstrecken von der ursprünglich gewählten Breitspur (1,60 m) zur Vollspur, der in den Jahren 1854/55 stattfand. Vgl. dazu „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1904 Seite 1377 ff. Auch die englische Great Western Railway hatte ihre Strecke London-Bristol erst in breiterer Spur erstellt, ebenso die Schweizerische Zentralbahn ihre Strecke Zürich-Baden.

[9]) Seit 10. Juni 1908 war schon durchgehender Betrieb Kristiania-Bergen eingerichtet gewesen, mit einziger Unterbrechung durch den Kröderensee, wo bis zur Herstellung der Umgehungsbahn kleine Dampfer den Verkehr vermittelten. Vgl. diese Ztg. 1908 Seite 837.

[10]) Ausführliches über den Bau und eine Beschreibung der Bahn findet man in einem längeren Aufsatz des Ingenieurs S. Heber in der „Deutschen Straßen- und Kleinbahnzeitung“ 1910 Seite 249 ff; über die Eröffnungsfeier vgl. diese Ztg. 1909 Seite 1465; über Bau- und Betriebsschwierigkeiten der ersten Monate noch diese Ztg. 1908 Seite 1141, 1223, 1433 und 1528. Vgl. ferner „Die Bergensbahn“ im „Schwäb. Merkur“ Nr. 329 von 1912.

[11]) Im Betriebsjahr 1909/10 haben die drei Schneepflüge zusammen 7666 km (1910/11 sogar 7815 km, 1911/12: 5606 km) auf der Bergensbahn zurückgelegt. Vgl. Jahresbericht S. LXXI.

[12]) Anfang März 1913 haben erstmals Schneestürme eine längere Verkehrsunterbrechung herbeigeführt, da die Bahn auf eine Entfernung von 100 km vollständig eingeschneit war. Zur Befreiung des Personals und der Reisenden mußten Schiläufertruppen ausgesandt werden. Vgl. diese Ztg. 1913 Seite 354.

noch übertroffen werden kann, da Anmut und Wildheit in der Landschaft wohl nirgends in diesem Maße wechseln. Der Blick vor Station Myrdal, wo die Eisenbahn, an eine Felswand geklemmt, etwa 500 m über der Talsohle dahinfährt, sucht an Erhabenheit seinesgleichen. Die abgrundtiefe Kluft mit den üppig bewaldeten Abhängen und dem ewigen Schnee über den hohen Felsen, von denen mächtige Wasserfälle herabstürzen, ein Gegensatz, wie er krasser kaum gedacht werden kann, ist in der Tat ein überwältigender Anblick.

Das Eisenbahnnetz, das man in den siebziger Jahren bereits ziemlich abgeschlossen wähnte, darf auch heute noch nicht dafür gelten. Das Storthing hat sich bereits mit einer Reihe Eisenbahnbaupläne auf Jahre hinaus einverstanden erklärt und am 9./10. Juli 1908 einen wirklich großzügigen Bauplan angenommen.[13]) Es ist interessant, daß hier die Vollspur fast ausschließlich herrscht und daß der größeren Leistungsfähigkeit halber in der Hauptsache „Stammbahnen ersten Ranges" vorgesehen sind. So soll eine neue Verbindung mit Drontheim über Domaas-Stören geschaffen werden (sog. Dovrebahn), der sich eine direkte Linie Domaas-Romsdalfjord anschließen wird (sog. Raumabahn). Allerdings hat die Dovrebahn nur eine knappe Mehrheit (64 gegen 58 Stimmen) im Storthing gefunden, da die Minderheit für einen sofortigen Umbau der Strecke Drontheim-Hamar auf Vollspur war. Ferner wird in absehbarer Zeit ein durchgehender Schienenstrang von Kristiania nach Stavanger erstehen (sog. Westlandsbahn), wodurch die Zusammenhanglosigkeit des norwegischen Eisenbahnnetzes einigermaßen vermindert würde. Gute Weile wird es aber noch mit der gegen Norden geplanten Linie nach Bodö in der Nähe der Lofoteninseln haben (sog. Nordlandsbahn), von der bis jetzt nur ein Teilstück bis Grong beschlossen und in Angriff genommen ist.[14])

Neben diesen wichtigen Hauptbahnen, die dem norwegischen Eisenbahnnetz eine beträchtliche Erweiterung geben werden, sollen noch einige Nebenbahnen gebaut werden, unter denen die 17,4 km lange[15]) Seitenbahn Myrdal-Fretheim vielleicht Erwähnung verdient. Sie zweigt in 867 m Meereshöhe von der ob ihrer prächtigen Aussicht schon erwähnten Station Myrdal der Bergensbahn ab und soll — ob als Reibungs- oder Zahnradbahn, ist noch unentschieden — bis an den Fjord bei Fretheim, also auf 0 m Meereshöhe, geführt werden.

Betrachtet man all diese teils in Erwägung gezogenen, teils bereits in der Ausführung begriffenen Eisenbahnbaupläne des norwegischen Staates, so kann man ihnen gewiß das Zeugnis planvoller, zielbewußter Einheitlichkeit nicht vorenthalten, die unter so schwierigen Verhältnissen doppelt bewundernswert ist.

(Schluß folgt.)

[13]) Vgl. diese Ztg. 1908 Seite 962.

[14]) Vgl. diese Ztg. 1911, Seite 204, 577 und 1070.

[15]) Die Angabe der Länge mit 10 km in dieser Ztg. 1908 Seite 962 ist irrig.

Wissenschaftliche Betriebsführung.

Von Eisenbahndirektor a. D. **de Terra.**

Das wirtschaftliche Gedeihen eines Landes und Volkes, besonders die Entwicklung seiner Industrie und seine Stellung im internationalen Wettbewerb sind offenbar zum großen Teile davon abhängig, in welchem Umfange es sich nicht nur alle technischen Fortschritte aneignet, sondern namentlich auch seine Arbeitskräfte ausgiebig und zielsicher verwertet. Für die im staatlichen und nationalen Ganzen tätigen Einzelunternehmungen gilt das in umso höherem Maße, je ausgedehnter sie sind, je tiefer und nachhaltiger sie das gesamte wirtschaftliche Leben beeinflussen. Kaum ein anderer Großbetrieb aber kann sich in dieser Hinsicht mit den neuzeitlichen Verkehrsanstalten messen, die auch an Vielseitigkeit ihrer Aufgaben und an Wert für das ganze Kulturleben der Gegenwart von keinen anderen technischen oder wirtschaftlichen Einrichtungen und Unternehmungen erreicht oder gar übertroffen werden. Die Grundsätze und Methoden, nach denen ihr vielverzweigter Betrieb geleitet und gehandhabt wird, sind deshalb nicht allein für ihr eigenes Gedeihen, sondern auch für die Gesamtheit von unverkennbarer Wichtigkeit. Ein erfreulicher Fortschritt auf diesem Gebiet hat sich neuerdings in den Werkstätten der preußisch-hessischen Staatseisenbahngemeinschaft durch Einführung des in Nr. 12 S. 201 flg. d. Ztg. geschilderten Stückzeitverfahrens vollzogen, als dessen besonderer Vorzug die glückliche Vereinigung unabweisbarer wirtschaftlicher und sozialer Forderungen gelten darf. Ob diese Art der Entlohnung allen berechtigten Interessen dauernd im richtigen Verhältnis gerecht zu werden vermag, wird sich freilich erst auf Grund längerer Erfahrungen mit Sicherheit beurteilen lassen.

Grundlegende Umgestaltungen und Verbesserungen in der Leitung und Handhabung aller Betriebe, ja der gesamten Arbeitsmethoden erstrebt der Amerikaner Frederic W. Taylor seit etwa 30 Jahren in einer Tätigkeit, die ihn aus der Stellung eines einfachen Monteurs zu der des Generaldirektors eines bedeutenden Werkes in Philadelphia emporgeführt und ihm die höchsten Ehrungen von seiten der Wissenschaft und seiner Fachgenossen eingetragen hat. Obwohl die Ergebnisse seiner ausgedehnten und eingehenden Untersuchungen in Amerika schon seit langem nicht nur die Industrie in Atem halten, sondern auch in der Tagespresse, in der wirtschaftlichen und technischen Literatur eine hervorragende Stelle einnehmen, ist das „Taylor-System" in Deutschland erst vor wenigen Jahren in weiteren Kreisen dadurch bekannt geworden, daß eine Schrift Taylors „Shop Management" unter der Aufschrift „Die Betriebsleitung" von A. Wallichs, Professor an der Technischen Hochschule in Aachen, in deutscher Bearbeitung (bei Julius Springer-Berlin) herausgegeben wurde. Von dieser in Nr. 36 S. 587 Jahrgang 1912 d. Ztg. besprochenen Schrift ist inzwischen (in dem gleichen Verlage) eine zweite vermehrte Auflage erschienen, die manche beachtenswerte Ergänzungen der früheren Auflage bringt. Außerdem ist neuerdings eine zweite Schrift Taylors „The Principles of Scientific Management" in deutscher Ausgabe von Dr. jur. Rudolf Roesler, Diplomingenieur, Berlin (bei R. Oldenbourg-München und Berlin) herausgegeben worden, die überaus wertvolle weitere Darlegungen Taylors über seine „Grundsätze einer wissenschaftlichen Betriebsführung" und besonders auch über deren Zwecke und Ziele enthält.

Wie in seinem Heimatlande hat das neue System auch in Deutschland (und anderen Ländern) eine grundverschiedene Beurteilung erfahren. Aus der zuerst erschienenen Schrift konnten auch unbefangene Leser den Eindruck gewinnen, daß es vornehmlich bezwecke, die Arbeitsleistung durch scharfsinnig erdachte Methoden, Vereinfachungen und dergl. mehr zugunsten der Arbeitgeber — in erstaunlichem Maße — zu steigern. Sehr viel weniger zum Vorteil der Arbeitnehmer, von denen ein nicht geringer Teil unter der Herrschaft des Taylor-Systems überhaupt entbehrlich wird, während nur eine Minderheit imstande ist, den geforderten Höchstleistungen völlig gerecht zu werden; auch diese aber kaum ohne vorzeitige Abnutzung ihrer Arbeitsfähigkeit, also mit einer Einbuße, für die selbst die erreichbaren Lohnerhöhungen (bis zu 100 %) keine ausreichende Entschädigung wären.

Die zweite Schrift tritt dieser Auffassung entschieden entgegen, und der Verfasser wird dabei von dem Herausgeber der deutschen Ausgabe auf Grund eigener Wahrnehmungen nachdrücklich unterstützt.

Welche Bedeutung den Untersuchungen Taylors und ihren Ergebnissen in seinem Heimatlande beigelegt wird, ist u. a. daraus ersichtlich, daß das Repräsentantenhaus der Vereinigten Staaten eine Kommission eingesetzt hat, um „die Vor- und Nachteile des Taylor-Systems und ähnlicher Systeme" zu untersuchen. Die Kommission, in der alle beteiligten Kreise gleich stark vertreten waren, hat, wie Dr. Roesler mitteilt, in ihrem Bericht den Nutzen der Taylorschen Ideen voll anerkannt und sich mit den meisten seiner Grundsätze durchaus einverstanden erklärt. Daß an den Hochschulen Vorlesungen über das Taylor-System gehalten werden, daß nicht nur private Betriebe in großer Zahl, sondern auch staatliche Betriebe, wie die Werkstätten der (nordamerikanischen) Marine sich bereits die Vorteile des neuen Systems zunutze gemacht haben, spricht weiterhin für seinen Wert.

Worin besteht nun das Taylor-System? Kurz gesagt: „in einem wissenschaftlichen Studium jeder einzelnen Arbeit, jedes Handgriffs, jeder Bewegung, so unbedeutend sie auch sei, in der Schaffung von Normalien für (Arbeits-) Methoden und Werk-

zeuge, bei deren Anwendung der Verlust an Kraft und Zeit am geringsten ist, in der Erziehung der Arbeiter zur Anwendung der neuen Methoden, so daß ihre Arbeitskraft voll ausgenutzt wird, ohne sie zu überanstrengen, und in der Erhaltung dieses Zustandes". Die Erfolge einer solchen Betriebsführung seien durch einige besonders in die Augen fallende Beispiele beleuchtet: Einfache Handarbeiter sind angeleitet worden, bei der Verladung von Roheisen die bis dahin übliche Tagesleistung — ohne Übermüdung oder gar Erschöpfung — von 12½ auf 47 t zu steigern, was ihnen eine Lohnerhöhung von 1,15 auf 1,85 Dollar = 60 % einbrachte; in der größten amerikanischen Fabrik zur Herstellung von Fahrradkugeln konnte die Arbeitszeit beim Nachprüfen der Kugeln zunächst bei gleichem Lohn unter Mehrung und Verbesserung der Arbeitsleistung von 10½ auf 8 Stunden herabgesetzt werden; nach sorgfältiger Auswahl der Arbeiterinnen und Einführung eines Prämiensystems wurde die bis dahin von 120 Mädchen ausgeführte Arbeit, um etwa zwei Drittel verbessert, ohne Überanstrengung von 35 Mädchen geleistet, die dabei 80—100 % mehr verdienten als zuvor, und in einer Maschinenfabrik wurden die Herstellungskosten einer Maschinengattung in etwa zwei Jahren fast um die Hälfte (43 %) herabgesetzt.

Doch nicht allein auf einfache Hand- und Maschinenarbeit sind die Taylorschen Grundsätze anwendbar, mit gleichem Erfolg können sie nach seiner Meinung auf alle Gebiete menschlicher Tätigkeit ausgedehnt werden: „auf die Verwaltung und Leitung des Haushalts und des Bauernguts, die Geschäftsführung des Handwerk- und Fabrikbetriebes, die Leitung von Kirchen, Wohlfahrtseinrichtungen und Universitäten, ja sogar der verschiedenen Zweige der Staatsverwaltung".

Die Hauptforderung, die Taylor an jede Verwaltung stellt, ist, daß sie das die Entwicklung jedes Geschäftszweiges zur höchsten Vollkommenheit einschließende dauernde Gedeihen des Unternehmens mit einer Fürsorge für ihr Personal verbinde, die jedem nicht allein einen möglichst hohen Lohn, sondern auch die Gelegenheit zur höchsten Entfaltung und Verwertung seiner Fähigkeiten im Dienste des Unternehmens sichert, und daß jedem die Arbeit zugeteilt werde, für die er sich besonders eignet. Diese Forderung klingt so selbstverständlich, als ob sie kaum besonderer Erwähnung bedürfe. Wie schwer aber ist sie in Wirklichkeit zu erfüllen! Um so schwerer, je ausgedehnter das Unternehmen ist.

Das größte Gedeihen kann nur durch eine möglichst wirtschaftliche Ausnutzung aller Kräfte und aller technischen Hilfsmittel erreicht werden. Eines der dabei am schwersten zu überwindenden Hindernisse ist die Abneigung der meisten, altgewohnte Arbeitsmethoden und -formen zugunsten neuzeitlicher Verbesserungen aufzugeben und mehr zu leisten als zur Behauptung ihrer Stellung und für das gewönliche, um nicht zu sagen „schematische" Aufrücken unbedingt nötig ist.

Wenn die hauptsächlich auf Verwertung ihrer Körperkräfte angewiesenen Arbeiter damit möglichst haushälterisch und pfleglich umgehen, so ist das nicht nur ihr gutes Recht, sondern geradezu eine ihrer vornehmsten Pflichten gegen sich und die Ihrigen. Etwas anderes aber ist es, wenn sie mit ihrer Arbeitsfähigkeit übermäßig zurückhalten, um für den ihrer harrenden Lohn möglichst wenig davon herzugeben, eine Erscheinung, die namentlich bei Zeitlohn heutzutage wohl die Regel bildet. Daß bei diesem einer großen Abstufung fähigen „Sich-vor-der-Arbeit-drücken" auch das Gefühl der Zusammengehörigkeit und Kameradschaft schwächeren, minder leistungsfähigen Arbeitsgenossen gegenüber eine Rolle spielt, ist für die Wirkung solchen Verhaltens ohne Belang.

Aber auch für die Mehrzahl der in besserer und gesicherterer Lage befindlichen Beamten wird das ihren meist stärker entwickelten Verstandeskräften entsprechende gesteigerte Pflichtgefühl als einziger Ansporn zu voller Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit schwerlich genügen. Wie bei den Arbeitern, wird auch bei ihnen, wenngleich nicht durchweg in demselben Maße, ein erhebliches wirtschaftliches Interesse hinzutreten müssen, damit die mögliche Höchstleistung wirklich erreicht und erhalten werde. Daß außerdem freundliche, von rein menschlicher Wertung und Anteilnahme getragene Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern (Vorgesetzten und Untergebenen) sehr viel dazu beitragen können, ist eine Binsenwahrheit, die gleichwohl nicht oft genug wiederholt werden kann.

Diese Gedankengänge haben Taylor zu seinen Grundsätzen einer wissenschaftlichen Betriebsführung hingeleitet, und sie ist er zu verwirklichen bemüht. Wie er z. B. verfahren wissen will, um einem Handarbeiter volle und ergiebigste Ausnutzung seiner Arbeitsfähigkeit zu ermöglichen, möge aus folgendem ersehen werden: Während es dem Arbeiter bisher mehr oder weniger überlassen bleibt, wie er auf Grund überlieferter Methoden, Handgriffe und dergl. mehr mit der ihm zugewiesenen Arbeit zustandekommt, wie rasch oder langsam er eine von ihm zu bedienende Maschine laufen läßt, so wird ihm unter der Herrschaft des neuen Systems auf Grund sorgfältiger Untersuchungen die — auch für ihn — zweckmäßigste Ausführung der Arbeit bis in alle Einzelheiten genauestens vorgeschrieben. Es wird ihm der Teil der Arbeit, der mehr als Körperschaft, Geschick und Übung verlangt, soweit als möglich abgenommen und der für diesen Zweck wesentlich erweiterten und verzweigten, natürlich auch praktisch entsprechend vorgebildeten Leitung übertragen, deren Aufgabe es auch ist, die Arbeiter zur richtigen Ausführung der bis ins Kleinste getroffenen Anordnungen anzuleiten und diese Ausführung ständig zu überwachen. Wenn demgegenüber eingewendet wird, daß der Arbeiter dadurch noch mehr als bisher zu einer Art lebendiger Maschine herabgedrückt werde, so darf dabei nicht übersehen werden, daß er anderseits dadurch genötigt wird, sich in einem Maße in die Arbeit zu versenken, sich darauf zu „konzentrieren", die nicht nur der Arbeit, sondern auch ihm selbst zugute kommt, indem sie ihn die unvermeidliche Einförmigkeit der Arbeit weniger empfinden läßt, seine Freude an ihrer raschen Förderung und guten Ausführung aber erhöht. Das unentbehrliche Gegengewicht für seine stärkere Inanspruchnahme, die, um es zu wiederholen, niemals zur Übermüdung oder gar Erschöpfung führen darf, ist erstens eine wesentliche Verkürzung der Arbeitszeit, zweitens eine der erhöhten Leistung entsprechende Lohnsteigerung, und drittens, was kaum minder in die Wagschale fällt, die durch die erwähnte Arbeitsteilung wesentlich erweiterte Möglichkeit eines Aufsteigens in höher bewertete (und besser bezahlte) Stellungen.

Auf welchen Wegen und mit welchen Mitteln Taylor seine Ziele im einzelnen zu erreichen sucht, möge jeder namentlich in seiner letzterwähnten Schrift selbst nachlesen. Auch die europäischen Eisenbahnverwaltungen werden sich von den wertvollen Anregungen, die er bietet, sicherlich manches zum Vorteil für ihre Betriebe und für ihr Personal zunutze machen können.

Der Eisenbahn-Töchterhort.

Der vor kurzem erschienene Jahresbericht dieser großartigen Stiftung, deren Zweck die Unterstützung unverheirateter Töchter verstorbener Beamten und Arbeiter der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen ist, gibt ein hocherfreuliches Bild von der Weiterentwicklung im Jahre 1912. In der Allgemeinen Übersicht heißt es:

Mit Ablauf des Jahres 1912 hat die Stiftung „Eisenbahn-Töchterhort" ein volles Jahrzehnt gewirkt. Ihr anfängliches Grundvermögen von 100 063,45 ℳ hat sich in dieser Zeit — unter Berücksichtigung des Wertes des Christianenheims und des Bestandes des Fonds für den Erweiterungsbau — auf 1 665 607,45 ℳ erhöht, obwohl über 800 000 ℳ für Unterstützungen usw. verausgabt worden sind. Die Stiftsverwaltung darf auf dieses schöne Ergebnis mit größter Befriedigung zurückblicken und auch alle Freunde und Gönner der Stiftung muß das Bewußtsein, zu diesem großartigen Werke ein Scherflein beigetragen zu haben, mit gerechtem Stolze und aufrichtiger Freude erfüllen. Wie die Stiftung von Jahr zu Jahr gewachsen ist, die Zahl ihrer Freunde zugenommen hat und die Einnahmen gestiegen sind, ist in den folgenden Zeilen näher dargelegt. Diese Ausführungen ergeben aber zugleich, welche Arbeit die Organe der Stiftung zu leisten hatten, um das große Heer der Beamten und Arbeiterschaft für die Stiftung zu interessieren und ihr in den Herzen der Eisenbahner den Platz zu sichern, den sie nunmehr hoffentlich für alle Zeit sich erobert hat.

Was die Ergebnisse des Geschäftsjahres 1912 anlangt, so kann mit Genugtuung festgestellt werden, daß wir weiter gewachsen sind und das Vorjahr sowie alle früheren Jahre, sowohl bezüglich der Einnahmen als auch der Unterstützungstätigkeit, im abgelaufenen Jahr weit überholt haben. Durch die Zuwendung einiger größeren einmaligen Spenden und durch die Zunahme der Zahl der beitragleistenden Bediensteten haben die Einnahmen in 1912 die außerordentliche Höhe von beinahe 300 000 ℳ erreicht gegen 217 000 ℳ im Jahre 1911 und 189 000 ℳ in 1910.

Aber auch die Ausgaben der Stiftung bewegen sich fortgesetzt in aufsteigender Linie. Während im Vorjahr 2113 Unterstützungen mit rund 135 351 ℳ bewilligt worden sind, konnten im Berichtsjahr 2378 Mädchen mit rund 158 943 ℳ unterstützt werden. Infolge der Erweiterung des Christianenheims werden

die nächsten Jahre aber eine erhebliche Steigerung der Ausgaben bringen. Die Sammeltätigkeit der Bezirksausschüsse und ihrer Vertrauensmänner darf daher nicht erlahmen, sie muß vielmehr auch künftig auf das eifrigste gefördert werden. Vor allem ist dahin zu streben, den Stiftungsfonds und damit den Zinsertrag so zu erhöhen, daß letzterer die Betriebskosten des Christianenheims deckt und der Ertrag der laufenden Sammlungen für die sonstige Unterstützungstätigkeit der Stiftung verfügbar bleibt.

Nach dem Jahresabschluß, der auch im preußischen Eisenbahn-Verordnungsblatt veröffentlicht ist, betrug die Einnahme in runden Zahlen 621 823 *M*, darunter nicht weniger als 267 787 *M* als Ergebnis der Sammlungen und besonderen Zuwendungen für 1912, die Ausgabe ebensoviel, darunter 158 943 *M* als Betrag der gewährten Unterstützungen, 356 057 *M* zur zinsbaren Anlegung der Bestände, also zur Vermögensvermehrung; 96 122 *M* werden als Barbestände nachgewiesen.

Das Vermögen der Stiftung einschließlich des Wertes des Christianenheims und des vorhandenen Baufonds betrug Ende 1912: 1 665 607,45 *M* gegen 1 486 509,99 *M* Ende 1911. Von ersterer Summe entfallen: a) auf den eigentlichen Stiftungsfonds 830 895,43 *M*, b) auf das Christianenheim in Erfurt 306 487,62 *M*, c) auf den Fonds für die Erweiterung des Christianenheims 528 224,40 *M*. Werden zu diesem Vermögen der Stiftung die bisherigen Ausgaben für Unterstützungen usw. mit 813 624,38 *M* hinzugerechnet, so ergibt sich als Ertrag der bisherigen Sammlungen und Zuwendungen die Summe von 2 479 231,83 *M*. Aus der Nachweisung des Jahresberichts über das Anwachsen des Stiftungsfonds ist zu entnehmen, daß diese Aufwärtsbewegung fortdauert und daß namentlich das Jahr 1911 einen Zuwachs um 98 169 *M*, das Jahr 1912 einen solchen um 131 652 *M* gebracht hat.

Der Fonds hat im Laufe von 10 Jahren um rund 716 100 *M* zugenommen, obwohl die Stiftung an Beihilfen und Unterstützungen usw. bereits eine Summe von über 813 000 *M* aufgewendet hat.

Ohne Inanspruchnahme des Stiftungsvermögens sind aus besonderen Sammlungen und Schenkungen für den Bau des Christianenheims in Erfurt 249 734,44 *M* bar aufgewendet worden. Unter Berücksichtigung des Wertes der geschenkten Grundstücke und Gegenstände mit 56 753,18 *M* stellt sich der Gesamtwert des Heims auf 306 487,62 *M*, wobei noch zu berücksichtigen ist, daß der Wert des Grund und Bodens mit einem Satz eingerechnet ist, der erheblich unter dem Taxwert liegt. Außerdem steht für die Erweiterung des Heims ein Fonds von 528 224,40 *M* zur Verfügung, so daß das Gesamtvermögen der Stiftung, wie oben angegeben, auf 1 665 607,45 *M* zu beziffern ist.

Der aus Spenden von Unterbeamten und Arbeitern aufgebrachte Teil des Stiftungsvermögens, dessen Zinsen nach § 5 II, Abs. 2, der Satzungen nur zur Bewilligung von Unterstützungen für Töchter von Unterbeamten und Arbeitern verwendet werden dürfen, ist von 285 743,66 *M* in 1911 auf 355 591,09 *M*, d. i. um 24,44 % gestiegen. Der Sollbestand dieses Teiles des Stiftungsfonds berechnet sich auf nur 277 159,47 *M*, bleibt also um 78 431,62 *M* hinter dem Ist zurück. Dieses Ergebnis ist erzielt worden, obwohl die aus den Kreisen der Unterbeamten und Arbeiter stammenden Unterstützungsbedürftigen jederzeit reichlich mit Unterstützungen bedacht worden sind; sie nehmen auch im Berichtsjahre mit einem höheren Prozentsatze an den Ausgaben teil, als auf sie nach den Beiträgen aus jenen Kreisen entfallen würde.

Über die Mitwirkung der Beamten- und Arbeiterschaft an der Verwaltung der Stiftung und an den Sammlungen für sie entnehmen wir dem Jahresbericht, daß neben dem Aufsichtsrat, dem Hauptausschuß und 22 Bezirksausschüssen 9574 Vertrauensmänner ehrenamtlich für die Stiftung wirkten.

An den Sammlungen zugunsten der Stiftung haben sich von dem im Jahre 1912 beschäftigt gewesenen Gesamtpersonal von 547 812 Personen = 242 258 Personen oder 44,22 % beteiligt, und zwar 42 491 höhere und mittlere Beamte (=60,11 %) und 199 767 Unterbeamte und Arbeiter (= 40,25 %). Bei dieser verhältnismäßig noch schwachen Beteiligung, besonders der unteren Bediensteten, ist, wie es in der Mitteilung des Hauptausschusses im Eisenbahn-Verordnungsblatt heißt, eine wirksame Aufklärung über die segensreiche Tätigkeit der Stiftung zur Gewinnung neuer Mitglieder in hohem Maße erwünscht.

Immerhin ist die Höhe der von den Beamten und Arbeitern geleisteten Beiträge sehr erheblich und erfreulich gewachsen; während die Beiträge der Unterbeamten und Arbeiter im Jahre 1903 nur 33 474 *M* ausmachten, stiegen sie bis 1910 auf 85 532 *M* und erreichten im Jahr 1911 schon 109 226 *M*, im Jahr 1912 sogar 145 241 *M*.

Von den Ausgaben im Berichtsjahre entfallen auf: a) Waisenunterstützungen 121 435,05 *M*, b) Beihilfen für Ferienkolonien 37 508,37 *M*, c) Verwaltungskosten 2 620,55 *M*. Zusammen 161 563,97 *M*.

An diesen Ausgaben sind 2378 Mädchen beteiligt, und zwar 22 Töchter von höheren Beamten, 770 Töchter von mittleren Beamten, 1583 Töchter von Unterbeamten und Arbeitern und 3 Bahnarzttöchter.

Von den bisherigen Leistungen der Stiftung entfallen auf die Töchter unterer Bediensteten seit dem Jahre 1903 zusammen 437 192,35 *M*.

Die Töchter von Unterbeamten und Arbeitern sind mit 54,96 % an den bisherigen Gesamtaufwendungen und mit 48,10 % an den Einnahmen einschließlich Zinsen des Stiftungsfonds beteiligt. Die Segnungen der Stiftung kommen also vornehmlich verwaisten Töchtern unterer Bediensteten zugute.

Bekanntlich ist das wichtigste Werk des Töchterhorts die Gründung und Unterhaltung des Christianenheims in Erfurt. Über die Leistungen und Fortschritte dieses Werks ist der erwähnten Mitteilung des Hauptausschusses folgendes zu entnehmen:

Das Christianenheim in Erfurt war im Jahre 1912 mit 154 Personen belegt, und zwar mit 130 Zöglingen, 21 Pfleglingen und 3 Pensionärinnen. Die Ausgaben für den Unterhalt dieser Personen betrugen 38 173,51 *M* = 1,69 *M* für den Kopf und Tag. Von dem Gesamtbetrage entfallen: 15 736,37 *M* auf Verpflegung, 11 951,37 *M* auf Betriebskosten und 10 485,77 *M* auf Schulgeld, Lehrmittel, Bekleidung usw. Wird auch die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals in Berechnung gezogen, so erhöht sich die Ausgabe auf 52 731,67 *M* oder 2,34 *M* für den Kopf und Tag. Von den obigen 154 Personen entfallen 1 auf höhere Beamten, 72 auf Töchter von mittleren Beamten, 48 auf Töchter von Unterbeamten und 33 auf Töchter von Arbeitern. Von den Zöglingen besuchten 56 die hauswirtschaftiche Fortbildungsschule und 26 die Handelsschule; 22 wurden als Kindergärtnerinnen, 11 als Schneiderinnen, 11 als Lehrerinnen, 2 als Hausbeamtinnen und 1 als Köchin ausgebildet. Ein Mädchen besuchte noch die Volksschule.

Die Kosten der Erweiterung des Christianenheims einschließlich Grunderwerb und Straßenbau sind vorläufig auf 390 000 *M* und die Kosten der Inneneinrichtung auf 102 000 *M* veranschlagt. Die vorhandene Bausumme wird also voraussichtlich ausreichen, um den Bau anschlagsmäßig auszuführen. Nach Fertigstellung des Erweiterungsbaus wird das Heim gleichzeitig 250 Personen beherbergen können, während der bestehende Bau nur für 80 Personen eingerichtet ist. Die Bauarbeiten sollen so beschleunigt werden, daß die neuen Gebäude am 1. April 1914 in Betrieb genommen werden können.

Die Wirksamkeit des Eisenbahn-Töchterhorts und des Christianenheims war nach den vorstehenden Mitteilungen auch im vergangenen Jahre höchst segensreich. Allen Freunden und Förderern der Stiftung spricht der Hauptausschuß für ihre Werbetätigkeit und für ihre Gaben wärmsten Dank und ein herzliches „Gott vergelt's“ aus.

Nachrichten.

Deutschland.

— Über den Gebrauch fremder Sprachen innerhalb Deutschlands durch die Internationale Schlafwagengesellschaft ist schon wiederholt geklagt worden. Auch in der Juni-Nummer der Zeitschrift des deutschen Sprachvereins wird auf die französische Schreibweise der Ortsnamen hingewiesen, die auf den von der Schlafwagengesellschaft ausgegebenen Fahrtausweisen im Schlafwagen Berlin-Stuttgart angeführt sind. Der preußische Eisenbahnminister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen und die Generaldirektion der Reichseisenbahnen beauftragt, unter Bekanntgabe der Vorgänge die Internationale Schlafwagengesellschaft aufzufordern, innerhalb des Gebietes der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in ihren Bekanntmachungen und Drucksachen, in den Wagenanschriften, in den Bezeichnungen an der Dienstkleidung usw. sich der deutschen Sprache zu bedienen. Werden ihr von dritter Seite Empfehlungsanzeigen oder andere Drucksachen zur Weitergabe an die Reisenden zur Verfügung gestellt, so müssen sie außer in der fremden Sprache auch in deutscher Sprache abgefaßt sein. Bei Abänderung bestehender oder dem Abschluß neuer Verträge mit der Schlafwagengesellschaft ist eine entsprechende Bestimmung aufzunehmen.

— Herstellung destillierten Wassers für Triebwagenbatterien. Der preußische Eisenbahnminister hat sich nach den guten Erfahrungen, die mit der Herstellung destillierten Wassers zum Nachfüllen der Triebwagenbatterien in Cottbus gemacht worden sind, damit einverstanden erklärt, daß die Herstellung solchen Wassers in bahneigenen Anlagen allgemein durchgeführt wird.

Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt ist daher beauftragt worden, den Königlichen Eisenbahndirektionen nähere Angaben über die Einrichtung solcher Anlagen, über die in Cottbus erzielten Ergebnisse und über die Beschaffenheit des Wassers nach den gestellten Bedingungen der Akkumulatorenfabrik Aktiengesellschaft zu machen. Er hat auch nichts dagegen zu erinnern, daß eine Destilliervorrichtung mit eigener Dampferzeugung beschafft und an geeigneter Stelle versuchsweise in Betrieb genommen wird. Nach einem Jahr sieht der Herr Minister einem Berichte über das mit einer solchen Einrichtung erzielte Ergebnis sowie über Zahl, Orte und Betriebsergebnisse der etwa von den Eisenbahndirektionen auf Grund dieses Erlasses eingerichteten Destillieranlagen entgegen.

— **Ausnahmetarif für Bananen.** Der preußische Landeseisenbahnrat hat in der Sitzung vom 20. Juni d. J. die Einführung eines Ausnahmetarifs für Bananen in Sendungen von mindestens 10 t von den deutschen Seehäfen auf Entfernungen über 30 km unter Zugrundelegung der folgenden, von der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona vorgeschlagenen Einheitssätze:

1 bis 150 km 5 ₰ für 1 tkm
151 „ 700 „ 3,5 „ „ 1 „ Anstoß
über 700 „ 1 „ „ 1 „
+ 12 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg

befürwortet. Der preußische Eisenbahnminister ist dem Gutachten des Landeseisenbahnrats beigetreten und hat die Königliche Eisenbahndirektion in Altona beauftragt, wegen Einführung des Ausnahmetarifs von den deutschen Nord- und Ostseehäfen nach allen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen auf Entfernungen über 30 km mit Gültigkeit vom 15. August d. J. das Erforderliche sofort zu veranlassen. Zum gleichen Zeitpunkte ist in dem Ausnahmetarif S 20 d für Orangen und Bananen nach schlesischen Stationen, dessen Frachtsätze durch den neuen Ausnahmetarif unterboten werden, der Artikel Bananen zu streichen.

— **Frachtermäßigung für Eisen und Stahl.** Der preußische Landeseisenbahnrat hat sich in seiner Sitzung vom 24. v. M. für die Gewährung einer Frachtermäßigung für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II, Ziffer 2 und 7, von Laucherthal, Unterkochen, Wasseralfingen und Hammerau nach Berlin und Vororten auf der Grundlage eines Streckeneinheitssatzes von 3 ₰ für 1 tkm nebst 12 ₰ Abfertigungsgebühr für 100 kg ausgesprochen, dagegen die Gewährung dieser Ermäßigung nach anderen nord- und mitteldeutschen Stationen nicht befürwortet. Der preußische Eisenbahnminister ist diesem Gutachten beigetreten und hat die Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) beauftragt, alsbald wegen Durchführung der Frachtermäßigung nach Berlin und Vororten das Erforderliche zu veranlassen.

— **Über den Bezug von Drucksachen und Zeichnungen** macht das Königliche Eisenbahn-Zentralamt folgendes bekannt: Das von manchen Firmen beliebte Verfahren, Drucksachen und Zeichnungen, deren sie bedürfen, nicht durch die Post von uns zu beziehen, sondern durch ihre ständigen Vertreter oder sonstige Beauftragte auf Grund mitgebrachter oder vorher eingereichter schriftlicher Anträge kurzerhand von den zuständigen Dezernenten des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts erbitten zu lassen, hat zu Unzuträglichkeiten geführt. Infolgedessen werden Drucksachen und Zeichnungen fortan nur noch auf dem Wege durch die Post zugestellt werden. Die Ausgabe von Verdingungsunterlagen bei Ausschreibungen wird hierdurch nicht berührt.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. Juli d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	14	450 569	—	—	32 184
	1912	14	428 547	481	0,1	30 611
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 22 022 = 5,1 %	—	—	+ 1573 = 5,1 %
Aachener Bezirk	1913	14	12 917	—	—	923
	1912	14	12 229	—	—	874
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 688 = 5,6 %	—	—	+ 49 = 5,6 %
Saar-Bezirk	1913	14	48 315	60	0,1	3 451
	1912	14	46 134	84	0,2	3 295
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2181 = 4,7 %	—	—	+ 156 = 4,7 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	14	17 147	—	—	1 225
	1912	14	15 896	—	—	1 135
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1251 = 7,9 %	—	—	+ 90 = 7,9 %
Oberschlesien	1913	14	170 664	—	—	12 190
	1912	14	142 773	—	—	10 198
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 27 891 = 19,5 %	—	—	+ 1992 = 19,5 %
Niederschlesien	1913	14	19 575	—	—	1 398
	1912	14	18 326	—	—	1 309
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1249 = 6,8 %	—	—	+ 89 = 6,8 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	14	22 947	—	—	1 639
	1912	14	21 504	86	0,4	1 536
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1443 = 6,7 %	—	—	+ 103 = 6,7 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	742 134	60	—	53 010
	1912	—	685 409	651	—	48 958
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 56 728 = 8,3 %	—	—	+ 4052 = 8,3 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	14	59 718	392	0,7	4 266
	1912	14	54 435	445	0,8	3 888
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5283 = 9,7 %	—	—	+ 378 = 9,7 %
Magdeburg	1913	14	18 893	93	0,5	1 350
	1912	14	16 996	102	0,6	1 214
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1897 = 11,2 %	—	—	+ 136 = 11,2 %
Erfurt	1913	14	7 915	5	0,1	565
	1912	14	6 053	—	—	432
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1862 = 30,8 %	—	—	+ 133 = 30,8 %
Cassel	1913	14	2 334	—	—	167
	1912	14	2 259	—	—	161
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 75 = 3,3 %	—	—	+ 6 = 3,7 %
Hannover	1913	14	2 057	—	—	147
	1912	14	1 856	—	—	133
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 201 = 10,8 %	—	—	+ 14 = 10,5 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	14	20 432	—	—	1 459
	1912	14	14 796	121	0,8	1 057
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5636 = 38,1 %	—	—	+ 402 = 38,0 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	14	26 389	—	—	1 885
	1912	14	17 877	—	—	1 277
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 8512 = 47,6 %	—	—	+ 608 = 47,6 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	137 738	490	—	9 839
	1912	—	114 272	668	—	8 162
gegen das Vorjahr	—	—	+ 23 466 = 20,5 %	—	—	+ 1677 = 20,5 %

— **Krisis in der württembergischen Verkehrsbeamten-Vereinigung.** Unter dieser Überschrift bringt die „Schwäb. Kronik" folgende, aus Stuttgart, 31. Juli datierte Mitteilung: Der Landesverein württembergischer Verkehrsbeamten befindet sich zurzeit in einer Krisis, deren Folgen sich augenblicklich noch nicht übersehen lassen. Der seitherige, um den Verein hochverdiente Vorsitzende, Landtagsabg. Oberbahnsekretär B a u m a n n, sowie der stellvertretende Vorsitzende, Eisenbahnsekretär R e u t t e r - Stuttgart, haben ihre Ämter niedergelegt. Abg. Baumann war erst im vorigen Monat in der im Stuttgarter Rathaus gehaltenen Landesversammlung der Vereinigung auf zwei Jahre wieder zum Landesvorsitzenden gewählt worden. Die Ursache seines Rücktritts ist in den Unstimmigkeiten zu suchen, die in den Kreisen des Assistentendienstes und des Sekretärdienstes wegen der Frage der V o r b i l d u n g des

Assistentendienstes bestehen. Dem Drängen der Assistentenvereinigung entsprechend hatte der Landesverein vor einigen Jahren eine Eingabe an das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, gemacht, wonach entsprechend den Forderungen der Assistentenvereinigung das Einjährige als Vorbedingung für diese Beamtenklasse eingeführt werden soll. Die Eingabe war aber von der Regierung schon damals abschlägig beschieden worden. Die Vorbildungsfrage war dann auch Ende Mai im Landtag zur Sprache gekommen, wobei die Abg. Roth (V.) und Hanser (Z.) für die Wünsche der Assistentenvereinigung eintraten. Der Abg. Baumann hatte damals unter Zustimmung des Abg. Graf (Z.) darauf hingewiesen, daß durch das Anschneiden dieser Frage im Landtag der Sache nicht gedient werde, daß im Gegenteil die Bestrebungen der Klasse, die man unterstützen wollte, bis zu einem gewissen Grade zum Stillstand gebracht würden. Nachdem der Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker dann in der Sitzung vom 21. Mai eine entschieden ablehnende Haltung gegenüber der Forderung des Assistentendienstes eingenommen und erklärt hatte, daß die Regierung bei der Zulassung von Anwärtern aus der Volksschule zum Assistentendienst bleibe und sich davon nicht abbringen lassen werde, möge es nun auf diesen Gebieten gären wie es wolle, verzichtete der Abg. Baumann seinerseits darauf, zu dieser Frage das Wort zu ergreifen, da dies angesichts der kategorischen Erklärung vom Regierungstisch und angesichts der Übereinstimmung, die in dieser Frage im Landtag von der Linken bis zur äußersten Rechten bestand, vollständig zwecklos und aussichtslos gewesen wäre. Diese durchaus vernünftige Haltung des Abg. Baumann, die in ähnlichen ebenso aussichtslosen Fällen auch anderen Abgeordneten sehr zu empfehlen gewesen wäre, trug ihm Vorwürfe aus den Kreisen des Assistentendienstes ein, die ihren Ausdruck auch in einem gehässigen Artikel der „Verkehrsbeamtenstimmen", des Organs des Assistentendienstes, fanden. Einer vom Landesvorsitzenden Baumann hierauf einberufenen Sitzung des Landesausschusses blieben die Ausschußmitglieder des Assistentendienstes demonstrativ fern. Nach diesen Vorgängen legte Abg. Baumann als Vorsitzender sein Amt nieder. Der gesamte Landesvorstand, einschließlich der dem Landesvorstand angehörenden Mitglieder des Assistentendienstes, erklärte sich mit dem Vorsitzenden solidarisch und trat ebenfalls zurück.

Abg. Baumann stand seit 12 Jahren an der Spitze des Landesvereins und hat sich um den Verein hervorragende Verdienste erworben. Eine außerordentliche Landesversammlung, in der zu diesen Vorgängen Stellung genommen werden soll, ist auf den 14. September einberufen worden. Daß die ungerechtfertigten Angriffe auf den Abg. Baumann auch in den Kreisen des Vereins, insbesondere auch in den Kreisen des Assistentendienstes, verurteilt werden, zeigt eine Resolution, die der Bezirksverein Aalen des Landesvereins gefaßt hat und in der mit Bedauern von dem Rücktritt des Landesvorstandes Kenntnis genommen wird. Nach eingehender Darlegung der Gründe, die Baumann zu diesem Schritt veranlaßt haben, spricht die Versammlung, die sich aus Mitgliedern des Sekretär- und Assistentendienstes zusammensetzt, einstimmig dem seitherigen Landesvorstand Baumann ihr volles Vertrauen aus, mit der Bitte, Baumann möge sich bei der außerordentlichen Landesversammlung nochmals bewegen lassen, die Leitung des Vereins weiter zu übernehmen.

Österreich.

— **Betriebseinnahmen der Südbahn.** Im Juli d. J. vereinnahmte die Südbahngesellschaft im Personen- und Gepäckverkehre 6 042 073 Kr., im Eil- und Frachtgüterverkehre 8 425 103 Kr., zusammen also 14 467 176 Kr., das ist um 466 716 Kr. weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Gegenüber den vorläufigen Einnahmen im gleichen Monat des Vorjahres mit 14 183 192 Kronen, ergibt sich jedoch eine Mehreinnahme von 283 984 Kr. Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betragen die Gesamteinnahmen 91 721 912 Kr. und zeigen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 1 106 072 Kr. Gegenüber den vorläufig ermittelten, jedoch bis Ende März richtiggestellten Einnahmen der gleichen Zeit des Vorjahrs von 87 520 846 Kr. ergibt sich eine Zunahme von 4 201 066 Kr.

— **Der Elbeumschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen hat im Monat Juli d. J. infolge des günstigen Wasserstandes sowie des vorhandenen genügenden Kahnraumes einen sehr erfreulichen Umfang aufgewiesen. Es wurden 152 260 t Kohle (gegen 105 766 t im Vorjahre), also 46 494 t mehr, zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. eine Minderverfrachtung von 84 370 t ergibt (1913: 721 964 t, 1912: 806 334 t). Die größte Beistellung im Juli d. J. betrug 643 (1912: 549) Wagen, die niedrigste 309 (1912: 75) Wagen. Dagegen blieb der Güterverkehr im Aussiger Hafen gegen jenen im gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück. Es wurden im Juli d. J. 1976 (1912: 2732) Wagen, also um 756 Wagen weniger, umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. ist die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 650 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1913: 9292 Wagen gegen 9942 Wagen im Jahre 1912 betragen hat.

— **Das zweite Gleis der Kaschau-Oderberger Bahn.** Gegenwärtig findet unter Leitung eines höheren Beamten der schlesischen Landesregierung in Troppau die politische Begehung und Enteignungsverhandlung sowie Feststellung der feuersicheren Herstellung hinsichtlich des von der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn dem österreichischen Eisenbahnministerium vorgelegten Projektes für die Herstellung eines zweiten Gleises in der österreichischen Teilstrecke Teschen-Orlau statt. Wie verlautet, ist bisher die kommissionelle Begehung anstandslos verlaufen.

— **Elektrische Bahn Fiume-Abbazia.** Wie wir dem „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" entnehmen, geht das Projekt des Baues einer elektrischen Bahn zwischen Fiume und Abbazia jetzt seiner Verwirklichung entgegen. Die Bahn wird von der Fiumaner Endstation der Bergudier elektrischen Bahn über Cantrida nach Preluka führen, wo sie Anschluß an die von Mattuglie nach Abbazia und Lovrana verkehrende elektrische Bahn haben wird. Da die Landstraße für die neue Strecke erweitert werden muß, wird die Bahn auf ihrer eigenen Strecke mit einer Geschwindigkeit von 35 bis 40 km in der Stunde verkehren können. Die neue Bahn, die eine Länge von 5,3 km haben wird und deren Baukosten auf anderthalb Millionen Kronen veranschlagt sind, soll schon im nächsten Frühjahr dem Verkehr übergeben werden.

— **Die Verkehrsaussichten der Buschtêhrader Bahn.** Die Transporteinnahmen dieser Bahn für das erste Halbjahr 1913 weisen eine Zunahme von rund 130 000 Kr. auf, wovon etwa 60 000 Kr. auf das A-Netz und etwa 70 000 Kr. auf das B-Netz entfallen. Diese Mehreinnahmen stehen jenen der gleichen Zeit des Vorjahres erheblich nach. Im ersten Halbjahr 1912 wurde für die A-Strecke eine Zunahme von 307 000 Kr., für die B-Strecke eine solche von 218 000 Kr., mithin zusammen 525 000 Kronen ausgewiesen. Die Zunahme der Gütertransporte war im ersten Halbjahr 1913 geringer als im Vorjahre. Die Frachtenbewegung war nämlich bisher um rd. 117 000 t stärker, während im ersten Halbjahr 1912 eine Steigerung des Güterverkehres um 230 000 t zu verzeichnen war. Die Kohlentransporte allein sind in den ersten sechs Monaten um rd. 85 000 t, im Vorjahre dagegen um etwa 170 000 t gestiegen. Für die Gestaltung des Jahresabschlusses ist die Entwicklung des Verkehres im zweiten Halbjahr ausschlaggebend. Die vorläufigen Transporteinnahmen der Buschtêhrader Eisenbahn für das zweite Halbjahr 1912 wiesen eine Mehreinnahme von rd. 825 000 Kr. auf, wovon 525 000 Kr. auf die A-Linien und 300 000 Kr. auf die B-Linien entfielen. Ob nun diese hohen Vergleichszahlen in den nächsten sechs Monaten überschritten werden dürften, ist schwer vorauszusagen. Bei den gesellschaftlichen Kohlenwerken wird auch für das laufende Jahr mit einer Ertragssteigerung gerechnet. Die Betriebsausgaben für das Jahr 1913 dürften nur die gewöhnliche Steigerung aufweisen. Nur bei den Steuern dürfte sich ein Zuwachs zeigen, da der zu versteuernde Reingewinn des Jahres 1912 um rd. 1¼ Mill. Kr. höher ist als jener des Jahres 1911, so daß die Steuerlast um 200 000 bis 300 000 Kr. höher sein dürfte als im Vorjahre.

Ungarn.

— **Programmrede des neuen Handelsministers.** Handelsminister Baron Johann Harkányi ist als Abgeordneter-Kandidat im Bezirke Nagyszentmiklós aufgetreten und hat die Gelegenheit seiner Programmrede benutzt, über seine Ressortangelegenheiten Erklärungen abzugeben. Die Verkehrsfragen betreffend, äußerte er sich wie folgt: „Wir müssen unsre Handelsschiffahrt entwickeln und diese im internationalen Wettbewerbkampfe zu gesteigerter Tätigkeit befähigen. Unser Vaterland ist hydrographisch eines der am reichsten gegliederten Länder Europas, und deshalb wäre es für unsere Flußschiffahrt und folglich für unsre gesamte Volkswirtschaft von der größten Bedeutung, wenn der Ackerbauminister durch die Verbesserung unsrer Wasserwege und durch die Schiffbarmachung einzelner Flüsse und ich durch Schaffung einzelner wichtigerer Kanäle unsrer Flußschiffahrt ein größeres Gebiet sichern könnten. Wenn ich auch unter den gegenwärtigen ungünstigen Geldverhältnissen nicht mit Plänen hervortreten kann, die eine ausgedehntere Finanzierung beanspruchen, so bedeutet dies nicht etwa, daß wir diese von der Tagesordnung absetzen. Wir werden Hand in Hand mit dem Ackerbauminister bestrebt

sein, bei Besserung der Finanzlage den für die Ausführung solcher größeren Pläne geeigneten Augenblick abzuwarten. Das Handelsministerium befaßt sich auch gegenwärtig eingehend mit dem Budapester Handelshafen. Die Enteignung der hierfür nötigen Grundstücke ist bereits im Zuge. Ebenso verwenden wir auch auf die Entwicklung des Hafens von Fiume die größte Sorgfalt. Hier werden wir schon im Interesse der Staatsbahnen in naher Zukunft für neue, großangelegte Hafenbecken und für die Vermehrung der Landungskais und der Lagerplätze Sorge tragen.

Unser Eisenbahnnetz ist eines der wichtigsten Organe unsrer Volkswirtschaft. Gegenwärtig umfassen die Betriebe der ungarischen Staatsbahnen rund 18 500 km, von denen 8500 Kilometer Eigentum des Staates sind. In Anbetracht der gegenwärtigen finanziellen Lage müssen wir auch auf diesem Gebiete bei den Investitionen etwas langsamer vorgehen, aber ich betrachte es dennoch für meine ganz besondere Aufgabe, alles aufzubieten, damit die Staatsbahnen den Forderungen des Publikums und dem gesteigerten Personen- und Frachtenverkehr gerecht werden können. Auf den Hauptlinien ist das Legen des zweiten Gleises und die Erweiterung der Stationen im Zuge, dem Bedürfnis entsprechend werden auch die Betriebsmittel vermehrt. Indem ich auf die Unterstützung der Direktion der Staatsbahnen und deren pflichtgetreuen Personals rechne, hoffe ich, durch Verbesserung des Betriebes und des kommerziellen Dienstes zu ermöglichen, daß die Staatsbahnen ihren überaus wichtigen Aufgaben in einem immer gesteigerteren Maße gerecht werden.

Dort, wo es die Notwendigkeit erheischt und wo bei der Opferwilligkeit der beteiligten Bevölkerung den ungarischen Staatsbahnen keine besonderen Lasten zufallen, werde ich den Bau von Vizinalbahnen auf der bisherigen Grundlage gern unterstützen. Auf meine besondere Unterstützung kann jede zur Befriedigung örtlicher Interessen errichtete Lokalbahn mit wirtschaftlichem Charakter und selbständiger Betriebsführung rechnen."

— **Personalnachrichten.** Die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn hat mit ihrem Beschluß vom 30. Mai d. J. den Königlichen Rat Direktorstellvertreter Julius Szekula, den Oberinspektor Betriebsleiter Gustav Willheim und den Oberinspektor Rudolf Földvári auf ihr eigenes Ansuchen mit 31. Oktober d. J. in den Ruhestand versetzt und ihnen gleichzeitig für ihre in leitenden Stellen viele Jahre hindurch geleisteten vorzüglichen Dienste ihre volle Anerkennung ausgesprochen. Dem Betriebsleiter Gustav Willheim wurde von der Generaldirektion außerdem der Titel eines Direktorstellvertreters verliehen. — Der König hat dem ungarländischen Generalinspektor der Internationalen Eisenbahn-Schlafwagen und europäischen Expreßzüge Aktiengesellschaft, Ladislaus v. Gerenday, taxfrei den Titel eines ungarischen Hofrats verliehen. Die Auszeichnung erfolgte in Anerkennung der Verdienste, die v. Gerenday während seiner nahezu fünfundzwanzigjährigen Tätigkeit auf dem Gebiet des Verkehrs erworben hat, während der er den ungarländischen Schlafwagen- und Speisewagendienst auf dieselbe Höhe brachte wie in den westlichen Ländern. Besonders verdient machte er sich um den ungarischen Wagenbau dadurch, daß er in der jüngsten Zeit 30 Wagen der Gesellschaft in Ungarn bauen ließ.

Übrige europäische Länder.

— **Verkehr Ostende-Dover.** Auf dieser Strecke beförderten die Königlich belgischen Postdampfer im vorigen Monat 41 516 Reisende gegen 33 011 im Juli 1912. In den ersten sieben Monaten dieses Jahres betrug die Zahl der Reisenden 123 213 gegen 95 073 im gleichen Zeitraume des vergangenen Jahres.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Am 30. Juli hat der französische Senat dem Übereinkommen zwischen der Gesellschaft der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und den schweizerischen Bundesbahnen, das die Einführung der Züge der erstgenannten Bahn in den Bahnhof Genf regelt, seine Zustimmung erteilt. Diese durch den Übergang des Bahnhofes Genf und der Linie Genf-La Plaine in das Eigentum des Bundes nötig gewordene Vereinbarung war schon mit dem 1. Januar d. Js. vorläufig in Kraft gesetzt worden. — Die Vollendung des Mont d'Or-Tunnels der Abkürzungslinie Frasne-Vallorbe wird immer noch durch außergewöhnlichen Wasserandrang gehemmt. Dagegen ist ein beim Bau des Tunnels Münster-Lengnau ausgebrochener Arbeiterausstand unter Mitwirkung der Regierung des Kantons Solothurn nach kurzer Zeit beigelegt worden. — Vom 4. bis 6. d. M. fand in Bern unter Leitung des Eisenbahndepartements die Konferenz über den Winterfahrplan 1913/14 statt. Zu den Fahrplanentwürfen sind 596 Abänderungsbegehren eingereicht worden, die namentlich gegen die Bundesbahnen gerichtet sind. Obschon diese auf 1. Mai 1913 hinsichtlich neuer Züge große Mehrleistungen übernommen haben, die Mehrausgaben von 4 Millionen Franken bedingen, wurden wieder 84 neue Züge verlangt. Diese Begehren sind zum größten Teil abgelehnt worden. Einer Forderung um Gewährung besserer Anschlüsse aus der Ostschweiz an die Züge der Lötschbergbahn konnte aus technischen Gründen nicht entsprochen werden. — Am 1. Juni d. J. ist im Bahnhof St. Moritz (Engadin) ein Gepäckzollamt (Hauptzollamt) mit der Befugnis zur Abfertigung von Reisegepäck (einschl. Skis, Schlitten, Fahrräder und dergl. Sportgegenständen) sowie von Umzugs-, Heirats- und Erbschaftsgut eröffnet worden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Am 10. August d. J. ist der neue Bahnhof Friedberg (Hessen) dem Verkehr übergeben worden. Das neue Empfangsgebäude befindet sich links der Bahnstrecke Frankfurt (Main)-Gießen und liegt um 580 m weiter nach Süden als das bisherige. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen tritt nicht ein. Die neuen Entfernungen von Friedberg (Hessen) nach den Nachbarstationen betragen: nach Assenheim (Oberhessen) 4,87 km, nach Bad Nauheim 4,18 km, nach Bruchenbrücken 3,95 km, nach Dorheim 3,79 km, nach Rosbach v. d. H. 7,83 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 214 vom 1. August d. J. an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (teilweise Wiederaufnahme des Verkehrs auf den rumänischen Staatseisenbahnen). (Abgesandt am 6. August d. J.).

Nr. I 215 vom 5. August d. J. an alle am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse. (Abgesandt am 11. August d. J.)

Nr. I 216 vom 6. August d. J. an alle am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (Verstaatlichung der Neuenburger Jurabahn). (Abgesandt am 11. August d. J.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 10. August 1913 wird die Ladestelle Bümmerstede für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet und mit den für Oldenburg (Großh.) geltenden Tarifsätzen in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif einbezogen. Neben der Fracht wird eine besondere Anschlußfracht von 1 ℳ für den Wagen erhoben.

Oldenburg, 8. August 1913. (2088)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. September 1913 wird der zwischen den Stationen Lemförde und Diepholz links der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Bahnhof IV. Kl. Lembruch, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Lembruch in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft. (2096)
Münster (Westf.), im August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.
Einstellung serbischer Stationen für den Personenverkehr.
Infolge sanitätsbehördlicher Verfügung wird der Postschiffverkehr nach den Stationen Belgrad, Semendria, Dubrovica, Gradiste und Radujevac mit heutigem Tage bis auf weiteres eingestellt.
Wien, am 8. August 1913. (2085)

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.
Wiederaufnahme des Postschiffverkehres Orsova-Galatz.
Der Postschiffverkehr auf der Strecke Orsova-Galatz wird mit erster Bergfahrt von Galatz nach Orsova am Sonntag den 10. und mit erster Talfahrt von Orsova nach Galatz am Montag den 11. August wieder aufgenommen.
Bis auf weiteres finden auf dieser Strecke zweimal wöchentlich Postschiffahrten statt, und zwar:
jeden Montag und Donnerstag von Orsova nach Galatz und
jeden Sonntag und Donnerstag von Galatz nach Orsova.
Wegen sanitätsbehördlicher Verfügungen werden die Stationen Radujevac, Gruja, Cetate, Calafat, Zimnicea, Oltina, Hirsova und Gura-Jalomitza nicht berührt. Es findet demnach eine Kartenausgabe und Gepäckübernahme nach diesen Stationen bis auf weiteres nicht statt.
Wien, am 8. August 1913. (2086)

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft.
Sistierung der Güteraufnahme nach einzelnen Stationen der unteren Donau.
Infolge sanitätsbehördlicher Verfügung wird der Verkehr mit den Stationen Radujevac, Cetate, Calafat und Hirsova eingestellt. Eine Güteraufnahme (Eil- und Frachtgüter) an- und nach diesen Stationen findet daher bis auf weiteres nicht statt.
Wien, am 8. August 1913. (2087)

Im Sinne der Bestimmungen des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenützung § 11, Punkt 4, teilen wir nachstehendes mit:
Der eingestellte Verkehr zwischen den folgenden Stationen wurde wieder aufgenommen:
Székelykocsárd-Harasztot am 16. Juli; Taracsköz-Hosszumezö am 26. Juli; Marosludas-Marosvásárhely am 27. Juli und Kiküllöszög-Dicsöszentmárton am 30. Juli.
Budapest, am 31. Juli 1913. (2097)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion i. V.

4. Güterverkehr.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Zum 1. September 1913 wird die Station Essen Hgbf. mit den Entfernungen für Essen Hbf. in den Tarif aufgenommen.
Im Ausnahmetarif Nr. 2 (Seite 102) ist in der vorletzten Zeile für „Spezialtarif I" zu setzen „Spezialtarif II", und in der letzten Zeile für „Spezialtarif II" „Spezialtarif III".
Außerdem werden verschiedene Frachtsätze der Kilometer-Tariftabelle für den allgemeinen Klassentarif und den Ausnahmetarif Nr. 1 berichtigt. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung.
Breslau, den 7. August 1913. (2100)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif, Gütertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenbahnen.
Ab 20. August 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif mit ermäßigten Frachtsätzen für frische Zichoriewurzeln von einer Anzahl badischer Staats- und Nebenbahnstationen nach Bretten und Eppingen eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 11. August 1913. (2101)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.
Mit Gültigkeit vom 15. August werden die Entfernungen in der Kilometertafel II für die pfälzischen Stationen Biebermühle, Contwig, Dellfeld, Hoheneecken, Münchweiler (Rodalb), Pirmasens, Rieschweiler, Rodalben, Schopp, Steinalben, Thaleischweiler-Fröschen und Waldfischbach geändert und ergänzt.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
München, 10. August 1913. (2102)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Stationen Gaisthal, Lind (Opf), Schönsee (Opf) und Winklarn der Lokalbahn Oberviechtach-Schönsee (Opf) (Fortsetzung der Lokalbahn Nabburg-Oberviechtach) in den Tarif einbezogen.
München, den 11. August 1913. (2104)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen.
Tarifheft 1 vom 1. November 1911.
Mit dem 10. September 1913 werden im Verkehr mit der Station Annathal-Rothau der Buschtěhrader Eisenbahn direkte Frachtsätze der Spezialtarife I und II und des Ausnahmetarifs 93 C und D (Eisen) eingeführt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, den 8. August 1913. (2098)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.
I. Am 20. August 1913 wird die Station Tempelhof des Direktionsbezirks Berlin in den Tarif einbezogen.
II. Am 1. September d. Js. wird der neuerbaute Essener Freiladebahnhof unter der Bezeichnung „Essen Hgbf" in Betrieb genommen und der bisherige Bahnhof Essen Hbf für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Vom gleichen Zeitpunkt ab werden die für diesen Bahnhof bestehenden Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben und auf den neuen Bahnhof Essen Hgbf übertragen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 7. August 1913. (2077)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagverkehr über Regensburg usw.
Tarif Teil II, vom 15. Januar 1911.
Am 1. September d. Js. wird die Station Essen Hgbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen von Essen Hbf. in den Tarif aufgenommen.
Breslau, den 8. August 1913. (2099)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 15. August 1913 werden die Stationen Littenweiler der Badischen Staatseisenbahnen, sowie Drulingen Bhf., Mackweiler und Rexingen der Reichseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Der Bahnhof Drulingen Sm wird für den Güterverkehr geschlossen.
Vom gleichen Tage ab treten im Verkehr mit Graufthal und Pfalzburg anderweite Entfernungen und Frachtsätze in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, den 5. August 1913. (2078)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.
Auf Seite 4 des Tarifnachtrages V sind folgende Druckfehler zu berichtigen:
In der zweitletzten Spalte ist bei Karlsruhe Hafen statt des Strichs — eine 1 zu setzen; statt Kleinlaufenburg Hbf soll es heißen Kleinlaufenburg Pbf.
Karlsruhe, den 8. August 1913. (2080)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.
Die auf 1. Oktober 1913 in Kraft tretende Frachterhöhung für Holzsendungen nach und von den Stationen der Nebenbahnen Amstetten-Gerstetten und Gaildorf-Untergröningen bezieht sich auch auf Sendungen von 5000 kg ab. Demzufolge werden auch die Frachtsätze der Spezialtarifnebenklassen A 2 und II, auch des Stationstarifs für Konstanz, gegebenenfalls um 3 ₰ erhöht. Wir verweisen auf unseren Tarifanzeiger.
Karlsruhe, den 8. August 1913. (2081)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Am 15. August 1913 werden die Lokalbahnverkehrsstellen der rechtsrhein. Staatslokalbahnen Garmisch-Partenkirchen-Griesen (Obb) und (Nabburg-) Oberviechtach-Schönsee (Opf) in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, den 8. August 1913. (2082)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw. Heft 1 (Bayern), gültig vom 1. August 1908.
Am 1. September 1913 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.
München, den 2. August 1913. (2083)
Tarifamt d. K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

**Süddeutsch-österreichischer Verkehr,
Eisenbahngütertarife, Teil II, Hefte 9 und 10 vom 1. Mai 1912.**

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird der Ausnahmetarif 120 (Möbel aus gebogenem Holz, unzerlegt) ergänzt und berichtigt, wie folgt:

		5 t
Heft 9 (Seite 185):	Niemes Stadt-Appenweier	272
„ 10 („ 131):	„ „ -Deutschavricourt Station und Grenze	306
	„ „ -Straßburg (Els.) Hbf. usw.	280.

München, den 6. August 1913. (2103)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird die Station Hambühren als Versandstation in die Ausnahmetarife 3, Kalitarif, einschließlich Abt. II., Schnittfrachtsätze nach Stationen in der Provinz Ostpreußen und 3 g für Steinsalz zum Salzen von Fischen aufgenommen.

Näheres im Tarifanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Hannover, den 5. August 1913. (2084)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Heft 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Mittleres, nord- und südwestliches Gebiet — gültig vom 1. September 1913.

1. In den obenbezeichneten Tarif ist die Station Fährkrug des Direktionsbezirks Stettin auf den Seiten 42 bis 45 und 168 bis 171 zu streichen.

2. Die Station Metzelthin (Stn) ist in Metzelthin (Kr. Templin) (Stn.) und Elmen-Salze (Mg.) in Groß Salze-Elmen (Mg.) abzuändern. (S. S. 38 bis 41, 86 bis 89 und 168 bis 171 des Tarifs).

3. Die auf Seite 134 bis 137 für Warthe (Stn.) erstellten Frachtsätze für Einzelsendungen werden teilweise ermäßigt.

4. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung, frühestens jedoch vom 1. September d. Js. ab werden die zum Eisenbahndirektionsbezirk Stettin gehörigen Stationen Knehden und Parmen der Strecke (Templin)-Fährkrug-Fürstenwerder (Stb.) in den obengenannten Verkehr einbezogen. Hinsichtlich der Frachtsätze zu 3 und 4 wird auf die entsprechende Bekanntmachung im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr im Bereiche der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung pp.“ Bezug genommen.

Kattowitz, den 5. August 1913. (2079)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr.

Die in den Tarifheften 8 und 11 für die Station Saarbrücken-Burbach vorgesehenen Frachtsätze der Abteilungen a—g und der Abteilungen II, IV, V und VI (bei gleichzeitiger Auflieferung von 100 t) des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Eisen usw.) gelten vom 15. August 1913 an auch für Saarbrücken-Malstatt. Ausgenommen sind die Frachtsätze für den Verkehr mit Erlenbach (Simmental), Frutigen, Interlaken-Bahnhof, Interlaken-Oststation, Mülenen-Aeschi bei Spiez, Reichenbach, Spiez und Zweisimmen. Sendungen von Saarbrücken-Malstatt nach diesen Stationen werden in Basel SBB. umbehandelt.

Karlsruhe, 8. August 1913. (2095)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. September 1913 wird der neue Essener Freiladebahnhof in Betrieb genommen und unter der Bezeichnung Essen Hgbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen von Essen Hbf. in den Tarif aufgenommen. Die Verkehrsleitung für Essen Hgbf. ist die gleiche wie für Essen Hbf.

Breslau, 9. August 1913. (2089)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 12. August 1913 werden die Stationen St. Andreasberg Silberhütte und Zierenberg in die Ausnahmetarife 5b für Steingrus und 5w für Pflastersteine zum Wegebau als Versandstationen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, 8. August 1913. (2090)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif für Rohkupfer von den deutschen Nordseehäfen und Stettin nach süd- und südwestdeutschen Stationen eingeführt.

Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Hannover, 9. August 1913. (2091)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird ein Ausnahmefrachtsatz von ℳ 2,39 für 100 kg für Espen- (Aspen) Holz (Stamm-, Stangen-, Scheit- und Knüppelholz) bis zu 2,5 m lang bei 10 t-Ladungen von Königsberg (Pr.) nach Rosenheim eingeführt.

Näheres im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Hannover, den 5. August 1913. (2092)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Österr. und Ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzungen von Bestimmungen des Tarifes, Teil I.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1913 ist im Verbandtarif, Teil I: auf Seite 22, im Absatz (1) des Art. 16 „Sendungen von Nichtverbandsstationen“ nach „Triest oder Fiume“ einzuschalten: „auf dem Fahrwege“ und auf Seite 34, (bezw. auf Seite 5, des Nachtrages III,) der Absatz (2) des Abschnittes C „Anwendung des Tarifes auf in Triest oder Fiume reexpedierte Sendungen“ durch folgende Einschaltung zu ergänzen:

„Die Abrechnung von Sendungen, welche in einer Station aufgegeben werden, die nicht einer der im Vorwort des Tarifs genannten Eisenbahnverwaltungen angehört, kann nur dann über einen anderen als den in den Leitungsvorschriften für den Adriatisch - Deutschen Verkehr rücksichtlich der betreffenden Station selbst oder für die zunächst gelegenen Verbandsstationen des Adriatisch-Deutschen Verkehres vorgesehenen Weg erfolgen, wenn dieser andere Weg, d. h. die Station, ab welcher der direkte Tarif beansprucht werden will, im Frachtbriefe vorgeschrieben ist.“

Wien, am 5. August 1913. (2093)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die in unserem Bezirk angesammelten Altmaterialien, bestehend aus Oberbau-, Bau- und Werkstattsmaterialien, sollen verkauft werden. Die Bedingungen sowie die Nachweisung der zu verkaufenden Materialien — gleichzeitig Angebotbogen — liegen bei den Bahnhofsvorständen zu Berlin-Friedrichstraße, Breslau-Hauptbahnhof, Bromberg, Danzig-Hauptbahnhof, Dirschau, Elbing, Königsberg i. Pr.-Ostbahnhof und Posen-Zentralbahnhof, sowie bei den Börsen in Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i. Pr., Memel und außerdem bei den Handelskammern zu Berlin, Breslau, Cöln, Stolp i. Pom. zur Einsicht aus und werden auch von dem Vorstand unseres Zentralbureaus zum Preise von 50 ₰ bei **portofreier barer** Einsendung des Betrages abgegeben.

Die Angebote und die mit Anerkenntnis versehenen Verkaufsbedingungen sind bis zum

9. September d. Js., vormittags 10 Uhr,

einzusenden, zu welchem Zeitpunkt die Öffnung und Verlesung in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgt.

Zuschlagsfrist bis einschließlich den 30. September 1913.

Danzig, den 6. August 1913. (2105)
Königliche Eisenbahndirektion.

Etwa 100 000 kg zum Einstampfen (Einkochen) bestimmtes Altpapier und etwa 14 000 kg veraltete Drucksachen und Papiere zur beliebigen Verwendung sollen in verschiedenen Losen verkauft werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 Pf. in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 28. August 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer No. 1 — stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. September 1913.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (2094)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 63. | 16. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Auf norwegischen Eisenbahnen.

(Schluß aus Nr. 62.)

III.

Vom Betrieb und Verkehr.

Wie dem norwegischen Eisenbahn**bau** große, fast unüberwindliche Hindernisse vielfach entgegenstanden, so in nicht minderem Maß auch dem norwegischen Eisenbahn**betrieb**. Gebirgsbahnen bedingen bekanntermaßen schon an und für sich erschwerten und verteuerten Betrieb gegenüber Flachlandbahnen; was wunder, wenn die unter besonders schwierigen Verhältnissen erbauten norwegischen Eisenbahnen hier nicht zurückstehen und nicht nur mit großen Kosten, sondern unter Umständen auch unvermeidlichen Gefahren betrieben werden. Die Hauptschwierigkeiten, unter denen der Bahnbetrieb in Norwegen zu leiden hat, liegen wohl in den schon geschilderten Schneeverhältnissen, die erheblich ungünstiger als im benachbarten Schweden sind. Die Niederschläge sind an der Westküste besonders reichlich, „die Witterung hat in Norwegen den Charakter der Unbeständigkeit", wie schon Baedeker sagt, und die Niederschlagsmengen sind beispiellos hohe. Darauf mußte nicht nur beim Bahnbau Rücksicht genommen werden; auch der Betrieb hat sich danach einzurichten. Von den zahlreichen Schneeschutzbauten war schon die Rede. Im Betriebsbudget spielen die Ausgaben für die Schneebeseitigung eine große Rolle. Die Kosten hierfür betrugen nach dem Jahresbericht (Tabelle V, 2 bzw. VI, 5) für die Staatsbahnen im Jahre 1909/10 insgesamt 260 918 *M*, 1910/11 : 273 088 *M*, 1911/12 : 230 696 *M*. Der sechste Verkehrsbezirk, der zwar bei weitem nicht der umfangreichste ist, aber die Bergensbahn in sich schließt, steht hier an der Spitze, da auf ihn allein 70 110 bzw. 66 296 und 89 704 *M* entfallen. Im Verhältnis noch kostspieliger ist freilich die Schneebeseitigung auf der kurzen Ofotenbahn, wo sie 27 000 bzw. 46 861 und 35 012 Mark erforderte. Hier verschlingt also das Kilometer Bahnlinie allein für Schneebeseitigung jährlich 643 *M* (1910/11 sogar 1116 Mark), eine für europäische Verhältnisse gewiß ungewöhnliche Summe.

Außerordentlich ungünstig wird der Betrieb sodann durch die Neigungsverhältnisse der einzelnen Linien beeinflußt[16]). Ein Kennzeichen der norwegischen Eisenbahnen sind die verlorenen Steigungen, deren z. B. die Bergensbahn viele aufweist. Sie erschweren den Betrieb ungemein. Im Jahresberichte (Einleitung Seite LXVIII) werden nach Lindners Methode die sogenannten virtuellen Längen für jede Strecke berechnet, und hierbei kommen ganz überraschende Ergebnisse zutage. Die weitaus ungünstigsten Verhältnisse zeigt die Ofotenbahn, deren wirkliche Länge von 42 km in der einen Richtung auf 230 km virtueller Länge steigt, was dem 5½fachen Betrag gleichkommt. Ähnlich ungünstig ist es mit einzelnen Teilstücken der Bergensbahn bestellt, und damit mag es zusammenhängen, daß Massengüter hier selten befördert werden und das Wasser, wie in Schweden, noch immer im Güterverkehr eine überwiegende Rolle spielt. Das gilt auch für ganz Norwegen, mit alleiniger Ausnahme der Ofotenbahn, namentlich für die Verkehrsbeziehung Kristiania-Bergen, wo nicht verderbliche Massengüter nach wie vor auf dem längeren Wasserweg befördert werden.

Auch im Betriebsmaterial (Anzahl wie Gattung) kommen die besonderen norwegischen Verhältnisse deutlich zum Ausdruck. An Lokomotiven waren, nach dem Stand vom 30. Juni 1912, 398 Stück vorhanden, so daß auf je 8 km Betriebslänge eine Lokomotive kam. Wie Schweden, so bezog auch Norwegen in früheren Jahren seine sämtlichen Lokomotiven aus dem Ausland. Die Lieferer waren meist britische Fabriken; doch wurden auch nach Deutschland und der Schweiz Lieferungen vergeben. In Deutschland baute die Sächsische Maschinenfabrik zu Chemnitz hauptsächlich Lokomotiven für Norwegen, daneben ganz vereinzelt die Hannoversche Maschinenbau-Aktiengesellschaft zu Hannover und

[16]) Ausführliche Angaben über Neigungs- und Krümmungsverhältnisse aller norwegischen Bahnstrecken finden sich erstmals in der neuen Tabelle VI des Jahresberichtes für das Betriebsjahr 1910/11. Der Jahresbericht für 1911/12 enthält sie nicht.

Krauß & Co. zu München. Aus der Schweiz kamen zahlreiche Lokomotiven aus den Werkstätten der Schweizerischen Lokomotivfabrik zu Winterthur, die bis in die neueste Zeit hinein Aufträge erhielt und u. a. im Jahre 1902 die ersten sechs schweren Lokomotiven für die Ofotenbahn baute. Daneben macht sich, etwa seit der Jahrhundertwende, das gleiche Bestreben wie in Schweden geltend, die Aufträge nach Möglichkeit der im Laufe der Zeit emporgeblühten einheimischen Industrie zuzuführen, die seitdem in steigendem Maße berücksichtigt wird und auch noch immer zu voller Befriedigung der Auftraggeber gearbeitet hat. Die Fabriken von Thune und Nyland zu Kristiania sowie die Lokomotivwerke zu Hamar haben bisher den Löwenanteil an diesen Bestellungen gehabt. Unter der oben mitgeteilten Anzahl der Lokomotiven sind die drei 1907 und 1908 in der Fabrik von Thune in Kristiania erbauten Schneepflüge mitenthalten; sie sind mit ihrem Gewicht von 109 t schwerer als die schwersten Lokomotiven und werden in den Anschaffungskosten (rd. 95 000 *M*) nur von den Lokomotiven der Ofotenbahn um ein Geringes übertroffen. Die Personen- und Postwagen sind zwei- und vierachsig, die Güterwagen durchgehends zweiachsig. Nur auf der schmalspurigen Bahnlinie Drammen-Skien laufen dreiachsige Personenwagen. Ihre Beleuchtung geschieht noch immer durch Erdöl. Mit dem zunehmenden Durchgangsverkehr sind vierachsige Fahrzeuge mehr und mehr bevorzugt worden; so weisen einzelne Bahnlinien, wie die Bergensbahn, keinerlei zweiachsige Personenwagen mehr auf. Ebenso sind die Postwagen in ihrer großen Mehrzahl vierachsig. Einige der ältesten Personenwagen wurden von ausländischen, meist englischen, Werkstätten geliefert. Später ist nur eine geringe Anzahl Personen- und Güterwagen aus dem Ausland, Schweden und Deutschland, bezogen worden. Seit 1901 werden alle Fahrzeuge aus einheimischen Fabriken geliefert. — Faltenbälge sind so wenig wie in Schweden vorhanden. Nur das Wagenmaterial der Bergensbahn macht hierin wieder eine Ausnahme: im regelmäßigen Verkehr laufen hier nur Durchgangswagen mit Faltenbälgen, was seinen Grund abermals in den Schneeverhältnissen der genannten Bahnlinie hat. Auch sind die durchgehenden Züge ausnahmslos mit Speisewagen ausgestattet, und es ist daher wünschenswert, den Übergang von einem Wagen zum andern während der Fahrt möglichst zu erleichtern. Im Innern ähneln die Personenwagen in Bau und Ausstattung den deutschen Durchgangswagen mit Mittel- und Seitengang. Die Fenster sind breit, aber im allgemeinen nur wechselweise zu öffnen; für die Unterbringung des Gepäcks ist reichlich Sorge getragen, da vielfach über den Sitzen zwei breite Bretter (nicht Netze) angebracht sind. Auf den großen Durchgangslinien nach und von der Landeshauptstadt finden sich in den D-Wagen im allgemeinen Verdeutschungen der norwegischen Inschriften im Wageninnern, so daß mir die von Baedeker auch in der neuesten Auflage seines Reiseführers (1911) geäußerte Ansicht, in Norwegen suche man im Gegensatz zu Schweden „vergebens nach Übersetzungen der auf Bahnhöfen und in den Wagenabteilen angeschlagenen Bekanntmachungen“, veraltet scheint. Lehrreich und den landschaftlichen Reizen der durchfahrenen Gegenden durchaus angepaßt sind die zahlreichen in den Wagen angebrachten Photographien und Bilder.

Auch die schönen geräumigen Speisewagen der Staatsbahnverwaltung sind nach mitteleuropäischem Muster erbaut. Bei den auf der Bergensbahn laufenden Wagen mußte besonders Rücksicht auf Kälte und Schnee genommen werden. Jeder Wagen enthält eine Küchen- und eine mittels Glaswand in zwei Räume geschiedene Speiseabteilung, in der gleichzeitig 34 Personen ihre Mahlzeiten einnehmen können[17]). Die Wagen sind — im Gegensatz zu den meisten Personenwagen — mit Gas beleuchtet. Ihre Anschaffungskosten betragen etwa je 40 000 *M*. Ebenfalls erst neueren Datums sind die Schlafwagen, die auf vielen Hauptbahnen und sogar auf der schmalspurigen Rörosbahn laufen. Da, wie noch gezeigt werden wird, der Personenverkehr Norwegens sich vorwiegend in der III. Klasse abspielt, hat man diese Klasse auch beim Bau von Schlafwagen besonders bevorzugt. Die damit erzielten Erfahrungen waren durchweg gute. So werden z. B. auf der genannten Rörosbahn seit Sommer 1911 Schlafwagen mit je acht Abteilen für Frauen und Männer geführt, nachdem man zunächst infolge der kleinen beengten Verhältnisse der Schmalspurbahn die Schlafabteile III. Klasse den Frauen nicht hatte zumuten wollen und sie nur für Männer bestimmt hatte[18]). Es zeigt sich in diesen Erfahrungen also ein gewisser Gegensatz zu den in Schweden gemachten Erfahrungen, wo die Schlafwagen III. Klasse nicht den erwarteten Anklang gefunden zu haben scheinen. Vielleicht hängt dies mit der Tatsache zusammen, daß die norwegischen Wagen bequemer und geräumiger erbaut (die vierachsigen Wagen der Bergensbahn bekamen z. B. 36 Schlafplätze gegenüber 48 in den schwedischen Wagen) und wie die Schlafwagen I./II. Klasse nach dem sog. Halbabteilsystem eingerichtet wurden[19]). Mit Einlegung eines Nachtschnellzugpaares auf der Bergensbahn (Sommer 1912) hat die norwegische Staatseisenbahn vier weitere Schlafwagen III. und sechs I./II. Klasse in Bestellung gegeben, deren Kosten sich auf 37 100 bzw. 49 500 *M* belaufen. Ihre Innenausstattung ist besonders geschmackvoll, die Beleuchtung erfolgt durch Gasglühlicht, System Pintsch[20]). Über die Güterwagen ist wenig zu sagen. Es sind ausschließlich zweiachsige Fahrzeuge. Für Massengüter, wie Fische, Holz, Erze u. a. sind selbstverständlich besondere Spezialwagen vorhanden.

Betrieb und Abfertigung der Züge vollzieht sich ähnlich wie in Schweden fast geräuschlos. Die Fahrzeiten der Züge sind im allgemeinen ziemlich reichlich bemessen, und so gehören Verspätungen zu den allerseltensten Ausnahmefällen. Der Fahrplan hat sich im Lauf des letzten Jahrzehnts infolge des gesteigerten Durchgangs- und Touristenverkehrs bedeutend verdichtet; auf Strecken, wo man anfänglich nur mit Zagen an die Schaffung einer durchgehenden Zugverbindung gegangen, hat sich bald die Notwendigkeit weiterer Schnellverbindungen herausgestellt, und wo man sich ursprünglich nur auf einen Tagesbetrieb beschränkt hatte, mußte bald auch Nachtbetrieb eingeführt werden. So verkehrt z. B. auf der Bergensbahn, wie schon kurz erwähnt, seit 30. Juni 1912 ein beschleunigtes Nachtschnellzugpaar[21]), dessen Reisegeschwindigkeit etwa 41 km/Std. beträgt. Die Züge sind 28 Achsen stark — die Höchstbelastung für eine Lokomotive auf der Gebirgsstrecke —, die Wagen laufen die ganze Strecke durch und bestehen aus Schlafwagen I./II. sowie III. Klasse und gewöhnlichen Wagen II./III. Klasse. Der Schlafwagenzuschlag beträgt für die drei Klassen 12, 6 bzw. 3,40 *M*. Für die Reisenden ohne Schlafplatz werden numerierte Platzkarten gegen Lösung oder Vorzeigung einer giltigen Fahrkarte kostenfrei ausgegeben.

Die Fahrgeschwindigkeit ist bei den schwierigen Geländeverhältnissen keine hohe. Die erreichte Reisegeschwindigkeit leidet stark unter den vielen Bedarfshalten, die im Fahrplan vorgesehen sind. Folgendes sind (nach den Fahrplänen der letzten Jahre) die im regelmäßigen Betrieb erreichten Höchstgeschwindigkeiten über 50 km/Std.:

Strecke	Zug (Abfahrtszeit)	Fahrtdauer (Min.)	km	Fahrgeschwindigkeit km/Std.
1. Moss-Frederikstad . . .	8.59	37	34	55,1
2. Sarpsborg-Frederikstad	9.59	32	28	52,5
3. Kongsvinger-Lilleström	8.17	91	79	52,1
4. Kristiania-Moss.	7.44	72	60	50,0

[17]) Vgl. dazu diese Ztg. 1908 Seite 1385.

[18]) Vgl. diese Zeitung 1911, Seite 829.

[19]) Vgl. diese Zeitung 1911 Seite 1494.

[20]) Ihre Beschreibung siehe diese Zeitung 1912 Seite 1170. Vgl. außerdem einen Aufsatz über „Schlafwagen III. Klasse der norwegischen Staatseisenbahnen“ in Nr. 6 der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ vom 8. Februar 1913.

[21]) Angekündigt bereits in dieser Zeitung 1911 S. 222.

An längsten aufenthaltlosen Strecken von mindestens 60 km Länge werden durchfahren:

Strecke	Zug (Abfahrtszeit)	Fahrtdauer (Min.)	km	Fahrgeschwindigkeit km/Std.
1. Hönefoss-Kristiania . .	4.36	131	90	41,2
2. Kongsvinger-Lilleström	8.17	91	79	52,1
3. Jaren-Grefsen	12.32	90	65	43,3
4. Kristiania-Moss	7.44	72	60	50,0

Hierzu ist allerdings einschränkend hinzuzufügen, daß Betriebsaufenthalte unterwegs infolge der Eingleisigkeit der Strecken nach meinen Erfahrungen nichts Seltenes sind. Doch scheint dem schon bei Aufstellung der Fahrpläne durch reichliche Bemessung der Fahrzeiten Rechnung getragen zu werden.

Bei dem vielfach geringen Verkehr sind, nicht nur auf den Nebenstrecken, die Signaleinrichtungen sehr einfach. Die ganze Schmalspurlinie Drontheim-Hamar, die sog. Rörosbahn, kommt sogar ohne Mast- u. ä. Signale aus. Auf Stationen, wo nur Bedarfshalte vorgesehen sind, zeigt dem Führer eine weiße Flagge aufenthaltlose Durchfahrt an, während eine grüne Flagge ihn zum Halten auffordert. Daß auf den Hauptbahnen mit regem Schnellzugverkehr in der Umgegend Kristianias Signale nach unserer Art unentbehrlich sind, versteht sich von selbst.

Die norwegischen Eisenbahnwagen jeder Gattung sind, seitdem das Eisenbahnnetz mit dem benachbarten schwedischen unmittelbar und dem mitteleuropäischen durch Fährschiffe über Schweden verbunden ist, in ihrem Durchlauf längst nicht mehr auf die norwegischen Linien beschränkt. Von den rund 247 Millionen Wagenkilometern, die die norwegischen Wagen zurücklegten (Berichtsjahr 1910/11), wurden 39 Millionen, also über 15 %, auf fremden Bahnstrecken geleistet (1911/12 war die Verhältniszahl etwas niedriger). Hierbei kommen natürlich in erster Reihe die schwedischen Bahnen in Betracht, sodann die dänischen und deutschen. Die gegenseitigen Vergütungen mit den ausländischen Verwaltungen werden nach dem Übereinkommen vom 1. April 1897 berechnet. Norwegische Personenwagen laufen zurzeit in fahrplanmäßigen Zügen zwischen Kristiania und Trälleborg. Durchgehende Wagen I./II. Klasse, die teils den norwegischen, teils den schwedischen Bahnen gehören, laufen in beiden Schnellzugpaaren zwischen Kristiania und Kopenhagen. Dagegen gehören die zwischen Kristiania und Hamburg über Saßnitz laufenden Wagen I./III. Klasse sowie die auf den Sommer beschränkten durchgehenden Wagen Drontheim-Stockholm (II. Klasse) und Narvik-Stockholm (I./III. Klasse) den schwedischen Staatsbahnen.

Eine besondere, wohl erwähnenswerte Ausnahmestellung in Betrieb und Verkehr unter allen norwegischen Bahnstrecken nimmt die Ofotenbahn, Riksgränsen-Narvik, das Endstück der großen skandinavischen Eisenbahnlinie Stockholm-Narvik, ein. Von der kostspieligen Schneebeseitigung wurde schon gesprochen. Da die Erztransporte aus den nordschwedischen Erzlagern bei Kiruna und Gellivare über diese Bahn zum Ausfuhrhafen Narvik gelangen[22]), treten alle anderen Transporte, auch der Personenverkehr, hier weit zurück. Von besonders interessanten Einzelheiten erwähne ich die hohen Zuggewichte, die aus dem Rahmen der übrigen norwegischen Bahnstrecken herausfallen. Sie verteilen sich auf Lokomotiven und Wagen gleichermaßen. Während nämlich der norwegische Gesamtdurchschnitt 189,6 t Zuggewicht beträgt und nur in einem Fall, im sechsten Verkehrsbezirk, auf 205,8 t steigt, beträgt das durchschnittliche Zuggewicht der Ofotenbahn nicht weniger als 751,8 t. In welchem Maß hier der Erzverkehr fast bis zur Ausschließlichkeit den Gesamtverkehr beherrscht, zeigen folgende wenige Zahlen:

Die Summe aller abgesandten und angekommenen Güter in beiden Richtungen betrug im Berichtsjahr 1911/12 2 830 069 t, davon entfielen auf Erztransporte 2 793 537 t. Nimmt man nur den Güterverkehr in der Richtung Riksgränsen-Narvik, so stehen gar den 2 793 537 t Erztransporten nur 4905 t andere Güter gegenüber! Ebenso deutlich veranschaulichen die Ausnahmestellung der kurzen Ofotenbahn folgende Zahlen, die den gesamten Erzverkehr von Schweden nach Norwegen[23]) zeigen. Über die vier schwedisch-norwegischen Grenzstationen wurden im letzten Berichtsjahr 1911/12 an Erztransporten in der Richtung Schweden-Norwegen geführt:

Kornsjö	832 t
Charlottenberg	895 t
Storlien	1 t
Riksgränsen	2 793 537 t
zusammen	2 795 265 t

Hier sieht man, daß Zahlen reden.

Der norwegische Personentarif, der durch Beschluß des Storthings vom 7. April 1906 eingefürt wurde, ist gleich dem schwedischen ein Zonentarif, doch nicht von derselben starken Wirkung. Immerhin scheint durch ihn die III. Klasse bevorzugt. Während die Fahrpreise der I. Klasse gar keine und die der II. Klasse nur geringe Abstufungen zeigen, fällt der Einheitssatz in der III. Klasse je nach der Streckenlänge von 3,25 Öre das Kilometer auf 2,50 Öre im gewöhnlichen Zug, und von 4 auf 3 Öre im Schnellzug. Rückfahrkarten kosten das Anderthalbfache. Daß die III. Klasse eine besondere Bevorzugung genießt, darf nicht verwundern. Schon Baedeker macht darauf aufmerksam, daß „man in Norwegen ebensoviel III. Klasse wie bei uns reist“, und es ist dies sogar in noch höherem Maße als in Deutschland der Fall. Hatte ich seinerzeit für Schweden schon den hohen Prozentsatz von 91,70 % III. Klasse-Reisenden feststellen können[24]), so ist er für Norwegen sogar noch bedeutend höher. Im Jahre 1910/11 wurden nämlich Reisende befördert in der

I. Klasse . . .	8 085 . . .	0,06 %
II. „ . . .	451 908 . . .	3,28 „
III. „ . . .	13 335 403 . . .	96,66 „[25])

Die Betriebsergebnisse der norwegischen Eisenbahnen sind gerade keine glänzenden. Die Betriebszahl betrug im Berichtsjahr 1911/12 75,9 % (1910/11 74,2 %), die Verzinsung des Anlagekapitals 2,14 % (1910/11 2,22 %). Während einige Linien nicht einmal ihre Betriebskosten decken, beträgt die Verzinsung bei der Ofotenbahn, die also auch hier eine Ausnahme macht, nicht weniger als 10,33 % (8,31 %).

Merkwürdig ist der mehrmalige Wechsel des Rechnungsjahres. Bis 1899 begann das Rechnungsjahr jeweils am 1. Juli. Von da ab wählte man den 1. April als Beginn, bis man im Jahre 1909 wieder zu dem alten Termin zurückkehrte. Das Rechnungsjahr geht also heute vom 1. Juli bis 30. Juni.

Gleich dem Verkehr Schwedens, wenn auch vielleicht nicht ganz in demselben Maße, hat auch der norwegische Durchgangsverkehr seit dem Anschluß an das mitteleuropäische Eisenbahnnetz einen unleugbaren Aufschwung genommen. Auch die Eröffnung der deutsch-schwedischen Fähre Saßnitz-Trälleborg hat auf ihn belebend eingewirkt. Aber ich habe schon früher an dieser Stelle gesagt, daß Norwegen dieser Verkehrsentwicklung mit gemischten Gefühlen zusah und eine gänzliche oder wenigstens teilweise Ausschaltung der schwedischen Eisenbahnen lieber gesehen hätte. Daher sind auch die mannigfachen Klagen zu verstehen, die seit Eröffnung des genannten Fährbetriebs aus Norwegen laut geworden sind. Verschiedene Mittel wurden als Abhilfe vorgeschlagen, die Führung einer direkten dänisch-norwegischen Fähre Frederikshavn-Larvik oder Ausbau der sog. Fehmarnlinie[26]).

---

[22]) Ausführliches über den Erzbau und -verkehr in Nordschweden findet man in dem Vortrag v. Mühlenfels' über skandinavische Eisenbahnen im Verein für Eisenbahnkunde, Verhandlungen v. 1910 S. 124—152.

[23]) Die in der Gegenrichtung beförderten Mengen (insgesamt 8159 t) fallen bei der Geringe des Verkehrs nicht ins Gewicht.

[24]) Vgl. diese Zeitung 1912 Seite 1443.

[25]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen 1912, S. 1321.

[26]) Vgl. diese Zeitung 1912, Seite 1443, Anm. 24, 26 und 27. Ausführliche Angaben enthält sodann ein Aufsatz über deutsch-nordische Verkehrswege in dieser Zeitung 1912, Seite 581 und 597, nebst Ergänzung Seite 776.

Ein Wagendurchlauf Kristiania-Berlin, ähnlich wie Stockholm-Berlin, hat sich noch nicht ermöglichen lassen; immerhin ist die Zahl der Wagenwechsel für die Reisenden aller drei Klassen seit Sommer 1911 so verringert worden, daß zwischen Kristiania und Berlin und umgekehrt nur ein einmaliges Umsteigen noch nötig ist (in Trälleborg). Von Hamburg nach Kristiania und umgekehrt besteht, wie erwähnt, ein direkter Wagendurchlauf[27]).

Wenn in vorstehenden Ausführungen ein Kapitel vermißt wird, das nicht besprochen worden ist, so ist es das Kapitel der Unglücksfälle, und das kann unter den gegebenen Umständen füglich unbesprochen bleiben. Sind doch die norwegischen Eisenbahnen von größeren Unglücksfällen bislang verschont geblieben, so daß sich weitere Bemerkungen in dieser Hinsicht erübrigen. Gewiß wird man diese beneidenswerte Lage der Eisenbahnen Norwegens mit der geringen Verkehrsdichte, schwachen Zugfolge u. ä. zu erklären suchen. Das trifft indes nur teilweise, vielleicht für einzelne verkehrsarme Linien, zu. Wenn man aber die vielfach unglaublichen Schwierigkeiten im Betrieb der unzähligen Gebirgsstrecken, die außergewöhnlichen Witterungs- und Schneeverhältnisse, unter denen die Eisenbahnen dort zu leiden haben, dem gegenüber stellt, wird man der Verwaltung der Eisenbahnen Norwegens nur das höchste Lob zollen können. Auch darf nicht vergessen werden, daß einzelne Strecken, wie z. B. die Ofotenbahn, einen äußerst regen Güterverkehr aufzuweisen haben.

Verwaltung und Personal dürfen also in gleicher Weise den Ruhm für sich in Anspruch nehmen, Norwegens Ruf als unfallarmes Eisenbahnland stets erhalten zu haben. Und wenn es in den letzten Jahrzehnten den Eisenbahnen in Norwegen gelungen ist, trotz des dichten Netzes von Land- und Wasserstraßen, im Verkehrsleben des Landes zu hervorragender Stellung zu gelangen und jene vielfach erfolgreich aus dem Feld zu schlagen, so ist diese erfreuliche Tatsache gewiß nicht zum wenigsten auf die Kaltblütigkeit und Zielbewußtheit norwegischen Eisenbahnunternehmungs- und Verwaltungsgeistes zurückzuführen.

[27]) Eine Rechtfertigung der schwedischen Eisenbahnverwaltung gegenüber den norwegischen Klagen wegen der Saßnitz-Trälleborger Fähre findet sich in dieser Zeitung 1911 S. 367.

Verbesserung der Dienstkohlenentladevorrichtungen.

Im Anschluß an die beiden Aufsätze „Hilfsmittel zur Beseitigung des Wagenmangels" in Nr. 41 S. 671 und Nr. 43 S. 704 d. Ztg. sei auf die hier seit zwei Jahren mit sehr gutem Erfolge eingeführte Kohlenverladung mittels vollspurigen, elektrischen Greiferkrans hingewiesen, die kostspielige Anlagen vermeidet, sich in einfachster Weise in den Eisenbahnbetrieb einfügt und infolge der Freizügigkeit des Krans eine äußerst günstige Ausnutzung auf einem sehr weiten Arbeitsgebiet gestattet. Abb. 1 zeigt die Hauptabmessungen des mit zweiachsigem Untergestell versehenen Krans. Seine Länge von Puffer zu Puffer ist 6 m, bei einem Radstand von 3 m. Die Ausladung beträgt 9 m, die Tragfähigkeit 2500 kg, das Fassungsvermögen des Greifers 750 kg, das Gewicht des Greifers 1520 kg und das des Krans einschließlich Greifer 30 250 kg. Das gewählte Greifergewicht bildet ungefähr die Grenze, bei der die Greiferverladung ohne Schädigung der Eisenbahnwagen geschehen kann. In Abb. 2 ist ein für möglichst große Kranleistung und möglichst weitgehende Platzausnutzung eingerichtetes Kohlenlager dargestellt, das als Vorbild für derartige Anlagen dienen kann. Die elektrische Stromzuführung l erfolgt mittels Kabels von Anschlußdosen a aus, die bis zur Schütthöhe in Holzkästen eingekapselt sind. Die mit 3 m hohen Außenwänden umgebenen Lager sind in Abb. 2 schraffiert. Von den mit e bezeichneten 4 m breiten, durch 2 m hohe Wände eingefaßten Einschnitten kann der eine als Lagerraum benutzt werden, indem er nach Füllung des Lagers mit angefüllt und beim Entleeren zunächst wieder freigemacht wird. Die Kran- bezw. Kohlenwagengleise sind mit g bezeichnet. Die Leistungsfähigkeit des Krans beträgt in 24 Stunden bis 500 t. Die Betriebskosten stellen sich bei dieser Leistung einschließlich Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals für das Füllen und Entleeren eines Lagers auf rund 20 ₰ für die Tonne, gegen 1 ℳ für die Tonne bei Verladung mit der Schaufel. Bedingung ist natürlich eine geregelte Kohlenzu- bezw. abfuhr.

Abb. 1. Elektrisch betriebener, in Güterzüge einstellbarer Drehkran für Selbstgreiferbetrieb.

Abb. 2. Kohlenlager von 10 000 t Fassungsraum mit Gleisanlage und elektrischer Einrichtung (220 Volt und 50 Perioden) für einen Greiferkran mit Vollspur.

Ein solcher Kran bedient zurzeit die insgesamt 45 000 t fassenden Herbstvorratslager in Speldorf, Duisburg, Ruhrort und Osterfeld.

Der wirtschaftliche Erfolg hat sich von vornherein durch eine beträchtliche Ersparnis an Löhnen und durch einen infolge einer bedeutend verkürzten Verladezeit beschleunigten Wagenumlauf zu erkennen gegeben, der sich bei weiterer Durchbildung des Betriebes noch wesentlich verbessern lassen wird.

Der Kran ist auch ohne weiteres zur Lokomotivbekohlung und zur Verladung von Massengütern auf allen Stellen des Bahngebietes verwendbar, wo Anschluß an die verwandte elektrische Stromart gewonnen werden kann.

Ein weiterer Schritt wäre, ihn mit Explosionsmotorantrieb zu versehen, wodurch vollkommene Freizügigkeit erreicht würde, die bei elektrischem Antrieb wegen der verschiedenen Stromarten der Kraftwerke nur in einem begrenzten Gebiet vorhanden ist.

Umgestaltung der Anlagen der badischen Staatsbahnen bei Basel.*)

Der alte badische Bahnhof in Basel (rechtsrheinisch) genügt den jetzigen Verkehrsverhältnissen nicht mehr. Der Personenbahnhof wird durch eine Neuanlage ersetzt, die etwa 800 m weiter hinaus liegt. Die größere Entfernung des Bahnhofs erscheint nicht ganz unbedenklich, weil für die Stadt Basel, die sich in der Hauptsache am linken Ufer ausbreitet, schon der alte rechtsrheinische Bahnhof ungünstiger liegt, als der linksrheinische, und die Entfernung vom Stadtmittelpunkt durch die Verlegung noch weiter vergrößert wird. (Man muß berücksichtigen, daß Baden und die Reichslande im Verkehr mit dem deutschen Rheintal, Baden und Schweiz im Verkehr zum Bodensee Wettbewerber sind). Bahntechnisch ist die neue Lage des Bahnhofs vorteilhaft, weil die Bahnen mit günstigen Krümmungsverhältnissen in ihn eingeführt werden konnten. In die neuen Bahnhofsanlagen münden ein die Bahnen von Freiburg, Waldshut und vom Bundesbahnhof sowie die Wiesentalbahn Basel-Schopfheim. Die reichsdeutsche Umgehungsbahn Säckingen-Schopfheim, Lörrach-St. Ludwig berührt den unmittelbar nördlich von Basel liegenden Bahnhof Leopoldshöhe.

Die neuen Bahnanlagen umfassen folgende Einzelteile: 1. den Personenbahnhof mit großer Eilgutanlage, Lokomotivschuppen und Abstellgleisen sowie einem Kraftwerk, das Strom für die Bahnhofsanlagen und die Wiesentalbahn liefert; 2. den Ortsgüterbahnhof; 3. den auf deutschem Gebiete liegenden Verschiebebahnhof Leopoldshöhe mit Betriebswerkstatt und Umladehalle.

Der Betrieb wird durch die Zollverhältnisse erschwert. Die ersten Stationen von Basel aus liegen bereits im Reich, mit Ausnahme der Station Riehen an der Wiesentalbahn, die schweizerisch ist. Die von und nach dem Verschiebebahnhof laufenden Güterzüge dürfen aus zolltechnischen Gründen auf schweizerischem Gebiet nicht halten. Hierauf ist bei der Stellung der Signale Rücksicht genommen. Auf dem Güterbahnhof muß alles ankommende und abgehende Gut zollamtlich behandelt werden. Viele Verfrachter ziehen es vor, Güter in Leopoldshöhe aufzugeben und abzuholen. Auch für den Personenverkehr spielen die Zollverhältnisse eine Rolle. In den Zügen der Wiesentalbahn wird ein eigener Wagen für Riehen geführt, und für den Verkehr von und nach Riehen und dem Bundesbahnhof sind besondere Anlagen im Empfangsgebäude vorgesehen.

Das monumentale Empfangsgebäude — in Seitenlage — besteht aus zwei vollständig voneinander getrennten Teilen. Der Hauptteil ist für den Verkehr von und zum Reiche bestimmt. Links neben der Schalterhalle liegt die Gepäckannahme, zugleich Zollabfertigung; in ihrer Verlängerung führt ein Gang zu den Wartesälen und Restaurationsräumen, die sich um einen mit Gartenanlagen geschmückten Hof ordnen. Der Gang wendet sich nach rechts und findet seine Fortsetzung in dem Eingangstunnel. An der Bahnseite des Empfangsgebäudes ist ein weiterer Gang, an dem die Aborte und die Handgepäckaufbewahrung liegen. Ein besonderer Ausgangstunnel führt zu der Gepäckausgabe, die ebenfalls zugleich Zollabfertigung ist. Der Gebäudeteil für den schweizerischen Verkehr besitzt eigene Fahrkartenausgabe und Wartesäle ohne Restaurationsbetrieb und hat nur einen Tunnel, der gleichzeitig dem Ab- und Zugang dient.

Vorhanden sind 5 Bahnsteige, die folgendermaßen benutzt werden: 1. Von Freiburg nach dem Bundesbahnhof. 2. Vom Bundesbahnhof nach Freiburg. 3. Von und nach Konstanz. 4. Wiesentalbahn. 5. Vorortzüge.

Der schweizerische Tunnel hat keine Treppe zum Konstanzer Bahnsteig. Die beiden ersten Bahnsteige haben je einen Gleisabstand von 22 m mit Rücksicht auf das etwa 10 m breite Zollabfertigungsgebäude. Unter der Halle ist in ihrer Mitte quer zu den Gleisen ein Brückensteg, auf dem sich die Befehlstelle befindet. (Ähnlich wie in Hannover und Berlin-Schlesischer Bahnhof.) Die Halle hat eine Länge von 350 m.

Das Gütergleis von und nach dem Bundesbahnhof liegt zwischen Empfangsgebäude und Bahnsteighalle; die Gütergleise der Richtungen Konstanz und Wiesentalbahn liegen hinter der Halle.

*) Durch das liebenswürdige Entgegenkommen der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen wurde mir im Herbste vorigen Jahres eine Besichtigung der im Umbau begriffenen Bahnanlagen in Basel ermöglicht und die Erlaubnis gegeben, meine Wahrnehmungen in der Vereinszeitung zu veröffentlichen. Das Folgende ist demnach lediglich eine Wiedergabe von Reisenotizen, die keinen Anspruch auf Vollständigkeit machen können.

Beiderseits des Empfangsgebäudes befindet sich je eine gewölbte Straßenunterführung; die Wölbbögen sind aus Granit. Die etwas tiefer liegenden Gütergleise sind mit Blechbögen überführt. Die Gewölbe sind mit Asphaltfilzplatten überdeckt, die durch ein Drahtnetz vor mechanischer Zerstörung geschützt sind. In unmittelbarer Nähe der nördlichen Straßenunterführung liegt der Schuppen für die Personenzuglokomotiven. Er ist rechteckig und für $10 + 12 = 22$ Stände berechnet. Er ist mit zentraler Rauchabführung versehen. Die Dachbinder sind aus Holz. Über der Schiebebühne sind Bogengitterträger, Bauart Stephan, gespannt.

Der Ortsgüterbahnhof liegt zwischen dem alten und dem neuen Personenbahnhof. Er besitzt zwei Ladehallen, die eine für den Empfang, die andere für den Versand. Zwischen beiden Hallen sind die Gleise angeordnet, außen die Ladestraßen. Das Abfertigungsgebäude liegt vor Kopf und verbindet beide Ladehallen miteinander. Das Innere der Ladehallen wird der Länge nach durch ein Zollgitter geteilt. Die Güterschuppen sind unterkellert und die Keller durch eine Rampe zugänglich gemacht. Die Zolldiensträume liegen nahe dem Ende der Schuppen. Die Gleise sind sägeförmig angeordnet und in den Schuppen hineingeführt, so daß die Wagen vollständig unter Zollverschluß stehen. Ein kurzes Gleis an der Außenseite des Versandschuppens ist für das in der Schweiz bleibende Gut bestimmt. Am Ende des Versandschuppens liegt eine offene Halle (überdeckte Rampe), die besonders zur Lagerung und Ladung von Fässern usw. benutzt wird.

Der Verschiebebahnhof Leopoldshöhe erstreckt sich zwischen den Haltepunkten Haltingen und Leopoldshöhe. Seine Gleisanlage bietet nichts Außergewöhnliches. Bemerkenswert sind die zahlreichen Überschneidungsbauwerke am Nordende des Bahnhofs (Einmündung von St. Ludwig und Freiburg). Auf diesem Bahnhofsteil liegt auch die Lokomotivschuppenanlage und die Nebenwerkstatt Haltingen, der die Unterhaltung der in Basel stehenden Personenwagen, Lokomotiven und der Güterwagen obliegt. Auch die regelmäßigen Untersuchungen der Wagen werden in dieser Werkstätte ausgeführt. Die Lokomotiven werden hier gewaschen, ausgebessert und untersucht. Nur die Hauptuntersuchungen finden in der Hauptwerkstatt statt. Die Werkstatt beschäftigt 140 Mann. Der Lokomotivschuppen hat 32 Stände; in der Werkstatt befinden sich 4 Reparaturstände für Lokomotiven, außerdem können $5 \times 2 = 10$ D-Zugwagen oder eine entsprechende Anzahl anderer Wagen ausgebessert werden. Bei den Güterwagen geschieht dies im Freien: in einer offenen Halle können 16 Wagen untergestellt und ausgebessert werden. Die Schiebebühne des Lokomotivschuppens hat 20 m Länge. Von der innern Einrichtung des Schuppens sind bemerkenswert: ein Sandtrockenofen von 3 m Länge und 1,5 m Breite mit eingehängten Sieben, eine Fernsprechstelle mit Verbindung nach der Station und der Entschlackungsanlage, ferner eine hydraulische Achssenke mit Ölantrieb. Die Achse wird mit einem Kran aus der Grube herausgeholt. Zum Auswaschen der Kessel wird Druckwasser von 3 Atmosphären Überdruck benutzt, das durch eine Zentrifugalpumpe erzeugt wird. Das Wasser wird im Sommer durch Lokomotivdampf erwärmt, im Winter durch die Heizung. Die Nebenräume der Werkstatt, Holzbearbeitung, Lackiererei, Kupferschmiede und Schmiede liegen zwischen der Lokomotivreparatur und der Wagenhalle. Es sind zwei Räderdrehbänke vorhanden. Das erste Gleis in der Wagenhalle dient zur Auswechslung und Reparatur der Drehgestelle. Das Gebäude ist mit Dampfheizung und mit einer Luftabsaugungsanlage versehen, die aber nur im Winter benutzt wird. Die Gruben haben eine Tiefe von 0,6 m und haben sich bewährt. Vor der Werkstatt liegt eine Schiebebühne von 20 m Länge. In einer besonderen Bude werden die Puffer und Kupplungen der Güterwagen ausgebessert. Auf dem Verschiebebahnhof befindet sich ein Wasserturm von 500 cbm Inhalt. In Verbindung mit dem Ortsgüterbahnhof Leopoldshöhe ist eine geräumige Umladehalle mit zwei Gleiskanten errichtet worden. Der Gleisabstand beträgt 15,5 m. Quer über den Bahnhof ist eine Straße mit einem eisernen Bauwerk geführt. Der Personenbahnhof Leopoldshöhe besitzt Außenbahnsteige und einstielige Hallen; an den Außenseiten sind Glaswände zum Schutz gegen die Witterung angebracht.

Das Kraftwerk am Bahnhof erhält von dem Rheinkraftwerk Wyhlen Drehstrom von 6800 Volt Spannung und einem Puls von 50 und formt ihn für den Bahnbetrieb in einfachen Wechselstrom von 2000 Volt Spannung und einen Puls von 15 um. Die Spannung wird im Kraftwerk dann auf 15 000 Volt erhöht. Außerdem erhält das Kraftwerk durch die Stadt Basel Drehstrom von 6600 Volt Spannung, der aus dem Wasserkraftwerk Augst (gegenüber von Wyhlen) stammt und für Beleuchtungs-

zwecke in Gleichstrom von 2 × 240 Volt Spannung umgeformt wird. Im ganzen können 1000 KW für Lichtzwecke und eben soviel für Bahnzwecke gleichmäßig das ganze Jahr hindurch bezogen werden. Die Belastung des Kraftwerkes durch den Bahnbetrieb ist aber keine gleichmäßige, sondern eine stark wechselnde. Es müssen Lastspitzen von 2500 KW aufgenommen werden, und das Kraftwerk muß imstande sein, diese zeitweise Belastung herzugeben, ohne den Strombezug von Wyhlen zu erhöhen. Diesen besonderen Umständen trägt die Ausführung des Kraftwerkes Rechnung. Vorhanden sind zwei Motorgeneratoren, sowie eine als Rückhalt dienende Dampfturbine von rund 1000 KW Leistung. Zur Aufspeicherung des Stromes sind zwei Batterien aufgestellt, eine Lichtbatterie von 180 KW Leistung und eine Bahnbatterie von 2500 KW Leistung bei 750 Volt Spannung. Diese Batterie ist imstande, den Bahnbetrieb eine Stunde lang aufrechtzuerhalten; in der Regel hat sie den Strom für die Lastspitzen herzugeben. Zur Ladung und Entladung der Batterie besitzen die Umformer auch eine Gleichstrommaschine auf derselben Welle. Die Schalttafel steht zu ebener Erde, eine Schaltbühne ist also nicht vorhanden. In das Schalthaus wird der Drehstrom mit Kabeln hineingeleitet. Der hochgespannte Wechselstrom tritt in Luftleitungen am Dach aus. Da der Entwurf schon älter ist, sind noch Schaltwagen angewendet worden, die jetzt nicht mehr ausgeführt werden. Die Schaltanlage erinnert in ihren Einzelheiten an die des Altonaer Bahnkraftwerkes. Das Kesselhaus enthält vier Flammrohrkessel, die den Dampf für die Turbine liefern und zugleich der Fernheizung dienen.

Zurzeit meines Besuches waren der Güterbahnhof, ein Teil des Verschiebebahnhofes und die Betriebsstätten in Haltingen fertiggestellt und in Betrieb genommen. Das Empfangsgebäude war im Rohbau fertig, die Bahnhofshalle war fast völlig aufgestellt. Die Bauwerke der neuen Linien waren größtenteils fertig. Inzwischen haben die Bauarbeiten weitere Fortschritte gemacht, so daß die Betriebsüberleitung gegen Ende des Jahres zu erwarten steht.

Die neuen Eisenbahnanlagen bei Basel werden nach ihrer Vollendung die größte moderne Bahnanlage der badischen Staatsbahnen darstellen. Sie sind mit weitschauendem Blick für die künftigen Verkehrsansprüche entworfen und werden voraussichtlich wohl für lange Zeit dem Verkehr genügen, während der neue, vor 7 Jahren eröffnete Bundesbahnhof in Basel sich leider heute schon fast an den Grenzen seiner Leistungsfähigkeit befindet.

Schimpff.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Zur Fahrkartensteuer** schreibt die „B. B.-Z.“: In der Öffentlichkeit ist wiederholt und dieser Tage wieder dem Wunsch nach Aufhebung oder doch wenigstens Reformierung der Fahrkartensteuer Ausdruck gegeben worden. Es ist bekannt, daß die Reichsregierung auf Anregung des preußischen Staates mehrfach eine zweckmäßigere Gestaltung der am 1. August 1906 eingeführten Fahrkartensteuer vorgeschlagen, aber damit beim Reichstag keinen Erfolg gehabt hat. Über den gegenwärtigen Stand der Frage einer Reform der Fahrkartensteuer erfahren wir folgendes: „An maßgebender Stelle wird noch heute der Standpunkt vertreten, daß die Fahrkartensteuer in ihrem Aufbau verfehlt sei und die Schuld an der starken Abwanderung aus den höheren in die niederen Wagenklassen der deutschen Eisenbahnen trage. In dieser Erkenntnis hat nicht nur die preußische Regierung, sondern mit ihr eine Reihe anderer Bundesstaaten wiederholt Vorschläge zur Reform der Fahrkartensteuer ausgearbeitet, die übereinstimmend davon ausgingen, durch eine geringere Besteuerung der I. und höhere Besteuerung der III. Wagenklasse einen Ausgleich unter den Fahrgästen, die der Steuer unterliegen, herbeizuführen. Eine Besteuerung der IV. Wagenklasse kam dagegen nicht in Frage. Diese Reformversuche der verbündeten Regierungen fanden beim Reichstag keine Gegenliebe; sämtliche Vorschläge fielen entweder schon in der Budgetkommission oder im Plenum unter den Tisch, weil der Reichstag einmal dem Verlangen der Regierung, einen Ersatz für den Ausfall der ganzen Fahrkartensteuer zu schaffen, nicht entsprach, und zum zweiten keine Neigung hatte, dem Wunsch der Regierung entsprechend die I. und II. Klasse durch eine wenn auch noch so geringe Mehrbelastung der III. Klasse zu entlasten. Grundsätzlich steht die Regierung noch heute auf dem Standpunkt, daß eine Änderung der Fahrkartensteuer gerade im Interesse des Eisenbahnverkehrs und der Reichsfinanzen dringend erwünscht sei. Wenn jetzt der Hansa-Bund einen Appell auf Aufhebung der Fahrkartensteuer an die Reichsregierung richtet, so wendet er sich an die falsche Adresse. Es darf daran erinnert werden, daß es nicht die Regierung, sondern der Reichstag von 1905 gewesen ist, dessen Mehrheit damals in die Stengelsche Finanzreform die Fahrkartensteuer verflocht. Die Regierung hat versucht, mit dieser Steuer auf den Verkehr so gut auszukommen, wie sie es vermochte; daß sie keinen besseren Erfolg hatte, ist gewiß nicht ihre Schuld, und man wird von ihr nicht erwarten können, daß sie nach mehreren fehlgeschlagenen Versuchen zur Reform der Fahrkartensteuer gerade bei der jetzigen Gestaltung des Reichstages einen neuen Änderungsvorschlag einbringt. Die Mahnung des Hansa-Bundes sollte vielmehr an den Reichstag gerichtet werden. Sollte dieser in seiner nächsten Session die Initiative ergreifen und etwaige Anträge auf eine zweckmäßigere Gestaltung der Fahrkartensteuer zum Beschluß erheben, so dürfte die Reichsregierung — was man nach ihrer bisherigen Haltung als selbstverständlich erwarten darf — diesen Anregungen bereitwillig Gehör schenken. Einer völligen Aufhebung der Fahrkartensteuer könnte sie nach unseren Informationen jedoch nur dann zustimmen, wenn für den dadurch entstehenden Ausfall in den Einnahmen der Reichskasse voller Ersatz durch andere Einnahmequellen geschaffen wird.“

— **Neue Amtsbezeichnungen.** Der preußische Eisenbahnminister hat mit Erlaß vom 4. August bestimmt, daß künftig die förmlich zum Unterassistenten geprüften Eisenbahngehilfen die Amtsbezeichnung „kommissarischer Unterassistent“ und die als Aushelfer beschäftigten, förmlich zum Weichensteller geprüften Hilfsweichensteller die Bezeichnung „kommissarischer Eisenbahngehilfe“ zu führen haben.

— **Gemeinsames elektrisches Kraftwerk für die Bahnhöfe Ostrowo und Skalmierzyce.** Seit einigen Monaten ist auf dem Bahnhof Ostrowo ein elektrisches Kraftwerk in Betrieb, das das Interesse weiterer Kreise verdienen dürfte. Das Werk versorgt nämlich nicht nur den Bahnhof Ostrowo selbst, sondern zugleich den annähernd 17 km entfernten deutsch-russischen Übergangsbahnhof Skalmierzyce mit der für Licht- und Kraftzwecke erforderlichen elektrischen Kraft. Als Kraftquelle wird die bekannte Kohlenlösche aus den Rauchkammern der Lokomotiven nutzbar gemacht, indem aus ihr Kraftgas gewonnen wird, das zum Betriebe von Sauggasmaschinen dient. Eine derartige Ausnutzung der Rauchkammerlösche ist bereits mehrfach, besonders von der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg i. Pr., mit Erfolg durchgeführt worden. Jede Gasmaschine treibt zwei voneinander völlig unabhängige Dynamomaschinen an; eine von ihnen versorgt den Bahnhof Ostrowo, die andere den Bahnhof Skalmierzyce mit elektrischer Kraft. Die Licht- und Kraftverteilung erfolgt auf beiden Bahnhöfen durch Gleichstrom von 230 Volt. Die Fernübertragung geschieht durch hochgespannten Drehstrom von 5000 Volt bei 50 Umdrehungen, der in den Dynamomaschinen in Ostrowo unmittelbar erzeugt, aber in Skalmierzyce durch Motorgeneratoren in Gleichstrom von 230 Volt umgewandelt wird. Dadurch, daß auf jedem Bahnhof eine Akkumulatorenbatterie aufgestellt ist, sind beide Kraftwerke, trotz ihrer Abhängigkeit voneinander, verhältnismäßig selbständig und auch gegenüber größeren Stromstößen unempfindlich. Die Maschinensätze wie auch die Fernleitung, die durch Kabel erfolgt, sind doppelt vorhanden, so daß bei Störungen sofort auf die Reserve übergegangen werden kann. Jede Gasmaschine leistet gewöhnlich 180 PS. Diese Leistung verteilt sich zu einem Drittel auf die Gleichstromdynamo für Ostrowo und zu zwei Dritteln auf die Drehstromdynamo für Skalmierzyce. Das Hauptkabel der Fernleitung hat einen Querschnitt von 3 × 10 qmm, das Reservekabel 3 × 6 qmm. Die ganze Anlage hat einen Kostenaufwand von 380 000 ℳ erfordert.

Der allgemeinen Verwendung der Rauchkammerlösche zur Kraftgewinnung steht jedoch — wie hier noch kurz bemerkt sei — der Umstand entgegen, daß infolge der bessern Ausnutzung der Kohlen durch die neuen, insbesondere der Heißdampflokomotiven, der Gehalt der Lösche an Koksteilen gegenüber den Aschebestandteilen vielfach so stark zurückgeht, daß die Lösche nur durch umständliche Siebarbeit für die Vergasung geeignet hergerichtet werden kann. In Gegenden mit hohen Löhnen oder wo andere Brennstoffe billiger sind, werden daher vielfach Dieselmotore, Dampfturbinen usw. den in Rede stehenden Anlagen wirtschaftlich gewachsen oder gar überlegen sein.

— **Berliner Ferienverkehr.** Am Stettiner Bahnhof wurden an den drei Haupttagen der Rückkehr der Ferienreisenden, am 9., 10. und 11. August, rund 125 000 Reisende gezählt. An jedem der Tage liefen 92 Züge ein. Der Verkehr wickelte sich in diesem Jahr glatt ab, und alle Züge hatten sofort Einfahrt in die Bahnhofshalle. Die Anzahl der Gepäckstücke war sehr groß. Am 9. August wurden allein 9500 Stücke

gezählt. Am 10. und 11. August mußten je 7500 Gepäckstücke abgefertigt werden. Nach dem Stettiner Bahnhof folgt der Anhalter Bahnhof, auf dem am 9. und 10. d. M. je 73 Züge einliefen, die sämtlich überfüllt waren. Auf dem Lehrter Bahnhof kamen an diesen beiden Tagen je 47 Züge an.

— **Zur Eisenbahngeographie Bayerns.** Im Juniheft von „Petermanns Mitteilungen" unterzieht K. Kimmel das Eisenbahnwesen Bayerns einer Betrachtung vom verkehrsgeographischen Standpunkte, der wir folgendes entnehmen. In der Geschichte des deutschen Eisenbahnbaues darf Bayern eine bevorzugte Stellung beanspruchen, insofern in seinen Grenzen am 7. Dezember 1835 als erste Dampfeisenbahn Deutschlands die 6 km lange Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth eröffnet wurde. Die Stammbahn Hof-Bamberg-Nürnberg-Nördlingen-Augsburg-Kempten-Lindau wurde in den Jahren 1844—53 dem Verkehr übergeben. Das wichtige Netz der Ostbahnen wurde im Jahre 1875 vom Staat angekauft.

Die Verkehrslage des Königreiches ist hervorragend günstig. Der europäische Durchgangsverkehr schneidet sowohl in nordsüdlicher als auch in ostwestlicher Richtung das Land; 25 direkte Anschlüsse vermitteln die Verbindung mit den Bahnsystemen der Nachbarländer. Was die Dichte des bayrischen Eisenbahnnetzes betrifft, so entfielen im Jahre 1910 bei einer Gesamtlänge von 7989 km auf je 100 qkm 10,53 km, auf je 100 000 Einwohner 11,66 km Eisenbahnen gegenüber 10,91 km bzw. 9,14 km im Reiche. Die weiteste Entfernung eines Punktes im rechtsrheinischen Bayern von der nächsten Eisenbahnlinie wurde in den Alpen ermittelt und betrug 21 km. Die mittlere Eisenbahnferne für das ganze Gebiet stellte sich auf rund 3,5 km. Eine Entfernung von 0—5 km vom nächsten Schienenwege hatten rund 56 690 qkm oder 81,1 % der Gesamtfläche aufzuweisen, während in einer Entfernung von mehr als 10 km nur 980 qkm oder 1,4 % belegen waren. Zieht man zur Veranschaulichung der Eisenbahndichte auch den Begriff der mittleren Maschenweite heran, indem man die quadratisch gedachte Landesfläche F in Quadrate von einer Seitenlänge x so zerlegt, daß die Summe aller wagerechten und senkrechten Linien der Figur der Gesamtlänge der Eisenbahnen des betreffenden Landes entspricht $[x = F : (\frac{1}{2} L - \sqrt{F})]$, so ergibt sich für das Jahr 1907 für Bayern die Zahl 23,0 (1908 : 22,3), für Preußen 27,2, für Sachsen 10,5. Der mittlere Stationsabstand beträgt für das Gebiet nördlich der Donau 4,36 km, für die schwächer besiedelte südliche Landeshälfte aber 7,51 km. Die Ausstattung der Linien mit Doppelgleisen ist hauptsächlich in den 90 er Jahren erfolgt. Während 1889 erst 8,8 % der Gesamtlänge zweigleisig ausgebaut waren, waren 1896 bereits 30,4 %, im Jahre 1908: 34,9 % mit Doppelgleis versehen. Eine Berechnung der Dichte des Zugverkehrs auf den einzelnen Linien endlich ergibt, wenn nur die täglich und regelmäßig verkehrenden Personenzüge Berücksichtigung finden, daß im Winter 1910/11: 47,01 % aller Strecken von 3 bis 10 Zügen, 52,99% von 11 und mehr Zügen täglich befahren wurden. Auf die höchste Stufe von 31 bis 40 Zügen täglich entfielen 2,08 % der Streckenlänge.

Österreich.

— **Zweites Gleis Salzburg-Wörgl.** Von der Staatsbahndirektion Innsbruck werden, wie das „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" meldet, nunmehr die Arbeiten für die Herstellung des Unterbaues, der Beschotterung, der Oberbaulegung, der Einfriedungen und des Hochbaues für den Bau des zweiten Gleises in der Teilstrecke Kilometer 172,76 bis 182,9 (Baulos 13) der Gesamtstrecke Salzburg-Wörgl vergeben. Die Bauvergebung erfolgt nach Einheitspreisen. Die Bauarbeiten sind sofort nach Verständigung von der Annahme des Angebots zu beginnen und derart zu betreiben, daß alle Arbeiten einschließlich des Legens des Oberbaues längstens bis 30. Juni 1915 fertiggestellt sind.

— **Bahnverbindung Cividale-Canale.** Der Gedanke einer neuen italienisch-österreichischen Eisenbahnverbindung wird, wie wir dem „Oesterr.-Ungar. Eisenbahnblatt" entnehmen, in einem Mailänder Handelsblatte auseinandergesetzt. Es handelt sich um die Errichtung einer 17 km langen Anschlußlinie, welche die jetzige Sackbahn Udine-Cividale mit der Station Canale der Linie Aßling-Görz in Verbindung brächte. Bisher sei der Bau der Linie Cividale-Canale durch den Einspruch des italienischen Generalstabs verhindert worden, der in ihrer Errichtung eine Gefahr für die Sicherheit Italiens im Falle eines österreichischen Einfalles erblickt. Der Verfasser des angeführten Aufsatzes weist auf die geringe Stichhaltigkeit dieses Einwandes hin. Italien und Österreich-Ungarn seien ja durch ein Bündnis, dessen Charakter stets freundschaftlicher würde, gegen solche Überraschungen geschützt. Aber selbst wenn man so pessimistisch sein wollte, sie dennoch für möglich zu halten, so könne ja der zwei Kilometer lange Tunnel der zu erbauenden Linie so leicht unterbrochen werden, daß diese für die Volkswirtschaft Italiens so wichtige Verbindung nicht die geringste Gefahr darstelle. Die Ausgaben für die Errichtung dieser international bedeutsamen Anschlußbahn werden auf sechs Millionen Lire geschätzt.

— **Verwendung von Braunkohle bei der Buschtiehrader Eisenbahn.** Diese Bahn hat im laufenden Jahre die Verwendung von Braunkohle als Heizmaterial für ihre Lokomotiven in stärkerem Umfang eingeführt. Bisher wurden die Lokomotiven der Bahn mit Steinkohle aus dem eigenen Bergwerksbesitz des Unternehmens gefeuert. Von der Förderung des Steinkohlenbergwerks der Gesellschaft entfielen im verflossenen Jahre auf den Verkauf an fremde Parteien 186 516 t, auf den Verkauf an die eigenen Bahnen zu deren Regiezwecken 150 492 t und auf die Verwendung zu Regiezwecken des Kohlenwerkes 65 374 t. Nunmehr tritt in diesen Absatzverhältnissen insofern eine Verschiebung ein, als sich der an fremde Parteien verkaufte Förderanteil der Buschtiehrader Bahn wesentlich erhöht und die Menge der für den eigenen Betrieb benutzten Kohle sich vermindert. Finanziell stellt sich die Verwendung der fremden billigen Braunkohle für die Heizung der Lokomotiven und der Verkauf der höherwertigen Buschtiehrader Steinkohle an fremde Verbraucher für die Gesellschaft erheblich günstiger als der bisherige Zustand. Die Buschtiehrader Bahn hat den Absatz, der jetzt für fremde Zwecke freigewordenen Kohle aus ihrem Bergwerksbetrieb durch mehrjährige Schlüsse zu vorteilhaften Bedingungen gesichert. Im übrigen wendet die Gesellschaft jetzt überhaupt ihrem Bergwerksbesitz durch eine Erneuerung der Anlagen und neue Investitionen, deren Kosten sich auf 1,5 bis 2 Millionen belaufen, erhöhte Aufmerksamkeit zu und glaubt mit einer Steigerung der Rentabilität ihrer Kohlengruben für die nächste Zeit rechnen zu dürfen.

— **Triester Schiffahrts- und Handelsverkehr.** Nach einer von der Triester Handels- und Gewerbekammer zusammengestellten Statistik des Triester Schiffahrts- und Handelsverkehres für das Jahr 1912 sind in diesem 12 606 Schiffe mit 4 572 588 t in Triest angekommen (im Vorjahre 12 434 Schiffe mit 4 235 106 t) und 12 614 Schiffe mit 4 591 000 t (im Vorjahre 12 405 Schiffe mit 4 245 962 t) abgegangen. Aus der Übersicht des Schiffahrtsverkehrs in den letzten zehn Jahren geht hervor, daß dieser um 2558 Schiffe mit 1 847 345 t gestiegen ist. Die Bahnzufuhren stiegen von 120 551 Wagen (zu 10 t) im Jahre 1911 auf 141 220 Wagen (+ 20 669) im Jahre 1912. Die Bahnabfuhren hingegen wiesen einen Rückgang von 121 937 auf 121 857 Wagen (— 80) auf. Die einzelnen Länder waren an dem Triester Verkehr in folgendem Ausmaße beteiligt: den ersten Platz nimmt in den Bahnzufuhren mit 22 136 Wagen Krain ein, dann folgen Steiermark mit 18 195, Mähren mit 17 587, Görz und Gradiska mit 16 164, Böhmen mit 13 479, Kärnten mit 13 423, Nieder-Österreich mit 8471 Wagen usw. Unter den deutschen Staaten nimmt Preußen mit 2225 Wagen den ersten Platz ein. In der Bahnabfuhr steht Nieder-Österreich mit 20 427 Wagen an erster Stelle, dann folgen Görz und Gradiska mit 13 593, Krain mit 12 455, Böhmen mit 11 549, Steiermark mit 7639, Kärnten mit 4245, Mähren mit 3876 Wagen usw. Unter den deutschen Staaten steht Preußen mit 3570 Wagen auch in seinen Bezügen aus Triest an erster Stelle, dem Bayern und Sachsen folgen. Die seeseitige Einfuhr weist einen Rückgang von 214 412 Wagen im Jahre 1911 auf 204 231 Wagen im Jahre 1912 auf (— 10 181), die Ausfuhr eine Zunahme von 92 808 auf 98 165 Wagen (+ 5357). Unter den Artikeln, welche in der seeseitigen Einfuhr abermals einen bedeutenden Rückgang zeigen, fallen besonders Agrumen auf, die von 4963 Wagen im Jahre 1911 auf 3522 Wagen im Jahre 1912 (— 1441) zurückgegangen sind.

Ungarn.

— **Errichtung je einer Betriebsdirektion und einer Betriebsleitung für die Kaschau-Oderberger Bahn.** Der Betrieb dieser Bahn wurde bisher von der Generaldirektion in Budapest geführt, der in Teschen eine Betriebsleitung für die österreichische Strecke zur Seite stand. Nun soll der Wirkungskreis dieser Betriebsleitung erweitert werden. Zu diesem Zwecke wird, wie bereits in Nr. 43, S. 708 d. Ztg. mitgeteilt, eine besondere Betriebsdirektion in Teschen errichtet, wogegen der Betrieb der ungarischen Linien von der neu zu errichtenden Betriebsleitung in Kaschau geleitet werden wird. Sowohl die neue Betriebsdirektion wie auch die letztgenannte Betriebsleitung wird der Generaldirektion in Budapest unterstehen. Nach einem von dem Generaldirektor der Kaschau-Oderberger Bahn an das gesamte Personal gerichteten Rundschreiben vom 2. August d. J. wird die Betriebsdirektion im Oktober und die Betriebsleitung in Kaschau mit dem 1. Dezember d. J. ihre Tätigkeit aufnehmen.

— Investitionen auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen. Die für das Jahr 1913 vorgeschriebenen Investitionen sind in vollem Zug. Von den im Staatsbudget veranschlagten 157 Millionen Kronen entfallen für neue Wagen 20 Millionen Kronen, für Lokomotiven 19,1, für Ausrüstung der Betriebsmittel 1,6, für Bauten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Netzes 57,8 und für den Bau neuer Linien 28,3 Millionen Kronen. An Betriebsmitteln wurden bestellt: 234 Lokomotiven, 293 Personenwagen, 3622 Lastwagen und 194 Packwagen. Neue Ausweichen für Zugkreuzungen zur Verkürzung der allzulangen Stationsentfernungen werden an 10 Stellen gebaut. Stationserweiterungsbauten sind 270 im Zuge, davon 120 Erweiterungen in bedeutenderem Umfange. Der Zuwachs an zweigleisigen Bahnen wird 80 km betragen. Lokomotivschuppen, Wasserstationsanlagen usw. werden an 65 Stationen teilweise neu gebaut, teilweise vergrößert oder ergänzt. Endlich ist zu erwähnen, daß die Schlußarbeiten der im Kohlenverkehr sehr wichtigen 20 km langen neuen Linie Privigye-Nyitrabánya, die dem Verkehr bereits übergeben wurde, der Vollendung nahe stehen. Der Bau der 201,4 km langen dalmatinischen Eisenbahn Ogulin-Knin schreitet programmäßig vorwärts. Die 27 km lange Teilstrecke Ogulin-Plaski, wo der Stand der Erdarbeiten bereits 80 % beträgt, wird voraussichtlich schon Mitte 1914, daher beiläufig ein Jahr vor dem Vertragstermin, eröffnet werden können.

— Verkehr von Schlaf- und direkten Wagen im ungarisch-rumänischen Verkehr. Die durch die Mobilisierung Rumäniens außer Betrieb gesetzten direkten Wagen und Schlafwagen Budapest-Bukarest wurden am 6. August wieder in Verkehr gesetzt.

— Personalnachrichten. Den in den Ruhestand versetzten Direktorstellvertretern der ungarischen Staatsbahnen Karl Márkössy und Franz Ney ist der Titel eines königlich ungarischen Hofrates verliehen.

Übrige europäische Länder.

— Nordische Eisenbahnfahrräder. Das Bestreben, die schwerfälligen alten von Hand getriebenen Draisinen auszuschalten, beschäftigt auch die nordischen Maschinenfachleute. Der norwegische Ingenieur Krohn Holm hat Motorfahrräder gebaut, die sich besonders für den Gebrauch der Eisenbahninspektionen eignen sollen. Er hat hierbei in praktischer Weise den Umstand zu berücksichtigen gesucht, daß die Benützer solcher Eisenbahnfahrräder wenig maschinenkundig sind, und er hat daher für den Antrieb weder Zahnradkupplung noch Riemenantrieb, sondern eine Reibungskupplung angenommen und in der Antriebsvorrichtung einen Maschinenteil angebracht, der bei gewaltsamer oder ungeübter Handhabung in stärkerem Grade als die übrige Maschine mitgenommen wird und nach erfolgter Abnützung leicht und billig ausgewechselt werden kann. Die Reibungskupplung ist so angeordnet, daß man den Druck zwischen den Rädern nach Bedarf wechseln oder auch den Druck ganz aufheben kann. Es wird damit ein ruhiger lautloser Gang bewirkt und es kann damit auch der Motor frei und unabhängig von der Bewegung des Fahrrades laufen. Man kann also bei Talfahrt den Motor ganz ausschalten oder nur langsam laufen lassen. Die bezeichnete Reibungsradübersetzung findet zwischen der Motorachse und einer Zwischenachse Anwendung, während zwischen dieser Zwischenachse und den Triebachsen Ketten- oder Zahnradübersetzung besteht. Der Motor ist mit Luftkühlung versehen, teils um an Gewicht zu sparen, teils um ein Gefrieren des Kühlwassers bei nordischem Winterklima zu vermeiden. Bei einer Mindestfahrgeschwindigkeit von 20—25 km, welche selbst in üblichen Steigungen erreicht wird, soll damit eine genügende Abkühlung schon allein infolge der Fahrgeschwindigkeit herbeigeführt werden. Diese leichten Motoren haben zugleich eine hohe Umdrehungszahl, und es ist bei der angewendeten Gattung von Vorteil, daß die Geschwindigkeitsübersetzung in zwei Stufen erfolgt, einmal zwischen Motor- und Zwischenachse, und dann zwischen letzterer und den Triebachsen. Man hat damit ein Fahrrad, das sich den Streckenverhältnissen ungemein anpaßt, das in welligem Gelände und bei scharfen Krümmungen und Steigungen mit Rücksicht auf die vorsichtigere Befahrung der Krümmungen bei mangelnder Streckenübersicht mit geringerer Geschwindigkeit betrieben werden kann, während es bergauf große Zugkraft zu leisten vermag und in langen wagrechten Strecken bei schlanken Halbmessern mit geringer Antriebskraft große Geschwindigkeiten (bis zu 60 km in der Stunde) erreichen kann. Krohn Holm hat verschiedene Gattungen seiner Räder ausgeführt, darunter ein ganz schweres mit Eisenrahmenbau, um andere Kleinwagen zu ziehen, und leichtere Bauarten mit Holzrahmen. Er hat auch Räder ganz verschiedener Ausstattungen gebaut. Ein Fahrrad der größten Art war seit Frühjahr 1910 im Betrieb, ein solches der kleinen Art seit Winter 1911/12; beide mit gutem Erfolg. Der Benzinverbrauch ist günstig. Verbraucht wurde 1 kg auf 30 km Fahrt, festgestellt auf einer Fahrt von 144 km bei 10 ‰ Größtsteigung auf der Strecke Kongsvinger-Arvika und zurück, und 2 kg auf 30 km Fahrt, festgestellt auf einer Fahrt von 100 km auf der Bergensbahn Gol-Finse, beide Male bei einer Belastung mit 3 Personen. Die norwegischen Staatsbahnen haben die Probemaschine nach Abschluß der Probezeit angekauft.

Die finnische Lovisa-Vesijärvi-Eisenbahn (Privatbahn mit 0,75 m Spurweite) hat eine Motordraisine erprobt, welche von der Ljusne Mek. Verkstad in Schweden gebaut ist. Die Draisine hat einen zweizylindrigen luftgekühlten Motor. Die Umlaufzahl ist 600 bis 700 in der Minute bei höchster Fahrgeschwindigkeit von 50 km/Std. in gerader wagerechter Strecke. Der Benzinverbrauch war mäßig, ¾ bis 1 l auf 10 km Fahrt. Dagegen war wegen der Luftkühlung der Zylinder der Verbrauch an Schmieröl sehr groß. Diese Luftkühlung, die auch ein gelegentliches Versagen des Motors verursachte, fand keinen Beifall. Die Probefahrt ging von Lovisa nach Lahtis und zurück. Die Hinfahrt (72 km) nahm 2 Stunden in Anspruch, ungerechnet zwei kurze Aufenthalte für Ölung und wegen einer Zugkreuzung. Für den Wechsel der Fahrgeschwindigkeiten und die Rückwärtsbewegung sind zwei Reibungsscheiben angebracht, von welchen die treibende Scheibe ein Schwungrad ist, während die Laufscheibe, die dem Schwungradmittelpunkt genähert oder von ihm entfernt werden kann, den Wechsel zu größerer oder geringerer Geschwindigkeit herbeiführt. Bei Wechsel der Fahrtrichtung braucht die Scheibe nur über die Mitte des Schwungrades gerückt zu werden. Man kann so mit gleicher Geschwindigkeit vor- und rückwärts fahren. Die Laufscheibe, mit Papiermasse bekleidet, die sich aber nicht als haltbar erwies, treibt das vordere Räderpaar mittels einer Automobilkette. Beide Achsen wie auch die Laufscheibenachse bewegen sich in Kugellagern. Die Räder sind gepreßt und haben 40 cm Durchmesser. Eine Fußbremse wirkt an der Hinterachse; doch kann die Draisine auch durch Umschaltung der Laufscheibe auf Rückwärtsbewegung gebraucht werden. Zum Ausheben dient eine am Rahmen angebrachte Winde, mit der die Draisine über die Schienen gehoben werden kann. Der Abstand zwischen den Radachsen ist 1,46 m. 5 Personen können Platz finden. Der Radachsenabstand könnte praktisch erhöht und es könnte damit das Aufnahmevermögen der Draisine vergrößert werden. Der Wagenkorb hat ein Klappverdeck mit Schutzglas. Zur Zeichengebung dient eine Sirene. Unsere Quelle hält solche Draisinen auch für den Gebrauch auf den Hauptbahnen für sehr praktisch, bezeichnet für Ortsverkehr Motorwagen von 40 PS für 30 bis 40 Personen als besonders geeignet und schließt mit einem Aufruf an die einheimischen Werkstätten, die Herstellung solcher Wagen, die zurzeit vom Ausland eingeführt werden müssen, selbst aufzunehmen.

— Staatseisenbahnbetrieb in Frankreich. Der französische Senat hat ohne Debatte die im Etat der französischen Staatsbahnen für 1913 vorgesehenen ordentlichen und außerordentlichen Anleihen im Betrage von 658 Millionen Franken bewilligt. Der Berichterstatter wies darauf hin, daß man oft behauptet habe, der Staat sei unfähig, ein großes Eisenbahnnetz wirtschaftlich zu betreiben, die Staatsbahnen hätten aber den Beweis erbracht, daß sie besser geeignet seien, den Interessen der Allgemeinheit zu dienen als Privatgesellschaften. Gegner des Staatsbahngedankens, wie das Journal des Transports, stimmen allerdings diesem Lobe nicht zu, sondern suchen nachzuweisen, daß die tatsächlichen Angaben des Berichterstatters irreführend seien.

— Einführung selbsttätiger Sicherheitssignale auf den französischen Eisenbahnen. Zum erstenmal, schreibt die „D. Eisenbahnbeamten-Ztg.", wird eine jener selbsttätigen Signalvorrichtungen, wie sie die Technik in den letzten Jahren ersonnen hat, in großem Stil auf einer europäischen Vollbahn eingeführt und zwar auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn. Die neue Vorrichtung ist auf eine Strecke von 500 km ausgedehnt worden und umfaßt 268 selbsttätige Signalstationen. An allen wichtigen Einfahrten, Weichen und Schienenkreuzungen ist in der Mitte des Gleises ein elektrischer Hebel angebracht, der sich von selbst hebt, wenn das Signal auf gesperrte Fahrt steht. Eine Lokomotive, die dennoch die Stelle überfährt, kommt durch eine elektrische Einrichtung mit dem Hebel zwischen den Schienen von selbst in Berührung, und es ertönt als Warnungssignal ein schriller Pfiff, der dem Lokomotivführer das Überfahren des Haltesignals anzeigt. Der elektrische Strom geht von einer Batterie aus, die unter der Lokomotive befestigt ist. Die Eisenbahnverwaltung hat lange gezögert, ehe sie sich entschlossen hat, die Einrichtung einzuführen. Die Bedenken richteten sich nicht gegen die außer Frage stehende Zuverlässigkeit der Anlage, man befürchtete vielmehr, daß das Bewußtsein von der Anwesenheit des elektrischen Sicherheitssignals die Lokomotivführer sorglos machen und ihre Aufmerk-

samkeit verringern könnte. Man wollte deshalb anfangs dem Führer zur Pflicht machen, alle Signale während der Fahrt in ein Signalbuch einzutragen, aber die damit verknüpfte Ablenkung der Aufmerksamkeit von der Strecke erregte Bedenken und so beschloß man, sich auf die Pflichttreue der Beamten zu verlassen.

Fremde Erdteile.

— Die Anatolische und die Bagdadbahn im Jahre 1912. Über diese beiden Bahnen hat der Verwaltungsrat der Gesellschaft, wie wir dem „Zentr.-Bl. der Bauverw." entnehmen, für 1912 unter anderem folgende Angaben veröffentlicht.

Auf der Anatolischen Eisenbahn wurde der Personen- und Güterverkehr wegen des Kriegszustandes vom 2. bis 30. Oktober gänzlich, weiter zu wiederholten Malen eingestellt. Ungeachtet des Kriegszustandes waren die Roheinnahmen auf der Strecke Eski Schehir-Konia (435 km) zum erstenmal, auf der Strecke Haidar Pascha-Angora (578 km) zum zweitenmal größer, als die für beide Linien von der ottomanischen Regiegierung gewährleistete kilometrische Bürgschaft. Die ottomanische Regierung erhielt für beide Linien satzungsmäßig einen Anteil von 25 % des die kilometrische Bürgschaft übersteigenden Betrages der Roheinnahmen oder von zusammen 803 654 ℳ. Auf dem Gesamtnetz von 1032 km Länge betrugen die Roheinnahmen 15 260 740 ℳ, die Betriebsausgaben 5 417 923 Mark, der Reingewinn demnach 9 842 817 ℳ oder 9538 ℳ für 1 km (1911 : 6984 ℳ). Auf allen Bahnstrecken zusammen wurden 3 613 897 Personen einschließlich Militär und 585 271 t Güter befördert.

Die Züge durchliefen im ganzen 2 127 221 km, der Gesamtdurchlauf der Wagen betrug 90 670 664 Achskm. Die Gesellschaft verfügte am Jahresschluß über 111 Lokomotiven, 4 Aushilfstender, 261 Personenwagen, 38 Gepäckwagen, 1417 Güterwagen und 18 Sonderwagen. Der Einbau des zweiten Gleises auf der Vorortstrecke Haidar Pascha-Pendik (25 km) wurde wegen des Krieges, aus Arbeitermangel und aus anderen Gründen mehrmals unterbrochen, und der Bau der Zweigstrecke Ada Bazar-Bolu mußte wegen des Kriegszustandes hinausgeschoben werden.

Die bisher fertiggestellten Strecken der Bagdadbahn werden gegen eine Vergütung von 3240 ℳ für das Jahr und Kilometer von der Anatolischen Eisenbahngesellschaft verwaltet. Das Netz der Bagdadbahn umfaßte am Schluß des Jahres 1912 insgesamt 608,75 km. Auf dem ersten Bahnabschnitt Konia-Bulgurlu von rund 200 km Länge verkehren die Züge bereits seit 1907 regelmäßig. Auf dem im Bau begriffenen Bahnabschnitt Bulgurlu-Helif von rund 840 km Länge befanden sich am Schluß des Jahres 1912 insgesamt rund 408 km im Betriebe, und auf dem im Bau befindlichen Bahnabschnitt Bagdad-Helif von rund 600 km Länge werden voraussichtlich im Laufe des Jahres 1913 etwa rund 400 km (Zweiglinie nach Alexandrette und Abschnitt Bagdad-Samara) betriebsfähig sein. Im Jahre 1912 wurde auf folgenden Bahnabschnitten der Betrieb eröffnet: a) Am 27. April auf den in der Kilikischen Ebene belegenen Abschnitten Dorak-Yénidjé und Adana-Mamouré, zusammen 114,79 km; b) am 15. Dezember auf dem Abschnitt Radjou-Aleppo-Djérablisse am Euphrat 202,76 km und c) am 21. Dezember auf der Verlängerungsstrecke Ulukichla (Oulu Kichla)-Kara Pounar der Linie Konia-Ulukichla (auf dem Südabhang des Taurus) 53,550 km, zusammen 731,102 km.

Im Jahre 1912 wurden auf den im Betriebe befindlichen Strecken 288 833 Personen und 57 670 t Güter befördert. Die Züge durchliefen im ganzen 327 759 km, der Gesamtdurchlauf der Wagen betrug 9 993 104 Achskm. Die Roheinnahmen waren im Jahre 1912 größer, als die von der ottomanischen Regierung gewährleistete kilometrische Bürgschaft. Der Überschuß von insgesamt 225 816 ℳ wurde der ottomanischen Regierung satzungsmäßig gutgeschrieben. Am Jahresschluß verfügte die Gesellschaft über 21 Lokomotiven, 44 Personenwagen, 16 Gepäckwagen, 827 Güterwagen und 8 Sonderwagen.

— Der erste größere Eisenbahnunfall auf der Tsinpubahn ist zu verzeichnen, und zwar für die südliche, englische Strecke. Unweit Hsüchoufu entgleiste am 3. Juli d. J. früh 7 Uhr der von Tientsin kommende Postzug auf dem durch einen Wolkenbruch unterwaschenen Damm mit der Lokomotive, dem Tender und den vier nachfolgenden Personenwagen. Einige Reisende wurden verletzt. Daß die Unterwaschung des Bahndammes nicht rechtzeitig bemerkt wurde, ist offenbar eine Schuld der Bahnüberwachung. Die Unterwaschung soll dadurch möglich gewesen sein, daß die Dämme hier nicht, wie auf der deutschen Nordseite, durch Anpflanzung von Akazien besonders befestigt worden sind. F. W.

— Das Eisenbahnwesen Mexikos. Wie in den meisten übrigen Ländern, lag auch in Mexiko dem Bau der ersten Eisenbahnen kein einheitlicher Plan zugrunde. So erklärt es sich, daß stellenweise Linien in einer das Verkehrsbedürfnis weit überschreitenden Zahl miteinander in Wettbewerb stehen, während anderseits wichtige Plätze noch immer des Anschlusses an das Eisenbahnnetz ermangeln. Das Hauptziel, das die Mehrzahl der Linien, häufig unter schweren Opfern, zu erreichen suchte, war die Hauptstadt Mexiko. Deshalb streben nicht weniger als sechs Linien dieser von den Vereinigten Staaten aus zu, und fast die gleiche Zahl verbindet die Hauptstadt mit den Häfen der Ostküste.

Die älteste Eisenbahnlinie Mexikos ist die in englischem Besitz stehende Mexican Railway, die von Mexiko nach Veracruz führt und am 1. Januar 1873 nach etwa 30 jähriger Bauzeit vollendet wurde. Gegenwärtig weist das Eisenbahnnetz der Republik eine Gesamtlänge von 25 145 km auf, davon entfallen jedoch fast 4800 km auf Schmalspurbahnen von örtlicher Bedeutung. Was das Verhältnis der Eisenbahnen zur Regierung betrifft, so wurde bei Erteilung der Gerechtsame meist der Übergang der Linien an den Staat nach Ablauf der Konzessionsdauer vorgesehen. Im Jahre 1903 schlug die mexikanische Regierung auf Betreiben des Schatzsekretärs Limantour in der Eisenbahnpolitik neue Wege ein, indem sie durch große Ankäufe von Aktien sich die „Kontrolle" über die wichtigsten Linien des Landes zu sichern suchte. Es erfolgte im Jahre 1909 die Gründung einer neuen Gesellschaft, der Nationalbahnen von Mexiko (Ferrocarriles Nacionales de México), die über ein Aktienkapital von 46 Millionen Pfund Sterling verfügt, wovon die größere Hälfte, 23 000 458 Pfund Sterling, auf die mexikanische Regierung entfällt. Diese ist dadurch in den Besitz der Linien der ehemaligen Zentral-, National-, International- sowie der Hidalgo und Nordostbahn gelangt, während sie vier weitere Bahnen, die Interozeanische Bahn, die Veracruz und Isthmus-, die Pan American- und die Texas American-Linie, durch Aktienbesitz kontrolliert. Die ebenfalls im Staatsbesitz befindliche Tehuantepecbahn wird von der Regierung gemeinschaftlich mit der Firma Pearson & Son in London betrieben. Die Gesamtlänge aller dieser Linien beträgt etwa 13 600 km. — Unter den unabhängigen Privatbahnen sind am wichtigsten die Southern Pacific Railroad of Mexico mit 1923 km Länge, ein Tochterunternehmen der gleichnamigen amerikanischen Bahn, deren Hauptstrecke längs der Westküste nach Mexico Stadt führen soll und zurzeit bis Tepic vollendet ist, die Mexico Northwestern Railway (854 km) und die schon erwähnte Mexican Railway (547 km). Die Nordwestbahn, die vor einigen Jahren in Kanada mit einem Kapital von 40 Millionen Dollars, wovon 25 Millionen Dollars eingezahlt, gegründet wurde, besitzt in den Staaten Sonora und Chihuahua Ländereien in einem Umfang von fast 3 Millionen Acker, darunter ausgedehnte Waldungen, mit deren Erschließung sie bereits begonnen hat. Die Entwicklung des Unternehmens ist in jüngster Zeit durch die Unruhen erheblich beeinträchtigt worden, die auch sonst im nördlichen Mexiko Handel und Verkehr völlig lahmgelegt haben. Mit der Rückkehr geordneter Zustände dürfte indessen auch für die mexikanischen Eisenbahnen eine Zeit des Wohlstandes anbrechen. Übrigens macht in den vom Aufstand weniger betroffenen Gebieten der Bahnbau auch gegenwätig befriedigende Fortschritte. Unter anderm arbeitet man an einer neuen Bahnverbindung zwischen Tampico und Mexiko Stadt, die durch sehr fruchtbare, auch an Erdölquellen reiche Gegenden führt und das Hochland mit sehr mäßigen Steigungen erklimmt. Ferner baut die Mexico Tramways Company zwei elektrische Linien von 90 bzw. 50 englischen Meilen Länge, die die Hauptstadt mit den gewerbfleißigen Plätzen Puebla und Toluca verbinden werden.

Verzeichnis eingegangener Bücher,

deren eingehende Besprechung, soweit es der Raum gestattet, vorbehalten bleibt.

Einführung in die Berechnung der im Eisenbetonbau gebräuchlichen biegungsfesten Rahmen, von Dipl.-Ing. Hugo v. Bronneck. Mit 113 Textabbildungen. Berlin 1913. Preis geh. 6,00 ℳ*).

Vorschriften für das Entwerfen der Brücken mit eisernem Überbau auf den preußischen Staatsbahnen. Mit 8 Textabbildungen. Eingeführt durch Erlaß vom 1. Mai 1903. Sechste, ergänzte Auflage. Mit Erlaß vom 31. Dezember 1910 betr. Lastzug B. Berlin 1913. Preis geh. 0,60 ℳ*).

Neue Brückenbogen aus umschnürtem Gußeisen, System Emperger. Herausgegeben von Dr. Emperger. Berlin 1913*).

Die Berechnung der Rahmenträger, mit besonderer Rücksicht auf die Anwendung. Von Professor Dr.-Ing. Fr. Engesser. Mit 42 Abbildungen. Berlin 1913. Preis geh. 1,80 ℳ*).

Anweisung für die Ausbildung der Regierungsbauführer des Hochbaufaches (§§ 8 und 9 der Vorschriften vom 13. November 1912). Berlin 1913. Preis 40 ₰*).

*) Sämtlich im Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin.

Eisenbahn-Balkenbrücken, ihre Konstruktion und Berechnung nebst sechs zahlenmäßig durchgeführten Beispielen, von Ingenieur Joh. Schwengler. Mit 84 Textfiguren und 8 lithographischen Tafeln. Verlag von Jul. Springer, Berlin 1913. Preis 4 ℳ.

Die Haftung für Reisegepäck nach schweizerischem Eisenbahntransportrecht, von Dr. Rob. Baumberger. 50. Heft der von Prof. Dr. Gmür herausgegebenen „Abhandlungen zum schweizerischen Recht". Verlag von Stämpfli & Cie., Bern 1913. Preis geh. 3,60 ℳ.

Seehafenentwicklung, unter besonderer Berücksichtigung des Hamburger Hafens, von Dr.-Ing. M. Fr. Arndt. Mit 9 Tafeln, 1 Hafenplan und 3 Abbildungen im Text. X. Band der „Schriften des Verbandes Deutscher Diplom-Ingenieure" Verlag von M. Krayn, Berlin 1913. Preis geh. 3 ℳ.

Meine Versorgungsansprüche. Führer durch die Versorgungsbestimmungen und Gesetze für die Eisenbahnbeamten, Hilfsbeamten, Handwerker und Arbeiter und deren Hinterbliebene. Herausgegeben im Selbstverlage von Georg Sturm, Berlin 1912.

Die Theorie der Bodensenkungen in Kohlengebieten, mit besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnsenkungen des Ostrau-Karwiner Steinkohlenreviers, von Ingenieur A. H. Goldreich. Mit 132 Textabbildungen. Verlag von Jul. Springer, Berlin 1913. Preis geh. 10 ℳ, geb. 11 ℳ.

Unsere Kohlen. Eine Einführung in die Geologie der Kohlen unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaftlichen Bedeutung. Von Bergassessor Paul Kukuk. Mit 60 Textabbildungen und 3 Tafeln. 396. Band der Sammlung: Aus Natur und Geisteswelt. Verlag von B. G. Teubner, Leipzig 1913. Preis 1,25 ℳ.

Jahrbuch der deutschen Braunkohlen-, Steinkohlen- und Kaliindustrie 1913. Herausgegeben unter Mitwirkung des Deutschen Braunkohlen-Industrievereins. Verlag von Wilhelm Knapp in Halle a. S. Preis 6 ℳ. Wegen des Inhalts des Jahrbuchs verweisen wir auf die ausführliche Besprechung des XII. Jahrgangs in Nr 27 Seite 445 Jahrgang 1912 unserer Zeitung.

Das Rechnen mit Geschiebemengen, von Ingenieur M. Singer. Mit 3 Abbildungen und 4 Tabellen. In Kommission beim Verlag für Fachliteratur. Ges. m. b. H., Wien I., Eschenbachgasse 9. Preis 2,40 Kr.

Bilanzierung der gewerblichen Gemeindebetriebe. Herausgegeben von Rechnungsdirektor Aretz, Aachen 1913. Selbstverlag. Preis 2 ℳ.

Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911. **Versicherungsgesetz für Angestellte** vom 20. Dezember 1911. Textausgaben mit Sachregister. Liliputausgabe Band 3. Verlag von Otto Liebmann, Berlin 1913. Preis geb. 1,50 ℳ.

Die Förderung von Massengütern, von Dipl.-Ing. G. v. Hanffstengel. I. Band: Bau und Berechnung der stetig arbeitenden Förderer. 2. Auflage. Mit vielen Textfiguren. Verlag von Julius Springer, Berlin 1913. Preis geb. 9 ℳ.

Die Schweizerische Ostalpenbahn in historischer, technischer, kommerzieller und volkswirtschaftlicher Beleuchtung, von R. Bernhardt. Teil III: Bemerkungen zu der Kritik über den Teil II usw., mit 3 Anhängen betr. Fahrplanstudien, Bibliographie und das Splügen- und Greinaprojekt Vignoli. Mit 7 Karten. Kommissionsverlag von A. Francke, Bern 1910.

Katechismus für den Weichenstellerdienst, ein Lehr- und Nachschlagebuch für Stellwerkswärter, Weichensteller, Hilfsweichensteller und Rottenführer von Geh. Baurat E. Schubert (†). 20. Auflage. Neu ergänzt durch Regierungs- und Baurat Denicke. Mit 109 Abbildungen. Verlag von J. F. Bergmann, Wiesbaden 1913. Preis kart. 2 ℳ.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 10,62 km lange Nebenbahnstrecke Neuenstadt (Kocher)-Ohrnberg der Württembergischen Eisenbahngesellschaft ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Voraussichtlich am 1. Oktober d. J. wird der Bahnhof 1. Klasse Bismarckhütte sowie der Haltepunkt Schwientochlowitz, der voraussichtlich auch die Befugnis zur Abfertigung von Eilgut erhalten wird, eröffnet werden. Der jetzige Bahnhof 1. Klasse Schwientochlowitz wird mit dem Tage der Inbetriebnahme der neuen Bahnhöfe geschlossen. Die Entfernungen betragen: Kattowitz-Bismarckhütte 6,10 km, Bismarckhütte-Schwientochlowitz Hp. 2,23 km, Schwientochlowitz Hp.-Morgenroth 3,32 km und Bismarckhütte-Königshütte (Oberschl.) 3,21 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Lemförde und Diepholz an der Bahnstrecke Osnabrück-Bremen gelegene Bahnhof IV. Klasse Lembruch, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Ab 1. September d. J. wird der zwischen den Bahnhöfen Frankleben und Neumark-Bedra an der Bahnstrecke Merseburg-Mücheln gelegene Bahnhof 4. Klasse Wernsdorf, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Werke: a) Braunkohlen- und Brikettwerke Pfännerhall der Halleschen Pfännerschaft, Aktiengesellschaft zu Halle (Saale), b) Zuckerfabrik Körbisdorf, zugelassen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs IV. Kl. Isenbüttel-Dorf für den Güter- und Tierverkehr und Umbau der Strecke Rötgesbüttel-Isenbüttel.

Am 1. September 1913 wird der zwischen den Stationen Rötgesbüttel und Isenbüttel rechts der Bahnstrecke Braunschweig-Isenbüttel gelegene Bahnhof IV. Kl. Isenbüttel-Dorf für den Personen- und Gepäckverkehr und auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Isenbüttel-Dorf in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und in den Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen. Die durch den Umbau der Strecke Rötgesbüttel-Isenbüttel eintretenden geringen Entfernungsänderungen (Erhöhungen) treten in den Tarifen am 1. November 1913 in Kraft.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im August 1913. (2112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. August 1913 wird die rechts der Bahnstrecke Kruglanken-Marggrabowa zwischen den Stationen Griesen und Gordeyken gelegene Ladestelle Doliwen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Griesen und Doliwen 4,52 km,
zwischen Doliwen und Gordeyken 4,09 km.

Die für die Bedienung des Haltepunkts in Frage kommenden Züge sind im Aushangfahrplan veröffentlicht.

Königsberg, den 10. August 1913. (2122)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. Js. wird der rechts der Bahnstrecke Braunschweig-Bad Harzburg zwischen den Bahnhöfen Hedwigsburg und Boerssum neuerrichtete Haltepunkt Bornum-Dorstadt für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

An dem neuen Haltepunkte werden die Züge 506, 494, 356, 360, 503, 491, 357, 359, W. 349 und W 518 der Strecke Braunschweig-Bad Harzburg halten.

Magdeburg, im August 1913. (2123)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Schließung von Stationen.

Am 22. Juli 1913 ist der dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Bahnhof Emmerthal der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn geschlossen worden. Der gesamte Abfertigungsdienst für die Nebenbahn wird vom genannten Zeitpunkte an auf dem jetzigen Gemeinschaftsbahnhofe Emmerthal von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover besorgt.

Eschershausen, 12. August 1913. (2113)
Direktion der
Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn-Gesellschaft.

3. Änderung von Stationsnamen.

Der Bahnhof Gifhorn an der Bahnstrecke Braunschweig-Wieren führt vom 1. September 1913 ab die Bezeichnung „Gifhorn Stadt".

Magdeburg, 11. August 1913. (2114)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Zulassung des Bahnhofs Wernsdorf als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Werke.

Ab 1. September d. Js. wird der zwischen den Bahnhöfen Frankleben und Neumark-Bedra, rechts der Bahnstrecke Merseburg-Mücheln gelegene Bahnhof 4. Klasse Wernsdorf, welcher bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch als Tarifstation für den Wagenladungsverkehr der daselbst angeschlossenen Werke:

a) Braunkohlen- und Brikettwerke Pfännerhall der Halleschen Pfännerschaft, Aktiengesellschaft zu Halle (Saale),
b) Zuckerfabrik Körbisdorf,

zugelassen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), 9. August 1913. (2106)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Bahnhofs IV. Kl. Namborn für den Stückgut- und Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken.

Am 1. September 1913 wird der zwischen den Stationen Hofeld und Wallhausen rechts der Bahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen (Saar) gelegene Bahnhof IV. Kl. Namborn, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg und für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Namborn in den Staats- und Privatbahngüter- und Tiertarif aufgenommen.

Die Bezeichnung hat zu lauten:
im Heft A Anhang 4 (Stationsverzeichnis) Namborn (Sbr.) O. R. St. 400 kg,
im Deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil II (D. Örtliche Bestimmungen) Namborn (Sbr.) Kl. St.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Saarbrücken, im August 1913. (2124)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11, Absatz 4 werden nachstehend angeführte Betriebsbehinderungen verlautbart:

Der Gesamtverkehr war eingestellt:

in den Strecken	Ursache	Dauer
Chyrów-Neu Zagòrz	Dammrutschung	vom 17. 7. I. Tgsh. bis 25. 7. II. Tgsh.
„	„	„ 1. 8. II. „ „ 9. 8. I. „
Mszana Dolna-Zaryte	Hochwasser	„ 17. 7. I. „ „ 29. 7. II. „
Nowy Targ-Lasek	Beschädigung des Bahnkörpers	„ 17. 7. I. „ „ 26. 7. I. „
Rytro-Zegiestów		„ 17. 7. II. „ „ 19. 7. I. „
Chodorów-Podwysokie	„	„ 18. 7. I. „ „ 24. 7. II. „

Wien, am 9. August 1913. (2132)
Der K. K. Direktor.

6. Güterverkehr.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. August 1913 werden die Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben der Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz, in den direkten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 13. August 1913. (2125)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1913 werden für verschiedene Verbindungen Wahlwege und neue Frachtsätze eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 12. August 1913. (2126)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Brebach (Bezirk Saarbrücken) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 20 a für Rohpetroleum aufgenommen.

Hannover, den 13. August 1913. (2127)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die mit den Bekanntmachungen vom 27. September 1906, 30. Oktober 1907 und vom 4. März 1909 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für Nüsse von Les Verrières Übergang nach Sachsen gelten vom 15. Oktober 1913 an nur noch für solche Sendungen, für die der direkte Tarif Orleans- und Midibahn-Deutschland nicht anwendbar ist.

Dresden, am 15. August 1913. (2129)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
namens der beteiligten Verwaltungen.

Verkehr Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn-Sächsische Staatseisenbahnen.

Am 18. August 1913 wird ein Ausnahmetarif für frisches Obst eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen zu ersehen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 14. August 1913. (2130)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Tfv. 1100 Heft 1 und 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — östliches Gebiet — sowie mittleres nord- und südwestliches Gebiet — gültig vom 1. September 1913.

A. Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ab sind folgende Druckfehler zu berichtigen:

a) Heft 1 und 2.

Im alphabetischen Verzeichnis der Versandstationen und Gruben ist die laufende Nr. der Neu-Glückaufgrube von 52 in **53** abzuändern.

b) Heft 1.

1. Auf den Seiten 24—27 ist der Stationsname Breslau Stadthafen Ost in Breslau Stadthafen **Ort** zu berichtigen.
2. Es sind folgende Frachtsätze zu berichtigen:

Von Castellengogrube und Preußengrube — lfd. Nr. 7 — nach Breslau Stadthafen Umschlag (Bsl) von 467 in **445**.

Von Königshütte (Oberschles.) Königsgrube West-, Ost- und Südfeld, Gräfin Lauragrube (Hugoschacht) — lfd. Nr. 26 — nach Tschirnitz (Bsl) von 545 in **645** und nach Wangern (Bsl) von 575 in **475**.

Von Karsten-Centrumgrube — lfd. Nr. 2 — nach Czarnowanz von 275 in **273**.

B. Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1913 sind im Heft 1 des obengenannten Tarifs die Frachtsätze von Radzionkaugrube — lfd. Nr. 1 — nach den Stationen der Strecke (Groschowitz)-Carlsmarkt-(Brockau) wie folgt abzuändern:

nach Bischwitz 392
„ Carlsmarkt 352
„ Chrosczütz 324
„ Czarnowanz 299
„ Döbern-Kupp 315
„ Laskowitz-Beckern 423
„ Mangschütz 370
„ Meleschwitz 427
„ Minken 403
„ Oppeln-Silesiaweiche 293
„ Poppelau 335
„ Rogelwitz 379
„ Tschechnitz 447
„ Tschirne 438.

Kattowitz, den 11. August 1913. (2128)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1913 wird die Station Altena (Westf.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 i (Steine, rohe), Abteilung I B, einbezogen.

Elberfeld, den 11. August 1913. (2120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2; Westdeutsch-Sächsischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. August 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif 23 für frisches Obst (Äpfel, Birnen, Pflaumen, Zwetschen, Kirschen und Beeren) in Ladungen von 5 und 10 t eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 12. August 1913. (2116)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Vom 1. September d. J. ab wird im Verkehr nach den Häfen Beira, Chinde, Delagoabay, Durban, Ibo, Inhambane, Kilindini, Mombassa, Mozambique, Quelimane und Zanzibar für alle Güter mit Ausnahme der Güter der Klasse 1 und einiger Güter der Klasse 2 ein fester Zuschlag erhoben.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 12. August 1913. (2115)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. September 1913.

Berichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913 werden in den obenbezeichneten Kohlenverkehr bei Abfertigung von Steinkohlen, Steinkohlenlösche (Steinkohlenasche) die Frachtsätze nach Nadrzezie - Weichselhafen transit (für Rußland) von sämtlichen Versandstationen und Gruben des obenbezeichneten Tarifes (ausgenommen Myslowitzgrube) in dem Ausmaße von

60 Hellern für 1000 kg

im Rückvergütungswege ermäßigt.

Die Bekanntmachungen unter Nr. 1152 Seite 772 des Tarif- und Verkehrsanzeigers und auf Seite 967 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind hiernach entsprechend zu berichtigen.

Kattowitz, den 13. August 1913. (2117)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken vom 1. Mai 1913.

Die Reexpeditionsbestimmungen zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien sind, wie folgt, zu ändern:

Der Absatz e) wird dem Absatz d) als Unterabsatz angegliedert. Der Buchstabe e) ist daher zu streichen. Die nachfolgenden Absätze f—i erhalten die Bezeichnung e—h.

Straßburg, den 11. August 1913. (2111)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Lötschberg-Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch - dänisch - schwedischer Kohlenverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted), Warnemünde-Gjedser und Saßnitz-Trälleborg.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 wird die Station Gräfenhainichen des Direktionsbezirks Halle (Saale) in den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 10. August 1913. (2107)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Ausnahmetarif 5 i.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Marienbaum als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 5 i unter Abschnitt II (Schlacken) einbezogen.

Cöln, den 9. August 1913. (2108)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr. Besonderes Tarifheft für Braunkohlen usw.

Ab 15. August d. J. wird die Anwendungsbedingung 3 der Abschnitte B und C geändert. Über die Änderung, die eine Erleichterung der Anwendungsbedingungen in sich schließt, erteilen die Güterabfertigungen Auskunft.

Halle (Saale), 9. August 1913. (2109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253. Oberschlesisch - Österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif. Teil II, Heft 1, gültig vom 15. Mai 1912.

Druckfehlerberichtigungen.

Auf Seite 84 des obenbezeichneten Tarifs sind die Frachtsätze nach Wiese von Versandstation lfd. Nr. 51 — cons. Gieschegrube (Kaiser Wilhelmschacht) — von 1157 auf **1257**, von Versandstation lfd. Nr. 52 — cons. Gieschegrube (Richthofenschacht) — von 1174 auf **1274** Heller für 1000 kg zu berichtigen.

Kattowitz, den 9. August 1913. (2110)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Grenzverkehr.

Einführung eines Nachtrages I zum Gütertarif Teil II, gültig vom 1. August 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 und, soweit Erhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. November 1913, tritt zum obengenannten Tarife der Nachtrag I, enthaltend Ergänzungen, Berichtigungen und Änderungen des Tarifes, in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endesverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von 24 Hellern oder 20 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 11. August 1913. (2118)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.) Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1909. (Ausnahmetarif Nr. 15, Benzin.) Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Tarif, Teil II, vom 1. August 1909. (Ausnahmetarif Nr. 15, Benzin.)

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Die in Nr. 7 dieser Zeitung vom 25. Januar 1913, Kundmachung (297) bezüglich des Artikels „Petroleumnaphtha oder Rohbenzin" verlautbarte Gültigkeitsverlängerung der Frachtsätze bis 31. Juli 1913 wird bis auf Widerruf längstens bis 31. Dezember 1913 erstreckt.

Wien, am 12. August 1913. (2121)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Verdingungen.

Die Erd-, Abbruch-, Maurer-, Steinmetz-, Asphalt-, Zimmerer- und Dachdeckerarbeiten für den Anbau an die alte Stellmacherei, ferner: die Erd-, Maurer- und Zimmererarbeiten für den Anbau am Magazingebäude und den Neubau eines Ölkellers in der Eisenbahn-Hauptwerkstatt zu Potsdam sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis 4. September d. J. vormittags 10½ Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an die Eisenbahnwerkstättenämter a/b in Potsdam, Alte Königstraße 32, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 70 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 22. März 1911 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet am 4. September d. J. vormittags 11 Uhr im Zimmer Nr. 8 statt.

Angebotshefte und Zeichnungen sind im technischen Bureau der Eisenbahnwerkstättenämter a/b in Potsdam einzusehen.

Ebendaher sind: Angebotshefte und Zeichnungen über den Anbau an die alte Stellmacherei gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen; desgleichen Angebotshefte für den Anbau am Magazingebäude und den Neubau eines Ölkellers gegen portofreie Einsendung von zusammen 1 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken).

Zeichnungen für letztere Ausführungen werden nicht abgegeben. Dieselben sind nur im technischen Bureau der Werkstättenämter einzusehen, woselbst auch Auskünfte über die örtliche Lage aller genannten Neubauten erteilt werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Potsdam, im August 1913. (2119)
Königliche Eisenbahn-Werkstättenämter a/b.

Die Arbeiten zur Herstellung der Be- und Entwässerungsanlagen für das Aufenthaltsgebäude auf Güterbahnhof Charlottenburg sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Montag, den 1. September 1913, vormittags 10½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns Berlin, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 Zimmer 257 einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr mittags in Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,30 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubau-Bureau Charlottenburg Güterbahnhof.

Berlin, den 13. August 1913. (2131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 64. 20. August 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Holz- oder Eisenschwellen.

Der in Nummer 11 dieser Zeitung veröffentlichte, von Herrn Regierungsrat Rectanus angefertigte Auszug aus der Denkschrift der badischen Eisenbahnverwaltung wurde in Nr. 26 seitens des Herrn Eisenbahn-Bauinspektors Waas in Stuttgart und in Nr. 45 d. Ztg. durch Herrn Biedermann einer Besprechung unterzogen, die dem Verfasser der Denkschrift zu nachstehenden Bemerkungen Veranlassung gibt.

In der dem badischen Landtage im verflossenen Jahre zur Begründung der Durchführung des Eisenschwellenbaues auf den badischen Staatseisenbahnen vorgelegten Denkschrift ist in dem Abschnitte IV „Verhalten des Oberbaues in wirtschaftlicher Beziehung“ eine vergleichende Berechnung der Kosten „gleichzeitiger“ Oberbauanordnungen, wie solche auf Holz- und Eisenschwellen auf den badischen Bahnen vorkommen, enthalten. Diese Vergleichsrechnung behandelt zunächst „getrennt“ die Kosten für die Beschaffung der Oberbaumaterialien, die der Gleisunterhaltung und die für die Instandhaltung der Bettung. Das Gesamtergebnis der Vergleichsrechnung beruht auf den Ergebnissen dieser Einzeluntersuchungen. In der Ermittlung des Aufwandes für die Beschaffung der Oberbaumaterialien fand das Rücklageverfahren Anwendung, und zwar unter Benutzung der Formel:

$$R = \frac{(N-A)\,p}{(1+p)^n - 1} + p\,N,$$

die besagt, daß, wenn nach Ablauf von n Jahren (n = der Zahl der mittleren Betriebsdauer) der Neuwert N der Oberbaumaterialien gedeckt sein soll, am Ende eines jeden der n Jahre der Betrag von $\frac{(N-A)\,p}{(1+p)^n-1}$ auf Zins und Zinseszins zurückgelegt, und daß außerdem die n Jahre hindurch alljährlich der Neuwert N mit p Prozent verzinst werden muß.

Für die Rücklagerechnung (Glied 1 der Formel) tritt bei diesem Vorgehen an Stelle des Neuwertes N die Größe N—A unter der Annahme, daß die am Ende des n Jahre dauernden Zeitraumes ausgebauten Materialien den Altwert A besitzen.

Daß diese Formel, auf deren Bildung schon am Schlusse der Ausführungen in Nr. 5 vom Januar 1912 dieser Zeitung hingewiesen wurde, der Vergleichsrechnung der Denkschrift zugrunde liegt, steht mit dem in Nr. 68 Vorausgegangenen nicht in Widerspruch. Denn dort handelte es sich in Erwiderung auf „Eine vergleichende Wirtschaftsstudie über die Oberbauverhältnisse der sächsischen und badischen Staatseisenbahnen“ (Zeitschrift „Die Holzschwelle“ Nr. 2 und 3 vom Jahre 1911) um den Vergleich der Aufwendungen für den Oberbau dieser beiden Bahnen, und es war in Nr. 68 ausgesprochen worden, daß, nachdem in dieser Wirtschaftsstudie die Ausgaben für die Gleisunterhaltung unmittelbar der Statistik der deutschen Eisenbahnen entnommen waren, folgerichtig hinsichtlich des von diesen Ausgaben in Abzug zu bringenden Erlöses aus den ausgebauten und nicht weiter verwendbaren Oberbaumaterialien die Angaben dieser Statistik mit ihrem vollen Betrage Berücksichtigung finden müssen und nicht mit einem durch Sonderrechnung ermittelten Werte.

Allerdings setzt die der Denkschrift zugrunde liegende Rücklagerechnung eine fortlaufende, gleichartige Unterhaltung des Schwellenbaues bei unveränderlichen Materialpreisen und Arbeitslöhnen während einer nicht unbeträchtlichen Zahl von Jahren voraus. Einer Erneuerung des Oberbaues in verbesserter Form greift sie aber nicht vor, nur auf die in dem einmaligen Zeitraum von n Jahren notwendig werdenden Gleisverbesserungen nimmt sie keine Rücksicht, wie auch auf die gleichfalls im voraus nicht bestimmbaren Preisschwankungen. — Dieserhalb das Verfahren der Rücklagerechnung zu beanstanden, erscheint aber trotz der nicht unerheblichen Größe der Zahl n nicht hinlänglich gerechtfertigt, auch scheint eine Verbesserung schwierig, denn ein Verfahren, das alle in der Zukunft liegenden Möglichkeiten in einwandfreier Weise berücksichtigt, ist bisher noch nicht gefunden worden. Auch bei dem von Herrn Waas vorge-

schlagenen Abschreibeverfahren muß der derzeitige, mit den Jahren wandelbare Wert der Altmaterialien in Rechnung gestellt werden.

Immerhin ist es von Interesse zu erfahren, wie nach dem Verfahren mit jährlichen Abschreibungen die Kosten der beiden Oberbausysteme sich zueinander verhalten; sie sind in nachstehendem des besseren Vergleichs halber einander gegenübergestellt.

1. Oberbauanordnung vom Jahre 1881.

Mittlere Lebensdauer der Eisenschwellen n = 30, der Holzschwellen n = 15 Jahre.

auf 1 km Gleis	Eisenschwellen rheinischen Profiles	Eisenschwellen Hilfschen (60 mm hoch)	Holzschwellen
a) Jahresrücklagen und Verzinsung	289,28 ℳ	369,82 ℳ	565,97 ℳ
somit weniger als für die Holzschwellen	276,69 „	196,15 „	—
b) Jahresabschreibungen	323,31 „	404,29 „	592,30 „
somit weniger als für die Holzschwellen	268,99 „	188,01 „	—

2. Oberbauanordnung vom Jahre 1891.

Mittlere Lebensdauer der Eisenschwellen n = 35, der Holzschwellen n = 15 Jahre.

Auf 1 km Gleis	Eisenschwellen Hilfschen Profiles (75 mm hoch)	Holzschwellen
a) Jahresrücklagen und Verzinsung	542,33 ℳ	638,03 ℳ
somit weniger als für die Holzschwellen	85,70 „	—
b) Jahresabschreibungen . . .	567,66 „	675,67 „
somit weniger als für die Holzschwellen	108,01 „	—

3. Oberbauanordnung vom Jahre 1899.

Mittlere Lebensdauer der Eisenschwelle n = 35, der Holzschwelle n = 25 Jahre.

Auf 1 km Gleis	Eisenschwellen Hilfschen Profiles (100 mm hoch)	französische Oberbauanordnung Stückpreise der Holzschwellen 5,— ℳ	6,50 ℳ	8,— ℳ
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
a) Jahresrücklagen und Verzinsung	577,02	534,48	671,—	807,52
für die Eisenschwellen somit weniger als für die Holzschwellen .	—	— 42,56	+ 93,97	+ 230,49
b) Jahresabschreibungen	605,38	540,41	671,34	802,29
für die Eisenschwellen somit weniger als für die Holzschwellen .	—	— 64,97	+ 65,96	+ 196,91

Bei obigen Preisfestsetzungen sind die Jahresabschreibungen nach der von Herrn Waas vorgeschlagenen Formel:

$$\left(N - \frac{A}{(1+p)\,n}\right)\frac{2+p\,n+p}{2\,n}$$

berechnet.

Nach vorstehender Zusammenstellung ergeben sich mit einer einzigen Ausnahme die Beträge für die Jahresabschreibungen höher als die für die Jahresrücklagen. — Bei dem Verfahren mit Jahresabschreibungen ermäßigen sich die Unterschiede zwischen den Aufwendungen für den Holz- und Eisenschwellenbau bei dem Oberbau vom Jahre 1881 und dem vom Jahre 1899, nicht aber bei dem vom Jahre 1891, bei dem sogar eine Zunahme festgestellt ist, etwas gegenüber den mittels der Rücklagerechnung gefundenen Werten. Doch hält sich diese Ermäßigung in solchen Grenzen, daß die Überlegenheit des Eisenschwellenbaues dadurch nicht in Frage gestellt wird.

Bei dem Oberbau vom Jahre 1899 werden, wenn man für den Oberbau auf Eisenschwellen den erwähnten Mehraufwand an Schotter in der Höhe von 70 ℳ auf das Kilometer Gleis in Rechnung stellt, unter Zugrundelegung des Verfahrens mit Jahresabschreibungen beide Oberbausysteme einander gleichwertig, sobald der Stückpreis der Holzschwellen 6,55 ℳ beträgt. Da zu diesem Preise, in der Denkschrift war er zu 6,25 ℳ berechnet worden, nach den jüngsten Vergebungen (siehe die Schlußbemerkungen) mit Teeröl getränkte Buchenschwellen nicht erhältlich sind, so bleibt die aus der Denkschrift hervorgehende Überlegenheit des Oberbaues auf Eisenschwellen, wie solche auf den badischen Bahnen gebräuchlich, auch dann bestehen, wenn man für die Berechnung der Beschaffungskosten das vorgeschlagene kaufmännische Verfahren mit Jahresabschreibungen annimmt.

Wie eingangs bemerkt, wurden die Gleisunterhaltungskosten und die Aufwendungen für die Instandhaltung der Bettung in der Denkschrift einer gesonderten Betrachtung unterzogen; sie sind nicht, wie in Nr. 26 d. Ztg. behauptet wird, außer acht gelassen. Durch diese getrennte Behandlung wurde die Vergleichsrechnung wesentlich vereinfacht, denn es zeigte sich, daß mit der Einführung des Eisenschwellenbaues die Kosten der Gleisunterhaltung, die nahezu 30 Jahre lang in Akkord vergeben war, sich nicht in dem Maße wie die Taglohnsätze erhöht haben. Dieser Befund sowie der Vergleich der Preise für die Einzelleistungen ließen einen gegenseitigen Ausgleich der Gleisunterhaltungskosten zu, wennschon zum Nachteile des Eisenschwellenbaues. Eine besondere Anrechnung der Ein- und Ausbaukosten des Holz- und Eisenschwellenbaues erschien aus dem gleichen Grunde entbehrlich. Die Sonderbetrachtung des Aufwandes für die Gleisbettung förderte ebenfalls eine Vereinfachung der Vergleichsrechnung zu Tage. Auf Grund von Aufzeichnungen über zwei je rund 25 km lange, stark befahrene Versuchsstrecken ließ sich nämlich für den Eisenschwellenbau, unter für diesen äußerst ungünstigen Verhältnissen, ein Mehraufwand von 70 ℳ für die Instandhaltung der Bettung im Jahr und auf das Kilometer berechnen, der dann da, wo es sich um den für derartig verkehrsreiche Linien bestimmten Oberbau vom Jahre 1893/99 handelte, bei dem Kostenvergleich in Rechnung gestellt wurde. Wie hoch sich die Kosten der Gleisunterhaltung und die für die Instandhaltung der Gleisbettung im einzelnen stellen, kann aus Abschnitt IV B und C der Denkschrift *) ersehen werden.

Was die bei der Vergleichsrechnung eine hervorragende Rolle spielende mittlere Lebensdauer der in Baden verwendeten Eisenschwellen anbelangt, so liegen, nachdem derartige Schwellen sich seit mehr als 30 Jahren in Hauptbahngleisen befinden, doch wohl einige Erfahrungen vor, die es genügend rechtfertigen, die mittlere Lebensdauer von 30 Jahren für die 60 mm hohen, 38 und 42 kg schweren und von 35 Jahren für die 75 und 100 mm hohen, 54 und 70 kg schweren Eisenschwellen anzunehmen. Maßgebend für diese Annahmen war auch das Ergebnis von Aufzeichnungen über das Verhalten des Oberbaues auf den erwähnten Probestrecken mit dem Nachweis, daß im Verflusse von 18 Jahren nur 0,18 % der sämtlichen, und zwar der sämtlich 1895 eingebauten 100 mm hohen Schwellen als unbrauchbar ausgewechselt werden mußten.

Die auf diesen Grundlagen entstandene Annahme für die mittlere Lebensdauer der eisernen Schwellen der badischen Staatseisenbahnen, von der abzugehen kein stichhaltiger Grund vorliegt, wird in Nr. 45 d. Ztg. als „fehlerhaft" bezeichnet, und da ist es tröstlich, zu vernehmen, daß der dieses Urteil fällende Verfasser der vergleichenden Wirtschaftsstudie nunmehr auf Grund „der Wahrscheinlichkeit statistischer Erfahrungstatsachen" die mittlere Lebensdauer der Eisenschwellen auf 25 Jahre bemißt, während er früher (im Jahrgang 1911 der Zeitschrift „Die Holzschwelle" S. 66) in der vergleichenden Wirtschaftsstudie sie wissenschaftlich auf 14,6 Jahre bestimmt hatte.

Was die in Nr. 45 d. Ztg. ausgesprochene Behauptung anbelangt, daß in der Denkschrift auch der 42 kg schweren Eisenschwelle die längere Liegedauer von 35 Jahren zuerkannt sei, so liegt hier ein Irrtum vor, desgleichen bei der an gleichem Orte Ausdruck

---

*) Einige Fertigungen dieser Denkschrift sind noch vorrätig, sie können durch Vermittlung des Bureaus für Oberbau- und Stellwerke (Generaldirektion der Staatseisenbahnen in Karlsruhe) zum Stückpreis von 1,30 ℳ zuzüglich der Versandkosten bezogen werden.

verliehenen Vermutung, daß bei den Lieferungen von Eisenschwellen seitens der badischen Eisenbahnverwaltung eine fünfjährige Garantiezeit ausbedungen sei. — Die vertraglich vorgesehene Haftung erlischt bei derartigen Lieferungen bereits am 31. Dezember des auf die Abnahme folgenden zweiten Jahres.

Auch bezüglich der Höhe des Stückpreises der 100 mm hohen Eisenschwelle irrt sich der Verfasser des letztgenannten Aufsatzes. In den Schwellenpreisen des badischen Materialtarifs sind die Frachten von den außerbadischen Werken (Walzwerke gibt es in Baden nicht) bis zum Anlieferungsorte Mannheim voll berücksichtigt. Aufklärungen, wie die vorstehenden, werden zwar bereitwilligst erteilt, es wäre aber lebhaft zu begrüßen, wenn die Kritik auf einer genaueren Kenntnis der einschlägigen Verhältnisse aufgebaut wäre.

Während nun der Stückpreis für die 70 kg schwere und 100 mm hohe Eisenschwelle sich frei Mannheim auf 8 ℳ beläuft, stellt sich die für eine Buchenschwelle zu leistende Vergütung nach den jüngsten Ergebnissen der Schwellenvergebung für zwei Probestrecken von rund 9 km Gesamtlänge bei einer Bezugsmenge von 15 000 Stück erheblich höher, als sich nach den die Einführung der Buchenschwellen in so eindringlicher Weise empfehlenden Abhandlungen erwarten ließ.

Nach einem zweimaligen öffentlichen Ausschreiben (bei dem zweiten wurden außer den badischen auch die Waldungen der benachbarten Bundesstaaten als Bezugsquellen zugestanden) stellte sich nach dem günstigsten Angebot der Stückpreis einer Buchenschwelle von 2,7 m Länge und von 150/250 mm Querschnitt frei Wagen Bahnhof Mülhausen (Elsaß) oder Speyer (Pfalz) auf . . . . 4,98 ℳ
zu diesem Rohpreis kommen nun noch hinzu:
die Kosten für Hobelung und Bohrung mit . . . . . 0,21 „
die Kosten für zwei Sicherungsschrauben gegen das Aufreißen mit . . . . 0,64 „
die Kosten für das Abladen, Weiterbewegen und Aufladen in den Tränkungsanstalten Mülhausen oder Speyer mit . . . . 0,08 „
die Kosten für die Doppeltränkung mit 16 kg Teeröl mit 2,04 „
so daß der Gesamtpreis der zum Einbau fertigen Buchenschwellen sich auf . . . . 7,95 ℳ
gegenüber dem von 8 ℳ für die 100 mm hohe Eisenschwelle beläuft. Vorausgesetzt ist dabei die Verwendung von zwei Sicherungsschrauben für jede Schwelle, was bei etwa 60 bis 70 % der Schwellen zutreffen wird. Fällt die Verwendung von nur einer dieser Schrauben nötig, so ermäßigt sich der Stückpreis auf 7,63 ℳ, bleibt aber dann immer noch viel höher, als es der Wettbewerb mit der Eisenschwelle zuläßt.

Schließlich sei noch bemerkt: Die in der Denkschrift bei der Rücklagerechnung und im vorstehenden bei der Berechnung der jährlich vorzunehmenden Abschreibungen ermittelten Beträge sind in Mark und Pfennig angegeben, weil diese nahezu ausschließlich fünfstelligen Zahlen sich unmittelbar mit Hilfe der Logarithmenrechnung ergaben; daß hierdurch der Anschein einer außerordentlichen Genauigkeit erweckt werden soll, wie eine Bemerkung in dem in Nr. 26 veröffentlichten Aufsatze verstanden werden kann, bedarf keiner ernstlichen Widerlegung.

Karlsruhe, im Juni 1913.

Ed. Lang, Großh. Oberbauinspektor.

Das deutsche Strafrecht und die Eisenbahn.

Nach einem im Verein für Eisenbahnkunde gehaltenen Vortrag.

Von **J. Neuberg**, Regierungsrat in Berlin.

Eisenbahn und Recht ändern ständig ihr Aussehen. Das Eisenbahnnetz ist in dem laufenden Jahr ein anderes als es im Vorjahr war, ebenso das Recht. Gerade jetzt bewegt die deutsche Juristenwelt und das ganze deutsche Volk die Frage nach der Änderung eines unserer wesentlichsten Gesetzbücher, des Strafgesetzbuches. Wie es sich im einzelnen gestalten wird, das steht noch dahin. Es kann also hier nur das Strafrecht, wie es jetzt ist, betrachtet werden. Bei der Behandlung der einzelnen Gebiete wird aber auf den Entwurf zum neuen Strafgesetzbuch, der zurzeit einer Kommission zur weiteren Beratung obliegt, Rücksicht genommen werden.

Unser jetziges Strafgesetzbuch hat einen Abschnitt, den 27., der von den gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen handelt. Namentlich in ihm sind die Straftaten, die sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, zu finden. Doch sind es auch andere Abschnitte, wo uns der Begriff der Eisenbahn begegnet, so der des Diebstahls, des Raubes und der Sachbeschädigung. Was Diebstahl im juristischen Sinn des Worts ist, kann hier nicht näher erläutert werden. Das eine sei nur kurz erwähnt, daß unser Strafgesetzbuch, dem alten preußischen folgend, bei der Handlung des Diebstahls das Vorliegen eines Eigennutzes, einer Gewinnerlangung nicht voraussetzt. Man kann z. B. nur für eines anderen Nutzen stehlen und macht sich doch strafbar. Ohne daß das Strafgesetzbuch selbst die Benennungen gebraucht, scheidet die Praxis den Diebstahl in einfachen und schweren. Schwerer Diebstahl ist u. a. der in § 243 des Strafgesetzbuchs behandelte, der Diebstahl unter erschwerenden Umständen. Auf ihm steht Zuchthausstrafe, nur im Falle des Vorliegens mildernder Umstände Gefängnisstrafe, und zwar mit der Mindestgrenze von drei Monaten. Solcher schwerer Diebstahl liegt nun u. a. nach § 243 Ziffer 4 des Strafgesetzbuchs vor, wenn auf einer Eisenbahn oder einem Eisenbahnhof gestohlen wird, und zwar gestohlen wird eine zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache. Dabei muß der Diebstahl mittels Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- und Verwahrungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmäßigen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge begangen sein. Eine wenn auch nicht kurze, so doch klare Bestimmung — und doch bringt sie Zweifel. Zunächst was heißt Eisenbahn? Man hat früher vielfach gestritten, ob darunter jedes Beförderungsmittel auf eisernen Schienen schlechthin zu verstehen sei oder ob ein Beförderungsmittel verlangt werden müsse, bei dem der Betrieb mit mechanischer, d. h. Dampf-, elektrischer oder pneumatischer Kraft erfolge. Es ist das eine Frage, die heutzutage, mag sie auch z. B. der österreichische Vorentwurf noch besonders regeln, bei der geringen Bedeutung, die den Perdebahnen zukommt, fast müßig geworden. Nach Olshausen, dem bewährtesten Strafrechtserläuterer (Olshausen, Kommentar 8. Aufl. S. 962), wird man nach dem Zweck der Vorschrift lediglich Gewicht darauf legen müssen, daß auf einer Eisenbahn Reisen zurückgelegt werden, bei denen Gepäck mitgenommen zu werden pflegt. Wie weiter der Zweck der Vorschrift an die Hand gibt, muß es sich um eine Eisenbahn handeln, die dem allgemeinen Verkehr offensteht. (Frank, Str.-G.-B. S. 414. Am ausführlichsten über die Streitfrage Look, Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen 1893 S. 153 ff.) § 243 Ziffer 4 des Strafgesetzbuchs behandelt die Fälle des Schutzes des öffentlichen Verkehrs. Die Privatbahn, die sich der Gutsbesitzer über seine Felder zur entfernteren Station der Staatsbahn anlegen läßt, unterfällt also nicht der Bestimmung. Im übrigen ist es völlig gleichgültig, ob es sich um eine Weltverkehrsstrecke oder um eine Kleinbahn im entlegensten Winkel des Deutschen Reiches handelt, um die elektrische Bahn durch die Hauptstraßen Berlins oder einer Mittel- oder Kleinstadt. Denn das muß noch hervorgehoben werden: Eisenbahn im Sinne der Bestimmung setzt keine Bewegung von einem Orte dieses Namens in einem Lande zu einem andern andersnamigen voraus, auch der Ortsverkehr reicht aus, auch in ihm gibt es eine Eisenbahn. Streitig kann noch eins bleiben, nämlich ob man unter der Eisenbahn das die Schienen tragende flache Stück Land als solches versteht oder dies nur insofern, als es bestimmungsgemäß mit den dafür bestimmten Fahrzeugen befahren wird, also in der Hauptsache nur die auf den Schienensträngen laufenden Beförderungsmittel. Es ist das keine bloße Wortklauberei oder Begriffsspielerei, die sich hier aufrollt, sondern reiner Tatsachenzwang. Es kann im Einzelfall recht erheblich sein, ob jemand wegen schweren Diebstahls zu belangen ist, schon weil er vom Bahndamm die Frachtkiste weghascht, die dem Güterwagen entfällt (das Beispiel ist absichtlich einfach gewählt) oder ob er nur dann in solcher Weise bestraft werden kann, wenn er aus dem Gepäckwagen selbst gestohlen hat.

Wir stehen im Zeichen des internationalen Verkehrs. Der Wagen, der heute bei Schnee und Eis den Anhalter Bahnhof

verläßt, rollt 30 Stunden später am sonnigen Gestade der Riviera dahin. Da liegt die Versuchung nahe, den Blick über die Grenzen des Vaterlandes schweifen zu lassen und zu untersuchen, ob das, was bei uns rechtens ist, auch dort gilt, zu untersuchen, ob der, der innerhalb des Deutschen Reichs stiehlt, auch strafbar sein würde, wenn er die Tat jenseits der Grenze begeht. In Betracht kommt dann vornehmlich § 4 St.-G.-B., wonach für die im Ausland begangene Straftat, wenn der Täter Deutscher, Verfolgung eintreten kann, sofern sich die Tat als Verbrechen und Vergehen, also nicht als Übertretung im Sinne des Strafgesetzbuchs erweist und die Tat durch die Gesetze des Orts, an dem sie begangen, mit Strafe bedroht ist. Weniger Zweifeln als der Begriff der Eisenbahn begegnet der des Eisenbahnhofs. Strafrechtserläuterer rechnen hierher die zum Aufenthalt für das Publikum bestimmten und die zum Bahnbetrieb verwendeten Stationsgebäude, den Bahnsteig und die Schienenstränge, soweit als sie bahnmäßig zum Bahnhof gehörig betrachtet werden. Man wird noch etwas weiter gehen müssen und z. B. das vom Zaun umfriedete Stück Land, wenn es auch nicht von Schienen bedeckt ist, zum Eisenbahnhof rechnen müssen, man denke z. B. an die großen Holzabladeplätze, Schwellenstapel und dergl. Nicht zum Eisenbahnhof gehören der Droschkenhalteplatz davor oder die Posträume darin. Eisenbahnhof im Sinne des Gesetzes ist natürlich auch die unbedeutendste Haltestelle. Gegenstand des Diebstahls ist die zum Reisegepäck oder zu anderen Gegenständen der Beförderung gehörende Sache. Die Transportmittel und deren Ausrüstung gehören nicht hierher. Nicht nur vom Reisegepäck ist die Rede, sondern vom Beförderungsgegenstand. Das wird wesentlich für den Zeitumfang der Straftat. Der Reisende kann sich schon längst vom Bahnhof entfernt haben, wenn nur seine Sachen noch des Transports zum Hotel harren.

Auch Sachen der Transportführer selbst gehören hierher, ebenso das Gepäckstück, das noch nicht in der Gepäckabfertigung abgegeben ist, und das, das schon herausgegeben wurde. Auch hier herrschen Zweifel, doch steht das Reichsgericht auf dem eben erläuterten Standpunkt. (Vgl. z. B. R.-G. II 11. Januar 1907. Goldammer 54, 289.)

Nach alledem also Zuchthaus dem Hungrigen, der, auf der Bank im Wartesaal sitzend, einem dritten irgendein Lebensmittel, das an ein Gepäckstück des dritten angebunden ist, abschneidet und an sich nimmt? Glücklicherweise hat der Gesetzgeber, der als Mensch nur zu leicht irren kann, auch an solche Fälle rechtzeitig gedacht und in einer Ausnahmebestimmung des § 370 des Strafgesetzbuchs eine ganz gelinde Strafe festgesetzt.

Dies Beispiel lehrt zugleich deutlich, daß noch ein Erfordernis vorliegen muß, damit Strafe erfolgen kann. Es muß gestohlen sein mittels Abschneidens oder Ablösens der Befestigungs- oder Verwahrungsmittel oder durch Anwendung falscher Schlüssel oder anderer zur ordnungsmäßigen Eröffnung nicht bestimmter Werkzeuge. Das ganze weite Feld des Nachschlüsseldiebstahls rollt sich hier auf und lockt zur Behandlung. In Kürze sei daraus hervorgehoben, daß das zu Unrecht geöffnete Schloß nicht unbedingt am Transportmittel vorhanden sein muß, sondern nur zum Transportgegenstand Zugang gewähren muß. (R.-G.-E. Strafs. (Entscheidung des Reichsgerichts in Strafsachen) Bd. 5, 157.) Weiter sei gesagt, daß Befestigungs- und Verwahrungsmittel nicht nur solche Sachen sind, die mit dem Transportmittel verbunden sind, so das Schloß am Wagen, sondern jeder Sack, jeder Koffer u. dergl. (R.-G.-E. ebenda.) Endlich sei hervorgehoben, daß als Befestigungsmittel anzusehen ist alles das, was zwischen Beförderungsgegentand und Beförderungmittel eine festere Verbindung schaffen soll. Nach einer Reichsgerichtsentscheidung gehören also nicht hierher über einen Wagen quergelegte Stangen, an denen man Hasen aufgehängt hat, aufgehängt nur zwecks leichteren Transports, nicht zwecks besserer Befestigung. (R.-G.-E. Strafs. Bd. 35, 431.) Dagegen ist die Anbringung eines Verwahrungsmittels schon in dem zur Herstellung eines Verschlusses und zur Sicherung der Ware bewirkten Aufkleben einer Gepäckmarke auf die Tür des Gepäckwagens zu finden. (R.-G. Rechtspr. Bd. 4, 5971.) Abschneiden oder Ablösen aber liegt in jedem gewaltsamen Eröffnen und Beseitigen, z. B. im Öffnen eines Sackes, im Öffnen eines Plaidriemens u. dergl. Anderseits ist mittels Abschneidens nur dann gestohlen, wenn der Dieb abschnitt zum Zwecke des Diebstahls, nicht etwa in amtlicher Eigenschaft — man denke an einen den Wagen öffnenden Güterarbeiter —, und dann kraft neuen Vorsatzes stahl. Der Umstand, daß das Abschneiden das Mittel der Wegnahme gebildet haben muß, bedingt, wie Olshausen mit Recht annimmt, auf seiten des Täters das Bewußtsein, daß er sich an einer durch besondere Veranstaltung geschützten Sache vergreift.

Und nun noch ein Blick auf das Strafgesetzbuch, das wir in Zukunft haben sollen. Der Vorentwurf hebt die Verbesserungswürdigkeit des bestehenden Rechts hervor. Er sagt, es handele sich hier um die besondere Sicherung des durch öffentliche Anstalten vermittelten Verkehrs. Die Sicherung sei nötig, weil diese Anstalten ein tatsächliches Beförderungsmonopol zu haben pflegten, so daß das Publikum mehr oder weniger gezwungen sei, ihnen seine Sachen anzuvertrauen und ferner, weil es bei der Eile, mit der der Verkehr sich entwickele, oft unmöglich sei, jedermanns Sachen dauernd unter Aufsicht zu haben. Der letztere Grund sei namentlich dann zu betonen, wenn es sich um Sachen handele, welche Personen mitführten, die sich selbst befördern lassen. Das Reisen wäre mit großen Beschwerden verbunden, wenn die Reisenden untereinander sich nicht etwas Vertrauen schenken könnten. Es sei also eine nicht gerechtfertigte Einengung, wenn das alte Gesetz die erhöhte Strafe erst eintreten lasse, wenn mittels falscher Schlüssel oder Abschneidens von Befestigungs- und Verwahrungsmitteln gestohlen sei. Die Beschränkung müsse fallen, es müsse darauf ankommen, ob die Sache aus dem Bereich der bezeichneten öffentlichen Verkehrsanstalten entwendet werde.

Weiter zum Raub. Er ist dem Diebstahl verwandt. Im Strafgesetzbuch ist der Raub aber nicht nur ein besonders gearteter Diebstahl, sondern ein besonderes Delikt, das sich gegen die persönliche Freiheit und gegen das Vermögen richtet und das zu seiner Vollendung im Rechtssinn beides, die Beendigung der Gewalttat und die Wegnahme der Sache, voraussetzt. Auf Raub steht Zuchthausstrafe. Solche nicht unter 5 Jahren unter anderm, wenn der Raub auf einer Eisenbahn begangen wird. Besondere Erfordernisse an die Art der weggenommenen Sachen oder an die Art der Wegnahme werden hier nicht gestellt. Es genügt, daß auf einer Eisenbahn geraubt wurde. Mit Eger (Preuß. Eisenbahnrecht 2, 183) wird man den Eisenbahnhof der Eisenbahn im Gesetzessinn gleichstellen müssen. Der Entwurf des neuen Strafgesetzbuchs kennt nur im allgemeinen eine Strafschärfung für besonders schwere Raubfälle, eine besondere Hervorhebung des Eisenbahnraubs ist nicht mehr vorhanden.

Wer vorsätzlich und rechtswidrig eine fremde bewegliche Sache beschädigt oder zerstört, begeht Sachbeschädigung im Sinne des Strafgesetzbuchs. Auch hier treffen wir unter den erschwerenden Umständen den Begriff der Eisenbahnen. Wer vorsätzlich und rechtwidrig (so heißt es im § 305) unter anderm eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk, die fremdes Eigentum sind, ganz oder teilweise zerstört, wird mit Gefängnis nicht unter einem Monat bestraft. Beachtlich ist zweierlei. Unter Zerstörung wird ein erhöhter Grad der Beschädigung, ein Unbrauchbarmachen für die Zwecke, die die Sache hat, zu verstehen sein. Teilweise Zerstörung liegt vor, wenn wesentliche Teile der Sache unbrauchbar gemacht werden oder die Sache für einzelne ihrer Zweckbestimmungen unbrauchbar wird. Wird die Unbrauchbarkeit bewirkt ohne Sachbeschädigung, so wird die Straftat nicht erfüllt.

Es heißt in der fraglichen Bestimmung: eine Eisenbahn oder ein anderes Bauwerk. Es muß sich also auch bei der Eisenbahn um ein Bauwerk handeln. Man wird darunter die unbewegliche Eisenbahnanlage, den die Schienenstränge tragenden Untergrund zu verstehen haben. Andere rechnen auch die Hochbauten hierher. Sprachüblich dürfte das richtig sein, es ist aber unnötig, da der Paragraph die Gebäude sowieso schon erwähnt. Es scheidet also aus außer dem rollenden Material, dessen Beschädigung und Zerstörung natürlich als einfache Sachbeschädigung zu ahnden ist (Frank, St.-G.-B. S. 541), der obenerwähnte umfriedete Grasplatz in der Nähe des Bahnhofs.

Von den Signalapparaten, durch deren Beschädigung Transportgefährdungen entstehen können, wird noch die Rede sein.

Man hat hier versucht, unter dem Gesichtspunkt der volkswirtschaftlichen Bedeutung Unterschiede in den Begriff Eisenbahn hineinzulegen, das erscheint aber nicht angängig. Die Kleinbahn, die private Industriebahn wird der großen Überlandeisenbahn völlig gleichzustellen sein.

(Schluß folgt).

Zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen im Berichtsjahr 1912.

Das seit Jahren beobachtete Sinken der Einnahmen aus dem Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheinhefte (im Berichtsjahr 1911 gegen 1910 allein um über 6,4 Millionen Mark, zu vergl. Nr. 61 Jahrg. 1912 d. Ztg.) hat erfreulicherweise für das Berichtsjahr 1912 wieder einer Steigerung Platz gemacht. Gegenüber einer Gesamteinnahme von 28 766 160 *M* für 1911 sind im Jahre 1912: 29 331 884 *M*, also 465 724 *M* mehr eingenommen worden. Diese Steigerung entfällt allein auf die

österreichischen, ungarischen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, was um so schärfer hervortritt, als bei den deutschen und niederländischen Verwaltungen ein weiterer Rückgang der Einnahmen gegen das Vorjahr zu verzeichnen ist. Im einzelnen ergibt sich folgendes Bild.

Der Rückgang der Einnahmen bei den deutschen und niederländischen Verwaltungen betrug rund 508 900 und 18 800, zusammen 527 700 *M*, der Zugang bei den eingangs genannten Bahngruppen dagegen rund 197 300 und 796 200, zusammen also 993 500 *M*. Diese Zunahme von fast 1 Million Mark ist ein gewiß erfreuliches Bild, das erkennen läßt, daß die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte sich in einem großen Teil des durch sie bedienten Verkehrsgebietes noch ungeminderter Beliebtheit erfreut. Die Gründe für die so verschiedenartige Entwicklung des Vereinsreiseverkehrs sind in früheren Aufsätzen an dieser Stelle wiederholt dargelegt worden.

Aus dem für das Berichtsjahr 1912 vorliegenden Zahlenmaterial ist folgendes zu entnehmen:

Die Gesamtzahl der für die I., II. und III. Wagenklasse ausgegebenen Hefte betrug 373 330, ist also gegen das Vorjahr (369 097 Stück) um 4 233 gestiegen; der Zugang entfällt ausschließlich auf die Entfernungsgruppen bis 600 km (+ 10,2 %) und 601 bis 3000 km (+ 1,3 %), während bei Entfernungen von 3001 bis 5000 ein Rückgang von 3,1 % und über 5000 km von 2,3 % zu verzeichnen ist. Die Zahl der ausgefertigten Hefte ist bei den deutschen (5,6 %) und österreichischen (0,2 %) Verwaltungen gefallen, bei den niederländischen (5,3 %) und vereinsfremden (8,1 %) Verwaltungen gestiegen. Wie in den Vorjahren, wurden die meisten Hefte (325 536 Stück, d. i. über 87 % aller ausgestellten) zu Reisen für eine Entfernung von 601 bis 3000 km zusammengestellt.

Besonderes Interesse verdient die Entwicklung des Verkehrs auf Hefte für einfache Fahrt, die aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich ist (die Zahlen des Vorjahrs stehen in Klammern darunter):

Verwaltungen	Zahl der Hefte I.—III. Klasse	für Entfernungen			
		bis 600 km	601 bis 3000 km	3001 bis 5000 km	über 5000 km
a) deutsche Vereinsverwaltungen	28 007 (24 169)	57 (88)	27 748 (23 523)	175 (210)	27 (48)
b) niederl. und andere Vereinsverwaltungen	3 868 (3 050)	16 (21)	3 815 (3 002)	37 (24)	— (3)
c) österr. und ungarische Vereinsverwaltungen	19 647 (19 277)	118 (89)	18 544 (13 924)	825 (4197)	160 (1067)
d) vereinsfremde Verwaltungen	13 293 (10 858)	250 (125)	12 523 (10 519)	498 (208)	22 (6)

Diese im Jahre 1910 geschaffene Einrichtung des Vereinsreiseverkehrs zeigt, obgleich bei einzelnen Verwaltungen gegen das Vorjahr zum Teil nicht unerhebliche Rückgänge eingetreten sind, im allgemeinen und auch bei den vorstehend aufgeführten Verwaltungsgruppen eine ständige Steigerung. Insgesamt beträgt die Steigerung gegen 1911 = 13 % und gegen 1910 = 45 %. Von den einzelnen Verwaltungen seien folgende bemerkenswerte Erhöhungen gegen das Vorjahr erwähnt: Schwedische Staatsbahnen 120 %, badische Staatsbahnen 113 %, französische Ostbahn 79 %, französische Staatsbahnen 75 %, Paris-Lyon-Mittelmeerbahn 56 %, schweizerische Transportanstalten 17 % und die preußischen Staatsbahnen zusammengenommen 6 %.

Der Erlös aus den verkauften Fahrscheinen für Eisenbahn-, Schiffs- und Fuhrwerksstrecken für alle drei Klassen betrug:

Verwaltungen	a) bei eigenen Ausgabestellen *M*	b) bei fremden Ausgabestellen *M*	zusammen *M*	b in Beziehung zu a
a) Deutsche Vereinsverwaltungen	2 326 233	7 920 388	10 246 621	3,4 mal so viel
b) niederländ. und andere Vereinsverwaltungen	210 966	420 953	631 919	2 „
c) österr. und ung. Vereinsverwaltungen	1 485 592	3 761 078	5 246 670	2,5 „
d) vereinsfremde Verwaltungen	3 766 213	9 340 461	13 106 674	2,5 „

Im ganzen ist der Wert der bei den Ausgabestellen anderer Verwaltungen abgesetzten Fahrscheine — wie im Vorjahre — rd. 2,8 mal größer, als der bei den eigenen Ausgabestellen abgesetzten Scheine.

Die Zahl der dem Verkehr auf zusammenstellbare Fahrscheine selbständig angehörenden Eisenbahnverwaltungen betrug 61, (wie im Vorjahr), die von der Tariflänge ihres Bahngebietes 187 243 km (gegen 180 700 km im Vorjahr) einbezogen hatten. In dieser Länge sind die Strecken der an der Vereinseinrichtung beteiligten zahlreichen vereinsfremden Schiffahrts- und Fuhrwerksunternehmungen nicht einbegriffen.

Ausgabestellen waren im Berichtsjahr 133 (im Vorjahr 128) errichtet; es entfielen auf die deutschen Verwaltungen 42 (40), auf die niederländischen Verwaltungen und Rumänien 14 (14), auf die österreichischen und ungarischen Verwaltungen 35 (34) und auf die vereinsfremden Verwaltungen 42 (40).

N.

Die Otavibahn im Rechnungsjahr 1912.

Wirtschaftlicher Erfolg der Heißdampflokomotive.

Trotz des Fortfalls der Baufrachten für die inzwischen vollendete staatliche Neubaulinie von Windhuk nach Keetmanshoop und trotz eines nicht unerheblichen Rückganges im Personenverkehr in der III. Klasse und seiner Erträge hat es die Verwaltung verstanden, die Gesamteinnahmen in der Zeit vom 1. April 1912 bis 31. März 1913 auf der 671 km langen Bahn um 58 146 *M* zu steigern und durch Verminderung der Betriebsausgaben um 319 944 *M* den Betriebsüberschuß bemerkenswerterweise um 378 090 *M*, d. s. 17,8 %, gegen das Vorjahr zu erhöhen und die Betriebsziffer von 56,5 auf 49,4 % herabzudrücken. Dieses hervorragend günstige Ergebnis erklärt sich einerseits aus der wesentlichen Steigerung der Erzfrachten, die weite Wege zurücklegten und dadurch eine bessere Ausnutzung des Fahrzeugparks ermöglichten, andererseits aus der beträchtlichen Ersparnis an Betriebsausgaben durch Einschränkung des Personals und durch Einführung von Heißdampf-Lokomotiven. Trotz der um 21,6 % gesteigerten Tonnenkilometer gelang es, die Zugkilometer um 16,1 % und die Betriebsausgaben um 11,6 % gegen das Vorjahr einzuschränken. Die bemerkenswerte wesentliche Steigerung in der Durchschnittsleistung des Zugkilometers bei der Güterbeförderung von 39,05 auf 56,58 t wurde ermöglicht durch die Einführung von 3 neuen Heißdampf-Lokomotiven, die in der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres in Betrieb genommen wurden. Es sind sechsachsige 1 D 1-Lokomotiven, 4/6-gekuppelt mit vierachsigem Schlepptender, die von Henschel & Sohn in Cassel geliefert wurden. Dienstgewicht der Lokomotiven 33,7 t, des Tenders 26 t (vgl. Verkehrstechnische Woche, 1912 S. 185). Die Ausgaben für Kohlen, Öl und Wasser konnten hierbei von 445 844 *M* im Vorjahr auf 338 753 *M*, also um 107 091 Mark = 24 % eingeschränkt werden, und zwar ermäßigten sich diese Ausgaben von 196 561 *M* im ersten Halbjahr, durch Einführung der Heißdampf-Lokomotiven auf 142 192 *M* im zweiten Halbjahr. Bei der Steigerung der tonnenkilometrischen Leistung gegen das Vorjahr ergibt sich hiernach eine Verminderung der Ausgaben für Kohlen, Öl und Wasser auf das Tonnenkilometer von 1,29 ₰ im Vorjahre auf 0,805 ₰, also um 0,485 ₰ oder 37 %. Man ersieht aus diesen bemerkenswerten Ziffern, mit welch großen wirtschaftlichen Vorteilen für den Betrieb die Einführung der Heißdampf-Lokomotiven verbunden war, gegen die man sich bisher bei den deutschen Schutzgebietsbahnen im allgemeinen ablehnend verhalten hatte, weil man sich vor der schwierigeren Bedienung und kostspieligeren Unterhaltung fürchtete. Der dankenswerte, von so gutem Erfolge begleitete Versuch der Otavibahn dürfte nunmehr dazu führen, die bisherigen Vorurteile gegen die Verwendung der Heißdampf-Lokomotiven in den Schutzgebieten wesentlich einzuschränken.

Die Betriebsergebnisse und Verkehrsleistungen, verglichen mit denen des Vorjahres, sind aus der nachfolgenden Zusammenstellung zu ersehen:

Einnahmen aus	1911	1912	Unterschied gegen das Vorjahr im ganzen	in %
	in Mark			
Personenverkehr	651 578	470 915	— 180 663	— 27,7
Güterverkehr	3 911 470	4 205 033	+ 293 563	+ 7,5
Tierverkehr	35 455	20 730	— 14 725	— 41,5
Sonstigen Quellen	264 639	224 609	— 40 030	— 15,1
Gesamteinnahme	4 863 142	4 921 288	+ 58 146	+ 1,2
Betriebsausgabe	2 749 100	2 429 156	— 319 944	— 11,6
Betriebsüberschuß	2 114 041	2 492 131	+ 378 090	+ 17,8
Betriebsziffer %	56,5	49,4	— 7,1	—
Befördert:				
Personen	48 362	40 477	— 7 885	— 16,3
Personenkm	9 734 350	7 403 000	— 2 331 350	— 24,0
Durchschnittsfahrt für die Person km	201	183	— 18	— 9
Tonnen	100 145	99 988	— 157	— 0,16
Tonnenkm	34 493 000	41 948 135	+ 7 455 135	+ 21,6
Durchschnittslauf für die Tonne km	344	419	+ 75	+ 21,8
Zugkm	883 090	741 435	— 141 655	— 16,1
Züge	6 609	5 419	— 1 190	— 18
1 Zugkm beförderte:				
Personen	11	10	— 1,0	— 9,1
Tonnen	39,05	56,58	+ 17,53	+ 45
1 Zugkm kostete Mark	3,11	3,27	+ 0,16	+ 5,15
Achskm der				
Personenwagen	2 488 732	1 972 500	— 516 232	— 20,7
Wasserwagen	1 260 352	1 100 232	— 160 120	— 12,7
Gepäckwagen	2 664 524	1 144 056	— 1 520 468	— 57
Güterwagen	21 125 036	23 695 428	+ 2 570 392	+ 12
Davon leer	5 694 544 = 27 %	5 112 408 = 21,6 %	— 582 136 = 5,4 %	— 10,2
Im ganzen	27 538 644	27 912 216	+ 373 572	+ 1,35
Durchschnittliche Zugstärke . . Achsen	31,2	37,6	+ 6,4	+ 20,5

Die Reisenden verteilten sich auf die einzelnen Klassen und deren Ertrag gestaltete sich, wie folgt:

	Reisende 1911	Reisende 1912	In % 1911	In % 1912	Einnahmen in Mark 1911	Einnahmen in Mark 1912
I. Kl.	5 849	5 772	12,1	14,3	113 924	114 207
II. Kl.	10 736	10 545	22,2	26,1	116 303	118 114
III. Kl.	31 757	24 160	65,7	59,6	288 189	198 514
zusammen	48 362	40 477	—	—	—	—

Der Viehverkehr zeigte einen starken Rückgang gegen das Vorjahr. Es wurden befördert: Großvieh 595 Stück, im Vorjahr 1999, Kleinvieh 5531 Stück, im Vorjahr 3967. Die Einnahme aus dem Tierverkehr ist um 14 725 *M* = 41,5 % zurückgegangen, was auf ungünstige Tarifverhältnisse zurückzuführen sein dürfte.

Die Steigerung der durchschnittlichen Beförderungslänge der Güter von 344 auf 419 km entspricht einer Zunahme um 21,8 % gegen das Vorjahr. Die Güterbeförderung umfaßte 5888 (i. V. 5816) t Stückgut = 5,9 (5,8) % und 94 100 (94 329) t Wagenladungen = 94,1 (94,2 %). Davon entfallen 61 735 (48 030) t auf Trifklasse 7, Erze, Kohlen usw. in Zugladungen zu 7 Pfg./tkm. Der an das Schutzgebiet zu zahlende Pachtzins belief sich auf 1 203 442,86 (1 174 101) *M*, die Abgabe an das Schutzgebiet für den Übergangsverkehr der Staatsbahn auf rd. 364 000 (532 123) Mark. In den Betriebsausgaben ist eine Rücklage in den Erneuerungsfonds von 365 612,53 *M* und von 50 000 *M* in den Baufonds der Eisenbahn, zusammen 415 612,53 (412 203.56) *M* enthalten. Die Zahl der Züge wurde entsprechend der Verminderung der Zugkilometer eingeschränkt, woraus sich eine Zunahme der durchschnittlichen Zugstärke an Achsen von 31,2 auf 37,6, d. s. 20,5 %, ergab. Die starke Verringerung der gefahrenen Achskilometer an Personen-, Wasserwagen und besonders Gepäckwagen — letztere um 57 % — springt in die Augen. Die Einschränkung der Leerläufe der Güterwagen von 27 auf 21,6 % beweist gleichfalls, wie günstig und wirtschaftlich sich die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Bahn im letzten Jahre haben gestalten lassen. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Betriebsergebnisse der Reichseisenbahnverwaltung im 1. Rechnungsvierteljahr 1913.** Die Verkehrseinnahmen aus dem Betriebe der Reichseisenbahnen und der mitverwalteten Wilhelm-Luxemburgbahnen sind nach den vorläufigen Ermittlungen in den Monaten April-Juni 1913 gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres um 1 774 812 *M* = 5,06 % gestiegen. Während die Einnahmen im 1. Rechnungsvierteljahr 1912 35 053 188 *M* betrugen, beziffern sie sich im 1. Rechnungsvierteljahr 1913 nach den vorläufigen Ermittlungen auf 36 828 000 Mark. Von diesen Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 8 837 000 *M* (Vorjahr 8 604 188 *M*) und auf den Güterverkehr 27 991 000 *M* (Vorjahr 26 449 000 *M*). Die Steigerung beträgt für den Personenverkehr 2,70 % und für den Güterverkehr 5,83 %. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist vor allem auf die im Monat Juni in Straßburg abgehaltene Wanderausstellung der Deutschen Landwirtschaftsgesellschaft zurückzuführen. Die Zahl der verkauften Fahrkarten ist von 9 905 838 im Jahre 1912 auf 10 508 382 im Jahre 1913 gestiegen. Die Steigerung im Güterverkehr ist in erster Linie dem Anwachsen des Wagenladungsverkehrs zuzuschreiben. Die Zunahme gegen das gleiche Vierteljahr des Vorjahres beträgt im Versand 917 814 t und im Empfang 1 030 938 t. Der Wagenladungsverkehr wurde hauptsächlich von der in den Monaten April und Mai noch anhaltenden Hochkonjunktur der Eisenindustrie und des Erzbergbaus in Lothringen, Luxemburg und dem angrenzenden französischen Gebiet sowie von der Entstehung neuer und Erweiterung bestehender Hüttenwerke günstig beeinflußt. Die Beförderung von Eisenerz und sonstigen Erzen hat um 1,126,037 t zugenommen, auch Roheisen und Rohstahl sind mehr zum Versand gekommen (118 986 t). Im Monat Juni hat sich vereinzelt ein Rückgang bemerkbar gemacht. Ferner sind gestiegen die Beförderung von Kohlen (519 455 t), von Baumaterialien (286 178 t) und von Holz, Getreide und Düngemitteln (141 765 t).

Im 1. Rechnungsvierteljahr 1913 wurden 11 352 Schnellzüge, 119 636 Personenzüge und 76 562 Güterzüge befördert. Von den Schnell- und Personenzügen erlitten 473 Züge Verspätungen von mehr als 10 und 20 Minuten = 2,85 %. Durch das Abwarten der Anschlußzüge fremder Verwaltungen sind 343 Zugverspätungen entstanden = 2,43 %, so daß der eigenen Verwaltung nur 0,42 % der Verspätungen zur Last fallen. Vorhanden waren 1125 Lokomotiven, 2342 Personenwagen, 747 Gepäckwagen und 25 523 Güterwagen. Der Bedarf an Güterwagen betrug durchschnittlich täglich 7942 Wagen = 31,5 % des eigenen Wagenparks gegen 7387 Wagen und 31,4 % im gleichen Vierteljahr 1912. Die Anzahl der verfügbaren Wagen des Staatsbahnwagenverbandes belief sich auf durchschnittlich 7904 Wagen täglich, so daß 38 Wagen zur Deckung des täglichen Bedarfs fehlten gegen 48 Wagen im gleichen Vierteljahr des Vorjahres.

— **Untertunnelung von Gleisen während des Betriebes.** Durch die Erbauung eines neuen Lokomotivschuppens auf dem Hauptgüterbahnhof in Stettin kamen zwei Kohlenbansen für die Lagerung von rund 1200 t Lokomotivkohlen in Fortfall, die nunmehr gegenüber dem neuerbauten Lokomotivschuppen und von ihm durch vier Gleise getrennt auf einem für diese Zwecke verfügbaren Platze gelagert werden mußten. Da es nun umfangreicher Verschiebearbeiten mit großem Zeitverlust bedurfte, um die Tender an diesen Lagerplatz heranzubringen, so wurde der Bau eines Tunnels beschlossen, der unter den trennenden Gleisen hindurch den Lokomotivschuppen mit dem Kohlenplatz verbinden sollte. Seine Ausführung bereitete ungewöhnliche Schwierigkeiten. Bei durchweg lehmigem Untergrund lag nämlich, wie Regierungsbaumeister van Biema im „Zentralbl. d. Bauverw." mitteilt, der Grundwasserspiegel an der Baustelle 3,3 m unter Schienenoberkante; die Tunnelsohle kam 4 m unter Schienenoberkante zu liegen, während der mittlere Wasserspiegel der in der Nähe und parallel dem Tunnel vorüberfließenden Parnitz, eines Nebenarmes der Oder, 4,4 m unter Schienenoberkante liegt. Der Grundwasserspiegel senkt sich hiernach auf eine Länge von etwa 90 m nach dem Flusse zu in scharfer Kurve ab. Die Ausführung des Tunnels zwischen Spundwänden wäre wegen des lebhaften Zugverkehrs auf den darüber gelegenen Gleisen nur unter äußersten Schwierigkeiten möglich gewesen, die Absenkung des Grundwassers durch Brunnen hätte zu hohe Kosten verursacht. Man entschloß sich daher, die Baugrube durch eine Entwässerung trocken zu legen, wodurch erzielt wurde, daß im Trockenen betoniert werden konnte. Wegen des schlechten Baugrundes und, um Wasserdichtigkeit zu erzielen, mußte die Tunnelsohle zugleich mit den Widerlagern

hergestellt werden. Zu diesem Zwecke waren die Gleise je durch besondere eiserne Hilfsbrücken von 9 m Spannweite zu unterfangen. Dabei mußte der Einbau der Hilfsbrücken unter den beiden Hauptgleisen in zwei aufeinanderfolgenden Nächten jedesmal in der einzigen vorhandenen Betriebspause in einem Zeitraum von 2 Stunden eingebaut werden. Die fertig zusammengebauten Brücken wurden auf offenen Güterwagen herangefahren und mittels zweier fahrbarer 5-t-Kräne eingeschwenkt. Unter dem Schutze dieser Brücken wurde dann die Baugrube ausgehoben und gehörig abgesteift. Der schwierigste Teil der Bauarbeiten war der Einbau der Tunneldecke, die gleichfalls vorher neben der Baustelle in einzelnen Streifen fertig hergestellt und dann während der Betriebspausen eingebaut wurde. An der dem Lokomotivschuppen zunächst gelegenen Seite des Tunnels wurde ein zwei Gleise bestreichender Drehkran aufgestellt, der die hier vom Kohlenlagerplatz ankommenden Kohlenförderwagen aus dem Tunnel hebt und auf die Tender enleert.

Der Bau dieses Tunnels, der durch die Berliner Firma Max Hamann ausgeführt wurde, nahm eine Zeit von acht Wochen in Anspruch.

— **Steinachtalbahn.** Für den Bau dieser von Weidhausen (S.-Coburg) nach Neustadt (S.-Coburg) führenden Bahn ist am 1. Juli d. J. in Neustadt bei Coburg eine Eisenbahn-Bauabteilung errichtet worden. Die neue Bahnstrecke wird die Fortsetzung der von der Hauptbahnstrecke Eisenach-Lichtenfels abzweigenden Nebenbahn Ebersdorf-Weidhausen nach Neustadt an der Hauptbahnstrecke Coburg-Sonneberg bilden. Die Strecke wird 22,4 km lang. Davon entfallen 18,7 km auf das Herzogtum Coburg und 3,7 km auf das Herzogtum Meiningen. Ihr Verkehrsgebiet umfaßt, von den beiden Orten Neustadt und Weidhausen abgesehen, rd. 94 qkm mit 7400 Einwohnern. Man hofft, durch die Bahn die wirtschaftlichen Verhältnisse des zu erschließenden Gebietes zu beleben und zu fördern; vor allem die hier heimische Korbwarenindustrie.

Die Baukosten sind, abzüglich der von den Beteiligten zu tragenden 563 000 *M* für Grunderwerb, auf 3 275 000 *M* veranschlagt. Nach Abzug der von Coburg und Meiningen zu zahlenden Barzuschüsse von 810 000 *M* bleiben von Preußen 2 465 000 *M* aufzuwenden.

— **Schnellbahn Berlin (Gesundbrunnen)-Neukölln.** Der Plan der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft, den Gesundbrunnen mit Neukölln durch eine Schnellbahn zu verbinden, hat jetzt die Zustimmung der Aufsichtsbehörden gefunden, so daß demnächst das Planfeststellungsverfahren in die Wege geleitet werden kann. Es hat genau sechs Jahre gedauert, bis die sogenannte „Genehmigungs-Verfügung“ erlassen werden konnte; davon entfallen nahezu vier Jahre auf die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin. Im August 1907 reichte die A. E. G. den Plan einer Hoch- und Untergrundbahn vom Gesundbrunnen nach dem Hermannplatz in Neukölln ein. In städtischen Kreisen wünschte man, daß ein größerer Teil der Strecke, als vorgesehen war, als Tiefbahn gebaut werde. Dies führte zu einer Abänderung des ersten Entwurfes, der wieder jahrelange Verhandlungen erforderte, einerseits, weil man die Schnellbahn der A. E. G. mit der städtischerseits geplanten Linie Moabit-Neukölln im Süden zusammenlegen wollte, andererseits, weil wegen der Hochbahnstrecke im Norden noch allerlei Bedenken zu zerstreuen waren. Am 9. März 1911 kam dann die Angelegenheit in der Berliner Stadtverordnetenversammlung zur Sprache, die sich, nach Beendigung der Ausschußberatungen, am 21. September desselben Jahres nochmals mit dem neuen Plane zu beschäftigen hatte. Aber erst am 18. Januar v. J. faßten die Stadtverordneten einen Beschluß, der dahin ging, die Bahn nördlich bis zum Humboldthain als Hochbahn und die übrige Strecke als Untergrundbahn ausführen zu lassen und wegen der dadurch entstehenden Mehrkosten der Gesellschaft einen Zuschuß von 5,9 Millionen Mark zu gewähren. Der Vertrag wurde am 1. Februar v. J. von den Stadtverordneten gutgeheißen. Nunmehr begannen die Verhandlungen mit den Aufsichtsbehörden, die ihrerseits die notwendigen Anforderungen im öffentlichen Verkehrsinteresse stellten. Alle diese Fragen wurden in wenigen Monaten erledigt, so daß Staatsminister v. Breitenbach schon im April d. J. die Königliche Genehmigung der Bahn herbeiführen konnte. Aber noch waren mancherlei Bedenken zu beseitigen, Einsprüche zu prüfen, welche neue Konferenzen notwendig machten. Nach Überwindung so vieler Schwierigkeiten ist jetzt endlich die staatliche Genehmigung erteilt worden, deren Ausbleiben über den 18. d. M. hinaus der Stadtgemeinde ein Rücktrittsrecht eingeräumt haben würde. Nach dem jetzt genehmigten Plane wird die 9,32 km lange Bahn 14 Haltestellen erhalten, zu denen vielleicht noch als 15. Haltestelle Stralauer Straße, Ecke Neue Friedrichstraße, kommen wird. Die nördliche Hochbahnstrecke soll eine Länge von nur 1,57 km haben. Die Bahn, deren Baukosten auf mehr als 90 Millionen Mark veranschlagt sind, wird berufen sein, jährlich etwa 60 Millionen Menschen zu befördern. Sie wird nur eine Wagenklasse führen und einen Drei- bzw. Sechsminutenbetrieb einrichten. Eine Fahrt über die ganze Strecke soll 20 ₰ (im Frühverkehr die Rückfahrkarte 15 ₰), bis zur 8. Haltestelle 15 ₰ und bis zur 4. Haltestelle 10 ₰ kosten.

— **Die Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft** plant, ihre Bahnen zur Verbesserung des Verkehrs vollspurig und doppelgleisig auszubauen, wenn die Wegebesitzer in eine Beschränkung der Ansprüche willigen, die sie auf Grund der bisherigen Straßenbenutzungsverträge erhoben hatten. Diese Bedingung glaubte die Gesellschaft stellen zu müssen, um eine angemessene Rente von den für den Umbau aufzuwendenden Millionen erwarten zu können. Da die Gesellschaft sich hierüber mit den Wegebesitzern nicht einigen konnte, beantragte sie beim Provinzialrat und Bezirksausschuß, die Zustimmung der Wegebesitzer, wie dies nach dem Kleinbahngesetz zulässig ist, unter Herabsetzung ihrer Ansprüche durch behördliche Entscheidung zu ersetzen. Nach einer nun ergangenen Entscheidung des preußischen Eisenbahnministers werden, wie die „Kattow. Ztg.“ hört, die Wegebesitzer voraussichtlich ihre Ansprüche wesentlich herabsetzen. Dann werde aber auch auf eine Einigung der Parteien zu rechnen sein, da die Kleinbahngesellschaft den Wegebesitzern im Interesse einer baldigen Einigung immer noch mehr einräumen will, als sie im Ergänzungsverfahren zu erwarten haben.

— **Schlesische Eisenbahnprojekte.** Hierüber entnehmen wir, im Anschluß an frühere Meldungen, der „Bresl. Ztg.“ noch folgende Nachrichten: Das Komitee für den Bau einer vollspurigen Kleinbahnverbindung von L a u b a n nach L ö w e n b e r g hat das Projekt nunmehr dem preußischen Eisenbahnminister zur Genehmigung eingereicht. Die neue Bahn soll eine Länge von 32,25 km haben und in Lauban, Neu-Berthelsdorf, Thiemendorf, Seifersdorf, Klein-Neundorf, Hagendorf, Neundorf-Liebenthal, Obergörisseiffen und Niedergörisseiffen Bahnhöfe erhalten. Die Baukosten der ganzen Linie sind auf 2 Millionen Mark veranschlagt. Den Grunderwerb tragen die beteiligten Gemeinden. — Nach Erledigung aller Vorarbeiten ist der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin die Genehmigung zum Bau und zum Betriebe einer schmalspurigen Kleinbahn von S c h m i e d e b e r g über Steinseiffen, K r u m m h ü b e l nach B r ü c k e n b e r g, mit Heranführung an die Staatsbahnstation Schmiedeberg, aber ohne Heranführung an die Kleinbahn Zillerthal-Krummhübel für die Beförderung von Personen und Gütern mittels elektrischer Kraft auf die Zeitdauer von neunzig Jahren erteilt worden. Die Inbetriebnahme der Bahn muß spätestens innerhalb drei Jahren erfolgen. — Bei dem Kleinbahnbau B u n z l a u - M o d l a u ist auf dem Streckenteil Modlau-Staatsbahnhof—Gremsdorf das Verlegen des Oberbaues bis zum Bahnhof Gremsdorf vorgeschritten. Gegenwärtig werden die Weichen und Nebengleise gelegt. Der Bahndamm bis in den Bunzlauer Stadtforst wird in kommender Woche fertiggestellt sein. Der Betrieb auf der Teilstrecke Modlau-Gremsdorf wird am 1. Oktober eröffnet werden können. — Nachdem im Januar dieses Jahres wegen des Bahnbaues L i e b a u - H e r m s d o r f in Hermsdorf eine Interessentenversammlung abgehalten und in ihr eine Kommission gewählt worden war, welche die weitere Förderung des Projektes im Auge behalten sollte, hatte letztere die Vorarbeiten der Firma Orenstein & Koppel übertragen. Die Angelegenheit ist nun so weit gediehen, daß kürzlich mit diesen Vorarbeiten, von Liebau ausgehend, begonnen werden konnte. — Das Bahnprojekt S a g a n - C r o s s e n a. O. beginnt nun verwirklicht zu werden. Die Vermessung der Strecke ist bereits im Auftrage der Berliner Firma Schaefer ausgeführt worden. Mit dem Bau soll im Frühjahr 1914 begonnen werden. Das Unternehmen ist ausreichend finanziell sichergestellt. Man kann mit einer Verzinsung des Anlagekapitals von über 3 bis 3½ % rechnen. Die vollspurige neue Bahn soll die Ortschaften Küpper, Dittersbach, Kalkreuth, Rengersdorf Reichenbach, Kottwitz, Langhermsdorf, Niebusch, Rohrwiese, Groß-Reichenau (Kreuzungspunkt der Sorau-Grünberger Bahn), Paganz, Liebthal, Cossar und Plan berühren.

— **Die neue Spandauer Hafenbahn.** In aller Stille, schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“, hat Spandau sich eine wirtschaftliche Einrichtung geschaffen, deren Bedeutung für die Entwicklung der Stadt einstweilen noch gar nicht abzusehen ist: die eben fertiggestellte neue Hafenanschlußbahn, die östlich vom Spandauer Industriehafen auf dem gleichfalls neuen Güterbahnhof Ruhleben einmündet. Die bisherige provisorische Verbindung mit dem Lehrter Güterbahnhof hatte sich längst als unzureichend erwiesen. Man erwartet, daß der Güterverkehr im Hafen binnen weniger Jahre die Höhe von 50 000 Wagen erreichen wird, sobald nur erst die Anschlußbahn in Betrieb ist, zumal da die Kreissteuern für den einzelnen Wagen sehr niedrig bemessen sind. Die vom Hafen auslaufenden Parallelgleise vereinigen sich an der Schulenburgstraße zu einem Schienen-

strange, der in tunnelartiger Unterführung sich unter der Charlottenburger Chaussee hinzieht und bei dem — bereits in Betrieb genommenen — Bahnhof Ruhleben wieder ans Tageslicht emporsteigt. Die Hafenanschlußbahn ist also auch in technischer Hinsicht nicht uninteressant. Die unterirdische Strecke liegt noch unter dem Grundwasserspiegel. Gewaltige Betonmauern sichern sie gegen Wassereinbruch und zugleich die benachbarten Straßen gegen Einsturzgefahr. Die Gesamtkosten des Bahnbaues, einschließlich des erforderlichen Grundstückserwerbes, belaufen sich auf rund 1 Million. Der an und für sich bedeutende Spandauer Industriehafen ist durch diese großartige Neuanlage zu einem Binnenhafen ersten Ranges geworden. Der Umschlag der Güter erfolgt auf der Hafenhalbinsel, und von dort aus ergießt sich der gesamte Güterverkehr über das Verbindungsgleis nach dem Bahnhof Ruhleben.

— **Zur wirtschaftlichen Lage.** Im jetzt erschienenen allgemeinen Teil ihres Jahresberichts für 1912 gibt die Handelskammer Bochum eine Schilderung der Entwicklung, welche die einzelnen Wirtschaftszweige in dem genannten Jahr genommen haben. Sie stellt dabei fest, daß auch die ersten Monate des laufenden Jahres keine wesentliche Veränderung in der aufsteigenden Entwicklung gebracht haben, die das Jahr 1912 kennzeichnet. Dagegen hebt sie hervor, daß sich im Laufe der Monate Juni und Juli d. J. tatsächlich ein Wechsel in der Konjunktur angebahnt hat. Hierzu führt sie im einzelnen folgendes aus: „Der Beschäftigungsgrad hat in zahlreichen Industriezweigen nachgelassen, so in einigen Teilen der Eisenindustrie, ferner in der Holz- und Nahrungsmittelindustrie, vor allem im Textilgewerbe. Auch der Kohlenmarkt ist ruhiger geworden, und der Koksabsatz ist zurückgegangen. Die Zahl der Mitglieder der Krankenkassen hat im Juni zum ersten Male seit langer Zeit eine Abnahme erfahren, die sich auch im Juli fortgesetzt und wohl mehr als nur den üblichen Rückgang in den Sommermonaten zu bedeuten hat. Allerdings besteht gerade jetzt wieder die Hoffnung auf eine wirklich endgültige Wiederherstellung des Friedens auf dem Balkan. So erfreulich auch dieses Ereignis wäre, und so sehr auch zu hoffen ist, daß die durch diesen Krieg hervorgerufenen anderweitigen politischen Spannungen sich sämtlich lösen werden, so darf doch nicht erwartet werden, daß von diesem Friedensschluß alsbald besonders nachhaltige günstige Wirkungen auf den Weltmarkt ausgehen werden. Die Balkanvölker sind wirtschaftlich zu sehr geschwächt, um sofort als kaufkräftige Abnehmer für die Industrie der west- und mitteleuropäischen Länder auftreten zu können; bei dem eigenen großen Kapitalbedarf dieser Länder ist es auch wenig wahrscheinlich, daß sie geneigt sein werden, den Balkanstaaten größere Anleihen zu gewähren. Sollte es aber doch dazu kommen, so würde hierdurch der europäische Geldmarkt nur noch weiter verschlechtert werden. Die Annahme, daß mit dem Friedensschluß die Konjunktur sich sofort wieder beleben müßte, beruht auf der nicht ganz zutreffenden Auffassung, daß der Balkankrieg die einzige Ursache für die Erschwerung der Marktlage in den verflossenen Monaten gewesen ist. Die in der Industrie und auf dem Markt zu beobachtenden Vorgänge sprechen dafür, daß die Konjunktur allmählich weiter abflauen wird, ohne daß es zu einem scharfen, die Volkswirtschaft erschütternden Umschlag kommt. Für einen solchen liegen keinerlei Anzeichen vor. Die nunmehr vierjährige Aufwärtsbewegung hat sich von größeren Übertreibungen und Auswüchsen freigehalten; wenn auch ein Teil der bisherigen Nachfrage auf die eingetretene Vergrößerung und Vermehrung der Produktionsbetriebe zurückzuführen ist und diese neuen Produktionsstätten jetzt nach und nach als neuer Wettbewerb an den Markt herantreten, so scheint doch eine ausgesprochene Übersättigung des Warenmarktes nicht vorzuliegen; auch besteht keine Überspekulation in Börsenwerten, deren Kurse sich in den letzten Monaten ihrer tatsächlichen Rentabilität ziemlich gut angepaßt hatten. Die Beschäftigung ist, namentlich auch in der Montanindustrie und in der weiterverarbeitenden Eisenindustrie, noch immer befriedigend. Die noch vorliegenden Aufträge, wie die noch in Aussicht stehenden Bestellungen der Eisenbahn- und Heeresverwaltung sichern einem beträchtlichen Teil der deutschen Industrie für längere Zeit ausreichende Beschäftigung, und auch der Auslandsmarkt scheint noch weiter für deutsche Erzeugnisse aufnahmefähig zu bleiben. Es ist nicht ausgeschlossen, daß im nächsten Frühjahr, wenn der Geldstand sich gebessert, die Bautätigkeit belebt und die Ernte dieses Jahres zufriedenstellende Ergebnisse gebracht haben sollte, die jetzt unterbrochene Aufwärtsbewegung sich fortsetzen wird.“ Über den allgemeinen Verlauf der wirtschaftlichen Bewegungen der letzten Jahre bemerkt der Bericht: „Wenn man die Konjunkturbewegungen der letzten Jahre betrachtet und sie mit denen früherer Jahrzehnte vergleicht, so fällt der ruhige Verlauf der erstern in die Augen. Sie gleichen nicht mehr kurzen und hohen, zum Schluß sich überstürzenden Wellenbewegungen, sie sind langgezogener und daher flacher, ja sie gehen aus der Wellenbewegung in eine Art Stufenbewegung über. Diese bemerkenswerte Veränderung kann nur in wesentlichen Unterschieden zwischen den frühern und gegenwärtigen Organisationen begründet sein. Drei Erscheinungen treten in dieser Hinsicht dem volkswirtschaftlichen Beschauer entgegen: 1. der die Gütererzeugung und den Absatz regelnde Einfluß unserer großen, klug geleiteten Kartelle, 2. die anhaltend gute wirtschaftliche Lage unserer Landwirtschaft, die ihrer Natur nach größern und schnellern Konjunkturwechseln nicht unterliegt und daher eine ziemlich gleich bleibende Kaufkraft besitzt und 3. die wachsende wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der immer größer werdenden Arbeiterbevölkerung, die — sofern die Industrie in der Lage bleibt, ihr dauernd gut gelohnte Arbeit zu geben — gleichfalls eine konstante Kaufkraft darstellt.“

Wir haben diese u. E. durchaus zutreffende Schilderung der wirtschaftlichen Vorgänge hier wiedergegeben, weil sie auch für das Eisenbahnwesen von hohem Interesse sind. Man kann hiernach erwarten, daß die im Herbst d. J. zu erwartenden Anforderungen des Verkehrs an die Eisenbahnen namentlich des westlichen industriellen Deutschlands gegen das Vorjahr kaum zurückstehen werden. Da inzwischen aber die in Betracht kommenden Eisenbahnanlagen wesentlich erweitert und verbessert sind, der Wagen- und Lokomotivpark stark vermehrt und auch sonst alles Erdenkliche geschehen ist, um die Wiederkehr der Vorkommnisse des Vorjahrs zu vermeiden, so darf auf eine glatte Abwicklung des Verkehrs wohl mit Sicherheit gerechnet werden.

— **Geheimrat Dr.-Ing. Haarmann †.** Am 7. d. M. ist der Geheime Kommerzienrat Dr.-Ing. August Haarmann zu Osnabrück an den Folgen einer Lungenentzündung im 73. Lebensjahre verstorben. Durch seinen Tod erleidet auch das deutsche Eisenbahnwesen einen großen Verlust. Die Verdienste des Dahingeschiedenen um die Entwicklung des Eisenbahnoberbaus sind in dieser Zeitung wiederholt geschildert worden, zuletzt in der Nr. 95 S. 1501 fgd. Jahrgang 1911 gelegentlich der Feier zur Eröffnung des Erweiterungsbaues des Verkehrs- und Baumuseums in Berlin, in dem das von Haarmann geschaffene, dem preußischen Staat geschenkte Gleismuseum ein neues Heim fand. Aufsichtsrat und Vorstand des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins, dessen tatkräftiger und schöpferischer Direktor der Verstorbene in den Jahren von 1885 bis 1911 gewesen ist, haben ihm einen herzlichen Nachruf gewidmet. Dort wird sein unermüdliches Streben, für den genannten Verein nutzbringend zu wirken, die Liebe und das Vertrauen, das ihm von seinen Beamten und Arbeitern entgegengebracht wurde, sowie die Hochachtung und Freundschaft, die er bei seinen Kollegen genoß, hervorgehoben. Aber Haarmanns Wirken ging über die Kreise des Georgs-Marien-Hütten-Vereins weit hinaus, er hat sich als geistvoller Ingenieur und bedeutender Fachschriftsteller einen Weltruf erworben und die Wissenschaft des Eisenbahnoberbaus wesentlich bereichert. Dabei war er ein Mann von den liebenswürdigsten persönlichen Eigenschaften, von prächtigem Humor, von warm empfindendem Herzen. Wir behalten uns vor, auf Leben und Verdienste des Verstorbenen in einer aus berufener Feder stammenden Schilderung ausführlicher zurückzukommen.

Österreich.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Über den jetzigen Baustand und die Trassenführung dieser Bahn entnehmen wir dem „Österr.-ung. Eisenbahnblatt“ folgende Mitteilung: Trotz Verzögerung der österreichischen Konzession und trotzdem an vielen Stellen die Erdarbeiten erst im Frühjahr dieses Jahres begonnen werden konnten, ist der Unterbau fast überall hergestellt und der Oberbau in rascher Verlegung begriffen; die Stationsgebäude und die Streckenwächterhäuser, ferner die Schuppen- und Werkstättenanlagen in Schwechat sind zum Teile im Rohbau fertig, zum Teile schon der Vollendung nahe. Am Anfangspunkte der Bahn nächst der Stadtbahnstation Hauptzollamt, wo das neue Aufnahmegebäude errichet wird, wird schon in nächster Zeit die Arbeit beginnen. Am Vorkai des Donaukanals wächst die neue Stützmauer rüstig empor; hier wird die anfangs zweigleisige Trasse von der vorderen Zollamtsstraße und Dampfschiffstraße zum Vorkai absteigen, um die Franzensbrücke sowie die Stadtbahnlinie zum Praterstern zu unterfahren. Die Gleislegungen beim Hauptzollamt werden indes erst in mehreren Wochen beginnen, bis das gesamte Oberbaumaterial geliefert ist. An der Simmeringerlände, am künftigen Umschlagplatze und längst des Donaukanals vom städtischen Elektrizitätswerk stromabwärts herrscht gleichfalls lebhafte Bautätigkeit. Auch außerhalb der Gemeindegrenze von Wien im Bahnhof Groß-Schwechat, wo die Winer Lokalstrecke endet, wird eifrigst gearbeitet. Während die Trasse vom Anfangspunkt bis über die Gemeindegrenze von Wien durchaus als neue Linie geführt ist, beginnt von der Station Groß-Schwechat

die erste 10 km lange Gemeinschaftsstrecke mit den Staatsbahnen, unter Benutzung der Bahnlinie Klein-Schwechat-Mannersdorf bis vor Fischamend. In der neu angelegten Station Fischamend-Reichsstraße beginnt wieder die eigene Strecke, die nach Durchquerung der Ortschaften Dorf- und Markt-Fischamend den großen militärischen Flugplatz streift, und nach Ersteigung der Hochebene den Wallfahrtsort Maria-Elend erreicht. Nun geht es in fast gerader Linie entlang der Preßburger Reichsstraße nach Kroatisch-Haslau. Während der Bauarbeit wird die Zufuhr noch durch Dampfkraft bewältigt. Anfangs November, wenn die von der Gemeinde Wien zu diesem Zweck hergestellten neuen Anlagen im Elektrizitätswerk Simmering fertig sind, wird elektrische Kraft vorhanden sein. Der Betrieb wird auch auf der ungarischen Strecke von dem österreichischen Bahnunternehmen, den Niederösterreichischen Landesbahnen, geführt werden. Die Bahn wird in der Überlandstrecke ab Schwechat mit 60 km Stundengeschwindigkeit befahren werden. Auf ungarischer Strecke ist die Bahn bis zur Preßburger Donaubrücke im wesentlichen fertig. Auch die Stationen Köpeseny und Ligetfalu (Kittsee und Engerau), wo die Fernstrecke endet und die Straßenbahn wieder beginnt, sind im vorgeschrittenen Zustand. Trotz mancher Schwierigkeiten, die noch zu überwinden sind, rechnet man mit der Bauvollendung im November, so daß, wenn die Probefahrten günstig verlaufen und nicht neue behördliche Schwierigkeiten auftauchen, doch noch im laufenden Jahre die Eröffnung stattfinden könnte.

— **Statistik der Elektrizitätswerke in Österreich.** Zum Jahresbeginne 1913 ist zum viertenmal die vom Wiener Elektrotechnischen Vereine herausgegebene Statistik der Elektrizitätswerke und der elektrischen Bahnen in Österreich, Bosnien und der Hercegovina erschienen. Sie weist die Angaben aus für 854 Elektrizitätswerke und 64 elektrische Bahnen, deren Daten hauptsächlich Alter der Anlage, Stromart, Leistung, Netz, Spannung, Zahl der Verbrauchsstätten, ihren Anschlußwert, Tarif, Anlagekapital, Personal und Betriebskosten betreffen. Aus der Fülle des Stoffes sei hervorgehoben, daß etwa der dritte Teil aller Werke Gemeinden gehört, die übrigen Anlagen im privaten Betriebe stehen und ein kleiner Teil dem mehrfach gemischten Zwecke des Licht-, Kraft- und Bahnbetriebes dient. Etwas mehr als 140 Betriebsstätten sind als Überlandwerke zu werten. Von den Bahnen ist ein Drittel vollspurig, der Rest sind Kleinbahnen und fast durchwegs sind sie mit Gleichstrom betrieben. Der Anschlußwert aller Werke hat die halbe Million Kilowatt bereits überschritten und ist gegenüber der letzten Statistik vom Jahre 1911 um nahezu ein Viertel gewachsen. Der große Wert dieses Tabellenmaterials liegt in der Verläßlichkeit der Aufschlüsse über den Stand und die Entwicklung des Elektrizitätswesens im Zentralenbau, in der Stromerzeugung und im Verbrauch, womit den an der Elektroindustrie beteiligten Berufszweigen ein willkommener Behelf geboten ist, der ihnen über die Phasen dieses Betriebszweiges ein erschöpfendes Bild entrollt.

— **Der Kohlenabsatz im böhmischen Braunkohlenrevier.** Nach den statistischen Mitteilungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten hat die Förderung an böhmischer Braunkohle im ersten Halbjahr 1913 folgende Entwicklung genommen: Das Revier Brüx-Teplitz-Komotau förderte 9 339 890 t, gegenüber 8 549 500 t im ersten Halbjahr 1912. Die Förderung hat somit um 790 390 t, also um über 9 % zugenommen. Das Revier Falkenau-Karlsbad hat eine Förderung von 2 077 950 t aufzuweisen, gegenüber 1 901 430 t im ersten Halbjahr 1912, demnach eine Mehrförderung von 176 520 t = 9 %. Aber auch der Monat Juli bringt im böhmischen Braunkohlenrevier eine weitere Steigerung der Kohlenförderung um etwa 60 000 t, die um so mehr ins Gewicht fällt, als der Juli 1912 bereits die höchsten Fördermengen ergab, die seit Jahren im Juli erreichbar waren. Das Revier Brüx-Teplitz-Komotau zeigte folgende Fördermengen: im Juli 1910 bis 1912: 1 418 540, 1 329 340 und 1 534 590 t. Der Juli 1913 dürfte mit 1 590 000 t abschließen. Im Revier Falkenau-Karlsbad wurden gefördert im Juli 1910 bis 1912: 286 690, 297 790 und 319 130 t; die Förderung dürfte im Juli 1913 auf 330 000 t angestiegen sein. Diese Zahlen zeigen aufs neue, daß das böhmische Braunkohlenrevier im laufenden Jahre einen günstigen Absatz hatte. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Ausfuhr böhmischer Braunkohle, angesichts des ungeheuren Wettbewerbs der deutschen Briketts, an dem bedeutenden Mehrverbrauch des Deutschen Reiches nicht teilnimmt, wodurch bestätigt ist, daß der inländische Verbrauch böhmischer Braunkohle, wenn auch nicht in gewaltigem Umfange, so doch ständig an weiterer Verbreitung gewinnt. Nur diesem Umstande ist die gleichmäßigere Beschäftigung der Arbeiterschaft im böhmischen Braunkohlenrevier zuzuschreiben. Trotz der wenig befriedigenden Geschäftslage verschiedener Industriezweige ist der Bedarf an Industriekohlen (Nußkohlen), wie erklärt wird, lebhaft.

Ungarn.

— **Die Entwicklung der Stationseinrichtungen der ungarischen Staatsbahnen.** Zur Klarstellung der Investitionstätigkeit auf den Linien der Staatsbahnen, die in den letzten Jahren in erhöhtem Maße stattfand, mögen folgende Zahlen dienen. Zuwachs Ende 1911 im Vergleich zum Jahre 1910: Stationsnebengleise 162,8 km, Gütermagazine 16 765 qm, an Verladerampen 33 175 qm, an offenen Ladeplätzen 138 202 qm. Ende 1912 betrug dieser Zuwachs im Vergleich zum Jahre 1911: Stationsnebengleise 259,9 km, an Gütermagazinen 20.319 qm, an Laderampen 17 278 qm, an offenen Ladeplätzen 184 045 qm. Ende 1913 ist folgender annähernder Zuwachs durch die im Zuge befindlichen Arbeiten zu erwarten: Stationsnebengleise 280 km, Gütermagazine 35 000 qm, Laderampen 16 000 qm und an offenen Ladeplätzen 120 000 qm. In der 35 000 qm betragenden Gesamtfläche der Gütermagazine sind die neuerbauten Lagerhäuser in Fiume mit rund 20 000 qm Ladefläche mit inbegriffen.

— **Bauarbeiten in Fiume.** Die Fiumaner Bauten zur Ergänzung der dortigen Stations- und Hafeneinrichtungen wurden auch im vergangenen Jahre mit jener Emsigkeit fortgesetzt, die diese Bauten seit Jahren kennzeichnet. Die Meeresanschüttung der sogenannten Brajdica wurde, mit Ausnahme der geplanten Wellenmauer vollendet. Das Legen der Gleise auf der gewonnenen Fläche ist im Zuge. Die Anschüttungskosten beliefen sich auf 1,6 Millionen Kronen. Bei der neuen Zugförderungsanlage sind die Reparaturwerkstätte und das Zeugmagazin fertiggestellt worden; der Lokomotivschuppen, das Bureaugebäude und das Unteroffizierwohnhaus sind der Vollendung nahe. Das Lagerhaus Nr. III wurde mit Aufzügen ausgestattet. Bei den im Bau begriffenen Lagerhäusern Nr. IV und V sind die Bauarbeiten bereits fertiggestellt und jetzt die Ausrüstungsarbeiten, die Aufstellung der Aufzüge, Legung der Gleise usw. im vollen Zuge. Die Bauarbeiten bei den an Stelle der vorläufigen Magazine Nr. 19 und 21 zu bauenden endgültigen vier Stock hohen Lagerhäusern Nr. VI und VII sowie bei dem an dem Franz-Salvator-Kai geplanten dreistöckigen in Hangarform auszubildenden Lagerhaus werden nächstens ausgeschrieben. Die Portalkräne bei dem der Benützung bereits übergebenen Lagerhaus an der Mole Maria-Valeria werden derzeit aufgestellt. Der Austausch der hydraulischen Aufzüge gegen elektrische Aufzüge steht bevor. Außer den erwähnten Arbeiten wurden mehrere Wegbauten, Pflasterungen, Gleislegungen usw. ausgeführt.

Übrige europäische Länder.

— **Nordischer Eisenbahnbaubetrieb.** Bei den beschränkten Verhältnissen, mit denen die nordischen Länder (Norwegen, Schweden, Finnland) sowohl bezüglich der Baumittel als auch des Personals zu rechnen haben, liegt es besonders nahe, für den künftigen Fortgang der Eisenbahnbauten auf eine Reihe von Jahren hinaus einen förmlichen Plan aufzustellen. Die Gesichtspunkte, die hierfür immer wiederkehrend maßgebend sind, sind die, daß es bei stark wechselndem Baufortgang ungemein schwierig ist, die nötige erfahrene Bauleitung und den nötigen Stand an geübten Arbeitern zusammenzubringen und zu erhalten. Einen solchen Stand an erprobten Leuten zu besitzen, ist aber für die nordischen Länder um so mehr vonnöten, als es sich da häufig um ganz besondere Bauverhältnisse handelt innerhalb unbebauter, menschenarmer Landstriche, in denen alle Bedingungen der Lebenshaltung erst geschaffen werden müssen. Sofern die Zeiten verstärkten Baubetriebs mit wirtschaftlichem Hochstand zusammentreffen, können Steigerungen der Arbeits- und Materialpreise derart eintreten, daß der ganze Voranschlag über den Haufen geworfen wird. Trifft die Zeit der Baueinschränkungen und damit der Personalentlassungen mit Zeiten wirtschaftlichen Tiefstandes zusammen, so bleibt dem größeren Teil der Betroffenen, sofern sie nicht in Not und Elend geraten sollen, nichts anderes übrig, als außer Landes zu gehen. Die mit verhältnismäßig großem Kostenaufwand beschafften Geräte müssen verderben oder für geringes Entgelt verschleudert werden. Die Beschaffenheit der Bauleiter wie der Arbeiter wird gehoben, wenn diese Leute mit dauernder Beschäftigung rechnen können. Alle Ungelegenheiten können durch einen weitsichtigen, den wirtschaftlichen Kräften des Landes angepaßten und mit vorhandenem Bestand an Leuten und Gerätschaften rechnenden Baubetriebsplan vermieden werden, durch den nicht nur die auszuführenden Bauten, sondern auch die auf die einzelnen Jahre treffenden Mittelaufwendungen festgelegt werden. Als verfehlt wäre es hierbei anzusehen, wenn etwa in Zeiten wirtschaftlichen Tiefstandes die Staatsbauten wesentlich eingeschränkt würden, wie dies ja vielfach geschieht, während in Zeiten des Hochstandes mit Hochdruck gearbeitet würde. Wiewohl sich für Einschränkung in Zeiten des Tiefstandes

Gründe geltend machen ließen, wird es doch als vorteilhafter angesehen, durchzuhalten und die nötigen Mittel auch in diesen Zeiten aufzubringen. Es wird damit nicht nur der Arbeitslosigkeit entgegengewirkt, es wird auch bei niedrigen Arbeitslöhnen und Materialpreisen billiger gebaut, während in Zeiten des Hochstandes bei lebhafterer Regsamkeit am Arbeitsmarkt die Preise mehr oder weniger in die Höhe getrieben sind.

Die schwedische Staatsbahndirektion hat unter Nachweis der bisherigen außerordentlichen Schwankungen in der Bautätigkeit und in den hierfür gemachten jährlichen Aufwendungen einen allerdings von den gesetzgebenden Stellen noch nicht gutgeheißenen Baubetriebsplan bis zum Jahr 1922 entworfen, der z. B. die Ausführung der nördlichen Inlandsbahn für die Jahre 1916 bis 1922 und die Ausführung einer Querbahn von der nördlichen Stammbahn zur nördlichen Inlandsbahn zwischen den Jahren 1915 und 1921 vorsieht. Der Bau Sveg-Brunflo soll 1918 zu Ende geführt werden. — Das norwegische Storthing hat schon 1908 einen Plan für die Jahre 1911 bis 1923 genehmigt, wonach jährlich eine Summe von etwa 5 Millionen Kronen für neue Staatsbahnbauten aufgewendet werden soll. — In der Geschichte der Eisenbahnen Finnlands finden sich im obigen Sinne immer wiederkehrend Anregungen, eine gewisse planmäßige Gleichmäßigkeit herbeizuführen, damit billiger zu bauen und soziale Vorteile zu erzielen.

— **Truppenbeförderung während der Mobilmachung auf englischen Eisenbahnen.** In England fällt die Beförderung von Truppen im Mobilmachungsfalle ausschließlich den Eisenbahnen und ihren Angestellten zu. Um nun ein Bindeglied zwischen den Eisenbahnverwaltungen und dem Heere herzustellen, besteht das „Engineer and Railway Staff Corps", eine Art eisenbahntechnischer Generalstab. Seine Mitglieder sind meist hervorragende Eisenbahntechniker, denen Offiziersrang verliehen ist, obgleich die Mehrzahl von ihnen keine militärische Ausbildung durchgemacht hat. Der Wert dieser auch in England nur wenig bekannten Einrichtung für die Landesverteidigung wird von sachkundiger Seite als erheblich bezeichnet. Das Corps ist 1864 gegründet worden; es verdankt seine Entstehung den Bemühungen von Ch. Manby, einem bedeutenden Zivilingenieur, der selbst Oberstleutnant und Adjutant war. Jetzt besteht es aus gegen 60 Mitgliedern, darunter einem Ehrenoberst, während die übrigen Mitglieder, die alle Ingenieure oder Unternehmer, auch Leiter und sonstige Beamte der Eisenbahngesellschaften sind, den Rang von Oberstleutnants und Majoren bekleiden. Der Wirkungskreis des Corps erstreckt sich darauf, Gutachten über Truppentransporte mit der Eisenbahn abzugeben und beim Bau von Verteidigungsanlagen mitzuwirken; ferner hat es die Verwendung des im Eisenbahndienst ausgebildeten Personals und der Eisenbahnbetriebsmittel für die Zwecke der Landesverteidigung zu leiten und im Frieden alle Maßnahmen vorzubereiten, die zur Verwendung der Eisenbahnen im Kriege erforderlich sind.

— **Serbische Lokomotivbestellungen.** Wie aus Belgrad gemeldet wird, sprach das Ministerium die Lieferung von elf Lokomotiven deutschen Firmen zu, und zwar sechs Rangierlokomotiven der Aktiengesellschaft Schwartzkopff in Berlin, das Stück für rund 40 000 Fr., fünf Lastzuglokomotiven den Linke-Hofmann-Werken in Breslau, das Stück zu rund 100 000 Fr.

— **Eierverkehr von Rußland nach dem Auslande.** Im Eierverkehr von Rußland wurden die Verlader bisher durch die russischen Versandstationen dazu gezwungen, Wegevorschriften in die Frachtbriefe einzutragen, die häufig von den beförderungsberechtigten vereinbarten Leitungswegen abwichen, wodurch den Interessenten vielfach wesentliche Frachtverteuerungen entstanden. Die berechtigten Leitungswege konnten mangels Veröffentlichung nicht vorgeschrieben werden. Auf Antrag der Handelskammer zu Berlin hat die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg nunmehr erwirkt, daß die russischen Eisenbahn-Aufsichtsbehörden den Beschluß gefaßt haben, die in Rußland bisher nur den Dienststellen bekanntgegebenen Wegevorschriften für die Folge durch den Sbornik Tarifow allgemein zu veröffentlichen. Den Interessenten ist es daher jetzt ermöglicht, sich durch Angabe der richtigen Wegevorschriften vor Frachtverteuerungen zu schützen.

— **Eine neue russische Eisenbahn zur österreichischen Grenze.** „Kuryer Warszawski" meldet: Ein neues Eisenbahnprojekt, das immer greifbarere Formen annimmt und schon im nächsten Jahre zur Ausführung gelangen soll, beschäftigt jetzt die maßgebenden Kreise. Die projektierte Eisenbahn hat auch für Österreich große Bedeutung, da sie bis knapp an die österreichische Grenze bei Chotin geführt werden wird. Die neue Bahn wird ihren Ausgangspunkt bei der bessarabischen Kreisstadt Belz nehmen und über Jedinzy und Briczany nach Chotin gehen. Bei Wiedweya, einer Station der Eisenbahnlinie Österreich-Nowosielitza-Russisch-Nowosielitza-Okwica, kreuzt sich die neue Eisenbahn mit der alten bessarabischen Linie. An der Spitze der Antragsteller steht der Dumaführer Krupensky. Die Bahn hat neben der strategischen auch große wirtschaftliche Bedeutung, weil sie die fruchtbaren Teile Bessarabiens in einer Länge von 170 Werst durchquert.

Fremde Erdteile.

— **Neues chinesisches Eisenbahnprojekt.** Einer Meldung aus Peking vom 15. d. M. zufolge hat Dovos, der Vertreter der belgischen Eisenbahngesellschaft in China, am 14. d. M. mit dem chinesischen Verkehrsminister einen Vertrag zur Ausgabe einer 5 proz. Anleihe von zehn Millionen Pfund Sterling unterzeichnet. Die Bedingungen des Vertrages sind die gleichen wie beim Vertrag der Haitschou-Lantschoubahn. Die beabsichtigte Bahnlinie wird mit der Kalganbahn bei Tatung zusammenstoßen, dann nach Kweihuatschang abzweigen. Der Abschluß des Vertrages ist durch das Kabinett gebilligt worden.

— **Die Eisenbahnen und die Räuberbanden in Südchina** scheinen in eine Art Vertragsverhältnis miteinander treten zu wollen. In China ist es ein altes Herkommen, daß Bettler und Räuber regelrechte Verträge mit den vermögenden Leuten, auf die sie es abgesehen haben, abschließen, gegen Zahlung einer bestimmten Summe, die sich nach der Zahlungsfähigkeit der Betreffenden richtet, werden diese von den Brandschatzungen freigelassen; ja, es wird ihnen sogar ein besonderer Schutz dagegen gewährt, daß nicht etwa andere Bettler und Räuber dasselbe Gebiet heimsuchen. Die vereinbarte Summe wird dann monatlich eingezogen. Ganz so haben es jetzt Räuber bei der Verwaltung der Eisenbahn versucht, die von Kaulun (gegenüber Hongkong) nach Kanton führt. Diese Eisenbahn ist insgesamt 180 km lang; nur die kurze Strecke, die davon auf englischem Gebiete liegt, etwa 30 km, befindet sich in englischer Verwaltung, der volle Rest in chinesischer. Auf englischem Gebiete herrscht natürlich schon der Nähe der englischen Macht wegen völlige Ruhe und Ordnung. Anders steht es mit dem chinesischen Anteil. Die Strecke führt, um die große Zahl kleinerer und größerer Wasserstraßen des Gebietes zu vermeiden, ziemlich weit vom Ufer ab ins innere Land hinein, wo sich wenig große Städte und dafür viele kleine schutzlose Dörfer befinden. Hier haben sich nun zahlreiche Räuber eingenistet, Überbleibsel der republikanischen Aufrührer, die seit Monaten das Volk in schwerster Weise ungestraft bedrücken. Zuletzt sind sie so kühn geworden, daß sie sich auch an die Eisenbahnämter herangemacht haben. Sie haben zunächst vier Stationen der Eisenbahn ausgeraubt; dann machten sie der Verwaltung den Vorschlag, die Strecke weiter unbehelligt zu lassen, sofern ihnen monatlich 1500 Dollar (rd. 3000 ℳ) Abfindung gezahlt würden. Dadurch würde die Bahnpolizei, welche jetzt ohne Erfolg von der Bahn unterhalten wird, überflüssig. Die Verwaltung würde somit noch Ersparnisse machen. Man kann es ihr nicht verdenken, wenn sie den Vorschlag der Räuber in Erwägung zieht. Der bevorstehende Sieg der Nordtruppen dürfte diesem Räuberwesen ein Ende bereiten. F. W.

— **Die Eisenbahnen Ägyptens im Jahre 1912 *).** Die ägyptischen Staatsbahnen konnten abermals auf ein sehr günstiges Rechnungsjahr zurückblicken. Die Roheinnahmen erreichten einen neuen Höchststand, allerdings wuchsen auch die Betriebsausgaben in noch stärkerem Maße, so daß der Überschuß hinter dem des Vorjahres etwas zurückblieb, wie die folgende Aufstellung zeigt:

	1912 £ engl.	1911 £ engl.
Gesamteinnahmen	3 916 221	3 691 179
Gesamtausgaben	2 290 841	2 030 849
Reineinnahmen	1 625 370	1 660 330
Betriebszahl	58,50 %	55,02 %

Die Zahl der beförderten Reisenden erhöhte sich von 27 941 187 auf 28 782 736, das Gewicht der Güter von 6 370 716 t auf 6 904 937 t, während die Stückzahl des beförderten Viehs von 635 118 auf 542 693 zurückging. Das Anlagekapital der Staatsbahnen belief sich am 31. Dezember 1912 auf 26 703 405 £ engl. Das Rollmaterial umfaßte 588 Lokomotiven und 12 648 Personen- und Güterwagen. Die Gesamtlänge des Staatsbahnnetzes betrug Ende 1912: 2419 km, davon waren 2196 km voll- und 223 km schmalspurig. Die Hauptlinie des Landes ist die 1099 km lange Niltalbahn Alexandria-Kairo-Shellal. Im Eigentum des Staates stehen weiter die Hilfsbahnen von Oberägypten und die Western Oases Railway mit 438 bzw. 195 km Länge. Von großer Bedeutung für das wirtschaftliche Leben Ägyptens sind ferner die Kleinbahnen des Nildeltas, die im Besitz von drei Privat-

*) Vgl. Nr. 64, S. 1036, Jahrg. 1912 d. Ztg.

gesellschaften sich befinden und Ende 1912 eine Gesamtlänge von 1273 km aufwiesen. Die Gesamteinnahmen dieser Linien haben sich von 170 985 £ engl. im Jahre 1903 auf 297 389 £ engl. in 1912 gehoben; befördert wurden im letzten Jahre 8 800 099 Personen und 1 109 543 t Güter.

— **Erweiterung des nigerischen Bahnnetzes.** Nach britischen Zeitungsberichten soll der Generaldirektor der nigerischen Eisenbahn, J. Eaglesome, nach London berufen sein, um mit den dortigen Behörden über die Einzelheiten einer neuen wichtigen Eisenbahnverbindung zu beraten, die in Nigerien hergestellt werden soll. Es handelt sich um eine etwa bei Bonny an der Südküste beginnnende, Mittelnigerien von Süd nach Nord durchquerende Hauptbahn in Kapspur, die den Benuefluß auf einer großen Brücke überschreiten, in Nordnigerien etwa bei Bukeru Anschluß an die Bahn des Zinngebiets von Bautschi suchen und auch an die Bahn Baro-Kano anschließen soll. Die Bahn soll etwa 650—700 km lang werden und 3 Jahre Bauzeit erfordern. Sie soll reichbevölkerte Gebiete aufschließen und stellenweise sehr hügelige Gelände durchschneiden. Wahrscheinlich wird sie auch mittels einer Zweigbahn die Kohlenfelder von Udi, östlich von Onitscha (am Niger) erschließen, denen eine erhebliche Bedeutung beigemessen wird. Bei der außerordentlich raschen Entwicklung der Eisenbahnen in der reichen Kolonie Nigerien darf man annehmen, daß der in Rede stehende Plan bald seiner Verwirklichung entgegen geführt werden wird. Die Ausbeutung der angeblich sehr wertvollen Kohlenfelder von Udi würde auch für die deutschen Schutzgebiete Kamerun und Togo von besonderer Bedeutung sein.

— **Richtlinien für die Finanzverwaltung amerikanischer Bahnen.** Der „Köln. Ztg." wird unterm 10. Juli aus Neuyork geschrieben: Einen kläglichen Abschnitt in dem Rückgange amerikanischer Bahnen stellt der Niedergang der New York, New Haven & Hartfordbahn dar, der alten, großen Stammbahn der New-England-Staaten, welche seit Jahrzehnten als eine der ersten Bahnen des Landes galt, da sie auf ihre Aktien bis zu 12 % jährlich verteilte und während der letzten 15 Jahre den Gewinnsatz von 8 % jährlich einhielt. Vor 16 Jahren wurde als Leiter der Bahn Charles S. Mellen berufen, der sich durch die Wiederaufrichtung der Northern Pacific einen bedeutenden Namen als Eisenbahner gemacht hatte. Mellen begann alsbald, die Morgansche Lehre von der Interessengemeinschaft der Bahnen und Wahrung derselben durch Truste in die Tat umzusetzen. Die New Havenbahn erwarb die Kontrolle über die Boston & Maine, Maine Central und andere Neu-Englandbahnen, sie gewann Einfluß auf den Dampferverkehr auf dem Long Island Sund und die Küstenschiffahrt in Neu-England, weil diese im Wettbewerb mit der Bahn standen; sie bemächtigte sich der Straßenbahnen in verschiedenen Neu-England-Städten und erwarb alle elektrischen Kleinbahnen, sobald diese die Monopolstellung der Bahn zu gefährden drohten. Das Aktienkapital der Bahn wurde zur Bewältigung aller dieser Ausdehnungspläne auf 157 800 000 Doll. erhöht und die fundierte Schuld einschließlich der der Tochtergesellschaften stieg auf 204 500 000 Doll. Die Monopolstellung der New Havenbahn wurde als unerträglich empfunden, als im Sommer 1912 Präsident Mellen den Bau einer Wettbewerbsbahn hintertrieb und die Regierung das Strafverfahren gegen Mellen wegen Verletzung des Trustverbots einleitete. Die Canadian Northernbahn hatte nämlich den Bau einer Bahn, mittels deren sie nach Providence Rhode Island vordringen und von da mittels Sunddampfern mit Neuyork in Verbidnung treten wollte, schon in Angriff genommen, als plötzlich infolge des Eingreifens Mellens der Bau dieser Bahn, der New England Southernbahn eingestellt wurde, da die New Haven und Canadian Northern sich hinsichtlich der Verteilung des Verkehrs geeinigt hatten. Die Erbitterung der Bevölkerung über diesen Gewaltstreich war so groß, daß die Staaten Massachusetts, Rhode Island und New Hampschire eine Zeitlang mit dem Plane umgingen, die aufgegebene New England Southernbahn als Staatsbahn zu bauen. Segen hat auf der Mellenschen Ausdehnungspolitik nicht geruht. Infolge des in Neu-England stärker als anderwärts aufgetretenen industriellen Rückgangs der Überkapitalisierung der Northernbahn und der verschwenderischen Wirtschaft kam die alte Bahn in Rückgang, und als ihre bedeutende Tochtergesellschaft, die Boston & Mainebahn, die Dividende von 5 % nicht mehr erschwingen konnte, mußte auch die New Havenbahn den Gewinnsatz von 8 % auf 5 % herabsetzen. Für die Aktien der New Havenbahn, von denen ein großer Teil seit Jahrzehnten zum Besitzstande hervorragender Familien in Boston gehört, trat ein heftiger Kursverfall ein, in dessen Verlauf die Aktien, welche 1903 noch auf 225 gestanden, im Juni auf 99 fielen. Der Vorfall war zu einem nationalen Ärgerniß geworden. Es wurde durch Beschluß des Kongresses die Behörde für den zwischenstaatlichen Verkehr mit einer Untersuchung der Angelegenheit betraut, welche umso mehr angezeigt war, da sich in letzter Zeit mehrere schlimme Unfälle auf der Bahn ereignet hatten. Die Behörde hat ihren Bericht eingereicht, der einer schneidenden Anklageschrift gegen die Bahngesellschaft gleichkommt. Die Behörde stellt besonders folgende Punkte fest: Die äußere Finanzverwaltung war im höchsten Maße verschwenderisch, und hätte die Eisenbahn sich auf ihre eigentlichen Aufgaben unter den gleichen Verhältnissen beschränkt, welche in anderen Beziehungen bestanden, so hätte sie die Dividende von 8 % für das Betriebsjahr 1912 zahlen und einen Überschuß von 1 794 000 Dollar erzielen können statt eines Fehlbetrages von 930 000 Dollar. Das Abkommen zwischen der New Haven und der Boston-Mainebahn steht mit dem Geiste des Gesetzes betreffs die Einschränkung des Wettbewerbs im Widerspruch und sollte aufgehoben werden, so daß die letztgenannte Bahn ihre vollständige Unabhängigkeit von der New Haven wieder erlangt. Die New Havenbahn sollte sich auch des Besitzes ihrer Straßenbahnlinien und elektrischen Kleinbahnen entäußern, nicht weil ihr gegenwärtiger Besitz eine Gesetzesverletzung enthält, sondern weil ein solcher Besitz dazu benutzt werden könnte, um den künftigen Bau von Wettbewerbslinien zu verhindern. Läßt man die Verschmelzung zwischen der Boston & Maine und der New Havenbahn bestehen, so wird die Folge ein fast ausschließliches Monopol der Verkehrsgelegenheit für den größten Teil von Neu-England in den Händen der Bahn sein. Unverantwortlich ist es, daß beide Bahnen keine Stahlwagen besitzen. Der Güterverkehr der Boston & Maine ist weniger zuverlässig als der der Pennsylvania oder der Baltimore & Ohiobahn; der der New Haven steht zwar dem der Pennsylvaniabahn etwas nach, kann sich aber ungefähr mit dem auf der Baltimore & Ohio messen. Die Bemessung des Personenfahrgeldes ist in Neu-England für den örtlichen Verkehr des Publikums günstiger gewesen als in irgendeinem anderen Teile der Vereinigten Staaten. Das amerikanische Bundesverkehrsamt erläßt in seinem Bericht keine Verfügungen, aber erklärt, daß die nachstehenden Grundsätze für alle Bahnen, für welche die Bundesgesetze in Anwendung kommen, die Grundlage eines geordneten Bahnbetriebs bilden. Es sollte keiner zwischenstaatlichen Bahn gestattet sein, mehr Geld zu verausgaben, weitergehende Verpflichtungen einzugehen oder mehr Besitz zu erwerben, als zu dem Betriebe der Bahn und zu ordnungsmäßigen Verbesserungen, Erweiterungen und Entwicklungen der Bahn erforderlich sind. Keiner zwischenstaatlichen Bahn sollte gestattet sein, eine andere Bahn zu pachten oder zu erwerben, oder die Aktien oder Wertpapiere anderer Bahnen in ihren Besitz zu bringen, oder direkt oder indirekt Gewähr dafür zu übernehmen, ohne die Genehmigung der Bundesregierung eingeholt zu haben. Eine zwischenstaatliche Bahn sollte Aktien der Bonds zu keinen andern als den in den beiden obigen Paragraphen bezeichneten Zwecken, und auch solche nur nach Gutheißung durch die Bundesregierung ausgeben dürfen.

— **Southern Pacificbahn.** Die Gesellschaft hat das abgelaufene Geschäftsjahr mit Roheinnahmen von 142 750 000 D. (gegen das Vorjahr + 11 224 559 D.) geschlossen. Die Reineinnahmen stellen sich auf 43 844 636 (+ 4 431 748) D., die Nebeneinnahmen auf 11 210 312 (+ 2 357 793) D., Zinsen und Pächte erforderten andererseits 29 092 058 (+ 2 429 804) D. Es verbleibt ein Überschuß von 25 962 890 (+ 4 359 737) D. oder 9,52 (7,92) % des Aktienkapitals. Man erwartet noch bessere Erträge von dem neuen Betriebsjahr. Gemäß dem von dem Bundesgericht bestätigten Plan zur Abtrennung der Southern Pacific-Kontrolle von der Union Pacificbahn fand in Philadelphia der Austausch von 382 924 Southern Pacific-Aktien im Nennbetrage von 38 292 400 D. in Baltimore- und Ohio-Aktien statt. Die Pennsylvaniabahn gab für die Southern Pacific-Aktien 212 736 Vorzugsaktien und ebensoviele Stammaktien der Baltimore- und Ohiobahn, und zwar die 4 proz. Vorzugsaktien zu 80, die Stammaktien zu 100, während die Union Pacificbahn Vorzugs- und Stammaktien der Southern Pacific zum Nennwerte in Tausch gab. Der Barunterschied bei dem Geschäfte war 80 D., welche die Union Pacific für eine ungerade Baltimore- und Ohio-Vorzugsaktie zu bezahlen hatte. Die auf die Aktien beider Bahnen entfallenen oder fälligen Dividenden werden entsprechend verteilt werden. Die Union Pacific wird aus dem Besitz der erworbenenn Baltimore- und Ohio-Aktien eine jährliche Nebeneinnahme von 2 127 264 D. haben, und die Southern Pacific-Aktien werden zu dem jetzigen Gewinnsatz von 6 % der Pennsylvaniabahn 2 297 544 D. jährlich einbringen.

— **Eisenbahnbau in Patagonien.** Das Eisenbahnnetz Argentiniens erreicht seine größte Dichte in der Provinz Buenos Aires und den dieser benachbarten Provinzen. Aber auch in den nördlichen wie namentlich in den südlichen Landesteilen gewinnt das Schienennetz rasch an Ausdehnung. Nachdem schon vor mehr als 30 Jahren der argentinische Forschungsreisende F. P. Moreno seine Landsleute auf die hohe wirtschaftliche Bedeutung der damals noch ausschließlich von wilden Indianerstämmen bewohnten Hochflächen Patagoniens hingewiesen hatte, beginnt man heute dank den rastlosen Bemühungen des der-

zeitigen Arbeits- und früheren Landwirtschaftsministers Ramos-Mexia, an der Erschließung dieser Gebiete, der Territorien Rio Negro, Chubut und Santa Cruz, tatkräftig zu arbeiten. Zurzeit befinden sich bereits drei staatliche Eisenbahnlinien im Bau, die von der Küste ins Innere vordringen und deren Ausgangspunkte die Häfen Puerto Deseado in Santa Cruz, Rivadavia in Chubut und Puerta San Antonio in Rio Negro sind. Wohl die größte Bedeutung unter den genannten Linien dürfte der von Puerto San Antonio ausgehenden Strecke beizumessen sein, da diese nunmehr über ihren ursprünglichen Endpunkt am Nahuel Huapisee hinaus über die Anden hinweg bis nach Valdivia verlängert werden soll. In den Anden sind zwei nach Süden bzw. Norden führende Zweiglinien von zusammen 400 km Länge geplant, die die Siedelungen der 16. Oktoberkolonie und jene von San Martin Jumin de los Andes mit der Hauptstrecke verbinden sollen.

Zur Erkundung des von der neuen Überlandbahn berührten Gebietes ist seit dem Jahre 1911 in Patagonien eine unter der Leitung des nordamerikanischen Geologen Bailey Willis stehende Kommission tätig. Wie dieser im „Geographical Journal“ ausführt, erhebt sich die Linie zunächst bis zu einer Meereshöhe von etwa 1200 m und senkt sich darauf wieder um etwa 400 m bis zum Nahuel Huapisee, der in einer Entfernung von etwa 700 km von der Küste gelegen ist. Das Haupterfordernis für die Bahnlinie in ihrem östlichen Teil ist die Beschaffung guten Wassers. Wie schwierig sich diese in dem trockenen Küstengebiet gestaltet, kann man daraus ersehen, daß zur Wasserversorgung von San Antonio der Bau einer mehr als 100 km langen Wasserleitung erforderlich ist. Für die Überschienung der Kordillere kommen zwei Pässe in Frage, der Puyehuepaß und der Cajon Negro. Im ersteren Falle würde die Linie steile Anstiege zu bewältigen haben und das Gebirge auf einer offenen Hochfläche von 1200 bis 1300 m Seehöhe zu kreuzen haben, wo die Gefahr der Schneeverwehung sehr groß wäre; auf dem Wege über den Cajon Negro dagegen sind die Neigungen viel günstiger, der Scheitelpunkt der Linie würde nur 1180 m hoch zu liegen kommen und der Kamm des Gebirges in einem etwa 1,6 km langen Tunnel unterfahren werden. Gegenüber der bisherigen transkontinentalen Bahnverbindung über den Uspallatapaß, deren Mängel so viel von sich reden machen, bietet die neue Linie, die zudem in ihrer ganzen Erstreckung als Breitspurbahn gebaut werden soll, große Vorteile. Während der Osten Patagoniens wegen seiner Wasserarmut nur für die Viehzucht in Frage kommen kann, zählt der Kordillenbezirk zu den besten Landstrichen Argentiniens, ausgezeichnet durch mildes Klima, reichliche Regenmengen, Reichtum an Flüssen und Seen und nutzbaren Wasserkräften. Er bietet daher alle Vorbedingungen für die gedeihliche Entwicklung intensiver Landwirtschaft und industrieller Unternehmungen. Vor allem aber gewährt Patagonien noch Raum für ungezählte Scharen von Einwanderern aus Mittel- und Nordeuropa und den Vereinigten Staaten.

Allgemeines.

— **Der größte Kran der Welt.** Trotz hartnäckiger Versuche ist es bisher weder der englischen noch der amerikanischen Industrie gelungen, die deutschen Leistungen im Bau von Schwerlastkranen zu übertreffen; besonders in den letzten Jahren hat die Technik auf diesem Gebiete in Deutschland große Fortschritte gemacht. Ihren äußeren Ausdruck findet diese wachsende Leistungskraft unserer Industrie in dem gewaltigen neuen Riesenkran, der in Hamburg auf den Werften von Blohm & Voß Aufstellung gefunden hat und der für sich den Ruhm beanspruchen kann, der größte Kran der Welt zu sein. Die erste Aufgabe, die dieses gigantischen Meisterwerkes moderner Technik harrt, ist, wie die „Bauwelt“ berichtet, die Fertigstellung des 50 000 t großen Schwesterschiffes „Imperator“. Der Riesenkran, der weithin sichtbar das Hafenbild beherrscht, ist als Hammerwippkran gebaut und besitzt eine Tragfähigkeit von nicht weniger als 250 000 kg. Der mächtige Ausleger ist 56 m lang, sein vorderer Arm kann hochgeklappt werden, um bei weiter wachsenden Höhenabmessungen der Schiffe auch in Zukunft noch allen Ansprüchen zu genügen. Ist der Ausleger hochgeklappt, so ragt seine Spitze nicht weniger als 100 m über den Wasserspiegel empor. Das Riesenwerk wird durch Elektrizität betrieben und verfügt über zwei voneinander ganz unabhängige Hebezeuge; das eine von ihnen, eine sog. „Katze“, kann ihre Last von 250 000 kg in 34½ m und 110 000 kg in 53 m Entfernung von der Kranmitte tragen. Oben auf dem Ausleger steht dann noch ein fahrbarer Drehkran von 20 000 kg Tragkraft. Mit ihm kann ein Arbeitsfeld von 147 m Durchmesser oder fast 17 000 qm Fläche bestrichen werden. Der Gedanke, daß dieses majestätische Eisengerüst durch nur zwei Mann in Bewegung gesetzt und geleitet werden kann, hat fast etwas Phantastisches, aber in der Tat genügt ein einfacher Hebeldruck, um die Riesenkräfte des ganzen Hebewerkes zu entfesseln. Der Steuermann des großen Kranes hat seinen Platz in einem kleinem Steuerhause, das unter dem Lastarme des Auslegers angebracht ist. Von hier aus regelt er alle Bewegungen der mächtigen Konstruktion, und in der Dunkelheit unterstützen ihn dabei die Scheinwerfer, die neben dem Führerstande angebracht sind und die jeweilige Arbeitsstelle taghell erleuchten.

— **Spülentladung von Zuckerrüben aus Eisenbahnwagen.** Vor einigen Jahren veranstaltete der Verein für deutsche Zuckerindustrie ein Preisausschreiben für die Herstellung einer Einrichtung zur Rübenentladung bei größtmöglichster Ersparnis an Menschenkräfte. Bei der Preisverteilung, wobei keiner der Bewerber allen gestellten Bedingungen genügte, wurde eine von Direktor Grundmann und Ingenieur Fölsche erfundene Entladevorrichtung mit einem Teilpreise bedacht, die inzwischen während der Zuckerrübenkampagne 1912/1913 in einer Zuckerfabrik Niederösterreichs im Betieb gestanden und sich dort so vorteilhaft bewährt hat, daß für die kommende Kampagne eine Reihe weiterer Zuckerfabriken in Deutschland, Österreich und Ungarn die Rüben-Spülentladung nach dem System Grundmann-Fölsche in ihren Betrieben eingeführt haben. Die Spülentladung erfolgt nach einer Mitteilung in der „Deutsch-österr. Eisenbahnbeamten-Ztg.“ durch eine Flüssigkeits-Stoß- und Spülvorrichtung, die im wesentlichen aus Zentrifugalpumpe, Rohrsträngen und aus Absatzbecken für das Spülwasser besteht, das derartig gegen den Boden eines offenen, mit Rüben beladenen Eisenbahnwagens schräg gerichtet wird, daß die beim Öffnen der Wagentür entstehende Absturzbewegung der Rüben dem Wasserstrahl entgegengerichtet ist. Auf diese Weise werden die Rüben durch den Wasserstoß und Stau vom Boden abgehoben und in dem Stauwasser schwimmend mit diesem zur Schwemmrinne aus dem Wagen geholt. Mit einem Aufwand von 6 bis 7 cbm Wasser in der Minute, einem Kraftbedarf von 12 PS. und einer Bedienungsmannschaft von 2 Mann werden mit dieser Vorrichtung 15 t-Wagen in 10 bis 17 Minuten entladen. Die Ersparnis gegenüber der Entladung durch Menschenkraft wird bei 40 Wagen mit etwa 35—40 %, bei 80 Wagen mit etwa 50—60 % und bei 100 Wagen mit 55—60 % berechnet. Als Vorteile der Spülentladung für die Eisenbahnverwaltungen werden u. a. die durch die schnelle Entladung bewirkte Beschleunigung des Wagenumlaufs sowie die gleichzeitige Reinigung der Eisenbahnwagen genannt. Ein besonderer Vorteil dieser Entladeweise besteht auch darin, daß die Rüben beim Abladen mittels Spülens von keinem Werkzeuge berührt, also in keiner Weise beschädigt werden.

Rechtspflege.

— **Haftpflichtfall.** (Erkenntnis des Reichsgerichts vom 12. Juli d. J. VI. 183/13.) Die Firma Vering & Waechter, Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin, betreibt eine schmalspurige Eisenbahn von der Staatsstraße bei Krafft bis zum Bahnhofe Erstein der Reichseisenbahnen. Der Betrieb erfolgt teils mittels Dampf, teils mittels Pferden, und zwar sind für den Personenverkehr zwischen den Bahnhöfen Erstein-Stadt und Erstein-Reichsbahnhof Pferdebahnwagen in Betrieb, während die Beförderung von Gütern, ausnahmsweise auch von Personen, (mittels Dampfstraßenbahnzügen)erfolgt. Die Pferdebahnwagen und die Dampfbahnzüge benutzen zwischen Erstein-Stadt und Erstein-Bahnhof dieselben Bahngleise. Am 16. Oktober 1910, am sogenannten Meßti-Tage in Erstein, an dem ein Volksfest daselbst stattfand, hatte der Koch D. aus Benfeld die Pferdebahn zur Fahrt von Erstein-Stadt nach Erstein-Bahnhof benutzt, und zwar mit einem Wagen, der fahrplanmäßig abends um 9 Uhr 59 Min. von Erstein-Stadt abfahren sollte. Unterwegs wurde dieser Wagen durch einen hinterdrein fahrenden Dampfbahnwagen eingeholt und angefahren und D. von der Plattform, auf der er stand, heruntergeschleudert, wobei er erhebliche Verletzungen erlitt. Der Dampfbahnwagen sollte fahrplanmäßig um 8 Uhr 46 Min. von der Station Erstein-Rheinstraße abfahren, um 8 Uhr 58 Min. in Station Erstein-Stadt ankommen und erst um 9 Uhr 10 Min. von dort wieder abfahren, während der von D. benutzte Pferdebahnwagen um 9 Uhr 8 Min. an der Endstation Erstein-Bahnhof ankommen sollte. Dadurch, daß einer der beiden Züge diesen Fahrplan aber nicht eingehalten haben mußte — entweder war der Pferdebahnwagen zu spät oder der Dampfzug zu früh von Station Erstein-Stadt abgefahren —, war der Zusammenstoß erfolgt, der vermieden worden wäre, wenn vor der Abfahrt des Dampfbahnwagens der Vorschrift entsprechend eine telephonische Meldung eingeholt worden wäre, ob die Strecke Erstein-Stadt bis Erstein-Bahnhof frei sei. Das war aber in der Tat nicht geschehen, wahrscheinlich infolge des starken Meßverkehrs. Der Kläger behauptete, er habe als Koch sehr guten Verdienst und gute Aussichten für die Zukunft gehabt und verlangte deshalb, gestützt auf § 1 des Haftpflichtgesetzes und § 823, 1 und 2 BGB. erhebliche Schadenbeträge, die ihm

auch von den Vorinstanzen teilweise zugesprochen worden waren.

Landgericht Straßburg und Oberlandesgericht Colmar hatten dem Kläger 5000 ℳ Schmerzensgeld, bis 1. Januar 1914 eine Rente von 4600 ℳ und von da ab eine Rente von 3000 ℳ zugebilligt. Die Beklagte habe zwar, so hatte das Oberlandesgericht ausgeführt, den Entlastungsbeweis aus § 831 BGB. erbracht, hafte aber nach § 823, 1 und 2 wegen eigenen Verschuldens, und zwar wegen schuldhaften Verstoßes gegen die Bestimmung der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung, die, gerade zum Schutze des reisenden Publikums, in § 65 bestimme, daß kein Zug ohne Erlaubnis des zuständigen Beamten von einer Station abfahren dürfe, und weiter, daß kein Zug von einer Zugfolgestelle ab- oder durchfahren dürfe, bevor festgestellt sei, daß der vorausgegangene Zug sich unter Deckung der nächsten Zugfolgestelle befinde. Fahrplanmäßig habe nun der Dampfzug um 8 Uhr 46 Min. von der Station Erstein-Rheinstraße abfahren und um 8 Uhr 58 Min. an der Station Erstein-Stadt eintreffen sollen. Dort hätten die Reisenden auf den Pferdebahnzug umsteigen sollen, der die Station Erstein-Stadt fahrplanmäßig um 8 Uhr 50 Min. habe verlassen und an Station Erstein-Reichsbahnhof um 9 Uhr 8 Min. eintreffen müssen. Erst nach Ankunft des Straßenbahnzuges an der Station Erstein-Reichsbahnhof, nämlich erst 9 Uhr 10 Min., habe dann fahrplanmäßig der um 8 Uhr 58 Min. eingetragene Dampfzug die Station Erstein-Stadt verlassen und nach Erstein-Reichsbahnhof weiterfahren dürfen. Der so festgelegte Fahrplan habe also Rücksicht genommen auf die Bestimmung in § 65 der Betriebsordnung — Freisein der Strecke! — sei aber unbestritten am Abend des 16. Oktober nicht eingehalten worden, obwohl es sehr leicht möglich gewesen wäre, sich vor jedem Zuge durch Fernsprecher zu vergewissern, ob die Strecke frei sei. Hätte die Beklagte ihre Beamten ein für allemal angewiesen, nur so zu handeln, dann wäre der Zusammenstoß niemals erfolgt. Wegen dieses Verstoßes gegen § 65 der Betriebsordnung hafte die Beklagte wegen Verletzung eines Schutzgesetzes; sie hafte außerdem aber auch aus § 823, 1 BGB. wegen eigenen Verschuldens, denn auch für sie gelte wie für jede Eisenbahnunternehmerin der allgemeine Satz, ihren Betrieb stets so zu regeln, wie es die Sicherheit des Verkehrs verlange. — Das Reichsgericht hat dieses Urteil im wesentlichen bestätigt, nur soweit, als die Rente von 3000 ℳ über das 45. Lebensjahr hinaus zugebilligt worden ist, hat das Reichsgericht das Urteil aufgehoben und die Sache in diesem Umfange an das Oberlandesgericht zurückverwiesen.

— Zur Auslegung des Art. 108 des französ. Handelsgesetzbuchs. Wir erhalten folgende Zuschrift: In meiner Besprechung des Buches „Droit commercial des chemins de fer. Etude théorique et pratique par Victor Mittre" in Nr. 29 S. 487 d. Ztg. habe ich im Gegensatze zu Mittre behauptet, daß laut Art. 108 des französischen Handelsgesetzbuchs die sich aus dem Nichtversande eines Gutes ergebenden frachtvertragsmäßigen Entschädigungsforderungen wegen Verlustes, Minderung oder Verspätung nicht der fünfjährigen, sondern der einjährigen Verjährungsfrist unterliegen. In einer mir zugegangenen Berichtigung wird unter Berufung auf Dalloz (Band II, Jahrgang 1888, Seite 771) die Richtigkeit meiner Behauptung mit der Begründung bestritten, daß sie weder mit der aus der Entstehungsgeschichte der in Betracht kommenden gesetzlichen Bestimmung sich ergebenden Lehre, noch mit der Rechtsprechung im Einklange stehe.

In der Tat wird an der angegebenen Stelle des erwähnten Sammelwerkes ein meiner Anschauung entgegengesetzter Standpunkt vertreten und die Ansicht verfochten, daß die kurzfristige Verjährung bloß bezüglich jener Ereignisse geltend gemacht werden könne, die während des Beförderungsvorganges, nicht aber vor Beginn desselben eintreten. Zur Bekräftigung dieser Behauptung werden angeführt: a) die in den Niederschriften der Verhandlungen zum Ausdruck gebrachten Ansichten und Beschlüsse des französischen Staatsrates; b) die Anschauung, daß es grundsätzlich unbillig sei, dem Frachtführer den Vorteil der kürzeren Verjährungsfrist nicht nur rücksichtlich der während der eigentlichen Beförderung, sondern auch bezüglich der vor Beginn derselben eintretenden Ereignisse einzuräumen; c) die übereinstimmenden Ansichten mehrerer Kommentatoren und eine diesbezügliche Entscheidung des obersten Gerichtshofes.

Diese nach jeder Hinsicht zutreffende Begründung ist für den vorliegenden Fall belanglos. Sie bezieht sich nämlich nicht auf den gegenwärtigen, den Gegenstand der Erörterung bildenden und seit dem 11. April 1888 in Kraft befindlichen, sondern auf den vormaligen Wortlaut des Art. 108 des französischen Handelsgesetzbuchs. Der Sinn des ersteren ist gelegentlich seiner gesetzgeberischen Behandlung im französischen Abgeordnetenhause durch die Erklärung des Berichterstatters Bisseuil im Namen des Ausschusses und in Übereinstimmung mit der Regierung dahin festgesetzt worden, daß rücksichtlich der Dauer der für die Entschädigungsforderungen vorgeschriebenen Verjährungsfrist der Umstand, ob das schadenbringende Ereignis vor oder nach Beginn der tatsächlichen Verfrachtung eingetreten ist, nicht in Frage komme. Zu demselben Ergebnis gelangen: Piot (Annales des chemins de fer et tramways 1908 Seite 37), der aus dem Sinn und dem Wortlaut des französischen B.G.B. (Art. 1783) die Schlußfolgerung ableitet, daß die Haftung der Eisenbahn, als Frachtführer, schon vor dem Beginne der Beförderung gelte und daß die tatsächliche Beförderung keine Änderung des Frachtvertrages herbeiführe; Josserand (Les transports II Seite 594), der sich für die Geltung der einjährigen Verjährungsfrist bezüglich der vom Zeitpunkte der Übernahme der Güter eintretenden Abgänge, ausspricht; Sarrut (Dalloz 1890 II 65), der, infolge der Abänderung des Gesetzes, seine ursprüngliche Ansicht aufgegeben hat und nunmehr für die Einräumung einer vom Zeitpunkte der Einwirkung des schadenbringenden Ereignisses unabhängigen Verjährungsfrist eintritt.

Ich glaube daher vollkommen berechtigt gewesen zu sein, die Behauptung aufzustellen, daß Schadenersatzklagen, die infolge des Nichtversandes eines aufgegebenen Gutes entstehen, der einjährigen und nicht der fünfjährigen Verjährungsfrist unterliegen.

L. Calmar.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 31,76 km lange Strecke Fährkrug-Fürstenwerder Stb. der Königlichen Eisenbahndirektion Stettin ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. September d. J. werden die Freiladeanlagen im neuen Essener Freiladebahnhof unter der Bezeichnung Essen Hgbf. in Betrieb genommen werden. Am gleichen Tage wird die Station Essen Hbf. für den Wagenladungsverkehr, mit Ausnahme des Ladungsverkehrs der angeschlossenen Werke und der Fahrzeugsendungen geschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i. Pr. Am 20. August d. J. wird die an der Bahnstrecke Kruglanken-Marggrabowa zwischen den Stationen Griesen und Gordeyken gelegene Ladestelle Doliwen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Griesen und Doliwen 4,52 km und zwischen Doliwen und Gordeyken 4,09 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Rötgesbüttel und Isenbüttel an der Bahnstrecke Braunschweig-Isenbüttel gelegene Bahnhof IV. Kl. Isenbüttel-Dorf für den Personen- und Gepäckverkehr und auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Braunschweig-Bad Harzburg zwischen den Bahnhöfen Hedwigsburg und Boerssum neuerrichtete Haltepunkt Bornum-Dorstedt für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Hedwigsburg und Bornum-Dorstadt 2,70 km und zwischen Bornum-Dorstadt und Boerssum 3,90 km. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Am 1. September d. J. wird der zwischen den Stationen Hofeld und Wallhausen an der Bahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen (Saar) gelegene Bahnhof IV. Kl. Namborn, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und

Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg und für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. September d. J. ab wird der Stationsname Heinsberg in Heinsberg (Rheinl.) und der Stationsname Weiden in Weiden b. Aachen geändert werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Gifhorn an der Bahnstrecke Braunschweig-Wieren führt vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung Gifhorn Stadt.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Strecke Neustadt (Dosse)-Meyenburg belegene Bahnhof IV. Kl. Blumenthal (Prign.) erhält vom 1. Oktober d. J. ab die Bezeichnung Blumenthal (Mark).

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 218 vom 16. August d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die zur Prüfung des Entwurfes eines II. Nachtrages zu dem alphabetischen und arithmetischen Fahrscheinverzeichnis berufenen Stellen, betreffend den Entwurf eines vom 1. Oktober 1913 ab gültigen II. Nachtrags zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Mai 1913 (abgesandt am 16. August d. J.).

Nr. V 114 vom 6. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien auf Einführung eines neuen einheitlichen Begleitscheins für die Rücksendung leerer fremder Wagen von Stationen, die auf dem Hinwege nicht berührt worden sind (§ 5 Abs. 8 und 9 des VWÜ.) (abgesandt am 15. August d. J.).

Nr. V 117 vom 14. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Auskunftserteilung über die Benutzung fremder Wagen (abgesandt am 16. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 16. d. Mts. verschied

der Königlich bayerische Regierungsrat

Springinskle.

Der Verstorbene hat vom 1. April 1907 ab als technisches Mitglied der Linienkommandantur München sowie als Bahnbevollmächtigter der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen die militärischen Eisenbahnangelegenheiten mit hervorragender Sachkenntnis und nie ermüdendem Eifer vertreten und sich bleibende Verdienste um das Militär-Eisenbahnwesen erworben.

Ihm wird auch bei uns ein treues Andenken bewahrt bleiben.

Berlin, den 16. August 1913. (2155)

Der Chef des Generalstabes der Armee.

v. Moltke.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Der infolge Mobilisierung unserer Wehrkraft am 3. Juli l. J. eingestellte Güterverkehr wurde am 7. August wieder eröffnet.

Im Sinne der Bestimmungen des § 11 des Vereins - Wagen - Übereinkommens bringen wir dies zur Kenntnis.

Bukarest, den 12. August 1913. (2147)
Der Direktor des Verkehrsdienstes.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 21. August 1913 wird Großauheim in die Ausnahmetarife 9, S 5, S 5 s und S 5 t für Eisen und Stahl aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. August 1913. (2151)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch - österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Die mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Garmisch-Partenkirchen-Griesen-Reutte im Verfügungswege eingeführten Frachtsätze für Zement (Ausnahmetarif 71) Vils-Garmisch-Partenkirchen, Griesen (Obb.), Mittenwald, Reith, Scharnitz und Seefeld treten mit 15. September 1913 außer Kraft.

Ab 16. September 1913 gültige Ersatzfrachtsätze sind im Nachtrag IV enthalten.

München, den 11. August 1913. (2153)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Mit dem 10. September 1913 werden für den Verkehr mit Niemes Stadt der Außig-Teplitzer Bahn direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 181 für Fisch- und Robbentran eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 15. August 1913. (2152)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif.

Zum 1. September d. J. wird die neu eröffnete Station Kampen der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft in den oben genannten Tarif einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 11. August 1913. (2133)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft A (Tfv. 5). Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 20. August 1913 ab treten im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Horka - Rothenburg - Priebus Änderungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 14. August 1913. (2134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 21. August 1913 erhält der Ausnahmetarif 7 ein neues Warenverzeichnis sowie neue Anwendungsbedingungen. Soweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, treten diese erst mit dem 21. Oktober in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 15. August 1913. (2135)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. August 1911.

Berichtigung eines Fehlers.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 91 C (Mineralteer, Petroleumteer usw.) von Kralup Staatsbahnhof nach Erfurt auf Seite 369 des vorbezeichneten Tarifhefts von 169 auf 179 ₰ für 100 kg richtig gestellt.

Breslau, den 15. August 1913. (2136)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.

1. Heft 1 bis 4.

Im alphabetischen Verzeichnis der Versandstationen und Gruben ist die laufende Nr. der Neu-Glückaufgrube von 52 in 53 abzuändern.

2. Heft 2.

Die auf dem Titelblatt angegebene Nr. des Deutschen Tarifverzeichnisses ist von 1253 in 1265 zu berichtigen.

3. Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 bis auf Widerruf bzw. bis zur Durchfüh-

rung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914, wird die Station Nestomitz Fabriken (zur k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft gehörig) mit den um 10 Heller für 1000 Kilogramm gekürzten Frachtsätzen für Schönpriesen in den obengenannten Tarif einbezogen. Die Frachtsätze gelten nur für Sendungen an die Zuckerraffinerie und an die Sodafabrik in Nestomitz.

Kattowitz, 15. August 1913. (2137)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothringisch-Luxemburgisch-Badischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1913 werden die in der Abteilung II des Ausnahmetarifs 10a für Mühlenerzeugnisse (Spalte b des Stationstarifs) vorgesehenen Ausnahmesätze ab Straßburg Wasserumschlag nach Konstanz (69), Schaffhausen (68), Singen (65), Waldshut (69) — Tarifanzeiger 16/1912 — wegen Nichtbenutzung aufgehoben.

Straßburg, 13. August 1913. (2138)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 4.

Mit Gültigkeit vom 18. August 1913 wird die Station Schlauroth mit den für Görlitz bestehenden ermäßigten Frachtsätzen in den Tarif einbezogen.

Dresden, am 15. August 1913. (2139)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Badischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird Dari (Darisamen) in die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 10 und 27 aufgenommen und in letzterem ein ermäßigter Frachtsatz für Mineralschmieröl von Mannheim nach Waldshut eingeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 13. August 1913. (2140)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Binnengütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird ein Ausnahmetarif 6 für frisches Obst (Äpfel, Birnen, Plaumen, Zwetschen, Kirschen und Beeren) in Ladungen von 5 und 10 t eingeführt.

Näheres im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger und bei den Eilgutabfertigungen.

Schwerin, 13. August 1913. (2159)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Für den Verkehr zwischen Pfronten-Steinach einerseits, Bichlbach, Ehrwald, Heiterwang, Lähn und Leermoos anderseits treten am 1. September 1913 im Verkehrsanzeiger der K. Bayer. Staatseisenbahnverwaltung neue Frachtsätze in Kraft.

München, 14. August 1913. (2157)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ostdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. September 1913 wird die Station Rothenbach (Schlesien) des Dir.-Bez. Breslau in die Kilometertafel II einbezogen. Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, den 17. August 1913. (2162)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. September 1913 wird die Station Beeskow N. L. E. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 der Tarifhefte 2 und 3 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 15. August 1913. (2163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerze usw. Reichsbahn—Belgien vom 1. November 1898.

Mit Geltung vom 1. September 1913 werden die folgenden Frachtsätze eingeführt:

Von / Nach	Hagendingen Sendungen von 10000 kg	60000 kg
Liège (Longdoz)	6,34	5,34
Ougrée	6,35	5,35
Trooz	6,40	5,40

Straßburg, 14. August 1913. (2149)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 6 b (Belgien-Baden).

Mit Geltung vom 1. September 1913 werden in dem Ausnahmetarif 14 für Sand folgende Frachtsätze nachgetragen:

von Bouffioulx nach	Abteilung a (10 t)	b (60 t)
	für 1000 kg in Franken	
Schaffhausen	17,29	16,04
Singen	16,92	15,67

Straßburg, 14. August 1913. (2150)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. September 1913 kommen in Berichtigung und Ergänzung des Ausnahmetarifs 13 (Obst) nachstehende ermäßigte, erhöhte und neue Frachtsätze für 100 kg in Heller zur Einführung:

Von oder nach	Eger Bay. St.-B. A	Eger Bay. St.-B. B	Franzensbad Bay. St.-B. A	Franzensbad Bay. St.-B. B
	10 t			
Algund	454	495	460	501
Lana-Burgstall	436	480	442	486
Meran	446	487	452	493
Sigmundskron	415	457	421	463

Die erhöhten Frachtsätze treten erst ab 1. November in Kraft. (2156)

München, den 13. August 1913.
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-ungarischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.

Im Ausnahmetarif 91 wird mit Gültigkeit vom 1. September 1913 für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), ausgenommen Rohbenzin in Ladungen zu 10 t von Orsova nach Landau (Pfalz) Hbf. der Frachtsatz von 569 ₰ für 100 kg eingeführt.

München, den 2. August 1913. (2158)
Tarifamt der K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch - ungarisch - deutscher Güterverkehr.

Ab 1. September 1913 wird die Station Essen Hgbf. mit den im Tarife für die Station Essen Hbf. vorgesehenen Frachtsätzen in den allgemeinen Tarif für Frachtstückgut- und Wagenladungsklassen, sowie in die Ausnahmetarife 1, 2, 3, 4, 6, 11 a, 11 c, 11 d und 11 e einbezogen. Die Stückgutfrachtsätze gelten nur zur Frachtberechnung für gemischte Ladungen gemäß § 16 (2) der allgemeinen Tarifvorschriften des Teiles I. Auf Seite 107 des Haupttarifes bzw. Seite 8 des Nachtrages II sind in der Ziffer 20 („Essen") der Vorbemerkungen folgende Änderungen durchzuführen:

1. Im Abschnitt (1) ist nachzutragen:
   e) bei Essen Hbf. 1. Für Stückgut, sowie Fahrzeugsendungen allgemein; 2. für Wagenladungen der angeschlossenen Werke.
   f) bei Essen Hgbf. Nur für Wagenladungen.
2. Der Absatz (2) a β) ist zu ändern in:
   „an andere Empfänger: Stückgüter und Fahrzeuge auf Essen Hbf., Wagenladungen auf Essen Hgbf."

Auf Seite 181 ist der Kilometerzeiger wie folgt zu ergänzen:

Von oder nach	Verwaltungsbezirk	Triest	Fiume	Pola	Rovigno
		Kilometer			
Essen Hgbf.	Pr	1219	1257	1357	1347

München, den 8. August 1913. (2154)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Preußisch-hessischer Staats- und Privatbahngüterverkehr.
Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl usw.

Die Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen erhält mit sofortiger Gültigkeit eine neue, erweiterte Fassung.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 18. August 1913. (2168)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Stationen Odernheim (Glan), Lauterecken - Grumbach, Meisenheim (Glan), Olsbrücken und Wolfstein der K. bayerischen Staatseisenbahnen, pfälzisches Netz mit Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmeklassen 1—5 für den Verkehr mit den niederländischen Hafenstationen in das Tarifheft 2 aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, 13. August 1913. (2167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

In den seit 1. Juli 1913 gültigen Nachträgen IV zum Tarif, Teil II, Heft A

vom 1. April 1911, und II zum Tarif, Teil II, Heft 4 (Ausnahmetarif 30 für Holz) vom 1. November 1912, ist die Stationsbezeichnung Jablunka in „Mähr. Jablunka" richtigzustellen.

Dresden, am 18. August 1913. (2165)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. vom 1. Mai 1912.

Die 20 prozentige Ermäßigung für Moorerde und Gipssteine, wie auf Seite 4/5 des Tarifs in der Anmerkung 2) genannt, wird mit Gültigkeit vom 20. August 1913 auch gewährt

im badisch-pfälzischen Wechselverkehr mit Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Ludwigshafen (Rhein) Giuliniwerk.

Berlin, den 18. August 1913. (2164)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

In der in dieser Zeitung, u. zw. in Nr. 62 vom 13. August auf Seite 980, erschienenen Kundmachung Nr. (2093), 12. Zeile von unten hat es statt „für die zunächst gelegenen Verbandsstationen" richtig zu lauten: „für die zunächst gelegene Verbandsstation".

Wien, am 13. August 1913. (2161)
K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.

Ergänzung und Änderung des Kilometerzeigers.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Stationen Brzezany, Cholojów, Winniki, Zabno, Annaburg (Pr. Sa.), Baalberge, Essen Hbgf., Mehles und Usch mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen und die Stationsnamen Friedrichshütte-Sporysz, Husum Nord, Kükkelhausen, Schoppinitz R. O. U. E., Schoppinitz O. S. E. und Zeitz Pr. Stb. abgeändert.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 13. August 1913. (2141)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911. Einführung des Nachtrages VI.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913, und soweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit von dem besonders angegebenen Zeitpunkt, tritt ein Nachtrag VI zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, in Kraft.

Er enthält vornehmlich neue und erhöhte Frachtsätze der Klassentarife, einzelner Serien- und Ausnahmetarife, sowie neue Ausnahmetarife 93 E (Eisen, alt, usw.) und 112 (Rübenzucker aller Art), ferner die Neuausgabe des Ausnahmetarifs 91 (Petroleum usw.) und Änderungen von Stationsnamen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 1 ℳ 02 ₰ oder 1 Krone 20 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 13. August 1913. (2142)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch - ostfranzösischer Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. November d. J. wird ein III. Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, der bayerischen Staatseisenbahnen (pfälzisches und rechtsrheinisches Netz), der badischen, württembergischen und sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen sowie Paris (Nordbf.) anderseits ausgegeben.

Gleichzeitig werden an Stelle der bisher getrennt für die Wege über Herbesthal einerseits und über Luxemburg, Novéant oder Avricourt anderseits bestehenden Fahrkarten von ost- und mitteldeutschen Stationen nach Paris und umgekehrt, wahlweise über alle in Frage kommenden Wege gültige Fahrkarten mit zum Teil geringfügig erhöhten Preisen eingeführt.

Näheres durch unser Verkehrsbureau in Straßburg (Els.). (2148)

Straßburg (Els.), den 15. August 1913.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Preußisch-Oldenburgisch-Sächsischer Staatsbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Zu den Heften II A und II B—E (Entfernungs- und Preistafeln) ist der Nachtrag II erschienen, enthaltend neue Verkehrsbeziehungen und Tarifsätze.

Zum Preise von 0,50 ℳ für das Stück kann der Nachtrag von den Verkaufsstellen bezogen werden.

Halle (Saale), 13. August 1913. (2160)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch- und österreichisch-südfranzösischer Personen- und Gepäckverkehr.

An Stelle des mit Bekanntmachung vom 18. Juni d. Js. zum 1. September d. Js. angekündigten Berichtigungsblattes wird am 1. Oktober d. J. ein V. Nachtrag zum Tarif vom 1. Dezember 1909 ausgegeben werden.

Die erhöhten Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen niederländischen und deutschen Stationen einerseits und südfranzösischen Stationen anderseits über den Gotthard treten daher erst am 1. Oktober d. Js. in Geltung. Gleichzeitig erhalten die über Basel - Gotthard - Ventimiglia lautenden Fahrkarten Gültigkeit auch für den Weg über Basel-Lötschberg-Simplon-Ventimiglia, für den auch besondere Gepäcksätze eingeführt werden.

Näheres durch unser Verkehrsbureau in Straßburg (Els.). (2143)

Straßburg (Els.), 11. August 1913.
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

5. Verdingungen.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Gruppe C XIV — 84 350 kg Leinölfirnis in 5 Losen.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 10. September d. Js., vormittags 11 Uhr, verschlossen und postfrei einzureichen. Lieferungsbedingungen samt Angebotsbogen liegen während der Dienststunden von 7 bis 2 Uhr in unserem Zentralbureau, Zimmer 41, Claassenstraße 12, aus, können auch von da unter Angabe der Gruppe und des Materials gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ bar (Briefmarken ausgeschlossen) bezogen werden.

Breslau, den 7. August 1913. (2144)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für die Zeit vom 1. Oktober 1913 bis Ende März 1914, und zwar: 113 100 kg Leinöl, 16 800 kg franz. Terpentinöl und 24 000 kg Terpentinölersatz. Eröffnung der Angebote am 4. September 1913, Zuschlagsfrist bis 7. September. Proben bis spätestens 25. August an das Werkstättenamt c in Leinhausen.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 50 ₰ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 12. August 1913. (2145)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung einer geeichten Zentesimalbrückenwage von 50 000 kg Tragfähigkeit und 10,5 m Brückenlänge mit Wiegehäuschen für Bahnhof Hörde soll verdungen werden.

Angebotsbogen mit Lieferungsbedingungen sind im hiesigen Eisenbahnverwaltungsgebäude, Schwanenstraße 68, Zimmer 22a, einzusehen und bei der Bureaukasse gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — erhältlich. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift bezeichnete Angebote werden bis zum 12. September d. Js., vorm. 11 Uhr, entgegengenommen und sodann in Gegenwart etwa anwesender Anbieter geöffnet. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Dortmund, 13. August 1913. (2146)
Königl. Eisenbahn-Maschinenamt 1.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Alte Oberbaumaterialien wie Schienen, eiserne Schwellen, Laschen, Unterlagsplatten, Herz- und Kreuzungsstücke, Blech-, Eisen-, Guß- und Stahlschrot usw. sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau (Fürstenstraße 1—10) eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 9. September d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude (Knochenhauerufer Nr. 1) stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 30. September d. J. (2166)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 65. | 23. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die künstlerische Gestaltung von Eisenkonstruktionen.

In dem Maße, in dem das Eisen sich das große Gebiet der Hoch- und Brückenbauten eroberte, wurde die Frage, ob ein vorwiegend aus Eisen hergestelltes Bauwerk auch schön sei, immer lebhafter erörtert. So lange man das Eisen in seinen Bearbeitungs- und Bildungsmöglichkeiten noch nicht genügend kannte, suchte man naturgemäß die Formen der Bauwerke so einfach wie möglich zu halten und klammerte sich, möglichst unter Anlehnung an die aus dem Steinbau oder Holzbau bekannten Formen, an die Ergebnisse der Berechnungen. Die Eisenbauten waren also reine Nutzbauten. Je größer aber die Zahl der Eisenkonstruktionen wurde, je mehr Brücken in landschaftlich reizvollen Gegenden entstanden, je mehr Eisengebäude in den Städten an besonders verkehrsreichen Stellen sich erhoben, um so mehr mußte man erkennen, daß die bisher geschaffenen Bauten, auch wenn sie „zweckmäßig“ waren, unschön wirkten. Die Erkenntnis ist der erste Schritt zur Besserung. Die Erkenntnis, daß die eisernen Brücken die von ihnen überspannten Ströme oder Täler und ihre landschaftlich schöne Umgebung in ihrer Gesamtwirkung beeinträchtigten, als störendes Element wirkten, wo sie als Bindeglied auftreten sollten; und die Wahrnehmung, daß die großen Bahnhofs- und Versammlungshallen, die Wassertürme, Warenhäuser und Hochbahnen die Straßen und Plätze verunzierten, anstatt das Straßenbild zu schmücken, forderte energisch die Beobachtung ganz neuer Gesichtspunkte beim Entwerfen von Eisenkonstruktionen. Weil aber die Bauingenieure nicht die Fähigkeit in sich fühlten, den Forderungen der Ästhetik beim Entwurf ihrer Eisenbauten Rechnung tragen zu können, so verbanden sie sich mit den Architekten zu gemeinsamem Schaffen unter Wahrung des Grundsatzes der Arbeitsteilung. Die Bauingenieure bauten ihre Brücken und Kuppeln, die Architekten lieferten den Schmuck; da jedoch jeder von ihnen in einem Spezialfach, nicht aber allgemein genug vorgebildet war und keiner die Anschauungen und Forderungen des andern verstand, der Bauingenieur durch sein Studium eher nüchterner im Denken anstatt kunst- und schönheitsfreudiger geworden war, während der Architekt die Zwecke und Ziele seines Arbeitsgenossen nicht kannte und deshalb die von diesem geschaffenen Formen nicht verstand, so wurde aus dem Zusammenarbeiten oft genug unbewußt ein Gegenarbeiten und der Erfolg war der, daß die Eisenbauten nun zwar „Schmuck“ erhalten hatten, trotzdem aber nicht schön geworden waren, weil sie eine der ersten Forderungen der künstlerischen Wirkung nicht erfüllten: weil sie nicht wahr waren! Der Architekt war eben in der ihm bekannten Welt geblieben, hatte sich an ältere Vorbilder angelehnt, aber nicht, dem neuen Baustoffe entsprechend, neue Formen geschaffen. Dieses Haften an älteren Vorbildern der Architektur ging in Einzelfällen so weit, daß man sogar eisernen Brücken das Aussehen von steinernen Brücken zu geben suchte und dabei beispielsweise gotische Formen in Eisen nachahmte, und daß man gerade solchen Brücken, die den modernen Schnellverkehr vermitteln sollen, dessen Forderung doch die freie Bahn ist, gewaltige Brückentore in Stein vorsetzte, als ob sie noch wie ehedem gegen einen plötzlich vordringenden Feind geschützt werden müßten.*) Der Schmuck, der den Eisenbauten in dieser Weise von den Architekten im wahrsten Sinne des Wortes angehängt und aufgezwungen war, verdeckte und vertuschte also oft genug nur und lenkte das Auge ab von dem richtigen Werte des Bauwerks.

*) Anm. d. Schriftl.: Wir können den in diesen Worten liegenden Tadel gegen die höchst eindrucksvollen Brückentorbauten, wie sie beispielsweise noch neuerdings von Schwechten an der Eisenbahnbrücke in Mainz und an der Hohenzollernbrücke in Cöln ausgeführt sind, nicht als berechtigt anerkennen. Ein großes und bedeutendes Bauwerk, wie eine Brücke über den schönsten deutschen Strom, verlangt geradezu einen architektonischen Schmuck des Eingangs mit demselben Recht, mit dem wir die Tore unserer Paläste, unserer Bahnhöfe, Staatsgebäude usw. architektonisch schmücken und betonen.

Es fehlte daher mit der Zeit nicht an Stimmen, die Abhilfe forderten. Woher aber soll diese Abhilfe kommen? Die Beantwortung dieser Frage ist schwer, vollständig erfolgt ist sie bis heute noch nicht.

Winke, wie Abhilfe zu erreichen ist, will ein Werk geben, das vor kurzem unter dem in der Überschrift schon mitgeteilten Titel: „Die künstlerische Gestaltung von Eisenkonstruktionen“ in Carl Heymanns Verlag in Berlin zum Preise von 30 ℳ erschienen ist. Das aus einem Textband und einem Atlas bestehende, vornehm ausgestattete Werk ist herausgegeben im Auftrage der Königlichen Akademie des Bauwesens in Berlin von Dr.-Ing. Jordan, Kaiserl. Baurat in Straßburg i. Els., und Dr.-Ing. E. Michel, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover, und ist, wie in dem von der Akademie beigegebenen Vorwort ausgeführt ist, hervorgegangen aus einer Preisaufgabe, die eine „Abhandlung über die künstlerische Gestaltung von Eisenkonstruktionen im Gebiete der Architektur und des Ingenieurwesens“ zum Gegenstand hatte. Von den fünf auf die Preisaufgabe eingegangenen Abhandlungen konnten diejenigen der beiden genannten Herren mit je einem Preise bedacht werden, und diese Abhandlungen nun sind es, die, zum Teil gekürzt, zum Teil ergänzt, nebeneinander den Textband füllen, während die ihnen beigegebenen Abbildungen in einem gemeinsamen Bande vereinigt sind.

Bei der Bearbeitung des ihnen gestellten Themas haben beide Verfasser in dem Gesamtaufbau dieselben Richtlinien beobachtet. Bei beiden wird nach einer kurzen, die Ziele der Arbeit kennzeichnenden Einleitung zunächst in eingehender Weise die geschichtliche Entwicklung der Eisenbauten besprochen, in der natürlich den Brücken der breiteste Raum eingeräumt ist, da der Eisenhochbau doch noch nicht in so vielen auffallenden Ausführungsformen in die Erscheinung getreten ist wie die Brücken und sich naturgemäß mehr wie jene den herrschenden Architekturformen nähert. Schon von diesen beiden Abschnitten ist, auch wenn sie allein, ohne die nachfolgenden kritischen Betrachtungen, veröffentlicht worden wären, jeder für sich äußerst beachtenswert, bieten beide doch dem Lernenden, wie auch demjenigen, der sich in die Entwicklungsgeschichte der Eisenbauten vertiefen will, eine Fülle von Anschauungsmaterial und ein äußerst reiches und genaues Quellenmaterial. — Nachdem nun der Leser mit dem großen Gebiet, das auf die künstlerische Wirkung seiner Einzelformen hin untersucht werden soll, bekannt gemacht ist und einen guten Überblick über alle vorhandenen Eisenbauten von Bedeutung gewonnen hat, werden die einzelnen Brücken- und Bautenformen, soweit sie sich nach ihren technischen Grundlagen in Klassen zusammenfassen lassen, kritisch dahin beurteilt, in welchem Maße sie den herrschenden Schönheitsansichten entsprechen. Hier in diesem Abschnitte weichen die beiden Verfasser in der Form wesentlich voneinander ab, nicht aber in ihren Ansichten und Ergebnissen, wenn sie auch, ebenso wie in dem folgenden Hauptabschnitt, der sich auf die weiteren Entwicklungsmöglichkeiten bezieht, in Einzelfällen anderer Meinung sind. Als Beispiele vergleiche man die Urteile über die Straßenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homburg (S. 71 rechte Spalte gegen S. 149) und die Meinungen über das Mannstädt-Profileisen (S. 86 links unten gegen S. 146). — Aus der Besprechung und kritischen Würdigung der Balkenbrücken, Bogenbrücken, Hängebrücken, der Kuppeln, Hallen, Zeltdächer, zusammengesetzten Hallen und Türme sucht dann jeder Verfasser allgemeine Gesichtspunkte und Grundsätze abzuleiten, um an Hand dieser Grundsätze zu zeigen, in welcher Richtung und mit welchen Mitteln eine fernere Ausbildung der Brücken und Hochbauten in künstlerischer Hinsicht möglich erscheint. Hierbei finden die Verfasser Gelegenheit, ihre Ansichten klarzulegen über Proportionen und Linienführung, über die Behandlung von Flächen und die Raumgestaltung, über den Einfluß, den das Eisen selbst, und den Einfluß, den die anderen Materialien: Glas, Stein, Beton auf die äußere Erscheinung des Bauwerks ausüben, und schließlich über die gegenseitige Wirkung zwischen Bauwerk und natürlicher Umgebung und zwischen Bauwerk und anderen Bauten in seiner näheren Umgebung. Nicht unterlassen ist schließlich auch der Versuch einer Kritik der Bauenden selbst, des Ingenieurs und des Architekten, und ihres Verhältnisses zueinander, sowie eine kurze Aufzählung von Mitteln, die geeignet erscheinen, diejenigen, die an der künstlerischen Entwicklung der Eisenbauten beteiligt sind, weiterzubilden, um sie für die Lösung der ihnen zufallenden Aufgaben geeigneter zu machen.

Die Zusammenstellung zweier in ihrem Aufbau ähnlicher, sonst aber voneinander ganz unabhängiger Erörterungen über denselben Gegenstand muß als äußerst glücklich bezeichnet werden, zumal da einmal ein Ingenieur, auf der anderen Seite ein Architekt zu Worte kommt. Durch die gleiche Anordnung des Stoffes in beiden Abhandlungen wird ein Vergleich der Ansichten geradezu herausgefordert, das Gemeinsame in den beiderseitigen Anschauungen kann leichter herausgeschält, die Gegensätze können besser gegenübergestellt und gegeneinander abgewogen werden. Da kann nun erfreulicherweise festgestellt werden, daß sich sehr viel übereinstimmende Ansichten, Urteile, Folgerungen in beiden Arbeiten finden, daß gegensätzliche Meinungen über das, was an den zahlreichen Beispielen vorhandener Brücken und Hochbauten schön oder unschön ist, sehr selten zu finden sind, und daß auch die Mittel, mit denen die beiden Verfasser eine weitere Klärung der oben mitgeteilten Frage und eine Weiterentwicklung in der künstlerischen Gestaltung von Eisenkonstruktionen zu erreichen hoffen, im wesentlichen die gleichen sind. Beide Arbeiten zeigen großen Fleiß, eine sichere Beherrschung des umfangreichen Stoffes; sie lassen eine sorgfältige Sichtung erkennen, geben reichhaltige und genaue Literaturangaben für den, der einzelne Bauwerke genauer studieren will, und besitzen eine angenehme, nicht ermüdende, stellenweise schwungvolle Darstellung.

Es gewährt bei der Lektüre und dem Studium des Werkes einen eigenen Reiz, zu beobachten und zu verfolgen, wie beide Verfasser die verschiedenen Fragen anfassen und untersuchen, wie sie selbst auf verschiedenen Wegen zu manchmal überraschend übereinstimmend vorgetragenen Folgerungen kommen und wie schließlich bei beiden die letzte Folgerung in der gleichen Forderung ausklingt, die, von ihnen zwar verschieden ausgedrückt, dahin lautet, daß der schaffende Ingenieur nicht bloß Fachmann, sondern auch Künstler sein soll, damit er sein eigenes Gebilde auch von der künstlerischen Seite, gewissermaßen von außen her als Laie — in der Technik — betrachten und empfinden kann, weil er nur dann, wenn er losgelöst ist vom Standpunkte des Spezialfaches, die Wirkung des Bauwerkes auf das ästhetische Empfinden beurteilen kann und nur in diesem Falle die Schönheit des Werkes auch der Allgemeinheit bewußt und verständlich machen kann, so daß die Allgemeinheit, nicht nur die der Gegenwart, sondern auch die der Nachwelt, sich wie an anderen Kunstwerken auch an den Ingenieurwerken erfreuen kann.

Mögen alle diejenigen, die sich mit Eisenbauten beschäftigen müssen, das Werk von Jordan und Michel eifrig studieren und sich die darin niedergelegten Anschauungen und Folgerungen zu eigen machen, mögen aber auch recht viele, die da meinen, daß Eisenbauten nicht schön sein könnten, ohne Voreingenommenheit den Ausführungen der Verfasser folgen und mit Sorgfalt die Abbildungen im Atlas besichtigen; gewiß werden dann alle von dem Werk Nutzen haben und auch ihrerseits eintreten für — „die künstlerische Gestaltung der Eisenkonstruktionen“.

—l.

Verteilung des Stückgutfrachtaufkommens.

Die deutschen Eisenbahnverwaltungen haben sich längst zu der Erkenntnis durchgerungen, daß bezüglich der Buchung, Kontrolle und Abrechnung der Stückgutsendungen ein unverhältnismäßig hoher Aufwand an Zeit und Geld getrieben wird. Von diesen Erwägungen ausgehend, trat am 1. Januar 1905 die Gemeinschaft für Markensendungen in Kraft, welche eine einfachere Buchung der frankierten Stückgutsendungen mit Frachtbeträgen bis zu einer Mark und eine Verteilung des Frachtaufkommens aus diesen Sendungen nach vereinbarten Prozentsätzen im Gefolge hatte. Im deutschen Seehafenverkehr wird das Stückgutfrachtaufkommen prozentual verteilt. Auch haben verschiedene Verwaltungen in den Wechselverkehren bereits diese Verteilungsweise unter sich vereinbart. Zurzeit sind weitere Erhebungen im Gange, ob nicht allgemein eine prozentuale Verteilung angängig ist. Es läßt sich jetzt schon mit Sicherheit feststellen, daß bezüglich des Stückgutfrachtaufkommens insbesondere bei den größeren und mittleren Bahnen eine gewisse Stetigkeit vorhanden ist. Bei den kleineren Bahnen sind dagegen größere Schwankungen zu verzeichnen. Schon im Jahre 1910 hat der langjährige Vorstand der Verkehrskontrolle II in Stuttgart, Herr Oberfinanzrat Enßlin, Untersuchungen hierüber angestellt und den Gedanken erwogen, ob es nicht möglich wäre, eine großzügig gedachte deutsche Stückgutgemeinschaft ins Leben zu rufen. Einige Zahlen hieraus dürften doch von allgemeinerem Interesse sein.

Bei Gegenüberstellung der Ergebnisse der genauen Stückgutabrechnungen der Zeiträume August bis Juli 1907/08 und 1908/09 ergibt sich als Gesamtstückgutfrachtaufkommen aus dem württembergischen Versandbuchversand:

1907/08 . . . . . 9 470 267 ℳ 83 ₰
1908/09 . . . . . 9 765 611 „ 79 „

Hieraus betragen beispielsweise die Anteile:

	Württemberg	Baden	Bayern	Ludwigshafen	Reichsbahnen	Sachsen
1907/08	2 872 365	1 499 469	1 633 205	128 993	201 451	211 144
1908/09	2 960 460	1 561 658	1 655 040	139 031	215 001	212 811
%	30,3304	15,8334	17,2456	1,3621	2,1272	2,2296
%	30,3152	15,9914	16,9476	1,4237	2,2016	2,1792

	Preußen	Cöln-Bonner Straßen-B.	Achern-Ottenhöfener	Oldenburg
1907/08	2 854 520	33.13	841.75	2889
1908/09	2 946 952	48.01	1040.38	3288
%	30,1419	0,0003	0,0089	0,0305
%	30,1769	0,0005	0,0107	0,0337

Weitere Zahlen aufzuführen, gestattet der Raum nicht.

Es wäre nun falsch, aus den hier festgestellten Unterschieden den Schluß ziehen zu wollen, als wäre schon deshalb die Bildung einer deutschen Stückgutgemeinschaft unmöglich. Um diese Frage richtig beurteilen zu können, ist es notwendig, das Stückgutfrachtaufkommen aus dem Versand sämtlicher deutschen Bahnen und die von jeder Bahn hieraus bezogenen Anteile zur Vergleichung gegenüberzustellen.

Es ist zu wünschen, daß anläßlich der im Gang befindlichen Erhebungen über die prozentuale Verteilung des Stückgutfrachtaufkommens nicht bloß festgestellt wird, in welchen Verkehren prozentual verteilt werden kann, sondern daß dieser Gedanke einer deutschen Stückgutgemeinschaft mit Rücksicht auf die zu erwartenden Ersparnisse an Verwaltungskosten gründlich verfolgt und untersucht wird. Württemberg hat bezogen aus dem gesamten Stückgutversand (deutsche Verkehre):

	aus Frachtaufkommen	Anteile
1907/08 . . .	9 470 267 ℳ	2 872 365 ℳ = 30,3304 %
1908/09 . . .	9 765 611 „	2 960 460 „ = 30,3152 „

Prozentsatz 1907/08 angewendet auf das Frachtaufkommen 1908/09 ergibt für Württemberg ein Mehr von 1488 ℳ. Wenn bei den einzelnen Verkehren die württembergischen Anteilsprozente 1907/08 gerechnet und hiernach die Frachtaufkommen 1908/09 prozentual einzeln verteilt werden, erhält Württemberg für 1908/09: 2 964 039 ℳ, daher gegen genaue Abrechnung mehr 3578 ℳ. Die württembergische Staatsbahn beschäftigt mit den Abrechnungen in deutschen Verkehren rund 9 Beamte. Entfällt die Stückgutabrechnung, so fällt etwa dreiviertel der Arbeit weg. Es könnten daher rund 6 Beamte erspart werden, durchschnittlich zu 4000 ℳ gerechnet, Ersparnis 24 000 ℳ. Rechnet man die Stückgutanteile Württembergs zu ⅟₁₅ der gesamten deutschen Stückgutanteile, so ergibt sich eine Gesamtersparnis für alle deutschen Bahnen von rund 360 000 ℳ. Hierzu kämen noch Ersparnisse durch Wegfall der Prüfung der Stückgutabrechnungen, die sehr zeitraubend ist.

Stuttgart, im Juni 1913.

Lachenmaier, Eisenbahninspektor.

Das deutsche Strafrecht und die Eisenbahn.

(Schluß aus Nr. 64.)

Ehe nun vom wesentlichsten Abschnitt des Strafgesetzbuchs für sein Verhältnis zur Eisenbahn die Rede ist, noch ein kurzes Wort aus einem seiner ersten Paragraphen. Es handelt sich um § 90 des Strafgesetzbuchs — eine Bestimmung, die sich durch das Spezialgesetz vom 3. Juli 1893 betreffend den Verrat militärischer Geheimnisse eine kleine Umgestaltung hat gefallen lassen müssen. Ich meine einen Fall der sogenannten landesverräterischen Begünstigung. Ein Deutscher, der vorsätzlich während eines gegen das Deutsche Reich ausgebrochenen Krieges einer feindlichen Macht Vorschub leistet oder der Kriegsmacht des Deutschen Reichs oder den Bundesgenossen derselben Nachteil zufügt, wird mit Zuchthaus oder Festungshaft bestraft. Lebenslänglich wird — für den Regelfall — die Strafe, wenn der Täter u. a. Eisenbahnen in feindliche Gewalt bringt oder zum Vorteil des Feindes zerstört oder unbrauchbar macht. Wieder ein neuer Begriff neben dem Zerstören: der des Unbrauchbarmachens. Es gibt ein solches ohne Beschädigung, ohne Zerstörung. Ich nehme z. B. einer elektrischen Eisenbahn in einem wichtigen Augenblick, wo sie gerade abfahren soll, den Strom. Ich habe sie unbrauchbar gemacht ohne Zerstörung. Der Eisenbahnbegriff ist hier derselbe wie in dem schon behandelten Paragraphen. Ergänzend sei noch bemerkt, daß gegen Ausländer wegen der in § 90 bezeichneten Handlungen u. a. nach Kriegsgebrauch verfahren werden kann und daß, sofern die Untersuchung eröffnet ist, bis zur rechtskräftigen Beendigung das Vermögen, das der Angeschuldigte besitzt oder das ihm später anfällt, mit Beschlag belegt werden kann.

Doch nun zum 27. Abschnitt des Strafgesetzbuchs, der von den gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen handelt. Er trifft alle die Straftaten, bei denen eine Gefahr hervorgerufen wird, deren Umfang sich nicht übersehen läßt, und ist recht umfänglicher Natur, die Brandstiftung, die Überschwemmung, das Außerachtlassen der Regeln der Baukunst, alles kommt hier zusammen. Uns interessieren die §§ 315 und 316. § 315 sagt: Wer vorsätzlich Eisenbahnanlagen, Beförderungsmittel oder sonstiges Zubehör derselben dergestalt beschädigt oder auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise solche Hindernisse bereitet, daß dadurch der Transport in Gefahr gesetzt wird, wird mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft. Ist durch die Handlung eine schwere Körperverletzung verursacht worden, so tritt Zuchthausstrafe nicht unter 5 Jahren und, wenn der Tod eines Menschen verursacht wird, Zuchthausstrafe nicht unter 10 Jahren oder lebenslängliche Zuchthausstrafe ein. Wer dagegen fahrlässigerweise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt, wird nach § 316 mit

Gefängnis bis zu einem Jahr oder mit Geldstrafe bis zu 900 ℳ und, wenn durch die Handlung der Tod eines Menschen verursacht ist, mit Gefängnis von einem Monat bis zu drei Jahren bestraft. Gleiche Strafe trifft die zur Leitung der Eisenbahnfahrten und zur Aufsicht über die Bahnen und den Beförderungsbetrieb angestellten Personen, wenn sie durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten einen Transport in Gefahr setzen. Beide Paragraphen werden im neuen Strafgesetzbuch unter § 183 gemeinsam behandelt, natürlich in gewisser Abweichung.

Es handelt sich in den §§ 315, 316 um die sogenannte Gefährdung von Eisenbahntransporten. Nur eine Gefährdung, keine Schadenssetzung wird verlangt. Im einzelnen sei bemerkt, daß § 315 den Vorsatz trifft, § 316 Absatz 1 die Fahrlässigkeit, § 316 Absatz 2 mit der Vernachlässigung der Dienstpflichten das subjektive Schuldmoment betont. Um eine Transportgefährdung durch Beschädigung von Eisenbahnanlagen u. dgl. muß es sich handeln oder um solche durch falsche Signalgebung u. a. Gefährdet man den Transport dadurch, daß man einen Bahnwärter trunken macht, so entfällt die Strafbestimmung. (Frank, St.-G.-B. S. 550.)

Auch hier begegnet der Begriff der Eisenbahn. Auch hier ist darunter zu verstehen die Transportanlage, bei der der Transport auf festen, vorgeschriebenen Schienen erfolgt. Man hat wohl verlangt, daß die Schienen metallen oder eisern sein müssen. Auch das Reichsgericht (R.-G.-E. Strafs. Bd. 12, 205, 371) will das. Binding ist dagegen, und tatsächlich zwingt das Gesetz nicht zu solch enger Auslegung. Es sagt nicht, daß nicht auch hölzerne Schienen ihm unterfallen — haltbare hölzerne Schienen aber beschert uns vielleicht eines Tages die siegreich fortschreitende Technik.

Über Drahtseilbahnen hat die Rechsprechung geschwankt, doch unterfällt nach der des Reichsgerichts (R.-G.-E. Strafs. Bd. 35, 12) z. B. die bekannte Nerobergbahn bei Wiesbaden den hier angeführten Rechtsbestimmungen.

Einig scheint man in der Rechtsprechung darüber zu sein, daß man für gleichgültig ansieht, ob die Eisenbahn dem Güter- oder dem Personenverkehr dient, ob es sich um eine Kleinbahn im stillsten Winkel von Mecklenburg handelt oder um eine Weltstrecke. Weniger gut ist es mit der Einigkeit bestellt, wenn sich die Frage erhebt, ob die Eisenbahn im Sinne der Bestimmung öffentlichen Zwecken dienen muß oder auch nur Privatzwecken dienen kann. Man denke an Bahnen in Bergwerken, an die sogenannten Rübenbahnen, die nur zur Abfuhr der Rüben in der Erntezeit dienen usw. Das Reichsgericht (E. Strafs. Bd. 9, 233; Bd. 13, 380) stellt das Erfordernis der öffentlichen Verkehrsbestimmung nicht auf. Es sind aber auch gegenteilige Gerichtsurteile vorhanden. Man schwankt dann wieder, ob die Eisenbahn schon dem öffentlichen Verkehr übergeben sein muß oder nicht, oder ob bei einer Bahn, die öffentlichen Zwecken dient, gerade der jeweilig in Betracht kommende Teil der Schienenstränge dem öffentlichen Verkehr dienen muß.

Ehe von der Gefährdung die Rede ist, einige Worte über die Gefährdungsmittel. Zwei erwähnt das Gesetz. Die Beschädigung von Eisenbahnanlagen usw. und das Bereiten von Hindernissen auf der Fahrbahn. Wegen des Begriffs „Beschädigen" sei auf das Obengesagte verwiesen. Als zu beschädigende Objekte werden genannt die Eisenbahnanlagen, die Beförderungsmittel und das sonstige Zubehör. Das Gesetz hat eben alle Objekte treffen wollen, die für die Gefährdung in Betracht kommen können.

Unter Eisenbahnanlagen versteht man alle festen, unbeweglichen Bestandteile der Eisenbahn, als Dämme, Schienen, Schwellen, Gebäude. (Frank, St.-G.-B. S. 550.) Unter Zubehör versteht man alle sonstigen, dem Zweck des Eisenbahnbetriebs dienenden Sachen, wie die Weichen-, Signal- und Telegraphenanlagen. Eine genaue Trennung läßt sich nicht machen. Schwellen und Telegraphenstangen kann man als Eisenbahnanlage wie als Zubehör ansehen. Beförderungsmittel sind Lokomotiven und Bahnwagen jeder Größe und Art. Was das Bereiten von Hindernisssen anlangt, so müssen solche auf der Fahrbahn durch falsche Zeichen oder Signale oder auf andere Weise bereitet sein. „Auf der Fahrbahn", diese Worte haben eine örtliche Beziehung. Es muß sich um ein rein örtliches Fahrthindernis handeln. Zur Fahrbahn gehört nicht nur der Raum zwischen den Schienen, nein, auch der links und rechts davon, je nachdem er noch von der Lokomotive oder den Wagen bestrichen wird, nicht aber der entferntere Bereich des Bahnkörpers, innerhalb dessen dem Zug ein Hindernis bereitet werden kann.

Es ist zunächst von Hindernisbereitung durch Geben falscher Signale oder Zeichen die Rede. Als falsch dürfte jedes Signal zu bezeichnen sein, das dem für den betreffenden Zustand vom zuständigen Organ vorgeschriebenen Signal nicht entspricht. Falsch ist ein Signal insbesondere schon dann, wenn es der Vorschrift zuwider zu zeitig abgegeben wird. Wie das Reichsgericht einmal gesagt hat, bezieht sich Signal- und Zeichengebung auf die Fernwirkung, die sonstige Hindernissetzung auf die Nahwirkung. Es soll eben jedwede mögliche Art der Transportgefährdung getroffen werden. Bei der Hindernissetzung auf andere Weise kann man im Anschluß an die preußische Strafgesetzgebung an das Aufrichten einer Steinpyramide auf dem Gleise, das Lockern des Gleises, das Anbinden eines Balkens an das Gleis usw. denken. Nach einer Reichsgerichtsentscheidung (E. Strafs. Bd. 31, 198) gehört auch der Fall hierher, daß ein Eisenbahngüterwagen, der jeweilig im Ruhezustand verharren soll, unbefugt mittels Stoßes oder sonstwie in Bewegung gesetzt wird. Man kommt dann zu dem eigentümlichen Fall, daß der in Gefahr gesetzte Transport zugleich das Hindernis auf der Fahrbahn bereitet, wodurch die Betriebsgefährdung herbeigeführt wird.

Und nun zur Gefährdung. Was heißt das? Gefahr besteht, wenn ein Schade nahegerückt ist, und zwar nach Ansicht und in den Augen einer Person, die mit den tatsächlichen Verhältnissen vertraut erscheint. Die betreffende Person muß die Verletzung so nahe vor Augen sehen, daß die Abwendung des Schadens außerhalb der sicheren Berechnung liegt. Das letztere kann der Fall sein, indem man einen Schaden als möglich oder nur als wahrscheinlich voraussieht. Die herrschende Meinung läßt die bloße Möglichkeit nicht genügen, fordert also Wahrscheinlichkeit. Anderseits besagt ein Urteil, daß das Gesetz nicht einen hohen Grad von Wahrscheinlichkeit verlange. Auch ist ausgesprochen, daß die Abwendung der Verletzung durch besondere Umstände dem Vorhandensein einer Gefahr nicht entgegensteht. Was den Begriff „Transport" anlangt, so ist sich die Rechtsprechung darüber einig, daß er möglichst weit und doch nicht zu weit ausgelegt werde. Es soll die abstrakte wie die konkrete Transportgefährdung getroffen werden. Die erstere liegt dann vor, wenn ein nur möglicherweise die Strecke befahrender Transport gefährdet wird. Wenn also auf einer Eisenbahnstrecke, auf der an sich nachts keine Züge verkehren, am Abend vorsätzlich ein Verkehrshindernis gesetzt wird, so ist die Straftat des § 315 des Strafgesetzbuchs begangen. Es wird eben mit der Möglichkeit, daß Sonderzüge fahren, gerechnet. Die konkrete Transportgefährdung bezieht sich auf die Gefährdung der beförderten Sachen oder Menschen oder der Beförderungsmittel — Lokomotive oder Wagen. Sogenannte Draisinen (Kurbelwagen) und ähnliche bestimmungsgemäß durch Menschenkräfte fortzubewegende Transportmittel werden nach der herrschenden Meinung nicht hierher gezählt. (Frank, St.-G.-B. S. 551.)

Dafür, ob eine Sache Beförderungsgegenstand oder Beförderungs- oder Zugmittel ist, ist maßgeblich das Verhältnis, in dem sie zur Eisenbahn und den die Bewegung auf ihr hervorbringenden Kräften steht. So kann eine in einen Zug einrangierte Lokomotive im Einzelfall nicht Beförderungsmittel, sondern Beförderungsgegenstand sein.

Was die gefährdeten Menschen anlangt, so ist hervorzuheben, daß nicht nur Fahrgäste in Betracht kommen, sondern auch das bedienende Eisenbahnpersonal, Bremser, Schaffner, Ausladearbeiter. Wieviel Personen gefährdet sind, ist gleichgültig. (R.-G. Rechtspr. Bd. 6, 74; E. Bd. 14, 135; Bd. 31, 189.)

Gleichgültig ist auch das Wesen der befahrenen Strecke, gleichgültig für den Begriff des Transports ferner, daß sich das Transportmittel zurzeit nicht in Bewegung befindet. Ein zeitweises Stillstehen schließt den Begriff des Transports nicht aus, wenn nur im Einzelfall die Bestimmung der Ortsveränderung bestehen bleibt, so bei einem einzelnen in der Entladung begriffenen Güterwagen, der alsbald wieder einrangiert und weitertransportiert werden soll, während Lokomotive und Wagen, die ohne die Bestimmung zum Platzwechsel auf einem Nebengleis stehen, keinen Transport bilden. (R.-G.-E. Strafs. Bd. 11, 328.) Endlich noch ein Fall. Der Betrieb braucht nicht unbedingt gefährdet zu sein, er kann auch nur gehindert werden. Eine solche bloße Hinderung liegt z. B. dann vor, wenn der fahrplanmäßige Abgang des Zuges hintangehalten wird.

§ 315 des Strafgesetzbuchs erfordert Vorsatz. Wie weit muß der Vorsatz gehen? Nicht darauf, daß ein Schaden entsteht. Das ist schon nach dem oben Gesagten zu verneinen. Auch das Reichsgericht stellt sich auf diesen Standpunkt. Dagegen muß die Gefährdung in den Willen des Täters aufgenommen sein. Die Fassung des Gesetzes ist nicht gerade glücklich, es müßte besser heißen: Wer vorsätzlich den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt dadurch, daß er Eisenbahnanlagen zerstört usw. Ganz klar erhellt aber der Vorsatz aus der Gegenüberstellung zu § 316 des Strafgesetzbuchs.

Bei Straftaten ist wesentlich das Merkmal der Rechtswidrigkeit. Manche Paragraphen unseres Strafgesetzbuchs enthalten das Wort ausdrücklich. Wenn es hier fehlt, so soll das nicht sagen, daß die rechtmäßige Handlung mitbestraft werden soll. Recht würde Unrecht werden. (Frank, Strafgesetzbuch S. 551.) Ein Eisenbahnarbeiter, der im Auftrag den Schienenstrang lockert, darf nicht bestraft werden. Man kann sich aber auch andere Fälle denken, die hierher gehören, so den von Eyth in seinem Buch „Hinter Pflug und Schraubstock" geschilderten Fall des Zusammenbruchs der Taybrücke. Dort ist von einem Eisenbahnwärter die Rede, der in den Tagen vor dem Unglück

gewisse Lockerungen im Eisenfachwerk geschehen haben will. Hätte er nun, wir setzen den Fall, erst in der Nacht des Unglücks die Beobachtung gemacht und im letzten Augenblick, um den Sturz des Zuges ins Meer zu verhüten, auf der Fahrbahn ein Hindernis bereitet, so wäre er nicht strafbar.

Bei dem straferhöhenden Umstand des 2. Absatzes kommt es lediglich auf den tatsächlichen Eintritt an. Von einem Wollen ist keine Rede. Natürlich muß ein ersichtlicher zeitlicher und örtlicher Zusammenhang zwischem Straftat und schwerem Erfolg sein. Der Tod des Menschen muß sich auf das Unglück zurückführen lassen, die schwere Körperverletzung muß dem zugefügt sein, der der Unglücksstätte nahe war, ohne daß es gerade nötig, daß der Verunglückte in besonderer Beziehung zu dem gefährdeten Transport stand. (Frank, Strafgesetzbuch S. 551.)

Da es sich bei der Straftat um ein Verbrechen als solches handelt, ist der Versuch strafbar, ohne daß das besonders ausgesprochen werden muß. Wir sahen oben, auch die abstrakte Betriebsgefährdung genügte, um den Tatbestand zu erfüllen. Aus dieser Gesetzesauslegung folgt, daß es sich nicht mehr um Versuch, sondern um Vollendung der Strafe handelt, wenn die Gefahr für den Betrieb erwachsen ist, sollte auch die Beschädigung bezw. das Hindernis vor dem Eintreffen des nächsten Transports wieder beseitigt sein. Auch hier handelt es sich nicht etwa um Begriffsspielerei und Aufstellung erkünstelter Fälle, nein, um Wohl und Wehe des einzelnen. Es gibt nämlich den sog. straflosen Versuch. Solcher liegt z. B. vor, wenn ein Täter zu einer Zeit, da die Handlung noch nicht entdeckt war, den Eintritt des zur Vollendung des Verbrechens oder Vergehens gehörigen Erfolges durch eigene Tätigkeit abgewendet hat.

Nun zur fahrlässigen Seite der Straftat. Sie wird uns kürzere Zeit beschäftigen. Den Wortlaut des § 316 erwähnte ich schon. Olshausen (Kommentar 8. Aufl., S. 1297) weist mit Recht darauf hin, daß die Wortgestaltung des Paragraphen nicht glücklich ist. Es heißt: Wer fahrlässiger Weise durch eine der vorbezeichneten Handlungen den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt . . . Die vorbezeichneten Handlungen, d. h. eigentliche Handlungen, die im § 315 ausdrücklich als vorsätzlich gekennzeichnet werden. Man muß also logischerweise schließen, daß nur die Transportgefährdung fahrlässig sein müßte, die Hindernissetzung aber vorsätzlich. Es ist dies aber nicht die herrschende Meinung. Frank (Strafgesetzbuch S. 552) führt deshalb mit Recht als hierher gehörig den Fall an, daß die Straftat des § 316 vorliegt, wenn ein Fabrikant durch Unterdeklaration der Fracht einen Achsenbruch während der Fahrt verursacht. Die Voraussehbarkeit der Gefährdung gehört freilich begrifflich zur Fahrlässigkeit.

Ein Sonderdelikt behandelt der 2. Absatz des § 316. Es handelt sich hier um eine Pflichtvernachlässigung der den Betrieb leitenden und beaufsichtigenden Personen. Täter kann also nur sein der zur Leitung der Eisenbahnfahrt oder (das „und" ist eine etwas unglückliche Fassung) zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb Angestellte. Anstellung setzt voraus eine in mehr oder weniger feierlicher, aber immerhin förmlicher Weise durch die zuständigen Organe erfolgende Verpflichtung zur Wahrnehmung der obenbezeichneten Funktionen, und zwar lebenslänglich oder auf Zeit, unkündbar oder auf Widerruf. Es wird zwischen Leitungs- und Aufsichtspersonal geschieden. Im einzelnen werden die Unterschiede schwer zu machen sein. Der Fahrdienstleiter gehört zum Leitungs- und Aufsichtspersonal. Falsch wäre es, unter dem Aufsichtspersonal im Sinne der Gesetzesbestimmung nur das höhere Personal zu verstehen. Auch der Wagenschieber gehört hierher, auch er hat darauf zu achten, daß sich der Verkehr auf der Bahnanlage ordnungsgemäß entwickelt.

Jede Handlung, die sich als Vernachlässigung obliegender Pflichten erweist, macht strafbar, also nicht nur Beschädigung der Bahnanlage oder die sonst im § 315 einzeln erwähnten Tatbestände. Die Pflichten sind dem Personal vorgezeichnet durch Dienstanweisungen u. dgl. Solche sind nicht als ehernes „du sollst und du sollst nicht" zu verstehen, woran nicht zu rütteln wäre. Es kommt im Einzelfall auf die höhere Einsicht des Verpflichteten an. Die Übertretung der Bestimmung kann straflos machen, die Beachtung strafbar, ganz zu schweigen von den Fällen, wo die Anweisung versagt.

Die Pflichtversäumnis muß vorsätzlich und fahrlässig begangen sein, die Gefährdung des Transports im ursächlichen Zusammenhang damit stehen, ohne selbst fahrlässig sein zu müssen. Man spricht hier von einer sog. Erfolgshaftung und hat neben Vorsatz und Fahrlässigkeit einen dritten Schuldbegriff in das Strafgesetzbuch bringen wollen. (Frank, Strafgesetzbuch S. 553.)

Mit §§ 315 und 316 des Strafgesetzbuches hängen noch zusammen die §§ 319 und 320 (im Entwurf fehlend). In § 319 heißt es: Wird einer der in § 316 erwähnten Angestellten wegen einer der in § 315 ff. bezeichneten Handlungen verurteilt, so kann derselbe zugleich für unfähig zu einer Beschäftigung im Eisenbahndienst oder in bestimmten Zweigen erklärt werden. Ob es sich hier um eine sogenannte Nebenstrafe handelt oder nicht, sei dahingestellt. Festgestellt sei aber, daß die Strafe nicht nur auf Zeit, sondern für immer ausgesprochen werden kann und daß sie auch Anwendung findet bei der sogenannten Idealkonkurrenz, wo die Straftat aus § 315 mit einer anderen zusammenfällt und die Bestrafung aus dem schwersten Strafgesetz Anwendung zu finden hat.

Im Paragraph stehen neben dem Wort Eisenbahndienst noch die Worte „oder Telegraphendienst". „Oder" ist nicht „und". Es darf deshalb die Unfähigkeit zu Eisenbahn- und Telegraphendienst nur bei Konkurrenz von Straftaten gegen eine Eisenbahn und gegen eine Telegraphenanlage ausgesprochen werden. Bei Eisenbahnbediensteten ist also, wenn gegen sie nach § 319 erkannt werden soll, darauf zu achten, ob die Straftat den Eisenbahn- oder Telegraphendienst betrifft.

Nach § 320 StGB. werden die Vorsteher einer Eisenbahngesellschaft, die nicht sofort nach Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses die Entfernung des Verurteilten bewirkten, mit Geldstrafe (bis 300 ℳ) oder Gefängnis (bis sechs Monate) bestraft. Gleiche Strafe dem, der für unfähig zum Eisenbahndienst usw. erklärt ist, sich aber nachher bei einer Eisenbahn wieder anstellen läßt, sowie dem, der ihn angestellt hat, obgleich ihm die erfolgte Unfähigkeitserklärung bekannt war.

Neben dem Vorsteher der Eisenbahngesellschaft werden die Vorsteher einer öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalt genannt. Die Gegenüberstellung der Eisenbahngesellschaft und öffentlichen Zwecken dienenden Telegraphenanstalt zwingt dazu, die Vorsteher der staatlichen Eisenbahngesellschaften auszuschließen. Vom Gesetzgeber kann das schwerlich gewollt sein, die herrschende Meinung setzt sich daher über das Bedenken hinweg. Machte man diesen Schritt nicht mit, so wäre nur eine disziplinarische, keine strafrichterliche Bestrafung in diesem Fall denkbar (Olshausen, Kommentar, 8. Aufl., S. 1305). Die Mitteilung des rechtskräftigen Erkenntnisses hat nur die amtliche Mitteilung, d. h. die durch die Strafvollstreckungsbehörde ergehende, im Auge. Es genügt also nicht das bloße Hörensagen durch dritte, es genügt nicht die Zeitungslektüre, es genügt nicht die eigene Mitteilung des Angeklagten. Ob die Entfernung vorsätzlich oder fahrlässig nicht erfolgt, ist gleichgültig. Auch ein fahrlässiges Unterlassungsdelikt ist denkbar.

Bei § 319 sehen wir, daß sich die Unfähigkeitserklärung auch nur auf einen bestimmten Zweig des Eisenbahndienstes erstrecken konnte. Für diesen Fall fehlt es in Abs. 2 des § 320 an der zutreffenden Bestimmung. Hier ist nur von der Unfähigkeit zum Eisenbahn- oder Telegraphendienst als solchen die Rede. Es ist das eine unglückliche Fassung, die wohl dem Sinne des Gesetzes wenig entsprechen mag.

Damit die Behandlung des Strafgesetzbuchs vollständig sei, sei noch auf einige, wenn auch nur nebensächlich hier einschlagende Bestimmungen verwiesen, so auf § 365, der sich u. a. auf das Verweilen in Schankstätten nach der Polizeistunde bezieht und auch auf die Eisenbahnwirtschaftsräume zutrifft, wenn er auch die eigentlichen Reisenden nicht unterwirft. Auch § 196 kommt in Betracht. Das dort erwähnte Verhältnis des Vorgesetzten zum Untergebenen bezieht sich auch auf Eisenbahnbeamte, so daß z. B. nach einem Reichsgerichtserkenntnis der Vorstand eines Eisenbahnbetriebsamts befugt ist, bei Beleidigung eines Hilfsbeamten Strafantrag zu stellen. Zu § 330 sei erwähnt, daß er die Außerachtlassung der Regeln der Baukunst zum Inhalt hat und sich nach einem Reichsgerichtserkenntnis auch die Errichtung des Eisenbahnkörpers unterwirft. Endlich schlagen noch die Fälle ein, wo der Wortlaut des Gesetzes mit der Eisenbahn nichts zu tun hat und doch interessante Erkenntnise ergangen sind, die gerade zur Eisenbahn in Beziehung stehen. Man denke an den Betrugsparagraphen. Da ist feststehend, daß ein Fahrgast, der sich unter Anwendung trügerischer Machenschaften, sei es mit, sei es ohne Beihilfe der Eisenbahnbediensteten, den unentgeltlichen Transport von Personen oder Gütern mittels der Eisenbahn erschleicht, einen Betrug begeht. Betrug liegt aber auch dann vor, wenn ein Fahrgast im Besitz einer gültigen Fahrkarte im Einverständnis mit dem kontrollierenden Schaffner unterläßt, den Fahrschein ordnungsgemäß zu entwerten, um ihn anderweit zu verwenden. Auch auf die Urkundenfälschung kann hingewiesen werden. So ist es z. B. nicht als öffentliche Urkundenfälschung angesehen worden, wenn ein Sohn auf der Monatskarte seines Vaters dessen Namen radiert hat; wesentlich ist, daß die Ausstellung der Fahrkarte seitens der Behörde schon vor der Beifügung der Namensunterschrift ihren Abschluß gefunden hatte und die Verfälschung nicht innerhalb des von der Behörde auszustellenden urkundlichen Inhalts liegt.

Soviel vom Strafgesetzbuch. Unser Strafgesetzbuch ist nun nicht das einzige Gesetz, das Straftaten und deren Folgen aufstellt. Es gibt ein S o n d e r s t r a f r e c h t in vielen, vielen Gesetzen — wunderbarerweise aber von geringem Umfang gerade auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens. Da ist zunächst die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904. Ihr § 82 ist beachtlich, Strafe androhend allen, die gegen § 77 ff

handeln. Diese Bestimmungen beziehen sich auf das Verhalten der Reisenden, das Betreten der Bahnanlagen, das Überschreiten der Bahn, Bahnbeschädigungen und Betriebsstörungen. Es sind hier, was im Gegensatz zu § 315 des Strafgesetzbuchs hervorgehoben sein mag, Beschädigungen gemeint, die den Transport nicht in Gefahr setzen. Im einzelnen sind erwähnt: Beschädigungen der Bahnanlage, der Betriebseinrichtung, der Fahrzeuge, das Legen von Gegenständen auf die Fahrbahn, die Anbringung sonstiger Fahrthindernisse, das Umstellen von Weichen, die Erregung falschen Alarms, so die falsche Angabe des Notsignals, die Nachahmung von Signalen, die Vornahme anderer betriebsstörender Handlungen.

Der 2. Absatz des § 82 droht Strafe dem, der den Bestimmungen der Verkehrsordnung über die von der Mitnahme im Personenwagen ausgeschlossenen Gegenstände zuwiderhandelt. Gemeint sind Tiere, gefährliche Gegenstände, so Schußwaffen, leichtentzündliche, explodierbare, ätzende und übelriechende Stoffe. Auch hier Ausnahmen, so für Jäger und Schützen und Begleiter von Gefangenen.

Ein weiteres Eisenbahnnebenstrafgesetz ist das Gesetz vom 15. Februar 1876 betr. die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderungen auf Eisenbahnen. Die Eisenbahnverwaltungen sind nach § 1 des Gesetzes verpflichtet, Eisenbahnwagen, in denen Pferde, Maultiere, Esel, Rindvieh, Schafe, Ziegen oder Schweine befördert worden sind, nach jedesmaligem Gebrauch einem Reinigungsverfahren zu unterwerfen, das geeignet ist, die dem Wagen etwa anhaftenden Ansteckungsstoffe vollständig zu tilgen. In gleicher Weise sind die bei Beförderung der Tiere zum Füttern, Tränken, Befestigen oder sonstigen Zwecken benutzten Gerätschaften zu desinfizieren. Auch kann angeordnet werden, daß die Rampen, die die Tiere beim Ein- und Ausladen betreten haben, sowie die Eisenbahnein- und Ausladeplätze zu desinfizieren sind. Die Verpflichtung trifft die Eisenbahnverwaltung, sie kann sich selbst aber nicht strafbar machen. Die Strafe trifft daher die Eisenbahnbeamten, die ihre Pflicht vernachlässigen.

Am Schlusse dieses kurzen Ganges durch das Strafgesetzbuch, noch ein Wort. Der Vorentwurf, das neue Recht, wird dessen Bestimmungen, wie gesagt, in der Hauptsache unangetastet lassen. Ob sie nicht aber dereinst veralten? Unsere Zeit ist raschlebig. Erfindung reiht sich an Erfindung, durch die des lenkbaren Luftschiffes ist ein Neues in unser Verkehrsleben gebracht worden, so wesentlich, wie vielleicht noch nie etwas war. Schon sieht man die Zeit heraufziehen, da Gras dort wächst, wo früher Schnellzüge dahinrollten, und aus dem schmutzigsten Winkel des Rangierbahnhofes ein grünes Plätzchen geworden ist, in dem die Vögel schlagen. Der Verkehr ist Luftverkehr geworden. Ein Luftschiff nach dem andern durchzieht den Äther, über und unter ihnen rasseln die Flugmaschinen. Der Verkehr ist frei wie die Luft selbst, die uns umgibt, nicht mehr an Schienenwege gebunden. Alles Irdische, was uns so beständig erscheint, verändert sich, auch das Eisenbahnwesen. Eins aber wird leben, auch wenn jene Zeit herangekommen ist, das Recht. Allgewaltig beherrscht es auch das Luftmeer und gleicht dem Himmel, der alles irdische Leben und Treiben überspannt. Es gleicht dem Sternenheer, dessen äußeres Bild sich im Laufe der Jahre wohl ändern mag, dessen innerliches Wesen aber dasselbe bliebt. Der letzte Mensch stirbt, mit ihm das Recht. Bis dahin ist es allgegenwärtig, göttlichen Geschlechts.

Nachrichten.

Deutschland.

— Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen (ausschließlich der bayerischen) im Juli d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr		
			im ganzen	auf 1 km	
	M	M	M	M	%
Personenverkehr	99 077 961	1893	+ 4 423 869	+ 67	+ 3,67
Güterverkehr . .	173 454 919	3232	+ 9 274 816	+ 141	+ 4,56

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Monat Juli d. J. bei einer Betriebslänge von 39 199 km (gegen 38 721 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Juli 1913	gegen Juli 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	76 890 000 M	+ 3 554 000 M	+ 73 M
Güterverkehr	138 018 000 „	+ 7 491 000 „	+ 153 „
Sonstige Einnahmen .	10 908 000 „	+ 614 000 „	—
zusammen	225 816 000 M	+ 11 659 000 M	+ 2[illegible]8 M

— Erledigung von Entschädigungsansprüchen aus dem Frachtvertrage durch die Abfertigungsstellen. In den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Halle, Altona, Breslau und Cöln sind versuchsweise einige große Güter- und Eilgutabfertigungen damit beauftragt worden, Entschädigungsansprüche aus dem Frachtvertrage in gewissem Umfange gemäß einer „Dienstvorschrift betreffend Regelung von Entschädigungsanträgen durch die Abfertigungsstellen“ selbständig zu erledigen. Das Ergebnis des Versuchs ist, wie ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 9. d. M. hervorhebt, im allgemeinen günstig. Die Bearbeitung der Entschädigungsanträge durch die Dienststellen bildet nicht nur eine Verkehrserleichterung, namentlich für kleinere Gewerbetreibende und im Marktverkehr, sie hat auch eine Beschleunigung in der Erledigung der Anträge zur Folge und ermöglicht eine Entlastung der Verkehrsämter. Die Mehrarbeit bei den Abfertigungsstellen ist so gering, daß sie auf die Bemessung des Kopfetats der Dienststelle keinen Einfluß hat. Der Minister will deshalb genehmigen, daß die genannten vier Eisenbahndirektionen die Versuche fortsetzen und auf alle selbständigen Abfertigungen I. Klasse ihrer Bezirke ausdehnen. Von der Ausdehnung des Verfahrens auf Dienststellen II. Klasse wird vorerst abgesehen. — Auch die übrigen Eisenbahndirektionen werden durch den Erlaß angewiesen, nunmehr das Verfahren bei einigen Güter- und Eilgutabfertigungen I. Klasse zu erproben, wobei die Auswahl der Abfertigungsstellen den Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen wird. Gleichzeitig genehmigt der Erlaß, daß die Bestimmnug in F. O. III § 5 Ziff. 7 Abs. 2 auf die vorläufigen Kassenanweisungen der Abfertigungsstellen über die zu zahlenden Entschädigungen ausgedehnt wird. — Wenn von dem neuen Verfahren zu wenig Gebrauch gemacht werden sollte, sind die Vertretungen der Handel- und Gewerbetreibenden auf die Vorteile der Neuerung hinzuweisen und um Belehrung der Verkehrstreibenden zu ersuchen. In keinem Falle darf durch die Einführung des neuen Verfahrens eine Personalvermehrung eintreten. Dem Erlaß ist ein Abdruck der „Dienstvorschrift betreffend Regelung von Entschädigungsanträgen durch die Abfertigungsstellen“ beigefügt. Zum 1. Oktober 1914 ist von den Direktionen zu berichten, wie die Maßnahme sich bewährt hat. Dabei ist anzugeben, welche Beschleunigung in der Erledigung von Erstattungsanträgen erreicht ist, welche Entlastung bei den Verkehrsämtern eingetreten ist, welche Ersparnis an Arbeitskräften infolgedessen bei ihnen möglich war, und ob die Entziehung der Zuständigkeit bei den Verkehrsämtern etwa den gebotenen Überblick über die Verkehrsabwicklung zu beeinträchtigen vermag.

Nach der erwähnten Dienstvorschrift wird die betreffende Güter- bezw. Eilgutabfertigung versuchsweise ermächtigt, Anträge auf Entschädigung aus dem Frachtvertrage über die Beförderung von Gütern und lebenden Tieren im deutschen Verkehre, die wegen Verlusts, Minderung, Beschädigung oder wegen Verzögerung der Beförderung erhoben werden, selbständig zu erledigen, wenn sie die Versand- oder Empfangsabfertigung ist und wenn der zu zahlende Entschädigungsbetrag bei Sendungen des Binnenverkehrs der preußisch-hessischen Staatsbahnen den Betrag von 30 M für die Sendung, bei Sendungen des Deutschen Wechselverkehrs den Betrag von 10 M für die Sendung nicht übersteigt. Die Ermächtigung wird jedoch nur für die Fälle erteilt, in denen nach Klarstellung des Sachverhalts baldige Einigung durch mündliche oder telephonische Verhandlung mit dem Reklamanten erzielt werden kann. — Anträge auf Entschädigungen sind schriftlich anzubringen. Entschädigungen dürfen nur dann geleistet werden, wenn nach dem pflichtmäßigen Ermessen des Dienststellenvorstehers oder seines Vertreters eine rechtliche Verbindlichkeit der Eisenbahnverwaltung zur Schadloshaltung vorliegt. In zweifelhaften Fällen des § 95 EVO. ist die Angelegenheit dem zuständigen Verkehrsamt zu unterbreiten. Ebenso ist zu verfahren, wenn eine Einigung mit dem Antragsteller über die Höhe der Entschädigung sich nicht erzielen läßt oder der Antragsteller sich bei einem ablehnenden Bescheide, der nur mündlich erteilt werden darf, nicht beruhigt. — Die Ansprüche sind rasch zu erledigen. Auf der Beibringung von Einkaufsrechnungen und ähnlichen Belegen ist nicht zu bestehen, wenn ohne weiteres angenommen werden kann, daß die Forderung den Schaden nicht übersteigt. — Bei Entschädigungsanträgen wegen Verlusts ist stets bei der Deutschen Ausgleichsstelle in Berlin anzufragen, ob etwa das Gut als überzählig gemeldet worden ist. — Dem Entschädigungsantrage darf nur dann stattgegeben werden, wenn der Antragsteller die

Ausweise über den Frachtvertrag (Frachtbrief [Duplikat genügt nicht!] usw.) vorlegt. Können diese nicht beigebracht werden oder befindet sich auf ihnen schon ein Reklamationsstempel, so ist nach Ziffer 2 Satz 2 zu verfahren. — Dem Antragsteller ist mündlich oder durch Fernsprecher Bescheid zu erteilen. Die Entschädigung ist durch die vorläufige Ausgabeanweisung anzuweisen. Über den Empfang hat der Reklamant zu quittieren und dabei schriftlich zu erklären, daß er wegen seines Anspruchs vollständig befriedigt ist. — Wenn ein Verschulden eines Eisenbahnbediensteten oder eines Dritten in Frage kommt, so ist die Angelegenheit nach Erledigung des Entschädigungsantrags dem vorgesetzten Verkehrsamte zu unterbreiten.

In einem besonderen Anhang zu der Dienstvorschrift werden den Abfertigungsstellen eine Anzahl wichtiger Rechtsgrundsätze der Eisenbahn-Verkehrsordnung mitgeteilt, die bei der selbständigen Erledigung der vorgedachten Entschädigungsansprüche zu beachten sind.

— **Frachtberechnung für 15 t-Güterwagen bei ausländischen Sendungen.** Die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft hatten unterm 17. Juni d. J. an den preußischen Eisenbahnminister eine Eingabe des Inhalts gerichtet: es möchte der Frachtnachlaß, der im deutschen Binnenverkehr für die Ausnutzung des Ladegewichts der 15 t-Wagen in der Höhe von 1—4 ℳ, je nach der Länge der Strecke, gewährt wird, auch den aus dem Auslande eingehenden Sendungen dieser Art zuteil werden. Der erwähnte Antrag stützt sich auf die einschlägigen Bestimmungen der ausländischen Handelsverträge, wonach z. B. der deutsch-russische Handelsvertrag, der sich dem Sinne nach mit den entsprechenden Bestimmungen der übrigen Handelsverträge Deutschlands mit Nachbarstaaten deckt, ausdrücklich vorschreibt, daß für die von Rußland nach einer deutschen Station beförderten Gütersendungen keine höheren Tarife angewandt werden sollen als für gleichartige deutsche oder ausländische Erzeugnisse in derselben Richtung und auf derselben Verkehrsstraße. Die unterm 10. Juli d. J. erteilte Antwort des Ministers auf diese Eingabe läßt eine Berücksichtigung des Verlangens erhoffen. Sie lautet: „In der Frage der Gewährung des Frachtnachlasses für Ausnutzung des Ladegewichts im Verkehr mit Auslandsbahnen schweben zurzeit Verhandlungen mit den österreichischen Staatseisenbahnen. Bevor ich Ihrem Antrage näher trete, möchte ich zunächst das Ergebnis dieser Verhandlungen abwarten. Sobald das Ergebnis vorliegt, werde ich auf die Angelegenheit zurückkommen."

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Juli d. J. ist die Gestellung an bedeckten und offenen Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Bei den offenen Wagen ist die Steigerung der Gestellung erheblich. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	3 072 127	3 361 720	+ 289 593	+ 9,4
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	113 782	124 508	+ 10 726	+ 9,4
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	7 805	8 963	+ 1 158	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	289	332	+ 43	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	1 850 752	1 934 908	+ 84 156	+ 4,5
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt . .	68 546	71 663	+ 3 117	+ 4,5
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	1 821	1 182	— 639	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	67	44	— 23	—

— **Richtfest für den Bau des neuen Eisenbahndirektionsgebäudes in Danzig.** Der Bau ist so weit vorgeschritten, daß am 31. v. M. das Richtfest gefeiert werden konnte. Von der Behörde waren anwesend der Eisenbahndirektionspräsident, die höheren Beamten der Eisenbahndirektion und der Ämter und die Vorstände der Direktionsbureaus. Auf einer freien Plattform des Daches hatten sich die Bauhandwerker versammelt. Aus ihrer Mitte sprach der Zimmerpolier Liedtke den Richtspruch. Nachdem „Deutschland, Deutschland über alles" verklungen war, nahm der Regierungsbaumeister Eitner als technischer Leiter des Baues das Wort. Er zollte den Maurern, Zimmerleuten und Bauhandwerkern, die ihr Bestes getan hätten, uneingeschränktes Lob und betonte, daß sie alle in Eintracht und Einmütigkeit ihre volle Schuldigkeit getan hätten. Die Teilnehmer begaben sich nun in den als Festsaal hergerichteten Lichthof, wo die Bauunternehmer für Speise und Trank bestens gesorgt hatten. Eisenbahndirektionspräsident, Dr.-Ing. Rimrott, hielt eine mit lebhaftem Beifall aufgenommene Ansprache, in der er als Vertreter der preußischen Staatseisenbahnverwaltung allen Beteiligten für ihre erfolgreiche Arbeit dankte und dann fortfuhr: „Nunmehr kommen wir zu dem zweiten, gleicher Weise durch Tradition geweihten Teile der heutigen Feier, die ich mit den Worten einleiten möchte: Zum guten Werk ein guter Trunk macht Meister und Gesellen jung. Bevor wir nun nach althergebrachter guter Sitte mit dem Richtetrunk beginnen, geziemt es uns, beim Anblick dieses neuen königlichen Baues an den gewaltigen, festen Bau zu denken, der uns alle umfaßt und schützt. Wir gedenken mit Liebe und Ehrfurcht unseres geeinten Vaterlandes und seines erhabenen Schirmherrn, unseres Kaisers und Herrn. In Liebe, Treue und Ergebenheit stehen wir fest zu ihm und seinem Hause." In das Kaiserhoch stimmten Beamte und Arbeiter freudig ein.

— **Zusammenstoß zwischen einem Personenzug und einem Automobil.** Hierüber wird aus Stralsund amtlich gemeldet: Am Sonnabend, den 16. d. M., nachmittags 4 Uhr stieß ein mit 5 Personen besetztes Automobil bei dem unbewachten Übergang der Chaussee von Damgarten nach Stralsund in Kilometer 22,6 der Strecke Velgast-Prerow mit dem Personenzug 303 zusammen. Hierbei wurden verletzt: Gutsbesitzer Hertel aus Ruhn bei Ziegendorf (Meckl.), Gutspächter Zeuner und Frau Zeuner, welche nach Anlegung von Notverbänden in das Rostocker Krankenhaus übergeführt wurden. Das Automobil wurde von dem Gutsbesitzer Zeuner selbst geführt, dem auch die Schuld an dem Unfalle beizumessen sein dürfte. Der Überweg ist gut zu übersehen und das Läutewerk der Lokomotive war rechtzeitig in Tätigkeit gesetzt worden.

— **Prignitzer Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht stellen sich die Betriebseinnahmen auf 859 744 ℳ (i. V. 808 496 ℳ). Die Betriebsausgaben betragen 586 726 (480 994) ℳ, so daß sich ein Überschuß von 273 018 (327 202) ℳ ergibt. Nach Abzug der Rücklagen usw. verbleibt ein Überschuß von 272 591 (329 993) Mark, dessen Verwendung wie folgt beantragt wird: Zur Tilgung der Vorschüsse 1304 (1227) ℳ, Eisenbahnsteuer 12 825 (21 375) ℳ, 6 % Dividende für Prioritätsstammaktien = 102 600 Mark (7 % = 119 700 ℳ), 6½ % Dividende für Stammaktien gleich 111 150 ℳ (7½ % = 128 250 ℳ), an den Bilanzreservefonds 10 176 (12 647) ℳ, Tantieme 11 110 (17 922) ℳ, Vortrag 23 426 ℳ.

— **Bayerischer Landeseisenbahnrat.** Die 11. Sitzung fand unter dem Vorsitze des Staatsrates v. Seiler am 24. Juli im großen Saale des Verkehrsministeriums zu München statt. Zunächst wurde das Verzeichnis der im 1. Halbjahre 1913 eingeführten Ausnahmetarife ohne Erinnerung zur Kenntnis genommen. Weiter hat der Landeseisenbahnrat mit überwiegender Mehrheit sich dahin ausgesprochen, daß den Waren aus Speckstein die Frachtberechnung nach dem Spezialtarif II zugebilligt und ein dahinzielender Antrag bei der Ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen eingebracht werde. Die von der Verkehrsverwaltung vorgeschlagenen Änderungen der Sonderbestimmungen für ermäßigtes Wägegeld wurden nach kurzer Erörterung einstimmig gutgeheißen. Mit dem eingebrachten Entwurf einer neuen Kanalordnung für den Ludwigskanal hat sich der Landeseisenbahnrat einstimmig unter Verzichtleistung auf eine Einzelberatung einverstanden erklärt. Schließlich wurde der Entwurf des Winterfahrplans 1913/14 beraten. Der Vorsitzende leitete die Beratung hierüber mit folgenden bemerkenswerten Worten ein: Der Entwurf des Winterfahrplans 1913/14 weist eine Mehrleistung von rund 1950 täglichen Zugkilometern auf gegenüber dem Winterfahrplan 1912/13. Bei der Aufstellung dieses Entwurfes, die natürlich schon einige Zeit zurückliegt, ist von der Annahme ausgegangen, daß die Entwicklung des Verkehrs im großen und ganzen die entschieden steigende Tendenz der letzten Jahre beibehalten werde. Allerdings haben sich schon seit längerer Zeit einzelne Anzeichen einer rückläufigen Konjunktur bemerkbar gemacht, man konnte aber immerhin noch annehmen, daß es sich bei diesen Symptomen nur um vereinzelte Schwankungen handeln könne, denen nach ihrer Dauer und ihrem Einfluß auf die allgemeine Wirtschaftslage nur eine beschränkte Bedeutung beizumessen wäre. Inzwischen haben sich diese Beobachtungen für die Staatseisenbahnverwaltung zu einer greifbaren Wahrnehmung verdichtet durch die nunmehr vorliegenden Verkehrsergebnisse für den Monat Juni, die für das rechtsrheinische Netz hinter dem gleichen Monat des Jahres 1912 um rund 257 000 ℳ zurückgeblieben sind, ein Mindererträgnis, dem für das pfälzische Netz nur ein Mehrertrag von 15 000 ℳ gegenübersteht. Während nach der ursprünglichen Vorlage beabsichtigt war, die Mehrungen des Sommerfahrplans mit 1650 täglichen Zugkilometern auf den Winterfahrplan zu übertragen und hierzu noch weitere 300 Kilometer vorzusehen, wäre nun zunächst in Aussicht zu nehmen, hiervon etwa 500 Kilometer zu streichen. Die aus dem

Sommerfahrplan übernommenen Verbesserungen und Mehrungen würden für den Winterfahrplan auch dann noch immer so große Vorteile mit sich bringen, daß von einer Schädigung wirtschaftlicher Interessen nicht gesprochen werden kann. Freilich möchte sich die Staatseisenbahnverwaltung im Notfalle weitere Einschränkungen vorbehalten.

In der allgemeinen Besprechung, die sich hieran schloß und an der sich insbesondere die Herren Geh. Kommerzienrat Schüller (Bayreuth), Kommerzienrat Bing (Nürnberg) und Arbeitersekretär Segitz (Fürth) beteiligten, wurde betont, daß nach Abschluß der Wirren auf dem Balkan doch wohl Hoffnung darauf besteht, daß die verschiedenen, zurzeit schon etwas notleidenden Industrien wieder neuen Aufschwung nehmen. Österreich z. B. habe zurzeit für seine Textilindustrie keinen Absatz auf dem Balkan und werfe daher vorübergehend seine Erzeugnisse nach Deutschland. Jedenfalls sei die Lage dermalen noch nicht so trübe zu beurteilen, daß schon jetzt Einschränkungen im Personenzugfahrplan angezeigt seien. Um der Geschäftsstockung und insbesondere der großen Arbeitslosigkeit, die allerdings auf eine schwere geschäftliche Krisis in naher Zukunft schließen lassen, abzuhelfen, sei es eher angezeigt, daß die Staatsregierung auf Beschaffung von Arbeit, beschleunigte Ausführung von Lokalbahnen, Stationsumbauten und dergleichen ihr Augenmerk richte.

Der Vorsitzende erwiderte, daß dies von der Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt sei, daß aber vielfach dem sofortigen Baubeginn Hindernisse, wie Grunderwerbung, Planherstellung und besondere Betriebsverhältnisse, wie im Münchener Hauptbahnhof, entgegenstünden.

— **Bergbahn auf den Merkur bei Baden-Baden.** Der „Köln. Ztg." wird von dort am 16. d. M. geschrieben: Einen bedeutsamen Markstein in der Verkehrspolitik unseres Kurorts bildet die heutige feierliche Eröffnung der Bergbahn auf den Merkur. Diese 700 m hohe Aussichtswarte, das landschaftliche Wahrzeichen der Bäderstadt an der Oos, dürfte der herrlichste Aussichtspunkt des nördlichen Schwarzwaldes sein. War der Merkur bisher nur für viele beschwerlich oder umständlich zu erreichen, heute fährt uns die Aussichts- und Bergbahn in einer halben Stunde etwa hinauf in herrlichste Wald- und Höhenluft nach einem Aussichtspunkt, von dem aus wir eine geradezu märchenhafte Rundsicht genießen. Da schweift der Blick über die Schwarzwaldberge hinaus, in die Rheinebene, hinüber nach den Vogesen und den Bergen der Pfalz, da vereint sich in idealer Weise Anmutiges mit Großartigem. Der Merkur wird besonders an heißen Sommernachmittagen aufgesucht werden; aber auch im Winter wird sich an seinen Hängen reiches Sportsleben entwickeln, wird doch jetzt eine prächtige Rodel- und Schibahn angelegt. Tausende werden die Wohltat der Bergbahn empfinden, die uns vom weltstädtischen Gewoge internationalen Badelebens so rasch in die erquickende Ruhe des herrlichsten Bergwaldes bringt. Über die Feier selbst entnehmen wir derselben Quelle folgendes: Unter überaus zahlreicher Beteiligung geladener Gäste, Vertreter der staatlichen Behörden, des gesamten Stadtrats und der Stadtverordneten sowie zahlreicher Pressevertreter wurde heute nachmittag die Merkur-Bergbahn eingeweiht. Der Oberbürgermeister Sieser würdigte in seiner Rede das technisch und ästhetisch gelungene Werk, das einen neuen Zeitabschnitt für die Bäderstadt eröffne. Der Regierungsvertreter wünschte der Lieblingstochter Glück zu dem neuen Unternehmen. Leider könne die Regierung in dem Bestreben zur Förderung der Interessen der Bäderstadt mangels der nötigen Mittel nicht gleichen Schritt halten. Bürgermeister Saint Georges dankte der Regierung für das lebhafte Interesse. Ein geschichtliches Festspiel beschloß die Feier.

— **Begnadigung.** Durch königlichen Gnadenakt ist der zu zwei Jahren Gefängnis verurteilte Bahnwärter Standke, der im Juni v. J. durch das Nichtschließen der Schranken das Unglück in der Nähe von Breslau verschuldete, bei dem mehrere in einem Kremser fahrende Ausflügler getötet wurden, aus dem Gefängnis entlassen worden.

Österreich.

— **Die Erhöhung der Nebengebühren im Güterverkehr.** Die zwischen den österreichischen, ungarischen und bosnischen Bahnverwaltungen seit dem Jahre 1912 gepflogenen Verhandlungen über die Erhöhungen der Nebengebühren sind nunmehr zum Abschluß gelangt. Die Bahnen haben sich auf den Entwurf eines neuen Nebengebührentarifs geeinigt, welcher im Durchschnitt eine 50prozentige Erhöhung dieser Gebühren mit sich bringt. Die Bahnen erwarten von dieser Maßnahme die Deckung der Steigerung der Selbstkosten. Tatsächlich sind die Nebengebühren, von einzelnen im Wesen belanglosen Regulierungen abgesehen, seit rund 20 Jahren gleichgeblieben, wobei aber die Arbeitslöhne (zum Beispiel die Stücklöhne des Magazinpersonals usw.) wesentlich gestiegen sind. Aus der Begründung mit der Steigerung der Selbstkosten folgt, daß Nebengebühren, bei denen eine Steigerung der Selbstkosten nicht stattgefunden hat, auch eine Erhöhung nicht erfahren, und daß mithin die verschiedenen Stempel- und Bescheinigungsgebühren, insbesondere aber die Lagergelder und Standgelder usw., wahrscheinlich auch die Gebühren für die Zollabfertigung unverändert bleiben werden. Es handelt sich demnach bei dem neuen Tarif hauptsächlich um eine Mehrbelastung des Stückgutverkehrs. Bei den Wagenladungssendungen kommt insbesondere das Wägegeld in Betracht, welches nach Eil- und Frachtgütern und nach anderen Gesichtspunkten unterschieden wird. Die Verlade- und Ausladegebühr wird nur für jene Leistungen erhoben, welche dem Absender oder Empfänger obliegen und von der Eisenbahn besorgt werden, spielt daher im Sammelladungsverkehr eine Rolle. Hinsichtlich des Maßes der Steigerungen des neuen Nebengebührentarifs, welcher bereits die Genehmigung der Regierungen erhalten hat, wird von den beteiligten Kreisen anerkannt, daß vielen Wünschen und Bedenken der Verfrachter gegenüber den ursprünglich geplant gewesenen Erhöhungen der Tarifsätze Rechnung getragen wurde. Der Widerstand der Verfrachter hat sich nicht so sehr gegen die beabsichtigte Erhöhung des Nebengebührentarifs an sich, als gegen das geplante Maß der Erhöhung gerichtet. Die nicht unbeträchtlichen Abstriche, welche die Bahnverwaltungen an den Sätzen des ersten Entwurfs vorgenommen haben, gestalten die bevorstehende Frachtverteuerung nunmehr weniger empfindlich. Von den beschlossenen Hinaufsetzungen werden folgende Nebengebühren betroffen: die Auf- und Ablegegebühr, die Verlade- und Ausladegebühr, die Überladegebühr, das Krangeld, das Wägegeld, die Zählgebühr, die Provision für bare Auslagen und Nachnahmen und endlich die Gebühren für die Beistellung von Befestigungsmitteln und Ladegeräten. Die Ablege- und Auflegegebühr wurde von 2 auf 3 H. für 100 kg erhöht. Die Verlade- und Ausladegebühr wird im selben Maß erhöht wie die Ablege- und Auflagegebühr. Der Satz für das Verladen oder Ausladen von gefüllten Fässern wurde um 2 H. für 100 kg erhöht und wird nach dem neuen Tarif 5 H. für 100 kg betragen. Unter den von der Erhöhung betroffenen Gebühren befindet sich auch die Überladegebühr, das ist jene Gebühr, welche eingehoben wird, wenn Güter auf Antrag des Absenders oder Empfängers durch die Eisenbahn unmittelbar vom Straßenfuhrwerk in den Eisenbahnwagen oder umgekehrt überladen werden. Bei dieser Gebühr wurde z. B. für das Überladen von gefüllten Fässern an der ursprünglich in Aussicht genommenen 100 proz. Erhöhung festgehalten, so daß künftig für je 100 kg 10 H. bezahlt werden müssen. Das Ausmaß der Erhöhung bei den sonstigen, das heißt nicht in Fässern vollzogenen Transporten ist das gleiche wie bei der Ablege- und Auflegegebühr. Das Krangeld, das im wesentlichen eine Leihgebühr für die Überlassung von Hebe- und Wagenkranen darstellt, wurde für die gewöhnlichen Fälle von 4 auf 6 H. für 100 kg erhöht. Außerdem erfuhr der Zuschlag, der für einen auf Antrag von einer andern Station herbeigeschafften Wagenkran außer der eben erwähnten Gebühr zu entrichten ist, eine Erhöhung von 20 Kr. auf 40 Kr. Bei der Erhöhung des Wägegeldes wurde an der 50 proz. Erhöhung festgehalten. Der gegenwärtig in Geltung stehende Satz von 4 H. für 100 kg bei Eilgut, dann von 2 H. bei Frachtgut soll auf 6 bezw. 3 H. erhöht werden. Die Zählgebühr erfährt eine Erhöhung um 50 %. Sie soll für je „angefangene 10 Stück" künftig statt 10 H. 15 H. betragen. Bei der Provision für bare Auslagen und Nachnahmen wurde nur die Mindestgebühr für die Nachnahme, diese aber allerdings von 5 auf 10 H., also um 100 % erhöht. Für die Beistellung von Befestigungsmitteln und Ladegeräten gelangen zur Einhebung: für Vorsatzbretter 200 H. für jeden Wagen, für Gabelstützen oder Reitelketten 50 H. für das Stück und für Equipageriemen oder Futterkrippen 20 H. für das Stück. Schließlich muß noch hervorgehoben werden, daß die Mindestgebühren mit vereinzelten Ausnahmen bei allen Positionen mit den bisherigen Sätzen beibehalten wurden. Wäre die Güterverkehrsstatistik schon vorhanden, so wäre es nicht schwer, den Betrag zu berechnen, der aus den angeführten, voraussichtlich mit 1. November d. J. in Kraft tretenden Nebengebührenerhöhungen für die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen sich ergeben wird. Von Interesse ist übrigens, daß gelegentlich der Erhebungen über das gesammelte Material für die in Vorbereitung befindliche Güterverkehrsstatistik festgestellt wurde, daß die Anzahl sämtlicher in einem Jahre in Österreich zur Aufgabe gelangenden Sendungen sich auf 37 Millionen beläuft. Übrigens wird aus der Einführung der Güterverkehrsstatistik für die Verfrachter keine Belastung entstehen, da eine besondere „statistische Gebühr" nicht zur Einhebung gelangen wird.

— **Elektrisierung der Bahnlinie Reutte-Schönbichl-Pfronten.** Die Eröffnung der Strecke von Garmisch-Partenkirchen über Griesen nach Reutte hat, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt"

mitteilt, im Außerfern und im tirolisch-bayerischen Grenzgebiet einen ganz außerordentlichen Aufschwung des Verkehrs gebracht. Diese starke Verkehrszunahme kommt auch der Anschlußlinie Reutte-Schönbichl-Pfronten mit ihrer Fortsetzung nach Kempten zugute, und es stellt sich die dringende Notwendigkeit heraus, diese Bahnlinie entsprechend den gesteigerten Anforderungen auszugestalten. Bei der anfangs August stattgefundenen Generalversammlung der Aktiengesellschaft Lokal-Bahn Reutte-Schönbichl ist nun einstimmig beschlossen worden, die nötigen Vorarbeiten zur raschesten Elektrisierung der Linie Reutte-Schönbichl-Pfronten in Angriff zu nehmen und ein Einzelprojekt mit genauen Kostenberechnungen ausarbeiten zu lassen. Durch diese Umwandlung des Verkehrs wäre dann die durchgehende elektrische Verbindung Innsbruck-Garmisch-Reutte-Pfronten möglich. Die Generalversammlung hat weiter beschlossen, gemeinsam mit der Stadt Füssen den Bau einer kurzen Verbindungsbahn Ullrichsbrücke-Füssen zu betreiben, wodurch der Besuch der bayerischen Königsschlösser von Tirol aus erleichtert werden wird.

— **Betriebsergebnisse der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im Jahre 1912.** Diese betrieb am 31. Dezember 1912 : 253 km Bahnen für den öffentlichen Verkehr und 85 km Schleppbahnen. Auf den Linien des alten Netzes wurden im Berichtsjahre 4 603 431 Personen (+ 512 450) und 11 026 977 t Güter (+ 1 143 719) befördert. Der Kohlenverkehr ergab eine Zunahme von 946 246 t. Die Betriebseinnahmen des alten Netzes erreichten 18 863 630 (+ 1 696 310) Kr., denen Betriebsausgaben im Betrage von 8 093 441 (+ 487 691) Kr. gegenüberstehen. Die Betriebszahl für das Jahr 1912 beziffert sich mit 49,91 % gegen 44,30 % im Jahre 1911. Nach Abzug der gesamten Ausgaben und des Erfordernisses für die Verzinsung der Prioritäten sowie der Abschreibungen bleibt ein Überschuß von 5 978 504 (+ 1 176 077) Kronen. Die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg hatte einen Verkehr von 2 003 333 (+ 143 562) Personen und 1 194 598 (+ 103 822) t Güter und erzielte eine Einnahme von 4 422 225 (+ 259 100) Kr. Nach Abzug aller Lasten verbleibt bei der Lokalbahn ein Abgang von 1 638 347 (— 42 389) Kr., so daß für das Gesamtnetz nur ein Reinertrag von 4 062 125 (+ 1 142 435) Kr. erübrigte. An Fahrbetriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres 1912 vorhanden: 136 Lokomotiven, 133 Tender, 203 Personenwagen und 8643 Güterwagen einschließlich der Parteiwagen. Die Lokomotiven leisteten auf den Linien des alten Netzes 1 567 292 Nutzkilometer und 4 005 218 Lokomotivkilometer, auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 1 108 700 Nutzkilometer und 1 585 847 Lokomotivkilometer. Auf der Hauptbahn legte jede Lokomotive durchschnittlich 41 291 km auf der Lokalbahn 40 663 km zurück. Die Gesamtleistung des Wagenparkes auf eigenen und fremden Bahnen beträgt für die Personenwagen 23 834 381, für die Güterwagen 237 741 794 Achskilometer; sonach leistete ein Personenwagen durchschnittlich 118 579, ein Güterwagen 27 180 Achskilometer. Die Anzahl der beförderten Netto- und Bruttotonnenkilometer betrug auf der Hauptbahn 251 380 015 bezw. 537 691 628, auf der Lokalbahn 59 632 281 bezw. 166 325 709. Der Kohlenverkehr umfaßte 86,50 % des Gesamtverkehrs mit 79,27 % der Gesamteinnahme auf den Linien des alten Netzes und 67,64 % des Gesamtverkehrs mit 55,33 % der Gesamteinnahme der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg.

— **Die Elektrisierung der Kahlenbergbahn.** Dem „Österr.-ung. Eisenbahnblatt“ entnehmen wir folgendes: Am 5. August ist seit der Erteilung der neuen Konzession an die Kahlenbergbahn gerade ein Jahr verstrichen. In dieser Konzession ist die Unternehmung verpflichtet worden, die Umgestaltung der Bahn auf elektrischen Betrieb binnen längstens zwei Jahren zu vollenden. Die Verwaltung der Kahlenbergbahn hat nun seither alles Nötige zur rechtzeitigen Lösung dieser Aufgabe vorgekehrt. Vor allem hat sie den Kostenbedarf durch Aufnahme eines 50jährigen Hypothekaranlehens von 1,2 Millionen Kronen bei der Österr. Zentralbodenkreditbank zu 4¾ % mit einem Zuzählungskurse von 97,5 % bedeckt. Gleichzeitig hatten die Studien für den bautechnischen Teil der Aufgabe eingesetzt und vor kurzem sind sie auch schon beendigt worden. Die Kahlenbergbahn hat vor kurzem dem Eisenbahnministerium das allgemeine Projekt für die elektrische Umgestaltung der Bahn unterbreitet. In diesem Projekt, das nunmehr Gegenstand der Trassenrevision und vielleicht schon der amtlichen Verhandlung zu bilden haben wird, sind auch alle jene Trassenänderungen berücksichtigt, wie sie der Übergang vom jetzigen Zahnradbetrieb zu dem mit kleineren Steigungen rechnenden Adhäsionssystem mit elektrischem Betriebe bedingt. Weiter ist in diesem generellen Projekte auch schon die Trasse der Abzweigung zum Kobenzl berücksichtigt. Nach dem Stande der Arbeiten dürfte übrigens wohl auch hinsichtlich einer anderen neugeplanten Strecke, welche die Kahlenbergbahn in unmittelbare Verbindung mit der Endstation Grinzing der städtischen Straßenbahnen bringen soll, die Trasse schon in naher Zeit festgestellt werden.

— **Elektrische Kleinbahn in Klagenfurt und Umgebung.** Das Eisenbahnministerium hat der Stadt Klagenfurt die Konzession zum Bau und Betrieb einer unter Einbeziehung und Umgestaltung der bestehenden Pferdebahn herzustellenden schmalspurigen, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn erteilt. Die Hauptlinie soll vom Hauptbahnhof zur Station „See“ am Wörthersee gehen; von ihr sollen zwei Zweiglinien ausgehen. Der Bau ist binnen längstens einem Jahre zu vollenden und dem Verkehre zu übergeben.

Ungarn.

— **Die Schwellenlieferungen für die ungarischen Staatsbahnen.** Wie bereits kurz gemeldet, sind auf die Schwellenausschreibung 125 Angebote eingelaufen. Auf die ausgeschriebenen 1 Million Schwellen sind insgesamt 4 320 000 Schwellen für das Jahr 1914 angeboten worden und zwar:

200 000	eichene	Goliatschwellen zu 5,38—6,40 Kr.,	
528 000	„	Mittelschwellen zu 4,45—5,60 „	
1 290 000	„	Vizinalschwellen (14/20 cm) zu 3,20—4,19 Kr.,	
556 000	„	„ (16/20 cm) zu 3,38—4,59 „	
630 000	buchene	Goliatschwellen zu 3,66—4,40 Kr.,	
364 000	„	Mittelschwellen zu 3,43—4,10 „	
392 000	„	Vizinalschwellen (14/20 cm) zu 2,55—3,25 Kr.,	
383 000	„	„ (16/20 cm) zu 2,50—3,39 „	

Für das Jahr 1915 wurden nahezu 900 000 Eichenschwellen und drei Millionen Buchenschwellen, für das Jahr 1916 490 000 Eichenschwellen und 2 750 000 Buchenschwellen zu steigenden Preisen angeboten. Für Weichenhölzer wurden 93—117 Kr. für 1 cbm verlangt. Bei der geringeren Bautätigkeit wurde ein starker Preisrückgang erwartet, dieser war aber gering und schwankte je nach den Sorten zwischen 3 und 8 %. In Weichenholz waren dieselben Gesichtspunkte maßgebend. In Buchenschwellen hat trotz der allgemeinen gedrückten Lage eine Preiserhöhung stattgefunden. Abgesehen davon, daß die guten Buchenwaldungen sich von den Tränkungsanstalten immer mehr entfernen, sind auch die Stockgebühren, Arbeitslöhne, die Abfuhr- und die Eisenbahneigenfrachten höher geworden. Die ungarischen Staatsbahnen haben außerdem durch die im Vorjahre eingeführten neuen Bedingungen, wonach die Buchenschwellen in gleichen Monatsmengen von November bis Ende Juli einzuliefern sind, die Lieferung sehr erschwert. Die ungarischen Buchenwaldungen liegen zumeist derart hoch, daß die im Winter infolge des hohen Schnees und im Frühjahr infolge der großen Schneeschmelze jährlich eintretenden Überschwemmungen die Abfuhr unmöglich machen, wodurch auch die Einhaltung der monatlichen Lieferungen fast unmöglich geworden ist. Ganz besonders war hiervon die Erzeugung im letzten Winter betroffen, und dieser Umstand hat gewiß zu der festeren Richtung bei den Buchenschwellen beigetragen.

Übrige europäische Länder.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Das Greinakomitee tagte am 17. August in Zürich unter dem Vorsitz von Ständerat Heinrich Scherrer, St. Gallen, zur Besprechung der Ostalpenbahnfrage, wozu Eisenbahnfachleute, Techniker, Parlamentarier und überhaupt Interessenten aus den meisten Kantonen in großer Zahl erschienen waren. Die Einberufer waren der Ansicht, daß nunmehr, nachdem eine Anzahl wichtiger Eisenbahnfragen ihre Lösung gefunden, namentlich der Gotthardvertrag erledigt, der Lötschberg dem Betrieb übergeben worden, der Zeitpunkt gekommen sei, auch an die Lösung der Ostalpenbahnfrage tatkräftig heranzutreten. Die eingehend geführten Verhandlungen waren von dem Grundsatz beherrscht, daß die schweizerische Eisenbahnpolitik vernünftigerweise einzig nach Gesichtspunkten der gesamten Landeswohlfahrt geleitet werde und sich Wünsche und Forderungen örtlicher Natur jener unterordnen müssen. Nachdem die Hauptbahnen verstaatlicht sind, könne nicht mehr zugegeben werden, daß bedeutende Linien, vorab Alpendurchstiche, nach rein örtlichen Rücksichten und Augenblickslagen gebaut werden, bei denen die Gefahr bestehe, daß sie sich einst als schädigende oder gar zerstörende Unternehmungen der schweizerischen Wirtschafts- und Staatspolitik erweisen. Es könne überhaupt nicht mehr zugegeben werden, daß wichtige Linien durch Private gebaut werden in der Voraussicht, der Staat werde und müsse sie nach einer bestimmten Frist zurückkaufen. Noch mehr. Mit der Staatsbahnenschuld sei der ganze Landeskredit verknüpft. Ihre richtige Tilgung allein schon fordere dringend eine zweckmäßige Eisenbahnpolitik durch den Bund. Die Stimmung der Versammlung zugunsten des Baues der Ostalpenbahn durch den Bund und für behördliche Anhandnahme der Frage durch

den Bundesrat und Ausarbeitung einer Vorlage an die Bundesversammlung war eine einmütige. Man erkannte an, daß dank der Wirkung der neuesten Vorgänge in der schweizerischen Eisenbahnpolitik sowie der Gutachten der Bundesbahnen und hervorragender Fachmänner das Greinaprojekt an Bedeutung entschieden gewonnen habe. Die dringend gewünschte Anhandnahme der Einzelstudien für die verschiedenen Ostalpenbahnprojekte durch die Bundesbahnen dürfte die Lage zur völligen Abklärung bringen. Die Versammlung faßte einstimmig folgende Resolution: 1. Das am 17. August mit Delegierten verschiedener Kantone tagende interkantonale Greinakomitee hält es für dringend geboten, daß die Frage der Ostalpenbahn endlich einer beförderlichen Entscheidung entgegengeführt werde. Insbesondere sollte die Frage, ob Privatbau oder Staatsbau, im Sinne der Erstellung der Ostalpenbahn durch den Bund zur demnächstigen Lösung gebracht werden, damit die nötigen Detailstudien endlich von den Bundesbahnen eingeleitet werden können. 2. Seit annähernd sieben Jahren liegen die Konzessionsgesuche beim Bundesrate. Seither sind die großen Eisenbahnfragen, welche deren Behandlung verhindert haben, sämtlich erledigt worden und gehört unstreitig den ostschweizerischen Alpenbahninteressen der Vortritt. 3. Laut bestehenden Rechts steht dem Bund die Wahl frei, eine Konzession zu erteilen oder sich auf dem Wege der Gesetzgebung mit dem Bau einer Ostalpenbahn beauftragen zu lassen. 4. Die Erfahrung bei den übrigen Alpenbahnen hat gezeigt, wie gefährlich es ist, wenn eine Privatgesellschaft so schwere, von ihr kaum zu übersehende Verpflichtungen eingeht, wie sie der Bau einer Ostalpenbahn nach sich zieht, die hernach beim Rückkauf vom Staat zu übernehmen sind. Nachdem die Verstaatlichung des Hauptnetzes der schweizerischen Bundesbahnen durchgführt ist, muß vermieden werden, den schweizerischen Bundesbahnen eine Privatkonkurrenz im internationalen Verkehr an die Seite zu stellen. Übrigens ist vorauszusehen, daß die Erteilung einer Konzession eine Volksbewegung zugunsten des Staatsbaues hervorrufen würde, welche eine angemessene Lösung der Frage nutzlos verzögerte. 5. Ein Gesetz, das den Bau einer Ostalpenbahn durch den Bund vorsieht, hat für die Inangriffnahme des Werkes eine den Verhältnissen entsprechende kürzere Frist vorzusehen. — Die Konzessionsbegehren bleiben natürlich vorläufig aufrecht bis zur Sicherung des Baues durch den Bund.

Der Bau und Betrieb der Bodensee-Toggenburgbahn und die bevorstehende Betriebseröffnung der neuen Schmalspurbahn Gossan-Herisan wird die Betriebseinstellung auf der Strecke Winkeln-Herisan der Appenzellerbahn zur Folge haben. Diese erste Schmalspurbahn der Schweiz ist am 12. April 1875 dem Betriebe übergeben worden, zum Anschlusse von Herisan und des Kantons Appenzell an St. Gallen durch Verbindung mit der Linie der Vereinigten Schweizerbahnen in Winkeln. Die nunmehr geschaffenen näheren Verbindungen bedingen die Auflassung der alten Bahnstrecke auf den 1. Oktober.

— **Brienzerseebahn.** Wie der „Berner Bund“ mitteilt, hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen auf Anregung von 83 Mitgliedern des Nationalrates dem Eisenbahndepartement einen längeren Bericht eingereicht, in dem sie zu der von vielen Seiten als erwünscht bezeichneten Ausführung der im Bau befindlichen schmalspurigen Brienzerseebahn in Vollspur Stellung nimmt. Sie beziffert hierin die gesamten Mehrkosten für eine vollspurige Bahn Interlaken-Meiringen auf 5,1 Millionen Franken und erinnert daran, daß der Bau dieser Bahn nach dem Bundesgesetze überhaupt nur 5,5 Millionen Franken kosten sollte und daß der für die Strecke veranschlagte Betriebsüberschuß noch lange nicht ausreicht, um die tatsächlich zu 7,175 Millionen Franken veranschlagten Baukosten der Schmalspurbahn zu verzinsen, für die der Kanton Bern nur auf die Dauer von zehn Jahren einen jährlichen Zuschuß von 40 000 Fr. leistet. Die finanzielle Einbuße der Bundesbahnen an der Brienzerseebahn beläuft sich der höher gewordenen Baukosten wegen schon jetzt auf mehr als 200 000 Fr. jährlich. Diese große Summe durch Ausführung einer Vollspurbahn um einen für den Verzinsungs- und Tilgungsdienst für weitere 5,1 Millionen Franken erforderlichen weiteren Betrag zu vermehren, wäre nach Ansicht der Generaldirektion mit einem gesunden Finanzhaushalt der Bundesbahnen nicht vereinbar. Vom volkswirtschaftlichen Verkehrsstandpunkt aus sei die schmalspurige Anlage der Brienzerseebahn das Richtige. Ob die militärische Bedeutung der Bahn allein die großen Mehraufwendungen für den Bau in Vollspur rechtfertigt, wird in dem oben erwähnten Bericht bezweifelt, der sich auch eingehend zu dieser die Interessen der Landesverteidigung berührenden, vielfach in den Vordergrund gestellten Frage äußert. Vom strategischen Standpunkt aus könnte eine vollspurige Brienzerseebahn nur dann von Bedeutung sein, wenn in absehbarer Zeit der Umbau der Brünigbahn auf Vollspur folgen könnte. Hieran aber könnte angesichts der erforderlichen gewaltigen Aufwendungen, die auf 28 bis 32 Millionen berechnet werden, auch in fernerer Zeit nicht gedacht werden, es sei denn, daß für eine rein strategische Anlage solche Summen geopfert werden sollten. Sollte wider Erwarten, so schließt der Bericht, das Bundesgesetz vom 17. Dezember 1907 abgeändert und die Anlage der Brienzerseebahn in Vollspur im Interesse der Landesverteidigung beschlossen werden, so müßte die Generaldirektion darauf dringen, daß nach Maßgabe des Artikels 14 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, betreffend den Bau und Betrieb von Eisenbahnen, vorgegangen wird und den Bundesbahnen die durch die Ausführung in Vollspur verursachten Mehrkosten ganz oder teilweise vom Bunde zur Verfügung gestellt werden.

— **Eisenbahnunglück bei Neapel.** Der Schnellzug Rom-Neapel ist in der Nacht vom 20. zum 21. d. M., kurz nach Mitternacht, entgleist. Die Lokomotive, der Postwagen und der Gepäckwagen wurden umgeworfen und der erste Personenwagen zertrümmert. Zwei Eisenbahnbeamte und ein Reisender wurden getötet, neun Personen verletzt. Der getötete Reisende wurde als der seit mehreren Jahren in Neapel wohnende Deutsche Karl Rensch erkannt.

— **Die halbjährlichen Dividenden der englischen Eisenbahnen.** Nach dem bisherigen Gebrauch haben die englischen Eisenbahnen ihre Betriebsrechnung zweimal im Jahre abgeschlossen und ihre Dividenden halbjährlich ausgeworfen. Nach dem Gesetz, betr. die Rechnungslegung der Eisenbahnen (Railways Accounts Act) vom Jahre 1911, das jetzt in Kraft getreten ist, sind sie verpflichtet, einmal im Jahre dem Handelsamt einen Bericht über die wirtschaftliche Lage ihres Unternehmens vorzulegen; um diesen Bericht nun nicht besonders bearbeiten zu müssen, werden sie ihn mit dem Bericht an ihre Aktionäre verbinden und diesen infolgedessen auch nur noch einmal im Jahre erstatten. Man war im Zweifel, wie es unter der Herrschaft des neuen Gesetzes mit den Dividenden und ihrer halbjährlichen Auszahlung gehalten werden würde. Die Eisenbahngesellschaften haben sich nun entschlossen, es in dieser Beziehung bei dem bisherigen Gebrauch zu lassen, aber die Ankündigung der Halbjahresdividenden nicht wie bisher mit einem Halbjahresbericht zu begleiten. Die Höhe der Dividende des ersten halben Jahres soll nach den einstweilen ermittelten Betriebsergebnissen festgestellt werden, und erst im zweiten Halbjahr sollen die Überschüsse des vergangenen Jahres endgültig berücksichtigt werden. Bei Festsetzung der Höhe der Dividende für das erste Halbjahr soll mit großer Vorsicht zu Werke gegangen werden; so ist z. B. dieses Jahr der Berechnung das Ergebnis des ersten Halbjahres 1912 zugrunde gelegt worden, obgleich damals die Verhältnisse infolge des Kohlenstreiks sehr ungünstig lagen, und die Verbesserung, die infolge des Wegfalls dieses Hemmnisses im vergangenen Halbjahr erzielt worden ist, ist bei der Berechnung der Dividenden vorläufig außer acht gelassen worden. Die Folge dieser Zurückhaltung im ersten Halbjahr wird dann eine um so reichlichere Dividende am Jahresende sein.

— **Auswechslung eines Stellwerks auf dem Bahnhof Waverley.** Auf diesem Bahnhof der nordbritischen Eisenbahn in Edinburgh, der für einen der schönsten Bahnhöfe der Welt gilt und der größte Personenbahnhof in England und Schottland ist, wurde im Juni das Stellwerk, das den Zugverkehr auf der Ostseite des Bahnhofs regelt, beseitigt und durch ein solches neuerer Bauart ersetzt. Das neue Stellwerk hat 260 Hebel und dürfte mit dieser Zahl wohl das größte der Welt sein. Das alte Stellwerk wurde am 7. Juni um Mitternacht stillgelegt, und bereits am Morgen des 13. Juni konnte das neue Stellwerk in Betrieb genommen werden, so daß die Auswechslung etwa 5 Tage gedauert hat. Für die Zwischenzeit waren umfangreiche Vorkehrungen getroffen worden, um die Sicherheit des Zugverkehrs zu gewährleisten. Eine einstweilige Blockbude war zur Sicherung der ausfahrenden Züge eingerichtet worden. Alle Weichen waren von zuverlässigen Wärtern besetzt, die sie mit Holzkeilen verkeilen mußten, ehe ein Zug darüber fahren durfte. Die Geschwindigkeit aller Züge war auf 6,5 km in der Stunde beschränkt. Zwei Aufsichtsbeamte leiteten den Zugverkehr; bei einer Zahl von 750 Zügen und Lokomotivfahrten, die, abgesehen von Verschubbewegungen, das Ostende des Bahnhofs in 24 Stunden berühren, mag ihre Arbeitslast und Verantwortung keine geringe gewesen sein. — Der Personenbahnhof Waverley bedeckt eine Fläche von gegen 10 ha, wovon die Hälfte überdacht ist. Seine beiden Hauptbahnsteige sind je 512 m lang; mit den sonstigen 15 Bahnsteigen und dem südlich vom Hauptbahnhof liegenden, sich über seine ganze Länge erstreckenden Bahnsteig für den Vorortverkehr sind seine Bahnsteigkanten etwa 4,4 km lang. An ihnen können rd. 360 Wagen aufgestellt werden. Neben den 8 Hauptgleisen sind noch 56 Nebengleise vorhanden, die durch 228 gesicherte Weichen miteinander in Verbindung stehen. Sie werden von 5 Stellereien aus bedient, in die außerdem 290 Signale eingebunden sind.

— **Balkanbahnen.** Vom 18. d. M. wird gemeldet: Während der Demobilisierung des Heeres wird auf sämtlichen Eisenbahnen Serbiens der gesamte private Frachtverkehr eingestellt. Der Personenverkehr ist bis auf einen einzigen Zug täglich eingeschränkt worden. — Nach einer Meldung der „Politischen Korrespondenz" aus Saloniki ist seit dem Friedensschlusse eine ganz geringe geschäftliche Besserung wahrzunehmen. Die Eisenbahn Saloniki-Monastir befördert bereits regelmäßig Güter. Auf der Linie Saloniki-Albanien ist nur ein beschränkter Personenverkehr eingerichtet. Auf der Linie Saloniki-Drama verkehren zweimal wöchentlich gemischte, sonst aber nur Militärzüge.

Die serbische Regierung ließ der bulgarischen Regierung vorschlagen, den direkten Bahnverkehr Belgrad-Sofia wieder zu eröffnen, was um so freudiger aufgenommen wird, als die Rumänen die Bahnlinie Rustschuk-Sofia noch nicht freigeben wollen. — Die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen hat einstweilig die Einstellung des Frachtverkehrs angeordnet.

Fremde Erdteile.

— **Der Verkehr auf der Südmandschurischen Eisenbahn** läßt sich neuerdings wesentlich günstiger an als vorher, und diese günstige Wendung dürfte auch weiterhin, aller Voraussicht nach anhalten. Das Haupterzeugnis der Mandschurei ist die Bohne. Aus der Südmandschurei allein wurden im Vorjahr für etwa 300 Millionen davon ausgeführt. Die Nordmandschurei ist für die Anpflanzung der Bohne noch nicht in gleicher Weise erschlossen; es dürfte auch gute Wege damit haben, weil hier die Russen mit ihrem Einfluß vorherrschen und nicht anregend und befruchtend wirken, während dies in der Südmandschurei mit den Japanern durchaus der Fall ist. Im Jahre 1907 betrug die Ausfuhr an Bohnen nur etwa 80 Millionen; sie ist also in den wenigen Jahren sehr erheblich gestiegen. Weitere Maßnahmen der Japaner sind im Gange. Die Bohne — die übrigens sehr erheblich kleiner ist als die bei uns heimische Sorte, sie ist nicht viel größer als eine Erbse und erinnert auch in der Form weit mehr an eine solche als an eine richtige Bohne — kommt in drei verschiedenen Formen zur Ausfuhr: einmal als Bohne selbst, dann in dem aus ihr bereiteten Öl und drittens in Form des bei der Pressung übrig bleibenden Bohnenkuchens, der als Dünger oder Viehfutter verwendet wird. Da es das verständigste ist, in der Hauptsache ein Fertigerzeugnis, wie das Bohnenöl, auszuführen, so sind die Japaner darauf aus, überall im Lande Ölmühlen anzulegen, und da ist es die japanische Regierung, welche im wohlverstandenen Interesse der südmandschurischen Eisenbahnen, die ihr ja zur Hälfte gehören, die Neuanlage solcher Ölmühlen stark unterstützt. Unzweifelhaft wird die Bohnenausfuhr deshalb weiter zunehmen. Der Absatz im Auslande ist ihr gesichert; auch nach Deutschland kommt jetzt mandschurisches Bohnenöl, um hier in der Seifensiederei, aber auch in der Konditorei verwendet zu werden. England hat besondere Schiffe eingestellt, die nur für die Verfrachtung von Bohnenöl bestimmt sind. Für die Bohnenkuchen aber findet sich in Südchina bei den Zuckerrohrpflanzungen reichlich Absatz. Die weiteren Einnahmen der südmandschurischen Eisenbahnen beruhen deshalb auf sicherem Grunde. Neuerdings ist die japanische Verwaltung darauf aus, dem landwirtschaftlichen Betriebe der Mandschurei im Interesse der Bahnen noch eine andere Richtung zu geben. Der ungemein fruchtbare, zum Teil jungfräuliche Boden des Landes gestattet noch eine kräftigere Ausnutzung als eine solche durch die Bohne. Getreide und Reis würde gut das Dreifache an Ertrag geben, wie die Erfahrung gelehrt hat; nur ist hier der Mangel einer reichlichen Bewässerung störend, und so hat sich die Eisenbahnverwaltung selbst daran begeben, um diesem Mangel abzuhelfen. Es sind von ihr umfangreiche Versuche gemacht worden, um durch Anlage artesischer Brunnen und in der Nähe von Flüssen durch Bewässerung mittels elektrisch betriebener Hebewerke usw. zunächst den Reisbau zu fördern. Wenn die Japaner künftighin neben der Bohne auch den Reis in Massen über ihre Bahnen zur Ausfuhr bringen wollen, so steht dem freilich das für China allgemein gültige Ausfuhrverbot gegenüber; aber diesem Verbot, bei dem ja auch Ausnahmen zulässig sind, werden sie wohl dank ihrer politischen Machtstellung wirksam zu begegnen wissen. (Tatsächlich kommt soeben die Nachricht, daß die japanische Regierung sich an China um Aufhebung des Reisausfuhrverbots gewandt habe, was sie allerdings mit der augenblicklich in Japan herrschenden „Reisnot" begründet — die für dies Land genau dasselbe bedeutet, wie für Deutschland die „Fleischnot".) F. W.

— **Die Benguellabahn.** Wie Konsul Singelmann in der „Deutschen Kol.-Ztg." mitteilt, fand am 28. Juni d. J. die letzte Generalversammlung der Benguella-Eisenbahngesellschaft in London statt, welcher der interessante Jahresbericht für 1912 vorlag. Diese wichtige, auf 1400 km in Aussicht genommene Eisenbahn zur Verbindung der Katangaminen mit dem 5 bis 30 m tiefen, 70 Hochseeschiffe fassenden Hafen von Lobito, 40 km nördlich von Benguella, hat seither erhebliche Fortschritte gemacht. Sie hatte beim Aufstieg von der Küste auf das Hochland mit finanziellen und technischen Sorgen zu kämpfen, konnte daher auch die in der Konzession vorgesehenen Baufertigstellungen nicht innehalten, ist jetzt aber in ein flotteres Bautempo auf wenig Schwierigkeiten bietendem Gelände gekommen. Es sind 3 Millionen Aktien im Nennwerte von je 20 ℳ vorhanden, also 60 Millionen Mark Kapital, wovon laut Konzessionsurkunden sich 300 000 Aktien im Besitze des portugiesischen Staates befinden. Im August vorigen Jahres wurde bei Kilometer 426 Hambo erreicht, und ergab die Kilometereinnahme 257 Escudos 103 = rund 1150 ℳ, bei einem Bestand am 31. Dezember 1912 von 25 Lokomotiven, 17 Personenwagen, 205 Güterwagen. Die Einnahmen in Afrika beliefen sich auf rund 1 900 000 ℳ, die Ausgaben des Eisenbahnbetriebs auf 1 430 000 ℳ. Im Jahre 1912 hat die portugiesische Regierung die ersten Baustellen in Lobito vergeben. Im Hafen liefen 96 Dampfer (91 in 1911) und 88 Segelschiffe (79 in 1911) ein, welche 1607 Fahrgäste (gegen 1954 in 1911) landeten oder an Bord nahmen. Aus den Katangaminen, welche die Hauptfracht für die Eisenbahn zu liefern haben, wurden bis zum 30. April 1913: 5000 t Kupfer geholt; der augenblickliche Ofen könne 5000 bis 6000 t jährlich liefern, mit einem jetzt im Juni in Betrieb gekommenen zusammen 12 000 t. Die Produktions- und Transportkosten bis Europa stellen sich augenblicklich auf 840 ℳ für 1 t, nach Fertigstellung der ganzen Bahn auf 700 ℳ. Arbeitskräfte zum Bahnbau sind in wünschenswerter Anzahl ohne Anwerbungsagenten zu gewöhnlichen Löhnen vorhanden. Im Mittel wurden in 1912: 2230 Eingeborene im Bahnbau und 953 im Betriebe verwendet. Zu Streitigkeiten zwischen Unternehmern und Arbeitern kam es nicht. Durch das Fortschreiten des Bahnbaues wird die Erhebung der Hüttensteuer wesentlich günstiger; so brachte Hambo jetzt 230 000 ℳ dieser Steuer, das ist mehr als bisher der ganze Distrikt Benguella.

— **Wettbewerb für selbsttätige Eisenbahnsicherungen.** Der von der New York, New Haven and Hartford Railroad ausgeschriebene Wettbewerb für Herstellung einer Vorrichtung zum Schutz gegen das Überfahren von Haltesignalen (vergl. Nr. 16 S. 276 d. Ztg.), für den die Preise von 40 000 ℳ ausgesetzt waren, hat, wie der „Zeitschr. d. Ing." nach „Engineering News" mitteilt, ein wenig befriedigendes Ergebnis geliefert. Bei Ablauf der Frist am 1. Juli d. J. waren von insgesamt 2816 Erfindern Bewerbungen eingelaufen, darunter 704 mit ausführlichen Unterlagen über ihre Erfindungen. Nichtsdestoweniger war unter den angebotenen Vorrichtungen keine einzige, die der Hauptbedingung des Ausschreibens genügte, die nämlich beim Versagen irgendeines Hauptteiles der Vorrichtung oder bei Unterbrechung, Nebenschluß oder Erdschluß des Betriebsstromes die Sicherung auf Halt einstellte und die Bremse auslöste. Nichtsdestoweniger hat sich die genannte Bahngesellschaft entschlossen, zwei Einrichtungen praktisch zu erproben. Die Einrichtungen, die von der Internationalen Signal-Co. und von einem Angestellten der Union Switch and Signal Co. herrühren, arbeiten mit elektrischem Strom, der durch eine dritte Schiene zugeführt wird. Gegenwärtig werden Versuchsstrecken zwischen Hartford und Newington sowie auf der Lackawannabahn für diese Sicherungen eingerichtet. Die Versuche sollen auf ein ganzes Jahr ausgedehnt werden.

— **Mellens Abschied.** Der „Voss. Ztg." wird aus Neuyork unterm 19. Juli geschrieben: Der Rücktritt Charles Sanger Mellens vom Präsidentenposten zuerst der Boston und Maine und der von ihr abhängigen Maine Central, und nun auch der New-York, New-Haven und Hartford-Eisenbahn wird auch in Deutschland Aufmerksamkeit erregen. In Deutschland nämlich war Mellen am vorteilhaftesten bekannt geworden durch seine äußerst geschickte Verwaltung der Northern Pacificbahn, die er in den sechs Jahren seiner Präsidentschaft (von 1897 bis 1903) aus einem verwahrlosten Zustande zu einem erstklassigen Besitz umzuschaffen verstanden hat. Es ist nicht unwahrscheinlich, daß sein Nachfolger auf jenem nordwestlichen Posten, Howard Elliott, ihn nun auch wieder an dem New-England-System ablösen werde. Mellen hat im Eisenbahnwesen von der Pike auf gedient. New-England ist seine Heimat. In Massachusetts ist er geboren, in New-Hampshire erzogen, und dort begann er seine Eisenbahnkarriere als 18 jähriger Clerk mit 25 D. Monatsgehalt, und bekleidete dann untergeordnete Posten in St. Albans, Vermont und Boston. Erst an der Union Pacific, neun Jahre später, rückte er in verantwortlichere Stellungen auf, um 1892 nach New-England zurückzukehren, wo er es in raschem Aufrücken bis zum Vizepräsidenten der New-York, New-Hawen und Hartfordbahn brachte. Es ist eigentümlich, daß dieser echte Yankee gerade im Westen, wo er doch gewissermaßen fremd war, seine nachhaltigsten Erfolge erzielt hat. Jede neue Schwierigkeit, die ihm als Präsident der Northern Pacific aus

den heftigen Kämpfen zwischen den J. Pierpont Morgan-Interessen und den James J. Hill-Interessen um die Oberherrschaft über das System erwuchs, erfüllte ihn mit Lust, und am Überwinden der Hindernisse stählte er seine Kraft. Hat diese versagt, als er, 1903 in sein heimisches Revier zurückgekehrt, an die Spitze der New-Havenbahn getreten war mit der Aufgabe, „das New-England-System" auszugestalten? Das vielleicht nicht; richtiger ist wohl, zu sagen: die Zumutung war zu stark. Das New-England-System bedeutete die Zusammenraffung des gesamten Verkehrswesens in den New-England-Staaten, Eisenbahnen, Straßen- und Kleinbahnen und Dampfschiffahrt, in einer einzigen Faust — „New-Englands Eröffnung", wie es in den Pamphleten lockend hieß. Solange J. P. Morgan dahinter stand, war das System haltbar; mit Morgans Tode brach die Stütze.

Drei Eisenbahnkatastrophen mit schweren Verlusten an Menschenleben innerhalb der letzten achtzehn Monate — Bridgeport, Westport und Stamford waren die Unglücksstätten — bewiesen die physische Erschöpfung des Systems, Verringerung der Dividenden von 10 auf 6 % und Fallen der Aktien von 227 im Jahre 1903 auf unter Pari (am Tage der Veröffentlichung des Enqueteberichts des Bundesverkehrsamts am 9. Juli) bezeugten seine finanzielle Erschöpfung. Nach dem Bericht ist in dem Jahrzehnt der Mellenschen Verwaltung die Kapitalisierung des Systems von 93 auf 417 Mill. D. gewachsen, der im Betrieb erhaltene Bahnkörper um nur 50 Meilen, der Besitz an Schienennetzen dagegen um 800 Meilen, zum Kostenpreis von 40 Millionen Dollars nebst Auslagen für Verbesserungen und Ausrüstungen im Betrage von 96 Millionen, zusammen also 136 Millionen für Bahneigentum. „Dies ließe demnach," fügt der Bericht hinzu, „die Summe von 204 Millionen Dollars übrig, die nicht für Eisenbahnen, sondern anderweitig verwendet worden ist. — Die gegenwärtige Verwaltung dieser Gesellschaft (New-York, New-Haven and Hartford Co.) ist von der Absicht ausgegangen, den gesamten Verkehrsbetrieb New-Englands zu kontrollieren. Zur Erreichung dieses Zweckes wurde gekauft, was man haben mußte, und bezahlt, was verlangt wurde. Auf diesen Zweck und seine Durchführung ist jedes einzelne dieser finanziellen Mißgeschicke und Ungehörigkeiten zurückzuführen."

Am Tage der Veröffentlichung dieses Berichts trat Mellen als Präsident der Boston und Maine-Zentralbahn zurück, „weil es schwer sei für einen Mann, das ganze System zu leiten, und er es deshalb vorziehe, sich der New-Havenbahn ausschließlich zu widmen". Als acht Tage darauf das Direktorium dieser Bahn zur Beratung des Berichts des Bundesverkehrsamtes zusammentrat, reichte Mellen sein Abschiedsgesuch als Präsident auch dieser Bahn ein. Die wirklichen Ursachen seines Abschiedes liegen in der Schwierigkeit für Eisenbahnen, Geld zu beschaffen, ohne sich die Hände zu binden. Mellens vorbildliches Beispiel war E. H. Harriman.

— **Der Aufstand in Mexiko und die dortigen Eisenbahnen.** Wie der „Köln. Ztg." aus Paris telegraphiert wird, hegt man dort große Besorgnis wegen der Einlösung der am 1. Oktober fälligen Zinsscheine der mexikanischen Zentralbahnen. Nach dem mündlichen Bericht, den der oberste Leiter dieser Bahnen, Brown, vor einigen Tagen den in London versammelten, an dieser Bahn interessierten Banken erstattet hat, betragen die von den Aufständischen am Schienenwege und an den Kunstbauten vorgenommenen Beschädigungen rund 100 Millionen Franken. Die Beförderung von Menschen und Gütern kann nur unter militärischer Bedeckung erfolgen. Die mexikanische Regierung behält die Einnahmen der Bahn für sich, um die eigenen Kosten zu decken. Auch hat die Regierung eine Anzahl überflüssiger und unfähiger Beamten ernannt, um ihre Anhänger unterzubringen. Das Unternehmen war im letzten Jahrzehnt fortgesetzt in steigender Entwicklung. Vorbedingung dafür, daß diese Entwicklung wieder anhebt und die Bahn die furchtbaren Schäden ausweetzen kann, ist die baldige Herstellung der Ruhe durch eine energische Regierung.

— **Die Eisenbahnen von Viktoria.** Der neue Generalvertreter für Viktoria in London, the Hon. P. McBride, der bisher in Viktoria Minister für Bergbau, Forsten und Eisenbahnen war, hat sich gegen einen Vertreter der Zeitschrift „Railway News" über die Eisenbahnen seines Heimatlandes ausgesprochen; ein Teil seiner Darlegungen sei nachstehend kurz wiedergegeben. Die erste Eisenbahn in Viktoria war eine von Melbourne ausgehende, 4 km lange Strecke entlang der Küste, die im Jahre 1854 von einer Privatgesellschaft gebaut wurde, und der zwei Jahre später eine von ihr abzweigende Eisenbahn von gleicher Länge nach St. Kilda folgte. Kurz darauf entschloß sich die Kolonie zum Bau von Staatsbahnen, und mit Ausnahme einer 23 km langen Strecke, die aber auch von einer öffentlichen Körperschaft betrieben wird, gibt es heute in Viktoria nur Staatsbahnen. Anfangs war der Eisenbahnbetrieb mit Verlusten verbunden, im Rechnungsjahr 1911/12 haben aber die Überschüsse 266 000 £ betragen, wobei außer den Betriebsausgaben, Zinsen, Abschreibungen und Rücklagen für Erneuerungen auch noch die Ruhegehälter und die Zuwendungen an eine Unfallkasse unter den Ausgaben berücksichtigt sind. Für das Rechnungsjahr 1912/13 sind ebenso günstige Ergebnisse zu erwarten, und mit der zunehmenden Bevölkerung werden sicher auch in Zukunft die Einnahmen der Eisenbahnen weiter steigen.

Ein deutliches Bild von der Entwicklung der Eisenbahnen von Viktoria gibt die am Fuße dieser Seite stehende Zusammenstellung.

Viktoria ist in bezug auf seine Staatsschulden in einer glücklichen Lage; seine öffentlichen Betriebe bringen genug ein, um die Schulden zu verzinsen, und es bleibt sogar noch ein Überschuß, so daß man sagen kann, das ganze Kapital in Höhe von 59 000 000 £, das durch Anleihen aufgebracht ist, sei werbend angelegt. Da die Kolonie außerdem in den letzten sieben Jahren 7 000 000 £ ihrer Schulden getilgt hat, ist ihre wirtschaftliche Lage derart, daß sie wohl die Last, die mit der Einführung elektrischen Betriebes im Vorortverkehr von Melbourne verbunden sein wird, auf sich nehmen kann. Die Kosten hierfür werden sich auf 4 000 000 £ belaufen; sie werden sich aber auf einen Zeitraum von 7 Jahren verteilen, und zwar derart, daß der höchste Jahresbedarf 700 000 £ betragen wird, während im Fertigstellungsjahr (1919) nur noch 75 000 £ aufzuwenden sein werden.

Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes macht lebhafte Fortschritte; in den letzten vier Jahren sind 410 km neue Eisenbahnen eröffnet worden, die mit einem Kostenaufwand von 842 185 £ erbaut worden sind. Zwei Eisenbahnen von zusammen 260 km Länge sind im Bau, ihre Kosten sind zu 816 520 £ veranschlagt, und weitere drei Strecken von zusammen 86 km Länge mit einem Aufwand von 188 288 £ sind zum Bau genehmigt und sollen demnächst in Angriff genommen werden. Endlich liegen dem Parlament noch eine Anzahl Gesetzentwürfe vor, auf Grund deren gegen 300 km neue Eisenbahnen mit einem Aufwand von 713 000 £ gebaut werden sollen. Alle Gesetzentwürfe, die neue Eisenbahnen betreffen, sind stets vom Parlament ohne Erörterung angenommen worden. Um den gesteigerten Anforderungen des Verkehrs zu genügen, brauchen die Eisenbahnen von Viktoria zurzeit 210 neue Lokomotiven. Ihre Beschaffung soll auf die nächsten drei Jahre verteilt werden. Der Politik der australischen Staaten entsprechend, die das ausländische Gewerbe von diesem Erdteil fernzuhalten suchen, ist die Ausschreibung dieser Lokomotiven im wesentlichen auf Viktoria beschränkt worden. Nur für die Lokomotiven, die sofort gebraucht wurden, mußte der Wettbewerb des Auslandes zugelassen werden.

Allgemeines.

— **Der Lärmschutz.** Wohl nur wenig dürfte es bekannt sein, daß sich vor einigen Jahren ein Verein gebildet hat, der sich die „Bekämpfung von Lärm und anderen Belästigungen der menschlichen Sinnesorgane" zur Aufgabe stellt und zwecks allgemeiner Verbreitung seiner Bestrebungen unter obiger Aufschrift durch seine Geschäftsstelle in Berlin-Friedenau eine Zeitschrift als „Monatsblätter des deutschen Lärmschutzverbandes" herausgibt. Nach welcher Richtung sich der Verband betätigt, geht u. a. aus einer kleinen Abhandlung von P. Petzold, Berlin-Südende, hervor, die unter dem Stichwort „Zum Kapitel vom Eisenbahnlärm" im Maiheft dieser Zeitschrift veröffentlicht ist. Wir möchten den Inhalt kurz andeuten, wenn er auch nach unserem Dafürhalten zuweilen, vom Gegenstande fortgerissen, seine Forderungen allzu

Betriebsjahr	Betriebslänge km	Anlagekapital einschl. Betriebsmittel £	Zahl der Lokomotiven	Zahl der Personen-Wagen	Zahl der Güter-Wagen	Zahl der sonstigen Wagen	Beförderte Reisende	Beförderte Güter einschl. Vieh t	Zugkilometer	Einnahmen £
1871/72	504	10 035 000	92	144	1 449	115	1 509 000	489 000	1 888 500	638 000
1892/93	4790	37 462 000	499	1107	8 530	469	46 521 000	2 558 000	17 348 000	2 925 000
1911/12	5831	45 836 000	623	1352	14 292	634	104 235 000	5 298 000	22 276 000	5 219 000

sehr überspannt. Nach der Feststellung, daß die Eisenbahn einer der „größten Lärmmacher in der Welt" ist, betrachtet der Verfasser die Ursachen, die teilweise nach seiner Meinung am Bau des Bahnkörpers und in der Konstruktion der Fahrzeuge liegen, sowie die Erscheinungsformen des von der Eisenbahn verursachten Lärms. Da bilden z. B. eine Hauptursache des Lärms und der Erschütterungen die Schienenstöße. Ja, kennt denn der Verfasser ein wirksames Mittel zu ihrer Beseitigung? Bei den Fahrzeugen wird u. a. eine bessere Befestigung klirrender Fensterscheiben und Blechreklameschilder, das Instandsetzen quietschender Lokomotivgetriebe, die Anbringung von Schalldämpfern an den kleinen, über dem Schornstein mündenden Auspuffgebläsen der Lokomotiven und die Verhinderung des Kreischens der Bremsen gewünscht. Von der Einführung des elektrischen Betriebs wird eine Beseitigung der dem Dampfbetrieb eigentümlichen Lärmerscheinungen erwartet, wofür dann allerdings das „Brummen" der Motore in Kauf zu nehmen sein wird. Hinsichtlich der Signalgebung gehen die Wünsche dahin, daß, soweit die Betriebssicherheit dies zuläßt, die hörbaren durch sehbare Signale ersetzt werden und, wo dies nicht angeht, die Lärmbelästigung der ersteren in erträglichen Grenzen gehalten wird. Der Verfasser hat dabei hauptsächlich den Verschiebedienst und den Güterzugbetrieb im Auge. Ferner sollte § 11, Abs. 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Ausschluß von der Fahrt) dahin ergänzt werden, daß auch Personen, die „unnötigen und ruhestörenden Lärm" verursachen, von der Fahrt ausgeschlossen werden können. Lästig sei auch das Ausrufen von Erfrischungen während des Aufenthalts der Züge auf den Bahnhöfen, das „Türschmeißen" im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr u. a. m. Zu bedauern ist, daß der Verfasser mit keinem Worte die fortgesetzten Anstrengungen erwähnt, die die Eisenbahnen selbst zur Verhinderung des Lärms machen. Wir erinnern nur an die Beseitigung des Pfeifensignals, die Verbesserungen in der Anordnung des Oberbaus und der Bauart der Wagen zur Herbeiführung sanfteren Fahrens usw.

Die Bestrebungen des deutschen Lärmschutzverbandes würden sicherlich an Wert gewinnen, wenn der Bemängelung von Lärmerscheinungen auch zugleich ein passendes Rezept zur Beseitigung ihrer Ursachen beigefügt würde, immerhin sind sie auch so willkommen zu heißen, sofern sie sich nur auf das Maß des Erreichbaren beschränken und dabei im Auge behalten, daß es schlechterdings unmöglich ist, allen Lärm aus der Welt zu schaffen.

Rechtspflege.

— **Kommt durch widersprechende Veröffentlichungen ein gültiger Tarif zustande?** Über diese Frage hat kürzlich das Oberlandesgericht Zweibrücken eine Entscheidung gefällt, die allgemeine Beachtung verdient. Es handelt sich um folgenden Tatbestand:

Im Frühjahr 1911 waren für den Verkehr Norddeutschland-Südwestdeutschland Notstandstarife für Saatkartoffeln mit 50 % Frachtermäßigung eingeführt worden. Im Bereich der bayerischen Rheinphalz war lediglich für drei am Rhein gelegene Bezirksämter ein Notstand anerkannt worden. Dementsprechend wurden die Notstandstarife nur für den Empfang der in diesen drei Bezirksämtern gelegenen Stationen genehmigt und eingeführt. Die Tarife für den Verkehr Preußen-Pfalz wurden mit dieser Beschränkung richtig veröffentlicht. Bei der Veröffentlichung der nachträglichen Ausdehnung des Tarifs auf den Verkehr Sachsen-Pfalz würde der Tarif im sächsischen Tarifanzeiger versehentlich mit Gültigkeit für die ganze Pfalz ausgeschrieben. Der gleiche Fehler erschien im preußischen Tarifanzeiger bei der Veröffentlichung des sächsisch-pfälzischen Tarifs für den preußischen Durchgangsverkehr. Die pfälzische Veröffentlichung war dagegen richtig. Der Kläger, dessen Empfangsstation nicht in einem der drei begünstigten pfälzischen Bezirksämter liegt, hatte seinerzeit wiederholt um Ausdehnung des Notstandstarifs auf die ganze Pfalz nachgesucht; es war ihm aber ausdrücklich mitgeteilt worden, daß die Maßnahme auf die drei genannten Bezirksämter beschränkt bleiben müsse. Um wenigstens in den teilweisen Genuß der Frachtermäßigung zu gelangen, verlangte der Kläger im Rechtsstreit nachträgliche Umbehandlung auf einer badischen Übergangsstation und Anwendung des für den Verkehr nach Baden eingeführten Notstandstarifs. Die Klage wurde in erster Instanz abgewiesen, weil das Gericht dem beanspruchten Tarif die Eigenschaft eines Notstandstarifs, eines örtlich beschränkten und damit zur Umbehandlung ungeeigneten Ausnahmetarifs zuerkannte. In zweiter Instanz war der Kläger auf die oben geschilderten unrichtigen Tarifveröffentlichungen aufmerksam geworden und er stützte seinen Anspruch hinsichtlich der sächsischen Sendungen nunmehr auf den sächsisch-pfälzischen Notstandstarif, der in der sächsischen und preußischen Bekanntmachung das Umbehandlungsbegehren unnötig machte. Dem Kläger wurde entgegengehalten, daß sein Verlangen eine unzulässige Klageänderung darstellt, daß im übrigen die sächsische und preußische Bekanntmachung irrtümlich sei, daß wegen der mangelnden Übereinstimmung der Veröffentlichungen der beteiligten Verwaltungen eine rechtsverbindliche Veröffentlichung überhaupt nicht vorliege, daß der Tarif in der unrichtigen Veröffentlichung auch wegen Fehlens der nach § 6 Abs. 4 EVO. erforderlichen aufsichtlichen Genehmigung nichtig sei, daß der Kläger außerdem über die Unmöglichkeit, den Tarif in der gewünschten Ausdehnung einzuführen, unterrichtet worden sei, und daß er die unrichtigen Veröffentlichungen bei Abschluß der Frachtverträge gar nicht gekannt und deshalb mit der Frachtermäßigung gar nicht gerechnet habe.

Auch das Oberlandesgericht hat die Klage abgewiesen. Das Zweitgericht stellt zunächst fest, daß der Tarif in der sächsischen und preußischen Veröffentlichung den klägerischen Anspruch rechtfertigen würde. Eine Klageänderung erachtet das Gericht nicht für gegeben, weil die Rückerstattung des nämlichen Frachtbetrages auf Grund des nämlichen Ausnahmetarifs*) verlangt werde. Das Gericht erachtet indes durch Vorlage eines Schreibens des bayerischen Verkehrsministers an den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten den Nachweis erbracht, daß der Tarif nur in der angegebenen örtlichen Beschränkung eingeführt werden wollte, und daß deshalb nur die Bekanntmachung der bayerischen Verwaltung den Tarif richtig wiedergab. Für die Unrichtigkeit dieser Veröffentlichung wäre der Kläger beweispflichtig. Die unrichtige Veröffentlichung könne keinen bindenden Tarif schaffen; namentlich gelte dies für Tarife des Wechselverkehrs, bei denen zu ihrer Gültigkeit Gleichlaut der Veröffentlichung der beteiligten Verwaltungen gefordert werden müsse. Wegen der mangelnden Übereinstimmung der Veröffentlichungen fehle dem streitigen Tarif die Rechtsverbindlichkeit.

Das Gericht erachtete auch für erwiesen, daß dem Kläger bei Abschluß der Frachtverträge die seinen Anspruch stützende unrichtige Veröffentlichung nicht bekannt war. Das Urteil leitet aus dieser Feststellung keine weiteren Folgerungen ab. Es liegt aber die Annahme nahe, daß das Gericht damit auch das Fehlen der Voraussetzungen eines Schadenersatzanspruchs dartun wollte.

Eisenbahnassessor Burger in Ludwigshafen a. Rh.

Bücherschau.

— **Volkswirtschaftliches Quellenbuch.** Eine Einführung in die Theorie und Praxis von Handel, Industrie und Verkehr. Von Dr. iur. Georg Mollat, Syndikus der Handelskammer und des berg- und hüttenmännischen Vereins zu Siegen. Vierte, erweiterte und vermehrte Auflage. Osterwick (Harz). Verlag von J. W. Zickfeldt, 1913.

Dieses von dem Verfasser seiner Vaterstadt Cassel zur Tausendjahrfeier gewidmete Buch bildet ein schätzbares Glied in der Reihe der Lesebücher, die den Namen des Dr. Mollat bekannt gemacht haben. Der Grundgedanke ist, aus schriftlichen und mündlichen Äußerungen bedeutender Männer auf dem Gebiete von Handel, Industrie und Verkehr ein Lehrbuch zu bilden für diejenigen, welche sich auf diesen Gebieten unterrichten wollen, und namentlich auch die reinen Praktiker, d. h. solche, die sich nur durch die Praxis gebildet haben, auf Theorie und Geschichte der die Grundlage jener Gebiete bildenden Wissenschaft hinzuweisen. Ein begeisterter Anhänger des Reutlinger großen Nationalökonomen Friedrich List, dessen Bildnis in Lichtdruck nach der Büste von Max von Widmann das Buch schmückt, knüpft der Verfasser in dem Vorwort zur dritten Auflage an dessen Worte an: „Sollen in Deutschland die Nationalinteressen durch die Theorie der politischen Ökonomie gefördert werden, so muß diese aus den Studierstuben der Gelehrten, von den Kathedern der Professoren, aus den Kabinetten der hohen Staatsbeamten in die Kontore der Fabrikanten, der Großhändler, der Schiffsreeder, der Kapitalisten und Bankiers, in die Bureaux aller öffentlichen Beamten und Sachwalter, in die Wohnungen der Gutsbesitzer, vorzüglich aber in die Kammern der Landstände hinabsteigen, mit einem Wort, sie muß Gemeingut aller Gebildeten der Nation werden". Es folgt ein Hinweis darauf, daß es auch in den kaufmännischen und industriellen Kreisen an ausgesprochenen Theorieverächtern nicht fehle und an überzeugten Anhängern der früher ganz allgemein herrschenden Lehre, daß lediglich die Routine ein rasches und sicheres geschäftliches Vorwärtskommen und damit auch die Anwartschaft auf eine angesehene Stellung und einen gewissen politischen Einfluß verbürge, und darauf legt der Verfasser dar, daß es auch jene self made men wesentlich gefördert haben würde, wenn sie in ihren Lehr- und Wanderjahren über bessere und reichlichere Bildungsmittel verfügt hätten. Als ein solches

*) In diesem Punkte dürfte dem Urteil nicht beizupflichten sein. Ob eine billigere Fracht durch Umbehandlung oder durch Anwendung eines direkten Tarifs erzielt wird, sind verschiedene Dinge. Ebenso müssen die Tarife verschiedener Tarifverbände auseinandergehalten werden.

Bildungsmittel stellt sich das vorliegende Buch dar. Im wesentlichen ist es eine Zusammenstellung von schriftlichen und mündlichen Äußerungen lebender und toter Gelehrter, Praktiker und sonstiger bedeutender Männer, selbst Kaiser Wilhelm II. ist mit seiner dem Deutschen Reichsanzeiger entnommenen bedeutenden Rede aufgeführt, die er nach der Schlußsteinlegung des Nordostseekanals am 21. Juni 1895 gehalten hat. Im ganzen sind 161 Autoren berücksichtigt. Die Tätigkeit des Verfassers bestand in der Hauptsache darin, den Stoff zu sichten, die ausgewählten und ihm gelieferten Beiträge für die Zwecke des Buches zu ordnen, zum Teil auch mit Genehmigung der Autoren für die Gegenwart passend einzurichten, besonders wo statistisches Material in Frage kam. Von ihm selbst sind nur zwei Beiträge aufgenommen: „Aus der Geschichte der Siegener Industrie" und „Die Bedeutung der Königin Luise für unsere Zeit", letzterer eine Ansprache, als Anmerkung zu Wernickes trefflichem Vortrag über „Weltwirtschaft und Nationalerziehung", in dem er den Idealismus feierte, selbst ein Loblied auf die menschlichen Ideale, gesungen mit Begeisterung im Anschlusse an der allerverehrten Königin Worte: „Das Bedürfnis, in Idealen zu leben, war mir von jeher eigen und gehört zu meiner Natur." Auch an anderen Stellen bemerkt man die Feder des Herausgebers. Jedem Beitrag ist die Quelle beigesetzt, der er entnommen ist, ob einem Buch, einer Zeitung, einer Sammlung, einer Rede usw. Das Gerüst aber, an dem die Beiträge aufgebaut sind, bildet das eingehende Inhaltsverzeichnis, das in seinem ersten Teile deutsche Volkswirte, Kaufleute und Industrielle aufführt, ich nenne nur Jakob Fugger von Richard Ehrenberg, die geistvollen Ausführungen Wilhelm Roschers über Luthers Stellung zu Handel, Verkehr und Luxus, über Justus Möser und über Johann Georg Büsch; den Artikel über den Freiherrn vom Stein, über Friedrich List, Deutschlands größten Volkswirt von Karl Theodor von Eheberg, ergänzt durch eine Charakteristik Lists von Ludwig Häußer, über Alfred Krupp von Dietrich Bädecker und seinen Sohn Friedrich Alfred Krupp von Wilhelm Bäumer usw. Zu einigen dieser Beiträge wären Angaben über den Lebenslauf der Besprochenen erwünscht, sie dürften in einem Quellenbuch nicht fehlen, um so weniger, weil das Buch Belehrungszwecken dienen soll und sich doch auch Namen finden, die nicht jedem geläufig sind.

Der zweite Teil des Buches betrifft den „Handel", mit Unterabteilungen über „die Volkswirtschaft", dazu Beiträge von Karl Bücher, Wilh. Heinrich Riehl, Arthur Graf von Posadowsky-Wehner, über „den Handel im Allgemeinen", mit Beiträgen u. a. von Göthe, Wilhelm Lexis, Richard von der Borght, Fürst von Bülow, über „Geschichte von Handel und Industrie, besonders in Deutschland", in der u. a. Gustav von Schmoller, Alexander von Peez, Otto Bähr, Johannes Kämpf, Otto Steinhausen zu Worte kommen. Es würde zu weit führen, wollte ich an der Hand des Inhaltsverzeichnisses den Inhalt des Buches auch nur annähernd besprechen, denn dieser ist überreich. Stichproben müssen genügen. Ich erwähnte daher zum zweiten Teile nur noch den Unterabschnitt über „die Börse" mit Beiträgen von Kämpf, Max Weber u. a. und über „den Wettbewerb im Kleinhandel", wozu Gustav Schmoller, Wilhelm Stieda, Max Weigert u. a. treffliche Beiträge geliefert haben. Erwähnen möchte ich hier aber noch den Aufsatz Otto Freih. von Bönigks über die interessante Frage: Gibt es eine Notlage des Kleinhandels? Ferner in dem Unterabschnitt „Geldwesen und Kapitalismus" die Beiträge von Erwin Nasse, „Begriff und Wesen des Geldes" und „Währungssystem", und von Walter Trölsch „über Licht- und Schattenseiten des Kapitalismus". Beim Unterabschnitt „Bankwesen" finden wir einen Artikel Adolf Wagners über „die Banknotenausgabe" und einige dem Werke „die Reichsbank 1876—1900" entnommene, hochinteressante, vom Reichsbankdirektorium herrührende Abhandlungen. Beim Unterabschnitt „Versicherungswesen" erscheint Alfred Manos mit mehreren Beiträgen, bei „Buch- und Zeitungswesen" wiederholt Gustav Fischer, Verlagsbuchhändler in Jena. Im Unterabschnitt „Kaufmännisches Unterrichtswesen" fesseln die Beiträge von Karl von der Aa und Gustav Eckert, letzterer über „Gustav von Mevissen als Stifter der städtischen Handelshochschule in Köln" handelnd. Die Unterabteilung „Amtliche Handelsvertretungen" belehrt über „die Organisation der Handelskammern in Preußen" (Franz Lusuwsky), „Stellung und Aufgaben des Handelskammersekretärs" (Gotthard Roßbach), „den deutschen Handelstag" (Heinrich Soetbeer) und bringt einen trefflichen Trinkspruch, den der Reichskanzler von Bethmann Hollweg bei der Feier des fünfzigjährigen Bestehens des deutschen Handelstags auf diesen am 13. Mai 1911 in Heidelberg ausgebracht hat.

Der dritte Teil des Buches „Industrie" wird vom Herausgeber mit einem Hinweise eingeleitet, welche Artikel der vorhergehenden Teile für das Studium des dritten Teils belangreich sind. Aus dem reichen Inhalte der einzelnen Unterabschnitte nenne ich nur die Artikel Max von Eyths „Zur Philosophie des Erfinders" und „Poesie und Technik", vor allem aber Alfred Krupps „Unternehmer und Arbeiter, ein Rückblick auf mein Leben" in dem Krupp seinen Leuten vor Augen hält, welch große Verantwortlichkeit und welches Risiko auf den Schultern des Unternehmers lastet, durch dessen geistige Leitung das Werk geschaffen ist und besteht und wie ungerechtfertigt die Forderung der Sozialdemokratie ist, die ohne Würdigung dieser Umstände eine Beteiligung der Arbeiter am Gewinn anstrebt. Ferner nenne ich den Beitrag „die Stellung der Industrie im Wirtschaftsleben des Deutschen Reiches" von Hermann Freymark und eine Reihe interessanter Einzelaufsätze über örtliche Verteilung und die wichtigsten Gebiete der deutschen Industrie. Der dritte Unterabschnitt dieses Teils ist dem „Arbeiterschutz" und „der Arbeiterversicherung", besonders in Deutschland, gewidmet.

Der vierte Teil des Buches bringt unter der Überschrift: „Welthandel und Handelspolitik" eine Einführung in „das Wesen der Weltwirtschaft" und „Deutschlands Stellung auf dem Weltmarkte", in das „Problem des Industriestaates" und sonstige handelspolitische Kernfragen, endlich in „die deutsche Handelspolitik des 19. Jahrhundert", „Zollverein", „Fürst Bismarck als Handelspolitiker", „die deutsche Handelspolitik unter dem Fürsten Bülow" usw. Von Mitarbeitern nenne ich nur Lujo Brentano, Bernhard Dernburg, Karl Dunker, Schmoller, Georg Gothein, Karl Theodor von Eheberg, Heinrich von Treitschke, Werner von Siemens, Magnus Bierman und Walter Lotz, letzteren besonders wegen seines Aufsatzes „die Zukunft der deutschen Handelspolitik im Geiste Friedrich Lists".

Im fünften Titel begegnen wir dem „Verkehr", zunächst geschichtlich behandelt, wobei ich besonders auf Otto Bährs „das Verkehrswesen in Deutschland vor siebzig Jahren" aufmerksam mache. Auf die Abschnitte über Post, Eisenbahnen, Binnen- und Seeschiffahrt kann ich nur verweisen, Aufsätze von Heinrich von Stephan, Friedrich List, Emil Sax hebe ich nur stichweise hervor; sehr interessant ist ein Beitrag Eugen Zabels über „die sibirische Eisenbahn" und ein solcher Georg von Schanz' „über den Suezkanal".

Ein sechster Titel endlich behandelt volkswirtschaftliche Zustände in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Der Leser der hierzu gelieferten Beiträge wird volle Befriedigung finden.

Das Mollatsche Werk soll nicht nur ein Nachschlagebuch, sondern auch ein Lehrbuch sein. In letzterer Hinsicht ist interessant ein Versuch, die mitgeteilten Aufsätze unter „Winke für die Benutzung des Quellenbuchs" in leichtere, mittelschwere und schwere Aufsätze einzuteilen, offenbar, um den Leser je nach seinem Vorbildungsgrade in die Lektion des Buches einzuführen. Die Absicht mag gut sein, ich glaube aber, daß der Leser, der sich an das Inhaltsverzeichnis hält, sich unschwer in das Buch einarbeiten und einen Überblick gewinnen wird. Zudem nennt es sich selbst ein Quellenbuch, was beim Studium doch wohl ein auf die Quellen gestütztes Lehrbuch voraussetzt. Den hier gebotenen Quellen aber wird jeder Leser, den es angeht, gewiß mit großem Interesse nachgehen.

Ein eingehendes Sachregister erleichtert den Gebrauch des durchaus würdig ausgestatteten Buches. R. F.

Mitteilung der Schriftleitung.

Einem uns ausgesprochenen Wunsche entsprechend geben wir nachträglich bekannt, daß der in Nr. 63 S. 984 d. Ztg. veröffentlichte Aufsatz: Verbesserung der Dienstkohlenentladevorrichtungen von Herrn Regierungs- und Baurat Borghaus in Duisburg verfaßt ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Großherzoglich oldenburgische Staatseisenbahnen. Am 10. August d. J. ist die beim Stellwerk VI am Südende des Verschiebebahnhofs Oldenburg gelegene Ladestelle Bümmerstede für den Güterverkehr in Wagenladungen eröffnet worden. Gegenstände, zu deren Verladung oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, können nicht abgefertigt werden. Die Entfernungen betragen: von Oldenburg (Großh.) nach Osternburg 2,38 km, von Osternburg nach Verschiebebahnhof Oldenburg 3,34 km, vom Verschiebebahnhof Oldenburg nach Bümmerstede 0,98 km und von Bümmerstede nach Sandkrug 3,92 km.

K. k. österreichische Staatseisenbahnen. Am 20. August d. J. ist die im Km. 70,2 der Linie Stanislau-Woronienka zwischen der Haltestelle Jamna und der Station Mikuliczyn neu errichtete Personenhaltestelle Dilok für den öffentlichen Personenverkehr zur Eröffnung gelangt. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle selbst, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege statt. Die kilometrischen Entfernungen betragen: von Dilok nach Jaremcze 8 km, von Dilok nach Jaremcze Wasserfall 6 km, von Dilok nach Jamna P. H. 4 km und von Dilok nach Mikuliczyn 3 km.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 222 vom 18. August d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Statistische Nachrichten über die Ergebnisse des Verkehrs auf zusammengestellte Fahrscheinhefte (Berichtsjahr 1912) (abgesandt am 20. August d. J.).

Nr. II 295 vom 14. August d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Niederösterreichischen Landesbahnen auf Aufstellung einer Bremstabelle für Schmalspurbahnen (abgesandt am 19. August d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. September 1913 wird die normalspurige Hauptbahnstrecke Bergeborbeck-Block Horl dem Betriebe übergeben werden.

Die Strecke dient nur dem Durchgangsgüterverkehr, neue Stationen liegen an ihr nicht.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. (2187)

Essen, den 18. August 1913.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. September wird die normalspurige Hauptbahnstrecke Oberhausen West (Block Buschmannshof der Neubaulinie Oberhausen West)-Hohenbudberg dem Betriebe übergeben werden.

Die Strecke dient nur dem Durchgangsgüterverkehr; neue Stationen liegen an ihr nicht.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Essen, den 18. August 1913. (2188)
Königl. Eisenb.-Direktion.

2. Anderung von Stationsnamen.

Änderung von Stationsnamen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Stationsname Cobern in „Cobern-Gondorf" geändert.

Saarbrücken, 19. August 1913. (2169)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Aufhebung der Tarifstation Cöln-Ehrenfeld Eilg.

Mit der am 1. September 1913 eintretenden Verlegung der Eilgutabfertigung Cöln-Erhenfeld (vergl. Bek. in. Nr. 50 d. Bl.) wird die bisherige selbständige Tarifstation Cöln-Ehrenfeld Eilg. aufgehoben.

Cöln, den 20. August 1913. (2185)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif Teil II Heft A, Übergangstarif mit der Oletzkoer Kleinbahn.

Im Übergangsverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahn mit der Oletzkoer Kleinbahn werden mit Gültigkeit vom 1. September 1913 die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Marggrabowa für den Ausnahmtarif 5 i (Steine zum Wegebau) widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn. Für die Beförderung auf der Kleinbahn selbst ist der Binnentarif der Kleinbahn maßgebend. Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren. (2175)

Königsberg (Pr.), 16. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn und deutschen Privatbahnen; Ausnahmetarif, gültig vom 1. Januar 1907.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Frachtsätze nach Gostkowo — Station der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn — um 20 ₰ für 1000 kg ermäßigt. (2189)

Kattowitz, den 21. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit ab 10. September 1913 treten für Schleifholz (Zellulose-holz) bis zu 2,5 m Länge von oder nach Wangen (Algäu) Ausnahmefrachtsätze, gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief, in Kraft, über deren Höhe die genannte Station Auskunft erteilt.

München, den 20. August 1913. (2183)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Vom 1. September 1913 an wird der Ausnahmetarif 2a Abteilung a des württembergischen Binnen-Gütertarifs auch für den Versand von frischen Zichorienwurzeln nach und von den Stationen Bretten, Eppingen und Großgartach gelten. (2184)

Stuttgart, den 18. August 1913.
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-niederländischer Gütertarif.

Der am 1. September d. Js. zur Eröffnung kommende neue Essener Freiladebahnhof wird zu diesem Zeitpunkte unter der Bezeichnung

Essen Hgbf.

mit den für Essen Hbf. gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in den Klassentarif und die allgemeinen Ausnahmetarife, sowie in die für letztere Station gültigen besonderen Ausnahmetarife aufgenommen.

Die Freiladeanlagen in Essen Hbf. werden mit Ablauf des 31. August für den öffentlichen Verkehr geschlossen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 18. August 1913. (2186)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267 1269. Oberschlesisch-österr. Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Hefte 1—4 vom 1. September 1913.

Berichtigungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Heft 1: Auf Seite 89 ist bei Wien Arsenal in der Spalte „Verwaltung oder k. k. Direktion" die Bezeichnung Wien in „Ste" abzuändern.

Heft 2: Auf Seite 7 ist der Wortlaut des Punktes 3 unter „II. Anwendungsbestimmungen" zu streichen und wie folgt einzusetzen:

„Die Frachtsätze für Gmünd Staatsbahnhof transit gelten für Sendungen nach Stationen der Strecke Groß-Gerungs-Litschau und Altnagelberg-Heidenreichenstein der Niederösterreichischen Landesbahnen".

Auf den Seiten 15 bis 47 sind die Frachtsätze von Bradegrube, Bradegrube (Graf Conrad- und Bolkoschacht) — Grube 59 — nach:

Berzdorf . . .	von 1256 auf „1246"
Gablonz a. N. Staatsbahnhof	von 1345 auf „1335"
Gablonz-Brandl Staatsbahnhof	von 1315 auf „1305"
Langenbruck-Hermannsthal	von 1235 auf „1225"
Liebenau . . .	von 1315 auf „1305"
Maffersdorf . .	von 1215 auf „1205"
Maffersdorf Fabrik . . .	von 1195 auf „1185"
Oberrosenthal-Johannesthal	von 1245 auf „1235"
Proschwitz . .	von 1265 auf „1255"
Reichenau bei Gablonz . .	von 1275 auf „1265"
Röchlitz . . .	von 1185 auf „1175"
Sichrow . . .	von 1355 auf „1345"

Heller für 1000 kg zu berichtigen.

Heft 3 und 4: Auf Seite 11 im Hefte 3 bezw. auf Seite 12 im Hefte 4 ist der Stationsname Schoppinitz R. O. U. E. auf „Schoppinitz Nord" abzuändern.

Heft 4: Auf Seite 60 ist bei Jawora in der Spalte „k. k. Direktion" die Chiffre „11" auf „Le" und auf Seite 62 die Schreibweise der Station Racyza auf „Rayc za" abzuändern.

Heft 3: Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden folgende Stationsnamen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft abgeändert:

Görz auf Görz Südbahnhof,
Graz Südbahnhof auf Graz Hauptbahnhof,
Kapfenberg auf Kapfenberg Südbahnhof,
Laibach Südbahnhof auf Laibach Hauptbahnhof,
Leoben Südbahnhof auf Leoben Hauptbahnhof,
Neunkirchen auf Neunkirchen Südbahnhof,
St. Egyden auf St. Egyden Südbahnhof und
Wiener Neustadt auf Wiener Neustadt Hauptbahnhof.

Kattowitz, den 18. August 1913. (2174)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. vom 1. Mai 1912.

Die zwanzigprozentige Ermäßigung für Moorerde und Gipssteine, wie auf Seite 4/5 des Tarifs in der Anmerkung 2.) genannt, wird mit Gültigkeit vom 20. August 1913 auch gewährt im Badisch-Pfälzischen Wechselverkehr mit Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Ludwigshafen (Rhein) Giuliniwerk. (2170)

Berlin, den 18. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Güterverkehr.

Die im Rahmen des Tarifheftes 3 vom 1. Juli 1906 noch bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 für Holz usw. im Verkehr mit Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Frankfurt (Main) treten mit Ablauf des Monats Oktober d. J. außer Kraft. Abgesehen von den Sätzen für einzelne Stationen sind Ersatzfrachtsätze in dem am 1. November d. J. in Kraft tretenden Heft 18 des Eisenbahngütertarifs Teil II für den Süddeutsch - Österreichischen Verkehr enthalten, die teils niedriger, teils höher sind als die bisherigen Sätze. Soweit in dem neuen Tarife für einzelne Stationen direkte Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind, tritt am 1. November d. J. an Stelle der direkten Abfertigung die mit geringen Frachterhöhungen verbundene Umbehandlung der Sendungen an der deutsch-österreichischen Grenze. (K. D. Cöln 413/65[9] vom 15. August 1913.) (2172)

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 24. August 1913 werden die pfälz. Stationen Hohenecken, Schopp und Steinalben in das Tarifheft 2 aufgenommen. Näheres hierüber ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 19. August 1913. (2173)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden zu den gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarifen Nr. 7 (Wein) der V. Nachtrag und zu Nr. 15 (Kalziumkarbid) und Nr. 33 (Eisenlegierungen) je der I. Nachtrag ausgegeben; die Nachträge können durch unser Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 19. August 1913. (2180)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1, vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 kommen nachstehende Frachtsätze für 100 kg in Heller zur Einführung.

Von oder nach	Imst Serientarif II BDE	Imst Serientarif II C
	St	St
Ehrwald	291	371
Leermoos	293	373
Reutte in Tirol	337	417

München, den 15. August 1913. (2176)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die zurzeit nur von der Bayerischen Staatseisenbahn angenommene Ergänzung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs S 11 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren auch auf die Württembergischen Staatseisenbahnen ausgedehnt.

Hannover, den 18. August 1913. (2177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 25. August 1913, längstens bis Ende Mai 1915, werden für die im direkten österreichischen und ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) zur Beförderung zugelassenen Güter von Eger Bayer. Stb., Franzensbad Bayer. Stb. und Furth i. W. Bayer. Stb. nach Alexandrien die im Tarif, Teil II, Heft 4 (Ausfuhr aus Süddeutschland) vom 1. Januar 1912 für Alexandrien vorgesehenen Frachtsätze abzüglich 50 Centimes für 100 kg im Rückvergütungswege berechnet.

Die Begünstigung findet Anwendung gegen auf reklamierende Firma als Absenderin lautende Duplikatbahnfrachtbriefe oder Aufnahmescheine oder Duplikat-Konossemente, welche Dokumente längstens sechs Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in welchem der Transport stattfand, bei der kommerziellen Direktion der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd in Triest vorgelegt werden müssen. Für die gemäß Abschnitt C des in Rubrik 8 angeführten Tarifes, Teil I, reexpedierten Sendungen erfolgt die Rückvergütung an den laut dieses Abschnittes Reklamationsberechtigten gegen Vorlage der dortselbst bezeichneten Dokumente, wobei die Vorlagefrist um jene Zeit verlängert wird, während welcher diese Dokumente behufs nachträglicher Abrechnung der Sendung nach dem direkten Levantetarife sich bei der Verbandsabrechnungsstelle (Einnahmen-Kontrolle der Südbahn-Gesellschaft in Wien) befanden.

Wien, am 15. August 1913. (2181)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif-Teil I, Abteilung B vom 1. Januar 1900.
Änderung der allgemeinen Tarifvorschriften.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 sind auf Seite 18 des obenbezeichneten Tarifes im „Verzeichnis der im Verkehre von Österreich und Ungarn gemäß Ziffer III, § 27,3, in offen gebauten Wagen zu befördernden Güter“ unter Pos. 28. c) γ) die Worte „Friesen und Friesbrettchen auch Jalousiebrettchen“ zu streichen.

Wien, am 16. August 1913. (2171)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Elsaß-lothringisch-pfälzischer Personen- und Gepäcktarif.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1913 wird der Nachtrag II zum Tarif ausgegeben, der in der Hauptsache neue Bestimmungen über die Ausgabe von Arbeiterkarten (auch Arbeiterwochenkarten) sowie bereits im Verfügungswege eingeführte und neue Tarifsätze enthält.

Straßburg, den 16. August 1913. (2178)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Durch die Verlegung der Schienenverbindung zwischen Isenbüttel und Rötgesbüttel der Strecke Braunschweig Hbf. - Wieren (Uelzen) wird die Entfernung um 2,49 km verlängert.

Dadurch treten, und zwar mit Gültigkeit vom 1. November d. J., Tariferhöhungen ein, die bis 0,20 ℳ für die II. Klasse, bis 0,10 ℳ für die III. und IV. Klasse, sowie für Militär- und Hundekarten, und 0,02 ℳ für je 10 kg Expreßgut betragen. Die Gepäckfracht erhöht sich in einzelnen Verbindungen um eine Zone.

Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Hannover und Magdeburg. (2182)

Hannover, den 21. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Saarbrücken-Mainz-Reichsbahn-Badischer Personentarif.

Die im Abschnitt V 3 des Tarifs für den Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen enthaltenen Fahrpreise gehen am 1. Oktober 1913 in den Personentarif Baden-Reichsbahn über.

Karlsruhe, den 18. August 1913. (2179)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, auch zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 66. 27. August 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Geheimrat Dr.-Ing. August Haarmann †.

Wir haben bereits in Nr. 64 Seite 1000 den am 7. August erfolgten Tod des ausgezeichneten Mannes gemeldet, in Kürze seiner Verdienste gedacht und die Hauptzüge seiner Persönlichkeit hervorgehoben. Wir lassen nun heute zunächst den Nachruf folgen, den Herr Oberbaurat Knebel in Münster ihm widmet:

„Haarmanns Name ist mit der Geschichte des Eisenbahnoberbaues untrennbar verbunden, weil er der erste war, der dieses weite, schwierige und wichtige Gebiet des Eisenbahnbaues in technischer und wirtschaftlicher Beziehung eingehend erforscht und auf eine wissenschaftliche Grundlage gestellt hat. Mit der ihm eigen gewesenen tiefen Gründlichkeit hat er ohne Rücksicht auf Mühe und Kosten das in der Fachliteratur zerstreut vorhandene Material gesammelt und gesichtet, auf Bahnhöfen und auf der freien Strecke den dort verlegten Oberbau in der Form und Beschaffenheit seiner einzelnen Teile und ihrer Bewährung im Betriebe eingehend untersucht und zu diesem Zwecke weite Reisen in Deutschland, Frankreich, England, Rußland, Schweden und Amerika ausgeführt. Das Ergebnis dieser Forschungen hat er in seinem hervorragenden, in allen Kulturländern verbreiteten Werke über „das Eisenbahngleis" niedergelegt, das in lückenloser Vollständigkeit und meisterhafter Darstellung in Wort und Bild die Entwicklung des Oberbaues, von den ersten Anfängen der Spurbahnen beginnend, in streng sachlicher Weise behandelt. Zur Herstellung eines solchen Werkes und zur Abgabe eines maßgebenden Urteils über den technischen und wirtschaftlichen Wert der einzelnen Oberbauanordnungen war Haarmann besonders geeignet und berufen, da er als erfahrener Hüttenmann wie als gründlicher Kenner aller Oberbauteile und als gediegener Konstrukteur gleich Bedeutendes leistete. Neben seinen umfassenden Berufsgeschäften als oberster Leiter und alleiniger Vorstand des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins und seiner Tätigkeit als Mitglied des preußischen Landes-Eisenbahnrats, als Vorsitzender der Osnabrücker Handelskammer, als Ausschußmitglied des Zentralverbandes deutscher Industrieller, Vorstandsmitglied des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller, Mitglied des Vereins für Eisenbahnkunde und zahlreicher anderer Vereine und Körperschaften für öffentliche und gemeinnützige Zwecke, war er unausgesetzt für die Entwicklung und Verbesserung des Eisenbahnoberbaues durch zahlreiche Vorträge in Wort und Schrift tätig und hat namentlich für die Ausgestaltung des eisernen Oberbaues, im besonderen der eisernen Querschwelle und ihrer Verbindung mit der Schiene in bahnbrechender Weise gewirkt. Um seine Anregungen und Vorschläge durch vorherige Erprobung an Ort und Stelle beweiskräftiger zu gestalten und sich selbst von ihrer Bewährung im Betriebe zu überzeugen, legte er auf der Bahnstrecke Hasbergen-Georgsmarienhütte, welche dem Hüttenverein gehört und neben Personenzügen hauptsächlich von schweren Güterzügen für Erztransporte befahren wird, eine Versuchsstrecke an, welche als Vorläufer der von der Staatseisenbahnverwaltung später erbauten Versuchsstrecke bei Oranienburg angesehen werden kann. Es ist wohl von einzelnen seiner Gegner behauptet worden, daß Haarmann nur deshalb so eifrig für die Verwendung des eisernen Oberbaues eingetreten ist, um den Absatz der von ihm geleiteten Werke zu heben. Wenn ihm auch das Gedeihen der Ausgestaltung dieser Werke stets am Herzen gelegen hat, so hätte seine vornehme Denkungsart es doch niemals zugelassen, für die Ausarbeitung des eisernen Oberbaues so kraftvoll zu wirken wie er es getan hat, wenn er nicht der festen Überzeugung gewesen wäre, daß nur das Eisen für alle Teile des Oberbaues das Material der Zukunft ist, da bei der stetig wachsenden Beanspruchung des Gleises infolge des steigenden Verkehrs und der vermehrten Geschwindigkeit der Züge nur der eiserne Oberbau derartig gestaltet werden kann, daß er auf die Dauer allen Anforderungen des Betriebes genügt, und daß auch in wirtschaftlicher Beziehung der Oberbau mit eisernen Schwellen vor dem Holzschwellenoberbau den Vorzug verdient. Haarmanns Streben war daher darauf gerichtet, den Kopf

der Schiene durch eine Änderung seiner Form für den Walzprozeß geeigneter und dadurch widerstandsfähiger zu machen (Flachkopfschiene), die Einwirkungen des Schienenstoßes und das Wandern der Schienen durch die verschiedensten Mittel zu verringern und tunlichst ganz zu beseitigen, die eiserne Schwelle zweckentsprechend zu gestalten (Rippenschwelle) und die Lochungen der Schwellendecke zu verringern (Ankerplatte) oder ohne Schädigung der Dauer und der Festigkeit der Verbindung zwischen Schiene und Schwelle ganz zu vermeiden. Den besten Beweis für seine vornehme und selbstlose Denk- und Handlungsweise hat Haarmann dadurch geliefert, daß er sein Lebenswerk, das von ihm unter unendlichen Opfern in langjähriger Arbeit geschaffene Osnabrücker Gleismuseum, eine Schöpfung, welche einzig in ihrer Art in der Welt dasteht und auf den Ausstellungen in Chicago und Düsseldorf die lebhafte Beachtung und rückhaltlose Anerkennung der Eisenbahnfachleute aller Länder fand, dem Baumuseum in Berlin zu Studienzwecken für das heranwachsende Geschlecht der Eisenbahnfachleute geschenkt, dabei aber den Georgs-Marien-Verein in den Vordergrund gerückt, sein eigenes Verdienst dagegen bescheiden zurückgestellt hat. Nach Übergabe des Gleismuseums hat er sein Amt als Vorstand des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hütten-Vereins, den er von kleinen Anfängen zu einem umfangreichen, mustergültigen Werke erhoben hat, welches die Stahlwerke in Osnabrück, die neu hergestellte und erweiterte Hüttenanlage in Georgsmarienhütte, die Zeche Werna und das Steinbruch- und Durilitwerk im Piesberg umfaßt, niedergelegt. Der wohlverdienten Ruhe hat er sich aber nicht hingegeben, sondern neue Forschungen auf dem Gebiete des Eisenbahnoberbaues angestellt, bis der Tod seinem rastlosen Streben ein Ziel setzte.

Es hat Haarmann nicht an ehrenden Auszeichnungen und Anerkennungen seiner Verdienste gefehlt. Die technische Hochschule in Charlottenburg hat ihn zum Dr.-Ing. h. c. ernannt und zahlreiche Orden sind ihm zuteil geworden, aber auch schwere Sorgen sind ihm namentlich durch die Stillegung des Piesberger Kohlenbauwerks und die Explosion in der Zeche Werna nicht erspart geblieben. Jeder andere würde durch ein derartiges Mißgeschick gelähmt worden sein, er aber wurde dadurch veranlaßt, tatkräftig in zäher Ausdauer alle Nachteile zu bekämpfen und neue Anlagen erstehen zu lassen.“

In Ergänzung des Bildes, das vorstehend von dem Wirken des Verstorbenen gegeben ist, teilen wir weiter aus einem ausführlichen Nachrufe, den der langjährige vertraute Freund und Mitarbeiter Haarmanns, Herr Generalsekretär Stumpf in Osnabrück in der Zeitschrift „Stahl und Eisen“ veröffentlicht hat, nachstehend auszugsweise einige besonders interessante Züge aus dem Leben und Wirken des Verstorbenen mit. Wir erfahren dort, daß Haarmann in Blankenstein a. Ruhr geboren und, aus einfachen Verhältnissen stammend, ursprünglich nur eine Elementarschulbildung besaß. Aber dank der Erkenntnis von der ungewöhnlichen Begabung des Knaben wurde es ihm ermöglicht, die Bochumer Gewerbeschule zu beziehen, und aus den hier gewonnenen Anregungen erwuchs dem Jüngling das Sehnen, sich zu einer höheren Stufe des Wissens und Könnens aufzuschwingen. Mit der ihm eigenen Willensstärke griff er, um sich die hierfür nötigen Mittel zu beschaffen, zu dem schweren Berufe des Bergmanns. In unverdrossener fünfjähriger Arbeit auf verschiedenen Zechen, längere Zeit hindurch täglich zwei Schichten verfahrend, erwarb er die Mittel, um an der Königlichen Gewerbeakademie zu Berlin sich den technischen Wissenschaften zu widmen. Er widmete sich dann der Eisenhüttenindustrie und stieg hier von Stellung zu Stellung. Zuerst nur Puddler, wurde er schon 1868 Betriebschef und 1870 Verwaltungsmitglied der Heinrichshütte in Hattingen. Ein Anerbieten des damaligen Mitgliedes der Diskonto-Gesellschaft, späteren Finanzministers Miquel, in die Direktion der Dortmunder Union einzutreten, schlug er aus und folgte im Jahre 1872 dem Rufe zur Übernahme der Leitung des Osnabrücker Stahlwerks, eines Tochterwerks der Georgsmarienhütte.

Wir übergehen nun mit Rücksicht auf das schon oben Mitgeteilte die nun folgende eingehende Darstellung der Bedeutung Haarmanns als eines f ü h r e n d e n M a n n e s d e r I n d u s t r i e, seines unermüdlichen und schließlich erfolgreichen Wirkens für das Gedeihen des von ihm geleiteten Georgs-Marien-Hütten-Vereins, seiner wissenschaftlichen Tätigkeit auf dem Gebiete des Gleisbaues und der Schöpfung des Gleismuseums. Aber wir können es uns nicht versagen, hier mit einigen Weglassungen die Schlußstellen des Nachrufs wiederzugeben, die Haarmanns Persönlichkeit schildern: „Wie er selbst eine schrankenlose Arbeitsfreude besaß, so verlangte und erwartete er auch gewissenhafte Pflichterfüllung von seinen Beamten und Arbeitern. „Arbeit“ war in der Tat das Leitmotiv dieses tatenreichen Lebens. Vor der Arbeit hatte er eine unbegrenzte Hochachtung. Und wie er mit Liebe und ehrendem Gedenken von der kameradschaftlichen Treue seiner „Kumpels“ sprach, mit denen er seinerzeit unter der Erde als Bergmann im Gedinge gearbeitet hatte, so war er auch stets bereit und nicht selten sogar beflissen, das in gemeinsamer Arbeit von ihm anderen zugeschriebene Verdienst offen und bisweilen selbst in nahezu überschwänglicher Weise anzuerkennen. Wie hoch bei ihm der Begriff „Arbeit“ eingeschätzt wurde, davon legt ein beredtes Zeugnis ab der schöne Bergmannsbrunnen, den er der Stadt Osnabrück vor einer Reihe von Jahren stiftete, ein Werk, so eigenartig und packend, wie es wohl kaum eine andere Stadt Deutschlands aufzuweisen hat. Die Figur des Bergmanns (modelliert von dem Bildhauer Dr. Graef in Charlottenburg) ist so recht im Sinne Haarmanns aus dem Leben gegriffen und bekundet mit treffender Anschaulichkeit das Einsetzen der ganzen Manneskraft an die in der Arbeit gestellte Aufgabe.“

„Auch den Arbeitern seiner Werke war er aufrichtig zugetan. Das bezeigen die von ihm zur Unterstützung dürftiger Arbeiter und deren Hinterbliebener gemachten Stiftungen; es bezeigen auch die hochherzigen Spenden, die er zur Einführung der Osnabrücker Volksunterhaltungsabende hergab, mit denen er in erster Linie den Arbeitern des Georgs-Marien-Vereins und deren Angehörigen Freude zu machen gedachte.“

„Wer unter Haarmanns Leitung arbeiten durfte und mit und neben ihm pflichtbewußt zu wirken bestrebt war, war in einer guten Schule, und zahlreiche Beamte des Georgs-Marien-Vereins, die aus dieser Schule hervorgegangen sind, haben es draußen zu angesehenen und bedeutsamen Stellungen gebracht. Bei alledem behielt er trotz oft überwältigender Inanspruchnahme durch seine Berufsstellung immer noch Zeit und Lust zu gemeinnützigem Wirken. Sein reger Geist hätte sich, nur auf die Betätigung in der Stellung als Generaldirektor angewiesen, nicht ausleben können. So nahm er mit lebhaftem Interesse Anteil an den Geschicken der ihm nachgerade zur Heimat gewordenen Stadt, und nicht minder fühlte er sich veranlaßt, an der Lösung wirtschaftlicher Fragen sich in der Öffentlichkeit zu beteiligen. Seit 1877 gehörte er der Osnabrücker Handelskammer als Mitglied an, die ihn im Jahre 1889 zu ihrem ersten Vorsitzenden wählte und sich eben jetzt rüstete, im Januar des Jahres 1914 das Jubiläum seiner 25 jährigen Präsidentschaft festlich zu begehen. Im Jahre 1877 wurde Haarmann als Mitglied in das Bürger-Vorsteher-Kolleg der Stadt Osnabrück gewählt und 1892 als Senator in den Magistrat berufen, wo man die Großzügigkeit seiner Auffassung und den Reichtum seiner praktischen Erfahrungen zu schätzen wußte.“ — — —

„Als Mensch erfreute sich Haarmann in weiten Kreisen hoher Wertschätzung. Eine echte westfälische Kraftnatur, mit Uneingeweihten vielleicht hier und da etwas rauh erscheinender Außenseite, barg er im Innern ein auffallend weiches Gemüt und ein goldenes Herz. Und wer ihn zum Freunde hatte, kann ruhig von ihm sagen: „Ich hatt' einen Kameraden, einen bessern findst Du nit.“ Wieviel Gutes er im Stillen getan, kann der Chronist wenngleich er darüber manches zu sagen vermöchte, nicht verraten. Einer der Haarmannschen Grundsätze, den er häufig ver-

lautbarte, war: „Wer andern eine Freude machen kann und das nicht tut, verletzt seine Pflicht.“ Und wie oft er dieser Auffassung praktische Folge gegeben hat, wissen jene, die ihm im Leben näher standen. Ein inniger Verehrer der großen beiden Deutschen, Goethe und Bismarck, verfolgte er auch mit regem Interesse die politische Entwicklung unseres Vaterlandes. Er war der nationalliberalen Partei zugetan, allerdings mehr in der Benningsenschen Richtung als in derjenigen aus der neueren Zeit, an der er zu mäkeln hatte, daß auch die Partei der anständigen Leute — wenigstens im Pralament — sich oft mehr von wahlpolitischen als von sachlichen Erwägungen leiten ließ.“

„Eine besondere Seite seines reichhaltigen Charakters, deren noch Erwähnung geschehen soll, war sein nie versiegender Humor und seine Neigung zu harmlosen Scherzen, Gaben, mit denen er den ihm näher stehenden Freunden manche frohe Stunde bereitet hat. Rauschende Feste liebte er nicht, vielmehr zog er sich von gesellschaftlichen Veranstaltungen größeren Stils — freilich auch mit Rücksicht auf seine in den letzten Jahren vielleicht etwas geschwächte Gesundheit — mehr und mehr zurück, war aber dafür in vertrauter Tafelrunde gern um so heiterer. Nun hat der unerbittliche Tod ihn hinweggenommen. Wenn er auch im Leben der Nation nach außen keine besondere Bedeutung beanspruchte, so darf man vom Standpunkte der deutschen Industrie doch sagen, mit Haarmann ist einer ihrer „Großen“ heimgegangen. Ein Mann, der nicht nur mitgetan hat, den Ruhm deutscher Arbeit in weite Lande zu tragen, sondern der auch unserer industriellen Jugend für alle Zeiten als ein nachahmenswertes Vorbild hingestellt werden kann, — ein Vorbild deutscher Tüchtigkeit und Tatkraft, wie neben ihm nicht allzuviele gefunden werden dürften. — Ein ehrendes Andenken bei denen, die ihn kannten, wird dem Dahingeschiedenen gesichert sein! Und der dies schrieb, hat die Empfindung, die der zweite Vers des schönen Volksliedes in die Worte kleidet:

Ihn hat es weggerissen,
Er liegt mir vor den Füßen
Als wär's ein Stück von mir.“

Dem Nachruf ist eine ausführliche Übersicht der von dem Verstorbenen veröffentlichten Werke, Schriften und Vorträge beigefügt, das nicht weniger als 41 Nummern umfaßt und schon für sich allein von dem erstaunlichen Fleiße des Verfassers ein beredtes Zeugnis ablegt.

Durch diese Werke, wie durch seine Schöpfung, das Gleismuseum, wird Haarmanns Name auch der Nachwelt unvergessen sein! v. Mühlenfels.

Bahnen und Bahnprojekte im Gebiete des Montblanc.*)

Das obere Arvetal mit dem auf 1040 m liegenden Dorfe Chamonix war bis zum Jahre 1901 nur durch Fuhrwerk oder zu Fuß erreichbar. Die einzige in die Nähe führende Bahnverbindung war die 47 km lange vollspurige, der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gehörige Eisenbahn vom Südbahnhof in Genf (Eaux-Vives) nach La Cluse. Die Bahn betritt kurz vor Annemasse, 6 km von Genf französisches Gebiet und kreuzt hier die Hauptlinie von Bellegarde nach Bouveret und St. Maurice, die an dem französischen Südufer des Genfersees entlangführt. Von Annemasse bis La Cluse folgt die Bahn im wesentlichen dem Lauf der Arve. Im Jahre 1886 erhielt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die Konzession zur Erbauung einer vollspurigen Bahn von La Cluse bis Chamonix. Die ausführlichen Vorarbeiten ergaben jedoch, daß die 433 m hohe Talstufe zwischen Le Fayet und Les Houches durch eine vollspurige Reibungsbahn schwer zu überwinden war, und so änderte die Bahngesellschaft ihre Pläne dahin, daß die vollspurige Bahn nur um 22 km bis Le Fayet (auf + 567 m) verlängert werden sollte, während auf der Reststrecke von Le Fayet nach Chamonix eine meterspurige, nötigenfalls mit einer Zahnstange auszurüstende elektrische Bahn gebaut werden sollte. Für dieses Projekt erhielt die Gesellschaft im Jahre 1893 die Genehmigung und die Bahn Le Fayet-Chamonix wurde im Jahre 1901 eröffnet. Sie besitzt in Anlage und Ausrüstung eigenartige Einrichtungen, die es rechtfertigen, an dieser Stelle kurz auf die Bahn einzugehen. Ihre Länge beträgt 19 km, zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen Le Fayet und Les Houches dienen zwei Steilrampen, die eine von 90 ‰ Steigung und 2155 m Länge, die andere von 80 ‰ Steigung und 1386 m Länge. Auf dem übrigen Teil der Strecke beträgt die größte Steigung nicht über 20 ‰. Die Strecke besitzt vier Zwischenstationen, die letzte, Les Houches, liegt auf + 1000 m am Rande der oberen Talstufe des eigentlichen sogenannten Chamonixtales, das sich von hier aus fast eben auf eine Länge von 10 km erstreckt. Die nördliche Begrenzung des Tales bildet eine Bergkette, die vom Genfer See aus allmählich ansteigt und zum Chamonixtal steil abfällt, deren Hauptberge der Brévent und die Aiguilles Rouges sind. Im Süden wird das Tal von dem Massiv des Montblanc begrenzt, dessen Abhänge von zahlreichen, bis nahe an den Talboden herabreichenden Gletschern bedeckt sind. Die bekanntesten sind der Glacier des Bossons und das Mer de Glace. Die 12 km lange Strecke Le Fayet-Les Houches bot große technische Schwierigkeiten; es sind 7 große Viadukte vorhanden, davon 5 mit eisernen Überbauten von 25 bis 45 m Länge und zwei gewölbte Brücken von je 25 m Stützweite. Außerdem wurden 3 Tunnel notwendig, von denen der größte 126 m Länge besitzt.

Das Schienengewicht beträgt 34 kg. Zur Stromzuführung dient eine Leitungsschiene, deren Abstand 1083 mm von Gleismitte und deren Höhelage 230 mm über S. O. beträgt. Auf den Steilrampen liegt zwischen den beiden Fahrschienen eine Mittelschiene 60 mm über S. O., die den Zweck hat, von einer Zangenbremse der Fahrzeuge erfaßt zu werden. Der elektrische Strom, Gleichstrom von 550 Volt Spannung, wird zwei kleineren Wasserkraftwerken entnommen, die unmittelbar an der Bahn liegen und von der Arve gespeist werden. Als Betriebsmittel wurden zunächst Triebwagen beschafft, und zwar 16 Packwagen von 21 t Leergewicht, 36 Personenwagen I. und II. Klasse mit je 44 Plätzen, von 19,5 t Leergewicht und 28 Güterwagen offene und geschlossene Wagen, von 19,5 t und 20 t Leergewicht und 10 t Ladefähigkeit. Die Züge wurden zunächst aus 5 Triebwagen gebildet, später stellte sich aber die Möglichkeit heraus, einen Anhängewagen mit der gleichen Platzzahl wie die Triebwagen mitzuführen. Alle Wagen sind Drehgestellwagen. Die Triebwagen besitzen zwei Motoren von je 120 PS. Leistung. Der schmalen Spur wegen liegen die Motoren rechtwinklig zu den Wagenachsen und treiben sie mit Kegelrädern mit einer Übersetzung von 1 : 4 an. Eine Zugsteuerung erlaubt, alle Motoren vom ersten Wagen aus zu steuern. Im Jahre 1908 wurde die Linie Le Fayet-Chamonix bis Argentières verlängert und schloß dort an die gleichzeitig eröffnete elektrische Bahn Argentières-Martinach (Martigny) an, wodurch eine gute Verbindung mit dem Rhonetal hergestellt und die Zahl der Besucher des Chamonixtals erheblich gesteigert wurde. Diese Steigerung prägt sich am deutlichsten in der Zahl der auf Bahnhof Chamonix abgefertigten Reisenden aus, die von 51 182 im Jahre 1901 auf 337 374 im Jahre 1911 stieg. Dieser gesteigerte Fremdenstrom machte es möglich, von Chamonix aus auf die Berge des Montblancgebietes Touristenbahnen zu planen, die bei geringem Fremdenverkehr zweifellos erfolglos geblieben wären.

Ehe wir aber auf diese Touristenbahnen im einzelnen eingehen, wollen wir eines Projektes gedenken, durch welches das Chamonixtal an den internationalen Durchgangsverkehr angeschlossen werden würde, nämlich das einer Durchtunnelung des Montblanc. Angeregt ist es durch die Planung der sogenannten Faucillebahn (Dijon-Lons le Saumier-Genf), die bekanntlich eine der französischen Zufahrtslinien zum Simplon darstellt und die geplante Verbindung der beiden Genfer Bahnhöfe Cornavin und Eaux-Vives. Der Plan der Montblancbahn bezweckt eine Verbindung von Paris über Dijon und Genf nach Turin und Mailand, die sowohl gegenüber der Mont-Cenis-Linie wie der Simplonlinie eine gewisse Wegverkürzung darstellen würde, und die für Frankreich gegenüber der Simplonlinie den Vorzug hat, nur auf einer ganz kurzen Strecke durch die Schweiz zu führen. Von Genf bis Le Fayet würde die vorhandene Bahnlinie benutzt werden; diese stellt übrigens keine erstklassige Zufahrtslinie dar, da sie ein verlorenes Gefälle von 130 m und Steigungen von 20 ‰ besitzt, also jedenfalls mit der Linie Genf-Brig hinsichtlich ihrer Steigungsverhältnisse nicht in Wettbewerb treten kann. In Italien würde die im Tal der Dora Baltea hinaufführende Linie (Turin-) Chivasso-Aosta benutzt werden. Zwischen Le Fayet und Aosta wäre die Verbindung neu herzustellen. Le Fayet liegt auf + 567 m, Aosta auf + 583 m, also beide etwa auf derselben Höhe.

Dem Bau einer erstklassigen Vollbahnlinie zwischen diesen beiden Punkten stellen sich große technische Schwierigkeiten entgegen. Sie liegen auf der Nordseite in der Überwindung der schon genannten Talstufe zwischen Le Fayet und Les Houches, die seinerzeit die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn veranlaßt hatte, hier vom Bau einer gewöhnlichen Vollbahn abzusehen und eine

*) Nach Génie civil und anderen Quellen bearbeitet.

elektrische Schmalspurbahn mit Steilstrecken zu wählen. Bei 20 ‰ mittlerer Steigung müßte eine Entwicklungslänge von rund 22 km geschaffen werden, also fast die doppelte Länge der jetzigen Linie.

Von Aosta bis Courmayeur (+ 1178 m) steigt das Tal der Dora Baltea auf 37 km Länge mit 600 m. Hier wäre also noch ohne künstliche Längenentwicklung auszukommen. Courmayeur liegt in der Luftlinie 18 km von Les Houches entfernt. Etwa 2 km oberhalb Courmayeur teilt sich das Tal der Dora Baltea; nach Nordosten läuft das Val Ferrex, nach Südwesten das Tal der Allée Blanche, das im Norden unmittelbar von den steil aufragenden Höhen des Montblanc begrenzt wird. Die Allée Blanche besitzt eine längere, auf rund 1450 m liegende Talstufe und endet in 2512 m Höhe auf dem Col de la Seigne. Von dort führt ein Saumpfad nach Les Houches (Luftlinie etwa 16 km). Das Tal der Allée Blanche ist für die Führung der Bahnlinie nicht recht brauchbar, weil es mit seiner Richtung zu sehr vom Ziel der Bahnlinie Les Houches abweicht, mit seiner Talstufe etwa 400 Meter über dem Chamonixtal liegt und sehr unwirtlich ist. Es blieb also nichts weiter übrig, als in der Nähe von Courmayeur auf etwa 1200 m Höhe den südlichen Tunneleingang anzulegen, und da man den Höhenunterschied von rund 200 m im Tunnel nicht ausgleichen kann, oberhalb von Les Houches noch eine weitere Schleifenentwicklung einzuschalten. Berücksichtigt man, daß der Montblanctunnel noch etwa 500 m höher liegen würde als der Simplontunnel, rechnet man hierzu die technischen Schwierigkeiten, die der Faucillebahn Lons le Saumier-Genf sich entgegenstellen, und bedenkt man schließlich die Abneigung der mitbeteiligten Schweiz gegen eine derartige ihr den Verkehr entziehende Bahnlinie, so scheint die Montblancbahn wenig Aussicht auf Verwirklichung zu haben.

Wir kommen nun zu den Bergbahnen in der Umgebung von Chamonix, es sind ihrer vier. 1. Die Zahnbahn von Chamonix nach dem Montanvert. 2. Die Zahnbahn von Le Fayet nach der Aiguille du Goûter. 3. Eine Luftseilbahn vom Weiler Pélérins bei Chamonix zum Col du Midi und zum Weißen Tal. 4. Eine gemischte Reibungs- und Zahnbahn von Chamonix nach dem Couvercle auf der rechten Seite des Eismeeres.

1. Zahnbahn von Chamonix nach dem Montanvert, im Betriebe seit 1909. Der Montanvert (+ 1920 m) ist ein Bergvorsprung im Montblancgebiet, der einen schönen Überblick über das Eismeer und zugleich einen günstigen Ausgangspunkt für Hochtouren bietet. Er war schon früh das Hauptausflugsziel von Chamonix aus. Der Entwurf zur Bahn wurde bereits im Jahre 1892 eingereicht und im Jahre 1897 von den Behörden genehmigt. Die Erbauung der Bahn verzögerte sich aber, weil der Ort Chamonix noch keine Eisenbahnverbindung hatte und weil die Gemeinde sich dem Bahnbau widersetzte aus Furcht, die Führer und Maultiertreiber könnten durch die Bahn in ihren Einkünften geschädigt werden. Die Zustimmung der Gemeinde Chamonix mußte daher ergänzt werden. (Bei den später geplanten Bergbahnen hat die Gemeinde ihre Zustimmung davon abhängig gemacht, daß die Führer und Träger in Begleitung von Fremden freie Fahrt erhalten). Die Erbauung der Bahn erfolgte in den Jahren 1906—1909. Sie beginnt am Bahnhof Chamonix auf + 1042 m. Der Endpunkt liegt auf + 1913 m. Der Höhenunterschied ist 871 m. Die wagerechte Länge beträgt 5141 m. Zwischenstationen sind nicht vorhanden, jedoch zwei Ausweichstellen. Die stärkste Steigung beträgt 219,2 ‰, die schärfste Krümmung hat 80 m Halbmesser. Die Spurweite beträgt 1 m, die Planumsbreite im Auftrag 4,2 m, im Einschnitt 5,2 m. An Kunstbauten besitzt die Bahn 8 Weg- und Bachüberbrückungen von 3—6 m Spannweite, 2 Viadukte und 2 Tunnel. Der eine Viadukt hat eine Länge von 152 m, er liegt in einer S-Krümmung von 80 m Halbmesser und besteht aus 11 Bögen von je 10,24 m Spannweite. Der zweite Viadukt sollte ursprünglich 6 Bögen von 8 m Spannweite erhalten. Des schlechten Baugrundes wegen wurden die drei oberen Bögen durch einen eisernen Überbau von 28,10 m Stützweite ersetzt. Der eine der Tunnel ist eine gedeckte Galerie von 103 m Länge, die in einem Bogen von 80 m Halbmesser liegt. Der zweite Tunnel hat eine Länge von 306 m und liegt in einer S-Krümmung. Die Spurweite beträgt 1 m. Die Fahrschienen haben ein Metergewicht von 20,35 kg und ruhen auf eisernen Querschwellen. Die Zahnstange, Bauart Strub, besteht aus Stücken von 4 m Länge und wiegt 33 kg/m. Sie ist in Abständen von 72 m verankert. Da die Geschwindigkeit 7 km/St. nicht überschreitet, sind die äußeren Schienenstränge in den Krümmungen nicht überhöht. Die beiden Endbahnhöfe besitzen je ein Empfangsgebäude; Wagenschuppen und Werkstatt sind in Chamonix untergebracht. Der Betrieb geschieht mit Dampfkraft. Die Lokomotiven, 5 an der Zahl, sind von der schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur geliefert. Sie haben 3 Triebachsen mit Raddurchmessern von 520 mm. Die Zugkraft beträgt 11 000 kg, das Dienstgewicht 20,3 t. Die Maschinen haben zwei Zahnräder von 800 mm Durchmesser und 4 Bremsen, nämlich zwei Zahnradbremsen, eine selbsttätige Dampfbremse und die gewöhnliche Handbremse. Die Wagen, von denen 10 beschafft sind, fassen je 60 Personen und wiegen voll besetzt 10 t. Sie sind 2,7 m breit und 10,6 m lang und haben zwei Drehgestelle und ein Zahnrad, das von Hand gebremst werden kann. Die Baukosten der Bahn waren der schwierigen Kunstbauten wegen sehr hoch, 2 630 000 Mark = 525 000 ℳ für das Kilometer. Die Fahrtdauer beträgt 55 Minuten für die Bergfahrt, 50 Minuten für die Talfahrt. Die Fahrpreise sind: für die Bergfahrt 12,5 Fr. 1. Klasse, 8,5 Fr. 2. Klasse; für die Talfahrt: 6,2 Fr. 1. Klasse, 4,1 Fr. 2. Klasse. Rückfahrkarten 1. Klasse 17 Fr., 2. Kl. 12 Fr. Es ergibt sich für die Bergfahrt ein Kilometertarif von 2,4 Fr. in 1. Klasse und 1,6 Fr. in 2. Klasse. Kinder von 3—7 Jahren zahlen die Hälfte. Die Betriebsergebnisse sind günstig und ermöglichen eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals.

Die Schwankungen der Einnahmen sind auf die verschiedenen Witterungsverhältnisse zurückzuführen, durch welche auch die Dauer der Betriebszeit beeinflußt wird. Im Jahre 1911 betrugen die Einnahmen 365 039 Fr., die Ausgaben 131 795 Fr., der Überschuß 233 244 Fr., der Betriebsüberschuß nach Abzug der Schuldverschreibungen 156 601 Fr. Die Betriebsziffer, die im Vorjahre noch 46,66 % betragen hatte, sank auf 36,10. — Der Überschuß des Jahres 1911 ermöglichte, eine Dividende von 6 % auf das Aktienkapital zu verteilen. Die Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1911 setzen sich folgendermaßen zusammen:

Einnahmen: Reisende 356 952, Gepäck, Hunde und Post 5108, Verschiedenes 2978, zusammen 365 039 Fr.

Ausgaben: Verwaltungs- und allgemeine Kosten 69 054, Betriebsdienst 11 752, Materialien und Zugkraft 30 548, gewöhnliche Unterhaltung des Bahnkörpers und der Gebäude 18 028, größere Unterhaltungs- und Erneuerungskosten des Bahnkörpers 2410, zusammen 131 795 Fr.

Die Dauer der Konzession beträgt 99 Jahre. Nach ihrem Ablauf fällt die Bahnanlage unentgeltlich an den Kreis Ober-Savoyen. Ein vorheriger Erwerb durch den Kreis ist jederzeit möglich gegen das Entgelt einer Jahresrente, über deren Höhe die Konzessionsurkunden nähere Festsetzungen enthält.

2. Die Zahnbahn von Le Fayet nach der Aiguille du Goûter (Montblancbahn). Die Aiguille du Goûter ist der am weitesten in das Tal vorspringende südwestliche Ausläufer der eigentlichen Montblancgruppe und bietet zugleich den bequemsten Aufstieg zum Gipfel. Nachdem der Bau der Jungfraubahn gesichert war, tauchte auch der Plan der Montblancbahn auf, obwohl man sich von vornherein klar machen mußte, daß die Witterungsverhältnisse des Gipfels einem derartigen Bahnunternehmen wenig günstig waren. Es wurden insbesondere zwei Projekte verfolgt. Das eine sah nach dem Vorbilde der Jungfraubahn eine Führung im Tunnel vor und hatte den Nachteil, daß geeignete Zwischenaussichtspunkte wie bei der Jungfraubahn hier nicht vorhanden waren, und daß die Führung im Tunnel den Reiz der Auffahrt nimmt. Der zweite Plan sah eine Führung auf der Oberfläche vor, wobei die Aiguille du Goûter ein wichtiger Zwischenpunkt für die Bahnführung wurde. Man entschloß sich daher, den zweiten Entwurf auszuführen und die Aiguille du Goûter einstweilen als Endpunkt der Bahn zu betrachten, während die Weiterführung bis zum Montblanc der Zukunft überlassen wurde. Als Ausgangspunkt wurde Le Fayet gewählt, weil auf diese Weise eine Reihe wichtiger Zwischenpunkte angeschlossen werden konnte, namentlich Saint-Gervais-Les Bains 200 m oberhalb Le Fayet. Die Bahn berührt dann weiter den Col de Voza auf + 1638 m, 7650 m von Le Fayet. Nach diesem Punkte soll eine Zweigbahn von Les Houches geführt werden von 4 km Länge, um den Bewohnern von Chamonix die Benutzung der Bergbahn zu erleichtern. Vom Col de Voza führt die Bahn weiter zum Mont Lachat auf + 2079 m. Die Bahnlänge beträgt bis hierher 10 900 m. Bis zu diesem Punkte ist die Bahn bereits im Betriebe. Der Weiterbau von hier bis zur Aiguille du Goûter + 3796 m soll noch 4 Jahre in Anspruch nehmen. Diese Teilstrecke bietet die hauptsächlichsten baulichen Schwierigkeiten, die namentlich in der Kreuzung des Bionnasset-Gletschers beruhen. Er soll in einem Tunnel unterfahren werden. Unterhalb des Gletschers wird eine künstliche Längenentwicklung mit Hilfe einer Schleife notwendig. Die Länge der Gesamtstrecke bis zur Aiguille du Goûter wird 18 500 m betragen bei einem Gesamthöhenunterschied von 3216 m. Bis Ende 1913 soll die Bahn bis zum Bionnasset-Gletscher fortgeführt und etwa im Laufe der nächsten vier Jahre vollendet werden. Die größte Neigung der Bahnlinie beträgt 240 ‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 80 m. Die Strecke von Le Fayet zum Mont Lachat bot keine bedeutenden technischen Schwierigkeiten, an Kunstbauten sind nur einige kurze Tunnel vorhanden. Gefällwechsel sind des Zahnradeingriffes wegen mit 300 m Halbmesser ausgerundet. An den Haltestellen ist die Steigung auf 50 ‰ ermäßigt, um die Zahnstange und ihre schwierige Durchführung durch die Weiche zu vermeiden. Die Spurweite beträgt 1 m. Das Metergewicht der Schiene ist 20,35 kg. Die Zahnstange, Bauart Strub, besteht aus 3,5 m langen Stücken und ist alle 50 m verankert. Die Betriebsmittel gleichen denen der erstgenannten Bahn, es ist jedoch nur eine Wagenklasse vorhanden. Die Fahrgeschwindigkeit ist 8—10 km/St., die einfachen kilometrischen

Preise betragen zwischen Le Fayet und Saint Gervais 0,9 Fr., über Saint Gervais hinaus 1,40 Fr. Die einfache Fahrt von Le Fayet nach dem Mont Lachat kostet 17,10 Fr., die Hin- und Rückfahrt 25 Fr. Zwischen Le Fayet und Saint Gervais kostet die einfache Fahrkarte 1,55 Fr. und ist so teuer, daß ein großer Teil der Reisenden es vorzieht, zu Fuß zu gehen. Die Konzessionsurkunde vom 3. August 1904 enthält folgende wichtige Bestimmungen: Der Kreis wird keine andere Bahn in einem Umkreis von 2 km vom Gipfel der Aiguille du Goûter zulassen. Wenn der Weiterbau der Bahn nach dem Gipfel des Montblanc nicht innerhalb 4 Jahren nach der Eröffnung der Strecke Mont Lachat-Aiguille du Goûter begonnen ist, hat der Kreis das Recht, diesen Bau einem beliebigen andern Unternehmer zu konzessionieren. Im zweiten Jahre nach der Betriebseröffnung muß der Unternehmer jährlich 300 Fr. für das Kilometer zur Bildung eines Erneuerungsfonds zurücklegen, der bis auf 5000 Fr./km aufzufüllen ist. Seine Verwendung unterliegt der Genehmigung des Kreises. Die Dauer der Konzession beträgt 75 Jahre. Dann fällt die Bahn unentgeltlich an den Kreis. Vorheriger Ankauf wird wie bei der Montanvertbahn vorbehalten. Ferner sind noch Bestimmungen über die Höhe des Tarifs getroffen.

3. Seilbahn vom Weiler Pélérins nach dem Col du Midi. Die Aiguille du Midi, + 3843 m, ist ein Berggipfel, der, von Chamonix aus gesehen, unmittelbar links vom eigentlichen Montblanc belegen und durch die Vallée Blanche von ihm getrennt ist. Im unteren Ende der Vallée Blanche liegt unter der Aiguille der Bergvorsprung des Col du Midi, 3559 m hoch. Es war zuerst beabsichtigt, von dem Weiler Pélérins, unmittelbar bei Chamonix, Höhe + 1035 m, eine Bahn auf den Gipfel der Aiguille du Midi zu bauen; später gab man aber diesen Plan auf und beschränkte sich vorläufig darauf, den Col du Midi als Endpunkt der Bahn anzunehmen. Man entschloß sich zu dieser Einschränkung des Planes einmal mit Rücksicht auf die Baukosten, zweitens aber auch deshalb, weil auf dem Gipfel nur ein ganz schmaler Raum hergestellt werden kann, während der Col du Midi einen geräumigen Aufenthalt für viele Personen nebst prächtiger Aussicht und zugleich den Ausgangspunkt für eine Reihe von Hochtouren im Gebiet des Weißen Tales bietet. Ein erster Entwurf von Strub und Feldmann sah eine Drahtseilbahn mit gemauertem Unterbau von Pélérins bis zum oberen Ende des Glacier des Bossons, + 2450 m, vor, deren Steigung zwischen 10,6 % und 65 % wechseln sollte, von da bis zum Col du Midi sollte eine dreistufige Luftseilbahn geführt werden.

Der Entwurf wurde von den Ingenieuren Ceretti und Tafani abgeändert, weil die Standseilbahn zu kostspielig wurde und statt dessen eine Führung der ganzen Strecke in der Luft vorgesehen. Die dem Konstrukteur gestellte Aufgabe war eine vollständig neue, weil man von der Bauweise der beiden bereits vorhandenen Bergseilbahnen abweichen mußte. Bei der Wetterhornbahn liegen zwei Kabel in einer senkrechten Ebene übereinander, die Bahn auf den Monte Ulia bei San Sebastian in Spanien besitzt sechs Tragkabel. Beide Bauarten waren hier unanwendbar, weil die Bodengestaltung Zwischenstützen notwendig machte. Aus dem gleichen Grunde war auch die Anwendung einer Bremse auf dem Haupttragseil (wie beim Wetterhorn) unmöglich. Es wurde daher ein besonderes Bremskabel angeordnet. Außerdem ist ein Tragkabel und ein Treibkabel vorhanden, im ganzen also drei Kabel. Das Bremskabel ist für gewöhnlich in Ruhe, reißt aber das Treibkabel, so wird es vom Wagen ergriffen, tritt an dessen Stelle und dient schließlich dazu, den Wagen auf die obere Station zu ziehen. Reißt das Tragkabel, so wird es ebenfalls durch das Bremskabel ersetzt, das dann den Wagen trägt. Die Bahn wurde zweigleisig angelegt. Die beiden Tragkabel haben einen Abstand von 4 m; das eine dient für den hinaufsteigenden, das andere für den hinabsteigenden Wagen. Das Treibkabel ist endlos und treibt beide Wagen an. Auf der Bergstation geht es über die Antriebseilscheibe. Das Bremskabel ist ebenfalls endlos und in derselben Weise geführt, es befindet sich aber, wie erwähnt, für gewöhnlich in Ruhe.

Der größte Höhenunterschied beträgt 2524 m, die wagerechte Entfernung der beiden Endstationen 5100 m. Da man bekanntlich bei Luftseilbahnen mit Rücksicht auf die Tragfähigkeit der Kabel an Bahnlängen von nicht über 800 m Höhenunterschied gebunden ist, wurden zur Überwindung der gesamten Höhe vier getrennte Bahnen notwendig, wobei in Höhen von 1688 m, 2431 m und 2853 m Umsteigestationen errichtet wurden, sodaß die Höhe der einzelnen Bahnabschnitte 653, 743, 422 und 706 m beträgt, die zweite Stufe erhielt außerdem noch eine Zwischenstation.

Die unterste Stufe von rund 2 km Länge besitzt 27 Zwischenstützen von 10—25 m Höhe. Das Tragkabel besitzt in der Mitte der Bahn eine Verankerung und Nachspannungsvorrichtung. Die Bahnneigung schwankt zwischen 15 und 74% und beträgt im Mittel 34,8%; durch den Durchhang des belasteten Kabels erhöht sie sich auf 85%. Auf der zweiten Teilstrecke wurden 25 Zwischenstützen notwendig. Sie besitzt ebenfalls eine Verankerungs- und Nachspannvorrichtung. Die mittlere Neigung beträgt hier 62,7%. Die dritte Teilstrecke, 1000 m in der wagerechten lang, hat weder Zwischenstützen noch Nachspannvorrichtungen. Die Neigung beträgt 42%. Die vierte Strecke hat eine größte Neigung von 60%, sie besitzt zwei Zwischenstützen und eine Verankerungs- und Nachspannungs-Vorrichtung.

Die Kabel haben eine Tragfähigkeit von 180 kg für das Quadratmillimeter. Ihre Durchmesser betragen: Tragkabel 64 mm, Treibkabel 32 mm, Bremskabel 32 mm. Sicherheitsgrad 10.

Die Seilscheiben werden durch Elektromotoren angetrieben, deren Leistung 100 PS beträgt. Sie werden mit Drehstrom von 500 Volt Spannung gespeist. Dieser wird in dem der Gemeinde Chamonix gehörenden Kraftwerk erzeugt und mit 2400 Volt Spannung der Bahn zugeführt.

Die Wagen besitzen vier Räder, die paarweise durch je einen Wagebalken verbunden sind. An den Wagebalken hängt mit Bolzen ein Gehäuse, das die Befestigung des Treibkabels und die Bremseinrichtungen enthält. Diese Aufhängung muß gewählt werden, weil die Neigung des Tragkabels an den Zwischenstützen fortwährend wechselt. Die am Bremsseil angreifende Bremse wirkt mit Hilfe von Gewichtshebeln; sie tritt von selbst in Tätigkeit, sobald der Zug des Treibkabels aus irgendeinem Grunde aufhört, oder das Tragkabel reißt, sie kann aber auch vom Führer aus eingeschaltet werden. Die Wagen sind ganz aus Eisen gebaut, haben eine Breite von 1,6 m, eine Länge von 4,7 m und eine Höhe von 2,4 m. An jedem Ende besitzen sie eine Plattform und enthalten 18 Sitz- und 2 Stehplätze. Das Dienstgewicht eines Wagens ist rund 4 t. Auf den beiden oberen Teilstrecken werden etwas kleinere Wagen mit 16 Plätzen verwendet. Jeder Wagen wird von einem Führer begleitet, der von seinem Platze aus die Bremse einschalten kann.

Die unterste Strecke ist nahezu vollendet und könnte im Sommer 1913 eröffnet werden. Wahrscheinlich wird aber mit der Eröffnung gewartet werden, bis die zweite Teilstrecke zum Glacier des Bossons fertiggestellt ist, was bestimmt im Sommer 1915 der Fall sein wird. Den Gipfel des Col du Midi hofft man im Jahre 1916 erreichen zu können. Die Hauptschwierigkeiten des Baues liegen in der Beförderung der Baustoffe, die ausschließlich mit Mauleseln erfolgt. Da diese Beförderungsweise sehr kostspielig und langsam ist, trägt man sich mit dem Gedanken, im Zuge der endgültigen Bahnlinie eine vorläufige Seilbahn anzulegen, die mit Holzmasten zu versehen und elektrisch zu betreiben wäre. Für die Unterbringung der Arbeiter sind hölzerne Hütten gebaut worden.

Die gesamten Baukosten sind auf 3 000 000 Fr. veranschlagt. Die Luftseilbahn wird also bei 2524 m erstiegener Höhe nicht mehr kosten, als die Zahnbahn auf dem Montanvert mit 871 m erstiegener Höhe. Hierbei bleibt allerdings zu berücksichtigen, daß die Seilbahn weniger leistungsfähig ist als die Zahnbahn. Die Geschwindigkeit des Treibseiles ist auf 2,5 m/Sek. begrenzt worden. Die Züge können sich unter Berücksichtigung des Zeitaufwandes für das Aus- und Einsteigen daher in Abständen von 20, vielleicht 15 Minuten folgen, sodaß in der Stunde 60—80 Personen befördert werden können. Die Verbindung zwischen dem Bahnhof Pélérins und dem Mittelpunkt von Chamonix — die Entfernung beträgt etwa 2 km — soll durch Automobile besorgt werden. Es wird auch erwogen, an der Hauptlinie, die in einer Entfernung von 500 m von der Anfangsstation der Luftseilbahn vorbeiführt, einen Haltepunkt zu errichten. Die Konzession erstreckt sich auf 65 Jahre, vom Beginn der Eröffnung der ersten Teilstrecke an gerechnet, und gibt dem Unternehmer das alleinige Recht, in der Nähe der Bahn Gasthäuser zu errichten. Nach Verlauf von 30 Jahren hat die Gemeinde das Recht, die Bahn anzukaufen, nach Ablauf der Konzession fällt die Bahn nebst den etwa errichteten Gasthäusern (!) kostenlos an die Gemeinde.

Die Fahrpreise sind auf 17,60 Fr. für die einfache Fahrt und 27,50 Fr. für die Hin- und Rückfahrt für die ganze Strecke Pélérins-Col du Midi festgesetzt. Hiervon erhält die Gemeinde eine Rohabgabe von rund 9 %. In Anbetracht der erstiegenen Höhe sind diese Tarife außerordentlich niedrig. Führer und Träger in Begleitung von Touristen werden kostenlos befördert.

4. Zahnbahn von Chamonix nach dem Couvercle. Der günstige finanzielle Erfolg der Montanvertbahn zeitigte noch weitere Bahnprojekte. So entstand der Plan einer am rechtsseitigen Rande des Mer de Glace hinaufführenden Bahn, wobei sich als Endpunkt das Couvercle am höchsten Punkte des Mer de Glace ergab (Höhe + 2453 m). Am Rande des Mer de Glace liegen noch verschiedene andere Aussichtspunkte, unter anderm der Chapeau, das Gegenstück zum Montanvert (+ 1571 m).

Die Bahn soll ebenfalls am Bahnhof Chamonix beginnen. Ihre gesamte Länge beträgt 12 200 m, der Höhenunterschied 1418 m. Als größte Neigung ist 235 ‰, als kleinster Halbmesser 80 m vorgesehen. Die Bahn soll Meterspur erhalten und in ihrem untern Teile bis zum Dorfe Bois, 3200 m von Chamonix, als Reibungsbahn mit einer stärksten Neigung von 35 ‰ hergestellt werden. Die Kosten sind auf 5 550 000 Fr. veranschlagt, davon kommen 350 000 Fr. auf die Reibungsstrecke (3,2 km) und 5 200 000 Franken auf die Strecke mit Zahnradbetrieb (9 km). Ein Kilometer Zahnradstrecke würde also rund 380 000 Fr. = 300 000 ℳ kosten. Der Unterschied der kilometrischen Kosten gegenüber der Bahn nach dem Montanvert erklärt sich durch die geringere

Zahl und Größe der Kunstbauten (ein einziger Viadukt und Tunnel von nur 850 m Gesamtlänge). Die Bahn soll elektrisch betrieben und die Triebwagen auf der Zahnstangenstrecke durch eine elektrische Lokomotive befördert werden. Als Antrieb ist Gleichstrom von 1500 Volt Spannung vorgesehen. Die Züge sollen aus zwei Wagen bestehen und etwa 80 Personen fassen. Als kilometrische Tarifsätze sind vorgesehen auf der Reibungsstrecke 0,25 und 0,15 Fr., auf der Steilstrecke 1,35 Fr. und 0,90 Fr. für die beiden Wagenklassen. Bei Rückfahrkarten soll eine Preisermäßigung von 30 % gewährt werden. Falls die Gemeinde Chamonix sich bei der Konzessionserteilung einen Anteil an den Fahrgeldeinnahmen von 10 % ausbedingt, sollen die Tarife entsprechend erhöht werden.

Trotz dieser verhältnismäßig geringen Sätze hofft man auf eine angemessene Verzinsung des Kapitals; nach dem Verkehr der Jungfrau- und Gornergratbahn und dem Fremdenverkehr von Interlaken und Zermatt einerseits, von Chamonix anderseits rechnen die Unternehmer mit einer Jahreseinnahme von 600 000 Franken.

Trotz dieser günstigen Vorausberechnungen erscheint es fraglich, ob die Bahn eine genügende Rente abwerfen wird, denn das Bestehen der drei andern Bergbahnen, die ebenfalls ins Montblancbahngebiet führen, muß schließlich zu einem unliebsamen Wettbewerb führen. Jedenfalls wird die Couvercle-Linie mit der Montanvert-Linie unmittelbar in Wettbewerb treten, da sie zum Teil dasselbe Verkehrsgebiet haben — vom Montanvert führt ein bequem begehbarer Pfad über den Gletscher nach dem Chapeau. Die Couvercle-Bahngesellschaft hofft aber, durch Nebenbetriebe, insbesondere Errichtung von Gasthäusern, ihrem Bahnunternehmen einen besonderen Verkehr zuzuführen und seinen Ertrag dadurch zu verbessern.

Zur Abänderung des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Zu dieser Frage, die bekanntlich bei der nächstjährigen allgemeinen Revisionskonferenz von dem österreichischen Eisenbahnministerium unter Vorlage eines neu gefaßten Entwurfs (vergl. Nr. 57 S. 912 d. Ztg.) beantragt werden wird, bringt eine Abhandlung von L. Calmar zu Bukarest „Die internationalen Transporte der Petroleumindustrie unter der Herrschaft des Berner Eisenbahnfrachtübereinkommens“ einige Anregungen. Bei aller Anerkennung der unverkennbaren Fortschritte, die dem Berner Übereinkommen auf dem Gebiete des internationalen Verkehrs zu verdanken sind, ist der Verfasser doch der Ansicht, daß mehrere der darin enthaltenen Vorschriften ungenau und unvollständig gefaßt und deshalb im Interesse der Verfrachter verbesserungsbedürftig sind. Den Nachweis hierfür sucht der Verfasser durch Beispiele zu erbringen. Indem er den Verlauf der Beförderung einer von Baicoi nach Sofia in einem Kesselwagen abgefertigten Petroleumsendung schildert, erörtert er alle Zweifelsfragen, die gelegentlich eines solchen Transports für den Verfrachter entstehen können und durch die jetzige Fassung der einschlägigen Bestimmungen des Übereinkommens nicht genügend geklärt werden. Einige der hauptsächlichsten Fragen dieser Art seien hier kurz erwähnt. Das internationale Übereinkommen (I. Ü) enthält in Artikel 6 1 die Bestimmung, daß in Ermangelung einer Wegevorschrift im Frachtbrief die Eisenbahn den Weg zu wählen hat, der ihr für den Absender am zweckmäßigsten scheint, und daß die Eisenbahn für die Folgen dieser Wahl nur dann haftet, wenn ihr hierbei ein grobes Verschulden zur Last fällt. Die hinsichtlich der Tragweite und des Sinnes des Begriffs „grobes Verschulden“ bei der Wahl des Beförderungsweges durch die Eisenbahn bestehenden Zweifel seien trotz wiederholter Erörterungen vor Gericht und auch bei Eisenbahnkonferenzen bisher unentschieden geblieben. — Nach Art. 7 (4) I. Ü. hat die Eisenbahn das Recht, bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Gewichtsangabe usw. Frachtzuschläge zu erheben. Hier sei u. a. die Frage strittig, in welchem Zeitpunkt dieses Recht entsteht, und ob die offenbare Gutgläubigkeit des Versenders die Erhebung des Frachtzuschlages bei unrichtiger Gewichts- oder Inhaltsangabe ausschließt. — Die auf das Recht zur Erteilung nachträglicher Verfügungen und Anweisungen und dessen Ausübung sich beziehenden Bestimmungen (Art. 15 I. Ü.) gäben gleichfalls zu verschiedenen Zweifeln Anlaß. Sei z. B. die Eisenbahn verpflichtet, die Verfügungen des Absenders zu befolgen, die von der Aufgabestation angenommen sind, obwohl sie nicht den vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen, und könnte an Stelle des Duplikatfrachtbriefs (Abs. 2) nicht eine Erklärung des Empfängers vorgewiesen werden, daß er die Eisenbahn für jede ihr aus der Nichtbeibringung des Duplikats erwachsende Haftung entlastet? — Nach Art. 19 Abs. 3 I. Ü. ist die Eisenbahn, wenn sie im Falle einer Betriebsstörung im Interesse des Absenders das Gut nach eigenem Ermessen auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuführt, berechtigt, die Zahlung der Mehrgebühren zu verlangen. Hier entstehe die Frage, ob sich dieses Recht auch auf die durch Güterandrang hervorgerufenen Fälle von Verkehrsunterbrechungen erstreckt, ferner ob die Eisenbahn und, zutreffenden Falls, in welchem Ausmaße haftet, wenn die von ihr getroffene Wahl des anderweitigen Beförderungswegs nicht den Interessen des Absenders Rechnung trägt. — Eine ganze Reihe zweifelhafter Fragen wirft der Verfasser schließlich auf, als er die Möglichkeit in Betracht zieht, daß die Sendung verspätet oder beschädigt bezw. unvollständig oder mit einer Mehrfracht belastet ankommt. Könne z. B. in jedem dieser Fälle die Eisenbahn die Zurückweisung der gerichtlichen Klage verlangen, wenn der Kläger den Rechtsweg betritt, ohne vorher sein angebliches Recht im außergerichtlichen Wege geltend zu machen? Sei ferner die Eisenbahn verpflichtet, für zuviel erhobene Frachten, deren Erstattung im Reklamationswege nachgesucht wird, Zinsen zu zahlen?

Es ist natürlich nicht möglich, auf die genannten und die zahlreichen übrigen vom Verfasser als strittig oder zweifelhaft bezeichneten Fragen hier näher einzugehen. Die vom Verfasser in seiner Abhandlung zum Ausdruck gebrachten Zweifel mögen auch, wie er selbst betont, nicht etwa das Ergebnis theoretischer Erwägungen oder abstrakter Spitzfindigkeiten, sondern aus der laufenden Praxis des Beförderungsgeschäftes entnommen sein. Andererseits darf aber auch nicht außer acht gelassen werden, daß es über den Rahmen eines Gesetzeswerks, wie es das Internationale Übereinkommen darstellt, weit hinausgehen würde, wenn es alle Fälle und Möglichkeiten, die sich bei Anwendung seiner Bestimmungen ergeben, erschöpfen sollte. Hier treten ergänzend die Kommentare von Eger, Gerstner, Rosenthal, Schwab und Blume ein. Der Notwendigkeit, in dem Übereinkommen allgemein als nötig erachtete Änderungen und Ergänzungen vorzunehmen, werden sich die beteiligten Staaten sicherlich nicht verschließen. Wie schon oben angedeutet wurde, findet im nächsten Jahre eine der im Art. 59 I. Ü. vorgesehenen Revisionskonferenzen statt, auf der ein neuer Entwurf des Übereinkommens zur Beratung gelangt. Dieser Entwurf enthält verschiedene grundsätzliche Änderungen, die bereits in dieser Zeitung mitgeteilt wurden (vergl. Nr. 57 S. 912) und die zum Teil auch einige der von Calmar berührten Zweifelsfälle aus der Welt schaffen werden. So sollen z. B. die Bestimmungen über den Transport bei Beförderungshindernissen dahin abgeändert werden, daß die Eisenbahnen verpflichtet sind, die Güter auf Hilfswegen ohne Erhebung von Mehrfracht zu befördern. Auch soll bei Frachtreklamationen der Forderungsberechtigte berechtigt werden, 6 % Zinsen von dem ihm von der Eisenbahn zu zahlenden Betrage zu verlangen u. a. m.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ablehnung von Freifahrtgesuchen amerikanischer Eisenbahnbediensteter. Nach dem nordamerikanischen Bundesverkehrsgesetz ist die Gewährung freier Fahrt an außeramerikanische Eisenbahnbedienstete für den zwischenstaatlichen Verkehr in den Vereinigten Staaten von Amerika verboten. Mit Rücksicht hierauf ordnet ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen an, daß künftig Gesuche von nordamerikanischen Eisenbahnbediensteten um Gewährung freier Fahrt mit der Begründung abzulehnen sind, daß Gegenseitigkeit nicht vorhanden sei. Auch ist den nach den Vereinigten Staaten reisenden Beamten vor ihrer Abreise zu eröffnen, daß sie sich jeder Bemühung um Erlangung freier Fahrt zu enthalten haben.

— Zum Umbau des Bahnhofs Friedrichstraße. Mit dem Umbau dieses Berliner Bahnhofs dürfte, der „B. B.-Z.“ zufolge, noch in diesem Herbst begonnen werden. Nachdem der preußische Eisenbahnminister den Gesamtentwurf genehmigt hat, werden jetzt die Einzelpläne ausgearbeitet. Der von Grund aus umzubauende Bahnhof wird sechsgleisig angeordnet; zu den jetzigen Stadt- und Fern-(Vorort-)Gleisen kommt noch ein drittes Gleispaar, auf dem die Fernzüge, deren Abfertigung naturgemäß

längere Zeit in Anspruch nimmt, halten werden, so daß die Vorortzüge neben diesem Überholungsgleis jederzeit freie Bahn finden. Der neue Bahnhof wird danach drei Bahnsteige erhalten und nach Norden zu verbreitert werden. Dies geschieht durch Überbauung des schmalen Verbindungsweges, der jetzt von der Friedrichstraße nach dem Reichstagsufer führt. An seiner Stelle wird auf dem vom Eisenbahnfiskus erworbenen Gelände der ehemaligen Pepinière (Kaiser-Wilhelm-Akademie) eine 21 m breite Zufahrtsstraße entstehen, die den gesamten Abfahrverkehr der Fernzüge aufnehmen soll. An der Südseite, Georgenstraße, wird sich der Ankunftsverkehr abspielen. Für den Stadtverkehr wird eine Reihe von Zu- und Abgängen geschaffen werden, die es ermöglichen, daß die Reisenden sowohl vom Schiffbauerdamm wie vom Reichstagsufer und von der Friedrichstraße her zum Bahnsteig gelangen können; als besondere Erleichterung des letzterwähnten Zu- und Abganges ist hervorzuheben, daß der Stadtbahnsteig über die Friedrichstraße hinweg sich erstrecken wird, so daß man ihn von Osten her erreichen bzw. verlassen kann, ohne den Fahrdamm der Friedrichstraße überschreiten zu müssen. An diesem Zugange wird deshalb auch ein Fahrkartenschalter angeordnet werden. Diese Neuerung kommt den Fahrgästen der städtischen Nord-Südbahn ebenfalls zugute, denn sie werden an der Ecke der Friedrich- und Georgenstraße einen bequemeren Übergang auf die Stadtbahn finden. Bei Gelegenheit der Verbreiterung des Bahnhofes sollen auch die alten Viadukte und Bogen abgebrochen und erneuert werden; an ihre Stelle tritt eine hohe, luftige Eisenbetonkonstruktion. An der Südseite des Bahnhofes, und zwar an der Ecke des Reichstagsufers, werden die Fürstenräume in einem besonderen Anbau untergebracht werden. Die umfangreiche Bahnhofsanlage soll durch drei Einzelhallen überdacht werden, weil dadurch am besten eine architektonisch schöne Wirkung erzielt werden kann. Die Hauptschwierigkeit der ganzen Aufgabe besteht darin, daß die Bauarbeiten während des vollen Betriebes ausgeführt werden müssen. Zunächst wird der dritte Bahnsteig an der neuen Zufahrtsstraße angelegt, sodann einer der älteren Bahnsteige außer Betrieb gesetzt und erneuert werden. Unter diesen erschwerenden Bedingungen muß auch die Spreebrücke verbreitert und dreigleisig ausgebaut werden, ebenso die anschließenden Brücken über das Reichstagsufer und den Schiffbauerdamm.

— **Zur Güterbahnhofsfrage von Groß-Berlin** hat der Architekten-Ausschuß Groß-Berlin (Vorsitzender Geh. Oberbaurat Dr.-Ing. Stübben) soeben eine Denkschrift herausgegeben, die den maßgebenden Instanzen überreicht worden ist und den Titel führt: „Ist es mit den Interessen von Groß-Berlin vereinbar, die Güterbahnhöfe aus der Innenstadt in die Außenbezirke zu verlegen?" Die Denkschrift stellt eine Arbeit des vom Architekten-Ausschuß Groß-Berlin eingesetzten Unterausschusses für Verkehrsfragen dar, dem Regierungsrat a. D. Kemmann, Geh. Baurat Stadtbaurat Krause, der aus dem Wettbewerb Groß-Berlin bekannte ehemalige Oberingenieur der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Abteilung für Schwebebahnen, jetzige Hochschulprofessor Petersen, Ober- und Geh. Baurat Suadicani, Direktor Wieck und Geh. Baurat Wittig angehören. Nach eingehenden Untersuchungen gelangt der Unterausschuß für Verkehrsfragen zu dem Ergebnis, die in dem Thema gestellte Frage zu verneinen. Der Ausschuß faßt das Ergebnis seiner Untersuchungen, die im wesentlichen den Zweck haben, für die weitere städtebauliche Behandlung Groß-Berlins in bezug auf die Frage der Güterbahnhöfe eine allgemeine Grundlage zu gewinnen, in folgende Sätze zusammen: 1. Die Güterbahnhöfe Berlins bilden einen nicht mehr loszutrennenden Bestandteil der Stadt, sie gehören zu den Hauptstützen des Handels und der Industrie und sind so eng mit der Entwicklung der Hauptstadt verbunden, daß sie in ihrer Lage erhalten bleiben müssen. Sie werden in Zukunft noch unentbehrlicher, wenn die Umwandlung der Innenstadt von Wohnstadt zur Geschäftsstadt wie bisher fortschreitet. 2. Mit allen Mitteln muß darauf hingewirkt werden, daß die Staatsbahnverwaltung im Benehmen mit den beteiligten Gemeinden oder mit dem Zweckverband „Groß-Berlin" in eine Untersuchung darüber eintritt, in welcher Weise die Bahnanlagen, insonderheit aber die Güterbahnhöfe, unbeschadet der Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit, insbesondere durch Einrichtung zum Heben und Senken der Güter, ihre Abfertigung auf gedrängterem Flächenraume unter Anwendung mehrgeschossiger Schuppenanlagen u. dergl. so gestaltet werden können, daß sie die städtebauliche Entwicklung Groß-Berlins möglichst wenig behindern. 3. Bei allen Neubauten und größeren Umbauten der Bahnanlagen sind die Vertreter der Gemeinden rechtzeitig zu hören und die städtebaulichen Erfordernisse zu berücksichtigen, damit in möglichst allen Fällen eine Übereinstimmung der städtebaulichen und Eisenbahninteressen herbeigeführt werde.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) **in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. M.**

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	402 525	—	—	30 963
	1912	13	375 003	—	—	28 846
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 27 522 = 7,3 %	—	—	+ 2117 = 7,3 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 185	—	—	937
	1912	13	11 373	—	—	875
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 812 = 7,1 %	—	—	+ 62 = 7,1 %
Saar-Bezirk	1913	13	43 711	40	0,1	3 362
	1912	13	42 302	—	—	3 254
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1409 = 3,3 %	—	—	+ 108 = 3,3 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	12*)	15 115	—	—	1 260
	1912	12*)	14 356	—	—	1 196
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 759 = 5,3 %	—	—	+ 64 = 5,4 %
Oberschlesien	1913	13	160 086	—	—	12 314
	1912	13	141 104	—	—	10 854
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 18 982 = 13,5 %	—	—	+ 1460 = 13,5 %
Niederschlesien	1913	13	18 092	—	—	1 392
	1912	13	17 726	—	—	1 364
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 366 = 2,1 %	—	—	+ 28 = 2,1 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	19 211	—	—	1 478
	1912	13	18 440	—	—	1 418
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 771 = 4,2 %	—	—	+ 60 = 4,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	670 925	40	—	51 706
	1912	—	620 304	—	—	47 807
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 50 621 = 8,1 %	—	—	+ 3899 = 8,2 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	55 577	7	—	4 275
	1912	13	50 662	66	0,1	3 897
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4915 = 9,7 %	—	—	+ 378 = 9,7 %
Magdeburg	1913	13	17 615	41	0,2	1 355
	1912	13	16 622	88	0,5	1 279
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 993 = 6,0 %	—	—	+ 76 = 5,9 %
Erfurt	1913	13	6 704	6	0,1	516
	1912	13	5 395	7	0,1	415
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1309 = 24,3 %	—	—	+ 101 = 24,3 %
Cassel	1913	13	2 132	—	—	164
	1912	13	2 157	—	—	166
Gegen das Vorjahr	—	—	— 25 = 1,2 %	—	—	— 2 = 1,2 %
Hannover	1913	13	2 018	—	—	155
	1912	13	1 743	8	0,5	134
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 275 = 15,8 %	—	—	+ 21 = 15,7 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	18 768	3	—	1 444
	1912	13	13 384	—	—	1 030
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 5384 = 40,2 %	—	—	+ 414 = 40,2 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	24 669	—	—	1 898
	1912	13	19 994	—	—	1 538
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4675 = 23,4 %	—	—	+ 360 = 23,4 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	127 483	57	—	9 807
	1912	—	109 957	169	—	8 459
gegen das Vorjahr	—	—	+ 17 526 = 15,9 %	—	—	+ 1348 = 15,9 %

*) 1 Feiertag.

— **Zum Zusammenbruch der Eisenbahnarbeiterbewegung in Deutschland** schreibt die „B. B.-Ztg.“: „Die einst von der Sozialdemokratie mit großen Hoffnungen ins Leben gerufene Eisenbahnarbeiterbewegung ist zusammengebrochen. Vor einer Reihe von Jahren wurde der sozialdemokratische Eisenbahnarbeiterverband als Sektion dem Transportarbeiterverband angegliedert, und die sozialdemokratischen Gewerkschaften bekamen von der Generalkommission die Anweisung, alle Kräfte daranzusetzen, um den Eisenbahnarbeiterverband in die Höhe zu bringen. Er sollte vor sechs Jahren etwa 6000 Mitglieder haben, die vornehmlich in Leipzig, Dresden, Magdeburg, Hamburg und Berlin und in einer Anzahl Industriezentren, im Rheinland und Westfalen, wohnten. Die Partei steckte viel Geld in diese Agitation, und der internationale Sekretär Jochade hatte sich auch viel Mühe gegeben, um die Bewegung in die Höhe zu bringen. Aber in den letzten beiden Jahren haben sich die Reihen der sozialdemokratischen Eisenbahnarbeiter stark gelichtet, und heute zählt der sozialdemokratische Eisenbahnarbeiterverband. nach aus zuverlässiger Quelle gewordener Mitteilung, nur noch 800 Mann. Dieser Zusammenbruch ist auf zwei Umstände zurückzuführen. Erstens hat der Eisenbahnminister v. Breitenbach jeden berechtigten Wunsch der Eisenbahnarbeiter zu erfüllen gesucht. Er hat zahlreiche Lohnerhöhungen bewilligt, eine Anzahl sozialer Musteranstalten ins Leben gerufen und ist nach jeder Richtung hin bestrebt gewesen, das Los der Eisenbahnarbeiter zu bessern. Sodann ist die Erkenntnis den Eisenbahnarbeitern immer mehr und mehr aufgegangen, daß ihre Interessen bei der Sozialdemokratie nicht gewahrt sind. Daß die Eisenbahnbehörden mit aller Strenge gegen die Eisenbahnarbeiter vorgegangen sind, die sozialdemokratischen Organisationen angehören, ist natürlich auch nicht ohne Wirkung geblieben. Ein sozialdemokratischer Eisenbahnarbeiterstreik ist in Deutschland überhaupt von vornherein unmöglich. Das Fiasko der Sozialdemokratie bei der Eisenbahnarbeiterbewegung ist um so schwerwiegender, als sozialdemokratische Führer das Gegenteil versicherten und auch wiederholt betont haben, daß die Inszenierung von Riesenstreiks in Zukunft um so eher möglich sein würde, als sie dann die Eisenbahner auf ihrer Seite haben würden. Das Gegenteil dieser Entwicklung ist eingetreten.“

— **Jubiläum des Frankfurter Hauptbahnhofs.** Am 16. August konnte, der „Köln. Ztg.“ zufolge, der Hauptbahnhof in Frankfurt a. M. sein 25 jähriges Betriebsjubiläum begehen, er ist am 16. August 1888 mit 240 bis 260 ein- und ausfahrenden Zügen für eine Stadt von 170,000 Einwohnern in Benutzung gekommen und muß heute — durch vier Gleise erweitert, denen sehr bald vier weitere folgen werden — mit 732 Zügen den Zwecken der auf rund 440,000 Einwohner angewachsenen Gemeinde und des großen Durchgangsverkehrs dienen.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der letzten Versammlung der Lübecker Bürgerschaft wurden die Verhältnisse auf der Eisenbahnstrecke Lübeck-Travemünde einer scharfen Kritik unterzogen. Die Betriebsanlagen der Lübeck-Travemünder Bahn seien nicht mehr derartig, daß sie für die Bewältigung des ständig wachsenden Verkehrs ausreichen. Der für das nächste Frühjahr beabsichtigte Ausbau der Niendorfer Bahn nach Timmendorf dürfe nur von der Aufsichtsbehörde gestattet werden, wenn die Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zuvor den zweigleisigen Umbau der Travemünder Bahn vornehme. Der ständige Senatskommissar erwiderte, daß er die Angelegenheit dem Senat unterbreiten werde.

— **Ablehnung von Schlafwagen dritter Klasse.** Die Handelskammern der Oberpfalz hatten vor einiger Zeit bei der bayerischen Regierung die Einführung von Schlafwagen III. Klasse beantragt. Das Verkehrsministerium hat darauf erwidert, daß der Verkehr mit Schlafwagen III. Klasse nur gemeinschaftlich mit den andern deutschen Eisenbahnverwaltungen durchgeführt werden könne, daß sich die preußische Verwaltung bereits mit Bestimmtheit gegen die Einführung dieser Wagen erklärt habe und daß mit der Einführung der Schlafwagen III. Klasse nicht zu rechnen sei.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Juli d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,95) km. Befördert wurden 6 169 000 (6 080 000) Personen und 1 349 664 (1 333 568) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 311 000 ℳ, mehr gegenüber Juli 1912: 27 595 ℳ, aus dem Güterverkehr 4 679 000 Mark, mehr 10 770 ℳ. Vom 1. April bis letzten Juli 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 29 814 000 ℳ gegen 29 557 024 Mark im gleichen Zeitraum des Vorjahrs, mehr 256 976 ℳ.

— **Neues Schnellzugpaar zwischen Berlin und Stuttgart.** In der 12. Sitzung der Ersten Kammer des württembergischen Landtags machte nach dem „Staatsanzeiger“ der württembergische Verkehrsminister, Ministerpräsident v. Weizsäcker, kürzlich folgende Mitteilung:

„Da ich gerade das Wort habe, möchte ich noch eine kurze Bemerkung in Absicht auf unsere Fahrplanverhältnisse und auf unsere Zugverbindungen machen. Zu meiner Genugtuung besteht bestimmte Aussicht, daß die Verbindung zwischen Berlin und Stuttgart im nächsten Jahr eine wesentliche Verbesserung erhalten soll, dadurch, daß ein weiterer Zug und Gegenzug zwischen der Reichshauptstadt und Stuttgart eingeführt wird, und zwar mit einer gegen bisher beschleunigten Fahrtdauer. Daß das möglich war, das verdanken wir vor allen Dingen dem entschiedenen Eintreten der preußischen Eisenbahnverwaltung für unsere Wünsche.“ Hierzu bemerkt die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung“:

„Mit diesem Zugpaar erhält nunmehr auch Württemberg seinen Anteil an den von Preußen in den letzten Jahren eingerichteten beschleunigten Schnellzügen. Die Verbindung zwischen Stuttgart und Berlin über Ritschenhausen, die schon längst und dringend einer Verbesserung bedarf, erfährt hierdurch endlich die gewünschte Beschleunigung.“

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** betrugen im Juli 1913 aus dem Personenverkehr 3 559 000 ℳ (+ 73 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 6 647 000 ℳ (+ 386 000 ℳ), **aus sonstigen Quellen 1 007 000 ℳ (+ 97 000 ℳ), somit im ganzen** 11 213 000 ℳ (+ 556 000 ℳ). In der Zeit vom Januar bis mit Juli stellte sich die Gesamteinnahme auf 69 211 000 ℳ (+ 3 984 000 ℳ). Von der bis jetzt im ganzen erzielten Mehreinnahme entfallen 543 000 ℳ auf den Personen-, 2 856 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest auf Sonstiges.

Die üblichen amtlichen Erläuterungen besagen u. a. folgendes: Die vorwiegend ungünstige Witterung beeinträchtigte den Fernverkehr und namentlich den Ausflugsverkehr, der erst in der letzten Woche in der erwarteten Stärke einsetzte. Die Feriensonderzüge waren gut benützt, außerdem erforderten Feste, die Volksschauspiele, Gesellschaftsveranstaltungen, Pilgerfahrten und die Beförderung der Truppen nach und von den Übungsplätzen zahlreiche Sonderzüge. — Der Tierverkehr war in einigen Bezirken lebhaft, im ganzen aber mäßig. — Der Güterverkehr war durchweg sehr stark. Besonders lebhaft war der Durchgangsverkehr nach der Schweiz über Basel. Die Rheinschiffahrt war durch den guten Wasserstand begünstigt; die Fahrten konnten dauernd bis Basel ausgeführt werden. Die Neckarschiffahrt war in vollem Gang.

— **Eisenbahner und Massenstreik.** Die „Köln. Ztg.“ schreibt: Zu diesem interessanten Thema nimmt die neueste Nummer der „Zeitung des Verbandes deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter“ (Nr. 34 vom 23. August) Stellung. Der genannte Verband, der 100 000 Mitglieder zählt, steht unter der Leitung des Göttinger Eisenbahnschlossers Ickler, der der nationalliberalen Fraktion des Reichstags angehört und den 12. hannoverschen Wahlkreis Göttingen-Münden-Duderstadt vertritt. Der Artikel berührt den Unwillen im sozialdemokratischen Lager, der sich vor dem Jenaer Parteitage auf der Seite der Radikalen gegen die Steuerbewilligung bemerklich macht. Es wird festgestellt, daß der vielfach gewünschte Generalstreik von der überwiegenden Mehrheit der Gewerkschaftler als nutzlos verworfen wird. Sodann folgt ein Zitat aus dem „Vorwärts“, nach dem in einer Hamburger Versammlung ein Genosse Groeger gemeint habe: „Ein Massenstreik habe nur dann Aussicht auf Erfolg, wenn das gesamte Transportgewerbe. einschließlich der Eisenbahn, lahmgelegt werden könnte.“ Die Verbandszeitung stellt dazu fest, daß man danach einerseits das Buhlen der Sozialdemokratie um die Eisenbahner, anderseits die strikte Gegnerschaft der Eisenbahnverwaltung gegen die Sozialdemokratie sehr gut verstehen könnte. Dann betont sie die Notwendigkeit, daß durch Schaffung geeigneter Rechtsverhältnisse die Eisenbahner für immer vor der sozialdemokratischen Agitation durch praktische Maßnahmen bewahrt bleiben müßten. Welcher Art diese sein sollen, ergibt sich aus einer Aufforderung derselben Zeitungsnummer, die zu einer allgemeinen Eisenbahnerkundgebung auf den 1. September nach dem Riesenlokal „Neue Welt“ in der Berliner Hasenheide einlädt. Die Tagesordnung lautet: Brauchen wir ein Staatsarbeiterrecht, und was erwarten wir davon?

— **Der Verein deutscher Straßenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen** hält in den Tagen vom 3. bis 5. September in Cöln seine 14. Vereinsversammlung statt. Nach einem Empfangsabend mit Begrüßung am 2. September im Kasino folgt am 3. September, 9 Uhr vormittags, die Eröffnungssitzung und abends ein Festessen im Gürzenich, von der Stadt Cöln dargeboten. Am darauffolgenden Donnerstag und Freitag nehmen die Verhandlungen ihren Fortgang.

— **Versicherungsverein Deutscher Eisenbahnbediensteten a. G. in Berlin.** Der Versicherungsverein, über dessen segensreiche Einrichtungen wiederholt berichtet ist, hielt vor kurzem seine

ordentliche Hauptversammlung ab, in der von dem Hauptausschuß der Jahresbericht für das 23. Geschäftsjahr 1912 erstattet wurde. Nach diesem Berichte hat sich der Verein auch im Jahre 1912 recht günstig entwickelt. Die Mitgliederzahl betrug am Schlusse des Jahres 1912 bei der Feuerversicherung 311 672 gegen 298 587 am Schlusse des Vorjahres, sie hat sich sonach um 13 085 vermehrt, bei der Einbruchsdiebstahlversicherung 12 704 gegen 10 382 am Schlusse des Vorjahres, hat somit um 2322 zugenommen. Die Versicherungssummen stellten sich Ende 1912 bei der Feuerversicherung auf 1 231 189 300 *M* und bei der Einbruchsdiebstahlversicherung auf 90 089 500 *M*, sie haben bei der ersteren um 63 747 100 *M*, bei der letzteren um 16 397 600 *M* zugenommen. An Beiträgen kamen ein im Jahre 1912 bei der Feuerversicherung 494 058,80 *M* gegen 463 484,70 *M* in 1911, bei der Einbruchsdiebstahlversicherung 39 064,60 *M* gegen 31 681,50 *M* in 1911. Die Entschädigungen für Brandschaden hatten im Jahre 1911 hauptsächlich infolge des heißen, trockenen Sommers die außerordentliche Höhe von 496 900 *M* erreicht, hatten also die Beiträge sogar um rund 33 000 *M* überstiegen; dagegen waren für Brandschäden im Jahre 1912 nur 390 778 *M*, also 106 122 *M* weniger zu zahlen. Diese 390 778 *M* verteilten sich auf siebzig höhere Beamte mit 1892 *M*, 1919 mittlere Beamte mit 95 566 *M* und auf 2064 Unterbeamte, Hilfsbeamte und Arbeiter mit 293 320 *M*. Aus diesen Zahlen ersieht man, wie wohltätig der Verein gerade gegenüber den geringer bezahlten Bediensteten gewirkt hat, denn von der gesamten Entschädigungssumme fielen 75 % auf die Unterbeamten und Arbeiter, und für jeden Brandfall bei diesen waren im Durchschnitt 142 *M* und bei den höheren und mittleren Beamten nur 49 *M* zu zahlen. Bei der Einbruchsdiebstahlversicherung beliefen sich die gezahlten Entschädigungen im Jahre 1912 auf 10 708 *M* gegen 10 621 *M* in 1911, sie haben sich demnach nur ganz unerheblich vermehrt. Der Überschuß des Jahres 1912 stellte sich auf 135 995,66 *M*; der Reservefonds betrug 1 730 150 *M* und der Pensionsfonds 34 000 *M*; dem ersteren sollen aus den Überschüssen des Jahres 1912: 120 000 *M* und dem letzteren 6000 *M* zugewiesen werden. Das Vermögen des Vereins ist in mündelsicheren Hypotheken und Wertpapieren angelegt.

In der letzten Hauptversammlung ist ferner eine neue Satzung und eine neue Versicherungsordnung mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 beschlossen worden, die für die Versicherten eine Reihe zum Teil nicht unerheblicher Verbesserungen bringt. Wir heben nachstehend, der „Eisenbahn" folgend, die wichtigsten Änderungen hervor. Bis jetzt können Erntefrüchte, Vieh und landwirtschaftliche Geräte gegen Einbruchsdiebstahl nicht versichert werden, vom 1. Januar 1914 ab ist die Versicherungsfähigkeit auf diese Sachen ausgedehnt. Die Sachen eines anderweit nicht versicherten Fremdenbesuches können mit einem Pauschbeitrage von höchstens 1000 *M* sowohl gegen Feuer als auch gegen Einbruchsdiebstahl versichert werden. . . . Eine weitere Änderung betrifft die sog. Außenversicherung. . . . Unter gleichen Bedingungen wie bei der Feuerversicherung sind auch fortab die Sachen gegen Einbruchsdiebstahl versichert, die von den Versicherten oder den Angehörigen seines Hausstandes auf Reisen innerhalb des Deutschen Reiches mitgeführt werden. Neu eingeführt wird ferner vom Verein auch die Versicherung gegen Beraubung, die ohne weiteres in die Einbruchsdiebstahlversicherung eingeschlossen wird.

Österreich.

— Die Schwellenlieferung für die Staatsbahnen. Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, sind am 12. August bei den einzelnen Staatsbahndirektionen die Offertverhandlungen für die Lieferung von Schwellen und Extrahölzern abgehalten worden. In erster Linie waren die Schwellen für den Bedarf des Jahres 1914 bestimmt, doch konnten die Angebote auch für die Jahre 1915, 1916 und 1917 lauten. Es waren ausgeschrieben: Bei der Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft 200 000 Schwellen, bei der Staatsbahndirektion Wien 72 000, bei der Nordbahn 320 000 und bei den übrigen Staatsbahndirektionen zusammen 650 300 Stück. Die Direktion Stanislau hatte in der Ausschreibung eine Stückzahl nicht angegeben. Bei der Nordbahndirektion langten 93 Angebote, bei der Direktion der Staatseisenbahn-Gesellschaft 91, bei der Nordwestbahndirektion 55 ein. Die Preise deckten sich im allgemeinen mit jenen des Vorjahres, nur bei galizischen Eichenschwellen und bei Lärchenschwellen waren kleine Preisrückgänge vorhanden. Die Preise für Extrahölzer waren mit Rücksicht auf den schlechten Geschäftsgang niedriger als im Vorjahre gestellt.

— Die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen betrugen auf Grund der vorläufigen Ermittlungen im Monat Juli 71,436 Millionen Kronen, das ist um 0,785 Millionen Kronen weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr blieb infolge der anhaltend ungünstigen Witterungsverhältnisse um 1,309 Millionen hinter dem vorjährigen Vergleichsmonat zurück. Dagegen erbrachte der Güterverkehr eine geringe Mehreinnahme in der Höhe von 0,523 Millionen Kronen. Vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. betrugen die nach der endgültigen Buchung bis einschließlich April d. J. richtiggestellten Gesamteinnahmen (unter Einbeziehung der Unterkrainer Bahnen) 446,844 Millionen Kronen, das ist um 7,035 Millionen Kronen mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— Wiener Stadtbahn. Die Verkehrseinnahmen zeigen im Monat Juli nach der vorläufigen Ermittlung gegenüber dem endgültigen Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr einen Ausfall von 17 407 Kr., im Güterverkehr einen solchen von 14 828 Kr. In den ersten sieben Monaten des Jahres betrugen die Einnahmen insgesamt 4,469 Millionen (+ 0,174 Millionen) Kronen.

— Das zweite Gleis der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die anfangs August begonnene politische Begehung der Teilstrecke Teschen-Orlau aus Anlaß der Legung des zweiten Gleises ist am 19. d. M. beendet worden. Mit den Gleislegungsarbeiten soll noch Ende August begonnen werden.

Ungarn.

— Zweigleisige Bahnen auf dem Netze der ung. Staatsbahnen. In den letzten Jahren gelangte man in maßgebenden Kreisen zu der Erkenntnis, daß man auf dem Gebiete der zweiten Gleise eine emsigere Bautätigkeit entwickeln muß. Die Länge der zweigleisigen Bahnen steht nämlich durchaus nicht in einem richtigen Verhältnis mit dem äußerst vergrößerten Verkehr, welcher auf den eigenen Linien der ung. Staatsbahnen abzuwickeln ist. Die Länge der zweigleisigen Bahnen betrug Ende 1911 nur 15 % (1216 km) der gesamten Länge (8103 km) der eigenen Linien. Diese Zahl ist im Vergleich zu den deutschen Staatsbahnen, wo dieses Verhältnis 25—47 % ausmacht, ziemlich klein. In den letzten Jahren hat man dementsprechend die Linien: Galánta-Ujzsolna mit einem Kostenaufwand von 25,6 Millionen Kronen (Länge 169 km), Rákos-Ujszász (76 km, 7,3 Millionen Kronen), Budapest-Kelenföld-Adonypusztaszabolcs (49 km, 7,9 Millionen Kronen), Nagyvárad-Váradvelence (4 km, 1,6 Millionen Kronen) und Dálja-Vinkovce (31 km, 3,4 Millionen Kronen) bereits mit zweiten Gleisen versehen und jetzt kommt die Reihe an andere wichtige Linien.

Die maßgebenden Kreise legen ein großes Gewicht auf die Fortsetzung dieser Arbeiten. Ein Beweis hierfür ist es, daß bei den beträchtlichen Einschränkungen, die man aus finanziellen Gründen, mit Rücksicht auf die durch den Balkankrieg verursachte allgemeine ungünstige wirtschaftliche Lage, an den bereits gesetzgeberisch angenommenen Investitionskrediten notwendigerweise durchführen mußte, diesem Zweig der Investitionen die schonungsvollste Behandlung gelten ließ. — So wird noch im Laufe dieses Jahres mit dem Bau des zweiten Gleises zwischen Budapest und Szabadka, und zwar vor allem auf der 54 km langen Strecke Budapest-Ferencváros-Kunszentmiklós-Tass, begonnen. — Die durch den Güterverkehr stark belastete Budapester Ringbahn auf dem linksseitigen Donauufer wird ebenfalls mit dem zweiten Gleis versehen, und die Ausschreibung dieserhalb ist bereits im Zuge. Auf dieser Bahnlinie verkehrten im Jahre 1910: 20 934 Züge, in 1911 bereits 25 408 Züge. Die Leistung stieg in einem Jahre von 55 937 287 tkm auf 99 637 672 tkm, welche Leistung jedenfalls schon die äußerste Grenze der eingleisigen Bahn bedeutet.

Auch zwischen Békéscsaba-Arad und Arad-Máriaradna der 300 km langen Linie Szajol-Piski, erstere 93, letztere 91 km lang, wurde mit dem Bau des zweiten Gleises bereits begonnen. Vorläufig sind hier nur die Erdarbeiten im Zuge. Die Kosten für die ganze Linie sind mit nahezu 35 Millionen Kronen veranschlagt.

Auch die Vorarbeiten für die in der nächsten Zeit vorzunehmenden Bauten sind im Zuge. So wird vor allem die Strecke Ujdombovár-Gyékényes der Fiumaner Linie für die Zwecke des zu legenden zweiten Gleises trassiert. Aus verkehrspolitischen Gründen ist nämlich diese Strecke in der Reihenfolge wichtiger als die unmittelbare Fortsetzung von Adony-Pusztaszabolcs bis Ujdombóvár.Hier ist nämlich die Einmündung der natürlichsten und kürzesten Verkehrslinie, welche die reichen Märkte des ungarischen Tieflandes mit dem Adriatischen Meer verbindet. Der allmähliche Ausbau der übrigen Teilstrecken des zweiten Gleises der Budapest-Fiumanerbahn ist einer der wichtigsten Programmpunkte der Verkehrspolitik des ungarischen Staates für die nächsten Jahre.

— Großer Brand auf der Station Szabadka. Am 21. August, nachmittags 3 Uhr, geriet der große Güterschuppen der Station Szabadka (Maria Teresiopol) in Brand. Die Funken einer vorbeifahrenden Lokomotive haben die Waren entzündet, und das

Feuer verbreitete sich blitzesschnell. Trotzdem die Hand- und Lokomotivspritzen in Betrieb gesetzt wurden und die städtische Feuerwehr bald an Ort und Stelle war, entstand ein starker Knall nach dem andern, indem die Petroleum- und Benzinladungen explodierten. Es gelang trotz der großen Gefahr, einen Teil der Waren aus dem Schuppen herauszutragen, doch fingen sie später auch Feuer. Eine starke Explosion riß die Decke des Schuppens fort und die Feuerfunken erhielten freien Weg, wobei sie fünf Nachbarhäuser anzündeten. Abends 8 Uhr konnte der Brand nach aufopferungsvoller Arbeit der Feuerwehrleute und der Eisenbahner begrenzt werden. Der Schaden wird auf eine halbe Million Kronen geschätzt.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahn auf Island.** Dem Althing ist ein Vorschlag zu einer Eisenbahn zugegangen, die die Hauptstadt Reykjawik mit dem östlich davon belegenen Arnesdistrikt, der fruchtbarsten Landschaft Islands, verbinden soll. Allmählich hat die isländische Landwirtschaft solche Fortschritte gemacht, und die augenblicklichen Transportverhältnisse bilden solche Hindernisse, daß die Eisenbahnfrage auf Island dringend der Lösung harrt. Damit nun aber nicht dänisches Kapital die Eisenbahn nach dem fruchtbarsten Landesteil baut, wie dies bei einer früheren Eisenbahnvorlage zu befürchten stand — von den Dänen wollen die Isländer möglichst unabhängig bleiben —, soll die Konzession zum Bau der Bahn nur Isländern oder einer Gesellschaft, deren Direktion überwiegend aus Isländern besteht, überlassen werden. Ferner soll die Bahn von Abgaben sowie von Zöllen für das einzuführende Eisenbahnmaterial befreit sein; ebenso soll sie Kohlen zollfrei einführen dürfen, denn auf Grund des vor zwei Jahren auf Island in Kraft getretenen völligen Alkoholverbots hat sich Island, um den Ausfall an Spirituosenzöllen zu decken, genötigt gesehen, einen Kohlenzoll einzuführen. Die isländische Staatskasse soll den Konzessionsinhabern mindestens 5 % des Anlagekapitals gewährleisten. Den Bau der Bahn schätzt man auf 3½ Millionen Kronen. Als nicht minder bezeichnend für die Stellung der Isländer Dänemark gegenüber kann erwähnt werden, daß dem Althing eine Vorlage vorliegt, der zufolge sich die Regierung an einer neugebildeten isländischen Dampfergesellschaft beteiligen soll, damit die isländische Küstenschiffahrt, die jetzt von dänischen Schiffern betrieben wird, an Isländer übergehen kann. M.

— **Internationale Ausstellung für „Verpackungsindustrie" in Paris.** In den Monaten Juli bis September d. J. findet in Paris zum ersten Male eine internationale Ausstellung für „Verpackungsindustrie" statt. Der Ausdruck „Verpackung" wird dabei im weitesten Sinne verstanden. Er umfaßt nicht allein die Hüllen aller Art und aus allen Stoffen, die zum Einpacken von Gegenständen dienen, sondern auch die Erzeugnisse der Kälteindustrie, die besonderen Vorrichtungen an Eisenbahnwagen usw., kurz alles, was zum Schutz und zur Erhaltung der Güter im Laufe der Beförderung beitragen soll. Alle diese Gegenstände werden von den beteiligten Industrien ausgestellt, damit der Anstoß zu einer Verbesserung der Verpackungsmittel und dadurch zu einem erhöhten Schutze des rollenden Gutes gegeben wird.

Die Ausstellung ist von dem Verbande zur Verbesserung des Transportwesens (Syndicat National et Mutuelle Transports réunis) ins Leben gerufen worden und steht unter dem Patronate des Ministers der öffentlichen Arbeiten, des Handelsministers und des Landwirtschaftsministers. Auch viele Handelskammern, Eisenbahngesellschaften, Schiffahrtsunternehmungen und hervorragende Persönlichkeiten gehören zu den Förderern der Ausstellung.

— **Buttersendungen in Frankreich.** Seit einigen Jahren bemüht sich die Orléansbahn, für die Butter der zahlreichen und leistungsfähigen Molkereien Mittel- und Westfrankreichs neue Absatzgebiete zu schaffen. Vor allem handelte es sich um die Schweiz und um die Riviera, wo die italienische Butter bisher den Markt beherrschte. Die Orléansbahn hat durch besonders beauftragte Personen an Ort und Stelle die dortigen Absatzmöglichkeiten untersuchen und Propaganda machen lassen, und hat dann für eine möglichste Verbesserung der Beförderungsgelegenheiten Sorge getragen.

Der erwartete Erfolg ist nicht ausgeblieben. Die für die Schweiz und die Riviera bestimmten, auf der Orléansbahn beförderten Buttermengen betrugen in den Monaten September bis Mai 1911/12: 6449 Meterzentner, 1912/13 dagegen 13 984 Meterzentner, was einer Vermehrung um 117 % gleichkommt.

— **Auskunftsstelle der deutschen Staatsbahnen in Paris.** Die deutschen Staatsbahnen haben, wie die „Köln. Ztg." mitteilt, zur Förderung des Reiseverkehrs am 1. August d. J. in Paris, 2, rue Scribe, in dem erweiterten Pariser Bureau des Norddeutschen Lloyds eine amtliche Auskunftsstelle errichtet, der die mündliche und schriftliche Auskunftserteilung über alle Verkehrs-, Unterkunfts- und Lebensverhältnisse in Deutschland obliegt.

— **Lötschbergbahn.** Der „Köln. Ztg." wird aus Zürich, 22. d. M., geschrieben: Wiederholt hat in den letzten Wochen der Betrieb der neu eröffneten Lötschbergbahn Anlaß zu Klagen gegeben. Man berichtet, daß starke Zugverspätungen bei der Bahn, die, wie man weiß, elektrisch betrieben wird, nicht selten seien, daß vielmehr im großen Lötschbergtunnel Züge stecken geblieben seien, und daß überhaupt der elektrische Betrieb die großen Hoffnungen, die anfänglich auf ihn gesetzt wurden, nicht erfüllt habe. Die Mehrzahl dieser Klagen erklärte sich, überprüfte man sie, zwanglos aus den Schwierigkeiten, die notwendigerweise einem Unternehmen, das an eine in diesem Umfange vollständig neue Betriebsart außerordentliche Anforderungen zu stellen gezwungen ist, erwachsen mußten. Es scheint auch, daß die Betriebsleitung der Bahn dem Wunsche um möglichst rasche Eröffnung des Betriebes zu willfährig war; so blieb nicht die Zeit, um alles bis in die letzten Enden auszuproben, und die Leitung der Bahn sieht sich heute vor die in einer Zeit der Hochsaison doppelt unangenehme Notwendigkeit gestellt, den vorläufigen unvollständigen Fahrplan noch weiter beizubehalten. Immerhin wird nun heute berichtet, daß in den letzten Tagen keine Störungen in der elektrischen Zugförderung mehr vorgekommen sind. Man erfährt dabei, daß eine der Ursachen der Störungen in der Form des Bügels lag, der die Verbindung zwischen der Kraftleitung und der Maschine herstellt. Der Verkehr der Bahn rechtfertigt im übrigen auch große Erwartungen. Namentlich stark ist er aus Belgien. Für den Fremdenverkehr des Berner Oberlandes macht sich diese gute Entwicklung der Bahn sehr günstig fühlbar.

— **Die schweizerischen Kleinbahnen im Jahre 1911.** Am Schlusse dieses Jahres waren nach Band XXXIX der schweizerischen Statistik insgesamt 52 (i. V. 48) Schmalspurbahnen mit einer Betriebslänge von 1104,6 (1070,1) km vorhanden, und zwar 33 meterspurige, mit elektrischen Maschinen betriebene Bahnen mit rd. 552 km, 16 meterspurige mit Dampf betriebene Bahnen mit rd. 514 km, 2 meterspurige Bahnen mit gemischtem Betrieb und rd. 26 km und eine ¾ meterspurige Dampfbahn mit rd. 14 km Längenausdehnung. Die Anzahl der Drahtseilbahnen betrug 42 (i. V. 41) mit einer Betriebslänge von 42,37 (38,26) Kilometern, darunter 7 meterspurige, durch Wasserkraft betriebene Bahnen mit rd. 5 km, 30 meterspurige, mit elektrischen Maschinen betriebene Bahnen mit rd. 34 km, 3 durch Wasserkraft betriebene Bahnen mit 1,2 m Spurweite (rd. 2 km), eine durch Turbinen getriebene Vollspurbahn mit 2 km und eine ¾ meterspurige Bahn mit 0,10 km Betriebslänge. Straßenbahnen gab es 37 mit 442,4 km Betriebslänge, von ihnen waren 33 mit rd. 440 km meterspurig, eine vollspurig, drei hatten eine Spurweite von 500, 600 und 800 mm, 33 wurden mittels Elektrizität, 2 im gemischten Betrieb und 2 mit Pferdekräften betrieben. Von den 15 (i. V. 14) vorhandenen Zahnradbahnen mit 102,3 (97,6) km Betriebslänge waren 2 Bahnen, die Rigibahn und die Bahn Rorschach-Heiden, vollspurig, 6, darunter die Jungfraubahn, meterspurig, 7 hatten eine Spurweite von 800 mm, 5 hatten Dampfbetrieb, 8 wurden elektrisch, der Rest teils mit Dampf, teils mittels Elektrizität betrieben. Insgesamt waren demnach vorhanden 146 (i. V. 140) Kleinbahnen mit einer Betriebslänge von rd. 1692 (1643) km; elektrisch betrieben wurden davon 104 (94) mit 953 km, mit Dampf 22 (24) mit 566 km, mit Pferden 2, mit Wasserkraft 12 und 6 gemischt. An Betriebsmitteln waren im ganzen vorhanden 263 Dampf- und elektrische Lokomotiven, 1043 (i. V. 991) Motorwagen, 2210 Personen- und 1847 Güterwagen, die Anzahl der Bediensteten stellte sich auf 8131 (7977 i. V.). Auf dem gesamten Kleinbahnnetz betrug die Zahl der geleisteten Zugkm 36 843 047, der beförderten Reisenden 154 141 465, der beförderten Güter 1 334 550 t; die Gesamteinnahmen stellten sich auf rd. 42,6 (37,9) Millionen Franken, die Gesamtausgaben auf rd. 28 (25,4) Millionen, der Überschuß auf rd. 14,6 (12,5) Millionen Franken. Unfälle ereigneten sich im Jahre 1911 auf sämtlichen Kleinbahnen 481 (463 i. V.), dabei wurden getötet auf den Schmalspurbahnen 3 (4), im Straßenbahnbetriebe 13 (12) und verletzt auf den Schmalspurbahnen 134 (164), auf den Drahtseilbahnen 7 (10), auf den Zahnradbahnen 6 (7) und im Straßenbahnbetriebe 241 (248) Personen.

— **Fahrkartenfälschung in Italien.** Wie der „Schwäb. Merkur" berichtet, hat die italienische Polizei kürzlich mehrere Pförtner großer Hotels in Turin, Mailand und Venedig verhaftet, die beschuldigt werden, gefälschte Eisenbahnfahrkarten an Fremde verkauft zu haben. Durch die Vernehmung der Schuldigen ist die Polizei einem ausgedehnten Handel mit Eisenbahnfahrkarten auf die Spur gekommen. Ein junges Ehepaar aus Württemberg, das am Sonntag dem Pförtner eines Mailänder Hotels für 60 Lire eine Fahrkarte I. Klasse nach Venedig abgekauft hatte, mußte während der Fahrt, um nicht sofort verhaftet zu werden, 190 Lire Strafe zahlen.

— **Der Kanaltunnel.** Das Echo de Paris will erfahren haben, daß die Stimmung für den Bau eines unterseeischen Tunnels zwischen England und Frankreich sich in jüngster Zeit in England so gebessert habe, daß die Ausführung dieses Planes innerhalb der nächsten fünf Jahre als gesichert gelten könne. Dieser Tunnel, so meint das Echo de Paris, würde die englische Flotte von der Aufgabe befreien, die Versorgung Englands mit Lebensmitteln zu beschützen. Die englische Flotte könnte alsdann jedes Eindringen oder die Besitznahme Belgiens und Hollands durch eine andere Macht verhindern. Über die Ausführung dieses Projektes soll der Chefingenieur der französischen Nordbahngesellschaft erklärt haben, daß die beiden Ärmelkanal-Tunnel in einer Tiefe von 100 m unter dem Wasserspiegel angelegt werden sollen. (? ?) Für jede der beiden Galerien sind etwa 6 m Breite in Aussicht genommen. Durch einen Raum von 15 m würden die beiden Galerien zu trennen sein. Die Nordbahngesellschaft und die bei diesem Geschäft mitgehende Finanzgruppe hält ein Kapital von 400 Millionen Mark bereit.

— **Zunahme des englischen Personenverkehrs seit 1875.** Aus Anlaß einer im Parlament an ihn gerichteten Anfrage hat der Vorsitzende des englischen Handelsamtes den Personenverkehr der englischen Eisenbahnen in den Jahren 1875 und 1912 miteinander verglichen. 1875 betrug die Zahl der Eisenbahnreisenden in England und Schottland 506 975 234, 1912 dagegen 1 294 486 000, das bedeutet eine Zunahme von 155 %. In Irland ist im gleichen Zeitraum der Personenverkehr von 16 873 661 auf 29 162 000 Reisende oder um 73 % gestiegen. Bei Bewertung dieser Zahlen darf nicht außer acht gelassen werden, daß von 1875 bis 1912 die Bevölkerung von England um 46 % zugenommen, diejenige von Irland aber um 17 % abgenommen hat. In diesen Zahlen sind die Inhaber von Dauerkarten nicht enthalten. Über ihre Anzahl im Jahre 1875 können keine Angaben gemacht werden, sie haben jedoch damals in England und Schottland 1 151 248 £, in Irland 41 729 £ eingebracht, während die entsprechenden Einnahmen für das Jahr 1912: 5 080 000 £ und 92 300 £ betrugen; das sind Zunahmen um 341 % und 121 %.

Fremde Erdteile.

— **Die einzige Eisenbahn Persiens** ist, wie früher schon mitgeteilt, eine kleine Lokalbahn von wenigen Kilometern Länge, die von der Landeshauptstadt Teheran nach dem unweit davon gelegenen Wallfahrtsort Schah-Abdul-Asim führt. Dann gibt es noch eine kleine Trambahn auf dem Handelswege Mohammerah-Ahwaz-Schuschter, der zum Teil Wasserweg ist. Eine Strecke lang wird der Fluß Karun benutzt, unweit Ahwaz müssen dann die Güter der Stromschnellen wegen ausgeladen werden; sie werden vermittels einer Trambahn um die Stromschnellen herumgebracht und gelangen dann wieder auf den Fluß. Bekanntlich sind zurzeit umfassende russisch-englische Eisenbahnpläne für Persien im Gang.

— **Von der Südmandschurischen Eisenbahn** verlautet, daß sie beabsichtigt, ihr Kapital weiter zu erhöhen, und zwar — wie deren Generaldirektor Nakamura kürzlich erklärt hat — durch Ausgabe neuer Anteilscheine; eine Vergebung von Schuldverschreibungen ist nicht beabsichtigt. Wie weiter mitgeteilt wird, hat die Gesellschaft mit der eigenen Herstellung von Wagen für Güter- und Personenzüge Erfolg gehabt. Diese Wagen, die in den Werkstätten von Shahokou bei Dalny gebaut werden, wären fast ebenso gut ausgefallen, wie die vom Auslande bezogenen und dabei viel billiger zu stehen gekommen. Es sollen bis Ende dieses Jahres 20 selbstgebaute Güterwagen in den Verkehr gebracht werden. Die Verwaltung hat sich berechnet, daß sie von der Übernahme der Bahn ab (im Jahre 1905) ihre tägliche Ladefähigkeit bis heute erheblich gesteigert habe; sie betrug zu Anfang etwa 6000 t, im Winter 1912/13 bereits 12 000 t und soll bis Ende dieses Jahres auf 18 000 t gebracht werden. F. W.

— **Die Ostindische Eisenbahngesellschaft.** Außer den in ihrem eigenen Besitz befindlichen Strecken von insgesamt 3753 km Länge betreibt die Gesellschaft noch ein Netz von 473 km Länge, dessen Strecken anderen Gesellschaften gehören, so daß ihr gesamtes Eisenbahnnetz 4226 km umfaßt. Ihre Betriebsmittel bestanden am Ende des Jahres 1912 aus 1085 Lokomotiven, 894 Tendern, 5 Triebwagen, 2207 Personenwagen, 22 945 offenen und bedeckten Güterwagen, 321 Langholz- und sonstigen Wagen für besondere Zwecke und 800 Zugführerwagen. Außerdem besitzt die Gesellschaft 6 Dampfer, die zum Teil zu Schleppdiensten verwendet werden, und 42 andere Schiffe. Ihr Anlagekapital belief sich Ende 1912 auf 41 743 889 £. Von ihren eigenen Strecken waren 800 m sechsgleisig, 6,8 km viergleisig, 34,6 km dreigleisig, 966,4 km zweigleisig und 2744 km eingleisig. Die steilste Neigung auf den von ihr betriebenen fremden Strecken geht auf unter 1 : 40 hinab und erstreckt sich auf eine Länge von 6,5 km; auf ihren eigenen Strecken wird die Neigung von 1 : 80 nicht überschritten; sie kommt auf einer Rampe von 24,6 km Länge vor. — Unter den Neubauten, die im Gange sind, seien besonders zwei Brücken über den Jumna bei Delhi und Allahabad genannt. An neuen Betriebsmitteln sind 16 Lokomotiven und 3125 Güterwagen bestellt.

— **Die Kameruner Nordbahn** hat im Jahre 1912 rund 155 000 Personen befördert und daraus 172 000 ℳ Einnahmen gezogen. Der Güterverkehr bewältigte annähernd 28 000 t und erbrachte 445 000 ℳ, so daß die gesamten Einnahmen des Unternehmens 618 000 ℳ betragen. Der Verkehr verteilte sich im zweiten Halbjahre auf die Verkehrsrichtungen wie folgt:

Es wurden befördert vom Innern nach der Küste 39 241 Personen und 8652 t Güter, von der Küste nach dem Innern 40 429 Personen und 3753 t Güter. Der Personenverkehr ist nach dem Innern zu um 1188 Personen größer als nach der Küste, der Güterverkehr nach der Küste um das 2,3 fache größer als nach dem Innern. Die Kameruner Nordbahn wurde am 24. Mai 1911 auf der ganzen Strecke von 160 km eröffnet, ist also mit Abschluß obiger Zusammenstellung rund 1½ Jahre im Betrieb.

— **Höhere Frachtsätze für amerikanische Bahnen.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Nach Ablauf des Sommers, der mit seiner anhaltenden dörrenden Hitze das Ferienbedürfnis noch dringender gestaltet als in anderen Jahren, werden die amerikanischen Bahnen einen neuen Anlauf nehmen, um bei der Regierung eine Erhöhung der Frachtsätze durchzusetzen. Wie Daniel Willard, Präsident der Baltimore & Ohiobahn und Vorsitzender des Tarifkomitees der Präsidenten östlicher Bahnen, in einer öffentlichen Erklärung ankündigte, wird sein Ausschuß binnen kurzem dem Bundesverkehrsamt neue Frachttarife unterbreiten, die eine Erhöhung der gegenwärtigen Sätze um 5 % vorsehen. Bekanntlich hat die Behörde im Juni in dem als „J. C. C. Nr. 3400" bekannten Fall ein Gesuch der Bahnen um Wiedereröffnung zum Zweck des Nachweises der Berechtigung ihrer Forderungen mit der Begründung abgewiesen, daß eine solche Untersuchung aus eigenem Antrieb der Behörde eingeleitet werden würde. Gleichzeitig wurde durch den Bescheid Mitteilung gemacht, daß für die Zwecke dieser Untersuchung zuerst als Unterlage die von den Bahnen geplanten neuen Frachttarife eingereicht werden sollen. Um diesem Wunsch zu genügen, sind die Tarife ausgearbeitet worden. Voraussichtlich wird die Behörde sofort, wie es ihre Art ist, die erhöhten Frachttarife aufheben, bis in der Angelegenheit ihrerseits eine endgültige Entscheidung getroffen wird. Außer dem Hinweis auf die den Heizern und Lokomotivführern gewährten Lohnerhöhungen und die vor einem Schiedsgericht schwebende Lohnforderung der übrigen Zugbediensteten können die Bahnen als andern Grund für höhere Frachten die niedrigen Sätze betonen, zu welchen die Bahnen für die Postbeförderung entlohnt werden. Die Sätze für die Beförderung von Postsendungen zweiter Klasse (Zeitungen, Drucksachen usw.) auf den Eisenbahnen sind lächerlich niedrig, und der Verlust der Bahnen an dieser Arbeitsleistung steigt mit dem Riesenumfang, welchen viele Monatsschriften, sogen. Magazine, infolge der Ausdehnung ihrer Anzeigenplantagen und häufig genug auf Kosten des Lesestoffs angenommen. Nach Einführung der Postpaketbeförderung hatten infolge der niedrigen Sätze die Bahnen noch weitere Verluste oder Ausfälle, da die Privat-Expreßgesellschaften den Bahnen zumeist mehr bezahlten als sie selbst erhielten. Es ist daher in jüngsten Tagen auch der außergewöhnliche Fall eingetreten, daß eine Bahn, die Toledo St. Louis & Western, der Regierung den Postvertrag vom 1. Oktober 1915 an gekündigt hat.

— **Argentinische Eisenbahnpläne.** Einer Mitteilung aus Buenos Aires vom 15. d. M. zufolge hat die Senatskommission der öffentlichen Arbeiten einen Antrag angenommen, nach dem durch die Provinzialregierung eine Eisenbahnverbindung zwischen La Plata, Bahia, Blanca, Buenos Aires, Sierra Chica, Olavarria und Mar del Plata hergestellt werden soll. Außerdem gab sie ihre Zustimmung zur Ausgabe einer 4½ proz. Anleihe bis zur Höhe von 17 Millionen Gold-Piastern, deren Ertrag zur Ausführung jenes Planes dienen soll.

— **Eine Eisenbahn mit breiter Spur** befindet sich auf amerikanischem Boden. Es ist dies die unter dem Namen Panamaeisenbahn bekannte Bahn von Colon nach Panama. Sie hat eine Länge von 75 km, die Spur beträgt 1,52 m. Diese Abweichung von der gewöhnlichen Spur erklärt sich unschwer daraus, daß die Bahn bereits zu einer Zeit gebaut wurde, wo sich die Eisenbahntechniker über die richtige Größe der Spur noch durchaus nicht klar waren; nämlich aus der Zeit von 1850—55, wo auch in Deutschland zum Teil noch Bahnen mit breiter Spur ausgeführt wurden. Die Bahn ist verhältnismäßig billig zu stehen

gekommen, nämlich auf 666 000 *M* das Kilometer, und hat sich vortrefflich bezahlt gemacht. Ein Anlaß, um die Spur auf die gewöhnliche Spur zu bringen, hat bisher nicht bestanden. Sicher wird die Bahn durch die bevorstehende Eröffnung des Kanals zwar einen erheblichen Teil ihres jetzigen Verkehrs verlieren, aber nicht überflüssig werden. Jedenfalls dürfte sie sich von nun ab kaum mehr in der gleich guten Weise bezahlt machen, da ihr gerade der Massenverkehr von Schiff zu Schiff durch den neuen Kanal entzogen werden wird. Es dürfte ihr jetzt mehr der Binnenverkehr zufallen, zumal der schon lange gehegte Plan einer „panamerikanischen Bahn" (welche das amerikanische Festland der ganzen Länge nach durchziehen soll) zur Wirklichkeit werden sollte. Dann allerdings würde auch die breite Spur fallen müssen, die im übrigen beim Bau des Kanals unzweifelhaft von Vorteil für die Massentransporte war. F. W.

— Verkehrserleichterungen in Paraguay. Aus Asuncion, Mitte Juli, wird der „Köln. Ztg." geschrieben: Die Eisenbahn Asuncion-Encarnacion hat den Bau einer Zweigstrecke nach dem Alto Parana, gegenüber der Mündung des Iguazu, in Angriff genommen, wo später eine Verbindung mit der jenseitigen brasilischen Bahn Curityba-Iguazu hergestellt werden soll. Vorläufig werden nur 100 km — etwa die Hälfte der Strecke — gebaut, um ein Waldgebiet aufzuschließen, das einer der Furquhargesellschaft nahestehenden Holzhandelsgesellschaft gehört. Die Uferbauten für das zwischen Encarnacion und Posadas einzustellende Dampffährboot gehen ihrer Vollendung entgegen, so daß man in kurzem die Überlandreise von Asuncion nach Buenos Aires wird zurücklegen können, ohne den Zug zu verlassen. Angenehmer, wenn auch etwas zeitraubender, bleibt allerdings immer die Flußfahrt. Die bis Caragao (etwa die Hälfte der Gesamtstrecke) fertiggestellte Vermessung der Nordostbahn, die brasilischen Konzessionären gehört, ist von der Regierung genehmigt worden.

Rechtspflege.

— Grobe Fahrlässigkeit beim Befahren eines Eisenbahnüberganges ohne Sicherheitsschranken. (Erkenntnis des deutschen Reichsgerichts vom 3. Mai 1913. VI 118/13.) Das Reichsgericht hat in ständiger Rechtsprechung anerkannt, daß bei Betriebsunfällen die gesteigerte Betriebsgefahr zu berücksichtigen und bei Streitigkeiten über das mitwirkende Verschulden des Verunglückten zu Ungunsten der Bahn in Anrechnung zu bringen ist. Auch hat das Reichsgericht stets angenommen, daß durch das Fehlen von Sicherheitsschranken dort, wo die Eisenbahnen Fahrwege kreuzen, eine Steigerung der Betriebsgefahr begründet wird, die dann fast immer dazu führt, daß ein Teil der Schadenersatzansprüche des mitschuldigen Verunglückten anerkannt wird. Immerhin kann aber in solchen Fällen ein besonders grobes Verschulden jede Haftung der Bahn ausschließen. Mit einem solchen Rechtsstreit hatte sich kürzlich das Reichsgericht zu beschäftigen. Die Handelsfrau R. in Bergsdorf in der Mark wollte am 7. Juni 1910 mit einem Planwagen, der keine seitlichen Öffnungen hatte und nur bei starkem Vorbeugen eine Aussicht nach der Seite gestattete, von Zehdenick nach Bergsdorf fahren. Hierbei mußte sie einen mit keiner Schranke versehenen Übergang über die Eisenbahnstrecke Löwenberg-Prenzlau passieren, in dessen Nähe das Gelände, namentlich wegen einer Tannenhecke, nur wenig übersichtlich war. Obgleich nun die Klägerin diese Verhältnisse kannte und obschon sie nach der ausdrücklichen Feststellung des Oberlandesgerichts das Läuten einer herankommenden Lokomotive hörte, fuhr sie mit ihrem Wagen bis auf die Schienen, wo das Pferd infolge des nahenden Zuges auf der ersten Schiene stehen blieb. Der Lokomotivführer gab nunmehr ein Signal durch Pfeifen, das Pferd scheute und ging durch, die Klägerin aber, die aussteigen wollte, stürzte und wurde verletzt. Ihre gegen den preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Eisenbahndirektion Stettin, gerichtete Klage ist vom Landgericht und vom Oberlandesgericht Stettin abgewiesen worden. Beide Instanzen haben in dem Verhalten der Klägerin eine so grobe Fahrlässigkeit gefunden, daß sie die Abweisung der Klage für begründet erachteten.

Das Reichsgericht hat das Urteil des Oberlandesgerichts bestätigt und in seinen Entscheidungsgründen hierzu noch ausgeführt: Die Revision meint, es sei nicht genügend beachtet, daß die örtlichen Verhältnisse an dem Übergange eine erhöhte Betriebsgefahr herbeigeführt hätten und diese gegenüber dem Verschulden der Klägerin abzuwägen war. Es ist indessen nicht anzunehmen, daß der Vorderrichter diese Sachlage verkannt hätte. Bereits das Landgericht hatte den Mangel einer Schranke und die fehlende Übersichtlichkeit des Bahnkörpers hervorgehoben und damit die erhöhte Betriebsgefahr betont. Das Berufungsgericht ist auf diese Umstände allerdings nicht wieder besonders eingegangen, sondern hat sich nur mit den zu Eingang seiner Gründe erwähnten Fragen nach dem Verschulden der Klägerin und nach dem Grunde, der das Pferd zum Durchgehen veranlaßte, beschäftigt, aber hieraus ist keineswegs zu entnehmen, daß es das Vorhandensein einer erhöhten Betriebsgefahr verkannt hätte. Ebensowenig läßt das angefochtene Urteil erkennen, daß der Vorderrichter die Anwendbarkeit des § 254 BGB. in den Fällen des Haftpflichtgesetzes allgemein verneinen wollte, was allerdings rechtsirrig sein würde. Weiter hat die Revision darauf hingewiesen, daß das Pferd nur infolge des Pfeifens der Lokomotive durchgegangen sei, hierzu aber keine Veranlassung vorgelegen habe, weil die Maschine so langsam fuhr, daß sie rechtzeitig halten konnte. Der Lokomotivführer hätte wissen müssen, daß ein schriller Pfiff das Pferd erschrecken werde. Sache des Beklagten sei es, in geeigneter Weise das Personal aufzuklären und Anweisungen dahin zu erlassen, daß nur im Falle eines wirklichen Bedürfnisses gepfiffen werde. Auch diese Ausführungen können nicht zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen, das auf der Annahme beruht, der wahre Grund des Unfalls sei in dem außerordentlich fahrlässigen Verhalten der Klägerin zu finden. Nimmt man selbst an, es sei im vorliegenden Falle richtiger gewesen, wenn der Lokomotivführer nur seine Maschine angehalten hätte, anstatt zu pfeifen, so bleibt doch das Verschulden der Klägerin, die ohne irgendwelche Vorsichtsmaßregeln auf den Bahnkörker fuhr, ein derart großes, daß auch unter Berücksichtigung der durch den Pfiff herbeigeführten Erhöhung der Betriebsgefahr die völlige Abweisung der Klage berechtigt erscheint.

Bücherschau.

— Verzeichnis der höheren Beamten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung und der Verwaltung der Reichseisenbahnen mit Angaben über Rang und Dienstalter 1913/14, 13. Ausgabe. Zusammengestellt nach amtlichem Material und durchgesehen im Geheimen Personalbureau der Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. Abgeschlossen am 10. Mai 1913. Verlag von Gebr. Jänecke, Hannover.

Dieses alljährlich neu erscheinende, recht handlich und seinem Zweck entsprechend eingerichtete Werkchen enthält wiederum in seinem Teil I ein Verzeichnis aller höheren Beamten der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung mit Angaben über Rang und Dienstalter, wobei für die Dienstorte und die Dienstgrade die bisherigen Abkürzungen wiederverwendet wurden. In den Abschnitten A—M sind der Reihe nach die bei den Eisenbahnabteilungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigten höheren Beamten, die Präsidenten des Eisenbahn-Zentralamts und der Eisenbahndirektionen, dann die administrativen, bautechnischen, maschinentechnischen und hochbautechnischen Beamten dieser Behörden sowie die Verkehrsinspektoren, die Vorstände von Nebenämtern, die Eisenbahn-Telegrapheninspektoren, der Eisenbahnchemiker, die Eisenbahn-Rechnungsdirektoren und schließlich die Eisenbahn-Hauptkassenrendanten nach ihrem Dienstalter aufgeführt. Wesentlich erweitert ist die diesmalige Ausgabe durch die Aufnahme der zur Reichseisenbahnverwaltung gehörigen höheren Beamten. Diese sind in Teil II aufgenommen. Die bisher als Teil II erschienene Liste der höheren Beamten der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung, geordnet nach ihrem Dienstalter als Assessor oder Baumeister, ist diesmal im Anhang zu Teil I unter V aufgeführt.

Abteilung II des I. Teils gibt die bisher als Teil III erschienene Übersicht der im preuß. Eisenbahnministerium, beim Zentralamt und bei den Eisenbahndirektionen tätigen höheren Beamten nach ihrer Beschäftigungsstelle sowie nach Art und Umfang ihrer Beschäftigung. Hierbei ist für jeden Dezernenten und Hilfsarbeiter der wesentliche Inhalt seines Dezernats in kurzer Form angedeutet. Der Anhang zu Teil I enthält zunächst eine Übersicht der etatsmäßigen Stellen und der Einkommensbezüge der höheren Staatseisenbahnbeamten, dann ein Verzeichnis der unter Leitung des Eisenbahn-Zentralamts stehenden ständigen Ausschüsse, deren es zurzeit 14 gibt, und der ihnen angehörenden preußischen Mitglieder. Weiter enthält der Anhang ein Verzeichnis der zur Kommission für die Angelegenheiten des Verkehrs- und Baumuseums gehörigen Herren. Ferner findet man im Anhange noch eine Übersicht der eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen sowie die zuerst erwähnte Übersicht. Teil II enthält außer dem schon erwähnten Verzeichnis der höheren Beamten in der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Abteilung II eine Übersicht der im Bezirke der Generaldirektion Straßburg beschäftigten höheren Beamten und im Anhang eine Übersicht der etatsmäßigen Stellen und der

Einkommensbezüge der höheren Beamten der Reichseisenbahnverwaltung. Ein am Schluß des Werkchens angebrachtes alphabetisches Namensverzeichnis gibt die Möglichkeit, jeden der im Buche verzeichneten höheren Beamten leicht aufzufinden.

— **Katechismus für den Weichenstellerdienst.** Ein Lehr- und Nachschlagebuch für Stellwerkswärter, Weichensteller, Hilfsweichensteller und Rottenführer. Von Geh. Baurat E. Schubert † in Berlin. Zwanzigste Auflage. Nach den neuesten Vorschriften ergänzt durch A. Denicke, Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Münster i. W. Mit 109 Abbildungen. Wiesbaden, Verlag von J. F. Bergmann. 1913. Preis 1,80 *M*.

Nach Besprechung des „Katechismus für den Bahnwärterdienst" in Nr. 40 dieser Zeitung vom 28. Mai d. J. sind wir heute in der Lage, über eine neue Auflage des hier vorliegenden Schubertschen Katechismus zu berichten. Seine hohe Auflagenzahl zeigt, daß dieser Zweig des Eisenbahn-Betriebsdienstes, der die Weichen- und Signalsicherungsanlagen umschließt, besonders häufigen und einschneidenden Veränderungen unterworfen war. Der Bearbeiter dieser Neuauflage, Regierungs- und Baurat Denicke, bringt im Vorwort auch zum Ausdruck, daß der Dienst des Stellwerkswärters in größerem Umfange als bisher berücksichtigt worden sei, und in der Tat ist die dem Unterabschnitt „Bedienungstafel" beigegebene bildliche Darstellung nebst ihren klaren Erläuterungen als eine Vervollkommnung des Büchleins zu begrüßen, die dem Leser vollste Klarheit über den Begriff der Stellwerkseinrichtungen und ihrer Bedienung zu vermitteln vermag.

Der Stoff dieses Lehrbüchleins wird in 15 Kapiteln in vielgegliederter Unterteilung erschöpft. Während Kapitel 1 von den Pflichten und Rechten und Kapitel 2 von den Vorkenntnissen eines Weichenstellers handelt, tritt das dritte mit 144 Fragen in das konstruktive Gebiet „der Weichen und Kreuzungen" (einfache Weiche, Kreuzung, Kreuzungsweiche, doppel-, zweiseitige, gekrümmte Weichen, einschl. der Merkzeichen, Gleissperren und Gleisbremsen) ein. Kapitel 4 behandelt den Weichenstellerdienst, 5 die Weichen- und Signalstellwerke (Stellwerk, Blockanlagen, Stellwerksleitungen, Spitzenverschluß, Signale, Bedienung und Bedienungstafel, außergewöhnliche Vorkommnisse, Unterhaltung). Den „Zählweckereinrichtungen", die neuerdings an zahlreichen Stellen eingebaut werden, ist ein besonderes Kapitel 6 gewidmet. Kapitel 7 unterrichtet über Handverschlüsse an Weichen und Gleissperren, 8—12 über Drehscheiben, Schiebebühnen, Zentesimalwagen, Wasserkräne, Lademaße. Kapitel 13 behandelt in 33 Fragen den Rangierdienst, 14 einige in den Kenntnisbereich des Weichenstellers gehörige Fragen aus der Militärtransportordnung und 15 über den Feuerlöschdienst.

Man muß auch dieser Neubearbeitung des Weichensteller-Katechismus das Zeugnis ausstellen, daß sie im erzieherischen Geiste ihres ersten Verfassers erfolgt, das vollkommenste Aufklärungsmittel für den Umkreis der Dienstgeschäfte der Beamtengattungen bildet, die das Stichwort „Weichensteller" seines Titels umfaßt. —Bi—

— **Eisenbahn-Balkenbrücken.** Ihre Konstruktion und Berechnung nebst 6 zahlenmäßig durchgeführten Beispielen von Johannes Schwengler, Ingenieur. Mit 84 Textfiguren und 8 lithographischen Tafeln. Verlag Julius Springer, Berlin 1913. Preis geb. 4 *M*.

Innerhalb des Kapitels der „Brücken" bilden selbst die „eisernen Brücken" noch ein so ausgedehntes Wissensgebiet, daß deren Statik und Baukonstruktionen heutzutage nur voll zu beherrschen vermag, wer diesem Zweig der Ingenieurwissenschaften sich ganz widmet. Die Brücke aller Größen und Abarten aber spielt eine wichtige Rolle im Bau und der Unterhaltung unserer modernen Verkehrswege zu Wasser und zu Lande, der Flüsse und Kanäle, der Landwege und besonders der Eisenbahnen aller Grade. Der Verfasser will nun unter Beschränkung des Stoffes auf „einfache eiserne Eisenbahn-Balkenbrücken" der stetig wachsenden Zahl von Technikern, welche sich dem Eisenbau beruflich zuwenden, ein Lehrbüchlein für den praktischen Selbstunterricht in die Hand geben, welches die von den mittleren Fachschulen dargebotenen Kenntnisse wirksam unterstützt. Der 79 Seiten umfassende Leitfaden behandelt in einem „allgemeinen Teil" einerseits die bauliche Ausbildung der Eisenbahnbrücken, andererseits die Querschnittsbestimmung der einzelnen Konstruktionsteile, während in einem „zweiten Teil" 6 Beispiele eiserner Eisenbahnbalkenbrücken von 6,60—46,20 m Stützweite statisch durchgerechnet werden. — Das Buch ist klar und verständlich geschrieben, die statischen Rechnungen, unterstützt von Einflußlinien, Tabellen und einer großen Zahl ausgezeichneter Text- und Tafelabbildungen, erfüllen ihren Zweck, dem Leser die Fähigkeit zur Aufstellung eines selbständigen Brückenentwurfes zu vermitteln, auf das beste. — Das Buch kann daher dem Leserkreis, für den es geschrieben ist, aus der Fülle der Brückenbauliteratur heraus, bestens empfohlen werden. Bi.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Nachstehende Stationsnamen werden mit sofortiger Gültigkeit wie folgt geändert:

die Station	an der Strecke	erhält die Benennung
Ems	Wetzlar-Coblenz	Bad Ems.
Büdingen	Gießen-Gelnhausen	Büdingen (Oberhess.).
Hochheim	Frankfurt (Main)-Wiesbaden	Hochheim (Main).

Frankfurt (Main), den 20. August 1913. (2202)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Mit Beziehung auf die Bestimmungen des Vereins-Wagenübereinkommens § 11 Abs. 4 wird bekanntgegeben, daß in der Strecke Lemberg-Stryj infolge Dammrutschung der Betrieb vom 10. August (I. Tageshälfte) bis 14. August (I. Tageshälfte) behindert war.

Wien, 16. August 1913. (2208)
Der k. k. Direktor.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Verkehrsstörung.

Laut Mitteilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist zwischen den Stationen Margitfalva und Mariahuta-Zakárfalva der im Betrieb dieser Bahn stehenden Gölniczvölgyer Lokalbahn infolge größerer Erdrutschung der Verkehr seit dem 19. August l. J. eingestellt. Der Personenverkehr wird an der Unfallstelle mittels Umsteigen und Übertragen des Gepäcks aufrechterhalten, während der Güterverkehr voraussichtlich für die Dauer von 3 Tagen eingestellt wurde.

Budapest, 21. August 1913. (2195)
Samarjay,
Direktor-Stellvertreter.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Verkehrseröffnung.

Laut Mitteilung der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn wurde das infolge Erdrutschung verursachte Verkehrshindernis zwischen den Stationen Margitfalva und Máriahuta-Zakárfalva der im Betriebe obengenannter Eisenbahn stehenden Gölniczvölgyer Lokalbahn behoben und der Gesamtverkehr auf dieser Linie am 21. August l. J. mit Zug 623 wieder aufgenommen.

Budapest, 22. August 1913. (2222)
Samarjay,
Direktor-Stellvertreter.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

Die Annahme von Gütern zur Beförderung nach rumänischen Schiffs- und Bahnstationen wird — mit nachstehenden Ausnahmen — am 23. August 1913 wieder eröffnet.

Geschlossen bleibt noch die Güterannahme im Verkehr

a) mit den rumänischen Häfen Gruja, Cetatea, Calafat, Zimnicea, Oltina, Hârsova und Gura-Jalomitei,
b) mit den über Calafat zu bedienenden rumänischen Bahnstationen,
c) mit dem serbischen Hafen Radujevatz,
d) mit sämtlichen bulgarischen Schiffs- und Bahnstationen.

München, den 21. August 1913. (2196)
Die Direktion

3. Güterverkehr.

Tarifverzeichnis 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Druckfehlerberichtigung.

In dem vom 1. September d. J. ab gültigen Oberschlesisch-Sächsischen Kohlen-Ausnahmetarif ist auf Seite 24 der Frachtsatz von Wolfganggrube (Clara- und Valentinschacht), Graf Franzgrube (Nikolausschacht) nach Löbau von 956 ₰ auf 856 ₰ für 1000 kg richtig zu stellen.

Kattowitz, den 23. August 1913. (2223)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A, sowie Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Reststrecke Merxleben-Kirchheilingen der Kleinbahn Langensalza-Kirchheilingen ist am 3. Juli 1913 für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden. Die für die Teilstrecke Langensalza-Merxleben im Übergangsverkehr bereits gewährte Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstation Langensalza wird vom genannten Zeitpunkt ab widerruflich auf die ganze Strecke Langensalza-Kirchheilingen ausgedehnt. Die beteiligten Abfertigungen erteilen nähere Auskunft.

Erfurt, den 22. August 1913. (2225)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. (Oz 748 des Tarifverzeichnisses.)

Am 1. September 1913 treten in Kraft: Nachtrag V zum Tarifheft 9, Nachtrag IX zum Tarifheft 12, Nachträge VII zu den Tarifheften 13 und 15, sowie Nachtrag I zum Tarifheft 16. Neben zahlreichen Ergänzungen und mit Ermäßigungen verbundenen Änderungen treten auch Frachterhöhungen und Aufhebung direkter Frachtsätze ein, über die unser Verkehrsbureau auf Ansuchen näheren Aufschluß gibt. Die Nachträge können von den beteiligten Verwaltungen und von unserm Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, 22. August 1913. (2209)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen.

Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Mit dem 20. September 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif 93 J für Eisen und Stahl usw. zur Ausfuhr aus Österreich über See nach außerdeutschen europäischen Ländern im Verkehr von Mähr. Ostrau-Oderfurt nach Lübeck, Rostock, Saßnitz Hafen, Stettin, Swinemünde und Warnemünde eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 21. August 1913. (2211)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 18 vom 1. November 1913. Einführung eines neuen Tarifs.

Am 1. November 1913 tritt in Kraft der Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 18, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 (Holz) und 31 Borke [Rinde]) für den Verkehr zwischen Stationen der Kgl. Württembergischen Staatseisenbahnen, der Großh. Badischen Staatseisenbahnen sowie der Badischen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn, der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen (Pfälzisches Netz), der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg Eisenbahn, der Direktionsbezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen sowie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft einerseits und Stationen der K. K. Österr. Staatsbahnen, ferner der ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft (österr. Linien) einschließlich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn, der Salzburger Eisenbahn- und Tramway-Gesellschaft und der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft anderseits.

Durch den neuen Tarif, welcher teils Frachterhöhungen, teils Ermäßigungen bringt, werden die Tarife Teil IV, Heft 1 vom 1. Mai 1903 und Teil IV, Heft 4 vom 1. April 1907 des süddeutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes, ferner die Frachtsätze und Bestimmungen der Ausnahmetarife 30 (Holz) und 31 (Borke) des Eisenbahngütertarifs des süddeutsch-österreichischen Verkehrs Teil II, Hefte 8—11 vom 1. Mai 1912 sowie die für die Stationen der K. Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) noch gültigen Frachtsätze und Bestimmungen des Ausnahmetarifs 2 in dem Gütertarif Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1906 des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes aufgehoben.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise von 1,90 ℳ = 2,30 Kr. für das Stück zu erhalten.

München, den 22. August 1913. (2214)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2 c.

Ab 1. September d. Js. wird die Station Leipzig-Eutritzsch als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. nach Seehäfen aufgenommen. Die Sätze sind die gleichen wie von Leipzig M. Th. Bf.

Halle (Saale), 19. August 1913. (2190)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. September 1913 wird die Station Mückenberg des Direktionsbezirks Halle (Saale) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießereiroheisen einbezogen.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 18. August 1913. (2198)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Infolge der durch die kriegerischen Ereignisse auf der Balkanhalbinsel eingetretenen Änderung der Besitzverhältnisse der Orientalischen Eisenbahnen ist der schon seit längerer Zeit eingestellte Verkehr nach Stationen der Orientalischen Eisenbahnen auf Grund des 2. Anhanges zu den Tarifen völlig gegenstandslos geworden. Der am 1. Januar 1911 eingeführte 2. Anhang wird daher endgültig aufgehoben.

Altona, den 18. August 1913. (2199)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tarifheft C 2 c.

Mit dem 1. September 1913 wird die Station „Mückenberg" als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a (für Gießereiroheisen) mit direkten Frachtsätzen ab „Georgsmarienhütte" und „Stolzenhagen-Kratzwieck" aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Halle (Saale), 22. August 1913. (2197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-bayerischer Gütertarif. Teil II vom 1./4. 1901.

Zum 1. September d. J. wird die bayerische Station Bergrheinfeld in den Allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 1—4 aufgenommen. Die direkten Frachtsätze bilden sich wie folgt:

Anstoß-Kilometer	Bayerische Verbandsstation	Anzustoßen an die Frachtsätze der Station	Anstoßfrachtsätze in Francs												
			für 100 kg	für 1000 Kilogramm											
				Stückgut		Wagenladungen									
			Eilgut	Allgemeine Stückgutklasse	Sp.-T. für bestimmte Stückgüter	Allgemeine Wagen.-Kl.		Spezialtarife				Ausnahmetarife			
						A 1	B	A 2	I	II	III	1	2	3	4
90	Bergrheinfeld	Hösbach	1,70	8,48	8,89	7,44	6,67	5,56	5,00	3,89	2,44	6,67	5,00	3,89	2,44

Verkehrsleitung wie für Hösbach.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, den 23. August 1913. (2224)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch- und preuß.-hessisch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird zum Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. September 1909 der V. Nachtrag ausgegeben. Die Drucksache enthält Änderungen und Ergänzungen, insbesondere die Entfernungen der Bern-Lötschbergbahnstationen, und wird von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.

Karlsruhe, 21. August 1913. (2212)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Zum 1. September 1913 wird die Station De Punt der Niederländischen Staatsbahn in das Tarifheft E 2 des ehemaligen Rheinisch - westfälisch - niederländischen Verbandes einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 20. August 1913. (2201)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird im Direktionsbezirk Essen eine Verbindungsbahn von der Station Bergeborbeck nach Block Horl in Betrieb genommen. Die hierdurch eintretenden Entfernungsänderungen werden durch den Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 21. August 1913. (2203)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Neuer Ausnahmetarif 93 E für Eisen und Stahl zur Ausfuhr durch das deutsche Zollgebiet.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1913 bis einschl. 14. Februar 1915 tritt ein neuer Ausnahmetarif 93 E für Eisen und Stahl zur Ausfuhr über See von Mähr. Ostrau-Oderfurt nach Danzig und Königsberg (Pr.) in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 21. August 1913. (2265)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Englisch-deutscher Gütertarif vom 1. September 1904, Teil II.

Ab 1. September 1913 wird der Stationsname Heinsberg in „Heinsberg (Rheinl.)" geändert. Von gleichem Zeitpunkte ab wird ferner die Station Essen Hgbf. mit den Entfernungen und Frachtsätzen von Essen Hbf. in den vorbezeichneten Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. August 1913. (2218)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.

Am 12. September alten/25. September neuen Stils 1913 wird zum Gütertarif, Teil Va, der Nachtrag II eingeführt.

Er enthält neben sonstigen Berichtigungen hauptsächlich Frachtsätze über den neu aufgenommenen Schnittpunkt Preuß. Herby. Die über sämtliche Schnittpunkte neu erstellten Tabellen der Sibirischen Eisenbahn und Nowosybkower Zufuhrbahn enthalten im Verkehr von einigen Stationen Erhöhungen, welche aber erst mit dem 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1913 in Kraft treten.

Druckstücke des Tarifnachtrages sind zum Preise von 0,50 ℳ sofort käuflich.

Bromberg, den 21. August 1913. (2219)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil IV, Heft 1 vom 1. Mai 1903.
Gütertarif Teil IV, Heft 4 vom 1. April 1907.

Diese Tarifhefte samt Nachträgen und den dazu erlassenen Ausschreiben treten Ende Oktober 1913 in ihrem ganzen Umfange außer Kraft.

Neue, teils erhöhte, teils ermäßigte Frachtsätze werden im Tarifheft 18 des Süddeutsch - Österreichischen Verkehrs eingeführt.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 8—11 vom 1. Mai 1912.

Die Frachtsätze und Bestimmungen der Ausnahmetarife 30 (Holz) und 31 (Borke) treten Ende Oktober 1913 außer Kraft.

Neue, teils erhöhte, teils ermäßigte Frachtsätze werden im Tarifheft 18 eingeführt.

München, den 22. August 1913. (2221)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-Österreichisch-Ungarischer Seehafenverband.

Tarifheft 3 vom 1. Januar 1908.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 werden neue Frachtsätze für Eisen der Pos. 10 a/b/c in Mengen von mindestens 10 t von Boksánbánya nach den Seehäfen eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 23. August 1913. (2215)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Berichtigung von Frachtsätzen im Nachtrag IV.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 88 D und K (Thomasschlackenmehl) von Morgenroth nach einigen Stationen der Kaschau-Oderberger Bahn sind, mit Gültigkeit vom 1. September 1913, wie folgt, zu berichtigen:

nach Jablunkau auf 45 ₰
„ Karwin „ 37 „
„ Lonkau „ 38 „

Gültig bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Breslau, den 22. August 1913. (2217)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Teil II B, Besonderes Heft 1 und Auszug aus dem Tarif (Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen).

Vom 1. September 1913 neuen Stils gelten die auf Seite 121 des Besonderen Heftes 1 und auf Seite 7 des Auszuges angegebenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 von den Stationen

Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluß, Glückhilfgrube unterer Anschluß, Juliusschacht, Bahnschacht, Koksanstalt Bahnschacht, Steingrund, Melchiorgrube, Egmont- und Mayrauschacht und Gustav- und Abendröthegrube

nicht mehr für Steinkohlenkoks. Für diesen Artikel treten vom gleichen Tage ab ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Auskunft über die neuen Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Im Besonderen Heft 1 ist auf Seite 142/143 bei Biberach (Württ.) der Frachtsatz für Schnittholz in Spalte 8 von „626" in „266", auf Seite 147 sind bei Groß Peterwitz die Frachtsätze in den Spalten 8 und 10 von „47 und 55" in „27 und 35" zu berichtigen.

Bromberg, den 21. August 1913. (2204)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Auf den 25. August 1913 wird der Frachtgegenstand Dari (Darisamen) in die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 10 (Ziffer 1) und 27 (Buchstabe 0) aufgenommen. Ferner wird auf den 1. September 1913 im Ausnahmetarif 27 Buchstabe h (Mineralschmieröle) ein Satz von 190 Pf. für 100 kg von Ludwigshafen (Rhein) nach Waldshut eingeführt.

Karlsruhe, 21. August 1913. (2207)
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Am 1. November d. J. wird der Verbands-Gütertarif neu herausgegeben werden. Durch ihn wird der Verbandstarif vom 7. Juli 1909 nebst Nachtrag I aufgehoben.

Der neue Tarif bringt Frachterhöhungen durch

1. Beseitigung direkter Tarifsätze,
2. Erhöhung der dänischen Durchgangsanteile,
3. a) Aufhebung der ermäßigten Sätze für die Strecke Hamburg-Vamdrup Gr. im Verkehr mit den schlesw.-holst. Stationen nördlich von Altona und
   b) Abschwächung der Ermäßigung für diese Strecke im Verkehr mit Altona und Hamburg.

Für Fische und Krebse ist ein Ausnahmetarif hergerichtet, in den Ausnahmetarif für Preiselbeeren sind Heidelbeeren aufgenommen worden.

Der Klassentarif und die Ausnahmetarife sind durch Aufnahme zahlreicher Stationen auf deutscher und nordischer Seite erweitert.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ist das Nähere bei unserm Verkehrsbureau zu erfahren.

Altona, den 16. August 1913. (2200)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Verkehr mit Norddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Einbeziehung der Station Essen Hgbf. und Beschränkung bei Essen Hbf.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Essen Hgbf. mit den im obgenannten Tarif für die Station Essen Hbf. für Wagenladungen vorgesehenen Schnitt- oder Stationsfracht-

sätzen in die Ausnahmetarife 6, 7 A-D, 8 A-B, 16 und 23 einbezogen.

Dementsprechend ist auf Seite 11 in der 2. Spalte der Tabelle nach „5. Essen Segeroth" nachzutragen: „6. Essen Hgbf."

Ferner ist auf Seite 15 nachzutragen:

k[1]) Essen Hbf.

1. für Stückgut und Fahrzeugsendungen allgemein,

2. für Wagenladungen der angeschlossenen Werke.

k[2]) Essen Hgbf.

Nur für Wagenladungen.

Im Kilometerzeiger ist nachzutragen: Essen Hgbf.-Essen . . . . 984.

Wien, am 22. August 1913. (2191)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Unser zurzeit geltender Tarif erhält mit Gültigkeit vom 15. September 1913 ab folgenden Zusatz:

„Zu § 16 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Wer über die Station, für die seine Fahrkarte gilt, mit dem gleichen Zuge, mit welchem er die Fahrt angetreten hat, hinausfährt, hat — außer dem Fahrpreise und den etwaigen sonstigen tarifmäßigen Zuschlägen für die Fortsetzung der Fahrt — einen Zuschlag zu zahlen, wenn der Gesamtpreis der zur Umlösung benutzten Fahrkarten niedriger ist als der Preis einer Fahrkarte von der ursprünglichen Ausgangsstation bis zur neuen Endstation der Fahrt. Dieser Zuschlag beträgt bei der Fahrt in der 3. oder 4. Klasse 10 Pf., bei der Fahrt in der 2. Klasse 20 Pfg."

Halle a. S., 19. August 1913. (2206)

Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 tritt der Nachtrag 1 in Kraft.

Im Verkehr mit Stationen der Lausitzer Eisenbahn treten infolge anderweiter Festsetzung der kilometrischen Entfernungen des Binnenverkehrs dieser Bahn mit Geltung vom 1. November 1913 teilweise geringe Erhöhungen ein. Sie betragen in 2. Kl. bis 0,10 ℳ und in 3. Kl. 0,05 ℳ. Die Expreßgutfracht erhöht sich um 0,01 ℳ und die Gepäckzonen um eine Zone.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, den 22. August 1913. (2220)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Aus Anlaß der in der Station Fiume bestehenden außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75 (3) Punkt 5 des Eisenbahnbetriebsreglements und § 6 (3) Punkt 2 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Genehmigung des Herrn kön. ung. Handelsministers vom 16. August l. J. Nr. 62 579, im Einvernehmen mit der k. k. priv. Südbahngesellschaft, vom 20. August l. J. an bis auf Widerruf für alle jene Frachtgüter, welche auf den Linien der kgl. ung. Staatseisenbahnen oder jenen der k. k. priv. Südbahngesellschaft behufs Ausfolgung in der Station Fiume eintreffen, sowie für jene Frachtgüter, welche behufs Weiterbeförderung mit der Eisenbahn oder mit Schiffen übergangsweise auf die Station Fiume bestimmt sind, eine Zuschlagsfrist von drei (3) Tagen festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist gelangt nebst den in Kraft stehenden reglementmäßigen Lieferfristen und tarifmäßigen Lieferfristzuschlägen, und zwar sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-hercegovinischen als auch im internationalen Verkehre zur Anwendung, findet jedoch auf Sendungen von lebenden Tieren, frischem Fleisch, frischem Obst und frischem Gemüse sowie auch Eiersendungen keine Anwendung.

Budapest, am 16. August 1913. (2193)

Die Direktion der kgl. ung. Staatseisenbahnen, auch im Namen der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von rd. 11 500 m eich. Weichenschwellen, 112 100 kief. Bahnschwellen 1. Klasse und 10 200 kief. Bahnschwellen 2. Klasse soll vergeben werden. Die Bedingungen können gegen Einsendung von 1 ℳ durch die Eisenbahnhauptkasse, hier, bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen bis zum 6. September, vormittags 10 Uhr, einzureichen.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. September.

Oldenburg, den 18. August 1913. (2192)

Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 80 000 bis 100 000 m elektr. Schwachstromkabel nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 ist öffentlich zu vergeben. Angebote — Vordrucke dazu mit Bedingungen auf postfreie Anfrage von uns erhältlich — mit Aufschrift: Schwachstromkabel — Verdingung 22. September 1913 — spätestens bis Montag, den 22. September 1913, 11 Uhr vormittags, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Karlsruhe, den 22. August 1913. (2216)

Elektrotechnisches Bureau der Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Neubau des Werkstättengebäudes der Nebenwerkstätte zu St. Wendel soll die Ausführung der Erd- und Fundamentarbeiten, umfassend rund 3600 cbm Erdaushub der Fundamente, 1600 cbm Beton Fundamente der Umfassungsmauern, 1050 cbm Betonfundamente der Innenstützen einschl. Lieferung der Materialien mit Ausnahme des verwaltungsseitig gelieferten Zementes vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 26. August ab im Neubaubureau Ecke Sophien- und St. Johannerstr. Zimmer 14 zur Einsicht aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ (mit Zeichnungen Übersichtsplan 2,50 ℳ) in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift „Angebot auf Ausführung der Erd- und Fundamentarbeiten zum Neubau des Werkstättengebäudes der Nebenwerkstätte zu St. Wendel bis zum 10. September, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, im Neubaubureau porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt. (2194)

Ende der Zuschlagfrist am 1. Oktober.

Saarbrücken, den 25. August 1913.

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung eines Überladekrans von 15 t Tragfähigkeit für Bahnhof Schlauroth, eines freistehenden Drehkranes von 5 t Tragfähigkeit für Bahnhof Goldberg, eines Kohlenladekranes von 1500 kg Tragfähigkeit für Bahnhof Löwenberg, die letzteren beiden geeignet für spätere Ausrüstung mit elektrischem Antrieb, soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 9. September 1913, vormittags 10 Uhr, an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in unserem Zentralbureau hier, Claassenstraße 12, während der Dienststunden von 9 bis 11 Uhr vormittags zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von dort bezogen werden. Die eingehenden Angebote werden am genannten Tage, vormittags 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes im Beisein der etwa erschienenen Anbieter oder deren Bevollmächtigten und beauftragten Vertreter eröffnet und vorgelesen.

Breslau, den 20. August 1913. (2213)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Zimmerarbeiten zum Bau einer Dampfwaschanstalt auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis 16. September 1913, vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 10½ Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau auf Abstellbahnhof Rummelsburg-Karlshorst, Wallensteinstraße.

Zuschlagfrist 4 Wochen.

Berlin, den 19. August 1913. (2210)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 67. | 30. August 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Schaulinien im Dienste eines Maschinenamts.

Von Regierungsbaumeister **Dr. Hans A. Martens**, Thorn.

Ein Betriebsleiter soll nicht nur laufende Geschäftssachen des alltäglichen Kleindienstes erledigen, sondern muß sich auch über alle Zweige seines Geschäftsbereiches jederzeit schnellste und beste Übersicht zu verschaffen suchen. Er soll und wird bestrebt sein, seinen Betrieb nach bestimmten Richtlinien fortzuentwickeln, die ihm sein Sachverständnis und sein Interesse sowie verwaltungsseitige Anordnungen allgemeiner Natur vorschreiben. Diese klare Erkenntnis eines zu erstrebenden Zieles fußt aber nicht zum wenigsten auf Vergangenheit und Gegenwart. Beide werden festgehalten durch die Statistik, ohne die ein zielbewußtes Weiterarbeiten sehr erschwert, wenn nicht unmöglich gemacht wird. Erst an Hand der starrgewordenen Vergangenheit, wie sie aus wohlgeordneten Zahlenreihen zu uns spricht, kann aus dem Tappen im Dunkeln ein unbeirrtes, kraftvolles Vorwärtsschreiten werden.

Aber Zahlenreihen sind noch nicht des Organisators bestes Handwerkzeug; denn sie bedürfen längeren Sichhineinvertiefens, wirken nicht schnell und plastisch genug. Deswegen hat die früher nur in der Mathematik bekannte Schaulinie — Diagramm — auf allen Gebieten der Wissenschaften und des wirtschaftlichen Lebens weiteste Anwendung gefunden. Um die Bedeutung der Schaulinien zu erkennen, wollen wir uns nur beispielsweise der lichtvollen monatlichen Schaulinienbilder aus der Weltwirtschaft über Kohlenförderung, Ein- und Ausfuhr, Roheisenerzeugung, Metallbestand, Notenumlauf der Banken und über die Verhältnisse auf dem Arbeitsmarkt erinnern.

Für die Anwendungen der Schaulinien im Dienste eines Maschinenamts mag man sogenannte fortlaufende Statistik und „Gelegenheitsstatistik" unterscheiden. Nicht für alle der Statistik zugänglichen Vorgänge ist Daueraufzeichnung erforderlich. Oft genügt diese zeitweise, wenn aus irgendeinem Anlaß sorgfältige, zeitweilige Prüfung geboten ist. Hierbei wird oft in überraschender Weise die Schaulinie ihre unübertrefflichen Leistungen als Dienerin der Verwaltungskunst erweisen und Mißstände blickfällig zeigen (ad oculos demonstrare), deren Beseitigung dann in Angriff genommen werden kann.

Befürchtungen wegen Vermehrung der Bureauarbeit können auftauchen. Aber sie sind gegenstandslos. Zunächst muß notwendige Arbeit unter allen Umständen geleistet werden; daß Statistik in jedem geordneten Betriebe, sofern sie sich von Übertreibungen frei hält, notwendig ist, kann nicht bezweifelt werden. Überflüssige Statistik aber läßt sich leicht erkennen, wenn man nach der Weiterverarbeitung der Zahlenreihen fragt. Werden sie kaum nach Fertigstellung in den Akten begraben, so konnte allerdings ihre Anfertigung besser unterbleiben. Dienen sie aber als lebendig sprechendes Beweismaterial, etwa zu einem Bericht, der dann im Text recht sparsam sein kann, oder liegen die Schaulinien jeden Augenblick zur Einsichtnahme bereit, neben uns auf unserem Arbeitstisch, so ist damit ihr innerer Wert begründet.

Die Anfertigung und Fortführung von Schaulinienbildern erfordert so geringen Zeitaufwand, daß er im Hinblick auf die Bedeutung der Schaulinien verschwindet. Die vorgedruckte Millimeter-Teilung der Schaublätter ist selbstverständlich. Mit Geschick muß der Maßstab der Coordinaten gewählt werden, um deutliche Bilder in zweckmäßiger Größe zu erhalten und Auftragungen bzw. Ablesungen möglichst bequem zu machen. Ein Heften der zum täglichen Gebrauch dienenden Schaublätter ist nicht empfehlenswert, da es den Vergleich mehrerer Blätter gegeneinander erschwert.

Nun sollen einige Beispiele entworfen werden, um die Anwendung der Schaulinien zu zeigen:

1. Geldwirtschaft.

Der Maschinendienst kennt mit Ausnahme belangloser Einnahmekonten nur Ausgabekonten. Er kann also zu dem günstigen Stande der Betriebsziffer nur beitragen, indem er Betriebsunkosten möglichst niedrig zu halten versucht. Bezogen auf die

von dem Maschinenamt verwalteten Geldmittel heißt dies: Keine unbegründete Überschreitung der auf Grund eines sorgfältig aufgestellten Voranschlages bewilligten Summen. Bei schwierig zu verwaltenden Konten leistet nun die Schaulinie ausgezeichnete Hilfe. Die Abszisse dient als Zeitlinie mit Monatsteilung; die Ordinaten werden nach dem Geldmaßstab gemessen. Von großer Bedeutung ist die Aufzeichnung der Linie mittleren Verbrauchs; sie wird gewonnen durch Verbindung des Wertpunktes für die bewilligte Jahressumme am Anfang mit dem Wertpunkt = 0, auf der Abzisse am Jahresende gelegen. Sie zeigt das ideell gleichmäßige Abnehmen der bewilligten Summe während des Jahres bis zum restlosen Verbrauch an. Auf jeder Monatslinie wird auf einer Wagerechten, deren Ordinate die zu verwaltende Gesamtsumme angibt, die bisher gebuchte Gesamtsumme aufgetragen. Der Abstand eines Schaulinienpunktes von der Abszisse stellt die noch verfügbare Summe dar. Verläuft die Linie der wirklichen Ausgabe zwischen Abszisse und mittlerer Ausgabelinie, so mahnt dies zur Zurückhaltung in den Ausgaben bzw. bei begründeten höheren Ausgaben zum rechtzeitigen Antrage auf Nachbewilligung von Mitteln. Verläuft die wirkliche Ausgabelinie oberhalb der mittleren Verbrauchslinie, so deutet dies auf sparsame Ausgaben hin. Bei richtigem Voranschlag und Ausbleiben unvorhergesehener Fälle wird die wirkliche Verbrauchslinie ordentlicher Wirtschaftsführung im Anfang des Jahres oberhalb der mittleren Linie verlaufen, um sich zum Jahresschluß dem Wertpunkt 0 auf der Abszissenachse zu nähern. Wertpunkte unter der Abszissenachse bedeuten Überschreitungen. Selbstverständlich sind auch die vorgebuchten, noch nicht abgerechneten Ausgabebeträge — mit der Bestellung ist der Betrag als Ausgabe vorzubuchen — in der Schaulinie dem monatlich gebuchten Ausgabebetrage hinzuzurechnen. Je unregelmäßiger die Ausgaben stattfinden, um so wirksamer wird die Schaulinie zur Beurteilung des jeweiligen Standes der Mittel sein. Liegen mehrere Jahresschaulinien bereits vor, so geben die Schaubilder gutes Erfahrungsmaterial über das Finanzgebaren der Konten und erleichtern die Schätzung bei Finanzabschlüssen im Laufe des Jahres. Natürlich werden auch Nachbewilligungen in dem Schaublatt zur Darstellung gebracht, so daß dieses den genauen Verlauf der Finanzwirtschaft wiederspiegelt. Es darf nicht zweifelhaft sein, daß ein einziger Blick auf ein solches Schaublatt schnell und sicher über die Geldlage eines Kontos unterrichtet und vor unliebsamen Überraschungen bewahren muß. Es ist ratsam, für jedes Jahr ein besonderes Schaublatt anzulegen. Mehrere Konten lassen sich in einem Schaublatt vereinigen, ohne an Übersichtlichkeit einzubüßen.

2. Tagewerke und Überstunden der Arbeiter.

Bei Festlegung der Arbeitertagewerke wird jeder nachgeordneten Dienststelle der Jahreshöchstbetrag, der nicht überschritten werden darf, überwiesen. Wird für die größeren Dienststellen ein Schaublatt der Tagewerke angelegt, so wird auch hier in gleicher Weise, wie vorher beschrieben, die mittlere Verbrauchslinie aufgezeichnet, die den Dienststellen die Richtschnur für den monatlichen Verbrauch an Tagewerken ist. Die mittlere Verbrauchslinie der Tagewerke und Überstunden steigt aber zweckmäßig von Null bis zum bewilligten Höchstwert an, verläuft also zur vorher beschriebenen Finanzlinie als Spiegelbild, von links unten nach rechts oben. Die Wahl dieser Darstellung entspricht dem tatsächlichen Vorgang: Von der bewilligten Geldsumme wird fortgenommen, während Tagewerke und Überstunden anwachsen. Die wirkliche Verbrauchslinie wird durch Auftragen der allmonatlich festgestellten Gesamttagewerke bzw. Gesamtüberstunden von der Abszissenachse aus gewonnen. Dienlich ist es, neben der wirklichen Verbrauchslinie die einzelnen Monate noch getrennt aufzutragen, um an dieser Schaulinie den jeweiligen Monatsbedarf an Tagewerken studieren zu können. Werden in die Schaublätter noch wichtige Arbeitsleistungen aufgenommen, z. B. Anzahl der behandelten Lokomotiven und Wagen oder geleisteten Lokomotivkilometer, so lassen sich bei näherem Studium der Schaubilder verschiedener Dienststellen im Vergleich gegeneinander wertvolle Schlüsse über die Arbeitsweise in den Dienststellen ziehen. Immer aber wird die Schaulinie durch etwaigen auffälligen Verlauf warnen, wenn Überschreitungen zu erwarten sind. In gleicher Weise überwacht ein Schaublatt die Inne- und Geringhaltung niederwertiger Überstunden besser als es eine Tabelle zu tun vermag. Tagewerke und Überstunden sind aber nichts anderes als eine andere Form von Bargeld.

3. Elektrischer Stromverbrauch für Kraft und Licht.

Die Überwachung des Verbrauchs an elektrischem Strom ist durch Schaulinien, die die Monatswerte enthalten, besonders nützlich. Es ist empfehlenswert, für jeden Bahnhof je ein Schaublatt, getrennt nach Kraft und Licht, anzulegen. Die Schaulinien für Licht werden entsprechend der Linie des Beleuchtungskalenders verlaufen. Ohne an Deutlichkeit einzubüßen, werden sich drei bis fünf Jahreslinien, in verschiedener Farbe und Strichart dargestellt, auf einem Schaublatt vereinigen lassen; ihr Verlauf wird notgedrungen zur Kritik anregen müssen, da ja alle Veränderungen gegen die Vorjahre selbst dem hastigen Betrachter nicht entgehen können. Die Schaulinien für Kraft dienen in gleicher Weise zur Überwachung des Stromverbrauchs. Wer nur zu lesen versteht in den Schaulinien, wird sie als gutes Werkzeug zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, also hier der Sparsamkeit im Stromverbrauch, nicht mehr missen mögen. Außerdem spiegeln beide Schaulinien für Licht und Kraft die Entwicklung der elektrischen Netze wieder.

4. Förderleistungen der Wasserwerke.

Wie es bei Erzeugung und Verbrauch elektrischer Kraft selbstverständlich ist, ihre Mengen zu messen, ist es bisher nicht allgemein gebräuchlich geworden, die Förderleistungen der Wasserwerke alltäglich zu messen. Es ist aber durchaus notwendig, Unterlagen zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit eines Wasserwerks zu haben. Ist ein Wassermesser in die Druckleitung nicht eingebaut, so läßt sich mittelbar die tägliche Förderleistung durch einen Umdrehungszähler der Pumpmaschine messen. Anzahl der Umdrehungen und Abmessungen der Pumpe lassen die Förderleistung errechnen. Der Völligkeitsgrad kann, wenn erforderlich, durch einen Pumpversuch an der in den Hochbehälter geschafften Wassermenge leicht und praktisch genügend genau ermittelt werden. Die täglichen Aufschreibungen der Umdrehungszahlen, durch den Maschinenwärter in kaum einer Minute ausgeführt, geben die Werte für die Schaulinie. Ihre Anfertigung in täglichen oder monatlichen Werten der Förderleistung erfordert der Maschinendienst in der Regel nicht. Aber zur gelegentlichen Prüfung des Pumpbetriebes, namentlich, wenn es sich um Vergrößerung des Pumpwerks oder Änderung in seinem Betriebe handelt, wird nichts anschaulicher wirken können als die Schaulinie der Förderleistung. Die tägliche Aufschreibung der Fördermenge oder Umdrehungszahl ist allerdings unerläßlich.

5. Fahrgeschwindigkeiten der Züge.

Die Aufzeichnung von Schaulinien über die jeweiligen Fahrgeschwindigkeiten gehört in das Gebiet der Gelegenheitsstatistik. Sie leistet die wertvollsten Dienste für die Prüfung der Zugfahrt bei sogenannten „kranken" Zügen. Die planmäßige Beförderung manchen Zuges bereitet Schwierigkeiten, die mannigfaltige Ursachen haben können: Einlegen neuer Bahnhöfe ohne Zugabe an Fahrzeit, ungenügende Aufenthaltszeiten, zu großes Zuggewicht. Bei Prüfung der Ursachen ist es besonders wichtig, ein Bild über die jeweilig innegehaltene Geschwindigkeit zu gewinnen. Bei Lokomotiven mit Geschwindigkeitsmessern verschafft man sich leicht die jeweiligen Geschwindigkeitswerte von Minute zu Minute und trägt diese als Ordinaten in den zugehörigen Zeitwerten auf. Die Schaulinie gibt in bester Weise Auskunft über Anfahr- und Bremsabschnitt, über den Geschwindigkeitszustand zwischen beiden, und aus

dem Schaubild ist ein Schluß auf gesunde oder ungesunde Fahrplanverhältnisse unter Berücksichtigung der Beanspruchung der Lokomotive nicht schwer. Jedenfalls überzeugen wenige Schaubilder eindringlicher, als viele Berichte ohne sie; also auch hier wird das Schaubild zum zeitsparenden Dolmetscher. Fehlt auf der Lokomotive ein Geschwindigkeitsmesser, so gelingt die Feststellung der Geschwindigkeit mit der Stoppuhr bei einiger Übung ausreichend genau.

6. Rangierkilometer.

Um die Beanspruchung der Rangierlokomotiven nachprüfen zu können, ist die Feststellung der in bestimmter Zeit zurückgelegten Kilometer erforderlich. Diese ermittelt man mittelbar durch einen mit dem Lokomotivtriebwerk verbundenen Umdrehungszähler. Aus Umdrehungszahl und Radumfang berechnet sich der zurückgelegte Weg. Die täglichen Leistungen im Schaubild werden anschaulicher wirken als Zahlenreihen, besonders wenn die Prüfung in größerem Stil durchgeführt wird. —

An diesen wenigen Beispielen, deren Zahl sich beliebig vermehren ließe, wird der Wert der Schaubilder zu erkennen sein. Sie erleichtern nicht nur zielbewußte Arbeit, sie erziehen sogar zu ihr. Es bedarf nur der Erwähnung, daß die Schaulinien von gleichem Wert auch für den Betriebs-, Werkstätten- und Verkehrsdienst sind; auch in diesen Dienstzweigen können mannigfache Vorgänge durch das Schaubild klarer erschlossen werden. Immer wird das Schaubild seinen Hauptzweck nicht verfehlen, dem Betriebsleiter die persönliche Arbeit zur Fortentwicklung seines Geschäftsbezirks zu erleichtern.

Neben der zur Geschäftserledigung als notwendig erkannten Statistik sollte aber auch das Ergebnis der Arbeit und der Entwicklung eines Jahres in einer Jahresstatistik festgehalten werden; auch hier wieder nur das Wesentliche, Kennzeichnende, wie es beispielsweise in folgenden Schlagworten zum Ausdruck kommt: Finanzgebaren, in einzelnen Hauptkonten dargestellt, Bestand an Beamten, Arbeitern und Lokomotiven, Kohle- und Ölverbrauch insgesamt und in Einheitssätzen, geleistete Lokomotivkilometer.

Die Arbeit des Verkehrsmannes ist vergänglich und nicht handgreiflich, wie große Bauten, aere perennius. Und je besser Betrieb und Verkehr vor sich gehen, um so mehr tritt des Verkehrstechnikers Arbeit zurück und bleibt unbemerkt. Aber aus den Zahlen der Statistik spricht eine beredte Sprache zu ihm. So hat die Statistik neben dem sachlichen noch den ideellen Wert: Sie stärkt die Freude an eigner Arbeit!

Die neuere Eisenbahn- und Wirtschaftserschließung Mexikos.

Eine der vielen Unbegreiflichkeiten der Kultur- und Wirtschaftsgeschichte der Menschheit ist die Tatsache, daß bis in die neueste Zeit hinein, ja zum Teil bis in die Gegenwart, Mexiko so sehr wenig in den Vordergrund getreten ist. Zu wiederholten Malen haben scharfsichtige, große Geister auf die ideale natürliche Lage hingewiesen, die Mexiko zu eigen ist und die das Land für eine beherrschende Stellung auf zwei Ozeanen zu bestimmen schien. Schon der große Cortez, der Bezwinger des alten mexikanischen Reiches, machte darauf aufmerksam, daß eine verbindende Straße zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean zu Lande nirgends zweckmäßiger als in Mexiko angelegt werden könne, und träumte von der Anlage eines Kanals über den heutigen Isthmus von Tehuantepec hinweg (Brief an Kaiser Karl V. vom 15. Oktober 1524). Später nannte Humboldt eben diesen Isthmus die „natürliche Brücke des Welthandels" und hätte hier am liebsten einen Kanal zwischen den beiden Ozeanen gesehen, der von einer unermeßlichen Bedeutung für das internationale Verkehrs- und Wirtschaftsleben des 19. Jahrhunderts hätte werden können, wenn die mexikanische Regierung ihre am 4. November 1824 amtlich bekanntgegebene Absicht, den Kanal zu bauen, ausgeführt hätte. Auch der allumfassende Geist eines Goethe wandte sich dem von Humboldt angeregten Projekt mit einer wahren Begeisterung zu, wie Goethes Äußerungen im Gespräch mit Eckermann vom 21. Februar 1827 aufs deutlichste beweisen.

Wenn sich Mexiko dennoch erst am Ende des 19. Jahrhunderts unter der langen, gesegneten Regierung des Porfirio Diaz zu größeren Kulturtaten aufzuraffen begann, um nach der Vertreibung dieses seines größten Präsidenten (26. Mai 1911) wieder in die alte Tatenlosigkeit zu versinken und immer mehr unter die Abhängigkeit der mächtigen Nachbarrepublik zu geraten, so trugen daran die unausgesetzten Bürgerkriege und Revolutionen die Schuld, die bis in die siebziger Jahre des 19. Jahrhunderts Mexiko ebenso oft erschütterten, wie es seit 1911 leider wieder und ebenso in den kleinen mittelamerikanischen Republiken dauernd der Fall ist. Die letzteren geben sich ja zwar neuerdings große Mühe, auch ihrerseits eine Rolle auf dem Weltmarkt zu spielen, aber bisher doch nur mit sehr geringem Erfolge, denn die Verhältnisse sind dort äußerst wenig geeignet, einen größeren Personen- und Handelsverkehr anzulocken; in kultureller Beziehung sind diese Staaten noch bedenklich rückständig, das Klima ist zumeist ungesund, die Häfen sind nichts weniger als erstklassig, die Verkehrsverhältnisse im Innern, soweit sie überhaupt vorhanden und der Rede wert sind, ganz ursprünglich; eine Eisenbahn, welche die beiden Küsten der Ozeane miteinander verbindet, gab es, außer in Mexiko, bis in die jüngste Zeit nur auf dem Isthmus von Panama (seit 1855), wenn auch gegenwärtig sowohl Guatemala wie Honduras, Nicaragua und Costa Rica eifrig an der Arbeit sind, sich je eine (Honduras sogar zwei) interozeanische Bahnverbindung zu schaffen. Große Hoffnungen freilich wird man auf diese neu entstehenden Eisenbahnlinien, von denen bisher nur die Überlandbahn in Costa Rica fertiggestellt ist, nicht setzen dürfen; sie werden für Weltverkehr und Welthandel schwerlich mehr bedeuten, als die schon über ein halbes Jahrhundert alte Isthmusbahn von Panama, die teils wegen der unvernünftigen Tarifpolitik der früheren Besitzerin, einer Privatgesellschaft, teils wegen des außerordentlich ungesunden, berüchtigten Klimas der von ihr durchzogenen Landstriche, und teils auch wegen der unruhigen, oftmals stürmischen, für einen Schiffsverkehr wenig reizvollen Natur der angrenzenden Meeresteile, niemals eine größere Wichtigkeit erlangt hat und nach Eröffnung des Kanals gänzlich überflüssig sein wird*).

Im Vergleich mit den mittelamerikanischen Duodezrepubliken ist Mexiko in mancher Hinsicht bevorzugt: die Landbarre, welche die Küsten der beiden Ozeane voneinander trennt, ist zwar etwas breiter als dort, aber sie ist doch immerhin noch schmal und beträgt in der Breite nicht ein paar tausend Kilometer, wie in den nordamerikanischen Ländern, sondern nur ein paar hundert. Das Klima ist zwar nicht überall gleichmäßig gut, vielfach, wie z. B. in dem wichtigen Vera Cruz, sogar geradezu ungesund, aber an anderen Stellen läßt es dafür nichts zu wünschen übrig, und gerade die Stelle, wo die mexikanische Landenge ihre geringste Breite erreicht, der schon genannte Isthmus von Tehuantepec, ist in gesundheitlicher Hinsicht ausnehmend begünstigt. Überdies ist Mexiko vor den anderen mittelamerikanischen Staaten auch dadurch bedeutend im Vorteil, daß die Entfernung seiner Häfen von den wichtigsten Handelsplätzen Europas und Ostasiens erheblich geringer ist als die der südlicheren Länder, und daß auch die angrenzenden Meere wesentlich ungefährlicher und angenehmer zu befahren sind, als die weiter südlich liegenden Teile des Ozeans. Vor allem aber hat Mexiko weit mehr als die anderen Republiken des tropischen Amerika in den letzten drei oder vier Jahrzehnten energische Schritte getan, sich aus eigener Kraft auf den Rang eines Kulturstaates emporzuschwingen, der sich nicht mehr durch die inneren politischen Zwistigkeiten zahlloser kleiner Gernegroße in seiner Entwicklung dauernd aufhalten lassen wird, sondern der, trotz mancher Rückschläge, bewußt an den Kulturaufgaben der Menschheit mitarbeitet.

Wenn trotz allen redlichen Willens Mexiko für den Weltverkehr und Welthandel bisher nicht entfernt die Rolle spielte, wie etwa die Vereinigten Staaten oder Argentinien oder selbst Kanada, so war zum großen Teile seine wenig günstige physikalische Beschaffenheit daran schuld, die an den meisten Stellen des Landes einem glatten Durchgangsverkehr von einem Ozean zum anderen bedeutende Hindernisse entgegentürmt: im Norden durchziehen das Land zwei parallele, bedeutende Bergketten von Nord nach Süd, im Süden hingegen ballen sich die einzelnen Gebirgsstöcke zu einer schwer zu überwindenden, knotenartigen Anhäufung zusammen, wobei überdies in zahlreichen Teilen des Landes gefährliche Erdbeben und Vulkanausbrüche keine Seltenheit sind.

---

*) Anmerkung der Schriftleitung. Das geht wohl zu weit! Für örtliche Zwecke wird die Bahn ihre Bedeutung gewiß immer behalten.

Die Bezwingung der natürlichen Hindernisse geht nur sehr langsam vorwärts. Immerhin hatten die letzten Jahre manche erfreulichen Fortschritte zu verzeichnen. Die geschickte Verkehrspolitik des Präsidenten Diaz, die eine ausgedehnte Eisenbahnerschließung des Landes mit Energie und großem Erfolg anstrebte, hat es durchzusetzen gewußt, daß Mexiko gegenwärtig an zwei Stellen von interozeanischen Bahnen durchzogen wird, einmal zwischen Puerto Mexico (früher Coatzacoalcos) und Salina Cruz und weiterhin, wenn auch nur auf Umwegen, zwischen Tampico und Manzanillo. Die letztere Linie, von der unten noch die Rede sein wird, ist zwar als Überlandbahn kaum von Bedeutung und wird einem etwaigen Durchgangsverkehr gar nicht oder nur in bescheidenstem Umfang dienen können; dafür aber hat sich die andere schon vorhandene mexikanische Überlandbahn zwischen Puerto Mexico und Salina Cruz (Tehuantepec-Bahn) in neuester Zeit zu einem der bedeutendsten Verkehrswege entwickelt, die in Amerika überhaupt zu finden sind. Die am 23. Januar 1907 dem Verkehr übergebene, modernisierte Tehuantepecbahn, die ebenso wie ihre beiden vortrefflichen Endhäfen ein Werk der berühmten englischen Firma Pearson & Son Ltd. ist, hat im Lauf weniger Jahre eine hervorragende Wichtigkeit für das amerikanische Verkehrsleben erlangt und hat durchaus das Zeug in sich, dem werdenden Panamakanal auch nach seiner Eröffnung im Güterverkehr eine äußerst empfindliche Konkurrenz zu bereiten. Es braucht auf die oft erörterte, sehr hohe Wichtigkeit der Tehuantepecbahn, deren Endhäfen zurzeit von 20 Dampferlinien regelmäßig angelaufen werden, an dieser Stelle nicht weiter eingegangen zu werden. Jedenfalls kann seit 1907 der Isthmus von Tehuantepec, obwohl ein Kanal durch den mittelamerikanischen Isthmus einstweilen weder in Mexiko noch anderweitig zur Tatsache geworden ist, infolge der über ihn weglaufenden Bahn jetzt tatsächlich die ihm von Humboldt dereinst zugeschriebene Rolle einer „natürlichen Brücke des Welthandels“ mit gutem Erfolge, wenn auch nur in bescheidenem Maßstabe, spielen. Überdies ist der pacifische Endpunkt der Bahn Salina Cruz, der früher nahezu ungeschützt und daher als Hafen so gut wie wertlos war, gegenwärtig, dank den großartigen Arbeiten von Pearson and Son, Ltd., nicht nur der beste Hafen der mexikanischen Westküste geworden, der die älteren Häfen Acapulco und Guaymas weit hinter sich läßt, sondern sogar nächst San Francisco der beste Hafen der ganzen amerikanischen Pacific-Küste nördlich vom Äquator. Allem Anschein nach wird die Bahn selbst dem Panamakanal eine recht empfindliche Konkurrenz machen*). Die ziemlich nord-südlich verlaufende Tehuantepecbahn ist gleichzeitig durch eine von San Lucrezia nach Nordwesten abzweigende Bahn in Verbindung mit Vera Cruz sowie mit dem nördlichen Mexiko und den Vereinigten Staaten gekommen, und eine von San Geronimo, nördlich von Tehuantepec, nach Osten strebende Anschlußbahn stellt seit dem 5. Mai 1908 eine Schienenverbindung mit Tapachula an der Grenze von Guatemala her und hat seit kurzem über die Grenze hinaus eine Verlängerung (zunächst fehlt noch eine verbindende Brücke bei Ayutla über den Suchiak-Grenzfluß) bis zur Stadt Guatemala und nach den beiden Landeshäfen von Guatemala Puerto Barrios am Atlantischen und San José am Stillen Ozean erhalten, dürfte späterhin wahrscheinlich auch Anschluß an die Bahnen von San Salvador, Honduras, Nicaragua und Costa Rica finden.

In denjenigen Teilen Mexikos, wo die Gebirge noch verhältnismäßig am niedrigsten sind und einem Eisenbahnbau am wenigsten Schwierigkeiten bereiten, hat die Verkehrspolitik des Präsidenten Diaz auch sonst einige höchst bemerkenswerte Erfolge errungen, und wenn auch die Eisenbahnerschließung in diesem Gebiet noch bei weitem nicht abgeschlossen ist, so ist sie doch gewissermaßen in ihren Grundlinien festgestellt und endgültig durchgeführt. Um so größere Zukunftsaufgaben harren aber in den übrigen Gebieten nördlich und westlich von der Tehuantepecbahn der Verkehrspolitik der mexikanischen Regierung. Die westlichen Teile des Landes und der ganze pacifische Küstensaum sind übel daran; obwohl hier weite Gebiete vorhanden sind, die sich durch große Fruchtbarkeit auszeichnen und eine bedeutende Rolle in der Weltwirtschaft spielen könnten, sind sie, aus Mangel an guten Verkehrsmitteln, außer stande, ihre reichen Bodenerzeugnisse dem Weltmarkt zuzuführen. Ein so ausgezeichneter Hafen wie Acapulco z. B. ist durch die im Hinterlande vorgelagerte, schwierige Sierra Madre und die daran anschließenden breiten Hochgebirge bisher jeder Eisenbahnverbindung mit dem übrigen Mexiko, jedes Landverkehrs mit den Häfen des Atlantischen Ozeans beraubt. Um mit Europa und dem östlichen Nordamerika Güter austauschen zu können, war die Stadt, bevor jetzt die neue Tehuantepecbahn dem Übelstand eine wenigstens teilweise Abhilfe schaffte, ausschließlich entweder auf die unendlich lange Seefahrt durch die Magelhaensstraße oder aber auf die nordamerikanischen Pacificbahnen angewiesen. Daß unter solchen Umständen von einer nennenswerten Ausfuhr, von einem Wettbewerb mit anderen, günstiger gelegenen Gegenden nicht wohl die Rede sein konnte, liegt auf der Hand.

Alle anderen mexikanischen Häfen der Westküste, außer Salina Cruz, das, wie gesagt, mit Puerto Mexico am Atlantischen Ozean verbunden ist, sind in ähnlich schlimmer Lage wie Acapulco. Von Manzanillo, San Blas, Altata und Topolobampo z. B. gingen nur Stichbahnen aus, die nach einem längeren oder kürzeren Lauf landeinwärts im Hinterland, am Fuß der Berge, endeten. Und das wichtige Guaymas erfreute sich zwar einer Eisenbahn, die Anschluß an das sonstige Bahnnetz des Kontinents fand, aber um von Guaymas in die Gegenden Mexikos zu gelangen, die östlich der Berge lagen oder um gar auf dem Schienenweg zu den atlantischen Häfen zu reisen, mußten die Reisenden und Waren einen ungeheuren Umweg über das Gebiet der nordamerikanischen Union machen. Auf diese Weise wurde z. B. die direkte Entfernung zwischen den beiden mexikanischen Orten Chihuahua und Guaymas mehr als verdreifacht! Natürlich war ein solcher Eisenbahnanschluß, zumal da er in den Nachbarstaat hineinführte, für Guaymas nur sehr wenig wertvoll. Wie unleidlich die Zustände waren, geht am besten daraus hervor, daß selbst die Hauptstadt Mexiko bis in die jüngste Zeit keine brauchbare Verbindung mit dem westlichen Ozean besaß. Der allerdings vorhandene Anschluß an die Tehuantepecbahn war viel zu lang und umständlich, als daß Salina Cruz von Mexiko als pacifischer Hafen hätte benutzt werden können, und außer dem noch sehr viel weiter entfernten Guaymas waren andere Hafenorte im Westen für die Landeshauptstadt überhaupt nicht mit der Bahn erreichbar. Das waren natürlich auf die Dauer unhaltbare Verhältnisse!

Eine erste bedeutsame Wandlung ist im Dezember 1908 mit der Fertigstellung der schon erwähnten Überlandbahn Manzanillo-Tampico erreicht worden. Der pacifische Hafen Manzanillo war vorher lediglich mit dem nur 95 km entfernten Colima verbunden gewesen. Unter ungeheuren Kosten hat man nun dieser Stichbahn eine Verbindung mit Guadalajara und den noch weiter östlich gelegenen Gebieten an den Ostabhang der hohen Gebirgskette heranlaufenden Bahnen geschaffen. Die Lücke zwischen dem östlichen und dem westlichen Bahnende betrug seit längerer Zeit nur 68 km. Dennoch hat der Bau der Bahn drei Jahre Arbeit beansprucht und volle 18 Millionen Mark verschlungen. Stellenweise beliefen sich die Kosten allein für den Unterbau der Bahn auf 500 000 ℳ für das Kilometer, und für die eigens erst angelegten Maultierpfade, die lediglich die Aufgabe hatten, das Material für den Bahnbau herbeizuschaffen, wurden allein 200 000 ℳ ausgegeben. Überdies mußten auf die kurze Entfernung 13 Tunnel, bis zu 430 m Länge, und 20 Brücken, darunter eine von 450 Fuß Länge und 279 Fuß Höhe, gebaut werden. Der Bau der Bahn, die übrigens unmittelbar am Fuße des noch jetzt oftmals tätigen Vulkans Colima entlangzieht, wurde auch dadurch sehr verteuert und lange verzögert, daß in der Regenzeit zahlreiche und schwere Störungen der Bauarbeiten durch Witterungsereignisse vorkamen. Erdarbeiten wurden fortgeschwemmt, halbfertige Brükken von den angeschwollenen Flüssen mitgerissen, einmal stürzte sogar ein ganzer, bereits fertiggestellter Tunnel wieder ein usw.

Unter den von der Bahn berührten Orten ist die Stadt Guadalajara weitaus der wichtigste. Guadalajara ist mit einer Einwohnerzahl von mehr als 100 000 Einwohnern, die sich noch ständig vermehrt, schon heute nächst der Hauptstadt die größte Stadt Mexikos. Ihre Bedeutung als einer der Hauptstapelplätze des nördlichen Mexiko wird natürlich beträchtlich wachsen, nachdem sie nunmehr auch nach Westen hin eine Eisenbahnverbindung zur Meeresküste erhalten hat. Die mexikanische Regierung hat mit beträchtlichen Kosten das schon an sich recht günstig gelegene Manzanillo zu einem Hafen ersten Ranges umgestaltet, der jetzt einer ganzen Flotte eine gesicherte Unterkunft zu bieten vermag und den Schiffen ein höchst bequemes Ein- und Ausladen gestattet. Demnach würde Manzanillo ein nicht zu verachtender Konkurrent des südlicher gelegenen Salina Cruz werden können, wenn nicht die Gesundheitsverhältnisse des Ortes infolge der Nähe ausgebreiteter Lagunen recht ungünstig wären. Immerhin wird dieser Faktor für den Handelsverkehr zwischen Guadalajara und dem Stillen Ozean nur eine geringe Rolle spielen. Größer erscheint vorderhand die Unbequemlichkeit, daß die Überlandbahn Tampico-Manzanillo zwischen Guadalajara und Aguascalientes einen sehr bedeutenden Umweg in Gestalt eines großen, nach Nordwesten offenen Bogens beschreibt, unter dem die Verbindung von Guadalajara, Manzanillo und Colima mit dem Atlantischen Ozean leidet. Doch ist die Regierung bereits seit längerer Zeit mit den Vorarbeiten zum Bau einer abkürzenden, Guadalajara und Aguascalientes direkt verbindenden Bahn beschäftigt, durch welche die gesamte, gegenwärtig 1660 km lange Überlandfahrt Tampico-Manzanillo

*) Vgl. hierzu Dr. P. Stubmann: „Die Tehuantepecbahn“ in „Weltverkehr und Weltwirtschaft“, Septemberheft 1911, S. 256, sowie Dr. R. Hennig: „Probleme des Weltverkehrs“, Berlin-Wilmersdorf 1913, Kapitel: „Das Problem des Panamakanals“.

um volle 375 km abgekürzt werden würde, also etwa auf vier Fünftel ihrer bisherigen Ausdehnung.

Die Folgen dieser weitsichtigen Verkehrspolitik der mexikanischen Regierung werden sicherlich nicht ausbleiben, und die aufgewendeten großen Kosten werden sich in Gestalt einer Förderung des mexikanischen Wirtschaftslebens reichlich bezahlt machen. Die beiden mexikanischen Staaten Colima und Jalisco sind von der Natur reich gesegnet, doch konnten sie im heutigen Welthandel keine rechte Bedeutung gewinnen, weil sie eben über keine gute Transportmöglichkeiten verfügen. Sie sind daher im Wettbewerb mit andern mexikanischen Städten neuerdings sogar stark zurückgeblieben und merklich zurückgegangen. Die Bahnlinie nach Tampico wird jetzt gestatten, manches früher Versäumte nachzuholen. Die genannten Provinzen weisen vielfach vortrefflichen Weizenboden und reiche Mais- und Zuckerrohrpflanzungen auf, außerdem Kaffeepflanzungen, insbesondere am Fuß des Vulkans Colima, die in ganz Mexiko nicht ihresgleichen haben. Üppige Waldungen bedecken die Berge und gewähren eine reiche Ausbeute an Nutzhölzern, vornehmlich an Eichenholz.

Inwieweit das Wirtschaftsleben der beiden Provinzen Colima und Jalisco durch die Verbindung zum Atlantischen Ozean einen Aufschwung erfahren wird, muß abgewartet werden. Die Bahn nach Tampico ist ja freilich, auch nach Herstellung der geplanten Abkürzung zwischen Guadalajara und Aguascalientes, noch immer recht lang, und der Transport auf der fast 1200 km umfassenden Strecke entsprechend teuer. Doch werden Colima und Jalisco ihre Schätze nicht nur dem Ausland zuführen, sondern sie auch Mexiko zugute kommen lassen, und auch im Hinblick auf diese Möglichkeit ist die neugeschaffene Schienenverbindung mit dem östlichen Mexiko im allgemeinen und mit der Hauptstadt im besonderen von höchster Bedeutung für die beiden Provinzen.

Immerhin können von der neuen Überlandbahn Tampico-Manzanillo nur einige wenige Orte und Provinzen Mexikos einen Vorteil haben, und den schlechten Verkehrsverhältnissen des ganzen westlichen Mexiko wird dadurch doch nur in sehr beschränktem Maße eine Abhilfe geboten. Von größerer allgemeiner Bedeutung wird daher ein weiteres Bahnprojekt sein, das an Umfang erheblich größer ist und dessen Verwirklichung der Vollendung entgegengeht, wenn auch die unruhigen Jahre 1911 bis 1913 hier, wie überall in Mexiko, wesentliche Stockungen im Bahnbau hervorgerufen haben. Es handelt sich dabei um eine Verlängerung der oben erwähnten Eisenbahn, die von den Vereinigten Staaten zum Hafen Guaymas führt, und die nun, in etwa paralleler Führung mit der Küste, südwärts verlängert werden soll, bis sie den Anschluß nach Guadalajara und zur Hauptstadt Mexiko erreicht. Ein ziemlich bedeutender Teil dieser neuen Bahn, die von dem sogenannten Harriman-Konzern gebaut wird, und die amtlich „Cananca, Rio Yaqui and Pacific Railway“ heißt, ist bereits in Betrieb, nämlich 460 km des nördlichen Endes, von Guaymas bis Culiacan im Staate Sinaloa, am Zusammenfluß des Rio Culiacan und des Rio Tamazula, und außerdem noch 100 km des südlichen Zweiges, von Guadalajara bis Tequila. Noch erheblich weiter ist aber der Bau der Bahn bereits fortgeschritten, nämlich im Norden bis zur Hafenstadt Mazatlan, im Süden bis Tepic. Es bleiben somit nur noch etwa 300 km, rund ein Viertel der gesamten Strecke, neu herzustellen. Von dieser Bahn werden außer dem Staat Jalisco und seiner Hauptstadt Guadalajara die beiden westlichen Staaten Mexikos, Sinaloa und Sonora, bedeutende Vorteile haben, ganz besonders aber auch das sehr reiche, nur bisher leider von jeder Verkehrsmöglichkeit abgeschnittene Territorium Tepic, wo alle tropischen Früchte, Weizenbau und Viehzucht aufs üppigste gedeihen, ohne daß es möglich ist, die Mengen von wertvollen Landesprodukten anders, als auf dem Rücken von Maultieren, über schwierige und gefährliche Gebirgspfade außer Landes zu schaffen, zumal da der einzige Hafen von Tepic, San Blas, stark versandet und kaum benutzbar ist.

Ergänzt wird der genannte Bahnbau durch eine neue Verbindung zwischen Guadalajara und der Stadt Mexiko werden. Neben der bestehenden Verbindung zwischen den beiden größten Städten des Landes, über La Piedad, Colaya und Queretaro baut die „Southern Pacific and Mexico Railway Company gemäß einer am 6. November 1910 erhaltenen Konzession eine neue Linie über Zamora und Moselia, die vertragsmäßig bis zum 6. November 1915 fertiggestellt sein muß.

Auch nach Eröffnung der für Mexikos wirtschaftliche Entwicklung zweifellos hochwichtigen Westküstenbahn, von der eine Reihe wichtigerer kleinerer Zweiglinien in den Staaten Sonora und Sinaloa nach und nach ausstrahlen sollen, würde jedoch eine Verbindung der im Westen und der im Osten gelegenen, nördlichen Staaten noch äußerst mangelhaft sein. Die auf der pazifischen Seite der amerikanischen Anden gelegenen Staaten Sonora und Sinaloa können auch dann noch mit den östlich anschließenden Staaten Chihuahua, Coahuila und Durango nur entweder auf dem großen Umwege über Guadalajara und Aguascalientes (bzw. San Luis Potosi) oder aber über das Unionsgebiet hinweg (El Paso) verkehren. Nun reicht aber im Osten bereits die „Chihuahua and Pacific Railway“, eine 173 englische Meilen lange Bahnlinie, von der Stadt Chihuahua über Concepcion hinweg bis nach Temosachic am Fuß der Sierra Tarahumare, die den Staat Chihuahua von Sonora und Sinaloa trennt, und im Staat Sinaloa läuft vom Hafen Topolobampo eine Bahn nordwestwärts längs des Rio Fuerte bis Fuerte (111 km) und noch etwas darüber hinaus bis la Guna. Die Station Minaca der erstgenannten Bahn und das westliche Bahnende in la Guna sind in der Luftlinie keine 150 km voneinander entfernt, aber die zwischenliegende Sierra hat bisher die Schaffung eines Verbindungsstückes vereitelt. In jüngster Zeit plant man zwar sehr energisch die Herstellung der verbindenden Bahn durchs Gebirge, aber die außerordentlichen technischen und geldlichen Schwierigkeiten des Baues und die politischen Unruhen lassen es sehr zweifelhaft erscheinen, ob in absehbarer Zeit der Gedanke verwirklicht werden wird. Auch der Verkehr zwischen den Binnenland-Nachbarstaaten Chihuahua und Coahuila soll übrigens durch eine neu geplante Bahn Chihuahua-Monclova wesentlich verbessert werden, für die der Staat Coahuila eine Kilometergarantie von 2500 mex. Dollars Gold auf seinen Anteil übernommen hat, und weiterhin wird die Verlängerung der oben genannten Bahn Chihuahua-Temosachic über Madera (das mit Temosachic schon durch die 32 engl. Meilen lange „Sierra Madre and Pacific Railway“ verbunden ist) um 160 engl. Meilen nach Terrazas geplant, wohin bereits die 156 Meilen lange „Rio Grande, Sierra Madre and Pacific Railway“ (El Paso-Terrazas) läuft. Damit würde eine neue Verbindung zwischen El Paso und Chihuahua geschaffen sein, die große Waldbezirke und Bergbaugebiete erschließt.

Eine weitere Überlandbahn soll vor allem der Hauptstadt Mexiko selbst zugute kommen, für die heut, wie gesagt, das entfernte Salina Cruz der nächsterreichbare pazifische Hafen ist. Schon reichen von Mexiko die Bahnen ziemlich genau südwärts übers Gebirge, bis Chilpancingo am Fuß der Sierra Madre, der Hauptstadt des Staates Guerrero. Diese Bahn soll nun durch die Sierra Madre bis Acapulco verlängert werden, womit zwei neue Überlandbahnen Vera Cruz-Acapulco und Tuxpan-Acapulco entstehen würden. Außerdem soll aber von dieser künftigen Überlandbahn ein langer Zweig der „Guerrero-Staatsbahn“ parallel dem Südabhang der Sierra Madre nach dem Hafen Sihuatanejo an der Petatlan-Bai verlaufen, der unter Umständen wegen der guten Petatlan-Bai eine bedeutende Zukunft haben kann, heute aber völlig vom Hinterland abgesperrt ist. Außerdem soll Sihuatanejo aber auch nordwärts eine Bahn ins Hinterland erhalten, die Michoacanbahn, die wieder ein noch ganz jungfräuliches, an gutem Ackerboden und verschiedenen Mineralschätzen sehr reiches Gebiet der Weltwirtschaft erschließen soll. Diese Bahn wird von Sihuatanejo über Inguaran in die Distrikte Apatzingan und Arie verlaufen und in Uruapan den Anschluß an das vorhandene Bahnnetz im Nordosten des großen Küstengebirges finden. Die Bahn ist noch nicht genehmigt, die Handelskammer von Morelia hat jedoch den Antrag gestellt, sie zu bauen und die Bundesregierung um die Bewilligung einer Kilometergarantie von 6250 mex. Dollar ersucht. Die Kosten der Linie Sihuatanejo-Uruapan werden, obwohl die Endpunkte in der Luftlinie nur etwa 150 km entfernt sind, auf nicht weniger als 5 300 000 Doll. geschätzt, da die „Michoacanbahn“ im denkbar schwierigsten Gebirgsland verlaufen würde.

Schneller wird jedenfalls eine andere Bahn übers Gebirge zwischen den Stationen Sinaloa und Durango zustande kommen, die von der mexikanischen Nationalbahn (National Lines of Mexico) hergestellt wird, auf Grund eines im Januar 1909 abgeschlossenen Vertrages mit dem Staat Durango und der Maderero de Durango Co. Es handelt sich dabei um eine unmittelbare Verbindung des wichtigsten Hafens Mazatlan mit der Stadt Durango. Eine Hauptaufgabe dieser Bahn, die natürlich ebenso wie die vorgenannte Strecke Topolobampo-Chihuahua von der oben erwähnten Bahn Guaymas-Guadalajara geschnitten werden müßte, liegt in der Erschließung ausgedehnter, mehrere 100 000 Acres umfassender Waldungen im Gebirge, die teils dem Staate, teils der Maderero de Durango Co. gehören; außerdem werden auch wertvolle Acker- und Bergbaubezirke des Staates erschlossen, der dem Bahnunternehmen eine 6-prozentige Verzinsung eines Anlagekapitals von 4 Mill. Pesos auf 10 Jahre garantiert hat. Da die Stadt Durango selbst Eisenbahnanschluß zum Atlantischen Ozean (Matamoros) bereits genießt, würde somit die Schaffung der durchs Gebirge führenden Bahn Mazatlan-Durango gleichzeitig zwischen Tampico und Mazatlan sowie zwischen Matamoros (am Rio Grande del Norte) und Mazatlan die Entstehung neuer Überlandlinien nach sich ziehen. Außerdem baut die genannte Maderero de Durango Co., um ihren wertvollen Landbesitz im Westen von Durango nutzbar zu machen, eine 106 km lange Bahn von Durango nach Llano Grande. Sie beschäftigte bei diesem Bahnbau volle 5000 Arbeiter. Die Strecke sollte kontraktmäßig am 1. August 1912 fertiggestellt sein, doch steht die Nachricht von der Betriebsübergabe noch aus. Vermutlich haben

die schweren Wirren, in die das Land gestürzt ist, eine Verzögerung bedingt.

Wichtiger noch als diese Bahn, deren Bedeutung immerhin nur in der Erschließung großer Wälder und wertvoller Minen liegt, wird für Durango eine nach Südosten laufende Bahn werden, die von den „National Lines“ in einer Länge von 270 km nach Gutierez gebaut wird, einer im Staat Zacateras gelegenen Station der mexikanischen Zentralbahn. Auch diese Bahn wird sehr reiche, bisher kaum benutzte Minen erschließen, vor allem in den Bezirken von Sombrerete und Chalchihuites. Außerdem aber bietet die auf 3 Mill. Doll. veranschlagte Bahn Durango-Gutierrez dem Staat Durango eine um 30 Stunden verkürzte Verbindung mit der Hauptstadt Mexiko und den südlichen Golfhäfen dar. Bisher war diese Verbindung nur auf dem großen und kostspieligen Umweg über Torreon möglich.

Im Osten des Landes sind besonders bemerkenswert die Bestrebungen, das Bahnnetz des eigentlichen Mexiko mit dem der Halbinsel Yucatan zu verbinden. Zwischen beiden Gebieten besteht bisher keine Bahnlinie. Jetzt soll eine solche zwischen Sta. Lucrezia in Staate Vera Cruz und einem noch nicht bestimmten, 1000 km entfernten Platz in Yucatan zum Anschluß an die „United Railroads of Yucatan“ geschaffen werden. Die Konzession auf die Bahn, für die die Bundesregierung eine Kilometergarantie von 12 500 Pesos und jeder der berührten Staaten Vera Cruz, Chiapas, Tabasco und Yucatan für sein Gebiet eine weitere Kilometergarantie von 3—4000 Pesos geleistet hat, ist einem gewissen William P. Wood erteilt worden, anscheinend wieder einem Nordamerikaner, wie ja überhaupt die wichtigsten Bahnen Mexikos fast durchweg in nordamerikanischen oder englischen Händen sind.

Weiterhin ist als Gegenstück zur Westküstenbahn eine Ostküstenbahn in Aussicht genommen, die sich von Vera Cruz über Tuxpan und Tampico, 1035 km weit, bis hinauf zur Grenzstation Matamoros im Mündungsgebiet des Rio Grande del Norte, erstrecken soll. Das nördliche Stück von Matamoros bis Tampico wird in einer Länge von 425 engl. Meilen wieder von einer nordamerikanischen Gesellschaft hergestellt, der „St. Louis, Brownsville and Mexico Railroad Company“.

Käme es ausschließlich auf den guten Willen an, den die mexikanische Regierung bei der Erschließung ihres Landes für Weltverkehr und Welthandel in den letzten Jahrzehnten mit unverkennbarer Deutlichkeit an den Tag legt, so würde das Tempo, in dem Mexiko den seiner harrenden Kulturaufgaben gerecht wird, zweifellos noch wesentlich schneller sein, als es tatsächlich ist. Immerhin ist eine gewisse Beschränkung in der Schnelligkeit der Ausführung der Arbeiten geboten, da man sich nach den verfügbaren Mitteln richten muß. Nachdem z. B. der Ausbau des Hafens Salina Cruz 48 Millionen, der des Hafens Manzanillo 15 Millionen Pesos verschlungen hat, denen sich noch weitere bedeutende Aufwendungen für die Häfen Guaymas und Mazatlan anschließen, muß eine Verbesserung weiterer Häfen, vor allem die kostspielige Instandsetzung des Tepic-Hafens San Blas, bis auf weiteres zurückgestellt werden. Ebenso ist natürlich eine gewisse Beschränkung im Bau der zahlreichen möglichen und wünschenswerten, aber fast stets ebenso schwierigen wie kostspieligen Eisenbahnlinien geboten, damit die finanziellen Kräfte zunächst auf einige besonders bedeutungsvolle Bahnbauten gerichtet werden können. Unter diesen ist gegenwärtig die weitaus wichtigste zweifellos die der Westküste parallel laufende Bahn Guaymas-Mazatlan-Tepic-Guadalajara, deren Fertigstellung für das westliche Mexiko von einer ausnehmend großen Bedeutung sein wird.

Im nördlichen Mexiko sind übrigens zahlreiche Bahnlinien von der englischen Firma Pearson & Son, Ltd., angekauft worden, die anscheinend auf eigene Faust, ebenso wie bei der Tehuantepec-Bahn, auch dort eine großzügige Verkehrs- und Wirtschaftspolitik ersten Ranges zu betreiben die Absicht hat. Auch hierdurch kann Mexikos Erschließung für die Weltwirtschaft rasch und machtvoll gefördert werden.

Vor allem bleibt aber unverkennbar das machtvolle Vordringen des nordamerikanischen Kapitals, das in Mexiko heut ebenso wie in einigen südamerikanischen Staaten eine beherrschende Stellung im Eisenbahnwesen des Landes erlangt hat. Die wiederholten Unruhen haben das Land auch politisch in eine nicht mehr ganz unabhängige Stellung von den Vereinigten Staaten gebracht. Wohin die amerikanischen Pläne schließlich zielen, ist heut noch nicht abzusehen. Jedenfalls aber scheint es, daß auch hier wie in manchen anderen Gegenden der Erde die überragende wirtschaftliche Beherrschung eines Landes von der politischen Vorherrschaft schließlich nur durch eine kaum noch erkennnbare Grenzlinie geschieden werden wird.

Unter allen Umständen aber dürfte der Gegensatz zwischen den englischen und amerikanischen Wirtschaftsinteressen, der sich auch in anderen amerikanischen Ländern, vor allem in Brasilien, mehr und mehr zuspitzt, in Mexiko in Zukunft eine wachsende Verschärfung erfahren. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß das Endziel nordamerikanischen Ehrgeizes in Mexiko, wie in allen anderen Ländern Mittel- und Südamerikas, ein möglichst umfassendes Eisenbahnmonopol ist. Mit den Regierungen der meisten Staaten würde das Yankee-Kapital wohl bald fertig werden, wenn man auch neuerdings verschiedentlich, so in Mexiko, Brasilien, Venezuela, auf unerwartet kräftigen Widerstand gestoßen ist; aber eine Niederringung der britischen Kapitalinvestitionen dürfte eine sehr harte Nuß sein, und der amerikanisch-englische Kampf um die Beherrschung der mexikanischen Bahnen dürfte in diesem soeben beginnenden wirtschaftlichen Drama eines der spannendsten Kapitel sein!

Friedenau. Dr. Richard Hennig.

Die neue deutsche Kolonialeisenbahn-Verkehrsordnung.

Mit dem 1. Juli d. J. ist auf allen dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in den deutschen Schutzgebieten Afrikas eine einheitliche Kolonialeisenbahn-Verkehrsordnung (abgekürzte Bezeichnung: KVO.) durch Reichskanzlerverordnung vom 26. Februar 1913 eingeführt worden. Durch diese Festsetzung der allgemeinen Beförderungsbedingungen auf den Schutzgebietsbahnen ist ein wichtiger Schritt zur Schaffung eines einheitlichen Frachtrechts in den deutschen Schutzgebieten Afrikas vollzogen und nunmehr eine mit der zunehmenden Entwicklung des Eisenbahnverkehrs der deutschen Kolonien immer fühlbarer werdende Lücke in ihrer Gesetzgebung geschlossen worden.

Der volle Wortlaut (nebst Anlage A) ist im „Deutschen Kolonialblatt“ Nr. 5 S. 179 u. ff. des Jahrgangs 1913 veröffentlicht. Die neue Verordnung, die seinerzeit den Gouverneuren und Eisenbahnbetriebspächtern zur Begutachtung vorgelegen hat, lehnt sich in ihrer Einteilung und der Zählung der Paragraphen genau an die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO.) vom 1. April 1909 (Reichs-Gesetzbl. S. 93 ff.) an, damit die von den deutschen Eisenbahnverwaltungen in den Kolonialbahndienst eintretenden Beamten sich leichter zurechtfinden können. Mit Rücksicht auf den schwächeren und langsameren Zugdienst, den meist fehlenden Nachtdienst, die vielfach unbesetzten Stationen, den weniger zuverlässigen Nachrichtendienst, die unentwickelten wirtschaftlichen Verhältnisse in den Schutzgebieten weist die neue KVO. vielfach wesentliche Erleichterungen und Vereinfachungen gegenüber der EVO. auf. Die §§ 38, 47, 92 und 93 sind sogar einstweilen ganz ohne Inhalt geblieben. Andererseits hat man aber die „allgemeinen Ausführungsbestimmungen“ zur EVO., die heute bei den deutschen Bahnen seit geraumer Zeit allgemein gelten, in den Text der KVO. hineingearbeitet, soweit sie von den örtlichen Verhältnissen und Bedürfnissen, vom Klima, den Arbeiterverhältnissen und dergleichen unabhängig sind. Dies dürfte den mit ihrer Handhabung befaßten Beamten und Bediensteten eine wesentliche Erleichterung gewähren, zumal diese deutschen Ausführungsbestimmungen heute überall gesetzliche Kraft haben und nach der Rechtsprechung den Bestimmungen der EVO. selbst in dieser Beziehung völlig gleichstehen. Diese „Ausführungsbestimmungen“ sind der Niederschlag langjähriger Erfahrungen im Eisenbahnverkehrsdienst und bekanntlich seinerzeit von der ständigen Tarifkommission, bestehend aus Vertretern der deutschen Staats- und Privatbahnen, in Gemeinschaft mit dem Verkehrsausschusse, bestehend aus Vertretern der Industrie, der Landwirtschaft und des Handels, durchberaten, von der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen unter dem Vorsitz des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten beschlossen und auf allen deutschen Eisenbahnen eingeführt worden. Daß sie in der EVO. selbst keine Aufnahme gefunden haben, dürfte sich wohl aus der geschichtlichen Entwicklung in Deutschland erklären.

Es kann nicht zweifelhaft sein, daß es richtig war, in den vier afrikanischen Schutzgebieten, trotz der großen Verschiedenheit ihrer wirtschaftlichen und klimatischen Verhältnisse, durch Einführung übereinstimmender gesetzlicher Bestimmungen eine einheitliche Grundlage für die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und Eisenbahnfrachtrechts zu schaffen. Dadurch wird zugleich der große Vorteil erreicht, daß die Schutzgebiete in ihrer wirtschaftlichen Entwicklung sowohl einander, als auch dem Mutterlande näher gebracht werden. Beispielsweise würde der Gedanke an die Einführung durchgehender Tarife für die überseeische Güterverfrachtung zwischen Mutterland und Schutzgebiet, dem man bereits näherzutreten versucht hat, völlig unausführbar werden, wenn in jedem Schutzgebiet eine abweichende Verkehrsordnung bestände.

Mögen sich die wirtschaftlichen Verhältnisse noch so verschieden entwickeln, die gesetzlichen Bestimmungen müssen auch hier wie auf anderen Gebieten einheitlich sein. Das Beispiel von Deutschland selbst lehrt, daß trotz größter wirtschaftlicher Verschiedenheit zwischen Nord und Süd, zwischen Ost und West, zwischen Essener Kohlen- und Industriebezirk und bayerischem Hochland oder pommerschem Ostseestrand sich gut mit einer einheitlichen Verkehrsordnung auskommen läßt. In necessariis unitas, in dubiis libertas!

Nachstehend sollen die wichtigsten Bestimmungen und Abweichungen der neuen KVO. von den Vorschriften der deutschen EVO. kurz erörtert werden. Zunächst räumt § 1, Geltungsbereich, den Gouverneuren das Recht ein, mit Zustimmung des Reichskolonialamts einzelne Eisenbahnen wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr von den Bestimmungen der KVO. zu befreien, und § 2 ermächtigt sie, Ausführungsbestimmungen, die die Bahn treffen will, zu genehmigen. Wegen der vielfach vorhandenen schwarzen Stations- und Zugbeamten bedurfte § 8, Meinungsverschiedenheiten, eines besonderen Zusatzes, da deren Entscheidung zumeist nur dem weißen Stations- oder Zugbeamten überlassen werden kann. Danach kann der Gouverneur besonders bestimmen, ob und inwieweit in den Fällen, wo ein weißer Zugbeamter nicht vorhanden ist, auf den mit Farbigen besetzten Stationen und während der Fahrt die Anordnung des farbigen Stationsvorstehers oder farbigen Zugführers solange gelten soll, bis die Entscheidung des weißen Aufsichtsbeamten der nächstfolgenden Station angerufen werden kann. Der gleiche Zusatz hat auch bei § 22, Öffnen der Fenster, Aufnahme gefunden. § 11, der den Ausschluß von Personen von der Beförderung oder ihre nur bedingungsweise Zulassung behandelt, ist wesentlich milder gefaßt, als in der EVO.; insbesondere überläßt es § 11,3 den Gouverneuren, anzuordnen, ob und unter welchen Bedingungen gewisse Kranke, z. B. Pest- und Aussatzkranke, zur Beförderung zugelassen werden dürfen.

Im § 12 sind etwaige Fahrpreisermäßigungen für Kinder der jeweiligen Festsetzung durch den Tarif überlassen; die deutsche Bestimmung der EVO., § 12, 2, ist auf die Schutzgebiete nicht anwendbar, da einmal die sichere Feststellung des Lebensalters bei farbigen Kindern großen Schwierigkeiten begegnen würde, sodann aber auch die Reife der Kinder in den Tropen in anderen Jahren eintritt als bei uns. Durch § 16, 2 und 5 ist die Bestimmung über die Preiszuschläge bezw. die Gebühr, die der Reisende zu entrichten hat, wenn er auf der Fahrt keinen gültigen Fahrschein vorzeigen kann, oder wenn er die abgesperrten Teile einer Station mit Bahnsteigsperre ohne gültigen Ausweis betritt, dem Tarif überlassen, da die deutschen Strafbestimmungen, § 16, 2 und 4 der EVO., zur allgemeinen Anwendung in den Schutzgebieten nicht geeignet erschienen. Der in der deutschen EVO. ziemlich umfangreiche § 18, betr. Frauen- und Nichtraucherabteile, hat hier die einfache Fassung erhalten, daß es den Gouverneuren überlassen bleibt, bei Bedürfnis mit Zustimmung der Eisenbahn über die Einrichtung und Benutzung von Frauen- und Nichtraucherabteilen die nötigen Anordnungen zu treffen. Die Vorschrift über das Abrufen in den Warteräumen zum Einsteigen, § 19, 1 der EVO., ist, weil einstweilen entbehrlich, weggelassen. Um den Mißbräuchen der Farbigen wegen der zu umfangreichen Traglasten zu steuern, die sie in die Personenwagen mitnehmen, wird durch § 28, 4 der Umfang der in den Personenwagen zuzulassenden Traglasten auf solche Gegenstände beschränkt, die infolge ihres Umfanges, ihres Gewichts oder ihrer Anzahl ein einzelner Fußgänger noch zu tragen vermag; anderenfalls brauchen solche Gegenstände als Traglasten auch dann nicht zugelassen zu werden, wenn mehrere Fahrscheine vorgezeigt werden.

Nach § 36, 2 gilt ein fehlendes Reisegepäckstück erst nach Ablauf von 14 (nach der deutschen EVO. von 3) Tagen nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, für „verloren". Dagegen hat die Bahn nach § 37, 1 den nachgewiesenen Schaden bis zum Betrage von 10 ₰ (in Ostafrika 7,5 Heller), in Deutschland 20 ₰ für jedes Kilogramm des ausgebliebenen Gepäcks und für jede angefangenen 24 Stunden der Lieferfristüberschreitung — höchstens aber 14 Tage — zu ersetzen. Ist ein Schaden nicht entstanden oder nicht nachgewiesen, so hat die Bahn nach § 37, 2: 5 ₰ (in Ostafrika 4 Heller) für das Kilogramm wie vor zu zahlen. § 38, Gepäckträger, ist vorläufig ohne Inhalt geblieben, da die Bahnen in den Schutzgebieten heute noch Bedenken tragen, eine Haftung für die von ihnen zu stellenden farbigen Gepäckträger zu übernehmen. Die Bestimmungen des Abschnitts über die Beförderung von Expreßgut gelten nur für die Bahnen, welche die Expreßgutabfertigung eingeführt haben. Hierbei bestimmt § 42, daß die Abfertigungsstelle auf unbesetzten Stationen der Zugführer ist.

Bei der Tierbeförderung ist die Anmeldefrist nach § 48, 1 auf mindestens 72 Stunden gegen 24 in Deutschland festgesetzt. Einzelne Tiere müssen mindestens 2 Stunden (nach EVO. § 48, 5 nur eine Stunde) vor Abgang des Zuges auf die Station gebracht werden. Tiersendungen sind auf Frachtbrief (nach EVO. auf Beförderungsschein oder Eilfrachtbrief) abzufertigen. Nach § 49 kann der Gouverneur nähere Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Tieren im Einvernehmen mit der Bahn erlassen, während in der EVO. hierfür die Anlage B das Erforderliche enthält. Über die Auslieferung von Tiersendungen an den Empfänger bestimmt § 50, daß eine Benachrichtigung des Empfängers über das Eintreffen seiner Sendung von der Bahn nur verlangt werden kann, wenn der Empfänger innerhalb eines Umkreises von 6 km von der besetzten Eisenbahnstation wohnt, andernfalls sowie im übrigen nach Ablauf der festgesetzten Abnahmefrist ist die Eisenbahn zu einer Verwahrung der Tiere nicht verpflichtet. Die Lieferfristen betragen nach § 51, 1: 1. Abfertigungsfrist 1 Tag, 2. Beförderungsfrist für angefangene je 100 Tarifkilometer 1 Tag mit der Ausnahme, daß auf der 60 cm spurigen Otavibahn in Deutsch-Südwestafrika die gleichen Lieferfristen gelten wie für Frachtgut, nämlich zu 1. und 2. je 2 Tage statt 1 Tag (vergl. § 75). Die deutsche EVO. kennt hierbei keine Abfertigungsfrist, sondern nur einen Tag Frist bei einer Entfernung von 150 Tarifkilometern und bei größeren Entfernungen, für weitere angefangene je 300 Tarifkilometer einen weiteren Tag.

Für die Beförderung von Gütern ist Inhalt und Form des Frachtbriefes durch die §§ 55 und 56 in allen wesentlichen Punkten übereinstimmend mit den Bestimmungen der EVO. festgelegt, dem Gouverneur indessen die Festsetzung des eigentlichen Frachtbriefmusters im Einvernehmen mit der Eisenbahn überlassen. Im § 63, Annahme, findet sich unter 1 folgender, für die weniger bevölkerten Gebiete wichtiger Zusatz: „Die Annahme von Gütern für Empfänger, welche nicht innerhalb eines Umkreises von 6 km von der nächsten besetzten Eisenbahnstation wohnen, kann die Eisenbahn ablehnen, wenn der Absender nicht mit dem Gute einen „Ablieferungsschein" nach einem vom Gouverneur festzusetzenden Muster über die aufgegebenen Güter einreicht. Diesen von der Eisenbahn bestätigten Schein erhält der Absender zurück. Er hat ihn unverzüglich dem im Frachtbrief verzeichneten Empfänger zu übersenden. Die Ausstellung eines solchen Ablieferungsscheines hat der Absender im Frachtbrief in der Spalte „zulässige oder vorgeschriebene Erklärungen" zu vermerken. Der Empfänger erhält alsdann Frachtbrief und Frachtgut gegen Rückgabe dieses Ablieferungsscheines, mit dem er sich bei der Eisenbahn als der berechtigte Empfänger ausweist. (§ 76,1.)

Ferner bestimmt § 63,2, daß auf unbesetzten Stationen Güter, wie dies selbstverständlich ist, nur während des Aufenthalts der Züge angenommen werden.

Wesentliche Abweichungen gegen die EVO. zeigt naturgemäß § 75, Lieferfrist; die Fristen betragen a) für Eilgut (soweit eingeführt) 1. Abfertigungsfrist 1 Tag, wie in der EVO. 2. Beförderungsfrist für angefangene je 100 (in der EVO. je 300) Tarifkilometer 1 Tag, b) für Frachtgut: 1. Abfertigungsfrist 2 Tage, wie in der EVO., 2. Beförderungsfrist für angefangene je 100 Tarifkilometer 1 Tag, auf der Otavibahn dagegen 2 Tage. (Nach der EVO. bei einer Entfernung bis zu 100 Tarifkilometer 1 Tag, bei größeren Entfernungen für weitere angefangene je 200 Tarifkilometer 1 Tag.) — Dabei ruht nach § 75, 6 der Lauf der Lieferfrist außer aus den sonst dafür maßgebenden Gründen insbesondere an den Tagen, an denen ein dem öffentlichen Verkehr dienender Zug auf der betreffenden Strecke nicht verkehrt. F. B.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Berliner Personenverkehr.** 173 690 570 Fahrkarten sind nach der soeben erschienenen Verkehrs-Statistik der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin im letzten Etatsjahre auf den Eisenbahnstationen Groß-Berlins verkauft worden. Ihre Zahl hat wiederum erheblich zugenommen, und zwar um mehr als acht Millionen. Auf den Stadt- und Vorortverkehr entfallen nahezu 160 Millionen (genau 159 985 250) Fahrkarten. Rücksichtlich des Fernverkehrs steht auch diesmal der Stettiner Bahnhof (mit 2 046 412 Fahrkarten) an der Spitze, ihm folgen, in der gleichen Reihenfolge wie im Vorjahre, der Anhalter, Lehrter, Schlesische und der Potsdamer Bahnhof (Amtliches Reisebureau), die jetzt aber sämtlich die erste Million weit überschritten haben, ebenso Bahnhof Friedrichstraße, der im Vorjahre nur 979 615 Fahrkarten erreichte. Mit Bezug auf den Stadt- und Vorortverkehr steht wieder Bahnhof Alexanderplatz allen voran, hier wurden 6 906 252 Fahrkarten

verkauft, an zweiter Stelle folgt der Stadtbahnhof Friedrichstraße mit 6 769 150 Fahrkarten; über 5½ Millionen wurden auf dem Schlesischen Bahnhof gezählt, über 5 Millionen auf Station Zoologischer Garten. Es folgen danach der Wannseebahnhof in Berlin (4,7 Millionen), Bahnhof Charlottenburg (4,6), Bahnhof Börse (3,9), Potsdamer Ringbahnhof (3,7), Steglitz (3,6), Gesundbrunnen (3,5), Bellevue (3,4), Warschauer Straße (3,3), Wedding und Nieder-Schöneweide (3,2), Jannowitzbrücke und Stralau-Rummelsburg (2,7), Savignyplatz (2,6), Lehrter Stadtbahnhof (2,5), Schönhauser Allee und Spandau Hauptbahnhof (2,3), Großgörschenstraße, Potsdam, Wilmersdorf-Friedenau, Hermannstraße (2,2), endlich Neukölln (mit 2 Millionen Fahrkarten). Fast überall ist der Fahrkartenverkauf, zum Teil beträchtlich, gestiegen, etwas zurückgegangen ist er u. a. auf den Stationen Halensee, Nikolassee, Bellevue, Jannowitzbrücke, Schönhauser und Landsberger Allee und Neukölln. Auch die Zahl der Zeitkarten hat im letzten Jahre erheblich zugenommen, in runden Zahlen wurden im Stadt-, Ring- und Vorortverkehr verausgabt über 6,8 Millionen Arbeiter-Wochenkarten, 1¾ Millionen Monatskarten und etwa 906 000 Schülerkarten.

— **Eisenbahnunfall auf Bahnhof Krojanke.** (Amtliche Meldung.) Bei der Durchfahrt des D-Zuges 10 von Flatow in den Bahnhof Krojanke am 26. d. M. um 10 Uhr 59 Min. lief der letzte Wagen außerhalb des Gleises. Beim Überfahren der Kreuzungsweiche 9 schlug der Wagen um. Der Zug kam sofort zum Halten. Entgleist ist nur der letzte Wagen, anscheinend durch Achsschenkelbruch. Getötet ist eine Militärperson, schwer verletzt zwei Personen. Gleis 1 war etwa eine Stunde gesperrt. D-Zug 10 fuhr mit etwa eineinhalb Stunden Verspätung weiter. Der Betrieb wurde nach einer Stunde unter Zuhilfenahme der Überholungsgleise wieder aufgenommen. — Die Königliche Eisenbahndirektion Danzig gibt eine Aufstellung der bei dem Unfall getöteten und verletzten Personen. Getötet ist der Waffenmeister Richart aus Aachen. Schwer verletzt: Frau Malolewski-Danzig. Der Name der zweiten schwer verletzten Dame konnte noch nicht festgestellt werden, da sie zurzeit noch bewußtlos ist. Sie wurde in das Krankenhaus nach Schneidemühl übergeführt. Leicht verletzt sind außerdem 10 Personen. Über die Ursache der Entgleisung ist bisher eine amtliche Mitteilung nicht erfolgt.

— **Milchbeförderung auf der Eisenbahn.** Wie bereits in Nr. 49 S. 794 d. Ztg. mitgeteilt wurde, hatte die Handelskammer zu Berlin einige Wünsche und Anregungen des der Kammer angegliederten Fachausschusses für den Milchhandel der Eisenbahnverwaltung unterbreitet. Mit Bezug hierauf sind von der Eisenbahndirektion in Berlin mit den Milchempfängern eingehende Verhandlungen geführt worden, als deren Ergebnis der Handelskammer, wie aus ihren „Mitteilungen“ hervorgeht, von der genannten Direktion unter anderem folgendes bezeichnet wurde. Der Anregung, betreffend den weißen Anstrich der Milchwagen und die Gestellung von Kühlwagen zur Milchbeförderung, wird entsprochen werden. Die hauptsächlich zur Milchbeförderung benutzten Nm-Wagen werden neuerdings nach und nach mit weißem Anstrich versehen und die beantragten Kühlwagen sollen, sofern sie noch nicht eingestellt sind, in Kürze in den von den Interessenten vorgeschlagenen Kursen laufen. Hinsichtlich des Wunsches nach gründlicher Reinigung der zur regelmäßigen Milchbeförderung benutzten Wagen wird bemerkt, daß sämtliche Wagen, soweit erforderlich, vor der Beladung gereinigt und außerdem von Zeit zu Zeit mit warmem Wasser gewaschen werden. Die an der Milchbeförderung beteiligten Eisenbahnverwaltungen sind ersucht worden, ihren Dienststellen wegen der gründlichen Reinigung der Milchwagen und Rampen entsprechende Anweisung zu erteilen. Ebenso ist den Dienststellen die sorgfältige Behandlung der Milchgefäße wiederholt zur Pflicht gemacht, auch die geforderte getrennte Verladung der Milch von übelriechenden und verunreinigenden Eilgütern vorgeschrieben, soweit dies die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse zulassen. Dem Antrag, beim Wechsel des Milchabonnements die leeren Gefäße schon 3 Tage vor Beginn des neuen Abonnements zum Abonnementspreise im neuen Kurse zu befördern, ist stattgegeben worden. Betreffs der angeregten Zulassung von Gesamtkautionen an Stelle der Einzelkautionen bemerkt die Eisenbahndirektion, daß bereits jetzt die Hinterlegung von Generalpfändern für die regelmäßige Beförderung von Milch zugelassen wird, und zwar auch im Verkehr mit Privatbahnen und Kleinbahnen. Auf derartige Generalpfänder finden die Bedingungen für monatliche Frachtstundung sinngemäß Anwendung. Dem Wunsche, daß bei Festsetzung der Fahrpläne möglichst darauf Rücksicht genommen werden möchte, daß die Abendmilch bis gegen 2 Uhr morgens, die Morgenmilch bis gegen 11 Uhr vormittags in Berlin zur Abholung bereit steht, sei bereits zum größten Teil entsprochen. Die in dieser Hinsicht noch geäußerten Wünsche werden, soweit nicht betriebs- und verkehrstechnische Gründe entgegenstehen, berücksichtigt werden. Größere Zugverspätungen würden den Empfängern, soweit festgestellt, schon jetzt rechtzeitig bekanntgegeben. Schließlich sollen die Dienststellen noch alljährlich auf die pünktliche Beförderung der Milch während der heißen Jahreszeit ausdrücklich hingewiesen werden.

— **Brandenburgische Städtebahn A.-G. in Berlin.** Im Betriebsjahr 1912/13 bewegte sich nach dem Rechenschaftsbericht der Personenverkehr im Rahmen der Vorjahre. Die Betriebseinnahmen für 1912/13 betragen 854 388 ℳ (800 815 ℳ im Vorjahre), denen Ausgaben von 674 428 ℳ (628 511 ℳ) gegenüberstehen. Dem Erneuerungsfonds werden 72 398 ℳ (72 652 ℳ), der Sonderrücklage 13 344 ℳ (13 305 ℳ) überwiesen. Einschließlich 3321 ℳ (224 ℳ) Vortrag ergibt sich ein Reinüberschuß von 87 663 ℳ (81 119 ℳ). Hiervon werden 2 % (1,8 %) Dividende auf die Vorzugsaktien verteilt, während die Stammaktien wieder leer ausgehen, 1498 ℳ werden vorgetragen.

— **Westfälische Landeseisenbahn.** Wie der Geschäftsbericht für 1912/13 ausführt, hat die im Jahre 1910 eingetretene Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage weiter angehalten und damit eine wesentlich günstigere Gestaltung der Betriebsergebnisse mit sich gebracht. Die Summe der beförderten Güter ist von 23 755 703 auf 25 422 868 tkm, also um 7 %, die Anzahl der beförderten Personen von 2 005 560 auf 2 110 036, also um 5,24 %, gegen das Vorjahr gestiegen. Die gefahrenen Personenkilometer sind von 27 820 893 auf 29 071 175, also um 4,13 % gestiegen und die gesamten Einnahmen aus dem Personenverkehr von 786 466 ℳ auf 820 721 ℳ, also um 4,35 %. Der Güterverkehr brachte eine Einnahme von 1 847 311 ℳ (i. V. 1 710 390 Mark), also 8,01 % mehr. Die Betriebszahl beträgt 59,36 (59,63 %). Die gesamten Betriebseinnahmen (ohne Übertrag aus dem Vorjahre und ohne die Einnahmen für den Erneuerungsbestand) stiegen von 3 047 898 auf 3 280 236 ℳ, also um 7,61 %, die Betriebsausgaben ohne Erneuerungsbestand und Rücklage A von 1 817 592 auf 1 947 139 ℳ, also um 7,15 %. Der Betriebsüberschuß beträgt 1 341 738 (1 235 060) ℳ. Da für den Erneuerungsbestand 236 783 (217 426) ℳ und die Rücklage A 21 913 (21 253) ℳ erforderlich sind, verbleibt ein verfügbarer Überschuß von 1 083 042 (996 382) ℳ. Dieser soll, wie folgt, verwandt werden: Anleihezinsen 12 700 (13 180) ℳ, Staatseisenbahnsteuer 29 026 (24 642) ℳ, Rücklage 51 634 (47 690) ℳ, Gewinnanteile 7494 (5828) ℳ, 5 % (wie i. V.) Dividende auf 4 Millionen Mark Vorzugsstammaktien H 200 000 ℳ (wie i. V.) sowie auf 500 000 ℳ Einzahlung auf Vorzugsstammaktien J 25 000 ℳ (wie i. V.), 4½ (4) % auf 8 330 000 ℳ Vorzugsstammaktien A bis G 374 850 (333 200) ℳ, 4½ (4) % auf 8 330 000 ℳ Stammaktien A bis G 374 850 (333 200) ℳ und Vortrag 7489 (8642) ℳ).

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netze sind im Monat Juli d. J. bei einer Bahnlänge von 7198 (7072) km 8 188 235 (8 221 572) Fahrtausweise ausgegeben und 2 533 745 (2 487 850) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 9 627 826 (9 974 539) ℳ, aus dem Güterverkehr 13 153 835 (13 141 491) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 555 296 (553 638) ℳ, aus dem Tierverkehr 423 043 (412 080) ℳ, zusammen 23 760 000 ℳ gegen 24 081 748 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beziffert sich auf 135 890 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 2 262 925 ℳ. Auf 1 km entfallen im Monat Juli d. J. an Fahrtausweisen 1138 (1163) mit 1415 (1489) ℳ, an Gütern 352 (352) t mit 1886 (1916) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 3301 (3405) ℳ.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Juli bei einer Bahnlänge von 917 (917) km 1 633 273 (1 537 048) Fahrtausweise ausgegeben und 1 121 092 (1 090 145) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 194 016 (1 124 693) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 829 938 (2 799 935) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 37 911 (37 533) ℳ und aus dem Tierverkehr 33 669 (33 351) ℳ, zusammen 4 095 534 ℳ gegen 3 995 512 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Juli d. J. beziffert sich auf 26 650 520 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 782 397 ℳ. Auf 1 km entfallen im Monat Juli an Fahrtausweisen 1781 (1676) mit 1343 (1267) ℳ; an Gütern 1223 (1189) t mit 3123 (3090) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4466 (4357) ℳ.

— **Alkohol und Verkehrssicherheit.** So lautete der wichtigste Gegenstand der Beratungen in der Hauptversammlung des Deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke, die vom 23. bis 26. Juni d. J. in Hannover abgehalten wurde. Erster Redner war Geh. Regierungsrat Ammann, Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Reichsbahnen in Straßburg. Er führte über „Alkohol und Verkehrssicherheit bei den Eisenbahnen“ nach seinem in den Mäßigkeitsblättern veröffentlichten Selbstbericht folgendes aus: „Der Verkehr, insbesondere der Eisenbahnen, hat in den letzten Jahrzehnten einen gewaltigen

Umfang angenommen. Obwohl die Technik die Einrichtungen der Eisenbahn immer weiter vervollkommnet und die Eisenbahnunfälle infolgedessen ständig abnehmen, hat sich ihre Zahl doch noch nicht auf das erreichbare Maß verringert. Seitdem die Wissenschaft die nachteiligen Folgen des Alkoholgenusses auf die Geistestätigkeit festgestellt hat, ist man sich auch über die Gefahr, die dieser für den Bahnbetrieb im Gefolge hat, immer mehr klar geworden. Von den Betriebsunfällen wird der größere Teil durch menschliche Fehlbarkeit verursacht, bei welcher der Alkoholgenuß, der unbedacht, unvorsichtig und ungeschickt macht, eine gewichtige Rolle spielt. (Spremberg und Müllheim.) Auch wirtschaftlich ist der Alkohol für das Bahnpersonal von Nachteil, da er es veranlaßt, die Ausgaben für notwendige Lebensbedürfnisse, eine gesunde Wohnung, ausreichende Ernährung usw. einzuschränken. Dies ist um so bedenklicher, als der Beruf des Betriebsbeamten ungewöhnliche Ansprüche an seine körperliche und geistige Spannkraft stellt. Seit Jahren sind daher die deutschen Bahnverwaltungen bestrebt, den Gefahrbringer Alkohol dem Betrieb fernzuhalten, indem sie verdächtige Bewerber um Einstellung zurückweisen, zum Trunk neigende Bedienstete bei Erfolglosigkeit von Belehrung und Bestrafung aus dem Dienst entfernen. Von einschneidender Bedeutung ist der preußische Alkoholerlaß vom 20. November 1905 geworden, der im Betriebe völlige Enthaltsamkeit, im übrigen strenge Mäßigkeit vorschreibt. Erwägenswert ist, ob das Verbot des Alkoholgenusses sich nicht auch auf längere Dienstpausen und — wie in Sachsen — auf eine gewisse Zeit vor Dienstantritt ausdehnen ließe und Abstinenz bei Annahme von Bewerbern verlangt werden könnte. Die von manchen Seiten nach amerikanischem Vorbild aufgestellten Forderungen völliger Abstinenz der Betriebsbeamten auch außerhalb des Dienstes ist ein Zukunftsideal, zurzeit aber wohl noch undurchführbar. Die fortschreitende allgemeine Aufklärung läßt indessen einen Wandel der allgemeinen Auffassung erhoffen, der in einiger Zeit eine erhebliche Verschärfung der Maßnahmen der Verwaltungen erreichbar erscheinen läßt. Von hohem vorbeugenden Wert sind die Wohlfahrtseinrichtungen der Eisenbahn, vor allem aber die umfassende Abgabe äußerst billiger alkoholfreier Getränke, die in weitem Umfange geschieht. So sind 1912 im Bezirk einer einzigen Direktion (Straßburg) an 200 Stellen 4½ Millionen Portionen alkoholfreier Getränke für 148000 ℳ abgegeben worden. Indirekt wirkt in gleicher Richtung die Begünstigung des Turnens, der Bienen- und Kleinviehzucht u. ä. Nützlich wirken auch Vereine, insbesondere die allgemeinen Eisenbahnvereine, indem sie in ihren Büchereien, bei Vortragsabenden und in dem Verbandsorgan auch die Alkoholfrage berücksichtigen und bei Festen und Ausflügen den Trinkzwang fernhalten. Eine wertvolle Unterstützung bilden die alkoholgegnerischen Vereine, wie der Deutsche Verein g. d. M. g. G., die Guttempler, das Blaue Kreuz und der Eisenbahn-Alkoholgegnerverband. Infolge des Zusammenwirkens aller dieser Faktoren nähern wir uns allmählich der Zeit, in der der Alkoholgenuß des Bahnpersonals als Gefahrmoment für die Betriebssicherheit ausgeschaltet sein wird und in der es heißen wird: Nüchtern wie ein Eisenbahner!"

— **Begnadigung.** Der wegen des großen Müllheimer Eisenbahnunglücks von der Freiburger Strafkammer zu sechs Monaten Gefängnis verurteilte Zugmeister Baehr in Heidelberg ist, wie von den Tageszeitungen gemeldet wird, begnadigt worden, ohne daß er auch nur einen Tag seiner Freiheitsstrafe verbüßt hat.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zur Beschäftigung einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Bretschneider bei der Eisenbahndirektion in Stettin und Schaller bei der Eisenbahndirektion in Cassel. — Der Baurat Marloh bei der Eisenbahndirektion in Danzig ist gestorben.

Österreich.

— **Schienenbestellungen der österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat eine Schienenbestellung zur teilweisen Deckung des Bedarfes der Staatsbahnen für 1914 an die Eisenwerke gelangen lassen. Die Bestellung ist mit Rücksicht auf die geringere Beschäftigung der Werte etwas früher als sonst erfolgt und erstreckt sich auf 19 000 t Schienen und 5700 t Kleinmaterial im Gesamtwerte von 4,8 Millionen Kronen. Die Staatsbahnen benutzen naturgemäß die verkehrsschwächere Zeit zu Gleislegungen, das ist vom Eintritte des Tauwetters bis zur Sommerszeit, und dieses Moment ist für die Bestellung und Ablieferung des Schienenmaterials bestimmend. Die Nachbestellung zur Ergänzung des Schienenbedarfs der k. k. Staatsbahnen, der sich im Rahmen der vorjährigen Anschaffungen von ungefähr 50 000 t bewegt, dürfte im Spätherbst oder auch erst im Dezember erfolgen.

— **Überfall auf einen Eilzug bei Lemberg.** In der Nähe von Lemberg wurde in der Nacht vom 25. auf den 26. August ein Überfall auf einen Eilzug verübt, wie er bisher nur in Amerika und auch in Rußland öfters vorgekommen ist. Das Attentat erfolgte in stockfinsterer Nacht in der Strecke Dawidów-Sichów zwischen den Wächterhäusern Nr. 14 und 15 (etwa 14 km vor Lemberg) auf den Schnellzug Nr. 2, der, aus Czernowitz kommend, den Anschluß nach Berlin vermittelt und fahrplanmäßig einige Minuten nach Mitternacht in Lemberg eintrifft. Der Zug wurde in der Nähe von Wäldern, wo sich seit langem lichtscheues Gesindel herumzutreiben pflegt und wo sich weit und breit keine menschliche Ansiedlung befindet, durch Ziehen der Notleine zum Stehen gebracht. Gleichzeitig umringten mehrere mit Revolvern bewaffnete Individuen die Lokomotive und den Postambulanzwagen, in den sie einzudringen versuchten, woran sie jedoch vom Dienstpersonal gehindert wurden, das die Türen des Postwagens schleunigst schloß. Das Zugbegleitungspersonal und die Reisenden jagten die Strolche, welche gegen den Postambulanzwagen mehrere Schüsse abfeuerten, in die Flucht. Im Postwagen, in dem sich bedeutende Wertsendungen befanden, wurde eine Fensterscheibe zertrümmert. An den Wänden finden sich die Spuren der abgegebenen Schüsse, deren Zahl nach den Angaben des Dienstpersonals 20 bis 25 betragen haben soll. Von den Reisenden und dem Dienstpersonal ist niemand verletzt worden. Der Zug erlitt eine einstündige Verspätung. Die Gendarmerie und die Bahnbehörde leiteten unverzüglich eine Untersuchung ein. Die Täter konnten bisher nicht eruiert werden.

— **Geplante Elektrisierung der Vintschgaubahn (Meran-Mals).** Am 20. August begannen die auf mehrere Tage angesetzten Kommissionsverhandlungen wegen des neuen großen Wasserwerks bei Schlanders, dessen Kraft zur geplanten Elektrisierung der Vintschgaubahn verwendet werden soll. Konzessionswerberin ist die Eisenbahnbaudirektion namens der Staatseisenbahnverwaltung. Nach dem vorliegenden Projekt soll die Gefällstufe der Etsch zwischen Laas und Göflau ausgenützt und die erforderliche Wasserkraft in der Weise gewonnen werden, daß in der Nähe von Laas durch Einbau eines Wehrs ein großes Staubecken geschaffen wird. Ein achteinhalb Kilometer langer Kanal am rechten Etschufer leitet dann das Betriebswasser zu dem in Holzbruck bei Schlanders projektierten Krafthaus. Nach den angestellten Berechnungen kann das Werk eine Durchschnittsenergie von 8000 Pferdekräften für die Zwecke der Betriebsumwandlung abgeben. Diese Energie erhöht sich im Betrage auf 11 000 PS.

— **Fahrbegünstigungslegitimationen für Staats- und Hofbedienstete.** Das Eisenbahnministerium hat mit Zustimmung aller an dem Reglement für die Ausstellung und Ausgabe von Legitimationen für aktive Staats- und Hofbedienstete beteiligten Verwaltungen die Gültigkeit der den Staats- und Hofbeamten der oberen Rangklassen bis einschließlich der achten Rangklasse gebührenden fünfjährigen Legitimationen dahin erweitert, daß von nun an auf Grund dieser nur für die I. und II. Wagenklasse lautenden Legitimationen ermäßigte Fahrkarten auch für die III. Wagenklasse gelöst werden können. Das gleiche Zugeständnis wird auch den pensionierten Staats- und Hofbeamten der obenbezeichneten Rangklassen eingeräumt. Die Staats- und Hofbediensteten der oberen Rangklassen bis einschließlich der achten Rangklasse haben jedoch auch in Zukunft Legitimationen entweder für die I. und II. Klasse oder für die zweite Wagenklasse zu lösen.

— **Schwebebahn auf den Pfänder bei Bregenz.** Das Pfänderbahnkomitee hat beschlossen, mit dem Bau der Schwebebahn auf den Pfänder alsbald zu beginnen. Die Kosten werden auf etwa 500 000 Kr. angenommen, die Bauzeit dürfte neun Monate dauern. Die Bahn soll ebenso gebaut werden wie die Vigiljochbahn bei Meran und die Kohlernbahn bei Bozen, nur soll sie stärkere Stützen erhalten.

Ungarn.

— **Umgestaltung der Eisenbahn Budapest-Szentendre.** Die am rechten Ufer der Donau führende Lokalbahn Budapest-Szentendre soll auf Grund des Gesetzartikels XXXIII vom Jahre 1908 auf elektrischen Betrieb umgestaltet werden. Die Arbeiten konnten nur im Jahre 1911 in Angriff genommen werden, nähern sich aber bereits ihrem Abschlusse. Der Endpunkt dieser Eisenbahn ist der Pálffyplatz in Ofen neben der Margaretenbrücke; die Bahn fährt nahezu 3 km parallel mit der elektrischen Trambahn Altofen bis zur Station Filatorigát. Ursprünglich wurde nur die Umgestaltung der Strecke Filatorigát-Szentendre geplant und hätte dann das reisende Publikum von Filatorigát die elektrische Straßenbahn benutzen können. Nun hat der Handelsminister beschlossen, die elektrischen Züge bis in die Stadt

hineinzuführen. Die Budapester Lokalbahn-Aktiengesellschaft wurde daher aufgefordert, den Abschnitt Filatorigát-Pálffyplatz der rechtsufrigen Ringbahn der Staatsbahnen, auf welcher Linie die Lokalbahngesellschaft auf Grund des Mitbetriebsrechtes bisher den Verkehr unterhielt, ebenfalls auf elektrischen Betrieb umzugestalten. Auf Grund der eingereichten Pläne fand kürzlich die amtliche Begehung statt. Die Kommission stellte an Ort und Stelle alle technischen Bedingungen für den Bau der elektrischen Oberleitung fest. Die Budapester Lokalbahngesellschaft wurde verpflichtet, die endgültigen Baupläne der Stadt zum Zwecke der Erlangung der lokalbehördlichen Baugenehmigung zu unterbreiten. Bei der Erteilung der Genehmigung werden jene Bedingungen festgestellt werden, unter denen die Hauptstadt das Einfahren der Züge der Szentendreer elektrischen Bahn bis zum Pálffyplatz gestatten wird. Die Teilstrecke Filatorigát-Szentendre soll demnächst dem elektrischen Betriebe übergeben werden.

— **Elektrische Lokalbahn Czegléd-Kecskemét.** Diese beiden dichtbevölkerten Städte, welche beide auf der Staatsbahnstrecke Budapest-Temesvár liegen, sollen durch eine elektrische Bahn verbunden werden. Diese würde unter anderem auch die Stadt Nagykörös berühren. Die beiden Städte Czegléd und Kecskemét pflegen Verhandlungen mit der ungarischen Bank- und Handels-A.-G. behufs Finanzierung der Bahn. Beide Städte haben bereits größere Zuschüsse gesichert.

Übrige europäische Länder.

— **Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn.** Im Jahre 1912 vereinnahmte die Gesellschaft, deren Linien bekanntlich im Pachtbetriebe der Kaiserlichen Generaldirektion Straßburg stehen, 4 190 941 Fr. einschließlich der deutschen jährlichen Pacht von 3 866 400 Fr. sowie der belgischen Pacht von 219 600 Fr. Es erforderten: die Anleiheschuld 2 477 673 Fr., die Ablösung von 242 alten Aktien 121 000 Fr. und die Zahlungen an die Garanten 40 000 Fr. Der Reingewinn stellt sich danach auf 1 416 870 Fr., woraus auf die Vorzugsaktien wieder 11 Fr., auf die Stammaktien wieder 30 Fr. und für die Genußscheine wieder 5 Fr. gezahlt werden. Der Vortrag beträgt 2501 (2274) Fr.

— **Nachrichten von den schweizerischen Easenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen weisen für den Monat Juli nach an Betriebseinnahmen: Personenverkehr 9 635 000 Fr. (gleicher Monat des Vorjahres 9 374 538 Fr.), Güterverkehr 9 841 000 (10 094 710) Fr., verschiedene Einnahmen 452 000 (460 772) Fr. Einnahmen im ganzen 19 928 000 (19 930 020) Franken, an Betriebsausgaben 11 695 000 (11 589 557) Franken, daher Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 8 233 000 (8 340 462) Fr. Die Monate Januar bis und mit Juli ergeben: Betriebseinnahmen 118 307 120 (115 656 976) Fr., mehr 2 650 144 Franken, Betriebsausgaben 76 686 428 (73 698 858) Fr., mehr 2 987 570 Fr., Betriebsüberschuß 41 620 692 (41 958 119) Fr., weniger 337 427 Fr.

Der Abschluß der Verstaatlichung der Gotthardbahn bedingt eine Änderung der Kreiseinteilung der Bundesbahnen, da die Kilometerzahl des bisherigen Gotthardkreises V eine verhältnismäßig viel zu kleine ist. In den Kreiseisenbahnräten und in der Presse wird die Frage lebhaft erörtert, ob es zweckmäßig sei, die Linien Zürich-Thalwil-Zug und Zürich-Zug-Luzern vom Kreis III (Zürich) abzutrennen und dem Kreis V (Luzern) zuzuteilen und die Linien Bern-Langnau-Luzern, Brünigbahn und Aargauische Südbahn vom Kreis II (Basel) an Kreis V zu übertragen. Der Verwaltungsrat hat die Angelegenheit zu Händen des Bundesrats zu begutachten.

Am 23. d. M. wurde die 11,8 km lange Worblentalbahn festlich eingeweiht. Das grüne Tal östlich vom Deutenberg, das der Worblenbach durchfließt, birgt eine Reihe Dörfer und Höfe, die nun mit der Stadt Bern einerseits und mit dem stattlichen aufstrebenden Worb andererseits durch eine elektrische Schmalspurbahn verbunden sind.

— **Stadtbahn für Neapel.** Nachdem im Januar d. J. einer französisch-italienischen Gesellschaft die Genehmigung zum Bau einer elektrischen Schnellbahn für Neapel erteilt worden ist, über deren Führung wir bereits in Nr. 7, S. 117 Jahrg. 1912 berichteten, sind nunmehr die eingehenden Pläne ausgearbeitet worden. Die Stadtbahn wird teils als Flachbahn, teils als Untergrundbahn erbaut. Sie ist etwa 8 km lang und hat 15 Haltestellen. Auf der Untergrundbahnstrecke kommt sie stellenweis bis 12,5 m unter die Erdoberfläche zu liegen, so daß der Bau von Aufzügen für die Reisenden erforderlich wird. Die ganze Bahn wird zweigleisig angelegt, für die Spurweite ist Normalspur gewählt. Der Mindesthalbmesser ist auf den Flachbahnstrecken zu 100 m, auf der Untergrundbahnstrecke zu 40 km festgesetzt. Die größte Entfernung zweier Haltestellen wird 575 m betragen. Für den Antrieb ist Gleichstrom vorgesehen, der mit einer Spannung von 1000 Volt in einer dritten Schiene zugeführt wird. Für den Anfang ist ein Betrieb mit Dreiwagenzügen in Aussicht genommen. Die Enden der Züge sollen von Triebwagen gebildet werden, die zugleich die Abteile 2. Klasse enthalten, während in der Mitte ein Wagen 1. Klasse eingestellt werden wird. Der Zug kann von beiden Enden aus gesteuert werden. Die vier Motoren eines Zuges, die durch die Zugsteuerung miteinander in Verbindung stehen, haben je 50 Pferdestärken. Die Fahrgeschwindigkeit soll 25 km in der Stunde betragen.

— **Der Kanaltunnel und das „herzliche Einvernehmen".** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: Die Leser sind balkanmüde; sie sind es satt, täglich ihre Blätter mit den Schilderungen gefüllt zu sehen, wie hinten weit in der Türkei die Völker aufeinander schlagen oder sich vertragen, um aufs neue vom Leder zu ziehen. Ein Zeichen dafür ist, daß in der englischen und in der französischen Presse die Erörterung darüber, ob der Ärmelkanal nun endlich untertunnelt werden soll oder nicht, offenbar größeres Interesse erregt als der Friede von Bukarest, und selbst die Frage, ob wir am Vorabend eines neuen türkisch-bulgarischen Krieges stehen. Denn die Untertunnelung des Kanals, von der an dieser Stelle schon die Rede war, wird dort neuerdings lebhafter besprochen als je, und in zahlreichen Zuschriften wird das Für und Wider eifrig behandelt. Der Plan ist alt; er tauchte schon in den siebziger Jahren auf, und an der technischen Möglichkeit ist wohl nicht zu zweifeln. Aber er scheiterte stets an dem Widerstand der britischen Regierungen, die in Übereinstimmung mit einem parlamentarischen Ausschuß, der 1884 unter dem Vorsitz Lord Lansdownes getagt hatte, der Meinung waren, es sei besser, daß England eine Insel bleibe. Daß das Projekt, anscheinend mit mehr Aussicht auf Verwirklichung, neuerdings wieder das allgemeine Interesse hüben und drüben erregt, ist ein Erfolg der politischen Lage, der Entente cordiale, des „herzlichen Einvernehmens" zwischen England und Frankreich. Wenn nun auch die Engländer, die in ihrer Presse zu Wort kommen, nie vergessen, ihren Bedenken gegen die Untertunnelung hinzuzufügen, sie seien ja überzeugt, daß jenes herzliche Einvernehmen hier unter dem wechselnden Mond ewig dauern werde, so ziehen sie doch ein tunnelloses Dasein, wie bisher, entschieden vor. Oft hört man auch einen gelinden Zweifel an der Verewigung der jetzigen politischen Lage heraus, so, wenn jemand in der Times seine Ablehnung des Tunnels folgendermaßen begründet: „Ich glaube an die Möglichkeit einer Zeit des Völkerfriedens, und wenn sie gekommen ist, mögen die Grenzen, welche die Menschen sich gezogen haben, verschwinden. Aber, solange dieser Zustand der Harmonie nicht erreicht ist, habe ich zu dem Wassergürtel, der seit Jahrhunderten geholfen hat, unser Land vor feindlichen Überfällen zu schützen, mehr Vertrauen als in irgendeinen Tunnel."

An diesem Mißtrauen der Zweifelsüchtigen, die offenbar die große Mehrheit der Nation ausmachen, scheitern auch alle Gegengründe der Techniker. Es geht an dem einen Ohr hinein und an dem andern wieder hinaus, wenn sie ihnen klar machen möchten, man könne ja einen solchen Tunnel jeden Augenblick durch Sprengmittel zerstören oder unter Wasser setzen oder — da die Tunnelbahn elektrisch zu betreiben sei — die elektischen Drähte durchschneiden. Das alles, sagen die Gegner, schütze nicht gegen die Invasion, den plötzlichen Einfall, der durch den Tunnel doch viel einfacher sei als z. B. der unerwartete Einbruch der Deutschen, vor dem man seit Jahr und Tag graulen mache. Kurz, besser sei besser und sicherer sicherer, man möge den Tunnel lassen und England möge eine Insel bleiben, das habe sich bewährt.

Die Engländer müssen wissen, was sie zu tun haben, und man wird ihnen bei einer solchen Empfindlichkeit der öffentlichen Meinung in der Frage des Landesschutzes nicht dreinreden wollen. Aber man sollte sagen, ein Handelsvolk wie sie würde diese Bedenken doch zurückstellen angesichts der Verkehrsvorteile eines solchen Tunnels, die ihnen der erste Ingenieur der französischen Nordbahn im „Echo de Paris" vorrechnet. Er weist nach, daß der englisch-französische Verkehr im Verhältnis zur Volkszahl der Länder weit hinter dem deutsch-französischen oder französisch-belgischen Verkehr zurückbleibe. So wies im Jahre 1911 der französisch-deutsche Verkehr bei einer Gesamtbevölkerung beider Länder von 100 242 000 Seelen 2 808 011 Reisende auf, der Verkehr zwischen Frankreich einerseits und Belgien und Holland anderseits bei 52 826 000 Seelen 4 364 540 Reisende. Dagegen wurden zwischen den hauptsächlichsten festländischen Häfen am Kanal, an der Nordsee und der Ostsee und zwischen England nur 1 662 000 Reisende befördert. Ähnlich war das Verhältnis im Warenaustausch. Von 1904 bis 1911 vermehrte sich der deutsch-französische Handel um 70 %, der englisch-französische nur um 30 %. Aber, wie gesagt, alle Gegengründe prallen glatt ab an dem nun einmal unausrottbar festgewurzelten Mißtrauen, man könne in einer dunkeln Nacht plötzlich über die Insel hereinbrechen; der Tunnel unter dem Kanal ist und bleibt für die Briten „die Schere der Delila", wie der „Temps" sich ausdrückt. Dieses französische Blatt behandelt übrigens das Mißtrauen der englischen Freunde, das im Grunde

doch vornehmlich Gespensterfurcht ist, mit einer so wohlwollenden Nachsicht, wie es sie sonst nicht zu üben pflegt, aber es kann sich doch nicht enthalten, die englischen Nachbarn mit einem stolzen Seitenblick auf die vortrefflichen französischen Flieger darauf aufmerksam zu machen, daß seit den Fortschritten der Luftfahrt auch der Kanal nicht mehr sicher und unüberwindbar sei. Mögen Franzosen und Engländer diesen freundnachbarlichen Streit um den Kanaltunnel untereinander ausfechten; für uns Deutsche als nicht unmittelbar beteiligte Zuschauer ist das Interessanteste daran, zu sehen, daß in England das Mißtrauen gegen Frankreich und seine Friedfertigkeit denn doch noch erheblich stärker zu sein scheint als die Zuversicht auf die Dauer des „herzlichen Einvernehmens“.

— Orientalische Eisenbahnen. Über die Frage, wie sich die Verhältnisse dieser Bahnen nach Beendigung des Krieges gestalten werden, enthält die „N. Fr. Pr.“ folgende Mitteilungen: Die Verhandlungen zwischen den Orientbahnen und Bulgarien wegen Verkaufes ihrer Linien sind noch nicht eingeleitet. Hierfür fehlt die oberste politische Voraussetzung, nämlich die Feststellung der Grenze zwischen Bulgarien und der Türkei. Die Linien der Orientbahnen gehen sowohl auf dem rechten als auch dem linken Maritzaufer, und es steht jetzt noch nicht fest, welche von ihnen auf türkischem, welche auf bulgarischem Gebiete bleiben werden. Erst nach der Verständigung zwischen der Türkei und Bulgarien wird dann die Teilung zwischen bulgarischen und türkischen Linien erfolgen, wobei die türkischen Linien im Betriebe der Gesellschaft verbleiben, die bulgarischen vom Staate abgelöst werden dürften. Auch mit Serbien und Griechenland sind die Verhandlungen noch nicht eingeleitet worden, sie werden aber voraussichtlich im September oder Oktober durchgeführt. Nach den vertraulichen Mitteilungen, welche die Gesellschaft erhalten hat, besteht begründete Aussicht, daß der Betrieb sowohl auf den von Serbien, als den von Griechenland annektierten Gebieten der Gesellschaft als Privatunternehmen verbleiben wird. Das gilt sowohl von der Hauptstrecke Nisch-Saloniki als auch von der Linie Saloniki-Monastir, da beide teilweise auf griechischem, teilweise auf serbischem Gebiete laufen werden. Die Betriebsgesellschaft der Orientbahnen dürfte also den Betrieb auf beiden Linien behalten. Die Verhandlungen wegen der Entschädigung für die Verluste, welche die Gesellschaft im Kriege durch Entziehung der Linien seitens der kriegführenden Staaten erlitten hat, werden in der zweiten Septemberhälfte oder Anfang Oktober stattfinden. Im Londoner Friedensvertrage ist vorgesehen, daß diese Verhandlungen auf der Pariser Finanzkonferenz durchgeführt werden sollen. Einstweilen hat die Gesellschaft noch nicht ihren Betrieb zurückerhalten, vielmehr werden die Linien von Serbien, Bulgarien und Griechenland betrieben, soweit überhaupt ein Eisenbahnverkehr stattfindet.

— Warschau-Wiener Eisenbahn. Nachdem die Einigung zwischen dem Verwaltungsrat der früheren Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft und der Russischen Regierung betreffs der Restdividende erfolgt ist, gelangt nunmehr die Dividende auf die Kapitalaktien und Genußscheine für das Jahr 1911 und für die Zeit vom 1. bis 14. Juni 1912 zur Auszahlung. Da die auf den 16./29. August cr. einberufene außerordentliche Generalversammlung der Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft, in welcher über den Verlauf der Liquidierung der Angelegenheiten der Gesellschaft Bericht erstattet und Übergabe der Rechte der Gesellschaft bezüglich des Betriebes der Felix-Grube vorgeschlagen werden sollte, wegen ungenügender Aktienhinterlegung nicht zustande gekommen ist, wird eine neue außerordentliche Generalversammlung auf den 31. August/13. September nach Warschau einberufen mit derselben Tagesordnung. Diese Generalversammlung ist ohne Rücksicht auf die Anzahl der hinterlegten Aktien in jedem Falle beschlußfähig.

Fremde Erdteile.

— Frankreichs Forderungen in Syrien. Der „Köln. Ztg.“ wird aus Jerusalem geschrieben: Die französischen wirtschaftlichen Forderungen, soweit sie Syrien betreffen, stehen gegenwärtig im Vordergrund des öffentlichen Interesses. Frankreich verlangt: 1. die Konzession für eine Eisenbahn Rajak-Lydda-el Arisch; 2. die Aufsicht über die Zweiglinie der Hedschasbahn Haiffa-Dera; 3. die Hafenbauten in Jaffa, Haiffa und Tripolis.

Was die erste Forderung anbetrifft, so bezweckt sie die Fortführung der vollspurigen Eisenbahn Aleppo-Rajak in südlicher Richtung. Gegenwärtig sind die Bahnlinien südlich von Rajak schmalspurig, so daß dort jedesmal ein Zugwechsel stattfindet. Durch die Verlängerung der vollspurigen Eisenbahn über Rajak hinaus wird der Durchgangsverkehr erleichtert. Wenn die beabsichtigte Linie Rajak-el Arisch hergestellt und bis nach Port Said weitergeführt würde, könnte man von Cöln über Konstantinopel-Konia nach Kairo im Restaurations- und Schlafwagen in etwa 100 bis 110 Stunden fahren.

Die zweite Forderung geht die Zweiglinie Haiffa-Dera an und bezweckt, Einfluß auf Haiffa und sein Hinterland zu gewinnen. Der mächtige Aufschwung Haiffas beeinträchtigt den wirtschaftlichen Fortschritt der benachbarten (etwa 100 km) Hafenstädte Beirut und Jaffa. Vor allem haben in diesen beiden Städten die mit französischem Kapital arbeitenden Eisenbahnunternehmungen und die Hafengesellschaft von Beirut unter dem Wettbewerb der in Haiffa mündenden Hedschasbahn zu leiden. Frankreich möchte nun entweder durch Einflußnahme auf diese Eisenbahn einen gefährlichen Wettbewerber zugunsten seiner Kapitalinteressen in Beirut und Jaffa ausschalten oder durch Übernahme der Zweiglinie Haiffa-Dera Kapitalien in Haiffa und seinem Hinterland anlegen. Im ersten Fall würde der Aufschwung Haiffas von Frankreich beeinträchtigt, im zweiten Fall gefördert werden.

Was die dritte Forderung angeht, die Forderung von Hafenbauten in Jaffa, Haiffa und Tripolis, so hat Frankreich ein Interesse, durch Hafenbauten in Jaffa und Tripolis seine daselbst auslaufenden Eisenbahnen zu fördern. Der Hafenbau in Haiffa hat für Frankreich nur Wert, wenn es die Eisenbahn Haiffa-Dera übernimmt, da es sonst kein Interesse hat, die Entwicklung Haiffas zu heben. Frankreich möchte mit allen Mitteln tiefere Wurzeln in Syrien schlagen, und besonders in dem Zwischengebiet von Haiffa, wo es noch keine wirtschaftlichen Unternehmungen besitzt. Wir Deutsche, die wir seit 40 Jahren zwischen Jerusalem und Haiffa mühsam „lebendige Stützpunkte“ geschaffen haben, sehen mit Besorgnis, wie schnell Frankreich sich „materielle Stützpunkte“ schafft. Welche höher zu bewerten sind, läßt sich nicht ohne weiteres entscheiden. Wir hoffen aber als Deutsche, daß Deutschland die Türkei in ihrer Abwehr gegen die gefährlichen Forderungen Frankreichs unterstützt. Denn für uns würde es natürlich eine große Genugtuung sein, wenn hier größere deutsche Unternehmungen ins Leben gerufen werden könnten. Deutschland darf nicht vergessen, daß Syrien und Palästina den Kopf Arabiens bilden.

— Die Bagdadbahnfrage. Berliner Blättern wird aus Paris, 26. August, gemeldet: Der „Temps“ bestätigt die Meldung deutscher Blätter betreffend Unterhandlungen zwischen französischen und deutschen Banken in Angelegenheit der Bagdadbahn und sagt: Diese Verhandlungen werden gleichzeitig in Paris und in Berlin geführt. Rußland und England werden über den Gang täglich auf dem Laufenden gehalten. Rußland hat seine Stellung zur Bagdadbahn bereits in Potsdam geregelt. England steht vor der Unterschrift eines Abkommens, durch welches es auf die Strecke bis Bagdad verzichtet. Wir Franzosen schreiten unserseits zur Liquidation. In großen Linien bewegen sich die Unterhandlungen, wie der „Temps“ wissen will, auf folgender Grundlage: Die Ottomanische Bank tritt der Deutschen Bank ihren Aktienbesitz an der Bagdadbahn ab. Die Deutsche Bank verzichtet zugunsten der Franzosen auf andere Eisenbahnkonzessionen am Schwarzen Meer und in Syrien. Deutschland erhält auf seiner Strecke volle Freiheiten ohne fremde Kontrolle. Frankreich wird in den erwähnten Gegenden der deutschen Konkurrenz entledigt. Das Abkommen wird Reibungsursachen zwischen beiden Ländern in Tagen einer Krise unterdrücken. Endgültig werden diese neuen Arrangements erst nach vollständiger Verständigung zwischen Paris, Petersburg, London und nach einem vollständigen und wechselseitigen Abkommen der drei Ententemächte mit der Türkei werden.

Was die bevorstehende Ausgabe der neuen türkischen Anleihe im November in Paris betrifft, so bemerkt der „Temps“, daß diese Angelegenheit auf alle Fälle der Regelung der Frage von Adrianopel untergeordnet werde.

Zu diesen auch von der „Nordd. Allg. Ztg.“ wiedergegebenen Meldungen bemerkt ein Berliner Berichterstatter der „Köln. Ztg.“ in einem Berliner Telegramm vom 27. d. M.: „Auf Grund eines Artikels des „Temps“ ist die Welt mit Pariser Meldungen über eine deutsch-französische Verständigung in asiatischen Eisenbahnfragen überrascht worden. Die Richtigkeit dieser Meldungen unterliegt sehr starken Einschränkungen. Die deutsche und die französische Regierung haben über die vom „Temps“ berührten kleinasiatischen und syrischen Eisenbahnfragen keine Verhandlungen gepflogen, auch nicht in Gestalt vertraulicher Vorbesprechungen. Der „Temps“ scheint seinerseits auch nur Verhandlungen zwischen deutschen und französischen Banken im Auge zu haben, aber auch hier ist es fraglich, ob man schon von Verhandlungen sprechen darf. Was tatsächlich erfolgt ist, war nichts als ein Gedankenaustausch zwischen Vertretern der deutschen und der französischen Finanzgruppe, die in der asiatischen Türkei Rechte und Interessen besitzen. Dieser Gedankenaustausch war privat und unverbindlich. Einige Punkte mögen zur Festhaltung des Inhalts der Besprechungen schriftlich zusammengefaßt worden sein, aber nur in unverbindlicher Form, so daß noch keiner von beiden Teilen neue Rechte erworben und bestehende aufgegeben hat. Es wäre bedauerlich, wenn auf Grund des „Temps“-Artikels der falsche Eindruck hervor-

gerufen werden sollte, daß Deutschland mit Frankreich Verhandlungen über türkische Interessen geführt hätte. Ich wiederhole, daß dies nach der mir gegebenen Aufklärung nicht geschehen ist.“

— Der frühere japanische Verkehrsminister Graf Hayashi ist kürzlich gestorben. Im Jahre 1850 in Tokio als Sohn eines Arztes, eines Lehnmannes der Shogunat-Familie Tokugawa, geboren, war er ursprünglich ein entschiedener Anhänger des Shogunats, kämpfte auch dafür und wurde zwei Jahre lang eingekerkert. Später söhnte er sich mit der Neuordnung der Dinge aus und trat in den Dienst der neuen Regierung. Im Jahre 1891 wurde er stellvertretender Minister des Äußern und war dann nacheinander Gesandter in Peking und schließlich in London; im Jahre 1906 wurde er Minister des Äußern im ersten Ministerium Saionji. Als letzteres stürzte, blieb er eine Zeitlang außer Diensten, um dann 1911 dem zweiten Ministerium Saionji als Verkehrsminister zu dienen. Als dieses im Frühjahr 1913 durch das Ministerium Yamamoto abgelöst wurde, schied er endgültig aus dem Staatsdienst, in dessen Verlauf er nach und nach Baron, Vicomte und Graf geworden war. F. W.

— Eisenbahnen in Tripolitanien und der Cyrenaica. Nach erfolgter Besetzung Lybiens durch Italien ergab sich die dringende Notwendigkeit, mit dem Baue von Eisenbahnen zu beginnen. Der vollkommene Mangel leistungsfähiger Transportmittel in diesem Lande, ebenso wie die Schwierigkeiten, welche sich bei der Beförderung der unzähligen Bedürfnisse für die abseits der Küste tätigen Heeresteile ergaben, zwangen die Regierung, bereits am 28. Dezember 1911 die für den Bahnbau notwendigen Anordnungen zu treffen.

Die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen, welcher die gewiß nicht leichte Aufgabe zuteil wurde, in Eile das nötige Material für 60 km Bahn bereitzustellen und auch an Ort und Stelle zu schaffen und mit dem Bau der ersten Strecke sofort zu beginnen, kam allen Bedingungen und Anforderungen glänzend nach. Bei Lösung der Frage, welches Material wohl am geeignetsten sei, erkannte man in richtiger Beurteilung der Sachlage für diesen Zweck sofort die Vorteile einer schmalspurigen Bahn. Es wurde die Bereitstellung des den schmalspurigen Staatsbahnen Siziliens gehörigen notwendigen Materials angeordnet, jedoch sollten Schwellen wie für vollspurige Bahnen (Schmalsp. 0,95, Vollsp. 1.445 m) verwendet werden. Zufolge dieser Verbreiterung der Lagerfläche konnte die Schienenlegung auf natürlichem Sandboden ohne besonderen Oberbau und Schotterbettung vor sich gehen.

Gleich nach Erhalt des Königl. Erlasses veranlaßte die Generaldirektion der Staatsbahnen die Entsendung eines Teiles des Baupersonales nach Tripolis, mit dem Auftrage, Vorsorgen für die Unterbringung des weiteren Personales, für die Übernahme und Aufstapelung des Materials zu treffen, endlich das Einvernehmen mit den militärischen Behörden betreffs Ausführung zu pflegen. Am 14. Januar 1912, also 17 Tage nach Erhalt des Ausführungsbefehles, langte bereits das erste Schiff mit Eisenbahnmaterial in Tripolis an, welchem bis zum 7. Februar noch weitere fünf Schiffsladungen folgten. Große Schwierigkeiten verursachte nur die Ausladung der Lokomotiven mangels hierzu geeigneter Mittel und bei sehr bewegter See. Zwei Monate nach dem Eintreffen der Baumannschaft auf afrikanischem Boden, also am 18. März, begann der regelmäßige Betrieb auf der rd. 12 km langen Strecke Tripolis (Hafen)-Ain Zara. Die ersten 3 Kilometer dieser Strecke, welche eine Höchststeigung von 16 ‰ hat, wurden mit Hilfe des Militärs gebaut, während den Rest nur Eisenbahnbedienstete, unterstützt durch Eingeborene, fertigstellten. Einen Monat später, also am 20. April, konnte die 9 km lange Strecke Tripolis (Hafen)-Gargaresch dem regelmäßigen Verkehre übergeben werden. In dieser Strecke, welche eine Höchststeigung von 17,7 ‰ aufweist, ist die Brücke mit 8 Feldern über den Fluß Medjanin erwähnenswert. Mitte Mai verließen das technische Personal sowie die Erdarbeiter Tripolis. Es verblieben dort nur das notwendige Personal für den Verkehr der eröffneten Linien und einige technische Beamte zur Unterweisung des Militärs beim Bau neuer Strecken. Es entstanden in kürzester Zeit die Linien Bivio Fornaci-Tagiura (13 km), Gargaresch-Zanzur (12 km) und Bivio Gheran-Azizia (Ghedua) (12 km). Die Gesamtstreckenlänge beläuft sich auf 56 km, zu denen zur Beurteilung der Arbeitsleistung noch die rd. 15 km betragenden Ausweichgleise in den Stationen usw. hinzukommen. — Der Wagenpark dieser Linien bestand Ende Juni 1912 aus 4 Lokomotiven, 1 Personenwagen, 61 offenen Güterwagen, 11 Zisternenwagen. —

Bei einem Aufwande von rd. 10 Mill. Lire sind die Leistungen der italienischen Staatsbahnen und die Schnelligkeit der Ausführung bewunderungswürdig, wenn man bedenkt, daß der Bahnbau in einem Lande vor sich ging, wo es an allem fehlte, und das Personal nicht nur unter den klimatischen, sondern auch den kriegerischen Verhältnissen viel zu leiden hatte.

Mit Gesetz vom 9. März 1913 werden die Bestimmungen für den Bau und Betrieb der Bahnen in Tripolitanien und Cyrenaica festgesetzt, wonach alle Strecken, die dem Ministerium für Kolonien unterstellt bleiben, in die Verwaltung der Staatsbahnen übergehen.

Von den vorliegenden Bahnprojekten sei als wichtigstes die Fortsetzung der Eisenbahnverbindung von Ain Zara über Murzuk bis zu dem Tsad-See (rd. 2000 km) erwähnt. Auf die Verwirklichung dieses Projektes ist jedenfalls erst nach vollkommener Beruhigung der eroberten Länder zu rechnen, diesem weitaussehenden Bahnbau stehen auch sonst zahlreiche Schwierigkeiten entgegen. Dagegen sollen die geplanten Küstenbahnen von Tagiura nach Homs (rd. 80 km) und von Zanzur zur tunesischen Grenze (rd. 150 km) in nächster Zeit ausgeführt werden.

— Eisenbahnpläne in Deutsch Ostafrika. Wie die „Deutsch Ostafrikanische Zeitung“ meldet, ist auf Anordnung des Gouverneurs von Deutsch Ostafrika im Juli eine technische Expedition von Neu-Moschi entsandt worden, die eine nähere Erkundung einer Bahnlinie von Aruscha nach dem Viktoriasee vornehmen soll. Der Leiter der Expedition ist der Eisenbahnkommissar der Usambarabahn, Diplomingenieur Kroeber, welchem der Ingenieur Karl Frisch und der Techniker Riedel beigegeben sind. Außer dem in Aruscha für die Dauer der Reise sich anschließenden landwirtschaftlichen Sachverständigen Dr. Sinning werden auch die Bezirksamtmänner während der Durchreise durch den eigenen Bezirk an der Expedition teilnehmen, sowie auch der landwirtschaftliche Referent des Gouvernements, Regierungsrat Schmidt. Die Expedition hat den Auftrag, alle zur Aufstellung eines allgemeinen Projcktes für die Verlängerung der Usambarabahn erforderlichen Unterlagen zu beschaffen. Dazu gehört auch eine Auslotung des Spekegolfes am Viktoriasee, um zu untersuchen, ob im Inneren der Bucht, vor allem an der Nordwestecke, eine gute und in gesundheitlicher Beziehung günstige Landungsanlage möglich ist. Ende November wird die Rückkehr der Expedition in Aruscha erwartet.

Mit dem nächsten Etat wird dem Reichstag voraussichtlich eine besondere Denkschrift zugehen, welche die Erschließung der volkreichen Hochländer von Ruanda und Urundi im Nordwesten von Deutsch Ostafrika durch den Bau der Bahnlinie Tabora-Kagera-Knie fordert. Die Kosten dieses Projekts sind auf 53 Millionen Mark veranschlagt. Von hervorragenden Landeskennern wird die Ansicht vertreten, daß die Erschließung dieser Gebiete viel zweckmäßiger durch Fortführung der Usambarabahn bis zum Viktoriasee und durch den Bau einer etwa 100 km langen Linie vom Westufer des Viktoriasees zum Kagera geschehen würde. Unter diesen Umständen wird nach Ansicht der genannten Quelle der Reichstag zu prüfen haben, ob er die Entscheidung über das Regierungsprojekt nicht besser hinausschiebt, bis ihm auch das Material über die Fortführung der Usambarabahn bis zum Viktoriasee vorgelegt wird.

Bücherschau.

— Einführung in die Berechnung der im Eisenbetonbau gebräuchlichen biegungsfesten Rahmen. Von Dipl.-Ing. Hugo v. Bronneck. Mit 113 Textabb. Verlag Wilhelm Ernst & Sohn, Berlin 1913. Preis geh. 6 *M*.

Mit dem vorliegenden Buche will der Verfasser den jüngeren Fachgenossen, welche Studium oder praktische Betätigung vor gewisse, statisch unbestimmte Aufgaben des Eisenbetonbaues stellt, einen Leitfaden in die Hand geben. Er will den konstruierenden Ingenieur, anstatt ihn der zeitraubenden Mühe der Vertiefung in die umfangreiche Literatur dieses schwierigen statischen Gebietes zu unterwerfen, in die Lage setzen, mittels dieses verläßlichen, mit gebrauchsfertigen Formeln ausgestatteten Führers die in der Praxis häufigeren zweistieligen Rahmen unmittelbar berechnen zu können.

Zu diesem Zweck werden durch ein neues, hier zum erstenmal veröffentlichtes Rechnungsverfahren, in Anlehnung an die Methoden von Müller-Breslau und von Mörsch, Einflußliniengleichungen der statisch unbestimmten Größen aufgestellt und aus ihnen allgemeine Berechnungsformeln entwickelt, aus denen für die einzelnen Belastungsfälle eine große Zahl gebrauchsfertiger Formeln abgeleitet sind.

Die drei Abschnitte des Buches behandeln: 1. den zweistieligen Rahmen mit Fußgelenken, 2. den zweistieligen (symmetrischen und unsymmetrischen) Rahmen mit fest eingespannten Säulenfüßen, 3. den geschlossenen oder Kastenrahmen.

Der hohe praktische Wert dieser drei Abschnitte ist darin zu erblicken, daß in ihnen eine größere Zahl (10) verschiedenartiger Rahmenbildungen in konkreten Zahlenbeispielen durchgerechnet sind. Das Buch ist bei seiner tiefen Wissenschaftlichkeit verhältnismäßig leicht verständlich geschrieben. Es wird von den Kreisen der Fachgenossen, welche Ausbildung oder Berufstätigkeit mit diesem Gebiete in engere Berührung bringt, auf das lebhafteste begrüßt werden. —Bi—.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die im Betriebe der Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft stehende, am 24. August d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,509 km lange Nebenbahnstrecke Metslawier-Anjum der Nordfriesischen Lokalbahngesellschaft ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 4,89 km lange Strecke Oberhausen West-Block Buschmannshof der Königlichen Eisenbahndirektion Essen, die am 1. September d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergeben werden wird, vom Tage der Betriebseröffnung als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 15. September d. J. wird der an der Strecke Ulm-Friedrichshafen zwischen den Stationen Erbach und Rißtissen-Achstetten gelegene, bisher nur der Abfertigung von Personen dienende Haltepunkt Dellmensingen für die unbeschränkte Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Nachstehende Stationsnamen sind wie folgt geändert worden:

die Station	an der Strecke	erhielt die Benennung
Ems . . .	Wetzlar-Coblenz	Bad Ems.
Büdingen	Gießen-Gelnhausen	Büdingen (Oberhess.).
Hochheim	Frankfurt(Main)-Wiesbaden	Hochheim (Main).

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Oebisfelde-Lehrte gelegene Bahnhof 2. Klasse Isenbüttel führt vom 1. September d. J. ab die Bezeichnung Isenbüttel-Gifhorn.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Oktober d. J. ab erhält der an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Altenvörde gelegene Bahnhof 2. Klasse Vogelsang die Bezeichnung Vogelsang (Kreis Schwelm).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 23. d. Mts. verschied plötzlich auf einer Urlaubsreise am Herzschlage
der Königliche Baurat
Herr Adolf Marloh,
Ritter des Roten Adlerordens IV. Klasse.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen hochbegabten, durch lauteren Charakter, seltene Pflichttreue, unermüdlichen Fleiß und liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten langjährigen Mitarbeiter.

Sein Andenken wird bei uns in hohen Ehren bleiben.

Danzig, den 24. August 1913. (2233)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober 1913 ab erhält der an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Altenvörde gelegene Bahnhof 2. Klasse Vogelsang die Bezeichnung Vogelsang (Kreis Schwelm).

Elberfeld, den 25. August 1913. (2238)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Tarifheft 1 vom 1. April 1911. Neue Frachtsätze in Pfennigen für 100 kg, gültig vom 1. September 1913.

Von oder nach	Malschitz
	Serientarif II C
	St.
Dresden-Altstadt . . .	472
Dresden-Friedrichstadt	486
Dresden-Neustadt . .	490

Dresden, am 28. August 1913. (2262)
K. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. September 1913 werden die Stationen Essen Hgbf. des Direktionsbezirks Essen und Namborn des Direktionsbezirks Saarbrücken in den Tarif einbezogen. Gleichzeitig werden die Entfernungen für die Station Cöln-Ehrenfeld Eilgut geändert. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. August 1913. (2264)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 5. September 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Floßplatz-Warmbad zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. August 1913. (2265)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. November 1913 erscheinen die Hefte A (Bestimmungen), B (Entfernungen), C 1 (Allgemeine Tariftabellen), C 2 (Ausnahmetarife), C 2 a (Ausnahmetarife für Holz) und C 2 b (für Getreide) in Neuausgabe. Das Heft C 2 c (für Eisen) vom 1. November 1911 behält seine Gültigkeit als Teilheft der Neuausgabe.

Von dem jetzigen Inhalt des Heftes A wird Anhang 3 (Verzeichnis der zu Ausnahmetarifen gehörigen Gegenstände) durch ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis im neuen Heft C 2 ersetzt.

Der Anhang 4 (Stationsverzeichnis), der jetzt nur die in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr einbezogenen Stationen enthält, erscheint in Einzelausgabe in erweiterter Gestalt als „Stationsverzeichnis: Verzeichnis der deutschen Eisenbahn-Güterstationen mit Angabe der Besonderheiten jeder Station. Zugleich Verzeichnis der Orte mit mehreren Bahnhöfen usw. Mit Spalten für handschriftliche Eintragungen zum Gebrauch als Stationstarif.“ In welchen Teilheften des Heftes B jede in den neuen Tarif einbezogene Station erscheint, wird aus einem neuen Anhang (5-Verzeichnis der zusammenstellbaren Entfernungshefte) zu ersehen sein.

Die übrigen Hefte bringen Änderungen und Ergänzungen. Die Änderungen sind Ermäßigungen, vereinzelt auch Erhöhungen durch Aufhebung nicht benutzter Ausnahmetarife und Umrechnung einzelner Ausnahmetarife. Der neue Tarif — auch jedes Teilheft einzeln — kann von Mitte Oktober 1913 an von dem Auskunftsbureau in Berlin C, Bahnhof Alexanderplatz, und von den Güterabfertigungen zu folgenden Preisen bezogen werden:

- 30 ₰ das Heft A, 40 ₰ der zugehörige Anhang 4 (Stationsverzeichnis),
- 10 ₰ jedes der Teilhefte B I 1 bis B I 24,
- 40 ₰ jedes der Teilhefte B II 1 bis B II 60,
- 30 ₰ das Teilheft C 1,
- 120 ₰ jedes der Teilhefte C 2 und C 2 c,
- 60 ₰ jedes der Teilhefte C 2 a und C 2 b.

Bis dahin gibt auf Anfragen unser Verkehrsbureau (Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4) nähere Auskunft.

Berlin, den 26. August 1913. (2266)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Zum 1. September werden die Stationen Laskowitz (Oberschlesien) des Direktionsbezirks Kattowitz und Littenweiler der Badischen Staatsbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Zum gleichen Zeitpunkte erfolgt die Aufnahme der Station Güldenau des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 2 c und der Station Esch (Alzette) in den Ausnahmetarif 4 a des Tarifheftes 3. Der Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. des Tarifheftes 1 und der Ausnahmetarif 11 für Dachschiefer des Tarifheftes 3 werden durch Aufnahme neuer Stationen ergänzt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, den 24. August 1913. (2230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Zu den Tarifheften 1 (Baden) und 4 (Württemberg) vom 1. April 1907 tritt zum 1. September 1913 je ein Nachtrag III in Kraft. Diese Nachträge enthalten:

a) Entfernungen für neu aufgenommene Stationen,
b) die bereits im Verfügungswege eingeführten Ausnahmetarife 5 y für Messerputzsteine und 9 d für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw.,
c) Änderungen und Ergänzungen bestehender Ausnahmetarife sowie von Stationsbezeichnungen und Abfertigungsbefugnissen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen und unser Verkehrsbureau. Die Nachträge werden zum Preise von 20 ₰ für Heft 1 und 15 ₰ für Heft 4 abgegeben.

Breslau, den 24. August 1913. (2231)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet.

Gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden im obengenannten Verkehre die Frachtsätze für Langenbielau und Ober-Langenbielau berichtigt.

Kattowitz, den 26. August 1913. (2232)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Betrifft: Staats- und Privatbahngütertarif,

Ausnahmetarife 5b und 5w.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Walheim b. Aachen als Versandstation in die Ausnahmetarife 5 b für Steingrus (Steinsplitt) und 5 w für Pflastersteine einbezogen.

Cöln, den 20. August 1913. (2251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird zum Heft C 2 c der Nachtrag 9 zum Preise von 10 ₰ herausgegeben. Er enthält neben bereits veröffentlichten Ergänzungen u. a.: Aufnahme der Stationen Heumar und Mülfort in die Ausnahmetarife für Eisen 9, 9 s, S 5, S 5 s und S 5 t, Süchteln und Süchteln-vorst. in die Ausnahmetarife 9 und S 5, Oefede in den Ausnahmetarif 9 und Hüls und Sande in den Ausnahmetarif S 5. Die Sätze des Ausnahmetarifs S 5 von Wilhelmshaven werden teilweise erhöht. Die Frachtsätze von Stettin in diesem Ausnahmetarif erhalten zum Teil auch Gültigkeit nach Stationen im Binnenlande; ferner werden die Frachtsätze von Stettin im Ausnahmetarif S 5 Klasse II a zur Verschiffung seewärts teilweise ermäßigt.

In den Ausnahmetarifen 9 a, S 5 s und S 5 t werden an Stelle der Stationsfrachtsätze durchweg nach Tarifentfernungen und Kilometer-Tariftabellen zu berechnende Frachtsätze, in den Tarifen S 5 s und S 5 t mit Gültigkeit vom 1. November 1913 eingeführt.

Berlin, 22. August 1913. (2237)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-Bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Essen Hgbf. mit den für Essen Hbf. gültigen Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Königliche Eisenbahndirektion
Frankfurt (Main). (2254)

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II. Besonderes Tarifheft Q (Niederschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Preußischen Staatsbahnen — frühere Tarifgruppe I —).

Am 1. September 1913 tritt der Nachtrag 7 zum Tarif in Kraft.

Er enthält ermäßigte Frachtsätze nach einigen in der Nähe der Gruben gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Breslau.

Vom gleichen Zeitpunkte entfällt nach diesen Stationen der durch Nachtrag 6 vom 1. Oktober 1912 eingeführte Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, von denen auch Abdrücke des Nachtrags zum Preise von 15 ₰ zu beziehen sind.

Breslau, den 27. August 1913. (2258)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden die Frachtsätze nach den Stationen Gostkowo und Steinau Oderhafen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, sowie nach den Stationen Arnsdorf i. Riesengebirge und Krummhübel der Riesengebirgsbahn ermäßigt.

Die Frachtsätze werden im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 28. August 1913. (2259)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. September 1913 werden für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II Ziffer 2 und 7 ermäßigte Frachtsätze von Hammerau nach Berlin und Vororten eingeführt. Zugleich werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9 b (gewalztes Stabeisen) von Hammerau nach Berlin Anh. Gbf. und Schles. Gbf. aufgehoben. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 27. August 1913. (2261)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Am 1. September werden direkte Frachtsätze zwischen Bad Lausick, Großbothen, Mosel, Nossen, Schönheiderhammer einerseits und Prostken anderseits, ferner zwischen Großenmeer (Oldenb. Stb.) und den in den Tarif einbezogenen sächsischen Stationen eingeführt. Die Höhe der Frachtsätze ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, am 28. August 1913. (2263)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 16 vom 1. Oktober 1912.

Mit Wirkung ab 15. September 1913 sind:

1. die Anwendungsbestimmungen (Seite 4), wie folgt, zu ergänzen:
   Die Frachtsätze dieses Tarifheftes finden Anwendung auf
   A. **Obst**, frisches, in Säcken oder Fässern verpackt*) usw. (wie bisher).
   B. **Obst**, frisches, in Säcken oder Fässern verpackt*) usw. (wie bisher).
2. nachstehende neue Frachtsätze auf Seite 12 und 47 nachzutragen:

Nach / Von	Stuttgart-Cannstatt	Stuttgart Hbf.	Stuttgart Nord			Stuttgart-Untertürkheim	Ulm		
	A	A	A	B	C	A	A	B	C
	10 t								
Sigmundskron . .	398	400	402	374	300	396	337	316	241

*) Die Frachtsätze für die Stationen: Algund, Bozen-Gries, Jenbach, Klausen, Meran, S. Michele, Sigmundskron und Trient gelten auch für Obst, frisches, in **Kisten** verpackt.

München, den 24. August 1913. (2255)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Ab 20. September 1913 wird der Ausnahmetarif 93 auf Seite 100, wie folgt, ergänzt:

Rombach . | Hagendingen (anzustoßen an) | Abteil. F Lg | 1 ₰

München, den 26. August 1913. (2256)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Am 1. September 1913 tritt ein Nachtrag 30 in Kraft; er enthält Änderungen der Abschnitte B 1 g, D 7, F III und H.

Berlin, 26. August 1913. (2236)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den P. L. M. Bahnen.)

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ist die Station Essen Hgbf. der Königlichen Eisenbahndirektion Essen nachzutragen:

1. Im Teil II A vom 1. Januar 1913 auf Seite 68 im A. T. 11a mit den gleichen Frachtsätzen wie für Essen Hbf.;
2. im Teil II C vom 1. Januar 1913 auf Seite 20: Essen Hgbf. (6) (12), ⊙✧ mit den gleichen Entfernungen wie Essen Hbf. Bei dieser Station ist die Anmerkung (31) anzubringen;
3. im Teil II D vom 1. Juli 1913 auf Seite 11 mit der Gruppennummer 228.

Straßburg, den 21. August 1913. (2226)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.
Gütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. April 1912.

Am 1. September 1913 treten nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 B in Kraft: Von Libochowitz nach Eibau 80 ₰ für 100 kg und von Schandau nach Libochowitz 57 ₰ für 100 kg.

Dresden, am 27. August 1913. (2241)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird der Bahnhof Döbern-Kupp als Empfangsbahnhof in den Ausnahmetarif 9 s (Eisen zum Schiffsbau) aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. August 1913. (2242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 sind die Ausnahmetarife 23 für Obst und S 20 e für Bananen auf weitere Bahnen ausgedehnt worden. Im Verkehr mit Stationen der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft werden im Ausnahmetarif 23 Anstoßfrachtsätze an die Übergangsstationen zu den einzelnen Bahnlinien dieser Gesellschaft eingeführt.

Im Ausnahmetarif 5 a treten Stationsfrachtsätze von Gassen nach Neubabelsberg und Potsdam in Kraft. (Vergl. nächsten Tarifanzeiger.)

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. August 1913. (2243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. September 1913 werden für den Verkehr von den Stationen Lauchertal, Unterkochen und Wasseralfingen der Württembergischen Staatseisenbahnen nach Berlin und Vororten Ausnahmefrachtsätze für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II Ziffer 2 und 7 eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 25. August 1913. (2244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. September 1913 werden

a. verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen;
b. für beschleunigte Eilgutsendungen von Rohrdorf besondere Frachtsätze eingeführt;

ferner erhält

c. der Wortlaut der Bestimmungen im Abschnitt F b der Hefte 1 und 5 hinsichtlich des Verkehrs mit badischen Nebenbahnen eine andere Fassung.

Näheres bei den Abfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen usw. (2253)

Frankfurt (Main), den 19. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Ostdeutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.
Sächsisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.
Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahn-Verband.

I. Am 1. November 1913 tritt im Norddeutsch-Ungarischen Verkehr ein neuer Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 3, enthaltend Bestimmungen und Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 für Holz und 31 für Rinde (Borke) im Verkehr von Stationen der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien), der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (ungarische Linien) und der im Betrieb dieser Bahnen stehenden Lokalbahnen nach Stationen der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen [Direktionsbezirke: Altona, Berlin, Breslau, Bromberg, Cassel, Cöln, Danzig, Elberfeld, Erfurt, Essen, Halle (Saale), Hannover, Kattowitz, Königsberg (Preußen), Magdeburg, Münster (Westf.), Posen, Stettin], der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen, der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn, der Crefelder Eisenbahn, der Eisern-Siegener Eisenbahn und der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn in Kraft.

II. Hierdurch werden mit dem 31. Oktober 1913 aufgehoben:

die Verbandsgütertarife Teil II,
Heft 3 des Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1908 und
Heft 8 des Sächsisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes vom 1. Juli 1908,
sowie die
Ausnahmetarife 8 und 9 für Holz und 23 für Rinde des Westdeutsch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes Teil II, Heft 3 vom 1. Oktober 1901 und der
Ausnahmetarif 2 für Holz und Borke des Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbandes Teil II, Heft 4 vom 1. Dezember 1905 (mit Ausnahme der Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main), samt den in den Nachträgen zu diesen Tarifheften enthaltenen oder im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen (soweit sie nicht die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) betreffen).

Die im Rheinisch-Westfälisch-Österreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbande für den Verkehr mit Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) bestehenden Frachtsätze für Holz und Borke bleiben hiernach bis auf weiteres in Kraft. Durch den vorstehend unter I genannten neuen Tarif werden zum Teil Verkehrsbeschränkungen und Frachterhöhungen herbeigeführt. Die Tariferhöhungen beruhen hauptsächlich auf den erhöhten Lokaltarifen der ungarischen und österreichischen Bahnen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind von Anfang Oktober 1913 bei den beteiligten Endverwaltungen und im Tarifverkaufs-Zentralbureau der ungarischen Eisenbahnen (Budapest V, Akademia-utcza 3), sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife (Wien, I, Biberstraße 16) zu erhalten. (Der Verkaufspreis steht noch nicht fest und wird später bekannt gegeben werden).

Bis dahin erteilt die Direktion der Königlich-Ungarischen Staatsbahnen in Budapest als geschäftsführende Verwaltung Auskunft.

Breslau, den 27. August 1913. (2250)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Heft A und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird die im Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen für den Kleinbahnhof Rendsburg der Kleinbahn Rendsburg-Hohenwestedt vorgesehene Kürzung der Staatsbahnfrachtsätze um 2 ₰ für 100 kg aufgehoben.

Altona, den 26. August 1913. (2247)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kilometerzeiger für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen.

Zum 1. September 1913 tritt der II. Nachtrag in Kraft. Er enthält Entfernungen für die neu zu eröffnenden Stationen Entringen und Grafenwald, gültig vom Tage der Betriebseröffnung. Ferner abgeänderte Entfernungen zwischen den Stationen an den Strecken Colmar-Metzeral und Colmar-Neubreisach einerseits und den Stationen Drulingen, Luppach, Mackweiler, Rexingen und St. Andreas anderseits, gültig vom 1. November 1913, sowie Berichtigungen.

Preis 10 ₰.

Straßburg, den 26. August 1913. (2240)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der Bahnhof Westerhüsen-Salbke an der Bahnstrecke Magdeburg-Schönebeck führt vom 1. November 1913 ab die Bezeichnung „Magdeburg-Südost“.

Zu diesem Zeitpunkt wird der Bahnhof Magdeburg Südost im Güterverkehr tarifarisch mit den übrigen Magdeburger Bahnhöfen gleichgestellt mit der Wirkung, daß vom 1. November 1913 ab für den Bahnhof Magdeburg Südost in allen deutschen und ausländischen Güter-, Tier- und Kohlenverkehren diejenigen Entfernungen und Frachtsätze der

ordentlichen Tarifklassen und der Ausnahmetarife gelten, welche für Magdeburg vorgesehen sind.
Magdeburg, den 25. August 1913. (2249)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird die an der Strecke Plauen (Vogtl.) Ob. Bf.-Eger gelegene Station Fleißen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit direkten Frachtsätzen in obenbezeichneten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 25. August 1913. (2248)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr der Rhein- & Mainhafenstationen mit Bayern.
Tarif vom 1. Juni 1911.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Stockheim (Ofr.) in den Ausnahmetarif 31, Abt. III (thüringische usw. Waren) einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.
München, den 26. August 1913. (2257)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 wird die Station Springe als Versandstation in den Ausnahmetarif 4b für Mergel zum Düngen aufgenommen.
Hannover, den 22. August 1913 (2239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr. (Verkehr mit Norddeutschland.)
Tarif Teil II, Heft 1, vom 1. November 1901.
Mit Gültigkeit vom 15. Septemebr 1913 wird die Station Düsseldorf-Derendorf in den Ausnahmetarif 24 (Automobile) einbezogen. Auskunft erteilen die beteiligten Endverwaltungen.
Wien, am 26. August 1913. (2252)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Zu dem besonderen **Tarifheft B für den Binnenverkehr** unserer Eisenbahn (Nr. 129b des Tarifverzeichnisses) wird der Nachtrag I herausgegeben. Er enthält einen neuen Kilometerzeiger, Änderungen der Stationstarifsätze und die Ausdehnung des Satzes des Ausnahmetarifs 6 für Rohzucker von 32 ₰ für 100 kg auf den Verkehr von Gostkowo nach Steinau (Oder) oder nach Steinau Oderhafen. Die Entfernungen des Kilometerzeigers sind vielfach um 1 bis 2 km, bei Steinau Oderhafen bis zu 5 km, ermäßigt. Es treten auch einige Erhöhungen der Entfernungen (bis zu 2 km) ein.
Die geänderten Entfernungen und Stationstarifsätze sind erst vom 1. November d. J. ab gültig. Im übrigen gilt der Nachtrag I vom 15. September d. J. ab.
Der Nachtrag ist bei der Betriebs-Inspektion in Rawitsch und der Betriebs-Abteilung von Lenz & Co. in Breslau V, Schweidnitzer Stadtgraben Nr. 12, unentgeltlich zu erhalten.
Rawitsch, den 26. August 1913. (2227)
Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn-Gesellschaft.
Die Direktion.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Am 25. d. M. tritt der Nachtrag 10 zum Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen in unserm Lokalverkehr auf niederländischem Gebiete in Kraft.
Amsterdam, 22. August 1913. (2245)
Die Generaldirektion.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung, Aufstellung und der Anstrich eines zweigleisigen Überbaues für die Unterführung des öffentlichen Weges von Potsdam nach Alt-Langerwisch Stat. 23 + 40 der südlichen Umgehungsbahn soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,10 ℳ ohne Zeichnungen oder von 2,60 ℳ mit Zeichnungen bei freier Zusendung durch die Post von der **Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 1a,** zu beziehen.
Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift:
„Angebot für eisernen Überbau Unterführung Potsdam-Neu-Langerwisch“
versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Montag, den 22. September 1913, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.
Zuschlagsfrist drei Wochen.
Michendorf, den 28. August 1913. (2260)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Werkholzlieferung.
Der Bedarf der K. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1914 soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen, die Verzeichnisse über die Größe des Bedarfs und die Maße der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Behörde kostenfrei abgegeben.
Die Angebote wollen spätestens bis Freitag, den 19. September 1913, vormittags 10 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung“ versehen hier eingereicht werden. Die Eröffnung, welcher die Bieter anwohnen können, erfolgt zu demselben Zeitpunkt.
Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Cannstatt, den 25. August 1913. (2246)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Die Maurer- und Nebenarbeiten zum Neubau einer Dampfwaschanstalt auf dem Abstellbahnhof Rummelsburg sollen öffentlich verdungen werden. Angebote sind bis Dienstag, den 16. September 1913, vormittags 9½ Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferung geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend. Das Öffnen der Angebote findet um 10 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt. Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnungen sind im technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Neubaubureau Abstellbahnhof Rummelsburg (Karlshorst, Wallensteinstraße). Zuschlagsfrist vier Wochen.
Berlin, den 20. August 1913. (2235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Abbruchs-, Gründungs-, Beton- und Maurerarbeiten für die Verlängerung der Pfeiler und Widerlager der Eisenbahnbrücke über die Nahe zwischen Bingen und Bingerbrück soll öffentlich verdungen werden.
Die Verdingungsunterlagen nebst 1 Blatt Zeichnung können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.
Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Montag, den 22. September 1913, vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin, der in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer Nr. 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanustraße 1, abgehalten wird, an uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Mainz, den 22. August 1913. (2228)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

1950 t abgängige Schienen, Schwellen usw. sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den 9. September 1913, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkt portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 118, unseres Verwaltungsgebäudes aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben.
Zuschlagsfrist 21 Tage.
Saarbrücken, im August 1913. (2229)
Königliche Eisenbahndirektion.

Angebote auf Ankauf der in den Hauptwerkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden alten Werkstattsmaterialien, darunter Kupfer, Rotguß und Messingspäne und sonstige Metallabfälle, Metallkehricht, Langträger, Kopfstücke, Gießereiabfälle, Weißblechabfälle, Draht und Sprungfedern, verbrannte Retorten, Zeugabfälle, Gardinen, Linoleum, Plüsch- und Lederabfälle, Glasbrocken, Gummi und Werkzeugmaschinen, sind postfrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das Zentralbureau Berlin, Schöneberger Ufer 1—4, bis zum 24. September 1913, vormittags 10½ Uhr, einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst, Zentralbureau Zimmer 257 gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (Briefmarken ausgeschlossen).
Berlin, den 26. August 1913. (2234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 68. | 3. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Verkehrsstockungen.

Von **J. Hansen,** Regierungs- und Baurat in Frankfurt (Main).

Im regelmäßigen Betriebe bewegen sich die Züge genau nach den im voraus festgesetzten Fahrplänen, die unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse mit großer Sorgfalt und Sachkunde aufgestellt sind. Der Zugverkehr gehorcht also einem einheitlichen, klar durchdachten Plan.

Wird eine Strecke infolge von Dammrutschung, Entgleisung und dergl. oder von Verstopfung eines Bahnhofes ganz oder teilweise unfahrbar, so wird die Einheitlichkeit und Planmäßigkeit des Zugumlaufs gestört; es entsteht eine Verkehrsstockung, die zu Unregelmäßigkeiten, Wagenansammlungen u. dergl. führt und zu deren Beseitigung besondere Maßregeln (Fahrplanänderungen, Sonderzüge usw.) nötig werden. Nach Beseitigung der Störungsursache und der nachfolgenden Wagenansammlungen tritt wieder der regelmäßige Fahrplan in sein Recht, und damit ist die Störung beseitigt.

Außer diesen durch plötzlich auftretende, äußere Ursachen hervorgerufenen Verkehrsstockungen gibt es noch eine andere, von höchst unangenehmen Folgen begleitete Art von Störungen im Güterzugverkehr, die man ebenfalls als Verkehrsstockungen bezeichnen muß, deren Wesen und Entstehung aber, soweit dem Verfasser bekannt, bisher noch nicht im Zusammenhange erörtert worden sind. Im Folgenden soll versucht werden, Ursache und Verlauf dieser Art Verkehrsstockung zu schildern sowie Mittel zu ihrer Verhinderung ausfindig zu machen.

Denken wir uns eine zweigleisige Strecke *a—h*, mit den Zugmeldestellen *a*, *b*, *c*, *d*, *e*, *f*, *g*, *h*, die mit je einem aus beiden Richtungen zugänglichen Überholungsgleis versehen sind. In dem Überholungsgleis des Bahnhofes *d* befinde sich der aus der Richtung *h* kommende Gz. (Güterzug) 1. Aus irgendeinem außergewöhnlichen Grunde — beispielsweise wegen Entgleisung, oder weil die Bedienung der Lade- und Anschlußgleise außergewöhnlich lange Zeit beansprucht — möge Gz. 1 so lange im Gleis 3 liegen bleiben, bis die Ankunftszeit eines weiteren Gz. derselben Richtung, Gz. 2, herannaht, der von einem nachfolgenden Pz. (Personenzuge) planmäßig in *d* überholt werden und dort Wagen ein- und aussetzen soll.

Durch die Annäherung des Gz. 2 wird ein eigenartiger Zustand geschaffen, denn dieser Zug soll auf einem Bahnhof überholt werden, dessen einziges Überholungsgleis bereits durch einen anderen Zug besetzt ist. Besondere Bestimmungen sind für diesen seltenen Fall nicht getroffen, sondern es ist dem Fahrdienstleiter überlassen, selbst die erforderlichen Maßnahmen je nach den Umständen zu treffen.

Es sind nun zwei Möglichkeiten vorhanden. Entweder nimmt der Fahrdienstleiter in *d* den Gz. 2 an und läßt die Überholung, wie planmäßig vorgesehen, in *d* stattfinden, oder er nimmt den Zug nicht an und läßt ihn auf dem Bahnhofe *e* warten. Im ersten Falle wird der Gz. — mutmaßlich unter Abweichung von der für ihn festgestellten Fahrordnung — in *d* zunächst in das Hauptgleis seiner Richtung einfahren. Dann muß er aber dies Gleis sofort wieder räumen, damit der folgende Pz. durch kann. Zu dem Zwecke muß der Gz. in irgendein freies Nebengleis oder in das Hauptgleis der entgegengesetzten Richtung umgesetzt werden. Möglich wäre es auch, den Gz. vor dem Einfahrtsignal zum Halten zu bringen und ihn dann — gewissermaßen als Rangierfahrt — in ein freies Gleis zu leiten.

Alle zur Unterbringung des Gz. 2 erforderlichen Bewegungen sind ungewöhnlich schwierig, zeitraubend und unter Umständen gefährlich. Wenn dabei irgendetwas Unvorhergesehenes eintritt, so kann leicht eine Verspätung des folgenden Pz. herbeigeführt werden.

Um mit Sicherheit eine Verspätung des Pz. zu vermeiden, wird Bahnhof *d* in der Regel die Annahme des Gz. 2 verweigern. Dieser Zug muß also in *e* warten und die Überholung wird nach *e* verlegt. Dann kann zwar der Pz. pünktlich weiterfahren, aber Gz. 2 erhält beträchtliche Verspätung. Er muß so lange in *e* warten, bis Bahnhof *d* gemäß § 14^8 F.-V. die Meldung nach *e* sendet: „Jetzt Gz. 2 ja!“ Nach Eingang dieser Meldung könnte

Gz. 2, wenn nicht besondere Hinderungsgründe vorliegen, mit der erhaltenen Verspätung seinen Weg fortsetzen.

Hätte Gz. 2 in *d* keine Wagen ein- oder auszusetzen, so könnte er unter Vermeidung des planmäßig vorgesehenen Aufenthaltes in *d* durchfahren. Dadurch würde er die Verspätung, mindestens zum großen Teil, wieder einholen. Da er jedoch nach der Annahme Wagen aus- und einsetzen muß, so behält er die in *e* erlittene Verspätung.

Bei dichter Zugfolge kann die Verspätung des Gz. 2 u. U. unangenehme Störungen hervorrufen. Folgt beispielsweise in kurzem Zeitabstand ein weiterer Pz. (Pz. 2), so liegt die Gefahr nahe, daß der Gz. 2 nicht mehr rechtzeitig den Bahnhof *c* erreicht und daß in diesem Falle der Pz. in *d* warten müßte. Um dieses Warten unter allen Umständen zu vermeiden, würde Bahnhof *d* den Gz. 2 vielleicht gar nicht erst annehmen, sondern ihn bis nach erfolgter Durchfahrt des Pz. 2 in *e* warten lassen. Dadurch würde eine noch größere Verspätung des Gz. 2 entstehen.

Nehmen wir weiter an, noch vor Abfahrt des Gz. 2 aus *e* nähere sich aus entgegengesetzter Richtung ein Güterzug (Gz. 3), der ebenfalls in *d* planmäßig überholt werden und rangieren soll. Dann treten wieder ähnliche Schwierigkeiten ein, wie oben bei Gz. 2. Infolgedessen kommt Gz. 3 in *c* zum Warten, die Überholung wird nach *c* verlegt. Damit sind die Überholungsgleise in den drei Bahnhöfen *c*, *d* und *e* besetzt; Überholungen können dort nicht stattfinden.

Die Güterzüge 1—3 sind jetzt vollständig aus ihrem festen Plan heraus, und es entsteht ein Zustand großer Unsicherheit für die betreffenden Fahrdienstleiter. Jeder ist natürlich bestrebt, den in seinem Bahnhof liegenden Güterzug möglichst bald fortzuschaffen. Er darf das aber nicht ohne weiteres, sondern muß sich mit seinen Nachbarn darüber verständigen, ob eine etwa von ihm beabsichtigte Zugfahrt zulässig ist. Die gegenseitige Verständigung ist aber vielleicht schwer, da für diesen seltenen Sonderfall keine besonderen Vorschriften darüber bestehen, welcher Zug den Vorrang hat und da die Interessen der verschiedenen Bahnhöfe sich widersprechen. Bei der großen Eile, mit der alle Anordnungen getroffen werden müssen, läßt es sich nicht vermeiden, daß unzweckmäßige Maßnahmen ausgeführt werden, daß Verzögerungen entstehen, die durch die Sachlage nicht unbedingt geboten sind, u. dergl. m.

Nehmen wir an, es nähere sich, während die drei Züge noch stilliegen, aus der Richtung *h* ein Gz., der in *c*, *d* oder *e* planmäßig überholt werden soll; dann ist zu gewärtigen, daß dieser Zug in f zum Halten kommt, und nun liegen 4 Güterzüge hintereinander. Wiederholt sich dieser Vorgang, so werden immer mehr Güterzüge aufgehalten. Je mehr Züge aber zum Liegen kommen, um so schwieriger wird die Sachlage, um so größer die Unsicherheit.

Wenn inzwischen die Ursache des Stilliegens des Gz. 1 fortfiele, so könnte dieser weiterfahren und das Überholungsgleis in *d* freimachen. Dann würde sich die Stockung allmählich auflösen. Nehmen wir aber an, der Gz. 1 sei ein Nahgüterzug, der auf allen Stationen Wagen ein- und aussetzen muß, dann müßte er nach § 25[7] der F.-V. (Fahrdienstvorschriften) in *c* zum Rangieren halten. Er kann aber nicht in das Überholungsgleis des Bahnhofs *c* einfahren, weil dieses durch Gz. 3 besetzt ist. Es ist daher zu erwarten, daß Bahnhof *c* die Annahme des Gz. 1 verweigern wird und daß Gz. 1 in *d* liegen bleibt. So hindern sich die Gz. gegenseitig, mit dem Ergebnis, daß die Stockung weiterbesteht. Auf diese Art wird es möglich, daß unter gewissen Umständen eine verhältnismäßig nicht bedeutende Verspätung eines Gz. gerade so gut eine große Störung hervorrufen kann, wie eine längere Zeit dauernde Sperrung der Strecke.

Bei längerer Dauer der Störung bleibt es nicht aus daß einzelne der von der Störung ergriffenen Bahnhöfe einen zweiten Gz. aufnehmen müssen, sei es, daß es an vorheriger Verständigung gefehlt hat, sei es aus einem anderen Grunde. Dann muß dieser Zug, um den Durchgangsverkehr nicht zu stören, in den Nebengleisen untergebracht werden und dort vielleicht lange liegen, weil bei dichter Zugfolge ein Durchbringen dieses Gz. unmöglich ist. Die Gleise des fraglichen Bahnhofes werden überfüllt, das Rangieren der Züge ist sehr erschwert, vielleicht unmöglich, der Bahnhof ist verstopft.

Allmählich wird das Durchbringen der Gz. immer schwieriger, sie erleiden immer größere Verspätungen. Aus diesen Verspätungen entwickeln sich wieder andere Schwierigkeiten. Personale und Lokomotiven kommen vielleicht so spät an ihrem Ziele an, daß die Abfahrtszeit ihres Gegenzuges bereits verstrichen ist, und nun erleiden auch die Gegenzüge Verspätungen; es entsteht ein immer größer werdendes Durcheinander.

In erster Linie werden die Nahgüterzüge und die Stückgüterzüge von den Verspätungen betroffen, weil sie vielen Überholungen ausgesetzt sind und nach § 25[7] der F. V. überall halten. Diese Züge bewirken aber die Bedienung der Ladestraßen und der Anschlüsse. Wenn sie große Verspätungen erleiden, so erfolgt auch das Ausrangieren der Ladegleise zu spät. Ebenso kommen die neuen leeren Wagen zu spät an. Bei Beginn der Arbeitsschicht sind die leeren Wagen noch nicht zugestellt; es tritt Wagenmangel ein.

Man ist geneigt, die Schwierigkeiten in der Wagenzustellung und -abholung, die sich bei jeder Verkehrsstockung zeigen, in erster Linie auf das Anwachsen des Verkehrs zurückzuführen, das in der Regel mit den Verkehrsstockungen zeitlich zusammenfällt. Man legt daher zunächst Bedarfszüge ein. Diese mögen auch in einzelnen Fällen Erleichterungen schaffen, durchgreifend können auch sie nicht helfen, weil sie auf der gestörten Strecke doch nicht planmäßig durchzubringen sind, und daher das pünktliche Anbringen der leeren Wagen nicht gewährleisten.

Dauert die Störung länger, so werden schließlich die Verspätungen so groß, daß auf einzelnen Bahnhöfen Lokomotive und Personal wartender Züge ihren Zug verlassen müssen, weil die Dienstdauer zu lang wird.

Noch größer werden die Schwierigkeiten, wenn auf der gestörten Strecke die Einrichtungen für den Ladeverkehr dem steigenden Verkehr nicht gewachsen sind. An sich führt zwar Steigen des Verkehrs nicht notwendig zu Verspätungen. Ob die Lokomotive 10 oder 15 Wagen aus einem Anschluß herausholt, macht keinen großen Unterschied. Nur wenn die Verkehrszunahme ein gewisses, durch die Länge der Ladegleise bedingtes Maß überschreitet, wird die Sache anders. Wenn beispielsweise einem Anschluß, der nur 10 Wagen aufnehmen kann, 15 Wagen zugeführt werden sollen, so entstehen Schwierigkeiten. Die überschießenden Wagen müssen dann in anderen Gleisen untergebracht werden, auch muß die Bedienung zu außerplanmäßigen Zeiten und vielleicht öfter als vorgesehen erfolgen. Dazu sind unvorhergesehene, zeitraubende Rangierbewegungen nötig, die leicht zu Verspätungen führen. Sobald solche Umstände mit den oben erwähnten, aus dem Stocken des Güterzugverkehrs herrührenden Schwierigkeiten zusammentreffen, entsteht schließlich ein solches Durcheinander, daß man den Verhältnissen vollkommen machtlos gegenübersteht, zumal jede Übersicht unmöglich ist. Im weiteren Verlaufe erreicht die Stockung einen so hohen Grad, daß die Güterzüge durch die gesperrte Strecke überhaupt nicht mehr durchgebracht werden können, sondern an den Endpunkten *a* bezw. *h* liegen bleiben müssen. Diese sind bald überfüllt und nun greift die Störung, namentlich auf stark besetzten Linien, mit unheimlicher Schnelligkeit auch auf die benachbarten Strecken über.

Meist vollziehen sich die Vorgänge allerdings nicht so schnell und nicht so schulmäßig wie oben dargestellt. Es gibt immer Pausen, in denen einzelne Güterzüge weiter vorgeschoben werden und die folgenden Züge ein Stück nachrücken können. Damit lassen auch zeitweise die Schwierigkeiten für den Ladeverkehr nach. In welchem Umfange dies geschieht, hängt aber von allerlei Zufälligkeiten und besonders auch von dem Eifer und von der Geschicklichkeit der einzelnen Fahrdienstleiter ab. Es ist auch der Fall denkbar, daß eine solche Stockung zwar in einzelnen Zugpausen durch zweckmäßige Maßnahmen zeitweise herabgemindert, dann aber wieder durch ungünstige Ereignisse (Be-

darfssonderzüge, kleine Unfälle u. dergl.) verschlimmert wird. Unter Umständen kann eine Stockung sich unter steter Veränderung ihres Umfanges und ihres Mittelpunktes wie eine schleichende Krankheit tage-, ja wochenlang hinziehen, um dann entweder ganz zu verschwinden oder plötzlich sich zu vergrößern. Wegen dieser Eigenschaft möchte Verfasser die Störung mit dem Namen „Schleichende Verkehrsstockung" belegen.

Es handelt sich hier um eine besondere Art der Stockung, die sowohl durch größere betriebliche Verspätungen hervorgerufen werden, wie auch als Folgeerscheinung plötzlicher Stockungen auftreten kann. Oft bleiben nach Beseitigung einer plötzlichen Störung tagelang dauernde Nachwirkungen übrig, die sich auf weite Strecken ausdehnen; das sind schleichende Verkehrsstockungen.

Die schleichende Verkehrsstockung ist für die Pünktlichkeit des Betriebes besonders gefährlich, weil man ihr Vorhandensein und ihre Gefährlichkeit nicht rechtzeitig erkennt. Wohl bemerkt man die Verspätungen der Züge, auch treten Schwierigkeiten beim Ausrangieren der Freiladegleise und bei Zustellung der leeren Wagen in die Erscheinung, aber man führt diese Übelstände auf plötzliches Anwachsen des Verkehrs zurück, dem die Anlagen nicht gewachsen seien. Man beachtet die Sache nicht, oder legt höchstens zur schnelleren Abwicklung des Ladeverkehrs Bedarfszüge ein. Es können schon eine Reihe von Gz. stilliegen und verschiedene Bahnhöfe überfüllt sein, ohne daß dies der leitenden Stelle auffällt. Erst wenn das Durchbringen von Gz. fast unmöglich ist, kommt die Erkenntnis, daß es sich um eine Stockung handelt. Verfasser neigt der Ansicht zu, daß längere Zeit anhaltende größere Unregelmäßigkeiten im Verkehr der Gz. in der Regel auf eine schleichende Verkehrsstockung hindeuten, wenn nicht besonders erkennbare Veranlassungen — z. B. Versagen von Rangierbahnhöfen, Unzulänglichkeit von Anschlußgleisen usw. — vorliegen.

Als Beginn der Verkehrsstockung haben wir den Augenblick anzusehen, in dem der zweite Güterzug zum Zwecke der Überholungsverlegung zum Warten kommt. Dieser Punkt ist besonders wichtig. Wir haben oben gesehen, daß das Stilliegen des Gz. 2 nicht gerade unbedingt notwendig ist, sondern, wenn auch mit gewissen Schwierigkeiten, von dem Fahrdienstleiter des Bahnhofes *d* verhindert werden könnte. Ist der Gz. 2 aber zum Liegen gekommen, so entwickelt sich das Weitere gewissermaßen selbsttätig, d. h., sobald die oben vorausgesetzten ungünstigen Zufälle eintreten, ist auch die weitere Ausdehnung der Stockung unvermeidlich. Es ist wichtig, sich klar zu machen, daß dieser Zustand der beginnenden Stockung, trotz seiner scheinbaren Harmlosigkeit, für die Regelmäßigkeit des Betriebes äußerst gefährlich ist, da er den Keim zur Weiterentwicklung in sich trägt. Verfasser möchte ihn aus diesem Grunde geradezu als „Gefahrpunkt" bezeichnen.

Bezüglich eingleisiger Strecken hat Verfasser ähnliche Erscheinungen nicht zu entdecken vermocht. Überholungen kommen auf eingleisigen Strecken so selten vor, daß sie in der Regel wohl nicht gefährlich werden können. Verfasser neigt daher der Ansicht zu, daß eingleisige Strecken Stockungen der gedachten Art nicht ausgesetzt sind.*)

Als Ergebnis der vorstehenden Ausführungen ist folgendes anzusehen: Wenn auf zweigleisiger Strecke in einem Bahnhof mit einem einzigen Überholungsgleis ein Gz. so lange im Überholungsgleis liegen bleibt, bis die Ankunftszeit eines zweiten Gz. herannaht, der auf demselben Bahnhof planmäßig überholt werden soll, so kommt u. U. dieser zweite Gz. auf dem benachbarten Bahnhof zum Warten und muß dort überholt werden. Dadurch entsteht ein „Gefahrpunkt", der die Neigung besitzt, beim Zusammentreffen weiterer ungünstiger Umstände sich zu einer schleichenden Verkehrsstockung zu entwickeln. Häufen sich diese ungünstigen Umstände, finden insbesondere in kurzer Zeit zahlreiche planmäßige Überholungen solcher Güterzüge statt, die Wagen ein- und auszusetzen haben, so entsteht bei starkem Verkehr die Gefahr, daß sich in kurzer Zeit eine Stockung bildet.

*) Dies gilt nur hinsichtlich der schleichenden Stockung. Plötzlich eintretende Stockungen, durch Sperrung der Strecke hervorgerufen, sind dagegen bei eingleisigen Strecken sehr gefährlich.

Was kann nun geschehen, um das Eintreten von Stockungen zu verhindern?

Stockungen der gedachten Art treten nicht ein, sobald die Gefahrpunkte verhindert werden. In unserem Falle würde der Gefahrpunkt vermieden, wenn das Stilliegen des Gz. 2 in *e* unterbliebe. Der Fahrdienstleiter des Bahnhofes *d* könnte dies Stilliegen verhindern, wenn er die Überholung zur planmäßig vorgesehenen Zeit in *d* stattfinden ließe. Er tut dies aber nicht, weil ihm durch die Überholung große Unbequemlichkeiten entstehen würden und weil er befürchten muß, einen folgenden Pz. aufzuhalten. Zur Vermeidung der Gefahrpunkte ist daher in erster Linie eine klare Vorschrift nötig, aus welcher der Bahnhof *d* entnehmen kann, daß er mit allen zu Gebote stehenden Mitteln das Stilliegen des Gz. 2 verhindern muß. Wir haben oben gesehen, daß er unter Benutzung des Hauptgleises der entgegengesetzten Richtung, oder eines Nebengleises die Überholung zur planmäßigen Zeit in *d* bewirken kann. Allerdings wird hierbei u. U. ein Zurücksetzen oder ein Teilen langer Züge nötig, was vielleicht eine Verspätung des folgenden Pz. hervorrufen kann. Diesen Nachteil müßte man mit in den Kauf nehmen. Da es sich in der Regel nur um Ausnahmefälle handelt, so erscheint dies unbedenklich.

Ein anderes Mittel zur Verhinderung des Stilliegens des Gz. 2 wäre das Vorschieben der Überholung nach *c*. In diesem Falle würde aber vielleicht auch eine Verspätung des Pz. eintreten. Um das zu verhindern, könnte man das Ein- und Aussetzen von Wagen in *d* unterlassen und den Gz. 2 ohne Aufenthalt in *d* durchfahren lassen. Sollte der hierdurch eintretende Zeitgewinn noch nicht ausreichen, so müßten die rückwärts liegenden Bahnhöfe schon vorher durch Bahnhof *d* angewiesen werden, auf Beschleunigung des Gz. 2 hinzuwirken; nötigenfalls könnte auf einzelnen Bahnhöfen das Ein- und Aussetzen von Wagen unterbleiben. Die Beschleunigung des Gz. 2 müßte allerdings, wenn sie ihren Zweck erreichen soll, vielleicht größer werden, als die in § 24[4] F.-V. zugelassenen 10 Minuten.

Es ist oben vorgeschlagen, daß zur Beschleunigung der Gz. das Ein- und Aussetzen von Wagen stellenweise unterbleiben solle, wobei die auszusetzenden Wagen auf der letzten Haltestation zurückbleiben müßten. Nach § 25[7] F.-V. ist dieses Verfahren verboten. Verfasser möchte aber empfehlen, für seltene Ausnahmefälle diese Erleichterung zuzulassen. Damit die Ausnahmefälle nicht zur Regel werden, müßte jeder derartige Fall im Fahrbericht begründet werden.

Gelingt es durch eines dieser Mittel, das Stilliegen des Gz. 2 hinter dem Gz. 1 zu verhindern, so ist der Gefahrpunkt beseitigt. Allerdings entsteht wieder ein neuer Gefahrpunkt dann, wenn während des Stilliegens des Gz. 1 ein anderer Gz. in *d* planmäßig überholt werden muß. Um diesen neuen Gefahrpunkt zu vermeiden, muß man dieselben Mittel nochmals anwenden.

Sollten in einem bestimmten Falle irgendwelche Gründe die Anwendung vorgenannter Maßregeln ausschließen, so bliebe allerdings nichts anderes übrig, als den Gz. 2 zunächst in *e* warten zu lassen und die Überholung dort vorzunehmen. In diesem Falle müßte der Bahnhof *d* den Gz. 2 aber sofort nach erfolgter Überholung annehmen und ihn, nötigenfalls ohne Aufenthalt mit möglichster Beschleunigung weiterschicken, damit er die erhaltene Verspätung einholt und keinen Pz. stört.

Da dem Bahnhof *d* aus der Überholung des Gz. 2 in allen Fällen Unbequemlichkeiten entstehen, so erscheint es zweckmäßig, ihm durch weitere Maßnahmen seine Aufgabe zu erleichtern.

In unserem Beispiel entsteht der Gefahrpunkt dadurch, daß das Überholungsgleis des Bahnhofs *d* bei Ankunft des Gz. 2 bereits durch einen Zug besetzt ist. Wäre im Bahnhof *d* ein zweites unbesetztes Überholungsgleis oder wäre die planmäßige Überholung des Gz. 2 auf einem anderen Bahnhof vorgesehen, so könnte der Gz. 2 pünktlich seinen Plan innehalten, trotzdem der Gz. 1 sich im Gleise 3 des Bahnhofs *d* befindet. Ein Gefahrpunkt träte dann nicht ein. Hieraus kann man folgendes schließen: Wenn auf Bahnhöfen, auf denen planmäßige

Überholungen vorkommen, ein zweites Überholungsgleis vorgesehen ist, so wird dadurch die Bildung von Gefahrpunkten verhindert, wenn immer ein Gleis für die Überholung von Güterzügen freigehalten wird. Damit das zweite Überholungsgleis jederzeit diesen Zweck erfüllen kann, ist es nötig: 1. dies Gleis für Züge beider Richtungen zugänglich zu machen, 2. gleichzeitige planmäßige Überholungen in beiden Gleisen zu vermeiden, 3. außerplanmäßige Aufstellung von Zügen in diesem Gleis zu verbieten.

Will man aus technischen oder finanziellen Gründen die Zahl der doppelten Überholungsgleise einschränken, so kann man u. U. den beabsichtigten Zweck auch durch Änderung des Fahrplans erreichen. Man würde zunächst prüfen, ob nicht der Fahrplan so gestaltet werden kann, daß die planmäßigen Überholungen nach Bahnhöfen mit zwei Überholungsgleisen verlegt werden. Mindestens müßten die Überholungen solcher Züge, die Wagen ein- und auszusetzen haben, nach Bahnhöfen mit zwei Überholungsgleisen verlegt werden. Ist das nicht möglich, so sollte man bei Aufstellung des Fahrplans unbedingt darauf Rücksicht nehmen, daß niemals auf demselben Bahnhof mehrere Überholungen derartiger Züge kurz hintereinander stattfinden, denn in diesem Falle können schon kleine Verspätungen eines Zuges einen folgenden in Mitleidenschaft ziehen. Ist wegen Verkehrsdichte oder aus anderen Gründen ein solcher Fahrplan nicht möglich, so müßte die Zahl der Überholungsgleise entsprechend vermehrt werden.

Wird ein für planmäßige Überholungen bestimmtes Gleis außerplanmäßig mit Zügen besetzt, so ist es für die Dauer der Besetzung seinem eigentlichen Zwecke entzogen. Daher sollte man bei eintretenden Störungen u. dergl. die etwa aufzustellenden Züge möglichst nicht in den für planmäßige Überholungen bestimmten Gleisen unterbringen, sondern in solchen, die nur für außerplanmäßige Überholungen dienen, oder in freizumachenden Nebengleisen.

Wir haben gesehen, daß bei Entstehung von Stockungen die Verspätungen der Gz. eine wichtige Rolle spielen. Man sollte daher auch vom Gesichtspunkte der Verkehrsstockungen aus auf möglichste Vermeidung von Verspätungen hinwirken. Kann man die Verspätungen nicht vermeiden, so läßt sich der beabsichtigte Zweck ohne nennenswerte Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Strecke vielleicht auch durch Verlängerung der im Fahrplan vorgesehenen Aufenthalte erzielen. Nicht der lange Aufenthalt des Gz. 1 an sich verursacht einen Gefahrpunkt, sondern der unvorhergesehene Aufenthalt bzw. die unvorhergesehene Verlängerung eines planmäßigen Aufenthaltes. Daher wird sich u. U. durch eine entsprechende Änderung des Fahrplans eine große Anzahl von Gefahrpunkten vermeiden lassen. Um die hierdurch bedingte schlechtere Ausnutzung des rollenden Materials zu vermindern, könnte man die Aufenthaltsverlängerung auf die Zeiten starken Verkehrs einschränken, d. h. für die Zeiten starken Verkehrs besondere Fahrpläne mit längeren Aufenthaltszeiten herausgeben.

Wenn unbedingte Sicherheit vorhanden wäre, daß die vorstehenden Gesichtspunkte überall beachtet würden, so wäre weiteres nicht nötig. Diese Sicherheit ist aber nicht gegeben. Insbesondere liegt in hohem Maße die Gefahr vor, daß bei Beseitigung der Gefahrpunkte die Fahrdienstleiter Fehler begehen, sei es aus Unkenntnis der Bestimmungen, sei es aus Ungeschicklichkeit, sei es infolge der Eile, die überall nötig ist. Namentlich liegt aber die Gefahr vor, daß bei plötzlichen Sperrungen der Strecke die Aufstellung der Züge nicht zweckmäßig erfolgt, d. h., daß ohne zwingende Notwendigkeit solche Überholungsgleise, die für planmäßige Überholung dienen, mit Zügen besetzt werden. Gerade das ist sehr schädlich. Es führt dazu, daß als Nachwirkung plötzlicher Stockungen noch eine schleichende Stockung zurückbleibt.

Verfasser hält daher eine ständige Überwachung der Fahrdienstleiter durch die Betriebsleitung für erforderlich. Zu dem Zweck wird folgendes vorgeschlagen: 1. Die Betriebsleitung muß ständig — Tag und Nacht — dienstbereit sein. 2. Alle über ein gewisses — noch näher festzusetzendes — Maß hinausgehenden Verspätungen von Gz. sind sofort der Betriebsleitung telegraphisch unter genauer Angabe der Ankunfts- und Abfahrtszeit zu melden. Bei längerem Stilliegen eines Zuges ist bis zur Weiterfahrt die Meldung regelmäßig — etwa alle halbe Stunde — zu wiederholen. 3. Alle besonderen betrieblichen Vorkommnisse, wie Wagenansammlungen, Verstopfungen, Versagen der Rangieranlagen, sind sofort telegraphisch zu melden.

Zur Erleichterung der Übersicht für die Betriebsleiter dürfte es sich empfehlen, die einzelnen Bahnlinien in einem möglichst großen Plane darzustellen, in welchem die Bewegungen der verspäteten Züge durch numerierte Täfelchen nachgeahmt werden.

Geht eine Verspätungsmeldung ein, so würde die Betriebsleitung sofort auf dem bildlichen Fahrplan und nötigenfalls in dem betreffenden Bahnhofsplan nachsehen, ob aus der Verspätung irgendwelche besonderen Nachteile und Gefahren zu erwarten sind. Liegt keine Gefahr vor, so wird die Betriebsleitung weiter nichts tun, als darüber wachen, daß nicht etwa später noch Gefahrpunkte entstehen können.

Liegt dagegen der verspätete Gz. so lange in einem Überholungsgleis, daß bald eine planmäßige Überholung eines anderen Zuges zu erwarten ist, so sind die oben erwähnten besonderen Maßnahmen seitens des Fahrdienstleiters nötig. Die Betriebsleitung wird den betreffenden Bahnhof möglichst hierauf aufmerksam machen, ihn fragen, was er zu tun gedenkt, Zweckentsprechendes billigen oder andere Anweisung erteilen.

Andererseits wird zweckmäßig die Betriebsleitung prüfen, ob die gemeldete Verspätung dazu führen kann, daß Personal oder Lokomotive des verspäteten Gz. für die Übernahme des Gegenzuges zu spät an ihrem Endbahnhof eintreffen werden. In diesem Falle empfiehlt es sich, die Beschleunigung des Gz. anzuordnen, vielleicht auch unter Ausfall des Rangierens auf einzelnen Bahnhöfen. Hierdurch würde die Pünktlichkeit des Betriebes sehr gewinnen.

Bei außergewöhnlichen Ereignissen, wie plötzlichen Stockungen, die zur Aufstellung von Zügen führen, kann die Betriebsleitung aus der telegraphischen Verspätungsmeldung ersehen, wo die Züge aufgestellt sind und kann hier helfend und vorbeugend eingreifen, bevor die Unregelmäßigkeiten einen gefahrdrohenden Umfang angenommen haben. Es wird zwar immer eine gewisse Zeit nach Entstehung der Unregelmäßigkeit vergehen, bevor die Betriebsleitung in die Lage versetzt wird, wirklich einzugreifen. Das hält Verfasser jedoch nicht für bedenklich, weil die schleichende Verkehrsstockung sich auch nur allmählich entwickelt. Wenn also schon vor Beginn der Tätigkeit der Betriebsleitung einige unzweckmäßige Maßnahmen getroffen sein sollten, so können die hieraus herrührenden Schäden ohne Schwierigkeit beseitigt werden.

Grundsätzlich könnte es zwar zweckmäßiger erscheinen, wenn der Betriebsleitung Gelegenheit gegeben würde, unverzüglich einzugreifen. Das ist aber wohl nur möglich, wenn sie selbst die Leitung des Zugdienstes nach Art des traindispatchers übernähme. Da dieses Verfahren aber eine vollständige Umwälzung unserer gesamten betrieblichen Einrichtungen zur Voraussetzung haben würde und die Befürchtung besteht, daß bei unserm dichten Verkehr große Schwierigkeiten entstehen könnten, so möchte Verfasser von einem derartigen Vorschlage absehen.

Hat eine Verkehrsstockung, bevor sie zur Kenntnis der Betriebsleitung kommt, schon einen größeren Umfang angenommen — ein Fall, der bei richtiger Durchführung der vorstehend erwähnten Maßregeln nicht vorkommen kann —, so ist ihre Beseitigung außerordentlich schwierig und u. U. zeitraubend, weil es unmöglich ist, die Wirkung der geplanten Maßregeln im voraus mit Sicherheit zu übersehen. In diesem Falle scheint es zunächst zweckmäßig, daß die Betriebsleitung sich einen Überblick über den Lauf der Züge schafft und darüber, welche Züge auf den verschiedenen Bahnhöfen liegen. Zu dem Zweck empfiehlt es sich, anzuordnen, daß innerhalb der ganzen gefährdeten Strecke von einzelnen besonders zu bezeichnenden

Bahnhöfen die tatsächliche Ankunfts- und Abfahrtszeit jedes Gz. und nötigenfalls auch die jeweilige Besetzung der Gleise sofort telegraphisch an die Betriebsleitung gemeldet wird. Aus diesen Meldungen würde sie den wirklichen Lauf der Züge in einen bildlichen Fahrplan eintragen und zweckmäßig ebenso die Besetzung der Gleise in die Bahnhofspläne. Dadurch erhielte sie ein vollständiges, überaus klares und übersichtliches Bild über den Gang der Züge und die Besetzung der Bahnhöfe und könnte nun den mutmaßlichen Weiterlauf im voraus berechnen, gerade so, wie man den Weg der Figuren eines Schachbrettes im voraus berechnen kann. Auf Grund der so gewonnenen Kenntnis würde die Betriebsleitung den in Frage kommenden Bahnhöfen nötigenfalls entsprechende Anweisungen erteilen. Dieses Verfahren ist zwar etwas umständlich, aber unzweifelhaft auch das vollkommenste. Es wird dazu dienen, die Stockung mit Sicherheit und auf schnellstem Wege zu beseitigen.

In Ausnahmefällen könnte man dieses Verfahren auch vorbeugend anwenden, wenn besondere Umstände vorliegen, die die Gefahr von Verspätungen und damit auch von Gefahrpunkten in hohem Maße in sich bergen oder wenn eine Stockung besonders verhängnisvoll werden könnte, beispielsweise bei Militärtransporten oder bei Verstopfung einzelner Bahnhöfe usw. Damit man sicher ist, daß das Verfahren im Ernstfalle nicht versagt, müßte es von Zeit zu Zeit auch während schwachen Verkehrs probeweise geübt werden.

Im übrigen lassen sich für die Beseitigung einer größeren Stockung im voraus keine allgemeinen Regeln aufstellen. Jedoch scheint es zweckmäßig, in erster Linie diejenigen Überholungsgleise freizumachen, auf denen planmäßige Überholungen stattfinden. Zu dem Zweck würde man die in den fraglichen Gleisen liegenden Züge in Nebengleisen oder in Überholungsgleisen, die nicht zu planmäßigen Überholungen dienen, unterzubringen suchen. Sobald dies geschehen ist, kann wieder ein regelmäßiger Verkehr stattfinden.

Wenngleich bei richtiger Durchführung vorstehender Gesichtspunkte größeren Verkehrsstockungen von vornherein mit Erfolg wird begegnet werden können, so empfiehlt es sich doch, mit Rücksicht auf die außerordentlich großen Gefahren und Nachteile einer Stockung und im Hinblick darauf, daß infolge des stetigen Anwachsens des Verkehrs Stockungen in Zukunft immer häufiger zu erwarten sind, noch weitere Sicherheitsmaßregeln zu treffen. Es dürfte zweckmäßig sein, für gewisse abgegrenzte Bezirke oder wohl besser für den ganzen preußischen Staatsbahnbereich eine ebenfalls ständig in Wirksamkeit befindliche Oberbetriebsleitung einzurichten, welche die Tätigkeit der Betriebsleitungen fortgesetzt überwacht. Dieser Oberbetriebsleitung müßten alle größeren Verspätungen der Gz von einer ebenfalls noch festzusetzenden Grenze ab telegraphisch gemeldet werden, damit sie stets über alle vorkommenden größeren Unregelmäßigkeiten unterrichtet ist.

Zur Durchführung der angegebenen Maßregeln wird es nötig sein, die Fahrdienstvorschriften sowie die Meldevorschriften entsprechend zu ändern.

Durch die ständige Betriebsleitung und Oberbetriebsleitung sowie die Häufung der telegraphischen Meldungen entstehen natürlich nicht unbeträchtliche Schwierigkeiten und Kosten, jedoch dürfte hierdurch auch wesentlich größere Sicherheit gegen die Wiederkehr von größeren Verkehrsstockungen erzielt werden. Andererseits ist zu erwarten, daß sich wertvolle Anregungen zu Verbesserungen der baulichen Anlagen und der betrieblichen Einrichtungen ergeben, die allein schon die Aufwendung der Kosten rechtfertigen.

Die Personen-, Schlaf- und Speisewagen der Vereinigten Staaten von Amerika.

Über die Entwicklung, die der Bau der Personenwagen, namentlich auch der Schlaf- und Speisewagen, in den Vereinigten Staaten genommen hat, berichtet die „Welt der Technik" unter der Überschrift „Bequemes Reisen". Wir geben nachstehend einen Auszug aus jenen Darlegungen.

Schon in den dreißiger Jahren ging ein amerikanischer Wagenbauer, Ross Winans, vom zweiachsigen zum vierachsigen Untergestell über; die ersten solchen Wagen waren etwas über 9 m lang. Sie hatten über den drei Abteilen, in die der Wagenkasten eingeteilt war, noch Decksitze, zu denen man auf Leitern emporstieg. Bald wurden die inneren Zwischenwände weggelassen und der Eingang an das Ende verlegt; um die mittleren Sitzplätze erreichen zu können, mußte bei dieser Anordnung ein Mittelgang freigelassen werden, und so entstand die Wagenbauart, die heute noch die Grundform des amerikanischen Eisenbahnwagens bildet. Die neuen Wagen der Zeit um 1840 zeichneten sich durch große Buntfarbigkeit ihrer Ausstattung sowohl äußerlich als innerlich aus, und es hat längere Zeit gedauert, ehe diese auf einen wenig gebildeten Geschmack berechnete Ausstattung einem ruhigeren, gediegeneren Schmuck Platz gemacht hat.

Die Sicherheit der Reisenden, soweit sie von der Bauart der Wagen abhing, ließ damals noch alles zu wünschen übrig. Besonders gefährdet waren die Reisenden, die auf der Fahrt auf den Endplattformen verweilten, und die Eisenbahnverwaltungen gaben sich alle Mühe, den Aufenthalt an diesem Orte der Gefahr zu verhindern. Als aber der Gedanke, seine Mahlzeiten im Zuge einzunehmen, sich Bahn brach, mußte die Möglichkeit geschaffen werden, bei fahrendem Zuge von einem Wagen zum andern gehen zu können, und damit entwickelte sich die Plattform an den Enden des Wagens zu dem Vorraum, den sie heute bildet. Der Wagenrahmen wurde so verstärkt und insbesondere auch an den Enden so ausgebildet, daß die Gefahr des „Teleskopierens" bei einem Zusammenstoß, wenn nicht gerade ausgeschlossen, so doch wesentlich vermindert wurde. Schon in den fünfziger Jahren hatte eine Eisenbahn in Connecticut Segeltuchvorhänge zu beiden Seiten der Plattform angebracht, und Pullman ordnete zusammenfaltbare Türen zu diesem Zwecke an; die amerikanischen Eisenbahnen folgten bald allgemein dem Beispiel der Pennsylvania-Eisenbahn, die 1886 solche Wagen eingeführt hatte. Eine weitere Verbesserung bildete der Wagen nach dem Vorschlage von W. D. Mann, bei dem der Wagenkasten in voller Breite bis ans Ende durchgeführt wurde, so daß von einer Plattform oder einem Vorraum kaum noch die Rede sein kann.

Der letzte Schritt in der Entwicklung des amerikanischen Wagenbaues ist der bekannte „All-steel-car", der ganz aus Stahl gebaute Wagen, der den Personenwagen aus Holz im Laufe der Zeit ganz verdrängen wird.

Die amerikanischen Eisenbahnzüge führten bekanntlich zunächst nur eine Klasse. Standesunterschiede verlangten aber doch eine Trennung der verschiedenen Gesellschaftskreise, und die Eisenbahnverwaltungen statteten ihre Züge in verschiedenen Abstufungen der Bequemlichkeit aus, so daß jetzt die amerikanischen Eisenbahnzüge, wenigstens diejenigen, die für Reisende mit unbeschränkten Mitteln bestimmt sind, wohl heute von keinen anderen in bezug auf Behaglichkeit der Einrichtung übertroffen werden.

Die zunehmende Dauer der einzelnen Reisen machte zunächst eine Ausdehnung des Aufenthalts im Zuge bis über die Nacht erforderlich. Die ersten Eisenbahnwagen machten eine Nachtfahrt zu einer wahren Qual; schon bald nach Einführung des Nachtverkehrs betrieb daher die alte Cumberland Valleybahn eine Anzahl allerdings noch sehr einfacher Schlafwagen, und hieran schlossen sich zahlreiche Versuche an, Schlafwagen zu bauen. Der erste solche Wagen der Eriebahn verdankte seine Entstehung dem Bedürfnis des Eisenbahnspekulanten Jim Fisk (s. Nr. 84 Jahrg. 1911 d. Ztg.) nach Luxus. Nach damaliger Sitte, die sich im Anklang an den Schiffbau in England und Amerika zum Teil bis heute erhalten hat, bekamen die Schlafwagen Namen, und einer der ersten hieß nach Jim Fisk, mit dessen Bildnis er auch geschmückt war. Die sechs Schlafwagen, die die Eriebahn damals baute, kosteten 60 000 D. das Stück.

Um diese Zeit trat George M. Pullman auf den Plan, der einige kleinere Wagenbauunternehmungen aufkaufte, so daß ihm zunächst nur noch ein Wettbewerber blieb, die Wagner Palace Car Company, die mit Vanderbiltschem Gelde arbeitete. Auch diese ging im Laufe der Zeit in der Pullmangesellschaft auf, so daß letztere jetzt das Gebiet des Baues von Luxuswagen für die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten vollständig beherrscht. Die Verhältnisse haben sich so entwickelt, daß nur wenige Eisenbahngesellschaften Salon- und Schlafwagen besitzen, daß diese vielmehr den Eisenbahnverwaltungen von der Pullmangesellschaft zur Verfügung gestellt werden. Das hängt zum Teil damit zusammen, daß diese Wagen bei den verschiedenen Gesellschaften zu verschiedenen Jahreszeiten gebraucht werden und daß daher die Pullmangesellschaft einen Ausgleich herbeiführen kann, was den einzelnen Verwaltungen nicht möglich sein würde. Nur

einige große Eisenbahnen bauen und betreiben ihre Speise- und Salonwagen selbst, und die Pennsylvaniabahn hat seinerzeit mit Hilfe der Drohung, eigene Wagen einzustellen, die Pullmangesellschaft gezwungen, für die Beförderung ihrer Wagen eine Gebühr zu bezahlen. Sonst bezahlt meist die Eisenbahnverwaltung eine Wagenmiete an die Pullmangesellschaft.

1858 begann Pullman damit, daß er zwei Wagen der Chicago- und Alton-Eisenbahn zu Schlafwagen umbaute. Ohne daß ein besonderer Entwurf aufgestellt worden wäre, nur nach mündlichen Anweisungen, wurden in diese Wagen mit einem Aufwand von etwa 1000 D. zehn Schlafabteile, ein Raum zur Aufbewahrung der Wäsche und zwei Waschräume eingebaut. Die Benutzung der Betten kostete damals 50 Cents für eine Nacht.

Der erste wirkliche Schlafwagen wurde von Pullman 1864 erbaut; er hieß „Pioneer", und sein Bau kostete die für damalige Verhältnisse fabelhafte Summe von 18 000 D. gegenüber 4500 D. Herstellungskosten für einen gewöhnlichen Personenwagen jener Zeit. Er war etwa 30 cm breiter und 45 cm höher als die bisherigen Wagen, deren lichte Höhe nur wenig über 1,80 m betragen hatte. Er hatte zum ersten Male die jetzt allgemein verbreiteten Klappbetten. Seine große Breite verbot seine Benutzung auf zahlreichen Strecken, deren lichter Raum für ihn zu knapp war. Bald richteten aber die Eisenbahnen ihre Strecken so ein, daß sie für Wagen der Pioneerbauart kein Hindernis mehr boten, und die Abmessungen dieses ersten Pullmanwagens wurden allgemein eingeführt. 1867 wurde die Pullmangesellschaft gegründet, und heute betreibt sie 4- bis 5000 Wagen. Ihr Begründer, der erwähnte G. M. Pullman, war ursprünglich Möbeltischler, später Bauunternehmer und beschäftigte sich schon beizeiten mit der Aufgabe, lange Eisenbahnfahrten weniger beschwerlich zu machen, als sie es damals waren. Mit seinen nach ihm benannten Wagen erwarb er ein großes Vermögen; er gründete 1880 für seine Arbeiter eine Musterstadt, die er Pullman nannte, und die mittlerweile in Chicago aufgegangen ist.

Was in neueren amerikanischen Salonwagen an Bequemlichkeit geboten wird, ist bekannt und braucht hier nicht näher dargelegt zu werden.

Von der Ausstattung der amerikanischen Flußdampfer, die in den fünfziger Jahren wegen ihrer Behaglichkeit berühmt waren, übernahmen die Eisenbahnen bald nach Einführung der Schlafwagen auch die Einrichtung, daß man während der Fahrt seine Mahlzeiten einnehmen konnte. Die Speisesäle einzelner amerikanischer Bahnhöfe erfreuten sich eines ausgezeichneten Rufes, aber ihre Tage waren gezählt, als einmal der Schlafwagen eingeführt war, dem der Speisewagen auf dem Fuße folgte. Der erste solche Wagen, der „President" hieß und im wesentlichen aus einem Schlafwagen mit eingebauter Küche bestand, wurde 1867 von der Pullmangesellschaft auf der damaligen Großen Westbahn, der heutigen Kanadischen Grand Trunk-Eisenbahn, in Betrieb gesetzt. Im folgenden Jahre brachte Pullman den ersten wirklichen Speisewagen heraus, den er nach dem bekannten Speisehaus Delmonico nannte und der regelmäßig auf der Chicago und Alton-Eisenbahn verkehrte. Er wich nur wenig von den 750 Nachfolgern ab, die seitdem von der Pullmangesellschaft gebaut worden sind und betrieben werden.

Der amerikanische Speisewagen, der etwa für 40 Personen Raum bietet, war früher berühmt wegen seines Mittagessens zu 1 D. Die schönen Zeiten sind aber vorbei, und auch die Eisenbahnen, die das „Dollardiner" zu Reklamezwecken noch länger als andere aufrechterhielten, haben es nunmehr aufgegeben; der Reisende muß für seine Mahlzeiten, die er sich meist nach der Karte bestellt, erheblich höhere Beträge bezahlen. Das hat allerdings ungünstig auf die Benutzung der Speisewagen eingewirkt, und die Folge hiervon ist, daß langsamer fahrende Züge wieder an wichtigen Bahnhöfen zur Einnahme von Mahlzeiten halten und daß auf manchen schneller fahrenden Zügen wieder Mahlzeiten zu festen Preisen verabreicht werden. Nur die New Havenbahn hat zur Freude ihrer Benutzer das „Dollardiner" beibehalten und die Rock-Islandbahn hat es neuerdings wieder eingeführt.

Außer den Speisewagen mit vollem Wirtschaftsbetrieb gibt es noch solche mit beschränkten Einrichtungen, in denen nur Kaffee oder einfache Mahlzeiten verabreicht werden.

Für diejenigen, für die die vorstehend beschriebenen Bequemlichkeiten des Speise-, Salon- und Schlafwagens noch nicht ausreichen, spielt die Benutzung von Sonderzügen und Privatwagen auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten eine wichtige Rolle. Zur Ausrüstung der heutigen Millionäre gehört ein — zuweilen auch zwei — Salonwagen, und während des Winters, wo deren Familien sich in den großen Gasthäusern von Florida aufhalten, kann man auf den dortigen Bahnhöfen zuweilen 60 bis 100 Privatwagen aufgestellt sehen. Die Neuyorker Primadonnen und ähnliche „Sterne" werden allabendlich am Bahnhof von einem Sonderzug erwartet, der sie — allerdings gegen Zahlung sehr erheblicher Gebühren — in der denkbar bequemsten Weise nach Hause bringt. Reisende Theatergesellschaften haben schon zu Reklamezwecken meist ihre eigenen Züge, doch kostet für diese die Beförderung von Ort zu Ort nicht erheblich mehr als bei Benutzung der fahrplanmäßigen Züge, weil die Sonderzüge voll ausgenutzt werden und die Eisenbahnen dann 60 bis 100 Personen für eine Gebühr von 2 D. für die Meile (5,25 *M* für 1 km) befördern.

Für Privatpersonen, die keine näheren Beziehungen zu einer Eisenbahnverwaltung haben, hält die Pullmangeselschaft Privatwagen mit Salon, Bad, Speisezimmer, Aussichtsabteil zum Preise von 75 D. für den Tag bereit. Bei längerer Benutzung geht die Gebühr auf 50 D. herab. Dazu kommen noch die Verpflegung und die Kosten für die Beförderung, für die etwa 18 bis 25 Fahrkarten mit dem teuersten Fahrpreis zu bezahlen sind. Die meisten Reisenden, die Privatwagen benutzen, haben aber so enge Beziehungen zu den Eisenbahnverwaltungen, daß ihre Wagen umsonst befördert werden. Die Mehrzahl der Eisenbahngesellschaften besitzt auch besondere Salonwagen für ihre Präsidenten und andere leitende Beamte. Während aber die großen Gesellschaften, wie die Pennsylvania-Eisenbahn, die Harrimanstrecken und die Neuyorker Zentralbahn, Wert darauf legen, ihre Dienstwagen so einfach zu halten, daß sie manchmal geradezu als schäbig bezeichnet werden müssen, suchen kleinere Gesellschaften durch die Pracht ihrer Dienstwagen die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken und benutzen sie so zugleich zu Reklamezwecken. Auf den großen Bahnen des Ostens sind die Wagen der kleineren Eisenbahngesellschaften sehr wenig beliebt. Diese laden nämlich die Oberbeamten der großen Unternehmungen gern zu einer Reise auf ihren Strecken ein; diese Einladung wird natürlich nicht angenommen, aber ihr folgt nach einiger Zeit die Bitte, den Präsidentenwagen der kleinen Gesellschaft ohne Gebühr über die Strecken der größeren zu befördern. Diese Anträge haben sich so gehäuft, daß die großen Gesellschaften stark darunter litten, und ihre schnellen Züge, z. B. der 18-Stundenzug zwischen Neuyork und Chicago, nehmen unter keinen Umständen einen Privatwagen mit. Dadurch haben sich auch die Leiter der Eisenbahnen mehr oder weniger daran gewöhnt, die fahrplanmäßigen Züge zu benutzen.

Die Geschichte der Eisenbahntriebwagen.

Diese Geschichte behandelt Baurat C. Guillery in einem lesenswerten Aufsatz in den „Mitteilungen des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens". In dem Aufsatze, der auch als Sonderabdruck im Wiener Verlage dieser Zeitschrift erschienen ist, gibt der Verfasser zunächst einen Überblick über die Entwicklung der Eisenbahntriebwagen, wobei er die allgemein verbreitete Ansicht, daß der „Enfield" getaufte Dampfwagen von Adams aus den Jahren 1848/49 als der erste Eisenbahntriebwagen zu gelten habe, als weder geschichtlich richtig, noch als an sich wahrscheinlich bezeichnet, weil dieser Dampfwagen weiter nichts als die Vereinigung einer zweiachsigen Lokomotive mit einem zweiachsigen Wagen innerhalb durchlaufender gemeinsamer Längsrahmen, unter Fortlassung der zwischenliegenden Pufferbohlen, war. Der „Enfield" ist deshalb überhaupt kein richtiger Triebwagen. Einen ganz selbständigen Gedanken zeigt dagegen der zweite von Adams 1849 unter Mitwirkung von Samuel erbaute, „Fairfield" benannte Dampfwagen, bei dem eine einachsige, für sich allein nicht betriebsfähige Lokomotive mit einem zweiachsigen Wagen trennbar verbunden ist. Technisch bemerkenswert ist bei diesem Wagen die Übertragung der Bewegung von der Triebmaschine auf die Triebräder des Dampfwagens mittels der in der Geschichte der Lokomotive später eine so große Rolle spielenden Blindwelle. Adams erster Dampfwagen hatte übrigens noch einen Vorgänger in der von Samuel 1847 erbauten „Expreßmaschine", die Sitzplätze für 7 Reisende bot und eine regelmäßige Fahrgeschwindigkeit von 48 km/St., vorübergehend eine solche bis zu 82 km/Std. erreichte. Als erster Triebwagen seiner ganzen Bauart nach und als das unmittelbare Vorbild zu der Samuelschen Expreßmaschine ist Ericssons „Novelty" (1829) zu betrachten, die vom Erbauer selbst allerdings irriger Weise als Lokomotive bezeichnet wurde. Die Zwischenglieder von Samuels Expreßmaschine zu den neuesten ungarischen und englischen Triebwagen bilden zwei Dampfwagen von Fairlie, von denen der erste in Gemeinschaft mit dem Erfinder Samuel, Oberingenieur der Ostbahn, 1868/69 gebaut und das Vorbild der heutigen, auch in Oberitalien eingeführten großen vierachsigen großbritannischen und irischen Dampfwagen wurde. Der zweite

Dampfwagen von Fairlie ist äußerlich das Vorbild der späteren zweistöckigen Dampfwagen von Brunner, Krauß & Co. und Thomas geworden. Den Anfang der neuen Bewegungen in der ersten Hälfte des verflossenen Jahrzehnts bezeichnete in Großbritannien ein leichter vierachsiger Dampfwagen der London und Südwestbahn, der 1903 auf der Strecke Fratton-Southsea in Betrieb kam. 1904/5 folgten die Große Westbahn mit einem B_2 (2/4)-Triebwagen und die Taff Valebahn mit A_3-Wagen. 1901 begannen in Arad die umfassenden Versuche mit Triebwagen mit einem Daimler- und Serpolletwagen. Aus der Zeit von 1870 bis 1900 ist Rowan als erfolgreicher Erbauer von Triebwagen zu erwähnen, dessen Wagen sich u. a. bei der Hoyaer Eisenbahn und bei den belgischen Vizinalbahnen bis heute behauptet haben.

Der Verfasser geht dann auf die Frage ein, ob die jetzigen Triebwagen wohl das Schicksal ihrer Vorgänger teilen und wieder aus dem Betriebe verschwinden werden. Bei einigen ist dies schon der Fall. Der Verfasser nennt hier den Daimlerwagen, der durch Erschütterung und Geräusch nicht angenehm ist, und den Serpolletwagen, bei dem die Unterhaltung des Kessels zu teuer wird. Dagegen machen die in Großbritannien und Irland eingeführten Dampfwagen einen durchaus zuverlässigen und dauerhaften Eindruck, in Arad ist der Betrieb mit den benzinelektrischen Wagen auf absehbare Zeit gesichert, und die italienischen Staatsbahnen sind mit den dreiachsigen Triebwagen von Maffei und Borsig sehr zufrieden. Eigenartige Motorwagen sind im Gebiet der Pacificbahnen im Betrieb. Sie werden mit Gasolin gespeist, die Übertragung der Bewegung erfolgt mittels einer bei voller Fahrt einrückbaren Reibungskupplung und Kette. Ganz in Stahl und Eisen, zwecks Vermeidung von Erschütterungen und Geräusch, gebaut, sind diese Wagen innen und außen höchst gediegen und ansprechend ausgestattet und deshalb allgemein beliebt. In Frankreich hört man wenig von Triebwagen, am besten hält sich hier das bekannte, an der Grenze zwischen Lokomotivzug und Triebwagen stehende dreiteilige Fahrzeug der Nordbahn, eine gewöhnliche kleine Lokomotive, früher Verbund, jetzt Zwilling, mit erhöhtem Führerstand zwischen zwei damit kurz gekuppelten Wagen mit ungleich umrissenem Querschnitt.

Etwas auffällig muß es erscheinen, daß der Verfasser bei dieser Gelegenheit nicht der Zunahme des Triebwagenverkehrs innerhalb Deutschlands gedenkt. In Baden, Württemberg, Sachsen und ganz besonders bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen finden doch Triebwagenzüge der verschiedensten Bauarten für den Nahverkehr in steigendem Maße und mit wachsendem Erfolge Verwendung.

Am angenehmsten für die Reisenden ist, wie der Verfasser hervorhebt, der rein elektrische Betrieb, der in allen Fällen der beste ist, wo der Strom billig und für gute Unterhaltung der Speicherplatten gesorgt ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dienstliche Verwendung der Unterbeamten.** In Gesuchen der Beamten wird öfter die Meinung geäußert, daß die Unterassistenten vielfach den gleichen Dienst wahrzunehmen hätten wie die Eisenbahnassistenten. Eine solche Dienstregelung würde, wie der preußische Eisenbahnminister mit Erlaß vom 15. August d. J. den Königlichen Eisenbahndirektionen mitteilt, der Vorschrift nicht entsprechen. Danach sind Unterbeamte regelmäßig nur in Arbeitsraten C zu verwenden. Nur solche Unterbeamte, deren Überführung in den mittleren Dienst bevorsteht, dürfen nach bestandener förmlicher oder formloser Prüfung zum Eisenbahnassistenten in den für die mittleren Beamten bestimmten Arbeitsraten B verwendet werden. Der Minister veranlaßt daher die Königlichen Eisenbahndirektionen, für eine genaue Befolgung dieser Grundsätze Sorge zu tragen.

— **Annahme weiblicher Arbeitskräfte.** Der preußische Eisenbahnminister weist in einem kürzlich ergangenen Erlasse von neuem darauf hin, daß bei der Annahme weiblicher Arbeitskräfte nur gesunde und durchaus kräftige Personen zu berücksichtigen sind, die den Anforderungen auch in körperlicher Hinsicht in vollem Umfange genügen. Blutarme, bleichsüchtige oder nervös veranlagte Bewerberinnen sowie solche mit schwächlichem Körperbau sollen daher grundsätzlich ausgeschlossen werden. Die Annahmebehörden sollen darüber wachen, daß künftig nur geeignete weibliche Personen eingestellt werden.

— **Der Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Frankfurt (Main), Cassel und Mainz** tritt am 10. d. M. in Frankfurt (Main) zusammen. Auf der Tagesordnung dieser Sitzung stehen zunächst geschäftliche Mitteilungen über die Veränderungen in der Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnrats, über die seit der letzten ordentlichen Sitzung des Bezirkseisenbahnrats vom 20. Mai d. J. im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigen Änderungen, über die herausgegebenen Tarife und über das infolge der Beschlüsse der letzten Sitzung Geschehene. Ferner kommt zur Beratung ein Antrag auf Teilung der D-Züge 35/36 Berlin-Magdeburg-Holzminden-Soest-Aachen in Schwerte bzw. Holzminden und Führung eines Teiles dieser Züge von Schwerte bzw. Holzminden über die Ruhrtalbahn. Sodann stehen zur Besprechung die Fahrplanänderungen im Winter 1913/1914 und Sommer 1914.

— **Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.** Am 11. September d. J. findet in Magdeburg die 62. ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats statt. Die Tagesordnung enthält keine Anträge, sondern nur die üblichen geschäftlichen Angelegenheiten.

— **Eisenbahnunfall bei Senftenberg.** Amtlich wird gemeldet: Am 30. August ist der Bedarfsgüterzug 34 000 auf den vor dem Abschlußsignal vor dem Bahnhof Senftenberg haltenden Güterzug 7893 aufgefahren. Die Lokomotive und 24 Wagen des Zuges 34 000 sind entgleist. Der Zugführer und ein Schaffner dieses Zuges wurden leicht verletzt. Beide Hauptgleise sind auf 12 Stunden gesperrt. Der Personenverkehr wird durch Umsteigen auf der Unfallstelle aufrechterhalten. Die Untersuchung über die Schuldfrage ist eingeleitet.

— **Benennung der Eisenbahnstationen von Groß-Berlin.** Nachdem seit dem 1. April v. J. 29 Berliner Vorortgemeinden zu ihren bisherigen Ortsnamen den vorangehenden Zusatz „Berlin“ angenommen haben und auch die Reichspostverwaltung den hierdurch geschaffenen veränderten Verhältnissen in ihren postalischen Bezeichnungen größtenteils Rechnung getragen hat, wurde von der Potsdamer Handelskammer wie auch von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft bei der Eisenbahnverwaltung der Antrag gestellt, nun gleichfalls die Namen der in Frage kommenden Eisenbahnstationen mit den kommunalen Vorortbezeichnungen in Einklang zu bringen. Anscheinend ist hierbei nur die Umbenennung der Stationen mit Güterverkehr beabsichtigt worden. In einem an die Handelskammer zu Berlin gerichteten Schreiben, in dem durch Beispiele erläuterte gewichtige Gründe gegen die gewünschte Abänderung angeführt werden, hat die Eisenbahndirektion Berlin diese ersucht, zu den Anträgen der obengenannten Körperschaften Stellung zu nehmen und gegebenenfalls Vorschläge für eine geeignete Bezeichnung der betreffenden Stationen zu machen. Die Berliner Handelskammer ist nun, wie wir ihren „Mitteilungen“ entnehmen, in Übereinstimmung mit der Eisenbahndirektion der Ansicht, daß sich nach Lage der Verhältnisse in Groß-Berlin eine vollkommene Übereinstimmung der Stationsnamen mit den kommunalen Bezeichnungen nicht erreichen lassen werde. Abgesehen davon würde nach ihrem Dafürhalten die vorgeschlagene Ergänzung der Stationsnamen weder die Ermittlung der zuständigen Eisenbahnstation noch das Aufsuchen der Stationen in den Tarifen erleichtern, im Gegenteil würde die Anhäufung einer großen Anzahl von Stationen mit dem vorangestellten Zusatz „Berlin“ das Auffinden einzelner Stationen erschweren. Die Handelskammer kann ein Bedürfnis für die Übertragung der lediglich aus kommunalpolitischen Gründen erfolgten Umbenennung auf die Bezeichnung der Eisenbahnstationen nicht anerkennen und bittet, es hinsichtlich der bahnamtlichen Benennung der Berliner Vorortstationen bei dem bisherigen Verfahren zu belassen.

Diesen Ausführungen der Berliner Handelskammer kann man nur beipflichten. Wie sollten z. B. die Stationen benannt werden, deren Güterabfertigung mehreren Gemeinden dient, oder wie sollte in den Fällen verfahren werden, in denen mehrere Güterabfertigungen für eine Gemeinde in Frage kommen? Außerdem sind schon Doppelnamen, geschweige denn dreifache Zusammensetzungen, wie sich solche hier vielfach ergeben würden, im Eisenbahnverkehr äußerst hinderlich und daher sicherlich unerwünscht. Im Interesse der Zuverlässigkeit des Frachtverkehrs ist dringend zu wünschen, daß die eingebürgerten Bezeichnungen tunlichst beibehalten werden und Änderungen nur da erfolgen, wo dies zur Vermeidung von Verwechslungen nötig wird.

— **Eisenbahnfrevel.** 500 ℳ Belohnung hat die Eisenbahndirektion Halle für die Aufklärung eines kürzlich versuchten Bahnfrevels bei Trebbin ausgesetzt. Am 19. August abends war es versucht worden, den Personenzug 801 Halle-Berlin, der in Berlin um 10.20 Uhr abends auf dem Anhalter Bahnhof eintrifft, dadurch zur Entgleisung zu bringen, daß eine Eisen-

schwelle quer über die Schienen gelegt wurde. Um 9 Uhr 33 Min. stieß die Lokomotive am Bahnübergang über den Nuthegraben zwischen Trebbin im Kreise Teltow und Thyrow gegen das Hindernis, schleuderte es aber weit weg, ohne daß es Schaden anrichtete. Zur Aufklärung dieses Anschlages kommt es u. a. auf die Ermittlung eines Mannes an, der am folgenden Morgen, am Mittwoch, 20. August, früh um 5½ Uhr, in unmittelbarer Nähe der Rampe, auf der der Kies der Trebbiner Kieswerke verladen wird, etwa 600 m vom Tatort entfernt, schlafend betroffen wurde. Der Mann, der dort geweckt wurde, gab an, am Dienstag abend spät in die Nähe der Rampe gekommen zu sein. Ihn habe dort eine große Müdigkeit überfallen, und er sei dort eingeschlafen. Der Mann ist also zu der Zeit gekommen, wo der verbrecherische Versuch ausgeführt worden ist. Er hat die Worte gebraucht: „Es ist nicht schön, wenn man wandern muß“ und entfernte sich dann die Neue Straße entlang nach Trebbin zu.

— **Einigung der deutschen Tarifgemeinschaft mit der Österreich-Ungarns.** Am 1. Juli d. J. ist in Wien eine Konferenz zwischen Delegierten der deutschen Tarifgemeinschaft und Vertretern der österreichisch-ungarischen Tarifgemeinschaft abgehalten worden zu dem Zwecke, um eine endgültige Regelung der Unstimmigkeiten herbeizuführen, die sich anläßlich der von den deutschen Bahnverwaltungen bei einigen Ausnahmetarifen eingeführten Anfuhrklauseln ergeben hatten. Die österreichisch-ungarische Tarifgemeinschaft hatte in der Tatsache, daß österreichisch-ungarische Transporte von den Frachtvergünstigungen in den erwähnten Ausnahmetarifen ausgeschlossen waren, eine Umgehung des deutsch-österreichischen Handelsvertrages erblickt. Die deutschen Bahnverwaltungen haben schon im Oktober v. J. eine sich dem Standpunkt Österreichs-Ungarns nähernde Haltung beobachtet. Aber erst der Konferenz vom 1. Juli d. J. war es vorbehalten, reinen Tisch zu schaffen. Die deutschen Bahnverwaltungen haben den österreichisch-ungarischen Herkünften die gleiche Vergünstigung eingeräumt, wie die deutschen Transporte unter den ganz gleichartigen Voraussetzungen genießen, wenn sie auch grundsätzlich die Behauptung der österreichisch-ungarischen Delegierten abwiesen, als ob die Einführung der Anfuhrklauseln eine Umgehung des Artikels 15 des deutsch-österreichischen Handesvertrages darstelle.

— **Crefelder Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht wurden im Jahre 1912/1913: 2 306 649 Personen befördert gegen 2 366 210 i. V. Der Güterverkehr umfaßte 1 009 741 t (985 679 t). Die Betriebseinnahme betrug 1 069 483 *M* (1 051 546 Mark) und die Betriebsausgabe 781 883 *M* (840 120 *M*), der Betriebsüberschuß beziffert sich somit auf 287 599 *M* (211 426 *M*). Der Gewinn von 87 515 *M* (63 202 *M*) soll folgende Verteilung finden: 2¾ % (1 %) Dividende 82 500 *M* (30 000 *M*), Vortrag 5015 *M* (2499 *M*).

— **Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.** Wie der Vorstand in seinem Bericht meldet, hat im Betriebsjahr 1912/13 der Personenverkehr eine weitere erhebliche Zunahme erfahren. Es wurden insgesamt 363 597 gegen 302 473 Personen im Vorjahre, d. i. 61 124 Personen mehr befördert. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betragen 103 861 *M* (93 748 *M* i. V.). Im Güterverkehr waren 440 865 (443 604) t zu befördern. Im ganzen hat der eigene Verkehr um 10 864 t zugenommen, dagegen der Durchgangsverkehr um 13 603 t abgenommen, so daß sich im Berichtsjahre eine Minderbeförderung von 2739 t ergibt. Trotz dieser Minderbeförderung weist der Güterverkehr eine Mehreinnahme von 5744 *M* auf, welche hauptsächlich durch die starke Zunahme in der Viehbeförderung entstanden ist, denn es wurden im Viehverkehr 4713 *M* mehr vereinnahmt. Der Überschuß des Geschäftsjahres im Betrage von 92 020 *M* gegen 82 961 *M* im Vorjahre ist wie folgt verwendet worden: zur Zahlung der Staatseisenbahnsteuer 10 335 (7512) *M*, zur Tilgung des Anlagekapitals 27 141 (25 648) *M*, zur Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Anlagekapital 10 904 (11 807) *M*, Reinüberschuß zu städtischen Zwecken der Gemeinde Perleberg 43 640 (37 993) *M*.

— **Brand auf dem Güterbahnhofe in Straßburg (Elsaß).** Amtlich wird gemeldet: Am 29. d. M., abends 8 Uhr, ist im Güterbahnhof Straßburg-Neudorf aus bis jetzt noch nicht aufgeklärter Ursache ein mit Schwefel beladener Eisenbahnwagen in Brand geraten. Das Feuer verbreitete sich rasch über die nächsten zwei Wagen und griff auf einen mit Mühlenfabrikaten angefüllten 600 qm großen Lagerschuppen über, der völlig ausgebrannt ist. Die Höhe des Schadens steht noch nicht genau fest; eine Untersuchung ist eingeleitet worden. Die „Frankfurter Zeitung“ berichtet von einem Schaden von 100 000 *M* und beschreibt im Anschluß hieran die Ausschreitungen des Janhagels bei dem Brande. Es wurde mehrfach versucht, die Güterwagen aufzubrechen und zu bestehlen. Die Polizei wurde mit Steinen und Flaschen beworfen, so daß sie mit der blanken Waffe vorgehen mußte. Schließlich wurden zwei Kompanien Pioniere aufgeboten, die mit aufgepflanztem Bajonette die Absperrung wirksam durchführten.

— **Bahnhofsbau in Stuttgart.** Die Generaldirektion der württembergischen Staatsbahnen hat aus einem beschränkten Wettbewerb den Entwurf der Firma Breest & Co., Berlin, für die eisernen Bahnhofshallen des neuen Personenbahnhofs in Stuttgart zur Ausführung bestimmt und dieser Firma die Ausführung übertragen. Die Kosten für diesen Teil der Bauarbeit sind auf 1½ Millionen veranschlagt.

— **Nebenbahnprojekt Reutlingen-Pliezhausen.** Die bürgerlichen Kollegien von Reutlingen haben am 27. August eine von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen vorgeschlagene Vereinbarung angenommen und unterzeichnet, wonach die Generaldirektion auf Kosten der Stadt Reutlingen Pläne und Kostenvoranschläge für eine vollspurige Nebenbahn von Reutlingen nach Pliezhausen in mehreren Fassungen ausarbeiten wird.

— **Der verlängerte Winterurlaub.** Mit dieser Frage, die für die preußisch-hessischen Staatsbahnen durch den in Nr. 59 S. 937 mitgeteilten Erlaß des preußischen Eisenbahnministers geregelt ist, hat sich in Württemberg der Landesverein beschäftigt und am 21. Juli 1910 schon in einer Eingabe an das dortige Ministerium gebeten, es möge den Beamten, die ihren Erholungsurlaub in den Monaten November bis März nehmen, ein um die Hälfte verlängerter Urlaub gewährt werden. Diese Bitte ist am 21. März 1912 abschlägig beschieden worden. Auch bei der diesjährigen Etatsberatung in der Zweiten Kammer wurde die Frage kurz gestreift. Beim Postetat führte der Berichterstatter Abgeordneter Baumann am 5. Mai 1913 aus: „Dann wurde im Ausschuß auch über die Frage des verlängerten Winterurlaubs gesprochen, wie ein solcher z. B. bei der Reichspost besteht. Der Herr Ministerpräsident hat dazu erklärt, er könne sich nur in Ausnahmefällen dafür erwärmen, denn wenn man im Winter seinen Urlaub weghabe, so werde man im Sommer, wo tatsächlich ein größeres Erholungsbedürfnis bestehe, sehr unzufrieden sein damit, daß man nicht noch einmal in Urlaub gehen könne. Von verschiedenen Seiten wurde aber die Einrichtung befürwortet und namentlich darauf aufmerksam gemacht, daß die Betätigung des Wintersports besondere Anziehungskraft auf die Beamten ausüben und sie veranlassen würde, ihren Urlaub zur Winterszeit zu nehmen, und daß dies, wenn es in größerem Umfang der Fall wäre, auch günstig für die Verwaltung sein würde.“

Hierzu bemerkt die „Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung“ folgendes: Nachdem nun genügend Vorgänge für den verlängerten Winterurlaub da sind und nachdem die Einrichtung sich anscheinend bewährt hat, ist wohl anzunehmen, daß auch die württembergische Verkehrsverwaltung noch einmal an die Prüfung der Frage herantritt. Es ist wohl nicht zu bestreiten, daß es sich dabei nicht in erster Linie um Interessen der Beamten handelt, sondern um solche der Verwaltung, die bei Einbeziehung der Wintermonate in den Urlaubsplan eine leichtere und zweckmäßigere Durchführung der Erholungsurlaube in Aussicht nehmen kann. Die Mehrkosten werden kaum in die Wagschale fallen, die übrigen Verwaltungen haben sich die Sache jedenfalls auch von dieser Seite angesehen. Wenn etwa noch die Folgen für die anderen staatlichen Verwaltungen zu Bedenken Anlaß geben, so ist zu sagen, daß die besonderen Verhältnisse bei den Verkehrsanstalten, namentlich die große Zahl der Angestellten, wohl auch solche besonderen Einrichtungen rechtfertigt. Im übrigen wäre es kein Unglück, wenn auch die anderen staatlichen Verwaltungen sich anschließen würden.

— **Neue überseeische Dampferlinien von Emden aus.** Auf Grund des mit der preußischen Regierung abgeschlossenen Vertrages wegen der Einbeziehung Emdens in den überseeischen Verkehr wird der Norddeutsche Lloyd am 2. Oktober den regelmäßigen Dienst zwischen Emden und den bekannten Häfen Australiens mit seinem Dampfer „Schlesien“ eröffnen. Der Dienst wird ein vierwöchentlicher sein. Der Norddeutsche Lloyd wird in Emden eine eigene Agentur errichten. Bis zu ihrer Eröffnung erfolgt die Erledigung aller auf den Emdener Verkehr des Norddeutschen Lloyd bezüglichen Angelegenheiten von Bremen aus.

Auch die Hamburg-Amerikalinie wird von Emden aus regelmäßige mäßige überseeische Fahrten einrichten. Sie gibt jetzt den Beginn ihrer Emdener Dampferdienste bekannt, und zwar hat sie als ersten Dampfer am 26. August den Dampfer „Markomannia“ nach dem Persischen Golf abgefertigt. Die erste Abfahrt auf der ostasiatischen Linie erfolgt am 4. Oktober mit dem Dampfer „Altmark“. Weitere Abfahrten sind nach Südamerika vorgesehen und vom 1. April 1914 ab nach Nordamerika. Der Dampfer „Markomannia“ wird in Emden Material für die Bagdadbahn laden. Die Generalvertretung der Hamburg-Amerikalinie in Emden ist der Emder Verkehrsgesellschaft A.-G. übertragen worden.

— Ein Internationaler Kongreß für Binnenschiffahrt fand vom 20. bis 22. August zu Konstanz statt. Aus den Verhandlungen ist von allgemeinem Interesse insbesondere der Vortrag, den der bekannte Vorkämpfer für die Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee, Ingenieur Rudolf Gelpke aus Basel, über die Dringlichkeit des Ausbaus der Rheinschiffahrtstraße hielt. Wir teilen aus dem Vortrag nach der „Köln. Ztg." folgendes mit: Das erste Jahrzehnt praktischer Wirksamkeit im Dienste der Verkehrserschließung des Rheins südwärts von Straßburg ist abgeschlossen. 300 t im Jahre 1904 bildeten das Anfangsergebnis, das Jahr 1909 brachte es auf 40 819 t, und im laufenden Jahre wird der Rheinumschlagverkehr in Basel annähernd auf 100 000 t ansteigen. Am 14. September 1912 erfolgte die Eröffnung der ersten Rheinschiffahrtsschleuse und damit die Verkehrserschließung der 19,5 km langen Stromstrecke Basel-Rheinfelden. Von den 250 km der Stromstrecke Straßburg-Schaffhausen sind innerhalb des ersten Jahrzehnts 147 km oder rund 59 Prozent der Gesamtstrecke bei vorläufig 180 bis 200 Fahrtagen bis Basel und 300 Fahrtagen zwischen Basel und Rheinfelden, der Großschiffahrt erschlossen worden. Für stromtechnische Anlagen im Dienste der Fahrwasserverbesserung wurden im ganzen bisher 400 000 Fr. (Augster Schleuse) ausgegeben. Die bisherigen Erfolge veranschaulichen dann auch aufs wirksamste den hohen Grad der natürlichen Verkehrseignung des Südrheins. Die der Schiffahrtserschließung des badisch-schweizerischen Rheins vorausgehende Tätigkeit beschränkt sich zunächst in der Überstauung der Stromschnellen mittels der beweglichen Wehre der Kraftanlagen. Es handelt sich somit um eine Teilkanalisierung. Diese Vorarbeit ist in vollem Gange; sie bildet das eigentliche Fundament, auf welches sich in der Folge das Stromverkehrswerk aufbaut.

So lockt der badisch-schweizerische Rheinlauf wie kein zweiter mitteleuropäischer Strom die internationalen produktiven Kräfte zur Ausbeutung der in den Stromschnellen schlummernden Energien an. Da die zwischen den Gefällsstürzen liegenden kürzern und längern freien Stromstrecken sowohl nach Gefälle und Grundrißgestaltung, wie nach Breite und Tiefe des Fahrwassers, vorteilhaftere Schiffahrtsbedingungen aufweisen als der in beständiger Sohlenumbildung begriffene korrigierte Strom der oberrheinischen Tiefebene, so konzentriert sich tatsächlich die Hauptarbeit der Stromverkehrserschließung auf die Überstauung der Stromschnellenstrecken. Diese Teilkanalisierung besorgen die Kraftwerke ganz absichtslos derart gründlich, daß nach Erstellung der vorgesehenen Niederdruckanlagen in Verbindung mit den nötigen Schleuseneinbauten der Strom innerhalb weniger Jahre von Basel bis zum Rheinfall eine der Oberrheinstrecke Straßburg-Basel nicht nur ebenbürtige, sondern sogar überlegene Schiffahrtsstraße darstellen dürfte.

Werden demnach: 1. die im Interesse der Schiffahrtserschließung zu kanalisierenden Gefällsstufen durch die beweglichen Kraftwerkwehre überstaut, 2. gleichzeitig mit den Kraftwerken die für die Schiffahrt notwendigen Nebenanlagen im vollständigen Ausbau hergestellt, 3. Fährseile- und Brückenneubauten in bezug auf Lichthöhe und Öffnungsweiten den spätern Verkehrserfordernissen angepaßt, so würde innerhalb weniger Jahre mit ganz geringen Kosten das Stromverkehrswerk im Rohbau, soweit der Rheinlauf Basel-Rheinfall in Betracht fällt, vollendet sein. . . . Mit einem Worte: die Schiffahrtsstraße Basel-Rheinfall (Neuhausen) ist in vollem Ausbau begriffen. — Das sind die hauptsächlichsten Gesichtspunkte, welche für die Dringlichkeit des Schiffahrtsausbaues des badisch-schweizerischen Stromlaufs sprechen. Bei der wasserwirtschaftlichen Eigenart des Rheins handelt es sich somit keineswegs mehr um das Problem der Schiffbarmachung, sondern vielmehr um den mehr oder weniger zweckmäßig geleiteten Ausbau der Wasserstraße. Sämtliche Verbandsstaaten haben ein gleichmäßiges Interesse daran, daß die Nutzbarmachung dieses unvergleichlichen Naturgutes ohne Vergeudung von Zeit, Arbeitskraft und Kapital erfolge.

Die Teilnehmer des Kongresses besichtigten am 22. August die Fahnenmarkierungen, die für den zu erbauenden Umgehungskanal des Rheinfalls bei Schaffhausen bereits ausgesteckt sind.

Der Verfasser des Berichts der „Köln. Ztg." meint am Schluß, bei Annahme einer Bauzeit von 6 Jahren für den Rheinfallumgehungskanal könne man die Eröffnung der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee für das Jahr 1920 in Aussicht nehmen.

Österreich.

— Umbau des Krakauer Bahnhofs. Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, wird der neuerbaute Frachtenbahnhof in Krakau bereits anfangs September der Benützung übergeben werden. Gleich danach soll der Abbruch der alten Magazine beginnen. Im nächsten Jahre wird der Neubau des geplanten Personenbahnhofs in Krakau, dessen Projekt jetzt in Überprüfung begriffen ist, begonnen werden. Der neue Personenbahnhof, der in mehreren Stockwerken liegend gedacht ist, wird dann im Jahre 1916 vollendet sein.

— Lokalbahn Lana-Burgstall. Seit kurzem schweben Verhandlungen über die Konzessionierung einer Lokalbahn, die Lana (in der Nähe von Meran) mit Burgstall (4 km) verbinden soll. Konzessionswerberin für diese Lokalbahn ist die Gemeinde Lana.

— Seilbahn Zampana-Faj. In Nr. 58 S. 927 d. Ztg. haben wir bereits über die zwischen Zampana und Faj bei Molveno projektierte Seilbahn berichtet. Wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, ist die Gründung einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung beabsichtigt, der die Erwerbung und Ausübung der für diese neue Bahn zu erteilenden Konzession zufallen soll. Die Finanzierungsanträge liegen amtlichenorts bereits vor, und so ist die Annahme gestattet, daß die Einleitung der Konzessionsverhandlungen wohl bald gewärtigt werden kann.

— Der böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1912. Die böhmischen Braunkohlenschächte lieferten an die nordwestböhmischen Eisenbahnen im Jahre 1912 Kohlen in folgenden Mengen auf:

Verwaltung	aufgegebene Kohlenmengen			
	1912	1911	in %	Unterschied gegen 1911 in Tonnen
	in Tonnen			
Aussig-Teplitzer Eisenbahn	9 315 461	8 407 139	52,0	+ 908 322
Buschtêhrader Eisenbahn	2 974 525	2 772 002	16,6	+ 202 523
K. k. österr. Staatsbahnen	5 634 538	5 655 418	31,4	— 20 880

Im Elbeverkehr ist eine Mehrverfrachtung von 908 t = 10,8 % zu verzeichnen, der eine Minderverfrachtung nach inländischen und ausländischen Bahnstationen von 188 t = 3 % gegenübersteht. Unter Berücksichtigung des Umschlages vom Schiffe zur Bahn in Deutschland haben im Jahre 1912 gegen das vorhergehende Jahr um 330 421 t mehr böhmische Braunkohlen in Deutschland Absatz gefunden. Das günstigste Gesamtergebnis im Jahre 1912 ist im Verkehre mit Deutschland hauptsächlich auf die günstigen Wasserstandsverhältnisse der Elbe, im Inlandverkehre auf die befriedigende allgemeine Geschäftslage sowie auf die außergewöhnlich gute Rübenernte zurückzuführen.

Von der Jahresförderung von 21 748 984 t gingen 7 589 019 t nach dem Auslande, der Rest wurde im Inlande verbraucht. Der Eisenbahnverkehr nach dem Auslande betrug 6 075 445 t, der Elbeverkehr 1 666 091 t. Die beiden Hauptverbraucher böhmischer Braunkohlen im Auslande, die sächsischen und bayerischen Staatseisenbahnen, haben im Jahre 1912: 3 288 467 t (— 133 078 t) bzw. 2 103 104 t (— 22 534 t) bezogen.

Übrige europäische Länder.

— Geschäftsbericht der Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich. Der soeben erschienene Geschäftsbericht für 1912/13 bemerkt, daß das Gewinnerträgnis des verflossenen Geschäftsjahres infolge außergewöhnlicher Gründe ein ausnahmsweise hohes ist. Hierüber macht der Bericht folgende Mitteilung: „Es wurde uns ein Vorschlag gemacht und von uns nach längeren Verhandlungen angenommen, wonach unsere Bank ihren gesamten Besitz von 45 000 ℳ Aktien der Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux an eine österreichisch-ungarische Bankengruppe veräußerte, nachdem sie der Compagnie d'Exploitation vorher auf Wunsch der Käufer auch noch ein in der Folge zur Ausübung gelangtes Optionsrecht auf die in ihren Händen befindlichen Vorzugs- und Stammaktien der Salonik-Monastir-Eisenbahn-Gesellschaft eingeräumt hatte. Da die Käufer verlangten, in den Besitz der absoluten Mehrheit aller 100 000 Aktien der Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux zu kommen, unsere Bank allein aber nicht über diese Stückzahl verfügt, so schloß sich die Deutsche Bank mit der nötigen weiteren Aktienzahl dem Verkaufe an. Die Übertragung der Salonik-Monastir-Aktien erfolgte zu einem festen Preise, diejenige der Aktien der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen gegen Entrichtung eines festen Preises und Zusicherung eines bestimmt umschriebenen Anteils an gewissen, der Käufergruppe auf die von ihr übernommenen Aktien später noch zufließenden Gewinnen. Ist somit die Liquidation unseres Engagements in Aktien der Betriebsgesellschaft auch noch nicht eine völlige, so haben wir uns dafür doch bereits

einen festen, durchaus annehmbaren Erlös gesichert, der allerdings weder dem inneren Werte des Titels, noch auch nur dem Börsenkurs der letzten Monate voll entspricht. Von dem uns zukommenden Kaufpreis ist uns der größte Teil bereits vergütet worden; die Bezahlung des kleineren Teils haben wir vorläufig gestundet. Der Gegenwert der bisher geleisteten Zahlungen wurde gemäß Beschluß des Verwaltungsrates verwendet zum Ankaufe von nom. 24 000 000 Fr. 4½ proz. Obligationen der Anatolischen Eisenbahn-Gesellschaft, I., II. und III. Serie, und nom. 4 925 000 Fr. = 9850 Stück Aktien der Hafen-Gesellschaft Haidar-Pascha. Über die Verwendung der später eingehenden Zahlungen wird der Verwaltungsrat zu gegebener Zeit neuerdings Beschluß fassen." Die Direktion bemerkt zum Schluß ihres Rechenschaftsberichts, daß der aus den Verkaufsoperationen erzielte Gewinn der Hauptsache nach nicht zu einer Ausschüttung an die Aktionäre, sondern zu einer inneren Stärkung der Gesellschaft verwendet worden ist. Zu diesem Zweck erfolgten vor allem starke Abschreibungen auf die Anlagewerte. In der gleichen Absicht wurde der einbezahlte Betrag des **Aktienkapitals um weitere 20 %, gleich 200 Fr. für die Aktie,** erhöht. Diese neue Einzahlung ist erst vom 1. Juli 1913 an dividendenberechtigt. In der Bilanz wird ein Bankguthaben von 24 617 824 Fr. (i. V. 4 536 804 Fr.) ausgewiesen. Den Hauptbestandteil dieser Bankguthaben bildet der einstweilen gestundete Teil des Kaufpreises für die verkauften 45 000 Aktien der Compagnie d'Exploitation des Chemins de fer Orientaux.

— **Bahnprojekt Tirano-Bormio an der Stilfserjochstraße.** In Mailand hat sich unter dem Namen Ferrovia dello Stelvio eine Gesellschaft gebildet, die eine vollspurige Bahn von Tirano, dem Endpunkte der Hochveltlinbahn, nach Bormio am Fuße des Stilfserjochs bauen will. Die Linie ist 42 km lang. Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt anfänglich eine Million Lire und kann durch einfachen Aufsichtsratsbeschluß auf 3 Millionen erhöht werden.

— **Italienische Schiffahrt im Mittelmeer.** Die vermehrten staatlichen Unterstützungsbeiträge, die den größten italienischen Schiffahrtsgesellschaften mit dem Etat der Seeverwaltung für 1913/14 im Betrage von 26 gegen 18 Millionen Lire im Vorjahre zugewandt wurden, haben nach einer Darstellung der „Polit. Korr." bereits eine Ausgestaltung des mittelländischen Verkehrs nach sich gezogen. So wurden jetzt von Neapel aus fünf regelmäßige wöchentliche Linien nach Tripolis, der Cyrenaika, den westlichen Inseln und im Thyrrenischen Meer sowie nach den spanischen und französischen Häfen eingerichtet, während vier neue Schnellpostdampfer-Verbindungen von Venedig aus den adriatischen Verkehr an sich zu ziehen suchen. Von Brindisi ab führt eine neue weitere Linie nach Ägypten. Von Neapel aus fahren jetzt auch zwei neue Gesellschaften durch den Suezkanal nach Indien, deren Schiffe 18 und 18,5 Seemeilen entwickeln. Alle neuen italienischen Dampfer über 2500 t Wasserverdrängung erhalten außer der Meilenprämie vom Staat auch einen besonderen Unterstützungsbeitrag, um im Bedarfsfalle als bewaffnete Hilfskreuzer zur Verfügung zu stehen. Die zur Armierung bestimmten Schnellfeuergeschütze samt Geschossen werden in den einzelnen Heimathäfen dieser Dampfer von der Kriegsmarine bereitgehalten. Im ganzen sind 44 solcher Dampfer als Hilfskreuzer für den Kriegsfall vorgemerkt, was jedenfalls eine beträchtliche Unterstützung der Flotte bedeutet, da sich hierunter auch 20-Meilenläufer und Transportdampfer von 10 000 bis 12 000 t Wasserverdrängung befinden.

— **Die Beaufsichtigung der englischen Eisenbahnen durch das Handelsamt.** Das englische Handelsamt (Board of Trade) ist bekanntlich berechtigt, nach jedem Eisenbahnunfall eine Untersuchung durch seine Beamten an Ort und Stelle vornehmen zu lassen. Dieses Recht wird von besonderen Beamten ausgeübt, deren Stellung gegenüber den Eisenbahnverwaltungen keine ganz leichte ist. Deshalb ist es für die Beteiligten um so wertvoller, wenn „Railway News", die Zeitschrift der englischen Eisenbahnverwaltungen, einen Wechsel in der Person dieser Beamten mit anerkennenden Worten für ihre Tätigkeit zu begleiten vermag. Der leitende Aufsichtsbeamte, Chief Inspecting Officer Sir H. A. Yorke, ist nämlich infolge Erreichens der Altersgrenze in den Ruhestand getreten, und zu seinem Nachfolger wurde der Inspecting Officer von Donop ernannt. Die Namen beider Beamten sind in England weit bekannt, weil ihre Berichte über Eisenbahnunfälle und die Gutachten, die sie aus diesem Anlaß abgegeben haben, regelmäßig in den Zeitungen veröffentlicht werden. Beide Beamten sind aus der militärischen Laufbahn hervorgegangen; sie haben beide bei den Royal Enginers, der technischen Truppe des englischen Heeres, zu der außer den Pionieren auch die Eisenbahntruppen gehören und die das ganze militärische Bauwesen verwalten, den Rang eines Oberstleutnants bekleidet. Oberstleutnant Yorke hat sein bisheriges Amt seit 1900, Oberstleutnant von Donop seit 1899 bekleidet. Ersterer hat 1902 eine Studienreise nach Amerika gemacht und über seine Beobachtungen im Eisenbahnbetrieb einen sehr wertvollen Bericht erstattet. Überall, wo er mit den Eisenbahnverwaltungen in Berührung kam, hat er seine Behörde sehr würdig vertreten. Auch sein Nachfolger hat sich schon bei seiner bisherigen Tätigkeit die Achtung und das Vertrauen der Eisenbahnverwaltungen zu erwerben verstanden.

— **Der Erdbeerverkehr in England.** Der Verkehr mit Erdbeeren hat in den letzten Jahren in England stark zugenommen, und die Eisenbahngesellschaften haben besondere Vorkehrungen zu seiner Bewältigung treffen müssen. Früher war dieser Verkehrszweig, der ja nur wenige Wochen im Jahre andauert, auf die Grafschaft Kent und deren Nachbarschaft beschränkt, neuerdings hat er sich, und zwar in erheblichem Umfang, auch auf Hampshire, Devonshire und die östlichen Grafschaften ausgedehnt. Die am meisten belasteten Ausgangspunkte für den Erdbeerverkehr waren in diesem Jahre Swanwick bei Southampton und Wisbech in Cambridgeshire. Von beiden Orten gingen täglich zahlreiche Wagenladungen mit Erdbeeren ab, die zum Teil in Sonderzügen nach allen Gegenden von England versandt wurden. Für die Hauptmenge war natürlich London das Ziel. Die Erdbeerzüge werden aus besonderen Obstwagen mit Lüftungseinrichtung zusammengestellt. Die Körbe, in denen die Erdbeeren versandt werden, stellt man in den Wagen auf herausnehmbaren Drahtgerüsten auf. Daß sich für diesen Zweck ein einheitliches Korbmuster durchgesetzt hat, bedeutet für die Eisenbahnen eine große Erleichterung. Die meisten Einzelsendungen blieben unter 5 Zentner; einzelne Großfirmen, die auf Flächen von 80 bis 120 ha Erdbeerzucht betreiben, haben aber täglich 10 bis 15 Wagenladungen verschickt. Auch der Verkehr mit Himbeeren hat dieses Jahr einen sehr erheblichen Umfang angenommen.

Fremde Erdteile.

— **Ein deutsches Kulturwerk in Kleinasien.** Aus Konia (Kleinasien), 16. August, wird der „Kreuzztg." geschrieben: In Anatolien ist in bewegter Zeit ein wichtiges Werk zu Ende geführt worden. Bereits im April des Jahres 1908 wurde mit den Arbeiten begonnen, die die Bewässerung der weiten Ebene um Konia zum Ziele haben, nachdem im November 1907 endlich der Vertrag, der den Anatolischen Bahnen die Ausführung der umfangreichen Bewässerungsanlagen übertrug, zwischen der Hohen Pforte und der genannten Gesellschaft von beiden Parteien unterzeichnet worden war. Im Januar dieses Jahres begab sich eine staatliche Kommission an Ort und Stelle und hat den ersten Teil der Arbeiten genau geprüft. Diese wurden nach jeder Richtung hin versucht, für ausgezeichnet befunden und schließlich abgenommen, wobei die Bauleitung ein besonderes Lob der Regierung erhielt. Die Pforte hatte sich mit der Prüfung sehr beeilt und angeordnet, daß die Wasserwerke zum 1. April in Betrieb genommen werden sollen, weil man auf dem so kulturfähig gemachten Boden die Flüchtlinge aus der europäischen Türkei ansiedeln wollte. die meistens tüchtige und fleißige Ackerbauer sind.

Der Plan wurde auf Grund dreijähriger Vorstudien von den holländischen Wasserbauingenieuren H. und A. Waldorp, die auch den Hafen der Anatolischen Eisenbahn in Haidar Pascha anlegten, ausgearbeitet und seine Ausführung der bekannten deutschen Firma Holzmann & Co. in Frankfurt a. M. übertragen. Für die Bauzeit war ein Zeitraum von sechs Jahren vorgesehen. Trotz der großen Schwierigkeiten, die durch die inneren Wirren und durch die Kriege herbeigeführt wurden, hat man nun das Werk in 5½ Jahren derartig gefördert, daß eigentlich nur noch einige Ergänzungsbauten vorzunehmen sind. Die Kosten sind auf 900 000 türkische Pfund berechnet. Dieser Betrag wird von der Gesellschaft der Anatolischen Eisenbahnen der Hohen Pforte gegen 5 % Zinsen und Tilgung in 35 Jahren von der Inbetriebsetzung an vorgeschossen. Den Betrieb, den der deutsche Regierungsbaumeister E. Weidner leiten wird, hat die Bahngesellschaft übernommen.

Im ganzen sollen etwa 51 000 ha von Konia bis nach Tschumra, das 93 km südwestlich liegt, mit Hilfe des Wassers aus dem See Bei Schehir bewässert werden. Fertiggestellt ist jetzt der nördliche Teil der Arbeiten um Konia mit 40 000 Hektar zum größten Teil sehr fruchtbaren Bodens, der durch seine sandige und kalkhaltige Lehmzusammensetzung für den Getreidebau außerordentlich geeignet ist. Bisher zeigte sich die hohe Ertragsfähigkeit aber nur bei hinreichender Feuchtigkeit in regenreichen Jahren. Das Unternehmen, die Ebene zu bewässern, ist daher bei dem häufigen Wassermangel von der größten Wichtigkeit und wird wesentlich dazu beitragen, die Erzeugung zu erhöhen und zu einer regelmäßigen zu gestalten.

Die regelmäßige Bewässerung der Ebene von Konia, die die Bagdadbahn in zwei gleiche Teile teilt, wird 200 Millionen Kubikmeter Wasser im Jahre erfordern. Es ist festgestellt worden, daß selbst in sehr wasserarmen Jahren aus dem Bei

Schehirsee 230 Millionen Kubikmeter Wasser entnommen werden können. In manchen Jahren gibt der See durch den Bei Schehirfluß, der sich in den südwestlich gelegenen Karariwansee ergießt, mehr als 600 Millionen Kubikmeter Wasser ab. Die Verdampfung der Klimaeinflüsse ist so gering, daß sie bei dem großen verfügbaren Wasserinhalt außer Betracht gelassen werden darf. Man kann also später, ohne Anlage neuer Werke zu Wasseransammlung, noch weitere tausend Hektar des Landes bewässern. Auch die Anlage von Stauwerken, die mit hohen Kosten verbunden gewesen wäre, erübrigte sich infolge dieses Wasserreichtums. Es kam daher nur darauf an, das vorhandene Wasser über die für Ackerbau besonders geeigneten Flächen der Hochebene von Konia zu verteilen, und man faßte den Plan, die Wasser des Bei Schehirsees durch eine Leitung von rund 200 km Länge, für die man so weit wie möglich die Gerinne des Bei Schehir- und des Tscharschambehflusses benutzen wollte, nach den zu bewässernden Landstrichen zu führen.

Das Projekt, das dann von der türkischen Regierung genehmigt wurde, stellt sich kurz etwa folgendermaßen dar: Der Bei Schehirsee wird gegen den Bei Schehirfluß bei dem gleichnamigen Städtchen durch ein schweres, 60 m langes und bis zu 4 m über den mittleren Wasserspiegel ragendes Stauwehr abgeschlossen, durch dessen 15 Schleusen die Wasserzufuhr in die weitere Leitung geregelt wird. Der Bei Schehirfluß wird, wo dies nötig ist, auf 1½ bis 2 m vertieft und ein wenig oberhalb seiner Mündung in den Karariwansee abgedämmt. Von diesem Damm an, in den zur Vermeidung von Überschwemmungen einige Schleusen eingebaut werden, muß zur Umgehung des Karariwansees ein 30 km langer Kanal von 25 m Breite und 1½ m Tiefe angelegt werden, der den Bei Schehirfluß in unmittelbare Verbindung bei dem Dörfchen Tchai mit dem Tscharschambehfluß bringt. Der Karariwansee wird trocken gelegt und die auf diese Weise gewonnenen 7000 Hektar besten Ackerbodens sollen je nach Bedarf entwässert werden. Das Bett des Tscharschambehflusses, eines Bergstromes mit vielen Wasserfällen und Windungen, wird durch Stauwehre und Baggerarbeiten geregelt. Von Appa aus, wo das Flußbett unter das Niveau der zu bewässernden Flächen sinkt, bringt ein Kanal das Wasser weiter bis Tschumra. Von der ganzen Wasserleitung, die, wie schon erwähnt, etwa 200 km lang ist, sind ungefähr 103 km auszugraben. Außerdem sah der Plan die Anlage starker Stauwehre und Schleusen vor. Aus der Hauptleitung wird dann das Wasser nach dem in Ägypten angewandten System durch Hunderte von Verteilungskanälen, die bis zu einem Meter Breite und einem halben Kubikmeter Inhalt abnehmen und deren Gesamtlänge mehr als 2000 km beträgt, über die zu bewässernden Ländereien geleitet.

Die Provinz Konia und der türkische Staat werden aus diesen Bewässerungsanlagen mit den Jahren und nach entsprechender Besiedlung unschätzbaren Nutzen ziehen. Die Bodenbewirtschaftung wird im Anschluß daran eine wohl zehnfache Ertragssteigerung aufweisen können und im Lande Werte schaffen, die wiederum fördernd auf den Handel wirken werden. Die Kultivierung der Koniaebene stellt den ersten derartigen Bewässerungsversuch in der Türkei dar. Sie hat zur Folge gehabt, daß dieselbe deutsche Kapitalgesellschaft, nämlich die Firma Philipp Holzmann & Comp., von der türkischen Regierung einen zweiten ähnlichen Auftrag erhalten hat: ein gleiches Projekt für die Ebene von Adana auszuarbeiten zur Bewässerung eines Gebietes von 500 000 ha, also eines zehnmal größeren Gebietes als um Konia. In und um Adana hat die Deutsch-levantinische Gesellschaft (mit dem deutschen Sitz in Dresden) eine von Jahr zu Jahr sich mehr verbreitende und verbessernde Baumwollkultur gegründet und mit rumänischen Arbeitern ausgebildet. Auch dafür soll neues Gelände aus dem günstigen Schwemmland gewonnen werden, sobald die Bagdadbahn es erreicht, um auch diese Erträgnisse aufzunehmen.

So dringt mit dem Bautechniker der Bagdadbahn auch der deutsche Wasserbauingenieur vor, und bei Bagdad warten zwischen den Strömen Euphrat und Tigris nochmals zehnfach weitere Strecken, fünf Millionen Hektar, darauf, entwässert oder bewässert zu werden, je nach Bedarf. Dieses Projekt hat zwar ein Engländer ausgearbeitet, der Wasserbauspezialist Sir Willcox, der in Ägypten und Indien schon ähnliche Werke geschaffen hat. Wer jene Arbeiten durchführen wird, steht noch nicht fest, voraussichtlich deutsche und englische Ingenieure gemeinsam. Die deutsche Arbeit sucht eine beide Teile lohnende und befriedigende Wirtschaftspolitik. Sie erstrebt und vermittelt daher nach wie vor eine Erstarkung und Kräftigung der Türkei, vor allem durch das Rückgrat der Bagdadbahn.

— Stand der Eisenbahnen in Marokko. In Nr. 29 der „Deutschen Kolonialztg." gibt Oberstleutnant z. D. Hübner eine Darstellung der Lage der Franzosen in Marokko Mitte 1913. Über den Stand der Eisenbahnen wird dort folgendes berichtet: Im Norden von Westmarokko schließen sich der „region de la Chaouia" die Bezirke von Rabat, Meknes und Fez an. Diese am meisten unterworfenen Gegenden sind durch die Eisenbahn von Casablanca über Rabat nach Kunitra (unmittelbar bei Mehadia), die in den letzten Wochen bis Dar el Hamri (Rotes Haus) dem Betrieb übergeben worden ist, in engste Beziehung untereinander gebracht. Es fehlt nur noch eine letzte Strecke von etwa 70 km Länge, um die übrigens 60 cm Spurweite besitzende Bahn in der ersten Stadt des Sultanates — es ist Fez gemeint — enden zu lassen. Baut man mit der gleichen Schnelligkeit an der Bahn weiter, wie solche bisher innegehalten worden war, so wird auch die Endstrecke in kürzester Zeit in Betrieb genommen werden, und Fez wird dann zuerst von Rabat und nicht von dem internationalen Tanger aus auf der Eisenbahn zu erreichen sein. Übrigens bietet gerade die Endstrecke fast gar keine Schwierigkeiten, um so weniger, als ein in letzter Zeit zwischen Dar el Hamri und Fez eingerichteter regelmäßiger Kraftwagendienst bereits die Beseitigung mancher Hindernisse bedingt hat. . . Der Süden von Westmarokko ist durch Einrichtung der Bezirke von Dukkula-Abda und von Marrakesch gesichert; es fehlt ihm aber noch sehr an Straßen, vor allem aber gänzlich an Eisenbahnverbindungen. . . . Ostmarokko ist in eine Nord- und Südregion geteilt. Die Nordregion umfaßt die beiden Militärbezirke von Udschda und Taurirt, die von der ebenfalls erst seit wenigen Wochen in Betrieb genommenen Bahn Lella Maghnia-Taurirt durchzogen sind. Es darf hier nicht versäumt werden, ganz besonders hervorzuheben, daß diese Bahn durch gewisse Bahnbauten in der Provinz Oran bedeutend an Wert gewonnen hat. Vor allem ist sie durch die Nebenbahnen nach Nemours und nach Beni Saf mit Hafenplätzen der Mittelmeerküste in nahe Verbindung gebracht worden, was namentlich für die Heranführung von Kriegsmaterial und Lebensmitteln von großer Bedeutung ist. Welchen großen Wert diese Bahnlinie für den inzwischen vollzogenen Vormarsch nach der Kasba Msum hat, geht daraus hervor, daß man erst das Eintreffen des ersten Zuges in Taurirt abwartete, ehe man es wagte, aus dem Lager von Merada über den Wadi Muluya vorzugehen, den neuen Posten von Nekhila zu gewinnen und sich der Kasba Msum zuzuwenden. In der Provinz Udschda mag man gegenwärtig durchschnittlich etwa 4000 qkm Land tatsächlich beherrschen. Dieselbe Zahl ist für die Südregion anzunehmen, in der man über die strategische, bei Colomb (Bechar) endende Bahn und über die Etappenstraße nach Bu Denib sowie über den Weg nach Igli gebietet. — In der Nordregion fehlt zurzeit noch die Bahnstrecke von Taurirt bis Taza, die den schwierigsten Teil jener 170 km langen Linie bedeutet, die jetzt die Endpunkte der bereits in Betrieb genommenen Eisenbahnlinien trennen.

— Einnahmen amerikanischer Bahnen in der ersten Jahreshälfte. Auf Grund amtlicher Ausweise hat das Commercial & Financial Chronicle eine Zusammenstellung der Roheinnahmen amerikanischer Eisenbahnen über die erste Hälfte des laufenden Jahres angefertigt. Die Statistik umfaßt 476 Bahnen mit einer Gesamtbetriebslänge von 243 704 (i. V. 240 522) Meilen, deren Roheinnahmen für die ersten 6 Monate des Jahres die des Vorjahres um 136 097 376 D. oder 10,16 % übersteigen. Im Vorjahre hatten die Roheinnahmen dieser Bahnen in der ersten Jahreshälfte um 56 349 000 D. oder 4,3 % zugenommen, waren aber in der ersten Hälfte 1911 im Vergleich mit 1910 um 26 557 000 D. oder um 2,03 % zurückgegangen. Von den 476 Bahnen berichten nur 32 einen Rückgang, und von diesen ist die Cheseapeake & Ohiobahn die einzige größere Bahn, deren Rückgang infolge des Ausstandes in den Kohlengruben von Westvirginia und des Hochwassers im Frühjahre erklärlich ist. Für die 6 Monate des Halbjahres stellen sich die Roheinnahmen folgendermaßen:

	Roheinnahme D.	Zunahme D.		Roheinnahme D.	Zunahme D.
Januar . .	246 663 000	38 128 000	April . . .	245 170 000	24 188 000
Februar .	232 726 000	14 389 000	Mai . . .	263 496 000	30 616 000
März . . .	249 230 000	10 595 000	Juni . . .	208 090 000	14 882 000

Dabei ist zu bemerken, daß das sehr starke Abfallen der Einnahmen im Mai und Juli nicht an einer Abnahme der Frachten liegt, sondern durch die noch unvollständige Statistik für die beiden Monate bedingt wird, da für die Junieinnahmen nur 193 497 Meilen und für Mai nur 239 445 Meilen Ausweise vorlagen im Vergleich mit 240 986 Meilen im Februar. Die starke Zunahme für die Roheinnahmen der Bahnen entspringt drei Ursachen. Zum ersten wurde in den Wintermonaten der Bahnverkehr so gut wie gar nicht durch Witterungsverhältnisse behindert und selbst die im Frühjahr durch Hochwasser verursachte Verkehrsstörung war nur von kurzer Dauer. Ferner waren entsprechend der größeren Roheisenerzeugung — 16 488 000 t für die erste Jahreshälfte gegenüber 14 072 000 t im Jahre vorher — die Anfuhr von allen dabei in Betracht kommenden Rohstoffen entsprechend größer. Die Kohlenfracht betrug für das Halbjahr rund 35 Millionen Tonnen gegenüber 26 Millionen Tonnen im Jahre vorher und 35 Millionen Tonnen für das erste Halbjahr des Jahres 1911. Die Zufuhr von Eisenerzen

von den Seen betrug 16 125 000 t gegenüber 13 690 000 t im Jahre vorher und nur 8 836 000 t in der ersten Jahreshälfte 1911. Den großen Anteil an den wachsenden Roheinnahmen der Bahnen hatte jedoch die außerordentliche Zunahme der Getreideanfuhr, eine Folge der reichen Ernten des Vorjahrs und des Balkankriegs. Die Weizenanfuhr betrug für die westlichen Stapelmärkte für die Zeit vom 1. Januar bis 28. Juni 118 187 000 Bush. gegenüber 60 507 779 Bush. im Vorjahr und die Anfuhr an Brotstoffen überhaupt 420 640 000 Bush. gegenüber 260 406 838 Bush. in der ersten Hälfte des Vorjahrs. Die Überlandfracht von Baumwolle war minder groß als im Vorjahr, denn sie betrug nur 723 716 Ballen gegenüber 1 060 300 Ballen im Vorjahr, welches bekanntlich ein Rekordjahr für die Baumwollerzeugung war. Da außerdem das Baumwolljahr am 1. September beginnt, fällt der größere Teil der Anfuhr und Vermarktung in die vier Monate September—Januar. Das allmähliche Anwachsen der Roheinnahmen der Bahnen läßt sich an nachfolgender Zusammenstellung der Einnahmen für die erste Hälfte der letzten sieben Jahre, d. h. seit dem Aufschwungsjahre 1907, ermessen:

erste Hälfte	Betriebsl. Meilen	Roheinnahme (Tausend Dollar)	Ab- oder Zunahme (Dollar)
1907 . . .	200 352	1 185 196	+ 134 238 254
1908 . . .	202 172	987 006	— 197 085 791
1909 . . .	230 022	1 157 509	+ 122 730 709
1910 . . .	235 462	1 338 344	+ 173 044 812
1911 . . .	235 293	1 284 282	— 26 557 747
1912 . . .	239 020	1 329 687	+ 51 012 535
1913 . . .	243 704	1 470 556	+ 136 097 376

Größere Roheinnahmen sind zu verzeichnen bei 444 Bahngesellschaften, während nur 32 einen Rückgang zu melden hatten.

— **Die Kanadische Pacificbahn** veröffentlicht ihren vorläufigen Abschluß für das mit dem 30. Juni verflossene Jahr, aus dem hervorgeht, daß trotz einer Zunahme von 14 076 000 D. an den Roheinnahmen, die Reineinnahmen nur um 2 749 600 D. zugenommen haben, da, ähnlich wie bei den Bahnen in den Vereinigten Staaten, auch in Kanada die Betriebsausgaben größer geworden sind infolge von Lohnerhöhungen, Betriebsausgaben, einschließlich der im Berichtsjahr für Instandhaltung beanspruchten 66 % der Roheinnahmen gegenüber 63 % im Vorjahr. Da das Zinsenerfordernis nur um 352000 D. größer als im Vorjahr war, blieben zur Gewinnverteilung auf Aktien 35 490 000 D. übrig oder um 2 647 000 D. mehr als im Vorjahr. Dagegen ist infolge der Kapitalvermehrung von 237 076 000 D. auf 263 501 700 D. die Ausschüttung von Dividenden um rund 2 000 000 D. größer gewesen. Die Betriebslänge der Bahn hat während des Jahres bedeutend zugenommen, doch ist die Ausdehnung aus dem vorläufigen Jahresabschluß nicht zu ersehen.

Allgemeines.

— **Kohlenvorräte und Schachttiefen.** Wir entnehmen der „Köln. Ztg." folgendes: Eine Aufnahme der Kohlenvorräte aller Länder der Welt ist für den in diesem Jahre nach Kanada einberufenen Internationalen Geologenkongreß in die Wege geleitet worden. Einen Einblick in die Aufnahmearbeiten für das Deutsche Reich gewährt eine im „Glückauf" veröffentlichte Abhandlung des Bergassessors H. E. Böker von den Geologischen Landesanstalt in Berlin. Mit andern Fachleuten hat er für den Kongreß in Kanada die Steinkohlenvorräte des Deutschen Reiches ermittelt und in abbauwürdigen Flözen bis zu 2000 m Tiefe eine Menge von 290 Milliarden Tonnen berechnet. Wenn die heute erst zum Teil ausbeutbaren Flöze bis zu 30 cm Mächtigkeit hinzugenommen werden, ergibt sich sogar eine Menge von 450 Milliarden Tonnen Steinkohlen. Es werden vier Stufen für die Tiefe von der Erdoberfläche ab auseinandergehalten, 0 bis 1000 m, 1000 bis 1200 m, 1200 bis 1500 m und 1500 bis 2000 m. Auf die Stufen bis 1200 m Tiefe kommen von den gesamten abbauwürdigen deutschen Steinkohlenvorräten 34 % oder rund 100 Milliarden Tonnen, auf die Stufen 1000 bis 1200 m allein 10 %. In Deutschland ist heute der Steinkohlenbergbau auf die oberste Stufe beschränkt. Über 1500 m Tiefe wird voraussichtlich der Steinkohlenbergbau in Deutschland auch in den nächsten Jahrzehnten nicht hinausgehen. In die zweite Stufe, 1000 bis 1200 m Tiefe, rückt allerdings der Kohlenbergbau in Westfalen allmählich ein. Mit dem Vordringen des Ruhrbergbaus nach Norden und Nordosten nimmt auch die Tiefe der Schächte zu. Auf den südlicher gelegenen Zechen, z. B. auf Gottessegen und Johann Deimelsberg, gehen die Schächte nur bis 300 und 525 m Tiefe. Die Schächte des fiskalischen Bergbaus, die nördlicher liegen, gehen schon tiefer, so Waltrop bis 600 m und die Möllerschächte bis 710 m. Die Schachtanlagen von Ewald-Fortsetzung haben eine größte Tiefe von 715 m. Die noch nördlicher und nordöstlicher gelegenen Schächte der Gewerkschaft Trier gehen noch tiefer, so Baldur auf 772 m und Radbod auf 877 m. Das erste Mal wurde die Tiefe von 1000 m überschritten bei den neuen Anlagen der nordöstlichen Zeche dieses Gebiets, bei den neuen Schachtanlagen der Gewerkschaft Westfalen bei Ahlen. Hier ist bei dem Bau der ersten Doppelschachtanlage bei einer Tiefe von 1087 m das Abteufen gestundet worden, nachdem man in einer Tiefe zwischen 893 und 1038 m sieben Flöze durchfahren hatte. Bei solchen Tiefen muß heute die Technik Halt machen. Die Zuführung genügender Mengen frischer Luft in solche Tiefen von über 1000 m und die Wasserhaltung für solche Höhen erfordern außerordentlich schwierige und kostspielige maschinelle Einrichtungen. Es ist aber kein Zweifel, daß in absehbarer Zeit auch noch in der dritten Stufe, von 1200 bis 1500 m Tiefe, an die Kohlenvorräte mit sicherem Betrieb herangegangen werden kann. Gerade in Westfalen nehmen nach den Bökerschen Ermittlungen die Steinkohlenmengen mit der Tiefe zu, und aus diesen Ermittlungen kann man den Schluß ziehen, daß Westfalen mehr als das 200 fache der jetzigen jährlichen Förderung an Steinkohlen noch zu liefern imstande sein wird. Noch für manche Jahrhunderte braucht man in Deutschland keinerlei Befürchtung zu hegen, daß die Möglichkeit der Versorgung mit einheimischen Steinkohlen in Frage gestellt werden könnte.

— **Eine Röhrenleitung für die Überlandleitung von Gas** in Art der nordamerikanischen „Pipe-Lines", die für Petroleumtransport dienen, ist jetzt auch auf deutschem Boden eingerichtet. Die Leitung, welche 4,50 km lang ist, geht von der chemischen Fabrik Elektron bei Griesheim nach dem Luftschiffhafen bei Frankfurt a. M. und soll unter Ersparung des Eisenbahntransports das für die Luftschiffe benötigte Wasserstoffgas dorthin liefern. Die Rohre können täglich etwa 1000 cbm Gas fördern, das dabei unter einem Druck von 1000 mm Wassersäule steht; sie sind in der Hauptsache autogen zusammengeschweißt und nur in größeren Abständen durch Muffen verbunden. Die Leitung endet im Fußboden der Luftschiffhalle, wo sich 18 Schächte mit Gasentnahmestellen befinden, die durch Schläuche mit den einzelnen Gaszellen eines Luftschiffes leicht verbunden werden können. F. W.

Rechtspflege.

— **Die Beschädigung durch eine niedergehende Eisenbahnschranke fällt nicht unter § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838.** (Urteil des Landgerichts zu Königsberg i. Pr., 2. Z.-K., vom 7. Mai 1913. Aktenzeichen S 60/13.) — Die Klägerin, eine Mühlenwerke-A.-G., hatte die Eisenbahnverwaltung auf Schadensersatz verklagt, weil ein Lastauto der Klägerin, als es einen Bahnübergang in G. passieren wollte, durch eine der Schranken, die gerade heruntergelassen wurden, beschädigt worden war. Das Amtsgericht hatte den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Auf die Berufung der Eisenbahnverwaltung wurde jedoch das Urteil abgeändert und die Klägerin abgewiesen mit folgender Begründung: Auf den § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, den der erste Richter anwendet, kann die Klage nicht gegründet werden. Denn nach dieser Gesetzesbestimmung haftet die Bahn nicht für den durch ihren Betrieb entstehenden Schaden, sondern für den Schaden, welcher bei Beförderung auf der Bahn entsteht.

Von einem solchen Schaden aber kann man, selbst bei ausdehnender Auslegung der Bestimmung, nur dann sprechen, wenn der Schaden durch ein Beförderungsmittel verursacht ist (vgl. Entsch. d. ROHG. Bd. 8 S. 423 Mitte). Daß die Beschädigung durch eine niedergehende Schranke nicht unter den § 25 fällt, ergibt sich auch aus dem Zweck und Sinn der Bestimmung. Denn durch sie hat der Gesetzgeber einen erhöhten Schutz gegen die dem Eisenbahnbetrieb eigentümliche Gefährlichkeit geben wollen, die in dem Niedergehen der Schranken liegende Gefährlichkeit aber ist durchaus nicht dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich, sie besteht vielmehr z. B. auch bei den Schlagbäumen an Chausseegeldhebestellen.

Die Klage kann deshalb nur entweder auf § 17 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909 oder auf die §§ 831, 254 des BGB. gestützt worden. Welches von beiden Gesetzen in Anwendung kommt, kann dahingestellt bleiben. Denn nach beiden ist die Klage abzuweisen, wenn den Kraftwagenführer das überwiegende Verschulden an dem Unfalle trifft. Die Beweisaufnahme aber hat zwar infolge der Widersprüche in den Zeugenaussagen ein klares Bild darüber, ob den die Schranken bedienenden Eisenbahnbeamten ein Verschulden trifft, nicht ergeben, daß aber den Kraftwagenführer der Klägerin jedenfalls ein bei weitem größeres Verschulden trifft, steht zweifelsfrei fest.

Nach seinen eigenen Bekundungen hat der Kraftwagenführer nicht, wie er bei Beobachtung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unter allen Umständen tun mußte, beim Herankommen an den Bahnübergang seine Fahrt gemäßigt, sondern er ist ruhig

mit seiner gewöhnlichen Geschwindigkeit weitergefahren. Hierin liegt eine gröbliche Außerachtlassung der einfachsten Vorsicht, denn er konnte und mußte sich sagen, daß die Schranken gerade herabgelassen werden könnten und daß er, wenn er seine Geschwindigkeit nicht ganz erheblich mäßige, Schaden erleiden könne, und er hätte deshalb, als er sich dem Bahnübergang näherte, die Geschwindigkeit seines Kraftwagens so verringern müssen, daß er ihn auf der Stelle oder doch auf eine ganz kurze Entfernung hätte zum Halten bringen können. Da er das nicht getan hat, trifft ihn in jedem Falle das bei weitem überwiegende Verschulden. Durch dieses ist der Schaden auch wesentlich mitverursacht, denn wie er selbst aussagt, war er, als die Schranke anfing sich zu senken, noch etwa 9 Schritte von ihr entfernt. Wäre er also so langsam herangefahren, wie er nach dem oben Gesagten hätte fahren müssen, so hätte er auf diese Entfernung den Kraftwagen ohne weiteres noch zum Stehen bringen können und der Schaden wäre nicht eingetreten. . . . .

Diesem Urteil ist möglichst weite Verbreitung zu wünschen. Es ist eine Warnung für solche Lenker von Kraft- und anderen Wagen, die immer noch dann einen Bahnübergang zu überschreiten versuchen, wenn die Schrankenbäume schon im Niedergehen begriffen sind. —pt—

Bücherschau.

— Unsere Kohlen. Eine Einführung in die Geologie der Kohlen, unter Berücksichtigung ihrer Gewinnung, Verwendung und wirtschaflichen Bedeutung. Von Bergassessor Paul Kukuk, Geologe der westfälischen Berggewerkschaftskasse zu Bochum. Mit 60 Abbildungen im Text und 3 Tafeln. Verlag B. G. Teubner, Leipzig 1913. Preis geb. 1,25 ℳ.

Der Verfasser dieses Bändchens der Teubnerschen Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt“ macht den Leser mit der Entstehung und dem Wesen der fossilen Bodenschätze bekannt, auf denen in erster Linie das Wirtschaftsleben der Kulturvölker beruht, mit den, unter dem Sammelnamen der „Kohle“ zusammengefaßten Brennstoffen „Steinkohle, Braunkohle und Torf“. Das Allgemeininteresse, das dieses Büchlein für sich beansprucht, liegt in dem Umstande, daß in der Tat der Kulturfaktor unseres Jahrhunderts neben dem Eisen „die Kohle“ ist. Die Kohlen eines Landes bilden, neben der von der Sonne noch unmittelbar bestrahlten landwirtschaftlichen Urproduktion, die vornehmste Kraftquelle seiner mechanischen Arbeit, die Grundlage seiner industriellen und damit seiner kulturellen Entwicklung. Von dem modernen Dioskurenpaar „Eisen und Kohle“ bedarf das erstere der letzteren zu seiner Herstellung, die Kohle spendet den Menschen Wärme und Licht, sie gestattet, wie der Verfasser zutreffend ausführt, die nutzbare Kraftumsetzung der in ihr vor Jahrmillionen aufgespeicherten Sonnenenergie nach Wunsch an beliebiger Stelle des Erdenrunds; sie verleiht die Fähigkeit, die im Erdinnern aufgespeicherten Mineralschätze zu heben und neue Werte aus ihnen zu erzeugen.

Der Eisenbahnfachmann ist an der Kenntnis der geologischen, technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser Brennstoffe, die seinem Verkehrsbetriebe Leben und Energie liefern, nach mehr als einer Richtung hin interessiert. Ihre Bildungsgeschichte, die Kenntnis ihrer örtlichen Verbreitung, ihrer technologischen Eigenschaften, ihrer Heiz- und Leuchtkraft, ihrer Gewinnungs- und Bezugskosten gehören zum Rüstzeug des Eisenbahnbetriebsmannes wie des Verkehrs-, Tarif- und Wirtschaftspolitikers. Nach dieser Richtung hin sei nur an den Umstand erinnert, daß im Etatsjahre 1910 auf den preußischen Staatsbahnen 9,5 Millionen Tonnen Steinkohlen, Briketts und Koks im Beschaffungswerte von 117,9 Millionen Mark verwendet wurden, daß die Kohle deren bedeutsamstes Verfrachtungsobjekt bildet, das einerseits die Verkehrseinnahmen, andererseits die Betriebsausgaben (Güter-, Rangierbahnhöfe, Wagengestellung) entscheidend beeinflußt.

Entfielen doch vom gesamten Güterverkehr der preußischen Staatsbahnen in Höhe von 333 Millionen Tonnen allein 150 Millionen Tonnen (oder 45 %), und von der gesamten Güterverkehrsleistung in Höhe von 37 433 Millionen Tonnenkilometer nicht weniger als 16 600 oder 44,3 % auf Kohlentransporte. Diese Beziehungen der Eisenbahnen zur Kohle begründen das Interesse, welches beim Eisenbahnfachmann für den Stoff vorausgesetzt werden darf, den die nachfolgende kurze Berichterstattung andeutet. Die vollendete Methodik der Stoffgliederung des Buches macht in weitgehender Untergliederung, neben einem Vorwort, mit 13 Hauptabschnitten bekannt: 1. Einleitung; 2. Entstehung der Kohlengesteine; 3. die chemischen und physikalischen Verhältnisse der Kohlen (Zusammensetzung, Veränderung und Selbstentzündung, Heizwert); 4. Einteilung der Kohlen (Steinkohlen, Braunkohlen, Torf). In den Hauptabschnitten 5 und 6 werden die allgemeinen und die besonderen geologischen Verhältnisse der Kohlenbildung (geologisches Vorkommen, Kohlenformationen, Pflanzen- und Tierwelt, Begleitmineralien, klimatische Verhältnisse der Kohlenperioden) geschildert, während 7. die Veränderungen der Kohlenablagerungen, 8. die Geographie der Steinkohlenlager (nordwest-europäischer Kohlengürtel, sonstige Lagerstätten Europas, übrige Erdteile) und 9. das Vorkommen der Braunkohlen und Torfmoore zum Gegenstand hat. Diesen Abschnitten schließen sich an: 10. Abbau, Gewinnung, Aufbereitung, Brikettierung; 11. die technische Verwendung der Kohle als Brennstoff, zur Koks- und Leuchtgasbereitung*) und zu anderen Derivaten (Ammoniak, Teer), ferner die Braunkohlen- und Torfverwendung.

In einem andern, dem „Kohlenersatz“ gewidmeten Kapitel wird diese Ersatzmöglichkeit durch Naturkräfte (Wasserkräfte, Ebbe und Flut, Sonnenstrahlung, Erdwärme) und andere Stoffe (Petroleum, Naturgas, Sprit) beleuchtet. Der Verfasser weist nach, daß im Jahre 1909 vom gesamten Kraftverbrauch der Welt von rd. 137 Millionen Pferdestärken 128 auf Kohle (einschl. Gas), 3,4 auf Wasserkräfte, 2,4 auf Naturgas und 3,5 auf Petroleum entfielen. Er hält die Zukunftsaussichten für einen direkten Ersatz der Kohle durch andere Stoffe für gering, was jedoch bei der Nachhaltigkeit unserer Kohlenlager keinen Anlaß zur Besorgnis gebe, da bis zum Zeitpunkt der Erschöpfung unserer Kohlenlager wahrscheinlich andere, heute noch unbekannte Energiequellen zur Verfügung stehen werden. Nach dieser Richtung wird auf die staunenswerte, allerdings zurzeit noch nicht technisch ausnützbare Kraftquelle des unlängst entdeckten Radiums hingewiesen, welches z. B. eine 500 000 mal so große Energiemenge aufweist als Steinkohle.

Den Schluß des vortrefflichen Büchleins bildet eine Statistik über Kohlen- und Brikettgewinnung, Verbrauch, Kohlenpreise und Durchschnittslöhne sowie ein lehrreicher Nachweis über die Verwendungsarten der Kohle. Aus letzterem sei hervorgehoben, daß von den 68,5 Millionen Tonnen Ruhrkohlen über 40 % der Metallindustrie, 13 % dem Hausbrand und 12 % dem Eisenbahnbetrieb zugeführt wurden, während 7 % in die Steinkohlen- und Brikettgewinnung selbst, 5 % in die Wasser-Verkehrsbetriebe und 3 % in die Gasanstalten wanderten.

Das Büchlein bekundet als Ausfluß reichster und praktischer Erfahrungen seines Verfassers die vollendete Herrschaft über den Stoff, der textlich in klarer, vornehmer Fassung, unterstützt durch wertvolles Tabellenwerk und eine Fülle erstklassiger Abbildungen, dem wißbegierigen Leser hier geboten wird. Eine verdichtete Lösung wertvollen Wissensstoffes in einfacher Hülle, zu den geringen Anschaffungskosten dieser volkstümlichen Sammlungshefte, wird dieses gediegene Bändchen seinen Weg auf den Büchertisch des gebildeten Staatsbürgers aller Fachrichtungen und Berufe von selbst finden. —Bi—

*) Von der deutschen Steinkohlenförderung mit 151 Millionen Tonnen werden etwa 26 % verkokt; in den Kokereien des Ruhrreviers stieg die Leuchtgaserzeugung im vierjährigen Zeitraum 1907—1911 von 3 auf 85 Millionen Kubikmeter.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 5. September d. J. ab wird die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkt Floßplatz-Warmbad zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Der Stationsname Cobern ist in Cobern-Gondorf abgeändert worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der Bahnhof Westerhüsen-Salbke an der Bahnstrecke Magdeburg-Schönebeck führt vom 1. November d. J. ab die Bezeichnung Magdeburg-Südost.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 227 vom 27. August d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahn-Ministeriums auf Errichtung einer Ausgabestelle in Pilsen (abgesandt am 29. August dieses Jahres).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Belzig Staatsb. und Wiesenburg (Mark) rechts der Bahnstrecke Berlin - Güterglück gelegene Bahnhof 4. Klasse Borne für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Die Abfertigung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Borne in die Staats- und Privatbahngüter- und Tiertarife aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, den 23. August 1913. (2296)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der an der Bahnstrecke Bestwig-Warburg zwischen Brilon Wald und Olsberg gelegene Haltepunkt Elleringhausen, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 31. August 1913. (2278)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Teicha für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. Oktober dieses Jahres wird der zwischen den Stationen Trotha und Wallwitz links der Bahnstrecke Halle-Halberstadt gelegene Haltepunkt Teicha, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), im August 1913. (2279)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

1. Die süddeutsche Donau-Dampfschifffahrt-Gesellschaft hat am 23. August 1913 den Verkehr nach rumänischen Schiffs- und Bahnstationen mit folgenden Beschränkungen wieder eröffnet:

Geschlossen bleibt noch die Güterannahme nach den rumänischen Schiffsstationen Gruja, Cetatea, Calafat, Zimmicea, Oltina, Harsova, Gura-Jalomitei, ferner nach allen über den Hafen Calafat zu bedienenden Stationen der rumänischen Eisenbahnen. Die Stationen Silistra und Turtucaia gelten nicht mehr als bulgarische, sondern als rumänische Häfen. Der Verkehr nach dem serbischen Hafen Radujevatz und nach den bulgarischen Schiffs- und Bahnstationen kann vorläufig noch nicht aufgenommen werden.

2. Die Agentie der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrts-Akt.-Gesellschaft hat den Verkehr nach sämtlichen rumänischen Schiffsstationen, ausnahmlich Somovit eröffnet.

Regensburg, den 23. August 1913. (2295)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Düngemittel (Nr. 2 des Tfv.).

Die Anmerkung 1 auf Seite 4 des Tarifs wird mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ab geändert; neue Fassung siehe im gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeiger.

Berlin, 28. August 1913. (2280)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III, vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der unter der Bezeichnung Essen Hgbf. für den Wagenladungsverkehr in Betrieb genommene neue Essener Freiladebahnhof in den Teil III aufzunehmen. Für Essen Hgbf. gelten die Entfernungen, Schnittpunkte, Ausnahmetarife und Bahnwege der Station Essen Hbf.

Die Abfertigungsbefugnisse für Essen Hbf. beschränken sich nur noch auf Stückgut- und Fahrzeugsendungen allgemein sowie auf Wagenladungen der angeschlossenen Werke. Nähere Auskunft erteilen die Königliche Eisenbahndirektion Essen und die unterzeichnete Verwaltung.

Bromberg, den 29. August 1913. (2281)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Wie die Königliche Eisenbahndirektion Cöln unterm 28. Juni 1913 bekannt gemacht hat, wird die selbständige Eilgutabfertigung Cöln-Ehrenfeld Eilg. mit dem 1. September 1913 neuen Stils geschlossen und nach dem Güterbahnhof Cöln-Ehrenfeld verlegt. Die Station Cöln-Ehrenfeld Eilg. ist im Teil III zu streichen.

Für Eilgutsendungen im Verkehr mit Cöln-Ehrenfeld gelten daher vom 1. September 1913 neuen Stils ab die um 1 km höheren Entfernungen, die Schnittpunkte und Bahnwege der Station Cöln-Ehrenfeld.

Bromberg, den 29. August 1913. (2282)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Hefte 4, 6 und 8 vom 1. März 1904 und Hefte A und B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 werden die Stationen Heiligenstadt des Eis.-Dir.-Bez. Cassel und Sainscheid des Eis.-Dir.-Bez. Frankfurt (Main) in die allgemeinen Tarifklassen, ferner die Station Mülheim (Ruhr)-Broich des Eis.-Dir.-Bez. Essen (Ruhr) in die Ausnahmetarife 23 I und II (Eisen und Stahl usw.) einbezogen. In dem Verzeichnisse der belgischen Stationen werden nachgetragen:

Asch (Charb. André Dumont et de Liégois; Charleroy (Sud) (Quai); Genck (Charb. de Winterslag); Glain-Montegnée; Jemappes (Racc. H. Wattier); Jemappes (Racc. des Porcelaines du Hainaut); La Préalle und Rothem (Usines). Die Stationen Erpe-Meire (gare privée) de Vyfhuizen, Flénu (charbonnages)-Raccordement Attenelle und Mouseron (Tuileries de Sterreberg) sind aufgehoben.

Die Anstoßfrachtsätze Eschweiler und Eschweiler Aue-Aachen in Klasse A 1 — Seite 19 des Heftes B — werden in 1,08 und 0,99 Francs berichtigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. August 1913. (2299)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens
der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 10. September d. J. wird die Station Duisburg-Ruhrort als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine usw. aufgenommen.

Essen, den 28. August 1913. (2285)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Inlande.
Ausnahmetarif für zur Schlachtung im Inlande bestimmte Tiere.

Die Gültigkeitsdauer der beiden Ausnahmetarife wird für den gesamten bisherigen Geltungsbereich bis zum 31. Dezember 1914 verlängert.

Berlin, den 30. August 1913. (2300)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Lobenstein (Reuß) als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 d für Steinkohlenasche usw. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 29. August 1913. (2297)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100, Heft 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Mittleres, nord- und südwestliches Gebiet. Heft 2. Gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1913 werden im obenbezeichneten Verkehr die Frachtsätze für Neukölln abgeändert.

Kattowitz, den 30. August 1913. (2298)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Die Stationen Gehren (Thür.), Großbreitenbach (Thür.) und Langewiesen (Thür.) der Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 15. September d. J. als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 11 für den Abschnitt C (Porzellanwaren) aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 27. August 1913. (2284)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 wird die Station Hochdahl in die Abteilung II des Ausnahmetarifs 5 i (Schlacken) als Versandstation aufgenommen.

Elberfeld, den 28. August 1913. (2283)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 wird die Station Frankfurt-Rödelheim in den Ausnahmetarif 5 m für Steine des Spezialtarifs III einbezogen. Näheres bei den beteiligten Dienststellen. (2286)

Frankfurt (Main), 29. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Zu Ausnahmetarif 21 für Mineralschmieröl. Die Ausnahmefrachtsätze für Kattowitz bleiben bis auf weiteres in Kraft.

München, 29. August 1913. (2288)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 4, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird unsere Bekanntmachung vom 4. August d. J. betreffend Frachtermäßigung im obenbezeichneten Kohlenverkehre nach Nadbrzezie-Weichselhafen transit (für Rußland) aufgehoben.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen wird noch bemerkt, daß die Ermäßigung von 60 Heller für 100 kg bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1913, im Rückvergütungswege gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbriefe und Frachtbriefduplikate bis Nadbrzezie-Weichselhafen und der Original-Zolldokumente über die erfolgte Ausfuhr nach Rußland gewährt wird. Diese Belege, die keinen Frachtrückerstattungsstempel tragen dürfen, müssen bis längstens Ende März 1914 der k. k. Staatsbahndirektion in Krakau vorliegen.

Die Abfertigung hat demnach zunächst zu den ungekürzten Frachtsätzen des obenbezeichneten Tarifhefts auf „Nadbrzezie" zu erfolgen, von wo Weiterabfertigung nach „Nadbrzezie-Weichselhafen transit" nach dem Lokalgütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen stattfindet.

Kattowitz, 29. August 1913. (2287)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. September 1913 wird die Station Luitpoldhütte in den A.-T. 7 (für Eisenerz usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, 29. August 1913. (2289)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 ist auf Seite 13 des Nachtrags IV, zum Tarif, Teil II bei 8. Cöln unter Ziffer II der Wortlaut in den Zeilen 1—12 („Sendungen für die Cölner Bahnhöfe usw." bis „Bahnhofsvorschrift") zu streichen und hierfür zu setzen:

II. Sendungen für die Cölner Bahnhöfe, die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, werden wie folgt abgefertigt:

a) Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndes Frachtgut (in Stückgutsendungen und in Wagenladungen): auf Cöln Gereon Eilg.,
b) Frachtgut (Stückgutsendungen und in Wagenladungen): auf Cöln Bonntor.

Eine Zollniederlage befindet sich nur in Cöln Hafen. Die Abfertigung der für die Zollniederlage bestimmten Sendungen erfolgt auf Cöln Hafen, wo sie an die Hafenverwaltung der Stadt Cöln zur weiteren Behandlung übergeben werden.

Für die Überführung von Zollgut von Cöln Bonntor zur Zollniederlage in Cöln Hafen wird erhoben:
bei Stückgut für 100 kg 12 ₰
bei Wagenladungen für den Wagen 5 ℳ.

Ferner sind auf der gleichen Seite des genannten Nachtrags in Ziffer 27 der Vorbemerkungen bei „Kalk" in der ersten Zeile die Worte „oder mit der Vorschrift Cöln-Kalk" zu streichen.

München, 28. August 1913. (2290)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württ. Güterverkehr.

Ab 1. September 1913 werden in Nagold und Rohrdorf nach Straßburg (Els.) Hbf. als Eilgut aufgegebene lebende Fische bei Frachtbriefvorschrift auch über Pforzheim - Rastatt - Röschwoog durchgehend abgefertigt.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger. (2268)

Stuttgart, den 28. August 1913.
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913. Aufhebung von Frachtsätzen und Kilometerangaben.

Druckfehlerberichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ist in den Tariftafeln und im Kilometeranzeiger des obengenannten Tarifs der Stationsname Wiener Neustadt der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang samt allen Angaben ohne Ersatz zu streichen.

Auf Seite 64, Schnittafel B, ist die Entfernung von Dzieditz nach Wiener Neustadt Hauptbahnhof, Station der k. k. priv. Südbahn - Gesellschaft, von 485 auf 385 Kilometer zu berichtigen.

Kattowitz, 28. August 1913. (2273)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 3 vom 1. Juni 1910.

Am 1. November 1913 treten für einzelne Stationsverbindungen erhöhte Frachtsätze in Kraft, das Nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, Dresden, Wiener Str. 4, Auskunft. (2271)

Dresden, am 29. August 1913.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

An Stelle des Tarifs vom 1. April 1909 nebst Nachträgen tritt am 1. September 1913 ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält im wesentlichen die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze. Im Vorworte, in den besonderen Ausführungsbestimmungen, in den besonderen Tarifvorschriften, im Nebengebührentarife, in den Ausnahmetarifen und im Umbehandlungstarife sind einige Änderungen und Ergänzungen vorgenommen worden. Soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, gelten sie erst vom 1. November 1913 an. Abdrücke des Tarifs können von unserer Wirtschaftshauptverwaltung oder durch Vermittelung der Stationen bezogen werden. (2272)

Dresden, am 29. August 1913.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.

Berichtigung eines Schnittfrachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 ist auf Seite 25 des Nachtrags II vom 15. April 1913 zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, in der Schnittafel B des Ausnahmetarifes 30 L der Schnittfrachtsatz für den Schnittpunkt III im Verkehr nach Krappitz von 39 auf 37 zu berichtigen.

Wien, am 28. August 1913. (2277)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, vom 1. Oktober 1912.

Neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 30 A, 30 B und 30 K und neue Entfernungen.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 treten im Ausnahmetarif 30 A von Dobra nach Niederneukirch, Sohland, Waldenburg (Schlesien) ob. Bf. und unt. Bf., im Ausnahmetarif 30 K von einer Reihe österreichischer Stationen nach Buhlen direkte Frachtsätze in Kraft.

Ferner wird die Station Buhlen in den Ausnahmetarif 30 B mit Schnittfrachtsätzen für 100 kg in Pfennig und in den Kilometerzeiger mit Entfernungen einbezogen.

Wien, am 28. August 1913. (2276)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge Schließung des Bahnhofs Schwientochlowitz und Umlegung der Verbindung Schwientochlowitz - Königshütte über den neuen Bahnhof Bismarckhütte ergeben sich für Königshütte Tariferhöhungen in den reinen Fahrpreisen, und zwar in der I. Wagenklasse bis zu 20 Pf., in der II.—IV. Wagenklasse bis zu 10 Pf.

Ferner werden die Tarifsätze für Chorzow im Fernverkehr (über Oppeln hinaus), soweit sie bisher mit Königshütte gleichgestellt waren, unter normaler Tarifbildung über Beuthen gleichfalls in den reinen Fahrpreisen höchstens in der I. Wagenklasse bis zu 20 Pf., in der II. bis IV. Wagenklasse bis zu 10 Pf. erhöht.

Die geänderten Fahrpreise treten vom 1. November 1913 in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (2270)

Kattowitz, den 28. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten übrigen Verwaltungen.

6. Lieferfristen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Kundmachung betreffend Maßnahmen anläßlich der diesjährigen Manöver in Kärnten, Krain, Tirol und Ungarn.

Infolge starker Inanspruchnahme durch Truppentransporte anläßlich der diesjährigen Manöver in Kärnten, Krain, Tirol und Ungarn ergibt sich die Notwendigkeit, für die österreichischen Linien der Südbahn folgende Anordnungen zu treffen:

a) In der Station Oberdrauburg wird am 30. August 1913 und in der Station St. Peter in Krain am 4. und 5. September 1913 die Annahme von Zivil-Frachtgütern in Wagenladungen eingestellt und werden während der vorbezeichneten Tage Zivil-Frachtgüter nur nach Tunlichkeit ausgefolgt.

b) Auf Grund des § 75, Absatz 3, Ziffer 5 des Eisenbahn-Betriebsreglements, beziehungsweise des § 6, Absatz 3, Ziffer 2 der Ausführungsbestimmungen zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 23. August 1913, Zl. 32.120/16a, mit Giltigkeit vom 30. August 1913 bis einschließlich 5. September 1913 zu den reglementarischen Lieferfristen ein Zuschlag von vier Tagen für Frachtgüter und von zwei Tagen für Eilgüter, lebende Tiere, leicht verderbliche Frachtgüter, insbesondere Obst, Weintrauben, Weinmaische und Saatgut festgesetzt, und zwar für alle Transporte, die während der angegebenen Zeit in den Stationen des österreichischen Netzes der Südbahn zur Auf- oder Abgabe gelangen oder eine dieser Stationen im Durchlaufe berühren.
Durch anderweitige Kundmachungen festgesetzte Lieferfristzuschläge werden in ihrer Anwendung durch die gegenwärtige Festsetzung nicht beschränkt.

c) Außerdem wird sich die Notwendigkeit ergeben, infolge der gleichzeitig stattfindenden Einwaggonierung von Truppen in Krain und Tirol Zivil-Frachtgüter in Stationen der Südbahn nach Maßgabe des § 64, Absatz 1 des Eisenbahn-Betriebsreglements beziehungsweise Art. 5, Abs. 2 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, in der Zeit vom 30. August 1913 bis 5. September 1913 bloß in einstweilige Verwahrung nach Zulässigkeit der Lagerräume mit dem Vorbehalte späterer Annahme zur Beförderung zu übernehmen.

Wien, im August 1913. (2269)
Die Generaldirektion.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.
Infolge der in der Station Szabadka durch Abbrennen des Warenmagazins eingetretenen, außergewöhnlichen Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75 (3) Punkt 5, des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des § 6. (3) Punkt 2. der Ausführungs-Bestimmungen zu Artikel 14. des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des Herrn kön. ung. Handelsministers vom 27. August l. J. Zahl 64689, für alle jene Frachtstückgüter, welche in der Station Szabadka zur Auf- und Ablieferung gelangen, oder die Station Szabadka im Durchzuge berühren, ferner für diejenigen Frachtgüter in Wagenladungen, die in der Station Szabadka zur Auf- und Ablieferung gelangen, sofern deren Lagerung in gedeckten Räumen erforderlich ist, vom 29. August an bis auf Widerruf eine drei (3) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfrist wird nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen und Zuschlagsfristen, sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegovinischen, als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht und findet für lebende Tiere, frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel und geschlachtetes Wild, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier keine Anwendung.

Budapest, am 28. August 1913. (2291)
Die Direktion.

7. Verdingungen.

Anstricharbeiten für 8 Brücken der Zufahrtslinien zum neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich zu vergeben. Pläne zur Einsicht auf Kanzlei, woselbst Bedingnishefte gegen Kostenersatz von 30 Pf. (bestellgeldfrei) zu erhalten. Angebote verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift bis längstens Donnerstag, den 11. September d. J., vorm. 10 Uhr, Aufnahmegebäude einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage. (2274)
Karlsruhe, den 28. August 1913.
Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Lieferung von 80 000 bis 100 000 m elektr. Schwachstromkabel nach Finanzministerialverordnung vom 3. Januar 1907 ist öffentlich zu vergeben. Angebote — Vordrucke dazu mit Bedingungen auf postfreie Anfrage von uns erhältlich — mit Aufschrift: Schwachstromkabel — Verdingung 22. September 1913 — spätestens bis Montag, den 22. September 1913, 11 Uhr vormittags, verschlossen und postfrei bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Karlsruhe, den 22. August 1913. (2267)
Elektrotechnisches Bureau der Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verdingung.
Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion für die Straßenüberführung von 37,50 m Stützweite in Km. 63,713 der Strecke Frankfurt a. M.-Niederlahnstein soll vergeben werden. Die Lieferung einschl. Anfertigung der Werkzeichnungen und Berechnungen umfaßt rd. 120 Tonnen Flußeisenkonstruktion und rd. 1,20 Tonnen Flußstahlguß für die Lager. Die Verdingungsunterlagen und die Übersichtszeichnung liegen in unserem Verwaltungsgebäude, Rhobanusstraße Nr. 1, Zimmer 99a, zur Einsichtnahme aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 80 ₰ für die Bedingungen und 1 ℳ für die Zeichnungen in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau, solange der Vorrat reicht, bezogen werden.
Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Eisenkonstruktion für das Bauwerk Nr. 5 der neuen Verbindungsbahn Rüdesheim-Sarmsheim" versehen, post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstage, Freitag, den 19. September 1913, vormittags 11½ Uhr an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet auf Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.
Mainz, den 29. August 1913. (2275)
Königlich Preußische und Großh. Hessische Eisenbahndirektion.

K. Württembergische Staatseisenbahnen. Werkholzlieferung.
Der Bedarf der K. Eisenbahnwerkstätten an Werkhölzern für das Jahr 1914 soll vergeben werden.
Die Lieferungsbedingungen, die Verzeichnisse über die Größe des Bedarfs und die Maße der Hölzer werden auf Verlangen von der unterzeichneten Behörde kostenfrei abgegeben.
Die Angebote wollen spätestens bis Freitag, den 19. September 1913, vormittags 10 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Werkholzlieferung" versehen hier eingereicht werden. Die Eröffnung, welcher die Bieter anwohnen können, erfolgt zu demselben Zeitpunkt.
Zuschlagsfrist: 4 Wochen.
Cannstatt, den 25. August 1913. (2292)
K. Eisenbahn-Werkstätteninspektion.

Die Ausführung der Erd-, Abbruchs-, Gründungs-, Beton- und Maurerarbeiten für die Verlängerung der Pfeiler und Widerlager der Eisenbahnbrücke über die Nahe zwischen Bingen und Bingerbrück soll öffentlich verdungen werden.
Die Verdingungsunterlagen nebst 1 Blatt Zeichnung können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden.
Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem auf Montag, den 22. September 1913, vormittags 11 Uhr, festgesetzten Eröffnungstermin, der in Gegenwart etwa erschienener Bieter im Zimmer Nr. 72 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstraße 1, abgehalten wird, an uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Mainz, den 22. August 1913. (2294)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

1950 t abgängige Schienen, Schwellen usw. sollen öffentlich verkauft werden. Termin dafür ist auf den 9. September 1913, vormittags 11½ Uhr, festgesetzt. Verschlossene und mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote sind bis zu diesem Zeitpunkt portofrei an uns einzureichen. Die Verkaufsunterlagen liegen in unserem Bureau I, Zimmer 118, unseres Verwaltungsgebäudes aus und werden gegen Einsendung von 1 ℳ (in bar) abgegeben.
Zuschlagsfrist 21 Tage.
Saarbrücken, im August 1913. (2293)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 69. | 6. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eine neue Dieselmotor-Lokomotive.

Der Dieselmotor hat auf seinem Siegeszuge ein weiteres Gebiet erobert! Wie in Nr. 34 der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“ mitgeteilt wird, finden seit kurzem mit einer mit Dieselmotoren betriebenen Schnellzuglokomotive Versuchsfahrten auf der Strecke Berlin-Mansfeld statt, denen vorläufige, sehr befriedigende Probefahrten auf der Strecke Winterthur-Romanshorn im März dieses Jahres voraufgegangen waren. Die Lokomotive ist von der „Gesellschaft für Thermo-Lokomotiven“ geliefert, einer Gründung von Gebr. Sulzer in Winterthur und Ludwigshafen a. Rh., Oberbaurat Adolf Klose in Berlin-Halensee und Dr. Rudolf Diesel in München. Alle die Genannten sind auch an dem Entwurf und Bau der Maschine beteiligt gewesen, außerdem war die Firma A. Borsig in Berlin-Tegel hinzugezogen worden.

Die neue Schnellzuglokomotive hat 16,6 m Länge über die Puffer und wiegt im Dienst 95 t. Die Kuppelachsen haben 3600 mm Radstand; die beiden Drehgestelle, die seitlich verschiebbar sind, um Krümmungen von 180 m Halbmesser unbehindert befahren zu können, haben einen Radstand von 2200 mm. Die Triebkraft wird von einer Blindwelle auf die Kuppelräder durch Kuppelstangen übertragen. Neben der eigentlichen Triebmaschine ist eine vollkommen unabhängig von den Triebachsen arbeitende Hilfsmaschine vorgesehen, die etwa ⅕ bis ¼ soviel wie die Triebmaschine leistet und zur Erzeugung von Druckluft dient, mit der die Triebmaschine beim Anfahren, auf großen Steigungen usw. mit großen Füllungen betrieben werden kann. Um die Leistung der Hilfmaschine zeitweise zu verstärken, sind zwischen ihr und der Triebmaschine überdies Luftgefäße eingeschaltet, aus denen bei Stillstand der Hilfsmaschine oder auch, wenn diese mitarbeitet, ein bestimmter Luftvorrat entnommen werden kann. Die Triebmaschine ist ein umsteuerbarer vierzylindriger einfachwirkender Sulzer-Zweitaktmotor. Je zwei Zylinder sind unter 90° zueinander, alle zusammen unter 45° zur Gleisebene geneigt angeordnet, so daß sich eine V-Anordnung ergibt. Je zwei gegenüberliegende Arbeitszylinder liegen in einer gemeinsamen Ebene und wirken auf einen gemeinsamen Kurbelzapfen. Die beiden Kurbeln sind um 180° versetzt und machen bei einer Fahrt von 100 km in der Stunde 304 minutliche Umdrehungen. Die Kurbelwelle trägt außerhalb der Rahmenbleche zwei aufgepreßte Kurbelscheiben mit Ausgleichmassen, die ihre Drehung durch Kuppelstangen auf die Triebachsen übertragen, außerdem sind in den Triebrädern Gegengewichte für die rundlaufenden Massen angeordnet. Die Hilfsmaschine ist ebenfalls eine Zweitakt-Dieselmaschine und leistet 250 PSe. Bei Stillstand oder bei geringem Luftbedarf der Triebmaschine fördert die Hilfsmaschine die Druckluft in eine Gefäßbatterie, die hinter der Triebmaschine aufgestellt ist. Beim Anfahren wird die Hilfsmaschine in Betrieb gehalten. Sie fördert dabei fortgesetzt Druckluft zum Anlassen in die Triebmaschine. Dadurch kann dieser Maschine eine verhältnismäßig große Einströmung gegeben werden, die je nach Bedarf durch Zusatzluft aus den Luftgefäßen noch beliebig verstärkt werden kann. Durch den Druckluftbetrieb allein wird der Zug bis auf eine Geschwindigkeit von 8 bis 10 km in der Stunde beschleunigt. Dann wird auf Brennstoffbetrieb umgeschaltet, und die Maschine arbeitet nunmehr nach dem normalen Gleichdruckverfahren. Die Luftlieferung kann aber auch in anderer Weise vor sich gehen. Statt daß die mit der Hilfsmaschine gekuppelten Pumpen die gesamte Druckluft liefern, kann auch der Luftbedarf teils durch die Hilfsmaschine und teils durch die Triebmaschine gedeckt werden, indem diese ebenfalls Pumpen mitbewegt.

Die Versuchsfahrten auf der Strecke Winterthur-Romanshorn bezweckten einerseits das Studium des Dieselmotors in seiner Verwendung als Lokomotivantriebmaschine, andererseits das Studium des Anfahrens und Umschaltens von Druckluft- auf Brennstoffbetrieb sowie des Umsteuerns. Das Umschalten ging ohne Schwierigkeiten vonstatten und konnte schon bei einer Fahrgeschwindigkeit von 10 km in der Stunde vollzogen werden. Die Umsteuerung ließ nichts zu wünschen übrig. Bei der Überführung nach Berlin wurden die Strecken Basel-Straßburg und Ludwigshafen-Worms im Eilgüterzug zurückgelegt, wobei die neue Lokomotive zeitweise den ganzen Zug einschließlich Dampflokomotive zog und 70 km in der Stunde erreichte. Im übrigen wechselte die Geschwindigkeit fahrplanmäßig zwischen 20 und 100 km in der Stunde. Der Zweck der Versuchsfahrten von Berlin aus ist hauptsächlich die Feststellung der Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit der Lokomotive.

—l.

Der Streit um die große Tunneltrasse auf der Abkürzungsbahn Genua-Mailand.

Durch das große Bahnbaugesetz vom Jahre 1908 wurde auch der Bau einer Abkürzungsbahn Mailand-Genua beschlossen, die es ermöglicht, nicht nur einen größeren Güterverkehr zwischen diesen beiden wichtigsten Mittelpunkten der italienischen Wirtschaft zu bewältigen, sondern auch die Fahrtdauer für die schnellsten Personenzüge von drei auf etwa zwei Stunden abzukürzen. Für die Wahl der Trasse kam eine ganze Reihe von Projekten in Betracht, das von der Regierung gewählte ist in der obigen Abbildung durch gestrichelte Linie bezeichnet. Gegen dies Projekt ist in der letzten Zeit in der Stadt Turin und in Piemont eine lebhafte Bewegung entstanden, die die Annahme eines anderen Projektes durchsetzen will, das in der Skizze durch Punkte markiert ist. Es hat den Ingenieur Ronco, den Präsidenten des Konsortiums für den Hafen von Genua, zum Verfasser, wurde aber von der Regierung verworfen aus technischen Gründen, auf die wir zurückkommen werden. In Mailand und in Genua ist man über die in Turin ausgebrochene Bewegung sehr ungehalten, weil dadurch die ganze Frage, die schon entschieden war, wieder aufgerollt wird und eine nochmalige technische Prüfung viel Zeit und Geld erfordert, also einen Aufschub der Fertigstellung der neuen Verbindung bedeutet. Technische und wirtschaftliche Körperschaften, Stadtverwaltungen und politische Persönlichkeiten haben lebhaft in den Kampf eingegriffen, zu dem die Regierung bisher noch nicht Stellung genommen hat.

Die Strecke Genua-Tortona, das wichtigste Stück der von der Regierung angenommenen Trasse der Abkürzungsbahn, besteht aus zwei nach ihrer Natur und den Bauschwierigkeiten ganz verschiedenen Teilen. Der erste ist der von Genua nach Arquata, er enthält die große Galerie durch den Apennin, die mit rund 19 km fast so lang wie der Simplontunnel ist. Das andere Stück von Arquata nach Tortona verläuft ganz in der Ebene und bietet keine Hindernisse, so daß sein Bau wahrscheinlich noch in diesem Jahre vollendet werden kann. Der große Tunnel mit seiner schwierigen Zufahrt von der Genueser Seite her konnte erst nach langen Studien in seiner Trasse festgelegt werden. Da außerdem der Bau acht bis zehn Jahre dauern dürfte, so beschloß man, zunächst eine neue Linie von Ronco nach Arquata zu bauen, um in kurzer Zeit zwischen Genua und Tortona eine doppelte Verbindung zu haben. Dies Stück Ronco-Arquata kann in etwa drei Jahren vollendet sein, und bis dahin gewinnt die Verbindung Genua-Mailand zunächst die Abkürzung Arquata-Stazzano-Tortona gegenüber der bisherigen Trasse Arquata-Novi-Tortona. Mit diesen beiden Maßregeln kann dann die Linie ruhig die Vollendung des großen Tunnels abwarten und doch allen Ansprüchen entsprechen. Was nun diesen Tunnel selbst anbetrifft, so dauern die technischen und verkehrswirtschaftlichen Erörterungen schon seit Jahrzehnten. Die beiden Durchbrüche durch den ligurischen Apennin, die heute Genua mit der Poebene verbinden, die beiden sogenannten Giovilinien, hatten beim Bau infolge des Druckes von tonigem Gebirge sehr große Schwierigkeiten zu überwinden. Diese möchte man heute natürlich möglichst vermeiden, namentlich da es sich um einen Stollen von so bedeutender Länge handelt. Wohl hat die Tunnelbaukunst, wie der Ingenieur Tajani in einer trefflichen im „Sole“ veröffentlichten Studie, der wir hier folgen, ausführt, in den letzten dreißig Jahren sehr große Fortschritte gemacht. Die Ingenieure können den Druck im Gebirge bekämpfen, indem sie das bloßgelegte Gestein sofort mit Mauerwerk bekleiden und dadurch die atmosphärischen Einflüsse ausschalten, die das Aufschwellen des Tons veranlassen. Das schließt aber nicht aus, daß diese Maßregeln und die größere Stärke, die man dem Mauerwerk geben muß, Zeit und Geld kosten, abgesehen davon, daß man Schwierigkeiten möglichst vermeiden soll, wenn man sie auch schließlich überwinden könnte. Die großen Verbesserungen, die die Bohrmaschinen jetzt erreicht haben, machen möglich, bis auf 400 m Tiefe zu prüfen, welches Gestein man in den Schächten trifft. Früher war man mehr auf unsichere Vermutung nach den am nächsten der Erdoberfläche liegenden Gesteinsschichten angewiesen, heute dagegen kann man mit fast vollkommener Sicherheit den geologischen Querschnitt eines Gebirges feststellen.

Aus mehreren Gründen wurde Arquata als Anschlußpunkt der neuen Linie mit der Genua-Novi gewählt: dort öffnet sich ein weites Tal mit einer vortrefflichen Ebene für den Bau des Bahnhofs, außerdem kann man bei der entsprechenden Tunneltrasse, die beim Orte Rigoroso mündet, die für den Tunnel und die Zufahrten festgesetzten Höchstsätze der Steigungen und des Scheitelpunktes einhalten.

Bei allen Projekten der Strecke Genua-Arquata diente nicht der Hauptbahnhof (Stazione Principe), sondern der im weiten Bisagnotale gelegene Vorstadtbahnhof Brignole zum Ausgangspunkt. Man gewann dadurch den Vorteil, daß man den Engpaß zwischen dem Meere und Sampierdarena vermied, was nicht nur für den Bahnbetrieb, sondern auch für die militärische Verteidigung von großem Vorteil war. Für den Güterverkehr soll eine Gleisverbindung mit dem großen Genueser Verschiebebahnhof Campasso angelegt werden, der ja bereits seit Jahren auch direkte Schienenverbindung mit dem Hafen hat. Die Länge der verschiedenen Streckentrassen, die alle eine Höchststeigung von 9 : 1000 unter freiem Himmel und von 6½ : 1000 im Tunnel haben, schwankt zwischen 37 378 und 40 490 m, aber die geradesten und kürzesten sind gerade die, welche sich, wie man aus der Kartenskizze ersieht, am meisten der Trasse der beiden alten Galerien mit ihren schwierigen Gesteinsverhältnissen nähern. Die in einer Kurve nach Westen ausweichenden Stollen kommen dagegen in soliden Felsen zu liegen, außerdem ermöglichen sie eine besonders günstige Verbindung mit dem Verschiebebahnhof Campasso.

Nach den geologischen Untersuchungen wurde eine Trasse gewählt, die dem großen Tunnel zwar einen gekrümmten Verlauf gibt und dadurch ihn etwas verlängert, dafür aber auch in gutem Gestein verläuft und außerdem die Anlage weniger tiefer Schächte für die Ausführung der Arbeiten bedingt. Natürlich ist die Wahl einer längeren Tunneltrasse der Zielpunkt heftiger Angriffe geworden, diese haben aber vergessen, daß eine jede derartige Wahl ein Kompromiß zwischen verschiedenartigen Gründen bedeutet. Wenn der Stollen auch etwas länger wird, so wird er doch wahrscheinlich schneller und billiger zu erstellen sein als der in ungünstigem Gestein verlaufende kürzere. Bei Arbeiten, die derartige Schwierigkeiten machen, ist allergrößte Vorsicht vonnöten.

Die von der Stadt Turin befürwortete Abweichung ist durch eine punktierte Linie angegeben. Sie ist, wie gesagt, vom Ingenieur Nino Ronco ausgearbeitet und sieht die Mündung des Tunnels mehr westlich bei Carrosio vor. Durch diese Linienführung und durch die Erhöhung des Scheitelpunktes würde die Länge des Tunnels auf etwa 15 km vermindert. Der Minister Sacchi legte diesen Plan dem Oberaufsichtsrat für die öffentlichen Arbeiten vor, dieser aber wies ihn zurück, und der

Verfasser interessierte sich mit Rücksicht auf seine Stellung als Präsident des Hafenvereins von Genua nicht weiter für den Plan. Die Gründe, die den Oberaufsichtsrat veranlaßten, das Projekt Ronco abzulehnen, waren zwei: Die Steigungen sind größer und der Anschlußpunkt Stazzano eignet sich aus topographischen Gründen weniger gut zur Anlage eines großen Bahnhofs. Die Verteidiger des Plans aber führen folgende Punkte als seine Vorteile auf: er erleichtert und verbilligt den Bau, er verkürzt die Entfernung nach Turin beträchtlich gegenüber dem anderen Projekt, während er die Entfernung nach Mailand nur unerheblich — um etwa 350 m — verlängert. Allerdings müssen sie zugeben, daß die höchsten Steigungen auf freier Strecke von 9 auf 12 : 1000 und die in dem Stollen von 6½ auf 8 gebracht werden. Eine genaue Kostenberechnung für die Abweichung Ronco ist bisher noch nicht gemacht worden; wahrscheinlich würde die Ersparnis durch die Verkürzung des Stollens aber durch die Baukosten für die Strecke Carrosio-Alessandria wieder ausgeglichen, ohne die Turin keinen Vorteil haben würde. Aber schließlich fällt die Kostenfrage nicht entscheidend ins Gewicht. Von hervorragenden Fachmännnern, wie dem Ingenieur Tajani, wird jedoch behauptet, daß die Ronco-Linie im Betrieb keineswegs einen Vorteil für Turin bedeute, ja der von der Regierung gewählten Trasse gegenüber auch für die piemontesischen Interessen weniger günstig sei. Die Befürworter des Projekts Ronco übersehen, daß stärkere Steigungen nicht nur die Betriebskosten, sondern auch die Schnelligkeit des Verkehrs und die Leistungsfähigkeit der Linien beeinflussen. Wie schon gesagt, bedingt das Projekt Ronco infolge Erhöhung des Scheitelpunktes auch eine Erhöhung der Höchststeigungen von 9 auf 12 : 1000. Bei einer Lokomotive von 2000 PS Zugkraft am Kuppelungshaken und einem Gesamtzuggewicht von 400 t beträgt die höchste Geschwindigkeit 95 km in der Stunde bei 9 : 1000 Höchststeigung, aber nur 80 km bei 12 : 1000. Diese Verlangsamung von 20 % kann gewiß nicht durch die vorgesehene Abkürzung der Strecke ausgeglichen werden. Man hat eingewendet, daß bei elektrischem Betrieb mit Dreiphasensystem die Geschwindigkeit unabhängig von der Last ist und daß eine größere Last nur eine Verstärkung der Motoren verlangt. Aber niemand wird leugnen können, daß die elektrischen Lokomotiven nicht über gewisse Grenzen hinausgehen können und daß auch bei elektrischem Betrieb eine Linie mit schwachen Steigungen Geschwindigkeiten erlaubt, die auf solchen mit starken nicht zu erreichen sind.

Auch die Leistungsfähigkeit der Linie wird durch starke Steigungen beinträchtigt. Betrachtet man die Verhältnisse des Güterverkehrs und nimmt man eine Maschine an, die am Kuppelungshaken eine normale Höchstkraft von 10 000 kg entwickelt, so kann sie bei einer Höchststeigung von 9 : 1000 710 t Last ziehen, bei 12 : 1000 aber nur 600 t. Wenn die gleiche Anzahl Züge auf beiden Linien verkehren können, so ist die Leistungsfähigkeit der schwächer steigenden um ein Fünftel größer.

Was nun die Betriebskosten anbetrifft, so macht auch hierzu der Ingenieur Tajani interessante Ausführungen. Das Zugkilometer kostet auf den italienischen Staatsbahnen durchschnittlich 3,70 Lire, und es kostet die Beförderung einer Bruttotonne auf das Kilometer 0,52 Centesimi bei Zügen von 710 t und 0,60 Centesimi bei solchen von 600 t. Wenn nun der Verkehr auf der Bergfahrt, wie es vorauszusehen ist, 400 Millionen Bruttotonnenkilometer erreicht, so macht der Unterschied von nur 0,08 Centesimi im Jahre die hübsche Summe von 320 000 Lire aus. Der Ingenieur Tajani kommt daher zu dem Schluß, daß man in Turin zu viel Bedeutung der Abkürzung der Entfernung und zu wenig der Erhöhung des Scheitelpunktes und damit der Steigungen gegeben hat.

Um den Wünschen Turins entgegenzukommen, hat man vorgeschlagen, sofort die Linie Ronco-Turin zu elektrisieren, so daß schon in nächster Zeit von Genua nach Turin ein durchgehender elektrischer Betrieb möglich ist, da ja die Strecke Genua-Giovitunnel-Ronco schon jetzt für den elektrischen Betrieb eingerichtet wird. Die Kosten für die festen Anlagen auf der 138 km langen Strecke und die Anschaffung von 40 elektrischen Lokomotiven werden auf 17 Millionen Lire veranschlagt. Bei einer Geschwindigkeit der elektrischen Züge von 75 km in der Stunde auf den Tunnelstrecken und von 100 km in der Stunde auf den offenen könnte die Fahrzeit zwischen Turin und Genua von 3 Stunden und 2 Minuten, die sie jetzt beträgt, auf 1 Stunde und 42 Minuten abgekürzt werden.

Mailand. Kahn.

Die sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912.

Der umfangreiche statistische Bericht über den Betrieb der sächsischen Staatseisenbahnen auf das Jahr 1912 ist soeben im Druck erschienen; wir entnehmen ihm folgende wichtigere Einzelheiten.

Die Betriebslänge der sächsischen Staatseisenbahnen (einschließlich der an den Landesgrenzen gelegenen gepachteten und ausschließlich der verpachteten Teilstrecken) umfaßte am Jahresschluß 1912: 3352,02 km (gegen 3351,33 km im Vorjahre). Hierzu kommt noch die von der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung betriebene Privateisenbahn Mittweida-Dreiwerden-Ringethal mit 10,53 km. Von den genannten 3352,02 km liegen rd. 367 km außerhalb des Königreichs Sachsen (Preußen, Bayern, Sachsen-Weimar, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Altenburg, Reuß ä. L., Reuß j. L. und Österreich). Die Betriebslänge besteht aus 1034,65 km = 30,87 % zwei- und mehrgleisigen sowie 803,57 km = 23,97 % eingleisigen Hauptbahnen, 1005,90 km = 30,01 % vollspurigen Nebenbahnen und 507,90 km = 15,15 % Schmalspurbahnen.

Im Eigentum der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung befinden sich 3321,92 km, und zwar 2814,17 km Vollspurbahnen und 507,75 km Schmalspurbahnen. Außerdem ist der sächsische Staat noch im Besitz von 26,79 km elektrisch betriebenen Straßenbahnen. Es sind dies die von Dresden Stadtgrenze nach Kötzschenbroda, Coßmannsdorf, Cossebaude und Klotzsche sowie von Bühlau nach Weißig gebauten Straßenbahnlinien und eine elektrisch betriebene Güterzuführungsanlage in Deuben.

Bis zum Schlusse des Berichtsjahres sind für den Bahnbau im ganzen 1 238 178 407 ℳ, einschließlich 213 978 109 ℳ für Fahrzeuge, aufgewendet worden. Die Königliche Staatsregierung hat eine Anzahl Privatbahnen unter Berücksichtigung ihres Verkehrswertes teils über, teils unter ihrem Herstellungsaufwande käuflich erworben. Hierdurch verändert sich die für den Bahnbau verwendete Summe in das von der Königlichen Staatsregierung aufgewendete Anlagekapital von 1 182 849 901 ℳ, d. i. durchschnittlich auf ein Kilometer Eigentumsbahn 356 074 ℳ, gegen 348 642 ℳ im Vorjahre.

Im Bereiche des sächsischen Staatseisenbahnnetzes befinden sich 751 Bahnhöfe und 224 Haltepunkte. An baulichen Anlagen gibt es 126 Verwaltungsgebäude, 2285 Dienstwohngebäude für Beamte und Arbeiter, 582 Empfangsgebäude, 449 bedeckte Warteräume, 1534 Bahnsteige, 8 Wagenschuppen, 879 Güterschuppen, 194 Lokomotivschuppen, 84 Werkstattsgebäude, 217 Wasserstationen, 504 Wasserkräne, 337 Kohlenschuppen, 389 Feuerlösch- und Reinigungsgruben, 6304 Wirtschaftsgebäude, 255 Magazingebäude, 2 Holztränkanstalten, 6 Gasanstalten, 4 Elektrizitätswerke, 1250 besondere Abortgebäude, 2398 Stations- und Wirtschaftsbrunnen, 44 Schiebebühnen, 151 Lokomotiv- und 121 Wagendrehscheiben sowie 18 Drehweichen. Weiter sind vorhanden 1554 Brücken, 189 Viadukte und 14 Tunnel.

Am Ende des Berichtsjahres waren 1575 Lokomotiven vorhanden, und zwar 1437 für vollspurige Bahnen und 138 für schmalspurige Bahnen. Das durchschnittliche Alter der Lokomotiven beträgt 19,5 Jahre. Zu diesen Maschinen gab es 972 Tender. Triebwagen besitzt die sächsische Staatseisenbahnverwaltung 2 Stück, Personenwagen 4211 Stück einschließlich 435 Stück für schmalspurige Bahnen. In den Personenwagen konnten 208 025 Personen Platz finden, und zwar 2537 in der I. Klasse, 21 483 in der II. Klasse, 117 349 in der III. Klasse und 66 656 in der IV. Klasse. Gepäck- und Güterwagen hatte die sächsische Staatsbahn 40 249 Stück zur Verfügung. Sie verteilten sich mit 37 687 Stück auf die Vollspur- und mit 2562 Stück auf die Schmalspurlinien. Gepäckwagen

waren 756 Stück, bedeckte Güterwagen 14 387 Stück, offene Güterwagen 23 610 Stück, Bauwagen 1496 Stück, Bahndienstwagen 588 Stück, und Reichspostwagen 236 Stück vorhanden. Das Ladegewicht der Gepäck- und Güterwagen betrug 495 993 t, d. i. auf eine Achse gerechnet 6,06 t. Die Anschaffungskosten der am Ende des Betriebsjahres vorhandenen Fahrzeuge betragen rund 257 551 590 ℳ, und zwar für Lokomotiven nebst Tendern 88 021 954 ℳ, für Triebwagen 69 173 ℳ, für Personenwagen 53 375 761 ℳ sowie für Gepäck- und Güterwagen 116 084 702 ℳ.

Im verflossenen Jahre wurden 1 311 862 Züge befördert, davon 1 146 904 auf vollspurigen Bahnen und 164 958 auf schmalspurigen Bahnen. Die durchschnittliche Stärke eines Zuges betrug 37 Achsen. Die Lokomotiven leisteten insgesamt 63 197 888 km, eine Lokomotive sonach durchschnittlich 40 576 km. Die Personenwagen leisteten an Achskilometern rund 480½ Millionen, die Gepäckwagen 102 Millionen, die Güterwagen 855 Millionen und die Postwagen 34 Millionen, die sämtlichen Wagen rund 1472 Millionen Achskilometeer. Für Lokomotivfeuerung wurden im vergangenen Jahre 12 844 140 ℳ (gegen 11 554 772 ℳ im Jahre 1911) verausgabt; Schmier- und Putzmaterial, Beleuchtung und Erwärmung usw. der Wagen erforderten eine Ausgabe von 1 287 383 ℳ (gegen 1 207 981 ℳ im Jahre 1911). Rund 29,5 Millionen Mark waren erforderlich für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen; davon entfallen 9,4 Millionen Mark für Unterhaltung usw. der Lokomotiven, Tender und Triebwagen nebst Zubehör, 7 Millionen Mark für Unterhaltung usw. der Personenwagen, 11,1 Millionen Mark für Unterhaltung usw. der Gepäck- und Güterwagen und der Rest für Unterhaltung der maschinellen Anlagen sowie auf Leistungen für Dritte usw.

Über den Personenverkehr ist folgendes zu berichten: Im Jahre 1912 wurden 120 162 204 Reisende (gegen 111 503 051 im Jahre 1911) befördert. Die I. Wagenklasse wurde von 131 615 Reisenden (im vorhergehenden Jahre 152 387), die II. Wagenklasse von 5 533 415 (5 515 152) Reisenden, die III. Wagenklasse von 57 315 338 (53 237 688) Reisenden und die IV. Wagenklasse von 55 930 977 (51 438 688) Reisenden benutzt. Militärpersonen wurden befördert 7075 (7345) in II. Wagenklasse und 1 243 784 (1 151 791) in III. Wagenklasse. Verausgabt wurden im Berichtsjahr 3 406 191 einfache Schnellzugskarten, 76 990 361 einfache Personenzugfahrkarten, 595 596 Fahrtausweise für wissenschaftliche Ausflüge und Schulfahrten, 38 329 Fahrtausweise im Interesse der Jugendpflege, 1 039 641 Militärfahrkarten, 58 328 zusammengestellte Fahrscheinhefte, 28 281 Rückfahrkarten für den Verkehr mit außerdeutschen Bahnen, 1 479 434 Doppelkarten, rund 1 248 000 Arbeiter-Wochenkarten, 132 555 Sonderzugkarten, 238 830 Monatskarten, 56 772 Monats-Nebenkarten, 29 573 Schülerkarten usw., zusammen rund 85 374 000 Fahrtausweise. Der Personenverkehr ergab eine Einnahme in der I. Wagenklasse von rund 798 000 ℳ (im Vorjahr 925 000 ℳ), in der II. Wagenklasse eine solche von 7 797 000 ℳ (8 079 000 ℳ), in der III. Wagenklasse 33 425 000 ℳ (32 351 000 ℳ) und in der IV. Wagenklasse 20 332 000 ℳ (19 074 000 ℳ). Für Militärfahrkarten wurde eine Einnahme von 701 000 (647 000) ℳ erzielt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug also rd. 63 053 000 ℳ (61 078 000 Mark). Das Gesamtgewicht des zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks beläuft sich auf rund 120 420 000 kg (im vorhergehenden Jahre 116 621 000 kg), während das bezahlte Gewicht sich auf 119 317 000 kg (115 503 000 kg) beziffert; die Gepäckfracht hierfür beträgt 2 060 000 ℳ (1 981 000 ℳ). An Hundekarten wurden 215 055 Stück verkauft, die Einnahmen hierfür einschließlich des Betrags der auf Gepäckscheine beförderten Hunde ergab 82 087 ℳ (76 905 ℳ). Die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr (einschließlich der Einnahmen für Bahnsteigkarten) beträgt 65 759 657 ℳ (gegen 63 685 471 Mark im Jahre 1911). Außerden wurden im Jahre 1912 für Fahrkartenstempel 1 547 259 ℳ vereinnahmt (gegen 1 564 176 ℳ im vorhergehenden Jahre). Im Durchschnitt wurden auf 1 km Bahnlänge 36 762 Personen (im Vorjahre 34 433 Personen) befördert, jede Personenwagenachse war durchschnittlich mit 5,19 (5,29) Personen besetzt. An Telegraphengebühren wurden 78 000 ℳ (im vorhergehenden Jahre 82 448 ℳ) eingenommen, der Einnahmeanteil der Bahnverwaltung betrug 46 845 ℳ (48 035 Mark).

In der Bedeutung der Stationen im Personenverkehre nach der Anzahl der abgereisten Personen steht der Dresdner Hauptbahnhof mit 7 733 730 Personen an erster und der Chemnitzer Hauptbahnhof mit 5 570 103 Personen an zweiter Stelle; dann folgen die Stationen Leipzig bayer. Bf. mit 3 121 520 Personen, Dresden-Neustadt mit 3 113 092 Personen, Leipzig Dresdn. Bf. mit 2 927 314, Plauen (Vogtl.) ob. Bf. mit 2 230 356, Zwickau (Sa.) mit 2 148 605, Pirna mit 1 591 703, Niedersedlitz mit 1 458 778, Dresden-Wettinerstraße mit 1 433 604, Chemnitz Süd mit 1 293 730, Zittau mit 1 268 740 usw.

Im Güterverkehr betrug im Jahre 1912 die beförderte Last 41 717 799 t (im vorhergehenden Jahre 39 375 437 t), wovon auf die Schmalsprubahnen 1 872 688 t (1 701 993 t) kamen. Der Güterverkehr gliedert sich in drei Gruppen: Binnenverkehr, direkter Verkehr und Durchgangsverkehr. Ersterer umfaßte rund 18,5 Millionen Tonnen, der zweite 6,8 Millionen Tonnen im Versand und 13,7 Millionen Tonnen im Empfang, der dritte steht mit 2,6 Millionen Tonnen verzeichnet. Die Einnahmen aus dem Frachtenverkehr bezifferten sich auf 122 408 847 ℳ (gegen 116 095 896 ℳ im Jahre 1911). Frachtbriefe wurden rund 19 007 736 im Versand und 18 137 321 im Empfang abgefertigt. Der Frachturkundenstempel brachte im Jahre 1912 im Königreiche Sachsen eine Einnahme von 1 122 018 ℳ (gegen 1 095 252 Mark im Vorjahre). Von der beförderten Gütermenge überhaupt wurden insgesamt rund 2582 Millionen Tonnenkilometer zurückgelegt; eine einzelne Tonne Gut hat durchschnittlich 61,71 km durchfahren. Für jede beförderte Tonne Gut wurden im Durchschnitt 2,85 ℳ Fracht eingenommen. Im Güterverkehr kam die größte Last mit 3 778 060 t und die höchste Einnahme mit 10 986 953 ℳ auf den Monat Oktober, die niedrigste Last mit 2 908 786 t und die niedrigste Einnahme mit 8 372 524 ℳ auf den Monat Januar. Nach dem Tagesverkehre, der durchschnittlich 110 674 t und 315 647 ℳ Einnahme im Güterverkehre umfaßte, war hinsichtlich der beförderten Güter und der Einnahme der Oktober der stärkste und der Januar der schwächste Monat.

Über den Kohlenverkehr ist folgendes zu bemerken. Im Jahre 1912 sind auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen 15 913 168 t (gegen 15 166 184 t im Vorjahr) befördert worden. Der Gesamtverkehr bestand aus 6 495 387 t Steinkohlen und 9 417 781 t Braunkohlen, darunter 4 063 128 t Briketts aus Deutschland. Gegen 1911 haben die Steinkohlen um 346 571 t und die Braunkohlen um 400 413 t zugenommen. Von der Gesamtmenge sind 12 434 032 t = 78,14 % auf den unter sächsischer Staatsverwaltung stehenden Bahnen verblieben und 3 479 136 t = 21,86 % nach fremden Bahnen befördert worden. Von den beförderten Steinkohlen stammen aus Sachsen 4 352 174 t, aus Schlesien 1 580 819 t, vom Rheinland und von Westfalen 440 130 t, aus Böhmen 98 648 t und aus sonstigen Kohlengebieten 23 616 t, während von Braunkohlen 1 512 220 t aus Sachsen, 2 332 853 t aus Sachsen-Altenburg, 1 817 275 t aus Preußen, Thüringen und Anhalt sowie 3 755 433 t aus Böhmen Beförderung fanden.

Im Tierverkehr wurden im Jahre 1912 zusammen 19 550 Pferde, 129 795 Stück Großvieh, 241 194 Stück Kleinvieh sowie 37 025 Stück Groß- und Kleinvieh in Wagenladungen befördert.

Unter den 771 dem Güterverkehre dienenden Stationen nimmt der Bahnhof Zwickau hinsichtlich der Bedeutung des Verkehrs die erste Stelle ein; daselbst wurden 3 611 774 t im Versand und Empfang abgefertigt. Riesa mit Elbkai und Hafen steht mit 1 776 787 t an zweiter, Ölsnitz (Erzgeb.) mit 1 711 178 t an dritter, Dresden-Altstadt, Güterabfertigung und Hauptmarkthalle, mit 1 552 656 t an vierter, Meuselwitz mit 1 439 832 t an fünfter, Chemnitz Hbf. mit 1 224 262 t an sechster, Dresden-Neustadt mit Elbkai mit 1 176 988 t an siebenter, Plagwitz-Lindenau mit 1 134 771 t an achter, Potschappel mit 1 015 898 t an neunter, Leipzig bayer. Bf. mit 908 191 t an zehnter, Leipzig Dredn. Bf. mit 842 838 t an elfter, Borna bei Leipzig mit 736 941 Tonnen an zwölfter, Dresden König Albert-Hafen und Dresden-Altstadt Elbkai mit 722 487 t an dreizehnter, Chemnitz-Süd mit 645 600 t an vierzehnter Stelle. Die im Laufe des Jahres 1912 eröffnete Station Ellefeld steht an letzter Stelle.

Was die finanziellen Ergebnisse anbelangt, so treten zu den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre von 65 759 656 ℳ und aus dem Güterverkehre von 122 408 847 ℳ noch folgende Summen. Für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter 5 486 045 ℳ, für Überlassung von Fahrzeugen 2 597 042 ℳ, Erträge aus Veräußerungen 2 833 119 ℳ sowie verschiedene Einnahmen 3 469 750 ℳ. Die Gesamteinnahme der Staatseisenbahnen beträgt 202 554 462 Mark (gegen 193 615 303 ℳ im Vorjahre). Die Gesamtausgabe der Staatseisenbahnen beläuft sich auf 150 196 543 ℳ (gegen 130 680 013 ℳ im Vorjahre). Unter den Ausgaben sind u. a. aufgeführt: rund 38,5 Millionen Mark Aufwand für Besoldungen usw. der Beamten, 26,7 Millionen Mark für Bezüge der diätarisch Besoldeten und Löhne der Arbeiter, 4 Millionen Mark Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge, 10,5 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke, 19 Millionen Mark für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien, 17 Millionen Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, 29,5 Millionen Mark für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen, 1,8 Millionen Mark für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistung fremder Beamten, 1,5 Millionen Mark für Benutzung fremder Fahrzeuge sowie 1,4 Millionen Mark für verschiedene Ausgaben. Der Betriebsüberschuß der Staatseisenbahnen belief sich auf 52,3 Millionen Mark (gegen 62,9 Millionen Mark im Vorjahre). Das Verhältnis der Ausgaben zur Gesamteinnahme stellte sich auf 74,151 % (gegen 67,423 im Jahre 1911). Das Anlagekapital verzinste sich im Jahre 1912 mit 4,473 % (gegen 5,492 im Jahre 1911). — Die Einnahmen der staatlichen Straßenbahnen

sowie die Einnahmen aus der Beteiligung an nichtstaatlichen Straßenbahn- und ähnlichen Verkehrsunternehmen beliefen sich im Jahre 1912 auf 972 895 ℳ, die Ausgaben betrugen 849 593 ℳ, der Überschuß der Straßenbahnen beziffert sich demnach auf 123 301 ℳ.

Unfälle. Die auf den sächsischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912 vorgekommenen Unfälle beziffern sich auf 266 (gegen 294 im Vorjahre). Darunter befinden sich 23 Entgleisungen, 23 Zusammenstöße und 220 sonstige Unfälle. Von der Gesamtzahl aller Unfälle ereigneten sich 45 auf freier Bahn und 221 in Stationen. Beim Eisenbanbetriebe wurden im Jahre 1912 getötet 55 Personen, und zwar 2 Reisende unverschuldet bei Zugunfällen, 4 Reisende infolge eigener Unvorsichtigkeit, 27 Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste, 2 Beamte eines anderen Verwaltungszweiges infolge eigener Unvorsichtigkeit, 1 fremde Person durch falsche Handhabung der Wegeübergangsschranken sowie 19 fremde Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn. Außerdem endeten ihr Leben durch Selbstmord 56 fremde Personen, die sich vom Zuge überfahren ließen. Verletzt wurden im Jahre 1912 zusammen 212 Personen, und zwar 40 Reisende (davon acht infolge eigener Unvorsichtigkeit), 159 Bahnbeamte und Bahnarbeiter im Dienste, 3 Beamte anderer Verwaltungszweige und 16 fremde Personen (davon 10 Personen infolge eigener Unvorsichtigkeit beim Betreten der Bahn). Außerdem wurden 6 Personen bei Selbstmordversuchen im Bereiche der Bahn verletzt. 144 460 ℳ Zahlungen wurden im Jahre 1912 auf Grund des Haftpflichtgesetzes geleistet, und zwar 60 462 ℳ einmalige Abfindungen und 83 998 ℳ fortlaufende Zahlungen (im vorhergehenden Jahre 75 886 ℳ und 86 141, demnach zusammen 162 027 ℳ).

Eisenbahn-Personal. Im Bereiche der Staatsbahnverwaltung wurden 1912 rund 19 800 Personen beschäftigt, von denen 16 897 (im Vorjahre 16 186) Personen im Beamtenverhältnis stehen. Von den Beamten sind 1179 in der allgemeinen Verwaltung, 2085 im Streckendienst, 7451 im Stations- und Abfertigungsdienst, 2690 im Zugbegleitungsdienst, 2851 im Zugförderungsdienst, 112 im elektrotechnischen Dienst, 385 im Werkstättendienst und 144 bei den Bauten tätig. Für Wohlfahrtseinrichtungen zugunsten des Personals (Pensions- und Krankenkassen, Unfall- und Invaliditätsversicherung usw.) wurden im Jahre 1912 insgesamt 10 586 595 ℳ aufgewendet, 612 233 ℳ mehr als im vorhergehenden Jahre. Was die Unfallversicherung anbelangt, so ist zu erwähnen, daß in den dem Gewerbe-Unfallversicherungsgesetze unterworfenen Betrieben der Staatsbahnverwaltung im Jahre 1912, mit Ausnahme der bei den Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern angenommenen Personen, durchschnittlich täglich 30 270 unfallversicherungspflichtige Personen (gegen 28 850 im Vorjahre) beschäftigt waren. 187 Verletzungen und Tötungen machten im Jahre 1912 die Festsetzung von Entschädigungen erforderlich. Unter Hinzuziehung der aus den Vorjahren übernommenen 1671 Fälle waren im ganzen aus 1858 Unfällen Entschädigungen zu zahlen. Von den 187 im Jahre 1912 erstmalig entschädigten Fällen verursachten 49 eine nur vorübergehende Erwerbsunfähigkeit, 107 eine dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit, 6 eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit und 25 den Tod. Auf je 1000 versicherte Personen entfielen entschädigungspflichtige Unfälle im Jahre 1912: 6,18 (gegen 6,17 im Jahre 1911, 6,51 im Jahre 1910, 6,28 im Jahre 1909, 5,69 im Jahre 1908, 6,78 im Jahre 1907 usw.). Durchschnittlich sind im Jahre 1912 an Renten für Verletzte 245,22 ℳ (gegen 252,78 ℳ im Vorjahre), für Witwen 181,42 ℳ (gegen 157,70 ℳ im Vorjahre) und für Waisen 156,65 ℳ (gegen 146,65 ℳ im Vorjahre) gezahlt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Beurlaubung von Eisenbahnbeamten zur Dienstleistung bei Privaten. Ein an die Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteter Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 23. August besagt folgendes: Es hat sich das Bedürfnis ergeben, für die Beurlaubung von Eisenbahnbeamten zur Dienstleistung bei Privatgesellschaften oder Privatpersonen Bedingungen festzusetzen, nach denen die Staatseisenbahnverwaltung für die etwa durch die Beurlaubung verursachten Aufwendungen schadlos zu halten ist. Der Wortlaut der Bedingungen ist aus einer dem Erlaß beigefügten Anlage ersichtlich. Fortan ist an Beamte Urlaub zu dem angegebenen Zwecke erst zu erteilen, nachdem die Gesellschaft oder Privatperson in jedem einzelnen Falle eine dem Wortlaut der Bedingungen entsprechende Erklärung in rechtsverbindlicher Form vollzogen und damit die Verpflichtung zur Schadloshaltung übernommen hat. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen dieserhalb, soweit erforderlich, vor der Urlaubsbewilligung mit der Gesellschaft usw. in Verbindung treten.

Der Wortlaut der erwähnten Anlage ist folgender: Der N. N. wird unter folgenden Bedingungen zur Dienstleistung bei . . . . beurlaubt: N. N. befindet sich bei Beginn der Beurlaubung im Vollbesitz seiner körperlichen und geistigen Kräfte. Wenn seine Dienstfähigkeit während des Urlaubs oder nach beendetem Urlaub vorübergehend oder dauernd beeinträchtigt sein sollte oder wenn seine später eintretende vorübergehende oder dauernde Dienstunfähigkeit oder sein Tod während der Beurlaubung verursacht worden ist, so wird die Staatseisenbahnverwaltung für ihre durch die Dienstunfähigkeit oder den Tod des Beamten verursachten Aufwendungen an Pensions- und Hinterbliebenenbezügen usw. von . . . . schadlos gehalten werden.

— Die Ausbesserungsarbeiten am Hönebachtunnel. Der 980 m lange Tunnel, der in den Jahren 1845 bis 1848 erbaut wurde, liegt im Zuge der zweigleisigen Hauptbahn Weißenfels-Bebra und durchfährt unter einem flachgewölbten Sattel die Wasserscheide zwischen Werra und Fulda. Das Gewölbe ist aus Klinkern in einzelnen, ohne Verband übereinander gelegten Ringen gemauert und drei bis vier Steinlängen dick. Die Widerlager wurden aus Bruchsteinmauerwerk hergestellt. Das Gebirge gehört zum unteren Buntsandstein und besteht aus festeren, meist schwachen, sandigen Bänken im Wechsel mit lettigen Zwischenschichten. Die Überlagerung übersteigt an keinem Punkte 40 m. Schon beim Bau hatte sich die ganz außergewöhnlich starke Wasserführung der angeschnittenen Schichten unangenehm bemerkbar gemacht. Auch das vollendete Bauwerk hatte durch die Einwirkungen der Gebirgswasser zu leiden, die bei dem Fehlen jeglicher Abdeckung durch ausgespülte Fugen den Weg in das Innere des Tunnels fanden. Im Jahre 1870, als bei der Einführung des neuen Normalprofiles die Gleise abgesenkt werden mußten, wurde der Wasserandrang immer stärker, so daß man sich zur Herstellung eines 2 m tiefen Entwässerungsgrabens an der tiefsten Stelle der Einsattlung sowie zu einer Erweiterung des im Tunnel vorhandenen Entwässerungskanals entschloß. Die Wasserdichtigkeit wurde dadurch aber nicht besser; Zementeinspritzungen usw. hatten keinen Erfolg, und die Verwitterung des nicht wetterbeständigen Sandsteins der Widerlager schritt immer weiter vor. Man entschloß sich daher, die Widerlager völlig zu erneuern. Diese wurden in den Jahren 1898 bis 1907 ausgeführt, und zwar wurden sie in einer Dicke von 70 cm aus Kalksteinmauerwerk in verlängertem Zementmörtel und einer 20 cm dicken Betonschicht hergestellt. Zwischen Widerlager und Gebirge legte man Schotterschichten und Drainrohre ein. Inzwischen war aber der Zustand der Gewölbe immer bedenklicher geworden; die porösen Klinker waren fast beständig mit Wasser durchtränkt und verwitterten unter der Einwirkung des Frostes. In der Nähe der Portale war der erste Gewölbering völlig zerfressen, der zweite schon vielfach angegriffen. Von einer gänzlichen Erneuerung des Gewölbes nahm man wegen der hohen, auf 2 Millionen Mark veranschlagten Kosten, ferner wegen der mehrjährigen Betriebsstörung Abstand. Man entschloß sich daher, den Gewölberücken freizulegen, die schadhaften Stellen auszubessern und das Gewölbe wasserdicht abzudecken. Der Arbeitsvorgang war folgender: Es wurde ein 1,5 m breiter und 1,8 m hoher Stollen über dem Gewölberücken von beiden Tunneleingängen über die ganze Länge vorgetrieben und das Gewölbe von dem Stollen aus in 3 m langen Ringen bis zum Widerlager freigelegt. Das Mauerwerk wurde sorgfältig gereinigt, abgespült, ausgebessert und mit Zementbrei übergossen; dann wurden eine Rollschicht und eine Betonschicht aufgebracht, die mit Tektolith und einer Klinkerflachschicht abgedeckt wurden. Die Ausbesserarbeiten dauerten von August 1908 bis August 1911. Die Kosten beliefen sich auf 900 000 ℳ. (Ztschr. des V. D. Ing. nach der Ztschr. für Bauwesen, Heft 1/3, 1913.)

— Plan einer elektrischen Bahn von Offenbach nach Darmstadt. Der alte Plan, die hessischen Städte Offenbach und Darmstadt durch eine elektrische Bahn zu verbinden, scheint, der „Köln. Ztg." zufolge, feste Gestalt anzunehmen. Bis jetzt kann man von der einen zur andern Stadt nur über Frankfurt gelangen, was einen beträchtlichen Umweg bedeutet. Künftig soll eine elektrische Bahn über Sprendlingen-Langen nach Darmstadt führen; die Gesellschaft für Bahnbau und Betrieb in Frankfurt bewirbt sich zurzeit um die Konzession, nachdem mit den am meisten beteiligten Gemeinden und der Gesellschaft bereits eine einstweilige Verständigung über die grundlegenden Fragen erzielt worden ist.

— Eisenbahnprojekt Meyenburg-Putlitz. Der Direktion der Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Neuruppin ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine voll-

spurige Bahn als Fortsetzung der Kremmen-Neuruppin-Wittstock-Meyenburger Eisenbahn über Krempendorf und Silmersdorf nach Putlitz erteilt worden.

— Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn-Gesellschaft in Nordhausen. Nach dem Geschäftsbericht für 1912/13 wurden 984 482 Personen befördert gegen 993 393 im Vorjahre. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrugen 621 908 *M* (646 058 *M*). Der Verkehr litt namentlich im August und September durch die ungünstige Witterung. Im Güter- und Tierverkehr wurden 215 238 t (156 234 t) befördert und 295 138 *M* (235 277 *M*) vereinnahmt. Diese Verkehrssteigerung ist hauptsächlich durch eine wesentliche Mehrverfrachtung der fürstlichen Steinbrüche bei Netzkater, durch eine bessere Ernte, durch Verkehrszuwachs infolge des neuen Gleisanschlusses in Drei Annen-Hohne an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und durch weitere Privatanschlüsse hervorgerufen. Der Abschluß ergibt einen Reingewinn von 119 260 *M* (118 980 *M*). Nach Abzug der vertragsmäßigen Gewinnanteile von 780 *M* (786 *M*) und der Eisenbahnabgabe von 2838 *M* (2837 *M*) bleiben 115 642 *M* (115 356 *M*) zur Verfügung. Es wird vorgeschlagen, wie schon gemeldet, an die Stammaktien wieder 3¼ % Dividende mit 113 750 *M* (wie i. V.) zu verteilen und den Rest von 1892 *M* zur Erhöhung des Bestandes der Zinsbogensteuer zu verwenden. Für die Stammaktien B tritt die ausbedungene Städtegewährleistung von 3½ % ein.

— Elektrische Rhein-Haardt-Bahn. Diese Bahn, die im 10 Minutenbetrieb Mannheim mit dem weingesegneten Sool- und Arsenbad Dürkheim verbindet, ist am 30. v. M. dem Verkehr übergeben. Die Bahn ist auch für die Besucher des Haardtgebirges von großer Wichtigkeit.

— Industriebahn Pirna-Heidenau. Zwischen Pirna an der Elbe und dem Nachbarorte Heidenau ist der Bau einer Industriebahn im Gange, von der gute wirtschaftliche Erfolge erhofft werden. Wegen Weiterführung dieser Industriebahn bis Mügeln schweben noch Verhandlungen. Die in Frage kommenden Fabriken sollen durch Anlage von Anschlußgleisen mit der Industriebahn in Verbindung gebracht werden. — Auch der seit Jahrzehnten verfolgte Plan der Schaffung eines Umschlageplatzes in Pirna wird aufs neue lebhaft erwogen.

— Der Ausnahmetarif für frisches Fleisch, dessen Geltungsdauer ursprünglich mit Ende dieses Jahres ablaufen sollte, ist, wie der Berliner Handelskammer mitgeteilt wird, bis zum 31. Dezember 1914 verlängert worden. Dieselbe Verlängerung der Gültigkeitsdauer tritt bezüglich des Ausnahmetarifs für die zur Schlachtung im Inlande bestimmten Tiere ein.

— Beraubungen von Güterwagen auf Berliner Eisenbahnhöfen lagen einer umfangreichen Anklage zugrunde, welche kürzlich die zweite Ferienstrafkammer des Landgerichts I in Berlin beschäftigte. Wegen fortgesetzten schweren Diebstahls bzw. Hehlerei waren 7 Personen, darunter mehrere Fuhrwerksbesitzer, angeklagt. Wie die Beweisaufnahme ergab, hatte der eine Angeklagte in Gemeinschaft mit den übrigen wegen Diebstahls angeklagte Personen mittels seines Fuhrwerks Raubzüge auf verschiedenen Berliner Güterbahnhöfen unternommen. Er fuhr einfach mit seinem Wagen auf den Bahnhöfen vor, öffnete die Plomben der Wagen und belud in aller Gemütsruhe sein Fuhrwerk mit dem Inhalt, meist Getreide-, Zement- und Gipssäcke. So entwendete er u. a. auf dem Güterbahnhof Frankfurter Allee 32 Sack Hafer im Werte von 500 M., auf dem Lehrter Güterbahnhof 23 Sack Gerste im Werte von 500 M., auf dem Nordbahnhof 41 Sack Zement im Werte von 80 M. usw. — Bei dem starken Verkehr auf den Güterbahnhöfen konnte er dieses Treiben unbehindert mehrere Monate hindurch fortsetzen, bis er eines Tages bei Verübung eines derartigen Diebstahls von einem Kriminalschutzmann beobachtet und festgenommen wurde. — Nach längerer Verhandlung erkannte das Gericht gegen ihn auf drei Jahre Zuchthaus; ein anderer Angeklagter erhielt 1 Jahr 3 Monate Gefängnis, ein dritter 6 Monate, ein vierter 4 Monate und ein fünfter 3 Monate Gefängnis. Das Verfahren gegen ein mitangeklagtes Ehepaar wurde abgetrennt.

— Der Verein deutscher Straßen- und Kleinbahnverwaltungen hält in diesen Tagen seine 14. Vereinsversammlung in Köln ab. Sie wurde am 3. d. M. durch den Direktor der Großen Berliner Straßenbahn **Dr. Wussow** eröffnet. Es sind mehrere hundert Herren als Teilnehmer angemeldet. Wir werden auf die Verhandlungen zurückkommen.

— Personalnachrichten. Bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen ist dem Baurat Conrad in Saarburg die Vorstandsstelle des Betriebsamts Metz 1 und dem Baurat Marquardt in Metz die Vorstandsstelle des Betriebsamts Saarburg 1 übertragen worden.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist dem Geheimen Baurat Schüler, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienst erteilt worden. — Versetzt sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Paul Lehmann, bisher in Lauenburg (Pom.), als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Wongrowitz, Kredel, bisher in Bad Jastrzemb, zur Eisenbahndirektion nach Essen, Zilcken, bisher in Flensburg, zur Eisenbahndirektion nach Cöln und Heinrich Becker, bisher in Frankfurt (Main), in den Bezirk der Eisenbahndirektion Altona. — Dem Regierungsassessor Dr. Höfer bei der Eisenbahndirektion in Stettin ist die nachgesuchte Entlassung aus dem preußischen Staatsdienste erteilt.

Österreich.

— Auszahlungen der Pensionen an Bahnbedienstete durch die Postsparkasse. Vom 1. Oktober d. J. ab werden bei den in staatlicher Verwaltung stehenden Bahnlinien die Ruhe- und Versorgungsgenüsse einschließlich der dauernden Unfallsrenten und der Haftpflichtrenten ausschließlich im Wege der Postsparkasse, und zwar monatlich im vorhinein ausbezahlt. Die Liquidierung erfolgt für den ganzen Bereich der staatlichen Eisenbahnverwaltung bei der Direktion für die Linien der Staatseisenbahn-Gesellschaft durch die neuerrichtete Abteilung für die Liquidierung von Ruhe- und Versorgungsgenüssen von Amts wegen. Die im Inlande lebenden Bezugsberechtigten haben Quittungen nicht beizubringen.

— Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat im Monat August auf dem Gesamtnetz 1 830 899 Kr. (+ 13 603 Kr. gegen die endgültigen Ziffern des Vorjahres) eingenommen. Hiervon entfallen auf die Linien des alten Netzes 1 483 978 (+ 46 027) Kr. und auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 346 921 (— 32 424) Kronen. Befördert wurden auf den Linien des alten Netzes um 33 930 Personen und 4351 t Güter mehr, auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg um 1388 Personen weniger und um 4206 t Güter mehr als im Vorjahre. Die Gesamteinnahmen vom 1. Januar bis Ende August betrugen auf den Linien des alten Netzes 11 885 612 (+ 633 623) Kr. und auf der Lokalbahn 2 449 413 (— 9375) Kr. Die endgültige Abrechnung für den Monat Mai ergab beim alten Netz eine Mehreinnahme von 18 387 Kr., bei der Lokalbahn eine solche von 5804 Kr.

— Die Elektrisierung der Kahlenbergbahn. Der Verwaltungsrat der Bahn hat dem Eisenbahnministerium das allgemeine Projekt für die bereits im vorigen Jahre konzessionierte vollspurige Kleinbahn mit elektrischem Betrieb von der Station Nußdorf auf die Kahlenberghöhe sowie für eine in dieser Konzession nicht enthaltene Zweiglinie vom Krapfenwaldl zum Kobenzl vorgelegt. Zur Vornahme der Trassenrevision hat die Statthalterei die Kommission bereits ausgeschrieben.

— Elektrische Kleinbahn in Karlsbad. Der Stadtgemeinde Karlsbad wurde die Konzession zum Bau und Betrieb einer mit elektrischer Kraft zu betreibenden schmalspurigen Kleinbahn von der Sprudelstraße auf den Dreikreuzberg erteilt. Der Bau muß binnen längstens zweier Jahre vollendet und die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben sein.

— Der Warenverkehr im Triester Hafen. Nach der Statistik der Triester Handelskammer sind im Monate Juli 1527 (+ 127 gegen Juli 1912) Schiffe mit 530 745 (+ 111 671) Registertonnen im Triester Hafen eingelaufen, während ihn 1485 (+ 68) Schiffe mit 499 188 (+ 67 815) Registertonnen verlassen haben. Der Bahnverkehr erreichte in der Einfuhr 1 234 063 (+ 39 231) Meterzentner, wovon auf Kohle 50 699 (+ 23 866) und auf Zucker 103 940 (+ 30 371) Meterzentner entfielen und in der Ausfuhr 864 572 (— 103 232) Meterzentner. Der Seeverkehr umfaßte in der Einfuhr 1 959 153 Meterzentner. In der Zeit von Januar bis Juli sind 8133 (+ 1017 gegen die gleiche Vorjahrsperiode) Schiffe mit 3 070 432 (+ 486 891) Registertonnen im Triester Hafen angekommen und 8055 (+ 922) Schiffe mit 3 046 584 (+ 455 784) Registertonnen ausgelaufen. Die Einfuhr auf der Bahn stellte sich auf 8 982 653 (+ 863 786) Meterzentner, die Ausfuhr auf 7 200 695 (+ 119 130) Meterzentner. Die Einfuhr im Seeverkehr betrug 13 759 732 Meterzentner.

Ungarn.

— Der ungarische Kohlenmarkt und die Staatsbahnen. Obgleich der langwierige Balkankrieg und die damit verbundene schwierige finanzielle Lage auch einzelne Zweige der ungarischen Industrie stark mitgenommen hat, haben diese kritischen Verhältnisse in dem Kohlenverkehr keine merklichen Spuren

hinterlassen. Der Kohlenverbrauch des Landes hat sich auch 1913 in dem Maße entwickelt, wie in den Jahren der früheren blühenden Verhältnisse. Die ungarischen Kohlenwerke haben selbst bei voller Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit der regen Nachfrage nicht voll entsprechen können und die Kohleneinfuhr ist auch in den ersten sieben Monaten des Jahres gestiegen. Die Kohlenwerke werden in die Herbstzeit keinesfalls mit großen Vorräten eintreten. Der Vorrat, der sich bei den ungarischen Staatsbahnen in geringem Maße angesammelt hat, wird zu Beginn der Herbstzeit eine Verminderung erfahren. Der Umfang des ungarischen Eisenbahnverkehrs steht bekanntlich nicht mit der Weltkonjunktur, sondern mit der landwirtschaftlichen Erzeugung des Landes im Einklang. Die volle Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen wird im Herbst durch die Lieferungen der guten Ernte, weiter durch die Verfrachtung der schon jetzt als vorzüglich zu bezeichnenden Zuckerrübe für die an Zahl vermehrten Zuckerfabriken und in weiterer Folge durch die Lieferung des gesteigerten Kohlenbedarfes der Zuckerfabriken in Anspruch genommen werden. Die Lieferung der für die Winterzeit bestimmten Stückkohle für die Mühlen hat bereits ihren Anfang genommen und aus dem Umfang der bisher eingelaufenen Bestellungen zu urteilen, ist es anzunehmen, daß sich auch in Hausbrandkohle, die im Lande immer mehr Verwendung findet, ein gesteigerter Bedarf einstellen wird. Der Kohlenmarkt ist im allgemeinen fest und das Geschäftsergebnis der Kohlenwerke wird voraussichtlich dasjenige des vorigen Jahres erreichen.

Übrige europäische Länder.

— **Der neue badische Bahnhof in Basel.** Über diesen wird dem Berner „Bund" aus Basel, 17. Aug., geschrieben: „Eine fieberhafte Tätigkeit herrscht jetzt in den Bauten des neuen badischen Bahnhofes und in seiner ganzen Umgebung, denn es ist die Weisung ausgegeben worden, daß der Bahnhof unwiderruflich am 14. September dem Betrieb übergeben werden muß, und wer einen Gang durch die Bauten macht, der muß sagen, daß die Möglichkeit dazu vorhanden ist. Die zwölf Schalter für den Billetdienst sind fertig. Die Zollrevisionssäle für den deutschen wie den schweizerischen Verkehr sind ebenfalls vollendet oder die Arbeit doch so weit vorgeschritten, daß sie zum Eröffnungstermin fertig sein wird. Die verschiedenen Bureauräume für den Bahn-, Post- und Zolldienst sind in der vergangenen Woche zum Teil bereits bezogen worden. Vollendet sind auch die Zugänge zu den verschiedenen Perrons mit den Abfertigungsschaltern vor dem Aufgang. Es sind deren zehn, wovon drei für den Verkehr nach der Schweiz dienen. Die Erstellung der Zufahrtsstraßen zum neuen Bahnhof und die Anlage der Tramgleise wird so gefördert werden, daß bereits in etwa vierzehn Tagen mit den Probefahrten der Straßenbahn begonnen werden kann. Hand in Hand mit der Anlage der Zufahrtsstraßen geht die dekorative Ausschmückung des Platzes durch gärtnerische Anlagen.

Wer nach langer Zeit die gewaltige Perronanlage wieder betritt, der ist erstaunt über die gewaltige Ausdehnung der Anlage; zehn Gleise, durchbrochen von den Perrons, durchziehen die gewaltige Bahnhofshalle. Dem Personenverkehr dienen fünf Doppelaufgänge und für den Post- und Expreßgutverkehr sind fünfzehn elektrische Aufzüge erstellt worden. So gewaltige Dimensionen die Bahnhofshalle erhalten, hat man doch Beachtung genommen, auch dem stärksten Andrang des Publikums gewachsen zu sein und für diesen Fall hat sowohl nach oben wie nach unten die Perronhalle eine Verlängerung durch gedeckte Perrons erhalten; doch werde diese in absehbarer Zeit kaum in Benutzung genommen werden müssen."

— **Bau des Hauenstein-Basistunnels.** Beim Bau dieses Tunnels ist im August d. J. von der ausführenden deutschen Firma ein neuer Weltrekord im Tunnelbau aufgestellt worden. Nachdem im Mai d. J. bei diesem Bau bereits die höchste im Tunnelbau jemals erreichte Tagesleistung mit einem Vortrieb des Südstollens von 14,70 m in 24 Stunden erzielt worden ist, wurde im August d. J. auch die bisherige höchste Monatsleistung von 309 m durch einen Vortrieb des Nordstollens von insgesamt 320,70 m, also um 11,70 m überboten. Es waren Ende August d. J. von der 8130 m langen Tunnelstrecke 5130 m durchörtert und somit ist der Stollenvortrieb bei dem Hauenstein-Basistunnel nach etwa 1½jähriger Arbeitszeit um rund 7 Monate dem von den Schweizerischen Bundesbahnen vertraglich vorgeschriebenen Bauprogramm vorausgeeilt.

— **Sturm auf einen Zug der Cumanischen Bahn.** Der Betrieb dieser 20 km langen Privatbahn, die von Neapel über die Flegreischen Felder und Pozzuoli nach Torregaveta führt, läßt sehr viel zu wünschen übrig. Die Reisenden, die sich regelmäßig der Bahn bedienen, hatten sich schon vor geraumer Zeit zunächst an die Betriebsdirektion und dann an die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde gewandt und um Abstellung der schweren Übelstände gebeten. In den letzten Jahren ist der Verkehr sehr stark gewachsen, weil in Bagnola ein großes Stahlwerk entstanden ist und die große Schiffsmaschinen- und Geschützfabrik von Armstrong in Pozzuoli erweitert wurde. Namentlich war es die mehrere Tausend Mann starke Arbeiterschaft dieser Werke, die durch Verspätungen von manchmal zwei Stunden, durch Ausfallen von Zügen und ähnliche Mißstände am schwersten getroffen wurde. In der letzten Zeit, nachdem es wiederholt vorgekommen war, daß die Arbeiter in den Fabriken infolge der durch den schlechten Betrieb der Bahn veranlaßten Verspätungen Geldstrafen erhalten hatten, nahm die Bewegung ernste Formen an. Die 4000 Arbeiter der Armstrongwerke erbaten und erhielten am 28. August die Erlaubnis einen Tag zu feiern um nach Neapel zu fahren, dort einen Demonstrationszug durch die Hauptstraßen zu veranstalten und dann beim Präfekten vorzusprechen und sofortige Abstellung der beklagten Übelstände zu verlangen. Der Präfekt gab zwar zu, daß die Verhältnisse auf der Cumanischen Bahn sehr schlecht waren, konnte aber Hilfe erst für spätere Zeit in Aussicht stellen. Die Arbeiter gingen in höchster Erbitterung weg und drohten, sie würden Gewalt anwenden, um die Besserung der unmöglichen Zustände herbeizuführen.

Als Samstag, den 30. August, der Morgenzug, der mit 2000 Reisenden, meist Arbeitern, nach Pozzuoli ging, bei Agnano aus einem Tunnel auf freiem Felde angekommen war, bremsten die Arbeiter fünf Wagen und brachten dadurch den Zug zum Stehen. Dann stiegen sie aus den Wagen heraus, hängten die Lokomotive ab und suchten sie umzustürzen. Maschinist und Zugbeamte traten dazwischen und suchten die Arbeiter zu beruhigen, aber es war vergebens. Die Arbeiter lösten die Kuppelungen zwischen den einzelnen Wagen, zertrümmerten die Fenster und die Laternen, rissen Bänke um und die Türen aus. Der übrigen Reisenden, die sich im Zuge befanden, bemächtigte sich während dieser vandalischen Szenen ein großer Schreck, einige Damen, die nach einem benachbarten Bad fahren wollten, sprangen entsetzt aus den Wagen und liefen spornstreichs querfeldein davon. Dann rissen die Arbeiter die Telegraphen- und Fernsprechleitung ein, um zu verhindern, daß die Nachricht nach den nächsten Stationen gesandt wurde. Die von den eingerissenen Bänken und Türen herstammenden Bretter wurden dann unter den Wagen aufgeschichtet und mit Petroleum getränkt. In ihrer Wut wollten die Arbeiter den ganzen Zug verbrennen. Unterdes hatte auf der benachbarten Station Agnano ein anderer Zug vergeblich die Kreuzung mit dem Arbeiterzug erwartet. Schließlich ließ ein Bahnbeamter die Lokomotive abhängen und fuhr damit im langsamsten Tempo dem Arbeiterzug entgegen. Als der Bahnbeamte an der Stelle des Tumults angekommen war, wurde er von den Arbeitern bedroht und mußte sofort mit seiner Maschine zurückfahren. Er konnte jedoch das Polizeikommando von Pozzuoli von den Vorfällen verständigen. Die ersten Polizisten, die herbeigeeilt kamen, waren zu schwach, um die drohende Menge in Zaum zu halten. Sie wurden mit Steinwürfen und Hohnrufen empfangen und mußten zurückgehen. Dann bekamen sie Verstärkungen und verhinderten mit gezogenem Revolver, daß Feuer an die Wagen gelegt wurde. Schließlich kamen von dem nahen Exerzierplatze Bagnoli zwei Bataillone des 31. Infanterieregiments, mit denen die Menge zerstreut und die Ordnung wiederhergestellt wurde. Der Bahnbetrieb wurde noch an demselben Tage wieder aufgenommen, die Telegraphenlinie konnte erst am folgenden wiederhergestellt werden. Die Arbeiter haben sich noch nicht beruhigt. Sie finden die Unterstützung der Bevölkerung, die gleichfalls über die jedem ordentlichen Betrieb hohnsprechenden Zustände auf der Cumanischen Bahn aufgebracht ist.

— **Neuer Bahnhofsbau in Verona.** Da die bisherigen Bahnhofsanlagen von Verona vollständig ungenügend für den Verkehr sind, so hat die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen die Errichtung eines neuen großen Zentralbahnhofes beschlossen. Die neue Anlage kommt an die Porta Nuova, wo bisher der Nebenbahnhof lag. Der bisherige Hauptbahnhof Porta Vescovo bleibt bestehen. soll aber nur noch für Nebendienste Verwendung finden. Die neue Anlage an der Porta Nuova soll fast eine Million Quadratmeter umfassen, während die beiden bisherigen Bahnhöfe zusammen noch nicht 400 000 qm bedeckten. Die Kosten sind auf rund 18 Millionen Lire veranschlagt. Das Empfangsgebäude wird zweistöckig sein, die einzelnen Bahnsteige werden durch Unterführungen miteinander verbunden. Es kommen an den neuen Bahnhof zu liegen das Bahnpostamt, der Eilgut- und Frachtgutbahnhof, Gebäude für das Personal, für die Zollbehörde und große Lagerhäuser sowie ein Schuppen für Lokomotiven.

— **Eisenbahnunglück in England.** Am 2. d. M., früh gegen 3 Uhr stieß zwischen Hawas Junction und Kirkby, südlich von Carlisle bei Aisgill, ein Schnellzug der Midlandbahn auf einen vor ihm haltenden anderen Schnellzug; die Lokomotive

des ersten Zuges bohrte sich in den letzten Wagen des zweiten Zuges hinein und zertrümmerte den Wagen. 14 Tote sind bis jetzt festgestellt, außerdem sind eine große Anzahl Personen verletzt.

Ein sicheres Bild über die Ursache des schrecklichen Unglücks ist bis jetzt nicht zu gewinnen. Es scheint, daß der verunglückte Zug auf einer starken Steigung aus einer noch nicht festgestellten Ursache auf freier Strecke hielt. Wie es möglich war, daß trotzdem der folgende Zug von der letzten Station abgelassen wurde, bleibt noch festzustellen; der Zug soll durch Haltesignale gedeckt gewesen sein, die vom Führer des nachfolgenden Zuges übersehen wurden. Die Getöteten sind offenbar durch das Gewicht des auffahrenden Zuges zermalmt. Unrichtig scheint zu sein, daß eingeklemmte Personen verbrannt sind. Allerdings ist ein Brand durch das Feuer der in den vorderen Zug hineinfahrenden Lokomotive entstanden und die Getöteten sind dann auch nachträglich teilweise bis zur Unkenntlichkeit verbrannt. In den Berichten wird der Beteiligung des Bahnpersonals und der unverletzten Reisenden bei den sofort eingeleiteten Rettungsarbeiten volles Lob gezollt. Wir werden auf das Unglück zurückkommen, wenn zuverlässige Nachrichten vorliegen.

Fremde Erdteile.

— Beaufsichtigung der Eisenbahnreisenden in Indien. Die eingeborenen Inder sind, soweit sie den unteren Volksschichten angehören, auf der Reise vollständig rat- und hilflos. Es kommt infolgedessen häufig vor, daß sich Bauernfänger diese Unbeholfenheit zunutze machen und die eingeborenen Reisenden betrügen und ausbeuten. Seit einigen Jahren hat deshalb die Große Indische Peninsulabahn besondere Aufsichtsbeamte (Passenger Superintendents) eingestellt, die die Verpflichtung haben, sich der eingeborenen Reisenden anzunehmen, ihnen bei der Besorgung der Fahrkarten behilflich zu sein, sie im richtigen Zug unterzubringen u. dergl. Diese Einrichtung hat sich so bewährt, daß eine ganze Anzahl anderer Gesellschaften diesem Beispiel gefolgt sind, und so finden sich denn auf den meisten größeren Bahnhöfen Indiens solche Aufsichtsbeamte. Meist sind sie ausgediente Angehörige des indischen Heeres, und diese haben sich zu ihrem Amt besonders geeignet gezeigt.

— Betriebsergebnisse der Kameruner Nordbahn. Nach den vorläufigen Ermittlungen sind die Betriebsergebnisse der Kameruner Nordbahn für die erste Hälfte des laufenden Kalenderjahres, verglichen mit den entsprechenden Ziffern des Vorjahres, folgende:

	Roheinnahmen		Betriebsausgaben	
	1912	1913	1912	1913
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Januar	46 793	60 706	34 971	31 648
Februar	37 142	57 337	27 758	32 692
März	46 807	63 231	27 803	34 317
April	57 379	65 096	29 558	44 815
Mai	53 934	72 737	36 141	36 794
Juni	47 101	78 383	28 697	34 000
zusammen	289 156	397 490	184 928	214 266

Hiernach ergibt sich eine Betriebsziffer von nur 54 % gegen 64 im Vorjahr und ein Betriebsüberschuß für die ersten sechs Monate des laufenden Jahres von 183 244 ℳ gegen 104 228 ℳ im Vorjahre. Die Roheinnahmen sind hiernach gegen das Vorjahr um 37 %, die Betriebsausgaben dagegen nur um 16 % gestiegen. Danach darf man das vorläufige Ergebnis des ersten Halbjahrs 1913 als recht günstig bezeichnen und einen guten Betriebsabschluß erhoffen, wenn die bisherige steigende Richtung der Roheinnahmen anhält. B.

— Französische Kolonialbahnen in Afrika. Die französischen Kammern haben ohne Debatte dem Generalgouverneur von Französisch-Westafrika die Ermächtigung erteilt, zum Bau neuer Kolonialbahnen und zur Verbesserung von Hafenanlagen eine Anleihe von 167 Millionen Franken aufzunehmen. Das Bauprogramm, das den Ausbau der Eisenbahnen in Guinea, Dahomey und an der Elfenbeinküste sowie die Fortsetzung der Linie Thiès-Kayes über den Niger hinaus vorsieht (vergl. Nr. 43 und 49 d. Ztg.), ist genehmigt worden.

Jetzt hat der Generalgouverneur von Französisch-Äquatorial-Afrika (Frz. Kongo) ebenfalls ein Programm für den Bau mehrerer Eisenbahnlinien in seiner Kolonie vorgelegt, die die Gesamtlänge von 1241 km erreichen und ein Baukapital von 155 Millionen Franken erfordern sollen.

Die wichtigste Linie (583 km) verbindet Pointe-Noire, an der südlichsten Stelle der Seeküste, mit Brazzaville, dem bedeutendsten Handelspunkt am Kongo. Bisher mußte für die bedeutenden Transporte nach Brazzaville die belgische Eisenbahn benutzt werden, die vom Ozean am linken Ufer des Kongo durch die belgische Kolonie nach Leopoldville und Brazzaville führt. Durch die neue Linie will sich Frankreich einen eigenen Beförderungsweg schaffen.

Eine zweite Linie (348 km) soll von Cangui nach Fort-Crampel im Norden der Kolonie führen, während eine dritte (310 km) die am Ogowe-Fluß gelegene Stadt Ndjolé mit Kandjama verbinden soll. Der Kolonialminister soll sich bereits mit dem Finanzminister über die Genehmigung dieser Projekte verständigt haben.

— Deutsch-ostafrikanische Eisenbahn Daressalam-Tabora im Kalenderjahr 1912. Die mittlere Betriebslänge hat sich im Kalenderjahr 1912 von 517 auf 769 km, d. i. um 48,7 % gesteigert. Betrieb und Verkehr haben sich, wie die nachstehende Zusammenstellung zeigt, dementsprechend weiter entwickelt und zeigen eine durchaus befriedigende weitere Steigerung in ihrem Umfang und ihrem Erträgnis: beim Personenverkehr hat sich die Einnahme um 57, beim öffentlichen Güterverkehr um 51,2, beim Baugutverkehr um 33 % gegen das Vorjahr gesteigert, während die Zugkilometer bemerkenswerterweise nur um 3,5 % gestiegen sind.

Tanganjikabahn	mittlere Betriebslänge		Unterschied gegen das Vorjahr	
	1911 *)	1912 *)	im ganzen	in %
	517 km	769 km	252 km	+ 48,7
	in Rupien (= 1,33 ℳ)			
Einnahmen aus:				
Personenverkehr	218 922	343 659	+ 124 737	+ 57
Gepäck, Fahrräder, Hunde	32 238	39 759	+ 7 521	+ 23,3
öffentl. Güterverkehr	647 137	978 864	+ 331 627	+ 51,2
Baugut	1 289 923	1 717 375	+ 427 452	+ 33,2
Tierverkehr	39 189	48 529	+ 9 340	+ 23,8
sonstigen Quellen	10 656	19 917	+ 9 261	—
Gesamteinnahmen	2 238 065	3 148 103	+ 909 938	+ 40,6
= ℳ	2 984 087	4 197 470	+ 1 213 251	—
Betriebsausgabe . . ℳ	2 339 122	2 682 041	+ 342 919	+ 14,7
Betriebsziffer . . %	78,4	63,9	— 14,5	—
Betriebsüberschuß . ℳ	644 965	1 515 429	+ 870 332	+ 135
Befördert:				
Personen	77 591	106 605	+ 29 014	+ 37,4
Personenkilometer	11 222 989	22 373 742	+ 11 150 753	+ 99,5
Durchschnittsfahrt für die Person . . . . km	144,5	209,8	+ 65,3	+ 45,2
Tonnen	74 006	84 275	+ 10 269	+ 13,85
davon Baugut	56 684	65 013	+ 8 329	+ 14,7
Tonnenkilometer	32 091 284	45 240 822	+ 13 149 538	+ 41,1
davon Baugut	28 628 283	38 767 293	+ 10 139 010	+ 35,3
Durchschnittslauf für die Tonne . . . . km	433,6	536,8	+ 103,2	+ 23,4
Zugkilometer	947 030	980 304	+ 33 274	+ 3,5
Züge	2 846	4 504	+ 1 658	+ 58,3
1 Zugkm beförderte:				
Personen	11,85	22,80	+ 10,95	+ 92,5
Tonnen	33,9	46	+ 22,01	+ 35,7
1 Zugkm kostete . . ℳ	2,47	2,74	+ 0,27	+ 10,9
Großvieh . . . . Stück	3 680	4 472	+ 792	+ 21,5
Kleinvieh . . . . „	7 288	8 515	+ 1 257	+ 17,2

Damit ist die erfreuliche Steigerung der durchschnittlichen Leistung des Zugkilometers von 11,85 auf 22,8 Personenkilometer und von 33,9 auf 46 tkm verbunden. Der Steigerung der Gesamteinnahme um 40,6 % gegen das Vorjahr, der Betriebsausgaben um nur 14,7 % entspricht eine Steigerung des Betriebsüberschusses um 870 332 ℳ, d. s. 135 % mehr gegen das Vorjahr. Die Betriebsziffer ist von 78,4 auf 63,9 % herabgedrückt. Erfreulich ist neben der Zunahme des öffentlichen Güterverkehrs auch die des Tierverkehrs und seiner Erträgnisse. Die durchschnittliche Fahrtlänge für die Tonne und die Person zeigt gleichfalls eine befriedigende Steigerung.

Die Güterbeförderung nach der Küste belief sich auf 7735 t gegen 4453 t i. V.; hier sind u. a. zu nennen 79 t Mehl, im Lande erzeugt, 99 t Sesamöl, 2843 t Brennholz, 588 t Mtama, 245 t Saatfrüchte, 88 t Mais, 512 t Erdnüsse, 93 t Sesam, 470 t unentkernte Baumwolle, 305 t Kautschuk, 272 t Sisalhanf, 116 t entkernte Baumwolle, 631 t Häute, 175 t Wachs, 164 t Glimmer.

*) Vom 1. Januar bis 31. Dezember.

Die Zahl der Beamten und Bediensteten betrug am Ende des Kalenderjahres 1912 137 (151) Europäer, 3276 (3671) Farbige (Goanesen, Syrer, Inder) und Eingeborene. Der Fahrzeugpark wies zu dem gleichen Zeitpunkt folgenden Bestand auf: 44 (44) Tenderlokomotiven und 15 (10) Lokomotiven mit Schlepptender, 30 (30) Wasserwagen, 2 (2) Revisionswagen, 28 (15) Personenwagen, darunter 3 ABB, 5 CC, 11 (5) Post- und Gepäckwagen, davon 5 vierachsig, 135 (55) gedeckte Güterwagen, 190 (175) offene Güterwagen, davon 45 vierachsig, 60 (60) Schienenwagen, 3 (1) Kranwagen, 8 (7) Motordraisinen, 19 (7) Handhebeldraisinen, 53 (23) Bahnmeisterwagen. Bestellt oder im Zusammenbau begriffen waren am Ende des Geschäftsjahres 5 Lokomotiven mit Schlepptender und 3 Motordraisinen. Nach einer erheblichen Speisung des Erneuerungsfonds, der mit 2 108 962,17 *M* zu Buche steht, konnten von dem buchmäßigen Überschuß 716 936,30 *M* zur Verzinsung des Schutzgebietsdarlehns für die fertiggestellte Strecke Morogoro-Tabora an das Schutzgebiet abgeführt werden. Abgerechnet wurden die weiteren Teilstrecken Kikombo-Saranda mit 12 854 412,95 *M*, Saranda-Malongwe mit 12 853 112 *M*, so daß die bis jetzt abgerechneten Strecken von im ganzen 737 km Länge von Daressalam bis Malongwe mit rund 64,5 Millionen Mark, d. s. rund 87 500 M/km zu Buche stehen.

— **Eisenbahnunglück in Nordamerika.** Aus Newhaven (Connecticut), 2. Septbr., wird gemeldet: In der Nähe von Wallingford sind der Vorzug des Weiße Berge-Expreßzuges und der Hauptzug des Bar Harbor-Expreßzuges zusammengestoßen, die mit heimkehrenden Ferienreisenden nach New York unterwegs waren. Acht Personen waren auf der Stelle tot. Siebzig wurden verletzt, von denen zehn bald darauf starben, so daß die Zahl der Opfer jetzt achtzehn beträgt. Der zuerst genannte Zug drang durch zwei Schlafwagen am Ende des Bar Harbor-Expreßzuges hindurch und stieß einen dritten Schlafwagen vom Bahndamm hinunter. Die Getöteten befanden sich sämtlich in den Schlafwagen. Das Unglück soll durch den Nebel verursacht worden sein.

— **Die gesetzliche Regelung der Alters-, Unfall- und Krankenversicherung,** die in Amerika bekanntlich fehlt, wird dort von der öffentlichen Meinung vielfach gefordert. So brachte „Railway Age Gaz." vor einiger Zeit einen Hinweis darauf, daß die vom Präsidenten N. Vail der American Telephone & Telegraph Company und der mit ihr verwandten Gesellschaften (u. a. Western Union Telegraph Company und Western Electric Company) entworfene und seit dem 1. Januar d. J. ins Leben getretene Arbeitnehmerversicherung den Hauptzweck habe, der gesetzlichen Regelung dieser Forderung der öffentlichen Meinung zuvorzukommen. Mit Rücksicht auf die ungünstigen Erfahrungen, die die amerikanischen Eisenbahngesellschaften mit der von der Großmacht der öffentlichen Meinung einseitig beeinflußten Gesetzgebung der letzten Jahre gemacht hätten, täten sie am besten, dem Beispiel der genannten Gesellschaften zu folgen, wenn sie nur finanziell dazu in der Lage wären. Präsident Vail sei der Gegenstand des Neides aller derer, die an der Spitze von Eisenbahnunternehmungen ständen, denn er erfreue sich, dank der gesunden Verhältnisse der von ihm geleiteten Unternehmungen, einer Entschließungsfreiheit, die die anderen höchstens noch zu träumen wagten. Dazu komme das im Eisenbahnbetrieb enthaltene hohe Versicherungswagnis, während Vail mit Rücksicht auf die weit geringeren Betriebsgefahren seiner Gesellschaften die Altersgrenze für die zwangsweise Zurruhesetzung auf nur 60, die für die freiwillige auf 55 Jahre und beide für weibliche Arbeitnehmer sogar um noch je fünf Jahre niedriger habe festsetzen können.

Folgende Angaben über den Umfang der Versicherung dürften von Interesse sein. Sie umfaßt etwa 175 000 Personen mit einem Jahresverdienst von 485 000 000 *M*. Es wird beabsichtigt, einen Grundstock von rund 40 000 000 *M* anzusammeln. Die Altersrente beträgt 1 % des Durchschnittsverdienstes aus 10 Jahren, vervielfältigt mit der Zahl der Dienstjahre und mindestens 84 *M* im Monat. Die im Betriebe Verunglückten erhalten bei voller Erwerbsunfähigkeit 13 Wochen hindurch den vollen und dann den halben Verdienst ausgezahlt, bis sie wieder erwerbsfähig sind, längstens auf sechs Jahre; die gleichen Entschädigungen gibt es bei teilweiser Erwerbsunfähigkeit, jedoch mit der Einschränkung, daß der halbe Verdienst nur gezahlt wird, bis der Empfänger in der Lage ist, einen geeigneten Unterhalt zu finden. Das Krankengeld richtet sich nach der Dienstzeit. Mit zehn Dienstjahren erhalten Kranke den vollen Verdienst für 13 und den halben für 39 Wochen, mit fünf bis zehn Dienstjahren den vollen Verdienst ebenfalls für dreizehn Wochen, aber den halben auch nur für diese Zeit. Für Kranke mit zwei bis fünf Dienstjahren betragen die entsprechenden Zeiten vier und neun Wochen. Arbeitnehmer mit weniger als zwei Dienstjahren haben keinen Anspruch auf Krankengeld, können aber freiwillige Unterstützungen erhalten. Im Falle des Todes wird, wenn er durch einen Betriebsunfall verschuldet ist, eine Summe in Höhe des dreifachen Jahresverdienstes, im Höchstfalle 21 000 *M*, ausgezahlt. Hat der Tod andere Ursachen, so ermäßigt sich diese Summe für Arbeitnehmer mit zehn Dienstjahren auf einen Jahresverdienst, für solche mit fünf bis zehn Dienstjahren auf einen halben Jahresverdienst und höchstens 8400 *M*. Besonders die zuletzt genannten Zahlen (gleich 5000 bezw. 2000 Doll.) scheinen anzuzeigen, daß die Versicherung auch die höheren Schichten der Arbeitnehmer umfaßt, für die erst jetzt im Deutschen Reich das Angestelltenversicherungsgesetz in Kraft getreten ist. Sollte die Gesetzgebung in Amerika weitergehende Entschädigungen festsetzen, als die beschriebene Versicherung vorsieht, so soll den Versicherten die Wahl freistehen, ob sie nach den staatlichen oder den Grundsätzen ihrer Gesellschaft entschädigt sein wollen.

Verbesserung der Dienstkohlenentladevorrichtungen.

Zu dem in Nr. 63, S. 984 d. Ztg. unter diesem Titel abgedruckten Aufsatze erhalten wir von Herrn Regierungs- und Baurat O. de Haas in Duisburg folgende Zuschrift:

„Das gewählte Greifergewicht von 1520 kg bildet keineswegs ungefähr die Grenze, bei der die Greiferverladung ohne Schädigung der Eisenbahnwagen geschehen kann. Es sind vielfach seit einer Reihe von Jahren Krane mit einem Greifergewicht von 2 t und einem Greifvermögen von 1 t Steinkohlen anstandslos im Betriebe. Es kommt darauf an, daß die Abmessungen des Greifers entsprechend gewählt werden und daß die Kranwinden ein Senken des Greifers auf das zu greifende Gut ohne Ruck gestatten. Die Leistungsfähigkeit des Krans kann hierdurch von 500 t in 24 Stunden auf 650 t gesteigert werden. Um die Standsicherheit des Krans zu erhöhen und ein Feststellen oder Abstützen während des Betriebes zu vermeiden, empfiehlt sich die Anwendung einer größeren Spur; der Kranausleger kann dann so ausgeführt werden, daß auch Kohlenbunker für die Lokomotivbekohlung gefüllt werden können.

Um den Kran zu besonderen Vorratslagern im Bahnhof zu befördern, kann er durch eine einfache Vorrichtung in kurzer Zeit auf Regelachsen gesetzt werden und durch eine Lokomotive verfahren werden. Bei der Verwendung westfälischer Steinkohle genügt es, wenn die Herbstvorräte nur einmal im Jahre geräumt und aufgefrischt werden, eine häufigere Räumung würde schwere Opfer an Zeit und Geld erfordern, wenn die Kohlen nicht unmittelbar auf die Lokomotiven verladen werden können. Die einmalige Räumung und Auffüllung der Lager von 45 000 t Inhalt beansprucht eine Kranleistung von 90 000 t, letztere beträgt bei 300 Arbeitstagen 150 000 t, der Kran wird also nicht voll ausgenutzt, wenn er nicht noch zu anderen Arbeiten verwendet wird. Trotzdem ist ohne weiteres klar, daß der wirtschaftliche Erfolg der beschriebenen Krananlage unter den gegebenen Umständen von erheblicher Bedeutung ist; ein weiterer Fortschritt wäre, einen jeden der genannten Bahnhöfe mit einem Greiferkran auszurüsten.

Schließlich sei im Anschluß an Abb. 2 darauf hingewiesen, daß zur möglichst weitgehenden Platzausnutzung die Entfernung von Mitte Krangleis bis zur Lagereinfassung zweckmäßig zu mindestens 10 m angenommen wird, bei 9 m Entfernung befindet sich die Greifermitte über der Einfassung."

Rechtspflege.

— **Verschulden gegenüber der Eisenbahnbetriebsgefahr durch Herstellung ungenügender Umzäunungen von Weidegärten oder deren mangelhafte Unterhaltung.** (Urteil des Landgerichts zu Königsberg i. Pr., 2. Z.-K., vom 23. April 1913. Aktenzeichen S 69/13.) — Dem Kläger war vom Zuge Vieh überfahren worden, das aus einem umzäunten Weidegarten ausgebrochen war. Der Zaun bestand aus Pfählen in Abständen von 3 m, zwischen denen 3, stellenweise nur 2 Drähte gespannt waren. Die Eisenbahn wendete gegenüber der Schadensersatzklage eigenes Verschulden des Klägers ein, weil er den mangelhaften und ungenügenden Zustand des Zaunes gekannt und nicht abgeändert habe, trotzdem schon wiederholt Vieh aus dem Garten ausgebrochen war. Die Klage wurde schon in der ersten Instanz abgewiesen, weil, wie es in den Urteilsgründen heißt, der Zaun seiner ganzen Anlage nach nicht den Erfordernissen genügte, die an ihn gestellt werden mußten. Selbst die dreidrähtigen Teile des Zaunes seien nicht imstande gewesen, das Durchbrechen von Vieh zu verhindern. Obgleich der Kläger dies wußte und sich sagen müßte, daß die Pfähle des Zaunes offenbar in zu weiten Abständen gesetzt waren, so daß die Drähte nachgaben und ein Durchkriechen

des Viehs ermöglichten, habe er keine Verbesserung vorgenommen. In noch höherem Maße habe er schuldhaft gehandelt, was die zweidrähtige Seite des Zaunes anlangt, indem er diesen mangelhaften Zustand ebenfalls bestehen ließ. Selbst wenn der Kläger hier von dem Ausbrechen von Vieh keine Mitteilung erhalten habe, treffe ihn Verschulden, weil er als Landwirt sich sagen mußte, daß ein zweidrähtiger Zaun mit Pfählen im Abstande von 3 m kein ernsthaftes Hindernis gegen Ausbrechen von Vieh ist, da die Drähte, selbst wenn sie mit Klammern ordnungsmäßig befestigt seien, leicht nachgeben und sich biegen, daher ein Durchkriechen oder Übersteigen von Vieh leicht möglich sei.

Die Berufung des Klägers war erfolglos. Das Landgericht nimmt sogar zu seinen Gunsten an, daß der Zaun kurz vor dem Unfall ausgebessert und fest war, ist aber der Ansicht, daß er seinem Zwecke, das Ausbrechen des Viehs zu verhüten, nicht genügt habe, was ja daraus hervorgehe, daß die Kuh trotz des Zaunes aus dem Weidegarten auf den Bahndamm habe gelangen können. Es fährt dann fort: „Hat hiernach aber der Zaun, mag er fest oder schadhaft gewesen sein, zur Verhinderung des Austrittes einzelner Viehstücke aus dem Weidegarten nicht genügt, so trifft hierfür den Kläger die Verantwortung, denn mit Rücksicht auf die Nähe der Bahn traf ihn als ordentlichen Landwirt die Pflicht, seinen Weidegarten so zu umhegen, daß von der darin geweideten Viehherde kein einzelnes Stück auf den Bahndamm gelangen konnte. Er hätte sich nach der Ausbesserung des Zaunes davon überzeugen müssen, daß der Zaun nun für seinen Zweck, das Vieh an seinem Austreten zu verhindern, ausreichte, was erwiesenermaßen nicht der Fall war.

Bei Beobachtung der wegen der Nähe des Eisenbahngleises im Verkehr erforderlichen Sorgfalt hätte er die Unzulänglichkeit des Drahtzaunes erkennen müssen. Er hat also fahrlässig gehandelt (§ 276 BGB.).

Darauf, daß in der dortigen Gegend solche Zäune allgemein als genügend gelten, wie er behauptet, kann er sich nicht berufen, denn daß die ihm zur Last fallende Fahrlässigkeit dort allgemein verbreitet ist, kann ihn nicht entlasten, ...

—pt—

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September d. J. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 2,81 km lange Verbindungsstrecke Bergeborbeck-Block Horl der Königlichen Eisenbahndirektion Essen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Zu- und Abrechnung von Strecken zu bzw. von den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,18 km lange Strecke Düsseldorf-Derendorf-Düsseldorf-Rath der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden. Die am gleichen Tage außer Betrieb gesetzte, 4 km lange Verbindungsstrecke zwischen denselben Orten ist den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Belzig Staatsbahn und Wiesenburg (Mark) der Bahnstrecke Berlin-Güterglück gelegene Bahnhof 4. Klasse Borne für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Privatdepeschenverkehr findet nicht statt. Die Abfertigung von Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Voraussichtlich am 15. September d. J. wird an der Strecke Lutterbach-Sennheim der Haltepunkt Grafenwald für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen von Lutterbach nach Grafenwald 4,630 km, von Grafenwald nach Sennheim 4,517 km.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Oktober 1913 ab erhält der an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Brügge gelegene Bahnhof 3. Klasse Ambrock die Bezeichnung Hagen-Ambrock.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Trotha und Wallwitz an der Bahnstrecke Halle-Halberstadt gelegene Haltepunkt Teicha, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Lokalbahn Taus-Tachau gelegenen Halte- und Ladestelle Chodenschloß, die bisher nur für den Personen- und beschränkten Gepäck- und Frachtenverkehr (in Wagenladungen) eingerichtet war, werden ab 15. September 1913 dahin erweitert, daß dort auch Eil- und Frachtstückgüter bis höchstens 100 kg für das Stück aufgegeben und bezogen werden können. Ausgeschlossen sind leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und Munition, sowie lebende Tiere mit Ausnahme von Kleinvieh in Kisten, Körben und Steigen. Das Ab- und Auflegen aller Güter sowie das Auf- und Abladen aller Wagenladungsgüter obliegt den Absendern bzw. Empfängern.

Die im Kilometer 6,8 der Linie Lemberg-Itzkany liegende Betriebsausweiche Persenkówka ist am 1. September d. J. als Personenhaltestelle mit Gepäckabfertigung und als selbständige Verrechnungsstelle eröffnet worden. Die Fahrkartenausgabe sowie die Gepäckabfertigung findet in der Haltestelle statt. Die Kilometerentfernung dieser Haltestelle beträgt: von Sichów 5 km, von Kulparków 4 km, von Lemberg 6 km.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Dálja-Brod gelegene Station „Borovó" ist am 10. Juli. l. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Aktivierung der Fahrkartenausgabe in der Personenhaltestelle Pritschitz.

Am 1. September 1913 wurde in der Personenhaltestelle Pritschitz auf der Linie Marburg - Franzensfeste die Fahrkartenausgabe aktiviert und die Abfertigung von Reisegepäck, Hunden und Expreßgut gegen Nachzahlung eingeführt.

Wien, am 1. September 1913. (2321)

Der Verkehrsdirektor.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Rumänische Staatsbahnen.

Wegen allgemeiner Demobilisierung unserer Wehrkraft wurde der Gesamtgüterverkehr auf 15 Tage, und zwar vom 18. August l. J. angefangen, eingestellt.

Im Sinne der Bestimmungen des § 11, Abs. 3, des Vereins-Wagen-Übereinkommens bringen wir dies zur Kenntnis.

Bukarest, 1. September 1913. (2309)

Der Direktor des Verkehrsdienstes.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Frachtgüter-Verkehr mit Stationen der unteren Donau.

Die am 25. v. M. eingestellte Aufnahme von Frachtgütern nach der bulgarischen Schiffstation Rahova wird hiermit wieder eröffnet.

Eingestellt bleibt fernerhin infolge sanitätsbehördlicher Verfügungen die Güteraufnahme nach und von den Stationen Radujevac, Cetate, Calafat und Hirsova.

Wien, 3. September 1913. (2318)

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Wiedereröffnung der Güteraufnahme im Verkehre mit Stationen der kgl. bulgarischen Staatsbahnen.

Die am 12. Juni l. J. sistierte Auf-

nahme von Frachtgütern für den Umschlagsverkehr mit bulgarischen Bahnstationen via Somovit, Sistov und Rustschuk wird am 4. September l. J. wieder eröffnet.

Hiermit sind für Frachtgüter sämtliche Umschlagsverkehre mit Serbien, Rumänien und Bulgarien — mit Ausnahme des über sanitätsbehördlicher Verfügung noch eingestellten rumänischen Umschlagsverkehres via Verciorova — eröffnet.

Wien, 3. September 1913. (2319)

3. Änderung von Stationsnamen.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Oesterreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband. Rhein- und Main-Umschlagverkehr mit Oesterreich.

Am 1. Oktober 1913 treten folgende Stationsnamenänderungen in Kraft:

Bisherige Bezeichnung	Künftige Bezeichnung
Graz *)	Graz Hauptbahnhof
Graz Südbahnhof	Graz Hauptbahnhof
Kapfenberg	Kapfenberg Südbahnhof
Laibach *)	Laibach Hauptbahnhof
Laibach Südbahnhof	Laibach Hauptbahnhof
Laibach Südbahnhof transit	Laibach Hauptbahnhof transit
Leoben *)	Leoben Hauptbahnhof
Leoben Südbahnhof	Leoben Hauptbahnhof
Leoben Südbahnhof transit	Leoben Hauptbahnhof transit
Neunkirchen	Neunkirchen Südbahnhof
Ronchi	Ronchi Südbahnhof
St. Egyden	St. Egyden Südbahnhof
Wiener Neustadt	Wiener Neustadt Hauptbahnhof

*) Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

München, den 31. August 1913. (2329)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Oktober 1913 ab erhält der an der Bahnstrecke Hagen (Westf.)-Brügge gelegene Bahnhof 3. Klasse Ambrock die Bezeichnung Hagen-Ambrock.

Elberfeld, den 31. August 1913. (2320)
Königl. Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts nach Hafenplätzen der Levante.

Am 10. d. Mts. werden „Mörtelmischungen aller Art“ in die Klasse 1 und „Guano aller Art“ in die Tarifstelle „Düngemittel usw.“ aufgenommen.

Altona, den 3. September 1913. (2322)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Heft A.

Im Übergangsverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit den Stationen der normalspurigen Kleinbahn Heydekrug-Kolleschen werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Kleinbahn die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Heydekrug für die ordentlichen Tarifklassen, die Ausnahmetarife Nr. 1, 2, 2k, 3, 4, 4a, 4b, 4c, 5, 29 sowie die in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen-Ausnahmetarife 6 widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Für den Verkehr mit Heydekrug Hafen gilt der Übergangstarif nicht. Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn. Für die Beförderung auf der Kleinbahn selbst ist der Binnentarif der Kleinbahn maßgebend. Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren. (2327)

Königsberg (Pr.), 31. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsässisch-badischer Güterverkehr.

Mit Geltung vom 15. September 1913 werden im Ausnahmetarif 9 für Eisen neue Frachtsätze für die Stationen Schopfheim, Basel bad. Stb. Ort, Weil-Leopoldshöhe, Badisch Rheinfelden, Lörrach und Wyhlen eingeführt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 2. September 1913. (2328)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Ab 10. November 1913 wird die Entfernung Metz Hptbf.-Magerviehhof (Berlin) auf 817 km abgeändert.

Erfurt, den 2. September 1913. (2324)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.

Am 8. September d. J. wird die Station Vilshofen (Ndb.) der bayerischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. September 1913. (2325)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Besonderes Tarifheft, enthaltend Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. (Nr. 1180 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Station Berlin-Osthafen und mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die Station Neukölln-Treptow als Empfangsstation in den Abschnitt A. 1. I. aufgenommen. (2326)

Halle (Saale), 4. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Oktober 1913 tritt ein neuer Ausnahmetarif 39 (Holzkohle, auch gemahlene oder körnige, Holzkohlenlösche) zwischen Tänneck (k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck) und Oeventrop (Königl. Eisenbahndirektion Elberfeld) in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 4. September 1913. (2323)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C. 2b.

Mit Gültigkeit vom 10. September ds. Js. wird die Station Paderborn Hbf. in den Ausnahmetarif 10d für Getreide usw. zur Ausfuhr über die Landgrenze nach dem Zollauslande aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 2. September 1913. (2306)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser. Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Die Gültigkeit der im deutsch-dänischen und im deutsch-schwedisch-norwegischen Verkehr eingeführten Ausnahmetarife für frisches, nicht zubereitetes Fleisch zum Verbrauch im Deutschen Reich wird bis zum 31. Dezember 1914 verlängert.

Altona, den 28. August 1913. (2305)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 wird die Station St. Ludwig der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif S 24 für Reis, auch gemahlen usw. aufgenommen.

Hannover, 2. September 1913. (2307)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 erhalten die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs S 5s für Eisen und Stahl usw. zum Bau usw. von See- und Flußschiffen teilweise eine anderweite Fassung.

Hannover, 2. September 1913. (2308)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr, Teil II A, Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 2, Preußen usw., vom 1. Mai 1913.

Am 15. September 1913 wird die Frachtgutzollabfertigung von Cöln Gereon nach Cöln Bonntor verlegt. Von diesem Tage ab sind alle Frachtgüter (Stückgut und Wagenladungen), die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, auf Cöln Bonntor abzufertigen.

Die Anmerkung (26)c) auf Seite 7 (Verzeichnis der deutschen Verbandsstationen) ist daher abzuändern in: „c) alle übrigen Güter auf Cöln Bonntor“

Straßburg, 2. September 1913.
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Lötschberg-Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-Schweizerischer Verkehr.

Auf 15. September 1913 werden zum Gütertarif, Teil II, Heft 2 und 3 die XII. Nachträge ausgegeben, welche Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifs, darunter neue Ausnahmetarife für Bier und Siliziumkarbid, enthalten. Die Drucksachen können käuflich von den beteiligten Verwaltungen bezogen werden.

Karlsruhe, 2. September 1913. (2312)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 wird die Station Bergneustadt in den Aus-

nahmetarif S 14 c (Garne usw.) als Versandstation aufgenommen.
Elberfeld, 2. September 1913. (2311)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 wird die Station Namborn des Dir.-Bez. Saarbrücken in den Tarif aufgenommen; näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen. Ferner wird mit Gültigkeit vom gleichen Tage im Ausnahmetarife 1 a für unbearbeitetes Stammholz (Lang- und Rundholz) des Spezialtarifs II im Verkehre zwischen Aschaffenburg Süd und Lengfeld (Odenw.) ein Frachtsatz von 16 ₰ für 100 kg eingeführt.
München, den 31. August 1913. (2313)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Neukölln-Treptow des Direktionsbezirks Berlin in den Staats- und Privatbahn-Tierverkehr einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 2. September 1913. (2315)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr, Teil II, Heft 1, vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 werden nachstehende Frachtsätze eingeführt:

Nach	Von	
	Peissenberg	Penzberg Gbf.
	A	
	II	
	Lg	
Ehrwald . .	36	42
Heiterwang	47	53
Lähn . . .	41	47
Leermoos .	39	45

München, den 31. August 1913. (2314)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Gütertarif für den Wechselverkehr zwischen Stationen der früheren Kreis Bergheimer Nebenbahnen und Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. September tritt der Nachtrag 1 in Kraft, der außer einer Sonderbestimmung zu § 53 der E. V. O. eine neue Fassung des Kilometerzeigers E II enthält.

Entfernungs-Erhöhungen sind nicht eingetreten.
Cöln, den 30. August 1913. (2301)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen.
Binnengütertarif vom 1. April 1911.

Mit sofortiger Gültigkeit wird Ruß-Hersbach als Versandstation in den Ausnahmetarif 5w für Pflastersteine zum Wegebau einbezogen.
Straßburg, den 29. August 1913. (2302)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.
Elsaß-Lothr.-Lux.-Württ. Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1913 werden die Stationen Gochsen, Kochersteinsfeld, Möglingen (Kocher) und Ohrnberg in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserm Tarifanzeiger. (2304)
Stuttgart, den 1. September 1913.
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)
Tarif, Teil IV, Heft 2 vom 21. August 1912.
Ergänzung der Reexpeditionstabelle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 sind in der Reexpeditionstabelle auf Seite 14 des vorgenannten Tarifs in der 1. Spalte bei Budapest fövárosi Közraktárak die Station „Budapest Lipótváros" und „Kőbánya alsó p. u." beizufügen.
Wien, am 2. September 1913. (2330)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Anstricharbeiten für 8 Brücken der Zufahrtslinien zum neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung v. 3. I. 07 öffentlich zu vergeben. Pläne zur Einsicht auf Kanzlei, woselbst Bedingnishefte gegen Kostenersatz von 30 Pf. (bestellgeldfrei) zu erhalten. Angebote verschlossen, postfrei und mit entsprechender Aufschrift bis längstens Donnerstag, den 11. September d. J., vorm. 10 Uhr, Aufnahmegebäude einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage. (2317)
Karlsruhe, den 28. August 1913.
Gr. Bahnbauinspektion III.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau zweier Unterführungen in Kilometer 34,6 + 83,5 der Wetzlarer Bahn. 2 Lose sollen zusammen oder getrennt nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster für beide Lose zusammen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,20 ℳ ohne Zeichnung oder von 2,70 ℳ mit Zeichnungen bei freier Zusendung durch die Post von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße Nr. 1a, zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift:

„Angebot auf Betonarbeiten Kilometer 34,6 + 83,5 der Wetzlarer Bahn"

versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Montag, den 22. September 1913, vormittags 11 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist zwei Wochen. (2332)
Michendorf, den 2. September 1913.
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von etwa 950 m gußeisernen Muffenrohre von 150 mm l. W. (5″) für die Zuflußleitung, 10 Wasserschieber für 5″ Rohre, 16 Abzweigungen mit einem Flansch für Anschluß für Rohre von 65 mm l. W., 25 Abzweigungen (mit Muffe) zum Anschluß für 3″ Rohre, 2 Abzweigungen für 5″ Rohre, 6 Krümmer (5″) Winkel 45° und 2 Überschieber für 5″ Leitung sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis zum 16. September 1913, vormittags 11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, an das Königliche Eisenbahn-Werkstättenamt 1 a, Berlin O. 17, Markgrafendamm 24, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im obengenannten Amt statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, im Büro des Werkstättenamts 1 a einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen.

Ende der Zuschlagsfrist am 30. September 1913.
Berlin, den 4. September 1913. (2331)
Königliches Eisenbahnwerkstättenamt 1 a.

Die Lieferung und Verlegung einer Betriebswasserleitung für den Bahnhof Soldin soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 13. September 1913, vorm. 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Bromberg, 28. August 1913. (2303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung und das Verlegen von 9800 qm Mosaikpflaster für die Befestigung der Bahnsteige auf Bahnhof Rennbahn sollen in zwei Losen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Donnerstag, den 9. Oktober, vormittags 11 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserm Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen, beziehungsweise von dort gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ für Los I und 0,75 ℳ für Los II und je 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Zeichnung ist im Technischen Bureau, Zimmer Nr. 349, einzusehen. Auskünfte über die örtliche Lage erteilt das Baubureau Charlottenburg Güterbahnhof, Amt Wilhelm 865. Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Berlin, im August 1913. (2316)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 70. | 10. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Eisenbahn-Betriebswerkstätten.

Von Regierungsbaumeister **Dr. Hans A. Martens**, Thorn.

In der eisenbahntechnischen Literatur finden sich zahlreiche Beschreibungen des Baues und Betriebes von Eisenbahn*haupt*werkstätten; im Gegensatz hierzu fehlt es mit wenigen Ausnahmen an Mitteilungen über Eisenbahn*betriebs*werkstätten. Der Grund ist leicht darin zu finden, daß Betriebswerkstätten nicht so wie Hauptwerkstätten durch ihre Größe und aufgewendeten Mittel bemerkenswerte Bauten sind und auch ihre Bedeutung naturgemäß hinter den Hauptwerkstätten zurücktritt. Immerhin aber haben die Betriebswerkstätten in den letzten Jahren derart an Bedeutung gewonnen, daß ein Austausch von Erfahrungen in ihnen recht nützlich und wünschenswert erscheint. Auch bieten Neu- und Umbauten wegen der gegebenen, meist recht engbegrenzten Örtlichkeit oft erhebliche Schwierigkeiten, so daß Vorbilder zur geschickten Lösung dankenswert sind. Auch stellt die Unterhaltung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen des neuzeitlichen Eisenbahndienstes manche strittige Frage, deren Erörterung besonders lehrreich wäre. Es verlohnt daher, sich mit der Entwicklung und den derzeitigen Aufgaben der Betriebswerkstätten ein wenig zu beschäftigen.

In früheren Jahren arbeiteten die Betriebswerkstätten hauptsächlich für die Instandsetzung der Lokomotiven, deren einfache Bauart uns heute ungewohnt und überraschend ist. Die neuzeitlichen Lokomotiven in riesenhaften Abmessungen mit vielteiligen, empfindlichen Einrichtungen, von denen manche genaueste Herstellung auf Bruchteile von Millimetern und sorgfältigste Pflege während des Dienstes verlangen, stellen hohe Anforderungen an die Werkstätten. Die Unterhaltung der mechanischen Anlagen, zum größten Teil mit Handbetrieb, bereitete geringe Schwierigkeiten im Vergleich zu heute, wo auch auf kleinsten Bahnhöfen der noch vor wenigen Jahrzehnten unbekannte elektrische Strom für Licht und Kraft verwendet wird, wo immer er zur Ersparnis teurer Löhne wirtschaftlich möglich und verfügbar ist. Dazu kommt die Ausbesserung kleiner Schäden an Wagen zwecks Beschleunigung ihres Umlaufs, die man früher im großen und ganzen den Hauptwerkstätten überließ. Mit der Steigerung des Verkehrs wuchs das Bestreben, die Fahrzeuge auf das äußerste im Fahrdienst auszunutzen — jedes stillstehende Fahrzeug ist eine tote Kapitalsanlage — und das gibt der Geschäftsabwicklung in den Betriebswerkstätten einen weiteren belastenden Beitrag: Schnelligkeit in der Fertigstellung der Ausbesserungsarbeiten.

Ein Umstand verdient Aufmerksamkeit, da er im Wandel der Zeiten sich zu ungunsten verändert hat: die Teilnahme der Lokomotivmannschaft an der Ausbesserung der Lokomotiven. Im Anfang des Eisenbahnwesens machte die Lokomotivmannschaft die Ausbesserungszeit der Lokomotive mit, d. h. sie führte große und kleine Ausbesserungen selbst aus, woraus sich die bis auf den heutigen Tag beibehaltene Vorbedingung handwerksmäßiger Vorbildung als Schlosser oder Schmied herschreibt. Wohl von den amerikanischen Bahnen kamen die ersten Anregungen zu uns herüber, die Lokomotivmannschaft lediglich im Fahrdienst auf der Lokomotive bis auf das zulässige Maß zu beschäftigen und ihr die Nebenarbeiten, wie Ausbesserungen, Feuerreinigen, Abölen, Putzen, Auswaschen abzunehmen. Noch heute stehen die Meinungen über dieses amerikanische Verfahren gegen einander. Es unterliegt keinem Zweifel, daß den Betriebswerkstätten mehr Unterhaltungsarbeit zugefallen und die Ausführung kleinerer Ausbesserungen durch die Lokomotivmannschaft im Schwinden begriffen ist. Dieser Zustand ist gewiß auf das tiefste zu beklagen, denn für die Ausbesserung gehen reiche Werte der Erfahrung und des Könnens der Lokomotivbeamten verloren. Das wirtschaftliche Moment der gesteigerten

Ausnützung der kostspieligen Lokomotiven läßt das Interesse der Lokomotivmannschaft an „ihrer“ Lokomotive immer mehr sinken, das doch einst einen so poetischen Schimmer um Lokomotivführer und „seine“ Lokomotive wob. So wird es in nicht zu ferner Zeit zu den seltenen, lobenswerten Ausnahmen zu rechnen sein, wenn sich die Lokomotivmannschaft der Instandhaltung der Lokomotive widmet, zumal auch das in neuerer Zeit lebhaft gesteigerte Standesgefühl des Lokomotivführers als Beamter die werkgerechte Handarbeit der Lehr- und Vorbereitungsjahre gering einzuschätzen nur zu leicht geneigt ist. Natürlich bringt auch die angestrengtere Leistung der Lokomotiven vermehrte Schäden mit sich, die noch durch sorgloses Umgehen mit der von Hand zu Hand wandernden Lokomotive begünstigt werden.

Mit sprunghaft steigendem Verkehr und dementsprechender Vermehrung der Lokomotiven können Betriebswerkstätten zu klein werden, so daß die Arbeiten selbst mit der erforderlichen Vermehrung an Arbeitskräften nicht mehr zu bewältigen sind. Die Übertragung einiger bestimmter Ausbesserungsarbeiten an die Hauptwerkstätten kann bis zum Ausbau der Betriebswerkstätte wohl vorübergehend Abhilfe der Übelstände schaffen, bringt aber neue mit sich. Vor allem leidet die Schnelligkeit der Ausbesserung bei Außerdienststellung der Lokomotiven. Die Fahrten zu und von der Hauptwerkstätte kosten Zeit, die vergrößert wird durch die Wartezeit, bis die Ausbesserung in Angriff genommen wird. Der Arbeitsgang in der Hauptwerkstätte wird gestört durch die Notwendigkeit, unerwartet ankommende Lokomotiven mit kleineren Schäden sofort in Arbeit nehmen zu müssen, denn der Betrieb wartet ungeduldig auf Rückkehr der schwer zu entbehrenden Lokomotive; nicht zu vergessen der mahnenden schriftlichen und mündlichen Anfrage von der einen Seite und der vertröstenden Antwort von der anderen Seite. Erst räumliche Vergrößerung und bessere innere Ausstattung unleistungsfähiger Betriebswerkstätten können befriedigende Verhältnisse schaffen. Neuzeitliche Betriebswerkstätten spiegeln die heutige Anschauung wieder, daß eine Betriebswerkstätte so vollkommen wie nur möglich ausgestattet sein muß. Je unabhängiger ein Maschinenamt bezüglich der Instandhaltung seiner Betriebsmittel und Einrichtungen von der Hilfeleistung der benachbarten Hauptwerkstätte ist, um so besser wird es im Geschäftsbereich aussehen. Der gute Zustand des Maschinenparks wird gewährleistet, in angenehmster, zeitsparender Weise werden Einschränkung des gesamten Schreibdienstes und Sparsamkeit und Ordnung überall in die Erscheinung treten. Über den Umfang der Ausbesserungsarbeiten stimmen die Anschauungen der Fachleute nicht immer überein. Eine Prüfung der Arbeitsausführung hinsichtlich Sorgfalt und Genauigkeit und Preisberechnungen für sie lassen einen Maßstab gewinnen, ob diese oder jene Arbeit noch in der Betriebswerkstätte wirtschaftlich zu leisten ist oder nicht. Daß Betriebswerkstätten gute Arbeit nicht leisten könnten, ist durch nichts begründet; allerdings gehören zu werkgerechter Arbeit gute Werkzeugmaschinen, gute Werkzeuge, ein angemessenes und gut verwaltetes Lager an Vorrats- und Aushilfsteilen und — last not least — eine ausreichende Anzahl geschickter Handwerker und Hilfsarbeiter, angeleitet von einem praktisch veranlagten Werkmeister oder Werkführer.

Die Auswahl der maschinellen Einrichtungen wird bei allen Betriebswerkstätten gleichen Voraussetzungen begegnen. Achssenken sind selbstverständlich, Achsschenkelbänke, um Heißläufer schnell wieder flott zu machen, führen sich mehr ein und selbst Reifendrehbänke können in Betriebswerkstätten, die weit ab von Hauptwerkstätten liegen und deren Lokomotiven unter Scharflaufen der Reifen leiden, wirtschaftlich ausgenutzt werden. Schleifmaschinen für grobe und mittelfeine Feilarbeit sind sehr beliebt und beschleunigen die Schlosserarbeit. Selbst Siederohrarbeiten können mit bestem Erfolg ausgeführt werden, wenn die erforderlichen Zurichtemaschinen vorhanden sind. Die Aufstellung von Drehbänken und Bohrmaschinen verschiedener Größe sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt. Besonders auszubilden sind Hebe- und Fördereinrichtungen aller Art, um an Hilfskräften beim Bewegen schwerer Teile zu sparen. Gegenüber dem Fördern mittels Karren und Standbahn sollte man mehr der Luftbahn den Vorzug geben, die zwar teurer in der Anlage ist, aber in leichter Anpassung an enge Örtlichkeit auch dort noch zu fördern vermag, wo die Standbahn bereits versagt. Auch für Preßluftwerkzeuge bietet sich Arbeitsgelegenheit. Der elektrische Einzelantrieb, auch Antrieb kleinerer Gruppen von Werkzeugmaschinen, schafft große Ersparnisse gegen den Betrieb mit einer einzigen Kraftmaschine und arbeitverzehrenden Wellen, Zwischenwellen und Riementrieben. Fehlt elektrischer Strom, so bleibt nur die Ölmaschine zum Antrieb übrig.

Neben den Ausbesserungen der Lokomotiven und maschinellen Einrichtungen, wie Wasserwerke, Schiebebühnen, Lasthebezeuge aller Art und Zentesimalwagen, hat die Elektrotechnik im Geschäftsbereich der Betriebswerkstätten große Bedeutung gewonnen. Bei größeren Instandsetzungsarbeiten an den maschinellen Einrichtungen ist es meist wirtschaftlich und betrieblich richtig, Handwerker der Hauptwerkstätte oder aus nahen Privatbetrieben heranzuziehen. Die oft wochenlang dauernden Arbeiten würden der Betriebswerkstätte doch einen zu großen Fehlbestand an eigenen Leuten zufügen. Hingegen hat es sich als besonders wirtschaftlich und nützlich erwiesen, die laufenden Unterhaltungsarbeiten und selbst nicht zu umfangreiche Neueinrichtungen an den elektrischen Anlagen durch bahneigene „elektrische“ Schlosser ausführen zu lassen, um die hohen Löhne privater Monteure zu sparen. Zu der Unterhaltung der elektrischen Motoren nebst Zubehör, Lampen und Leitungen haben sich in den letzten Jahren die elektrischen Triebwagen hinzugesellt. Neue Arbeits-, Meß- und Lagerräume mußten geschaffen werden.

Als die Ausbesserung kleinerer Schäden an Güterwagen durch die Betriebswerkstätten in Aufnahme kam, war es natürlich, die Wagen in der Nähe der Lokomotivschuppen aufzustellen und auszubessern. Aber bald forderte der Betriebsdienst, dem die Zuführung der Wagen zu den Ausbesserungsgleisen am Lokomotivschuppen zu unbequem wurde, die Ausbesserung der Güterwagen nahe den Gleisen des Rangierbahnhofs. Es entstanden „fliegende Kolonnen“ von Wagenschlossern, die mit ihrem Werkzeug und den nötigen Vorratsstücken und Ersatzteilen meist in einem ausgemusterten Wagenkasten notdürftig untergebracht wurden, um unnötige, zeitraubende Wege von und zu der eigentlichen Betriebswerkstätte zu ersparen. Damit begann die räumliche Trennung der Lokomotiv- von der Wagen-Betriebswerkstätte, die sich zurzeit auf großen Bahnhöfen als unerläßlich herausgestellt hat. Die neuen Betriebswerkstätten für Wagenausbesserung, an günstiger Stelle gelegen, wo schnelle Zustellung und Abholung der Wagen möglich ist, sind nun in weitgehender Unabhängigkeit von der Lokomotivbetriebswerkstätte desselben Bahnhofs ausgestattet worden: Schlosserei und Schmiede mit Vorratsräumen, Stellmacherei mit Sägen und Hobelmaschine nebst Holzlagerraum stellen eine völlig selbständige Arbeitsstätte dar. Während die Lokomotivausbesserung im Schuppen, also im geschlossenen Raum, vor sich geht, werden die Wagen in der Regel auf Freigleisen ausgebessert; nur selten haben verlassene Schuppen bedeckte Stände zu geben vermocht. Aber die Arbeiten auf Freiständen werden im harten Winter sehr verzögert, so daß wohl auch für Wagen einige bedeckte Stände in Gestalt von Hallen die Regel sein werden. Der Wagenschlosser sieht bei Schnee und Eis nicht ohne Berechtigung neidisch auf den Lokomotivschlosser, der vor den Unbilden der Witterung geschützt seine Arbeit verrichtet. Auch Arbeitsgruben, noch wenig gebräuchlich, werden nicht entbehrt werden können; die in Aussicht genommene Luftdruckbremse an Güterwagen wird die Arbeiten unter dem Wagen vermehren.

An die Wohlfahrtseinrichtungen für die Arbeiter werden auch höhere Anforderungen gestellt, die zu befriedigen oft wegen Raummangel nicht geringe Sorge bereitet: Schrankraum, Speiseraum und Waschraum mit Kalt- und Warmwasser nebst Bade-

zelle werden als Mindestleistung für Wohlfahrtspflege anzusehen sein. Nur bei sehr geringer Kopfzahl an Arbeitern werden einfachere Verhältnisse noch ausreichen.

In eine gut ausgestattete Werkstätte gehören gute Handwerker, eine Forderung, mit deren Erfüllung die Betriebswerkstätten schwer zu kämpfen haben. Zunächst ist ein Stamm guter Handwerker nicht leicht zu bilden, noch schwerer zu erhalten. In den Gesuchen um Einstellung ist in der Regel bereits der Wunsch ausgesprochen, Lokomotivbeamter zu werden; dadurch sinkt die Tätigkeit der angenommenen Schlosser und Schmiede auf eine geringe Spanne Zeit zurück, die als Vorbereitungszeit für den Lokomotivdienst erfüllt sein muß. Ist der neu eingestellte Mann nach ärztlichem Befund und sonstigen Eigenschaften zum Lokomotivdienst tauglich, so tritt er nach entsprechender Vorbereitung in den Fahrdienst über, und ein neuer Mann tritt an seine Stelle, bei dem sich das Spiel wiederholt. Ist der Mann untauglich, so bleibt er unter Umständen der Betriebswerkstätte erhalten; in der Regel aber kündigt er, um in der Industrie Arbeit zu erhalten, oder tritt zu einer Hauptwerkstätte über, da er dort bessere Arbeit und meist bessere Löhnung in geregelter Tätigkeit findet. Unter dieser Ungunst leidet auch die Heranbildung und Schulung von Sonderarbeitern (Lager-, Armaturen- und Rohrschlosser), und die Klagen über mangelhafte und ständiger Aufsicht bedürfende Arbeitsausführung jugendlicher Handwerker in schnellem Wechsel nehmen kein Ende. Vielleicht kann Besserung durch Lohnregelung herbeigeführt werden. Die schwere Arbeit der Betriebswerkstättenarbeiter erleidet für einen Teil noch eine Diensterschwernis insofern, als Dienstbereitschaft bei Tag und Nacht für den Hilfszug gefordert wird, die mit Prämien und Zulagen bei Inanspruchnahme der Hilfszugmannschaft beglichen wird. — Der Kopfbedarf, auf die Anzahl der zu unterhaltenden Lokomotiven bezogen, muß gegen frühere Jahre höher bemessen werden, um der vielseitigen Bauart neuerer Lokomotiven mit größeren Abmessungen Rechnung zu tragen. Bei zu geringer Arbeiterzahl kann die Notwendigkeit, Überstunden einzulegen, zu häufig auftreten und leicht zu einer mißbräuchlichen Gewohnheit werden, um den Verdienst zu vergrößern. Überstunden sind nicht ganz zu vermeiden, namentlich Sonntagsarbeit wegen der bei Sonntagsruhe zur Ausbesserung verfügbaren Güterzug- und Arbeitszuglokomotiven; immer aber muß auf äußerste Einschränkung der Überstunden, auch der Nachtschichten, hingewirkt werden, da sie an Arbeitsleistung nicht voll zu bewerten sind.

Auf größeren Lokomotivstationen ohne Betriebswerkstätte lohnt die Einrichtung von Bahnhofsschlossereien, die mit einem oder mehreren Schlossern nach Bedarf zu besetzen sind und dann im kleinen alle Vorteile der Betriebswerkstätten für sich haben. Manche Leerfahrt der Lokomotive zur nächsten Betriebswerkstätte wird vermieden, da der Bahnhofsschlosser die Ausbesserung selbst bewirken kann. Auch hier muß der Gedanke leitend sein, dem Zweck entsprechend möglichst gute Ausstattung mit Arbeitsmaschinen zu schaffen, unter denen Drehbank, Bohrmaschine und Schleifstein, wenn möglich mit Kraftantrieb, nicht fehlen dürfen; auch der Bestand an Vorratstücken und Aushilfsteilen darf nicht zu knapp gehalten werden. Es ist immer mißlich, wenn wegen eines winzigen Ventilkegels die Lokomotive so lange stillstehen muß, bis er von der nächsten Werkstätte verschrieben worden ist. Es ist überhaupt empfehlenswert, auf den Bahnhofsschlossereien möglichst ähnliche Verhältnisse (gute Arbeitsräume mit guten Werkzeugmaschinen und gutem Werkzeug und gleichem Lohnsatz und billiger Wohnung) zu schaffen, wie in der Nachbarbetriebswerkstätte. Im gegenteiligen Falle sind gute Handwerker immer schwer auf die Bahnhofsschlosserei hinzubringen oder, wenn einmal dort, trotz der verlockenden Selbständigkeit immer zur Unzufriedenheit geneigt. Da auf einer größeren Lokomotivstation sich auch ein lebhafterer Wagenverkehr abzuspielen pflegt, so wird es für den Bahnhofsschlosser auch an Dienstleistung eines Hilfswagenmeisters nicht fehlen. Eine solche Tätigkeit kommt besonders den auf dem Bahnhof beheimateten Personenwagen zugute, die sonst oft jede technische Pflege entbehren müssen, leicht in Unstand geraten und zu allerlei unnützer Papierarbeit Anlaß bieten, durch die wenig gebessert wird. Auch die Instandhaltung der am Ort befindlichen mechanischen Anlagen erfolgt durch den Bahnhofsschlosser besser als durch Wanderschlosser der Nachbar-Betriebswerkstätte, die meist erst dann gerufen werden, wenn Schäden eingetreten sind. Die Auswahl der Bahnhofsschlosser muß ganz besonders sorgfältig erfolgen, da sie ohne ständige technische Aufsicht und Anleitung arbeiten müssen und sich selbst überlassen sind. Ein Bahnhofsschlosser muß also ein werkgerechter Handwerker und ein Mann von ernster Auffassung seiner Dienstpflichten sein. Es ist besonders günstig, wenn es gelingt, junge Leute auszuwählen, die Neigung zur Laufbahn eines Maschinenwärters oder Wagenmeisters haben, zu der sich meist Gelegenheit zur Ausbildung, auch Vertretung in solchem Dienst, auf dem Heimatsbahnhof findet.

Alle Voraussetzungen und Forderungen drängen nach möglichster Unabhängigkeit der Maschinenämter in der Instandhaltung der Betriebsmittel und maschinellen Anlagen. Wird diese Unabhängigkeit von den Hauptwerkstätten, soweit es wirtschaftliche Rücksichten erlauben, ausgedehnt, so werden die Aufgaben des Betriebsmaschinendienstes bezüglich gut unterhaltener und schnell wiederhergestellter Fahrzeuge und Anlagen bestens zu bewältigen sein: Eine Anschauung, die auch außerdeutsche Maschineninspektoren in die Tat umzusetzen bestrebt sind. Als angenehme Zugabe folgt dann von selbst die Entlastung der Hauptwerkstätten von Arbeiten, die zum Nutzen störungsfreier eigener Arbeit von ihrem Geschäftskreis fernzuhalten sind.

Diese skizzenhafte Darstellung der außerordentlichen Bedeutung der Betriebswerkstätten als Ausbesserungsstätten versucht anzuregen, die Betriebswerkstätten in der Literatur mehr in den Vordergrund treten zu lassen. Denn neben dieser einen, hier erörterten Obliegenheit bietet der ganze Pflichtenkreis der Betriebswerkstätten, dieser im Eisenbahnbetriebsdienst so wichtigen Dienststellen, eine Fülle von neuzeitlichen Aufgaben, zu deren Lösung Anregungen aus den Kreisen der Fachgenossen nur ersprießlich sein können; um nur einige zu nennen: Neuzeitliche Vor- und Fortbildung der Beamten, die an die Spitze der Betriebswerkstätten zu stellen sind, Unterricht der Lokomotivmannschaft, Beschleunigung des Vorbereitungs- und Abschlußdienstes der Lokomotiven und ihre Pflege, Organisation des Hilfszugdienstes.

Neue Erfahrungen im Betriebe mit der durchgehenden Güterzugbremse System Hardy.

Nach Mitteilungen des Herzgl. Bahndirektors Glanz, Blankenburg (Harz) sind bei der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft Ermittelungen über die Unterhaltungskosten der durchgehenden Güterzugbremse, System Hardy, an Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen angestellt worden. (Glasers Annalen f. Gewerbe und Bauwesen, Band 73, Heft 4, 1913). In der aufgestellten Übersicht der Instandhaltungskosten konnten die Löhne und das Material für die in regelmäßigen Zeitabständen wiederkehrenden Ausbesserungen zunächst nur der Wahrscheinlichkeit nach eingesetzt werden, da die Kosten noch sehr gering waren, in Rücksicht auf die zur Zeit der Erhebungen immer noch als kurz zu bezeichnende Betriebsdauer seit der Einführung der Bremse, und da tatsächliche Unterlagen über die nach einer Reihe von Betriebsjahren in Wirklichkeit entstehenden Unterhaltungskosten immer noch nicht vorlagen. Die so festgestellten Kosten belaufen sich:

für eine Lokomotive und Jahr	auf	39,00	*M*
„ 1000 Lokomotivnutzkilometer . . .	„	1,68	„
„ einen Personenwagen und Jahr . .	„	25,63	„
„ 1000 Personenwagen-Achskilometer	„	0,63	„
„ einen Güterwagen und Jahr . . .	„	5,52	„
„ 1000 Güterwagen-Achskilometer . .	„	0,197	„

Um nun aber der Wirklichkeit entsprechende Unterlagen über die Unterhaltungskosten der Hardy-Güterzugbremse zu erhalten, wurden in der Werkstatt der Halberstadt-Blankenburger Bahn die Kosten für Löhne und Material bei der Unterhaltung der Bremse besonders ausgeworfen und in den Vierteljahrsabschlüssen besonders nachgewiesen. Diese wirklichen Kosten betragen im Durchschnitt der Rechnungsjahre 1911 und 1912

für eine Lokomotive und Jahr	23,58	ℳ
„ 1000 Lokomotiv-Nutzkilometer	1,07	„
„ einen Personenwagen	5,39	„
„ 1000 Personenwagen-Achskilometer	0,14	„
„ einen Gepäck- u. Güterwagen und Jahr	3,14	„
„ 1000 Gepäck- u. Güterwagen-Achskilometer	0,11	„

Hieraus ergibt sich, daß die für die Unterhaltung der Hardybremse tatsächlich entstandenen Kosten hinter den seinerzeit überschläglich ermittelten Unterhaltungskosten erheblich zurückbleiben. Auf Grund der betrieblichen Erfahrungen betont Direktor Glanz, daß die Regulierfähigkeit der Bremse ganz ausgezeichnet ist, daß Zugzerreißungen — auch langer Güter- und gemischter Züge bis zu 120 Achsen — niemals vorgekommen sind, und daß sich auf den Steilrampen der Zahnradbahn diese Bremse als die sicherste Stütze des Betriebes erwiesen hat. Das Zug- und Rangierpersonal ist völlig mit der einfachen Bedienung der Bremse und Bremszylinder vertraut, so daß irgendwelche Anstände nicht mehr vorgekommen sind. Nach seiner Meinung würde die schnellwirkende automatische Niederdruckbremse, System Hardy, die einfachste, praktischste und betrieblich sicherste Lösung einer kontinentalen durchgehenden Güterzugbremse bedeuten.

Der transsibirische Personen- und Gepäckverkehrsverband.

Seit November 1908 besteht der transsibirische Personen- und Gepäckverkehrsverband. Es wurden befördert

1909 = 3188 Personen und 70 942 kg Gepäck,
1910 = 5022 „ „ 143 709 „
1911 = infolge der Pest in der Mandschurei nur 4739 Personen und 138 583 kg Gepäck,
und 1912 = 6452 „ „ 196 354 „

Der erste Tarif schuf Verkehrsverbindungen zwischen den bedeutendsten europäischen Hauptstädten oder Hafenplätzen und Charbin, Wladiwostok, Tsuruga, Nagasaki, Schanghai. Die Neuausgabe des Tarifs vom 1. Oktober 1912 erweiterte das Interessengebiet im fernen Osten und dehnte es auf Japan aus, so daß seitdem auch Verbindungen nach und von Chang-chun, Mukden, Inkou, Dairen, Yokohama, Kioto, Kobe, Moji/Shimonoseki, Osaka und Tokio bestehen. Für die Beförderung besteht durch Rußland und im fernen Osten folgende weitverzweigte Wegeteilung: über Wirballen - Wilna - St. Petersburg-
Moskau-Tula-Batraki
———————— - Tscheljabinsk - Ir-
Wologda - Wjatka-Kungur - Jekaterinburg
kutsk-Mandschuria, über Alexandrowo/Kalisch-Warschau-Brest-Moskau-Tula-Batraki-Tscheljabinsk-Irkutsk-Mandschuria, über
Petrikau-Warschau
Granica-———————-Lukow-Brest-Moskau-Tula-Batraki-
Iwangorod
Tscheljabinsk-Irkutsk-Mandschuria.

Die direkten Fahrtausweise I. und II. Klasse für alle Züge und III. Klasse für Personenzüge (in Deutschland auch für Eilzüge) sind für alle Verkehrsverbindungen Buchfahrkarten, deren Papier das chinesische Drachenbild mit Flügelrad und der Umschrift „Transsibirischer Personenverkehr“ eingedruckt trägt. Jede Fahrkarte ist von einem Umschlag umgeben mit deutschem, englischem, fanzösischem, russischem und, soweit der Raum reicht, auch chinesischem und japanischem Aufdruck. Die Fahrkarte enthält den Schein mit den Wegevorschriften, den Schein mit dem Kinderprüfungsabschnitt und die Fahrscheine für die benutzbaren Strecken, außerdem in deutscher, englischer, französischer und russischer Sprache ein Merkblatt mit den wichtigsten Beförderungsbedingungen, Zoll- und Paßbestimmungen. Die Gültigkeitsdauer beträgt vom Tage der Abstempelung (Lösung) an gerechnet drei Monate. Die Abstempelung erfolgt mit der Nadelpresse (Durchschlagsstempel), in Charbin und Wladiwostok mit dem Datum alten Stils (julianischer Kalender), sonst mit dem Datum neuen Stils (gregorianischer Kalender). In Tsuruga, Nagasaki und Schanghai wird durch die Agenten der russischen Freiwilligen Flotte das Datum alten und neuen Stils vorgesehen. Die Fahrtunterbrechung regelt sich nach den internen Bestimmungen der zu durchfahrenden Länder. Für die Beförderung der Kinder ist trotz der verschiedenartigsten Bestimmungen in den einzelnen Vertragsstaaten einheitlich festgesetzt, daß Kinder bis zu vier Jahren frei und von vier bis zehn Jahren zu ermäßigten Preisen befördert werden. Reisegepäck wird bis zu 50 kg frei befördert; seine Abfertigung erfolgt sowohl nach der Bestimmungsstation als auch nach Zwischenstationen. Die Weiterabfertigung im letzteren Falle bewirkt die Zwischenstation nach Maßgabe irgendeines Tarifes, aber unter Anrechnung des für diesen Verkehr zugestandenen Freigepäcks. Mit Rücksicht auf die lange Reisedauer ist auf den russischen Eisenbahnen und der ostchinesischen Eisenbahn zur Bequemlichkeit der Reisenden die Bestimmung getroffen, daß Gepäck bei Fahrtunterbrechungen ganz oder teilweise ausgeliefert und ohne Geldeinbuße wieder aufgegeben werden kann. Die Fahrtunterbrechung wird auf dem Gepäckschein vermerkt; bei gänzlicher Auslieferung wird der Gepäckschein gegen eine Bescheinigung ausgetauscht, die bei der Neuaufgabe vorzuweisen ist. Der zollamtlichen und polizeilichen Abfertigung des Gepäcks ist der Reisende beizuwohnen verpflichtet. Das direkt abgefertigte Reisegepäck wird aber erst auf der Bestimmungsstation zollamtlich untersucht, so daß nur das Handgepäck auf den Grenzstationen aller zu durchfahrenden Länder zu besichtigen ist. Den Verkehr zwischen Wladiwostok und Tsuruga (Japan) vermitteln die Dampfschiffe der russischen Freiwilligen Flotte und der Osaka Shosen Kaisha. Ferner befährt die russische Freiwillige Flotte die Strecke Wladiwostok-Nagasaki-Schanghai und die Osaka Shosen Kaisha die Strecke Dairen-Shimonoseki-Kobe. Die Inhaber von Fahrkarten I. und II. Klasse werden auf den Dampfern beider Gesellschaften frei beköstigt, während die Reisenden III. Klasse nur bei der Osaka Shosen Kaisha freie Beköstigung (einheimische Küche) erhalten.

Seit 1. Juli d. J. ist ein kombinierter Land- und Seeverkehr über Sibirien und Suez in Kraft, an dem die Dampfschiffahrtsgesellschaften Norddeutscher Lloyd, Österreichischer Lloyd, Messageries Maritimes und Peninsular and Oriental St. N. C. beteiligt sind. Es werden unübertragbare Rundreisekarten nur für Erwachsene mit 24monatiger Gültigkeit ausgegeben. Die Seestrecke gilt in der Regel von und nach Schanghai; aber auch in und nach Yokohama oder Kobe kann man an Bord der Dampfer gehen, an die des Norddeutschen Lloyd auch in und nach Nagasaki. Ferner kann die Schiffsgesellschaft in Hongkong, Singapore, Colombo und Port Said gewechselt werden. Von Suez oder Port Said darf gegen besondere Bezahlung ein Abstecher nach Alexandrien unternommen werden. Im übrigen kann der Reisende fahren: 1. mit dem Norddeutschen Lloyd von und nach Neapel, Genua, Algier, Gibraltar, Southampton, einschließlich freier Eisenbahnfahrt nach London, Bremen oder Hamburg, oder bei Unterbrechung in Ägypten von und nach Venedig, Neapel oder Marseille; 2. mit dem Österreichischen Lloyd von und nach Triest; 3. mit der Messageries Maritimes von und nach Marseille oder London; mit der Peninsular and Oriental St. N. C. von und nach Brindisi, Marseille, Gibraltar, Plymouth oder London. Die Gepäckabfertigung findet getrennt für den Land- und Seeverkehr statt. Auf der Seestrecke genießt der Reisende 150 kg Freigepäck. Die Rundreisefahrkarte ist im wesentlichen dieselbe wie für den Landverkehr.

Seit 1. Mai 1912 besteht ein diesem Verbande angegliederter Weltrundreiseverkehr von London nach St. Petersburg oder Moskau über die Canadian Pacific Railway und Sibirien. Hierfür sind aber keine festen Karten geschaffen, vielmehr werden die Schiffahrtsscheine mit den Fahrkarten des russisch-chinesischen oder russisch-mandschurisch-japanischen Verkehrs zusammen ausgegeben. Die die Weltrundreise schließende Strecke von St. Petersburg oder Moskau nach London kann in diesen Verkehr erst einbezogen werden, wenn die sehr notwendige Vereinigung der verschiedenen Wege zwischen London und dem Festlande zu einer wahlweise gültigen Karte zum Ziele gekommen sein wird.

An der Förderung und Belebung aller Verbandseinrichtungen wird unentwegt weitergearbeitet. Ende Juni d. J. hat in Moskau die diesjährige Verbandskonferenz getagt, die sehr zahlreich beschickt war. Als einzige deutsche Eisenbahnverwaltung war die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg, als einzige deutsche Schiffahrtsgesellschaft der Norddeutsche Lloyd beteiligt. Es sind u. a. neu aufgenommen worden: die österreichische Südbahn, die nordchinesische Eisenbahn, die koreanischen Eisenbahnen mit dem Seewege Fusan-Shimonoseki. Ferner soll eine wahlweise über Wirballen-Alexandrowo-Kalisch-Wladiwostok-Dairen-Fusan gültige Fahrkarte geschaffen werden, die den Reisenden nicht mehr vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsort an einen bestimmten Weg fesseln, ihm vielmehr die größtmögliche Bewegungsfreiheit sichern würde. Die Fahrkarte über Sibirien und Suez, die schon jetzt mit dem See- oder Landwege begonnen werden kann, soll künftig auf der Seestrecke auch von einer Zwischenstation, z. B. Singapore, Colombo usw., angefangen werden können. Eine sehr wesentliche Neuerung sehen auch

die kürzlich in St. Petersburg umgearbeiteten Satzungen vor, die die Billigung der Konferenz gefunden haben. Alle Erstattungs- und Entschädigungsansprüche sollen künftig durch die abrechnende Verwaltung des Verbandes, die Königliche Eisenbahndirektion Bromberg, geregelt werden. Der Norddeutsche Lloyd wird hierbei die entsprechende Regelung für die Suez- und Pacific-Linie übernehmen. Als Zeit und Ort der nächsten Konferenz wurde Marseille im September 1914 gewählt.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die Fahrkarten außer von den eisenbahnseitigen Fahrkartenausgaben durch die verschiedensten Reisebureaus erworben werden können. Die wesentlichste Förderung erfährt der Verband durch die internationale Schlafwagengesellschaft, die Agenturen, besonders auch im Osten, in allen wichtigen Verkehrszentren besitzt. Des weiteren vermitteln den Verkauf die Agenturen der Weltfirma Cook & Son, und in Berlin das Weltrundreisebureau „Union" und das Reisebureau der Hamburg-Amerikalinie. Die Rundreisekarten über Sibirien und Suez werden natürlich auch von den Schifffahrtsgesellschaften verkauft.

(Aus dem Welt-Courier.)

Die Häfen der englischen Nordostbahn.

Die Nordostbahn nimmt nicht nur wegen ihres Eisenbahnverkehrs eine der ersten Stellen unter den englischen Eisenbahngesellschaften ein, sondern ihre Bedeutung ist auch durch ihre Eigenschaft als Eigentümerin einer Anzahl wichtiger Hafenanlagen begründet. Da diese Eisenbahngesellschaft als die erste Englands seit dem 1. Mai 1912 dem Vereinsreiseverkehr beigetreten ist, beanspruchen ihre Einrichtungen das besondere Interesse der Leser dieser Zeitschrift, und es sei deshalb auf ihre Häfen hier des näheren eingegangen. Sie liegen alle, dem Verkehrsgebiet der Gesellschaft entsprechend, an der Nordostküste von England. Ihre Wasserfläche, die sich auf 28 Hafenbecken verteilt, ist nahezu 190 ha groß. Der Besitz der Nordostbahn an Häfen dürfte also von keiner anderen Eisenbahnunternehmung der Welt übertroffen werden. Ihre Ausrüstung entspricht allen Anforderungen der Neuzeit, und von der Verwaltung geschieht alles, um die Anlagen so zu erhalten, daß sie dem neuesten Stande der Technik entsprechen. Die Benutzer der Häfen haben außerdem den Vorteil, daß ihnen zur Beförderung ihrer Güter nach den englischen Binnengegenden die besten Eisenbahnverbindungen zur Verfügung stehen.

In Hull, dem dritten Hafenplatz von England und Schottland, hat der Hafen der Eisenbahngesellschaft eine Wasserfläche von 53 ha, während seine Anlagen auf dem Lande 113 ha bedecken. Seine Hafenmauern bieten eine Liegelänge von 11,7 km, und er liegt mit einer Länge von etwa 5 km am Humber an. Er enthält 8 Hafenbecken, 2 Floßhäfen, ein Trockendock und 4 Helligen. Die Hauptbedeutung des Hafens liegt im Verkehr mit dem europäischen Festlande, mit dessen Häfen 43 Schiffsverbindungen bestehen. Regelmäßige Verbindungen dienen auch dem Verkehr mit den Häfen der Vereinigten Staaten, von Südamerika, Mexiko, Ost- und Westindien, China, Japan, Australien, des Mittelländischen und des Schwarzen Meeres. Die Schiffe kommen meist mit Getreide, Holz, Obst, Wolle usw. in Hull an und verlassen den Hafen wieder mit Kohlen als Ladung.

Der „North-Eastern Railway Riverside Quay", der 1908 in Betrieb genommen wurde, dient hauptsächlich dem Verkehr mit dem europäischen Festlande. Er ist 760 m lang und 26 m bis 46 m breit und vollständig überdacht. 10 elektrische Laufkrane vermitteln das Ladegeschäft. Die Wassertiefe neben ihm beträgt 4,9 m, so daß die Schiffe, die diese Ladeplätze benutzen, jederzeit dort anlegen können; es kann also für sie unabhängig von Ebbe und Flut ein fester Fahrplan eingehalten werden. Außer den Anlagen für den Güterverkehr enthält dieser Kai auch einen Personenbahnhof. Die Vorkehrungen zum Verladen von Kohlen bestehen aus zwei elektrisch angetriebenen Gurtförderern, die je 600 t in der Stunde leisten können, 7 Aufzügen mit Druckwasserbetrieb und 12 Kranen. 3 000 000 t Kohlen oder die Hälfte der gesamten von Hull ausgeführten Menge wird in diesen Anlagen verladen. Die umfangreichen Lagerhäuser haben eine Grundfläche von 8 ha. Neben diesen Anlagen besteht noch ein Fischereihafen mit allen Einrichtungen, die zum Fischversand nötig sind.

Die beschriebenen Anlagen genügen aber dem gesteigerten Verkehr nicht mehr, und es ist deshalb eine Erweiterung im Bau, die demnächst eröffnet werden soll. Durch sie wird die Wasserfläche um 21 ha, die Kailänge um etwa 2500 m vergrößert werden. Ferner werden zwei Trockendocks, eine Anzahl Kohlenladeplätze, ein Körnerspeicher und 6 Lagerhäuser errichtet; alle diese Anlagen werden reichlich mit Hebezeugen ausgerüstet. Eine in den Humber hinausragend Mole von 500 m Länge soll den größten Ozeandampfern die Möglichkeit geben, bei jedem Wasserstand anzulegen; sie ist besonders für Schiffe mit Petroleum und anderen feuergefährlichen Gütern bestimmt. Von dem Hinterland sind infolgedessen auch schon erhebliche Flächen von den großen Ölgesellschaften mit Beschlag belegt worden. Die Neuanlage gehört nicht der Nordostbahn allein, sondern ist gemeinsames Eigentum dieser Gesellschaft und der Hull und Barnsley-Eisenbahn.

Der nächste Hafen der Nordostbahn ist derjenige von Middlesborough. Trotzdem er einer der jüngsten in England ist, darf doch seine Bedeutung nicht unterschätzt werden. Die Zeit liegt noch gar nicht lange zurück, wo der Tees noch keine wesentliche Rolle in der englischen Schiffahrt spielte, und jetzt legen dort die größten Ozeandampfer an. Die Wasserfläche des Hafens beträgt 10 ha, die Wassertiefe bei Hochwasser 9,8 m. Das Hauptbecken ist 300 m breit, so daß auch große Schiffe darin wenden können. Die Ausrüstung des Hafens mit Hebezeugen und ähnlichen Hilfsmitteln ist erst kürzlich erneuert worden, entspricht also dem neuesten Stande der Technik. Es sind u. a. 41 schnellaufende elektrische Krane, deren Tragfähigkeit bis zu 10 t beträgt, und ein Kran mit Druckwasserantrieb vorhanden, der 30 t heben kann. Die Ausleger dieser Krane sind so lang, daß sie Wagen bedienen können, die auf dem vierten Gleis stehen. Dadurch wird die Möglichkeit gewährleistet, die Schiffe und Eisenbahnzüge mit der größten Geschwindigkeit entladen zu können, weil das Zurechtstellen der Wagen dadurch sehr bequem gemacht wird. Für das Verladen von Kohlen sind zwei Aufzüge und ein Gurtförderer mit elektrischem Antrieb vorhanden. Der von Middlesborough ausgehende Verkehr geht meist nach Übersee; es legen dort eine ganze Anzahl wohl bekannte Dampferlinien an.

Der Hafen von Hartlepool, der ebenfalls der Nordostbahn gehört, dient besonders dem Verkehr mit Grubenhölzern. 1912 wurden allein 537 529 Wagenladungen dieser Hölzer dort eingeführt. Außerdem werden große Mengen von Kohlen ausgeführt; ihre Menge beträgt jährlich über 2 000 000 t. Um sie verladen zu können, sind 8 Gurtförderer mit elektrischem Antrieb vorhanden, die stündlich je 700 t leisten können und bei jedem Wasserstand betriebsfähig sind. Große Lagerhäuser von über 14 000 qm Grundfläche bieten Gelegenheit zur Lagerung einer Riesenmenge von Getreide. Für den Fischverkehr ist ein 300 m langer, 24,5 m breiter Kai vorgesehen, der ganz überdacht ist. Auch an ihm können die Schiffe bei jedem Wasserstand anlegen. Um die Größe des Hafens anzudeuten, sei noch erwähnt, daß seine gesamte Wasserfläche 81 ha, die Landfläche der Hafenanlage 64 ha bedeckt. Der Hafen hat 5 Docks für die Ausbesserung von Schiffen, so daß für diesen Zweck mehr als in anderen Häfen vorgesorgt ist.

Endlich gehört noch der Nordostbahngesellschaft die Hafenanlage am Tyne in Newcastle, die schon seit 1859 besteht und in der jetzt jährlich etwa 7 500 000 t Kohlen zur Ausfuhr verladen werden. Auch hier sind elektrisch angetriebene Gurtförderer und andere Verladeanlagen von großer Leistungsfähigkeit vorhanden. Die Krane, 41 an der Zahl, werden teils mit Dampf, teils elektrisch, teils mit Druckwasser betrieben. Einer von ihnen hat eine Tragfähigkeit von 30 t. Im Vergleich zu der großen Menge der ausgeführten Kohlen ist die Menge der eingeführten Güter verhältnismäßig gering; sie besteht im wesentlichen jährlich in etwa 400 000 t Eisenerzen, 200 000 t Holz und 50 000 t Getreide. Zur Lagerung des Holzes und anderer Güter, die unter den Einflüssen der Witterung nicht leiden, sind große Freilagerplätze von etwa 87 ha Fläche vorhanden, während riesige Speicher namentlich zur Lagerung des Getreides dienen. Die Anlage einer Vergrößerung, die vorzugsweise dem Verkehr mit Norwegen dienen soll, wird erwogen; die Neuanlage wird einen Personenbahnhof mit allem Zubehör enthalten und den Schiffen eine Wassertiefe von 7,6 m bei Niederwasser bieten. Die neuen Kohlenverladeanlagen, die dabei mit geplant sind, sollen vorwiegend zur Versorgung der Schiffe mit Betriebskohlen benutzt werden.

Außer den genannten Hafenanlagen hat die Nordostbahn noch Liegeplätze für Schiffe in Dunston-on-Tyne und Blyth geschaffen, die ebenfalls mit allen neuzeitlichen Vorrichtungen zum Verladen von Kohlen versehen sind. Hier werden jährlich Millionen von Tonnen Kohlen ausgeführt. Überhaupt hat die Nordostbahn alles getan, was in ihren Kräften steht, um den Ausfuhrhandel Englands an seiner Ostküste zu fördern. Dabei sucht sie besonders die wechselseitigen Beziehungen zwischen Eisenbahn und Schiffahrt zu pflegen und durch das, was sie hier erreicht hat, beweist sie, wie das eine dieser beiden Verkehrsmittel das andere zu fördern vermag, wenn beide so betrieben werden, daß jedes außer seinem eigenen Vorteil auch noch die Rücksicht auf das andere im Auge behält. W.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Prämienzahlung für Lebensversicherungen von Eisenbahnarbeitern, die Mitglieder von Eisenbahnvereinen sind.** Um den Mitgliedern der Eisenbahnvereine den Abschluß von Versicherungen, insbesondere die Entrichtung von Prämien nach Möglichkeit zu erleichtern, hat die Deutsche Beamten-Lebensversicherung e. G. (Anstalt des Verbandes Deutscher Beamtenvereine) in Berlin beantragt, den Eisenbahnbediensteten, die ihre Dienstbezüge für noch kürzere Zeiträume als einen Monat erhalten, die Prämienzahlungen durch Abzug von den Bezügen in denselben Raten zu gestatten, in denen sie ihre Bezüge, seien es auch nur Abschlagszahlungen, erhalten. In Verfolg dieses Antrages hat der preußische Eisenbahnminister zugleich als Chef des Reichsamts für die Verwaltung der Reichseisenbahnen durch Erlaß vom 27. v. M. genehmigt, daß die durch einen früheren Erlaß zugelassene Einbehaltung der Prämien durch die Eisenbahnkassen gelegentlich der Lohnzahlungen ausgedehnt wird, wobei die Prämienrate auf volle 10 ₰ abzurunden ist. Das durch den angezogenen Erlaß angeordnete Verfahren findet hierbei mit der Maßgabe gleiche Anwendung, daß von der Versicherungsanstalt die Solllisten, durch die Prämien bei Abschlagszahlungen einbehalten werden sollen, bis zum 1. jedes Monats an die Eisenbahnhauptkassen einzureichen sind.

Hiernach werden die nachgeordneten Verwaltungsbehörden angewiesen, den Bediensteten hiervon Kenntnis zu geben. Die Anträge der Bediensteten auf Einbehaltung der Prämien auch bei den Abschlagszahlungen sind an den für sie als Ortsausschuß der Versicherungsanstalt bestellten Eisenbahnverein zu richten, der sie an die Versicherungsanstalt weiterzureichen hat. (Folgt Anordnung eines vereinfachten Verfahrens wegen Absetzung etwa uneinziehbarer Prämien). Dann heißt es in dem Erlaß weiter: „Im Hinblick auf die weitgehenden Vergünstigungen, die den Mitgliedern der Eisenbahnvereine von der Versicherungsanstalt infolge verwaltungsseitiger Einbehaltung der Prämien gewährt werden, und insbesondere auch im Hinblick auf die Ermäßigung der Prämien um 3½ %, erachte ich es für angezeigt, die Eisenbahnbediensteten in geeigneter Weise erneut auf diese Vorteile aufmerksam zu machen“.

— **Gegen den Wagenmangel auf den preußischen Staatsbahnen.** Unter dieser Überschrift wurde in Nr. 54 S. 867 d. Ztg. unter Bezugnahme auf einen Erlaß des preußischen Eisenbahnministers mitgeteilt, daß für den durchgehenden Güterzugverkehr auf den Ab- und Zufuhrlinien des rheinisch-westfälischen Industriegebiets eine Geschäftsführung bei der Eisenbahndirektion Essen unter Leitung des dort mit der Betriebsleitung A betrauten Oberbaurats einzurichten ist, und daß die Aufgaben dieser Geschäftsführung nach Maßgabe einer besonders erlassenen Geschäftsordnung wahrzunehmen sind. Die neue, vom 1. Juli ab gültige Geschäftsordnung, deren wichtigste Bestimmungen hier kurz angedeutet werden sollen, bezeichnet vor allem als die hauptsächlichsten Aufgaben der Geschäftsführung folgende: Sie hat im Verein mit den beteiligten Eisenbahndirektionen namentlich dahin zu wirken, daß die Fahrpläne der durchgehenden Güterzüge nach einheitlichen Grundsätzen für Fahrgeschwindigkeit, Belastung, Zusammensetzung und Festsetzung der Aufenthalte aufgestellt werden, daß ferner die Leitungsvorschriften sowie die Vorschriften über die Benutzung und Zusammenstellung der Güterzüge den Verkehrsverhältnissen und der Leistungsfähigkeit der Verschiebebahnhöfe und der Ab- und Zufuhrlinien entsprechen; Fern- und Durchgangsgüterzüge müssen in genügender Zahl vorhanden sein, die Ab- und Zufuhrlinien sind ihrer Aufnahmefähigkeit entsprechend zu belasten und Umleitungen vorzunehmen, falls es nötig erscheint; die Umleitungen sind durch Aufstellung von Bedarfsfahrplänen und Rangiervorschriften auch schon vorzubereiten, damit im Falle des Eintritts von Stockungen der Verkehr anderen Strecken zugewiesen werden kann; die Verwendung der Maschinen und des Zugpersonals der Güterzüge ist unabhängig von den Grenzen der Verwaltungsbezirke so festzusetzen, wie dies eine pünktliche und wirtschaftliche Betriebsführung erfordert, und schließlich ist von besonderer Bedeutung, daß die baulichen Anlagen nach den Bedürfnissen des Güterzugverkehrs ausgestaltet werden, und daß bei der Ausführung der Bauten auf die ordnungsmäßige Durchführung des Güterverkehrs Rücksicht genommen wird. Weiterhin regelt die Geschäftsordnung die geschäftlichen Beziehungen zu den übrigen beteiligten Direktionen. Bis auf weiteres sind in allwöchentlich abzuhaltenden gemeinsamen Besprechungen mit den betriebstechnischen Oberbauräten der meistbeteiligten Direktionen Cöln und Elberfeld die gesamte Betriebslage und die etwa zur Behebung von Betriebsschwierigkeiten einheitlich zu ergreifenden Maßnahmen zu beraten. Außer diesen regelmäßigen sind gegebenenfalls auch außerordentliche Besprechungen abzuhalten. Die geschäftsführende Stelle muß nicht nur über die für den Zugverkehr wesentlichen Einrichtungen und Vorkommnisse auf den zu ihrem Geschäftsbereiche gehörigen Strecken dauernd unterrichtet sein, sie muß sich auch durch eigene Anschauung genaue Kenntnis über die Leistungsfähigkeit der meistbeteiligten Bahnstrecken und Bahnhöfe der Nachbardirektionen verschaffen. Ebenso hat sie dafür zu sorgen, daß die beteiligten Direktionen und das Eisenbahn-Zentralamt über wichtige Vorgänge in der Betriebslage, namentlich auch über wesentliche Veränderungen in den Anforderungen des Verkehrs im Industriegebiet, dauernd unterrichtet sind.

Über die Voraussetzungen, unter denen der sogenannte „Betriebsausschuß“ in Essen zusammentritt, ist bereits in Nr. 54 berichtet worden; dabei sind auch kurze Angaben über seine Zusammensetzung und innere Einrichtung, sowie über seinen Geschäftsbereich, seine Aufgaben und Befugnisse gemacht worden. Der Zusammentritt des Betriebsausschusses ist dem Minister, dem Zentralamt und den beteiligten Direktionen sofort anzuzeigen, außerdem ist dem Minister dann täglich über die Betriebslage ausführliche telegraphische Meldung zu erstatten. Das dem Ausschusse beizugebende Hilfspersonal ist im voraus ein für allemal zu bestimmen und für seine Aufgaben sorgfältig einzuüben. Die Betriebskontrolleure sind z. B. mit den für die Maßnahmen des Ausschusses im Einzelfalle notwendigen Erhebungen zu betrauen; sie haben nach Anweisung die Betriebslage auf den Bahnhöfen und Strecken des Störungsgebiets, die Ursachen vorübergehender Stauungen im Zugverkehr, die Gründe für die Annahmeverweigerung von Zügen usw. festzustellen, auch können sie für die Dauer der Abwesenheit der Ausschußmitglieder von diesen ermächtigt werden, im Benehmen miteinander, den „Zugleitungsstellen“ wegen der Zurückhaltung von Zügen oder einzelnen Wagengruppen, wegen der Ablenkung von Zügen auf Seitenlinien zur vorübergehenden Aufstellung und wegen der Abfuhr aufgestellter Züge nach inzwischen wieder aufnahmefähig gewordenen Bahnhöfen Weisungen zu erteilen.

Gleichzeitig mit dieser Geschäftsordnung ist eine „Dienstvorschrift für das Meldewesen zur Überwachung des Fahrdienstes und die Einrichtung von Zugleitungsstellen“ ausgegeben worden. In dieser wird über Form, Inhalt und Zeitpunkt der von bestimmten Bahnhöfen des Industriebezirks zur fortlaufenden Unterrichtung der Direktionen und Ämter zu erstattenden Meldung über die Betriebslage Anordnung getroffen und die Tätigkeit der eingerichteten Zugleitungsstellen geregelt. Letztere haben u. a. die Aufgabe, für einen geordneten Zugverkehr Sorge zu tragen, wozu insbesondere gehört die Förderung der planmäßigen Durchführung der Züge auf den Strecken und Bahnhöfen, die Veranlassung von Maßnahmen zur Entlastung der Strecken und Bahnhöfe und die Weiterbeförderung aufgestellter Züge, gegebenenfalls auch die Überwachung der zweckmäßigen Verwendung der Zugpersonale und Lokomotiven. Sie müssen sich fortlaufend unterrichtet halten über den Zuglauf auf den Strecken und Bahnhöfen, insbesondere auch über aufgestellte Züge, über die Aufnahmefähigkeit der Bahnhöfe, den Bestand der dort vorhandenen abfahrbereiten Züge, sowie über den Stand des Rangiergeschäfts auf den Bahnhöfen und sie sind schließlich innerhalb ihres Bezirks und, nach Benehmen mit anderen Zugleitungsstellen auch darüber hinaus, befugt, Anordnungen über die Reihenfolge der Güterzüge zu treffen, unter Festhaltung der Zielstation auf nicht zu weite Entfernung Züge umzuleiten, die Bahnhöfe anzuweisen, Züge bestimmter Richtungen oder Zugteile für bestimmte Bahnhöfe zurückzuhalten, sowie Züge von den Bestimmungsbahnhöfen abzulenken und sie anderen Bahnhöfen zur Aufstellung oder Behandlung zuzuführen.

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster.** Auf der Tagesordnung der am 17. d. M. in Münster (Westf.) stattfindenden Sitzung stehen u. a. folgende Beratungsgegenstände: Änderungen in der Zusammensetzung des Bezirkseisenbahnrats, Wahl eines Mitglieds des Landeseisenbahnrats, Berufung des ständigen Ausschusses, Ergebnisse früherer Beschlüsse des Bezirkseisenbahnrats, Änderungen in den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen, wesentliche Änderungen im Personen- und Gepäckverkehr, wesentliche Änderungen im Güter- und Tierverkehr, ferner ein Antrag auf Frachtermäßigung für Kartoffeln an Trocknungsanstalten, Verbesserung der Zugverbindungen und Einlegung eines neuen Eilzugpaares auf der Strecke Altenbeken-Hannnover.

— **Der deutsche Güterverkehr im Herbst.** In Nr. 971 der „Köln. Ztg.“ waren die Maßnahmen besprochen, die auf den österreichischen Bahnen zur Bewältigung des Herbstverkehrs eingeführt werden und durch welche ähnliche Zustände, wie sie sich im deutschen Güterverkehr zur Herbstzeit einzustellen

pflegen, vermieden werden sollen. Zum Schluß war gesagt worden, daß manche der österreichischen Maßnahmen auch auf die deutschen Verhältnisse übertragen werden könnten. Hierzu teilt die Königliche Eisenbahndirektion in Cöln der genannten Zeitung folgendes mit: In Deutschland werden seit Jahren weitergehende Maßnahmen getroffen. Durch Bekanntmachungen sind auch in diesem Jahr frühzeitig alle Beteiligten ersucht, Massengüter möglichst schon im Sommer zu beziehen, die Wagen so schnell als möglich zu ent- und beladen und das Ladegewicht der Wagen auszunutzen. Für die Ausnutzung des Ladegewichts der Wagen von 15 und mehr Tonnen wird ein Frachtnachlaß gewährt. Die Ankunft der Güter wird ständig in größtem Umfange den Empfängern durch Fernsprecher mitgeteilt, und fortgesetzt wird auf die Ausdehnung dieses Verfahrens hingewirkt. Die Ladearbeiten können ununterbrochen, in verkehrsstarken Zeiten auch über die Dienststunden hinaus ausgeführt werden. Die Ladefristen sind durch den Tarif geregelt; den Frachtbriefen oder den etwa noch besonders erteilten Benachrichtigungen wird, wenn der Bedarf an Wagen lebhafter geworden ist, ein roter Zettel aufgeklebt, durch den schleunigste Entladung gefordert, bahnseitige Entladung auf Kosten des Empfängers den Säumigen angedroht und mitgeteilt wird, daß Wagenstandgeld nicht erstattet wird.

— **Freiengrunder Eisenbahn.** Nach dem Jahresbericht dieser Gesellschaft stellt sich der Reingewinn, einschließlich 2699 *M* (i. V. 3631 *M*) Vortrag, auf 97 142 *M* (86 416 *M*). Daraus sollen 9310 *M* (7215 *M*) für Tantiemen, Reservefonds und Eisenbahnsteuer verwandt, 5 % (4½ %) gleich 85 000 *M* (76 500 *M*) verteilt und 2832 *M* (2699 *M*) vorgetragen werden. Der preußische Eisenbahnminister hat auf den Antrag der Gesellschaft genehmigt, daß an Stelle einer endgültigen Regelung des Geldbedarfs das bei der Deutschen Eisenbahn-Gesellschaft, A.-G., Frankfurt, aufgenommene Darlehen auf 450 000 *M* erhöht wird.

— **Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft.** Die Verwaltung bezeichnet in ihrem Bericht das am 31. März d. J. abgelaufene Betriebsjahr als ein gutes. Die Betriebseinnahmen (ausschließlich 6758 *M* Vortrag aus dem Vorjahre) betragen 140 346 *M* (gegen das Vorjahr 36 776 *M* mehr). Von der Gesamteinnahme fließen in den Erneuerungsfonds für verkaufte Materialien 2730 *M* (i. V. —). Die Betriebsausgaben betragen 107 450 *M*. Hierzu kommen noch die regulativmäßigen Barrücklagen in den Erneuerungsfonds mit 14 999 *M*, den Reservefonds I und II mit 780 *M*, die Kosten zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe mit 4500 *M*, der Zuschuß an die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf zum Brückenbau mit 15 000 *M* sowie der an die Kleinbahn Hoya-Syke-Asendorf gezahlten Kosten für Verstärkung des Oberbaues in der Verbindungsbahn mit 3862 *M*, insgesamt 39 141 *M*. Von der Gesamtausgabe von 146 591 *M* sind die dem Erneuerungsfonds zur Last fallenden 13 180 *M* abzusetzen. Es kann mithin der Generalversammlung ein reiner Überschuß von 10 963 *M* (gegen 17 432 *M* i. V.) zur Verfügung gestellt werden, welcher zur Verteilung einer Dividende von je 4 % an die Prioritäts-Stammaktien und die Stammaktien, zur Zahlung von 274 *M* Staatseisenbahnsteuer und einem Vortrage von 289 *M* auf neue Rechnung ausreicht.

— **Dank des Prinz-Regenten Ludwig von Bayern an die bayerische Verkehrsverwaltung.** Das bayerische Verkehrsministerialblatt veröffentlicht ein Dankschreiben S. Kgl. Hoheit des Prinz-Regenten an den Staatsminister v. Seidlein, in dem es heißt: Die Vorbereitung und Durchführung der Jahrhundertfeier in Kelheim hat an die Verkehrsverwaltung und ihre Organe außerordentliche Anforderungen gestellt. Die schwierige und verantwortungsvolle Aufgabe, die ihr oblag, ist mit größter Ruhe und Sicherheit in umsichtiger Weise gelöst worden. Gerne schließe Ich Mich darum dem Lobe an, das der Tätigkeit der Eisenbahn-, Post-, Telegraphen- und Telephonverwaltung von allen Seiten gezollt wird. Den beteiligten Ämtern und jedem Einzelnen, der seine Kraft so erfolgreich in den Dienst der Sache gestellt hat, spreche Ich Meinen Dank und Meine vollste Anerkennung aus. Ich ersuche Sie, diesen Erlaß zur Kenntnis der Beteiligten zu bringen.

— **Neue bayerische Vertragsbedingungen für Tiefbauarbeiten.** Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat mit sofortiger Gültigkeit neue besondere Vertragsbedingungen für die Ausführung von Tiefbauarbeiten erlassen. Mit ihrem Erscheinen verlieren die bisherigen besonderen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Tiefbauarbeiten vom 1. Oktober 1904 ihre Gültigkeit. Die neuen Bedingungen weichen neben anderem auch hinsichtlich der Anforderungen, die an die Gleisbettung gestellt werden, von den bisherigen ab.

— **Württembergisches Eisenbahnbaugesetz für 1913 und 1914.** Durch Königliche Verordnung vom 17. Juli d. J. werden als weitere Teilbeträge für staatliche Nebenbahnbauten 3 178 000 *M* bestimmt und zwar je ein zweiter Teilbetrag für die Bahnen von Böblingen nach Renningen, von Spaichingen nach Nusplingen, vom Bahnhof nach der Stadt Maulbronn und von Buchau nach Riedlingen, je ein fünfter Teilbetrag für die Bahnen von Schorndorf nach Welzheim und von Göppingen nach Gmünd. Für den Bau weiterer Nebenbahnen durch den Staat werden als erste Teilbeträge insgesamt 3,6 Millionen Mark bestimmt, und zwar für eine Bahn von Bretten über Knittlingen und Derdingen nach Kürnbach, soweit diese Linie auf württembergisches Staatsgebiet zu liegen kommt, ferner von Biberach nach Uttenweiler, von Schönaich nach Waldenbuch, von Schömberg nach Rottweil, von Künzelsau nach Forchtenberg, von Ludwigsburg nach Markgröningen und von Dornstetten nach Pfalzgrafenweiler. Mit dem Bau der letztgenannten 7 Nebenbahnen soll begonnen werden, wenn die Beteiligten der Eisenbahnverwaltung den für den Bahnbau und Zubehör dauernd erforderlichen Grund und Boden kosten- und lastenfrei zur Verfügung stellen und bestimmte bare Beiträge zu den Baukosten zahlen. Schließlich werden noch 316,000 *M* als Staatsbeitrag zum Bau einer Nebenbahn von Neuenstadt nach Grünberg durch einen Privatunternehmer bestimmt. Für den Bau von zweiten Gleisen werden 4 Millionen Mark ausgeworfen, und zwar je ein erster Teilbetrag für die Bahnstrecken Horb-Rottweil, Böblingen-Eutingen, Gmünd-Aalen, Calmbach-Wildbad und ein vierter Teilbetrag für die Bahnstrecke Ulm-Aulendorf, Für den Umbau des Hauptbahnhofs Stuttgart und weitere Neu- und Erweiterungsbauten zwischen Ludwigsburg und Plochingen werden 10 Millionen Mark als siebenter Teilbetrag bestimmt. Für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen sieht das Gesetz eine Summe von 7,98 Millionen Mark vor; hierunter fallen u. a. fünfte Teilbeträge für die Erweiterung der Bahnhöfe Tübingen, Pforzheim und Stuttgart West und ein erster Teilbetrag für eine Verbindungsbahn vom Verschiebebahnhof Kornwestheim zur Station Korntal. Für die Erbauung von Wohngebäuden für Eisenbahnbeamte und Arbeiter werden 840 000 *M* und für die Vermehrung der Fahrzeuge der württembergischen Staatsbahnen 9,5 Millionen Mark bestimmt.

— **Bau einer Verbindungsbahn von Techwitz nach Zeitz.** Infolge des Umbaues des preußischen Bahnhofs Zeitz, der auf Grund eines besonderen Betriebsvertrages von der Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen mitbenutzt werden soll, wird die Herstellung einer Verbindungsbahn vom Haltepunkt Techwitz der Bahnlinie Zeitz-Altenburg nach dem neuen Gemeinschaftsbahnhof erforderlich. Infolge Zusatzvertrages zwischen Preußen und Sachsen zu dem Staatsvertrag über die Regelung der staatsrechtlichen Verhältnisse der Altenburg-Zeitzer Eisenbahn (vom 12. 11. 1895) erteilt die preußische Regierung der sächsischen nach Maßgabe des Entwurfs die Genehmigung zum Bau und Betrieb dieser Verbindungsbahn und damit zugleich das Enteignungsrecht. Als ständiger Kommissar für die Ausübung des Aufsichtsrechts über die von der sächsischen Staatsbahnverwaltung zu bauende und zu betreibende Verbindungsbahn ist vom preußischen Eisenbahnminister der Präsident der Eisenbahndirektion Erfurt bestellt worden.

— **Die Langsamkeit bei der Erledigung von Fracht- und Zollerstattungen in Frankreich** hat der Handelskammer in Mülheim am Rhein Anlaß gegeben, die Sache bei dem Deutschen Handelstage zur Sprache zu bringen. Sie hat zur Begründung eine Reihe einzelner Fälle angeführt. So wurde z. B. die Reklamation einer Firma auf Erstattung von 195 Fr. zu viel erhobener Fracht erst nach 14 Monaten auf immer wiederholte Erinnerungen hin erledigt. Auf einen Antrag wegen Erstattung von hinterlegtem Zoll für ein nach Deutschland zurückgebrachtes Motorrad wurde einer Firma durch die Eisenbahndirektion erwidert, daß auf Erledigung erfahrungsgemäß nicht vor 4—5 Monaten zu rechnen sei.

Um gegen diesen Mißstand mit Nachdruck vorgehen zu können, will der Deutsche Handelstag zunächst durch Umfrage bei den übrigen Handelskammern Material sammeln.

— **Der Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter** hatte am 1. d. M. abends seine Mitglieder zu einer großen Kundgebung nach der „Neuen Welt" in der Hasenheide bei Berlin berufen, und etwa 2000 männliche und weibliche Mitglieder der Organisation mochten dem Rufe gefolgt sein. Auf die Tagesordnung war die Frage des Staatsarbeiterrechts gesetzt, die im Frühjahr d. J. bei der Beratung des Eisenbahnetats unsere Parlamente bereits beschäftigt hat. Aus welchen Gründen der Verband zu einer solchen Kundgebung aufgefordert hat, erläuterte kurz dessen Vorsitzender, Reichstagsabgeordneter Ickler, um sodann dem Generalsekretär Riedel zu einer ausführlichen Behandlung der Frage das Wort zu erteilen. Die Darlegungen des Bericherstatters lassen sich dahin zusammenfassen, daß er die im Staatsbetrieb tätigen Arbeiter in allen Stücken den Beamten gleichgestellt wissen will. Unzweideutig wäre unter ausdrücklicher Verzichtleistung auf das Streikrecht das

Koalitionsrecht der Arbeiter festzusetzen, und damit sollte man die Einschränkungen und Vorschriften verbinden, denen sich jeder Staatsbedienstete im Interesse seiner Nation von selber zu unterwerfen hat. Ebenso unzweideutig aber müßten die einzelnen allgemeinen Berufsfragen in feste Rechtsregeln mit gesetzlichen Ansprüchen gebracht werden. So die Sicherung des Arbeitsverhältnisses, die Lohnstaffelungen, die Festlegung der Beförderungsverhältnisse, die Arbeits- und Ruhezeit, der Urlaub, das Beschwerde- und Disziplinarrecht usw. Die Staatsarbeiter müßten begreifen, daß der Staat nicht eine Behörde, sondern die Allgemeinheit sei. Nach dem Redner nahm der Reichstagsabgeordnete, Geheimer Regierungsrat Schwabach, das Wort. Die Arbeiter sollten mit der Verwaltung und nicht gegen die Verwaltung ihre Sache führen und auch bedenken, daß schon vieles erreicht und auch sicher noch weiteres erlangt werden würde. Abg. Dr. Schepp warnte die Eisenbahner, sich in Politik einzulassen; das würde nur dazu führen, Zwiespalt in ihre Reihen zu tragen und damit die Kraft des Verbandes schwächen. Landtagsabg. Dr. Runze brachte ebenfalls die lebhaften Sympathien seiner politischen Freunde zum Ausdruck. An die Ausführungen der genannten Redner knüpfte sich aus der Mitte der Versammlung ein längerer Meinungsaustausch, aus dem sich die völlige Übereinstimmung der Versammlung mit den vom Generalsekretär Riedel vorgebrachten und begründeten Forderungen für ein Staatsarbeiterrecht ergab.

Österreich.

— **Die österreichische Eisenbahnanleihe von 1913.** Ein Teil der österreichischen 4½prozentigen Eisenbahnanleihe wurde durch eine an der deutschen Übernahmegruppe beteiligten Firma nach Paris verkauft. Überdies soll schon fast der ganze von der deutschen Gruppe übernommene Betrag ausverkauft sein. Die Anleihe im Betrage von 122,8 Millionen Mark wurde für Investitionskredite der Staatsbahnen im April an die österreichische Bankengruppe begeben, der jedoch die Diskontogesellschaft, die Deutsche Bank sowie die Bankhäuser Bleichröder und Mendelssohn als die eigentlichen Übernehmer und Geschäftsführer beitraten. Der Übernahmekurs wurde der Öffentlichkeit nicht bekanntgegeben; es wurde nur gesagt, daß er formell nicht viel höher sei als bei der 4½prozentigen ungarischen Rentenanleihe (Subskriptionskurs 90,60), nur die Nebenbedingungen sollten günstiger sein als bei der ungarischen Anleihe. Die österreichische Eisenbahnanleihe wurde in Deutschland zum Kurs von 93 % zur Zeichnung aufgelegt. Das Ergebnis wurde damals als zufriedenstellend bezeichnet, es habe zwar keine Überzeichnung stattgefunden, doch sei der größte Teil an Sperrzeichner vergeben worden. Tatsächlich ist die Rente erst jetzt wirklich untergebracht. Sie notiert jetzt an der Berliner Börse 93,60.

— **Verlängerung der Linie Trient-Malé nach Fucine.** Die „Bozner Nachrichten" melden: Ende Februar d. J. wurde ein Komitee eingesetzt, das sich mit der Finanzierung der elektrischen Linie Malé-Fucine zu befassen hatte. Ende 1907 wurde bereits das allgemeine Projekt verfaßt, im Sommer 1908 folgte die Trassenrevision, 1910 und 1911 wurde dann das Einzelprojekt ausgearbeitet. Nach dem Voranschlag kommt ein Kilometer auf 154 000 Kr., die ganze Strecke auf 2 600 000 Kr. zu stehen. Davon wurden 1908 vom Lande bewilligt 220 000 Kr., während 180 000 Kr. Gemeinden und Interessenten zu zahlen hätten. Diese 400 000 Kr. wären gleichsam das Gründungskapital, die übrigen 2 200 000 Kr. hätten in Prioritätsaktien zu 4½ % die Konzessionäre zu übernehmen. Der Betrieb wäre im Anschluß an die Linie Trient-Malé von den Staatsbahnen zu übernehmen. Die Betriebskosten belaufen sich auf etwa 3000 Kronen für 1 km. Die Einnahmen werden für den Personenverkehr mit 120 000 Kr., für den Frachtenverkehr mit 58 000 Kr. veranschlagt. Diese Bahn würde nach Übersetzung des 1848 m hohen Tonalepasses ihre italienische Fortsetzung nach Tirano und dem Engadin haben.

— **Die Einnahmen der Buschtěhrader Bahn.** Diese Bahn vereinnahmte im August auf der A-Linie 798 098 Kr. (— 137 200 Kr.) und auf der B-Linie 1 574 848 Kr. (— 36 600 Kr.). Die Mindereinnahme beträgt demnach für August auf beiden Linien zusammen 173 800 Kr. und setzt sich zusammen aus einer Mindereinnahme aus dem Güterverkehr im Betrage von 179 108 Kr. und aus einer Mehreinnahme aus dem Personenverkehr im Betrage von 5308 Kr. Seit Jahresbeginn wurden vereinnahmt auf der A-Linie 6 129 372 Kr. (176,196 Kr.) und auf der B-Linie 10 891 369 Kr. (— 7444 Kr.). Zusammen ergibt sich seit Jahresbeginn eine Mindereinnahme von 183 640 Kr., während im vorigen Jahre Ende August auf beiden Netzen zusammen eine Mehreinnahme von über einer Million Kronen zu verzeichnen war.

— **Die Südbahn** vereinnahmte im Monat August d. J. 15 058 071 Kr. (— 228 046 Kr.) und seit 1. Januar unter Einrechnung von 201 432 Kr. Mehreinnahmen auf Grund der endgültigen Ermittlung für April zusammen 106 981 415 Kr. (+ 1 079 458 Kr.). Gegenüber den vorläufigen Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres mit 14 616 798 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 441 273 Kr., gegenüber den vorläufig ermittelten, jedoch bis Ende April richtiggestellten Einnahmen für die Zeit vom 1. Januar bis Ende August des Vorjahres von 102 899 944 Kr. eine Mehreinnahme von 4 082 471 Kr.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen und Kleinbahnen.** Dieser hielt am 9. August seine 21. ordentliche Verbandsversammlung in Mährisch-Ostrau ab. Bei dieser Gelegenheit wurden u. a. Vorträge über die Entwicklung des Verkehrswesens in und um Mährisch-Ostrau sowie im schlesischen Teile des Ostrauer Industriebezirks, über die Tatrabahnen, sowie über Automobillinie und Lokalbahnen gehalten. Am Tage zuvor fand der 8. Betriebsleitertag der Mitglieder des Verbandes der österreichischen Lokal- und Kleinbahnen mit elektrischem Betrieb und der erste Betriebsleitertag der Bahnen mit Dampfbetrieb statt. Auch hier wurden einige bemerkenswerte Gegenstände in Vorschlägen behandelt, u. a. sprachen Zentralinspektor Ingenieur Hradetzky aus Wien über einheitliche Beförderungsvorschriften für elektrische Bahnen, Dr. Schreiber, Wien, über Gepäckkarten bei Straßenbahnen und Lokalbahnen, und Oberinspektor Ingenieur Berbalk aus Wien über Fortschritte im Autobusbetrieb. Für die folgenden Tage war eine Besichtigung des Eisenwerkes in Witkowitz und ein Ausflug über Karwin nach Poprád-Felka und von dort mit Sonderzügen der mit Gleichstrom-Hochspannung (1650 Volt) betriebenen Tatrabahnen nach Schmecks und dem Czorbasee in Aussicht genommen.

— **Eine Staatsbeihilfe Chiles für die österreichisch-ungarische Schiffahrt.** Aus Santiago de Chile kommt folgende Nachricht: Die beiden Kammern haben einen Regierungsentwurf genehmigt, wonach einer österreichisch-ungarischen Schiffahrtsgesellschaft behufs Verlängerung ihrer Dampferlinien nach den chilenischen Häfen eine Staatsbeihilfe von 7200 Pfund Sterling jährlich gewährt werden soll. Die Beihilfe bezweckt die Förderung des Güteraustausches mit den Küstengebieten Österreichs und Ungarns und die Erleichterung des Salpetertransports.

Ungarn.

— **Der Reinertrag der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1911.** In Fortsetzung der Mitteilungen in Nr. 47 d. Bl. werden nachstehend den dort angeführten Prozentzahlen der Reinerträgnisse jene Lasten gegenübergestellt, welche die Unternehmungen zur Verzinsung der zur Deckung der Unkosten des Baues und der Ausrüstung der Eisenbahnen aufgenommenen Schuldbeträge zu tragen haben. Bei den ungarischen Staatseisenbahnen treten hier jene Tilgungsraten und Zinsen in den Vordergrund, die auf den Anteil der Staatseisenbahnen an den Staatsschulden Bezug nehmen, während bei den gesellschaftlichen Eisenbahnen ersten Ranges (Hauptbahnen) die Tilgungsraten und Zinsen der Vorzugsschuldverschreibungen, in zweiter Reihe die Dividenden der Aktien in Betrachtung kommen.

1. Ungarische Staatseisenbahnen.

	1911		1910	
	Kr.	%	Kr.	%
Eisenbahnschuldlasten (erforderliches Erträgnis)	115 674 902	4,09	111 782 542	4,10
wirklicher Ertrag (Prozentzahl nach dem Nennwertkapital)	109 217 012	3,87	93 221 089	3,42
Abgang	6 457 890	0,22	18 561 453	0,68

Dieser Abgang wurde aus den Steuern und sonstigen Einnahmen des Staates gedeckt.

2. Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn.

	1911		1910	
	Kr.	%	Kr.	%
erforderliches Erträgnis	740 661	5,36	740 996	5,36
wirkliches Erträgnis	550 389	5,00	709 261	5,13
Abgang	190 272	0,36	31 735	0,23

Dieses Mindererträgnis berührt zufolge der übernommenen Zinsenversicherung den ungarischen Staatshaushalt.

3. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, ungarische Linien.

	1911		1910	
	Kr.	%	Kr	%
erforderliches Erträgnis	9 657 004	4,68	8 681 118	4,20
wirkliches Erträgnis	4 393 556	2,13	3 262 330	1,58
Abgang	5 263 448	2,55	5 418 788	2,62

Da der ungarische Teil der Kaschau-Oderberger Eisenbahn noch die Zinsenversicherung des ungarischen Staates genießt, so streckte dieser den erforderlichen Zuschuß vor.

Für das Gesamtnetz ist die Lage die folgende:

	1911 Kr.	%	1910 Kr.	%
erforderliches Erträgnis . .	10 477 227	4,28	10 500 957	4,29
wirkliches Erträgnis . . .	7 013 269	2,87	5 180 971	2,12
Abgang	3 463 958	1,41	5 319 986	2,17

Der Betrieb der österreichischen Linien schließt somit in beiden Jahren mit einem Reinertragsüberschusse ab und die Gesellschaft nimmt daher schon seit Jahren für diese Linie keine Garantie in Anspruch.

4. Südbahn, ungarisches Netz.

	1911	1910
erforderliches Erträgnis (Prioritätendienst) . .	7 642 360 Kr.	6 125 615 Kr.
wirkliches Erträgnis .	8 762 357 „ (3,26 %)	6 295 523 „ (2,35 %)
zur Verfügung	1 119 997 Kr.	169 908 Kr.

Hier sind aber im Erfordernisse die Dividenden der Aktien nicht berücksichtigt, weil die Gesellschaft bekanntlich solche nicht zahlt. Es sei übrigens angemerkt, daß eine 4proz. Dividende für das ungarische Netz — im Verhältnisse der wirklichen Anlagekosten berechnet — rund 2 382 900 bzw. für das Vorjahr 2 378 000 Kr. an Erfordernis bedeutet.

Für das ungarische und österreichische Netz zusammen gelten die nachstehenden Zahlen:

	1911	1910
erforderliches Erträgnis (Prioritätendienst) . .	47 235 443 Kr.	41 826 243 Kr.
wirkliches Erträgnis .	45 685 974 „ (2,71 %)	41 742 821 „ (2,48 %)
Abgang	1 549 469 Kr.	83 422 Kr.

Im Erfordernisse sind die Aktiendividenden auch nicht einbezogen; bei Grundlage von 4 % würden diese 13 868 610 Kr. beanspruchen.

5. Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.

	1911	1910
erforderliches Erträgnis (Prioritätendienst) . .	1 151 517 Kr.	1 143 768 Kr.
wirkliches Erträgnis. .	1 694 675 „ (4,27 %)	1 482 874 „ (3,74 %)
Überschuß	543 158 Kr.	339 106 Kr.
bezahlte Aktiendividenden (1,75 % bezw. 0,75 %)	262 696 „	112 584 „
Vortrag auf neue Rechnung . . .	280 462 Kr.	226 522 Kr.

Hätten die Aktienbesitzer volle 4 % an Dividenden erhalten, so wäre das Erfordernis mit 600 448 Kr. in Rechnung zu stellen gewesen.

6. Mohács-Pécser (Fünfkirchener) Eisenbahn. Aus der amtlichen Statistik ist zu ersehen, daß für die Tilgung der Schuldverschreibungen im Jahre 1911 der Betrag von 103 676, im Vorjahre von 98 732 Kr. verwendet wurde, das Erfordernis an Zinsen ist aber nicht nachgewiesen. Auf Grund der Ergebnisse der früheren Jahre dürfte das Gesamterfordernis mit 930 980 Kr. angenommen werden. Der gegenüber dem mit 773 411 bzw. 778 139 Kr. (4,47 bzw. 4,50 %) erzielten Betriebsüberschusse sich ergebende Ausfall trifft die Betriebseigentümerin: die Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, welche die Kosten des Baues und der Ausrüstung der Eisenbahn aus ihren Anleihen bestritten hat.

Fassen wir nun das Gesamtergebnis zusammen und setzen wir — in Anbetracht dessen, daß bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn die 5 %, bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn aber die 4 % ausmachenden Aktiendividenden im staatlich garantierten erforderlichen Ertrage inbegriffen sind — bei der Südbahn (ungarisches Netz) und bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn das volle 4proz. Aktiendividendenerfordernis in die Berechnung ein, so kommen wir unter Berücksichtigung des bei der Mohács-Pécser Eisenbahn angenommenen annähernden Erfordernisses für die ungarischen Hauptbahnen zusammen auf folgende Zahlen:

	1911 Kr.	%	1910 Kr.	%
erforderliches Erträgnis (Prioritätendienst und Aktiendividenden zusammen).	138 780 774	4,12	132 383 867	4,05
wirkliches Erträgnis . . .	125 391 401	3,72	105 749 216	3,23
theoretischer Ausfall	13 389 373	0,40	26 634 651	0,82
ab: die nicht bezahlte Aktiendividende der Südbahn (je 4 %) und der Raab-Ödenburg - Ebenfurter Eisenbahn (2,25 bezw. im Vorjahre 3,25 %)	2 720 962		2 866 264	
bleibt wirklicher Ausfall	10 668 411		23 768 387	

Aus diesen Zahlen erhellt zugleich, daß sich die Ertragsverhältnisse der hier in Rede stehenden Eisenbahnen im Jahre 1911 im Vergleiche zum Vorjahre bedeutend gebessert haben, indem der wirkliche Ausfall um über 55 % geringer erscheint.

Hinsichtlich der Lokalbahnen (Vizinalbahnen) können wir in eine gleiche Untersuchung der Ertragsverhältnisse nicht eingehen, weil bei diesen überwiegend Stamm- und Vorzugsaktien als Anleihegrundlagen vorkommen und bekanntlich die Besitzer von Stammaktien erst dann eine Dividende genießen, falls die Ansprüche der Eigentümer von Vorzugsaktien vollkommen befriedigt sind, was aber nur bei wenigen Eisenbahnen der Fall ist. Unter solchen Umständen ist das Eingehen ins einzelne sehr erschwert, um so mehr, als hier insgesamt 177, bzw. die eigenen Lokalbahnen der ungarischen Staatseisenbahnen abgerechnet, 172 (im Vorjahre 173 bzw. 168) Lokalbahnen in die Erörterung einzubeziehen wären, wovon schon wegen Mangel an Raum abgesehen werden müßte. Wir begnügen uns daher mit einer gruppenweisen Vergleichung der betreffenden Zahlen.

Lokalbahngruppe	Jahr	wirkliches Erträgnis Kr.	% n. d. wirkl. Kapital	Verwendung für Tilgung und Verzinsung Kr.
A. Selbständige Lokalbahnen	1911	7 316 472	4,59	6 583 963
	1910	6 941 476	4,86	6 290 178
B. Im Betriebe fremder Verwaltungen befindliche Lokalbahnen:				
a) im Betriebe von Privatbahnen	1911	2 067 083	3,04	1 918 878
	1910	2 053 787	3,00	1 838 257
b) auf Rechnung des Staates betriebene Lokalbahnen	1911	715 575	4,97	465 034
	1910	703 648	4,89	465 232
c) durch die ungar. Staatseisenb. auf Grund des sog. Normalvertrags (Selbstkostenersatz) verwaltete Lokalb. .	1911	29 646 688	4,27	26 997 398
	1910	25 590 478	3,92	23 145 401
zusammen	1911	39 745 818	4,19	35 965 273
	1910	35 289 389	4,03	31 739 068

Der Unterschied zwischen dem wirklichen Erträgnisse und der Verwendung für den Prioritäts- und Stammaktiendienst bezieht sich auf sonstige Verwendungen, z. B. Rücklässe für Investitionen, hauptsächlich aber auf die Vorträge auf neue Rechnung.

Über die Verwendung für den Prioritäts- und Stammaktiendienst sei noch untenstehende Zusammenstellung mitgeteilt:

Lokalbahngruppe	Jahr	Tilgung von Vorzugsaktien, bezw. einheitlichen Aktien und Vorzugsschuldverschreibungen	Dividenden (Zinsen) von solchen	Tilgung von Stammaktien	Dividenden von solchen
		Kronen			
A	1911	370 200	5 305 627	—	908 136
	1910	425 600	4 956 442	—	908 136
B a) . . .	1911	148 400	1 684 246	—	86 232
	1910	137 600	1 579 890	—	120 767
B b) . . .	1911	24 120	364 034	—	76 880
	1910	23 160	365 192	—	76 880
B c) . . .	1911	1 633 165	24 766 947	2 200	595 086
	1910	876 900	21 742 233	2 200	524 068
Insgesamt	1911	2 175 885	32 120 854	2 200	1 666 334
	1910	1 463 260	28 643 757	2 200	1 629 851

Im ganzen zeigen die Ergebnisse des Jahres 1911 gegen das Vorjahr auch bei den Lokalbahnen einen erfreulichen Fortschritt.

Übrige europäische Länder.

— Die französische radikale Partei und die Verstaatlichung. Die radikale Partei in Frankreich, unter Führung des inzwischen verstorbenen Abgeordneten Bourrat, ist seit Anfang des Jahrhunderts mit besonderem Nachdruck für die Verstaatlichung der Privatbahnen eingetreten, und es ist nicht zum wenigsten ihren Bemühungen zuzuschreiben, wenn wenigstens ein Teil des Verstaat-

lichungsprogramms inzwischen durchgeführt worden ist. Bei dem schlechten Stand der Staatsbahnfinanzen und den zahlreichen Angriffen, denen die Staatswestbahn fortwährend ausgesetzt ist, ist eine Äußerung nicht ohne Interesse, die das amtliche Organ (Bulletin) der radikalen Partei über die Verstaatlichungsfrage jüngst veröffentlicht hat („Journal des Transports“ 1913 S. 421 ff.).

Es wird darin an die bedeutsame Rolle erinnert, die die Partei in dieser Frage gespielt habe und an die ersten Zeiten des Staatsbahnbetriebes, wo dieser bei jeder Gelegenheit in Spottgedichten und Couplets verhöhnt worden sei. Da habe sich die Partei fragen müssen, ob sie nicht etwa auf falschem Wege marschiere und ob das Staatsbahnprinzip im Parteiprogramm aufrecht zu erhalten sei. Die Erfahrung habe aber gezeigt, daß das System selbst nicht etwa falsch sei, sondern daß die Schwierigkeiten der Staatswestbahn auf einem gewissen moralischen Widerstand (Sabotage moral) der Angestellten der früheren Westbahn beruhten. Dann heißt es weiter:

„Zuerst entstanden Fragen kleinlicher Rivalität zwischen dem Personal der alten Westbahn und dem Staatsbahnpersonal. Es begann ein unfreundliches Verhältnis bei dem Personal aller Rangstufen, selbst unter den Republikanern. Es gab zwei Parteien, und sie straften sich gegenseitig mit Verachtung. Das war der erste Fehler; dazu kam aber als weit schlimmere Erscheinung der administrative Widerstand, die Sabotage .... Es gibt nicht nur eine verbrecherische Sabotage; es gibt eine Unzahl kleiner Sabotagehandlungen, die einzeln nach nichts aussehen, deren Gesamtheit aber schließlich den Gang eines Betriebes lahmlegt. Solche Handlungen kamen auf der Strecke, in den Bureaus, auf den Bahnhöfen vor, verzögerten die Arbeit, hemmten alle Anstrengungen der neuen Direktion und demoralisierten die unteren Angestellten.

Man darf nämlich nicht vergessen, daß die Westbahngesellschaft ihre Bureaus mit ihren Kreaturen besetzt hatte. Alle leitenden Beamten waren Reaktionäre und Klerikale; selbstverständlich wählten sie daher ihre Kandidaten aus der Zahl der Schüler geistlicher Schulanstalten. Um gut angeschrieben zu sein, befördert zu werden oder Vergünstigungen zu erhalten, mußte man klerikal sein. Alle diese Angestellten nahmen teils aus Dankbarkeit teils aus Kastengeist, für die alte Privatbahnverwaltung Partei. Diese hatte aber großes Interesse daran, daß die Staatswestbahn anfangs nicht gut abschnitte ....

Der Plan war, wie man sieht, ebenso geschickt, wie schändlich. Er ist nicht gelungen. Es hat sich ein Mann, Herr Claveille, gefunden, der mit seiner Tatkraft und Klugheit aller Hindernisse Herr zu werden verstanden hat. Er hat die Ordnung, Disziplin und Arbeit auf dem ihm von der Regierung anvertrauten Netze wiederhergestellt. In seiner Aufgabe wurde er durch einige republikanische Ingenieure unterstützt, die es verstanden haben, die Feindseligkeiten der Reaktion zum Schweigen zu bringen. . . .

Heute hat die Staatswestbahn nicht allein die Tätigkeit der alten Gesellschaft wieder aufgenommen, sie steht vielmehr im Begriff infolge der täglich eingeführten Verbesserungen eine Musteranstalt zu werden. Der radikalen Partei mußte vor Augen geführt werden, daß sie sich bei ihrer Forderung, die Bahnen zu verstaatlichen, nicht geirrt hat!“

Dieses Urteil über die Gründe der Mißstände auf den Staatsbahnen und über den jetzigen Aufschwung des Netzes wird von dem „Journal des Transports“ als einseitig bekämpft. Sicher ist, daß der Wert dieser Ausführungen sehr darunter leidet, daß aus ihnen deutlich hervorgeht, daß für die Beurteilung der Verhältnisse parteipolitische Rücksichten die Hauptrolle spielt.

— **Eisenbahnunfälle in Südwest-Frankreich.** Einer Meldung aus Paris, 8. September, zufolge sind den Militärzügen, welche die Truppen zu den großen Manövern in Südwest-Frankreich überführten, mehrere schwere Unglücksfälle zugestoßen. Am Sonnabend entgleiste infolge eines Weichenbruchs am Bahnhof Bedarieux (Midi-Bahn) der Zug, in dem sich das 96. Linienregiment befand, wobei ein Korporal getötet wurde. Einem Militärarzt wurden beide Beine zerschmettert. Außerdem wurden 6 Reservisten verwundet. Bei St. Amans-Soult (ebenfalls Midi-Bahn) stieß ein Zug mit Winzern mit einem Militärzug zusammen. Der letztere, der die Hälfte des 81. Linienregiments von Montpellier nach St. Sulpice im Departement Tarn beförderte, war infolge der Beschädigung der Strecke am Bahnhof von St. Amans-Soult mit dreistündiger Verspätung eingetroffen. Kaum war der Zug wieder abgelassen, als er 300 m vom Bahnhof entfernt mit einem von Mazamet kommenden Zuge zusammenstieß. Der Militärzug wurde schwer beschädigt, eine Marketenderin, zwei Soldaten und zwei Pferde wurden getötet. Die Zahl der Verwundeten, die bedeutend zu sein scheint, ist noch unbekannt. Infolge des Unfalles war das 81. Regiment gezwungen, ohne Obdach auf freiem Felde bei strömendem Regen zu übernachten. Der Stationschef von St. Amans-Soult wurde verhaftet.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Nachdem sich der elektrische Betrieb auf der Lötschbergbahn bewährt hat, ist vom eidgenössischen Eisenbahndepartement die Aufnahme des Betriebes gemäß dem vollständigen Fahrplan auf den 18. d. M. gestattet worden. — Seit dem 26. Juli verkehrt auf der Strecke Innsbruck-Buchs-Zürich versuchsweise ein Canadian-Pacific-Aussichtswagen, ein langer vierachsiger Luxuswagen, getrennt in eine große Nichtraucher- und eine kleine Raucherabteilung; satt mit Bänken ist er mit 33 nicht befestigten, bequemen Polstersesseln ausgerüstet. An beiden Wagenenden befinden sich Aussichtsplattformen, die, da der Wagen stets am Schlusse des Zuges eingereiht ist, einen guten Ausblick gestatten. Den Reisenden steht auch eine Bibliothek und eine Schreibmaschine zur Verfügung. Der Aussichtswagen verkehrt gegenwärtig mit dem Zug Innsbruck ab 7.20, Zürich an 2.09; Zürich ab 4.23, Chur an 6.47. Er ist den Reisenden I. und II. Klasse gegen einen Zuschlag zugänglich. — Von der Bundesversammlung ist der Bundesrat seinerzeit um Bericht ersucht worden, ob nicht für die berufliche Ausbildung des Eisenbahnpersonals besondere Maßnahmen zu treffen und die in Biel, Winterthur und St. Gallen bestehenden Eisenbahnschulen durch den Bund zu übernehmen seien. Diese Schulen waren bisher von Kantonen und Gemeinden unterhalten und beziehen nur eine jährliche Beihilfe durch die Bundesbahnen. Die mit Begutachtung der Frage beauftragte Generaldirektion der Bundesbahnen fand, daß die bestehenden Einrichtungen der Bundesbahnen für die berufliche Ausbildung des Dienstpersonals ihrem Zwecke entsprechen, und daß eine Änderung sowie die Übernahme der Eisenbahnen durch den Bund nicht geboten erscheine. Der Bundesrat hat sich dieser Auffassung angeschlossen und mit dem Beschluß vom 1. Juli die Angelegenheit als erledigt erklärt. Von dieser Erledigung wird den eidgenössischen Räten durch den Geschäftsbericht der Eisenbahndepartements für das Jahr 1913 Kenntnis gegeben.

Wie der „Köln. Ztg.“ aus Zürich gemeldet wird, unterliegen demnächst die badischen Eisenbahnbeamten im Kanton Baselstadt der Besteuerung. Nach einem Abkommen, das zwischen dem Kanton Baselstadt und den badischen Staatsbahnen zustande gekommen ist und zu seiner Gültigkeit noch der Zustimmung des baslerischen Großen Rates bedarf, erhält Basel um die einmalige Zahlung von 700 000 ℳ das Recht, die Beamten und Angestellten der badischen Staatsbahnen, die in Basel wohnen und bisher steuerfrei waren, nunmehr zu besteuern. Das Abkommen tritt aber erst nach fünf Jahren in Kraft. — Die technische Prüfung der Bahnanlagen im neuen badischen Personenbahnhof zu Basel ist durch eidgenössische Eisenbahnbeamte vorgenommen worden. Da sie zu keinerlei Beanstandungen Anlaß gab, werden die Bahnanlagen am 11. September eingeweiht und am 14. September dem Betrieb übergeben werden.

— **Ferienheim schweizerischer Eisenbahner.** Außer der oberhalb Vitznau am Vierwaldstättersee an der Rigibahn gelegenen Erholungsheim Grubisbalm besitzen die schweizerischen Eisenbahner seit etwa einem Jahr noch ein weiteres Ferienheim in dem Kurhaus Brenscino, das, am Abhange des 2400 m hohen aussichtreichen Monte Ghiridone und etwa 200 m über dem Lago Maggiore im Kanton Tessin, in völlig staubfreier, geschützter Lage angelegt ist und in kurzer Zeit von der Damperstation des unterhalb am See gelegenen Brissago, auf der nach dem wildromantischen Sacromonte führenden Straße, zu erreichen ist. Das Kurhaus ist während des ganzen Jahres geöffnet und nimmt außer schweizerischen Eisenbahnern und deren Angehörigen auch andere Gäste zu wohlfeilen Preisen auf (voller Pensionspreis 6—7 Fr. täglich). Die Zimmer sind gut bürgerlich eingerichtet, das Haus selbst ist von schönen schattigen Park- und Kastanienwaldanlagen umgeben. Brissago gilt als eine der schönsten Ortschaften am Lago Maggiore, das dortige Klima ist selbst mitten im Winter sehr mild und eine üppige Flora erfreut fast das ganze Jahr hindurch das Auge. Ganz in der Nähe des Pensionshauses im Sacromontetal befindet sich eine vorzügliche eisenhaltige Quelle, deren Wasser von den Ärzten für gewisse Beschwerden und bei Blutarmut als ganz besonders heilend empfohlen wird.

— **Einnahmen der italienischen Staatsbahnen.** Die Einnahmen der italienischen Staatsbahnen in dem am 30. Juni zu Ende gegangenen Rechnungsjahre 1912/13 sind zwar nicht ganz so stark wie in den Vorjahren gestiegen, doch sind sie in Anbetracht des Druckes, unter dem viele Gewerbe in Italien leiden, und der vorjährigen schlechten Ernten befriedigend ausgefallen. Wir veröffentlichen nachstehend die amtliche Tabelle über die Einnahmen. Daraus ist eine recht ungleichmäßige Entwicklung der einzelnen Zweige zu ersehen. Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 7½ %, also recht stark, gestiegen sind und auch der Frachtgutverkehr eine ansehnliche Steigerung von über 4½ % erbracht hat, sind die Einnahmen aus dem Eilgutverkehr um 2 800 000 Lire, d. i. etwa um 4½ %, zurückgegangen. Insgesamt weist das eigentliche Netz eine Mehreinnahme von 25 700 000 Lire oder von über 4½ % auf. Es ist jedoch zu be-

	Hauptnetz			Straße von Messina			Schiffahrt		
	1912/13 L.	1911/12 L.	Unterschied L.	1912/13 L.	1911/12 L.	Unterschied L.	1912/13 L.	1911/12 L.	Unterschied L.
Reisende	218 125 542	202 250 090,99	+ 15 875 451,01	258 291	224 317,58	+ 33 973,42	2 215 314	1 883 753,06	+ 331 560,94
Gepäck und Hunde	9 806 383	9 276 897,32	+ 529 485,68	11 177	10 553,13	+ 623,87	—	—	—
Eilgut	57 957 740	60 758 505,10	— 2 800 765,10	144 991	155 840,72	— 10 849,72	356 686	392 155,89	— 35 469,89
Frachtgut	273 555 338	261 445 121,41	+ 12 110 216,59	259 841	245 037,04	+ 14 803,96	—	—	—
	559 445 003	533 730 614,82	+ 25 714 388,18	674 300	635 748,47	+ 38 551,53	2 572 000	2 275 908,95	+ 296 091,05

rücksichtigen, daß die Betriebslänge von 13 474 auf 13 741 km oder um 276 km, die mittlere Betriebslänge von 13 449 auf 13 708 km oder um 259 km gewachsen ist. Die Kilometereinnahme des Hauptnetzes ist danach von 39 685 auf 40 808 Lire gestiegen, d. h. um 1123 Lire oder um rund 2¾ %. Eine verhältnismäßig sehr starke Steigerung von über 10 % hat dagegen die Staatsschiffahrt erfahren. Das ist darauf zurückzuführen, daß nach dem Friedensschluß mit der Türkei die als Hilfskreuzer eingestellten Schiffe wieder ihrem eigentlichen Zwecke in der Handelsmarine wiedergegeben wurden, wodurch Einschränkungen und Unbequemlichkeiten im Staatsschiffahrtsdienste in Wegfall kommen konnten.

— **Alpenbahn Cuneo-Nizza.** Von der neuen italienisch-französischen Alpenbahn Cuneo-Nizza wird Anfang September die erste Teilstrecke Vievola-Tenda dem öffentlichen Betrieb übergeben. Bisher ging die Bahn nur bis zum Orte Vievola, einer kleinen Häusergruppe, die ausschließlich für die Arbeiten am Col di Tendatunnel entstanden ist. Da der Höhenunterschied zwischen Vievola und Tenda 160 m beträgt, so mußte man die Bahnlinie künstlich lang halten. Die Fahrstraße zwischen den beiden Orten ist 5 km lang, die Bahnlinie aber auf 8 km ausgedehnt. Die Strecke folgt im wesentlichen dem engen und gewundenen Tale des Rojaflusses. Unmittelbar hinter der Station Vievola tritt die Bahn in die Dolomitenmasse des Monte Branego ein und durchfährt ihn in einem 1300 m langen Tunnel von Hufeisenform. Dann überschreitet sie auf einer 25 m hohen Brücke den Rojafluß und verschwindet auf der linken Seite des Tales wieder im Innern des Berges. Bis zum Bahnhof Tenda bleibt die Linie links der Roja, sie durchfährt in zahlreichen kleinen Galerien von 300 bis 700 m Länge die Vorsprünge des Berges, überschreitet die kleinen Täler auf Brücken und kommt schließlich 90 m hoch über dem Orte Tenda an. Um den Höhenunterschied zu überwinden und den auf ungefähr gleicher Höhe mit dem Orte gelegenen Bahnhof Tenda zu erreichen, folgt die Linie nunmehr dem Riofreddo, einem Nebenfluß der Roja, und durchfährt den Monte Cagnolina in einer 1500 m langen Galerie. Bis die ganze Strecke zur französischen Grenze fertiggestellt ist, dient der Bahnhof Tenda als Kopfstation. Die Arbeiten auf der übrigen italienischen Strecke sind übrigens so weit vorgeschritten, daß man den Betrieb im Frühjahr 1915 zu eröffnen hofft. Die Linie von Vievola bis zur französischen Grenze ist 21 km lang und enthält außer der Station Tenda noch die Bahnhöfe Briga Marittima und San Dalmazzo di Tenda. Es liegen auf ihr 20 Galerien, darunter ein Kehrtunnel von 1500 m Länge im Monte Rioro, ferner 6 Brücken über die Roja und je 2 über die Levenza und die Biogna.

— **Die London und Nordwestbahn.** H. W. Jacobs gibt in der „Railway Age Gazette" Reiseeindrücke aus England wieder. Die London- und Nordwestbahn hat eine Betriebslänge von rund 4800 km und besitzt 3000 Lokomotiven, 9000 Personenwagen und 77 000 Güterwagen. Die größte Entfernung, über welche auf ihrem Netz einschließlich der angegliederten oder mitbetriebenen Bahnen Personen oder Güter befördert werden, beträgt etwa 640 km. Der größte Teil des Verkehrs erstreckt sich auf kurze Entfernungen zwischen dicht besiedelten Industriegebieten und großen Seehäfen. Die Zahl der Personen- und Güterzüge ist groß, ebenso die Reisegeschwindigkeit. Lange und schwere Güterzüge wie in Amerika sind hier unbekannt. Die Züge sind kurz und ebenso sind es auch die Bahnhofsgleise. Die Güterwagen sind klein, das Ladegewicht beträgt 6—12 t.

Besonderes Interesse erweckte die Hauptwerkstatt der Bahngesellschaft in Crewe. Sie beschäftigt 8000—10 000 Arbeiter und ist die größte Eisenbahnwerkstatt der Welt. Der Ort Crewe besteht nur aus Familien der Angestellten und hat eine Einwohnerzahl von 42 000. Das Werk ist auf einem schmalen Geländestreifen erbaut, seine Länge beträgt etwa 5 km, die Grundfläche 80 ha. Den Hauptteil bildet die eigentliche Hauptwerkstatt, in der nicht nur die Unterhaltung, sondern auch der Neubau von Betriebsmitteln vorgenommen wird. Hieran schließt sich das Stahlwerk, in dem das gesamte von der Gesellschaft für Betriebsmittel, Oberbau und Brücken benötigte Eisen hergestellt wird, sowie mehrere Nebenbetriebe.

Bei Besichtigung der Werkstätten fällt dem Amerikaner auf, daß mit viel größerer Sorgfalt gearbeitet wird als in Amerika. Das bezieht sich nicht allein auf die kalte Bearbeitung der fertigen Teile, sondern beginnt schon bei den ersten Arbeiten in der Schmiede. Als Beispiel nennt er das Ausglühen und nachfolgende Härten der Schmiedestücke zur Beseitigung innerer Spannungen. Sehr viel Gewicht wird auf eine gute äußere Erscheinung der Lokomotive gelegt, dieser Eindruck drängt sich jedem Reisenden auf. Der farbige Anstrich wird mit großer Sorgfalt ausgeführt und hält 5—7 Jahre, so daß die Lokomotive nicht bei jeder Hauptrevision neu angestrichen werden muß. In den Werkstätten ist die Benutzung von Werkzeugmaschinen sehr weit ausgebildet, so daß die Handarbeit auf ein Mindestmaß gebracht ist. Selbst die in dieser Hinsicht weit vorgeschrittenen Amerikaner können hier noch manches Neue lernen. Unter den in Crewe hergestellten Erzeugnissen nennt Jacobs Niete, Messing, Gußstücke aus Weißmetall, verzinkten Eisendraht, Werkzeugstahl, Werkzeuge und kleinere Werkzeugmaschinen, hydraulische Pressen, ferner Chamottesteine für Feuerbrücken, gewöhnliche Ziegel für Gebäude und Pflasterungen, Dachziegel, Fliesen, Töpfe und Schleifsteine. Die Bahngesellschaft stellt auch die Wohnhäuser für ihre Bediensteten selber her. In der Materialprüfungsanstalt werden 40 Beamte beschäftigt; außerhalb des Werkes sind noch 20 Abnahmebeamte tätig. Daher sind auch Unfälle infolge von Materialfehlern außerordentlich selten.

— **Warschau-Wiener Eisenbahn-Gesellschaft.** Über den weiteren Verlauf der Liquidation seit Ausgabe des vierten Nachtrags zur Denkschrift über den Rückkauf der Bahn durch den russischen Staat teilt die Verwaltung der Bahn folgendes mit: Nach amtlicher Auskunft sind folgende vom Verwaltungsrat vorgelegte Ansuchen: die Frage der Erhöhung des Verstaatlichungspreises um 1 820 099 R., die Frage der Zahlung von 59 317 R. durch die Regierung als Rückerstattung der voraussichtlichen Liquidationskosten der Gesellschaft für das Jahr 1913 und die Frage der Zahlung von Zinsen durch die Regierung für die Zeit vom 1. Juli 1912 n. St. bis zum Augenblicke der wirklichen Auszahlung bezüglich der den Aktionären zukommenden Dividende für das Jahr 1911 und 13 Tage des Jahres 1912 n. St. in der Sitzung des russischen Ministerrats vom 17. Januar 1913 a. St. im verneinenden Sinne entschieden, und dieser Beschluß wurde am 16. Februar 1913 a. St. Allerhöchst bestätigt. Die Ausführung der im Artikel IV des Übereinkommens vorgeschriebenen Bedingungen bezüglich der Auszahlung des Anteils der Aktionäre an der Rücklage sowie derjenigen des Artikels V bezüglich der Abfindung der Aktionäre für die Rechte derselben an den Gruben Felix I und II sind im vollen Gange. Der Verwaltungsrat stellt folgende Anträge an die Hauptversammlung: 1. Dieselbe wolle sämtliche vom Verwaltungsrat mit bezug auf die Liquidation bis jetzt vorgenommenen Anordnungen bestätigen. 2. Die Hauptversammlung wolle den Verwaltungsrat ermächtigen, einen zur Deckung der Liquidationsausgaben nach dessen Ermessen nötigen Betrag zur Verfügung der nächsten Hauptversammlung zu halten und bei der Regierung zu beantragen, auf die Gesamtheit der Aktien den Anteil der Aktionäre an der Rücklage zu verteilen, jedoch nach Abzug des soeben genannten Betrags. 3. Die Hauptversammlung wolle den Verwaltungsrat ermächtigen, diejenige Art der Auszahlung des auf die Aktionäre für die Zession ihrer Rechte bezüglich der Gruben Felix I und II entfallenden Betrags zu wählen, der dem Verwaltungsrat als der geeignetste erscheinen wird.

— **Vollendete Verbindung des russischen Eisenbahnnetzes mit dem finnischen.** Das bedeutsame Werk der Verknüpfung der Eisenbahnen Rußlands und Finnlands ist nun vollendet, indem dieser Tage an der neuen Eisenbahnbrücke in Petersburg, die über die Newa führt und ein Glied der Verbindungsbahn bildet, der letzte Spann eingesetzt worden ist. Auf Grund dessen wird der gegenseitige direkte Eisenbahnverkehr zwischen Rußland und Finnland, wie dies auch schon früher in Aussicht genommen war, bereits im Oktober beginnen können. Dieser Verkehr ist nicht nur für Finnland und Rußland selbst, sondern auch für ausländische Handelskreise, die mit Finnland in Beziehungen

stehen, von großer Wichtigkeit, weil dabei, soweit der Eisenbahnweg in Betracht kommt, durch Fortfall der Umladung eine wesentliche Vereinfachung des Güterverkehrs eintritt. Eine nicht mindere Annehmlichkeit bietet die neue Verbindung in Petersburg natürlich auch den Reisenden, die beispielsweise von Petersburg nach Finnland weiterfahren. Die Newabrücke, zu der Finnland einen bedeutenden Beitrag hatte zahlen müssen, ist ziemlich einen halben Kilometer oder genauer 456 m lang und besteht aus vier festen eisernen Bogen von je 101 m Spannweite, sowie einem drehbaren Teil von 43 m Länge. Außerdem befindet sich an jedem Endpunkt auf dem Lande ein Bogen von 24 m Spannweite. Der bewegliche Brückenteil, aus zwei Flügeln bestehend, wird mittels elektrischer Kraft gehoben, was vier Minuten in Anspruch nimmt. Er ist nach dem System Ralle gebaut. Nach der Fajansowajastraße zu setzt sich von der Newabrücke ab die Verbindungsbahn in einer Länge von 610 m als Hochbahn fort. Diese letztere ist aus Eisenbeton hergestellt und besteht aus 44 Bogen, deren Höhe zwischen 4,3—6,1 m beträgt. Die Newabrücke ist von Ingenieur V. Nikolaj nach Plänen der Professoren Bjelelubski und Kriwoschein gebaut worden. Nach der Eröffnung der Verbindungsbahn kann das finnische rollende Wagenmaterial nach Rußland hineingehen — während bisher der finnische Eisenbahnverkehr bei Petersburg endete — und die russischen Wagen können alle Strecken in Finnland befahren. Um dies zu ermöglichen, hat Finnland in den letzten Jahren auf seinem Bahnnetz durchgreifende Verstärkungen vornehmen müssen, da die russischen Lokomotiven und Wagen weit schwerer wie die finnischen sind, und bei Anlage des finnischen Eisenbahnnetzes ist auf einen möglicherweise eintretenden Verkehr mit Rußland nicht die mindeste Rücksicht genommen worden. Für den nunmehr bevorstehenden gemeinsamen Verkehr zwischen Rußland und Finnland sind außer mit den russischen Staatsbahnen noch mit zwölf Privatbahnen Abmachungen getroffen worden, so daß von fast allen Teilen Rußlands direkt Frachtgut nach Finnland und umgekehrt gesandt werden kann. Für diesen Verkehr sind Verordnungen und Bestimmungen von gewaltigem Umfang ausgearbeitet worden, deren Kenntnisnahme dem Eisenbahnpersonal eine riesige Arbeit verursachen muß. Ferner beabsichtigt die russische Regierung, an Stelle von Reval den finnischen Hafen Hangö, der als Winterhafen eine große Rolle spielt, zum russischen Ausfuhrhafen zu machen, zu welchem Zweck dieser Tage eine russische Regierungskommission in Hangö Untersuchungen ausgeführt hat. M.

Fremde Erdteile.

— Die Bagdadbahn und die Schiffbarkeit des Schatt el Arab bis Basra. Bekanntlich spielt bei den jetzt so lebhaft erörterten Fragen, die mit der Bagdadbahn zusammenhängen, eine sehr wichtige Rolle die Bedeutung, die einer etwaigen Verlängerung der Bagdadbahn über Basra hinaus bis zum Persischen Golf nach Koweit beizumessen wäre, das unter englischem Einfluß steht. Da gibt nun der englische Konsularbericht über den Handel von Basra im Jahre 1912 erwünschte Auskunft. Basra, das wir als den dereinstigen Endpunkt der Bagdadbahn als eines wesentlich deutschen Unternehmens zu betrachten haben, ist auch schon jetzt ein wichtiger Hafen- und Umschlagplatz, da Seeschiffe aus dem Persischen Golf bis dahin trotz der vielbesprochenen Schlammbarre vor der Mündung des Schatt el Areb verkehren, während oberhalb die Flußschiffahrt bis weit den Euphrat und den Tigris heraufreicht, die sich etwa 70 km oberhalb Basra zum Schatt el Arab vereinigen. Nach obigem Bericht ist der Seeverkehr Basras und an ihm auch der deutsche Anteil schon jetzt sehr bedeutend. Die Gesamtausfuhr betrug rund 68 Millionen Mark, die Einfuhr rund 55 Millionen; in der Ausfuhr nimmt das Getreide bei weitem den ersten Platz ein.

Über den deutschen Handel sagt der Bericht, wie wir der „Kreuzztg." entnehmen, folgendes: Der Hafen wurde von zwölf Dampfern der Hamburg-Amerikalinie angelaufen. Die Wareneinfuhr durch die Dampfer wird auf 528 415 £ (= rund 11 Millionen Mark) gegen 397 960 £ (= rund 8¼ Millionen Mark) im Jahre 1911 angegeben und die Ausfuhr auf 375 760 £ (= rund 7,8 Millionen Mark) gegen 204 142 £ (= rund 4¼ Millionen Mark) im Vorjahre. Die deutsche Einfuhr ist demnach gegen 1911 um 33 % und die Ausfuhr um 28 % gestiegen.

In der Schiffahrt nimmt England natürlich bei weitem den ersten Rang ein. Deutschland kommt, freilich mit einem großen Abstand, an zweiter Stelle. Die englischen Dampfer, die in Basra verkehrten, zählten 217 und hatten einen Gesamttonnengehalt von 258 340. Die zwölf deutschen Dampfer hatten zusammen einen Tonnengehalt von 30 948. Rußland war mit fünf Dampfern zu 9863 t vertreten. Die Gesamtzahl der Dampfer betrug 240 mit einem Tonnengehalt von 204 186.

Unter der deutschen Einfuhr befanden sich 7287 t Material für die Bagdadbahn im Werte von etwa 1¼ Million Mark. Die Bagdadbahngesellschaft hat vier englische) Meilen oberhalb Basra am Schatt el Arab eine Niederlage für ihre Baumaterialien angelegt und einen soliden Ladepier mit zwei Laufkränen gebaut, die schwere Lasten heben können. Das eintreffende Material für den Bahnbau wird hier bis zu seiner Expedition nach Bagdad aufgestapelt. Ende des Jahres waren die Vorkehrungen für die Weiterbeförderung des Materials noch nicht vollendet, aber in diesem Jahre sollten fünf Schlepper und 18 Schuten, die zu diesem Zweck gebaut wurden, die Arbeit beginnen. Einige von diesen Fahrzeugen waren bereits in zerlegtem Zustande angekommen und wurden in Basra zusammengesetzt. Einstweilen waren vier Dampfbarkassen am Werk, um das Baumaterial stromauf zu befördern.

Eine sehr interessante Mitteilung enthält der Bericht über die Wasserverhältnisse des Schatt el Arab. Die Schlammbarre, die den Eingang in den Strom versperrt, hat sich verändert, und die Durchfahrt durch sie ist wesentlich tiefer geworden. Der Bericht sagt nur, daß es sich um „natürliche" Veränderungen handelt. Jetzt können Ozeandampfer bis zu 20 Fuß Tiefgang laden, bevor sie den Fluß verlassen. Namentlich einfahrende Schiffe brauchen weniger zu leichtern als früher, und die Zahl der Dampfleichterboote im Hafen von Basra beschränkt sich jetzt auf vier.

Aus alledem geht hervor, daß Basra ein vollkommen geeigneter und auch genügender Ausgangs- und Endpunkt für die Bagdadbahn ist. Bei einem Tiefgang von 20 Fuß = rund 6 m können die größten Handelsdampfer bis Basra hinaufkommen und es läßt sich mit einem Hafen, den Schiffe von solchem Tiefgang erreichen können, ein gewaltiger Verkehr bewältigen, wie wir ihn nur uns irgend in absehbarer Zeit für die Bagdadbahn erträumen können. Die Fortsetzung der Bahn nach Koweit ist daher verkehrspolitisch keineswegs so dringend nötig.

— Die Betriebsergebnisse der Südmandschurischen Eisenbahn stellen sich für das am 31. März d. J. abgelaufene Geschäftsjahr wie folgt in Yen = je 2,10 *M*:

Betriebe	Einnahmen	Ausgaben
Eisenbahnen	19 907 456	7 846 923
Dampfer	535 849	558 085
Bergwerke	9 193 753	7 347 091
Hafenanlagen	1 688 710	1 489 384
Grundstücke	633 211	1 401 012
Gasthäuser	234 948	271 227
Elektrizitätswerke	849 942	577 802
Gasanstalten	172 440	93 106
Verschiedenes	60 527	1 065 790
Allgem. Verwaltung	—	2 059 997
Zinsen	264 583	5 564 910
Diskont auf Schuldverschreibungen	—	340 047
zusammen	33 541 419	28 615 374

Einnahmen	33 541 419 Yen
Ausgaben	28 615 375 „
Überschuß	4 926 044 Yen
Hierzu der Vortrag aus dem Vorjahr	2 311 470 „
bleiben zur Verteilung	7 237 514 Yen

Die Verteilung geschah wie folgt: Gesetzliche Rücklage 246 302 Yen, Sonderrücklage 2 000 000 Yen, Dividenden für die Regierung 2 000 000 Yen und für die Teilhaber (6%) 540 000 Yen, Belohnungen 300 000 Yen, Vortrag aufs nächste Jahr 2 151 212 Yen. Für das laufende Jahr wird ein Fehlbetrag von 14 Millionen Mark erwartet, der sich aus den sehr erheblichen Neu- und Umbauarbeiten herschreibt. Um den Fehlbetrag zu decken, hat bereits die letzte Hauptversammlung der Anteilhaber eine Erhöhung des Kapitals um 40 Millionen Yen beschlossen, wovon ¹/₁₀ zum 1. September zur Einziehung ausgeschrieben wurde. F. W.

— Errichtung eines staatlichen Verkehrsamts in Pennsylvania. Der Staat Pennsylvania hat dem Vorbild Neuyorks und anderer Staaten folgend die frühere Railroad Commission abgeschafft und an ihre Stelle eine „Public Service Commission" aus 7 Mitgliedern gesetzt, die bereits in Tätigkeit getreten ist. Das Gesetz rüstet diese Behörde, die wir am zweckmäßigsten als Verkehrsamt bezeichnen, mit erheblich größeren Befugnissen aus, als sie die Railroad Commission besaß. Diese hatte nur das Recht, Ratschläge zu erteilen, während die jetzige mit Vollmachten ausgerüstet ist, um ihre Anordnungen zu erzwingen. Ihr Wirkungskreis umfaßt Eisenbahnen, Straßenbahnen, Omnibuslinien, Landstraßen, Brücken, Fähren, Hafenanlagen, Rohrleitungen, Kanalisation, Erzeugung von Wärme und Kälte, Gas und elektrische Energie, Gepäck- und Expreßgutbeförderung, Telegraphen und Fernsprecher und die Verwaltung der Städte. Auch die Finanz-

verwaltung, insbesondere die Ausgabe von Aktien und Obligationen der betreffenden Gesellschaften oder Korporationen wird von dem Verkehrsamt überwacht. Es hat die alleinige Rechtsprechung über das Bestehen und die Beseitigung von Planübergängen und Plankreuzungen der Eisenbahnen. Die Verwaltungskosten werden von den beteiligten Gesellschaften aufgebracht. Der Rechtsprechung des Amts unterstehen die Anlagen nicht, die nur für den eigenen Gebrauch des Erzeugers bestimmt sind. Die öffentlichen Anlagen müssen so gebaut, betrieben und unterhalten werden, wie es die Interessen und die Sicherheit der Verbraucher, der Angestellten und des Publikums erfordern. Die Eigentümer haben alle diesbezüglichen Vorschriften des Amts Folge zu leisten. Tarifänderungen müssen 30 Tage vor ihrem Inkrafttreten dem Verkehrsamt und der Oeffentlichkeit mitgeteilt werden. Alle beabsichtigten, baulichen Änderungen müssen zunächst dem Amt vorgelegt werden, das darüber entscheidet, ob sie zweckmäßig sind und gestattet werden dürfen. Die bei Errichtung des Gesetzes den Gesellschaften gehörenden Rechte und Vorrechte bleiben bestehen. Innerhalb der Gemeindebezirke können die Gesellschaften (diese Vorschrift gilt nicht für Straßenbahnen) ihre Anlagen ohne Zustimmung der Stadt ausdehnen, nicht aber in das Gebiet einer Nachbargemeinde. Das Verkehrsamt hat das Recht, Anschlüsse an die Anlagen anderer Gesellschaften zu verlangen. Für Übertretungen des Gesetzes werden Geld- und Gefängnisstrafen vorgesehen. Die Mitglieder werden für 10 Jahre gewählt; ihr Gehalt beträgt 10 000 $, das des Vorsitzenden 10 500 $. Die Bezüge der Beamten des Amts schwanken zwischen 7500 und 5000 $. Als Berufungsgericht dient der ordentliche Gerichtshof in Harrisburg.

— **Unfallverhütung auf der New York Central.** Die größere Freiheit und Selbständigkeit der Dienststellen, die im Gegensatz zu den europäischen Gepflogenheiten eine eigenartige Eigenschaft amerikanischer Eisenbahnen bildet, zeigt sich deutlich in der Art und Weise, wie eine der größten und best geleiteten Bahnen der Vereinigten Staaten, die New York Central and Hudson River, die Verhütung von Unfällen erstrebt. Sie hat eine besondere Unfallverhütungsabteilung gebildet, mit einem Direktionsbureau an der Spitze. Die ganze Bahn ist hierzu in 60 Abteilungen gegliedert, und im ganzen werden 900 Angestellte als Unfallverhütungsbeamte beschäftigt. Sie setzen sich aus allen Dienstzweigen zusammen, werden je ein halbes Jahr im Unfallverhütungsdienst ausgebildet und dann durch andere Beamte abgelöst. Die Unfallverhütungsbeamten haben die Aufgabe auf alle Gefährdungen von Bediensteten, Reisenden oder dritten Personen aufmerksam zu machen und ihre Abstellung zu veranlassen. Sie werden darin von den früheren Mitgliedern der Abteilung, die ihre Unfallverhütungsabzeichen (Knöpfe) behalten, unterstützt.

Zur Belehrung dieser Beamten und der übrigen Bediensteten sowie auch des Publikums hat die Eisenbahnverwaltung eine fahrbare Ausstellung eingerichtet, bestehend aus einem ehemaligen Gepäckwagen, der den eigentlichen Ausstellungsraum bildet, und einem zweiten Wagen, der als Vortragsraum ausgebaut ist. In dem Ausstellungswagen befinden sich Modelle und Photographien der in den Werkstätten gebräuchlichen Werkzeugmaschinen mit angebrachten Sicherheitsvorrichtungen, ferner Modelle von Geländern an Treppen, Drehscheiben und Schiebebühnen, von Sicherheitswasserstandsgläsern und ähnlichen Unfallverhütungsvorschriften. Auch wird auf die Gefahren der Gleisüberschreitung hingewiesen. Es sind Photographien und Zeichnungen hierüber hergestellt und statistisches Material auf Wandtafeln angebracht. Es wird darauf hingewiesen, daß in einem Jahre in den Vereinigten Staaten durch Überfahren beim Überschreiten der Gleise 5284 Personen getötet und 5687 verletzt wurden. Man hofft auch die Behörden der kleineren Ortschaften durch diese fahrbare Ausstellung auf die Gefahren der Gleisüberschreitung aufmerksam zu machen. Der Ausstellungszug soll auf der ganzen Bahn umhergefahren und auf allen größeren und mittelgroßen Bahnhöfen einige Zeit zur freien Besichtigung aufgestellt werden. Gleichzeitig sollen in dem begleitenden Wagen aufklärende Vorträge über Unfallverhütung gehalten werden. Hierbei werden auch Druckschriften und eine Zeitschrift verteilt, die sonst in dem Ausstellungswagen zur Entnahme bereitliegen.

Man hofft durch diese Mittel die Zahl der Unfälle im Eisenbahnbetrieb erheblich vermindern zu können.

— **Aufschwung der Erie-Bahn.** Der „Köln. Ztg." wird aus New-York, 10. August, berichtet: Die drei Jahre hindurch dauernde Zwangsverwaltung der Erie-Bahn durch den inzwischen verstorbenen Jay Gould hat die Erie-Bahn, eine der älteren östlichen Stammbahnen, zwar nicht zu ruinieren vermocht, aber aus der der Zwangsverwaltung folgenden Wiederaufrichtung ist die Erie-Bahn als diejenige amerikanische Bahn hervorgegangen, welche je Meile die größte Schuldenlast hat. Später nahm sich J. Pierpont Morgan der Erie-Bahn an, und einer der unausgeführt gebliebenen Pläne Harrimans lief daraus hinaus, die Erie-Bahn zur östlichen Stammbahn des Union-Southern Pacific-Systems zu machen. In den letzten Jahren hat die Erie-Bahn stetige Fortschritte gemacht, doch wurde unter der Leitung des Präsidenten Underwood und unter Morgans Oberleitung die Politik verfolgt, die erzielten Überschüsse für Verbesserungen aufzuwenden und nicht als Dividenden auf die beiden Reihen 4 proz. Vorzugsaktien auszuschütten. Diese kluge Politik beginnt jetzt Früchte zu tragen, wie der soeben veröffentlichte vorläufige Abschluß der Bahn für das mit dem 30. Juni verflossene Betriebsjahr dartut, welches in jeder Beziehung das beste Jahr in der Geschichte der Bahn gewesen ist, denn nicht nur hatte die Bahn die Dividende von je 4 % auf erste und zweite Vorzugsaktien verdient, sondern außerdem 3,6 % auf die Stammaktien im Nennbetrag von 112 378 000 Doll. Der Überschuß, der im Betriebsjahr 1911/12 rd. 2 800 000 Doll. betrug, ist für 1912/13 auf mehr als das Doppelte, nämlich auf 6 682 568 Doll. gestiegen. Die Betriebslänge der Bahn betrug für das Berichtsjahr 2257 Meilen (= 86 112 km); sie war noch um 11 km geringer als im Vorjahr.

Allgemeines.

— **Ein neuer drahtloser Fernsprecher in Japan.** Auch die Japaner haben jetzt ihr eigenes System für drahtlose Telephonie, das von dem Elektrotechniker Torikata erfunden und von der japanischen Regierung angekauft worden ist. Zunächst hat diese allen von ihr unterstützten Schiffahrtsgesellschaften befohlen, die größeren Schiffe ohne Ausnahme mit den neuen Apparaten auszustatten. Auf den drei größten Postdampferlinien ist diese Anordnung bereits durchgeführt, und die mit der Erfindung gemachten Erfahrungen sollen ausgezeichnet sein. Das System ist nicht nur in Japan, sondern auch in England und Frankreich bereits patentiert worden. Es wird dies auch in nächster Zeit für Deutschland und die Vereinigten Staaten geschehen. Die Reichweite der Apparate wird auf vorläufig 100 km angegeben. Der hauptsächlichste Vorteil vor allen anderen bisher erfundenen Systemen soll in der außerordentlichen Einfachheit des Apparates bestehen, der nicht schwerer zu handhaben sei, als ein einfaches Telephon.

— **Technische Schulen.** Das Technikum Altenburg, S.-A., eine unter Staatsaufsicht stehende höhere und mittlere technische Lehranstalt tritt in das 38. Semester seines Bestehens ein. Die Lehranstalt, an dem ein aus tüchtigen Kräften sich zusammensetzendes Lehrerkollegium wirkt, verfolgt den Zweck, seine Besucher in Maschinenbau und Eelektrotechnik zu Ingenieuren, Technikern und Werkmeistern theoretsich und praktisch so auszubilden, daß sie den an sie herantretenden Anforderungen durchaus gewachsen sind. Der Abteilung für Maschinen-Ingenieure ist eine besondere Abteilung für Automobil-Ingenieure angegliedert, mit der eine Automobilwerkstätte und eine Chauffeurschule in Verbindung stehen. In den Lehrplan der Anstalt sind auch aufgenommen Papiertechnik, Gas- und Wassertechnik, Installationstechnik, ebenso werden Vorträge über Luftschiffahrt und Flugtechnik bereits seit mehreren Semestern abgehalten. Fünf neuzeitlich ausgestattete Laboratorien, reichhaltige Sammlungen, eine Bibliothek usw. sowie eine Lehrwerkstätte zur praktischen Ausbildung derjenigen Besucher, welche noch keine genügende Praxis besitzen, dienen den Zwecken des Unterrichts. Die Anstalt hatte eine Besuchsziffer von etwa 600 im Jahr. Ausführliche Programme und Jahresberichte versendet das Sekretariat des Technikums kostenlos.

Rechtspflege.

— **Verlust der Unfallrente wegen verbotswidriger Benutzung des Bahnkörpers als Heimweg.** (Entscheidung des Reichsversicherungsamts in Berlin.) Die „Eisenbahn" teilt folgendes mit: Ein Bahnunterhaltungsarbeiter hatte im Januar vorigen Jahres gegen 6 Uhr abends seinen Abschlagslohn in Empfang genommen, darauf in der Bahnhofswirtschaft einige Schnäpse getrunken und sich sodann auf den Heimweg begeben. Hierzu benutzte er teilweise den Bahnkörper und ging zwischen beiden Gleisen. Beim Herannahen eines Zuges wollte er ausweichen, trat aber wahrscheinlich in das falsche Gleis, wurde vom Zuge erfaßt und schwer verletzt. Die Eisenbahndirektion lehnte den Anspruch auf Unfallrente ab, weil der Mann verbotswidrig den Bahnkörper als Heimweg benutzt hatte, anstatt auf dem Wege am Fuße des Bahnkörpers entlang zu gehen. Dadurch habe er sich in eine selbstgeschaffene Gefahr begeben. Auf Berufung gegen diesen Bescheid sprach das Oberversicherungsamt dem Arbeiter die Rente zu, indem es davon ausging, daß dem Manne nicht zugemutet werden konnte, den Feldweg zu benutzen, weil er dann einen Umweg von 1 km hätte machen müssen, und er von der Arbeit ermüdet gewesen sei. Es läge ein Betriebsunfall vor, weil die Streckenarbeiter auch bei den Wegen von und zur Arbeit, zu der auch der Lohnempfang zu rechnen sei, solange sie sich auf der Strecke befinden, als im Banne des Betriebes stehend anzusehen seien.

Gegen diese Entscheidung legte die Direktion Berufung beim Reichsversicherungsamt ein. Dieses hob das Urteil des Oberversicherungsamtes auf und stellte den ablehnenden Bescheid der Direktion wieder her. Das Reichsversicherungsamt führte in seinem Urteil aus: Unstreitig habe sich der Unfall auf dem Heimwege von der Arbeit ereignet, dessen Antritt der Kläger zudem noch durch einen Aufenthalt in einer Wirtschaft verzögert hatte. Unterstehen aber nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts die Arbeiter auf solchen Wegen grundsätzlich nicht dem Schutze der Unfallversicherung, so fehle es im vorliegenden Falle auch an besonderen Umständen, die eine Ausnahme von dieser Regel begründen könnten. Insbesondere könne aus der vom Oberversicherungsamt hervorgehobenen Tatsache, daß Kläger Bahnarbeiter war, nicht gefolgert werden, daß er sich im Banne des Betriebes befand, als er seinen Heimweg lediglich aus Bequemlichkeitsrücksichten und ohne jede dienstliche Veranlassung auf dem Bahnkörper zurücklegte. Ebenso verfehlt sei die Auffassung des Oberversicherungsamts, daß dem Kläger billigerweise nicht hätte zugemutet werden können, den einen der beiden für ihn in Betracht kommenden Feldwege zu benutzen, weil dies mit einem Umwege verbunden gewesen sei. Denn der Umweg sei nicht erheblich gewesen und konnte jedenfalls gegenüber der Gefahr, die der Kläger durch Benutzung des Bahndammes, zumal in der Dunkelheit, sich selbst schuf, gar nicht in Betracht kommen. Ein Betriebsunfall läge hiernach nicht vor.

Dieser Fall stellt, wie die „Eisenbahn" hinzufügt, eine beherzigenswerte Mahnung dar, das überall bestehende Verbot zu beachten, wonach der Bahnkörper ohne dienstliche Veranlassung von keinem Angestellten betreten werden darf. Die Wege zur und von der Arbeitsstelle sind im allgemeinen solche dienstliche Veranlassung nicht. Sie sind es nur dann, wenn ganz besondere Umstände das Betreten des Bahnkörpers rechtfertigen, wie z. B., wenn die Arbeitsstelle nur über den Bahnkörper zu erreichen ist.

Bücherschau.

— **Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen** von Professor Gustav Schimpff. Berlin 1913. Verlag von Julius Springer. Preis 6,60 ℳ.

Es ist mit Freuden zu begrüßen, wenn unsere Hochschulprofessoren sich auch einmal mit Fragen befassen, die zu den modernen und für die Probleme der Neuzeit wichtigen gehören. Eine solche Frage hat neuerdings Professor Schimpff in einer Schrift über die Verkehrsfragen der Großstädte behandelt. Beim Durchlesen der Arbeit wirkt zunächst die große Fülle der nebeneinandergereihten Einzelfragen und Definitionen etwas ermüdend, bei näherem Studium findet man aber ein so reichhaltiges Material zusammengetragen und verarbeitet, daß die Studie für jeden, der an diese Verkehrsfragen herantritt, eine recht schätzenswerte Unterlage bietet. Der Verfasser behandelt in seiner Schrift, die zuerst als eine Reihe von Aufsätzen im „Archiv für Eisenbahnwesen" veröffentlicht worden ist, zunächst „Stadt und Stadtverkehr", d. h. die Fragen des Verkehrsursprunges, der Verkehrsgröße, der Verkehrswellen und der Reiselänge des Fahrgastes, im zweiten Teil die „Linienführung", d. h. die Richtung und Lage der Bahn, Abstand der Haltestellen, Ausbildung der Knotenpunkte usw. Der dritte Teil „Bauweise und Baukosten" befaßt sich mit der Zahl der Gleise, den Neigungen, Krümmungen und dem Oberbau, Umgrenzung des lichten Raumes, Bauweise der Betriebsmittel und ihres Antriebssystems, die Bahnkörper, Betriebsstätten und Sicherungsanlagen, der vierte Teil „Betriebsweise und Betriebskosten" erstreckt sich auf Fahrplan, Zugbildung, Platzausnutzung und Betriebskosten, der fünfte Teil umfaßt Tarife und Einnahmen, während der den Schluß bildende sechste Teil eine Betrachtung der Stadt- und Vorortbahn im Wirtschaftskörper gibt. Nicht alle Teile der Schrift sind mit gleicher Ausführlichkeit behandelt und von gleichem Wert, auch wird man bei den vom Verfasser gemachten Annahmen wohl vielfach eine gewisse Willkür feststellen müssen. Der besondere Wert des Buches liegt aber in dem reichen Zahlenmaterial, das der Verfasser mit großem Fleiß zusammengetragen hat und in der Bearbeitung der Verkehrsgrundlagen, unter denen wir besonders seine Ermittlungen über den Ortsverkehr in Berlin und Hamburg hervorheben möchten. Dem Buch sind 60 Textabbildungen und 3 Tafeln beigegeben, während in 45 Tabellen das reiche Zahlenmaterial zusammengetragen ist. Eine gute Empfehlung ist der Schrift durch das ihr vorangesetzte Geleitwort des Regierungsrats a. D. Kemmann zuteil geworden. Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Studie eine recht schätzenswerte Quelle bieten wird für solche, die dem Großstadtverkehr ihr besonderes Interesse zuwenden. Aber auch andere Fachleute werden aus der Schrift Anregung und manche wertvolle Bereicherung ihres Wissens schöpfen können. —r.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Voraussichtlich am 1. Oktober 1913 wird die dem Anschlußverkehr der städtischen Hafenanlagen am Stralauer Anger dienende Station Berlin Osthafen als Tarifstation für den Güterverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung ist beschränkt auf Sendungen, die an die städtische Hafenverwaltung gerichtet sind oder von ihr aufgegeben werden und zwar: a) Wagenladungen, b) Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen, die mit der Eisenbahn auf dem Hafenbahnhof angekommen sind und zu Wasser weiterbefördert werden sollen oder für eine zollfreie Niederlage, für die Lagerhäuser oder Lagerplätze am Hafen bestimmt sind oder vom Hafengebiet oder den genannten Anlagen herrühren oder auf der Eisenbahn weiterbefördert werden sollen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Voraussichtlich am 1. Oktober wird der an der Berliner Ringbahnstrecke Neukölln-Treptow gelegene Güterbahnhof Neukölln-Treptow für den Güter- und Tierverkehr eröffnet. Er erhält Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen, lebenden Tieren, Eil- und Frachtstückgut und Wagenladungen. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen betragen von Neukölln-Treptow nach Neukölln 1,97 km, nach Berlin Frankfurter Allee 4,03 km, nach Rummelsburg b. Berlin 5,61 km, nach Lichtenberg-Friedrichsfelde 5,12 km und nach Berlin Görl. Bhf. 2,75 km.

Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Villány-Eszék zwischen den Stationen Baranyavár-Pélmonostor und Dárda gelegene Haltestelle Laskafalu ist umgebaut und am 1. Mai d. J. als Station mit beschränktem Verkehr für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen (Ruhr). Am 15. September 1913 wird der an der Strecke Dortmund-Gronau gelegene Bahnhof Derne auch für den Tierverkehr eröffnet.

Am 1. September 1913 wurde in der Personenhaltestelle Pritschitz auf der Linie Marburg-Franzensfeste die Fahrkartenausgabe aktiviert und die Abfertigung von Reisegepäck, Hunden und Expreßgut gegen Nachzahlung eingeführt.

K. k. österreichische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnete Station Herrnwalde der Lokalbahn Nixdorf-Rumburg mit der Abzweigung von Herrnwalde nach Schönlinde wird am 1. Oktober 1913 für den Gesamtverkehr eröffnet. Von der Auf- und Abgabe ausgeschlossen bleiben leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und Munition sowie solche Güter, deren Auf- oder Abladen besondere Vorkehrungen erfordert.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Vom 1. Oktober 1913 ab wird der Stationsname Sehlem in „Sehlem (Kr. Wittlich)" geändert.

Zum **Übereinkommen zum Betriebsreglement** des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen **(Übk. zum VBR.)** ist der Nachtrag V — gültig vom 1. Oktober 1913 — herausgegeben und zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. I 225 vom 5. September 1913 an sämtliche Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend schriftliche Abstimmung über den Antrag auf Aufnahme der Great Central Railway in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 6. September 1913).

Nr. IV 67 vom 1. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ausgabe des V. Nachtrags zum Übk. zum VBR. (abgesandt am 1. September 1913).

Nr. VI 104 vom 1. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Einziehung von Beiträgen zu den Vereinskosten (abgesandt am 6. September 1913).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Mit Genehmigung des Königlichen Finanzministeriums wird am 10. September 1913 das zwischen den Bahnhöfen Potschappel und Hainsberg hergestellte schmalspurige Verbindungsgleis dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der Betrieb erfolgt nach den in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen.

Dresden, am 5. September 1913. (2333)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der links der Bahnstrecke Guntershausen-Bebra zwischen den Stationen Heinebach und Rotenburg (Fulda) neuerrichtete Haltepunkt Baumbach für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Baumbach und Heinebach 2,34 km,
zwischen Baumbach und Rotenburg (Fulda) 5,27 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Guntershausen nach Bebra die Züge Nr. 841, 239, 809, 235, 843;
b) in der Richtung von Bebra nach Guntershausen die Züge Nr. 254 W, 240, 810, 234, 252, 842.

Cassel, den 6. September 1913. (2356)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunkts Tündern für den Personen- und Stückgutverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Stationen Hameln und Emmerthal rechts der Bahnstrecke Hameln-Altenbeken gelegene Haltepunkt Tündern für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr — **nur Sendungen bis 250 kg Gewicht sind zulässig** — eröffnet werden.

Die Abfertigung von Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Tündern in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, im September 1913. (2352)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Oktober ds. Js. ab wird der Stationsname Sehlem in Sehlem (Kr. Wittlich) geändert.

Saarbrücken, 4. September 1913. (2340)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs Derne für den Tierverkehr.

Staats- und Privatbahntierverkehr.

Am 15. September 1913 wird der an der Strecke Dortmund-Gronau gelegene Bahnhof Derne auch für den Tierverkehr eröffnet.

Essen, 3. September 1913. (2341)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Tarifverzeichnis 1253 und 1265. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 und 2, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigung.
Erhöhung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. September 1913 werden im obenbezeichneten Kohlenverkehre nachstehende Frachtsätze berichtigt (Druckfehlerberichtigungen):

Heft 1.

Auf Seite 16 von Grube 50 nach Bärn Stadt von 983 auf 893.
Auf Seite 14 von Grube 1 nach Ameis von 1301 auf 1401.
Auf Seite 17 von Grube 52 nach Bielitz von 346 auf 364.
Auf Seite 19 von Grube 32 nach Dielhau von 517 auf 577.
Auf Seite 23 von Grube 32 nach Eckersdorf von 765 auf 705.
Auf Seite 31 von Grube 26 nach Humpoletz von 1361 auf 1631.
Auf Seite 32 von Grube 50 nach Hotzendorf von 879 auf 789.
Auf Seite 46 von Grube 1 nach Ptin von 1065 auf 1165.
Auf Seite 53 von Grube 54 nach Röwersdorf von 561 auf 651.
Auf Seite 50 von Grube 7 nach Römerstadt von 752 auf 762.
Auf Seite 55 von Grube 23 nach Straßhof von 1487 auf 1187.
Auf Seite 59 von Grube 31 nach Weidenau in Österr. Schles. von 673 auf 683.
Auf Seite 59 von Grube 25 nach Wien Donauuferbahnhof von 1219 auf 1210.

Heft 2.

Auf Seite 21 von Grube 18 nach Hohenelbe von 1141 auf 1241 Heller für 1000 kg.

Ferner werden mit 14. November 1913 im obenbezeichneten Kohlenverkehre Heft 1 die Frachtsätze für „Wien Nordbahnhof transit" aufgehoben.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis zum 1. Februar 1914 werden im obenbezeichneten Kohlenverkehre Heft 1 als neue Frachtsätze für „Wien Nordbahnhof transit" die um 30 h für 1000 kg erhöhten Frachtsätze von Wien Nordbahnhof loco (Seite 58—61 des Tarifs) eingeführt.

Kattowitz, 4. September 1913. (2345)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Cleve, Dissen-Rothenfelde, Emmerich, Empel und Goch als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif S 25 für Palmöl usw. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 6. September 1913. (2342)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1100 (Heft 1 und 2), 1103 und 1104. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Deutschland, gültig vom 1. September 1913.

Tfv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Großherzoglich mecklenburgischen Staatsbahnen und nach deutschen Privatbahnen, gültig vom 1. Januar 1907.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die „Kokerei Falvahütte" (Abfertigungsstation Schwientochlowitz) als Versandstation in die obenbezeichneten Tarife mit den Sätzen von „Deutschlandgrube" aufgenommen. Die bisherige Tarifspalte „Deutschlandgrube" erhält die Bezeichnung „Deutschlandgrube, Kokerei Falvahütte".

Kattowitz, 5. September 1913. (2343)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September d. J. wird die Station Kracks des Direktionsbezirks Münster (Westf.) als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5, S 5s und S 5t (für Eisen usw.) aufgenommen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Münster (Westf.), 5. Sept. 1913. (2354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Englisch-Deutscher Gütertarif vom 1. September 1904, Teil II.

Der Absatz 2 der die Cölner Bahnhöfe betreffenden Fußnote auf Seite 10 des Tarifs erhält mit Gültigkeit vom 15. September 1913 folgenden Wortlaut:

2. sofern sie einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen:
a) Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndes Frachtgut (in Stückgutsendungen oder in Wagenladungen) auf Cöln Gereon Eilg.
b) Frachtgut (in Stückgutsendungen und in Wagenladungen) auf Cöln Bonntor.

Eine Zollniederlage befindet sich nur in Cöln Hafen. Die Abfertigung der für die Zollniederlage bestimmten Sendungen erfolgt auf Cöln Hafen, wo sie an die Hafenverwaltung der Stadt Cöln zur weiteren Behandlung übergeben werden. Für die Überführung von Zollgut von Cöln Bonntor zur Zollniederlage in Cöln Hafen wird erhoben:
bei Stückgut für 100 kg 0,12 ℳ = 0,15 Francs,
bei Wagenladungen für den Wagen 5,00 ℳ = 6,17 Francs.

Die Bezeichnung Cöln Eilgutabfertigung auf den Seiten 10, 14 und 22 des Tarifs ist abzuändern in „Cöln Gereon Eilg." Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 6. September 1913. (2353)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif.

Auf Station Roggentin ist eine Kopf- und Seitenrampe in Betrieb genommen. Auf Seite 18 des Tarifs ist daher unter E 3 der Stationsname Roggentin zu streichen. (2336)

Schwerin, den 2. September 1913.
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Nr. 2 des Tfv.).

Die Bestimmungen für die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn werden mit Gültigkeit vom 10. September

1913 ab geändert; neue Fassung siehe im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger. Neben Ermäßigungen treten einzelne geringe Frachterhöhungen ein; diese gelten erst vom 10. November 1913 ab.

Berlin, den 3. September 1913. (2334)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 10. September 1913 werden die Stationen Fürstenwerder Stb., Hardenbeck, Knehden, Krewitz, Metzelthin (Kr. Templin), Parmen, Warthe und Weggun-Arendsee in den Tarif einbezogen. Die Station Wurzen der Sächsischen Staatsbahnen wird als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 und S 5 aufgenommen. Außerdem werden im Ausnahmetarif 5a (gebrannte Steine) Stationsfrachtsätze für den Verkehr von Coswig (Sa) nach Eberswalde und Niederfinow eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 3. September 1913. (2335)
Königl. Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.

Tfv. 1273. Hefte I—III. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, gültig vom 4. März 1912.

Tfv. 1297. Oberschlesisch-rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die „Kokerei Falvahütte“ (Abfertigungsstation Schwientochlowitz) als Versandstation — auch für den Steinkohlenkoks- und Steinkohlenkoksascheversand — in die obenbezeichneten Tarife mit den Frachtsätzen von „Deutschlandgrube“ aufgenommen. Die bisherige Tarifspalte „Deutschlandgrube“ erhält die Bezeichnung „Deutschlandgrube, Kokerei Falvahütte“.

Kattowitz, 5. September 1913. (2344)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II Heft A.

Im Übergangsverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit den schmalspurigen Lycker Kleinbahnen werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung dieser Kleinbahnen die Frachtsätze der Eisenbahn-Übergangsstation Lyck für die ordentlichen Tarifklassen, die Ausnahmetarife Nr. 1, 2, 2 k, 3, 4, 4 a, 4 b, 4 c, 5, 29 sowie die in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen-Ausnahmetarife 6 widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn. Für die Beförderung auf der Kleinbahn selbst ist der Binnentarif der Kleinbahn maßgebend.

Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren. (2346)

Königsberg (Pr.), 31. August 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr mit der Reichseisenbahn.

Am 1. Mai 1913 ist die vollspurige Nebenbahnstrecke Diemeringen-Drulingen dem öffentlichen Verkehr übergeben und die Schmalspurbahn Lützelburg-Drulingen an den neu eröffneten Bahnhof Drulingen der Vollspurstrecke angeschlossen worden.

Die an der neuen Strecke gelegenen Reichsbahnstationen werden mit Gültigkeit vom 10. September 1913 in den Saarkohlentarif, Heft 4, aufgenommen.

Für andere Stationen treten Ermäßigungen ein.

Die Abfertigungen erteilen Auskunft.

Saarbrücken, 6. September 1913. (2347)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 10. September 1913 tritt der Nachtrag 3 in Kraft. Er enthält neben den aus dem Nachtrag 2 übertragenen Entfernungen und Frachtsätzen und den inzwischen im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen namentlich neue Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen Stationen der Linie Hainsberg-Kipsdorf einerseits und Stationen der Linien Mügeln b. Oschatz-Nerchau-Trebsen mit Zweiglinie Nebitzschen-Kroptewitz, Oschatz-Strehla, Potchappel-Nossen und Wilsdruff-Meißen Triebischtal-Lommatzsch-Großbauchlitz - Oschatz andererseits, ferner Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Ergänzungen der Kilometer-Tariftabellen und des Anhangs. Abdrücke des Nachtrags können von unserer Wirtschaftshauptverwaltung oder durch die Stationen bezogen werden. (2348)

Dresden, 6. September 1913.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 wird der „Ausnahmetarif S 11 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren“ durch Aufnahme des Artikels „Porzellanwaren aller Art“ mit besonderen Stationsfrachtsätzen von sächsischen Stationen nach den Nordseehafenstationen ergänzt. Näheres ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatseisenbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben die Stationen Auskunft.

Dresden, am 6. September 1913. (2349)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911. Berichtigung eines Druckfehlers.

Mit sofortiger Gültigkeit ist auf Seite 33 des vom 1. September 1913 gültigen Nachtrags VI im Ausnahmetarif 91 E (Schmieröle, mineralische usw.) der Schnittfrachtsatz der Schnittafel Ib für Gleiwitz von 82 auf 28 zu berichtigen.

Wien, am 4. September 1913. (2338)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Tarif für den Rumänisch-Süddeutschen Fluß-Verkehr. Gültig vom 15. Februar 1909.

Die Station Ostrov wurde mit 31. August 1913 aufgelassen. Mit dem gleichen Zeitpunkt sind sämtliche für den Verkehr mit dieser Station bestandenen Frachtsätze außer Geltung getreten.

München, im September 1913. (2339)
Direktion der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft, auch namens der rumänischen Staatsflußschiffahrt.

6. Lieferfristen.

Nachdem in der Station Fiume wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für diese Station am 16. August l. J. unter Zl: 223 059 eingeführte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 7. September l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, am 6. September 1913. (2350)
Die Direction der kön. ungar. Staatsbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

7. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Wegeunterführung mit anschließendem Stationsgebäude in Km. 32,6 + 15 der Wetzlarer Bahn auf dem Verschiebebahnhofe bei Michendorf soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen“ vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 3,20 Mark ohne Zeichnung oder von 4,70 ℳ mit Zeichnung bei freier Zusendung durch die Post von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung in Michendorf, Bahnstraße 1 a zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift:

„Angebot für die Betonarbeiten Km. 32,6 + 15 der Wetzlarer Bahn“

versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Freitag, den 19. September, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist drei Wochen. (2355)
Michendorf, den 5. September 1913.
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung und Verlegung einer Betriebswasserleitung für den Bahnhof Soldin soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus und können auch zum Preise von 50 ₰ von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 13. September 1913, vorm. 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, 28. August 1913. (2351)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von gußeisernen Mannesmann-Muffenrohren für das Wasserwerk des Bahnhofs Hohensalza soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 50 Pf. von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 19. September 1913, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Nur Angebote von Selbstherstellern können berücksichtigt werden. (2337)

Bromberg, den 3. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 71. | 13. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Carnegie-Schwelle.

Von der auf amerikanischen Bahnen eingeführten eisernen Querschwelle, der sogenannten Carnegieschwelle (siehe Abbildung), sind bis jetzt etwa 1 500 000 Stück verlegt. Aus welchem Grunde die amerikanischen Eisenbahningenieure von der in Europa seit Jahrzehnten üblichen Trogform der Eisenschwelle abgesehen haben, mag dahingestellt bleiben. Ob sie recht daran getan haben, kann schließlich allein die Erfahrung entscheiden. Hierbei könnte man sich beruhigen, wenn nicht solche erschöpfende Erprobungen zu lange dauerten. So wird man versuchen müssen, auf Grund der bisherigen allgemeinen Erfahrungen über Querschwellen ein Urteil über diese neue Schwellenform zu gewinnen.

114 — 140 — 203

Als oberster Grundsatz bei der Formgebung der Schwellen sollte gelten: Schonung der Bettung und Erhaltung ihrer Elastizität. Sehr treffend hat der internationale Eisenbahnkongreß zu Paris 1900 die Bettung als den wahrhaften Regler der Elastizität des Gleises bezeichnet. In seinem Bericht an den internationalen Eisenbahnkongreß zu Bern 1910 sagt Rosche u. a.: „Die Konsolidierung des Unterbaus und die Besserung des Schotterbetts bilden die conditio sine qua non für jede weitere Erhöhung der Raddrücke und Fahrgeschwindigkeiten." Die Eigenschaft der Bettung als Träger der Elastizität des Oberbaus erhellt aus dem Umstande, daß das Gleis selbst nur wenige Prozente der Stoßarbeit der rollenden Lasten unschädlich zu machen vermag (Zimmermann, Zentralblatt der Bauverwaltung 1892). Der weit überwiegende Rest dieser Stoßarbeit muß von der Bettung aufgenommen werden. Man kann deshalb behaupten, daß die Verarbeitung der Stoßwirkungen fast allein Sache der Bettung ist. Hieraus ergibt sich als Aufgabe des Gleises die möglichst günstige Übertragung der dynamischen Wirkungen auf die Bettung. Gleisformen, die diese Aufgabe verkennen und in erster Linie nach dem Gesichtspunkt tunlichster Eignung zur Verarbeitung von Stoßdrücken gestaltet werden, sind verfehlt. Das letztere Bemühen ist außerdem von geringem Erfolg. Zimmermann berechnet beispielsweise in der oben angeführten Quelle, daß eine Vermehrung der Masse des Gleises durch eine Gewichtserhöhung um 50 % die Fähigkeit des Gleises zur Aufnahme von Stoßdrücken um noch nicht 2 % vermehrt. Einen sehr lehrreichen Beitrag zu dieser Frage liefern die Untersuchungen von Dr.-Ing. Saller in seinem Werk über Stoßwirkungen (Wiesbaden 1910). Der Verfasser untersucht die Bedingungen, die an das Gleis bezüglich seiner Eignung zur Aufnahme von Stoßdrücken zu stellen sind, und kommt hinsichtlich der Konstruktion des Gleises zu dem Ergebnis, daß der Abstand der äußersten gespannten Faser von der Nullachse und damit im allgemeinen die Trägerhöhe nicht zu groß werden soll. Dr. Saller scheut sich selbst den aus seinen Entwicklungen folgenden weitergehenden Schluß zu ziehen, daß die Gleiskonstruktion möglichst niedrig sein soll. Eine solche Schlußfolgerung widerspricht eben den bisherigen Erfahrungen vollkommen. Man würde nach den Sallerschen Untersuchungen mit zunehmenden Geschwindigkeiten und Lokomotivgewichten zu niedereren und biegsameren Gleisformen übergehen müssen, statt zu steiferen Formen, wie es die Praxis verlangt. Die Sallerschen Untersuchungsergebnisse lassen sich allenfalls auf bettungslose Gleise anwenden, nicht aber auf den gebräuchlichen Oberbau der Eisenbahnen, bei dem gerade die Bettung den Träger der Elastizität darstellt.

Die Anforderungen der Praxis weisen von selbst darauf hin, daß das Gleis in der Hauptsache Mittel zum Zweck einer mög-

lichst günstigen Verteilung der Stoßwirkungen auf die Bettung sein soll. Kleine Bettungsdrücke, gleichmäßige und schonende Übertragung der Stoßwirkungen auf die Gleisbettung und Verteilung dieser Wirkungen auf eine möglichst breite Bettungsfläche sind die Forderungen, die an die Gleisform vom Standpunkt der Erhaltung der Elastizität der Bettung zu stellen sind. Hierbei ist es von Vorteil, wenn die Druckübertragung auf tiefere Schichten der Bettung erfolgt; die zusammenhanglose Bettung ist in den tieferen Schichten weniger zum Ausweichen geneigt. Die erforderlichen Eigenschaften des Gleises sind demnach wie folgt festzusetzen: steife Schienen, zahlreiche und steife Schwellen mit ebener, breiter und tiefliegender Druckübertragungsfläche, wobei die Schwellenlänge mit zunehmender Steifigkeit wachsen kann, innige Verbindung zwischen Schwelle und Schiene zu tunlichstem Zusammenwirken beider als druckübertragender Gleisrost.

Gegen steife Gleisformen wird bisweilen eingewendet, daß sie sich hart befahren sollen, wobei auf Erfahrungen an Langschwellenbauarten, die sich durch verhältnismäßig große Widerstandsmomente auszeichneten, hingewiesen wird. Bekanntlich wurden die Langschwellenbauarten in der Hauptsache wegen ihrer ungünstigen Wirkung auf die Bettung verlassen. Die wirkliche Ursache des harten Fahrens auf solchen Gleisen muß in der raschen Zerstörung der Elastizität der Bettung gesucht werden. Außerdem zeigt die Erfahrung, daß sich biegsame Gleise keineswegs ruhig und sanft befahren. Dies ist leicht erklärlich, da mit dem Wachsen der Durchbiegungen auch die Stoßhöhen der Lasten zunehmen.

Wenn eine Gewichtsvermehrung des Gleises, wie oben dargelegt, auf die Eignung des Gleises zur Aufnahme von Stoßdrücken von geringem Einfluß ist, so ist in anderer Hinsicht ein hohes Gleisgewicht von nicht zu unterschätzendem Wert. Das Gleis führt, wie bekannt, unter den rollenden Lasten Wellenbewegungen aus, wobei es sich bei geringem Eigengewicht vor der Last und in kleinerem Maß auch hinter dieser von der Bettung abhebt. Durch dieses Abheben des Gleises von seinem Lager wird die Güte der Gleislage zweifellos erheblich beeinträchtigt; die ruhigere Lage des schwereren Gleises in der Bettung beruht wesentlich auf dem größeren Widerstand gegen Abheben vom Schotterbett. Franke berechnete beispielsweise das Gewicht eines eisernen Oberbaus, der sich vor einer Last von 6 t nicht mehr von der Bettung abhebt, zu 330 kg für 1 m Länge ohne Zuschlag für Stoßwirkung (Organ 1902).

Betrachtet man unter Zugrundelegung der vorstehenden Gesichtspunkte zunächst die übliche Eisenschwelle in Trogform, so ergibt sich, daß sie einer vollkommenen Schwellenform wenig nahekommt. Die Höhe der Trogform ist mit Rücksicht auf genügende Stopffähigkeit ziemlich beschränkt. Diese geringe Höhe hat ein kleines Widerstandsmoment, wenig Steifigkeit, ungleiche und hohe Bettungsdrücke, geringe Eingrifftiefe in die Bettung und außerdem erhebliche Schienenbeanspruchungen im Gefolge. Zu diesen für die Erhaltung der Elastizität der Bettung ungünstigen Punkten tritt als weiterer erschwerender Umstand die zermalmende Wirkung der Fußkanten der Schwelle auf das Schotterbett. Man bemerkt bei Weichschotter, z. B. Kalksteinschotter, nicht selten, daß der von der Schwelle umschlossene Bettungskörper von Bettungsschlamm vollkommen durchdrungen ist, der diesen Körper zu einer betonartigen, unelastischen Masse zusammenbackt. Von ähnlichem, die Elastizität der Bettung störendem Einfluß ist der Frost, dessen Wirkung sich bei den oben auf der Bettung liegenden Trogschwellen rascher und nachhaltiger bemerkbar machen muß als bei tiefliegender Druckübertragungsfläche. Da die Höhe der Trogschwelle über das Maß von 100 mm, das die Schwelle der badischen Bahnen aufweist, nicht wohl gesteigert werden kann, ohne die Möglichkeit einer guten Unterstopfung in Frage zu stellen, so ist diese Schwellenform ziemlich am Ende ihrer Entwicklung angelangt. Die Notwendigkeit, mit zunehmender Gleisbeanspruchung zu steiferen Gleisbauarten überzugehen, wird in nicht sehr ferner Zeit zum Verlassen dieser Schwellenform nötigen.

Bei dem ziemlich geringen Einfluß des Gleises auf die Verarbeitung der Stoßdrücke liegen die Vorzüge der Holzschwelle vor der Eisenschwelle in Trogform bezüglich des elastischeren Fahrens keineswegs in erster Linie am Schwellenstoff, sondern an der Schwellenform. Die übliche Holzschwelle für Hauptbahnen weist ein erhebliches Widerstandsmoment und eine breite, ebene, tiefliegende Druckübertragungsfläche auf, wozu bei den Hartholzschwellen das große Gewicht tritt. Die Holzschwelle ist deshalb vom Standpunkte der Erhaltung der Elastizität der Bettung der Eisenschwelle in Trogform beträchtlich überlegen. Die Möglichkeit, eine Eisenschwelle innerhalb der durch die Wirtschaftlichkeit gezogenen Grenzen mit ähnlichen Eigenschaften zu formen, wie die der vorgenannten Holzschwelle, ist durchaus vorhanden. Die Carnegieschwelle stellt einen beachtenswerten Schritt auf diesem Wege dar, sie ist der Trogschwelle in allen auf die Bettungsschonung bezüglichen Punkten überlegen. Ein besonderer Vorzug der Carnegieschwelle ist in dem gegen Abheben von der Bettung wirksamen hohen Gewicht zu erblicken. Außer dem Eigengewicht der Schwelle, das sich bei 2,7 m Länge auf etwa 80 kg beläuft, wirkt gegen Abheben die Schotterfüllung zu beiden Seiten des Schwellenstegs mit etwa 100 kg. Das dem Abheben widerstehende Gewicht beträgt demnach bei der Carnegieschwelle 180 kg, gegen etwa 115 kg bei der Buchenschwelle, 75 kg bei der österreichischen Heindlschwelle und 62 kg bei der preußischen Rippenschwelle. Bei einem Schienengewicht von 45 kg für 1 m Länge und durchschnittlich 1,4 Schwellen auf 1 m Gleislänge beläuft sich das gegen Abheben wirkende Gleisgewicht für einen Oberbau mit Carnegieschwellen auf etwa 370 kg, für einen solchen mit preußischen Rippenschwellen auf 210 kg für 1 m Gleis.

Unstreitig nützt die Carnegieschwelle die Bildfähigkeit des Eisens erheblich besser aus als die Trogschwelle. Wenn das Holz Eigenschaften besitzt, die es als Schwellenstoff besonders geeignet machen, so hat demgegenüber das Eisen die große Bildfähigkeit voraus. Die Ausnutzung dieser Eigenschaft des Eisens ist ein wesentliches Moment im wirtschaftlichen Wettkampf zwischen Holz- und Eisenschwelle. Die Schwierigkeiten, die der heutigen Walztechnik die Herstellung breiter Fußflansche nach Art der Carnegieschwelle noch bereitet, dürften in nicht zu ferner Zeit zu beseitigen sein.

Der oft aufgestellte Satz, daß die Eisenschwelle einen besseren Bettungsstoff verlangt als die Holzschwelle, wird seine Gültigkeit verlieren, sobald die Eisenschwelle nach dem Grundsatz der möglichsten Bettungsschonung gebildet wird. Diesem Bestreben kommt die Carnegieschwelle entgegen. Ist diese Schwellenform auch noch nicht vollkommen, so besitzt sie doch den Vorzug der Entwicklungsfähigkeit.

Stuttgart. Eisenbahnbauinspektor Waas.

Bahnamtliche Einrichtungen für den europäischen Personenverkehr im Seeschiffahrtsbetriebe des Norddeutschen Lloyd

Unter den Behörden, deren Geschäftskreis den Betrieb des Norddeutschen Lloyd am engsten berührt, steht in erster Linie, der Natur des Unternehmens als eines internationalen Beförderungsmittels entsprechend, die Eisenbahnverwaltung. Die verschiedenartigsten Verkehrsmöglichkeiten dieser mit, wo irgend angängig, unveränderten amtlichen Formen dem Weltverkehr nutzbar zu machen, war seit je das Bestreben der Gesellschaft. Das große Verständnis und dankenswerte Entgegenkommen, das sie hierin bei fast allen Eisenbahnbehörden gefunden hat, hat es ermöglicht, eine Reihe von Einrichtungen zu schaffen, die neben

ihrer Zweckdienlichkeit und Bequemlichkeit für die Passagiere der Lloyddampfer auch zugleich beredtes Zeugnis ablegen für die Bewährung und Entwicklungsfähigkeit des inländischen Reisewesens im überseeischen Verkehr.

Die erste amtliche Eisenbahneinrichtung ist für die nach Europa fahrenden Reisenden bereits in Neuyork getroffen, wo der Firma Oelrichs & Co., der Generalvertretung des Norddeutschen Lloyd für Nordamerika, eine Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte angegliedert ist. Diese Ausgabe ist mit einer großen Zahl fertiggedruckter Fahrscheine ausgerüstet, daneben stehen ihr Blankoscheine für fast alle Eisenbahnen und Schiffahrtslinien Europas zur Verfügung. Jeder Fahrgast kann so schon vor Beginn der Reise in Amerika mit einem amtlichen Fahrscheinhefte für beliebig zusammengestellte europäische Strecken des Vereinsreiseverkehrs bedient werden.

Für diejenigen Fahrgäste, deren Reiseziel ein bestimmter Ort des europäischen Festlandes ist, sind weiter an Bord der zwischen Neuyork und Bremerhaven verkehrenden Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie", „Kaiser Wilhelm II.", „Kronprinz Wilhelm", „Kaiser Wilhelm der Große", sowie auf den Postdampfern „George Washington", „Prinz Friedrich Wilhelm", „Berlin", „Großer Kurfürst" und anderen, ferner auf den Südamerikadampfern „Sierra Nevada", „Sierra Córdoba", „Sierra Ventana" und „Sierra Salvada" amtliche Eisenbahnfahrkartenausgaben eingerichtet worden. In diesen werden Fahrkarten für die Eisenbahnfahrt ab Bremen, der Endstation der von Bremerhaven aus verkehrenden Lloyd-Sonderzüge, zu Originalfahrpreisen, ihrem amtlichen Charakter entsprechend, ohne Aufschlag schon auf See verkauft. Wie beliebt sich diese Einrichtung gemacht hat, zeigt der Umsatz an Fahrkarten, der im Jahre 1911: 6378, im Jahre 1912 aber 7162 Stück betrug. Seit dem 1. Januar 1913 sind die Ausgabestellen nun so erweitert, daß in ihnen neben den für wichtigeren Stationen Deutschlands und des Auslandes fertiggedruckten Edmonsonschen Buch- und Zettelfahrkarten auch Blankokarten vorrätig gehalten werden, die in den für sie offenen Verkehrsbeziehungen auf beliebig weite Entfernungen für alle Plätze, nach denen ab Bremen Tarifsätze bestehen, ausgefertigt werden können und zwar für Schnellzüge sowohl wie für Personenzüge. Der bisherige Verkauf im laufenden Jahr zeigt denn auch bereits eine der Erweiterung entsprechende, nicht unerhebliche Steigerung.

Sämtliche Fahrtausweise unterscheiden sich weder in Form noch Farbe von den Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs. Als besonderes Merkmal enthalten sie die Aufschrift „Amtliche Ausgabestelle Norddeutscher Lloyd" und den Namen des Dampfers, auf dem sie verausgabt werden. Ihr Verkauf findet in den Verkehrsbureaus der Schiffe statt, die mit ihren neuen Fahrkartenschränken den Eindruck von vornehmen, ihrer eleganten Umgebung angepaßten Eisenbahnfahrkartenausgaben machen. Ein interessantes Bild der Übertragung bahnamtlicher Abfertigungsformen auf den Ozeanverkehr.

Der Zweck des Verkaufs der Bahnfahrkarten an Bord der Schiffe ist hauptsächlich der, und damit vereinigt er sich mit dem Zwecke der Fahrscheinausgabestelle in Neuyork, den Reisenden den Übergang von der Seereise auf die anschließende Eisenbahnfahrt so leicht und bequem wie möglich zu machen und dem Ausländer schon vor der Ankunft in Europa die beruhigende Gewißheit zu gewähren, der ersten und oft nicht geringen Reisesorgen im fremden Lande enthoben zu sein. Ganz besonders berührt dies die mit dem Fahrkartenvertrieb eng zusammenhängende bahnamtliche Abfertigung des Reisegepäcks. Bekanntlich wird dies von der Eisenbahnverwaltung zu den Sätzen des Gepäcktarifs nur gegen Vorlage von Fahrkarten abgefertigt. Auf Grund der an Bord gelösten Karten können die Fahrgäste nun unmittelbar von der Anlegestelle des Dampfers in Bremerhaven ab ihr Gepäck bis zu der Zielstation ihrer Reise eisenbahnamtlich durchexpedieren lassen. Für Reisende, die durch das deutsche Zollgebiet nach dem Auslande reisen, besteht die weitere Annehmlichkeit, daß sie das zur Durchabfertigung aufgegebene Gepäck in Bremerhaven zur Zollrevision nicht zu öffnen brauchen. Denselben Vorteil der durchgehenden Gepäckexpedition genießen die Inhaber der in Neuyork gelösten zusammengestellten Fahrscheinhefte. . . .

Die große Inanspruchnahme auch der letztgenannten Einrichtung erhellt daraus, daß im Jahre 1911: 5286 und im Jahre 1912: 6355 Gepäckstücke der Reisenden ab Bremerhaven bahnamtlich durchexpediert wurden. Auch dieser Umsatz zeigt für das laufende Jahr bereits eine dem vermehrten Fahrkartenverkauf entsprechende Zunahme.

Die Abfertigung des Gepäcks der Reisenden, die sich mit Fahrtausweisen der einen oder der anderen Art versehen haben, wird bereits an Bord während der Fahrt vorbereitet. Für die an Land folgende bahnamtliche Gepäck- wie für die dieser voraufgehende Zollabfertigung sind in der Lloydhalle Bremerhaven, nur durch Straßenbreite getrennt von dem Anlegeplatz des Dampfers, ausgedehnte und praktisch eingerichtete Räumlichkeiten vorgesehen. An die Abfertigungshallen schließen sich zwei vornehm gehaltene Wartesäle der Fahrgäste I. sowohl wie II. Kajüte an. An der diesen gegenüberliegenden Seite der Halle befindet sich außerdem noch ein ebenfalls mit allen Bequemlichkeiten ausgestatteter Wartesaal für Fahrgäste der III. Klasse und des Zwischendecks. Aus den Warteräumen führen Türen unmittelbar auf den Bahnsteig, von dem die Sonderzüge nach Bremen abfahren.

Ein Rekord in Schnelligkeit und Sicherheit vereinigter Schiffs-, Zoll- und Gepäckabfertigung, der nicht so leicht übertroffen werden wird und zugleich den Einrichtungen der Lloydhalle wie ihrer günstigen Lage das beste Zeugnis ausstellt, wurde am 1. März 1913 bei Ankunft des Dampfers „George Washington" aufgestellt. Um 8.30 Uhr vormittags machte der Dampfer an der Kaje in Bremerhaven fest, 8.32 Uhr vormittags verließ der erste und 8.48 Uhr der letzte der 182 Kajütsgäste das Schiff, und 25 Minuten später, um 9.13 Uhr, rollte der Sonderzug mit allen Reisenden I. und II. Klasse, dem gesamten zollamtlich revidierten, zum großen Teil eisenbahnamtlich eingeschriebenen und nach Richtungen getrennt verladenen Gepäck aus der Halle. In weiteren Sonderzügen folgten dann die Reisenden der III. Klasse und die Zwischendecksreisenden.

Für die Lloyd-Sonderzüge von Bremerhaven nach Bremen ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover ein besonderes Fahrplannetz mit 28 auf die Zeit von 24 Stunden verteilten Zügen aufgestellt, die Anschlüsse an alle wichtigen über Bremen verkehrenden Schnell- und Eilzüge nach dem Binnenlande vorsehen. Die Sonderzüge erreichen teilweise eine Geschwindigkeit von 80 km in der Stunde. Bei jeder Expedition werden diejenigen Züge gefahren, deren Abfahrtszeit nach Ankunft des Dampfers am nächsten liegt. Die Fahrkarten für die Eisenbahnfahrt nach Bremen werden den Reisenden zum Teil bereits an Bord, zum Teil beim Verlassen des Schiffes ausgehändigt.

Weitere Sonderzüge von Bremen nach Bremerhaven werden zu den Abfahrten der Dampfer gefahren. Der Plan dieser Züge muß sich nach der jeweiligen Abfahrtszeit des Schiffes ab Bremerhaven richten. Die endgültigen Zeiten erfahren die Reisenden am Tage vor der Abfahrt bei der Kajütenabteilung in Bremen. Die für diese Sonderzüge gültigen Fahrkarten werden den Reisenden nach Abfertigung des Gepäcks in der Lloyd-Gepäckhalle zu Bremen ausgehändigt. Kurz nach Eintreffen des letzten Sonderzuges in Bremerhaven, der die Reisenden der I. Klasse anbringt, findet dann die Abfahrt des Dampfers statt.

Da in den Sonderzügen von Bremen nach Bremerhaven nur Handgepäck befördert werden darf, ist den Reisenden freigestellt, ihr größeres Gepäck bereits im voraus als Eil- oder Frachtgut an den Norddeutschen Lloyd, Gepäckabteilung, Bremen, Hauptbahnhof, zu senden, von wo es an Bord weiterbefördert wird. Im voraus gesandtes Gepäck wird bis auf die Dauer von vier Wochen vor Abgang des Schiffes kostenfrei auf Lager genommen.

Die hier erwähnte Gepäckabteilung stellt eine besondere, mit dem Hauptbahnhof Bremen in unmittelbarer Verbindung stehende Abfertigung dar, durch die der gesamte Gepäckverkehr der Kajüts- wie Zwischendeckspassagiere nach und von Bremerhaven vermittelt wird. In welchem Umfange sie dem Eisenbahnverkehr zu dienen hat, geht daraus hervor, daß ihre weiten Hallen schon seit längerer Zeit nicht mehr genügen, so daß an einen Neubau größeren Stils herangetreten werden mußte, der bereits seiner Vollendung entgegensieht. Der neue Bau wird nun nicht mehr allein der Gepäckabfertigung als solcher dienen, sondern wird vielmehr ein vollständiger, modern eingerichteter Lloyd-Bahnhof mit ausgedehnten Wartehallen, Bahnsteigen usw. sein.

Noch nicht genannt ist ein ebenfalls zu den Abfahrtstagen der Dampfer, allerdings nur der Schnelldampfer und der Dampfer „George Washington", „Prinz Friedrich Wilhelm" und „Berlin", von Berlin nach Bremerhaven verkehrender Schlafwagen-Sonderzug I. Klasse. Dieser Zug, der nur für die Reisenden der I. Klasse bestimmt ist, wird am Tage vor Abfahrt der Schiffe um 11 Uhr nachts von Berlin, Lehrter Bahnhof, abgelassen und trifft am folgenden Tage frühmorgens in Bremerhaven ein. Er bringt die Reisenden ohne Wagenwechsel von Berlin bis längsseit des Schiffes. Der Zug führt nur Schlafwagen I. Klasse. Die Fahrkarten für den Sonderzug werden vom Kajütsbureau des Norddeutschen Lloyd, Berlin, verausgabt.

Das Gepäck der den Schlafwagenzug benutzenden Reisenden wird direkt von Berlin nach Neuyork, das Gepäck derjenigen Fahrgäste, die im Hotel Adlon, in dem sich das Bureau des Lloyd befindet, Wohnung genommen haben, sogar direkt vom Hotel nach Neuyork abgefertigt.

Alle Sonderzüge, die Reisende für einen Dampfer anbringen oder von ihm abholen, fahren bis längsseit der Schiffe, so daß die Reisenden unmittelbar vom Zug aus an Bord und umgekehrt gelangen können. Ein Bild von dem Gesamtumfange des Verkehrs im Zugbetrieb des Norddeutschen Lloyd zu geben, würde zu weit führen. Einen kurzen Einblick sollen die folgenden Zahlen gewähren: Im Jahre 1912 wurden von Bremen nach Bremerhaven 565 Sonderzüge mit 173 092 Reisenden nebst 4242

Begleitern gefahren. Neben diesen verkehrten 58 Schlafwagen-Sonderzüge von Berlin nach Bremerhaven. Hierzu gingen 799 Wagenladungen Gepäck, 103 Ladungen für Proviant und 42 Ladungen für Postsachen von Bremen an die Schiffe ab. Von Bremerhaven nach Bremen liefen im gleichen Zeitraum 264 Sonderzüge mit 62 768 Reisenden, 2218 Begleitern und 777 Wagenladungen Gepäck. Im Oderberger Verkehr wurden gleichzeitig 23 434 Zwischendecksreisende, 128 Wagenladungen mit 11 358 Kolli Gütern und 2190 Stück Gepäck in Sonderzügen befördert.

Außer den Sonderzügen nach und von Bremerhaven werden solche ebenfalls im Anschluß an die Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Frankreich von Cherbourg nach Paris, wofür 20 Sonderpläne über 24 Stunden verteilt aufgestellt sind, ferner von Boulogne s. M. nach Paris, in England von London nach Southampton und umgekehrt, hier nach jedesmaligem Bedarf, außerdem von Plymouth nach London gefahren.

Eine größere wichtige europäische Zugverbindung ist durch den Norddeutschen Lloyd mit dem sogenannten „Lloyd-Riviera-Expreß" geschaffen worden, der über Bremen zwischen Altona und Genua verkehrend, vereinigt mit den Zügen Amsterdam und Berlin-Ventimiglia, die beste und schnellste Luxuszug-Verbindung zwischen dem Norden und Süden Europas darstellt. Der Zug verkehrt täglich vom Beginn des Monats Dezember bis zu Ende April des folgenden Jahres.

Der Lloyd-Expreß erhält besonderen Wert durch seine Anschlüsse nach und von London, Paris, Brüssel, Kopenhagen, Christiania, Stockholm und allen größeren Städten Deutschlands, durch seine Anschlußlinien ab Basel nach dem Engadin, ab Bellinzona, Lugano und Como nach den oberitalienischen Seen, ab Mailand nach dem Gardasee, nach Verona, Venedig, Rom und Neapel, ab Genua nach der Riviera di Levante sowie ferner durch die Schiffsverbindungen ab Genua nach Algier, Gibraltar und Südspanien, nach Ägypten, nach Sizilien- und Griechenland, Ceylon, Indien, Ostasien, Australien, und schließlich nach Neuyork über Neapel.

In dem Lloyd-Riviera-Expreß befinden sich durchlaufende Schlafwagen Altona-Bremen-Genua, Haag-Genua, Berlin-Genua, Altona-Bremen-Ventimiglia, Amsterdam-Ventimiglia, Berlin-Ventimiglia und Berlin-Chur. Außerdem werden tagsüber auf allen Strecken Salonspeisewagen mitgeführt.

Die Zollrevision findet in dem Zuge während der Fahrt statt. Für Reisende, die mit Lloyddampfern von Genua weiterfahren, entfällt sogar jede Zollrevision gänzlich, und zwar auch dann, wenn sie mehrere Tage vor Abfahrt des Dampfers daselbst eintreffen. Das Reisegepäck wird in dem Luxuszuge zu den amtlichen Tarifen der betreffenden Eisenbahnen ohne Zuschlag befördert.

Schließlich ist noch das vom Welt-Reise-Verlag G. m. b. H. in Berlin zu jedem Fahrplanwechsel neu herausgegebene „Lloyd-Kursbuch der Schnellzüge im deutschen und internationalen Verkehr" zu erwähnen, das in seiner Übersichtlichkeit und Reichhaltigkeit bisher von keinem Fahrplanbuch erreicht wird.

Enthalten nun schon die Mittelmeerbroschüre wie auch das Lloyd-Kursbuch in verhältnismäßig erheblichem Umfange Eisenbahnfahrpreise nach und von den wichtigsten Stationen Deutschlands und des Auslandes, so bedarf es doch zur Bedienung des Personenverkehrs für das Verkehrspersonal der Ozeandampfer eines weit umfangreicheren und ausführlicheren Materials, und zwar wird dies bedingt durch die ausgedehnte Abfertigungsmöglichkeit der Fahrkartenausgaben an Bord. Um es zu erreichen, Fahrtausweise nach allen Stationen, für die ab Bremen Hauptbahnhof Tarifsätze bestehen, schon an Bord zur Verfügung stellen zu können, mußte das gleiche umfangreiche Tarifmaterial, mit dem die Fahrkartenausgaben des Hauptbahnhofes Bremen ausgerüstet sind, auch den Verkaufsstellen der Dampfer zugänglich gemacht werden. Eine vollständige Sammlung aller einschlägigen amtlichen Personentarife wird in der Abteilung „Inländisches Verkehrswesen" in Bremen vorrätig gehalten und verwaltet.

Während nun auf solche Weise der Norddeutsche Lloyd selbst für die Bedienung des Eisenbahnverkehrs hauptsächlich nach dem Festlande und im Anschluß an die Ozeandampfer sorgt, ist außerdem noch in verschiedenen seiner Agenturen, wie Barmen, Bonn, Breslau, Cöln, Düsseldorf, Hannover usw., ein Verkauf amtlicher Eisenbahnfahrkarten nach Stationen innerhalb des Kontinents und besonders nach England eingerichtet. Der Verkauf der Fahrkarten, namentlich nach Plätzen des Auslandes, hat sich hier gut bewährt und wird vom Publikum in vielen Fällen einer Benutzung der amtlichen Schalter der Eisenbahn-Verwaltung vorgezogen. Es beruht dies einmal darauf, daß die Reisenden verschiedener Nationen bei den Agenturen in ihrer Heimatsprache bedient werden können und sich hierbei gern neben der passenden Auskunft über Reiseweg und Fahrgelegenheit auch zugleich den gewünschten Fahrtausweis zur Verfügung stellen lassen. Nicht weniger liegt es aber auch in der Tätigkeit der Agenturen als Verkehrsbureaus begründet, in denen an Hand der verschiedenartigsten Pläne und Prospekte aus allen Teilen der Welt dem Besucher das am meisten zusagende Reiseprojekt ausgearbeitet und zugleich mit den erforderlichen Fahrkarten vorgelegt werden kann. Auf solche Weise werden auch die Agenturen in gemeinsamer Arbeit mit den örtlichen Eisenbahndienststellen zu einer erweiterten Bedienung des deutschen Reiseverkehrs herangezogen und müssen so auch ihrerseits zur Vervollständigung der Eisenbahneinrichtungen des Norddeutschen Lloyd beitragen.

Alles in allem stellen jedenfalls die letzteren im europäischen Personenverkehr ein wertvolles Bindeglied zwischen Schiffahrt und Eisenbahnwesen dar, wie es unter den zeitigen Verhältnissen und unter Wahrung aller gesetzlich vorgeschriebenen amtlichen Abfertigungsformen schwerlich günstiger geschaffen werden kann. Der Wert der Einrichtungen an sich erhellt einerseits aus ihrer Beliebtheit, die durch ihre wachsende Inanspruchnahme durch das internationale Reisepublikum dargetan wird, und dann auch daraus, daß das seitherige Zusammenarbeiten mit der Eisenbahn an keiner Stelle Mißstände oder Schwierigkeiten irgendwelcher Art gezeitigt hat. Genügende Beweise dafür, daß der beschrittene Weg der richtige ist, um das eingangs genannte Ziel, alle Verkehrsmöglichkeiten der Eisenbahnverwaltung für den internationalen Verkehr in dem weitest angängigen Maße auszunutzen, zu erreichen.

Die bisherige wirtschaftliche Entwicklung im Jahre 1913.

Am Beginn des laufenden Jahres hat die Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mehrfach, u. a. bei Besprechung des Berichts der Berliner Handelskammer über das Jahr 1912, die damals von vielen noch lebhaft bestrittene Anschauung vertreten, daß das Ende der Hochkonjunktur nicht mehr allzuweit entfernt zu sein scheine. Schon längere Zeit vorher hatte bekanntlich eine der hervorragendsten Persönlichkeiten der deutschen Bankwelt dieselbe Ansicht in die Worte gekleidet, die Welle der Hochkonjunktur scheine sich überstürzen zu wollen, freilich nicht ohne wegen dieses Ausspruchs ziemlich allgemeinen Widerspruch zu erfahren; und in der Tat eilte diese Prophezeiung damals wohl etwas sehr weit der tatsächlichen Entwicklung voraus — wie man jetzt feststellen kann. Denn noch der Winter des Jahres 1912 zeigt durchaus alle Merkmale einer Hochkonjunkturzeit. Auch das Jahr 1913 setzte in den ersten Wochen noch mit demselben unverminderten Bedarf ein, der im Vorjahr zuzeiten so stark gewesen war, daß seine Deckung trotz Inanspruchnahme langer Lieferfristen auf Schwierigkeiten stieß. In dem Jahresbericht der Handelskammer in Bochum, aus dem in Nr. 64 dieser Zeitschrift Auszüge mitgeteilt sind, wird sogar gesagt, daß die ersten M o n a t e noch keine wesentliche Veränderung in der aufsteigenden Entwicklung gebracht hätten, und daß sich erst im Juni und Juli ein Wechsel in der Konjunktur angebahnt habe. Dieser Ansicht wird man aber nicht unbedingt zuzustimmen brauchen. Nimmt man z. B. den Bericht des Stahlwerksverbandes über das am 31. März d. J. schließende Geschäftsjahr zur Hand, so findet man, daß der Versand in den kontingentierten Produkten allerdings im Januar 1913 noch eine beträchtliche Zunahme gegenüber dem Versande des entsprechenden Monats des Vorjahres aufweist, im Februar dagegen schon einen Minderversand von 855 t, im März von 109 000 t gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres. Auch sonst machen sich schon in den ersten Monaten des laufenden Jahres mancherlei Anzeichen bemerkbar, aus denen auf ein Ende der Hochkonjunktur geschlossen werden konnte, und auch damals schon geschlossen worden ist. Der noch immer andauernde Kriegslärm im Südosten Europas und die drohende Spannung zwischen den Großmächten, unterstützt von der stets fühlbarer werdenden Einengung des internationalen Geldmarktes, begannen immer lähmender auf das wirtschaftliche Leben zu drücken. Die Folge war ein beträchtliches Nachlassen der Nachfrage, insbesondere nach den Erzeugnissen der Montanindustrie. Ein Mangel an Beschäftigung trat dadurch zwar zunächst nicht ein, weil die Werke aus der Zeit der drängendsten Arbeit mit umfangreichen, langfristigen Aufträgen reichlich versehen waren. Zudem hoffte die Industrie, daß eine rasche Beendigung des Balkankrieges die Zurückhaltung der Verbraucher beseitigen und neuen Bedarf hervorlocken werde. Statt dessen aber zog sich der Streit zwischen der Türkei und den Balkanstaaten immer länger hin; dem Waffenstillstand folgten

neue Kämpfe, und als endlich der Friede geschlossen war, brach zwischen den bisher Verbündeten ein blutiger Streit aus. Zugleich verschärfte sich die bedenkliche Lage der Geldmärkte, weil von allen Seiten, aus der Privatindustrie wie von Gemeinden und Staaten riesige Ansprüche an sie gestellt wurden, während das in den Zeiten der Kriegsfurcht aus dem Verkehr gezogene Geld nur zögernd zurückfloß und zudem die Sparkassen und Banken aller Art im Hinblick auf das noch immer beunruhigte Publikum große Summen in ihren Kassen vorrätig halten mußten.

Unter dem Einfluß aller dieser Momente setzte schon sehr bald im ersten Halbjahr 1913 der Niedergang der Konjunktur ein. Freilich war die Veränderung noch nicht bedeutend und Fernerstehenden nur an Einzelheiten bemerkbar. Man kann sich die Hochkonjunktur als eine große schwere Maschine vorstellen. Wenn dieser die treibende Kraft genommen wird, so läuft sie noch eine Weile unverändert weiter. Zunächst wird nur das sachverständige Auge bei aufmerksamer Betrachtung bemerken, daß die Maschine nicht mehr angetrieben wird. Erst allmählich zeigt der sich verlangsamende, unstetere Gang und die geringere Arbeitsleistung auch dem Laien, daß die Maschine ohne Kraft läuft und dem Ruhezustande entgegeneilt. Ähnlich war es bei dem Wechsel der Wirtschaftskonjunktur. Zunächst traten kleine Preisschwankungen auf; der Inlandsmarkt hielt die Preise noch, aber auf dem belgischen Markte, der eine Art von Barometer für das Wirtschaftsleben der Welt darstellt, wurde bei dem einen oder anderen Produkt schon ein kleiner Preisnachlaß gewährt. Bei einzelnen großen Vergebungen kamen Unterbietungen vor. Auch die sich mehrenden Klagen über die Zurückhaltung der Verbraucher ließen ahnen, daß diese Zurückhaltung anfing, Bedenken hervorzurufen. Noch wurde zwar in den Werkstätten lebhaft gearbeitet, aber in den Bureaus fing es an, ruhiger herzugehen. Gegen Ende des Halbjahrs trat dann der Wechsel der Konjunktur deutlicher in die Erscheinung. Die großen Verbände richteten sich auf eine Zeit ruhigerer Arbeit ein; Roheisenverband und Kohlensyndikat gingen wieder dazu über, Ausfuhrvergütungen zu gewähren. Zugleich lauteten die Berichte aus dem Textilgewerbe, einem der nächst Kohle und Eisen wichtigsten Industriezweige Deutschlands, immer weniger befriedigend, und auch die Metallmärkte neigten zur Schwäche. Schon hörte man auch aus der Industrie, daß hier und da Feierschichten eingelegt werden mußten.

Im Juli und besonders im August schien dann aber zeitweise die Hoffnung berechtigt, daß die Konjunktur nach einer kurzen Atempause wieder kräftig vorwärtsgehen werde. Der Geldmarkt zeigte eine beinahe überraschende Flüssigkeit, so daß vielfach erwartet wurde, daß die großen Zentralgeldbanken insbesondere die Bank von England und die Reichsbank, den Diskont herabsetzen würden. Die Heeresverwaltung konnte große Aufträge an die verschiedensten Industriezweige vergeben, von denen besonders auch das schon so lange darniederliegende Bauhandwerk Nutzen zog. Endlich kam der langersehnte Frieden auf dem Balkan zustande. Gerade an dieses Ereignis hatten sich seit langem die höchsten Erwartungen geknüpft, so daß es nicht verwunderlich ist, wenn allein die Tatsache des Friedensschlusses eine gewisse Belebung der Märkte hervorrief. Man wird sich aber eine nachhaltige Wirkung davon wohl kaum versprechen dürfen; denn die Balkanvölker sind wirtschaftlich viel zu sehr geschwächt, als daß sie nunmehr alsbald in größerem Maßstabe als Käufer auf dem Weltmarkte auftreten könnten. Die Erneuerung der großen zerstörten Werte und der Aufschwung der siegreichen Staaten wird wohl geraume Zeit auf sich warten lassen. Außerdem darf nicht vergessen werden, daß der jetzt beendete Kriegszustand keineswegs die einzige Ursache für die sich verschlechternde Konjunktur war. Viel wichtiger war die Lage des internationalen Geldmarktes, und wie hier die Entwicklung in den kommenden Monaten sein wird, läßt sich nicht übersehen. Wohl aber spricht manches dafür, daß die verhältnismäßige Leichtigkeit, die dieser Markt im August gezeigt hat, nur vorübergehend war, und daß die letzteren Monate des Jahres schwer unter dem teuren Gelde zu leiden haben werden. Wenn auch der Geldbedarf der Börse und der Industrie infolge der ruhigeren Geschäftslage zweifellos kleiner geworden ist, so besteht doch ein so großer ungedeckter Bedarf bei vielen Staaten, Städten und Gesellschaften, daß man mit einer erheblichen Versteifung des internationalen Geldmarktes zu rechnen haben wird. Es widerspräche aller Erfahrung, wenn dadurch nicht die allgemeine Wirtschaftslage ungünstig beeinflußt würde. Will man sich also ein Bild von dem wahrscheinlichen weiteren Verlauf der Konjunkturkurve machen, so wird man sagen müssen, daß der tiefste Punkt der Kurve noch nicht erreicht ist, sondern daß wir uns im Abstieg und wahrscheinlich erst im Beginn des Abstiegs befinden; denn je ruhiger und allmählicher sich eine Bewegung vollzieht, um so länger pflegt sie in derselben Richtung zu verlaufen.

Unter solchen Umständen ist die Frage von besonderem Interesse, wie sich der Verkehr im kommenden Herbst gestalten wird. Es läge nahe, entsprechend der weichenden Konjunktur auch einen zurückgehenden Verkehr zu erwarten. Wahrscheinlich aber werden die Ansprüche an die Verkehrsanstalten, besonders also die Eisenbahnen, nicht viel geringer sein als im vorigen Jahre. Dafür spricht vor allem zweierlei: Die Industrie sucht die schon eingetretene und die drohende Verminderung des Absatzes auf den Inlandsmärkten durch eine verstärkte Ausfuhr auszugleichen. Wie erfolgreich sie in diesem Bestreben anscheinend ist, das zeigt die Gestaltung der deutschen Handelsbilanz. Ferner verspricht die diesjährige Ernte nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern reiche Erträgnisse. Beides wird den Eisenbahnen in großen Teilen des Landes zahlreiche Transporte zuführen, so daß mit einem allgemeinen Rückgang des Verkehrs in den Herbst- und Wintermonaten kaum zu rechnen sein wird.

Halle a. S., Anfang September. Dr. Kieschke.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ländereiverpachtung an Bedienstete bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. In den Arbeiterausschüssen war darüber geklagt worden, daß es den Bediensteten sehr erschwert sei, bei der bisher üblichen Art der Ländereiverpachtung Grundstücke zu pachten; die Bediensteten würden bei der öffentlichen Verpachtung meist durch Privatpersonen überboten, da es diesen in der Regel möglich sei, höhere Pachtpreise zu zahlen als die Eisenbahnbediensteten. Diesen Klagen konnte die Berechtigung nicht abgesprochen werden, und da es für die Hebung der wirtschaftlichen Lage der Bediensteten von Bedeutung ist, daß sie das zur Kleinviehhaltung erforderliche Futter selbst anbauen können, so wurde für das Nutzjahr 1912/13 bei einigen Betriebsämtern versuchsweise ein neues Verpachtungsverfahren angeordnet. Nach diesem waren die auszubietenden Ländereien an zwei Tagen zur Verpachtung zu stellen. Am ersten Tage wurden nur Eisenbahnbedienstete zugelassen und nur solche Ländereien ausgeboten, die sich durch ihre Lage zur Verpachtung an Eisenbahnbedienstete besonders eignen. Eingeschränkt wurde diese Verpachtungsart lediglich durch das Verbot, für den ersten Verpachtungstag nur die besten Stücke zu bestimmen, und durch die Vorschrift, den Zuschlag nur dann zu erteilen, wenn das Höchstgebot mindestens den ortsüblichen Preis erreiche. Alle übrigen und die am ersten Tage nicht verpachteten Ländereien wurden dann an einem zweiten Tage in öffentlicher Verpachtung ausgeboten. Dieses Verfahren hat sich bewährt; es ist nunmehr für den ganzen Bezirk der Reichseisenbahnen dauernd eingeführt worden.

— Preußischer Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif. Auf Anordnung des preußischen Eisenbahnministers ist in den Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif (Teil II) zu § 39 Ausführungsbestimmungen 1 (6) des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs (Teil 1) durch Nachtrag folgende besondere Bestimmung aufgenommen: „Durch Aushang auf den Stationen kann bekannt gemacht werden, daß für die Aufbewahrung größerer Gepäckstücke das tarifmäßige Lagergeld für Reisegepäck (D. E. P. u. G. T. T. I Ausf. Best. 2 zu § 34 E. V. O.) als Aufbewahrungsgebühr erhoben wird."

— Zur Verhütung von Unfällen auf den Bahnübergängen. Eine fortgesetzte Zunahme der Zahl der Unfälle durch Überfahren von Fuhrwerken auf den Bahnübergängen auf Haupt- wie auf Nebenbahnen wird in einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers festgestellt. Infolgedessen werden die Eisenbahndirektionen veranlaßt, die Dienststellen nachdrücklich darauf hinzuweisen, insbesondere das Schrankenwärterpersonal zur genauesten Beachtung der Vorschriften über die Schrankenbedienung anzuhalten und hierbei vornehmlich auf die in der Dienstanweisung getroffene Bestimmung aufmerksam zu machen, die zur Verhütung vorzeitigen Öffnens der Schranken getroffen ist. Insbesondere soll zur Bedienung der Schranken nur durchaus zuverlässiges Personal verwendet werden. So lange Hilfsbedienstete nicht vollkommen ausgebildet und mit der Bedienung der Schranken vertraut sind, darf ihnen die selbständige Wahrnehmung des Schrankendienstes nicht übertragen werden. Weiter wird den Lokomotiv- und Zugführern zur Pflicht gemacht, daß sie in jedem Falle Anzeige erstatten, wenn sie eine offene Schranke finden. Das gleiche haben die Zugrevisoren zu tun, die auf ihren Fahrten die Handhabung des Schrankendienstes beobachten können. Die Überwachung aller

dieser Vorschriften wird den nachgeordneten Dienststellen zur besonderen Pflicht gemacht.

— **Bezirkseisenbahnrat Altona.** Auf der Tagesordnung für die am 13. d. M. stattfindende 59. Sitzung stehen geschäftliche Mitteilungen, ferner Mitteilungen über Anträge und Beschlüsse aus früheren Sitzungen, insbesondere Erweiterung der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife S 5 und S 5t für Eisen und Stahl sowie Tariferhöhungen infolge Eröffnung der Hochbrücke bei Rendsburg betreffend. Zum Schluß werden noch Fahrplanangelegenheiten zur Beratung kommen.

— **Bezirkseisenbahnrat für die Eisenbahndirektionsbezirke Bromberg, Königsberg und Danzig.** Auf der Tagesordnung für die am 30. d. M. in Danzig stattfindende Sitzung stehen außer verschiedenen Fahrplanänderungen eine Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektionen Bromberg, Danzig und Königsberg sowie die Änderung der Frachtberechnung (Abrundung des Gewichts gemäß § 1 des Deutschen Eisenb.-Gütertarifs Teil I Abt. 3).

— **Verkehrslage im kommenden Herbst.** Die Berliner Handelskammer beschäftigte sich in ihrer letzten Vollversammlung u. a. mit einer Anfrage der Königl. Eisenbahndirektion Berlin über die künftige Gestaltung der Geschäftslage. Nach der von der Handelskammer vertretenen Auffassung deuten zwar verschiedene Anzeichen in unserem Wirtschaftsleben darauf hin, daß in der nächsten Zeit mit einer Abschwächung des bisherigen lebhaften Geschäftsganges gerechnet werden muß. Die Abwärtsbewegung wird aber in dem Eisenbahnverkehr der nächsten drei Monate noch nicht zum Ausdruck kommen; es ist vielmehr in diesem Herbst eine weitere Steigerung des Versandes an Massengütern zu erwarten.

Diese Auffassung findet zunächst ihre Stütze in der Tatsache, daß in den meisten Industrien, deren Bezüge von Einfluß auf den Massenverkehr sind, so in der Metallindustrie, in den Zementfabriken, in der Textilindustrie usw. andauernd ein großer Bedarf an Steinkohlen herrscht. Wird hierzu noch der alljährlich im Herbst einsetzende allgemeine starke Bedarf an Brennstoffen berücksichtigt, so darf mit Sicherheit angenommen werden, daß der Kohlenversand in den nächsten drei Monaten an den Wagenpark der Eisenbahnverwaltungen noch größere Anforderungen stellen wird als im Vorjahre. Die Schiffahrtsverhältnisse auf den östlichen Wasserstraßen sind an sich nicht ungünstig. Der Verkehr auf der Oder ist aber im Laufe des Sommers mehrfach durch Hochwasser gestört gewesen, und die Elbeschiffahrt hat infolge Niedrigwassers zuzeiten nicht ihre volle Leistungsfähigkeit entwickeln können. Es ist daher nicht ausgeschlossen, daß ein Teil der sonst auf dem Wasserwege beförderten Güter auf die Eisenbahn übergehen wird, damit er noch rechtzeitig den Empfängern zugeführt werden kann. Von größter Bedeutung für die Abwicklung des Herbstverkehrs ist der Ausfall der Rüben- und Kartoffelernte. In beiden Früchten, namentlich aber in Zuckerrüben, steht eine sehr große Ernte in Aussicht, so daß also auch die Beförderung dieser landwirtschaftlichen Erzeugnisse eine weit höhere Zahl von Güterwagen erfordern wird als im Vorjahre.

Alle diese Umstände in Verbindung mit der natürlichen Steigerung des Bedarfs an Gütern aller Art, wie sie durch das ständige Anwachsen der Bevölkerung bedingt wird, werden es voraussichtlich bewirken, daß der Eisenbahnverkehr der nächsten drei Monate die starken Verkehrsziffern des vergangenen Jahres noch übertreffen wird.

— **Zur Erinnerung an den Lokomotivbauer Emil Keßler.** Für die Entwicklung des Lokomotivbaus in Süddeutschland ist die Wirksamkeit eines Mannes von ausschlaggebender Bedeutung gewesen, der sich etwa vom Jahre 1841 an auf diesem Gebiete mit größtem Erfolg betätigt hat und mit das Verdienst für sich in Anspruch nehmen darf, diesen so überaus wichtigen Industriezweig der deutschen Arbeit zugänglich gemacht und Deutschland hierin vom Auslande unabhängig gemacht zu haben. Es ist der am 20. August 1813 zu Baden-Baden geborene Emil Keßler, der, nachdem er zuerst ein kleines Geschäft zu Herstellung von mathematischen Instrumenten betrieben hatte, bereits 1836 die Maschinenfabrik Karlsruhe begründete, für die drei Jahre später die erste Dampfmaschine in Baden gebaut wurde, worauf Keßler mit dem Bau von Lokomotiven den Anfang machte. Im Jahre 1841 wurde in seiner Fabrik die „Badenia“, die erste Lokomotive in Deutschland, gebaut, im folgenden Jahre wurde die zweite dort erbaute Lokomotive „Karlsruhe“ in der Mainzer Industrieausstellung durch einen Preis ausgezeichnet und schon 1847 verließ die 100. Lokomotive die Fabrik. In dieser Zeit gründete Keßler mit finanzieller Unterstützung der württembergischen Regierung in Eßlingen eine Maschinenfabrik, aus der im Oktober 1847 die erste im Lande erbaute Lokomotive für die württembergischen Eisenbahnen hervorging. Sie war dreifach gekuppelt, hatte 95 qm Heizfläche und 33,5 t Adhäsionsgewicht und wurde auf der Strecke Geislingen-Ulm mit gutem Erfolg verwendet. Schon im ersten Jahre ihres Bestehens lieferte die Eßlinger Fabrik 15 Lokomotiven und 60 achträderige Wagen, hauptsächlich an die württembergischen Staatsbahnen; Österreich, die Schweiz und die hessische Ludwigsbahn erhielten 1853, Frankreich 1855 die ersten Lokomotiven aus ihr. Trotz des Wettbewerbs durch andere deutsche Lokomotivbauanstalten, von Borsig in Berlin, Hartmann in Chemnitz und Maffei in München, erweiterten sich die Absatzgebiete der Eßlinger Fabrik mehr und mehr. Italien begann seine Bestellungen 1861, Dänemark 1863, später folgten verschiedene norddeutsche Bahnen, Rußland und die ostindische Eisenbahngesellschaft. In den ersten Jahrzehnten bildete auch der Wagenbau einen der Hauptfabrikationszweige, der Brückenbau, hauptsächlich die Lieferung von Eisenbahnbrücken, wurde 1851 aufgenommen. Als Keßler im Begriff war, seine 800. Lokomotive auf die Pariser Weltausstellung zu schicken, wurde er 1867 im Alter von nur 54 Jahren von der Stätte seiner reichen Wirksamkeit durch den Tod abberufen. In keiner deutschen Maschinenfabrik, so heißt es in einem dem Andenken dieses Mannes anläßlich seines 100. Geburtstages von Professor Bauder in Stuttgart gewidmeten Aufsatz im „Württemb. Staatsanz.“, dem auch die obigen Angaben entnommen sind, wurden so viel Lokomotivformen studiert, wie in Eßlingen unter Keßlers Leitung, dessen Bemühungen ihm europäischen Ruf verschafften. Ihm zu Ehren bekam auch die 1870 in der Eßlinger Maschinenfabrik hergestellte 1000. Lokomotive seinen Namen.

— **Verkauf von alten Oberbaumaterialien.** Die Ergebnisse einiger Verkäufe aus neuester Zeit ergeben für den Direktionsbezirk Saarbrücken ein ziemlich erhebliches Sinken der Preise gegen die im Februar erzielten. Dagegen zeigt das Ergebnis aus dem Direktionsbezirk Danzig teilweise sogar ein geringfügiges Anziehen der Preise gegen diejenigen vom März d. J. Nur bei einer Sorte Stahlschienen ist auch hier ein Preisabschlag zu bemerken. Wir teilen nach der „Köln. Ztg.“ folgendes mit: Die Königliche Eisenbahndirektion in Saarbrücken verkaufte am 9. d. M. in öffentlicher Verdingung die in den Eisenbahnwerkstätten Saarbrücken, Dechen, Heinitz, Trier und Wengerohr angesammelten alten Oberbaumaterialien im Gesamtgewicht von rund 2000 t und erzielte hierfür nachstehende Höchstpreise. Es wurden geboten für: 94,5 t flußeiserne Schwellen verschiedener Formen 66,13 ℳ (76,12 ℳ), 122,6 t Stahlschienen verschiedener Längen 63,87 ℳ (72,97 ℳ), 100 t Eisenschrot von Schrauben und Klemmplatten 51,61 ℳ (61,25 ℳ), 83,5 t Eisenschrot bis 1,5 m lang 51,13 ℳ (56,79 ℳ), 119,3 t Stahlschrot von Laschen 54,06 ℳ (61,71 ℳ), 172,5 t gewöhnlicher Stahlschrot 52,79 ℳ (59,13 ℳ), 640 t Schrot von flußeisernen Querschwellen (lagernd Heinitz) 52,93 ℳ (57,13 ℳ), 265,5 t Schrot von flußeisernen Querschwellen (lagernd Wengerohr) 51,43 ℳ (55,17 ℳ), 93 t Schrot von schweißeisernen Querschwellen 49,83 ℳ (56,13 ℳ). Alle Preise verstehen sich für je 1 t. Die in Klammern beigefügten Preise sind die Vergleichspreise aus der letzten Verdingung bei der obengenannten Behörde am 18. Februar d. J. — Die Königliche Eisenbahndirektion in Danzig verkaufte in öffentlicher Verdingung die in den Eisenbahnwerkstätten Konitz, Terespol, Simonsdorf, Danzig, Dirschau und Marienburg angesammelten alten Oberbaumaterialien im Gesamtgewicht von rund 4000 t und erzielte hierfür nachstehende Höchstpreise. Es wurden geboten für: 670 t Stahlschienen, Form 99, 7,5 m lang (lagernd Konitz) 8,79 ℳ (8,53 ℳ), 150 t Stahlschienen verschiedener Formen, 6,5 m lang (lagernd Konitz) 7,46 ℳ (7,63 ℳ), 113 t Stahlschienen verschiedener Formen, 4—6,5 m lang (lagernd Konitz) 7,32 ℳ (6,93 ℳ), 140 t Eisenschienen, Form 98a, 6.59 m lang (lagernd Terespol) 7,46 ℳ (7,32 ℳ), 330 t Stahlschienen, Form 68, 6,48 bis 6,6 m lang (lagernd Terespol) 6.61 ℳ (7,62 ℳ), 140 t Stahlschienen, Form 99b, 9 m lang (lagernd Simonsdorf) 9,91 ℳ (9,86 ℳ), 235 t Stahlschienen, Form 99, 7,5 m lang (lagernd Simonsdorf) 8,80 ℳ (8,53 ℳ), 150 t Eisenschienen, Form 98a, 6,59 m lang (lagernd Simonsdorf) 7,65 ℳ (7,28 ℳ). Die Preise verstehen sich für je 100 kg frei Wagen Werkstättenbahnhof. Die in Klammern beigefügten Preise sind die Vergleichspreise aus der letzten Verdingung bei derselben Behörde am 14. März 1913.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsassessor Ernst Schultz, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion nach Altona versetzt. —Verliehen ist: den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufaches Gustav Meyer die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Münster, Falk in Herne die Stelle des Vorstandes eines Eisenbahn-Betriebsamtes und Dr.-Ing. Heinrich Schütz in Berlin-Pankow die etatsmäßige Stelle eines Regierungsbaumeisters bei der Staatseisenbahnverwaltung. — Der Großherzoglich hessische Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Stegmayer ist bei der Eisenbahndirektion Cassel zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste einberufen.

Bei der Badischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Vorstand der Bahnbauinspektion II in Offenburg, Baurat Richard Hergt, gestorben. — Der Maschineninspektor Hermann Nuß in Karlsruhe ist unter Verleihung des Titels Obermaschineninspektor zum Inspektionsbeamten bei der Verwaltung der Hauptwerkstätte ernannt.

Österreich.

— **Der neue Güter- und Rangierbahnhof in Krakau.** Am 9. September wurde in Krakau ein neuer Zentralgüter- und Rangierbahnhof der Nordbahn eröffnet, dessen Erbauung unter den vielen Arbeiten, welche die Staatsbahnverwaltung in den letzten Jahren auf den verstaatlichten Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ausgeführt hat, eine ganz besondere Stelle anzuweisen ist. Durch die neuen Anlagen wird es möglich sein, den in letzter Zeit immer fühlbarer gewordenen, trotz aller außerordentlichen Maßnahmen — wie Verlegung des Rangierdienstes nach anderen Stationen, Einführung der Nachtarbeit, Verwendung von Aushilfs-Verschublokomotiven und Aushilfspersonal usw. — nicht zu bewältigenden Verkehrsschwierigkeiten nicht nur im vollen Maße zu begegnen, sondern auch der in Zukunft zu gewärtigenden Verkehrszunahme Rechnung zu tragen. Diesen Bedürfnissen zu entsprechen, war um so notwendiger, als Krakau nicht allein für den heimischen Verkehr in Frage kommt. Die Stadt bildet auch einen wichtigen Stapelplatz für große aus Rußland eingeführte Getreidemengen, die sich auf weiten Strecken der Staatsbahnen bewegen und für diese eine nicht zu unterschätzende Einnahmenquelle bilden. Dem neuen Güterbahnhofe wird sowohl die Besorgung des eigentlichen Güterdienstes wie auch die Zentralisierung des Rangierdienstes obliegen. Für den Güterdienst sind modern eingerichtete, in ihren Maßen den Bedürfnissen entsprechende Güterauf- und Abgabemagazine samt zugehörigen Gleisanlagen, ferner Verladerampen, Straßenladegleise samt Lade- und Zufahrtsstraßen vorgesehen. Die Laderampen bei den Magazinen sind nach dem „Zackensystem" gebaut, wodurch die Wagen sowohl seitlich als von der Stirnseite beladen und entladen werden können und wodurch auch die benützbare Länge der Rampen vergrößert wird. Der Hauptvorteil dieses Systems besteht darin, daß es möglich ist, bei jeder Zacke Wagen ab- und zuzustellen, ohne die Arbeiten bei den anderen Zacken zu stören. Überdies ist jede einzelne Zacke nur für eine bestimmte Richtung in Benützung, wodurch der ganze Güterdienst sich einfacher, rascher und verläßlicher abwickeln läßt. Dem Getreideverkehr dient ein eigenes, sehr geräumiges, für den besonderen Zweck eingerichtetes Magazin, der Zollabfertigung wieder ein den Bedürfnissen entsprechendes Zollmagazin. In allen Magazinen werden zur möglichsten Verminderung der Handarbeiten elektrisch angetriebene Lastenaufzüge mit Nutzlasten bis zu 3000 kg eingerichtet. Für Zwecke des Sammelgutdienstes wurde ein großes Magazin erbaut. Für die schnelle und zweckmäßige Verladung der durchlaufenden Stückgüter wurde eine großangelegte Umladebühne hergestellt; dem Massenverkehre dienen besondere Anlagen und Einrichtungen, wie Kohlenrutschen, Lagerplätze für Holz, Kohle, Baumaterialien usw. Für die Vermietung an Parteien sind genügend große Flächen vorgesehen, die als Lagerplätze dienen können, zu welchen auch Zufahrtsstraßen geführt worden sind. Sämtliche Anlagen sind mit einer ausreichenden Beleuchtung versehen. Der neue Bahnhof erstreckt sich über eine Grundfläche von 360 000 qm; die neuen Gebäude bedecken mit den Magazinrampen eine Fläche von 30 000 qm. Die gewaltige Anlage, die einen Kostenaufwand von 7 Millionen Kronen erforderte, wurde in zwei Jahren und, was besonders hervorgehoben zu werden verdient, unter uneingeschränkter Aufrechterhaltung des Verkehres durchgeführt.

— **Eine Schwebebahn auf die Rax.** Das Eisenbahnministerium hat die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als Schwebebahn auszuführende Bahn niederer Ordnung von Hirschwang auf die Hochebene der Raxalpe im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer eines Jahres erteilt. — Schon seit Jahren spricht man von Bahnprojekten, mit denen der Lieblingsberg der Wiener Touristen, die Rax, bedacht werden soll; es sind auch schon mehrere Vorkonzessionen hierfür erteilt worden, die von verschiedenen Stellen ihren Ausgang nahmen. Das jüngste Projekt betrifft zum ersten Male eine Schwebebahn, wie bekanntlich in Bozen eine solche besteht und in Meran erst in diesem Jahre eine auf das Vigiljoch eröffnet wurde. Die Trasse von Hirschwang aus dürfte wohl dem Törlweg folgen oder sich in dessen Nähe halten, da hier am raschesten die Hochebene der Raxalpe zu erreichen ist.

— **Elbumschlagsverkehr in Aussig.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen bewegte sich im Monat August in ungefähr derselben Höhe wie im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Im August d. J. wurden 106 601 t Kohle (gegen 115 213 t im Vorjahre), also 8612 t weniger, zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. August d. J. eine Minderverfrachtung von 92 982 t ergibt (1913: 828 565 t gegen 1912: 921 547 t). Die größte Beistellung im August 1913 betrug 545 Wagen (1912: 445 Wagen), die niedrigste 91 Wagen (1912: 161 Wagen). An Gütern wurden im August 1913: 2315 Wagen (1912: 2651 Wagen), also 336 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. August 1913 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehr gegenüber dem Vorjahre 986 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1913: 11 607 Wagen, gegen 12 593 Wagen im Jahre 1912 betragen hat.

Ungarn.

— **Verkehr und Einnahmen auf dem ungarischen Lokalbahnnetze im ersten Halbjahr 1913.** Das ungarische Lokalbahnnetz umfaßte Ende Juni d. J. 11 934 km und zeigt sonach gegenüber der Länge des Lokalbahnnetzes im gleichen Zeitpunkt des Vorjahres mit 11 477 km eine Erweiterung um 457 km = 4 %. Die Einnahmen im Juni laufenden Jahres betrugen 7 738 779 Kr. und ergaben gegenüber den Einnahmen im Monat Juni des Vorjahres mit 7 427 027 Kr. eine Mehreinnahme von 311 752 Kr. Von den ausgewiesenen Einnahmen entfielen 3 185 573 Kr. auf den Personen-, Militär- und Gepäckverkehr (bei 7 522 215 beförderten Personen), ferner 4 553 206 Kr. auf den Eilgut- und Frachtenverkehr (bei 1 919 303 t beförderten Gütern). In dem Zeitraume vom 1. Januar bis 30. Juni d. J. betrugen die Gesamteinnahmen 44 366 211 Kr. und zeigt sich gegenüber den Gesamteinnahmen im gleichen Zeitraume des Vorjahres mit 40 969 535 Kr. eine Mehreinnahme von 3 396 550 Kr. Von den oben ausgewiesenen Einnahmen entfielen 17 480 173 Kr. auf den Personen-, Militär- und Gepäckverkehr (bei 40 528 647 beförderten Personen), ferner 26 886 038 Kr. auf den Eilgut- und Frachtenverkehr (bei 10 668 779 t beförderten Gütern). Die Mehreinnahme war beim Personenverkehr 1 270 315 Kr., beim Frachtenverkehr 2 126 235 Kr. gegenüber den gleichartigen Einnahmen in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die kilometrische Einnahme betrug im ersten Halbjahr 1913: 3718 Kr., während sie in der gleichen Zeit des Vorjahres 3570 Kr. ausmachte, die Steigerung ergab sonach auf das Kilometer 148 Kr. = 4.1 %.

— **Ärarische Forstbahnen.** Das ungarische Ackerbauministerium beabsichtigt im Interesse der wirtschaftlichen Verwertung der ärarischen Forsterzeugnisse ein 130 km langes Netz schmalspuriger Eisenbahnen im Máramaroser Komitat (Nordost-Ungarn) zu schaffen. Eine Linie soll von der ungarischen Staatsbahnstation Nyéresháza durch das Taraсztal zur Gemeinde Királymezö führen. In den Tälern der Bäche Mokránka, Tereсel, Brusztturánka und Janovecz sollen ferner Flügellinien zu den staatlichen Forsten gebaut werden. Der Bau dieser Bahnen wird der durch die Überschwemmungen arg geschädigten Bevölkerung zu Erwerb verhelfen.

Übrige europäische Länder.

— **Die schwedischen Schlafwagen III. Klasse.** Neueren Berichten zufolge plant die schwedische Staatsbahnverwaltung, demnächst auch auf der Linie Stockholm-Malmö, sowie auf der durch Lappland führenden Reichsgrenzbahn Schlafwagen III. Klasse in Betrieb zu nehmen. Gegenwärtig gehen in den Staatswerkstätten fünf neue Wagen dieser Art der Vollendung entgegen. Auch wird in Erwägung gezogen, einen neuen Versuch auf der Linie Stockholm-Gotenburg zu machen. Ursprünglich verkehrten die jetzt im Betrieb befindlichen schwedischen Schlafwagen III. Klasse auf dieser Linie, wurden aber wenig benutzt, was man indessen dem Umstand zuschreibt, daß den Reisenden die Neueinrichtung nicht genügend bekannt war. Auf der Strecke Stockholm-Långsele (an der Linie nach Lappland), wo die Wagen seitdem verkehren, werden sie rege in Anspruch genommen. Unter diesen Umständen ist es folgerichtig, daß auch auf der nördlichen Strecke von Boden nach Gellivare und der schwedisch-norwegischen Grenze Schlafwagen III. Klasse eingestellt werden. Diese kommen u. a. den Touristen zugute, die zur Sommerzeit das schwedische Lappland besuchen. Zurzeit verkehren auf der genannten Strecke nur Schlafwagen I./II. Klasse. M.

— **Eröffnung einer amtlichen Auskunftstelle der deutschen Staatsbahnen in Paris.** Die deutschen Staatsbahnen haben zur Förderung des Reiseverkehrs am 1. August d. J. in Paris, 2 Rue Scribe, in dem erweiterten Bureau des Norddeutschen Lloyd, Paris Office, eine amtliche Auskunftstelle errichtet, die in sachgemäßer Weise mündlich und schriftlich über den Reise-

verkehr nach Deutschland und über deutsche Verhältnisse Auskunft erteilt. Die Auskunftstelle ist mit zwei Beamten besetzt, einem von der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln abgeordneten Eisenbahnsekretär sowie einem Beamten der bayerischen Staatsbahnen. Die Aufsicht über die Auskunftstelle übt die Königliche Eisenbahndirektion Cöln aus. Wie wir hören, ist die Inanspruchnahme der Auskunftstelle trotz ihres kurzen Bestehens äußerst rege.

— **Neue Bahnlinie Rimini-Mercatino-Talamello.** Die Società Anonima Ferrovie e Tramvie Padane, Sitz in Mailand, hat die Konzession auf 60 Jahre zum Bau und Betrieb einer Linie von Rimini über Mercatino nach Talamello erhalten. Die Linie wird ungefähr 36 km lang, ihre Baukosten sind auf 3½ Millionen Lire veranschlagt. Der Staat gibt 50 Jahre lang eine Kilometerunterstützung von 4547 Lire.

— **Im Jahre 1914 in Rußland auszuführende Vorarbeiten für Neubauten.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat, wie der „Russ. Kurier" erfährt, den Auftrag erteilt, für die nachstehenden geplanten Neubaulinien im Jahre 1914 die erforderlichen Vorarbeiten auszuführen, und zwar: 1. von der Station Swanka der Nordbahnen über Wytegra und Kargopol bis zur Station Njandoma der Archangelsker Bahnlinie; 2. von der Station Nasija der Nordbahnen nach dem Südosten bis zur Rybinsk-Bologojer Bahnlinie der Moskau-Windau-Rybinsker Bahn; 3. von Shlobin nach dem Nordosten über Roslawl bis zur Station Podolsk der Moskau-Kursker Bahn; 4. von Jelez über den Starobjelsker Bezirk bis Rostow am Don; 5. von Uman über Cherson, Dschankoj und Kertsch bis zur Moworossijsker Linie; 6. von Wjernyj bis Dscharkent als Verlängerung der Semirjetschensker Bahnlinie bis zur chinesischen Grenze in der Richtung nach Kuldscha und 7. im Ussurgebiet bis zur Bucht St. Olga und dem Kaiserlichen Hafen.

Nach diesem Plan wird auch wieder das europäische Rußland bedacht. Lange genug mußte es hinter Asien zurückstehen. m.

— **Elektrische Schnellbahn Petersburg-Oranienbaum.** Die „Köln. Ztg." teilt ihren Lesern mit, daß am 29. Juni d. J. der Bau der elektrischen Bahn von St. Petersburg nach Oranienbaum begonnen worden ist. In russischen Zeitungen haben wir hierüber keinerlei Nachrichten gefunden. Wenn die Nachricht zutrifft, so kann hier noch bemerkt werden, daß die Genehmigung zum Bau seitens der Staatsregierung schon aus der ersten Hälfte 1912 stammt. Gegenwärtig hat nun, nach der „Köln. Ztg.", eine belgische Elektrizitätsgesellschaft in Verbindung mit der Internationalen Bank die Anlage dieser elektrischen Überlandbahn bis zu einem etwas jenseit Oranienbaums gelegenen Berge ausgearbeitet, der als Sommerfrische ausgebaut werden soll. Nach uns vorliegenden amtlichen Berichten zerfällt die gesamte geplante Anlage, wie sie seinerzeit genehmigt worden ist, in zwei Teile, und zwar in die Strecke St. Petersburg-Oranienbaum (doppelgleisig), 40 Werst (= 43 km) und Oranienbaum-Krasnaja Gora (roter Berg), 22 Werst (= 23 km). Es läßt sich übrigens schon jetzt dem Unternehmen eine günstige Entwicklung voraussagen, denn Oranienbaum ist wohl geeignet, die Petersburger zum Sommeraufenthalt anzulocken, und daraus ergibt sich dann von selbst die Aussicht auf einen großen Verkehr.

Gleichzeitig, zum Teil sogar schon früher, ist vom Minister der Verkehrsanstalten zum Bau elektrischer Bahnen die Genehmigung erteilt, und zwar für die Strecken: Moskau-Odinzowo 21 Werst (= 22 km), Moskau-Podolsk 55 Werst (gleich 59 km), Moskau-Obiralowka 18 Werst (= 19 km), Moskau-Ssergiewski possad (doppelgleisig) 70 Werst (= 75 km) und Moskau-Wosnessensk 53 Werst (= 57 km). Es scheint also in Rußland auch der Bau elektrischer Bahnen sich allmählich zu entwickeln. Daß hierbei zunächst St. Petersburg und Moskau den Anfangspunkt bilden, ist ganz selbstverständlich, denn der Personenverkehr ist ja wohl für elektrische Bahnen zunächst noch die Hauptvoraussetzung für die Verzinsung des Anlagekapitals. m.

Fremde Erdteile.

— **Eigenartige Verbote,** bezeichnend für die Landessitten, bestehen für die elektrischen Straßenbahnen in Tokio und Osaka. In den Straßenbahnwagen Tokios ist es laut Anschlag verboten, „zu rauchen, zu spucken und — die inneren Schenkel zu entblößen". In den Straßenbahnwagen von Osaka ist ein Ablegen der Kleider verboten. Hierzu ist zu bemerken, daß es in dem südlicher gelegenen Osaka noch vielfach Sitte der Arbeiter ist, nahezu völlig nackt zu gehen. Wo die Arbeiter irgend können, entledigen sie sich ihrer Kleidung; selbst Soldaten tun es, und wenn die japanischen Pioniere so recht harte Arbeit zu leisten haben, dann legen sie nach und nach, vom Schuhwerk angefangen, ihre ganze Kleidung ab. F. W.

— **Beschaffung von Schiffen für die ägyptischen Staatsbahnen.** Das einzige Ausfuhrgut von Bedeutung in Ägypten ist Baumwolle, die in gewaltigen Mengen, jährlich etwa 500 000 t, namentlich nach England zu Schiff befördert wird. Die Schiffe, die diesem Verkehrszweig dienen, bringen auf der Rückreise nach Ägypten Kohlen sowie sonstige Vorräte und Betriebsstoffe für die ägyptischen Staatsbahnen mit, die im vergangenen Jahre nicht weniger als 100 000 Pfund (ägyptisch) an Fracht für diese Transporte zu zahlen gehabt haben. Um sich den Gewinn, den diese Fracht einbringt, für ihre eigene Kasse zu sichern, geht die Verwaltung der ägyptischen Staatsbahnen mit dem Gedanken um, sich eine eigene Flotte zu gründen. Es sind bereits Kostenanschläge für 15 Schiffe von je 5000 t aufgestellt worden, nach denen die Beschaffungskosten 720 000 £ betragen würden.

— **Förderung der Sicherheit im amerikanischen Bahnbetrieb.** Im Kongreß der Vereinigten Staaten wurde im Hinblick auf das Newhavener Eisenbahnunglück ein Gesetz eingebracht, das die Bereitstellung von Mitteln in Höhe von 25 000 $ fordert, welche der Förderung der Sicherheit im Bahnverkehr dienen sollen.

— **Elektrische Lokomotiven der Southern Pacific-Bahn.** Die Southern Pacific-Bahn hat kürzlich 50 elektrische Lokomotiven beschafft, die für die Beförderung von Güterzügen und den Verschiebedienst bestimmt sind und mit Gleichstrom von 600 oder 1200 Volt Spannung gespeist werden. Der mechanische Teil stammt von den Baldwin-Lokomotivwerken in Philadelphia, der elektrische Teil von Westinghouse in Pittsburgh. Die Lokomotive ist imstande dauernd eine Zugkraft von 2500 Kilogramm im Treibradumfang zu leisten. Bei künstlicher Lüftung des Motors läßt sich die dauernde Zugkraft auf 5100 kg steigern. Eine Stunde lang kann die Maschine eine Zugkraft von 7700 kg bei 29 km Geschwindigkeit entwickeln und mit künstlicher Lüftung eine Zugkraft von 9600 kg bei 23 km Geschwindigkeit ausüben. Die zeitweise Zugkraft bei reinen trockenen Schienen beträgt 13 500 kg, die Gesamtlänge der Lokomotive ist 9296 mm. Die Längsträger bestehen aus U-Eisen von 330 mm Höhe, ihre Länge beträgt 9143 mm. Die Endquerträger sind aus Gußeisen. Die Maschine besitzt zwei Drehgestelle, der Drehzapfenabstand 5206 mm. Der Raddurchmesser ist 787 mm. Der eiserne Wagenaufbau hat eine Länge von 5486 mm und eine Breite von 2895 mm. Das Gesamtgewicht ist 54 t. Jede der vier Treibachsen wird mittels Zahnradvorgeleges von einem Motor angetrieben, dessen normale Leistung 225 PS beträgt. Die Schaltung geschieht mit Druckluft; es sind drei Fahrtstellungen vorhanden. Zur Erzeugung der Druckluft dienen zwei kleine motorangetriebene Luftpumpen. Dieselben Motoren treiben auch die Ventilatoren für die künstliche Kühlung der Motoren an.

— **Neue Ausbildung der Kastenenden der Pullmanwagen.** Die Pullmangesellschaft hat sich überzeugt, daß die Enden der Wagenkästen einer Änderung bedürfen, um bei Zugunfällen größere Widerstandsfähigkeit, sowohl der eisernen wie der hölzernen Wagenkästen für den Fall zu erzielen, daß sich das eiserne Untergestell des Nachbarwagens hebt und mit dem Wagenkasten in Berührung kommt. Das eiserne Untergestell der Pullmanwagen besitzt einen Endquerträger aus Gußeisen. Die Neuerung besteht aus einem U-förmigen Rahmen mit zwei senkrechten und einem wagerechten Arme. Dieser Rahmen ist aus einem starken I-Eisen gebogen und mit dem Untergestell wie mit dem Rahmenwerk des Wagenkastens verbunden. Die senkrechten Pfosten bilden zugleich den Rahmen für die Endtüren in den Seitenwänden und die Türen in der Stirnwand, vor der der Faltenbalg liegt. Beim Aufsteigen des Nachbarwagens wird der U-förmige Rahmen getroffen und überträgt die Kräfte auf das Untergestell. Die Neuerung wird bei allen neuerbauten Wagen sofort eingeführt, auch sollen die älteren Wagen gelegentlich ihres nächsten Aufenthaltes in der Werkstatt damit versehen werden.

— **Durchschnittliche Lebensdauer eines amerikanischen Güterwagens.** Die „Engineering News" veröffentlichen eine Statistik zahlreicher großer amerikanischer Eisenbahnen über die durchschnittliche Lebensdauer eines Güterwagens. Vorausgesetzt wird, daß der Wagen nicht „in den Sielen stirbt", d. h. in Ausübung des Dienstes bei irgendeinem Unfall beschädigt und gebrauchsunfähig aus dem Verkehr gezogen wird. Es ereignet sich dieses bei ungefähr 58 % aller Güterwagen; rund 42 % werden zertrümmert, ehe sie die Altershöchstgrenze erreicht haben, und die meisten von diesen letzteren in der Abgeschiedenheit der Rangierbahnhöfe und -gleise. Hat ein Wagen aber alle ihm drohenden Fährnisse glücklich überstanden, so erreicht er ein Durchschnittsalter von zehn Jahren, nur selten wird er älter, obgleich es immerhin auch Wagen gibt, die 12 und 14 Jahre alt wurden. Der älteste Güterwagen, dessen man sich entsinnen kann, wurde im Vorjahre von der Pennsylvaniabahn ausgemustert; er war 21 Jahre alt geworden. Von dem früheren

Gebrauch, Güterwagen aufzubessern, ist man bekanntlich in Amerika ganz abgekommen; es wäre denn, daß es sich um kleinere Ausbesserungen handelte. Bei dem jetzt gedrückten Preise für Güterwagen bekommt man für dasselbe Geld, das eine etwas größere Reparatur kostet, einen neuen Wagen zu kaufen. Es wurden früher nicht selten 600 bis 800 D. für umfangreiche Reparaturen gefordert, während man für 500 bis 600 D. einen neuen Wagen zu kaufen bekommt. Selbstverständlich ist hier überhaupt nur von den hölzernen Güterwagen und nicht von den neuen stählernen 50 und 80 t-Wagen die Rede; diese sind noch zu kurze Zeit im Gebrauch, um schon statistische Aufzeichnungen und Mitteilungen zu ermöglichen.

(Nach der Zeitschrift „Die Lokomotive“).

Allgemeines.

— **Weltzeit.** Auf der im Oktober v. J. in Paris abgehaltenen Internationalen Zeitkonferenz ist die Station für drahtlose Telegraphie auf dem Eiffelturm zum Zentrum der Weltzeit bestimmt worden. Bereits seit Anfang vorigen Monats werden nunmehr, wie wir der „Köln. Ztg.“ entnehmen, von dem genannten Punkt aus früh gegen 10 Uhr und um Mitternacht die Zeitangaben auf radiotelegraphischem Wege an folgende Stationen weitergegeben: Norddeich, San-Fernando (Brasilien), Arlington (Vereinigte Staaten von Nord-Amerika), Manila, Mogadiscio (Somaliküste), Timbouctou, Massauah und San Francisco. Die Art und Weise der Zeitübermittlung vollzieht sich wie folgt: Um die wartenden Stationen durch plötzlich eintreffende Zeichen nicht zu überraschen, beginnt die Abgabestation des Eiffelturmes ihre Zeitangabe damit, daß sie von 9 Uhr 57 Min. ab bis 9 Uhr 57 Min. 50 Sek. das sogenannte „Achtungszeichen“ X des Morsealphabets (— . . —), mehrere Male abgibt. Genau um 9 Uhr 57 Min. 55 Sek. bis 9 Uhr 58 Min. übermittelt sie dann drei Striche von je einer Sekunde Dauer mit je einer Sekunde Pause; der letzte Strich entfällt genau auf 9 Uhr 58 Min. Um 9 Uhr 58 Min. 8 Sek. folgt ein Strich, 9 Uhr 58 Min. 10 Sek. ein Punkt (Zeichen N —.) und dieses N wird innerhalb dieser Minute noch viermal wiederholt, und zwar 9 Uhr 58 Min. 18 Sek., 28, 38, 48 Sek. Von 9 Uhr 58 Min. 55 Sek. bis 9 Uhr 59 Min. folgen wieder drei Striche von je einer Sekunde Dauer und je einer Sekunde Pause. Um 9 Uhr 59 Min. 6 Sek. folgt dann ein Strich; 9 Uhr 59 Min. 8 Sek. abermals ein Strich und 9 Uhr 59 Min. 10 Sek. ein Punkt (Buchstabe G — —.). Auch dieses G wird in dieser Minute noch viermal, und zwar in der 16., 26., 36. und 46. Sekunde wiederholt. Dieser Abgabe folgen dann als letzte Zeichen um 9 Uhr 59 Min. 55 Sek. bis Punkt 10 Uhr wiederum drei Striche von je einer Sekunde Dauer; mit der Abgabe des letzten Striches ist es alsdann ganz genau 10 Uhr (ob westeuropäische oder Pariser Zeit, ist in der Quelle nicht angegeben). Drei Minuten vor Mitternacht erfolgt diese Zeitangabe in genau derselben Weise. Der Eiffelturm ist durch eine unterirdische Telegraphenleitung mit dem Uhrensaale des Pariser Observatoriums verbunden, das wieder mit den andern Sternwarten in Verbindung steht. Durch dieses Verfahren wird den aufnehmenden Stationen die Regulierung ihrer Uhren ermöglicht.

Bücherschau.

— **Hendschels Luginsland, Heft 34. Afrikafahrt West.** Verlag von Hendschels Telegraph in Frankfurt (Main), Preis 5 *M*.

In ganz anderen Bahnen als die vorhergegangenen Reisebücher aus Hendschels Luginsland-Sammlung wandelt der Inhalt dieses 34. Heftes, das auf 223 Seiten Text mit 6 Karten und 56 Abbildungen, zum Teil eigenen Aufnahmen des Verfassers Hans Grimm, prächtig ausgestattet eine Fahrt von Hamburg, Antwerpen, Boulogne und Southampton nach Madeira und den Kanarischen Inseln und über diese nach Swakopmund, Lüderitzbucht und Kapstadt beschreibt. Es ist nicht das ferne, abseits des üblichen Vergnügungs-Reiseverkehrs liegende Ziel, das dem vorliegenden Werk sein eigenartiges Gepräge gibt, es ist vielmehr die von der bisher bei den Luginslandheften üblichen abweichende Form der Darstellung, die diesem Buche einen anderen, ernsteren Charakter aufdrückt und ihm im Gegensatz zu den üblichen Reisebeschreibungen, die doch immerhin mehr der oberflächlichen Unterrichtung dienen, einen dauernden Wert verleiht. Wohl dient auch dieses Heft als ein Wegweiser für den zu seinem Vergnügen reisenden Leser, lehrt ihn das rechte Schauen, zugleich auch das tiefere Verstehen des Geschauten und gibt ihm über das Bemerkenswerteste Auskunft, was während der Fahrt begegnet, sei dies rein ästhetischer oder volkswirtschaftlicher, geographischer, geologischer und geschichtlicher Art, aber darüber hinaus will es, und zwar in erster Linie, als ein Einführungsbuch den nach Afrika West auswandernden Deutschen als treuer Wegweiser dienen, sie vorbereiten auf die sie dort erwartenden eigenartigen Verhältnisse, und waffnen für den Kampf mit den dortigen andersartigen Verhältnissen, damit sie in der Lage sind, sich dem zukünftigen Heimatlande nützlich zu machen und, soweit sie die südamerikanische Union aufsuchen, in der eigenen Sache die allgemeine deutsche zu verteidigen imstande sind. Die Daheimbleibenden aber soll das Buch vertraut machen mit der Fahrt, mit dem Erleben und mit den Erwartungen der hinausgehenden Angehörigen, und schließlich will es auch versuchen, allen Volksgenossen die Augen klar und die Herzen weit zu machen für die Heimat und die Fremde. Im Vorwort, das als Nachwort gelesen werden soll, hat der Verfasser das Ergebnis seiner in 13 Jahren in Afrika gesammelten Erfahrungen niedergelegt, die eine gereifte Weltanschauung und ein ausgezeichnetes Verständnis für die besonders eigenartigen afrikanischen Probleme erkennen lassen. Der längste Abschnitt des Buches enthält die eigentliche Reisebeschreibung, ein weiterer Abschnitt beschäftigt sich mit den mehr persönlichen Angelegenheiten der Reisenden, ihrer Ausrüstung für die Reise, mit dem gesellschaftlichen Verkehr der Reisenden untereinander während der Fahrt und ähnlichen Dingen. Von größerer Wichtigkeit sind dann die beiden folgenden Abschnitte: „Was die Kolonie von dir erwartet“ und „Was dich in der Kolonie erwartet“. Während der erste dieser beiden Abschnitte in kurzer Form andeutet, was Deutsch-Südwestafrika und die südafrikanische Union für Leute brauchen können, gibt der Verfasser im zweiten Abschnitt in längeren Ausführungen eine Übersicht über die wichtigsten geschichtlichen Ereignisse, welche für die Entwicklung dieser beiden Kolonien von Bedeutung sind, und daran anschließend Mitteilungen über deren Verfassung und Verwaltung, über wirtschaftliche Fragen und anderes Wissenswerte. Der letzte Abschnitt enthält einige von erläuternden Bemerkungen des Verfassers begleitete Angaben über diejenige Literatur, aus der sich der Afrikafahrer den besten Aufschluß über Südafrika und südafrikanische Dinge zu holen vermag.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 3,25 km lange schmalspurige Verbindungsstrecke Potschappel-Hainsberg der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, die am 10. September 1913 dem öffentlichen Güterverkehr übergeben worden ist, sowie die 17,77 km lange vollspurige Reststrecke Schlawa-Klein Gräditz (Glogau)-Fraustadt der Neubaustrecke Kolzig-Glogau-Fraustadt im Eisenbahndirektionsbezirk Posen, die am 1. Oktober 1913 für den öffentlichen Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen wird, sind vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab den Vereinsbahnstrecken zugerechnet.

Ferner sind folgende Strecken der Königlich rumänischen Staatseisenbahnen

1. Jiblea-Rîul Vadului Landesgrenze — 45,720 km — eröffnet am 1. August 1901,
2. Dragaresti-Viedele — 23,120 km — eröffnet am 15. Juli 1912,
3. Slobozia-Tandarei — 28,266 km — eröffnet am 1. August 1912.
4. Talasmani-Beresti — 7,635 km — eröffnet am 19. Mai 1912,

den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Cassel. Am 1. Oktober 1913 wird der links der Bahnstrecke Guntershausen-Bebra zwischen den Stationen Heinebach und Rotenburg (Fulda) neuerrichtete Haltepunkt Baumbach für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Baumbach und Heinebach 2,34 km und zwischen Baumbach und Rotenburg (Fulda) 5,27 km.

Königliche Eisenbahndirektion Hannover. Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen Stationen Hameln und Emmerthal rechts der Bahnstrecke Hameln-Altenbeken gelegene Haltepunkt Tündern für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr — nur Sendungen bis 250 kg Gewicht sind zulässig — eröffnet werden. Die Abfertigung von Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegen-

ständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg (Preußen). Voraussichtlich am 1. Oktober 1913 wird der an der Hauptbahn Allenstein-Kobbelbude-Königsberg (Pr.) zwischen den Bahnhöfen Mehlsack und Lichtenfeld belegene Bahnhof 4. Rangklasse Wilknitt dem öffentlichen Verkehr übergeben. Wilknitt erhält Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen und Vieh. Fahrzeuge und Sprengstoffe sind ausgeschlossen. Der Bahnhof wird nur mit einer fahrbaren Rampe ausgerüstet. Es fehlen in Wilknitt eine Kopf- und Seitenrampe, eine Gleiswage, ein Hebe- oder Lastkran und ein Lademaß.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Am 15. September 1913 wird der an der Bahnstrecke Mülhausen (Els.)-Krüt zwischen den Stationen Lutterbach (Els.) und Sennheim errichtete bisher nur dem Arbeiterverkehr der Kaligewerkschaften dienende Haltepunkt Grafenwald für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg (Preußen). Der bisher nur dem Wagenladungsverkehr dienende Bahnhof Buttkuhnen wird voraussichtlich am 1. Oktober 1913 Verkehrseinrichtungen zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen und Vieh erhalten. Ausgeschlossen sind Sprengstoffe, Fahrzeuge und Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist. Der Bahnhof ist mit einer Seitenrampe, einer hölzernen Etagenrampe und einem Lademaß ausgerüstet. Es fehlen eine Kopframpe, eine Gleiswage, ein Hebe- oder Lastkran.

Änderung von Stationsnamen.

Königliche Eisenbahndirektion Posen. Dem an der Strecke Züllichau-Wollstein (Pos.) gelegenen Bahnhof 4. Klasse Langmeil wird vom 1. Oktober 1913 ab die Bezeichnung „Langmeil (Neum.)" beigelegt.

K. k. österreichische Staatsbahnen, k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird der Name der Halte- und Ladestelle Ceramica Vigo d'Anaunia der Lokalbahn Trient-Malé in „Ceramica" abgeändert.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Benennung der nachstehenden auf den österreichischen Linien der Südbahn gelegenen Stationen, wie folgt, abgeändert: Wiener Neustadt in Wiener-Neustadt-Hauptbahnhof, Leoben in Leoben-Hauptbahnhof, Graz in Graz-Hauptbahnhof, Laibach in Laibach-Hauptbahnhof, Sollenau in Sollenau-Südbahnhof, St. Egydien in St. Egydien-Südbahnhof, Neunkirchen in Neunkirchen-Südbahnhof, Kapfenberg in Kapfenberg-Südbahnhof, Opcina S. B. in Opcina-Südbahnhof, Ronchi in Ronchi-Südbahnhof und Görz S. B. in Görz-Südbahnhof.

Das **Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen** ist neu herausgegeben und an sämtliche Vereinsverwaltungen verteilt worden. Durch dieses Verzeichnis wird das im Juni 1910 ausgegebene Adressenverzeichnis nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben. Außerdem ist die **Güteprobensammlung (GPS.)** — Zusammenstellung der Ergebnisse der vom 1. Oktober 1910 bis 30. September 1911 von den Vereinsverwaltungen mit Eisenbahnbaustoff angestellten Güteproben — in der üblichen Stückzahl zur Verteilung gelangt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. III 409 vom 4. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das neue Adressenverzeichnis der Wagenverwaltungen (abgesandt am 9./11. September 1913).

Nr. II 367 vom 8. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güteprobensammlung des Berichtsjahres 1910/11 (abgesandt am 9. September 1913).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen.

Am 1. Oktober 1913 wird die normalspurige Reststrecke Schlawa-Klein Gräditz (Glogau)/Fraustadt der Neubaustrecke Kolzig-Glogau-Fraustadt als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Linderei, Tschepplau, Kuttlau, Kotzemeuschel, Ziebern Vorwerk, Biegnitz, Klein Gräditz, Alt Strunz, Weigmannsdorf und Lissen für den Personen-, Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf allen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Die Bahnhöfe Ziebern Vorwerk und Biegnitz sind nur mit einer beweglichen Rampe zur Verladung von Vieh in einbödige Wagen ausgerüstet. Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Posen, den 4. September 1913. (2358)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Güterbahnhofs Berlin Osthafen für den beschränkten Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird der am Stralauer Anger gelegene, mit den Bahnhöfen Berlin Frankfurter Allee, Lichtenberg-Friedrichsfelde und Rummelsburg b. Berlin durch Gleisanschlüsse verbundene Güterbahnhof Berlin Osthafen eröffnet werden. Die Abfertigung ist beschränkt auf Sendungen, die an die städtische Hafenverwaltung gerichtet sind oder von ihr aufgegeben werden, und zwar:

a) Wagenladungen,
b) Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen,

die mit der Eisenbahn auf dem Hafenbahnhof angekommen sind und zu Wasser weiterbefördert werden sollen oder für eine zollfreie Niederlage, für die Lagerhäuser oder Lagerplätze am Hafen bestimmt sind oder vom Hafengebiet oder den genannten Anlagen herrühren und auf der Eisenbahn weiterbefördert werden sollen.

Das Ver- und Entladen aller, auch der Frachtstückgutsendungen, liegt der städtischen Hafenverwaltung oder ihren Beauftragten ob.

Für die Beförderung der Sendungen im Hafengebiet wird neben der Fracht der Tarifstation eine Hafenfracht nach dem von der Stadt festgesetzten und veröffentlichten Tarif berechnet.

Mit demselben Tage wird der Güterbahnhof Berlin Osthafen als Tarifstation in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Berlin, im September 1913. (2368)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Stationsnamenänderungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 an wird die Benennung der nachstehenden auf unseren österreichischen Linien gelegenen Stationen, wie folgt, abgeändert:

Wiener-Neustadt in Wiener-Neustadt Hauptbahnhof,
Leoben in Leoben Hauptbahnhof,
Graz in Graz Hauptbahnhof,
Laibach in Laibach Hauptbahnhof,
Sollenau in Sollenau Südbahnhof,
St. Egyden in St. Egyden Südbahnhof,
Neunkirchen in Neunkirchen Südbahnhof,
Kapfenberg in Kapfenberg Südbahnhof,
Opcina S. B. in Opcina Südbahnhof,
Ronchi in Ronchi Südbahnhof,
Görz S. B. in Görz Südbahnhof.

Wien, am 3. September 1913. (2369)
Der Verkehrs-Direktor.

Die Bezeichnung des an der Strecke Züllichau-Wollstein (Pos.) gelegenen Bahnhofes 4. Klasse Langmeil wird vom 1. Oktober 1913 ab in „Langmeil (Neum.)" abgeändert.

Posen, 8. September 1913. (2374)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober 1913 wird die zwischen den Stationen Hamborn und Möllen (Niederrhein) an der Bahnstrecke Ober-

hausen-Hamborn-Wesel gelegene Station III. Kl. Walsum, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gütern, lebenden Tieren und Fahrzeugen eröffnet.
Essen, 10. September 1913. (2381)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. September d. Js. wird der an der Bahnstrecke Mülhausen (Els.)-Krüt zwischen den Stationen Lutterbach (Els.) und Sennheim errichtete, bisher nur dem Arbeiterverkehr der Kaligewerkschaften dienende Haltepunkt Grafenwald für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.
Die Entfernungen betragen:
Zwischen Grafenwald und Lutterbach (Els.) 4,630 km, zwischen Grafenwald und Sennheim 4,517 km.
Zur Bedienung des Haltepunkts werden folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Mülhausen (Els.) nach Krüt die Züge Nr. 771, 773, 777, 779, 781, W. 781, 783, 785, W. 787 und F. 787;
b) in der Richtung von Krüt nach Mülhausen (Els.) die Züge Nr. 772, 774, 778, 780, 782, 784, 786, 790 und 798. (2375)
Straßburg, den 9. September 1913.
Kaiserliche Generaldirektion,
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

5. Verkehrswiederaufnahme.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
Umschlagsverkehr via Verciorova.
Mit 12. September 1913 wird die am 5. Juli a. c. sistierte Güteraufnahme nach und von Stationen der rumänischen Eisenbahnen mit Umschlag in Verciorova wieder aufgenommen. Infolge sanitätsbehördlicher Maßnahmen hinsichtlich der Umschlagsbesorgung in Verciorova wird bis auf weiteres für alle in diesem Verkehre zum Umschlage gelangenden Sendungen ein Zuschlag von 80 Centimes per 100 Kilogramm erhoben.
Wien, am 11. September 1913. (2376)

6. Güterverkehr.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.
Änderung von Stationsnamen.
In dem vom 1. September d. Js. ab gültigen Oberschlesisch - Sächsischen Kohlen-Ausnahmetarif sind die Namen der Stationen Lausigk und Furth bei Chemnitz in Bad Lausigk und Chemnitz-Furth zu ändern. Ferner ist auf den Seiten 20—23 des obengenannten Tarifs der Stationsname Krumhermersdorf in Krumhermsdorf richtig zu stellen.
Kattowitz, d. 9. September 1913. (2384)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband.
Die Gültigkeit der Tarife, Teil II, Hefte 3 und 4 wird bis Ende Dezember 1913 verlängert.
Dresden, d. 11. September 1913. (2385)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.
Zum 1. Oktober 1913 wird die Station Oppeln Hafen des Direktionsbezirks Kattowitz in den Tarif aufgenommen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Breslau, den 9. September 1913. (2383)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl trs, Deggendorf Dl trs und Passau Dl trs, Teil II, vom 1. Januar 1911.
Ab 1. Oktober 1913 wird die Station Saarbrücken-Malstatt (K. D. Saarbrücken) mit den gleichen Frachtsätzen wie für Saarbrücken-Burbach in den Ausnahmetarif Nr. 11 der Abt. A und Nr. I der Abt. B einbezogen.
München, d. 9. September 1913. (2386)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Berlin Osthafen in den vorbezeichneten Verkehr einbezogen. Sie wird außerdem in die Ausnahmetarife 5a, 6g, 10 und 10c aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.
Berlin, den 10. September 1913. (2382)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 wird im Ausnahmetarif 8a (Gießerei-Roheisen) von Eisern nach Vulkan Bredow ein Frachtsatz eingeführt. Aus dem Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) wird Hassee entfernt und in die Ausnahmetarife S5 und S5t (Eisen und Stahl) aufgenommen. Hamburg-Barmbeck wird Empfangsstation des Ausnahmetarifs S5t. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, den 9. September 1913. (2359)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.
Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Station Lichtenberg (Kr. Sagan) der Lausitzer Eisenbahngesellschaft in den Tarif aufgenommen und die Bezeichnung der „Hansdorf-Priebuser Eisenbahn" in „Hansdorf-Priebus-Lichtenberger Eisenbahn" abgeändert.
Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.
Ferner wird vom 1. Oktober 1913 ab der Stationsname Kujau (Oberschl.) in „Zellin (Oberschles.)" geändert.
Breslau, den 4. September 1913. (2360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Die auf Seite 4 oben des Nachtrages 4 zum Gemeinsamen Heft vom Teil II des Norddeutsch - niederländischen Gütertarifs angegebenen Bestimmungen für die Cölner Bahnhöfe erhalten mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. folgenden Wortlaut:
II. Sendungen für die Cölner Bahnhöfe, die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegen, werden, wie folgt, abgefertigt:
a) Eilgut und eilgutmäßig zu beförderndes Frachtgut (in Stückgutsendungen und in Wagenladungen): auf Cöln-Gereon Eilg.
b) Frachtgut (in Stückgutsendungen und in Wagenladungen): auf Cöln-Bonntor.
Eine Zollniederlage befindet sich (usw. wie bisher).
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 8. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Großherzoglich-Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.
Am 1. Oktober d. Js. wird die Station Hohen Mistorf der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn in den Tarif aufgenommen.
Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarifanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.
Breslau, den 5. September 1913. (2361)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
Binnengütertarif der Reichseisenbahnen.
1. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1913 wird Entringen (Lothr.) als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 1 g für Rundhölzer, zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmt, aufgenommen.
2. Die Bestimmung über die tarifarische Gleichstellung der Bahnhöfe Straßburgs und seiner Vororte, die bisher im Kilometerzeiger enthalten war, ist in den Tarif unter Abschnitt D übernommen worden. (2378)
Straßburg, den 9. September 1913.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Reichseisenbahnen, Kilometerzeiger für den Binnenverkehr.
1. Die bei Großhettingen gelegene Ladestelle Entringen (Lothr.) wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 unter Beschränkung der Abfertigungsbefugnis auf den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke mit selbständigen Entfernungen in den Binnentarif aufgenommen.
2. Die im II. Nachtrag für Grafenwald angegebenen Entfernungen gelten mit Wirkung vom 15. September 1913, dem Tage der Betriebseröffnung. Der Verkehr dieser Haltestelle ist auf den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr beschränkt.
3. Die Station Pfarrebersweiler, die bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, wird mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.
Weitere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. (2377)
Straßburg, den 10. September 1913.
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-südfranzösischer Verband. (Verkehr mit den Orléans- und Midibahnen.)
Gütertarif vom 1. Januar 1913.
Mit sofortiger Gültigkeit ist
1. die Station Essen Hgbf. mit den gleichen Entfernungen, Wegezeichen und Wagenladungssätzen wie die Station Essen Hbf. aufzunehmen,

2. die Station Essen Hbf. mit der Anmerkungsziffer 25 zu versehen,
3. auf Seite 31 die Anmerkung 25 mit folgendem Text nachzutragen: Die Wagenladungssätze gelten nur für Sendungen der angeschlossenen Werke. (2379)

Straßburg, den 9. September 1913.
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.
Tarifberichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 sind auf Seite 67 des Tarifs bei der Station Hohenau Nordbahnhof unter Schnittnummer XV folgende Teilfrachtsätze, gültig für 100 kg in Pfennig, nachzutragen:

Serientarif.	
III A	IV
St	5 t
215	215

Breslau, den 10. September 1913. (2371)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Großherzogl. Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 werden die Frachtsätze nach den Stationen Baudach (Laus.), Helmsdorf (Kr. Sorau), Kemnitz (Kr. Sorau), Nieder Ullersdorf, Oberklinge, Triebel und Tschöpeln-Quolsdorf der Lausitzer Eisenbahngesellschaft teilweise erhöht.

Die neuen Sätze werden im gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preuß. Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 6. September 1913. (2370)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 20. September 1913 wird die Station Niederbruck der Reicheisenbahnen in Elsaß-Lothringen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 19 für Rohkupfer einbezogen. Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, den 9. September 1913. (2372)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Die Bestimmungen für die Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn im Abschnitt III A werden vom 10. September 1913 an — soweit Erhöhungen eintreten, vom 10. November 1913 an — geändert. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Dienststellen Auskunft. (2373)

Dresden, den 10. September 1913.
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Im Nachtrag III zum Heft 4 ist auf Seite 9 in der letzten Kopfspalte der Stationsname Rhynern in Trompet und mit Gültigkeit vom 15. November 1913 auf Seite 23 der Frachtsatz Sinsen-Stuttgart West in 104 zu ändern.

Essen, den 8. September 1913. (2363)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-Lothr.-Luxemb.-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit ab 15. September 1913 bis auf Widerruf, spätestens bis 30. Juni 1916, wird für die Stationen Kleinbettingen Grenze und Ulflingen belg. Grenze ein die Einwirkung des preußischen Ausnahmetarifs Nr. 23 berücksichtigender Ausnahmetarif für frische Äpfel und Birnen in loser Schüttung oder unverpackt in Säcken eingeführt.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 9. September 1913. (2364)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Im gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 43 für Materialien zur Bekämpfung von Pflanzenkrankheiten wird die Wynentalbahn mit sofortiger Gültigkeit unter Ziffer 1 der Bestimmungen gestrichen und unter Ziffer 4 nachgetragen.

Karlsruhe, 6. September 1913. (2357)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger vom 1. Oktober 1912.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1913 wird die Station Oppeln Hafen in die Wagenladungsklassen A[1] und B, in die Spezialtarife A[2], I, II und III und in die Ausnahmetarife 1 (Frachtgüter aller Art), 73 (Zinkweiß), 88 (Düngemittel), 91 (Petroleum usw.), 93 (Eisen und Stahl usw.), 97 (Rohzink usw.), 103 (Erze), 104 (Schlacken usw.), 118 (Papier aller Art), 131B (Säcke, leere, gebrauchte) des Heftes 1 und in die Ausnahmetarife 30A, B, C, F und L (Holz usw.) des Heftes 2 mit Frachtsätzen für 100 kg in Pfennig und mit Entfernungen in den Kilometerzeiger einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Wien, am 6. September 1913. (2367)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif, Teil II der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Mit dem 1. Dezember d. J. tritt nachstehende, nach den Vorschriften unter I § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigte besondere Ausführungsbestimmung in Kraft.

Zu § 39 EVO.
Aufbewahrung des Gepäcks.

Zur Ausf. Best. 1 (6) „Durch Aushang auf den Stationen kann bekannt gemacht werden, daß für die Aufbewahrung größerer Gepäckstücke das tarifmäßige Lagergeld für Reisegepäck (D. E. P. u. G. T. I. Ausf. Best. 2 zu § 34 EVO.) als Aufbewahrungsgebühr erhoben wird."

Erfurt, 8. September 1913. (2387)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

8. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16 m Durchmesser für den Bahnhof Dt. Krone soll vergeben werden. Verdingungsanschlag, Zeichnungen und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können von dort auch gegen freie Einsendung von 7,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 26. September 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 9. Sept. 1913. (2388)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von r. 47 000 cbm Werkstattsnutzholz (Eichen-, Kiefern-, Tannen-, Fichten-, Rotbuchen-, Weißbuchen-, Erlen-, Eschen-, Pappeln-, Weiden-, Ulmen-, Birnbaum- und Nußbaumholz pp.) für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken in 253 Losen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser-Friedrich-Ufer 3, hier eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 1,50 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattshölzern" versehen bis zum 6. Oktober d. Js., vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 6. November d. Js., nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im September 1913. (2365)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lieferung von 6 Satz Hebeböcken für Lokomotiven für Hauptwerkstätte Stendal und 30 Satz Hebeböcken für Wagen für die Hauptwerkstätte Bremen-Sebaldsbrück.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 20. September 1913, vormittags 11½ Uhr. Zuschlagsfrist bis 1. Oktober 1913. Verdingungsunterlagen werden gegen 1 ℳ bis 16. September 1913 abgegeben vom Centralbureau, hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr. 292. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung (ohne Bestellgeld, nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, 6. September 1913. (2366)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von gußeisernen Mannesmann-Muffenrohren für das Wasserwerk des Bahnhofs Hohensalza soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 50 Pf. von dort bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 19. September 1913, vormittags 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Nur Angebote von Selbstherstellern können berücksichtigt werden. (2380)

Bromberg, den 3. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 72. | 17. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Allgemeine Preissteigerung und Eisenbahntarife.

Die allgemeine Steigerung der Löhne und der Preise für die meisten Lebensbedürfnisse, die sich seit Jahren in allen Ländern fühlbar macht und deren Wirkung auch auf die finanziellen Ergebnisse der Eisenbahnverwaltungen nicht ausbleiben konnte, hat bereits mehrere Eisenbahnländer in die Notwendigkeit versetzt, die gesteigerten Betriebsausgaben durch Tariferhöhungen auszugleichen.

In England ist den Eisenbahnen durch Gesetz (Railway and Canal Act vom Jahre 1912) gestattet worden, Tariferhöhungen einzuführen, soweit ihnen durch die nach dem Streik gewährten Lohnaufbesserungen größere Betriebsausgaben erwachsen seien. Infolgedessen sind am 1. Juli 1913 die Frachtsätze des Güterverkehrs um etwa 4 %, die Rückfahrkarten III. Klasse und Wochenendefahrkarten um 5 % und die Dauerkarten des Vorortverkehrs um 2½ bis 5 % erhöht worden. (Z. d. V. D. E. V. 1913, S. 600 und 814.)

Die Schweiz hat am 1. Oktober 1909 ihre Generalabonnements um 8 bis 18 % verteuert.

In Österreich hat der Staatsbahnlokaltarif vom 1. Januar 1910 bereits im Jahre 1911 mehrfache Erhöhungen erfahren. Dann sind am 1. Januar und 15. Mai 1912 weitere Verteuerungen durch Erhöhung der Tarife für wichtige Massengüter, wie Zement, Zucker, Spiritus, Kohlen, Holz zum Export usw., eingeführt worden (Allg. Tarif-Anzeiger vom 17. März 1912).

In Ungarn sind am 1. April 1912 die Eilguttarife um 7 %, die Frachtguttarife um 5 % erhöht worden; der billige Zonentarif von 1889 für den Personenverkehr wurde durch einen weit teureren ersetzt (bei 100 km Entfernung + 13—14 %, bei 200 km + 15 %).

Um die durch die erheblichen Gehaltserhöhungen entstehenden Mehrkosten wenigstens zum Teil auszugleichen, hat Italien durch Gesetz vom 13. April 1911 im Personenverkehr Tariferhöhungen von 6—9 % eingeführt; im Güterverkehr wurden die Abfertigungsgebühren um etwa 2½ Centimes für die Tonne erhöht.

In Belgien sind die Fahrpreise für fünftägige Dauerkarten um 11—14 % verteuert worden, um der durch Erhöhung der Beamtengehälter bewirkten Steigerung der Betriebsausgaben zu begegnen (Z. d. V. D. E. V. 1912, S. 1231). Allgemeine Tariferhöhungen sind in Dänemark für den Personenverkehr seit dem 1. Dezember 1911 und für den Güter- und Viehverkehr seit dem 1. Januar 1912 (um etwa 9 %) eingeführt worden. (Z. d. V. D. E. V. 1911, Nr 98). Desgleichen ist Rumänien am 1. Mai 1913 im Lokal- und Verbandsverkehr mit einer allgemeinen Erhöhung sämtlicher Tarife um 5 % vorgegangen (Allg. Tarif-Anzeiger vom 27. April und 4. Mai 1913).

Nun scheinen sich auch die französischen Eisenbahnen, die bisher Bedenken getragen haben, ihre Tarife zu erhöhen, der Erkenntnis nicht länger verschließen zu können, daß sie mit den jetzigen Beförderungspreisen auf die Dauer nicht auskommen. Wenigstens wird dieser Standpunkt neuerdings von dem bekannten Nationalökonomen Colson, der ein hervorragender Kenner des französischen Eisenbahnwesens ist und den Privatbahngesellschaften nahesteht, verfochten (Journal des Transports, 1913, S. 405 ff.).

Auf Grund der allgemeinen französischen Statistik weist er nach, daß die Löhne in Frankreich von dem Jahre 1850 bis 1910 um 59 %, seit 1880 um 28 % und seit 1900 um 10 % gestiegen sind; sie haben mit einigen Schwankungen eine Kurve durchgemacht, die jährlich im Durchschnitt um 1 % steigt. Die technischen Fortschritte, die in den letzten Jahren erzielt wurden und zur Verminderung der Herstellungskosten vieler industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse beigetragen haben, haben die allgemeine Preissteigerung für die meisten Lebensbedürfnisse nicht aufzuhalten vermocht. Dazu kommt die verminderte Kaufkraft des Geldes infolge der Zunahme der Goldgewinnung in Transvaal.

Die Eisenbahnen haben unter diesen veränderten wirtschaftlichen Verhältnissen zu leiden. In Frankreich ist in den letzten Jahren eine weitere Belastung durch das, was von den Privat-

bahnen als „mißbräuchlicher Eingriff der Staatsgewalt (intervention abusive des pouvoirs publics)“ bezeichnet wird, eingetreten. Dahin gehört die Einführung des Pensionsgesetzes, das den Eisenbahnangestellten höhere Pensionen sichert als die, die der Staat seinen Beamten gewährt. Diese Belastung wird auf 25 bis 30 Millionen Franken im Jahre berechnet, wozu für die nächsten Jahre noch etwa 8 Millionen wegen der diesen Vorschriften beigelegten rückwirkenden Kraft treten. Die Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten des Personals haben auch in erheblichem Maße zur Steigerung der Betriebsausgaben beigetragen. Schließlich klagen die Privatbahngesellschaften über die Mehrbelastung in Höhe von etwa 15 Millionen jährlich, die ihnen für Entschädigungen auf Grund der sogenannten Lex Rabier von 1905 erwachsen, durch welche die Klauseln der Ausnahmetarife, die die Haftung der Eisenbahner für Beschädigungen usw. milderten oder aufhoben, für nichtig erklärt worden sind. Auch wird über die zunehmende Schärfe der französischen Gerichte in ihren Urteilen gegen die Eisenbahnen geklagt, die trotz größter Vorsicht in der Führung von Prozessen unverhältnismäßig oft verurteilt werden, und zwar in steigendem Maße, je kleiner die Orte sind, an denen die Gerichte ihren Sitz haben, angeblich weil der persönliche Einfluß des ortsansässigen Publikums auf die Richter sich in stärkerem Maße geltend macht. (Prozentsatz der von der Eisenbahn verlorenen Prozesse: Paris 32,5 %, Städte über 50 000 Einwohner: 46,6 %, von 10—50 000 Einwohnern: 60,9 %, unter 10 000 Einwohnern 80 %!)

Allen diesen Schwierigkeiten und Belastungen gegenüber, die noch durch die Erhöhung des üblichen Zinsfußes für neue Anleihen vergrößert werden, befindet sich die Eisenbahn in einer weit schlimmeren Lage als andere kaufmännische Unternehmungen, denn es ist ihr nicht, wie diesen, möglich, schrittweise diesen Erhöhungen der Betriebsausgaben ihrerseits durch Erhöhung des für ihre Leistungen vom Publikum geforderten Entgelts zu begegnen. Die Tarife schwanken nicht nach Angebot und Nachfrage; sie werden vom Staat oder unter seiner Kontrolle festgesetzt und sollen möglichst stabil bleiben. Tariferhöhungen haben schwerwiegende wirtschaftliche Folgen und werden nur mit großem Widerstreben aus dringenden Gründen zugelassen. Trotzdem meint Colson, daß es nicht mehr möglich sei, jeden Gedanken an eine Erhöhung der Beförderungspreise zurückzuweisen. Es sei doch auch natürlich, daß die Kundschaft einer Industrie die Folgen der Erhöhung der Selbstkosten trage. Das geschehe bei den freien Gewerben überall, möge diese Erhöhung einem — heutzutage so häufigen — Eingriff der Staatsgewalt oder einer natürlichen Preisschwankung entspringen.

Colson schließt seine Ausführungen mit folgenden Worten:

„Ohne Zweifel würde diese Erhöhung die Landwirtschaft, die Industrie und den Handel in unerfreulicher Weise belasten. Aber die der heimischen Produktion aufzuerlegenden Abgaben werden, in welcher Form sie auch auftreten mögen, dieser Produktion schaden. Mag man die Transporte belasten, die Verträge besteuern oder das Kapital beschneiden, das alles vermindert die schaffenden Kräfte des Landes; es kommt nur darauf an, die Last so zu verteilen, daß sie nirgends erdrückend wirkt. Andererseits muß eine gewisse Tariferhöhung die Folge der allgemeinen Preissteigerung sein. Bald wird sie vielleicht der Staat nicht mehr, ohne unbillig zu sein, den Eisenbahnverwaltungen versagen können, deren Gedeihen ihn übrigens direkt angeht, da er an ihnen finanziell beteiligt ist, noch wird er fortfahren können, sein eigenes Netz mit stets zunehmenden Fehlbeträgen zu betreiben. Vielleicht würde er auch wohl daran tun, heute schon durch eine geringe und geschickt verteilte Belastung der Transporte einen Teil der Mittel zu beschaffen, die er nötig hat, um wenigstens die Zinsen der Kapitalien zu decken, die er ausgegeben hat, um die Verkehrswege aller Art zu entwickeln.

Die Erinnerung an die ungeheure Wirkung, die auf den modernen Fortschritt durch die stete Ermäßigung der Beförderungskosten ausgeübt worden ist, darf nicht dazu führen, die Nachteile einer leichten Erhöhung zu übertreiben.

Für das öffentliche Wohl kommt es nicht darauf an, daß ein einzelner Verwaltungszweig, wie das Verkehrswesen, von der allgemeinen aufsteigenden Bewegung der Preise und der öffentlichen Lasten verschont bleibt; nur müssen diese Belastungen nicht ohne dringende Notwendigkeit auferlegt werden. . . . Wenn es unerläßlich ist, die von der Staatsgewalt auf die Gesamtheit der produktiven Kräfte des Landes ausgeübten finanziellen Eingriffe zu steigern, so wird es schließlich zu einer gerechten und unvermeidlichen Maßregel, wenn man die Personen, die die Verkehrsmittel aller Art benutzen, wenigstens insoweit an den Lasten teilnehmen läßt, als dies im richtigen Verhältnis zu der durch die allgemeine Erhöhung der Preise und durch die Spezialgesetze bewirkten Steigerung der Selbstkosten steht. Das haben viele Staaten schon eingesehen. Es ist zu befürchten, daß Frankreich demnächst ebenfalls zu dieser Einsicht gebracht werden wird.“

Diese Ausführungen sind bei dem großen Ansehen, das Colson in Frankreich genießt, beachtenswert. Ob allerdings die Notwendigkeit von Tariferhöhungen gerade in Frankreich vorliegt, wo die großen Privatbahngesellschaften (1911) mit Betriebszahlen von 54,61, 55,18, 56,51, 57,46 und 61,41 % arbeiten und Dividenden von 7,1, 10, 11,2, 11,8 und 18 % verteilen, mag dahingestellt bleiben.

Die deutschen Eisenbahnen haben es jedenfalls unter zum Teil weit schwierigeren finanziellen Bedingungen bisher immer noch vermieden, zu dem unerfreulichen Mittel der Tariferhöhungen zu greifen und vielmehr dem verkehrstreibenden Publikum durch ständige Fortbildung der Tarife und der Güterklassifikation namhafte Erleichterungen gewährt, obwohl im Hinblick auf die sinkende Kaufkraft des Geldes selbst ein Gleichbleiben der Tarife im tatsächlichen Erfolge einer indirekten Ermäßigung gleichkommt. v. R.

Eisenbahnunfälle.*)

Das unter diesem Titel erschienene Werk, welches eine der erschütterndsten Begleiterscheinungen des Eisenbahnverkehrswesens beleuchtet, ist von der hochherzigen Absicht eingegeben, helfend einzugreifen, zur Ausmerzung von Fehlern beizutragen und auf Einrichtungen und Vorkehrungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit hinzuweisen, die geeignet erscheinen, Eisenbahnunfällen vorzubeugen, soweit es eben menschliche Kraft vermag.

*) Ein Beitrag zur Eisenbahnbetriebslehre von Ingenieur Ludwig Ritter v. Stockert, Professor an der k. k. technischen Hochschule in Wien. Zwei Bände (Textband I mit 45 Abbbildungen; Band II mit 135 Tafeln). Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig. Preis der beiden Bände geheftet 24 ℳ, in Leinen 26 ℳ.

Jeder Einsichtige wird dem Verfasser darin beitreten, daß es Verwunderung erregen muß, wenn in manchen Ländern die zuständigen Behörden eine gewisse Scheu zeigen, auf einem Gebiet des öffentlichen Verkehrs, das das Interesse des Staates wie der Allgemeinheit so tief einschneidend berührt, diejenigen Verhältnisse öffentlich aufzuklären, aus denen auf das Maß der persönlichen Sicherheit geschlossen werden kann, das den Benutzern der Verkehrsanlagen im Vergleich zu Gefahren geboten wird, die jede Bevölkerung durch Krankheit, Krieg und verbrecherische Handlungen bedrohen, von sogenannten „gefährlichen“ Betrieben, wie Bergbau, gar nicht zu reden. Es ist bemerkenswert, daß gerade dasjenige Land, in dem für die persönliche Sicherheit aller mit dem Eisenbahnverkehr in Beziehung kommenden Personen — der Reisenden, der Bahnangehörigen wie auch unbeteiligter dritter Personen — einst-

weilen noch das meiste zu geschehen hat, nämlich die Vereinigten Staaten von Nordamerika, in seinen Mitteilungen über die Eisenbahnunfälle am freiesten der Öffentlichkeit gegenübertritt; die in Washington alljährlich veröffentlichten Ausweise behandeln mit nachahmenswerter Gründlichkeit in Zusammenstellungen aller Art die Fälle, die im Eisenbahnbetriebe Opfer gefordert haben, unter Angabe der Zahl und Berufe der von Unfällen Betroffenen. Die Harrimanlinien wenden seit 1909 ein vom Verfasser erörtertes neues Verfahren öffentlicher Behandlung schwerer Eisenbahnunfälle an. In England werden die Eisenbahnunfälle durch Kommissare des Handelsamtes mit außerordentlicher Gründlichkeit geprüft, bearbeitet und in verschiedener Weise öffentlich bekanntgegeben; ihre Veröffentlichungen sind ausgezeichnete Vorbilder für die statistische Behandlung der Eisenbahnunfälle. Auch die Mitglieder beider Häuser des Parlaments befassen sich sehr eingehend mit den Angelegenheiten der Eisenbahnen, die sich in England bekanntlich durchweg in Privathänden befinden. Seit Mai 1899 ist in England ein königlicher Ausschuß damit betraut worden, den Ursachen gewisser Arten von Eisenbahnunfällen nachzuforschen und Vorschläge zu machen, wie sie durch Maßnahmen des Betriebes, Dienstvorschriften und verbesserte Sicherheitsvorkehrungen eingeschränkt werden könnten. Der Ausschuß hat seine Tätigkeit mit der Aufstellung einer Statistik begonnen, für die die Berichte des Handelsamtes die Grundlagen lieferten. Die Anordnung dieser Zusammenstellungen ist so vorbildlich, daß sie seit 1909 von der französischen Nordbahn zur Grundlage genommen ist, um ein — durch die amtliche Statistik des französischen Arbeitsministeriums nicht genügend ergründetes — Gebiet des Eisenbahnbetriebes auf fünf Jahre rückwärts nachträglich aufzuklären. Die Einteilung umfaßt in n e u n Gruppen die Fälle: 1. der Zusammenstöße; 2. der Streifungen; 3. des Auffahrens; 4. der Entgleisungen; 5. der Abtrennungen; 6. der Kupplungsbrüche; 7. der Brände; 8. der persönlichen und 9. der sonstigen Unfälle. Jede Gruppe ist wieder unterteilt, so daß im ganzen 24 Unfallarten unterschieden sind.

Jahre hindurch, so schreibt der Verfasser, waren die Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (V. D. E.-V.) in Anspruch genommen, um durch Zusammenfassung vieler Tausende von Einzelberichten eine Übersicht zu gewinnen, aus der gewisse grundlegende Bestimmungen abgeleitet werden konnten, die geeignet waren, die Sicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes wesentlich zu erhöhen. Der V. D. E.-V. hätte sich auch die dankenswerte Aufgabe nicht entgehen lassen sollen, die E i s e n b a h n u n f a l l - s t a t i s t i k nach allen möglichen Richtungen erweitert fortzuführen. Statt dessen ist, entsprechend dem Beschlusse der am 6. bis 8. September 1910 in Budapest abgehaltenen Vereinsversammlung, neben vielen anderen Einschränkungen auch dieser Teil der „Statistischen Nachrichten" wesentlich verkürzt worden, so daß seit 1910 in nur 23 gegen früher 65 Spalten lediglich die notwendigsten, auf Eisenbahnunfälle Bezug nehmenden Angaben zur Veröffentlichung gelangen. Diese Einschränkung des zu behandelnden Stoffes mag wirtschaftlich erklärlich sein, sie bleibt aber nach der Ansicht des Verfassers zu bedauern, weil dadurch für immer ausgeschlossen ist, gewissen Erscheinungen im Eisenbahnbetriebe nachzugehen. Da somit auch die Beurteilung des Zusammenhanges zwischen dem Eisenbahnverkehr und der Betriebssicherheit nach den „Statistischen Nachrichten" eingeschränkt ist, hat sich der Verfasser entschlossen, in seinem Werke eine solche, wenn auch nur für den Zeitraum von 1900 bis 1909, für den noch vollständige Nachrichten vorliegen, durchzuführen. Wenn dem Verfasser beizustimmen ist, daß gewisse Beurteilungen der Eisenbahnereignisse eben nur durchführbar sind bei genauerer Kenntnis der einzelnen Fälle, so kann genauer Aufschluß durch die vom Verfasser gewünschte vollständige und förmliche C h r o n i k d e r E i s e n b a h n u n f ä l l e erreicht werden, in der aus dem Zusammenstoß aller Unfallmeldungen g l e i c h e Vorkommnisse in der Zeitfolge aneindergereiht unter besonderen Stichworten dauernd festgehalten werden.

Mit seiner Arbeit will der Verfasser Gefahren und fehlerhafte Zustände im Eisenbahnbetriebswesen leichter erkennbar machen, durch Beispiele beleuchten, und auf die Mittel hinweisen, die zur Behebung der bedenklichen Erscheinungen anzuwenden wären, insbesondere solche, die bereits mit Erfolg erprobt worden sind. Hervorgehoben zu werden verdient u. a., daß sich der Verfasser zum A n h ä n g e r d e r s e l b s t t ä t i g e n S i c h e r u n g s e i n r i c h t u n g e n bekennt. Seine darauf bezüglichen Ausführungen lauten dahin: Bei den Eisenbahnen des V. D. E.-V. ist die Durchführung des Verkehrs bisher beinahe ausschließlich auf dem Grundsatze der persönlichen Verantwortung aufgebaut. In England und Amerika hat die Vervielfachung des Verkehrs und die darauf zurückzuführende zunehmende Unsicherheit der Verkehrsabwicklung dazu geführt, in mancher Hinsicht Menschenarbeit durch Maschinenarbeit zu ersetzen. Bis zu einer gewissen Grenze wird überhaupt im Eisenbahnbetriebe die Selbsttätigkeit der Maschinen gebraucht und aus ihr Vorteil gezogen. Wo es aber am meisten auf die maschinenmäßige Arbeitsweise des verwickelten Verkehrsmechanismus ankommt, wo die Regelmäßigkeit der Zeiten für die Zulässigkeit und Unzulässigkeit maschineller Bewegung und die Zeichengebung dafür am sichersten durch Maschinen aufrechterhalten werden könnte, fehlt im allgemeinen das ausreichende Maß von Vertrauen in die Maschine und dem Menschen mit seinen Schwächen und Fehlern wird dann auch weiter die Aufgabe belassen, durch seinen Eingriff den Wechsel der Zeiten und die Zeichengebung nach Art der Maschine durchzuführen.

Wird auf der einen Seite grundsätzlich etwa gegen die selbsttätige Bremsung eines in eine Gefahrstrecke eintretenden Zuges Stellung genommen, unter dem Vorgeben, daß die seelenlosen Apparate weniger Vertrauen verdienten als das für ihre Tätigkeit verantwortliche Zugpersonal, so sollte von anders denkenden Fachleuten geltend gemacht werden, daß sie an einen unausgesetzten Fortschritt in der Entwicklung der Maschinenarbeit glauben, und von deren Überlegenheit über die Bedienung durch Menschenhand überzeugt sind, wenn die Wirkung einer Maßnahme durch Zeitverlust gefährdet ist.

Selbst Anwälte des „alten Systems" haben nach v. Stockert zugeben müssen, „daß die vollständige Elektrisierung des Eisenbahnbetriebes mit ihrer größeren Beschleunigung der Züge und schnelleren Zugfolge in Zukunft zweifellos zur s e l b s t t ä t i g e n S i g n a l g e b u n g führen muß". Der Verfasser schließt sich hier den Ausführungen A n t o n B r a u n s im Jahrg. 1907 dieser Ztg. an. Es scheint zweckmäßiger, so folgert v. Stockert weiter, wenn, ohne die Elektrisierung des ganzen Eisenbahnbetriebes abzuwarten, daran gedacht und dazu geschritten werde, die Grenze der Leistungsfähigkeit der Sinnesorgane eines Menschen zu ergründen, und an dieser so gut wie möglich festgelegten Grenze den Menschen durch einwandfrei arbeitende und unbedingt zuverlässige Maschinen zu ersetzen, bei denen ein Überfahren eines auf „Halt" stehenden Signals niemals von Überlegungen und Erwägungen abhängig ist.

Die allgemeine Durchführung gewisser rein maschineller selbsttätiger Verkehrseinrichtungen auf Hauptbahnen kann h i n a u s g e s c h o b e n, a b e r n i c h t a u f g e h a l t e n w e r d e n. Wenn hierzu der Verfasser schreibt, daß die Selbsttätigkeit der Blockierung in Deutschland noch keine Annahme finde, so kann der Satz in dieser Allgemeinheit heute nicht mehr aufrecht erhalten werden; bei Niederschrift desselben war von dem Einbau der selbsttätigen Signal- und Bremsvorrichtungen auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn noch nichts verlautet. Inzwischen ist in Wort und Bild hierüber berichtet, zuletzt in Nr. 52 des laufenden Jahrganges dieser Zeitung.

Alles in allem: „Bei der Beförderung der Züge bleiben für die zugabfertigenden, zugführenden, zugbegleitenden und zugüberwachenden Bahnorgane noch so zahlreiche Aufgaben übrig, damit die Fahrsicherheit möglichst gewahrt bleibt, daß es nicht nur zweckmäßig, sondern notwendig zu sein scheint, wenn man verläßlich arbeitenden selbsttätigen Apparaten jene Aufgaben überträgt, die sie zu leisten vermögen, und dadurch überlastete Beamte tunlichst entlastet."

Wenn im z w e i t e n T e i l d e s I. B a n d e s der Entwurf einer U n f a l l - C h r o n i k versucht wurde, so will der Verfasser damit keineswegs schon ein endgültig ausgereiftes Formular in Vorschlag bringen. Nach Möglichkeit ist der Entwurf durch Abbildungen ergänzt; es sind der Wirklichkeit entnommene Darstellungen, die in großer Zahl den kurzen Beschreibungen der Vorkommnisse beigefügt sind.

Die im z w e i t e n Bande gesammelten 135 Tafel-Abbildungen sind n a c h p h o t o g r a p h i s c h e n A u f n a h m e n hergestellt, die sich entweder in der Lehrmittelsammlung des Verfassers oder in der Sammlung des k. k. historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen in Wien oder in der Sammlung des k. k. Oberinspektors der österreichischen Staatseisenbahnen Fr. W. P i c h l e r in Wien, befinden. Die Bilder sprechen zum größeren Teil eine schaurige Sprache und veranschaulichen eindringlichst die Ohnmacht menschlicher Vorsorge und scharfsinniger Vorsichtsmaßregeln gegenüber Verkettungen unglücklicher Umstände, seien sie heraufbeschworen durch Pflichtvergessenheit, Materialfehler oder durch entfesselte unbezwingliche Naturgewalten.

Das Werk hat unverkennbar wissenschaftlichen Wert. Es spricht für die Bedeutung und Wertschätzung des Werkes, daß Seine Exzellenz der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr von Breitenbach, die Königlichen Eisenbahndirektionen mit Anweisung versehen hat, das Werk zu beschaffen und bei der Unterrichtserteilung an das Betriebspersonal benutzen zu lassen. M.

Die Eisenbahngesellschaften als Förderer der Landwirtschaft in den Vereinigten Staaten.

Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften haben in den letzten Jahren so viel zur Förderung der Landwirtschaft getan, daß die Allgemeinheit auf diese Bestrebungen aufmerksam geworden ist, und das Landwirtschaftsministerium (Department of Agriculture) hat sich daher veranlaßt gesehen, vor einiger Zeit eine Umfrage bei den Eisenbahngesellschaften zu veranstalten, um festzustellen, was die einzelnen Verwaltungen in dieser Beziehung unternommen haben. Das Ergebnis dieser Umfrage ist in einer vom Landwirtschaftsministerium herausgegebenen kleinen Schrift „The Transportation Companies as Factors in Agricultural Extension" niedergelegt. Die nachstehenden Darlegungen stützen sich im wesentlichen auf die in jener Veröffentlichung enthaltenen Angaben.

Die amerikanischen Eisenbahngesellschaften haben ein berechtigtes Interesse an der Förderung der Landwirtschaft: einerseits gehören ihnen große Landflächen, die ihnen von den Einzelstaaten und vom Bunde zur Unterstützung ihres Unternehmens überlassen worden sind, anderseits bedeutet eine blühende Landwirtschaft mit ihrer Massenerzeugung und ihrem Verbrauch von Gütern für die Eisenbahnen des betreffenden Landesteiles eine wertvolle Einnahmequelle. Von den 103 Eisenbahngesellschaften, an die sich das Ministerium mit seiner Anfrage gewendet hat, konnten daher auch 52, also die Hälfte, berichten, daß sie in größerem oder geringerem Umfange Anstrengungen gemacht haben, um die Landwirtschaft in ihrem Verkehrsgebiet zu fördern. Namentlich haben sie sich bemüht, belehrend auf die Landwirte einzuwirken. Diesem Zweck dienten besonders die landwirtschaftlichen Unterrichtszüge. Schon im Jahre 1910 — neuere statistische Angaben liegen leider nicht vor — hatten diese Züge bei den genannten 52 Gesellschaften über 65 000 km zurückgelegt. An 1793 Stellen hatten sie 40 Minuten bis zwei Stunden gehalten, und während dieser Aufenthalte waren Vorträge gehalten und Vorführungen von Tieren, Pflanzen und landwirtschaftlichen Erzeugnissen veranstaltet worden. Die Kosten dieser Unternehmungen werden auf gegen 60 000 Dollars geschätzt.

Die landwirtschaftlichen Lehrzüge werden meist so aufgestellt, daß die Eisenbahngesellschaft auf ihre Kosten die Lokomotive, den Gepäckwagen, einen oder zwei Personenwagen, die als Vortragsraum ausgerüstet sind, und einen Pullmanwagen als Unterkunft für die Begleiter des Zuges liefert. Die Vortragenden, die den Zug begleiten, werden gewöhnlich von einer landwirtschaftlichen Schule oder der landwirtschaftlichen Versuchsanstalt des Staates, den der Zug besucht, gestellt. Auch aus dem Landwirtschaftsministerium werden zuweilen geeignete Beamte zu diesem Zweck abgeordnet. Ehe der Zug in Verkehr gesetzt wird, kündigen die Zeitungen seines Verkehrsgebietes sein Kommen an; auch durch Plakate und durch Drucksachen, die die Eisenbahndienststellen an die Landwirte verteilen, wird die Bevölkerung auf ihn aufmerksam gemacht. Die Vorträge, die im Zuge gehalten werden, dauern meist 30 bis 40 Minuten; um sie eindringlicher zu machen, ist dem Zug eine große Menge Anschauungsstoff beigegeben, der je nach dem Inhalt der Vorträge verschieden ist und je nachdem in landwirtschaftlichen Erzeugnissen und Geräten selbst oder in Abbildungen besteht. Auch belehrende Drucksachen werden an die Landwirte verteilt, und es werden ihnen Anregungen gegeben, wo sie sich weitere Auskünfte erbitten können.

Obgleich die Bestrebungen der Eisenbahngesellschaften zur Förderung der Landwirtschaft in der beschriebenen Form noch nicht alt sind, haben sie sich doch bei den führenden Eisenbahngesellschaften allgemein eingebürgert und auch allenthalben gute Erfolge gehabt. Eine Gesellschaft hat z. B., wie sie berichtet, es in 8 Jahren so weit gebracht, daß in ihrem Verkehrsgebiet kein Ort von mehr als 300 Einwohnern noch eines rührigen Vereins zur Förderung der Landwirtschaft entbehrt. Innerhalb 5 bis 6 Jahren hat sich in diesem Gebiet der Gemüse- und Obstbau so entwickelt, daß auf einer Strecke, wo damals überhaupt keine Gartenerzeugnisse in Wagenladungen versandt wurden, jetzt in den drei Hauptmonaten 3500 Wagen mit Gemüse und Obst verschickt werden. Eine andere Gesellschaft berichtet, daß durch ihre Bemühungen auf dem besprochenen Gebiete der Versand von Gartenerzeugnissen in 5 Jahren verdoppelt worden ist. Ähnliche Fortschritte sind auch an zahlreichen anderen Stellen erzielt worden.

Eine Gesellschaft gibt zur Förderung der Landwirtschaft eine Zeitschrift heraus und verteilt sie an die Landwirte, die Angaben über die Absatzmöglichkeiten, über die Lage des Markts in verschiedenen Städten und die Frachtsätze nach diesen Orten enthält. Zur Bearbeitung der die Landwirtschaft betreffenden Fragen hat sie drei Beamte mit zwei Gehilfen angestellt, die alle landwirtschaftliche Sachverständige sind. Sie unterrichten die Ansiedler nicht nur darüber, welche Zweige des Acker- und Gartenbaues für ihre Felder am geeignetsten sind, sondern auch über die beste Verwertung für ihre Erzeugnisse. Eine andere Gesellschaft hat 35 landwirtschaftliche Vereine mit 5000 Mitgliedern gegründet und hält diese Vereine beständig auf dem Laufenden über die Marktlage und die Absatzmöglichkeiten für landwirtschaftliche Erzeugnisse. Mehrere Gesellschaften haben Bücher über einzelne Zweige der Landwirtschaft, z. B. den Anbau von Tomaten, Kartoffeln, Äpfeln, Pfirsichen, Birnen, Alfalfa, über Milchwirtschaft und dergl. herausgegeben; ihre landwirtschaftlichen Beamten halten Versammlungen mit den Landwirten ihres Bezirkes ab, in denen sie mit ihnen die besten Verfahren zum Anpflanzen, Ernten und Verwerten ihrer Erzeugnisse besprechen. Auch Geldpreise werden von den Eisenbahngesellschaften für die besten landwirtschaftlichen Erzeugnisse ausgesetzt, die zum Teil in Stipendien zum Besuch landwirtschaftlicher Schulen bestehen.

Eine wichtige Rolle auf dem hier besprochenen Gebiete spielen auch die Versuchs- und Mustergüter der Eisenbahngesellschaften, die den Landwirten zeigen sollen, was der Boden leisten kann und was sich am besten zum Anbau in der betreffenden Gegend eignet. So hat z. B. eine Gesellschaft ein solches Gut auf Sumpfboden angelegt, um die Notwendigkeit der Entwässerung und ihren Erfolg zu zeigen, während eine andere Gesellschaft gerade im Gegenteil durch eine Versuchsanlage auf sandigem Boden beweisen wollte, was sich durch geeignete Bewässerung erreichen lasse. Auch auf Grund und Boden, der schon für erschöpft galt, hat diese Gesellschaft mit ihren Versuchsfeldern noch sehr gute Ergebnisse erzielt, und so den benachbarten Landwirten ein gutes Beispiel gegeben. Dieselbe Gesellschaft betreibt auch eine Anzahl Baumschulen; in den Wäldern, die sie mit den Erzeugnissen dieser Pflanzgärten versorgt, zieht sie das Holz für ihre Schwellen und für sonstige Bauzwecke. Unsere Quelle nennt keine Namen, die letzgenannte Gesellschaft ist aber zweifellos die Pennsylvania-Eisenbahn, die ihre rühmlichst bekannte Rührigkeit auch auf das Gebiet der Land- und Forstwirtschaft erstreckt. Sehr gute Erfolge hat eine andere Gesellschaft mit einem Mustergut erzielt, das dazu dienen soll, die günstige Wirkung künstlicher Düngemittel zu zeigen.

Eine Eisenbahngesellschaft im Süden der Vereinigten Staaten läßt sich besonders die Förderung der Obst- und Gemüsezucht angelegen sein. Sie hat eine Anzahl Beamten auf landwirtschaftlichen Schulen und Mustergütern ausbilden lassen, während andere eine mehr kaufmännische Bildung besitzen. Beide Gruppen von Beamten bleiben in beständiger Fühlung mit den Landwirten und unterstützen sie je nachdem bei der Erzeugung oder Verwertung ihrer Güter. In allen größeren Städten des Nordens hat die Gesellschaft außerdem besondere Agenten, die die Lage des Markts für die aus dem Süden herrührenden Erzeugnisse im Auge behalten. Während der Obsterntezeit unterrichten diese Agenten die Landwirte im Süden täglich über den Bedarf des Nordens an Obst und Gemüse. Bei der Ankunft der Güter unterrichten sie sich über deren Beschaffenheit und geben unter Berücksichtigung der in der letzten Zeit erzielten Preise ihr Urteil über deren Verkaufswert ab. Zuweilen werden die Güter auch ohne bestimmtes Ziel auf die Reise nach Norden geschickt, und der Agent der Eisenbahngesellschaft leitet sie unterwegs dorthin, wo sie nach der augenblicklichen Lage des Marktes am vorteilhaftesten für den Absender verwertet werden können. Für alle diese Bemühungen der Eisenbahngesellschaft ist keine besondere Vergütung zu zahlen, sie kommt aber trotzdem durch den stärkeren Verkehr, den sie auf diese Art für ihre Strecke erwirbt, auf ihre Kosten. Eine andere Gesellschaft läßt umgekehrt, ehe die Versendung beginnt, den Ertrag der Gärten und Felder abschätzen und gibt auf Grund der so erlangten Unterlagen den Händlern und sonstigen Abnehmern an, woher sie ihren Bedarf am besten decken können. Diese Eisenbahnen machen sich also geradezu zum Vertreter der Erzeuger und Verbraucher und vermitteln den Verkehr zwischen ihnen.

Es muß besonders betont werden, daß die Eisenbahngesellschaften, die sich in der beschriebenen Art zugunsten der Landwirtschaft betätigen, nicht etwa über die ihnen daraus erwachsenden Lasten klagen, sondern im Gegenteil ihre Befriedigung über die Ergebnisse dieser Bemühungen aussprechen. Darauf ist heutzutage um so größerer Wert zu legen, als die amerikanischen Eisenbahngesellschaften eher dazu neigen; alle ihre Lasten in den Vordergrund zu rücken, um zu beweisen, daß die Gütertarife zu niedrig sind, und so auf eine Erhöhung hinzuarbeiten. Die Eisenbahngesellschaften der Vereinigten Staaten haben erkannt, daß es für die dortigen Verhältnisse nicht ausreicht, daß sie Gleise bauen, Wagen zur Verfügung stellen und Züge in Betrieb setzen, sie müssen vielmehr mit den Versendern Fühlung nehmen, deren Bedürfnisse kennen zu lernen suchen und ihnen Rechnung tragen. Auf der anderen Seite fehlt aber wieder den Land-

wirten die nötige Kenntnis des Marktes und die erforderliche kaufmännische Bildung, um ihre Erzeugnisse so verwerten zu können, daß sie sich den höchsten Erlös dafür sichern. Ihnen hierzu die nötige Anleitung zu geben, ist eine Eisenbahngesellschaft sehr wohl in der Lage, und wenn sie dies tut, dient sie dabei ebenso sehr ihrem eigenen Besten, wie sie das Gedeihen der Landwirtschaft fördert. Sie erhöht also dadurch ihre Einnahmen und damit die Überschüsse sowohl mittelbar als auch unmittelbar; das erstere, weil mehr landwirtschaftliche Erzeugnisse versandt werden, das letztere, weil die Landwirte, wenn sie aus ihren Gütern hohe Einnahmen ziehen, auch mehr andere Güter verbrauchen und diese auch wieder mit der Eisenbahn angefördert werden und so deren Wirkungskreis vergrößern. Überhaupt kommt jede Hebung des Wohlstandes in ihrem Verkehrsgebiet einer Eisenbahn durch die Steigerung des Verkehrs wieder zugute, und die Eisenbahngesellschaften können daher sehr wohl gewisse Anstrengungen zur Hebung des Wohlstandes verantworten, auch wenn sie etwa rechnerisch mit Verlusten verbunden wären; der Fehlbetrag auf der einen Seite wird durch Mehreinnahmen auf der anderen wieder aufgehoben. Gerade an der Landwirtschaft hat aber eine Eisenbahngesellschaft ein lebhaftes Interesse; sie führt ihr nicht nur in den Gütern, die sie erzeugt, eine Menge lohnende Fracht zu, sondern sie verbraucht auch erhebliche Mengen von Kaufmannswaren, Kohlen, Baustoffen, Geräten usw., so daß für den Verkehr in beiden Richtungen, sowohl von den Gegenden, in denen Landwirtschaft getrieben wird, nach den großen Verkehrsmittelpunkten als auch umgekehrt, gesorgt wird und anderseits nimmt auch bei blühender Landwirtschaft die Bevölkerung einer Gegend zu, wodurch der Personenverkehr gehoben wird.

Die beiden großen Betriebe, so schließt unsere Quelle, die Landwirtschaft und die Eisenbahn, sind also voneinander abhängig. Was der einen nützt oder schadet, hat auf die andere den gleichen Einfluß. Zu ihrem beiderseitigen Besten und zu ihrer höchsten Entwicklung bedarf es ihrer gemeinschaftlichen Arbeit. Die Eisenbahn braucht Frachten, die Landwirtschaft ein Transportmittel. Was also die Eisenbahn zur Hebung der Landwirtschaft tut, tut sie zu ihrem eigenen Besten, und jede Verbesserung des Verkehrs fördert auch den Landwirt. Die beschriebenen Anstrengungen der Eisenbahn zur Hebung der Landwirtschaft beweisen, daß die Eisenbahnen diese Wahrheit richtig erkannt haben, und sie haben, indem sie auf Grund dieser Erkenntnis handelten, auch schon recht gute Ergebnisse erzielt. Sie haben sich dadurch stetig steigende Einnahmen gesichert, und dieser Erfolg veranlaßt sie wieder, auf dem einmal beschrittenen Wege weiter zu gehen.

Was hier über das Verhältnis zwischen Landwirtschaft und Eisenbahn gesagt wird, gilt übrigens nicht nur von diesen beiden Betrieben; es könnte mit sinngemäßen Änderungen ebensogut von dem Verhältnis zwischen Eisenbahn und Gewerbe gesagt werden. Weil aber der Landwirt im allgemeinen nicht so gewandt ist wie der Gewerbetreibende, insbesondere sich bei der Verwertung seiner Erzeugnisse nicht so gut zu helfen weiß wie jener, treten die Verdienste einer Eisenbahnverwaltung, die sich der Landwirtschaft in der beschriebenen Weise annimmt, mehr in die äußere Erscheinung als ihre Bestrebungen zum Zusammenarbeiten mit den Gewerbetreibenden.

Außer der hier besprochenen Veröffentlichung hat das amerikanische Landwirtschaftsministerium noch eine zweite Schrift über das Zusammenwirken der Eisenbahnen mit der Landwirtschaft „Railroads and Farming. Some Influences Affecting the Progress of Agriculture" herausgegeben. In dieser Schrift wird manches, was in der hier behandelten Veröffentlichung nur angedeutet worden ist, ausführlicher geschildert. Auf diese Darstellung des näheren einzugehen, würde aber zu weit führen; die flüchtigere Schilderung der eingangs genannten Schrift wurde gerade deshalb hier zur Besprechung gewählt, weil bei Beschreibung der berührten Verhältnisse sonst der Raum, den diese Zeitschrift dafür zur Verfügung stellen kann, leicht überschritten werden könnte. Wer von den Lesern ein Interesse daran hat, noch näher unterrichtet zu werden, etwa weil in der von seiner Eisenbahn berührten Gegend ähnliche Verhältnisse herrschen und er sich von Anstrengungen seiner Verwaltung zugunsten der Landwirtschaft einen günstigen Erfolg für die wirtschaftlichen Verhältnisse seiner Eisenbahn verspricht, muß auf die genannten Quellen selbst verwiesen werden. W.

London-Paris über Newhaven-Dieppe.

Wenn auch Newhaven-Dieppe nicht die kürzeste Wasserverbindung zwischen England und dem Festlande ist, so spielt die Schiffsverbindung über diese Strecke doch eine besonders wichtige Rolle im Kanalverkehr, einerseits weil Newhaven der London am nächsten gelegene Hafen ist, und andererseits, weil es ebenso wie Dieppe fast auf der geraden Linie liegt, die Paris mit London verbindet. Der Hafen von Newhaven ist zwar schon sehr alt, seine Entwicklung, die zu dem heutigen Zustand geführt hat, hängt aber eng mit der London-, Brighton- und Südküstenbahn zusammen; sein Aufschwung ist auf den Zeitpunkt zurückzuführen, an dem diese Eisenbahngesellschaft den Verkehr mit dem Festlande aufnahm. Seit dem Jahre 1847 hat sich infolgedessen der Verkehr von Newhaven stetig zu einer sehr ansehnlichen Höhe gehoben. 1877 wurden die ersten Hebezeuge aufgestellt, die dem damaligen Stande der Technik entsprechend aus großen Dreiböcken mit Flaschenzügen bestanden. Um jene Zeit wurde auch der Hafen so umgebaut, daß die Schiffahrt von Ebbe und Flut unabhängig wurde. Zum Ausbau des Hafens in seiner jetzigen Gestalt wurde die Newhaven-Hafengesellschaft ins Leben gerufen, die auf Grund eines Gesetzes vom Jahre 1878 an die Stelle der bis dahin den Hafen verwaltenden staatlichen Behörde trat. Sie baute zunächst einen über 800 m langen Wellenbrecher, der eine Fläche von 15 ha einschließt und eine weitere große Wasserfläche vor Wind und Strömung schützt. An seinem Ende steht ein Leuchtturm mit Nebelsignal- und Raketenapparaten; den Einbau unterseeischer Glocken zur Warnung der Schiffe hat man bis jetzt nicht für nötig gehalten. Durch drahtlose Telegraphie können Nachrichten mit Dieppe ausgetauscht werden; auch der neueste Dampfer der Brighton-Eisenbahngesellschaft ist mit dieser Vorrichtung ausgerüstet, und die übrigen Dampfer, die im Dienste dieser Gesellschaft und der französischen Staatsbahnen zwischen diesen beiden Häfen verkehren, werden demnächst ebenfalls damit ausgestattet werden.

Um den Bedürfnissen des von der Eisenbahn auf das Schiff übergehenden Verkehrs zu genügen, sind die Kais neuerdings umgebaut worden. Die Eisenbahnanlagen sind etwa 1,5 km lang. Auf der ganzen Länge der Hafenmauer liegen Gleise, so daß alle Schiffsladungen unmittelbar in die Eisenbahn umgeladen werden können und umgekehrt. Für dieses Umladegeschäft sind eine ganze Anzahl Krane vorgesehen, teils mit Druckwasser-, teils mit Dampfbetrieb. Ihre Tragfähigkeit schwankt zwischen 750 kg und 15 t; teils stehen sie fest, teils sind sie fahrbar. Der hauptsächliche Güterverkehr nach dem Festlande und der Dampfschiffverkehr spielt sich an der östlichen Hafenmauer ab; auf der Westseite befinden sich die Anlagen für den Personenverkehr sowie diejenigen zur Versorgung der Schiffe mit Wasser, Kohlen und Ballast. Auch für den Küstenverkehr wird im wesentlichen die Westseite benutzt. Eine wichtige neuere Anlage ist die Werft der London, Brighton und Südküstenbahn, die nicht nur für die Zwecke der Eisenbahngesellschaft bestimmt ist, sondern auch Wiederherstellungsarbeiten an Schiffen anderer Reeder übernimmt.

Während Newhaven an sich ein unbedeutender Ort ist, der, wenn er nicht der Ausgangspunkt für eine wichtige Verkehrsverbindung wäre, nur wenig bekannt sein würde, erfreut sich Dieppe großer Beliebtheit als Badeort. Sein Hafen ist einer der sichersten und tiefsten der französischen Kanalküste. Durch eine gekrümmte Einfahrt, die nach Ost und West durch Wellenbrecher geschützt ist, gelangt man in einen Außenhafen, in dessen Ost- und Westecken die Zugangsschleusen für die Becken des Innenhafens liegen.

Die Personenschiffahrt zwischen Newhaven und Dieppe wird von den beiden beteiligten Eisenbahnverwaltungen, der schon mehrfach genannten London, Brighton und Südküstenbahn und den französischen Staatseisenbahnen, gemeinschaftlich betrieben. In den letzten Jahren ist viel zur Hebung des Verkehrs geschehen, indem einerseits die Dampfer immer besser ausgestattet und andererseits die Eisenbahnanschlüsse stetig verbessert wurden. 1903 und 1905 hatte die englische Verwaltung zwei neue Dampfer, „Brighton" und „Dieppe", in Dienst gestellt. Die Einrichtungen dieser Dampfer fanden solchen Anklang bei den Reisenden, daß sich die französische Verwaltung ebenfalls veranlaßt sah, ihre Dampfer älterer Bauart durch neue zu ersetzen, für die Turbinenantrieb gewählt wurde. Diese Dampfer, „Newhaven" und „Rouen", gleichen im wesentlichen denen der englischen Gesellschaft, sind aber etwas größer und fahren noch etwas schneller, so daß sie bei den Reisenden sich noch etwas größerer Beliebtheit erfreuen als die englischen Schwesterschiffe. Neuerdings ist die dem Personenverkehr Newhaven-Dieppe dienende Flotte noch um den Dampfer „Paris" der Brightongesellschaft vermehrt worden, der in seiner Ausstattung und Einrichtung den weitestgehenden Ansprüchen gerecht wird. Er ist 91,5 m lang und 10,8 m breit. Auf die Vorrichtungen zur Rettung aus Seenot ist besonderer Wert gelegt worden. Die innere Ausstattung ist prächtig und stilvoll. Durch eine große

Öffnung im Promenadendeck können Kraftwagen ins Innere des Schiffes versenkt werden. Für den Verkehr mit Kraftwagen ist auch insofern besonders vorgesorgt, als Badeeinrichtungen an Bord vorhanden sind, die namentlich für die Benutzung durch die Besitzer der Kraftwagen bestimmt sind, wenn sie nach längerer Fahrt ohne vorherigen Aufenthalt an Bord kommen. Zur Beleuchtung dient eine doppelte elektrische Anlage. Auch die Lüftung geschieht mit Hilfe von Elektrizität, die Heizung mit Dampf. Daß der Dampfer für die Übermittlung von Nachrichten mit Hilfe drahtloser Telegraphie eingerichtet ist, war schon erwähnt worden. Die Maschineneinrichtung besteht aus zwei Verbunddampfturbinen der Bauart Parsons, von denen jede eine Welle antreibt. Die Dampfkessel sind Wasserröhrenkessel der Bauart Yarrow, die hier von der Brightongesellschaft zum erstenmal angewendet worden sind. Der Dampfer soll sich nach dem Urteil von Fachleuten besonders durch seine gute Steuerfähigkeit auszeichnen. Er kann eine Geschwindigkeit von 25 Knoten entwickeln. Für die 103 km lange Überfahrt wird er 2¾ Stunden brauchen; bei einer Probefahrt ist sie in 2 Stunden 35 Minuten zurückgelegt worden. Der Dampfer faßt 968 Personen.

Die Einführung leistungsfähigerer und schnellerer Dampfer hat auch Veranlassung gegeben, daß die beiden Eisenbahnverwaltungen ihr Augenmerk auf die möglichste Beschleunigung der Anschlußzüge gerichtet haben. Während die Züge zwischen Dieppe und Paris bisher über Rouen verkehrten, werden sie neuerdings über Pontoise geleitet. Durch die Benutzung dieser 167 km langen Strecke, die zu diesem Zweck zweigleisig ausgebaut worden ist, ist die Entfernung Paris-Dieppe um 32 km verkürzt worden. Hierdurch wird gegenüber dem früheren Zustand eine Stunde Fahrzeit gespart, die jetzt bei der Tagesverbindung acht Stunden, bei der Nachtverbindung 9¼ Stunden beträgt. Weitere Beschleunigung ist in Aussicht genommen. Da die Strecke über Pontoise eben erst für diesen Schnellzugverkehr in Benutzung genommen worden ist, hat man noch nicht gewagt, die Geschwindigkeit bis auf das äußerste Maß zu steigern, zumal auch noch eine Brücke auf dieser Strecke für den schweren und schnelleren Verkehr umgebaut werden muß. Man beabsichtigt also hier die Fahrzeit noch zu verkürzen. Für die Verbesserungen, die zu diesem Zwecke am Bahnkörper erforderlich sind, sind seit der Übernahme der Westbahn durch den Staat nach „Railway News“ 100 000 000 Franken bewilligt worden. Wenn diese Summe sachgemäß verwendet wird, muß sich dafür schon eine Bahnanlage schaffen lassen, die den an sie zu stellenden Anforderungen entspricht; ob dies aber geschieht, scheint bei den Verhältnissen, die bei der Verwaltung der französischen Staatsbahnen herrschen, zweifelhaft. Die Strecke Dieppe-Pontoise-Paris wird bereits jetzt ohne anzuhalten durchfahren, und man hofft, die Fahrzeit bis auf zwei Stunden herabsetzen zu können. Auf englischer Seite wird kaum noch etwas zur Beschleunigung der Anschlußzüge geschehen können, denn dort wird die 90 km lange Strecke London (Victoria)-Newhaven schon jetzt so befahren, daß der Dampfer 82 Minuten nach der Abfahrt des Zuges von Victoria auslaufen kann. Rechnet man drei Stunden für die Überfahrt und drei Stunden 20 Minuten für die Eisenbahnfahrt, so könnte die Reisezeit London-Paris sehr wohl auf 6¼ Stunden herabgesetzt werden, wobei noch genügende Zeit für die Zolluntersuchung verbleibt. Wird der hierfür nötige Aufenthalt beseitigt, was durch Verlegung der Zolluntersuchung auf das Schiff während der Fahrt möglich wäre, so könnte eine weitere Verkürzung erzielt werden.

Im vergangenen Juli hatte die London, Brighton und Südküstenbahn eine Anzahl Vertreter der englischen Presse zu einer Fahrt von Newhaven nach Dieppe und zurück eingeladen, um ihnen den neuen Dampfer „Paris“ vorzuführen. In Dieppe wurden die Engländer von der Stadtverwaltung empfangen und bewirtet. Die Rückfahrt fand am nächsten Morgen statt und verlief ebenso angenehm wie die Ausreise. Alle Teilnehmer sprachen sich sehr befriedigt über das Gebotene aus.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Untersuchung des Farbenunterscheidungsvermögens.** Der preußische Eisenbahnminister hatte am 2. Februar v. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin, Cöln und Halle (Saale) einen Erlaß folgenden Inhalts gerichtet: Von einem Bahnaugenarzt ist auf Grund praktischer Vergleichungen die Ansicht geäußert, daß das Farbenunterscheidungsvermögen bei Verwendung der neuen Auflage der Stillingschen pseudo-isochromatischen Tafeln zuverlässiger festgestellt werden könne als mit den Nagelschen Farbtafeln. Um die Richtigkeit dieser Auffassung näher prüfen zu können, veranlasse ich die Königliche Eisenbahndirektion, im laufenden Kalenderjahr vergleichende Untersuchungen in folgender Weise vornehmen zu lassen: 1. Einige Bahnärzte des dortigen Bezirks haben gelegentlich der Untersuchung der neu einzustellenden Personen, der für den Hilfsunterbeamtendienst auszubildenden Arbeiter und der etatsmäßig anzustellenden Hilfsbeamten das Farbenunterscheidungsvermögen sowohl mit den Nagelschen als auch mit den Stillingschen Tafeln zu prüfen. Die Königliche Eisenbahndirektion wolle hierfür einige Bahnärzte auswählen, zu deren Bezirk Dienstorte mit größerem Personalbestande gehören. Auch bei der allgemeinen Wiederholungsprüfung (Pers.-Vorschriften S. 71, Abschn. II. 3), die nach einer im Bureauwege eingeholten Auskunft des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion im dortigen Bezirk im laufenden Jahre stattfindet, haben diese Bahnärzte in jedem Falle die Nagelsche und Stillingsche Untersuchungsmethode anzuwenden. 2. In zweifelhaften Fällen, insbesondere wenn die Ergebnisse der Untersuchung mit den Nagelschen und Stillingschen Tafeln nicht übereinstimmen, ist eine Nachprüfung des Farbenunterscheidungsvermögens durch den mit dem Nagelschen Anomaloskop ausgerüsteten Bahnaugenarzt vorzunehmen, bei der die in Frage kommenden Personen mit den Nagelschen Tafeln, den Stillingschen Tafeln und dem Anomaloskop zu untersuchen sind. Die zu anderen Zwecken (Feststellung der Sehschärfe usw.) dem erwähnten Bahnaugenarzt überwiesenen Bediensteten sind bei dieser Gelegenheit in der gleichen Weise einer Prüfung auf Farbentüchtigkeit zu unterziehen. 3. Jeder beteiligte Bahnarzt und Bahnaugenarzt hat ein Verzeichnis der von ihm untersuchten Personen zu führen, in das das Ergebnis der Prüfung mit den Nagelschen Tafeln, den Stillingschen Tafeln und gegebenenfalls mit dem Anomaloskop einzutragen ist. Entsprechend einzurichtende Verzeichnisse sind den Ärzten zuzustellen. Der Bedarf an Stillingschen Tafeln ist von der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau anzufordern. Über das Ergebnis der Untersuchungen ist unter Beifügung der Verzeichnisse und einer gutachtlichen Äußerung des Vertrauensarztes zum 15. März n. J. zu berichten.

Auf Grund der eingegangenen Berichte hat der preußische Eisenbahnminister in einem kürzlich an sämtliche Königlichen Eisenbahndirektionen ergangenen Erlaß ausgesprochen, daß es angezeigt sei, die vergleichenden Farbensinnprüfungen mit den Nagelschen und Stillingschen Tafeln zunächst noch fortzusetzen. Die bahnärztlichen Prüfungen sind, wie seither, gelegentlich der Untersuchung neu einzustellender Personen, in das Hilfsbeamten- und Beamtenverhältnis zu überführender Bediensteten und solcher Bediensteten, die der Wiederholungsprüfung unterzogen werden, vorzunehmen. Bei Verteilung der Wiederholungsprüfungen ist deshalb ein Teil für das nächste Jahr in Aussicht zu nehmen. Die Auswahl der Bahnärzte, die mit den weiteren Prüfungen zu betrauen sind, bleibt der Königlichen Eisenbahndirektion überlassen. Im übrigen gelten die Bestimmungen unter 2 und 3 des oben mitgeteilten Erlasses vom 2. Februar v. J. mit der Maßgabe, daß in das von dem Bahnaugenarzt zu führende Verzeichnis auch das Ergebnis der Prüfung mit dem Cohnschen Täfelchen einzutragen ist.

Zum 1. Oktober n. J. ist unter Vorlage einer übersichtlichen Darstellung der Ergebnisse der gesamten vergleichenden Untersuchungen (Zahl der Versager usw.) und einer gutachtlichen Äußerung des Bahnaugenarztes von neuem zu berichten.

— **Vogelschutz.** Die Versuchs- und Musterstation für Vogelschutz in Seebach, Kreis Langensalza, beabsichtigt auch in diesem Jahr und zwar nach dem Laubabfall, im Oktober oder November, Lehrgänge für Eisenbahnbedienstete abzuhalten. Aus diesem Anlaß hat der preußische Eisenbahnminister an die nächstbeteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin, Cassel, Frankfurt (Main), Halle (Saale), Hannover und Magdeburg einen Erlaß folgenden Inhalts gerichtet: „Da nach den übereinstimmenden Berichten der beteiligten Eisenbahndirektionen die Teilnehmer von dem Erfolg der vorjährigen Kurse befriedigt sind und sie hoffen, das Gelernte in ihren Bezirken mit Nutzen für die Eisenbahnverwaltung verwenden zu können, will ich auch in diesem Jahre die Teilnahme von Bediensteten, soweit sie abkömmlich sind, an den Lehrgängen genehmigen. Über die Auswahl der Bediensteten und die ihnen zu gewährenden Vergünstigungen ist durch den Erlaß vom 5. Januar 1913 — I. D. 22778 — Bestimmung getroffen. Namen und Dienststellung der zur Teilnahme bereiten und geeigneten Personen sind der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt bis zum 15. September d. J. mitzuteilen. Diese wird die Anmeldung bei der Versuchsstation in Seebach bewirken und den genauen Zeitpunkt der Lehrgänge rechtzeitig vorher bekanntgeben. Ich behalte mir wiederum vor, über den Erfolg der Kurse Bericht einzufordern.“

— **Bezeichnung der für den Zugbegleitdienst einberufenen Militäranwärter.** Damit die für den Zugbegleitdienst einberufenen Militäranwärter (Inhaber des Zivilversorgungsscheins) sich schon äußerlich von den übrigen zur Ausbildung in diesem Dienstzweig zugelassenen Personen (Inhaber des Anstellungsscheins, Nichtanstellungsberechtigte) unterscheiden, ist ihnen, nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 30. v. M., für die Dauer der Ausbildung im Schaffnerdienst die Dienstbezeichnung „Aspirant im Zug- und Ladedienst" beizulegen, die auch in den Einberufungsverfügungen anzuwenden ist. Die Inhaber des Anstellungsscheins führen weiterhin die bisherige Bezeichnung „Schaffner im Probedienst". Bei den Stellenausschreibungen für den Zugbegleit- und Ladedienst ist fortan die Bezeichnung „Aspiranten und Dienstanfänger im Zugbegleit- und Ladedienst" anzuwenden.

— **Die Umgestaltung der Düsseldorfer Bahnhofsanlagen.** Hierüber entnehmen wir der „Rhein.-Westfäl. Ztg," folgendes: Die Eisenbahnverwaltung hat in den letzten Jahren durchgreifende Änderungen in den Düsseldorfer Bahnhofsverhältnissen, besonders zur Erleichterung des Güterverkehrs, vorgenommen. Die Güterbahnhöfe Bilk und Derendorf erfuhren eine beträchtliche räumliche Erweiterung; sie sind nunmehr so eingerichtet, daß Güterstockungen wie die des verflossenen Herbstes in Düsseldorf so gut wie ausgeschlossen sind. Auf dem Güterbahnhofe Düsseldorf-Bilk sind sämtliche Schuppen- und Rampenanlagen bedeutend vergrößert und ausgedehnte neue Lagerräume mit Freiladeanlagen nach einem praktischen neuen System geschaffen worden. Auf der Strecke Düsseldorf-Bilk-Neuß ist man gegenwärtig mit dem viergleisigen Ausbau beschäftigt, wodurch die Möglichkeit gegeben worden ist, in unmittelbarer Nähe der Hammer Eisenbahnbrücke einen Rangierbahnhof herzustellen. Im städtischen Norden hat die Eisenbahnstrecke Düsseldorf-Rath zwecks Ermöglichung eines besseren Ausbaues des Stadtteils eine andere Linienführung erhalten. Die Eisenbahnverwaltung ist dadurch in die Lage versetzt worden, auf dem gleichfalls erweiterten Derendorfer Güterbahnhofe Aufstellungsgleise zur besseren Ermöglichung des durchgehenden Massengüterverkehrs einen „Verschiebebahnhof" anzulegen, auf dem die durchgehenden Güterzüge so umrangiert werden, daß sie den eigentlichen Derendorfer Bahnhof nicht mehr zu berühren brauchen. Über die Verlegung der Eisenbahnstrecke Eller-Rath, die für den östlichen Stadtteil ein starkes Verkehrshindernis bedeutet und die bauliche Entwicklung hemmt, ist zwischen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung eine Verständigung noch nicht erzielt worden. Die von der Stadtverwaltung gewünschte Untertunnelung der Grafenberger Waldungen dürfte an der Höhe der Kosten scheitern und wahrscheinlich wird es zu einer Hochlegung dieser Strecke kommen.

Inwieweit die Umgestaltungen der Derendorfer Eisenbahnanlagen auch auf die Anlage eines neuen Industrieviertels im städtischen Norden von Einfluß sind, darüber fehlen noch jegliche bestimmte Mitteilungen. Tatsache ist, daß sich in den Kreisen von Industrie und Handel der Übelstand einer unzulänglichen Eisenbahnverbindung mit dem linksrheinischen Gebiete besonders im Güterverkehr immer deutlicher fühlbar macht . . . .

— **Ein neues Empfangsgebäude in Elberfeld-Steinbeck** ist, wie der „Köln. Ztg." berichtet wird, kürzlich dem Verkehr übergeben worden. Es ist in hellem Pfälzer Sandstein und Terranovaputz ausgeführt und macht in seinen mancherlei Anklängen an die heimische Bauweise einen recht gefälligen Eindruck. In dem langgestreckten, zweistöckigen Bau hat der durch einen Rundgiebel hervorgehobene Mittelbau die Schalterhalle aufgenommen, die rechts die Fahrkartenausgaben und die Gepäckabfertigung, in der Mitte die Sperre für die Bahnsteige und links die Warteräume für die I. und II., sowie für die III. und IV. Klasse aufgenommen hat. Jeder Warteraum hat ein besonderes Nichtraucherzimmer. Sämtliche Räume sind in freundlichen Farben gehalten.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) **in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. August d. J.**

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	420 250	—	—	32 327
	1912	14	432 119	3579	0,8	30 866
Gegen das Vorjahr	—	—	— 11 869 = 2,7 %	—	—	+ 1461 = 4,7 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 716	20	0,2	978
	1912	14	12 583	45	0,4	899
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 133 = 1,1 %	—	—	+ 79 = 8,8 %
Saar-Bezirk	1913	13	44 403	—	—	3 416
	1912	14	45 263	102	0,2	3 233
Gegen das Vorjahr	—	—	— 860 = 1,9 %	—	—	+ 183 = 5,7 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 781	5	0,1	1 214
	1912	14	16 199	—	—	1 157
Gegen das Vorjahr	—	—	— 418 = 2,6 %	—	—	+ 57 = 4,9 %
Oberschlesien	1913	13	155 279	—	—	11 945
	1912	14	159 987	647	0,4	11 428
Gegen das Vorjahr	—	—	— 4708 = 2,9 %	—	—	+ 517 = 4,5 %
Niederschlesien	1913	13	18 361	174	0,9	1 412
	1912	14	19 467	10	0,1	1 391
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1106 = 5,7 %	—	—	+ 21 = 1,5 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	19 643	—	—	1 511
	1912	14	20 088	276	1,4	1 435
Gegen das Vorjahr	—	—	— 445 = 2,2 %	—	—	+ 76 = 5,3 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	686 433	199	—	52 803
	1912	—	705 706	4659	—	50 409
Gegen das Vorjahr	—	—	— 19 273 = 2,7 %	—	—	+ 2394 = 4,7 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	61 341	216	0,4	4 719
	1912	14	66 570	965	1,4	4 755
Gegen das Vorjahr	—	—	— 5229 = 7,9 %	—	—	— 36 = 0,8 %
Magdeburg	1913	13	18 900	113	0,6	1 454
	1912	14	21 111	351	1,6	1 508
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2211 = 10,5 %	—	—	— 54 = 3,6 %
Erfurt	1913	13	7 375	4	0,1	567
	1912	14	6 923	449	6,1	495
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 452 = 6,5 %	—	—	+ 72 = 14,5 %
Cassel	1913	13	2 098	—	—	161
	1912	14	2 365	25	1,0	169
Gegen das Vorjahr	—	—	— 267 = 11,3 %	—	—	— 8 = 4,7 %
Hannover	1913	13	2 149	—	—	165
	1912	14	1 955	—	—	140
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 194 = 9,9 %	—	—	+ 25 = 17,9 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	19 104	19	0,1	1 470
	1912	14	17 500	20	0,1	1 250
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1604 = 9,2 %	—	—	+ 220 = 17,6 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	27 691	54	0,2	2 130
	1912	14	24 871	138	0,6	1 777
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2820 = 11,3 %	—	—	+ 353 = 19,9 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	138 658	406	—	10 666
	1912	—	141 295	1948	—	10 094
gegen das Vorjahr	—	—	+ 2 637 = 1,9 %	—	—	+ 572 = 5,7 %

— **Eisenbahnprojekt Elbingerode-Herzberg.** Der Direktion der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft in Blankenburg (Harz) ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Nebenbahn von Elbingerode nach Herzberg für das preußische Staatsgebiet erteilt worden.

— **Das Ende der Berliner Schwebebahn-Probestrecke** steht, wie die Tageszeitungen melden, nun endgültig bevor. Das Berliner Polizeipräsidium hat der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg nunmehr eröffnet, daß

die nachgesuchte Genehmigung zu einer Schwebebahn Gesundbrunnen-Neukölln, mit Erweiterungslinien im Norden nach Reinickendorf, im Südosten nach Britz, nicht erteilt werden könne, da das von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft eingereichte Projekt einer elektrischen Hoch- und Untergrundbahn Gesundbrunnen-Neukölln, die im allgemeinen die gleichen Straßenzüge verfolgen soll wie die geplante Schwebebahn, die landespolizeiliche Genehmigung erhalten hat. Das von der Continentalen Gesellschaft beim Oberpräsidenten beantragte Ergänzungsverfahren war schon dadurch gegenstandslos geworden, daß die Continentale Gesellschaft den Aufsichtsbehörden ein zweites, erweitertes Projekt eingereicht hatte. Demzufolge ersucht das Polizeipräsidium die Gesellschaft jetzt um baldmöglichste Entfernung der Schwebebahn-Probestrecke, die im Herbst 1907 im unteren Teil der Brunnenstraße errichtet worden ist. Die Probestrecke, um die nun sechs Jahre das lebhafte Straßengewühl getobt hat, ohne daß man sie als eigentliches Verkehrshindernis ansprechen konnte, wird nunmehr wohl bald verschwinden. Damit dürften auch die Akten über ein Schnellbahnprojekt endgültig geschlossen sein, das die staatlichen und städtischen Behörden Berlins länger als zwölf Jahre beschäftigt hat.

— **Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.** Nach dem Bericht der Direktion hat in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Betriebsjahr der Personenverkehr eine weitere normale Steigerung erfahren. Die Mehreinnahmen im Güterverkehr sind hauptsächlich auf die sehr gut ausgefallene Rübenernte zurückzuführen. Es betrugen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 300 982 *M* (279 468 *M* i. V.), aus dem Güterverkehr 950 191 (799 077) *M*, aus sonstigen Quellen 36 273 (45 982) *M*, zusammen 1 287 446 (1 124 527) *M*. Der Überschuß beträgt 542 261 (485 306) *M*. Nach Abzug der Rückstellungen usw. mit 190 849 (137 750) *M* verbleiben 351 413 (347 557) *M*. Hierzu tritt der Zuschuß aus dem Erneuerungsfonds mit 19 726 (14 882) *M*, so daß 371 138 (362 438) *M* zur Verfügung stehen. Die Verteilung wird wie folgt beantragt: 4½ % Zinsen auf 5 Millionen Mark Aktien Lit. A 225 000 *M* (wie i. V.), 3½ % Zinsen auf 3,5 Millionen Mark Lit. B 122 500 *M* (wie i. V.), Vortrag auf neue Rechnung 23 638 (14 938) *M*.

— **Niederlausitzer Bahn.** Der Abschluß für 1912/13 weist eine Steigerung des Verkehrs gegen das Vorjahr auf. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 10 866 *M* und die aus dem Güterverkehr um 31 333 *M*. Die Verwaltung beantragt, aus dem Reingewinn von 114 184 *M* (i. V. 112 332) wieder 3½ % Dividende auf die Vorzugsaktien und 0,75 % Dividende auf die Stammaktien zu verteilen sowie 326 *M* (1715) vorzutragen. Da den Stammaktien von den beteiligten Kreisen 3½ % Dividende garantiert sind, haben diese zur Dividendenzahlung noch 2,75 % zuzuschießen.

— **Frachtberechnung für alte Backwaren.** Von Berlin aus findet ein nicht unbedeutender Versand solcher alter Backwaren statt, die in den Bäckereien zum menschlichen Genuß nicht abgesetzt worden sind und die, nun hart geworden, nur noch als Viehfutter verwendet werden können. Die alten Backwaren sind bis vor kurzem als Futterbrot nach dem Spezialtarif I verfrachtet worden; nach einer neuerdings ergangenen Verfügung der Eisenbahnverwaltung sollen sie jedoch dieser Tarifklasse nicht zugerechnet, sondern zur höchsten Tarifklasse, der allgemeinen Wagenladungsklasse, berechnet werden. Bei dieser Tariflage wäre ein Versand der Abfälle auf weitere Entfernungen hin nicht mehr möglich; die Berliner Handelskammer hat deshalb die Königliche Eisenbahndirektion Berlin ersucht, mit Rücksicht auf den geringen Wert und die Verwendung der alten Backwaren ihre Aufnahme in den Spezialtarif I in die Wege zu leiten.

— **Kleinkinderschulen.** Wie die Verwaltung der preußisch-hessischen Staatsbahnen ständig danach strebt, das Wohl ihrer Bediensteten zu fördern, so unterläßt sie es auch nicht, für die Angehörigen der Bediensteten nach Kräften zu sorgen. Eine der Allgemeinheit vielleicht noch wenig bekannte, wegen ihrer segensreichen Wirkung indessen recht beachtenswerte Fürsorgeeinrichtung ist die Kleinkinderschule; die beiden ersten Schulen dieser Art innerhalb des Bereichs der preußisch-hessischen Staatsbahnen wurden im Direktionsbezirk Kattowitz eingerichtet. Den Anlaß hierzu bot der Umstand, daß den Bewohnern der großen Häusergruppen, die gewöhnlich an abseits gelegenen, umfangreichen Werkstattsanlagen, Verschiebe- oder Kreuzungsbahnhöfen zu finden sind und sozusagen eine kleine Welt von Eisenbahnern für sich bilden, die Möglichkeit, ihre kleinen Kinder in eine Kinderschule zu schicken, genommen oder doch ungeheuer erschwert ist. Die beiden Schulen des Kattowitzer Bezirks befinden sich in Peiskretscham und in Borsigwerk und haben während der längeren Zeit ihrer Wirksamkeit (6—7 Jahre) ihren Zweck in recht befriedigender Weise erfüllt. Wie die „Eisenbahn" mitteilt, sind dort für die Schulen besondere Gebäude auf Verwaltungsgelände errichtet worden, deren Erdgeschoß die Schulräume, das Obergeschoß die Wohnungen für die Lehrkräfte, geprüfte Kindergärtnerinnen, enthält. Die Kosten für diese Gebäude nebst der inneren Einrichtung haben in Peiskretscham 12 000, in Borsigwerk 10 500 *M* betragen. Die täglichen Schulzeiten dauern durchschnittlich 5 bis 6 Stunden, die Beschäftigung der Kleinen erfolgt in mannigfaltigster Weise. Für den Besuch der Schulen, in die im allgemeinen Kinder vom vollendeten zweiten bis zum sechsten Lebensjahre aufgenommen werden, wird ein mäßiges Schulgeld erhoben, dessen Gesamtbetrag im Verhältnis zu den laufenden Kosten nebst Verzinsung des Anlagekapitals natürlich kaum nennenswert ist. Es besteht nun die Absicht, noch weitere derartige Fürsorgeeinrichtungen zu schaffen. Zunächst ist eine solche in Oppeln in Aussicht genommen, wo sich für die im Jahre 1909 errichtete, etwa eine halbe Stunde von der Stadt entfernte neue Wagenwerkstatt mit ihren in unmittelbarer Nähe wohnenden zahlreichen Eisenbahnerfamilien das dringende Bedürfnis zur Schaffung einer Kleinkinderschule ergeben hat. Mit Rücksicht auf die hier in Betracht kommende erheblich größere Kinderzahl muß die ganze Anlage entsprechend umfangreicher ausgestaltet werden. Auch sind hier besonders große und schöne Spielanlagen geplant, z. B. soll der mit Bäumen bepflanzte Spielplatz eine Größe von etwa 2000 qm erhalten und auch den schulpflichtigen Eisenbahnerkindern zur Benutzung überlassen werden, sobald er von den die Spielschule besuchenden Kindern nicht mehr benutzt wird. Die Eröffnung dieser Spielschule, deren Gesamtkosten auf 29 500 *M* veranschlagt sind, ist zum 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen, sie wird, wie es in unserer Quelle heißt, alsdann eine der größten und schönsten ihrer Art innerhalb des Bereichs der preußisch-hessischen Staatsbahnen sein.

— **Straßenbahn-Hochbahn-Omnibus in Berlin.** Nach einer Mitteilung im „Tag" fand kürzlich eine außerordentliche Generalversammlung der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft statt, um die Genehmigung zu einer Anleihe in Höhe von 25 Millionen Mark einzuholen, wovon ein Teil zum Erwerb von 4,5 Millionen Mark Aktien der Allgemeinen Berliner Omnibusgesellschaft bestimmt ist. Ebenso wie die Hochbahngesellschaft will auch die Berliner Straßenbahn sich hierdurch einen dauernden Einfluß auf die Weiterentwicklung des Omnibusverkehrs sichern. Über die Veranlassung zu diesem Vorgehen äußerte der Vorsitzende des Vorstandes, es sei ein alter Wunsch der Verwaltung, an diesem Unternehmen beteiligt zu sein und es sei jetzt der Zeitpunkt gekommen, wo die Straßenbahngesellschaft auf den Omnibusbetrieb Einfluß gewinnen müsse, da noch gar nicht zu übersehen sei, welche Bedeutung der Autobusverkehr noch, namentlich im Innern der Stadt, gewinnen wird. Wie das Zusammenarbeiten der drei Gesellschaften sich gestalten wird, lasse sich zurzeit noch nicht sagen. Wenn auch zweckloser Wettbewerb auszuschalten sein dürfte, so würde man doch wohl nicht daran denken, den Omnibusverkehr zu schmälern und dem Publikum Erleichterungen vorzuenthalten. Mit der Gesellschaft der Hoch- und Untergrundbahnen seien bisher hinsichtlich der Omnibusgesellschaft keinerlei feste Vereinbarungen getroffen, aber nach dem Ergebnis der Vorbesprechungen sei ein gegenseitiger Wettbewerb völlig ausgeschlossen. Man habe keine Bedenken, daß es bei einigem guten Willen möglich sein wird, die beiderseitigen Interessen zu vereinigen.

— **Personalnachrichten.** Dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Schulze-Nickel in Posen ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat und dem Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Hoeft in Elberfeld der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurat mit dem Range der Räte erster Klasse verliehen worden.

Österreich.

— **Konferenz der österreichischen und ungarischen Eisenbahnverbände.** In Gmünden fanden Mitte September, unter Vorsitz des Direktorstellvertreters der ungarischen Staatsbahnen Ferdinand Zeller und des Regierungsrates Weltsch vom österreichischen Eisenbahnministerium, die Konferenzen der österreichisch-ungarischen und westungarischen Eisenbahnverbände statt. Einen wichtigen Punkt der Verhandlungen bildete die vom österreichischen Eisenbahnministerium im Interesse der böhmischen Kohlengruben angestrebte Erstellung von direkten ermäßigten Tarifen von Segen Gottes nach Ungarn, eine Frage, welche mit Rücksicht auf die Interessen der ungarischen Kohlengruben zu längeren Erörterungen Anlaß gab.

— **Die Mittenwaldbahn.** Von der ersten elektrisch betriebenen vollspurigen Bergbahn Österreichs erwartete man sehr viel Erfolge. Diese Erwartungen waren keine Trugschlüsse, im

Gegenteil, die Verkehrsziffern nach der Annahme der Rentabilitätsberechnungen sind bereits weit überboten worden. Die neue Bahn beförderte während des Vierteljahrs Juni-August ungefähr soviel Personen hin und her, als man für das ganze Betriebsjahr angenommen hatte. Einige Ziffern werden den Verkehr auf der Mittenwaldbahn anschaulich darstellen. Im Juni, Juli und im August, also zur Zeit des Hauptverkehrs, haben rund 204 500 Personen die Mittenwaldbahn zu Fahrten auf kürzere oder längere Strecken benutzt. Davon kommen auf den Monat Juni, trotzdem zu dieser Zeit das denkbar schlechteste Wetter war, rund 1900 Personen täglich; der Juli, der mit seinen unbeständigen, naßkalten Tagen womöglich noch schlechter war als sein Vorgänger, brachte der neuen Bahn einen Verkehr von etwa 2400 Personen im Tage, und im August, der in Tirol als der wichtigste und einträglichste Monat im Jahre anzusehen ist, stieg die Beförderungsziffer auf 2512 Personen für den Tag. Der Mangel an Lokomotiven beeinflußte den Güterverkehr sehr stark und manchmal in solchem Maße, daß man, um den Personenverkehr bewältigen zu können, den Frachtverkehr vernachlässigen mußte. Dieser war aber trotzdem sehr befriedigend und der Vorausberechnung entsprechend. Der Monat September begann mit einem Verkehr von rund 1900 Personen täglich. Der Verkehr zwischen den Gebieten von Südwestdeutschland und Tirol erfuhr durch den neuen Schienenstrang eine ganz ungeahnte Förderung, insbesondere der Lokalverkehr unter den Bewohnern der nahegerückten Grenzgebiete von Tirol und Bayern war ein außerordentlich reger.

— **Zur Frage der Sanierung der Südbahn.** Mitte September sollen die im Juli unterbrochenen Konferenzen über ein Abkommen der Südbahn mit den Prioritätenbesitzern wieder aufgenommen werden. Zunächst ist die Fortsetzung der Verhandlungen zwischen der Regierung und den Vertretern der Südbahn in Aussicht genommen. Im Juli fanden, wie erinnerlich, unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Besprechungen mit der Südbahn und den Prioritätenbesitzern statt, in welchen alle Bedingungen für eine etwaige Mitwirkung der Regierung an der finanziellen Sanierung der Südbahn erörtert wurden, ohne daß die Regierung sich irgendwie gebunden hätte. In den bevorstehenden Konferenzen zwischen der Regierung und der Südbahn wird es sich vermutlich darum handeln, zu bestimmten Vorschlägen zu gelangen, welche den Verhandlungen zwischen der Südbahn und den Prioritätenbesitzern zur Grundlage dienen sollen. Die Vertreter der Besitzer der französischen Südbahnprioritäten dürften erst gegen den 20. d. M. in Wien eintreffen. Sie haben die Absicht kundgegeben, ihre Meinung über die neuen Vorschläge aufzusetzen und dann die Meinungsäußerung des Kurators Dr. Groß einzuholen.

— **Zur Vereinigung des Personenverkehrs in Wien.** In der letzten Sitzung des Wiener Stadtrates wurde beschlossen, die Stellungnahme der Vertretung des zweiten Bezirks (Leopoldstadt) gegen die von der Wiener Bahnhofkommission beabsichtigte Vereinigung des Personenverkehrs der Franz-Josef-Bahn, Nordwestbahn und Nordbahn im Franz-Josef-Bahnhofe (neunter Bezirk) dem Eisenbahnministerium mit dem Hinweis auf die wirtschaftliche Bedeutung der Angelegenheit für große Interessenkreise im zweiten Bezirke bekanntzugeben. Die Stellungnahme der Gemeinde, die unter Bedachtnahme auf das Gesamtinteresse der Gemeinde Wien erfolgen wird, bleibt vorbehalten. Gleichzeitig wurde der Magistrat beauftragt, über diese Angelegenheit ehetunlichst zu berichten.

— **Eine neue Eildampferlinie zwischen Dalmatien und Albanien.** Der Österreichische Lloyd wird vom Oktober d. J. an eine neue, jede Woche verkehrende Eillinie über Dalmatien und Albanien nach Korfu führen, die nicht allein eine beschleunigte Verbindung mit den dalmatinischen Häfen Zara, Sebenico, Spalato und Gravosa, sondern auch mit den Hafenorten Medua, Durazzo, Valona und Santi Quaranta und schließlich mit der Insel Korfu herstellen wird. Für diesen Dienst hat die Generaldirektion des Österreichischen Lloyd den Doppelschraubendampfer „Baron Bruck“ bestimmt, der im Laufe dieses Jahres auf der Werft San Rocco erbaut worden ist, 90 Kajütenpassagiere erster und 40 Kajütenpassagiere zweiter Klasse aufnehmen kann und dessen innere Einrichtung die Ansprüche selbst der verwöhntesten Reisenden vollauf befriedigen wird. Dieser Dampfer wird seine erste Reise nach den genannten Häfen am 5. Oktober um 10 Uhr abends antreten und am 7. Oktober um 6 Uhr 45 Min. abends in Korfu eintreffen, mithin die gesamte Strecke in 44¾ Stunden durchlaufen. Im Anschluß an diese neue Eillinie werden die Dampfer der griechisch-orientalischen Postlinie des Österreichischen Lloyd den Hafen von Korfu nunmehr am Dienstag um 7 Uhr 30 Min. verlassen und am Mittwoch um 9 Uhr 30 Min. vormittags in Patras eintreffen. Von diesem letztgenannten Hafen wird ein Zug um 11 Uhr 40 Min. früh abgehen, welcher die nach Korinth und Athen weiterfahrenden Reisenden aufnimmt. Gleich guter Anschluß ist auf der Rückfahrt geboten, da die von Patras am Dienstag um 11 Uhr nachts auslaufenden Dampfer der letztgenannten Postlinie am Mittwoch um 12 Uhr 30 Min. nachmittags in Korfu eintreffen und dadurch die Verbindung mit dem heimkehrenden Dampfer der neuen Eillinie herstellen. Durch diese neue Eillinie des Österreichischen Lloyd und durch den in Korfu gegebenen Anschluß ist daher die rascheste Verbindung nicht nur mit Dalmatien, Albanien und Korfu, sondern auch mit dem griechischen Festlande geschaffen worden.

Ungarn.

— **Erdgasbeleuchtung in den Eisenbahnwagen.** Die Verwertung des Erdgases von Kissármas beschäftigte auch die leitenden Kreise der ungarischen Staatseisenbahnen. Es wurden dieserhalb eingehende Versuche angestellt, die von günstigem Erfolge gekrönt waren. Auf der Linie Kiskapus-Nagyszeben (Hermannstadt) ist diese neue Beleuchtungsart in den Personenzügen bereits eingeführt worden. Das Erdgas wird mit einem Druck von 150 Atmosphären verdichtet und in Stahlflaschen an die Stationen abgeschickt. Das Licht des Erdgases ist glänzend und dabei dem Auge wohltuend; es scheint für die Eisenbahnwagen noch geeigneter als die elektrische Beleuchtung zu sein.

— **Vácz-Budapest-Gödöllöer elektrische Eisenbahn.** Diese 52 km lange elektrische Lokalbahn wurde in den Jahren 1907 bis 1910 von der Aktiengesellschaft Phöbus erbaut und verbindet die Sommerresidenz des Hofes Gödöllö einerseits mit der Hauptstadt, anderseits mit der Stadt Vácz (Waitzen) an der Donau, wo sie in die Staatsbahnstation Vácz der Budapest-Marchegg-Wiener Linie mündet. Die Bahn stand im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen. Vor einiger Zeit sind Verhandlungen eingeleitet worden betreffs Pachtung dieser Bahn durch die Staatsbahnen. Von deren Standpunkt wäre die Pachtung besonders insofern vorteilhaft, da mittels der Strecke Gödöllö-Vácz die Budapester Bahnhöfe zum Teil entlastet werden könnten, indem die von der Linie Kaschau-Miskolcz-Budapest nach den westlichen Linien hinstrebenden Sendungen über Hatvan-Gödöllö-Vácz geleitet werden könnten. Der neue Handelsminister hat sich nun mit dieser Frage eingehend beschäftigt und eine Zuschrift an die Direktion der Vácz-Budapest-Gödöllöer Aktiengesellschaft gerichtet, wonach er geneigt ist, die Pachtung dieser Bahn durch die Staatsbahnen gegen eine durch 50 Jahre zu zahlende jährliche Pachtsumme von 350 000 Kr. anzuordnen. Es soll der mit dem Phöbus geschlossene Vertrag hinsichtlich der Stromversorgung der in Rede stehenden elektrischen Lokalbahnlinie auch fernerhin mit der Abänderung in Kraft bleiben, daß der Einheitspreis des Stromes für die Kilowattstunde um zwei Heller herabgesetzt wird. Die am 1. September l. J. abgehaltene Direktionssitzung der Phöbus A.-G. hat die in dem Ministerialerlaß enthaltenen Bedingungen angenommen, mit der Abfassung der neuen Vertragsentwürfe die leitende Direktion beauftragt und gleichzeitig angeordnet, daß diese Vertragsentwürfe einer einzuberufenden Generalversammlung unterbreitet werden sollen.

— **Die Entwicklung der Stationseinrichtungen der ungarischen Staatseisenbahnen** ist aus den folgenden Zahlen ersichtlich: Zuwachs Ende 1911 im Vergleich zum Jahr 1910: Stationsnebengleise 162,8 km, Gütermagazine 16 765 qm, Verladerampen 33 175 qm, offene Ladeplätze 138 202 qm. Ende 1912 betrug dieser Zuwachs im Vergleich zum Jahre 1911: Stationsnebengleise 259,9 km, Gütermagazine 20 319 qm, Laderampen 17 278 qm, offene Ladeplätze 184 045 qm. Ende 1913 ist folgender Zuwachs durch die im Zuge befindlichen Arbeiten zu erwarten: Stationsnebengleise 280 km, Gütermagazine 35 000 qm, Laderampen 16 000 qm, offene Ladeplätze 120 000 qm. In der 35 000 qm betragenden Gesamtfläche der Gütermagazine sind die neuerbauten Lagerhäuser in Fiume mit rund 20 000 qm mitinbegriffen.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrischer Betrieb der Eisenbahnen in Schweden.** Einem Vortrag, den Ingenieur Körner in der Trollhätta-Ingenieurvereinigung hielt, entnehmen wir folgende, allgemeines Interesse beanspruchende Gesichtspunkte. Nachdem die Vor- und Nachteile der für Einführung elektrischen Betriebs in Frage kommenden Systeme, des Dreiphasenwechselstroms, des hochgespannten Gleichstromes und des einphasigen Wechselstromes erläutert waren, wurden die Vorteile des letzten Systems hervorgehoben, die in größtmöglicher Billigkeit der Stromverteilungsanlagen bei hoher Fahrdrahtleitungsspannung bestehen. Dieses System ist allgemein für den elektrischen Betrieb in Preußen, Bayern, Sachsen, in der Schweiz und in Österreich

angenommen; auch in Frankreich sind interessante Anlagen hiernach teils ausgeführt, teils in Ausführung begriffen. In Schweden ist dieses System, wie bekannt, für die Reichsgrenzbahn angenommen und für die Strecken Gothenburg-Alingsås und Stockholm-Uppsala vorgeschlagen. Auch im übrigen kann bei der Wahl eines Systems mit Fahrdrahtleitung für die schwedischen Bahnen mit ihrer verhältnismäßig geringen Verkehrsstärke mit Ausnahme kurzer Strecken starken Ortsverkehrs nur das Einphasensystem, für das sich vom betriebstechnischen Standpunkt immer mehr die Anwendung niedriger Periodenzahl empfiehlt und einbürgert, in Frage kommen. Ein allgemeiner Vergleich der Kosten elektrischen Betriebs und Dampfbetriebs ist schwierig, da die Angaben über elektrische Bahnanlagen in der Statistik nicht vollständig sind, und es dürfen daher auch die Ergebnisse nur mit Vorsicht verwendet werden. Man kann annehmen, daß im allgemeinen die Angaben von im Betrieb befindlichen elektrischen Bahnen nicht zu günstig sind, schon deshalb nicht, weil die Fortschritte hier so schnelle sind, daß bis zur Fertigstellung eines Baues und zur Feststellung statistischer Betriebsangaben schon wieder neue wirtschaftliche Verbesserungen aufzutreten pflegen, während dies beim Dampfbetrieb nicht im gleichen Maße der Fall zu sein pflegt. Für Dampfbetrieb sind in einen Vergleich einzubeziehen die Kosten für Brennstoff, Unterhaltung und Löhne. Die Kosten für Brennstoff betrugen für die schwedischen Staatsbahnen im Jahre 1910 im Mittel 21,5 Öre für 1 Lokomotiv/km (gegenüber 62,5 Öre Kosten für den gesamten Lokomotivdienst). Auf 1 t/km sind 0,1 Öre für Brennstoff nicht zu hoch gegriffen, im Gegenteil auf Grund eingetretener Steigerung der Kohlenpreise eher zu niedrig. Auf 1 t/km rechnet man für Schmieren, Putzen und Ausbesserung 0,045 Öre, für Löhne und sonstiges nach dem Durchschnitt von 1910 für Schweden 0,12 Öre.

Für den elektrischen Betrieb sind dagegen anzusetzen die Kosten für Strom, Ausbesserung, Unterhaltung und Tilgung der Fahrdrahtleitung. Die Tilgungskosten der Dampf- und elektrischen Lokomotiven bleiben beim Vergleich weg, da sie annähernd gleich sind. Der Preis der elektrischen Lokomotive ist zwar höher als der der Dampflokomotive, aber das gleicht sich wieder durch Erhöhung des Wirkungsgrades und des Arbeitsvermögens aus. Die Stromkosten sollen insofern der Vergleichsrechnung entnommen werden, als die höchste Grenze für einen wirtschaftlichen Strompreis bei verschiedener Verkehrsdichte berechnet werden soll. Die Kosten für Schmieren, Putzen und Ausbesserung können zu 60 % des gleichen Postens bei Dampfbetrieb, also zu 0,027 Öre für 1 tkm angesetzt werden, Löhne und Sonstiges zu 70 %. Die Anlagekosten für die Fahrdrahtleitung können in Schweden bei hölzernen Stangen zu 5000 Kr./km bei kleineren Anlagen angenommen werden. Für Rente, Tilgung und Unterhaltung der Fahrdrahtleitung darf man 8,5 % des Anlagekapitals rechnen.

Das Ergebnis der ganzen Berechnung ist, daß bei Verkehrsdichten unter 4000 t/km für den Tag elektrischer Betrieb mit Fahrdrahtleitung für schwedische Verhältnisse sich überhaupt nicht lohnt, soweit nicht von obigen Annahmen abweichende, besonders günstige Voraussetzungen gegeben sind. Bei größerer Verkehrsdichte aber steigt die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes sehr schnell und nähert sich schließlich asymptotisch einem Größtwert. Bei den derzeitigen sehr hohen Kohlenpreisen liegt die obige Grenze noch tiefer, nämlich bei 3000 t/km. Der höchste wirtschaftlich noch mögliche Strompreis darf zu ungefähr 4 Öre für 1 Kw./Stunde gerechnet werden. Unter durchschnittlichen Verhältnissen kann aber der Strompreis nicht wesentlich über 2 Öre steigen.

Besondere Verhältnisse wie Vereinigung mit einer Kraftverteilung zu anderen Zwecken können natürlich die Rechnung zugunsten des elektrischen Betriebes ändern. Dabei muß aber auch noch darauf hingewiesen werden, daß der Bahnbau für elektrischen Betrieb, da bei diesem wegen größeren Überlastungsvermögens bekanntlich Steigungen leichter überwunden werden, sehr verbilligt werden kann. Zwei- und dreiprozentige Steigungen können bei elektrischem Betrieb ohne große Schwierigkeiten befahren werden, und es ist gar nicht ausgeschlossen, daß man mit etwas Umsicht die Kosten für die Fahrdrahtleitung am Bau einsparen kann.

Soweit der Vortrag. Im Laufe des vorigen Jahres sind für folgende Bahnen Erhebungen wegen Einführung des elektrischen Betriebes gemacht worden, ohne daß jedoch schon ein Beschluß vorliegt: Linköping-Fornåsa-Motala, Fornåsa-Fogelsta-Bränninge-Skenninge-Väderstad, Mjölby-Hästholmen und Kalmar-Berga.

— Die schwedische Staatsbahnverwaltung auf der Ausstellung in Malmö. Bei der im Jahre 1914 in Malmö stattfindenden Baltischen Ausstellung, die die an der Ostsee liegenden Länder: Schweden, Deutschland, Dänemark und Rußland umfaßt, wird das Eisenbahnwesen der beiden erstgenannten Staaten in größerem Umfang vertreten sein. So sind jetzt auch die Arbeiten für die schwedische Eisenbahnabteilung in vollem Gange. Es stehen der schwedischen Staatsbahnverwaltung 50 000 Kr. zur Verfügung, um vom gegenwärtigen Stand des Eisenbahnwesens dieses Landes eine anschauliche Darstellung zu geben. Die für diesen Zweck jetzt fertig gewordene Halle hat 70 m Länge und 24 m Breite. Die wichtigsten Ausstellungsgegenstände der Staatsbahn bestehen natürlich in Lokomotiven und Wagen. Unter dem ausgestellten Wagenmaterial werden sich ein Schlafwagen I. Klasse sowie einer der neuen Schlafwagen III. Klasse befinden. M.

— Der neue Badische Bahnhof in Basel. Über die feierliche Einweihung der neuen Bahnhofsanlagen in Basel, die in der Nacht vom 13. auf den 14. d. M. dem Betriebe übergeben wurden, berichtet die „Neue Zürcher Ztg.“ folgendes: Die badische Bahnverwaltung hatte auf den 11. d. M., nachmittags, die Spitzen der Behörden und die Vertreter der Presse zu einer Besichtigung des neuen Badischen Personenbahnhofs eingeladen. Um 3½ Uhr versammelten sich die Eingeladenen, etwa 125 Personen, in der Schalterhalle des neuen Bahnhofs. Der badische Finanzminister Dr. Rheinboldt begrüßte die Gäste und betonte dabei: Was die badische Bahnverwaltung bei dem Bahnhofbau wollte, war neben dem Zweckmäßigen und technisch Vollkommenen auch eine würdige Ausgestaltung der berühmten Eingangspforte vom Süden nach dem Deutschen Reich und von Deutschland nach der Schweiz. Staatsrat Roth, Generaldirektor der badischen Staatseisenbahnen, gab einen kurzen Überblick über die Vorgeschichte des neuen Bahnhofbaues und über die Bauausführung. Nach den beiden Ansprachen machte die Gesellschaft einen Rundgang durch die Bahnhofsanlage, wobei diese ungeteilte Anerkennung fand. Der Rundgang endete im Bahnhofsrestaurant II. Klasse, wo ein Imbiß geboten wurde. Die Reihe der Tischreden eröffnete der badische Finanzminister Dr. Rheinboldt. Er erinnerte daran, daß die badische Bahnverwaltung seit nahezu sechzig Jahren das Gastrecht der Schweiz genießt auf Grund des 1852 zwischen der Schweiz und Baden abgeschlossenen Vertrages. Im festen Vertrauen auf die altbewährte Vertragstreue und die stets bewiesene freundnachbarliche Gesinnung der Schweiz hat der badische Staat seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts in seinen Eisenbahnanlagen gewaltige Werte in der Schweiz angelegt und ein Heer von Beamten und Arbeitern in Basel angesiedelt. Während dieser langen Zeit ist das gute Verhältnis zur Schweiz durch nichts gestört worden. In dem Vertrags- und Freundschaftsverhältnis waren die badischen Bahnen freilich nicht nur die Nehmenden, sondern auch Gebende: Sie haben durch ihre Bahnanlagen zur Entwicklung Basels beigetragen und werden durch die neuen Anlagen nicht unwesentlich zu der weitern Entwicklung beitragen. Die Rede klang in ein Hoch aus auf die freundschaftlich verbundene Schweiz und die liebe Nachbarstadt Basel. Regierungsrat Speiser sprach als Vertreter der Regierung von Baselstadt und zugleich im Namen des schweizerischen Bundesrats. Er gedachte der einstigen Streitfrage, ob Baden seine Rheintalbahn über Basel fortsetzen oder Basel umgehen solle. Einsicht und Weitsicht haben seinerzeit diese Frage richtig gelöst. Heute ist die Schweiz ein Mittelpunkt des Verkehrs geworden, und man hat sie die Drehscheibe des mitteleuropäischen Eisenbahnnetzes genannt. Wir nehmen diesen Vergleich in dem Sinn an, daß die verschiedensten ausländischen Bahnen auf dem Boden der Schweiz Anschluß finden sollen. Aber wir wollen uns nicht drehen lassen. Wir wollen selber drehen. Wir wollen unser Eisenbahnnetz nach unsern Bedürfnissen ausgestalten. Bei Baden haben wir stets Verständnis für unsere Bedürfnisse gefunden. Den Vertrag über den neuen Bahnhof hat die badische Bahnverwaltung in allen Teilen erfüllt und ganz erfüllt. Der neue Bahnof ist ein stolzes Zeichen weitsichtigen Unternehmungsgeistes, großer Einsicht in die Verkehrsbedürfnisse und bewundernswerter technischer Leistungsfähigkeit. Erinnernd an die seit alter Zeit herzlichen Beziehungen Basels zu dem badischen Nachbar, schloß Regierungsrat Speiser mit einem Hoch auf den Großherzog von Baden. Aus den weiteren Toasten heben wir noch den des Generaldirektors Sand von den Bundesbahnen hervor. Er erklärte, er wolle Gebrauch machen von der Einladung, an der neuen Bahnhofsanlage Kritik zu üben. Der neue Bahnhof sei ein Werk, einzigartig in seiner großzügigen Auffassung und mustergültig in seiner Durchführung. Er trank auf die guten Beziehungen zwischen den Bundesbahnen und den badischen Staatseisenbahnen.

Die Freude über das gelungene großzügige Werk kam in allen Reden zum Ausdruck und auf schweizerischer Seite klang dabei ehrliche Bewunderung mit.

Einer ausführlichen Schilderung der „Köln. Ztg.“ entnehmen wir noch eine Reihe von interessanten Einzelheiten über die neuen Banhofsanlagen, die wir im Anschluß an den Aufsatz in Nr. 63 S. 985 d. Z. nachstehend mitteilen: Mit diesem neuen Bahnhof gelangt ein Werk zum Abschluß, das zu seiner Ausführung ein ganzes Jahrzehnt erfordert hat und das einen Höhepunkt in der Entwicklung der Verkehrsgeschichte

der schweizerisch-deutschen Grenzstadt Basel bedeutet. Die rechtsrheinische Verkehrsverbindung mit Basel nahm mit der Linie Leopoldshöhe-Basel am 20. Februar 1855 ihren Anfang. In rascher Folge entstanden sodann die Strecken Basel-Grenzach (1856) und Basel-Stetten (1862) auf badischer Seite und 1873 wurde durch die Verbindungsbahn über den Rhein der Anschluß an das Netz der damaligen Schweizerischen Zentralbahn hergestellt. Seither hat sich der Verkehr von Basel gewaltig, um mehr als das Zehnfache, gesteigert. Umfassende Bahnhofserweiterungen wurden sowohl auf der schweizerischen als auch auf der badischen Seite des Rheins notwendig. 1907 wurde der neue, beträchtlich vergrößerte Bundesbahnhof dem Betrieb übergeben, nachdem die badische Bahnverwaltung inzwischen, als ersten Teil ihrer Erweiterungsanlagen, schon Ende 1905 ihren gewaltigen Güterbahnhof eingeweiht hatte. Beide, Güterbahnhof und Personenbahnhof, bilden ein zusammenhängendes Ganzes, wenn auch Personendienst und Güterdienst örtlich durchaus getrennt geführt werden. Der Güterbahnhof ist mit Ausnahme einer Gleisschleife, die durch den Baseler Stadtpark in den „langen Erlen" auf Schweizer Boden hineinreicht, gänzlich auf badischem Gebiet, in der Gemarkung der Dörfer Haltingen und Weil; die Anlagen für den Personenverkehr liegen dagegen im Weichbild der Stadt Basel, ungefähr 700 m nordöstlich von dem bisherigen Aufnahmegebäude der badischen Bahn entfernt. In gleich großzügiger Weise wie der Güterbahnhof ist auch die Anlage des eben vollendeten Personenbahnhofs ausgeführt worden. Fünf glasgedeckte Hallen mit je zwei Gleisen und dazwischenliegenden Bahnsteigen nehmen die Züge auf, die den Verkehr mit fünf verschiedenen Bahnlinien vermitteln. Im Gegensatz zum neuen Personenbahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen, der gegenüber der Umgebung eine Senkung von 2,7 m erfahren hat, wurden beim Badischen Bahnhof die Gleisanlagen durchweg um volle 3 m gehoben, so daß die Verbindung zwischen der Eingangs- und Schalterhalle mit dem Bahnsteig über eine Reihe von Treppen erfolgt. Sehr ausgiebige Belichtung und ansehnliche Breite der Personenunterführungen und Treppenanlagen sorgen dafür, daß keine Verkehrsstauungen eintreten können. Das den mächtigen Einsteigehallen vorgelagerte Aufnahmegebäude ist durchweg aus gelbbraunem Sandstein aufgeführt und weist eine Gesamtfassadenlänge von 2000 m auf. Der ganze Bau fällt trotz seiner Massigkeit durch ungemein künstlerische Raumgestaltung und architektonisch feine Gliederung auf; auch sämtliche Innenräume haben bis ins kleinste hinein ihre stilgerechte und stimmungsvolle Durchführung erfahren. Die Südfront wird beherrscht durch einen schöngegliederten Uhrturm, der dem weiten Bahnhofplatz jetzt schon ein wirkungsvolles Gepräge gibt, obschon erst wenige Bauten stadtwärts erstanden sind. Die ganze Bahnanlage wurde so an die Grenzen von Klein-Basel verlegt, daß für das Entstehen eines neuen großstädtischen Bahnhofsviertels alle Bedingungen vorhanden sind.

Zu allen Räumlichkeiten des Erdgeschosses, Warteräumen, Schalterhallen, Zollämtern, Wirtschaftslokalitäten, die geradezu vorbildlich angeordnet sind, gelangt man durch eine Säulenhalle welche das ganze Hauptgebäude umzieht. Der giebelgekrönte Haupteingang mit Rampe und Freitreppe zeigt reichen figürlichen Schmuck. Nördlich, von den übrigen Dienstgebäuden durch eine Gartenanlage mit ornamentalem Portal getrennt, ist das Fürstenzimmer angegliedert. Nirgend in dem ganzen umfangreichen Bau — der neue Badische Bahnhof ist zurzeit die größte Bahnhofsanlage der Schweiz — ist mit Raum und Licht gespart worden, so daß er auf lange Zeit hinaus auch gesteigerten Verkehrsanforderungen genügen dürfte. In derselben Linie mit dem Hauptgebäude für den Personenverkehr erhebt sich der stattliche, architektonisch hingegen bedeutend einfacher gehaltene Bau für die Eilgutabfertigung. Auch hier geschehen Abgabe und Annahme der Güter zu ebener Erde; 15 elektrische Aufzüge heben die Güter auf die Höhe des Bahnsteigs. Mittels einer breiten Fahrstraße ist dagegen der anschließende Verladeraum für Groß- und Kleinvieh zugänglich, der alle für einen Grenzbahnhof notwendigen sanitären Einrichtungen aufweist. In enger Verbindung mit den übrigen Anlagen steht ferner das Gebäude für die Fernheizung, sodann eine Reihe von Beamten- und Dienstwohnungen, wobei man sich sichtlich Mühe gegeben hat, sie durch gefällige Bauart nicht nur dem Ganzen harmonisch einzufügen, sondern auch wohnlicher zu gestalten. Auch hier zeigt sich, wie in allen anderen Einzelheiten des neuen Bahnhofs, die künstlerische Auffassung der Gesamtaufgabe durch den Erbauer. Die Pläne zum Aufnahmegebäude stammen von Prof. Moser in Karlsruhe, während die Ausführung der Hochbauten in den Händen der Aktiengesellschaft für Hoch- und Tiefbau, vormals Gebrüder Helfmann in Frankfurt a. M. lag. Dieselbe Firma besorgte auch zum größten Teil die Arbeiten, einschließlich Erdbewegungen und Brückenbauten im Güterbahnhof.

Die Großherzoglich Badische Eisenbahnverwaltung hat mit der neuen Bahnanlage in Basel ein Werk geschaffen, das an Großzügigkeit und ausgiebiger Benutzung der modernen technischen Fortschritte als vorbildlich bezeichnet werden darf. Der Ausdehnung der Anlage, deren Vollendung nahezu zehn Jahre erforderte, entsprechen auch die Kosten, die sich in runder Summe auf 70 Millionen Mark belaufen. Über 50 Millionen sind für die Umbauten der alten Anlagen verwandt worden, Landerwerb, Hochbauten usw. verschlangen ebenfalls ansehnliche Beträge. Die Stadt Basel ist mit einem baren Kostenbeitrag von 3 Millionen Franken beteiligt; ungleich größer werden dagegen ihre Auslagen für die Neuanlage von Straßen, Straßenbahnen, für die Schaffung neuer Stadtviertel und Landerwerb sein. Dafür ist für die Stadtteile auf dem rechten Rheinufer, die bisher von den Zufahrtslinien des alten Badischen Bahnhofs wie mit einem eisernen Gürtel umgeben waren, die Möglichkeit einer baulichen Entwicklung geschaffen worden, die man in der aufstrebenden Grenz- und Handelsstadt freudig begrüßen muß. . . . .

— **Die andalusischen Eisenbahnen.** Die Verwaltung hat die Durchführung wichtiger Arbeiten im Auge; die Entwicklung des Verkehrs fordert neue und bedeutende Ausgaben für rollendes Material, wofür die Ausgabe von Obligationen zu 4½ % nötig wird, dazu kommen die Errichtung einer Versorgungskasse für das Personal, die ausschließlich aus dem Gewinn des Unternehmens unterhalten werden soll, die Aufbesserungen der Gehälter und Arbeitsbedingungen der Beamten, die annähernd eine Million Pesetas im Jahre kosten werden.

Die Versammlung genehmigte das vorläufige Übereinkommen mit der Sociedad Belga de Caminos de Hierro y vecinales de Andalucia betreffend den Ankauf der Hafenbahnlinie von Santa Maria nach Sanlúcar de Barrameda sowie den Ankauf der Linie von Algeciras nach Bobadilla (117 km), die der „Algeciras Railway Company" gehörte. Alle Betriebsanlagen sind zurzeit des Kaufs in vorzüglichem Zustande. Diese letztgenannte Maßnahme ist damit begründet, daß diese Linie das letzte Glied für den „Marokko-Expreß" darstellt und daß der Erwerb der sicheren Entwicklung dieses Gebiets in handelswirtschaftlicher Beziehung zugute kommen muß.

Man beschloß, das Kapital auf 83 000 Aktien von je 500 Pesetas oder von 41 500 000 auf 45 500 000 Pesetas durch die Verausgabung von 8000 Aktien zu 500 Pesetas aufzufüllen. Diese neuen Aktien sollen der „Algeciras Railway" mit in Zahlung gegeben werden.

— **Wiedereröffnung der Invergarry- und Fort Augustus-Eisenbahn.** Daß eine Eisenbahn gebaut, einige Zeit betrieben und dann wieder verlassen wird, ist ein Fall, der in abgelegenen Gegenden der Vereinigten Staaten wiederholt vorgekommen ist, aber auch in Großbritannien gibt es einige solche Eisenbahnen. Von diesen ist nach einundeinhalbjährigem Stillstand am 1. August d. J. die vorgenannte, in der Grafschaft Inverness in Schottland gelegene Bahn wieder in Betrieb genommen worden. Die etwa 40 km lange Strecke zweigt bei Spean Bridge von der West-Highland-Linie der Nordbritischen Eisenbahn, die von Glasgow nach Mallaig führt, ab und ist mithin eine der nördlichsten Eisenbahnen im westlichen Schottland. Unter großer Entrüstung der Anwohner wurde am 31. Januar 1911 der von der Nordbritischen Eisenbahngesellschaft übernommene Betrieb eingestellt, wie wir in Nr. 92, S. 1464, Jahrgang 1910 berichteten. Seine Wiederaufnahme ist nur dadurch möglich geworden, daß im Verkehrsgebiet der Eisenbahn eine erhebliche Summe aufgebracht und der Nordbritischen Eisenbahngesellschaft, die den Betrieb wieder übernommen hat, zur Verfügung gestellt worden ist.

Die Invergarry- und Fort Augustus-Eisenbahn durchschneidet einen der malerischsten Bezirke von Schottland, wird daher voraussichtlich hauptsächlich dem Touristenverkehr zu dienen haben. Ihr Ausgangspunkt, Spean Bridge, liegt mitten in den Lochaber-Bergen. Der Endpunkt, Fort Augustus, ist ein kleiner Hafen am Südende des Loch Ness; die Bahn ist bis auf einen Kai in diesem Hafen geführt. Nachdem die Bahn den Loch Lochy berührt hat, verläuft sie entlang dem Kaledonischen Kanal durch das Kaledonische Tal und erreicht dann, wie schon erwähnt, den langgestreckten Loch Ness. Die von ihr durchzogene Gegend ist, abgesehen von ihren landschaftlichen Reizen, auch noch wegen ihrer geschichtlichen Erinnerungen bemerkenswert. Das Gelände stellte dem Bau der Eisenbahn große Schwierigkeiten entgegen; sie führt auf einem erheblichen Teil ihrer Länge an steilen Hängen hin, von denen reißende Gießbäche zu Tal stürzen. Infolgedessen sind auch die Unterhaltungskosten sehr hoch.

An der Strecke Invergarry-Fort Augustus liegen nur vier Bahnhöfe. Im Sommer verkehren, wie auch bei dem früheren Betriebe, drei Züge in jeder Richtung; im Winter ist der Verkehr schwächer; der Fahrplan wird dann voraussichtlich eingeschränkt werden.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Am 12. d. M. hat in Wien eine Sitzung des Exekutivkomitees der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen stattgefunden. In dieser Sitzung

wurde über die Entwicklung der gesellschaftlichen Unternehmungen während der letzten Monate berichtet. Naturgemäß kam auch die gegenwärtige Lage auf dem Balkan und die Aussichten für die gesellschaftlichen Unternehmungen zur Sprache. Irgendwie geartete Beschlüsse konnten aber nicht gefaßt werden, zumal die für die Gesellschaft wichtigste Frage, die Verteilung der Gebiete zwischen Bulgarien und der Türkei, noch nicht geregelt ist.

Fremde Erdteile.

— **Vollendung der Strecke Elisabethville-Kambove der Katangabahn.** Der zweite, 163 km lange Abschnitt Elisabethville-Kambove der Katangabahn Sakania-Elisabethville-Bukama in der belgischen Kongokolonie ist am 15. Juni d. J. dem Betriebe übergeben worden. Die hauptsächlichsten Stationen sind: Tumbwe, von Sakania aus gerechnet Km. 290, Sofumwango, Km. 323, wo über den gleichnamigen Wasserlauf eine 100 m weite Brücke hergestellt werden mußte, Kapolowe, Km. 364, Kamatanda, Km. 391, und Kambove, Km. 415. An schwierigen Übergängen ist noch eine 50 m lange Brücke über den Lufirabach zu erwähnen. Die Betriebsverwaltung und die Werkstätten der Bahn befinden sich in Elisabethville. Die Bahn verwendet 140 weiße Beamte und etwa 600 schwarze Arbeiter. Die Länge sämtlicher im Betriebe befindlichen Strecken beträgt zurzeit 438 km. Die Gesamtlänge der Bahn von der rhodesisch-belgischen Grenze bis Bukama wird etwa 750 km betragen. Der Bahnbau auf dem Restabschnitt von Kambove bis Bukama wird zurzeit von beiden Seiten aus gefördert und nimmt regelmäßigen Fortgang. F. B.

— **Drahtseilbahn auf den Tafelberg.** In Kapstadt besteht die Absicht, eine Bahnverbindung der Stadt mit dem Tafelberg herzustellen; man wird voraussichtlich auf Grund eines Gutachtens, das ein Schweizer Ingenieur abgegeben hat, einer Drahtseilschwebebahn den Vorzug vor einer Zahnradbahn geben. Die letztere würde erheblich teurer werden, dabei aber als einzigen Vorteil größere landschaftliche Reize bieten. Die Kosten der Drahtseilbahn sind vorläufig zu 75 000 £ veranschlagt. Die städtischen Verwaltungsbehörden von Kapstadt haben zwar den Plan einstimmig gebilligt, trotzdem wird voraussichtlich bis zu seiner Verwirklichung noch einige Zeit vergehen, weil sie ihn zunächst einer Anzahl von Vorort- und Nachbargemeinden vorgelegt hat, mit denen zum Teil Verhandlungen wegen einer Eingemeindung schweben. Erst wenn diese Frage erledigt ist, wird der Ausführung der geplanten Eisenbahn nach dem Tafelberg endgültig näher getreten werden. Bei der Anlage der Bahn soll besonderer Wert auf die Schonung des Landschaftsbildes gelegt werden.

Bücherschau.

— **Neuere Bogenbrücken aus umschnürtem Gußeisen,** System Dr. Ing. Fritz Edler von Emperger. Mit zahlreichen Plänen der Schwarzenbergbrücke auf der Internationalen Baufach-Ausstellung in Leipzig und über 200 Abb. Berlin, Wilh. Ernst und Sohn 1913. Preis geh. 5 ℳ.

Die Arbeit soll nach dem Vorwort ihres Verfassers der Fachwelt „über die neuesten Fortschritte in der Verwendung des umschnürten Gußeisens berichten“ und gleichzeitig eine fachwissenschaftliche Begründung und Erläuterung der nach dem System des Verfassers erbauten (42,4 m weiten) Fußgänger-Bogenbrücke über einen viergleisigen Einschnitt der sächsischen Staatsbahnen auf der I. B.-A. geben.

Der Grundgedanke, für die gedrückten Konstruktionsglieder von Fachwerksträgern „umschnürte Gußeisenstäbe“ zu verwenden, greift zurück auf die hohe mittlere Druckfestigkeit des Gußeisens, welche die des Flußeisens bekanntlich um ein Mehrfaches übertrifft. v. Emperger vertritt die theoretische, durch Probeversuche bestätigte Überzeugung, daß durch Ummantelung gußeiserner Druckstäbe mittels (spiralförmig) umschnürten Betons*) deren Knick- und Biegungsfestigkeit sich beträchtlich weiter steigern lasse; er will dieser Erkenntnis im modernen Brückenbau durch die vorliegende Schrift Eingang verschaffen, welche neben der wissenschaftlichen Herleitung dieser Verstärkungstheorie dieselbe durch eine große Zahl praktischer Probeversuche erhärtet. Es mag zunächst dahin gestellt bleiben, ob eine im Vorwort angestellte Polemik über die „geistige vis inertiae“, die leider technischen Fortschritten vielfach hemmend, ihre Einführung verzögernd, in den Weg getreten sei, der Verbreitung der neuen Erkenntnisse, welche das Buch vermitteln soll, werde förderlich und dienlich sein. Aber diese Betrachtungen schießen auch, soweit sie nur dazu dienen sollen, den „guten Ruf“ des durch das Flußeisen aus dem Brückenbau verdrängten Gußeisens wiederherzustellen, ihm den vom Verfasser angewiesenen Platz zurückerobern zu helfen, stellenweise über das Ziel hinaus. Das ist der Fall, wenn der Umstand, die älteste „gußeiserne Brücke über das Striegauer Wasser bei Laasan“ sei heute 119 Jahre alt, während die älteste deutsche „Flußeisenbrücke über die Weichsel bei Dirschau“ nur ½ Jahrhundert voll ihrem Zweck gedient habe, das Urteil eines der erfahrensten Brückenkonstrukteure, des Geh. Oberbaurates Labes vom preußischen Arbeitsministerium über die Verwendungsgrenzen des Eisenbetons für Eisenbahnbrücken erschüttern soll**), in dem es heißt: „es könne eine solche Brücke in bezug auf die Dauerhaftigkeit keinesfalls mit einer gut ausgeführten und unterhaltenen eisernen Brücke, wie etwa mit der alten Dirschauer Gitterbrücke, erfolgreich in Wettbewerb treten“.

Das Buch behandelt nach einer Konstruktionsgeschichte der „älteren Bogenbrücken aus Gußeisen“ in einem Abschnitt zunächst „die Druckfestigkeit von Verbundkörpern in Theorie und Versuch“ und anschließend die „Knickfestigkeit des umschnürten Gußeisens“. Die Versuche scheinen hier voll bestätigt zu haben, daß durch entsprechende Ummantelung eines schlanken Gußeisenstabes mit Schnürbeton dessen Würfelfestigkeit nahezu ausgenutzt und damit die Knickgefahr ausgeschieden werden kann.

Ein anderer Abschnitt befaßt sich mit der Verstärkungsmöglichkeit älterer Gußeisenbogenbrücken durch die Ummantelung ihrer Druckglieder mit Schnürbeton, während in einem 6. Abschnitt die Frage nach der besten Brückenform dahin beantwortet wird, daß die gelenklose Bogenform (entsprechenden Pfeiles) bei mittleren Spannweiten immer den Vorzug verdiene. Das umschnürte Gußeisen nimmt selbst bei geringem Pfeil unter $^1/_{10}$ die Horizontaldrücke leicht auf, und bietet zu besonders kühnen, d. h. weiten und flachen, Bogenkonstruktionen die Möglichkeit, wie eine solche in der mit $^1/_{12}$ Pfeil angelegten Scharzenbergbrücke eingehend beschrieben ist. Daß dieses Bauwerk bei Erfüllung der Sicherheits- und Wirtschaftlichkeitsforderungen auch schönheitlich befriedigt, lehrt das mehrfarbige vollendete Titelbild desselben; ein Schlußkapitel berichtet über Versuche mit den Querschnittsteilen dieses Bauwerks.

Im Kapitel „Schlußbemerkungen“ wird zusammenfassend ausgeführt, daß durch die Versuche das vollkommen elastische Verhalten der „umschnürten Gußeisenglieder“ erwiesen sei, daß die Formänderungen sich rechnerisch hinreichend genau verfolgen lassen, und daß der neuen Bauweise daher eine eminent praktische Bedeutung für den Bau weitgespannter oder schwer belasteter Brücken zukomme.

Den Grund, warum den mit I-Einlage konstruierten Eisenbetonbögen nach Melan, Burr u. a. kein allgemeiner Erfolg beschieden gewesen sei, erblickt der Verfasser in der ungenügenden Wirtschaftlichkeit dieser Armierungsform aus Walzprofilen. Nach ihm macht die ideale Druckbewehrung aus Gußeisen von der Qualität des Betons soweit unabhängig, daß selbst ein schlechter Beton den Bestand des Bauwerks nicht in Frage zu stellen vermöge. Da die Festigkeit des „umschnürten Gußeisens“ sich in erster Linie auf den Gußeisenkern stützt, so sind die hier behandelten Brücken als Eisenbrücken anzusehen, bei denen eine Betonhülle nutzbringend angebracht ist zum Schutz und zur Verbindung des Eisens, zum Mittragen, zur Vermehrung des Eigengewichts und zur Hebung der architektonischen Wirkung des Bauwerks.

Ob dem „umschnürten Gußeisen“ im Kampf mit der Flußeisenbrücke großer Spannweiten die Vorherrschaft im Eisenbrückenbau tatsächlich zufallen werde, die ihm nach den bedeutsamen Darlegungen seines bekannten Meisters auf dem Gebiet des Eisenbetonbaues gebührt, muß die Zukunft lehren. Auch dieses pragmatische Gebiet steht unter der unerbittlichen Herrschaft des Goethe-Wortes: „Was glänzt, ist für den Augenblick geboren, das Echte bleibt der Nachwelt unverloren!“

—Bi—

*) Dieser Grundgedanke bildet gewissermaßen das Gegenstück zu einem System des Franzosen Considère, der die Druckfestigkeit eines Säulenkernes aus Beton durch Drahtumschnürung (umschnürter Beton) erhöht; v. Emperger dagegen will die hohe Druckfestigkeit seines Gußeisenkernes sicherstellen gegen Knick- und Verbiegungsgefahr durch eine Umschnürung, welche etwa 1 % des Gußeisenkern-Gewichtes beträgt.

**) Jene Brücke bei Laasan nämlich scheint nach der gegebenen Abbildung das wenig beanspruchte Überführungsbauwerk eines Feldweges über einen winzigen Bach von höchstens 10—15 m Weite zu bilden, während die 6 Überbauten der zweigleisigen Dirschauer Eisenbahnbrücke Öffnungen von 121 m Stützweite überbrücken. Die dynamischen Beanspruchungen der rollenden Lasten aber stellen bei solchen weitgespannten Eisenbahnbrücken bekanntlich andere Anforderungen an das Trägermaterial als ein Landfuhrwerk an eine Bachbrücke geringster Weite.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Münster (Westf.). Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Bremen-Harburg zwischen den Stationen Lauenbrück und Tostedt neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Königsmoor für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet. Die Entfernungen betragen zwischen Königsmoor und Lauenbrück 7,51 km und zwischen Königsmoor und Tostedt 6,53 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober 1913 wird auf der Linie Stróże-Neu Zagórz zwischen den Stationen Stróze und Wola Luzańska die Personenhaltestelle Szalowa für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die Fahrkartenausgabe wird durch die Kondukteure im Zuge, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege erfolgen.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Großh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe werden die Stationen Karlsruhe Mühlburgertor, Karlsruhe-Mühlburg sowie die Personenhaltestelle Karlsruhe Karlstraße geschlossen. Mit dem gleichen Zeitpunkt wird der auf der verlegten Strecke Karlsruhe-Maxau errichtete neue Haltepunkt Karlsruhe-Mühlburg eröffnet, der für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Kleinvieh- und Eilstückgutverkehr eingerichtet ist. Der Haltepunkt Beiertheim ist am 15. September 1913 geschlossen worden. Der Zeitpunkt der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe wird noch bekanntgegeben.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Oktober 1913 wird die zwischen den Stationen Schwerte und Langschede rechts der Bahnstrecke Schwerte-Arnsberg gelegene Station Geisecke, die bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren sowie für den Privattelegrammverkehr eröffnet und zu einem Bahnhof 1. Klasse erhoben werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Der Bahnhof wird mit fahrbarer Viehrampe ausgerüstet.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen (Ruhr). Am 1. Oktober 1913 wird die zwischen den Stationen Hamborn und Möllen (Niederrhein) an der Bahnstrecke Oberhausen-Hamborn-Wesel gelegene Station III. Kl. Walsum, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Gütern, lebenden Tieren und Fahrzeugen eröffnet.

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Stationen Beningen und Farschweiler links der Bahnstrecke Beningen-Saargemünd gelegene Haltepunkt Pfarrebersweiler, der bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut mit nachstehenden Beschränkungen eröffnet werden:

a) Es werden nur Güter im Einzelgewicht bis 300 kg angenommen,
b) Sendungen nach dem Haltepunkt dürfen nur frankiert, von dem Haltepunkt nur unfrankiert, in beiden Richtungen nur ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Der an der Bahnstrecke Wittenberge-Lüneburg belegene Bahnhof 3. Klasse Dannenberg erhält vom 1. Oktober 1913 ab die Bezeichnung „Dannenberg Ost“.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die bisherige Bezeichnung der in der Strecke Wien Westbahnhof-Salzburg gelegenen Haltestelle Anzbach-Hofstatt in Hofstatt abgeändert.

Das neue Übereinkommen, betreffend die Erstattung von Fahrgeld (FEÜ.) ist mit Geltung vom 1. Oktober 1913 herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Bahnen verteilt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung des Vereins sind erlassen worden:

Nr. I 212 vom 13. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend International Engineering Congress 1915 in San Francisco (abgesandt am 16. September 1913);

Nr. I 232 vom 10. September 1913 an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Bahnen, betreffend die Ausgabe des neuen Fahrgelderstattungsübereinkommens (FEÜ.) (abgesandt am 15. September 1913).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 15. September d. Js. wird die normalspurige 1,48 km lange Anschlußbahn Oppeln Ost-Oppeln Hafen, die den Oppelner Hafen an die Staatsbahn anschließt, für den Güterverkehr eröffnet. Sie steht im Eigentum der Oppelner Hafen-Aktiengesellschaft in Oppeln und wird von der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz betrieben werden. An ihr liegt der Bahnhof III. Klasse Oppeln Hafen. Er erhält die Befugnis zur Abfertigung von Wagenladungen, die in Oppeln Hafen vom Eisenbahnwagen zum Schiff und umgekehrt umgeschlagen werden sollen, oder von und an die Oppelner Hafen-Aktiengesellschaft sowie die abgeschlossenen Werke aufgegeben werden. Die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, lebenden Tieren, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Privatdepeschen ist ausgeschlossen.

Der Bahnhof III. Klasse Oppeln Hafen wird vom Tage der Eröffnung ab in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den Ostmitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif sowie in den Oberschlesischen Kohlentarif einbezogen.

Neben der tarifmäßigen Fracht wird eine Überfuhrgebühr von 50 Pf. für den Wagen erhoben.

Die Frachtbriefe für Sendungen, die vom Eisenbahnwagen zum Schiff umgeschlagen werden sollen, müssen den Vermerk tragen: „zur Weiterbeförderung auf der Oder“. Die Anmeldung der Umschlagsgüter hat bei der Güterabfertigung Oppeln Hafen nach den jeweilig besonders bekannt gemachten Bestimmungen zu erfolgen. Bis auf weiteres werden Kohlen zum Umschlag nicht angenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Für die neue Bahnstrecke hat das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892 Gültigkeit.

Kattowitz, im September 1913. (2389)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Güterbahnhofs Neukölln-Treptow für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Neukölln und Treptow rechts der Berliner Ringbahnstrecke Neukölln-Treptow gelegene Güterbahnof Neukölln-Treptow für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof II. Klasse Neukölln-Treptow in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif und in den Ost-Mitteldeutsch-Sächsischen Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Berlin, im September 1913. (2415)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Bremen-Harburg zwischen den Stationen Lauenbrück und Tostedt neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Königsmoor für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Königsmoor und Lauenbrück 7,51 km, zwischen Königsmoor und Tostedt 6,53 km.

Zur Bedienung des neuen Bahnhofes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Bremen nach Harburg die Züge 717, 709 und 767,
b) in der Richtung von Harburg nach Bremen die Züge Nr. 702, 704 und 706.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Königsmoor in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif und Staatsbahn-Tiertarif aufgenommen.

Münster (Westf.), 4. Sept. 1913. (2393)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verlegung von Betriebsämtern.

Am 1. Oktober d. J. wird das Betriebsamt Aachen 2 von Aachen nach Malmedy verlegt.

Das in Aachen verbleibende, jetzt mit „Aachen 1" bezeichnete Betriebsamt erhält von dem genannten Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Aachen".

Gleichzeitig werden die Strecken Herbesthal-Raeren-Walheim-Rothe Erde/Stolberg und Stolberg-Münsterbusch dem Betriebsamt Aachen (1) und die Strecke Lindern ausschließlich -Wickrath einschließlich dem Betriebsamt M.-Gladbach zugeteilt. Eine Änderung in den Bezirksabgrenzungen der Verkehrs-, Maschinen- und Werkstättenämter tritt hierdurch nicht ein.

Cöln, den 9. September 1913. (2394)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober wird die zwischen den Stationen Schwerte und Langschede rechts der Bahnstrecke Schwerte-Arnsberg gelegene Station Geisecke, die bisher nur als Personenhaltepunkt ohne Gepäckverkehr eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Gepäck, Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren sowie für den Privattelegrammverkehr eröffnet und zu einem Bahnhof 1. Klasse erhoben werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Der Bahnhof wird mit fahrbarer Viehrampe ausgerüstet. Mit demselben Tage wird der Bahnhof 1. Klasse Geisecke in den Staatsbahngütertarif, die deutschen Gütertarife und verschiedene Auslandstarife aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Elberfeld, 8. September 1913. (2401)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Stationen Beningen und Farschweiler links der Bahnstrecke Beningen-Saargemünd gelegene Haltepunkt Pfarrebersweiler, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut mit nachstehenden Beschränkungen eröffnet werden:

a) Es werden nur Güter im Einzelgewicht bis 300 kg angenommen,
b) Sendungen nach dem Haltepunkt dürfen nur frankiert, von dem Haltepunkt nur unfrankiert, in beiden Richtungen nur ohne Nachnahme aufgeliefert werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Straßburg, im September 1913. (2395)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

5. Verkehrswiederaufnahme.

Die Ungarische Fluß- und Seeschifffahrts-Aktien-Gesellschaft nimmt Güter nach allen Schiffsstationen, sowie nach den bulgarischen und serbischen Bahnstationen, dann den rumänischen Bahnstationen, mit Ausnahme solcher über Calafat, wieder an.

Regensburg, 10. Sept. 1913. (2396)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.

Teil II A, Gemeinsames Heft und
Teil II B, Besonderes Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Saarbrücken-Malstatt des Direktionsbezirks Saarbrücken und Oppeln Hafen des Direktionsbezirks Kattowitz in den Kilometerzeiger des Gemeinsamen Heftes, Saarbrücken-Malstatt in die Ausnahmetarife 2 C (a und b), 2 D und 2 E, Oppeln Hafen in den Ausnahmetarif 30 a des Besonderen Heftes 1 aufgenommen.

Für Saarbrücken-Malstatt gelten die gleichen Entfernungen und Frachtsätze wie für Saarbrücken-Burbach, über Entfernungen und Fracht der Station Oppeln Hafen gibt die dortige Güterabfertigung Auskunft.

Bromberg, 13. Septbr. 1913. (2402)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 wird die Station Düsseldorf-Reisholz als Versandstation in die Ausnahmetarife S 9 a (Drahtglas usw.) und S 9 c (Spiegelglas) aufgenommen.

Elberfeld, 12. Septbr. 1913. (2403)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifverzeichnis 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913. Tfv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlentarif, Heft 1 bis 3, gültig vom 4. März 1912.
Tfv. 1297. Oberschlesisch-rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 31. Dezember d. Js., wird die „Kokerei Velsenschächte" (Abfertigungsstation Knurow) unter laufender Nummer 61 a der Tariftafeln als Versandstation für Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche (mit Ausnahme von Gaskoks) in die obengenannten Verkehre einbezogen. (2406)

Kattowitz, den 11. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Lichtenberg (Kr. Sagan) der Eisenbahn Hausdorf-Priebus in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen. (2405)

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 12. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 werden die Stationen Balve, Binolen und Sanssouci als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 a (zu Ziffer 1: Kalkasche) aufgenommen.

Elberfeld, 12. Septbr. 1913. (2404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 wird die Station Stuttgart Hbf. als Versandstation in den Ausnahmetarif S 14 a für baumwollene Garne usw. aufgenommen.

Hannover, 13. September 1913. (2417)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Verkehr.

Am 1. Oktober 1913 tritt zum Gütertarif, Teil II, Gemeinsames Heft vom 1. April 1911 der Nachtrag II in Kraft. Er enthält außer einer Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs 11 (Holztarif) hauptsächlich die Neufassung der Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife 13 (Rohstofftarif), 17 und 17 a (Eisenerz), 24 (Eisen des Spezialtarifs III) und 25 (Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II). Preis 10 ₰.

Cöln, den 11. September 1913. (2416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-österreichischer Verkehr.

Gütertarif, Teil II, Heft 4, Ausnahmetarif 30 (Holz). Am 1. Oktober 1913 treten neue Frachtsätze der Abteilungen A und C I von Tusset-Böhm. Röhren, Schwarzes Kreuz, Neuthal und Wallern i. B. nach Grünstädtel in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau hier, Wiener Straße 4, Auskunft.

Dresden, am 15. Sept. 1913. (2418)
Königl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Österreichischer Verkehr. Gütertarif, Teil II, Heft 3 vom 1. April 1912.

Berichtigung.

Die unterm 27. August 1913 erlassene Bekanntmachung hat wie folgt zu lauten: Am 1. September 1913 treten nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 B in Kraft: Von Libochowitz nach Eibau 80, Schandau 57 Pfennig für 100 kg.

Dresden, 13. September 1913. (2409)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch - ungarisch - bayerischer Eisenbahnverband. Tarif für die Beförderung von Gütern usw. im Verkehre zwischen den Stationen Reutte und Vils einerseits, bayerischen und österreichischen Stationen andererseits vom 1. November 1906.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 kommt in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 7 (Getreide usw.) für den Verkehr von Neu-Ulm nach Reutte in Tirol ein Frachtsatz von 65 Pf. für 100 kg zur Einführung.

München, 12. September 1913. (2410)
Tarifamt d. K. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil I B. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. April 1909.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 treten nachstehende Ergänzungen und Änderungen in Kraft:
Warenverzeichnis und Klassifikation.
A. Deutsch. 2. Frachtgut.

Nummer des Warenverzeichnisses: deutschen	Nummer des Warenverzeichnisses: italienischen	Bezeichnung der Ware	Hinweis auf die tarifierten Nummern dieses Verzeichnisses, die Artikel des Reglements und die Paragraphen der Tarifvorschriften	Außeritalienische Klassifikation: Stückgutklasse	Außeritalienische Klassifikation: Wagenladungen: Allgemeine und Spezialtarife	Außeritalienische Klassifikation: Wagenladungen: Ausnahmetarife	Italienische Klassifikation: Sendungen ohne Gewichtsbedingung Klasse	Italienische Klassifikation: Sendungen: Wagenladungen: von mindestens t	Italienische Klassifikation: Sendungen: Wagenladungen: Klasse, bezw. Ausn.-Tarif
1967 a	781 a	Putzwolle (Putzbaumwolle, Putzfäden), neue	Art. 3 (Anl. 1, Ziffer XXXIV) § 5 . . .	2	II	—	11 dsp.	5	14
1967 b	781 b	— wie vorstehend, gebrauchte, mit Öl, Fett oder anderen schmierigen Stoffe getränkt .	Art. 3 (Anl. 1, Ziffer XXXIV) § 5 . . .	2	II	—	11 dsp.	6	17

Bei den Positionen 731/2684 und 731 a/2684 a, Fahrräder, zerlegte und Fahrradteile, ist in der italienischen Klassifikation für Sendungen ohne Gewichtsbedingung die Klasse 2 zu ändern in Klasse 1 (gültig ab 1. Januar 1914.)

B. Italienisch. 2. Frachtgut.

Nummer des Warenverzeichnisses: italienischen	Nummer des Warenverzeichnisses: deutschen	Bezeichnung der Ware
781 a	1967 a	Cotone civè: (Cascame di), destinato alla pulitura delle locomotive, nuovo-vedi Disp. reg. All. 1 Nr. XXXIV.
781 b	1967 b	— come sopra. usato intriso d'olio, di grasso e di altre sostanze untuose-vedi Disp. reg. Allg. 1 Nr. XXXIV.

Bei den Positionen 502/1822 und 1907/1181 auf Seiten 71 und 77 des Nachtrags II ist hinter den Worten pasta di leguo das Wort „meccanica" einzuschalten.
Straßburg, den 12. September 1913. (2408)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tarifverzeichnis 1100 (Heft 1 und 2). Oberschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr.
Tfv. 1103. Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.
Tfv. 1104. Ausnahmetarif für Dienstkohlensendungen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.
Tfv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der großherzoglich-mecklenburgischen Staatseisenbahnen und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. wird die Kokerei Velsenschächte (Abfertigungsstation Knurow) als Versandstation mit den Frachtsätzen von „Velsenschächte" in die obengenannten Tarife aufgenommen. Die Tarifspalte „Velsenschächte" erhält die Bezeichnung „Velsenschächte, Kokerei Velsenschächte."
Kattowitz, 11. Septbr. 1913. (2407)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 wird die Station Rastenburg als Versandstation in den Verkehr mit Danzig in den Ausnahmetarif S² für Zucker (Rübenzucker) jeder Art zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien einbezogen.
Königsberg (Pr.), 9. Sept. 1913. (2390)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Ausnahmetarif S 25.
Mit Gültigkeit vom 15. September 1913 wird die Station Stolberg-Hammer mit den Frachtsätzen der Stationen Stolberg und Stolberg-Mühle als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 25 für Palmöl usw. einbezogen.
Cöln, 11. September 1913. (2397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil IIB, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrekken vom 1. November 1911.
Am 16. September 1913 tritt der Nachtrag III in Kraft, der die Neuordnung des italienischen Stationsverzeichnisses und die hierdurch bedingten Ergänzungen und Änderungen der Ausnahmetarife enthält.
Dieser Nachtrag ist bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 0,40 ℳ erhältlich.
Straßburg, 8. Sept. 1913. (2398)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ostdeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Ab 20. September 1913 werden die Stationen Laskowitz (Oberschles.) OK. des Dir.-Bez. Kattowitz und Schlawa (Schlesien) des Dir.-Bez. Posen in die Kilometertafel II und die bayerischen Stationen Gaisthal, Illertissen, Lind (Opf.), Memmingen, Niedermurach und Poppenricht in den A. Tf. 7 für Eisenerz usw. einbezogen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, 11. September 1913. (2399)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif, Teil II.
Einführung von Nachträgen.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 gelangen zum Lokal-Gütertarif der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif, Teil II, und zwar zu dem vom 1. September 1912 gültigen Gemeinsamen Hefte, zum Heft 1 und zum Teil II (schmalspurige Linien), ferner zu dem vom 1. März 1913 gültigen Hefte 2, endlich zu dem vom 15. Mai 1912 gültigen Hefte 4 folgende Nachträge zur Einführung:
1. der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft,
2. der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 1,
3. der Nachtrag III zum Tarife, Teil II, Heft 2,
4. der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 4 und
5. der Nachtrag IV zum Tarife, Teil II (schmalspurige Linien).

Diese Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen. Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. Dezember 1913.
Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von
ad 1 . . . . 50 Heller für das Stück
„ 2 . . . . 30 „ „ „ „
„ 3 . . . . 70 „ „ „ „
„ 4 . . . . 10 „ „ „ „
„ 5 . . . . 20 „ „ „ „
zu beziehen.
Wien, am 10. September 1913. (2391)

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Holz und Borke, Teil IV, Heft B (Verkehr mit Ungarn), vom 1. März 1913.

Ergänzung der Reexpeditionstabelle.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Stationen Budapest-Lipótváros und Köbánya alsó p. u. als Reexpeditionsstellen für Holztransporte in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Reexpeditionstabelle ist daher wie folgt zu ergänzen:

Die Einlagerung bezw. Reexpedition ist zulässig in	für Sendungen mit Herkunft von den ungarischen Stationen der Gruppe	für Sendungen bestimmt nach den Stationen der Gruppe
Budapest-Lipótváros	8,9	I—XIII
Köbánya alsó p. u.	7	XI—XIII

Wien, am 10. September 1913. (2392)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personenverkehr. Deutsche und Auslands-Verbands-Personenverkehre.

Mit Bezug auf unsere Veröffentlichungen für die oben genannten Verkehre vom 23. Juli d. J. geben wir bekannt, daß die durch die Betriebseröffnung der Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal bei Rendsburg eintretenden Tariferhöhungen am 1. Oktober d. J. in Kraft treten. (2411)

Altona, den 13. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

a) Frankfurt-Hessisch-Badischer Personenverkehr.
b) Badisch-Hessischer Expreßguttarif.

Mit Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes in Karlsruhe — voraussichtlich am 16. Oktober 1913 — wird der Verkehr mit Karlsruhe Mühlburger Tor geschlossen.

Mainz, 11. September 1913. (2412)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

8. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Maßnahmen rücksichtlich des Zivilgüterverkehrs anläßlich der diesjährigen größeren Militärmanöver in Böhmen.

Infolge starker Inanspruchnahme mehrerer Staatsbahnlinien durch Truppentransporte anläßlich der im Monate September 1913 in Böhmen stattfindenden Militärmanöver werden mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. August 1913 Zl. 27 170 nachstehende Maßnahmen getroffen:

1. In der Zeit vom 17. bis einschließlich 20. September 1913 werden gemäß § 63, (1) des Eisenbahnbetriebs-Reglements beziehungsweise Artikel 5 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr in den Stationen Beneschau, Bistric bei Beneschau, Wotic-Weselka, Wotic Stadt, Klein Hermanitz-Sedletz, Stupschic, Sudomeric-Nemysl, Chotovin, Tabor, Planá an der Luschnitz, Sobeslau, Weselí-Mezimostí, Patzau, Wobratain, Porín, Chejnow, Drazice-Wejretz und Jistebnic Bažejovic Eilgüter, lebende Tiere und Frachtgüter mit Ausnahme von leicht verderblichen Approvisionierungsartikeln als Eilgut (wie frisches Fleisch, frisches Obst, Eier, Milch, und dergleichen) zur Beförderung nicht übernommen.

2. Für die in den unter 1. angeführten Stationen in der Zeit vom 12. bis inklusive 20. September 1913 zur Abgabe gelangenden Frachtgüter wird im Grunde des § 80 (8) des Eisenbahnbetriebs-Reglements die im österreichischen, ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahngütertarife Teil I, Abteilung B, Abschnitt J unter XI, b), 1), B), ε) festgesetzte 4-tägige lagergeldfreie Frist auf 48 Stunden, und die im selben Abschnitte J unter XII A) 2) b) vorgesehene 24-stündige wagenstandgeldfreie Frist auf 6 Tagesstunden herabgesetzt. Als Tagesstunden gelten die Stunden von 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends.

3. Auf Grund des § 75 des Eisenbahnbetriebs-Reglements, beziehungsweise des § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird mit Gültigkeit vom 12. bis einschließlich 28. September 1913 zu den reglementarischen beziehungsweise tarifmäßigen Lieferfristen ein Zuschlag von 2 Tagen für Eilgüter, lebende Tiere, leicht verderbliche Approvisionierungsartikel und Saatgut, sowie von 6 Tagen für sonstige Güter festgesetzt.

Diese Lieferfristzuschläge finden auf alle Transporte Anwendung, die während der angegebenen Zeit auf den Linien der k. k. Staatsbahndirektionen Prag und Pilsen, der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft und der k. k. Nordwestbahndirektion bezüglich der beiden letztgenannten Direktionen mit Ausschluß der in Niederösterreich gelegenen Linien, zur Auf- oder Abgabe gelangen, oder eine Station dieser Linien im Durchzuge berühren.

Falls eine Sendung mehrere der obengenannten Bahnlinien berührt, kommt der Lieferfristzuschlag nur einmal zur Anwendung.

Durch anderweitige Kundmachungen verlautbare Lieferfristzuschläge werden in ihrer Anwendung durch die gegenwärtigen Festsetzungen nicht berührt.

Bei diesem Anlasse wird darauf aufmerksam gemacht, daß in der Zeit vom 12. bis 20. September einzelne Stationen der durch die umfangreichen Manövertransporte in Anspruch genommenen Linien der k. k. Staatsbahndirektionen Prag und Pilsen, der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. Nordwestbahndirektion und der k. k. Direktion für die Böhmische Nordbahn möglicherweise in die Notwendigkeit versetzt werden dürften, im Sinne der reglementarischen Bestimmungen Güter, die nicht sofort befördert werden können, mit dem Vorbehalte der späteren Annahme zur Beförderung nur in einstweilige Verwahrung zu übernehmen.

Prag, im August 1913. (2420)
K. k. Staatsbahndirektion in Prag, namens der beteiligten k. k. Direktionen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Erhöhung der für die Station Gölniczbánya gültigen Zuschlagsfrist.

Der ständige Lieferfristzuschlag von 12 Stunden, gültig für die in der Station Gölniczbánya von oder nach der schmalspurigen Gölnicztalbahn übergehenden Frachtgüter, welcher im Lokal-Gütertarif der in unserem Betriebe stehenden Lokalbahnen, Teil A, Abschnitt V—B, Seite 26, enthalten ist, wird mit Genehmigung des kgl. ung. Handelsministeriums Zahl 55367, III/3 vom 16. August l. J. mit Gültigkeit vom 15. September l. J. auf 24 Stunden erhöht.

Der erhöhte Lieferfristzuschlag wird gemäß § 75 Abs. (3) P. 3 des österr.-ung., bosnisch-hercegov. Eisenbahnbetriebsreglements, sowie gemäß der Ausführungsbestimmungen § 6 (3) P. 4 zu Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr sowohl im österreich.-ungar. und bosnisch-hercegovinischen, als auch im internationalen Frachtverkehr in Anrechnung gebracht werden.

Durch diese Erhöhung des Lieferfristzuschlages wird die Gültigkeit anderweitiger Lieferfristzuschläge nicht berührt.

Budapest, im Septbr. 1913. (2413)
Die Generaldirektion.

9. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einer Lokomotivdrehscheibe von 16 m Durchmesser für den Bahnhof Dt. Krone soll vergeben werden. Verdingungsanschlag, Zeichnungen und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können von dort auch gegen freie Einsendung von 7,50 ℳ bezogen werden. Angebote sind bis spätestens den 26. September 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, den 9. Sept. 1913. (2419)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Kleineisen.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien, und zwar: Hakennägel, Klemmplatten, Spannplatten und Federringe ist auf Grund der im Gewerbeblatt aus Württemberg, Jahrgang 1912 Seite 113, bekannt gemachten „Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen“ zu vergeben.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichnis liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und können gegen Einsendung von 1 ℳ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden. In den hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisen“ versehen spätestens bis

27. September 1913, vormittags 11 Uhr,

bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt, der die Bieter oder ihre Bevollmächtigten anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 25. Oktober d. J. an ihre Gebote gebunden.

Heilbronn, 11. September 1913. (2414)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 73. | 20. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnfrage in Alaska.

Unter der Überschrift „Staatsbahnen in Alaska" bringt die Nr. 60 d. Ztg. vom 6. August d. J., S. 949 f. einen Aufsatz, der nur sehr wenig über das enthält, was man nach der Überschrift erwartet. Dies und die in dem Aufsatz enthaltenen Ungenauigkeiten erklären sich wohl daraus, daß der Verfasser seine Kenntnis nicht aus den amtlichen Ermittlungen über die Eisenbahnen in Alaska schöpft, sondern nur aus einer nicht ganz objektiven Kritik dieser Ermittlungen in einer angesehenen amerikanischen Zeitschrift. Ich beabsichtige, an anderer Stelle die Eisenbahnfrage in Alaska ausführlicher zu behandeln, möchte indes auch hier den Stand der Angelegenheit kurz darlegen, schon damit sich nicht unrichtige Vorstellungen darüber weiter verbreiten.

Auf Grund eines Gesetzes vom 24. August 1912 hat der damalige Präsident der Vereinigten Staaten, Taft, einen besonderen Ausschuß eingesetzt, der sich mit der Prüfung der Frage zu beschäftigen hatte, in welcher Weise Alaska — ein Territorium von dem fünften Teil des Umfangs der Vereinigten Staaten mit allerdings nur rund 70 000 Einwohnern — am zweckmäßigsten durch Eisenbahnen zu erschließen sei. Der Bericht dieses Ausschusses ist am 20. Januar 1913 erstattet und mit Botschaft vom 6. Februar 1913 dem Repräsentantenhaus in Washington überwiesen worden, das am 7. Februar beschlossen hat, den Bericht nebst Anlagen durch den Druck zu veröffentlichen. Diese Veröffentlichung ist erfolgt, der Bericht, ein Buch von 172 Seiten mit Karten und Plänen und einer Anlagemappe, enthaltend 19 genaue Karten und Profile von den zur Ausführung empfohlenen Bahnen, liegt mir vor. Er ist augenscheinlich dem Verfasser des vorerwähnten Aufsatzes nicht bekannt gewesen, er kennt nur einen ganz kurzen Auszug daraus in der „Railway Age Gazette", in dem, in der Besorgnis, es könnte in den Vereinigten Staaten der Grundsatz des reinen Privatbahnsystems durchbrochen werden, gegen die Anlage von Staatsbahnen in Alaska Verwahrung eingelegt wird. Die Wiedergabe der altbekannten, in den Vereinigten Staaten bis zum Überdruß erörterten vermeintlichen Bedenken gegen das Staatsbahnsystem bildet den bei weitem größten Teil des Aufsatzes der Vereinszeitung. Der Verfasser teilt sie zwar nicht, hält es aber auch nicht der Mühe wert, näher darauf einzugehen und sie zu widerlegen. Vielleicht mit Recht; denn diese Bedenken sind so oft widerlegt worden, daß es sich in der Tat nicht verlohnt, das schon oft Gesagte noch einmal zu sagen. Dazu kommt, daß die „Railway Age Gazette" eigentlich gegen Windmühlen kämpft; denn die Einführung des Staatsbahnsystems in Alaska wird weder in dem Ausschußbericht, noch in dem Überweisungsschreiben des Präsidenten Taft empfohlen. Der Ausschuß kommt bei der Untersuchung der wirtschaftlichen und finanziellen Bedeutung der von ihm vorgeschlagenen Bahnen zu dem Ergebnis, daß ein Privatunternehmer das für den Bau erforderliche Anlagekapital nur aufbringen kann, wenn er eine Rente von etwa 6 % herauszuwirtschaften im Stande ist. Dann müssen aber die Beförderungspreise so hoch angesetzt werden, daß der für die Erschließung des Landes erforderliche rege Personen- und Güterverkehr sich nicht entwickeln kann. Angemessene Beförderungspreise können nur erhoben werden, wenn der Staat das Anlagekapital gegen Verzinsung von 3 % dem Unternehmer zur Verfügung stellt. Eine derartige Staatshilfe wird anheimgegeben, sei es, daß der Staat die Bahnen selbst baut und den Betrieb einem Unternehmer überträgt, sei es, daß der Unternehmer das vom Staat aufzubringende Anlagekapital nur mit 3 % zu verzinsen hat. Präsident Taft tritt dieser Ansicht bei und erklärt: „Ich bin ein entschiedener Gegner des Staatsbetriebes, aber ich glaube, daß Staatsbesitz mit Verpachtung des Betriebes an einen Privatunternehmer die geeignete Lösung für die sich bietende Schwierigkeit ist." Mit anderen Worten, es wird eine staatliche Beihilfe empfohlen, ähnlich der, wie sie vielen anderen amerikanischen Bahnen, ich nenne nur die beiden ältesten Überlandbahnen, bereits gewährt worden ist. Von dem, was wir unter Staatsbahnen verstehen, ist in dem Bericht keine Rede.

Dieser Bericht nun ist eine außerordentlich gründliche und tüchtige Arbeit. Der Auftrag des Ausschusses lautet in Übersetzung: „Der Ausschuß soll die Transportfrage in Alaska untersuchen. Er soll untersuchen die verschiedenen Eisenbahnwege von der Seeküste nach den Kohlengebieten,

dem Innern und den schiffbaren Strömen. Er soll Vermessungen und andere Ermittlungen über die Eisenbahnen, ihren Bau und Betrieb, ferner die Beschaffenheit der Kohlenfelder und ihre Lage zu den Eisenbahnen anstellen.“ Der Auftrag ist also einerseits weitgehender, anderseits erheblich enger, als der Aufsatz in Nr. 60 der Vereinszeitung annimmt. „Da zwischen dem Auftrag und seiner Erfüllung der Herbst und Winter lag und bei dem unwirtlichen Klima von Alaska das Bereisen jener Gegenden um diese Zeit fast unmöglich ist, kann der Ausschuß keine sehr gründlichen Forschungen an Ort und Stelle unternommen haben.“ So heißt es a. a. O. weiter. Wer den Bericht gelesen hat, wird hinter diesen Satz ein dickes Fragezeichen machen. Die Mitglieder des, wie gesagt, am 24. August eingesetzten Ausschusses trafen bereits am 7. September in Seattle, dem nördlichsten Hafen an der Westküste der Vereinigten Staaten, zusammen und waren am 15. September in Seward, dem Haupthafenplatz in der Resurrection Bay in Alaska. Von dort und von den übrigen Hafenplätzen aus haben sie das ganze in Frage kommende Gebiet teils auf den Eisenbahnen, teils zu Wagen, zu Pferde, in Automobilen und zu Schiff auf den Flüssen bereist, überall an Ort und Stelle Untersuchungen vorgenommen, Zeugen und Sachverständige gehört. Nach zwei Monaten, am 17. November, waren sie wieder in Seattle, wo sie die Ergebnisse ihrer Untersuchungen unter Zuziehung von Sachverständigen nachprüften. Sie zogen dann weitere Erkundigungen ein bei den benachbarten kanadischen Bahnen und kehrten über Kanada nach Washington zurück, wo sie am 2. Dezember eintrafen und ihren Bericht anfertigten. Bei ihren Reisen und Ermittlungen fanden sie bereitwilliges Entgegenkommen bei Behörden und Privatpersonen. Sonst wäre es nicht möglich gewesen, in so kurzer Zeit und unter den so erschwerenden Umständen ein solches Material zusammenzubringen. Das ist in der Tat eine großartige Leistung, die alle Anerkennung verdient.

Der Bericht bringt ganz neue Aufklärungen über die Lage, die Bevölkerung, das Klima, die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes, besonders über den Goldbergbau und die Kohlenlager. Eine Reihe von Landstrecken sind darauf untersucht worden, ob dort Eisenbahnen bauwürdig sind, und zwar nach der technischen, der finanziellen und der wirtschaftlichen Seite. Der Bericht empfiehlt vorerst den Bau von fünf Bahnen in einer Gesamtlänge von 733 englischen Meilen und mit einem Kostenaufwand von rund 35 Millionen Dollar. Die längste und wichtigste ist eine Bahn von Chitina nach Fairbanks am Tananafluß, dem wichtigsten Nebenfluß des Yukonflusses. Diese Bahn würde anschließen an die bereits vorhandenen Bahnen, die von der Controller- und der Resurrection Bay nach dem Innern zu führen. Sie würde 313 englische Meilen lang sein. Eine 38 englische Meilen lange Zweigbahn soll nach den Kohlenfeldern am Beringfluß führen. Eine weitere, 115 englische Meilen lange Bahn soll den Kern Creek mit dem Tal des Susitnaflusses verbinden und eine Zweigbahn von 38 Meilen zur Erschließung des großen Matanuska-Kohlenbeckens erhalten. Von einem Punkte an der Bahn nach Fairbanks im Susitnatal soll dann noch eine 229 Meilen lange Bahn nach dem Kuskokwinfluß führen.

Eine Fortsetzung der ältesten von Kanada nach Alaska führenden White-Paß- und Yukon-Eisenbahn wird vorerst nicht befürwortet. Diese Bahn ist seit 1898 nach und nach gebaut worden, um die Reise nach den im Jahre 1896 entdeckten Goldfeldern am Klondike, einem Nebenfluß des Yukon, zu erleichtern. Sie ist schmalspurig und überschreitet den 2880 Fuß hohen White-Paß, wobei sie große technische Schwierigkeiten zu überwinden hatte. Der Weiterbau in der Richtung nach Fairbanks, dem wirtschaftlichen Mittelpunkt dieses Teils von Alaska, bietet gleichfalls große technische Schwierigkeiten und ist daher sehr kostspielig, auch würde diese Bahn nicht zur Erschließung der Kohlenfelder dienen.

Die Vorschläge werden vom Ausschuß sehr eingehend und, soweit man das ohne selbständige eigene Studien beurteilen kann, überzeugend begründet. Der Bericht hält sich streng an die dem Ausschuß gestellte Aufgabe, d. h. die Prüfung der Frage, welche Bahnen am zweckmäßigsten von der Meeresküste nach dem Innern zu bauen sind, um das wirtschaftliche Leben zu heben und die Bodenschätze zu verwerten. Das Territorium Alaska ist im Jahre 1867 von Rußland für den Preis von 7,2 Millionen Dollar gekauft. Bis zum Jahre 1912 sind daselbst Mineralien, Fischereierzeugnisse und Pelze im Werte von 460 Millionen Dollar gewonnen. Die Vereinigten Staaten haben also wahrlich kein schlechtes Geschäft gemacht. An Mineralien birgt das Land Gold, das zum Teil im bergmännischen Betrieb (bis jetzt 57 Millionen Dollar), zum Teil durch Wäscherei an den goldführenden Strömen (bis jetzt 145 Millionen Dollar) gewonnen wird. Außerdem Kupfer, Zinn, Silber, Petroleum, Marmor, Gips, vor allem aber Kohlen in großen Mengen und in guter Beschaffenheit. Die Ausbeute dieser Kohlenfelder ist von ganz besonderer Bedeutung, weil sie die einzigen an der Westküste der Vereinigten Staaten vorhandenen sind. Die Kohlen aus Alaska werden also, falls ihre Beförderung nach der See mit Hilfe der Eisenbahnen verbilligt wird, voraussichtlich der dortigen Industrie und der Dampfschiffahrt sehr wesentlich billiger zu stehen kommen, als die aus dem Osten mit der Eisenbahn oder mit Segelschiffen um das Kap Horn herum zugeführten Kohlen.

Ob die Vorschläge des Berichts Aussicht haben, verwirklicht zu werden, ob der Präsident Wilson hier den Wegen seines Amtsvorgängers folgen und der Kongreß bereit sein wird, gewisse finanzielle Opfer für eine so gewaltige wirtschaftliche Aufgabe zu bringen, steht dahin. Sicherlich wäre es zu bedauern, wenn die Pläne daran scheitern sollten, daß die großen Privatbahnen sie unter dem Vorwande bekämpfen, daß der Bau dieser Bahnen mit Staatsunterstützung der erste Schritt zur Einführung des Staatsbahnsystems in den Vereinigten Staaten von Amerika sein würde.

September 1913. A. v. d. L.

Verkehr und Verkehrswege des Ruhrkohlenbezirks.

Zwischen Hamm (Westf.) und Duisburg erstreckt sich ein, in der Länge ungefähr 75 km, in der Breite vom nördlichen Abhange des Sauerlandes bis nach Recklinghausen im Norden etwa 20 km umfassendes Gebiet, das sich schon äußerlich als Industriegebiet kennzeichnet. Den wirtschaftlichen Schwerpunkt bilden in diesem Gebiet, dem sogenannten Ruhrkohlenbezirk, der Steinkohlenbergbau und die schwere Eisenindustrie; sie sind es auch, die in der Hauptsache diejenigen Aufgaben bestimmend beeinflussen, welche den Verkehrsanstalten dieses Gebiets gestellt werden. In welcher Weise nun die letzteren von der Zeit des Privatbahnbetriebs an bis zur Jetztzeit den an sie gestellten Verkehrsaufgaben gerecht zu werden versuchten und die Verkehrswege des Ruhrkohlenbezirks zu entwickeln bestrebt waren, wies Regierungsbaumeister Dr.-Ing Wienecke in einem beifällig aufgenommenen Vortrage nach, den er zu Beginn dieses Jahres im „Verein für Eisenbahnkunde“ gehalten hat. Nach einigen einleitenden Ausführungen gab der Vortragende zunächst einen Überblick über die den Verkehrsanstalten erwachsenden hauptsächlichsten Aufgaben. Sie ergeben sich, da die im Kohlenbergbau geförderten Brennstoffe zum größten Teil ausgeführt, dagegen die von der Eisenindustrie verarbeiteten Erze größtenteils eingeführt werden, für den Güterverkehr ohne weiteres von selbst: Abfuhr von Kohle und von Eisenfabrikaten und Anfuhr von Erzen und Hilfsstoffen für die Eisenindustrie sowie Herbeischaffung leerer Wagen für die Steinkohlenverladung. Die Aufgaben für den Personenverkehr bestimmt zum Teil das Wirtschaftsleben des Bezirks, zum Teil aber auch seine geographische Lage als Durchgangsstelle des internationalen

Reiseverkehrs vom Osten nach dem Westen und von Süden nach Norden sowie des innerdeutschen Verkehrs. Alle diese Verkehrsaufgaben sind von den Eisenbahnen zu erledigen, da von den drei natürlichen Gewässern des Ruhrkohlenbezirks die Emscher überhaupt nie, die Ruhr etwa bis 1890, die Lippe bis 1860 der Schiffahrt gedient haben. Zwar laufen jetzt noch von Süden nach Norden zwei schiffbare Wasserstraßen an den Grenzen des Bezirks, Rhein und Dortmund-Ems-Kanal, dem Rhein müssen aber alle Güter erst mit der Bahn an den Duisburg-Ruhrorter Häfen zugeführt werden, und auf dem genannten Kanal tritt die Güterbewegung in den Gesamtmengen sehr zurück.

Das Bahnnetz des Ruhrkohlenbezirks ist in den vier Jahrzehnten nach 1840 bekanntlich aus drei großen Privatbahnen entstanden, der Cöln-Mindener (1845), der Rheinischen (1839) und der Bergisch-Märkischen Bahn (1847). Hierzu traten 1874 die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, 1876 der preußische Staat mit dem Ausbau einer Zweigbahn der Westfälischen Eisenbahn von Welwer nach Dortmund und weiter bis an die Westgrenze des Kohlenbezirks und 1880 die Niederländisch-Westfälische Eisenbahn mit der Strecke (Wanne)-Bismarck-Winterswyk. Die Rheinische und die Cöln-Mindener Eisenbahn wurden zunächst für Zwecke des Durchgangs-Personenverkehrs gebaut, die erstere für den Verkehr von Cöln nach Westen, nach Antwerpen über Aachen zum weiteren Anschluß an Belgien bei Herbesthal, die letztere für den Verkehr von Cöln nach Osten. Dagegen sollte die Bergisch-Märkische Bahn mit ihrer Stammstrecke Elberfeld-Witten-Dortmund sofort einem industriellen, zunächst allerdings auch nur örtlichen Zwecke, der Zuführung von Kohlen für die Eisenindustrie des Wuppertals aus dem benachbarten Dortmunder Kohlenrevier, dienen. Vom Jahre 1857 beginnt die Ausdehnung dieser Bahn über den engeren Kreis hinaus zu einer Fernbahn und auch die Aufnahme neuer Verkehrsgebiete bei den beiden anderen Bahnen. Darauf folgt von 1860 die Zeit des Wettbewerbs, des Übergriffs der einen Bahn in das Verkehrsgebiet der anderen, und zwar sowohl in bezug auf gegenseitigen Abbau des Fernverkehrs durch gleichen Zwecken dienende Wettbewerbslinien und Erwerbungen, als auch besonders durch Eindringen in die Verkehrsaufnahmegebiete der anderen Bahnen. Dieser Zustand dauert dann 20 Jahre bis zur Verstaatlichung; er brachte in den ersten 13 Jahren eine Zeit der Blüte, im letzten Drittel eine Zeit des Niedergangs. Bei dem Wettbewerb um die Verkehrsaufnahmegebiete handelte es sich hauptsächlich um fünf Bezirke, von denen die wichtigsten der Ruhrkohlenbezirk und der Bezirk um die Stadt Cöln wären. Die Verkehrsbeziehungen Cölns hat der Vortragende bereits vor einigen Jahren genauer untersucht und das Ergebnis dieser Untersuchungen in einem gleichfalls im Verein für Eisenbahnkunde im November 1908 gehaltenen Vortrag dargelegt, der die „Entwicklung und gegenwärtige Umgestaltung der Bahnanlagen in Cöln" von den Anfängen des Eisenbahnwesens bis zur letzten Umgestaltung behandelt. Wenn auch der im letzten Abschnitt dieses Vortrages entwickelte Plan der Umgestaltungen der Cölner Bahnanlagen, die sich seit dem Jahre 1906 in der Ausführung befinden, wohl allgemein bekannt sein dürfte, ein größerer Teil dieser Umbauten zurzeit auch schon vollendet ist, so bietet doch sein Inhalt, besonders der vom Vortragenden in dankenswerter Weise etwas ausführlicher gestaltete entwicklungsgeschichtliche Abschnitt, so viele, auch heute noch bemerkenswerte Einzelheiten, daß sich ein kurzes Eingehen darauf, auch im Rahmen der vorliegenden Arbeit, wohl rechtfertigen läßt, um so mehr, als sich zwischen dem Gang der Entwicklung des Verkehrs und der Verkehrswege im Ruhrbezirk und der Entwicklung, die allmählich zur heutigen Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und um Cöln geführt hat, die mannigfaltigsten Berührungspunkte ergeben und vielfache gegenseitige Wechselbeziehungen und Wechselwirkungen feststellen lassen. Denn, wenn auch ehemals die Auffassung bestand, die noch im Jahre 1855 von der Rheinischen Bahn bei ihren Ausführungen über den Wert einer durchgehenden Eisenbahnverbindung zwischen der linken und rechten Rheinseite vertreten wurde, daß sich nämlich Cöln künftig als die natürliche Scheide für das Absatzgebiet der Inde und der Ruhr erweisen werde, so daß das linke Rheinufer seine Kohlen aus dem Inde- und Wurmrevier, das rechte seine Kohlen von der Ruhr beziehen würde, so ist es doch in der Folgezeit ganz anders gekommen, und die Belastung der Rheinübergänge im Wechselverkehr der linksrheinischen und der rheinisch-westfälischen Bergbaubezirke bietet heute eine der schwierigsten Aufgaben für die Verkehrsleitung und den Ausbau der preußischen Staatsbahnen. Für die Verkehrsgeschichte und die Verkehrsentwicklung beider vom Vortragenden behandelten Gebiete sind bis zur Zeit der Verstaatlichung in der Hauptsache die gleichen Privatbahnen, die Cöln-Mindener, die Rheinische und die Bergisch-Märkische Bahn von maßgebender Bedeutung gewesen.

Bekanntlich münden in Cöln folgende Bahnlinien ein: linksrheinisch die von der Rheinischen Gesellschaft als erste ihrer Linien (1839—1843) erbaute Strecke von Herbesthal, in die im Jahre 1899 die Strecke Odenkirchen-Cöln bei Ehrenfeld eingeführt wurde, ferner die von der Bonn-Cölner Gesellschaft 1844 erbaute, von der Rheinischen Bahn 1857 erworbene und dann zu der linksrheinischen Uferbahn bis Bingerbrück ausgebaute Strecke von Bonn, mit deren Benutzung 1875 bei Kalscheuren eine Verbindung von Cöln nach Euskirchen hergestellt wurde, und die 1855 von der Cöln-Crefelder Bahn erbaute, 1859 von der Rheinischen Bahn angekaufte Strecke von Crefeld über Neuß nach Cöln. Auf der rechtsrheinischen Seite führen nach Cöln die von der Cöln-Mindener (1845—47) erbaute Strecke von Duisburg und die von derselben Gesellschaft (1856—62) erbaute Bahn von Gießen über Siegen-Troisdorf nach Deutz. Außer diesen beiden, von vornherein an Cöln herangeführten Bahnen sind noch folgende zwei Zweiglinien später mit Cöln in Beziehung getreten, nämlich eine von der Bergisch-Märkischen Bahn 1867—68 ausgeführte Abzweigung von Gruiten nach Mülheim (Rhein), die 1872 bis nach Deutz fortgesetzt wurde, und die 1874 von der Rheinischen Bahn erbaute Strecke Troisdorf-Speldorf, die allerdings dem Rhein parallel an Cöln-Deutz ohne Bahnhof vorbeilief. Die letztere Linie bot, da die Rheinische Bahn (1867—76) mit einer Rheinbrücke bei Rheinhausen und einer Anschlußstrecke nach Speldorf-Essen-Wattenscheid-Bochum-Dortmund ebenfalls eine Abfuhrlinie vom Ruhrkohlenbezirke nach dem Rheine geschaffen hatte, die Möglichkeit einer dritten, allerdings vorerst noch an Cöln vorbeilaufenden Verbindung zwischen Cöln und dem Ruhrkohlengebiet. Waren hiernach die linksrheinischen in Cöln einmündenden Bahnen fast von Anfang an in den Händen einer, der Rheinischen Gesellschaft, so gab es rechtsrheinisch bis zu der im Jahre 1882 beendeten Verstaatlichung drei Gesellschaften, von denen die erste, die Cöln-Mindener, auch die erste Gesellschaft im glücklichen Besitz der Verbindung Cöln mit dem Ruhrkohlengebiet war, während die zweite, die Bergisch-Märkische, mit ihrem Bahnhof Deutz das erstrebenswerte Ziel eines Wettbewerbs mit der ersteren Bahn in dem wertvollen Ruhrkohlenverkehr erreichte, und die Züge der dritten, der Rheinischen Bahn, vom Kohlengebiet nach dem Oberrhein noch an Cöln vorbeifahren mußten und auf dem Bahnhof Kalk hielten. Bis zur Verstaatlichung bestand natürlich, wie schon aus den vorhergehenden Andeutungen hervorgeht, zwischen diesen Privatbahnen ein scharfer Wettbewerb, doch ist es dem preußischen Staate schon vor der Verstaatlichung in Ausübung der ihm nach dem Eisenbahngesetz zustehenden Befugnisse gelungen, in zwei für die Entwicklung der Cölner Bahnanlagen sehr wesentlichen Punkten bestimmend einzugreifen. Einmal konnte er bei der Konzessionierung der Deutz-Siegen-Gießener Bahn (1856) die Cöln-Mindener Bahn zum Bau einer die rechts- und linksrheinischen Bahnen verbindenden Rheinbrücke bewegen, und dann gelang es ihm in demselben Jahr bei Erteilung der Konzession zum Bau der linksrheinischen Bahn an die Rheinische Gesellschaft die Ausführung einer Verbindungsbahn von dieser Rheinbrücke durch die Stadt mit den drei linksrheinisch einmündenden Linien und die Zusammenfassung dieser drei Bahnen in einen gemeinsamen Hauptgüterbahnhof (Gereon) und einen Hauptpersonenbahnhof zu erwirken. In besonders anschaulicher Weise werden in dem Vortrage die Vorgeschichte und der Bau der schließlich im Jahre 1859 vollendeten ersten Cölner Straßen- und Eisenbahnbrücke sowie der im gleichen Jahr von der Rheinischen Bahn erbauten Verbindungsbahn, sowie die langwierigen Verhandlungen über die mit dem Bau eines Hauptpersonenbahnhofs im Zusammenhang stehenden Fragen geschildert. Ebenso ausführlich und trefflich wird sodann die Entwicklung der rechtsrheinischen Anlagen vor und nach dem Hinzutritt der Strecken der Bergisch-Märkischen Bahn und der Streit der letzteren mit der glücklichen Besitzerin der Rheinbrücke, der Cöln-Mindener Bahn, um den Rheinübergang vorgetragen, ein Streit, in den dann auch der Staat im Interesse einer zweckmäßigen Verkehrsleitung zugunsten der Bergisch-Märkischen Bahn gegen die, eine Mitbenutzung der Rheinbrücke ablehnende Cöln-Mindener Bahn auf Grund der §§ 26—31 des Eisenbahngesetzes eingriff, und der schließlich erst bei der Verstaatlichung unausgetragen sein Ende fand. Es folgt hierauf eine Beschreibung des ersten Umbaues der Cölner Verkehrsanlagen, der in den Jahren 1886—94 durchgeführt wurde und außer der Erweiterung der Bahnanlagen zwecks Aufnahme des rechtsrheinischen Verkehrs auch die Beseitigung der sehr zahlreichen Planübergänge in der Stadt Cöln brachte. Mit der Besprechung der letzten Umgestaltung schließt der seinerzeit mit großem Beifall aufgenommene Vortrag, in dem alle Phasen der an vielseitigen Bildern so reichen Verkehrsgeschichte der Cölner Bahnanlagen in gleich eingehender und umfassender Weise behandelt sind.

Wir müssen uns hier darauf beschränken, den Inhalt dieses Vortrages in kurzen Zügen angedeutet zu haben, möchten indessen allen, die diesem Gegenstand Interesse entgegen-

bringen, empfehlen, den in Glasers Annalen (Heft 4 vom 1. April 1909) zum Abdruck gelangten Vortrag selbst zu lesen. Eine eingehende Beschreibung der Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in und bei Cöln und des Baues der Rheinbrücke findet sich übrigens auch in den Nummern 79 und 80 des Jahrgangs 1911 dieser Zeitung.

Wenden wir uns nunmehr den Ausführungen über den Verkehr und die Verkehrswege des Ruhrbezirks wieder zu, so behandelte der Vortragende nach einem Überblick über die Verkehrsaufgaben und die Entwicklung der Verkehrswege in eingehender Weise in der Reihenfolge der oben angedeuteten Zeitabschnitte die Zeit der Entwicklung der Privatbahnen des Ruhrkohlenbezirks in ihren eigenen Verkehrsgebieten (bis 1859), die Zeit des Wettbewerbs bis zur Verstaatlichung (1860 bis 1880) und die Zeit des Staatsbahnbetriebs bis zur Jetztzeit. Die Mitteilungen über den Ausbau und Verkehr der Cöln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn sollen hier nur in aller Kürze wiedergegeben werden, da die geschichtliche Entwicklung dieser Privatbahnen wiederholt in dieser Zeitung eingehend dargestellt worden ist. Im Jahre 1859 umfaßten die Cöln-Mindener Bahn die Stammstrecke Cöln-Minden mit Zweigbahn Duisburg-Duisburg Hafen und Oberhausen-Ruhrort und mit der holländischen Zweigbahn von Oberhausen nach Arnheim, die Rheinische Bahn die Stammstrecke Cöln-Aachen-Herbesthal und die Strecke Cöln-Bonn-Coblenz-Bingerbrück der linksrheinischen Eisenbahn, die Bergisch-Märkische Bahn die Stammstrecke Elberfeld-Dortmund, verlängert durch Ankauf von Düsseldorf-Elberfeld und Bau von Dortmund-Soest.

Im nächsten Abschnitt, der die beiden Jahrzehnte des Wettbewerbs bis zur Verstaatlichung umfaßt, behandelte der Vortragende dann den weiteren Ausbau des Netzes der drei Privatbahnen zunächst bis 1869 und weiterhin von da ab bis zu ihrer Verstaatlichung und erörterte im Anschluß hieran die innere Entwicklung der drei Bahnen in diesem Zeitraum in Beziehung zur allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung, zur Bau- und Verkehrspolitik der Bahnen selbst und zur Staatsbahnpolitik. Am Ende des ersten Jahrzehnts hatte sich das Verhältnis der Längenausdehnung so verschoben, daß die Cöln-Mindener Bahn, die in der Zwischenzeit keine neuen Linien eröffnet hatte, aus der ersten an die letzte und die Bergisch-Märkische aus der letzten an die erste Stelle getreten war. In der folgenden Zeit setzten dann alle drei Bahnen ihre Kräfte ein, um ihr Bahnnetz möglichst zu erweitern. Die Cöln-Mindener Bahn eröffnete 1870—73 die Linie Wanne-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg und im folgenden Jahre die Zweiglinie Haltern-Wesel-Venlo. Daneben suchte sie im Ruhrbezirk ihre Aufnahmefähigkeit durch den Bau einer neuen West-Ostlinie zu vergrößern, die von Wanne westlich über Schalke-Sterkrade nach Ruhrort auf der Nordseite der Stammlinie lag, von Wanne ostwärts bis Herne mit der Stammlinie zusammenfiel und von dort über Castrop-Marten-Huckarde auf der Südseite der Stammlinie verlief. Die Bergisch-Märkische Bahn setzte den Ausbau ihrer Fernlinien nach Osten und Westen fort, vor allem aber drang sie nördlich ihrer ersten Kohlenlinie in das Gebiet der Cöln-Mindener Bahn ein und baute einen Ring Essen-Schalke-Herne-Riemke-Bochum-Essen und westwärts davon eine Abzweigung Katernberg-Vogelheim-Oberhausen. Die Rheinische Bahn faßte im Kohlengebiet festeren Fuß durch Zweigbahnen Hochfeld-Duisburg, Kray-Gelsenkirchen, Heissen-Frintrop und Heissen-Steele und verlängerte die Linie Osterath-Wattenscheid über Bochum-Dortmund-Hörde. Den Höhepunkt der Entwicklung erreichte die Rheinische Bahn im letzten Jahre ihres Bestehens (1879) durch eine Parallellinie zur Stammbahn der Bergisch-Märkischen Bahn Düsseldorf-Elberfeld-Hagen-Hörde und durch eine neue Fernbahn nach Nordosten Duisburg-Quakenbrück, die sie mit dem inneren Kohlenbezirk durch die Linie Frintrop-Osterfeld verband. So glänzend das Bild der äußeren Ausdehnung von 1860 bis 79 war, so wenig befriedigend gestalteten sich am Ende dieses Zeitraums die wirtschaftlichen und die Verkehrsverhältnisse der Bahnen. Die Schuld daran trug sowohl die Wettbewerbspolitik der Bahnen, die sich nicht nur in der Ausbautätigkeit und Verkehrsleitung, sondern auch in ihrer Tarifpolitik fühlbar machte, als auch die allgemeine wirtschaftiche Lage, die wiederum durch zwei Hauptursachen beeinflußt war, einmal durch die Wirkungen des einer übermäßigen Ausbreitungs- und Preispolitik folgenden allgemeinen Rückschlags der Wirtschaftskonjunktur, und zweitens durch die Einwirkung des durch die damalige Zollpolitik des Reiches ungehemmten ausländischen Wettbewerbs. Für die Eisenbahnen ergab sich aus dem Wirtschaftsleben in diesen zwei Jahrzehnten kurz folgendes: nach 1860 ein Aufschwung des Güterverkehrs, der 1864—65 eine nicht geahnte Höhe erreichte, nach dem Kriege von 1866 eine gewisse Lähmung, aber doch noch dauernde Steigerung des Güterverkehrs, bis 1869 ein mächtiger Aufschwung einsetzte, nach 1870 gewaltige Zunahme im Personen- und Güterverkehr, trotzdem Verschlechterung der Betriebsziffer durch unerhörte Preissteigerung der Materialien, Gehälter und Löhne, von 1874 Rückschlag im Güterverkehr, vom folgenden Jahre ab im gesamten Personenverkehr und in den folgenden Jahren langsame, von 1879 an schnellere Hebung des Güterverkehrs, der Personenverkehr zögernder folgte, Beginn der Ausdehnungsbauten. Der Vortragende ging dann auf die Wettbewerbsverhältnisse der Bahnen näher ein. Im Außenverkehr war besonders wichtig der Wettbewerb der Bergisch-Märkischen mit der Cöln-Mindener Bahn um den West-Ostverkehr. In den Beziehungen nach Norden machte sich vor allem von 1865 an der Wettbewerb der Rheinischen Bahn um den holländischen Verkehr geltend, wichtiger aber als dieser wurde darauf der Wettbewerb um den Verkehr nach Cöln und dem Rheintal. Nach Osten, Süden und Norden, im Ruhrkohlenbezirk, in Cöln, im Gladbacher und im Stolberg-Aachener Industriebezirk bestritt man sich den Verkehr. Die durch eigene räumliche Ausdehnung und durch Interessengemeinschaften geschaffenen Wettbewerbswege suchten die Bahnen auch noch durch Verkehrsumleitungen und durch tarifarischen Wettbewerb allein und in Tarifverbänden auszunutzen. Das Endergebnis aller dieser mannigfachen Einflüsse in bezug auf den Verkehr der einzelnen Bahnen veranschaulichte der Vortragende durch eine vergleichende Verkehrsstatistik der Jahre 1860, 1869 und 1870. Die Längenänderungen zeigen die größte Ausdehnung bei der Bergisch-Märkischen, die geringste bei der Cöln-Mindener Bahn. Der Personen- sowohl wie der Güterverkehr nahmen am stärksten bei der Rheinischen Bahn zu. Die finanzielle Entwicklung der Cöln-Mindener Bahn hatte einen Höhepunkt 1865 mit einer Dividende von 17⅔ % erreicht, in den folgenden Jahren fiel die Dividende und stand dann 1870 auf 10½ %. Die Bergisch-Märkische Bahn konnte erst zehn Jahre nach ihrer Gründung eine dem landesüblichen Zinsfuß entsprechende Dividende geben; in den sechziger Jahren erreichte die Dividende eine Durchschnittshöhe von 7½ % und betrug 1870: 8 %. Die Rheinische Bahn erzielte von ihrer Gründung an eine dauernde Steigerung der Dividende bis auf 8,4 % im Jahre 1870. Die Bewegung der Erträge in den siebziger Jahren wurde dann in der Hauptsache durch die Schwankungen des Wirtschaftslebens bestimmt.

Am Ende der Privatbahnzeit wies das Bahnnetz des Ruhrbezirks etwa folgendes Bild auf: Den Innenbezirk durchzogen von Westen nach Osten 7 Linien, davon 4 im Norden mit Wanne und Herne als Mittelpunkt, 2 südlichere mit Essen als Mittelpunkt, eine noch südlichere im Ruhrtal. Die Hauptnordlinie war die Stammlinie der Cöln-Mindener Bahn Duisburg-Oberhausen-Wanne-Herne-Dortmund mit Abzweigung nach Ruhrort, die zweite Linie war die Emschertalbahn der Cöln-Mindener Bahn Ruhrort-Sterkrade-Osterfeld-Schalke-Wanne-Herne-Dortmund, die dritte Linie war die Kohlenlinie der westfälischen Staatsbahn, die vierte Linie war die Bergisch-Märkische Bahn von Herne nach Oberhausen. Die Stammlinie im Süden war die Bergisch-Märkische Bahn Duisburg-Mülheim-Essen-Bochum, parallel dazu verlief die Rheinische Bahn Hochfeld-Speldorf-Heissen-Essen-Wattenscheid-Bochum. Die siebente, ganz südlich laufende Linie war endlich die Ruhrtalbahn der Bergisch-Märkischen Bahn Mülheim-Werden-Steele-Hattingen-Hagen. Die drei Liniengruppen waren quer verbunden durch die Linien Schalke-Essen-Werden und Wanne-Riemke-Bochum der Bergisch-Märkischen Bahn. Das Ergebnis der Privatbahnzeit ist demnach gewesen, daß mit möglichst vielen Linien solche Orte erfaßt wurden, die großen Verkehr hatten, und daß der so aufgenommene Teilverkehr auf getrennten, ohne Zusammenhang miteinander betriebenen Verkehrswegen fortgeschafft wurde.

Demgegenüber war das Ziel der Verstaatlichung, wenn man von finanziellen, militärischen und sonstigen Gründen absieht, die Vereinheitlichung. Die Vorteile, welche die völlige Einheit in Verwaltung und Betrieb eines so ausgedehnten Bahnnetzes gegenüber den wirtschaftlichen Nachteilen des stückweisen Privatbetriebes bieten, brauchen hier nicht wiederholt werden. Die Verstaatlichung begann bei den Linien, deren Erwerb die größten Lücken des Staatsbahnsystems beseitigen und eine wirtschaftliche Betriebs- und Verkehrsleitung am besten einleiten konnte. 1879 traf die erste Vorlage die Cöln-Mindener Bahn, eine zweite im gleichen Jahre die Rheinische Bahn, 1881 folgte die Bergisch-Märkische Bahn.

Im letzten Teil seiner Ausführungen behandelte der Vortragende die Ziele der Verstaatlichung, die Grundlagen der Verkehrsentwicklung, die Betriebseinrichtung und den Ausbau des Bahnnetzes seit der Verstaatlichung und den Verkehr und Betrieb im Güter- und Personenverkehr zur Jetztzeit. Aus dem letzgenannten Abschnitt seien hier nun noch einige bemerkenswerte Einzelheiten kurz wiedergegeben. Die Darstellung fußt auf dem Winterfahrplan vom 1. Oktober 1911, rechnet also noch nicht mit den durch Eröffnung der Linien Essen West-Oberhausen West, Oberhausen West-Hohenbudberg und Oberhausen-Wesel geschaffenen Verhältnissen. Nach dem Durchschnitt des Jahres 1910/11 wurden für Kohle und Koks täglich 24 500 Wagen zu je 10 t auf 97 Bahnhöfen für 202 Werke gestellt. Dazu kommen noch etwa je 4500 offene und bedeckte Wagen für den sonstigen Güterverkehr, der demnach also nur etwa den vierten Teil des Gesamtverkehrs umfaßt. Von den Kohlen- und Kokswagen sind etwa ²/₃ im nördlichen, ⅓ im südlichen Gebiet der

ehemaligen Bergisch-Märkischen, Rheinischen und der Ruhrtalbahn zu stellen. Von allen Wagen bleiben etwa 30 % im Bezirk, 70 % gehen hinaus, und zwar umfaßt der Ausgang etwa 80 % aller aufgegebenen Kohlen- und Kokssendungen, ein Zeichen der lebhaften gewerblichen Tätigkeit des Bezirks. Die Güterbewegung erfordert täglich etwa 2000 Güterzüge und etwa 100 Eilgüter- und Viehzüge. Von den 2000 Güterzügen gehen etwa 1000 aus dem Bezirk, 1000 dienen dem Innenverkehr und der Zuführung des Außenverkehrs an die Außenrangierbahnhöfe, demnach sind etwa 3000 Züge täglich im Bezirk zu bilden oder aufzulösen. Der Außenverkehr umfaßt die Richtungen über Osterfeld Süd, Frintrop und südlich über Mülheim nach den Duisburg-Ruhrorter Häfen (91 Züge), über Osterfeld Süd, Frintrop und Speldorf nach der linken Rheinseite über Hohenbudberg (135 Züge), rechtsrheinisch, umfassend den Mosel- und Saarverkehr der Direktion Saarbrücken, (73 Züge) und den Verkehr der Bezirke Elberfeld (westlich), Cöln (rechtsrheinisch), Mainz (rechtsrheinisch), Mannheim, Basel, Frankfurt, Aschaffenburg (109 Züge), ins Wuppertal (51 Züge), über Herdecke-Vorhalle, umfassend den Verkehr nach dem Direktionsbezirk Elberfeld (östlich), nach Frankfurt (nördlich) über die Ruhr-Siegbahn und über die obere Ruhrtalbahn nach den Bezirken Cassel, Halle, Erfurt und den südlichen Teil des Ruhrbezirks (103 Züge), von Dortmunderfeld, Langendreer und Dortmund Vschbbf. über Dortmund Süd nach Soest Übergang südöstlich (110 Züge), über Hamm nach Hannover, umfassend den Verkehr nordöstlich (91 Züge), von Hamm und Wanne nach Münster (Westf.) für den nördlichen Verkehr (136 Züge) und von Wanne über Coesfeld sowie von Osterfeld Süd nach Frintrop über Wesel nach Holland über Emmerich nach Winterswyk (63 Züge). Hiernach verläßt also etwa die eine Hälfte der Züge nach Westen, die andere nach Osten den Bezirk. Auf der westlichen Seite des Bezirks ist der Verkehr lediglich ein Längsverkehr, während auf der östlichen auch Querverkehr in Frage kommt, den die Verbindung Wanne-Riemke-Bochum-Langendreer vermittelt. Von den 1000 ausgehenden Güterzügen werden etwa 700 auf den Außenrangierbahnhöfen, etwa 300 im Innern behandelt. Der Vortragende erörterte hierbei im einzelnen die Aufgaben der Rangierbahnhöfe Osterfeld Süd, Frintrop, Mülheim (Ruhr)-Speldorf, Soest, Herdecke-Vorhalle, Hamm, Wanne und Dortmund Vschbbf. Von den Bahnhöfen ist der am meisten belastete Osterfeld Süd mit 300 Zügen und etwa täglich 6000 Wagen, er ist, wenn auch an einzelnen Tagen bis zu 4200 Wagen über einen Ablaufberg gegangen sind, an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt. Für seine Entlastung ist bekanntlich durch Anlage von Vorbahnhöfen und neuen Verschiebebahnhöfen vorgesorgt. Wanne und Hamm sind in umfassender Erweiterung begriffen, Dortmunderfeld und Langendreer werden ausgebaut und mit dem im Bau befindlichen Rangierbahnhof Geisecke und der neuen Linie von Dortmunderfeld dorthin ist auch der Weg zur Entlastung von Herdecke-Vorhalle und Soest beschritten. — Für den Personenverkehr ist im Gegensatz zum Kohlenverkehr der wichtige Teil der Süden des Ruhrbezirks. Die gesamte Personenbewegung auf den Eisenbahnen erfordert täglich etwa 1550 Züge, von denen etwa 125 Züge den Bezirk durchlaufen, etwa 400 dem Wechselverkehr mit den Außenbezirken und die übrigen dem Binnenverkehr dienen. Der Hauptverkehr ist hier ein westöstlicher mit Querverbindungen, die bis auf eine, welche Wanne-Gelsenkirchen mit Essen verbindet, alle insgesamt nur von örtlicher Bedeutung sind. Die Belastung der einzelnen Ausgangsrichtungen zeigt im übrigen ähnliche Verhältnisse wie beim Güterverkehr.

Am Schluß erwähnte der Vortragende noch kurz die Schwierigkeiten, mit denen der Eisenbahnverkehr im Herbst v. J. in dem Bezirk zu kämpfen hatte und die der Eisenbahnverwaltung so viele Angriffe eingetragen haben. Diese Angriffe seien an zuständiger Stelle klargestellt, es sei nachgewiesen, daß es unrichtig und ungerecht ist, zu behaupten, daß, wenn ein Hindernis an einer Stelle den Verkehrsstrom zum Stocken und zum Rückstauen bringt, sein Lauf bis zur Quelle an allen Punkten der genügenden Fürsorge entbehre. Daß diese nicht gefehlt hat, weise ein Blick auf das Geleistete nach. Aber die Vergangenheit zeige die heutigen Vorzüge auch noch in anderem Lichte. Wer sich in das Wirtschaftsleben des Ruhrkohlenbezirkes vertieft und seinen Zusammenhängen nachzugehen versucht, der werde finden, daß dort an allen Stellen immer vorwärtsstrebende Kräfte tätig gewesen, daß unter ihnen die, denen die Sorge der Verkehrswege anvertraut war, in stetiger Arbeit nicht zurückgestanden haben, daß aber andere die Welle des Wirtschaftslebens auch zu hoch getrieben haben, so daß sie, um das Bild zu gebrauchen, das schon vor Jahresfrist von der heutigen Konjunktur geprägt wurde, sich manchmal überschlagen hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (ausschließlich der bayerischen) im August d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr im ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	%
Personenverkehr	97 941 336	1870	+ 7 459 528	+ 126	+ 7,22
Güterverkehr	175 700 512	3272	+ 1 904 588	+ 3	+ 0,09

— **Löwenberg-Lindow-Rheinsberger Eisenbahn.** Nach dem Bericht der Direktion wurden in dem am 31. März d. J. abgelaufenen Betriebsjahr 188 401 Personen befördert gegen 173 092 im Vorjahre. Die erzielte Einnahme betrug 152 646 ℳ (gegen 138 729 ℳ im Vorjahre), die Gesamteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr 159 622 (144 374) ℳ. Die Mehreinnahme von 15 248 ℳ ist auf einen weiter gesteigerten Reiseverkehr, die Eröffnung des Genesungsheims in Klosterheide, auf die in das Rechnungsjahr entfallenden zwei Osterfeste und größere Manövertransporte zurückzuführen. Im Güterverkehr betrug die Anzahl der beförderten Tonnen 100 136 (99 214) und die Einnahme 129 907 (120 233) ℳ. Die Verwendung des Überschusses von 139 078 ℳ wird wie folgt beantragt: Tilgungsfonds 500 ℳ, Tilgung der Vorschüsse in der Bahnanlage 355 ℳ, Verzinsung der Bahnpfandschuld 2550 ℳ, Eisenbahnsteuer 5513 ℳ, 5½ % Dividende für Prioritäts-Stammaktien = 40 425 ℳ, 7 % Dividende für Stammaktien = 51 450 ℳ, Rücklage in den Bilanz-Reservefonds 5481 ℳ, Dispositionsfonds 6000 ℳ, Gewinnanteil 6913 ℳ, Vortrag auf neue Rechnung 19 892 ℳ.

Der Direktion der Gesellschaft ist die Erlaubnis zur Vornahme allgemeiner Vorarbeiten für eine vollspurige Fortsetzung ihrer Eisenbahn über Rheinsberg hinaus nach Zechlin erteilt worden.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat August d. J. ist die Gestellung an offenen Wagen höher, an bedeckten Wagen etwas geringer gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, daß der August in diesem Jahre einen Arbeitstag weniger hatte. Für den Arbeitstag berechnet, ist die Gestellung an beiden Wagengattungen höher gewesen. Dagegen ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen bei beiden Wagengattungen wesentlich zurückgegangen. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) offene Wagen:				
gestellt im ganzen	3 087 072	3 194 054	+ 106 982	+ 3,5
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	114 336	122 848	+ 8 512	+ 7,5
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	14 044	5 951	— 8 093	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	520	229	— 291	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen	1 975 895	1 972 000	— 3 895	— 0,2
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	73 181	75 846	+ 2 665	+ 3,6
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	13 015	2 635	— 10 380	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	482	102	— 380	—

— **Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Betriebseinnahmen 279 708 (i. V. 284 448) Mark und die Betriebsausgaben 176 984 (190 910) ℳ. Nach Verrechnung der statutenmäßigen Überschüsse aus dem Erneuerungs- und Spezialreservefonds bleibt ein Reingewinn von 108 421 ℳ, aus dem wieder 4½ % Dividende auf beide Aktienarten verteilt werden.

— **Errichtung einer sächsischen Wagenfabrik?** Der „Dresdner Anz." schreibt hierzu: Die „Kreuzzeitung" will aus sächsischen Regierungskreisen erfahren haben, daß die Errichtung einer staatlichen Fabrik für Eisenbahntransportmaterial im König-

reich Sachsen erwogen wird. Die Veranlassung hierzu hat, wie das Blatt schreibt, besonders die Verteilung der hohen Dividende gegeben, die neuerdings die Werdauer Waggonfabrik ihren Aktionären in Höhe von 20 % gewährt. „Hierdurch wurde man", heißt es weiter, „geradezu gezwungen, zu erörtern, ob es nicht vorteilhafter sei, die noch zu vergebenden großen Lieferungen für die sächsischen Eisenbahnen billiger in eigener Regie ausführen zu lassen. Man hört auch davon, daß aus dem vorgeschilderten Anlaß bis zur Errichtung einer eigenen Staatsanstalt mehr als bisher außersächsische Wagenfabriken bei Vergebung von Eisenbahntransportmitteln durch den sächsischen Staat herangezogen werden." Hierzu ist zu bemerken, daß an zuständiger Stelle von dem Plane einer Errichtung einer eigenen staatlichen Wagenbauanstalt bisher nichts bekannt ist. Die Erzielung einer hohen Dividende, deren Entstehungsgeschichte in einem Privatunternehmen sich nicht ohne weiteres von Außenstehenden überblicken läßt, gestattet nicht von vornherein den Schluß, daß der sächsische Staat für die Lieferung von Lokomotiven und anderen Fahrzeugen zu hohe Preise gezahlt hat. Der gegenwärtige Zustand ist im übrigen auch nicht etwa der, daß die sächsische Staatseisenbahnverwaltung ihren gesamten Bedarf an Fahrzeugen bei Privatfirmen deckt. Sie baut in ihren eigenen Eisenbahnwerkstätten ebensowohl Tender wie Personen- und Güterwagen und hat dafür im Etat 1912/13 eine Summe von über einer Million Mark vorgesehen, die auch vom Landtag anstandslos bewilligt worden ist.

— **Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Nach Mitteilung des Hauptvorstands dieser Kasse ist im Rechnungsjahr 1912 bei Tarif I die Mitgliederzahl auf rd. 263 000 (247 000 i. V.), bei Tarif II auf rd. 35 000 (32 200 i. V.) gestiegen. Das finanzielle Ergebnis ist im Vergleich zum Vorjahr günstiger, bei Tarif I betragen die Mehrausgaben nur rd. 76 489 *M* gegenüber rd. 266 460 *M* im Rechnungsjahr 1911. Von der vorübergehenden Erhebung erhöhter Beiträge konnte mit Rücksicht auf die aus dem 3-Millionenfonds zur Verfügung stehenden Beträge abgesehen worden. Im Tarif II überstiegen die Einnahmen die Ausgaben um rd. 50 458 *M* (gegenüber rd. 36 769 *M* im Vorjahr). Der Überschuß wird dem Reservefonds zugeführt. Im einzelnen stellten sich die Einnahmen beim Betriebsfonds des Tarif I auf rd. 2 978 228 *M*, die Ausgaben auf rd. 3 054 717 *M*, so daß sich eine Mehrausgabe von rd. 76 489 *M* und, mit dem Minderbestand des Vorjahrs von rd. 174 487 *M*, ein Gesamtminderbestand von rd. 250 976 *M* ergab. Durch Zuschüsse aus dem 3-Millionenfonds wurde der Vermögensstand des Betriebsfonds auf rd. 37 214 *M* am Schlusse des Jahres 1912 gebracht. Am gleichen Zeitpunkt war der Vermögensbestand des Reservefonds Tarif I auf rd. 1 603 875 *M* angewachsen. Beim Tarif II betrugen im Berichtsjahr die Gesamteinnahmen rd. 503 804 *M*, die Gesamtausgaben rd. 453 346 *M*, der Überschuß daher rd. 50 458 *M*, so daß nach Abrechnung des vorjährigen Minderbestands rd. 36 769 *M* an den Reservefonds überwiesen werden konnten, dessen Vermögensbestand am Schlusse des Jahres 1912 rd. 365 251 *M* aufwies. Die Einnahmen des 3-Millionenfonds betrugen 276 509 *M*, die Ausgaben (Zuschüsse an Tarif I der Verbandskrankenkasse) rd. 288 514 *M*, wonach der Minderbestand einschließlich des vorjährigen auf rd. 57 879 *M* stieg. Das Gesamtvermögen des Fonds stellte sich am Ende des Jahres 1912 auf rd. 951 259 *M*.

— **Der Zentralverband von Vereinen deutscher Holzinteressenten** hielt kürzlich in Goslar seinen achtzehnten Verbandstag ab, der zahlreich besucht war. Abgeordneter Dr. Beumer erstattete den Jahresbericht, in dem er Ein- und Ausfuhr, Eisenbahntariffragen, Wasserverkehr und andere Fragen der Gesetzgebung kritisch behandelte. Bezüglich der Eisenbahntarife empfahl er folgenden Beschlußantrag: Der Zentralverband möge bei der zuständigen Behörde dahin vorstellig werden, daß in die kommenden Handelsverträge eine Bestimmung aufgenommen wird, nach welcher während der Dauer des bestehenden Vertrages die für Rund- und Schnittholz in Betracht kommenden Eisenbahntarife des vertragschließenden Landes nicht geändert werden dürfen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Personalnachrichten.** Der Geheime Baurat und vortragende Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Alphons Hoogen ist zum Geheimen Oberbaurat ernannt.

Bei den bayer. Staatseisenbahnen wurde vom 1. Okt. d. J. ab Direktionsrat Sommerer in Nördlingen zum Regierungsrat der Bauinspektion Würzburg befördert. Versetzt wurden: Regierungsrat Benkert in Würzburg an die Eisenbahndirektion München, Regierungsrat Wetzler im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten an die Eisenbahndirektion Augsburg, Direktionsrat Hamm in Rosenheim in das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Oberinspektor Reuß in Holzkirchen als Direktionsrat an die Betriebsinspektion Rosenheim, Direktionsrat Jäger in Marktredwitz an die Betriebs- und Bauinspektion Kitzingen, Oberbauinspektor Schlier in Treuchtlingen als Direktionsrat an die Betriebs- und Bauinspektion Marktredwitz, Oberbauinspektor Hellenthal vom Baukonstruktionsamt an die Eisenbahndirektion München, Oberbauinspektor Semmelmann in Regensburg an die Bahnstation Freising und Oberbauinspektor Lehr in Nürnberg als Direktionsrat an die Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh.

Österreich.

— **Die Elektrisierung der Vintschgaubahn.** In den letzten Wochen haben die Kommissionsverhandlungen wegen des neuen großen Wasserwerkes bei Schlanders im Vintschgau begonnen, dessen Kraft für die Elektrisierung der Vintschgaubahn verwendet werden soll. Als Konzessionswerberin tritt die Eisenbahnbaudirektion namens der Staatsbahnverwaltung auf. Man einigte sich auf ein Projekt, nach dem die Gefällsstufe der Etsch zwischen Laas und Göflan ausgenützt und die erforderliche Wasserkraft in der Weise gewonnen werden soll, daß in der Nähe des Ortes Laas durch Einbau eines Wehrs ein großes Staubecken geschaffen wird. Die Kraftstation ist in der Nähe von Schlanders vorgesehen, zu der ein mehr als 8 km langer Kanal am rechten Etschufer entlang das zur Krafterzeugung erforderliche Betriebswasser hinleitet. Nach den Berechnungen dürfte eine Energie von 11 000 PS zu gewinnen sein, von denen etwa 8000 PS zur Betriebsführung nötig sein dürften.

— **Zur Sanierung der Südbahn.** Zeitungsmeldungen zufolge hat die Grazer Handelskammer beschlossen, nach Graz für diesen Monat eine Versammlung der an der Lösung der Sanierungsfrage beteiligten Kreise einzuberufen, wobei die Kammer von der Erwartung ausgeht, daß durch eine gemeinsame Willenskundgebung der Beteiligten ein entscheidender Einfluß auf die Sanierungsfrage ausgeübt werden könne. Gleichzeitig hat die Stadtgemeinde Graz eine Eingabe an das Handelsministerium gerichtet, in welcher gegen die weitere Aufrechterhaltung des 7proz. Tarifzuschlages auf der Südbahn Verwahrung eingelegt und die eheste Gleichstellung der Südbahntarife mit jenen der Staatsbahnen gefordert wird. Ähnliche Eingaben sollen auch von allen anderen an der Südbahn gelegenen Städten an die Regierung gerichtet werden. Die gesamte Südbahnerschaft, Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter haben ohne Differenzierung ihrer Organisationszugehörigkeit beschlossen, anläßlich der unmittelbar bevorstehenden Sanierungsverhandlungen eine jedem Bediensteten zugängliche Versammlung abzuhalten, um ihre Stellungnahme zu diesen Verhandlungen und zu einer etwaigen neuen Verwaltung festzulegen.

— **Eröffnung der elektrischen Kleinbahn Mixnitz - St. Erhard.** Am 11. d. M. fand die Eröffnungsfahrt auf der von der Südbahnstation Mixnitz in Obersteiermark ausgehenden und nach St. Erhard führenden neuen elektrischen Kleinbahn statt. Die Bahn wird sowohl der Industrieförderung (Magnesitwerke in St. Erhard) als auch dem Touristenverkehr, insbesondere in dem romantischen Hochlantschgebiet, dienen. An der Eröffnungsfahrt nahmen Statthalter Graf Clary-Aldringen, Landeshauptmann Graf Attems, sowie eine große Zahl geladener Gäste teil. Die Strecke ist rund 11 km lang und schließt in Mixnitz an die gleichnamige Station der Südbahn an. Sie durchzieht das Breitenauer Hochgebirgstal, steigt von ihrem Anfangs- bis zum Endpunkte rund 200 m an und endet am Fuße des nahezu 2000 m hohen Hochlantschberges.

— **Kommission für Verkehrsanlagen in Wien.** Der eben erschienene Bericht der Wiener Kommission für Verkehrsanlagen stellt fest, daß in der Angelegenheit der Elektrisierung der Wiener Stadtbahn und des Baues der Untergrundbahnen infolge der ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes während des Berichtsjahres die Verhandlungen mit den beiden in Betracht kommenden Finanzgruppen noch nicht zum Abschluß gebracht werden konnten. Auf der Wiener Stadt- und Verbindungsbahn wurden im abgelaufenen Jahre 41 001 439 (+ 4 294 559) Personen befördert. Die Transporteinnahmen der Stadtbahn betrugen 7 282 639 Kr., wovon auf den Personenverkehr 6 222 632 Kr., auf den Gepäckverkehr 22 500 und auf den Güterverkehr 1 037 505 Kronen entfallen. Die Gesamteinnahmen der Stadtbahn stellen sich auf 7 633 331 Kr. Diesen stehen Gesamtausgaben von 9 017 794 Kr. gegenüber.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** zeigen im Monate Juni d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Angaben des Vorjahres folgende Gestaltung:

	1913 Kr.	Gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	33 174 000	+ 911 320
Südbahn (ung. Netz)	2 266 491	— 16 770
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	213 009	— 5 060
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien)	1 911 664	+ 114 338
Mohács-Pécser (Fünfkirchener) E. .	116 100	+ 5 163
Fünfkirchen-Barcser E.	112 500	— 1 683
Hauptbahnen zusammen . . .	37 793 764	+ 1 007 308
Lokalbahnen zusammen . . .	7 738 779	+ 311 752
Insgesamt	45 532 543	+ 1 319 060

Im ersten Halbjahre betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 221 997 942 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) zusammen 44 366 211 Kr., somit insgesamt 266 364 153 Kr. Gegen das Vorjahr stellt sich dieses Ergebnis um 7 039 718 Kr. bzw. 3 396 550 Kronen, insgesamt um 10 436 268 Kr. höher. Von der Mehreinnahme der Hauptbahnen fallen auf die Staatseisenbahnen 6 822 312 Kr., auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 221 209 Kr. und auf die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 126 819 Kr., während die anderen Eisenbahnen einen Ausfall zu verzeichnen haben, welcher bei den ungarischen Linien der Südbahn 83 794 Kr., bei der Mohács-Pécser Eisenbahn 21 776 Kr. und bei der Fünfkirchen Barcser Eisenbahn 25 052 Kr. ausmacht.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9975,7 km gegen 9938,7 km des Vorjahres, jene der Lokalbahnen hingegen 11 933,9 km gegen 11 476,9 km, daher insgesamt 21 909,6 km gegen 21 415,6 km. Das Netz der ungarischen Eisenbahnen erweiterte sich somit um 494,0 km, woran die Hauptbahnen mit 37,0 km (ungarische Staatseisenbahnen) und die Lokalbahnen mit 457,0 km beteiligt waren. Mr.

— Visóthaler Lokalbahn. An dieser im Bau begriffenen 53 km langen Bahn haben Wolkenbrüche und das hierdurch entstandene Hochwasser unheilvolle Schäden verursacht. Dennoch ist ihr Bau bereits so weit vorgeschritten, daß deren erste 20 km lange Teilstrecke zwischen der Staatsbahnstation Visóvölgy und der Ortschaft Leordina in nächster Zeit dem Verkehr übergeben werden kann, wodurch die Verpflegung der durch das Hochwasser notleidend gewordenen Bevölkerung sehr erleichtert wird. Die Reststrecke wird voraussichtlich erst im November d. J. eröffnet werden können.

Übrige europäische Länder.

— Eisenbahnunglück in Südfrankreich. Wie aus Nizza gemeldet wird, entgleisten am 17. d. M. drei Wagen der von Cagnes nach Grasse führenden elektrischen Bahn und stürzten in eine 15 m tiefe Schlucht. Dabei sollen zwölf Personen getötet und etwa dreißig verletzt worden sein. Die Rettungsarbeiten gestalteten sich wegen des Regens und des in der Schlucht angesammelten Schlammes sehr schwierig. Unter den Toten befinden sich drei Unteroffiziere und ein Korporal. Die Bahn beförderte zahlreiche Soldaten. Nach einer weiteren Meldung sind bei dem Straßenbahnunglück zwölf Personen, zumeist Alpenjäger, getötet worden; außerdem befinden sich unter den Toten noch mehrere Frauen sowie der Gymnasialprofessor Clary. Man befürchtet, daß unter den Trümmern noch die Leichen von drei Frauen und mehreren Soldaten liegen.

— Eisenbahnfrevel in Frankreich. Am 11. September ist in der Nähe der Station Louroux de Beaune (Departement Allier) ein Materialzug infolge eines verbrecherischen Anschlags entgleist; ein gußeiserner Block war quer über die Schienen gelegt worden. Menschenleben sind nicht zu beklagen, dagegen ist der Oberbau der Strecke stark beschädigt worden. Von dem Täter fehlt bisher jede Spur.

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat mit der Stadt Lörrach einen Vertrag über den Bau und Betrieb einer elektrischen Straßenbahn von der Schweizergrenze bis zum Bahnhof Lörrach abgeschlossen. Die Stadt Lörrach hat diese Straßenbahnverbindung schon seit Jahren verlangt, da sie einen rascheren Verkehr mit Riehen und Basel wünscht. Auch der Stadt Basel wird die neue Verbindung Vorteile bringen, indem sie der bereits bestehenden Straßenbahnlinie nach Riehen größeren Verkehr sichert. Die Kosten sind auf 467 000 Fr. veranschlagt; davon entfallen 138 000 Fr. auf die Erstellung der auf Schweizergebiet liegenden Strecke, die von Baselstadt gebaut wird. Die andere Strecke wird die Stadt Lörrach bauen; die Kosten von 329 000 Franken werden aber von der Stadt Basel verzinst und getilgt werden, da die Basler Straßenbahnen den Betrieb der Linie übernehmen. — Am 3. September fand in Luzern die erste Sitzung des Verwaltungsrates der neuen Gotthardvereinigung statt. Der Vorstand wurde bestellt aus Regierungsrat Walther (Luzern) als Präsidenten, Regierungsrat Dr. Keller (Zürich), Vizepräsident, Dr. Zimmerli (Luzern), Rechnungsführer, Oberst Richard (Zürich), Dr. Gehring (Basel), Regierungsrat Martinoli (Bellinzona), Stadtpräsident Dr. Heller (Luzern), Direktor Dr. Dietler (Luzern) und Oberst Pfyffer (Luzern). Der Verwaltungsrat wird sich in nächster Zeit wieder versammeln zur Ernennung eines ständigen Sekretärs.

Mit Kreisschreiben vom 26. August hat der Bundesrat den Kantonsregierungen die Gründe bekanntgegeben, die ihn veranlassen, zurzeit von Einführung der Stundenzählung bis 24 bei den schweizerischen Verkehrsanstalten Umgang zu nehmen; er sagt: „Die durch unsere Gesandtschaften in Berlin und Wien bei den Regierungen getanen Schritte haben gezeigt, daß in Österreich und Ungarn und namentlich in Deutschland zurzeit der Wunsch nicht besteht, die neue Stundenzählung in nächster Zeit bei den Verkehrsanstalten einzuführen. Diese neue Stundenzählung ist nun allerdings in Frankreich und Italien ins Leben getreten; würden wir sie ebenfalls einführen, so würden die, besonders im Eisenbahnverkehr sich geltend machenden Unannehmlichkeiten einer verschiedenen Zeitrechnung nicht verschwinden, sondern einfach von den Süd- und Westgrenzen unseres Landes an seine Nord- und Ostgrenzen verlegt. Eine solche bloße Verlegung von Schwierigkeiten von einer Grenze an die andere ist aber um so weniger geboten, als der schweizerische Eisenbahnverkehr mit Deutschland und Österreich denjenigen mit Frankreich und Italien überwiegt. Ferner ist zu bedenken, daß, entsprechend den anderwärts gemachten Erfahrungen, das bürgerliche Leben auch in der Schweiz der bei den Verkehrsanstalen eingeführten neuen Zeitbezeichnung nicht ohne weiteres folgen würde, so daß wir dann im eigenen Lande mit zwei Zeitbezeichnungen zu rechnen hätten."

Die schweizerischen Bundesbahnen haben der Europäischen Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft in Budapest gestattet, versuchsweise bei den Ausgabestellen der Bundesbahnen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte ihre Policen für die Versicherung von Reisegepäck für eine bestimmte Zeit zum Verkauf an das reisende Publikum aufzulegen. Es gelangen zwei Arten von Policen zur Abgabe, nämlich für Reisen in ganz Europa mit sechzigtägiger Gültigkeit und für Reisen in allen Weltteilen mit hundertachtzigtägiger Gültigkeit. Das Gepäck kann für die Summe von 500 bis 10 000 Franken versichert werden, gegen eine Prämie von 1 bis 20 bezw. 5 bis 100 Fr.

Der in Aussicht genommene Winterbetrieb bei der Berninabahn wird so große Kosten veranlassen, daß er von der Bahn nur übernommen werden kann, wenn die beteiligte Landesgegend eine Beihilfe gewährt. An einer vom Kreisamt Oberengadin einberufenen Versammlung der Gemeindeabgeordneten und der Verkehrsvereine waren die Gemeinden Sils, St. Moritz, Celerina und Scanfs vertreten sowie die Verkehrsvereine St. Moritz, Pontresina, Samaden und der Oberengadiner Kurverein. Einstimmig wurde beschlossen, den Gemeinden die Übernahme einer Beihilfe von 12 000 Fr. zu empfehlen, und zwar in dem Sinne, daß Pontresina, St. Moritz, Silvaplana und Sils zusammen 9000 Fr., die Gemeinden Celerina, Samaden, Bevers, Ponte, Madulein, Zuoz und Scanfs zusammen 3000 Fr. tragen sollen.

— Eisenbahnpläne für Albanien. In Valona sollen in nächster Zeit mehrere österreichische Ingenieure eintreffen, um sich der Aufgabe zu unterziehen, auf Grund einer der Handels- und Transport-Aktiengesellschaft in Wien erteilten Vorkonzession die Trasse einer Bahnverbindung von Valona über Durazzo nach Skutari mit Abzweigung nach Elbassan und Berat zu studieren und hierbei auch ein Bild über die wirtschaftlichen Exploitationsmöglichkeiten zu gewinnen. Dem Vernehmen nach sollen sich dieser Expedition, die in albanesischen Regierungskreisen lebhaftem Interesse begegnet, auch einige italienische Ingenieure anschließen, da zur Durchführung dieser Arbeiten eine österreichisch-ungarisch-italienische Gesellschaft in Bildung begriffen ist, was der paritätischen wirtschaftlichen Betätigung der beiden in Albanien meistinteressierten Mächte entspricht.

— Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Konstantinopeler Straßenbahn. Der „Köln. Ztg." wird aus Konstantinopel, 22. August, berichtet: Deutscher Unternehmungsgeist und insbesondere deutsche Beharrlichkeit haben einen großen Erfolg errungen: der elektrische Betrieb der hiesigen Straßenbahn ist am 16. August auf der Strecke Pera (Tunnel)-Schischli aufgenommen worden. Seit dem 23. Oktober v. J., wo die Pferde an die Armeeverwaltung abgeliefert werden mußten, hatte der Verkehr der Straßenbahn vollständig geruht. Die Direktion hatte anfänglich eine feierliche Eröffnung des elektrischen Betriebes für den 18. d. M. in Aussicht genommen und wollte dazu die

Vertreter der Regierung, des diplomatischen Korps, die Finanzgrößen und die Vertreter der Presse jener Länder einladen, die finanziell an der Straßenbahn beteiligt sind. Es sollte eine Fahrt auf der Strecke Tunnel-Schischli unternommen und an der Endstation dem Unternehmen mit einem Glas Champagner volles Gedeihen gewünscht werden. Die türkischen Behörden hatten diesem Plan schon zugestimmt, aber der Ministerrat fühlte sich bewogen, seine Zustimmung zu verweigern, weil gerade Ramasan — der Fastenmonat — sei. Der Direktion der Straßenbahngesellschaft wurde vielmehr nahegelegt, den Betrag, den sie für die Festlichkeit am 18. veranschlagt hatte, der nationalen Verteidigung zuzuführen, welchen zarten Wink sie auch beherzigt hat, indem sie an das unionistische Komitee für nationale Verteidigung 200 Pfund (über 3600 *M*) abgeführt hat. Die Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Straßenbahn hatte sich wider alles Erwarten in die Länge gezogen, da bei der Ausführung der Arbeiten große Schwierigkeiten zu überwinden waren. Die Enteignungen für die Verbreiterung der Straßen nahmen viel Zeit in Anspruch, trotzdem der Stadtpräfektur von der Gesellschaft 130 000 Pfund zur Verfügung gestellt worden waren, und sind heute noch nicht einmal zur Hälfte durchgeführt! Besondere Anerkennung für das bisher Geleistete verdient der Direktor der Straßenbahn, W. Schreiber, der es verstanden hat, durch Klugheit, Zähigkeit und Ausdauer aller Schwierigkeiten Herr zu werden. Daß der elektrische Betrieb einem wirklichen Bedürfnis entspricht, beweisen die vollbesetzten Züge (Motorwagen mit Anhänger), worin viele keinen Platz mehr finden. (Folgt Geschäftliches). Dann heißt es: Die Einführung des elektrischen Betriebes zwang die Gesellschaft zur Aufbringung neuer Kapitalien. Der Umbau der Gleise, die Neupflasterung der Straßen, der Bau der Oberleitungsanlage, der elektrischen Umformerstationen und der Bahnhöfe, und der Ankauf der Wagen wurden auf 10 Millionen Mark veranschlagt. Weitere Beträge sind für den Ausbau der neuen Linien erforderlich. Ein beträchtlicher Teil des Aktienkapitals der Konstantinopeler Straßenbahngesellschaft befindet sich in europäischem Besitz. Die Straßenbahngesellschaft wird vom Elektrizitätswerk Konstantinopel Drehstrom von 9600 Volt beziehen. Das Umformen in Gleichstrom von 550 Volt wird die Straßenbahn in eigenen Umformerwerken vornehmen, wovon zwei auf die Peraseite und eines auf die Stambulseite zu liegen kommen werden. Da das Werk in Silichdar noch nicht vollendet ist — wenn nichts Unvorhergesehenes dazwischen kommt, hofft man im November Strom für den ganzen Straßenbahnbetrieb zu erhalten —, wurde in Kabatasch am Bosporus ein Hilfswerk errichtet, das den Strom für die Strecken Tunnel-Schischli (4 km) und Karaköi-Galata-Ortaköi (5 km) liefern soll. Es ist mit zwei Wolfschen Lokomobilen von je 250 PK. und zwei Gleichstromdynamomaschinen von Siemens-Schuckert ausgerüstet. Diese Hilfszentrale war schon Ende 1912 fertig. (Folgen Mitteilungen über die an den Lieferungen für die Elektrisierung beteiligten hauptsächlich deutschen Werke.)

— **Zur Steinkohlenkrisis in Rußland.** Die Versorgung der Eisenbahnen und ebenso der Industrien mit Heizmaterial scheint noch immer Gegenstand ernster Besorgnis der Regierung zu sein. Nicht nur in der nichtamtlichen Presse wird die Frage sehr lebhaft und heftig behandelt, sondern auch in amtlichen Organen wird der Gegenstand eingehend besprochen. So teilten die „Birsh. Wedom." mit, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten für das laufende Jahr 35 Millionen Pud Kohlen in England bestellt und den Kohlenindustriellen des Donezbeckens bekanntgegeben hat, daß es sie für dieses Jahr von der Verpflichtung entbindet, für die Staatsbahnen 30 Millionen Pud Kohlen zu liefern. Da der Bedarf der Eisenbahnen auf diese Weise durch ausländische Kohle gedeckt ist, so empfiehlt das Ministerium der Verkehrsanstalten, die so freigewordene Menge Kohlen der Industrie, welche an Kohlenmangel leidet, zur Verfügung zu stellen. Unter den industriellen Betrieben scheint im Augenblick die Zuckerindustrie am schwersten betroffen zu sein, denn ihr sollen zur Aufrechterhaltung des Betriebes der eben beginnenden Kampagne noch über 100 Millionen Pud Kohlen fehlen. Selbst der Verzicht der Staatseisenbahnen auf die Lieferung jener 30 Millionen Pud Kohlen würde also noch lange nicht ausreichen, um den Bedarf der Zuckerindustrie zu decken.

Jene in England bestellten 35 Millionen Pud Steinkohlen sollen angeblich über Odessa bezogen und den Südwestbahnen zur Verfügung gestellt werden. Es drängt sich hierbei fast von selbst die Frage auf, wie denn den übrigen Bahnen geholfen werden wird, denn aller Wahrscheinlichkeit nach wird die Not bei ihnen keine geringere sein als bei den Südwestbahnen. Über diese Frage schweigt die Presse zurzeit noch, wohl aber hat sich die Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel in ihrer Sitzung am 4./17. Juli mit der Frage der Sicherstellung der Eisenbahnen in bezug auf die Lieferung von Steinkohlen sehr eingehend beschäftigt, und ist dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß, offenbar gemessen an dem gegenwärtigen Stande der Leistungsfähigkeit der Kohlenindustrie in Rußland, im Jahre 1914 zur Versorgung der Eisenbahnen mit Kohlen der Fehlbetrag 125—150 Millionen Pud oder 2 048 000—2 457 000 t betragen wird. Schon in Nr. 5 S. 85 d. Ztg. haben wir die Kohlenfrage besprochen, die Wichtigkeit des Stoffes bringt es aber mit sich, daß immer wieder auf den Gegenstand zurückgekommen werden muß. Nicht nur die Industrie leidet schon in friedlichen Zeitläuften, sondern noch viel tiefer muß die Wirkung dieser Leistungsunfähigkeit der Kohlenindustrie in Zeiten werden, in denen auf dem Gebiet der Truppenbewegung und was alles damit zusammenhängt große Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gestellt werden müssen. Wie drückend die Not übrigens als solche allseitig empfunden wird, mag daraus entnommen werden, daß selbst die Vertreter der Interessen der Montanindustrie Südrußlands es in einer Versammlung am 10./23. August d. J., in welcher die Lage der russischen Steinkohlenindustrie eingehend besprochen wurde, anerkannten, daß die Öffnung der Grenze für zollfreie Einfuhr einer gewissen Steinkohlenmenge zur Bekämpfung des herrschenden Mangels eine sehr wünschenswerte Maßnahme sei, während es, nach Meinung derselben Interessenten, als ein sehr gewagter Versuch zu bezeichnen sei, wenn diese Maßnahme nicht nur zur Beseitigung des herrschenden Mangels, sondern aus anderen Rücksichten, z. B. zur Bekämpfung hoher Preise, durchgeführt werden sollte. Hierdurch würde das ganze Schutzzollsystem ins Wanken geraten, und die Folgen würden sehr bedauerliche sein. Diese seine Ansicht wird das Bureau dem Ministerpräsidenten und dem Minister für Handel und Industrie zur Kenntnis bringen, in der Hoffnung, daß die Bedenken an der maßgebenden Stelle die gewünschte Beachtung finden werden. m.

In Übereinstimmung mit obiger Mitteilung melden englische Blätter, daß sich russische Lieferer vertraglich verpflichtet haben, den Eisenbahnen ihres Landes 450 000 t Kohlen zu liefern, wovon der größte Teil in Newcastle und an anderen englischen Plätzen angekauft werden soll. Außerdem sind 130 000 Tonnen nach Noworossisk zu liefern, so daß noch vor Januar k. J. 550 000 bis 600 000 t englische Kohlen nach russischen Häfen gehen.

Fremde Erdteile.

— **Verbindung der Fundorte der Lena-Goldindustrie-Gesellschaft mit der Sibirischen Bahn.** Vertreter der Verwaltung der Lena-Goldindustrie-Gesellschaft haben, wie die St. Petersburger Zeitung berichtet, den Ministerpräsidenten Kokowzow besucht und um Herstellung einer Verbindung des großen Gebietes der Fundorte der Gesellschaft mit der Hauptlinie der Sibirischen Bahn durch Anlage einer Lena-Bahn nachgesucht. Kokowzow teilte den Vertretern der Gesellschaft mit, daß die Frage des Baues der Lena-Bahn bereits auf der Tagesordnung stehe und voraussichtlich in kurzer Zeit zur Entscheidung kommen werde. Was nun die Ansicht Kokowzows persönlich anlangt, so ist er durchaus für die Herstellung einer solchen Verbindung von Bodaibo mit der Sibirischen Bahn und bezeichnete eine schnelle Bauausführung einer Bahn in diesem großen und reichen Gebiete als durchaus erwünscht. Ebenso billigt der Ministerpräsident angeblich die Absicht der Lena-Gesellschaft, die Lena-Bahn nicht aus eigenen Mitteln und unter eigenem Namen zu bauen, sondern für den Bau und den Betrieb dieser Linie eine besondere Gesellschaft ins Leben zu rufen.

Wird eine Bahn wirklich bald gebaut, so wird das Gebiet der Goldminen aus seiner Abgeschlossenheit und Unerreichbarkeit hoffentlich gerissen werden, so daß Greuel, wie sie sich dort noch vor kurzem abgespielt haben, nicht mehr ungestört verübt werden könnten. m.

— **Eisenbahneröffnung in Tunesien.** Im Süden der französischen Regentschaft Tunesien ist kürzlich die 53 km lange Strecke Metlaui-Tozeur der Sfax-Gafsa-Gesellschaft eröffnet worden. Dadurch haben die Oasen des Schott-el-Dscherid eine direkte Verbindung nach der Küste und dem Norden Tunesiens erhalten. Die Gesellschaft beabsichtigt, zur Bequemlichkeit der Reisenden Durchgangswagen einzustellen. Die Linie dürfte einen günstigen Einfluß auf die Ausfuhr der Datteln aus dem Oasengebiet ausüben, da die bisherigen zeitraubenden und kostspieligen Umladungen künftig in Wegfall kommen.

— **Zum Projekt der Kameruner Südbahn.** Kolonialstaatssekretär Dr. Solf traf auf seiner Rundreise durch Kamerun in Kribi ein. Die Handelskammer für Süd-Kamerun veranstaltete ihm zu Ehren ein Bankett. Auf diesem brachte der Syndikus der Kammer, Rechtsanwalt Prange, die Wünsche des Südens der Kolonie an das Reichskolonialamt zum Ausdruck. Er betonte insbesondere die Notwendigkeit, Kribi, den wichtigsten Ausfuhrhafen der Kolonie, mit dem Hinterlande durch eine Eisenbahn zu verbinden. Angesichts der bedrängten Lage des Gummihandels bat er um Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Kautschuk. Durch eine großzügige, nicht auf sofortige Deckung bedachte Finanz-

politik solle der entstehende Zollausfall wieder ausgeglichen werden. In seiner Antwort erklärte der Staatssekretär, das ganze System des Kameruner Südhandels erscheine ihm unkaufmännisch. Die Aufhebung des Ausfuhrzolls auf Gummi lehnte er ab, auch eine Ermäßigung könne angesichts der Finanzlage der Kolonie nicht in Frage kommen. Das Projekt einer Kameruner Südbahn erklärte er als aussichtslos, da Südkamerun als Hinterland von Duala anzusehen sei. Besonders wandte sich der Staatssekretär gegen die heimische Preßagitation in dieser Frage, die der kolonialen Sache nur schädlich sein könne. Hingegen sagte er bezüglich des Ausbaues des Südkameruner Wegenetzes durch Schaffung von Straßen für Lastautomobile seine energische Unterstützung zu.

— **Deutsch-ostafrikanische Mittellandbahn.** Nach einer telegraphischen Meldung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft hat die Gleisspitze der Mittellandbahn zum Tanganjikasee am 1. September 315 km westlich von Tabora erreicht. Im Monat August wurden 26 km vorgestreckt. Die noch zu bauende Strecke bis zum See beträgt weniger als 100 km, so daß zu hoffen ist, daß die Bahn vor Schluß dieses Jahres den Tanganjika erreichen wird.

— **Der Güterbahnhof für die Soo-Linie in Chicago,** der ein Rechteck von etwa 105 m Breite und 760 m Länge im Innern der Stadt bedeckt, liegt vollständig auf einer zusammenhängenden Eisenbetonplattform, die von etwa 2000 Säulen getragen wird. Da der Bahnhof, wie die „Ztschr. d. Ing." nach Engineering News berichtet, hochgelegt werden mußte, weil Schienenübergänge im Zuge von 11 Straßen unzulässig waren, so stellte sich der Bau der Plattform billiger, als wenn man das Gelände aufgefüllt und mit Stützmauern eingefaßt hätte, zumal, da der Raum unter der Plattform zum Lagern der ankommenden Güter geeignet ist und infolgedessen die Speicher verhältnismäßig klein sein können. Auf der Plattform sind die Gleise in der üblichen Bettung, wie auf festem Untergrund, verlegt, und zwischen den Gleisen sind Fahrstraßen vorhanden, auf die die Fuhrwerke über Rampen gelangen.

— **Abkürzungslinie der Dalaware-Lakawanna & Western Eisenbahn.** Der scharfe Wettbewerb der Eisenbahnen im Osten der Vereinigten Staaten zwingt die Bahnen zur Herstellung von Abkürzungslinien, bei denen zugleich die Neigungs- und Krümmungsverhältnisse verbessert werden. Die Hauptstrecke der Delaware-Lakawanna & Westernbahn von Hoboken nach Buffalo macht zwischen den Stationen Hopatcong und Slateford, deren Entfernung in der Luftlinie 40 km beträgt, einen Umweg von 63 km Länge über die kleine Stadt Washington in New Jersey. Zwischen den beiden genannten Punkten ist nunmehr eine Abkürzungslinie von 45 km Länge erbaut worden, die große technische Schwierigkeiten verursachte, weil die Flußtäler in dieser Gegend sämtlich von Norden nach Süden verlaufen und die fast genau von Osten nach Westen führende Bahnlinie daher beträchtliche Höhenunterschiede zu überwinden hatte.

Die neue Linie wurde mit kleinsten Krümmungen von 873 m Halbmesser erbaut, nur an einer Stelle findet sich ein Halbmesser von 582 m. Die längste gerade Strecke beträgt 11 km. Auf 10 km Länge ist die Bahn eben. Die größte Neigung ist nur 5,7 ‰. Im ganzen wurden rund 6 000 000 cbm Erde und rund 5 000 000 cbm Fels bewegt. Zur Bodengewinnung waren im ganzen bis zu 31 Löffelbagger in Tätigkeit. Planübergänge und Plankreuzungen wurden auf der ganzen Strecke vermieden. Die größten Dämme haben eine Höhe bis zu 32 m, die größten Einschnitte eine Tiefe bis zu 40 m. Der tiefste Einschnitt ist in Granitfelsen ausgeführt, die mittleren 300 m des Gebirges wurden mit einem Tunnel durchfahren, weil der Felsen an dieser Stelle so stark verwitternde Schichten aufwies, daß man glaubte, einen offenen Einschnitt nicht halten zu können. Der höchste Damm hat eine Länge von 10 km und enthält rund 5 600 000 cbm Bodenmassen. Dieser Boden mußte größtenteils aus Seitenentnahmen gewonnen werden. Im Zuge dieses Dammes liegen sieben gewölbte Unterführungen, davon zwei für Eisenbahnen, vier für Straßen und eine für den Fluß. Bei Hainesburg wird das tiefe Tal des Delaware auf einem gewölbten Viadukt gekreuzt, dessen Höhe 36 m beträgt. Das Bauwerk besitzt fünf Öffnungen zu je 45 m, zwei Öffnungen zu je 36 m und zwei zu je 13,5 m Weite; es ist das größte massive Bauwerk in den Vereinigten Staaten. Das zweitgrößte Bauwerk der Bahn ist der Viadukt bei Paulins Kill mit fünf Öffnungen zu je 36 m und zwei zu 30 m. Im Zuge der Bahn liegen 66 Bauwerke aus Beton oder Eisenbeton und nur eine einzige eiserne Brücke, mit welcher der Morriskanal überschritten wird. Die neue Strecke ist von vornherein zweigleisig angelegt, sie wird in beiden Richtungen von zusammen 20 Personen- und 34 Güterzügen befahren.

Allgemeines.

— **Das elektrische Licht im Wettstreit mit den anderen Beleuchtungsarten.** Unter diesem Titel veröffentlichte Dr.-Ing. L. Bloch eine Reihe von Aufsätzen in der AEG-Zeitung, der wir die folgende interessante Nachweisung entnehmen. Ein anschauliches Bild für die anhaltende und sehr bedeutende Verminderung der Kosten elektrischer Beleuchtung gibt eine Abbildung. Aus dieser ergibt sich, daß die Jahreskosten für die elektrische Beleuchtung einer Vierzimmer-Wohnung bei dem Lichtstrompreis der Berliner Elektrizitäts-Werke von 60 ₰ für die Kilowattstunde in den Jahren 1890/98 unter Verwendung von Kohlenfadenlampen 220 ℳ, in den Jahren 1899/1903 bei einem Strompreis von 55 ₰ und derselben Beleuchtungsart 200 ℳ betragen haben. Bei der Verwendung von Nernstlampen betrugen in den Jahren 1902/03 bei einem Preis von 40 ₰ für die Kilowattstunde die Kosten 100 ℳ; sie sanken in den Jahren 1904/06 auf 70 ℳ, bei Verwendung von Metallfadenlampen, 1907/11 auf 50 ℳ und bei Verwendung von Metalldrahtlampen für 1912 auf 40 ℳ. Sonach sind die Kosten innerhalb anderthalb Jahrzehnten von 220 auf 40 ℳ zurückgegangen, also auf weniger als den fünften Teil. Ähnlich und zum Teil noch günstiger liegen die Verhältnisse in anderen Anlagen. So sind beispielsweise für Berliner Gastwirtschaften infolge der Einführung ermäßigter Spezialtarife die Jahreskosten für eine elektrische Beleuchtung von gleichbleibender Stärke innerhalb der letzten 15 Jahre auf den sechsten Teil und auch noch während der letzten 10 Jahre, also nach der Einführung der Nernstlampe, auf den dritten Teil der früheren Kosten gesunken.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Stolberg-Herzogenrath zwischen den Stationen Alsdorf und Herzogenrath neu errichtete Güterbahnhof Nordstern für den Wagenladungsverkehr (Eilgut und Frachtgut) der angeschlossenen Werke eröffnet werden. Mit demselben Tage wird Nordstern in die Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlentarife aufgenommen. Die Entfernungen betragen: zwischen Nordstern und Alsdorf 2,15 km und zwischen Nordstern und Herzogenrath 4,50 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Appenweier-Oppenau gelegene Station Zusenhofen, die bisher nur dem Personen- usw. Verkehr gedient hat, wird am 1. Oktober 1913 für den Gesamtgüterverkehr eeröffnet. Die Station besitzt nur Seitenrampe.

K. k. österreichische Staatsbahnen, Staatsbahndirektion Prag. Die im km 90,4 der Linie Gmünd-Prag gelegene Personenhalte- und Verladestelle Chotowin ist am 12. September 1913 mit den bisherigen ungeänderten Güterabfertigungsbefugnissen als Station eröffnet worden.

K. k. Staatsbahndirektion Stanislau. Am 1. Oktober 1913 wird die im km 56,5 der Linie Lemberg-Itzkany liegende Betriebsausweiche Ostrów als Personenhalte- und selbständige Verrechnungsstelle mit der neuen Namensbezeichnung „Czarny Ostrów" eröffnet. Die Fahrkartenausgabe sowie die Gepäckabfertigung findet in der Haltestelle selbst statt. Die tarifarische Entfernung beträgt von Chodorów 7 km und von Borynicze 6 km.

K. ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Temesvár-Orsova gelegene Station Zaguzsén ist am 1. September 1913 für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Bezeichnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen, Staatsbahndirektion Olmütz. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Namen nachstehender Stationen und Haltestellen wie folgt abgeändert: Station Namiescht der Linie Olmütz-Cellechowitz in „Namiescht bei Olmütz"; Personenhaltestelle Augezd der

Linie Sternberg-Jägerndorf in „Augezd bei Mähr.-Neustadt"; Personenhaltestelle Baumgarten-Ullersdorf der Linie Zwittau-Skutsch in „Baumgarten".

Königlich Ungarische Staatsbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Namen nachstehender Stationen und Haltestellen wie folgt abgeändert:

Alsó Turcsek	in Felsöstubnya,
Gyimes	„ Gyimesbükk,
Csörögi csárda	„ Csörögi szöllök,
Zsarnocza fürész	„ Zsarnocza Alsóhámor,
Csömödér	in Csömödér Páka,
Krasóvár	„ Gerlistye,
Egyed	„ Emmamajor,
Bácsfeketehegy	„ Bácsfeketehegy-Szeghegy,
Gordisa-Drávaszabolcs	„ Drávapalkonya-Drávaszabolcs,
Gyöngyösmellék-Szentmihályfapuszta	„ Németujfalú-Szentmihályfapuszta,
Ujszentes	„ Vadászerdöi szakiskola,
Temesgyarmati szöllök	„ Kisgyarmatpuszta,
Salgótarján piacztér	„ Salgótarján fötér.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Lausitzer Eisenbahngesellschaft Sommerfeld.

Am 1. Oktober 1913 wird die 6,9 km lange Fortsetzung der vollspurigen Nebenbahn Hansdorf-Priebus nach Lichtenberg (Kr. Sagan) als Nebenbahn dem Betriebe übergeben werden. An der neuen Strecke liegen der dem Personen- und Gepäckverkehr dienende Haltepunkt Pattag, sowie der dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Tier- und Güterverkehr dienende Bahnhof Lichtenberg (Kr. Sagan).

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich, ist in Lichtenberg (Kr. Sagan) ausgeschlossen.

Die Züge werden nach dem veröffentlichten Fahrplan verkehren.

Für die neue Strecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Sommerfeld, 16. Septbr. 1913. (2431)
Direktion der
Lausitzer Eisenbahngesellschaft.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Stolberg-Herzogenrath zwischen den Stationen Alsdorf und Herzogenrath neu errichtete Güterbahnhof Nordstern für den Wagenladungsverkehr (Eilgut und Frachtgut) der angeschlossenen Werke eröffnet werden.

Mit demselben Tage wird Nordstern in die Staats- und Privatbahn-Güter- und Kohlentarife aufgenommen.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Nordstern und Alsdorf 2,15 km,
zwischen Nordstern und Herzogenrath 4,50 km.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cöln, im September 1913. (2424)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Wegen Hochwassers war der Verkehr auf folgenden Stationen eingestellt: Forró-Encs-Garadna vom 7. August bis 10. August. — Abaujszántó—Tállya vom 7. Aug. bis 10. Aug. — Kiskapud—Nekézsény-Sáta vom 15. Aug. bis 22. Aug. — Pelsöcz—Gombaszög vom 15. Aug. bis 18. Aug. — Putnok—Monosbél vom 8. Aug. bis 18. Aug. — Monosbél—Szarvaskö vom 8. Aug. bis 22. Aug. — Szarvaskö—Eger vom 8. Aug. bis 30. Aug. — Héjjasfalva—Székelyudvarhely vom 21. Aug bis 25. Aug. und auf der Station Turóczszentmárton—Celulosefabrik vom 18. August bis 26. August.

Aus derselben Ursache wurde der Verkehr zwischen den Stationen Göncz—Hidasnémeti vom 17. August bis auf weiteres eingestellt.

Der am 10. Juli l. J. eingestellte Verkehr wurde zwischen den Stationen Dicsöszentmárton—Parajd am 15. Aug. wieder aufgenommen.

Budapest, 6. September 1913. (2447)
Die Direktion der kgl. ung. Staatsbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

Rumänische Staatsbahnen.

Der wegen Demobilisierung unserer Wehrkraft am 18. August l. J. eingestellte Güterverkehr wurde am 5. September l. J. wieder aufgenommen.

Im Sinne der Bestimmungen des § 11 Abs. 4 des Vereins-Wagen-Übereinkommens bringen wir dies zur Kenntnis.

Bukarest, 12. September 1913. (2446)
Der Direktor des Verkehrsdienstes.

Die süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft hat heute den Güterverkehr nach den bulgarischen Häfen und Bahnstationen wieder aufgenommen.

Regensburg, 16. September 1913. (2443)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern.

Tarif vom 1. Juni 1911.

Mit Wirkung vom 22. September 1913 wird die Station Fürth (Bay.) Stb. in den Abschnitt C (Porzellanwaren aller Art) des Ausnahmetarifs 31f für Ausfuhrgüter, Abteilung III, einbezogen. Der Frachtsatz nach Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Mannheim Bad. B. und Industriehafen beträgt durchweg 88 ₰ für 100 kg. (2455)

München, 17. September 1913.
Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1100, Heft 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Mittleres, nord- und südwestliches Gebiet — gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung werden die Stationen Berlin Osthafen und Neukölln-Treptow des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Hinsichtlich der Frachtsätze wird auf die entsprechende Bekanntmachung im „Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger für den Güter- und Tierverkehr im Bereiche der Preußisch - Hessischen Staatseisenbahnverwaltung usw." verwiesen.

Kattowitz, 17. Sept. 1913. (2452)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 22. September 1913 werden im Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) von Finsterwalde (Niederlaus.) nach einer Reihe Stationen Frachtsätze eingeführt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2449)

Berlin, 16. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.

Tarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1913 und Heft A vom 1. April 1913.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Obudai gásgyár für die dort von den Gaswerken der Haupt- und Residenzstadt Budapest aufgegebenen oder unter ihrer Adresse anlangenden Wagenladungs - Frachtgutsendungen in die Wagenladungsklassen und Spezialtarife des Klassentarifs, sowie in die für Wagenladungen gültigen Serien- und Ausnahmetarife, ferner in die Kilometertabellen mit den von oder nach der Station Obuda gültigen Frachtsätzen und Entfernungen aufgenommen. (2450)

Breslau, 16. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 25. September 1913 wird ein Ausnahmetarif für Manganerz von den Nordseehäfen und einigen Ostseehäfen nach der Station Wasseralfingen der Württembergischen Staatseisenbahnen eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, 16. Sept. 1913. (2451)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Lichtenberg (Kreis Sagan) der Hansdorf-Priebuser Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Näheres über die Berechnung der Tarifentfernungen usw. enthält die nächste Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeigers. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz. (2448)

Berlin, 16. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessischer Staats- und Privatbahngüterverkehr. Tarifheft C 2.

Die Station Kiel wird mit sofortiger Gültigkeit als Versandstation in die Abteilung b I des A. T. S. 18 b für frische (grüne) Heringe aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, 16. September 1913. (2435)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird die normalspurige Reststrecke der Bahn Schlawa-Klein Gräditz (Glogau)/Fraustadt der Neubaustrecke Kolzig (Kr. Grünberg)-Glogau-Fraustadt im Direktionsbezirk Posen in Betrieb genommen. Die hierdurch eintretenden Entfernungsänderungen (Entfernungskürzungen) werden in einem der nächsten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekanntgegeben. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 16. September 1913. (2436)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 20. September 1913 wird die Station Nicolausdorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w aufgenommen.

Näheres ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfragen.

Berlin, 15. September 1913. (2437)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Im Tarif, Teil II Heft 1 vom 1. April 1913, auf Seite 106, wird bei Station Nagyvárad der 227 betragende Schnittfrachtsatz I der Wagenladungsklasse A 1 als augenscheinlicher Druckfehler mit sofortiger Gültigkeit auf 277 ₰ berichtigt.

Breslau, 16. September 1913. (2438)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Vom 1. k. Mts. ab kommt an Stelle des bisherigen Policenstempels eine Reichsstempelabgabe in Höhe von 1 % der Versicherungsprämie zur Erhebung. (Vergl. Art. 14 Abs. 5.)

Altona, 14. September 1913. (2425)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gütertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung erhält die Tarifstation Kleinlaufenburg den Zusatz „Gbf“. Als neue Tarifstation wird Kleinlaufenburg Pbf aufgenommen. Ferner wird die Station Sinzheim b. Oos in den A. T. 5 g aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 16. Septbr. 1913. (2433)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-württembergischer Güterverkehr.

Auf 20. September 1913 werden in die Abt. I des Ausnahmetarifs 2 b (Zuckerrüben usw.) weitere württembergische und badische Stationen aufgenommen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 15. Septbr. 1913. (2434)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Zum Tarif- und Verkehrsanzeiger. Güterverkehr.

Tarif für den Verkehr zwischen Stationen Deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn, Heft 2 vom 1. Mai 1902.

Im Ausnahmetarif 11 a (Eisenerze usw.) wird mit sofortiger Gültigkeit nachstehender Frachtstaz eingeführt:

von Rothe Erde nach Belval Hütte 4,16 ℳ für 1000 kg.

Straßburg, 16. Septbr. 1913. (2432)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsche Eisenbahntarife, Teile I.

Am 25. September 1913 treten in Kraft:

1. Zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung A vom 1. Januar 1912 der Nachtrag V;
2. zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abteilung B vom 1. April 1913 der Nachtrag II;
3. zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I vom 1. April 1913 der Nachtrag I.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Ausführungsbestimmungen sowie der Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften für den Güter- und Tierverkehr und der Güterklassifikation.

Zum gleichen Zeitpunkte wird ferner der Nachtrag II zu den „Erläuterungen und Entscheidungen zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, Abt. B vom 1. April 1913“ ausgegeben, der neben dem vollständigen Wortlaut des vorbezeichneten Nachtrags II zum Teil I B unverbindliche Erläuterungen zu den Änderungen enthält.

Druckabzüge der Nachträge können vom 24. September d. Js. an zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau (Bahnhof Alexanderplatz), bezogen werden.

Berlin, 15. September 1913. (2426)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912. Berichtigung eines Druckfehlers im Nachtrag IV.

Auf Seite 17 und 18 des Nachtrags IV ist bei Ausnahmetarif 3 A und B in Schnittafel A die Nummer IV in „VI“ zu berichtigen.

Breslau, 15. September 1913. (2427)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit der Gütertarife, Teil II, Hefte 3 und 4 wird bis Ende Dezember 1913 verlängert.

Cöln, den 13. September 1913. (2428)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. von Deutschland nach Italien vom 16. Juli 1913.

Am 1. Januar 1914 treten die Entfernungen und Schnittfrachtsätze für die Station Kehl der Badischen Staatsbahnen außer Kraft.

Straßburg, 12. September 1913. (2421)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. vom 1. Dezember 1906.

Mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Saarbrücken=Malstatt der K. E. D. Saarbrücken mit nachstehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Tarif einbezogen.

Von	Nach: Eger transit * Kilometer	Eger transit * Abteilung A	B	C	Franzensbad transit * Kilometer	Franzensbad transit * Abteilung A	B	C	Furth i. W. transit * Kilometer	Furth i. W. transit * Abteilung A	B	C
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Saarbrücken=Malstatt	557	162	129	101	554	161	128	100	572	166	132	103

Nach: Kufstein transit * Kilometer	Kufstein transit * Abteilung A	B	C	Passau transit * Kilometer	Passau transit * Abteilung A	B	C	Salzburg transit * Kilometer	Salzburg transit * Abteilung A	B	C	Simbach transit * Kilometer	Simbach transit * Abteilung A	B	C	Von
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
584	170	134	105	629	165	144	113	638	185	146	114	608	176	140	109	Saarbrücken=Malstatt

München, den 13. September 1913. (2440)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil IA, Reglementarische Bestimmungen, vom 22. Dezember 1908.

Am 1. Oktober 1913 tritt der Nachtrag II in Kraft.

Straßburg, 12. September 1913. (2422)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Anhang zu den badischen Gütertarifen.
Auf 1. Dezember l. J. wird zum Tarif Nr. 300 der Nachtrag I ausgegeben.

Neben bereits im Verfügungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen wird er für den Verkehr mit der Straßburger Straßenbahn - Gesellschaft erhöhte Frachtsätze enthalten. Die Erhöhungen betragen bei Eilstückgut 5, bei Frachtstückgut 2 und bei Wagenladungsgütern 0,5 ₰ für 100 kg.

Karlsruhe, 15. September 1913. (2423)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird:

1. die Station Hassee des Direktionsbezirks Altona in den Verkehr allgemein sowie in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t und
2. die Station Hamburg-Barmbeck in den Ausnahmetarif S 5 t aufgenommen.

Hannover, 16. September 1913. (2439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badischer Gütertarif.
Ab 1. Oktober 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 10 a durch Dari (Darisamen) und der Ausnahmetarif 27 durch Frachtsätze für Mineralschmieröle von Karlsruhe Hafen, Kehl und Rheinau Hafen nach Waldshut ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 16. September 1913. (2445)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Rheinisch-süddeutsch-schweizerisch-ungarisch-rumänisch-serbisch-bulgarisch-orientalischer Personen- und Gepäckverkehr.
Die in der Vereinszeitung Nr. 46 vom 18. Juni 1913 erlassene Bekanntmachung wegen Aufhebung der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze im Verkehr mit Adrianopel wird dahin berichtigt, daß diese Fahrpreise und Gepäcksätze in Kraft bleiben, die direkte Abfertigung von Personen- und Reisegepäck im Verkehr mit Adrianopel jedoch bis zur Wiederkehr geregelter Verkehrsverhältnisse unterbleibt.

Stuttgart, 15. September 1913. (2429)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen- Personen- und Gepäcktarif Teil II der Westfälischen Landes-Eisenbahn.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird an Stelle des Personen- und Gepäcktarifs vom 1. Mai 1907 ein neuer Tarif ausgegeben. Tariferhöhungen sind nicht eingetreten.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Fahrkarten - Ausgabestellen und die unterzeichnete Direktion.

Lippstadt, 15. September 1913. (2444)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Preußisch-Hessisch-Oldenburgischer Personenverkehr.
Zum Tarif vom 1. Mai 1907 treten am 1. Oktober 1913 Nachtrag XI zu Heft 2 und Nachtrag X zu Heft 3 in Kraft.

Die Nachträge enthalten Ergänzungen und Änderungen der Kilometertafeln sowie sonstige Änderungen, Nachtrag XI zu Heft 2 außerdem eine Ergänzung der Preistafel.

Oldenburg, 15. September 1913. (2441)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

---

6. Verdingungen.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Kleineisen.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien, und zwar: Hakennägel, Klemmplatten, Spannplatten und Federringe ist auf Grund der im Gewerbeblatt aus Württemberg, Jahrgang 1912 Seite 113, bekannt gemachten „Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen“ zu vergeben.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichnis liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und können gegen Einsendung von 1 ℳ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden. In den hierauf bezüglichen Gesuchen sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisen“ versehen spätestens bis
27. September 1913, vormittags 11 Uhr,
bei der unterzeichneten Stelle einzureichen, anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt, der die Bieter oder ihre Bevollmächtigten anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 25. Oktober d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 11. September 1913. (2400)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Verdingung
von 126 600 kg Zinn in 8 Losen, 15 150 Kilogramm in 7 Losen, 10 900 kg Zink, 79 500 kg Zinkblech, 101 300 kg Muldenblei, 10 800 kg Walzblei und 9000 kg Zinkplatten in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. Oktober 1913, vormittags 9½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 7. Oktober 1913, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist für Zinn und Antimon bis 14. Oktober 1913 und für die übrigen Materialien bis 22. Oktober 1913.

Berlin, 15. September 1913. (2442)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.
Die in den Werkstätten Frankfurt (Oder), Guben, Posen, Glogau und Lissa (Posen) angesammelten alten Werkstattsmaterialien, darunter Altkupfer, Rotguß- und Weißgußspäne, Eisen- und Stahlschrot, Zinkschrot, verbranntes Gußeisen, Glasbrocken, Schmelztiegelscherben, Zeug- und sonstige Abfälle usw. sowie zwei alte Drehbänke, eine alte Hobelmaschine und eine alte Löschgrube sollen am 17. Oktober d. J., vorm. 10 Uhr, öffentlich verkauft werden. Angebote sind portofrei, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ an die Königliche Eisenbahndirektion in Posen, Luisenstraße 10, bis zum Eröffnungstermin einzusenden. Angebotsunterlagen können ebenfalls im Zentralbureau, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in bar, ohne Bestellgeld, soweit der Vorrat reicht, von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen. Frist zur Vertragserfüllung 3 Monate. (2454)

Posen, September 1913.
Königl. Eisenbahndirektion.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen und Jena sollen öffentlich verkauft werden:

Kupfer in Stücken und Spänen, Rotgußspäne, desgl. mit Weißguß gemischt, Eisen-Drehspäne, Blech-, Kern-, Misch-, Hohl-, Weißblech-, Stahl- und Gußschrot, Radreifen, -scheiben und -sterne, Metallkehricht, Bleiplatten und Bleischlamm aus Akkumulatorenbatterien.

Termin am 21. Oktober 1913, vormittags 10 Uhr.

Verkaufs-Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen. (2453)
Erfurt, 16. September 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf von alten Werkstättenmaterialien.
Die beim Hauptmagazin und bei den Werkstätten lagernden Altmaterialien wie Kupfer, Messing und Rotguß, Achsen, Radreifen, Radsterne, Wagenräder, Schmiedeeisen, Eisenblech, Siederöhren, Roststäbe, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Stahlabfälle, Gummiabfälle und dergl. werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis können von der unterzeichneten Stelle bezogen werden. Die Kaufgebote sind spätestens bis zum
30. September 1913, nachmittags 2½ Uhr
hierher einzureichen, ihre Eröffnung findet zu dem genannten Zeitpunkt statt.

Eßlingen, 13. September 1913. (2430)
K. Württ. Eisenbahnhauptmagazinverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 74. 24. September 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die besondere, Allerhöchst niedergesetzte Kommission zur Erforschung des Eisenbahnwesens in Rußland.

Am 1./14. Juni d. J. hat diese Kommission auf Allerh. Befehl ihre Tätigkeit eingestellt. Bei Gelegenheit der letzten Sitzung wies der Vorsitzende, Mitglied des Reichsrates General N. P. Petrow, darauf hin, wie die von ihm geleitete Kommission eine Fortsetzung jener großen, im Jahre 1876 unter dem Vorsitz des General-Adjutanten Graf Baranow niedergesetzten Kommission ist, die seinerzeit auf eine Anregung des Kriegsministers ernannt worden war. Schon damals war der Gedanke leitend, daß es durchaus notwendig sei, das gesamte Eisenbahnwesen einmal gründlich nachzuprüfen in bezug auf seine Beziehungen zu Handel, Industrie und zur Landesverteidigung. Nach dem Arbeitsplan, der für die Kommission ausgearbeitet worden war, sollte diese vor allem feststellen, wo die Ursachen für den unbefriedigenden Zustand der Eisenbahnen zu suchen sind; was zu geschehen habe, um das Eisenbahnnetz in einen Zustand zu bringen, der imstande wäre den Ansprüchen, die der Handel, die Industrie, die Staatsverwaltung und die Landesverteidigung zu erheben gezwungen sind, zu genügen; welche Maßnahmen durchzuführen wären, um den Einfluß der Staatsregierung auf den Betrieb der Bahnen zu verstärken usw. Die Kommission des Grafen Baranow hat bis zum Jahre 1885 gearbeitet. Das wichtigste Ergebnis ihrer Arbeiten war das allgemeine Statut für die russischen Eisenbahnen. Es war das erste Eisenbahngesetz, das in Rußland zustande gekommen war. Am 12. Juli 1885 hatte es der Kaiser bestätigt.

Die nächste Kommission, die sich mit der Klarstellung einzelner Eisenbahnfragen zu beschäftigen hatte, wurde im Jahre 1903 ernannt und trat unter dem Vorsitze des Mitgliedes des Reichsrates Wirkl. Geheimen Rats Iwaschtschenkow zusammen. Sie war aus Vertretern des Ministeriums der Verkehrsanstalten, des Krieges und der Reichskontrolle zusammengesetzt; sie hatte als einzige Aufgabe die Frage zu beantworten: wie lassen sich die steten Betriebszuschüsse erklären? Die Kommission gab hierauf die Antwort: durch den lebhaften Eisenbahnbau, der in erster Reihe auf die Landesverteidigung und allgemeine Staatsinteressen Rücksicht nimmt, der hohe Baukosten in Anspruch nimmt, und endlich den Umstand, daß hierbei auch Konkurrenzbahnen gebaut worden sind; durch die Ermäßigung der Fahrpreise und der Gütertarife; durch die allgemeine Verteuerung des Betriebs.

Wenn hiermit vielleicht einiges zur Erklärung des verlustbringenden Betriebs der russischen Eisenbahnen beigebracht worden sein mag, die Frage war doch nicht so beantwortet, daß aus der Antwort mit Sicherheit der Weg zu erkennen war, der beschritten werden müsse, um eine Besserung in der drückenden wirtschaftlichen Lage der Eisenbahnen herbeiführen zu können. Niemand konnte oder wollte es bestreiten, daß eine Anzahl Bahnen mit Rücksicht auf die Landesverteidigung erbaut worden sind und erbaut werden mußten, ebensowenig konnte es bestritten werden, daß solche Bahnen häufig teuer geworden sind, wohl in den meisten Fällen, weil für die Linienführung keine Wahl bleibt. Ebenso wenig war der zweite Grund besonders geeignet, Licht in die Verhältnisse zu tragen, die hier klargestellt werden sollten, denn der Rückgang der durchschnittlichen Einheitssätze und gleichfalls die zunehmende Teuerung sind Dinge, die auch sonst außerhalb Rußlands beobachtet werden können, ohne daß als Folge hiervon die Betriebsführung der Eisenbahnen verlustbringend wird.

Ob die Beantwortung nicht genügt hat oder ob etwa die vorgeschlagenen Mittel zur Besserung der Verhältnisse nicht geführt haben, ist in der Öffentlichkeit nicht bekannt geworden, jedenfalls ist es für notwendig erachtet worden, im Jahre 1908 wiederum eine Kommission niederzusetzen und ihr den Auftrag zu erteilen, zu einer allseitigen Erforschung des Eisenbahnwesens zu schreiten. Es wurde zu dem Zwecke der Ingenieur-General N. P. Petrow ermächtigt, im Allerhöchsten Auftrage die Prüfung vorzunehmen. Es wurden drei Unterkommissionen erwählt, und zwar je eine zur Bearbeitung der Organisation, der Rechts-

verhältnisse und der Finanzen. Von diesen Unterkommissionen sind ganz erhebliche und nennenswerte Arbeiten geliefert worden, nachdem sie sich vorher an Ort und Stelle über die tatsächlich vorliegenden Verhältnisse eingehend unterrichtet hatten. An dieser Stelle mögen die Revisionen der einzelnen Bahngruppen, die vorgenommen worden sind, nicht noch besonders genannt werden, weil über mehrere schon im Laufe der Jahre Mitteilungen gemacht worden sind. Hier mögen nur die grundlegenden Arbeiten, also solche, die das gesamte Eisenbahnnetz umfassen, angeführt sein. In dieser Beziehung hat die Unterkommission, die sich mit organisatorischen Fragen zu beschäftigen hatte, namentlich einen Entwurf zur Reorganisation der Einrichtungen des Ministeriums der Verkehrsanstalten ausgearbeitet. Dieser Entwurf ist bereits in der allgemeinen Konferenz der Kommission geprüft und auch schon mit einigen Änderungen, die das Ministerium der Verkehrsanstalten für wünschenswert hielt, angenommen worden. Die Kommission für Rechtsverhältnisse hat vor allem das allgemeine Statut für die Eisenbahnen Rußlands neu bearbeitet. Es ist dies eine Arbeit, die sehr weite Kreise interessiert, einmal wegen der Wichtigkeit des Stoffes und sodann, weil das Statut (Gesetz vom 12. Juni 1885) durch sehr viele Nachträge und Ergänzungen nicht mehr übersichtlich, vielleicht auch nicht mehr ganz einheitlich in seiner Ausgestaltung war. Man darf auf die Veröffentlichung dieses wichtigen Gesetzes gespannt sein. Außerdem hat diese Unterkommission sich mit vielen juristischen Fragen beschäftigt und diese bearbeitet, wie z. B.: über den Gerichtsstand der Eisenbahnen; über Klageverjährung in Eisenbahnsachen; über die Erledigung von Reklamationen, die bei den Eisenbahnen erhoben sind; über die Organisation der Behörden, die Reklamationen zu bearbeiten haben; über die zu leistenden Entschädigungen für Schäden, die Personen zugefügt worden sind; über den Kampf gegen Fahrkartenhinterziehungen usw. Die dritte Unterkommission endlich, die Finanzkommission, hat in der Hauptsache drei Arbeiten veröffentlicht, nämlich: über die wichtigsten Grundsätze der finanziellen Seite der Staatseisenbahnwirtschaft, ferner über beobachtete Abweichungen in der Feststellung der Einnahmen, wie sie einerseits in den Betriebsberichten der Staatseisenbahnen und andererseits in den Berichten der Reichskontrolle aufgeführt sind, und endlich über den Privateisenbahnbau.

Interessant ist, was die Finanzkommission als das Endergebnis zu dem ersten, voraufgeführten Bericht ausführt: Die Eisenbahnen stellen ein Unternehmen von staatlichem Charakter dar. Die Wirtschaftsführung muß jedoch nach Maßgabe kaufmännischer Grundsätze geregelt werden und zum Ziele haben, aus dem Unternehmen eine möglichst große Einnahme zu machen, dabei aber die Interessen der Bevölkerung, des Handels und der Industrie zu wahren. Die Zuzahlungen der Staatskasse zur Deckung der Fehlbeträge lassen sich an und für sich noch nicht als Verluste für den Staat oder die Volkswirtschaft bezeichnen, denn der Bau der Eisenbahnen hat für das Reich ganz außerordentlich große Vorteile im Gefolge. Daher spricht sich die Kommission auch dafür aus, daß der Bau von Eisenbahnen energisch fortgeführt werden soll, und zwar namentlich in solchen Reichsgebieten, die entweder Eisenbahnen noch ganz entbehren oder noch ungenügend mit Eisenbahnen ausgestattet sind. Den umfangreichsten Bericht der Finanzkommission bildet die dritte Arbeit über die Frage des Privat-Eisenbahnbaues. Es wird hierbei die Frage des Anteils des Staates und der Privatunternehmung am Eisenbahnbau und -betrieb behandelt, es schließt sich daran ein kurzer geschichtlicher Abriß über die Frage: Staats- und Privat-Eisenbahnwirtschaft in der russischen Gesetzgebung und Verwaltung, um schließlich auf die Notwendigkeit des gemischten Systems in der Eisenbahnwirtschaft hinzuweisen, das in der russischen Eisenbahnpolitik von Anfang an bis in die neueste Zeit hin beobachtet worden ist.

Der interessante Bericht des „Boten der Verkehrsanstalten" (Nr. 27), dem hier im wesentlichen gefolgt ist, schließt seine Ausführungen wie folgt: „Die Tätigkeit der Kommission des Generals Petrow hat sich unter wesentlich günstigeren Bedingungen abgespielt als diejenige der beiden vorhergegangenen Kommissionen. Die Lage unserer Eisenbahnwirtschaft hat sich seit der Einsetzung der Kommission bis zur Unkenntlichkeit verwandelt. Die Fehlbeträge haben aufgehört, an deren Stelle sind große Überschüsse getreten. Von der früheren Systemlosigkeit und Unwirtschaftlichkeit kann nicht mehr die Rede sein. Die erste und wichtigste Ursache dieser Besserung der wirtschaftlichen Lage des russischen Eisenbahnwesens ist zweifellos die gute Ernte in den Jahren 1909 und 1910, die es mit sich brachte, daß die Eisenbahnen einen riesigen Verkehr erhielten und der Wohlstand sich im allgemeinen nach den schweren Ereignissen der Jahre 1904—1907 hob. Aber, gleichzeitig mit der Zunahme der Einnahmen der Eisenbahnen kann auch eine bedeutende Einschränkung der Betriebsausgaben festgestellt werden. Diese Erscheinung ist ausschließlich dem Einfluß zuzuschreiben, den die Maßnahmen der Staatsregierung und die Bemühungen der Kommission des Generals Petrow zur Folge gehabt haben. Das Ministerium der Verkehrsanstalten ist außerordentlich entgegenkommend gewesen, so oft die Kommission sich veranlaßt sah eine Bemerkung zu machen. Ein großer Teil der Ratschläge ist tatsächlich schon verwirklicht worden."

m.

Die Erweiterung des Personenbahnhofs Göttingen.

Der Bahnhof Göttingen ist zurzeit Durchgangsbahnhof für die Linien Hannover-Göttingen-Dransfeld-Cassel, Hannover-Göttingen-Eichenberg-Cassel, Hannover-Göttingen-Eichenberg-Bebra. Ferner mündet in Göttingen die Nebenbahn Göttingen-Bodenfelde, seit 1910 im Betrieb. In der Nähe des Hauptbahnhofes hat die schmalspurige Kleinbahn Göttingen-Rittmarshausen-Duderstadt ihren Anfangsbahnhof (siehe Abb. 1). Ein großer Teil des Verkehrs zwischen Nord- und Süddeutschland, zwischen Bremen, Hamburg und den Nordseebädern einerseits, Thüringen, der Schweiz, Bayern und Österreich andererseits geht über Göttingen. Im gewöhnlichen Verkehr hat der Bahnhof 96 Züge und 25 Lokomotivfahrten, im verstärkten Verkehr außerdem 37 Bedarfszüge aufzunehmen. Dazu kommen noch die den Personenbahnhof durchfahrenden Güterzüge, etwa 50 an der Zahl, einschließlich 23 Bedarfszüge. Die Einwohnerzahl der Stadt Göttingen ist von 21 000 im Jahre 1890 auf 40 000 im Jahre 1910 angewachsen, die Zahl der verkauften Fahrkarten betrug im Jahre 1891 etwa 251 000, im Jahre 1912 dagegen 648 700, wobei die durch den Wegfall der Rückfahrkarten sich ergebende Mehrzahl allerdings einbegriffen ist. Der Verkehr an Vieh, welcher an der im Personenbahnhof südlich vom Empfangsgebäude belegenen Rampe sich abwickelt, beträgt zurzeit etwa 12 000 Stück Großvieh und 8000 Stück Kleinvieh; der übrige Rampenverkehr wickelt sich im Güterbahnhof ab.

Für den jetzigen bedeutenden Verkehr ist der Bahnhof unzureichend. Seit 1884, wo u. a. der breite Mittelbahnsteig und der Bahnsteigtunnel angelegt wurden, hat der Bahnhof keine größeren Erweiterungen erfahren. Nur wurde 1893 ein neuer Zungenbahnsteig am Südende des Mittelsteiges für Personenzüge nach Eichenberg und 1910 ein neuer Bahnsteig für die Nebenbahn nach Bodenfelde westlich des Mittelsteiges angelegt.

Für die durchgehenden Züge sind nur drei Gleise vorhanden, eins für die Linie Eichenberg-Hannover und zwei für die Linie Dransfeld-Hannover; für die durchgehenden Züge Hannover-Eichenberg fehlt ein Gleis, so daß diese Züge mit denen der Richtung Hannover-Dransfeld auf demselben Gleis abgefertigt werden müssen. Es fahren also die Züge der Richtung Eichenberg-Göttingen in Gleis 1 und 2 (s. Abb. 2), die Züge der Rich-

tung Dransfeld-Göttingen in Gleis 2 und alle Züge von Hannover in Gleis 3 ein. Nach Dransfeld und Eichenberg können durchgehende Züge nicht zu gleicher Zeit abgefertigt werden. Die Abfertigung eines Teiles der Eilgüterzüge, die früher im Personenbahnhof erfolgte, ist bereits in den Güterbahnhof verlegt worden, da bei den vielen Verspätungen der Eilgüterzüge häufige Betriebsstörungen entstanden.

bahnhof und Personenbahnhof bestehende Höhenunterschied von etwa 2 m wird durch eine 260 m lange Rampe 1 : 129 ausgeglichen. Da auf der anderen Seite des Bahnhofes die Linien nach Dransfeld und Eichenberg sich ebenfalls mit Steigungen von 1 : 255 und weiter mit 1 : 127 und 1 : 107 bzw. mit 1 : 240 anschließen, so liegt die etwa 600 m betragende Wagerechte des Bahnhofes in einem verlorenen Gefälle.

Abb. 1 (alter Zustand).

Eine weitere Belastung tritt durch die in den Personenbahnhof mündenden Anschlußgleise ein, darunter diejenigen der Hauptwerkstätte, der städtischen Gas- und Elektrizitätswerke, der Gartetalbahn und einiger Kohlengroßhandlungen.

Schon mit dem im Jahre 1873 erfolgten Umbau des Güterbahnhofes war eine Hochlegung des Personenbahnhofes und die gleichzeitige Unterführung der Gronerchaussee am Südende

Was das alte Empfangsgebäude anlangt, so möge zur Beurteilung seiner Größenverhältnisse die Angabe dienen, daß es seinerzeit für eine Einwohnerzahl von 11000 Seelen einschließlich 700 Studenten erbaut wurde, während die Stadt jetzt rd. 40000 Einwohner einschl. 2000 Studenten zählt; wesentliche Erweiterungen sind nicht vorgenommen worden, so daß jetzt ein Neubau sich nicht umgehen läßt.

Abb. 2 (neuer Zustand).

des Bahnhofes, der Hauptverbindungsader der durch die Bahn getrennten Stadtteile, beabsichtigt; mit Rücksicht auf die damaligen geringen Verkehrsverhältnisse wurde aber davon abgesehen. Der Güterbahnhof wurde aber schon damals hochgelegt und neben der Beseitigung mehrerer Wegübergänge in Schienenhöhe am Nordende des Güterbahnhofes die Maschmühlenwegunterführung hergestellt. Der nun zwischen Güter-

Nunmehr sollen die gesamten Personenbahnhofsanlagen den zeitigen Bedürfnissen entsprechend umgestaltet werden. Gleichzeitig werden bei dem Umbau verschiedene Wünsche der Stadt Göttingen zur Verbreiterung verschiedener Unterführungen und Herstellung einer Leineuferstraßenunterführung berücksichtigt.

Auf Anregung der Stadt Göttingen, die aus städtebaulichen Gründen erfolgte, ist die alte Strecke Göttingen-Rosdorf auf-

gegeben, statt dessen mit der Dransfelder Strecke zusammen über die Leine geführt und dann erst wieder abgezweigt worden. Wenn durch diese Verlegung auch eine kurze Verlängerung des Fahrweges eintrat, so konnte die Eisenbahnverwaltung auf diese Anregung der Stadt doch eingehen, da sich auf der anderen Seite auch Vorteile aus der Verlegung ergaben. Die die Leine schief kreuzende Brücke im Zuge der Strecke nach Rosdorf erschien in deichpolizeilicher Hinsicht nicht einwandfrei und hätte nur mit außerordentlich hohen Kosten erweitert bzw. erneuert werden können, während die Leinebrücke unter der Dransfelder Strecke mit den jetzigen Öffnungen beibehalten und erweitert werden kann. Ferner gestaltet sich die Entwicklung der durch den Personenbahnhof gehenden Gütergleise, die nun außerhalb des Bahnhofes erfolgen konnte, günstiger. Weiter bot der für die neue Lage der Strecke nötige lange Einschnitt Gelegenheit zur Gewinnung der für die Aufschüttung des Bahnhofes erforderlichen Bodenmassen, für die sonst bedeutend ungünstigere Quellen hätten aufgetan werden müssen.

Die Höhenlage des neuen Bahnhofes ist abhängig von den Hochwasserverhältnissen. Die Gronerstraßenunterführung und die zu einer 15 m breiten Straße erweiterte Unterführung des Fußweges neben dem Leinekanal werden auf eine Höhe gebracht, die das gewöhnliche Hochwasser noch gerade zuläßt. Den Straßenhöhen war eine lichte Höhe von 4.20 m, dazu die Konstruktionshöhe der Überbauten hinzuzufügen, um die Höhenlage des Bahnplanums zu bestimmen.

Der neue Bahnhofsentwurf (s. Skizze 2) enthält vom Empfangsgebäude an ein Verkehrsgleis, zwei Gleise zur Durchführung der Güterzüge, am Bahnsteig I zwei Gleise für die Richtung nach Hannover, am Bahnsteig II zwei Gleise für die Richtung nach Dransfeld und Eichenberg. Nach Gleis 5 am Bahnsteig I wurde dem Bedürfnis entsprechend auch die Einfahrt von Eichenberg zur Überholung vorgesehen, da das Gleis von Dransfeld aus weniger belastet ist. Den Hauptbahnsteigen schließt sich westlich noch Bahnsteig III mit Gleis 8 als Überholungsgleis für Personenzüge und für Eilgüterzüge aus der Richtung von Hannover, und Gleis 9 für die Nebenbahn nach Bodenfelde an. Eilgüterzüge nach Hannover sollen in dem neben dem Empfangsgebäude liegenden Verkehrsgleis abgefertigt werden.

Die Güterzüge nach Dransfeld sollen vorläufig die durchgehenden Hauptgleise zwischen dem Güter- und Personenbahnhof kreuzen und auf dem Personengleis durch den Bahnhof weiterfahren; bei wachsender Besetzung des Personengleises ist jedoch die Möglichkeit offen gelassen, sie durch den Personenbahnhof auf dem Gütergleis fahren zu lassen, nach Kreuzung des Dransfelder Personenzugeinfahrgleises über die Eichenberger Hauptgleise schienenfrei hinwegzuführen und dann erst wieder an das Hauptgleis nach Dransfeld anzuschließen. Die Nebengleise erfahren eine dem Bedürfnis entsprechende Erweiterung, ebenso die Viehrampe, deren Ausdehnung der Wegfall der Wagendesinfektionsanlage in dem Güterbahnhofe zugute kommt, und der Eilgutschuppen.

Die Einführung des Richtungsbetriebes im Bahnhofe konnte leicht durchgeführt werden, da es dazu nur einer Verbreiterung der Überführung für ausfahrende Güterzüge nach Eichenberg (bei a) bedurfte, um das Gleis von Dransfeld in die richtige Lage zu den anderen Gleisen zu bringen.

Die Hauptbahnsteige sind zu 10,50 Breite, der Bahnsteig der Nebenbahn zu 7,50 angenommen, bei hohen (0,76 m über S. O.) Bahnsteigen. Der Personentunnel wird mit 6 m Breite angelegt. Die Bahnsteige erhalten einstielige Einzelüberdachung und werden mit Aborten, Wartehallen und Büfetträumen ausgestattet. Die Post- und Gepäckbahnsteige sind zu 4,50 Breite angenommen und mit dem ebenfalls neu zu erbauenden Eilgutschuppen durch einen 6 m breiten Tunnel verbunden. Bei der Breitenentwicklung des Bahnhofes ist zu berücksichtigen, daß einerseits die Hauptwerkstätte das zur Verfügung stehende Gebiet begrenzt, andererseits das Empfangsgebäude gegenüber der jetzigen Lage nur unerheblich vorgerückt werden konnte.

Das neue Empfangsgebäude wird mit einem Kostenaufwand von etwa 450 000 ℳ erbaut werden. Der Entwurf ist noch in Bearbeitung, so daß über die Größenverhältnisse und Ausstattung noch nichts mitgeteilt werden kann.

Als Ersatz für die Diensträume der beiden Betriebsämter, die jetzt im Empfangsgebäude untergebracht sind, soll in unmittelbarer Nähe ein neues Dienstgebäude für etwa 50 000 ℳ errichtet werden, während das auf demselben Grundstück stehende frühere Reichsbankgebäude, das die Eisenbahnverwaltung von der Stadt erworben hat, zu Diensträumen für das Verkehrsamt und Maschinenamt hergerichtet werden soll; die beiden letzten Ämter sind zurzeit in einem unzulänglichen Gebäude in der Stadt untergebracht. Der Eilgutschuppen wird annähernd seinen früheren Platz beibehalten; er wird zweigeschossig und mit zwei elektrischen Aufzügen ausgestaltet werden. Die Abfertigungs- und Kassenräume sollen nördlich des Schuppens unter der Umladerampe untergebracht werden. Ein größerer Betrag ist auch für ein Gebäude ausgeworfen, das Badeanstalt, Erfrischungs- und Aufenthaltsräume für die Bahnhofsarbeiter, das Zugpersonal usw. enthalten soll.

Die Gesamtkosten des Umbaues werden einschl. der von der Betriebsverwaltung für Erneuerung des Oberbaues beizutragenden Kosten 5 117 000 ℳ betragen. Hierzu trägt die Stadt Göttingen für Berücksichtigung ihrer Interessen einen Betrag von 583 000 ℳ bei, wovon 183 000 ℳ für Austausch und Überlassung städtischer Grundstücke in Anrechnung gebracht werden.

Dienstzeiten und Ruhepausen der englischen Eisenbahnangestellten.

Auf Grund des Eisenbahngesetzes von 1889 (Regulation of Railways Act) gibt das englische Handelsamt von Zeit zu Zeit einen Bericht über die Dauer der Dienstschichten und der Ruhepausen von Angestellten der englischen Eisenbahnen im Betriebsdienst heraus. Der 14. dieser Berichte ist soeben erschienen. Er beschäftigt sich mit dem Febrauar d. J., während die beiden vorhergehenden Veröffentlichungen, die zum Vergleich herangezogen werden, den Juni 1912 und den Mai 1911 behandeln. Der neueste Bericht umfaßt Angaben über die Dienststunden unter Abzug der etwaigen dienstfreien Heimreise und längerer Ruhepausen von mindestens 4 Stunden ununterbrochener Dauer, die beim Verkehr von Sonder- und Sonntagszügen vorkommen. In einem Anhang werden noch einige Zahlen zur weiteren Erläuterung der einschlägigen Verhältnisse und der Schriftwechsel, der dieserhalb mit den Eisenbahngesellschaften gepflogen worden ist, veröffentlicht.

Der Bericht umfaßt, wie aus der angefügten Zusammenstellung ersichtlich ist, 116 015 Angestellte, und zwar solche, die im Zugdienst beschäftigt werden, also Schaffner und Bremser, Lokomotivführer und Heizer, sowohl im Personen- als auch im Güterzugdienst, endlich Signalwärter und Wagenwärter. Diese haben im Februar zusammen 2 667 956 Tagewerke geleistet; dabei ist es 60 182 mal vorgekommen, daß ein Mann die 12 stündige Arbeitszeit um eine Stunde und mehr überschritten hat. Das macht 2,26 % der Arbeitstage aus. Diese letztere Zahl übertrifft die entsprechende Zahl der zwei letzten Berichte sehr erheblich, wenn auch andererseits anerkannt werden muß, daß sie an sich nicht hoch ist. Ein Vergleich hat natürlich seine Schwierigkeiten, weil es sich hier um einen Wintermonat, dort um zwei Sommermonate handelt. Die Zunahme wird aber im wesentlichen auf den ungewöhnlich starken Güterverkehr im vergangenen Februar und auf das außerordentlich ungünstige Wetter dieses Monats zurückgeführt. Namentlich im Norden von England und in Wales brachte der starke Nebel lebhafte Störungen im Eisenbahnverkehr hervor, deren Folge zahlreiche Zugverspätungen waren. Die dadurch hervorgebrachte Verwirrung hatte wiederum zur Folge, daß viele Angestellte des Betriebsdienstes über die planmäßige Zeit hinaus im Dienst zurückgehalten werden mußten. Daß die Zunahme der Überschreitungen der 12 stündigen Dienstzeit etwa in einer Veränderung der Grundsätze für die Aufstellung der Dienstpläne zu suchen sei, wie von gewisser Seite — jedenfalls

	I.			II.			III.			IV.		
	Zahl der beschäftigten Bediensteten			Zahl der Arbeitstage			Zahl der Arbeitstage, an denen die 12stündige Arbeitszeit um 1 Stunde und mehr überschritten wurde			Spalte III in Prozenten von Spalte II		
	Mai 1911	Juni 1912	Februar 1913	Mai 1911	Juni 1912	Februar 1913	Mai 1911	Juni 1912	Februar 1913	Mai 1911	Juni 1912	Februar 1913
Schaffner und Bremser im Personenzugdienst	7 485	7 994	7 487	186 032	183 592	169 003	1 930	2 083	1 791	1,04	1,13	1,06
Lokomotivführer und Heizer im Personenzugdienst	15 886	16 266	16 280	408 782	400 243	381 821	2 282	4 101	3 227	0,56	1,02	0,85
Schaffner und Bremser im Güterzugdienst	15 549	15 791	16 807	368 721	360 291	368 860	1 087	3 201	11 259	0,29	0,89	3,05
Lokomotivführer und Heizer im Güterzugdienst	38 320	40 510	42 875	940 666	937 091	976 005	7 222	14 834	41 434	0,77	1,58	4,25
Signalwärter	28 013	27 952	28 686	733 480	704 697	678 708	1 842	2 100	1 924	0,25	0,30	0,28
Wagenwärter	3 788	3 800	3 880	103 012	96 328	93 559	450	495	547	0,44	0,51	0,58
Summe	109 041	112 313	116 015	2 740 693	2 682 242	2 667 956	14 813	26 814	60 182	0,54	1,00	2,26
										Durchschnitt		

von der Arbeiterpartei — behauptet wird, muß mit Bestimmtheit zurückgewiesen werden. Der Hinweis auf die ungünstige Witterung erscheint vielmehr nur zu begründet; der Februar war der nebelreichste des vergangenen Winters und in Wales herrschte fünf Tage hintereinander so unsichtiges Wetter, daß der Eisenbahnbetrieb vollständig in Unordnung geriet. Dazu kam noch der außerordentlich starke Verkehr, so daß es einige Zeit dauerte, ehe wieder geregelte Verhältnisse zurückkehrten. Wer mit den Verhältnissen des Eisenbahnbetriebes vertraut ist, wird sich daher nicht wundern, wenn von den 60 182 Tagewerken mit Überstunden 52 693 auf den Güterzugdienst entfallen. Wenn man aus den Aufzeichnungen die Reisegeschwindigkeit der Güterzüge berechnen könnte, so würde sich zweifellos ergeben, daß diese bei den Güterzügen in jenen Tagen sehr gering war, woraus wiederum folgen würde, daß die Güterzüge viele unvorhergesehene Aufenthalte, namentlich infolge von Verlegungen der Kreuzungen und Überholungen gehabt haben. Gegen den Nebel sind ja auch die Eisenbahnverwaltungen bis zu einem gewissen Grade machtlos, so daß aus der Verlängerung der Dienstzeiten nicht etwa ein Vorwurf für sie abgeleitet werden kann. Die Zahl der Tagewerke mit Überstunden hat sich zwar gegen den Juni 1912 mehr als verdoppelt und gegen den Mai 1911 vervierfacht, wenn aber von den angegebenen Zahlen diejenigen Fälle abgesetzt werden, die dem Nebel zur Last zu legen sind, so bleiben z. B. bei der Großen Ostbahngesellschaft von 1940 Fällen nur 942 übrig. Das ist gewiß keine große Zahl, und auch der Prozentsatz von 2,26 würde an sich nicht hoch erscheinen, wenn die älteren Zahlen nicht so viel niedriger wären; man darf aber bei ihrer Bewertung nicht vergessen, daß der Nebel, der die hohe Zahl verursacht hat, in jenen Sommermonaten, die ebenso wie der Februar d. J. auf Geratewohl herausgegriffen worden sind, überhaupt nicht vorgekommen ist. Ein wirklicher Vergleich ist also kaum möglich. Um die für den vergangenen Februar gewonnenen Zahlen recht zu würdigen, sei noch angeführt, daß die Zahl von 2 667 956 Arbeitstagen unter der Annahme, daß ein Mann 313 Tage im Jahre arbeitet, einer Arbeitszeit von 8524 Jahren entspricht, und daß in dieser Zeit jeder Mann einmal in 44,3 Tagen, also rund alle 6 Wochen einmal zu einem Dienst mit Überstunden herangezogen worden sein würde. Das ist gewiß, besonders auch im Vergleich mit anderen Arbeitsgebieten, keine Zahl, die darauf schließen ließe, daß den Angestellten der Eisenbahnen in bezug auf die Dauer des Dienstes unbilliges zugemutet wird.

Daß die Dienstdauer der englischen Eisenbahnangestellten angemessen ist, geht auch aus den nachstehenden Zahlen hervor. Nach dem Eisenbahngesetz von 1893 ist nämlich das englische Handelsamt berechtigt, wenn ihm Klagen über zu lange dauernde Dienststunden der Eisenbahnarbeiter vorgetragen werden, hierüber eine Untersuchung anzustellen, und wenn sich die Berechtigung der Klagen ergibt, von den Eisenbahngesellschaften innerhalb einer vom Ministerium festzusetzenden Frist die Einreichung von Dienstplänen zu fordern, die die Arbeitszeiten auf eine angemessene Dauer einschränken. Aus einem kürzlich veröffentlichten Berichte des Handelsamts über die Handhabung dieser Gesetzesbestimmung ergibt sich, daß in dem Ende Juli d. J. zu Ende gegangenen Jahre nur zehn derartige Klagen vorgekommen sind und daß in vier von diesen Fällen das Handelsamt keinen Anlaß zum Einschreiten gefunden hat; obgleich in solchen Fällen nicht nur die Verhältnisse, über die Klage geführt wurde, sondern die Dienstdauer viel größerer Gruppen von Arbeitern untersucht wurden. Seit dem Bestehen des Gesetzes sind 934 Klagen über zu lange Dienststunden eingegangen, wovon auf die ersten vier Jahre je 100 entfallen; in den nächsten zehn Jahren ging der Durchschnitt auf 47 zurück. In den Jahren 1908, 1909, 1910, 1911, 1912 und 1913 sind 14, 10, 4, 11, 11 und 10 derartige Beschwerden eingereicht worden. Wenn also auch die Einführung des Gesetzes im Jahre 1893 berechtigt war, so hat es doch seine Wirkung nicht verfehlt, wie aus dem Zurückgehen der Zahl von Fällen, in denen über zu lange Dauer des Dienstes geklagt wurde, mit Recht geschlossen werden kann.

100 Jahre Dampflokomotive.

Unter diesem Titel veröffentlicht der Geheime Rat E. v. Weiß in München im Heft 15, Jahrg. 1913 des „Organs für die Fortschr. des Eisenbahnwesens in techn. Beziehung“ folgendes:

Im Mai 1813 nahm die von William Hedley erbaute Dampflokomotive „Puffing Billy“ die regelmäßigen Fahrten auf der Kohlenbahn zwischen Wylam und Lemington-on-Tyne auf. Bekanntlich hat Hedley, der Direktor der dem Christopher Blackett gehörigen Kohlengrube Wylam, bei dieser Lokomotive zum ersten Male die Reibungskraft glatter Eisenräder auf glatten eisernen Schienen angewendet und dadurch die Entwickelung der Dampflokomotive begründet.

1803 hatte zwar schon R. Trevithik in den Penydarren Iron Works die Lokomotive „Invikta“ und 1805 eine gleiche für Blackett in Wylam gebaut, die ebenfalls auf glatten Rädern auf Holzschienen laufen sollten. Diese Versuche scheinen jedoch mißglückt zu sein, denn Trevithik bekannte sich später zur Anschauung, daß die Fortbewegung größerer Lasten mittels der Reibung zwischen Schiene und Rad nicht möglich sei. Der Ausfluß dieser Anschauung, die die Entwickelung der Lokomotive lange hinderte, war die von John Blenkinsop im Jahre 1812 für eine Bahn zwischen Middleton und Leeds erbaute Lokomotive mit gezahnten Triebrädern, die in neben den Fahrschienen seitlich angebrachte Verzapfungen eingriffen. Mit dieser Lokomotive konnten nur geringe Geschwindigkeiten erreicht werden.

Hedley nahm daher die Versuche mechanischer Fortbewegung mittels glatter Treibräder wieder auf. Er baute zunächst einen Versuchswagen mit solchen Rädern, die mit Zahnradgetriebe von der Hand gedreht werden konnten. Es gelang hiermit, nachzuweisen, daß die Reibungskraft zwischen Rad und Schiene bei genügend großer Belastung des Wagens hinreichte, einen kleinen Kohlenzug mit dem Versuchswagen anzuziehen und auf der Strecke zu befördern. Im Februar 1813 rüstete Hedley den Versuchswagen mit einem gußeisernen Kessel und einer einzylindrigen Dampfmaschine aus. Die Einrichtung war zu mangelhaft und entsprach nicht den Erwartungen. Mit seinem neuen Werkmeister Thomas Water, dem Maschinenbauer Jonathan Foster und dem Schmiedemeister Timmy Hackworth baute er Kessel und Maschine um. Der gußeiserne Kessel wurde nach

dem Vorbilde von Trevithik durch einen schmiedeeisernen ersetzt und die Maschine doppeltwirkend mit zwei stehenden Zylindern, mit nach oben treibenden Kolben, mit Schiebersteuerung und Schwingbalken nach Watt geordnet. Die beiden Schubstangen wirkten durch um 90° verstellte Kurbeln auf eine unter dem Kessel liegende Blindachse, von der aus die Triebachse mit Zahnstangen angetrieben wurde. Es ist bemerkenswert, daß diese Art des Antriebs, die schon durch R. Stephenson wieder verlassen wurde, neuerdings bei den elektrischen Lokomotiven wieder verwendet wird. Hedley erhielt auf diese neue Bauart unter dem 13. Mai 1813 ein englisches Patent, dessen Titel lautet: „Certain mechanical means of conveying carriages laden with coals, minerals, merchandise and other things". Diese Urkunde sowie die erste brauchbare Dampflokomotive „Puffing Billy", die bis 1862 Dienst tat, werden im South Kensington-Museum in London aufbewahrt.

Nun war der Weg für die Entwickelung des neuen Verkehrsmittels gewiesen. Von den Männern, die an dem Baue der ersten Lokomotive mitgeholfen, hat Foster im Jahre 1828 die Lokomotive „Stourbridge Lion" gebaut, die nach Amerika kam und dort die erste auf Schienen laufende Dampflokomotive war. Hackwoth, der spätere Superintendent der Stockton-Darlington-Bahn, trat mit der von ihm erbauten Lokomotive „Sans Pareil" als Wettbewerber bei Rainhill im Oktober 1829 auf. Obwohl die Lokomotive in vieler Beziehung gut gebaut war, unterlag sie gegen die „Rocket" von Stephenson.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat August d. J. bei einer Betriebslänge von 39 233 km (gegen 38 774 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im August 1913	gegen August 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	75 163 000 ℳ	+ 5 736 000 ℳ	+ 132 ℳ
Güterverkehr	140 772 000 „	+ 1 083 000 „	— 12 „
Sonstige Einnahmen	11 242 000 „	+ 219 000 „	—
zusammen	227 177 000 ℳ	+ 7 038 000 ℳ	+ 123 ℳ

— **Abstempelung der Monatskarten.** Die vielfach festgestellte mißbräuchliche Benutzung von Monatskarten, bei denen in betrügerischer Absicht die aufgestempelte Monatszahl verändert war, hat vor einiger Zeit Veranlassung gegeben, ein neues Abstempelungsverfahren zu erproben, das diesen Mißbrauch möglichst beseitigen soll. Das Verfahren besteht darin, daß neben der Angabe von Monat und Jahr in dem hierzu vorgesehenen schraffierten Raum am Kopfe der Karten (Sept. 13) die Monatszahl nochmals in 30 mm hohen schraffierten arabischen Ziffern auf den Text der Karten aufgedruckt wird. Es ist bei den Fahrkartenausgaben des Hamburg-Altonaer Stadt- und Vorortverkehrs vom Monat April d. J. ab erprobt worden. Zur Abstempelung dienten außer den erforderlichen Gummistempeln von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Berlin bezogene Monatskartenstempelpressen. Nach den praktischen Erfahrungen hat sich das Abstempelungsverfahren an sich bewährt, der Aufdruck der 30 mm hohen schraffierten arabischen Monatsziffern beeinträchtigt den Aufdruck der Monatskarten nur unbedeutend. Die Prüfung der Monatskarten an den Bahnsteigsperren wird ganz erheblich erleichtert und die Fahrgeldhinterziehungsanzeigen infolge mißbräuchlicher Benutzung von Monatskarten haben abgenommen. Das neue Verfahren hat demnach offenbar auf die Monatskarteninhaber erzieherisch gewirkt, so daß seine allgemeine Einführung schon aus diesem Grunde empfehlenswert erscheint. Daneben bietet das neue Verfahren noch den Vorteil, daß es bei der Abstempelung der Monatskarten durch Stempelpressen nicht der bei der Verwendung von Handstempeln erforderlichen besonderen Sorgfalt bedarf, weil die Bauart der Stempelpressen deutliche Stempelaufdrücke ohne weiteres gewährleistet, wodurch das Abstempelungsverfahren wesentlich beschleunigt wird. Die Stempelpressen haben den weiteren Vorzug, daß die Stempelangaben mit Ölfarbe in die Pappe der Monatskarten eingeprägt werden, wodurch die weitestgehende Gewähr gegen Fälschungen geboten wird.

Wie nun aus einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers hervorgeht, kann dem Antrage, die neue Abstempelung der Monatskarten allgemein einzuführen, wegen der damit verbundenen erheblichen Kosten — einschließlich eines vollständigen Typensatzes kostet eine Monatskartenstempelpresse 85 ℳ — nicht zugestimmt werden. Es genügt, wenn das neue Abstempelungsverfahren nach dem Ermessen der zuständigen Eisenbahndirektionen auf den Strecken eingeführt wird, die einen starken Verkehr auf Zeitkarten aufweisen, z. B. im Vorortverkehr größerer Städte. Das neue Verfahren wird demnächst also auch im Berliner Stadt-, Ring- und Vorortverkehr zur Einführung gelangen.

— **Bezirkseisenbahnrat Breslau.** In der am 20. d. M. abgehaltenen Sitzung wurde ein Antrag angenommen, welcher die Schaffung einer Schnellzugverbindung von Posen nach dem Riesengebirge befürwortet, und zwar dadurch, daß für den 8.12 vorm. in Kohlfurt von Posen eintreffenden und nach Görlitz-Dresden weitergehenden Schnellzug in Kohlfurt Anschluß nach Lauban-Hirschberg hergestellt wird. Ferner wurde befürwortet, die jetzt nur zwischen Gleiwitz und Zabrze verkehrenden Anschlußzüge 428, 429 und 568 ab bezw. bis Schwientochlowitz durchzuführen.

— **Der Bezirkseisenbahnrat Hannover-Münster** trat am 17. d. M. zu seiner 64. Sitzung in Münster (Westf.) zusammen. U. a. wurde der Antrag eines Mitgliedes des Bezirkseisenbahnrats, für Rohkartoffeln und Trockenkartoffeln nach und von Trocknungsanstalten im Umkreise von 50 km sowie für Kartoffelflocken von den östlichen nach den westlichen Landesteilen besondere Frachtermäßigungen zu gewähren, aus allgemeinen volkswirtschaftlichen Gründen nicht unwesentlich erweitert. Es wurde befürwortet, Trockenkartoffeln aller Art zu Futterzwecken in den Rohstofftarif, der für alle Stationen gilt, aufzunehmen und daneben für Rohkartoffeln an Trocknungsanstalten auf Entfernungen bis einschließlich 30 km eine 50proz. Frachtermäßigung zu gewähren. — Die Anträge, den D-Zug 141 Geestemünde-Hannover (Leipzig) zum Anschluß an den D-Zug Nr. 15 nach Berlin früher zu legen und den Aufenthalt des D-Zuges 15 Cöln-Berlin in Bielefeld auch nach dem 1. Oktober d. J. beizubehalten, wurden angenommen. — Die nächste Sitzung soll am 11. März 1914 in Hannover abgehalten werden.

— **Verlegung des Betriebsamtes Aachen 2.** Im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln wird am 1. Oktober d. J. das Betriebsamt Aachen 2 von Aachen nach Malmedy verlegt. Das in Aachen verbleibende, jetzt mit „Aachen 1" bezeichnete Betriebsamt erhält von dem genannten Zeitpunkte ab die Bezeichnung „Aachen". Gleichzeitig werden die Strecken Herbesthal-Raeren-Walheim-Rote Erde/Stolberg und Stolberg-Münsterbusch dem Betriebsamt Aachen (1), und die Strecke Lindern ausschl. -Wickrath einschl. dem Betriebsamt M. Gladbach zugeteilt. Eine Änderung in den Bezirksabgrenzungen der Verkehrs-, Maschinen- und Werkstättenämter tritt hierdurch nicht ein.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Krojanke** (vergl. Nr. 67 S. 1048 d. Ztg.) schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.": Aus Anlaß des Eisenbahnunfalls in Krojanke sind Mitteilungen an die Presse gelangt und veröffentlicht worden, wonach bei den preußischen Staatsbahnen aus Sparsamkeitsgründen mit technischem Personal gespart und unzureichend vorgebildete Hilfsbeamte verwendet würden. Demgegenüber ist festzustellen, daß der bei dem Unfall entgleiste Wagen vor Abgang des Zuges in Danzig von zwei technischen Beamten in allen Teilen genau untersucht und hierbei auch festgestellt worden ist, daß die Schmiervorrichtungen in gutem Zustande waren. Unterwegs ist der Wagen in Hohenstein vom Wagenaufseher und in Dirschau wiederum von zwei technischen Beamten untersucht und in Ordnung befunden worden. Wie bekannt, ist der Wagen infolge eines heißgelaufenen Achsschenkels entgleist. Die Ursache des Heißlaufens hat sich bis jetzt noch nicht feststellen lassen. Jedenfalls aber ist es unzutreffend, daß das Heißlaufen durch unzureichende oder mangelhafte technische Untersuchung entstanden sei. Der den Zug begleitende Wagenaufseher befand sich im entgleisten Wagen. Im Bereiche des preußischen Staatsbahnnetzes werden sämtliche Züge, die längere Strecken durchfahren, von Wagenaufsehern begleitet, die die Wagen auf ihre Betriebssicherheit ständig überwachen.

— **Lausitzer Eisenbahn-Gesellschaft.** Nach dem Bericht der Direktion hat im Betriebsjahr 1912/13 der Umfang des Güterverkehrs und der Einnahmen hieraus eine neuerliche Zunahme erfahren und auch der Personenverkehr ist gestiegen. Das Ergebnis des Jahres wurde indessen durch die schon des öfteren beklagte andauernde Steigerung der Betriebskosten beeinträchtigt; auch hatten der ungewöhnlich große und stark fühlbare Wagenmangel während der Herbstmonate sowie die von den Staatsbahnen vom 1. Oktober 1912 ab durchgeführte Tarifmaßnahme empfindliche Ausfälle zur Folge. Wenn sich trotzdem die Dividende nur auf 5,05 % gegen 5,50 % des Vorjahres stellt, so ist dies in der Erhöhung des Aktienkapitals begründet. Diese

Erhöhung um 564 000 *M*, welche für die Vergrößerung des Fahrparks und Stationserweiterungen erforderlich geworden war, ist an der Dividende des Jahres 1912/13 vom 1. Mai 1912 ab beteiligt. Die Betriebseinnahmen ergaben insgesamt 956 882 *M* gegen 920 959 *M* im Vorjahre, stiegen somit um 35 923 *M* = 3,79 %, während die Betriebsausgaben mit 498 926 *M* gegen 470 935 *M* des Vorjahres um 27 991 *M* = 5,94 % zunahmen. Die Betriebszahl stellt sich auf 52,14 % gegen 51,13 % des Vorjahres. Der Betriebsüberschuß beträgt 457 956 *M* gegen 450 024 Mark, somit 7932 *M* = 1,76 % mehr als im Vorjahre. Nach Abzug aller Rücklagen, Zinsen und Tilgungsbeträge verbleiben 271 618 Mark Reingewinn. Es wird vorgeschlagen, eine Dividende von 5,05 % zu verteilen.

— Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen. Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat August d. J. bei einer Bahnlänge von 7215 (7072) km 8 455 566 (8 177 904) Fahrausweise ausgegeben und 2 363 078 (2 426 949) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 10 079 946 (10 156 467) *M*, aus dem Güterverkehr 12 506 987 (12 891 399) *M*, aus dem Gepäckverkehr 576 634 (587 610) *M* und aus dem Tierverkehr 436 433 (430 986) *M*, zusammen 23 600 000 *M* gegen 24 066 462 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. August d. J. beziffert sich auf 159 490 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 1 796 463 *M*. Auf 1 Kilometer entfallen im Monat August d. J. an Fahrausweisen 1172 (1156) mit 1477 (1519) *M*, an Gütern 328 (343) t mit 1794 (1884) *M*; die Gesamteinnahme für 1 Kilometer beträgt 3271 (3403) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat August d. J. bei einer Bahnlänge von 937 (917) km 1 659 898 (1 603 254) Fahrausweise ausgegeben und 1 070 683 (1 100 534) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 226 691 (1 170 081) *M*, aus dem Güterverkehr 2 704 055 (2 892 251) *M*, aus dem Gepäckverkehr 43 546 (44 133) Mark und aus dem Tierverkehr 33 118 (38 705) *M*, zusammen 4 007 410 *M* gegen 4 145 170 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. August d. J. beziffert sich auf 30 657 930 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 644 637 *M*. Auf 1 Kilometer entfallen im Monat August d. J. an Fahrausweisen 1772 (1748) mit 1356 (1324) *M*, an Gütern 1143 (1200) t mit 2921 (3196) *M*; die Gesamteinnahme für 1 Kilometer beträgt 4277 (4520) *M*.

— Zu den Störungen im Güterverkehr der sächsischen Staatsbahnen während des Abtransports der Truppen aus dem Kaisermanöver 1912. Am 30. August d. J. ist in den „Dresdener Nachrichten" das Ergebnis der Erhebungen mitgeteilt worden, welche die Handelskammer Dresden über den Umfang und die Art der durch das Kaisermanöver 1912 verursachten Störungen des Güterverkehrs veranstaltet hat. Hierzu wird von unterrichteter Seite geschrieben:

Die Stationen, von denen die am Kaisermanöver beteiligten Truppen nach ihren Standorten zu befördern waren, wurden erst nach Schluß des Manövers, am 13. September 1912, bestimmt, weil die Bestimmung hierüber von der Stellung der Truppen zu diesem Zeitpunkt abhing. Infolgedessen mußte die Staatseisenbahnverwaltung damit rechnen, daß zur Verladung dieser ganzen gewaltigen Truppenmassen — beteiligt waren 4 Armeekorps, eine Infanteriedivision und eine Kavalleriedivision — zahlreiche sächsische Stationen in Anspruch genommen werden würden. Sie hatte 200 Militärzüge bereit zu stellen, deren Lokomotiven, Wagen und Personal dem regelmäßigen Verkehr entzogen werden mußten, und in weitestem Umfange für diese Züge, sowohl für die vollen, wie für die Leerläufe, Fahrpläne für alle als möglich anzunehmenden Fälle zu entwerfen, die ebenfalls eine Einschränkung des regelmäßigen Verkehrs erforderlich machten. Diese Züge konnten, weil fast jeder 55 Wagen führte und ungefähr 550 m Gleis beanspruchte, in der Hauptsache nur auf größeren Bahnhöfen aufgestellt werden, um von dort nach Bedarf verteilt zu werden. Die im Manövergelände selbst gelegenen Bahnhöfe reichten dazu nicht aus. Auf den Bahnhöfen, die für die Verladung der Truppen in Frage kommen konnten, mußten die dem Güterverkehr dienenden Anlagen, die Rampen und die Ladegleise, für die Militärtransporte frei gehalten werden. Eine Beschränkung des Personenverkehrs war ausgeschlossen. Diese weitgehende Bereitschaft, die an den Fuhrpark und das Personal der sächsischen Staatsbahnen die größten Anforderungen stellte, machte es deshalb notwendig die Güterbeförderung am Tage des Manöverschlusses, teilweise auch schon am Tage vorher, in weitem Umfange einzustellen. Wenn dabei auch die vom Manövergelände weiter entfernten Gegenden in Mitleidenschaft gezogen wurden, so war dies schon deshalb nicht zu vermeiden, weil zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Güterverkehrs in diesen Gegenden weder Personal noch Betriebsmittel zur Verfügung gestanden hätten.

Die Truppen sind zum Teil nach ihren Standorten marschiert, zum Teil von preußischen Stationen dorthin zurückbefördert worden, den Transport des weitaus größten Teiles hatte jedoch die sächsische Staatsbahn zu übernehmen. Sie hatte in 125 Militärzügen rund 69 000 Offiziere und Mannschaften, 13 000 Pferde, 1050 Fahrzeuge und 536 000 kg Militärgut zu befördern, und außerdem 122 Leerzüge zu fahren. Diese schwierige Aufgabe hat sie ohne jede Störung bewältigt, und es sind die außerordentlichen Leistungen der Verwaltung und ihrer Angestellten von berufener Stelle anerkannt worden.

Durch Vermittlung der Handelskammern waren die Verkehrstreibenden rechtzeitig von den zu erwartenden und unvermeidlichen Stockungen der Güterbeförderung in Kenntnis gesetzt worden, sie konnten sich mithin, soweit möglich, auf diese außergewöhnlichen Verhältnisse einrichten. Der regelmäßige Güterverkehr wurde wieder aufgenommen, sobald es die Abwicklung der Militärtransporte gestattete, in der Hauptsache am 16. September, teilweise schon am Tage vorher. Naturgemäß war der Eingang von Gütern aus den dem sächsischen Netz benachbarten Bezirken, wo sie während der Zeit der Militärtransporte zurückgehalten werden mußten, bei der Wiederaufnahme des vollen Güterverkehrs außerordentlich stark; dazu kam, daß gerade zu der Zeit, in welche die Militärtransporte fielen, eine äußerst lebhafte Verkehrssteigerung einsetzte. Wenn dieser gewaltige Andrang auch vorauszusehen war und man sich mit Aufbietung aller Kräfte bemühte, seiner Herr zu werden, so waren doch Stauungen auf einigen für den Güterverkehr wichtigen Bahnhöfen nicht zu verhindern. Verschärft wurden diese Verhältnisse durch Stockungen des Güterverkehrs in benachbarten Bezirken, die auf das sächsische Netz zurückwirkten. In besonders ungünstiger Lage befand sich der Bahnhof Riesa, an den nicht nur der Umschlagsverkehr, sondern auch der starke Übergangsverkehr mit den in Elsterwerda anschließenden preußischen Linien die größten Anforderungen stellten. Hier nahmen die Stockungen einen solchen Umfang an, daß sie trotz aller Anstrengungen erst nach einigen Wochen behoben werden konnten. Hier sei eingeschaltet, daß eine erneute Erweiterung dieses Bahnhofes bald durchgeführt werden wird, und daß auch sonst die Staatseisenbahnverwaltung fortgesetzt bemüht ist, durch bauliche Herstellungen und durch betriebliche Maßnahmen die Leistungsfähigkeit ihrer Bahnhöfe zu steigern, um selbst ganz außergewöhnlichen Verhältnissen gewachsen zu sein.

Eine unvermeidliche Begleiterscheinung dieser und der außerhalb Sachsens eingetretenen Verkehrsstockungen und des durch sie verlangsamten Umlaufs der Wagen war ein Mangel an Wagen, der zum Teil auch schon durch die starke Beanspruchung des Güterwagenparkes für die Militärtransporte herbeigeführt worden war. Wenn auch dieser Wagenmangel nicht entfernt den Umfang angenommen hat, wie der Handelskammer Dresden berichtet worden ist, die davon spricht, daß oft nur ein Drittel der angeforderten Wagen oder weniger gestellt worden sei, und wenn auch bekanntermaßen bei Wagenmangel die Bestellungen über den wirklichen Bedarf erheblich hinauszugehen pflegen, so soll doch nicht bestritten werden, daß der Mangel empfindlich war. Er beschränkte sich nicht auf das sächsische Netz und war in erster Linie nicht sowohl auf Unzulänglichkeit des Wagenparks, als vielmehr auf die geschilderten Verkehrsstockungen zurückzuführen. Die in dem deutschen Staatsbahnwagenverband zusammengeschlossenen deutschen Staatsbahnverwaltungen lassen es indessen an einer stetigen Vermehrung des Güterwagenparkes nicht fehlen, beispielsweise beträgt im Jahre 1913 die Vermehrung der Wagenzahl 7 %, und dies bedeutet für Deutschland die Neubeschaffung von nicht weniger als rund 40 000 Güterwagen für den Betrag von etwa 120 000 000 *M*. Dabei wächst der Fassungsraum in noch stärkerem Verhältnis, weil bei Neubeschaffungen Wagen unter 15 t Ladegewicht überhaupt nicht mehr gebaut und bei dem jährlichen Ersatz alter Wagen anstatt der 10 und 12½ t-Wagen ebenfalls nur Wagen mit 15 t Ladegewicht angeschafft werden.

Im übrigen muß immer wieder betont werden, daß die Eisenbahnverwaltungen bei wirtschaftlicher Betriebsführung nicht eine solche Wagenzahl vorrätig halten können, wie sie erforderlich wäre, um in den verhältnismäßig kurzen Zeiten stärksten Verkehrs, z. B. während der Herbstmonate, allen Anforderungen sofort zu entsprechen. Es würde sonst ein großes Kapital während des größten Teiles des Jahres ungenutzt bleiben. Auch die Privatindustrie kann bei besonders starker Beschäftigung nicht immer alle Aufträge alsbald ausführen, sondern muß dann längere Lieferfristen beanspruchen.

Die Handelskammer Dresden hat, wie in dem eingangs bezeichneten Artikel ausdrücklich bemerkt ist, nicht verkannt, daß die Staatseisenbahnverwaltung und ihre Organe sich nach Kräften bemüht haben, den Verkehr unter den eingetretenen Schwierigkeiten nicht leiden zu lassen. Die verhältnismäßig geringe Zahl von Entschädigungsforderungen und Beschwerden, die in jener Zeit bei der Eisenbahnverwaltung einging, beweist, daß auch die große Mehrzahl der Verkehrstreibenden selbst in dankenswerter Weise die schwierigen Verhältnisse zu würdigen

gewußt und den Bemühungen der Verwaltung gerechtes Verständnis entgegengebracht hat. Erfreulicherweise ist offenbar in weiten Kreisen die Erkenntnis durchgedrungen, daß solche Manöver großen Stiles im Interesse der Schlagfertigkeit der deutschen Armee unbedingt nötig sind und daß es daher nicht schwer fallen kann, die hiermit verknüpften nicht allzugroßen Opfer zu übernehmen, zumal da es sich immer nur um verhältnismäßig kurze Verkehrsstörungen handelt und im übrigen so umfangreiche Manöver sich in denselben Landesteilen nur in großen Zeitabständen wiederholen.

— **Beförderung von Reisegepäck ohne Fahrtausweis.** Wie bekannt, wird schon seit geraumer Zeit von Geschäftsreisenden und einigen hierfür interessierten Handelskammern angestrebt, daß Reisegepäck, wenn es als Musterkoffer ausgewiesen wird, ohne Vorlegung einer Fahrkarte in Personenzügen bis zu 200 km zur Hälfte der Sätze des Expreßguttarifs befördert werden möchte. Diese Anregung hatte sich auch neuerdings die Verkehrskommission des Deutschen Handelstags zu eigen gemacht und dem Handelstag empfohlen, sie der Eisenbahnverwaltung zu unterbreiten. Zu dieser Frage hat sich nun auch die Handelskammer zu Erfurt in einem Schreiben an den Deutschen Handelstag geäußert und hierin u. a. ausgeführt, es könne nicht bestritten werden, daß in vielen Fällen das Bedürfnis vorliegt, Reisegepäck ohne Fahrkarte aufzugeben, z. B. dann, wenn der Reisende sogenannte kleine Abstecher macht oder seiner persönlichen Bequemlichkeit halber in einer benachbarten Stadt übernachtet, bevor er sein eigentliches Reiseziel aufsucht. Es erscheine nicht unbillig, grundsätzlich die Bestrebungen zu unterstützen, welche eine Abänderung der Eisenbahnverkehrsordnung fordern, dahingehend, daß es den Reisenden gestattet sein soll. in besonderen Fällen ihr Gepäck auch ohne direkte Fahrkarte zu den Sätzen des Gepäcktarifs nach allen Stationen aufzugeben. Ein derartiges Bedürfnis besteht dann aber, wie die Handelskammer zutreffend bemerkt, für alle Benutzer der Eisenbahn ohne Ausnahme und nicht etwa nur für Geschäftsreisende. In ihrem Schreiben, dessen Inhalt in „Handel und Gewerbe“ wiedergegeben wird, schlägt die Handelskammer dann vor, die Verkehrsordnung dahin zu ergänzen, daß Fahrgästen, die sich durch Vorlegung eines Fahrtausweises als solche ausweisen, die Aufgabe ihres Reisegepäcks nach einer beliebigen, also auch einer anderen als der auf dem Fahrtausweis angegebenen Station gestattet ist. Bei Weiterlösung der Fahrkarte nach der Zielstation des Gepäcks wäre dann von der Gepäckabfertigung der Zwischenstation ein entsprechender Vermerk auf dem Gepäckschein anzubringen. Als Beispiel wird angeführt: Ein Reisender gibt in Nordhausen sein Gepäck nach Halle auf gegen Vorlage einer Fahrkarte Nordhausen-Erfurt, da er zunächst Erfurt besuchen will. Auf seinem Gepäckschein findet sich der entsprechende Vermerk. Sobald der Fahrgast später in Erfurt die Fahrkarte Erfurt-Halle (Saale) gelöst hat, läßt er sich von der Gepäckabfertigung in Erfurt auf dem Gepäckschein den Vermerk anbringen, daß eine Fahrkarte bis Halle gelöst ist; die Fahrkarte erhält zugleich den Aufdruck „Gepäck“.

Diese und ähnliche Anregungen werden wohl voraussichtlich erfolglos bleiben. Es ist kaum anzunehmen, daß sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen dazu bereitfinden werden, von dem Grundsatz abzuweichen, daß Reisegepäck nur bis zu der Station abgefertigt wird, nach der die vorgelegten Fahrkarten gelten. Von diesem Grundsatz wird ja bekanntlich in einzelnen Fällen abgewichen, z. B. wenn es dem Reisenden nicht möglich ist. auf der Reisestation eine direkte Fahrkarte nach der Zielstation zu erhalten. In diesen Fällen findet gleichwohl, falls es sich um Gepäck der Vorstufe (bis zu 25 kg) handelt, eine direkte Abfertigung bis zur Zielstation, bei schwerem Gepäck eine Umabfertigung auf der Zwischenstation, in der die Weiterlösung nach der Zielstation erfolgt, dergestalt statt, daß keine höhere Gepäckfracht entsteht als bei direkter Aufgabe nach der Zielstation. Es ist ferner zugelassen, daß Reisegepäck von Reisenden, die im Besitz wahlweise gültiger Fahrtausweise sind, über einen anderen Weg abgefertigt wird, als der Reisende selbst benutzt. In allen anderen Fällen aber bleibt es zurzeit dem Reisenden überlassen, falls er sein Reisegepäck nach einer anderen als der in der Fahrkarte bezeichneten Zielstation aufzugeben beabsichtigt, dies als Expreßgut dorthin abfertigen zu lassen. (Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen beträgt der Einheitssatz hierfür ½ ₰ für 10 kg und 1 km.) Weitere Abweichungen von dem angedeuteten Grundsatze würden zu mißbräuchlichen Ausnutzungen des Gepäcktarifs führen, die auch mit den von der Handelskammer zu Erfurt vorgeschlagenen Kautelen nicht abzuwenden sein würden.

— **Eierverkehr von Rußland.** Für den Eierverkehr von Rußland ist zurzeit eine in bestimmten Zeiträumen wechselnde Leitung vorgeschrieben, die jedes Recht des Empfängers der Sendung auf die Wahl des Leitungsweges und des Grenzüberganges ausschließt, sofern er nicht erhebliche Mehrfrachten tragen will. Diese Einrichtung bedeutet für die Eiereinfuhr eine schwere Schädigung. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin haben deshalb bei der preußischen Staatsbahnverwaltung den Antrag gestellt, den direkten deutsch- und niederländisch-russischen Gütertarif dahin abzuändern, daß die nach bestimmten Zeitabschnitten geregelte Verkehrsleitung für Eier aufgehoben und den Versendern unter Weitergewährung der tarifmäßig billigsten Fracht die W a h l zwischen den zur Transportbedienung zugelassenen Wegen freigestellt wird.

Österreich.

— **Maßnahmen im österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverkehre.** Das ständige Tarifkomitee der österreichisch-ungarischen und bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverwaltungen hat eine Reihe tarifarischer Maßnahmen beantragt, deren Durchführung von den beteiligten Verwaltungen im Falle der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörden beschlossen wurde. Von den bevorstehenden Maßnahmen sind folgende wichtigere anzuführen: Im Verkehre von Bahnen mit schwächerem Oberbau nach Hauptbahnen wird hinsichtlich der Frachtberechnung für jene Güter, bei denen die Frachtzahlung nach dem Ladegewichte des verwendeten Wagens bedungen ist, die Änderung eintreten, daß die Fracht für jenes Gewicht zu entrichten sein wird, welches in der Versandstation mit Rücksicht auf den höchsten zulässigen Raddruck des verwendeten Wagens verladen werden darf, mindestens wird jedoch wie bisher die Fracht für 10 000 kg berechnet. Bei Beförderung solcher Güter in vollspurigen Wagen auf schmalspurigen Drehschemeln hat im Verkehre von schmalspurigen Bahnen nach Hauptbahnen die Frachtberechnung auf den Hauptbahnstrecken mindestens für das Ladegewicht des verwendeten vollspurigen Wagens zu erfolgen.

— **Buschtêhrader Eisenbahn.** Der Generaldirektor Hofrat Dr. Hugo Böhm ist an Stelle des verstorbenen Verwaltungsratsmitgliedes Dr. Clemens Claudi in den Verwaltungsrat der genannten Bahngesellschaft gewählt worden. Es ist dies der erste Fall bei der Buschtêhrader Eisenbahn, daß ein noch aktiver Generaldirektor Sitz und Stimme in der Verwaltung erhalten hat.

— **Der Bau der Wiener Untergrundbahnen.** Gegen Ende des Monats wird sich der Generaldirektor der Österreichischen Länderbank nach Paris begeben, um dort Sondierungen wegen der Möglichkeit einer Kapitalbeschaffung für den Bau der Wiener Untergrundbahnen vorzunehmen. Zwischen den beiden Gruppen, welche für den Bau der Untergrundbahnen in Wien in Betracht kommen, nämlich der Gruppe der Wiener Banken und Elektrizitätsfirmen einerseits und der französischen Gruppe anderseits, ist eine Verständigung wegen eines gemeinsamen Vorgehens erzielt worden. Sie hat zur Voraussetzung, daß ein großer Teil des Kapitals für den Bau der Untergrundbahnen in Frankreich beschafft wird. Bisher waren die Aussichten hierfür nicht sehr günstig, sie sollen sich aber in der letzten Zeit gebessert haben.

— **Umbau der Kahlenbergbahn.** Am 16. d. M. wurde die Trassenrevision rücksichtlich des vom Verwaltungsrate der Kahlenberg-Eisenbahngesellschaft eingebrachten Projekts für den Umbau der bestehenden Zahnradbahn in eine vollspurige Kleinbahn mit elektrischem Betriebe und einer Zweiglinie von der Station Krapfenwaldl zum Cobenzl durchgeführt. Die Trassenrevision ergab im Zuge der heutigen Strecke der Zahnradbahn die Notwendigkeit einiger Änderungen, um die Höchstneigung auf das zulässige Maß ermäßigen zu können. Bezüglich der Zweiglinie Krapfenwaldl-Cobenzl wurden von den Vertretern der Gemeinde Wien Bedenken im Hinblicke darauf erhoben, daß das Projekt in den Wald- und Wiesengürtel einschneidet. Diese Bedenken wurden jedoch durch eine vom Eisenbahnministerium angeregte Änderung der Linie beseitigt. Die Lage der Endstation auf der Hochebene des Kahlenberges konnte noch nicht endgültig festgestellt werden, da über den Platz der neuen Hotelanlagen derzeit eine Entscheidung nicht getroffen ist. Hinsichtlich der projektmäßigen Durchführung der neuen elektrischen Verbindung mit dem Kahlenberg wäre noch folgendes zu erwähnen: Das Bahnhofgebäude am Fuß des Kahlenberges, das seit 1873 steht, wird beibehalten, jedoch entsprechend umgebaut. Die Gleise behalten die gegenwärtige Spurweite, die Zahnradschiene in der Mitte wird entfernt, da sie bei einer Reibungsbahn überflüssig ist. Die Stationen verbleiben in der jetzigen Einteilung. Die Fahrzeit wird um etwa fünf bis sechs Minuten abgekürzt werden können, und statt, wie jetzt, 28 Minuten, ungefähr 22 Minuten dauern. — Von der jetzigen Haltestelle Krapfenwaldl wird die Abzweigung zum Cobenzl projektiert. Die Trasse geht oberhalb der auf den Cobenzl füh-

renden Fahrtstraße zur rechten Seite vom Krapfenwaldl aus, ohne die Fahrstraße zu berühren, und mündet etwas tiefer auf der Hochebene, wo sich die neue Wirtschaft Cobenzl befindet. Die auf den Kahlenberg führende Fahrstraße, die bisher zum Teil nur schwierig zu passieren war, wird nun von der Gemeinde derart instand gesetzt, daß sie für alle Automobile passierbar sein wird.

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat August d. J. insgesamt 71 892 900 Kr., das ist um 380 278 Kr. weniger als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Personenverkehr erbrachte infolge ungünstiger Witterung einen Ausfall von 47 713 Kr., der Güterverkehr infolge des anhaltenden schwachen Geschäftsganges sowie des Wegfalles eines Werktages einen solchen von 332 565 Kr. Vom 1. Januar bis 31. August d. J. betrugen die nach der endgültigen Ermittlung bis einschließlich Mai d. J. richtiggestellten Gesamteinnahmen 518 922 000 Kr., das ist um 6 841 121 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Die Verkehrseinnahmen der Wiener Stadtbahn zeigen nach der vorläufigen Ermittlung gegenüber dem endgültig ermittelten Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr einen Mehrerfolg von 4802 Kr., im Güterverkehre dagegen einen Ausfall von 4117 Kr. Vom 1. Januar bis 31. August d. Js. betrugen die Einnahmen 5 016 600 Kr., das ist um 153 092 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Zur Frage der Sanierung der Südbahn.** Am 19. September hat beim Eisenbahnminister v. Forster eine Besprechung mit den Vertretern der Südbahn stattgefunden. Da in der nächsten Zeit die Verhandlungen mit den französischen Besitzern der Obligationen beginnen sollen, dürfte die Regierung den Wunsch gehabt haben, von den Vertretern der Südbahn über gewisse Punkte Aufklärungen zu erhalten und sich über verschiedene bei der Sanierung in Betracht kommende Fragen auszusprechen. Zu einem greifbaren Ergebnis scheint man noch nicht gekommen zu sein. Es ergibt sich schon aus dem Verlaufe der im Sommer abgehaltenen Konferenzen, daß im Mittelpunkte der Sanierungsverhandlungen die Frage des Tarifzuschlages stehen wird. Die französischen Prioritätenbesitzer sind geneigt, Opfer zu bringen, um zu einem endgültigen Sanierungsübereinkommen zu gelangen, nehmen ein solches aber nur unter der Voraussetzung als möglich an, daß ihnen bestimmte Zusicherungen wegen der Aufrechterhaltung des Tarifzuschlages erteilt werden. Da diese Frage in den letzten Konferenzen bereits besprochen wurde, erwarten die Vertreter der französischen Vereinigung, wie Pariser Berichte mitteilen, daß die Regierung jetzt das Ausmaß dieser Konzessionen bekanntgeben wird. Die vorgenannten Vertreter werden daher, wie zu vermuten ist, in Wien an die Staatsverwaltung mit dem Ersuchen herantreten, ihnen die Entschließungen mitzuteilen, welche in der Zwischenzeit gefaßt worden sind. Der Tag, an dem die französischen Vertreter in Wien eintreffen werden, ist noch nicht bestimmt, doch werden die Konferenzen in kurzem beginnen. Die Besprechungen zwischen den Vertretern der Regierung und der Südbahn sollen inzwischen fortgesetzt werden.

Ungarn.

— **Internationale Kommission für die durchgehende Güterzugbremse.** Am 25. d. M. tritt auf Einladung der Königlich ungarischen Regierung diese Kommission in Preßburg zusammen, um auf der Grundlage des Berner Programms von 1909 die Brauchbarkeit der Westinghousebremse für lange Güterzüge zu prüfen. Die Versuche finden zunächst auf der Strecke Preßburg-Budapest und daran anschließend auf der Gebirgsstrecke Agram-Fiume statt und endigen mit einer Schlußberatung am 4. Oktober in Fiume. Wir behalten uns vor über das Ergebnis später zu berichten.

— **Maßnahmen der ungarischen Staatseisenbahnen gegen die Einschleppung der Cholera.** Die ungarischen Staatseisenbahnen haben bereits im Jahre 1911 beim damaligen Auftreten der Cholera auf dem Balkan wirksame Schutzmaßregeln getroffen, um die Einschleppung der Seuche in die an die Balkanländer anstoßenden ungarischen Grenzgebiete möglichst zu verhindern. Diese Maßnahmen, durch deren Anwendung die Eindämmung der Seuche auch damals gelungen ist, haben diesmal eine gesteigerte Anwendung gefunden. Diesem Umstande ist es zu danken, daß bei der großen Gefahr der Verbreitung der Krankheit durch die aus Bosnien und Hercegovina heimkehrenden beurlaubten Soldaten und Reservisten, sowie auch durch die aus den Balkanstaaten stammenden Reisenden, die Ausbreitung der Seuche auch diesmal begrenzt worden ist. Die Vorsichtsmaßregeln bestehen im allgemeinen in der Absonderung der aus choleraverseuchten Gegenden stammenden Reisenden und in deren ständiger Beaufsichtigung durch die Eisenbahnbediensteten; ferner ist von den politischen Behörden eine ärztliche Untersuchung dieser Reisenden angeordnet. Die Absonderung und ärztliche Untersuchung erfolgt tunlichst in den Grenzstationen, wo die gesund befundenen Reisenden unter Aufsicht eines besonders betrauten Schaffners in einem Eisenbahnwagen eingeschlossen werden, den sie nur in der Bestimmungsstation verlassen dürfen, auf der sie dann noch fünf Tage unter ärztlicher Aufsicht gehalten werden. Zu diesem Behufe wird die Adresse dieser Reisenden in der Grenzstation oder in der Untersuchungsstation aufgezeichnet und der Verwaltungsbehörde in der Bestimmungsstation telegraphisch mitgeteilt. Ist die ärztliche Untersuchung in der Grenzstation wegen zu kurzem Zugaufenthalt nicht möglich, so wird die Untersuchung während der Fahrt bewerkstelligt. Wird bei der Untersuchung der Reisende für choleraverdächtig befunden, so wird er in dem nächsten Seuchen-Krankenhaus untergebracht. Wird der Reisende auf dem Wege von solchen Anfällen befallen, die auf die Seuche schließen lassen, so wird er in der nächsten Krankenübergabestation dem Seuchenarzt übergeben; es erfolgt alsdann die sofortige Reinigung des Wagens und eine strenge ärztliche Beaufsichtigung der Reisenden, die diesen Wagen benutzten. Als Krankenübergabestationen sind vornehmlich jene Stationen bestimmt, in denen von den Verwaltungsbehörden bereits besondere Seuchenkrankenhäuser errichtet worden sind.

Die Stationen, hauptsächlich jene an der Grenze, sind angewiesen worden, die Befolgung der betreffenden Vorschriften aufs peinlichste einzuhalten; die Zentralstellen haben zur Durchführung dieser Maßnahmen einen besonderen Aufsichtsdienst eingerichtet. Diesen systematisch geordneten Verfügungen der ungarischen Staatseisenbahnen ist es zu danken, daß die Verschleppung der Cholera nach den westeuropäischen Staaten ausgeschlossen erscheint, und daß die Seuche auch in Ungarn nur vereinzelt auftrat und bereits im Erlöschen begriffen ist.

— **Direktor-Stellvertreter Julius Szekula im Ruhestande.** Dem Königlichen Rat Direktor-Stellvertreter der Kaschau-Oderberger Eisenbahn Julius Szekula, langjährigen Leiter des kommerziellen Dienstes dieser Bahn, ist, wie bereits in Nr. 62 S. 978 d. Ztg. gemeldet, nach vierzigjähriger Dienstzeit auf sein Ansuchen unter voller Anerkenung der der Gesellschaft seit vielen Jahren in leitender Stellung geleisteten hervorragenden Dienste der Übertritt in den Ruhestand bewilligt worden. Szekula ist nicht nur ein ausgezeichneter Eisenbahnfachmann, sondern einer der hervorragendsten Eisenbahnfachschriftsteller, der auch viele Jahre Mitarbeiter unserer Zeitung war. In der am 15. September in Gmunden stattgefundenen Jahresversammlung der österreichischen und westungarischen Eisenbahnverbände widmete der Vorsitzende, Direktor-Stellvertreter der ungarischen Staatsbahnen Ferdinand Zeller vor Eintritt in die Tagesordnung dem vieljährigen Mitgliede des Verbandes, Direktor Szekula, anläßlich seines Übertrittes in den Ruhestand überaus herzliche und warme Worte des Abschiedes. Der mit großem Beifalle aufgenommenen Rede des Vorsitzenden schloß sich der Vertreter des österreichischen Eisenbahnministeriums, Regierungsrat Dr. Weltsch, namens der österreichischen Kollegen wärmstens an. Direktor Szekula dankte für die liebevolle Verabschiedung und bat, ihm auch im Ruhestande ein freundliches Andenken zu bewahren.

Übrige europäische Länder.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Braminge.** Der Auditeur der dänischen Staatsbahnen hat über die von ihm vorgenommene Untersuchung über das Eisenbahnunglück bei Braminge in der Nähe von Esbjerg (vergl. Nr. 60 S. 953 d. Ztg.) einen Bericht erstattet, der im wesentlichen nachstehende Ergebnisse anführt. Die Geschwindigkeit des verunglückten Zuges hat bei einigen Stationen und wahrscheinlich auch auf freier Bahn die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 75 und 90 km/St. überschritten, doch ist die Geschwindigkeit an der Unglücksstelle wahrscheinlich nicht über 90 km gegangen, und ebenfalls war die Geschwindigkeit nicht so groß, daß sie das Unglück verschuldete. Da die Untersuchung ergeben hat, daß die Entgleisung mit der Lokomotive begonnen haben muß, erscheint es ausgeschlossen, daß das Vorhandensein der zweiachsigen Wagen die Entgleisung verursachte. Inwieweit der Umfang des Unglücks durch das Zugegensein der zweiachsigen Wagen vergrößert wurde, läßt sich unmöglich feststellen. Läuft ein Zug in voller Fahrt von den Schienen, so muß notwendigerweise etwas außerordentliches geschehen. Es liegt kein Grund zu der Annahme vor, daß die Entgleisung durch Bruch am rollenden Material oder durch Herabfallen von Teilen davon verursacht worden ist. Dagegen ist

es wahrscheinlich, daß sich das Gleis an der Unglücksstelle auf Grund der Temperaturspannung unmittelbar vor dem Zug nach der Seite hin verschoben und eine Krümmung gebildet hat, die der Zug nicht durchlaufen konnte. Für diese Annahmen sprechen verschiedene Umstände. Am Unglückstage schien die Sonne warm. Die Bahnkolonne hatte gerade an diesem Tage das Gleis an der Unglücksstelle freigelegt, und hierbei vollzog sich eine Schienenbiegung, die der Temperaturspannung zuzuschreiben sein dürfte. Bei Beseitigung der Ausbiegung war nichts vorgenommen, um diese Spannung aufzuheben. Der lehmfreie und trockene Ballast hatte dadurch, daß er unlängst bearbeitet und aufgeschaufelt worden war, geringere Widerstandskraft erhalten. Ein Fehler ist dadurch begangen worden, daß bei der erwähnten Richtigstellung des Gleises keine Maßnahme zur Beseitigung der wahrscheinlichen Temperaturspannung in diesem getroffen wurde, sei es durch Lösung von Laschenbolzen oder durch eine sonstige Maßregel. Die Verantwortung hierfür trifft den betreffenden Bahnaufseher. M.

— **Der Personenverkehr auf den französischen Eisenbahnen** ist von Jahr zu Jahr nicht unbeträchtlich gestiegen. Dies ist, wie das „Journal des Transports“ ausführt, nicht zum wenigsten darauf zurückzuführen, daß die Erholungs- und Vergnügungsreisen erheblich zugenommen haben. Einen Maßstab für die Steigerung des Personenverkehrs bieten die Einnahmen aus der Fahrkartensteuer. Sie betrugen: 1901: 56 Millionen, 1903: 58 Millionen, 1905: 61 Millionen, 1907: 65 Millionen, 1909: 69 Millionen, 1911: 74 Millionen und 1912: 76 Millionen Franken.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen stellt in seiner Sitzung vom 24. September den Voranschlag für das Jahr 1914 zu Händen der Bundesversammlung fest. Da die Betriebsergebnisse für das Jahr 1913 sehr befriedigende sind, ist auch für 1914 ein günstiger Abschluß in Aussicht genommen, obwohl übungsgemäß die Einnahmen niedrig und die Ausgaben ausreichend geschätzt sind. Die Betriebsrechnung berechnet die Einnahmen auf 214 869 870 Fr. (1913: 208 196 560), die Ausgaben auf 146 722 560 Fr. (140 861 820), den Betriebsüberschuß auf 68 147 310 Fr. (64 334 740). Die Gewinn- und Verlustrechnung sieht vor: Einnahmen 82 484 610 Fr. (81 747 740), Ausgaben 78 012 860 Fr. (75 927 540), Überschuß der Einnahmen 4 471 750 Fr. (5 820 200). Dabei ist zu beachten, daß unter den Ausgaben 10 750 260 Fr. erscheinen als Verwendungen zu Tilgungen und Abschreibungen, nämlich: gesetzliche Tilgung der Anlagekosten 8 722 300, Abschreibung am Rückkaufspreise der Genfer Linie 88 360, Abschreibung untergegangener Bahnanlagen 1 500 000, Tilgung von Kursverlusten 277 100 und Jahresrate zur Deckung des auf die Bundesbahnen entfallenden Anteils am Fehlbetrag des eidgenössischen Eisenbahnfonds 162 500 Fr. Dagegen ist in Aussicht genommen, daß die Einnahmen aus dem Erneuerungsfonds (9 861 000 Fr.) um 81 900 Fr. höher sein werden als die Einlagen in diesen (9 779 100 Fr.). Unter den Einnahmen ist nicht angenommen der Aktivsaldo des Jahres 1913, der die veranschlagte Summe von 5 820 000 Fr. voraussichtlich erheblich übersteigen wird. Im Voranschlag für 1914 findet die Übernahme der Genfer Linie und der Neuenburger Jurabahn durch die Bundesbahnen erstmalig für das ganze Jahr Ausdruck. Die Ergebnisse sind wenig erfreulich. Genf-La Plaine (15 km) zeigt einen Ausgabenüberschuß der Betriebsrechnung von 455 000 Fr. und einen solchen der Gewinn- und Verlustrechnung von 1 054 300 Fr., die Neuenburger Jurabahn (39 km) einen Überschuß der Betriebseinnahmen von 347 140 Fr., dagegen einen Ausgabenüberschuß der Gewinn- und Verlustrechnung von 56 820 Fr. Der Rückkauf der genannten beiden Bahnen gestaltet somit die Gesamtrechnung um 1 111 120 Fr. ungünstiger. Der den Bundesbahnen aus dem Betrieb der Lötschbergbahn für das Jahr 1914 erwachsende Ausfall an Betriebseinnahmen ist im Voranschlag auf 3½ Millionen Franken geschätzt. Das Baubudget sieht Ausgaben von 57 819 740 Fr. (1913: 48 456 590) vor, nämlich für den Bau neuer Linien (zweiter Simplontunnel und Brienzerseebahn 8 000 000 Fr., Neu- und Ergänzungsbauten an den im Betrieb befindlichen Linien 44 769 140 (darunter für den Hauenstein-Basistunnel 6 500 000), Rollmaterial 12 287 100, Mobiliar und Gerätschaften 750 300 und Verwendungen auf Nebengeschäfte 13 200 Fr. Für Einführung des elektrischen Betriebes auf der Gotthardlinie Erstfeld-Bellinzona ist eine erste Ausgabe von 575 000 Fr. veranschlagt. Von den Bauausgaben für die im Betrieb befindlichen Linien fallen die großen Ausgaben auf Bahnhof- und Stationsumbauten sowie auf die fortschreitende Legung der Doppelspur auf den Hauptlinien. Die Neuanschaffung von Rollmaterial betrifft 40 Lokomotiven (4 126 000 Fr.), 101 Personenwagen (3 605 100 Fr.), 40 Gepäckwagen (778 000 Fr.), 540 Güterwagen (3 355 000 Fr.) und verschiedene Einrichtungen (423 000 Fr.); davon werden ausgegeben für Vermehrung des Rollmaterials 8 221 100 und für Ersatz 4 066 000 Fr.

Die Vollendung des von der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn erbauten Mont d'Or-Tunnels der Linie Frasne-Vallorbe erfährt neuerdings eine Verzögerung, indem ein starker Wassereinbruch an neuer Stelle erfolgt ist. — Die Bauarbeiten am Tunnel Münster-Lengnau der Berner Alpenbahngesellschaft sind seit einigen Tagen infolge eines ausgebrochenen Streiks eingestellt.

— **Ein Kanalbau zur Verbindung der Ströme Wolga, Dnjeper und Weichsel.** Die „Torg. Prom. Gas.“ teilt in ihrer Nr. 178 mit, daß in Rußland ganz ernsthaft mit den Vorarbeiten zu einer Verbindung der drei großen Ströme Wolga, Dnjeper und Weichsel durch einen leistungsfähigen Kanal vorgegangen werden soll. Allerdings ist in der Mitteilung nicht ausgesprochen worden, ob der Staat selbst sich an die Lösung der großen Aufgabe macht oder ob diese vorbereitenden Arbeiten von privaten Interessenten auszuführen beabsichtigt wird. Daß ein derartiger Wasserweg, wenn er leistungsfähig ist, eine sehr große Bedeutung gewinnen kann, geht schon daraus hervor, daß man mit Hilfe der Weichsel den Anschluß an die großen Wasserwege Deutschlands erhielte. Nebenher würde der Wasserweg natürlich auch sehr großen Einfluß auf die Entwicklung derjenigen Landesteile gewinnen, die in seinen Einfuhrgebieten liegen. Also wenn die technische und wirtschaftliche Durchführbarkeit gegeben sind, so wäre es für Rußland ein großer Fortschritt. Die Mitteilung der „Torg. Prom. Gas.“ schließt: „Der geplante, großartige neue Wasserweg wird ohne Zweifel einen außerordentlich großen Einfluß auf die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens des ganzen Zartums Polen und ebenso auf das Nordwestgebiet und den Süden Rußlands ausüben. Es wäre nur lebhaft zu wünschen, daß das Projekt möglichst bald festere Gestalt annehmen und daß es lebhaft betrieben werde.“
Sollte man wirklich in Rußland so polenfreundlich geworden sein, daß man bereit ist viele hundert Millionen Rubel zu opfern, um das Zartum Polen im besonderen zu heben? Obgleich ein Ministerialblatt es ausgesprochen hat, so wird man doch daran zweifeln dürfen, daß ein derartiger Erfolg von Rußland sogar mit großen Geldopfern angestrebt werden sollte. m.

—**Die Wolgabrücke bei Swijashsk.** Am 11./24. Juli d. J. ist die Wolgabrücke bei Swijashsk für den Betrieb eröffnet worden. Die Brücke ist mit einem Kostenaufwande von 7 000 000 Rubel nach den Plänen des Prof. Bjeleljubski erbaut worden. Sie hat eine Länge von 565 Faden (= 1205 m), davon entfallen auf 6 Bogenöffnungen zu je 75 Faden (= 160 m) 450 Faden (= 960 m) und auf 6 Öffnungen im Überschwemmungsgebiete zu je 12 Faden (= 25,6 m) 72 Faden (= 153,6 m). Die Brücke liegt zurzeit im Zuge der Eisenbahnstrecke Timirjäsewo-Swijashsk-Kasan (Teilstrecke der Moskau-Kasan Eisenbahn) und stellt den Anschluß der Universitätsstadt Kasan an das europäische Eisenbahnnetz her. Da nun aber Kasan von Moskau aus nur auf dem Umwege über Arsamass-Timirjäsewo zu erreichen ist, auch Kasan einen Anschluß an die große sibirische Eisenbahn demnächst erhalten soll, so ist bereits gegenwärtig eine Abkürzungsstrecke Arsamass-Schichrany (245 Werst = 259 km), einer Station der Strecke Timirjäsewo-Swijashsk im Bau, so daß nach Fertigstellung dieser Strecke Moskau über Murom-Arsamass-Schichrany mit Kasan durch eine fast ganz gerade Eisenbahnlinie verbunden sein wird. Kommt dann ferner die geplante Bahn Kasan-Jekaterinburg zustande, so wäre Moskau auf diesem Wege von sibirischen Gütern auf dem kürzesten Wege zu erreichen. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Betriebsergebnisse der Südmandschurischen Eisenbahngesellschaft.** Über diese ist nach dem letzten Geschäftsbericht noch mitzuteilen, daß die Bahnfrachten wie bisher hauptsächlich aus Bohnen, die über Dalny ausgeführt wurden, sowie aus Kohlen, die aus den Kohlenwerken der Gesellschaft bei Fushun stammen, bestanden. Ein schlimmer Umstand ist es, daß für diese Frachten keine Rückfracht besteht; die Wagen müssen den Rückweg zumeist leer machen. Die Kohlenwerke von Fushun werfen allerdings einen ansehnlichen Betrag ab (ihr letztjähriger Überschuß steht mit 1 846 662 Yen in Rechnung, d. i fast die Hälfte des Reingewinnes der Bahn); es hat sich aber die Notwendigkeit herausgestellt, große Waschanlagen einzurichten, und dann gestaltet sich mit zunehmender Teufe der Abbau der Gruben immer schwieriger; es beginnt eine Verschlammung der Förderung mit Sand. Um diese Übelstände zu beheben, sind Neuanlagen im Werte von 650 000 Yen zu schaffen. Ferner sind die ungenügenden Hafenanlagen bei Niutschwang zu erweitern; eine neue Mole von 200 m Länge ist bereits fertiggestellt; sie soll noch um 600 m verlängert werden. Für die Zwecke der Kohlenausfuhr sind zwei englische Dampfer von je etwa 2000 t gekauft worden; zwei neue Landungsbrücken, zwei Güter-

schuppen und vier Lagerhäuser sind im Bau. Es sind für Dalny weitere Neuaufwendungen im Betrage von 12 Millionen Yen nötig, nämlich für Kais, Wellenbrecher und Docks; die Kosten sollen auf die Jahre 1913—17 verteilt werden. Auch in Antung sind Erweiterungen nötig; endlich soll die Werft, welche die Gesellschaft in Schanghai im Betrieb hat, erweitert werden. Der Betrieb der Gasthäuser, welche die Gesellschaft unterhält, arbeitet dauernd mit Zuschuß; in der letzten Rechnung betrug dieser 36 279 Yen. In Tokio ist jetzt ein rücksichtsloses Sparsystem an der Tagesordnung; die neue Regierung beschneidet die Ausgaben an allen Ecken und Enden und sucht möglichst viel Überschüsse herauszuwirtschaften. So hat sie diesmal bei der Gesellschaft, deren oberste Leitung sie bekanntlich inne hat, durchgesetzt, daß sie anstatt der bisherigen Dividende von 1,8 Millilonen Yen eine solche von 2 Millionen erhielt. Auch dabei sind übrigens die der Regierung satzungsgemäß zustehenden 6 % ihres Anteils noch bei weitem nicht erreicht, sondern erst 2 %. Die „Reform" des Staatsbeamtentums, welche für ganz Japan vom neuen Ministerium eingeleitet worden ist, wird sich auch auf die Verwaltung der südmandschurischen Eisenbahnen erstrecken. Es sollen Zusammenlegungen von Ämtern stattfinden. An den oberen Spitzen des Betriebes sind schon verschiedene Änderungen vorgenommen worden. Der bisherige deutsche Ratgeber der Gesellschaft, Professor Dr. Wiedfels, der diesen Posten nur etwa 2 Jahre innehatte, ist durch Dr. Behrend von der Handelshochschule in Mannheim ersetzt worden. Daß die Gesellschaft eine erhebliche Vermehrung ihres Kapitals vornehmen muß, wurde schon gemeldet. F. W.

— **Eisenbahnbaupläne für Kamerun.** Wie die „B. B.-Ztg." meldet, wurde bei Befahrung der Kameruner Mittellandbahn am 12. und 13. September dem Kolonialstaatssekretär Dr. Solf ein neues Projekt über die weitere Linienführung der Bahn unterbreitet. Dieses ermöglicht eine beschleunigte Fortführung des Baues, so daß die Bahn bis spätestens 1915 den schiffbaren Njong erreichen würde. Zwecks Durchführung des Planes sollen im nächsten Jahre aus einer Schutzgebietsanleihe 11 Millionen Mark in den außerordentlichen Etat eingestellt werden.

— **Die Kongo-Eisenbahn-Gesellschaft** hat in ihrer Hauptversammlung vom 27. August beschlossen, für 15 Millionen Franken neue Obligationen in Stücken von 500 Fr. auszugeben. Sie sollen mit 5 % verzinst und nach Aufhören der Konzession im Jahre 1997 mit 525 Fr. eingelöst werden. Als Neubauten sind hauptsächlich die Verbreiterung der Kaianlagen zur Herstellung zweiter Gleise in Aussicht genommen. Nach deren Fertigstellung verfügt die Gesellschaft über 300 m Kaianlagen für ihre drei Dampfer Anversville, Engbert und Bakana.

— **Oberbauwerkstatt der Chicago-Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn.** Die Werkstatt liegt in Tomah und dient sowohl der Unterhaltung, wie auch dem Neubau von Weichen und Kreuzungen. Das Gebäude hat eine Länge von 100 m und eine Breite von 34 m und ist in Holzfachwerk gebaut. Der Innenraum ist durch Säulenstellungen in drei Schiffe geteilt, das Mittelschiff bestreicht ein Laufkran von 5 t Tragkraft. Die Bedienung der Seitenschiffe geschieht durch Schmalspurgleise von 60 cm Spur und verschiedene an geeigneten Stellen aufgestellte Drucklufthebezeuge, die dazu bestimmt sind, den Maschinen die Werkstücke zuzureichen. Das Schienenlager befindet sich im Freien vor dem Schuppen. Hier sind zwei überdachte Schienensägen angebracht. Das Lager bedient ein Lokomotivkran von 5 t Tragkraft, der die Lasten bis in das Mittelschiff des Werkstattsgebäudes schafft. Bei großer Kälte werden die Schienen, damit sie nicht bei der Bearbeitung brechen, zunächst in eine Grube heißen Wassers getaucht, die durch Dampfschlangen erwärmt wird. In der Werkstatt befinden sich 12 Hobelmaschinen, davon die Hälfte mit Gruppenantrieb, ferner eine aus einer alten Hobelmaschine hergestellte Schleifmaschine zum Auschleifen von Gußstücken mit einer durch einen kleinen Motor angetriebenen Schmirgelscheibe, zwei Stoßmaschinen mit Einzelantrieb, zwei vereinigte Stanzen und Scheren, mit denen die Schienenfüße abgeschnitten und Löcher in dem Steg hergestellt werden, zwei Dampfhämmer, eine große Presse für Gesenkschmiedearbeiten, zwei kleine Pressen für das Schmieden von Oberbaugeräten, vier große Bohrmaschinen, eine Anzahl kleinerer Bohrmaschinen und Pressen, zwei Schienenbiegemaschinen mit Einzelantrieb, eine Anzahl Sondermaschinen, wie Schrauben- und Gewindeschneider, Bolzenkopfschneidemaschinen, Fräsmaschinen und dergl., endlich 12 Schmiedefeuer. Einen Teil der Werkstatt bildet die Klempnerei, dort werden die Signallampen, Weichenlaternen und Handlaternen hergestellt und ausgebessert. Dampf, Druckluft und elektrische Energie wird von einem in der Nähe gelegenen bahneigenen Kraftwerk bezogen. Für den Gruppenantrieb sind vier Hauptwellen vorhanden, deren jede von einem 40 PS-Motor angetrieben wird. Die großen Hobelmaschinen werden je von einem 30 PS-Motor angetrieben. Der Kran hat 3 Motoren von 5, 10 und 15 PS Leistung. Die Jahresleistung der Werkstatt betrug 5000 Paar Weichenzungen, 4000 feste Herzstücke, 1000 federnde Herzstücke und 4000 Weichenböcke. In der Klempnerei wurden in einem Jahre 7000 neue Signallampen hergestellt und etwa ebenso viele ausgebessert. Hierzu kommt noch die Unterhaltung und Neuanfertigung sämtlicher Oberbaugeräte der Bahn. Der Gesamtwert der von der Werkstatt gelieferten Gegenstände betrug jährlich rund 1,5 Mill. Mark. Davon entfielen 83,5 % auf Materialkosten und 16,5 % auf Arbeitslöhne, was als ein sehr günstiges Verhältnis gelten kann. Nach den vorgenommenen Aufschreibungen arbeitete die Werkstatt noch etwas billiger als die günstigsten Angebote bei Ausschreibungen. Der Wert der bahneigenen Werkstatt wird aber nicht allein in der billigen Herstellung, als namentlich in der schnellen Lieferung der benötigten Weichen gefunden. Die Leistungsfähigkeit der Werkstätte ist eine derartige, daß 24 neue Weichen mit allem Zubehör innerhalb eines Tages nach der Auftragerteilung hergestellt und abgeschickt werden können. Auch die Wiederherstellung gebrauchter Weichen und die Wiederverwendung noch brauchbarer Einzelteile unbrauchbarer Weichen hat sich als recht wirtschaftlich erwiesen. Ähnliches gilt von den Signallampen und Oberbaugeräten. Die Zahl der Arbeiter schwankt zwischen 100 und 140.

— **Eisenbahn- und Kanalbauten in Kanada.** Nach mehreren Jahren der Vorbereitungen, erfüllt von heftigen Kämpfen, geht jetzt im Norden des kanadischen Dominiums der Bau der Eisenbahnlinie nach der Hudsonbai rüstig vonstatten. Die Brücke, auf der die Bahn an ihrem Ausgangspunkte Le Pas den Saskatschewan überschreitet, ist im April d. J. vollendet worden. Seitdem konnte auch der Bau der ersten 185½ engl. Meilen langen Teilstrecke, die vertragsmäßig bis zum 1. Dezember d. J. fertigzustellen ist, sehr beschleunigt werden. Inzwischen hat das Eisenbahnministerium die Verträge für den zweiten 68 Meilen langen Abschnitt von Thicket Portage nach Split Lake Junction und für den 165 Meilen langen Endabschnitt bis Port Nelson vergeben. Die Gesamtstrecke, deren Länge hiernach 673 km betragen wird, soll bis Dezember 1914 vollendet sein. Die Hauptaufgabe der neuen Bahn wird bekanntlich die Beförderung der Ernte der kanadischen Prärieprovinzen nach der Küste bilden. Das Gebiet, das die Linie berührt, ist zum größten Teil ebenes oder leicht hügeliges Gelände; die Schwierigkeiten des Bahnbaus sind daher nicht bedeutend. Der Wald erstreckt sich nordwärts bis an die Südküste der Hudsonbai bei York. Die zahllosen Seen und Flüsse, von denen das Land erfüllt ist, sind reich an wertvollen Fischarten, in den Gewässern der Bai wird außerdem der Walfang betrieben. Die Dauer der Schiffahrt auf dem Hudsonbaiwege beträgt nur 3½ bis 4 Monate, sie reicht von der zweiten Hälfte Juli bis Anfang November. Die Bai und die Hudsonstraße frieren zwar nicht zu, sind aber im Winter mit treibenden Eisschollen bedeckt. — Auf ein noch ehrwürdigeres Alter kann ein zweiter kanadischer Verkehrsplan zurückblicken. Dies ist der sogenante Trent-Valley-Kanal, der bereits seit fast einem Jahrhundert die kanadischen Gesetzgeber beschäftigt hat, und nun ebenfalls seine Verwirklichung finden wird. Dieser Wasserweg soll den Ontariosee unter Umgehung des Eriesees direkt mit dem Huronsee verbinden; er benutzt in größerem Umfange natürliche Wasserstraßen wie den Trentfluß und mehrere kleinere Seebecken, die jetzt ausgebaut werden. Man hofft den neuen Schiffsweg im Laufe des Jahres 1915 fertigzustellen.

Allgemeines.

— **Der Kinematograph im Dienste der Eisenbahn.** Die Chicago Railways Company hat einen 300 m langen Film herstellen lassen, der in 40 verschiedenen Szenen Straßenbahnunfälle darstellt. Er soll bei Vorträgen von den Angestellten der dortigen Straßenbahnen, vor Schulkindern und in öffentlichen Versammlungen vorgeführt werden, die alle zu dem Zwecke veranstaltet werden, um durch Belehrungen über die Betriebsgefahren diese zu bekämpfen, namentlich auch das Publikum zu richtigem Verhalten gegenüber der Straßenbahn anzuleiten. Diese Bestrebungen spielen bekanntlich zurzeit bei den amerikanischen Eisen- und Straßenbahnen eine wichtige Rolle. Auch auf der Straße sollen die lebenden Bilder auf Schirme geworfen werden, wie es für Reklamezwecke üblich ist.

Rechtspflege.

— **Lebende Hunde sind der besonderen Gefahr ausgesetzt, bei der Beförderung mit der Eisenbahn in Verlust zu geraten oder beschädigt zu werden.** (Urteil des Deutschen Reichsgerichts vom 14. Dezember 1910.) Das Juniheft der Berner Zeitschrift für den Internationalen Eisenbahn-Transport teilt folgendes interessante Urteil mit: Tatbestand: Unstreitig sind zwei dressierte Schweißhunde, welche der Kläger mittels

Eilfrachtbriefs vom 17. Juni 1905 dem Beklagten zur Beförderung von B. nach L. in einem Käfig mit der Aufschrift: „lebende Hunde“ übergeben hatte, während der Beförderung verendet. Der Kläger hat wegen dieser Beschädigung in einem Vorprozeß Ersatzansprüche gegen den Beklagten auf Grund des Frachtvertrages geltend gemacht und den Ersatz des Wertes der Hunde mit 2000 ℳ beansprucht. Mit diesem Anspruch ist er durch Urteil des preußischen Kammergerichts in Berlin vom 30. Mai 1908 rechtskräftig abgewiesen worden. Im vorliegenden Rechtsstreit fordert er auf Grund desselben Schadenfalles den Ersatz eines ihm durch den Verlust der Tiere entgangenen Gewinnes von angeblich 7450 ℳ, welchen er gehabt haben würde, wenn er, einem geschlossenen Vertrage entsprechend, die dressierten Hunde während der Dauer eines Jahres zu artistischen Vorführungen in Charbin (Mandschurei) hätte verwenden können. Zur Erstattung dieses entgangenen Gewinnes sei der Beklagte verpflichtet, da der Tod der Hunde nur durch die grobe Fahrlässigkeit des Beklagten, bzw. der Personen, deren er sich zur Erfüllung des Frachtvertrages bedient habe, verursacht sein könne. Dies ergebe sich aus dem Gutachten des Kreistierarztes, der nach dem Befund, unter dem die Tiere tot aufgefunden wurden, und nach dem Ergebnisse der Sektion festgestellt habe, daß die Hunde an Gehirnerschütterung und Gehirnlähmung infolge einer heftigen Erschütterung des Käfigs verendet seien. Da der Beklagte verpflichtet sei, bei dem Transport lebender Tiere alle Fürsorge aufzuwenden, insbesondere die Ein- und Ausladung sowie die erforderlichen Rangierbewegungen mit größter Vorsicht auszuführen, so müsse es als ein grobes Verschulden angesehen werden, wenn seine Maßnahmen so unvorsichtig bewirkt seien, daß der Käfig hingestürzt sei und die Tiere dabei ihren Tod gefunden hätten.

Der Beklagte beantragte die Abweisung der Klage. Er erhob den Einwand der rechtskräftig entschiedenen Sache und hat bestritten, daß ihn bzw. seine Angestellten irgendein Verschulden treffe. Wenn die Hunde, vorausgesetzt, daß sie bei Auflieferung lebend waren, durch einen Rangierstoß und die dadurch hervorgerufene Erschütterung umgekommen sein sollten, so sei dies zu den besonderen Betriebsgefahren zu rechnen, welcher die Hunde wegen ihrer eigentümlichen Natur nicht genug Widerstand hätten entgegensetzen können. Für den durch solche besondere Betriebsgefahr entstandenen Schaden hafte der Beklagte gemäß § 77 [1]) der Eisenbahn-Verkehrsordnung nicht. Nach Lage der Sache sei übrigens anzunehmen, daß der Tod der Hunde auf Verdursten oder Ersticken zurückzuführen sei; denn es sei an dem Beförderungstage sehr warm und die Hunde nicht mit Wasser und Futter versehen gewesen, auch sei der Käfig sehr eng und das Luftloch mit dichter Drahtgaze überzogen gewesen. Die Höhe des vom Kläger behaupteten Schadens werde gleichfalls bestritten.

Nachdem die Parteien sich damit einverstanden erklärt hatten, daß die Beweisaufnahme in dem früheren Rechtsstreit auch für den vorliegenden Geltung haben solle, hat die 9. Zivilkammer des Landgerichts I in Berlin durch Urteil vom 28. Juni 1909 die Klage kostenpflichtig abgewiesen. Das Landgericht erachtete zwar die Einrede der rechtskräftig entschiedenen Sache nicht für begründet, gelangte aber im übrigen zu dem Ergebnis, daß die zur Begründung der angeblichen groben Fahrlässigkeit des Beklagten vorgebrachte Behauptung, der Tod der Hunde sei durch einen ungewöhnlich starken Rangierstoß während der Fahrt des betreffenden Güterzuges verursacht worden, keine ausreichende Begründung des Klageanspruchs enthalte. Es ließen sich die verschiedensten Fälle denken, in welchen ein ungewöhnlich heftiger Rangierstoß auf solche Umstände zurückzuführen sei, welche nicht als eine grobe Fahrlässigkeit des Beklagten oder der Leute, für die er gesetzlich einzustehen hat, angesehen werden könnten. Die Klage sei auf der allein zulässigen Grundlage des § 88 V. O. [2]) nicht haltbar.

Die gegen dieses Urteil eingelegte Berufung des Klägers wurde vom Kammergericht in Berlin durch Urteil vom 12. März 1910 zurückgewiesen. Gegen dieses Urteil hat der Kläger Revision eingelegt. Das Reichsgericht hat diese durch Urteil vom 14. Dezember 1910 zurückgewiesen aus folgenden Entscheidungsgründen: Die Revision des Klägers erweist sich nicht als begründet. Sie geht von der Behauptung aus, bei der Beförderung von Pferden, Schweinen, Hunden bestehe keine besondere Transportgefahr. Dieser Standpunkt steht aber im Widerspruch mit der Grundanschauung, von welcher der § 459 Ziff. 5 H. G. B. und § 77 Ziff. 5 V. O. [1]) ausgeht. Nach diesen Bestimmungen kommt die durch § 456 H. G. B. und § 75 V. O. [3]) bestimmte Haftung der Eisenbahn für den Schaden, welcher durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung verursacht wird, in Ansehung lebender Tiere ganz allgemein in Wegfall für den Schaden, welcher für sie aus der mit der Beförderung verbundenen besonderen Gefahr entsteht, und dabei wird vermutet, daß ein Schaden, der aus einer solchen besonderen Gefahr den Umständen nach entstehen konnte, auch aus dieser Gefahr entstanden ist. Diese Grundsätze hat das Berufungsgericht richtig angewendet. Es hat festgestellt, daß der Tod der beiden Hunde durch eine der mit der Beförderung lebender Tiere verbundenen besonderen Gefahren entstanden sein konnte, und daß die Vermutung, der Schaden sei hierdurch auch wirklich entstanden, zu Recht besteht, weil der Kläger den nach § 547 Abs. 3 H. G. B. und § 88 V. O. [4]) bei der Forderung von entgangenem Gewinn zu liefernden Beweis, daß der Schaden durch Vorsatz oder grobes Verschulden der Eisenbahn herbeigeführt worden sei, nicht zu liefern vermocht hat. Daß in dieser Beziehung und in dem bezeichneten Umfang den Kläger die Beweislast trifft, ist keineswegs, wie die Revision behauptet, eine irrige Annahme des Berufungsgerichts, sondern eine richtige Folgerung aus den klaren gesetzlichen Bestimmungen. Die weitere Darlegung des Berufungsgerichts darüber, daß der dem Kläger obliegende Beweis einer groben Fahrlässigkeit der Beklagten oder ihrer Leute, sei es bei der Verladung der Hunde, sei es bei der Beförderung selbst, nicht erbracht worden sei, gehört der tatsächlichen Würdigung an, welche mit der Revision nicht angefochten werden kann. Die Revision war demnach zurückzuweisen und im Kostenpunkt gemäß § 97 Abs. 1 Z. P. O. zu erkennen.

[1]) Jetzt E. V. O. (und Ö. u. U. Betr.-Regl.) § 86, I. U. Art. 31.

[2]) Jetzt E. V. O. (und Ö. u. U. Betr.-Regl.) § 95, I. U. Art. 41.
[3]) Jetzt E. V. O. (und Ö. u. U. Betr.-Regl.) § 84, I. U. Art. 30.
[4]) Jetzt E. V. O. (und Ö. u. U. Betr.-Regl.) § 95, I. U. Art. 41.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Inbetriebnahme von Umbaustrecken.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Am 1. Oktober d. J. wird die 14,68 km lange Umbaustrecke Rendsburg-Bokelholm und am 1. Dezember d. J. die 3,92 km lange Umbaustrecke Osterrönfeld-Schülldorf für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden. Die an diesen Strecken gelegene neue Station Osterrönfeld wird erst am 1. Dezember eröffnet werden. Bis zu diesem Tage wird die alte Station Osterrönfeld beibehalten. Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen der Stationen tritt nicht ein.

Eröffnung von Stationen.

Königliche Eisenbahndirektion Danzig. Am 1. Oktober d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Klasse Kublitz an der Strecke Neustettin-Stolp für den Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Ferner werden am 1. Oktober d. J. folgende Stationen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet: a) an der Nebenbahn Soldau-Goßlershausen zwischen den Stationen Heinrichsdorf-Ruttkowitz und Soldau der Haltepunkt Priom, b) an der Hauptbahnstrecke Danzig-Belgard zwischen den Stationen Groß Boschpol und Lusin der Haltepunkt Strebielin, c) an der Hauptbahnstrecke Graudenz-Culmsee zwischen den Stationen Kornatovo und Wrotzlawken der Bahnhof IV. Klasse Firlus, der zurzeit nur dem Güterverkehr dient.

In Priom werden die Fahrkarten durch den Zugführer verkauft. Gepäck wird von Priom unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkartenendstation oder einer geeigneten Zwischenstation erhoben.

Königliche Eisenbahndirektion Königsberg (Pr.). Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Allenstein-Ortelsburg-Lyck zwischen den Bahnhöfen Olschienen und Schwentainen neuerrichtete Haltepunkt Gr. Jerutten für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Gr. Jerutten und Olschienen 2,96 km und Schwentainen 5,27 km. Ferner wird am 1. Oktober 1913 der rechts der Bahnstrecke Allenstein-Kobbelbude zwischen den Bahnhöfen Mehlsack und Lichtenfeld neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Wilknitt für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen sowie Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe er-

forderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernungen betragen zwischen Wilknitt und Mehlsack 7,16 km und Lichtenfeld 4,37 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen links der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde Nord gelegene Bahnhof IV. Klasse Jennyshöhe, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung von lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Die bisherige Beschränkung, nach der Sendungen nach Jennyshöhe nur frankiert, von Jennyshöhe nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, wird aufgehoben. Mit demselben Tage wird Jennyshöhe in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

K. k. österreichische Staatsbahnen, Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft. Die bisher nur zur Zeit der Rübenkampagne für den beschränkten Wagenladungs-Güterverkehr eingerichtete, zwischen den Stationen Kopidlno und Jicinoves der Linie Nimburg Lokalbhf.-Jicin gelegene Halte- und Ladestelle Pschoves ist am 20. September 1913 für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Verladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind, bleiben von der Verladung ausgeschlossen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Székely-Koczárd-Mádéfalva gelegenen Stationen Szárhegy und Csikrákos sind am 1. September 1913 für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsbezeichnungen.

Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt (Main). Der bisherige Bahnhof und die Güterabfertigung Frankfurt-Bockenheim erhalten vom 1. Oktober 1913 ab die Benennung „Frankfurt (Main) West“.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 236 vom 17. September 1913 an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den II. Nachtrag zu den Fahrscheinverzeichnissen und einen Nachtrag zu der Übersichtskarte (abgesandt am 23. September 1913).

Nr. I 237 vom 17. September 1913 an die am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Übk. zus. F., Ausgabe vom 1. Mai 1912 (abgesandt am 19. September 1913).

Nr. I 239 vom 17. September 1913 an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die Aufnahme der Great Central Railway in den Vereinsreiseverkehr.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona.

Am 1. Oktober d. Js. wird die 14,68 km lange Umbaustrecke Rendsburg-Bokelholm und am 1. Dezember d. Js. die 3,92 km lange Umbaustrecke Osterrönfeld-Schülldorf für den öffentlichen Verkehr in Betrieb genommen werden.

Die an diesen Strecken gelegene neue Station Osterrönfeld wird erst am 1. Dezember eröffnet werden. Bis zu diesem Tage wird die alte Station Osterrönfeld beibehalten.

Eine Änderung in den Abfertigungsbefugnissen der Stationen tritt nicht ein.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Altona, 16. September 1913. (2458)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Allenstein-Kobbelbude zwischen den Bahnhöfen Mehlsack und Lichtenfeld neuerrichtete Bahnhof IV. Klasse Wilknitt für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Leichen-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Sprengstoffen sowie Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Mehlsack und Wilknitt 7,16 km
„ Wilknitt und Lichtenfeld 4,37 km.

Zur Bedienung des neuen Bahnhofs werden folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Zinten nach Mehlsack: die Züge Nr. 772, 774, 778, 784.
b) in der Richtung von Mehlsack nach Zinten: die Züge Nr. 771, 775, 779, 785.

Königsberg (Pr.), 15. Sept. 1913. (2459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober d. J. wird der neu eingerichtete Bahnhof IV. Klasse Kublitz an der Strecke Neustettin-Stolp für den Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Verladung eine feste Rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird der neue Bahnhof in den Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen.

Danzig, 17. September 1913. (2489)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Allenstein-Ortelsburg-Lyck zwischen den Bahnhöfen Olschienen und Schwentainen neuerrichtete Haltepunkt Gr. Jerutten für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Olschienen und Gr. Jerutten 2,96 km,
zwischen Gr. Jerutten und Schwentainen 5,27 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:
a) in der Richtung von Ortelsburg nach Lyck die Züge Nr. 859, 861, 863;
b) in der Richtung von Lyck nach Ortelsburg die Züge Nr. 852, 854, 858. (2471)

Königsberg (Pr.), 17. Septbr. 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen und Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. werden folgende Stationen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet:

a) an der Nebenbahnstrecke Soldau-Goßlershausen zwischen den Stationen Heinrichsdorf-Ruttkowitz und Soldau der Haltepunkt Priom,
b) an der Hauptbahnstrecke Danzig-Belgard zwischen den Stationen Groß Boschpol und Lusin der Haltepunkt Strebielin,
c) an der Hauptbahnstrecke Graudenz-Culmsee zwischen den Stationen Kornatowo und Wrotzlawken der Bahnhof IV. Klasse Firlus, der zurzeit nur dem Güterverkehr dient.

In Priom werden die Fahrkarten durch den Zugführer verkauft, Gepäck wird von Priom unabgefertigt mitgenommen. Die Fracht hierfür wird auf der Fahrkartenendstation oder einer geeigneten Zwischenstation erhoben.

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten der Züge in Priom, Strebielin und Firlus enthält der am 1. Oktober d. J. Gültigkeit erlangende Fahrplan.

Näheres ist bei den Bahnhofsvorständen zu erfahren.

Danzig, 15. September 1913. (2490)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Änderung von Stationsnamen.

Der bisherige Bahnhof und die Güterabfertigung Frankfurt-Bockenheim erhalten vom 1. Oktober 1913 ab die Benennung „Frankfurt (Main) West“.

Frankfurt (Main), 18. Sept. 1913. (2460)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Bahnhofs IV. Klasse Jennyshöhe für den Tierverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird der zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen links der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde Nord gelegene Bahnhof IV.

Klasse Jennyshöhe, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, auch für die Abfertigung von lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung in mehrbödigen Wagen ist ausgeschlossen. Die bisherige Beschränkung, nach der Sendungen nach Jennyshöhe nur frankiert, von Jennyshöhe nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden dürfen, wird aufgehoben. Mit demselben Tage wird Jennyshöhe in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, 19. September 1913. (2472)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Bahnhofes IV. Klasse Wolgaster Fähre für den Wagenladungs- und Tierverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Swinemünde Hbf-Wolgaster Fähre gelegene Bahnhof IV. Klasse Wolgaster Fähre, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Wolgaster Fähre in den Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, 22. September 1913. (2491)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Weferlingen Stb. als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 e, 3 f, 3 h für Steinsalz, in den Ausnahmetarif 3 g für Stein- und Siedesalz zum Salzen von Fischen und in den Ausnahmetarif S 10 für Stein- und Siedesalz zur Verschiffung seewärts aufgenommen.

Über die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen auf Anfrage Auskunft.

Magdeburg, 19. September 1913. (2494)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1913 werden in den Ausnahmetarif 2 b als besondere Abteilung a) für Holzsägemehl und Stroh zu Streuzwecken, ferner in den Ausnahmetarif 5 c (Wegebaustofftarif) besondere Stationsfrachtsätze für den Verkehr zwischen Ulm (Ortsverkehr) und einigen bayerischen Stationen aufgenommen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Ab 1. Oktober 1913 erhalten die Stationen der württembergischen Privatbahnen Amstetten-Gerstetten und Gaildorf-Untergröningen das Verweisungszeichen „Zu“.

München, 20. September 1913. (2495)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerz-Bergwerken und Hochöfen einschl. des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. November 1911.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen als Versandstation in die Abteilung A des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 20. September 1913. (2496)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz (Braunstein) sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. November 1911.

Am 1. Oktober d. J. wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen unter die Versandstationen der Abteilung B aufgenommen.

Essen, 20. Septemebr 1913. (2497)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

a) Preußisch-Hessischer Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tarifheft C 2.
b) Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hamburg Sternschanze in den Ausnahmtarif S 20 c des Verkehrs zu a und in den Ausnahmetarif S 20 des Verkehrs zu b für Felle und Häute usw. aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, 21. September 1913. (2492)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird die Station Borne des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 19. September 1913. (2493)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 10. Oktober 1913 wird die Station Habelschwerdt in den Ausnahmetarif 66 C Steine mit folgenden Schnittsätzen aufgenommen:

Vom Schnittpunkt bis	Schnittafel B	
	I	II
	a bis c Lg oder 10 t	
Habelschwerdt .	22	24

Breslau, 18. September 1913. (2474)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigungen.

Mit Gültigkeit vom 1. September d. Js. ab werden im obenbezeichneten Tarife nachstehende Druckfehler berichtigt:
auf Seite 19 von Grube 25 nach Bratelsbrunn von 1446 auf 1146,
auf Seite 22 von Grube 11 nach Floridsdorf Jedlesee von 1282 auf 1182,
auf Seite 44 von Grube 46 nach Oberhollabrunn von 1322 auf 1332,
auf Seite 51 von Grube 33 nach Rossoch von 1333 auf 1633,
auf Seite 52 von Grube 49 nach St. Andrä-Wördern von 1322 auf 1332,
auf Seite 56 von Grube 41 nach Sulz-Nexing von 4349 auf 1349,
auf Seite 57 von Grube 65 nach Strebetitz von 468 auf 768,
auf Seite 63 von Grube 22 nach Zinsendorf von 1227 auf 1237,
auf Seite 63 von Grube 29 nach Zwingendorf von 1—00 auf 1200.
auf Seite 63 von Grube 34 nach Winkelsdorf von 1—16 auf 1216,
auf Seite 65 von Grube 61 nach Wsetin von 1052 auf 1055,
auf Seite 69 von Grube 26 nach Hombok von 824 auf 924,
auf Seite 70 von Grube 32 nach Niklasdorf i. Österr. Schlesien von 757 auf 557,
auf Seite 71 von Grube 18 nach Skrochowitz-Braunsdorf von 557 auf 551,
auf Seite 72 von Grube 62 nach Wien Westbahnhof von 1354 auf 1254,
auf Seite 72 von Grube 62 nach Wigstadtl-Johannisbrunn von 964 auf 864,
Heller für 1000 kg.

Ferner ist auf Seite 70 der Stationsname Penzig in Penzing abzuändern.

Kattowitz, den 19. Septbr. 1913. (2477)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr. Heft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 an wird die Station Bernburg in den Ausnahmetarif 4 d als Versandstation einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, 18. September 1913. (2473)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangsverkehr mit den Euskirchener Kreisbahnen.

Vom 1. Oktober d. J. ab findet der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen auch auf solche Wagenladungsgüter Anwendung, die in Liblar nach und von den Euskirchener Kreisbahnen übergehen.

Cöln, den 18. September 1913. (2461)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird für baumwollene und leinene Garne und Gewebe sowie Wollwaren in Wagenladungen von 10 t von den niederländischen Hafenstationen transit nach St. Gallen ein Aufnahmefrachtsatz von 52,13 Francs — für Hoek van Holland 53,38 Francs — für 1000 kg eingeführt.

Cöln, den 18. September 1913. (2462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird im Ausnahmetarif 24a für Zement von Budenheim nach Meiningen Pr. Stb. ein Ausnahmefrachtsatz von 68 Pf. für 100 kg eingeführt.

Erfurt, 17. September 1913. (2463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für frische Seefische (ausgenommen frische, grüne Heringe) und frische Seemuscheln (ausgenommen Austern.)

Die Gültigkeit des im Tarifverzeichnis für das Jahr 1913 unter 2f aufgeführten Ausnahmetarifs wird bis auf Widerruf verlängert.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Hannover, 17. September 1913. (2464)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 erhält die Ziffer 3 der Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife S 5 und S 5 t eine neue erweiterte Fassung.

Hannover, 18. September 1913. (2465)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober ds. Js. wird die Station Wilsche als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für Steine, gebrannte und Kalksandsteine aufgenommen.

Hannover, 16. September 1913. (2466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.

Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Frachtsätze für Oppeln Hafen.

Am 10. Oktober 1913 treten für den Verkehr mit der Station Oppeln Hafen und einer Anzahl österreichischer Stationen Frachtsätze des Klassentarifs sowie einiger Serientarife und Ausnahmetarife in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 18. September 1913. (2475)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife S 16, S 18, S 18a, S 18b, S 20, S 21, S 24 und S 25 im Verkehr mit den Stationen Biebermühle, Pirmasens und Rodalben der bayerischen Staatsbahnen, pfälzisches Netz teilweise ermäßigt.

Hannover, 17. September 1913. (2476)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen. Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil II A. Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken vom 1. Mai 1913.

Am 1. Oktober 1913 tritt zu beiden Heften des obigen Tarifteils je ein Nachtrag I in Kraft. Die Nachträge enthalten neben Ergänzungen und Änderungen eine Reihe von Berichtigungen des Haupttarifs und sind gegen Ende d. Mts. zum Preise von 0,10 ℳ das Stück bei unserer Drucksachenabteilung, hier, zu haben.

Straßburg, 17. Septbr. 1913. (2478)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 17 (Halle).

Nachstehende Frachtsätze werden mit Geltung vom 1. Oktober 1913 im Ausnahmetarif 8 eingeführt:

nach Mückenberg
von
Beval Hütte = 14,36 ℳ,
Differdingen = 14,64 ℳ,
Rodingen = 14,69 ℳ,
Steinfort = 14,36 ℳ,
für 1000 kg.

Straßburg, 16. Septbr. 1913. (2479)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1913 wird der Ausnahmetarif 4 d für:
1. Thomasschlacken und Thomasmehl;
2. Kalisalze, rohe, als Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämtliche in Stücken oder gemahlen;
3. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalziniert;
4. Kieserit, kalziniert, gemahlen;
5. Gemenge der vorstehend aufgeführten Stoffe untereinander, zu 2—4 auch mit Torfmull, Torfmehl oder Torfstaub

zur Verwendung als Düngemittel oder zur Kunstdüngerfabrikation in Österreich-Ungarn eingeführt.

Hierdurch wird der seitherige A. T. 2a für Thomasschlacken usw. (vgl. Tarifnachtrag III, Seite 25) ersetzt. Aufschluß geben die beiteiligten Abfertigungsstellen.

München, 19. September 1913. (2480)
Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E.-B.
r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 22. September 1913 gelangt im Ausnahmetarif 4 c (Schwefelsäure zur Umwandlung von Kalkstickstoff in schwefelsaures Ammoniak) der nachstehende Frachtsatz zur Einführung:

Von Biebrich Rheinbf. nach Trostberg 134 ₰ für 100 kg.

München, 19. September 1913. (2481)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B.
r. d. Rh.

Belgisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Geltung vom 1. Oktober 1913 wird die belgische Station Vellereille-le-Sec Soc. an. du charbonn. de Bray) in die Kohlentarife Belgien — Reichsbahn, — Pfalz, — Baden und — Württemberg aufgenommen. Näheres enthält unser Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 17. September 1913. (2456)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Am 1. Oktober 1913 treten in Kraft:
a) Der neue Teil II A (Frachttafeln für die deutschen Bahnstrecken). Er enthält als Ausnahmetarif 4 b die bisher nur im Rückvergütungswege gewährten Frachtsätze für Getreide von norddeutschen Stationen nach Frankreich;
b) der Nachtrag II zum Teil I B (Tarifvorschriften und Güterklassifikation);
c) der Nachtrag II zum Teil II B (Schnittsätze für die französischen Bahnstrecken);
d) der Nachtrag III zum Teil II C (Kilometerzeiger) und
e) der Nachtrag III zum besonderen Holzausnahmetarif.

Die Drucksachen können, die zu a) zum Preise von 1,00 M., die übrigen unentgeltlich, von unserer Drucksachenabteilung bezogen werden.

Straßburg, 16. September 1913. (2457)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Gültig vom 1. September 1913.

In den obengenannten Verkehr werden einbezogen mit Gültigkeit
a) vom 20. September 1913 die Station „Oppeln Hafen“; doch findet vorläufig ein Umschlag vom Eisenbahnwagen zum Schiff nicht statt;
b) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Deutsch Krawarn-Hultschin die Stationen „Oppau“, „Beneschau (Oberschles.)“, „Kosmütz“ und „Hultschin“;
c) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Crossen (Oder)-Seedorf die Stationen „Braschen“, „Deichow“, „Bobersberg“ und „Seedorf“;
d) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecken Schlawa (Schlesien)-Glogau und Linderei-Fraustadt die Stationen „Linderei“, „Tschepplau“, „Kuttlau“, „Kotzemeuschel“, „Ziebern Vorwerk“, „Biegnitz“, „Klein Gräditz“, „Alt Strunz“, „Weigmannsdorf“ und „Lissen“;
e) vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr die Station „Wilknitt“.

Ferner werden im obengenannten Tarife ermäßigt mit Gültigkeit
f) vom 20. Oktober 1913 die Frachtsätze von Radzionkaugrube nach den Stationen Bischwitz, Carlsmarkt, Chrosczütz, Czarnowanz, Döbern-Kupp, Laskowitz-Beckern, Mangschütz, Meleschwitz, Minken, Oppeln-Silesiaweiche, Poppelau, Rogelwitz und Tschirne;
g) vom Tage der Betriebseröffnung der Strecken Schlawa (Schlesien)-Glogau und Linderei-Fraustadt die Frachtsätze von sämtlichen Versandstationen und Gruben nach den Stationen Kolzig (Kr. Grünberg), Kontopp, Schlawa (Schlesien), Schussenze und Schwenten;
h) vom 1. September 1913 ab die Frachtsätze von den meisten Versandstationen nach Groß Mochbern.

Wegen der Frachtsätze wird auf die entsprechende Bekanntmachung im Tarif- und Verkehrsanzeiger Bezug genommen.

Kattowitz, 18. September 1913. (2468)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft II, gültig vom 4. März 1912.

Mit sofortiger Gültigkeit bis zur Einführung im Tarifwege wird die Station Rákosszentmihály M. A. V. der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

In die Schnittafel II des ab 4. März 1912 gültigen Ausnahmetarifs — Heft II (Seite 29) ist nachzutragen: 432 — Rákosszentmihály M. A. V. — M. A. V. — 1470.

Kattowitz, 16. September 1913. (2467)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Ausnahmetarif 5 a (für Steine, Schotter, Kies und Steingrus) im Binnenverkehr der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn auch auf Sand (ausgenommen Formsand) ausgedehnt und Gernrode (Harz) Gernr. H. E. als Versandstation einbezogen. (2482)

Gernrode (Harz), 15. Septbr. 1913.
Die Direktion
der Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn-Gesellschaft.

Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I.
Verlängerung der Zwischenlagerungsfrist für Rohzucker.

Die im Eisenbahngütertarife für den Elbeumschlagsverband, Teil I, vom 1. Januar 1911 vorgesehene zwölfmonatige Zwischenlagerungsfrist wird für den aus der Zuckerkampagne 1912/13 stammenden und im Lagerhause der k. k. österr. Staatsbahnen in Schönpriesen eingelagerten Rohzucker auf achtzehn Monate verlängert.

Wien, 20. September 1913. (2483)
K. k. österr. Staatsbahnen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Wegen nicht rechtzeitiger Fertigstellung der Buchfahrkarten von französischen nach deutschen Stationen kann der in der Bekanntmachung vom 19. Juni d. J. für das Inkrafttreten des neuen deutsch-französischen Personentarifs angegebene Zeitpunkt — 1. September 1913 — nicht innegehalten werden und wird auf den 1. November 1913 festgesetzt. Der Tarif vom 1. Juli 1908 bleibt bis zum 31. Oktober 1913 in Kraft.

Cöln, 19. September 1913. (2484)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

8. Verdingungen.

Die Leistungen und Lieferungen für Herstellung von 10 Stück eisernen Überbauten für 4 Wegeunterführungen und 1 Grabenunterführung zwischen Km. 28 und 33 der Berlin-Hamburger Bahn sollen in mehreren Losen und zwar:
Los I Wegeunterführung in Km. 29,6 + 77,
Los II Chausseeunterführung in Km. 30,6 + 90,
Los III Wege- und Grabenunterführung in Km. 31,7 + 14
öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte ohne Zeichnungen, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 3 ℳ für alle Lose oder 1 ℳ für je 1 Los und solche mit Zeichnungen gegen Zahlung von 6 ℳ für alle Lose oder 3 ℳ für je ein Los in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung und Lieferung der eisernen Überbauten für die Wege- und Grabenunterführungen für die Berlin-Hamburger Bahn bei Nauen“ versehen bis zum 18. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (2487)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Arbeiten und Lieferungen zur Herstellung der Widerlager und Pfeiler für drei Brückenbauwerke der höher zu legenden Berlin - Hamburger Bahn zwischen Km. 28 und 33 sollen in mehreren Losen und zwar:
Los I Wegeunterführung in Km. 29,6 + 77,
Los II Chausseeunterführung in Km. 30,6 + 90,
Los III Wege- und Grabenunterführung in Km. 31,7 + 14
öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 28 des unterzeichneten Betriebsamtes eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 6 ℳ für alle Lose mit Zeichnungen oder 2 ℳ für je ein Los mit Zeichnung und 1 ℳ für je ein Los ohne Zeichnung in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst, bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Herstellung der Widerlager und Pfeiler für die Brücken der Höherlegung der Berlin-Hamburger Bahn zwischen Km. 28 und 33“ versehen bis zum 25. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin NW. 40, Invalidenstr. 51. (2488)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 3.

Die Ausführung der Erd-, Maurer- und Steinmetzarbeiten (rd. 2200 cbm Erdaushub und 2000 cbm Betonmauerwerk) für die Widerlager und Flügel der Straßenüberführung in km 63,713 der Strecke Frankfurt (Main) - Niederlahnstein soll einschließlich der Materiallieferung mit Ausnahme des Zements öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen und die Übersichtszeichnung liegen in unserem Verwaltungsgebäude, Rhabanusstraße Nr. 1, Zimmer 121, zur Einsichtnahme aus und können gegen gebührenfreie Einsendung von 2,50 ℳ für die Bedingungen und 1,00 ℳ für die Zeichnungen in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau, solange der Vorrat reicht, bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung der Erd-, Maurer- und Steinmetzarbeiten für Bauwerk 5 der neuen Verbindungsbahn Rüdesheim (Rhein)-Sarmsheim“ versehen, post- und bestellgeldfrei bis zum Eröffnungstage, Freitag, den 17. Oktober 1913, vormittags 11½ Uhr, an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet auf Zimmer Nr. 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt.

Mainz, 18. September 1913. (2485)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von:
130 000 Kiefernschwellen I. Klasse, 2,7 m,
10 000 Kiefernschwellen II. Klasse, 2,5 m,
10 000 Buchschwellen I. Klasse, 2,7 m,
5000 Buchschwellen II. Klasse, 2,5 m,
nach Tränkungsanstalt Warnemünde, die Kiefernschwellen in Losen von 1000 Stück, die Buchenschwellen in Losen von 500 Stück, ferner
30 000 lfdm Kiefern-Weichenschwellen, in 4 Losen je 7500 lfdm.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei unserer Materialienverwaltung hierselbst zur Einsicht aus und können gegen Einsendung von 30 ₰ von dieser Dienststelle bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift:
„Angebot auf Lieferung von Schwellen“ bis zum 3. Oktober d. J., mittags 12¾ Uhr, dem Zeitpunkt der Öffnung, an uns einzureichen.

Schwerin, 17. September 1913. (2486)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Die Ausführung eines unterkellerten Bürgersteiges neben der geplanten Zufahrtstraße an der Nordseite des Bahnhofes Friedrichstraße soll öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis Dienstag, den 30. September 1913, vormittags 11 Uhr, portofrei versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257, einzureichen. Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Das Öffnen der Angebote findet um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 statt.

Angebotshefte mit Zeichnung sind in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, einzusehen; auch können sie, soweit der Vorrat reicht, von dort gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Über die Örtlichkeit der Baustelle wird in der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, Zimmer 350 a, Auskunft erteilt. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Berlin, 19. September 1913. (2469)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten.

Für den Neubau der Nebenwerkstätte in St. Wendel soll die Lieferung und Aufstellung der Oberlichte und deren Verglasung, umfassend rd. 2100 qm, einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Abdrucke der Bedingungen können gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) nur durch das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung der Oberlichte für Werkstätte St. Wendel“ bis zum 11. Oktober, vormittags 11½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901 abgedruckt.

Ende der Zuschlagsfrist am 1. November.

Saarbrücken, 17. Septbr. 1913. (2470)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 75. | 27. September 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das Schienenwandern und Maßregeln zu dessen Verhütung.

Die eigenartigen Betriebsformen der Stadtschnellbahnen, insbesondere die elektrische Betriebsweise mit ihrer ständig enger werdenden Zugfolge, ihren unablässig wachsenden Zuggewichten und den stärkeren unabgefederten Stoßwirkungen der Fahrzeuge haben den Oberbautechnikern neue Aufgaben gestellt. Man hat erkannt, daß zu leichte Schienenquerschnitte vom Übel sind; man sucht die Materialverteilung im Querschnitt den Ansprüchen des elektrischen Betriebes besser anzupassen, die Materialbeschaffenheit, insbesondere durch Abstufung der Härte vom Kopf bis zum Fuß der Schiene, zu verbessern. Die Ausbildung der Stöße erfährt erhöhte Fürsorge. Endlich wird der Lagerung des Gestänges, der Befestigung der Schienen auf den Schwellen und der Erhaltung der dem Gestänge einmal angewiesenen Lage ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet. Alle diese Fragen sind nicht sowohl vom technischen, als vor allem auch vom wirtschaftlichen Standpunkt von so einschneidender Bedeutung, daß sie die erhöhte Aufmerksamkeit nicht nur der Oberbautechniker erfordern, um angesichts der ständig zunehmenden Ausdehnung der elektrisch betriebenen und vom Dampfbetrieb zum elektrischen übergehenden Stadtschnellbahnen gleich von vornherein die richtigen Maßnahmen treffen zu können. Auch die Frage der Sicherungsanlagen spielt bei den Erwägungen eine Rolle, da die zunehmende Verdichtung der Zugfolge mit ihrer starken Inanspruchnahme des Oberbaues ganz von selbst zu Zugsicherungsweisen führt, die auf die Gestaltung des Oberbaues in wichtigen Einzelheiten nicht ohne Einfluß sind. Teile dieser Sicherungsanlagen werden mit dem Oberbau fest verbunden, dessen unverschiebliche Lage zur Verminderung der Überwachungs- und Unterhaltungskosten auch dieser Einrichtung beiträgt. Beim Entwurf des Oberbaues sind ferner besondere Rücksichten zu nehmen, wo mit Gleisströmen gearbeitet wird. In solchen Fällen dürfen Verbindungen zwischen den beiden Schienensträngen nicht angebracht werden, die etwa eine wesentlich größere elektrische Leitfähigkeit von Schiene zu Schiene besitzen würden, als der hölzerne Querschwellenoberbau.

Auch der Ausbildung derjenigen Vorkehrungen ist besondere Sorgfalt zuzuwenden, die den Zweck verfolgen, die Gleisstränge zum Bahnkörper und die Schienenstränge zueinander in unverschieblich fester Lage zu erhalten, d. h. bei denjenigen Einrichtungen, die das sogenannte „Wandern der Schienen" verhüten sollen. Daß gerade diesen Einrichtungen im Stadtschnellbahnwesen besondere Bedeutung zukommt, weiß jeder Oberbautechniker; ist man doch genötigt, trotz des schweren Betriebes der Stadtschnellbahnen stellenweise auf Krümmungshalbmesser von 90 und 80 m — in Hamburg von 71 m — herabzugehen und Steigungen anzuwenden, die man selbst beim Bau der Landstraßen zu vermeiden sucht; als Beispiel dafür, wie weit man mit den Steigungen mitunter gehen muß, sei angeführt, daß die Rampe der Hamburger Stadtschnellbahn zwischen Rathausmarkt und Rödingsmarkt eine Steigung von nicht weniger als 1:20,7 aufweist.

Diese dem Stadtschnellbahnbetriebe entnommenen Erwägungen sind der Anlaß zu nachstehenden Zeilen, die wieder einmal allgemein die Aufmerksamkeit der Schnellbahntechniker auf die eine der gestreiften Sonderfragen hinlenken wollen, die das Wandern der Schienen betrifft. Sie sind im besonderen angeregt durch eine ausgezeichnete Arbeit des Regierungs- und Baurats a. D. Klutmann, die sich mit dem Gegenstande befaßt und die bei den folgenden Betrachtungen als Führer dient.

Herr Klutmann, früher Mitglied der Eisenbahndirektion Cöln, hat im Bezirk des Betriebsamtes Aachen, das ihm seinerzeit unterstellt war, langjährige praktische Oberbauuntersuchungen angestellt.[1]) Ihr besonderer und dauernder Wert ist nicht zuletzt in der photographischen Festhaltung einer großen Anzahl der eigentümlichsten Störungs- und Vernichtungsbilder des Gleichgewichtszustandes des Gestänges zu suchen, von denen eine An-

[1]) Über Schienenwandern und ein neues Mittel gegen dasselbe (Dorpmüllers selbsttätige Gleisklemme) von W. Klutmann, Königl. Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Vorstand der Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion Aachen 1. Druckerei La Ruelle, Aachen.

zahl zur Erläuterung wiedergegeben werden. Diese Untersuchungen, die auch die Erprobung der wirksamsten Mittel zum Verhindern des „Schienenwanderns" zum Gegenstande haben, gehen in ihrer Bedeutung weit über das Maß örtlicher Teiluntersuchungen hinaus und sind für das Gebiet der Oberbauunterhaltung etwa von der Allgemeinbedeutung der bekannten bahnbrechenden Schubertschen Probeversuche, die das Verhalten des Bettungsstoffes unter den verschiedenartigen Unterschwellungen des Oberbaues zum Gegenstande hatten.

Klutmann weist nach, daß nicht bloß die unmittelbaren Lageänderungen des Oberbaues, sondern eine große Anzahl anderer schädlicher Veränderungen Folgewirkungen einer und derselben Ursache sind, nämlich des Wanderdranges der Schienen in der Richtung des rollenden Materials. Es ist bekannt, daß sich das Gestänge auf der Bettungsunterlage schädlichen Wirkungen des Wanderns zurückzuführen seien. Viele der Schäden, besonders am Material, die erst nach Jahren, dann aber um so schwerer in die Erscheinung treten, sind lediglich das Ergebnis der ununterbrochen tätigen Neigung des Gleises, sich mit dem Zuge fortzuschieben. Das lehrt die Fülle der unliebsamen Erscheinungen im Zustande des Oberbaues, die der Verfasser in einer großen Zahl lichtbildlicher Darstellungen festgehalten hat, von denen in den Abbildungen 1—5 einige mitgeteilt sind. Die Beispiele veranschaulichen, daß die Stöße ihre normale Lage verlieren, sich senken, daß sich die beiden Schienen in verschiedenem Maße in der Längsrichtung verschieben, daß sich die Schwellen auf zweigleisiger Strecke in der Fahrrichtung hinter dem Stoße von einander entfernen, vor dem Stoße zusammenrücken und sich oft dicht zusammenschieben, wie aus Abb. 1 ersichtlich ist. Während sie beim Holzschwellenoberbau die Befestigungs-

Abb. 1. Bergauf wanderndes Gleis in Kleinschlagbettung (Steigung 1:69). Km. 4,4 der Strecke Aachen-Welkenraedt.

in der Fahrrichtung unter Mitnahme der Schwellen in außerordentlich unregelmäßiger Weise verschiebt, nicht nur in den Krümmungen, sondern auch in den geraden Strecken. Während seither der Wandertrieb des Gleises aus den Reibungen zwischen Rad und Schiene, anderseits zwischen Schiene und Schwelle hergeleitet wurde, ist man heute der Ansicht, daß das Wandern vor allen Dingen durch die Stoßwirkungen der Räder gegen den Schienenkopf beim Übergange des Rades von der rückliegenden Schiene auf die vorliegende verursacht wird. Bei diesen Stoßwirkungen tritt in der Schienenachse eine Kraftwirkung auf, die das Gleis vorwärts treibt. So sind denn die Köpfe der Schienen stets zerschlagen, um so mehr, je stärker die Laschenkammer ausgeschliffen ist. Belehrend in dieser Richtung ist, daß beispielsweise der Wandertrieb von Straßenbahngleisen, der sich am Fortschieben des Anschlußpflasters in der Fahrrichtung aufs deutlichste offenbart, verschwand, wo dazu übergegangen wurde, die Stumpfstöße des Gleises zu verschweißen. Die Wirkungen des Wanderns zeigen sich auf den Eisenbahnen im Öffnen und Schließen der Stoßlücken, in einer Veränderung des Abstandes der Schwellen, in deren Schrägstellung zur Gleisachse (s. Abb. 1), nicht selten auch in Stauchwirkungen des Gestänges vor den Schienenenden in Verbindung mit Seitenverschiebungen, den „betriebsgefährlichen Verwerfungen des Gleises". In der Klutmann'schen Arbeit wird der Nachweis geführt, daß die Beseitigung der schädlichen Wirkungen der Schienenwanderung an Gleis und Bettung sehr große Mühe erfordert und einen erheblichen Anteil der Kosten der gesamten Gleisunterhaltung verschlingt. Es wird gezeigt oder wenigstens in lückenlosem Zusammenhange augenscheinlich gemacht, daß die Unregelmäßigkeiten im Gleise, die ein Eingreifen der gewöhnlichen Bahnunterhaltung erfordern, in ganz beträchtlichem Maße auf die

mittel in den Lascheneinklinkungen verbiegen, schieben sich die leichten eisernen Schwellen sogar mit den unteren Schenkeln übereinander fort, die Klemmplatten drehen sich (s. Abb. 2) und suchen in der Fahrtrichtung auf die Lasche aufzuklettern, wie Abb. 3 deutlich erkennen läßt. Durch das ununterbrochene Schaben, Schleifen und Scheuern haben

Abb. 2. Zerreißen der eisernen Schwellen (a) und Einfressen der Laschen in die Klemmplatten infolge der Wanderung.

sich Unterlagsplatten und eiserne Schwellen bis auf Kartonstärke abgenützt und dadurch Quer- und Längsbrüche erzeugt; sie sind infolge der gewaltsamen Schwellenverdrehungen vielfach die Ursache des massenhaft beobachteten Aufreißens der eisernen Schwellendecken an den Lochungsstellen ge-

wesen (s. Abb. 4). Durch die gewaltsame Schrägstellung und die Verdrehung der Schwellen, als Folge der Stauchungsbestrebungen des Gestänges, entstanden Verengungen der Spurweite. Bei dem mit der Drehung der Schwellen verbundenen Vorrücken verlassen diese am Stoß ihr festes Lager; unter den eisernen Schwellen bilden sich dabei in der Richtung des Wanderns Hohlräume, die das bedenkliche Kippen und Senken derselben erzeugen. Dadurch verändert sich der Widerstand gegen die senkrechten Kraftbeanspruchungen; die Stoßschwellen fangen an auf die Bettung zu hämmern und das Bettungsmaterial zu zerkleinern; die Folge ist das dem Oberbautechniker bekannte Pumpen und Saugen an den Gleisstößen bei Hinzutritt von Wasser. Die vorbereitenden Ursachen dieses Vorganges sind vornehmlich mit in den Wanderneigungen des Gestänges zu erblicken, die durch dessen Alter und den abnehmenden Grad der Unterhaltung selbst weiter begünstigt werden. Die Wandererscheinungen sind nicht an die wagerechte Lage des Gestänges gebunden; sie erfahren eine natürliche Begünstigung durch die Gefäll- (zugleich Brems-)strecken, aber sie gehen, wie Klutmann nachgewiesen hat, auch bergwärts. Während das Verschwinden der Wärmelücken bei größerer Länge des Schienenstranges im heißen Sommer die „betriebsgefährlichen Gleisverwerfungen“ zur Folge haben kann, führen die vergrößerten Stoßlücken leicht zum Bruch der Laschen, Ausschleißen der Laschenkammern und Abwürgen der Laschenbolzen. Am nachteiligsten macht sich die Gleisverschiebung im Anschluß an Weichen und Kreuzungen bemerkbar, deren Bestandteile sich gegeneinander verdrehen und verschieben, wie die lehrreiche Abbildung 5 es an einem Grenzfall zeigt. Die Untersuchungen haben Klutmann die Überzeugung verschafft, daß als der versteckte Urheber der mannigfaltigsten Störungen der Gleichgewichtslage des Gleisoberbaues der „Wandertrieb der Schiene“ anzusehen ist, und daß an dem jährlichen statistischen Durchschnittssatz für die kilometrische Gleisunterhaltung in Höhe von etwa 650 ℳ erheblich gespart werden könnte, wenn es gelänge, das Gleis an seiner ursprünglichen Stelle festzuhalten.

Abb. 3. Aufklettern der Klemmplatten infolge der Wanderung.

Abb. 4. Durchschneiden der Eisenschwellen durch die unteren Laschenflügel infolge der Wanderung.

Trotz der zahlreichen Vorschläge, die in dieser Richtung gemacht worden sind, ist es bis heute leider noch nicht gelungen, des Übels völlig Herr zu werden. Die Zahl der versuchten Heilmittel gegen das Wandern ist sehr groß. „Flacheisen, die eine größere Zahl Schwellen zwischen oder außerhalb der Schienen miteinander verbinden, finden öfter Anwendung. Auf österreichischen Linien und auch anderswo sieht man zuweilen zwischen den Schienen Flacheisen oder auch Winkeleisen diagonal auf den Schwellen befestigt. Diese Vorrichtungen schaffen nur zum Teil Abhilfe; sie stören oder hemmen die Unterhaltung des Gleises beim Stopfen, Ausrichten und Heben und verteuern die Unterhaltungsarbeiten durch Einschaltung neuer Verbindungsmittel zwischen Stemmvorrichtung und Schwellen. Ein großer Teil der Vorschläge, die von der statisch irrigen Annahme ausgingen, man müsse versuchen, die Stöße des Gleises mit allen Mitteln festzuhalten, hat sich als völlig verfehlt herausgestellt, weil die Stöße ja ohnehin die schwächsten Teile des Gleises darstellen, denen man nicht noch die Aufnahme der gewaltigen Wanderkräfte zumuten darf. Der technische Unterausschuß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat daher den Vereinsverwaltungen bereits 1899 in einem Gutachten dringend empfohlen, den Schienenstoß von den Vorrichtungen gegen das Wandern möglichst zu befreien, weil diese nachgiebigsten Stellen im Gleise ohnehin durch die Radlasten so stark beansprucht sind, daß sie der großen horizontalen Wanderkraft keinen genügenden Widerstand entgegenzusetzen vermögen. Die „Eisenbahn-Technik der Gegenwart“[2]) sagt, daß alle Mittel zur Aufnahme der Wanderkräfte darauf zu richten sind, die schiebende Kraft von der Schiene auf die Schwelle zu übertragen, um deren Reibung auf der Bettung nutzbar zu machen, und führt nach Aufzählung einer Reihe von mehr oder minder erfolglosen oder unzureichenden Vorschlägen als die beiden wirksamsten Mittel gegen das Wandern, die zurzeit zu Gebote stehen, die folgenden an:

1. Stemmlaschen und Stemmwinkel, die in einer den örtlichen und Verkehrsverhältnissen entsprechenden Anzahl mit den Schienen fest verschraubt werden und die schiebenden Kräfte auf die Mittelschwellen übertragen sollen. Nach Abb. 6 werden die Stemmlaschen entweder nur auf einer oder auf beiden Seiten der Schiene angeordnet und zweckmäßig so lang gemacht, daß sie auf zwei Schwellen gleichzeitig einwirken. Die Kraft-

Abb. 5. Wanderung in Weichen; Klemmplatte aus der Klinke gehoben.

[2]) Zweite Auflage von 1908, II. Band, 2. Abschnitt, S. 165.

übertragung wird in dieser Abbildung durch den Eingriff eines Teiles der Unterlagsplatte (z. B. des Hakens) in die Ausklinkungen des Horizontalschenkels der Lasche oder, wie in Abb. 7, des Stemmwinkels angestrebt.[3]) Von den zahlreichen sonstigen Ausführungen ist in Abb. 8 eine Stemmlaschenanordnung der Reichseisenbahnen vorgeführt, bei der sich der tief herab-

Ansicht.

Grundriss.

Abb. 6. Stemmlasche der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

reichende vertikale Schenkel des Laschenwinkels unmittelbar seitlich an die Schwellenwand heranlegt. Bei anderen Ausführungsformen ist Wert darauf gelegt, Anbohrungen der Schiene zu vermeiden, indem die Stemmvorrichtung mit Schrauben an die Schiene angeklemmt wird.

2. Die Keilverschlußklemme von Dorpmüller nach Abb. 9, die sich — nach den Hauptquellenwerken der

Außenansicht.

Innenansicht.

Abb. 7. Stemmwinkel der österreichischen Staatseisenbahnen.

Eisenbahn-Fachliteratur[4]) — bei größeren Versuchen auf den preußischen Staatsbahnen und im Auslande als ausgezeichnet wirksam erwiesen hat. Bei dieser Anordnung, die sich nach Klutmanns Versuchen als das sicherste und einfachste Mittel zur Verhinderung des Wanderns erwiesen hat, wird ein besonders geformtes Klemmstück a um den Schienenfuß gelegt. In den Zwischenraum zwischen diesem Klemmstück und der Schienensohle, der zweckmäßigerweise noch ein Futterstück erhält, werden zwei Schlußstücke s eingelegt, die durch einen zwischenliegenden Keil K bei dessen Längsantrieb durch die Schwelle die Schlußstücke seitlich auseinander treibt, und dadurch die

Ansicht. Querschnitt a-b.

Abb. 8. Stemmvorrichtung der Reichseisenbahnen.

Klemme mit großer Kraft an den Schienenfuß preßt. Über das Anbringen der Verschlußklemmen gibt Klutmann genaue Anweisungen; mit dem erwähnten Futterstück kann die Klemme an beliebiger Stelle einer Schiene ohne weiteres angelegt werden.

Klutmann stellt in seiner Abhandlung die Anforderungen zusammen, die an eine vorbildliche Stemmvorrichtung der in Rede stehenden Art gestellt werden müssen: a) Sie soll nicht am Stoß, sondern an jeder beliebigen Stelle und in jeder durch den Verkehr bedingten Anzahl auf die Mittelschwellen einwirken; b) sie darf die Schienen und Schwellen nicht durch Lochungen oder Einkerbungen schwächen, auch die Befestigungsmittel in Form von Schraubbolzen, die besonderer Wartung bedürfen, nicht vermehren; c) sie muß leicht angebracht und unterhalten werden können, wenig wiegen und wenig kosten; d) die Stemmvorrich-

Wanderrichtung
Holzschwellen
Unterlagsplatte
Wanderrichtung
Eisenschwellen.

Abb. 9. Keilverschlußklemme von Dorpmüller.

tung muß ohne Hebelwirkung in der Schienenmittellinie angreifen, damit bei ungleichen Schienendrücken keine Drehmomente auftreten; e) die Vorrichtung soll sich an jeder Stelle des Gleises, unabhängig von der Einrichtung und der Abmessung des Schienenstoßes, der Schwellen, der Bettung, also von der Gestalt und Stärke des Oberbaues selbst, ohne weiteres

[3]) In Nordamerika hat man, um eine größere Zahl von Schwellen durch die Lasche zu fassen, zum ruhenden Dreischwellenstoß (Neuyork, Zentral- und Hudsonriver-Bahn; Pennsylvaniabahn) bei sehr geringem Abstand (von 14 cm) der zum Stoß vereinten 3 Schwellen gegriffen; man ist aber auch dort wieder mehr und mehr grundsätzlich zum schwebenden Stoß übergegangen, und hat damit die Wanderlasche in der Stoßanordnung selbst aufgegeben.

[4]) Über diese aus dem Jahre 1906 stammende Erfindung ist eingehend im „Organ f. d. Fortschritte des Eisenbahnwesens 1906, S. 194" berichtet.

anbringen lassen; f) die Gleichmäßigkeit der Schienendurchbiegung darf durch die Stemmvorrichtung nicht beeinträchtigt werden; g) die Vorrichtung muß auch bei Weichen und Kreuzungen, mit gleichartiger Wirkung wie beim durchlaufenden Gleise, angebracht werden können; h) die Unterhaltung des Oberbaues darf nicht erschwert werden; i) außer den Kosten für Beschaffung und Befestigung der Teile dürfen für die Unterhaltung nur ganz unwesentliche fortlaufende Ausgaben entstehen.

Diese Eigenschaften besitzt auf Grund der sorgfältigen Untersuchungen — beispielsweise auf den Schnellzugstrecken Cöln-Herbesthal und Aachen-Düsseldorf, ferner auf den Bahnhöfen Aachen-Rh. und Herzogenrat, auf verschiedenen Nebenbahnstrecken — die selbsttätig wirkende Keilverschlußklemme von Dorpmüller in hohem Maße. Sie besitzt keine Schraubenbefestigungen, so daß die Überwachungsarbeiten, welche das Vorhandensein von etwa 1000 Schrauben auf das Kilometer Gleis verursacht, in Wegfall kommen. Es heißt u. a. in dem Berichte: „Von welch außerordentlicher Wirkung die Klemme auf die feste Gleislagerung ist, zeigte sich am besten auf der mit schweren Luxus-, D- und Güterzügen stark befahrenen Ronheider Rampe. Beim Befahren dieser geneigten Ebene werden bei einzelnen Zügen bis 10 mm starke und 10 cm lange Eisenspäne von den Bremsklötzen abgerissen. Trotz der großen, bei diesen Bremsvorgängen vernichteten Kräfte zeigte sich an der mit Klemmen versehenen Gleisstrecke keine Spur von Wanderung, die Stoßlücken blieben entwurfsmäßig; dagegen wurde hinter dieser Versuchsstrecke der Oberbau durch die Bremskräfte derart mitgerissen, daß in einem Zeitraum von 3 bis 4 Wochen das neu gestopfte und zurückgeholte Gleis wieder in Unordnung zu geraten begann und die Unterhaltung von neuem einsetzen mußte, während die Strecke mit Klemmen keiner Arbeiten mehr bedurfte.“ Als besonders wertvoll hatte sich die Vorrichtung auf Strecken erwiesen, die in Weichen endigten, auf die der Druck des wandernden Gleisgewichtes besonders verheerend einzuwirken pflegt. Nur mit besonders großen Kosten ist es möglich, die Zungenvorrichtung solcher verdrückter Weichen wieder in betriebsfähigen Zustand zurückzuversetzen. Die mit Klemmen versehenen Bremsstrecken vor und hinter solchen Weichen hatten sich in unversehrtem Zustande gehalten. Von anderen Anwendungen sei noch erwähnt, daß die unter besonders schwierigen Verhältnissen betriebenen Gleise der Brooklynbrücke, die sich früher trotz aller Geldaufwendungen immer wieder verschoben, mit der Keilklemme endlich festgelegt werden konnten.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit ist zu bemerken, daß eine Gleisklemme der in Abb. 9 vorgeführten Art bei 2 kg Gewicht 1 *M*, eine Stemmlasche der in Abb. 6 dargestellten Anordnung dagegen (einschließlich des Bohrens der Löcher und der Schrauben) rund 2 *M* kostet. Es ist also, da zwei Klemmen eine Stemmlasche ersetzen, der Preis bei kleinen Bezügen gleich, während sich bei Massenlieferungen der Preis der Klemmen um 30 Proz. verringert. Das Entscheidende sind aber nach den Ausführungen der Denkschrift die Ersparnisse an Unterhaltungskosten, die sich auf den Versuchsstrecken Cöln-Herbesthal und Aachen-Düsseldorf auf 480 *M*, auf den Bahnhöfen Aachen und Herzogenrat auf 540 *M* und auf einer Versuchsstrecke vor einer Einfahrtsweiche auf 300 *M* beziffert haben. Es würde in hohem Maße erwünscht sein, wenn diese Angaben, bezüglich deren im übrigen auf die eingehendere Berichterstattung selbst zu verweisen ist, durch weitere Beobachtungsreihen ergänzt würden, um vergleichsfähige Mittelwerte für die durchschnittlichen Unterhaltungsaufwendungen zu gewinnen.

Immerhin aber wohnt den sorgfältigen, sachgerechten Beobachtungen, die Klutmann ausgeführt hat, der große Wert inne, daß sie das wichtige Gebiet der Schienenwanderungsfrage und der zuverlässigsten Mittel zu ihrer Verhinderung aufgeklärt und über die verschiedenartigen Zerstörungsbilder neues Licht verbreitet haben, die auf Rechnung des Wandertriebes des Gestänges zu setzen sind. Dieser Umstand verleiht der Arbeit einen über gelegentliche Berichterstattungen und Probeversuche mit dem einen oder anderen Hilfsmittel weit hinausgehenden Wert.

Charlottenburg, im September 1913.

Biedermann.

Übersichten über direkte Züge, Wagen und Anschlüsse.

Von Eisenbahnsekretär **Gg. Martin**, Ludwigshafen a. Rh.

In dieser geschätzten Zeitung haben wiederholt Abhandlungen über bildliche Anschluß-Übersichten Aufnahme gefunden, die die lebhafte Anerkennung der mit dem Dienstesvollzug betrauten Beamten wie auch einzelner Eisenbahnverwaltungen fanden. Die Wichtigkeit der Auskünfte im Personenverkehr, also über Abfahr- und Ankunftzeiten, Wagenklassen, Zuggattungen, Speise- und Schlafwagen, über notwendiges Umsteigen, die Häufigkeit und gebotene Raschheit dieser Auskünfte, die außerdem starke Belastung der Beamten mit Gedächtnisstoff (Fahrdienstvorschriften, Personen-Beförderungsvorschriften, Militär-Eisenbahnordnung, Umbaustrecken, Zugbildungs- und -belastungsvorschriften usw.) haben mich veranlaßt, eine tabellarische — nicht graphische — Darstellung der Anschlußverhältnisse usw. aller im Bahnhof Ludwigshafen a. Rhein abgehenden Züge zu versuchen. Diese Übersicht soll einerseits dem weiten Umfang und der großen Zahl der Anschlüsse Rechnung tragen, andererseits auf einfache Weise die rasche Auskunfterteilung ermöglichen. Sie soll außer am Schalter, auch an der Sperre, auf dem Bahnsteig und im Zuge zur Verfügung sein, insbesondere aber bei allen Aufschlüssen, deren **Kenntnis billigerweise von dem Auskunftsbeamten** verlangt werden kann, nicht versagen. Diese Darstellung hat in ihrer Einfachheit, Übersichtlichkeit und Vollständigkeit, wie auch in ihrer praktischen äußeren Form große Beliebtheit bei allen zur Auskunfterteilung berufenen Beamten gefunden.

Die Übersicht enthält im Eingang folgende Darstellungserklärung:

1. Die direkten Züge (Wagen) sind unterstrichen: Mainz 1./4. Cöln.
2. Direkte Wagen ab Ludwigshafen (Ort und Übergang) sind doppelt unterstrichen: 2./4. Frankfurt.
3. Die Ankunftzeit steht über der Station, wo nötig neben der Ankunft- auch die Abfahrzeit.
4. Die Wagenklassen sind in arabischen Ziffern in Bruchform angegeben. E = Ez,. D = Dz.: $\overset{2.00—2.46}{\text{Neustadt}}$ D 1./2. $\overset{11.25}{\text{Chur}}$.
5. Durchstrichen bedeutet: Zug hält nicht: ~~Og~~ = Zug hält nicht in Oggersheim. (Og ist telegraphische Abkürzung für Oggersheim.)
6. Die Anschlüsse sind streckenweise hintereinander gereiht. Wo es sich nur um einzelne Anschlußstationen handelt, sind diese möglichst in die Strecke eingefügt; in diesem Falle stets in runden Klammern, und zwar direkt hinter der Umsteigestation.

Ferner enthält der Kopf folgende Bemerkung: Insbesondere sind auch aufgenommen alle direkten Anschlüsse (auch in 4. Klasse) nach: Frankfurt über 4 Wege; Darmstadt über 3 Wege; Heidelberg; Karlsruhe über 3 Wege; Landau über 2 Wege; Bad Dürkheim über 2 Wege; Grünstadt über 4 Wege.

Im übrigen erläutert sich die Tabelle, die wegen ihrer Vervielfältigung durch Steindruck auf farbige Unterscheidungsmittel verzichtet, durch sich selbst.

(**Als Muster umstehende Züge.**)

Es sei darauf aufmerksam gemacht, daß alle hier durch Unterstreichung zusammengezogenen Stationen direkte Wagen darstellen, wobei die letzte Station stets die Zielstation, die erste

Abfahrt	Bahnsteig	Zug-Nr.	Klasse
10.09	III	513.	11.58 10.31—10.40 10.52 ab 10.36 11.47 ab 11.51 5.45 12.49 2.37 2./4. Frankfurt ü. ~~Og Bn~~ Worms Biblis Worms 2./4. Mainz. Mainz 1./4. Cöln ü. Bbrück Coblenz. ab 1.02 5.42 6.45 ab 12.08 Fstr 10.43 1.20 3.44 6.04 8.01 Frankft 2/4. Hamburg ü. Cassel. Frankft D 45 1./3. Berlin Stb ü. Gießen Cassel Nordhausen (Halle) 7.58 9.22 Güsten (Magdeburg). Siehe auch D 97.
1.14	II	D 5.	11.02 1.21—1.24 2.33—2.46 3.14 5.39 7.16 7.40 8.20 D 1./2. und Speise Berlin A ü. Mannheim Riedb. Frankfurt Hanau Bebra Erfurt Weimar Naumburg 9.28 8.58 2.33 ab 1.25 11.43 2.14 2.43—2.55 5.55 (Leipzig) Halle 1./3. Frankft. Mannh D 85 1./3. Hamburg-Alt mit Speise ü. Darmstadt Frankft Bebra 6.33 7.36 7.05 7.55 8.52 10.53 ab 1.25 12.26 Niederhone (Eichenberg) Göttingen Kreiensen Hannover (1./3. Bremen). Mannh D 85 1./2. Geestemünde 10.53 ab 8.24 4.50 11.00 ab 7.51 11.34 9.30 9.54 ü. Bremen. Eichenberg D 1./3. Breslau ü. Halle. Bebra D 1./3. Leipzig mit Speise ü. Erfurt Weimar 7.05—7.29 11.59 ab 8.02 10.04 2.14—2.20 3.03—3.12 8.55 Göttingen D 1./3. Berlin P ü. Kreiensen Magdeburg. Darmstadt D 1./3. Aschaffenbg D 1./3. München 4.36 ab 1.28 2.00 2.07 2.51 ü. Würzburg. Mannh. Pz Heidelbg. D 95 Worms Mainz siehe E 235.
2.36	IV	E 135.	4.25 3.43 ab 4.35 11.40 1.59 5.44 8.03 9.38 E 1./3. Frankfurt ü. Dornberg. Frankft E 1./3. Hannover (1./3. Bremen) ü. Giessen Cassel Göttingen. 4.13 2.59 3.54 ab 3.00 9.31 4.20—4.27 6.14 8.05 ab 2.51 E 1./3 Wiesbaden ü. Worms Mainz. [Mannheim E 199/111] E 1/3. Barmen ü. Mainz Coblenz Cöln. [Mannh 11.52 3.59—4.02 5.28—5.37 7.07 ab 2.51 11.35 D 163/171] D 1./2. Vlissingen ü. Mainz Coblenz. Cöln mit Speise. [Mannh D 163] D 1./2. Hoek v. H. 3.59 5.28—5.44 7.14 ab 8.15 9.39 10.57 11.08 8.00 7.48 ü. Mainz Coblenz Cöln. Cöln E 1./3. Aachen. Amsterdam. Rotterdam. London ü. Hoek. London 4.21 ü. Vliß. 4. Klasse Cöln siehe Z 521. Kirchheimbolanden.
5.11	II	E 136.	5.46 ab 5.24 9.15 6.09 7.05 ab 7.11 E 1./3. Heidelberg. Mannh D 86 1./3. Basel S B ü. ~~Schwetz~~ Kruhe Appenweier. Appenweier 11.14 7.24 10.37 ab 6.13 11.25 7.18 7.42 9.22 E 1./3. Konstanz ü. Offenburg Singen. Kruhe D 51 1/2. Triest mit Speise ü. Bietigheim. Stuttgart Ulm 10.30 11.29 2.10 5.02 6.50 ab 11.40 8.10 2.10 ab 6.13 8.10 Augsburg München Salzburg Gastein Villach. München D 1./3. Wien ü. Salzbg. Kruhe D 1./2. Wien 11.23—11.40 ab 6.45 12.40 8.35 10.25 11.45 ab 8.39 12.35 ü. München. Kruhe D 61 1./3. München ü. Stuttgt Ulm Augsburg. Stuttgt E 1./3. Nürnberg ü. Nördlingen.
7.23	IV	D 75.	9.04 7.45 8.47 12.55 8.03 D 1./3. Wiesbaden ü. Worms Mainz. Cöln siehe Z 264 und 425. D 1./3. Berlin P ü. ~~Biblis~~ 8.43—8.55 12.21 2.37 5.47 6.44 2.37 Frankfurt Cassel Kreiensen Magdeburg. Speise Frankft. D 1./3. Hamburg Alt ü. Kreiensen 3.35 8.01 9.46 3.35 5.37 Hannover. D 1/3. Wilhelmshaven vom 15./VI. bis 15./IX: Norddeich ü. Hannover Bremen. Schlaf Frankfurt—Altona.

Station dagegen nicht immer die Ausgangstation des durchlaufenden Wagens ist, sondern die Übergangstation, in der der direkte Zug (Wagen) erreicht wird. Die in der Tabelle reichlich vorgetragenen Abfahrten in Mannheim sind aufgenommen, weil die gegenseitigen Anschlüsse der Doppelstadt Ludwigshafen-Mannheim oft durch die elektrische Straßenbahn, Auto usw. erreicht werden.

Bei obigem Beispiel Pz 513 (10.09) ist also zu erkennen: Abfahrzeit, Bahnsteig, Zugnummer, Wagenklasse, Ankunft- und Abfahrzeit auf den größeren Zwischenstationen, die von dem Pz durchfahrenen Stationen, die ohne Umsteigen zu erreichende Zielstation des Zuges, die Anschlüsse, die durch nur einmaliges Umsteigen in Worms und Frankfurt erreicht werden: Mainz, Hamburg, Gießen, Berlin, die Anschlüsse durch zweimaliges Umsteigen: Coblenz, Cöln, Halle, Magdeburg, die Stationen, auf der dieses zweite Umsteigen notwendig ist (in Mainz, Nordhausen, Güsten) und bei allen wieder Zuggattung und Klasse. Ebenso ist hingewiesen auf den konkurrierenden Zug D 97 (der erst 11.15 Ludwigshafen verläßt, in Halle um 8.16, aber in Berlin A. bereits 10.28 ankommt). Alles dies für die 1. bis 4. Klasse auf einem Raum von nicht vier Schreibzeilen. Der Zugschaffner kann alle diesbezüglichen Fragen in wenigen Sekunden beantworten. Er braucht nur in die Tasche zu greifen und seine Tabelle aufzuschlagen. Der Schalterbeamte wirft nur einen Blick auf die gleiche auf Karton aufgezogene Übersicht auf schmalem Raum (66 auf 21 cm) neben dem Schalterfenster und findet sein praktisches Wissen ergänzt und bestätigt. Für eine fließende Schalterabfertigung erscheint das gewiß als Vorteil.

Die gleiche Anschlußübersicht, die für die in Ludwigshafen am Rhein abgehenden 120 Züge 8 Seiten in Berichtformat (33 auf 21 cm), einseitig beschrieben — 310 Schreibzeilen — erfordert, läßt sich in zweifacher Form anwenden:

I. Für den Fahrkartenschalter und die Buden der Schaffner an der Sperre. Die ganze Tabelle wird hierbei auf 4 Kartons (je 66 auf 21 cm) in Zug-, das ist Zeitreihenfolge aufgeklebt. Diese werden z. B. mit ihren Ösen an einer Schraube aufeinandergehängt, die Mitte in Augenhöhe. Es kann dann z. B. beim Frühdienst der Karton mit den Frühzügen zu oberst gehängt werden und bei Nachfrage auch die Anschlüsse der

Abendzüge durch Beiseiteschieben der oberen Kartons abgelesen werden.

II. Praktisch zusammengefaltet in Taschenbuchform (16,5 auf 10,5 cm). Die Tabelle wird hierzu der Breite nach aneinandergeklebt (ergibt 33 auf (8 × 21 =) 168 cm). Jede Schreibseite wird dann der Höhe nach gefaltet (33 auf 10,5 cm), das Geschriebene nach innen. Ebenso je 2 Schreibseiten gegeneinander gefaltet, das Geschriebene nach außen. Das Ganze erhält dadurch eine harmonikaähnliche Faltung (33 auf 10,5 cm), wobei beim Nachsehen der Züge die Abfahrzeiten und Bahnsteige immer an der äußeren linken Kante erscheinen und sich leicht ablesen lassen. Um die Tabelle dann in die Tasche stecken oder in ein Buch einlegen zu können, ist es nur notwendig, sie der Höhe nach zusammenzuschlagen. Wird das Ganze oder nur die letzte Seite auf Leinwand gezogen, dann gewinnt die Haltbarkeit. Der Kopf mit der Darstellungserklärung befindet sich auf der Rückseite der ersten senkrechten Schreibseitenhälfte — der einzige Teil, der zweiseitig beschrieben ist — und liegt also bei der Tabelle oben auf.

Beim Entwurf einer derartigen Anschlußübersicht richtet sich der Umfang aller aufzunehmenden Angaben über Anschlüsse und direkte Wagen nach den örtlichen Bedürfnissen. Dem aufmerksamen Schalterbeamten sind die Verkehrsbeziehungen der Station wohl bekannt. Sie lassen sich zum Teil schon aus den aufliegenden Fahrkarten und ihrem Absatz ableiten. Den berechtigten Ansprüchen der Übergangs- und Durchgangsreisenden, die den Fahrkartenschalter nicht passieren, ist aber nicht minder Rechnung zu tragen. Da die Verwaltungen immer bestrebt sind, für die häufigst benützten Verbindungen direkte Züge und Wagen zu bilden, lassen sich die Ansprüche dieser Reisenden wohl auch aus den vorhandenen direkten Zügen und Wagen erkennen. Als Hilfsmittel zur Aufstellung der Tabelle dienen der bildliche Fahrplan, die Verzeichnisse der direkten Wagen der Wandfahrpläne oder die Zugbildungspläne und das Kursbuch.

Soweit bekannt, fehlen dem Stations- und Zugpersonal aller großen Stationen — auf den mittleren ist das Bedürfnis geringer — Hilfsmittel in gleicher Einfachheit. Durch Gebrauch der Anschlußübersicht wird für Auskunft- und Schalterbeamte das Kursbuch fast ganz entbehrlich. Mit gleichem Vorteil verwendet das Zugpersonal die Tabelle auch auf fremden Stationen und Strecken. Dem Aushilfspersonal, das die Verwaltungen nicht entbehren können, ist sie ein willkommener Leitfaden.

In einer Zeit, wo die Wirtschaftlichkeit den Maßstab aller Entwicklung bildet, sollte da nicht auch mit der geistigen Arbeits- und Gedächtniskraft und damit mit der geistigen Abnützung der Beamten wirtschaftlicher verfahren werden, wenn es auf so einfache Weise geschehen kann? Es ist nur notwendig, auf den größeren Stationen beim Fahrplanwechsel einen geeigneten Beamten mit der Erstellung einer Anschlußübersicht zu beauftragen, diese zu vervielfältigen und dem Personale in die Hand zu geben. Durch Einführung von Anschlußübersichten wird nicht zuletzt aber auch die Auskunfterteilung im Reiseverkehr erheblich gewinnen.

Der Verkehr des neuen Leipziger Hauptbahnhofs während des deutschen Turnfestes.

Der neue Leipziger Hauptbahnhof hatte während des diesjährigen deutschen Turnfestes einen ganz außerordentlichen Verkehr zu bewältigen. Um welche gewaltigen Leistungen es sich dabei handelte, mögen folgende Angaben veranschaulichen.

Für die nach Leipzig reisenden Turner waren 69 Sonderzüge als Gesellschaftsfahrten von allen Teilen des Reichs eingelegt worden. Hiervon sind 34 Sonderzüge nach dem Hauptbahnhofe und 35 nach den übrigen in Leipzig noch bestehenden Personenbahnhöfen geführt worden, und zwar 16 nach dem Bayerischen Bahnhof, 8 nach dem Eilenburger Bahnhof, 7 nach Gohlis-Eutritzsch und 4 nach Plagwitz-Lindenau. Über die Zahl der mit diesen Zügen eingetroffenen Turner liegen genaue Angaben nicht vor. Die Züge waren aber gut und zum Teil sehr stark (mit über 800 Personen) besetzt, so daß die Zahl der in den Sonderzügen eingetroffenen Personen auf rund 50 000 geschätzt werden kann. Für den übrigen Verkehr der auswärtigen Festteilnehmer und der Reisenden waren am 13. Juli (Sonntag) und an den folgenden Tagen zahlreiche Vor- und Nachzüge des gewöhnlichen Verkehrs vorgesehen. Der Begrüßungsempfang für die Turner auf dem Bahnhofe selbst war ausgeschlossen und nach geeigneten Stellen der Stadt verlegt worden, wodurch eine Anstauung des Verkehrs auf den Bahnsteigen vermieden wurde. Das Aussteigen und der Abmarsch der Turner in geschlossenen Zügen ging ohne Zeitverlust ungehindert vor sich, obwohl zeitweise der Querbahnsteig und die Eingangshalle von Menschen voll gedrängt waren.

Um die Abfertigung des starken Personenverkehrs zur Rückbeförderung der Turner und Festteilnehmer von Leipzig ohne Stockung zu bewältigen, hatten die beiden beteiligten Verwaltungen, die preußische und die sächsische Staatsbahn, die auf dem Hauptbahnhofe zurzeit insgesamt vorhandenen 29 Fahrkartenschalter durch Errichtung weiterer 13 Schalter in der Eingangshalle erheblich vermehrt. Zur Bedienung der Fahrkartenschalter war neben den ständigen Beamten der Fahrkartenausgabe je nach Bedarf an den einzelnen Tagen noch eine größere Anzahl Aushilfskräfte von Leipziger Dienststellen und auch von auswärts herangezogen worden. Ein Schalter mit 2 Beamten war in den letzten 3 Tagen fast ausschließlich durch die Ausgabe von Sonderzugkarten in Anspruch genommen. Auf dem Bayerischen Bahnhof, dem Eilenburger Bahnhof, in Plagwitz-Lindenau und Gohlis-Eutritzsch waren die bereits vorhanden gewesenen Aushilfsschalter ebenfalls durch Personalverstärkung besetzt worden. Um die Fahrkartenschalter in Leipzig zu entlasten, war durch Aushang und durch Anweisung der Schalterbeamten auf den auswärtigen Stationen der Umgebung Leipzigs und der für den Festverkehr hauptsächlich in Frage kommenden größeren Orte den Festteilnehmern geraten worden, gleich für die Rückfahrt ihre Fahrkarten zu lösen. Diesen Rat hat denn auch ein beträchtlicher Teil der Festteilnehmer befolgt, was zu einer glatten Abwicklung des Verkehrs bei der Abreise wesentlich beigetragen hat.

Auch für den Gepäckverkehr waren besondere Vorkehrungen getroffen worden. Die vorhandenen Annahmestellen des Hauptbahnhofes waren ständig besetzt. Zur Aufbewahrung des Handgepäcks waren eine besondere Bude mit 3 Annahmestellen auf dem Querbahnsteig errichtet und in der Vorhalle noch 3 Stellen neben den bereits ständig vorgesehenen 5 für die Annahme und Ausgabe des Handgepäcks hinzugenommen, auch waren die Lagerräume für Handgepäck erheblich erweitert worden.

Auf dem Turnfestplatz selbst war je eine Auskunftsstelle für die preußischen und die sächsischen Staatsbahnen eingerichtet. Jede war mit Reichsfernsprecher ausgerüstet. Diese Auskunftsstellen wurden schon von früh bald nach 7 Uhr bis abends spät gegen 9 Uhr in Anspruch genommen, so daß ständig 4 Beamte und bisweilen 5 für diese Zeit ununterbrochen erforderlich waren.

Für die Rückbeförderung von Leipzig waren Vor- und Nachzüge, sowie Verstärkung der fahrplanmäßigen Züge in großem Umfange vorgesehen. Außerdem wurde nach allen Richtungen eine beträchtliche Anzahl von Sonderzügen gefahren. In diesen Sonderzügen wurden allein etwa 16—17 000 Turner abbefördert.

An Fahrkarten des gewöhnlichen Verkehrs sind in der Zeit vom 13. (Sonntag) bis 17. Juli (Donnerstag) verausgabt:

auf dem Hauptbahnhof	154 622	Fahrkarten,
„ „ Bayerischen Bahnhof . . .	41 000	„
„ „ Eilenburger Bahnhof . . .	14 327	„
in Plagwitz-Lindenau	9 078	„
„ Gohlis-Eutritzsch	6 957	„
zus.	225 984	Fahrkarten.

Hierzu sind noch rund 30 000 bereits auf den auswärtigen Stationen gelöste Karten zur Rückfahrt zu rechnen, so daß mit den 16—17 000 Karten für die Sonderzüge ab Leipzig zur Rückfahrt insgesamt über 270 000 Fahrkarten verausgabt worden sind. An Tagen des gewöhnlichen Verkehrs werden sonst auf dem Hauptbahnhofe und den 4 genannten Bahnhöfen in einem gleichen Zeitraum (Sonntag—Donnerstag) nur rund 115 000 Fahrkarten verausgabt. Auf den Turnfestverkehr für die Rückfahrt von Leipzig sind daher als Mehr rund 155 000 Personen zu rechnen. Hiervon entfällt die Mehrzahl auf den Festsonntag, wo sich zudem noch die Rückfahrten infolge des günstigen Wetters hauptsächlich auf die Abendzüge zusammendrängten.

Vereinnahmt wurden für Fahrkarten vom 13. (Sonntag) bis 17. (Donnerstag)

auf dem Hauptbahnhofe	581 014 ℳ
auf den übrigen Leipziger Bahnhöfen . .	100 378 ℳ
zus.	681 392 ℳ

Gegenüber der durchschnittlichen Tageseinnahme eines gleichen Zeitraumes des gewöhnlichen Verkehrs hat sich eine Mehreinnahme von rund 400 000 ℳ ergeben.

Der Gepäckverkehr ist durch das Turnfest ebenfalls erheblich beeinflußt worden. Die Ankunft und der Ausgang an Gepäck ist in den Tagen Montag—Mittwoch und zum Teil Don-

nerstag des Festes fast um das Doppelte des gewöhnlichen Verkehrs gestiegen. An Handgepäck wurden während der Festtage aufbewahrt:

auf dem Hauptbahnhofe . . . . . . 27 049 Stück,
auf den übrigen Leipziger Bahnhöfen . . 4 387 „
zus. 31 436 Stück.

Die Einnahme daraus betrug:
auf dem Hauptbahnhofe . . . . rd. 3500 ℳ
auf den übrigen Leipziger Bahnhöfen . . rd. 500 ℳ
zus. rd. 4000 ℳ

An Bahnsteigkarten sind auf dem Hauptbahnhofe rd. 270 000 Stück an den 4 Festtagen ausgegeben worden, etwa doppelt so viel wie an gewöhnlichen Tagen.

Im ganzen bedeutete das Turnfest eine gewaltige Belastungsprobe für den neuen Leipziger Hauptbahnhof. Er hat sich dieser Probe durchaus gewachsen gezeigt, was um so bemerkenswerter ist, als der sächsische Bahnhofsteil sich zum größten Teile zurzeit noch im Bau befindet, und daher die beiden Verwaltungen, insbesondere die sächsische, zurzeit noch auf verhältnismäßig engem Raume ihren Verkehr abwickeln müssen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnmaterial-Bestellungen.** Das Königliche Eisenbahn-Zentralamt in Berlin ist beauftragt worden, wegen Übernahme der Herstellung von 700 Lokomotiven, 1750 Personen- und Gepäckwagen und 15 000 Güterwagen verschiedener Gattungen für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sowie von 32 Lokomotiven, 122 Personen- und Gepäckwagen und 1309 Güterwagen verschiedener Gattungen für die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit den beteiligten Fahrzeugbeuanstalten zu verhandeln. Die Lieferungen sollen am 30. September 1914 beendet sein.

— **Zur angeblichen Beschränkung der Bauarbeiten bei den preußischen Staatsbahnen** schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.“: Durch die Zeitungen geht eine der „Rheinisch-Westfälischen Zeitung“ entnommene Meldung, nach der auf Grund eines momentanen Stockens im Anwachsen des Verkehrs eine Verfügung des Eisenbahnministers ergangen sei, dahingehend, daß alle zurzeit nicht direkt unabweisbar notwendigen Arbeiten einzustellen oder doch deren Ausführung durch unauffällige Verteilung auf längere Zeitdauer hinauszuschieben sei. Wir sind zu der Erklärung ermächtigt, daß ein derartiger Erlaß seitens des Eisenbahnministers nicht ergangen ist.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. M.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	999 282	74	—	30 714
	1912	12	369 767	3174	0,9	30 814
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 29 515 = 8,0 %	—	—	— 100 = 0,3 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 152	—	—	935
	1912	12	11 003	24	0,2	917
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1 149 = 10,4 %	—	—	+ 18 = 2,0 %
Saar-Bezirk	1913	13	43 510	—	—	3 347
	1912	12	37 624	41	0,1	3 135
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 5 886 = 15,6 %	—	—	+ 212 = 6,8 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 420	—	—	1 186
	1912	12	14 424	25	0,2	1 202
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 996 = 6,9 %	—	—	— 16 = 1,3 %
Oberschlesien	1913	13	154 728	—	—	11 902
	1912	12	134 431	—	—	11 203
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 20 297 = 15,1 %	—	—	+ 699 = 6,2 %
Niederschlesien	1913	13	17 905	563	0,3	1 377
	1912	12	17 480	—	—	1 457
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 425 = 2,4 %	—	—	— 80 = 5,5 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	18 792	—	—	1 446
	1912	12	17 747	1225	6,6	1 479
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1 045 = 5,9 %	—	—	— 33 = 2,2 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	661 789	637	—	50 907
	1912	—	602 476	4519	—	50 207
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 59 313 = 9,8 %	—	—	+ 700 = 1,4 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	62 306	56	0,1	4 793
	1912	12	59 065	2100	3,4	4 922
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3241 = 5,5 %	—	—	— 129 = 2,6 %
Magdeburg	1913	13	19 369	34	0,2	1 490
	1912	12	19 481	579	2,9	1 625
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 112 = 0,6 %	—	—	— 135 = 8,3 %
Erfurt	1913	13	7 019	7	0,1	540
	1912	12	6 239	267	4,1	520
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 780 = 12,5 %	—	—	+ 20 = 3,8 %
Cassel	1913	13	2 190	3	0,1	168
	1912	12	1 684	—	—	140
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 506 = 30,0 %	—	—	+ 28 = 20,0 %
Hannover	1913	13	2 347	—	—	181
	1912	12	2 195	7	0,3	183
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 152 = 6,9 %	—	—	— 2 = 1,1 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	19 725	—	—	1 517
	1912	12	14 926	853	5,4	1 244
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 4799 = 32,2 %	—	—	+ 273 = 21,9 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	25 761	—	—	1 982
	1912	12	23 355	287	1,2	1 946
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2406 = 10,3 %	—	—	+ 36 = 1,8 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	138 717	100	—	10 671
	1912	—	126 945	4093	—	10 580
gegen das Vorjahr .	—	—	+ 11 772 = 9,3 %	—	—	+ 91 = 0,9 %

— **Der Kampf gegen die geplante Schneekoppenbahn.** Nachdem die österreichische Regierung die Erlaubnis zu den Vorarbeiten für eine Riesengebirgsbahn von Freiheit-Johannisbad bis auf die Schneekoppe gegeben hat, wird nach einer Mitteilung der Zeitschrift „Deutschland“, der Kampf gegen dieses Projekt von allen in Betracht kommenden Körperschaften aufgenommen. Gegen die Erlaubnis hat neuerdings auch der österreichische Riesengebirgsverein in seiner in Prag abgehaltenen Generalversammlung Einspruch erhoben. In einer längeren Kundgebung weist er darauf hin, daß zum Beispiel in der Schweiz das Volk in einer Urabstimmung sich mit überwältigender Mehrheit gegen jede Matterhornbahn erklärt habe. Was das Matterhorn für die Schweiz, das sei die Schneekoppe für das Riesengebirge, nämlich der schönste Berg, der Schutz verdiene. Eine Bahn würde den Wert und die Schönheit des Riesengebirges empfindlich schädigen und die Schneekoppe geradezu verunzieren. Auf preußischer Seite dürfte die Gefahr eines Koppenbahnbaues weniger groß sein, da der Grundbesitzer, Graf Schaffgotsch in Warmbrunn, wohl kaum seine Genehmigung zu einer Koppenbahn geben wird.

— **Der Erdbeerverkehr in Lothringen** in der Umgegend von Metz und Woippy hat in den letzten Jahren einen steten Aufschwung genommen. Die diesjährige Ernte fiel ganz besonders günstig aus. Während in den Jahren 1910, 1911 und 1912 die von der Eisenbahn in besonderen Wagen ab Woippy beförderten

Mengen 524, 996 und 851 t betrugen, wurden in diesem Jahre 1683 t Erdbeeren in 1271 Wagen versandt. Hierzu kommen noch 28 t, die als Expreßgut und 113 t, die als Eilstückgut in Woippy verladen wurden. Ein Teil der Erdbeeren wurde in Metz aufgegeben. Dort betrugen die Mengen der in den Jahren 1910, 1911 und 1912 versandten Erdbeeren 226, 257 und 160 t, während in diesem Jahre 343 t abbefördert wurden. Außerdem wurden in diesem Jahre noch in Maizières 75 t Erdbeeren aufgeliefert. Die Gesamtmenge der in diesem Jahre mit der Eisenbahn versandten Erdbeeren beträgt also 2242 t. Im Tagesdurchschnitt wurden 35 Erdbeerwagen verschickt. Der stärkste Versand an einem Tage betrug in Woippy 64 Wagen.

Zu der erfreulichen Entwicklung des Erdbeerverkehrs haben in nicht geringem Maße die alljährlich von der Eisenbahn getroffenen besonderen Maßnahmen beigetragen. Zur Abbeförderung der Erdbeeren wurden Güterwagen in hinreichender Anzahl vorrätig gehalten, so daß irgend ein Mangel in der Gestellung der verlangten Wagen nicht eintrat. Um die Verladung möglichst großer Mengen zu ermöglichen, waren 70 Wagen mit Etagen ausgerüstet worden, auf denen die Erdbeerkörbe luftig und ohne einem Druck ausgesetzt zu sein aufgestellt werden konnten. Diese Wagen wurden von den Versendern ganz besonders bevorzugt. Um eine schnelle und pünktliche Beförderung der Erdbeersendungen zu erzielen, waren nach den häufiger vorkommenden Bestimmungsstationen besondere Beförderungspläne erstellt worden. Hierdurch wurde der lange Aufenthalt auf den Zugwechselstationen vermieden, die Transporte erreichten in verhältnismäßig kurzer Zeit ihre Bestimmungsstationen und hatten, da sie durch eine allzulange Transportdauer nicht litten, an Wert nichts eingebüßt. Nach einzelnen Stationen, nach denen besonders viel Erdbeerwagen aufkamen, wurden besondere Eilgüterzüge gefahren, wodurch die Transportdauer noch weiter erheblich abgekürzt wurde. Durch bauliche Maßnahmen im Bahnhof Woippy war für eine schnelle Abfertigung der aufgelieferten Erdbeersendungen gesorgt worden. Das Personal war verstärkt und durch besondere Rangierfahrten für das rechtzeitige Einsetzen der Wagen in die planmäßig festgelegten Züge gesorgt worden.

Das Absatzgebiet erstreckte sich auf ganz Deutschland und die Schweiz. Namentlich nach den Industriestädten der Saar und der Ruhr, nach Berlin, Hamburg und München wurden große Mengen Erdbeeren versandt.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat August d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,95) km. Befördert wurden 6 822 000 (6 244 000) Personen und 1 197 377 (1 229 400) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 684 000 ℳ, mehr gegenüber August 1912: 312 283 ℳ, aus dem Güterverkehr 4 327 000 ℳ, weniger 160 750 ℳ. Vom 1. April bis letzten August 1913 betrugen die Einnahmen im ganzen 37 868 000 ℳ gegen 37 416 491 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahrs, mehr 451 509 ℳ.

— **Aufhebung des Personaladels in Württemberg.** Nach einer Königlichen Verordnung vom 1. September d. J. ist mit der Zugehörigkeit zu einer der vier obersten Rangstufen, mit dem Besitz einer der vier obersten Klassen des Ordens der Württembergischen Krone und mit dem Besitz des Militärverdienstordens künftighin der Personaladel nicht mehr verbunden. Diejenigen Personen, die auf Grund der bisher bestehenden Bestimmungen zur Führung des Personaladels berechtigt sind, behalten dieses Recht auch fernerhin bei.

— **Die Einnahmen der badischen Staatsbahnen** haben nach geschätzter Feststellung im Monat August d. J. betragen: aus dem Personenverkehr 4 191 000 ℳ (+ 289 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 6 188 000 ℳ (— 40 000 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 000 000 ℳ (+ 90 000 ℳ), im ganzen somit 11 379 000 ℳ (+ 339 000 ℳ). Für die Zeit vom Januar bis mit August 1913 stellt sich die Gesamteinnahme auf 80 652 000 ℳ gegen 76 339 000 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, d. i. + 4 313 000 ℳ. Von dieser Mehreinnahme entfallen 832 000 ℳ auf den Personen-, 2 816 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest auf Sonstiges.

In der üblichen amtlichen Erläuterung ist dazu u. a. bemerkt: Im August 1913 war die Witterung vorwiegend günstig. Der Nah- und Fernverkehr war sehr groß; der Ausflugsverkehr war durch das schöne Wetter an Sonntagen begünstigt und besonders stark. Der Tierverkehr war im ganzen mäßig. Der Güterverkehr hielt sich im allgemeinen auf der Höhe des Verkehrs vom August 1912. Zu berücksichtigen ist, daß im Jahre 1913 der August 5, im Jahre 1912 nur 4 Sonntage hatte. Der Frühobstverkehr war schwach; auch machte sich geltend, daß das Baugewerbe nicht lebhaft war. Die Rheinschiffahrt war infolge des günstigen Wasserstandes ständig ohne Behinderung bis Basel offen und lebhaft, ebenso die Schiffahrt auf dem Neckar.

— **Verbandstag deutscher Bahnärzte in Leipzig.** Die deutschen Bahnärzte sind zu ihrem 10. Verbandstage in Leipzig zusammengetreten. Am Mittwoch, 17. d. M., fand im großen Saale des Zentraltheaters die Eröffnung der Tagung und die erste wissenschaftliche Sitzung statt. Nach der Begrüßung der Teilnehmer, der Eröffnung der Versammlung und geschäftlichen Mitteilungen wurde der Kassenbericht erstattet. Daran schlossen sich die verschiedenen wissenschaftlichen Vorträge an und sprach zwar Sanitätsrat Dr. Sonnenkalb-Leipzig über „Beiträge zur Untersuchung und Begutachtung Unfallverletzter mit Demonstrationen und Lichtbildern", Regierungsrat Hanow-Danzig über „Die Eisenbahn vom Verkehrs- und sozialpolitischen Gesichtspunkte aus betrachtet" und Geh. Sanitätsrat Dr. Pollnow-Charlottenburg über „Unterleibsbrüche, Bruchanlagen und die Vorschriften betr. Feststellung der körperlichen Tauglichkeit für den Eisenbahndienst". Am Abend versammelte die Teilnehmer und Teilnehmerinnen der Tagung eine von der Stadt Leipzig gebotene Festvorstellung im Neuen Stadttheater. Am Donnerstag wurde die wissenschaftliche Sitzung ebenfalls im großen Saale des Zentraltheaters fortgesetzt. Es sprachen Sanitätsrat Dr. Prinzing-Ulm über „Säuglingssterblichkeit und Wohnungsfürsorge der Eisenbahnverwaltungen", Chefarzt Dr. Roepke-Melsungen über „Tuberkulosebekämpfung im Mittelstande", Oberbaurat Hentzen-Berlin über „Verschiedene Arten von Blocksicherungen für Eisenbahnzüge", Dr. Malade-Treptow über „Der serbische Sanitätszug I im Balkankriege auf Grund persönlicher Erfahrungen". Die Vorträge wurden mit größtem Beifall aufgenommen. Nachmittags 5 Uhr fand im großen Saale des Palmengartens Festtafel mit darauffolgendem Tanz statt. Der Freitagvormittag brachte die Alarmierung eines Teiles der städtischen Feuerwehr. Es war ein Brand an der Feuerhauptwache am Fleischerplatz angenommen worden, der mit den neuesten Lösch- und Hilfseinrichtungen unter Teilnahme der Leipziger Rettungs-Gesellschaft (Samariterverein) bekämpft wurde. Vor und nach der Übung wurden die sehr interessanten Telegraphen- und Alarmeinrichtungen der Wache besichtigt. An diese Vorführung schloß sich ein Besuch des Völkerschlachtdenkmals und der Internationalen Baufach-Ausstellung mit einem gemeinsamen, zwanglosen Essen im Hauptrestaurant der Ausstellung.

— **Hinterbliebenen-Hilfskasse für Bedienstete der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Die Wohlfahrtseinrichtungen der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen sind in jüngster Zeit durch eine für sämtliche Beamte sehr wichtige Neuerung vermehrt worden. Dies ist die als Tarif III der Eisenbahn-Verbandskranken- und Hinterbliebenenkasse angegliederte Hinterbliebenen-Hilfskasse, aus der laufende Witwen- und Waisenrenten in Ergänzung der gesetzlichen Witwen- und Waisenbezüge gezahlt werden. Wir haben über diese Einrichtung schon während ihrer Entstehung mehrfach berichtet. Jetzt können wir mitteilen, daß die neue Kasseneinrichtung am 1. Juli d. J. endgültig ins Leben getreten ist.

Einem wie dringenden Bedürfnis durch diese Hilfskasse entsprochen wird, geht wohl am besten daraus hervor, daß, obgleich die Drucksachen für die neue Versicherung erst Anfang Juni d. J. zum Versand kommen konnten, doch schon am 26. Juni d. J. die vom preußischen Eisenbahnminister geforderte Mindestzahl von 1000 Mitgliedern aufgenommen war, so daß die Kasse also am 1. Juli d. J. ihre Tätigkeit beginnen konnte.

Es mag hier nochmals auf diesen so erfreulichen Erfolg besonders hingewiesen werden, damit etwa noch zweifelnde Beamte von dem Nutzen der Einrichtung überzeugt werden. Der neue Tarif III ist für obere, mittlere und untere Beamte vorteilhaft, und bietet selbst den ältesten Beamten noch eine durchaus erstrebenswerte Hinterbliebenenfürsorge, bei niedrigster Beitragszahlung.

— **Die Geschäftslage im Spätherbst.** Die alljährlich im Herbst einsetzende bedeutende Verkehrssteigerung und die hierdurch an den Güterwagenpark der Verkehrsanstalten gestellten großen Anforderungen, die im vergangenen Jahre zu einer erheblichen Stockung im Güterverkehr geführt haben, gaben der Eisenbahnverwaltung Veranlassung, bei den Handelsvertretungen Erkundigungen einzuziehen, ob Anzeichen in diesem Spätherbst wieder einen besonders starken Verkehr oder dessen Abflauen erwarten lassen. Das Ergebnis der von den „Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin" behufs Gewinnung einigermaßen zuverlässiger Anhaltspunkte eingeleiteten Umfrage wurde der Eisenbahnverwaltung dahin mitgeteilt, daß in dem Elektrizitätsfache, in der Maschinenfabrikation, im Metall-, Mehl-, Getreide-, Produkten- und Holzhandel sich der Verkehr auf der nämlichen Höhe halten dürfte wie im Herbst vorigen Jahres. Infolge des gänzlichen Darniederliegens der Bautätigkeit in Groß-Berlin werde der Bezug von Ziegelsteinen und den übrigen Baumaterialien gegen die vorigen Jahre ein ganz erheblich geringerer sein. Ferner dürfe nicht unerwähnt bleiben, daß in verschiedenen Geschäftszweigen Zeichen einer Abschwächung des seitherigen Geschäftsganges vorhanden seien. Dagegen werde aus der Papier- und Rohpappenfabrikation, aus der Pigmentfarben- und Farblackindustrie eine Steigerung des Verkehrs bis zum Dezember hin gemeldet und dabei auf die nach Erledigung der Tarifbill von

Amerika zu erwartenden großen Bestellungen, die bisher zurückgehalten wurden, hingewiesen. Ganz besonders rege sei aber die Nachfrage nach Kohlen jeglicher Art. In den Revieren Ober- und Niederschlesiens, über die eingehende Erkundigungen eingezogen wurden, wächst die Produktion von Tag zu Tag, ohne daß der vorhandene Bedarf gedeckt werden konnte. Besonders große Anforderungen an Kohlen werden von den Gasanstalten gestellt. Die Kohlenausfuhr nach Österreich-Ungarn und Rußland habe einen bedeutenden Umfang angenommen und dürfte sich auch dann noch weiter steigern, wenn die in Aussicht genommene tarifarische Erleichterung für die Ausfuhr von Briketts nach Rußland der mitteldeutschen Braunkohlenindustrie neue Absatzgebiete erschließen sollte. Von maßgebender Seite werde diese Steigerung im ober- und niederschlesischen Kohlenverkehr auf etwa 15 % geschätzt. Hierzu komme, daß bekanntlich auf die Entwicklung des Verkehrs in den Herbstmonaten der Ausfall der Rüben- und Kartoffelernte einen besonders großen Einfluß ausübe. In beiden landwirtschaftlichen Erzeugnissen erwarte man aber allgemein große Ernten. Wenn nun noch etwa durch früheinsetzende Kälte oder andere Umstände eine vorzeitige Verschlechterung der zurzeit außerordentlich günstigen Schiffahrtsverhältnisse eintreten und dadurch große Transportmengen von den Binnenwasserstraßen auf die Eisenbahn abgewälzt werden sollten, so dürfte die Steigerung des Wagenbedarfs im nächsten Vierteljahr noch bedeutender werden. Aus alledem ließe sich mit ziemlicher Gewißheit schließen, daß auch in diesem Vierteljahr gegenüber dem gleichen Zeitraume im Vorjahre eine weitere Steigerung des Verkehrs eintreten und somit auch erhöhte Anforderungen an den Wagenpark der Verkehrsanstalten gestellt werden dürften.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt der Geheime Oberbaurat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Breusing zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Saarbrücken und der Oberregierungsrat Bodenstein in Erfurt zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Posen.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurden der tit. Eisenbahnbauinspektor Lambert, Vorstand der Eisenbahnbausektion Ravensburg, zum Eisenbahnbauinspektor in Ehingen a. Donau und der Eisenbahnsekretär (Eisenbahnassessor) Miehlich in Göppingen zum Eisenbahninspektor in Stuttgart Hauptbahnhof befördert sowie der Regierungbaumeister Rau zum Abteilungsingenieur bei der Eisenbahnbauinspektion Rottweil ernannt. — Baurat Glocker, Vorstand des bahnbautechnischen Bureaus der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde seinem Ansuchen gemäß unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberbaurats in den Ruhestand versetzt.

Österreich.

— **Errichtung von Bahnmeisterkursen.** Am 1. Dezember d. J. gelangen, laut Erlasses des Eisenbahnministeriums von 8. d. M., vier Bahnmeisterkurse (je einer am Sitze der Staatsbahndirektionen Wien, Villach, Pilsen und Krakau) zur Errichtung, die sowohl durch Vorträge wie insbesondere durch praktische Übungen eine gründlichere und einheitlichere Ausbildung des im Bahnmeisterdienste zu verwendenden Personals bezwecken. Zu diesem Dienste werden künftig nur solche Anwärter zugelassen werden, welche, abgesehen davon, daß sie die sonstigen vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen, auch einen der erwähnten Kurse mit gutem Erfolg besucht haben. Der Lehrplan umfaßt bei sechsmonatiger Kursdauer vorläufig folgende Gegenstände: 1. Verwaltungskunde, 2. Verkehrsvorschriften, 3. Verrechnungsvorschriften, 4. allgemeine Lehrfächer (Anfangsgründe der Arithmetik, Geometrie, Geodäsie, Physik, Chemie und allgemeiner Naturlehre), 5. Bahnaufsicht, 6. Signal- und Sicherungswesen, 7. Baustoffkunde, 8. Unterbau und Brücken, 9. Oberbau, 10. Hochbau.

— **Ein Zentralrangierbahnhof für Wien.** Die Wiener Bahnhofkommission hat ein Projekt für die zukünftige Ausgestaltung der Frachtenbahnhöfe in Wien hinsichtlich des Durchgangsgüterverkehrs ausgearbeitet. Das Finanzministerium soll für den Bau eines großen Rangierbahnhofes bereits eine bedeutende Summe, und zwar in der Höhe von mehreren Millionen, bestimmt haben, um eine solche Anlage sicherzustellen.

— **Neue direkte Zugverbindung zwischen Graz und München.** Die von den Interessenten Steiermarks, insbesondere der Landeshauptstadt Graz, schon seit Jahren angestrebte Herstellung einer Tagesverbindung zwischen Graz und München im Winter wird nunmehr verwirklicht werden. Das Eisenbahnministerium hat zu diesem Zwecke mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. versuchsweise die Einführung neuer Schnellzüge zwischen Selztal und Bischofshofen verfügt, welche in Selztal an bestehende Personenzüge nach und von Leoben-Graz, in Bischofshofen an bestehende Schnellzüge nach und von Salzburg-München anschließen werden. Hierdurch werden folgende günstige Zugverbindungen mit durchlaufenden vierachsigen Wagen aller drei Klassen zwischen Graz und München hergestellt werden: Graz ab $9.^{17}$, Salzburg an $4.^{58}$, München Hauptbahnhof an $7.^{\underline{59}}$; in der Gegenrichtung: München Hauptbahnhof ab $8.^{16}$, Salzburg ab $11.^{08}$, Graz an $7.^{\underline{20}}$. Die Reisedauer beträgt somit von Graz nach München 10 Stunden 42 Minuten, in der Gegenrichtung 11 Stunden 5 Minuten. Die neuen Schnellzüge zwischen Selztal und Bischofshofen vermitteln außerdem noch günstige Anschlüsse in Selztal von und nach Amstetten und Linz, in Stainach-Irdning von und nach Bad Aussee, in Bischofshofen nach und von Innsbruck und der Tauernbahn. In München finden die neuen Zugverbindungen Anschluß nach und von Stuttgart, Karlsruhe, Frankfurt a. M. und Cöln. Die Aufrechterhaltung der neu eingeführten Schnellzüge wird von dem Grade ihrer Benutzung abhängen.

— **Der Eisenbahnschwellenhandel in Österreich-Ungarn.** Die „Österr. Eisenbahn-Zeitung" schreibt: Während die Gesamteinfuhr von Eisenbahnschwellen im Jahre 1911 von 241 182 q auf 86 800 q gesunken ist, hat die Gesamtausfuhr von 454 251 q auf 754 330 q zugenommen. Berücksichtigt man die Holzgattungen, aus welchen die Schwellen erzeugt werden, so hat die Ausfuhr von Schwellen aus hartem Holze mit 440 933 q gegen das Vorjahr eine Steigerung um 2240 Wagen aufzuweisen. Trotz dieser erhöhten Ausfuhr konnten bei diesem Artikel die Preise nur einen ganz geringen Aufschlag erfahren. Als die bedeutendsten Abnehmer traten Italien mit 2519 Wagen (+ 155) und Frankreich mit 1443 Wagen (+ 551) auf. Das Deutsche Reich, welches noch vor zehn Jahren den größten Teil seines Bedarfs an Eichenschwellen in Österreich deckte, ist nur mehr mit der geringen Menge von 105 Wagen unter unseren Abnehmern. Abgesehen davon, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen vielfach Eisenschwellen eingeführt haben, beziehen sie jetzt ihren Bedarf an Holzschwellen fast ausschließlich aus Rußland. Den großen Vorräten entsprechend, sank auch die Einfuhr harter Schwellen nach Österreich von 1243 Wagen im Vorjahre auf 664 Wagen im Jahre 1911, das ist um fast 50 %, was auch dadurch begründet ist, daß weder die ungarischen noch auch die österreichischen Staatsbahnen Schwellen ausländischer Erzeugung kaufen. Die Ausfuhr von Eisenbahnschwellen aus weichem Holze stieg gegen das Vorjahr von 255 331 q auf 313 406 q. Bei diesem Artikel trat das Deutsche Reich mit 3110 Wagen (311 000 q) fast ausschließlich als Abnehmer auf. Wegen des im Inlande mangelnden Bedarfes sank auch die Einfuhr um fast 1000 Wagen (von 116 899 q auf nur 20 514 q).

— **Umbenennung des Wiener Staatsbahnhofes.** In der bereits seit einiger Zeit schwebenden Angelegenheit der Umbenennung des Bahnhofes Wien-Staatsbahnhof hat das Eisenbahnministerium nunmehr, nachdem die beteiligten öffentlichen Faktoren, wie insbesondere der Wiener Stadtrat und die Wiener Handels- und Gewerbekammer, sich zustimmend geäußert haben, die Entscheidung getroffen, daß dieser Bahnhof vom 1. Mai 1914 an die Benennung „Ostbahnhof" zu führen habe. Das Bedürfnis, dem bisherigen „Staatsbahnhof" einen seine Hauptverkehrsrichtung kennzeichnenden Namen zu geben, ergab sich vor allem aus dem Umstande, daß mit Ausnahme des Südbahnhofes und des Aspang-Bahnhofes alle Wiener Bahnhöfe im Besitze des Staates, also Staatsbahnhöfe sind und daher die Bezeichnung eines einzelnen Bahnhofes mit „Staatsbahnhof" nicht mehr zutreffend erscheint und zu Mißverständnissen bei dem reisenden Publikum Anlaß gibt. Die neue Bezeichnung „Ostbahnhof" entspricht auch der internationalen Hauptverkehrsrichtung dieses Bahnhofes, da von hier zwei Linien zum Anschluß an die Linien der ungarischen Staatsbahnen in Marchegg und Bruck an der Leitha ihren Ausgang nehmen, welche sodann über Budapest nach dem europäischen Osten führen.

Ungarn.

— **Die neue Winterfahrordnung der ungarischen Staatseisenbahnen** und der von ihnen betriebenen Lokalbahnen weist gegen die Sommerfahrordnung bedeutende Änderungen auf. Die größten Änderungen sind vornehmlich in den Verbindungen mit den Bade- und Erholungsorten wahrzunehmen, da diese in der Winterfahrordnung beinahe alle gelöscht wurden. Eine Ausnahme bildet in dieser Beziehung der sogenannte „Tatra-Eilzug", welcher zwar am 30. September von der Fahrordnung gelöscht wird, doch zwischen dem 15. Dezember und 28. Februar behufs Hebung und Förderung des Winterverkehrs und der wintersportlichen Veranstaltungen im Tatragebirge wieder in Verkehr gesetzt wird. Die Änderungen sind übrigens beinahe alle von lokalem Interesse und berühren im wesentlichen den internationalen Verkehr mit seinen Anschlüssen nicht.

— **Das neue Betriebsleitungsgebäude in Szabadka** wurde kürzlich seiner Bestimmung übergeben. Bisher waren die Amtsräume im Stadthause untergebracht.

— **Eisenbahneröffnungen.** Der Handelsminister hat für die Linie Sárvár-Bükk der im Bau befindlichen 98 km langen Lokalbahn Zalabér-Sárvár-Bükk-Köszeg, die die Komitate Zala, Vas und Ödenburg durchkreuzt, die administrative Begehung für den 27. September d. J., und für die Lokalbahnstrecke Zalalövö-Zalaegerszeg die Begehung für den 29. September d. J. bestimmt. Beide Lokalbahnen bilden eine Ergänzung der Dunántuler Lokalbahn, die durch die Erbauung beider obengenannten Linien den fruchtbarsten Teil des ungarischen transdanubischen Gebietes durchziehen wird. Da die Dunántuler Lokalbahn nunmehr die ungarischen Staatsbahnen mit den Linien der Südbahngesellschaft verbinden wird, ist sie auch als Verbindungsbahn von hervorragend verkehrs- und tarifpolitischer Bedeutung.

Übrige europäische Länder.

— **Neue Schnellzuglokomotiven für die schwedischen Staatsbahnen.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat sich entschlossen, Schnellzuglokomotiven neuerer Bauart einzuführen, die die Bezeichnung Litt. F. führen sollen. Eine Probelokomotive ist bereits bei der Fabrik Nydquist & Holm in Trollhättan bestellt worden und dürfte im Februar 1914 fertig sein. Die neue Bauart ist dazu bestimmt, die gegenwärtig in Schweden gebräuchlichen Lokomotiven Litt. A zu ersetzen, die für die an Schwere stets zunehmenden durchgehenden Schnellzüge zu schwach sind. Die F-Lokomotive ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 127 km in der Stunde gebaut. Sie erhält sechs Achsen, wovon die drei mittleren gekuppelt sind. Im übrigen ist die Lokomotive eine vierzylindrige Verbundmaschine mit Überhitzer der Bauart Schmidt und dazu berechnet, einen Schnellzug von 360 t Gewicht mit einer Geschwindigkeit von mindestens 100 km/St. auf ebener Strecke und in langen Steigungen von 1 : 100 mit mindestens 60 km/St. zu befördern. Die Abmessungen sind nachstehende: Durchmesser des Hochdruckzylinders 420 mm, des Niederdruckzylinders 630, Hub 660 mm, Triebraddurchmesser 1880 mm, nutzbarer Dampfdruck 13 kg/qcm, Gesamtheizfläche 247 qm, Gesamtradstand der Lokomotive mit Tender 18 200 mm, Achsdruck der ersten Achse 10,25 t, der zweiten 10,75 t, der dritten, vierten und fünften 16 t und der sechsten 15,5 t. Das Leergewicht wird 76,5 t, das Gesamtdienstgewicht 84,5 t und mit Tender 137 t betragen. Schnellzuglokomotiven dieser oder ähnlicher Art sind bekanntlich schon seit Jahren auf verschiedenen größeren Eisenbahnen des Festlandes im Betrieb. Erweist sich die bestellte Probelokomotive auch für die schwedischen Verhältnisse als geeignet, so dürfte die Anschaffung weiterer Maschinen dieser Art nicht lange auf sich warten lassen. M.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen weisen für den Monat August nach an Betriebseinnahmen: Personenverkehr 9 845 000 Fr. (gleicher Monat des Vorjahres 9 007 002 Fr.), Güterverkehr 9 851 000 Fr. (10 186 064), verschiedene Einnahmen 463 000 Fr. (495 142), Einnahmen im ganzen 20 159 000 Fr. (19 768 208); an Betriebsausgaben 11 118 000 Fr. (10 781 936), somit Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 9 041 000 Fr. (9 036 272). Die Monate Januar bis und mit August ergeben: Betriebseinnahmen im ganzen 139 032 305 Fr. (135 425 184), mehr 3 607 120 Fr., Betriebsausgaben 87 752 392 Fr. (84 430 794), mehr 3 321 598 Fr., Betriebsüberschuß 51 279 912 Fr. (50 994 390), mehr 285 522 Fr. Für die Vermittlung des Paketverkehres der Post zwischen Deutschland und der Schweiz in Basel, der auch den bedeutenden Durchgangsverkehr Deutschland-Italien umfaßt, war bisher ein sogenanntes Posttransitbureau im badischen Bahnhof eingerichtet. Dieses Bureau ist seit Anfang September nach dem Bundesbahnhof verlegt und mit dem andern Transitbureau vereinigt worden, das dort für den Verkehr mit dem Elsaß, mit England und überseeischen Ländern besteht. Die Bundesbahnen erstellten zu diesem Zwecke auf dem Gebiete des Personenbahnhofs ein großes Dienstgebäude, das den gesamten ausländischen Paketpostverkehr aufzunehmen hat und von besonderen Postgleisen umgeben ist; die deutschen und schweizerischen Bahnpostwagen werden zur Entladung und Beladung zum Dienstgebäude geführt. Die Anlage wird imstande sein, auf Jahre hinaus auch dem fortwährend zunehmenden Verkehr zu genügen, der jährlich bereits mehr als 4 Millionen Pakete umfaßt. Die neue Einrichtung bringt nicht nur dem Bahn- und Postbetrieb große Vereinfachungen sondern es wird in der Paketbeförderung auch eine ganz erhebliche Beschleunigung erzielt.

— **Zum Bau des Tunnels unter dem Ärmelkanal.** Am 23. September d. J. fand in London der erste Jahreskongreß der Französisch-Britischen Reiseunion (franco-British Travel Union) statt, auf welchem der Vorsitzende, Baron Emil von Erlanger, einen Vortrag über den Plan der Tunnelverbindung zwischen England und Frankreich hielt. Wie der Redner, einem Bericht der „B. B. Ztg." zufolge, ausführte, wurde schon im Jahre 1876 die französische Tunnelgesellschaft gegründet unter dem Protektorat der Eisenbahngesellschaften Nordfrankreichs und des Bankhauses Rothschild, während auf englischem Boden die englische Tunnelgesellschaft in Verbindung mit der South Eastern- und der Chatham and Dover-Eisenbahngesellschaft sich um die Konzession der Tunnelbohrung bewarb. Die französische Gesellschaft hatte bereits 80 000 £ ausgegeben und 2000 Yards erbohrt, während von der South Eastern-Eisenbahn eine Strecke von 2015 Yards geschaffen war. Alle Arbeiten kamen aber im Jahre 1882 auf Befehl der englischen Regierung zum Stillstand. Das neue Projekt befindet sich jetzt zur Begutachtung in dem Ressort der Landesverteidigung und wird voraussichtlich keinen Widerstand bei dieser Behörde finden. Wie Baron Erlanger weiter ausführte, würde sich der Eingang zum Tunnel auf der englischen Küste im Tal hinter Dover Castle befinden, im Bereiche der Kanonen des Forts. Auch würden alle von der Militärbehörde geforderten Sicherheitsmaßregeln getroffen werden. Vom genannten Punkte würde der Tunnel unter die Sohle des Kanals tauchen und nach einer Strecke von 24 engl. Meilen bei Salgatte in der Nähe von Calais münden. Eine Hälfte des Kanals würde von englischer, die andere von französischer Seite gebaut werden. Eine große Kraftstation würde die Strecke mit elektrischer Kraft und elektrischem Strom versehen sowie mittels Preßluft für die Lüftung sorgen. Die Gesamtkosten des Tunnels einschließlich Landkosten, Bauzinsen, Erwerb von Rechten und Anlagen dürfte 16 Millionen Pfund nicht übersteigen. Diese Kosten würden je zur Hälfte von englischer und französischer Seite getragen werden. Hinsichtlich des finanziellen Ergebnisses äußerte sich der Vortragende dahin, daß der Tunnel mindestens 65 % aller festländischen Reisenden aufnehmen würde, deren Zahl auf etwa 2 Millionen im Jahr und die Einnahme hieraus auf 650 000 £ zu schätzen sei. Hierzu komme die Einnahme aus der Gepäckbeförderung mit 65 000 £ und die aus der Postbeförderung mit 40 000 £. Ohne optimistisch zu sein, kann man die aus der Güterbeförderung herrührende Einnahme mit 800 000 £ einsetzen, so daß sich eine Gesamteinnahme von 1 555 000 £ ergibt, der Betriebsausgaben im Betrage von 420 000 £ gegenüberstehen, so daß ein Reingewinn von 1 135 000 £ auf 16 Millionen Pfund Aktienkapital verbleibt. Da aber selbstverständlich die Zahl der Reisenden von Jahr zu Jahr wachse, dürfte auch der Gewinn einen großen Umfang annehmen.

— **Russische Sitten. Eine Million „Hasen".** „Swjet" schreibt: Das Verkehrsministerium hat die Ergebnisse der Zugkontrollen auf den Staatsbahnen für 1912 gesammelt. In diesem Jahre wurden 904 118 Reisende aller Klassen ohne oder ohne genügende Fahrtausweise betroffen. Anläßlich dieser unberechtigten Personenbeförderungen wurden folgende Bestrafungen über Eisenbahnbeamte verhängt: aus dem Dienste entlassen wurden 53 Oberschaffner, 305 Schaffner und 178 sonstige Beamte; in niedrigere Dienstleistungen versetzt wurden 101 Oberschaffner, 214 Schaffner und 133 sonstige Beamte; Vermerke, Verweise u. dergl. erhielten 2473 Oberschaffner, 4102 Schaffner und 10 473 sonstige Beamte.

Fremde Erdteile.

— **Russische Eisenbahnkonzessionen in Anatolien.** Wie aus Petersburg geschrieben wird, scheint es sich tatsächlich zu bestätigen, daß zwischen Petersburg und Konstantinopel gegenwärtig Unterhandlungen über die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen in Anatolien an Rußland schweben. Rußlands Ansprüche sollen nach Mitteilungen von diplomatischer Seite auf einer Verpflichtung beruhen, welche die Pforte vor 15 Jahren Rußland gegenüber einging, als Deutschland die Konzession zur Bagdadbahn erteilt wurde. Rußland soll danach der einzige Staat sein, dem neben Deutschland eine Bahnkonzession in Anatolien erteilt wird. Wenn jetzt Rußland auf die damalige Zusage zurückkommt und von seinem Rechte Gebrauch machen will, so liegen natürlich nur politische Gründe dabei vor. Denn Rußland hat im eigenen Lande so riesenhafte Eisenbahnpläne aufgestellt, für die auch zum Teil schon die Zustimmung des Parlaments erteilt ist, daß alle im Inland und auf fremden Geldmärkten erreichbaren Mittel hierfür vollständig in Anspruch genommen sind. Wenn eine Petersburger Zeitung zutreffend unterrichtet ist, so handelt es sich bei dem ganzen Plan aber mehr um einen Akt der Gefälligkeit Frankreich gegenüber. Denn Rußland soll beabsichtigen, einen Teil seiner

Konzession an Frankreich abzutreten. Und diese Leistung wird wohl die Voraussetzung sein, unter der Rußland die notwendigen Kapitalien aus Frankreich erhält. Ob aber eine solche Abtretung eines Teiles der Konzession an einen fremden Staat mit dem Sinne der damals mit der Pforte getroffenen Vereinbarung im Einklang steht, darf bezweifelt werden.

— **Ein Reichseisenbahnamt für China** war im Herbst des vergangenen Jahres durch einen Erlaß des Präsidenten der Republik geschaffen worden. Zum Haupt des Amtes war der bekannte Dr. Sunyatsen ernannt worden, und zwar waren ihm dabei ganz außergewöhnliche Vollmachten erteilt worden, die sich namentlich auf die Erkundung und Durchführung neuer Eisenbahnlinien erstreckten, während nichts darüber bekannt geworden ist, daß dieses Amt etwa die (dringend erwünscht gewesene) Aufgabe haben sollte, eine Vereinheitlichung der chinesischen Eisenbahnen herbeizuführen oder deren Beaufsichtigung in die Hand zu nehmen. Offenbar ist das Amt in der Hauptsache nur dazu geschaffen worden, um den politisch unbequemen Dr. Sunyatsen anderweitig zu beschäftigen; eine besondere Tätigkeit hat das Amt nicht entfaltet; seine einzige Tat ist anscheinend nur die Vergebung einer Gerechtsame an eine Vereinigung englischer Geldgeber gewesen. Es handelt sich um eine Linie, die bisher niemals in Frage gekommen ist, weil genug dringendere Linien im Plan gelegen haben. Die Linie soll von Kanton nordwestlich nach Tschunking am Yangtsekiang führen; es ist dabei nicht gesagt, welchen Weg die Linie nehmen soll. Geht sie zunächst den Westfluß aufwärts, um dann erst, etwa bei Wuchau, die unmittelbare Richtung auf Tschunking einzuschlagen, dann würde sie auf eine Reihe dicht hintereinander von Nordosten nach Südwesten streifender, sehr hoher Gebirgszüge treffen, die sie sämtlich zu übersteigen hätte. Zugleich berührte die Linie dann aber auch das Gebiet der Miaotse, jenes besonderen urchinesischen Bergvölkerstammes, der bisher politisch vollständig unabhängig geblieben ist. Geht dagegen die Linie von Kanton aus vorerst im Tal des Nordflusses entlang, so würde sie auf eine gewisse Strecke gleichlaufend mit der Eisenbahn Kanton-Wuchang-Hankau sein, um nach Übersteigung der Wasserscheide und beim Eintritt in das Stromgebiet des Yangtsekiang, etwa bei Hengchau, nordwestlich in der Richtung auf Tschunking abzuzweigen. In beiden Fällen ist eine starke Abweichung von der Luftlinie gegeben und ein wiederholtes Überschreiten von Flußtälern nötig, die annähernd parallel nebeneinander herlaufen. Daraus allein ergibt sich schon, daß die geplante Linie nicht etwa einem heute schon bestehenden Handelsweg folgt. Ein dringendes Bedürfnis für diese Bahn liegt sonst nicht gerade vor. Die Bahn dürfte etwa 1000 km lang werden und beim Bau auf nicht geringe Schwierigkeiten stoßen, weil das Gelände nichts weniger als günstig ist; es dürften viele Tunnel und große Brücken nötig werden. Hinter den Geldgebern steht dieselbe englische Firma (Pauling & Cie), welche seinerzeit die Gerechtsame für die nordmandschurische Eisenbahnlinie Chinchou-Aigun zu erlangen suchte. Es verlautet, daß die Bedingungen für diese neue Gerechtsame von denjenigen, wie sie zuletzt üblich waren, völlig abweichen, worauf man nur gespannt sein kann, denn die zuletzt (z. B. bei der Tientsien-Pukauer Bahn) angewandten Bedingungen waren geeignet, beide Teile (Chinesen und Europäer) zu befriedigen. Es fragt sich nur, ob das ganze Abkommen überhaupt rechtsgültig zustande gekommen ist. In der Vollmacht, welche der Präsident an Dr. Sunyatsen erteilte, war ausdrücklich vorgesehen, daß die Pekinger Regierung ihre Genehmigung zu etwaigen Gerechtsamen erteilen müßte. Dr. Sunyatsen ist inzwischen seines Amtes in nichts weniger als ehrenvoller Weise enthoben worden, ohne daß er die fragliche Genehmigung vorher herbeiführen konnte. England besteht trotzdem mit Entschiedenheit auf der Gültigkeit des Abkommens, und man wird sicherlich alle Hebel in Bewegung setzen, um die Gültigkeit durchzudrücken. Die chinesische Regierung wird aber alle Ursache haben, um gerade diesem Eisenbahnplane, wenigstens zunächst, zu widerstehen. Der Plan verdankt offenbar dem Streben, die beiden Provinzen Setzschuan über alle natürlichen Hindernisse hinweg mit der Provinz Kuangtung in Verbindung zu setzen, sein Dasein. Da aber beide Provinzen von jeher umstürzlerisch gesinnt sind, so wird die Zentralgewalt in Peking kaum eine Ursache haben, die Stellung beider Provinzen durch eine solche Eisenbahn noch besonders zu befestigen. F. W.

— **Ölfeuerung bei den indischen Eisenbahnen.** Bei den nordwestlichen Staatsbahnen von Indien sind Vorbereitungen zu umfangreichen Versuchen mit Ölfeuerung für die Lokomotiven im Gange. Zunächst sollen Versuche von halbjähriger Dauer angestellt werden, bei denen die verschiedenen Arten von Brennern erprobt werden. Dann sollen bei weiteren Versuchen, die sich über den Zeitraum eines ganzen Jahres erstrecken, Kohlen- und Ölfeuerung einander gegenübergestellt werden. Für die letztere Versuchsreihe sollen sechs schwere Personenzuglokomotiven für Ölfeuerung ausgerüstet werden und mit sechs Lokomotiven mit Kohlenfeuerung in Wettbewerb treten. Je drei von diesen werden die Postzüge und drei die Personenzüge zwischen Karachi und Padidan befördern. Schon in den Jahren 1882, 1889, 1902 und 1903 sind solche Versuche in Indien angestellt worden, sie haben aber damals zu keinem Ergebnis geführt. Die erste Lieferung von 6—7000 t Öl ist zu einem solchen Preise vergeben worden, daß nennenswerte Ersparnisse gegenüber der Kohlenfeuerung nicht zu erwarten sind. Die Lieferer des Öls haben die Verpflichtung übernommen, die Lokomotivmannschaften in der Bedienung der Ölfeuerung zu unterweisen, und haben auch bei der Auswahl der Bauart für die Lokomotiven mitzuwirken, so daß möglichst alle Ursachen zu Anständen, die sich bei der Einführung der neuen Betriebsart ergeben könnten, beseitigt sind.

— **Eisenbahnbau in Eritrea.** Im Laufe der letzten Jahre hat der Bahnbau in der italienischen Kolonie Eritrea recht bedeutende Fortschritte gemacht. Nachdem gegen Ende 1911 die 119 km lange Strecke Massaua-Asmara dem Verkehr übergeben worden war, wurde alsbald die Weiterführung der Linie bis Keren in Angriff genommen. (Vergl. Nr. 29, S. 477, Jahrg. 1912 d. Ztg.) Von dieser rund 106 km langen Teilstrecke nähert sich bereits der erste 36 km messende Abschnitt der Vollendung. Die Entwürfe für die beiden folgenden zusammen 41 km langen Teilstrecken haben soeben die behördliche Genehmigung erhalten. Die Bahn hält sich hier ständig auf dem linken Ufer des Ansebaflusses, die Höchststeigung beträgt 25 ‰, die Zahl der Kunstbauten 213, darunter 7 Galerien. Die Kosten sind auf rund 4 370 000 Lire veranschlagt. Für den Oberbau werden, wie für die schon gebauten Strecken, Vignoleschienen von 24,9 kg/m Verwendung finden. Wie die Monatsschrift der Königl. Geographischen Gesellschaft zu Rom mitteilt, hat das italienische Parlament kürzlich den Plan der Verlängerung der Linie um weitere 65 km, von Keren bis Agordat, gebilligt. Hierdurch erhöht sich die Gesamtlänge der Eritreaeisenbahn auf etwa 290 km.

— **Eisenbahnen in Tunesien.** Die Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten in Tunis veröffentlicht jetzt den Betriebsbericht der Eisenbahnen in Tunesien für 1912. Wir entnehmen diesem Bericht folgende Angaben:

1. Die Bône-Guelma-Eisenbahn besitzt jetzt eine Betriebslänge von 1350 km. Davon sind 333 km breitspurig und 1017 Kilometer schmalspurig (Spurweite 1 m). Die Gesamteinnahmen betrugen im Jahre 1912 19 223 912 Fr. (gegen 13 652 390 Fr. i. J. 1910), aus dem Betriebe der Schmalspurbahnen rühren her 14 962 669 Fr. Der Frachtgutverkehr brachte 14 071 628 Fr. Befördert wurden 1912 2 562 254 Personen (gegen 1 975 247 i. J. 1910) und 1 997 526 t (1 220 850 t) Güter.

2. Die Gafsaeisenbahn hat eine Länge von 303 km, wovon 240 km auf die Strecke Sfax-Metlaoui, der Rest auf Bergbahnen entfallen. Die Einnahmen auf der Hauptstrecke betrugen im Jahre 1912 10 028 554 Fr. (gegen 7 841 285 Fr. i. J. 1910); davon entfallen auf den Frachtgutverkehr 9 751 924 Fr. (7 645 665 Franken). Befördert wurden 1912 68 405 (45 814) Personen und 1 255 833 t (978 210 t) Güter.

Die Entwicklung des Bahnnetzes in Tunesien ist daher als günstig zu bezeichnen.

— **Magadibahn.** Diese von der Ugandabahn unweit der Station Kiu sich abzweigende etwa 150 km lange Bahn ist vor einigen Monaten fertiggestellt worden, d. h. sie reicht bis zu dem Magadisee. Die Strecke durchschneidet ein nahezu wasserloses, von nomadisierenden Massai bewohntes Land. Die Bahn ist erbaut worden von der Magadi-Soda-Gesellschaft, die die Sodavorkommen des Sees nutzbar machen will. Diese werden insgesamt auf 200 Millionen Tonnen geschätzt, zur Hälfte Natriumkarbonat und Natriumbikarbonat. Dazu kommt, daß sich der Vorrat wahrscheinlich durch unterirdischen Zufluß, dessen Wasser an der Oberfläche des Sees verdunstet, stets wieder erneuert, so daß der Reichtum an Soda unerschöpflich erscheint. Wie die „B. B. Ztg." meldet, sollen die Eingeborenen jahrelang ihren Bedarf an derselben Uferstelle entnommen haben, ohne daß eine Abnahme dabei bemerkbar gewesen wäre. Die Schöpfstellen sollen sich stets durch neue Kristallbildung ausgefüllt haben. Der Magadisee liegt unweit des deutsch-ostafrikanischen Natronsees, dessen Ausbeutung ebenfalls möglich erscheint.

— **Eisenbahnbau in Britisch-Südafrika.** Nach einem Berichte des deutschen Generalkonsulats in Kapstadt ist am 6. August d. J. im Süden der Kapprovinz die wichtige Eisenbahnlinie von George nach Oudtshoorn dem Verkehr übergeben worden. Letzterer Platz, der Hauptort des reichsten landwirtschaftlichen Bezirkes des Kaplandes und zugleich ein wichtiger Mittelpunkt der Straußenzucht, war bisher von der Küste aus mit der Eisenbahn nur auf großen Umwegen zu erreichen. Die Entfernung bis zu dem nächsten Seehafen Port Elizabeth betrug 277 Meilen, während die Reise nach Kapstadt über De Aar eine Eisenbahnfahrt von 910 engl. Meilen und 60 Stunden Dauer

erforderte. Durch die Eröffnung der neuen Bahnlinie ist die Entfernung von Kapstadt auf 420 Meilen, der Weg an die Küste zu dem unmittelbar südlich von Oudtshoorn gelegenen Hafen Mossel Bay auf 78 Meilen verkürzt worden. Der Bau der Linie machte die Überschreitung eines mehr als 1500 m hohen Gebirgsrückens erforderlich, der sich zwischen Oudtshoorn und dem Meere hinzieht; er gilt als einer der schwierigsten bisher auf afrikanischem Boden ausgeführten Bahnbauten. Die Arbeiten, die zwei Jahre nach der Bewilligung der Strecke durch das Parlament am 1. Dezember 1908 begonnen wurden, haben gegen 4½ Jahre gedauert. An Kunstbauten sind sieben Tunnels mit einer Gesamtlänge von mehr als ½ englischen Meile zu erwähnen. Die ursprünglich auf 350 000 £ veranschlagten Kosten stellten sich schließlich auf 465 000 £, was bei einer Streckenlänge von 45¼ Meilen mehr als 10 000 £ für die Meile (rund 125 000 *M* für 1 km) ergibt. Ein besonderes Verdienst um das Zustandekommen der Linie gebührt dem kürzlich verstorbenen Minister Sauer.

Allgemeines.

— **Eisenbahnschwellen in den Tropen.** Eine der schwierigsten Fragen für den Eisenbahnbau in den Tropen, schreibt der „Deutsche Reichsanzeiger“, ist die Wahl der Schwellen. Das Holz wird, wenn es nicht von gar zu teuren Sorten genommen wird, leicht ein Raub der Fäulnis und der Termiten oder anderen Ungeziefers. Eiserne Schwellen aber können wegen der starken Ausdehnung durch die Hitze kaum verwandt werden. Besonders lehrreich sind die Erfahrungen, die man in dieser Hinsicht in Indien gemacht hat. In den Wüstenstrecken, wo das Klima zwischen strengem Frost im Winter und äußerst trockener Hitze im Sommer schwankt und außerdem noch heftige mit Staub und Salz beladene Winde zu fürchten sind, hat sich das Eisen als ganz unverwertbar erwiesen, da es sich bald in eine schwammige Masse verwandelt. Das Holz bleibt für solche Strecken das einzig mögliche Material, ist aber in geeigneter Art und Menge nicht zu finden. Das Tiekholz aus Birma wird zu viel für andere Zwecke gebraucht und ist auch zu teuer, so daß der indische Eisenbahnbau vor einer ernsten Verlegenheit steht. Ob sich die Franzosen, die immer wieder nach der Transsaharischen Eisenbahn verlangen, schon über die Frage, mit welchen Schwellen sie den Schienenweg durch die Wüste ausstatten sollten, schlüssig geworden sind?

Rechtspflege.

— **Die Kommunalbesteuerung von Staatsbeamten-Dienstwohnungen in Preußen.** Zu dieser Frage schreibt man der „Köln. Ztg.“: Über die Kommunalbesteuerung eisenbahnfiskalischer Gebäude ist in jüngster Zeit ein bemerkenswertes Urteil des Oberverwaltungsgerichts ergangen. Es handelt sich um die Frage, ob das Dienstwohngebäude des Leiters der Hauptwerkstätte in Recklinghausen „zu einem öffentlichen Dienste bestimmt“ und deshalb steuerfrei sei. Diese Frage wurde von dem genannten Gericht in Übereinstimmung mit dem Bezirksausschuß in Münster verneint. Aus der von der Eisenbahnbehörde selbst dargelegten Dienstregelung ist der Schluß gezogen worden, daß die Tätigkeit des Werkstättenleiters den gewerblichen Betrieb der Eisenbahn und nicht die staatsrechtliche Aufsicht über den Betrieb zum Gegenstande hat. Denn die von den Beamten auszuübenden Aufsichts- und Ueberwachungsbefugnisse stellen sich nicht als Verwaltungstätigkeit einer die technische Betriebsverwaltung beaufsichtigenden und leitenden Behörde dar und beziehen sich nicht auf die Organisation und obere Leitung des Betriebes, sondern beschränken sich auf die Arbeit in der Hauptwerkstätte. Diese dient aber lediglich gewerblichen Zwecken des Eisenbahnunternehmens, nämlich der Herstellung und Unterhaltung der hierzu erforderlichen Anlagen und Betriebsmittel. Die Dienstwohnung des Betriebsleiters ist daher nicht als zu einem öffentlichen Dienste im Sinne des § 24 des Kommunalabgabengesetzes bestimmt anzusehen. Wie wird es mit den Dienstwohnungen der Vorsteher der Betriebs-, Verkehrs- und Maschineninspektionen zu halten sein? Nach früheren Entscheidungen sind die Dienstwohnungen eines Postdirektors im Postgebäude, eines Seminardirektors und anderer Seminaroberlehrer in einem Internatseminar für gemeindesteuerfrei erklärt worden. Es ist zu wünschen, daß bei der bevorstehenden Änderung des preußischen Kommunalabgabengesetzes die Frage wegen der Besteuerung der Dienstwohnungen eingehend geprüft und genauer geregelt wird.

Bücherschau.

— **Die Finanzierung nordamerikanischer Eisenbahngesellschaften** von Dr. Ernst Picard. Verlag von Gustav Fischer, Jena, 1912. Preis geheftet 6 *M*.

Das Werk soll nach der Angabe des Verfassers die Mittel und Wege beschreiben, die bei der Beschaffung der für eine amerikanische Eisenbahn nötigen Mittel üblich sind. Diese Aufgabe hat es erschöpfend erfüllt. Auf drei inhaltreiche, einleitende Abschnitte, die die Bedeutung der amerikanischen Eisenbahnwertpapiere für den Effektenmarkt Europas und Amerikas, die rechtliche Stellung der amerikanischen Eisenbahnen und ihre Konzessionierung, endlich die den amerikanischen Eisenbahnen gewährten Unterstützungen in eingehenden Darlegungen schildern, folgen die zwei Hauptabschnitte des Werks: sie behandeln die Aktien und die älteren Arten der Obligationen der amerikanischen Eisenbahngesellschaften. Da die Eisenbahnen Deutschlands überwiegend in Staatsbesitz sind, haben deutsche Eisenbahnwerte ihre Bedeutung an der Börse verloren, anders steht es dagegen mit den amerikanischen Eisenban-Wertpapieren. Sie sind nicht nur für den Geldmarkt ihrer Heimat, sondern auch für denjenigen Europas von großer Wichtigkeit. Wie sich aber bei einer Interpellation der rechtsstehenden Parteien des deutschen Reichstages im Februar 1911 gezeigt hat, herrscht trotzdem über die einschlägigen Verhältnisse in Deutschland erhebliche Unklarheit, und diese zu beseitigen, ist eine der Aufgaben des vorliegenden Werkes.

Die Unterstützungen, die der Bund, die Einzelstaaten und die Städte den amerikanischen Eisenbahngesellschaften bei ihrer Gründung gewährt haben, hatten nur die Bedeutung, daß sie den Grund bildeten, auf dem die Beschaffung der zum Bau einer Eisenbahn erforderlichen Mittel aufgebaut wurde. Diese Mittel selbst wurden aber im wesentlichen durch Aktien und Obligationen aufgebracht. Wie es bei der Ausgabe und Unterbringung dieser Wertpapiere, ferner bei der Einzahlung des Kapitals, dessen die Eisenbahnen bedürfen, zugeht, ist in den Abschnitten IV und V des Picardschen Buches eingehend beschrieben. Es werden nicht nur die Rechtsverhältnisse der Aktien und Schuldverschreibungen besprochen, sondern es werden auch die mancherlei krummen Wege geschildert, die bei der Beschaffung des Anlagekapitals amerikanischer Aktiengesellschaften betreten und begangen werden; gerade die Kenntnis der unlauteren Kniffe und schwindelhaften Gebarungen, mit deren Hilfe das Geld für jene Zwecke flüssig gemacht werden soll, ist aber für den, der auf diesem Gebiet zu arbeiten hat, von besonderem Werte. Den Gesellschaften, die sich mit der Finanzierung von Eisenbahnunternehmungen befassen, ist der nächste Abschnitt des Werkes gewidmet. Der Zusammenschluß der amerikanischen Eisenbahnen, die meist als Unternehmen von rein örtlicher Bedeutung gegründet worden sind, zu großen Netzen, spielt nicht nur in der Geschichte der amerikanischen Eisenbahnen eine wichtige Rolle, sondern ist auch für das ganze Verkehrsleben der Vereinigten Staaten — Verkehr hier im weitesten Sinne verstanden — von der größten Bedeutung. Eine Darstellung der finanziellen Vorgänge bei diesen Verschmelzungen, die im VII. Abschnitt enthalten ist, darf deshalb auf besondere Beachtung rechnen. Nach Behandlung der zunehmenden Verschuldung der amerikanischen Eisenbahnen und der dadurch bedingten Umwandlung der Gesellschaften sowie nach Besprechung der neuesten Mittel der Finanzierung der Eisenbahngesellschaften schließt das Buch mit einem Ausblick in die Zukunft. Sein Wert wird durch ein reichhaltiges Quellenverzeichnis noch wesentlich erhöht.

Selbst Eisenbahnfachleuten, die sich mit amerikanischen Eisenbahnverhältnissen dauernd befassen, wird nicht alles, was in dem Picardschen Werke enthalten ist, geläufig sein. Selbst wenn aber das, was über die Geldwirtschaft der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten — Kanada wird übrigens an vielen Stellen auch mitbehandelt — gesagt wird, nicht immer allenthalben neu ist, so ist es doch immerhin wertvoll, diese Darlegungen an einer Stelle gesammelt zu finden. Die Schilderungen des Verfassers, der eingehende volkswirtschaftliche Studien zur Vorbereitung auf das vorliegende Werk gemacht hat, schaffen Klarheit über mancherlei Vorgänge, über die in der sonstigen Literatur nur mit Mühe Belehrung zu finden ist. Um die Verhältnisse der nordamerikanischen Eisenbahnen, namentlich die sie berührenden wirtschaftlichen Fragen, richtig zu beurteilen, darf auch die Kenntnis dessen, was in Picards Buch enthalten ist, nicht fehlen. Es wird deshalb sicher seinen Leserkreis finden, der seinen lehrreichen Inhalt mit großem Interesse verfolgen wird.

Das Buch ist klar und lebhaft geschrieben, so daß es sich angenehm liest. Eine große Anzahl der amerikanischen finanztechnischen Fachausdrücke sind auch im deutschen Text beibehalten. Dagegen läßt sich nichts sagen. Es gibt nicht für alle diese Begriffe deckende deutsche Übersetzungen, und so ist es wohl besser, das Fremdwort beizubehalten, als durch eine ungenaue Übersetzung Unklarheit zu schaffen. Im übrigen hätten sich aber wohl eine ganze Anzahl Fremdwörter mit nur wenig Mühe vermeiden lassen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen.

Von den an der am 1. Oktober 1913 zur Eröffnung gelangenden Neubaustrecke Schlawa-Glogau-Fraustadt gelegenen Bahnhöfen 4. Klasse Ziebern Vorwerk und Kotzemeuschel ist nicht der Bahnhof Ziebern Vorwerk, sondern der Bahnhof Kotzemeuschel mit einer beweglichen Rampe zur Verladung von Vieh in einbödige Wagen ausgerüstet. Ziebern Vorwerk hat eine feste Rampe.

Posen, 20. September 1913. (2524)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Ladefristen.

Wegen außergewöhnlicher Güteranhäufungen in Rostock Hafen wird bis auf weiteres und vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde gemäß §§ 63 und 80 der Eisenbahn-Verkehrsordnung nebst Ausführungsbestimmungen die standgeldfreie Be- und Entladefrist der Wagen bis auf weiteres auf 8 Geschäftsstunden (einschließlich der Mittagsstunden) abgekürzt, mit der Maßgabe, daß die zwischen 10 und 11 Uhr vormittags bereitgestellten Wagen noch an diesem Tage be- und entladen werden müssen.

Schwerin, 25. September 1913. (2528)
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Station Ellum.

Mit dem 1. November d. J. wird der an der Strecke Bredebro-Lügumkloster rechts der Bahnlinie liegende, bisher nur dem beschränkten Personenverkehr dienende Haltepunkt Ellum in einen Bahnhof 4. Klasse umgewandelt. Von diesem Tage an wird die Ausgabe direkter Fahrkarten auf eine größere Anzahl Staatsbahnstationen ausgedehnt und der Bahnhof für den Gepäck-, Expreßgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Ellum bleiben ausgeschlossen Gegenstände, zu deren Verladung eine Rampe erforderlich ist, Sprengstoffe und Tiere in mehrbödigen Wagen. Gleichzeitig wird Ellum in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif, den Westdeutsch-Sächsischen Gütertarif, den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebiets und des linksrheinischen Braunkohlengebiets, den Ausnahmetarif 6 für Braunkohlen usw. von den Versandstationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Bromberg, Cassel, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg, Posen, Stettin, der Dessau-Wörlitzer und Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen das Verkehrsbureau der Königlichen Eisenbahndirektion Altona und die Güterabfertigungen.

Altona, 23. September 1913. (2512)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Elsässisch-badischer und pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 werden die lothringischen Stationen Entringen (Lothr.) und Pfarrebersweiler in die direkten Gütertarife mit Baden und der Pfalz einbezogen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 20. September 1913. (2527)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

In dem vom 1. Oktober 1913 an gültigen Nachtrag II ist folgendes zu berichtigen:

Seite 24. Bei lfd. Nr. 1944 ist in Spalte 11 und 12 statt G II zu setzen 5 II.

Auf Seite 48 sind die letzten 3 Zeilen betreffend lfd. Nr. 2379 zu streichen.

Straßburg, 23. September 1913. (2526)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Stationen Elberfeld-Ottenbruch, Geisecke und Walsum in den Tarif einbezogen. Elberfeld-Ottenbruch wird in die Ausnahmetarife 9a und 9s als Versandstation und Dorlar (Kr. Meschede) in den Ausnahmetarif 1 (Holz) als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen und im Tarifanzeiger der preuß. hess. Staatseisenbahnen. (2525)

Frankfurt (Main), 23. Septbr. 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen mit den für Essen Hbf. gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A, B und C des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1908 für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen aufgenommen.

Essen, 22. September 1913. (2513)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen mit den für Essen Hbf. gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A, B und C des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 aufgenommen.

Essen, 22. September 1913. (2514)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden einbezogen: Brunsbüttelkoog als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 20 f, Hamburg L. B. als Versandstation in den Ausnahmetarif S 18 d, Wilknitt als Empfangsstation in die Ausnahmetarife 3 und 4 Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 24. September 1913. (2529)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Der Verkaufspreis des zum 1. November 1913 eingeführten Tarifs Teil II, Heft 3 (z. vergl. Vereinszeitung vom 30. August 1913, Seite 1055) beträgt 2 M.

Breslau, 24. September 1913. (2531)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. (Heft A.) Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn ist den Bestimmungen über Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts mit dem 1. Oktober 1913 beigetreten.

Berlin, 24. September 1913. (2530)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil VII (Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen usw.) vom 19. Mai alten 1. Juni neuen Stils 1909.

Am 10./23. Oktober alten/neuen Stils 1913 treten von Stationen des niederschlesischen Kohlenbezirks ermäßigte Frachtsätze ab Schnittpunkt westlich für Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) in Kraft.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und Bromberg.

Bromberg, 20. September 1913. (2535)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Das Tarif Teil II vom 1. Januar 1910. Warenverzeichnis wird unter a durch Aufnahme des Artikels „Koksbriketts (Preß-Koks)“ ergänzt. Gültig vom 1. Oktober 1913 an.

Dresden, 25. September 1913. (2536)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 werden die Stationen Elberfeld-Ottenbruch und Geisecke des Direktionsbezirks Elberfeld in den Tarif einbezogen. Die selbständige Tarifstation Cöln-Ehrenfeld Eilgut ist aufgehoben. Alles Nähere und einige weitere Tarifänderungen sind aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen und aus unserm Verkehrsanzeiger zu er-

sehen. Auch geben die Stationen Auskunft.
Dresden, 25. September 1913. (2537)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsf. Verwaltung.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr.
Am 1. Oktober 1913 wird die Station Sehma der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1a für Schnittholz usw. aufgenommen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau hier, Wienerstr. 4, II, Auskunft.
Dresden, 25. September 1913. (2538)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Pfälzischer Güterverkehr.
Auf 1. Oktober 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 10a für Getreide usw. zur Ausfuhr in Ziffer 1 durch Aufnahme von „Dari (Darisamen)" ergänzt.
Karlsruhe, 22. Septbr. 1913. (2505)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 16 vom 1. Oktober 1912.
Die mit Wirkung ab 15. September 1913 für Sigmundskron verlautbarten Frachtsätze der Abteilung A gelten für 5 t, jene der Abteilungen B und C für 10 t.
München, 20. September 1913. (2506)
Tarifamt der K. Bay. St.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbdsverw.

Deutsch-schweiz. Eisenbahnverbände.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird zum Tarif Teil I, Abt. A, vom 22. Dezember 1908 der IV. Nachtrag, enthaltend u. a. den Ausschluß von Patronen aus Cahücit, Petroklastit, Haloklastit, Präposit und Sprengsalpeter von der Beförderung als Eilstückgut, sowie neue Zusatzbestimmungen zu den Artikeln 12 und 24 der reglementarischen Bestimmungen, ausgegeben.
Die Drucksache wird von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.
Karlsruhe, 19. Septbr. 1913. (2509)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Gütertarif, Gütertarif Bad. Staatsb., Bad. Nebenbahnen, Bad.-Württemberg., Bad.-Bayerisch., Bad.-Pfälzischer, Bad.-Elsaß-Lothring., -Luxemburg., Westdeutsch-, Mitteld.- und Sächsich - Südwestdeutscher Güterverkehr; deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland, Saarkohlentarif Heft 5, und Westdeutscher Kohlenverkehr.
Ab 1. Oktober 1913 wird die für den Güterverkehr zur Eröffnung kommende Station Zusenhofen in die Tarife aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 21. Septbr. 1913. (2510)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird der ermäßigte Stationsfrachtsatz für Stammholz von Altensteig nach Neckarsulm im Ausnahmetarif 1c des württ. Binnen-Gütertarifs aufgehoben.
Stuttgart, 20. September 1913. (2507)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Am 1. k. M. werden die Stationen Warstade-Hemmoor des Bezirks Altona, Niederzwehren des Bezirks Cassel, Herbesthal und Hochneukirch des Bezirks Cöln, Essen Hgbf und Mülheim (Ruhr)-Styrum des Bezirks Essen und Luitpoldhütte der Bayerischen Staatsbahnen in den Verband und Saarbrücken-Malstatt des Bezirks Saarbrücken in den Ausnahmetarif 1 aufgenommen.
In den Tarif über Bremen werden außerdem die Nichtanlaufhäfen Constanza und Novorossisk einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 22. September 1913. (2498)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II Heft 2 vom 1. April 1912.
Neuer Ausnahmtarif 19.
Futterrüben.
Am 15. Oktober 1913 tritt folgender Ausnahmetarif in Kraft:

Ausnahmetarif 19.
Futterrüben.

Von oder nach	Hähnichen 5 t	Hähnichen Lg
	für 100 kg in Pfennigen	
Raspenau . .	41	27

Breslau, 25. September 1913. (2533)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Kohlenverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted), Warnemünde-Gjedser und Saßnitz-Trälleborg.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. werden die Stationen Benzelrath Nebenbahn und Frechen der Cöln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn in den Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. aufgenommen. Die Sätze der Station Cöln-Ehrenfeld werden mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. aufgehoben.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 20. September 1913. (2499)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Tierverkehr über Vamdrup, Hvidding, (Vedsted) und Warnemünde-Gjedser.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. wird die Station Skalmierzyce des Direktionsbezirks Posen in den Tiertarif einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.
Altona, den 20. September 1913. (2500)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.
Am 1. k. M. werden die Stationen Essen Hgbf des Bezirks Essen, Hünfeld des Bezirks Frankfurt (Main), Königshuld des Bezirks Kattowitz, Waldböckelheim des Bezirks Saarbrücken und Biessenhofen und Walhallastraße der bayerischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.
Ferner wird die Station Saarbrücken-Malstatt des Bezirks Saarbrücken in den Ausnahmetarif 1 einbezogen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 22. September 1913. (2501)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Kohlenverkehr nach Frankreich.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen mit den für Essen Hbf. gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A und B des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen, luxemburgisch-französischen und belgisch-französischen Grenzübergangspunkten für den Verkehr nach Frankreich vom 1. Oktober 1908 aufgenommen.
Essen, den 22. September 1913. (2502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.
Mit Wirkung vom 1. Oktober d. Js. werden verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen, sowie verschiedene Ausnahmetarife geändert und ergänzt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarifanzeiger der preußischen Staatsbahnen usw. (2503)
Frankfurt (Main), 22. Septbr. 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C2.
Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Bernburg als Versandstation in die Ausnahmetarife 3 (Schnittafel A) für Kalisalze, 3e, 3f, und 3h für Steinsalz, sowie 4d für Düngemittel nach preußisch-österreichischen Grenzstationen aufgenommen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 ist auf Seite 130 des Tarifs, Teil II die Station Saarbrücken-Malstatt der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen des A.-T. 2 (Eisen und Stahl usw.) nachzutragen:

Nach Triest von	Direktionsbezirk	Ausnahmetarif Nr. 2														
		Stückgut				Wagenladungen										
						5000 kg				10 000 kg						
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
		Centimes für 100 kg														
Saarbrücken-Malstatt	Sbr	732	709	627	627	449	430	430	430 / 417	303	276	276	240	240	240	228

München, den 24. September 1913. (2539)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Über die Höhe der neuen Ausnahmefrachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen auf Anfrage Auskunft.

Magdeburg, 22. Septbr. 1913. (2504)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der luxemburgischen Prinz-Heinrichbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Essen West des Direktionsbezirks Essen mit den für Essen Hbf. gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A und B des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der Luxemburgischen Prinz-Heinrichbahn vom 1. Oktober 1908 aufgenommen.

Essen, 22. September 1913. (2515)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden für verschiedene Verbindungen neue Frachtsätze und Wahlwege eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 23. Sept. 1913. (2516)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, gültig vom 1. September 1913.

Die im obengenannten Kohlentarife auf Seite 71 für Wien Nordbahnhof transit vorgesehenen Frachtsätze für Steinkohlenkoks und Steinkohlenkoksasche (mit Ausnahme von Gaskoks) bleiben auch nach dem 14. November d. J. bestehen.

Kattowitz, 23. September 1913. (2517)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 wird die Station Altdamm in den Ausnahmetarif 4a für den Versand von Kalkschlamm (Ziffer 2 des Warenverzeichnisses) aufgenommen.

Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen.

Stettin, 22. September 1913. (2519)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Oktober 1913 wird die württembergische Station Oberboihingen OR, St mit den um 10 km erhöhten Entfernungen der Station Plochingen in den Tarif einbezogen.

München, 24. September 1913. (2520)
Tarifamt der Kgl. Bayer. St.-E.-B.
r. d. Rh.

Tfv. 1253, 1265, 1267, 1269. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913, Bk. 11 (73), 22 (73), 20 (71), 22 (71). — Tfv. 1273. Oberschlesich-Ungarischer Kohlenverkehr. Hefte I—III, gültig vom 4. März 1912. Bk. 68 (65). — Tfv. 1297. Oberschlesisch-Rumänischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913. Bk. 3 (64).

Mit sofortiger Gültigkeit wird die „Andalusiengrube“ (Abfertigungsstation Scharley) als Versandstation unter der lfd. Nr. 1a der Tariftafeln in die obenbezeichneten Tarife mit den Frachtsätzen von „Radzionkaugrube“ aufgenommen.

Kattowitz, 23. September 1913. (2518)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-Sächsischer Tierverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird die Station Brambach der Sächsischen Staatseisenbahnen in den Tarif einbezogen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wienerstraße 4, II, Auskunft.

Dresden, 24. September 1913. (2521)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Frachtsätze nach der Station Groß Särchen (Kreis Sorau) der Lausitzer Eisenbahngesellschaft teilweise ermäßigt.

Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen, von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 24. Septbr. 1913. (2532)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Teil II vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Vom 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1913 erhält Gruppe 40 Position 30 folgende Fassung:

Gruppe 40 Pos. 30. Uhren, deren Teile und Zubehör, ausgenommen solche aus wertvollen Metallen und wertvollen Steinen und mit Ausnahme von fertigen Stand- und Wanduhren in Holzgehäusen.

Spalte 4 bis 11 bleibt unverändert.

In Spalte 9 ist über der Tarifierung „B“ das Zeichen 2cb) anzubringen und am Fuße der Seite folgende Anmerkung nachzutragen:

2cb) Von deutschen Stationen westlich Thorn nach russischen Stationen der Tarifbildungsgruppen G—M . . . . A. T. 2cb.

Von dem gleichen Zeitpunkte sind bei Gruppe 40 als Pos. 30a folgende Artikel aufzunehmen:

Gruppe 40 Pos. 30a. Stand- und Wanduhren in Holzgehäusen, fertige.

(Spalte 4—11)
Stgt. A, B, I, A1, B, Ia, Ia.

Bromberg, 24. September 1913. (2534)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 gelangt der vierte Nachtrag zum internationalen Lokal-Gütertarif unserer Verwaltung zur Einführung, enthaltend hauptsächlich Aufnahme der Station Kampen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, 23. September 1913. (2522)

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 gelangt der zweite Nachtrag zum Tarif für die Beförderung von Leichen und lebenden Tieren (Teil II) für den internationalen Lokalverkehr zur Einführung. Derselbe enthält Entfernungen und Frachtsätze für die Station Kampen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, 23. September 1913. (2523)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Mecklenburg-Preußisch-Sächsischer Staatsbahn- und Privatbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Oktober d. Js. erscheinen zu den Preistafelheften 2 bis 4 des Tarifs vom 1. Juli 1913 die Nachträge 1, durch welche die direkten Verkehrsbeziehungen erheblich erweitert und die durch Eröffnung der Hochseebrücke bei Rendsburg sich ergebenden geringen Entfernungs- und Preisänderungen durchgeführt werden.

Schwerin, 22. September 1913. (2511)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

K. Württ. Staatseisenbahnen.

Lieferung von Weichenschwellen.

Auf Grund der im Gewerbeblatt aus Württemberg, Jahrgang 1912, Seite 113 bekannt gemachten „Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen“ haben wir die Lieferung von 2300 Stück Weichenschwellen aus Kiefern-, Buchen- und Eichenholz in verschiedenen Sorten zu vergeben.

Lieferbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 9. Oktober d. J., nachmittags 3 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Weichenschwellenlieferung“ versehen, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt, der die Bieter oder ihre Bevollmächtigten anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 6. November d. Js. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 20. Septbr. 1913. (2508)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

7. Offene Stellen.

Jüngerer Regierungsbaumeister (Eisenbahnfach) oder ein im Betriebsdienst erfahrener Diplomingenieur zur Unterstützung unseres technischen Mitgliedes gesucht. Gehalt 3000 ℳ jährlich, steigend alle 3 Jahre um 500 ℳ bis zum Höchstgehalt von 6000 ℳ. Außerdem 600 ℳ Wohnungsgeld und 600 ℳ Reiseentschädigung für Reisen auf den von uns verwalteten Bahnen.

Schriftliche Angebote mit Zeugnisabschriften und Angabe des Dienstantritts baldigst erbeten.

Perleberg, 25. September 1913. (2540)
Die Direktion der
Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 76. | 1. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die schiedsgerichtliche Erledigung von Rechtsstreitigkeiten in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

Durch einen im Eisenbahn-Verordnungsblatt (Seite 75 von 1912) erschienenen Erlaß vom 22. März 1912 hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten für seinen Geschäftsbereich das Schiedsgerichtswesen völlig neu und unter Aufhebung zahlreicher in dieser Materie bisher gültiger Erlasse zugleich in erschöpfender Weise geregelt. Anknüpfend an die Ausführungen des Artikels „Die schiedsgerichtliche Erledigung von Rechtsstreitigkeiten in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung" in Nr. 31 und 32 dieser Zeitung von 1910 soll nachstehend der Stand dieser weitere Kreise interessierenden Frage dargelegt werden:

I. Entwicklung bis zum Erlaß vom 7. März 1910.

Schiedsgerichtliche Erledigung etwaiger aus dem Vertrage erwachsender Rechtsstreitigkeiten ist für den Geschäftsbereich des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bindend in besonderen Paragraphen der im Jahre 1899 neu festgestellten allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten, für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen sowie für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten vorgeschrieben. Von hier aus ist der Schiedsgerichtsparagraph später auch in andere Vertragsbedingungen übergegangen. Nach diesen bisherigen in den genannten Vertragsbedingungen gleichlautenden Schiedsgerichtsparagraphen sind Streitigkeiten über die durch den Vertrag begründeten Rechte und Pflichten sowie über die Ausführung des Vertrags zunächst der vertragschließenden Behörde zur Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung dieser Behörde gilt als anerkannt, falls der Unternehmer nicht binnen 4 Wochen vom Tage der Zustellung der Behörde anzeigt, daß er auf schiedsrichterliche Entscheidung über die Streitigkeiten antrage. Falls über die Bildung des Schiedsgerichts durch die besonderen Vertragsbedingungen abweichende Vorschriften nicht getroffen sind, ernennen die Verwaltung und der Unternehmer je einen Schiedsrichter. Die Schiedsrichter sollen nicht gewählt werden aus der Zahl der unmittelbar Beteiligten oder der Beamten, zu deren Geschäftskreis die Angelegenheit gehört hat. Falls die Schiedsrichter sich über einen gemeinsamen Schiedsspruch nicht verständigen können, wird das Schiedsgericht durch einen Obmann ergänzt. Dieser wird von den Schiedsrichtern gewählt oder, wenn sie sich hierbei nicht einigen können, von dem Leiter der benachbarten Provinzialbehörde desselben Verwaltungszweigs ernannt, deren Sitz dem Sitze der vertragschließenden Behörde am nächsten belegen ist. Der Obmann hat die Verhandlungen zu leiten und darüber zu befinden, ob und inwieweit eine Ergänzung der bisherigen Verhandlungen stattzufinden hat. Die Entscheidung über den Streitgegenstand erfolgt nach Stimmenmehrheit. Über die Tragung der Kosten des schiedsrichterlichen Verfahrens entscheidet das Schiedsgericht nach billigem Ermessen. Ausführungsvorschriften zu diesem Schiedsgerichtsparagraphen sind in den unterm 23. Dezember 1905 neu herausgegebenen allgemeinen Bestimmungen, betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen, erlassen. Auf eine stärkere Betonung des rechtlichen Moments ist dabei besonders hingewiesen.

Ein Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 7. März 1910 beschäftigt sich dann weiter mit dem Schiedsgerichtswesen und stellt fest, daß überwiegende Gründe für die Beibehaltung der Schiedsgerichte sprechen, daß aber in erster Linie tunlichst die Ursachen zu beseitigen sind, welche zu den in der letzten Zeit ganz besonders zahlreichen Fällen der Anrufung von Schiedsgerichten geführt haben. In dieser Hinsicht verweist der Erlaß auf eine sorgfältige Ausarbeitung der Verdingungsunterlagen und Verträge, insbesondere auch auf die wegen der Vornahme eingehender Bodenuntersuchungen vor der Ausschreibung von Erdarbeiten bestehenden Vorschriften, endlich auf die wegen der Auswahl der Unternehmer bei der Zuschlagerteilung gegebenen Bestimmungen. Nach Eröffnung der Angebote sind die Erkundigungen wegen der für den Zuschlag in Frage kommenden, der Behörde nicht bekannten Unternehmer mit

Sorgfalt zu betreiben. Um für den ganzen Staatsbahnbereich einen Überblick über die Beschäftigung der vielfach hin und her ziehenden Unternehmer von Tiefbauarbeiten (insbesondere Erdarbeiten) zu schaffen und die Möglichkeit für weitere Erkundigungen zu gewähren, wird angeordnet, daß bei dem Eisenbahn-Zentralamt auf Grund der Meldungen der Eisenbahndirektionen ein Verzeichnis der über die Ausführung von Tiefbauarbeiten im Betrage von 100 000 ℳ und mehr erteilten Aufträge zu führen ist. Empfohlen wird ferner, für die Zeit nach dem Abschluß des Vertrags Eingriffe in die Dispositionen des Unternehmers und einen Wechsel des Bauaufsichtspersonals tunlichst zu vermeiden, bei Bauten für rechtzeitige Überweisung des Geländes, auch für ausreichende Aufzeichnungen während des Baufortgangs zu sorgen, endlich auch bei außervertraglichen Leistungen die Preise rechtzeitig mit dem Unternehmer zu vereinbaren und überhaupt danach zu streben, daß stets Klarheit über die gegenseitigen Rechte und Pflichten besteht. Zum Schluß schärft der Erlaß noch besonders ein, bei Meinungsverschiedenheiten, die mit dem Unternehmer auftreten, die Fragen, um die es sich handelt, alsbald zu klären und nach einer baldigen Lösung durch Vergleich zu streben. — Beziehen sich die vorstehenden Anordnungen des Erlasses vom 7. März 1910 auf die Vermeidung von schiedsgerichtlichen Streitigkeiten, so betont der Erlaß, was das schiedsgerichtliche Verfahren selbst betrifft, die Notwendigkeit einer besseren Vertretung des rechtskundigen Elements in den Schiedsgerichten und nimmt wegen dieser sowie wegen der Vergütung der Schiedsrichter und wegen einiger anderer Fragen auf Verhandlungen Bezug, die der Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem preußischen Justizminister eingeleitet hatte. Für die Zeit bis zum Abschluß dieser Verhandlungen wird in dem Erlaß auf die schon nach den bisherigen Bestimmungen vorhandene Möglichkeit einer Heranziehung Rechtskundiger zu den Schiedsgerichten hingewiesen, und es wird weiter bemerkt: „Zur Information der zur Ausübung von Schiedsrichterfunktionen berufenen Beamten der Staatseisenbahnverwaltung mache ich bei dieser Gelegenheit darauf aufmerksam, daß eine wegen schiedsgerichtlichen Austrags von Streitigkeiten zwischen Vertragsparteien getroffene Vereinbarung nicht die Bedeutung hat, daß bei solchen Entscheidungen der Rechtsboden des Vertrags verlassen werden dürfte."

II. Weitere Entwicklung bis zum Erlaß vom 22. März 1912.

In den letzten Jahren hatte sich eine auffallende Vermehrung der Schiedsgerichtsfälle bemerkbar gemacht. Hauptsächlich handelte es sich dabei um Streitigkeiten wegen der Ausführung von Erdarbeiten. Die Erklärung liegt einerseits in der gesteigerten Bautätigkeit der Eisenbahnverwaltung, anderseits darin, daß sich das Verhältnis zwischen der Verwaltung und dem Unternehmertum überhaupt verschärft hat, und daß neue Auffassungen über das gegenseitige Verhältnis im allgemeinen sowie über die Zulässigkeit gewisser, in den Verträgen zu machender Auflagen entstanden sind. Das Unternehmertum ringt nach der Einräumung größerer Rechte, nach stärkerer Berücksichtigung des Grundsatzes ausgleichender Billigkeit, nach Abschwächung des Risikos namentlich beim Abschluß von Bauverträgen. Demgegenüber stehen die Verwaltungen, die schon bei der Ausschreibung die Vertragsbedingungen festlegen und hier in allen Richtungen ihr Interesse zu wahren suchen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat erkannt, daß das Vertrags- und Bedingniswesen einer eingehenden Prüfung bedarf, und er hat durch einen Erlaß vom 25. November 1911 bei dem Eisenbahn-Zentralamt einen aus Juristen und Technikern der Eisenbahn-, Hoch- und Wasserbauverwaltung bestehenden Ausschuß eingesetzt, der zunächst die grundlegenden, im Jahre 1899 festgestellten allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten sowie für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen einer Durchsicht unterziehen soll. Als ein besonders glücklicher Gedanke muß es betrachtet werden, daß in diesem Ausschuß auch der Unternehmerstand durch einige große Firmen sowie durch mehrere Unternehmerverbände vertreten ist. An die Durchsicht der genannten grundlegenden allgemeinen Bedingungen soll sich demnächst eine Prüfung weiterer Vertragsbedingungen anschließen. Wer den Umfang des Bedingungswesens kennt, das in der Eisenbahnverwaltung mit ihren sehr verschiedenartigen Arbeiten und Lieferungen, die verdungen werden, besteht, weiß, daß hier zweifellos vieles im Argen liegt. Eine gründliche Sichtung tut not. Es handelt sich aber um ein außerordentlich umfangreiches Gebiet, und bei den vielfach verschiedenen Auffassungen und bei den oft widerstreitenden Interessen wird die Sache nicht einfach und namentlich nicht in kurzer Zeit zu lösen sein. Das Unternehmertum hat den Schritt des Ministers der öffentlichen Arbeiten zur Klärung des Vertragswesens und namentlich die Zuziehung von Unternehmerfirmen zu den Arbeiten des genannten Ausschusses mit Recht lebhaft begrüßt.

Was das Schiedsgerichtswesen betrifft, so hatte sich in der letzten Zeit bei der schärferen Gegensätzlichkeit zwischen den Unternehmern und der Verwaltung als Mißstand immer mehr bemerkbar gemacht, daß die Mitwirkung eines Rechtskundigen in den Vertragsbedingungen nicht zwingend vorgeschrieben war. In Baustreitigkeiten, um die es sich bei den Schiedsgerichten ja meist handelt, ernannten Verwaltung und Unternehmer auf Grund der oben in Abschnitt I mitgeteilten bisherigen Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen zu Schiedsrichtern regelmäßig Techniker, die dann über die oft sehr schwierigen Rechtsfragen zu entscheiden hatten. Vielfach wählten die Schiedsrichter allerdings zum Obmann einen Rechtskundigen oder es wurde ein solcher auf Grund des Schiedsgerichtsparagraphen von dem benachbarten Präsidenten derselben Verwaltung ernannt. Aber gerade diese Ernennung durch den benachbarten Präsidenten der gleichen Verwaltung ist vielfach von den Unternehmern mit der Begründung angefochten worden, daß auf diese Art die Verwaltung zwei Schiedsrichter ernenne. Es ist menschlich, daß in Streitigkeiten jede Partei von ihren Rechten und Rechtsbehelfen einen möglichst umfassenden Gebrauch zu machen sucht, und so haben bisher die Eisenbahndirektionen fast ausschließlich Beamte der Staatseisenbahnverwaltung zu Schiedsrichtern ernannt. Ernennt, im Fall die beiden Schiedsrichter sich nicht einigen können, dann der Präsident der Nachbardirektion auch einen Staatseisenbahnbeamten zum Obmann, so mag diese Persönlichkeit auch von der anerkanntesten Unparteilichkeit sein; dem Unternehmer gegenüber sieht es jedenfalls nicht gut aus. In diesem Sinne hat denn auch das Oberlandesgericht in Kiel durch einen Beschluß vom 18. September 1911 in der Angelegenheit des Bauunternehmers Kämpe gegen die Eisenbahndirektion Altona das von einem Unternehmer gegen einen solchen Obmann gerichtete Ablehnungsgesuch als begründet erklärt.

Die Ablehnung von Schiedsrichtern hat überhaupt in der letzten Zeit in den schiedsgerichtlichen Verfahren eine große Rolle gespielt, und es sind zahlreiche Gerichtsentscheidungen hierüber bekannt geworden, die sich allerdings vielfach in grundlegenden Fragen einander widersprechen. Die Ablehnungen der Unternehmer richteten sich namentlich gegen Staatseisenbahnbeamte, die Ablehnungen der Verwaltung meist gegen bestimmte, von den Unternehmern häufig zu Schiedsrichtern ernannte Persönlichkeiten. Was die Staatseisenbahnbeamten angeht, so hat das Oberlandesgericht in Königsberg in einem Beschluß vom 6. Oktober 1910 in der Angelegenheit Schacht und Dzionara gegen Eisenbahndirektion Königsberg die oben am Schluß der Ausführungen unter I hervorgehobene Stelle des Erlasses vom 7. März 1910 für geeignet erklärt, daß dadurch der Unternehmer zu einem Mißtrauen gegenüber einem solchen Schiedsrichter veranlaßt werden könne*).

*) Die Bedeutung dieses, in anderweiten Erkenntnissen übrigens nicht gebilligten Urteils ist inzwischen dadurch hinfällig geworden, daß der Minister, wie aus den Ausführungen dieses Aufsatzes unter III 2 ersichtlich, bei der Neuregelung des Schiedsgerichtswesens die absolut freie und unabhängige Stellung der als Schiedsrichter tätigen Beamten seines Ressorts mit voller Schärfe betont hat.

In bezug auf die Ablehnung gewisser von Unternehmern häufig zu Schiedsrichtern ernannten Persönlichkeiten ist von Unternehmerseite oft auf das Urteil des VII. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 28. Juni 1910 in Sachen des Bauunternehmers Schreck gegen Gewerkschaft Günthershall hingewiesen worden, dessen nachstehende Ausführungen unter Nr. 3235 im Jahrgang 1910 der Zeitschrift „Das Recht" abgedruckt sind. Das Reichsgericht führt hier folgendes aus:

„Ebensowenig ist dem Berufungsrichter ein Vorwurf zu machen, wenn er eine Besorgnis der Befangenheit aus den Tatsachen nicht entnimmt, daß der Schiedsrichter K. das Schiedsrichteramt gewerbsmäßig betreiben soll und daß er, ebenso wie der Kläger, dem über ganz Deutschland verbreiteten, aus zahlreichen Mitgliedern bestehenden Verband deutscher Tiefbauunternehmer angehört. Mag auch dem letzteren Umstande eine gewisse Geneigtheit, die Interessen der Tiefbauunternehmer in besonderem Grade zu schützen, entnommen werden können, so macht doch eine solche Subjektivität den Schiedsrichter noch nicht ungeeignet zu seinem Amt. Sie wird dadurch ausgeglichen, daß auch der Gegner regelmäßig einen Schiedsrichter wählen wird, der nach seiner Annahme sein, des Wählenden, Interesse, mit besonderem Verständnis und Eifer vertreten wird und daß bei Meinungsverschiedenheiten der gewählten Schiedsrichter, von denen jeder die für die eigene Partei sprechenden Umstände scharf hervorheben und dadurch zur Klärung der Sachlage beitragen wird, die Entscheidung im Ergebnis dem Obmann anheimfällt (vgl. das Urteil des erkennenden Senats vom 6. Dezember 1904 — VII. 218/04)*). Zum Obmann freilich darf nur eine Persönlichkeit gewählt werden, die den Interessen beider Parteien völlig unbeteiligt gegenübersteht. Obmann aber ist K. hier nicht gewesen."

Es ist interessant und soll hier dem Wortlaut nach aufgeführt werden, was gegenüber einem aus diesem Urteil Kapital schlagenden Artikel der „Deutschen Tiefbauztg.", der von einer bekannten, sich den Unternehmern häufig als Schiedsrichter anbietenden Persönlichkeit herrührt, auf Seite 644 des Jahrgangs 1911 der gleichen Zeitung unter der Marke „Eine ernste Mahnung" geschrieben wird:

„Auf einer durchaus mißverständlichen Auffassung des Reichsgerichtsurteils beruht ein weiterer dieser Artikel, aus welcher der Verfasser ein Recht zu einer einseitigen Stellungnahme des Schiedsrichters herauslesen will. Dieses in der „Tiefbau-Ztg." veröffentlichte Reichsgerichtsurteil steht mit den Gesetzen nur dann in Einklang, wenn man es dahin auffaßt, daß der zum Schiedsrichter ernannte Sachverständige als Produkt seiner Erziehung und seines Berufs, z. B. des Unternehmerberufs oder des Beamtenberufs, befähigt ist, den von ihm als seine eigenste Anschauung gefundenen Rechtsstandpunkt scharf zu vertreten und die für ihn sprechenden Tatsachen hervorzuheben. Der Findung dieses Rechtsstandpunktes muß jedoch unbedingt eine absolut objektive Behandlung und Untersuchung der Sache selbst vorausgegangen sein. Das Reichsgericht hat im Gegensatz zu der Auffassung im beregten Artikel keineswegs zum Ausdruck gebracht, jeder Schiedsrichter sei befugt, zur Findung eines Urteils nur die für „seine Partei" sprechenden günstigen Umstände zu suchen und zu verwerten. Das Reichsgericht hat im erwähnten Urteil nichts anderes zum Ausdruck gebracht, als daß Sachverständige aus verschiedener Berufsstellung auch folgerichtig verschiedener Auffassung sein müssen, und daß zur Entscheidung von Meinungsverschiedenheiten zwischen ihnen nur derjenige berufen sein könne, welcher den Interessensphären beider Parteien und beider von diesen mit Vorbedacht gewählten Schiedsrichter fernsteht. Es gibt für den Schiedsrichter nur Parteien, nicht etwa „deine Partei und meine Partei" oder eine „Gegenpartei". Die Art und Weise, wie im beregten Artikel das Amt des Schiedsrichters aufgefaßt wird, diskreditiert die Schiedsgerichte und ist höchstens geeignet, die Abneigung der Fachjuristen und aller logisch und objektiv denkenden Menschen dagegen zu bestärken."

Diesen von hoher Unparteilichkeit zeugenden Ausführungen aus Unternehmerkreisen wird man nur durchaus beipflichten können. Aus den unten bei III 2 folgenden Ausführungen wird sich ergeben, von welchen Auffassungen bezüglich der Stellung der Schiedsrichter der Minister bei der Neuregelung des Schiedsgerichtswesens ausgegangen ist und welche Anordnungen nunmehr getroffen sind, um Mißverständnisse in dieser Hinsicht für die Folge völlig auszuschließen.

(Schluß folgt.)

*) In diesem in der Sache des Gastwirts Kummer gegen die Versicherungsgesellschaft Friedrich Wilhelm ergangenen — nicht veröffentlichten — Urteil heißt es: „Gerade, weil eine gewisse Subjektivität auf seiten der beiden von jeder der Parteien ernannten Sachverständigen unvermeidbar ist und sie, soweit sie auf dem Grunde ehrlicher Überzeugung ruht, keinen Anlaß bietet, deswegen die Wahl dieser Sachverständigen zu beanstanden, muß mit desto größerer Strenge der Grundsatz durchgeführt werden, daß zum Obmann nur eine solche Persönlichkeit bestellt werden kann, die beiden Parteien völlig unbefangen gegenübersteht."

Eisenbahnverkehr und Oberbau.

Nach einem Vortrage des Professors **Schimpff** im Verein zur Förderung der Verwendung des Holzschwellenoberbaues.

(Vergl. Nr. 50 S. 810 d. Ztg.)

Es ist eine bekannte und heute fast als selbstverständlich betrachtete Erscheinung, daß der Eisenbahnverkehr in allen Kulturländern von Jahr zu Jahr zunimmt. Ein Beispiel hierfür geben die Verkehrszahlen auf dem preußischen Staatsbahnnetz der Jahre 1883—1911. Darnach ist die Zahl der Personenkilometer, die im Jahre 1883 nur 3874 Millionen betrug, im Jahre 1892 auf 7895, im Jahre 1902 auf 15 010 und im Jahre 1911 auf 27 023 Millionen Personenkilometer gestiegen. Die Zahl der Tonnenkilometer betrug im Jahre 1883 nur 8236 Millionen, im Jahre 1892: 15 049, im Jahre 1902: 24 393 und im Jahre 1911: 41 833 Millionen. Sie zeigen, wie selbst die kleinen Schwankungen im Wirtschaftsleben an der aufsteigenden Richtung der Verkehrslinie wenig ändern können und nur kurze Unterbrechungen, aber kein vollständiges Aufhören des Ansteigens verursachen. Die Gründe für dieses Wachstum des Verkehrs liegen zunächst in der Bevölkerungszunahme, aber nachstehende Zahlentafel 1 zeigt, daß der Verkehr weit stärker wächst als die Bevölkerungsziffer. Es müssen also noch andere Gründe für die Verkehrssteigerung vorhanden sein. Hierfür mag einmal die stetig wachsende Länge des Eisenbahnnetzes herangezogen werden und ferner der steigende Wohlstand, aber selbst diese Gründe genügen noch nicht; der Hauptgrund liegt vielmehr darin, daß die Eisenbahn das gesamte Wirtschaftsleben umgestaltet und sich dadurch den ihr zufallenden Verkehr selbst geschaffen hat, und daß diese Umgestaltung noch immer andauert, wenn auch die Entwicklung weniger stürmisch ist als in den ersten Jahren der Entstehung der Eisenbahnen.

Die Betrachtung der Zahlenreihen gibt uns die Gewißheit,

Zahlentafel 1.

Bevölkerung und Eisenbahnverkehr in Deutschland 1880—1910.

Jahr	Bevölkerung Mill.	Reisende Mill.	Fahrten f. d. Kopf	Personenkilometer Mill.	Personenkilometer f. d. Kopf	Tonnen Mill.	Tonnen f. d. Kopf	Tonnenkilometer Mill.	Tonnenkilometer f. d. Kopf
1880	45,1	215	4,8	6 479	143	165	3,7	13 487	299
1890	49,4	426	8,6	11 224	228	218	4,4	22 411	453
1900	56,4	856	15,2	20 062	356	360	6,4	36 927	654
1910	64,9	1 541	23,8	35 401	545	575	8,8	56 276	867

daß, solange uns ein Weltkrieg erspart bleibt, diese Verkehrsentwicklung weiter andauern wird, und daß wir für die kommenden Jahre mit einer wesentlichen Steigerung des Eisenbahnverkehrs zu rechnen haben werden.

Die stetige Verkehrsvermehrung wirkt nun nicht nur auf die Bautätigkeit und die Vermehrung der Zahl der Verkehrsmittel ein, sondern sie verursacht auch ganz bestimmte Veränderungen in bezug auf den Bau der Betriebsmittel und auf die Betriebsführung selbst. Zunächst sei die Vergrößerung des Fassungsraumes der Güterwagen erwähnt. Im Durchschnitt ist er in den 30 Jahren von 1880—1910 sowohl bei den gedeckten wie bei den offenen Wagen um 45 % gewachsen. Auf die zuerst eingeführten 5 t-Wagen folgten bald der 10 t-Wagen, der für viele Verfrachter noch heute der beliebteste Güterwagen ist. Mit einem Eigengewicht von 5 t beträgt sein Gesamtgewicht 15 t und hiernach sein Raddruck 3,75 t. Nun folgt der allmähliche Übergang zum 15-Tonnenwagen mit 8,5—9,7 t Eigengewicht und einem Raddruck von etwa 6 t. Neuerdings hat man für den Kohlenverkehr zweiachsige Wagen von 20 t Tragfähigkeit erbaut mit einem Eigengewicht von 7,85—9,25 t und einem Raddruck von 7—7,3 t.

Der mehrfach angeregte Übergang zu Wagen größeren Fassungsraumes erweist sich als schwierig, weil im Massenverkehr, namentlich im Kohlenverkehr sowohl die Verladestellen der Zechen wie die Umladeanlagen in den Häfen auf ganz bestimmte Wagenabmessungen und Wagengewichte eingerichtet sind. Deshalb sind großräumige Wagen für Massengüter vorläufig auf bestimmte Verkehrsbeziehungen beschränkt und müssen besondere Einrichtungen für die Entladung besitzen (Selbstlader, die meist vierachsig gebaut werden müssen). Beispiele: die Trichterwagen der Reichseisenbahnen mit 38,85 t Ladegewicht, 23,10 t Eigengewicht, also einem Gesamtgewicht von 62 t und einem Raddruck von 7,9 t, und die Selbstentlader der preußischen Staatsbahnen von 40—50 t Ladegewicht, 17,5 t Eigengewicht und einem Raddruck von 7,2 bis 8,5 t.

Vorbild für die Bestrebungen zur Erhöhung des Fassungsraumes war der amerikanische Kohlenwagen von 45 t Ladegewicht, 50 t Tragfähigkeit, einem Eigengewicht von 24 t und einem Raddruck von 9,25 t. Aber dieser Kohlenwagen ist längst nicht mehr der größte. Es finden sich vielfach Wagen von 52 t Ladegewicht, 57 t Tragfähigkeit, einem Eigengewicht von 26 t und einem Raddruck von 10,4 t, und schon werden Wagen gebaut, die, mit sechs Achsen versehen, ein Ladegewicht von 81 t, eine Tragfähigkeit von 90 t und bei einem Eigengewicht von 30 t einen Raddruck von 10 t besitzen.

Hand in Hand mit der Steigerung der Tragfähigkeit der Güterwagen geht eine Steigerung der Zuglänge und damit des Zuggewichtes. Im Jahre 1904 betrug die durchschnittliche Stärke der Güterzüge der preußischen Staatsbahnen 65 Achsen, im Jahre 1910 85 Achsen. Dies entspricht einer Steigerung von 23 % in 6 Jahren oder einer jährlichen Steigerung von 3,5 %. Diese Steigerung der Zugstärke ist nicht eine Folge der Verkehrsvermehrung, sondern sie ist zurückzuführen auf die Bestrebungen, die Zahl der Güterzüge und damit die Zugförderungskosten einzuschränken. Da nun mit der Vergrößerung des Ladegewichtes der Güterwagen auch die durchschnittliche Achsbelastung gestiegen ist — sie betrug 1904: 6,44 t, 1910: 6,91 Tonnen — so ergibt sich eine Steigerung des Durchschnittsgewichtes der Güterzüge (ohne Lokomotive) in diesen 6 Jahren von 419 auf 553 t, entsprechend einer Zunahme von 32 % oder von jährlich 5 %. Diese Durchschnittszahl erreicht natürlich nicht die nach den heutigen Vorschriften zulässige Höchstgrenze und kann sie auch nie erreichen. Bei einem Raddruck von 7 t und einer Zugstärke von 120 Achsen ergibt sich die mögliche größte Zuglast zu 1680 t und bei der ausnahmweise zugelassenen Zahl von 150 Achsen ergibt sich eine Zuglast von 2100 t.

Die Zuglänge findet ihre Grenze in den Abmessungen der vorhandenen Bahnhofsgleise, insbesondere der Überholungsgleise für Güterzüge, und nur beim Bau besonderer Massengüterbahnen kann man sich davon frei machen und zu größeren Zugstärken übergehen.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Achsenzahl der Züge durch Vorschriften nicht begrenzt, und während nach der Eisenbahnstatistik die durchschnittliche Zugstärke nicht größer als in Preußen ist, kommen in besonderen Verkehrsbeziehungen, bei Massengutsendungen erheblich höhere Zuggewichte vor. Die Länge der Güterzuggleise pflegt man dort bei Neuanlagen von Bahnhöfen in der Regel zu 80 Achsen anzunehmen. Dieser Zuglänge würde bei einem mittleren Ladegewicht von 27 t, (unter der Annahme, daß 30 % der Wagen unbeladen sind), ein Zuggewicht von 2560 t entsprechen, während 80 Wagen, die mit je 50 t beladen sind, ein Zuggewicht von 6000 Tonnen ergeben.

Wenden wir uns nun zu den der Personenbeförderung dienenden Zügen, so ist auch hier ein Steigen des Zuggewichtes zu verzeichnen, wenn auch nicht in demselben Maße wie bei den Güterzügen. Bis zum Jahre 1895 waren in Deutschland fast nur zwei- und dreiachsige Wagen in Anwendung. Dann führten die preußischen Staatsbahnen für die schnellfahrenden Züge die vierachsigen Abteil- und Durchgangswagen ein, und ihnen folgten die übrigen deutschen Staaten, so daß heute die Schnell- und Eilzüge stets aus vierachsigen, zum Teil auch aus sechsachsigen Wagen bestehen. Mit diesem Übergang zu vier- und sechsachsigen Wagen ging eine starke Vermehrung des Zuggewichtes Hand in Hand. Der Raddruck eines vollbesetzten zweiachsigen Wagens beträgt im Durchschnitt 4,8 t, des dreiachsigen Wagens 4,2 t, des vierachsigen Abteilwagens 4,9 t, des vierachsigen Durchgangswagens 5,4 t und des sechsachsigen Schlafwagens 4,3 t. Aber auch nach dem Übergang zu den vier- und sechsachsigen Wagen ergibt sich, wenigstens für die schnellfahrenden Züge, eine dauernde Vermehrung des Zuggewichtes durch die Vergrößerung der Zuglänge.

In den Jahren 1907—1911, also in vier Jahren, stieg auf den preußischen Staatsbahnen die durchschnittliche Achsenzahl der Schnellzüge von 28,6 auf 30,7 Achsen, der Eilzüge von 22,9 auf 24,7 Achsen und der Personenzüge von 22,2 auf 22,7 Achsen. Das Durchschnittsgewicht eines Schnellzuges ergibt sich hieraus zu 330 t, eines Personenzuges zu 200 t. Das größte, nach den Vorschriften überhaupt mögliche Zuggewicht beträgt für einen Schnellzung von 44 Achsen 475 t, für einen Militärzug von 110 Achsen 1056 t. In Amerika finden wir teilweise Zuggewichte bis zu 600 t entsprechend einem Zuge von 10 sechsachsigen Wagen. Zu berücksichtigen ist noch, daß die Zahl der Schnell- und Eilzüge weit stärker wächst als die der Personenzüge, und auch dieser Umstand trägt zur Erhöhung des durchschnittlichen Zuggewichtes bei.

Hand in Hand mit der Steigerung der Zuggewichte geht, wenigstens bei den der Personenbeförderung dienenden Zügen, eine stete Steigerung der Fahrgeschwindigkeit vor sich. Wenn bei dem jetzigen Dampfbetrieb die wirtschaftliche obere Grenze der Fahrgeschwindigkeit wohl auch bei 120 km zu suchen ist, so stellt doch ein elektrischer Betrieb mit Einzelwagen die Möglichkeit erheblich höherer Zuggeschwindigkeiten in Aussicht.

Die Vergrößerung der Zuggewichte und der Fahrgeschwindigkeit bringt erhöhte Ansprüche an die Zugkraft der Lokomotive mit sich. Wohl kann man die Zugkräfte auch durch Doppelbespannung und Nachschubdienst erhöhen, aber die Doppelbespannung ist unwirtschaftlich und das Nachschieben betriebsgefährlich. Das Bestreben aller Eisenbahnverwaltungen geht daher dahin, die größten vorkommenden Zuggewichte wenigstens in der Ebene mit e i n e r Lokomotive zu bewegen.

Die Grenze für die Lokomotivzugkraft liegt nun für die europäischen Bahnen in der Tragfähigkeit der Kupplung. Die Kupplung darf ein bestimmtes Gewicht nicht überschreiten, weil sie mit der Hand ein- und ausgehängt werden muß. Die Grenze ihrer Tragfähigkeit beträgt jetzt 12 t, sie wird durch Übergang zu einer festeren Stahlsorte allmählich auf 15 t erhöht. In Amerika ist bekanntlich die selbsttätige Kupplung eingeführt und der Zugkraft der Lokomotive ist daher in dieser Hinsicht keine Grenze gesetzt.

Eine zweite Grenze bildet die Tragfähigkeit des Oberbaues, sie läßt sich aber durch Vermehrung der angetriebenen (gekuppelten) Achsen überwinden.

Auch das durchschnittliche Lokomotivgewicht ist in den 30 Jahren von 1880—1910 bei den deutschen Bahnen von rund 40 auf rund 52 t, d. h. um 30 % gestiegen.

Die nachstehende Zahlentafel zeigt die Entwicklung in den Bauarten der Schnellzug- und Güterzuglokomotiven bei den preußischen Staatsbahnen. Zum Vergleich wird in Zahlentafel 3 eine Zusammenstellung der neuesten Personen- und Güterzuglokomotiven in den Vereinigten Staaten von Amerika gegeben. Gegenüber den preußischen Lokomotiven ergeben sich Zugkräfte bis zum doppelten Wert bei Personenzuglokomotiven und bis zum vierfachen Wert bei Güterzuglokomotiven. Die größere Leistungsfähigkeit der amerikanischen Lokomotiven macht sich aber auch in den Raddrücken bemerkbar. Während in Preußen ein Raddruck von 7,0 t, später 8,5 t nicht überschritten wurde, finden wir in Amerika Raddrücke bis zu 14 t.

Wir sehen also, wie die Anforderungen an den Oberbau ständig wachsen, höhere Fahrgeschwindigkeiten, größere Raddrücke bei Lokomotiven und Wagen. In Deutschland haben wir hierbei bereits die Grenzen erreicht, welche durch die Vorschriften über die Achslasten und durch die Tragfähigkeit der Kupplungen gezogen sind, aber der stetig wachsende Verkehr wird uns veranlassen, diese selbst gewählten Grenzen immer wieder hinauszuschieben, und er wird uns auch mit gebieterischer Notwendigkeit zwingen, die in Amerika übliche selbsttätige Kupplung einzuführen.

Es entsteht nun für den Oberbautechniker die Frage: wie soll der Oberbau in den Stand gesetzt werden, um diese künftigen Beanspruchungen, die mit Sicherheit kommen werden, auszuhalten? Bei ihrer Beantwortung müssen wir von der bisherigen Entwicklung der Oberbauformen ausgehen und werden uns da-

Zahlentafel 2.

Bauart	S 1	S 2	S 3	S 5	S 4	S 7	S 6	S 9	S 8	S 10	G 1	G 2	G 3	G 4	G 5	G 7	G 8	G 9	G 10
	Schnellzuglokomotiven der preußischen Staatsbahnen										Güterzuglokomotiven der preußischen Staatsbahnen								
Beschaffungsjahr	1886	1891	1892	1894	1897	1902	1905	1907	1910	1911	1866	1866	1867	1875	1892	1893	1902	1909	1910
Dienstgewicht . . . t	41,3	48,75	50,50	56,69	54,5	62,89	60.0	74,5	76,4	79,6	27,93	37,20	40,10	41,15	48,35	53,50	56,00	60,00	60,54
Reibungsgewicht . . . „	27,6	28,7	30,4	32,07	32,7	30,31	32,88	33,0	50,5	51,0	27,93	22,21	40,10	41,15	39,17	53,50	56,00	60,00	69,54
Raddruck . . . „	6,95	7,22	7,6	8,04	8,22	7,67	8,25	8,25	8,45	8,5	5,75	5,57	7,20	7,37	6,66	6,75	7,0	4,52	7,0
Zugkraft am Treibradumfang . . . „	3,22	3,36	4,20	3,10	5,30	6,63	5,45	7,15	7,06	9,3	4,71	4,83	5,72	7,10	5,70	9,85	10,10	11,00	11,20

Zahlentafel 3.

Die neuesten Lokomotiven der Vereinigten Staaten.

	Personenzuglokomotiven			Güterzuglokomotiven							
Bauart	Atlantic	Pacific		Consolidation		Mikado		Santa Fé		Mallet	
Formel	2 B 1	2 C 1	2 C 1	1 D 0	1 D 0	1 D 1	1 D 1	1 E 1	1 E 1	1 C + C 1	1 D + D 0
Eigentümer	Buffalo, Rochester & Pittsburg	Seaboard Air Line	Delaware, Lackawanna & Western	Buffalo, Rochester & Pittsburg	Bessemer & Lake Erie	Wabash	Chicago, Rochester Island & Pacific	Chicago, Burlington & Quincy	Chicago, Burlington & Quincy	Missouiri, Oklahama & Gulf	Great Northern
Dienstgewicht . . . t	83,08	96,07	128,14	88,08	177,51	119,27	144,74	134,34	171,70	143,37	224,30
Reibungsgewicht . . „	51,62	60,69	81,49	78,77	102,15	92,07	110,32	113,00	137,02	125,80	190,68
Raddruck . . . „	12,9	10,1	13,6	9,6	12,5	11,5	13,8	11,3	13,7	10,5	11,9
Zugkraft am Treibradumfang . . . „	11,40	14,89	18,16	16,70	35,5	22,61	25,92	28,97	32,46	27,60	45,38

bei auf die Behandlung des Holzquerschwellenoberbaues beschränken.

Wir müssen uns vergegenwärtigen, daß der Oberbau als Ganzes betrachtet werden muß, daß seine gesamte Masse die Stöße der Betriebslasten aufzunehmen und zu verarbeiten und den Druck auf den Erdkörper zu übertragen hat. Hieraus folgt, daß alle Veränderungen und Verbesserungen, die die einzelnen Teile, die Schienen, die Schwellen, die Befestigungsmittel oder die Bettung erfahren, auf das Ganze zurückwirken.

Eine Erhöhung der Tragfähigkeit des Oberbaues kann daher erfolgen durch eine Erhöhung des Schienengewichtes, durch eine Verringerung des Schwellenabstandes oder eine Vergrößerung der Tragfähigkeit der einzelnen Schwellen; ferner durch Verbesserung der Befestigungsmittel, durch Verbesserung der Bettung oder Erhöhung des Bettungsquerschnittes.

Die Bettungsfrage sei vorweggenommen.

Bekannt ist der allmähliche Übergang vom Kies zum Steinschlag, der jetzt wenigstens für alle Hauptstrecken durchgeführt ist und eine wesentliche Verbesserung des Bettungskörpers bedeutet. Zugleich erhöhte man die Stärke der Bettung unter der Schwelle, die anfänglich nur 15—20 cm betragen hatte, auf 30 cm. Wenn hier noch etwas von der Zukunft erwartet werden darf, so wäre eine Verstärkung besonders in der durchgängigen Verwendung von Packlage unter entsprechender Erhöhung der Bettungsstärke zu suchen, weil dadurch der Druck auf den Erdkörper ein gleichmäßiger und ein Eindrücken der Bettung unter den Schwellen vermieden wird.

Die preußischen Staatsbahnen sind allmählich von Schienen mit einem Metergewicht von 33,4 kg zu solchen von 45 kg übergegangen. Im Auslande finden wir vielfach eine schwere Schiene für die Hauptstrecken, deren Metergewicht zwischen 45 und 50 kg beträgt. Die schwerste Schiene ist die belgische mit 52 kg. Eine weitere Erhöhung des Schienenquerschnittes erscheint aus zweierlei Rücksichten nicht angängig, eine schwere Schiene würde zu umständlich beim Verlegen sein und die Vergrößerung des Widerstandsmomentes ist aus dynamischen Gründen nicht zweckmäßig. Das Gleis muß eine gewisse Elastizität haben; wenn die Schiene zu steif und zu starr ist, so ist die Folge nicht nur ein hartes, unelastisches Fahren, das sich unangenehm bemerkbar macht, sondern auch ein eigentümlicher wellenförmiger Verschleiß des Schienenkopfes, die Riffelbildung. Sie wurde zuerst bei den schweren und starren Straßenbahnschienen beobachtet, hat sich aber in letzter Zeit auch bei Vollbahnschienen störend bemerkbar gemacht.

Eine Erhöhung der Tragfähigkeit der Schiene kann also nur in einer Verbesserung des Schienenstoffes gesucht werden. Man verwendet daher für stark befahrene Strecken hochwertige Stahlsorten, die nicht nur eine größere Beanspruchung vertragen, sondern auch eine größere Verschleißfestigkeit besitzen. Diese Verbesserung des Schienenstoffes kann geschehen durch die Art der Stahlbereitung (Elektrostahl) oder durch Zusätze, die teils chemisch wirken, teils nur die Stoffdichte erhöhen sollen. Es sind dies Chrom, Silizium, Wolfram, Mangan und Titan. Durch diese Zusätze ist es möglich die Zerreißfestigkeit für das qmm von 60 auf 75—85 kg zu erhöhen, allerdings unter wesentlicher Steigerung des Schienenpreises.

Ein sehr wirksames Mittel zur Verstärkung des Oberbaues ist die Verringerung des Schwellenabstandes; denn dadurch wird nicht nur die Spannung in den Schienen erheblich verringert, sondern auch der Druck auf die Bettung wesentlich verkleinert. Man hat deshalb zu diesem Mittel der Oberbauverstärkung überall da gegriffen, wo die Tragfähigkeit des Oberbaues nicht mehr zureichte und eine Auswechselung des ganzen Gleisgestänges aus Gründen der Abnutzung noch nicht nötig war. So finden wir im Laufe der Jahre eine wesentliche Verringerung des Schwellenabstandes bei allen Oberbauformen. Die bereits vielfach angewendete untere Grenze liegt bei den in Deutschland gebräuchlichen Schwellenbreiten von 26 cm etwa bei 55 cm; maßgebend hierfür ist die Rücksicht auf das Stopfen, und auch bei diesem Schwellenabstand ist es schon zweckmäßig, die obere Kante der Schwelle außerhalb der Schienenaufleger zu brechen.

Die üblichen Abmessungen der Holzschwellen betragen bei den preußischen Staatsbahnen 26/16 cm, und ähnliche Maße sind auch bei den übrigen europäischen Eisenbahnverwaltungen üblich. Eine Vergrößerung dieser Abmessungen ist aus wirtschaftlichen Gründen kaum möglich; denn sie würde eine schlechtere Ausnutzung der Baumstämme und damit eine unverhältnismäßige Steigerung des Schwellenpreises zur Folge haben. Auch die Rücksicht auf das Stopfen verbietet eine wesentliche Vergrößerung des Höhenmaßes von 16 cm.

Von der Beobachtung ausgehend, daß die Tragfähigkeit der Holzschwellen mit der Zeit infolge Zerstörung des Holzstoffes durch mechanische oder chemische Einwirkungen — Betriebslasten und Fäulnis — stark abnimmt, hat man die Verbesserung des Schwellenstoffes zu erhöhen gesucht durch Tränkung des Holzes mit fäulniswidrigen Stoffen, Einsetzen von Hartholzdübeln in Weichholzschwellen, Einsetzen von eisernen Futterspiralen oder dehnbaren Metallhülsen zum Festhalten der Schwellenschrauben und dergl. Mittel mehr. Alle diese Mittel beeinflussen die Haltbarkeit und damit auch die Tragfähigkeit der Holzschwellen in günstigem Sinne. Auch die Verwendung der schwereren und dauerhafteren Hartholzschwelle (Eiche und Buche) an Stelle von Weichholzschwellen (Kiefer) ist an dieser Stelle zu nennen, ferner die Anwendung von Hartholzeinsetzplatten, Bauart Mathaei.

Die Befestigungsmittel zwischen Schiene und Schwelle sind der schwächste Teil des Oberbaues; denn sie müssen mit ihren verhältnismäßig geringen Abmessungen dazu dienen, die senkrechten und die wagerechten Kräfte von der Schiene auf die Schwelle zu übertragen, wobei jede Überschreitung der Elastizi-

tätsgrenze und des zulässigen Flächendrucks vermieden werden muß. Man hat daher diesem Teil des Oberbaues schon frühzeitig Aufmerksamkeit geschenkt. Durch Anwendung von Zwischenlagen wurde der doppelte Zweck erreicht, daß einmal die Befestigungsmittel von den auf sie wirkenden Kräften entlastet werden und zweitens eine Vergrößerung der Druckübertragungsflächen auf den Schwellen eintritt, wodurch der Flächendruck und die Abnutzung verringert werden. Während ursprünglich die Schienen unmittelbar auf den Schwellen auflagen, trat als Zwischenstück zunächst die gewöhnliche Unterlagsplatte, dann die Hakenplatte, schließlich die Hakenplatte mit Klemmplatten ein. Die Schienennägel wurden durch Schwellenschrauben ersetzt.

Das Bestreben, der Schiene ein Abheben zu ermöglichen, führte zu dem Vorschlage der vollständigen Trennung der Befestigungsmittel zwischen Schiene und Unterlagsplatte einerseits und Unterlagsplatte und Schwelle andererseits. Die ersten Vorschläge in dieser Hinsicht stammen von Rüppell. Aber erst in neuester Zeit liegen Ausführungen vor. Beispiele sind der Stuhlplattenoberbau der österreichischen Staatsbahnen und der Niederländischen Zentralbahn. Die Stuhlplatten werden aus Gußeisen hergestellt und an den Schienenauflagerflächen gehobelt.

Die Herstellung des Spielraums zwischen Schiene und Unterlagsplatte hat nun allerdings den Nachteil, daß sie das Wandern der Schiene begünstigt und die Anbringung von Wanderklemmen notwendig macht. Daher verdienen die Bestrebungen Beachtung, die entgegengesetzt sind und auf eine innige Verbindung zwischen Schiene und Schwelle unter Wegfall der eisernen Unterlagsplatten gerichtet sind. Gemeint ist der Oberbau der französischen Ostbahn mit besonders breitfüßigen Schienen und einer Zwischenlage von Pappelholzplättchen, die vor ihrer Verwendung mit Teeröl getränkt und von 5 auf 2,5 mm Stärke zusammengepreßt werden. Allerdings ist dieser Oberbau nur denkbar bei Hartholzschwellen, die einen verhältnismäßig großen Flächendruck aufnehmen können. Er hat den Vorteil des Fortfalls der Unterlagsplatten und der Wanderklemmen und bringt dadurch eine erhebliche Ersparnis an Beschaffungskosten, die sich für das Kilometer Gleis auf etwa 3000 ℳ stellt.

Aber nicht überall lassen sich Hartholzschwellen verwenden, und daher erscheint es von Wichtigkeit, auch nach Verbesserungen des Weichholzwellenbaues zu suchen, die ihn instand setzen, auch erhöhte Radlasten aufzunehmen. Da wollen wir anknüpfen an die vorher geschilderten Bestrebungen zur Trennung der Befestigungsmittel und zur Verbreiterung der Auflagerfläche der Unterlagsplatte auf der Schwelle. Durch die Trennung der Befestigungsmittel wird erreicht, daß sich im Betrieb keine zerstörenden Spielräume zwischen Unterlagsplatte und Schwelle bilden. Durch Verbreiterung der Druckübertragungsfläche wird nicht nur der Flächendruck auf die Schwelle vermindert, sondern auch die Schwelle weniger stark auf Biegung beansprucht. Hierdurch wird auch der Druck auf die Bettung gleichmäßiger verteilt und diese geschont. Dies führt uns auf die Anwendung von Schienenstühlen, bei denen ebenfalls beide Forderungen, die Trennung der Befestigungsmittel und die Vergrößerung der Auflagerflächen erfüllt sind. Schienenstühle sind in früheren Jahren auch in Deutschland auf vielen Bahnen verwendet worden. Später wurden sie aber zugunsten des einfacheren und billigeren Langschwellenoberbaus mit Breitfußschienen verlassen, und nachdem dieser als unwirtschaftlich erkannt worden war, kehrte man zum Stuhlschienenoberbau nicht zurück, sondern blieb bei der Breitfußschiene und verwendete sie mit Querschwellen.

Heute gibt es Schienenstühle mit einer noch zu erwähnenden Ausnahme nur noch in England, aber dort wird dieser Oberbau fast ausschließlich angewendet und besonders für stark befahrene Gleise bei Raddrücken bis zu 10 t jedem andern Oberbausystem vorgezogen.

Die Befestigung der Schiene in den Stühlen wurde von Anfang an und wird noch heute stets durch einen Holzkeil bewirkt. Versuche, diesen Holzkeil durch eine andere Befestigungsweise zu ersetzen, sind fehlgeschlagen. Die gute Bewährung des Stuhlschienenoberbaues hat man häufig auf das gleichmäßig feuchte Klima Englands zurückgeführt, in dem sich der Holzkeil gut hält, und behauptet, daß er für das europäische Festland nicht brauchbar wäre. Diese Behauptung trifft aber nicht zu; denn der Stuhlschienenoberbau hat sich auch in Frankreich gut gehalten, und nach dem heutigen Stande der Holztechnik erscheint es möglich, durch Wahl einer geeigneten Holzart, durch Kochen des Holzes in Teeröl und durch Pressen ihm eine solche Widerstandsfähigkeit zu geben, daß es gegen Schwankungen der Luftfeuchtigkeit unempfindlich wird. Welches Vertrauen einzelne Eisenbahnverwaltungen in den Stuhlschienenoberbau setzen, geht daraus hervor, daß die Berner Alpenbahngesellschaft für ihre 60,2 km lange Bergstrecke Frutigen-Brig, von der allerdings 25,6 km = 43 % im Tunnel liegen, durchweg Stuhlschienenoberbau gewählt hat, und zwar mit Doppelkopfschienen von 42 kg und Schienenstühlen mit 25 kg Gewicht unter Verwendung von Buchenschwellen mit Zwischenlagen aus Pappelholzplättchen.

Dem häufig beobachteten Nachteil, daß sich die Schienenfüße in die Stühle einfressen, kann durch Verwendung von Breitfußschienen an Stelle von Doppelkopfschienen begegnet werden, so daß man auf Oberbauformen kommt, wie der badische Stuhlschienenoberbau für Tunnelstrecken.

Beschlüsse der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

In der am 11. und 12. September d. J. in Flinsberg (Bad) abgehaltenen 111. Sitzung der ständigen Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind folgende, die deutschen Eisenbahntarife, Teile I betreffenden Beschlüsse gefaßt worden:

A. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I A.

1. Die Ausführungsbestimmungen X (¹) und (²) zu § 56 EVO. betr. die Zusammenladung der unter Zoll- und Steuerkontrolle stehenden Güter mit anderen aus dem freien Verkehr stammenden Gütern werden gestrichen und in die allgemeinen Abfertigungsvorschriften übernommen. 2. Der Antrag, die Ausführungsbestimmung II zu § 86 EVO. dahin zu erweitern, daß bei beschädigten Eisengußwaren dem Absender oder Empfänger die Wahl zwischen der frachtfreien Rücksendung der beschädigten Stücke oder der frachtfreien Nachsendung von Ersatzstücken gleicher Art überlassen bleibt, wird abgelehnt.

B. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I B.

1. Für Boote und Kähne von mehr als 7 m Länge bei Aufgabe als Stückgut wird künftig die Fracht wie für andere Gegenstände von mehr als 7 m Länge (§ 21 der ATV.) für mindestens 1500 kg (statt bisher 1000 kg) — bei beschleunigtem Eilstückgut für mindestens 3000 kg — für jede Frachtbriefsendung erhoben, sofern sich nicht die Fracht nach Spezialtarif III oder der Nebenklasse Spezialtarif II (nebst der Gebühr für etwa eingestellte Schutzwagen) billiger stellt. Ferner wird für Land- (Straßen-) und Wasserfahrzeuge die in bedeckten Wagen durch die Seitentüren verladen werden können, bei Aufgabe als Stückgut die Fracht nicht mehr durchweg für das 1½ fache des wirklichen Gewichts, sondern für Sendungen von mehr als 667—1000 kg nur für 1000 kg, für Sendungen von mehr als 1000 kg nur für das wirkliche Gewicht berechnet. Endlich wird klargestellt, daß ausgerüstete Feuerwehrsteigerwagen usw. (§29 III(¹) bei Aufgabe als Stückgut je nach Beschaffenheit wie „unbeladene" Lastfahrzeuge oder wie „unbeladene Handkarren" tarifieren. 2. Der Antrag, in den Tarif eine neue Bestimmung aufzunehmen, wonach für verflüssigtes Ölgas (Blaugas) bei Aufgabe als Stückgut die Fracht für das wirkliche Gewicht der Sendung nach den Sätzen der Nebenklasse A 2 zu berechnen ist, wird abgelehnt. Ein Eventualantrag hierzu auf Aufnahme des Blaugases in den Stückgutspezialtarif wird vertagt. 3. In das Verzeichnis II werden neu aufgenommen: Papierisolierröhren für elektrische Leitungen usw. wie im Spezialtarif I genannt, in Bunden oder Verschlägen. 4. Die Ziffer 163 b des Verzeichnisses II erhält folgende erweiterte Fassung: b) Steine, gemahlen, gekörnt oder in Mosaikwürfeln: Basalt, Feuerstein, Granit, Kalkstein, Marmor, Porphyr, Quarz, Sandstein, Schiefer, Serpentin, Ziegel. 5. Nicht polierte und nicht gepolsterte Stühle aus Eiche, Nußbaum und Mahagoni werden in das Verzeichnis III aufgenommen. Gleichzeitig wird durch entsprechende Änderung der Stellen „Holzwaren" und „Stühle" des Verzeichnisses II den Feld- und Klappstühlen des Spezialtarifs II die nach der heutigen Fassung mögliche zuschlagfreie bedeckte Beförderung entzogen. 6. Dem Antrage auf Aufnahme von Lumpen in das Verzeichnis IV wird nicht stattgegeben. 7. Der in der 110. Sitzung gefaßte Beschluß wegen Aufnahme von Calciumhydrosulfür (Calciumsulfhydrat) in das Verzeichnis V wird für äußerst dringlich erklärt (ÄD.). 8. In das Verzeichnis V werden ferner aufgenommen: Pyridin und Pyridinbasen (ÄD.). Zugleich wird deklaratorisch beschlossen, daß Pyridin und Pyridinbasen nicht zu den Steinkohlenteerölen gehören und daher nach der Allgemeinen Wagenladungsklasse abzufertigen sind. Die Versetzung dieser

Erzeugnisse in einen Spezialtarif wird abgelehnt. 9. Ebensowenig findet der Antrag die Zustimmung der Versammlung, folgende Textilwaren in den Stückgutspezialtarif aufzunehmen: rohe, gebleichte und gefärbte Baumwoll-, Flachs- und Werggarne (mit Ausnahme der Nähgarne) und rohe, buntgewebte und veredelte Baumwollgewebe (letztere nur in Stücken) sowie rohe, gebleichte und gemusterte Leinen- und halbleinene Gewebe (letztere ebenfalls nur in Stücken). 10. Nach den Vorschlägen eines besonderen Unterausschusses wird die Tarifierung der mit anderen Stoffen verbundenen oder überzogenen Eisen- und Stahlwaren anderweitig geregelt. Von den Änderungen seien hier nur kurz folgende erwähnt: Die Stelle „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs I erhält künftig folgenden Wortlaut: Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art, soweit nicht unter Eisen und Stahl in den Spezialtarifen II und III oder besonders genannt, auch mit anderen Stoffen außer edlen Metallen verbunden oder überzogen, sofern diese Stoffe nicht einen hauptsächlichen Bestandteil bilden, einschließlich Maschinen und Geräte aller Art von Eisen und Stahl, zusammengesetzter oder zerlegter. (Anmerkungen wie bisher.) Hierdurch wird klargestellt, daß auch der Überzug nicht einen hauptsächlichen Bestandteil bilden darf. Für folgende dadurch vom Spezialtarif I ausgeschlossenen Artikel werden, um ihnen die Vergünstigung nicht zu entziehen, im Spezialtarif I und im Stückgutspezialtarif besondere Stellen geschaffen: 1. Platten und Bleche aus Eisen oder Stahl, einseitig mit Kupfer, Nickel, Messing oder Kupfer-Nickel plattiert und Waren daraus, auch vernickelt; 2. Röhren und Stäbe aus Eisen oder Stahl mit Kupfer, Messing oder Tombak überzogen, auch vernickelt; 3. Wäschemangeln, eiserne, mit Holzwalzen. Abgelehnt werden: a) Aufnahme der Walzen mit Gummi-, Filz- usw. Überzug in den Spezialtarif I und Stückgutspezialtarif, b) Aufnahme der zu ordinären Metallwaren gehörigen und mitverpackten ordinären Hohlglaswaren in den Stückgutspezialtarif; c) Aufnahme zusammengesetzter Waren aus Eisen und Holz usw. in den Stückgutspezialtarif; d) Detarifierung der Abfälle von Röhren und Stäben mit Metallüberzug. 11. Die Versetzung von Abortpapier und Packpapier in den Spezialtarif I wird gleichfalls abgelehnt. 12. Der Antrag auf Aufnahme von Tafelrosten in den Spezialtarif II wird vertagt. 13. Rückstände der Glyzerindestillation (Blasenpech), auch flüssig gemacht und filtriert, werden in den Spezialtarif II neu aufgenommen. 14. Den Stellen „Schmirgel usw.“ des Spezialtarifs II und III wird am Schlusse angefügt: im Spezialtarif II „auch staubförmiger Abfall dieser Stoffe“, im Spezialtarif III „auch Bruchstücke von Schmirgelscheiben“. 15. Schneiderkreide aus Ton, auch gefärbt, wird in den Spezialtarif II und das Verzeichnis II aufgenommen. (D.) 16. Die Stelle „Abfälle der Be- oder Verarbeitung von Wolle“ des Spezialtarifs III wird dahin erweitert, daß ebenso wie bei den Baumwollabfällen auch die zur Herstellung von Papier und Isoliermasse bestimmten Wollabfälle hierunter fallen. 17. Unreine Cyanlauge (Abfallerzeugnis der Gasreinigung) wird dem Cyanschlamm tarifarisch gleichgestellt und damit in den Spezialtarif III und das Verzeichnis V aufgenommen. 18. Der durch einen besonderen Unterausschuß vorberatene Antrag auf Versetzung der nachweislich zum Betriebe von Verbrennungsmotoren bestimmten schweren Mineralöle ohne Rücksicht auf ihre Viskosität in den Spezialtarif III wird vertagt. Ein gleichzeitig damit im Unterausschuß erörterter Antrag auf Aufnahme von Transformatorenöl in den Spezialtarif III und das Verzeichnis V wird zurückgezogen. Hierbei wird klargestellt, daß Transformatorenöl als ein gereinigtes Destillat aus Petroleumnaphtha gemäß Ziffer 33 des Verzeichnisses V schon jetzt die Kesselwagenbeförderung genießt. 19. In Ziffer 2 der Stelle „Steine“ des Spezialtarifs II wird das Wort „gegossene“ durch „künstliche“ ersetzt. Dem Antrage auf Versetzung aller Mühlsteine in den Spezialtarif III wird nicht entsprochen. Ebenso wird der Antrag auf Einreihung der künstlichen Schleifsteine in den Spezialtarif III, auch nur für die Ausfuhr, abgelehnt. 20. Die Ziffer 4 der Stelle „Teere“ des Spezialtarifs III wird dahin ergänzt, daß auch die aus Teer, Ton und Wasser hergestellten, als Straßenteer verwendeten Teergemische dieser Stelle zugezählt werden können. Dagegen sollen die Gemische mit Zusatz von Asbestabfällen von der Vergünstigung ausgeschlossen bleiben.

C. Deutscher Eisenbahn-Tiertarif, Teil I.

Der zur Erörterung gestellte Antrag, den von den Körungen zurückkehrenden Hengsten frachtfreie Rückbeförderung zu gewähren, wird abgelehnt.

D. Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

1. Die Frage wegen der zuzulassenden Höchstzahl von Begleitern bei Fahrten zu wissenschaftlichen und belehrenden Zwecken, bei Schulfahrten und bei Fahrten nach und von Ferienkolonien (§ 12 EVO. C. IV 1 A—C) wird durch folgende neue Ausführungsbestimmung hierzu geregelt: „Bei den Fahrten nach Ziffer 1 A—C werden bei einer Beteiligung von 10 Personen 2 Lehrer oder Begleiter, bei einer größeren Teilnehmerzahl für je weitere 10 Personen — auch wenn diese Zahl nicht erreicht ist — ein Lehrer oder Begleiter zugelassen. Die Beteiligung einer größeren Zahl von Lehrern oder Begleitern ist nur mit Genehmigung der der Abgangsstation vorgesetzten Eisenbahnverwaltung zulässig.“ 2. Die Fahrpreisermäßigung gemäß Ausf.-Best. C VIII 1 D zu § 12 EVO. für versicherungspflichtige Mitglieder von Krankenkassen usw. wird auch auf Reisen zum Besuch von Spezialärzten und zum Gebrauch medizinischer Bäder ausgedehnt. 3. Die Haftung der Eisenbahn bei Verlust von Expreßgut wird wie bei Gütern auf ein Jahr verlängert. (Änderung der Ausf.-Best. 4 zu § 43 EVO.)

Die äußerst dringlichen Beschlüsse (Ä. D.) werden Anfang Oktober d. J., der dringliche Beschluß (D.) etwa Mitte Januar 1914 und der deklaratorische Beschluß (unter B 8) Anfang Februar n. J. in Kraft gesetzt, falls nicht wirksamer Widerspruch erhoben wird. Die übrigen Beschlüsse bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung der im Dezember d. J. zusammentretenden Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Errichtung neuer Werkstättenämter.** Am heutigen Tage ist im Direktionsbezirk Breslau ein Werkstättenamt in Öls und im Direktionsbezirk Bromberg ein solches in Schneidemühl mit der Bezeichnung Schneidemühl 2 errichtet worden. Die in Schneidemühl bereits bestehenden Werkstättenämter erhalten die Bezeichnung Schneidemühl 1 a und Schneidemühl 1 b.

— **Die Schaffung eines Untergrundbahnhofes in Leipzig.** Wie die „Leipziger Neuesten Nachr.“ mitteilen, wird in der Sitzung der Stadtverordneten zu Leipzig demnächst ein Vertrag zwischen der sächsischen Staatseisenbahn und dem Rate der Stadt Leipzig zur Beratung kommen, der das seit längerer Zeit schwebende Projekt der Schaffung einer Untergrundbahn oder doch zunächst eines Untergrundbahnhofes angeht. Dem Bauamte der sächsischen Staatseisenbahn liegen, wie die angeführte Quelle erfährt, gegenwärtig — auf Grund einer Ausschreibung — mehrere Pläne über die Errichtung eines Untergrundbahnhofes vor. Dieser Bahnhof soll seinen Platz unter dem auf sächsischer Seite noch zu errichtenden Empfangsgebäude des Hauptbahnhofs erhalten. Aus diesem Anlaß ist die Weiterführung des Baus des sächsischen Empfangsgebäudes am Georgiring vorläufig unterblieben. Schon in der nächsten Zeit, jedenfalls zu Anfang des Monats Oktober, wird die endgültige Entschließung über die Annahme des einen oder anderen Untergrundbahnhofprojektes erfolgen. Dann kann auch mit den ersten Arbeiten zu diesem Bahnhof der Anfang gemacht werden. Vorläufig handelt es sich bei der Anlage des Untergrundbahnhofes seitens der sächsischen Staatsbahn in erster Linie darum, spätere Möglichkeiten in verkehrstechnischer Beziehung zu berücksichtigen. Es kann z. B. durch den Untergrundbahnhof nötigenfalls eine Entlastung des oberirdischen Bahnverkehrs insofern ermöglicht werden, als man von hier aus — durch eine Tunnelführung — Schienenstränge nach dem oberen Gleisnetz einlegen könnte. Über die Art der Anlegung des Untergrundbahnhofes ist, wie schon angeführt wurde, bis jetzt noch keine Entscheidung getroffen worden. Nur soviel steht fest, daß der Bahnhof überhaupt angelegt werden wird. Er wird sich ungefähr 8 m unter der Straßenhöhe befinden und dürfte eine Länge von annähernd 80 m und eine Breite von 15—20 m erhalten. Wahrscheinlich wird man von dem Untergrundbahnhof aus eine Verbindung mit den Längsbahnsteighallen des Hauptbahnhofs herstellen. Über einen Zugang von der Stadtseite aus kann eine Entschließung erst später erfolgen. Selbstverständlich steht eng in Verbindung mit dem Untergrundbahnhof auch die Idee der späteren Anlegung einer Untergrundbahn. Dieses Projekt ist indessen einstweilen noch der Zukunft überlassen.

— **Neue Freifahrtordnung der badischen Staatsbahnen.** Mit dem 1. September d. J. ist die badische Freifahrtordnung neu herausgegeben worden. Bezüglich des Umfanges der Freifahrtbewilligung und der Benutzung der Wagenklassen sind darin Änderungen gegen seither, außer einer Erweiterung der Freifahrtvergünstigung für Kinder von Beamten für Ausbildungszwecke, nicht enthalten. In der Hauptsache sind, abgesehen von einer

genaueren Fassung der einzelnen Bestimmungen, die seit der letzten Ausgabe verfügten Neuerungen berücksichtigt, außerdem sind die Ausführungs- und Kontrollvorschriften wesentlich erweitert worden. Namentlich sind auch die Bestimmungen über den Mißbrauch von Freifahrtausweisen verschärft worden. Für solche Fälle ist nicht nur die Einziehung der Freifahrtvergünstigung sowie strenges, unter Umständen strafrechtliches Einschreiten vorgesehen, sondern weiter bestimmt, daß, wer einen ungültigen oder nicht für ihn gültigen Freifahrtausweis benutzt, nach den Bestimmungen der Verkehrsordnung als Reisender ohne gültigen Fahrtausweis behandelt wird. Gleiches gilt für denjenigen, der sich einen Freifahrtausweis durch unrichtige Angaben verschafft hat oder der den Freifahrtausweis zu einem unzulässigen Zweck verwendet oder der sonstigen Mißbrauch mit einem Freifahrtausweis treibt. Müssen Freifahrtausweise bei Verlust oder frühzeitiger Abnutzung oder Unleserlichkeit infolge unschonlicher Behandlung oder mangelhafter Aufbewahrung durch neue ersetzt werden, so wird eine Schreibgebühr von 50 ₰ bis 3 ℳ erhoben. — Die seither in Fällen von Feuers- oder Wassernot den Feuerwehren eingeräumte freie Benutzung der Eisenbahn ist auch auf sonstige schwere Unglücksfälle und auf die Sanitätskolonnen ausgedehnt worden.

Die Zuständigkeit zur Ausfertigung von Freifahrtausweisen ist mit Rücksicht auf die Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung dahin neu geregelt, daß diese Arbeit in folgenden Fällen von den Bezirksstellen an die Ortsstellen übertragen worden ist: Die Stationsämter I und II und die Güterämter, die Bahnmeistereien und Hochbaubahnmeistereien, die Telegraphenmeistereien, die Betriebswerkmeistereien, die Werkstättenämter und die Elektrotechnischen Ämter sind zuständig zur Ausfertigung von Freikarten für Arbeiter zur Fahrt zwischen Wohn- und Beschäftigungsort sowie zur Erteilung von Freischeinen an ihr Personal für badische Strecken und Bodenseedampfschiffe im Rahmen der Freifahrtordnung, außerdem die Stationsämter I und II, Güterämter, Werkstättenämter und Betriebswerkmeistereien zur Ausstellung von Personalausweisen für das Fahrpersonal.

— **Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung von Leipzig über Siegen nach Cöln.** Aus den Kreisen der Handelskammer zu Leipzig wird uns geschrieben: Der Reisende, der von den großen Handels- und Industriezentren Mitteldeutschlands, Dresden und Leipzig, nach Cöln reisen will, ist heute auf die zurzeit kürzeste Linie Halle-Nordhausen-Cassel-Scherfede-Hagen angewiesen, die einen recht erheblichen Umweg nach Norden hin macht. Die geradlinigste Verbindung, die durch das reich bevölkerte Thüringen und weiterhin durch das hessische Hügelland, das obere Lahntal und das Siegtal führen würde, endet in ihrer Führung nach Westen unvermittelt im Fuldatale in Bebra. Und dennoch würde unter Anpassung an das Gelände die Fortführung der Halle-Bebraer Bahn durch das hessische Hügelland nach Westen hin möglich sein.

Aus diesen Erwägungen heraus hat die Handelskammer für den Kreis Siegen eine Denkschrift verfaßt, die sich mit der Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung von Leipzig über Siegen nach Cöln beschäftigt. Zur Erreichung dieser Wegabkürzung würde der Neubau zweier kurzer Teilstrecken erforderlich sein, und zwar Heinebach-Ober-Beisheim = 2,5 km, Feudingen-Siegen-Ost = 22 km und einer Verbindungsstrecke bei Bürgeln = 5 km, sowie der Ausbau zweier bisher eingleisig betriebenen Strecken Ober-Beisheim-Treysa = 28 8 km und Sarnau-Feudingen = 41,8 km zu zweigleisigen Hauptbahnen.

Die Handelskammer für den Kreis Siegen hat im Einvernehmen mit der Handelskammer Cöln die Handelskammer Leipzig ersucht, die Durchführung dieses Projektes zu unterstützen. Diese ist bereit zu einem gemeinschaftlichen Vorgehen mit den beiden genannten Handelskammern, nötigenfalls auf dem Wege einer gemeinschaftlichen Eingabe an die preußische Staatsregierung. Wenn sich die Handelskammer den in der Denkschrift niedergelegten Ausführungen anschließt, so tut sie dies in erster Linie von dem Gesichtspunkte aus, daß die Verkürzung der Verkehrswege, wie der vorgeschlagene, im allgemeinen Interesse Mitteldeutschlands liegt, wobei das Interesse Leipzigs dahin zusammenzufassen ist, daß jede Möglichkeit ergriffen werden muß, die geeignet erscheint, die großen Verkehrsmittelpunkte Deutschlands auf kürzestem Wege zu erreichen.

Für den Fall der Verwirklichung des Projektes erwartet die Handelskammer Leipzig ferner, daß die Vorteile, die die geplante Verkehrsleitung auch für Leipzig mit sich bringen muß, nicht durch ungünstige Fahrpläne, wie sie jetzt für den Verkehr in Richtung Leipzig bestehen, wieder aufgewogen werden, daß vielmehr gleichzeitig eine Verbesserung des Fahrplans herbeigeführt wird.

Wir geben vorstehende Mitteilung wieder, ohne zu ihrem Inhalt Stellung zu nehmen. Die Schriftl.

— **Die Dampffährenlinie Warnemünde-Gjedser** blickt am 1. Oktober auf ein zehnjähriges Bestehen zurück. Der Betrieb begann mit vier Fähren, zwei deutschen und zwei dänischen. Hiervon waren zwei Radfähren mit je einem Gleis und zwei Schraubenfähren mit je zwei Gleisen. Die Radfähren wurden bald verlängert und mit Doppelgleis versehen. Im ersten Halbjahr vom 1. Oktober 1903 bis 31. März 1904 wurden 22 300 Reisende und 27 500 t Güter befördert. Im folgenden Jahr 1904/05 stieg die Zahl der Reisenden auf 79 300 und die Gütermenge auf 88 000 t. In den folgenden Jahren fand eine weitere allmähliche Steigerung statt, und im letzten Rechnungsjahr 1912/13 betrug die Zahl der Reisenden rund 132 500. Der Güterverkehr stieg auf über 200 000 Tonnen. Die Personenbeförderung mit den vier Fähren brachte im letzten Jahr eine Einnahme von 198 300 Kr., der Güterverkehr ergab 278 600 Kr. und die Postbeförderung 70 000 Kr., zusammen 546 900 Kr. Die Ausgaben betrugen 456 931 Kr. M.

— **Lungenheilstätte „Friedrich-Hilda-Genesungsheim“ in Oberweiler.** Nach dem Jahresbericht für 1912 der im Jahre 1907 mit einem Aufwande von 625 000 ℳ erbauten Lungenheilanstalt der Arbeiterpensionskasse der badischen Staatseisenbahnen und Salinen, war die Anstalt im Berichtsjahr von 310 Kranken (gegen 327 im Vorjahre) besucht. Davon sind 40 aus dem Vorjahre übernommen worden; 270 Kranke wurden neu aufgenommen. Von den Pfleglingen waren 127 Kassenmitglieder, 56 Angehörige solcher, 40 Beamte und Bedienstete, 46 Angehörige solcher und 41 Privatpatienten. Die Zahl der Verpflegungstage beläuft sich auf 23 763 gegen 23 814 des Vorjahres. Die Tagesbelegung betrug im Durchschnitt 65 Kranke, wie im Vorjahre. Am stärksten war die Anstalt im Mai, mit durchschnittlich 75 Kranken, belegt. Um eine gleichmäßigere Belegung zu erzielen, ist die Anstaltsleitung dazu übergegangen, für Wiederholungskuren tunlichst die Herbst- und Wintermonate zu bestimmen. Die Zahl der in der Anstalt behandelten Neuerkrankten ist seit der Eröffnung der Anstalt andauernd gefallen, und zwar von 247 im Jahre 1908 auf 233 im Jahre 1909, 205 1910, 204 1911 und 180 1912. Dieses günstige Ergebnis wird von dem Anstaltsarzte auf eine Abnahme der Zahl Tuberkulöser überhaupt zurückgeführt, die wiederum durch frühzeitiges Einweisen Lungenkranker in die Heilstätten und die dadurch erzielte Entfernung der Erkrankten aus ihrer Umgebung sowie durch deren Belehrung über die Maßnahmen zur Ansteckungsverhütung erreicht sei.

Von den 310 behandelten Kranken machten 199 eine ordnungsgemäße Kur durch, 54 verließen vor deren Beendigung die Anstalt und 57 gingen auf das folgende Jahr über. Die durchschnittliche Kurdauer betrug für die abgeschlossenen Fälle 98,1 Tage, für die ohne ordnungsgemäße Kur Entlassenen 50,7 Tage. Gegen die Durchschnittsdauer von 93,8 Tagen im Jahre 1911 ist sie um 4,3 Tage gestiegen. Hinsichtlich des Lungenbefundes ist in 97 % der abgeschlossenen Fälle ein Kurerfolg zu verzeichnen, hinsichtlich der Erwerbsfähigkeit bei den 85 behandelten Kassenmitglieder in 100 %, im ganzen in 98,3 %. Nachuntersuchungen fanden im Berichtsjahre 547 statt; dabei wurde in 93 Fällen eine weitere Steigerung des Kurerfolges, in 365 Fällen Stillstand und in 89 eine Verschlechterung festgestellt. Von den letzteren wurde bei 43 eine Wiederholungskur vorgeschlagen, der sich auch 40 unterzogen.

Ein Krankenpflegetag kam im Berichtsjahr auf 4,92 ℳ und bei Mitzählung der Personalpflegetage auf 5,72 ℳ zu stehen. Gegen das Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung um 10,41 ₰. Die Kosten stehen etwas über dem Durchschnitt für sämtliche Heilstätten der Versicherungsträger, der sich für 1912 auf 4,65 ℳ berechnet, und zwischen dem Ergebnis der beiden Heilstätten der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in Melsungen mit 4,64 ℳ und in Niederschreiberhau mit 5,37 ℳ.

Schließlich ist die Beschaffung eines Röntgenapparates für die Anstalt zu erwähnen. Seit dessen Inbetriebnahme wird jeder Neuaufgenommene und Neuuntersuchte damit durchleuchtet; auch findet während des Anstaltsaufenthaltes nötigenfalls eine Wiederholung der Durchleuchtung und am Schlusse der Kur ohne Ausnahme noch einmal eine solche mit Röntgenstrahlen statt.

— **Amtliche Veröffentlichungen in der Bibliographie der Sozialwissenschaften.** Diese seit Beginn dieses Jahres mit Unterstützung des Reichs erscheinende Bibliographie, deren Aufgaben in Nr. 60 S. 954 d. Ztg. kurz gekennzeichnet wurden, soll bekanntlich in der Hauptsache einen umfassenden Überblick über alle literarischen Erscheinungen von sozialer Bedeutung, insbesondere auf dem verzweigten Gebiete der staatlichen, kommunalen und korporativen Tätigkeit geben. Zu diesen Zwecken bedarf natürlich die Geschäftsstelle der Unterstützung der beteiligten Behörden und Verwaltungsstellen in der Weise, daß ihr alle Veröffentlichungen von irgendwelcher sozialwissenschaftlichen und sozialpolitischen Bedeutung unmittelbar und sobald als möglich zugänglich gemacht werden. Auf Ersuchen des Herrn Reichskanzlers (Reichsamt des Innern), die Ausgabestellen der in Betracht kommenden Schriften usw. anzuweisen, daß sie die bezüglichen Veröffentlichungen so-

gleich nach dem Erscheinen an die Geschäftsstelle der Bibliographie einsenden möchten, hat nun der preußische Eisenbahnminister in einem an die Eisenbahndirektionen und das Zentralamt gerichteten Erlasse bestimmt, daß dem Ersuchen des Herausgebers der Bibliographie, Professor Dr. Maas, der Geschäftsstelle das einschlägige Material zugänglich zu machen, entsprochen werden soll. Um die Prüfung zu erleichtern, welches Material der Bibliographie zur Verwertung zuzustellen sein wird, ist dem Erlaß ein Abdruck des ersten Heftes dieses Jahrgangs beigefügt, in dem die Zwecke und Ziele der Bibliographie erläutert werden.

— **Eisenbahndirektions-Präsident Breusing.** Der zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken ernannte Geheime Baurat Breusing war der „Nordd. Allg. Ztg." zufolge 1890 zunächst als Regierungsbaumeister beim Königlichen Eisenbahnbetriebsamt in Cöln beschäftigt. Ein Jahr später wurde er Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei dem Betriebsamt in Cöln-Düren und kam 1895 in gleicher Eigenschaft an die Eisenbahndirektion in Stettin. Von 1898 bis 1901 war er Vorstand der Betriebsinspektion 7 in Berlin und wurde dann Regierungs- und Baurat bei der Eisenbahndirektion in Hannover. Seit 1903 war er vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Er gehörte der Verkehrsabteilung der Eisenbahnabteilungen an. — Wir dürfen hinzufügen, daß sich Geheimrat Breusing während seiner Tätigkeit im Ministerium um das Fahrplanwesen und im Herbst vor. J. um die Beseitigung der bekannten Verkehrsstockungen in den westlichen Provinzen Preußens sowie um die Verhütung der Wiederkehr dieser Stockungen allgemein anerkannte große Verdienste erworben hat.

Österreich.

— **Der Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofes.** Das Eisenbahnministerium hat vor kurzem die Baugenehmigung für die Neuanlage des Hauptbahnhofes in Innsbruck erteilt, allerdings mit Ausschluß des Aufnahmsgebäudes. Im kommenden Jahre wird also auf alle Fälle mit dem Umbau begonnen werden, und bis dorthin hofft man auch alle anderen Schwierigkeiten aus dem Wege zu räumen, um das große Millionenwerk beginnen zu können. Die Staatsbahn, welche an dem von der Südbahn auszuführenden Umbau finanziell teilnimmt, hat ihren Beitragsanteil noch nicht genannt; auch die finanzielle Beteiligung der Stadt Innsbruck ist noch nicht abgeschlossen und geregelt.

— **Südbahn.** In der Sitzung des Verwaltungsrats vom 25. September berichtete Generaldirektor Sektionschef Ritter von Weeber auch über den gegenwärtigen Stand der Sanierung. Danach haben die Vertreter der Südbahn mit der Staatsverwaltung bisher über einen Teil der einschlägigen Fragen verhandelt. Hierbei wurde eine Annäherung erzielt, die nach der Meinung der an den Konferenzen teilnehmenden Persönlichkeiten der Südbahn geeignet sein dürfte, die Grundlage für weitere Besprechungen mit den Inhabern der Obligationen zu bilden. Eine Reihe anderer, nicht weniger wichtiger Fragen wird jetzt erst den Gegenstand von Konferenzen mit den Delegierten der Regierung bilden müssen. Einen eingehenden Bericht erstattete der Generaldirektor über die Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben der Südbahn in den letzten zwei Monaten. Im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Stockung ist so ziemlich in allen Verkehren, insbesondere in jenen mehr von der Lage des Kapitalmarktes abhängigen Frachten, wie Baumaterialien, ein Rückgang zu verzeichnen und demnach eine Verringerung in den Einnahmen der letzten Monate festzustellen. Die Ausgaben sind fortgesetzt im Steigen begriffen, hauptsächlich aus dem Titel der Personalausgaben, und die Mehrlast ist auf 350 000 bis 400 000 Kr. für den Monat zu schätzen. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß die Richtigstellungen der vorläufig ermittelten Einnahmen in den Vormonaten erheblich geringer sind als im Vorjahre, in welchem überdies mit einem anwachsenden Verkehr gerechnet werden konnte. Nach der gegenwärtigen Entwicklung der Verhältnisse lasse demnach das bisher aus dem Vergleiche der vorläufigen Ergebnisse zu bezeichnende Mehr von 4,4 Millionen Kronen keinen Schluß auf das endgültige Jahresergebnis zu.

— **Die Elektrisierung der Staatsbahnen und der Ausbau der Wasserkräfte.** In letzter Zeit wurden wiederholt Gerüchte verbreitet, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung die Wasserkräfte in den Alpenländern in Beschlag nehme, um sie für die beabsichtigte, aber nicht ausgeführte Elektrisierung sich vorzubehalten. Diese Darstellung entspricht aber, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, nicht den Tatsachen. Die Einführung des elektrischen Betriebes ist zwar bei der Finanzlage des Staates und dem hohen Zinsfuß augenblicklich nicht brennend, die Studien bezüglich einzelner Strecken (Attnang-Steinach-Irdning, Arlberg) aber werden fortgesetzt. Um für einen geeigneten späteren Zeitpunkt die Elektrisierung zu ermöglichen, sichert sich die Staatsbahnverwaltung pflichtgemäß schon jetzt die nötigen Kraftquellen, ohne die Privatindustrie zu hemmen. Wo das Privatunternehmertum Wasserkräfte benötigt, auf welche die Staatsbahnen verzichten können, dort treten sie zurück. Von einer Monopolisierung der Alpengewässer kann daher keine Rede sein.

— **Die Wiener Stadtbahn.** Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, steuert die schwierige Frage der Wiener Verkehrsreform einer Lösung in der Richtung zu, daß die Stadtbahn und die zu erbauenden Untergrundbahnen zwar technisch und finanziell in einem natürlichen Zusammenhang stehen sollen, dagegen die Verwaltung getrennt wird, d. h.: die Staatsbahnverwaltung die alleinige Leitung der Stadtbahn erhält, deren Fehlbetrag sie heute trägt, während sie in der Verkehrskommission die Minderheit bildet, daß aber anderseits die Gemeinde und die Bankenvereinigung die Untergrundbahnen baut. Die weitere Entwicklung hängt nunmehr vom Entgegenkommen der Gemeinde bei der elektrischen Stromlieferung ab; denn bei dem Verbrauch von 40 Kilowattstunden jährlich, macht eine Preiserhöhung von einem Heller für die Kilowattstunde schon 0,4 Millionen Kronen aus. Die Staatsbahnverwaltung hat offenbar das ihrige zur Beendigung des Projektes beigetragen.

— **Einführung besonderer Diensttitel für die Bahnärzte der österreichischen Staatsbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 1. September d. J. folgende Verfügung getroffen: Den mittels eigener Dienstverträge angestellten Bahnärzten der österreichischen Staatsbahnen wird der Diensttitel „Bahnoberarzt der k. k. österreichischen Staatsbahnen" verliehen. Diesem Titel ist, je nachdem der betreffende Arzt das Gehalt der X., IX. oder VIII. Dienstklasse bezieht, der Zusatz III., II. oder I. Klasse beizufügen. Denjenigen Bahnärzten, welche das Gehalt der VII. Dienstklasse beziehen, wird der Titel „Sanitätskonsulent der k. k. österreichischen Staatsbahnen" verliehen. Ärzte, deren Honorar das Gehalt der niedrigsten Dienstklasse der Beamten der österreichischen Staatsbahnen nicht erreicht, also solche mit einem Jahreshonorar bis zu 1500 Kr., behalten die bisherige Dienstbezeichnung „Bahnarzt der k. k. österreichischen Staatsbahnen". Diesem Titel ist bei einem Jahreshonorare bis zu 600 Kr. der Zusatz II. Klasse, bei einem Jahreshonorare von 600 bis 1500 Kr. der Zusatz I. Klasse beizufügen. Ärzte, welche mit einem Jahreshonorar von 1500 Kr. aufwärts neu angestellt werden und nach Ablauf eines Jahres das Gehalt einer bestimmten Dienstklasse zugesprochen erhalten können, sind in Hinkunft als „provisorische Bahnoberärzte" zu bezeichnen.

— **Die Südbahnfrage.** In Graz fand am 26. September eine von der Grazer Handels- und Gewerbekammer anberaumte Versammlung statt, die von Vertretern aus Nieder-Österreich, Steiermark, Kärnten, Krain, dem Küstenland und Tirol besucht war. Kammersekretär Regierungsrat Dr. Kamenitzky erstattete ausführlichen Bericht und beantragte eine Entschließung, wonach die versammelten Vertreter der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Bergbaues, des Handels und des Gewerbes aller Kronländer des Verkehrsgebietes der Südbahn-Gesellschaft erklären, daß die wirtschaftliche Lage der Alpen- und Karst-Länder eine fernere Belastung mit dem in Interesse der Sanierung der Südbahn seit Beginn des Jahres 1910 bewilligten 7 proz. Tarifzuschlage zu den Frachtentarifen der Staatsbahnen unter keinen Umständen gestatte. Sie fordern daher die sofortige Aufhebung dieses zunächst die produktiven Kreise der Alpen- und Karst-Länder bedrückenden Tarifzuschlages und lehnen jede Sanierung der Südbahn auf dem Weg einer tarifarischen Mehrbelastung ab. Gleichzeitig erklären sie, daß sie die Überwälzung dieser zuvörderst von den Alpen- und Karst-Ländern tatsächlich getragenen Garantie auf den Staat in der Form der gesetzlichen Festlegung dieser Staatsgarantie unter der Voraussetzung für wünschenswert erachten, daß die Inhaber der 3 proz. Prioritäts-Obligationen der Südbahn in eine wesentliche Herabsetzung des Prioritäten-Kapitals und seiner Verzinsung einwilligen. Endlich wird erklärt, daß durch die Übernahme dieser Garantie durch den Staat die Staatsverwaltung in die Lage versetzt wird, von der Südbahn eine Reihe bisher verweigerter Zugeständnisse zu erzielen, wobei vor allem mit Rücksicht auf die Interessen des Landes Steiermark die Einwilligung der Südbahn zu einem Mitbetriebsvertrage auf der Strecke Graz-Leoben jedenfalls zu fordern sein werde. Die Entschließung wurde einstimmig angenommen.

— **Tagesschnellzugverbindung von München nach Abbazia-Mattuglie über die Tauernbahn.** Zur Förderung der weiteren Entwicklung des Fremdenverkehrs aus dem Ausland und insbesondere aus dem Deutschen Reiche nach der österreichischen Riviera wird die österreichische Staatseisenbahnverwaltung die mit 1. Juli d. J. eingeführte Tagesschnellzugsverbindung von München nach Abbazia-Mattuglie (Fiume) über die Tauernbahn

auch im Winterdienste beibehalten und um mehr als eine Stunde verbessern. Für diese Verbindung, in welcher ein vierachsiger durchlaufender Wagen erster, zweiter und dritter Klasse verkehren wird, ergibt sich ab 1. Oktober folgende Fahrordnung: München Hauptbahnhof ab 8 Uhr 15 Minuten vormittags, Salzburg ab 11 Uhr 8 Minuten vormittags, Villach Hauptbahnhof ab 3 Uhr 32 Minuten nachmittags, Laibach Südbahnhof ab 6 Uhr abends, Abbazia-Mattuglie an 9 Uhr 54 abends, Fiume an 10 Uhr 18 Minuten abends.

— **Wagenbau-Industrie.** Die Lage der österreichischen Wagenbau-Industrie gestaltete sich, nach dem Jahresberichte der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer, im Jahre 1912 nicht so ungünstig, wie noch Ende 1911 anzunehmen war, weil das Eisenbahnministerium durch den immer fühlbarer gewordenen Wagenmangel sich genötigt sah, die für das Jahr 1912 in Aussicht genommene Bestellung von 500 Personen-, 180 Dienst- und 700 Lastwagen um 113 Personen- und Dienst- und 4424 Lastwagen zu erhöhen, so daß im ganzen für die österreichischen Staatsbahnen 512 Personen-, 281 Dienst- und 5124 Lastwagen bestellt wurden. Außerdem hatten die noch bestehenden Privatbahnen sowie die Privatindusrie Aufträge gegeben. Infolgedessen konnten die Wagenfabriken im verflossenen Jahre im ganzen einen Produktionsstand von rund 6800 Fahrbetriebsmittel aufweisen, der allerdings ihre Leistungsfähigkeit von 16 000 Wagen um nicht weniger als rund 9200 unterschritt. Die Aussichten für das nächste Jahr stellen sich erheblich schlechter, da im Budget des Eisenbahnministeriums die Beschaffung von nur 400 Personen-, 130 Dienst- und 1600 Güterwagen vorgesehen ist und von den Privatbahnen sowie der Privatindustrie bisher nur 960 Wagen bestellt wurden, so daß die Wagenfabriken für das Jahr 1913 im ganzen 3090 Wagen bisher in Arbeit haben.

— **Fernsprechlinie Wien-Bukarest.** Am 23. September fanden von der Sprechstelle des Haupttelegraphenamtes in Wien aus Sprechversuche auf der neuen über Czernowitz führenden Linie Wien-Bukarest statt, die zur vollsten Zufriedenheit ausfielen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monate Juli d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres im allgemeinen ungünstig, und zwar wie folgt:

	1913 Kr.	Gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	32 846 800	— 1 908 429
Südbahn (ung. Netz)	2 447 353	— 81 280
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E. . . .	226 889	+ 11 774
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien)	1 570 526	— 489 481
Mohacs-Pécser (Fünfkirchener) E. . .	111 270	+ 2 617
Fünfkirchen-Barcser E.	121 300	— 1 531
Hauptbahnen zusammen . . .	37 324 138	— 2 466 330
Lokalbahnen zusammen . . .	7 759 799	+ 238 127
Ingesamt	45 083 937	— 2 228 203

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 258 657 794 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) zusammen 52 598 390 Kr., somit insgesamt 311 256 184 Kr. Gegen das Vorjahr zeigen diese Ziffern bei den Hauptbahnen eine Mehrung der Einnahmen um den Betrag von 3 909 102 Kr., bei den Lokalbahnen aber eine solche um 4 107 057 Kr., daher insgesamt um 8 016 159 Kr. Die Besserung der Einnahmen der Hauptbahnen bedeutet trotz ihrer fallenden Richtung allerdings noch immer ein erfreuliches Ergebnis, aber die in den Sommermonaten vorgekommenen häufigen, wolkenbruchartigen Regengüsse und wiederholten Überschwemmungen dürften leider auch in naher Hinkunft keine Besserung der im Juli zutage getretenen mißlichen Verkehrslage erwarten lassen. Angeführt sei noch, daß von der Besserung der Einnahmen der Hauptbahnen in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juli d. J. auf die ungarischen Staatseisenbahnen 3 757 955 Kr., auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 257 495 Kr. und auf die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 105 243 Kr. entfallen, während das ungarische Netz der Südbahn einen Ausfall von 165 275 Kr., die Mohács-Pécser Eisenbahn einen solchen von 19 159 Kr. und die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn von 27 157 Kr. erlitt.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug bei den Hauptbahnen 9975,7 (im Vorjahre 9938,7) km, bei den Lokalbahnen aber 11 963,7 (11 567,3) km, insgesamt somit 21 939,4 (21 506) Kilometer. Das Eisenbahnnetz hat sich daher im ganzen um 433,4 km erweitert, und zwar um 37 km Hauptbahnen und 396,4 Kilometer Lokalbahnen.
Mr.

— **Erweiterung der Eisenbahnwerkstätte in Zólyom (Altsohl).** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat beschlossen, die Reparaturwerkstätte in Zólyom bedeutend zu vergrößern und sie als Mittelpunkt der in Oberungarn zu bewerkstelligenden Reparaturarbeiten auszugestalten. Die Kosten hierfür sind auf rund vier Millionen Kronen veranschlagt.

Übrige europäische Länder.

— **Die Elektrisierung der Eisenbahnen Norwegens.** Nach dem Vorgange Schwedens richtet man jetzt auch in den maßgebenden Kreisen Norwegens das Augenmerk immer mehr auf eine künftige Umwandlung des Dampfbetriebes der Staatsbahnen in elektrischen Betrieb, wofür Norwegen ebenso wie das Nachbarland in seinen großen Wasserfällen günstige Vorbedingungen hat. Wie die Verhältnisse liegen, geht aus dem Gutachten hervor, das die Königliche Wasserfallkommission in Norwegen dieser Tage an das Ministerium für öffentliche Arbeiten erstattet hat und das die Frage über Anwendung der staatlichen Wasserfälle für Elektrisierung der Eisenbahnen behandelt. Diese Wasserfallkommission beschränkte sich bei ihren Erhebungen auf die Frage, ob der Staat schon jetzt über die Wasserkraft verfügt, die zu einer allgemeinen Elektrisierung der Eisenbahnen nötig ist oder wo der Staat zu diesem Zweck Wasserkraft erwerben müsse, sowie ferner, wie sich der Preis der Kraft, die von den Wasserkraftanlagen für die Elektrisierung von Eisenbahnen zu liefern wäre, im Vergleich zur Dampfkraft stellt.

Um einen Ausgangspunkt hinsichtlich des Kraftpreises zu gewinnen, sowie einen ersten Anhalt darüber zu erhalten, wie ein Kraftleitungsnetz anzuordnen sei, hat die Wasserfallkommission einen in allgemeinen Zügen angedeuteten Plan ausarbeiten lassen, der die Versorgung der auf der südlichen Hälfte Norwegens, südlich vom Dovregebirge, liegenden Eisenbahnen mit Wasserkraft vorsieht und von der Voraussetzung ausgeht, daß diese Kraft in der Gesamtheit von den Norewasserfällen gewonnen wird. (Die Norefälle liegen im südlichen Norwegen, westlich von Christiania, und sind seinerzeit von der Wasserfallkommission untersucht worden. Es ist dort eine Kraftstation in Aussicht genommen, die nach den vorliegenden Plänen mit 11 Turbinen von je etwa 20 000 PS. und zwei Turbinen von je 10 000 PS. die größte Kraftstation in Europa werden würde.)

Die von der Wasserfallkommission ausgearbeiteten Berechnungen geben, obgleich sie nur vorläufiger Natur sind, nach Ansicht der Kommission einen allgemeinen Überblick darüber, welche annähernden Kosten durch eine Kraftüberführung für Eisenbahnbetrieb entstehen. Aus den Berechnungen ergibt sich u. a., daß es wirtschaftlich nicht angezeigt erscheint, sämtliche Eisenbahnen, südlich vom Dovregebirge und östlich von den Langgebirgen, mit der erforderlichen Kraft aus den Norefällen zu versehen. Dadurch würde sich die Kraft für viele Bahnen unverhältnismäßig teuer stellen. Auch aus anderen Gründen wäre eine solche Regelung nicht zu empfehlen, u. a. deshalb nicht, weil es zur Erhöhung der Betriebssicherheit wünschenswert sei, Kraft zum Eisenbahnbetrieb aus mehreren Kraftquellen zu verschaffen, die nötigenfalls einander unterstützen können.

Von anderen Wasserfällen, die der Staat gegenwärtig in den hier in Betracht kommenden Gegenden besitzt, sind nach Ansicht der Wasserfallkommission folgende geeignet als Kraftquellen zur Versorgung der Eisenbahnen mit elektrischer Energie in Anspruch genommen zu werden: Der Braskerudfall im Glommen, der Kampfall im Vinstra (nordwestlich von Lillehammer), die Tessefälle im Tessefluß (im Dovregebiet), der Breifall im Ustefluß, der Ustefluß zwischen Ustevand und Ustedalsvand, der Paulenfall im Otterfluß, der Lundelandsfall und der Kvidingen im Kvina sowie der Kjosfall im Flaamsfluß.

Bei den gegenwärtigen Aufschlüssen, die hinsichtlich der Kosten des Ausbaues dieser Wasserfälle vorliegen, kann die Wasserfallkommission keine näheren Mitteilungen darüber machen, wie sich ein Anschluß dieser Fälle an das Leitungsnetz in ökonomischer Beziehung stellen würde, doch empfiehlt sie, daß der Staat weitere Wasserfälle für elektrischen Eisenbahnbetrieb in verschiedenen näher angegebenen Gebieten zu erwerben sucht.

Als Kraftquellen für einen etwaigen elektrischen Betrieb der Eisenbahnen im Drontheimschen sowie der Nordlandsbahn können nach Ansicht der Wasserfallkommission in Betracht kommen: Der Festafall im Festafluß, die Fälle im Rösfluß und im Bjerkafluß.

Aus den Erhebungen der Kommission geht hervor, daß ein Übergang zum elektrischen Betrieb große Kapitalaufwendungen erfordern würde. Allein für die Eisenbahnen im südlichen Teil Norwegens sind die Anlagekosten für hochgespannte Kraftleitungen und für Umformerstationen auf etwa 45½ Millionen

Kronen zu veranschlagen. Rechnet man hierzu die Kosten für die elektrische Ausstattung, kommt man zu solchen Summen, daß ein Übergang zum elektrischen Eisenbahnbetrieb in so großer Ausdehnung kaum in naher Zukunft durchgeführt werden kann. Für sieben Bahnen im südlichen Norwegen, die am meisten für elektrischen Betrieb geeignet sein dürften, nämlich die Smaalensbahn, die Christiania-Gjövikbahn, die Kongsvingerbahn, die Christiania-Drammensbahn, die Drammen-Skiensbahn, die Drammen-Randsfjordbahn und die Hauptbahn, ergibt sich, daß der Übergang zum elektrischen Betrieb bei diesen Bahnen nach den jetzt vorliegenden Berechnungen dem Staat eine gesamte Kapitalausgabe von etwa 29 Millionen Kronen verursachen würde. Aber trotz der großen Ausgaben hält die Wasserfallkommission es vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus für richtig, allmählich zum elektrischen Betrieb der Eisenbahnen in Norwegen überzugehen und empfiehlt daher auch, daß dies geschieht. Während die Kohlenpreise eine beständig steigende Richtung haben, wird sich die elektrische Kraft, wenn dafür so viel bezahlt wird, daß die Anlagekosten der Kraftstationen getilgt werden, seinerzeit für die Bahn billiger stellen als vordem. Dazu kommt, daß der Übergang zum elektrischen Betrieb eine starke Zunahme im Verkehr der betreffenden Bahn herbeiführen dürfte.

Schließlich weist die Wasserfallkommission darauf hin, daß es bedeutende wirtschaftliche Vorteile haben kann, neue Bahnen für elektrischen Betrieb zu bauen, da es bei diesem Betrieb möglich wäre, andere Richtungen als beim Dampfbetrieb zu wählen. Ferner wäre der Übergang der norwegischen Bahnen zum elektrischen Betrieb auch dadurch von großer Bedeutung, daß er für die Bezirke, durch die die Kraftübertragung geschieht, indirekten Nutzen herbeiführt. Diese Bezirke würden nämlich mit der Elektrisierung Gelegenheit erhalten, sich sowohl für industrielle Wirksamkeit wie für die Bedürfnisse der Bevölkerung mit elektrischer Kraft zu versehen.

M.

— **Alkoholverbot auf der französischen Staatsbahn.** Nach einer Mitteilung des Journal des Transports hat der Generaldirektor der französischen Staatsbahnen eine Verfügung erlassen, durch die auf dem ganzen West-Staatsbahnnetz den Inhabern von Eisenbahnkantinen und Bahnhofswirtschaften verboten wird, an Eisenbahnangestellte, Beamte wie Arbeiter, Alkohol oder alkoholhaltige Getränke zu verkaufen. Dabei wird folgendes ausgeführt: „Das leitende Personal hat eine ständige Aufsicht auszuüben, um die Angestellten und Arbeiter während der ganzen Dauer ihres Dienstes zu verhindern, das Bahngebiet zu verlassen oder auch die Bahnhofswirtschaften und Trinkbuden zu besuchen. Auch hat es darauf zu achten, daß alkoholhaltige Getränke nicht in das Bahngebiet eingeführt werden. Endlich müssen alle Angestellte, die irgendwie in Vorgesetztenstellung sind, für ihre eigene Person sich einer so strengen Mäßigkeit und Zurückhaltung in dem Besuch von Cafés und Wirtschaften befleißigen, daß sie für das ihnen unterstellte Personal stets ein Vorbild an Würde und Enthaltsamkeit sind."

Es wird gleichfalls verboten, Beförderungs- oder Abschiedsfeiern in den Cafés und Wirtshäusern zu begehen. Die Verwaltung will derartige Feste als grobe Verstöße ansehen und die Teilnehmer unnachsichtlich bestrafen.

— **Tunneleinsturz in Rouen.** Der Bahnhof Rouen (rechts der Seine) befindet sich seit einem Jahr im Umbau. Die Arbeiten reichen bis zum Beauvoisine-Tunnel, dessen vorderer Teil (etwa 135 m) demnächst beseitigt werden sollte. Da die Benutzung der beiden Gleise nicht beeinträchtigt werden durfte, hatten sich die Bauleiter noch nicht über die schwierige Frage schlüssig machen können, wie der Tunnel bei voller Aufrechterhaltung des Betriebes gesprengt werden sollte. Er blieb also einstweilen noch stehen, während auf seinem Scheitel und an der Sohle bereits Bauarbeiten vorgenommen wurden.

Obwohl durch die Ingenieure täglich Untersuchungen über die Festigkeit des Tunnelbaues vorgenommen worden waren, stürzte, wie der Figaro berichtet, der Tunnel am 23. September um 7 Uhr 48 Minuten morgens plötzlich in einer Länge von 20 m ein. Die Ursache des Einsturzes ist nach Angabe der technischen Sachverständigen in dem schlechten Zustande des Mauerwerks zu suchen, das aus Backsteinen besteht, die im Jahre 1844 mit minderwertigem Mörtel nur notdürftig befestigt worden sind und nach Beseitigung der sie bedeckenden Erdschicht keinen genügenden Halt mehr hatten.

Bei dem Einsturz wurde ein Arbeiter, der am Scheitel des Tunnels beschäftigt war, mit fortgerissen, ohne jedoch erheblich verletzt zu werden. Ein großes Unglück wurde dadurch verhindert, daß der Weichensteller, der auf der anderen Seite des Tunnels Dienst tat, den aus dem Bahnhof links der Seine kommenden und nach Dieppe bestimmten Zug noch aufhalten konnte. Wäre er zwei Minuten früher gefahren, so wäre er gerade zur Zeit des Einsturzes an die Unfallstelle gelangt.

Nach den sofort vorgenommenen Untersuchungen soll für den weiteren, nach hinten liegenden Teil des Tunnels keine Gefahr bestehen. Dagegen mußte das eigentliche Eingangstor des Tunnels, das stehen geblieben war, vorsichtshalber gesprengt werden.

Die Beseitigung der auf 400 cbm geschätzten Stein- und Erdmassen, die die Strecke bedecken, hat geraume Zeit in Anspruch genommen, so daß der Verkehr nicht unerheblich gestört worden ist. Die aus Paris kommenden Züge mußten über die Bahn auf dem linken Seine-Ufer gefahren werden. Die Züge aus Dieppe und Havre machten vor dem Tunnel Halt. Der Personen- und Gepäckverkehr ist durch Überführung mit Landfuhrwerk aufrecht erhalten worden.

— **Gesetz betreffend die Konzessionierung von Lokalbahnen in Frankreich.** Dieses Gesetz vom 31. Juli d. J. ist nunmehr im „Journal Officiel" vom 8. September veröffentlicht worden. Es unterscheidet sich von den früheren Lokalbahngesetzen vom 12. Juli 1868 und 11. Juni 1880 vor allem durch eine andere Regelung der Zuschüsse, die der französische Staat an die von den Gemeinden und Departements oder von Privatunternehmen mit Unterstützung dieser Verbände gebauten Lokalbahnen gewähren kann.

Nach dem Gesetz von 1865 konnte die Regierung den Lokal- und Straßenbahnen derartige Zuschüsse in Höhe von insgesamt 6 Millionen Franken jährlich für den ganzen Staatsbereich bewilligen, wobei der Zuschuß je nach der Leistungsfähigkeit der Departements auf ein Viertel, ein Drittel oder auf die Hälfte der von dem Departement oder der Gemeinde bezahlten Kosten bemessen wurde. Das Gesetz von 1880 schloß von den Zuschüssen die Straßenbahnen aus und verließ den Grundsatz der verschiedenen Behandlung der mehr oder weniger bemittelten Departements. Für alle Departements wurde ein gleichmäßiger jährlicher Höchstzuschuß von 400 000 Fr. vorgesehen, der später auf (1903) 600 000 und (1907) auf 800 000 Fr. erhöht wurde. Das Gesetz vom 31. Juli d. J. kommt auf den Grundsatz der stärkeren Unterstützung der weniger leistungsfähigen Departements zurück und stellt einen Maßstab auf, in dem die Zuschüsse je nach der Höhe der für die einzelnen Departements festgesetzten Steuerzuschläge (Centimes additionnels) zwischen 10 und 75 % abgestuft sind. Ein Unterschied zwischen Straßen- und Lokalbahnen wird nicht mehr gemacht.

— **Dampfschiffverkehr zwischen Italien und Kanada.** Seit kurzem ist zwischen Italien und Kanada eine neue Dampferverbindung eingerichtet worden; sie wird von der Navigazione Generale Italiana und der Dampfschiffahrtgesellschaft Italia gemeinsam betrieben. Die beiden Dampfer, die auf der neuen Strecke verkehren, Palermo und Napoli, gehen von Genua aus, laufen Neapel und Palermo an und nehmen dann ihren Weg nach Halifax, von wo sie die Reise noch nach Boston fortsetzen. Auf der Rückfahrt wird Palermo ausgelassen. Die Dampfer verkehren zurzeit einmal monatlich.

— **Die Donau-Adria-Bahn.** Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, hat die serbische Regierung beschlossen, den Bau der Eisenbahnlinie von Belgrad zum Adriatischen Meer — der Endpunkt der Bahn ist nicht genannt — sofort nach Aufhören der Choleraepidemie in Angriff zu nehmen. Für die Bedeckung der Kosten des Bahnbaus wird die serbische Regierung demnächst eine Anleihe aufnehmen. Die erforderlichen technischen Studien werden jetzt von einem zahlreichen Stab von Ingenieuren durchgeführt. Die Bahnlinie soll sehr rasch gebaut werden.

— **Wiederkehr normaler Verkehrsverhältnisse auf den bulgarischen und serbischen Staatsbahnen.** Nach Abschluß des Bukarester Friedens am 10. August d. J. wurde, nachdem zu gleicher Zeit mit der Abrüstung der Heere der christlichen Balkanstaaten und der Rückbeförderung der Truppen begonnen worden war, bereits schon am 22. August von Bulgarien über Serbien der internationale Reiseverkehr, der seit 30. Juni eingestellt war, wieder aufgenommen. Allerdings zunächst mit Umsteigen bei der Sukovobrücke (4 km von der bulgarisch-serbischen Grenze auf serbischem Gebiete) die von den Bulgaren zerstört worden war. Ohne Umsteigen konnte der Reiseverkehr nach vorläufiger Herstellung dieser 24 m langen Brücke erst am 15. September wieder aufgenommen werden.

Der internationale Reiseverkehr zwischen Bulgarien und Mitteleuropa über Serbien beschränkt sich vorläufig nur auf je einen Personenzug in jeder Richtung. Der Verkehr der Orientexpreßzüge sowie der Konventionszüge Wien-Konstantinopel wurde bisher noch nicht aufgenommen, weil sich die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen dagegen noch ablehnend verhält. Bei dem augenblicklichen Zustande der in Betracht kommenden Linien können diese Züge nicht mit der vor den beiden letzten Balkankriegen in Anwendung gewesenen Fahrtgeschwindigkeit verkehren, da an vielen Stellen für längere

Strecken Langsamfahrsignale angebracht werden mußten. Es ist dies erklärlich, weil in der 10½ Monate lang währenden Kriegszeit die Linien überaus stark in Anspruch genommen wurden, und eine zweckentsprechende Instandhaltung des Bahngleises nicht möglich war.

Während der Güterverkehr mit den Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaften am 2. April in vollem Umfange wieder aufgenommen wurde, blieb er bis zum 30. Juni im Verkehr mit den serbischen Staatsbahnen über Belgrad nur auf Güter für bulgarische Staatsämter, für das Rote Kreuz und für den königlichen Palast beschränkt. An diesem Tage wurde überhaupt, nach Einziehung des serbischen Personales von Zaribrod, jeder Verkehr der serbischen Staatsbahnen mit den bulgarischen Bahnen abgebrochen. Endlich sollen nunmehr die auf den serbischen Bahnen zurückbehaltenen Güter für Bulgarien — über 150 Wagen — ihren Bestimmungsorten zugeführt werden. — Mit den Orientalischen Eisenbahnen ist bis jetzt von den bulgarischen Staatsbahnen weder der Reise- noch der Güterverkehr wieder aufgenommen.

Vom 11. Juli d. J. angefangen wurde die Donauschiffahrt infolge des Eindringens des rumänischen Heeres in Bulgarien, auf der unteren Donau eingestellt und damit auch jedweder Verkehr Bulgariens mit dem Auslande gänzlich abgeschnitten, bis zur Räumung des bulgarischen Gebietes durch die Rumänen. Die gänzliche Einkreisung Bulgariens durch Serben, Griechen, Türken und Rumänen verursachte eine sehr empfindliche Verringerung in der Zufuhr von Nahrungsmitteln und anderer Lebensbedürfnissen nach der bulgarischen Landeshauptstadt, was ein allgemeines starkes Emporschnellen der Preise zur Folge hatte. Dieser Umstand fiel doppelt ins Gewicht, weil die Zivilstaatsbeamten während der Kriegszeit nur ⅓ ihres Gehaltes bezogen und die Eisenbahnbeamten einen Abzug von 20 % ihres regelmäßigen Gehaltes hatten. Diese Abzüge sollen jedoch nachträglich rückvergütet werden.

Durch Abtretung des Landstriches Tutrakan-Dobritsch-Baltschik an Rumänien, geht das Endstück der bulgarischen Eisenbahnlinie Gebedsche-Dobritsch, etwa 12 km, in rumänischen Besitz über. Behufs Regelung dieser Angelegenheit und wegen der Art und Weise der künftigen Betriebsführung auf dieser Endstrecke ist gegenwärtig eine aus Vertretern der rumänischen und bulgarischen Bahnen bestehende Kommission in Bukarest tätig.

Fremde Erdteile.

— **Eine notleidende chinesische Provinzialbahn** ist die Eisenbahn, welche von Kanton in westlicher Richtung über Fushan nach Sanshui führt. Die Bahn war vor zehn Jahren ursprünglich als Aktienunternehmen begründet worden, das ausschließlich in chinesischen Händen bleiben sollte; es wurde aber von vornherein damit so schlecht gewirtschaftet, daß lange Zeit kaum die Betriebskosten gedeckt wurden. Dabei liegen die wirtschaftlichen Verhältnisse für das Unternehmen an sich nicht ungünstig. Allerdings bestand eine zwingende Notwendigkeit für den Bahnbau gerade auch nicht, denn die genannten drei Orte sind durch Wasserwege sowieso bestens verbunden, wie überhaupt das gesamte Delta des Nordflusses, an dem Sanshui liegt, von einem reichhaltigen Netze natürlicher und künstlicher Wasserstraßen durchzogen ist; aber anderseits ist das Land hier so ungemein dicht bevölkert, daß allein schon der Personenverkehr den Betrieb der Bahn bezahlt gemacht hätte, wenn er richtig gehandhabt und überhaupt das ganze Unternehmen richtig geleitet worden wäre. Die Bahn ist etwa 80 km lang und ist absichtlich von den vorhandenen Wasserstraßen etwas entfernt angelegt worden, um auf diese Weise die vielen Zwischenorte, die hier liegen, mit in den Verkehr einzubeziehen. Diese Orte, welche dicht beieinander liegen, haben auch tatsächlich einen regen Personenverkehr untereinander sowie mit den beiden Endpunkten Kanton und Sanshui. Wenn sich der Betrieb trotzdem nicht bezahlt macht, so kann das nur an der Unzulänglichkeit der Einrichtungen und der Betriebshandhabung liegen. Vor etwa einem Jahre sind nun diejenigen Personen, die bis dahin den Betrieb in der Gewalt hatten, beseitigt worden und damit haben die Einnahmen eine Zunahme von 100 000 D. im Jahre erfahren; aber auch das genügt nicht, um die Anlage bezahlt zu machen, und so hat vom 1. Juli d. J. ab die Provinz Kuangtung die Bahn auf eigene Rechnung übernommen. Die Provinzialverwaltung verspricht sich Überschüsse aus dem Unternehmen. F. W.

— **Kraftwagen für den Güterverkehr in Indien.** Auf den Eisenbahnen Indiens wird schon seit Jahren über Störungen des Güterverkehrs geklagt, die namentlich darauf zurückgeführt werden, daß die Güter zu langsam von den Bahnhöfen abgefahren werden, die infolgedessen durch die lagernden und der Abholung harrenden Güter stark überlastet werden. Das hat seinen Grund wieder darin, daß zur Beförderung der Güter zwischen Bahnhof und Wohnung oder Geschäft des Empfängers ausschließlich Ochsenwagen unter der Führung von Eingeborenen verwendet werden. Ist der Ochsenwagen schon an sich ein langsames Gefährt, so wird durch die Faulheit der Führer noch viel mehr Zeit versäumt. Am empfindlichsten sind die dadurch hervorgerufenen Störungen natürlich in den großen Verkehrsmittelpunkten, wie z. B. in Kalkutta und seinen Endbahnhöfen. Um diesen Übelständen abzuhelfen, ist die Einführung von Kraftlastwagen beabsichtigt. In Kalkutta ist eine Gesellschaft mit einem Kapital von 100 000 £ in der Bildung begriffen, die mit Kraftwagen von hoher Tragfähigkeit die Beförderung von Gütern zwischen Bahnhof und Stadt besorgen will. Von dieser Maßnahme erwartet man eine erhebliche Besserung der Güterverkehrsverhältnisse, doch steht noch nicht fest, ob die beabsichtigte Gründung auch wirklich zustande kommen wird.

— **Eisenbahnrat für Deutsch-Ostafrika.** Aus Daressalam wird berichtet: Die im letzten Gouvernementsrat beratene Einrichtung eines Eisenbahnrats ist durch Verfügung des Gouverneurs eingeführt. Der Eisenbahnrat besteht aus 10 Personen, und zwar dem Eisenbahnreferenten, je zwei vom Gouvernementsrat auf drei Jahre gewählten Vertretern der Landwirtschaft, des Handels und der Industrie, einem Vertreter der Schutztruppe sowie den Betriebsleitern der Usambarabahn und Tanganjikabahn.

— **Ärztliche Überwachung der Angestellten im Speisewagendienst.** Die Pennsylvania-Eisenbahn hat neuerdings eine Dienstvorschrift erlassen, auf Grund deren alle Angestellten mit übertragbaren Krankheiten vom Dienst in den Speisewagen ausgeschlossen sind. Jeder Angestellte, der bei der Herstellung oder beim Auftragen von Speisen, beim Aufwaschen von Tafelgeschirr oder mit ähnlichen Arbeiten beschäftigt wird, muß sich einer ärztlichen Untersuchung unterwerfen, und nur wenn diese einwandfrei ausfällt, darf er in seinem Dienst bleiben. Die Bestimmungen werden auch noch auf die Angestellten ausgedehnt, die in den Vorratsräumen der Gesellschaft die Tischgeräte und das Tafelleinen verwalten. Bei der ärztlichen Untersuchung soll besonders auf Tuberkulose, Haut- und Augenkrankheiten geachtet werden. Um weiter für die Angestellten im Speisewagendienst zu sorgen, namentlich um ihnen eine angemessene Körperpflege zu ermöglichen, sind an Orten, wo diese Angestellten Ruhepausen zubringen, Aufenthaltsräume mit sauberer Bettwäsche, Bädern und anderen Vorkehrungen zur Förderung der Reinlichkeit und zur Erhöhung der Bequemlichkeit eingerichtet worden. Diese Aufenthaltsräume stehen unter ständiger Überwachung durch den Arzt der Gesellschaft.

— **Elektrische Signalbeleuchtung.** Das Hauptbedenken, das bisher der Verwendung von Elektrizität zur Beleuchtung der Signale entgegenstand, gründete sich darauf, daß die Lampen leicht durchbrannten, und das Signal dann unbeleuchtet dastand, ohne daß der Signalwärter das Verlöschen der Lampe zu bemerken brauchte. Diese Gefahr ist durch die Einführung der neueren Lampenarten geringer geworden, trotzdem ist eine Vorrichtung bemerkenswert, die auf der Pennsylvania-Eisenbahn versuchsweise eingeführt worden ist, und die die Gefahr, daß das Signal infolge Durchbrennens der Lampe unbeleuchtet bleibt, beseitigen soll. In der Signallaterne ist eine Scheibe drehbar aufgehängt, die vier Glühlampen trägt, von denen eine im Brennpunkt des Laternenspiegels brennt, während die drei anderen eine Reserve bilden. Wenn die erste durchbrennt, dreht sich die Scheibe selbsttätig, so daß die ausgebrannte Lampe beiseite geschoben und eine neue an ihre Stelle gerückt wird. Ehe die vierte Lampe auf diese Art an die Reihe kommt, muß natürlich der Signalwärter neue Lampen einsetzen, doch ist nicht anzunehmen, daß alle Lampen in einer Nacht ausbrennen, so daß in dieser Beziehung keine Bedenken bestehen. Wenn die Einrichtung sich bewährt, soll sie bei der Pennsylvania-Eisenbahn allgemein eingeführt werden.

— **Eisenbahnerkundungen in Alaska.** Die Ansichten über die wirtschaftlichen Möglichkeiten Alaskas sind heute in einer starken Umwertung begriffen. Immer mehr bricht sich die Erkenntnis Bahn, daß der größte Teil Alaskas durchaus der Besiedelung zugänglich ist und weite Strecken für Ackerbau und Viehzucht sich eignen. Die landläufige Vorstellung einer schnee- und eiserfüllten Einöde trifft nur für die nördlichsten Gebiete an der Eismeerküste zu. Auch im Bergbau scheint sich ein Umschwung vorzubereiten. Die Goldgewinnung hat ersichtlich ihren Höhepunkt überschritten, dafür zeigt die Förderung von Kupfer eine sehr rasche Zunahme und ebenso ist die Erschließung der reichen Kohlenfelder nur noch eine Frage der Zeit. Das dringendste Erfordernis für eine gedeihliche Weiterentwicklung des Landes ist die Schaffung leistungsfähiger Verkehrswege; daher ist der kürzlich bekanntgewordene Entschluß der amerikanischen Regierung, den Bahnbau im Territorium nun-

mehr selbst in Angriff zu nehmen, von höchster Bedeutung für die Zukunft Alaskas. Unter diesen Umständen ist es vielleicht angezeigt, auf die Grundlagen und die Ziele des Bahnbaues in Alaska etwas näher einzugehen. Als Unterlage dient uns hierbei ein soeben erschienener Bericht der Alaska-Eisenbahnkommission (House Document No. 1346, Washington 1913).

Den größten Teil Alaskas erfüllt ein weites, goldreiches Flachlandgebiet, das von den beiden Hauptströmen des Landes, dem Yukon und dem Kuskokwim, bewässert wird. Während des kurzen nordischen Sommers werden diese Gewässer in einer Ausdehnung von etwa 8000 km von Flußdampfern befahren; sie bilden die natürlichen Verkehrsstraßen des Territoriums. Südlich von diesen Ebenen erstreckt sich ein hohes, bis zu 300 km breites Gebirge, das bogenförmig die Südküste Alaskas begleitet und einen Ausläufer der Felsengebirge darstellt. Die Hauptaufgabe des Eisenbahnbauprogramms der Regierung wird darin bestehen, Schienenverbindungen zwischen dem Innern und den eisfreien Häfen herzustellen. Nach dem Berichte der Kommission kommen hierfür fünf Erschließungen in Frage, deren Verlauf etwa wie folgt sich gestalten würde: Die beiden ersten Linien würden vom Südosten Alaskas vordringen; als ihre Ausgangspunkte kommen Pyramid Harbor bezw. Haines am Lynn-Kanal oder die Yakutatbucht in Betracht. Sie weisen unter allen geplanten Strecken die größte Länge auf; so beträgt die Entfernung von Haines bis Fairbanks rund 650 engl. Meilen (1050 km). Zwei weitere Bahnen stützen sich auf die westlicher gelegenen Häfen des Prince Williamsundes. Zur Überschreitung des Küstengebirges stehen ihnen die Täler des Kupferflusses und der Susitna, die die beiden großen Einfallstore nach dem Innern bilden, zur Verfügung. Was die Kupferflußlinie betrifft, so würde diese von Cordova ausgehen und anfänglich dem Tale des Copper River folgen, dann in das der Gulkana einbiegen und nach Überwindung der Wasserscheide dem Laufe des Delta- und Tananaflusses entlang die Goldstadt Fairbanks erreichen. Von Cordova bis zur Chitinamündung könnte die schon bestehende Copper River and Northwestern Railway benutzt werden, so daß nur 313 Meilen neu zu bauen sein würden. Die Gesamtlänge der Linie bis Fairbanks würde 410 Meilen betragen, ihr höchster Punkt etwa 900 bis 1000 m über dem Meere liegen. Eine 38 Meilen lange Zweigbahn soll nach den Kohlengruben am Beringflusse führen. Das zweite Bahnnetz des Prince Williamsundes stützt sich auf den Hafen Seward an der Auferstehungsbucht. Die von hier ausgehende kurze Alaska Northern Railway wäre längs des Knik Arms nach dem Susitna- und Matanuskatale weiterzuführen. Das Tananatal könnte dann entweder durch eine in östlicher Richtung zur Kupferflußlinie gehende Zweigbahn oder durch eine das Susitnatal aufwärts führende Hauptlinie erreicht werden. Hierdurch würde sich gleichzeitig die Möglichkeit bieten, durch das Yentnatal eine Verbindung mit dem Kuskokwimbecken herzustellen. Eine fünfte Hauptbahn endlich würde von einem Hafen an der Iliamnabucht nach dem Kuskokwimgebiete zu bauen sein, von wo sie leicht nach dem Unterlauf des Yukon verlängert werden könnte. Der Ausschuß empfiehlt nun als dringendste Aufgaben den Bau der Linie Cordova-Chitina-Fairbanks (einschließlich der Kohlenbahn an den Beringfluß 351 engl. Meilen Neubaustrecken) und weiter den Bau einer Linie von Seward nach dem Kuskokwim-Iditarodgebiete nebst einer Zweigbahn nach den Matanuskakohlenfeldern.

Beide Bahnen wären zunächst völlig unabhängig von einander zu erbauen. Im Laufe der Jahre könnten sie durch Zweiglinien mit einander verbunden werden und schließlich sämtliche wertvollen Teile des Territoriums erreichen. Die Durchführung dieser Pläne würde den Bau von 733 engl. Meilen neuer Strecken und einen Kostenaufwand von etwa 35 Millionen Dollar erfordern. Die Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes von Alaska, die heute 466 engl. Meilen beträgt, wird sich hierdurch auf 1200 engl. Meilen (rund 1930 km) erhöhen.

— **Das Verkehrswesen Kostarikas.** Im Wirtschaftsleben Kostarikas hat sich in neuerer Zeit ein großer Umschwung vollzogen. Bildete früher der durch seine Güte berühmte Kaffee das Hauptausfuhrerzeugnis der Republik, so steht heute die Banane weitaus an erster Stelle. Der größte Teil der Bananenkulturen Kostarikas befindet sich im Besitz der United Fruit Company, und diese nimmt neuerdings auch im Verkehrswesen des Landes eine herrschende Stellung ein. Von den 607 km, die einem deutschen Konsulatsbericht zufolge das Eisenbahnnetz Kostarikas zurzeit umfaßt, werden nicht weniger als 479 km durch die United Fruit Company beherrscht. Ihrem Einfluß untersteht nicht nur die mit einem dichtmaschigen Schienennetz das Bananengebiet durchziehende Nordbahn (172 km), sondern auch die den Verkehr zwischen der atlantischen Küste und dem inneren Hochland vermittelnde Kostarika-Eisenbahn Limon - San José - Alajuela (307 km). Die Verbindung der Hauptstadt San José mit der Westküste stellt die im Regierungseigentum befindliche pazifische Eisenbahn her, die einschließlich einiger Zweiglinien 128 km mißt. Durch den im Jahre 1911 vollendeten Ausbau dieser Linie hat Kostarika eine interozeanische Bahnverbindung erhalten, die sich als ein wichtiges Beförderungsmittel des Wirtschaftslebens erwiesen hat; sie hat nicht allein die drohende völlige Abhängigkeit des Landes von der atlantischen Bahn verhindert, sondern dient auch in steigendem Maße der Anfuhr und dem leichteren Absatz der Erzeugnisse der pazifischen Seite wie Reis und Salz. An natürlichen Verkehrswegen besitzt Kostarika nicht weniger als 16 schiffbare Flüsse, von denen einige, wie der San Juan, der Grenzfluß gegen Nikaragua, auf beträchtliche Entfernungen für kleinere Dampfer und andere Fahrzeuge fahrbar sind.

— **Von den Eisenbahnen Brasiliens.** In überraschend kurzer Zeit ist es dem amerikanischen Großkapital gelungen, im Eisenbahnwesen der südamerikanischen Republiken einen maßgebenden Einfluß zu gewinnen. Der Machtbereich des neuen nordamerikanischen „Eisenbahntrusts“ erstreckt sich heute bereits von der Küste Brasiliens und Uruguays bis an die Gestade des Stillen Ozeans, von der La Platamündung bis in die Urwälder am Amazonenstrom. Den Ausgangspunkt seines Vordringens bildete Brasilien, wo die im Jahre 1906 gegründete Brazil Railway Company sein wichtiges Werkzeug darstellt. Die Aufgabe dieser Gesellschaft ist der Zusammenschluß der in den südlichen Staaten Brasiliens gelegenen Eisenbahnlinien zwecks Schaffung günstiger Betriebsverhältnisse. Wie der soeben veröffentlichte Geschäftsbericht für das Jahr 1912 mitteilt, hat die Entwicklung der Unternehmungen befriedigende Fortschritte gemacht. Das Jahr stand im Zeichen guten Geschäftsganges; die Roheinnahmen der direkt betriebenen Linien in Südbrasilien wiesen eine Zunahme um 4 031 015 Milreis oder 11,47 %, die Reineinnahmen ein Mehr von 1 411 463 Milreis (+ 9,21 %) gegen das Vorjahr auf. — Was die Abschlüsse der Untergesellschaften betrifft, an denen die Brazil Railway Co. durch Aktienbesitz interessiert ist, so betrugen die Reineinnahmen der Paulistabahn 16 592 722 Milreis gegen 15 223 923 Milreis im Jahre 1911, die der Mogyana-Eisenbahn 11 115 913 (8 901 725) Milreis. An Dividenden gelangten 12 bzw. 10 % zur Verteilung wie im Vorjahr. — Die ebenfalls dem Ring angehörende Madeira-Mamoré-Eisenbahn wurde in ihrer Gesamtlänge von 364 km am 7. September 1912 eröffnet. Der Verkehr der Linie zeigt trotz des starken Preisfalles des Kautschuks, der 38 % des gesamten Frachtgutes bildet, eine stetige Zunahme. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres wurde eine Mehreinnahme von 1 015 815 Milreis gegenüber dem gleichen Zeitraum von 1912 erzielt. Die fortschreitende Erschließung Ostboliviens, die die neue Bahn ermöglicht, wird ihr auch in Zukunft eine günstige Entwicklung sichern.

Allgemeines.

— **Ein für die Praxis geeignetes einfaches Verfahren der Winkelmessung.** Eine Art der Winkelmessung, die von F. Riep in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen“ bekanntgegeben wird, verdient wegen ihrer Einfachheit weiteren Kreisen mitgeteilt zu werden. Sie liefert für die Praxis meist genügend genaue Werte und ist anzuwenden, wenn ein Gradmesser nicht zur Hand ist.

Zu diesem Verfahren bedarf es nur eines Zirkels und eines mit Millimeterteilung versehenen Maßstabes. Um einen beliebigen Winkel zu bestimmen, beschreibt man um seinen Scheitel einen Kreis mit 57,3 mm Halbmesser und mißt am Umfang des Bogens die Größe des Winkels mittels des Maßstabes unmittelbar ab, wobei 1 mm = 1 Grad bedeutet. Die Lösung erklärt sich wie folgt: Der Umfang eines Kreises ist bekanntlich $2\,r\,\pi$. Setzt man den Kreisumfang fest, auf 360 mm = 360 Grad, dann ist der dazugehörige Halbmesser r = 57,3 mm und der zwischen den Schenkeln eines Winkels befindliche Abschnitt des mit diesem Halbmesser beschriebenen Kreises nur mit dem Millimetermaßstab zu messen, um die Grade des Winkels zu finden.

Bücherschau.

— **Württembergisch Hohenlohe-Franken,** Winke für Natur-, Kunst- und Geschichtsfreunde — der so betitelte illustrierte Prospekt ist kostenlos durch das Internationale öffentliche Verkehrsbureau, Abteilung Württemberg, Berlin W. 8, Unter den Linden 14, erhältlich. Er behandelt eine reizvolle, viel zu wenig bekannte Gegend, die im Süden begrenzt von den aussichtsreichen Waldenburger, Limpurger und Ellwanger Bergen, Teilen des von stillen Waldschluchten durchfurchten Schwäbischen Waldes, im Norden bis zum Taubergrund reicht. Dieses einstige Hohenloher Land ist durchzogen von den tiefen idyllischen Tälern des Kochers und der Jagst und übersät von einer Menge alter Städte und Dörfer, mit Schlössern und Burgen, wie kaum ein anderes in Deutschland. Hier fühlt sich auch der Reisende in eine Zeit versetzt, die längst hinter ihm liegt und die heute der Reiz der Romantik umwebt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Der neue Hauptbahnhof in Karlsruhe wird am 23. Oktober d. Js. eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Oktober 1913 wird der rechts der Bahnstrecke Swinemünde Hbf.-Wolgaster Fähre gelegene Bahnhof IV. Klasse Wolgaster Fähre, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Stückgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Oktober 1913 wird die Station Wien Donauuferbahnhof auch für den Verkehr von Gütern in Wagenladungen der Firma Erste Wiener Walzmühle Vonwiller & Comp. eröffnet werden.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Haltestelle Párisháza, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet war, ist vom 24. September d. Js. ab für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Verteilung von Drucksachen.

Zu dem alphabetischen und dem arithmetischen Fahrscheinverzeichnis ist je der Nachtrag II erschienen und — nebst einem Nachtrag zur Übersichtskarte — zur Verteilung gebracht worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 244 vom 22. September d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen und am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Bahnen, betreffend die Niederschrift U 74 über die Sitzung des ständigen Unterausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Aussee, am 2./3. September 1913 (abgesandt am 26. September d. Js.).

Nr. I 246 vom 23. September d. Js. an alle am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, die Ausgabestellen errichtet haben, betreffend Anforderung von Fahrscheinen (abgesandt am 26. September d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Tarif, Teil II, Heft A vom 1. 4. 13 u. Heft 1 vom 1. 4. 13.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Essen Hgbf (K. D. Essen) mit Frachtstückgut- und Wagenladungsfrachtsätzen in den Klassenguttarif, weiter in die Serientarife III A, III C, IV, VI A, IX, X, XIII, XIV, XV, XIX und XXIII, sowie in die Ausnahmetarife 13 A, 13 B, 13 C, 13 D, 13 E, 42, 68 A, 93 und 128 aufgenommen, und zwar mit den für die Station Essen Hbf gültigen Entfernungen und Frachtsätzen.

Breslau, 26. September 1913. (2563)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 kommen in Ergänzung der Abteilung B des Ausnahmetarifes 91 für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl) ausgenommen Rohbenzin im Verkehre von Arad, Arad-Poltura, Budapest, Ferenczváros, Budapest kiterö, Nagyvarad und Oravicza-bánya nach Bamberg, Neuaubing Nürnberg-Schweinau und Würzburg-Zell direkte Frachtsätze zur Einführung. Näheres in unserem Verkehrs-Anzeiger.

München, 25. September 1913. (2562)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Folgende Stationsnamen werden geändert: Furth b. Chemnitz in „Chemnitz-Furth", Lausigk in „Bad Lausick".

Breslau, 23. September 1913. (2561)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Oktober 1913 wird die bisherige Ladestelle für den Güterverkehr Elberfeld-Ottenbruch selbständige Tarifstation. Näheres durch den nächsten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 29. September 1913. (2565)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der im Rückvergütungswege bisher gewährte Ausnahmefrachtsatz Rheinfelden-Waldshut für Salzsendungen nach Neunkirch von 20 Centimes für 100 kg tritt am 31. Dezember d. J. außer Kraft.

Karlsruhe, 26. September 1913. (2556)
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Am 10. Oktober 1913 werden direkte Frachtsätze zwischen Löwen (Eisenbahn-Dir. Kattowitz) und Großenmeer (Oldenb. Stb.) einerseits und verschiedenen sächsischen Stationen andererseits sowie für Kleinviehsendungen in Wagenladungen nach und von Berthelsdorf (Erzgeb.) eingeführt. Die Frachtsätze sind aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben unsere Stationen Auskunft.

Dresden, 27. September 1913. (2557)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Stationen Alt Strunz, Biegnitz, Borna, Klein Gräditz, Kotzenmeuschel, Kuttlau, Lichtenberg (Kreis Sagan), Linderey, Lissen, Neukölln-Treptow, Teicha, Tschepplau, Weigmannsdorf und Ziebern-Vorwerk in den Tarif einbezogen. Die Stationen Carlshof (Pos.) und Grocholin werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 10 a und die Stationen Meerane und Potschappel als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 5 aufgenommen. Im Ausnahmetarif 6 k des Heftes 2 werden Frachtsätze für den Verkehr von der Station Lobstädt nach den Stationen Crivitz, Lübtheen und Sternberg (Meckl.) eingeführt. Außerdem wird die Station Zittau als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w einbezogen und die Entfernung Spandau-Grünhain von 383 in 283 km geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, 27. September 1913. (2558)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessischer Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tarifheft C 2.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Glückstadt als Versandstation in den Ausnahmetarif S 18 c für gesalzene Heringe und Breitlinge aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, 27. September 1913. (2559)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Tarif, Teil II vom 1. August 1909. Einführung der Dienstanweisung Nr. 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 tritt zum obengenannten Tarife die Dienstanweisung Nr. 1 in Kraft. Dieselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen in den Tarif sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der Dienstanweisung sind bei den beteiligten Verwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, 25. September 1913. (2564)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden im Verkehr zwischen den Stationen Eckernförde, Kiel, Lübeck und Schlutup einerseits und Neuruppin K. W. E. anderseits neben den bestehenden Tarifentfernungen besondere Entfernungen eingeführt, die nur für die Beförderung von Eilgut mit der Fracht-

briefvorschrift über Neustadt (Dosse) anzuwenden sind. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 25. September 1913. (2544)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.

Teil IIA, Gemeinsames Heft, Teil IIB. Besondere Hefte 1 und 2.

Am 1. Oktober neuen Stils treten folgende Tarifänderungen und Ergänzungen in Kraft:

Die Stationen Berlin Osthafen und Neukölln-Treptow des Direktionsbezirks Berlin werden in den Kilometerzeiger des Gemeinsamen Heftes, Berlin Osthafen auch in die Ausnahmetarife 2 C a und b, 2 D, 7 und 30 a, Neukölln-Treptow in den Ausnahmetarif 30 a des Besonderen Heftes 1 aufgenommen. Über Entfernungen und Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

In den Ausnahmetarif 9 (Steinkohlen) der Besonderen Hefte 1 und 2 werden als neue Versandstationen des Direktionsbezirks Kattowitz aufgenommen:

„Graf Hans Karlschacht" mit den Frachtsätzen von Lythandragrube (Köhlerschacht); die „Kokerei Czerwionka" (Abfertigungsstation Czerwionka) mit den um 3 Pfennig für 1000 kg erhöhten Frachtsätzen von Dubenskogrube; die „Kokerei Falvahütte" (Abfertigungsstation Schwientochlowitz) mit den Frachtsätzen von Deutschlandgrube. Die bisherige Tarifspalte „Deutschlandgrube" erhält die Bezeichnung „Deutschlandgrube, Kokerei Falvahütte". Die „Kokerei Velsenschächte" (Abfertigungsstation Knurow) mit den Frachtsätzen von Velsenschächte. Die bisherige Tarifspalte „Velsenschächte" erhält die Bezeichnung „Velsenschächte, Kokerei Velsenschächte".

Auf Seite 153 des Besonderen Heftes 1 ist bei „Ölde" der Frachtsatz in Spalte 10 von „288" in „278" zu berichtigen.

Bromberg, 26. September 1913. (2545)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 6. Oktober d. J. wird die Station Neudietendorf als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 d für Steinkohlenasche pp. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 25. September 1913. (2547)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif Teil II gültig vom 15. Mai 1912.

Norddeutsch-österreichischer Kohlenverkehr.

Tarif Teil II gültig vom 15. Mai 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden folgende Stationsnamen der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft abgeändert:

Graz Südbahnhof in Graz Hauptbahnhof,
Kapfenberg in Kapfenberg Südbahnhof,
Leoben Südbahnhof in Leoben Hauptbahnhof,
Neunkirchen in Neunkirchen Südbahnhof,
Wiener Neustadt in Wiener Neustadt Hauptbahnhof.

Breslau, 23. September 1913. (2546)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif. Ausnahmetarif 4 d.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Stationen Crefeld-Linn und Neuß als Versandstationen in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak (schwefelsaures) usw. einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die genannten Güterabfertigungen.

Cöln, den 25. September 1913. (2548)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. Js. werden die Stationen Zusenhofen und Nordstern in den Verkehr einbezogen Gleichzeitig werden für den Verkehr zwischen den Stationen in Frankfurt (Main) und in Stuttgart ermäßigte Frachtsätze für Obst in Geltung gesetzt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger. (2570)

Frankfurt (Main), 28. Septbr. 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

a) Ab 16. Oktober 1913 werden die Stationen der neu eröffneten Lokalbahn Breitengüßbach - Dietersdorf (Ofr.) in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

b) Mit Ablauf des Jahres 1913 treten die Frachtsätze für Reutte in Tirol und Vils, Stationen der Lokalbahn der k. k. österr. St.-B. Reutte in Tirol-Reichsgrenze bei Schönbichl, außer Kraft.

München, 29. September 1913. (2572)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 werden die Frachtsätze nach den Stationen Arnsdorf i. Riesengeb. und Krummhübel der Riesengebirgsbahn ermäßigt. Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, 29. September 1913. (2566)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Donaulände transit usw.

Tarif Teil II vom 15. Januar 1911.

Am 15. Oktober 1913 werden folgende Stationen aufgenommen: Elgersburg (K. D. Erfurt) in den Ausnahmetarif 1 (Rohstofftarif); Burg-Lesum (K. D. Hannover) in den Ausnahmetarif 19 (Stuhlrohr); Unterlüß (K. D. Hannover) in den Ausnahmetarif II (Güter aller Art); Düsseldorf-Reisholz (K. D. Elberfeld) in den Ausnahmetarif IV (Glas). Näheres enthält der Tarif- und Verkehrs-Anzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 26. September 1913. (2567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbands-Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif. Teil Va vom 18. Juni/1. Juli 1912 a./n. Stils.

Mit Gültigkeit vom 10./23. Oktober a./n. Stils 1913 werden die westlichen Schnittfrachtsätze nach den Stationen Czarnikau Filehne Süd, Krutsch und Rosko des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg ermäßigt. Die neuen Sätze sind bei der unterzeichneten Verwaltung sowie den vorgenannten Stationen zu erfahren.

Bromberg, 24. September 1913. (2568)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft A und B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1913 wird im Hefte A die Station Couillet-Montignies (formation) (Charbonnage du Trieu Kaisin) und im Ausnahmetarif 23 II (Eisen und Stahl) die Station Bielefeld Ost nachgetragen. Die Frachtsätze für Bielefeld Ost bilden sich durch Anstoß von 0,12 Francs (Klasse a) und von 0,00 Francs (Klasse b und c) an die Frachtsätze von Bielefeld Hbf. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, 26. September 1913. (2569)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember d. Js. tritt das neue Heft 7 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs in Kraft. Gleichzeitig werden aufgehoben: die Tarifhefte A 1 bis 4 vom 1. Juli 1906 für den rheinisch - westfälisch - niederländischen Güterverkehr nebst Nachträgen; ferner die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Mülheim (Rhein), Mülheim (Rhein) Eilg., Mülheim (Rhein) Nord, Porz-Urbach, Troisdorf und Wahn im Heft 6 für den norddeutsch-niederländischen Güterverkehr. Das neue Heft 7 umfaßt den Eisenbahndirektionsbezirk Cöln, die Brohlthal-Eisenbahn, Cöln-Bonner Kreisbahnen und die Crefelder Eisenbahn. Es führt in zahlreichen Fällen Ermäßigungen, in anderen Fällen aber auch Erhöhungen der Entfernungen und Frachtsätze herbei. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 25. September 1913. (2549)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badisch-Pfälz. Verkehr.

Auf 1. Dezember 1913 werden die besonderen Frachtsätze für Mühlenerzeugnisse unter Ziff. b des A.-T. 10 a für die Verbindungen Ludwigshafen Rhein Hbf. —Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte ab gelten für Mühlenerzeugnisse wieder die um 2 ₰ höheren Sätze der Kilometer-Tariftabelle des A.-T. 10 a. Für Basel Bad. Stb. bleibt der ermäßigte Satz der Ziffer b bestehen.

Karlsruhe, 23. Septbr. 1913. (2550)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad.-Württb. Güterverkehr.

Auf 1. Oktober 1913 wird die Station Oberboihingen OR. St. in den Tarif einbezogen. Die Tarifentfernungen werden gebildet durch Anstoß von 3 km an die Entfernungen der Station Unterboihingen oder der Station Nürtingen, je nach-

dem sich die niederste Gesamtentfernung ergibt.

Karlsruhe, 25. Septbr. 1913. (2551)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad.-Württb. Verkehr.

Auf den 1. Oktober 1913 werden im Ausnahmetarif 5 d für Pflastersteine aus Naturgestein weitere Frachtsätze, gültig von Hornberg nach gewissen württembergischen Stationen, eingeführt.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 23. Septbr. 1913. (2552)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Oktober d. J. tritt zum Gütertarif Basel Bad. Stb.-Schweiz ein I. Nachtrag und zum gemeinsamen schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 3 (Lebensmittel) ein III. Nachtrag in Kraft. Der erstere enthält in der Hauptsache teilweise Ermäßigungen der Frachtsätze für die Stationen südlich des Gotthards und des Lötschbergs, der letztere erweitert das Gültigkeitsgebiet und enthält Frachtsätze für die Stationen der Greyerzerbahnen. Beide Nachträge sind bei unserm Verkehrsbureau käuflich. Ferner werden mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-Baden verschiedene Änderungen und Ergänzungen durchgeführt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. Septbr. 1913. (2553)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahn-Verband.
Verkehr mit Süddeutschland.
Tarif, Teil II, Heft 1 und 2
vom 1. August 1909.
Einführung der Dienstanweisung Nr. 3

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 tritt zu den obgenannten Tarifheften die Dienstanweisung Nr. 3 in Kraft. Dieselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare der Dienstanweisung sind bei den beteiligten Verwaltungen kostenlos erhältlich.

Wien, am 25. September 1913. (2543)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Neisser Kreisbahn.

Am 1. Oktober 1913 wird zu dem Tarifheft A unserer Bahn ein Nachtrag I herausgegeben. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Neisse, 23. September 1913. (2541)
Neisser Kreisbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

Kleinbahn Grünberg-Sprottau.

Am 1. Oktober 1913 wird zu dem Tarifheft A unserer Bahn ein Nachtrag I herausgegeben. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Grünberg, 23. September 1913. (2542)
Vorstand
der Kleinbahn-Aktiengesellschaft
Grünberg-Sprottau.

2. Verdingungen.

Verdingung von 72 800 kg Kupferblech in 8 Losen, 138 700 kg Kupferplatten zu Lokomotivfeuerbuchsen in 6 Losen, 81 000 kg vollgewaltztem Stangenkupfer, 117 300 kg hohlgewalztem Stangenkupfer, 49 700 kg Kupferrohren in je 7 Losen, 8580 kg Kupferdraht in 8 Losen, 23 000 kg Messingblech in 11 Losen, 4455 kg Messingdraht in 6 Losen und 1600 kg Rundmessing in 1 Lose für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin, zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. Oktober 1913, vormittags 9½ Uhr, an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 18. Oktober 1913 an das Werkstättenamt Tempelhof einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 28. Oktober 1913, vormittags 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 12. November 1913.

Berlin, 23. September 1913. (2571)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Farben für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Etatsjahr 1914, und zwar 93 600 kg Weiß, 1000 kg Rot in Pulver, 242 000 kg weiße, 26 000 kg schwarze Ölfarbe, 18 000 kg Eisenmennige, 1560 kg Beinschwarz, 41 000 kg Caput mortuum, 4500 kg Kienruß, 140 000 kg gemahlene Kreide, 23 500 kg Ocker, 6000 kg Schieferschwarz, 27 000 kg Spachtelfarbe, 6000 kg Umbra gebrannte und 22 000 kg Umbra ungebrannte.

Eröffnung der Angebote am 16. Oktober d. Js. vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 80 ₰ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 24. Septbr. 1913. (2554)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Arbeiten für den Bau der Verbindungsbahn Rüdesheim-Sarmsheim mit Anschlüssen nach Geisenheim und Ockenheim sollen, einschl. Materiallieferung mit Ausnahme des Zements und der eisernen Walzträger, öffentlich vergeben werden, und zwar zusammen, oder nach einzelnen Losen getrennt, bzw. unter Zusammenfassung mehrerer Lose. Die Arbeiten umfassen:

Los I, Hebung und Verlegung der rechtsrheinischen Bahn, nebst Ausführung der Anschlußstrecken von Rüdesheim und Geisenheim nach der neuen Rheinbrücke, mit insgesamt rd.
- 277 000 cbm Erdbewegung für die Dämme,
- 11 000 cbm Erdaushub,
- 7500 cbm Fundamentbeton,
- 13 800 cbm aufgehendes Mauerwerk aus Beton,
- 300 cbm Werksteinen für die Bauwerke, sowie Verlegung von rd. 8000 m Oberbau;

Los III (von Stat. 20 bis 47 der Stammlinie und Anschlußstrecke nach Ockenheim) mit insgesamt rd.
- 400 000 cbm Erdbewegung für die Dämme,
- 4700 cbm Fundamentbeton,
- 12 600 cbm aufgehendes Mauerwerk aus Beton,
- 330 cbm Werksteine, für die Bauwerke, und Verlegung von rd. 11 200 m Oberbau;

Los IV (von Stat. 47 bis 66 + 50 Nahebrücke) mit insgesamt rd.
- 97 600 cbm Erdbewegung für die Dämme,
- 1050 cbm Fundamentbeton,
- 2350 cbm aufgehendes Mauerwerk aus Beton,
- 75 cbm Werksteine für die Bauwerke und Verlegung von rd. 4000 m Oberbau;

Los V (von Stat. 68 bis zum Einlauf in die Nahebahn) mit insgesamt
- 65 000 cbm Erdbewegung (Einbauen) für die Dämme,
- 450 cbm Fundamentbeton,
- 1460 cbm aufgehendes Mauerwerk aus Beton,
- 30 cbm Werksteine für die Bauwerke und Verlegung von rd. 4000 m Oberbau; und

Los VI Nahebrücke, 77,5 m l. W. mit 2 anschließenden Flutöffnungen von je 21,25 m Weite gewölbt, mit insgesamt
- 3800 cbm Fundamentaushub,
- 1500 qm Spundwände,
- 3200 m Eisenbetonpfähle,
- 3000 cbm Fundamentbeton,
- 4500 cbm aufgehendes Mauerwerk aus Beton mit Hausteinverkleidung, und 15 cbm Granit für die Auflagerquader.

Die Verdingungsunterlagen können, soweit der Vorrat reicht, gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 5 ℳ für jedes einzelne Los — nicht in Briefmarken —, durch unser Zentralbureau bezogen werden.

Die sonstigen Unterlagen können während der Dienststunden an Wochentagen von vormittags 8 Uhr bis nachmittags 1 Uhr, im Zimmer 99 unseres Verwaltungsgebäudes, Rhabanusstraße 1, eingesehen werden.

Die Angebote sind post- und bestellgeldfrei, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Los I, (III, IV, V, VI) der Verbindungsbahn Rüdesheim-Sarmsheim“ versehen, bis zu dem am Donnerstag, den 23. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes stattfindenden Eröfnungstermin an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Mainz, 23. September 1913. (2555)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1 000 000 kg Portlandzement oder Eisenportlandzement soll öffentlich vergeben werden.

Öffnung der Angebote am Montag, den 6. Oktober d. J., 10 Uhr vormittags, bei der unterzeichneten Bauabteilung, von der die Verdingungshefte gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 0,70 Mark in bar (ohne Bestellgeld) zu beziehen sind.

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Celle, 26. September 1913. (2560)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 77. 4. Oktober 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die schiedsgerichtliche Erledigung von Rechtsstreitigkeiten in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung.

(Schluß aus Nr. 76.)

III. Der Erlaß vom 22. März 1912.

1. Allgemeines.

Die in dem Erlaß vom 7. März 1910 erwähnten Verhandlungen mit dem preußischen Justizminister und die mit dem Finanzminister „insbesondere auch wegen der Frage der Honorierung der Beamten“ gepflogenen Erörterungen bezeichnet der neue Erlaß als abgeschlossen. Hiernach hat im Schoße der preußischen Staatsregierung über die auf dem Gebiete des Schiedsgerichtswesens vorhandenen praktischen und rechtlichen Fragen eine sehr eingehende Prüfung stattgefunden. Wer bei den Eisenbahndirektionen mit dieser Materie beschäftigt ist, wird es auf das lebhafteste begrüßt haben, daß endlich die lang erwartete Regelung erfolgt ist. Aus dieser Regelung ergibt sich bei genauer Betrachtung der eingehenden, aber sehr zusammengedrängt gearbeiteten Vorschriften, eine wie große Zahl praktischer und rechtlicher Fragen dabei zu berücksichtigen war. Die zahlreichen der Zentralstelle bekannt gewordenen Schiedssprüche und die aus Anlaß schiedsgerichtlicher Verfahren ergangenen Entscheidungen der ordentlichen Gerichte haben hierbei ein reiches Material geliefert.

Der Erlaß schreibt für die Schiedsgerichtsparagraphen der allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Staatsbauten, für die Ausführung von Leistungen oder Lieferungen sowie für die Ausführung von Erd-, Fels-, Rodungs- und Böschungsarbeiten eine neue Fassung vor, die gleichmäßig auch für die Schiedsgerichtsparagraphen anderweiter Vertragsbedingungen gelten soll und begleitet unter dem Hinweis, daß dabei die im Schiedsgerichtswesen gewonnenen Erfahrungen, und namentlich auch die in der letzten Zeit gemachten Beobachtungen berücksichtigt sind, diese Fassung mit eingehenden Bemerkungen. Diese stellen sich zum Teil als Anweisungen an die ausführenden Behörden dar, die nicht in den Vertrag und daher auch nicht in den Schiedsgerichtsparagraphen der Vertragsbedingungen gehören; zum Teil sind sie nähere, auch die Unternehmer und Schiedsrichter angehende Ausführungen zu dem Schiedsgerichtsparagraphen, die den letzteren zu sehr beschwert haben würden, die aber durch die amtliche Veröffentlichung des ganzen Erlasses im Reichsanzeiger zur allgemeinen Kenntnis gebracht worden sind, und dadurch allgemeine Bedeutung erlangt haben. Formell sind die Bemerkungen so gearbeitet, daß bei ihrer Durchsicht sich im Anschluß an die Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen die ganze Materie entwickelt.

Außer diesen Bemerkungen und der neuen Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen — worüber unten das Nähere mitgeteilt werden soll — enthält der Erlaß auch noch sonstiges Material. In dieser Hinsicht ist wichtig, daß der Minister die Hoffnung ausspricht, es werde durch die das schiedsgerichtliche Verfahren nach den verschiedenen Richtungen verbessernden Anordnungen gelingen, die auf diesem Gebiet vorhandenen Mißstände zu beseitigen. Der Minister erklärt, daß die neuen, auf durchaus wohlwollenden Absichten gegenüber den Unternehmern beruhenden Anordnungen sich als eine Probe darstellen. Sollte diese nicht gelingen, so werde in Frage kommen, die Schiedgerichtsbestimmungen aus den Verträgen ganz zu entfernen und streitige Ansprüche, die im Verhandlungs- bzw. Vergleichswege nicht zu erledigen sind, lediglich auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen. Diese Bemerkungen des Ministers enthalten zweifellos einen sehr deutlichen Wink für das Unternehmertum. Es kann nicht bestritten werden, daß auch die ausführenden Behörden nicht immer die wünschenswerte Objektivität gegenüber den Unternehmern bewahren, auch sich vielfach aus Besorgnis vor der Verantwortung zu sehr von dem formalen Wortlaut der scharf gefaßten Verträge leiten lassen. Diese scharfe Fassung und die dadurch vielfach bedingte Übermacht der Verwaltung ist ja auch bisher ein Hauptgrund gewesen, den Unternehmern die leichtere Rechts-

verfolgung durch Anrufung eines Schiedsgerichts offen zu halten. Auf der anderen Seite aber ist nicht zu verkennen, daß die neuere Entwicklung auf seiten der Unternehmer und deren Vertreter erhebliche Mißstände gezeitigt hat und daß auch Schiedsrichter, namentlich in der rechtlichen Beurteilung der ihnen vorliegenden Fragen, vielfach von ganz irrigen Voraussetzungen ausgegangen sind. Es bleibt abzuwarten, wie die Probe mit der Ausführung der Verträge, in die die neue Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen aufgenommen ist, abläuft. Bis zur Gewinnung ausreichender Erfahrungen wird, da die neue Fassung für solche Verträge, die vor Ausgabe des Erlasses abgeschlossen sind, nur mit Einwilligung des Unternehmers anzuwenden ist, noch einige Zeit vergehen.

Der neue Erlaß behandelt im übrigen, anschließend an den Erlaß vom 7. März 1910, noch eine Reihe allgemeiner, das Verhältnis zwischen der Verwaltung und den Unternehmern berührender mit dem Schiedsgerichtswesen zusammenhängender Fragen: Der Minister weist von neuem darauf hin, daß es in erster Linie darauf ankommt, Streitigkeiten mit Unternehmern tunlichst vorzubeugen und, wo solche trotzdem auftreten, rechtzeitig nach einer Lösung im Wege der Verständigung zu streben. Als Hauptfrage bei der Zuschlagerteilung im Sinne der besten Gewähr für gute Arbeit und tunlichsten Vermeidung von Streitigkeiten bezeichnet der Minister die Auswahl zuverlässiger und leistungsfähiger Unternehmer; er weist aber wiederholt darauf hin, daß die Tatsache der früheren Anweisung eines Schiedsgerichts allein nicht ausreicht, um die Zurückweisung eines Unternehmers bei weiteren Verdingungen zu rechtfertigen. Es kommt in dieser Hinsicht ganz auf die Umstände des einzelnen Falles an. Der Minister vermeidet hier grundsätzlich, weitere Regeln aufzustellen; er ist auch in dieser Hinsicht, wie aus dem Organ des Verbandes der Tiefbauunternehmer zu ersehen, auf eine Anregung dieses Verbandes nicht eingegangen. Dagegen weist der Erlaß zu der Frage wegen der Auswahl der Unternehmer noch auf einen wichtigen Punkt hin: Für den mit den Verdingungsfragen Vertrauten ist es bekannt, daß von den verdingenden Behörden bei Beurteilung der Verdingungsergebnisse die Frage der Berücksichtigung des Mindestfordernden vielfach mit zu großer Ängstlichkeit behandelt worden ist. Zum Teil geschah dies infolge einer mißverständlichen Auffassung der bestehenden Vorschriften. Der Erlaß erinnert daran, daß nach den allgemeinen Bestimmungen von 1905 bei Verdingungen solche Angebote von der Berücksichtigung ausgeschlossen sind, die eine im offenbaren Mißverhältnis zu der Leistung oder Lieferung stehende Preisforderung enthalten, so daß nach dem geforderten Preise an und für sich eine tüchtige Ausführung nicht erwartet werden kann, und daß nur ausnahmsweise in einem solchen Fall auffallend niedriger Preisforderung der Zuschlag erteilt werden darf, wenn der Bewerber als leistungsfähig und zuverlässig bekannt ist und ausreichende Gründe für die Abgabe des ausnahmsweise niedrigen Gebots beigebracht sind oder auf Befragen beigebracht werden. Die Bedeutung dieses „und" in dem Sinn, daß Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit des Unternehmers allein nicht genügt, sowie die Eigenschaft der Vorschrift als eine Ausnahmebestimmung ist in dem allgemeinen aus den Handwerkerfragen hervorgegangenen, aber für das Verdingungswesen ganz allgemeine Bedeutung besitzenden viel besprochenen Erlaß vom 7. September 1912 (Eisenbahn-Verordnungsblatt, Seite 341) betont. Der Erlaß vom 22. März 1912 tritt weiter mißverständlichen Auffassungen der allgemeinen Bestimmungen von 1905, wonach die verdingenden Behörden gehalten sind, einem der drei Mindestfordernden den Zuschlag zu erteilen, dahin entgegen, daß hierunter nicht die drei absolut Mindestfordernden, sondern die drei Anbieter zu verstehen sind, die nach Ausscheidung aller ungeeigneten, insbesondere aller Angebote mit in dem obigen Sinn zu niedrigen Preisansätzen, unter den nach jeder Richtung geeigneten Angeboten sich als die drei billigsten erweisen. Diese authentische Erläuterung wegen der Auswahl unter den drei Mindestfordernden hat den ausführenden Behörden eine wichtige Stütze gegeben.

2. Die einzelnen Vorschriften des Erlasses wegen der schiedsgerichtlichen Erledigung.

Grundsätzlich soll die Erledigung aller streitigen Rechtsansprüche, die aus Anlaß und in Ausführung des Vertrags von einer Partei gegen die andere erhoben werden (also nicht nur Ansprüche des Unternehmers gegen Verwaltung, sondern auch Ansprüche der Verwaltung gegen den Unternehmer), im Schiedsgerichtsweg erfolgen. Die Eisenbahndirektionen sind aber von dem Minister ermächtigt, im vorkommenden einzelnen Streitfall (aber nicht schon in den Bedingungen des Bau- usw. Vertrags, bei dessen Abschluß ja noch keine Streitigkeit besteht), sei es nun auf Grund ihrer Anregung, sei es auf Grund einer Anregung des Unternehmers, mit diesem zu vereinbaren, daß der Austrag der Rechtsstreitigkeit im ordentlichen Rechtsweg erfolgen soll.

Nur „streitige Rechtsansprüche" können vor ein Schiedsgericht gebracht werden und das Schiedsgericht hat nach den Vertragsbestimmungen zu entscheiden „auf der Grundlage des Vertrags und nach Maßgabe des geltenden Rechts". Der Erlaß folgt in diesem außerordentlich wichtigen Punkt einer Anregung des Gerichtsassessors Offenberg in seiner Abhandlung „Schiedsspruch und Billigkeit" (Archiv für Eisenbahnwesen, 1912, Seite 647 ff.). Die neue Bestimmung beseitigt die auf Grund der bisherigen Vorschriften für die Schiedsrichter sonst fast unbegrenzt gegebene Möglichkeit, sich über Vertrag und allgemeine Rechtsgrundsätze hinauszusetzen. An die neue Vorschrift sind, wie der Erlaß hervorhebt, die Schiedsrichter gebunden, denn der zwischen ihnen und den Parteien geschlossene Vertrag (receptum) geht begrifflich seinem wesentlichen Inhalt nach dahin, die in dem Bau-, Lieferungs- usw. Vertrag vereinbarte Schiedsrichtertätigkeit auszuüben. Eine anderweite zwischen einer Partei und einem Schiedsrichter getroffene Vereinbarung würde mit der Publizität des Erlasses unvereinbar sein, auch der anderen Partei gegenüber schon aus dem Grunde keine Rechtswirksamkeit haben, weil das receptum ein Vertragsverhältnis des Schiedsrichters nicht nur zu der ihn ernennenden Partei, sondern auch zu der anderen Partei zur Folge hat (so z. B. Urteil des Reichsgerichts vom 29. November 1904, Entscheidungen, Band 59, Seite 247). Hieran ändert hier auch der Umstand nichts, daß nach dem neuen Schiedsgerichtsparagraphen die Honorarfrage für den Schiedsrichter nur gegenüber der ihn ernennenden Partei zu regeln ist (siehe weiter unten). Im übrigen bleibt auch bei der obigen Einschränkung für die Schiedsrichter immer noch die freie Gestaltung des Verfahrens und auch sachlich die Möglichkeit einer freieren Beurteilung der ganzen Verhältnisse, als dies bei dem ordentlichen Rechtsweg angängig ist. Die Verpflichtung, auf der Grundlage des Vertrags und nach Maßgabe des geltenden Rechts zu urteilen, wird aber namentlich für den rechtskundigen Obmann ein wichtiger Fingerzeig sein und seine Stellung zu einer ausschlaggebenden gestalten.

Zur Vertretung des Fiskus in Schiedsgerichtsangelegenheiten ist nach dem neuen Schiedsgerichtsparagraphen die Behörde berufen, welche vor den ordentlichen Gerichten zur Vertretung der Verwaltung berufen wäre. Für die Eisenbahnverwaltung sind dies nach deren allgemeinen Organisationsbestimmungen die Eisenbahndirektionen und das Eisenbahn-Zentralamt. Diese haben gegenüber Ansprüchen der Unternehmer, die im Verständigungsweg nicht zu beseitigen sind, einen formellen Bescheid mit dem Hinweis zu erteilen, daß dagegen binnen einer Ausschlußfrist von vier Wochen der Schiedsgerichtsweg offen steht.

Die Zusammensetzung des Schiedsgerichts ist ganz neu geregelt. Es steht der Verwaltung und dem Unternehmer frei, im einzelnen vorkommenden Streitfall (d. h. nicht schon in dem Bau-, Lieferungs- usw. Vertrag) über die Besetzung des Schiedsgerichts eine besondere Vereinbarung zu treffen (der Erlaß nennt beispielsweise: Entscheidung durch einen Einzelschiedsrichter in Angelegenheiten von geringerer finanzieller

Bedeutung). Erfolgt aber, wie dies meist der Fall sein wird, eine solche Vereinbarung nicht, so tritt die allgemeine Bestimmung des neuen Schiedsgerichtsparagraphen ein, wonach das Schiedsgericht aus einem von dem Landgerichtspräsidenten zu bezeichnenden Obmann und aus zwei Beisitzern zu bestehen hat, von denen den einen die die Verwaltung vertretende Behörde, den anderen der Unternehmer ernennt. Die Ernennung des Obmanns hat in allen Fällen die die Verwaltung vertretende Behörde unter Darlegung des Sachverhältnisses bei dem Landgerichtspräsidenten zu beantragen, bei dem sie ihren allgemeinen Gerichtsstand hat; sie hat sich aber nach einem unterm 18. Februar 1913 an die Eisenbahndirektionen ergangenen Erlaß hierbei des Vorschlags einer bestimmten Persönlichkeit zu enthalten. Der Obmann muß die Befähigung zum Richteramt besitzen. Innerhalb dieser Grenzen, und vorbehaltlich des den Parteien nach § 1032 Z.P.O. zustehenden Ablehnungsrechts, ist der Landgerichtspräsident in der Auswahl völlig frei; er kann hiernach auch eine ihm nicht dienstlich unterstellte Persönlichkeit bezeichnen, einen Rechtsanwalt zum Obmann auswählen usw.

Wegen der Eigenschaften der Beisitzer sind eingehende Vorschriften gegeben, um tunlichste Unbefangenheit zu sichern und um zugleich dem Obmann eine für ihn sehr wertvolle Stütze zu geben. Der Minister ist den Vorschlägen nicht gefolgt, die von den Beisitzern eine bestimmte Vorbildung verlangen wollen. Es konnte auch wegen der zurzeit noch vorhandenen praktischen Schwierigkeiten die Aufstellung einer Liste zu Schiedsrichtern geeigneter Persönlichkeiten der verschiedenen technischen Berufszweige, aus der die Streitteile die Schiedsrichter auszuwählen hätten, nicht in Frage kommen. Hiernach ist in dem Schiedsgerichtsparagraphen lediglich bestimmt, daß die Parteien zu Schiedsrichtern nur solche Personen ernennen dürfen, die an dem Ausgang der Sache ganz unbeteiligt sind und von denen eine durchaus unbefangene Würdigung der Angelegenheit erwartet werden kann, und daß insbesondere von den Parteien solche Personen nicht zu Schiedsrichtern ernannt werden dürfen, die mit der Sache bereits befaßt waren „oder die gewerbsmäßig die Beratung oder Vertretung von Unternehmern bei schiedsgerichtlichen Verfahren betreiben". Die zuletzt besonders hervorgehobene Vorschrift bezweckt nach der Entwicklung, die das Schiedsgerichtswesen genommen hatte, wobei bestimmte Persönlichkeiten den Unternehmern in Zeitungsanzeigen und Zuschriften ihre Dienste sowohl als Schiedsrichter wie als Parteivertreter anboten, das Schiedsrichtertum einerseits und die Parteivertretung anderseits grundsätzlich zu trennen und Personen, die die letzteren Tätigkeiten gewerbsmäßig ausüben, allgemein von dem Schiedsrichteramt auszuschließen. Der Minister hat diesen Gesichtspunkt den Eisenbahndirektionen in einem Erlaß vom 25. Juli 1912 mitgeteilt und gleichzeitig darauf hingewiesen, daß die Gewerbsmäßigkeit in der Ausübung der Schiedsrichtertätigkeit an sich noch keinen Ausschluß vom Schiedsrichteramt bedinge. Um alle Mißverständnisse bei der Anwendung der Vorschrift wegen der Eigenschaften der Beisitzer zu vermeiden, ist in dem zuletzt genannten Erlaß noch hervorgehoben, daß bei den neuen Vorschriften nicht die Absicht bestanden habe, Rechtsanwälte (die nach dem obigen ja auch zu Obmännern ernannt werden können) wegen ihrer allgemeinen Berufsstellung (in der sie auch in die Lage kommen können, als Berater bzw. Vertreter von Unternehmern bei Schiedsgerichten zu wirken) von dem Amt eines Beisitzers auszuschließen. Die Bestimmung wegen der Eigenschaften der Beisitzer scheint doch nicht von allen Beteiligten genau gelesen worden zu sein. So mußte der Minister in einem unter dem 12. April 1913 dem Verband deutscher Gutachterkammern erteilten Bescheid (abgedruckt in Nr. 5 der Mitteilungen des Verbandes) auf die bei Erlassung der Bestimmung obwaltende Absicht und deren Bedeutung hinweisen. Auf weitere Auseinandersetzungen hat sich übrigens der Minister in diesem Bescheid nicht eingelassen, aber betont, daß die Frage, ob die Voraussetzungen für einen Ausschluß gegeben sind, nur auf Grund der Umstände des einzelnen Falls festgestellt werden kann.

Die zuletzt erörterten Vorschriften gelten für beide Streitteile. Daneben gibt der Minister seinen Behörden Anweisung, wie sie bei der Ernennung des einen Beisitzers zu verfahren haben: Sie sollen auch jeden Schein vermeiden, als ob die Verwaltung nicht nach größter Unbefangenheit in bezug auf die Besetzung des Schiedsgerichts strebe. Der Beisitzer ist grundsätzlich nicht aus den Beamten der den Streit führenden Eisenbahndirektion oder deren untergebenen Dienststellen zu wählen. Für viele Fälle wird empfohlen, den Beisitzer überhaupt außerhalb des Kreises der im aktiven Dienst befindlichen preußisch-hessischen Staatseisenbahnbeamten zu suchen. Fällt aber die Wahl auf einen Beamten des Ressorts des Ministers der öffentlichen Arbeiten, so ist die Übernahme der Schiedsrichtertätigkeit für den Gewählten keine Amtspflicht. Er tritt für die nach seiner freien Überzeugung auszuübende Schiedsrichtertätigkeit aus jedem Abhängigkeitsverhältnis zu seiner Verwaltung heraus. Die ihm zu gewährende Vergütung hat nicht die Eigenschaft einer Remuneration für besondere amtliche Dienste, sondern die einer Bezahlung für eine außeramtliche Tätigkeit. Durch diese Vorschriften ist gegenüber der von den Behörden bei Ernennung des einen Beisitzers vielfach geübten nicht ganz einwandfreien Praxis Remedur geschaffen, und es ist eine wegen der Stellung der Beamten als Schiedsrichter obwaltende staatsrechtliche Auffassung beseitigt, die in der Praxis häufig zu Schwierigkeiten geführt hat. Zugleich ist aber damit auch die Bedeutung einer Anzahl aus Ablehnungsfällen erwachsener oberstrichterlicher Entscheidungen, zu denen jene Praxis Anlaß gegeben hatte, beseitigt (zu vergl. die erste Anmerkung oben bei Abschnitt II).

Von der durch § 1034 Z.P.O. gegebenen Möglichkeit, in bezug auf das bei dem Schiedsgericht zu beobachtende Verfahren eine besondere Vertragsbestimmung zu treffen, ist bei der neuen Fassung des Schiedsgerichtsparagraphen nur im engsten Sinn Gebrauch gemacht: Es sind zunächst aus der früheren Fassung die Vorschriften wegen der Art der Abstimmung übernommen. Im übrigen ist als neue Vertragsbestimmung (die nach dem, was oben wegen der Verpflichtung der Schiedsgerichte gesagt ist, auf der Grundlage des Vertrags und nach Maßgabe des geltenden Rechts zu urteilen, auch für die Schiedsrichter gilt) aufgenommen, daß der Obmann das ganze Verfahren zu leiten, auch allein den zur Vorbereitung der Angelegenheit bis zur Verhandlung des Schiedsgerichts erforderlichen Verkehr mit den Parteien zu führen hat. Die neue Vertragsbestimmung soll dem Zustand ein Ende machen, wonach sich in vielen Fällen die Schiedsrichter als Beistände „ihrer" Partei fühlten, mit dieser den Tatbestand erörterten, für sich Sachuntersuchungen veranstalteten usw. Die neuen Bestimmungen gehen auch in dieser Hinsicht von dem Bestreben aus, durch eine möglichst überragende Stellung des Obmanns die Gewähr für die größtmögliche Unbefangenheit in der ganzen Behandlung der Sache zu schaffen.

In der Kostenfrage bestanden bisher mangels ausreichender Vorschriften große Unklarheiten. Die aus dem receptum entspringenden Honoraransprüche der Schiedsrichter gegen die Parteien, die gegenüber den Parteien ergehende Kostenentscheidung des Schiedsgerichtserkenntnisses, endlich die eigentliche Kostenfestsetzung wurden nicht scharf auseinander gehalten: Die Schiedsrichter hatten sich meist lediglich auf das im 59. Band Seite 149 der Entscheidungen abgedruckte Urteil des Reichsgerichts vom 8. November 1904 gestützt, wonach die Entscheidung über den Betrag der Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens dem Schiedsgericht und nicht dem ordentlichen Gericht zusteht, ein Urteil, das aber auch das Verhältnis, in dem die Schiedsrichter zu den Parteien stehen, von den Aufgaben des Schiedsgerichts als rechtsprechender Stelle nicht unterscheidet. Dieses Urteil setzt sich außerdem mit dem dem erkennenden Senat offenbar damals nicht bekannten Urteil des Reichsgerichts vom 21. September 1903 (lediglich im 13. Bande

der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte auf dem Gebiete des Zivilrechts, Seite 243, auszugsweise abgedruckt) in Widerspruch, wonach der Schiedsrichter weder über den eigenen Honoraranspruch, noch über die Ansprüche der Parteivertreter eine Entscheidung erlassen kann. So hatten die Schiedsrichter ihren Honoraranspruch vielfach mit der Entscheidung in der Sache selbst verbunden und kurzerhand, und vielfach ohne irgendeine Spezifikation, manchmal sogar als eine an den Obmann zu zahlende und von diesem unterzuverteilende Pauschsumme, das Honorar in dem Schiedsspruch festgesetzt, ein Verfahren, gegen das mangels einer Anfechtbarkeit des Schiedsspruchs schwer etwas zu machen war. Die neuen Bestimmungen lassen den allgemeinen Rechtsgrundsatz, wonach der Schiedsrichter in einem (besonders gearteten, aber immerhin dem Auftrag ähnlichen) Verhältnis zu beiden Parteien steht, unberührt, und sie ziehen aus diesem Grundsatz auch für den Honoraranspruch des Obmanns die Folgerungen in dem Sinne, daß für die dem Obmann zu gewährende Vergütung beide Parteien als Gesamtschuldner haften. Für die Beisitzer, und zwar für diese bindend, ist die Frage so geregelt, daß dem Beisitzer ein Anspruch auf Vergütung nur gegenüber der Partei zusteht, die ihn zum Schiedsrichter ernannt hat, und daß der Unternehmer in bezug auf die Höhe der diesem Beisitzer zu gewährenden Vergütung (vorbehaltlich aber des im Falle eines Mißbrauchs der Verwaltung zustehenden Rechts, einen wegen der Art des Honorars an dem Ausgang der Sache interessierten Beisitzer abzulehnen) ganz frei ist. Diese Bestimmung hat ihren Grund darin, daß für das Honorar des Obmanns und des von der Verwaltung zu ernennenden Beisitzers gewisse Normalsätze aufzustellen waren, daß man aber von den Unternehmern nicht den Vorwurf hören wollte, sie seien durch solche Normalsätze in der Auswahl der Beisitzer beschränkt. Die genannten Normalsätze schließen sich an die in der früheren Fassung der sogenannten Hamburger Normen[1]) für Schiedsrichterhonorare bestimmten Sätze im allgemeinen an: Für die erste Stunde 20 ℳ, für jede weitere Stunde 5 ℳ, bei Reisen neben der an diesen Tagen etwa in der Sache selbst geleisteten Arbeit die gesetzlichen Tagegelder der Beamten der 4. und 5. Rangklasse. Im übrigen sind die genannten Stundensätze Höchstsätze in dem Sinn, daß die Vergütung innerhalb dieses Rahmens unter billiger Berücksichtigung des Umfangs und der Schwierigkeit der Arbeit sowie unter Berücksichtigung der persönlichen Verhältnisse des Obmanns bzw. Beisitzers festzusetzen ist. Die Festsetzung der Vergütung des Obmanns erfolgt, im Falle zwischen diesem und einer Partei nach Erlassung des Schiedsspruchs über die Liquidation Meinungsverschiedenheiten entstehen, endgültig durch den Landgerichtspräsidenten. Die Festsetzung der Liquidationen des von der Verwaltung ernannten Beisitzers erfolgt in allen Fällen endgültig durch die ernennende Behörde (Eisenbahndirektion).

Über die Kosten des schiedsgerichtlichen Verfahrens hat das Schiedsgericht urteilsmäßig, und zwar in dem Sinn zu entscheiden, daß zunächst über die Verteilung der Kosten zwischen der Verwaltung und dem Unternehmer dem Grundsatze nach erkannt wird. Dieser Teil des Schiedsgerichtsurteils wird sich hiernach in den meisten Fällen wohl als eine Quotenentscheidung darstellen. Auf Grund dieser Entscheidung haben dann die Parteien die von ihnen gezahlten bzw. noch zu zahlenden Schiedsrichterhonorare gegenüber dem Unterlegenen zu liquidieren, oder es kann die Auseinandersetzung durch die Schiedsrichter selbst in ihrer privaten Eigenschaft vorgenommen werden. Bei diesen Liquidationen bzw. bei solcher Auseinandersetzung können, was das Honorar des Obmanns und des von der Verwaltung ernannten Beisitzers angeht, Schwierigkeiten nicht wohl entstehen, da die hierfür maßgebenden Sätze des Obmanns in einer auch für dieses Verfahren maßgebenden Weise durch den Landgerichtspräsidenten festgesetzt sind, oder festgesetzt werden können, und auch gegenüber der Festsetzung des Honorars des von der Verwaltung ernannten Schiedsrichters durch die ernennende Behörde in der Praxis wohl kaum Anstände erhoben werden. Für den Unternehmer gilt hierbei unbeschadet des inneren Verhältnisses zwischen ihm und dem von ihm ernannten Beisitzer die Sonderbestimmung, daß er dessen Honorar nur in Höhe der für den Obmann vorgeschriebenen allgemeinen Sätze dem unterlegenen Gegner in Rechnung stellen darf. Es sind also auch in dieser Hinsicht bei den Liquidationen der Parteien Schwierigkeiten nicht zu erwarten. Ergeben sich trotzdem Anstände, so hat das Schiedsgericht auf Antrag einer Partei die Höhe der von den einzelnen Streitteilen zu tragenden Kostenbeträge, auf Grund seiner in dem Schiedsgerichtsurteil dem Grundsatz nach vorgenommenen Kostenverteilung nach den vorstehenden für die Liquidation der Parteien gegeneinander maßgebenden Grundsätzen festzusetzen. Es hätte vielleicht nahe gelegen, da bei solcher Festsetzung immerhin die persönlichen Verhältnisse der Schiedsrichter in einer gewissen Weise berührt werden, die Parteien wegen solcher Festsetzung auf den ordentlichen Rechtsweg zu verweisen. Es wurde jedoch hiervon Abstand genommen, da solche formelle Kostenfestsetzungen wohl nur selten nötig sein werden und den Schiedsrichtern das Vertrauen geschenkt werden muß, daß sie sich dabei an die vertraglich feststehenden Grundsätze halten.

Die neuen Schiedsgerichtsbestimmungen haben im allgemeinen Zustimmung gefunden. Bedenken wurden von einzelner Seite (namentlich auch in der Zeitschrift des Verbandes deutscher Architekten- und Ingenieurvereine) erhoben gegen die Beschränkung des Schiedsgerichts, auf Grund des Vertrags und nach Maßgabe des geltenden Rechts zu urteilen, ferner gegen die wegen der Eigenschaften der Beisitzer aufgestellten Forderungen, endlich gegen die Regelung der Kostenfrage. Aber bei diesen Beanstandungen sind doch mancherlei Mißverständnisse untergelaufen und es bleibt, wie die neuen Bestimmungen sich überhaupt erst zu erproben haben, so auch die Bewährung dieses Teils der neuen Vorschriften abzuwarten. W.

[1]) Nach der neuesten „Gebührenordnung der Architekten und Ingenieure“ genannten Fassung der Normen stehen schiedsgerichtliche Arbeiten „außerhalb dieser Gebührenordnung und sind nach der darauf verwendeten geistigen Arbeit, nach der sachlichen Stellung des Beauftragten und nach der wirtschaftlichen Bedeutung der Frage zu bewerten.“

Eisenbahnunfälle in England im Jahre 1912.

Der im Juli erschienene Bericht des englischen Handelsamts über die Eisenbahnunfälle des Jahres 1912 gibt zunächst einen Überblick über den Umfang des Eisenbahnnetzes im Vereinigten Königreich (England, Irland und Schottland). Danach besaßen die Eisenbahnen, die der Bericht behandelt, eine Streckenlänge von 37 740 km, wovon der größte Teil zwei- und mehrgleisig war. Die Länge der Hauptgleise betrug 64 450 km, wozu noch 23 590 km Nebengleis hinzukommen. Auf diesem Eisenbahnnetz wurden 663 000 000 Zugkilometer, d. s. rd. 25 000 000 weniger als im Vorjahre, zurückgelegt, und es wurden 520 000 000 t Güter, 3 000 000 t weniger als im Vorjahre, befördert. Das Jahr 1912 zeichnet sich gegenüber den vorhergehenden Jahren durch die erhebliche Zahl von Zugentgleisungen aus, von denen die folgenschwersten diejenigen in Ditton Junction auf der London- und Norwestbahn und bei Hebden auf der Lancashire- und Yorkshire-Bahn waren. Der einzige Fall, in dem ein Reisender bei einem Zugzusammenstoß tödlich verunglückte, ereignete sich bei dem Unfall in Vauxhall auf der London- und Südwestbahn. Die Zahl der im Jahre 1912 verletzten und getöteten Reisenden übertrifft zwar diejenige der Vorjahre; im Verhältnis zu der Menge der beförderten Reisenden ist jedoch namentlich die Zahl der Todesfälle zurückgegangen.

Der Bericht teilt die Unfälle in drei Gruppen: 1. Zugunfälle, 2. Unfälle, die durch die Bewegung von Zügen und Fahrzeugen entstehen, die aber keine Zugunfälle sind, und 3. Unfälle, die sich zwar auf dem Gebiet der Eisenbahnen ereignen, die aber weder zur ersten, noch zur zweiten Gruppe gehören. In allen drei Gruppen werden die Unfälle wieder gesondert aufgeführt,

je nachdem sie Reisenden, Eisenbahnbediensteten oder anderen Personen zugestoßen sind.

Die nachstehende Zusammenstellung gibt eine allgemeine Übersicht über die von dem Bericht umfaßten Verhältnisse.

	1912		1911		Durchschnitt 1901—1910	
	tot	verletzt	tot	verletzt	tot	verletzt
I. Reisende:						
a) Zugunfälle, sowie solche, die durch die Betriebsmittel und den Oberbau verursacht wurden	19	683	14	468	18	586
b) sonstige Unfälle	90	2146	92	2257	109	2018
II. Bedienstete der Eisenbahnen oder Unternehmer:						
a) wie Ia	6	154	5	115	9	142
b) wie Ib	337	5408	385	5196	413	4294
III. Andere Personen:						
a) wie Ia	—	4	—	8	1	10
b) beim Überschreiten von schienengleichen Übergängen	69	32	84	38	62	32
c) beim unbefugten Betreten der Bahnanlagen (einschl. Selbstmörder)	458	127	462	124	444	132
d) andere Personen	31	146	28	139	40	134
Zusammen	1010	8700	1070	8345	1096	7348

Eine weitere Zusammenstellung gibt die durchschnittliche Anzahl der getöteten und verletzten Reisenden in einigen früheren Zeitgruppen und im Berichtsjahre an; um diese Zahlen recht würdigen zu können, ist ihnen die Zahl der beförderten Reisenden gegenübergestellt, wobei die Inhaber von Dauerkarten, deren Zahl 1912 etwa 785 000 betrug, nicht berücksichtigt sind.

	Zahl der bei Zugunfällen getöteten	Reisenden verletzten	Zahl der beförderten Reisenden in Millionen
1875—1884*)	28	915	598,4
1885—1894*)	21	600	798,6
1895—1904*)	12	581	1 100,7
1905—1911*)	22	545	1 267,9
1912	19	683	1 294,5

*) Durchschnitt.

In den zehn, dem Jahre 1911 vorangehenden Jahren wurde durchschnittlich unter 65 000 000 Reisenden einer getötet und unter 2 100 000 Reisenden einer verletzt, während im Jahre 1912 die entsprechenden Verhältniszahlen 1 : 68 100 000 und 1 : 1 895 000 betrugen. Dabei sind wiederum die Inhaber von Dauerkarten nicht berücksichtigt, so daß die tatsächlichen Verhältnisse günstiger liegen, als sie nach diesen Zahlen erscheinen. Aus einer ähnlichen Zusammenstellung, wie die oben wiedergegebene, die sich aber auf die zweite Gruppe von Unfällen bezieht, geht hervor, daß beim Bewegen von Fahrzeugen im Jahre 1912 ein Reisender von 14 400 000 tödlich und ein Reisender von 603 000 leichter verletzt worden ist. Auch das bedeutet gegenüber dem Durchschnitt der vorhergehenden zehn Jahre mit den Verhältniszahlen 1 : 11 000 000 und 1 : 600 000 eine Verbesserung. Da außerdem gerade die letzteren Unfälle häufig durch die Unachtsamkeit der von ihnen betroffenen Personen verschuldet werden, dürfen sie den Eisenbahnverwaltungen nur in beschränktem Maße zur Last gelegt werden.

Was nun die Unfälle anbelangt, von denen Eisenbahnbedienstete betroffen worden sind, so gibt zunächst die nachstehende Zusammenstellung ein Bild von der Zahl der Unfälle im Zugverkehr, wobei der Zahl der Zugunfälle die Zahl der zurückgelegten Zugmeilen (1 Meile = 1,61 km) gegenübergestellt ist.

	Zahl der bei Zugunfällen getöteten	Eisenbahnbediensteten verletzten	Zugmeilen in Millionen
1875—1884*)	19	154	238,2
1885—1894*)	8	101	304,9
1895—1904*)	11	139	382,8
1905—1911*)	10	144	419,7
1912	6	154	412,5

*) Durchschnitt.

Eine andere Zusammenstellung enthält die Zahl der Unfälle bei bewegten Fahrzeugen, mit Ausnahme der Zugunfälle, von denen die Eisenbahnbediensteten betroffen worden sind, für die gleichen Zeiträume und stellt ihnen die Anzahl der Bediensteten gegenüber.

	Zahl der bei Bewegung von Fahrzeugen (außer bei Zugunfällen) getöteten	Eisenbahnbediensteten verletzten	Zahl der beschäftigten Bediensteten
1875—1884*)	560	2267	291 143
1885—1894*)	440	2448	367 146
1895—1904*)	457	3822	530 692
1905—1911*)	379	4670	606 407
1912	330	5379	608 750

*) Durchschnitt.

Die Vorschriften für die Streckenarbeiter sollten, wie in dem Bericht für das Jahr 1911 hervorgehoben worden war, von dem Gesichtspunkt aus neu bearbeitet werden, daß die persönliche Sicherheit dieser Arbeiter besser als bis dahin gewahrt werden sollte. Das Ergebnis dieser Arbeit ist eine neue Vorschrift vom Februar d. J., in der die Pflichten der Streckenarbeiter und der Aufsichtsbeamten auf der Strecke klar umschrieben sind. Danach darf keinem Angestellten der Posten des Aufpassers, der die herannahenden Züge beobachtet und die anderen Arbeiter warnt, übertragen werden, wenn er nicht vorher von den technischen Oberbeamten als dazu geeignet befunden worden ist; ferner ist die Frage eingehend geregelt, unter welchen Umständen die Arbeit bei Nebel oder Schneefall eingestellt werden soll. Dadurch soll die Gefährdung der Streckenarbeiter vermindert werden. Es muß aber zugegeben werden, daß schon vor dem Inkrafttreten der neuen Vorschrift die Verhältnisse in dieser Beziehung nicht ungünstig lagen, denn auf 97 Todesfälle und 133 Verletzungen, die die Streckenarbeiter im Jahre 1911 betroffen haben, folgten im Jahre 1912 nur 64 Todesfälle und 88 Verletzungen.

Die Unfälle, die Eisenbahnbediensteten außer Zusammenhang mit dem Zugverkehr und mit bewegten Fahrzeugen zugestoßen sind, sind aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	Zahl der bei Unfällen, außer bei Zugunfällen und bei Unfällen an bewegten Fahrzeugen getöteten	Eisenbahnbediensteten verletzten	Zahl der beschäftigten Bediensteten
1896—1904*)	40	10 237	537 979
1905—1911*)	41	16 944	606 407
1912	53	22 944	608 750

*) Durchschnitt.

Hier ist die Zahl der Verletzungen zwar hoch, dafür steht sie aber in einem sehr günstigen Verhältnis zu der Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang. Viele von diesen Unfällen stehen mit dem Eisenbahnbetrieb in keinem Zusammenhang und könnten in jedem anderen Betriebe auch vorkommen. Das gilt allerdings nicht von den Unfällen, die dadurch entstehen, daß die Angestellten der Eisenbahnen mit stromführenden Schienen und Drähten in Berührung kommen. Die Zahl dieser Unfälle geht zurück, jedenfalls weil die Neuheit der elektrischen Betriebseinrichtungen überwunden ist; außerdem geschieht viel zu ihrer Bekämpfung: an besonders gefährdeten Stellen werden die Leitungen gegen Berührung geschützt, und wo das nicht möglich ist, werden Warnungstafeln aufgestellt. 1912 kamen 14 Verletzungen durch den elektrischen Strom vor, im

Jahre vorher hatte ihre Zahl 20 betragen und es war noch ein Todesfall zu beklagen. Wenn im Jahre 1910 16 Verletzungen zu verzeichnen waren und der Durchschnitt der Jahre 1904 bis 1909 einen Todesfall und 11 Verletzungen ausmacht, so darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß in diesem Zeitraum die Länge der elektrisch betriebenen Strecken sehr erheblich gewachsen ist.

Von den Unfällen, die Angestellte der Eisenbahnen außerhalb des Zugdienstes betroffen haben, wird etwa die Hälfte auf Zufälligkeiten zurückgeführt; 1500 Unfälle hatten ihren Grund in dem Mangel an Vorsicht der verletzten Person selbst, und an 352 Unfällen trugen unvorsichtige Arbeitsgenossen die Schuld. Von 232 Unfällen wird zugegeben, daß sie durch geeignete Sicherungsmaßregeln hätten verhindert werden können.

Namentlich die letztgenannte Zahl gibt der Zeitschrift „Engineering“ bei Besprechung des Jahresberichts Veranlassung, ihre Genugtuung über den hohen Grad der Betriebssicherheit auszudrücken, der bei den englischen Eisenbahnen erreicht ist; der Beruf des englischen Eisenbahnangestellten ist demnach ein verhältnismäßig sicherer, wenn er mit der nötigen Vorsicht und Sorgfalt ausgeübt wird. Besonders erfreulich scheint „Engineering“ diese Tatsache, wenn man demgegenüber die Verhältnisse in den Vereinigten Staaten betrachtet, wo zurzeit ein wahrer Feldzug gegen die vermeidbaren Unfälle geführt wird. Die Heftigkeit dieses Kampfes läßt einen Schluß darauf zu, wie sehr bisher in dieser Beziehung gefehlt worden ist. Der Hauptgrund für die unglücklichen Verhältnisse, die in dieser Beziehung in Amerika herrschen, ist wohl in dem Mangel an Manneszucht unter den Angestellten zu suchen, denen die Erkenntnis nur schwer beizubringen ist, daß die erste Maßnahme zur Verhütung von Unfällen die strenge Befolgung der Dienstvorschriften ist. Demgegenüber tritt die Wichtigkeit der Schutzvorrichtungen, die zur Erhöhung der Sicherheit der Arbeiter an den Maschinen und an anderen Stellen angebracht werden, weit in den Hintergrund. Die Sicherungsmaßnahmen, die zur Verhütung von Unfällen im Zugverkehr getroffen werden, verursachen ungeheure Kosten; ihr Nutzen bleibt aber weit hinter dem Erfolg zurück, der dadurch erreicht werden kann, daß das gesamte Eisenbahnpersonal zu sorgsamer Ausübung seiner Obliegenheiten erzogen wird.

Unter den Zahlen, die die Unfälle auf den Eisenbahnen beleuchten, sind 458 Todesfälle und 127 Verletzungen enthalten, die Selbstmörder und Unbefugte beim Betreten des Bahnkörpers betroffen haben. Diese dürfen natürlich den Eisenbahnen nicht zur Last gelegt werden, weil die Eisenbahnverwaltungen ihnen gegenüber machtlos sind. Wernekke.

Betriebsergebnisse der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912.

Die Eigentumslänge der badischen Staatseisenbahnen erfuhr im Jahre 1912 durch Eröffnung der Nebenbahnstrecken Brühl-Ketsch und Wertheim-Mitte Mainbrücke bei Hasloch sowie durch Inbetriebnahme der eingleisigen Güterbahn Basel Gbf-Deutscher Zolleingang-Basel Rbf, ferner durch Neuvermessung eine Zunahme von 10,18 km, d. i. 0,58 % und betrug Ende 1912 an vollspurigen Strecken 1753,71 km, von denen 1487,78 km oder 84,84 % als Hauptbahnen und 265,93 km oder 15,16 % als Nebenbahnen betrieben wurden. 911,01 km oder 51,95 % waren eingleisig und 842,70 km oder 48,05 % zweigleisig. Die Betriebslänge nahm um 0,36 % zu und umfaßte Ende 1912: 1783,89 km, im Jahresdurchschnitt 1778,72 km, die Betriebslänge für den Personenverkehr betrug nur 1680,80 km und im Jahresdurchschnitt 1679,18 km. Außer den Vollspurbahnen besitzt der badische Staat noch die auf Staatskosten erbaute, 27,53 km lange schmalspurige Nebenbahn Mosbach-Mudau, die von der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter erbaut und von dieser auf die Dauer von 20 Jahren auf eigene Rechnung in Betrieb übernommen worden ist. Die Betriebsergebnisse dieser Bahn sind deshalb hier nicht berücksichtigt.

Das bis zum Ende des Jahres 1912 verwendete Anlagekapital der im Betriebe stehenden badischen Staatseisenbahnen belief sich unter Berücksichtigung der bei Ankauf von Strecken zwischen Baukosten und Kaufsummen sich ergebenden Unterschiede auf 884 212 063 ℳ gegen 853 490 857 ℳ im Vorjahre, also ein Mehr von 3,60 %. Auf 1 km Eigentumslänge entfiel ein verwendetes Anlagekapital von 504 195 ℳ, im Jahre 1911 489 519 ℳ.

Für die Beschaffung ganzer Fahrzeuge (Vermehrung und Erneuerung) wurden 1912 im ganzen 7 944 691 ℳ ausgegeben, und zwar für Lokomotiven 2 951 924 ℳ, für Personenwagen 1 125 308 ℳ und für Gepäck- und Güterwagen 3 867 459 ℳ. An eigenen Betriebsmitteln standen am Schluß des Jahres 1912 zur Verfügung: 838 Lokomotiven gegen 826 Ende 1911, 2257 Personenwagen gegen 2198 im Vorjahre und 21 867 Lastwagen gegen 20 701 Ende 1911. Auf 1 km Betriebslänge kamen 0,470 (im Vorjahr 0,465) Lokomotiven, 1,34 (i. V. 1,31) Personenwagen und 12,26 (i. V. 11,65) Lastwagen. Von den 109 915 Plätzen der Personenwagen kamen 1,81 (1,86) % auf die I., 10,47 (11,01) Prozent auf die II. und 87,72 (87,13) % auf die III. Wagenklasse. Die Lastwagen hatten eine Gesamtladefähigkeit von 295 510 (253 866) t, auf eine Achse entfiel durchschnittlich eine Ladefähigkeit von 6,59 (6,52) t. Außer den eigenen Güterwagen waren noch 271 Privatbahnwagen und 705 Privatwagen (meist Bier- und Kesselwagen) in den badischen Wagenpark eingestellt. Auf den eigenen Bahnstrecken wurden von eigenen und fremden Betriebsmitteln 29 499 785 (28 321 240) Lokomotivnutzkilometer und 1 059 604 718 (1 016 139 270) Wagenachskilometer geleistet. Bei den Güterwagen betrug das Verhältnis der Leerläufe zu den Volläufen 33,49 (33,94) % der Güterwagenleistungen; für jede auf den eigenen Betriebsstrecken bewegte Lastwagenachse betrug die durchschnittliche Nutzlast: bei den Gepäckwagen 0,08 t oder 3,11 % des Ladegewichts, bei den beladenen Güterwagen 4,33 t oder 64,24 % des Ladegewichts.

Die Verkehrsergebnisse haben sich im allgemeinen erheblich günstiger gestaltet als im Vorjahr; bei den Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr beträgt die Zunahme gegen das Vorjahr 4,78 % (1911 gegen 1910: 3,88 %), bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr 4,16 % (1911 gegen 1910: 8,45 Prozent) und bei den Einnahmen aus sonstigen Quellen 8,96 (5,50) %. Die Zahl der im Jahre 1912 beförderten Personen ist von 55,62 auf 58,63 Millionen, also um 5,41 %, die der zurückgelegten Personenkilometer von 1226,19 auf 1286,32 Millionen, also um 4,90 %, und die Einnahme aus der reinen Personenbeförderung von 29,9 auf 31,3 Millionen ℳ, also um 4,74 % gestiegen. Die Beteiligung der Wagenklassen an der Einnahme, verglichen mit dem Vorjahr, beläuft sich in Hundertteilen für die

	I. Kl.	II. Kl.	IIIa Kl.	IIIb Kl.	Militär
1912	3,29	16,16	35,55	43,35	1,65
1911	3,47	16,05	35,14	43,69	1,65

Von der gesamten Personenbeförderung entfallen auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge für den Personenverkehr 766 038 (1911: 735 326) Personen, auf 1 Lokomotivkilometer 43,60 (1911: 43,30) Personen, und auf eine bewegte Personenwagenachse 4,36 (1911: 4,47) Personen. Die Einnahme aus dem Gepäckverkehr ist von 1 174 984 auf 1 237 882 ℳ, d. i. um 5,35 % gestiegen, die Beförderung von Hunden brachte eine Mehreinnahme von 1104 ℳ, ferner betrugen die Nebeneinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 20 406 ℳ mehr als im Jahre 1911.

Die Einnahmen des gesamten Güter- und Tierverkehrs sind von 70.20 auf 73,12 Millionen ℳ, also um 4,16 % gestiegen. Die Güterbeförderung im ganzen, jedoch ohne Militärgut, Postgut und frachtpflichtiges Dienstgut, belief sich auf 21,55 Millionen Tonnen, das sind 6,01 % mehr als 1911, die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer betrug 1816,46 Millionen oder 6,55 % mehr als im Vorjahre, die Einnahme hierfür stieg von 66,73 auf 69,64 Millionen ℳ, also um 4,35 %. Von der Einnahme aus dem Gesamtgüterverkehr entfallen 2,88 % auf Eilgut, 17,03 % auf Stückgut und 80,09 % auf Wagenladungen. Auf 1 km Betriebslänge kommen 39 151 ℳ gegen 37 987 ℳ im Vorjahre, auf 1 tkm kommen 3,83 ₰ gegen 3,91 ₰ im Jahre 1911. Die Beförderungslänge einer Tonne betrug 84,28 km (1911: 83,84 km). Bei Vervielfachung der Durchschnittsbelastung einer Güterwagenachse, die leeren Wagen mitgerechnet, mit der Einnahme auf 1 Gütertonnenkilometer ergibt sich als Frachtwert einer Achse 1908: 9,72 ₰, 1909: 10,11 ₰, 1910: 10,78 ₰, 1911: 10,87 ₰ und 1912: 11,03 ₰. Die zunehmende Ladefähigkeit der Wagen und ihre zweckmäßigere Ausnutzung bewirkten sonach, daß trotz des Rückgangs beim Frachtwert einer Tonne das Steigen des Frachtwertes einer Achse anhielt.

Die Gesamteinnahme ist nach der Betriebsrechnung gegen das Vorjahr von 112,73 auf 118,15 Millionen ℳ, also 4,81 % gestiegen, während die Gesamtausgabe, die im Vorjahr 77 748 607 ℳ und im Berichtsjahre 82 662 078 ℳ betrug, ein Mehr von 4 913 471 ℳ oder 6,32 % auswies. Dies hatte zur Folge, daß die Betriebszahl gegen das Vorjahr um 1 %, nämlich von 68,97 auf 69,97 gestiegen ist. Von der Mehreinnahme entfallen auf

Personen- und Gepäckverkehr .	1 503 116 ℳ
Güterverkehr	2 920 462 „
Für Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen für Dritte	626 920 „
Für Überlassung von Fahrzeugen	348 655 „
Verschiedenes	22 862 „

Dagegen wurden weniger eingenommen für Erträge aus Veräußerungen 4705 ℳ.

Von der Mehrausgabe entfallen auf

Gehalt und Wohnungsgeld der etatsmäßigen Beamten . . .	983 007 ℳ
Andere ständige persönliche Ausgaben und Löhne	143 085 „
Tagegelder, Reise- und Umzugskosten, Nebenbezüge	85 370 „
Wohlfahrtszwecke	385 321 „
Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien	933 608 „
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen	562 470 „
Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen	2 406 325 „
Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistung fremder Beamten	62 928 „

Weniger verausgabt wurden nur

für Benutzung fremder Fahrzeuge	56 523 ℳ
und für verschiedene Ausgaben . . .	592 119 „

Die persönlichen Ausgaben (ohne die Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) betrugen 54,21 % (1911: 55,58 %) der Gesamtausgabe und zeigen eine Zunahme gegen das Vorjahr von 3,70 %. Die sachlichen Ausgaben (einschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) beliefen sich auf 45,79 % (1911: 44,42 %) der Gesamtausgabe und haben sich gegen das Vorjahr um 9,61 % vermehrt. Der als Reineinnahme an die Staatsschuldenverwaltung abgelieferte Betriebsüberschuß betrug 35 485 395 ℳ und hat gegen das Vorjahr um 503 889 ℳ oder um 1,44 % (1911 gegen 1910 um 14,58 %) zugenommen. Er beträgt 30,03 % der Gesamteinnahme (im Vorjahre 31,03 %) und bedeutet eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,09 % (1911: 4,17 %). Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge entfiel im Berichtsjahre ein Überschuß von 19 950 ℳ (19 912 ℳ), auf 1 Lokomotivnutzkilometer 1,20 ℳ (1,23) und auf 1 Wagenachskilometer 3,35 ₰ (3,44).

Dem oben nachgewiesenen Anlagekapital steht am 31. Dezember 1912 eine Eisenbahnschuld von 556 096 086 ℳ, d. i. von 61,91 % der Gesamtbauaufwendung gegenüber. Die Schuldvermehrung betrug im Jahre 1912 im ganzen 13 231 596 ℳ gleich 2,44 %, wobei ein Bauaufwand von 30 028 842 ℳ bestritten wurde. Im Jahre 1911 hatte die Schuldvermehrung 9 286 585 ℳ oder 1,74 % betragen.

Der Personalstand ist im Jahre 1912 von 27 351 im Vorjahre auf 27 939 gestiegen; davon entfallen auf Beamte 11 976 (11 914) und auf Arbeiter 15 963 (15 437). Von den Beamten waren 8619 etatmäßig und 3357 nicht etatmäßig. Die Vermehrung des Gesamtpersonals betrug 2,15 %, während es sich im Vorjahr um 1,19 % verringert hatte. Auf 1 Beamten entfiel im Jahre 1912 ein Aufwand von 2289 ℳ gegen 2257 ℳ im Vorjahre (+ 1,42 %), auf 1 Arbeiter ein solcher von 1380 ℳ gegen 1340 ℳ im Vorjahre (+ 2,99 %). Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge ergaben sich 6,73 (6,78) Beamte und 8,98 (8,79) Arbeiter, zusammen 15,71 (15,57) Köpfe.

Die Zahl der Unfälle belief sich im Jahre 1912 auf 120 gegen 116 im Vorjahre. Darunter befanden sich 15 Entgleisungen und 13 Zusammenstöße. Das Leben verloren 5 Reisende, 11 Bahnbedienstete und 3 andere Personen; verletzt wurden 28 Reisende, 44 Bahnbedienstete und 13 andere Personen. Von einer Million Reisenden wurden 1912 nur 0,09 getötet und 0,48 verletzt.

Die Bodensee-Dampfschiffahrtsverwaltung weist in ihrem Abschluß für das Jahr 1912 eine Einnahme von 477 042 ℳ (1911: 490 342 ℳ) und eine Ausgabe von 464 919 ℳ (1911: 469 211 ℳ) nach. Der Überschuß betrug 12 123 ℳ gegen 21 131 ℳ im Vorjahre und bedeutet eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 0,45 % (1911: 0,79 %).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Wie der Präsident des Reichseisenbahnamts dem Deutschen Handelstag mitteilt, hat die österreichische Regierung einen Entwurf für ein neues internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgearbeitet (s. den Aufsatz in Nr. 57 S. 912 d. Ztg.). Ein Einvernehmen mit der deutschen Regierung hat jedoch noch nicht stattgefunden. Die von Deutschland etwa zu stellenden Anträge werden im Reichseisenbahnamt vorbereitet. Den Beteiligten soll rechtzeitig Gelegenheit gegeben werden, sich dazu zu äußern. Die nächste Konferenz zur Durchsicht des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr wird voraussichtlich im Jahre 1915 stattfinden.

— **Abrechnung über beschädigte Personen- und Gepäckwagen innerhalb des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes.** In einem an das Königliche Eisenbahnzentralamt gerichteten, nachrichtlich den Königlichen Eisenbahndirektionen und der Oberrechnungskammer mitgeteiltem Erlasse vom 26. September d. J. erklärt sich der preußische Eisenbahnminister damit einverstanden, daß vom 1. Oktober d. J. ab die Grenze der Abrechnung über beschädigte Personen- und Gepäckwagen innerhalb des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes von 40 ℳ auf 400 ℳ heraufgesetzt wird.

— **Ausnahmetarif für frisches Obst.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers und Chefs des Reichsamts für die Verwaltung der Reichsbahnen wird die Einführung eines Ausnahmetarifs für frisches Obst zwischen Frankfurt (Main) und Stuttgart und im Bedürfnisfalle auch zwischen anderen preußisch-hessischen Staats- und Privatbahnstationen einerseits und Stationen der süddeutschen Bahnen anderseits auf der Grundlage der Umabfertigung in den preußisch-hessischen Übergangsstationen widerruflich genehmigt.

— **Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnen.** Die Arbeiten der Einrichtung der Eisenbahnstrecke Königszelt-Lauban und ihrer seitlichen Gebirgsstrecken für elektrische Zugförderung sind in diesem Sommer so weit fortgeschritten, daß die Hoffnung besteht, daß Ende dieses Jahres mit den Probefahrten begonnen werden kann. Diese Probefahrten sollen auf der Teilstrecke Königszelt-Dittersbach stattfinden. Die Voraussetzung für den elektrischen Probebetrieb ist die Fertigstellung des Elektrizitätswerkes in Mittelsteine. Sein innerer Ausbau ist so weit, daß Kessel und Maschinen für einen geringeren Betrieb bis Ende des Jahres in Gang kommen können. Was die Fahrzeuge anlangt, so werden die Probefahrten zunächst noch nicht mit Lokomotiven, von denen 72 bestellt worden sind, sondern mit Triebwagenzügen gemacht werden. Diese Züge bestehen aus drei kurz gekuppelten Wagen, von denen der mittlere der Triebwagen ist, und bieten Platz für 150 Personen. In einer der nächsten Nummern der Zeitung werden wir eingehend über den augenblicklichen Stand der Arbeiten berichten.

— **Die Eisenbahnhochbrücke über den Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Eisenbahnverlegung bei Rendsburg.** Wie wir einem Aufsatz des „Zentralblatts der Bauverwaltung" entnehmen, wurde am 1. Oktober die Hochbrücke mit der Eisenbahnverlegung bei Rendsburg, die bemerkenswerteste Neuanlage zur Überführung des Landverkehrs über den erweiterten Kanal, dem Betriebe übergeben. Schleswig-Holsteins bedeutendste Eisenbahnlinie, die von Hamburg über Neumünster, Rendsburg, Schleswig nach Flensburg und weiter nach Dänemark führt, kreuzte bisher zusammen mit der Bahnlinie Kiel-Rendsburg-Husum den Kaiser-Wilhelm-Kanal südlich von Rendsburg auf zwei eingleisigen Drehbrücken von je 50 m lichter Durchfahrtweite. Da diese Weite für die Durchführung des neuen Kanalquerschnitts nicht ausreicht, müssen die Brücken dem Erweiterungsbau zum Opfer fallen. Ihr Ersatz durch neue, weiter gespannte Drehbrücken kam um so weniger in Frage, als bereits seit einer Reihe von Jahren die bei der Überfahrt von Zügen unvermeidlichen Unterbrechungen des rasch wachsenden Kanalverkehrs immer störender wurden und Drehbrücken auch für den ebenfalls ständig zunehmenden Bahnverkehr manche Schwierigkeiten und Gefahren mit sich brachten. Bahn- und Schiffsverkehr mußten daher unabhängig voneinander gemacht werden, das geschah durch den Bau einer zweigleisigen Eisenbahnhochbrücke.

Auf den Drehbrücken liegt Schienenoberkante etwa 7 m über dem Kanalwasserstande. Die Hochbrücke mußte eine lichte Höhe von 42 m über dem mittleren Kanalwasserstand erhalten und erforderte außerdem eine Konstruktionshöhe von rd. 1,5 m. Zur Überwindung dieses Höhenunterschiedes wurden auf beiden Seiten des Kanals bei dem vorhandenen flachen Gelände umfangreiche Bahnverlegungen erforderlich, deren Ausdehnung durch die Forderung bestimmt wurde, daß das Steigungsverhältnis der Bahn das Maß 1 : 150 nicht überschreiten sollte. Auf der Südseite des Kanals stellten die örtlichen Verhältnisse der Entwicklung keine Hindernisse entgegen. Auf der Nordseite mußte jedoch, um das zulässige Gefälle ausbilden zu können, die Strecke zwischen der Hochbrücke und dem Bahnhof Rendsburg künstlich verlängert werden, da der Bahnhof Rendsburg

von dem Kanalübergang nur etwa 600 m entfernt ist und eine Verlegung des Bahnhofes nicht angängig war. Bei gleichzeitiger Höherlegung des Bahnhofes Rendsburg um etwa 4,5 m, die für die Straßenentwicklungen der Stadt sehr erwünscht war, wurde noch die Einschaltung einer 4,5 km langen Schleife erforderlich, eine Anlage, wie sie bisher im Flachlande noch nicht vorkommt.

Die Verlegung der Bahnlinie Neumünster-Schleswig beginnt etwa 5,5 km südlich vom Kanal bei Kilometer 101,87. Die neue Linie verläuft zunächst geradlinig dicht neben der früheren bis Kilometer 104,5, wendet sich dann mit einem Halbmesser von 650 m nach Westen und später mit 600 m Halbmesser nach Norden. Bei Kilometer 107,4 wird der Kaiser-Wilhelm-Kanal überschritten. Auf dem Stadtfelde zwischen Kanal und Obereider ist die Schleife eingelegt. Die Bahn wendet sich südlich der Rendsburger Strafanstalt nach Osten, kehrt mit einem Halbkreis von 475 m Halbmesser nach Westen zurück und schließt endlich mit einem Bogen von 600 m Halbmesser an den Bahnhof Rendsburg an. Auf der Südseite mußte der bisherige Bahnhof Osterrönfeld in Fortfall kommen. Er wurde in etwa 1,8 km Entfernung von der Ortschaft auf einer Dammhöhe von rund 14 m neu angelegt. Die neue Linie Kiel-Rendsburg zweigt am Westende der Station Schülldorf in südlicher Richtung ab und mündet mit 400 m Halbmesser in den neuen Bahnhof Osterrönfeld ein. Von hier an wird die neue zweigleisige Hauptbahn nach Rendsburg benutzt. — Gleichzeitig mit den durchgehenden Strecken waren auch die vorhandenen Anschlußbahnen für gewerbliche Zwecke zu verlegen.

Die verlegten Bahnlinien sind hauptsächlich infolge der Einlegung der Schleife länger als die früheren, und zwar beträgt die Mehrlänge bei der Hauptbahn 4,8 km, bei der Kiel-Rendsburger Bahn 5,9 km und bei der Audorfer Anschlußbahn 2,7 km. Die Hauptbahn wird vom Beginn der Verlegung bis Kilometer 106,4 und von Kilometer 108,8 bis zum Anschluß an den Bahnhof Rendsburg auf Dämmen geführt, die dazwischen liegende Strecke auf eisernen Brücken, die sich auf der Südseite auf 900 m und auf der Nordseite auf 1300 m an die eigentliche Hochbrücke anschließen. Die eisernen Rampenbrücken treten an die Stelle der Erddämme, da sie bei der Höhe von etwa 28 m wirtschaftlicher als diese sind, zumal bei den Dämmen eine Reihe von kostspieligen Unterführungen für Straßen und Eisenbahnen notwendig geworden wäre. Auf der Nordseite ist der eiserne Viadukt auf Wunsch der Stadt Rendsburg etwas verlängert, damit die Stadterweiterung innerhalb der Schleife von der eigentlichen Stadt nicht durch einen hohen Dammkörper getrennt würde.

— **Die westlichen Untergrundbahnen Groß-Berlins.** Wittenbergplatz-Wilmersdorf-Dahlem und Wittenbergplatz-Kurfürstendamm-Uhlandstraße, werden, wie jetzt endgültig feststeht, am Sonntag, den 12. d. M., dem öffentlichen Verkehr übergeben werden; einige Tage zuvor findet die landespolizeiliche Abnahme der beiden Schnellbahnen statt.

— **Der städtische Osthafen in Berlin,** über den wir in Nr. 39 S. 641 berichteten, ist am 28. September unter Teilnahme zahlreicher Vertreter der staatlichen und städtischen Behörden feierlich eingeweiht worden. Staatsminister v. Breitenbach betonte in seiner bei diesem Anlaß gehaltenen Rede das lebhafte Interesse der Königlichen Staatsregierung an dieser neuesten Schöpfung kommunaler Betätigung, die in der Größe ihrer Erfolge nicht hinter der Großzügigkeit der Anlagen zurückbleiben möge, und sprach weiter von den Schwierigkeiten bei der Durchführung des Planes. Der Kaiser habe, so sagte er, dieses große Beginnen in allen Stadien mit lebhaftem Interesse verfolgt und in Würdigung der großen Bedeutung dieser Verkehrsanlagen diejenigen, die sich um das Zustandekommen des Werkes besonders hervorgetan, mit Auszeichnungen bedacht. Sodann überreichte der Minister eine Reihe von Ordensauszeichnungen.

Gleichzeitig mit dem Hafenbetrieb ist zum 1. Oktober auch die neugeschaffene Güterstation Berlin-Osthafen und die zum Hafen führende Verbindungsbahn eröffnet worden. Diese verbindet die Rangierbahnhöfe Stralau-Rummelsburg und Lichtenberg mit dem Hafengelände, untertunnelt den Ringbahnkörper und mündet mit zahlreichen Gleisen in das Hafengelände ein. Bei der Feier wurde auch die Hafenbahn befahren; die beiden für ihren Betrieb bestimmten Lokomotiven erhielten die Namen „Wermuth“ und „Michelet“.

— **Eisenbahnunglück auf der Rheinuferbahn.** Aus Bonn, 1. d. M., wird gemeldet: Ein folgenschweres Eisenbahnunglück ereignete sich heute nacht auf der Strecke Cöln-Bonn der Rheinuferbahn in der unmittelbaren Nähe der Station Bonn-Ellerstraße. Der um 12 Uhr von Cöln abfahrende und aus zwei Wagen bestehende Schnellzug, der fahrplanmäßig 12 Uhr 40 Minuten in Bonn-Ellerstraße eintrifft, konnte aus bisher unbekannten Gründen vor der Station nicht zum Halten gebracht werden. Der Zug fuhr in voller Fahrt durch die Station und geriet an einer sehr scharfen Kurve an der Ellerstraße ins Schleudern, so daß die Wagen umschlugen. Von den etwa 15 Personen, die sich in beiden Wagen befanden, ist eine Person, ein Reisender, tot, fünf Personen sind schwer und sieben leicht verletzt. Außerdem sind noch zwei Bahnbedienstete leicht verletzt worden. An dem Aufkommen von drei schwer Verletzten wird gezweifelt. Der Führer, der unverletzt ist, gibt an, er sei auf der Fahrt ohnmächtig geworden und daher nicht in der Lage gewesen, zu bremsen. Der Wagenführer wurde unter dem Verdacht, den Unfall leichtsinnig verschuldet zu haben, verhaftet. Hierzu geht noch eine amtliche Meldung ein, in der es heißt: Am 1. Oktober früh 12 Uhr 38 Min. entgleiste am Ellerbahnhof in Bonn der aus zwei Wagen bestehende Schnellzug 72 der Rheinuferbahn, weil der Fahrer mit großer Geschwindigkeit, entgegen der Betriebsvorschrift, durch den Bahnhof hindurch in eine Kurve von 53 Meter Radius einfuhr. Beide Wagen sind in der Fahrtrichtung nach links umgefallen. Soweit die Untersuchung bis jetzt übersehen läßt, hat der Führer die Bedienung der Luftdruckbremse unterlassen. Die Notbremse ist vom Zugführer anscheinend nicht vor der Entgleisungsstelle gezogen worden. Der Betrieb auf der Rheinuferbahn ist seit heute früh 7 Uhr wieder hergestellt. Der Betrieb auf der Vorgebirgsbahn wird durch Umsteigen aufrechterhalten, der Materialschaden ist nicht erheblich.

— **Elektrischer Betrieb der Wiesenthalbahn.** Mit der Eröffnung des neuen Badischen Bahnhofes in Basel am 14. September d. J. ist auch der elektrische Betrieb der von Basel nach Zell führenden Wiesenthalbahn aufgenommen worden. Die Länge der Bahn, welche die Stadt Basel mit dem hochindustriellen badischen Wiesenthal verbindet, beträgt rd. 30 km; Steigungen sind nicht vorhanden. Die Kraft für den Betrieb wird von dem nur wenige Kilometer von der Stadt Basel entfernt gelegenen Kraftwerk Augst-Wyhlen bezogen, das in dem Aufsatze über die Umgestaltung der Anlagen der badischen Staatsbahnen bei Basel in Nr. 63 S. 985/986 d. Ztg. näher beschrieben ist. Der jährliche Pachtzins, den die badische Eisenbahnverwaltung an das Kraftwerk zu entrichten hat, beträgt 120 000 *M* im Jahre, für diesen Preis wird aber der badische Bahnhof in Basel mit beleuchtet. Zur Verwendung kommt einfacher und Wechselstrom von 10 000 Volt. Die Fahrleitung entspricht der Bauart von Siemens & Halske. Die Lokomotiven können eine Stundengeschwindigkeit von etwa 50 km erreichen.

— **Staats- und wirtschaftswissenschaftliche Fortbildungskurse in Frankfurt (Main).** Die städtische Verwaltung, die Akademie für Sozial- und Handelswissenschaften, das Institut für Gemeinwohl und die Gesellschaft für wirtschaftliche Ausbildung veranstalten wiederum Fortbildungskurse im Gebäude der Akademie in der Zeit vom 14. Oktober bis Ende November dieses Jahres. Die Kurse, die diesmal unter dem Gesichtspunkte der Weltwirtschaft alle in dieses Feld einschlagenden Zweige der nationalökonomischen Wissenschaft umfassen, kennen keine Beschränkung der Teilnehmerzahl, der Vorbildung und der Berufsangehörigkeit, jedoch sollen die Vorträge und Besichtigungen in erster Linie den Interessen der Teilnehmer dienen, die verwaltungsmäßig oder juristisch vorgebildet und von einer Behörde angemeldet oder entsandt sind. Die Gebühren betragen 60 *M* für Teilnehmer und für Hörer 2 *M* für die zweistündige Einzelvorlesung.

— **Kleinkinderschulen.** Gleichwie im Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz (s. Nr. 72 S. 1120 d. Ztg.) bestehen seit längerer Zeit Kleinkindergärten im Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Schon am 1. Oktober 1905 wurde im Anschluß an die in Soest erbauten staatseigenen Mietwohnhäusern für Unterbeamte und Arbeiter ein Kleinkindergarten eröffnet. Die Schule besteht aus einem besonderen Gebäude, das neben dem eigentlichen Spielzimmer ein Lesezimmer, einen Warte- und Geräteraum, zwei Wannen- und zwei Brausebäder sowie zwei Zimmer für die Kindergärtnerin enthält. An den Bau schließt sich eine 50 qm große Halle an, die nach einer Seite hin offen ist und Gelegenheit gibt, während der wärmeren Jahreszeit den Unterricht auch bei weniger gutem Wetter in frischer Luft abzuhalten. Der Bau und die Einrichtung des Kindergartens erforderten einen Kostenaufwand von 11 700 *M*. Das Schulgeld beträgt wöchentlich 10 *ℳ* für jedes Kind. Doch sind das dritte und jedes weitere Kind ein und derselben Familie frei.

Eine weitere Kleinkinderschule hat der Arbeiter-Bauverein, e. G. m. b. H. in Cassel, in seinem in der Vorstadt Kirchditmold erbauten Wohnhäusern im Jahre 1906 eingerichtet. Der Staat, die Stadt Cassel und verschiedene gemeinnützige Vereine zahlen Zuschüsse. Auch der Eisenbahnverein in Cassel unterhält während der Sommermonate einen Kindergarten für vier- bis zwölfjährige Kinder. Unter Aufsicht einer Kindergärtnerin werden die Kinder mit Spielen, Anfertigung von Handarbeiten usw. von 2 bis 6 Uhr nachmittags beschäftigt. Auf Kosten des Vereins wird den Kindern warme Milch verabfolgt. Die Einrichtungen erfreuen sich fortgesetzt eines sehr guten Besuchs und sind für viele Familien unentbehrlich geworden.

Personalnachrichten. Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den Geheimen Regierungsräten Simmers, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, und Dr. Schlomka, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, sowie den Geheimen Bauräten Bergemann, bisher Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, und Bräuning, bisher Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamtes in Köslin, die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt worden. — Versetzt sind: die Regierungsräte Rosenbaum, bisher in Stettin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau, Pütter, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Stettin, und Wilhelm Meyer, bisher in Essen, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Bromberg; — die Regierungsassessoren Brewer, bisher in Torgau, zur Eisenbahndirektion nach Essen, v. Kameke, bisher in Magdeburg, zur Eisenbahndirektion nach Stettin, Scherff, bisher in Braunschweig, zur Eisenbahndirektion nach Königsberg (Pr.), Borchart, bisher in Saarbrücken, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Torgau, Dr. Behre, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamtes 2 nach Magdeburg, Weicker, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Münster (Westf.), Johannes Schlüter, bisher in Essen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Braunschweig, Paetzolt, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Nordhausen, und Fleck, bisher in Berlin, zur Eisenbahndirektion nach Erfurt; — der Großherzoglich hessische Regierungsassessor Dr. Joseph, bisher in Cöln, zur Eisenbahndirektion nach Saarbrücken; der Eisenbahndirektor Büttner, bisher in Guben, als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes nach Bentschen; — die Regierungs- und Bauräte Humbert, bisher in Bremen, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Magdeburg, Capelle, bisher in Aachen, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts nach Sorau und Rudolf Busse, bisher in Saarbrücken, nach Königsberg (Pr.) als Vorstand eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst; — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wolfhagen, bisher in Oberlahnstein, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Erfurt; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Fritsche, bisher in Gleiwitz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Elberfeld, Ernst Ritter, bisher in Hoyerswerda, als Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 nach Gleiwitz, Froese, bisher in Neumünster, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Oberlahnstein, Lichtenfels, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Cüstrin, Mickel, bisher in Breslau, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Hoyerswerda, Gödecke, bisher in Posen, als Vorstand (auftrw.) des Eisenbahn-Betriebsamts nach Lauenburg (Pom.), Popcke, bisher in Dirschau, nach Pollnow als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Dörffer, bisher in Frankfurt (Main), nach Offenbach als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung daselbst, Karl Becker, bisher in Meiningen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), Guttstadt, bisher in Breslau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover, Euler, bisher in Cöln, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Münster, Dr.-Ing. v. Willmann, bisher in Erfurt, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Cöln, Peter Klein, bisher in Saarbrücken, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover, Karl Berg, bisher in Schlawa, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Essen und Hans Lehmann, bisher in Bremen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Bromberg; — die Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Friedrich Hartmann, bisher in Kandrzin, nach Malmedy als Vorstand des von Aachen dorthin verlegten bisherigen Eisenbahn-Betriebsamts Aachen 2, Ucko, bisher in Essen, als Vorstand der Eisenbahn-Bauabteilung nach Kandrzin und Rau, bisher in Elberfeld, nach Düsseldorf als Vorstand der dort neu errichteten Eisenbahn-Bauabteilung 2; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches v. Czarnowski, bisher in Hoyerswerda, als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts 1 nach Bremen, Krohn, bisher in Königsberg (Pr.), als Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts nach Hannover, Erich Rosenthal, bisher in Düsseldorf, nach Saarbrücken als Vorstand (auftrw.) eines Werkstättenamts bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte daselbst, Frank, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion nach Cöln, Sellge, bisher in Weimar (Thür.), zur Eisenbahndirektion nach Halle (Saale), Georg Schulz, bisher in Halle (Saale), zum Eisenbahn-Zentralamt mit Wohnsitz in Düsseldorf, Walter König, bisher in Breslau, zum Eisenbahn-Zentralamt mit Wohnsitz in Weimar (Thür.) und Hermann Luther, bisher in Stettin-Bredow, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Hannover.

Der Regierungs- und Baurat Effenberger, Mitglied der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main), ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten beauftragt. — Dem Regierungs- und Baurat Modrze, bisher Vorstand des Eisenbahn-Maschinenamts in Hannover, ist die Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitgliedes bei der Eisenbahndirektion daselbst übertragen. — Überwiesen sind: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufaches Reese, bisher beurlaubt, zur Eisenbahndirektion nach Magdeburg und der Regierungsbaumeister des Hochbaufaches Birkholz, bisher in Kolberg, zur Eisenbahndirektion nach Essen. — Zu Eisenbahnverkehrsinspektoren sind ernannt: die Eisenbahn-Betriebskontrolleure Wilhelm Krüger, bisher in Münster (Westf.), unter Versetzung nach Düsseldorf und Verleihung der Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst und Karl Kirste, bisher in Berlin, unter Versetzung nach Guben und Verleihung der Stelle des Vorstandes des Eisenbahn-Verkehrsamtes daselbst.

Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Emil Feßer ist infolge Verleihung einer etatmäßigen Regierungsbaumeisterstelle bei der Reichseisenbahnverwaltung aus der preußischen Staatseisenbahnverwaltung ausgeschieden. — Die Eisenbahndirektoren Nordmann, bisher Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes in Münster, und Klemm, bisher Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamtes in Düsseldorf, sind in den Ruhestand getreten. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufaches Reschke bei der Eisenbahndirektion in Magdeburg ist gestorben.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung wurden auf ihr Ansuchen wegen vorgerückten Alters unter Anerkennung ihrer langjährigen treuen Dienste in den Ruhestand versetzt: der Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion, Geheime Oberbaurat Adolf Wasmer in Karlsruhe unter Ernennung zum Geheimen Rat II. Klasse, das Mitglied der Generaldirektion, Oberbaurat Adalbert Baumann in Karlsruhe, unter Ernennung zum Geheimen Oberbaurat, sowie das Kollegialmitglied der Generaldirektion, Oberbaurat Edwin Kräuter in Karlsruhe, unter Ernennung zum Geheimen Oberbaurat.

Österreich.

— **Notstandstarif für Galizien.** Mit Rücksicht auf den in Galizien eingetretenen allgemeinen Notstand wurden mit Gültigkeit vom 1. d. M. bis auf Widerruf, längstens bis zum 30. April 1914, auf den österreichischen Staatsbahnen und den in Betracht kommenden, im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen für Nahrungsmittel und landwirtschaftliche Bedarfsartikel (Kartoffeln, Gemüse, Hülsenfrüchte, Reis, Futter- und Streumittel, Kunstdüngemittel) im Verkehr nach Galizien Ausnahmetarife zur Einführung gebracht, durch die im allgemeinen ein fünfzigprozentiger Frachtnachlaß von den normalen Tarifsätzen zugestanden wird. Der Zweck dieser Ausnahmetarife ist, die Fracht für den Verbraucher zu ermäßigen und demnach diesem den Unterschied gegenüber der gewöhnlichen Fracht zuzuführen. Die Ausnahmetarife gelten für die frachtgutmäßige Beförderung in Stückgutmengen, in halben und in ganzen Wagenladungen und sind im Kartierungswege anwendbar. Behufs Erlangung der Begünstigung ist erforderlich, daß in den Frachtbriefen bereits bei der Aufgabe der Zusatz „Zum Verbrauch in Galizien bestimmt“ angebracht wird und daß die Sendungen mittels Straßenfuhrwerkes oder Schleppbahn abgeführt werden. Außerdem wurden die Direktionen des galizischen Staatsbahnbereiches ermächtigt, über fallweises Einschreiten von Gemeinden für Transporte von Getreide, Mahlprodukten, Kohlen und Brennholz, wenn diese Materialien unentgeltlich an die Bevölkerung verteilt werden, im Rückvergütungsweg einen Einheitspreis von 0.16 Heller für 100 kg und 1 km zuzüglich einer Manipulationsgebühr von 5 Hellern einzuräumen. Ferner ist eine Erleichterung der Anwendungsbedingungen der bereits bestehenden 50prozentigen Frachtermäßigung für Saatguttransporte in Aussicht genommen.

— **Die Übersichtlichkeit der Tarife.** Nach den Bestimmungen der in Österreich für Tarifveröffentlichungen im Güterverkehr maßgebenden Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1905, RGB. Nr. 14 erfolgen Tarifänderungen durch Kundmachungen, wenn die Geringfügigkeit des Gegenstandes die Aufstellung eines eigenen Nachtrages nicht rechtfertigt, oder wenn die betreffende Tarifänderung wegen ihrer Dringlichkeit nicht bis zur Hinausgabe des nächsten Nachtrages verschoben werden kann, wie beispielsweise bei Einführung oder Abänderung von Tarifsätzen in einzelnen Relationen. Die genannte Verordnung bestimmt ferner, daß hinsichtlich des Güterverkehrs die Gültigkeitsdauer der Kundmachungen bis auf Widerruf, beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar des nächsten Kalenderjahres festzusetzen ist. Von dieser Befugnis haben die Bahnen in den letzten Jahren oft sehr ausgedehnten Gebrauch gemacht und

sich der ordnungsmäßigen Ergänzung der Tarife durch Nachträge oder der Ausgabe neuer Tarife zuweilen durch längere Zeit entschlagen. Die Folge davon machte sich insbesondere im Januar jeden Jahres fühlbar, wo das „Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt" oft spaltenlange Verlautbarungen für einen einzigen Verbandstarif brachte; oft aber wurden solche große Verlautbarungen, um Nachträge zu sparen, auch mehrere Jahre hindurch in immer wachsendem Ausmaße fortgeschleppt. Die Unhaltbarkeit dieses Zustandes hat nun das Eisenbahnministerium veranlaßt, auf Abhilfe zu denken, hierbei jedoch von einer Änderung der erwähnten Verordnung, welche nur gleichzeitig mit der entsprechenden in Ungarn geltenden Vorschrift erfolgen könnte, abgesehen. Um möglichst rasch zum Ziele zu gelangen, hat das Eisenbahnministerium die ihm unterstehenden österreichischen Staatsbahnen angewiesen, Tarifänderungen im Lokal-, Personen- und Güterverkehre unter Ausschluß des Kundmachungsweges nur durch Nachträge durchzuführen; im inneren Bereiche der österreichischen Staatseisenbahnverwaltung hat daher die Einführung von Tarifmaßnahmen auf anderem Wege als durch Verträge — von ganz vereinzelten Ausnahmen abgesehen — bereits jetzt gänzlich aufgehört. Gleichzeitig hat das Ministerium durch das Tariferstellungs- und Abrechnungsbureau auch mit den beteiligten Bahnverwaltungen Verhandlungen in der Richtung einleiten lassen, daß in allen in- und ausländischen Güter- und Personenverkehren Tarifmaßnahmen grundsätzlich im Wege von Nachträgen und nur in Ausnahmefällen durch Kundmachungen zur Durchführung gebracht werden sollen. Es ist bereits von nahezu allen Bahnverwaltungen die grundsätzliche Zustimmung zu dieser Absicht ausgesprochen worden, so daß in Hinkunft die Erkennung der bestehenden Tarifsätze wesentlich erleichtert sein wird. Hand in Hand hiermit geht aber auch die Vermehrung der Tarifnachträge, da durch die besprochene Maßnahme die Schnelligkeit der Geschäftsführung im Eisenbahndienste nicht beeinträchtigt werden darf. Insbesondere aber werden, da jedenfalls am 1. Januar jeden Jahres Tarifnachträge zu fast allen Tarifen oder Neuauflagen der Tarife erscheinen sollen, die vorerwähnten umfangreichen sogenannten Sammelkundmachungen völlig vermieden werden. Schon jetzt ist eine wesentliche Einschränkung des Kundmachungsteiles im Verordnungsblatte eingetreten. Die neue Einrichtung dürfte bald allgemein durchgeführt sein, und die noch verbleibenden Verlautbarungen im Verordnungsblatte werden sich auf solche Fälle beschränken, in welchen die Einführung der Tarifmaßnahmen aus wichtigen wirtschaftlichen Rücksichten ohne jeden Verzug erfolgen muß.

— **Konferenz der Braunkohleninteressenten im Eisenbahnministerium.** Kürzlich hat im Eisenbahnministerium eine Konferenz mit Vertretern der Braunkohlenindustrie über Tarife und Preise der Braunkohlen stattgefunden. In der Besprechung, an welcher auch Vertreter des Handels-, Finanz- und Arbeitsministeriums teilnahmen, wurden die tarifarischen Fragen und die Preisgestaltung, insbesondere im Zusammenhang mit der von der Staatseisenbahnverwaltung im Interesse der Hebung des Absatzes der Braunkohlenindustrie getroffenen Tarifmaßnahmen erörtert. In der Erörterung setzten die Vertreter der Braunkohlenwerke ihren Standpunkt, welcher zu Preiserhöhungen geführt hat, auseinander. Von den Vertretern des Eisenbahnministeriums wurde betont, daß die Staatsbahnverwaltung im Hinblick auf die von ihr zur Förderung der Braunkohlenindustrie eingeräumten Tarife, durch welche der Absatz der Braunkohlenwerke für fern gelegene Gebiete unterstützt wird, und angesichts der hierdurch gebrachten finanziellen Opfer darauf Gewicht legen müsse, daß von der weiteren Durchführung der Braunkohlenpreiserhöhungen, zumindest in den Verkehren des tarifarisch begünstigten Gebietes, also für weitere Entfernungen abgesehen werde; dies insbesondere mit Rücksicht auf die gegenwärtige im allgemeinen ungünstige industrielle Gesamtlage. Die Vertreter der Braunkohlenindustrie wiesen darauf hin, daß seit dem Jahre 1907 die Grobkohlenpreise bis heuer nicht geändert worden seien; für Klarsorten (Nuß) sei vom Jahre 1907 bis 1912 keinerlei Preisänderung erfolgt; 1912 sei eine solche für Nußkohle im Ausmaße von 6 H. beschlossen worden. Die ab 1. September beschlossene Preiserhöhung für alle Sorten um 4 H. für 100 Kilogramm gestatte indes nicht die Berechnung einer Preiserhöhung in diesem Maße für die Gesamtproduktion. So seien prozentual große Mengen der Gesamtförderung auf Jahre hinaus verschlossen, wobei hierunter nicht nur die zwischen 2 und 3 Millionen Tonnen im Jahr betragenden Eigenbezüge der Staatsbahnen zu rechnen seien; auch für einen sehr großen Teil der Industrien seien mehrjährige Schlüsse in bedeutenden Mengen getätigt, alle diese Mengen seien von der Preiserhöhung nicht getroffen, so daß die finanzielle Wirkung der Erhöhung sich mit kaum mehr als im Durchschnitt 1½ bis 2 H. für den Meterzentner für das Revier berechnen lasse; es ergebe sich sohin eine Ziffer, die in dem angeführten Zeitraum seit 1907 durch die Erhöhung der Gestehungskosten ausgeglichen werde. Die Braunkohlenproduzenten bemerkten ferner, sie hätten stets Verständnis für die Bestrebungen des Eisenbahnministeriums bekundet, und dies praktisch betätigt, um die Transportmengen zu erhöhen und insbesondere ferngelegene Gebiete mit Braunkohle zu versorgen. Das Ergebnis der mehrstündigen lebhaften Erörterung läßt sich dahin zusammenfassen, daß die Braunkohlenwerke sich bereit erklärten, mit den Verbrauchern in den tarifarisch begünstigsten Gegenden, soweit diese durch die wirtschaftliche Stockung getroffen werden, eine Aussprache zu pflegen, um berechtigten Wünschen der kohlenbrauchenden Unternehmungen soweit als möglich Rechnung zu tragen. Es dürften sohin als Ergebnis der gestrigen Konferenz für weitere Entfernungen die Preiserhöhungen, welche sich im Durchschnitte auf 4 H. für 100 Kilogramm belaufen, nicht im ursprünglichen Maße zur Durchführung gelangen.

— **Die Erhöhung der Braunkohlenpreise.** Im Anschluß an vorstehende Mitteilung ist noch folgendes zu berichten: Zu der Sitzung waren die Zentralstellen und die maßgebendsten Vertreter der Braunkohlenindustrie eingeladen. Die Konferenz hängt mit einem Vorgehen des Bundes österreichischer Industrieller in der gleichen Angelegenheit zusammen. Die Frachttarife für Stein- und Braunkohle auf den österreichischen Staatsbahnen sind zuletzt am 15. Mai 1912 erhöht worden. Die schon früher bestandene Abstufung der Einheitssätze ist für beide Kohlengattungen auch diesmal beibehalten worden. Die Staatsverwaltung hat jedoch, wie ihre Vertreter wiederholt erklärten, in den Ansätzen für Braunkohle gegenüber der Steinkohle insofern eine Bevorzugung eintreten lassen, als die Tarife für Braunkohle bei Entfernungen von mehr als 135 km ab Grube nur um 1 H. für 100 kg erhöht worden sind, während die Frachtverteuerung für Steinkohle auf diese Entfernungen 5 bis 10 H. für 100 kg betrug. Der Zweck dieser Tarifgestaltung ging nach den erwähnten Erklärungen der Regierungsvertreter darauf hinaus, den Braunkohlenabsatz nach jenen Gebieten zu heben, in denen neben der Braunkohle auch Steinkohle verwendet wird, und durch die kleine Frachterhöhung der Braunkohle die Konkurrenz gegen die Steinkohle im südlichen Böhmen, in Oberösterreich, ferner im Gebiete der Linien Kolin-Böhmischbrod, Kolin-Jungbunzlau und Kolin-Iglau zu erleichtern. Der Bund Österreichischer Industrieller hat nun seine Mitglieder um eheste Bekanntgabe von Angaben über die Gestaltung der Braun- und Steinkohlenpreise seit dem Inkrafttreten der neuen Braunkohlentarife ersucht, um festzustellen, ob die Absichten der Staatsbahnverwaltung wegen Bevorzugung der böhmischen Braunkohle nicht etwa durch die Preispolitik der Kohlenwerke gestört worden sind. Der Bund der Industriellen will aus den Angaben der Mitglieder ein Bild darüber gewinnen, in welchem Umfange sich die während der Gültigkeit der jetzigen Braunkohlentarife zweimal durchgeführte Erhöhung der Listenpreise bei Abschlüssen nach den in die Tarifbegünstigung für Braunkohle einbezogenen Absatzgebieten geltend gemacht hat

— **Wurmb-Denkmal.** Vor wenigen Tagen ist in der Schwarzstraße in Salzburg gegenüber dem neuen Mozarteum das Denkmal Karl Wurmbs, des Erbauers der österreichischen Alpenbahnen, vollendet worden, das am 13. d. M. in feierlicher Weise enthüllt werden soll. Das Denkmal ist das letzte Werk des Wiener Bildhauers Hans Rathausky und wird in seiner Einfachheit und Würde ein neuer Schmuck der Stadt Salzburg werden. Für die Enthüllung werden besondere Vorbereitungen getroffen, die Veranstaltung liegt in den Händen des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, der auch zu dem Denkmal die Anregung gab und im Verein mit der Stadt Salzburg und einigen Freunden des Gefeierten im Kreise der österreichischen Technikerschaft die Mittel zur Errichtung des Denkmals gesammelt hat.

Ungarn.

— **Die ungarischen Staatsbahnen im Staatshaushalte des Jahres 1910.** Der Rat am ungarischen Staatsrechnungshofe, Julius Klimes, veröffentlicht im „Pester Lloyd" einen interessanten Aufsatz über die Gebarung des ungarischen Staatshaushaltes im Jahre 1910, aus welchem wir einige interessante Einzelheiten über die Rolle der Staatsbahnen in jenem entnehmen. In den Mehreinnahmen im Ordinarium erscheinen die Transportsteuer nach der Inanspruchnahme des Transports auf Eisenbahnen mit 4,843 Millionen Kronen, die Staatseisenbahnen mit 50,116 Millionen Kronen. Bei letzteren sind noch außerhalb des Budgets 3,812 Mill. Kronen eingekommen, hauptsächlich als Beiträge der Lokalbahnen zur Beschaffung von Verkehrsmitteln und zur Erweiterung der Anschlußstationen. Die größte Abweichung vom Voranschlage haben die Staatseisenbahnen aufzuweisen, indem sich hier der Kredit um 33,506 Mill. Kronen als zu gering erwiesen hat. Von dieser Mehrausgabe entfallen 7,125 Mill. Kronen auf die Personalausgaben, 2,294 Mill. Kronen auf die sachlichen Ausgaben, 19,107 Mill. Kronen auf die ord-

nungsmäßigen Erhaltungs- und Betriebskosten und schließlich 4,980 Mill. Kronen auf die durch Feuersgefahr und andere Elementarschäden verursachten Ausgaben. Abgesehen von den letzteren Ausgaben, unter denen als größte Post die Herstellungskosten der durch Unwetter und Überschwemmung zweimal heimgesuchten Karánsebes-Orsovaer Linie in der Höhe von 1,469 Mill. Kronen auftreten, gilt als Ursache der übrigen Mehrausgaben hauptsächlich der Umstand, daß die Staatsbahnen im Jahre 1910 ein um 0,57 % größeres Streckennetz in Betrieb zu erhalten und auf diesem Netze einen um ungefähr 9 % größeren Verkehr abzuwickeln hatten als veranschlagt war. Dieses hatte selbstredend die Zunahme aller Ausgaben und in vielen Fällen solche Verfügungen zur Folge, die mit ungewöhnlichen Auslagen verbunden waren. Auch die noch immer anhaltende Teuerung der Materialien hat bei der Mehrausgabe eine Rolle gespielt. An Vorschüssen unter dem Titel der Zinsengarantie für Eisenbahnen wurden 3,997 Mill. Kronen mehr verausgabt, als veranschlagt waren. Die Ursache dieser Mehrausgabe liegt in den ungünstigen Betriebsergebnissen der Kaschau-Oderberger Eisenbahnen, die den Verkehr auf der mangelhaft ausgerüsteten Strecke nur beschwerlich und mit großen Kosten zu bewältigen imstande war. Hierzu gesellten sich große Elementarschäden und die zunehmende Teuerung. Dann konnten wegen der ungünstigen Verhältnisse des Geldmarktes die Obligationen des neuen Investierungsanlehens von 46,5 Mill. Kronen erst zu Anfang des Jahres 1910 untergebracht werden, so daß die Investierungen eine Verspätung erlitten und noch nicht voll zur Geltung kommen konnten. Bei den Kreidtüberschreitungen zu Investitionszwecken begegnen wir der bedeutendsten Mehrausgabe bei den Staatsbahnen in der Höhe von 1,632 Mill. Kronen, wovon jedoch der größte Teil durch die entsprechenden Beiträge der Lokalbahnen zur Beschaffung von Verkehrsmitteln und zur Herstellung von Anschlußstationen usw. aufgewogen wird; 137,000 Kr. wurden ohne Voranschlag zur Beendung des Baues der Arbeiterwohnhäuser in Rákospalota verwendet. Einen großen Teil der Ersparnisse machen bei den Investitionen jene 66,366 Mill. Kronen aus, welche vom Kredit für die Investitionen bei den Staatsbahnen und staatlichen Eisenfabriken usw. hauptsächlich deshalb erübrigt worden sind, weil die Gesetzgebung auf Vorschlag der Regierung das Investitionsprogramm für das Jahr 1910 gegenüber dem Voranschlage für das Jahr 1909 um mehr als 60 Mill. Kronen eingeschränkt hatte.

— Eisenbahn nach Borszék. Schon seit längerer Zeit werden Versuche angestellt Siebenbürgens bestbesuchten Badeort, Borszék, in das Eisenbahnnetz der ungarischen Staatseisenbahnen einzubeziehen. Letzthin hielten die an diesem Bahnbau beteiligten Kreise und Gemeinden in der Ortschaft Ditró eine Beratung ab, deren Beschlüsse geeignet sind, diese Bahn der Verwirklichung näher zu bringen. Die Linie würde von der Station Ditró der Székler Bahn abzweigen und über den Tölgyes-Paß führend in dem Badeorte Borszék enden. Hierdurch würde sich die Reisedauer auf 1½ Stunden vermindern, während heute der Autoomnibus hierzu 3½ bis 4 Stunden benötigt. Die Baukosten sind auf 4 Millionen Kronen veranschlagt, von denen 800 000 Kr. von den beteiligten Ortschaften zu tragen sind. Bei der Beratung in Ditró erklärten die Vertreter der Gemeinden sich bereit, den Beitrag von 800 000 Kr. zu leisten. Die Bahn wird wahrscheinlich als Lokalbahn von der Kleinbahnen-Verkehrs-Aktiengesellschaft erbaut werden.

— Große Bauten bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Verwaltung dieser Bahn läßt auf ihren Linien drei bedeutende Bahnhofbauten aufführen. Der eine Bahnhof wird in Poprád-Felka, dem Mittelpunkt des Tátraverkehrs erbaut. Die Generaldirektion unterhandelt bereits mit der Stadtvertretung behufs Überlassung des Grund und Bodens. Nach durchgeführter Erweiterung der äußeren Bahnhofsanlagen wird mit dem Bau des Aufnahmegebäudes begonnen werden. Ein neues Bahnhofsgebäude wird ferner in Késmárk aufgeführt; der Bau ist bereits begonnen. Der dritte neue Bahnhof wird in Igló erbaut, doch ist der Beginn der Bautätigkeit hier erst Anfangs nächsten Jahres zu erwarten.

Übrige europäische Länder.

— Der Expreßzug Barcelona-Paris in Wassersnot. Wie aus Perpignan gemeldet wird, wurde der Expreßzug Barcelona-Paris in der Nacht zum 1. d. M. bei der Einfahrt in den Tunnel von Villa Guiga infolge eines niedergegangenen Wolkenbruchs von solchen Wassermengen umgeben, daß er nicht vorwärts konnte. Das Wasser drang in die Schlafwagen ein, und die Reisenden mußten sich auf die oberen Schlafbetten flüchten. Erst bei Tagesanbruch gelang es den Reisenden und den Zugbediensteten nach großen Anstrengungen, den Zug zu verlassen und sich in das Haus eines Bahnwärters zu retten.

— Zugzusammenstoß auf der Zentrallondonbahn. Am 30. September ereignete sich auf der vorletzten westlichen Station Shepherds Bush dieser elektrisch betriebenen Röhrenbahn ein Unfall, indem ein auf dem ostwärts (zur Stadt) führenden Stationsgleis stehender Zug durch einen aus der westlichen Endstation Wood Lane kommenden Zug von hinten angefahren wurde, weil nach den vorliegenden Berichten der Blockwärter beim Stellen des Signals einen Fehler beging. Ernstliche Verletzungen kamen glücklicherweise nicht vor. Durch Mitteilungen in dieser Zeitung ist bekannt, daß die Zentrallondonbahn mit dem Westinghouseschen selbsttätigen Signalsystem ausgerüstet ist. Der Ausbau des früheren handbedienten Systems ist vom östlichen Endpunkt Liverpool Street bis Holland Park, Vorstation von Shepherds Bush, ausgedehnt. Der Umbau der Signaleinrichtung auch für die beiden verbleibenden Stationen Wood Lane und Shepherds Bush ist im Gange; sobald sie durchgeführt ist, werden Bedienungsfehler der vorliegenden Art ausgeschlossen sein.

— Eröffnung neuer Eisenbahnlinien in Bulgarien. Es werden soeben Vorbereitungen getroffen, die bereits während der letzten Kriegszeit für Militärbeförderung benutzten Neubaustrecken Mezdra (an der Hauptlinie Sofia-Varna)-Lome (an der Donau) 118,5 km und die Reststrecke, d. h. die Mittelstrecke der Balkanquerbahn Platschkovzi-Dabovo, 43,8 km, dem öffentlichen Verkehr zu übergeben. Die erstgenannte Linie hat folgende Stationen: Mezdra, Vratza, Babino Mala, Krivodol, Golemo Ranjuvo Selo, Boitschinovzi, Martschevo, Gabrovnitza (Haltestelle Zerovene), Metkovetz, Brusartzi, Staliiski Mahala, Borovtzi und Lom. Die größte Steigung beträgt 22 ‰, liegt zwischen Metkovetz und Brusartzi und ist 4169 m lang. Der kleinste Krümmungshalbmesser ist 300 m und die größte Erhebung 356,8 m über dem Meeresspiegel zwischen Mezdra und Vratza. Die Fortsetzung der Linie von Brusartzi nach Widdin 60,4 km wird erst im nächsten Jahre fertig, dagegen die Zweiglinie Boitschinovzi-Berkovitza, 36,6 km, dürfte noch vor Ablauf d. J. eröffnet werden. — Die Mittelstrecke der Balkanquerbahn hat folgende Stationen: Platschkovzi (Haltestelle Besovetz), Krastetz, Boruschtitza, Poppovtzi und Dabovo. Die größten Steigungen sind 25 ‰ in einer Gesamtlänge von 13 908 m, ferner ist eine Steigung vorhanden von 24 ‰ in der Länge von 4355 m. Die kleinsten Krümmungshalbmesser sind 250 und 275 m, die größte Erhebung nächst der Station Krastitz ist 882 m über dem Meeresspiegel. Insgesamt sind 17 Tunnel von zusammen 6556 m Länge. Der längste darunter hat 1006 m Länge. — Wegen des für den Bahnbau äußerst ungünstigen Geländes mußte die Bauzeit wiederholt verlängert werden. Schließlich übernahm die Regierung selbst auf Kosten der Bauunternehmung die Vollendung dieser Teilstrecke.

— Neubau der bulgarischen Station Gorna Orechowitza. Die am 14. Juni d. J. infolge eines überaus heftigen Erdbebens und am 19. Juni durch einen Wirbelsturm (Zyklon) gänzlich zerstörte wichtige Station Gorna Orechowitza, die den Kreuzungspunkt der Hauptlinie Sofia-Varna und der Transbalkanbahn Rustschuk-Starazagora bildet, soll auf Anordnung des Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphen, neu erbaut werden.

— Erkundung einer neuen bulgarischen Eisenbahnlinie. Auf Anordnung des Ministers für Eisenbahnen, Post und Telegraphen, begab sich eine Ingenieurabteilung zur Vornahme der endgültigen Erkundung auf die Linie Schumen (Schumla)-Kaznobad. Diese in Aussicht genommene neue Linie soll gleichfalls beide Hauptlinien Sofia-Varna und Sofia-Burgas miteinander verbinden.

— Eisenbahnunglück auf der Wladikawkasbahn. In der Nähe des Bahnhofes Sosyka der Wladikawkasbahn ist am 29. September d. J. der Personenzug Baku-Batum entgleist. Sechs Wagen wurden vollständig zertrümmert, 35 Personen getötet, etwa 50 verletzt. Das Unglück ist darauf zurückzuführen, daß Übeltäter die Schienen gelockert hatten, um den Zug zur Entgleisung zu bringen und dann auszuplündern. Die Verunglückten befanden sich im Postwagen, im Dienstwagen und in zwei Wagen III. Klasse.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnpläne im südwestlichen Kleinasien. Der „Köln. Ztg.“ wird aus Konstantinopel, 17. September, gemeldet: Vor einigen Wochen tauchte in der hiesigen türkischen Presse die Meldung auf, italienische Kapitalisten beabsichtigten sich wirksam an verschiedenen Unternehmungen in Kilikien und der Tekke (dem südwestlichen Kleinasien) zu beteiligen oder solche selbständig auszuführen. Diesen Nachrichten wurde aber sofort von zuständiger italienischer Seite widersprochen. Jetzt melden einige durchaus gut unterrichtete hiesige Blätter, daß der Com-

mendatore Nogara, früherer hiesiger Hauptvertreter der Ansaldowerfte und jetziger Unterhändler der italienischen Bondholders im Verwaltungsrate der osmanischen Staatsschuldenverwaltung, mit der türkischen Regierung ein Abkommen getroffen habe zur Vornahme technischer Vorarbeiten für ein Eisenbahnnetz, das Adalia, den Hauptort des Sandschaks von Tekke im Wilajet von Konia, mit der Anatolischen und der Smyrna-Aidin-Bahn verbinden soll. Auch diese Nachricht wurde sofort bestritten; jedoch Erkundigungen an gut unterrichteter Stelle lassen annehmen, daß die Sache im Grunde wohl richtig ist, daß es sich aber augenblicklich nur um Vorbesprechungen wegen der Aufnahme vor Vorstudien handle. Das geplante Eisenbahnnetz soll schmalspurig ausgeführt werden, und die englische Smyrna-Aidin-Bahn, die ein Vorzugsrecht auf die Verlängerung ihres gegenwärtig bis Isparta und Bordur reichenden vollspurigen Netzes bis Adalia besitzt, in das italienische Unternehmen einbezogen werden. Da die von den Italienern geplanten Eisenbahn die von der Anatolischen Eisenbahn gebaute und von ihr bewirtschaftete Bewässerungsanlage im Wilajet von Konia durchschneidet und der genannten Bahn auch als Zubringer dienen wird, ist der italienische Plan für die Anatolische Eisenbahngesellschaft von wesentlicher Bedeutung. Die Italiener werden sich deshalb darüber ebenso mit der Anatolischen Eisenbahngesellschaft verständigen müssen.

— **Explosionsunglück im großen Bagtschetunnel der Bagdadbahn.** In der Nacht vom 30. September zum 1. Oktober ereignete sich im großen Bagtschetunnel der Neubaustrecke der Bagdadbahn eine Explosion, die zahlreiche Opfer gefordert hat. Wie sich jetzt nach Vollendung der Aufräumungsarbeiten ergibt, fanden 22 Arbeiter den Tod, elf sind verletzt. Der Sachschaden ist nicht erheblich. Die Bauarbeiten an der Unfallstelle sind wieder aufgenommen worden. Eine Untersuchung über die Ursachen des Unglücks ist von der Baudirektion alsbald eingeleitet worden.

— **Geplante Eisenbahnverbindung zwischen Indien und Burma.** Der Plan, Britisch-Ostindien und das benachbarte Burma durch eine Eisenbahn miteinander zu verbinden, ist schon wiederholt erwogen worden. Es bestehen drei Möglichkeiten zu seiner Ausführung. Nach dem einen Plan würde die Verbindung vom nördlichen, also landseitigen Ende der Assam-Bengalischen Eisenbahn ausgehen, sich von Tinsukia durch das Hukongtal hinziehen und in die Eisenbahnen von Burma an deren Nordende einmünden. Nach dem zweiten Plan würde für die Abzweigung der Verbindungsbahn ein Punkt auf halbem Wege zwischen Anfang und Ende der Assam-Bengalischen Eisenbahn, etwa bei Lumding, zu wählen sein; sie würde dann durch den unabhängigen Staat Manipur führen und so den Anschluß an die Burma-Eisenbahn erreichen. Für den dritten Plan sind schon wiederholt Vorarbeiten gemacht worden. Für ihn ist der Ausgangspunkt der Hafen von Chittagong, wo auch die Assam-Bengalische Eisenbahn beginnt. In diesem Falle würde also die Bengalische Eisenbahn zu der neuen Verbindung gar nicht benutzt werden, sondern beide Eisenbahnen würden unabhängig voneinander von dem Hafen Chittagong ausgehen. Die Burma-Eisenbahn würde dann ungefähr in ihrer Mitte, etwa bei Prome, von der neuen Strecke erreicht werden, die sich auf einem Teil ihrer Länge an der Küste hinziehen würde. Die Regierung hat kürzlich die Ansicht der Handelskammer von Rangoon über die geplanten Bahnbauten eingeholt; diese hat sich für den zuletzt genannten Entwurf ausgesprochen, trotzdem bevorzugt aber die Regierung aus militärischen Gründen, die bei den Eisenbahnen Indiens eine wichtige Rolle spielen, die Verbindung durch das Hukongtal.

— **Amerikanische Eisenbahntarife.** Von sachkundiger Seite wird den „Dresdener Nachrichten" geschrieben: Nach Ihrem Bericht über die letzte Generalversammlung des Bundes der Industriellen in Leipzig hat der Syndikus Dr. Schneider dort ausgeführt, daß Deutschland im Wettbewerb besonders mit Amerika bezüglich des Tarifes für Rohstofftransporte auf den Eisenbahnen ungünstager gestellt sei; der Tarif betrage in Amerika nur 0,4 ₰ für die Tonne und das Kilometer, während in Deutschland als billigster Tarif 2 ₰ für Tonne und Kolimeter zu zahlen seien. Diese Darstellung darf nicht unwidersprochen bleiben. Zunächst stellt sich in Deutschland der Tarif für eine Tonne und ein Kilometer vielfach auf einen niedrigeren Betrag als 2 ₰. Vor allem aber ist die auf die amerikanischen Tarife bezügliche Angabe höchft anfechtbar. Dies ergibt sich klar aus de mnit großer Fachkenntnis geschriebenen Werke der preußischen Geheimräte Hoff und Schwabach über nordamerikanische Eisenbahnen, dem die nachstehenden Ausführungen im wesentlichen entnommen sind.

Die Bildung der Eisenbahngüterfrachtsätze in den Vereinigten Staaten ist für den Fremden schon um deswillen schwer zu ergründen, weil dort gan zandere Gesichtspunkte für die Frachtbemessung maßgebend sind als bei uns. Da sich die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in Privathänden befinden, herrscht dort der natürliche Hauptgrundsaz der Gewinnerzielung. Ferner spielen die Wettbewerbsverhältnisse eine ausschlaggebende Rolle. Frachterhöhungen, also Belastungen der Verkehrstreibenden, werden vorgenommen, sobald sich den Eisenbahnen die Möglichkeit hierzu bietet. In den Vereinigten Staaten bestehen nun zwar, wie bei uns, Güterklassifikationen. Die Frachtsätze der Normlaklassen sind aber hoch und übersteigen auf nahe Entfernungen unsere Normlafrachtsätze ganz wesentlich, wie überhaupt die Nahfrachten im Verhältnis zu den Fernfrachten in den Vereinigten Staaten sehr hoch gehalten sind. Die bedeutenden Unterschiede in den Einheitssätzen zwischen Nah- und Fernverkehr lassen aber die Annahme begründet erscheinen, daß der Nahverkehr und, was damit vielfach gleichbedeutend ist, der kleinere Verkehrstreibende den Verlust oder den Wenigerverdienst der Eisenbahnen bei den Massenartikeln über weite Entfernungen teilweise wieder aufbringen muß. So beträgt z. B. die niedrigste Fracht für Wagenladungen auf den nordamerikanischen Eisenbahnen etwa 25 ℳ, bei den meisten deutschen Bahnen dagegen nur 6 ℳ für 10 t. Ferner geht aus einer in dem bezeichneten Buche abgedruckten Tabelle hervor, daß bei wichtigen Massenartikeln, wie Kartoffeln, Holz usw., die Frachtsätze auf gewissen großen amerikanischen Eisenbahnetzen wesentlich höher sind als in Deutschland. Zum Beispiel beträgt in Amerika der Frachtsatz für 100 kg Kartoffeln auf 97 km 83 ₰, in Deutschland aber nur 28 ₰, also nur ein Drittel; für dieselbe Entfernnung berechnen jene amerikanischen Bahnen für 100 kg Holz 73 ₰ Fracht, während der Frachtsatz in Deutschland nur 38 ₰ beträgt. Auch für größere Entfernungen ergeben sich ähnliche Unterschiede zugunsten Deutschlands.

Schwieriger ist der Vergleich mit den amerikanischen Ausnahmetarifen. Diese gehen, wie zuzugeben ist, teilweise bis zu sehr niedrigen Einheitssätzen für das Tonnenkilometer (bei Kohle bis zu 0,8 ₰) herab. Der Grund hierfür liegt in den für unsere Verhältnisse ungewohnt großen Entfernungen (bis mehr als 5000 km!), woraus sich eine verhältnismäßige Herabminderung der Seblstkosten der Eisenbahnen ergibt, ferner an dem Wettbewerb mit den Wasserstraßen und endlich an den finanziellen Verbindungen zwischen den Eisenbahngesellschaften und den großen Industrie- und Handelsgesellschaften, die sich mit Kohlen, Erzen, Eisen, Getreide, Holz usw. befassen. Will man hiernach die Frachtsätze der Massenartikel mit einigem Anspruch auf Richtigkeit mit den unserigen vergleichen, so muß man natürlich etwa bis auf die Entfernungen herabgehen, auf die das Gut in Deutschland tatsächlich gefahren wird, und da stellt sich das Bild für unsere Verhältnisse keineswegs ungünstig dar. So beträgt die Fracht für eine Tonne Koks auf

	der Pennsylvania-Eisenbahn	den preußisch-hessischen und sächsischen Staatseisenbahnen
bei einer Entfernung von 109 km	3,67 ℳ	3,10 ℳ
„ „ „ „ 248 „	6,65 „	6,20 „
„ „ „ „ 529 „	10,32 „	10,90 „

Die Beförderung von Kohle ist auf Entfernungen unter 230 km in Deutschland, auf weitere Entfernungen im allgemeinen in den Vereinigten Staaten billiger. Vereinzelt werden aber die amerikanischen Tarife auch auf weitere Entfernungen von deutschen Kohlen-Ausnahmetarifen unterboten. Weiter sind die Frachten für Erze und selbst diejenigen für Baumwolle in den Vereinigten Staaten durchaus nicht immer niedriger als die deutschen. — Schon aus diesen kurzen Darlegungen erhellt, daß man allgemeine Behauptungen über billige amerikanische Frachten mit großer Vorsicht aufnehmen muß.

— **Güterwagen für schwere Lasten.** In bezug auf ihre Tragfähigkeit dürften die neuen Kohlenwagen der Norfolk und Westbahn in den Vereinigten Staaten von Amerika wohl kaum von den Wagen einer anderen Verwaltung übertroffen werden; sie fassen nämlich 80 t. Gerade in bezug auf das zulässige Ladegewicht der Güterwagen für Kohlen, Erze und ähnliche Massengüter haben die Eisenbahnen, und unter ihnen besonders diejenigen von Nordamerika, in den letzten Jahren sehr erhebliche Fortschritte gemacht, die Zahl von vier Achsen ist aber bis jetzt bei Güterwagen noch nicht überschritten worden; die neuen Wagen übertragen dagegen ihre Last auf zwei dreiachsige Drehgestelle. Sie sind 14,35 m lang und 3,15 m breit; ihrem Verwendungszweck entsprechend haben sie die übliche Form der offenen Güterwagen, die Oberkante der Seitenwände liegt 3,15 m über Schienenoberkante. Zum Entladen werden sie ausgekippt. Für Personenwagen ist ja die Anordnung von zwei dreiachsigen Drehgestellen keine Seltenheit, die dadurch gegebenen Vorbilder ließen sich aber nicht ohne weiteres auf die neuen Güterwagen mit ihrer Riesenlast übertragen, und es bedurfte deshalb der Auffindung besonderer, neuer Formen für die Drehgestellteile.

Allgemeines.

— Selbsttätige elektrische Streckenblockungen bei Straßen- und Kleinbahnen. Eine von der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, Berlin, verbreitete Flugschrift berichtet über Sicherungsanlagen für Straßen- und Kleinbahnbetrieb, die in besonderen Fällen gute Dienste leisten sollten. Bei diesen selbsttätig wirkenden elektrischen Blockungsanlagen sind zwei Hauptgruppen zu unterscheiden. Einerseits sollen sie eingleisige Strecken sperren, um zu verhindern, daß zwei Wagenzüge entgegengesetzter Fahrtrichtung die Strecke gleichzeitig befahren; anderseits sollen sie zur Blockung von Streckenkreuzungen dienen. In beiden Fällen sind optische Signale durch die Stromabnehmer der Triebwagen zu betätigen.

Für die Blockung eingleisiger Strecken ist Grundsatz, daß sich im allgemeinen nur ein einziger Wagenzug zwischen den Endweichen des eingleisigen Streckenabschnittes befinden soll. Die Einrichtung der A.E.G. kennzeichnet sich vor allem dadurch, daß nur ein Längs-Verbindungsdraht für die beiden Blockstationen erforderlich ist, während sonst im allgemeinen vier Leitungen längs der Strecke verlaufen sollen. Durch die Verwendung nur eines Längsdrahtes, der zweckmäßig an den Masten oder den Querdrähten isoliert aufzuhängen ist, werden selbstverständlich die Anlagekosten herabgedrückt und das Straßenbild weniger auffallend beeinflußt. Die regelrecht ausgeführte Anlage wirkt in folgender Weise: Der Triebwagen hat einen auf der doppelgleisigen Strecke oder der Ausweiche, kurz vor der Gleiszusammenführung, eingebauten sogenannten Einschaltkontakt mit dem Stromabnehmer zu passieren; hierdurch wird ein Stromkreis geschlossen und eine grüne Lampe als Einfahrsignal und gleichzeitig eine rote Lampe als Haltsignal am andern Ende der eingleisigen Strecke zum Aufleuchten gebracht. Durch geeignete Schaltung bleibt dieser Stromkreis während der Fahrt auf der eingleisigen Blockstrecke geschlossen und die Signalzeichen bleiben so lange bestehen, bis der Stromabnehmer hinter der Ausfahrtweiche einen Ausschaltkontakt erreicht hat. Das Aufleuchten des grünen Kontrollichtes ist also für den Führer des einfahrenden Zuges das Zeichen, daß das rote Blocklicht auch tatsächlich eingeschaltet ist und die von der entgegengesetzten Richtung ankommenden Wagen vor der Gleiszusammenführung halten müssen. Durchfährt nun der Wagen den Ausschaltkontakt, so erlöschen die beiden Signallampen, und die Strecke ist wieder frei. Nunmehr kann entweder ein Wagenzug aus entgegengesetzter Fahrtrichtung in die eingleisige Strecke einfahren, oder ein Wagen gleicher Richtung dem ersten folgen.

Die für die beiden Fahrtrichtungen eingebauten Ein- und Ausfahrkontakte können mit Leichtigkeit in die Oberleitung eingebaut werden, so daß auch bei bestehenden Anlagen, gleichgültig, ob sie für Rollen- oder Bügelstromabnehmer eingerichtet sind, der nachträgliche Einbau ohne weiteres erfolgen kann. Zu einer vollständigen Anlage gehören zwei Schaltapparate, bestehend aus einem Doppelrelais mit den erforderlichen Vorschaltwiderständen und Sicherungen, das in einem wasserdicht abgeschlossenen Gußeisenkasten untergebracht ist, der zweckmäßig an einem Mast oder an einem Hause in der Nähe der Ausweiche befestigt wird. Die beiden Signallampen an jedem Endpunkt der eingleisigen Strecke sind zu einer durch eine grüne und eine rote Glasscheibe abgeschlossenen Doppellaterne vereinigt. In jeder grünen Abteilung sind gewöhnlich zwei, und in jeder roten drei Glühlampen angeordnet und so geschaltet, daß jeweilig die beiden grünen Lampen an einem Ende mit den drei roten Lampen am andern Ende in Hintereinanderschaltung brennen. Diese Doppellaternen können entweder am Mast, an einem Hause, oder auch am Querdraht befestigt werden.

Für die angegebene Ausführungsart, die bei nicht allzustarkem Verkehr allen Anforderungen genügen dürfte, gilt die folgende Betriebsvorschrift:

1. Findet ein Wagen an den Einfahrtstellen zur eingleisigen Strecke die Signallampen nicht leuchtend, so ist die Strecke für ihn frei, und er kann einfahren. 2. Brennt jedoch eine der beiden Lampen bei der Ankunft bereits, so ist die Strecke für den Wagen solange gesperrt, bis die Signale wieder erloschen sind. 3. Sollte einmal der — selten vorkommende — Fall eintreten, daß zwei Wagen entgegengesetzter Fahrtrichtung die beiden Einschaltkontakte zufällig gleichzeitig passieren, so leuchtet keine Lampe auf. Daher ist zu beachten, daß das Nichtbrennen der Lampen wohl ein Zeichen dafür ist, daß die Strecke frei ist, jedoch darf ein Wagen erst dann in die Weiche einfahren und die eingleisige Strecke passieren, wenn sein grünes Kontrollicht für ihn sichtbar wird; nur dann hat er die Gewähr, daß das rote Blocklicht auf der entgegengesetzten Seite eingeschaltet ist. In diesem Falle müssen beide Wagen etwas zurückfahren, bis ihre Stromabnehmer vor den Einschaltkontakten stehen. Hierauf fährt derjenige Wagen in die Strecke ein, dessen Fahrtrichtung das Vorfahrrecht zugesprochen ist, dessen grünes Kontrollicht nun aufleuchtet. Der andere Wagen, für den sofort das rote Blocklicht erscheint, wartet vor dem Einschaltkontakt so lange, bis dieses Licht durch den ausfahrenden Wagen wieder ausgeschaltet wird.

Bei der Aufeinanderfolge mehrerer Wagen auf der eingleisigen Strecke, also bei dichter Zugfolge, ist die beschriebene Normalausführung im allgemeinen nicht geeignet, da dabei die Blockung bereits aufgehoben würde, wenn der erste Wagen die Strecke verlassen und den Ausschaltkontakt passiert hat, so daß der durch das rote Blocklicht zum Halten gezwungene Wagen entgegengesetzter Fahrrichtung in die Strecke einfahren würde, obwohl dem angekommenen Wagen noch weitere folgen. Für diesen Fall wird eine Sonderausführung gebaut. Bei dieser sind die beiden getrennten Doppelrelais zu einem Doppelschaltwerk vereinigt, das am besten in der Mitte der Blockstrecke an einem Mast oder Hause angebracht wird. In diesem Falle sind allerdings vier Längsverbindungsdrähte erforderlich. Die Wirkungsweise ist ähnlich wie bei der erstbeschriebenen Ausführung; die Lampen erlöschen jedoch erst, wenn der Stromabnehmer des letzteren des in die eingleisige Strecke in gleicher Richtung eingefahrenen Wagens den Ausschaltkontakt berührt hat. Dementsprechend mußte auch die Betriebsvorschrift geändert werden. Mit der Sonderausführung können bis zu 7 Wagenzügen hintereinander auf eingleisiger Strecke abgefertigt werden. Unter ganz außergewöhnlichen örtlichen Verhältnissen soll auch die Hintereinanderfahrt von mehr als 7 Wagen ohne große Änderung ermöglicht werden können. Sollte bei der Sonderanordnung eine Sperrung des Fuhrwerksverkehrs in einer auf die eingleisige Strecke stoßende Querstraße verlangt werden, so ist dafür eine rote Doppellaterne notwendig, die in der Querstraße aufgehängt wird und deren Lampen in geeigneter Weise in die Längsverbindungsleitungen der Signalstromkreise geschaltet werden. Straßen, welche die Bahn kreuzen, sind natürlich beiderseitig zu sichern. Die beschriebene Blockeinrichtung wird besonders da einzuführen sein, wo die Bahngleise in engen und gekrümmten Straßenzügen liegen, denn in solchen Fällen kann es am leichtesten passieren, daß Fuhrwerke aus den Querstraßen mit zufällig vorbeifahrenden Straßenbahnwagen zusammenstoßen.

Noch wichtiger ist die Sicherung an Kreuzungsstellen von Straßenbahnen. In solchen Fällen sind gleichfalls elektrisch zu betätigende Lichtsignale anzubringen. die den Wagen der einen Richtung so lange zwingen, in angemessener Entfernung vor der Kreuzung zu halten, bis der kreuzende Bahnwagen den Knotenpunkt verlassen hat. Das Blockungssystem ist sowohl für zweigleisige als für eingleisige Kreuzungen ausgebildet. Für die Ausbildung der Einrichtungen war zu berücksichtigen, daß bei zweigleisigen Kreuzungen nur für Wagen kreuzender Fahrtrichtungen Zusammenstoßgefahr besteht, dagegen Wagen entgegengesetzter Richtungen die Kreuzung ungehindert gleichzeitig durchfahren dürfen. Es braucht also nur eine jeweilige Blockung nach zwei Seiten zu erfolgen. Bei eingleisigen Kreuzungen besteht dann noch die Möglichkeit, daß sich auch Wagen entgegengesetzter Fahrtrichtung am Schnittpunkt treffen, so daß zum mindesten Verkehrsstörungen eintreten können. Daher muß der sich der Kreuzung zuerst nähernde Wagenzug eine Blockung nach drei Richtungen herstellen. Hierfür ist die Schaltung besonders einzurichten. Besonders hervorgehoben wird noch, daß sich die Sicherungsanlagen den jeweiligen örtlichen Verhältnissen leicht anpassen lassen und bei bestehenden Anlagen ohne größere Bauänderung und Aufstellungskosten nachträglich anzubringen sind. Die bisher ausgeführten Blockungsanlagen vorbeschriebener Art sollen sich im Betriebe gut bewährt haben.

— Übersicht über die Erzeugnisse der Julius Pintsch Aktiengesellschaft, Berlin. Das Schaffensgebiet und die Erzeugnisse dieser Gesellschaft sind durch deren bahnbrechende Leistungen auf dem Gebiete der Beleuchtungstechnik in der ganzen Welt bekannt geworden. Die Firma Pintsch, welche allein in ihren deutschen Fabriken etwa 600 Beamte und 5500 Arbeiter und Arbeiterinnen beschäftigt, hat kürzlich in einem gut ausgestatteten Bande ihre zahlreichen Erzeugnisse in trefflichen Abbildungen dargestellt und durch kurze Beschreibungen erläutert. Wer den Band durchsieht, erhält ein klares Bild von der Mannigfaltigkeit und der die ganze Welt umspannenden Verbreitung der Pintschschen Erzeugnisse.

Für den Eisenbahnbedarf sind besonders geschildert und durch Abbildungen erläutert: Der Bau vollständiger Ölgasanstalten nach Pintschs Doppelretortensystem für Kohlen-, Koks- und Teerfeuerung, die Wagenbeleuchtung durch Gas, die Generatorgasanlagen für alle Brennstoffe, Bahnhofbeleuchtung, Bahnhof-Preßgasbeleuchtung, Vor- und Hauptsignale mit Blinklichteinrichtung und Betrieb durch gelöstes Azetylen, Wegeschranken-Blitzlichtbeleuchtung, Desinfektionsapparate, Radreifenfeuerung, Beförderungswagen für Ölgas, flüssige Gase, dicke Flüssigkeiten, wie Melasse, Schlempe, Teer, feuergefährliche Flüssigkeiten und Säuren, Sicherheitslampen nach dem Davyschen Prinzip zum Überfüllen der Gase in die Behälter der Eisenbahnwagen, Kupplungen zum Anschluß der Schläuche an die Hähne der Kesselwagen zum Entleeren der Behälter, Dampfstaubsauger, Dampfheizungseinrichtungen für Eisenbahnwagen, Warmwasserheizung für Schlafwagen, Gasluftheizung für Werkstätten, Metallfensterrahmen für Eisenbahnwagen, Hebel-

drücker (Bauart Erb) für die Türschlösser der Personenwagen, elektrische Zugbeleuchtung usw.

In dem Bande befinden sich ferner die sämtlichen Einrichtungen für den Bau vollständiger Gasanstalten, die zahlreichen Apparate für deren innere Einrichtung sowie die Einrichtungen für die Beleuchtung von Städten und Innenräumen und den Bau vollständiger Wassergasanlagen, ferner Einrichtungen für die Maschinenindustrie, für den Seeverkehr, für Städte und Gemeinden. Jedes der genannten Gebiete ist mit allen Einzelheiten ebenso ausführlich behandelt wie das Gebiet für den Eisenbahnbedarf, welches wir oben eingehender hervorgehoben haben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Bock-Wallendorf-Neuhaus a. R.-Igelshieb — 10,11 km — mit der Abzweigung Ernstthal am Rennsteig-Lauscha (S.-Mein.) — 6,37 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt, die am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, ferner die Umbaustrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Altona: Rendsburg-Bokelholm — 14,68 km —, eröffnet am 1. Oktober d. J. — und Osterrönfeld-Schülldorf — 3.92 km —, die am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, sind vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Oktober d. J. ist der zwischen den Stationen Morgenroth und Kattowitz gelegene Bahnhof 1. Klasse Schwientochlowitz geschlossen worden. An seine Stelle ist der Bahnhof 1. Klasse Bismarckhütte und der neu erbaute Haltepunkt Schwientochlowitz getreten. Der Bahnhof 1. Klasse Bismarckhütte erhält die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Der Haltepunkt Schwientochlowitz dient nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut. In der Annahme und Auslieferung der Güter, die auf dem bisherigen Bahnhof Schwientochlowitz behandelt wurden, tritt eine Änderung nicht ein. Die Gütertarifstation Schwientochlowitz wird jedoch ab 1. Oktober d. J. ebenfalls die Bezeichnung Bismarckhütte führen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Oktober d. J. ist der an der Linie Leipzig-Dresden neu errichtete Haltepunkt Altenbach dem öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr übergeben und gleichzeitig der Name des Bahnhofes Altenbach in Bennewitz-Altenbach geändert worden.

Rundschreiben

der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 387 vom 27. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg auf Ergänzung der TV. hinsichtlich Aufstellung von Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen der Lokomotiven (abgesandt am 28. September d. J.).

Nr. II 388 vom 27. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg auf Änderung des § 159 der TV. (Länge und Belastung der Züge) (abgesandt am 28. September d. J.).

Nr. III 445 vom 28. September d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 65 des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeinen Verwaltungsangelegenheiten. Danzig, den 16./17. September d. J. (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Nr. III 448 vom 2. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Abstimmung über die Beschlüsse des Satzungsausschusses zu Ziffer III bis VI der Niederschrift Nr. 65, Danzig, den 16./17. September d. J. (abgesandt am 2. Oktober d. J.).

Nr. V 128 vom 26. September d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 1. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober d. J. wird der zwischen den Stationen Morgenroth und Kattowitz gelegene Bahnhof I. Klasse Schwientochlowitz geschlossen. An seine Stelle tritt zum genannten Zeitpunkt der Bahnhof I. Klasse Bismarckhütte und der neu erbaute Haltepunkt Schwientochlowitz.

Der Bahnhof I. Klasse Bismarckhütte erhält die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Expreßgut, Eil- und Frachtstückgut, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Wagenladungen. Der Haltepunkt Schwientochlowitz dient nur der Abfertigung von Personen, Gepäck und Expreßgut.

In der Annahme und Auslieferung der Güter, die auf dem bisherigen Bahnhof Schwientochlowitz behandelt wurden, tritt eine Änderung nicht ein. Die Gütertarifstation Schwientochlowitz wird jedoch ab 1. Oktober d. J. ebenfalls die Bezeichnung Bismarckhütte führen.

Kattowitz, im September 1913. (2575)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Der Verkehr der Ersten K. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft von und nach Radujewac, Cetate und Calafat wurde wieder eröffnet, dagegen bleibt der Verkehr von und nach Hirsova infolge sanitätsbehördlicher Verfügung noch gesperrt.

Regensburg, 30. September 1913. (2576)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-ungarischer Verkehr. Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1913.

Am 15. Oktober d. J. treten für Pflaumen, gedörrte und getrocknete in 10 t Sendungen im Rahmen des Ausnahmetarifs 13 D ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 30. September 1913. (2595)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-südwestdeutscher Verkehr.

Zum 15. Oktober 1913 wird die Station Neudorf (Oberschlesien) des Direktionsbezirks Kattowitz in den direkten Verkehr einbezogen. Zum gleichen Zeitpunkte erfolgt die Aufnahme der Stationen Carlshof (Pos.), Grocholin und Gollantsch des Direktionsbezirks Bromberg, sowie Steinkirch des Dir.-Bez. Breslau in den Ausnahmetarif 2c für phosphorhaltige Konverterschlacken des Tarifheftes 3. Außerdem wird in Heft 4 die Tarifentfernung Wardin-Ebersbach b. Göppingen von 778 km in 878 km abgeändert.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Breslau, 29. September 1913. (2597)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und der luxemburgischen Prinz Heinrich Bahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln mit den Leitungsvorschriften sowie den um 10 ₰ für die t erhöhten Frachtsätzen der Station Alsdorf in die Tarifabteilungen A und B des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrich Bahn vom 1. Oktober 1908 aufgenommen.

Essen, den 30. September 1913. (2598)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln mit den für Alsdorf gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A und B des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1908 für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saarkohlengebiets nach belgischen Stationen aufgenommen.

Essen, den 30. September 1913. (2599)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Nachrufe.

Plötzlich und unerwartet verschied heute unser hochbautechnisches Mitglied

Herr Regierungs- und Baurat

Mettegang.

Eine reichbefähigte Künstlernatur, hat der Verstorbene Hervorragendes im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung geleistet und sich insbesondere in der Ausführung des Empfangsgebäudes des neuen Hauptbahnhofs Darmstadt ein bleibendes Denkmal gesetzt. Mitglied unser Direktion seit 1908, erwies er sich allzeit als ein lieber Kollege von herzgewinnendem Wesen und vornehmer Gesinnung.

Wir beklagen seinen Heimgang aufrichtig und werden ihm ein ehrenvolles Andenken bewahren.

Mainz, den 29. September 1913. (2573)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion.

Nach kurzem, schwerem Leiden verschied gestern der Königliche Regierungsbaumeister

Herr **Max Reschke**

im Alter von 36 Jahren.

Wir betrauern in dem leider zu früh Heimgegangenen einen liebenswürdigen und besonders tüchtigen Mitarbeiter, dem wir ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Magdeburg, den 29. September 1913. (2574)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion und der Eisenbahnämter.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Norddeutsch-ungarischer Verkehr.

Im Tarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1913 Seite 173, werden nachstehende auf augenscheinlichen Druckfehlern beruhende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 E (Pflaumenmus) mit sofortiger Gültigkeit, wie folgt berichtigt:

	von	auf
	Pfennig für 100 kg	
Sabacz-Dresden-Altstadt	531	631
Sabacz - Dresden - Friedrichsstadt	532	632
Sabacz-Dreden-Neustadt	531	631
Sabacz - Dresden - Altstadt - Elbkai	532	632
Sabacz - Dresden - Neustadt - Elbkai	532	632
Sabacz-Dresden-König Albert Hafen	532	632

Breslau, 30. September 1913. (2596)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln mit den für Alsdorf gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Tarifabteilungen A und B des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 aufgenommen.

Essen, 30. September 1913. (2600)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlenverkehr nach Frankreich.

Mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 ab wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln für den Verkehr nach deutsch-französischen Grenzübergangspunkten mit den Leitungsvorschriften sowie den um 0,10 Frcs. für die t erhöhten Frachtsätzen der Station Alsdorf, für den Verkehr nach Rodingen franz. Grenze mit den Leitungsvorschriften sowie den um 10 ₰ für die t erhöhten Frachtsätzen der Station Alsdorf, für den Verkehr nach den belgisch-französischen Grenzübergangspunkten mit den für Alsdorf gültigen Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Abteilungen A und B des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach den deutsch-französischen usw. Grenzübergangspunkten für den Verkehr nach Frankreich vom 1. Oktober 1908 aufgenommen.

Essen, 30. September 1913. (2601)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsässisch-Pfälzischer Güterverkehr.

Am 10. Oktober 1913 wird die pfälzische Station Jockgrim in den Ausnahmetarif 5d (Sandtarif) als Versandstation aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 30. Septbr. 1913. (2594)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 5. Oktober 1913 wird die Station Zusenhofen der Badischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 29. September 1913. (2586)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Ab 20. Oktober 1913 wird der Ausnahmetarif 93 auf Seite 117 wie folgt ergänzt:

„von Gießen nach Groß Wisternitz — Abteil. F (Lg) — 187.“

München, 29. September 1913. (2593)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh. namens der Verbandsverwaltungen.

Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen.

Am 10. Oktober d. Js. wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Neuhaldensleben-Weferlingen auf die über Neuhaldensleben zur Beförderung kommenden Güter des Ausnahmetarifs 5w (Pflastersteine usw.) ausgedehnt.

Magdeburg, 29. September 1913. (2587)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bad. Tiertarif, Tiertarif Bad. Staatsb. Bad. Nebenb., Bad.-Württembg., Bad.-Pfälzischer und Bad.-Elsaß-Lothrg.-Luxembg. Tiertarif.

Am Tage der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe — 23. Oktober d. J. — werden die Stationen Karlsruhe-Mühlburg und Karlsruhe Mühlburgertor für den Gesamtverkehr geschlossen; gleichzeitig wird die an der verlegten Bahnlinie Karlsruhe-Maxau und Karlsruhe-Neureut gelegene neue Station Karlsruhe-Mühlburg mit den gleichen Entfernungen wie die bisherige Tarifstation Karlsruhe-Mühlburg für den Verkehr mit einzelnen Stücken Kleinvieh in die Tarife einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 30. Septbr. 1913. (2588)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Badischer Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung wird der Haltepunkt Beiertheim für den Gesamtverkehr geschlossen.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 30. Septbr. 1913. (2589)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenbahnen.

Am Tage der Eröffnung des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe — 23. Oktober d. J. — wird die bisherige Tarifstation Karlsruhe-Mühlburg geschlossen und die an der verlegten Bahnstrecke Karlsruhe-Maxau und Karlsruhe-Neureut liegende neue Station Karlsruhe-Mühlburg für den Eilstückgutverkehr eröffnet und mit den gleichen Entfernungen wie die seitherige gleichnamige Station in den Tarif einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 30. Septbr. 1913. (2590)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

I. Am 6. Oktober d. J. werden Frachtsätze für die Ladungsklassen L 1, L 2 und L 3 zwischen Karthaus und Neu-Ulm bei beantragter Beförderung über Scheidt-Germersheim-Bretten-Neu-Ulm eingeführt. Näheres bei den Abfertigungsstellen.

II. Die Station Weiden hat die Bezeichnung Weiden (Opf.) erhalten.

Erfurt, den 27. September 1913. (2578)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die Station Brünn (Thür.) des Direktionsbezirks Erfurt als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5t einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 27. September 1913. (2579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerz-Bergwerken und Hochöfen einschl. des Röstens der Erze, von Stahlwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. November 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober d. J. wird die Station Löhnberg des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Empfangsstation in die Abteilung A des vorbezeichneten Tarifs aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, 27. September 1913. (2580)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil II B. Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.

Mit Wirkung vom 16. Oktober 1913 sind im Nachtrag III folgende Änderungen durchzuführen:

Seite 21: Bei der Station Ospitale ist das Verkehrsverhältnis 1 b. c. o. p. in 1 abzuändern.

Seite 28: Die Station Tenda ist mit folgenden Entfernungsangaben nachzutragen:

1) Tenda (Cuneo) | — | 122 | 126 | 472 | 713

Straßburg, 27. September 1913. (2581)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bad. Gütertarif, Gütertarif Bad. Staatsbahnen — Bad. Nebenbahnen.

Ab 1. Januar 1914 wird die Anwendung des Ausnahmetarifs 5 g für Steingrus (Steinsplitt), zur Verwendung bei der Herstellung künstlicher Steine, ausgeschlossen. Näheres bei unserm Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 28. September 1913. (2582)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad.-Pfälz. Verkehr.

Auf 6. Oktober 1913 wird die Station Jockgrim in den Ausnahmetarif 2 h für Sand einbezogen.

Näheres aus unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 29. September 1913. (2583)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr.

Mit Ablauf des 30. September 1913 werden:

a) das besondere Tarifheft Q (Niederschlesischer Kohlentarif — Vormalige Gruppe I. Östliches Gebiet —) vom 1. April 1906 nebst Nachträgen 1—7,
b) das besondere Tarifheft R (Niederschlesischer Kohlentarif — Vormalige Gruppe II. Mittleres Gebiet —) vom 1. Juli 1906 nebst Nachträgen 1—2

samt den im Verfügungswege getroffenen Maßnahmen aufgehoben.

An Stelle der aufgehobenen Tarife treten mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 folgende neue Tarife:

1. der Niederschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Bromberg, Danzig, Kattowitz, Königsberg (Pr.) und Posen — Tfv. 1110 Heft 1,
2. der Niederschlesische Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Erfurt, Halle (Saale), Hannover, Magdeburg und Stettin, sowie nach der Militäreisenbahn — Tfv. 1111 Heft 2.

Die neuen Tarife enthalten hauptsächlich Tarifermäßigungen.

Die vereinzelt eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 1. Dezember 1913.

Die Verkaufspreise der neuen Tarife, die bei den beteiligten Stationen erhältlich sind, betragen

für den zu 1 bezeichneten Tarif = 0,45 Mark,
für den zu 2 bezeichneten Tarif = 0,55 Mark.

Breslau, 28. September 1913. (2577)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif-Teil V vom 1. September 1910.
Einbeziehung der Station Stadlau.

Mit Wirksamkeit vom 15. Oktober 1913 wird die Station Stadlau in den in der Ueberschrift bezeichneten Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze für Stadlau ergeben sich durch Abschlag von 139 Centimes für 100 kg von den im Tarif enthaltenen Frachtsätzen für Lemberg.

Stadlau fällt in die Reexpeditions-Gruppe 5.

Wien, 30. September 1913. (2592)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil IV, Heft A vom 1. April 1912.
Einräumung der Reexpeditionsbefugnis für Holztransporte in Szczakowa.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 wird die Station Szczakowa als Reexpeditionsstelle für Holztransporte in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Die Reexpeditionstabelle ist daher wie folgt zu ergänzen:

Die Einlagerung bezw. Reexpedition ist zulässig in	Für Sendungen	
	mit Herkunft von der österreichischen Station	bestimmt nach den Stationen der Gruppe
Szczakowa	Granica	I—XIII

Wien, 29. September 1913. (2591)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung von 299 Achswellen, 6826 Lokomotivradreifen aus Tiegelflußstahl, 310 Rädern zu Bahnmeisterwagen, für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich-Ufer Nr. 3, hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf die Lieferung von Achswellen usw." versehen bis zum 22. Oktober d. J., vormittags 10½ Uhr — dem Zeitpunkte der Eröffnung — porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Ende der Zuschlagsfrist 20. November d. J., nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im September 1913. (2602)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erdarbeiten für die Unterführung auf dem Verschiebebahnhofe bei Michendorf im Km. 32,6 + 15 der Wetzlarer Bahn (ca. 28 000 cbm Bodenbewegung) soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 0,90 ℳ ohne Zeichnung oder 1,40 ℳ mit Zeichnung bei freier Zusendung durch die Post von der Königlichen Eisenbahnbauabteilung Michendorf zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Erdarbeiten in Km. 32,6 + 15 der Wetzlarer Bahn" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Montag, den 13. Oktober 1913, vormittags 10 Uhr, pünklich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Michendorf, 29. September 1913. (2584)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

K. Württ. Staatseisenbahnen.
Lieferung von Weichenschwellen.

Auf Grund der im Gewerbeblatt aus Württemberg, Jahrgang 1912, Seite 113 bekannt gemachten „Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen" haben wir die Lieferung von 2300 Stück Weichenschwellen aus Kiefern-, Buchen- und Eichenholz in verschiedenen Sorten zu vergeben.

Lieferbedingungen und Sortenverzeichnisse sind bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht aufgelegt und werden auf Verlangen abgegeben.

Die Angebote sind spätestens bis Donnerstag, den 9. Oktober d. J., nachmittags 3 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift „Weichenschwellenlieferung" versehen, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt, der die Bieter oder ihre Bevollmächtigten anwohnen können.

Die Bieter bleiben bis zum 6. November d. Js. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 20. Septbr. 1913. (2585)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 78. | 8. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die elektrische Zugförderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen.

Nachdem die Elektrisierung der schlesischen Gebirgsbahnen in dieser Zeitung wiederholt kurz erwähnt worden ist*), dürfte eine nähere Mitteilung über diese Arbeiten und ihren gegenwärtigen Stand von allgemeinem Interesse sein.

Abbildung 1 zeigt das Bahnnetz, das künftig elektrische Zugförderung haben wird. Es besteht aus folgenden Strecken: 1. Zweigleisige Hauptstrecke Lauban-Königszelt 129 km Bahnlänge, 2. eingleisige Hauptbahn Nieder-Salzbrunn-Halbstadt 35 km Bahnlänge, 3. Hauptbahn Ruhbank-Landeshut, zweigleisig von Ruhbank nach Landeshut und eingleisig von Landeshut nach Liebau, 17 km Bahnlänge, 4. eingleisige Nebenbahn Hirschberg-Grünthal 53 km Bahnlänge, 5. eingleisige Nebenbahn Hirschberg-Schmiedeberg-Landeshut 40 km Bahnlänge. Im ganzen ergibt sich eine Bahnlänge von 274 km. Sämtliche Strecken in einfache Gleislänge umgerechnet ergeben einschließlich der zu elektrisierenden Bahnhofsgleise eine Länge von rund 500 km Gleis, die mit elektrischer Fahrleitung auszurüsten sind. Dieses Bahnnetz hat in der Hauptsache das niederschlesische Kohlen- und Industriegebiet und das Riesengebirge, sowie das Waldenburger Gebirge mit ihrem sehr lebhaften Personen- und Güterverkehr zu bedienen. Alle Schwierigkeiten, die geeignet sind, das System der elektrischen Zugförderung auf die Probe zu stellen, häufen sich hier in ungewöhnlichem Maße. Dieser Umstand ist bei der Wahl dieser Strecken mitbestimmend gewesen, nachdem die elektrische Zugförderung auf Flachlandbahnen sowie auch auf Bergbahnen mit kleineren Zuglasten genügend erprobt war. Trotz der starken Steigungen mußten Zuggewichte bis zu 500 t für Schnellzüge und bis zu 1200 t für Güterzüge zugrunde gelegt werden. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke, deren Steigungsverhältnisse aus Abbildung 2 ersichtlich sind, beträgt der größte Höhenunterschied zwischen Lauban und Fellhammer 331 m. Zwischen Königszelt und Fellhammer sind 316 m Höhenunterschied auf 35 km Bahnlänge zu überwinden. Die den Riesengebirgskamm überschreitende Strecke Hirschberg-Grünthal überwindet zwischen Hirschberg und Jakobsthal auf 40 km Länge eine Höhe von 551 m. Dieser Scheitelpunkt Jakobsthal liegt in 886 m Meereshöhe. Zum Vergleich sei angeführt, daß der Scheiteltunnel der Semmeringbahn auf 896 m Meereshöhe liegt. Aber während im Semmeringgebiet noch auf dem Gipfel des Sonnwendsteines üppiger Laubwald gedeiht, ist in der Gegend von Jakobsthal das Wachstum selbst der Kiefern und Fichten schon merklich verzögert.

Diese Bahnen bestehen nun im wesentlichen aus Krümmungen. Gerade Gleise kommen nur ausnahmsweise und in geringer Länge vor, selbst auf der zweigleisigen Hauptstrecke Königszelt-Lauban gehen die Krümmungsradien der freien Strecke bis auf 188 m in einem Falle herab, wobei die größte Steigung 1 : 50 beträgt. Hierzu kommen noch die klimatischen Verhältnisse mit einem langen, schneereichen Winter, der nicht selten für Drahtleitungen bedenkliche Rauhreifbildungen bringt, ebenso wie heftige Schneestürme. Eine Anzahl von Tunneln und zahlreiche Wegeüberführungen sowie die Bruchfelder der Steinkohlengruben und bis zu 15 m hohe, aus Geröll bestehende Bahndämme erfordern für die Fahrleitungen besondere Maßnahmen konstruktiver Art. Die Verfassung des Unternehmens ist folgende: Eine aus zwei Elektrizitätsfirmen gebildete Vereinigung führt auf ihre Kosten den Bau und den Betrieb des Kraftwerkes aus und liefert der Eisenbahnverwaltung den Strom zum Preise von 2,75 ₰ für die Kilowattstunde, hochspannungsseitig gemessen. Dieselbe Vereinigung stellt auch die Speiseleitungen nebst Unterwerken auf ihre Kosten her und hält diese Anlagen in betriebsfähigem Zustande gegen Zahlung einer Pauschvergütung für Tilgung, Verzinsung und außergewöhnliche Unterhaltung vor. Die laufende Unterhaltung dagegen hat sich die Eisenbahnverwaltung selbst vorbehalten.

*) Zu vergl. Jahrg. 1912 S. 898 und 1306.

Alle übrigen Anlagen, insbesondere also die Fahrleitungen nebst allem Zubehör sowie die Fahrzeuge beschafft die Eisenbahnverwaltung selbst und auf eigene Kosten.

Im folgenden soll eine kurze Beschreibung der noch im Bau befindlichen Teile der Anlage nach dem derzeitigen Stande der versorgungsgebiet. Das Kraftwerk liegt bei Mittelsteine, Kreis Neurode, am Steineflusse, etwa 2 km südlich der Station Mittelsteine an der Strecke Glatz-Dittersbach und ist mit diesem Bahnhof durch einen Gleisanschluß von etwa 2 km Länge verbunden. Das Wasser der Steine dient zur Kesselspeisung und

Abb. 1. Übersichtsplan der Strecke Lauban-Königszelt mit Abzweigungen.

Abb. 2. Längenprofil der zweigleisigen Hauptstrecke Lauban-Königszelt.

Arbeiten gegeben werden. Ein weiterer Bericht bleibt bis nach der Eröffnung des elektrischen Betriebes, die für Anfang 1914 in Aussicht steht, vorbehalten.

1. Kraftwerk. Die Lage des Kraftwerkes bestimmte sich nach vier Bedingungen: billige Kohle, viel und billiges Wasser, Bauland zu mäßigem Preise und günstige Lage zu dem Strom- zur Kondensation, sowie zu sonstigen Kühlzwecken. Die das Brennmaterial liefernde Kohlengrube liegt einige Kilometer nördlich von Mittelsteine. Die Zuführung der Kohlen erfolgt auf dem Eisenbahnwege.

Abbildung 3 und 4 geben Grundriß und Schnitt durch das Kraftwerk. Es besteht aus Kesselhaus B für 14 Steilrohr-

kessel K von 450 qm Heizfläche und 16 Atm. Überdruck. Maschinenhaus A für 6 Bahnstromgeneratoren g von je 5000 Kilovoltampère Einphasenstrom bei 3500 Volt 16⅔ Perioden bei 1000 Umdrehungen in der Minute und 3 Drehstromgeneratoren d von 2500 Kilovoltampère bei 2000 Volt 50 Perioden 3000 Umdrehungen in der Minute für die Versorgung der benachbarten Industrie und Ortschaften. Zur Umformung des Bahnstroms von 3500 Volt auf die Freileitungsspannung von 80 000 Volt dienen 6 Einphasentransformatoren E für je 5000 Kilovoltampère, d. h. je eine ganze Generatorenleistung. Die Apparate und Sammelschienen für 80 000 Volt sind in einem besonderen Schalthause C angeordnet. F sind die Räume für Drehstromtransformatoren, D die für die zugehörige 10 000 Volt-Schaltanlage, G eine Werkstätte, J Bureau- und Nebenräume, L der Kohlenbunker, K der Aschenbunker. Alle Gebäude sind durchaus feuersicher mit Betondecken und unter Vermeidung von brennbaren Stoffen ausgeführt. Zu diesen Hauptteilen des Kraftwerkes treten noch hinzu die Verbindungskanäle mit der Steine für kaltes und warmes Wasser sowie ein Siebbrunnen. Ein Wasserturm mit Behältern für Kühlwasser zur Transformatorenberieselung und für Feuerlöschzwecke, ferner ein Wohnhaus für den Betriebsleiter mit allen erforderlichen Nebenanlagen vervollständigen die stattliche und in gefälliger Gliederung und Ausführung hergestellte Gebäudegruppe, die sich recht gut in die schöne Umgebung einfügt. Die Kesselanlage erhält keine Schornsteine, sondern Saugzug, wodurch das Aussehen der Anlage noch verbessert wird.

Abb. 3. Grundriß des Kraftwerkes Mittelsteine.

Abb. 4. Schnitt durch das Kraftwerk Mittelsteine.

2. Speiseleitung und Unterwerke. Die Hochspannungsspeiseleitung soll den Bahnstrom vom Kraftwerk in Mittelsteine mit einer Spannung von 80 000 Volt den 4 Unterwerken zuführen. Bei dieser hohen Spannung konnte nicht mit Kabeln, sondern nur mit Freileitungen gerechnet werden und für diese wiederum wurden nicht Stützisolatoren, sondern Hängeisolatoren gewählt, über die hinreichende Erfahrungen bei derartigen Spannungen vorliegen. Die Leitung mit Hängeisolatoren kann indessen bei der eigenartigen Beschaffenheit der Bahn nicht an der Bahnlinie selbst geführt werden. Dies scheiterte an den vielen Krümmungen, an den Schwierigkeiten bei der Durchführung dieser Leitungen durch die Bahnhöfe, bei Überschreitung von Wegeüberführungen, bei dicht am Bahnkörper liegenden Parallelwegen, bei den tiefen Einschnitten und steilen Böschungen, bewohnten Gebäuden dicht an dem Bahnkörper neben der Leitung, endlich an den Bedenken bezüglich der Signalbilder, deren unbeeinträchtigte Erhaltung ein Hauptterfordernis war.

Die gewählte Überlandleitung besitzt überdies gegenüber einer Speiseleitung an der Bahnstrecke einen großen Vorzug. Da sie auf den kürzesten Wegen und in den einzelnen Abschnitten möglichst gradlinig angelegt werden kann, wird ihre Länge auf 124 km eingeschränkt gegenüber einer Länge von 163 km, die sich am Bahnkörper ergeben hätte. In dem gleichen Verhältnis verringert sich naturgemäß auch die Zahl der Fehlerquellen, nämlich der Aufhängepunkte, die aber noch mehr dadurch vermindert werden, daß bei der Überlandlinie größere Spannweiten gewählt werden dürfen, als auf dem Bahnkörper. Während bei der Bahnlinie die Spannweiten in der Geraden 100 m, in den Krümmungen etwa 70 m betragen hätten, erhält die Überlandlinie durchweg Spannweiten von 200 m, wodurch die Zahl der Aufhängepunkte und damit auch die Zahl der möglichen Störungen auf weniger als die Hälfte herabgesetzt werden kann.

Wie aus Abbildung 1 ersichtlich, geht die Speiseleitung vom Kraftwerk Mittelsteine fast gradlinig über Land zum Unterwerk Niedersalzbrunn (Länge 38 km), sodann zum zweiten Unterwerk Ruhbank (19 km), zum dritten, Hirschberg (27 km) und endlich nach Lauban (40 km). Diese einzelnen Leitungsabschnitte würden an der Bahnlinie geführt 50, 33, 28 bezw. 52 km messen, im ganzen also 39 km länger als die Überlandlinie sein. Die Leitungsquerschnitte mußten derart bemessen werden, daß 24 Züge auf den verschiedenen Strecken gleichzeitig unterwegs sein können. Um bei einer Leitungsstörung eine Unterbrechung des Bahnbetriebes zu verhüten, wird die Leitung in ihrer ganzen Länge aus 2 selbständigen parallel geschalteten Strängen hergestellt, damit bei einer Unterbrechung des einen Leitungsstranges mit Hilfe des zweiten der Betrieb aufrecht erhalten werden kann. Hiernach besteht die Gesamtleitung aus 2 × 2 Kupferseilen von je 90 qmm Querschnitt im ersten, je 65 qmm im zweiten und dritten und 30 qmm im vierten Abschnitt.

In den genannten vier Unterwerken wird der Hochspannungsstrom von 80 000 auf eine mittlere Spannung von 15 000 Volt für die Fahrdrähte umgeformt und dieser Strom durch die Fahrdrähte den Lokomotiven zugeführt, wo die Lokomotivtransformatoren die weitere Umformung auf etwa 300 bis 500 Volt Motorenspannung besorgen. Für die Umformung auf 15 000 Volt sind in den Unterwerken an Transformatoren vorgesehen:

in Niedersalzbrunn	5 Stück	zu 1600	Kilovoltampère
„ Ruhbank	4 „	„ 1600	„
„ Hirschberg	5 „	„ 1600	„
„ Lauban	3 „	„ 1600	„

Maßgebend für diese Unterteilung war die Rücksicht auf das Vorhandensein der notwendigen Betriebsreserve bei dem zunächst stattfindenden vorläufigen Ausbau, der nur je 2 Transformatoren dieser Größe in Ruhbank und Lauban und nur je 3 Transformatoren in Niedersalzbrunn und Hirschberg erfordert.

(Schluß folgt).

Verminderung der Unregelmäßigkeiten im Frachtstückgutverkehr.

Seit Einführung des Stücklohnverfahrens auf den Güterböden erfolgt die Annahme der Stückgüter nicht mehr durch Lademeister, sondern durch Güterbodenarbeiter, die zum Teil erst kurze Zeit im Eisenbahndienste beschäftigt sind. Da im Stücklohnverfahren die Prämien mit der Tonnenleistung steigen, muß der annehmende Arbeiter bemüht sein, eine möglichst hohe Tonnenzahl zu erreichen. Hierzu kommt, daß dem Annehmer in vielen Fällen die Erfahrung und der Scharfblick des erfahrenen Lademeisters fehlt, auch beherrscht er vielfach die für die Annahme zu beachtenden Bestimmungen nur in beschränktem Maße. Die natürliche Folge hiervon ist, daß die Güter nicht mit der notwendigen Sorgfalt auf ihre Beschaffenheit, Verpackung, Bezeichnung und Gewicht geprüft werden. Durch ungenaue und undeutliche Bezeichnungen der Frachtgüter entstehen viele Verschleppungen, für welche die Eisenbahnverwaltung große Ausgaben für Lieferfristüberschreitungen und in Verlust geratene Güter leisten muß.

Die fortgesetzte Steigerung des Frachtstückgutverkehrs sowie die seit der Einführung des Stücklohnverfahrens weniger sorgfältige Annahme hat auch nach Feststellung der Ladefehlerzählungen eine starke Zunahme der Unregelmäßigkeiten — Verschleppungen, Fehlleitungen und Beschädigungen — hervorgerufen, durch welche der Schriftwechsel bei der Deutschen Ausgleichstelle sowie bei den Dienststellen bedeutend zugenommen hat.

Sobald die Annahme der Frachtstückgüter mit größerer Sorgfalt erfolgen würde, dürften die Unregelmäßigkeiten sich erheblich verringern. Es muß also dafür gesorgt werden, daß die angelieferten Güter nebst den zugehörigen Frachtbriefen in jeder Weise den in der Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften sowie den Güterbeförderungsvorschriften Heft 1 gegebenen Bestimmungen entsprechen.

Zur Erreichung dieses Zieles stehen zwei Wege zur Verfügung: 1. Erziehung der Annahmebediensteten durch fortgesetzte Belehrung und durch regelmäßige Unterrichtsstunden. 2. Zweckmäßige Hinweise und Belehrungen für das Publikum. Die für die Annahmebediensteten wissenswerten Bestimmungen müssen in kurz und klar gehaltenem Leitfaden[1]) in Form eines Taschenbuches zusammengestellt werden, das diese bequem in der Tasche tragen können. Sache der Dienststellenvorsteher und ihrer Vertreter wäre es, das Annahmepersonal mit diesen Bestimmungen eingehend vertraut zu machen. Auch wäre es zweckmäßig, daß die Vorarbeiter durch eine formlose mündliche Prüfung den Nachweis erbringen müßten, diese Bestimmungen genügend zu kennen.

Auf das Publikum ist durch am Schlusse des Aufsatzes stehenden Aushang der für die Annahme wichtigsten Bestimmungen an besonders auffallender Stelle, wie am Güterschalter, sowie an den Annahmestellen belehrend einzuwirken. Der Aufdruck der wichtigsten Annahmebedingungen in abgekürzter Form auf die Rückseite der Frachtbriefe, sowie ein auffälliger Hinweis auf ihrer Vorderseite verspricht besonderen Erfolg. Die Postverwaltung hat längst auf der Rückseite der Postpaketadressen, welche in gewissem Sinne unseren Frachtbriefen entsprechen, die zu beachtenden Bestimmungen aufgedruckt. An stark benutzten Briefkästen hat die Post sogar Schilder angebracht: „Aufschrift und Marke nicht vergessen!" Der noch verfügbare Raum auf der Rückseite der Frachtbriefe könnte wie bisher von dem Versender benutzt werden.

Die große Arbeit, welche die Dienststellen sowie die Deutsche Ausgleichstelle bewältigen, um nach den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens einen beschleunigten Ausgleich zwischen den fehlenden und überzähligen Gütern herbeizuführen, steht in keinem Verhältnis zu den erzielten Erfolgen. Ein Hauptgrund der geringen Erfolge ist in der mangelhaften Annahme, insbesondere in der ungenauen Beschreibung der Verpackung und der Inhaltsangabe der aufgelieferten Stückgüter zu suchen. Beim Fehlen von Gütern muß infolge der ungenauen Verpackungs- und Inhaltsangabe im Frachtbriefe erst durch Nachfrage beim Empfänger oder Versender, und, wenn dieser ein Spediteur ist, bei deren Auftraggeben festgestellt werden, um was für Gut es sich handelt, insbesondere, wie die Umhüllung

[1]) Anm.: Ein derartiger Leitfaden ist von dem Verfasser ausgearbeitet.

beschaffen ist. Hierdurch entsteht ein großer Zeitverlust, so daß die Auslieferung der verschleppten Sendungen erst nach Überschreitung der Lieferfrist erfolgt. Sobald die Angaben der Verpackung und des Inhaltes im Frachtbriefe allgemein gemäß dem nachstehenden Aushang erfolgen müssen, ist der Ausgleich viel schneller zu bewirken, da nach der genauen Beschreibung der Verpackung und des Inhalts der Ausgleich vielfach schon durch die Dienststellen bewirkt werden kann, ohne Mitwirkung der Deutschen Ausgleichsstelle. Die Einführung dieser Maßnahmen würde für die Eisenbahnverwaltung nicht nur eine bedeutende Verminderung des Schreibwerks, sondern auch eine Verringerung der Entschädigungsforderungen für verschleppte und in Verlust geratene Güter herbeiführen.

Elberfeld. Rust, Eisenbahn-Obersekretär.

Aushang, betreffend Annahme von Frachtstückgut.

A. I. Die Frachtbriefe sind an der Hand des Vordrucks sorgfältig auszufüllen. Insbesondere ist die Adresse des Empfängers, dessen Wohnort, sowie die Bestimmungsstation — sind mehrere Bahnhöfe am Bestimmungsort vorhanden, auch der Bestimmungsbahnhof, z. B. Düsseldorf-Bilk — anzugeben.

II. Als Zeichen und Nummer wird zweckmäßig die Adresse des Empfängers gewählt, alsdann genügt der Hinweis im Frachtbriefe „mit Adresse“.

III. Die Verpackungsart ist möglichst genau zu beschreiben:

1. Kiste (aus Holz oder Eisen, mit Eisen beschlagen, Farbe); Kasten (Farbe, mit Griffen, mit gewölbtem Deckel, mit Vorhängeschloß); Koffer (aus Holz oder Leder, Lederimitation, mit Segeltuch oder Leinen überzogen, Farbe, Griffe aus Leder); Musterkoffer, Rohrplattenkoffer; Karton (aus Pappe, Farbe); Verschlag, Harasse, Käfig (nähere Beschreibung auch Größe). 2. Korb (rund, oval, viereckig, Farbe, mit Griff, mit Deckel, mit Bügel, mit Packleinen); Reisekorb (Beschreibung, wie unter Korb, außerdem mit Wachstuch überzogen, Anzahl der Schlösser). 3. Faß, Kübel, Tonne (aus Holz, Papier oder Eisen, Farbe, Reifen aus Holz oder Eisen und Anzahl derselben); Eimer (aus Holz, Eisenblech, Emaille, mit Holzdeckel, Farbe); Wanne (aus Holz, Eisenblech, Emaille, mit Griff, Farbe, mit Deckel). 4. Ballen (in Packleinen, Packpapier, Bast, Farbe, in Packpapier mit Holzrahmen). 5. Glasballon oder Glasflasche (im Korbe, mit oder ohne Griff); Blechflasche (mit Griff, im Korbe); Kanister (aus Blech). 6. Emballagen, leere: a) Kiste (Wein-, Bier-, Werkzeugkiste, von Eisen oder Holz); b) Faß (Öl, Sauerkraut, Wein, Bier, Branntwein, Petroleum); c) Säcke (Mehl, Getreide, Kartoffel, Salz, aus Jute, Bast); d) Blechflaschen und Kannen (Öl, Farbe, Petroleum).

IV. Unter Inhaltsangabe sind allgemeine Bezeichnungen wie: „Eisenwaren, Kolonialwaren, Chemikalien, Drogen“ zu vermeiden und ist statt dessen die genaue Bezeichnung der Ware zu wählen.

V. Das Gewicht ist getrennt anzugeben für die sperrigen Güter sowie für die nach dem Spezialtarif für bestimmte Stückgüter zu berechnenden Frachtstücke.

VI. Angabe, ob frei zu befördern, nicht vergessen! Für verderbliche und Güter von geringem Wert ist die Fracht stets bei der Auflieferung zu bezahlen.

VII. Betrag der Nachnahme und Lieferfrist im Frachtbriefe nicht verwechseln und stets in Buchstaben angeben!

B. Verpackung und Bezeichnung der Stückgüter. I. Die Umhüllungen müssen hinreichend stark sein, um das Gut vor Beschädigungen zu schützen. Fässer mit Flüssigkeiten müssen mit genügender Anzahl Reifen versehen und die Reifen angezogen sein. Die Deckel auf Kisten und Kübeln müssen ordnungsmäßig und sicher befestigt sein. An Kisten, Fässern und Kübeln herausstehende Nägel sind zu entfernen. Ballen mit Säcken sind am Bund so zusammenzubinden, daß ein Auseinanderfallen unmöglich ist. Reisekörbe mit Kleidern oder Wäsche sind mittelst starker Stricke kreuzweise zu verschnüren. Alle Fleisch- und Zigarrensendungen sind gut zu verschnüren und mit Blei oder Siegel zu verschließen. II. Jedes Frachtstück muß deutlich mit Zeichen und Nummer — zweckmäßig mit Adresse des Empfängers — und Bestimmungsstation versehen sein, und es müssen diese Angaben mit denen im Frachtbriefe übereinstimmen. Die zweckmäßigste Bezeichnung der Stückgüter erfolgt mittelst Signierfarbe, wobei die Bestimmungsstation besonders groß und deutlich anzugeben ist.

Falls Beklebungszettel mit Adressen verwendet werden, so sind sie an möglichst geschützten Stellen — bei Kisten zwischen den Leisten der Deckel — aufzukleben. Bei Benutzung von Signierfahnen aus Leinen oder starkem Pappkarton mit Metallösen muß die Befestigung mittelst geglühten Drahtes oder starken Bindfadens erfolgen.

Aufgedruckte Handelsmarken sind entweder zusammen mit den Zeichen und Nummern auf dem Frachtbriefe aufzuführen oder auf dem Frachtstück auszulöschen. Alte Zeichen und Nummern sowie alte Eisenbahn-Beklebezettel sind vor der Auflieferung von den Frachtstücken zu entfernen.

Die Schwellenfrage in Rußland.

Das Steigen der Schwellenpreise, die vor ungefähr 20 Jahren im Mittel noch 60 Kop. das Stück, vor 10 Jahren 80 Kop., vor ungefähr 2 Jahren 1 Rubel betrugen und neuerdings ohne sichtbare wirtschaftliche Gründe auf etwa 1,20 Rubel gestiegen sind und weiteres Steigen voraussehen lassen, erregt in Rußland die Aufmerksamkeit der Fachkreise. In einem Bericht des Ingenieurs Jasewitsch im kaiserlich russischen technischen Verein vom 10. Januar d. J. und in der daran anschließenden Besprechung verlautete hierüber etwa folgendes: die Schwellen kosten in Rußland jetzt ungefähr 1¼ Rubel das Stück. Bei der kurzen Haltbarkeit der Schwellen von etwa 8 Jahren, die durch die in Rußland üblichen schlechten Unterbauverhältnisse hervorgerufen ist, entfallen somit von diesem Betrage etwa 16 Kop. auf das Jahr. Man wendet daher auch in Rußland die Aufmerksamkeit auf die Maßnahmen des Auslandes, nämlich auf die Verwendung von Eisen- und Eisenbetonschwellen. Besonders bemerkt wird die starke Zunahme der Verwendung von Eisenschwellen in Deutschland, ohne daß man sich jedoch bis jetzt in Rußland mit dieser Schwellenart befreunden könnte. Man hält die Bevorzugung dieser Schwellen in Deutschland vielmehr für gekünstelt, betont, daß in dem Nachbarlande Österreich die Eisenschwelle sich nicht einführt, glaubt, daß sich die Praxis immer für die Holzschwelle mit ihren vielen Vorzügen entscheiden werde, und hält insbesondere für Rußland bei seinen schlechten Unterbauverhältnissen die Verwendung von Eisenschwellen in großem Umfange für ausgeschlossen. Ja selbst bei wesentlich besseren Verhältnissen, als solche in Rußland gegeben sind, werde die Eisenschwelle wirtschaftlich mit der Holzschwelle nicht in Wettbewerb treten können. In Rußland ist Holz zurzeit noch etwa halb so teuer und Eisen doppelt so teuer wie in Deutschland. Aber auch in Rußland, wiewohl es zu den Ländern gehört, deren Holzvorrat noch den Bedarf übersteigt, macht sich zurzeit schon Verteuerung und örtlicher Holzmangel bemerkbar und zwar 1. infolge Steigens der Arbeits- und Bodenpreise, 2. infolge vermehrter Verarbeitungsmöglichkeiten, welche viel bisher ausschließlich für Schwellen bestimmtes Holz dieser Verwendung entziehen, 3. infolge von Spekulation und ungenügender Regelung des Schwellenmarktes. Man ist in vielen Gegenden schon genötigt, vom Raubbau auf geordneten wirtschaftlichen Betrieb überzugehen. Von Regierungswegen geschieht viel zur Hebung der Waldwirtschaft, wenn auch darüber geklagt wird, daß sich diese Tätigkeit vielfach mehr akademisch als praktisch betätige und sich weniger in wirkliche Maßnahmen umsetze. Doch hofft man immerhin, auf diesem Wege und durch teilweise Beschränkung der Ausfuhr noch für sehr lange, mindestens für 50 Jahre, den Bedarf der Bahnen an Holzschwellen für Neuverlegung und Auswechselung zu Preisen zu decken, wie sie eben der in verschiedener Beziehung hervorragenden Eignung der Holzschwellen entsprechen. Rußland muß sich auf eigene Füße stellen, da ihm der Weltmarkt wegen hoher Preise und ungenügender Verbindungen nicht zugänglich ist, und anderseits Kolonien und entsprechende Handelsbeziehungen fehlen.

Außer durch Tränkung der Holzschwellen wurden in Rußland bisher nur wenige Versuche gemacht, die Dauer der Schwellen zu verlängern. So wurden im Jahre 1902 auf verschiedenen Bahnen wenig ausgedehnte Versuche mit Collet'schen Dübeln gemacht. Aber die Verdübelung kommt bei der kurzen Haltbarkeit der Schwellen in Rußland zu teuer. Die Anwendung von Eisenschwellen wird auch in Rußland für einige wenige Linien, die auf Grund geeigneter Verhältnisse zur Schotterbettung übergehen können, in Frage kommen, aber sicher nur in geringem Umfang. Die ersten Eisenschwellen und zwar nicht mehr zur Erprobung allein, sondern schon für wirkliche Verwendung, werden in Rußland in diesem Jahre auf der Bahn Cherby-Kielzy verlegt. Die großen Vorteile, welche die Eisenbetonschwellen vor allen anderen auf die Dauer zu versprechen scheinen, wirken auch in Rußland bestechend und man glaubt, daß sich die Eisenbetonschwellen in Rußland eher einführen werden als die eisernen. Insbesondere erregt ein Versuch, den Eisenbetonschwellen zurzeit auf den finnländischen Bahnen nahe bei Wiborg Seite an Seite mit Holzschwellen durchmachen, Auf-

merksamkeit. Im mechanischen Laboratorium des Ingenieurinstituts der russischen Verkehrsverwaltung wurden schon im Jahre 1903 mit Eisenbetonschwellen nach Ingenieur Oldenburger Versuche gemacht, und es wurde hierbei die Notwendigkeit einiger Verbesserungen nachgewiesen. Wenn eine geeignete Form für solche Schwellen gefunden sein wird, so bezweifelt man nicht, daß auch in Rußland Eisenbetonschwellen eine recht weite Verbreitung insbesondere auf den Bahnen Mittelasiens finden werden.

Wenn man die ganze Länge der Eisenbahnen Rußlands einschließlich der Stationsgleise auf 120 000 Werst rechnet, so ergibt sich, daß etwa 180 Millionen Schwellen verlegt sind. Rechnet man hierfür etwa $^1/_6$ jährlichen Ersatz und verdoppelt diesen Bedarf mit Rücksicht auf Neubauten, so ergibt sich ein jährlicher Bedarf von etwa 60 Millionen Schwellen. Von einer Desjatine mittleren Waldes kann man etwa 2000 Schwellen bekommen, das bedeutet, daß man jährlich allein für Schwellenbedarf 30 000 Desjatinen abholzen muß. Nimmt man 50 jährige Umtriebszeit an, so ergibt sich, daß allein 1 500 000 Desjatinen dazu dienen müssen, den Schwellenbedarf zu decken. Diesen Betrag kann man aber mit Rücksicht auf das Anwachsen der Eisenbahnen ruhig für die Zukunft verdoppeln. Aus dem Jahresbericht des Forstdepartements ist ersichtlich, daß im europäischen Rußland 43 Millionen Desjatinen Staatswald und 85 Millionen Desjatinen Waldboden, im asiatischen Rußland 92 Millionen Desjatinen Waldboden verhanden sind. Der reine Jahresertrag von 1 Desjatine günstigen Waldbodens ist im Gouvernement Archangelsk 7 Kop., in den 5 nördlichen Gouvernements 16 Kop., im ganzen europäischen Rußland ausnahmlich der 5 nördlichen Gouvernements 3 Rubel 86 Kop. und in den 10 Weichselgouvernements 10 Rubel 41 Kop. Außerdem gibt es ungefähr 28 Millionen Desjatinen Privatwald. Es folgt hieraus, daß für Schwellen ungefähr $^1/_{50}$ des ganzen erforschten Waldreichtums Rußlands genügen würde. Selbst wenn all dieser Wald eine andere Bestimmung erhielte, könnte das nötige Ausmaß an noch freiem für Waldkultur günstigem Boden gewonnen werden.

Die russischen Bahnen beziehen ihre Schwellen größtenteils längs ihrer Strecken selbst. Nur am mittleren Lauf der Wolga ist ein Zubereitungsplatz für Schwellen der kaukasischen und mittelasiatischen Bahnen. Nachdem der Preis für die Schwelle nunmehr auf über 1 Rubel gestiegen ist, halten die Schwellen auch den Wassertransport und zu ermäßigtem Tarif oder Diensttarif auch den Eisenbahntransport selbst auf große Entfernungen aus, und es können deshalb alle Oberlaufgebiete der Flüsse und Ströme künftig als Reserve für Schwellenholz dienen. Man wird in jenen Gegenden des mittleren und südlichen Rußlands, welche am Ort selbst schon Mangel an Schwellenholz fühlen, Schwellen aus holzreichen Gegenden wie aus den nördlichen Gouvernements und aus Sibirien einführen können, wobei der Eisenbahntransport zu ermäßigten Tarifen in Zeiten geringen Güterverkehrs stattzufinden hätte. Es würde dabei auch ein angemessener Ausgleich der zurzeit recht verschiedenen Schwellenpreise auf den einzelnen Bahnen erzielt werden.

Anderseits ist wohl zu gewärtigen, daß Rußland, wie es einerseits auf möglichste Erhaltung seiner Schwellen (durch vollständige Durchführung neuzeitlicher Tränkungsverfahren und verbesserte sorgfältige Herstellung, Schutz der Schwellen vor Zerreißen usw.) und auf technische Verbesserungen am Oberbau und Unterbau (Einführung bzw. Verstärkung von Unterlagsplatten, Behandeln der Nagel- und Schraubenlöcher mit Kreosot, Teer usw., Beseitigung der Frostbeulen usw.) gegen die frühzeitige Abnützung der Schwellen bedacht sein wird, so auch dazu kommen wird, die Ausfuhr von Schwellen mit der Zeit zu erschweren. S.

Die Mehrfachbesetzung der Lokomotiven.

Von **H. Lange**, Betriebswerkmeister in Seelze.

Bei den preußischen Staatsbahnen sollen vom 1. Mai d. J. ab die neuen Dienstdauervorschriften eingeführt werden, soweit der Lokomotiv- und Personalbestand dieses zulassen. Die Schwierigkeiten in der Personalgestellung werden sich voraussichtlich bis zum 1. Oktober durch Neueinstellung von Anwärtern für den Lokomotivfahrdienst beseitigen lassen. Zur Deckung des Mehrbedarfs an Lokomotiven wird von Herrn Baurat Soberski in Nr. 28 dieser Zeitung das von Amerika übernommene first-in first-out System in Vorschlag gebracht. Wenn dieses System auch eine vollkommene Ausnutzung der vorhandenen Lokomotiven gestattet, so sind doch damit so große Nachteile verbunden, daß die mittleren maschinentechnischen Beamten, also die Vorsteher der Maschinenstationen, es nur zu Zeiten größten Lokomotivmangels anwenden. Selbst zwischen den sehr gut erzogenen und wirklich diensteifrigen Lokomotivpersonalen befinden sich stets einige, auf welche das bekannte Gleichnis vom Müller mit den drei Söhnen und einem Esel angewandt werden kann. Die Folge davon ist, daß auch bei den übrigen Bediensteten das durchaus notwendige Interesse an der Instandhaltung der Lokomotiven erlahmt. Daß unter diesen Umständen die Abnutzung der Lokomotiven vergrößert wird, dürfte zweifellos sein.

Da außerdem bei der mehrfachen Lokomotivbesetzung der Materialverbrauch bedeutend steigt und fast gar nicht kontrolliert werden kann, so werden die Vorteile der Mehrfachbesetzung — weniger Lokomotiven und dadurch entstehende Verringerung des Anlagekapitals — durch die Nachteile — Vermehrung der Unterhaltungs- und Betriebskosten — mindestens aufgewogen.

Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen wird die Wiedereinführung der einfachen Lokomotivbesetzung nur sehr vereinzelt möglich sein. Diese würde nicht nur eine sehr erhebliche Vermehrung der Lokomotiven, sondern auch eine Vermehrung der Lokomotivschuppenstände um das Doppelte, stellenweise auch um das Dreifache erfordern. Auf den meisten Lokomotivstationen ist deshalb die doppelte Lokomotivbesetzung eingeführt. Wenn bei diesem System die Auswahl der Personalpaare, denen gemeinschaftlich eine Lokomotive zugeteilt wird, mit einiger Sorgfalt erfolgt, so kann mit Sicherheit eine gute Instandhaltung des Lokomotivparks, bei möglichster Ausnutzung desselben, erreicht werden. Voraussetzung dabei ist jedoch, daß eine genügende Reserve vorhanden ist, um erforderliche Ausbesserungen rechtzeitig vornehmen zu können. Desgleichen ist es erforderlich, daß auf den fremden Lokomotivstationen, auf denen die Lokomotiven größere Ruhe haben — bisweilen 8—10 Stunden — diese Pausen möglichst zur Ausführung der Ausbesserungen verwandt werden, damit die Lokomotive auf der Heimatstation, auf welcher sie in der Regel sofort vom zweiten Personal übernommen wird, nicht durch eine Reservelokomotive ersetzt zu werden braucht.

Bei der Aufstellung der Lokomotivdiensteinteilungen dürfte deshalb unter den heutigen Verhältnissen stets eine geregelte Doppelbesetzung der Lokomotiven anzustreben sein. Um aber auch die vorhandenen Reservelokomotiven möglichst kontrollieren zu können, wird vorgeschlagen, eine Abteilung einfach zu besetzen. Diese Lokomotiven werden dann in den Pausen zu Sonderleistungen und als Ersatz für Reparaturmaschinen, sowie in den Fällen benutzt, wo die planmäßige Lokomotive aus irgendeiner Ursache ihren Zug nicht übernehmen kann. Hierdurch wird erreicht, daß die Lokomotive in Ordnung gehalten wird sowie daß der Materialverbrauch und der Verbleib der Inventarstücke kontrolliert werden kann, weil das Personal, welchem die Lokomotive ständig zugeteilt ist, dafür verantwortlich gemacht wird und Unstimmigkeiten sofort melden muß.

Wenn auch im allgemeinen dem Prämiensystem nicht zugestimmt werden kann, so wird trotzdem das von der Königlichen Eisenbahndirektion Altona noch heute angewandte Verfahren, wonach den Lokomotivpersonalen für gute Instandhaltung der Lokomotiven besondere Prämien bewilligt werden, zur Ausnutzung der Lokomotiven und zur Erzielung einer möglichst großen Lokomotivleistung zwischen zwei größeren Ausbesserungen beitragen können. Bei den gewaltigen Geldwerten, welche die Lokomotivbeschaffungen sowie die Unterhaltungskosten erfordern, dürfte es wünschenswert sein, wenn die vorstehenden Ausführungen zu weiteren Erörterungen Veranlassung geben würden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahngehilfinnen bei den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers besagt folgendes: Nach der in den „Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamts für 1913“ unter Ziffer 1672, S. 360 veröffentlichten Entscheidung des Reichsversicherungsamts vom 14. Dezember 1912 ist allgemein für diejenigen an sich der gesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherungspflicht unterliegenden ledigen Beamtinnen des Staats, bei denen nach den besonderen Umständen des Falles eine Hinterbliebenenfürsorge vernünftigerweise nicht in Frage kommen kann, weil nach den Anstellungsbedingungen die Ehe- bzw. Kinderlosigkeit vorausgesetzt

wird und für den Fall der Verheiratung oder der außerehelichen Schwangerschaft oder der Geburt eines Kindes das Dienstverhältnis sein Ende erreicht, davon auszugehen, daß sie infolge der Gewährleistung der Anwartschaft auf Staatspension versicherungsfrei sind. Da diese Voraussetzungen bezüglich der Eisenbahngehilfinnen (Eisenbahnanwärterinnen) zutreffen, sind diese auf Grund der Entscheidung von der gesetzlichen Invaliden- und Hinterbliebenenversicherung, mithin von der Mitgliedschaft bei der Abteilung A der Arbeiterpensionskasse befreit.

— **Der Plan einer Eisenbahnbrücke über den Strelasund bei Stralsund.** Bekanntlich beabsichtigt die preußische Staatseisenbahnverwaltung, zur Herstellung einer ununterbrochenen Eisenbahnlinie nach der Insel Rügen, insbesondere nach Saßnitz und zu der dadurch ermöglichten schnelleren Verbindung mit Schweden (Fährstrecke Saßnitz-Trelleborg) die jetzige Dampffähre zwischen Stralsund und Altefähr zu beseitigen und eine Eisenbahnbrücke über den Strelasund bei Stralsund herzustellen. Wie der „Tag“ mitteilt, sind bereits Bohrungen, welche die nötigen Unterlagen liefern sollen, für die Gründung der Brückenpfeiler vorgenommen, und es ist wohl anzunehmen, daß schon in einem der nächsten Etatjahre die erforderlichen Summen gefordert werden. Der „Tag“ teilt weiter folgendes mit: Soweit bisher feststeht, wird die Brücke als Stützpunkt die kleine befestigte Insel Dänholm benutzen. Vom Festland bis zum Dänholm sind vier große Pfeiler vorgesehen, während auf der 2690 m langen Überführung von Dänholm bis zur Insel Rügen 19 große Pfeiler geplant sind. Da die Schiffe unter der Brücke hindurchfahren müssen, soll sie in einer Höhe von etwa 32 m über dem Meeresspiegel die Insel Rügen mit dem Festland verbinden. Die vermutlichen Kosten werden auf 17 bis 20 Millionen Mark angegeben. Wir übergehen, was in der angeführten Quelle über den gewaltigen Aufschwung des Personen- und Güterverkehrs mitgeteilt ist, die der Eisenbahnverkehr mit Schweden seit der im Jahre 1909 eröffneten Fährschiffverbindung Saßnitz-Trelleborg genommen hat; hierüber ist in dieser Zeitung mehrfach berichtet. Daß die Eisenbahnbrücke nicht nur dem Eisenbahnverkehr, sondern auch dem Fußgängerverkehr dienen soll, ist wohl als richtig anzunehmen. Nach unserer Quelle soll sich die Eisenbahnverwaltung indessen gegen den Fahr- und Automobilverkehr, d. h. also gegen die Anlegung einer besonderen Fahrbahn für den Verkehr der Landfuhrwerke ausgesprochen haben.

In der angezogenen Mitteilung wird die neue Brücke als die größte Eisenbahnbrücke der Erde bezeichnet. Die Firth of Forth-Brücke auf der Strecke Edinburgh-Dundee sei 2468 m lang, die neuerdings fertiggestellte Brücke über den Hoangho messe 3247 m und die neue Strelasundbrücke solle diese noch um einige Meter übertreffen. Da man die Länge der Brücke aber nur auf die oben angegebenen 2690 m der Überführung von Dänholm bis zur Insel Rügen bemessen kann, so würde die Brücke der Hoangho-Brücke an Länge nachstehen; auch ist u. W. die Eisenbahnbrücke über die Donau bei Cernavoda länger.

— **Die Eisenbahnlinie Malmedy-Stavelot** ist, wie der „Köln. Ztg.“ berichtet wird, auf deutscher Seite ganz, auf belgischer Seite fast fertig, so daß ihrer für Anfang nächsten Jahres in Aussicht genommenen Eröffnung wohl nichts mehr im Wege steht. Belgischerseits wird an der Grenze bei Masta eine Haltestelle mit Zollamt errichtet, während die Zollabfertigung deutscherseits in Malmedy erfolgen wird. Angesichts der durch die neue Linie zu erwartenden Verkehrssteigerung ist der Bahnhof in Malmedy bedeutend erweitert worden. Namentlich gilt dieses für die Güterabfertigung. Nach derselben Quelle ist auch für das von Aachen nach Malmedy zu verlegende Eisenbahnbetriebsamt ein stattliches Gebäude bereits fertiggestellt.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Winterhalbjahr 1913/14 in folgender Weise statt:

In Berlin in der Universität, Vorlesungen über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, sowie über die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen und im technologischen Institut der Universität über chemische Technologie. Das Nähere, namentlich auch über die Anmeldungen zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich.

In Breslau im Sitzungssaal des Empfangsgebäudes auf dem Hauptbahnhof, vom Mittwoch, den 22. Oktober d. J., ab Mittwoch und Sonnabend von 5 bis 6½ Uhr nachmittags, über Eisenbahnbetrieb; vom Montag, den 27. Oktober d. J., ab Montag und Donnerstag von 4½ bis 6 Uhr nachmittags, über Nationalökonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, und vom Dienstag, den 21. Oktober d. J., ab Dienstag und Freitag von 5 bis 6½ Uhr nachmittags, über Elektrotechnik.

In Cöln in dem physikalisch-elektrotechnischen Institut der Handelshochschule Vorlesungen über Elektrotechnik vom Sonnabend, den 25. Oktober d. J., ab jeden Sonnabend von 6 bis 8 Uhr nachmittags und über die wirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen, das Tarifwesen und das Frachtrecht vom 4. November d. J. ab Dienstag und Freitag von 11 Uhr vormittags bis 12½ Uhr nachmittags.

In Elberfeld im Lehrzimmer für Physik der städtischen Oberrealschule, Westendstraße, in der Zeit vom Oktober bis Ende März (mit Unterbrechung in den Weihnachtsferien) an den Mittwochabenden von 6½ bis 8 Uhr technologische Vorlesungen.

In Frankfurt (Main) vom 6. Oktober d. J. ab, voraussichtlich bis Ende März, Vorlesungen über Eisenbahnbetriebslehre am Montag jeder Woche von 4½ bis 6 Uhr nachmittags. Ferner daselbst im elektrotechnischen Hörsaal des Physikalischen Vereins zwischen Neujahr und Ostern 1914 jeden Montag von 6 bis 8 Uhr abends elektrotechnische Vorlesungen.

In Halle (Saale) vom Montag, den 27. Oktober d. J., ab im Hörsaal des physikalischen Institus der Universität am Montag jeder Woche, nachmittags von 5 Uhr 50 Minuten an, Vorlesungen über Elektrotechnik. Die Teilnehmerzahl ist auf höchstens 80 bemessen.

In Hannover vom 4. November d. J ab Vorlesungen über Eisenbahnbetriebslehre an jedem Dienstag und Freitag von 10½ bis 12 Uhr vormittags.

— **Der ordentliche Etat der bayerischen Staatseisenbahnen für die Jahre 1914 und 1915.** Der Entwurf des Budgets für die bayer. Staatseisenbahnen, der dem Landtage am 27. September d. Js. zugegangen ist, sieht für jedes Jahr der Finanzperiode 333 347 400 ℳ Einnahmen und 251 478 500 ℳ Ausgaben vor. Von dem Überschuß zu 81 868 900 ℳ sind bestimmt: 71 146 040 ℳ für Verzinsung und Verwaltung der Eisenbahnschuld einschließlich des Zinses für das Kapital der Pachtbahnen; 6 308 450 ℳ gesetzliche Einlage in den Ausgleichs- und Tilgungsfonds; 3 000 000 ℳ Ablieferung an die Staatskasse und 1 414 410 ℳ weitere Einlage in den Ausgleichs- und Tilgungsfonds als freiwillige Tilgung.

Bei der Festsetzung der Etatsziffern für Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr — 102 250 000 ℳ für 1 Jahr — wurde sowohl für das rechtsrheinische wie für das pfälzische Netz nur eine Verkehrssteigerung von 4 % angenommen, weil eine so starke Zunahme des Verkehrs wie in den letzten Jahren nicht zu erwarten ist. Bei der Veranschlagung der Güterverkehrseinnahme — 205 681 000 ℳ für ein Jahr — wurde mit einer Verkehrszunahme von 3,5 % gerechnet. Die persönlichen Ausgaben für Besoldungen der Beamten, die für ein Jahr der laufenden Finanzperiode (1912/13) noch 70 339 900 ℳ betragen haben, wurden auf 73½ Millionen Mark erhöht. Es wurden 769 neue Stellen für etatsmäßige Beamte als Mehrung vorgesehen. Diese Stellenmehrung kommt ausschließlich dem unteren Dienste zugute, für den im ganzen 983 Stellen mehr eingesetzt sind, denen beim mittleren Dienst eine Minderung von 203 und beim höheren Dienst eine solche von 11 Stellen gegenübersteht. Auf den Fahrdienst allein entfallen 838 Stellenmehrungen, hiervon sind allerdings bereits 375 Stellen in Anspruch genommen.

Die Mehrungen für das etatsmäßige und das nichtetatsmäßige Personal ausschließlich des im Bahnunterhaltungs- und Werkstättendienst verwendeten Tagelohnpersonals snd teils durch die Verkehrssteigerung, teils durch die Einführung der neuen Bremsvorschriften und Verbesserung der Diensteinteilung infolge der unter den deutschen Regierungen vereinbarten Diensterleichterungen für das Personal, durch Gewährung weiterer 32 stündiger Dienstbefreiung und durch Verkürzung der Dienstschichten des Fahrpersonals bedingt. Durch die Vermehrung der etatsmäßigen Stellen und die Änderung in der Besetzung der Dienstposten wird im mittleren und unteren Dienst eine beträchtliche Anzahl von Beförderungsposten eröffnet, die wieder weitere Beförderungsmöglichkeiten in den unteren Dienstklassen und Anstellungsmöglichkeiten zur Folge haben. So ergeben sich insbesondere für das untere Personal neue Beförderungsmöglichkeiten infolge der fortschreitenden Durchführung der Neuordnung, weil diese eine große Zahl von Dienstverrichtungen, die bisher von mittleren Beamten wahrgenommen wurden, dem unteren Personal, und Dienstaufgaben, die seither von Beamten des höheren Dienstes verrichtet wurden, an Beamte des mittleren Dienstes überträgt.

Die Ausgaben für Löhne des im Betriebsdienst verwendeten Tagelohnpersonals wurden wegen der zur vollen Wirkung gelangenden Lohnaufbesserung, wegen Gewährung von Diensterleichterungen und Einführung der neuen Bremsvorschriften für jedes Jahr um 2 Millionen erhöht, sohin auf jährlich 27 Millionen festgesetzt. Die Ausgaben für Wohlfahrtszwecke belaufen sich auf 21 722 000 ℳ jährlich, das sind über eine Million mehr als für 1 Jahr der laufenden Finanzperiode; hiervon treffen mehr als 17 Millionen auf Ruhegehälter.

Wesentliche Erhöhungen weist auch der Ausgabenetat für Beschaffung von Kohlen (Erhöhung 1½ Millionen) und der für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen aus (Erhöhung: 6 Millionen). Letzterer beträgt nunmehr für 1 Jahr fast 37 Millionen Mark. Die Ausgabenmehrung auf diesem Etatstitel ist vor allem durch die beschleunigte Ausrüstung der Schnellzuglinien mit verstärktem Oberbau und

durch die Erhöhung des Ansatzes der für erheblichere Ergänzungen vorgesehenen Mittel bedingt.

Für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Fahrzeuge und der maschinellen Anlagen erscheinen im Etat für ein Jahr der neuen Finanzperiode 37 800 000 *M*, das sind fast 7 Millionen mehr als für ein Jahr der laufenden Periode, was hauptsächlich durch die Anschaffung ganzer Fahrzeuge und die Erhöhung der Taglöhne der Werkstättenarbeiter begründet ist.

Der Budgetentwurf sieht am Schlusse vor, daß, falls die schon einige Zeit beobachtete Verschlechterung der Wirtschaftslage nach länger andauern sollte, eine Abminderung einzelner Einnahme- und Ausgabeziffern eintreten müßte.

— **Die Budgetrede im bayerischen Landtage.** Der bayerische Landtag hat am 27. September die Verhandlungen wieder aufgenommen. Die Budgetrede des Finanzministers hebt besonders die günstige Entwicklung der Staatseisenbahnen in den Jahren 1910 und 1911 hervor. Diese hielt auch im ersten Jahre der laufenden Finanzperiode, dem Jahre 1912, an, indem die Bruttoeinnahme den Voranschlag um 4 164 520 *M* überstieg. Da die Ausgaben im Jahre 1912 um 9 271 525 *M* hinter dem Voranschlage zurückblieben, so ergab sich eine Mehreinnahme von 13 436 053 Mark. Auch noch in den ersten Monaten des laufenden Jahres haben sich die Betriebsergebnisse günstig entwickelt. Dagegen trat in der Folgezeit wegen des Abflauens der Konjunktur und der weniger günstigen allgemeinen wirtschaftlichen Lage ein Rückgang in der Einnahme ein, so daß zurzeit noch nicht abzusehen sei, wie sich das Rechnungsergebnis für 1913 und damit für die ganze Finanzperiode (1912 und 1913) gestalten wird. Der sich ergebende Überschuß wird gemäß dem Gesetze über die Bildung eines Ausgleichs- und Tilgungsfonds für die bayerischen Staatseisenbahnen diesem zugeführt werden.

— **Frachtberechnung für Wild und Geflügel.** Die deutschen Wild- und Geflügelhändler bemühen sich seit Jahren, durch die Aufnahme von Wild und Geflügel in den Eilgutspezialtarif eine Verbilligung des Transports und eine Hebung des Absatzes in diesen Artikeln herbeizuführen. Sie fühlen sich benachteiligt dadurch, daß für frisches Fleisch und frische Seefische ermäßigte Frachten bestehen, während für Wild und Geflügel noch die höheren Transportgebühren zu zahlen sind, obwohl die Gründe, welche seinerzeit für jene Frachtermäßigung maßgebend waren, auch für Wild und Geflügel zutreffen. Auf Anregung der bei den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin bestehenden ständigen Deputation für den Wild- und Geflügelhandel haben neuerdings wieder die Ältesten bei dem preußischen Eisenbahnminister die Aufnahme von Wild und Geflügel in den Ausnahmetarif für frisches Fleisch unter eingehender Darlegung der für diese Tarifmaßnahme geltend zu machenden Gründe beantragt und den Handelsminister unter Überreichung einer Abschrift des Antrages gebeten, ihn im Interesse einer reichlicheren Versorgung der Großstadtbevölkerung mit Fleisch tatkräftig zu unterstützen.

— **Das Eisenbahnregiment Nr. 2** ist am 2. d. M. von Berlin-Schöneberg in seine neue Garnison Hanau übergesiedelt. Sowohl der Abschied von Schöneberg wie der Empfang in Hanau war mit entsprechenden Feierlichkeiten verbunden.

— **Mittelstandsheilstätte für tuberkulöse Frauen und Mädchen in Hohenlychen.** Durch Zusammenwirken mit der Reichsversicherungsanstalt für Angestellte ist es dem Roten Kreuz ermöglicht worden, die Errichtung der ersten Mittelstandsheilstätte in Angriff zu nehmen, die neben den Bedürfnissen der Versicherten auch denen der Nichtversicherten dienen und tuberkulöse Frauen und erwachsene Mädchen des Mittelstandes aufnehmen soll. Die Heilstätte wird für etwa 80 bis 90 Betten eingerichtet, von denen eine Anzahl für nicht der Angestelltenversicherung unterliegende Mittelstandsangehörige verfügbar gehalten werden, für die der Tagesverpflegungssatz auf 5 *M* festgesetzt ist. Hier bietet sich, wie die „Eisenbahn" hierzu bemerkt, namentlich für die zahlreichen Beamten der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen eine günstige Gelegenheit, tuberkulösen und tuberkulos verdächtigen Frauen und Mädchen eine Kur in einer vorzüglich geleiteten und günstig belegenen Heilstätte zu einem angemessenen Preise zu ermöglichen. Die Heilstätte wird bis auf weiteres neben Angehörigen von mittleren Beamten auch Angehörige von unteren Beamten aufnehmen. Soweit die Beamten oder die Kurbedürftigen der Verbandskrankenkasse der Eisenbahnvereine vorgenannter Eisenbahnverwaltungen angehören und eine Versicherung nach Tarif II — freie Arznei — eingegangen sind, trägt diese Kasse nach § 10 Ziffer 3 der Satzungen ein Viertel des Betrages der Gesamtrechnung, das sind 1,25 *M* für den Verpflegungstag. Um erwachsenen Mädchen eine Erholungskur zu ermöglichen, wird nach Lage der Verhältnisse auch der Eisenbahn-Töchterhort seine hilfreiche Hand nicht versagen. Im Hinblick auf die Bedeutung, die der Bekämpfung der Tuberkulose für die allgemeine Volkswohlfahrt zukommt, hat ferner der preußische Eisenbahnminister den nachgeordneten Eisenbahndirektionen empfohlen, in den dazu geeigneten Fällen durch Gewährung von Unterstützungen nach Maßgabe der verfügbaren Mittel — und zwar, soweit angängig, vor Antritt der Kur — tuberkulösen Frauen und erwachsenen Mädchen der dem Mittelstand angehörigen Eisenbahnbediensteten Kuren in Hohenlychen zu ermöglichen, sowie die Aufmerksamkeit der Eisenbahnvereine und der Bahn- und Kassenärzte auf diese Angelegenheit hinzulenken. Anmeldungen zur Aufnahme in die Heilstätte sind an den Schriftführer der Abteilung XIV des Volksheilstättenvereins vom Roten Kreuz (Mittelstandsheime), Geheimen Regierungsrat Dr. Stapff, Berlin 78, Voßstraße 35, zu richten. In der Anmeldung, der eine kurze gutachtliche Äußerung des Bahn- oder Kassenarztes über den Gesundheitszustand der Kurbedürftigen und die erforderliche Dauer der Kur beizufügen ist, ist außer Namen und Alter der Kurbedürftigen und der Amtsbezeichnung des Beamten (Mannes oder Vaters) nebst dessen Dienststelle usw. auch anzugeben, ob der Beamte oder die Kurbedürftige der Verbandskrankenkasse angehören und nach Tarif II versichert sind, ob für ein kurbedürftiges erwachsenes Mädchen die Gewährung einer Kurbeihilfe erbeten oder ob etwa eine solche von der Eisenbahndirektion gewährt oder in Aussicht gestellt wurde.

Auch hieraus wieder ist das lebhafte Bestreben der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung, möglichst jede Neueinrichtung auf dem Gebiete sozialer Fürsorge ihren Angestellten und deren Angehörigen dienstbar machen zu helfen, deutlich erkennbar.

— **Dr.-Ing. Rudolf Diesel, der Erfinder des Dieselmotors,** ist bekanntlich Ende v. M. bei einer Reise von seinem Wohnort München nach England auf der Überfahrt über den Kanal von Bord des Dampfers „Dresden" spurlos verschwunden, so daß an seinem Tode nicht mehr gezweifelt werden kann. Es werden ihm in den Zeitungen überall Nachrufe gewidmet, die die Persönlichkeit des Verstorbenen und seine hervorragenden Verdienste schildern. Der Ingenieur Rothardt in Cöln-Deutz schreibt über Diesel und seinen Motor, der ja nun auch für Lokomotiven Verwendung gefunden hat (s. Leitaufsatz in Nr. 69 d. Ztg.) folgendes: „Dem Wirken eines bedeutenden Erfinders und hervorragenden Ingenieurs auf dem Gebiete der modernen Maschinentechnik hat der Tod anscheinend ein Ziel gesetzt. Nicht nur die engeren Fachkreise haben diese Nachricht mit Erschütterung vernommen, die gesamte deutsche Maschinenindustrie trauert um einen ihrer großen Männer. Diesels Erfindung, die von so großer wirtschaftlicher Bedeutung für den Maschinenbau geworden ist, besteht in einem besonderen Verbrennungsprozeß, der in dem Arbeitszylinder einer Kraftmaschine nutzbar gemacht wird. Durch dieses Verfahren wurde der Bau der bekannten Gleichdruckölmaschinen, allgemein Dieselmotoren genannt, ermöglicht, deren Vorteile gegenüber anderen Antriebsmaschinen eine Umwälzung auf diesem Gebiete hervorgerufen haben. Heute arbeiten Dieselmotoren zu unzähligen Pferdestärken nicht nur im Inlande, sondern unsere großen Firmen, die sich dem Bau dieser neuen Maschinengattung zuwandten, führen sie nach allen Erdteilen aus. Den Grundgedanken seiner Erfindung legte Diesel schon im Jahre 1893 in einer ausführlichen Druckschrift nieder, aber die praktischen Schwierigkeiten in der Ausführung waren so groß, daß es immerhin der Arbeit mehrerer Jahre bedurfte, bis nach vielen Versuchen und Mißerfolgen der erste Motor auf den Markt gebracht werden konnte. Nach Ablauf der Patente haben sich fast alle größeren Maschinenfabriken dem Bau von Dieselmotoren zugewandt, und es hat eine so glänzende Weiterentwicklung eingesetzt, wie wir sie seit der Entstehung der Dampfmaschine nicht wieder im Maschinenbau erlebt haben. — Die Dieselmotoren finden hauptsächlich Verwendung in den Elektrizitätswerken zum Antrieb von Dynamomaschinen, aber auch in der Schiffahrt haben sie sich ein großes Feld erobert. Verschiedene Motorschiffe legten schon weite Reisen, so nach Indien und Südamerika, zurück, ein gutes Zeugnis für die Betriebssicherheit ihrer Maschinen. Unsere Kriegsmarine bestellte Dieselmotoren für verschiedene Verwendungszwecke, für Unterseeboote, als Betriebsmaschinen für Lichtzwecke usw. Neuerdings werden Versuche gemacht, die Motoren auch für große Leistungen herzustellen, so daß sie als Hauptmaschinen für unsere Schlachtschiffe benutzt werden könnten. Unter Diesels persönlicher Mitarbeit wurde noch ein ganz neues Verwendungsgebiet erschlossen; vor kurzer Zeit fuhr die erste Diesellokomotive mit eigener Kraft von Winterthur in der Schweiz nach Berlin, wo sie sich zurzeit im Probebetriebe der Königlich preußischen Staatsbahn befindet. Vielleicht ist die Erstlingslokomotive der Vorläufer einer großen Umwälzung auf eisenbahntechnischem Gebiet. Noch ist uns die ohne Schornstein und ohne irgendwelche Dampf- oder Rauchentwicklung daherbrausende Schnellzug-Diesellokomotive ein ungewohnter Anblick, vielleicht wird sie uns in absehbarer Zeit zu einer alltäglichen Erscheinung, wenn ihr erst technische Geistesarbeit den Stempel der Vollkommenheit aufgedrückt haben wird. . ."

Verfasser spricht dann von den vielfachen Anfeindungen, die Diesel erfahren hat und sagt zum Schluß: „Mögen wir die heutige Dieselmaschine auch in erster Linie als ein Werk anderer deutscher Ingenieure betrachten, Diesel hat die grundlegende Idee gehabt, hat den sich auf rein theoretische Betrachtungen stützenden Gedanken trotz anfänglicher Schwierigkeiten in der Praxis verwirklicht und einen Grundstein gelegt, auf dem weiter zu arbeiten andern vorbehalten blieb. . . .“

Österreich.

— Ein großes Wasserwerk bei Gastein zur Elektrisierung der Staatsbahnen. In den letzten Tagen hat die Kommissionsverhandlung über die Errichtung einer Wasserkraftanlage der Staatsbahnverwaltung an der Gasteiner Ache in Böckstein zur Erzeugung elektrischer Kraft für den Betrieb der österreichischen Staatsbahnen stattgefunden. Nach dem vorgelegten Projekt wird geplant, die gesamten aus dem Einzuggebiete des Naßfeldes stammenden Wässer durch eine an dessen Ausgang zu errichtende Sperre zu fassen und in einem Druckstollen an der rechten Lehne des Tales durch das Massiv des Rathausberges zu einem nächst dem Berghause Heitzinghütte gelegenen Wasserschlosse zu leiten, um derart den Höhenunterschied zwischen dem Naßfelde und dem Talboden in Böckstein auszunutzen. Die Absperrung des Naßfeldes erfolgt durch eine in der am nördlichen Talende gelegenen Engstelle zu errichtende Sperrmauer von 118 m Kronenlänge und 36 m größter Höhe, wodurch ein Stausee mit 5,7 Millionen Kubikmeter geschaffen wird. Bei dem geplanten Unternehmen kreuzen sich die Interessen dreier wichtiger Faktoren: Staatsbahnverwaltung, Land- und Alpenwirtschaft, Bergbau. Wenn auch zur Gewinnung elektrischer Kraft die sachgemäße Ausnutzung der Wasserkräfte für den Bahnbetrieb von größter Wichtigkeit ist, so können doch die beiden andern nicht minder wichtigen Faktoren in ihren Lebensinteressen nicht unterbunden werden.

Durch die gewaltige und weitausreichende Stauanlage am Boden der Naßfeldalpe, welche eine Grundfläche von rund 60 ha einnimmt, wird dieser Alpe die Vor- und Nachweide im Frühjahr und Herbst sowie die sogenannte Schneeflucht des sömmernden Viehes bei Eintritt von kalter Witterung und Schneefällen in den höheren Lagen der ohnehin hoch gelegenen Alpe entzogen, was auf die Viehzucht im allgemeinen, insbesondere aber auf den Betrieb der Milchwirtschaft, welcher bei der Nähe des Weltkurortes Bad Gastein von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, nicht ohne nachteiligen Einfluß bleiben dürfte. Nicht minder berührt die geplante Anlage die Interessen des Goldbergbaues der Gewerkschaft Rathausberg. Dieser bereits in grauer Vorzeit bestandene Bergbau, welcher einstens das Land Salzburg reich und berühmt gemacht hat, ist seit einigen Jahren wieder im Aufblühen begriffen; bereits von den derzeitigen Gewerken wurden große Summen für Aufschlußbauten ausgegeben. Das Wiederaufblühen des Goldbergbaues durch ungeahnte Goldfunde läßt die Auferstehung einer mächtigen Industrie im Kronlande erhoffen, wodurch die einstige Wohlhabenheit in das Land wieder Einkehr halten würde. Wie verlautet, soll noch zwischen der Staatsbahnverwaltung und der Gewerkschaft Rathausberg eine Verhandlung stattfinden, um die entstandenen Meinungsverschiedenheiten zu ebnen. Gewichtige Bedenken werden der geplanten Anlage von der Gemeindevorstehung und Kurkommission Bad Gastein hinsichtlich eines etwaigen Mauer- oder Dammbruchs des Stauweihers entgegengebracht. Ein Ausbruch der gewaltigen Wassermassen würde die unfehlbare Vernichtung des ganzen Kurortes zur Folge haben, die vermeintliche Furcht des Fremdenpublikums vor einem derartigen Unglück könnte für den Kurort die schlimmsten Folgen zeitigen. In weiterer Folge erleidet die landschaftliche Schönheit durch die Anlage des Stauweihers am Naßfeld, durch welche ein Teil des Naßfelder Baches nahezu trocken gelegt würde und die vielbesuchten Wasserfälle so gut wie verschwinden, an Reiz, was vom Standpunkte des Fremdenverkehrs vermieden werden soll. Die gehegten Befürchtungen eines Wasserausbruchs und der damit verbundenen Gefahr wurden aber durch die Gutachten der Sachverständigen, insbesondere durch das geologische Gutachten vollständig widerlegt und einwandfrei sichergestellt, daß die Gründung der Sperrmauer auf festen und durchaus verläßlichen Felsgrund möglich ist und eine Gefährdung der Sperre nach den geologischen Verhältnissen des Untergrundes ausgeschlossen erscheine.

— Die großen Wiener Verkehrsprojekte. Das Komitee des Wiener Gemeinderates zum Studium der Untergrundbahnen hielt kürzlich unter dem Vorsitze des Bürgermeisters eine Sitzung ab, in welcher der Magistratsreferent über die Stellungnahme der Gemeinde Wien zur Elektrisierung der Stadtbahn und ihr Verhältnis zur Untergrundbahnfrage berichtete. Es wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, den Bürgermeister zu ermächtigen, daß er mit dem Eisenbahnminister in Verhandlungen wegen der Übergabe der Stadtbahn an den Staat zum Zwecke ihrer Elektrisierung eintrete. Die Kommission der Verkehrsanlagen soll hiebei mit ihrem übrigen Wirkungskreis weiter bestehen bleiben. Bei den Verhandlungen wird auch die Erwerbung der Konzession der Untergrundbahnen für die Gemeinde gefordert werden; ferner wird die Gemeinde der Staatsbahnverwaltung ein Angebot wegen der Lieferung der elektrischen Energie für den Betrieb der elektrisierten Stadtbahn überreichen.

— Eindeckung und Elektrisierung der Wiener Stadtbahn. Das Eisenbahnministerium hat der Gemeinde Wien die Baubewilligung für die Eindeckung der Wiener Stadtbahn in der Strecke zwischen der Leopolds-Brücke und der Magdalenen-Brücke nach einem Projekt erteilt, das in unmittelbarem Anschluß an die jetzt bestehende Eindeckung bei der Schleifmühlgasse die Offenhaltung eines 110 Meter langen Abschnittes der Stadtbahnlinie vorsieht. Durch diese Unterbrechung der Tunnelstrecke sind die gewichtigsten Bedenken beseitigt, die vom betriebstechnischen und gesundheitlichen Standpunkte gegen das ursprüngliche Projekt erhoben worden waren; nach diesem war nämlich eine ununterbrochene Verlängerung des gedeckten Einschnittes Karlsplatz-Schleifmühlgasse bis zur Kettenbrückengasse geplant, der damit fast anderthalbmal so lang geworden wäre, als der jetzige längste Stadtbahntunnel zwischen Stadtpark und Karlsplatz. Auch das jetzt genehmigte Projekt ist insofern als ein einstweiliges anzusehen, als mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn die Hindernisse schwinden würden, welche ihrer völlig unterirdischen Führung jetzt entgegenstehen. Im Zusammenhange mit dem Eindeckungsprojekte haben zwischen dem Eisenbahnminister Dr. Freiherrn von Forster und dem Bürgermeister Dr. Weiskirchner Besprechungen stattgefunden, die zu einem Einvernehmen über einzelne Fragen geführt haben, welche für die Lösung des Stadtbahnproblems von grundlegender Bedeutung sind.

— Eine neue Werkstättenanlage für die Staatsbahnlinien in Westgalizien. Die in den letzten Jahren erfolgte bedeutende Vergrößerung des Wagenparkes der österreichischen Staatsbahnen hat naturgemäß einen größeren Stand reparaturbedüftiger Wagen zur Folge. Die Staatsbahnverwaltung ist daher bestrebt, die bereits bestehenden Werkstättenanlagen entsprechend den gesteigerten Ansprüchen auszugestalten und neue Wagen-Reparaturwerkstätten zu schaffen. Für die Staatsbahnlinien in Westgalizien wird eine umfangreiche Wagenwerkstätte in Tarnów, an der Hauptlinie Krakau-Lemberg, errichtet werden. Das auf 4 Millionen Kronen veranschlagte Rahmenprojekt ist bereits festgesetzt, und die politische Begehung und Enteignungsverhandlung soll demnächst stattfinden. Die Ausarbeitung der Einzelpläne für die Werkstätte und die zahlreichen Nebengebäude, als Magazine, Kanzleigebäude usw., ist im Zuge; alsdann wird zwecks Vergebung der Hochbauten eine öffentliche Ausschreibung veranlaßt werden. Dieser bedeutende Plan wird auch zur Linderung des in jüngster Zeit in Galizien durch die Geldkrise sowie durch die elementaren Wetterunbilden verursachten Notstandes beitragen.

— Die elektrische Schnellbahn Wien-Brünn. Wie bekannt, wurde bereits vor einiger Zeit vom Eisenbahnministerium für das Projekt einer elektrischen Schnellbahn Wien-Brünn die Vorkonzession erteilt. Sie soll von einer im Mittelpunkt gelegenen Kopfstation Wiens aus über Floridsdorf, Poysdorf, Nikolsburg nach Brünn führen und die Fahrtdauer zwischen den beiden Endstationen auf 1½ Stunden ermäßigt werden. Überdies würde diese Linie von außerordentlicher Bedeutung für die Versorgung der beiden genannten Hauptstädte mit Lebensmitteln werden. Um das lebhafte Interesse der Bevölkerung an dem baldigen Zustandekommen der Bahn zum Ausdruck zu bringen, sprach kürzlich beim Eisenbahnminister Dr. Freiherrn v. Forster eine Abordnung vor, an der nahezu sämtliche beteiligten niederösterreichischen und mährischen Städte und Gemeinden durch ihre Abgeordneten, Bürgermeister und sonstige Vertreter teilnahmen. Die Vertreter betonten die Notwendigkeit einer Bahnverbindung durch jene zahlreichen zwischen Wien und Brünn gelegenen Gemeinden, welche bisher einer solchen direkten Verbindung gänzlich entbehren. Vom Eisenbahnminister begaben sich die Herren ins Rathaus, wo sie Bürgermeister Dr. Weiskirchner empfing. Der Bürgermeister stellte die möglichste Förderung durch die Stadt Wien in Aussicht und gab seinem Interesse für das Projekt auch dadurch Ausdruck, daß er einen Magistratsbeamten in das Aktionskomitee abordnete. Im Anschluß hieran fand eine Besprechung statt, zu der auch ein Vertreter der niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer erschien, welcher die Unterstützung der Kammer in Aussicht stellte. Zur weiteren Verfolgung der Angelegenheit wurde ein Aktionskomitee gebildet, dem außer den niederösterreichischen und mährischen Abgeordneten auch der Vizebürgermeister

von Brünn und die Bürgermeister der bedeutendsten beteiligten Städte und Gemeinden Niederösterreichs und Mährens angehören.

— **Der Triester Verkehr.** Nach dem Ausweise der Triester Handels- und Gewerbekammer sind im Monat August im Hafen von Triest 1515 Schiffe mit einer Ladung von zusammen 506 255 Raumtonnen angekommen, um 161 Schiffe und 90 507 Raumtonnen mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Ausgefahren sind im Berichtsmonat 1508 Schiffe mit 534 136 Raumtonnen Ladung, um 144 Schiffe und 100 454 Raumtonnen mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Der Bahnverkehr weist im August d. J. eine Einfuhrziffer von 1 128 934 Meterzentner, um 67 985 Meterzentner mehr als im gleichen Monat des Vorjahres, und eine Ausfuhr von 771 898 Meterzentner, um 47 869 Meterzentner weniger als im gleichen Monat des Vorjahres, auf. Die Einfuhr im Seeverkehre bezifferte sich im abgelaufenen Monat auf 1 858 316 Meterzentner.

— **Die Kohlenförderung der ärarischen Gruben Brzeszcze.** Das Aerar hat — wie wir in der Nr. 51 S. 831 mitgeteilt haben — in diesem Jahre die Kohlengruben Brzeszcze angekauft. Das Arbeitsministerium ist bestrebt, deren Fördermenge zu erhöhen, zu welchem Zwecke auch verschiedene Ausrichtungen und Vorrichtungen vorgenommen wurden. Um dem Arbeitermangel, der sich im Kohlenbergbau überhaupt geltend macht, zu begegnen, wurde der maschinelle Betrieb auf der Grube wesentlich erweitert. Infolge dieser Maßnahmen der Staatsverwaltung wird erwartet, daß die Kohlenförderung im laufenden Jahre eine nennenswerte Steigerung erfahren wird. Die Förderung der Kohlengruben, die im Vorjahre 1,9 Millionen Meterzentner betrug, soll auf 2,8 bis 3 Millionen Meterzentner erhöht werden.

— **Galizische Naphtha-A.-G. „Galicia“.** Nach dem der Generalversammlung vorgelegten Geschäftsbericht war im abgelaufenen Betriebsjahr die Ergiebigkeit des Boryslaw-Tustanowicer Ölfeldes weiter rückgängig. Angeregt durch die günstigen Preise, welche vom Weltmarkt für diese Produkte bezahlt wurden, haben die großen Fabriken dennoch unter Ausnützung ihrer ganzen Kraft voll gearbeitet, was nur durch Heranziehung der noch aus den früheren Jahren des Überflusses stammenden Vorräte an Rohöl möglich war. Die Umstände führten zu einer schnellen und sprungweisen Steigerung des Rohölpreises, die auch in allen inländischen Produktionsgebieten zu beobachten war. In Amerika, Rußland und Rumänien schreitet diese Steigerung noch heute fort. Auch die Erzeugung der gesellschaftlichen Gruben hat im abgelaufenen Geschäftsjahre einen Rückgang erfahren. Dieser Ausfall wurde durch den erhöhten Wert des Erzeugnisses wettgemacht. Die bedeutende Steigerung der Rohölpreise einerseits und der Mangel einer Organisation der Fabriken untereinander anderseits hat dazu geführt, daß die Marktlage in der Petroleumindustrie nicht voll zur Geltung kommen konnte und daß insbesondere Petroleum im Inland zu äußerst niedrigen Preisen verkauft wurde. Die Vorräte aus der Förderung der Gesellschaftsgruben in den früheren Jahren haben die Gesellschaft vom Rohölpreise unabhängig gemacht, und sie ist in der Lage, einen befriedigenden Abschluß vorlegen zu können. Die früher beschlossene Kapitalserhöhung wurde durchgeführt. Obzwar das Aktienkapital, wie der Bericht weiter ausführt, den Anforderungen der gegenwärtigen Lage vollauf Genüge leistet und die Verwaltung nicht die Absicht habe, in naher Zukunft an dessen Vergrößerung zu schreiten, lasse es die stets wechselnde und rasche Entschließungen erfordernde Lage der Petroleumindustrie geboten erscheinen, rechtzeitig dafür Vorsorge zu treffen, daß eine Vergrößerung des Aktienkapitals im geeigneten Moment ohne Zeitverlust durchgeführt werden könne. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, schlägt die Verwaltung vor, die Statuten dahin zu ändern, daß die Gesellschaft berechtigt sein soll, ohne neue staatliche Genehmigung ihr Aktienkapital auf 20 Millionen Kronen zu erhöhen. — Von dem Reingewinn im Betrage von 1 056 575 Kr. gelangt eine zehnprozentige Dividende zur Auszahlung, 53 275 Kr. werden in den Reservefonds hinterlegt und 48 000 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen.

Ungarn.

— **Internationale Konferenz wegen der Bremsfrage.** (Vergleiche auch die Mitteilungen in Nr. 74 S. 1149 d. Ztg.) Die Frage der selbstätigen, durchgehenden Güterzugsbremse wurde bekanntlich zuerst vom Technischen Ausschusse des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen aufgegriffen. Seit dem Jahre 1909 beschäftigen sich die europäischen Staaten in der zur Regelung von internationalen Eisenbahnfragen technischer Natur geschaffenen Vereinigung „Technische Einheit“ mit dieser Frage. Von den ungarischen Staatsbahnen wurde diese Frage seit einer Reihe von Jahren ebenfalls zum Gegenstande eingehenden Studiums gemacht unter Vornahme weitgehender Versuche, die in der letzten Zeit auf Grund jener Bedingungen fortgesetzt wurden, welche von der durch die „Technische Einheit“ entsendeten internationalen Kommission zu Bern verbindlich festgestellt worden sind. Die ungarischen Staatsbahnen widmeten ihre ganze Aufmerksamkeit der Ausgestaltung der durchgehenden selbsttätigen Güterzugbremse, und die im Laufe der Jahre ausgeführten grundlegenden Versuche haben zu so günstigen Ergebnissen geführt, daß die ungarischen Staatsbahnen sich nunmehr mit dem Ersuchen an den Handelsminister wenden konnten, die Ergebnisse der zurzeit endgültig abgeschlossenen Versuche der oben erwähnten internationalen Kommission vorführen zu dürfen. Der Handelsminister hat in Würdigung der durch die ungarischen Staatsbahnen erzielten Erfolge durch das Ministerium des Äußern an sämtliche an der „Technischen Einheit“ beteiligten Staaten sowie an alle größeren Eisenbahnverwaltungen Europas die Einladung ergehen lassen, an den von den ungarischen Staatsbahnen zu veranstaltenden Versuchen sowie den damit verbundenen Beratungen teilzunehmen. Diese Beratungen haben inzwischen stattgefunden.

— **Aufhebung von Verkehrsverboten.** Durch Absperrung der ungarischen Grenzstation Csikgyímes, die infolge des Verkehrsverbotes der rumänischen Behörden erfolgte, war dem siebenbürgischen Holzausfuhrgeschäft ein bedeutender Schaden erwachsen, da die betreffenden Händler die berechtigte Hoffnung hegten, ihre infolge des Balkankriegs und der rumänischen Mobilisierung aufgehäuften Holzlager noch vor Einbruch des Winters an den Mann bringen zu können. Die Absperrung erfolgte deshalb, weil die Mobilisierung die rumänischen Staatsbahnen dermaßen in Anspruch nahm, daß sie die Übernahme der fremden Güter einstellen mußten. Auf die bezügliche Eingabe des Bundes der ungarischen Fabrikindustriellen hat nun sowohl das ungarische Handelsministerium wie auch das gemeinsame Ministerium des Äußern bei der rumänischen Regierung Schritte unternommen, damit das Verkehrsgebot aufgehoben werde. Die Einsprache war von Erfolg begleitet, da die Einfuhr über Gyimes-Palanca nach Rumänien vom 28. September l. J. wieder gestattet ist. Ein ähnliches Verbot wurde auch an der rumänisch-ungarischen Grenze im Komitate Csik auf die Einsprache des Ministeriums des Innern seitens der rumänischen Regierung vor kurzem aufgehoben.

— **Der Herbstverkehr der ungarischen Staatsbahnen** hat in diesem Jahre sehr stark eingesetzt. Besonders groß ist der Getreideverkehr, der anscheinend deshalb größer ist als sonst, weil die Ernte sich wegen der ungünstigen Witterung um mehrere Wochen verzögert hat. Nun haben sich die Sendungen angehäuft und so werden täglich rund 2000 Wagenladungen verschiedener Getreidearten versendet. Sehr groß — täglich gegen 1500 Wagen — ist auch der Rübenverkehr. Dieser begann im Vorjahre erst Ende September, heuer werden aber Zuckerrüben schon seit Ende August verfrachtet; da auch die Zuckerverarbeitung der Fabriken früher eingesetzt hat, ist der Versand an Neuzucker schon sehr beträchtlich. Von Kohle gelangen gegenwärtig etwa 2500 Wagen täglich zur Absendung. Wenn auch der Wagenmangel, der sich um diese Jahreszeit des größten Verkehrs auf allen Bahnen Europas fühlbar zu machen pflegt, bei den ungarischen Staatsbahnen wieder in Erscheinung tritt, so ist er doch trotz der gesteigerten Verkehrsansprüche diesmal bei weitem geringer als im gleichen Zeitabschnitt des Vorjahres; das weist auf die zweckmäßige Abfertigung im Wagendienste hin. Hinsichtlich des Holzverkehrs, der in diesem Jahre auch mit gesteigerter Kraft einsetzte, waren bisher Verkehrsschwierigkeiten mit Rumänien zu verzeichnen, die aber bereits behoben wurden.

— **Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn.** In der am 11. September l. J. abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsausschusses des Soproner (Ödenburger) Komitats wurde beschlossen, den Handelsminister in einer Eingabe zu ersuchen, er möge die genannte Eisenbahn ankaufen, oder doch in staatliche Verwaltung nehmen. Dieser Beschluß ist damit begründet, daß diese Bahn, auf welcher durchgehende Züge von Budapest nach Ödenburg verkehren, und von Raab über Ödenburg nach Erfurt, Wienerneustadt und Wien nicht den modernen Anforderungen entsprechend ausgestaltet sei; es verkehren auf ihr wenig Züge mit ungenügendem Wagenpark und geringer Geschwindigkeit; auch sei die Bahn mit Sicherheitseinrichtungen nicht genügend ausgestattet. Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn besteht aus der 117 km langen Hauptstrecke, sie hat außerdem die 110 km lange Fertövidéker Lokalbahn (Czelldömölk-Eszterháza-Pándorfalu), welche die beiden Stationen der Staatsbahnen Czelldömölk und Pándorfalu verbindet, im Betriebe. Die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Bahn ist eine gut verwaltete Bahn, nur wurden in den letzten Jahren auf ihr verhältnismäßig wenig Investitionen durchgeführt, so daß ihre Leistungsfähigkeit nicht entsprechend erhöht ist.

— **Personalnachricht.** Der Direktorstellvertreter der ungarischen Staatseisenbahnen, Hofrat Sigismund Dózsa, ist zum Direktor der finanziellen Hauptabteilung der ungarischen Staatseisenbahnen ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Die Ausstände in Frankreich im Jahre 1912.** Nach einer im Bulletin du Ministère du Travail veröffentlichten Statistik sind in Frankreich im Jahre 1912: 1116 Ausstände vorgekommen, an denen sich 267627 Arbeiter (251547 Männer, 11150 Frauen und 4930 Minderjährige) beteiligt haben. Infolge des Streiks wurden 2 318 459 Tagewerke ausgesetzt, was einem Arbeitsverlust von durchschnittlich 8 Tagen für jeden Ausständigen gleichkommt. Läßt man den Streik von 116 622 Bergarbeitern außer Betracht, der nur einen Tag gedauert hat, so erhöht sich die Zahl der auf jeden Ausständigen entfallenden Streiktage auf 13. Im Jahre 1911 hatten 1471 Ausstände stattgefunden mit einem Ausfall von 4 096 393 Tagewerken, oder durchschnittlich 16 Tagewerken für jeden Ausständigen. Die Streiks sind demnach seit dem Vorjahr nicht unerheblich zurückgegangen. Die Transportunternehmungen waren im Jahre 1912 mit 117 Ausständen und 33 359 Ausständigen beteiligt. Die Hauptursachen der Streiks waren Lohnfragen (59,76 % aller Streiks), Personalfragen — Forderung der Entlassung und Wiedereinstellung von Arbeitern — (27,68 %), Forderung der Herabsetzung der Arbeitszeit (10,57 %). Erfolg hatten 193 Ausstände mit 18 130 Ausständigen; 541 Ausstände mit 178 091 Ausständigen blieben erfolglos, die übrigen Streiks endeten mit einem Vergleich. Dieses Ergebnis ist für die Streikenden ungünstiger als dies im Durchschnitt des letzten Jahrzehnts der Fall war, wie sich aus folgenden Zahlen ergibt:

	Ausstände		Ausständige	
	1902—1911 durchschnittlich	1912	1902—1911 durchschnittlich	1912
	%	%	%	%
erfolgreich	21,02	17,29	12,17	6,78
unentschieden (Vergleich)	38,02	34,23	57,62	26,68
erfolglos	40,96	48,48	30,21	66,54

Von der Befugnis, die Streitfälle vor die durch das Gesetz vom 27. Dezember 1892 eingeführten Einigungsämter und Schiedsgerichte zu bringen, ist nur in 169 Fällen (15,14 %) Gebrauch gemacht worden. Der Prozentsatz der Fälle, in denen solche Einigungsversuche gemacht wurden, betrug in den ersten 19 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes: 21,87 %, in dem Jahrzehnt 1902—1911: 20,87 % und im Jahre 1911: 19,37 %. Es ist also ein andauernder Rückgang zu beobachten.

— **Eisenbahnunfälle in Frankreich.** Die Wetterunbilden, die den Südwesten Frankreichs heimsuchten, haben auch im Eisenbahnverkehr Schaden und Störungen verursacht. Wegen Überschwemmung der Eisenbahnlinien an der französisch-spanischen Grenze bei Cerbère und Port-Bou (am Mittelmeer) mußte der Eisenbahnverkehr zeitweilig unterbrochen werden. Beim Einlaufen in den Tunnel von Vilajuiga (zwischen Figueras und Cerbère) wurde der Luxuszug Barcelona-Paris von einem Zyklon überrascht und blieb im Schlamm stecken. Die Reisenden mußten, wie bereits in Nr. 77 S. 1199 d. Ztg. gemeldet, die Nacht in dem Eisenbahnwagen verbringen und konnten sich erst am Morgen zu Fuß nach der nächsten Station begeben. Während es gelungen ist, auf dem französischen Teil der Linie, zwischen Cerbère und Perpignan, den Betrieb wieder aufzunehmen, ist der Verkehr auf den spanischen Strecken südlich von Cerbère auf längere Zeit unterbrochen. Die Züge verkehren nur zwischen Figueras und Barcelona. Im Güterverkehr werden die aus Frankreich kommenden Durchgangsgüter in Port-Bou zurückgewiesen. Dort sind 40 Güterwagen umgestürzt. Der Materialschaden ist bedeutend. Von einem Verlust an Menschenleben ist bisher nichts bekannt geworden.

Am 1. Oktober vormittags 8 Uhr 33 Min. ist vor dem Pariser Bahnhof Saint-Lazare die Lokomotive eines aus Bécon-les-Bruyères kommenden Personenzuges entgleist, als sie über die 100 Meter vor der Europe-Brücke liegende Weichenstraße fuhr. Da die Fahrgeschwindigkeit gering war, konnte der Lokomotivführer durch rasches Bremsen weiteren Schaden verhindern. Die Fahrgäste kamen mit dem bloßen Schrecken davon. Die aus Versailles, Marly, Les Moulineaux und La Garenne kommenden Züge erlitten starke Verspätungen. Der Unfall wird der schlechten Beschaffenheit der Lokomotive zugeschrieben, die einer veralteten Bauart angehörte und stark abgenutzt war.

— **Revisionskonferenz, betreffend das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.** Die vom Zentralamt in Bern herausgegebene „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport" schreibt in ihrer Septembernummer: Da verschiedene Zeitschriften Mitteilungen gebracht haben, denen zufolge die nächste Revisionskonferenz, betreffend das I. Ü. im Jahre 1914 stattfinden sollte, halten wir die Bekanntgabe folgender Nachrichten hierüber für angebracht:

Gemäß den Vorschriften des Art. 59 (1) I. Ü. müßte diese Konferenz eigentlich im Jahre 1914 zusammentreten. Das Zentralamt meinte aber nach Prüfung der Angelegenheit, daß grundsätzlich der Entwurf des Internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr vom 30. Mai 1911 ebenso wie der zur neuen Anlage 1 des Frachtübereinkommens vom 19. Juli 1912 vorher beide Gegenstand eines endgültigen Vertragsabschlusses sein müßten. In der Tat haben einerseits mehrere Vorschriften des Frachtübereinkommens im Entwurf des Personenübereinkommens eine bessere Fassung erhalten, und einige dieser letzteren könnten Veranlassung zu Änderungen des I. Ü. geben. Andrerseits könnten, was die Anlage 1 betrifft, neue Vorschläge betreffs ihrer nicht erörtert werden, bevor nicht die Gewißheit besteht, daß die beteiligten Regierungen die Beschlüsse der fachmännischen Konferenz vom Juli 1912 genehmigt haben. Nun würden im Jahre 1914 die Dinge noch nicht so weit vorgeschritten sein, so daß es vorteilhafter erscheint, wenn sich die Konferenz erst im Jahre 1915 zusammenfände.

Daher hat das Zentralamt unter dem 25. April d. J. dem Schweizerischen Bundesrat einen in diesem Sinne gehaltenen Vorschlag übersandt. Die Schweizerische Regierung hat sich durch Schreiben vom darauffolgenden 30. Mai an die Regierungen der Vertragsstaaten des I. Ü. gewandt, in welchem sie aus den oben angegebenen Gründen ihnen die Verschiebung der nächsten Revisionskonferenz auf das Jahr 1915 vorschlägt. Bis heute haben folgende Staaten sich zu der Frage, und zwar diesem Vorschlage der Schewiz zustimmend, geäußert — in der Reihenfolge des Datums — die Schweiz, Serbien, Rumänien, Frankreich, Luxemburg, Belgien, Italien, Dänemark, Schweden und Niederlande. (Vergl. auch die Mitteilung in Nr. 77 S. 1195.)

— **Der Bau des zweiten Simplontunnels.** Der seit Ende v. J. im Bau begriffene zweite Simplontunnel wird mit 19 825 m Länge um ein geringes länger als der von ihm 17 m von Mitte zu Mitte entfernte erste Simplontunnel sein. Die Arbeiten sind wie die „Zeitschr. des V. d. Ingen." berichtet, von der Nordseite bei Brieg und von der Südseite von Iselle aus in Angriff genommen worden, jedoch ist der Vortrieb auf der Nordseite schon erheblich weiter vorgeschritten, da hier bereits 1973 m Firststollen ausgebrochen sind. Ende August d. J. waren bereits 1781 m auf beiden Seiten ausgemauert und 82 Tunnelnischen und -kammern ausgehauen. Der Vollausbruch betrug an diesem Zeitpunkt 2822 m. Man rechnet mit der Fertigstellung des Tunnels in etwa 4 bis 6 Jahren, falls keine unvorhergesehenen Zwischenfälle eintreten. Die Baukosten sind auf ungefähr 36 Millionen Mark veranschlagt.

— **Beendigung des Eisenbahnerstreiks in Liverpool; Gründung eines Schutzverbandes der Arbeitgeber.** Der Eisenbahnstreik in Liverpool ist dadurch beendet worden, daß die Eisenbahnverwaltungen die Zusage gegeben haben, daß sie alle die Arbeiter, die die Arbeit niedergelegt hatten oder ausgesperrt worden waren, ohne Strafe wieder in ihre frühere Beschäftigung einstellen wollen. Daraufhin hat die Leitung der Eisenbahnarbeiter-Gewerkschaft ihrerseits die Arbeiter aufgefordert, die Arbeit wieder aufzunehmen und dabei erklärt, daß das Entladen der aus Dublin herrührenden Güter, um die sich der Streit gedreht hatte, keine Unterstützung von Streikbrechern sei, weil auch in Dublin die Güter von Mitgliedern des Irischen Transportverbandes verladen würden. Die Leiter der Eisenbahnen und der Eisenbahnarbeiter-Gewerkschaft haben eingehend über diese Fragen miteinander beraten, und das Ergebnis ihrer Besprechungen war eine Verfügung der Eisenbahnverwaltungen an ihre Dienststellen und ein Aufruf der Gewerkschaftsleitung an ihre Mitglieder in dem vorstehend angedeuteten Sinne. Die häufig wiederholte Beunruhigung des englischen Wirtschaftslebens durch Arbeiterausstände hat den Arbeitgebern Veranlassung gegeben, sich ebenso wie ihre Arbeiter, zusammenzuschließen und die Gründung eines Bundes, den sie ebenfalls als eine Art Gewerkschaft anzusehen wünschen, ins Auge zu fassen, um ihre gemeinsamen Interessen wahrzunehmen. Sie wollen sich dadurch wie die Arbeiter das Recht sichern, entweder einzeln oder durch die Vertretung ihrer Vereinigung bei Arbeiterunruhen mit den Arbeitern oder deren Vertretung zu verhandeln. Es soll ein Grundstock von 50 000 000 £ geschaffen werden, dessen Aufbringung die Mitglieder nach ihrer wirtschaftlichen Lage gewährleisten sollen. Aus diesen Mitteln sollen die Mitglieder, die durch Arbeiterunruhen, namentlich durch den Terroismus der Arbeiter, geschädigt werden, Unterstützungen erhalten. Man erwartet von der Gründung einer solchen Ver-

einigung nicht nur eine Wahrung der Interessen der Arbeitgeber, sondern auch einen ausgiebigen Schutz derjenigen Arbeitnehmer, die sich von den Gewerkschaften fernhalten und die richtige Überzeugung haben, daß ihre eigene Stellung nur dadurch gesichert und verbessert werden kann, wenn die Arbeitgeber in die Lage gesetzt werden, ihre Geschäfte ohne Störungen zu betreiben. Die Eisenbahngesellschaften scheinen der geplanten Gründung ebenfalls Interesse entgegenzubringen.

— **Orientalische Eisenbahnen.** Der amtliche Text des bulgarisch-türkischen Friedensvertrages enthält nach einer Meldung aus Konstantinopel vom 30. v. M. in seinem Art. 16 folgende auf die orientalischen Eisenbahnen bezügliche Bestimmung: „Die bulgarische Regierung ist auf die Rechte und Verpflichtungen der osmanischen Regierung gegenüber der Geselllschaft der orientalischen Eisenbahnen beschränkt für den in den abgetretenen Gebieten ihr zugefallenen Teil der Bahnlinie. Die bulgarische Regierung verpflichtet sich, ohne Verzug das rollende Material und andere Stücke, welche der genannten Eisenbahngesellschaft gehören und von der bulgarischen Regierung beschlagnahmt worden sind, zurückzugeben."

Fremde Erdteile.

— **Rußland und die türkischen Eisenbahnen.** Eine der Politischen Korrespondenz aus Konstantinopel zugehende Meldung bestätigt, daß die russische Regierung an die Pforte das Verlangen gestellt hat, den Bau einer Eisenbahnlinie von Trapezunt nach Erserum, die dann zur russischen Grenze geleitet werden soll, russischen Unternehmern vorzubehalten. Dieser Linie, die eine Länge von 350 km erlangen dürfte, wird hauptsächlich ein strategischer Charakter zukommen. Die Baukosten werden, da das Gelände, durch das sie gehen wird, sehr gebirgig ist, eine außerordentliche Höhe erreichen. Man meint, der wahre Zweck des russischen Schrittes bei der Pforte sei, erklären zu können, daß Rußland im Falle der Erteilung der verlangten Konzession zugunsten der französischen Unternehmer auf seine übrigen, auf dem russisch-türkischen Übereinkommen beruhenden Rechte verzichte, durch das Rußland bedingungsweise die Konzession für Eisenbahnlinien im Becken des Schwarzen Meeres vorbehalten werde.

— **Die Verhandlungen über die Bagdadbahn.** Wie der „Tag" erfährt, nähern sich die Unterhandlungen über einige Hauptpunkte der Bagdad-Bahnfrage nunmehr ihrem Ende. Nach dieser Quelle zerfallen die Unterhandlungen in fünf Hauptteile, und zwar: 1. Die Unterhandlungen zwischen der Türkei und der britischen Regierung über die Regelung der Besitzverhältnisse im Persischen Meerbusen und den Ausbau der Bagdadbahn von Bassora nach Kueït; 2. die Unterhandlungen zwischen Deutschland und der Türkei, und 3. zwischen Deutschland und England, beide die Zustimmung der deutschen Regierung und der deutschen Finanzgruppen betreffend, da nach der Konzessionsurkunde die Bagdadbahn-Gesellschaft das Vorrecht auf den Ausbau der Bahn bis zum Persischen Golf besitzt und daher irgendwelche englisch-türkischen Abmachungen der deutschen Zustimmung unterliegen; 4. Unterhandlungen zwischen der deutschen und der französischen Regierung zu dem Zweck, ein harmonisches Zusammenarbeiten der deutschen und französischen Konzessions-Gruppen in Kleinasien und Syrien herbeizuführen, und schließlich 5. direkte Verhandlungen zwischen den deutschen und französischen Finanzgruppen, die sich auf etwaige Ueberlassung gewisser Seitenlinien, für welche die anatolischen Bahnen und die Bagdadbahn das Vorrecht besitzen, an die französischen Interessenten beziehen, sowie auf Übernahme gewisser Posten von Bagdad-Anteilen, die sich in den Händen der Ottomanischen Bank befinden, durch die deutschen Interessenten. Auch diese Unterhandlungen sollen Aussicht auf günstige Erledigung haben und werden zurzeit zwischen Vertretern der Bagdadbahn, der anatolischen Bahn und der Deutschen Bank einerseits und Vertretern der Ottomanischen Bank und verschiedener französischer Finanzinstitute anderseits in Berlin geführt.

— **Die Tanganjikabahn (Deutsch-Ostafrika)** hat in den ersten 6 Monaten des laufenden Jahres 2 187 891 *M* vereinnahmt und 1 237 335 *M* verausgabt. Sonach hat sich für die 6 Monate ein Überschuß von rund 950 500 *M* ergeben, während der Betriebsüberschuß des Kalenderjahres 1912 rund 1 515 000 *M* betrug. Der nicht unmerkliche Rückgang in den Roheinnahmen dürfte auf dem Zurückgehen der Baufrachten beruhen.

— **Eisenbahnverbrechen.** In Neuyork ist am 2. d. M. ein Mann namens Davis alias O'Donell unter der Beschuldigung verhaftet worden, daß er am 3. September 1911 eine Eisenbahnbrücke bei Mount Vernon im Staate Neuyork in die Luft gesprengt habe. Nach der Aussage des Polizeibeamten, der ihn verhaftete, hat Davis ein Geständnis abgelegt, durch das verschiedene Mitglieder der Labour Union in die Sache verwickelt werden. Die Angelegenheit verspricht ebensolches Aufsehen zu erregen, wie die gerichtliche Untersuchung, die im Jahre 1912 im Zusammenhang mit einer Reihe von Dynamitanschlägen gegen mehrere Arbeiterführer stattfand. Diese Anschläge erreichten damals ihren Höhepunkt, damit daß die Geschäftsräume der Zeitung „Los Angeles Times" in die Luft gesprengt wurden.

— **Eisenbahnfragen in Argentinien.** Wie aus Buenos Aires gemeldet wird, behandelte in einer sehr lebhaften Sitzung am 23. September d. J. die Kammer eine Interpellation betreffend die Politik der Regierung in der Frage der Eisenbahnen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten übte Kritik an der Note der Eisenbahngesellschaften des Westens und Südens und gab die Versicherung, daß man stets entschlossen sei, für den Schutz des fremden Kapitals zu sorgen. Die Zukunft der Privatbahnen erscheine ihm vollkommen gesichert, obgleich es schwierig sei, europäisches Kapital zu finden. Wenn das Vorhandensein einer ungesetzlichen Verschmelzung von Bahnen zutage träte, werde er die notwendigen Maßnahmen ergreifen. Der Finanzminister versicherte, die Haltung der Gesellschaften werde dem Kredit des Landes nicht schaden. Der Abgeordnete Castille griff die Politik des früheren Ministers der öffentlichen Arbeiten Ramos Mejia an, welche die Verwendung fremder Kapitalien behindere. Während seiner Rede wurde Castille plötzlich von einem Unwohlsein befallen und mußte herausgebracht werden. Der radikale Abgeordnete Aray nahm die Kritik von neuem auf und wandte sich gegen die Vereinigung der Eisenbahnen des Südens und Westens. Er brachte sodann mehrere Gesetzentwürfe ein, durch welche der Betrieb der Eisenbahngesellschaften geregelt, die Dauer der Konzessionen begrenzt und auf die Einflußzone beschränkt werden soll. Der Redner verlangte die Ernennung einer parlamentarischen Kommission, die eine Untersuchung über die Anwendung des Gesetzes, durch das den Eisenbahngesellschaften Konzessionen bewilligt werden, vornehmen soll.

Einer weiteren Meldung aus Buenos Aires vom 1. Oktober d. J. zufolge hat der Senat der Lalucot-Gesellschaft eine Konzession zum Bau einer die Provinzen Santa Fé und Santiago del Estero verbindenden Eisenbahn und zur Anlegung eines Hafens in Maladrigo bewilligt.

— **Eisenbahnbauten in Bolivia.** Als Binnenland, das des natürlichen Zutritts zum Meere ermangelt, ist Bolivia darauf angewiesen, durch Vereinbarungen mit den Nachbarstaaten sich den Verkehr mit der Außenwelt zu sichern. Dank einer klugen Politik verfügt das Land heute bereits über fünf moderne Handelswege nach dem Auslande, von denen drei die Verbindung mit der Westküste vermitteln, während zwei den Verkehr mit Brasilien bzw. Argentinien bedienen. Die älteste dieser Linien ist die schon 1870—74 erbaute peruanische Südbahn Mollendo-Puno (521 km), die in einer 87 km langen Strecke Guaqui-La Paz ihre Fortsetzung findet. Die Gesamtentfernung von La Paz bis Mollendo beträgt einschließlich der Dampfschiffahrt auf dem Titicacasee zwischen Puno und Guaqui rund 900 km. Eine zweite Eisenbahnlinie betritt das Land von Süden her; sie verband ursprünglich den Hafen Antofagasta (Chile) mit der Stadt Oruro (923 km) und ist neuerdings bis La Paz (1157 km) durchgeführt worden. Bolivia ist dadurch in den Besitz einer das ganze Land von Süd nach Nord durchziehenden Eisenbahnlinie gelangt, die künftig das Rückgrat seines Eisenbahnnetzes bilden wird. Zu diesen beiden älteren Bahnen hat sich neuerdings noch eine dritte, wesentlich kürzere Linie gesellt, die von dem gleichfalls auf chilenischem Boden liegenden Hafen Arica ausgeht und auf Grund eines zwischen Chile und Bolivia geschlossenen Staatsvertrages gebaut wurde; ihre Länge bis La Paz beträgt nur 430 km, die Fahrzeit der Züge nur 11 bis 14 Stunden. — Dem Verkehr zwischen Bolivia und Brasilien soll die unlängst vollendete, bereits auf brasilianischem Gebiet gelegene Madeira-Mamoré-Eisenbahn dienen. Sie umgeht die Stromschnellen des Madeira, der die Verbindung des am Fuß der Anden sich erstreckenden Tieflandes mit dem Amazonenstrom vermittelt. Der untere Endpunkt der Bahn Santo Antonio ist für Seedampfer zugänglich.

Die Stammbahn Antofagasta-La Paz entsendet eine Reihe wichtiger Zweiglinien. Das Ziel dieser Strecken sind die volkreichen Städte in den Tälern der Ostkordillere, von wo aus sie späterhin bis in das tropische Tiefland weitergeführt werden sollen. Zwei dieser Linien, die Strecken Rio Mulato-Potosi und Oruro-Cochabamba, sind bereits fertiggestellt, im Bau ist eine Linie von Uyuni über Tupiza nach La Quiaca zum Anschluß an das argentinische Eisenbahnnetz. Nach ihrer Vollendung wird Buenos Aires von La Paz in vier- bis fünftägiger ununterbrochener Eisenbahnfahrt zu erreichen sein.

Gegenwärtig liegen der Regierung von verschiedenen Syndikaten Vorschläge für den Bau von weiteren Bahnlinien in

einer Gesamtlänge von etwa 17 000 km vor. In Berücksichtigung der verfügbaren Mittel hat die Regierung einen Plan aufgestellt, der in den Jahren 1913 bis 1921 zur Durchführung gelangen soll. Hiernach sollen folgende Linien in Angriff genommen werden: 1913: eine Zweigbahn nach den Kupferbergwerken von Corocoro und die Linien von La Paz nach Yungas und Puerto Brais sowie von Potosí nach Sucre und Lagunillas; 1914: La Quiaca-Tarija; 1917: Cochabamba-Santa Cruz als Anfangsstrecke einer Linie an den Paraguay zur Verbindung mit der brasilianischen Nordwestbahn bei Corumbá. Die Kosten dieser Bahnbauten sind auf 13 650 000 £ veranschlagt.

Infolge der Hochgebirgsnatur eines großen Teiles von Bolivia sind die Bahnbauten oft mit großen Schwierigkeiten verbunden. Die Höhenunterschiede, die die meisten Linien zu bewältigen haben, sind ungeheuer, die Scheitelpunkte der meisten Strecken liegen in Höhen von mehr als 4000 m. Die Baukosten der durchweg schmalspurigen Linien sind recht hoch und betragen für die Gebirgsstrecken bisher gegen 130 000 ℳ/km. Der günstige Einfluß, den der Ausbau der Verkehrswege auf die Entwicklung des Landes hat, tritt von Jahr zu Jahr deutlicher in die Erscheinung. Der Wert des Außenhandels hat sich in den Jahren 1902 bis 1911 von 42 Millionen Bolivianos (zu 1,60 ℳ) auf 141 Millionen Bolivianos gehoben. Der Gegensatz von einst und jetzt wird klar, wenn man z. B. erfährt, daß der Transport einer Tonne Silbererz von Oruro nach der Westküste sich auf über 300 ℳ stellte, während der Transport eines Klaviers von dem Hafen Cobija nach Sucre sogar gegen 1600 ℳ kostete!

Allgemeines.

— **Die erste Eisenbahn in Preußen.** Wir entnehmen der „Deutschen Verkehrszeitung“ folgendes: Am 22. September waren 75 Jahre seit dem Tage verflossen, an dem der erste Eisenbahnzug in Preußen zwischen Potsdam und Zehlendorf bei Berlin verkehrte. Am 10. August 1837 wurde der Bau der Berlin-Potsdamer Bahn, der ersten Eisenbahn des Königreichs Preußen, begonnen, am 22. September 1838 konnte bereits der Eisenbahnbetrieb auf der Teilstrecke Potsdam-Zehlendorf aufgenommen werden, und am 29. Oktober desselben Jahres wurde der Betrieb auf der ganzen Strecke der Bahn zwischen Berlin und Potsdam feierlich eröffnet. Die Herstellung der eingleisigen Bahn kostete rund eine Million Taler, die durch Ausgabe von 5000 Aktien auf je 200 Taler aufgebracht wurden. Die Bahn trug natürlich zuerst den Charakter einer Lokalbahn, sie gab aber diesen bald auf, da sie schon im Jahre 1844 ihre Fortsetzung nach Magdeburg erhielt. In Berlin hielt man die neuen Eisenschienenwege anfangs für etwas, das höchstens vielleicht von heute auf morgen Bestand haben könne; ja, ängstliche Leute behaupteten sogar, bei einer Fahrt auf der Eisenbahn setze man sein Leben frevelhaft aufs Spiel. Wurde doch dem Berliner Stadtrat, späteren Stadtältesten Keibel, einem um die Stadtverwaltung hochverdienten Manne, im Magistratskollegium ein gelinder Verweis erteilt, weil er die Zöglinge des Friedrich-Waisenhauses, um ihnen eine Freude zu bereiten, mit der Eisenbahn nach Potsdam und von da nach Berlin zurück hatte fahren lassen und dadurch, nach Ansicht des Magistratskollegiums, die Waisen einer großen Lebensgefahr ausgesetzt habe. Es währte aber nicht lange, bis man in Berlin für den Wert der neuen Eisenbahn nicht mehr blind war; ja, man fand sogar plötzlich, daß sie noch nicht schnell genug fuhr. Damals konnte man eines Tages in der Zeitung lesen: „Bescheidene Anfrage. Gäbe es nicht ein Mittel, der Bettelei an der Potsdamer Eisenbahn zu steuern? Neulich ist z. B. ein Stelzfuß fast bis Steglitz neben der Eisenbahn hergelaufen und hat durch sein aufdringliches Wesen fortwährend das Publikum in den Wagen belästigt.“ Auch sonst beschäftigte sich der Berliner Witz eine zeitlang gern mit der Potsdamer Bahn und fand damit beim Publikum starken Beifall.

Bücherschau.

— **Jahrbuch 1912/13 des Norddeutschen Lloyd, Bremen.** Herausgegeben im Auftrage des Vorstandes von der literarischen Abteilung des Norddeutschen Lloyd; Welt-Reise-Verlag G. m. b. H., Berlin.

Das über 500 Seiten starke, der hervorragenden Stellung des Unternehmens im Weltverkehr schon äußerlich entsprechend ausgestattete Buch enthält in seinem ersten Abschnitt, der in einen allgemeinen, einen besonderen und einen statistischen Teil zerfällt, außer einer Reihe handels- und verkehrspolitischer Aufsätze von allgemeinerem Interesse bemerkenswerte Mitteilungen über die Entwicklungsgeschichte und den heutigen Stand des 56 Jahre bestehenden weltumspannenden Unternehmens und wertvolle statistische Angaben, auf deren Inhalt im folgenden noch etwas näher eingegangen werden soll. Das im zweiten Abschnitt angeschlossene Handbuch gewährt in seinen Angaben einen Überblick über das weitverzweigte Liniennetz des Norddeutschen Lloyd, seine Anlaufhäfen, Fahrpreise und die wichtigeren Bestimmungen für den Seeverkehr, soweit ein allgemeineres Interesse dafür vorausgesetzt werden kann, sowie eine Übersicht über die Vertretungen des Lloyd in Deutschland, im übrigen Europa und in den übrigen Erdteilen.

Von den angedeuteten Aufsätzen berichtet der erste, „Der Panamakanal und die amerikanischen Großschiffahrtsbestrebungen“, über den Stand der Arbeiten und im Anschlusse daran über die Entstehungsgeschichte, die Finanzierung und die Bedeutung dieses neuen künftigen Verkehrsweges für die amerikanische und die gesamte europäische Schiffahrt. Besondere Beachtung verdient eine Abhandlung über die Geschichte Emdens, das einst die erste Reedereistadt Europas (von 1569 bis etwa 1600) und um 1570 herum, wenigstens der Tragfähigkeit nach, im Besitze einer größeren Flotte als das Königreich England war, und neuerdings wieder aus seinem Dornröschenschlummer zu neuer Betätigung als Welthandelshafen erweckt werden soll und, nach den Bestrebungen des Vereins „Deutsche Rheinmündung“, als Endpunkt eines vom Rhein zur deutschen Nordsee geplanten Großschiffahrtsweges ausersehen ist. Bekanntlich ist im Interesse der Ausgestaltung Emdens zu einem großen Seeschiffshafen und seiner Erschließung für den Weltverkehr die preußische Regierung mit dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie in Verhandlungen eingetreten, nach deren Ergebnis die beiden Linien sich unter anderem verpflichtet haben, vom 1. April 1914 ab den Dienst Emden-Neuyork vierzehntägig aufzunehmen, vierwöchentlich eine Frachtlinie nach Südamerika, nach Ostasien und nach Australien einzurichten und alle erforderlichen Einrichtungen für den Personen-, Frachten- und Auswandererverkehr, von dem ein angemessener Teil nach Emden gelenkt werden soll, zu treffen. Sache Emdens wird es dann sein, wie in der Abhandlung zutreffend bemerkt wird, sich einen Teil der deutschen Aus- und Einfuhr zu sichern, um durch möglichste Verkehrsheranziehung die beiden Schiffahrtsgesellschaften, die auch sonst noch auf die unbedingte Unterstützung seitens der westdeutschen Industrie und der Behörden, die für die Gestaltung der Tarife auf den inländischen Verkehrswegen verantwortlich sind, angewiesen sein werden und auch damit rechnen, in ihrem gewiß gewagten, für Emden aber so außerordentlich wichtigen Werke zu unterstützen. Denn mit der Einrichtung von Schiffahrtsverbindungen, die dem Verkehr wohl dienen können, ihn aber nicht zu schaffen vermögen, ist es allein nicht getan. Hervorzuheben wäre auch noch die fünfte, ihrem Charakter nach allerdings rein theoretische Abhandlung über die „Preisbildung im Seeverkehr“. Wie deren Verfasser am Schlusse seiner für den Volkswirt recht interessanten Untersuchungen hervorhebt, läuft die Preispolitik der Reedereien darauf hinaus, unter möglichst günstiger Raumausnutzung ihrer Schiffe den Preis zu finden, der bei angemessener Höhe nicht den Wettbewerb auf den Markt ruft, wenn irgend möglich verkehrfördernd wirkt und den höchstmöglichen Reinertrag sichert. Weitere Abhandlungen befassen sich mit den aus dem Untergang des „Titanic“ zu ziehenden Lehren, mit der Verwendung der Funkentelegraphie im Seeverkehr und ähnlichen technischen Fragen von allgemeiner Bedeutung.

Im besonderen Teil finden sich u. a. Angaben über die allgemeine Geschäftslage des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1912, über die vorhandenen Dampferlinien, den Stand der Flotte, Neubauten, Sicherheitseinrichtungen usw. Der Personenverkehr hat hiernach im Berichtsjahre eine Steigerung um 44 400 Personen, der Frachtverkehr eine Zunahme um 124 560 tons erfahren. Die von den Lloyddampfern im letzen Jahr durchlaufenen Entfernungen betrugen bei 955 Rundreisen etwa 5 827 600 Seemeilen gleich etwa 270 mal den Umfang der Erde. Einschließlich der Neubauten bestand die Flotte des Norddeutschen Lloyd am Ende des Jahres aus 474 Fahrzeugen mit 652 129 PS. und 889 183 Bruttoregistertons. Neu eingestellt wurden für die australische Frachtdampferlinie zwei Schwesterschiffe „Rheinland“ und „Elsaß“, die ersten einer neuen Klasse, und für die Linie Bremen-Brasilien-Argentinien vier Doppelschrauben-Personen- und Frachtdampfer der sogenannten „Sierra-Klasse“. In Auftrag gegeben wurden im Laufe des Jahres ein großer Personen- und Frachtdampfer „Columbus“ von etwa 35 000 Bruttoregistertons vom Typ des „George Washington“, 10 Frachtdampfer vom Typ der „Rheinland“ und für den Nordamerikadienst noch ein Personen- und Frachtdampfer von 15 000 Bruttoregistertonnen. In einer Abhandlung dieses Teils des Jahrbuchs werden auch die bahnamtlichen Einrichtungen aufgezählt, die für den europäischen Personenverkehr im Seeschiffahrtsbetriebe des Norddeutschen Lloyd getroffen sind. — Aus dem dritten, dem statistischen Teile des Jahrbuchs wäre hervorzuheben, daß die Zahl der bisher vom Norddeutschen Lloyd beförderten Personen im Mai d. J. 10 Millionen überschritten hat. Von den im Jahre 1912 nach Neuyork beförderten Personen (1 066 345) entfallen auf den

Lloyd 168723, auf die Hamburg-Amerika-Linie 137076 Personen. Die Gesamtgüterbeförderung betrug auf den Schiffen des Lloyd im Jahre 1912 rd. 3,7 Millionen Tonnen. Der Anschaffungswert der im Jahre 1912 verbrauchten Proviantmengen betrug etwa 20½ Millionen Mark, der Gesamtkohlenverbrauch belief sich auf rd. 1,76 Millionen Tonnen im Werte von rd. 30,7 Millionen Mark.

An die statistischen Angaben, die nur den Norddeutschen Lloyd betreffen, schließen sich Mitteilungen über die bremische Seehandelsflotte, über den bremischen Schiffsverkehr sowie Bremens Handel und Schiffahrt im Jahre 1912 und eine beachtenswerte Abhandlung von Professor Dr. Oppel in Bremen über die „Reedereiplätze und Schiffbauorte der Erde".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die am 1. Mai d. J. außer Betrieb gesetzte Haltestelle Lipto-Tarnócz ist am 1. Oktober d. J. wieder für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Vereinskilometerzeiger.

Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle [Saale]) ist der Nachtrag II und zum Vereinskilometerzeiger Nr. 42 (Königl. Eisenbahndirektion zu Magdeburg) der Nachtrag VI herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zum Vereins-Güterwagenparkverzeichnis Nr. 3 (Großherzogl. badische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag III erschienen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 468 vom 2. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Nr. III 469 vom 2. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Nr. I 253 vom 30. September d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, betreffend die Aufnahme von Neben- und Kleinbahnen sowie von Schiffahrtsunternehmungen in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Oktober ist der rechts der Bahnstrecke Iserlohn-Schwerte zwischen den Stationen Iserlohn und Kalthof neuerrichtete Haltepunkt Sümmern für den Personenverkehr eröffnet worden. Der neue Haltepunkt wird dem Betriebsamt, Maschinenamt und dem Verkehrsamt in Altena zugeteilt.

Die Entfernungen betragen: zwischen Sümmern und Iserlohn 5,35 km, zwischen Sümmern und Kalthof 2,36 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Iserlohn nach Schwerte die Züge Nr. 881, 1753, 887, 891, 897 und 899,

b) in der Richtung von Schwerte nach Iserlohn die Züge Nr. 880, 882, 886, 888, 1754 und 896.

Elberfeld, 2. Oktober 1913. (2613)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. November 1913 ab führt

1. der Bahnhof Calbe (Saale) an der Bahnstrecke Berlin-Güsten die Bezeichnung „Calbe (Saale) West" und
2. der Bahnhof Grizehne b. Calbe (Saale) an der Bahnstrecke Magdeburg-Cöthen die Bezeichnung „Calbe (Saale) Ost.".

Magdeburg, 2. Oktober 1913. (2616)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 16. Oktober d. J. wird der an der Strecke Berlin-Stendal zwischen den Bahnhöfen Dallgow-Döberitz und Wustermark gelegene Bahnhof „Wustermark Verschiebebahnhof" für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Zur Bedienung des Bahnhofes werden dort mit Ausnahme der Züge Nr. 233, 203, 207, 204 und 210 die auf der Strecke Berlin-Wustermark verkehrenden Personenzüge in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 2. Oktober 1913. (2617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 6. Oktober 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Neucoswig zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 2. Oktober 1913. (2618)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Die Erste k. k. priv. Donaudampfschiffahrtsgesellschaft hat nunmehr auch den Verkehr von und nach Hirsova wieder aufgenommen. Es ist also der gesamte Frachtgutverkehr mit serbischen, rumänischen und bulgarischen Schiff-Bahnumschlagstationen eröffnet.

Regensburg, 4. Oktober 1913. (2628)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Güterverkehr Belgien-Pfalz, -Baden und -Württemberg.

Mit Geltung vom 1. November 1913 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 5 für Holz in den belgisch-südwestdeutschen Gütertarifheften 5, 6 b und 7 b in Anlehnung an die neue Fassung der Tarifstelle Holz des Spezialtarifs II im Nachtrag I zum belgisch-deutschen Gütertarif Teil I, Abteilung B teilweise geändert. Näheres enthält unser Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 2. Oktober 1913 (2614)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband; Tarif Teil I.

(Änderung der Abfertigungsverhältnisse der Bahnhöfe in Essen).

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Abschnitt III auf Seite 346 des Teils I die Sonderbestimmungen der Essener Bahnhöfe durch folgende ersetzt:

Bahnhöfe: Essen Hbf. (Esn);
Essen Hbf. (Fil. Krupp) (Esn);
Essen Hbf. (Zeche Hagenbeck) (Esn) (R, W, A);
Essen Hgbf. (Esn);
Essen Nord (Esn);
Essen Nord (Fil. Krupp) (Esn);
Essen Segeroth (Esn);
Essen West (Esn);
Essen-Rellinghausen (Esn) OR;
Essen-Rüttenscheid (Esn).

I. Sendungen ohne Bahnhofsvorschrift im Frachtbriefe, die sich im freien Verkehr befinden, werden wie folgt abgefertigt:

a) Stückgüter und Fahrzeuge:

1. an die Firma Friedr. Krupp A.-G. (Gußstahlfabrik, Konsumanstalt und Zeche ver. Sälzer u. Neuack): entweder auf Essen Hbf. (Fil. Krupp) oder auf Essen Nord (Fil. Krupp);
2. an andere Empfänger: auf Essen Hbf.;

b) Wagenladungen:

1. an die Firma Friedr. Krupp A.-G. (Gußstahlfabrik, Konsumanstalt und Zeche ver. Sälzer u. Neuack): entweder auf Essen Hbf. (Fil. Krupp) oder auf Essen Nord (Fil. Krupp);
2. an andere Empfänger: auf Essen Hgbf.

II. Die Eisenbahn behält sich das Recht vor, im Falle der Überfüllung der Bahnhöfe Essen-Rüttenscheid, Essen Segeroth oder Essen West die zu entladenden Wagen, sofern sie einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung nicht unterliegen,

anstatt in diesen Bahnhöfen in Essen Hgbf. zur Entladung zu stellen. Dem Empfänger wird zugleich mit der Benachrichtigung über die Ankunft des Wagens mitgeteilt, daß er in Essen Hgbf. zur Entladung gestellt werde. Sind die Frachtsätze von Essen Hgbf. höher, so werden die niedrigeren Frachtsätze des Bahnhofs berechnet, auf dem der Wagen sonst zur Entladung gestellt worden wäre. Sind die Frachtsätze von Essen Hgbf. niedriger, so werden diese berechnet.

III. Die einer zoll- oder steueramtlichen Behandlung unterliegenden Sendungen werden ohne Rücksicht auf Bahnhofsbezeichnungen:

auf Essen Segeroth abgefertigt, ausgenommen:

a) Sendungen für die Firma Friedr. Krupp A.-G. (Gußstahlfabrik, Konsumanstalt und Zeche ver. Sälzer u. Neuack);
diese werden auf Essen Hbf (Fil. Krupp) oder auf Essen Nord (Fil. Krupp) abgefertigt;

b) Sendungen für die Firma Th. Goldschmidt, Chemische Fabrik und Cosmann;
diese werden auf Essen Nord abgefertigt;

c) Sendungen frisches Fleisch:
diese werden auf Essen Nord abgefertigt.

Essen Hbf. Für 1. Stückgut sowie Fahrzeugsendungen allgemein, 2. Wagenladungen der angeschlossenen Werke.

Essen Hbf. (Fil. Krupp). Nur für Güter der Firma Friedr. Krupp A.-G. sowie deren Gußstahlfabrik, Konsumanstalt und Zeche ver. Sälzer u. Neuack zu Essen.

Essen Hgbf. Nur für Wagenladungen.

Essen Nord. Für 1. Stückgut sowie Fahrzeugsendungen allgemein, 2. Wagenladungen der angeschlossenen Werke.

Essen Nord (Fil. Krupp). Nur für Güter der Firma Friedr. Krupp A.-G. sowie deren Gußstahlfabrik, Konsumanstalt und Zeche ver. Sälzer u. Neuack zu Essen.

Essen Segeroth. Für 1. Wagenladungen allgemein, 2. Zollgut im Empfang allgemein und ohne Gewichtsbeschränkung, 3. Frachtstückgut der angeschlossenen Werke und Lagerplätze in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen von einem Absender an einen Empfänger.

Berlin/Wien, 22. September 1913. (2603)
Königliche Eisenbahndirektion Berlin,
k. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. November 1913 werden die Stationen Elberfeld-Ottenbruch und Elberfeld-Varresbeck in den Ausnahmetarif 30 (Holz usw.) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, den 3. Oktober 1913. (2604)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 933 b. Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. Januar 1909.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 wird die Station Düsseldorf-Reisholz der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 34 (Glaswaren) mit den für die Station Düsseldorf-Gerresheim (frühere Bezeichnung Gerresheim) vorgesehenen Frachtsätzen und Entfernungen einbezogen.

Breslau, 2. Oktober 1913. (2605)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 wird das Heft 11 der südwestdeutsch-schweizerischen Gütertarife wie folgt ergänzt:

von Bruchsal nach	Abteilungen I	II	IX
	Frachtsätze für 100 kg in Centimes		
Wallisellen	182	149	—
Zürich-Hauptbf.	184	150	—
von Thann (Elsaß) nach:			
Gerlafingen	—	—	73*

* Für Alteisen.

Karlsruhe, 4. Oktober 1913. (2622)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 10. Oktober d. Js. wird die Station Bernburg in den Ausnahmetarif 4 d für Ammoniak usw. zum Düngen zur Ausfuhr nach Österreich-Ungarn als Versandstation aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 1. Oktober 1913. (2606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1913 wird die Station Hagenau (Elsaß) in den Ausnahmetarif S 18 für Antimon, Apfelsinen usw. einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, 2. Oktober 1913. (2607)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bad. Gütertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Oppenau in den Ausnahmetarif 5 g einbezogen. Die Station Gamburg hat nur noch Seitenrampe. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 2. Oktober 1913. (2608)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 10. Oktober 1913 werden die Stationen Essen West des Direktionsbezirks Essen und Nordstern des Direktionsbezirks Cöln als Versandstationen in die Hefte 1, 2, 3 Abt. A und 4 einbezogen. Die Fracht wird bis auf weiteres nach den Entfernungen des westdeutsch-südwestdeutschen Gütertarifs und zu den Frachtsätzen des Rohstofftarifs (Ausnahmetarif 2) berechnet.

Essen, den 4. Oktober 1913. (2619)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Badischer Gütertarif.

Am Tage der Eröffnung des neuen Karlsruher Pers.-Bfs. — 23. Oktober d. J. — wird die bisherige Tarifstation Karlsruhe-Mühlburg für den Gesamtverkehr geschlossen. Gleichzeitig wird die an der verlegten Bahnstrecke Karlsruhe-Maxau und Karlsruhe-Neureut liegende neue Station Karlsruhe-Mühlburg für den Eilstückgutverkehr eröffnet und mit der nachstehenden Ausnahme mit den gleichen Entfernungen wie die bisherige gleichnamige Station in den Tarif einbezogen. Die Tarifentfernung Karlsruhe-Mühlburg-Graben-Neudorf wird von 23 km auf 21 km geändert. Die Station Karlsruhe West wird mit den bisherigen Frachtsätzen von Karlruhe-Mühlburg in die Ausnahmetarife 10 b und 24 einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger oder bei unserem Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 1. Oktober 1913. (2609)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif.

Ab 10. Oktober 1913 wird die pfälzische Station Mußbach in die Schnitt-Tariftafel B des Ausnahmetarifs 5 a (Steine) aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, 2. Oktober 1913. (2610)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-V.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2b.

Mit Gültigkeit vom 10. Oktober 1913 werden die Stationen Cassel O, Cassel U, Cassel Vschbbf., Göttingen, Nordhausen, Roßla und Sangerhausen in den Ausnahmetarif 10d für Getreide usw. zur Ausfuhr über die Landgrenze nach dem Zollauslande aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, den 2. Oktober 1913. (2620)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Bad. Staatsbahnen. — Bad. Nebenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Königschaffhausen in die Ausnahmetarife 5f und 5g aufgenommen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 3. Oktober 1913. (2621)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.

Ab 21. Oktober 1913 wird der Ausnahmetarif 93 auf Seite 117 u. 125 durch Aufnahme folgender Frachtsätze ergänzt: von Gießen nach Annathal-Rothau, Abteilung F (Lg) = 93, von Herborn (Dillkr.) nach Annathal-Rothau, Abteilung F (Lg) = 98.

München, 1. Oktober 1913. (2623)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Mit sofortiger Wirksamkeit wird die Station Grafenau (Bayer. St. B. rechtsrh. Netz) in den A. T. VII für Papapier aller Art einbezogen.

München, 2. Oktober 1913. (2624)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Besonderes Tarifheft für Braunkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Wolgasterfähre als Empfangsstation in den Abschnitt B — Ausnahmesätze für Sendungen von mindestens 20 t — des vorgenannten Tarifs einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, den 4. Oktober 1913. (2630)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 9. Oktober 1913 wird der Ausnahmetarif 3 i für Salze, wie im Spezialtarif III genannt, im Versand von Hohensalza und Klausaschacht

nach Laugszargen und Dlottaven für Sendungen, die zur Ausfuhr nach Rußland bestimmt sind, eingeführt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 6. Oktober 1913. (2629)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtnachlässe für Getreide etc. von Barcs.

Mit weiterer Gültigkeit vom 1. Januar 1914 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1914, werden für Getreide, Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz und Ölsaaten ab Barcs nachstehende Frachtnachlässe im Rückvergütungswege gewährt, u. zw.:

nach	Tarif, auf welchen sich das Zugeständnis bezieht	Nachlaß von dem am 1. Januar 1914 gültigen Frachtsatze
den im nebenbezeichneten direkten Tarife enthaltenen Stationen der k. bayer. Staatsbahnen mit Ausnahme jener, welche laut Tariftabelle I in die Gruppen 1, 2, 3, 4, 9, 10, 12 und 25 der Einlagerungstafel eingereiht sind, u. zw. gilt der Nachlaß sub a) nach Stationen der Strecken: Freilassing - Holzkirchen, Rott-Rosenheim, Kirchseeon-Rosenheim, Sauerlach-Tölz u. Holzkirchen-Schliersee, ferner nach den Stationen der Seitenlinien obengenannter Strecken, sub b) nach den übrigen Stationen	österr.-ungar.-bayerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	a) 0,20 M für 100 kg b) 0,50 M für 100. kg
Stationen des direkten Tarifes für den süddeutsch - österr. - ungar. Getreideverkehr	süddeutsch-österr.-ungar. Verbandstarif, Teil III, Heft 2	0,40 M für 100 kg
der Schweiz und den schweizer.-südbadischen Grenzstationen Basel, Schaffhausen, Singen u. Konstanz	österr.-ungar.-schweizerischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	50 Cts. für 100 kg
Stationen der französischen Ostbahn	österr.-ungar.-französischer Verbandstarif, Teil III, Heft 2	5 Frcs. pro Tonne à 1000 kg

Bedingungen: Einhaltung der in den oben angeführten direkten Tarifen enthaltenen Bestimmungen. Die Sendungen müssen von Eszék (Osiek) oder Dárda oder in östlicher Richtung darüber hinausgelegenen Gebieten provenieren, per Schiff oder per Bahn nach Barcs gelangt sein und ab Barcs oder ab jenen Stationen, in denen Einlagerung im Verkehre ab Barcs zulässig ist, auf Grund der einschlägigen Verbandstarife direkt abgefertigt werden. Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautenden Frachtbriefduplikate und der die bedungene Herkunft nachweisenden Schiffsdokumente bezw. Originalfrachtbriefe, welche längstens 3 Monate nach Ablauf der Begünstigungsdauer in Vorlage gebracht werden müssen.

Wien, am 3. Oktober 1913. (2625)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von
a) 128 500 cbm Steinschlag 1. Kl. sowie
b) 122 200 cbm Kies und Steinschlag 2. Klasse
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a) oder b) von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden und zwar die zu a) bis zum 3. November 1913, vormittags 11 Uhr und die zu b) bis zum 4. November 1913, vormittags 11 Uhr. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, 29. September 1913. (2626)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 17 000 000 kg Portlandzement oder Eisenportlandzement für Direktion Magdeburg am Donnerstag, den 16. Oktober 1913, mittags 1 Uhr. Zuschlagsfrist bis 4. Dezember 1913. Bedingungen werden gegen freie Einsendung von 60 ₰ (ohne Bestellgeld) von unserem Zentralbureau, hier, abgegeben.

Hannover, 29. September 1913. (2611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
2000 kg rohem Rüböl,
25 000 kg gereinigtem Rüböl oder Laternenöl und
80 000 kg dunklem Mineralöl
für das Jahr 1914, alles bester Güte, soll im Wege öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Bedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 0,50 M, auch in deutschen Reichspostmarken, von unserem Materialienbureau, hier, Karlstraße 16, bezogen werden.

Angebote sind verschlossen und postfrei, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 20. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr, daselbst einzureichen, wo alsdann die Öffnung der Angebote in Gegenwart etwa erschienener Anbieter erfolgt.

Dem Angebot entsprechende Proben sind gleichzeitig an das Materialienbureau, hier, Karlstr. 16, einzusenden.

Oldenburg (Großh.), 3. Okt. 1913. (2627)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

K. Württemb. Staatseisenbahnen.

Verkauf
von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien — etwa 4000 Tonnen — sowie folgende gebrauchte, noch verwendbare Materialien und zwar 200 Tonnen Stahlschienen C, 17 t Unterlagsplatten, 110 t Stahllaschen und 32 t eiserne Schwellen werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt. Die Angebote sind spätestens bis
27. Oktober d. J. vormittags 11 Uhr,
hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungs-Verhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis zum 17. November d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 3. Oktober 1913. (2631)
K. Oberbaumaterialienverwaltung.

Öffentlicher Verkauf alter Papiere.

Die in Hannover und auf Bahnhof Rheine i. W. lagernden alten Akten, Rechnungsbeläge, Bücher, Morsestreifen, Avise, Fahrkarten und Papierabfälle sollen öffentlich verkauft werden. Gewicht schätzungsweise 300 000 kg.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 21. Oktober 1913, mittags 12,00, in unserm Geschäftsgebäude, Thielenplatz 4, Zimmer 135. Verkaufsnachweisungen und Bedingungen werden gegen postgeldfreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 50 Pfennig von unserm Zentralbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 292, abgegeben.

Der Zuschlag erfolgt bis 10. November 1913.

Hannover, 2. Oktober 1913. (2615)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sieben ausgemusterte Lokomotiven sollen in verschiedenen Losen verkauft werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 24. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1, stattfindenden Termine eröffnet.

Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. November 1913.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (2612)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 79. | 11. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die elektrische Zugförderung auf den schlesischen Gebirgsbahnen.

(Schluß aus Nr. 78).

3. Fahrleitung. Die Fahrleitung besteht aus Hartkupferprofildraht von 100 qmm Querschnitt und 38 kg für 1 qmm Zerreißfestigkeit, der in der üblichen Weise eine Vielfachaufhängung nach den drei bekannten Bauarten der Siemens-Schuckertwerke, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft*) und der Bergmann-Elektrizitätswerke erhält. An der bewährten, aus Tragseil, Hilfstragseil und Fahrdraht, also aus drei Drähten bestehenden Bauart der Siemens-Schuckertwerke hat sich inzwischen nichts geändert. Die Aufhängung der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, die bisher ebenfalls aus drei Drähten bestand, wird auf Anregung der Eisenbahnverwaltung nur noch aus zwei Drähten, Tragseil und Fahrdraht, hergestellt werden, derart, daß der Fahrdraht direkt mittels langer Hängedrähte am Tragseil hängt, wobei allerdings das Tragseil ebenso wie der Fahrdraht in die Nachspannvorrichtungen einbezogen werden muß. Bei der Bauart der Bergmann-Elektrizitätswerke ist der durchgehende Hilfstragdraht der Siemens-Schuckert-Bauart in Wegfall gekommen und durch kurze Gradführungen von 0,75 m Länge ersetzt, die dicht am Tragseil sitzen, so daß auch dieses System eigentlich nur aus zwei Drähten besteht. Hierbei sind die Hängedrähte dreieckartig ausgebildet. (Abbildung 5.)

Abb. 5. Kettenaufhängung des Fahrdrahtes, Bauart Bergmann.

Schon im Herbst 1911 wurde eine Probestrecke von 1500 m Länge mit allen drei Systemen auf der Paßhöhe der Strecke Hirschberg-Grünthal bei Jakobsthal hergestellt, um die Wirkungen der dortigen ungewöhnlichen Witterungsverhältnisse festzustellen. Es sind jedoch in zwei Winterhalbjahren keinerlei besondere Erscheinungen an den Fahrleitungen aufgetreten, alle drei Systeme haben sich gleich gut gehalten. Die Stützpunkte, eiserne Joche auf zweigleisigen Strecken und einfache Auslegermaste auf eingleisigen Strecken, sind auf geraden Strecken 100 m voneinander entfernt und tragen die Fahrleitung mittels doppelter Porzellanisolierung. Das System des Wittfeldschen Doppelkegelisolators unter dem Tragseil und ebenso zur seitlichen Abstützung des Fahrdrahtes ist in der auf der Strecke Dessau-Bitterfeld erprobten Bauart auch hier beibehalten worden. Der Fahrdraht liegt auf der freien Strecke

*) Anmerkung der Schriftleitung: Die Vielfach- oder Kettenaufhängung des Fahrdrahts, soweit die Bauarten der Siemens-Schuckertwerke und der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in Betracht kommen, ist des öfteren in dieser Zeitung erläutert worden, teilweise unter Beigabe von Abbildungen. Vergl. die Aufsätze im Jahrg. 1912: „Die Vielfach- oder Kettenaufhängung der Fahrleitungen für Straßen- und Kleinbahnen“ (S. 423), „Die elektrische Zugförderung auf der Strecke Dessau-Bitterfeld“ (S. 969), „London-Brighton und Südküstenbahn“ (S. 1014).

Abb. 6. 2 D 1 - Schnellzuglokomotive, Bauart der Bergmann-Elektrizitäts A.-G. 1 : 125.

Abb. 7. C + C - Güterzuglokomotive, Bauart Brown, Boveri & Co. in Mannheim. 1 : 125.

Abb. 8. B + B + B - Güterzuglokomotive, Bauart Siemens-Schuckertwerke. 1 : 125.
M 1, 2, 3 Motoren. T Transformatoren. V Ventilatoren.

Abb. 9. 2 B + B 1 - Schnellzuglokomotive, Bauart Bergmann-Elektrizitätswerke. 1 : 125.

5,5 m und auf den Bahnhöfen 6 m über Schienenoberkante. Bei der Spannweite des Tragseils von 100 m beträgt dessen Durchhang 3 m, so daß die das Tragseil unterstützenden Isolatorenböcke etwa 9 m hoch liegen müssen. Zur Ausgleichung der Längenänderungen infolge von Temperaturunterschieden wird die Leitung in 1,5 km lange Abschnitte zerlegt und diese durch Gewichte nachgespannt. In der Mitte eines solchen Nachspannfeldes steht ein stärkeres Verankerungsjoch, an dem die Leitungsabschnitte von beiderseitig 750 m Länge befestigt sind, und, an dem freien Ende mit angehängten Gewichten versehen, über Rollen geführt freibeweglich sich ausdehnen und zusammenziehen können. Vielfach bestehen die Tragseile, besonders im Industriegebiet, aus Bronze, um eine längere Lebensdauer zu erzielen; im übrigen jedoch sind es Stahldrahtseile, die gut verzinkt und verbleit sind, um sie gegen den Angriff des Rostes möglichst lange zu schützen. Im Grubensenkungsgebiet, wo auf ein Nachsinken des Bahnkörpers und der Fahrleitungsmaste gerechnet werden muß, sind die Maste etwas höher, um bei Wiederherstellung der Gradiente mit der Fahrdrahtkonstruktion höher gehen zu können. Auf hohen, losen Dammböschungen wurde es nötig, die beiden zu einem Joch gehörigen Maste durch eiserne Erdfüße miteinander zu verbinden, und einzelne Maste der eingleisigen Strecken entsprechend zu verankern. Versuchsweise sind außer den allgemein üblichen eisernen Masten auch eine Anzahl von Schleuderbetonmasten verwendet, die nach Angabe der Lieferfirma keiner Unterhaltung bedürfen sollen. Es ist darauf gehalten worden, daß die Maste möglichst leicht aussehen und nicht störend in die Erscheinung treten, was auch im allgemeinen gelungen ist. Von den im ganzen erforderlichen rund 5000 Masten ist zurzeit etwa die Hälfte aufgestellt und Querträger sowie Ausleger angebracht; mit dem Drahtspannen ist inzwischen begonnen worden.

Bei den Tunneln und Wegeüberführungen machte die Anbringung der Fahrdrähte infolge zu geringen lichten Raumes Schwierigkeiten; da eine Änderung der Tunnel ausgeschlossen war, so mußten Lage und Befestigung des Fahrdrahtes danach eingerichtet werden. Mehrere Überführungen mußten geändert werden, um eine lichte Höhe von 5,20 m über Schienenoberkante, die für die Befestigung der Fahrleitung unter dem Bauwerk nötig ist, zu gewinnen. In der Regel waren wenig mehr als 4,8 m lichte Höhe vorhanden.

Auf den Bahnhöfen von geringer und mittlerer Größe sind außer Ein- und Ausfahrgleisen für Personen- und Güterzüge auch die Nebengleise elektrisiert, wenn der Verschiebedienst durch die Zuglokomotiven zu bewirken ist. Auf allen größeren Bahnhöfen dagegen, wo ein umfangreiches Rangiergeschäft dauernd vorliegt und wo Anschlußstrecken mit Dampfbetrieb münden, ist vorläufig der Verschiebedienst durch Dampflokomotiven beibehalten worden, die Rangiergleise erhalten dann keine Fahrleitung, wie auf den größeren Bahnhöfen Königszelt, Dittersbach, Hirschberg und Lauban.

Die Herstellung der Fahrleitungen für die Strecken Königszelt-Dittersbach und Niedersalzbrunn-Halbstadt wird zurzeit beschleunigt, da diese Strecken für einen Probebetrieb noch in diesem Jahre benutzbar werden sollen.

4. Lokomotiven und Triebwagenzüge. Für die Lokomotiven war die Bedingung an die Spitze gestellt worden, daß die bisherigen größten Zugleistungen, die von Dampflokomotiven nur mit Vorspann bewältigt werden konnten, von den elektrischen Lokomotiven ohne Vorspann geleistet werden sollen. Auch mußte für später auf eine Beschleunigung der Züge Bedacht genommen werden. Es wurde daher den Lokomotivleistungen durchweg die „kürzeste Fahrzeit" als gewöhnliche Fahrzeit zugrunde gelegt, d. h. diejenige kürzeste Fahrzeit, die in den Fahrplanbüchern als solche bezeichnet und im Durchschnitt etwa 10—20 %, nicht selten auch 30—40 % kürzer ist als die normale, dies gilt alles bei den starken Steigungen der Strecke. Da es an geeigneten Vorbildern von elektrischen Lokomotiven für die hier vorliegenden Verhältnisse fehlte, so bot die Wahl der Bauart und der elektrischen Ausrüstung nicht unerhebliche Schwierigkeiten. Gegenwärtig können diese Schwierigkeiten, dank den unerschöpflichen Anregungen des Herrn Geheimen Oberbaurats Wittfeld, des Sachreferenten im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, als überwunden gelten, so daß jetzt die Lokomotiven bis auf kleinere Restserien in Arbeit sind und Anfang 1914 mit der Anlieferung der ersten Lokomotiven gerechnet werden kann. Einige Triebwagenzüge werden voraussichtlich noch in diesem Jahre in Betrieb genommen werden können.

Abb. 10. 1 C - Personenzuglokomotive, Bauart der Maffei-Schwartzkopffwerke. 1 : 125.

Im ganzen werden nach den besonders aufgestellten und mehrfach nachgeprüften Dienstplänen unter Berücksichtigung der Eigenart der elektrischen Fahrzeuge erforderlich sein: 20 Lokomotiven für Schnell- und schwerere Personenzüge, 35 Güterzuglokomotiven, 7 leichtere Personenzuglokomotiven, 13 Per-

Abb. 11. Wechselstrom-Triebwagenzug, Bauart der Linke-Hofmannwerke und AEG.

sonen- und Güterzuglokomotiven von geringerem Achsdruck (15 t) für die Nebenbahnstrecken Hirschberg-Grünthal und Hirschberg-Schmiedeberg-Landeshut, 6 Triebwagenzüge.

Abbildung 6—11 zeigen die Bauart dieser Fahrzeuge. Die Schnellzuglokomotiven, Abbildung 6, haben einen hochliegenden Motor und Stangenantrieb. Es sind zwei Blindwellen gewählt worden, um für die Kräfte und Bauteile keine außergewöhnlichen Verhältnisse zu bekommen. Die normale Geschwindigkeit in der Wagerechten beträgt 80 km, die Höchstgeschwindigkeit 90 km. Bei den Zuggewichten von 400—500 t entwickelt die Maschine hierbei bis 2000 PS. Um die durchgehenden Schnell- und Personenzüge Breslau-Görlitz-Berlin auf dem elektrischen Streckenabschnitt Königszelt-Lauban nach wie vor mit Dampf heizen zu können, erhalten diese Maschinen einen kleinen stehenden Dampfkessel besonderer Bauart für Koksfeuerung und künstlichen Zug, der nach den angestellten Verdampfungsversuchen die zum Heizen eines Zuges erforderliche Dampfmenge von 400 bis 600 kg stündlich ohne besondere Anstrengung zu liefern vermag.

Für Güterzüge sind zwei Gattungen entwickelt worden. Eine Doppellokomotive nach der Bauart C+C, Abbildung 7, und zur Erzielung noch größerer Kurvenbeweglichkeit eine dreiteilige nach der Bauart B+B+B, Abbildung 8. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit der Güterzuglokomotiven beträgt 20 km, die größte 45 km. Die Übertragung vom Motor auf die Treibräder erfolgt durch Zahnräder, um kleinere Motoren mit angemessener, nicht zu kleiner Drehzahl zu erhalten. Hierbei nähert sich die Gesamtanordnung der bei den Triebwagen vielbewährten Bauart, jedoch mit dem wesentlichen Unterschiede, daß die Motoren dieser Lokomotiven, von denen eine jede 800 bis 1100 PS leistet, nicht unabgefedert auf den Triebachsen ruhen, sondern ganz mit dem abgefederten Lokomotivrahmen verbunden sind. Indessen wird nicht unterlassen, für langsam fahrende Güterzuglokomotiven auch die einfachste, bei Triebwagen als völlig sicher erprobte Bauart der Achsmotoren mit Tatzenlagern auf der Achse zu versuchen, wobei alle sechs Achsen der Maschine mit Motoren versehen sind.

Eine Reihe von Schnellzuglokomotiven wird nach der Bauart 2B+B1 mit zwei Zahnradmotoren, also ohne Kurbelstangenantrieb, vorgesehen, wobei je zwei gekuppelte Achsen durch einen Motor von 1000 Pferdestärken mit Zahnradvorgelege angetrieben werden (Abbildung 9). Durch geeignete Wahl der Abmessungen wird hierbei die größte Zahngeschwindigkeit auf 18 m in der Sekunde bei 90 km stündlicher Fahrgeschwindigkeit eingeschränkt.

Für die leichteren Personenzüge der Strecke Ruhbank-Liebau, die infolge ihrer wechselnden Zusammensetzung nicht durch Triebwagenzüge ersetzt werden durften, ist die Personenzuglokomotive der Bauart 1—C (Abbildung 10) bestimmt, deren Leistung bei 55 km Fahrgeschwindigkeit 950 PS beträgt.

Die Triebwagenzüge (Abbildung 11), die zunächst hauptsächlich für die Strecke Niedersalzbrunn-Halbstadt sich als vorteilhaft erwiesen haben, bestehen aus je drei Wagen, von denen nur der mittlere ein zweiachsiges Triebgestell mit zwei Motoren besitzt. Diese beiden Motoren leisten zusammen 280 PS bei einer Fahrgeschwindigkeit von 63 km; sie werden in Form eines Doppelmotors mit gemeinsamem Gehäuse ausgeführt, vollkommen abgefedert aufgehängt und arbeiten mit ihren kleinen Zahnrädern auf ein gemeinsames großes Zahnrad, dessen Welle die Kuppelstangen der beiden Treibachsen antreibt, wie es ähnlich auch bei den Güterzuglokomotiven der Bauart C+C geschieht.

Im Bau befinden sich 14 Schnellzuglokomotiven, 30 Güterzuglokomotiven, 7 Personenzuglokomotiven und 5 Triebwagenzüge. Die Triebwagenzüge gelangen schon im Herbst dieses Jahres zur Anlieferung, die ersten Lokomotiven voraussichtlich im März 1914. Es wird angenommen, daß die Fahrten mit Triebwagenzügen auf der Strecke Königszelt-Niedersalzbrunn-Halbstadt im Dezember d. J. beginnen können.

Breslau, im August 1913. Epstein.

Verwertung der Lokomotivasche und Schlacken.

Wir erhalten folgende Zuschrift:

In Nr. 51 Ihrer geschätzten Zeitung ist unter der Überschrift: „Verwertung der Lokomotivschlacke" eine Mitteilung des Herrn Geheimen Baurats Brettmann abgedruckt, die in verschiedenen Punkten der Richtigstellung bedarf.

Es mag zunächst dahingestellt sein, ob bei richtiger Bemessung der Rostspaltenbreite in den Feuerungsrückständen (Aschenkastenlösche- und Grobschlacken) tatsächlich noch 20—30 Gewichtsprozente unverbrannte, angebrannte und verkokte Kohle enthalten sind. Daß beim Feuerputzen der Lokomotiven unter den ausgeworfenen Schlacken sich noch manches gute Stück Kohle befindet, ist ja nicht zu bezweifeln. Bei der mir unterstellten Betriebswerkstätte Nürnberg Rbf. lasse ich durch einen alten, für andere Dienste nicht mehr verwendungsfähigen Arbeiter diese Kohlen und Koksbrocken aussuchen mit dem Erfolg, daß aus einem täglichen Anfall von rd. 10 000 kg Schlacken rund 600, manchmal bis 800 kg Kohle und Koks gewonnen werden. Wesentlich höher wird dieser Gewinn, wenn statt des mühseligen Auflesens der Kohle vom Boden das Rohmaterial auf ein Förderband in geeigneter Höhe über dem Boden aufgegeben und hier von beiden Seiten durch billige Arbeitskräfte (Frauen und jugendliche Arbeiter) ausgesucht wird. Das städtische Gaswerk Moosach bei München hat in dieser Hinsicht eine vorbildliche Anlage geschaffen, die m. W. mit bestem Erfolge arbeitet. Die Anlagekosten erfordern bei diesem Verfahren einen Aufwand von einigen tausend Mark.

Sind die Feuerungsabfälle in solchen Mengen vorhanden, daß sich eine maschinelle Aufbereitung lohnt, so werden schon seit Jahrzehnten von der Maschinenfabrik Humboldt-Cöln-Kalk sogenannte Setzmaschinen gebaut, mit denen es möglich ist, die in der Lösche und den Schlacken enthaltenen Kohlen fast vollständig auszuscheiden. Die Kosten einer solchen Anlage belaufen sich je nach Größe und Leistungsfähigkeit auf 20 000 bis 30 000 *M*. Die Betriebskosten sind gering, der Stromverbrauch bei elektrischem Antrieb nicht sehr hoch, die Bedienung erfolgt ebenfalls durch nicht mehr voll verwendbare Arbeiter (Unfallrentner); der Wasserverbrauch beträgt infolge Kreislaufes des Wassers nur 2—4 cbm Wasser für den Tag. Die gewonnene reine Asche und Schlacke ist so gut wie frei von Kohle, besitzt jedenfalls alle die Eigenschaften, die der Verfasser der bei dem Müller'schen Verfahren gewonnenen nachrühmt und kann zu guten Preisen verkauft werden.

Über das Verfahren von Müller (D. R. P. Nr. 246 072) ist nun Nachstehendes zu bemerken:

1. Das Verfahren ist keineswegs vollkommen, da in der ausgeschiedenen Kohle noch ziemlich viel Schlacken enthalten sind. Enthält nämlich ein Schlackenstückchen eingeschlossene Luft oder besitzt es aus anderen Gründen dasselbe spezifische Gewicht wie Kohle und Koks, so wird es bei der Aufbereitung mit der Kohle ausgeschieden und verunreinigt das Aufbereitungsprodukt.

2. Feinkörniges Material, wie Rauchkammer- und Aschenkastenlösche, sortiert der Erfinder in einer Schüttelrinne mit gelochtem Boden (erst 5, dann 25, zuletzt 50 mm Lochweite) lediglich nach der Korngröße und bezeichnet dies als „Trockenseparation". Daß dieses Verfahren nichts besonderes Neues bietet, ist auch dem Nichtfachmann bekannt.

3. Die „Naßseparation" geschieht in dem im fraglichen Aufsatz beschriebenen Apparat mit Hilfe einer Lösung eines, vermutlich aus der Kaliindustrie stammenden Salzes, das von einer mit dem Erfinder in Verbindung stehenden Fabrik bezogen werden muß, zu einem Preise, von dem doch wohl ein nicht unbeträchtlicher Teil ebenfalls dem Erfinder zufließt. Für eine tägliche Verarbeitung von 40 cbm Lösche und Schlacken berechnet der Erfinder einen täglichen Verbrauch von Kalisalz in Höhe von 18 *M*, wobei selbstverständlich das feinkörnige Material, das zu viel von der Scheideflüssigkeit verschlucken würde, nicht naß separiert wird.

Der Nutzeffekt des Verfahrens ist ungefähr der, daß bei einem Kohlegehalt von 20—25 % beim Aussuchen von Hand etwa 10 %, mit der Setzmaschine von Humboldt etwa 16—18 % gewonnen werden können, während mit dem Müller'schen Verfahren 18 bis 20 % Kohle ausgebracht werden. Für diese etwas höhere Ausbeute ist nicht nur ein festgesetzter Preis für das Material

zur Scheideflüssigkeit, sondern auch noch eine Lizenz von 15—20 000 ℳ für Benutzung des Verfahrens zu bezahlen.

Zu der vom Verfasser auch für Eisenbahnverwaltungen vorgeschlagenen Leichtsteinherstellung mag zunächst festgestellt werden, daß sich nach den übereinstimmenden Angaben größerer Fabriken, die derartige Steine herstellen, bei sparsamster Verwendung aller Rohmaterialien je nach den örtlichen Verhältnissen ein Gewinn von 6—8000 ℳ aus 1 Million Steinen erzielen läßt. Der Eigenbedarf an solchen Leichtsteinen wird selbst bei einer größeren Verwaltung 100 000 Stück im Jahre kaum erreichen, geschweige denn übersteigen. Bei Herstellung von einigen Millionen solcher Steine, die aus dem jährlichen Schlackenanfall einer größeren Betriebswerkstätte allein erfolgen müßte, würde also der Staat, der überdies infolge hoher Löhne bei nicht sehr hohen Leistungen die Steine nur wesentlich teurer herstellen könnte als ein Privater, ein recht ansehnliches Handelsgeschäft mit den Steinen zu betreiben gezwungen sein.

Eisenbahnverwaltungen wie industrielle Betriebe werden gut daran tun, bei Prüfung der Angelegenheit sich über die wirtschaftliche Seite sorgfältig zu unterrichten.

Adolf Kummer, K. Direktionsrat und Vorstand der Maschineninspektion II, Nürnberg.

Der ständige Ausschuß für die Satzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

tagte am 16./17. September 1913 in Danzig. Er erledigte in zweiter Lesung den vom Eisenbahnministerium in Wien ausgegangenen Entwurf einer Geschäftsordnung für den Satzungsausschuß endgültig. Die neue Geschäftsordnung schließt sich im wesentlichen den Bestimmungen der Geschäftsordnung der anderen ständigen Ausschüsse an. Bemerkenswert ist, daß im schiedsgerichtlichen Verfahren den Streitteilen die Berichte vor der Entscheidung nicht zugänglich gemacht werden dürfen. Die Geschäftsordnung wird den Vereinsverwaltungen demnächst von der Geschäftsführenden Verwaltung übersandt werden. Ferner erledigte der Ausschuß im schiedsgerichtlichen Verfahren einen Streitfall aus dem Diensttelegrammverkehr und beschloß sodann: a) die Direktion der Ruppiner Eisenbahn als stimmberechtigtes Mitglied in den Verein aufzunehmen; b) die schmalspurige, im Betriebe der ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokalbahn Gyulavidéki, c) die schmalspurige, im Betriebe der österreichischen Staatsbahnen stehende Strecke Brodina-Sipitul und d) die von der Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen betriebene Strecke Stammersdorf-Auersthal-Gr. Schweinbarth den Vereinsbahnstrecken zuzurechnen. Die Beschlüsse zu a—d unterliegen noch der inzwischen eingeleiteten schriftlichen Abstimmung gemäß § 15 Abs. 1 der Vereinssatzungen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnhauptwerkstatt Öls.** In Öls ist am 2. d. M. die neue Eisenbahnhauptwerkstätte feierlich eröffnet worden. Die Werkstätte, die nach ihrer vollständigen Fertigstellung eine der größten der preußisch-hessischen Staatsbahnen sein wird, schließt sich nordöstlich an die Anlagen des Ölser Bahnhofes an. Wir entnehmen der „Schles. Ztg." über den Bau und die Feier auszugsweise folgendes:

Das gesamte Werkstattgelände hat einen Umfang von 13,5 Hektar, von denen 3 ha schon bebaut oder in der Bebauung begriffen sind. An dem Eingang zu den Werstattanlagen stehen mehrere Nebengebäude, die in einfachen Formen gehalten sind mit gelblich abgeputzten Mauern und roten Ziegeldächern; es sind ein Verwaltungsgebäude, das Pförtnerhaus, die Speiseanstalt, Badeanstalt und ein Magazin. Hinter diesen Gebäuden, durch einen großen Platz von ihnen getrennt, stehen dann die eigentlichen Werkstattbauten, weite und hohe Hallen, mit Wänden aus Eisenbeton, die im Innern aufs zweckmäßigste eingerichtet sind und durch Seitenfenster und Oberlichte eine Fülle von Licht erhalten. Die größte von ihnen ist die Lokomotivhalle A, welche 177 m lang, 68 m breit und 14 m hoch ist und 48 Lokomotiven zur Reparatur aufnehmen kann. An sie schließt sich links im rechten Winkel die 100 m lange und 55 m breite Dreherei an. Parallel zu der Lokomotivhalle liegen rechts die Tenderwerkstatt, links die Hammerschmiede und die Kesselschmiede. Zwischen Hammerschmiede und Kesselschmiede soll später eine zweite Lokomotivhalle, die Halle B, erbaut werden, welche noch größer sein wird als die erste Halle, nämlich 200 m lang und 70 m breit; sie wird 84 Lokomotivstände enthalten. Die beiden Lokomotivhallen werden dann mit der Dreherei zusammen eine hufeisenförmige Gebäudegruppe bilden. Eine Anzahl weiterer Baulichkeiten ist teils bereits in Angriff genommen, teils projektiert. In einiger Entfernung von der Werkstättenanlage, nach der Stadt zu, erheben sich die vom Staate erbauten Arbeiterwohnhäuser. Sie sind als Reihenhäuser gebaut und bieten mit ihrem gelblichen Verputz, den steilen Ziegeldächern und den grünen Fensterläden einen freundlichen Anblick.

Die Einweihungsfeier fand in der mit Fahnen und Girlanden geschmückten Lokomotivhalle A statt. Eisenbahndirektionspräsident Mallison, eine Anzahl Mitglieder der Eisenbahndirektion Breslau und viele Beamte, Handwerker und Arbeiter der Werkstätte sowie der mit dem Bau betrauten Bauabteilungen, Vertreter des Kreises und der Stadt Öls nahmen an der Feier teil. Regierungsbaumeister Cohn eröffnete den Festakt mit einem Vortrag über die Entstehung, die gegenwärtige und die zukünftige Gestalt der Eisenbahnhauptwerkstätte und führte u. a. aus, daß im Direktionsbezirk Breslau das Bedürfnis nach einer neuen Hauptwerkstatt verhältnismäßig spät aufgetreten sei, da die Eisenbahnverwaltung in Breslau bereits über vier aus der Verstaatlichung der verschiedenen Privatbahnen stammende Hauptwerkstätten verfügte, außerdem aber Breslau auch durch die großen Werkstättenneubauten in Oberschlesien entlastet wurde. Schließlich mußte aber auch hier eine gewisse Dezentralisation Platz greifen, da jene meist noch aus den Anfängen des Eisenbahnwesens stammenden Werkstätten voraussichtlich in einiger Zeit dem Ausdehnungsbedürfnis der Bahnhöfe werden weichen müssen. Für die neue Lokomotivwerkstatt wurde Öls gewählt, das als wichtiger Knotenpunkt einen starken, noch in der Entwicklung begriffenen Verkehr aufweist und auch von der Hauptverkehrsader nicht weit entfernt ist, so daß man in Aussicht nehmen konnte, von Breslau her die neuesten und schwersten Lokomotiven in der Werkstatt Öls unterhalten zu lassen.

Mit dem heutigen Tage ist die Lokomotivabteilung der Hauptwerkstatt III. Breslau-Märkisch hierher verlegt worden, wodurch jedoch vorläufig nur 14 Lokomotivstände beansprucht werden. Im nächsten Jahre wird voraussichtlich ein Teil der Lokomotivabteilung der Hauptwerkstatt Breslau OS. nach Öls verlegt werden. Die gegenwärtige Zahl der Arbeiter beträgt 190; sie wird im nächsten Jahre auf 600 bis 700 anwachsen und im Jahre 1915 1000 überschreiten. Da für so viele Arbeiter in der Stadt nicht genügend Wohnungen vorhanden sind, sind aus dem Baufonds 366 000 ℳ für den Bau staatseigener Wohnungen zur Verfügung gestellt worden. Diese Wohnungen, 55 an der Zahl, sind bereits bis auf wenige besetzt. Für Befriedigung des weiteren Wohnungsbedürfnisses wird der Beamtenwohnungsverein sorgen. Manches ist sonst noch für das Wohl der Arbeiterschaft geschaffen oder geplant: eine Speiseanstalt, eine Badeanstalt, hygienische Wasch- und Ankleideräume, eine Lehrlingswerkstatt, die im nächsten Jahre eingerichtet werden soll. — Der Baufonds, der für die ganze Anlage einschließlich des Umbaues des Bahnhofs Öls, aber ausschließlich des Lokomotivschuppens zur Verfügung stand, betrug 8 150 000 ℳ. Der Gesamtwert der jetzt fertigen und im Bau begriffenen Gebäude und Anlagen ist auf etwa 3½ Millionen Mark zu veranschlagen. Die Lokomotivhalle B wird weitere 1¼ Millionen Mark beanspruchen. Nach dem vollen Ausbau wird die Hauptwerkstatt Öls mit etwa 132 Lokomotivständen zu den größten der preußisch-hessischen Staatsbahnen gehören. Im jetzigen Ausbau enthält die Werkstatt 18 Krane, etwa 175 Werkzeugmaschinen, 134 Elektromotoren mit zusammen 1600 PS., 1100 elektrische Glühlampen mit zusammen 140 000 Kerzenstärken, etwa 4½ km Kabel, 16½ km Dampfrohre für die Heizung. Der Redner schloß mit dem Dank an die Eisenbahndirektion, besonders den Präsidenten, für die weitgehende, den Bauabteilungen gewidmete Unterstützung und bat den Präsidenten, die Eröffnung der Werkstatt vorzunehmen.

Präsident Mallison begrüßte zunächst die Vertreter der Behörden und führte aus, daß das heute seiner Bestimmung zu übergebende bedeutsame Werk auch auf die Entwicklung der Stadt Öls hoffentlich einen segensreichen Einfluß ausüben werde, da die Stadt durch den Zuzug der vielen Hunderte von Bediensteten eine erhebliche Vermehrung ihrer Einwohnerzahl erfahre, deren Steuerkraft und Lebensbedarf der Stadtgemeinde zugute kommen werde. Die Beamten, Handwerker und Handarbeiter der neuen Hauptwerkstätte hätten zum weitaus größten Teile ihre alte Heimat aufgeben müssen. Das möge manchem schwer geworden sein und darum habe die Eisenbahnverwaltung viel getan, damit sich die Versetzten in ihrer neuen Heimat wohl fühlen mögen. Er erwarte, daß Beamte, Handwerker und Arbeiter nicht nur dienstlich ihre Schuldigkeit tun, sondern auch in die neue Hauptwerkstatt die Sitten und Gepflogenheiten übernehmen würden, wie sie erfreulicherweise in den alten Hauptwerkstätten herrschen, in treuem Zusammenhalten zwischen Vorgesetzten und Untergebenen. Möge die neue Anlage als Bestandteil der Stadtgemeinde Öls ein starkes Bollwerk vaterländischer und deutscher Gesinnung an der Grenze des Polentums werden.

Präsident Mallison sprach hierauf den Dank der Verwaltung den Männern aus, die sich um die Einrichtung der neuen Hauptwerkstätte verdient gemacht haben, in erster Reihe den Vorständen der beiden Bauabteilungen, den Regierungsbaumeistern Cohn und Pösentrup und ihren Bureaubeamten, sowie sonstigen Gehilfen, dem Architekten Regierungs- und Baurat Schramke, dem Werkstättendezernenten Regierungs- und Baurat Wolff, endlich den Unternehmerfirmen, die an der Erbauung und Einrichtung der neuen Anlagen Anteil haben.

Er erklärte schließlich die neue Hauptwerkstätte Öls als eröffnet und gab eine Anzahl von Auszeichnungen bekannt, die er den Erschienenen überreichte.

Mit einem Hoch auf den Kaiser schloß die Eröffnungfeier. Bei der darauf folgenden Besichtigung der Lokomotivhalle wurde einer der Kräne, die 75 t heben können, im Betriebe vorgeführt, indem eine Lokomotive leicht und schnell von ihrem Fahrgestell emporgehoben wurde.

— **Eisenbahnbauten bei Berlin.** Die umfangreiche Neugestaltung der Eisenbahnanlagen im Grenzgebiete von Berlin, Treptow und Neukölln nähert sich nunmehr der Vollendung. Zwischen der Görlitzer Bahn und dem Südring sind neue Gleisverbindungen hergestellt worden, die unter teilweiser Höherlegung und Verbreiterung des Bahnkörpers die Errichtung hoher Seitenmauern und die Erbauung neuer Straßenbrücken an der Bouché-, Elsen- und Kiefholzstraße nötig machten. An der Neukölln-Treptower Grenze ist am 1. Oktober zwischen der Kiefholzstraße und dem Köllnischen Ufer im Anschluß an die Berliner Ringbahn zwischen den Bahnhöfen Neukölln und Treptow der neuerrichtete Güterbahnhof Neukölln-Treptow für den Güterverkehr, und zwar für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, leichten Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet worden; er dient zur Entlastung des Görlitzer und des alten Neuköllner Güterbahnhofs. Der an der Neukölln-Niederschöneweider Anschlußstrecke liegende im Bau begriffene Bahnhof Köllnische Heide soll am 1. Mai k. J. eröffnet werden. Bis dahin soll auch die Verbreiterung des Bahnhofes Baumschulenweg vollendet sein, der gleichzeitig einen neuen Bahnsteig erhält.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 30. September d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	407 627	—	—	31 356
	1912	13	396 513	20918	5,0	30 501
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 11 114 = 2,8 %	—	—	+ 855 = 2,8 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 572	—	—	967
	1912	13	11 779	671	5,4	906
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 793 = 6,7 %	—	—	+ 61 = 6,7 %
Saar-Bezirk	1913	13	41 944	52	0,1	3 226
	1912	13	39 030	1374	3,4	3 002
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2 914 = 7,5 %	—	—	+ 224 = 7,5 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	15 691	13	0,1	1 207
	1912	13	16 546	779	4,5	1 273
Gegen das Vorjahr	—	—	— 855 = 5,2 %	—	—	— 66 = 5,2 %
Oberschlesien	1913	13	157 562	—	—	12 120
	1912	13	142 294	5392	3,7	10 946
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 15 268 = 10,7 %	—	—	+ 1174 = 10,7 %
Niederschlesien	1913	13	18 375	47	0,3	1 413
	1912	13	18 544	520	2,7	1 426
Gegen das Vorjahr	—	—	— 169 = 0,9 %	—	—	— 13 = 0,9 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	19 364	58	0,3	1 490
	1912	13	21 010	3587	14,6	1 616
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1 646 = 7,8 %	—	—	— 126 = 7,8 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	673 135	170	—	51 779
	1912	—	645 716	33241	—	49 670
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 27 419 = 4,2 %	—	—	+ 2109 = 4,2 %
B. Braunkohlenbezirke:						
Halle a/S.	1913	13	63 912	124	0,2	4 916
	1912	13	68 288	6506	8,7	5 253
Gegen das Vorjahr	—	—	— 4376 = 6,4 %	—	—	— 337 = 6,4 %
Magdeburg	1913	13	21 216	19	0,1	1 632
	1912	13	23 929	738	3,0	1 841
Gegen das Vorjahr	—	—	— 2713 = 11,3 %	—	—	— 209 = 11,4 %
Erfurt	1913	13	8 253	7	0,1	635
	1912	13	8 228	517	5,9	633
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 25 = 0,3 %	—	—	+ 2 = 0,3 %
Cassel	1913	13	1 990	—	—	153
	1912	13	2 296	202	8,1	177
Gegen das Vorjahr	—	—	— 306 = 13,3 %	—	—	— 24 = 13,6 %
Hannover	1913	13	2 418	—	—	186
	1912	13	1 776	151	7,8	137
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 642 = 36,1 %	—	—	+ 49 = 35,8 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	20 967	202	1,0	1 613
	1912	13	17 430	2515	12,6	1 341
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 3537 = 20,3 %	—	—	+ 272 = 20,3 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	26 725	75	0,3	2 056
	1912	13	27 882	3240	10,4	2 145
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1157 = 4,1 %	—	—	— 89 = 4,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	145 481	427	—	11 191
	1912	—	149 829	13869	—	11 527
gegen das Vorjahr	—	—	— 4 348 = 2,9 %	—	—	— 336 = 2,9 %

Wir möchten hierzu folgendes bemerken: Aus den oben mitgeteilten Wagengestellungsziffern für Kohlen, Koks und Briketts in den Steinkohlenbezirken ergibt sich die erfreuliche Tatsache, daß trotz einer erheblich größeren Wagengestellung im Vergleich zum Vorjahr dennoch bisher ein Wagenmangel nur im ganz verschwindenden Maße eingetreten ist, während im Vorjahr ein solcher bereits recht empfindlich geworden war. Die Mehrgestellung gegen das Vorjahr in der Zeit vom 16. bis zum 30. September beträgt, wie oben ersichtlich, 4,2 %. Während im gleichen Zeitraum des Vorjahrs bereits 33 241 Wagen nicht rechtzeitig gestellt werden konnten — d. s. rund 5 % der Gesamtzahl — sind es in diesem Jahr in demselben Zeitraum nur 170 Wagen.

— **Berliner Nord-Süd-Bahn.** Die Fortführung der Nord-Süd-Bahn nach Neukölln ist gemäß dem von Neukölln bereits angenommenen Entwurf nach langen und schwierigen Verhandlungen nunmehr von der städtischen Verkehrsdeputation Berlins genehmigt worden, so daß es zum formellen Abschluß der Verhandlungen nur noch der Zustimmung des Berliner Magistrats und der

beiderseitigen Stadtverordneten bedarf. Neukölln hat schließlich sein Ziel erreicht. Berlin verpflichtet sich, den Bahnhof Gneisenaustraße auszugestalten und jeden zweiten Zug der Nord-Süd-Bahn nach Neukölln durchzuführen, ohne daß die Fahrgäste umzusteigen brauchen. Neukölln verpflichtet sich, für die Teilstrecke durch die Hasenheide, deren nördliche Seite bekanntlich zu Berlin, deren südliche zu Neukölln gehört, die Hälfte der Kosten und ferner eine einmalige bare Abfindung dafür zu zahlen, daß der Bahnhof Kaiser-Friedrich-Platz bei der Tarifabmessung nicht berechnet wird. Die Neuköllner können also für 10 ₰ vom Hermannplatz bis zur sechsten Station, an der Französischen Straße, fahren. — Für später hat die Stadt Neukölln in Aussicht genommen, auf ihrem Weichbilde die Nord-Süd-Bahn weiterzuführen.

— **Das außerordentliche Budget der bayerischen Staatsbahnen für 1914 und 1915.** Im außerordentlichen Etat sind für die beiden Jahre der Finanzperiode 1914/15 auf Rechnung des Staatseisenbahnanlehens vorgesehen für 1. Erweiterung, Umbau und Zentralisierung von Stationen, und zwar: a) Umbau und Erweiterung des Hauptbahnhofs München, zweite Baurate 3 000 000 Mark; b) Umbau der Gleisanlage, Erweiterung der Ladeanlagen, Vergrößerung der Güterhallen und Herstellung eines neuen Güterbahnhofs in München Ostbhf., zweite und letzte Baurate 3 117 185 ℳ; c) Verlegung der Güterhalle auf das Gelände südwestlich des derzeitigen Freiladehofes in Neustadt a. Haardt, 1 800 000 ℳ; d) Herstellung eines neuen Rangierbahnhofes, Verlegung der Hauptwerkstätte und Erweiterung der Gleisanlagen im Personen- und Güterbahnhofe in Kaiserslautern, dritte Baurate 4 000 000 ℳ; 2. Erbauung einer Werkstätte für Personenwagenreparatur in der Hauptwerkstätte Aubing in Neu-Aubing, 2 887 000 ℳ; 3. Herstellung von Wohnungen für Beamte und Arbeiter der Staatseisenbahnen und Gewährung von Baudarlehen an Baugenossenschaften des Staatsbahnpersonals, 1 575 000 Mark; 4. zweigleisigen Ausbau der Strecken München Ostbhf.-Giesing und Waldsassen-Eger, 1 432 000 ℳ.

Für Ergänzung des Fahrparks wird dem Landtag ein Nachtrag zugehen, während die Ausgaben für Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatseisenbahnen aus der bereits bewilligten 2. Rate für die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Staatseisenbahnen von 6 000 000 ℳ bestritten werden. Die für Beseitigung schienengleicher Überfahrten, Erweiterung und Neueinrichtung von elektrischen Beleuchtungsanlagen und Telegraphen-, Fernsprech- und Streckenblockanlagen erforderlichen Mittel sind im ordentlichen Etat vorgesehen worden.

— **Vereinigung des badischen und württembergischen Güterabfertigungsdienstes in Pforzheim.** Am 1. d. M. ist in Pforzheim der württembergische Güterabfertigungsdienst in das badische Güterannahmegebäude verlegt worden und wird nunmehr vom badischen Güteramt mitbesorgt. Dieses hat von dem genannten Zeitpunkt ab außer dem württembergischen Güterabfertigungsdienst auch den Wagen- sowie Stückgutumladedienst übernommen. Die bisherigen Freiladegleise für Wagenladungen, Rampen und Lagerplätze im württembergischen Bahnhofteil werden beibehalten und von dem badischen Güteramt beaufsichtigt.

— **Die Vertreter der Binnenschiffahrt gegen die Notstandstarife.** In einer kürzlich in Berlin abgehaltenen Versammlung von Vertretern der deutschen Binnenschiffahrt, die auf Einladung des Schiffahrtsvereins für den Dortmund-Emskanal stattfand, wurde nach einer Rede des Geschäftsführers dieses Vereins, Dr. Martens, folgende Entschließung einstimmig angenommen: „Die allgemein Notstandstarife genannten Ausnahmetarife (vom 17. August 1911, 20. September 1911, 15. Dezember 1911 und vom 10. Oktober 1912) haben ihren Zweck verfehlt. Sie haben weder dem Viehzüchter bzw. dem Landwirt noch dem Konsumenten Nennenswertes genützt, sondern teilweise sogar geschadet, weshalb jene Kreise selbst sich auch in keiner Weise für diese Tarife erwärmt haben. Hingegen haben jene Tarife aber in den Handel Belästigung und Verwirrung hineingetragen, das gute Einvernehmen zwischen Käufer und Verkäufer bedroht, die Versorgungsgebiete in unnatürlicher Weise verändert und allerorts Unsicherheit und Mißtrauen verbreitet. Den empfindlichsten Schaden aber haben sie der Binnenschiffahrt zugefügt. Gewaltige Transportmengen von Futtergetreide, Hülsenfrüchten und Düngemitteln sind von den Wasserstraßen auf die Eisenbahn übergegangen. Die Binnenschiffahrt, die noch unter den Nachwehen der Dürre von 1911 zu leiden hat und auch durch verschiedene unbegründete und leichtfertig inszenierte Streiks empfindlich in ihrer Erwerbstätigkeit gestört worden ist, leidet durch die Entziehung der genannten Transporte, die ihr seit Anbeginn zugefallen waren und auf die sie sich bezüglich der Ausgestaltung ihrer Betriebe durch Errichtung von mächtigen Speichern, durch die Beschaffung von kostspieligen Silos, Elevatoren usw. eingerichtet hatte, ganz ungemein. Eine große Reihe von Binnenschiffahrtsfirmen, für welche derartige Frachten besonders in Betracht kamen, haben ihre Betriebe ganz stillegen oder doch so einschränken müssen, daß Verluste auf Verluste folgen, und falls nicht bald durch einen endgültigen Wegfall der unglücklichen Notstandstarife eine Änderung herbeigeführt wird, der Zusammenbruch einer großen Anzahl von hierdurch betroffenen Binnenschiffahrtsbetrieben unvermeidlich wird. Die unterzeichneten Binnenschiffahrtsvereine, die alle Binnenschiffahrtsbetriebe der Ems und des Dortmund-Emskanals, der Weser, der Fulda, der Aller, der Elbe, der märkischen Wasserstraßen, der Oder mit Nebenflüssen umfassen, weisen deshalb nochmals mit allem Nachdruck auf die außerordentliche Schädlichkeit der Notstandstarife hin und erheben den allerschärfsten Protest gegen alle Bestrebungen, welche der Beibehaltung bzw. Wiedereinführung dieser Tarife die Wege zu ebnen geeignet sind. Zugleich sprechen die unterzeichneten Schiffahrtsvereine ihr lebhaftes Bedauern darüber aus, daß sie vor Erlaß der in Frage stehenden Tarifmaßnahmen nicht gehört worden sind. Endlich wird der Zentralverband für die deutsche Binnenschiffahrt ersucht, den Kampf gegen die Notstandstarife energisch fortzusetzen."

— **Der neue Ruhrkanal.** Nachdem der allgemeine Plan zur Herstellung eines Großschiffahrtsweges vom Rhein nach Mülheim (Ruhr) die ministerielle Genehmigung gefunden hat und der Stadt Mülheim die strompolizeiliche Genehmigung zur Ausführung von dem Regierungspräsidenten in Düsseldorf erteilt worden ist, teilt die „Köln. Ztg." über die künftige Gestaltung folgendes mit: Der neue Schiffahrtsweg nach Mülheim zweigt von dem Rhein-Herne-Kanal dicht oberhalb vor dessen Einmündung in das Becken C der Duisburg-Ruhrorter Häfen ab und folgt dem Ruhrlauf bis zur Eisenbahnbrücke der Strecke Duisburg-Quakenbück. Infolge der scharfen Krümmung des Flusses und der vielen Eisenbahnbrücken bekommt der Kanal hier ein neues Bett auf eine Länge von 4 km, das am Solbad Raffelberg und der neuen Rennbahn vorbei durch die Mülheimer Aue zieht und etwa 500 m unterhalb der Mülheim-Broicher Eisenbahnbrücke wieder in die Ruhr einmündet. Von hier aus wird die Ruhr aufwärts noch bis zur Schloßbrücke für die Großschiffahrt ausgebaut. Die neue Wasserstraße soll eine Sohlenbreite von 28 m und eine Wasserspiegelbreite von 45 m erhalten, bei einer Tiefe von 4 m, so daß sie für große Rheinkähne von 1700 t Tragkraft benutzbar wird. Die Breite gestattet die Begegnung zweier großer Fahrzeuge. Das Ruhrwasser wird durch Wehrbauten aufgestaut. Beim Solbad Raffelberg wird eine neue Schleuse gebaut. Der neue Schiffahrtsweg muß unter sieben Eisenbahngleisen durchgeführt werden. Diese Gleise werden mit Brücken von 60 bis 70 m Spannweite über den neuen Kanal geführt werden, außerdem wird für den Weg nach Kolkmannshof eine Brücke von 73 m Spannweite über den Kanal gebaut. Die Schleuse erhält eine nutzbare Länge von 120 m, was für einen großen Kahn und einen Schleppdampfer ausreicht, eine Lichtweite von 12 m und eine Wassertiefe von 5 m über den Drempeln. Für den Industriehafen in der Speldorfer Aue hat die Stadt ein Gelände von 872 Morgen erworben. Der Hafen bekommt Eisenbahnanschluß an den Bahnhof Speldorf. Das verfügbare Gelände wird zu größeren und kleineren Industrieplätzten teils mit, teils ohne Wasseranschluß, aber sämtlich mit Eisenbahnanschlüssen, aufgeteilt. An einer geeigneten Stelle wird außerdem eine öffentliche Ladestelle eingerichtet, die durch gute Zufuhrwege mit der Stadt in Verbindung gebracht wird. Auf dem rechten Rheinufer, dicht unterhalb der Mülheim-Broicher Eisenbahn, wird ein besonderer Hafen für die Friedrich-Wilhelm-Hütte erbaut, deren starker Verkehr es in erster Linie ermöglicht, von Anfang an eine hohe Verzinsung des aufgewandten Baukapitals ohne allzu hohe Abgaben auf der neuen Wasserstraße zu erzielen. Unterhalb der Mülheim-Speldorfer Eisenbahn soll auf dem rechten Ruhrufer dann noch eine Ausladestelle von 200 m Länge hergestellt werden, die aber keinen Gleisanschluß erhalten kann und in erster Linie zum Umschlag solcher Güter dienen wird, die aus dem Schiff unmittelbar in das Fuhrwerk übergeladen werden. Die Gesamtkosten für den Ausbau der Schifffahrtstraße und der Ladestelle in Mülheim werden 9 Millionen Mark betragen; für die Häfen werden etwa 4 Millionen Mark aufzuwenden sein und für die Brücke zwischen Speldorf und Styrum 1,3 Millionen. Die Bauausführungen sollen so gefördert werden, daß die Wasserstraße und die Häfen mit dem Beginn des Jahres 1916 dem Betrieb übergeben werden können.

— **Zur Kohlen- und Kokspreis-Frage.** Wir veröffentlichen nachstehend eine Mitteilung der „Köln. Ztg." als ein Zeichen für die in der rheinisch-westfälischen Schwer-Industrie jetzt herrschenden Anschauungen über die Lage: Der im vergangenen Monat bekanntgegebene Beschluß des Kohlensyndikats, wonach an den bisherigen Preisen für Hochofenkoks und Kokskohlen auch weiterhin festgehalten werden soll, hat begreiflicherweise in den Kreisen der Abnehmer des Syndikats, insbesondere in der Eisenindustrie, lebhafte Verstimmung hervorgerufen. Einen Beleg dafür geben die Ausführungen, die der Vorsitzende des

Hasper Eisen- und Stahlwerks in der letzten Hauptversammlung der Werksaktionäre über diese Frage machte. Noch stärker aber als bei Haspe ist die Verstimmung bei einer Anzahl anderer Unternehmungen, insbesondere solcher des Siegerländer und des Hagener Bezirks. Hier kommen vor allen Dingen neben den reinen Hochofenwerken die Unternehmungen der weiterverarbeitenden Eisenindustrie in Frage. Diese haben mit gewaltigen Preisrückgängen für Bleche, Stabeisen, Draht und Drahterzeugnisse zu rechnen, während die Rohstoffpreise bisher auf der alten Höhe geblieben sind. Für viele dieser Werke ergibt sich daher für die nächste Zeit eine außerordentlich ungünstige Lage. Es wird in diesen Kreisen auch als ein schwacher Trost und als eine unzulängliche Maßnahme angesehen, daß das Kohlensyndikat zugleich mit jenem Beschluß die bisherige Ausfuhrvergütung von 1,50 ℳ auf 2,50 ℳ für die Tonne verbrauchter Kohlen erhöht hat. Es sind aber, wie behauptet wird, vor allem die größeren Unternehmungen in der Eisenindustrie, die in wachsendem Maße das Ausfuhrgeschäft für sich mit Beschlag belegen und gleichzeitig auch immer weiter in die Weiterverarbeitung eindringen, so daß die weiterverarbeitenden Werke von jenen Vergütungen nur beschränkten Nutzen haben. Es läßt sich daher verstehen, wenn in deren Kreisen jetzt starke Verstimmung herrscht, die sich voraussichtlich, wie vor einigen Jahren schon, auf zollpolitischem Gebiet entladen und zu einem abermaligen Angriff auf die Eisenzölle, insbesondere auf den Zoll für Roheisen, wie endlich auch auf die Kartelle im allgemeinen führen wird. Unter diesen Umständen verdient die Tatsache Beachtung, daß das Kohlensyndikat in seiner letzten Sitzung auch beschlossen hat, an den bisherigen Richtpreisen für Hochofenkoks und Kokskohle einstweilen nur bis zum Schluß dieses Jahres festzuhalten. Es entsteht damit die Frage, ob es nicht möglich ist, das Syndikat in irgendeiner Weise zu einer anderen Preispolitik zu veranlassen. (Folgt eine weitere Erörterung, ob nicht der preußische Bergfiskus durch seine Preispolitik auf das Kohlensyndikat einen Druck ausüben könnte.)

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind etatsmäßige Stellen verliehen: a) für Mitglieder des Eisenbahn-Zentralamts und der Eisenbahndirektionen den Regierungsräten Dr. Johannes Schulz in Altona und Dr. v. Zitzewitz in Cassel sowie dem Regierungs- und Baurat Wendler in Berlin (Eisenbahn-Zentralamt); b) für Vorstände der Eisenbahn-Betriebsämter den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Froese in Oberlahnstein, Lichtenfels in Cüstrin, Pleger in Lyck und Berlinghoff in Cleve; c) für Vorstände der Eisenbahn-Werkstättenämter den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Cohn in Öls und Johann Schröder in Neumünster; d) für Regierungsbaumeister dem Großherzoglich Hessischen Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Stegmayer in Corbach, den Regierungsbaumeistern des Eisenbahnbaufachs Rosien in Cassel, Ruckes in Magdeburg und Moldenhauer in Marggrabowa sowie den Regierungsbaumeistern des Maschinenbaufachs Wischmann in Cassel und Brann in Görlitz. — Einberufen zur Beschäftigung im Staatseisenbahndienste sind: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Hitzer bei der Eisenbahndirektion in Königsberg (Pr.), Schulte, Binder und Kirn bei der Eisenbahndirektion in Breslau, Brühne bei der Eisenbahndirektion in Hannover und Storck bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schwartzkopff bei der Eisenbahndirektion in Halle (Saale). — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Brauer in Elberfeld ist infolge Ernennung zum Königlichen Oberlehrer an den vereinigten Maschinenbauschulen daselbst aus dem Staatseisenbahndienste ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Mettegang, hochbautechnischer Dezernent bei der Eisenbahndirektion in Mainz, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Finanz- und Baurat bei der Generaldirektion Georg Richard Schmidt, unter Verleihung des Titels und Ranges als Oberbaurat zum Technischen Hilfsarbeiter im Finanzministerium, der Finanz- und Baurat bei der Betriebsdirektion Zwickau, Feige, zum Oberbaurat und Vorstand der Betriebsdirektion Zwickau und der Regierungsbaumeister beim Neubauamt Meißen, Wünsche, zum Bauamtmann bei der Staatseisenbahnverwaltung, zunächst unter Belassung bei seiner bisherigen Dienststelle. — Versetzt sind der Finanz- und Baurat Decker von der Betriebsdirektion Dresden-N. als Vorstand zum Bauamt Bautzen, die Bauräte Krah vom Bauamt Zwickau I zur Betriebsdirektion Dresden-N., Kluge vom Maschinenbetriebsbureau zur Generaldirektion, Meyer vom Maschinenamt Dresden-N. als Vorstand zum Maschinenbetriebsbureau, Otto vom Bauamt Bautzen zur Betriebsdirektion Zwickau, Pfeiffer vom Neubauamt Dresden-A. West als Vorstand zum Bauamt Zwickau I, die Bauamtmänner Michauck vom Maschinenbetriebsbureau als Vorstand zum Maschinenamt Dresden-N., Lauenstein vom Neubauamt Zittau als Vorstand zum Neubauamt Dresden-A. West, Battmann vom Maschinenamt Leipzig zum Maschinenbetriebsbureau, Köhler vom Werkstättenamt Chemnitz zum Maschinenbetriebsbureau, Zeuner vom Maschinentechnischen Bureau zum Werkstättenamt Dresden, Dr.-Ing. Pfaff vom Werkstättenamt Dresden zum Maschinenamt Leipzig, die Regierungsbaumeister Fischer vom Elektrotechnischen Bureau zum Werkstättenamt Chemnitz, Edler v. Littrow vom Maschinenbetriebsbureau zum Maschinentechnischen Bureau und Paul vom Werkstättenamt Zwickau zum Maschinenamt daselbst. — Dem Vorstande der Betriebsdirektion Zwickau, Oberbaurat Aufschläger, ist die nachgesuchte Versetzung in den Ruhestand unter Verleihung des Titels und Ranges als Geheimer Baurat erteilt worden.

Österreich.

— **Neue Eisenbahnverkehrs-Vorschriften.** Mit dem 1. d. M. ist eine neue Vorschrift für die Ausführung des Verkehrsdienstes auf den österreichischen Eisenbahnen in Kraft getreten, welche die Abschaffung mancher Schwerfälligkeiten mit sich bringt, anderseits aber auch einige strengere Bestimmungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit enthält. Danach sind Verspätungen von Zügen mit Personenbeförderung, wenn die Verspätung mehr als 15 Minuten beträgt, dem Publikum durch Anschlag bekanntzugeben. Das Signal „Achtung“ mit der Dampfpfeife bei Annäherung an eine Station, das abgeschafft worden war, tritt wieder in Geltung, da die Praxis ergeben hat, daß die Sicherheit dieses Signal erheischt. Die bisher bestandene Schnelligkeitsbeschränkung bei Zügen mit zwei Maschinen an der Zugspitze wird aufgehoben, was besonders bei schweren Schnellzügen von Bedeutung ist.

— **Zur Elektrisierung der Wiener Stadtbahn.** Wir haben in Nr. 76 S. 1181 über den gegenwärtigen Stand der Fragen der Elektrisierung der Stadtbahn und der Herstellung von Untergrundbahnen in Wien berichtet. Hierzu schreibt das „österr.-ung. Eisenbahnblatt“: „Die seit einer Reihe von Jahren schwebenden Fragen der Neugestaltung der Stadtbahn und der Herstellung von Untergrundbahnen in Wien sind in den letzten Tagen in sehr wesentlichen Belangen ihrer Klärung genähert worden. Der Regierung ist nunmehr die Möglichkeit geboten, zu greifbaren Vorschlägen der an diesem Verkehrsproblem so eng beteiligten Gemeinde Wien Stellung zu nehmen. So hat die Gemeinde Wien unstreitig schon in diesem Sinne das große Werk der Stadtbahnaktion wesentlich gefördert. Denn ihre Vorschläge beseitigen die Unklarheit, die früher hinsichtlich der Stellungnahme der Gemeinde Wien geherrscht hatte. Mit dieser allmählichen Klärung des Problems der Stadtbahn und der Untergrundbahnen wird unzweifelhaft eines der schwersten Hemmnisse für die dereinstige Entscheidung der Frage aus dem Wege geräumt. Die Gemeinde Wien hat sich ihr Urteil gebildet, und das schafft nun auch wieder der Regierung eine greifbare Grundlage für die Erwägungen und Entschließungen, die sie nunmehr in ihrem Bereiche vom staatlichen Standpunkte aus vorzubereiten haben wird. Von da bis zur eigentlichen Durchführung der Aufgabe ist freilich noch immer eine Strecke Weges zurückzulegen. Die Verwirklichung des weittragenden Programms ist ja auch nach Lösung aller Teilfragen an dessen finanzielle Sicherstellung gebunden, und für diese Bedeckung des finanziellen Bedarfs ist die Erleichterung des Geldmarktes, die endliche Wiederkehr der Ruhe und der Sicherheit über die nächste Zukunft eine der ersten Voraussetzungen.“

— **Das neue Lagerhaus der Stadt Wien.** In den letzten Tagen hat auf Einladung des Bürgermeisters Dr. Weiskirchner eine Besichtigung des neuen Lagerhauses durch die Vertreter der Presse stattgefunden. Das im Jahre 1876 gegründete Lagerhaus der Stadt Wien wurde nunmehr durch die Herstellung eines großen, allen technischen Anforderungen der Neuzeit entsprechenden Getreidespeichers ausgestaltet. Die Gesamtkosten für die bisherigen Herstellungen beziffern sich auf 3 780 000 Kr. Der neue Speicher, welcher trotz seiner gewaltigen Abmessungen architektonisch einen sehr guten Eindruck macht, befindet sich in der Kaianlage des Lagerhauses nächst dem Donaustrom auf den Gründen der Donauregulierungskommission, welche der Gemeinde Wien auf 60 Jahre verpachtet sind. Der Speicher ist 140 m lang, 23 m tief und weist neben dem Erdgeschoß acht Stockwerke, im Mittelbau sogar elf Stockwerke auf. Das Gebäude ist ganz aus Eisenbeton errichtet und faßt 3000 Wagen, wovon 2400 Wagen auf die Bodenspeicher und 600 Wagen auf die Silos entfallen. Im Mittelbau des Speichers liegen die Maschinenräume mit den Innenelevatoren und der Putzerei, rechts und links davon die Silozellen und zwar 26 mit einem Fassungsraum von je 6 bis 35 Wagen. Der Speicher ist mit elektrischer Beleuchtung und einer Akkumulatorennot-

beleuchtung eingerichtet. Für Feuerlöschzwecke sind vier Steigleitungen eingebaut.

Zur Verringerung der Staubentwicklung dienen zwei Entstaubungsanlagen mit je einer Saugpumpe, die den abgesaugten Staub in ein Massenschlauchstaubfilter drückt. Für die Förderung der Frucht aus den Schiffen sind drei fahrbare Schiffselevatoren vorhanden. Jeder ist derart konstruiert, daß er bei jedem Wasserstand aus einem Donauschleppschiff lose Schwerfrucht in einer Menge von mindestens 500 Doppelzentnern stündlich nach Gewichtsermittlung auf selbsttätig wirkenden Wagen in den Speicher bringen oder nach selbsttätiger Abwage unmittelbar vom Schiffe in Säcken auf Straßenfuhrwerke oder in Säcken und lose in Eisenbahnwagen verladen kann. Auch kann Frucht von einem Schiffe in ein bordseitig angestelltes anderes Schiff umgeschlagen werden. Die Elevatoren sind auf zwei Schienen, die längs des Ufers verlegt sind, in einer Länge von 530 m fahrbar. Durch das Portalgerüst der Elevatoren läuft ein Bahngleis. Die größte Betriebsprojektion der Elevatoren über die Uferkante beträgt 18,5 m. Sie vermögen gleichzeitig aus drei der größten Schleppschiffe von etwa 65 m Länge, die hintereinander am Ufer verheftet sind, Frucht auszuladen und in den Speichern einzulagern. Die Hebevorrichtungen bestehen aus Balatagurten mit Stahlbechern. Alle Förderungseinrichtungen und Apparate werden durch elektrische Kraft betrieben, und zwar nach Möglichkeit durch eigene Elektromotoren, um sie auch einzeln in Betrieb setzen zu können und die Transmissionen auf das mindeste Maß zu beschränken. Es sind 35 Motoren aufgestellt. Zur Verwendung gelangt Drehstrom mit 220 Volt und 48 Sekundenperioden aus dem Elektrizitätswerk der Gemeinde Wien. Die Straßen- und Bahngleise erfuhren eine völlige Umgestaltung. Auch in der Prateranlage des Lagerhauses wurden die Gleise einer Ergänzung und Umlegung unterzogen. Insgesamt besitzen die Gleise eine Länge von 16 km. Es wurden drei Schiebebühnen und acht Drehscheiben für einen Radstand von 7 m sowie sechs selbsttätige Brückenwagen für den gleichen Radstand eingebaut. Für den Verschubdienst wurde eine Verschubtenderlokomotive und für den Lastentransport zwischen den beiden Lagerhausanlagen ein Lastenautomobil beigestellt.

— **Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Juni d. J. wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 26,429,538 Personen und 11,460,922 t Güter befördert und 88,7 Millionen Kronen vereinnahmt, d. i. gegenüber dem Vorjahr um 2,86 Millionen Kronen günstiger. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni d. J. ergab sich bei einer Beförderung von 129 673 889 Personen und 66 573 676 t Güter eine Einnahme von 508,5 Millionen Kronen, d. i. um 10,57 Millionen Kronen günstiger. Die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen vereinnahmten im Juni bei einem Verkehr von 44 895 263 Personen und 49 017 t Güter 7,05 Millionen Kronen, d. i. gegenüber dem Vorjahre um 148 019 Kr. mehr. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende Juni d. J. wurden vereinnahmt bei einer Beförderung von 248 428 975 Personen und 271 325 t Güter 38,99 Millionen Kronen, d. i. um 1,43 Millionen Kronen mehr.

— **Verhütung von Tierquälereien während des Eisenbahntransports.** Das Eisenbahnbetriebsreglement räumt, um eine tierquälerische Überfüllung der Eisenbahnwagen bei Transporten lebender Tiere zu verhindern, den Bahnorganen das Recht ein, überfüllte Viehwagen von der Annahme zum Transport auszuschließen. Trotzdem kam es, besonders in der warmen Jahreszeit, mitunter vor, daß Tiere in der Bestimmungsstation ganz ermattet und entwertet oder gar verendet einlangten. Bei der Tatbestandsaufnahme wurden derartige Vorfälle stets als die Folgen einer Überfüllung der Wagen erkannt. Für die Bahnorgane ist es eben in vielen Fällen schwer, die Grenze zwischen einer noch zulässigen, vernunftgemäßen Wagenausnützung und einer tierquälerischen Wagenüberfüllung zu finden; die Verfrachter aber haben das begreifliche Bestreben der Frachtersparnis. Um nun solche Fälle von Tierquälerei tunlichst einzuschränken, aber auch die Verfrachter vor einer zu scharfen Handhabung der bestehenden Verladevorschriften zu schützen, haben die beteiligten Ministerien verfügt, daß dort, wo bei der Verladung der Tiere ein Beschautierarzt Einspruch erhebt, der Ausspruch dieses Fachmannes über die zulässige Höchstzahl der in einem Wagen zu verladenden Tiere maßgebend sein soll und für die Bahnorgane zur Grundlage ihrer Entscheidung über die Annahme oder Zurückweisung des Transports zu gelten hat.

— **Die Elektrisierung der Vinschgaubahn** ist für den Kurort Meran eine Angelegenheit von Wichtigkeit. Die Kurvorstehung hat wiederholt zu dieser Frage Stellung genommen und eine begründete Eingabe an das Eisenbahnministerium, das Arbeitsministerium und die Staatsbahndirektion gerichtet. In dieser wird zunächst darauf hingewiesen, welchen Aufschwung der Kurort genommen, welche Aufwendungen für ihn gemacht sind. Dabei war und blieb die Hauptbedingung für ein weiteres Gedeihen Merans, daß die Reinheit der Luft bestehen bleibe und ihre Durchlässigkeit für die Sonnenstrahlung nicht durch Ruß- und Rauchentwicklung vermindert werde. Es wurde dann auf die große, beim Betrieb der Eisenbahn entstehende Rauchentwicklung und auf die Gefährdung für den Kurort hingewiesen und ausgeführt, daß die Etschwerke mit ihrer Leistungsfähigkeit von 27 000 PS leicht die Kraft für die Elektrisierung der Bahn Bozen-Mals und auch für die etwaige Fortsetzung Mals-Landeck und Mals-Ofenberg abgeben können. Auch der Landessanitätsrat empfiehlt der Landesbehörde dringend, sich mit dem Fachministerium in Verbindung zu setzen und die Elektrisierung dieser Bahn auf das kräftigste zu fördern und zu befürworten. Der Eingabe war eine Berechnung beigelegt, welche die Gesamtkosten der Elektrisierung mit 4 500 000 Kr., anderseits die Ersparungen, welche durch geringere Betriebsmittel erfolgen, mit 310 000 Kr. bezifferte, so daß durch die alljährlich eintretenden Ersparungen die Bausumme eine 5½ prozentige Verzinsung und ihre Tilgung in 30 Jahren finden könne. Das Eisenbahnministerium hat sich hauptsächlich vom finanziellen Standpunkte leiten lassen und steht in Unterhandlungen mit den Etschwerken. Die in Schlanders durchgeführten Verhandlungen zur Anlage eines Wasserwerkes, dessen Konzession die Eisenbahnbaudirektion anstrebt, sprechen dafür, daß das Ministerium sich einen Rückhalt schaffen wollte für den Fall, daß ein Abschluß mit den Etschwerken nicht erfolgen sollte.

— **Der Bau der elektrischen Bahn Wien-Preßburg** ist bereits soweit vorgeschritten, daß die Eröffnung auf den 1. Dezember festgesetzt wurde. Ende dieses Monats werden die ersten Probefahrten unternommen. Der Fahrplan wurde gleichfalls schon festgelegt. Es werden täglich neun Züge sowohl von Wien wie von Preßburg abgelassen. Die Fahrzeit dauert etwas über zwei Stunden. Von Wien wird der erste Zug um 6 Uhr 24 Minuten früh und der letzte um 11 Uhr 30 Minuten nachts abgelassen. Durch diese Einteilung wird es den an der Strecke ansässigen Bewohnern möglich sein, ein Theater in Wien zu besuchen. Der erste Zug von Preßburg wird um 5 Uhr 11 Minuten früh abgehen und der letzte um 8 Uhr 48 Minuten abends. Der Fahrpreis wird mit dem der Staatsbahn ziemlich gleich sein.

— **Verbesserung der Winterverbindungen mit Karlsbad.** Der bisher nur in der Zeit vom 1. April bis 30. September verkehrende Schnellzug Marienbad- (ab 4 Uhr 59 Minuten nachmittags) -Karlsbad Zentralbahnhof (an 6 Uhr 16 Minuten abends) wird nun auch in den Wintermonaten als tägliche Verbindung geführt. Dadurch wird die Fahrtdauer von Wien Franz-Joseph-Bahnhof sowie von Triest-Salzkammergut-Linz nach Karlsbad im Winterdienst 1913/14 gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres um zwei Stunden abgekürzt. Die Verkehrszeiten sind wie folgt festgesetzt: Wien Franz-Joseph-Bahnhof ab 8 Uhr 25 Minuten vormittags, Triest, k. k. St.-B., ab 8 Uhr 40 Minuten abends, Salzburg ab 6 Uhr 25 Minuten früh, Linz ab 9 Uhr 09 Minuten vormittags, Karlsbad Zentralbahnhof an 6 Uhr 16 Minuten abends.

— **Tagesschnellzug Wien-Innsbruck im Winterdienste 1913/14.** Die im Sommer zwischen Wien und Innsbruck über Salzburg geführten Tagesschnellzüge, welche im vorigen Winter nur zwischen Wien und Salzburg verkehrten, bleiben ab 1. Oktober d. J. in der ganzen Strecke Wien-Salzburg-Innsbruck im Verkehr. Durch diese Schnellzüge, welche durchlaufende Wagen I.—III. Klasse zwischen Wien und Bad Aussee (über Attnang-Puchheim), zwischen Wien und Innsbruck und Prag und Innsbruck (über Linz-Salzburg) sowie Speisewagen zwischen Wien und Innsbruck führen, werden eine Reihe günstiger Zugverbindungen hergestellt. Durch Anschluß an die Tagesschnellzüge der Tauernbahn in Schwarzach-St. Veit werden außerdem noch günstige Tagesverbindungen von Innsbruck nach Triest (Ankunft 7 Uhr 57 Minuten abends), ferner nach Abbazia (Ankunft 9 Uhr 54 Minuten abends) und Fiume (Ankunft 10 Uhr 18 Minuten abends) sowie von Triest (Abfahrt 7 Uhr 45 Minuten früh) nach Innsbruck vermittelt.

— **Schwellenlieferungen für die österreichischen Staatsbahnen für 1914.** Anfang Oktober ist die Entscheidung über die Vergebung des Bedarfes der österreichischen Staatsbahnen an hölzernen Oberbauschwellen für 1914 ergangen. Auf die vorangegangenen Lieferungsausschreibungen waren bei den einzelnen Direktionen insgesamt 637 Angebote eingelaufen, welche sich auf die Lieferung von 9 460 000 Stück Schwellen erstreckten. Zur Vergebung gelangten einschließlich eines außergewöhnlichen Bedarfes von ungefähr 166 000 Stück Schwellen für die Herstellung des zweiten Gleises in der Strecke Salzburg-Wörgl insgesamt 2 560 000 Stück Schwellen verschiedener Gattung im Werte von rund 9 500 000 Kr. Mit Rücksicht auf den größeren Bedarf und die allgemeine Verteuerung der Gestehungskosten war eine Preis-

steigerung zu verzeichnen, welche je nach den Gattungen zwischen 2 und 4 Prozent schwankte. Die Lieferung wurde wie bisher im nahezu gleichen Verhältnisse auf die Holzlieferantengruppen der Alpen-, Sudeten- und Karpathenländer aufgeteilt, wobei 137 Bewerber (gegen 111 im Jahre 1912) berücksichtigt werden konnten.

— **Ernennung von Staatsbahndirektorstellvertretern.** Die Oberinspektoren der österreichischen Staatsbahnen Jenisch, Dr. Desoyer, Eckl, Dr. techn. Basta sowie der Baurat im Eisenbahnministerium Pokorny wurden unter gleichzeitiger Verleihung des Titels eines Regierungsrates zu Staatsbahndirektorstellvertretern ernannt. Der Regierungsrat, Oberinspektor Dr. Zadnik wurde gleichfalls zum Staatsbahndirektorstellvertreter befördert.

— **Personalnachrichten.** Der bisherige Maschinendirektor der Südbahn, Ingenieur Eustach Prossy, k. k. Oberbaurat, wurde unter Verleihung des Titels eines technischen Konsulenten in den Ruhestand versetzt und sein bisheriger Stellvertreter, Ingenieur Dr. Karl Schlöß, zum Mischinendirektor der Südbahn ernannt.

Ungarn.

— **Der Wert der Verkehrsmittel Ungarns und Österreichs.** In einer Vorlesung über das Nationalvermögen Ungarns und Österreichs in der Sitzung des internationalen statistischen Instituts zu Wien gab der Privatdozent der Budapester Universität und Direktor der ungarischen Agrar- und Rentenbank Dr. Friedrich Fellner eine Darstellung über den Wert der Verkehrsmittel der genannten Staaten, der wir folgendes entnehmen: Zu den Verkehrsmitteln gehören die verschiedenen Straßen, Eisenbahnen, Wasserstraßen, die Post, der Telegraph und der Fernsprecher. Der Minister Karl Hieronymi hat seinerzeit die Baukosten der Staatsstraßen für das Kilometer mit 22 176 Kr., die der Komitatsstraßen mit 11 552 und die der Gemeindewege mit 3190 Kr. festgestellt. Demnach beträgt der Gesamtwert der 11 395 km langen Staatsstraßen, der 37 215 km langen Komitatsstraßen und der 44 668 km langen Gemeindewege rund 817,670 Millionen Kronen. Der Ergänzungsteil dieser Straßen, die Brücken, haben einen Wert von 80,930 Millionen Kronen. Der Wert der Wasserstraßen ist auch bedeutend. Der Wert des Franzens- und Begakanals beträgt 107,570 Millionen Kronen, während auf die natürlichen Wasserstraßen an Regulierungskosten 301,381 Millionen Kronen verwendet sind. Der Kapitalswert des 20 988 km langen ungarischen Eisenbahnnetzes wird von dem Vortragenden nach dem Erträgnis bewertet. Nach Abzug der Betriebskosten beträgt das Reinerträgnis 165,208 Millionen Kronen; demnach ist das verwendete Kapital auf Grund einer 4 prozentigen Verzinsung 4131 Millionen Kronen. Das Reinerträgnis der Post, des Telegraphen und des Fernsprechers ist 17,031 Millionen Kronen; dies entspricht einem Kapital von 425,791 Millionen Kronen. Der Gesamtwert der Verkehrsmittel ist sonach in Ungarn auf 5 864 555 529 Kr., in Österreich auf 10 520 249 844 Kr. zu schätzen.

— **Bahnbau im Eisenburger Komitat.** Die neue Eisenbahnlinie Zalabér-Sárvár-Köszeg (Güns) ist, wie bereits mitgeteilt wurde, teilweise bereits am 27. September l. J. dem öffentlichen Ver-Verkehr übergeben worden. Die Eröffnung der ganzen Strecke ist für Mitte Oktober l. J. zu erwarten. Im Anhange zu dieser Linie wurde bereits für eine neue Anschlußlinie Köszeg (Güns)-österreichische Landesgrenze die Vorgenehmigung von den beteiligten Gemeinden verlangt. Ferner wurden von den Beteiligten an der Pinkathaler Eisenbahn Schritte unternommen, um den Ausbau der Linie Szombathely (Steinamanger)-Pinkavölgy zu betreiben. Auch von der Dunántaler Lokaleisenbahn-Aktiengesellschaft wurden Vorarbeiten geplant, um im Eisenburger Komitat auch zwischen den beiden Bezirksmittelpunkten Rum und Zalabér eine Eisenbahnverbindung zu schaffen, die dann späterhin bis zum Plattensee verlängert werden könnte. Die endgültige Entscheidung ist in kürzester Zeit zu erwarten.

— **Lokalbahn Hajdúböszörmény-Tiszapolgár.** Die politische Begehung dieser wichtigen Lokalbahnstrecke fand im August dieses Jahres statt. Die geplante Strecke mündet von der Station Hajdúböszörmény der Lokalbahn Debreczen-Hajdúnánás aus und schließt in der Station Tiszapolgár an die Lokalbahn Debreczen-Füzesabony-Ohát-Polgári an. Sie bringt außerordentlich fruchtbare Gegenden einander näher. Der Personen- und Viehverkehr verspricht bedeutend zu werden. Die Stadt Hajdúböszörmény hat den für ihre Verhältnisse sehr hohen Betrag von 1 Million Kronen als Zuschuß zu den Baukosten dieser Lokalbahn bereits genehmigt. Der Beginn des Baues wurde bereits für das nächste Frühjahr in Aussicht gestellt. Die Strecke wird eine Länge von rd. 40 km besitzen, und als Flachbahn, ohne namhafte Kunstbauten, hergestellt werden.

Übrige europäische Länder.

— **Der erste schwedische Akkumulatorwagen.** Auf der normalspurigen Eisenbahn des Stockholmer Elektrizitätswerkes zwischen der Kraftstation bei Untran und Orrskog an der Upsala-Gäfle-Eisenbahn ist ein Akkumulatorwagen in Betrieb gesetzt werden, der der erste dieser Art für Eisenbahnbetrieb in Schweden ist. Der Wagen dieses Elektrizitätswerkes besitzt eine Batterie nach dem Jungnerschen System und soll sich im bisherigen regelmäßigen Betrieb gut bewährt haben. Er ist sowohl für Personen- wie für Güterbeförderung bestimmt, läuft mit etwa 50 km Geschwindigkeit und kann mit jeder Ladung der Batterie etwa 75 km zurücklegen. Der Wagen hat einen starken Bau. Ihm wird Betriebssicherheit nachgesagt, auch soll sich der Betrieb billig stellen, die gesamten Stromkosten für das Tonnenkilometer werden auf nur etwa 0,5 Öre mit einem Strompreis von 10 Öre für die Kilowattstunde angegeben. Der Jungnerakkumulator ist auch für Lokomotiven von Industriebahnen vielfach in Gebrauch. So gibt es in Schweden gegenwärtig etwa 25 derartige Lokomotiven in regelmäßigem Verkehr. Auf den schwedischen Staatsbahnen sind Akkumulatorwagen, soviel wir wissen, noch nicht zur Verwendung gekommen, obgleich schon früher öfters die Rede davon war, sie zum Zuführen von Reisenden nach den Knotenpunkten der Stammbahnen zu benutzen. M.

— **Internationale Eisenbahnkonferenzen in Paris.** Vom 13. bis 16. Oktober wird die deutsch-niederländisch-russische Verbandskonferenz tagen, und am 17. und 18. Oktober eine französisch-belgisch-deutsch-russische Konferenz. Es handelt sich um Verkehrskonferenzen auf denen Anträge zur Abänderung der geltenden Tarife zur Verbesserung des gegenseitigen Güter- und Personenverkehrs gestellt und beraten werden. Beteiligt sind deutsche, französische, russische, belgische und niederländische Eisenbahnverwaltungen. Von deutschen Eisenbahnverwaltungen werden die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung, die sächsische Staatsbahnverwaltung sowie die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen an den Beratungen teilnehmen, die im Nordbahnhofe in Paris stattfinden. Die Konferenzen finden auf besonderen Wunsch Rußlands in Paris statt.

— **Elektrischer Betrieb der „Chemins de fer départementaux de la Haute-Vienne."** Um die verschiedenen kleineren Ortschaften des Departementes Haute-Vienne mit dessen Hauptstadt Limoges zu verbinden, ist, einer Mitteilung der „Schweizer. Bauztg." zufolge, in den Jahren 1910—1912 ein meterspuriges Kleinbahnnetz von 345 km Ausdehnung erstellt und von vornherein für Betrieb mit hochgespanntem einphasigen Wechselstrom von 25 Perioden eingerichtet worden. Die Betriebskraft liefert eine Wasserkraftanlage bei Eymoutiers, von der aus der in zwei Maschinensätzen von je 1200 PS. erzeugte Einphasenwechselstrom bei einer Übertragungsspannung von 30 000 Volt nach Limoges geleitet wird, wo sich die Wagenschuppen, die Werkstätte und ein Reservedampfkraftwerk mit zwei Maschinensätzen von je 750 PS. befinden. Die Fahrdrahtspannung ist im allgemeinen auf 10 000 Volt, auf den Stadtstrecken von Limoges dagegen auf nur 600 Volt bemessen. Als Betriebsmittel stehen zurzeit 11 Personenmotorwagen, 34 Personenanhängewagen und 122 Güteranhängewagen zur Verfügung. Eine Vermehrung der Personenmotorwagen um 10 weitere Stück befindet sich in Vorbereitung. Angesichts der häufigen Steigungen bis auf 60 ‰ werden nur leichte Züge bis 60 und 70 t Höchstgewicht geführt, die immerhin für die Triebwagen Viermotorenausrüstungen von je 4×60 bezw. 4×70 PS. benötigten. Die Zugdichte ist auf den meisten Strecken nur eine sehr geringe. Als Höchstgeschwindigkeit ist 30 bis 40 km/Std. zu verzeichnen. Die Motorbauart der Triebwagen ist diejenige des gewöhnlichen Serienmotors in der Bauart der Siemens-Schuckertwerke bezw. deren französischen Lizenznehmern, der Compagnie générale d'Electricité de Creil.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Im Ständerat ist vom Präsidenten des Verwaltungsrats der Bundesbahnen die Mitteilung gemacht worden, daß von der Generaldirektion demnächst dem Verwaltungsrat eine Vorlage zugehen werde, die die Einrichtung der elektrischen Zugförderung auf der Gotthardbahnstrecke Erstfeld-Bellinzona beantragt und für die Erstellung der festen Anlagen, ferner für die Anschaffnug von Heizwagen und elektrischen Heizausrüstungen sowie für die Maßnahmen beim Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb einen Kredit von 37½ Millionen Franken verlangt. Für die Anschaffung von elektrischen Lokomotiven ist außerdem ein Kredit im Baubudget für 1914 vorgesehen. Die Bundesbahnen beabsichtigen, die Kraftwerke für Gewinnung der elektrischen Energie in Amsteg an der Reuß und am Ritomsee im Tessin selbst zu erbauen und zu betreiben.

Der Durchschlag des Mont d'Or-Tunnels der Linie Frasne-Vallorbe hat am 2. Oktober abends stattgefunden. Die Arbeiten an dem 6199 m langen Tunnel, von dem 990 m auf schweizerischem und 5209 m auf französischem Gebiet liegen, waren am 20. November 1910 begonnen worden. Das auf der französischen Seite aufgespeicherte Wasser ist, ohne einen Unfall zu verursachen, abgeflossen. Bekanntlich sind die Bauarbeiten durch außerordentlichen Wasserandrang ganz erheblich verzögert worden.

Am 1. Oktober ist die Linie Gossau-Herisau der Appenzellerbahn eröffnet, dagegen die Linie Winkeln-Herisau außer Betrieb gesetzt worden. Diese seit 1875 betriebene Schmalspurbahn hatte bisher die Haupteinnahmequelle der Appenzellerbahn gebildet, da sie den großen Verkehr Herisaus mit der benachbarten Stadt St. Gallen durch Anschluß an die Bundesbahnen in Winkeln vermittelte. Seit der Betriebseröffnung der Bodensee-Toggenburgbahn, die eine direkte Verbindung Herisau-St. Gallen schuf, mußte die Appenzellerbahn diese Strecke mit großen Verlusten betreiben. Sie beschloß deshalb, die Linie nach Winkeln eingehen zu lassen und eine neue nach der großen industriellen Ortschaft Gossau zu bauen, wo die Linie Gulden-Bischofszell einmündet. Der Bau wurde vor zwei Jahren begonnen; er erforderte einen Aufwand von rund einer Million. Die Kosten wurden fast zur Hälfte durch Beihilfen der von der Appenzellerbahn berührten Gemeinden und des Kantons St. Gallen gedeckt, während die andere Hälfte zu Lasten der Appenzellerbahn selbst fiel. Die Linie ist rund 5 km lang und weist eine Höchststeigung von 30 ‰ auf.

Der Austausch der Ratifikationsurkunden zu dem am 13. Oktober 1909 zwischen dem Deutschen Reich, Italien und der Schweiz abgeschlossenen neuen Gotthardbahnvertrag hat in Bern stattgefunden.

Auf der Gotthardbahn ereignete sich am 9. d. M. früh gegen 4 Uhr ein Eisenbahnunglück dadurch, daß infolge Unterwaschung des Bahndammes durch heftige Gewitterregen der Zug Bellinzona-Locarno am Bahnhof Cadenazzo entgleiste. Nur die beiden letzten Wagen blieben auf dem Gleis stehen, der vordere Teil des Zuges verschwand im Wasser. Fünf Eisenbahnbeamte wurden getötet, einige Reisende wurden verletzt.

— **Deutsch-italienisches Wagenregulativ.** In den Tagen vom 24. bis 26. September d. J. fand in Genua die Schlußberatung der Kommission für das deutsch-italienische Wagenregulativ statt, an der Vertreter einerseit Italiens, andererseits des Deutschen Reiches, Österreich-Ungarns, Belgiens und der Schweiz teilnahmen. Die Verhandlungen führten schließlich zu der Annahme eines am 1. Januar 1914 in Kraft tretenden Regulativs, das mit jenem des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen nahezu übereinstimmt und für die beteiligten Bahnverwaltungen einheitliche Vorschriften schafft. Durch das neue Regulativ werden insbesondere hinsichtlich des Verkehrs offener Güterwagen nach Italien wesentliche Erleichterungen geboten, woraus namentlich dem Holzverkehr, an dem die österreichischen Staatsbahnen, die Südbahngesellschaft und die bayerischen Staatsbahnen in bedeutendem Maße beteiligt sind, durch Beseitigung der bisherigen, den Übergang von Holzwagen nach Italien erschwerenden Bedingungen sehr beachtenswerte Vorteile erwachsen. Die vom österreichischen Eisenbahnministerium ausgearbeiteten Satzungen für den neugeschaffenen deutsch-italienischen Wagenverkehr, die gleichzeitig von der Kommission angenommen wurden, sehen eine Regelung des Einflusses der an dem Verkehr mit Italien beteiligten Bahnverwaltungen im Verhältnisse der finanziellen Ergebnisse des internationalen Wagenverkehrs vor.

— **Neuer Gepäcktarif in England.** Die englischen Eisenbahnen haben für den 1. Januar 1914 die Einführung eines neuen Gepäcktarifs in Aussicht gestellt, der eine Erhöhung der Gebühren für die Beförderung von Reisegepäck bedeutet. Es wird künftig erhoben werden

auf Entfernungen bis 30 Meilen (48 km) 4,7 ₰/kg,
„ „ von 30 bis 50 Meilen (80 km) 9,4 ₰/kg.
„ „ „ 50 bis 100 Meilen (160 km) 14 ₰/kg.
„ „ „ 100 bis 150 Meilen (240 km) 18,7 ₰/kg.
„ „ „ 150 bis 300 Meilen (480 km) 37,4 ₰/kg,
„ „ über 300 Meilen 56,2 ₰/kg.

Für Gepäckstücke, die der Reisende vorausschickt, wird eine Gebühr von 1,25 ℳ für das Stück erhoben. Innerhalb eines gewissen Umkreises vom Empfangsbahnhof wird solches Gepäck umsonst zugeführt, darüber hinaus wird eine Gebühr von 75 ₰ für das Stück erhoben. Beide Sätze stellen eine Erhöhung gegenüber der früheren Gebühr um 25 ₰ dar. Für Geschäftsreisende, Reisende, die unterwegs Vorträge halten, Auswanderer, Seeleute, Fischer und noch einige andere Klassen von Reisenden bestehen Sondertarife.

Fremde Erdteile

— **Das chinesische Reichseisenbahnamt,** das am 12. September 1912 errichtet wurde, ist, wie sich aus einem neuen Erlasse des Präsidenten der Republik ergibt, nicht aufgehoben, sondern es ist „dem Verkehrsministerium angegliedert" worden, was dem Wesen nach natürlich dasselbe sagt; denn ursprünglich war es gerade dazu begründet, um neben dem Verkehrsministerium und unabhängig von diesem zu bestehen. Die chinesische Regierung hat in dem Fehlschlag, den die Maßnahme bedeutet, offenbar jetzt nur „ihr Gesicht" bewahren wollen. Bei dieser Angliederung mußte das Verkehrsministerium übrigens die Erfahrung machen, daß ihm die Aushändigung der Akten verweigert wurde. Das Reichseisenbahnamt hatte seinen Sitz sonderbarerweise nicht in der Reichshauptstadt, war überhaupt nicht einmal unter chinesischer Staatshoheit, da es in Schanghai sitzt, einem Orte, welcher chinesischer Oberhoheit nicht untersteht, sondern international ist und sich unter der Aufsicht der auswärtigen Konsuln in der Verwaltung eines internationalen Stadtrats befindet. Das Haupt des Reichseisenbahnamtes, Dr. Sun, hatte aber wohl mit Absicht gerade hier seinen Sitz aufgeschlagen, weil er sich damit um so unabhängiger von der Regierung machen wollte. Es war eine Reihe von Beamten hier beschäftigt. Als nun die chinesische Regierung die Akten übernehmen wollte, nachdem Dr. Sun nach Japan entflohen war, verweigerten diese Beamten die Herausgabe der Akten. Die Regierung befindet sich da in einer unangenehmen Lage, denn Gewalt kann sie nicht ausüben, weil die fraglichen Gegenstände sich auf einem Boden befinden, auf dem sie kein Hoheitsrecht besitzt; die internationale Verwaltung von Schanghai wird aber kaum geneigt sein, der Regierung zu helfen, um ihre eigene Stellung zur Regierung nicht zu verschieben. Im übrigen weiß man doch so ungefähr, auch ohne die Akten, was dieses Reichseisenbahnamt getan hat und wie es beschaffen war. Dr. Sun bezog monatlich in Bausch und Bogen für die Zwecke des Amts 30 000 Dollars (rd. 60 000 ℳ). Davon zahlte er etwa die Hälfte an Hilfsbeamte, Berater und Parteifreunde, die ihn unterstützten: u. a. 1500 Dollars an den Vizepräsidenten des Oberhauses. — Das Amt bestand vom 12. September 1912 bis 24. Juli 1913, rd. 11 Monate, und dürfte somit rd. 330 000 Dollars gekostet haben. Seine einzige Leistung ist — abgesehen von einer Reihe von Eisenbahnplänen, die nur ganz obenhin zur Erörterung gelangten — lediglich die bereits in Nr. 75 S. 1168 erwähnte Eisenbahn Kanton-Tschunking, welche von Dr. Sun englischen Unternehmern zugesagt wurde. Es steht aber auch bei dieser Eisenbahn sehr dahin, ob sie tatsächlich in der gewollten Weise zur Ausführung gelangt. Jedenfalls ist dieser Versuch der Chinesen, aus sich heraus in großzügiger Weise ein wohlüberlegtes Eisenbahnnetz zu schaffen, mißglückt.

F. W.

— **Die Eisenbahnen der Vereinigten Malayenstaaten.** Die Vereinigten Malayenstaaten gehören zwar nicht zu den englischen Kolonien, stehen aber doch unter englischer Schutzherrschaft und infolgedessen auch stark unter englischem Einfluß; das gibt sich namentlich auch in ihrem Eisenbahnwesen zu erkennen: die Eisenbahnen machen in ihrer ganzen Anordnung und Betriebsführung fast den Eindruck, als ob sie unter englischer Verwaltung stünden. Die beiden wichtigsten Zielpunkte der malayischen Eisenbahnen sind auch die der Halbinsel Malakka vorgelagerten englischen Inseln Singapore im Süden und Penang im Westen. Diese Inseln stehen zwar zurzeit noch nicht in unmittelbarer Schienenverbindung mit den malayischen Eisenbahnen, sondern die Züge werden noch mit Fähren übergesetzt, wenigstens für Singapore ist aber der Bau einer Eisenbahnbrücke bereits geplant. Die Fähren, die jetzt den Verkehr mit Singapore vermitteln, fassen sechs 10-t-Wagen, die Überfahrt dauert etwa 40 Minuten. Die Jehore-Straße, die die Insel Singapore vom Festlande trennt, ist etwa 900 m breit und weist bei Ebbe eine Wassertiefe von 18 m auf. Endgültige Entwürfe für die Brücke liegen noch nicht vor, doch wird sie voraussichtlich aus 10 Öffnungen von je 90 m Spannweite bestehen. Eine Öffnung, voraussichtlich mit etwa der halben Spannweite der übrigen Öffnungen, wird beweglich überbrückt werden, um Schiffe durchzulassen. Die Kosten werden vorläufig auf 80 000 000 ℳ geschätzt. Zugleich mit der Brücke soll ein neuer Hauptbahnhof für Singapore gebaut werden, dessen jetziger Bahnhof nur eine einstweilige Anlage ist.

Die Eisenbahnen, die die langgestreckte Halbinsel im wesentlichen in der Längsrichtung durchziehen, sind insgesamt rd. 1100 kg lang. Ihr Anlagekapital beträgt etwas über 124 000 ℳ/km, wobei die Ausrüstung mit Betriebsmitteln eingerechnet ist. Die Betriebszahl war im Jahre 1911 52,7, das Anlagekapital verzinste sich mit 6,03 %. Die Mittel für den Eisenbahnbau sind zum großen Teil aus Überschüssen der Einnahmen des Landes aufgebracht worden, so daß eine Eisenbahn-

anleihe und eine eigentliche Eisenbahnschuld nicht besteht. Das Gelände stellte dem Eisenbahnbau manche Hindernisse in den Weg. Es fehlt den malayischen Eisenbahnen noch an Zweigstrecken zur Erschließung der zahlreichen Gummipflanzungen und der Zinnlager, die unter diesem Mangel sehr zu leiden haben. Da aber eine Eisenbahnanleihe nicht aufgenommen wird, sondern die Kosten für Neubauten durch die Betriebseinnahmen gedeckt werden sollen, so geht die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes nur langsam vorwärts. Geplant ist zurzeit eine Verlängerung nach Norden, durch die der Anschluß an die siamesischen Eisenbahnen erreicht werden soll, wodurch dann Bangkok in unmittelbare Verbindung mit Singapore gebracht werden wird. Die Vereinigten Malayenstaaten haben Siam 80 000 000 ℳ für den Bau des auf siamesischem Gebiet liegenden Teils dieser Bahn vorgeschossen.

Die malayischen Eisenbahnen sind in Meterspur angelegt. Ihre steilste Neigung ist 1 : 100, ihr kleinster Krümmungshalbmesser 600 m. Der Oberbau besteht aus 30 und 40 kg/m schweren Schienen auf hölzernen Querschwellen. Der Lokomotivpark umfaßt etwa 100 Maschinen. Die neueste Bauart ist eine Lokomotive mit Schlepptender mit 3 gekuppelten Achsen, einem führenden Drehgestell und einer Laufachse unter dem Tender. Dieser hat 2 zweiachsige Drehgestelle. Lokomotive und Tender wiegen zusammen 78,8 t. Die Zylinder haben 39 cm Durchmesser und 61 cm Kolbenhub. Die Triebräder haben 1,37 m Durchmesser. Der größte feste Radstand ist 2,87 m, so daß die Lokomotiven alle Krümmungen befahren können. Die Heizfläche beträgt 113,5 qm, die Rostfläche 1,7 qm. Diese verhältnismäßig große Rostfläche ist deshalb nötig, weil die Kohle, die aus Indien, China, Afrika und Japan eingeführt werden muß, von sehr mäßiger Beschaffenheit ist. Aus demselben Grunde sind auch die Abmessungen des Kessels größer, als man bei den sonstigen Größenverhältnissen der Lokomotive erwarten sollte. Der Dampfdruck beträgt 12,6 Atmosphären, die Zugkraft 4,7 t. Eine zweite neuere Lokomotivgattung ist eine Tenderlokomotive mit 3 gekuppelten Achsen und einem Drehgestell unter dem Führerstand. Sie wiegt 41,9 t. Ihre Zylinderabmessungen sind 37 cm Durchmesser und 51 cm Länge. Der feste Radstand beträgt 3,05 m. Die Heizfläche ist 75 qm, die Rostfläche 1,2 qm groß. Der Dampfdruck beträgt ebenfalls 12,6 Atmosphären, die Zugkraft 4,9 t. Beide Lokomotiven sind, wie alle anderen der malayischen Eisenbahnen auch, in England gebaut worden. Für die Unterhaltung der Betriebsmittel bestehen Werkstätten in der Nähe von Kuala Lumpur, der Hauptstadt des Landes, die mit allen neuzeitlichen Maschinen ausgerüstet sind. Hier werden auch die Holzteile der Wagen bearbeitet, während die Radsätze und Rahmen von auswärts eingeführt werden. Zum Antrieb der Maschinen in den Werkstätten dient elektrischer Strom, der aus einem staatlichen Kraftwerk geliefert wird.

Die Personenwagen auf den Hauptstrecken sind im Innern 2,3 m breit. Bei einem zur Einführung in Aussicht genommenen Motorzug will man in der Breite noch weiter gehen: die Wagen sollen 2,72 m breit werden und damit die größte Breite erreichen, die bis jetzt für meterspurige Betriebsmittel gebaut worden ist. Die Züge sollen aus einem langen oder zwei kurzen Wagen bestehen; in letzterem Fall soll der Motor, der für den Dampfbetrieb in Aussicht genommen ist, in der Mitte stehen. Die Schlafwagen lassen an Bequemlichkeit recht zu wünschen übrig; bei ihrem Entwurf und Bau ist namentlich zu wenig Rücksicht auf das heiße Klima und die infolgedessen nötige, ausgiebige Lüftung genommen worden. Sie enthalten in jedem Abteil zwei Betten übereinander. Die Personenfahrpreise betragen 8 ₰/km in der ersten, 5,3 ₰/km in der zweiten und 3 ₰/km in der dritten Klasse.

Die malayischen Eisenbahnen stehen unter der tatkräftigen Leitung eines Oberingenieurs, der zugleich der Generaldirektor ist; er untersteht unmittelbar dem Staatssekretär oder Minister für Eisenbahnen. Alle Vorräte und sonstigen Bedürfnisse werden aus Europa bezogen. Der Beamtenkörper umfaßte Ende 1911 137 Europäer, 123 Eurasier, 10 819 Inder und Singhalesen, 2098 Chinesen und 602 Malayen.

— **Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Nordwesten der Vereinigten Staaten von Amerika.** Die lebhafte Bautätigkeit, die schon seit geraumer Zeit die Eisenbahnpolitik von Kanada kennzeichnet, verfehlt ihre Wirkung auf die benachbarten Teile der Vereinigten Staaten nicht. Noch vor etwa 7 bis 8 Jahren beherrschten die Hillbahnen, die Große Nordbahn und die Nordpacificbahn das ganze ungeheure Gebiet, das zwischen dem Missouri und dem Stillen Ozean nördlich der Südgrenze von Washington und Montana liegt. Die erste Eisenbahn, die nach den genannten in dieses Gebiet eindrang, war die Chicago, Milwaukee & St. Paul-Eisenbahn, die mit ihrer Verlängerung nach der Westküste von Nordamerika das bis dahin von der Nordpacificbahn beherrschte Verkehrsgebiet durchschneidet und auf lange Strecken neben jener herläuft. Bald nach diesem Vorstoß drangen auch die Harrimanbahnen von Portland aus nach Tacoma und Seattle über die Strecken der Nordpacificbahn nach Norden vor und bauten dann auch noch die Eisenbahn in das Yakima-Tal und eine neue Verbindung von Spokane nach Portland. Die Hillbahnen blieben nicht zurück: sie drangen mit der Des chutes-Eisenbahn in das mittlere Oregon ein, das vorher das Gebiet der Harrimanbahnen gewesen war, und ließen darauf die elektrische Strecke in das Willamette-Tal folgen, wo bis dahin die Südpacificbahn geherrscht hatte. Im östlichen Teil von Washington und Montana spielt sich der Wettbewerbskampf hauptsächlich zwischen den Hillbahnen und der St. Paul-Eisenbahn ab, die sich durch ihre Bahnhofsanlagen in Spokane eine sehr günstige Lage für den Verkehr nach Osten und Westen geschaffen hat. Sehr vorteilhaft für sie ist es außerdem, daß ihre Anlagen in Spokane näher am Geschäftsviertel dieser Stadt liegen als die älteren Bahnhöfe. In Montana baut die St. Paul-Eisenbahn eine 220 km lange Strecke von Lewistown in nordwestlicher Richtung nach Great Falls und weiter in derselben Richtung eine 110 km lange Strecke zum Wettbewerb mit der Linie Billings-Great Falls der Großen Nordbahn. Die letztere wiederum hat eine lange Neubaustrecke in Arbeit, die von Lewistown nach Osten nach Norddakota vordringt und augenscheinlich mit der südlich von ihr verlaufenden Hauptstrecke der St. Paul-Eisenbahn in Wettbewerb treten soll. Der Kampf der Eisenbahnen um neue Verkehrsgebiete ist zwar im Westen am größten, die Hillbahnen müssen aber auch in Minnesota dem Wettbewerb entgegentreten. Dort hat nämlich vor einigen Jahren die Soo-Eisenbahn ihre Strecken von Thief River Falls nach Westen nach Norddakota verlängert und sich so in ein Gebiet hineingedrängt, das schon von der Großen Nordbahn versorgt wurde, während sie voriges Jahr ihre Strecke von St. Paul nach Duluth fertiggestellt hat, die von dem Verkehr zwischen diesen zwei Punkten einen erheblichen Teil an sich gerissen hat. Die Große Nordbahn hat ihrerseits von Fargo nach Nordwesten nach Surrey ihre Fühler ausgestreckt, wodurch sie in den Besitz einer Strecke gelangt ist, die ungefähr mit der Hauptlinie der Soo-Eisenbahn gleich läuft. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes jener Gegend geht also lebhaft vorwärts, ja, sie eilt dem Bedürfnis sogar zuweilen voraus, doch trägt sie dadurch ihr Teil dazu bei, ein solches Bedürfnis zu wecken und zurückgebliebene Gegenden zu erschließen.

— **Tunnel unter dem Harlem-Fluß bei Neuyork.** Der erste Abschnitt des viergleisigen, aus genieteten großen eisernen Röhren bestehenden Tunnels unter dem Harlem-Fluß bei der Lexington Avenue wurde, wie die „Zeitschrift des Vereins D. Ingen.“ mitteilt, Ende August glücklich an Ort und Stelle versenkt. Der ganze rund 350 m lange Tunnel besteht aus fünf nahezu gleich langen Abschnitten, von denen jeder aus vier eisernen, etwas abgeflachten Röhren von 5,8 m größtem Durchmesser gebildet ist, die nebeneinander gelagert und durch eine Betonumhüllung zusammengehalten werden. Die Eisenkonstruktion des ersten Tunnelabschnittes wiegt rund 650 t. Sie wurde in der Nähe des Ufers fertiggestellt und schwimmend bis an ihren Platz befördert, wo sie etwa 18 m unter der Wasseroberfläche in einem vorher ausgebaggerten Kanal versenkt wurde. Die Betonumhüllung wird angebracht, nachdem sämtliche Tunnelabschnitte an Ort und Stelle gebracht worden sind.

Schaulinien im Dienste eines Maschinenamts.

Zu diesem in Nr. 67 S. 1041 ff. d. Ztg. veröffentlichten Aufsatze schreibt uns Herr Regierungsbaumeister Spiro in Trier: Schaulinien der von Herrn Martens beschriebenen Art werden wohl von allen Werkstättenämtern zur Beobachtung des Ein- und Ausgangs der Fahrzeuge, der Ausbesserungsdauer, Ausbesserungskosten usw. geführt. Diese Beobachtungsform verliert aber mit wachsender Ausdehnung an Übersichtlichkeit und an Handlichkeit. In größeren Ämtern, in denen die Ausdehnung, wie auch Martens vorschlägt, auf alle wichtigen und hierzu geeigneten Arbeitszweige erwünscht ist, würden sich diese Nachteile bald fühlbar machen. Die Industrie ist deshalb seit längerer Zeit dazu übergegangen, derartige Vorgänge durch Karten zu beobachten. Bei geschickter Anordnung können solche Karten fast die gleichen Vorteile bieten wie Schaulinien, ohne daß sie bei größerer Zahl oder mehrjähriger Beobachtungszeit auf einer Karte wie Schaulinienblätter an Übersichtlichkeit verlieren.

Die beigefügten, nur zum Teil wiedergegebenen 4 Karten einer von mir geführten Übersicht, die in der sogenannten Kartothek in der bekannten anschaulichen Weise (durch nebeneinanderstehende hervorschauende Stichworte bezeichnet) aufbewahrt werden, dürften dies erkennen lassen.

Lokomotivausgang.

Monatlicher Lokomotivausgang.

	1912			1913		
	Gesamtausgang	Untersuchung	Ausbesserung	Gesamtausgang	Untersuchung	Ausbesserung
April . .	22	8	14	49	13	36
Mai. . .	25	5	20	56	18	38
Juni . .	26	8	18	41	11	30
Juli. . .	35	7	28	52	11	41
August .	49	9	40			
Septmb..	30	6	24			
Oktober.	26	3	23			
Novemb.	26	6	20			
Dezemb.	40	13	27			
Januar .	43	9	34			
Februar.	57	10	47			
März . .	43	12	31			
zus.	422	96	326	—	—	—

Lokomotivbestand.

Durchschnittl. Ausbesserungsstand.

	1912	1913
April	37,2	56,8
Mai	47,0	54,1
Juni	48,6	60,7
usw. bis März		
Durchschnitt		

Elektrizität.

1 Kw/Std. = 0,075 ℳ.

	1912 ℳ	1913 ℳ
April	1365,52	1737,52
Mai	1298,47	1534,80
Juni	1297,35	1827,75
usw. bis März		
zusammen		

Trinkwasser.

1 cbm = 0,15 ℳ

	1912 cbm	1913 cbm
April	2064	1258
Mai	2728	1256
Juni	3601	1565
usw. bis März		
zusammen		

Bücherschau.

— **Hendschels Luginsland,** Linz-Selzthal-Klagenfurt-Triest, von Fr. Brosch, Verlag von Hendschels Telegraph, Frankfurt (Main); Preis 1,75 ℳ.

Das vorliegende, vor kurzem als 39. Heft der bekannten und geschätzten Reiseführer-Sammlung „Hendschels Luginsland" erschienene Werkchen ist von dem Verfasser, dessen gewandter Feder bereits das 29., eine Fahrt durch das Salzkammergut schildernde Heft zu danken ist, nach den bisherigen Grundsätzen bearbeitet und enthält auf 83 Seiten eine fesselnde, durch 36 treffliche Abbildungen veranschaulichte Reisebeschreibung durch das in der Überschrift angedeutete, an Naturschönheiten, wie an Kulturschätzen gleich reiche und reizvolle Gebiet. Der Verfasser unterläßt es beachtenswerter Weise nicht, in diesem Hefte gelegentlich auf die ungeheueren technischen Schwierigkeiten hinzuweisen, die es zu überwinden galt, ehe es möglich wurde, den Augen des Reisenden die in dem Hefte so genußreich geschilderten landschaftlichen Reize zu erschließen. Erforderte doch unter anderem die Fertigstellung des 4770 m langen Bosrucktunnels zwischen den Stationen Spital am Pyhrn und Ardning allein einen fünfjährigen Zeitraum, und ganz außerordentlich waren auch die Schwierigkeiten, die der Bau des 7976 m langen Karawankentunnels sowie die Trassierung der Wocheiner Bahn bot, auf deren Strecke Tunnel auf Tunnel folgt und ein imposantes Eisenbahnbauwerk durch das andere abgelöst wird.

In Linz, dem römischen Lentia, beginnt die reizvolle Fahrt durch die lachenden Gefilde Oberösterreichs, die die Erinnerung wachrufen an die im Nibelungenliede verherrlichten Gestalten und ihre Toten sowie an sonstige bedeutungvolle Abschnitte der Sage, Geschichte und Kultur des Landes Österreich, und durch die blühende Steiermark. Die Station Klaus, in der die alte Kremstalbahn endigte, bildet den Anfang der eigentlichen Pyhrnbahn, welche die Reise von Linz nach Triest um 128 km = 19 % verkürzte und sowohl auf dem 33 km langen oberösterreichischen als auch auf dem 10 km langen in Steiermark gelegenen Streckenteil eine ganze Anzahl kunstvoller Hoch- und Wasserbauwerke aufweist. So gehört z. B. die Brücke über den Steyrlingbach mit ihren 70 m weit gespannten Bogen mit zu den größten aus Stein erbauten Eisenbahnbrücken der Welt. In Selzthal endet der erste Abschnitt der in dem Hefte geschilderten Fahrt, von dort geht es in südlicher Richtung über St. Michael und die alte Stadt Judenburg, die, einst ein Römerlager, bis ins Mittelalter hinein der Hauptstapelplatz für den Handel in den Ostalpen war, vorbei an der Ruine Frauenburg, dem einstigen Wohnsitz des Minnesängers Ulrich von Liechtenstein, und an Neumarkt, dem römischen Noreja, über die Grenze zwischen Steiermark und Kärnten nach der Landeshauptstadt Klagenfurt. Von hier wird die Fahrt über Rosenbach, wo der letzte großartige Abschnitt der sogenannten Karawankenbahn beginnt, durch den fast 8 km langen Karawankentunnel, der zugleich die Landesgrenze zwischen Kärnten und Krain bildet, nach Aßling fortgesetzt, dem Kreuzungspunkt der Hauptlinien Laibach-Tarvis, Salzburg-Triest und Linz-Selzthal-Triest, deren letztere der vorliegenden Beschreibung zugrunde gelegt ist. Hier beginnt die Wocheiner Bahn Aßling-Görz, deren Streckenführung, wie schon oben angedeutet, besonders viele Tunnelbauten erforderlich gemacht hat. In dem 6340 m langen Wocheiner Tunnel, der die Julischen Alpen durchbricht, wird die Grenze zwischen Krain und Istrien überschritten. Gleich hinter Görz geht es in die echteste Karstlandschaft hinein, die infolge ihrer eigentümlichen Bodenbeschaffenheit dem Bahnbau unendliche Schwierigkeiten bereitete. Sobald hinter der Station Opcina der 1050 m lange Tunnel gleichen Namens durchfahren ist, grüßt den Reisenden das Adriatische Meer und die Hafenstadt Triest, der Endpunkt der im Heft 39 beschriebenen Fahrt.

— **Berichtigung.** In dem in Nr. 74 veröffentlichten Aufsatze: „100 Jahre Dampflokomotive" muß es auf S. 1146 in der 1. Spalte, Zeile 7 von oben, statt „Zahnstangen" heißen: „Zahnräder n".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. September d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene Verbindungsstrecke vom Vorbahnhof Vochem zum Güterbahnhof Brühl — 2,1 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln sowie die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokalbahnstrecke Breitengüßbach-Dietersdorf — 31,817 km — der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Oktober ist der rechts der Bahnstrecke Iserlohn-Schwerte zwischen den Stationen Iserlohn und Kalthof neuerrichtete Haltepunkt Sümmern für den Personenverkehr eröffnet worden. Der neue Haltepunkt wird dem Betriebsamt, Maschinenamt und dem Verkehrsamt in Altena zugeteilt. Die Entfernungen betragen: zwischen Sümmern und Iserlohn 5,35 km und zwischen Sümmern und Kalthof 2,36 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 16. Oktober d. J. wird der an der Strecke Berlin-Stendal zwischen den Bahnhöfen Dallgow-Döberitz und Wustermark gelegene Bahnhof Wustermark-Verschiebebahnhof für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Wustermark Verschiebebahnhof und Dallgow-Döberitz 3,98 km, zwischen Wustermark Verschiebebahnhof und Wustermark 4,13 km.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 6. Oktober d. J. ab ist die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkt Neucoswig zugelassen worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Vom 1. November d. J. ab wird der Bahnhof Calbe (Saale) an der Bahnstrecke Berlin-Güsten die Bezeichnung Calbe (Saale) West und der Bahnhof Grizehne b. Calbe (Saale) an der Bahnstrecke Magdeburg-Cöthen die Bezeichnung Calbe (Saale) Ost führen.

Rundschreiben

der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 257 vom 30. September d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Eröffnung der Strecke Gossau (St. Gallen)-Herisau der schweizerischen Bundesbahnen (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Nr. IV 77 vom 30. September d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend den Bedarf an Abdrücken der Vorlagen für Ausschüsse und Unterausschüsse (abgesandt am 4. Oktober d. J.).

Nr. IV 78 vom 30. September d. J. an die Mitglieder des Güterverkehrsausschusses, betreffend Ergänzung der Muster e und g des Anhangs B der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Braunschweig-Schöninger Eisenbahn.

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Hoiersdorf (Zuckerfabrik) für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke eröffnet.

Das Nähere ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Braunschweig, 7. Oktober 1913. (2641)
Der Vorstand.

2. Güterverkehr.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

Auf Seite 46 des Nachtrags II ist bei den lfd. Nr. 3733 und 3734 (Ton usw.) in Spalte 5 der Ausnahmetarif 8 nachzutragen.

Straßburg, 4. Oktober 1913. (2639)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bad. Tiertarif, Tiertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenb.

Ab 1. November 1913 werden in Abteilung A des Tarifs die Ausführungsbestimmungen unter Zahlungsmittel für Basel Bad. Stb. geändert und die Übertragung der Tierabfertigung in Basel Bad. Stb. und Karlsruhe an die Eilgutabfertigungsstelle in den Tarif aufgenommen. Die badische Landwirtschaftskammer wird zur Ausstellung von Zuchttierbescheinigungen ermächtigt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 7. Oktober 1913. (2640)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Nordisch-deutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband. Teil II vom 7. Juli 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden die Bestimmungen des § 19 auf Seite 7 des Tarifs wie folgt ergänzt:

(4) In den Fahrpark einer Eisenbahn eingestellte Kesselwagen, die zur Beladung gesendet werden oder nach einem Vollauf leer zurückkehren oder deren Dirigierung zwecks finanzamtlicher Taraermittelung erfolgt, werden frachtfrei befördert, sofern dem Leerlauf eine Beförderung desselben Wagens in gefülltem Zustand über eine mindestens gleichlange Strecke derselben Eisenbahn innerhalb zweier Monate vor Beginn des Leerlaufes vorangegangen ist oder in derselben Frist nach Beendigung des Leerlaufs nachfolgt.

(5) Für nicht gedeckte Leerläufe, die durch Verfügung des Eigentümers oder Mieters oder wegen Mangels einer rechtzeitigen Verfügung desselben gemäß Ziffer 3 durch die Eisenbahn veranlaßt wurden, hat der Eigentümer oder Mieter an diejenige Verwaltung, in deren Fahrpark der Wagen eingestellt ist, eine Entschädigung von 6 ₰ für das Kilometer nach Ablauf der zweimonatlichen Frist zu bezahlen.

(6) Leere Kesselwagen, die aus anderen als den unter (4) angeführten Gründen, wie zum Beispiel zum Zweck der Einstellung in den Fahrpark oder aus Anlaß der Ausscheidung aus dem Fahrpark einer Eisenbahn oder behufs Umstationierung zur Beförderung gelangen, sind auch dann, wenn sie Eigentumsmerkmale einer Eisenbahn tragen, mit Frachtbriefen aufzugeben, und für deren Beförderung ist die Fracht nach den Tarifbestimmungen für Fahrzeuge zu entrichten. Bei Einstellung oder Umstationierung wird die Fracht bis zur Heimatstation oder, wenn der Kesselwagen direkt zur Füllung geht, bis zur Füllungsstation, bei Ausscheidung ab der Heimatstation oder, wenn der Kesselwagen nach einem Vollauf ohne Berührung der Heimatstation direkt ausscheidet, für die ganze Strecke des letzten Leerlaufs berechnet.

Altona, den 4. Oktober 1913. (2632)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband, Heft 1.

Am November 1913 werden im Ausnahmetarif 6 (Heu und Stroh) zwischen Oss (Station der Niederländischen Staatseisenbahnen) und Bubna Staatsbahnhof, Lissa, Pardubitz, Satalic und Vrsovic-Nusle (Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen) Frachtsätze eingeführt. Ferner sind verschiedene Stationsnamenänderungen eingetreten. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen; auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, am 9. Oktober 1913. (2654)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.

Mit Gültigkeit vom 3. November 1913 werden zum Ausnahmetarif 91 für Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), ausgenommen Rohbenzin, nachstehende Frachtsätze eingeführt:

nach Landau (Pfalz) West von	Pfennig für 100 kg
Arad und Arad-Poltuva	533
Budapest-Ferenczváros, Budapest-Kitérö, Kõbánya alsó p. u.	484
Nagyvárad	532
Oraviczabánya	561
Orsova	571

München, den 7. Oktober 1913. (2655)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen vom 1. Oktober 1908 die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Marcinelle (Etablissements raccordés) der Belgischen Staatsbahnen um 1 km und 0,01 Frcs. für die t ermäßigt.

Essen, den 7. Oktober 1913. (2651)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für Eisenerz (Rasenerz) von Sedelsberg nach Brake (Oldbg.), Nordenham und Oldenburg (Großh.) tritt mit sofortiger Gültigkeit ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Die Anwendung dieses Tarifs ist an die Ausnutzung des Ladegewichts und an die Bedingung der Verschiffung seewärts geknüpft.

Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Oldenburg, 6. Oktober 1913. (2652)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 13. Oktober 1913 wird ein Ausnahmetarif für Gänseleber bei Aufgabe als beschleunigtes Eilstückgut von Bodenbach nach Landau Hbf (Pfalz) eingeführt. Näheres hierüber ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch geben die Abfertigungsstellen Auskunft.

Dresden, am 8. Oktober 1913 (2653)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr.

Heft 1 vom 1. Januar 1909.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 wird die Station Saarbrücken-Malstatt der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr. 23 (Eisen und Stahl) mit den für die Station Saarbrücken-Burbach (frühere Bezeichnung Burbach [Saar]) gültigen Frachtsätzen und Entfernungen einbezogen.

Breslau, den 6. Oktober 1913. (2633)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Güterverkehr über Vamdrup und Saßnitz-Trälleborg.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. wird die Station Bankeryd der schwedischen Staatsbahnen in den Klassentarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 3. Oktober 1913. (2642)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Der Ausnahmefrachtsatz für Schwefelsäure (A.-T. 4 c) von Biebrich Rheinbf nach Trostberg wird mit Gültigkeit vom 13. Oktober 1913 auf 126 ₰ für 100 kg ermäßigt.

München, den 7. Oktober 1913. (2643)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 1.

Vom 13. Oktober 1913 an wird die Station Zittau in den Ausnahmetarif 5 w (Pflastersteine usw.) einbezogen.

Dresden, am 8. Oktober 1913. (2644)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Oktober 1913 wird die Station Zuffenhausen der K. Württembergischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 38 für Rohkupfer einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, 4. Oktober 1913. (2634)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober l. Js. werden die in den Heften 2, 3 und 8 des südwestdeutsch - schweizerischen Verkehrs sowie die im Gütertarif Basel S. B. B. Baden enthaltenen Frachtsätze der Station Karlsruhe-Mühlburg für Frachtstückgut- und Wagenladungssendungen aufgehoben. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 4. Oktober 1913. (2635)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Eisenerz und Manganerz (Braunstein) sowie Koks usw. zum Hochofenbetrieb aus bezw. nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet vom 1. November 1911.

Am 15. Oktober d. J. wird die Station Au (Sieg) des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) unter die Versandstationen der Abteilung A aufgenommen.

Essen, den 8. Oktober 1913. (2650)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Eisenbahnverband. Direkte Frachtsätze für Viehsendungen von Böhmen nach Bayern.

a) Mit Wirksamkeit vom 1. November 1913 gelangen direkte Frachtsätze von verschiedenen österr. Stationen nach Thonbrunn-Friedersreuth zur Einführung. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

b) Mit Ablauf des Jahres 1913 treten die bestehenden Frachtsätze von Haid (k. k. ö. St. B.) — nach Asch Bayer. Stb. und Roßbach für Hornvieh und Kälber, Borstenvieh, Schafe und Ziegen in ein- und mehrbödigen Wagen ohne Ersatz außer Kraft.

München, den 6. Oktober 1913. (2636)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Belgisch-deutscher Gütertarif, Teil I, Abteilung B, vom 1. August 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird in der Güterklassifikation auf Seite 50 des Tarifs zugesetzt:

Bezeichnung der Waren	S = sperrig	E = Spezialtarif für bestimmte Eilgüter	St = Spezialtarif für bestimmte Stückgüter	Spezialtarife der Wagenladungsgüter	Ausnahmetarife der Wagenladungsgüter	G = in gedeckt gebauten Wagen zu befördern	Désignation des marchandises
1	2	3	4	5	6	7	7
Akkumulatoren, auch zerlegt, mit oder ohne Schwefelsäurefüllung, jedoch mit Ausschluß von Schwefelsäure in besonderen Gefäßen .			St	I		G	Accumulateurs, même demontés, contenant ou non de l'acide sulfurique (l'acide ne peut être contenu dans des récipients accompagnant les accumulateurs).

Das Verzeichnis der in bedeckten Wagen zu befördernden Güter (Seite 32 des Tarifs) und das Warenverzeichnis des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter (Seite 42 des Tarifs) ist zu ergänzen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 7. Oktober 1913. (2659)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich. Elbeumschlagsverkehr Westösterreich-Riesa Elbkai und Riesa Hafen.

Einbeziehung der Karlsbader Bahnhöfe in den Ausnahmetarif 113 A u. B. für Glas und Hohlglaswaren sowie der Station Wildstein in den Ausnahmetarif 61 für Ton, roh.

Mit Gültigkeit vom 25. Oktober 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1915, gelangen für Glas und Hohlglaswaren des Ausnahmetarifes 113 A und B von den Karlsbader Bahnhöfen sowie für Ton, roh des Ausnahmetarifes 61 von Wildstein nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Wildstein	Karlsbad Buschtěhraderbf. und Lokalbahn				Karlsbad Staatsbf.			
	Ausnahmetarif 61	Ausnahmetarif 113							
	Lg.	A		B		A		B	
Nach		5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t	5 t	10 t
	Pfennig für 100 kg								
Aussig Landungsplatz *)	48	73	58	73	58	82	67	82	67
Schönpriesen Umschlag *)	48	66	51	66	51	75	60	75	60
Laube, Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Hafen Rosawitz	48	82	64	82	64	91	73	91	73
Dresden Elbkai	70	117	95	117	91	126	104	126	100
Riesa Elbkai und Riesa Hafen	66	126	87	126	72	135	96	135	80

*) In diesen Frachtsätzen ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten; dieselbe beträgt für die Artikel und zwar: des Ausnahmetarifes 61: 5 Pfennig, und des Ausnahmetarifes 113: 10 Pfennig für 100 kg.

Wien, am 7. Oktober 1913. (2647)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Schlußtermine für die Güteraufnahme.

Wie alljährlich gelangt auch heuer ein Verzeichnis der Schlußtermine für die Güteraufnahme zur Ausgabe.

Von den größeren Stationen wie Regensburg, Passau, Linz, Wien, Pozsony, Budapest etc. wurden diesjährig im Verkehre nach der unteren Donau (Serbien, Rumänien, Bulgarien) die Schlußtermine erstreckt; im Verkehre nach Belgrad, Zimony, Pancsova bleibt die Güteraufnahme — in gleicher Weise wie der gesamte Schleppladungsverkehr, dessen Einstellung separat verlautbart wird — insolange offen, als die Witterungs- und Wasserstandsverhältnisse es gestatten.

Das Verzeichnis der Schlußtermine wird auf Verlangen durch die Direktion in Wien kostenfrei zugesandt.

Wien, am 9. Oktober 1913. (2646)

Am 1. November 1913 tritt der Nachtrag I zum Allgemeinen Tarifheft A der von der Gesellschaft Lenz & Co. betriebenen Kleinbahnen für die Alsener Kreisbahnen, die Kleinbahnen Grünberg-Sprottau, Kiel-Segeberg, Kirchbarkau-Preetz-Lütjenburg und für die Neißer Kreisbahn in Kraft.

Er enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zur EVO. und der Tarifvorschriften. Auskunft erteilen die Dienststellen.

Berlin, 10. Oktober 1913. (2656)
Die Gesellschaftsvorstände und Verwaltungsausschüsse der beteiligten Kleinbahnen.

3. Personen- und Güterverkehr.

Süddeutsche Eisenbahn-Gesellschaft.
Gemeinsamer Binnentarif für die Bregtalbahn, Kaiserstuhlbahn und Zell-Todtnauer Eisenbahn.

Am 15. Oktober l. J. tritt Nachtrag II in Kraft. Er enthält neben den bereits bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen neue Beförderungspreise für Arbeiter-Wochenkarten, Bestimmungen über Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts und Bestimmungen und Frachtsätze eines neuen Ausnahmetarifs 5 g für Steingrus (Steinsplitt) und Steinschutt (Abraum). Aufgehoben werden mit Gültigkeit vom 15. Dezember l. J. die Beförderungspreise für die Stationsverbindungen:

Bahlingen (Baden)-Breisach
Bahlingen (Baden)-Oberrotweil und
Sasbach (Rhein)-Breisach.

Darmstadt, 3. Oktober 1913. (2645)
Die Direktion.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Badisch-Württembergischer Personentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird der Tarif neu ausgegeben. Außer geringfügigen Erhöhungen einiger Fahrpreise infolge Änderung der Entfernungen und anderweiter Fahrpreisbildung sind auch einige ungangbare Verbindungen und Wege nicht mehr in den Tarif aufgenommen. Neu ist die Ausgabe von Monatskarten und von Arbeiterrückfahrkarten. Die Abfertigungsmöglichkeiten sind bedeutend erweitert worden.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß den Vorschriften in § 2 der Eisenbahnverkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 2. Oktober 1913. (2637)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

5. Verdingungen.

Verdingung von Hartkupfer- und Bronzedraht für die preußisch-hessischen Staatsbahnen.

20 000 kg Hartkupferdraht 2 mm Durchmesser,
16 000 kg Hartkupferdraht 2,5 mm Durchmesser,
15 000 kg Bronzedraht 2 mm Durchmesser,
2 000 kg Bronzedraht 3 mm Durchmesser,
20 000 kg Bronzedraht 3,5 mm Durchmesser.

Lieferbar vom Tage des Zuschlages ab monatlich ¼ der in Auftrag gegebenen Menge.

Die Angebotsbogen nebst Bedingungen sind in unserem Verwaltungsgebäude, Hallesches Ufer 35/36 (Zimmer 57), zur Einsichtnahme ausgelegt, oder können gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1 ℳ für den Angebotbogen nebst Bedingungen von dem „Allgemeinen Bureau“ des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts, Hallesches Ufer 35/36, bezogen werden.

Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Hartkupfer- und Bronzedraht“ versehen portofrei bis zum Eröffnungstermin am 21. Oktober 1913, vorm. 11 Uhr, an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 31. Oktober 1913.

Berlin SW. 11, 4. Oktober 1913. (2657)
Hallesches Ufer 35/36.
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

Verdingung von Werkstattsnutzhölzern in Brettern und Bohlen u. zwar: A. 33 817 cbm Kiefern in 98 Losen, 1943 cbm Fichten (Rottanne) in 13 Losen, 4060 cbm Eichen oder gleichartigen Hölzern (Harthölzern) in 25 Losen, 85 Kubikmeter Rotbuchen in 4 Losen, 319,5 Kubikmeter Weißbuchen in 7 Losen, 148,5 cbm Eschen in 6 Losen, 86 cbm Erlen in 8 Losen, 10 cbm Birken in 1 Lose, 186 cbm Pappeln in 4 Losen, 2370 Stück Stangen zu Hebebäumen in 1 Lose, B. 105 cbm Nußbaum in 9 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin, mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferzeiten. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. November 1913, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben für Nußbaum — spätestens bis zum Eröffnungstermin der Angebote —, an die im Angebotbogen B angegebene Adresse einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 12. November 1913, vormittags 10½ Uhr, im Rechnungsbureau, Materialien-Abteilung, Tempelhofer Ufer 28, III Treppen, Zimmer 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,40 ℳ für A und 50 ₰ für B, sowie 5 ₰ Bestellgeld in bar (Briefmarken sind ausgeschlossen) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Dezember 1913.

Berlin, 8. Oktober 1913. (2658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von
a) 128 500 cbm Steinschlag 1. Kl. sowie
b) 122 200 cbm Kies und Steinschlag 2. Klasse
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar — nicht in Briefmarken — für jedes Verdingungsheft zu a) oder b) von da bezogen werden.

Die Angebote sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu den Eröffnungsterminen versiegelt an unser Rechnungsbureau hier einzusenden und zwar die zu a) bis zum 3. November 1913, vormittags 11 Uhr und die zu b) bis zum 4. November 1913, vormittags 11 Uhr. — Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, 29. September 1913. (2648)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

K. Württemb. Staatseisenbahnen.
Verkauf
von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien — etwa 4000 Tonnen — sowie folgende gebrauchte, noch verwendbare Materialien und zwar 200 Tonnen Stahlschienen C, 17 t Unterlagsplatten, 110 t Stahllaschen und 32 t eiserne Schwellen werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen und Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt. Die Angebote sind spätestens bis

27. Oktober d. J. vormittags 11 Uhr,

hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungs-Verhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis zum 17. November d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 3. Oktober 1913. (2649)
K. Oberbaumaterialienverwaltung.

Die in dem Sammelmagazin in Gelsenkirchen-Wattenscheid, sowie in den Bezirken verschiedener Bahnmeistereien lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, Schwellen, Eisen- und Gußschrott usw. im Gesamtgewicht von etwa 11 500 Tonnen, sollen verkauft werden. Die Verdingungsunterlagen liegen beim Zentralbureau hierselbst, Bismarckplatz No. 1, zur Einsicht offen und können, solange der Vorrat reicht, gegen Einsendung von 50 Pfennig in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden. Mit der Aufschrift: „Gebot auf Ankauf abgängiger Oberbau- und Baumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 28. Oktober d. Js., vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion — Bismarckplatz No. 1 hierselbst — stattfindenden Eröffnungstermine einzusenden.

Zuschlagsfrist 14 Tage.

Essen, den 25. September 1913. (2638)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 80. | 15. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eröffnungsfeier der neuen Groß-Berliner Schnellbahnen.

Der 9. Oktober 1913 bedeutet einen wichtigen Merkstein in der Entwicklung des Groß-Berliner Schnellverkehrs. An diesem Tage wurde der neue Untergrundbahnhof Wittenbergplatz mit seinem den Mittelpunkt dieses Platzes einnehmenden Hochbau und die an ihn anschließenden Untergrundbahnen nach Dahlem mit den Stationen Nürnberger Platz, Hohenzollernplatz, Fehrbelliner Platz, Heidelberger Platz, Rüdesheimer Platz, Breitenbachplatz, Podbielskiallee, Dahlem Dorf und Thielplatz, und ferner die kurze Strecke Wittenbergplatz-Uhlandstraße in der Mitte des Kurfürstendamms eingeweiht, um am 12. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben zu werden. Die Länge der ersteren Bahnstrecke beträgt 8½ km, der anderen kurzen Strecke 1½ km. Der fast überall mit Hemmnissen der verschiedensten Art verbundene Bau hat eine Zeit von rund 2¼ Jahren in Anspruch genommen. Es waren nicht nur große technische Schwierigkeiten zu überwinden — der Untergrundbahnhof Wittenbergplatz mußte mit den beiden von da ausgehenden Abzweigungen ausgeführt werden, ohne daß der lebhafte Betrieb der bestehenden Untergrundbahn auch nur einen Augenblick gestört werden durfte —, in ihrer Weise ganz besonders verwickelt waren auch die Verwaltungs-, Finanz- und Rechtsfragen aller Art, deren Lösung bei der großen Zahl der beteiligten öffentlichen und privaten Körperschaften, der Behörden und Gemeinden trotz allseitigen guten Willens sich oft schwierig genug gestaltete.

Es wird an dieser Stelle über die baulichen und betrieblichen Einzelheiten der neuen Linien aus der berufenen Feder unseres hochgeschätzten Mitarbeiters, des Geheimen Baurats Kemmann, dessen Verdienste um das glücklich vollendete Werk bei der Feier durch Verleihung des eben angeführten Titels die wohlverdiente Anerkennung fanden, demnächst eingehend berichtet werden. Wir beschränken uns daher für heute auf eine Beschreibung der Eröffnungsfeier und die Wiedergabe unserer bei der nur kurze Aufenthalte bietenden Festfahrt gemachten flüchtigen Beobachtungen.

Die Einladungen zu der Feier waren von den 3 Bauherren der neuen Strecke ergangen, der Königlichen Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem, dem Magistrat der Stadt Berlin-Wilmersdorf und der Hochbahngesellschaft. Mehr als 500 Geladene versammelten sich von 3½ Uhr nachmittags an in dem prächtigen Innenraum des von Professor Grenander geschaffenen Bahnhofsgebäudes auf dem Wittenbergplatz. Die hohe Halle, die von einem Aufbau mit reichlichem Seitenlicht gekrönt ist, mutet durch ihre schönen Abmessungen und die Bekleidung mit fein abgetönten Majoliken besonders an; der Raum fand auch bei denen Bewunderung, die den Außenbau befehden, weil er das früher freie Straßenbild Kleiststraße-Wittenbergplatz-Tauentzienstraße notgedrungen zerstört hat. Dafür aber sind 2 neue schöne Straßenbilder geschaffen: die Kleiststraße mit dem Abschluß des Bahnhofsgebäudes auf dem Wittenbergplatz und die Tauentzienstraße mit demselben Abschluß auf der einen, der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche auf der anderen Seite.

Aus der Zahl der Festgäste können wir natürlich nur einige der hervorragendsten nennen: die Staatsminister Dr. Freiherr v. Schorlemer, v. Breitenbach, Dr. Sydow, Dr. v. Dallwitz und Dr. Lentze, den Oberpräsidenten v. Conrad, den Polizeipräsidenten v. Jagow, den Ministerialdirektor Brümmer als Vorsitzenden der genannten Kommission für Aufteilung von Dahlem, den Ministerialdirektor Hoff, den Regierungspräsidenten von der Schulenburg, den Eisenbahndirektionspräsidenten Rüdlin. Die beteiligten Landräte und Bürgermeister, Direktoren und Räte der Ministerien, Räte der Eisenbahndirektion Berlin, der Regierung in Potsdam, der Polizeipräsidien und sonstigen Behörden, Mitglieder der Stadt- und Gemeindevertretungen, Vertreter der Banken, der Industrie, der Technik und der Presse, die beteiligten Künstler, Ingenieure und Baumeister waren in großer Zahl erschienen.

Ehe die Fahrt angetreten wurde, hatte Staatsminister von Breitenbach auf einem der unteren Bahnsteige in einem engeren Kreise die aus Anlaß der Feier Allerhöchst verliehenen Auszeichnungen bekannt gemacht. Wir erwähnen die Verleihung des Titels als

Geheimer Baurat an die Herren Regierungsrat Kemmann, Bauräte Lauter und Bandekow, des Titels als Baurat an den Direktor Bousset von der Hochbahngesellschaft.

Die oben versammelten Festgäste begaben sich pünktlich um 3 Uhr 50 Min. über die breite bequeme Treppe zu dem nur 2,9 m tiefer liegenden Bahnsteig, von dem aus die Fahrt zur Endstation Thielplatz angetreten wurde. Zunächst werden die Gleise der alten Bahn nach dem Zoologischen Garten unterfahren. Einer der technischen und landschaftlichen Glanzpunkte der Bahn ist die Durchschneidung des anzulegenden Wilmersdorfer Seeparks mittels einer zweistöckigen Brücke, deren untere Fahrbahn die im Tunnel liegenden Gleise trägt, von denen aus der Blick durch die Öffnungen in seitwärts liegende Wandelhallen fällt. Diese ihrerseits gewähren durch eine geschmackvolle Säulenstellung den Ausblick auf den Park und seinen See. Die Wandelhallen werden einen Hauptanziehungspunkt dieses Parkes bilden. Diese Brücke, deren Besichtigung leider nicht möglich war, liegt dicht vor der Einfahrt in den Bahnhof Heidelberger Platz. Auf ihm wurde der erste kurze Aufenthalt genommen. Seine mächtigen auf granitnen Säulen ruhenden Kreuzgewölbe machen einen Eindruck, der mit dem Nützlichkeitsbau eines Untergrundbahnhofs wenig gemein hat und eher an die großen Gewölberäume unserer neuen Großstadt-Rathäuser erinnert. Diese Bauart deutet schon auf die tiefe Lage des Bahnhofs (9 m unter Geländehöhe); sie ist bedingt durch die Notwendigkeit der Unterführung der Ringbahn (unmittelbar am Bahnhof Schmargendorf). Neben der Fahrbahn liegt hier ein Gang, durch den man zu dem bereits jenseits der Ringbahn gelegenen Vorraum mit dem Südausgang des Bahnhofs zum Heidelberger Platz gelangt. Nach kurzer Weiterfahrt wird der Bahnhof Rüdesheimer Platz erreicht, der Gelegenheit gibt, den oben gelegenen Platz mit seinen gärtnerischen Schmuckanlagen und die um ihn liegenden, eine Gartenstadt neuesten Stils bildenden Häuserreihen zu besichtigen. Weiter folgt der Bahnhof am Breitenbachplatz, der, noch fast in freiem Felde gelegen, erst die Anfänge einer nun vermutlich rasch folgenden Bebauung zeigt. Nun tritt die Bahn aus dem Tunnel in den offenen Einschnitt, unterfährt an dem in diesem Einschnitt gelegenen Bahnhof Podbielskiallee die gleichnamige breite Prachtstraße, die vom neuen Botanischen Garten zum Grunewald führt, und erreicht den Bahnhof Dahlem Dorf, der in seinem Äußern vollkommen einem niederdeutschen Bauernhause gleicht und das behagliche Strohdach trägt, das dennoch völlig unverbrennlich ist. Eine Minute weiter und wir sind am Endpunkte der Fahrt, am Bahnhof Thielplatz angelangt. Der noch unbebaute Platz ist nach dem um die Entwicklung Dahlems hochverdienten Ministerialdirektor a. D. Exzellenz Thiel benannt, der zu den gefeiertsten Gästen des Festes gehörte. Der Bahnhof liegt im Einschnitt und gewährt nur einen Blick auf hohe, graue Erdwälle; um so größer war aller Überraschung, als man auf neu gezimmertem Holzsteg durch eine geräumige Kleiderablage in eine weite und lange, mit Fahnen und Girlanden reich geschmückte Festhalle gelangte, die in glänzendem elektrischen Lichte erstrahlte und in ihrem wirkungsvollen Innern nicht ahnen ließ, daß sie, nur zu diesem Fest errichtet, mit dessen Beendigung wieder vom Erdboden verschwinden solle. An langen weißen, mit Geschirr, Gläsern und Blumen reich besetzten Tafeln war für 520 Teilnehmer gedeckt. Jeder fand infolge eines sinnreichen alphabetischen Wegweisers in Verbindung mit bildlicher Darstellung der Tafeln rasch den ihm bestimmten Platz. An beiden Seiten der Halle waren weite Musikbühnen errichtet. Das bescheiden als „Imbiß“ bezeichnete reiche Festmahl begann. Seine vornehmste Weihe erhielt es durch die trefflichen vier Festreden, die ein großzügiges und geschlossenes Bild von dem jetzt vollendeten Werke und der Freude über sein glückliches Gelingen gaben und es von den verschiedensten Seiten beleuchteten.

Die Reihe der Trinksprüche wurde durch den Landwirtschaftsminister, Frhrn. v. Schorlemer, eröffnet. „Das im hellen Lichterglanz erstrahlende Festzelt erhebt sich,“ so führte er aus, „auf dem Boden der Königlichen Domäne Dahlem, ich heiße Sie aus diesem Anlaß als Chef der Domänenverwaltung herzlichst willkommen. Das landschaftliche Bild, welches bei dem gegenwärtigen Anblick unseren Augen sichtbar ist, hat sich im letzten Jahrzehnt sehr erheblich verändert. Es war am 1. April 1901, als der letzte Pächter der Domäne Dahlem seine Pacht aufgab und in diesem Augenblick im Landwirtschaftsministerium der Entschluß reifte, das Gebiet der Domäne zu einem Villengebiet zu gestalten und in diesem Gebiete auch diejenigen wissenschaftlichen Lehr- und Forschungsinstitute aufzunehmen, für welche in Groß-Berlin und der nächsten Umgegend ein Platz nicht mehr zu finden ist. Welche Entwicklung finden wir seit dem Jahre 1901? Damals hatte Dahlem — wenn ich recht unterrichtet bin — 194 Einwohner und heute 5212. Außerdem sind in Dahlem inzwischen 9 staatliche und 5 Reichsinstitute entstanden, deren Zahl sich noch vermehren wird. Es kann daher nicht wundernehmen, daß bei dieser Ausdehnung der Kolonie Dahlem auch das Bedürfnis hervortrat, in eine engere Verbindung mit Berlin und seinen Nachbarstädten zu kommen, und es ist den vereinten Bemühungen von Wilmersdorf und Dahlem zu danken, daß das große Werk zustande gekommen ist, dessen Eröffnung wir heute feiern, und ich hoffe, daß es von Nutzen sein möge, für das einmütige Zusammenwirken der beiden Vororte von Berlin in den Fragen, die für ihre Entwicklung gemeinschaftlich zu lösen sind.“

„Ich habe vorhin schon gesagt, wie groß die Entwicklung der Domäne Dahlem gewesen ist. Dahlem ist gewissermaßen ein Bild der Entwicklung, welche im preußischen Staat und in unserem deutschen Vaterlande auf allen Gebieten stattgefunden hat und vor allen Dingen in den Großstädten und nicht zuletzt in Berlin. Und diese Entwicklung nimmt ihren Anfang von den Taten Kaiser Wilhelm des Großen. Von dieser Zeit datiert der Aufschwung, und wir danken es vor allen Dingen seinem hohen Enkel, unserem jetzigen regierenden Kaiser, daß er so lange Jahre hindurch, trotz aller Anfeindungen und Stürme, uns den Frieden zu erhalten gewußt hat, unter dessen Schutze die in früheren Jahren ausgesäte Saat hat reifen können.“

Redner wies weiter darauf hin, wieviel die Kolonie Dahlem der Anregung und dem lebhaften Interesse des allverehrten Landesherrn zu danken habe, wie sehr er dem Werke bei allen möglichen Anlässen fördernd zur Seite gestanden habe. Ihm, dem Redner, und wohl allen Anwesenden sei es daher ein Herzensbedürfnis, dem Danke durch den Hochruf Ausdruck zu geben. Begeistert stimmte die Versammlung in das dreimalige Kaiserhoch ein.

Dann erhob sich Staatsminister v. Breitenbach zu einer Rede auf die drei Bauherren. „Den Abschluß großer Werke“, so führte er aus, „pflegen wir festlich zu begehen. Aber wohl bei keiner Weihe ist in der Festesstimmung ein so starker Unterton der Freude und der frohen Genugtuung über das erreichte Ziel, wie bei Vollendung großer Werke des Verkehrs. Und dieses ist natürlich, da die Freigabe des Geschaffenen für den Verkehr, insbesondere in einer Weltstadt, das Interesse ungezählter Tausende unserer Mitbürger berührt, für sie täglich und stündlich fühlbar wird im Sinne der Förderung ihrer wirtschaftlichen und sozialen Interessen, und wer wollte heute in Zweifel ziehen, daß die Untergrundbahnen und Schnellbahnen, die wir heute weihen, diesen Interessen dienen und sie fördern werden. Handelt es sich doch nicht allein darum, stärker besiedelte Stadtgegenden mit diesen vollkommensten Verkehrswegen des Großstadtverkehrs zu beglücken. Gerade die Charlottenburg-Wilmersdorf-Dahlemer Bahn will Träger einer fortschreitenden Bebauung sein, soll neue Stadtgebiete erschließen, insbesondere auch innerhalb eines Gebietes, das der Staat im Hinblick auf die ländliche Ruhe und Abgeschlossenheit für die Errichtung wissenschaftlicher Forschungsinstitute bestimmt hat, — soll alle diese Gebiete mit dem stark pulsierenden Leben der Reichshauptstadt in unmittelbare Verbindung bringen. Der Verkehr strebt nach Einheit und Einheitlichkeit. Dieses zu erreichen, ist für städtische Bahnen überall dort nicht schwer, wo ein Verkehrsunternehmen sich aufbaut auf einem in sich geschlossenen Organismus, wie dem eines Kommunalverbandes. Aber diese kommunale Einheit fehlte leider bei Begründung des

Unternehmens, das wir heute weihen. Der Zweckverband, auf den die Staatsregierung gerade nach dieser Richtung große Hoffnungen setzt, und von dem sie Ersprießliches, Nützliches erwartet, war zu jener Zeit noch nicht geschaffen. Kommunale Gegensätze standen sich schroff und unvermittelt gegenüber. An der Wiege unseres jungen Verkehrsriesen waren die Symbole des Friedens und der Eintracht nicht errichtet. Wenn trotz der Kriegsfanfaren, die kräftig und laut erklungen sind, es doch gelungen ist, einen Ausgleich herbeizuführen und die widerstreitenden Interessen zu versöhnen, so beruhte dies auch hier auf der Erkenntnis, daß Verkehrsnotwendigkeiten befriedigt werden müssen. Daß an diesem Ausgleich zielbewußte Männer mitgewirkt haben, war für mich eine besondere Freude. Den Beschluß der Gemeinden Wilmersdorf, Dahlem und Steglitz, einem Bahnhof und Platz im Zuge der Linie meinen Namen zu geben, buche ich auf das Konto dieser meiner Mitwirkung und er verpflichtet mich zu herzlichem Dank und ehrt mich und meine starken Mitarbeiter."

„Das Werk, welches in jahrelanger Arbeit und, wie ich feststellen muß, angesichts der großen technischen Schwierigkeiten, die zu überwinden waren, in erstaunlich kurzer Zeit geschaffen worden ist, haben wir heute geschaut. Es lobt seinen Meister. Still unter der Erde ist eine Arbeit in technischer Vollkommenheit geschaffen worden, die ein glänzendes Zeugnis für unsere deutsche Ingenieurkunst abgibt. Anerkennung verdienen und heischen die Männer, die hierbei Denker und Lenker gewesen sind, die mit Kopf und Hand das haben werden und entstehen lassen. Besonders bemerkenswert deucht mir, daß, obwohl drei Kommunen beteiligt waren und drei Bauherren mitwirkten, das Ganze wie aus einem Guß erscheint und doch jeder einzelne Teil seine Eigenart aufweist. Beginnend mit dem — ich muß es hier aussprechen — in harmonischen Formen geschaffenen Nützlichkeitsbau auf dem Wittenbergplatz (Lebhafter Beifall) bis zu den Bauten in reichster und reicher Architektur innerhalb der Stadt Wilmersdorf und zu dem Strohdach auf dem Gebiete von Dahlem, der dortigen ländlichen Bauart angepaßt, die uns dort glücklicherweise erhalten bleibt. Mögen die neuen Unternehmungen in Charlottenburg, Wilmersdorf und Dahlem den beteiligten Gemeinden, den Terraingesellschaften, die starke Mithelfer gewesen sind, den Erbauern und Bauherren und der betreibenden Gesellschaft nicht Quell der Sorge, sondern Freude sein, mögen sie blühen und gedeihen. Mögen sie erneuten Anstoß geben zu weiterem, kräftigem Ausbau des Schnell- und Untergrundbahnnetzes, dessen wir in der Reichshauptstadt über das Geschaffene hinaus dringend noch bedürftig sind, dessen Förderung sich alle angelegen lassen sein müssen, die es angeht, den Zweckverband in erster Linie, die Gemeinden, die vielerfahrene und hochverdiente Untergrundbahngesellschaft mit den ihr verbündeten Kapitalmächten und selbstverständlich auch die Behörden des Staates." Der Minister schloß mit einem den neuen Unternehmungen und den drei Bauherren zugerufenen Glückauf. Das daran geknüpfte Hoch wurde von der Versammlung lebhaft aufgenommen.

Oberbürgermeister Habermann dankte allen Mitwirkenden an dem Werke im Namen der Stadt Berlin-Wilmersdorf mit folgenden Worten: „Nach langwierigen Verhandlungen, nach arbeits- und sorgenreichen Vorbereitungen, nach mühevoller Durchführung der wohldurchdachten Pläne sehen wir heute das große und hochwichtige Unternehmen der Untergrundbahn in allen Teilen fertiggestellt und können jetzt mit Stolz und Freude die Eröffnung dieses weit über das Gebiet der beteiligten Gemeinden hinausragenden Bauwerks festlich begehen. Unsere Gemeinde kann sich getrost dieser Tat rühmen, sie gereicht ihr zur Ehre, zumal viele fast unüberwindliche Schwierigkeiten der Ausführung dieses bedeutsamen Unternehmens entgegenstanden. Daß die Schnellbahn, deren Weihe wir heute feiern, für die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung von Wilmersdorf und Dahlem von allergrößter Wichtigkeit ist, bedarf keines Beweises. Aber die Bahn hat nicht nur für Wilmersdorf und Dahlem ein erhebliches Interesse, es ist vielmehr ein Verkehrsmittel von Großberlin; darin liegt ihre Hauptbedeutung. Was hier gemeinschaftlich von Wilmersdorf, Dahlem und der Hochbahngesellschaft geschaffen worden ist, hat Wert für alle Bürger Großberlins und kommt zugute all denen, deren Interessensphäre über den Westen Berlins hinausreicht. So ist denn ein Werk entstanden, welches durch die Befriedigung aller wirtschaftlichen und Verkehrsbedürfnisse die Gewähr bietet, daß die großen Aufwendungen und dadurch geschaffenen großen Werte der Allgemeinheit reichen Nutzen bringen werden. Und zu der Freude über die Vollendung des Werkes gesellt sich ein Gefühl der Dankbarkeit. In erster Linie gebührt wärmster Dank den drei Verbündeten, der Königl. Kommission zur Aufteilung der Domäne Dahlem, der Hochbahngesellschaft und den beteiligten Terraingesellschaften, ohne deren lebhafte und energische Unterstützung die Durchführung des Unternehmens kaum möglich gewesen wäre. Herzlichen Dank ferner den städtischen Körperschaften von Wilmersdorf, die in weitsichtiger Erkenntnis und klarer Einsicht mit großer Majorität diesem wichtigen Projekt ihre Zustimmung erteilt und in hochherziger und opferwilliger Weise die Bewilligung der Baukosten beschlossen haben; Dank den Baumeistern, denen die Aufstellung des Projekts und die Leitung des Baues oblag; Dank der Deputation für die Untergrundbahn für ihre Hilfe und eifrige Mitarbeit, Dank endlich allen Ingenieuren, Technikern, Werkmeistern und Handwerkern, welche an diesem Werke mitgewirkt haben. Bewegten Herzens ergreife ich daher mein Glas und weihe es allen am Werke beteiligten Mithelfern." Auch diese Rede fand lebhaften Beifall und löste brausende Hochrufe aus.

Zum Schluß nahm der leitende Direktor der Hochbahn, Geheimer Baurat Wittig, das Wort, um den Vertretern der beteiligten Staatsbehörden seinen Dank auszusprechen: „Wenn die Züge über die fertige Bahn dahinrollen, so sind alle Schwierigkeiten und Kämpfe, die das Zustandebringen der Bahn verursacht hat, bald vergessen. Aber es tritt dann die Frage in den Vordergrund, wie wird sich der Wunsch, den der Herr Minister von Breitenbach für die Zukunft des Werkes so freundlich ausgesprochen hat, erfüllen — und dabei drängt sich eine nüchterne materielle Frage auf, eine Frage, die vielleicht nicht ganz in eine Feststimmung paßt, die aber doch von entscheidender Wichtigkeit ist, ja die Probe auf das Exempel bedeutet: Wie werden sich direkt oder indirekt die wirtschaftlichen Erfolge der Bahn gestalten und wie werden sich die für die neuen Bahnbauten angelegten 25 Millionen rentieren? Es ist vielleicht angezeigt, darüber zu sprechen, woher die bedeutenden Summen stammen, die für diese Strecken verbaut worden sind; es handelt sich hier um ein kräftiges Zusammenwirken von öffentlichem und privatem Kapital. Die Mittel für die Dahlemer Bahn sind vom Abgeordnetenhause bewilligt worden; für die Wilmersdorfer Bahn sind teils Kommunalmittel, nach Genehmigung von der Kommunalaufsichtsbehörde verwendet, zum erheblichen Teil aber ist es Privatkapital, das auf Grund reger, insbesondere von Herrn Kommerzienrat Haberland geführter Verhandlungen die Südwest-Terraingesellschaften aufgebracht haben. Wo aber fließt die Quelle für die Aufwendungen der Hochbahngesellschaft, für Kapitalien, die heute nicht weit von 150 Millionen entfernt sind und diese noch überschreiten werden? Sie werden aufgebracht lediglich durch das Vertrauen des Publikums zu dem Unternehmen und im Vertrauen auf die Erfahrungen der Deutschen Bank, die die notwendigen Finanzoperationen für die Hochbahngesellschaft durchführt. Aber noch ein anderes Moment tritt hinzu: Es besteht in unserem geordneten preußischen Staatswesen eben auch das Vertrauen, daß bei einem öffentlichen Unternehmen die Verwendung so bedeutender, dem Volksvermögen entnommener Mittel auf gesunder Grundlage erfolgt und daß Gefahren vermieden werden, die durch widerstreitende Interessen verschiedener Art leicht entstehen können. Derartige widerstreitende Interessen haben ja sicher eine Berechtigung; denn Kampf ist Leben. Daß aber die ringenden schaffensfreudigen Kräfte sich nicht gegenseitig aufreiben,

sondern vereinigt nach einer fruchtbaren Richtung hingelenkt werden, das sind die Aufgaben, bei denen, wie die Vergangenheit gezeigt hat, die staatliche Fürsorge wirksam eingreift. Je mehr sich diese Tätigkeit der allgemeinen Kenntnis entzieht, um so mehr ist es Pflicht, in einer Stunde, wie der heutigen, sie hervorzuheben."

„Die Hochbahngesellschaft, wenn ich für sie zunächst reden darf, ist in 15 jähriger Tätigkeit Zeuge solchen Wirkens der Staatsbehörden gewesen. Sie untersteht den kleinbahngesetzlichen Aufsichtsbehörden, dem Königlichen Polizeipräsidium, der Königlichen Eisenbahndirektion und an oberster Stelle dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten. Er kann auf das, was unter ihm auf dem kleinbahngesetzlichen Gebiete Groß-Berlins erreicht worden ist, wohl mit großer Zufriedenheit zurückblicken. Was fand er bei seinem Amtsantritt vor 7½ Jahren vor: Interessenkampf und Fehde in weitester Ausdehnung; Fehde in Berlin zwischen den Schnellbahnunternehmungen, der Großen Berliner Straßenbahn und der Stadtgemeinde Berlin und scharfe Fehde im Westen Groß-Berlins — den bekannten Schnellbahnkampf. — Der Friede zwischen der Großen Berliner Straßenbahn und der Stadt Berlin ist inzwischen geschlossen worden und auch dem Schnellbahnkampf ist der Friede gefolgt, dessen Frucht das große heute geweihte Werk ist. — Kämpfe anderer Art, die in der Zwischenzeit auftauchten, sind — man kann sagen — nicht an die Oberfläche gedrungen. Angesichts solcher Resultate wird man auf dem Gebiete des Kleinbahnwesens Groß-Berlins mit Recht von einer glücklichen Aera Breitenbach zu sprechen haben. Dem Herrn Minister gebührt der aufrichtige Dank aller Beteiligten."

„Im weiteren haben wir zu danken dem Herrn Königlichen Polizeipräsidenten, dem Herrn Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion und ihren Räten, die sich der umfangreichen und mühevollen Aufgaben bei dem Zustandebringen der Berliner Schnellbahnen Jahr um Jahr in so hingebender Weise annehmen. Ebenso darf ich zugleich im Namen der Domäne Dahlem und der Stadtgemeinde Wilmersdorf danken dem Herrn Oberpräsidenten, dem Herrn Regierungspräsidenten und ihren Räten für stets bereite Hilfe, den Herren Polizeipräsidenten von Charlottenburg und Wilmersdorf-Schöneberg." Geheimrat Wittig schloß mit einem Hoch auf die Vertreter der Staasbehörden, die das heute geweihte Werk so wirksam gefördert haben.

Wiederum durchbrauste das lebhafte dreimalige Hoch der großen Versammlung die weite Festhalle. Von nun an gab man sich der durch die Reden angeregten und durch Speise und Trank von auserlesener Güte aus des Weinhauses Rheingold Küche und Keller genährten echten Feststimmung hin. Schon bald nach 6 Uhr schlug für die höchsten Würdenträger die Abschiedsstunde, aber die Bemerkung auf dem Festprogramm, daß zur Rückfahrt von 6—10 Uhr Züge der Schnellbahn zum Wittenbergplatz abgelassen würden, lockte zu längerem Verweilen, und der Liebenswürdigkeit der Hochbahngesellschaft war es zu verdanken, daß noch weit über die angesetzte Bürgerstunde hinaus zahlreiche Festgäste verweilen durften, so daß der letzte stark besetzte Zug erst gegen Mitternacht auf dem Wittenbergplatz anlangte. Hier konnte man noch die Wirkung bewundern, die reiches elektrisches Licht in Verbindung mit den Farben der Wände in der Halle hervorzauberte.

Die ganze Feier stand unter dem Zeichen der Freude über den glücklichen Abschluß eines unendlich mühevollen Werkes, für dessen Gelingen alle daran Beteiligten ihre besten Kräfte, zähe und tüchtige Arbeit eingesetzt haben, das nun aber auch in seiner Weise Vollkommenes bietet.

In der Tat ist hier ein Werk vollendet, das in mancher Beziehung in der Welt einzig dasteht. Wie schon bei der früher eröffneten Teilstrecke zum Reichskanzlerplatz und Stadion, ist hier eine städtische Schnellbahn in fast noch unbebaute Gebiete geführt mit dem ausgesprochenen Zweck, die Besiedlung zu fördern und den Verkehr erst zu schaffen. Weder London noch Paris noch auch unseres Wissens die mit Untergrundbahnen versehenen amerikanischen Großstädte haben solchen Wagemut bei dieser sehr kostspieligen Bahngattung bewiesen, dort folgen solche Bahnen überall erst dem vorhandenen Verkehr, hier in Groß-Berlin sollen sie ihn erst hervorrufen. Ferner ist bei der Bahnanlage Wittenbergplatz-Thielplatz das Streben, nicht nur technisch Zweckmäßiges, sondern auch architektonisch Schönes zu schaffen, noch erheblich stärker betont, als bei den bisherigen Bauten der Hochbahn. Die einzelnen als Hochbauten ausgeführten Bahnhofsgebäude tragen im Äußern und Innern diesem Gedanken in höchst mannigfacher Art Rechnung; ganz neu ist aber hier seine Durchführung auch bei den Untergrundbahnhöfen, unter denen der oben kurz geschilderte Bahnhof Heidelberger Platz mit seinen Gewölben wohl an erster Stelle steht.

Zum Schluß sei der anmutigen Gabe gedacht, welche die Festteilnehmer auf ihrem Platze an der Tafel vorfanden: einer mit ausgezeichneten Bildern und Karten trefflich augestatteten Festschrift, die in knapper und klarer Fassung die Baugeschichte, die Linienführung, die Betriebseinrichtungen, die Betriebsweise, den Entwurf und die Bauausführung der neuen Strecken darstellt und ein sehr anschauliches Bild von den Schwierigkeiten des Baues sowohl wie von der Schönheit des Geschaffenen gewährt.

Groß-Berlin kann stolz sein auf das Werk, von dem wir hier gesprochen. Es ist ein neues, prächtiges Zeichen von dem großzügigen Geist, der die neueren Bauten und Unternehmungen der Reichshauptstadt durchweht. Möchte das Werk die Hoffnungen in reichem Maße erfüllen, mit denen seine Schöpfer es begonnen und glücklich durchgeführt haben! v. Mühlenfels.

Wohlfahrtseinrichtungen bei den niederländischen Eisenbahnen.

Dem II. internationalen Kongreß für Rettungswesen und Unfallkunde, der vom 9. bis 13. September 1913 in Wien getagt hat, hat das „Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe" eine Festnummer gewidmet, von deren Inhalt ein Aufsatz des Sanitätsinspektors Dr. Romeyn in Breda „Einiges über die Verhütung von Unfällen bei den niederländischen Eisenbahnen" das Interesse der Leser dieser Zeitschrift beanspruchen darf. Der Aufsatz ist umfassender als man nach seinem Titel annehmen sollte. Es fällt auf, daß der auf diesem Gebiete über reiche Erfahrungen verfügende und unter den Fachgenossen angesehene Verfasser die Fragen des eigentlichen Rettungswesens nur streift. Als beste Verhütungsmittel von Unfällen gibt er vier Gruppen an: 1. eine in jeder Hinsicht tadellose Gleisanlage, 2. ein durchaus taugliches Material, 3. ein auf alle Fälle berechnetes Sicherheitssystem, wobei alle Mittel, die Erfahrung und Technik an die Hand geben, zur Anwendung kommen müssen, 4. ein durchaus geschultes, gesundes und mit seiner materiellen Lage zufriedenes Personal. Er bespricht aber im weiteren Verlauf nicht die eigentlichen Sicherungsmaßnahmen, die bei den niederländischen Eisenbahnen zur Verhütung von Unfällen getroffen werden, sondern die Wohlfahrtseinrichtungen, die für das Personal der Eisenbahnen geschaffen sind und die allerdings letzten Endes auch den Erfolg haben, Unfälle zu verhüten.

Die Eisenbahngesellschaften, die die niederländischen Eisenbahnen betreiben, die Gesellschaft für den Betrieb der Staatseisenbahnen und die Holländische Eisenbahngesellschaft, haben dem Staat gegenüber die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß die Sicherheit des Betriebes bei ihren Eisenbahnen derjenigen bei den besten Eisenbahnen anderer Länder nicht nachsteht. Die Erfüllung dieser Verpflichtung wird durch ein Aufsichtsamt für die Eisenbahnen überwacht, das seine Beamten über das ganze Land verteilt hat.

Seitdem im Jahre 1903 ein Streik vorgekommen ist, sind die Arbeitsbedingungen und die Gehälter der Angestellten der niederländischen Eisenbahnen sehr verbessert worden. Es wurde damals ein Gesetz erlassen, das einen Streik der Eisenbahnangestellten für ein strafbares Vergehen erklärte und das eine Untersuchung der Verhältnisse der Eisenbahnangestellten anordnete. Den Eisenbahnangestellten ist dadurch die Möglichkeit genommen, durch einen Streik ihre Ansprüche auf bessere Arbeitsverhältnisse durchzusetzen, es sind ihnen aber so bedeutende Zugeständnisse gemacht worden, daß sie eine solche Bewegung gar nicht mehr nötig haben. Die Eisenbahnangestellten setzen sich aus guten Elementen zusammen, und die Stellen bei den Eisenbahnen sind sehr begehrt; die Arbeits-

bedingungen können also nicht drückend und der für die Arbeit gewährte Lohn muß auskömmlich sein.

Für den Fall, daß ein Angestellter der Eisenbahnen durch ein Unglück im Dienst arbeitsunfähig wird, wird ihm drei Monate lang sein voller Lohn gewährt; im nächsten halben Jahr wird er um ⅓, im folgenden Vierteljahr um die Hälfte gekürzt. Im zweiten Jahr seiner Dienstunfähigkeit erhält er den Ruhegehalt, der ihm zukommen würde, wenn er zu diesem Zeitpunkte in den Ruhestand träte. Den Empfängern des gekürzten Lohnes wird eine Zulage gewährt, die z. B. nach 36 jährigem Dienst dem Abzug gleichkommt, so daß ein älterer Arbeiter seinen vollen Lohn auch nach einem Unfall, der ihn arbeitsunfähig macht, weiter bezieht. Wie aus dem Gesagten schon hervorgeht, sind die Angestellten der Eisenbahnen ruhegehaltberechtigt. Für jedes Dienstjahr wird $^1/_{60}$ des Lohndurchschnitts der letzten 5 Jahre gewährt. Der Mindestsatz ist ⅔ des Gehalts, der Höchstsatz 4000 Gulden (6780 *M*). Das Gesetz über Betriebsunfälle schreibt vor, daß einem Arbeiter, der im Dienst verunglückt, von der Reichsversicherungsanstalt ärztliche Behandlung und eine Unterstützung gewährt werde. Diese Unterstützung, die bis zum 43. Tage nach dem Unfall gezahlt werden kann, beträgt 70 % des täglichen Arbeitslohnes. Bei dauernder Arbeitsunfähigkeit wird diese Entschädigung als Invalidenrente dauernd gewährt, bei teilweiser Arbeitsunfähigkeit mit einem entsprechenden Abzug. Bei einem Todesfall infolge eines Unfalles wird außer einem Sterbegeld, das den 30 fachen Betrag des Tagelohnes ausmacht, eine Hinterbliebenenrente gewährt, die z. B. für eine Witwe 30 %, für jedes Kind 15—20 % des Tagelohnes beträgt.

Die Urlaubsverhältnisse sind durch genaue Vorschriften geregelt, die eine Abstufung des Urlaubs je nach dem Range und Dienstalter vorsehen.

Werden den Eisenbahnangestellten Strafen auferlegt, die bei Geldbußen den Betrag von ¼ des Tagelohnes überschreiten oder im Verlust von drei oder mehr freien oder Urlaubstagen bestehen, oder wird der Angestellte ungerechtfertigterweise entlassen, so kann der Betreffende bei dem Schiedsgericht Berufung einlegen. Der Bestrafte und seine Gesellschaft ernennen je zwei Beisitzer zu diesem Schiedsgericht. Der Vorsitzende wird von den Beisitzern gewählt oder, falls sie sich nicht einigen können, vom Minister ernannt.

Die Dauer der Dienstzeiten ist durch eingehende Vorschriften geregelt, von deren Wirksamkeit nur die höheren Beamten und diejenigen der Direktionen und Inspektionen ausgenommen sind. Danach muß zwischen zwei Dienstschichten eine ununterbrochene Ruhezeit von 10 Stunden gewährt werden. Der Minister kann diese Ruhezeit bis zu 2 Stunden abkürzen; er hat jedoch von dieser Befugnis nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht; diese betrafen den Dienst von Bahnwärtern an Bahnstrecken mit schwachem Betriebe. Bei angestrengter, ununterbrochener Arbeit darf die Dienstzeit nicht länger als 10 Stunden am Tage, bei Signalwärtern, Weichenstellern und Verschiebearbeitern nicht länger als 12 Stunden dauern. Streckenwärter dürfen bis zu 16 Stunden beschäftigt werden; dies ist auch die oberste Grenze für alle anderen Angestellten, wobei noch die gesamte Dienstzeit in 14 aufeinanderfolgenden Tagen 160 Stunden nicht überschreiten darf. Die zur Einnahme der Mahlzeiten nötigen Pausen müssen während der Dienstzeit gewährt werden. Bahnwärterinnen dürfen keinen Nachtdienst tun. Jeder 2. oder 3. Sonntag ist mit vollen 24 Stunden freizulassen, außerdem müssen, wenn nur der 3. Sonntag freigegeben wird, im Jahre 9 Ruhetage zu 30 Stunden gewährt werden. Kann bei bestimmten Gruppen von Angestellten nur der 4. Sonntag dienstfrei sein, so müssen ihnen 13 Ruhetage zu 30 Stunden im Jahre gewährt werden.

Eine große Anzahl von Angestellten sind in Dienstwohnungen untergebracht; der Minister hat die Gesellschaften aufgefordert, darauf zu achten, daß die Dienstwohnungen allen billigen Anforderungen entsprechen.

Um den Alkoholgenuß zu bekämpfen, gewähren die holländischen Eisenbahnen der Vereinigung der enthaltsamen Eisenbahnangestellten einen jährlichen Beitrag von 1000 *M*.

Außer den schon genannten Sterbegeldern, erhalten die Eisenbahnangestellten auch einen Beitrag zu den Begräbniskosten, ferner ärztliche Behandlung auch für Frauen und Kinder, eine Unterstützung bei Geburten; auch zu Erholungsheimen geben die Eisenbahngesellschaften Beihilfen.

Beim Bebauen von kleinen Grundstücken zu eigener Nutznießung, bei der Bienenzucht u. dgl. unterstützen die Eisenbahngesellschaften ihre Angestellten mit Rat und Tat. Gemeinnützige Einrichtungen, die die Angestellten der Eisenbahn gegründet haben, werden von den Gesellschaften dadurch gefördert, daß sie ihnen Mittel dazu vorstrecken. Die für diese Anstalten nötigen Güter werden frachtfrei befördert. Zu Versammlungen werden Freifahrten gewährt.

Die Angestellten der niederländischen Eisenbahnen erfreuen sich also im wesentlichen derselben Fürsorge ihrer Gesellschaften wie diejenigen anderer Staaten.

Londoner Verkehrsfragen.

Eine Reihe bemerkenswerter Fragen des Groß-Londoner Verkehrs behandelt ein Aufsatz des Geheimrats Theodor Renaud im Juniheft der „Zeitschr. f. Kleinbahnen". Dem Verfasser hat als Quelle für seine Mitteilungen der vierte Jahresbericht der Verkehrsabteilung des Londoner Handelsamts gedient, einer Abteilung, die bekanntlich im Jahre 1907 zu dem Zwecke gebildet wurde, die umfassende Darstellung der Groß-Londoner Verhältnisse, welche die vom König im Jahre 1903 eingesetzte „Royal Commission" gegeben hatte, als Grundlage für alle künftigen Verkehrsverbesserungen auf dem Laufenden zu halten.

Im ersten Abschnitt des Aufsatzes sind die interessanten Erscheinungen dargestellt, welche die Beobachtung der Bevölkerungsbewegung in Groß-London im verflossenen Jahre zutage gefördert hat. Nach diesen Beobachtungen ist in der Bevölkerungszunahme während des letzten Jahrzehnts eine auffallende Verlangsamung eingetreten; außerdem fällt die ganze Zunahme während dieses Zeitraums noch auf den Außenring. Welchen Umfang die Bevölkerungsbewegung im nächsten Jahrzehnt haben und welche Richtungen sie im einzelnen einschlagen wird, dürfte wohl wesentlich von der Entwicklung der hauptstädtischen Verkehrsmittel in diesem Zeitraum abhängen. In dieser Hinsicht werde das kommende Jahrzehnt zunächst voraussichtlich die völlige Zurückdrängung des Pferdebetriebes auch bei den Omnibussen und damit eine wachsende Bedeutung dieses Verkehrsmittels bringen. Ferner werden die elektrischen Bahnen sowohl in betrieblicher als auch in baulicher Hinsicht noch manche Verbesserungen und Ergänzungen erfahren. In betrieblicher Hinsicht wird es sich um die Bildung kürzerer und daher leichterer und schnellerer Züge, um Anstrebung dichterer Zugfolge und um tunlichste Beseitigung unnötiger Betriebsverkettungen der Außenlinien auf den Gleisen des Stadtinnern handeln. In baulicher Hinsicht werden manche kleinen, aber wirkungsvollen Verbesserungen im Stadtinnern, wie z. B. die Verlängerung der Zentral-London-Bahn nach dem Bahnhof Liverpool Street und der Bakerloobahn nach dem Bahnhof Paddington, Hand in Hand gehen mit der Entstehung neuer und der Elektrisierung bestehender Linien in den Außengebieten. Weit in den Außenring hinein, sogar darüber hinaus, wird die elektrische Linie der London and North-Western-Bahn von Euston nach Watford (im Nordwesten) greifen, ein gleiches gilt von der genehmigten elektrischen Bahn von Goldersgreen über Egdware nach Rickmansworth. Ferner wird der zu Surrey (im Süden) gehörige Teil des Außenrings durch die elektrischen Bahnen nach Wimbledon und Sutton und durch die geplante Elektrisierung weiterer Strecken der London-Brighton und South-Coast-Bahn eine starke Vermehrung seiner Einwohnerzahl erfahren. Bei Betrachtung der Gesamtheit dieser mehr oder minder sicher bevorstehenden Verkehrsverbesserungen komme man zu dem Schlusse, daß sie zwar an sich nicht unbedeutend, aber, als Ganzes betrachtet, doch geringer sein werden als die des jetzt abgelaufenen Jahrzehnts.

Im zweiten Abschnitt seines Aufsatzes, der über Straßenanlagen und Straßenbenutzung handelt, bezeichnet es der Verfasser als ein Verdienst der Verkehrsabteilung des Londoner Handelsamts, daß sie in ihren Berichten immer von neuem auf die Notwendigkeit einer nach einheitlichen Gesichtspunkten geleiteten Entwicklung des Straßenbaus in Groß-London hinweist. Sie regt hierbei die Schaffung einer Zentralbehörde für den Groß-Londoner Straßenbau an, die innerhalb gewisser Grenzen ermächtigt sein müßte, Straßenpläne von allgemeinem Interesse auch gegen den Willen widerstrebender Einzelgemeinden sowie ferner die Bereitstellung allgemeiner Staatsmittel zur Unterstützung des Baus von Hauptverkehrsstraßen in solchen Bezirken durchzusetzen, denen ihrer örtlichen Beschaffenheit halber zurzeit nicht zugemutet werden kann, die Kosten der auf ihr Gebiet entfallenden Teile großer Straßenzüge allein zu tragen. Wie sich die Verkehrsabteilung die Neuanlagen und Verbesserungen in den Außenbezirken denkt, ist auf einer von ihr entworfenen Karte veranschaulicht, von der ein Abdruck dem Aufsatz beigefügt ist. Diese ist auf Grund sorgfältiger örtlicher Studien und Beobachtungen der Verkehrsverhältnisse angefertigt und soll von Jahr zu Jahr gewissenhaft nachgeprüft werden.

Im letzten Abschnitt behandelt der Verfasser die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs auf den Straßen: Droschken, Omnibusse und Straßenbahnen. Die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in Groß-London wächst von Jahr zu Jahr bedeutend. An diesem Wachstum sind indessen die einzelnen Arten von Beförderungsmitteln ziemlich ungleich beteiligt. Die Londoner Motordroschken stehen im Wettbewerb mit allen anderen Beförderungsmitteln, selbst mit den Eisenbahnen, die Autoomnibusse und Straßenbahnen mit den Schnellbahnen und einzelnen Strecken der großen Eisenbahngesellschaften. Am geringsten ist der Wettbewerb zwischen Omnibussen und Straßenbahnen, weil die Straßen des inneren London für Straßenbahngleise keinen Raum bieten und sich daher die Verkehrsgebiete dieser beiden Beförderungsmittel nicht decken. Die Autodroschken stehen zumeist im Eigentum größerer Gesellschaften. Die Motoromnibusse Groß-Londons sind in der Hand von 5 Gesellschaften,deren bei weitem größte die London General Omnibus Company ist, der im Juli 1911 allein 1400 von im ganzen 1550 Motoromnibussen gehörten. Unter dem Wettbewerb der Omnibusse haben namentlich die Central-London- und die Piccadilly-Bahn zu leiden. Nach den von der Verkehrsabteilung im Sommer 1911 angestellten Beobachtungen ist die Geschwindigkeit der Motoromnibusse auf den Straßen, in denen auch elektrische Straßenbahnen verkehren, im Durchschnitt größer als die der Straßenbahnen. An Straßenbahnwagen waren Ende 1910 in Groß-London 2531 in Betrieb, darunter noch 120 für Pferdebetrieb. Die gewaltige Verkehrszunahme auf den Straßenbahnen geht daraus hervor, daß die Zahl der Reisenden von rd. 394 Millionen im Jahre 1903 auf rd. 764 Millionen im Jahre 1910 gestiegen ist, während die Bevölkerung in der Zwischenzeit sich nur um 470 000 Menschen vermehrt hat. Die im Aufsatz wiedergegebene Übersicht über die finanziellen Ergebnisse der Grafschaftsbahnen[1]) läßt eine gesunde und kräftige Entwicklung erkennen. Wenn trotzdem die Einnahmen,auf die Betriebseinheit zurückgeführt, ab-, die Ausgaben aber zunahmen, so ist der Grund für diese Erscheinung wohl darin zu suchen, daß diese Straßenbahnen im Besitze eines Selbstverwaltungskörpers, der Grafschaft, stehen und mit der Zeit die Zahl der im öffentlichen Interesse erbauten, noch unergiebigen Linien immer größer wird. Von den Straßenbahnen des Außenrings sind die im Privatbetrieb stehenden sowohl nach der Streckenlänge als auch nach der Größe ihres Verkehrs weitaus die bedeutendsten.

Wie schon erwähnt wurde, haben unter dem Wettbewerb der Straßenbahnen hauptsächlich die Vorortstrecken der großen Eisenbahngesellschaften zu leiden. Dieser Wettbewerb gestaltet sich um so schärfer, je kürzer die im Wettbewerb stehende Vorortstrecke ist. Wie schwer dieser Druck auf den Eisenbahngesellschaften lastet, geht aus ihren statistischen Ergebnissen hervor, deren Zahlen gebieterisch auf die ernsten Aufgaben hinweisen, die den Gesellschaften erwachsen, wenn sie nicht an der Verkümmerung ihres Vorortverkehrs dauernd Schaden nehmen wollen. Die erste Bahn, die durch Elektrisierung einzelner Strecken umfassende Maßnahmen dagegen ergriffen hat, ist die London-Brighton and South Coast Bahn, deren dem Berliner Südring vergleichbare Südlondonlinie ganz besonders stark durch den Wettbewerb der Straßenbahnen bedroht war. Der im Jahre 1909 vollendeten Elektrisierung dieser Linie ist bekanntlich im Jahre 1911 die Strecke von Battersea Park über Crystal Palace nach Selhurst bei Croydon gefolgt, die, gleich der vorher genannten, befriedigende Betriebsergebnisse gezeitigt haben soll. Ihr wird zunächst die Elektrisierung der Strecke Tulse Hill-Peckham Rye und, bei andauernden Erfolgen, sicherlich später auch diejenige der Hauptstrecke nach Brighton folgen. Auch die anderen großen Eisenbahngesellschaften beschäftigen sich ernsthaft mit der Elektrisierungsfrage. Über die hiermit zusammenhängenden Fragen sind die Leser dieser Zeitung durch einige, der bewährten Feder des Geheimrat Kemmann entstammende Aufsätze hinreichend unterrichtet worden. Da.

[1]) Als „Grafschaft" wird hier das eigentliche London mit der City und Westminster als Kern, um den sich 27 andere Stadtgemeinden lagern, bezeichnet; den Außenring bildet eine Gruppe von rd. 140 Selbstverwaltungskörpern, die außerhalb der Grafschaft in einem Umkreis von von etwa 20 km um den Mittelpunkt der Stadt gelegen sind.

Der Rhein-Nordseekanal vom verkehrspolitischen Standpunkte

bildete den Gegenstand eines bemerkenswerten Vortrages, den Prof. Wirminghaus, Syndikus der Handelskammer zu Cöln, vor einiger Zeit auf einer Versammlung des „Vereins deutsche Rheinmündung" gehalten hat. Wie dem als Beilage zum Jahresbericht der Handelskammer (Heft 1, 1913) im Verlag der Du Mont-Schauberg'schen Buchhandlung zu Cöln im Druck erschienenen Vortrage zu entnehmen ist, bemerkte der Vortragende zunächst, daß ein Problem, wie das vorliegende, dessen Verwirklichung Hunderte von Millionen erfordert, auch vom verkehrspolitischen Standpunkt aus nicht im Handumdrehen gelöst werden kann. Vor einer einigermaßen abschließenden wirtschafts- und verkehrspolitischen Beurteilung dieser Frage müßten erst noch weitere technische Vorarbeiten und Voruntersuchungen über den verkehrswirtschaftlichen Wert des Kanals eine festere Unterlage zur Beurteilung des Projekts im Sinne des Erreichbaren schaffen. Wenn das Erreichbare im Auge behalten wird, nicht Sonderinteressen die Oberhand gewinnen, und namentlich auch die allgemeinen Staatsinteressen volle Berücksichtigung finden, würden die auf Schaffung eines Rhein-Nordsee-Kanals gerichteten Bestrebungen um so eher zum Ziele gelangen können. Der Vortragende gab sodann einen kurz gefaßten Überblick über die bisherigen Erörterungen und Bemühungen zugunsten der Verwirklichung des Projektes, wobei er auch auf eine Anregung des Privatdozenten Dr. Busz in Münster (Westf.) einging. der vor kurzem die Ursachen dieser Frage und die Möglichkeiten ihrer Lösung untersucht hat und, unter Verwerfung der beiden bekannten Projekte der Bauräte Herzberg und Taaks und des Ingenieurs Rosemeyer teils aus technischen. teils aus wirtschaftlichen Gründen, für einen für große Seeschiffe mit einem Tiefgang bis wenigstens 9 m berechneten Kanal eintritt, der möglichst schleusenfrei von Emden bis Duisburg geführt werden soll und dessen Baukosten auf etwa 725 Millionen berechnet werden, die eine Verzinsung durch Abgaben finden sollen. Das Herzberg-Taakssche Projekt dürfte nach Ansicht des Vortragenden jedoch noch am ehesten Aussicht auf Verwirklichung haben, zumal der Kanal in dieser Gestalt auch die geringste Verschiebung bestehender wirtschaftlicher Kräfteverhältnisse bedeuten würde. Bekanntlich hat sich der preußische Eisenbahnminister in der Sitzung des Abgeordnetenhauses am 10. Februar d. J. gleichfalls für die Weiterverfolgung dieses Projektes ausgesprochen. In seinen weiteren Ausführungen. die sich auch mit dem Interesse Emdens an der Frage beschäftigen, stellte der Vortragende fest, daß die zu gunsten eines Rhein-Nordsee-Kanals in Betracht kommenden Momente in neuerer Zeit sich außerordentlich verstärkt haben und auch tatsächlich eine Reihe sehr gewichtiger Erwägungen auf die Schaffung eines solchen hinführen, Erwägungen, die zum Teil dem berechtigten Bestreben deutscher Kreise nach stärkerer nationalwirtschaftlicher Beteiligung am Rheinverkehr durch Schaffung einer eigenen deutschen Mündung, nicht zum wenigsten aber u. a. auch dem besonderen Umstand entspringen, daß die außerordentliche Steigerung der Beförderungsmengen auf dem Rhein (der Verkehr hat sich seit 1875, in Tonnenkilometern berechnet, verzehnfacht) und die Vergrößerung der Schiffsgefäße den Wunsch nach einer Verbesserung des Fahrwassers des Rheins, insbesondere auch auf der niederrheinisch-holländischen Strecke rechtfertigen. Da der Verwirklichung dieses Strebens nach einer angemessenen Vertiefung des Unterrheins aber mehr oder minder schwerwiegende Hemmungen entgegenstehen, so muß eine andere Lösung dieses Problems, und zwar im Sinne einer Verbindung des Rheins mit der deutschen Nordsee verlockend erscheinen, schon wenn mit ihr das erreicht würde, was von der Unterrheinvertiefung erwartet wurde. Die Frage, welche Größe etwa einem solchen Kanal zu geben wäre, beantwortete der Vortragende dahin, daß nur ein möglichst leistungsfähiger Großschiffahrtskanal in Betracht zu ziehen ist mit solchen Vorteilen. daß demgegenüber die Beeinträchtigung des Rhein-Dortmund-Ems-Kanals auf deutschem Boden zurückzutreten hätte. Diese Vorteile würden in den möglichst großen Abmessungen des Kanals, in der stets gleichen Fahrwassertiefe und in den kulturellen Vorteilen für das vom Kanal durchzogene, jetzt großenteils brachliegende Land zu suchen sein. Im Zusammenhang mit dieser Frage wies der Vortragende auch auf die Forderungen hin, die an die Kanalabmessungen in Berücksichtigung der steten Steigerung der Tragfähigkeit der Rhein-See-Dampfer zu stellen sein würden. Schließlich erörterte er kurz die Abgabenfrage. Nach seiner Überzeugung wird das Gelingen des Unternehmens oder mit anderen Worten die Sicherung eines angemessenen Verkehrs erst dann gewährleistet sein, wenn zunächst wenigstens mit der vollen Abgabenfreiheit gerechnet wird, was — trotz aller wirtschaftlichen Berechtigung des finanziellen Grundsatzes der Unkostendeckung von Stromverbesserungen und Kanalbauten durch Abgaben — geschehen dürfe, wenn es sich, wie hier, um ein nationales Werk von allgemeinster Bedeutung handelt. Zum allermindesten müßte die Abgabenfrage gegenüber dem allgemeinen nationalwirtschaftlichen Moment so zurücktreten, daß ihr eine ausschlaggebende Bedeutung bei der Beurteilung der verkehrswirtschaftlichen Zukunft des Kanals nicht zukommt.

Nachrichten.

Deutschland.

— Urlaub und freie Fahrt für Eisenbahnbedienstete zu dem Eilbotenlauf der deutschen Turnerschaft aus Anlaß der Einweihung des Völkerschlachtdenkmals. Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers kann den Eisenbahnbediensteten, die als Mitglieder von Turnvereinen an dem in den Tagen vom 16.—18. d. Mts. von der deutschen Turnerschaft veranstalteten Eilbotenlauf teilnehmen wollen, zu diesem Zwecke Urlaub für einen dieser Tage — den Arbeitern und Hilfsunterbeamten unter Fortgewährung des Lohnes — sowie freie Fahrt bewilligt werden.

— Sitzungen von Bezirkseisenbahnräten. Auf der Tagesordnung für die auf den 22. d. M., vormittags 10½ Uhr, in Erfurt anberaumte ordentliche Sitzung des Bezirkseisenbahnrats für die Eisenbahndirektionsbezirke Erfurt und Halle (Saale) stehen folgende Beratungsgegenstände: Geschäftliche Angelegenheiten des Bezirkseisenbahnrats, Mitteilungen über verschiedene in der Sitzung des Bezirkseisenbahnrats vom 21. Mai d. J. verhandelte Gegenstände sowie über den Fahrplan vom 1. Oktober d. J. und Besprechung des am 1. Mai 1914 in Kraft tretenden Fahrplans, ferner Erörterung der seit der letzten Sitzung des Bezirkseisenbahnrats eingetretenen oder in Aussicht genommenen Erleichterungen und Neuerungen im Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr und Beschlußfassung über Zeit und Ort der nächsten Sitzung des ständigen Ausschusses und der nächsten ordentlichen Sitzung. In der am gleichen Tage und ebenfalls in Erfurt, mittags 12 Uhr, stattfindenden XI. gemeinschaftlichen Sitzung der Bezirkseisenbahnräte Erfurt-Halle (Saale) und Magdeburg findet die Wahl des Vorsitzenden für die gemeinsame Sitzung und die Ersatzwahl eines Mitglieds des Landeseisenbahnrats aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft statt.

— Der neue Hauptbahnhof Barmen wurde am 10. d. M. mit den ersten Frühzügen dem Verkehr übergeben. Der neue Bahnhof ist infolge der Herstellung des dritten und vierten Streckengleises auf der Strecke Barmen-Rittershausen-Vohwinkel erforderlich geworden. Die Baukosten betragen 480 000 *M*. Die 100 m lange Hauptfassade ist in Muschelkalkstein ausgeführt. Sie lehnt sich an einfache klassische Formen an und wirkt infolgedessen sehr eindrucksvoll. Die geräumige Schalterhalle wie die Wartesäle halten sich in ruhigen architektonischen Formen und wirken hauptsächlich durch lebhafte Farbentönung. Der Vorplatz soll eine künstlerische Ausgestaltung erfahren.

— Reinickendorf-Liebenwalde-Groß-Schönebecker Eisenbahn. In der Generalversammlung wurde der Abschluß für 1912/13 genehmigt. Einschließlich 71 827 *M* (3369 *M*) Garantiezuschuß des früheren Betriebspächters ergibt sich ein Überschuß von 156 653 Mark, aus dem wieder je 4 % Dividende auf die Lit. A- und die Lit. B-Aktien, gleich 113 200 *M* bzw. 36 000 *M*, ausgeschüttet und 5203 *M* dem Bilanzreservefonds überwiesen werden. Da die Zuschußleistung des früheren Betriebspächters am 1. April 1913 abgelaufen ist, muß für das laufende Jahr mit einer niedrigeren Dividende gerechnet werden, zumal da im gegenwärtigen Betriebsjahre, nach den Erklärungen der Verwaltung, nur eine geringere Steigerung in den Einnahmen zu erwarten ist und die Ausgaben kaum eine Verringerung erfahren können. Der Betrieb wird von der Gesellschaft jetzt für eigene Rechnung geführt. Zwecks Zurückzahlung der von dem früheren Betriebspächter für Erweiterungen und Ergänzung des Bahnkörpers verausgabten 337 200 bzw. 24 000 *M* sowie zur Bereitstellung von Mitteln für noch in Aussicht stehende Erweiterungsbauten hat die Gesellschaft beim Kreise Niederbarnim und dem Provinzialverbande Brandenburg eine 5 proz. Anleihe in Höhe von 500 000 *M* aufgenommen. In der Versammlung wurde von einem Aktionär der Antrag gestellt, bei den voraussichtlich nicht übermäßig günstigen Betriebsergebnissen für die Folge die Auffüllung des Bilanzreservefonds aus dem Tilgungsbetrage der 4½ proz. Obligationen zu entnehmen. Dieser Antrag wurde mit 1656 gegen 412 Stimmen abgelehnt.

— Berliner Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln. Wie die „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Ztg." schreibt, wird bei der von der A. E.-G. im Norden Berlins zu errichtenden neuen Hochbahnstrecke der genannten Schnellbahn der Bahnkörper nicht, wie sonst bei der Hoch- und Untergrundbahn, auf zwei Seitenpfeilern, sonden nur auf einem Mittelpfeiler ruhen; eine solche Ausführung ist bei einzelnen Neuyorker Hochbahnstrecken mit Erfolg angewandt. Durch sie wird der Straßendamm weniger verschmälert als bei der Aufstellung doppelter Tragepfeiler. Die in der Schweden-, Bad- und Brunnenstraße liegenden Straßenbahngleise werden sodann etwas weiter auseinandergelegt. Die auf der Mitte des Straßendamms stehenden Tragepfeiler werden auf den Fahrverkehr insofern günstig einwirken, als dann die Wagen nur noch die rechte Dammseite benutzen werden. An einzelnen Stellen, wie Ecke Schwedenund Christianiastraße, Badstraße zwischen Pank- und Bastianstraße und am Bahnhof Gesundbrunnen, wo Bahnhöfe errichtet werden, werden aber Seitenpfeiler verwandt, um nicht nur den Bahnkörper, sondern auch die Bahnsteige und Wände der Bahnhöfe zu tragen.

— Steinhuder Meer-Bahn. In dem am 30. Juni d. J. abgeschlossenen 15. Geschäftsjahre sind 402 757 (im Vorjahre 371 474) Personen und 192 849 (i. V. 191 438) t Güter befördert. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr betragen 160 424 Mark (i. V. 149 271 *M*), aus dem Güterverkehre 207 983 (198 639) Mark, die sonstigen Einnahmen 11 136 (9251) *M*, zusammen 379 543 (357 161) *M*. Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 233 963 (203 451) *M*, das sind 61,64 (56,93) % der Betriebseinnahmen. Der Betriebsüberschuß beträgt 145 580 (153 810) *M*. Es wird eine Dividende von 2 ½ % (wie im Vorjahre) verteilt werden.

— Zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen. Wir hatten zuletzt in Nr. 41 S. 674 d. Ztg. über Beschlüsse der Zweiten Kammer des württembergischen Landtags zu dieser Frage berichtet. Dagegen ist es bisher versäumt worden, über die abweichenden Beschlüsse der Ersten Kammer und über die bei diesem Anlaß vom Ministerpräsidenten Dr. v. Weizsäcker abgegebenen wichtigen Erklärungen zu berichten. Wir holen jetzt das Versäumte nach und folgen dabei der Wiedergabe in Heft 2 von „Handel und Gewerbe".

Die württembergische Erste Kammer beschloß am 30. Juni, in Abweichung von dem Beschlusse der Zweiten Kammer „die Königliche Staatsregierung zu ersuchen: 1. die Errichtung einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft sämtlicher deutschen Staatseisenbahnen als erstrebenswertes Ziel im Auge zu behalten und zu gegebener Zeit nach Tunlichkeit zu fördern, zunächst aber insbesondere darauf hinzuwirken, 2. daß Umleitungen im Güterverkehr, als dem Sinn des Art. 42 der Reichsverfassung widersprechend, nicht zugelassen werden".

Aus der Rede des Ministerpräsidenten sei folgendes im Wortlaut mitgeteilt: „Das andere Haus hat sich für den Ausbau der Betriebsmittelgemeinschaft ausgesprochen. Ich habe diesem Antrag, als er im anderen Hause gestellt war, meinerseits keinen Widerspruch entgegengesetzt, und zwar deshalb, weil dieser Gedanke das ursprüngliche Ziel der Vorschläge der wüttembergischen Regierung war. Immerhin läßt sich nicht verkennen, daß durch die Staatsbahnwagengemeinschaft der Gedanke der Betriebsmittelgemeinschaft im wesentlichen bereits erfüllt ist, und daß die Vergemeinschaftlichung der übrigen, nicht in die Staatsbahnwagengemeinschaft fallenden Betriebsmittel von sekundärer Bedeutung ist, ja für sich allein sogar gewisse Bedenken hat, die ich hier nicht aufführen will. Ich habe nun aber meinerseits auch kein Bedenken zu erheben gegen den Vorschlag Ihres Ausschusses, der eine Betriebs- und Finanzgemeinschaft sämtlicher deutschen Staatseisenbahnen als erstrebenswertes Ziel vorschlägt. Die Lage, in der wir uns zurzeit befinden, ist hier nicht nur durch die Wendung gekennzeichnet, daß es sich um ein erstrebenswertes Ziel handele, sondern auch dadurch, daß in dem Antrag Ihres Ausschusses bei Übergang von Ziffer 1 zu Ziffer 2 das Wort „zunächst" gebraucht ist. „Zunächst" soll hingewirkt werden auf bestimmte Einzelheiten, nämlich auf das Verbot von Umleitungen oder, wie sich der Geheime Kommerzienrat Schiedmayer mit Recht ausgedrückt hat, von Umleitungen unwirtschaftlicher Art; denn nicht jede Umleitung ist unwirtschaftlicher Natur. Weiter ist dann noch die Rede von der Ausbildung des Durchgangsverkehrs. Diese Gestaltung Ihrer Anträge zeigt, daß, ich möchte sagen, der psychologische Moment für die Durchsetzung der Einheitsbestrebungen im großen Stil im Augenblick nicht vorhanden ist. Er wurde von den süddeutschen Staaten vor einigen Dezennien verpaßt, er ist vorhanden gewesen und infolge widriger Umstände nicht ausgenutzt worden vor sieben oder acht Jahren. Also im Augenblick geht das praktische Ziel auf einzelne Fortschritte, aber einzelne Fortschritte werden wir betrachten müssen unter dem Gesichtspunkt des letzten Zieles. . . . Ich halte auch dafür, daß nicht die finanzielle Frage in den Vordergrund gestellt werden darf, nämlich die Frage, als ob nun gerade Württemberg aus den größeren Betriebsergebnissen anderer Eisenbahnverwaltungen einen direkten und unmittelbaren Gewinn ziehen müsse. Aber so viel ist doch richtig, daß in einem größeren Gebiet eine Ausgleichung stattfinden kann und daß infolge davon ganz von selbst auch begründete Wünsche eher zum Ziele kommen. Es war vorhin die Rede von Nebenbahnen. Ich will gewiß nicht bestreiten, daß wir schon Nebenbahnen gebaut haben, die nicht rentabel sind und es voraussichtlich auch nicht werden. Aber

diese Nebenbahnen sind eben schließlich gebaut worden, weil das ganze Land es erträgt, dem betreffenden Landesteil den Vorteil zuzuwenden, und so wäre es auch im ganzen großen deutschen Eisenbahngebiet. Ich bin überzeugt, daß eine billige, gerechte Ausgleichung auf den verschiedensten Punkten im Eisenbahnwesen dann möglich sein wird, wenn eine Verwaltung nach einheitlichen Grundsätzen möglich ist. Ich habe schon im anderen Hause gesagt, Deutschland ist ein einheitliches Wirtschaftgebiet geworden, und bei der eminenten Bedeutung des Eisenbahnwesens für die wirtschaftliche Entwicklung, glaube ich, kann auch der Gedanke gar nicht abgewiesen werden, daß, von dieser wirtschaftlichen Einheit ausgehend, auch eine einheitlichere Gestaltung des Eisenbahnwesens sich entwickeln muß. — Man hat darauf hingewiesen, daß in dieser Stunde in dem Reichstag ganz neue steuerliche Grundsätze zur gesetzgeberischen Verabschiedung geführt werden. Nun, ich hoffe zwar, daß dieser Schritt auf dem Gebiete direkter Reichssteuern nicht etwa weitere Schritte nach sich ziehen wird, aber Tatsache ist es, daß wir auf dem direkten Steuergebiet einen Eingriff des Reiches in die Verhältnisse der Einzelstaaten erfahren haben. Um so mehr halte ich es für notwendig, daß auf dem wirtschaftlichen, auf dem nationalökonomischen Gebiete die Möglichkeit immer mehr geschaffen wird, diejenigen Ausgleichungen zu erreichen, die die besonderen Verhältnisse des Einzelstaates gegenüber dem großen Ganzen erfordern."

— **Ein Verkehrspraktikum**, und zwar besonders aus dem Eisenbahngebiet, wird an der Handels-Hochschule Berlin auch in diesem Winterhalbjahr Bureaudirektor Hoffmann abhalten. Nach einem geschichtlichen Rückblick kommen dabei zur Behandlung die Organisation der Eisenbahnen, das Gütertarifsystem, die Eisenbahn-Verkehrsordnung, das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, die deutschen Binnen- und Verbandsgütertarife, ferner die auf den Eisenbahnverkehr bezüglichen zoll- und steuergesetzlichen Bestimmungen usw. Besonderes Gewicht soll in diesen Übungen auf die Unterweisung in der praktischen Handhabung der Tarife gelegt werden. Das Praktikum findet vom 29. Oktober ab an jedem Mittwochabend von 8—9 Uhr statt. Nähere Auskunft erteilt das Sekretariat der Handels-Hochschule, Spandauer Str. 1.

— **Jubiläumsstiftung des preußischen Staatseisenbahnerverbandes.** Durch die großzügige Bewilligung des 3 Millionenfonds für die Einführung der Verbandskrankenkasse ist es bekanntlich erst allen alten Eisenbahnarbeitern ermöglicht geworden, gegen geringen Beitrag den Gesamtarbeitsverdienst auch in Krankheitsfällen sich zu sichern. Deshalb fühlte sich der Verband, als berufenster Vertreter der Eisenbahnbediensteten aller Stände, bei dem jetzigen Regierungsjubiläum des Kaisers und Königs in erster Linie verpflichtet, seinen Dank und seine Treue zu betätigen. Auf Anregung des Verbandsausschusses hatte daher der diesjährige Verbandstag in Mainz einstimmig beschlossen, einen Betrag von 25 000 ℳ aus seinem Vermögen als Grundstock für eine Stiftung bereitzustellen und die Verbandsvereine zu ersuchen, sich gleichfalls mit Geldbeträgen aus ihren Vermögensbeständen, unter Ausschaltung der Veranstaltung besonderer Sammlungen unter den Vereinsmitgliedern, zu beteiligen. Nach dem Beschluß des Verbandstages sollte der preußische Eisenbahnminister gebeten werden, diese Stiftung, wenn angängig, zur Errichtung eines Knabenhorts, falls dies zurzeit aber nicht zweckmäßig erscheinen sollte, für Zwecke der Familienfürsorge zu genehmigen. Wie nun die „Eisenbahn" mitteilt steht nach der hierauf ergangenen Entscheidung des Ministers der Erfüllung des Wunsches, durch Begründung eines Knabenhortes für die Söhne von Eisenbahnbediensteten in gleicher Weise zu sorgen, wie es für die Mädchen durch den Töchterhort geschieht, zurzeit das Bedenken entgegen, daß hierdurch ohne Zweifel die weitere Entwicklung des Töchterhorts, der noch für mehrere Jahre darauf angewiesen bleibt, eine Steigerung seiner Einnahmen durch Sammlungen zu erzielen, ungünstig beeinflußt würde. Denn auch der Knabenhort würde, da der Verband ihm nicht sogleich ein der wirksamen Förderung des Stiftungszwecks genügendes Vermögen zu überweisen vermag, auf den Ertrag von Sammlungen angewiesen sein. Wenn aber Knaben- und Töchterhort sich hierin teilen müßten, so würde die eine Stiftung die Entwicklung der anderen hemmen und beide würden Schaden nehmen. Wirksamer wäre es daher, dem Töchterhort die bisherigen Einnahmequellen vorerst noch zu erhalten und gleichzeitig aus seinen Mitteln nicht nur verwaiste Töchter von Eisenbahnbediensteten zu unterstützen, sondern auch für die Unterbringung von Töchtern noch lebender Bediensteten in Ferienkolonien und Sommerfrischen reichliche Beträge zur Verfügung zu stellen. Dadurch werden die Eisenbahnvereine von der Fürsorge für die Mädchen entlastet und in den Stand gesetzt, die Vereinsmittel ausschließlich oder vorzugsweise zur Unterstützung von Knaben zu verwenden, so daß mittelbar auch die Knabenfürsorge durch den Töchterhort wesentlich gefördert wird. Hiernach sei es nicht allein unzweifelhaft richtig, sondern auch unbedenklich, daß mit der Begründung des Knabenhortes noch gewartet wird, zumal die Grundzüge einer solchen Stiftung, deren Aufgaben und Einrichtungen sich mit denen des Töchterhorts nicht ohne weiteres decken, noch nicht genügend geklärt sind. Der Minister stellt in Aussicht, zu geeigneter Zeit die Errichtung einer den Aufgaben der Knabenfürsorge entsprechenden Veranstaltung selbst in die Wege zu leiten, und erklärt sich mit der Einsetzung eines Ausschusses einverstanden, der unter Leitung des Verbandsvorsitzenden Satzungen entwerfen soll, in welcher Weise die bereitgestellten Mittel zu einer Familienfürsorge verwendet werden können. Dieser Ausschuß, der aus 10 Verbandstagsvertretern bestehen soll, wird alsbald einberufen werden. Inzwischen werden die Vorstände der Eisenbahnvereine ersucht, die für die Jubiläumsstiftung seinerzeit angemeldeten Beiträge nunmehr an den Verbandsvorstand in Cassel einzusenden.

— **„Badnerland".** Als amtliches Organ des Badischen Landesverbandes zur Hebung des Fremdenverkehrs erscheint unter diesem Titel im Badischen Verlag in Freiburg i. Br. eine illustrierte Verkehrs- und Reisezeitschrift über Baden. In abwechselnder Folge behandelt die Wochenschrift die verschiedenen badischen Reisegebiete des Schwarzwaldes, Odenwaldes, Bodensees, Rheines und Neckars, sie bringt Mitteilungen über die Veranstaltungen in Baden, wie Ausstellungen, Kongresse, Volksschauspiele, und berichtet eingehend über alle Veränderungen und Neuanlagen von Touristenwegen, Unterkunftsmöglichkeiten und Aussichtswarten. Durch Veröffentlichung der Reiseerleichterungen und Verbesserungen der Eisenbahn-, Motor- und Postverbindungen nach und in Baden soll der Reiseverkehr gefördert und gehoben werden. Besondere Unterstützungen finden die Bestrebungen zur Pflege des Heimatschutzes. Probeexemplare obiger Zeitschrift werden kostenlos übersandt durch die Abteilung Baden im Internationalen öffentlichen Verkehrsbureau, Berlin W 8, Unter den Linden 14.

— **Eisenbahndirektionspräsident Schwering.** Der seitherige Präsident der Königlichen Eisenbahndirektion Saarbrücken, Wirkliche Geheime Oberbaurat Schwering, tritt mit dem 1. Januar k. J. in den Ruhestand. Schon jetzt hat er die Dienstgeschäfte seinem Nachfolger übergeben. Mit Schwering verläßt ein Beamter den preußischen Eisenbahndienst, der ohne Zweifel einer der bedeutendsten und tüchtigsten war, wenn auch seine Tätigkeit sich im Wesentlichen auf den ihm unterstellten Direktionsbezirk beschränkt hat; hier aber ist sie eine äußerst segensreiche, geradezu vorbildliche gewesen.

Im Jahre 1846 in Hannover geboren, erledigte Schwering in seiner Vaterstadt die technischen Studien, wurde 1868 Bauführer, 1872 Baumeister, 1883 Bauinspektor und als solcher Vorsteher des technischen Bureaus der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover, wo er bald die Aufmerksamkeit des Präsidenten Thielen auf sich lenkte. Als dieser als Nachfolger Maybachs die Leitung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten übernommen hatte, berief er 1893 Schwering ins Ministerium, zunächst als Vorsteher des technischen Bureaus, um ihm bald darauf die Stelle eines vortragenden Rates zu übertragen. Während seine Berufung ins Ministerium erfolgte, war Schwering gerade als Schiedsrichter in Griechenland tätig in einem Streite der Regierung, gegen die die griechischen Eisenbahnen bauende Gesellschaft, eine Tätigkeit, die er fast zwanzig Jahre später nochmals auszuüben hatte. Als im Jahre 1898 ein Wechsel in der Leitung der Eisenbahndirektion Saarbrücken nötig wurde, trat Schwering als Präsident an deren Spitze und während der genau 15 Jahre, während deren er dieses Amt inne hatte, hat er geradezu Hervorragendes geleistet und sein Weggang wird in den weitesten Kreisen von Industrie und Handel und vor allem von der großen Zahl der ihm unterstellten Beamten und Arbeiter auf das lebhafteste bedauert. Er, der niemals vorher auf dem Gebiete von Betrieb und Verkehr gearbeitet hatte, verstand es dank seiner nie ermüdenden Arbeitskraft, sich auf allen Gebieten der Verwaltung des ihm anvertrauten Bezirks mit einer Gründlichkeit einzuarbeiten, daß er sie bald völlig beherrschte. Und dies zu einer Zeit, in der der Verkehr einen kaum geahnten Aufschwung nahm, sodaß es bald an vielen Orten zu eng wurde. Da galt es, Bahnhöfe zu erweitern, dritte und vierte Gleise zu bauen, veraltete Empfangsgebäude durch neue zu ersetzen, dem Direktionsgebäude eine der gestiegenen Beamtenzahl angemessene Ausgestaltung zu geben. Hand in Hand damit ging die Erweiterung des Eisenbahnnetzes, an der Nahe, der Saar, im Hochwald und in der Eifel waren neue Bahnlinien zu bauen, wobei Schwerings bedeutende Begabung als Architekt auch der ästhetischen Seite gebührend Rechnung trug. Der Personenzugsfahrplan wurde ausgebaut, die Zahl der Schnellzüge verdoppelt und verdreifacht, dem Tarifwesen und der Verkehrsleitung gebührende Rücksicht geschenkt. In gleichem Maße wuchsen die Aufgaben der inneren Verwaltung, das Beamtenheer vermehrte sich, die Zahl der Arbeiter stieg stetig, besonders in den Werkstätten, deren Zahl wesentlich vermehrt wurde. Daneben brachte Schwering den sozialen Aufgaben der Verwaltung ein volles Verständnis entgegen. Die Gründung der Eisenbahnvereine über den ganzen Direktionsbezirk ist sein Werk, ihre unausgesetzte Förderung lag ihm am Herzen. Unter-

stützt wurde er hierbei auf das aufopferndste durch seine Gemahlin, die, an der Spitze des vaterländischen Frauenvereins in Saarbrücken stehend, auch einen Eisenbahnfrauenverein ins Leben rief und wirksamst förderte, was gleich den Bestrebungen des Präsidenten in anderen Teilen des Bezirks Nachahmung, aber auch verdiente Anerkennung fand. Besondere Erwähnung verdient noch die Gründung einer Kleinkinderschule in der Kolonie der Hauptwerkstätte Saarbrücken-Burbach.

Es ist begreiflich, daß der Fortgang eines solchen Präsidenten in allen Kreisen lebhaft bedauert wurde und daß man wetteiferte, ihm die Verehrung und Liebe zu bezeugen, die er sich erworben. Dies kam besonders bei den vielen Abschiedsfeiern zum Ausdruck. Die oberen Beamten mit ihren Damen veranstalteten ein Abschiedsballfest, der Eisenbahnverein einen großen Kommers, der Verein ernannte Schwering zum Ehrenvorsitzenden, die Sänger der Werkstätten brachten ein Abendständchen, eine besonders großartige Abschiedsfeier aber veranstaltete die Handelskammer Saarbrücken, bei der ihr Vorsitzender die Verdienste des Scheidenden feierte und die auch von auswärts erschienenen Vertreter der verschiedenen Behörden die guten Beziehungen würdigten, die der scheidende Präsident mit ihnen zu pflegen verstanden hatte.

Herr Präsident Schwering wird seinen Ruhestandsaufenthalt in seiner Vaterstadt Hannover nehmen, wir begleiten ihn mit unseren besten Wünschen. R. F.

— **Die Geheimen Bauräte Krüger und Schönleber in Dresden Dr. Ing. ehrenhalber.** Aus Anlaß der Einweihung des Neubaus für die Bauingenieurabteilung der Technischen Hochschule Dresden, die am 11. Oktober in Gegenwart des Königs von Sachsen stattgefunden hat, sind u. a. die beiden bautechnischen Dezernenten der Eisenbahnabteilung des Königl. sächsischen Finanzministeriums zu Doktoringenieuren ehrenhalber ernannt worden. Der Rektor der Technischen Hochschule, Prof. Förster, gab die Ernennung bei der Einweihungsfeier mit besonders ehrenden Worten bekannt, indem er den Geh. Baurat Krüger als den weitblickenden und erfolgreichen Brücken- und Eisenbahningenieur, den wissenschaftlich hochbedeutenden Statiker und den Geh. Baurat Schönleber als den verdienstvollen Ausgestalter des durch seine hervorragenden Leistungen vorbildlich gewordenen sächsischen Eisenbahnwesens bezeichnete.

Österreich.

— **Zur Frage der Sanierung der Südbahn.** In der Nacht vom 9. auf den 10. d. M. wurden die langwierigen Verhandlungen über die Sanierung der Südbahn vorläufig beendet. Die Vereinbarungen sind naturgemäß noch nicht endgültig, vielmehr sind sämtliche in einem Protokoll zusammengefaßte Feststellungen nur mit allen Vorbehalten erfolgt, denn einerseits müssen die Pariser Vertreter der französischen Prioritätenbesitzer sich nunmehr mit diesen ins Einvernehmen setzen und deren Zustimmung zu den getroffenen Abmachungen einholen, anderseits werden die Verwaltungsräte der Südbahn die Genehmigung der Aktionäre für das abzuschließende Übereinkommen erlangen müssen.

Über das Ergebnis der letzten Beratungen wird nachstehende amtliche Mitteilung verlautbar: Nachdem die in den letzten Tagen zwischen der Regierung und Vertretern der Südbahngesellschaft geführten Verhandlungen zu einem Punkte geführt haben, der es wünschenswert erscheinen ließ, daß nunmehr eine gemeinsame Beratung aller drei an der Südbahnfrage beteiligten Faktoren stattfinde, ist am 9. Oktober im Eisenbahnministerium unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers Freiherrn v. Forster eine längere Besprechung mit den Vertretern der Prioritätenbesitzer und den Vertretern der Verwaltung abgehalten worden. An dieser Besprechung, welche bis spät nachts dauerte, haben Vertreter des Finanzministeriums, des Eisenbahnministeriums, der Südbahnverwaltung und der Prioritätenbesitzer teilgenommen. Im Laufe dieser mehrstündigen Besprechung sind die Grundlagen einer abzuschließenden Vereinbarung eingehender Erörterung unterzogen und es ist über die wichtigsten, die Besitzer der Obligationen berührenden Punkte eine Einigung erzielt worden. Die Vertreter der Prioritätenbesitzer begeben sich wieder nach Paris. Die Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft werden in den nächsten Tagen fortgesetzt werden.

— **Projekt einer Zahnradbahn auf die Zugspitze.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Innsbruck beauftragt, rücksichtlich des von der Bauunternehmung Stern & Hafferl in Wien eingebrachten allgemeinen Projektes für eine schmalspurige Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb von Ehrwald entweder zu den Ehrwalder Köpfen oder zur Luttergrube (Zugspitzbahn), als erste Teilstrecke der ausschließlich auf österreichischem Gebiete projektierten Bahn niederer Ordnung von Ehrwald auf die Zugspitze, die Trassenrevision und Stationskommission einzuleiten.

— **Einnahmen der Südbahn.** In der Zeit vom 1. bis 30. September d. J. vereinnahmte die Südbahn-Gesellschaft im Personen- und Gepäckverkehr 5 902 652 Kr., im Eil- und Frachtgüterverkehr 8 773 289 Kr., zusammen 14 675 941 Kr., das ist um 565 070 Kr. weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Gegenüber den provisorischen Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres mit 14 364 696 Kr. ergibt sich ein Mehr von 311 245 Kr. Vom 1. Januar bis 30. September d. J. betragen die Gesamteinnahmen 121 946 520 Kr. und zeigen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 803 552 Kr. Gegenüber den provisorisch ermittelten, jedoch bis Ende Mai richtiggestellten Einnahmen der gleichen Periode des Vorjahres von 118 036 658 Kr. ergibt sich ein Mehr von 3 909 862 Kr.

— **Die Betriebseinnahmen der Buschtehrader Bahn.** Die Einnahmen des Monats September bringen auf den beiden Linien der Buschtehrader Bahn einen Ausfall, den stärksten bei dem A-Netz, was wohl auf die vorübergehende Betriebseinstellung des Kladnoer Walzwerkes der Prager Eisenindustriegesellschaft zurückzuführen ist, ferner auf den schwächeren Kohlenverkehr, der auch bei der B-Linie hervortritt, auf welcher um 1400 Wagen weniger Kohlen verfrachtet wurden als im Vorjahre. Es wurden insgesamt 413 156 (— 1521) Personen und 772 306 (— 63 340) t Güter befördert und im Personenverkehr 545 493 (+ 8006) Kr., für Güter 2 028 546 (— 215 606), zusammen 2 574 039 Kr. (— 207 600 gegen definitiv, 205 898 gegen provisorisch) eingenommen. Hiervon entfallen 918 165 (— 179 000) Kr. auf die A-Linie, 1 655 874 (— 28 600) Kr. auf die B-Linie. Seit Jahresbeginn wurden befördert 3 287 092 (+ 110 847) Personen, und 6 917 650 (— 24 956) t Güter und für den Personentransport 4 207 175 (+109 964) Kr., für die Güterbeförderung 15 248 017 (— 640 792) Kr., zusammen 19 455 192 (— 530 828 gegen definitiv, — 400 552 gegen provisorisch) Kr. eingenommen. Hiervon entfallen auf die A-Linie 7 007 086 (— 395 665) Kr., auf die B-Linie 12 448 106 (— 135 163) Kr. Die Regulierung zum Mai ergab bei der A-Linie ein Weniger von 40 469, bei der B-Linie ein Weniger von 99 119 Kr.

— **Eine Drahtseilbahn in Bad Gastein.** Bei der Herstellung der Tauernbahn ist die Station Bad Gastein bekanntlich ziemlich entfernt von Bad Gastein und etwa 70 m höher angelegt worden. Dies bedingt für den Verkehr zwischen Bad Gastein und Station Bad Gastein einen nicht unbeträchtlichen Zeit- und Kostenaufwand — die Wagenfahrt zum Bahnhof kostet 6 Kr. Diese Umstände haben Anlaß zum Projekte einer Drahtseilbahn zwischen Bad Gastein und der Station Bad Gastein gegeben. Der Urheber des Projekts beabsichtigt, diese Bahnverbindung in einem Tunnel als Drahtseilbahn herzustellen. Seinerzeit hatten die Ortsinteressenten gegen das Projekt Einsprache erhoben, da sie damals durch dessen Ausführung die Gasteiner Quellen gefährdet glaubten. Eingehende fachmännische Untersuchungen haben diese Besorgnis indes als unbegründet und haltlos erkennen lassen und der Protest ist demgemäß als gegenstandslos zurückgezogen worden. So ist dieses Hindernis entfallen. Wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt“ mitteilt, schweben über die Konzessionierung der geplanten Drahtseilbahn bereits die amtlichen Verhandlungen.

— **Eisenbahntarifkurs in Eger.** Die Handels- und Gewerbekammer in Eger eröffnete anfangs Oktober d. J. einen Kurs über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen. Zweck des Kurses ist die Einführung in das Reglement- und Tarifwesen der in- und ausländischen Eisenbahnen. Der Kurs wird aus zwei Abteilungen bestehen u. zw. Abteilung I: Allgemeines. Eisenbahntarif und Eisenbahntarifwesen. Die verschiedenen Systeme und Arten der Tarifbildung. Inland. Das österr.-ungarische Eisenbahnnetz. Betriebsreglement. Der gemeinsame Gütertarif. Teil I. Lokaltarife. Die Einheitssätze der österr. Staatsbahnen. Nachbar- und Verbandstarife. Frachtbegünstigungen, Refaktien. Instradierung. Reexpeditionsvorschriften. Praktische Beispiele an der Hand von Karten und Tarifen. Abteilung II: Ausland. Deutscher Eisenbahngütertarif, Kilometertariftabelle. Deutsche Lokal- und Verbandstarife. Das internationale Übereinkommen. Direkte Tarife zwischen Österreich-Ungarn und Deutschland. Lokal- und Verbandstarife von Belgien, Holland, Schweiz, Italien, Frankreich, Dänemark, Schweden, Norwegen, Balkanländer, Rußland. Fracht- und Lieferfristreklamationen. Praktische Beispiele. Die Dauer des Kurses beträgt in jeder Abteilung ungefähr drei Monate. Unterrichtszeit zweimal in der Woche je zwei Stunden.

— **Besuch der Simmeringer Waggonfabrik durch den Eisenbahnminister.** Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster besuchte am 7. Oktober die Anlagen der Waggonfabrik Simmering, wo derzeit Schnell- und Personenzugwagen für die österreichischen Staatsbahnen, Straßenbahnwagen für Wien und Bukarest und ein Fleischtransportwagen neuer Bauart in Arbeit stehen.

Es wurden die Wagenbauabteilung und die im Bau befindlichen Fahrzeuge eingehend besichtigt. Besonderes Interesse erweckte der neue Fleischtransportwagen, der mit einer künstlichen Lüftung versehen ist, deren Motoren während der Fahrt von einem von der Wagenachse angetriebenen Dynamo den elektrischen Strom erhalten, während bei Stillstand des Wagens in den Stationen sich selbsttätig eine Akkumulatorenbatterie einschaltet. Diese Batterie kann die Lüftung während eines Zugaufenthaltes von längerer Dauer in Bewegung erhalten, so daß selbst bei einer Transportdauer von über drei Tagen ohne Eisnachfüllung eine ausgiebige und gleichmäßige Kühlung des verladenen Fleisches gesichert ist. Der Eisenbahnminister sprach sich über das Gesehene sehr lobend aus.

— **Galizische Karpathen-Petroleumgesellschaft.** Am 18. September hat der in Tustanowice angelegte Bankschacht 19 eine Ergiebigkeit von 10 Zisternen täglich gezeigt. Der Schacht ist dem Bankschacht 18 benachbart. Dieser Schacht liefert noch immer 18 Zisternen täglich. An dem Ertrage dieser Schächte ist die Galizische Karpathenpetroleumgesellschaft mit 42 % beteiligt.

— **Der Auftragsbestand der Lokomotivfabriken.** Die österreichischen Lokomotivfabriken werden die ihnen im Vorjahre von der Staatsbahnverwaltung in Bestellung gegebenen Lokomotiven in den nächsten zwei Monaten fertiggestellt haben. Sie haben sich in diesem Jahre an die Staatsbahnverwaltung mit dem Ersuchen gewendet, ihnen die voraussichtliche Höhe der Aufträge für das nächste Jahr bekanntzugeben. Das Eisenbahnministerium erklärte, mit Rücksicht auf die allgemeine staatsfinanzielle Lage endgültige Aufträge noch nicht erteilen zu können, zumal auch die neue Aufstellung des Budgets nur halbjährige Bestellungen ermögliche. Den Lokomotivfabriken wurden die Bauarten für 104 Lokomotiven bekanntgegeben, die voraussichtlich gebraucht werden dürften, ohne daß jedoch ein bestimmter Auftrag damit verbunden war. Die Aufträge, die den Lokomotivfabriken von den Privatbahnen zukamen, waren in der letzten Zeit gering. Die Südbahn hat 16 Lokomotiven, die Aussig-Teplitzer Bahn zwei Lokomotiven bestellt. Die Balkanstaaten haben wiederholt Lokomotivlieferungen ausgeschrieben, die sie jedoch im letzten Augenblick wegen der unklaren politischen Lage auf dem Balkan zurückzogen. Die Lokomotivbestellungen der Balkanstaaten, die jedenfalls sehr bedeutend sein müssen, werden voraussichtlich im Zusammenhang mit der Unterbringung ihrer Anleihen ihre Regelung finden.

— **Die staatlichen Rohölbohrungen in Bitków.** Die Staatsverwaltung hat vor einiger Zeit Naphthagelände in Bitków (Ostgalizien) erworben. Die Bohrungen, die dort vorgenommen wurden, haben in der Tiefe von 280 m hochwertiges Rohöl geliefert. Der Preis dieses hochwertigen Öles beträgt gegenwärtig etwa 16 Kr.

— **Aus dem Eisenbahnministerium.** Der Sektionschef Dr. Karl Freiherr Rumler von Aichenwehr wurde durch Verleihung des Ordens der Eisernen Krone II. Klasse ausgezeichnet. Baron Rumler ist Vorstand der Sektion IIb des Eisenbahnministeriums für Angelegenheiten des finanziellen und des Transporteinnahmendienstes. Das mit 1. Januar 1910 in Kraft getretene Betriebsreglement ist in erster Linie der Tätigkeit des Barons Rumler zu danken, der die gewiß nicht so einfachen Verhandlungen mit Ungarn und Deutschland, wo das Reglement gleichlautend zur Einführung gelangte, zu leiten hatte.

— **Alois Negrelli.** Im September d. J. ist in Primiero (Südtirol) auf Anregung des Ingenieur- und Architektenvereins von Trient und der Gemeinde Primiero an dem Geburtshause Alois Negrellis eine Gedenktafel angebracht worden. Aus diesem Anlasse veröffentlichte Professor Birk in der von ihm herausgegebenen Rundschau für Technik und Wirtschaft einen längeren Artikel, in dem die Bedeutung Negrellis für das gesamte Verkehrswesen eine eingehende Würdigung findet. Nach einer kurzen Schilderung der Jugend- und Studienzeit sowie seiner ersten Betätigung als Straßen- und Wasserbauingenieur in Tirol befaßt sich der Artikel mit der Tätigkeit Negrellis in der Schweiz und verweist auf die in diese Zeit fallenden Studien namentlich für die schweizerische Nordbahn von Zürich nach Basel, Studien, die um so bemerkenswerter sind, als selbst bedeutende Fachleute jener Zeit das kleine Gebirgsland als für die Dampflokomotive nicht geeignet hielten und die Pferdeeisenbahn für schwierigere Gelände vorschlugen. Negrelli aber trat schon damals entschieden für die Dampflokomotive ein, da nur diese der Aufgabe einer Eisenbahn, die er in der Belebung des Verkehrs durch große Geschwindigkeit und große Massenbeförderung erblickte, gerecht werden kann.

Dem Rufe Francesconis folgend, welcher zur Lösung der mit dem Ausbau der Nordbahn zusammenhängenden wichtigen technischen Fragen einen Mann von Energie und schöpferischem Organisationstalente suchte, kehrte Negrelli nach Österreich zurück. Er projektierte und baute die Schienenwege von Olmütz nach Prag, von Prag nach Bodenbach, von Brünn nach Trübau und brachte bei diesen Bauten neue, zum Teil bahnbrechende Grundsätze zur Geltung. Aber Negrelli begnügte sich nicht mit diesen Arbeiten; er projektierte die Schiffbarmachung der Etsch; er entwirft und baut die erste Eisenbahn der Schweiz, die schweizerische Nordbahn, und wirkt als Sachverständiger in Eisenbahnfragen in Württemberg, Baden und Sachsen. In dieser Zeit beginnt Negrelli auch mit lebhaftem Eifer die Sache des Suezkanals zu fördern, mit der er sich schon in der Schweiz beschäftigt hatte.

Im Jahre 1846 hatte sich in Paris zur energischen Fortsetzung der von Enfantin begonnenen Studien zur Erbauung eines Kanals zwischen dem Roten und dem Mittelländischen Meer eine Gesellschaft gebildet, die aus einer deutschen, einer französischen und einer englischen Gruppe von je 10 Mitgliedern bestand. Jeder Gruppe war ein hervorragender Ingenieur zugeteilt, der deutschen Gruppe Negrelli. Das kürzlich erschienene Buch „Urkunden zur Geschichte des Suezkanals" veröffentlichte Dokumente, aus denen hervorgeht, daß Negrelli es war, der auf Grund seiner umfassenden Geländestudien den Plan einer direkten Linie eines Kanals aufstellte und seinen Entwurf gegen alle Einwendungen verteidigte. In der Mitwirkung an dem großen Werk des Suezkanals hat Negrelli eine ihn vollauf befriedigende Arbeit und reichen Trost für die ihm ähnlich wie seinem großen Fachkollegen Ghega, dem Erbauer der Semmeringbahn, widerfahrenen Kränkungen gefunden.

Der Verfasser schließt seine interessanten Ausführungen mit folgenden Worten: „Noch verbindet sich die Schöpfung des Suezkanals, die doch das Lebens- und Meisterwerk Negrellis bleibt, fast uneingeschränkt mit dem Namen Lesseps, der es verstanden hat, nach Negrellis Tod im Jahre 1858 sich dessen Korrespondenzen und Urkunden zu bemächtigen, so daß er den wahren Stand des Unternehmens verschweigen, die Studiengesellschaft und die vom Vizekönig von Ägypten festgestellten Gründer zur Seite schieben und sich in ungebührlicher Weise bereichern konnte. Aber die Wahrheit ist auf dem Wege! Sie ist zurzeit eifrig daran, die Geschäfte des Suezkanals der Mythenbildung zu entkleiden. Die Enthüllung der Gedenktafel für Negrelli im Markte Primiero ist ein Schritt vorwärts auf dieser Bahn. Die schlichte Tafel, die in italienischer Sprache Negrellis Verdienste meldet, ist zugleich ein Zeugnis jener großen Anteilnahme Österreichs an der Entwicklung des Verkehrswesens im vergangenen Jahrhunderte; denn allen Arbeiten im In- und Auslande drückte Negrelli zielbewußt den Stempel seines Wissens und Könnens auf und dieses Wissen hatte er in Österreich erworben, ausgebildet und erweitert."

— **Das Denkmal für den Eisenbahnbauer Gerstner.** Bekanntlich soll dem ersten Eisenbahningenieur der Monarchie, dem Erbauer der ältesten Bahnlinie des europäischen Festlandes — der Strecke Linz-Budweis —, dem hervorragenden Techniker und Hochschullehrer Franz Anton Ritter v. Gerstner, in Linz ein Standbild errichtet werden. Seit fast acht Jahren arbeitet ein Komitee an der Verwirklichung dieses Werkes. Der Umbau des Linzer Bahnhofes ist in vollem Gange und nach Vollendung des Baues soll das geplante Denkmal zur Aufstellung kommen.

— **Zentralinspektor Josef Adolf Janota †.** Am 22. September ist der Zentralinspektor der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft i. R. Janota nach kurzem Leiden verschieden. Mit Verstaatlichung der Linien der Staatseisenbahngesellschaft war der Verblichene, der die kommerzielle Direktion geleitet hat, in den Ruhestand getreten. Jahrelang wirkte er neben dem unermüdlichen Regierungsrat Klima und nur wenige Jahre war es ihm vergönnt, an der Spitze des kommerziellen Dienstes der Staatseisenbahngesellschaft zu stehen, eines Bureaus, das sich in Eisenbahnkreisen und beim Publikum stets besonderer Achtung erfreut hatte. Er war ein ausgezeichneter Fachmann, ein vornehmer Mensch von weitgehender Bildung, dem eine glänzende Rednergabe zur Verfügung stand. In Privatkreisen kannte man ihn auch als liebenswürdigen, formvollendeten Dichter, der gerne eine Gelegenheit, sein feinsinniges Talent zu zeigen, benützte. Mit Zentralinspektor Janota ist einer der letzten Großen aus dem Tarifdienste früherer Zeit dahingegangen.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnbetriebsjahre und das neue Etatsjahr in Ungarn.** Nach dem neuen Gesetz über die Abänderung des Beginns des Etatsjahres sind die Aktiengesellschaften und Genossenschaften berechtigt, falls sie das Betriebsjahr mit dem Etatsjahr in Einklang zu bringen wünschen, vom Abschluß des Betriebsjahres gerechnet bis zum Beginn des neuen Etatsjahres (d. i.

vom 1. Januar 1914 einschließlich bis zum 30. Juni 1914) besondere Bilanzen aufzustellen und für diesen Zeitabschnitt besondere Dividenden auszuscheiden. Die letzthin abgehaltene Konferenz der Privatbahnverwaltungen hat sich mit dieser Frage eingehend beschäftigt, und die Teilnehmer haben sich bei dieser Gelegenheit einhellig für die Beibehaltung des bisherigen Betriebsjahres (Januar-Dezember) ausgesprochen, da die Abänderung des Betriebsjahres auch einen Wechsel in den Fälligkeitsterminen der Dividendeneinlösung herbeiführen würde, was mit Kosten verbunden wäre. Da außerdem die Aktien der einzelnen Bahngesellschaften vielfach im Auslande untergebracht sind, so wünschen die Aktionäre die Abänderung des Betriebsjahres schon aus börsen- und finanztechnischen Gründen zu vermeiden.

— **Erdgasbeleuchtung der Eisenbahnwagen.** Die ungarischen Staatseisenbahnen haben mit der Erdgasbeleuchtung von Kissármás Versuche angestellt. Auf Grund der günstigen Ergebnisse wurde beschlossen, diese Beleuchtung vom Herbste d. J. in den Wagen der siebenbürgischen Linien der Staatsbahnen einzuführen. Zu diesem Zwecke wurden die Brenner der Lampen dieser Wagen zu Invertbrennern umgestaltet, da das Erdgas nur in solchen Brennern zur Geltung kommt. Die Beförderung des Erdgases geschieht unter einem Druck von 150 Atmosphären in luftdicht verschlossenen Eisenbehältern.

— **Dynamobeleuchtung bei den Wagen der ungarischen Staatseisenbahnen.** Die letzteren stellen gegenwärtig mit Wagen, die mit Dynamo-Beleuchtungsapparaten ausgerüstet sind, Versuche an, vornehmlich mit dem System Rosenberg. Diese Beleuchtungseinrichtungen sind in eine größere Anzahl Personenwagen verschiedener Art eingebaut. Wie verlautet, sind die Versuche von Erfolg begleitet, es scheint dieses Beleuchtungssystem für Eisenbahnwagen besonders geeignet zu sein. Die Einrichtungskosten für einen Wagen belaufen sich auf 2600 Kronen.

— **Elektrisierung der Lokalbahn Nagyvárad-Belényes-Vaskoh.** Die ungarische Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft hat vor kurzem die Vorzugsaktien der eingangs erwähnten Lokaleisenbahn von dem Wiener Bankverein käuflich an sich gebracht. Die neue Eigentümerin beabsichtigt, besagte Lokalbahn, mit Zuhilfenahme der Wasserkraft des Draganbaches, für den elektrischen Betrieb umzugestalten. Bei Verwirklichung dieses Planes würden anstatt der jetzigen 2—3 Zugpaare 10 Zugpaare auf der Strecke verkehren. Da die elektrische Bahn von Nagyvárad bis Váradvelencze bereits ausgebaut ist, könnten die Reisenden der Lokalbahn bis in das Weichbild der Stadt Nagyvárad hineingebracht werden. In Verbindung mit diesem Projekt sollen auch die bisher schwachbetriebenen Eisenbergwerke von Vaskoh und Petros, ferner die am Gelände der Bahn liegenden Marmor- und Kohlenbergwerke in vollen Betrieb gesetzt werden.

— **Der Verband ungarischer Getreidehändler** hat kürzlich beschlossen, an die Direktion der k. ung. Staatseisenbahnen das Ersuchen zu richten, daß sie auch fernerhin einen in Tarifangelegenheiten erfahrenen Beamten an die Börse schicken möge, da jene Firma, die bisher alle hinsichtlich der Sendungen der Staatsbahnen erforderlichen Aufklärungen erteilte, zu Ende dieses Jahres aufgelöst wird.

Übrige europäische Länder.

— **Unfälle auf den französischen Eisenbahnen in den Jahren 1909 und 1910.** Unter dieser Überschrift veröffentlicht das Archiv für Eisenbahnwesen (1913, S. 1332 ff.) eine Statistik, der wir folgende Zahlen entnehmen:

	1909	1910	1910 gegen 1909
mittlere Betriebslänge . . . km	40 285	40 484	+ 0,49 %
Entgleisungen	46	73	+ 60 „
Zusammenstöße	125	137	+ 9,6 „
sonstige Unfälle	1 340	1 362	+ 1,7 „
Unfälle insgesamt	1 511	1 572	+ 4,04 „
getötete Personen	692	753	+ 8,8 „
verletzte Personen	1 142	1 522	+ 33,3 „
durch Zugunfälle: getötete Personen	30	97	+ 223,3 „
durch Zugunfälle: verletzte Personen	424	839	+ 98 „

Hieraus ergibt sich, daß das Jahr 1910 für die französischen Eisenbahnen recht ungünstig gewesen ist. Bei annähernd gleicher Betriebslänge hat sich die Zahl der Eisenbahnunfälle überhaupt um rd. 4 % gesteigert. Sehr viel größer ist aber die Vermehrung der durch Zugunfälle getöteten (+ 223,3 %) und verletzten (+ 98 %) Personen. Aus der Statistik ergibt sich, daß die Zunahme der Unfälle ebenfalls sehr erheblich ist, wenn man sie zu den Betriebsleistungen in zahlenmäßige Beziehung setzt.

— **Pariser Métropolitainbahn.** Die letzte Teilstrecke Beaugrenelle Platz-Auteuil der neuen Untergrundbahnlinie Opéra-Auteuil ist nunmehr von der Aufsichtsbehörde abgenommen und am 30. September dem Verkehr übergeben worden. Man kann also jetzt vom Opernhaus ohne Umsteigen bis zum Eingang des Bois de Boulogne (Station Auteuil) fahren. Auf der Station Madeleine können die Fahrgäste durch Umsteigen auf die Nord-Südbahn und auf der Station La Motte-Picquet auf die Métropolitainstrecke Etoile-Italie-Gare du Nord übergehen.

— **Genehmigung für eine neue Alpenbahn.** Der schweizerische Bundesrat hat soeben, wie der „Schwäb. Merkur" mitteilt, die Genehmigung erteilt für eine neue Alpenbahn, die in einer Höhe von rund 2000 m in einem 1800 m langen Tunnel unter dem Nufenenpaß durchgeht und das Rhonetal mit dem Tessin und der Gotthardbahn verbinden soll. Das Konzessionsbegehren für die neue Bahn ist von dem Ingenieuren Beyeler in Bern und Peter in Zürich eingereicht worden. Ausgehend von der Station Ulrichen der im Bau begriffenen Furkabahn in einer Höhe von 1350 m wird die Nufenenbahn die Rhone auf einer 30 m langen Brücke überschreiten, führt durch das prächtige Eginental bis zur Station Gälmeren (1677 m hoch) und erreicht alsdann beim Nufenenpaß den erwähnten Tunnel. Hinter dem Tunnel tritt sie in das Bedrettotal und erreicht alsbald die Station Cantina di Gruina. Sie hat im Bedrettotal noch mehrere Stationen, unter ihnen Osasco, Bedretto, Fontana und endet schließlich in Airolo an der Gotthardbahn. Auf dieser Strecke schneidet sie des öfteren den Tessinfluß auf romantischen Brücken. Die Kosten sind auf 8 Millionen Franken veranschlagt, d. h. also auf 300 000 Franken für 1 km. Die Gesamtlänge der Bahn beträgt 26 800 m, wovon 9200 m Zahnradstrecken sind. Da die Bahn durch eine großartige Alpenlandschaft fährt, wird sie eine der schönsten Alpenbahnen werden, welche an Naturpracht der Furkabahn kaum nachstehen wird.

— **Ein Weichensteller als Lord Mayor.** In der alten Stadt York (Eboracum), unter deren Mauern der Vater Konstantins des Großen zum Cäsar ausgerufen wurde, und deren Bürgermeister bis in ganz neuere Zeit hinein als der einzige neben dem Stadthaupt der Londoner Altstadt seit den Tagen Richards II. den Titel Lord Mayor führte, wird dieser Titel mit der Würde für das kommende Jahr in diesen Tagen dem Alderman Hartley, einem Weichensteller, angetragen. Der Mann ist, wie die „Köln. Ztg." berichtet, 39 Jahre alt, ein angesehener Arbeiterführer und hat sich schon seit Jahren unter seinen Genossen und im Gemeinderate als eine tüchtige, höchst achtbare Persönlichkeit allgemeines Vertrauen erworben. Er macht die Annahme der Bürgermeisterstelle davon abhängig, daß der Gemeinderat neben den Kosten für die Haushaltung des Mansion House, der Amtswohnung des Lord Mayor, worin die Gehälter der Dienerschaft eingeschlossen sind, auch die für den Unterhalt der Diener bestreite. Auch müsse nach seiner Ansicht die Stadtverwaltung für die gelegentlich öffentlichen Körperschaften zu erweisende städtische Gastfreundschaft aufkommen. Übrigens würde Alderman Hartley, falls er die Ehrenstelle annimmt, nicht der erste Lord Mayor aus dem Arbeiterstande sein. Einfacher Mayor ist auch gegenwärtig in der betriebsreichen Stadt Crewe ein Eisenbahnarbeiter vom Signaldienste der Nordwestbahn.

— **Serbische Eisenbahnvorlage.** Der serbische Minister der öffentlichen Arbeiten hat eine Vorlage für einen Kredit von 12 Millionen Franken zur Beschaffung neuer Lokomotiven, Personen- und Güterwagen ausgearbeitet. Die Vorlage soll in der nächsten Skupschtinatagung der Volksvertretung zur Einwilligung unterbreitet werden.

— **Rumänische Eisenbahnfahrzeuge in Bulgarien.** Gelegentlich der Besetzung bulgarischen Gebietes durch die rumänische Armee im Rücken des gegen Serbien und Griechenland im Felde stehenden bulgarischen Heeres wurden für die Beförderung der rumänischen Armee auf dem bulgarischen Eisenbahnnetz 6 Lokomotiven, 9 Salonwagen und 100 Güterwagen über die Donau nach Bulgarien geschafft. Weil nun, nach dem Frieden von Bukarest und nach der Räumung Bulgariens durch die rumänische Armee, die Rückbeförderung dieser Fahrzeuge über die Donau auf Schwierigkeiten stößt, so soll ein Teil auf Verlangen der rumänischen Eisenbahnverwaltung auf dem Landwege über Zaribrod-Belgrad-Szeged nach Verciorova befördert werden. Der Rest — etwa die Hälfte — soll in der Station Dobritsch aufgestellt werden, die im Bereiche des von Rumänien neuerworbenen ehemaligen bulgarischen Grenzgebietes liegt. Daraus ist zu entnehmen, daß Rumänien sich beeilt, sein in

Werden begriffenes Eisenbahnnetz der Dobrudscha an jenes Bulgariens anzugliedern, wobei die Station Dobritsch einerseits mit dem Hafen Baltschik am Schwarzen Meere, andererseits aber aus strategischen Rücksichten mit Silistria an der Donau durch einen Schienenweg verbunden werden dürfte. Die Folge wird dann sein, daß eine Schienenverbindung mit der auf dem linken Donauufer gegenüber Silistria im alten Gebiete Rumäniens liegenden Eisenbahnstation Kalaraschi hergestellt wird.

Fremde Erdteile

— **Eisenbahnen in Syrien.** Nach einer Pariser Meldung der Politischen Korrespondenz herrscht in dortigen Finanzkreisen die Ansicht vor, die Angelegenheit der Bagdadbahn und der syrischen Bahnen werde wahrscheinlich erst nach der Wiederaufnahme der Beratungen der Internationalen Finanzkommission geregelt werden. Nach einem Londoner Bericht der Politischen Korrespondenz wird dort als wünschenswert bezeichnet, bei den bevorstehenden Abmachungen über die Bagdadbahn alles zu vermeiden, was den Anschein eines Vorspiels zur Zerstückelung der asiatischen Türkei erwecken könnte und daher die Bildung von Eisenbahnzonen aus der Erörterung auszuscheiden. Weiter kommt unter dem 6. September folgende Mitteilung: Zu der Konstantinopeler Meldung, daß eine technische Kommission zum Studium einer ägyptisch-syrischen Bahnverbindung nach Syrien abgereist sei, wird der genannten Korrespondenz aus London gemeldet, hinter dem Plane stehe eine französische Gruppe. Die Bahn könnte von ihr nur mit Zustimmung Englands gebaut werden, doch dürfte ein Übereinkommen noch nicht bestehen.

— **Ein Teilstück der Eisenbahn Kanton-Hankau,** das sich bereits seit mehreren Jahren im Betriebe befindet, ist das Stück Eisenbahn, das von Tshangshafu, der Provinzialhauptstadt von Hunan, im Tale des Hsiangkiang südwärts führt. Es ist seinerseits nämlich der nördliche Teil der von genanntem Tshangshafu nach Pinghsiang führenden Eisenbahn. In Pinghsiang befinden sich die bekannten großen Kohlenbergwerke, die hier für chinesische Kapitalisten von deutschen Bauingenieuren auf durchaus europäische Weise angelegt und nun jahrelang mit Erfolg betrieben worden sind, bis die unruhigen Zeiten der letzten Jahre die Veranlassung wurden, um diese deutschen Ingenieure bis auf weiteres fortzuschicken. Pinghsiang liegt im Gebiete des Wukin-Shan, des „Gebirges der fünf Metalle", eine Bezeichnung, die ihre volle Berechtigung hat, denn außer der Kohle (die bei den Chinesen ebenfalls als Metall zählt) werden hier Blei-, Antimon-, Zink- und Eisenerze gefunden, zum Teil auch bereits verhüttet. Die Kohlen liegen in einem östlichen Nebentale des Hsiangkiangtales und etwa 100 km von diesem letzteren nach Osten hin ab. Die Bahn führt von Pinghsiang erst dieses Nebental entlang und mündet dann bei dem Orte Paishikuang in das Haupttal ein. Der Hsiangkiang ist hier bereits von ansehnlicher Breite und Mächtigkeit, ebenso wie die Elbe bei Dresden, und schiffbar, so daß es möglich ist, die Kohlen der Gruben von Pinghsiang hier auf den Wasserweg zu bringen, worauf sie weiterhin über Tshangshafu auf den Yangtsekiang gelangen. Den Hauptabsatz fanden deshalb auch diese Kohlen bisher in Hanyang bei den dortigen Eisenwerken; aber auch nach Tshangshafu findet ein reger Absatz dieser Kohlen statt, da dieses eine ungeheuer stark bevölkerte Stadt ist, die noch dazu bereits die Anfänge einer Industrie besitzt. So befinden sich in Tshangshafu unter anderem Hüttenwerke für Zink, Blei und Antimon, welche recht ansehnliche Ausbeutungszahlen aufweisen. Auch diese Werke sind rein chinesisches Eigentum; nur wurden die ersten Anlagen auch hier wieder von Europäern besorgt. Der Betrieb selbst wird jetzt nur von Chinesen geleitet. Auch für die zahlreichen Werkstätten, welche sich für Schlosser, Schmiede, Klempner usw. in der Großstadt Tshangshafu befinden, findet die stark bituminöse Pinghsiang-Kohle dauernd einen guten Absatz, so daß sich die Kohlenwerke bis jetzt gut bezahlt gemacht haben. Ebenso auch die Eisenbahn Pinghsiang-Tshangshafu. Die Bahn ist rd. 150 km lang und mit Rücksicht darauf, daß sie sich zum Teil in die Hauptbahn Kanton-Hankau einfügen wird, vollspurig gebaut. Das nötige Kapital wurde seinerzeit durch chinesische Geldgeber im Verein mit der Provinz Hunan aufgebracht. Nachdem inzwischen die chinesische Regierung die Vollendung der Eisenbahn Kanton-Hankau in die Hand genommen hat, sind auch die nördlichen und südlichen Fortsetzungen der bisher bestehenden Bahn in Angriff genommen worden, so daß in etwa 2 Jahren die Kohlenwerke von Pinghsiang nach Norden wie nach Süden hin ergiebige Eisenbahnanschlüsse haben werden.

F. W.

— **Usambarabahn.** Über die Betriebsergebnisse dieser Bahn im Rechnungsjahre 1912 berichtet das „Deutsche Kolonialblatt": Die am 7. Februar 1912 in ganzer Ausdehnung bis Neumoschi dem Betriebe übergebene Bahn erscheint in diesem Jahre zum ersten Male mit ihrer vollen Betriebslänge in der Statistik. Da die Baufrachten gegen das Vorjahr naturgemäß noch weiter zurückgegangen sind — im Erträgnis um rund 161 000 Rupien —, so ist trotz der Mehreinnahme des Personenverkehrs von rund 56 700 Rupien und einer erfreulichen Steigerung des Erträgnisses im Tierverkehr die Gesamteinnahme gegen das Vorjahr nur um rund 16 000 Rupien = 1,8 % gestiegen. Läßt man den Baugutverkehr unberücksichtigt, so erhält man die immerhin recht befriedigende Steigerung im Ertrage des Güterverkehrs gegen das Vorjahr um rund 97 000 Rupien = 23 %. Die Betriebsausgaben sind aber infolge der Ausdehnung des Betriebes um 31,3 % gegen das Vorjahr um rund 90 000 Rupien = 15,2 % gesteigert. Der Betriebsüberschuß zeigt daher einen recht erheblichen Rückgang, und zwar um 98 240 *M* = 25 % gegen das Vorjahr, und die Betriebsziffer ist von 66,9 und 75,67 gestiegen. Dabei ist die Pachtentschädigung des Betriebspächters von 30 000 *M* in den Betriebsausgaben noch nicht enthalten!

— **Der Durchstich des Panamakanals.** Zur Wegräumung des Gamboa-Dammes, der im Panamakanal als letztes Hindernis der Vereinigung der Wogen des Atlantischen mit denen des Stillen Ozeans entgegenstand, waren 400 Ladungen Dynamit im Gewicht von mehreren Hundert Zentnern aufgestapelt. Die Sprengung erfolgte am 11. d. M. durch den Präsidenten Wilson vom Weißen Hause zu Washington aus, indem er auf einen Knopf zur Herstellung der elektrischen Verbindung drückte. Dem „Tag" wird hierüber aus Washington berichtet: Eine Gesellschaft der führenden Männer der Vereinigten Staaten, Politiker, Gelehrte und Künstler, waren im Weißen Hause versammelt, um Zeugen des großen Augenblicks zu sein. Es waltete feierliche Stille, als Präsident Wilson auf den Knopf drückte. Der elektrische Strom, den Präsident Wilson auslöste, um die Dynamitmassen im Gamboa-Damm zu entzünden, durchlief im ganzen 6400 km: Vom Weißen Hause in Washington bis nach Galveston in Texas, teils über Land, teils unterirdisch, sodann durch Kabel den Golf von Mexiko bis Coatzacoalcos. Von dort aus übertrug sich der Strom bis Salina Cruz am Stillen Ozean und erreichte, Nikaragua durchquerend, das Ziel Gamboa. Dort waren umfassende Sicherheitsmaßnahmen getroffen worden. Wenige Sekunden, nachdem Präsident Wilson in Washington den elektrischen Funkten entsandt, erschütterte ein donnerähnlicher Knall die Luft. Eine riesige Staubwolke wirbelte empor, das Erdreich geriet ins Wanken, und die Wassermassen stürzten erst langsam, dann reißend schnell ins Kanalbett. Das Ergebnis wurde unverzüglich telegraphisch nach Washington übermittelt. Als die Nachricht im Weißen Hause eintraf, wandte sich der Präsident zu seinen Gästen mit den Worten: „Also die Sache ist erledigt!" In den Vereinigten Staaten wurde der Tag überall festlich begangen. In Panama selbst waren viele Sonderzüge und Sonderdampfer mit Amerikanern eingetroffen, die dem geschichtlichen Akt der Vollendung des Panamakanals beiwohnen wollten. Die Ländereien in der Umgebung des Gamboa-Dammes waren von Tausenden von Menschen besetzt. Alle Schiffe und alle Bauten waren festlich geschmückt. In San Francisco hauptsächlich, das ja an dem Zustandekommen des Riesenwerkes mehr als alle anderen Städte der Union interessiert ist, glich gestern das Leben und Treiben dem am Unabhängigkeitstage. Der Gemeinderat war im Rathause versammelt, die Glocken fingen an zu läuten, die Kriegsschiffe am Hafen feuerten Salut, und in den Straßen der Stadt spielte sich das bunte, lärmende Treiben ab, ohne das ein amerikanisches Fest nicht gut gefeiert werden kann.

Auf den allgemeinen Festjubel in Amerika dürfte es ernüchternd wirken, daß der Leiter des Kanalbaues, Oberst Göthals, dem „Tag" zufolge erklärt hat, daß angesichts der jüngst erfolgten bedeutenden Dammrutsche um die Kanalböschung und der Tatsache, daß noch immer sehr umfangreiche Erdmassen sich in Bewegung befinden, ein Tag für die Eröffnung der Schiffahrt im Panamakanal heute noch nicht bestimmt werden könne.

— **Zugkraftversuche mit einer amerikanischen Güterzuglokomotive.** Am 1. Juli d. J. veranstaltete die Rock Islandbahn eine Probefahrt mit der neu gelieferten Mikado-Lokomotive Nr. 2504 (Formel I D I). Die Versuche fanden auf der 178,8 km langen Strecke von Dalhart nach Liberal statt, die folgende Höhen- und Neigungsverhältnisse aufweist: Dalhart liegt auf + 1216 m, Liberal auf + 870 m. Die größte Steigung, die der Zug zu überwinden hatte, war 80 ‰. Auf dieser Strecke wurde der Zug in zwei Teilen befördert, wodurch eine Verzögerung von 38 Minuten entstand. Im übrigen liegt die Strecke im Gefälle. Das Lokomotivgewicht betrug 145 t, das Reibungsgewicht 108,7 t, die Lokomotivzugkraft 25,8 t. Das Gewicht des aus 99 beladenen Wagen bestehenden Zuges (ohne Lokomotive) betrug 3400 t, seine Länge 1351 m. Die Gesamtfahrzeit betrug genau 5 Stunden entsprechend einer Reisegeschwindigkeit von 35,7 km in der Stunde. Nach Abzug der Aufenthalte ergab sich eine

reine Fahrzeit von 4 Stunden 4 Minuten entsprechend einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 43,9 km in der Stunde. Der Kohlenverbrauch betrug 6300 kg.

Allgemeines.

— Die Trockenlegung der Zuiderzee. Der „Köln. Ztg." wird aus Amsterdam geschrieben: „Nachdem in der Thronrede vom 16. September eine Vorlage für die Trockenlegung eines Teiles der Zuiderzee in Aussicht gestellt worden ist, darf man mit der Wahrscheinlichkeit der Ausführung dieses Planes rechnen, der seit 1849 ein Gegenstand von Untersuchungen und Vorschlägen holländischer Ingenieure gewesen ist. . . . Auf der „Ersten niederländischen Ausstellung auf Schiffahrtsgebiet" in Amsterdam hat die Zuiderzeevereinigung ein ungemein reiches Material ausgestellt, aus dem, namentlich durch die zahlreichen Karten, der großartige Plan trefflich veranschaulicht wird. Das ganze Werk braucht zu seiner Ausführung 33 Jahre, die Kosten werden zu 190 Millionen Gulden angesetzt, und was die volkswirtschaftliche Seite des Unternehmens betrifft, so werden folgende Zahlen vorgeführt: durch die Trockenlegung gewinnt man 200 000 ha fruchtbaren Boden; wo jetzt in der Zuiderzeefischerei 3017 Fischer und ihre Familien mit 3017 Fahrzeugen ihren kümmerlichen Lebensunterhalt finden, kommen dann 250 000 Menschen — man rechnet auf 40 000 Ackerbauer und 50 000 Geschäftsleute, Handwerker usw. mit ihren Familien —, die ihr reichliches Auskommen haben; denn während der Jahresertrag der Fischerei auf der trocken zu legenden Oberfläche jetzt höchstens 2 Millionen beträgt, steigt dieser durch die Landwirtschaft nach der Trockenlegung auf 70 Millionen Gulden! Dies sind sicher verführerische Zahlen, gegen welche die aufzuwendenden Kosten keine Rolle spielen können; . . . . sie verteilen sich doch über einen langen Zeitraum, so daß kaum eine Anleihe nötig sein wird, und überdies handelt es sich um eine Ausgabe, die, wie keine andere, sich als nutzbringend erweisen muß. Es ist zu hoffen, daß nunmehr die Hand ans Werk gelegt wird, denn diese Vorlage hat den großen Vorzug, daß es keiner weiteren zeitraubenden Vorbereitungen mehr bedarf, die Pläne liegen fix und fertig vor, und da sie auch in der Öffentlichkeit schon eingehend erörtert worden sind, braucht sich auch die Volksvertretung über die Ausführbarkeit den Kopf nicht mehr zu zerbrechen.

Rechtspflege.

— Zum Begriff des unabwendbaren äußeren Zufalls im Sinne des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. (Urteil des Oberlandesgerichts Marienwerder, III. Z.-S., vom 21. Mai 1913. Aktenzeichen 4 U. 65/13.) Ein mit zwei Pferden bespannter Schlitten des Klägers stürzte etwa 1,5 km von einem Bahnhof in einer Schneeschanze um, der Kutscher verlor dabei die Gewalt über die Pferde, diese gingen durch, liefen den gewohnten Weg nach dem Bahnhofe, gerieten über den nicht abgeschlossenen Zugang zum Bahnhof auf die Gleise, liefen auf dem Bahndamm entlang und wurden von einem entgegenkommenden Zuge überfahren. Der Kläger verlangte vom Fiskus Schadenersatz auf Grund des § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838. Der Beklagte verlangte Klageabweisung. Der Unfall sei, wie er meinte, auf höhere Gewalt zurückzuführen; es liege ein ungewöhnliches, mit dem Betriebe seiner Natur nach nicht verknüpftes Ereignis vor, das auch durch die äußerste, den Umständen nach gebotene Vorsicht und durch alle vernünftigerweise dem Betriebsunternehmer zuzumutenden Vorkehrungen nicht abzuwenden gewesen sei.

Das Landgericht verurteilte den Fiskus, weil ein unabwendbarer Zufall nicht vorliege. Wenn auch nicht die Gleise der freien Strecke, so könnten doch die Übergänge und Zuwege zu den Gleisen, insbesondere bei Bahnhofsanlagen, derart abgesperrt und eingefriedigt werden, daß durchgehende Pferde nicht auf die Strecke gelangen können. Dabei würden derartige Einrichtungen nicht solche Kosten verursachen, daß sie den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens völlig in Frage stellten, so daß man sie deshalb vernünftigerweise nicht verlangen könnte.

Der Fiskus legte Berufung ein, zu deren Begründung er unter anderem anführte: Es werde zu Unrecht angenommen, daß die völlige Absperrung der Bahnhöfe zu den „dem Betriebsunternehmer vernünftigerweise zuzumutenden Vorkehrungen" gehöre. Alle Bahnhöfe müssen dem Fuhrwerksverkehr zugänglich sein, insbesondere auch für den Güterverkehr, der auf allen kleinen und mittleren Bahnhöfen mit dem Personenverkehr verbunden sei. Da die Anlagen dem öffentlichen Verkehre freizuhalten seien, wäre sonst eine Absperrung nötig, die stets unter Aufsicht bleiben müßte Es würden geradezu ungeheure Kosten entstehen, die dem Betriebsunternehmer nicht zuzumuten seien. Es liege ein „ungewöhnliches, nicht schon seiner Natur nach mit dem Betriebe verknüpftes Ereignis" vor. Eine Abwendung der Gefahr sei durch den Beklagten nicht möglich gewesen.

Die Berufung hatte Erfolg, die Klage wurde abgewiesen aus folgenden Gründen:

Der Streit der Parteien betrifft nur noch die Frage, ob der Schaden, den der Kläger erlitten hat, durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist. Der Senat hat diese Frage im Gegensatz zum ersten Richter bejaht.

Der Begriff des unabwendbaren äußeren Zufalls im Sinne des § 125 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 ist identisch mit dem Begriffe der höheren Gewalt des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes. Nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts hängt die Begriffsbestimmung wesentlich von den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles ab (vgl. Birkenbihl in Egers Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen, Bd. 18. S. 76). Im allgemeinen herrscht in Literatur und Rechtsprechung Einverständnis darüber, daß höhere Gewalt in äußeren, d. h. von außerhalb des Betriebes einwirkenden Ereignissen, zu finden ist, deren Vermeidung durch solche Vorkehrungen unmöglich ist, die im konkreten Falle zu dem durch sie zu erreichenden Erfolge der allgemeinen Verkehrsanschauung nach in vernünftigem Verhältnisse stehen. Der allgemeinen Verkehrsanschauung entspricht es nun nicht, daß auf einem Bahnhofe, wie es der hier in Betracht kommende Bahnhof G. ist, der Zugang zu den Gleisen in einer Weise abgesperrt wird, daß Pferde, die auf der zum Bahnhof führenden Straße durchgegangen sind, nicht auf die Gleise gelangen können. Eine solche Absperrung würde mit dem Zwecke, dem die Bahnhofsanlage dient, völlig in Widerspruch stehen. Der Weg von der zum Bahnhof führenden Straße nach den Gleisen muß vielmehr frei bleiben, damit der Inhalt der zu entladenden Wagen abgefahren und umgekehrt auch die mit der Bahn zu befördernden Güter angefahren werden können.

Der Unfall, von dem das Gespann des Klägers betroffen worden ist, hätte nur durch Vorkehrungen vermieden werden können, die dem Beklagten nicht zuzumuten wären. Es handelt sich im vorliegenden Falle auch nicht etwa um ein Ereignis, das im Straßenverkehr mit einer gewissen Häufigkeit vorzukommen pflegt, und das daher als mit den Gefahren des Bahnbetriebes im Zusammenhang stehend nicht als höhere Gewalt anzusehen wäre. In den Fällen, in denen das Reichsgericht diesen Gesichtspunkt betont hat, um die Haftung des Betriebsunternehmers zu begründen, handelte es sich um Zusammenstöße von Fuhrwerken mit Straßenbahnwagen in den Straßen verkehrsreicher Städte. So liegt die Sache hier aber nicht. Davon, daß auf dem zum Bahnhof G. führenden Wege Pferde mit einer gewissen Häufigkeit durchzugehen pflegten, kann nicht die Rede sein. Es bestand daher auch für den Beklagten nicht die Verpflichtung, mit der entfernten Möglichkeit eines solchen Ereignisses, wie es sich im vorliegenden Falle zugetragen hat, zu rechnen und zu seiner Verhütung Vorkehrungen zu treffen, die den ganzen Eisenbahnverkehr in einer in gar keinem Verhältnisse stehenden Weise beeinträchtigen würden. Der vorliegende Fall hat erhebliche Ähnlichkeit mit demjenigen, den das Reichsgericht in Bd. 64. S. 404, entschieden hat, und in dem es sich ebenfalls um den Zusammenstoß mit einem Fuhrwerk handelte, dessen Pferde scheu geworden waren und führerlos dahinrasten. Auch hier hat das Reichsgericht angenommen, daß höhere Gewalt vorliege.

Muß hiernach davon ausgegangen werden, daß der Schaden des Klägers durch höhere Gewalt oder, was dasselbe besagt, durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist, so folgt daraus daß die Klage abzuweisen und unter Abänderung des angefochtenen Urteils, wie geschehen, zu erkennen war. . . . . —pt—

Bücherschau.

— Die Förderung von Massengütern. Von dipl. Ing. Georg v. Hanffstengel. I. Band: Bau und Berechnung der stetig arbeitenden Förderer. Zweite vermehrte Auflage. Mit 488 Textabbildungen. Verlag Julius Springer, Berlin 1913. Preis geb. 9 *M*.

Schon nach wenigen Jahren ist eine zweite Auflage dieses Buches notwendig geworden. Während die bewährte Einteilung des Stoffes der ersten Auflage unverändert beibehalten bleiben konnte, liegt dessen beträchtliche Erweiterung auf nunmehr 18 Kapitel vor. Abgesehen von den Neuerungen, welche die vorauseilende Praxis der Fördermaschinen dem theoretisch nacheilenden Verfasser auferlegt, liegt die Stoffbereicherung vornehmlich in der ausführlicheren Behandlung der „Wurfförderer und Förderräder", welche bei nicht überwiegender All-

gemeinbedeutung in Sonderfällen eine einfachere Lösung schwieriger Einzelaufgaben darstellen.

Der vorliegende erste Band*) gliedert nach einem allgemeinen Teil (Abkürzungen, Bezeichnungen, Grundformeln, spezifische Gewichte, vergleichende Maße) den Stoff in drei Hauptabschnitte: Förderer mit Zugmittel, Förderer ohne Zugmittel, Hilfsvorrichtungen. Hauptabschnitt I erledigt vorweg in vier Kapiteln die allen stetigen Förderern gemeinsamen Einzelheiten: 1. die Zugmittel (Ketten, Seile, Gurte), 2. die Unterstützung, 3. den Antrieb, 4. die Spannvorrichtungen der Förderer, während deren Bau und Berechnung in fünf weiteren Kapiteln abgehandelt werden, und zwar: Kapitel 5: Kratzer und Schlepper, 6: Förderbänder aus biegsamen Stoffen, 7: Gliederbänder, 8: Becherwerke mit festen Bechern, 9: Schaukelbecherwerke. Die Förderung ohne Zugmittel des Abschnittes II gliedert sich in: Kapitel 10: Rollenförderer, 11: Schnecken und Spiralen, 12: Förderrohre, 13: Schubrinnen, 14: Schwinge-(Schüttel-)Förderrinnen, 15: Förderung mit Hilfe von Wasser und Luft, 16: die eingangs erwähnten, neu hinzugetretenen seltener angewendeten Fördermethoden (Förderräder, Wurfförderer). Abschnitt III behandelt die Hilfsvorrichtungen, und zwar in Kapitel 17 die Hilfsmittel für die Zu- und Abführung des Fördergutes (Rohre, Rinnen, Verschlüsse, Aufgabe- und Ausrückvorrichtungen) und in Kapitel 18 die Wägevorrichtungen. Ein Verzeichnis der vorhandenen Literatur, ein solches der im Buch genannten Firmen und ein Sachverzeichnis beschließen den Inhalt.

Einer von ausgezeichneten Konstruktionszeichnungen und photographischn Abbildungen unterstützten Beschreibung der Einzelbauarten schließt sich in allen Kapiteln die Bestimmung der statischen Wirkungsweise, der Hauptabmessungen und ihres Kraftverbrauches an; innerhalb der konstruktiven Darstellungen ist mit großem Nutzen von der Prinzipskizze Gebrauch gemacht, die für die vorliegende Materie geradezu als unentbehrlich erscheint.

Das Werk erfüllt die Absicht seines Verfassers, in dieser Zeit fortschreitender Anwendung und schneller technischer Vervollkommnung moderner Förderanlagen dem Fernerstehenden ein brauchbarer, klarer Wegweiser durch die unendlich vielgestaltige Transporttechnik zu bleiben und den Fachmann vor praktischen Fehlern und theoretischen Irrtümern auf diesem Gebiet zu bewahren. —Bi—

*) Für eine Übersicht über den Gesamtstoff der Förderung von Massengütern sei darauf hingewiesen, daß der zweite Band des Werkes „Die Förderer von Einzellasten", in den drei Hauptabschnitten: Bahnen, Aufzüge, Krane bewältigt, über deren weitgegliederte Unterteilung die Besprechung in Nr. 18 S. 309 d. Jahrg. 1910 d. Ztg. Auskunft gibt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 15. September d. J. eröffnete, nur dem öffentlichen Güterverkehr dienende 1,48 km lange Anschlußstrecke Oppeln Ost-Oppeln Hafen der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz und die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene, im Betriebe der Holländischen Eisenbahngesellschaft stehende 14,575 km lange Strecke Hattem-Kampen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Nebenbahnstrecke Bredebro-Lügumkloster zwischen den Stationen Bredebro und Lügumkloster in Km. 6,072 liegende, erweiterte Bahnhof 4. Klasse Ellum wird am 1. November d. J. für den Personen-, Expreßgut-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Ellum bleiben Sprengstoffsendungen, Tiere in mehrbödigen Wagen und solche Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Rampe erforderlich ist, ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Linie Lemberg-Lawoczne gelegene, bisher für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Piaseczna wird vom 15. Oktober d. J. ab für den beschränkten Wagenladungsverkehr nach Übereinkommen eröffnet werden. In dieser Haltestelle können Transporte lebender Tiere, explosionsgefährlicher und selbstentzündlicher Stoffe sowie solcher Güter, zu deren Ver- und Ausladen besondere Einrichtungen notwendig sind, weder zur Auf- noch zur Abgabe gelangen.

Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

Wir werden darauf aufmerksam, daß die an der Bahnlinie Mülhausen-Dammerkirch-schweiz. Grenze gelegene Grenzstation Pfetterhausen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen öfters mit den ähnlich lautenden Stationen Petershausen, Pfeffenhausen, Pfaffenhausen, Pfaffenhofen, Pfeddersheim usw. verwechselt wird. Mit Rücksicht hierauf wird die handschriftliche Ergänzung des genannten Verzeichnisses — auf Seite 218 — anheimgestellt.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 263 vom 8. Oktober d. J. a) an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen, b) die zur demnächstigen Prüfung des I. Entwurfs je eines neuen arithmetischen und alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses vom 1. Mai 1914 berufenen Stellen, betreffend die erste Anmeldung von Änderungen für die Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Mai 1914 (abgesandt am 11. Oktober d. J.).

Nr. III 426 vom 7. Oktober d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 8. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Wir bringen unter Bezugnahme auf § 11 Ziffer 4 des Vereinswagenübereinkommens zur allgemeinen Kenntnis, daß unsere Eisenbahnlinie Cadenazzo-Locarno am 9. Oktober morgens nach starken Niederschlägen durch Hochwasser weggerissen worden ist und voraussichtlich während 8 Tagen unfahrbar sein wird.

Bern, den 11. Oktober 1913. (2679)
Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen.

2. Güterverkehr.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr.

Tarifheft I, gültig vom 4. März 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 bis zur Einführung im Tarifwege wird die Station Temesrékás der königlich ungarischen Staatseisenbahnen in den obenbezeichneten Kohlenverkehr einbezogen.

In der Schnittafel II des ab 4. März 1912 gültigen Ausnahmetarifs — Heft I (Seite 24) — ist nachzutragen:

761. Temesrékás M. A. V. 1930.

Kattowitz, 9. Oktober 1913. (2660)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband, Güterverkehr mit den französischen Ostbahnen.

Mit Wirkung vom 23. Oktober 1913 wird der Güterverkehr der Station Karlsruhe-Mühlburg auf den Eilstückgutverkehr beschränkt; im Ausnahmetarif 19 des Teils II A wird die Station auf den gleichen Zeitpunkt gestrichen.

Karlsruhe, 8. Oktober 1913. (2661)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-südfranzösischer Verband, Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.

Mit Wirkung vom 23. Oktober 1913 wird der Güterverkehr der Station Karlsruhe-Mühlburg auf den Eilstückgutverkehr beschränkt; im Ausnahmetarif No. 19 des Tarifs Teil IIA wird die Station auf den gleichen Zeitpunkt gestrichen.

Karlsruhe, 8. Oktober 1913. (2662)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

3. Nachruf.

Am 9. d. M. verstarb unerwartet der langjährige Vorstand des Königl. Eisenbahn-Betriebsamts 1 hierselbst

Herr Regierungs- und Baurat

Hermann Landsberg,

ein durch Pflichttreue, vornehme Gesinnung und Herzensgüte ausgezeichneter Kollege, dessen Andenken wir allezeit in Ehren halten werden.

Halle (Saale), im Oktober 1913. (2665)

Der Präsident
und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Bad.-Württ., Bad.-Pfälz. und Bad.-Bayr. Güterverkehr.

Am 23. Oktober 1913 wird die bisherige Station Karlsruhe-Mühlburg für den Gesamtgüterverkehr geschlossen und eine neue nur für den Eilstückgutverkehr eingerichtete Station gleichen Namens eröffnet. Wegen der erforderlichen Tarifänderungen verweisen wir auf unseren Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 9. Oktober 1913. (2663)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad. Pfälz. Güterverkehr.

Auf den 15. Oktober 1913 wird die Station Speyer Hafen in den Ausnahmetarif 1a für Stammholz usw. aufgenommen. Näheres aus unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 7. Oktober 1913. (2664)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in das Verzeichnis (V) der zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassenen Güter folgende Artikel neu aufgenommen:
1. Calciumhydrosulfür (Calciumsulfhydrat),
2. Pyridin und Pyridinbasen.

Berlin, 13. Oktober 1913. (2670)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahngütertarif, Teil I vom 1. Januar 1911.

(Aufnahme von Brennstoffsparer und Radiatoren in Pos. E—J und der Station Berlin Osthafen in den Abschnitt C.)

Mit sofortiger Gültigkeit ist nachzutragen:

1. Auf Seite 87 unter Pos. E—J Ziffer 3a) nach „Röhren auch jutiert" Brennstoffsparer (Economisers), Radiatoren (Röhren für Heiz- und Kühlanlagen).

2. auf Seite 335 an entsprechender Stelle: „Berlin Osthafen". Nur für Sendungen, die an die städtische Hafenverwaltung gerichtet sind oder von ihr aufgegeben werden und zwar: 1. Wagenladungen, 2. Frachtstückgut in Sendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen, die mit der Eisenbahn auf dem Hafenbahnhof angekommen sind und zu Wasser weiterbefördert werden sollen oder für eine zollfreie Niederlage, für die Lagerhäuser oder Lagerplätze am Hafen bestimmt sind oder vom Hafengebiet oder den genannten Anlagen herrühren und auf der Eisenbahn weiterbefördert werden sollen.

Berlin/Wien, 11. Oktober 1913. (2671)
Königliche Eisenbahndirektion Berlin,
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1913 wird die Station Günzach der Bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheines in den Ausnahmetarif S 32 für Käse usw. einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, 11. Oktober 1913. (2672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Teil II, Heft C, Teilheft C 2.

Am 16. Oktober 1913 wird die Station Wernigerode Stb. als Versandstation in den Abschnitt IA des Ausnahmetarifs 5 i für rohe Steine usw. zum Wegebau aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Magdeburg, 10. Oktober 1913. (2673)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

Im Nachtrag II sind mit sofortiger Gültigkeit folgende Berichtigungen und Ergänzungen vorzunehmen:

Seite 24. Bei lfd. Nr. 1943 ist in den Spalten 11 und 12 statt 5 II zu setzen: G II. Bei lfd. Nr. 1949 ist in Spalte 8 „30 ⊙" und in den Spalten 11 und 12 „§ 8" nachzutragen. Am Fuße der Seite 24 ist folgender Vermerk anzubringen:

⊙ Nur gültig im Verkehr aus oder im Transit durch Frankreich.

Seite 32. Bei lfd. Nr. 2670 und 2671 ist in den Spalten 6 und 7 bei den Serien 1 und 1 I das Zeichen ⊙ anzubringen. Am Fuße der Seite ist nachzutragen:

⊙ Als zerlegt (démonté) gelten auf den französischen Bahnen die Stühle, deren einzelne Teile (Seiten- und Rückenteile, Füße usw.) derart auseinandergenommen sind, daß sie wieder zusammengesetzt werden können: als zusammenlegbar oder zusammengelegt (replié) gelten die Stühle usw., die derart hergestellt sind, daß ihre verschiedenen Außenseiten gegeneinander zusammengeklappt werden können, und die in diesem Zustand zur Beförderung aufgegeben werden.

Seite 49. In der 8. Zeile von oben ist die lfd. Nr. 2534 in 2524 zu ändern.

Seiten 53 und 55. Bei Nr. 1062 a, 2993 und 3306 des französischen Warenverzeichnisses ist das letzte Wort „calciné" durch „anhydre" zu ersetzen.

Straßburg, 11. Oktober 1913. (2674)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1913 wird ein neuer Ausnahmetarif S 10 für Speisesalz zur Verschiffung seewärts von Neckarsulm eingeführt. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, 9. Oktober 1913. (2666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 19 vom 1. Mai 1913.
Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 28 des Tarifs sind die Stationsnamen Stuttgart Hbf. und Straßburg-Neudorf verwechselt.

Mit sofortiger Wirksamkeit gelten die am vorstehend angegebenen Ort für Stuttgart Hbf. vorgesehenen Frachtsätze für Straßburg-Neudorf und die für Straßburg-Neudorf vorgesehenen Frachtsätze für Stuttgart Hbf.

München, 7. Oktober 1913. (2667)
Tarifamt der K. Bayr. St.-E.-B. r. d. Rh.,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C.

Mit Gültigkeit vom 16. Oktober 1913 werden die Stationen der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 3 für Getreide usw. zur Ausfuhr über See einbezogen.

Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 13. Oktober 1913. (2680)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichischer Eisenbahn-Verband. Nordwestböhmischer Verkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarife, Teil II, Heft 1 für den Verkehr mit den Bahnhöfen in Prag.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 (soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, vom 1. Januar 1914) gelangt zu dem oben bezeichneten, vom 1. Januar 1913 gültigen Tarife der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält neben einigen Änderungen und Ergänzungen hinsichtlich des Tarif-Titelblattes und der Verkehrsbeschränkungen einzelner Stationen, dann hinsichtlich der Güterklassifikation des Eisenbahn-Gütertarifes, Teil I, Abteilung B, sowie der besonderen Bestimmungen, hauptsächlich

a) neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Prag (Bubna) B. E. B. einerseits und Stationen der Strecke Radotin-Radnitz andererseits, sowie zwischen Prag Staatsbahnhof einerseits und Stationen der Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz andererseits;

b) geänderte Frachtsätze für die auf Seite 5 und 6 des Nachtrages näher bezeichneten Stationsverbindungen im Verkehre zwischen den Bahnhöfen in Prag einerseits und Stationen der Bahnstrecken Karlsbad-Johanngeorgenstadt, Marienbad-Karlsbad, Elbogen - Schönwehr, Kaaden-Willomitz, Willomitz-Dup-

pau, Rakonitz-Laun, Rakonitz-Mlatz, Rakonitz-Petschau-Buchau und Rudig-Kasniau, dann den Stationen Priesen-Postelberg und Sodau andererseits.

Die in den betreffenden (auf Seite 5 und 6 des Nachtrages näher bezeichneten) Stationsverbindungen bisher bestehenden billigeren Frachtsätze treten mit Ablauf des 31. Dezember 1913 außer Kraft.

Abdrucke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, dann bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 50 Heller für das Stück zu erhalten.

Prag, am 7. Oktober 1913. (2675)
Ausschließend
priv. Buschtehrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Güterverkehr.

Kleinbahn Bunzlau-Modlau.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung unserer Bahn ab wird ein Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern herausgegeben. Die Ausgabe erfolgt in zwei Heften A und B. In Heft A sind besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften und allgemeine Tariftabellen enthalten, während das Heft B besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften, Kilometerzeiger, Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr, sowie Nebengebühren enthält. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen der Kleinbahn.

Bunzlau, den 10. Oktober 1913. (2684)
Der Vorstand
der Kleinbahn-Aktiengesellschaft
Bunzlau-Modlau.

Kleinbahn Guttentag-Vossowska.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung unserer Bahn ab wird ein Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern herausgegeben. Die Ausgabe erfolgt in zwei Heften A und B. Im Heft A sind besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften und allgemeine Tariftabellen enthalten, während das Heft B besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften, Kilometerzeiger, Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr, sowie Nebengebühren enthält. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen der Kleinbahn.

Guttentag, 10. Oktober 1913. (2681)
Der Vorstand der Kleinbahn-Aktiengesellschaft Guttentag-Vossowska.

Kleinbahn Bunzlau-Neudorf.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn Bunzlau-Modlau ab wird ein neuer Tarif für unsere Bahn für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern herausgegeben. Die Ausgabe erfolgt in zwei Heften A und B. In Heft A sind besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften und allgemeine Tariftabellen enthalten, während das Heft B besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften, Kilometerzeiger, Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr sowie Nebengebühren enthält. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen der Kleinbahn.

Bunzlau, den 10. Oktober 1913. (2682)
Der Vorstand
der Kleinbahn-Aktiengesellschaft
Bunzlau-Neudorf.

Görlitzer Kreisbahn.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Krischa-Tetta-Weißenberg i. Sa. ab wird ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern herausgegeben. Die Ausgabe erfolgt in zwei Heften A und B. Im Heft A sind besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverkehrsordnung, Tarifvorschriften und allgemeine Tariftabellen enthalten, während das Heft B besondere Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Tarifvorschriften, Kilometerzeiger, Beförderungspreise für den Personen- und Güterverkehr sowie Nebengebühren enthält.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen der Kleinbahn.

Görlitz, den 10. Oktober 1913. (2683)
Der Vorstand
der Görlitzer Kreisbahn-Aktiengesellschaft.

5. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von etwa 176 000 Bahnschwellen und etwa 50 000 m Weichenschwellen aus Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Bureau des Unterzeichneten, 1 E Gl. Kongevej, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 28. Oktober 1913 nachmittags 3½ Uhr.

Kopenhagen, Oktober 1913. (2685)
Der Direktor der Bahnabteilung.

Die Maurerarbeiten zur Verbreiterung der Fuhsebrücke auf Bahnhof Celle sollen öffentlich vergeben werden (rd. 3700 cbm Beton, 576 t Träger zu verlegen).

Öffnung der Angebote am 22. Oktober d. J., vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Bauabteilung, von der auch die Verdingungshefte gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1,30 Mark in bar zu beziehen sind. Die Verdingungsunterlagen können bei ihr werktäglich von 8—12½ und von 3—6 Uhr eingesehen werden.

Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Celle, den 10. Oktober 1913. (2676)
Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Verdingung von 8730 t Stabeisen, 117,4 t Bandeisen, 1913 t Formeisen, 110,7 t Sprengringeisen, 3987 t Eisenblech, 148,5 t gekümpelten Blechen, 11,5 Tonnen Roststabeisen und 158,5 t Puffer- und Verstärkungsplatten für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken in 334 Losen. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrichufer 3, hierselbst, eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Stabeisen" versehen bis zum 4. November d. J., vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 3. Dezember d. J., nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Oktober 1913. (2677)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von A. 1 850 000 Bund Reiserwellen, B. 40 000 Kilogramm Meilerholzkohlen für den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover für das Etatsjahr 1914. Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 30. Oktober 1913, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen je 50 ₰ in bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, den 8. Oktober 1913. (2678)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 5309 Stück Lokomotivradreifen aus Tiegelflußstahl in 8 Losen, 15 Stück Radgestellen, 308 Stück Bahnmeisterwagenrädern und 81 Stück Achswellen für Wagen in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 7. November 1913 vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 7. November 1913 vormittags 11 Uhr Tempelhofer Ufer 28 III Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,50 M. und 5 Pf. Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. Dezember 1913.

Berlin, den 7. Oktober 1913. (2668)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung der Asphaltarbeiten zum Bau der Straßenunterführung „B" auf Bahnhof Tempelhof in Km. 22,3 + 32 der Berliner Ringbahn soll in einem Lose öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebotshefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 0,50 ℳ in der Kanzlei, Zimmer 33 hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder portofrei unter Beifügung von 5 ₰ Bestellgeld (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift „Angebot auf Herstellung der Asphaltarbeiten zum Bau der Straßenunterführung „B" in Tempelhof" versehen bis zum 5. November d. Js. vormittags 11 Uhr nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet zu vorbenannter Zeit in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 4 Wochen. (2669)

Berlin, N.W. 40, Invalidenstraße 51.
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 10.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 81. | 18. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Beförderung der Zollstückgüter nach Inkrafttreten der neuen Eisenbahnzollordnung.

Von Regierungsrat **Dr. Wolff** in Halle (Saale).

Die Eisenbahnzollordnung hat in der Beförderung der Zollstückgüter einschneidende Änderungen im Gefolge gehabt. Mit Rücksicht darauf, daß die Entwicklung auf diesem Gebiete zurzeit noch nicht zum Stillstand gekommen ist, sondern sich noch im Fluß befindet, erscheint es angezeigt, einen Überblick über das bisher Erreichte und die noch anzustrebenden Verbesserungen zu geben. Zum Verständnis der nachfolgenden Einzelausführungen ist es erforderlich, einige allgemeine Bemerkungen vorauszuschicken.

Sämtliche Güter, die vom Ausland in das Gebiet des deutschen Zollvereins eintreten, unterliegen an der Grenze einer Zollbehandlung. Für die meisten dieser Güter ist, soweit sie im Zollvereinsgebiet verbleiben, ein Eingangszoll zu entrichten. Wenn bei zollpflichtigen Gütern die Verzollung sofort an der Grenze stattfindet, das heißt, wenn der zu zahlende Zollbetrag bereits beim Eintritt des Gutes in das Vereinsgebiet ermittelt und entrichtet wird, oder wenn bei Gütern, die einem Eingangszoll nicht unterliegen, dies bereits an der Grenze festgestellt wird, dann werden die Güter sofort in den freien Verkehr gesetzt, das heißt, sie sind während der Weiterbeförderung im Inlande keinerlei Zollkontrolle unterworfen und können ganz wie aus dem Binnenlande selbst stammende Güter behandelt werden. Die Verzollung oder Feststellung der Zollfreiheit an der Grenze kann jedoch in vielen Fällen nicht stattfinden, u. a. besonders aus dem Grunde, weil der Empfänger oft Wert darauf legt, bei der Beschau des Gutes zugegen zu sein, um Aufklärungen geben und so unter Umständen die Zollfreiheit des Gutes erwirken oder die Höhe des zu zahlenden Zollbetrages beeinflussen zu können. Soweit die Verzollung oder Feststellung der Zollfreiheit nicht an der Grenze, sondern erst auf einer Binnenstation stattfindet, unterliegt das Gut während der Weiterbeförderung dorthin der zollamtlichen Kontrolle. Dieser dienten vor Einführung der neuen Eisenbahnzollordnung drei verschiedene Abfertigungsarten, nämlich die Abfertigung auf Begleitschein II, auf Begleitschein I und auf Ladungsverzeichnis.

Die Abfertigung auf Begleitschein II steht der Verzollung an der Grenze am nächsten. Auch bei ihr wird wie bei der Verzollung bereits an der Grenze das Gut einer Beschau unterworfen und die Art und Gewicht und Menge des Gutes sowie der anzuwendende Zolltarifsatz und der hiernach zu zahlende Zollbetrag festgestellt. Nur die Entrichtung des Zolls unterblieb, der Zoll wurde vielmehr einem Binnenamt zur Einziehung überwiesen. Dieser Überweisung diente der Begleitschein II. Die auf Begleitschein II abgefertigten Güter konnten ohne besondere Vorsichtsmaßregeln befördert werden, da eine Beraubung oder Vertauschung des Gutes für die Zollbehörde belanglos war, der zu zahlende Zollbetrag stand ja schon fest.

Anders verhielt es sich bei der Abfertigung auf Begleitschein I und auf Ladungsverzeichnis. Beide Abfertigungsarten stimmten insoweit überein, als die Art des Gutes, der Zolltarifsatz und der zu zahlende Zollbetrag in der Regel noch nicht an der Grenze, sondern erst auf dem Binnenzollamt festgestellt wurden. Bei der Abfertigung auf Begleitschein I wurden nur Gewicht oder Menge, Stückzahl, Zeichen und Nummer und Art der Verpackung des Gutes festgestellt und das Gut dann, soweit es sich um Stückgut handelte, unter Kollo- oder Packstückverschluß gelegt, um eine Beraubung oder Vertauschung des Inhalts der Packstücke zu verhindern oder doch die Entdeckung zu erleichtern. Bei der Abfertigung auf Ladungsverzeichnis unterblieb selbst die Feststellung von Gewicht, Stückzahl und Art der Verpackung, vielmehr wurden die Güter zur Sicherung gegen Beraubung oder Vertauschung unter Raumverschluß, das heißt, in einem mit Zoll-

schlössern oder -bleien verschlossenen Wagen bis zu dem Binnenzollamt befördert, wo die Verzollung stattfinden sollte.

Eine besondere Art der Beförderung unter zollamtlicher Kontrolle war und ist noch heute das sogenannte Ansageverfahren. Es wird hauptsächlich bei Überfüllung von Grenzbahnhöfen angewandt und besteht darin, daß ein ganzer Zug unter Begleitung von Zollbeamten nach einer Binnenstation zur zollamtlichen Abfertigung durchgeführt wird. Der Ausdruck wird in der Praxis vielfach fälschlich angewendet, indem früher auf Ladungsverzeichnis, jetzt auf Begleitzettel abgefertigte Wagen mit Stückgut als Ansagewagen oder kurz Ansager bezeichnet werden. Zur Vermeidung von Mißverständnissen wäre es sehr erwünscht, wenn dieser fälschliche Sprachgebrauch bald verschwände.

Für die Güterabfertigungen an der Grenze war die Abfertigung auf Ladungsverzeichnis bei weitem am bequemsten, da bei ihr die Vorführung der Güter beim Zollamt nicht erforderlich war. Sie konnte jedoch bei Stückgütern wegen der sonst erforderlichen erneuten zollamtlichen Abfertigungen auf Zwischenstationen im wesentlichen nur bei größeren Mengen Orts- oder Durchfuhrstückgut Anwendung finden. Hätte man größere Stückgutmengen für verschiedene Orte, also z. B. von Oderberg Stückgut für Berlin und Hamburg in einem Wagen auf Ladungsverzeichnis abgefertigt, so hätte entweder das ziemlich umständliche Verfahren der Weiterabfertigung des Ladungsverzeichnisses gemäß § 25 des alten Eisenbahnzollregulativs Platz greifen, oder das Hamburger Stückgut hätte in Berlin ausgeladen, dem Zollamt vorgeführt und verzollt oder auf Begleitschein II oder I weiterabgefertigt werden müssen. Eine Weiterabfertigung auf Ladungsverzeichnis wäre nicht möglich gewesen, da diese Art der Abfertigung nur bei den Grenzämtern zulässig war. Sie wäre auch im Interesse der Eisenbahn nicht zweckmäßig gewesen, da das Hamburger Stückgut allein keinen Wagen füllte, Freigut nicht beigeladen werden durfte und der Wagen somit von Berlin bis Hamburg unausgelastet hätte laufen müssen.

Hier setzten die Versuche ein, die der Eisenbahnzollordnung vorausgingen. Das mit der Güterabfertigung Halle verbundene Zollamt erhielt die Ermächtigung, Wagen mit Stückgut auf Ladungsverzeichnis abzufertigen, und dadurch wurde die Möglichkeit gegeben, auf Ladungsverzeichnis abgefertigtes Zollstückgut in größeren Mengen nach Halle zu ziehen und nach Umladung daselbst wieder ganze Wagen mit Stückgut auf Ladungsverzeichnis nach anderen Stationen laufen zu lassen. So sandten beispielsweise die westlichen Grenzstationen, wie Herbesthal, Kaldenkirchen, Altmünsterol, Deutsch-Avricourt und andere regelmäßig Wagen mit Stückgut auf Ladungsverzeichnis nach Halle. Die Güterabfertigung Halle bildete aus den in diesen Wagen eingegangenen Stückgutmengen wieder geschlossene Wagen mit Stückgut nach Breslau, nach Dresden usw., die ebenfalls auf Ladungsverzeichnis abgefertigt wurden. Hierbei ergab sich nun, daß hin und wieder die eingegangenen Stückgutmengen für eine bestimmte Station nicht ausreichten, um einen geschlossenen Wagen mit mindestens 2000 kg zu belasten, und so entstand von selbst der Wunsch, dem in diesen Wagen verladenen Zollgut zur Auslastung des Wagens Freigut beiladen zu dürfen, ein Wunsch, der ja nun mit Einführung der Eisenbahnzollordnung in weitgehendem Maße in Erfüllung gegangen ist.

Wir kehren nunmehr zu den drei oben geschilderten Abfertigungsarten auf Begleitschein II, auf Begleitschein I und auf Ladungsverzeichnis und ihre Fortenwicklung durch die Eisenbahnzollordnung zurück.

Die Abfertigung auf Ladungsverzeichnis, um mit dieser zu beginnen, erscheint in der Eisenbahnzollordnung wieder als Abfertigung auf Begleitzettel, die insofern einfacher geworden ist, als das bisherige Ladungsverzeichnis und der diesem beigefügte Begleitzettel zu einem Papier, dem Begleitzettel, vereinigt worden sind. Zudem wurde in die Eisenbahnzollordnung eine Reihe von Bestimmungen aufgenommen, die eine Ausdehnung dieser für die Grenzstellen bequemsten Art der Abfertigung gerade bei Stückgut in wesentlichem Umfange ermöglichten. So ist die Einschränkung gefallen, daß zur Abfertigung auf Begleitzettel — früher Ladungsverzeichnis — nur die Grenzzollämter befugt sind. Diese Abfertigungsart ist vielmehr jetzt auch auf Binnenämtern zugelassen. Ferner braucht im Gegensatz zu früher jetzt im Begleitzettel das Erledigungsamt nicht mehr angegeben zu werden, so daß eine Weitersendung des Gutes von der zunächst angegebenen Bestimmungsstation nach einer anderen möglich ist, ohne daß zuvor der Begleitzettel erledigt zu werden braucht, die Eisenbahn es also in der Hand hat, welchem Zollamt sie das Gut zur Erledigung des Begleitzettels vorführen will. Weiter können den auf Begleitzettel unter zollamtlichem Raumverschluß abgefertigten Zollgütern Freigüter in beliebiger Menge beigeladen werden. Die Abnahme und Anlegung des zollamtlichen Raumverschlusses kann besonders dazu ermächtigten Eisenbahnbeamten übertragen werden, ebenso ist die Ent- und Verladung des Zollgutes einschließlich der Umladung unter Aufsicht besonders ermächtigter Eisenbahnbeamten gestattet. Schließlich braucht der Begleitzettel nicht wie früher das Ladungsverzeichnis den gesamten Inhalt eines Wagens zu umfassen, sondern er kann auch über Teile desselben lauten, mit anderen Worten, zu einem geschlossenen Stückgutwagen können beliebig viele Begleitzettel gehören.

Die Abfertigung auf Begleitschein I ist insofern wesentlich vereinfacht worden, als der Kollo- oder Packstückverschluß in der Regel nicht mehr erforderlich ist, eine Erleichterung, die insbesondere für die Grenzabfertigungen mit bedeutendem Verkehr einen wesentlichen Vorteil bedeutet. In der Abfertigung auf Begleitschein II sind erhebliche Änderungen nicht eingetreten.

Die auf Begleitschein I und II abgefertigten Stückgüter wurden schon bisher und werden auch jetzt nach den allgemeinen Ladevorschriften ebenso wie Freigut verladen. Die vorstehend aufgeführten erleichternden Bestimmungen schufen diese Möglichkeit auch für die auf Begleitzettel abgefertigten Stückgüter, während noch in der Versuchszeit, wie wir gesehen haben, die auf Ladungsverzeichnis abgefertigten Stückgüter auf Halle geladen wurden und werden mußten, da die Umladung nur unter Mitwirkung eines Zollamtes, nämlich unter Erledigung des Ladungsverzeichnisses, möglich war, während in den oben erwähnten Beispielen als Umladestelle nach den Ladevorschriften nicht Halle, sondern meist das benachbarte Wahren in Betracht gekommen wäre. Die an der Ausarbeitung der eisenbahndienstlichen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnzollordnung beteiligten Eisenbahnverwaltungen waren somit vor die Frage gestellt, ob die Beförderung der Begleitzettelstückgüter zweckmäßig in Anlehnung an das während der Versuchszeit geübte Verfahren zu organisieren sei, also unter Schaffung großer Zollumladestellen besondere Ladevorschriften für Begleitzettelgüter zu erstellen seien, oder ob es sich mehr empfehle, den während der Versuchszeit eingeschlagenen Weg radikal zu verlassen und die Beförderung der Begleitzettelgüter ebenso wie die der Begleitscheingüter nach den allgemeinen Ladevorschriften vorzuschreiben. Manche Gründe sprachen für die erstere Lösung, da hier bereits Erfahrungen vorlagen und diese Lösung sich auch enger im Rahmen der Erwägungen hielt, die den Verfassern der Eisenbahnzollordnung offenbar vorgeschwebt haben. Für die andere Lösung sprach jedoch vor allem der Gedanke, daß die Sonderstellung der Zollgüter während des Eisenbahntransports wenigstens auf Staatsbahnen in vieler Hinsicht sich überlebt hatte und gerade den Bestimmungen der Eisenbahnzollordnung durchweg die Auffassung zugrunde liegt, daß die Tätigkeit der Eisenbahnbeamten, soweit zolltechnische Kenntnisse nicht erforderlich sind, der Tätigkeit der Zollbeamten als gleichberechtigt anzusehen ist. Eine Selbstbeschränkung der Eisenbahnverwaltung bei Beförderung der Begleitzettelgüter erschien deshalb nicht am Platze. Die Mehrheit der Verwaltungen kam daher zu dem Entschluß, unter möglichster Ausnutzung der durch die Eisenbahnzollordnung gewährten Freiheiten die Beförderung der Begleitzettelgüter so zu organisieren, daß ihre Verladung nach den allgemeinen Ladevorschriften möglich wurde. Dies ist auf folgendem Wege erreicht worden.

Der erste Grundsatz zur Erreichung des angestrebten Zieles mußte der sein, an der Grenze nur die Stückgüter auf einem Begleitzettel zusammen abfertigen zu lassen, die ohne Erledigung des Begleitzettels unterwegs und ohne zollamtliche Zwischenabfertigung bis zu der Station zusammen befördert werden können, wo die Verzollung stattfindet. Dies war aber ausnahmslos nicht zu erreichen, und zwar deshalb, weil bei Ausarbeitung der eisenbahndienstlichen Vorschriften noch in keiner Weise zu übersehen war, welche Zollämter nach Inkrafttreten der Eisenbahnzollordnung zur Erledigung des neuen Abfertigungspapiers, des Begleitzettels, befugt sein würden. Hierüber rechtzeitig Klarheit zu schaffen, war bei der Neuheit der Materie für die Eisenbahnverwaltungen und die Zollbehörden und bei der Kürze der bis zur Einführung der Eisenbahnzollordnung zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Besonders was die Zeit anlangt, möchte darauf hinzuweisen sein, daß erst gegen Anfang Dezember 1912 den in dem Unterausschuß des deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes vertretenen Verwaltungen der endgültige Wortlaut der Eisenbahnzollordnung vorlag, da an dieser noch bis zum letzten Augenblick gearbeitet worden war, und daß gerade ein Teil der Bestimmungen, die eine Organisation der Beförderung der Begleitzettelgüter in dem oben erwähnten Sinne überhaupt ermöglichten, erst bei den letzten Verhandlungen von der Zollverwaltung zugestanden und in die Eisenbahnzollordnung aufgenommen worden waren. Da also die Befugnis sämtlicher in Frage kommenden Zollämter zur Erledigung von Begleitzetteln nicht oder nicht einwandfrei feststand, mußte zunächst darauf verzichtet werden, die Auflösung der in Betracht kommenden Stückgutmengen nach allen Binnenzollämtern, wo die Verzollung stattfinden kann, durchzuführen. Man mußte sich vielmehr darauf beschränken, zunächst nur Begleitzettelsendungen nach solchen Zollämtern bilden zu lassen, deren Befugnis zur Erledigung von Begleitzetteln feststand. Dies waren gemäß § 4 der Eisenbahnzollordnung die Eisenbahnzollstellen, von denen es in den vom Reichsschatzamt herausgegebenen Bemerkungen zur Eisenbahnzollordnung heißt, daß sie zu allen im Eisenbahnverkehr erforderlichen Abfertigungen befugt sein sollen. Aber auch hier ergab sich noch eine Schwierigkeit insofern, als der Begriff der Eisenbahnzollstelle weder in der Eisenbahnzollordnung selbst noch in den Bemerkungen dazu festgelegt ist. Die an der Ausarbeitung der eisenbahndienstlichen Vorschriften beteiligten Verwaltungen halfen sich dadurch, daß sie den Begriff der Eisenbahnzollstelle im Anschluß an das, was hierüber aus den Verhandlungen über die Eisenbahnzollordnung selbst bekannt geworden war, dahin festlegten, daß unter Eisenbahnzollstelle ein Zollamt zu verstehen ist, das mit der Güterabfertigung so in Verbindung steht, daß die zollamtliche Abfertigung regelmäßig auf oder an dem Schuppen stattfindet, oder das doch wenigstens durch einen Schienenstrang mit der Güterabfertigung verbunden ist. Für die Maßnahme, die Bildung von Begleitzettelsendungen zunächst nur nach den Eisenbahnzollstellen vornehmen zu lassen, sprach übrigens noch die weitere Erwägung, daß in keiner Weise feststand, wie sich die Zollbehörden zu der Frage der Überführung der auf Begleitzettel abgefertigten, also in zollamtlich verschlossenen Güterwagen zu befördernden Stückgüter von der Güterabfertigung nach einem nicht an der Bahn, sondern im Orte gelegenen Zollamt stellen würden.

Die Abrichtung von Begleitzettelsendungen wurde also zunächst nur nach Eisenbahnzollstellen in obigem Sinne zugelassen, obwohl man sich völlig darüber klar war, daß unter Umständen auf der Empfangszollstelle dann noch eine Weiterabfertigung auf Begleitschein I oder II nach einem anderen Zollamt, das nicht Eisenbahnzollstelle ist, notwendig werden konnte. Diese Unvollkommenheit mußte mit in Kauf genommen und ihre Beseitigung einem späteren Zeitpunkte vorbehalten bleiben. Aber selbst unter den Eisenbahnzollstellen mußten für das neue Verfahren noch einzelne ausgemerzt werden, jedoch nicht aus zolltechnischen, sondern aus eisenbahntechnischen Gründen. Da die Begleitzettelgüter unter zollamtlichem Raumverschluß zu befördern sind, können sie nur in geschlossenen Stückgutwagen, nicht dagegen in Kurswagen, verladen werden, und somit mußte Voraussetzung für die Bildung von Begleitzettelsendungen nach einer bestimmten Eisenbahnzollstelle sein, daß diese von den vorgelegenen Umladestellen regelmäßig mit geschlossenen Stückgutwagen, Orts- oder Umladewagen, erreicht wird. Andernfalls hätten in solchen Relationen unausgelastete Wagen laufen müssen, was gerade nach den der Eisenbahnzollordnung zugrunde liegenden Absichten vermieden werden soll. Weiter konnten einzelne Eisenbahnzollstellen als Bestimmungsstation für Begleitzettelsendungen nur insoweit bestimmt werden, als es sich dabei lediglich um Ortsgut handelte, da wegen der Lage des Zollamts die nach Verzollung weiterlaufenden Güter eine erhebliche Verzögerung in der Beförderung erleiden würden. So liegt beispielsweise in Torgau das Zollamt am Hafen auf der der Güterabfertigung entgegengesetzten Seite der Stadt, ist aber von der Güterabfertigung mittels der Hafenbahn auf einem Schienenstrang erreichbar. Es ist somit Eisenbahnzollstelle in dem oben erwähnten Sinne, eignet sich aber als Bestimmungsstation für Begleitzettelsendungen nur für nach Torgau selbst bestimmtes Gut. Die für die Nachbarstationen ohne Zollamt bestimmten Stückgüter müssen daher mit den Begleitzettelsendungen nach den vorgelegenen Eisenbahnzollstellen, z. B. Halle, bei Sendungen vom Westen, Cottbus bei solchen vom Osten, vereinigt werden. Wieder andere Eisenbahnzollstellen konnten wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse als Bestimmungsstation für Begleitzettelsendungen nur mit der Beschränkung freigegeben werden, daß die für den Ort selbst bestimmten und die nach Verzollung weitergehenden Güter in getrennten Wagen angebracht werden. Ausgeschlossen werden mußten endlich die mit Privatbahnen verbundenen Eisenbahnzollstellen, da bei diesen die Befugnis zur Öffnung des zollamtlichen Raumverschlusses und die Überwachung der Entladung nach der Eisenbahnzollordnung Eisenbahnbeamten nicht übertragen werden kann. Das beigeladene Freigut würde daher infolge der notwendigen Heranziehung von Zollbeamten zur Abnahme des Raumverschlusses unter Umständen eine wesentliche Verzögerung erleiden.

Nach dem Vorstehenden hat der Bevollmächtigte der Eisenbahn an der Grenze bei der Abrichtung von Begleitzettelsendungen folgende Erwägungen anzustellen. Er muß zunächst prüfen, welche Stückgüter er zweckmäßig zu einer Begleitzettelsendung vereinigt. Das sind nach obigen Ausführungen alle die Stückgüter, die nach einem bestimmten Ort mit Eisenbahnzollstelle oder nach Stationen bestimmt sind, die von der betreffenden Grenzstation aus betrachtet in dem Gebiet hinter dieser Eisenbahnzollstelle bis zur nächsten Eisenbahnzollstelle liegen. Es würden also beispielsweise in Herbesthal die nach Halle (Eisenbahnzollstelle) und nach Bitterfeld, Delitzsch, Eilenburg, also östlich von Halle gelegenen Stationen, bestimmten Stückgüter zu einer Begleitzettelsendung nach Halle zu vereinigen sein. Denn der erstrebte Zweck wird bei diesem Verfahren erreicht, außer in Halle, wo die Erledigung des Begleitzettels und die Verzollung der Güter stattfinden muß, braucht unterwegs kein Zollamt in Anspruch genommen zu werden. In umgekehrter Richtung, also etwa vom Grenzübergang Oderberg aus, würden beispielsweise zu einer Begleitzettelsendung zu vereinigen sein die Stückgüter nach Halle sowie nach Eisleben, Sangerhausen, Merseburg, also nach westlich von Halle gelegenen Stationen. Falsch dagegen würde es sein, wenn der Bevollmächtigte in Oderberg diese Güter mit den nach Cottbus und Umgegend bestimmten zu einer Begleitzettelsendung nach Cottbus vereinigte, denn dann müßten nach Erledigung des Begleitzettels in Cottbus die nach Halle und weiter bestimmten Güter auf Begleitzettel oder Begleitschein neu abgefertigt werden, und der erstrebte Zweck, daß wegen der damit verbundenen Verzögerung in der Beförderung unterwegs ein Zollamt nicht in Anspruch genommen werden soll, würde nicht erreicht sein. Um den Bevollmächtigten an der Grenze das richtige Zusammenfassen von Zollstückgütern zu Begleitzettelsendungen zu erleichtern, ist eine Karte und ein Verzeichnis der zur Erledigung von Begleitzettelsendungen unbeschränkt oder beschränkt ge-

eigneten Eisenbahnzollstellen herausgegeben worden, mit Hilfe deren leicht festgestellt werden kann, welche Orte, von dem betreffenden Grenzübergang aus betrachtet, zu dem Gebiet einer bestimmten Eisenbahnzollstelle gehören. Letzteres ein für allemal für alle Grenzübergänge festzustellen, war nicht möglich, da es eben je nach der Richtung, aus der die Güter kommen, vollständig verschieden ist.

Erste Voraussetzung für die zweckmäßigste Beförderung ist also die richtige Zusammenfassung der Stückgüter zu Begleitzettelsendungen. Für die Beförderung selbst ist jede Begleitzettelsendung als geschlossenes Ganzes zu behandeln, ebenso wie im Binnenverkehr eine auf einen Frachtbrief abgefertigte Sendung Freigut. Bestimmungsstation für die Begleitzettelsendung im Sinne des reinen Beförderungsdienstes ist gemäß § 12 Ziff. 10 der Güterbeförderungsvorschriften die Station, auf der nach der Absicht des Bevollmächtigten der Eisenbahn an der Grenze der Begleitzettel erledigt werden soll, also die Station, mit der die betreffende Eisenbahnzollstelle verbunden ist. Da sie an sich aus dem Begleitzettel nicht ersichtlich ist, weil dieser nach der Vorschrift der Eisenbahnzollordnung das Erledigungsamt nicht mehr vorschreibt, es vielmehr der Eisenbahn überlassen ist, welchem Zollamt sie die Güter zur Erledigung des Begleitzettels vorführen will, so muß sie auf dem Begleitzettel an geeigneter Stelle angegeben werden. In der Kundmachung 6 des Verkehrsverbandes, Abschnitt I, § 7, Abs. 3, ist deshalb vorgeschrieben worden, daß der Bevollmächtigte der Eisenbahn an der Grenze die Bestimmungsstation auf dem Begleitzettel mit Blei zu vermerken hat.

Nach der so festgestellten Bestimmungsstation wird nun die Begleitzettelsendung als geschlossenes Ganzes in demselben Wagen nach den Ladevorschriften verladen. Da die Wagen, in denen solche Begleitzettelsendungen verladen werden, unter zollamtlichen Raumverschluß gesetzt werden, müssen natürlich die auf dem Beförderungswege berührten Umladestellen sämtlich über Beamte verfügen, die von der Zollverwaltung die Ermächtigung zur Abnahme und Anlegung des Raumverschlusses und zur Überwachung der Umladung erhalten haben. Die Möglichkeit hierzu ergibt sich aus § 9, Abs. 3, der Eisenbahnzollordnung, wonach mit Genehmigung der Zolldirektivbehörde auch an Orten ohne Zollstelle Eisenbahnbeamte diese Ermächtigung erhalten können, und daß auf allen in Betracht kommenden Umladestellen diese Ermächtigung erteilt ist, ist notwendige Voraussetzung für die Durchführung der Beförderung der Begleitzettelgüter in der bisher geschilderten Weise. Der Bevollmächtigte an der Grenze muß dies deshalb als selbstverständlich voraussetzen können. Wir betonen das ausdrücklich, weil, wie uns bekannt geworden ist, in dieser Hinsicht Mißverständnisse obgewaltet haben, insbesondere irrtümlich angenommen worden ist, daß die oben erwähnte Karte auch dazu bestimmt sei, über die zur Abnahme und Anlegung des Raumverschlusses ermächtigten Umladestellen, mithin überhaupt über den Beförderungs w e g Auskunft zu geben. Dies ist, um es noch einmal zu wiederholen, nicht der Fall, sie dient vielmehr lediglich als Hilfsmittel für die zweckmäßigste Zusammenfassung der Stückgüter zu Begleitzettelsendungen. Für die Feststellung des Beförderungsweges bedarf es keines besonderen Hilfsmittels, da er sich aus den für die Freigüter aufgestellten Ladevorschriften ergibt. Die für die einzelne Begleitzettelsendung in Betracht kommende Ladevorschrift hat der Bevollmächtigte an der Grenze nach der Bestimmung der Kundmachung 6, Abschnitt I, § 7, Abs. 3, hinter der mit Blei anzugebenden Bestimmungsstation einzutragen. In der Praxis wird der Bleivermerk über die Bestimmungsstation und Ladevorschrift an den verschiedensten Stellen auf dem Begleitzettel angebracht. Zweckmäßig erhält er seinen Platz ganz oben auf der Außenseite des Begleitzettels in Anlehnung an die Praxis bei den Frachtbriefen des Binnenverkehrs.

(Schluß folgt).

Von den amerikanischen Eisenbahnen.

Über die Entstehung, die Entwicklung und den jetzigen Stand der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten gibt Fred. Wilbur Powell in der Revue économique internationale vom November 1912 einen zwar kurzen, aber doch so trefflichen Überblick, daß es wohl lohnt, seine wichtigsten Punkte hier wiederzugeben. Bringen sie dem Kenner der Verhältnisse zwar nichts wesentlich Neues so sind sie für ihn doch nicht ohne Interesse, weil sie in so gedrängter Form den Gegenstand behandeln, über den sich ebenso gut umfangreiche Bücher schreiben ließen. Infolgedessen sind sie aber besonders wertvoll für denjenigen Fachmann, der sich mit der Geschichte und den wirtschaftlichen Verhältnissen der amerikanischen Eisenbahnen weniger beschäftigt hat, indem sie ihm die Möglichkeit bieten, sich mit geringer Mühe einen Überblick über dieses Gebiet des Eisenbahnwesens zu verschaffen, den er dann im Anschluß daran durch eingehendere Studien vertiefen kann.

1829 wurden die ersten englischen Lokomotiven in die Vereinigten Staaten eingeführt. Sie bewährten sich aber nicht, weil die damaligen amerikanischen Eisenbahnen aus Mangel an Mitteln sehr leicht gebaut und die englischen Lokomotiven daher für sie zu schwer waren. Es wurden deshalb in Amerika besonders leichte Lokomotiven gebaut und dadurch die Möglichkeit geschaffen, unter Beibehaltung des leichten Unterbaues die Eisenbahnen in weitgehendem Maße dem Gelände anzupassen. Das letztere war aber wegen der besonderen Verhältnisse des damals noch wenig erschlossenen Landes von besonderer Wichtigkeit. Amerika war zwar damals, wie es auch heute noch ist, reich an Naturschätzen, aber es fehlte an Mitteln zu deren Ausbeutung, vor allem waren keine großen Kapitalien im Lande vorhanden, um größere gewerbliche Unternehmungen zu gründen. Soweit Kapital für Verkehrsunternehmungen verfügbar war, war es im wesentlichen zum Bau von Straßen, Kanälen und Brücken aufgebraucht worden. Privater Unternehmungsgeist konnte also das Verkehrswesen nicht weiter entwickeln, sondern es bedurfte dazu staatlicher Beihilfe. Mehrere Staaten, allen voran Pennsylvanien, wendeten daher erhebliche Beträge für den Bau und die Verbesserung ihrer Eisenbahnen auf, ihr Hauptaugenmerk war jedoch immer noch auf die Kanäle als Verkehrsmittel gerichtet. Es war aber unmöglich, mit einem Kanal das Alleghany-Gebirge zu überschreiten, und so wurde denn 1828 der Bau der Philadelphia- und Columbia-Eisenbahn als der erste, von einem Staate unternommene Eisenbahnbau genehmigt. Im nächsten Jahre folgte der Bau der Portage-Eisenbahn, die das Gebirge überschritt. Die im mittleren Westen gelegenen Staaten mußten diesem Beispiel natürlich folgen, wenn sie für die reichlichen Erzeugnisse ihrer Landwirtschaft eine Gelegenheit zur Ausfuhr haben wollten. In den dreißiger Jahren stellten Illinois, Indiana und Michigan umfassende Pläne zur Entwicklung ihres Verkehrswesens durch den Bau von Straßen, Kanälen und Eisenbahnen auf, deren Durchführung aber über ihre Kräfte ging, weil ihre Mittel und ihr Kredit erschöpft waren. Der Staat Massachusetts war vorsichtiger: er wollte Boston mit dem Hudson durch einen Kanal verbinden, fand aber dabei, daß der Bau einer Eisenbahn viel einfacher sein würde. Er konnte sich jedoch auch hierzu nicht entschließen, und infolgedessen trat das Privatkapital für ihn ein. Es wurde als Grundsatz ausgesprochen, daß die Eisenbahnen mit privaten Mitteln, aber bei Bedarf mit staatlicher Unterstützung gebaut werden sollten. Andere Staaten folgten diesem Beispiel.

Bei der infolgedessen nötig werdenden Bildung von Gesellschaften zum Bau der Eisenbahnen begegnete man manchen Schwierigkeiten, weil man derartigen Unternehmungen, die mit fremdem Gelde arbeiten, damals mit großem Mißtrauen gegenüber stand, was man sich bei der Entwickelung, die das amerikanische Wirtschaftsleben seitdem genommen hat, heute nur schwer vorstellen kann. Eine weitere Schwierigkeit, die sich dem Bau der Eisenbahnen entgegenstellte, war die weitgehende Achtung vor dem Privateigentum, die sich darin äußerte, daß zwar einzelnen Eisenbahngesellschaften ein Enteignungsrecht zugesprochen wurde, daß dieses Recht aber mit Einschränkungen versehen wurde, die dem Enteigneten erhebliche Vorteile gegenüber dem Eisenbahnunternehmer einräumten. Um die hierdurch verursachten Schwierigkeiten zu überwinden, mußte sich das amerikanische Volk erst einen weiteren Gesichtskreis erwerben und manche Vorurteile ablegen. Dazu gehörte u. a. auch die Abschaffung der Schuldhaft, denn zu jener Zeit sah man die Aktiengesellschaften noch so an, als ob sie mit Mitteln arbeiteten, die sie von ihren Aktionären geborgt hatten, und ihre Leiter galten im Sinne der damaligen Zeit für haftbar für diese Schulden. Die Abschaffung der Haft als Strafe für einen

säumigen Schuldner hat viel dazu beigetragen, um die Aktiengesellschaften volkstümlicher zu machen.

Die Eisenbahnen wurden also von Privatgesellschaften, jedoch mit staatlicher Unterstützung gebaut; dies erschien unerläßlich, wenn die Entwickelung der Eisenbahnen schnell vor sich gehen sollte, was dem allgemeinen Wunsch entsprach. Dabei verstand es das Volk, sich ein Überwachungsrecht über die Eisenbahnunternehmungen zu sichern und dem Staate das Recht zu wahren, die Eisenbahnen zu übernehmen. Ein solches Rückkaufsrecht sahen z. B. die ersten Eisenbahngenehmigungen in Massachusetts vor, und einige Südstaaten gingen mit dem Recht staatlicher Einmischung in die Verwaltung der Eisenbahngesellschaften so weit, daß sie das Stimmrecht der Aktionäre beschränkten, um diese Unternehmungen nicht an einzelne Großaktionäre auszuliefern. So enthielt z. B. die Genehmigungsurkunde der Jefferson und Lake Pontchartrain-Eisenbahn in Louisiana die Bestimmung, daß kein Aktionär mehr als 15 Stimmen in seiner Person vereinigen dürfte. Ähnliche Maßnahmen wurden in Nordkarolina getroffen. Diese Bestimmungen stammen allerdings nicht aus der allerersten Zeit des amerikanischen Eisenbahnwesens, aber es darf dabei nicht außer acht gelassen werden, daß die Südstaaten in bezug auf das Eisenbahnwesen zehn Jahre hinter den Nordstaaten zurückgeblieben waren.

Wo die Staatsbeihilfen in der Form gewährt wurden, daß der Staat einen Teil der Aktien übernahm, kam seinen Vertretern auch das Stimmrecht in der Versammlung der Aktionäre nach Maßgabe der im Staatsbesitz befindlichen Aktien zu. In manchen Staaten verlangte die Regierung Vorzugsaktien, die bei der Verteilung der Dividende ein Vorrecht genießen sollten. Das galt besonders in den Südstaaten, aber auch in Massachusetts und in Ohio. Virginien pflegte drei Fünftel der Aktien einer sein Gebiet durchschneidenden Eisenbahn zu übernehmen, Louisiana ein Fünftel. Meist aber wurde die Staatsbeihilfe in Form eines Darlehens gewährt, so in Neuyork, Massachusetts, Michigan, Indiana und Minnesota, und der Süden schloß sich diesem Verfahren nach dem Bürgerkriege an. Manche Staaten, besonders im Süden und Westen, verliehen auch den Eisenbahngesellschaften die Rechte der Banken zur Ausgabe von Noten. Maine und Texas überwiesen den Eisenbahnen große Landflächen, und andere Staaten unterstützten sie dadurch, daß sie ihnen auf bestimmte Zeit oder dauernd ein Ausschließungsrecht einräumten. So besaß die Camden- und Amboy-Eisenbahn im Staate New-Jersey das alleinige Recht zur Beförderung von Gütern auf Gleisen zwischen Neuyork und Philadelphia auf 30 Jahre, und andere Staaten übernahmen die Verpflichtung, zuweilen sogar für alle Zeiten, keiner anderen Gesellschaft die Genehmigung zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn zu erteilen.

Die kleinen und die großen Städte und die Bezirke (counties) taten alles, was in ihren Kräften stand, und zuweilen noch mehr, um die Eisenbahnen zu fördern, und auch die Bundesregierung beteiligte sich daran, indem sie den Eisenbahngesellschaften, um die Erschließung des Westens zu ermöglichen, ungeheure Landflächen überwies. So erhielt z. B. die Nordpazifikbahn gegen 18 000 000 ha. Der Kongreß genehmigte ebenfalls erhebliche Beihilfen, die den Betrag von 64 000 000 Dollars überstiegen, aus strategischen Gründen, um die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Tal des Missouri mit der Küste des Stillen Ozeans zu ermöglichen. Die Mitwirkung des Bundes, der Einzelstaaten und sonstiger öffentlicher Körperschaften bei der Entwicklung der Eisenbahnen in dem beschriebenen Sinne gehört der Vergangenheit an. Sie hätte eigentlich bis zum vollständigen Ausbau des Eisenbahnnetzes fortgesetzt werden sollen, aber es stellten sich Übelstände und Mißbräuche heraus, die eine andere Eisenbahnpolitik zur Folge hatten. Die reichlichen Beiträge, die aus den öffentlichen Kassen in diejenigen der Eisenbahnen flossen, gaben Anlaß zu Verschwendung und zu Betrug. Namentlich auch die den Eisenbahnen überwiesenen Landflächen reizten unsaubere Elemente zu Spekulationen, und der Einfluß dieser Kreise machte sich in den Versammlungen der Gemeindevertreter, der gesetzgebenden Körperschaften der Einzelstaaten, ja sogar im Kongreß geltend. Auf ihre Anregung wurden Eisenbahnen gebaut, die ganz überflüssig waren; da sie nur geringen Verkehr hatten, waren die Tarife sehr hoch; dadurch sowohl als auch durch die mangelhafte Betriebsführung derartiger Eisenbahnen wurde die Allgemeinheit gegen sie aufgebracht. Das hatte wieder zur Folge, daß die gesetzgebenden Körperschaften sich den Eisenbahnen gegenüber sehr zurückhaltend zeigten, und dabei ebenso über das Ziel hinausschossen, wie vorher bei ihrem zu weit ausgedehnten Entgegenkommen. Um diesen Einflüssen entgegentreten zu können, versuchten die Leiter der Eisenbahnen die politische Macht an sich zu bringen und traten deshalb in den politischen Kampf ein.

Hieraus ergaben sich natürlich wiederum manche Übelstände. Die geschilderte Unterstützung der Eisenbahnunternehmungen, die freilich ohne sie nicht zustande gekommen wären, mag wohl in einem älteren Lande mit reicheren Einnahmequellen angängig sein, die öffentlichen Körperschaften der Vereinigten Staaten, die auf die beschriebene Weise die Eisenbahnen unterstützten, brachten sich aber dadurch an den Rand des wirtschaftlichen Verderbens. Um die Beträge, die sie den Eisenbahnen überweisen wollten, aufzubringen, mußten sie zu Anleihen ihre Zuflucht nehmen; da diese erst nach 20 oder 30 Jahren rückzahlbar waren, so kümmerten sich diejenigen, die bei der Aufnahme verantwortlich waren, wenig darum, wie die Rückzahlung möglich sein würde, das überließen sie vielmehr ihren Nachfolgern. Aus jener Zeit rührt die schwere Belastung amerikanischer Städte mit Anleihen her, die lange Zeit ihrer Geldwirtschaft schwere Fesseln auferlegt hat.

Mittlerweile hatten sich die Eisenbahnen lebhaft entwickelt, und es entstand ein Umschwung im Verhalten der öffentlichen Meinung gegenüber den Eisenbahnen; statt sie aus öffentlichen Mitteln zu unterstützen, ging man dazu über, sie zu besteuern, ihr Einkommen also ebenso wie das von Privatpersonen zur Deckung öffentlicher Bedürfnisse heranzuziehen. Mit dieser Angelegenheit will sich aber Powell hier nicht näher beschäftigen.

Die Entwicklung des amerikanischen Eisenbahnwesens ist jetzt zu einem gewissen Stillstand gekommen. Es werden zwar noch Eisenbahnen gebaut und auch in Zukunft noch gebaut werden. Es handelt sich aber dabei mehr um einen Ausbau der bestehenden Netze als etwa um die Schaffung neuer Verbindungen. Sieben große Finanzgruppen beherrschen das amerikanische Eisenbahnwesen, und ihr Einfluß macht sich täglich mehr geltend. Das Ende wird sicherlich das sein, daß in ganz Nordamerika die Eisenbahnen in den Händen einzelner Großunternehmungen zusammengefaßt werden, wie es jetzt schon in den Neuenglandstaaten der Fall ist. Hier herrschen zwei große Gruppen: die New York, New Haven and Hartford-Eisenbahn und die New York Central-Eisenbahn. Mit ihnen im lebhaften Wettbewerb steht die Kanadische Grand Trunk-Eisenbahn; von ihr hängen ab die Atlantic und St. Lawrence-Eisenbahn mit Portland als Endpunkt und die Central Vermont-Eisenbahn, die in Neulondon endigt. Die Grand Trunk-Eisenbahn baut die Süd-Neuengland-Eisenbahn, die eine Verlängerung der Central Vermont-Eisenbahn bildet und in Boston und Providence endigt; ihr Zweck ist weniger, den Verkehr in Neuengland zu fördern, als vielmehr die Häfen an der Seeküste zu erreichen, um von ihnen aus während des ganzen Jahres die landwirtschaftlichen Erzeugnisse von Nordwest-Kanada, das infolge des Eisenbahnbaues in der lebhaftesten Entwicklung begriffen ist, ausführen zu können.

Für die Verbesserung der amerikanischen Eisenbahnen bleibt noch viel zu tun. Zahlreiche Umbauten zur Beseitigung steiler Neigungen und scharfer Krümmungen sind im Gange; sie sind mit umfangreichen Streckenverlegungen verbunden. Die Brücken werden verstärkt, um die zunehmende Last der Lokomotiven tragen zu können. Der Oberbau wird verbessert, indem schwere Schienen eingebaut und Steinschlag zur Verfüllung der Gleise verwendet wird. Die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven wird erhöht, und stellenweise wird die Dampflokomotive durch elektrische Zugkraft ersetzt. Der Stahl verdrängt das Holz im Wagenbau. Größere und stattliche Bahnhöfe werden errichtet. Die Zahl der Signale wird vermehrt, und dadurch nicht nur die Betriebssicherheit erhöht, sondern auch der Verkehr beschleunigt. Die Mittel für diese Verbesserungen, deren Durchführung an Schnelligkeit und Umfang alles bisher Dagewesene übertrifft, werden entweder durch die Betriebsüberschüsse oder durch Ausgabe von neuen Aktien aufgebracht. Im ersteren Falle wird der Wert der Anlagen, die für das von den Aktionären zur Verfügung gestellte Kapital haften, erhöht, im letzteren Falle müssen sie die Dividenden mit einer größeren Anzahl von Aktionären teilen. Um ihren Vorteil zu wahren, müssen sie also die Eisenbahngesellschaften sorgfältig überwachen und ihren Einfluß in den Generalversammlungen geltend machen. Außerdem überwacht aber der Staat die Eisenbahnen die ja dem öffentlichen Nutzen dienen. Das Aufsichtsrecht des Staates, das bereits durch die Gesetzgebung eingehend geregelt ist, wird beständig noch erweitert. Seit der Gründung des Bundesverkehrsamtes (Interstate Commerce Commission) ist die Zuständigkeit für manche Angelegenheiten, die vorher bei den Einzelstaaten behandelt wurden, auf den Bund übergegangen. Die Eisenbahnen und mit ihnen Handel und Verkehr machen ja auch nicht an den Grenzen der Einzelstaaten Halt. Die Staatsaufsicht ist nach Powell sowohl für die Allgemeinheit, als auch für die Eisenbahnen von Vorteil; in letzterer Beziehung werden ihm aber die Eisenbahnverwaltungen kaum beitreten. Auch darin wird ihre Ansicht von der Powells abweichen, wenn er sagt, daß die Tarife jetzt auf einer gerechten Grundlage aufgebaut sind.

Die Gerichte haben entschieden, daß 6 % als eine angemessene Verzinsung für Eisenbahnwerte anzusehen sind. Dabei kommt es aber nicht darauf an, welche Beträge in den Eisenbahnen angelegt sind, sondern was die Eisenbahnanlagen wirklich wert sind. Deshalb haben eine Anzahl Staaten eine Ab-

schätzung des Eigentums der Eisenbahngesellschaften angeordnet, und die Bundesgesetzgebung wird voraussichtlich ihrem Beispiele folgen. Jedenfalls muß aber das Recht der Gesellschaften, Aktien auszugeben, beschränkt werden, und eine Anzahl Staaten haben schon gesetzgeberische Schritte nach dieser Richtung getan. Auch der Kongreß hat schon erwogen, ob er ein Bundesgesetz erlassen soll, das die Überwachung der Ausgabe von Aktien durch die Eisenbahngesellschaften der Aufsicht des Bundesverkehrsamtes unterstellt.

Es ist von der größten Wichtigkeit, daß die Tarife angemessen sind und daß sie für alle Benutzer der Eisenbahnen gleichmäßig angewendet werden. Einzelnen Personen oder Unternehmungen Ermäßigungen zu gewähren, ist schon längst für unzulässig erklärt worden. Das Bundesverkehrsamt hat das Recht, die Buchführung und die Rechnungslegung der Eisenbahnen zu überwachen, so daß es sofort dahinter kommen würde, wenn einzelnen Tarifermäßigungen (sog. Refaktien) gewährt würden. Es ist ferner von der größten Bedeutung, daß der Eisenbahnbetrieb sachgemäß geleitet wird. Deshalb müssen die Eisenbahngesellschaften die für jeden Verkehrszweig nötigen Betriebsmittel besitzen, ihre Bahnhöfe und Güterschuppen müssen reichlichen Raum bieten, für das Umladen und die Ablieferung der Güter muß Vorsorge getroffen sein. Die Personenbahnhöfe müssen bequem gelegen sein, die Züge müssen fahrplanmäßig verkehren, es muß für die Gesundheit, die Bequemlichkeit und die Sicherheit der Reisenden gesorgt werden. Jeder Unfall gibt Anlaß zu neuen Sicherheitsmaßregeln; es werden beständig strengere Vorschriften erlassen; von den Angestellten wird vollständige Enthaltung von berauschenden Getränken gefordert; ihre Arbeitszeit wird verkürzt, und jeder Zug wird von ausreichenden Zugmannschaften begleitet. Der Kongreß verlangt, daß jeder Wagen auf den Hauptstrecken mit einer Bremse und mit selbsttätiger Kuppelung ausgerüstet ist; die Dampfkessel der Lokomotiven müssen streng überwacht werden, und schließlich bestehen besondere Vorschriften über den Umgang mit Sprengstoffen beim Eisenbahntransport.

Alle diese Vorsichtsmaßregeln verteuern aber den Eisenbahnbetrieb, ohne daß durch Tariferhöhungen ein Ausgleich geschaffen wird. Die Eisenbahnverwaltungen müssen daher darauf bedacht sein, Betriebsersparnisse zu erzielen, sich neue Einnahmequellen zu erschließen und den Ertrag ihrer Kapitalien zu erhöhen. Das kann z. B. geschehen durch Ersparnisse beim Einkauf und Verbrauch der Rohstoffe, ferner indem dafür gesorgt wird, daß Schadenersatzforderungen für verlorene Güter verringert werden, was durch straffe Mannszucht und eingehende Vorschriften über die Behandlung der der Eisenbahn anvertrauten Güter erreicht werden kann. Die Arbeitskräfte werden besser ausgenutzt, wenn die Angestellten der Eisenbahnen eine gute technische Bildung haben und wenn ihnen für besondere Leistungen auch besondere Vergütungen gewährt werden. Bei den Brennstoffen kann durch sorgfältige Überwachung ihrer Lagerung und ihres Verbrauchs gespart werden. Auch die leistungsfähigeren Lokomotiven arbeiten wirtschaftlicher als die älteren Maschinen leichterer Bauart. Mit Hilfe dieser Mittel kann der Betrieb lohnender gestaltet, und können die Überschüsse erhöht werden. Mit dem gleichen Ziel im Auge, suchen die Eisenbahngesellschaften den Verkehr in ihren Bezirken zu heben, indem sie das Gewerbe und namentlich auch die Landwirtschaft fördern. Sie bemühen sich, große gewerbliche Unternehmungen zur Ansiedlung in den Gegenden zu veranlassen, in denen die Rohstoffe erzeugt werden; sie veranstalten Vorträge und richten Mustergüter ein, um den Landwirten zu zeigen, wie sie den Ertrag des Grund und Bodens steigern können; sie verteilen Werbeschriften bis nach Europa, um Ansiedler anzulocken, alles zu dem Zwecke, die Zahl der der Eisenbahn zur Beförderung zufallenden Güter zu vermehren. Ferner kann der Ertrag der Eisenbahnen erhöht werden, wenn die Gesellschaften gewisse Nebenbetriebe, wie die Schlafwagen, den Expreßverkehr, die Bewirtschaftung der Erfrischungsräume und Gasthöfe selbst übernehmen, was bei einigen Verwaltungen schon geschehen ist. Ein Teil des Gewinns aus diesen Unternehmungen fällt den Eisenbahnen schon jetzt dadurch zu, daß sie Geschäftsteilhaber der Gesellschaften sind, die jene Unternehmungen betreiben, aber sie könnten durch eine kluge Politik auf diesen und ähnlichen Gebieten noch manche Einnahmequelle erschließen.

Zum Schluß kommt Powell noch auf die Frage der Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen zu sprechen. Was soll werden, fragt er, wenn die Ansprüche, die an die Eisenbahnen gestellt werden, immer weiter wachsen, einer Erhöhung der Tarife aber nach wie vor die Genehmigung versagt wird? Dann muß eben, antwortet er, der Staat eintreten. Die Eisenbahnen müßten dann enteignet werden, und die Gerichte müßten darüber wachen, daß die Inhaber der Aktien dabei zu ihrem Recht kommen. Die Frage der Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat und ihres Betriebes durch den Staat beschäftigt die öffentliche Meinung in den Vereinigten Staaten nicht wenig; sie wird aber erst brennend, wenn die staatliche Aufsicht sich sowohl in ihrer jetzigen als auch in zu verbessernder, zukünftiger Form als ungenügend erweist. Eine Anzahl, allerdings kleinere, Eisenbahnen sind bereits jetzt im öffentlichen Besitz. So gehört die Cincinnati-Südbahn, die Cincinnati mit Chattonooga verbindet, der Stadt Cincinnati; die Stadt North Brookfield in Massachusetts besitzt eine etwa 7 km lange Eisenbahn, und das Dorf St. Clairville in Ohio ist Eigentümer einer gegen 5 km langen Eisenbahn. Diese drei Strecken sind an die Gesellschaften, die die benachbarten Eisenbahnnetze betreiben, verpachtet. Es gibt aber auch Eisenbahnen, die von öffentlichen Körperschaften betrieben werden. So besitzt und betreibt Neuorleans die Public Belt-Eisenbahn, Texas eine gegen 50 km lange Eisenbahn und Oregon die Portage-Eisenbahn von Celilo nach Dalles City. Die meisten dieser Unternehmungen verdanken ihr Dasein und die besondere Form, unter der sie errichtet worden sind und betrieben werden, besonderen Verhältnissen, und der Umstand, daß sie öffentliches Eigentum sind und von öffentlichen Behörden betrieben werden, spielt keine Rolle, wenn die Frage des Staatsbetriebes der amerikanischen Eisenbahnen erörtert wird. Der Staat Oregon besitzt seit 1909 ein Gesetz, das darauf abzielt, den Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat zu fördern. Wenn man auch nicht sagen kann, daß der Gedanke der Staatsbahnen, wie es zuweilen behauptet wird, ein überwundener Standpunkt ist, so hat aber doch diese Frage zurzeit nur akademisches Interesse.

W e r n e k k e.

Hauptversammlung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen.

Wie bereits kurz mitgeteilt, trat dieser Verein, in dem zurzeit rund 96 % des gesamten deutschen Straßenbahnnetzes und 78 % der Längenausdehnung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen vertreten sind, am 3. September d. J. in Cöln zu einer Tagung zusammen, die am 6. September mit einem Ausfluge nach dem Siebengebirge in fröhlicher Weise ihren Abschluß fand. Zu der Eröffnungssitzung, der annähernd 300 Teilnehmer beiwohnten, waren, einem Bericht der „Köln. Ztg.“ zufolge, unter anderen als Vertreter des preußischen Eisenbahnministers Geh. Oberregierungsrat Reichert und Geh. Baurat Krause und von der Eisenbahndirektion Cöln Präsident Martini erschienen. Von Fachvereinen waren u. a. der Internationale Straßenbahn- und Kleinbahnverein durch seinen Präsidenten de Burlet und der Verband österreichischer Lokalbahnen durch Präsident v. Ziffer vertreten. Im Namen des preußischen Eisenbahnministers begrüßte Geheimrat Reichert die Versammlung und würdigte in seiner Ansprache die Bedeutung und Wichtigkeit des Kleinbahnwesens, die u. a. auch darin bestätigt werde, daß das preußische Eisenbahnministerium in ständiger Fühlung mit dem Verein stehe. Er gab der Hoffnung Ausdruck, daß die Verhandlungen, die sicherlich viele neue Anregungen bieten würden, auch reiche Ergebnisse zeitigen möchten. Direktor Dr. Wussow der Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft, die zurzeit den Vorsitz im Verein führt, erstattete den Vorstandsbericht. Gegen die letzte Berichtszeit ist im Verein bei den Straßenbahnen ein Zuwachs von 330 km (8.2 %), bei den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen um 426 km (5,8 %) zu verzeichnen.

Auf Anregung des Oberbürgermeisters der Stadt Cöln hatte Regierungsbaumeister a. D. Dr.-Ing. Kayser, der Direktor der städtischen Straßenbahnen, eine Festschrift „Die Bahnen der Stadt Cöln“ verfaßt. Das umfangreiche, vornehm ausgestattete und reichlich durch Abbildungen gezierte Werk, das im Verlage von Julius Springer in Berlin erschienen ist, gibt zunächst einen Überblick über die Entstehung und Entwicklung der Bahnen, deren heutige Gleislänge rund 160 km umfaßt, um dann in der Hauptsache über die Ordnung der Verwaltung, die 130 Beamte und 3100 Arbeiter beschäftigt, und die Einrichtung der einzelnen Betriebe und Abteilungen zu berichten. Die Bahnen der Stadt Cöln sind vollständig nach dem Muster der Staatsbahnen organisiert; das Werk gibt wertvolle Aufschlüsse über die Organisation solcher Bahnbetriebe. Übrigens gehörten die städtischen Bahnen zu Cöln auch zu den ersten städtischen Bahnunternehmungen, die mit der Einsetzung von Arbeiterausschüssen vorgingen. Die Festschrift enthält dann noch eine eingehende Beschreibung der Betriebsmittel und Werkstätten und schließt mit einer Darstellung über die Gleis- und Stellwerksanlagen. — Für die wissenschaftliche Betätigung des deutschen Straßenbahn- und Kleinbahn-Kongresses waren in der reichhaltigen Tagesordnung

nicht weniger als zwanzig Vorträge vorgesehen, in denen besonders bedeutungsvolle Fragen durch Fachmänner eingehend erörtert wurden. Außer den rein technischen Ausführungen, die ja vor allem den Ingenieur interessieren, wurden hier auch Fragen behandelt, die für den Verwaltungsbeamten und Komunalpolitiker bemerkenswert sind, und, wenn man z. B. einen Vortrag des Direktors Dr. Stoessel in Dresden über ästhetische Anforderungen, die namentlich unter Einwirkung der Heimatschutzbewegung an Straßenbahnen gestellt werden, ins Auge faßt, auch selbst des künstlerischen Interesses nicht entbehren. Im ersten dieser Vorträge sprach der Vereinssyndikus, Rechtsanwalt Knappe-Berlin, über Elektrizitätsgesetzgebung unter Stellungnahme zu den Leitsätzen des deutschen Juristentages. Hierauf folgten Vorträge über die Ausgestaltung der Motorwagen, über die Stromzuleitungen der elektrischen Bahnen vom Standpunkt der Wirtschaftlichkeit, über selbsttätige Eisenbahn-Kupplungen, gleislose Bahnen usw. sowie über verschiedene verwaltungs-, verkehrs- und tariftechnische Fragen. Als besonders bemerkenswert möchten wir einen Bericht von Direktor Petersen-Dortmund über die „Riffelbildung auf den Schienenfahrflächen“ bezeichnen. Nach einem Überblick über die Geschichte der Erforschung der Riffelbildung bezeichnete der Berichterstatter den Herstellungsvorgang des Schienenmaterials als die alleinige Ursache der Riffelbildung. An den Vortrag schloß sich eine lebhafte Aussprache. Wie aus den Ausführungen der verschiedenen Redner zu ersehen war, sind die Ansichten über die Verursachung der Riffelbildung auch in den Kreisen der Fachingenieure noch sehr auseinandergehend. Mit vielem Interesse wurde ferner auch ein Vortrag über „Wagengestellung für die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen“ unter Berücksichtigung der für den Staatsbahnwagenverband erlassenen Vorschriften über die Teildeckung entgegengenommen, in dem u. a. beklagt wurde, daß die Versorgung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen mit Staatsbahnwagen in den letzten Jahren sich erheblich verschlechtert hätte, und gewünscht wurde, daß die Festsetzung der Ladefristen allgemein für sämtliche Kleinbahnen durch den Minister, und zwar möglichst auf zwölf Tagesstunden bestimmt werden sollte. Ferner möchten bei eintretendem Mangel die Schmalspurbahnen anders behandelt werden als die Einzelverfrachter, indem ihnen die für die Umladung der bereits angekommenen beladenen Schmalspurwagen erforderliche Anzahl von Staatsbahnwagen zunächst voll, bei andauerndem Wagenmangel aber täglich eine bestimmte Anzahl von Wagen zur Verfügung gestellt wird. damit sie ihren Betrieb auf diese bestimmte Anzahl einrichten können.

Bei den an den Nachmittagen vorgesehenen Besichtigungen hatten die Kongreßteilnehmer u. a. Gelegenheit, die zeitgemäßen Einrichtungen der städtischen Straßen- und Kleinbahnen in Augenschein zu nehmen, wobei vorgeführt wurden ein Schienenreinigungswagen, ein Meßwagen zur Untersuchung der elektrischen und mechanischen Vorgänge bei den verschiedenen Betriebsverhältnissen sowie ein zur Beseitigung der Riffelbildung auf den Schienen neu hergestellter Schienenschleifwagen. der sich bisher durchaus bewährt hat und allgemeines Interesse fand. Auch wurde an einem Modell das von den Cölner Vorortbahnen ausgebildete System einer selbsttätigen elektrischen Streckensicherung vorgeführt, auf dessen hohe Bedeutung Direktor Dr.-Ing. Kayser in einem erläuternden Vortrag hinwies. Ferner wurden verschiedene Fabriken und Werke. so die Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik van der Zypen und Charlier, Herbrand & Cie. das Karlswerk von Felten & Guilleaume u. a. m. besichtigt. Am Schluß der letzten öffentlichen Sitzung stattete der Vorsitzende der Stadt Cöln in beredten Worten den Dank für die gastfreundliche Aufnahme ab. Als Ort der nächsten Tagung im Jahre 1915 wurde Düsseldorf bestimmt.

Anläßlich der diesjährigen Tagung des Vereins hat die „Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung“ ihre Nr. 36 als besonders festlich ausgestattete Kongreß-Nummer erscheinen und es sich darin angelegen sein lassen, über einige neuzeitliche Bau- und Betriebserfahrungen und über neuere Fortschritte der Eisenbahnindustrie durch berufene Fachmänner zu berichten. Die erste Seite dieser Nummer schmückt eine treffliche Abbildung des Cölner Doms, der einleitende Aufsatz gilt Cöln und seinen Kleinbahnen. Nach einem kurzen geschichtlichen Überblick über die Entwicklung der Stadt und ihrer Vororte gibt darin der Verfasser, Dr.-Ing. Dietrich, Berlin, wertvolle Aufschlüsse über die Verkehrsentwicklung der Cölner Vorortbahnen, die sich mit ihren weit in das Land hinauslaufenden Linien als ein vorbildliches Beispiel für ein nachbargemeindliches Überlandbahnnetz darstellen, wie es ähnlich in gleicher Ausdehnung nirgends besteht. Von großem Interesse ist ferner eine Abhandlung von Reg.-Baumeister Baschwitz, in der mehrere neuere Überlandbahnentwürfe der A. E. G. ausführlicher erläutert werden. Der Verfasser berichtet über den geplanten Bau einer elektrischen Kleinbahn für Personen- und Güterverkehr zwischen Maastricht und Aachen über Vaals mit Abzweigung von Gulpen nach Wijlré, wofür die holländische Regierung bereits die Konzession erteilt hat, ferner über das bekannte Projekt der Riesengebirgsrandbahn, über den Plan zweier Überlandbahnen von Gotha nach Groß-Tabarz und von Merseburg nach Mücheln sowie über eine von Limbach über Burgstädt nach Mittweida projektierte meterspurige Bahn, die den Verkehr zwischen diesen industriereichen Städten Sachsens und einer Reihe kleinerer zwischenliegender Ortschaften vermitteln soll. Die Überlandbahn von Gotha nach Groß-Tabarz verdankt nach den Mitteilungen des Verfassers ihr endliches Zustandekommen einem Vertrage. den das herzoglich Coburg-Gothaische Staatsministerium mit der A. E. G. zwecks einheitlicher Versorgung des ganzen gothaischen Landes mit elektrischer Kraft sowie zur Schaffung eines Bahnnetzes geschlossen hat. Für den Bau der anderen Überlandbahn Merseburg-Mücheln ist das wachsende Bedürfnis der umfangreichen Braunkohlenindustrie in dem von ihr berührten Gebiet nach einer leistungsfähigen Verkehrsanlage maßgebend. Der Betrieb dieser Bahn soll der bereits bestehenden Überlandbahn Halle-Merseburg angegliedert werden. In einem Aufsatze über neue kurvenbewegliche Lokomotiven werden sodann einige in letzter Zeit von der Firma Borsig ausgeführte Mallet- und Klien-Lindner-Lokomotiven dieser Art für Schmalspurbahnen an der Hand von Abbildungen beschrieben. Beachtenswert ist auch die Beschreibung einer auf dem Verschiebebahnhof Wustermark errichteten Umladehalle in Eisenbetonkonstruktion sowie der neuen Seilbahnwagen der Tunnelbahn zwischen den beiden Vororten Konstantinopels Galata und Pera, die in den Werkstätten der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg erbaut wurden. Eine der letzten Abhandlungen befaßt sich mit den Vorzügen der Asbestonschwellen, Eisenbetonschwellen mit Schienenauflagern, die holzgleiche Eigenschaften besitzen. Die Asbestbetonschwelle — Patentinhaberin Asbeston-Gesellschaft Berlin — ist aus der Absicht heraus konstruiert worden, die bei den Eisenbahnen gebräuchlichen Oberbaumaterialien auf einer anorganischen, elastischen Unterlage verwenden zu können. Wie mitgeteilt wird, haben die bisherigen praktischen Versuche, auch in einem Hauptbahngleis der sächsischen Staatsbahnen, erwiesen, daß die Asbestonmasse mit dem übrigen Zementbeton ein einheitliches, unzertrennbares Ganze bildet, genügend elastisch und bohrfähig ist, und die Schienenschrauben darin nach etwa zweieinhalbjähriger Betriebsdauer noch genau so fest sitzen wie am Tage der Verlegung. Außer den erwähnten Aufsätzen und Beschreibungen neuerer technischer Fortschritte finden sich noch viele andere beachtenswerte Mitteilungen in der Festnummer, auf deren Inhalt hier einzugehen der Mangel an Raum verbietet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Notstandstarife.** Der Ständige Ausschuß des Deutschen Landwirtschaftsrates hat folgende Entschließung gefaßt: 1. Der Ständige Ausschuß erklärt sich für die weitere Einführung von Notstandstarifen im Bedarfsfalle unter der Voraussetzung, daß der volle Genuß der Tarifermäßigung den Landwirten selbst zugute kommt. 2. Zu diesem Zweck empfiehlt er, daß die Frachtermäßigung im Rückvergütungswege entsprechend den Bestimmungen des Notstandstarifes, also nur bei Bezügen durch landwirtschaftliche Genossenschaften und andere landwirtschaftliche Vereinigungen, dagegen nicht an Händler, zur Auszahlung gelangt, an einzelne Landwirte nur dann, wenn der glaubhafte Nachweis geliefert wird, daß der betreffende Artikel in der eigenen Wirtschaft des Empfängers verbraucht oder an Landwirte und landwirtschaftliche Vertretungen oder Vereinigungen zur Verwendung im eigenen Betriebe des Empfängers abgegeben wird. In diesem soll die ermäßigte Fracht sogleich bei der Abfertigung berechnet werden. 3. Der Ständige Ausschuß empfiehlt weiter, daß in den Vollzugsbestimmungen des Tarifs klar zum Ausdruck gebracht wird, wer in den Genuß der Frachtermäßigung kommen soll. Bei Abschluß von Lieferungsverträgen und Schlußscheinen ist der Vorbehalt zu machen, daß eine etwa eintretende Notstandstarifermäßigung den betreffenden landwirtschaftlichen Beziehern zugute kommen muß. Es empfiehlt sich ferner, in den Verträgen im voraus die Abgangsstation zu bestimmen, von der aus die Frachtermäßigung zu vergüten ist.

— **Aufbewahrung von Fahrrädern auf sächsischen Eisenbahnstationen.** Zahlreiche Inhaber von Monatskarten, Schülerkarten und Arbeiterwochenkarten benutzen namentlich in der Nähe größerer Städte und von Industrieorten zu ihrem Fortkommen zwischen Wohnung und Eisenbahnstation das Fahrrad, führen es aber während der Eisenbahnfahrt nicht als Gepäck mit sich, sondern übergeben es der Reiseausgangsstation zur Aufbewah-

rung. Durch die täglich, zum Teil mehrmals, nötige Hinterlegung der Fahrräder erwächst solchen Reisenden eine verhältnismäßig nicht unbeträchtliche ständige Ausgabe. Die Staatseisenbahnverwaltung beabsichtigt deshalb, um den Wünschen der beteiligten Kreise entgegenzukommen, vom 1. November d. J. an eine Ermäßigung dieser Aufbewahrungsgebühren auf Stationen, wo größerer Bedarf vorliegt, unter folgenden Bedingungen eintreten zu lassen. Für die Fahrradaufbewahrung werden zwei Arten von Zeitkarten (Fahrradzeitkarten) durch die Fahrkartenausgaben verabfolgt, und zwar entweder für einen Kalendermonat an Inhaber von Monatskarten, Monatsnebenkarten und Schülerkarten, oder für die Dauer der Gültigkeit einer Arbeiter-Wochenkarte an Inhaber solcher Karten. Der Reisende hat bei Lösung der Fahrradzeitkarte seine für den gleichen Monat oder die gleiche Arbeitswoche gültige Zeitkarte vorzuweisen. Der Preis für eine Monatskarte zur Fahrradaufbewahrung beträgt 1,20 *M*, für eine Wochenkarte zur Fahrradaufbewahrung 0,30 *M*. Die Fahrradzeitkarten sind nicht übertragbar, sie dürfen innerhalb ihrer Geltungsdauer ebenso benutzt werden wie die Zeitkarten, zu denen sie gelöst worden sind. Der Reisende hat seine Fahrradzeitkarte bei jeder Hinterlegung am Rade zu befestigen; als Hinterlegungsbescheinigung wird ein Nummerzettel verabfolgt. Die Auslieferung des Rades und der Fahrradzeitkarte erfolgt gegen Rückgabe des Nummerzettels. Wird dieser nicht beigebracht, so erfolgt die Auslieferung nur bei vollständigem Nachweise der Empfangsberechtigung, wobei Sicherheitsleistung gefordert werden kann. Die Fahrräder sind mit Einrichtungen zu versehen, die eine Kennzeichnung durch die Eisenbahn ermöglichen; die Kosten solcher Einrichtungen hat der Reisende zu tragen. Am Rade befestigte Gegenstände, die nicht zu seiner Ausrüstung gehören, sind vor der Übergabe des Rades abzunehmen, auch werden beschädigte Räder zur Aufbewahrung nicht angenommen. Die Stationen, auf denen die Fahrradaufbewahrung eingerichtet wird, werden von den Eisenbahnbetriebsdirektionen durch Aushang bekanntgegeben. Die Neuerung wird vielen Reisenden willkommen sein.

— **Vereinfachte Hinterlegung von Handgepäck.** Seit einiger Zeit wird bei verschiedenen Gepäckaufbewahrungsstellen größerer Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen die Annahme von Gegenständen auch dann zugelassen, wenn sie für einen Dritten hinterlegt werden, der einen amtlichen Ausweis bei der Abholung nicht vorzulegen vermag. Die Gegenstände werden in diesen Fällen auf den Namen des Abholenden hinterlegt. In der Regel ist ein Erkennungszeichen für den Abholenden (ganze oder halbe Visitenkarten, Geschäftskarten und dergleichen) beizugeben. Die Hinterlegung auf den Namen allein kann ausnahmsweise zugelassen werden, wenn der Auflieferer dem Gegenstand kein Erkennungszeichen beizufügen vermag. Bei der Auflieferung werden von dem Beamten der Annahmestelle in einen besonders dafür vorgesehenen Schein der Name des Auflieferers sowie Name und Stand desjenigen eingetragen, an den die hinterlegten Gegenstände auszuhändigen sind. Die dem Nachweis aufgedruckten beschränkenden Bestimmungen über die Haftung der Eisenbahn hat der Auflieferer durch seine Unterschrift anzuerkennen. Ein Ausweis über die erfolgte Hinterlegung wird dem Auflieferer nicht ausgehändigt.

— **Bildschmuck in sächsischen Eisenbahnwagen.** Wie vor einiger Zeit mitgeteilt werden konnte, hatte die sächsische Staatseisenbahnverwaltung Anfang dieses Jahres zunächst versuchsweise 20 dem Schnellzugverkehr dienende Personenwagen mit künstlerischen Photographien bemerkenswerter Ansichten aus ihrem Verwaltungsbereiche ausgeschmückt. Dieser Versuch, bei dem 100 verschiedene Aufnahmen Verwendung gefunden haben, kann als gelungen betrachtet werden. Er soll deshalb nach Maßgabe der zur Verfügung stehenden Mittel zunächst in der Weise fortgesetzt werden, daß die in diesem Jahre neu einzustellenden Durchgangswagen mit weiteren künstlerischen Bildern ausgestattet werden. Es ist gelungen, eine beträchtliche Anzahl bemerkenswerter Städte- und Landschaftsbilder zu erwerben, deren Veröffentlichung gewiß dazu beitragen wird, die Schönheiten des Sachsenlandes auch in weiteren Kreisen immer mehr bekanntzumachen. Verschiedene Verkehrsinteressenten haben die günstige Möglichkeit, die sich hier für eine künstlerische Werbetätigkeit bietet, erkannt und der Staatsbahnverwaltung Vervielfältigungen von Ansichten ihres engeren Verkehrsgebietes kostenlos zur Verfügung gestellt.

— **Preisausschreiben des Verbandes Deutscher und Österreichischer Eisenbahnbeamtenvereine.** Auf Beschluß des Verbands-Preßausschusses werden Geldpreise im Gesamtbetrage von 500 *M* für deutsche Verbandsmitglieder ausgeschrieben. Das Thema der Preisaufgabe ist folgendes: „Können die Beamtenfachvereine und -verbände im Hinblick darauf, daß die Behandlung parteipolitischer Angelegenheiten innerhalb der Organisationen satzungsgemäß mit Recht ausgeschlossen ist und bestimmte Grenzlinien zwischen reiner Parteipolitik und Wirtschaftspolitik fehlen, ihrer Aufgabe — Hebung des Beamtenstandes in wirtschaftlicher Hinsicht — bisher mit Erfolg nachkommen? Wenn nicht, welche Maßnahmen werden vorgeschlagen, die es den Beamtenfachvereinen und -verbänden ermöglichen, der erwähnten Aufgabe — Hebung des Beamtenstandes in wirtschaftlicher Hinsicht — mehr als bisher gerecht werden zu können?“ Der Text der Preisarbeiten soll 10 Druckseiten im Format der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ womöglichst nicht überschreiten. Die mit einem Kennwort zu versehenden Lösungen der Preisaufgabe sind bis zum 1. April 1914 an die Schriftleitung der genannten Zeitung in Stuttgart, Gymnasiumstr. 30, portofrei einzusenden. Der Name des Verfassers ist in verschlossenem Umschlag beizulegen, der das gleiche Kennwort trägt, wie die Lösung. Die Prüfung der Preisarbeiten sowie die Entscheidung über die Verleihung der Preise erfolgt durch ein besonderes Preisgericht. Die Preise werden im Höchstbetrag von 250 *M* und im Mindestbetrag von 100 *M* verliehen. Der Ankauf von Lösungen, denen ein Preis nicht zuerkannt werden konnte, bleibt vorbehalten. Der Verbands-Preßausschuß hat das Recht, über die preisgekrönten oder angekauften Arbeiten zu verfügen, es steht ihm auch das Recht der Veröffentlichung zu.

— **Abstempelung der Monatskarten.** In Nr. 74 S. 1146 d. Ztg. ist die Erprobung eines neuen Abstempelungsverfahrens für Monatskarten auf den preußischen Staatsbahnen beschrieben worden. Zu diesen Abstempelungen dienen besondere Monatskartenstempelpressen. Die hohen Anschaffungskosten von 85 *M* für eine Presse sprechen gegen eine allgemeine Einführung, in welchem Sinne der preußische Eisenbahnminister auch verfügt hat. Auf wesentlich einfachere, wohl nicht minder wirksame Weise hat die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ein Kontrollsystem gegen die hier ebenfalls festgestellte mißbräuchliche Benutzung von Monatskarten eingeführt. Die festen Monatskarten und Arbeitermonatskarten tragen an beiden Längsseiten Felder mit den Zahlen 1—12. Links sind die ungeraden, rechts die geraden Monatszahlen angebracht. Diese Karten sind bei der ersten Benutzung an der Sperre zu lochen, und zwar in dem Felde, dessen Zahl dem Gültigkeitsmonat entspricht, z. B. im Feld 10 für Oktober, im Feld 11 für November. Wo sehr viel Monatskarten ausgegeben werden, findet die Durchlochung schon vor der Ausgabe statt. Die Fahrkartenausgabestelle kann die ungefähre Zahl sogar schon vor Anforderung durchlochen.

1	Oktober 13	2
3		4
5	Monats-	6
7	Karte	8
9		10
11		12

Das Nähere geht aus dem beigefügten Muster hervor. Im Oktober wird die Karte im Feld 10 rechts durchlocht. Bei jeder Fahrkartenkontrolle im Monat Oktober finden die Bahnsteigschaffner das Loch auf der gleichen Stelle, und es müßte sofort auffallen, wenn eine abgeänderte Septemberkarte, die das Loch an der Stelle 9 (links) tragen muß, im Oktober vorgezeigt wird. Das System hat den Vorzug, daß es überall ohne Umstände und Kosten eingeführt werden kann.

— **Fertigstellung der 25 000. Heißdampflokomotive.** Die Schmidtsche Heißdampf-Gesellschaft beging am 11. d. M. die Feier der Erbauung der 25 000. Lokomotive, die nach ihrem Verfahren ausgerüstet ist. Aus diesem Anlaß fand eine Festfeier im Saale des Grand-Hotel in Wilhelmshöhe bei Cassel statt, der u. a. Vertreter der Eisenbahnen des In- und Auslandes, hervorragende Fachleute und Vertreter der technischen Hochschulen beiwohnten. Als Vertreter des Eisenbahnministers war Wirklicher Geheimer Oberbaurat Müller anwesend. Aus Anlaß des Jubiläums stiftete der Direktor des Unternehmens und Erfinder des Verfahrens, Wilhelm Schmidt, 35 000 *M* für öffentliche Zwecke in Cassel und 20 000 *M* für seine Heimatstadt Wegeleben. Außerdem erhielten alle Beamten eine Geldspende in der Höhe ihres Monatsgehalts. Wir behalten uns vor, auf die Feier noch zurückzukommen.

— **Abschied des Eisenbahndirektionspräsidenten Schulze-Nickel.** Zu Ehren des zum 1. Januar kommenden Jahres aus seinem Amte scheidenden Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Posen fanden sich am 27. September im Festsaale des Hotel de Rome in Posen sein Nachfolger, Präsident Bodenstein, die höheren Beamten des Bezirks mit ihren Damen und eine Reihe von Bahnärzten, insgesamt fast 100 Personen, zu einem Festessen zusammen. In warmempfundenen Worten schilderte der erste Vertreter des Präsidenten, Ober- und Geheimer Regierungsrat Kairies, die amtliche Laufbahn, Wesen und Wirken des Gefeierten, ihn dem Sämann vergleichend, dessen Abbild in Bronze als Abschiedsgeschenk der höheren

Beamten gewidmet wurde. Dem Danke der Direktion an ihren langjährigen, verehrten Leiter schloß sich für die Bahnärzte Dr. Laschke an, der eine prächtige Radierung des berühmten Posener Rathauses als Erinnerung an die Stätte fruchtbringenden Wirkens überreichte. Auf die stets liebenswürdige und hilfsbereite Gattin und die Familie des Präsidenten sprach Oberbaurat Lehmann. Der Scheidende erwiderte in einer Rede, die durch Form wie Inhalt die Herzen der Hörer traf. Das Fest stellte das herzliche Einvernehmen, in dem der Präsident mit seinen Mitarbeitern gestanden hat, in helles Licht und bildete den Höhepunkt einer Reihe kleinerer und größerer Feiern auch außerhalb der Behörde, in denen die hohe Beliebtheit, die er in allen Kreisen Posens genießt, ihren lebhaften Ausdruck fand. Wir geben im Nachstehenden einen kurzen Abriß seiner Laufbahn.

Geboren am 21. Dezember 1848 in Fürstenwalde (Spree), machte er im Alexanderregiment den Feldzug 1870/71 als Einjährig-Freiwilliger mit und trat im Jahre 1873 als Referendar in den Staatsdienst. Zur Eisenbahnverwaltung ging er im Jahre 1879 über, wurde im nächsten Jahre Regierungsassessor und fünf Jahre später Direktionsmitglied in Frankfurt a. M. Das Jahr 1899 brachte eine Wendung. Schulze-Nickels dienstliche Laufbahn lag von nun an im Osten und brachte ihm zunächst die Beförderung zum Oberregierungsrat in Königsberg. Im Jahre 1903 übernahm er dann als Präsident die Leitung der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg, um schon zwei Jahre später nach Posen überzusiedeln. Länger als acht Jahre hat er diesem großen Bezirke vorgestanden, der in dieser Zeit eine bemerkenswerte Ausdehnung um mehr als 400 km erfahren hat. Welche Bedeutung diese Entwicklung des Bahnnetzes aber für die Ostmark hat, wird jeder ermessen, der mit den Fragen des deutschen Ostens auch nur flüchtig sich befaßt. Wohl in keinem anderen Teile des preußischen Staates tritt die Bedeutung der Eisenbahnen in allgemein-politischer Hinsicht, für die Fragen der Landesmelioration und der Nationalpolitik so sehr in den Vordergrund wie hier. Voll kräftigen Staatsgefühls, liebenswürdig und milde in der Form, hat der jetzt aus der Ostmark scheidende Präsident sich dort reiche Verdienste um das allgemeine Wohl erworben, die durch eine Reihe von Auszeichnungen, zuletzt durch die Ernennung zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat auch nach außen hin hervorgehoben wurden. Äußeren Erfolgen gesellen sich die rein menschlichen. Freudige Anerkennung fremder Verdienste und weitgehende Bescheidenheit in der Schätzung eigener, sprühender Humor und freie Liebenswürdigkeit im Umgange mit Hoch und Niedrig, endlich und nicht zum wenigsten eine ritterliche Denkart ergänzen sich zu dem Bilde einer Persönlichkeit, der ein Andenken voll Achtung und Verehrung folgt.

Österreich.

— **Verkehrsleistung der Eisenbahnen anläßlich der Manöver in Böhmen.** Die Durchführung der Truppentransporte anläßlich der diesjährigen großen Manöver in Böhmen hat an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn um so höhere Anforderungen gestellt, als auch der regelmäßige Personenverkehr voll aufrechterhalten worden ist. Insbesondere beim Abtransporte der Truppen nach Beendigung der Manöver waren die Eisenbahnen vor die durch die beschränkten Anlagen der Abtransportstationen erschwerte Aufgabe gestellt, in dem kurzen Zeitraume von 48 Stunden mehr als 66 000 Mann, 8500 Pferde, fast 800 Geschütze und Fuhrwerke und zahlreiche Güter zu befördern. Hierzu waren 105 Militärzüge mit 255 Offiziers-, 1705 Mannschafts-, 1441 Pferde-, 82 Güter- und 626 offene Wagen erforderlich. Außerdem war auch eine Anzahl von Zügen für Zwecke der Manöverleitung beizustellen. Die von der Staatsbahndirektion Prag, deren Bezirk die 15 Abtransportstationen zugehören, und den Direktionen der anschließenden Linien getroffenen umfassenden Vorbereitungen ermöglichten es, die militärischen Transporte anstandslos durchzuführen, obwohl unmittelbar nach Manöverschluß die meisten Schnell- und Personenzüge wegen des starken Andranges von Reisenden in zwei Teilen geführt werden mußten.

— **Zum Verkehr auf der sogenannten Karwendelbahn** (Innsbruck - Scharnitz - Garmisch). Der „Köln. Ztg." wird aus Innsbruck geschrieben: Vor einiger Zeit schon setzte auf der Karwendelbahn ein starker Güterverkehr ein, der sich stetig steigerte und nun den Höhepunkt erreicht haben dürfte. Es sind vornehmlich Gütertransporte aus dem Süden unseres Landes, große Sendungen von Weinmaische und Obst, die über den Brenner kommen und nach Westdeutschland gehen. Hierzu wird natürlich der kürzeste Weg benutzt und dieser führt über die Karwendelbahn. Ganz besonders stark ist der Güterverkehr mit Württemberg. Da die Zeit für diese gesteigerten Transporte bei Tage nicht ausreicht, müssen Sonderzüge eingeschaltet werden, die außerfahrplanmäßig und bei Nacht verkehren. Es haben sich also auch die Vorberechnungen über den Güterverkehr auf der Karwendelbahn als richtig erwiesen, und vor dem Schluß des ersten Betriebsjahres wird man mit Genugtuung erkennen, daß die Karwendelbahn, wenigstens zu gewissen Zeiten im Jahre, auch für den Güterverkehr sehr wichtig ist. Der Mangel an elektrischen Lokomotiven ist natürlich auch hier wieder störend, aber nicht hinderlich. Auf der ersten österreichischen Teilstrecke vermag man den gesteigerten Frachtenverkehr trotz des noch immer ganz ansehnlichen Personenverkehrs mit den elektrischen Lokomotiven aufrechtzuerhalten, auf der bayerischen Teilstrecke aber von Garmisch an müssen bis Reutte Dampflokomotiven aushelfen, um den Verkehr bewältigen zu können. Der Personenverkehr auf der Karwendelbahn beträgt trotz der vorgeschrittenen Jahreszeit heute immer noch rund 800 Personen täglich.

— **Unfallverhütung bei den städtischen Straßenbahnen.** Den rastlosen Bemühungen durch Verbesserung der Bahneinrichtungen und sorgfältige Auswahl der Fahrbediensteten fügt die Straßenbahndirektion in Wien ein neues Mittel zur Unfallverhütung bei, indem sie in den Straßenbahnwagen Bilder anbringen läßt, die die Fahrgäste zur Vorsicht und Wahrung der eigenen Sicherheit mahnen. Der größte Teil der jährlich im Straßenbahnbetriebe vorkommenden Unfälle ist auf die Unachtsamkeit der Fahrgäste zurückzuführen und wird dadurch hervorgerufen, daß viele Fahrgäste von fahrenden Wagen verkehrt absteigen, sich beim Gehen und Stehen im Wagen nirgends stützen, auf der Straße knapp hinter den Straßenbahnwagen die Gleise übersetzen und endlich zur Sommerszeit die Fensterbrüstung als Lehne benutzen. Die durch Aushang bekanntgemachten Warnungen vor diesen Unvorsichtigkeiten hatten keinen merkbaren Erfolg; nun wird in Bildern gezeigt, welche Gefahren von Fahrgästen der Straßenbahnen leicht zu vermeiden sind.

Ungarn.

— **Eisenbahneröffnung im Zalaer Komitat.** Die neue 24 km lange Eisenbahnlinie Zalalövö-Zalaegerszeg wurde am 7. Oktober dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie gehört einer Aktiengesellschaft und durchzieht das Zalatal von Ost nach West. Durch diese Strecke wird zwischen den Eisenbahnlinien Körmend-Muraszombat und Boba-Csáktornya (Csakathurn), der Duneántuler Lokaleisenbahn eine wichtige Verbindung geschaffen. Außerdem wird durch sie ein Anschluß einerseits zwischen den Städten Szombathely (Steinamanger) und Zalaegerszeg andererseits zwischen Zalaegerszeg und Graz hergestellt.

— **Die Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen ersten Ranges im Jahre 1912.** Die Betriebseinnahmen und -ausgaben, die Betriebszahl und den erzielten Betriebsüberschuß der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) im Rechnungsjahre 1912 haben wir in nachstehender Zusammenstellung ausgewiesen, in welche auch die gleichen Ergebnisse des österreichischen Teiles der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und des österreichischen Netzes der Südbahn sowie die Ergebnisse der den ungarischen Hauptbahnen in verkehrlicher und finanzieller Hinsicht sehr nahestehenden zwei Lokalbahnen, nämlich der Vereinigten Arader und Csanáder Lokalbahnen und der Szamostalbahn, einbezogen sind.

Eisenbahn	Einnahmen Kr.	Ausgaben Kr.	Betriebszahl %	Überschuß Kr.
1. Ung. Staatsbahnen .	447 799 635	337 667 230	75,41	110 132 405
2. Fünfkirch.-Barcser E.	2 231 933	1 869 587	83,76	362 346
3. Kaschau - Oderberger (ungarische Linien) .	21 937 841	16 737 380	76,29	5 200 461
4. Südbahn (ung. Netz)	27 606 799	17 340 485	62,81	10 266 314
5. Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	4 283 684	2 438 551	56,93	1 845 133
6. Mohács-Pécser (Fünfkirchener) E.	2 259 518	1 460 578	64,64	798 940
(1—6) Zusammen	506 119 410	377 513 811	74,59	128 605 599
3a. Kaschau-Oderberger (Gesamtlinien)	33 217 066	24 810 931	74,69	8 406 135
4a. Südbahn (ung. und österr Netz)	165 103 229	115 281 703	69,82	49 821 526
7. Vereinigte Arader u. Csanáder Lokalbahn.	7 114 666	4 907 588	68,98	2 207 078
8. Szamostalbahn	2 867 900	1 850 873	64,54	1 017 027

Aus diesen Ergebnissen ist der Umstand, daß die 6 ungarischen Hauptbahnen zusammen zum erstenmal über 500 Millio-

nen Kronen eingenommen haben, besonders ins Auge springend. Zur gehörigen Würdigung geben wir nachstehend die gegen das Vorjahr sich zeigenden Änderungen in Kronen und in Prozenten:

Hieraus ergibt sich, daß bei der Kaschau-Oderberger Bahn die österreichischen Linien günstigere Ergebnisse abwerfen, als die ungarischen, während bei der Südbahn das ungarische Netz vorteilhafter dasteht. Mr.

Eisenbahn	Einnahmen gegen das Vorjahr		Ausgaben gegen das Vorjahr		Betriebszahl gegen das Vorjahr	Überschuß gegen das Vorjahr	
	Kr.	%	Kr.	%	%	Kr.	%
1. Ung. Staatseisenbahnen	+ 35 181 212	+ 8,53	+ 34 265 819	+ 11,29	+ 1,88	+ 915 393	+ 0,84
2. Fünfkirchen-Barcser E.	+ 166 899	+ 8,08	+ 354 942	+ 23,42	+ 10,41	— 188 043	— 34,17
3. Kaschau-Oderberger (ungarische Linien	+ 1 684 356	+ 8,32	+ 877 451	+ 5,53	— 2,02	+ 806 905	+ 18,36
4. Südbahn (ung. Netz)	+ 2 639 272	+ 10,57	+ 1 135 315	+ 7,01	— 2,09	+ 1 503 957	+ 17,16
5. Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	+ 342 705	+ 8,70	+ 192 248	+ 8,56	— 0,07	+ 150 457	+ 8,88
6. Mohács-Pécser (Fünfkirchener) E.	+ 96 009	+ 4,44	+ 70 480	+ 5,07	+ 0,39	+ 25 529	+ 3,30
(1—6) Zusammen	+ 40 110 453	+ 8,61	+ 36 896 255	+ 10,83	+ 1,50	+ 3 214 198	+ 2,56
3a. Kaschau-Oderberger (Gesamtlinien)	+ 2 954 666	+ 9,76	+ 1 561 800	+ 6,72	— 2,13	+ 1 392 866	+ 19,86
4a. Südbahn (ung. u. österr. Netz)	+ 12 747 847	+ 8,37	+ 8 611 935	+ 8,08	— 0,19	+ 4 135 552	+ 9,05
7. Vereinigte Arader u. Csanáder Lokalbahnen	— 199 291	— 2,72	— 196 245	— 3,85	— 0,80	— 3 046	— 0,14
8. Szamostalbahn	— 83 900	— 2,84	+ 179 044	+ 10,71	+ 7,90	— 262 944	— 20,54

— **Eisenbahnfragen im Bunde der ungarischen Fabrikindustriellen.** In der jüngsthin abgehaltenen Sitzung dieses Bundes erstattete der Präsident Bericht über die Schritte, die zur Beseitigung der im Verkehr mit Serbien und Rumänen bestehenden Hindernisse unternommen worden sind. Serbien hat den Verkehr auch jetzt noch nicht aufgenommen und befördert die ungarischen Sendungen nicht nach Bulgarien und der Türkei. Rumänien aber hat dem auf Vermittlung des Ministeriums des Äußern gegebenen Versprechen, den Verkehr über Gyimes-Palanka am 28. September l. J. aufzunehmen, bisher noch nicht Genüge geleistet. Der Verwaltungsrat beschloß, im Interesse der Behebung der die ungarische Ausfuhr schädigenden Verkehrshindernisse die strengsten Verfügungen zu treffen und den Minister des Äußern neuerdings um seine Vermittlung zu ersuchen. Weiter nahm der Verwaltungsrat Kenntnis von den zur Hebung des Wagenmangels getroffenen Maßregeln und erkannte an, daß die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen alles aufbietet, um den Wagenmangel möglichst zu lindern.

Niederlande.

— **50 jähriges Jubiläum der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen 1863—1913.** Am 26. September 1913 feierte die Niederländische Staatsbahn-Betriebsgesellschaft das Jubiläum ihres 50 jährigen Bestehens; sie hat aus diesem Anlaß ein Werk herausgegeben, das die Entwicklung dieses wichtigen Unternehmens bildlich und graphisch darstellt. Ein Text ist nicht beigegeben worden; er ist aber auch entbehrlich, da die Darstellungen so anschaulich sind, daß sie einer Erläuterung nicht bedürfen.

Das Werk beginnt mit vier Landkarten, aus denen die Linien der Gesellschaft in den Jahren 1873 (989 km), 1883 (1336 km), 1893 (1566 km) und 1913 (1820 km) zu ersehen sind. Dann folgen graphische Darstellungen des Anlagekapitals, der gezahlten Dividenden, der Betriebsleistungen, der Betriebsmittel, der Ausgaben für Personal- und Wohlfahrtszwecke und der Betriebseinnahmen und -ausgaben. Bemerkenswert ist, daß bei den niederländischen Staatsbahnen die Betriebsausgaben nicht, wie sonst fast überall in den letzten Jahren, in höherem Maße gestiegen sind als die Betriebseinnahmen, daß vielmehr seit 1908 ein stetes Sinken der Betriebszahl von 77 % (höchster Stand seit 1867) auf 70 % (1912) zu beobachten ist.

Auf diesen mehr der Statistik gewidmeten Teil folgen Grundrisse der verschiedenen Arten von Stationsgebäuden, Abbildungen der von der Gesellschaft seit 1863 verwendeten Lokomotiven und Eisenbahnwagen, der Oberbaumaterialien (Schienen, Weichen, Schwellen usw.) und schließlich eine große Zahl sehr hübscher photographischer Aufnahmen der wichtigsten Bauten und Anlagen des Netzes.

Diese Festveröffentlichung, die sich durch geschmackvolle und gediegene Ausstattung auszeichnet, gibt ein vortreffliches Bild von der guten Entwicklung, die die Staatsbahn-Betriebsgesellschaft in dem verflossenen halben Jahrhundert genommen hat. Sie gehört bekanntlich dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen an. **Wir behalten uns vor, auf die Schrift noch** ausführlicher zurückzukommen.

Übrige europäische Länder.

— **Über das Eisenbahnunglück auf der Strecke Bellinzona-Locarno der Gotthardbahn** (vergl. Nr. 79 S. 1231 d. Ztg.) wird der Schweizer Presse folgende amtliche Mitteilung gemacht: „Der infolge wolkenbruchartiger Gewitterregen stark angeschwollene Tessinfluß hat in der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober den rechtsseitigen Leitdamm oberhalb der Eisenbahnbrücke der Linie Bellinzona-Locarno in der Gegend von Progero durchbrochen. In der Folge wurde der Eisenbahndamm zwischen den Stationen Cadenazzo und Reazzino an drei Stellen auf eine gesamte Länge von ungefähr 300 m weggerissen. Bei der zweiten Unterbruchstelle ist um 4½ Uhr morgens der Zug 2502 (Frühzug Bellinzona-Locarno) entgleist. Die Lokomotive und ein Postwagen sind ins Wasser gestürzt, wobei der Postwagen zerstört wurde. Ein Personenwagen fiel auf die rechtsseitige Dammböschung, ein anderer wurde umgeworfen, blieb aber auf dem Damme liegen. Der dritte Personenwagen und der Gepäckwagen blieben auf dem Gleise. Es werden vermißt der Lokomotivführer Bader (verheiratet) und der Postkondukteur Foletta (ledig), beide aus Bellinzona; sie sind aller Wahrscheinlichkeit nach ertrunken. Der Lokomotivheizer, 2 Postangestellte und ein Reisender sind leicht verletzt. Wie sich das Unglück ereignen konnte, obschon der Hochwassergefahr wegen Extrawachen auf der Linie aufgestellt waren, ist noch nicht völlig aufgeklärt. Die Untersuchung hierüber ist im Gange. Die Wiederherstellungsarbeiten an der Bahnlinie werden, nachdem sich das Wasser bereits zurückgezogen hat und nur noch die tiefen, neuen Auskolkungen ausfüllt, sofort in die Wege geleitet. Bis die Linie, die einstweilen verlegt werden muß, wieder befahren werden kann, wird der Verkehr nach Locarno über Magadino (Station der Linie Bellinzona-Luino) und mit Motorschiffen über den Langensee geleitet. Ein Umsteigen bei den Unterbruchstellen ist ausgeschlossen. Die Wiederherstellungsarbeiten werden vor acht Tagen nicht beendet sein." — Wie der „Schwäb. Merkur" vom 11. d. M. zu berichten weiß, ist der Streckenwärter, welcher mit der Draisine die Linie Cadenazzo-Locarno abgefahren hatte, verschwunden. Man weiß nicht, ob er das Opfer eines Unglücksfalls geworden ist oder ob er den Dienst nicht getan hat. — Ein späteres Telegramm besagt: Der vermißte Streckenwärter hatte den Bahnhofsvorstand von Cadenazzo auf die Gefahr aufmerksam gemacht, der letztere hatte seinerseits den Lokomotivführer gewarnt. Aber im Augenblick der Ankunft des Zuges an der gefährdeten Stelle gab plötzlich der Damm nach, obschon der Zug infolge der Warnung sehr langsam fuhr. Diesem Umstande ist es zu verdanken, daß nicht der ganze Zug, sondern nur die Lokomotive und 2 Wagen entgleisten.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Neben den west- und mittelschweizerischen Gesellschaften, die zur Wahrung der Verkehrsinteressen der am Simplon und am Gotthard beteiligten Landesteile gegründet worden sind, des Vereins „Pro Sempione" und der „Neuen Gotthardvereinigung", soll nun auch eine „Ostschweizerische Verkehrsvereinigung" ins Leben gerufen werden zum Schutze der Eisenbahninteressen der Ostschweiz, insbesondere zur Unterstützung der Bestrebungen für eine Ostalpenbahn. Deren Gründung ist vom Verkehrsverein für Graubünden am 4. Oktober angeregt worden.

Nachdem die Fortsetzung der Brünigbahn von Brienz nach Interlaken als Schmalspurbahn seit längerer Zeit im Bau begriffen ist, wurde im Nationalrat die Spurfrage neuerdings zur Erörterung gestellt. Interessenten aus dem Berner Oberland, nunmehr auch von der Berner Regierung unterstützt, verlangen deren Ausführung als Vollspurbahn. Der Bundesrat hat sich in seinem Bericht an die Bundesversammlung wiederum für die Schmalspur erklärt, da die Mehrkosten einer Vollspurbahn in keinem richtigen Verhältnis zu den von einer solchen zu erwartenden volkswirtschaftlichen Vorteilen stehen; für die Reisenden ist zudem der Übergang von der Schmalspur zur Vollspur in Interlaken viel bequemer als in Brienz oder Meiringen. — Der Große Rat des Kantons Basel-Stadt hat am 9. Oktober der Vorlage zugestimmt, die den Bau einer Straßenbahn von Basel nach Lörrach im badischen Wiesental sichert. — Die Bauarbeiten des Hauenstein-Basistunnels, dessen Ausführung der deutschen Bauunternehmung Julius Berger in Berlin übertragen worden ist, schreiten rasch vorwärts. Es sind nunmehr 70 %, nämlich 5643 m erbohrt und es verbleiben nur noch 2492 m. Im September betrug der Fortschritt 512 m. Das angebohrte Gebirge ist süd- und nordseitig standfest und trocken.

— **Kanalverkehr Southampton - Le Havre.** Die London und Südwestbahn erzielt mit ihrem Kanalverkehr sehr gute Erfolge. Ihr Frühstückswagen, der im Anschluß an den von Le Havre kommenden Dampfer von Southampton nach London verkehrt, hat solchen Anklang gefunden, daß im August der eine Wagen nicht genügte, sondern noch ein zweiter eingestellt werden mußte. Im August mußten ferner jeden Sonnabend im Durchschnitt 8 Sonderzüge zwischen London und Southampton verkehren, um die 3000 Reisenden von und nach den Kanalinseln und den französischen Häfen zum Schiff zu bringen und von dort abzuholen. Die höchste Zahl dieser Reisenden an einem Sonnabend betrug 3700. Ebenso erfreut sich der nächtliche Güterverkehr zwischen der Insel Guernsey und der englischen Küste großer Beliebtheit; die Dampfer werden stark in Anspruch genommen und müssen erhebliche Mengen von Gütern befördern. Die größte Zahl von Sendungen, die auf eins dieser Schiffe entfielen, war 29 000.

— **Zugzusammenstoß in Liverpool.** Der Expreßzug nach Manchester ist am 15. d. M. nachmittag auf dem St. Jamesbahnhof in Liverpool mit einem anderen Zuge zusammengestoßen. Sechs Leichen wurden geborgen. Der Zusammenstoß erfolgte dadurch, daß ein in die Halle einlaufender Zug auf den Zug nach Manchester, der auf dem Bahnhof hielt, auflief. Der Wagen des Manchster Zuges wurde zertrümmert. Er war zum größten Teil von Reisenden nach dem Festlande besetzt. Von den Insassen der übrigen Wagen ist niemand getötet. Die Zahl der Verletzten wird auf 23 angegeben, einschließlich der Schwerverletzten.

— **Wiederaufnahme des Reiseverkehrs zwischen Sofia und Konstantinopel.** Mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, die sich infolge der Wiederkehr normaler Verhältnisse in den Balkanstaaten ergibt, den Reiseverkehr in vollem Umfange auf den Balkanbahnen wieder aufzunehmen, hat die Verwaltung der bulgarischen Staatsbahnen bei den an dem Verkehr der Orient-Expreßzüge und der sog. Konventionszüge beteiligten Verwaltungen wegen Wiederaufnahme des Verkehrs dieser Züge Schritte getan. Die Durchführung dieser dem dringenden Wunsche zahlreicher Reisenden Rechnung tragenden Absicht scheiterte einzig und allein an der ablehnenden Haltung der serbischen Staatsbahnen. Aus diesem Grunde konnte der Reiseverkehr nur zwischen Sofia und Konstantinopel und nur soweit, als die Konventionszüge auf dieser Strecke in Betracht kommen, am 9. Oktober d. J. wieder aufgenommen werden. Da bereits schon früher zwischen Belgrad und Sofia je ein Personenzug in jeder Richtung erstellt wurde, so ist nunmehr eine Zugverbindung zwischen Wien und Konstantinopel über Belgrad-Sofia — allerdings mit ungewöhnlich langen Aufenthalten in Belgrad und Sofia — in folgendem Fahrplan hergestellt: Wien Staatsbahnhof ab 9.10, Budapest Ostbahnhof an 1.40, ab 3.20, Belgrad an 10.38 (Übernachtung), ab 10.25, Sofia an 11.30 (Übernachtung), ab 1.00, Philippopel an 6.07, ab 6.21, Adrianopel an 12.06, ab 12.29, Konstantinopel an 10.00. Die Reisedauer beträgt somit 72 Stunden 50 Minuten, wovon 25 Stunden 17 Minuten auf den Aufenthalt in Belgrad und Sofia kommen, während die wirkliche Reisezeit nur 47 Stunden 33 Minuten beträgt. In der Gegenrichtung verläßt der Zug Konstantinopel um 6.28, Adrianopel an 4.49, ab 5.00, Philippopel an 11.25, ab 11.35, Sofia an 5.01 (Übernachtung), ab 7.00, Belgrad an 5.46, ab 8.43, Budapest an 8.10, ab 9.10, Wien Staatsbahnhof an 1.50. Die Reisedauer beträgt somit 67 Stunden 22 Minuten, wovon 13 Stunden 59 Minuten auf den Aufenthalt in Sofia kommen, während die tatsächliche Reisezeit nur 53 Stunden 23 Minuten beträgt.

— **Neue Eisenbahnpläne der Serben in Mazedonien.** Zur Erkundung der Strecke Veles (Koprülü)-Prilep-Monastir (Bitol) wurde von dem serbischen Bautenministerium eine Ingenieurabteilung entsendet. Durch die Linie soll die bestehende Eisenbahnlinie Sibeftsche-Üsküb-Veles-Salonich mit der von Salonich nach Monastir führenden Eisenbahnlinie verbunden werden, um dadurch einen kürzeren, von den Griechen unabhängigen Weg nach Salonich zu gewinnen.

— **Entlassung bulgarischer Eisenbahnbeamten.** Die Direktion der bulgarischen Staatsbahnen hat 200 Beamte ihres Dienstes entlassen, die in den vorübergehend besetzt gewesenen türkischen Gebieten angestellt waren, weil deren Dienststellen aufgehoben wurden.

— **Eröffnung der Bahnlinie Mezdra-Lom.** Die 119 km lange vollspurige Neubaustrecke Mezdra-Lom wurde am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben. Dieser ist zurzeit beschränkt, da nur die Ausgabe von Fahrkarten und die Aufnahme von Gütern von und nach Stationen der bulgarischen Staatsbahnen stattfindet.

— **Ministerwechsel in Bulgarien.** Nach dem Abgang des Kabinetts der „Narodnjaken" (Volkspartei) Mitte Juni d. J. wurde als Nachfolger des dieser Partei angehörigen, gewesenen Ministers für Eisenbahnen, Posten und Häfen, Advokaten Frangina, der Advokat Christoff ernannt, der dem Danewschen Kabinett (fortschrittlich-liberal) angehörte. Die Lebensdauer dieses Kabinetts unseligsten Angedenkens war jedoch nur eine kurze, denn schon nach Verlauf eines Monates kam das Ministerium Radoslawoff (nationalliberal) an das Staatsruder und an die Stelle Christoffs der bisherige Generaldirektor für Eisenbahnen und Häfen Ingenieur Bogdan Morfoff. Obwohl dieses Ministerium auch jetzt noch die Staatsgeschäfte Bulgariens leitet, so trat dennoch anfangs Oktober ein Wechsel in der Leitung des Ministeriums für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen ein, da Morfoff auf seinen Ministerposten verzichtete und wieder als Generaldirektor die Leitung des Dienstes der Eisenbahnen und Häfen übernahm. Als Nachfolger wurde Advokat Apostoloff ernannt, der unmittelbar vorher Minister für Kultus und Unterricht war.

— **Die Betriebsergebnisse der bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1911.** Ende des Jahres 1911 umfaßte das Netz der bulgarischen Staatsbahnen 1931 km Baulänge. Im Jahresdurchschnitt betrug die Länge 1908 km. Das Anlagekapital bezifferte sich Ende des Jahres auf 256 199 110 Franken, wozu noch 27 552 215 Fr. als Wert der Fahrzeuge zu rechnen sind. An letzteren waren vorhanden: 196 Lokomotiven, 5 Triebwagen II./III. Klasse, 23 Hofsalonwagen, 270 Personen-, 34 Post-, 110 Gepäckwagen, ferner 4486 Güter-, 7 Kessel-, 20 Heizkesselwagen, 3 Rettungswagen, 4 Schneepflüge und 5 fahrbare Hebekrane.

Es verkehrten 39 678 Züge, die 5 415 668 Zugkilometer zurücklegten und 9 479 213 Rohtonnen bzw. 3 434 519 Reintonnen beförderten. Die Rohtonnenkilometer betrugen 1 227 212 630 und die Reintonnenkilometer 366 151 013.

	Befördert wurden	Zurückgelegt wurden	
Reisende	3 489 372	234 094 958	Personenkm
davon in I. Klasse . .	14 982	3 179 815	„
II. „ . .	218 196	29 458 630	„
III. „ . .	3 256 194	201 456 513	„
Gepäck u. Hunde . . . t	10 557	1 205 969	tkm
Eilgut . . . . „	7 534	1 682 393	„
Frachtgut . . . . „	2 015 140	268 675 978 (Frachtgut und Lebende Tiere zusammen)	„
Lebende Tiere*) . . . . „	14 773		
Dienstgüter . . . . . . „	234 639	34 137 815	„

*) 158 Stück und 4267 Wagen (= 14 773 t).

Die Roheinnahmen betrugen im Personenverkehr 10 982 075 Franken, im Gepäck- und Hundeverkehr 458 168 Fr., im Eilgutverkehr 351 052 Fr., im Frachtenverkehr 14 977 331 Fr., auf sonstige Einnahmen kamen 905 972 Fr., zusammen 27 674 598 Franken. Die Betriebsausgaben bezifferten sich auf 17 427 039 Franken. Es ergab sich somit ein Betriebsüberschuß von 10 247 559 Fr. Die Betriebszahl war 63 %; die Verzinsung des Anlagekapitals betrug 3,56 %.

Fremde Erdteile.

— **Eine Eisenbahnbewilligung in Kleinasien an eine italienische Finanzgruppe.** Die Mailänder klerikale Tageszeitung „L'Italia" veröffentlicht einen Brief ihres Sonderberichterstatters aus Adalia, der über die Italien erteilte Eisenbahnbewilligung in Kleinasien bemerkenswerte Einzelheiten meldet. Er weist

vor allem auf den seltsamen Widerspruch zwischen der Nachricht der amtlichen „Agenzia Stefani" und der Verlautbarung in dem Konstantinopeler Blatt „Stambul" hin. Dieses hatte in seiner Nummer vom 15. September gemeldet: „Cavaliere Nogara unterzeichnete einen Vertrag mit der osmanischen Regierung über die Vorarbeiten zu einem Eisenbahnbau in Anatolien. Einer der äußersten Punkte der neuen Linie wäre Adalia."

Die „Agenzia Stefani" dagegen verbreitete am 17. September die Nachricht, daß eine italienische Finanzgruppe die Bewilligung für den Bau einer Bahnlinie erhalten habe, die von Adalia ausgehen werde. Der italienische Journalist erklärt, nicht in der Lage zu sein, zu entscheiden, welche der beiden Darstellungen die richtige sei, macht aber darauf aufmerksam, daß es sich um eine Eisenbahnlinie von kaum 150 km handle, die von Adalia nach Burdur und Isparta führen solle, um sich dort mit der von englischen Unternehmern erbauten Linie Symrna-Aidin zu vereinigen. Diese Bewilligung habe einen um so geringern Wert, als Frankreich gleichzeitig Eisenbahnbewilligungen von sehr bedeutendem Umfange und größter Wichtigkeit erlangt habe.

— **Werkstattwagen für den Gleisneubau.** Bei der Anlage neuer Bahnlinien im Staate Washington wird eine fahrbare Werktsatt benutzt, die in einem Güterwagen untergebracht ist. Die Kastenlänge des Wagens beträgt 12 m, im Innern befindet sich ein Gasolinmotor von 12 PS Leistung. Mit Hilfe einer Reibungskupplung und einer Kette kann der Motor zum Antrieb einer Wagenachse benutzt werden und ist imstande, den Wagen mit einer Geschwindigkeit von 12—16 km vorwärts zu bewegen, so daß fremde Zugkraft nicht erforderlich ist. Die Ausrüstung des Wagens besteht aus einer Drehbank, einer Stoßmaschine, einer Bolzenschneidemaschine, einem Schmirgelrad und einer Bohrmaschine. Alle diese Maschinen können von dem Gasmotor angetrieben werden und mit ihm werden alle mechanischen Arbeiten und Ausbesserungen der Werkzeuge vorgenommen, die beim Vorstrecken des Gleises und der Bettungsverteilung vorkommen.

— **Neuer Güterbahnhof in St. Louis.** Die große Zunahme des Güterverkehrs auf der St. Louis-Süd-Westbahn infolge der Ausdehnung ihres Netzes in den Staaten Arkansas und Texas und die schnelle Entwicklung dieser Länder machte die Erbauung eines neuen Güterbahnhofs als Ersatz für ältere, unzureichende Anlagen notwendig. Bei der Neuanlage wurde auf größte Wirtschaftlichkeit und gute Erweiterungsfähigkeit Rücksicht genommen. Die Abmessungen des rechteckigen, für die Anlage angekauften Grundstückes betragen 260 zu 85 m. Es wird an den zwei Längsseiten von Hauptgleisen eingeschlossen. Auf dem Gelände wurde ein Güterschuppen von 230 m Länge und 9 m Breite, 5 Stockwerke hoch, errichtet; das übrigbleibende Gelände bot Raum für 5 Freiladegleise, 10 Abstell- und Verschiebegleise. Der Schwierigkeit, alle vier Ecken eines rechtwinkligen Grundstückes mit Gleisen auszufüllen, wurde dadurch begegnet, daß zwei Weichenstraßen schräg über das Grundstück gelegt wurden, eine versorgt den Stückgutschuppen und die Abstellgleise, die andere die Freiladegleise. Zwischen beiden Weichenstraßen wurde eine Fahrstraße angelegt, die zugleich eine Verbindung mit den Ladestraßen herstellt. Der Güterschuppen wurde sehr flach angelegt, um die Karrenwege zu verkürzen, da man kurze Karrenwege für wirtschaftlicher hält, als eine Verwendung von Elektrohängebahnen und ähnlichen modernen Beförderungsmitteln. Die geringe Tiefe kam auch der Beleuchtung zugute. Auf der Bahnseite erhielt der Schuppen einen Ladesteig von 3 m Breite. Das ganze Gebäude ist aus Eisenbeton feuersicher hergestellt. Die Zwischendecken wurden für eine Belastung von 2,4 t für das Quadratmeter berechnet. Die oberen Stockwerke werden als Lagerräume vermietet und sind durch vier elektrische Aufzüge zugänglich gemacht. Diese Einrichtung wurde getroffen, weil die Nachfrage nach Lagerräumen mit Bahnanschluß in St. Louis stark wächst. Alle 30 m sind die Räume durch Querwände geteilt, die mit eisernen Rolläden verschlossen werden; bei Feuer werden diese Rolläden selbsttätig ausgelöst. Außerdem ist noch eine selbsttätige Regenvorrichtung vorhanden. Die Güterabfertigung liegt im ersten Stockwerk, die Räume des Güterbestätters sind im zweiten Stockwerk. Im dritten Stock liegen die Lagerräume für Frachtgut. Im zweiten Stock befindet sich außerdem ein Kühlraum, dessen Wände durch Korkplatten isoliert sind.

Zwischen dem dritten und vierten Gleise, vom Güterschuppen aus gerechnet, wurde eine Umladebühne errichtet von 150 m Länge und 3,80 m Breite. Sie kann mit dem Schuppen durch eine Überladebrücke in Verbindung gebracht werden.

— **Altmaterialien-Sortieranlage bei Chicago.** Für unbrauchbare Altmaterialien (Schrott) wurden in Chicago vor 10 Jahren noch 20 D. für die Tonne bezahlt; jetzt ist der Preis zeitweise bis 14 D. gesunken, woraus sich erhebliche Mindereinnahmen für die Eisenbahnen ergaben. Man begann nun, den Schrott vor dem Verkauf nach noch brauchbaren Teilen zu durchsuchen, und es wurden von vielen Eisenbahnen besondere Dienststellen für diesen Zweck eingerichtet. Die größte Anlage dieser Art ist die der Atchison, Topeka & Santa Fé-Eisenbahn in Corwith, 10 km südlich von Chicago. Hierher wird der gesamte Schrott der Bahn gebracht, weil er westlich von Chicago kein Absatzgebiet findet. Die Anlage ist allmählich aus kleinen Anfängen entstanden. Die Gesamtmenge des hier behandelten Altmaterials betrug im Jahre 1912: 130 000 t, die Betriebskosten einschließlich aller Gehälter rd. 200 000 *M*. Der Wert der ausgesonderten noch brauchbaren Gegenstände wurde zusammen auf 1,78 Millionen Mark geschätzt und der verbleibende Schrott für etwa 4 000 000 *M*, d. h. zu durchschnittlich 17 *M* die Tonne verkauft. Der verhältnismäßig hohe Erlös ist auf die gute Sortierung zurückzuführen. Vorausgeschickt muß werden, daß die eingelieferten Mengen durchaus nur aus unbrauchbaren Materialien bestehen, d. h. aus solchen Teilen, die ohne Wiederherstellungsarbeiten nicht wieder verwendet werden können. Es befinden sich darunter: Schienen und andere Oberbaumaterialien, Metallteile, Schläuche und Schlauchgewinde, Seile, Lagermetall.

Gewonnen und wiederhergestellt wurden: Unterlagsplatten, Schienennägel, Schraubenbolzen, Schaufeln, Stopfhacken, Gleisheber, Schwellenbohrer, Weichenböcke, Bremsgestänge, Ventile, Kupplungen, Räder, Stückgüterkarren. Außerdem werden nach Corwith auch Gegenstände zur Wiederherstellung gesandt. Bei der Besichtigung der Altmaterialien werden auch etwaige Beschädigungen aus der Zeit der Lieferung festgestellt, für die Ersatz verlangt werden kann. Dies kommt z. B. bei Lokomotivzylindern, Kupplungen und Puffern vor. Das Altmaterial wird nach Corwith geschickt, sobald sich auf einem Lagerplatz eine Wagenladung angesammelt hat. Auf der Strecke wird es durch die Arbeitszüge aufgesammelt. Auf größeren Bahnhöfen wird das Material beim Beladen sortiert, um brauchbare Teile, die versehentlich in den Haufen geraten sind, herauszusondern. Das gefundene Oberbaumaterial wird zunächst nach Newton geschickt; dort werden in der Oberbauwerkstatt die unbrauchbaren Stücke ausgesondert und nach Corwith geschickt. Nur von den Stationen, bei denen die Versendung über Newton einen Umweg bedeutet, wird das unbrauchbare Material gleich nach Corwith gesandt.

Die Gesamtfläche des Werkes beträgt 10 ha. Auf dem Lagerplatz befinden sich folgende Gebäude: ein Räderschuppen, Grundfläche 12 : 84 m, eine Schmiede 12 : 88 m, ein Schlauchschuppen 8,5 : 24 m, ein Metallschuppen 12 : 30 m, ein Schuppen für Ventile und Federn 7 : 55 m und ein Magazin 8,5 : 84 m. Die Gebäude wurden größtenteils aus altem wiedergewonnenen Holzwerk errichtet.

In dem Werke werden 375 Mann beschäftigt, meist ungelernte Arbeiter; nur einige wenige geschickte Mechaniker sind darunter. Sie haben hauptsächlich mit der Wiederherstellung von Ventilen und anderen feineren Metallarbeiten zu tun. In dem Werke laufen 4 Lokomotivkrane, von denen 3 mit Hubmagneten ausgerüstet sind. Mit diesen Kranen werden die Güterwagen be- und entladen und zu den Ladestellen gebracht. Zu beiden Seiten des Entladegleises befinden sich eiserne Kästen, in die das ausgeladene Material sortiert wird. Hier sind 80 Mann beschäftigt. Rechts und links davon liegt je ein Gleis, auf dem die Lokomotivkrane laufen. Die eisernen Kästen werden, wenn sie nicht gleich gefüllt werden können, auf Plattformwagen gestellt und zunächst aus dem Wege gefahren. Das unbrauchbare Altmaterial wird nach dieser Sortierung sogleich in Kohlenwagen geladen. Sobald die Kästen gefüllt sind, werden die Plattformwagen, auf denen sie stehen, auf den Teil des Hofes oder in das Gebäude geschoben, wo die Materialien einstweilen gelagert oder weiterbehandelt werden sollen. Die Sortierung erfolgt nach folgender Einteilung: Gußeisen, Flußeisen, Schweißeisen, Rundeisen, Rohre, Bleche, Werkzeugstahl, Bolzen, Bremsschuhe, Wagenachsen, Federstahl, brauchbare und unbrauchbare Federn. Verschiedene Materialien werden noch weiter untergeteilt. Metall wird gewöhnlich in verschlossenen Behältern nach Corwith gesandt, doch findet es sich auch zwischen den ungeordneten Materialien. Bei zusammengesetzten Stücken wird das Metall vom Eisen abgetrennt. Die eisernen Kästen für das Sortieren der Materialien werden aus alten Feuerkisten hergestellt, die autogen zerschnitten werden. Schaufeln und Steinschlaggabeln, Zug- und Stoßvorrichtungen werden besonders behandelt und von diesen diejenigen herausgeholt, die durch autogene Schweißung wiederhergestellt werden können. Federn werden geprüft, und wenn sie zur Wiederverwendung brauchbar sind, ausgeglüht und neu gehärtet. Die Bremsgestänge werden in der Schmiede von 12 bis 15 Mann ausgebessert. Schienennägel werden von Rost gereinigt, gerade gebogen und neue Schneiden angehämmert. Muttern werden nachgeschnitten. Zu diesem Zwecke befinden sich in der Werkstatt 4 Radnaben-Bohrmaschinen, eine Räderdrehbank, eine Räderpresse, eine Leitspindeldrehbank, 3 kleine Bohrmaschinen und endlich ein Ölfeuer zur Erwärmung der Radkränze. In

einer besonderen Abteilung der Schmiede stehen folgende Werkzeugmaschinen: eine schwere Schere, mit der dicke Stangen und starke Flacheisen zerschnitten werden können, zwei Walzen zum Auswalzen von Eisen nebst den dazugehörigen Wärmeöfen, 2 kleine Scheren und 2 Pressen zur Herstellung von Bolzen aus Rundeisen, 2 Bolzengewindeschneidmaschinen. Die eigentliche Schmiede enthält 15 Schmiedefeuer, 3 kleine Hämmer und einen Versuchsstand für Bremsgestänge. Stückgutkarren, Schaufeln und Steinschlaggabeln werden im Magazin von zwei Leuten ausgebessert. Im Schlauchschuppen werden Heizschläuche und Bremsschläuche wiederhergestellt. Im Metallschuppen wird Messing und Kupfer sortiert und das Lagermetall durch Einschmelzen getrennt. Als Schmelztiegel dienen mehrere Lokomotivdome. Hier werden auch neue Lagerschalen gegossen. In diesem Schuppen befindet sich eine Magnet-Sortiermaschine zum Trennen von Eisen und Metall. Im Ventil- und Federschuppen werden Ventile wiederhergestellt, die noch nicht zu stark abgenutzt sind. Zur Ausrüstung gehören Schraubstöcke, Schmirgelscheiben, Drehbänke, eine Stoßmaschine, Gewindeschneidmaschinen, Bohrmaschinen, ferner die Prüfungsmaschine für Federn, ein Glühofen und ein Ölbad.

Allgemeines.

— **Eisenbahnfieber.** Ein ungewöhnlich großes Mißgeschick widerfuhr, wie die „Zittauer Morgenzeitung" meldet, einer Dame, die auf dem Bahnhof in Kohlfurt, von Breslau kommend, in den Görlitzer Zug umsteigen mußte, im Eisenbahnfieber. Im ersten Zug ließ sie in der Eile des Umsteigens ihren Hut liegen. Auf der anderen Bahnhofsseite stieg sie anstatt in den Görlitzer in den Berliner Schnellzug. Nachdem sie auf diesen Irrtum vom Schaffner aufmerksam gemacht worden war, stieg sie wieder aus, ließ aber im Wagen ihr Jackett liegen. Als sie endlich, im richtigen (Görlitzer) Zug sitzend, auf beide Verluste aufmerksam geworden, die Gegenstände wieder zurückhaben wollte, war es zu spät. In diesem Augenblick ging nämlich der Berliner Schnellzug und mit ihm das Jakett nach Berlin ab, und als sie auf der anderen Seite des Bahnsteiges wieder erschien, sah sie auch den Breslauer Zug mit dem Hut weiterdampfen. Während sie ratlos dastand, fuhr auch der Görlitzer Zug mit dem Handgepäck davon.

Bücherschau.

— **Das Verkehrsbuch der Großen Berliner Straßenbahn** ist in neuer Auflage erschienen. Die 100 000 Exemplare der ersten Auflage waren in kurzer Zeit vergriffen. Daraus läßt sich der Schluß ziehen, daß das Buch einem Bedürfnisse entsprochen hat; für die zweite Auflage wurden daher Form und Inhalt in allem Wesentlichen beibehalten. Die neue Auflage zeigt jedoch verschiedene Verbesserungen. Die Fahrpläne der einzelnen Linien sind in der beliebten tabellarischen Form aufgestellt und bei den Linienbildern sind die Durchfahrzeiten an den einzelnen Verkehrspunkten angegeben. Auch ist eine Zusammenstellung der Spätverbindungen von den wichtigsten Plätzen Berlins beigefügt. Das Verkehrsbuch ist bei den Straßenbahnschaffnern und in den Buch- und Papierhandlungen zum Preise von 25 ₰ zu haben.

— **Siemens & Halske A.-G. Siemens-Schuckert-Werke G. m. b. H. Von den Siemens-Firmen ausgeführte elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Die beiden Firmen haben soeben ein handliches mit einem Übersichtsplan der sämtlichen Betriebe und im Bau befindlichen Berliner Hoch- und Untergrundbahnen und vielen Abbildungen geschmücktes, vornehm ausgestattetes Album über die bezeichneten Unternehmungen herausgegeben. Im Inhaltsverzeichnis findet bereits die Titelaufschrift dahin ihre Erläuterung, daß es sich um Strecken handelt, die von der Firma Siemens & Halske als Bauleiter und als Bauunternehmer ausgeführt wurden, weiterhin um die elektrischen Einrichtungen der Bahn und um vorübergehende Betriebsführungen auf einzelnen Berliner Strecken.

In dem Abschnitt, in dem die Firma als Bauleiter auftritt, ist die Vorgeschichte der Berliner Hochbahn, die auf Werner von Siemens zurückführt, und zwar für die Strecke von der Warschauer Brücke zum Zoologischen Garten mit der Abzweigung zum Potsdamer Platz, behandelt, für die die Unterlagen seinerzeit von der Firma Siemens & Halske beschafft worden sind. Die Strecke wurde 1901 fertiggestellt. Ihre Bauzeiten und Streckenlänge sind im einzelnen nachgewiesen. Die Angaben sind auch bis auf die Gegenwart fortgeführt durch Hinzufügung der unter veränderten vertraglichen Verhältnissen und unter immer stärkerem Hervortreten der Hochbahngesellschaft selbst durchgeführten weiteren Strecken bis zum Stadion und nach dem Nordring, für die die Hochbahngesellschaft die sämtlichen Verhandlungen selbständig geführt hat. Weitere wertvolle Angaben beziehen sich auf die Bauart der einzelnen Strecken, Spannweiten und Belastung der Hochbahnbrücken, Oberbau, Betriebsbahnhöfe und Werkstätten. Die bildlichen Darstellungen zeigen auch Teile, welche von der Hochbahngesellschaft selbständig entworfen und durchgeführt worden sind, auch Architekturen des Professors Grenander und anderer Baukünstler, wie des Professors Möhring.

Der Inhalt des zweiten Abschnittes behandelt Linien, die von der Firma Siemens & Halske „als Bauunternehmer im eigenen Betriebe" ausgeführt sind, nämlich die Schöneberger Bahn sowie die jetzt eröffneten Südwestlinien der Hochbahngesellschaft und der Stadt Wilmersdorf, mit Ausschluß der Dahlemer Bahn. Auch dieser Teil enthält wertvolle Angaben über die einzelnen Bauabschnitte. Bekanntlich ist die Schöneberger Untergrundbahn von der Firma Siemens & Halske im Auftrage der Stadt betriebsfertig durchgeführt und am 1. Dezember 1910 in Betrieb gesetzt worden. Für einzelne Teile der soeben eröffneten Südweststrecken, namentlich für den hochbahnseitigen Abschnitt vom Wittenbergplatz bis zum Nürnberger Platz sowie einen Abschnitt der Wilmersdorfer Bahn war die Firma Siemens & Halske Bauunternehmerin für den Tunnelrohbau, während die übrigen Rohbauabschnitte dieser beiden Bahnen von der Untergrund-Baugesellschaft (Gesellschaft für den Bau für Untergrundbahnen) hergestellt worden sind. Die Dahlemer Bahn ist von der Habermann & Guckes A.-G ausgeführt. Die Entwürfe für die sämtlichen neuen Strecken sind, wie das anläßlich der Eröffnung der neuen Bahnen von der Hochbahngesellschaft zusammen mit der Stadtgemeinde Wilmersdorf und der Domäne Dahlem herausgegebene Album zeigt, von den drei Eigentümern (Hochbahngesellschaft, Gemeinde Wilmersdorf, Dahlemkommission) selbst aufgestellt, die auch die Bauleitung übernommen haben. Von den Entwürfen ist der des Bahnhofs Wittenbergplatz in das vorliegende Album übernommen worden. Auch auf der jetzt von der Stadt Berlin in Angriff genommenen Nordsüdlinie durch die Friedrichstraße ist der Firma Siemens & Halske als Bauunternehmerin ein Los zur Ausführung des Rohbaues übertragen worden.

In dem Abschnitt über die elektrischen Einrichtungen der Bahn sind die Kraftwerke Trebbinerstraße und Unterspree sowie die Unterwerke an der Bismarckstraße und am Senefelder Platz nach ihrem Umfange angegeben, die Verteilung des elektrischen Stromes und die Betriebsmittel sowie die Signaleinrichtungen besprochen, und erwähnt, daß neuerdings die Hochbahngesellschaft die Strecken mit selbsttätiger Zugsicherung ausrüstet, wie ja den Lesern dieser Zeitung aus Nr. 51 und 52 des lfd. Jahrgangs genauer bekannt ist. Schließlich ist eine Übersicht über die von der Firma Siemens & Halske durchgeführten Betriebsführungen der Bahn gegeben, die sich erstreckt haben auf den Hochbahnabschnitt von der Warschauer Brücke zum Zoologischen Garten mit der Abzweigung zum Potsdamer Platz für die 8 Monate vom Betriebsbeginn bis Ende 1912 und auf die Schöneberger Bahn (Nollendorfplatz-Hauptstraße) auf das Jahr vom 1. Dezember 1910 bis 30. November 1911. Auch hier sind die Angaben ergänzt durch Angaben über die heutigen Betriebsverhältnisse auf den nunmehr weiter ausgebauten Linien der Hochbahngesellschaft.

Über die finanzielle Durchführung des Hochbahn-Unternehmens enthält das Album ebenfalls einige Mitteilungen, aus denen hervorgeht, daß die Hochbahngesellschaft zur wirtschaftlichen Durchführung des nunmehr so bedeutsam angewachsenen Unternehmens von der Deutschen Bank und der Firma Siemens & Halske im April 1897 begründet worden ist. M.

— **Übersicht der Eisenbahnen, auf die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr Anwendung findet.** Herausgegeben vom Zentralamt für den internationalen Eisenbahntransport in Bern, Preis 4 Fr.

Von dieser in französischer Sprache verfaßten Übersicht ist kürzlich die VI. Ausgabe neu erschienen. Sie enthält alle Eisenbahnstationen, von denen aus eine Abfertigung von Gütern mittels direkten Frachtbriefs aus dem Gebiet eines nach dem Gebiet eines anderen der am Internationalen Übereinkommen (I. Ü.) beteiligten Staaten möglich ist, sowie diejenigen Stationen und Haltestellen der beteiligten Bahnen, die nur für einen beschränkten Verkehr — entweder nur für den Personen- und Gepäckverkehr oder nur für den Güterverkehr, bei letzterem wiederum entweder nur für den Wagenladungsverkehr oder für den beschränkten Stückgutverkehr usw. — eröffnet sind. Die Stationen sind in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt, jeder ist in abgekürzter Form die Staatszugehörigkeitsbezeichnung zugesetzt und zu welcher Bahn sie gehört. Dahinter folgen, je nach Lage des Falls, die abgekürzten Zeichen und Hinweise auf die Abfertigungsbefugnisse, deren Erklärung der alphabetischen Übersicht vorangestellt ist. Die Stationen, welche außer der Staats- und Bahnbezeichnung keinen weiteren Zusatz enthalten, sind für den Gesamtverkehr eröffnet. Auf den ersten Blättern des über 300 Seiten starken Heftes sind, nach Ländern geordnet, die dem „I. Ü." angehörigen Eisenbahnverwaltungen mit ihren in der Übersicht angewendeten Abkürzungen aufgeführt, getrennt nach Staats- und Privatbahnen. Die Erklärung der Zeichen enthält zunächst die für eine Reihe von Ländern übereinstimmenden und dahinter die in einzelnen Ländern abweichenden Abfertigungsbeschränkungen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergegebene 0,80 km lange neue Strecke: Ludwigsluster Umgehungsgleis-Ludwigslust Ost Weiche I-Ludwigslust Ost Weiche IV der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Temesvár-Józsefváros-Báziás, zwischen den Stationen Temesság Ivándafürdö und Széphely gelegene Station mit beschränktem Verkehr Temesliget ist am 1. Oktober d. J. für den öffentlichen Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Eil- und Frachtstückgüter, lebende Tiere und Gegenstände, zu deren Verladung besondere Einrichtugen erforderlich sind, bleiben ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 132 vom 3. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die neue Geschäftsordnung des Satzungsausschusses (abgesandt am 9. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband, Heft 1.

Die in Nr. 79 d. Ztg. auf Seite 1234 unter Nr. (2654) bekanntgegebenen neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 (Heu und Stroh) treten am 1. November 1913 in Kraft.

Dresden, am 16. Oktober 1913.
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen.

Am 1. November 1913 wird die normalspurige Teilstrecke Crossen (Oder)-Seedorf der Neubaustrecke Crossen (Oder)-Sommerfeld als Nebenbahn mit den Bahnhöfen 4. Klasse Braschen, Deichow, Bobersberg und Seedorf sowie dem Haltepunkte Neu Rehfeld für den Personen- Güter- und Gepäckverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Tieren eröffnet.

Ausgeschlossen ist auf allen Bahnhöfen die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen. Der Bahnhof 4. Klasse Braschen hat nur eine Rampe für Seitenverladung, und der Haltepunkt Neu Rehfeld dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Posen, den 6. Oktober 1913. (2702)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 28. Oktober d. J. wird die 14,37 km lange Teilstrecke Hultschin-Deutsch Krawarn der normalspurigen Neubaustrecke Annaberg - Hutschin - Deutsch Krawarn/Haatsch für den Gesamtverkehr eröffnet werden. An der als Nebenbahn gebauten neuen Strecke liegen von Deutsch Krawarn in geographischer Reihenfolge der Haltepunkt Kauthen und die Bahnhöfe IV. Kl. Oppau, Beneschau (Oberschles.), Kosmütz und der Bahnhof III. Kl. Hultschin. Sämtliche Bahnhöfe mit Ausnahme des Haltepunktes Kauthen erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Alle Bahnhöfe sind mit festen Rampen für Kopf- und Seitenverladung ausgerüstet. Sprengstoffe sind auf den neuen Bahnhöfen zur Abfertigung nicht zugelassen. Der Haltepunkt Kauthen dient nur dem Personenverkehr.

Die neuen Stationen werden vom Tage der Eröffnung ab in den Staats- und Privatbahngütertarif, ostmitteldeutsch-sächsischen Gütertarif, in den oberschlesischen Kohlentarif sowie in den Staats- und Privatbahntiertarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Kattowitz, im Oktober 1913. (2705)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Hohendorf für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. November 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Buddenhagen und Wolgast rechts der Bahnstrecke Züssow-Wolgast Hafen gelegene Haltepunkt Hohendorf, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Hohendorf in den Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, 15. Oktober 1913. (2707)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 für Holz von den niederländischen Hafenstationen nach Basel, soweit sie niedriger sind als die Sätze des Ausnahmetarifs 11 (Holztarif) im Tarifheft 4 für den niederländisch-südwestdeutschen Verkehr, auf die badische Station Weil-Leopoldshöhe (früher Leopoldshöhe) übertragen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 14. Oktober 1913. (2708)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird die Station Woippy der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen mit Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmeklassen 1—8 in das Tarifheft 1 aufgenommen. Gleichzeitig werden die Frachtsätze der Ausnahmetarife 24, Abt. 3a und 25, Abt. 2 von Esch (Alzette) nach den niederländischen Hafenstationen transit bis zu 0,09 *M* für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 14. Oktober 1913. (2709)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Ausnahmetarife 5b und 5w.

Mit Gültigkeit vom 20. Oktober 1913 wird die Station Raeren als Versandstation in die Ausnahmetarife 5b für Steingrus und 5w für Pflastersteine aufgenommen.

Cöln, den 15. Oktober 1913. (2701)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die Stationen Bergen (Obb.), Bodenwöhr Bhf., Sonthofen und Weiherhammer der Bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins in die Eisenausnahmetarife S 5 und S 5t einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Hannover, 13. Oktober 1913. (2704)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tv. 1273. Oberschlesisch-ungarischer Kohlenverkehr, Tarifheft II, gültig vom 4. März 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. wird der in der Schnittafel II des Nachtrages II vom 1. Juni 1913 zum obigen Tarifheft auf Seite 5 angegebene Schnittsatz nach Mako von 2050 (gültig bei Frachtzahlung für mindestens 15 000 Kilogramm auf einen Wagen und Frachtbrief) auf 1940 Heller ermäßigt.
Kattowitz, 13. Oktober 1913. (2710)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.
Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 1 (Süddeutschland und Sachsen) vom 1. Mai 1913.
Am 23. Oktober 1913 wird die seitherige Station Karlsruhe-Mühlburg für den gesamten Güterverkehr geschlossen und gleichzeitig eine gleichnamige Station mit den Entfernungen der bisherigen Station für den Eilstückgutverkehr eröffnet. Die in den Tariftabellen vorgesehenen Frachtstückgut- und Wagenladungssätze werden daher auf den genannten Zeitpunkt aufgehoben; dagegen bleiben die Eilstückgutsätze auch weiterhin in Kraft.
Straßburg, 15. Oktober 1913. (2713)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.
Die direkten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 13 (Obst) Abteilung A für Doberlin sind durch Anstoß von 19 ₰ für 100 kg an die für Zapresic bestehenden Sätze zu bilden. Seite 171 des Tarifs ist hiernach zu berichtigen.
München, 11. Oktober 1913. (2714)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens d. beteil. Verw.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.
Mit Wirkung vom 23. d. Mts. werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Karlsruhe-Mühlburg auf den Eilstückgutverkehr eingeschränkt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im preußischen Tarif- und Verkehrsanzeiger. (2697)
Frankfurt (Main), 9. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. wird die Station Hamm (Westf.) als Versandstation für Schlacken und Asche (Ziffer 4 des Warenverzeichnisses) in den Ausnahmetarif 5i für rohe Steine usw. aufgenommen.
Näheres bei den beteiligten Dienststellen.
Essen, 13. Oktober 1913. (2686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1913.
Mit Gültigkeit vom 10. November 1913 wird Bonndorf (Schwarzw.), Station der Großh. Badischen Staatseisenbahnen, in den Abschnitt I (Getreide usw.) des Tarifes mit einem Anstoß von 52 Pf. für 100 kg an die für Radolfzell bestehenden Sätze und in die Reexpeditionsgruppe 11 einbezogen.
München, 11. Oktober 1913. (2687)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens d. beteil. Verbandsverw.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 11 (Direktionsbezirk Erfurt).
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Entfernungen verschiedener Stationen für die Anwendung des Ausnahmetarifs 10 — Tarifnachtrag I, Seite 6 — ermäßigt. Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.
Straßburg, 13. Oktober 1913. (2696)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. vom 1. Dezember 1906.
Mit Wirkung ab 23. Oktober 1913 treten die Frachtsätze und Entfernungen für die Station Karlsruhe-Mühlburg der Großh. Badischen Staatseisenbahnen außer Kraft.
München, 13. Oktober 1913. (2688)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens d. Verbdsverw.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 3 und 6 vom 1. Juli 1911; Hefte 9 und 13 vom 1. Mai 1912 und Heft 19 vom 1. Mai 1913.
Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil III. Tarif-Heft Nr. 1 vom 1. April 1902; Teil III, Heft 3 vom 1. April 1907; Teil III, Tarif-Heft Nr. 4 vom 1. Februar 1898; Teil IV, Heft Nr. 1 vom 1. Mai 1903 und Teil IV, Heft 4 vom 1. April 1907.
Ab 23. Oktober l. Js. ist die Station Karlsruhe-Mühlburg (früher Mühlburg) nur mehr für den Eilstückgutverkehr eingerichtet.
Von diesem Tage ab treten deshalb sämtliche Frachtsätze und Bestimmungen für Karlsruhe-Mühlburg, mit Ausnahme der für Eilstückgut gültigen, außer Kraft.
München, 13. Oktober 1913. (2689)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens d. Verbdsverw.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.
Die bisherige badische Tarifstation Karlsruhe-Mühlburg wird am 23. Oktober 1913 geschlossen werden.
Sie wird daher vom gleichen Tage an aus dem Tarif gestrichen.
München, 10. Oktober 1913. (2690)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1253. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1, gültig vom 1. September 1913.
Druckfehlerberichtigung.
Mit Gültigkeit vom 1. September d. J. wird in obenbezeichnetem Tarif auf Seite 70 der Frachtsatz von Grube 32 nach Niklasdorf i. österr. Schlesien von „757“ nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 19. v. M. erwähnt, auf „557“, sondern auf „575“ Heller für 1000 kg berichtigt. (2711)
Kattowitz, den 15. Oktober 1913.
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Mit sofortiger Gültigkeit wird die Abfertigung von Stein- und Kernobstsendungen in Wagenladungen im Versand und Empfang von der Eilgutabfertigung Stettin Pbf. nach der Güterabfertigung Stettin Hgbf. und Freibez. verlegt.
Nähere Auskunft geben die Güterabfertigungen. (2712)
Stettin, den 15. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1913.
Süddeutsch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.
Teil III, Heft 2 vom 1. Juli 1908,
Teil IV, Heft 2 vom 1. Januar 1908.
Ab 23. Oktober 1913 ist die Station Karlsruhe-Mühlburg nur mehr für den Eilstückgutverkehr eingerichtet.
Von diesem Tage ab treten deshalb sämtliche Frachtsätze und Bestimmungen für Karlsruhe-Mühlburg, mit Ausnahme der für Eilstückgut gültigen, außer Kraft.
München, 13. Oktober 1913. (2698)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der beteil. Verw.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1912.
Einführung des Nachtrages III.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1913, soweit nicht bei einzelnen Tarifmaßnahmen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, tritt der Nachtrag III zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 2, in Kraft.
Derselbe enthält unter anderem die Änderung der Anwendungsbestimmungen, die Änderung und Erweiterung bestehender Tarife, die Neuausgabe der Ausnahmetarife 30 E und 30 F und einen neuen Ausnahmetarif 30 M für die Beförderung von Weiden, einjährigen, ungeschälten und mehrjährigen.
Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 68 Pfennig oder 80 Heller für das Stück zu erhalten.
Wien, am 14. Oktober 1913. (2706)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.
Einführung direkter Frachtsätze.
Mit Gültigkeit vom 28. Oktober 1913 treten für den Verkehr mit der Station Schlauroth die in den Ausnahmetarifen 91 A, B, D und E (Petroleum usw.) für die Station Görlitz vorgesehenen Schnittfrachtsätze — erhöht um 1 Pfennig für 100 kg — in Kraft.
Wien, am 11. Oktober 1913. (2691)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr
(Verkehr mit Süddeutschland).
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1901.
Am 23. Oktober 1913 wird die Station Karlsruhe-Mühlburg (Alt Mühlburg) geschlossen.
Es sind daher mit diesem Zeitpunkte alle im Tarif, Teil II, Heft 2 im obbezeichneten Tarif für diese Station vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze zu streichen.
Wien, am 11. Oktober 1913. (2692)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln).

Die Verbindung zwischen Carolinensiel und Wangerooge Bf. wird künftig auch während der Monate Oktober bis einschließlich Mai aufrecht erhalten. Es können deshalb fortan während des ganzen Jahres direkte Fahrkarten nach und von Wangerooge über Carolinensiel nach Maßgabe des Tarifs für den Nordseebäderverkehr (ostfriesische Inseln) ausgegeben werden; ebenso kann Reisegepäck direkt abgefertigt werden.

Münster (Westf.), 11. Okt. 1913. (2693)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Lieferfristen.

Wegen außergewöhnlicher Güteranhäufungen in Rostock Hafen wird, vorbehaltlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde, die Lieferfrist für Frachtgut nach Rostock Hafen gemäß § 75 (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung mit sofortiger Gültigkeit bis auf weiteres um 3 Tage verlängert.

Schwerin, 13. Oktober 1913. (2694)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung der für das Etatsjahr 1914 erforderlichen Werkstattsmaterialien als:

Los 1:
23 100 Stück Schaufelstiele,
7200 Stück Hammerstiele aus Hikoryholz,
1850 Stück Hammerstiele, unbearbeitete.

Los 2:
680 Tafeln Filz,
350 kg Schmirgel,
58 000 Bogen Schmirgelleinen,
2700 Bogen Glaspapier,
1380 Stück Schwämme,
700 kg Treibriemen, lederne.

Los 3:
74 000 kg Ölfarbe, fertige,
8100 kg Fenster- und Metallkitt.

Los 4:
12 020 Stück Lampenteile aller Art.

Los 5:
14 300 m eiserne und verzinkte Röhren für Gas-, Wasser-, Bremsleitungen und Dampfheizung; Mannesmannrohr.

Los 6:
2940 Stück Schraubenschlüssel, gewöhnliche,
380 Stück Schraubenschlüssel, verstellbare,
20 000 Stück Schrauben mit Muttern, rohe,
6000 Stück Schrauben ohne Muttern, fertige,
2600 Stück Heizer- und Schlackenschaufeln,
249 000 Stück eiserne und stählerne Unterlagscheiben,
1245 Stück Hämmer.

Los 7:
800 Stück Achsbuchsbügel,
14 000 kg Flußstahlformguß,
750 kg Hartlot,
25 500 kg Bolzenstahl (Siemens-Martinstahl).

Los 8:
100 qm Milchglas,
4700 qm klares Glas,
150 qm unbelegtes Spiegelglas,
4330 Stück Glasglocken.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserem Zentralbureau (Zimmer 51) — hier — eingesehen und gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) für jedes einzelne Los bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien Los . . . .“ versehen, bis zum 5. November 1913, vormittags 10 Uhr, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet am 5. November 1913, vormittags 10 Uhr, im Zimmer 72 unseres Verwaltungsgebäudes statt. Ende der Zuschlagsfrist einschließlich 20. November 1913.

Mainz, den 6. Okober 1913. (2716)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 8600 qm klarem Glas, 150 qm Mattglas, 100 qm Überfangglas, 1000 kg Geschirrleder, 700 kg Verdeckleder, 800 kg Rindleder zu Nähriemen, 3000 kg Maschinenriemenleder, 100 kg Waschschwämme besserer Sorte, 60 000 Bogen Schmirgelleinen und 3500 kg Haarfilz soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. November 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 5. Dezember 1913.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (2715)

Verdingung der Lieferung von 470 t Achslagerkasten aus Eisenguß, 340 t Achslagerkasten aus Flußeisenguß für Wagen und 6934 t Bremsklötze aus Stahlguß in 57 Losen für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich Ufer 3 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen postfreie Einsendung von 1,00 Mark in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Achslagerkasten und Bremsklötze“ versehen bis zum 8. November d. Js. vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 8. Dezember d. Js. nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Oktober 1913. (2699)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, Gruppe C II — 301 200 kg Roststäbe in 4 Losen — 20 000 kg Eisenguß I. Kl. (1 Los).

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermin am 3. November d. Js. vormittags 11 Uhr verschlossen und postfrei einzureichen. Lieferungsbedingungen samt Angebotbogen liegen während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr in unserem Zentralbureau Zimmer 41, Claassenstraße 12 aus, können auch von da unter Angabe der Gruppe und des Materials gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ bar (Briefmarken ausgeschlossen) bezogen werden.

Breslau, 8. Oktober 1913. (2695)
Königliche Eisenbahndirektion.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von etwa 176 000 Bahnschwellen und etwa 50 000 m Weichenschwellen aus Kiefernholz ausverdungen werden.

Die Bedingungen sind gegen portofreie Einsendung von 2 ℳ vom Bureau des Unterzeichneten, 1 E Gl. Kongevej, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 28. Oktober 1913 nachmittags 3½ Uhr.

Kopenhagen, Oktober 1913. (2703)
Der Direktor der Bahnabteilung.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien.

Los Nr. 1: 7600 St. Feilenhefte, 10 800 St. Armaturgriffe, 10 900 St. Hackenstiele, 4000 St. Schaufelstiele, 3900 St. Steinschlaggabelstiele, 5100 St. Besenstiele, 12 500 St. fertig bearbeitete und 2300 St. unbearbeitete Hammerstiele, 28 000 St. Dichtungsringe aus Papiermasse, 840 Bogen Pappe.

Los Nr. 2: 2500 kg Blank-, Kalb-, Rind-, Roß-, Vachette- und Verdeckleder, 900 kg Maschinenriemenleder, 1100 kg Sohlleder, 460 kg lederne Triebriemen.

Los Nr. 3: 11 000 kg Waterprooffirnis.

Los Nr. 4: 45 St. Preßluftschläuche, 116 St. Auswaschschläuche, 405 kg Fenstergummi, 135 kg Klosettklappengummi.

Los Nr. 5: 120 qm Milchglas, 60 qm mattgeschliffenes Glas, 7500 qm klares Glas, 70 Tafeln belegtes Spiegelglas, 4200 St. Glasglocken.

Los Nr. 6: 1900 St. gepreßter Bimsstein, 4400 kg gemahlener Bimsstein, 360 kg Schellack, 840 kg Kleistermehl, 1560 St. Waschschwämme, 1850 St. Hornköpfe für Lampenblenden, 210 kg Borax, 300 kg blausaures Kali, 700 kg Kolophonium, 500 kg Leim, 300 kg Schmirgel, 15 000 Bogen Schmirgelpapier, 75 000 Bogen Schmirgelleinen, 1100 kg Salzsäure, 700 kg Schwefelsäure, 2200 Tafeln Haarfilz, 315 St. Bindestricke, 300 m Hutnetze, 700 m Moltonstoff.

Die Verdingungsunterlagen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 131 des Verwaltungsgebäudes, eingesehen oder von da gegen postfreie Einsendung von 1 Mark für Los 1, je 50 ₰ für Los 2, 3, 4 und 6 und 70 ₰ für Los 5 in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien Los Nr. . . .“ versehene Angebote sind
für Los Nr. 1 bis zum 15. November d. Js.,
für Los Nr. 2 und 3 bis zum 18. November d. Js.,
für Los Nr. 4 bis zum 20. November d. Js.,
für Los Nr. 5 bis zum 21. November d. Js.,
für Los Nr. 6 bis zum 22. November d. Js.,
nachmittags 4 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist: 21. Dezember d. Js. (2700)

Saarbrücken 2, 13. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 82. 22. Oktober 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Beförderung der Zollstückgüter nach Inkrafttreten der neuen Eisenbahnzollordnung.

(Schluß aus Nr. 81.)

Die sorgfältige Behandlung der Begleitzettelsendungen auf den Umladestellen ist durch eine Reihe von Maßnahmen sichergestellt worden. So müssen die Umschläge zu den Wagen, die Begleitzettelsendungen enthalten und deshalb unter zollamtlichem Raumverschluß laufen, mit dem grünen Zettel „Zollgut" versehen sein, damit solche Wagen sofort kenntlich sind und der Zollverschluß nicht versehentlich von Arbeitern geöffnet wird. Die Umladung geschieht unter Aufsicht eines zur Überwachung ermächtigten Ladebeamten, vielfach in der Weise, daß sämtliche zu einer Begleitzettelsendung gehörenden Stückgüter nach Entladung zunächst nach einem nur für Zollgüter bestimmten Platz auf der Umladebühne gekarrt und von dort in den neuen Wagen geladen werden. Hierdurch wird die Gefahr, daß andere Güter zwischen die als Einheit zu betrachtenden Güter einer Begleitzettelsendung geraten und bei der Ausladung dann letztere voneinander getrennt werden, wesentlich verringert. Die Abnahme und Wiederanlegung des Raumverschlusses sowie die Umladung der Begleitzettelgüter ist nach der Vorschrift in § 9 Abs. 4 und § 11 Abs. 2 der Eisenbahnzollordnung auf dem Begleitzettel zu bescheinigen. In der Praxis hat die Frage, welche Form dieser Bescheinigung zu geben ist, den Beamten deshalb etwas Schwierigkeit verursacht, weil das Muster hierfür im Begleitzettel auf den theoretischen Regelfall, nämlich die Beförderung auf einer Privatbahn, zugeschnitten ist, der aber tatsächlich die Ausnahme bildet. Es ist gleichwohl auch für Umladungen auf den Staatsbahnen zu verwenden, indem das Wort „Zollamt" durch „Bevollmächtigter der Eisenbahn" ersetzt wird, was künftig in dem Vordruck zweckmäßig schon vorgesehen werden würde. Dem Vernehmen nach wird auf einigen Stellen einfach der Umladestempel verwendet, ein Verfahren, das den Vorschriften der Eisenbahnzollordnung zwar nicht ganz gerecht wird, praktisch aber zweckmäßig und ausreichend erscheint.

Trotz aller Vorsichtsmaßregeln kann es selbstverständlich vorkommen, daß einzelne zu einer Begleitzettelsendung gehörige Stückgüter von den übrigen und den Papieren getrennt werden. Wird ein Stück dann irgendwo aufgefunden, so wird regelmäßig nur dann zu ersehen sein, daß es sich um Begleitzettelgut handelt, wenn es gemäß § 14 Ziff. 7 der AAV. II die Bezettelung „Zoll- oder Steuerabfertigung in . . . ." trägt. Eine Verwaltung hat deshalb neuerdings angeregt, auch sämtliche auf Begleitzettel abgefertigten Stückgüter ebenso wie gemäß § 4 Abs. 4 EZO. die auf Begleitschein I ohne Packstückverschluß abgelassenen mit dem grünen Zettel Zollgut zu versehen. Ob dies an der Grenze ohne wesentliche Erschwerung der Abfertigung auf Begleitzettel möglich ist, bedarf noch der Prüfung. Soweit jetzt schon von den Papieren getrenntes Begleitzettelgut als solches kenntlich ist, muß es unter Raumverschluß nach der Zollerledigungsstation weiterlaufen. Ferner kann auch der Fall vorkommen, daß versehentlich ein Gut an der Grenze mit anderen zu einer Begleitzettelsendung vereinigt wird. Wird dieser Irrtum unterwegs bemerkt, so bleibt nichts weiter übrig, als das Gut bis zur Begleitzettelerledigungsstation mit durchlaufen zu lassen, da ja Begleitzettelsendungen ohne Erledigung des Begleitzettels nicht auseinandergerissen werden dürfen. Sollte sich im Einzelfalle bei diesem Verfahren eine zu große Verzögerung in der Beförderung des Gutes ergeben, so kann die ganze Begleitzettelsendung auch der nächsten Eisenbahnzollstelle zur Erledigung des Begleitzettels zugeleitet werden. Dort müssen dann das verschleppte Gut und der Rest der Begleitzettelsendung auf je einen neuen Begleitzettel oder auf Begleitschein I weiterabgefertigt werden.

Zu erörtern bleibt noch die Frage der Beförderung von Begleitzettelgütern und Begleitscheingütern ohne Stückverschluß durch Fuhrwerk von der Empfangsstation nach dem Zollamt, wenn dieses nicht mit der Abfertigung verbunden ist. Eine solche Be-

förderung kann zurzeit bei Begleitzettelgut, wenn von allen Stellen richtig verfahren worden ist, nur vorkommen, wenn auf einer Station mit Eisenbahnzollstelle auf Begleitzettel abgefertigte Eilgüter zur Erledigung des Begleitzettels dem mit der räumlich getrennten Güterabfertigung verbundenen Zollamt vorgeführt werden müssen. Bei Frachtgut sollte dies nicht vorkommen, da nach den obigen Ausführungen zurzeit Begleitzettelsendungen nur nach Eisenbahnzollstellen gebildet werden dürfen und auf diesen die zollamtliche Abfertigung entweder auf dem Schuppen stattfindet, oder der ganze unter Raumverschluß stehende Wagen nach dem Zollamt überführt wird. Häufig dagegen ist die Beförderung durch Fuhrwerk bei Begleitscheingut. Hinsichtlich der Begleitscheingüter, die ohne Stückverschluß abgelassen werden, schreibt die Eisenbahnzollordnung im § 40 Abs. 2 vor, daß sie von der Bahnstation zur Zollstelle nach den für den Stationsort getroffenen Vereinbarungen mit der Zollbehörde, sei es in verschließbaren Wagen oder Behältern, unter eisenbahnamtlicher Begleitung oder in anderer Weise zu befördern sind. Über die Begleitzettelgüter dagegen enthält die Eisenbahnzollordnung eine derartige Bestimmung nicht. In der Praxis haben sich jedoch die Zollbehörden zum Teil bereits damit einverstanden erklärt, daß die Bestimmung im § 40 Abs. 2 analog auf Begleitzettelgüter angewendet wird. Die Sicherung der Zollgüter bei der Beförderung von der Abfertigungsstelle zum Zollamt geschieht tatsächlich, wie es die angezogene Bestimmung auch zuläßt, in der mannigfachsten Weise. Wo regelmäßig größere Mengen auf kurze Entfernungen zu befördern sind, wie beispielsweise von der Eilgutabfertigung in Leipzig Magdeburg-Thüringer Bahnhof nach dem mit der Güterabfertigung daselbst verbundenen Zollamt, hat sich die Begleitung durch einen Eisenbahnbeamten als das zweckmäßigste erwiesen. Bei Beförderung geringerer Mengen auf weite Entfernungen, wie beispielsweise von der Güterabfertigung Leipzig Eilenburger Bahnhof nach dem Zollamt am Magdeburg-Thüringer Bahnhof, ist als der einfachste Weg die Beförderung in einem verschließbaren Wagen erprobt worden. Bei nicht regelmäßig auftretenden Einzelsendungen haben sich verschiedene preußische und außerpreußische Zollbehörden damit einverstanden erklärt, daß die Eisenbahn die Stückgüter mit einem Stückverschluß nach Art des zollamtlichen Stückverschlusses unter Verwendung von Eisenbahnbleien statt Zollbleien versieht. Statt dieses Hilfsmittels kommt auch noch die Herstellung eines Raumverschlusses durch Einhüllung der Stückgüter in eine Plane oder Überdeckung des Wagens oder eines Teils desselben mit einer solchen in Betracht. Durch die Ösen der Plane muß dann eine Schnur gezogen und diese mit einem Zollblei verschlossen werden. Schließlich sei eine noch einfachere Lösung erwähnt, die aber nur dann anwendbar ist, wenn der bahnamtliche Rollfuhrmann die Zollgüter sofort nach dem Zollamt bringen kann, ohne vorher andere Fuhren nach der Stadt zu erledigen. In diesem Falle wird das Gut bespielsweise auf der Eilgutabfertigung vor Übergabe an den bahnamtlichen Rollfuhrmann verwogen und nach Ablieferung auf der mit dem Zollamt verbundenen Güterabfertigung sofort nachgewogen, so daß ein etwa inzwischen eingetretenes Mindergewicht sofort festgestellt werden kann. Außerdem trägt die Eilgutabfertigung in die Verrechnungskarte, die sie dem Kutscher des bahnamtlichen Rollfuhrmanns mitgibt, die Zeit der Übergabe des Gutes ein, wodurch die Güterabfertigung in den Stand gesetzt wird, nachzuprüfen, ob das Gut vereinbarungsgemäß sofort überführt worden ist. Dieses Verfahren ist, einstweilen nur für Begleitscheingut, für die Beförderung zwischen der Eilgutabfertigung und der mit dem Zollamt verbundenen Güterabfertigung in Halle zugelassen.

Die Beförderung der auf Begleitzettel abgefertigten Stückgüter, wie sie seit Inkrafttreten der Eisenbahnzollordnung gehandhabt wird, hat sich im allgemeinen bewährt. Im Anfang kamen, was bei der Neuheit der Einrichtung nicht zu verwundern ist, vielfach Verstöße gegen das System vor, sie sind jedoch inzwischen zum größten Teile beseitigt worden. Zurzeit schweben Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverwaltungen, die bezwecken, nunmehr die oben erwähnten, zunächst nicht zu vermeidenden Unvollkommenheiten soweit als möglich dadurch zu beseitigen, daß der Kreis der Stationen, nach denen Begleitzettelsendungen abgerichtet werden können, erweitert wird. Es sind zu diesem Zweck auch Verhandlungen mit den Zollbehörden eingeleitet worden, einmal um zu erreichen, daß alle für die Erledigung von Begleitzetteln in Betracht kommenden Zollämter die Befugnis hierzu erhalten und sodann, um im Benehmen mit den Zollbehörden die jeweils für den betreffenden Ort zweckmäßigste Art der Überführung der Begleitzettelgüter von der Güterabfertigung nach dem Zollamt festzusetzen. Wenn gleichwohl noch eine Reihe von Stationen mit Zollämtern übrigbleiben wird, nach denen Begleitzettelsendungen nicht gebildet werden können, so liegt dies an dem Erfordernis des zollamtlichen Raumverschlusses, der nur bei geschlossenen Stückgutwagen im Sinne der Beförderungsvorschriften möglich ist. Nach wie vor müssen also für das Begleitzettelverfahren die Stationen ausscheiden, die von den vorgelegenen Umladestellen nicht regelmäßig mit geschlossenen Wagen erreicht werden, sowie die Stationen der Privatbahnen. Dieses Ergebnis führt ohne weiteres zu der Erwägung, ob nicht das Erfordernis des zollamtlichen Raumverschlusses bei Stückgutsendungen überhaupt fallen gelassen werden kann. Auf eine Abänderung der Bestimmungen der Eisenbahnzollordnung ist allerdings jetzt, nachdem diese erst vor kurzem in Kraft getreten ist, kaum zu rechnen. Die Abstandnahme vom Raumverschluß bei Stückgutsendungen dürften die Zollbehörden aber auch schon nach dem jetzigen Wortlaut der Eisenbahnzollordnung zugestehen können. Denn der § 27 Abs. 1 schreibt nur vor, daß die mit Begleitzettel abzufertigenden W a g e n unter zollamtlichen Verschluß zu setzen sind. Wie wir oben gesehen haben, werden aber im Stückgutverkehr, soweit nicht bereits an der Grenze Ortswagen auf einen Begleitzettel abgelassen werden, nicht mehr die Wagen, sondern die in geeigneter Weise zu einer Einheit zusammengefaßten Sendungen auf Begleitzettel abgefertigt, so daß nach dem Wortlaut des angezogenen § 27 in diesem Falle ein Raumverschluß nicht erforderlich wäre. Es soll ohne weiteres zugegeben werden, daß eine derartige Auslegung mit dem Gedanken, der der Einrichtung des zollamtlichen Raumverschlusses zugrunde liegt, und den Erwägungen, die für seine Beibehaltung bei der Abfassung der Eisenbahnzollordnung maßgebend waren, nicht übereinstimmt. Denn der Raumverschluß soll der Zollverwaltung die Sicherheiten bieten, die bei dem Begleitscheingut die Beschau an der Grenze und die Festhaltung von Gewicht oder Menge, Art der Verpackung, Stückzahl, Zeichen und Nummer im Begleitschein gewährleisten. Deshalb kann die Zollverwaltung mit Recht verlangen, daß er beim Begleitzettelverfahren immer anzuwenden ist, gleichviel ob ein ganzer Wagen oder einzelne Stückgutsendungen auf Begleitzettel abgefertigt werden. Aber andererseits ist doch darauf hinzuweisen, daß das jetzt geübte System der Beförderung der Begleitzettelgüter bei Abfassung der Eisenbahnzollordnung noch nicht ins Auge gefaßt war und es auch nicht sein konnte, da seine Durchführung erst infolge der letzten von der Zollverwaltung zugestandenen Erleichterungen möglich geworden ist; ferner daß durch dieses System an sich eine erhöhte Sicherung der Begleitzettelgüter gegen Beraubung oder Vertauschung gewährt wird. Denn eine solche ist im wesentlichen überhaupt nur unter Mithilfe ungetreuer Eisenbahnbediensteter möglich. Bei dem jetzigen System der Beförderung der Begleitzettelgüter ist es aber für solche viel schwerer, den Eingang bestimmter Zollgüter zu ermitteln, da sie in Orts- oder Umladewagen mit Freigütern zusammen statt in besonderen Zollwagen befördert werden. Die Ermittlung des Gutes, dessen Beraubung oder Vertauschung geplant wird, würde für den Täter oder Mithelfer sogar noch schwieriger werden, wenn der Raumverschluß wegfallen würde, weil dann der Wagen selbst überhaupt nicht erkennen lassen würde, daß er Zollgut enthält. Die Tatsache, daß der zollamtliche Verschluß der Güterwagen einen besonderen und höheren strafrechtlichen Schutz genießt als der eisenbahnamtliche, dürfte praktisch kein Hindernis für eine Beraubung bieten, da den als etwaigen Täter in Betracht kommenden Personen hiervon kaum etwas bekannt ist. Auch werden auf der

Eisenbahn so viele Güter von sehr hohem Wert befördert, daß deren Beraubung oft viel lohnender sein würde als gerade die von Zollgütern. Und schließlich trägt ja das ganze Risiko bei der Beförderung der Begleitzettelgüter nicht die Zollverwaltung, sondern die Eisenbahn, da sie bei Abhandenkommen eines Packstückes für den Zoll nach dem höchsten Satze des Tarifs haftet. Kommt man hiernach zu dem Ergebnis, daß die Zollverwaltung bei Stückgutsendungen, die auf Begleitzettel abgefertigt sind, sachlich an der Beibehaltung des Raumverschlusses kein Interesse haben kann, so wird man auch über die etwa noch bestehenden formellen Bedenken leicht hinwegkommen. Denn wie die Eisenbahnzollordnung selbst unter freier Auslegung der Bestimmungen des Vereinszollgesetzes zustande kommen konnte, so wird auch nichts im Wege stehen, den angezogenen § 27 der Eisenbahnzollordnung selbst, nach dessen Wortlaut, wie schon erwähnt, nur auf Begleitzettel abgefertigte Wagen unter Raumverschluß zu setzen sind, so auszulegen, wie es das Bedürfnis der Praxis erheischt. Die besonders sorgfältige Behandlung der Begleitzettelgüter, insbesondere auf den Umladestellen, braucht darunter nicht zu leiden. Im Gegenteil kann sie durch weitere Maßnahmen, wie allgemeine Einführung von Briefumschlägen für die Begleitpapiere — Begleitzettel und Frachtbriefe nebst Warenerklärungen — und besondere Kennzeichnung dieser Umschläge noch mehr als bisher sichergestellt werden. Verhandlungen hierüber sind unter den Eisenbahnverwaltungen bereits im Gange.

Pauschalierung der Frachtkosten für Baudienstgut auf den preußischen Staatsbahnen?

Die Berechnung der Vergütung, welche extraordinäre und Baufonds für die Beförderung von Baustoffen u. dgl. an den Betrieb zu erstatten haben, erfolgt heute nach einem recht umständlichen Verfahren und erfordert das Aufgebot eines recht kostspieligen Apparats.

Es ist eine große Zahl von Dienststellen, die hierbei mitzuwirken hat: Der Besteller, der zu entscheiden hat, ob die Beförderung als Betriebs- oder Baudienstgut erfolgen soll; die Versandstelle bei Ausfertigung der Begleitpapiere; die Empfangstelle, welche die Frachtbriefabschnitte ordnet und an die Bauabteilung bzw. das Amt und die Kontrolle sendet, und die Bauabteilung oder das Amt durch nochmalige Nachprüfung und Weitersendung an das Rechnungsbureau. Dort wird allmonatlich auf Grund dieser Unterlagen die Frachtkostenrechnung aufgestellt, eine oft recht umfangreiche Arbeit, und schließlich geht dann der Buchungsauftrag an die den Fonds verwaltende Stelle — oft zur peinlichen Überraschung für den Baubeamten, welcher bei Prüfung der Zulänglichkeit seiner Baumittel den Frachtenbetrag nicht genügend berücksichtigt hat.

Die Umständlichkeit des Verfahrens und nicht zuletzt der Kostenpunkt lassen deshalb die Frage gerechtfertigt erscheinen, ob der erstrebte Zweck nicht ohne diesen Aufwand zu erreichen wäre. Ein Mittel wäre die Erhebung von Pauschbeträgen in Prozenten der Anschlagsumme. Nachdem mehr als 75 Jahre seit den ersten Eisenbahnbauten verflossen sind, wird es nicht unmöglich sein, durch Nachprüfung einer größeren Zahl bemerkenswerter Bauten auf Grund der gebuchten Frachtkosten Durchschnittsziffern zu ermitteln. Diese würden natürlich für die verschiedenen Arten von Bauausführungen verschieden ausfallen müssen.

Unter Zugrundlegung dieser Ziffern würde in den Kostenanschlag ein fester Betrag für etwaige Frachtkosten einzusetzen sein, und dieser würde für die den Fonds verwaltende Stelle von vornherein ausscheiden.

Es würde dann jede weitere Unterscheidung zwischen Betriebs- und Baudienstgut sich erübrigen, und ebenso würde die umständliche Rechnungslegung fortfallen, somit für den ganzen Staatsbahnbereich eine gewiß nicht unbeträchtliche Zahl von Arbeitskräften für anderweitige Verwendung frei werden. Die Annehmlichkeit für den Baubeamten, der dann nur noch mit verhältnismäßig sicheren Zahlen zu rechnen hat, sei nur nebenbei erwähnt.

Natürlich lassen sich zahlreiche Einwände gegen ein solches Verfahren erheben. Einige seien vorweggenommen:

1. Der auf solche Weise ermittelte Betrag wird selten sich mit der tatsächlichen Leistung decken. Es ist aber zu berücksichtigen, daß das heutige Verfahren, nur 70 % der tarifmäßigen Fracht als Selbstkosten in Rechnung zu stellen, doch auch nur Durchschnittswerte zeitigt, da die wirklichen Selbstkosten der Beförderung recht verschieden sein können. Es wird sich ja auch im wesentlichen darum handeln, für die vermehrte Leistung des Betriebes überhaupt annähernd gleiche Gegenwerte einzustellen, um das Bild der Ergebnisse des Betriebes nicht zu sehr zu verzerren. Eine gleiche Pauschalierung ist überdies schon in Anwendung bei Berechnung der Verwaltungskostenzuschläge, wenn auch zuzugeben ist, daß die Verhältnisse dort einfachere und gleichmäßigere sind.

2. Man wird ferner einwenden können, daß die Verhältnisse auch bei gleichartigen Bauausführungen sich in den einzelnen Gegenden recht verschieden gestalten werden. Sicherlich werden Bauten in den östlichen Bezirken andere Durchschnittsziffern für Frachtkosten ergeben als im Westen — der größeren Entfernungen wegen —, wenngleich die Unterschiede nicht allzu groß sein werden. Für den ganzen Staatsbahnbereich würde sich aber doch wohl ein Ausgleich ergeben, und das würde ja ausreichen, und schließlich würde nichts im Wege stehen, für die einzelnen Hauptbezirke besondere Werte zu ermitteln und vorzuschreiben.

3. Es wird schließlich die Befürchtung laut werden, daß der Fortfall der Frachtkosten dazu verleiten wird, Baustoffe aus großer Entfernung zu beziehen, anstatt die in der Nähe vorhandenen zu verwenden, die vielleicht um ein geringes teurer sind. Das sind aber Verhältnisse, wie sie heute schon für die Bauten zu Lasten des Betriebsetats vorliegen. Da wird es eben Sache der Prüfungsstellen — Revisionsbureau, Oberrechnungskammer — sein, einzugreifen und Auswüchse zu beschneiden.

Vielleicht eröffnen diese Zeilen einen Meinungsaustausch, der zu einer befriedigenden Lösung der Aufgabe führt, allenfalls auch auf anderem Wege.

Heilsberg (Ostpreußen). Noeßke.

Das Eisenbahnwesen der Schweiz*).

Der langjährige verdiente Präsident der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und geschätzte Mitarbeiter dieser Zeitung Placid Weißenbach hat die ihm seit seinem Rücktritt von seinem verantwortungsvollen Posten zu Gebote stehende Muße dazu benutzt, um an die Aufgabe heranzutreten, ein großzügiges Werk über das schweizerische Eisenbahnwesen zu schreiben. Wie kein anderer war er dazu befähigt, dieser Aufgabe gerecht zu werden; hat er doch ein Menschenalter hindurch seine Kräfte den Eisenbahnen seines Vaterlandes gewidmet und dort länger, als es den meisten beschieden ist, leitende Stellungen eingenommen. Als Präsident der Schweizerischen Zentralbahn, als Leiter der administrativen Abteilung des schweizerischen Eisenbahndepartements, dann als Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen und jetzt als Mitglied ihres Verwaltungsrats hat er die wechselvollen Schicksale des hochentwickelten schweizerischen Eisenbahnnetzes beobachten und auf sie entscheidenden Einfluß ausüben können. Seine

*) Placid Weißenbach, Das Eisenbahnwesen der Schweiz. Erster Teil: Die Geschichte des Eisenbahnwesens. Zürich 1913. Druck und Verlag: Art. Institut Orell Füßli. 8 Mark.

Aufsätze über die schweizerische Eisenbahnverstaatlichung im Archiv für Eisenbahnwesen (1904, S. 1259 ff., 1905, S. 105 ff., 1912, S. 815 ff. und 1127 ff.) zählen zu dem Besten, was über Eisenbahngeschichte geschrieben worden ist.

Daß sein neues Werk voller Spannung erwartet worden ist, kann daher nicht wundernehmen. Zurzeit liegt nur der erste Band vor, der von der Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens handelt.

Der Verfasser schildert zunächst überaus anregend die Schwierigkeiten, die sich der Einführung des neuen Verkehrsmittels in der Eidgenossenschaft entgegengestellt haben. Obwohl es dort auch nicht an weitblickenden Männern gefehlt hat, die schon frühzeitig die Bedeutung der Eisenbahnen erkannten, scheiterten anfangs die Versuche, sie für das Land nutzbar zu machen, an dem Mißtrauen und den Befürchtungen, die in den maßgebenden Kreisen gehegt wurden. Man erwartete eine Schädigung des Fuhrwesens, der an den Landstraßen gelegenen Wirtshäuser und Gasthöfe, einen Rückgang der Pferdezucht und das Versiegen anderer mit dem Landverkehr im Zusammenhange stehender Einnahmequellen. Dazu kamen die Interessengegensätze der einzelnen Kantone und der Mangel an einer wirksamen Zentralgewalt in dem damaligen lockeren Staatenbunde. So kam es, daß um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Schweiz nur die kurze Strecke Zürich-Baden und das Schlußstück St. Ludwig-Basel einer Linie der französischen Ostbahngesellschaft besaß.

Erst die Bundesverfassung von 1848, die dem Bunde die Postverwaltung übertrug, die kantonalen Zollschranken beseitigte und auf vielen anderen Gebieten einheitliche Grundsätze einführte, bot für eine umfassende Eisenbahnpolitik die unentbehrliche Grundlage. Damals wurde die Notwendigkeit erkannt, die Eisenbahnen der Volkswirtschaft nutzbar zu machen und insbesondere die von den Nachbarstaaten bis an die schweizerischen Grenzen geführten Bahnlinien durch das Gebiet der Eidgenossenschaft weiterzubauen, um ihr den Durchgangsverkehr zu sichern. Durch Bundesbeschluß vom 18. Dezember 1849 wurde der Bundesrat beauftragt, einen Plan für den Bau eines einheitlichen Bahnnetzes und ein Eisenbahnexpropriationsgesetz auszuarbeiten.

Das im Jahre 1850 vorgelegte Bauprogramm des Bundesrats sah ein Bahnnetz von 650 km Länge vor. In dem finanziellen Bericht vom 31. Oktober wurde anerkannt, daß dieses auf über 100 Millionen Franken veranschlagte Werk nicht ohne Beteiligung des Staates ausgeführt werden könne, und die Heranziehung des Bundes und der Kantone in der Weise empfohlen, daß das zu erbauende Netz in verschiedene Abteilungen zerlegt würde, die durch selbständige, von dem Bund und den Kantonen gewählte Verwaltungen geleitet werden sollten. Das Baukapital sollte durch Eisenbahnanleihen aufgebracht werden, die nach 50 Jahren vom Bund zum Nennwert sollten eingelöst werden dürfen. Obwohl sich die Mehrheit der Kommission des Nationalrats dieser Auffassung anschloß, entschied sich die Mehrheit der Bundesversammlung unter Führung des bekannten Dr. Alfred Escher (Zürich) gegen den Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Bund und erließ das Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, das sich mit der Aufstellung allgemeiner Grundsätze begnügte und insbesondere über das Konzessionswesen, die Verpflichtungen der Bahnen im Interesse der Post-, Telegraphen- und Militärverwaltung und über das Rückkaufsrecht des Bundes Bestimmungen traf. Der Haupteinfluß im Eisenbahnwesen blieb den Kantonen vorbehalten. Das Enteignungsrecht war den Bahnen bereits durch Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 verliehen worden.

Wie sich die schweizerischen Eisenbahnen unter dem Einfluß dieser Gesetze in den folgenden Jahrzehnten entwickelt haben, wird von dem Verfasser in dem 2. und 3. Abschnitt seines Werkes in anschaulicher Weise dargestellt. Der Leser ersieht daraus, wie verhängnisvoll es gewesen war, dem Bunde die für eine einheitliche Gestaltung der Eisenbahnpolitik notwendigen Befugnisse zu versagen. Da die größeren Netze mehrere Kantone berührten und in vielen Fällen eine Verständigung Schwierigkeiten bot, waren die einzelnen Kantone meist nicht in der Lage, die Interessen der Allgemeinheit zu wahren. Schon bald nach dem Gesetz von 1852 drang überall die Überzeugung durch, daß die Regelung des Verhältnisses zwischen dem Bund und den Kantonen ein Fehlgriff gewesen war. Die Eisenbahngesellschaften hielten sich vielfach nicht an das Bauprogramm, das im Jahre 1850 aufgestellt worden war; der Bau ging langsamer vor sich, als wünschenswert gewesen wäre; der Betrieb erfolgte nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen.

Die Verhandlungen über die Staatsverträge, betreffend den Bau der Gotthardbahn hatten ganz besonders gezeigt, wie unrichtig es war, die Eisenbahnhoheit zum wesentlichsten Teile den Kantonen zu überlassen. Deshalb wurde der Bundesrat im Jahre 1869 von der Bundesversammlung veranlaßt, zu berichten, in welcher Weise dem Bund in bezug auf Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen weitere Befugnisse eingeräumt werden könnten. Das führte zu einem Gesetzentwurf des Bundesrats von 1871, aus dem das noch geltende Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 hervorgegangen ist. Die Konzessionserteilung wurde dem Bund übertragen; die Rechtsstellung der Konzessionäre wurde auf eine neue Grundlage gestellt; ausführliche Bestimmungen über Baufristen, Einheitlichkeit des Baues und Betriebes, der Betriebsmittel, Fahrpläne usw. wurden getroffen. Durch dieses Gesetz sollte ein letzter Versuch gemacht werden, das Privatbahnsystem zu retten; in der Botschaft des Bundesrats wurde aber schon darauf hingewiesen, daß erst die Zukunft zeigen müsse, ob die Bundesgewalt mit ihren neuen Befugnissen imstande sein werde, die Interessen des Staates und des Publikums genügend zu wahren. Sonst müsse man einen weiteren Schritt tun und sich zu einem neuen Gesetz entschließen, dessen einziger Artikel lauten werde: „Der Bund übernimmt den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen."

Ganz besonders gelungen sind die folgenden Abschnitte, die der Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen von 1872 bis zu ihrer Verstaatlichung gewidmet sind. Der erste Termin, an dem der Bund sich schlüssig zu machen hatte, ob er von dem konzessionsmäßigen Recht zum Rückkauf größerer Bahnen zum 1. Mai 1888 Gebrauch machen wollte, war der 1. Mai 1883. Der Bundesrat kam aber nach Prüfung der Rückkaufsbedingungen und der Finanzverhältnisse der Eisenbahnen zu dem Ergebnis, daß in den Bilanzen der Bahnen das Anlagekapital zu hoch berechnet und die Dividenden ebenfalls zu hoch bemessen worden seien, und daß es somit für das durch die Konzessionen vorgeschriebene Rückkaufsverfahren an jeder Gewähr dafür fehle, daß der Kaufpreis dem wirklichen Wert und Ertrag angemessen sein werde. Daher sah der Bund zunächst von der Einleitung des Rückkaufes ab, traf aber nach und nach wichtige Maßregeln, um ihn für später vorzubereiten. Dahin gehörte das Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883 über das Rechnungswesen der Eisenbahnen, das die Bereinigung der bisherigen Bilanzen der Bahngesellschaften und die Verhinderung künftiger unrichtiger Belastungen der Baukonten bezweckte und die Entscheidung über Streitigkeiten dem Bundesgericht übertrug; ferner die Erwerbung von 30 000 Prioritätsaktien der durch Verschmelzung aus den Westschweizerischen Eisenbahnen und der Jura-Bern-Luzernbahn entstandenen Jura-Simplonbahn (Bundesbeschluß vom 27. Mai 1890). Ein Versuch, durch freihändigen Ankauf das Netz der Nordostbahn zu verstaatlichen, scheiterte an lokalen Widerständen. Weiter wurden vom Eisenbahndepartement des Bundesrats Schritte unternommen, die darauf hinzielten, dem Bund auch bei der Schweizerischen Zentralbahn maßgebenden Einfluß zu verschaffen; sie endeten damit, daß der Bundesversammlung wahlweise ein Vertrag über die Erwerbung von 50 000 Aktien (der Hälfte des Aktienkapitals) der Zentralbahn und ein zweiter Vertrag über den freihändigen Ankauf des ganzen Netzes vorgelegt wurden. Der Nationalrat stimmte für den Aktienkauf, der Ständerat für die Verstaatlichung; schließlich einigten sich beide eidgenössischen Räte auf die letztere (Beschluß vom 25. Juni 1891). Die erste Verstaatlichung schien also gesichert, als im letzten Augenblick das Referendum ergriffen wurde und das Volk mit 289 406 gegen 130 729 Stimmen den Ankauf verwarf.

Damit war ein von dem Bundesrat mit großer Mühe vorbereiteter Verstaatlichungsversuch gescheitert. Er ließ aber nicht nach, auf dem für richtig erkannten Wege fortzuschreiten und ernannte eine Kommission namhafter Sachverständiger, die alle den Rückkauf betreffenden Fragen begutachten sollten. Die Untersuchung zeigte die Schwierigkeiten, die sich namentlich der Berechnung der Entschädigungen entgegenstellten. Daher wurde unter dem 27. März 1896 ein neues Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen erlassen, das die Gesellschaften zur Führung ihrer Rechnungen nach neuen, für die Berechnung der Rückkaufssummen zweckmäßigeren Grundsätzen verpflichtete. Dadurch erhielt der Bundesrat die Möglichkeit, genauere Untersuchungen über die voraussichtlichen Folgen des Rückkaufs vorzunehmen und als Ergebnis den Entwurf zu einem Bundesgesetz über den Erwerb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und über die Organisation der Verwaltung der Bundesbahnen vorzulegen. Die Kämpfe, die mit großer Heftigkeit von Freunden und Gegnern des Staatsbahnsystems geführt wurden, bis das Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 schließlich durch Volksabstimmung mit großer Mehrheit angenommen wurde, sind den meisten Lesern wohl noch in Erinnerung geblieben. Ein Hauptverdienst an dem Gelingen des für die Schweiz so bedeutungsvollen Werkes gebührt dem Verfasser der ausgezeichneten Botschaft des Bundesrats zu dem Entwurfe, dem damaligen Direktor der administrativen Abteilung des Eisenbahndepartements, Placid Weißenbach.

Diese — hier nur in flüchtigen Zügen angedeutete — geschichtliche Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens sollte in der vortrefflichen Darstellung Weißenbachs gerade von denen nachgelesen werden, die in dem Privatbahnsystem die einzige gute Verwaltungsform erblicken und die großen —

nur zögernd anerkannten — Erfolge, die mit den Staatsbahnen, z. B. in Deutschland, erzielt worden sind; nur der in monarchischen Ländern herrschenden, „militärischen Disziplin“ zuschreiben, während für andere, „freiheitlicher regierte“ Länder das Staatsbahnsystem für unbrauchbar erklärt wird. Die schweizerische Eisenbahngeschichte beweist das Gegenteil. Durch sie zieht sich seit dem Beginn des Eisenbahnzeitalters wie ein roter Faden der Verstaatlichungsgedanke hindurch, der zwar zunächst an den partikularistischen Interessen und an dem Mangel an einer straffen Zentralgewalt scheiterte, aber dann Schritt für Schritt an Boden gewann und selbst seinen Gegnern Zugeständnisse in der Gesetzgebung abzwang, bis er schließlich sogar in der „freiheitlichsten“ aller Gesetzgebungsformen, durch Volksabstimmung, einen glänzenden Sieg errang.

In den folgenden Abschnitten schildert der Verfasser die Durchführung des Verstaatlichungswerkes durch Rückkauf der größeren Privatbahnnetze. Die Gotthardbahnfrage, die in den letzten Jahren in der Schweiz und den beiden Subventionsstaaten so viel Staub aufgewirbelt hat, wird von ihm bei aller Wahrung des schweizerischen Interessenstandpunkts mit einer ruhigen Sachlichkeit erörtert, die in wohltuendem Gegensatze zu der leidenschaftlichen und nicht immer gerechten Art steht, mit der so manche seiner Landsleute den Entschädigungsansprüchen der Subventionsstaaten entgegengetreten sind.

Mit dem Jahre 1911 wird die Geschichte des schweizerischen Eisenbahnwesens abgeschlossen. Der Verfasser gibt uns aber noch zum Schluß einen Überblick über die wichtigeren, im Bauprogramm der Bundesbahnen enthaltenen, aber noch nicht vollendeten Arbeiten und über den gegenwärtigen Stand einzelner noch schwebender Fragen (Ostalpenbahn, Zufahrtslinien zum Simplon, Brienzerseebahn, zweiter Stollen des Simplontunnels usw.).

Schließlich ist noch zu erwähnen, daß die Statistik nicht vernachlässigt worden ist, aber doch nicht soviel Zahlenmaterial mitgeteilt wird, daß es den Leser ermüden könnte. Zwischen den einzelnen, der geschichtlichen Entwicklung des Gesamtnetzes gewidmeten Kapiteln sind Abschnitte eingeschoben worden, in denen für die Perioden bis 1865, von 1865 bis 1885, von 1885 bis 1900 und von 1900 bis 1911 der Werdegang der einzelnen Bahnunternehmungen geschildert und am Schluß die bemerkenswertesten statistischen Zahlen über die Betriebs- und Finanzergebnisse mitgeteilt werden.

* * *

Hiermit möchte ich diese Besprechung des Weißenbachschen Buches beendigen, dessen Fortsetzung hoffentlich nicht allzulange auf sich warten lassen wird. Aber schon dieser erste Band zeigt, daß das Werk es verdient, allen denen aufs wärmste empfohlen zu werden, die sich für Eisenbahngeschichte interessieren, und daß es auch außerhalb der Grenzen der Eidgenossenschaft in keiner Fachbibliothek wird fehlen dürfen.

v. R.

Die Anwendung von Knallkapseln System Iljin auf russischen Bahnen.

Die meisten Unglücksfälle auf Eisenbahnen kommen bekanntlich nicht auf freier Strecke, sondern in Stationen vor, und zwar läßt sich nach statistischen Erhebungen des russischen Verkehrsministeriums auf allen russischen Bahnen allgemeiner Bedeutung für die Jahre 1906—1909 bei durchschnittlich etwa 60 % dieser Unfälle ein Verschulden von Bahnpersonal nachweisen. Soweit man Zusammenstöße ganzer Züge oder einzelner Wagen allein in Betracht zieht, kann dieses Verschulden sogar bei durchschnittlich 85—90 % nachgewiesen werden. Unfälle, als deren Ursache Personalverschulden erscheint, entstehen besonders häufig in Stationen bei Rangiermonövern, wenn Züge in die Station einfahren oder diese verlassen. Besonders gefährlich sind die Unfälle, bei welchen der Zug in ein unrichtiges Gleis eingelassen wird und hier einen anderen Zug oder hinterstellte Wagen trifft. Die russischen Stationen sind, wie allgemein üblich, mit optischen, in der Regel auf „Halt“ stehenden Einfahrsignalen gedeckt, deren Mangel bekanntlich ihre ungenügende Sichtbarkeit bei Nebel und starkem Schneegestöber ist. Im Drange der Arbeit ist es nicht immer möglich, im Augenblick der Abfahrt eines Zuges von der nächsten Station ein Gleis frei zu machen; vielmehr müssen häufig in der Zwischenzeit noch Rangiermanöver ausgeführt werden bis über die äußerste, dem ankommenden Zuge zu liegende Weiche. Die technischen Betriebsregeln geben für diese Fälle zur Vorbeugung von Unglücksfällen dem Stationspersonal folgende Mittel an die Hand: 1. Abkürzung der Rangiermanöver behufs Freimachung der Einfahrtsweichen, 2. telegraphische Benachrichtigung des ankommenden Zuges über die Notwendigkeit vorsichtiger Einfahrt in die Station und 3. die Absendung eines zuverlässigen Bediensteten behufs Auflegung von Knallkapseln auf 300 Faden (640 m) Entfernung von dem äußersten für die Rangierbewegung in Frage kommenden Punkt. Die beiden ersten Ratschläge sind naheliegenderweise sehr häufig nicht anwendbar und es bleibt nur der dritte Punkt, der allerdings auch bei Annahme mangelhafter Streckenbeobachtung seitens der Lokomotivführer sich sehr vorteilhaft erweisen würde; auch bringt er zwar den unbedingten Nachweis für jedesmaliges Überfahren des Einfahrsignals, zeigt sich aber häufig als nicht anwendbar, da ein besonderer Bediensteter in der Regel nicht verfügbar sein wird und der zunächst berufene benachbarte Weichensteller wegen der bemerkten Rangierbewegungen nicht soweit wird abkommen können, um die Knallkapseln rechtzeitig und in genügender Entfernung auflegen zu können. Die russische Eisenbahnverwaltung hat daher schon lange den äußeren Dienststellen die Einrichtung mechanischer Auflegung der Knallkapseln nahegelegt und zwar nicht nur für besondere Fälle, sondern ganz allgemein für jede Haltstellung des Einfahrsignals. Der Hilfsarbeiter des Betriebschefs der Südbahn Iljin hat nun eine Vorrichtung erdacht, welche das Auflegen der Knallkapseln, und zwar immer 4 in einem Behälter, bis auf 600 Faden (1280 m) Entfernung mittels leicht beweglichen Drahtzuges mechanisch besorgt in Abhängigkeit vom Einfahrsignal. Er hat die Vorrichtung in Mehrladeform dahin vervollkommnet, daß 20 Knallkapselbehälter ausgewechselt werden, bis wieder neue Knallkapseln eingelegt werden müssen, und daß bei Überfahren eines Knallkapselbehälters der Zug selbsttätig die nötige Auswechslung besorgt. Er hat auch eine Vorrichtung in Pedalform erfunden, welche nach Überfahren durch den Zug selbsttätig das Einfahrsignal auf Halt stellt und die Knallkapseln auflegt. Diese Iljinschen Vorrichtungen wurden zuerst auf der jetzt zu den Südbahnen gehörigen Bahn Kursk-Charkow-Sebastopol im Jahre 1897, und zwar zunächst nur versuchsweise, seit 1900 endgültig eingeführt, und zwar sind bis jetzt auf der Südbahn 251 Vorrichtungen (Preis einer Vorrichtung, der sich aber bei erweiterter Einführung noch verbilligt, 170 bis 190 Rubel) angebracht. Die Südbahnen haben damit etwa 50 000 Rubel auf solche Vorrichtungen verwendet und jährlich fallen für Kapseln und Behälter an die 1000 Rubel Kosten an. Die Erfolge dieser Einführung scheinen sich nach eingehenden Beobachtungen der letzten Jahre und nach Berechnungen und Vergleichen mit anderen Bahnen, welche diese Einführung nicht gemacht haben, recht deutlich zu zeigen. Man hat z. B. bei einem Vergleich der Südbahnen mit der mit solchen Vorrichtungen nicht ausgestatteten Nikolajewer Eisenbahn für die Jahre 1908—12 nach entsprechender Umrechnung auf gleiche Länge und Verkehrsdichte ermittelt, daß bei ersterer Bahn kaum ein Viertel der Anzahl Überfahrungen von geschlossenen Einfahrsignalen vorkommt als bei letzterer, und man kann an Hand statistischer Angaben über diejenigen Aufwendungen, welche die Bahnen anläßlich von Unfällen erfahrungsgemäß machen müssen, schließen, daß sich die gemachten Aufwendungen reichlich bezahlt machen. Die Eisenbahnverwaltung hat denn auch mit Umschreiben vom 13. November 1910 auf Grund der an den Südbahnen gemachten Erfahrungen allen Bahnen die Anwendung dieser Iljinschen Vorrichtungen anempfohlen.

Mit den Bestrebungen eines Lärmschutzverbandes, von welchem kürzlich in diesen Blättern die Rede war und der insbesondere auf die Eisenbahn als größten Lärmmacher scheel hinsieht, steht diese allgemeine Anwendung von Knallkapseln allerdings wenig im Einklang.

S.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Beachtung der Sicherungsvorschriften im Zugverkehr.** Anfangs dieses Monats sind durch Außerachtlassung wichtiger Sicherungsvorschriften zwei folgenschwere Unfälle bei Fahrten mit Kleinwagen eingetreten. Der preußische Eisenbahnminister hat daher die Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt, Anlaß zu nehmen, die Beteiligten auf die genaue Beachtung der zur Sicherung der Kleinwagenfahrten gegebenen Bestimmungen im 7. Abschnitt der Fahrdienstvorschriften hinzuweisen. Durch Überwachung soll dafür gesorgt werden, daß die Fahrten mit Kleinwagen auf das Notwendigste beschränkt werden.

— Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen (mit Ausnahme der bayerischen) im September d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr		
			im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
A. Im Monat September d. J.:					
Personenverkehr	85 295 055	1 629	+ 5 547 470	+ 94	+ 6,12
Güterverkehr . .	180 494 240	3 359	+ 5 756 905	+ 77	+ 2,35
B. Seit Beginn des Rechnungsjahres:					
a) Bahnen mit dem Rechnungsjahr 1. April bis 31. März:					
Personenverkehr	452 998 814	9 883	+ 17 419 388	+ 292	+ 3,04
Güterverkehr . .	934 386 179	19 883	+ 46 366 453	+ 792	+ 4,15
b) Bahnen mit dem Rechnungsjahr 1. Januar bis 31. Dezember:					
Personenverkehr	93 033 457	14 468	+ 5 125 874	+ 745	+ 5,43
Güterverkehr . .	162 510 121	24 516	+ 4 860 517	+ 621	+ 2,60

Gesamtlänge der Bahnen: 54 060 km, gegen das Vorjahr mehr 495 km.

— Neue Bahnstrecken in Thüringen. Die Betriebseröffnung der im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt erbauten eingleisigen Nebenbahn Bock-Wallendorf-Neuhaus am Rennsteig mit Abzweigung von Ernstthal am Rennsteig nach Lauscha wird am 1. November d. J. erfolgen. Die neue Bahn schließt in Bock-Wallendorf an die Nebenbahn Probstzella-Bock-Wallendorf und in Lauscha an die Nebenbahn Sonneberg-Lauscha an und ist als vollspurige Reibungsbahn ausgeführt worden. Die stärkste Neigung auf der Strecke beträgt 1 : 30, der kleinste Halbmesser 250 m, die Gesamtlänge 16,48 km, wovon 10,11 km auf die Strecke Bock-Wallendorf-Neuhaus a. R. und 6,37 km auf die Abzweigung Ernstthal-Lauscha entfallen. An der neuen Strecke, welche dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Tierverkehr dienen wird, liegen außer den beiden bereits genannten Anschlußbahnhöfen noch die Bahnhöfe Lichte, Ernstthal und Neuhaus a. R.-Igelshieb sowie die Haltepunkte Igelshieb und Oberlauscha. Das in Frage kommende Verkehrsgebiet gehört teils zum Herzogtum Sachsen-Meinigen und teils zum Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt und liegt größtenteils in einer Höhe von 700 bis 800 m über N. N. Der Endbahnhof Neuhaus a. R. liegt sogar 828 m über N. N. und ist damit der höchstgelegene Bahnhof auf dem Thüringer Walde. Der Übergang über den Rennsteig bei Bahnhof Ernstthal in 770 m Meereshöhe ist der höchstgelegene Bahnübergang auf dem Thüringer Wald, denn das Gleis der Strecke Ilmenau-Schleusingen kreuzt den Rennsteig 747 m über N. N., die Hauptbahn Erfurt-Ritschenhausen fährt im Brandleitetunnel bei Oberhof 240 m unter dem Rennsteig in 639 m Meereshöhe hindurch, die bayrische Bahn Probstzella-Lichtenfels führt unterhalb der Rennsteigbrücke in 594 m über N. N. unter dem Rennsteig hinweg und die ehemalige Werrabahnstrecke Eisenach-Lichtenfels, welche 1895 von Preußen angekauft wurde, kreuzt im Tunnel bei Epichnellen 83 m unter dem Rennsteig mit diesem in nur 315 m über N. N.

Der Bau der neuen Bahnstrecke, auf welcher zwei in der Steigung von 1 : 31 und in einer Krümmung von 250 m Halbmesser belegene Tunnel von 220 m bzw. 270 m Länge vier große Betonviadukte, deren einer 250 m lang ist und 10 Öffnungen hat, sowie mehrere kleinere Brücken, Durchlässe Stützmauern und Wasserrinnen hergestellt werden mußten, gestaltete sich, teils auch wegen der schwierigen Materialbeschaffung, schwierig und zeitraubend. Die Gesamtkosten des Baues belaufen sich, ungerechnet die Kosten des Grunderwerbes, welche von den Interessenten aufgebracht wurden, auf 5 800 000 ℳ, das ist für 1 km rd. 351 500 ℳ.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß die Bahn bald ihre Fortsetzung nach den industriereichen Orten Steinheid, Limbach, Alsbach, Scheibe finden wird; Vorarbeiten haben bereits stattgefunden, desgleichen Verhandlungen mit den in Frage kommenden Regierungen von Sachsen-Meinigen und Schwarzburg-Rudolstadt.

— Eisenbahnunfälle. Wie aus Gelsenkirchen gemeldet wird, entgleiste am 20. d. M., vormittag 11 Uhr 30 Minuten, infolge Zusammenstoßes mit einem Güterzuge der Personenzug Essen-Gelsenkirchen (Eisenbahndirektionsbezirk Essen) in der Nähe des Gelsenkirchener Stadtgartens. Ein Reisender wurde schwer, vier leicht verletzt. Der Lokomotivführer des Personenzuges erlitt ebenfalls leichte Verletzungen. Die Ursache des Zusammenstoßes steht noch nicht fest.

Ferner fand am 19. d. M. nachmittags ein Eisenbahnunfall auf der Strecke Hagen-Dortmund statt. Es entgleiste dort bei Bahnhof Vorhalle (Direktionsbezirk Elberfeld) der um 2 Uhr 52 Minuten von Hagen abfahrende Eilzug 153 aus bisher unbekannter Ursache. Die Maschine und der Gepäckwagen fielen um, ein Personenwagen grub sich in die Erde. Der Lokomotivführer wurde schwer verletzt in das Krankenhaus gebracht. Der Heizer wurde getötet. Mehrere Reisende und der Zugführer wurden leicht verletzt.

— Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen. Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat September d. J. bei einer Bahnlänge von 7215 (7072) km 7 687 860 (7 155 356) Fahrausweise ausgegeben und 2 443 307 (2 485 091) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 8 754 514 (8 005 321) ℳ, aus dem Güterverkehr 13 255 602 (13 760 499) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 529 019 (493 387) ℳ und aus dem Tierverkehr 470 865 (383 500) ℳ, zusammen 23 010 000 ℳ gegen 22 642 707 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. September d. J. beziffert sich auf 182 500 000 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 2 163 756 Mark. Auf 1 km entfallen im Monat September d. J. an Fahrausweisen 1066 (1012) mit 1287 (1202) ℳ, an Gütern 339 (351) t mit 1902 (2000) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 3189 (3202) ℳ.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat September d. J. bei einer Bahnlänge von 937 (917) km 1 735 281 (1 659 609) Fahrausweise ausgegeben und 1 096 412 (1 069 545) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 178 121 (1 117 136) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 801 015 (2 789 087) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 36 694 (35 604) ℳ und aus dem Tierverkehr 36 902 (35 166) ℳ, zusammen 4 052 732 ℳ gegen 3 976 993 ℳ im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 30. September d. J. beziffert sich auf 34 710 662 ℳ, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 720 376 ℳ. Auf 1 km entfallen im Monat September d. J. an Fahrausweisen 1852 (1810) mit 1296 (1257) ℳ, an Gütern 1170 (1166) t mit 3029 (3080) ℳ; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4325 (4337) ℳ.

— 50 jähriges Jubiläum der Remsbahn. Der „Schwäb. Merkur" schreibt: Am 2. Oktober waren es 50 Jahre, daß die Schlußstrecke Wasseralfingen-Nördlingen der Remsbahn Stuttgart-Nördlingen eröffnet wurde, wodurch Württemberg die zweite Verbindung mit Bayern erhielt (Ulm-München war 9 Jahre zuvor ausgebaut). Anfangs verkehrten zwischen Aalen und Nördlingen täglich 4 Personenzüge und 1 Güterzug. Durch die Remsbahn erhielt Württemberg erstmals einen direkten Bahnweg nach Nürnberg, Sachsen und Berlin, was damals als ein bedeutsames Ereignis galt. Diese Bedeutung fand ihren Ausdruck auch darin, daß an den offiziellen Feiern in Nördlingen und Stuttgart (im Königsbau) neben dem bayerischen Verkehrsminister und dem bayerischen Gesandten 5 württembergische Minister teilnahmen. Diese Bedeutung behielt die Remsbahn beinahe ein Vierteljahrhundert lang. Als aber im Jahre 1880 die kürzere Strecke Stuttgart-Backnang-Crailsheim-Nürnberg ausgebaut war, wurde diese Strecke für den direkten und durchgehenden Personenverkehr eine starke Konkurrenz. Der lebhafte wirtschaftliche Aufschwung des Rems- und Brenztals und die regen Beziehungen zu Stuttgart sowie der erhebliche Anteil am Güterverkehr mit Bayern haben jedoch der Remsbahn einen starken Verkehr dauernd gesichert. Nach Ausbau des zweiten Gleises kann die Bahn auch für den direkten und Durchgangs-Personenverkehr mit Bayern wieder mehr zur Geltung kommen.

— Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen im Monat September d. J. nach geschätzter Feststellung betragen aus dem Personenverkehr 3 320 000 ℳ (+ 134 000 ℳ), aus dem Güterverkehr 6 564 000 ℳ (+ 170 000 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 000 000 ℳ (+ 90 000 ℳ), im ganzen somit 10 884 000 ℳ (+ 394 000 ℳ). Für die Zeit vom Januar bis mit September stellt sich die Gesamteinnahme auf 91 551 000 ℳ (+ 4 661 000 ℳ). Von der Gesamteinnahme entfallen 966 000 ℳ auf den Personenverkehr, 2 986 000 ℳ auf den Güterverkehr, der Rest auf Sonstiges.

In der üblichen amtlichen Erläuterung wird hierzu u. a. bemerkt: Unter dem Einfluß der günstigen Witterung war der Reise- und Ausflugsverkehr recht lebhaft. Besondere Veranstaltungen, die Truppenübungen, Feste und die Inbetriebnahme des neuen badischen Personenbahnhofs in Basel trugen zur Verstärkung des Nahverkehrs bei. Zur Bewältigung des Rückstroms der Reisenden von Süden nach Norden waren in der ersten Hälfte des Monats fast täglich einige Vorzüge zu Hauptschnellzügen auszuführen. Die Beförderung der Truppen in das Manöver und zurück nach den Garnisonen gab Anlaß zu zahlreichen Militärsonderzügen; außerdem verkehrten eine Reihe von Sonderzügen für italienische Arbeiter und mehrere Vereins- und Pilgersonderzüge. Der Tierverkehr war infolge der Zuchtviehmärkte etwas lebhafter als in den vorausgegan-

genen Monaten. Der Güterverkehr war im September 1913 durchweg stark und hielt sich auf der Höhe des Verkehrs vom gleichen Monat im Vorjahr. Die Bautätigkeit war immer noch schwach; der Versand von einheimischem Getreide und von Kartoffeln hat noch nicht stark eingesetzt, der Versand von Zuckerrüben hat begonnen. Bei dem geringen Ausfall der einheimischen Obsternte hat in der zweiten Hälfte des Monats eine starke Einfuhr von Obst aus Frankreich und Italien nach Baden und namentlich nach Württemberg begonnen. Die Rhein- und Neckarschiffahrt war den ganzen Monat offen, der Wasserstand gut. Der Schiffsverkehr auf dem Rhein war lebhaft, auf dem Neckar herrschte reger Salzverkehr.

— **Eröffnung des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe.** Nach einer Bauzeit von rund 7 Jahren ist der neue Personenbahnhof in Karlsruhe nunmehr fertiggestellt, so daß er am 23. Oktober d. J. in Betrieb genommen werden kann. Mit der ersten Bauausführung, der Herstellung einiger kleinen Nebenbauwerke, ist am 10. September 1906 begonnen worden. Von dem Aufnahmegebäude, dessen Entwurf von Baurat Professor Stürzenacker in Karlsruhe stammt, waren im Jahre 1907 die Betonfundamente fertiggestellt, im Jahre 1910 war der ganze Rohbau im wesentlichen vollendet. Das Aufnahmegebäude ist gegliedert in den Hauptbau mit zwei vorspringenden, massig wirkenden Pylonen, die der Trennung des Fußgängerverkehrs von dem Wagenverkehr dienen, und in zwei zurückgezogenen Flügelbauten, östlich den Fürstenbau und westlich den besonderen Bahnhofteil für die Richtungen Maxau und Eggenstein-Graben-Neudorf mit der Expreßguthalle im Erdgeschoß.

Die neue Anlage, die etwa 1 km südlich von dem jetzigen Bahnhof liegt, ist als hochliegender Durchgangsbahnhof ausgebildet mit fünf Personenbahnsteigen und je einem dazwischenliegenden Gepäckbahnsteig. Darüber wölben sich fünf je 180 m lange, zusammenhängende Bahnsteighallen mit je 21 m Spannweite. Für die Zukunft ist noch Raum für zwei weitere Hauptbahnsteige mit Gepäckbahnsteigen vorgesehen. Längs dem Hauptgebäude ist der Fürstenbahnsteig angeordnet, der im übrigen als Gepäckbahnsteig dient. Am Westende des Bahnhofes sind außerdem drei kleinere, mit einstieligen Dächern gedeckte Kopfbahnsteige für die Richtungen Karlsruhe-Maxau und -Eggenstein-Graben-Neudorf angeordnet. Die fünf Hauptbahnsteige sind je 240 m lang und 10,5 m breit, die Gepäckbahnsteige je 5 m breit.

Das Innere des Aufnahmegebäudes ist so eingeteilt, daß rechts vom Eingange die Schalter, die Gepäckabfertigung und der Raum für Handgepäck, links die Wartesäle und Bahnhofwirtschaften liegen. Die Vorhalle ist sehr geräumig und wirkt infolge ihrer Höhe sehr eindrucksvoll. Die Decke ist in Blau gehalten mit eingestreuten, goldenen Sternen. Die Beleuchtung erfolgt durch vier Bogenlampen; für besondere, namentlich festliche Anlässe ist außerdem in einiger Höhe an den Wänden eine fortlaufende Reihe von Glühlampen angebracht. Sehr reich ausgestattet sind der Wartesaal und insbesondere die Wirtschaft I./II. Klasse, wo Deckenbeleuchtung angebracht ist. Einfacher, aber gediegen und geschmackvoll sind die entsprechenden Räume III. Klasse gehalten.

Von der Vorhalle gelangt man durch einen 16 m breiten, tiefliegenden Gang zu den Bahnsteigen. Die Treppenaufgänge zu den einzelnen Bahnsteigen münden kurz innerhalb des westlichen Endes der Bahnsteighallen aus. Vom östlichen Ende der Bahnsteige führen Treppen zu dem 8 m breiten Ausgangstunnel. Die Gepäckhalle und die westlich daran anschließende Expreßguthalle sind durch einen 4 m breiten Gepäcktunnel mit den Bahnsteigen verbunden. Auf der Ostseite des Bahnhofes liegt ein weiterer Tunnel für die Zwecke der Reichspost. Für letztere ist östlich vom Fürstenbau ein besonderes Gebäude für das Bahnpostamt erstellt. Für die Verladezwecke der Post ist eine sägeförmig angelegte Gleisanlage vorgesehen.

Auf der südlichen Rückseite des Bahnhofes liegt die Eilguthalle, ebenfalls mit einer sägeförmigen Gleisanlage für den Freiverladedienst, außerdem das Fernheizwerk, das der Erwärmung des ganzen Bahnhofes sowie zum Vorheizen der Züge dient.

Die Budgetanforderung für die Bahnhofverlegung beträgt im ganzen 37 529 000 ℳ. Diesem Aufwand steht die Einnahme aus dem späteren Verkauf des jetzigen Bahnhofgeländes gegenüber. Einen Teil davon hat die Stadtgemeinde Karlsruhe im Wege eines Tauschvertrages erworben; ihre Ersatzleistung dafür ist auf rund 1 750 000 ℳ festgesetzt. Über die Art der Verwertung des Hauptteiles des freiwerdenden Geländes ist noch keine endgültige Entscheidung getroffen.

Die fertige Bahnhofanlage ist am 17. Oktober durch den Großherzog unter Führung des Finanzministers, des Generaldirektors und der bauleitenden Beamten eingehend besichtigt worden. Am 20. Oktober fand eine Eröffnungsfeier statt.

— **Grundsteinlegung der Kaiser Wilhelm-Siedlung in Posen.** Der Eisenbahnbauverein (Spar- und Bauverein) in Posen feierte am 28. September d. J. die Grundsteinlegung seiner neuen Siedlung an der Gemarkungsgrenze zwischen Posen und Dembsen, der Kaiser Wilhelm-Siedlung. Die am 5. Dezember 1892 von 102 Mitgliedern gegründete Baugenossenschaft hat bis zum Jahre 1907 nach und nach in eigenen Häusern insgesamt 196 Wohnungen geschaffen. Diese Wohnungen genügten jedoch dem steigenden Wohnungsbedürfnis, namentlich nach der Erweiterung der Eisenbahnhauptwerkstätte, bei weitem nicht. Der Verein entschloß sich daher, um die recht unbefriedigenden Wohnungsverhältnisse der Arbeiter und Unterbeamten in Posen zu bessern, im Jahre 1912 zu einem neuen großen Unternehmen. Hierbei brach er grundsätzlich mit dem sogenannten Kasernenbau und versuchte, eine Art Gartenstadt in größerem Maßstabe zu errichten, in der, soweit der Bodenwert es zuläßt, das Ideal der Wohnung, das Einfamilienhaus, eingeführt werden sollte. Nach langen schwierigen Verhandlungen mit dem Posener Magistrat erwarb er eine etwa 50 000 qm große, zwischen der Kronprinzen- und Ackerstraße gelegene Fläche. Für das erworbene Gelände ist eine Randbebauung mit dreigeschossigen Häusern, jedoch ohne Kellerwohnung, ohne Seiten- oder Querflügel vorgesehen, während der größte Teil der Fläche mit Einfamilien-, und zwar teils Reihen-, teils Landhäusern, bebaut wird. Die Hausgärten, Rasen- und Spielplätze ergeben in ihrer Gesamtanlage das Bild einer freundlichen Gartenstadt. 39 Wohnungen der Siedlung sind zurzeit schon im Rohbau fertiggestellt. Um die Erinnerung an die Feier des 25jährigen Regierungsjubiläums des Kaisers wach zu halten, wurde beschlossen, der neuen Gartenhauskolonie den Namen „Kaiser Wilhelm-Siedlung" zu geben.

Jede, auch die kleinste Wohnung dieser Siedlung ist mit eigenem Flur, großer Wohnküche, Abort und Kammer versehen. Zu jeder Wohnung, die nicht in einem Einfamilienhause liegt und daher keinen Hausgarten hat, wird ein Schrebergarten gehören.

In weitgehendster Weise wurde das Unternehmen von der Staatsregierung durch Darlehen gefördert. Auch hat die Eisenbahnverwaltung dem Verein ein großes Grundstück in der Nähe der jetzt in Angriff genommenen Flächen überlassen, das demnächst bebaut werden soll. Den Genossen, die ein eigenes Haus erwerben wollen, soll später auch hierzu Gelegenheit unter günstigen Bedingungen gegeben werden.

Über die Feier der Grundsteinlegung entnehmen wir einem Bericht des „Posener Tageblatts" noch folgendes: In der Festrede gab der Vorsitzende, Betriebssekretär Weißbrodt, einen Rückblick auf die bisherige Tätigkeit des im Jahre 1892 gegründeten Vereins und sprach daran anschließend dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats, Regierungsrat Quaatz, dessen unermüdlicher Mitwirkung der günstige Abschluß des Kaufvertrages in erster Linie zu danken sei, den Dank des Vereins aus. In Anerkennung und Würdigung der Verdienste des Aufsichtsratsvorsitzenden solle ein in der Mitte der Siedlung vorgesehener größerer Schmuckplatz nach seinem Namen benannt werden. Der Redner schloß seine Ausführungen mit einem Hoch auf den Kaiser. Nach einem kurzen Nachwort des Reg.-Rat Quaatz brachte der Vorsitzende die Urkunde zur Verlesung, die in den Grundstein gelegt wurde und nebst einer kurzen Geschichte des Vereins die Namen seiner jetzigen Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder enthielt. Nach den üblichen Hammerschlägen schloß die Feier mit dem Vortrag des Niederländischen Dankgebets.

— **Vom rheinisch-westfälischen Eisenmarkt** schreibt die „Köln. Ztg." vom 17. d. M.: Die rückläufige Bewegung am Eisenmarkt hat weitere Fortschritte gemacht. Die Preise haben auf der ganzen Linie nachgegeben, an manchen Stellen in einem Maße, das man noch vor kurzem kaum für möglich gehalten hätte. Am stärksten ist der Preisrückgang naturgemäß bei denjenigen Erzeugnissen, die nicht durch Verbände geschützt sind, also insbesondere bei Stabeisen, Blechen und Draht. Infolgedessen ergibt sich hier die Erscheinung, daß die Inlandpreise sich immer mehr den im Ausfuhrgeschäft zu erzielenden Sätzen nähern. Zugleich geraten unter dem Druck dieser Bewegung die weiterverarbeitenden Werke, die auf den Bezug ihrer Rohstoffe angewiesen sind, in eine immer üblere Lage. Aus ihren Kreisen heraus wird daher lebhaft über zu hohe Preise von Kohlen, Koks und Roheisen, teilweise auch von Halbzeug geklagt und nachdrücklich die Forderung nach weiteren Ermäßigungen erhoben. Was den Beschäftigungsgrad anbelangt, so ist die Lage nicht gleichmäßig. Während wohl die meisten Werke, namentlich solche der Großindustrie, noch auf geraume Zeit hinaus, zum Teil bis zum 1. April nächsten Jahres, reichliche Beschäftigung haben, ist sie bei andern geringer geworden. Das hier und da auftretende Arbeitsbedürfnis führt dann zu gelegentlicher Hereinnahme von Mengen zu ungewöhnlich niedrigen Preisen, so daß sich auch für die Preislage kein einheitliches Bild ergibt. Trotzdem ist noch immer ziemlich reger Bedarf vorhanden, wie der fortlaufende Eingang von Ausführungsaufträgen beweist, die meist dringlich sind. Mit neuen Abschlüssen halten allerdings sowohl der Handel wie auch die Verbraucher

zurück, wohl in der Hoffnung, später noch billiger ankommen zu können als jetzt. Ob sich diese Spekulation indes als richtig erweist, darf einigermaßen fraglich erscheinen, nachdem die Preise einen selten dagewesenen Tiefstand erreicht haben und vielfach an die Selbstkosten herangekommen sind. Der Gedanke, daß sie nicht allzu viel mehr zurückgehen können, scheint denn auch hier und da Wurzel gefaßt zu haben, wenigstens sind in den letzten Tagen aus den Kreisen des Stabeisenhandels verschiedentlich Anfragen nach Abschlüssen für das kommende Jahr eingegangen. Auch aus dem Ausland liegen derartige Anfragen vor. Die Werke haben sich darauf selbstverständlich nicht eingelassen, da sie sich zu den jetzigen schlechten Preisen auf so lange Zeit hinaus nicht festlegen wollen. Was den Erzmarkt anbelangt, so ist die Lage für die Siegerländer Gruben noch unverändert gut. . . . Am Roheisenmarkt hält sich das Geschäft in beschränktem Rahmen, da die Abschlüsse bis zum Jahresschluß getätigt sind. Immerhin werden noch einzelne Posten zugekauft, für welche die bisherigen Preise gezahlt werden müssen. Allerdings nur im unbestrittenen Gebiet, da im übrigen die Flauheit des englischen Marktes sich geltend macht und zu entsprechender Rücksichtnahme nötigt. Der Abruf ist zwar nicht mehr so lebhaft wie in den letzten Monaten, aber gleichwohl noch befriedigend. Eine Ansammlung von größeren Vorräten hat nicht stattgefunden, zumal auch die Erzeugung etwas zurückgegangen ist. . . . Auch der Schrotmarkt steht bei äußerst stillem Geschäft unter dem Zeichen niedergehender Preise. Es sind reichliche Mengen vorhanden bei beschränkter Nachfrage. . . . Für schweren Eisenbahnbedarf haben die Staatsbahnverwaltungoen reichliche Bestellungen herausgegeben, die den Werken noch auf geraume Zeit hinaus Arbeit lassen. Immerhin ist auch auf diesem Gebiet die Beschäftigung etwas schwächer geworden, da die Nachfrage aus dem Ausland ein Nachgeben zeigt. Es bleibt dringend zu wünschen, daß die Befürchtungen, wonach die Eisenbahnverwaltung beabsichtige, größere Zurückhaltung in der Abnahme und in der Herausgabe von Aufträgen zu üben, sich nicht bewahrheiten. Das Geschäft in Rillenschienen ist noch gut, in Grubenschienen dagegen schwächer. In rollendem Eisenbahnmaterial ist der Beschäftigungsgrad ebenfalls zufriedenstellend. Die in der kommenden Woche zu erwartende Ausschreibung der Eisenbahnverwaltung wird an Personen- und Güterwagen ebenso große Mengen bringen, wie die Sommerverdingung, so daß auf diesem Gebiet auf absehbare Zeit mit befriedigender Beschäftigung zu rechnen ist. Die bisherigen Preise werden sich allerdings kaum behaupten lassen. Die Beschäftigung in der Herstellung von Kleinbahnwagen hat demgegenüber etwas nachgelassen. Die Beschlagteilfabriken sind infolge der Bestellungen der Eisenbahn noch gut beschäftigt, ebenso die Fassongießereien, Maschinenbauanstalten und Lokomotivfabriken. Auch hier wird indes über unzulängliche Preise geklagt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Landsberg, Vorstand des Eisenbahn-Betriebsamts 1 in Halle (Saale), gestorben.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurde vom 1. November d. J. ab Inspektor Böckler in Bayreuth unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberinspektors in den Ruhestand versetzt. — Ernannt wurden zu Eisenbahnassessoren die geprüften Rechtspraktikanten Dr. Helmreich bei der Eisenbahndirektion München, Schwerd bei der Eisenbahndirektion Nürnberg, Nicklaus bei der Eisenbahndirektion Ludwigshafen a. Rh., Dr. Baumann bei der Eisenbahndirektion Würzburg und Ehrhardt bei der Eisenbahndirektion Regensburg. — Versetzt wurden Regierungsrat Happ vom Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zur Eisenbahndirektion München, Oberbauinspektor Steindler in Würzburg an die Bahnstation Treuchtlingen als deren Vorstand, Oberbauinspektor Beckh in Ingolstadt als Direktionsrat an die Betriebs- und Bauinspektion Nördlingen als deren Vorstand, Oberbauinspektor Martin in München an die Bahnstation Ingolstadt Hbf. als deren Vorstand und Eisenbahnassessor Schmidt in Augsburg an die Bauinspektion I Ingolstadt.

Österreich.

— **Herabsetzung der Ladefristen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Wegen außergewöhnlichen Güterandrangs sind auf sämtlichen Linien der österreichischen Staatsbahnen mit Ausnahme der dalmatinischen Linien und der Triester Abfertigungsstellen mit Gültigkeit vom 20. Oktober d. J. bis auf weiteres die tarifmäßigen Fristen für die Ver- und Ausladung der nachbenannten in offenen Wagen zur Beförderung gelangenden Güter in Wagenladungen und zwar: mineralische Kohle, Koks, Futterrüben, Zuckerrüben, Zuckerrübenschnitte, Kartoffeln, Erze, Steine unbearbeitet, Kalksteine, Schotter, Sand, Ziegel und Brennholz, auf sechs Tagesstunden herabgesetzt worden. Als Tagesstunden gilt die Zeit von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends.

— **Besserung der Einnahmen der Staatsbahnen.** Nachdem bei den österreichischen Staatsbahnen im Monat August eine mäßige Abschwächung des Verkehrs zu verzeichnen war, ist im Monat September wieder eine bemerkenswerte Steigerung eingetreten, obwohl die Rübenernte in diesem Jahre erst im Oktober begonnen hat. Die österreichischen Staatsbahnen haben im Monat September ein Einnahmenmehr von zwei Millionen Kronen erzielt, wodurch sich die bisherige Mehreinnahme des laufenden Jahres auf rd. neun Millionen erhöht. Im Monate Oktober weist der Verkehr eine unverminderte Stärke auf. Insbesondere gilt dies vom Stückgutverkehr, vom Kohlenverkehr, der Zuckerausfuhr und vom Triester Verkehr.

— **Ausnützung der alpenländischen Wasserkräfte.** Im Laufe des Monats Oktober wird die Bildung der alpenländischen Wasserkraftkommission vorgenommen werden. Dem vorbereitenden Komitee zur Bildung der Wasserkraftkommission ging kürzlich ein Beschluß der Innsbrucker Handels- und Gewerbekammer zu, mit dem die Kammer der Gründung der alpenländischen Wasserkraftkommission mit dem Hinweis ihre Zustimmung gibt, daß diese Organisation mit dem bereits bestehenden Wasserwirtschaftsverband der österreichischen Industrie gemeinsam arbeiten soll und daß jedes Kronland zur Durchführung seines Arbeitsprogramms eine engere Lokalkommission zu bilden hätte, so wie es bereits in Vorarlberg der Fall ist. Auch die übrigen Handels- und Gewerbekammern der Alpenländer sowie die Landesausschüsse haben sympathische Zustimmungskundgebungen gesendet. Die Wasserkraftkommission wird aus Vertretern der Landesausschüsse und Handelskammern bestehen, und hat die Aufgabe, auf die Gesetzgebung und die Verwaltung nach den besonderen Bedürfnissen der Alpenländer Einfluß zu nehmen; überdies soll sie eine großzügige Ausnützung der alpenländischen Wasserkräfte nach einem einheitlichen System in die Wege leiten. Mit derselben Kraft, mit der der Polenklub seine Wasserstraßenwünsche im Parlament durchsetzt, sollen die Vertreter der Alpenländer deren wasserwirtschaftliche Forderungen betreiben.

— **Umbau des Innsbrucker Hauptbahnhofes.** Gleichzeitig mit den Sanierungsverhandlungen ist auch die Frage des Umbaues des Innsbrucker Hauptbahnhofes zwischen dem Eisenbahnministerium und der Südbahngesellschaft in finanzieller Hinsicht endgültig geregelt worden. Da die technische Seite der Frage schon vorher ausgetragen worden war und die Enteignungserkenntnisse der Statthalterei bereits vorliegen, wird der Umbau des Bahnhofes im nächsten Frühjahr im vollen Umfang in Angriff genommen werden können. Mit der Ausführung gewisser Einzelobjekte hat die Südbahngesellschaft übrigens schon begonnen. Offen ist nur noch die Frage, ob das bestehende Aufnahmegebäude anläßlich des Bahnhofsumbaues nur erweitert und ausgebaut oder ob ein neues Aufnahmegebäude errichtet werden soll.

— **Der Weg von und zu den österreichischen Staatsbahnen.** Unter diesem Titel ist soeben ein drei Bände umfassendes Werk bei Karl Prochaska in Teschen erschienen, das den Zeitraum von 1824 bis 1910 umfaßt. Sein Verfasser ist Se. Exzellenz der Geheime Rat und Herrenhausmitglied Alois Baron Czedik, Präsident der Staatsschuldenkontrollkommission, der 10 Jahre lang Präsident der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen und in früheren Jahren eine in den Kreisen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sehr bekannte und hochangesehene Persönlichkeit war. Wir behalten uns vor, auf das Werk ausführlicher zurückzukommen und beschränken uns für heute auf eine der Zeitschrift „Die Zeit" entnommene Inhaltsangabe.

Der erste Band enthält eine Geschichte des Werdeganges der österreichischen Eisenbahnen und der Entwicklung des Kleinbahnwesens. Den zweiten und dritten Band könnte man den ersten und zweiten Teil des österreichischen Staatsbahnbetriebes nennen. Der Verfasser führt den Leser, von den österreichisch-ungarischen Eisenbahnen ausgehend, durch die Stadien der ursprünglichen Staatsbahnen des Garantiesystems, des späteren Staatsbaues und der Wiederaufnahme des Staatsbahnbetriebes; er schildert die Übernahme der Privatbahnen durch den Staat und gibt eine genaue Darstellung der Verkehrsverhältnisse 1882 bis 1910. Baron Czedik hebt auch die vielfach in Vergessenheit geratenen Verdienste der österreichischen Eisenbahntechniker hervor und weist nach, in wie vielen Beziehungen die technischen Einrichtungen und Errungenschaften Österreichs anderen Ländern als Muster gedient haben. Während der zweite Band mehr technischen Angelegenheiten gewidmet ist, behandelt der dritte Band auf Grund reichlichen Materials eingehend finanzielle Fragen. Streng unparteiisch beleuchtet der Verfasser die österreichischen Eisenbahnverhältnisse und spricht offen seinen Tadel aus, wo er Abänderungen für notwendig hält. Überraschend sind die Ergebnisse, zu denen er auf Grund eingehender Untersuchungen hinsichtlich der Kosten des Staatsbaues und Staatsbetriebes kommt. So stellt er ziffermäßig fest, daß die österreichische

Staatsbahnverwaltung — einschließlich der kostspieligen Bergbahnen — das Kilometer im Durchschnitt nahezu um 100 000 Kr. billiger gebaut hat, als die Privatbahnen, wobei er den Berechnungen die bei Eintritt der Verstaatlichungen ungetilgten Kapitalien zugrunde legt.

Des weiteren legt Baron Czedik dar, daß die österreichischen Staatsbahnen bei richtiger Budgetierung und Ausschaltung jener Posten, die dem Staatsbahnbetriebe angelastet werden, ihn jedoch nicht zu treffen hätten, also bei entsprechender Richtigstellung ehestens eine 4 prozentige Verzinsung erwarten lassen würden. Rückhaltlos äußert sich der Verfasser über jene Kosten und Auslagen, die zu ersparen oder zu verringern wären, und streift auch die Organisationsfragen, wobei er es, wohl absichtlich, vermeidet, auf diese des näheren einzugehen oder bestimmte Vorschläge zu machen. Aber er veröffentlicht die Protokolle über die bezüglichen Verhandlungen des Staatseisenbahnrates und über die Enquete betreffend die Reform der Staatsbahnverwaltung. Bemerkenswert ist, daß er es vermeidet, über den Staatseisenbahnrat eingehender zu sprechen, hingegen nicht mit Vorschlägen für die Schaffung eines der Zentrale zur Verfügung zu stellenden Beirates zurückhält. Ganz entschieden bekämpft er die Idee der Verpachtung. Er hebt die Mitarbeit des Parlaments bei den Verstaatlichungen der Privatbahnen ausdrücklich hervor und richtet eine Aufforderung an die Volksvertretung, im Wege der Gesetzgebung die Grundlagen der Gebarung der Staatsbahnen sicherzustellen. Eingehend nimmt Baron Czedik zur Lokalbahnfrage Stellung, die er auch gelegentlich der Kritik der Verrechnungsart behandelt, und erörtert die verschiedenen Lokalbahngesetze Österreichs. Einzelne finanzielle, kommerzielle und technische sowie die Personalangelegenheiten betreffende Fragen werden in neun besonderen Abhandlungen — worunter fünf von hervorragenden Fachmännern — besonders besprochen. Besonderes Interesse verdienen auch die Vergleiche, die Baron Czedik mit den Staatsbahnen anderer Länder aufstellt. Acht Landkarten und hundert Tabellen sind dem Werke als wertvolles Material, das in dieser Zusammenstellung und Vollständigkeit bisher unbekannt war, beigegeben.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Die Direktion der niederösterreichischen Landesbahnen teilt uns mit, daß die Eröffnung der elektrischen Bahn W i e n - P r e ß b u r g nicht, wie in Nr. 79 S. 1229 d. Ztg. berichtet wurde, schon am 1. Dezember, sondern voraussichtlich erst im Laufe des Monats Dezember 1913 stattfinden wird, falls sich der Eröffnung keine besonderen Schwierigkeiten entgegenstellen.

Ungarn.

— **Verhandlungen zwischen der österreichischen und der ungarischen Regierung über die Südbahn.** Über die Verhandlungen, welche in Budapest am 14. Oktober zwischen dem ungarischen Finanzminister v. Teleszky, dem Handelsminister Baron Harkanyi und den Vertretern der österreichischen Regierung, Sektionschef Dr. Grienberger vom österreichischen Eisenbahnministerium und Sektionschef Dr. von Wimmer vom österreichischen Finanzministerium stattgefunden haben, verlautet folgendes: Die Besprechungen zwischen den ungarischen Ministern und den Vertretern der österreichischen Regierung hatten den Zweck, die ungarische Regierung über das zwischen der österreichischen Regierung und der Südbahn zustande gekommene Abkommen genau zu unterrichten. Die Vertreter des österreichischen Ministeriums haben infolgedessen die einzelnen Bestimmungen, die in diesem Abkommen enthalten sind, genau erläutert. Die ungarische Regierung hat zu den einzelnen Bestimmungen des Abkommens bisher noch nicht endgültig Stellung genommen, da sie noch keine Gelegenheit hatte, sich mit dieser Angelegenheit gründlich zu befassen. Die Besprechungen werden erst die Grundlage bilden, auf welcher die ungarische Regierung ihren eigenen Standpunkt feststellen wird und auf der auch dann die Verhandlungen zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung beginnen werden.

— **Internationale Bremskommission.** Wie bereits mitgeteilt wurde, haben die ungarischen Staatsbahnen in Anwesenheit der Vertreter der größten europäischen Verkehrsverwaltungen mit der durchlaufenden Westinghousebremse lehrreiche Versuche angestellt, deren Ergebnisse selbstredend noch nicht zusammengestellt werden konnten. Der Verlauf der Beratungen zeugt von dem hervorragenden Interesse, das diesen Versuchen von allen Bahnverwaltungen entgegengebracht wurde. Die Beratungen wurden am Donnerstag, 25. September l. J., im Festsaale der Handels- und Gewerbekammer in Pozsony (Preßburg) eröffnet. Im Namen der ungarischen Regierung und des Handelsministers begrüßte Ministerialrat Karl v. Horváth, Chef der Generalinspektion für Eisenbahnen, die Erschienenen. Von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen wurde die Kommission, zu welcher vierzehn europäische Staaten ihre Vertreter entsendet hatten, durch Direktorstellvertreter Nikolaus von Marsovszky begrüßt. Es folgte ein erläuternder Vortrag des Oberinspektors der ungarischen Staatsbahnen Emil Streer über die durchgehende automatische Bremse. In die internationale Kommission wurde Robert Winkler, Direktor der technischen Abteilung des schweizerischen Post- und Eisenbahndepartements, gewählt. Freitag und Samstag fanden Bremsversuchsfahrten auf der Flachbahnstrecke Pozsony-Galánta-Ersekujvár statt, worauf sich die ganze Kommission nach Budapest begab, wo sie Sonnabend, den 27. September, nachmittag, anlangte. Der Sonntag war der Erholung geweiht. Die Kommission hat auf Einladung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft einen Schiffsausflug von Nagymaros nach Budapest unternommen. Montag fanden Versuchsfahrten statt auf der Strecke Budapest-Ersekujvár und zurück. Dienstag, den 30. September, wurden das neue nördliche Heizhaus sowie die Istvántelker Hauptwerkstätte der Königl. Ungarischen Staatsbahnen, ferner das Verkehrsmuseum im Stadtwäldchen und die Maschinenfabrik der ungarischen Staatsbahnen besichtigt. Mittwoch früh begab sich die ganze internationale Kommission mittels Sonderzuges nach Fiume, wo die Versuchsfahrten auf der steilen Gebirgsstrecke Lics-Fiume unternommen wurden und die Beratungen ihre Fortsetzung und ihren Abschluß fanden.

Die Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen veranstaltete während des Aufenthalts der Kommission in Budapest im „Hotel Ritz“ ein Festessen mit 120 Gedecken. Als Hausherr waltete der Präsident der ungarischen Staatsbahnen, Johann v. Marx, an dessen Seite der Komiteepräsident Robert Winkler (Bern) und der Chef der Generalinspektion für Eisenbahnen und Schiffahrt, Karl v. Horváth, Platz nahmen. Es waren außerdem zahlreiche Vertreter der Direktion der ungarischen Staatsbahnen und der Privatbahnen erschienen. Direktionspräsident Johann v. Marx brachte das Hoch auf Se. Majestät den König aus. Er führte aus, daß die Lösung der Frage, welche den Gegenstand dieses Kongresses bildet, für das Eisenbahnwesen von größter Wichtigkeit sei. Das ausgesteckte Ziel sei aber nur mit ausdauernder und gewissenhafter Arbeit zu erreichen, welche die Grundbedingung des verantwortungsvollen und ernsten Eisenbahnberufes bildet. Dieser Gedanke, dieses Bewußtsein leitet auch den seelischen Blick des Redners auf das Vorbild des unverbrüchlichen Pflichtbewußtseins, der unermüdlichen Arbeitskraft und der strengen Gewissenhaftigkeit, auf den gütigen Vater unserer Nation, Se. Majestät den König. Sodann setzte Präsident Marx seine Rede in französischer Sprache fort. Er hob hervor, daß die Eisenbahnen ganz Europas ihre Vertreter zur Konferenz entsendet haben, als Beweis dessen, daß sie sich für die technische Frage der Beratungen sehr interessieren. Er verdolmetschte sodann den Gruß des Handelsministers Baron Harkányi und schloß mit den Worten, daß auch die Staatsbahnen an der Lösung des Bremsproblems tatkräftig mitgearbeitet haben. Redner ließ die Gäste und den Komiteepräsidenten, Direktor Winkler, hochleben. Präsident Winkler dankte für die Begrüßungsworte. Er stellte fest, daß sich die ungarischen Staatsbahnen in den reichen Kranz ihrer Erfolge neue Blumen durch die Versuche auf dem Gebiete des Bremsproblems eingeflochten haben. Es ist hier gelungen, dem anhaltend anwachsenden Verkehr durch technische Einrichtungen volle Sicherheit zu leihen. Er erhob sein Glas auf die ungarischen Staatsbahnen und auf deren anwesenden Präsidenten. Karl v. Horváth überbrachte die Grüße des Handelsministers. Geheimer Baurat Gadow (Berlin) dankte allen Mitarbeitern an der Bremsfrage für ihre Mühewaltung. Die Gesellschaft blieb bis zu später Nachtstunde in angeregter Stimmung beisammen.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Monat A u g u s t d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleich zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1913 Kr.	Gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	36 720 000	— 1 369 398
Südbahn (ungarisches Netz)	2 624 389	— 61 693
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E. . . .	234 199	— 20 124
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien)	1 921 698	— 258 815
Mohács-Pécser (Fünfkirchener) E. . .	96 980	— 13 828
Fünfkirchen-Barcser E.	137 600	— 1 786
Hauptbahnen zusammen . . .	41 734 866	— 1 725 644
Lokalbahnen zusammen . . .	8 706 460	+ 142 887
Insgesamt	50 441 326	— 1 582 757

Die Ergebnisse der ungarischen Hauptbahnen bestätigen somit leider unsere anläßlich der Einnahmen im Monat Juli gehegte Befürchtung, daß die in den Sommermonaten vorgekommenen häufigen wolkenbruchartigen Regengüsse und wiederholten Überschwemmungen in naher Zukunft keine Besserung in der zu Tage getretenen mißlichen Verkehrslage erwarten lassen.

Allerdings zeigen die Angaben der Lokalbahnen noch eine Mehrung ihrer Einnahmen, aber auch hier ist insofern ein Rückfall zu verzeichnen, als diese Mehrung im Vormonat noch über 238 000 Kr. ausmachte.

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen) zusammen 300 466 136 Kr., jene der Lokalbahnen (Vizinalbahnen) zusammen 61 722 782 Kr., insgesamt also: 362 188 918 Kr. Gegen das Vorjahr bedeuten diese Ziffern eine Besserung der Einnahmen um 2 256 934 Kr. bzw. 4 667 876 Kr., daher insgesamt um 6 924 810 Kr. Dieses Ergebnis ist zwar noch immer erfreulich zu nennen, aber die fallende Richtung der Monate Juli und August läßt befürchten, daß eine weitere Abbröckelung der Mehreinnahme wahrscheinlich ist, insbesondere auch deshalb, weil sich eine allgemeine ungünstige Richtung in Handel und Wandel kundgibt. Die Mehrung der Einnahmen der Hauptbahnen bezieht sich übrigens nur auf die Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen und auf jene der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, die an ihr mit 2 323 478 und 263 200 Kr. teilnehmen; während die ungarischen Linien der Südbahn 43 722 Kr., die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 212 262 Kr., die Mohács-Pécser Eisenbahn 32 987 Kr. und die Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 40 773 Kr. Ausfall erlitten.

Die durchschnittliche Betriebslänge der Hauptbahnen betrug 9975,7 km gegen 9938,7 km des Vorjahres, jene der Lokalbahnen hingegen 12 014,3 km gegen 11 627,9 km, insgesamt 21 990 km gegen 21 566,6 km. Die Erweiterung des Gesamtnetzes der ungarischen Eisenbahnen stellt sich somit auf 423,4 km, wovon auf die Hauptbahnen 37 km und auf die Lokalbahnen 386,4 km entfallen. Mr.

— **Eisenbahnbeamtenlehrkurs.** Auf Grund von Anmeldungen für die Aufnahme in den Lehrkurs für Eisenbahnbeamte, wurden auch solche Personen in den Kurs aufgenommen, die im äußeren Dienst der Eisenbahnen gar nicht oder nur lückenhaft ausgebildet waren, die demnach die zur leichten Erlernung der betreffenden Lehrgegenstände notwendigen Vorkenntnisse nicht besitzen konnten. Auf Antrag der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt hat nun der Handelsminister an sämtliche ungarische Eisenbahnverwaltungen eine Verordnung erlassen, laut welcher die Verwaltungen nur solche Bedienstete zur Aufnahme in den Eisenbahnlehrkurs anmelden können, die bei Vorhandensein der sonstigen Bedingungen nachweisbar bereits zehn Monate hindurch im Verkehrs- und im kommerziellen Dienst der Eisenbahnen verwendet wurden.

Bosnien und Hercegovina.

— **Die bosnische Eisenbahnvorlage.** Wie bekannt, war ursprünglich beabsichtigt, zwischen der österreichischen Lokalbahnvorlage und der bosnischen Eisenbahnvorlage ein Junktim zu schaffen und beide Vorlagen gleichzeitig im Abgeordnetenhause einzubringen und sie gleichzeitig in Verhandlung zu ziehen. Die Einbringung beider Vorlagen verzögerte sich jedoch infolge der Schwierigkeiten, welche sich bei der endgültigen Feststellung der österreichischen Lokalbahnvorlage ergaben. Im letzten gemeinsamen Ministerrat betrieb der gemeinsame Finanzminister Dr. Ritter v. Bilinski dringend die bosnische Eisenbahnvorlage unter Hinweis auf ihre militärische und wirtschaftliche Notwendigkeit, und bat die beiden Regierungen, für die rasche Erledigung der Eisenbahnvorlage in beiden Parlamenten zu sorgen. Die ungarische Regierung hat bereits im Budget 1913 einen quotenmäßigen, auf Ungarn entfallenden Betrag für die Tilgung und Zinsen eingestellt, so daß die Erledigung der bosnischen Eisenbahnvorlage im ungarischen Reichstage nur eine Form bedeutet. Wie nun verlautet, hat sich die österreichische Regierung entschlossen, die bosnische Eisenbahnvorlage von der Lokalbahnvorlage zu trennen und die bosnische Eisenbahnvorlage im Abgeordnetenhause schon in der Herbstsession einzubringen.

— **Bosnisch-hercegovinische Landesbahnen.** Nach dem Berichte dieser Bahnen über die Ergebnisse ihres Betriebes im Jahre 1912 betrugen die Gesamteinnahmen 18.11 Mill. Kr. und stellen sich gegen jene des Jahres 1911 von 16,41 Mill. Kr. um 1,7 Mill. Kronen = + 10,3 % höher. Die gesamten Einnahmen verteilen sich: Transporteinnahmen 17.47 Mill. Kr. (+ 1.7 Mill. Kr.), verschiedene Einnahmen 0,64 Mill. Kr. (— 5918 Kr.), zusammen 18.11 Mill. Kr. Die Betriebsausgaben, d. h. die Ausgaben des ordentlichen Erfordernisses betrugen 14.06 Mill. Kr. und stellen sich gegen jene des Vorjahres von 12,38 Mill. um 1,68 Mill. Kr. = + 13,6 % höher. Der Betriebsüberschuß betrug 4.04 Mill. Kr. und ist gegenüber jenem des Jahres 1911 von 4.02 Mill. um rund 20 000 Kr. = + 0.5 % höher. Die Transporteinnahmen stellten sich im Jahre 1912 (im Vergleich gegenüber dem Jahre 1911) wie folgt: Personenbeförderung 4,02 (3,48) Mill., Reisegepäck 0,17 (0,15) Mill., Eilgüter 0,3 (0,22) Mill., Frachten 12,98 (11,89) Millionen Kronen. Die Transporteinnahmen erhöhten sich von 15,77 Mill. Kr. im Jahre 1911 auf 17,47 Mill. Kr. im Jahre 1912, das ist um 1,7 Mill. Kr. oder um + 10,8 % und betragen für ein Betriebskilometer im Jahre 1911: 16,860 Kr., im Jahre 1912: 18,662 Kr., daher im Jahre 1912 um 1811 Kr. oder um 10,8 % mehr.

Übrige europäische Länder.

— **Besuch des Estaque-Tunnels durch den Präsidenten Poincaré.** Auf seiner Reise durch Süd-Frankreich hat der Präsident der französischen Republik Poincaré den im Bau befindlichen Estaque-Tunnel besichtigt, der das bemerkenswerteste Stück im Bau des Kanals Marseille-Arles bildet. Dieser Kanal, der eine direkte Wasserverbindung Marseilles mit der Rhône herstellen wird, soll einen Teil des Verkehrs dieser Stadt mit dem mittleren und nördlichen Frankreich der Eisenbahn abnehmen. Bekanntlich ist schon seit Jahren die Hauptstrecke der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zwischen Marseille und Lyon stark überlastet. Ganz besonders ist dies in ihrem südlichen Teil der Fall, wo nur 2 Gleise zur Bewältigung des gewaltigen Personen- und Güterverkehrs nach dem großen Mittelmeerhafen zur Verfügung stehen, während zwischen Lyon und Avignon die Beförderung auf den beiden rechts und links an der Rhône liegenden zweigleisigen Strecken stattfinden kann. Die eingleisige Linie Marseille-Aix ist wegen ihrer schlechten Neigungs- und Krümmungsverhältnisse zur Aufnahme des Verkehrs kaum brauchbar. Jede Betriebsstörung der Hauptstrecke ist also geeignet, den Verkehr mit Marseille völlig lahmzulegen, wobei der 10 km nördlich von Marseille liegende Tunnel (Tunnel de la Nerte), der zwischen den Stationen L'Estaque und Pas-des-Lanciers das Rove-Massiv durchbricht, einen besonderen Gefahrpunkt bildet. Deshalb schien es dringend geboten, der P-L-M-Bahn Entlastung zu schaffen und weitere Verbindungen Marseilles mit dem Norden herzustellen. Das soll durch eine neue Bahn und einen Kanal erreicht werden.

Die Bahn geht 10 km nördlich von Marseille bei der Station L'Estaque, also südlich des Nerte-Tunnels, nach Westen ab, führt am Meer entlang, überschreitet den Etang de Caronte in einem 950 m langen Viadukt mit einer 114 m langen Drehbrücke, die die Durchfahrt von Kriegsschiffen ermöglichen soll, und wendet sich bei Port de Bouc nach Norden, um in Miramas die Hauptstrecke Marseille-Arles wieder zu erreichen. Die Bahn ist im Bau, wird aber jedenfalls nicht vor 1914 dem Verkehr übergeben werden können.

Der Plan eines Kanals von Marseille zur Rhône (bei Arles) ist 1902 von dem jetzigen Marineminister und damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten im Kabinett Waldeck-Rousseau Pierre Baudin dem Parlament vorgelegt worden. Er soll die Estaque-Bergkette (Chaine de l'Estaque), die Marseille nach Norden hin abschließt, in einem 7 km langen Tunnel durchbrechen, von dem jetzt 2½ km beendigt sind. Der Tunnel ist 22 m breit, 11 m hoch und soll zwei 600-Tonnen-Schiffe nebeneinander aufnehmen können. Seine Herstellungskosten sind auf 50 Millionen Franken, die des ganzen Kanalbaus auf 110 Millionen veranschlagt, es wird angenommen, daß der Bau noch 7 Jahre in Anspruch nehmen wird.

— **Beschlüsse über Bestimmungen der Technischen Einheit im Eisenbahnwesen.** Auf Anregung der III. internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen in Bern (Mai 1907) haben die an dem Übereinkommen beteiligten Regierungen eine internationale Kommission eingesetzt, um die Frage der Zweckmäßigkeit der Aufstellung einer allgemeinen Begrenzungslinie für Güterwagen und allgemeiner Bestimmungen über die Querschnittsmaße der Wagen und Ladungen zu greifen. Die Kommission hat ihre Aufgabe erledigt und ihre Anträge in dem Schlußprotokoll vom 14. Dezember 1912 zusammengefaßt. Die Beschlüsse erstrecken sich auf Abänderungen und Ergänzungen des Artikels II „Bauart der Eisenbahnfahrzeuge“ und des Artikels IV „Beladung der Güterwagen“ des Schlußprotokolls der III. internationalen Konferenz für technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 18. Mai 1907. Die Kommission hielt es für entbehrlich, ihre Beschlüsse vor der Übermittlung an alle beteiligten Regierungen einer internationalen Konferenz vorzulegen; sie hat vielmehr die Regierungen ersucht, die vorgeschlagenen Abänderungen und Ergänzungen zu genehmigen und eine Erklärung darüber abzugeben, ob sie bereit sind, die neuen Vorschriften tunlichst bald, etwa bis zum 1. Januar 1914, in Kraft zu setzen.

— **Der Eisenbahnunfall in Liverpool.** Der in Nr. 81 S. 1261 d. Ztg. gemeldete Eisenbahnunfall mit seiner Opferliste von 6 Toten und 22 zum guten Teil Schwerverletzten beginnt, der „Köln. Ztg.“ zufolge, nachgerade das Publikum in weiteren Kreisen aufzuregen. Denn es ist der fünfte Fall in 14 Wochen, wo ein Zug in einen anderen, in einem Bahnhof am Bahnsteig hal-

tenden Zug hineinfährt. Man hat sich allmählich so bestimmt in die vermeintlich unbedingte Sicherheit des sogenannten Blocksystems eingelebt, unter dem kein Zug in einen Linienabschnitt zwischen zwei Stationen einfahren darf — man sagt gewöhnlich: kann —, bis das Signal diesen Abschnitt als frei anzeigt, daß theoretisch ein Unfall wie der hier in Frage stehende als unmöglich gilt. Wenn er sich nun tatsächlich doch nicht weniger als fünfmal in 14 Wochen ereignet, so liegt es auf der Hand, daß die Sache für den harmlosen Eisenbahnreisenden, der, wenigstens solange sein Zug im Bahnhofe hält, unbedingt sicher zu sein wähnt, eine unheimliche Seite zeigt. Man sagt sich widerstrebend aber unwillig, es müsse irgend etwas mit dem Dienste nicht in Ordnung sein.

Was nun den jüngsten Unfall in Liverpool anbelangt, so geht die Sage, der Schnellzug Liverpool-Manchester sei an der örtlichen Zwischenstation zwischen den beiden Tunneln zum Halten gebracht worden, weil in dem ersten Tunnel in einem Wagen die Notleine gezogen worden sei. Dieser Umstand wird heute im Laufe des Tages auch bestätigt und das Zugpersonal erklärt, man habe nur deshalb nicht feststellen können, in welchem Wagen die Leine gezogen worden sei, weil gerade, als man sich anschickte an dem in der Station zum Halten gebrachten Zuge Nachforschungen darüber anzustellen, der nachfolgende Schnellzug Liverpool-Manchester-London in den letzten Teil des stillstehenden Zuges Liverpool-Manchester hineindonnerte. Weiter erklären die Bahnbeamten über die Sache nichts zu wissen.

— **Eisenbahnpolitische Verhandlungen zwischen Österreich und Serbien.** Den wichtigsten Teil der unlängst in Wien zwischen dem Ministerpräsidenten Pasitc und dem Minister des Äußern Grafen Berchtold sowie dem gemeinsamen Finanzminister Ritter v. Bilinski erfolgten Unterredungen bildeten eisenbahnpolitische Fragen. Zunächst wurde dem serbischen Ministerpräsidenten mitgeteilt, daß der gemeinsame Ministerrat bereits im Frühling dieses Jahres sich für den Anschluß der bosnischen Ostbahn von Vardiste an die von Uzice nach Krusovac führende schmalspurige Strecke der serbischen Staatsbahn ausgesprochen hat, während der serbische Ministerpräsident erklärte, daß die serbische Regierung den Bau der von Uzice nach Vardiste zu führenden Eisenbahnstrecke zum Anschluß an die bosnische Ostbahn beschlossen und die nötigen Kredite dafür gesichert hat. Dagegen kann derzeit, mit Rücksicht auf den Widerstand der ungarischen Regierung, der von Serbien lebhaft gewünschte Anschluß von Gornja Tuzla (Bosnien) an die Vollspurstrecke der serbischen Staatsbahn nicht bewerkstelligt werden. Was die Frage der Orientalischen Bahnen betrifft, so ist, wie in gut unterrichteten Kreisen verlautet, die serbische Regierung zu einem Kompromiß geneigt, da die Verstaatlichung der auf das serbische Gebiet fallenden Linien der Orientalischen Bahnen große Beträge erfordern würde, die die serbische Regierung mit Rücksicht auf den großen Geldbedarf, der zur Kolonisation der eroberten Gebiete notwendig ist, derzeit nicht entbehren kann; es ist daher anzunehmen, daß die Bahn unter gewissen Bedingungen Privatbahn bleiben wird.

— **Neue Eisenbahnpläne in Neubulgarien.** Da das östliche Netz der Orientalischen Eisenbahnen größtenteils in türkischem Besitz verbleibt, so ist Bulgarien gezwungen, um eine direkte Schienenverbindung auf eigenem Gebiete mit dem Ägäischen Meer zu gewinnen, die in Aussicht genommene Linie Rakovski (früher Haskovo)-Kirdschali-Narliköi- Port Lagos erkunden zu lassen. Zu diesem Zweck wurde auch bereits eine Ingenieurabteilung entsendet. Die Station Rakovski liegt an der Strecke Philippopel-Adrianopel nächst Tirnovo Seymen und die Station Narliköi an der Strecke Dedeagatsch-Drama nahe dem Hafen von Lagos.

— **Schienenbestellung für russische Bahnen im Auslande.** Es ist in der deutschen Presse vor kurzem die Mitteilung verbreitet gewesen, daß Rußland seinen Bedarf an Schienen für die Sibirische Bahn aus Lieferungen der einheimischen Industrie nicht decken könne und sich daher wegen Beschaffung des Bedarfs auch mit Anfragen nach Deutschland gewandt habe. Das scheint bei unseren Nachbarn Unruhe verursacht zu haben. Die „Birsh. Wjedom.“ schreiben hierzu, daß sie aus sicherer Quelle erfahren, daß die Uralwerke tatsächlich nicht imstande gewesen sind, den ganzen für die Sibirische Bahn erforderlichen Bedarf an Schienen zu liefern, doch ist der Ausfall nicht in Deutschland gedeckt worden, sondern die Lieferung ist dieser Tage an die „Prodameta“ gefallen, und zwar handelt es sich um 2 000 000 Pud. (= 32 760 t). Die Sache ist damit erledigt, da sonstiger Bedarf in gewöhnlicher Weise gedeckt wird.

Freilich ist es nicht ausgeschlossen, fährt die „Birsh. Wjed.“ fort, daß beim Deutschen Stahlwerksverbande Erkundigungen eingezogen worden sind; wenn aber das „Berl. Tgbl.“ von zwei Millionen Tonnen spricht, so ist das gewaltig übertrieben, denn das wäre ein Auftrag von nicht weniger als 140 Millionen Rubel.

Die „Birsh. Wjed.“ bemerken zum Schluß, daß diese Nachricht insofern bezeichnend ist, als die europäische Schwerindustrie sich auf der absteigenden Linie befindet, während in Rußland die Preise fortlaufend in die Höhe gehen. Der Zugang ausländischer Schienen ist für Rußland durch einen hohen Zoll so gut wie abgeschnitten. Wenn nun aber die Regierung genötigt gewesen ist, für Steinkohlen und Naphtha die Grenze, wenn auch nur zeitweilig, zu öffnen, so könnte es sich im Hinblick auf den außerordentlich hohen Bedarf an Schienen auch ereignen, daß die Regierung genötigt ist, auch für Eisenbahnschienen zeitweilig ein Gleiches eintreten zu lassen. Soweit die „Birsh.Wjed.“.

Jetzt kommt es darauf an, ob die zunächst in Rußland, vergebene Lieferung auch rechtzeitig oder überhaupt zur Ausführung gelangt. Erfüllen sich die Erwartungen nicht, dann wird wohl der zweite Akt beginnen und die zurzeit verschlossenen Grenzen werden sich wohl öffnen müssen, denn, wie allbekannt, legt der Zar ganz besonders großen Wert auf eine schnelle Fertigstellung einer leistungsfähigen Verbindung mit Wladiwostok. Dabei werden Schienen nicht zu vermeiden sein. m.

— **Roheinnahmen russischer Privatbahnen.** Nach einer Mitteilung der „Torg.-Prom. Gaseta“ haben die Einnahmen der fünf großen Privatbahnen im ersten Halbjahr 1913 im Vergleich zum ersten Halbjahr 1912 einen erheblichen Mehrbetrag ergeben. Die stärkste Zunahme hat die Wladikawkasbahn und die Südostbahn, wie aus folgender Aufstellung ersichtlich ist, zu verzeichnen:

	Roheinnahme im 1. Halbjahr 1913 Rubel	Mehr im Vergleich zu 1912 Rubel
Wladikawkasbahn	31 736 164	+ 6 231 838
Südostbahn	27 562 225	+ 2 712 636
Moskau-Windau-Rybinsker Bahn . .	15 785 773	+ 1 394 734
Nord-Donezbahn	7 896 373	+ 1 479 076
Moskau-Kiew-Woroneshbahn . . .	21 172 611	+ 400 622
Insgesamt	104 153 146	+ 12 218 906

Die im Jahre 1913 von den fünf wichtigsten Bahnen erzielte Mehreinnahme von 12 218 906 Rbl. bedeutet eine Steigerung um 13,2 %. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Hedschasbahn und die mohammedanische Welt.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Jaffa, 5. Okt., geschrieben: Sämtliche angesehenen Mohammedaner von Haiffa richteten ein Telegramm an den Großwesir und den Schech ül Islam, worin sie erklären, daß sie niemals zugeben könnten, daß die Strecke der Hedschasbahn Haiffa-el Mesril an die Franzosen übergehe. Diese Bahn sei nicht Eigentum der Regierung, über das sie verfügen dürfe, sondern eine durch Beisteuer der ganzen mohammedanischen Welt gebaute Linie, die niemals anderen Zwecken als vorwiegend religiösen dienen dürfe. Beide Großwürdenträger gaben eine zufriedenstellende Antwort, indem sie betonten, daß keinerlei Abmachungen mit Frankreich in dem befürchteten Sinne gemacht worden seien. Die Mohammedaner sollen sich also beruhigen und die gegebene Zusicherung auch ihren Brüdern mitteilen. Gestern sandten dieselben Mohammedaner ein weiteres Telegramm an den Großwesir, worin sie forderten, daß der Hafen von Haiffa, als der Schlüssel zur Hedschasbahn, von niemand anderem als von dieser selbst gebaut werden dürfe, da sonst eine fremde Macht es in der Hand habe, die Mekkapilger in ihrer Bewegungsfreiheit zu hindern. Es ist zweifellos, daß die mohammedanische Welt die angeblichen Abmachungen der Türkei mit Frankreich über die Bahn und den Hafenbau in Haiffa mit großer Verstimmung entgegennimmt, und wie aus Unterredungen und Versammlungen hervorgeht, sind die beteiligten mohammedanischen Kreise entschlossen, den schärfsten Widerstand zu leisten, falls diese heilige Bahn mit ihrem Hafen in nichtmohammedanische Hände übergehen sollte. In denselben angesehenen Kreisen wartet man mit großer Spannung auf die etwaige Stellungnahme Deutschlands in dieser syrischen Bahnangelegenheit, und hofft zuversichtlich auf Deutschlands Unterstützung, da Deutschland sich bewußt sein müsse, wie tief die Hedschasbahn-Frage den Besten des Volkes ans Herz greift.

— **Chinesische Bahnen.** Aus Peking, 17. Oktober, wird telegraphiert: In dem soeben zwischen China und Japan abgeschlossenen Abkommen über Eisenbahnbauten ist bestimmt worden, daß Japan das Geld für den Bau von zwei Seitenlinien der südmandschurischen Bahn beschafft, die aber von den Chinesen gebaut wird. Die eine Seitenlinie wird von Schipingkau, 150 engl. Meilen nördlich von Mukden, nach Taonangfu gehen. Ihre größte Bedeutung liegt auf strategischem Gebiete, da sie die Chinesen in den Stand setzen wird, die Einfälle der Mongolen abzuhalten, die im vorigen Jahre Taonangfu lange Zeit

besetzt hielten und von da Streifzüge in die Mandschurei unternahmen. Die zweite Linie führt von Kaijuan, 100 engl. Meilen nördlich von Mukden, nach der Stadt Hailungtscheng. Andere wichtige Entwicklungen im Eisenbahnbau stehen bevor. Die Deutschen werden eine Linie von Kiautschau nach Itschau bauen, die die Bahn von Tientsin nach Pukau bei Hantschuang, etwa halbwegs zwischen Tsinanfu und Pukau, erreichen wird. Die Deutschen werden ferner den Chinesen das Geld zum Bau einer Linie Tschifu, westlich nach Wethsin, beschaffen. Wegen der Unmöglichkeit, in Haitschau einen Hafen anzulegen, wollen die Belgier versuchen, die Linie von Haitschau über Nantschau südlich nach Tungschau, nahe der Mündung des Jangtseflusses, zu verlegen. England scheint sich auf den Bau der Linien an der Tientsin-Pukau-Linie nach Siagangtschau und auf die Linie von Kanton nach Szetschwan beschränken zu wollen.

— **Eisenbahnverbindung von Deutsch-Südwestafrika nach der Kapkolonie.** Die „Deutsche Kolonialzeitung" schreibt: Im Süden des Schutzgebietes macht sich eine lebhafte Bewegung geltend, um zu erreichen, daß endlich die schon so lange angestrebte Verbindung mit der südafrikanischen Union durch einen Schienenweg hergestellt wird. Es besteht Aussicht, daß einem Anschluß unserer Eisenbahnen an das südafrikanische Eisenbahnnetz nichts mehr im Wege steht. Es würde auch auf die Dauer unmöglich sein, die Handelsbeziehungen zwischen unserem Schutzgebiet und der südafrikanischen Union lediglich auf den Seeweg zu verweisen, wo so viel Gründe für eine Bahnverbindung sprechen. Ob, wie nach der „Keetmanshooper Zeitung" die Interessenten im Süden annehmen, bereits der im November zusammentretende Landesrat über eine Vorlage zum Bau dieser Strecke beraten wird, erscheint einstweilen zweifelhaft. Das genannte Blatt fügt hinzu: Als Einfuhrartikel kommen hauptsächlich Kohle und Futter in Betracht, als Ausfuhrartikel Vieh. Es wird damit gerechnet, daß dann verschiedene Minenvorkommen im Süden des Schutzgebietes abbauwürdig werden. Unsere Regierung würde sich ein hervorragendes Verdienst um das ganze Schutzgebiet erwerben, wenn endlich diese wichtige Eisenbahnverbindung, durch welche insbesondere auch unsere Farmer einen sehr erheblichen Vorteil haben, hergestellt wird. Die Beschaffung der erforderlichen Mittel wird bei den reichen Einnahmen aus den Diamanten nicht allzuschwer sein. Es empfiehlt sich auch, den Bau der Strecke Keetmanshoop-Landesgrenze baldmöglichst zu beginnen, damit die Firma Lenz & Co., welche jetzt noch den Betrieb auf der Lüderitzbucht-Eisenbahn leitet, und welche bereits die Strecke nach der Landesgrenze festgelegt hat, den Bau der Bahn übernehmen kann. Eine Tonne Kohle kostet heute in Keetmanshoop ungefähr 82 M., während sie nach Fertigstellung des Anschlusses an das südafrikanische Eisenbahnnetz ungefähr 32 M. kosten wird. Die Bedeutung dieser Tatsache für Minenunternehmungen braucht nicht hervorgehoben zu werden.

— **Eisenbahnunglück in Texas.** Nach einem Telegramm aus Meridian in Texas vom 20. d. M. ist ein Zug, in dem sich eine Artillerieabteilung befand, auf der Fahrt nach Meridian infolge Einsturzes einer Holzbrücke in die Tiefe gestürzt. Zwanzig Soldaten sind getötet und etwa hundert verwundet worden.

— **Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Rome (Staat Neuyork).** Die am Mohawkflusse gelegene Stadt Rome ist eine der vielen Ortschaften des Staates Neuyork, die ihre Blüte dem im Jahre 1817 erbauten Eriekanal verdanken. Der alte Eriekanal begrenzte die Stadt im Südwesten. Im Jahre 1845 wurde der jetzt noch im Betriebe befindliche erweiterte Eriekanal erbaut, der fast parallel zu dem ersten Kanal unmittelbar neben dem Mohawfluß verlaufend, die Stadt im Nordosten begrenzt. Jetzt ist nun der neue, vom Staate Neuyork angelegte Großschiffahrtsweg im Bau, der im Süden der Stadt in der Richtung von Osten nach Westen vorbeiführt.

Rome ist Zwischenstation der viergleisigen Hauptlinie Neuyork-Buffalo der Neuyorker Zentralbahn und der früher selbständigen, jetzt ebenfalls der Neuyorker Zentralbahn gehörigen New York Ontario and Western-Eisenbahn. Die Zentralbahn mit der von Nordwesten einmündenden Zweigbahn von Watertown & Ogdensburg durchquert die Stadt in ostwestlicher Richtung, während die New York Ontario and Western nördlich von der Stadt vorbeiführt und eine Gleisverbindung zum Hauptbahnhof besitzt. Die Bahnen liegen überall in Geländehöhe und kreuzen die vorhandenen Kanäle mit beweglichen Brücken.

Die industriellen Anlagen von Rome liegen östlich des Personenbahnhofs beiderseits der Hauptgleise. Die größte Anlage ist eine Lokomotivfabrik, die übrigen sind Kupfer- und Messingwerke. Ferner ist ein Walzwerk vorhanden, das Gleisanschluß an die New York Ontario and Western hat.

Die bestehende Hauptbahnlinie kreuzt den neuen Schiffahrtskanal zweimal, und zwar unter sehr spitzem Winkel; an diesen Stellen hätten Drehbrücken errichtet werden müssen, die bei dem zu erwartenden lebhaften Schiffahrtsverkehr und der großen Zugzahl sowie für den Eisenbahn- wie für den Schiffahrtsbetrieb sehr lästig gewesen wären. Da infolge der zahlreichen Planübergänge und der Bedienung der Anschlüsse mittlerweile auch in der Stadt fast unleidliche Zustände entstanden waren, entschloß man sich, gelegentlich des Ausbaues des Schiffahrtsweges die Eisenbahnanlagen vollständig umzugestalten und die Hauptlinie südlich des neuen Kanals zu verlegen, so daß die beiden schrägen Kreuzungen in Wegfall kommen konnten. Diese Bahnverlegung kommt jetzt zur Ausführung. Die neue Strecke verläßt die bestehende Hauptlinie 3 km westlich des jetzigen Personenbahnhofs. Die zweigleisige Zweiglinie von Watertown wird selbständig in den neuen Personenbahnhof eingeführt, so daß die Strecke von der Einmündungsstelle bis zum neuen Personenbahnhof sechsgleisig wird. Kurz vor der Einmündungsstelle kreuzt die Zweigbahn den neuen Großschiffahrtsweg rechtwinklig mit einer hochliegenden Brücke. Das Empfangsgebäude des neuen Personenbahnhofs mußte des Großschiffahrtsweges wegen an der Südseite der Gleise, also auf der der Stadt abgekehrten Seite, errichtet werden. Es sind drei Bahnsteige vorhanden, je ein Außenbahnsteig für die Hauptstrecke und ein Mittelbahnsteig für die Zweiglinie. Die Bahnsteige sind durch einen Bahnsteigtunnel und Treppen zugänglich. Das Empfangsgebäude erhält eine Grundfläche 15 : 63 m und wird als Ziegelrohbau ausgeführt. Im Empfangsgebäude befindet sich der Hauptwartesaal, an dessen stadtseitiger Wand die Fahrkartenschalter liegen mit den üblichen Nebenräumen, Damenzimmer und Rauchzimmer und mit diesen in Verbindung stehend die Aborte, ferner die Gepäck- und Expreßgutabfertigung. Östlich des Personenbahnhofs ist zwischen den beiden Gütergleisen eine Gruppe von sechs Verschiebegleisen angeordnet, die je 60 Wagen aufnehmen können und zur Aus- und Einordnung der Ortswagen dienen. 2 km östlich des Personenbahnhofs wird die alte Bahnlinie wieder erreicht, 2 km weiter östlich zweigt eine zweigleisige Verbindungsbahn ab, die den Schiffahrtskanal fast rechtwinklig kreuzend in der Nähe der Lokomotivwerke in die bestehenden Gleise einmündet. Von dieser Einmündungsstelle an bleiben 5 km der bestehenden Gleise liegen zur Bedienung der Anschlüsse und des bestehenbleibenden Güterbahnhofs. Am Westende bleibt die jetzige Verbindung mit der Zweigbahn nach Watertown erhalten. Die neuen Strecken liegen durchweg auf Dämmen von 3—6 m Höhe. Der Auftragboden wird aus der Kanalbaugrube gewonnen und durch Spülung bewegt. Für die Straßenunterführungen kommen Wölbbögen aus Eisenbeton zur Anwendung, die auf Betonpfählen bis zu 23 m Länge gegründet sind. Die Kanalbrücken haben eine lichte Weite von 40 m, die Überbauten sind Fachwerkträger und die Gründung erfolgt ebenfalls auf Betonpfählen.

Rechtspflege.

— **Hat der Ortsarmenverband die Kosten zu tragen, die die Eisenbahnverwaltung aufgewendet hat, um einem durch eigene Schuld verunglückten Dritten ärztliche Hilfe angedeihen zu lassen?** Diese Frage hat das Landgericht zu Königsberg i. Pr. kürzlich auf Grund des preußischen Gesetzes über den Unterstützungswohnsitz bejaht. (Urteil der 2. Z.-K. vom 9. Juli 1913. Aktenzeichen 2a S. 128/13.) Der Kutscher W. wurde auf einem Güterbahnhof in Königsberg i. Pr. beim unbefugten Überschreiten von Gleisen durch einen rollenden Eisenbahnwagen überfahren. Der sofort von einem Eisenbahnbeamten herbeigerufene Arzt, der den inzwischen eingetretenen Tod des Verunglückten feststellte, verlangte und erhielt von der Eisenbahnverwaltung für seine Bemühungen 7 ℳ. Diesen verauslagten Betrag nebst Zinsen verlangte der Fiskus von dem Ortsarmenverband der Stadt Königsberg i. Pr. ersetzt und erhob Klage, indem er sich auf Geschäftsführung ohne Auftrag, in zweiter Linie ungerechtfertigte Bereicherung des Beklagten stütze. Während das Amtsgericht die Klage abwies, hat das Landgericht ihr mit folgender Begründung stattgegeben: „Die Klage stützt sich in erster Linie auf §§ 677 ff. BGB., in zweiter Linie auf § 812 BGB. Um aus dem ersteren Gesichtspunkte obzusiegen, hatte der Kläger, da nach § 679 ein etwa entgegenstehender Wille des Beklagten nicht in Betracht kommt, lediglich darzutun, daß er mit der Bezahlung der 7 ℳ „ein Geschäft des Beklagten für diesen besorgt" habe. Dies aber ist nach dem unstreitigen Sachverhalt der Fall. Ob die Bezahlung der 7 ℳ ein Geschäft des Beklagten war, hängt lediglich ab von der Beantwortung der Frage: Wer war verpflichtet, einen Arzt für den überfahrenen W. herbeizuschaffen? Denn war es der Beklagte, dann hatte er auch den Arzt zu bezahlen, und hat der

Kläger also, indem er dem Arzt die 7 ℳ gegeben hat, ein Geschäft des Beklagten besorgt. Lag dagegen dem Beklagten die Verpflichtung zur Herbeischaffung eines Arztes nicht ob, so war auch dessen Bezahlung nicht ein Geschäft des Beklagten.

Das Berufungsgericht hat keinen Zweifel, daß bei der in Betracht kommenden Sachlage der Beklagte gemäß § 28 des Unterstützungswohnsitzgesetzes (UWG.) zur Besorgung eines Arztes öffentlichrechtlich verpflichtet war, und zwar vor allen anderen, gegen die W. etwa einen Rechtsanspruch hätte geltend machen können. Denn der § 28 des UWG. setzt nur voraus, daß jemand tatsächlich hilfsbedürftig ist, mag er auch der reichste Mensch sein oder Unterhaltungsansprüche gegen Verwandte oder Ansprüche auf Gewährung ärztlicher Hilfe gegen eine Krankenkasse haben. Dies ergibt schon der ganze Zweck des § 28, denn durch ihn sollte eben jemand bestimmt werden, der bei tatsächlicher Hilfsbedürftigkeit eintreten sollte, ohne jede Rücksicht auf etwaige sonstige rechtlich dazu Verpflichtete — vorbehaltlich natürlich des Ersatzanspruches gegen diese. Die Richtigkeit dieser Auffassung geht aber wieder auch hervor aus § 62 des UWG., der von dem Recht des Armenverbandes spricht, von anderweit Verpflichteten Ersatz der geleisteten Unterstützungen zu verlangen, und aus § 57 des Krankenversicherungsgesetzes, welcher bestimmt, daß, wenn ein Armenverband Unterstützung gewährt für einen Zeitraum, für welchen dem Unterstützten ein Anspruch gegen eine Krankenkasse zusteht, der Anspruch gegen die Kasse im Betrage der geleisteten Unterstützung auf den Armenverband übergeht.

W. war durch das Überfahrenwerden tatsächlich hilfsbedürftig im Sinne des § 28 UWG. geworden. Denn von den zu seiner Unterstützung sonst etwa Verpflichteten beschafften weder seine Frau noch die Gemeinsame Ortskrankenkasse, der er angehörte, einen Arzt; sie konnten das auch gar nicht, weil sie von dem Unfall natürlich zunächst überhaupt nichts wußten, unmittelbar nach dem Unfall die Personalien des Verunglückten offenbar gar nicht feststanden und sicherlich zunächst niemand Kenntnis davon hatte, daß der Verunglückte verheiratet und auch Mitglied der Gemeinsamen Ortskrankenkasse war. Im übrigen wäre nach der ganzen Sachlage auch durchaus keine Zeit gewesen, jene zu benachrichtigen, sondern es mußte vor allem schleunigst ein Arzt herbeigerufen werden. Daß ein Eisenbahnbeamter nach dem Arzte schickte, ändert daran, daß W. tatsächlich hilfsbedürftig und der Beklagte deshalb einen Arzt herbeizuholen verpflichtet war, nichts, da es ohne weiteres ausgeschlossen erscheint, daß der Beamte den Arzt für eigene Rechnung geholt haben wollte, wie auch schon daraus ersichtlich ist, daß er dem Arzt nichts gezahlt hat. § 61 UWG. ändert an der öffentlichrechtlichen Verpflichtung des Beklagten aus § 28 nichts, da die erstere Bestimmung nur einen privatrechtlichen Anspruch betrifft.

Daß es sich bei der Herbeiholung des Arztes und Untersuchung des Verunglückten um eine erforderliche Pflege in Krankheitsfällen im Sinne des § 1 des preußischen Ausführungsgesetzes zum UWG. gehandelt hat, ist unbedenklich anzunehmen. Denn nach der Art des Unfalles hat der zugegen gewesene Eisenbahnbeamte selbst, wie von dem Beklagten auch nicht bestritten, gleich nach dem Unfall nicht beurteilen können, ob W. noch lebte und ob noch Hilfe möglich war.

Ob die Frau des W. zur Bezahlung der 7 ℳ imstande war, kann dahingestellt bleiben. Denn wenn es der Fall ist, muß es dem Beklagten überlassen bleiben, sich von ihr nach § 62 UWG. die 7 ℳ erstatten zu lassen, wenn er es nicht lieber versucht, sich gemäß § 57 des Krankenversicherungsgesetzes an die Krankenkasse zu halten.

Daß der Kläger in der Bezahlung der 7 ℳ das Geschäft des Beklagten für diesen besorgt hat, ergibt sich schon daraus, daß er alsbald vom Beklagten Erstattung verlangt hat. . .“ —pt—

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 17. Juli d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene **31,807 km lange Strecke Pécs-Harkányfürdö** — im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; **ferner ist die 6,20 km lange Strecke Mülheim (Rhein)-Cöln-Deutz-Cöln-Kalk der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln**, die am 1. November d. J. für den öffentlichen Personenverkehr eröffnet werden soll, vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. November d. J. wird die an der Strecke Hamburg-Ohlsdorf zwischen den Stationen Barmbeck und Ohlsdorf neu eingerichtete Station Rübenkamp eröffnet werden. Sie dient, wie die übrigen Stationen dieser Strecke, nur dem Personenverkehr. Die Entfernungen betragen zwischen Rübenkamp und Barmbeck 2,55 km und zwischen Rübenkamp und Ohlsdorf 1,60 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der zwischen den Bahnhöfen Buddenhagen und Wolgast rechts der Bahnstrecke Züssow-Wolgast Hafen gelegene Haltepunkt Hohendorf, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, wird am 1. November d. J. als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. VI. 129 vom 13. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Kosten für Bekanntmachungen in der Vereinszeitung (abgesandt am 16. Oktober d. J. an diejenigen Verwaltungen, die in dem Vierteljahr Juli/September d. J. Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. November 1913 wird die normalspurige Bahnstrecke Bock-Wallendorf-Neuhaus a. R.-Igelshieb mit Abzweigung Ernstthal am Rennsteig-Lauscha (S.-M.) als Nebenbahn eröffnet werden.

Die an der Strecke liegenden drei neuen Bahnhöfe Lichte (Thür.), Ernstthal am Rennsteig und Neuhaus a. R.-Igelshieb sind für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privattelegrammverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eingerichtet. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen bleibt auf diesen Bahnhöfen ausgeschlossen. Ferner können auf den Bahnhöfen Lichte (Thür.) und Ernstthal am Rennsteig keine Gegenstände angenommen und ausgeliefert werden, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist. Die Haltepunkte Igelshieb Ort und Oberlauscha dienen nur dem Personenverkehr. Die Züge werden nach den bereits veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Die Strecke wird von Bock-Wallendorf bis Neuhaus a. R.-Igelshieb dem Betriebsamt Saalfeld, dem Maschinen- und Werkstättenamt Jena und dem Verkehrsamt Gera zugeteilt; dagegen von Ernstthal am Rennsteig — ausschließlich — bis Lauscha (S.-M.) dem Betriebsamt Coburg, dem Maschinen-, Werkstätten- und Verkehrsamt Meiningen unterstellt.

Kleinster Halbmesser: 250 m, stärkste Neigung 1 : 30, zulässiger größter Radstand: 5,4 m, Raddruck: 9,5 t, Lademaß: I.

Inbetreff der Warenstatistik gehören die Bahnhöfe zu dem Verkehrsbezirk 19.

Erfurt, den 13. Oktober 1913. (2747)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Düsterförde für den Güter- und Tierverkehr.

Am 1. November 1913 wird der zwischen den Bahnhöfen Fürstenberg (Meckl.) und Strelitz Alt rechts der

Bahnstrecke Oranienburg-Stralsund gelegene Haltepunkt Düsterförde, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Düsterförde in den Staatsbahn- und Privatbahn-Güter- und Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Oktober 1913. (2723)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. November d. J. wird der in Km. 5,23 der Strecke Kochlowitz-Morgenroth gelegene Haltepunkt Friedenshütte für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Leichen und die Annahme von Privatdepeschen bleibt vorläufig ausgeschlossen.

Kattowitz, im Oktober 1913. (2729)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Norddeutsch-Belgischer Gütertarif.

Hefte 1—4 und 6—7 vom 1. März 1904. Hefte A und B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die Stationen Elberfeld-Mirke, Nordstern und Weiden b. Aachen sowie die Stationen der Neubaustrecke Jünkerath-Weywertz in den allgemeinen Klassentarif, die Station Saarbrücken-Malstatt in den Ausnahmetarif 18 (gebrannter Dolomit) und die Station Waldböckelheim in den Ausnahmetarif 23 II (Eisen, Stahl usw.) einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 15. Oktober 1913. (2717)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. November d. J. werden im Ausnahmetarif S 20 b Ausnahmefrachtsätze für Datteln, Feigen, Orangen (Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen), Haselnüsse und Haselnußkerne von deutschen Nordseehafenstationen nach Coburg eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 15. Oktober 1913. (2719)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 23. Oktober 1913 ab ist der Verkehr mit der Station Karlsruhe-Mühlburg der badischen Staatseisenbahnen auf Eilstückgut beschränkt. Im Tarifheft 4 sowie in dem besonderen Ausnahmetarif (20) für Torfstreu usw. werden daher die Anstoßbeträge und Frachtsätze für Karlsruhe-Mühlburg bis auf diejenigen für Eilgut und die allgemeine Stückgutklasse gestrichen.

Cöln, den 17. Oktober 1913. (2733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. k. Mts. werden die Stationen Vollme-Ehringhausen des Bezirks Elberfeld, Salzwedel des Bezirks Hannover, Tettau der bayerischen Staatsbahnen und Rietberg-Neuenkirchen der Westfälischen Landeseisenbahn in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 17. Oktober 1913. (2730)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. November d. J. treten folgende Nachträge in Kraft:

Nachtrag 9 zum Gemeinsamen Heft
„ 6 „ Heft 1
„ 6 „ „ 2
„ 6 „ „ 3
„ 8 „ „ 4
„ 8 „ „ 5
„ 7 „ „ 6
„ 2 „ „ 8
„ 2 „ „ 9

vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs;

Nachtrag 7 zum Heft E 1
„ 8 „ „ E 2
„ 7 „ „ E 3
„ 6 „ „ E 4

vom Teile des ehemaligen rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs.

Durch die Nachträge wird eine Anzahl niederländischer und deutscher Stationen in die ordentlichen Tarifklassen und in Ausnahmetarife aufgenommen; für andere Stationen werden die Entfernungen und Frachtsätze geändert. In den Nachträgen zu dem Gemeinsamen Heft und den Heften 1 und 8 erscheint ein neuer Ausnahmetarif 12 a für rohe Kalisalze usw. im Verkehr mit Coevorden, Gemeinschaftsstation der Niederländischen Staatsbahn und der Bentheimer Kreisbahn. Die Nachträge zu dem Gemeinsamen Heft und den Heften 3 und 4 enthalten zwei neue Ausnahmetarife 29 für rohe Baumwolle usw. und 30 für Petroleum. Auch wird durch den Nachtrag zu dem Gemeinsamen Heft das Warenverzeichnis der Ausnahmetarife 12 (Rohstofftarif) und 16 (Eisenerz) geändert. Durch den Nachtrag 6 zum Heft 1 treten für einige Stationen neben Frachtermäßigungen auch in einzelnen Fällen Frachterhöhungen ein. Die erhöhten Frachtsätze gelten erst vom 1. Januar 1914 an. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 16. Oktober 1913. (2732)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr.

a) Teil II B, Besonderes Heft 2 und Auszug aus dem Tarif (Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen).

Am 23. Oktober 1913 neuen Stils treten ermäßigte Frachtsätze für Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) von folgenden Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau: „Friedenshoffnungsgrube unterer Anschluß, Glückhilfgrube unterer Anschluß, Juliusschacht, Bahnschacht, Koksanstalt Bahnschacht, Steingrund, Melchiorgrube, Egmont- und Mayrauschacht, Gustav- und Abendröthegrube“ nach Thorn Hbf. transit, Thorn Landesgrenze, Szczypiorno transit, Herby H. K. E. transit, Kattowitz transit und Kattowitz Landesgrenze in Kraft. Aukunft über die neuen Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

b) Teil II A, Gemeinsames Heft und Teil II B, Besonderes Heft 1.

Der Bahnhof Westerhüsen-Salbke führt vom 1. November 1913 neuen Stils ab die Bezeichnung „Magdeburg Südost“. Magdeburg Südost wird mit dem gleichen Tage auch in die Ausnahmetarife 2 C (a und b), 2 D und 30 a aufgenommen. Es gelten in den ordentlichen Tarifklassen und in den Ausnahmetarifen die Entfernungen und Frachtsätze der übrigen Magdeburger Bahnhöfe.

Bromberg, 17. Oktober 1913. (2731)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Binnengüterverkehr.

Am 27. Okotber d. Js. wird die an der Bahnstrecke Rostock Hbf.-Warnemünde gelegene Station Schmarl, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Sprengstoffen, sowie von Fahrzeugen und sonstigen schweren Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Rampe bedingt, ist ausgeschlossen.

Über die Frachtberechnung erteilen die Güterabfertigungen Auskunft.

Schwerin, den 17. Oktober 1913. (2745)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Französisch- und belgisch-deutsch-russischer Grenzverkehr.

Am 1. November treten in Kraft:

a) die Gütertarife, Teil I, Abteilung B und Teil II für den Verkehr von Frankreich nach den Übergangsstationen Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn Hbf., Skalmierzyce, Preußisch Herby und Kattowitz, ferner für die Beförderung von Eiern von Eydtkuhnen, Prostken, Illowo, Thorn Hbf. und Skalmierzyce nach Paris-La-Chapelle;

b) der Gütertarif, Teil II für den Verkehr von Belgien nach den unter a) genannten Übergangsstationen. Zu demselben Zeitpunkte werden die Gütertarife für den französisch-belgisch-deutsch-russischen Grenzverkehr vom 1. September 1905 nebst Nachträgen aufgehoben. Soweit durch die neuen Tarife Erhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 24. Dezember er.

Druckstücke der Tarife können von den beteiligten Güterabfertigungen häuflich bezogen werden.

Die Preise betragen:
für Teil I, Abteilung B für den Verkehr von Frankreich 5,00 *M.*
für Teil II für den Verkehr von Frankreich 3,50 *M.*
für Teil II für den Verkehr von Belgien 6,00 *M.*

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 19. Oktober 1913. (2734)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-südwestdeutsche Güter- und Kohlentarife Belgien-Baden.

Am 23. Oktober 1913 wird die bisherige Station Karlsruhe-Mühlburg für den gesamten Güterverkehr geschlossen und eine gleichnamige Station mit den Entfernungen und Frachtsätzen der bisherigen Station für den Eilstückgutverkehr eröffnet werden.

Die hierdurch notwendigen Änderungen und Ergänzungen der belgisch-

südwestdeutschen Tarifhefte 6a und 6b und des besonderen Kohlenausnahmetarifs Belgien-Baden sind aus unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Straßburg, 17. Oktober 1913. (2735)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bayerisch-Sächsischer Güterverkehr, Heft 1 und 2.

Am 1. Januar 1914 wird der Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen auf den Ortsverkehr einer größeren Anzahl der sächsischen Empfangsstationen beschränkt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, am 19. Oktober 1913. (2736)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Am 20. Oktober 1913 tritt für Steingrus (Steinsplitt) von Buschmühle nach Hainsberg Übergang ein Ausnahmefrachtsatz in Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Dresedn, den 19. Oktober 1913. (2737)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Gütertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Ausnahmefrachtsatz von 11 ₰ für 100 kg für Gestücksteine zum Wege- und Wasserbau von Kandern nach Basel Bad. Stb. eingeführt.

Karlsruhe, 17. Oktober 1913. (2738)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad Tiertarif, Tiertarif Bad. Staatsb. — Bad. Nebenb.

Vom Tage der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe — 23. Oktober ds. Js. — erfolgt die Abfertigung von Tiersendungen nach und von Karlsruhe Viehhof durch die Güterabfertigung Karlsruhe.

Näheres bei unserm Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 17. Oktober 1913. (2739)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad. Gütertarif, Bad.-Pfälzischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird die Station Albbruck mit Frachtsätzen nach Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim und Mannheim Industriehafen Umschlag sowie Ludwigshafen (Rhein) in die Abteilung II des Ausnahmetarifs 1d aufgenommen.

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, den 17. Oktober 1913. (2740)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard und den Simplon.

Zu den Heften 1 und 2 des niederländisch-italienischen Gütertarifs, Teil II (enthaltend die allgemeinen Tarifvorschriften, Güterklassifikation, Tariftabellen usw.) tritt am 1. November 1913 je ein Nachtrag (1) in Kraft. Die Nachträge enthalten im wesentlichen die durch die Eröffnung der Lötschbergbahn und die Ermäßigung der schweizerischen Bergzuschläge bedingten Änderungen und Ergänzungen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Januar 1914. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen. Der Preis des Nachtrages zum Heft 1 beträgt 5 ₰, zum Heft 2: 70 ₰.

Cöln, den 16. Oktober 1913. (2748)
Königliche Eisenbahndirektion.
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Württ.-schweizer. Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 tritt der Nachtrag IV zum Tarifheft 4 (Ausnahmetarif für Getreide usw.) in Kraft. Der Nachtrag enthält außer zahlreichen Frachtermäßigungen auch Tariferhöhungen, hauptsächlich im Verkehr mit einer Anzahl ostschweizerischen Stationen.

Näheres bei unserem Tarifbureau.

Stuttgart, 17. Oktober 1913. (2741)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard, den Simplon und den Brenner.

Zum niederländisch - italienischen Gütertraf, Teil I (reglementarische Bestimmungen) vom 22. Dezember 1908 tritt am 1. November 1913 der Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen. Preis des Nachtrags: 5 ₰.

Cöln, den 16. Oktober 1913. (2749)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 23. Oktober 1913 werden die Abfertigungsbefugnisse der Station Karlsruhe-Mühlburg auf den Eilstückgutverkehr beschränkt und die Frachtsätze für diese Station in den Ausnahmetarifen S 18 b für Alizarin usw. und S 20 für Felle aufgehoben.

Hannover, 16. Oktober 1913. (2750)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts nach Hafenplätzen der Levante.

Am 1. k. Mts. werden die Stationen Ernstthal am Rennsteig, Lichte (Thür.) und Neustadt a. R.-Igelshieb des Bezirks Erfurt und Tettau der bayerischen Staatsbahnen in die Tarife aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, 17. Oktober 1913. (2720)
Königliche Eisenbahndirektion.
namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-Badischer Güterverkehr.

Am 20. Oktober 1913 wird die badische Station Zusenhofen in den direkten Güterverkehr mit elsaß-lothringischen und luxemburgischen Stationen aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 15. Oktober 1913. (2727)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn - Güterverkehr, Oberschlesischer und Niederschlesischer Staats- und Privatbahn Kohlenverkehr — mittleres Gebiet —, Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebietes und des linksrheinischen Braunkohlengebiets nach Stationen der Preußischen Staatseisenbahnen, Mitteldeutsch-Bayerischer, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer und Mitteldeutsch - Südwestdeutscher Güterverkehr sowie Staats- und Privatbahn Tierverkehr.

Am 1. November 1913, dem Tage der Eröffnung des Betriebes auf der Neubaustrecke Bock-Wallendorf-Neuhau a. R.-Igelshieb mit der Abzweigung von Ernstthal nach Lauscha (S.-Mein.), werden die daran liegenden drei Bahnhöfe Ernstthal am Rennsteig, Lichte (Thür.) und Neuhaus a. R.-Igelshieb in die bezeichneten Verkehre aufgenommen. Auf den Bahnhöfen Ernstthal am Rennsteig und Lichte (Thür.) ist die Annahme und Auslieferung von Gegenständen ausgeschlossen, deren Be- oder Entladung eine Kopframpe erfordert.

Durch die neue Bahnverbindung werden im Verkehre mit den Stationen der anschließenden Strecken Bock-Wallendorf-Probstzella und Lauscha (S.-Mein.)-Köppelsdorf-Oberlind zum Teil Ermäßigungen in den bestehenden Tarifentfernungen und Frachtsätzen herbeigeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 15. Oktober 1913. (2725)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Einführung des Nachtrages III zum Lokalpersonentarif, Teil II, Heft 1.

Mit 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag III zu dem vom 1. Oktober 1908 an gültigen Tarif, Teil II, Heft 1, für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft zur Einführung.

Der Nachtrag, welcher Änderungen der Benützungsbestimmungen für Abonnementskarten und Ergänzungen sowie Berichtigungen enthält, ist ab 15. Dezember l. J. zum Preise von 30 Heller bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße Nr. 16, erhältlich.

Wien, am 9. Oktober 1913. (2718)

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland. Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1909.
Einbeziehung der Station Bruchsal in den Ausnahmetarif Nr. 50/E (Metalle usw.)

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1914 wird die Station Bruchsal der Großh. Badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 50 (Metalle usw.), Abteilung E, auf Seite 186 des obgenannten Tarifes, mit nachstehenden Teilfrachtsätzen b) einbezogen:

Von	bis zum Schnittpunkte	A. T. Nr. 50/E (Kabel) Centimes für 100 kg a	b	c
Bruchsal...	I	965	720	635
	II	1479	860	808
	III	1372	801	768
	IV	1222	760	710
	V	1147	718	687

Wien, am 16. Oktober 1913.
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-Sächsischer Staatsbahn-Privatbahn-Personenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird der Nachtrag 2 herausgegeben.

Im Verkehr mit Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn treten infolge anderweitiger Festsetzung der kilometrischen Entfernungen des Binnenverkehrs dieser Bahn am 1. Januar 1914 teilweise geringe Erhöhungen ein. Sie betragen in 2. Kl. bis 15 ₰, in 4. Kl. 10 ₰, für Hundekarten 5 ₰. Die Expreßgutfracht erhöht sich um 1 ₰.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Hannover, 17. Okober 1913. (2728)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

Die Zuschlagslieferfrist von 3 Tagen für Frachtgut nach Rostock Hafen (vgl. unsere Bekanntmachung vom 13. d. Mts.) ist vom Großherzoglichen Ministerium des Innern zu Schwerin durch Erlaß vom 14. Oktober d. Js., Nr. 25 663, genehmigt.

Schwerin, den 17. Oktober 1913. (2746)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Verdingung von 5180 Stück Zugstangenmuffen in 7 Losen und 600 Stück Zughakenführungen in 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin zu den im Angebotbogen bezeichneten Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. November 1913, vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Die Angebote werden am 18. November 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, geöffnet.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Dezember 1913.

Berlin, den 15. Oktober 1913. (2751)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 450 000 kg grauem Gießerei-Roheisen, 262 000 kg deutschem Hämatitroheisen, in je 2 Losen und 12 000 kg Spiegeleisen in 1 Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin mit der im Angebotbogen angegebenen Lieferzeit.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 15. November 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 10. November 1913 an das Werkstättenamt Potsdam einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 15. November 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 Mark und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 29. November 1913.

Berlin, den 5. Oktober 1913. (2742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Werstattsnutzholz für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster (Westf.) für das Etatsjahr 1914, und zwar:

A. 2400 cbm Eichen-, 160 cbm Buchen-, 40 cbm Eschen-, 75 cbm Erlen-, 20 cbm Linden-, 3 cbm Birnbaum-, 140 cbm Pappel-, 1 cbm Mahagoni- und 9 cbm Nußbaumholz.

B. 20 000 cbm Kiefern-, 600 cbm Tannen- und 780 cbm Fichtenholz.

Eröffnung der Angebote am 6. November 1913 vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 90 ₰ für A und 1 ℳ für B bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 13. Oktober 1913. (2722)
Königliche Eisenbahndirektion,

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von Wasserkranen und einer Rohrleitung für den Bahnhof Deutsch Krone Ost soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 Pf. von dort bezogen werden. Die zugehörigen Normalzeichnungen Nr. 50 bis 52 der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung werden auf Wunsch zum Sonderpreise von 1,50 ℳ abgegeben. Angebote sind bis spätestens den 3. November 1913 vorm. 11 Uhr frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, 13. Oktober 1913. (2724)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Arbeiten

für die Lieferung, Aufstellung und den Anstrich von 2 flußeisernen Überbauten für die Erneuerung der Kyllbrücke am Bahnhof Hillesheim in Km. 90,0 + 45 der Strecke Cöln-Trier umfassend rund 118,5 t Flußeisen und 11,5 t Flußstahlguß, soll einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom 20. Oktober ab in unserem technischen Bureau, Zimmer 308 hierselbst, zur Einsichtnahme aus.

Abdrucke der Bedingungen können gegen **porto-** und **bestellgeldfreie** Einsendung von 1,50 Mark oder mit der Zeichnung für 2,50 Mark in **bar** (nicht in Briefmarken) **nur** durch das Zentralbüro der Königlichen Eisenbahndirektion Zimmer 131 bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung, Aufstellung und Anstrich von 2 flußeisernen Überbauten für die Erneuerung der Kyllbrücke am Bahnhof Hillesheim in Km. 90,9 + 45 bis zum **5. November** Vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, **porto-** und **bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 18. November 1913.

Saarbrücken, 15. Oktober 1913. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien öffentlich zu verkaufen:

A. Betriebsmaterialien: Seile, Plüsch, Wagendeckenstücke, Gummiabfälle, Asbestabfälle, Glühlampen, Glasabfälle, leere Fässer, leere Karbidbüchsen u. a.

B. Metallwaren: Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle, Kupferstutzen, Kupferspäne, Rot- und Gelbguß, Weißmetallasche u. a.

C. Oberbaumaterialien und sonstige Eisen- und Stahlwaren: Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Drehscheiben, Brückenträger, Zentralweichenmaterial, Radreifen, Bleche, Bremsklötze, Roststäbe, Drehspäne u. a.

Angebotsbogen auf postfreie Anfrage bei uns erhältlich und mit Aufschrift: Verkauf von Altmaterial am 12. November 1913 verschlossen und postfrei spätestens

Mittwoch, den 12. November 1913, nachmittags 2 Uhr, bei uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Karlsruhe, 17. Oktober 1913. (2743)
Rechnungsbureau der Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Altmaterialien, Werkzeugmaschinen usw.

Die zurzeit bei den Werkstätteinspektionen Aubing, Augsburg, München I, Nürnberg I und IV, Regensburg I und Weiden I, bei den Betriebswerkstätten Aschaffenburg, Bamberg, Eger, Freilassing, Hof, Lichtenfels, Neuenmarkt - Wirsberg, Nürnberg, Passau, Plattling, Regensburg, Schwandorf, Schweinfurt und Würzburg vorrätigen Metallwaren (Kupfer, Messing usw., Eisen, Stahl), sowie Glasscherben, Gummi und einige nicht mehr verwendbare Werkzeugmaschinen und eine Dynamomaschine usw. werden dem Verkaufe unterstellt.

Kaufliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen mit der Aufschrift: „Kaufangebot für Altmaterialien“ versehen bis spätestens Dienstag, den 4. November 1913, vormittags 9 Uhr, bei der K. Werkstätteinspektion I München einzureichen.

Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist im nordwestlichen Saale der Restauration der K. Zentralwerkstätte München, Donnersbergerstraße 72, statt.

Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Materialien, Werkzeugmaschinen usw. nebst Angebotformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (durch Postanweisung oder bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.

Der Unterfertigten nicht bekannte Kaufliebhaber haben bei Anforderung des Verzeichnisses der zum Verkaufe gelangenden Materialien usw. amtliche Nachweise über ihre Zahlungsfähigkeit beizubringen.

München, 18. Oktober 1913. (2744)
K. Werkstätteinspektion I.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 83. 25. Oktober 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Über Gewinnung von Bettungskies in staatseigenem Betriebe.

Vom Oberbaukontrolleur **C. Mahlstedt**-Bromberg.

Für die Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaues, insbesondere auf den stark befahrenen Hauptstrecken, sind alljährlich bedeutende Aufwendungen zu machen. Hierbei spielt die Gleisbettung eine große Rolle. Im Direktionsbezirk Bromberg sind beispielsweise im Wirtschaftsjahre 1912 etwa 540 000 cbm Bettungsmaterialien verwendet worden. Die Einheitspreise für Bettungsmaterialien haben betragen: für Steinschlag 4,40 bis 5,50 *M*, für Kies bei höchstens 10 % Sandgehalt 2,95 bis 3,30 *M*, bei 20 % Sandgehalt 2,40 bis 2,80 *M*, bei höchstens 50 % Sandgehalt 1,25 bis 1,50 *M* und für ungesiebten Kies bis 1,35 *M* für das Kubikmeter.*) Die vorstehenden Zahlen geben ein ungefähres Bild von den für Beschaffung und Verwendung von Bettungsstoffen aufzuwendenden Geldbeträgen. Das Bestreben der Verwaltungen, unbeschadet der Erhaltung einer guten Gleislage, auf möglichst sparsame Verwendung der Bettungsmaterialien hinzuwirken, ist deshalb erklärlich. Auf die Preisbildung der für die Erneuerung, Verstärkung und Unterhaltung des Oberbaues erforderlichen Materialien vermögen die einzelnen Verwaltungen nicht immer einen Einfluß auszuüben, namentlich dann nicht, wenn, wie bei der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft, die Beschaffung der Oberbaumateralien von einer Stelle aus für alle Direktionsbezirke erfolgt. In solchen Fällen obliegt den einzelnen Verwaltungen nur die Überwachung der wirtschaftlichen Verwendung der überwiesenen Materialien. Wesentlich anders liegen die Verhältnisse bei Beschaffung der Bettungsmaterialien.

Schon vorher ist auf die hohe Bedeutung hingewiesen, die der Gleisbettung wegen der erheblichen Beschaffungskosten zukommt. Es verdient aber noch besonders hervorgehoben zu werden, daß von der Beschaffenheit der Bettung auch die Kosten der Gleisunterhaltung abhängig sind, und daß zur Erzielung einer guten Gleislage und eines ruhigens Befahrens der Gleise eine durchaus einwandfreie Bettung in ausreichender Stärke erforderlich ist. Eine gute Bettung muß aber die Eigenschaft besitzen, starke Niederschläge aufzunehmen und abzuführen, ohne schlammig und weich zu werden. Diese Eigenschaft besitzen der grobkörnige Steinschlag, reiner gesiebter Kies mit geringem Sandgehalt und gewisse Hochofenschlacken. Ohne Frage ist Steinschlag aus hartem, zähem Gestein das beste Bettungsmaterial; denn die Steinschlagbettung bietet außer dem Vorzug einer billigen Gleisunterhaltung den Vorteil, daß sie — abgesehen von den etwas höheren Kosten der erstmaligen Beschaffung — viele Jahre vorhält, mithin vorzeitige Erneuerungen fortfallen, und daß sie ferner die Staubentwicklung und den lästigen Graswuchs verhindert.

Indessen kann nicht überall von der Verwendung dieses wertvollen Bettungsmaterials beliebiger Gebrauch gemacht werden. In den steinarmen Gegenden Nord- und Ostdeutschlands verbietet sich die Verwendung größerer Steinschlagmengen aus ferngelegenen Gruben von selbst; die hier aus Findlingen hergestellten Steinschlagmengen sind kostspielig und reichen zur Deckung des Bedarfs für die Hauptstrecken nicht aus; man ist hier vorwiegend auf Kies angewiesen. Aber selbst die Beschaffung wirklich brauchbaren Kieses stößt auf erhebliche Schwierigkeiten, wenn ausnahmweise große Bettungsmengen beschafft werden müssen, wie es im Direktionsbezirk Bromberg 1912 der Fall war. Die vorher genannten Einheitspreise für Kies, die Ergebnisse öffentlicher Ausschreibungen sind, lassen erkennen, daß reichhaltige Kieslager, die leichte und gewinnbringende Ausbeute gestatten, selten sind.

*) Bezüglich des Sandgehalts gilt die Bestimmung, daß alle Teile, die durch ein Sieb von 5 mm quadratischer lichter Maschenweite fallen, als Sand anzusehen sind.

Zur Herabminderung der Kosten für Bettungsstoffe, und um auf die Einheitspreise einen regulierenden Einfluß auszuüben, entschloß sich die Eisenbahndirektion Bromberg, die Beschaffung eines Teilbedarfs an Kies selbst in die Hand zu nehmen. Hierzu bot sich günstige Gelegenheit beim Bau der Strecke Schneidemühl-Usch-Czarnikau. Schon bei den Bodenuntersuchungen war das Vorkommen von geeignetem Bettungskies auf anliegenden Grundstücken festgestellt worden, aus denen fast der gesamte Kiesbedarf für die Neubaustrecke gewonnen werden konnte. Für diese sollte teilweise Kies mit höchstens 20 % Sandgehalt, teilweise auch ungesiebter Kies und Siebrückstände (Hinterkies) verwendet werden. Man entschloß sich zunächst zur Ausbeute dieser Kieslager mittels Handbetriebes in eigener Regie. Im Spätsommer 1911 wurden die erforderlichen Geräte, wie Stehsiebe, Feldbahngleise, Feldbahnwagen usw. beschafft und mit der Kiesgewinnung begonnen. Die Ausbeute gestaltete sich verhältnismäßig einfach, weil das Kieslager unmittelbar neben der Bahnstrecke in annähernd gleicher Höhe mit dem Planum lag, so daß der Feldbahnbetrieb mit Pferden bei einer Tagesleistung von rd. 120 cbm 20prozentigen Siebkieses durchgeführt werden konnte. Die Stärke des abzuräumenden Mutterbodens betrug 30 bis 50 cm, die der Kieslage selbst 1,50 bis 2,00 m. Beim Sieben konnten etwa 30 bis 40 % brauchbare Teile gewonnen und nach dem Lagerplatz geschafft werden. Die Kosten der Gewinnung von gesiebtem Kies mit höchstens 20 % Sandgehalt und Lagerung frei Bahnkörper bei einem Transportweg von etwa 120 m haben bei diesem Handbetrieb durchschnittlich für ein Kubikmeter 1,32 ℳ betragen. In dem ermittelten Einheitspreis sind die Kosten der Leihmiete für Feldbahnmaterialien, Gestellung von Pferden für den Abtransport des gewonnenen Kieses, Unterhaltung sämtlicher Geräte, enthalten, nicht aber ein Grundzins und die Gehälter eines Bahnmeisterdiätars und eines Rottenführers. Rechnet man dem Einheitspreis von 1,32 ℳ die Ausgaben für das spätere Verladen des Kieses in Eisenbahnwagen, ferner Gehälter, Verwaltungskosten und einen Grundzins hinzu, so würden die Kosten für ein Kubikmeter Kies mit höchstens 20 % Sandgehalt frei Eisenbahnwagen 1,90 ℳ betragen, während an Unternehmer 2,40 bis 2,80 ℳ zu zahlen waren. Die Kosten der Ausbeute ungesiebten Kieses und die Heranschaffung von Siebrückständen frei Lagerplatz haben durchschnittlich 0,50 ℳ betragen. Bemerkt wird, daß in den ermittelten Einheitspreisen auch die Kosten der Wiederaufbringung des Mutterbodens auf die ausgebeuteten Landflächen enthalten sind.

Der günstige Versuch des Eigenbetriebes und der erzielte Nutzen ließen eine Fortsetzung der Kiesgewinnung in eigener Regie als wirtschaftlich erscheinen. Schon während der Ausführung der Schürfarbeiten auf den Ländereien an der Neubaustrecke wurden auch in der benachbarten Königl. Forst, in der ebenfalls Kies vermutet wurde, Schürfungen ausgeführt. Auf einem Teil dieses mit minderwertigem Holz bestandenen Forstlandes, an einem alten, jetzt fast trockenen Flußlauf gelegen, wurde das Vorhandensein bedeutender Kiesmengen festgestellt. Auch Schürfungen auf dem benachbarten Gebiet hatten fast durchweg guten Erfolg. Allerdings lag der Kies hier nicht, wie an der Neubaustrecke selbst, fast zutage, sondern überall unter einer 1 bis 1,2 m hohen Sandschicht; dagegen wurde eine erheblich größere Mächtigkeit des Lagers festgestellt. Eine amtliche Besichtigung ließ keinen Zweifel darüber, daß eine in größerem Maßstabe betriebene Ausbeutung noch lohnender sei. Aber auch das war klar, daß die Beseitigung bedeutender Abraummassen und das Sieben des aus größerer Tiefe zu fördernden Kieses nur durch Verwendung eines modernen Kiessiebbaggers erfolgen könne. Die Frage der Herstellung eines Kiessiebwerkes führte zu günstigem Ergebnis, und so wurde die Errichtung einer Kiesgewinnungsanlage beschlossen. Bei Beschaffung der erforderlichen Unterlagen für zweckmäßige Einrichtung der Kiesgrube und Beschaffung der Bagger und Fördergeräte hat der Kies- und Schottergrubenbesitzer Gustav Tietz der Verwaltung wesentliche Dienste geleistet, indem er seine langjährigen Erfahrungen gern zur Verfügung stellte.

Nachdem die Verhandlungen mit der Königl. Regierung zu Bromberg auf Ausbeute der forstfiskalischen Ländereien zum Abschluß gelangt waren, wurde im Frühjahr 1912 mit der Einrichtung begonnen und die gesamte Anlage bis August 1912 fertiggestellt. Der Bau des Baggers, die Lieferung einer Feldbahnlokomotive, der Feldbahngleise, Kippwagen, Weichen usw. wurde der Firma Orenstein & Koppel—Arthur Koppel A.-G. in Berlin übertragen. Die Aufstellung des Baggers auf dem vorher fertiggestellten Baggergleis dauerte drei Wochen.

Die nun seit dem 14. August 1912 im Betrieb befindliche Anlage besteht aus:

einem Kiessiebbagger,

einem Anschlußgleis an der freien Strecke, bestehend aus drei Gleisen und 5 einfachen Weichen,

einer 230 m langen Verladerampe,

einem Lokomotivschuppen für die Feldbahnlokomotive mit angebautem Wohn- und Übernachtungsräumen für einige Bedienstete,

einem kleinen Magazingebäude mit Arbeiteraufenthaltsraum und einem Dienstraum für den Bahnmeister, sonstigen kleineren Anlagen, wie Brunnen, Wasserbehälter usw. Zum Transport des Kieses nach der Rampe werden 55 Stück Kippwagen und eine 50 pferdige Feldbahnlokomotive mit 750 mm Spur verwendet.

Die theoretische Leistung des mit allen Neuerungen ausgestatteten Kiessiebhochbaggers beträgt bei zehnstündiger Arbeitszeit 1200 cbm. An der ziemlich straff gespannten Eimerleiter sind in geringen Abständen 29 Eimer von je 100 l Inhalt befestigt. Die zum Betriebe erforderliche Kraft liefert eine, auf dem Bagger untergebrachte Lanz'sche Lokomobile von 35 Pferdestärken. Eine kleine Dynamomaschine erzeugt die elektrische Energie für 4 Bogen- und 9 Glühlampen. Die gesamte Last des Baggers verteilt sich gleichmäßig auf drei Achsen mit doppelten Spurkranzrädern. Die Spur des starken Gleises beträgt 3,0 m. Das Vor- und Rückwärtsfahren des Baggers erfolgt maschinell, ebenso das Heben und Senken der Eimerleiter durch besondere Steuerungen. Der Bagger ist so gebaut, daß der Abraum fortgebaggert werden kann, ohne die Abraummassen über das zuzudeckende Sieb und dann über das endlose Transportband zu führen, wie dies bei vielen Baggern älterer Bauarten der Fall ist. Diese Anordnung ermöglicht Schonung der Siebvorrichtung und des wertvollen Transportbandes. Das schränghängende Schüttelsieb wird beim Sieben mäßig schnell hin- und herbewegt. Der gewonnene Kies fällt in einen unter der Siebvorrichtung angebrachten Trichter, der nach Belieben geöffnet und geschlossen werden kann, und aus diesem in die seitlich vom Bagger auf Feldbahngleisen stehenden Kippwagen. Damit vorhandene Steine von mehr als 6 cm Größe nicht auf das Sieb gelangen, ist über der Siebvorrichtung ein schrägliegender Steinrost angebracht, über den die Steine in einen besonderen Trichter gelangen, der nach Bedarf ebenfalls in die Kippwagen entleert wird. Das zur Speisung der Lokomobile erforderliche Wasser wird einem unter dem Fußboden des Maschinenraumes angebrachten größeren eisernen Behälter entnommen.

Die zum Verladen des Kieses hergestellte Rampe ist 230 m lang und 4 m hoch. Sie ist aus für Gleiszwecke nicht mehr brauchbaren Schienen und hölzernen Schwellen hergestellt.

Die Feldbahnwagen sind Muldenkipper; der Inhalt der gehäuft vollgeladenen Wagen beträgt etwa 1,25 cbm.

Wie wohl immer bei Inbetriebnahme neuer Anlagen vorliegender Art, waren auch hier zuerst manche Schwierigkeiten zu überwinden. Anfangs wurden kaum mehr als 70 bis 120 cbm tägliche Leistungen erreicht, doch konnten die Tagesleistungen bald auf 175 bis 195 cbm, an einzelnen Tagen sogar auf 230 cbm Siebkies gesteigert werden.

Bei der Kiesgewinnung werden beschäftigt: 1 Bahnmeisterdiätar, 1 Rottenführer, 1 Lokomotivführer als Führer der Feldbahnlokomotive, 1 als Lokomotivheizer ausgebildeter Arbeiter, 1 Arbeiter als Bremser beim Feldbahnzug, 1 Kesselwärter zur Bedienung der Lokomobile des Baggers, 1 Baggerführer, 4 bis

5 Arbeiter beim Bagger, 3 Arbeiter bei der Beladung der auf dem Anschlußgleis stehenden Arbeitszüge, 1 Schmied, 1 Wasserpumper und etwa 18 bis 25 Arbeiter zum Rücken des Baggergleises und für andere Arbeiten.

Nach den in den Monaten Oktober und November 1912 erzielten Leistungen betragen die Kosten der Gewinnung von Siebkies mit höchstens 10 % Sandgehalt frei Eisenbahnwagen 0,95 bis 1,00 *M*. Die Gewinnungskosten setzen sich zusammen aus Gehältern, Löhnen und Betriebsmaterialien. Diesen Kosten müssen hinzugerechnet werden: der an die Forstverwaltung zu zahlende Grundzins von 0,24 *M* für 1 cbm Siebkies, die Kosten der Amortisation und Verzinsung des gesamten Anlagekapitals einschl. der Gleis- und Rampenmaterialien, sowie aller Bauwerke im Betrage von etwa 135 000 *M*, Unterhaltung aller Anlagen und die Kosten für Einebnen der ausgebauten Landflächen, die später wieder aufgeforstet werden sollen. Der auf 1 cbm entfallende Betrag richtet sich nach der geförderten Jahresmenge. Diese wird mit 45 000 cbm anzunehmen sein; es werden dann auf 1 cbm Kies etwa 35 ₰ entfallen. Die Gesamtkosten für 1 cbm Siebkies mit höchstens 10 % Sandgehalt stellen sich danach frei Eisenbahnwagen auf n i c h t ü b e r 1,60 *M*, gegenüber einem Einheitspreis von 3,20 *M* b e i L i e f e r u n g d u r c h U n t e r n e h m e r. Bei einer geförderten Jahresmenge von 45 000 cbm beträgt der wirkliche Reingewinn 45 000 . 1,60 = 72 000 *M*. Das wäre nur der unmittelbare Vorteil des Eigenbetriebes. Es sind aber dadurch, daß ein Teilbedarf im eigenen Betriebe gedeckt wird, die Einheitspreise bei der letzten Ausschreibung zum Teil um m e h r a l s 30 ₰ z u r ü c k g e g a n g e n. Werden im Durchschnitt der nächsten Jahre etwa 125 000 cbm Siebkies gebraucht und davon 80 000 cbm durch Unternehmer zu einem um 30 ₰ niedrigeren Einheitspreis geliefert, so beträgt der weitere mittelbare Vorteil des Eigenbetriebes 24 000 *M*. Der jährliche Gesamtgewinn wird mit annähernd 100 000 *M* angenommen werden können, wenn schließlich erwähnt wird, daß auch die in großen Massen vorhandenen Siebrückstände, deren Verladung sich mittels der im Kiesschacht vorhandenen Anlagen äußerst billig gestaltet, als Pflaster-, Mauer-, Beton-, Streu- usw.- Sand verwendet werden sollen.

Wenn vorstehend an Hand zahlenmäßiger Angaben nachgewiesen worden ist, welche wirtschaftlichen Erfolge sich durch den Eigenbetrieb erreichen lassen, so muß zum Schluß noch bemerkt werden, daß der bei Ausbeutung von Kieslagern erzielte Nutzen in erster Linie von der Beschaffenheit des Kieslagers abhängig ist. Es ist deshalb dringend zu empfehlen, zur Ausbeutung in Aussicht genommene Kieslager vor Herstellung größerer Kiessiebwerke durch umfangreiche Schürfungen — nicht Bohrungen — gründlich zu untersuchen.

Enthüllung des Wurmbdenkmals in Salzburg.

Am 13. Oktober wurde in Salzburg das Denkmal für den genialen Eisenbahnbaudirektor Karl Wurmb enthüllt. Der am 30. Januar 1907 verstorbene Sektionschef im Eisenbahnministerium und Eisenbahnbaudirektor Dr.-Ing. h. c. Karl Wurmb zählte zu den hervorragendsten Vertretern der österreichischen Eisenbahnbaukunst, die unter ihm sich zur höchsten Blüte entfaltet hatte. War Wurmb schon beim Bau der Arlbergbahn sowie einer Anzahl anderer staatlicher Eisenbahnbauten hervorragend tätig, so gab ihm die Projektierung und Ausführung der neuen österreichischen Alpenbahnen erst Gelegenheit, sein ganzes Können und seine ganze gewaltige Arbeitskraft in den Dienst einer Sache zu stellen, die der österreichischen Baukunst die größten Lorbeeren eintrug. Durch die neuen Alpenbahnen, die Linie Salzburg-Schwarzbach-St. Veit-Bad Gastein-Tauerntunnel-Spital an der Drau-Aßling-Triest sowie durch die Pyhrnbahn wurden nicht nur dem Verkehr neue, wertvolle Gebiete erschlossen, sondern es wurde auch damit eine neue Verbindung der nördlich der Alpen gelegenen Länder mit den Gestaden der Adria geschaffen, die sich seither in so ersprießlicher Weise zum Wohle seines Vaterlandes entwickelt hat.

Die außerordentlichen Verdienste Wurmbs um diese ebenso großartigen als kühnen Bahnbauten wurden von allen Seiten anerkannt. Das Professorenkollegium der Technischen Hochschule in Wien ernannte Karl Wurmb zum Ehrendoktor.

Im Schoße des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines entstand anläßlich der erhebenden Trauerkundgebung nach dem Tode Wurmbs der Gedanke, diesem hervorragenden Techniker ein Denkmal zu errichten, und schon im nächsten Jahre hatten die zahlreich eingelangten Spenden, insbesondere der Ministerien und der Stadt Salzburg, eine solche Höhe erreicht, daß die Errichtung des Denkmals gesichert war. Die Ausführung des Denkmals wurde dem Wiener Bildhauer Rathausky übertragen, der leider sein letztes Werk nicht mehr erstehen sah.

Das Denkmal, welches auf einer Felsengruppe Wurmb in ganzer Figur darstellt, trägt an der Vorderseite eine Marmortafel mit der Inschrift: „Dem Erbauer der österreichischen Alpenbahnen Salzburg-Triest Dr.-Ingenieur Karl Wurmb — Die Ingenieure Österreichs.“ Es ist in der Schwarzstraße in Salzburg, gegenüber dem neuen Mozarteum zur Aufstellung gelangt und bildet einen neuen Schmuck der Stadt Salzburg.

Die feierliche Enthüllung fand in Anwesenheit des Eisenbahnministers Dr. Freiherrn v. Forster und vieler hervorragender Vertreter der technischen Wissenschaften sowie der Familienangehörigen des Gefeierten, der Spitzen der Behörden und anderer Ehrengäste statt.

Nachdem der Obmann des Denkmalskomitees, Bürgermeister kaiserlicher Rat Ott, den Eisenbahnminister sowie die Vertreter der Behörden und Korporationen begrüßt und dem Ingenieur- und Architektenverein für das Denkmal des hochverdienten Ehrenbürgers von Salzburg den wärmsten Dank ausgesprochen hatte, hielt der Präsident des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereines, Oberbaurat Baumann, eine Ansprache, in der er dem Minister für das Erscheinen dankte, einen kurzen Rückblick auf die Entstehung des Denkmals warf und dann den Minister bat, das Zeichen zum Fallen der Hülle zu geben. Unter den Klängen eines von der Militärkapelle des 75. Infanterieregiments vorgetragenen Musikstücks glitt die Hülle vom Denkmal. Eisenbahnminister Freiherr v. Forster trat sodann vor, legte eine prächtige Kranzspende auf dem Sockel des Denkmals nieder und hielt eine das Wirken des Gefeierten würdigende Ansprache.

„Große Probleme“, so führte er aus, „schlummern meist lange im Schoße der Zeit. Alle empfinden sie, viele vermögen sie zu erkennen — zur Lösung sind wenige berufen. So schwebte der Gedanke eines neuen, mächtigen Schienenweges vom Norden unseres Vaterlandes nach dessen Süden jahrzehntelang zwischen Himmel und Erde. Auserwählte erschienen, legten Hand an und vollbrachten das Werk. Der schöpferische technische Geist unter ihnen war Karl Wurmb, derselbe Karl Wurmb, den wir vor nun sechs Jahren an einem kalten Wintertage hinaustrugen auf den schneebedeckten Friedhof. In den Bergen war seine Heimat, dort, wo man der Gottheit näher ist als sonst; dort schuf er sein größtes Lebenswerk und dorthin zog es ihn zurück nach getaner Arbeit. Wechselvoll war sein Schicksal, denn dem Siege lauerte die Gefahr, neben Hochgefühlen Kümmernis. So konnte nur ein Herz bestehen, wie das seine, begabt, sich immer zu verjüngen, sich zu ergänzen in der Freude an der Natur und an ihren Geschöpfen. Und was dies Herz also nahm, hat es tausendfach zurückerstattet; mit seinem Pochen wurde es einem Menschengeschlecht zur Quelle hilfreicher Liebe, den Genossen der Arbeit zum Sporn begeisterter Tätigkeit, den Freunden zum Speicher von Wärme und Licht. Sein Bild — von edler Künstlerhand geformt — steht heut' vor uns, gleich wie es in uns lebt. Dank sei der Stadt, die ihm die Heimat gab, dank vor allem dem Vereine, der einen unserer Besten für alle Zeiten hier verewigt! Der Kranz, den ich als Eisenbahnminister widme, er trägt die Worte ‚Dem genialen Schöpfer der Tauernbahn, dem ruhmvollen Vorbilde rastlosen Schaffens‘.“

Professor Josef Klaudy, ein Angehöriger der Familie Wurmb, hielt nun die Festrede. Er sprach:

„Karl Wurmb! Der weihevolle Augenblick, wo deine Züge aus dem gediegenen, leider letzten Meisterwerke des im glücklichsten Schaffen dahingegangenen Künstlers Hans Rathausky uns wieder entgegenblicken, bewegt unsre Herzen. Heil dir! soll es im Namen Tausender zurückertönen; vor allem grüßt dich stolz dein Vaterland; dein Vaterland, dem du mit Herz und Hand ergeben warst. Dein Ziel im Auge, rastlos schaffend, hast du zähen Muts dem Vaterland zum Wohl ein Werk vollendet, das den größten Dank verdient, ja dessen Kühnheit und Gediegenheit bewundernswert erscheint. Des Könnens Vollkraft deiner Zeit, die deinem Werke innewohnt, macht es zum Denkmal technischer Geschichte. Stolz auf dich und deine Werke wollen Österreichs Ingenieure dich der Mit- und Nachwelt in Er-

innerung halten. Wo der Technik Siege das Kulturbild unsrer Zeiten prägen, wo der Technik Segen unsres Lebens Fortschritt lenkt, darf nicht unterschätzt und nicht vergessen bleiben, wer, wie du, ein Führer uns gewesen zum Erfolg! Dein Werk, die Alpenbahnen, wie dein Ruhm, sie stehen fest wie einst das Schloß so hoch und hehr, weit glänzen sie über die Lande bis an das blaue Meer! In magnis voluisse sat est! Du hast Großes gewollt und Großes vollbracht! Wenn auch nach dir dein Werk, noch manchem Fortschrittsdrang folgend, ausgestaltet werden wird, wenn unsrer Alpenbäche Kraft erst künftighin zum Dienst gezwungen und mancher andre Wunsch erst später sich erfüllen wird, so bleibt dein Ruhm von jedem Tadel unberührt, denn du hast nichts versäumt zu tun, was deine Macht vermochte. Du hast mit offnem Aug' die Zukunft deines Werkes vorausgesehen und klaren Geistes alle Vorarbeit getan, die deiner Zeit entsprach, um den Erfolg in fernerer Zeit zu sichern. Das höchste Forum unsrer Wissenschaft, der Technik, hat die Bedeutung deines Könnens anerkannt und dir als Erstem unter jenen Ingenieuren, die im Leben praktisch wirkten, die höchste Würde zuerkannt: den Doktorgrad der Ingenieurwissenschaften, ehrenhalber! Du hast die Bergesriesen kraftvoll kühn durchbrochen und dem Weltverkehr mit Stein und Eisen Bahn gebrochen in die Felsen und vom Fels zum Meer! Dein Denkmal mußte im Herzen der österreichischen Alpenwelt stehen, der du dein Leben geweiht hattest, und wenn es in Salzburg seinen Platz gefunden hat, so war nicht nur deine besondere Liebe zu dieser herrlichen Perle Österreichs bestimmend, sondern auch der Gedanke, daß an Salzburg keiner vorübergeht, der die Schönheit der österreichischen Alpen bewundern will, und jeder wiederkehrt, der einmal diese Stadt besucht hat. In Salzburg wolltest du dich niederlassen, um von deiner Arbeit auszuruhen. Gott hat es anders gewollt."

Beide Ansprachen machten tiefen Eindruck auf die Anwesenden. Die Vertreter der verschiedenen zur Feier erschienenen technischen Vereinigungen legten hierauf am Denkmal Kranzspenden nieder. Oberbaurat Baumann übergab schließlich das Denkmal in die Obhut der Stadt Salzburg; Bürgermeister kaiserlicher Rat Ott versprach freudig und treu die Pflichten der Obhut zu erfüllen. Der Eisenbahnminister nahm sodann die Vorstellung der um die Schaffung des Denkmals verdienten Persönlichkeiten entgegen und zog zahlreiche Festteilnehmer ins Gespräch. Mittags fand im Hotel de l'Europe ein Festbankett statt.

Der Eisenbahnunfall bei North Haven.

Der in Nr. 69 vom 6. September bereits kurz gemeldete Eisenbahnunfall bei North Haven ist einer der schwersten Eisenbahnunfälle der letzten Jahre in den Vereinigten Staaten und erregt auch darum besonderes Aufsehen, weil er auf einem der großen östlichen Bahnnetze stattfand, die infolge ihrer vollkommenen Einrichtungen und guten Personalausbildung von gleich schweren Eisenbahnunfällen in den letzten Jahren verschont geblieben ist. Infolgedessen hat dieser Unfall außerordentliches Aufsehen erregt und die führende amerikanische Zeitschrift „The Railway Age Gazette" beschäftigt sich in mehreren Nummern mit ihm. Der Unfall hat übrigens in Ursache und Wirkung eine gewisse Ähnlichkeit mit dem schweren Eisenbahnunfall bei Offenbach; er ereignete sich unter dem Schutze selbsttätiger, wenn auch älterer Blockanlagen. Nach alledem wird eine nähere Beschreibung des Unfalls auch für unsere Leser von Interesse sein. Wir folgen dabei der angezogenen Quelle und insbesondere einem dort veröffentlichten Verhör der beteiligten Beamten durch ein Mitglied der „interstate commerce commission", das bereits zwei Tage nach dem Unfall stattfand. Leider hat sich diese Untersuchung nur auf eine Vernehmung der Zeugen, nicht aber auf eine Ortsbesichtigung erstreckt, so daß nähere Nachrichten über den Zustand der Signaleinrichtungen fehlen. Vollkommene Klarheit über die Schuldfrage wird daher wohl erst das gerichtliche Urteil bringen.

Der Unfall ereignete sich am 2. September morgens 6,55 Uhr bei starkem Nebel während der Dämmerung. Der nach Neuyork bestimmte, aus Lokomotive, Packwagen und 10 Schlafwagen bestehende Schnellzug Nr. 91 wurde von dem in gleicher Richtung fahrenden, aus Lokomotive, Packwagen und 5 Schlafwagen gebildeten Schnellzug Nr. 95 von hinten angefahren, wobei die beiden letzten Schlafwagen des ersten Zuges vollständig zertrümmert und der drittletzte Wagen des Zuges hochgetürmt und teilweise zerstört wurde. Beide Züge waren mit heimkehrenden Ferienreisenden dicht gefüllt. Im ganzen wurden 21 Personen getötet und 30 mehr oder weniger schwer verletzt, sämtlich Reisende. Die Strecke ist vor 25 Jahren mit selbsttätigen Blocksignalen ausgerüstet worden; nach unserer Quelle sind es enclosed disk signales. Hierunter sind wahrscheinlich Signale zu verstehen, die aus farbigen Leinwandflächen unter Glas bestehen, diese Signale sind bei Tage nicht so deutlich wie Armsignale; dieser Umstand kommt aber im vorliegenden Falle nicht in Betracht, weil der Dunkelheit und des Nebels wegen die Nachtsignale in Frage kamen. Diese bestehen aus rotem oder weißem Licht. Vorsignale sind nicht vorhanden, auch findet kein Überschneiden der Blockstrecken, wie bei neueren selbsttätigen Signalen, statt, den Zug deckt also nur eine einzige Blockstrecke von rückwärts.

Am Tage vorher war ein Feiertag gewesen (holiday), und der Eisenbahnverkehr war besonders stark. Der Zugleiter (train dispatcher) des betreffenden Streckenabschnitts verzeichnete in der Station Wallingford, 5 km nördlich der Unfallstelle, in der Zeit von 6.19 Uhr bis 6.51 Uhr 6 Züge in der Richtung nach Neuyork. Die beiden Züge 91 und 98 folgten einander in 8 Minuten Abstand (durch Wallingford 6.43 und 6.51). Zug 91, dessen Führer des Nebels wegen die planmäßige Geschwindigkeit ermäßigt hatte, fand das Blocksignal Nr. 23 auf „Halt". Er bemerkte es aber zu spät und konnte seinen Zug erst 7 Wagenlängen hinter dem Signal zum Halten bringen, so daß sich etwa 5 Wagen des Zuges hinter dem Signal befanden. Der Zugbremser (flagman), ein erst 23 Jahre alter Angestellter, stieg ab, um den Zug nach hinten zu decken. Er befestigte etwa 90 m hinter dem Zugschluß 2 Knallkapseln auf den Schienen. Inzwischen setzte der Führer des Zuges 91 diesen wieder in Bewegung (nach den amerikanischen Signalvorschriften dürfen Züge, die ein selbsttätiges Blocksignal auf „Halt" vorfinden, nach einer bestimmten Wartezeit langsam vorrücken — vielleicht war auch Signal 23 inzwischen auf „Fahrt" gegangen). Der Zugführer brachte den Zug sofort wieder zum Stehen, um den ausgesandten Schlußbremser mitzunehmen.

Der Lokomotivführer des Zuges 95 hatte das 2142 m vor Signal 23 stehende Signal 25 seiner Angabe nach auf „Fahrt" gefunden und auch seinen Heizer hierauf aufmerksam gemacht, was dieser bestätigt. Bei Eintritt in die nun folgende Gefällstrecke nahm er eine leichte Bremsung vor. Er schätzte die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit auf der ganzen durchfahrenen Strecke auf 60 km, was der planmäßigen Fahrgeschwindigkeit entsprochen haben würde, während ihm der Zugleiter nachweist, daß er zwischen Meriden und Wallingford mit 80 km Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren ist, also die planmäßige Geschwindigkeit trotz des Nebels erheblich überschritten hat. Er bemerkte den die rote Fahne oder Laterne schwingenden Schlußbremser, der sich bereits auf dem Wege zu seinem Zuge befunden hatte, aber beim Herannahen des Zuges 95 umkehrte. Fast gleichzeitig hörte er auch die Knallsignale und bemerkte den Schluß des Zuges 91. Er setzte sogleich die Schnellbremse ein, aber der Zusammenstoß war nicht mehr zu verhindern. Ungünstig wirkten der Umstand, daß die Bremse des Packwagens wegen eines Schadens ausgeschaltet war, die schlüpfrigen Schienen und das Gefälle, dessen Höhe nicht angegeben ist. Die Entfernung, auf welche Signale zur Zeit des Unfalls sichtbar waren, wird von beiden Lokomotivführern auf 75—100 m angegeben. Ein höherer Bahnbeamter, der sich in dem verunglückten Zuge befand, gibt an, daß Telegraphenstangen auf 200 m deutlich zu erkennen gewesen wären. Von den Führern wird noch bemerkt, daß das gänzliche Fehlen von Landmarken und anderen Orientierungsmitteln das Auffinden der Signale bei Nebel sehr erschwere.

Ob Signal 25, wie der Führer des Zuges 95 angibt, tatsächlich auf Fahrt gestanden haben kann, läßt sich ohne genaue Kenntnis der Signalanlagen nicht beurteilen. Es erscheint dies aber unwahrscheinlich, es müßte sich denn der das Signal 25 freigebende Schienenkontakt unmittelbar am Signal 23 befunden haben und durch das Zuweitfahren des Zuges 91 ausgelöst worden sein. (In der Regel pflegt man die Kontakte erst auf Zuglänge hinter dem Signal anzubringen.) Vielleicht liegt aber auch eine Verwechslung des Signals 25 mit einem davorliegenden Signal vor.

Verschuldet haben den Unfall, soviel man bisher erkennen kann, 1. der Schlußbremser des Zuges 91, der die Deckungsstrecke durchaus ungenügend bemaß und 2. der Führer des Zuges 95, der zu schnell gefahren ist und der Strecke nicht genügende Aufmerksamkeit zuwandte. Inwieweit außerdem noch Mängel der Signaleinrichtung für den Unfall mitverantwortlich gemacht werden müssen, wird die Untersuchung lehren.

Die „Railway Age Gazette" führt den Unfall in letzter Linie auf den immer mehr Überhand nehmenden Mangel an Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl des Eisenbahnpersonals zurück und begründet diese Anschauung mit der immer zunehmenden Zahl schwerer Eisenbahnunfälle.

Von Interesse ist noch der Inhalt einer Kundgebung, die der neue Präsident der New York, New Haven and Hartfordbahn,

Elliot, und der 2. Präsident Hustis, die am 2. September, am Tage des Unfalls, ihr Amt antraten, 4 Tage später an die Bahnangestellten erlassen haben. Die Kundgebung beginnt mit einem Hinweis darauf, daß Betriebssicherheit und Sparsamkeit die Grundzüge der Betriebsführung sein müssen und daß die wichtigste Pflicht der Angestellten die ist, ihre Dienstvorschriften stets von neuem durchzulesen, sich mit ihrem Inhalt vertraut zu machen und im gegebenen Augenblick unter vernünftiger Anwendung der Dienstvorschriften zu handeln. Der Erlaß fährt dann fort: Der Unfall würde sich nicht ereignet haben, wenn die Dienstvorschriften richtig und verständig befolgt worden wären. Das Zugpersonal der beiden verunglückten Züge war nach seiner geistigen Beschaffenheit wohl imstande, die Dienstvorschriften zu verstehen und zu erfüllen; sie waren durch ihre Dienstobliegenheiten nicht überanstrengt und hatten genügende Ruhezeit vor dem Dienstantritt gehabt; sie waren sämtlich durchaus streckenkundig. Die Verhältnisse lagen an dem Unglücksmorgen nicht anders, wie an vielen anderen Tagen des Jahres; insbesondere ist starker Nebel in dieser Gegend, so nah der Meeresküste, keine Seltenheit. Jahrelang ist die Strecke ohne nennenswerten Unfall in gleicher Weise betrieben worden; auch der Umstand, daß beschlossen ist, das vorhandene Blocksystem auszubauen und durch ein moderneres mit Vorsignalen zu ersetzen, ist keine Entschuldigung. Es ist nötig, die rote Fahne, die Signalrakete und die Knallkapseln jedesmal so anzuwenden, als ob überhaupt keine Signale vorhanden wären und in jedem Falle so rasch zu handeln, als wenn die größte Gefahr bereits drohte.

Die Kundgebung schließt mit einer Ermahnung an sämtliche Angestellte, durch verdoppelten Pflichteifer der Wiederholung eines derartigen Unfalles von vorne herein vorzubeugen.

Schimpff.

Die 25 000. Heißdampflokomotive.

Die Bestellung der 25 000. Heißdampflokomotive mit Überhitzer nach dem Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts von dem heutigen Dr.-Ing. h. c. Wilhelm Schmidt in Cassel-Wilhelmshöhe erfundenen Verfahren, hat, wie auch schon kurz in Nr. 81 S. 1260 d. Ztg. mitgeteilt wurde, Veranlassung zu einer festlichen Veranstaltung im Grand Hotel Wilhelmshöhe bei Cassel gegeben. Zu dieser war u. a. als Vertreter des preußischen Eisenbahnministers der Wirkliche Geheime Oberbaurat Dr.-Ing. Müller, auf dessen Veranlassung die beiden ersten nach dem Schmidtschen Verfahren ausgerüsteten Heißdampflokomotiven bei den preußischen Staatsbahnen zu Beginn des Jahres 1898 in Betrieb gesetzt wurden, und ferner der Geheimrat Garbe, früheres langjähriges Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, der nach voraufgegangener längerer Beschäftigung mit der Schmidtschen Erfindung deren Einführung bei den preußischen Staatsbahnen warm befürwortet hatte, erschienen. Ferner nahmen Vertreter der Stadt Cassel, zahlreiche Männer der technischen Wissenschaften und der Praxis und eine große Anzahl von in- und ausländischen Mitarbeitern und Vertretern der Schmidtschen Heißdampf-Gesellschaft m. b. H. an der Festlichkeit teil.

Das bedeutungsvolle Schmidtsche Überhitzerverfahren, das in allen Industriestaaten durch zahlreiche Patente geschützt ist, kam zu einer Zeit zur Geltung, als die Lokomotive hinter den ganz gewaltig gesteigerten Anforderungen des Verkehrs der Gegenwart zurückzubleiben begann. Nur durch Einführung der hohen Dampfüberhitzung wurde es möglich, den Anforderungen des mächtig steigenden Verkehrs ohne größere Schwierigkeiten, ohne einschneidende Umbauten und Erweiterungen des Bahnnetzes zu entsprechen. Hierin und in den bemerkenswerten Kohlenersparnissen bis zu 40 % und Wasserersparnissen bis zu 50 % und mehr liegt die Bedeutung der Heißdampflokomotive, deren Vorzüge auch der preußische Eisenbahnminister bei Gelegenheit der Verhandlungen über die Elektrisierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in der Sitzung des preußischen Abgeordnetenhauses vom 21. April d. J. hervorhob. Er führte hierbei u. a. aus: „Die ersten Dampflokomotiven sind nach heutiger Auffassung von einer außerordentlichen Unvollkommenheit gewesen, und diese Unvollkommenheit hat Jahrzehntelang angehalten, bis geniale Erfinder uns die Heißdampflokomotive brachten, die einen eminenten Fortschritt in unserem Betriebe darstellt, die Heißdampflokomotive, die wir heute auf den Staatsbahnen in rund 5000 Exemplaren besitzen, und in der ein Kapital von fast ½ Milliarde investiert ist. Als wir den großen Sprung zur Heißdampflokomotive unternahmen, hat hier in diesem hohen Hause niemand Zweifel erhoben, ob wir technisch auf dem richtigen Wege wären, und der Übergang zur Heißdampfmaschine bedeutete erheblich mehr als die Elektrisierung des Stadt-, Ring- und Vorortbahnnetzes; denn die technischen Verbesserungen setzen sich in eminentem Maße in wirtschaftliche Erfolge um. Die Verbesserung unserer Betriebsziffer muß zum großen Teil zurückgeführt werden auf die Leistungssteigerung, die uns die Heißdampfmaschine gebracht hat.“ Tatsächlich belief sich auch die jährliche Kohlenersparnis bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen infolge der Verbesserung ihrer Lokomotiven, hauptsächlich aber durch die Einführung des Heißdampfüberhitzers, nach einer Veröffentlichung in „Glasers Analen“ bereits 1909 auf über 25 Millionen Mark, und wird natürlich seitdem mit steigender Verwendung des Heißdampfes noch gestiegen sein.

In diesen Erfolgen liegt die Erklärung für den schnellen Siegeslauf der Heißdampflokomotive. Während die Zeit bis zur Bestellung der 5000. Heißdampflokomotive durch die preußischen Staatsbahnen im Jahre 1910 rund 1½ Jahrzehnte betrug, genügte der vierte Teil dieser Zeit, um die fünffache Zahl zu erreichen. Diese 25 000. Heißdampflokomotive ist für die Neuyorker Zentralbahn bestimmt. Heute ist die Schmidtsche Heißdampfvorrichtung über den ganzen Erdball verbreitet. Die Zahl der im Mai 1910 bei Bestellung der 5000. Lokomotive in Deutschland im Betrieb und im Bau befindlichen Heißdampflokomotiven betrug rd. 2800, zurzeit ist sie auf 6091 gestiegen, in England mit Einschluß seiner Kolonien und Kanadas ist die Zahl von 136 auf 3587, in Frankreich von 327 auf 1773 gestiegen. Die Zahl der Eisenbahnverwaltungen, die zum Heißdampfbetrieb übergegangen sind, hat sich in dieser Zeit von 157 auf 440 erhöht und nach dem Stand am 6. d. M. waren insgesamt 25 763 Heißdampflokomotiven im Betrieb oder Bau. Den größten Anteil an der Zunahme der Heißdampflokomotiven zeigen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, wo deren Zahl in den letzten 3½ Jahren von 122 auf 7709 gestiegen ist. Die leistungsfähigste Lokomotive der Welt besitzt zurzeit wohl die Pennsylvaniabahn; es ist dies eine Heißdampfschnellzugslokomotive, die bei einem Betriebsgewicht von 144 000 kg, einer Gesamtheizfläche von 511 und einer Rostfläche von 6.5 qm eine Dauerleistung von 2564 PS besitzt, während die Höchstleistung 3000 PS übersteigt.

Bei der Jubiläumsfeier ergriff als erster Festredner der genannte Vertreter des preußischen Eisenbahnministers das Wort und gab seiner Freude Ausdruck, daß es ihm beschieden sei, der Schmidtschen Heißdampfgesellschaft des Ministers Glückwunsch zu dem schönen und großartigen Erfolge auszusprechen, für den die Zahl 25 000 das glänzendste Zeugnis ablegt. Wohl kaum eine Erfindung im Eisenbahnwesen habe einen solchen Erfolg zu verzeichnen, als die Einführung des Heißdampfes. Die preußische Staatsbahnverwaltung habe seinerzeit die Dampfüberhitzung bei Lokomotiven erprobt, und die Versuche haben zu so günstigen Ergebnissen geführt, daß die preußischen Staatsbahnen sich bereits im Jahre 1906 entschlossen, mit der Schmidtschen Heißdampfgesellschaft einen langfristigen Vertrag abzuschließen. Er habe diesen Vertrag namens seiner Verwaltung mit Herrn Dr. Schmidt vereinbart und könne behaupten, daß das eingegangene Vertragsverhältnis beiden Teilen zum Vorteil gereicht hat. Die gehegten Erwartungen, die man an die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der Lokomotiven gestellt hat, seien mehr als übertroffen worden. Etwa 6000 preußische Lokomotiven sind inzwischen mit Dampfüberhitzung versehen oder in der Ausführung begriffen. Herrn Schmidt sei es geglückt, den größten Feind der Ingenieure, die unbeabsichtigte Kondensation des Dampfes, zu besiegen. Er habe sich nicht nur als ein genialer Erfinder, sondern auch als ein großer Diplomat entpuppt. Was den Diplomaten von Beruf bisher nicht gelungen ist, die verschiedenen Nationen unter einen Hut zu bringen, sei ihm wenigstens in der Anwendung des überhitzten Dampfes gelungen, wie die Anwesenheit der Vertreter der verschiedenen Nationen ja erkennen lasse. Geheimrat Müller schloß mit dem Wunsche, daß die bisherigen guten Beziehungen, die zwischen den beiden Vertragschließenden bestanden haben, fortdauern möchten. Unter den sonstigen zahlreichen Festrednern möchten wir den Schriftleiter des „Organs für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“, Prof. Dr.-Ing. Barkhausen, erwähnen, der in seiner Rede Dr. Schmidt als einen jener Männer feierte, die an erster Stelle auf sicherer wissenschaftlicher Grundlage für den Kulturfortschritt der Menschheit gearbeitet hätten. Sehr bemerkenswert war auch die Ansprache eines der bewährtesten Freunde und Förderer des Schmidtschen Unternehmens, des Direktors Henkel, der in längeren Ausführungen die Bedeutung der Schmidtschen Erfindung für den modernen Verkehr würdigte und am Schluß die bereits in Nr. 81 mitgeteilten Stiftungen Dr. Schmidts und seiner Gesellschaft bekannt gab.

Zur Erinnerung an die eigenartige Feier wurden den Teilnehmern zwei hübsche Geschenke gewidmet, ein Album mit künstlerisch hergestellten Ansichten von Cassel und ein Album technischen Inhalts. Das letztere zeigt gleichfalls schon äußerlich

eine vornehme künstlerische Ausstattung. Auf dem Deckel des Einbandes schaut eine, die sehnigen Arme auf den schweren Eisenhammerstiel stützende, mit dem Schurzfell bekleidete, markige Arbeitergestalt sinnend nach einer umkränzten Abbildung der 25 000. Heißdampflokomotive, das Titelblatt ziert ein treffliches Bild von Dr.-Ing. Wilhelm Schmidt mit dem seine ganze Persönlichkeit so überaus kennzeichnenden Wahlspruch: „Gott allein die Ehre!", der textliche Teil enthält einen kurzen Überblick über die Entwicklung der Heißdampflokomotiven nach dem Verfahren von Wilhelm Schmidt, ferner rein technische Ausführungen über Erzeugung, Wesen und Eigenschaften des überhitzten Dampfes, über die Vorteile seiner Verwendung im Lokomotivbetriebe, über die Konstruktion des Überhitzers Patent Schmidt und der Heißdampfmaschine sowie über andere damit im Zusammenhang stehende Fragen. Auf 15 Tafeln sind bis in die kleinsten Einzelheiten gehende Abbildungen der Durchschnitte vorbildlicher Heißdampflokomotiven, die in verschiedenen in- und ausländischen Lokomotivwerkstätten erbaut und mit Schmidtschem Rauchröhrenüberhitzer ausgestattet sind, wiedergegeben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** betrugen im Monat September d. J. bei einer Betriebslänge von 39 237 km (gegen 38 824 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im September 1913	gegen September 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	65 980 000 ℳ	+ 4 284 000 ℳ	+ 97 ℳ
Güterverkehr	144 294 000 „	+ 4 427 000 „	+ 74 „
Sonstige Einnahmen .	12 579 000 „	+ 459 000 „	—
zusammen	222 853 000 ℳ	+ 9 170 000 ℳ	+ 179 ℳ
Vom 1. April bis Ende September 1913:			
Personen- und Gepäckverkehr	403 034 000 ℳ	+ 15 631 000 ℳ	+ 302 ℳ
Güterverkehr	834 089 000 „	+ 37 943 000 „	+ 726 „
Sonstige Einnahmen .	67 177 000 „	+ 1 267 000 „	—
zusammen	1 304 300 000 ℳ	+ 54 841 000 ℳ	+ 1040 ℳ

— **Ausnahmetarif für frisches Obst.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers bestehen keine Bedenken, die Sätze des Ausnahmetarifs 23 (für frisches Obst) auf Wunsch der österreichischen und ungarischen Verwaltungen auch für Frachtgut zur Verfügung zu stellen, unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die neu einzurichtenden Ausnahmetarife an die genaue Erfüllung der Verpackungsvorschriften gebunden werden. Die sorgfältigste Beachtung der Verpackungsvorschriften ist zur Vermeidung der mißbräuchlichen Anwendung des Ausnahmetarifs 23 und der neuen Ausnahmetarife in den deutsch-österreichischen Verbandsverkehren durch umfassende Vorkehrungen sicher zu stellen. Der Erlaß ordnet an, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen darauf hinwirken, daß nicht nur in den Übergangs- und Empfangsstationen der preußischen Staatsbahnen, sondern tunlichst auch in den Übergangs- und Empfangsstationen der übrigen dem Ausnahmetarif 23 beigetretenen deutschen Bahnen öfters die Sendungen darauf geprüft werden, ob die Anwendungsbedingungen (Verpackungsvorschriften) genau erfüllt und ob insbesondere keine Zwischenlagen aus Verpackungsmaterial vorhanden sind.

— **Neue Lohnordnung.** Eine solche für die Handwerker, Hilfsbeamte und Arbeiter der preuß.-hessischen Eisenbahnverwaltung unterliegt zurzeit der Bearbeitung im Eisenbahnministerium. Der „Deutsche Kurier" bemerkt hierzu: „Bekanntlich ist im vergangenen Herbst ein neues Akkordverfahren, das sogenannte Stückzeitsystem, in den Haupt- und Nebenwerkstätten eingeführt worden, das trotz der im Land- und Reichstage ihm durch die Sozialdemokratie zuteil gewordenen heftigen Kritik sich nach Beseitigung einiger Mängel, die der Abg. Dr. Schroeder-Cassel sehr treffend mit dem Namen „Kinderkrankheiten" belegte, als ein wesentlicher Fortschritt heute darstellt. Einer im vergangenen Jahre gelegentlich der Etatsdebatten vom Abgeordneten Ickler ausgesprochenen Anregung folgend, wurde dann zu Anfang dieses Jahres das Lohnverfahren für die Betriebswerkstätten wesentlich gebessert und eine Kommission zur Verbesserung der Akkordlöhnung der Güterbodenarbeiter einberufen, deren Beratungen dem Ende nahe sind. In diesem Jahre äußerte nun der genannte Abgeordnete beim Etat den Wunsch, daß auch für die übrigen Dienstgruppen eine Nachprüfung des Löhnungswesens Platz greifen möge. Dem ist das Ministerium dadurch nachgekommen, daß besondere Ausschüsse für die einzelnen Gruppen gebildet wurden. Das Ergebnis sind bereits neue ministerielle Lohnerlasse gewesen, die namentlich die Handwerker in Hilfsbeamtenstellung, die Scharwerker, die Schrankenwärter und die Handwerker des Betriebes betrafen. Damit ist aber noch nicht die unbedingt notwendige Regelung der allgemein gültigen Löhnungsnormen, wie zum Beispiel Anrechnung der Militärdienstzeit auf das Lohndienstalter, Gleichmäßigkeit der Funktionszulagen, Garantierung der gewährten Lohnstaffelungen usw., geschaffen. Das soll vielmehr durch eine grundlegende allgemeine Lohnordnung geschehen, deren Herausgabe in nächster Zeit erwartet wird. Dabei kann es sich natürlich nur um die äußeren Formen und nicht um die Höhe der Löhnung handeln. Diese wird vielmehr den einzelnen Direktionen, wie bisher, überlassen bleiben. Wohl aber wird die zu erwartende Einheitlichkeit des ganzen Löhnungswesens einen nicht zu unterschätzenden Vorteil darstellen, den die betreffenden Dienstgruppen (und es werden weit über 300 000 Bedienstete davon betroffen) nur freudig begrüßen werden."

In Bezug auf die neue Bearbeitung ist noch folgendes mitzuteilen:

Der Eisenbahnminister erachtet es nach einem Erlaß vom 4. d. M. für angezeigt, vor Einführung der neuen Lohnordnung auch Arbeitern Gelegenheit zu geben, sich zu der in Aussicht genommenen einheitlichen Regelung der für die Lohnbemessung geltenden grundsätzlichen Bestimmungen zu äußern. An der Erörterung, deren Leitung der Minister dem Ministerialdirektor Hoff überträgt, sollen teilnehmen: 1. ein Handwerker der Nebenwerkstatt Berlin Lehrter Bf., 2. ein Handwerker der Hauptwerkstätte in Karthaus, 3. ein Güterbodenarbeiter aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Cöln, 4. ein Rangierarbeiter aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Essen, 5. ein Bahnunterhaltungsarbeiter aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau, 6. ein Bahnhofsarbeiter aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Elberfeld, 7. ein Betriebswerkstättenarbeiter aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Stettin, 8. ein Hilfsweichensteller aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Halle, 9. ein Hilfsschaffner aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Posen, 10. ein Hilfsheizer aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion in Erfurt. Die Arbeitervertreter sind von Arbeiterausschüssen aus dem Kreise der durch diese vertretenen Arbeiter zu wählen. Die Namen der gewählten Arbeiter, ihr Dienstort und gegenwärtiger Lohn sind dem Minister binnen längstens zwei Wochen anzuzeigen; ihnen ist ein Stück des Entwurfs der Lohnordnung nebst Lohntafel auszuhändigen und zu eröffnen, daß ihnen Ort und Zeit der Beratung durch Kommissar mitgeteilt werden wird. Zur Reise ist den Arbeitervertretern freie Fahrt sowie Lohnentschädigung in Höhe der Sätze des § 65, 2 der „Satzungen der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft" zu gewähren.

Im weiteren Verlauf des Erlasses wird angeordnet, daß an der Erörterung ferner der Oberregierungsrat Lüttke, der Oberregierungsrat Dr. Platho und der Rechnungsdirektor Wilbrand teilzunehmen haben.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband. Im Monat September d. J. ist die Gestellung an offenen und bedeckten Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen ist ganz wesentlich zurückgegangen. Bei den offenen Wagen ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen so unerheblich, daß hier von einem Ausfall fast gar nicht gesprochen werden kann. Auch bei den bedeckten Wagen ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen auf fast ein Drittel der vorjährigen Zahl zurückgegangen. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:**

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	2 984 605	3 234 771	+ 250 166	+ 8,4
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	119 384	124 414	+ 5 030	+ 4,2
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	96 583	8 487	— 88 096	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	3 863	326	— 3 537	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 938 991	2 114 469	+ 175 478	— 9,0
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	77 560	81 325	+ 3 765	+ 4,9
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	117 020	43 638	— 73 382	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	4 681	1 678	— 3 003	—

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. M.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	13	395 618	296	0,1	30 432
	1912	13	369 761	63404	14,6	28 443
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 25 857 = 7,0 %	—	—	+ 1989 = 7,0 %
Aachener Bezirk	1913	13	12 327	—	—	948
	1912	13	11 027	2335	17,5	848
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 300 = 11,8 %	—	—	+ 100 = 11,8 %
Saar-Bezirk	1913	13	42 870	76	0,2	3 298
	1912	13	40 353	5787	12 5	3 104
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2 517 = 6,2 %	—	—	+ 194 = 6,2 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	13	13 712	—	—	1 055
	1912	13	14 140	2812	16,6	1 088
Gegen das Vorjahr	—	—	— 428 = 3,0 %	—	—	— 33 = 3,0 %
Oberschlesien	1913	13	157 159	—	—	12 089
	1912	13	146 277	6416	4,2	11 252
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 10 822 = 7,4 %	—	—	+ 837 = 7,4 %
Niederschlesien	1913	13	18 473	43	0,2	1 421
	1912	13	19 046	698	3,5	1 465
Gegen das Vorjahr	—	—	— 573 = 3,0 %	—	—	— 44 = 3,0 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	19 773	71	0,4	1 521
	1912	13	20 510	2055	9,1	1 578
Gegen das Vorjahr	—	—	— 737 = 3,6 %	—	—	— 57 = 3,6 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	659 932	486	—	50 764
	1912	—	621 114	83507	—	47 778
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 38 818 = 6,2 %	—	—	+ 2986 = 6,2 %

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	60 131	16	—	4 625
	1912	13	65 436	5230	7,4	5 034
Gegen das Vorjahr	—	—	— 5305 = 8,1 %	—	—	— 409 = 8,1 %
Magdeburg	1913	13	29 295	132	0,4	2 253
	1912	13	30 438	2117	6,5	2 341
Gegen das Vorjahr	—	—	— 1143 = 3,8 %	—	—	— 88 = 3,8 %
Erfurt	1913	13	8 103	18	0,2	623
	1912	13	8 731	599	6,4	672
Gegen das Vorjahr	—	—	— 628 = 7,2 %	—	—	— 49 = 7,3 %
Cassel	1913	13	1 994	—	—	153
	1912	13	2 287	565	19,8	176
Gegen das Vorjahr	—	—	— 293 = 12,8 %	—	—	— 23 = 13,1 %
Hannover	1913	13	2 402	2	0,1	185
	1912	13	1 664	381	18,6	128
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 738 = 44,4 %	—	—	+ 57 = 44,5 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	20 263	122	0,6	1 559
	1912	13	17 871	2042	10,3	1 375
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 2392 = 13,4 %	—	—	+ 184 = 13,4 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	13	28 625	220	0,8	2 202
	1912	13	29 243	9691	24,9	2 249
Gegen das Vorjahr	—	—	— 618 = 2,1 %	—	—	— 47 = 2,1 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	150 813	510	—	11 600
	1912	—	155 670	20625	—	11 975
gegen das Vorjahr	—	—	— 4 857 = 3,1 %	—	—	— 375 = 3,1 %

— **Eisenbahnunfall auf der Strecke Waldenburg-Altwasser.** Auf dem Güterbahnhofe in Waldenburg (Schlesien) löste sich infolge Sturmes ein leerer Kohlenwagen los und trieb die Strecke Waldenburg-Altwasser entlang. Bei dem Bahnübergange von Neu-Weißstein kam ein elektrischer Wagenzug mit Arbeitern über die Gleise der Staatsbahn. Der leere Wagen fuhr in beide Wagen hinein. Alle Wagen wurden völlig zertrümmert. Vierzehn Personen wurden mehr oder weniger schwer verletzt.

— **Notstandstarife.** Die Berliner Handelskammer hat an den Deutschen Handelstag auf seine Anfrage vom 18. August folgendes Antwortschreiben vom 18. d. M. gerichtet:

„Die wirtschaftlichen Verhältnisse, unter denen die Gewährung eines Frachtnachlasses zur Abwehr oder zur Milderung einer Notlage in Betracht kommen kann, sind so verschiedenartige, daß wir es nicht für zweckmäßig halten, nach den besonderen Umständen und Wirkungen des einen im Herbst 1911 eingeführten Tarifs grundsätzlich die Frage entscheiden zu wollen, ob Notstandstarife an sich empfehlenswert und nützlich sind. Wir sehen daher davon ab, auf die im Rundschreiben vom 18. August d. J. gestellten Einzelfragen näher einzugehen und beschränken uns darauf, unsere Stellung zur Frage im allgemeinen wie folgt darzulegen.

So vorteilhaft die bisher von der Eisenbahnverwaltung gewährten Notstandstarife für diejenigen Verkehrskreise, deren Unterstützung sie dienen sollten, auch gewirkt haben, so zeitigen sie doch fast immer eine Reihe nachteiliger Nebenwirkungen. Sie verschieben die natürlichen Grenzen der Bezugs- und Absatzgebiete, wie die geographische Lage und die wirtschaftlichen Verhältnisse sie geschaffen haben, zum Vorteil des einen und zum Nachteil des andern. Die plötzliche und starke Ermäßigung der Beförderungskosten ändert die Grundlage langfristiger Lieferungsverträge und führt so nicht selten zu Meinungsverschiedenheiten zwischen den Parteien. Die als Folge der Notstandstarife weiterhin fast regelmäßig zu beobachtende Ablenkung größerer Transportmengen von dem Wasserwege auf die Eisenbahn schädigt die Schiffahrt; es liegt aber im allgemeinen Interesse nicht weniger als in dem des Handels, eine unter gesunden wirtschaftlichen Bedingungen arbeitende Schiffahrt zu erhalten. Unter diesen Umständen sollte die Gewährung von Notstandstarifen nur dann in Frage gezogen werden, wenn ganz außergewöhnliche Verhältnisse vorliegen, wie sie etwa das gänzliche Versagen der Wasserstraßen, starke Mißernten oder ungewöhnliche Naturereignisse herbeiführen können. In jedem Falle müssen aber vorher alle in Betracht kommenden wirtschaftlichenVerhältnisse sorgsam abgewogen werden, und deshalb ist es unumgänglich nötig, vor der Einführung die Verkehrsbeteiligten durch ihre amtlichen Vertretungen, insbesondere also auch die Handelskammern, gutachtlich zu hören.

Wenn einmal die Verhältnisse die Einführung eines Notstandstarifs erfordern, so ist es auch geboten, seine Wirkung sobald als möglich eintreten zu lassen. Von einer längeren Übergangsfrist kann deshalb nicht die Rede sein; die Befragung der Verkehrsinteressenten läßt sich auch mit der notwendigen Beschleunigung vornehmen. Bei der Gelegenheit möchten wir jedoch empfehlen, daß ein gemeinsamer Einführungstermin vereinbart wird, falls sich einem von den preußisch-hessischen Staatsbahnen einzuführenden Notstandstarif andere deutsche Bahnen anschließen wollen. Da das bisher übliche Verfahren des allmählichen Anschlusses der übrigen Verwaltungen für den Handel mancherlei Schwierigkeiten mit sich bringt, sollte wenigstens für alle deutschen Staatseisenbahnen derselbe Einführungstag festgesetzt werden, falls dies ohne größere Verzögerung möglich ist.

Nach unserer Überzeugung haben die Notstandstarife des Jahres 1911 durchaus nützlich und segensreich gewirkt, denn es galt damals, nicht nur die verhängnisvollen Folgen einer fast das ganze Land umfassenden Mißernte auszugleichen, sondern auch die äußerst schädlichen Störungen zu mildern, welche das Versagen der Schiffahrt für unser Wirtschaftsleben mit sich brachte. Diese günstige Wirkung konnten jene Tarife aber auch nur ausüben, nachdem die Anwendungsbedingungen die neue Fassung vom 22. September 1911 erhalten hatten, die es dem Handel erst gestattete, die ermäßigten Frachtsätze zur Versorgung der notleidenden Bezirke ohne Beschränkung auszunutzen. Wir haben wiederholt Gelegenheit genommen, dafür einzutreten, daß die Anwendungsbedingungen von Notstandstarifen, die im Laufe der letzten 10 Jahre eingeführt worden sind, nach dieser Richtung erweitert werden. Als einen Erfolg dieser Bemühungen glauben wir es ansehen zu dürfen, wenn der Tarif vom 22. September 1911 eine Fassung erhalten hat, die

den Bedürfnissen des Handelsstandes entsprach, die aber auch mit dem im § 6 EVO. ausgesprochenen vornehmsten Grundsatz unseres Frachtrechtes und des deutschen Tarifsystems übereinstimmte, wonach alle Beteiligten in gleicher Weise an Tarifvergünstigungen teilnehmen sollen. Wir müssen es deshalb als unumgänglich notwendig bezeichnen, daß etwaigen künftigen Notstandstarifen dieselben Anwendungsbedingungen zugrunde gelegt werden.

Dem Vorschlage, an Stelle zeitweiliger Notstandstarife die Futtermitteltarife allgemein zu ermäßigen, können wir uns nicht anschließen. Die Mehrzahl aller Futtermittel, soweit sie aus Abfallstoffen bestehen, ist schon jetzt dem Spezialtarif III zugeteilt; eine Frachtermäßigung über diesen Tarif hinaus würde die unerwünschten, bisher aber nur vorübergehenden Folgen von Notstandstarifen namentlich hinsichtlich ihrer Einwirkung auf die Schiffahrt zu dauernden machen. Hierzu die Hand zu bieten, liegt keine Veranlassung vor, da der Futtermittelhandel wie die Verbraucher mit dem zurzeit bestehenden Tarifen auskommen können."

— **Zugverbindung zwischen Berlin und Stettin.** Von der Berliner Handelskammer wird mitgeteilt: Die Zugverbindung zwischen Berlin und Stettin ist in verschiedener Beziehung verbesserungsbedürftig; vor allem fehlt es in den späteren Abendstunden an einem schnellfahrenden Zuge von Stettin nach Berlin, denn der um 10^{25} Uhr von Stettin abgehende Personenzug 596 trifft so spät, um 1^{23} Uhr nachts, in Berlin ein, daß es für die Mehrzahl der Reisenden, insbesondere für die in den Vororten wohnenden, äußerst unbequem ist, nach Hause zu gelangen. Die Berliner Handelskammer hat deshalb beim Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, es möchte vom nächsten Sommerfahrplan an ein zwischen 10 und 10^{20} abends in Stettin abgehender Eilzug neu eingelegt werden, der in Berlin gegen Mitternacht eintrifft. Als Gegenzug würde der jetzt nur im Sommer verkehrende Eilzug 27 (ab Berlin 7.10 früh, an Stettin 9.15) während des ganzen Jahres zu fahren sein. Ferner wurde angeregt, in den um 7^{35} Uhr abens von Berlin abfahrenden D-Zug 25 künftig einen Speisewagen einzustellen und schließlich noch um eine Verkürzung der Fahrzeit der zwischen Berlin und Stettin verkehrenden Eil- und Schnellzüge gebeten.

— **Fürsorge für Wöchnerinnen.** Die „Eisenbahn" schreibt: Eine segensreiche Einrichtung auf dem Gebiete der Wohlfahrtspflege, die in weiteren Kreisen der Eisenbahner bekannt zu werden verdient und in geeigneten Fällen zur Nachahmung empfohlen werden kann, hat der Staatseisenbahnverein Opladen geschaffen. Sie besteht im wesentlichen darin, daß die Ortsgruppe des Vaterländischen Frauenvereins Opladen gegen Zahlung einer Unterstützung die Wochenfürsorge bei Frauen von Mitgliedern des Eisenbahnvereins übernimmt. Die Höhe der Unterstützung wird jährlich nach Übereinkunft mit dem Vaterländischen Frauenverein festgesetzt und vom Eisenbahnverein in zwei Raten, am 1. Januar und 1. Juli jeden Jahres, gezahlt. Im letzten wie im laufenden Jahre wurden dem Frauenverein je 300 ℳ überwiesen. Mitglieder, welche bei der Niederkunft ihrer Ehefrau die Hilfe des Vaterländischen Frauenvereins in Anspruch nehmen wollen, zahlen an Pflegekosten für den Pflegetag 50 ₰, diese Zahlung kann auf einmal oder auch in Raten erfolgen. Wie in den grundlegenden Beschlüssen ausdrücklich betont wurde, soll es vermieden werden, die Kosten der Pflege ganz aus Vereinsmitteln zu bestreiten, einmal, um den Begriff des Almosens auszuschalten, dann aber auch, um das Verantwortlichkeitsgefühl des Familienvaters zu stärken und seine Pflicht, für die Seinen zu sorgen, nicht in Vergessenheit geraten zu lassen. Liegen besonders dürftige Verhältnisse vor, so wird nach Übereinkunft der beteiligten Vorstände die Pflege auch unentgeltlich ausgeführt. Doch ist dieser Fall bis heute noch nicht eingetreten. Die Pflege erstreckt sich in der Regel auf die Dauer von 9 Tagen, sie umfaßt die Sorge für die Führung des Haushalts sowie die Pflege und Wartung der Wöchnerin.

Die Zahl der Pflegefälle betrug im zweiten Halbjahr 1912: 7. im ersten Halbjahr 1913: 17. In den Kreisen der Mitglieder erfreut sich die neue Einrichtung des größten Beifalls und trägt, wie rückhaltlos anerkannt wird, dazu bei, das Vertrauen zu dem Wirken des Eisenbahnvereins im allgemeinen zu heben und zu stärken.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Lerch, bisher in Paderborn, zur Eisenbahndirektion nach Cassel und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Emmelius, bisher in Crefeld-Oppum, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Breslau. — Zur Staatseisenbahnverwaltung sind unter Ernennung zu Regierungsassessoren dauernd übernommen: Die seitherigen Gerichtsassessoren Lange in Breslau, Dr. Güldenpenning in Berlin, Dr. Tschierschky in Breslau, Dr. Woycziechowski in Berlin, Dr. v. Renesse in Hannover, jetzt in Saarbrücken, und Dr. Schunck in Cöln.

Österreich.

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Einnahmen für den Monat September d. J. insgesamt 71 139,600 Kr., das ist um 2 053 523 Kr. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Aus dem Personenverkehre stammt infolge günstiger Witterung sowie größerer Militärtransporte eine Mehreinnahme von 607 256 Kronen, aus dem Güterverkehre eine solche von 1 446 267 Kr., wobei in Betracht kommt, daß die sonst im September bereits im Gange befindliche Rübenernte diesmal ziemlich verspätet einsetzte. Vom 1. Januar bis 30. September 1913 betrugen die nach der endgültigen Ermittlung bis einschließlich Juni 1913 richtiggestellten Gesamteinnahmen 590 149 100 Kr., das ist um 8 981 244 Kronen mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

Auf der Wiener Stadtbahn zeigen die Verkehrseinnahmen im September nach der vorläufigen Ermittlung gegenüber dem endgültig ermittelten Erfolg des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr einen Mehrerfolg von 11 845 Kr., im Güterverkehr dagegen einen Ausfall von 2034 Kr. Vom 1. Januar bis 30. September betrugen die Einnahmen 5 524 100 Kr., das ist um 134 403 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Eisenbahndirektorenkonferenz.** Am 16. Oktober wurde in Riva die österreichisch-ungarische Eisenbahndirektorenkonferenz abgehalten. Im Anschluß daran fand bei herrlichem Wetter ein Ausflug auf den Gardasee statt. Während des gemeinsamen Mahles, das in Gardone-Riviera eingenommen wurde, begrüßte namens der geschäftsführenden Eisenbahnverwaltung der Generaldirektor der Südbahn, Sektionschef Dr. Ritter v. Weeber, in herzlichen Worten die Konferenzteilnehmer. In ihrem Namen dankte der Direktionspräsident der ungarischen Staatseisenbahnen, v. Marx, und führte hierbei aus, daß auf die Erhaltung des einheitlichen Südbahnnetzes, das als solches den Interessen beider Staatsgebiete der Monarchie wertvolle Dienste geleistet hat und auch für die Folge zu leisten berufen und befähigt sei, großes Gewicht gelegt werden müsse.

— **Errichtung einer Betriebsdirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn in Teschen.** In Durchführung des auf Grund der Vereinbarungen zwischen der österreichischen Regierung und der Kaschau-Oderberger Eisenbahn abgeschlossenen Übereinkommens hat der von der Verwaltung vorgelegte Entwurf einer Geschäftsordnung für die in Teschen zu errichtende Betriebsdirektion (s. Nr. 63 S. 987 d. Ztg.) Mitte Oktober die formelle Genehmigung des Eisenbahnministeriums gefunden.

Nach dieser Geschäftsordnung ist die Betriebsdirektion in Teschen mit der Betriebsführung der auf österreichischem Gebiet liegenden Strecke der Kaschau-Oderberger Eisenbahn betraut. An der Spitze der Betriebsdirektion steht ein mit der gesellschaftlichen Prokura ausgestatteter Betriebsdirektor, der österreichischer Staatsbürger sein muß.

Der Betriebsdirektor vertritt im Rahmen der für die Betriebsdirektion erlassenen Geschäftsordnung die Gesellschaft in Österreich gegenüber der Regierung, den Gerichten und Behörden, den Transportunternehmungen, Korporationen und dem Publikum und versieht den Dienst auf der österreichischen Strecke mit dem ihm unterstehenden Personal. Der Betriebsdirektor trägt die Verantwortung dafür, daß auf dieser Strecke der Eisenbahnbetrieb den bestehenden und künftigen Gesetzen, Instruktionen und Vorschriften, insbesondere aber den Bestimmungen der Betriebsordnung sowie den im Interesse der Betriebssicherheit erlassenen Verordnungen entsprechend geführt und abgewickelt werde. Insbesondere ist der Betriebsdirektion in kommerziellen Angelegenheiten eine weitgehende Selbständigkeit eingeräumt.

Zur Durchführung der Aufgaben der Betriebsdirektion werden bei ihr vier Abteilungen gebildet, und zwar: 1. für allgemeine Verwaltungs- und finanzielle Angelegenheiten; 2. für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst; 3. für Bau- und Bahnerhaltung; 4. für Maschinenwesen.

Die Betriebsdirektion in Teschen wird demnächst ins Leben treten.

— **Südbahn.** In den letzten Tagen hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden, in welcher über die mit der Regierung und den Vertretern der französischen Prioritätenbesitzer getroffenen Vereinbarungen Bericht erstattet wurde. Zwei Verwaltungsräte der Südbahn haben sich nach Paris begeben, um mit den Vertretern der französischen Regierung und der dortigen Prioritätenbesitzer Fühlung zu nehmen. Im Vordergrunde der Beratung werden in Paris die Kote- und Stempelfragen stehen, die einen Bestandteil der neuen Anordnung bilden.

— **Bosnisch-Dalmatinische Eisenbahnverbindung.** Die Eröffnung der Likaner Eisenbahn ist in vier Abschnitten im Laufe von drei bis vier Jahren geplant. Der erste Teil wäre die Linie Ogulin-Plaski, der zweite die Linie Plaski-Vrhovine, der dritte die Linie Vrhovine-Gracac-dalmatinische Landesgrenze. Zurzeit sind an dieser Strecke über 5000 Arbeiter beschäftigt. Jüngst wurden zwei Nachtragsbegehungen abgehalten, infolge deren die Eisenbahnlinie einige Abänderungen erfahren wird. Zwischen den Stationen Plaski und Studenci wurde eine neue Linienführung festgestellt. Die Stationen dieser Linie sind: Plaski (Wasserstation), Plavcadraga, Blata, Jesenic (Wasserstation), Javornik, Rudopolje, Vrhovine, Zaluznica, Sinac, Ramljani, Levce, Janjce, Studenci. Durch die neue Linienführung wird eine Streckenkürzung von 5,8 km erreicht. Vor der Station Vrhovine wird ein Tunnel mit einer Länge von 2240 m erbaut werden. Die Strecke führt übrigens zwischen den Stationen Plaski und Studenci durch acht Tunnel, deren Länge zwischen 35 und 322 m wechselt. Die Station Zrmanje, die von der dalmatinischen Grenze in einer Entfernung von nahezu 22 km geplant wurde, wird südlicher, 1½ km näher zur Grenze verlegt, so zwar, daß die Entfernung der Station von dem Grenztunnel 20½ km und von der Betriebswechselstation Ocestevo der österreichischen Anschlußlinie Knin-Landesgrenze 29 km betragen wird. In der Station Gracac, die von der Grenze beiläufig 42 km entfernt liegt, wird eine größere Heizhausanlage und eine Reparaturwerkstätte errichtet.

— **Ausgestaltung des Eisenbahnbildungswesens.** Die günstigen Erfolge der bei den Staatsbehörden Linz, Prag und Lemberg probeweise errichteten Eisenbahnfachkurse, die zur Heranbildung von Beamtenanwärtern für den sogenannten mittleren Eisenbahndienst geschaffen wurden und denen, die die Mittelschulen erledigt haben, offenstehen, haben das Eisenbahnministerium veranlaßt, diese Kurse und ihren Lehrplan nun, insbesondere auch nach der praktischen Seite hin, weiter auszugestalten. Demgemäß wurde für das Schuljahr 1913/14, das von Oktober bis Juli dauert, ein neuer Lehrplan für die Eisenbahnfachkurse ausgearbeitet, der zur Bewältigung des umfangreichen Lehrstoffes in drei zeitlich aufeinanderfolgende Abschnitte systematisch gegliedert ist. In dem neuen Lehrplan ist das Schwergewicht darauf gelegt, daß die theoretische Ausbildung entsprechend dem dienstlichen Bedürfnisse durch eine praktische Unterweisung auf den Bahnhöfen, auf der Strecke usw. ergänzt werde, um dadurch aus den Fachkursen ein für den schwierigen Eisenbahndienst nach jeder Richtung gründlich vorgebildetes Personal zu gewinnen. Dem Besuch der Kurse reiht sich zur Festigung der theoretischen Ausbildung eine genau geregelte praktische Schulung der Hörer auf der Station an, wo sie in alle Zweige des Verkehrsdienstes, vom Verschieber- und Weichenwärterdienst angefangen, durch eigene Ausübung unter Anleitung erfahrener Bediensteter eingeführt werden. Nach Ablegung der praktischen Verkehrsprüfung werden diese Beamtenanwärter zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes ermächtigt. Eine weitere Ausgestaltung erfährt das Eisenbahnbildungswesen durch die Errichtung von Bahnmeisterschulen bei den Direktionen Krakau, Pilsen, Villach und Wien, die mit 1. Dezember d. J. ihre Tätigkeit beginnen werden. Diese Schulen sind bestimmt, aus den „Zertifikatisten“ der technischen Truppen sowie aus denen, die niedere Gewerbeschulen erledigt haben, Bahnmeister heranzubilden, denen ja in erster Linie die für die Betriebssicherheit besonders wichtige Überwachung des Bauzustandes der Strecke obliegt. Nach einer sechsmonatigen Schulzeit werden die Anwärter durch vier Monate bei einer Bahnerhaltungs-Sektion eingeteilt, um den praktischen Dienst kennen zu lernen und sich auf die abzulegende Fachprüfung vorzubereiten. Das Eisenbahnministerium hat ferner bereits Vorarbeiten eingeleitet, um Einrichtungen für eine sachgemäße fachliche Ausbildung der im Staatsbahndienste verwendeten Anwärter zu schaffen, die eine Hochschule besucht haben. Auch besteht die Absicht, für eine bessere Vorschulung einzelner besonders wichtiger Klassen des sogenannten niederen Dienstes Vorsorge zu treffen. Schon die fast ausnahmslos guten Erfahrungen, die mit den Probekursen gemacht wurden, berechtigen zu der Erwartung, daß die jetzt in umfassender Weise in Angriff genommene systematische Regelung des Fachbildungswesens in der Zukunft noch wesentlich bessere Erfolge ergeben und für die zweckmäßige Abwicklung des Dienstes wesentliche Vorteile zur Folge haben wird.

— **Kurs über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen.** Wie alljährlich, wird auch in diesem Winterhalbjahr im Wiener Kaufmännischen Verein ein Kurs über kommerzielles Eisenbahn- und Tarifwesen gelesen. Zweck des Kurses ist die Einführung in das Reglement- und Tarifwesen der in- und ausländischen Eisenbahnen. Der Kurs besteht aus zwei Abteilungen, von welchen die Abteilung A (Inland) sechs Monate, die Abteilung B (Ausland) drei Monate dauert. Die Vorlesungen haben am 1. Oktober begonnen.

— **Erholungsheim für Eisenbahnbedienstete in Abbazia.** Auf Grund eines vom Eisenbahnministerium mit dem Vereine „Kinder-Erholungsheim an der österreichischen Riviera“ geschlossenen Abkommens werden auch in den kommenden Wintermonaten hundert erholungsbedürftige Eisenbahnbedienstete aller Klassen in der Villa „Miramar“ bei Abbazia, dem Heim des genannten Vereines, auf Kosten der Staatsbahnverwaltung unentgeltlich Unterkunft, volle Verpflegung und ärztliche Behandlung finden. Die erste Gruppe dieser Bediensteten wird am 22. Oktober im Heim eintreffen.

Ungarn.

— **Werkstättenbauten der ungarischen Staatsbahnen.** Die ungarischen Staatsbahnen hatten schon im Jahre 1910 einen Plan für Werkstättenerweiterungen und Neubauten ausgearbeitet. Dieser steht in engem Zusammenhange mit dem der Fahrbetriebsmittelbeschaffung. Von diesen Arbeiten wurden bisher die folgenden ausgeführt: 1. die Erweiterung der Wagenreparaturwerkstätte in Debreczen mit 40 Ständen, mit der gleichzeitigen Vergrößerung der Räder- und Federschmiedewerkstätte und der Schreinerei; 2. die Erweiterung der Wagenwerkstätte in Miskolcz mit 40 Ständen, Bau einer neuen Schlosser-, Tapezierer, und Schreinerwerkstätte; 3. die Erweiterung der Werkstätte in Temesvár und Zágráb (Agram) mit je 40 Wagenständen, Bau je einer neuen Lackierer-, Schreiner- und Klempnerwerkstätte und einer Holzbearbeitungswerkstatt. In Temesvár wurde außerdem eine neue Kesselschmiede und eine Kupferschmiede gebaut. In Zágráb ist auch die Lokomotivwerkstatt mit 12 Ständen vergrößert worden. In beiden Werkstätten mußten auch die Kraftzentralen umgebaut werden. In Temesávr wurden 4 Wasserröhrenkessel mit selbsttätiger (Pluto-Stoker) Feuerung und 2 mit Generatoren direkt gekuppelte Dampfmaschinen zu je 500 PS aufgestellt. In Zágráb sind zu demselben Zwecke zwei liegende (Liezenmeyer) Ölmotoren mit je 300 PS beschafft worden. Die Generatoren liefern Drehstrom von 500 Volt; 4. der Bau einer Kessel- und Kupferschmiede in Sátoraljaujhely, die Erweiterung der Schmiede und ein Neubau der Räder- und Federschmiede und Kraftzentrale. In der letzteren wurden 2 stehende Ölmotoren (System Sulzer-Diesel) zu je 200 PS aufgestellt, die mit Generatoren direkt gekuppelt sind.

In den genannten Kraftzentralen ist Tag- und Nachtbetrieb, da sie nicht nur den Kraftverbrauch der Werkstätte decken, sondern auch den elektrischen Strom zur Beleuchtung der Stationen, Heizhäuser, Rangierbahnhöfe usw. liefern. Die Werkstätten wurden den Erweiterungen gemäß auch mit entsprechenden maschinellen Ausrüstungen versehen.

Wegen Mangel an Verkehrs- und Filial-Werkstätten mußten bisher die Fabriksbetriebsmittel auch zu Beseitigung kleinerer Fehler in die Hauptwerkstatt gestellt werden. Um diesem Übel abzuhelfen, wurden in den letzten zwei Jahren 22 Verkehrs- und Nebenwerkstätten neu erbaut und entsprechend eingerichtet. Zur feuersicheren Aufbewahrung der Gußmodelle wurde in der nördlichen Hauptwerkstätte in Budapest ein einstöckiges Modellager aus Eisenbeton gebaut.

— **Eisenbahner-Waisenhaus.** Wie bereits mitgeteilt, ist das erste Eisenbahner-Waisenhaus in Ungarn am 10. August l. J. in Küszeg (Güns) seiner Bestimmung übergeben worden. Es wurde von dem ungarischen Eisenbahner-Landesverband errichtet, teils aus dem Ertrage der seit Schaffung dieses Verbandes eifrig betriebenen wohltätigen Sammlungen, teils aus den Zuschüssen der einzelnen Eisenbahnverwaltungen. Die Baukosten betragen rund 500 000 Kr., zu welchen Kosten die ungarischen Staatseisenbahnen einen Beitrag von 150 000 Kr., die ungarischen Privatbahnen einen Beitrag von 20 000 Kr. und die Stadt Köczeg (Güns) einen von 65 000 Kr. leisteten. Zu den Erhaltungskosten leisten die Privatbahnen einen jährlichen Beitrag von 5000 und die ungarischen Staatseisenbahnen einen jährlichen Zuschuß von 30 000 Kr. Auf Anordnung des Handelsministers werden auch die bei der Versteigerung von zurückgebliebenen Gegenständen vereinnahmten Beträge, jährlich bei 10 000 Kr., zu diesem wohltätigen Zweck verwendet. Die ungarische Regierung hat jedoch behufs Sicherung des ewigen Bestandes dieses Waisenhauses die Bedingung gestellt, daß, falls der Eisenbahner-Landesverband die Waisenkinder nicht erhalten könnte oder wollte, das ganze Waisenhaus samt seiner ganzen Ausrüstung ohne jedwede Gegenleistung unentgeltlich in den Besitz der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen übergeht, welche dann das Waisenhaus hinkünftig immer aufrecht zu erhalten haben. Das mächtige, zweistöckige Gebäude, in welchem die Waisenkinder untergebracht sind, bietet gegenwärtig Raum für 120 Pfleglinge, deren Zahl nach Tunlichkeit auf 180 erhöht werden kann. Die Pläne des Gebäudes wurden auf Grund der bei deutschen Waisenhäusern gemachten einschlägigen Studien verfertigt, und wurde der Bau mit Zuhilfenahme aller pädagogischen und gesundheitlichen Mittel aufgeführt, so zwar, daß

dieses Waisenhaus füglich als eine Musteranstalt betrachtet werden kann. Das Gebäude besteht aus zwei gleichen Abteilungen, abgesondert für Knaben und Mädchen. In den Schlafsälen ist für je ein Kind 20 Kubikmeter, in den übrigen Sälen 10 Kubikmeter Luft berechnet. Für Reinigungszwecke dienen zwei Baderäume, zwei Wannenbäder, ein Fußwaschverließ und vier Waschsäle. Jedes Kind hat seine eigene Waschstelle und seinen Kleiderkasten. In einem Schlafsaal sind 30 Kinder untergebracht. Die Fußböden sind mit einer lückenfreien Umhüllung versehen. Die Rohrleitung für kaltes und warmes Wasser ist frei auf den Wänden geführt, die Leitungen für das elektrische Licht und für den Fernsprecher ist in Bergmann-Röhren untergebracht. Laut der Waisenhaus-Ordnung können Kinder vor dem 6. Lebensjahre nicht aufgenommen werden. Die Aufnahme wird durch einen Ausschuß, bestehend aus den Vertretern der einzelnen Bahnverwaltungen und dem Landesverbandsvorstand, bewerkstelligt. Die Knaben werden der Regel nach bis zu ihrem 14., die Mädchen bis zum 17. Jahre behufs Beendigung der vier Mittelschulklassen in der Anstalt behalten. Die Knaben werden nach Beendigung der Schulen — da laut der Dienstordnung der Eisenbahnen eine Aufnahme zum Eisenbahndienst vor dem 18. Lebensjahre nicht möglich ist — für ein Gewerbe oder für das Handelsfach ausgebildet. Die Erziehung der Mädchen ist hauptsächlich von dem Bestreben geleitet, sie zu tüchtigen Hausfrauen heranzubilden. Die Pfleglinge mit besonders hervorragender Begabung verbleiben jedoch über die besagte Altersgrenze in der Anstalt und werden für eine wissenschaftliche Laufbahn ausgebildet. Für die entsprechende Unterbringung der Pfleglinge sorgt der Eisenbahner-Landesverband. Laut dem Kostenvoranschlag kostet die Erhaltung eines Pfleglings jährlich rd. 630 Kr.

Übrige europäische Länder.

— Die Lage des belgischen Eisenmarktes. Von dieser bringt die „Köln. Ztg." folgendes wenig erfreuliche Bild: Während der letzten Wochen hat der Eisenmarkt eine ungewöhnlich starke Verschlechterung der Preislage und des Beschäftigungsgrades erfahren. Nachdem man bereits im September bezüglich des diesjährigen Herbstgeschäfts schlimme Ahnungen gehabt hatte, haben sich die Befürchtungen im bisherigen Verlauf des Oktobers, wo das Herbstgeschäft seinen Höhepunkt haben sollte, als nur allzu berechtigt erwiesen. Die Verbraucher fuhren in beinahe noch verstärktem Umfang fort, ihren Bedarf nach Möglichkeit zu beschränken und nur geringe Posten in Auftrag zu geben, wobei man nicht ohne Erfolg versuchte, die bisher bereits niedrigen Preise weiter zu drücken. Das war natürlich nur möglich, weil die Werke für die bereits im September fast erschöpften Auftragsbestände seither nur volltsändig unzureichende Arbeit hereinnehmen konnten, so daß der Zwang, Beschäftigung um jeden Preis zu suchen, immer größer wurde. Verschärft wurde der Preisrückgang durch den ausnehmend starken Wettbewerb der deutschen Werke, der, nachdem er in der zweiten Augusthälfte zum ersten Male in dieser Weise für Bleche festzustellen war, seit Mitte des Septembers in gleichem Umfang am Ausfuhrmarkt auch für Stabeisen und Bandeisen anhält. In der Hauptsache augenscheinlich nur darauf bedacht, den Umfang seiner Inanspruchnahme nicht zu verringern, sondern zur Verminderung der Selbstkosten möglichst viele Ausfuhraufträge hereinzunehmen, ist der deutsche Wettbewerb seit einigen Wochen sogar am belgischen Inlandsmarkt festzustellen gewesen, so daß für Stabeisen, Bandeisen und Drahterzeugnisse die Preise sehr erheblich heruntergesetzt werden mußten. Die allgemeinen Geschäftsverhältnisse haben sich deshalb für die belgischen Eisenwerke abermals erneut wesentlich verschlechtert, da selbst der Verkauf am Inlandsmarkt zu den heutigen Preisen kaum einen Verdienst zuläßt. Da sich auch das Ausfuhrgeschäft äußerst schwer gestaltet und neue Aufträge, namentlich aus Ostasien, nur unter fortgesetzten weiteren Preiszugeständnissen zu erhalten sind, was die Verkaufssätze bereits stark unter den Selbstkostensatz gebracht hat, so beginnt die allgemeine Lage in der belgischen Eisenindustrie tatsächlich kritisch zu werden. . . . .

— Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen. Über den heutigen Stand der Frage der Ostalpenbahn erläßt der Bundesrat folgende amtliche Mitteilung: „Durch einen Teil der Presse geht eine Notiz, in welcher berichtet wird, welche Stellung angeblich die Mitglieder des Bundesrates zum Durchstich der Ostalpen einnehmen. Vier Mitglieder, heißt es, seien geneigt, gegen die Erteilung einer Konzession an eine Privatgesellschaft Stellung zu nehmen. Ein anderes Mitglied des Rates möchte die Konzession verweigern, schlage aber vor, in dem etwa zu fassenden Beschlusse dem Splügen den Vorzug zu geben und den Zeitpunkt für den Beginn der Tunnelarbeiten zu bestimmen. Zwei weitere Mitglieder wären allenfalls bereit, ebenfalls einem Beschlusse zuzustimmen, der die Schweizerischen Bundesbahnen mit dem Bau der Ostalpenbahn beauftragen würde; aber wegen der Gefahr des Referendums seien sie der Meinung, man solle die Konzession erteilen. Demgegenüber ist festzustellen, daß diese Angaben den Tatsachen keineswegs entsprechen. Die Mitglieder des Bundesrates hatten bis zur Stunde keine Veranlassung, zur Frage der Ostalpenbahn Stellung zu nehmen. Sie werden dies tun, wenn der Bericht des Eisenbahndepartements dem Bundesrate vorliegen wird. Der Umstand, daß dies zurzeit noch nicht geschehen ist, beruhte auf Erwägungen, mit denen der Bundesrat vollständig einverstanden ist. Die Arbeiten zur Bereitstellung des Geschäftes sind im vollen Gange, nachdem unnmehr eine andere wichtige Angelegenheit in der Hauptsache ihre Erledigung gefunden hat.

Die Betriebsergebnisse der schweizerischen Bundesbahnen weisen für den Monat September nach an Betriebseinnahmen: Personenverkehr 8 019 000 Fr. (gleicher Monat des Vorjahres 7 858 348), Güterverkehr 10 267 000 Fr. (10 258 889), verschiedene Einnahmen 359 000 Fr. (539 726), Einnahmen im ganzen 18 465 000 Fr. (18 656 955), an Betriebsausgaben 11 513 000 Fr. (10 857 175), somit Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben 7 132 000 Fr. (7 799 779). Die Monate Januar bis und mit September ergaben: Betriebseinnahmen im ganzen 157 923 586 Fr. (154 082 139), mehr 3 841 447, Betriebsausgaben 99 231 619 Fr. (95 287 969), mehr 3 943 650, Betriebsüberschuß 58 691 967 (58 794 170), somit weniger 102 203 Franken. Die Zahl der beförderten Personen war 69 387 163 (66 539 849), mehr 2 847 314, die Zahl der beförderten Tonnen 10 843 465 (10 894 184), weniger 50 719.

Der Bau der Bodensee-Toggenburgbahn kostete gegen neun Millionen Franken mehr als vorgesehen war, indem der Kostenvoranschlag 27 862 000 Fr. betrug, die wirklichen Bauausgaben aber 36 679 270 Fr. (vergl. Nr. 40 dieser Zeitung, Seite 663). Nachdem es gelungen ist, die von den Kantonen St. Gallen und Thurgau und den beteiligten Gemeinden erwarteten Beihilfen zu beschaffen, ist die Aktionärversammlung auf den 25. Oktober einberufen, um von der Nachdeckung Kenntnis zu nehmen und die bezügliche Statutenänderung zu beschließen.

Der Verkehr auf der durch Dammbruch zerstörten Strecke der Linie Bellinzona-Locarno der Gotthardbahn (vergl. Nr. 81 S. 1262 d. Ztg.) ist am 13. Oktober nachmittags für Personen- und Güterverkehr in vollem Umfang wieder aufgenommen worden. Die drei zerstörten Strecken sind ungefähr 600 m lang. Während der Sachschaden sehr bedeutend war (er wird vorerst auf 600 000 Fr. geschätzt), sind die Personenverluste geringere, als in den ersten Berichten gemeldet wurde. Getötet wurde nur der Lokomotivführer und ein Postbeamter, die Verletzungen der übrigen Mitfahrenden waren nicht erheblich. — Der Verkehr auf der Hauptlinie der Gotthardbahn ist fortwährend ein sehr lebhafter. Die Schnell- und Expreßzüge sind überaus stark besetzt, so daß fast täglich Ergänzungszüge eingelegt werden müssen. Auch der Gütertransport stellt große Anforderungen an die Bahn. Kürzlich mußten auf der Strecke Goldau-Erstfeld zehn Sondergüterzüge ausgeführt werden, neben den täglichen Eilgüterzügen. Das Erfreuliche dabei ist, bemerkt das „Luzerner Tagblatt", daß dieser rege Verkehr nach beiden Richtungen, nach dem Süden sowohl als nach dem Norden, in zunehmendem Kurse sich bewegt. Demnächst werden neue, überaus leistungsfähige, schwere Güterzugmaschinen in Dienst gestellt, mit denen die schwersten Güterzüge mit Beschleunigung durch den Berg geführt werden können. Eine wesentliche Rolle in diesem Verkehr spielt gegenwärtig die Obstausfuhr aus Italien.

Dem Bundesrate ist ein Konzessionsbegehren für eine neue Zufahrt zum Gotthard durch den Bau einer linksufrigen Vierwaldstätterseebahn eingereicht worden; Verfasser des Projektes ist Dr. Dietler, gewesener Direktionspräsident der Gotthardbahn. Als Hauptvorteil der „Linksufrigen" wird die Verkürzung der Strecke Luzern-Altdorf um 14 km für eine Strecke von 40 km hervorgehoben. Dies wird durch den Hinweis verdeutlicht, daß beispielsweise der Schnellzug 66, der die Strecke Luzern-Meggen-Altdorf in 61 Minuten zurücklegt, für die linksufrige Strecke Luzern-Stans-Altdorf nur 30½ Minuten brauchen würde. Die neue Bahn würde — gleich der Brünigbahn — über Horw nach Hergiswil geführt, von dort teilweise im Lopperberg zum Acheregg bei Stansstaad, wo sie ans andere Ufer übersetzt, um 1 km nördlich von Stans über Buochs wieder in Beckenried ans Seegestade zu gelangen, an dem der Seelisberger Tunnel das größte Kunstbauwerk darstellt. Bei Seedorf-Altdorf die Reuß überschreitend, würde sie in Altdorf in die alte Linie der Gotthardbahn einmünden. Der Kostenvoranschlag sieht eine Bausumme von 26 Millionen Franken vor, wobei die Linie bis Beckenried einspurig, bis Altdorf zweispurig angelegt würde. Diese Linie wäre eine Verbesserung der direkten Linie Basel-Luzern-Gotthard-Chiasso, deren Stellung durch den Bau des Hauenstein-Basistunnels so wie so verstärkt wird.

Die Haltung der betroffenen Kantone ist verschieden. Der Kanton Obwalden verhält sich eher ablehnend. Der Kanton Schwyz hätte eine Beeinträchtigung der Bedeutung von Arth-

Goldau zu gewärtigen. Für die Linie Schaffhausen-Bodensee-Zürich-Zug-Gotthard würde der Vereinigungspunkt mit der Linie Basel-Hauenstein-Luzern-Gotthard von Arth-Goldau weg nach Altdorf verlegt. Es wird Sache näherer Untersuchung sein, festzustellen, ob die für die Gotthardlinie zu erwartenden Vorteile im richtigen Verhältnis zum großen Kostenaufwand stehen.

Am 7. Oktober ist die Schynige Platte Bahn im Berner Oberland versuchsweise elektrisch betrieben worden; mit Beginn des Sommerdienstes wird somit der Dampfbetrieb durch elektrischen ersetzt werden. Auch die Berner Oberlandbahnen werden in kürzerer Zeit zum elektrischen Betrieb übergehen. — Während das linke Ufer des Thunersees durch die vollspurige Thunerseebahn bedient wird, die nunmehr mit der Lötschbergbahn verschmolzen ist, wird das rechte Ufer eine elektrische Schmalspurbahn von Thun nach Interlaken erhalten. Deren Teilstrecken Thun-Steffisburg und Thun-Oberhofen sind am 10. Oktober dem Betriebe übergeben worden. — Der Kampf zwischen den Anhängern der Splügenbahn und der Greinabahn wird wieder lebhafter, nachdem die Frage der Ostalpenbahn die Bundesbehörden demnächst ernstlich beschäftigen wird. Auf den 12. Oktober war eine Volksversammlung nach Truns einberufen worden, die nach Anhörung eines Berichtes und nach erfolgter Aussprache beschlossen hat: Die 1200 Mann zählende Volksversammlung, abgehalten in Truns, begrüßt einstimmig den Bau der Greinabahn und spricht ihre Freude darüber aus, daß die politischen und ökonomischen Interessen des Vaterlandes mit den wichtigsten Lebensinteressen der Surselva zusammenfallen. Die Splügenfreunde beklagen sich lebhaft über diese Stellungnahme eines Teiles des Kantons Graubünden.

— **Betriebsergebnisse finnischer Bahnen.** Die Betriebszahl der finnischen Staatseisenbahnen, welche im Jahre 1908 mit 87,5 % ihren Höchstpunkt erreicht hatte, ist seither ständig gefallen und hat für das Jahr 1912 bei 53 460 000 Finmark Einnahmen und 38 579 000 Ausgaben die Zahl 72,25 erreicht. Im Jahre 1910 hatte die Betriebszahl noch etwa 82,5, im Jahre 1911 dagegen 73,4 betragen. (Dieses außerordentliche Fallen der Betriebszahl steht in Übereinstimmnug mit den Ergebnissen der russischen Bahnen. Die Betriebszahlen für 1909 bis 1911 betrugen hier 73,73, 67,49 bezw. 61,54 und unter Einrechnung des asiatischen Netzes gar nur 68,68, 63,17 bezw. 57,56.) S.

— **Die Eisenbahnpolitik des russischen Finanzministeriums.** Das „Rigaer Börsenblatt“ hat Gelegenheit gehabt, einen Einblick in die Begründung zum Etat des Eisenbahndepartements für 1914 zu erhalten und hierbei diesem Berichte verschiedene interessante Angaben zu entnehmen, die die Politik des Finanzministeriums auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens kennzeichnen. Der Finanzminister erklärt in der Einleitung, daß im Bericht zum erstenmal seit Bestehen der Duma eine genaue Übersicht über den Stand der Privatbahnen gegeben wird.

Nach den Angaben der Begründung verbessert sich der Stand der Privatbahnen seit 1909 ganz regelmäßig, wie sich das auch aus dem Anwachsen des Gewinnanteils des Fiskus deutlich ergibt. Der Fiskus bezog von den Privatbahnen 1910: 3 800 000 Rubel, 1911: 19 500 000 R., 1913: 26 300 000 R., und für 1914 wird eine Einnahme von 34 Millionen Rubel erwartet. Die Aktionäre erhielten Dividenden 1911: 15 150 000 R. und 1913: 18 080 000 R. Doch rät der Finanzminister nach seiner Gewohnheit, wie unsere Quelle bemerkt, zur größten Vorsicht und weist auf die Möglichkeit des Rückganges dieser großen Einnahmen hin. Der Rückgang könne nicht nur durch Mißernten oder Krieg, sondern auch durch gesteigerte Betriebskosten, Verteuerung der Feuerung usw. hervorgerufen werden. Die Erweiterung des Eisenbahnnetzes durch Neubauten müsse ebenfalls den Ertrag der Eisenbahnen herabsetzen, da die neuen Bahnen in der ersten Zeit auf große Frachten kaum rechnen können. An eine Tariferhöhung könne nicht gedacht werden, desgleichen auch nicht an eine Einschränkung des Eisenbahnbaues, der zur Hebung der wirtschaftlichen Kräfte des Landes erforderlich sei. Da der Fiskus allein alle erforderlichen Bahnen nicht bauen könne, so müsse der Privatunternehmung der weiteste Spielraum offen gelassen werden.

Die Begründung teilt dann mit, daß im Zeitraum vom 1. Juli 1912 bis 1. Juli 1913 die Kommission für neue Eisenbahnen 12 941 Werst (= 13 808 km) Eisenbahnen im Werte von 994 Millionen Rubel genehmigt hat. Davon habe der Ministerrat 3969 Werst (= 4235 km) bestätigt, während die Allerhöchste Genehmigung 3282 Werst (= 3501 km) im Betrage von 255 Millionen Rubel erhalten haben.

Der Finanzminister erklärt sich nun ferner in dieser Begründung gegen den Auskauf der Eisenbahnen, weil das viel Geld seitens des Fiskus erfordern würde. Als eine weitere Folge dieser Stellungnahme des Finanzministers gegenüber den Privatbahnen kann es angesehen werden, daß er bereit ist, für eine Verlängerung der Konzession und eines Aufschubs des Auskaufstermins für die Moskau-Windau-Rybinsk-Eisenbahn einzutreten. Allerdings auch nur unter der Bedingung, daß sie folgende Eisenbahnen baue: Petersburg-Orel, Krestzy (noch ohne Eisenbahnverbindung)-Luga, Smolensk-Dorpat, insgesamt 1700 Werst (= 1814 km). Auch soll der Auskaufstermin für die Süd-Ost und die Rjäsan-Ural-Eisenbahn auf 13 Jahre (bis 1930) verschoben werden, jedoch unter der Bedingung, daß die Bahn eine Brücke über die Wolga bei Ssaratow baut.

Soweit die Mitteilungen unserer Quelle.

Diese Begründung, soweit sie vorstehend bekannt wird, enthält übrigens keine Überraschungen. Es sind dieselben Gesichtspunkte, die der Minister auch früher vertreten hat. Allerdings befindet er sich im Widerstreit mit den Wünschen der Duma, die ja bekanntlich auf dem Wege der staatlichen Eisenbahnverwaltung und damit mit der Verstaatlichung der noch vorhandenen Privatbahnen schneller vorwärtsgehen will. Wenn der Finanzminister zur Unterstützung seines ablehnenden Standpunktes anführt, daß die Erfüllung der Wünsche der Duma einen großen Geldaufwand des Fiskus erfordern würde, so ist das, wenigstens nach dem, was bisher hierüber bekannt geworden ist, eine Auffassung, die von der bisher üblich gewesenen stark abweicht. Allerdings darf nicht übersehen werden, daß es sich hier um Bahnen handeln würde, die bereits erhebliche Reinerträge abwerfen, was bei den meisten bisher verstaatlichten Bahnen nicht oder wenigstens nicht in dem Umfange der Fall gewesen ist. Es bleibt also jetzt abzuwarten, welche Stellung die Reichsduma zu dem Inhalte der Begründung einnehmen wird. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnunglück in Japan.** Nach einem Telegramm der Deutschen Kabelgramm-Gesellschaft aus Tojama in Mitteljapan ist kürzlich dort ein Expreßzug mit 400 Festpilgern mit einem Güterzug zusammengestoßen. Zwei Wagen des Güterzuges und sechs des Expreßzuges wurden zerstört, 20 Personen getötet und 100, zum Teil schwer, verletzt.

— **Bewegliche Brücken über den Buffalofluß.** Der Hafen von Buffalo besteht aus zwei Wasserflächen, die eine bildet der städtische Schiffahrtskanal, die andere der Buffalofluß. Der Buffalofluß, eine natürliche Wasserstraße, hatte ursprünglich nur eine Tiefe von 3 m. Diese war unterhalb der Brücke der Lake Shore und Michigan Southernbahn schon vor längerer Zeit auf 7 m vertieft worden. Die Eisenbahnbrücke bildete für die weitere Vertiefung und Schiffbarmachung ein Hindernis, sowohl durch ihre flache Gründung, wie durch ihre Durchfahrtshöhe. Es wurde daher nötig, die Pfeiler durch tiefer gegründete und die festen Überbauten durch bewegliche zu ersetzen.

Die alte Brücke hatte zwei Hauptöffnungen von je 33 m Weite. Da die neue Brücke an der Stelle der alten errichtet werden mußte, wurde daneben ein vorläufiges Bauwerk hergestellt, eine zweigleisige Blechträgerbrücke mit drei Öffnungen auf hölzernen Pfählen. Für die neu zu errichtenden vier Strompfeiler und Widerlager wurde eine Pfahlgründung vorgesehen, die bis auf den festen Kalkstein 11 m unter den Wasserspiegel herabreicht. Die Gründung der Zwischenpfeiler erfolgte unter dem Schutz von Fangdämmen. Das aufgehende Mauerwerk der Zwischenpfeiler besteht aus je zwei zylindrischen hohlen Eisenbetonkörpern von 4,1 m äußerem Durchmesser und 3,1 m Höhe, die auf dem Lande fertiggestellt, zu Schiff an die Baustelle gebracht und dort versetzt wurden. Dann wurden sie oben durch eine Platte aus Eisenbeton geschlossen. Wegen der Enge der Baustelle mußte die Betonmischanlage auf drei Plattformgüterwagen angelegt werden. Auf einem der Wagen wurden die Vorratsbehälter errichtet, auf dem zweiten ein Schrägaufzug, auf dem dritten die Mischmaschine.

Die Überbauten bestehen aus einer Fachwerkbrücke mit oben liegender Fahrbahn von 15,2 m Stützweite, einer Fachwerkbrücke mit Fahrbahn unten von 34,3 m Stützweite, einer Hubbrücke, Bauart Strauß, von 40,1 m Stützweite und schließlich einer Fachwerkbrücke mit unten liegender Fahrbahn von 17 m Weite. Der Antrieb der Windwerke geschieht durch je einen Wechselstrommotor von 50 PS. Leistung. Außer den gewöhnlichen Solenoidbremsen sind noch besondere Sicherheitsbremsen vorgesehen, die durch einen kleinen Motor angetrieben werden. Solange der Motor Strom bekommt, sind die Bremsen offen, beim Versagen des Stromes schließen sie sich selbsttätig. Für den Notfall ist Handantrieb der Windwerke vorgesehen. Das Stellwerk, von dem aus die Brücke bewegt wird, befindet sich auf einem Widerlager und ist so eingerichtet, daß die Brücke nur entriegelt und bewegt werden kann, wenn die Deckungssignale auf „Halt“ stehen. Die Rückmeldung über die Stellung der Riegel nach dem Stellwerk geschieht durch kleine elektrische Lampen.

600 m stromauf liegt die Brücke der Buffalo Creek Railroad, die ebenfalls umgebaut wurde. Ihre Bauweise und Abmessungen sind der der Lake Shore und Michigan Southern sehr ähnlich.

30 m weiter stromauf liegt die zweigleisige Brücke der Neuyork, Chicago and St. Louisbahn, deren Umbau aus den gleichen Gründen erforderlich wurde. Die bewegliche Öffnung der neuen Brücke besteht aus einer Klappbrücke, Bauart Scherzer, mit einer Weite von 47 m. Daneben sind noch zwei feste Öffnungen von je 24 m Weite vorhanden. Der Antrieb der Klappbrücke geschieht durch zwei Motoren von je 75 PS. Leistung. Falls der Strom ausbleibt, erfolgt der Antrieb durch einen Gasmotor, auch ist Handbetrieb vorgesehen. Das Maschinenhaus ist quer über den Gleisen unmittelbar oberhalb der Gegengewichte errichtet. Das Stellwerk befindet sich seitlich der Gleise, um an der aufgeklappten Brücke vorbeisehen zu können. Die Sicherungsanlagen gleichen denen der zuerst beschriebenen Brücke, nur mit dem Unterschiede, daß Entgleisungsweichen eingebaut sind, die auf Entgleisung gerichtet sind, wenn die Signale auf Halt stehen. Dies ist eine in Amerika häufig angetroffene, aber doch sehr bedenkliche „Sicherheitsvorrichtung“, da der entgleiste Zug in den Fluß stürzen muß, und dabei jedenfalls auch noch die Brücke stark beschädigen wird. — Auch beim Bau dieser beiden Brücken mußten seitlich Notbrücken errichtet werden, über die der Eisenbahnverkehr während der Bauzeit geleitet wurde.

— **Zerstörung von Eisenbahnen durch Aufrührer in Mexiko.** Während des noch im Gang befindlichen Bürgerkriegs in Mexiko, der nunmehr schon drei Jahre dauert, haben Angriffe auf Eisenbahnen und Brücken einen wesentlichen Teil der militärischen Unternehmungen ausgemacht; für die Zerstörung dieser Bauwerke waren nicht nur die Gründe maßgebend, aus denen sonst im Kriege die Verkehrsmittel des Gegners unbenutzbar gemacht werden, nämlich die Absicht, den Vormarsch des Gegners und den Nachschub aller seiner Heeresbedürfnisse zu erschweren, sondern die Aufständischen haben die wertvollen Eisenbahnen auch deshalb zerstört, weil sie zum größten Teil — etwa zu drei Vierteln — Staatseigentum sind und ihre Zerstörung durch die Aufrührer daher kostbare Vermögensgegenstände des Gegners wertlos macht. Die Verwüstungen von Eisenbahnen haben denn auch in Mexiko einen Umfang angenommen, wie es wohl sonst noch in keinem anderen Kriege vorgekommen ist; der Schaden beläuft sich auf Millionen, und es wird nach Beendigung des Krieges Jahre dauern, ehe die Betriebsmittel, Brücken und Gleise wieder in den Zustand versetzt werden können, in dem sie sich vor dem Aufruhr befunden haben. Mehrere 100 km Gleise sind zerstört worden; unter den Brücken, die als Opfer des Krieges fielen, befinden sich eiserne Brücken, die mit ungeheuren Kosten erbaut waren und deren Wiederherstellung ebenso viel kosten wird. Die Hälfte der vor dem Kriege vorhandenen Betriebsmittel ist verbrannt oder sonstwie unbrauchbar gemacht. Es wird dem durch den Bürgerkrieg erschöpften Staate keine geringe Mühe machen, die nötigen Mittel zur Wiederherstellung und zum Ersatz der zerstörten Gegenstände aufzubringen und die Arbeiten auszuführen. Nach dem Siege Maderos wurde versucht, die Eisenbahnen wieder herzustellen, aber die Aufrührer verstanden es, diese Arbeiten zu verhindern, und als Madero im Februar ermordet wurde, waren noch bei weitem nicht alle Eisenbahnen wieder betriebsfähig hergestellt. Die Zerstörungen der Eisenbahnen begannen von neuem, als Huerta die Regierung übernahm, weil die Anhänger Maderos auf diese Art das Vorrücken der feindlichen Truppen zu verhindern suchten, und jetzt ist die Länge der unbrauchbar gemachten Eisenbahnen größer als je zuvor in den drei Kriegsjahren. Einem Berichterstatter des „Scientific American“ ist von den Führern der Maderopartei gestattet worden, die Stätten dieser Zerstörung im Staate Coahuila zu besuchen. Er veröffentlicht in seiner Zeitschrift eine Anzahl Lichtbilder, die er von dieser Besichtigung mitgebracht hat, und beschreibt die Art, wie die Aufrührer, die sich selbst als die verfassungstreue Partei bezeichnen, bei ihren Angriffen auf die Eisenbahnen vorgehen. Bis zum vorigen Frühjahr wurde zum Zerstören der Gleise ein fahrbarer Kran benutzt, wie man ihn zu den Aufräumungsarbeiten nach Eisenbahnunfällen zu verwenden pflegt. Mit seiner Hilfe wurden die Schienen mit den daran hängenden Schwellen aufgehoben und zu großen Haufen aufgestapelt; diese wurden dann mit Petroleum begossen und angezündet. Die Holzschwellen verbrannten natürlich vollständig, und die Schienen wurden durch das Feuer so verbogen, daß sie nicht wieder verwendet werden können. Neuerdings ist ein anderes Verfahren angewendet worden. Um die beiden Schienen eines Gleises wird eine Kette geschlungen, die an den Zughaken einer Lokomotive angebunden wird. Die Lokomotive fährt dann rückwärts und reißt dadurch das Gleis auf weite Strecken auf. Da man zu diesem Zweck sehr kräftige Maschinen verwendet, nämlich solche mit vier gekuppelten Achsen der Bauart Consolidation von 220 t Gewicht, so richten sie auf diese Art bei jedem einzelnen Angriff ungeheuren Schaden an. Bei älterem Oberbau können auf diese Weise 2 bis 3 km Gleis auf einmal zerstört werden, so daß an einem Tage 20 km Gleis dem Kriege zum Opfer fallen. Bei dem neueren, steiferen Oberbau kann die Lokomotive bei jedem Anziehen nur etwa 30 bis 60 m Gleis aufheben, weil das Drahtseil, mit dem die Kette an die Lokomotive angebunden ist, einer höheren Beanspruchung nicht mehr gewachsen ist. Schon beim Aufreißen werden die Schienen bei diesem Verfahren stark verbogen, und wenn die Schwellen dann noch, wie oben beschrieben, verbrannt werden, so bleibt von dem Gleis überhaupt nichts übrig, was wieder verwendet werden könnte.

Holzbrücken zu zerstören, ist natürlich nicht schwer; sie werden mit Petroleum getränkt und verbrannt. Eisenbrücken werden durch Sprengen der Pfeiler und Widerlager zum Einstürzen gebracht. Wo das Vorrücken des Feindes mit der Eisenbahn zu erwarten ist, werden Löcher in das Mauerwerk gebohrt und mit Sprengschüssen besetzt, so daß sie beim Herannahen des Feindes nur angezündet zu werden brauchen. Auf diese Art war auch die kostspieligste Brücke, die sich in ganz Nordmexiko findet, die Sabinasbrücke, zur Sprengung vorbereitet. Sie besitzt 19 Öffnungen von je 25 m Weite, die mit Blechträgern überdeckt sind. Ihre Pfeiler ragen etwa 10 m über dem Wasserspiegel empor. Sie liegt auf dem Wege, den die Anhänger von Huerta zum Vormarsch benutzen sollten; ob sie mittlerweile gesprengt worden ist, kann bei den spärlichen Nachrichten, die über Einzelheiten der Kriegführung ins Ausland dringen, nicht angegeben werden.

— **Bau von Betriebsmitteln in Australien.** Die Regierung von Neusüdwales hat die Lieferung von 100 Lokomotiven an eine australische Firma zum Preise von 12 000 000 *M* vergeben; ein Vertragsabschluß mit einer so großen Endsumme soll in Australien noch nicht dagewesen sein. Damit führt die Regierung die Absicht aus, die sie schon seit einiger Zeit ausgesprochen hat, nämlich alle Lieferungen für die Eisenbahnen im Inlande zu vergeben. Wenn sie diesem Grundsatz zurzeit noch nicht ganz durchführen kann, und noch erhebliche Lieferungen, insbesondere von Betriebsmitteln, nach England vergeben hat, so liegt das nur daran, daß wegen der im Gang befindlichen lebhaften Ausdehnung des Eisenbahnnetzes mehr Eisenbahnbedarf aller Art gebraucht wird als Australien liefern kann. Die Clyde Engineering Company, an die der erwähnte Millionenauftrag vergeben worden ist, hat ihre Werke in unmittelbarer Nähe von Sydney, wo sie eine Fläche von über 5 ha bedecken. Sie baut außer Lokomotiven auch Personen- und Güterwagen. Die Zahl der Arbeiter beträgt über 1000. Die Firma ist zu einer Zeit gegründet worden, als aller Eisenbahnbedarf noch aus dem Auslande eingeführt wurde, und hat sich aus kleinen Anfängen zu ihrer jetzigen Größe entwickelt. Sie ist mit durchaus neuzeitlichen Maschinen ausgestattet, die in der nächsten Zeit sicher viel Arbeit haben werden. Außer dem genannten Werk bauen auch noch die bahneigenen Werkstätten in Neusüdwales, Victoria, Süd- und Westaustralien und Queensland sowie ein Privatwerk in Südaustralien Eisenbahnbetriebsmittel.

Bücherschau.

— **Enzyklopädie des Eisenbahnwesens.** Herausgegeben von Dr. F r e i h e r r n v. R ö l l, k. k. Sektionschef. Zweite Auflage, vierter Band. Eilzüge bis Fahrordnung. Verlag von Urban u. Schwarzenberg, Berlin und Wien. Preis 16 *M*, geb. 18,50 *M*.

Auch der vierte Band der Röllschen Enzyklopädie bietet des Guten und Trefflichen viel. Die Zahl der Mitarbeiter hat sich wiederum vermehrt, um siebzehn, denen nur ein Abgang von zwei Mitarbeitern gegenübersteht. Gestorben ist der Präsident der statistischen Zentralkommission Wichler in Wien, an seine Stelle ist getreten Geh. Rat Dr. Meyer, Minister a. D., Präsident der statistischen Zentralkommission in Wien. Nicht mehr aufgeführt im Verzeichnis der Mitarbeiter ist Sektionschef a. D. Koestler in Wien. Von den neu hinzugetretenen Mitarbeitern möchte ich den Präsidenten Zluhan, Abteilungsvorstand der Kgl. Württembergischen Staatsbahnen, besonders namhaft machen, weil der zu besprechende vierte Band eine größere Anzahl von Beiträgen aus seiner Feder enthält, die sämtlich die beim Fahrkartenwesen gebräuchlichen Hilfsmittel, Fahrkartenschränke, Fahrkartendruckmaschinen usw., behandeln und viel Lehrreiches bieten. Von den 61 Mitarbeitern dieses Bandes haben dreizehn an dem eine kleine Enzyklopädie für sich bildenden, 80 Seiten umfassenden Artikel „Elektrische Eisenbahnen“ mitgearbeitet, und zwar hat Hofrat Hochenegg den allgemeinen und geschichtlichen Teil, Oberbaurat Freiherr von Ferstel den Abschnitt über Nutzbarmachung der Wasserkräfte für die Anlage der Stromquellen, Oberbaurat Scheiche den über Einrichtung der Stromquellen und Stromverteilung, Oberingenieur Arns den Abschnitt über Stromzuführung, Oberingenieur Valatin den über mechanische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel geliefert. In den Abschnitt „elektrotechnische Einrichtung der Fahrbetriebsmittel“ nach Stromsystemen haben

sich die Herren Oberingenieur Poschenrieder (Verwendung von Gleichstrom), Oberingenieur Dietl (Verwendung von einphasigem Wechselstrom) und Direktor Koromzay (Verwendung von Drehstrom) geteilt. Automobile Triebwagen behandelt Oberkommissär Dr.-Ing. Slovsa, die Betriebsführung elektrischer Eisenbahnen wird hinsichtlich der Straßenbahnen von Direktor Spängler und Vizeinspektor Thumb besprochen, beide Oberbeamte der Wiener städtischen Straßenbahnen, während den Betrieb elektrischer Vollbahnen Baurat Dr.-Ing. Hruschka behandelt. Über elektrotechnische Einrichtung von Spezialbahnen endlich läßt sich Direktor Seefehlner der Union Elektrizitätsgesellschaft Wien aus, indem er Zahnbahnen, Seilbahnen und Industriebahnen bespricht. Ich muß mich hier auf den Hinweis beschränken, daß, wer in der Enzyklopädie eine Unterrichtung über elektrische Eisenbahnen sucht, diese in dem vorliegenden Artikel und seinen Unterabschnitten in reichem Maße finden wird, vorausgesetzt, daß er einige Vorkenntnisse über Elektrizität besitzt.

Einen sehr lehrreichen und durch viele Abbildungen erläuterten Beitrag lieferte Professor Schimpff-Aachen beim Stichworte „Empfangsgebäude“ und ergänzte dadurch den beim zweiten Bande besprochenen Artikel Oders über Bahnhöfe. Mit den Worten „Das Empfangsgebäude vermittelt den Verkehr der Reisenden zwischen Straße und Zug“ ist treffend seine Aufgabe bezeichnet. An der Hand von vielen Beispielen des In- und Auslandes, ich nenne von ersteren nur Karlsruhe, Wiesbaden, Aachen-West, Hamburg, Leipzig, von kleinen Bahnhöfen Gemünden an der Weser, von letzteren Salzburg, Pilsen, Kiew, St. Pankras in London und die palastartigen von Bombay und Philadelphia, werden die verschiedensten Arten von Bahnhöfen, ihre Anlagen und Erfordernisse für den Personen-, Gepäck-, Expreßgutverkehr, Wirtschaftsbetrieb usw. besprochen und erläutert, eine auch dem Nichtfachmann verständliche, äußerst dankbare Aufgabe.

Die fortschreitende alphabetische Anordnung der Enzyklopädie bringt es mit sich, daß in diesem Bande die mit Eisenbahn zusammengesetzten Worte erscheinen. An der Spitze steht ein Artikel des Professors Birk-Prag, der in eingehender, trefflicher Weise den Begriff „Eisenbahn“ auf geschichtlicher Grundlage erläutert und daran anschließend die Einteilung der Eisenbahnen, ihre Bedeutung für den Verkehr, ihre Wirkungen im Wirtschaftsleben, in politischer und sozialer Beziehung, ihren Einfluß auf Volksbildung, Wissenschaften und Künste und ihre militärische Bedeutung behandelt. Im Anschluß an letztere möchte ich auf den Artikel „Eisenbahntruppen“ von Wernekke hinweisen, der in sehr anschaulicher Weise die Entwicklung des Eisenbahntruppenwesens in Europa und den wichtigeren außereuropäischen Ländern darlegt. Von Interesse ist es, daß die ersten Eisenbahntruppen im amerikanischen Bürgerkriege (1862—1864) aufgestellt wurden, daß aber diese Truppengattung bei dem jetzigen amerikanischen Heere fehlt. Beim deutschen Heere hat das Eisenbahnwesen einen bedeutenden Umfang angenommen.

Von den weiteren, mit „Eisenbahn“ gebildeten Artikeln, die hier nur stichweise angeführt werden können, nenne ich vor allem die interessanten Ausführungen über „Eisenbahnpolitik“ von v. Witteck, dem berufensten Bearbeiter gerade dieses Gegenstandes, die von ausgezeichneter Belesenheit zeugende Behandlung der „Eisenbahnliteratur“ von v. d. Leyen, desselben Bemerkungen über „Eisenbahnmonopol“ und „Eisenbahnregal“, ber „Eisenbahnhoheit“ und über „Eisenbahnschulden“. Dr. v. Ritter behandelt die „Eisenbahnschulen“, neben den deutschen und österreichischen auch die Unterrichtseinrichtungen für Eisenbahnpersonal anderer Länder besprechend. „Eisenbahnrecht“ behandelt Krasny, „Eisenbahnstrafrecht“, auch des Auslandes, Högel, „Eisenbahnpfandrecht“ Löning, im Zusammenhang womit auf Krasny „Eisenbahnbücher“ hingewiesen seiu möge. Es ist für den älteren Eisenbahnbeamten erfreulich, festzustellen, daß die Pfändung von Eisenbahnbetriebsmitteln beseitigt ist, die in früheren Jahren viele Arbeit und Schreiberei verursacht hat. In einem kürzeren Artikel legt v. Endres dar, wie erwünscht und zweckmäßig es ist, daß in einem Lande der Eisenbahnbau nach einem von vornherein für das ganze Bahnnetz aufgestellten „Eisenbahnbauplan“ erfolgt. „Eisenbahnbau- und Betriebsordnung“ behandelt, nur auf deutsche Eisenbahnen bezüglich, Professor Giese. Einen sehr interessanten Beitrag lieferte Freiherr v. Röll bei dem Stichwort „Eisenbahneinheit“. Er versteht darunter die zum Teil schon erreichte, zum Teil erst angestrebte Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens aller Verwaltungen eines Landes oder der Eisenbahneinrichtungen verschiedener Länder. Der Ausdruck, der die technische, administrative und rechtliche Seite der Bahneinheit umfaßt, würde deutlicher wohl Eisenbahneinheitlichkeit lauten können, wodurch eine Verwechslung mit der am Schlusse des Artikels erwähnten Bahneinheit, als der „Zusammenfassung aller Vermögenswerte, die dem Unternehmen einer Privateisenbahn gewidmet sind“, vermieden werden würde. Von den Matibelschen Beiträgen erwähne ich „Eisenbahngendarmeriepolizei“, eine vorwiegend russische Einrichtung, „Eisenbahnbauinspektor“, „Bauinspektor“, „Oberbauinspektor“, „Eisenbahnkongresse“, „Eisenbahnkunde“. Beim Artikel „Eisenbahnkommissionen“ ist insofern ein Irrtum untergelaufen, als die früher in Preußen als abgezweigte Lokaldirektionen bestandenen „E.“ nicht erst mit dem 1. April 1885, sondern durch die Maybachsche Neugestaltung der preußischen Eisenbahnbehörden schon am 1. April 1880 aufgehoben und in Eisenbahnbetriebsämter verwandelt sind. Auch die Artikel von Matibel „Eisenbahnkalender“ und „Eisenbahnkarten“ sollen nicht unerwähnt bleiben. Ein ausführlicher Aufsatz des verstorbenen Geheimrats Schwechten über „Eisenbahnhygiene“ weist auf die vielseitigen, hierbei in Betracht kommenden Gesichtspunkte in übersichtlicher Weise hin. Endlich darf ich hier nicht den in gedrängter Kürze die Organisation der „Eisenbahnbehörden“ des In- und Auslandes darstellenden Beitrag Hoffs übergehen. Nach ihm werden die unteren Verwaltungsinstanzen der Elsaß-Lothringischen Eisenbahnen noch Inspektionen genannt, während sie jetzt Ämter heißen. Offenbar war der betr. Artikel schon fertig, als die Umänderung der Bezeichnung verfügt wurde. In dem trefflichen Artikel Leeses über „Elsaß-Lothringische Eisenbahnen“ findet sich die richtige Bezeichnung. Dieser Aufsatz ist in hohem Grade lesenswert, er gibt nicht nur ein klares Bild über die Entwicklung der Reichseisenbahnen, sondern auch eine ausgezeichnete Darstellung der einschlägigen wirtschaftlichen Verhältnisse Elsaß-Lothringens. Der Artikel von Loehrs „Eisenbahnmarken“ ist m. E. etwas zu knapp gehalten, wenn er auch auf den Artikel „Einnahmekontrollen“ verweist, der zwar keine Unterschrift trägt, aber wohl von demselben Verfasser herrührt. Recht lehrreich ist der Artikel Winklers „Eisenbahnverträge“. Zum Schluß sei noch der lehrreiche Artikel Breusings „Eisenbahnzeit“ erwähnt. Die von demselben Verfasser herrührenden Artikel „Eilzüge“, „Eingleisiger Betrieb“, „Fahrdienst“, „Fahrdienstleitung“, „Fahrdienstvorschriften“ zeugen alle von großer Sachkenntnis. Hoffentlich läßt Breusings neues Amt als Präsident der Kgl. Eisenbahndirektion Saarbrücken ihm die Zeit, seine Mitarbeiterschaft an der Enzyklopädie beizubehalten.

Unter den Stichwörtern über technische Gegenstände begegnen wir im Anfang des Bandes einem interessanten Aufsatz von Barkhausen und v. Schleinitz über „Einschienenbahnen“. Ich möchte diesen insofern ergänzen, als zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts Henschel in Cassel eine der Einschienenbahn ähnliche Bahnkonstruktion in Vorschlag gebracht hat. In einem reich illustrierten Aufsatze spricht Schimpff über „Ein- und Entgleisungsvorrichtungen“. Das Thema „Eisenbeton“, „Eisenbetonbauten“ und „Eisenbetonbrücken“ behandelt Nowak-Prag, die beiden letzten Worte sind durch Zeichnungen erläutert. Den wichtigen Gegenstand „Eisen und Stahl“ behandelt sehr lehrreich Czeike-Kladno, während Melen-Prag in längerem, bildergeschmücktem Aufsatze „Eiserne Brücken“ bespricht; die interessante „Elberfeld-Barmer Schwebebahn“ erläutert durch viele Zeichnungen Geheimrat Dolezalek, nur nennt er sie eigentümlicherweise „Elberfeld-Barmer S.“, wie er denn auch mit „Elm-Tunnel“ den Umgehungstunnel bei Elm, mit „Fahrnau-Tunnel“ den Tunnel bei Fahrnau bezeichnet, eine sprachliche Eigentümlichkeit, auf die ich schon in der Besprechung des dritten Bandes bei „Cochemer Tunnel“ hingewiesen habe. Derselbe Verfasser spricht in klarer Kürze über „Entwässerung“, die interessanten Bemerkungen von Lucas über „Erdarbeiten“, Reißners über „Erddruck“ darf ich nicht unerwähnt lassen, ebensowenig den bildergeschmückten Artikel „Fähranstalten“ aus der Feder Merkels-Stettin.

Einige Verkehrsfragen werden im vierten Bande von v. Frenkl-Hochwart und Raspottnig erörtert. Von letzterem „Fahrkartenstempelgebühr“ und „Fahrkartensteuer“. Von ersterem rührt unter anderem eine längere Besprechung des Wortes „Fahrkarte“. Dem Verfasser scheinen vorwiegend österreichische Verhältnisse vorgeschwebt zu haben. Im übrigen behandelt der Artikel auch die Einrichtungen ausländischer Bahnen und ist durchaus sachgemäß. Nur ist mir Seite 462 bei Abschnitt VIII aufgefallen, daß der Fall der Fahrkartenausgabe im Zuge nicht berücksichtigt ist, und im Abschnitt IX. Abnahme und Prüfung der Fahrkarten, scheinen mir Bahnhof und Bahnsteig verwechselt zu sein, denn in Deutschland besteht nicht sowohl eine streng durchgeführte Bahnhof-, als vielmehr eine solche Bahnsteigsperre. Die Bahnhöfe, wenigstens die Empfangsgebäude als solche, sind allgemein zugänglich.

Noch einige Beiträge möchte ich vor Abschluß dieser Besprechung erwähnen: der eine ist der treffliche, alle deutschen und einige ausländische Staaten umfassende Artikel „Enteignungsrecht“, der in der ersten Auflage von Gleim verfaßt, für die zweite von E. Rosenthal bearbeitet ist und einen ausgezeichneten Überblick über diesen für den Bau von Eisenbahnen so wichtigen Gegenstand bietet. Der zweite, von Boßhardt-Lanzin verfaßte, behandelt „Fahrgeschwindigkeit“ mit interessanten Hinweisen auf die gesetzlichen Vorschriften in den einzelnen Ländern und mit Übersichten über die in diesen er-

reichten Höchst- und Reisegeschwindigkeiten. Der dritte endlich, dessen Verfasser sich leider nicht genannt hat, behandelt den wichtigen Gegenstand der „Fahrgeschwindigkeitsmesser“ übersichtlich und lehrreich. Auch v. d. Leyens Besprechung der „Erie Eisenbahn“ verdient besondere Erwähnung.

Zum Schluß führe ich noch einige in dem vierten Bande sich findende Lebensbeschreibungen bedeutender Eisenbahnfachmänner, wie die des großen Zürichers „Escher“, der als Staatsmann und oberster Leiter der wichtigsten Eisenbahnunternehmungen der Schweiz, Gotthardbahn, Nordostbahn, auf die Politik und Entwicklung des Eisenbahnwesens seines Heimatslandes einen hervorragenden Einfluß ausgeübt hat und dem Dietler einen Nachruf widmet, ferner die „Carl von Etzels“, mit dessen Namen großartige Eisenbahn- und Brückenbauten in Frankreich, der Schweiz und Württemberg verknüpft sind, und der sich in Österreich durch die Bauentwicklung besonders der Südbahn und die Projektierung der Brennerbahn unsterbliche Verdienste erworben hat. Gölsdorf gibt einen Lebensabriß des „Freiherrn von Engerth“ und nennt ihn den bedeutendsten Lokomotivenkenner. Ferner sei Carl „Exter“, der Schüler Stephensons, endlich aber der hervorragende Mechaniker „Evans“ namhaft gemacht. Dieser hat zweifellos schon 1785 die erste Lokomotive erbaut und dabei das prophetische Wort gesprochen: „Die jetzige Generation will sich mit Kanälen begnügen, die nächste wird Eisenbahnen mit Pferden vorziehen, aber ihre aufgeklärten Nachkommen werden meinen Dampfwagen als die größte Vollkommenheit des Transports ansehen.“ — Nach alledem kann ich mein Urteil nur dahin zusammenfassen, daß auch der vierte Band der Enzyklopädie auf der gleichen Höhe steht, wie seine Vorgänger.

R. Firnhaber.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn. Am 27. Oktober d. Js. wird die an der Bahnstrecke Rostock Hbf.-Warnemünde gelegene Station Schmarl, die bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr gedient hat, auch für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Sprengstoffen sowie von Fahrzeugen und sonstigen schweren Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Rampe bedingt, ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt (Main). Mit Gültigkeit vom 1. November d. Js. werden die Abfertigungsbefugnisse folgender Stationen in der daneben angegebenen Weise erweitert:

Station	Bisherige Abfertigungsbefugnisse	Erweitert auf die Abfertigung von
1. Nicolausstollen, Bf. 4. Kl. an der Strecke Dillenburg-Wallau.	Personen- und Gepäckverkehr sowie Güterkehr d. angeschlossenen Werke.	Versand von Holz in Wagenladungen.
2. Saalburg, Bf. 4. Kl. an der Strecke Bad Homburg-Usingen.	Personen- und Gepäckverkehr sowie Stückgutverkehr in Sendungen bis 100 kg Einzelgewicht.	Wagenladungen der angeschlossenen Werke.
. Saasen, Bf. 4. Kl. an der Strecke Gießen-Grünberg (Oberhess.)	Personen- und Gepäckverkehr sowie Stückgutverkehr in Sendungen bis 250 kg Einzelgewicht.	desgleichen.

Bei allen drei Stationen bleibt die Abfertigung von Sprengstoffen und von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. November d. Js. wird der zwischen den Bahnhöfen Fürstenberg (Mecklenb.) und Strelitz Alt rechts der Bahnstrecke Oranienburg-Stralsund gelegene Haltepunkt Düsterförde, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, als Bahnhof 4. Klasse auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen sowie die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 3. November d. Js. wird der zwischen den Stationen Schleiden (Eifel) und Blumenthal (Eifel) links der Bahnstrecke Call-Hellenthal gelegene Haltepunkt Oberhausen (Eifel), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erfordert, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 18. November d. Js. wird der zwischen den Stationen Schönwalde (Spreew.) und Lübben links der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegene Haltepunkt Lubolz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen.) Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 270 vom 15. Oktober d. Js. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte der k. k. Österreichischen Staatsbahnen in Klagenfurt (abgesandt am 20. Oktober d. Js.).

Nr. II 412 vom 17. Oktober d. Js. an die Königlich Preußischen Eisenbahndirektionen und an die Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion in Mainz, betreffend Technisches Vereinsorgan, Jahrgang 1914 (abgesandt am 21. Oktober d. Js.).

Nr. II 412 vom 17. Oktober d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Technisches Vereinsorgan, Jahrgang 1914 (abgesandt am 21. Oktober d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, mit Ausnahme der Königlich Preußischen und der Königlich Preußischen und Großherzoglich Hessischen Eisenbahndirektion in Mainz).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 3. November 1913 wird der zwischen den Stationen Schleiden (Eifel) und Blumenthal (Eifel) links der Bahnstrecke Call-Hellenthal gelegene Haltepunkt Oberhausen (Eifel), welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erfordert, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof IV. Klasse Oberhausen (Eifel) in die Staats- und Privatbahn-Güter- und Tiertarife sowie in die Abteilung A des Kohlentarifs aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Cöln, im Oktober 1913. (2758)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Lubolz für den Güter- und Tierverkehr.

Am 15. November d. J. wird der zwischen den Stationen Schönwalde (Spreew.) und Lübben links der Bahnstrecke Berlin-Cottbus gelegene Haltepunkt Lubolz, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. (Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen).

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), 16. Oktober 1913. (2764)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die Abfertigungsbefugnisse folgender Stationen in der daneben angegebenen Weise erweitert:

Station	Bisherige Abfertigungsbefugnisse	Erweitert auf die Abfertigung von
1. Nicolausstollen, Bf. 4. Kl. an der Strecke Dillenburg-Wallau.	Personen- und Gepäckverkehr sowie Güterverkehr der angeschlossenen Werke.	Versand von Holz in Wagenladungen.
2. Saalburg, Bf. 4. Kl. an der Strecke Bad Homburg-Usingen.	Personen- und Gepäckverkehr sowie Stückgutverkehr in Sendungen bis 100 kg Einzelgewicht.	Wagenladungen der angeschlossenen Werke.
3. Saasen, Bf. 4. Kl. an der Strecke Gießen-Grünberg (Oberhess.)	Personen- und Gepäckverkehr sowie Stückgutverkehr in Sendungen bis 250 kg Einzelgewicht.	desgleichen.

Bei allen drei Stationen bleibt die Abfertigung von Sprengstoffen und von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ausgeschlossen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Frankfurt (Main), den 11. Oktober 1913. (2759)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. Oktober 1913 wird die an der Bahnstrecke Warnemünde-Rostock Hbf. gelegene Station Schmarl der Großherzogl. Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn in den Tarif einbezogen. Näheres enthält die nächste Nummer des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrs-Anzeigers.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 21. Oktober 1913. (2776)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100. Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — östliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der zum Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz gehörigen Strecke Jastrzemb-Loslau werden in den obengenannten Tarif

a) die Stationen Moschczenitz, Godow und Groß Thurze einbezogen,
b) einzelne Frachtsätze nach den Stationen Bad Jastrzemb, Goldmannsdorf, Ober Jastrzemb, Pawlowitz (Kr. Pleß) und Warschowitz ermäßigt.

Ferner werden die Frachtsätze von Grube 39 nach Loslau und von Grube 57 nach Orzesche berichtigt (Druckfehlerberichtigungen).

Kattowitz, 22. Oktober 1913. (2774)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. November 1913 wird die Station Ellum des Direktionsbezirks Altona in den Tarif einbezogen. Gleichzeitig werden die Stationen Bettenhausen des Direktionsbezirks Cassel in den Ausnahmetarif 6 (Brennstoffe) unter Abschnitt B als Versandstation, Neugersdorf der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif S 5 t und Johanngeorgenstadt der Sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif S 11, Abteilung B für Porzellanwaren aller Art, als Versandstationen aufgenommen. Näheres hierüber sowie über Tarifänderungen ist aus dem Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen. Auch geben die Stationen Auskunft. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. Januar 1914 an.

Dresden, 23. Oktober 1913. (2775)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von niederländischen nach linksrheinischen deutschen Stationen.

Zum 1. November 1913 wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln als Empfangsstation in den obengenannten Ausnahmetarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 21. Oktober 1913. (2777)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Ausnahmetarif 6 l für Holzkohlen zum Hochofenbetrieb von sämtlichen Stationen der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen nach Schmalkalden eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 20. Oktober 1913. (2773)
Königliche Eisenbahndirektion.

Direkter deutsch-serbisch-bulgarisch-türkischer Verkehr. Heft 1 vom 1. Januar 1909. Heft 2 vom 1. September 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden die in der Anlage IV zu dem vom 1. Mai 1898 gültigen Betriebs-Reglement für den direkten Verkehr zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei andererseits, auf den Seiten 189 bis 201 aufgeführten und in der Spalte „Post Nr." mit „—**" bezeichneten Artikel, auch wenn sie im Verkehr mit Serbien und Bulgarien nach den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens zur Beförderung mit direkten internationalen Frachtbriefen aufgegeben werden können, von der Abfertigung zu den direkten Frachtsätzen ausgeschlossen.

Breslau, 18. Oktober 1913. (2765)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. November 1913 wird der Nachtrag II zum Tarif eingeführt. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen, Änderungen von Stationsnamen, Ergänzungen der Tariftafeln und des Abschnittes G (Verkehrsleitung) und Berichtigungen.

Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen, bei denen der Nachtrag auch käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 20. Oktober 1913. (2766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom Ruhr- usw. Gebiet nach Staats- und Privatbahnstationen.

Am 1. November 1913 wird die Station Nordstern des Direktionsbezirks Cöln als Versandstation in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 20. Oktober 1913. (2767)
Königliche Eisenbahndirektion.

Els. Bad. Tiertarif.

Mit sofortiger Wirkung werden die Schnittafeln I und II des Tarifs geändert und ergänzt. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 22. Oktober 1913. (2771)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.

Berichtigung des Nachtrags II.

1. Auf Seite 51 unter II. sind die lfd. Nr. 961 und 1239 nebst Angaben zu streichen.
2. Auf Seite 52 sind bei den lfd. Nr. 1939 und 1940 die Zahlen 3338 in **3957** und 3339 in **3958** zu berichtigen.

Straßburg, 21. Oktober 1913. (2772)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember 1913 wird die Station Rummelsburg b. Berlin in den Ausnahmetarif Nr. 29 für Hohlglaswaren einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier.

Straßburg, 18. Oktober 1913. (2753)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutsches Gütertarifheft 3 b (Inneres Belgien-Reichsbahn).

Mit Geltung vom 1. November 1913 werden die belgischen Stationen Habay, Izel, Longlier-Neufchâteau und Meix-devant-Virton in den Ausnahmetarif 8 für Eisenschlacken aufgenommen. Die Frachtsätze sind aus unserem Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen.

Straßburg, 20. Oktober 1913. (2754)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Württembergischer Tiertarif.

Ab 1. November d. J. wird die württembergische Station Wurzach in den Tarif einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 18. Oktober 1913. (2755)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutscher Kohlenverkehr.
Vom 1. November 1913 ab wird die Station Repelen des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln als Versandstation in die Abteilung B des Tarifheftes 3 (Frachtsätze für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb) einbezogen. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Essen, den 20. Oktober 1913. (2768)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. d. Mts. wird der im Binnenverkehr der preuß. Staats- und Privatbahnen gültige Ausnahmetarif 23 für Obst auf den Wechselverkehr der Stationen dieser Bahnen mit den pfälzischen Stationen Bad Münster am Stein, Ludwigshafen (Rhein) Hbf., Saargemünd, Scheidt und Staudernheim ausgedehnt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im Tarifanzeiger der preuß.-hessischen Staatsbahnen. (2769)
Frankfurt (Main), 21. Oktbr. 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 Heft 1. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr — Heft 1 — Östliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.
In den obenbezeichneten Kohlenverkehr werden einbezogen
a) mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1913 die zum Eisenbahndirektionsbezirk Danzig gehörige, zwischen den Stationen Zollbrück und Stolp gelegene Station „Kublitz“.
b) mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der zum Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg gehörigen Strecke (Gnesen) Carlshof (Pos.)-Deutschfeld (Schokken) die Stationen Obora, Sprengersfelde, Kletzko, Langenolingen, Rybno, Welnau, Stawiany und Revier (Güterladestelle).
Ferner wird mit dem Zeitpunkte der Betriebseröffnung der zu b) genannten Strecke der Stationsname „Revier“ in „Deutschfeld“ abgeändert, während die bei Deutschfeld gelegene Güterladestelle die Bezeichnung „Revier“ erhält.
Außerdem werden im obengenannten Tarife mit Gültigkeit vom 1. September 1913 Frachtsätze nach den Stationen Danzig-Langfuhr, Danzig-Neufahrwasser Freibez. und Zollinl., Gäbersdorf-Beckern, Gießmannsdorf (Kr. Bunzlau), Järischau, Naumburg (Queis), Nieder Gießmannsdorf und Ullersdorf (Queis) berichtigt (Druckfehlerberichtigungen).
Auf Seite 123 rechts des Tarifs tritt an Stelle des Stationsnamens „Nieder Salzbrunn“ der Stationsname „Nieder Rengersdorf“ und an Stelle des Stationsnamens „Nieder Rengersdorf“ der Stationsname „Nieder Salzbrunn“ (Druckfehlerberichtigungen).
Kattowitz, 20. Oktober 1913. (2770)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die niederländischen Stationen Harlingen, Kampen, den Helder, Delfzyl, Leeuwarden, Groningen und Zwolle für den Verkehr mit der Station Algringen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl) der Heftes 1 aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 18. Oktober 1913. (2760)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 2.
Mit sofortiger Gültigkeit werden im Ausnahmetarif 2e (Schwefelkies) Frachtsätze von Meggen nach Cöthen, Dodendorf und Zeitz eingeführt. Nähere Auskunft durch die beteiligten Dienststellen.
Elberfeld, 20. Oktober 1913. (2761)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Österreich.
(Einführung eines neuen Elbe-Moldau-Umschlagstarifs für Österreich.)
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt ein neuer Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich zur Einführung. Durch denselben wird gleichzeitig der Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1911 samt den Nachträgen I bis V außer Kraft gesetzt.
Der neue Tarif enthält unter anderem besondere Tarifbestimmungen, Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, Klassentarife, Ausnahme- und Serientarife im Kartierungswege sowie Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.
Abdrücke dieses Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, käuflich zu erhalten.
Wien, am 20. Oktober 1913. (2756)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbe-Moldau-Umschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Einführung eines neuen Elbe-Moldau-Umschlagstarifs für Westösterreich.)
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt ein neuer Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich zur Einführung. Durch denselben wird gleichzeitig der Elbe-Moldau-Umschlagstarif für Westösterreich vom 1. Januar 1911 samt den Nachträgen I und II außer Kraft gesetzt.
Der neue Tarif enthält unter anderem besondere Tarifbestimmungen, Zwischenlagerungs- und Reexpeditionsbestimmungen, Klassentarife, Ausnahme- und Serientarife im Kartierungswege sowie Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.
Abdrücke dieses Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, käuflich zu erhalten.
Wien, am 20. Oktober 1913. (2757)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.
Mit Gültigkeit vom 5. November 1913 wird die Station Kalusz in den Ausnahmetarif 93 (Eisen usw.) einbezogen. Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.
Wien, am 20. Oktober 1913. (2762)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäcktarif Teil II für den Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, Heft A vom 1. November 1912.
Mit dem 1. Januar 1914 tritt nachstehende, nach den Vorschriften im § 2 Eisenbahnverkehrsordnung genehmigte besondere Ausführungsbestimmung in Kraft:
Zu § 39 E. V. O.
Aufbewahrung des Gepäcks.
Zur Ausf. Best. 1 (6).
Durch Aushang auf den Stationen kann bekannt gemacht werden, daß für die Aufbewahrung größerer Gepäckstücke das tarifmäßige Lagergeld für Reisegepäck gemäß Ausf. Best. 2 zu § 34 E. V. O. als Aufbewahrungsgebühr erhoben wird.
Straßburg, 19. Oktober 1913. (2752)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Altmaterialien öffentlich zu verkaufen:
A. Betriebsmaterialien: Seile, Plüsch, Wagendeckenstücke, Gummiabfälle, Asbestabfälle, Glühlampen, Glasabfälle, leere Fässer, leere Karbidbüchsen u. a.
B. Metallwaren: Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle, Kupferstutzen, Kupferspäne, Rot- und Gelbguß, Weißmetallasche u. a.
C. Oberbaumaterialien und sonstige Eisen- und Stahlwaren: Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug, Auslenkungen, Drehscheiben, Brückenträger, Zentralweichenmaterial, Radreifen, Bleche, Bremsklötze, Roststäbe, Drehspäne u. a.
Angebotsbogen auf postfreie Anfrage bei uns erhältlich und mit Aufschrift: Verkauf von Altmaterial am 12. November 1913 verschlossen und postfrei spätestens
Mittwoch, den 12. November 1913, nachmittags 2 Uhr, bei uns einzureichen.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Karlsruhe, 17. Oktober 1913. (2778)
Rechnungsbureau der Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verkauf von 1822 t alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren 505 t Stahlschienen, 300 t Eisenschrot (Kleineisen, Stangen usw.), 290 t Stahlschrot (Herzstücke, Laschen usw.), 610 t Eisenschwellen, 50 t Gußschrot, 67 t Blechschrot. Der Angebotbogen kann von unserer Kanzlei hier gegen kostenfreie Einsendung von 55 Pfg. bezogen oder daselbst eingesehen werden. Die Eröffnung der Angebote wird am 8. November 1913, vormittags 10 Uhr erfolgen.
Elberfeld, 21. Oktober 1913. (2763)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 84. | 29. Oktober 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Feier zur Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Karlsruhe.

An Stelle einer größeren Eröffnungsfeier fand am 20. Oktober dieses Jahres auf Einladung der Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen eine Besichtigung der in der Nacht vom 22./23. Oktober dem Betriebe übergebenen neuen Anlagen statt, an der sämtliche Minister, die Spitzen der staatlichen und städtischen Behörden, Vertreter der Kammern, der Handelskammer, der Hochschule, der Presse usw. teilnahmen. Zur Begrüßung der Teilnehmer führte der Herr Finanzminister, Exzellenz Dr. Rheinboldt, u. a. folgendes aus:

Wenige Wochen seien erst vergangen, seit in Basel der Neubau des größten und teuersten Bahnhofs des badischen Eisenbahnnetzes in seinem letzten, dem Personenverkehr gewidmeten Teile dem Betriebe übergeben worden sei, und schon habe der Fleiß und die Tatkraft des Technikers eine neue große und schwierige Aufgabe vollendet, den neuen Bahnhof der Residenz, der wohl in seiner Gesamtanlage jenem allseits günstig beurteilten Werke würdig zur Seite gestellt werden könne. In dem kurzen Zeitraum von knapp 2 Jahren seien in Baden 7 größere Bahnhofumbauten dem Verkehr übergeben worden, die einen Bauwert von 122 Millionen Mark besäßen, eine nicht nur in finanzieller, sondern auch in technischer Hinsicht gewaltige Leistung für ein kleines Land. Wie hoch diese Leistung finanziell zu werten sei, gehe daraus hervor, daß allein die Verzinsung des Baukapitals dieser Bahnhöfe jährlich rund 5 Millionen Mark erfordere und der durch sie verursachte Gesamtmehraufwand auf etwa 7 Millionen Mark sich berechne. Dadurch habe man sich jedoch nicht abhalten lassen, das auszuführen, was zur Erhaltung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit der badischen Bahnen und zur Förderung und Sicherung des Handels und Verkehrs des Landes Baden als notwendig erkannt worden wäre. Das dem neuen Verkehr allseitig entgegengebrachte Interesse sei wohl begründet, bestünden doch für alle bei dem gegebenen Anlasse vertretenen Kreise mehr oder minder enge Beziehungen zu dem großen Verkehrsinstitut, der Eisenbahn, und zu der Karlsruher Verkehrsanlage, deren zweckmäßige Gestaltung für zahlreiche Interessengruppen, vor allem für die Stadt Karlsruhe selbst, eine hochwichtige Frage bedeute. Der Bahnhof sei das Herz in dem Organismus einer neuzeitigen Großstadt. Es sei keine gleichgültige Frage, ob dieses Herz auch am rechten Fleck sitze und so beschaffen sei, daß es richtig arbeiten und den Organismus beleben könne.

Seit nahezu zwei Jahrzehnten habe die Frage der Neugestaltung der unzulänglich gewordenen Karlsruher Verkehrsanlagen die Öffentlichkeit nachhaltig beschäftigt. Der enge, feste Gürtel, mit dem die Schienenstränge die Stadt umschnürten, habe sich immer unbequemer und störender fühlbar gemacht, den Verkehr gehemmt und der Entwicklung der Stadt, insbesondere gegen Süden, schwere Hindernisse bereitet. Darüber, wie hier Abhilfe zu schaffen sei, seien die Meinungen auseinander gegangen. Man habe sich schließlich für eine völlige Sprengung des lästigen, eisernen Ringes durch Hinauslegen des Bahnhofs entschieden, und er hoffe, daß man sich allgemein davon überzeugen werde, daß die Regierung den richtigen Weg eingeschlagen habe, den Weg, der allein eine gründliche und dauernde Beseitigung der Mißstände und die Schaffung einer großstädtischen, den Ansprüchen des wachsenden Verkehrs auf längere Zeit genügenden Anlage ermöglichte. Die gewählte Lösung verlange allerdings große Opfer vom Staat und von der Stadt, sie berühre außerdem private Interessen infolge sich ergebender Werkverschiebungen, sie stelle auch Anforderungen an die Bequemlichkeit des Einzelnen infolge der Verlängerung der Zugänge zum Bahnhof. Diese Opfer würden jedoch durch die der Stadt gegebene, geradezu glänzende Entwicklungsmöglichkeit reichlich aufgewogen und es sei zu hoffen, daß der Karlsruher sich an die entferntere Lage des Bahnhofs bald gewöhnen werde, sobald er zum rechten Bewußtsein seiner Großstädtereigenschaft gekommen sein werde.

Anschließend daran dankte der Herr Minister allen denen, die die Bahnhofslösung gefunden und für ihre Verwirklichung sich eingesetzt oder mit Kopf und Hand an der Ausführung des Baues

gearbeitet, und ihn zum guten Ende geführt haben. Vor allem gedachte er dabei des um den badischen Eisenbahnbau hochverdienten, am 1. November d. J. in den Ruhestand tretenden Baudirektors Geh. Rat Wasmer.

Bei dem Bau des Bahnhofes Karlsruhe habe neben den Bedürfnissen des Verkehrs noch darauf Rücksicht genommen werden müssen, daß er vor den anderen Bahnhöfen des Landes insofern hervortrete, als er gleichzeitig repräsentativen Charakter habe, indem er die Eingangs- und Empfangshalle der Residenz des Landes darstelle. Dieser Eigenschaft entspreche vor allem der künstlerisch ausgestattete Fürstenbau, die prachtvolle, einem Ehrenhofe vergleichbare Schalterhalle, die würdiger und stilvoller kaum anderswo zu finden sei, und die vornehme Anlage des Bahnhofsvorplatzes, die den Bemühungen und der Opferwilligkeit der Stadtverwaltung zu danken sei.

Wenn auch diese oder jene Einzelheit, wie nicht anders zu erwarten, nicht den vollen Beifall eines jeden Einzelnen finden sollte, so bestände der schönste Lohn für die unendlichen Mühen und Sorgen der leitenden Beamten der Eisenbahnverwaltung, vor allem des hochverdienten, unermüdlichen Herrn Generaldirektors sowie der beteiligten Techniker, die ihr bestes Können gegeben hätten, um etwas Gutes und zugleich Schönes zu schaffen, in der zu erhoffenden Anerkennung, daß das Werk im ganzen befriedige. Es könne auch hier nur gesagt werden, es sei ein Werk der Menschenhände, das vertrauensvoll der schützenden Hand des Allmächtigen empfohlen werde, der jedes Unheil von ihm fernhalten möge.

Mit dem Wunsche, daß die neue Anlage im ganzen und in allen ihren Einzelheiten ihre Bestimmung voll erfüllen und den Anforderungen des hoffentlich dauernd wachsenden Verkehrs auf Jahre hinaus gerecht werden und der neue Bahnhof dem Lande und der Stadt Karlsruhe zum Nutzen und Segen gereichen möge, schloß der Herr Minister seine Ansprache mit einem Hoch auf S. K. H. den Großherzog.

Sodann ergriff der Generaldirektor der Staatseisenbahnen, Herr Staatsrat Roth, das Wort und gab zunächst einen Überblick über die Geschichte des alten Bahnhofs und der Neubauarbeiten. Es würde zu weit führen, hier auf alle Einzelheiten der bezüglichen Ausführungen einzugehen.

Von allgemeinerem Interesse wird die Mitteilung sein, daß schon zu Anfang der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts die Karlsruher Betriebseinrichtungen für die Bewältigung des Verkehrs unzulänglich geworden waren, und daß schon damals als Radikalmittel die vollständige Verlegung des Bahnhofs und in zweiter Reihe die Höherlegung an dem alten Platz ins Auge gefaßt war. Man beschränkte sich jedoch damals auf die Vermehrung der Gleise, die Verlängerung und Verbreiterung der Bahnsteige, nebst der Erstellung von Bahnsteigtunneln sowie auf eine Erweiterung der Bahnhofräume durch Vorrücken der Fassade des Aufnahmegebäudes, für welchen Zweck im Staatsvoranschlag 1882/83 im ganzen 700 000 ℳ bewilligt wurden. Im Staatsvoranschlag 1884/85 wurden sodann 1½ Millionen Mark zum Zwecke der Beseitigung der schienenebenen Übergänge zu beiden Seiten des Bahnhofs anverlangt. Infolge Widerstandes der Stadt wurde dieser Plan aber nicht verwirklicht, sondern nur zur Erstellung von zwei Fußgängertunneln an den Übergängen geschritten. Als in der Folge die Schwierigkeiten sich weiter verstärkten, entstand von neuem die Frage, wie die Übelstände dauernd beseitigt werden können. In jahrelangen Verhandlungen ließ sich ein Einverständnis zwischen Stadt und Eisenbahnverwaltung nicht erzielen. Erstere strebte die Hochlegung des Bahnhofs an seiner alten Stelle mit Unterführung der Straßen an, während letztere den Standpunkt einnahm, daß durch Erweiterung des Bahnhofs in seiner vorhandenen Höhenlage und Überführung der kreuzenden Straßen mit weit geringerem Aufwand ein befriedigender Zustand hergestellt werden könne. Schließlich einigte man sich auf die Hochlegung des Bahnhofs mit gleichzeitiger Verlegung nach Süden. Im Budget 1900/01 wurde für die zu diesem Zweck nötige Geländeerwerbung eine erste Teilforderung in Höhe von 1 Million Mark bewilligt. Die Jahre 1900 bis 1905 wurden mit den Entwurfsarbeiten, dem Geländeerwerb und der Einleitung der Bauausführung ausgefüllt. Im Juli 1902 wurde für den Bau eine besondere Bauinspektion errichtet. Im November 1904 wurde sodann ein Wettbewerb für deutsche Architekten zur Erlangung von Entwürfen für die architektonische Ausgestaltung des neuen Aufnahmegebäudes ausgeschrieben. Von den dabei preisgekrönten Entwürfen entschieden sich die Regierung und die Landstände im Einverständnis mit der Stadt Karlsruhe für jenen des Professors Baurat Stürzenacker in Karlsruhe.

Am 10. September 1906 wurde mit der Ausführung des ersten Baues begonnen, und von da an wurden die Arbeiten so gefördert, daß im Jahre 1910 das Aufnahmegebäude im Rohbau zum größten Teil fertiggestellt war, ebenso das Fernheizwerk. Das Jahr 1912 brachte die Fertigstellung der Erd-, Böschungs- und Befestigungsarbeiten und der Pfeiler für die Bahnsteighallen. Auch die Gleise im Bahnhofgebiet, ferner das Bahnpostgebäude und der Innenausbau des Aufnahmegebäudes wurden fast vollständig ausgeführt. Im laufenden Jahre wurden die Bahnsteighallen und Bahnsteigdächer aufgestellt und die noch übrig gebliebenen Arbeiten vollendet, wozu es stärkster Anspannung der Kräfte bedurfte.

Bezüglich des Umfanges der neuen Anlagen, über die Näheres in einem ausführlichen Aufsatze mitgeteilt werden wird, sei hier nur folgendes erwähnt. Von den Anschlußpunkten der neuen Zufahrtstrecken an die alten Linien gemessen, nehmen die neuen Anlagen eine Fläche von 98½ ha ein. Dafür werden 33 ha seitheriges Bahn- und Bahnhofgelände frei. Im Personenbahnhof und in den neuen Anschlüssen liegen etwa 88½ km Gleise mit 446 Weichen und 5 Gleiskreuzungen (seither 52½ km Gleis mit 152 Weichen und 7 Kreuzungen). Von größeren Bauwerken mit Ausnahme der Hochbauten sind zu erwähnen: 16 Eisenbahnbrücken über Bahnstrecken und Wege, 39 Unterführungen und Durchlässe.

Das Aufnahmegebäude ist mit dem Fürstenbau rund 207 m lang und bis zum Dachgesims 8,7 m, bis zum First 15,7 m hoch. Die große in Kreuzform angelegte Schalterhalle mißt in der Ost-Westrichtung 69 m, in der Nord-Südrichtung 43 m; ihre Scheitelhöhe beträgt 14 m.

Der Gesamtkostenvoranschlag für die jetzt in Betrieb kommende Anlage (ohne die noch nicht ausgeführten Arbeiten an den Zufahrtstrecken von Eggenstein, Maxau und dem Rheinhafen) beläuft sich auf 35 580 000 ℳ. Nach dem Verwendungszweck sind ausgegeben in runden Zahlen:

für Grunderwerb	10 395 000 ℳ
„ Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten	3 713 600 „
„ Unter- und Überführungen und Brücken	4 084 200 „
„ Oberbau	3 510 000 „
„ Sicherungsanlagen	759 600 „
„ Stationsanlage, nämlich Aufnahmegebäude, Bahnpostgebäude, Bahnsteige, Bahnsteigtunnel, Bahnsteighallen, Bahnhofvorplatz und sonstige Austrüstung der Stationen (hierunter das Aufnahmegebäude mit 2 060 000 Mark und das Bahnpostgebäude mit 500 000 ℳ)	9 142 100 „
„ die Eilguthalle, Lokomotivschuppen, Werkstätten, Fernheizwerk, Umformerwerke, Stellwerksgebäude und dergleichen	1 583 700 „
„ Provisorien und Betriebsumleitungen während des Baues	537 000 „
„ Verwaltungsaufwand und Bauzinsen	1 854 800 „
zusammen	35 580 000 ℳ

Diesen Kosten des Bahnhofbaues stehen gegenüber die zu erwartenden Rückeinnahmen aus der Verwertung des freiwerdenden Geländes des alten Bahnhofs, der Zufahrstrecken und der ausgebeuteten Materialgewinnungsstelle bei Ettlingen, ferner der Wert des beim neuen Bahnhof übrigbleibenden Geländes und der Wert des an die Reichspostverwaltung verpachteten Bahnpostgebäudes, endlich der Wert der freiwerdenden Stellwerks-, Telegraphen- und Beleuchtungsanlagen. Diese Rückeinnahmen sind neuerdings zu rund 7 Millionen Mark geschätzt worden, so daß für die jetzt in Betrieb kommende Anlage ein

reiner Bauaufwand von rund 28½ Millionen Mark verbleiben würde.

Zum Schluß gedachte der Redner mit Worten des Dankes aller derer, die das Zustandekommen des Werkes ermöglicht und die Bauarbeiten mit Rat und Tat gefördert haben, vor allem der beteiligten technischen Beamten, von denen mehrere während des Bauvollzugs gestorben sind, ferner auch der mit der Ausführung der Bauten betrauten Firmen und endlich noch der Betriebsbeamten, die unter den schließlich überaus beengten Verhältnissen des alten Bahnhofs den Betrieb geführt und aufrechterhalten haben.

Mit den Worten: „Möge der neue Personenbahnhof alle Erwartungen erfüllen, die wir hegen, möge er dem Verkehr in vollem Maße dienen und der Stadt Karlsruhe wie unserer teuern badischen Heimat zum Nutzen und zur Ehre gereichen! Mit diesen tiefgefühlten Wünschen übergeben wir den Bau seiner Bestimmung" schloß die Ansprache.

Im Anschluß daran erläuterte Geh. Oberbaurat Kräuter, in dessen Händen die Bauleitung ruhte, an der Hand von übersichtlichen Plänen die Gesamtanlage des Bahnhofs, und Oberbaurat Speer gab ein Bild der Gebäudegrundrisse, während zuletzt Professor Baurat Stürzenacker die Gestaltung der Fassaden und die Ausschmückung der Räume erklärte. An die Erläuterungen schloß sich ein Rundgang im neuen Aufnahmegebäude, den Fürstenräumen und den zugehörigen Bahnsteiganlagen an.

Nach dem Rundgang vereinigten sich die Teilnehmer zu einem Imbiß in den Wirtschaftsräumen. Während dieses Imbisses sprach zunächst Oberbürgermeister Siegrist der Staatsverwaltung den Dank der Stadt für die Errichtung des neuen Bahnhofs aus. Der Redner schloß mit einem Hoch auf den Finanzminister sowie auf den Generaldirektor und seine Mitarbeiter. Baudirektor Geheimer Rat Wasmer dankte für die Anerkennung und brachte ein Hoch auf die Stadt Karlsruhe aus. Der Rektor der Hochschule gedachte der technischen Leistungen mit einem Hoch auf die badische Technik. Der Vertreter der Handelskammer wies auf die Beziehungen zwischen Handel, Industrie und Verkehrswesen hin; sein Hoch galt dem Finanzminister Dr. Rheinboldt und der Eisenbahnverwaltung. Der Vertreter der II. Kammer, Geh. Hofrat Rebmann, gedachte mit einem Hoch der Arbeiter vom höchsten bis zum letzten, die geholfen, das große Kulturwerk zu vollbringen. Als Vertreter der Arbeiter sprach ein Oberaufseher und betonte das gute, auf gegenseitigem Vertrauen gegründete Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen.

Die Feier nahm einen schönen, alle Teilnehmer befriedigenden Verlauf. Die Residenz des Großherzogtums Baden hat von nun an einen der Großstadt würdigen Personenbahnhof, dessen schönes Hauptgebäude ihr zur dauernden Zier gereichen und allen Verkehrsanforderungen auf absehbare Zeit hinaus gewachsen sein wird.

Harriman und Hill, die beiden Todfeinde im amerikanischen Eisenbahnwesen.

Von **Dr. Ernst Schultze**-Großborstel.

Niemals haben sich im Eisenbahnwesen so gewaltige Mächte feindlich gegenübergestanden wie in dem Jahrzehnt von 1901 bis 1910 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Harriman und Hill, die beiden mächtigsten Eisenbahnkönige, standen dort, stets zum Sprunge bereit, einander gegenüber; und wenn sie handgemein wurden, so wurde das gesamte Wirtschaftsleben der Vereinigten Staaten in seinen Grundfesten erschüttert. Die beiden ärgsten Börsentage, die Wall Street im 20. Jahrhundert erlebt hat, der 9. Mai 1901 und der 13. März 1907, sind durch den Widerstreit ihrer Interessen herbeigeführt worden. Ganz Amerika stand unter dem Banne dieser Kämpfe von Löwe und Tiger. Wehe, fiel wieder einmal irgend ein Streithandschuh zwischen den Tiger und den Leun mitten hinein! Niemand wird deshalb beim Tode Harrimans (September 1909) mehr aufgeatmet haben als sein alter Gegner Hill, der dadurch von seinem gefährlichsten Nebenbuhler befreit wurde.

Die Börsennamen, die früher mit dem amerikanischen Eisenbahnwesen unzertrennlich verknüpft zu sein schienen, die Namen Vanderbilt, Gould, selbst Morgan, sind neben den Namen Harriman und Hill allmählich stark verblaßt. Die wichtigsten Zukunftsinteressen der nordamerikanischen Eisenbahnen schienen sich um diese beiden Namen zu gruppieren. Kaufte Morgan oder einer der Goulds oder Vanderbilt eine Bahn an, so ließ die Börse diesen Kauf zwar nicht unbeachtet, aber sie geriet nicht in so wilde Schwankungen, als wenn Harriman oder Hill ein Auge auf eine Bahn geworfen hatte. Denn sobald diese beiden in Kampf gerieten, konnten zwar Tausende hoffen, ein Vermögen zu gewinnen — Zehntausende mußten aber gewärtig sein, das ihrige zu verlieren. Selten genug ist nämlich einer dieser beiden Eisenbahnkönige auch aus einem verlorenen Kampfe mit wirklich großen Verlusten heimgekehrt. Seine Rüstung mochte zerfetzt, seine Waffen mochten verbogen sein — in der Tasche klimperte ihm doch ein nettes Sümmchen. Als Harriman in dem Börsenkampfe mit Hill im Jahre 1901 geschlagen war, zog er sich aus dem verlorenen Kampfe mit einem — Gewinn von 80 Millionen Dollars zurück.

Wie das erklärlich ist, versteht nur, wer das amerikanische Wirtschaftsleben oder vielmehr einen bestimmten Ausschnitt daraus kennt: das leidenschaftliche und schrankenlose amerikanische Börsenspiel. Wenn zwei feindliche Kräfte um den Besitzstand eines Aktienunternehmens kämpfen, so gerät das börsenspielende Publikum dadurch in die höchste Aufregung: in der Hoffnung, das Papier werde noch weiter steigen, werden unerhörte Mengen davon gekauft — plötzlich bricht eine Panik aus, der Kurs stürzt von Tag zu Tag herunter, alle Welt verkauft voller Angst, selbst mit riesigen Verlusten. Was aber das ärgste an der Sache ist: diese Käufe und Verkäufe spielen sich zum größten Teil gar nicht in wirklichen Werten ab, sondern man kann Aktien kaufen und verkaufen, die nur in der Einbildung vorhanden sind. Es kommen Tage an der Neuyorker Börse vor, an denen von einem bestimmten Papiere mehr gekauft und verkauft wird, als überhaupt vorhanden ist.

Es war unvermeidlich, daß Harriman und Hill eines schönen Tages aufeinanderstoßen und daß sie ihre Gegnerschaft dann bis zum Grabe bewahren mußten. Denn beide waren von maßlosem Ehrgeiz, beide waren Geister von ungemeiner Begabung, zugleich Männer von solcher Arbeitsfähigkeit, daß z. B. Hill noch im Alter von über 70 Jahren imstande war, wenn es darauf ankam, 36 Stunden hintereinander zu arbeiten, ohne zu schlafen und auszuruhen. Harriman allerdings ist unter der Last zusammengebrochen. Die Diagnose von Professor Strümpfel in Wien, als sich der Patient vor einigen Jahren zur Erholung nach Gastein begab, lautete auf „nervösen Zusammenbruch und Erschöpfung infolge von Überarbeitung und Unterernährung". Beide Männer haben es durch ihre eisernen Anstrengungen dahin gebracht, sich aus kleinen Verhältnissen heraus zu den ersten Mächten im Wirtschaftsleben ihres Landes aufzuschwingen: beherrschten sie doch zusammengenommen Eisenbahnstrecken von fast 100 000 englischen Meilen, d. h. 160 000 Kilometern Länge — fast dreimal soviel wie das eisenbahnreichste Land Europas, Deutschland, an Schienensträngen besitzt; oder, in anderem Maße gemessen, nicht viel weniger als die Hälfte des gewaltigen Schienennetzes der Vereinigten Staaten, das den Umfang aller Eisenbahnen Europas zusammengerechnet übertrifft.

Harriman war die treibende Kraft in einer Finanzgruppe gewesen, die von der Regierung der Vereinigten Staaten die Union Pacific-Bahn angekauft hatte. Diese hatte die erste Überlandverbindung bis zur Küste des Stillen Ozeans dargestellt, die in Nordamerika gebaut wurde. Sie war 1869 eröffnet worden, die Regierung hatte sie mit großen Landschenkungen und ungeheuren Darlehen unterstützt — dennoch hatte die unvorsichtige Finanzpolitik der Direktoren es fertiggebracht, die Bahn 1894 in Zwangsverwaltung zu bringen. Am 31. Januar 1898 ging sie nun in den Besitz einer Vereinigung über, die von dem Bankhaus Kuhn, Loeb & Co. in Neuyork vertreten wurde, und in welchem Harriman eine entscheidende Rolle spielte. Sobald er sich hier die führende Stellung verschafft hatte, kaufte er eine Reihe anderer Bahnlinien dazu, so z. B. die Kansas Pacific-Bahn, um ein größeres Bahnnetz zu schaffen. Im Jahre 1898 suchte Harriman auch nach Nordwesten vorzudringen. Er wollte dort die Oregon Short Line, ebenso die Oregon Railroad & Navigation Company ankaufen. Um dies zu ermöglichen, ließ er im Herbst 1898 zum ersten Male wieder eine Dividende auf die Vorzugsaktien der Union Pacific auszahlen. Deren Aktien stiegen infolgedessen,

er vermochte einen Teil davon mit beträchtlichem Gewinn zu verkaufen, und mit dem Erlös wurde zunächst die Oregon Short Line angekauft. Dasselbe Gebahren wurde nochmals wiederholt: die Dividende auf die Vorzugsaktien der Union Pacific wurde auf 4 % erhöht; mit dem Erlös für die abermals verkauften, im Werte gestiegenen Aktien wurde die Oregon Railroad & Navigation Company angekauft. Beide Linien waren also tatsächlich ohne neue Mittel, nur durch Börsenmanöver erworben worden, ja Harriman hatte dadurch noch bares Geld dazu erhalten.

Bis dahin hatte man seinem Namen wenig Bedeutung beigemessen. Jetzt erkannte man, mit was für einem Manne man es zu tun hatte. Gerade der Ankauf jener beiden großen Linien im Staate Oregon brachte ihm nun auch die schroffe Feindschaft Hills.

Hill war niemals in erster Linie Börsenspekulant gewesen wie Harriman, der schon seit 1870 als Makler an der Neuyorker Börse tätig war und vor seinem Versuche, die Union Pacific zu reorganisieren, nur vom Jahre 1883 an wenige Jahre hindurch an der Illinois Central-Bahn eine Rolle gespielt hatte. Hill war vielmehr seiner ganzen Neigung nach Verkehrstechniker. Von Jugend auf hatte er sich mit dem Verkehrswesen beschäftigt. Es gab wenige Männer, welche die westlichen Gebietsteile der Vereinigten Staaten, ganz besonders die nordwestlichen, so genau kannten, wie er. Schon vom Jahre 1856 an lebte er dort: zunächst in St. Paul, damals einem ganz kleinen Städtchen, das seitdem zu großer Bedeutung gestiegen ist, dann in verschiedenen Städten des Westens. Vom Jahre 1883 an mußte Hill als größter Eisenbahnmann dieser Gebietsteile, als ihr wirklicher Eisenbahnkönig gelten.[1])

Er hatte eine recht schwierige Aufgabe zu lösen: waren doch die Staaten, durch die er seine Bahnen baute, überaus schwach besiedelt; niemand hatte rechtes Zutrauen zu Eisenbahnunternehmungen, die dort ihr Brot finden sollten, und der Zusammenbruch so mancher dort gebauten Bahn — man lese z. B. des Deutsch-Amerikaners Henry Hilgard in Berlin bei Georg Reimer 1906 erschienene „Lebenserinnerungen" — schienen diesen Befürchtungen recht zu geben. Aber Hill zeigte damals einen ungewöhnlichen volkswirtschaftlichen Scharfblick. Er erkannte schon frühzeitig, daß die Verkehrsentwickelung des Westens und Nordwestens eine große Zukunft habe. Der tatsächliche Verlauf der Dinge hat ihm recht gegeben. Denn heute weisen neben den großen Überlandbahnen die Bahnen des Westens und des Südwestens die höchste Durchschnitts-Frachteinnahme für die Tonnenmeile auf, nämlich 0,85 und 0,88 Cents. Was aber eine gute Frachteinnahme für die Eisenbahnen bedeutet, das wird für die Vereinigten Staaten besonders klar, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die Zahl der Güterwagen 1908: 2 167 321 betrug gegenüber nur 35 601 Personenwagen, daß also damals auf je 61 Frachtwagen nur 1 Personenwagen kam.

Hill wollte sich in seinem Gebiete möglichst die Alleinherrschaft sichern und wehrte sich mit Händen und Füßen gegen einen Einbruch Harrimans. Das nützte ihm aber nichts. Denn dieser eisigkühle, mit allen Hunden gehetzte Finanzmann, der sich dabei als Eisenbahnleiter großen Stils gezeigt hatte, verfolgte sein Ziel mit unablässiger Tatkraft. Am 1. Februar 1901 wurde Nordamerika durch die Verkündung der Tatsache überrascht, daß auch die Southern Pacific-Bahn an den Harrimanschen Verband verkauft sei. Damit besaß Harriman die wichtigste Bahnlinie des Südwestens, die von New Orleans über San Antonio in Texas an der mexikanischen Grenze entlang und in einiger Entfernung von der Küste des Stillen Ozeans bis nach San Francisco hinaufführt.

Nun begann Harriman unmittelbar darauf den Kampf um einen direkten Zugang nach Chicago. Hill, der auf diese schnelle Entwicklung nicht vorbereitet war, raffte alle verfügbaren Kräfte zusammen, um Harriman nicht an dieses Ziel gelangen zu lassen. Der Plan Harrimans war, die Chicago, Burlington and Quincy-Bahn in seinen Besitz zu bringen, wodurch er einen direkten Zugang nach Chicago, dem Verkehrsmittelpunkt des „mittleren Westens", zugleich der wichtigsten Zwischenstation nach dem Osten, erhalten hätte. Es begann ein erbittertes Ringen zwischen den beiden Eisenbahngewaltigen. Hill blieb schließlich Sieger, da er die ungeheure Kühnheit besaß, die ganze Bahnlinie zu dem riesigen Preise von 800 Millionen Mark anzukaufen. Harriman seinerseits versuchte den Schlag dadurch abzuwehren, daß er die Herrschaft über die Northern Pacific-Bahn zu erlangen suchte, eine der Hillschen Bahnen, deren Aktien zum großen Teil in Privatbesitz verstreut waren. So spielte sich ein Riesenkampf um die Aktien dieser Bahn ab — ein Kampf, der bis dahin selbst in der Finanzgeschichte der Vereinigten Staaten ohne Beispiel gewesen war. Im Jahre 1896, bevor Hill die Bahn in seine Gewalt gebracht und auf eine neue Grundlage gestellt hatte, waren ihre Aktien für 0,25 D., d. h. das Stück zu 1 *M* zu haben. Jetzt schossen sie mit unglaublicher Gewalt hinauf, bis sie am 9. Mai 1901 den höchsten Stand von 1000 D. erreicht hatten, also einen Betrag 4000 mal so groß wie 5 Jahre vorher!

Harriman ging, wie erwähnt, mit einem Gewinne von 80 Millionen Dollars — wenigstens nach seiner eigenen Behauptung — aus diesem Kampfe hervor.

Damit waren jedoch die Wirkungen des Riesenkampfes zwischen Hill und Harriman keineswegs beendet. Noch der 9. Mai 1901 brachte in Neuyork einen Börsensturz, weil das Interesse der beiden feindlichen Mächte an dem Ankauf weiterer Aktien der Northern Pacific erloschen war. Ist es doch ein altbeliebtes Manöver unter den amerikanischen Finanzgrößen, sich die „Kontrolle" oder, wie wir richtiger deutsch sagen würden, die „Herrschaft" über ein Aktienunternehmen dadurch zu sichern, daß sie ein klein wenig mehr als 50 % des Aktienkapitals in ihre Hände bringen. Wo die übrigen 49 % untergebracht sind, ist gleichgültig, denn die Generalversammlung beschließt ja nach der Mehrheit, muß also nach der Pfeife desjenigen tanzen, der 51 % der Aktien im Besitz hat. Ja man bildete dieses System schlauer Weise noch weiter aus, indem man Finanzgesellschaften ins Leben rief, die keine anderen Aufgaben haben sollten, als sich in den Besitz von 51 % der Aktien eines anderen Unternehmens zu setzen und damit die Herrschaft über dieses auszuüben. Von den Aktien dieser Gesellschaft könnnen dann abermals 49 % in anderen Händen sein; 51 % reichen für den Besitzer aus, um die Herrschaft über sie und damit gleichzeitig über die durch sie beherrschte Gesellschaft auszuüben. Das bedeutet also in klaren Worten nichts anderes, als daß jemand, der ein ganz klein wenig mehr als den 4. Teil (etwa 25¼ %) der Aktien eines Unternehmens besitzt, die vollständige Herrschaft über diese Aktiengesellschaft ausüben kann.

Dies war auch ein Hauptplan der Northern Securities Company, die von Harriman und Hill eine Zeitlang gemeinschaftlich betrieben wurde. Diese Gesellschaft sollte die Great Northern, die Northern Pacific und noch einige andere Bahnen beherrschen. Mit ihrer Begründung war ein Austausch von Aktien verbunden, damit jeder der beiden Eisenbahnkönige wieder in den Besitz der ihm von seinem Feinde abgenommenen Aktien gelangte. Die Union Pacific z. B. mußte aus ihrem Besitz eine große Anzahl von Northern Pacific-Aktien abgeben. Dafür bekam sie eine Anzahl von Aktien der Northern Securities Company; außerdem erhielt Harriman einen der Direktorenposten der letzteren, zugleich einen Direktorenposten in der Northern Pacific-Bahn, beide natürlich mit entsprechend hohem Gehalt. Ebenso machte ihn Hill zum Direktor an der Erie-Eisenbahn, die sich ebenfalls in des letzteren Händen befand. Harriman erwiderte diese Liebenswürdigkeiten, indem er Hill einen der Direktorenposten in der Equitable Lebensversicherungs-Gesellschaft übertragen ließ, in der er selbst eine führende Rolle spielte.

Das alles sah sehr freundlich aus, war aber keineswegs so gemeint. Eines schönen Tages wurde denn auch Harriman ohne weiteres aus seinem Direktorposten in der Northern Securities Company verdrängt, unmittelbar danach ebenso aus dem Direktorposten in der Northern Pacific — was er natürlich durch entsprechende Gegenmaßnahmen erwiderte. Der Tiger und der Leu standen sich also wieder zähnefletschend gegenüber. Harriman kaufte ebenso wie Hill wieder munter Aktien seines Feindes auf, wenn er sich Erfolg davon versprach — hauptsächlich in der edlen Absicht, sobald es dem Andern schlecht ginge, seine Aktien, wenn auch mit eigenen Verlusten, zu verkaufen, um dem Anderen möglichst großen Schaden zu tun. So hat Harriman z. B. zu Beginn des Jahres 1907 eine große Anzahl Hillscher Papiere verkauft und damit den entscheidenden Anstoß zu der Krisis gegeben, die damals in den Vereinigten Staaten ausbrach und dann ihre Kreise über die ganze Welt ziehen sollte. Man hat die Neuyorker Börsenkrisis des Jahres 1907, insbesondere den 13. März, zutreffend „die Panik der reichen Leute" genannt, weil sie hauptsächlich darin zum Ausdruck kam, daß von wohlhabenden Leuten Aktien abgestoßen wurden. In dem Rechnungsabschluß der Union Pacific-Bahn für das Jahr 1907/08 hat Harriman berechnet, daß diese durch den rechtzeitigen Verkauf von Hillwerten in jenem Jahre 17 Millionen Dollars „gespart" habe. Dennoch hatte sie im Juni 1908 noch immer 29 Millionen Dollars in solchen Papieren angelegt.

Die Northern Securities Company, die übrigens stets unter der Herrschaft Hills geblieben war, weil sie ursprünglich dazu dienen sollte, seine drei großen Bahnlinien (die Northern Pacific-, die Great Northern- und die Chicago Burlington and Quincy-Bahn) in ein großes einheitliches Unternehmen zusammenzuschmelzen, ist übrigens amtlich aufgelöst worden. Sofort nach der Gründung der Gesellschaft hatte sich die öffentliche Meinung gegen die Verschmelzung erhoben, von der man eine Verminderung des Wettbewerbs unter den Eisenbahnen und

[1]) Siehe meinen ausführlichen Aufsatz über Hill unter dem Titel „Ein amerikanischer Eisenbahnkönig" in meinem Buche „Streifzüge durch das nordamerikanische Wirtschaftsleben" (Halle a. S.: Buchhandlung des Waisenhauses, Verlag).

damit nach der in Amerika vorherrschenden Ansicht eine Schädigung der Allgemeinheit befürchtete. Die Gouverneure von Washington und Minnesota klagten nach Einvernehmen mit den Gouverneuren der übrigen beteiligten Staaten beim Bundesgericht auf Auflösung der Gesellschaft, und 1902 erhob auch die Bundesregierung, gestützt auf das Sherman-Gesetz, mit dem die „Anti-Trust"-Gesetze jener beiden Staaten übereinstimmten, die gleiche Klage. Während die Klage der beiden Staaten abgewiesen wurde, drang die Bundesregierung mit ihrem Antrag durch, und dieses Urteil wurde auch 1904 vom Obersten Bundesgericht aufrecht erhalten.

Inzwischen kämpften die feindlichen Mächte auf anderem Gebiete weiter. Harriman war bestrebt, sich die vollständige Herrschaft in dem Gebiete der Großen Seen und über den Zugang von diesen nach dem Osten, also zu den atlantischen Häfen, zu sichern. Hill suchte diese Anstrengungen zu durchkreuzen. Mit seinem alten Freunde und früheren Gönner Stuyvesant Fish geriet Harriman in erbitterten Kampf über die Illinois Central-Bahn, in welchem Fish, selbst durch die Unterstützung Rothschilds, nicht zum Siege zu gelangen vermochte. Hill seinerseits rächte sich, indem er Harriman Schwierigkeiten bereitete, wo er nur konnte. Das konnte er im Osten, wo er wichtige Werte nicht nur in der Erie-Eisenbahn besaß, und er vermochte es noch mehr im Nordwesten. Dort hat er z. B. gegen Harriman eine richtige „Kampflinie" gebaut: die Porland & Seattle-Eisenbahn. Sie hatte eine Länge von 230 englischen Meilen und wurde zu keinem anderen Zwecke hergestellt, als um für die Great Northern- und die Northern Pacific-Bahn noch eine neue Zweigverbindung nach Westen herzustellen, die sie ganz unabhängig von den Harrimanschen Bahnlinien macht. Natürlich legte Harriman sofort eine Gegenmine, indem er seinerseits die Union Pacific-Bahn nördlich bis Seattle vorschob, obgleich dies die Kleinigkeit von 40 Millionen Mark kostete. Beide Bahnen laufen auf großen Strecken nebeneinander her, zum Teil nur in einer Entfernung von Pistolenschußweite.

1905 aber zeigte sich bereits, daß Harriman Sieger bleiben würde. Gegen seine Börsenmachenschaften konnte selbst ein Mann wie Hill, der doch auch einiges davon versteht, nichts ausrichten. Im Jahre 1905 betrug die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten 216 000 englische Meilen: davon waren unter der Herrschaft Harrimans 13,4 %, unter der Herrschaft Hills 9,3 %. Die Gesamteinnahmen aller amerikanischen Bahnen betrugen damals 2 082 Millionen Dollars, wovon auf Harriman 17,46 %, auf Hill 7,84 % entfielen. Im Jahre 1906 setzte ein neuer scharfer Kampf zwischen beiden ein. In den letzten sechs Monaten dieses Jahres, das eine auffallende und recht unbegründete Börsenhausse in Nordamerika brachte, kauften die Harrimanschen Bahnen große Bestände der Illinois Central, der Baltimore & Ohio, der New York Central, der Atchison, Topeka & Santa Fé, der Chicago and Northwestern, der Chicago, Milwaukee & St. Paul und der St Joseph & Grand Island-Bahnen. Insgesamt wurden von den Harrimanschen Bahnen nicht weniger als 100 Millionen Dollars dafür ausgegeben. Die 30 000 bis 40 000 Aktienbesitzer der Union Pacific und der Southern Pacific-Bahn wurden nicht gefragt — die Macht Harrimans war eben unbegrenzt. Sein alter Nebenbuhler Hill vermutete nun, daß mit jenem großen Aktienbesitz ein neuer Vorstoß gegen ihn unternommen werden sollte. Er glaubte, diesem nicht anders begegnen zu können, als indem er die Aktionäre der Great Northern und Northern Pacific ersuchte, eine Barsumme von 150 Millionen Dollars in seine Hand zu legen, deren Zweck er nicht näher bezeichnen wollte, für die er sich auch vorbehielt, sie nach Belieben zur Verteidigung oder zum Angriff zu benutzen. Kaum glaublich: die Aktionäre sagten Ja und Amen und begannen das Geld einzuzahlen— bis der Staat Minnesota Hill einen Strich durch die Rechnung machte, indem er um genauere Feststellung des Zweckes ersuchte, für den die Kapitalseinzahlungen bestimmt sein sollten.

Auf diesen Schachzug Hills antwortete Harriman seinerseits wieder durch den Gegenzug, daß er den Aktionären der Chicago-, Milwaukee-, und St. Paul-Bahn, deren Aktien größtenteils ihm, William Rockefeller und dem verstorbenen H. H. Rogers (auch einem Standard Oil-Mann) gehörten, die Zuzahlung von 100 Millionen Dollars in bar, verteilt auf die nächsten 40 Monate, vorschlug. Zugleich kündigte diese Bahn den Bau einer neuen Linie nach dem Stillen Ozean an, die auf einer Strecke von mehr als 1600 km (die Luftlinie von Königsberg i. Pr. nach Lyon beträgt noch nicht einmal 1500 km) in Büchsenschußweite von der Northern Pacific-Bahn verlaufen sollte.

Kein Wunder, daß diese Börsenschwankungen und Geldkämpfe schließlich zu der furchtbaren Panik vom 13. und 14. März 1907 führten, und daß der Wert der Aktien, namentlich der obengenannten Eisenbahnen, wild auf- und niederschwankte. Am stärksten galt dies für die Union Pacific-Bahn, deren Aktien Anfang 1907 auf 180¼ % gestanden hatten, am 14. März 1907 jedoch auf 124½ % heruntergebrochen waren. Infolge aller dieser Vorgänge, die das Wirtschaftsleben des ganzen Landes in schwere Mitleidenschaft zogen, griffen endlich die Bundesbehörden ein. Präsident Roosevelt war schon lange über die Machenschaften Harrimans empört, den er geradezu als „den unerwünschtesten Bürger der Vereinigten Staaten" bezeichnete. Männer wie Morgan oder Rockefeller mochten reicher sein — gefährlicher war Harriman. So forderten denn Presse und Publikum energisch, daß die Interstate Commerce Commission, das Bundesverkehrsamt, in Tätigkeit trete, dessen Aufgabe es bekanntlich sein soll, den Handel und Verkehr zwischen den Einzelstaaten der Vereinigten Staaten zu überwachen und besonders dafür zu sorgen, daß keine ungerechtfertigte Ausschaltung des Wettbewerbes, also auch keine Trustbildung, im Eisenbahnwesen zustande kommt. Im Juli 1907 erstattete es einen Bericht über die Harrimanbahnen. Es machte darin den Vorschlag, daß es den Eisenbahngesellschaften allgemein nicht gestattet sein sollte, Geld in Papieren anderer Eisenbahngesellschaften oder in Aktien von Dampferlinien anzulegen — mit Ausnahme solcher Linien, mit denen sie zum Zwecke der Schaffung eines Durchgangsverkehrs in Verbindung stehen. Wettbewerbsstrecken oder nebeneinander her laufende Eisenbahnen sollte verboten sein, gemeinsame Direktoren oder Beamte zu haben. Auch müßte die Ausgabe von Papieren solcher Eisenbahnen gesetzlich geregelt werden, die mehr als einen Bundesstaat berühren; denn nach der Verfassung der Vereinigten Staaten darf sich die Bundesregierung nur um solche Aktiengesellschaften oder Privatfirmen kümmern, die in ihrer Tätigkeit nicht auf das Gebiet eines Bundesstaates beschränkt sind. Gerichtliche Verfolgung der Harrimanlinien wurde zwar von dem Bundesverkehrsamt nicht empfohlen; man glaubte aber allgemein, daß sie eintreten würde. Hatte doch Harriman schon oft vor Gericht gestanden; einmal z. B. (1907), um sich zu rechtfertigen, weil er in den Büchern der von ihm angekauften Chicago and Alton-Bahn eine Änderung vorgenommen hatte, durch welche die von der früheren Verwaltung für Verbesserungen verausgabten 12 Millionen Dollars nunmehr zu Lasten des Anlagekapitals erschienen; hiervon standen 97 % unter Harrimans maßgebendem Einfluß, und er hatte darauf eine Überdividende von 30 % erklärt; die Geldbeschaffung für letztere war nicht einwandfrei gewesen.

Die bedenklichste Seite des nordamerikanischen Eisenbahnwesens ist vielleicht, daß die allermeisten Bahngesellschaften gleichzeitig wahre Rattenkönige in bezug auf Verquickung mehrerer Unternehmungen sind. Aus dem Rechnungsabschluß einer solchen Gesellschaft klug zu werden, wird selbst dem Fachmann schwer. Anstatt eines Eisenbahnunternehmens sind viele Eisenbahngesellschaften eben zu einem Börsenunternehmen geworden, das mit den Papieren anderer Gesellschaften arbeitet, dessen Direktoren auch die eigenen Papiere kaum zu etwas anderem benutzen und zu diesem Zwecke auch die Festsetzung der Dividenden überaus willkürlich vornehmen. Harriman war in allen diesen Dingen unbestrittener Meister; Hill, der diese Künste nur in geringerem Grade übte, hatte dadurch einen schweren Stand.

Seit er durch den Tod von seinem gefährlichsten Feinde Harriman befreit wurde, hat er sich wieder dem ruhigeren Ausbau seiner eigenen Linien und den mannigfachen Verbesserungen in der Verkehrsgestaltung und im Betriebe zugewendet, die für das nordamerikanische Eisenbahnwesen, wie Hill selbst sehr wohl weiß, übrigens auch wiederholt offen erklärt hat, in den letzten Jahren fast zu einer Lebensfrage geworden sind. Was die amerikanischen Eisenbahnen heute brauchen, das ist vor allem eine wesentliche Auffrischung ihres Wagenparkes und ihres Unterbaues, ihrer Bahnhöfe und Brücken, die Anlage zweiter Gleise, zugleich auch eine Umgestaltung ihres inneren Betriebes — kurzum alles Dinge, ohne die erhöhte Betriebsleistungen nicht möglich sind. Diese aber werden von dem nun wieder emporblühenden Wirtschaftsleben des Landes dringend verlangt. Es würde für die Vereinigten Staaten mehr als bedenkliche Folgen haben, wenn ihre großen Eisenbahnlinien auch in Zukunft ihre Hauptaufgabe darin sehen wollten, sich gegenseitig zu bekämpfen, ja zu zerfleischen, anstatt ihre Aufmerksamkeit vor allem auf die Erfüllung der Aufgaben zu richten, denen sie eigentlich dienen sollten und die sie zum Teil in unverantwortlicher Weise vernachlässigt haben.

* * *

Seit dieser Aufsatz geschrieben wurde (1909), haben sich abermals mancherlei Veränderungen in dem Eisenbahnwesen der Vereinigten Staaten vollzogen, das häufig den Eindruck macht, als wenn es nur in einer Art schwankenden Gleichgewichts sei. Zwar hat der Tod Harrimans für einige Zeit Ruhe in den wilden Börsenkämpfen der Bahnen oder vielmehr der Eisenbahnkönige gegeneinander eintreten lassen, und diese Ruhe ist der Fortentwickelung und den Verbesserungen vieler Bahnnetze zugute gekommen[1]). Andererseits ist die Weiterentwicklung des nord-

---

[1]) Siehe darüber meinen Aufsatz im ersten Heft der Zeitschrift „Weltverkehr" April 1911, S. 27—31.

amerikanischen Bahnwesens durch Geldknappheit, Steigen der Löhne, geringen Beschäftigungsgrad vieler Industrien, Unsicherheitsgefühl der volkswirtschaftlichen Lage stark gehemmt worden.

Auch haben die Entscheidungen der Bundesregierung in Washington über die Festsetzung der Frachttarife Bestürzung unter den Eisenbahngesellschaften hervorgerufen. Diese haben sich größtenteils — infolge der beständigen Preissteigerung fast aller Lebensmittel und anderer wichtiger Lebensbedürfnisse — während des Jahres 1909 gezwungen gesehen, die Löhne ihrer Angestellten heraufzusetzen. Die so entstandenen Mehrausgaben hofften sie nach altbewährtem System einfach durch eine Steigerung der Frachtsätze wieder hereinzubringen. Die Bundesregierung oder vielmehr ihre für die Beaufsichtigung der Eisenbahnen bestimmte Behörde, das Bundesverkehrsamt, ist diesem Wunsche jedoch tatkräftig entgegengetreten. Und wenn auch ihre Entscheidung noch nicht als endgültig anzusehen ist, so befinden sich doch die Eisenbahngesellschaften nunmehr in einem Zustande der Furcht vor einer Einmischung des Bundes in ihre wirtschaftlichen Gebarungen, wie dies noch kaum jemals in ihrer Geschichte der Fall gewesen ist. Der Sohn Hills, nunmehr an Stelle seines Vaters, welcher sich zurückgezogen hat, Präsident verschiedener Hillscher Bahnen, meinte in einem der letzten Jahre ironisch, daß es für ihn gar keinen Zweck habe, falls die Entscheidung des Bundesverkehrsamtes aufrechterhalten werde, während der nächsten Monate in Amerika zu bleiben; denn es würde dann einfach kein Geld vorhanden sein, um nennenswerte Verbesserungen an dem Liniennetz oder in den einzelnen Betriebszweigen seiner Eisenbahnen durchzuführen, und er würde dann vorziehen, zur Erholung ein wenig nach Europa zu gehen. Indessen ist die Frage des Eingreifens des Bundesverkehrsamts ebenso wie die des Eingreifens der Einzelstaaten eine zu schwierige, als daß sie mit wenigen Bemerkungen abgetan werden könnte, weshalb ich von einer Besprechung des Problems an dieser Stelle einstweilen absehen möchte. Allem Anscheine nach treten die amerikanischen Bahnen nunmehr in eine neue Periode ihrer Geschichte ein.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahnunfälle.** Infolge zu früher Freigabe des Einfahrtsignals ist in der Nacht vom 26. zum 27. d. M. 12 Uhr 30 Minuten auf Bahnhof Potsdam (Eisenbahndirektionsbezirk Berlin) der Eilgüterzug 6040 auf den noch im Bahnhof haltenden Personenzug 400 aufgefahren. Die letzten drei Wagen des Personenzuges sind entgleist, teilweise ineinandergeschoben und nicht unerheblich beschädigt worden. Ebenso sind zwei Wagen des Eilgüterzuges entgleist sowie noch einige andere Güterwagen ganz gering beschädigt worden. Schwerverletzt sind: 1. Vizewachtmeister Seidel von der 6. Batterie des Feldartillerieregiments Nr. 3, Brandenburg, Kopf- und Unterschenkelverletzung, 2. Trompeter Schneider von der 1. Batterie desselben Regiments, Unterarmbruch sowie Gesichtsverletzung, 3. Unteroffizier Örtel von der 5. Batterie desselben Regiments, Beinverletzungen. Diese drei Verletzten sind dem Garnisonlazarett Potsdam zugeführt worden. Leicht verletzt sind: 1. Fritz Schmidt, Lackierer, Berlin, Waßmannstraße 15, klagt über Wadenschmerzen und Kopfschmerz, 2. Kürassier Kleber von der 4. Eskadron des Kürassierregiments Nr. 6, Brandenburg, Stirnverletzung. Schmidt hat sich in das städtische Krankenhaus aufnehmen lassen, Kleber ist nach Anlegung eines Verbandes nach Hause gefahren. Beide Hauptgleise Richtung Berlin-Magdeburg am Bahnsteig waren bis etwa 8 Uhr vormittags gesperrt. Der Betrieb ist nicht gestört, da die Züge über das Bahnsteiggleis Richtung Magdeburg-Berlin und über das Überholungsgleis geleitet wurden.

Am gleichen Morgen fuhr im Eisenbahndirektionsbezirk Erfurt zwischen Ober-Weimar und dem Waldschlößchen die Maschine eines Arbeitszuges auf die des Personenzuges 402 auf. Die Puffer der beiden Maschinen wurden glatt abgedrückt. Ein Güterwagen wurde zertrümmert und schob sich in den Gepäckwagen, der seinerseits wieder ein Abteil dritter Klasse des hinter ihm laufenden Personenwagens zertrümmerte. Wie die „Weimarische Zeitung“ meldet, wurden zwei Reisende und ein Schaffner verletzt, jedoch nicht lebensgefährlich. Ein Hilfszug brachte die Verwundeten nach Weimar. Der Verkehr wurde durch Umsteigen aufrechterhalten.

— **Zum Eisenbahnunfall auf dem Bahnhof Jannowitzbrücke der Berliner Stadtbahn.** Zu der Gerichtsverhandlung in Sachen des Eisenbahnunfalles auf Bahnhof Jannowitzbrücke*), die mit der Verurteilung des Eisenbahngehilfen Franz Landt zu 3 Monaten Gefängnis endete, teilen wir nach den darüber in der Presse bekannt gegebenen Veröffentlichungen folgendes mit:

Wie die Feststellungen des Gerichts ergeben haben, die zum Teil auf einer örtlichen Besichtigung der Signal- und Sicherheitsanlagen und Beobachtungen des Betriebes auf dem genannten Bahnhof beruhen, ist das Ausfahrsignal so eingerichtet, daß es nach Ausfahrt des Zuges selbsttätig in die Haltstellung geht. Zu diesem Zweck ist vor dem Signal eine Kontaktvorrichtung eingebaut, die der ausfahrende Zug selbst auslösen soll. Durch den Druck der darüber hinwegrollenden Räder wird der Kontakt und damit ein Stromkreis geschlossen, der nicht allein die vorerwähnte Haltstellung des Signals hinter dem Zuge herbeiführt, sondern auch im Blockwerk eine Sperre aufhebt und dadurch das Einfahrsignal für die Fahrstellung freigibt. Außerdem besteht eine Rückmeldevorrichtung, die dem Wärter die Stellung des Signalflügels anzeigt. Am Tage des Unfalles hat sich nun die Schienenkontaktanlage fehlerhafterweise bereits ausgelöst, als der Zug noch am Bahnsteig stand. Die Folge war das Haltfallen des Ausfahrsignals vor dem Zuge und auch die Beseitigung der Blocksperre, der die Sperrung des Einfahrsignals bei besetztem Einfahrgleis obliegt. Der Rückmelder zeigte die Haltstellung des Signalflügels an. Obwohl nun der Wärter den Zug vor dem Fenster seines Dienstraumes am Bahnsteig halten sah und daraus schließen konnte, daß eine vorzeitige Auslösung der elektrischen Einrichtungen stattgefunden haben mußte, stellte er das Einfahrsignal auf „Fahrt frei“. Der daraufhin einfahrende Zug mußte naturgemäß auf den noch nicht ausgefahrenen auffahren. Wie der Sachverständige ausführte, hat sich der Wärter trotz der vorhandenen Sicherungsanlagen vor Freigabe des Einfahrsignals stets durch Augenschein davon zu überzeugen, daß der letzte Zug an dem Ausfahrsignal vorbeigefahren ist und dieses die Haltstellung eingenommen hat. Der Verstoß gegen diese Bestimmung trug dem Wärter die oben angegebene Strafe ein, die in Anbetracht der Folgen des Zusammenstoßes wahrscheinlich noch höher ausgefallen wäre, wenn nicht die Verteidigung auf die Überlastung des Wärters in so dichtem Zugverkehr hingewiesen hätte.

Zu diesen Feststellungen ist zu bemerken, daß es sich für den Wärter wohl weniger um große, körperlich anstrengende, als um eine Reihe sich in ganz kurzen Zeitabständen wiederholender, eintöniger Arbeitsverrichtungen handelt. Allerdings steht wiederum eine solche Tätigkeit mit einer körperlichen Überanstrengung in engstem Zusammenhange, so daß eine gewisse Erschlaffung Platz greift, die hauptsächlich das Denkvermögen des derart Beschäftigten beeinträchtigen muß. Jedenfalls beweist der hier von dem Wärter begangene Verstoß wieder einmal die Fehlbarkeit der menschlichen Handlungen, sobald dem menschlichen Dazwischentreten die eintönigste Durchführung ständig und schnell sich wiederholender Tätigkeiten übertragen ist, die gerade dann zu Fehlern Anlaß geben, wenn die Einförmigkeit einmal durch ein abweichendes Ereignis, welches Denken erfordert, unterbrochen wird. P.

*) Der Unfall ereignete sich am 30. Oktober 1912, vergl. Nr. 85 S. 1354 Jahrg. 1912 d. Ztg.

— **Der Verkehr auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Vom Eröffnungstage der neuen Schnellbahnlinien nach Wilmersdorf-Dahlem und der Uhlandstraße, Sonntag, den 12. Oktober, bis einschl. Dienstag, den 21. Oktober, wurden etwa 300 000 Personen auf diesen Linien befördert. In diesen zehn Tagen sind auf den gesamten Linien, die von der Hochbahngesellschaft betrieben werden, rund 2 618 000 Fahrgäste befördert worden gegen 1 818 000 Fahrgäste in den gleichen Tagen des Vorjahres. Das bedeutet also eine Vermehrung um 800 000 Fahrgäste, die im wesentlichen erzielt ist durch den Verkehrszuwachs aus den Bahnerweiterungen vom Spittelmarkt über den Alexanderplatz nach dem Nordring und aus den jetzt hinzugekommenen Westlinien.

— **Die Ostlinie der Berliner Hoch- und Untergrundbahn,** die vom Bahnhof Klosterstraße nach dem Ringbahnhof „Frankfurter Allee“ abzweigen soll, hat nunmehr die Zustimmung der Aufsichtsbehörden erhalten, so daß die nach dem Kleinbahngesetz erforderliche Genehmigung des Kaisers sowie die Erteilung des Enteignungsrechtes an die Hochbahngesellschaft erteilt werden kann. Die Abzweigung der Ostlinie ist im Bahnhof Klosterstraße bereits vorgesehen; dort werden die Ostgleise in gerader Richtung unter den nach der Grunerstraße abschwenkenden Gleisen der Stadtlinie bis zur Königstraße weitergeführt, die sie bis zum Alexanderplatz verfolgen. Hier ist eine Kreuzungsstation unterhalb des Bahnhofs Alexanderplatz bereits eingebaut worden, deren Bahnsteig mit dem der Schönhauser Torlinie durch breite Treppen verbunden wird. Diese beiden Bau-

werke sind vollendet und brauchen nur noch durch den Tunnel unter der Königstraße verbunden zu werden. Weiter soll die neue Untergrundbahnlinie durch die Landsberger Straße gehen, wo am Büschingplatz der dritte Bahnhof angelegt werden wird. Sodann führt die Bahn durch die Weberstraße nach dem Strausberger Platz, durch die Große Frankfurter Straße und die Frankfurter Allee bis in die Nähe des Ringbahnhofes gleichen Namens. Auf dieser Strecke werden vier weitere Stationen angelegt werden: Strausberger Platz, Frankfurter Tor (Friedenstraße), Petersburger und Voigtstraße. Über die Weiterführung der Untergrundbahn nach Lichtenberg wird mit den dortigen Gemeindebehörden verhandelt. Die Ostlinie ist rund 4½ km lang, das Netz der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft wird nach ihrer Eröffnung 33½ km umfassen, das Großberliner Schnellbahnnetz einschließlich der im Bau begriffenen Nord-Südbahn und der A. E. G.-Bahn nahezu 60 km.

— **Reisegepäckzustellung durch das amtliche bayerische Reisebureau in München.** Die bayerische Staatsbahnverwaltung hat angeordnet, daß das Zugpersonal aller nach München verkehrenden Züge schon während der Fahrt von den Reisenden Verfügung entgegenzunehmen hat, ob das eingeschriebene Reisegepäck bei Ankunft in München dem Amtlichen Bayerischen Reisebureau zur Zustellung zu überweisen ist. Infolge dieser Anordnung entfällt die bis jetzt bestehende Übung, wonach eine Anzahl Durchgangsschnellzüge durch Angestellte des Amtlichen Bayerischen Reisebureaus begleitet werden, die während der Fahrt Aufträge von Reisenden wegen Zustellung des eingeschriebenen und auch des Handgepäcks in die Wohnung oder das Hotel der Reisenden entgegengenommen und bei Ankunft in München die beschleunigte Zustellung an die im Zuge erhaltenen Adressen veranlaßt haben. Von dieser Einrichtung ist von den Reisenden nur in geringem Maße Gebrauch gemacht worden.

— **Eröffnung der staatlichen Kraftwagenlinie Wolkenstein-Marienberg-Olbernhau im Königreich Sachsen.** Diese neue staatliche Kraftwagenlinie ist kürzlich dem Verkehr übergeben worden. Sie ist 29 km lang und beginnt am Bahnhof Wolkenstein, führt durch die Stadt Wolkenstein über Gehringswalde, die Heinzebank nach Marienberg, wo der Markt und der Bahnhof berührt werden. Von hier geht die Linie über den Bahnhof in die Stadt Zöblitz und über Ansprung nach dem Bahnhof Olbernhau. Da die Mitnahme von Reisenden auf die Zahl der im Wagen verfügbaren Plätze beschränkt ist, sind auch bei dieser Linie Einrichtungen getroffen worden, die es den Fahrgästen ermöglichen, sich wenigstens von den Endpunkten, den Bahnhöfen in Wolkenstein und Olbernhau, aus für die dort beginnenden Fahrten im voraus Plätze zu sichern. Auf diesen Bahnhöfen wird nämlich bei den Fahrkartenschaltern der Eisenbahn ein Vorverkauf von Fahrscheinen eingerichtet, bei dem eine besondere Vorverkaufsgebühr nicht erhoben wird. Als Handgepäck dürfen die Reisenden in die Wagen nur kleine Stücke mitnehmen, die von ihnen während der Fahrt getragen oder über oder unter dem Sitz untergebracht werden. Alles übrige Gepäck muß als Reisegepäck beim Wagenführer gegen Bezahlung der Gepäckfracht auf Gepäckschein aufgegeben werden. Für das Reisegepäck eines Fahrgastes wird ohne Rücksicht auf die Zahl der aufgegebenen Stücke für je 5 km 5 ₰ (mindestens 20 ₰) Gepäckfracht erhoben, jedoch dürfen auf einen Fahrschein höchstens 40 kg aufgegeben werden. Stücke, die mehr als 40 kg wiegen, werden überhaupt nicht befördert. Für Fahrräder und Hunde wird das Doppelte der Gepäckfracht erhoben.

— **Die Inbetriebnahme des neuen Personenbahnhofes Karlsruhe** ist programmgemäß in der Nacht vom 22./23. Oktober d. J. erfolgt. Die Überleitung des Betriebes vom alten in den neuen Bahnhof vollzog sich ohne Anstände, auch wickelte sich der Betrieb auf den neuen Anlagen bis zum nächsten Morgen glatt ab. In der Folge traten jedoch größere Verspätungen und Stockungen im Zugverkehr ein. Nach einer halbamtlichen Veröffentlichung sind diese, für die Reisenden und sonstigen beteiligten Kreise wie für die Eisenbahnverwaltung gleich unerwünschten Erscheinungen in erster Linie dem starken Nebel zuzuschreiben, der besonders in den Nacht-, häufig und längere Zeit aber auch während der Tagesstunden über den Bahnhofsanlagen lagerte und eine geregelte Betriebsführung, wie übrigens auch in längst bestehenden Anlagen sehr erschwerte. Infolge des Nebels waren die Weichen- und Bahnhofabschlußsignale vielfach nur auf ganz kurze Entfernungen erkennbar. Darunter litt die Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung in hohem Maße, weil die in den Stellwerken und auf den Gleisen tätigen Betriebsbeamten in den ihnen noch neuen Anlagen notwendigerweise mit der größten Vorsicht vorgehen müssen. Einige kleinere Entgleisungen einzelner unbesetzter Wagen, die in letzter Linie gleichfalls auf die unsichtige Witterung zurückzuführen waren, haben durch länger dauernde Sperrung wichtiger Ein- und Ausfahrgleise zur Vermehrung und Verstärkung der Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr erheblich beigetragen. Im übrigen trafen manche Züge, insbesondere auch Schnellzüge, schon aus den Gebieten benachbarter Verwaltungen mit größeren, bis zu 1 Stunde und darüber betragenden Verspätungen ein; wenn dann solche verspäteten Züge zu Zeiten im neuen Bahnhof behandelt werden mußten, wo für sie im Fahrplan kein Raum vorgesehen ist, bildeten sie eine neue Betriebserschwernis, die weitere Zugfahrten in Mitleidenschaft zog. Daß die technischen Anlagen des neuen Bahnhofes und seiner Zufahrtlinien nicht als Ursache der Störungen anzusprechen sind, wird in der amtlichen Erklärung ausdrücklich festgestellt. Soweit da und dort kleinere Unvollkommenheiten bei einzelnen Einrichtungen aufgetreten sind, konnten sie jeweils rasch und ohne wesentliche Hemmung des Zugverkehrs behoben werden.

— **Diesellokomotive.** In Nr. 69 S. 1073 d. Ztg. konnte über die erfolgversprechenden Probefahrten mit der Diesellokomotive berichtet werden. Es sollen jedoch alsbald größere Umbauten und Wiederherstellungsarbeiten an der Probelokomotive erforderlich gewesen sein. Nach einem Vermerk in der „Elektrotechn. Zeitschrift“ ist durch diese Erneuerungsarbeiten nicht verhindert worden, daß weitere Schäden eintraten, so daß geraume Zeit vergehen dürfte, bis weitere maßgebende Versuche vorgenommen werden können. Selbst wenn durch diese die Lebensfähigkeit der neuartigen Lokomotive nachgewiesen werden sollte, müßten noch viele Jahre vergehen, ehe an eine Einführung in großem Maße gedacht werden könne. Die Elektroindustrie vermutet jedoch in der Diesellokomotive mit vollem Rechte einen Wettbewerber, der den wirtschaftlichen Kampf der Elektrizität, wie er zurzeit gegen die Dampflokomotive geführt wird, noch um etliche Grade verstärken kann.

— **Erstellung besonderer Seehafenausnahmetarife für Eilgut.** Über diese zuletzt in Nr. 50 S. 810 d. Ztg. behandelte Frage hat sich neuerdings auch die Hamburg - Amerika - Linie in einem beachtenswerten ausführlichen Gutachten geäußert, dessen Inhalt „Handel und Gewerbe“ wiedergibt. Es wird u. a. darauf hingewiesen, daß ein nicht unwesentlicher Teil des Erfolges des deutschen Ausfuhrhandels auf die schnelle und zuverlässige Erledigung der erteilten Aufträge zurückzuführen ist. Die Eisenbahnverwaltungen unterstützen nun zwar die Industrie erfahrungsgemäß hierin durch schnelle Beförderung des Ausfuhrstückguts als Frachtgut, die Versender haben aber keinerlei Gewähr, daß die üblichen kurzen Laufzeiten für Frachtstückgüter zur Ausfuhr auch tatsächlich und stets eingehalten werden, da diese Beförderungszeiten unverbindlich sind und der Eisenbahn das Recht zusteht, die weit längeren bestimmungsgemäßen Lieferfristen in Anspruch zu nehmen. Einen rechtlichen Anspruch auf schnelle Beförderung hat der Versender nur bei Auflieferung des Ausfuhrgutes als Eilstückgut, doch sind die Frachten hierfür so hoch, daß sie im internationalen Wettbewerb nur selten angelegt werden können. Wenn nun, wie es in Zeiten starken Güterandranges vielfach der Fall ist, auch die Dampfer vorzeitig Ladeschluß machen, wird der Fabrikant, da die nächste Dampferverbindung vielleicht erst nach mehreren Wochen fällig ist, plötzlich vor die Notwendigkeit gestellt, mit Stunden zu rechnen, und daher notgedrungen zur teuren Eilgutbeförderung greifen müssen. Der ihm hieraus erwachsende Schaden müsse die Ausfuhrfähigkeit beeinträchtigen und es könnte nur im Interesse der deutschen Ausfuhr liegen, hierin Abhilfe zu schaffen. Das Gutachten geht auch auf die Einwände näher ein, die von der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung gegen die Notwendigkeit der Erstellung besonderer Seehafenausnahmetarife für Eilgut erhoben werden. Wenn hier vor allem darauf hingewiesen werde, daß von der eilgutmäßigen Beförderung der Ausfuhrgüter bisher verhältnismäßig wenig Gebrauch gemacht worden ist, so liege dies eben daran, daß der internationale Wettbewerb die viel zu hohen Eilgutfrachten nicht verträgt. Aus der geringen Benutzung der Eilgutbeförderung könne man wohl auf zu hohe Kosten der Eilfracht schließen, nicht aber auf das Nichtvorhandensein eines Bedürfnisses. Der von den preußisch-hessischen Bahnen bei Einführung der gewünschten Tarifmaßnahmen auf 125 000 ℳ bezifferte Einnahmeausfall dürfe keine Rolle spielen, sobald es sich um wichtige Interessen des deutschen Ausfuhrverkehrs handelt. Außerdem werde bei Ermäßigung der Eilstückgutsätze für die Ausfuhr sicherlich die Eilgutverfrachtung wesentlich zunehmen, so daß sich ohne Zweifel ein sehr angemessener Ausgleich für die Einnahmeausfälle ergeben dürfte. Schließlich wird noch in dem Gutachten darauf hingewiesen, daß auch insofern ein gewisses nationales Interesse für die Ermäßigung der Eilstückgutsätze nach den deutschen Seehäfen spricht, als manche Sendung, die jetzt über fremde Häfen geht, sich den gebotenen Vorteil zunutze machen und den Weg über deutsche Häfen nehmen würde. Die vom preußischen Eisenbahnminister zugesagte und tatsächlich auch in anerkennenswerter Weise durchgeführte Verbesserung des Frachtgutverkehrs vermindere nicht das Bedürfnis nach Verbilligung des Eilstückgutverkehrs gemäß den Wünschen des Ausfuhrhandels. Daß diese Wünsche seit Jahren immer wieder zur Sprache gebracht werden,

dürfte schon erkennen lassen, daß ein wesentliches Bedürfnis dafür vorhanden ist.

Auf die vom Deutschen Handelstage in dieser Angelegenheit veranstaltete Umfrage haben sich inzwischen noch eine weitere Anzahl von Handelskammern geäußert. Die Handelskammern zu Düsseldorf, Gotha, Nürnberg, Solingen und Straßburg befürworten die Einführung von Seehafenausnahmetarifen für Eilgut, die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft und die Kammer zu Duisburg sprechen sich dagegen aus. Während sich für Berlin ein Bedürfnis für die Tarifmaßnahme nicht feststellen ließ, auch die damit verbundenen Einnahmeausfälle nach dem Dafürhalten der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft deren Durchführung bedenklich erscheinen lassen, führt die Handelskammer Duisburg noch dagegen an, daß durch die Erstellung eines Seehafenausnahmetarifs für Eilgut nur der Rhein-Eilgüter-Dampferverkehr aufs neue würde benachteiligt werden.

Österreich.

— **Das Budget für das erste Halbjahr 1914.** Der Leiter des Finanzministeriums, Sektionschef Freiherr von Engel, hat am 22. Oktober im Abgeordnetenhause das Budget für das erste Halbjahr 1914 unterbreitet. Mit dem gegenwärtigen Entwurfe des Staatsvoranschlages wird eine Änderung in den Terminen der staatswirtschaftlichen Gebarung eingeleitet, die in gleicher Weise auch für den gemeinsamen Staatshaushalt und die Staatswirtschaft in Ungarn in Kraft treten soll. Bisher waren alle drei Budgets, das österreichische, das ungarische und das gemeinsame, auf den Zeitraum des Kalenderjahres gestellt. In Zukunft soll das Budgetjahr die Zeit vom 1. Juli bis zum 30. Juni des folgenden Jahres umfassen, und zu diesem Zwecke wird jetzt der Übergang eingeleitet, indem nur ein Budget für das erste Halbjahr 1914 unterbreitet wird. Übereinstimmend damit soll auch dem ungarischen Reichstage und den Delegationen ein Halbjahrbudget vorgelegt werden. Im Februar 1914 wird dann von der österreichischen Finanzverwaltung das Budget für den ganzjährigen Zeitabschnitt vom 1. Juli 1914 bis 30. Juni 1915 eingebracht werden. Der Wechsel in den Budgetterminen wird mit Gründen der Zweckmäßigkeit begründet. Mit dieser Trennung des Finanzjahres vom Sonnenjahre wird dem Beispiel der meisten größeren Staaten gefolgt. Der 1. April ist der Anfangstermin des Finanzjahres in England seit 1855, im Deutschen Reiche seit 1877 und in der Mehrzahl der deutschen Bundesstaaten, in Dänemark, Schweden, Norwegen, Rumänien und Japan; am 1. Juli beginnt das Verwaltungsjahr in Italien seit 1884, in Spanien, Portugal, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika seit 1844 und in mehreren der größeren südlichen Staaten Amerikas. Bis zum Jahre 1863 war übrigens auch in Österreich nicht das Kalenderjahr, sondern das alte, am 1. November beginnende Militärjahr das Verwaltungsjahr. Bisher war in Österreich der Termin zwischen der Vorlage des Budgets und dem Beginne des Jahres, für welches der Staatsvoranschlag gelten soll, zu kurz, und in den allerseltensten Fällen, im ganzen nur viermal, konnte das Budget vor dem Beginne des Budgetjahres rechtzeitig vom Reichsrate verabschiedet werden. In Zukunft soll hierfür eine fünfmonatliche Frist, vom Februar bis Ende Juni, zur Verfügung stehen, so daß die Erledigung leichter durchführbar sein wird.

Eine vergleichende Gegenüberstellung des heute vorliegenden Budgets, welches nur ein halbes Jahr, vom 1. Januar bis 30. Juni umfaßt, mit der entsprechenden Vorjahrszeit ist überaus schwierig, vielfach ganz unmöglich, weil der Voranschlag für 1913 sich auf das g a n z e Jahr bezog und eine mechanische Halbierung der Ziffern für eine Parallele zu Fehlschlüssen führen müßte. Es erübrigt deshalb nur, aus der Vorlage hervorzuheben, daß für das erste Halbjahr 1914 ein Gesamterfordernis von 1 564 458 879 Kr. und eine Gesamtbedeckung von 1 564 528 620 Kr., mithin ein Überschuß von 69 741 Kr. veranschlagt wird.

Der genau am gleichen Tage des Vorjahres am 22. Oktober 1912 vorgelegte Voranschlag für das ganze Jahr bezifferte die Gesamtausgaben mit 3137,2 Millionen Kronen und die Gesamteinnahmen mit 3137,48 Millionen Kronen, berechnete demnach einen Überschuß von rund 0,28 Millionen Kronen.

In den E r l ä u t e r u n g e n z u m E t a t d e s E i s e n b a h n m i n i s t e r i u m s finden sich folgende allgemeine Bemerkungen: Die Gestaltung des materiellen Inhalts des Voranschlages wurde maßgebend beeinflußt durch die andauernde Ungunst der Gesamtlage des Budgets, welche nötigte, die Veranschlagung der Ausgaben im allgemeinen in engen Grenzen zu halten und vorwiegend auf die Sicherstellung der in den den bestehenden Betriebseinrichtungen begründeten Bedürfnisse zu beschränken. Demgemäß wurden erhöhte Kreditansprüche im allgemeinen nur insoweit gestellt, als es unerläßlich war, um den gesteigerten Anforderungen, welche die fortschreitende Verkehrsentwicklung an die Leistungsfähigkeit der Staatsbahnen stellt, Rechnung zu tragen. Eine solche Einschränkung schien insbesondere auch geboten im Hinblicke auf die in steigendem Maße fortwirkende Mehrbelastung, welche das Ausgabenbudget des Eisenbahnministeriums im Zusammenhange mit den weitgehenden Bezugsaufbesserungen erfahren hat, die zugunsten der verschiedenen Klassen der Staatsbahnbediensteten im Jahre 1912 zur Durchführung gebracht worden sind.

Für die weitere Fortsetzung dieser zugunsten des Staatsbahnpersonals getroffenen Maßnahmen gelangt in dem gegenwärtigen Voranschlage im Sinne der Bestimmung im § 4 des Gesetzes vom 31. Dezember 1912 neuerlich eine Vorsorge im Betrage von 5 000 000 Kr. zur Einstellung, welche bestimmt ist einerseits zur Bedeckung der das erste Halbjahr 1914 treffenden Ziffer jener Bezugsaufbesserungen, die zugunsten der Staatsbahnbediensteten im Jahre 1913 im Rahmen des im Nachtrage zum Staatsvoranschlage für das Jahr 1913 hierfür vorgesehenen Betrages von 3 000 000 Kr. durchgeführt werden, anderseits zur Bestreitung des Aufwandes für die im ersten Halbjahr 1914 zur Besserstellung des Staatsbahnpersonals weiter zu treffenden Maßnahmen.

Zur tunlichsten Förderung der möglichst ökonomischen Gestaltung des Betriebes wird auf eine entsprechende Beteiligung des Personals an den aus einzelnen Maßnahmen zu erhoffenden Betriebskostenersparungen in Bedacht genommen. In diesem Sinne wird für die Zuwendung von Prämien an das beteiligte Personal aus den durch eine ökonomischere Ausführung des Verschubdienstes zu erzielenden Ersparnissen Vorsorge getroffen. Ferner wird zur Bekämpfung der in einzelnen Linienbereichen aufgetretenen Entwendungen von Eisenbahngut und von Fracht- und Fahrgeldhinterziehungen die Gewährung von Prämien für die Entdeckung von Diebstählen, unrichtigen Frachtbriefangaben und Fahrgeldhinterziehungen in Aussicht genommen. Zur Gewinnung eines fachlich ausreichend ausgebildeten Personalnachwuchses und zur Erzielung einer zweckentsprechenderen und gründlicheren fachlichen Ausbildung des für den niederen technischen Dienst zu verwendenden Personals die Errichtung von Bahnmeisterschulen in Aussicht genommen.

Für Zwecke der im ersten Halbjahr 1914 durchzuführenden Ergänzung und Ausgestaltung der baulichen Anlagen und des Fahrparkes wird ein Betrag von 30 Millionen Kronen in Anspruch genommen. Hiervon sollen 10,5 Millionen Kronen für die Fortsetzung der in Angriff genommenen Bauherstellungen und 19,5 Millionen Kronen für Fahrbetriebsmittelbeschaffung verwendet werden, und zwar 11 Millionen Kronen für die Beschaffung von 90 Lokomotiven nebst Tendern und 8,5 Millionen Kronen für die Beschaffung von 242 Personen-, 68 Dienst- und 347 Güterwagen.

Von der Österreichischen Eisenbahnverkehrsanstalt wurden bekanntlich durch die Staatseisenbahnverwaltung 2056 in Miete genommene Güterwagen um den Gesamtkaufschilling von 8 473 770 Kronen nachträglich erworben. Dieser Kaufschilling ist in 27 vierteljährlichen, am 1. März, 1. Juni, 1. September und 1. Dezember jedes Jahres fälligen Raten abzustatten. Von dem genannten Kaufschilling sind bis 31. Dezember 1913 in 18 Raten abgestattet 5 209 199 Kr. Sohin sind noch abzustatten 3 264 570 Kronen. In dem gegenwärtigen Voranschlag gelangt das Erfordernis für zwei Vierteljahrsraten zur Einstellung.

Das Erfordernis des Staates für 4 prozentige Vorschüsse an garantierte Lokalbahnen wird auf 3½ Millionen Kronen beziffert. Die Belastung des Staates für Garantiezwecke bei den Lokalbahnen ist gewiß ein nicht unwichtiges finanzpolitisches Kapital, da die Erfordernisse hierfür im Laufe der Zeit eine starke Steigerung erfahren haben.

— **Der Elbeumschlagsverkehr in Aussig.** Im Monat September 1913 hat der Kohlenverkehr im Aussiger Hafen infolge des ungünstigen Wasserstandes sowie genügenden Kahnraumes eine günstige Entwicklung gezeigt. Es wurden 122 643 t Kohle (gegen 109 437 t im Vorjahre), also um 13 206 t mehr, zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September d. J. eine Minderverfrachtung von 79 776 t ergibt (1913 951 208 t gegen 1912: 1 030 984 t). Die größte Beistellung im September 1913 betrug 564 Wagen (1912: 433 Wagen), die niedrigste 253 (1912: 236) Wagen. Der durchschnittliche Wasserstand war im September d. J. + 25 (1912 + 112) cm, ist also um 87 cm niedriger gewesen. Der höchste Wasserstand betrug + 73 (1912 + 195) cm, der tiefste — 4 (1912 + 56) cm. Der Güterverkehr im Aussiger Hafen bewegte sich in annähernd derselben Höhe wie im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Es wurden im September d. J. 2877 Wagen (1912: 2891 Wagen), also um 14 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 30. September 1913 beträgt die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 1000 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit des laufenden Jahres 14 484 Wagen gegen 15 484 Wagen im Jahre 1912 umfaßt hat.

— **Strafgerichtliche Untersuchung der Auswanderungsbetriebe.** Auf Grund einer Reihe von Beschwerden hat die Staatsverwaltung eine zuerst polizeiliche und dann auch straf-

gerichtliche Untersuchung des Betriebes der Auswanderungsunternehmungen eingeleitet. Die Untersuchung begann bei der Canadian Pacific Railway Cie. Wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, wurde im Zuge der Untersuchung, welche von dem Strafgericht und den Sicherheitsbureaus der Polizeidirektion **gegen die Canadian Pacific Railway Cie. wegen Begünstigung** der Auswanderung Wehrpflichtiger geführt wird und die sich auf die Generalvertretung für Österreich in Wien erstreckte, der Direktor Altman in Haft genommen. Weiter wurde von der Polizeidirektion die amtliche Sperre sämtlicher Geschäftsräume der Generalvertretung vorgenommen. Zugleich wurde die Beschlagnahme aller Bücher und Korrespondenzen durchgeführt. Der Geschäftsbetrieb der Generalvertretung sowie der sämtlichen Filialen in ganz Österreich wurde eingestellt und damit auch der Verkehr der Aussichtswagen der Canadian Pacific Railway Cie. auf allen österreichischen Eisenbahnlinien eingestellt. Die behördliche Untersuchung erstreckt sich aber auch auf die anderen am Auswanderungsverkehr beteiligten Schiffahrtsunternehmungen und -Agenturen. An maßgebender Stelle ist man gewillt, in Zukunft mit aller Strenge gegen die Auswanderungsbureaus vorzugehen. Dieser Auftrag ist von höchster Stelle an die Behörden ergangen. Diese Angelegenheit, an der schon seit Monaten mit der größten Enrgie gearbeitet wurde, ist eine der umfangreichsten, die je im Sicherheitsbureau und überhaupt bei der Wiener Polizei gearbeitet wurde. Die Akte enthält nebst den Protokollen und Urkunden auch vielfache Berichte über Wahrnehmungen bei den monatelangen Beobachtungen der mit den Zügen der Nordbahn eingetroffenen Auswanderer aus Galizien und Berichte über die Geschäftspraxis der Auswanderungsagenten, ihrer Vermittler und der Schiffahrtsbureaus. Abschriften dieser Berichte wurden nicht nur der Staatsanwaltschaft, sondern auch dem Ministerium des Innern vorgelegt und werden hier als Behelfe für das zu schaffende Auswanderungsgesetz dienen.

— **Der Verkehr des Orientexpreßzuges**, der seit einem Jahre infolge der Balkanwirren eingestellt war, wurde am 23. Oktober von Konstantinopel aus wieder aufgenommen. Am selben Tage verkehrte auch der erste Orientexpreß wieder von Wien nach Konstantinopel.

— **Einjähriger verkehrskommerzieller Lehrkurs für Mittelschulabiturienten und Tarifabendkurs in Prag-Karolinenthal.** Dieser bei der städtischen Handelsakademie in Prag-Karolinenthal eingerichtete Kurs ist am 3. Oktober d. J. zum vierten Male eröffnet worden. Er hat sich binnen seiner dreijährigen Dauer sehr gut bewährt, was auch der große Andrang der Hörer (stets über 200 Anmeldungen, von denen nur rd. 50 Aufnahme finden können) beweist. Diese öffentliche Lehranstalt erhält von keiner Seite eine Beihilfe; sie muß daher aus dem hohen Schulgelde (350 Kr. jährlich) erhalten werden. Unterrichtsgegenstände sind: A. Verkehr: Eisenbahnrecht, Eisenbahntarifwesen, Verkehrsgeographie, Schiffahrts- und Speditionswesen, Zollwesen, Post, Telephon und Telegraph. B. Wirtschaftliches: Nationalökonomie, Handels- und Wechselrecht, kaufmännische Arithmetik, Briefwechsel, Buchhaltung, Bank- und Börsenwesen, Warenkunde, Deutsche Sprache (6 Stunden), Maschinenschreiben, Stenographie. — Anfragen wegen Teilnahme an den Kursen beantwortet die Direktion. — Wie alljährlich, werden auch diesmal besondere, allgemein zugängliche Abendkurse des Eisenbahntarifwesens (42 Stunden) seit Mitte Oktober veranstaltet. — Die Unterrichtssprache bei allen diesen Kursen ist die tschechische.

Ungarn.

— **Die Balaton- (Plattensee-) Bahn.** In Angelegenheit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dieser Eisenbahnlinie wurde in Keszthely eine Beratung abgehalten, an welcher die Leiter der Komitatsbehörden und aller Interessentenkreise teilnahmen. Bei dieser Gelegenheit wurden die Wünsche der einzelnen Gegenden ausführlich durchberaten und beschlossen, **zwischen den Stationen Keszthely und Tapolcza und als Verlängerung dieser Linie auf der Strecke Keszthely-Balatonszentgyörgy-Somogyszobb den Verkehr von leichten Lokomotivzügen an Stelle von Motorwagen zu beantragen.** Hierdurch würde der Güterverkehr vom Personenverkehr gänzlich abgesondert und die Reisedauer bei den Personen befördernden Zügen beträchtlich abgekürzt werden. Die beantragte Verfügung wäre auch vom Standpunkte der Entwicklung der Plattenseebäder von großer Bedeutung, da hierdurch der stärkere Zuzug von Badegästen zu erwarten wäre. Der Vertreter der ungarischen Staatsbahnen bemerkte, daß behufs Verwirklichung der mitgeteilten Wünsche die Genehmigung eines größeren Investitionsprogramms in Aussicht gestellt werden kann. Großes Interesse erweckte der Antrag des Plattenseebundes, laut welchem die Verbindung zwischen Wien und dem Plattensee, behufs Hebung des Fremdenverkehrs, nicht außer acht gelassen werden sollte. Dieselben Gründe sind übrigens auch vorherrschend bei der Behandlung der Wünsche des Plattenseebades Balatonfüred, wo die Badeleitung behufs Hebung des dortigen Verkehrs Investitionen von einigen Millionen Kronen machte. Es wurde beschlossen, die Ergebnisse der Beratung in einer Denkschrift zusammengefaßt bei der zuständigen Regierungsbehörde vorzubreiten. Die k. ung. Staatsbahnen befassen sich eingehend mit der Verbesserung des Verkehrs auf der Balatonbahn. Die bereits abgehaltenen Probefahrten behufs Beschleunigung der Züge sind so gut gelungen, daß bei der nächsten Fahrplanänderung die Fahrtdauer zwischen Budapest **und den Plattenseebädern beträchtlich abgekürzt werden wird.**

— **Verkehr der Orient-Expreßzüge Budapest-Konstantinopel.** Der wegen des Kriegszustandes eingestellte Verkehr der Orient-Expreßzüge wurde infolge einer mit den serbischen, den bulgarischen und den türkischen Eisenbahnen getroffenen Vereinbarung **am 23. Oktober l. J. wieder aufgenommen.** Von diesem Tage an werden wöchentlich vier Züge von Budapest nach Konstantinopel in Anschluß an die Expreßzüge von Paris bzw. Ostende verkehren. Der erste Zug ging vom Budapester Westbahnhofe am 23. v. M. um 11,30 nachts ab und traf am 25. d. M., vormittags 11,17, in Konstantinopel ein. Von Konstantinopel fuhr der erste Zug am 22. d. M. abends 7,15 ab und traf am 24. d. M. um 6 Uhr früh in Budapest ein. Die Züge fahren von **Budapest jeden Dienstag, Donnerstag, Freitag und Sonntag ab und treffen dort jeden Dienstag, Mittwoch, Freitag und Sonntag ein.**

— **Abschied des Betriebsdirektors v. Simay.** Die Direktion der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn gab in ihrer am 14. d. M. in Budapest abgehaltenen Sitzung dem Ansuchen ihres **Betriebsdirektors Theodor v. Simay um Enthebung von seinem Dienste mit dem 31. Januar künftigen Jahres unter protokollarischer** Anerkennung seiner achtunddreißigjährigen Dienstleistung, seiner aufopfernden Pflichterfüllung und seines vorbildlichen Wirkens in leitender Stellung Folge. In besonderer Würdigung dieser Verdienste wurde er schon in der im Monat Mai l. J. abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre als Mitglied in die Direktion gewählt. — Gleichzeitig mit der Versetzung v. Simays in den Ruhestand wurde zu seinem Nachfolger mit dem Titel eines Betriebsdirektors der Betriebsdirektor-Stellvertreter Heinrich Fábián ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Entwurf eines Streikgesetzes in Belgien.** Der belgische Arbeitsminister hat dem Parlament zwei Gesetzentwürfe vorgelegt, die besonders in Arbeiterkreisen große Erregung hervorgerufen haben. Das erstere der beiden Gesetze bezweckt die Einrichtung gemischter Einigungskommissionen und Schiedsämter. Das zweite soll die Gewährung von Geldunterstützungen an Streikende durch Geschenke oder Sammlungen verbieten; erleichternde Ausnahmen sind zugunsten der Partei vorgesehen, die mit der Schlichtung des Streiks durch das Schiedsamt einverstanden ist. Die sozialdemokratische Partei will, wie das „Journal des Transports" mitteilt, diese Gesetzentwürfe bekämpfen.

— **Ein Kongreß zur Förderung des französischen Fremdenverkehrs** ist jüngst in Paris unter dem Vorsitz des Ministers der öffentlichen Arbeiten Thierry abgehalten worden. Wie die „Badische Landeszeitung" mitteilt, hat der Minister bei seiner Eröffnungsrede die große wirtschaftliche Bedeutung, die der Fremdenverkehr für das Land habe, und die Notwendigkeit, ihn zu heben, betont. Die an dem Kongreß teilnehmenden 3000 Abgeordneten von Verkehrsvereinen haben daraufhin die zur „Förderung des Tourismus" empfehlenswerten Schritte erörtert. Es handelte sich in erster Linie um die Verbesserung der Verkehrsmittel. Als ganz besonders wichtig wurde für die Hebung der Fremdenindustrie aber auch die Reform des Hotelwesens bezeichnet, das zum großen Teil in fremden (schweizerischen) Händen ruhe.

— **Zunahme des Personenverkehrs zwischen England und dem Festlande.** Nicht nur auf der Strecke über Southampton-Le Havre (s. Nr. 81, S. 1263 d. Ztg.) ist der Personenverkehr zwischen England und dem Festlande stark gewachsen, sondern auch die London, Brighton und Südküstenbahn hat auf ihrer Strecke Newhaven-Dieppe in den Monaten Juli und August eine Zunahme der Zahl der Reisenden um etwa 10 000 zu verzeichnen gehabt. Zugleich mit der Inbetriebnahme des neuen Turbinendampfers Paris, der die Seefahrt mit 25 Knoten (= 45 km!) Geschwindigkeit in 2¾ Stunden zurücklegt, ist auf der Strecke Dieppe-Paris über Pontoise zweigleisiger Betrieb eröffnet worden. Namentlich der neue Dampfer hat viel dazu beigetragen, die Verbindung Englands mit dem Festlande über Newhaven-Dieppe beliebter zu machen.

— Eisenbahnunfall in London. Infolge des herrschenden Nebels stießen am 25. d. M. früh auf der Waterloostation zwei Züge zusammen. Drei Personen wurden getötet, neunzehn verletzt.

— Ein falsches Signalbild. Ein eigenartiges Vorkommnis ist vor kurzem bei der englischen Großen Nordbahn beobachtet worden. Die Lokomotivführer sahen bei der Einfahrt in den Bahnhof Peterborough über den Einfahrtsignalen ein grünes Licht, das sich erst über den Hauptgleisen und dann über den Nebengleisen zeigte. Man konnte erst einige Zeit nicht feststellen, woher das Licht rührte, das eine erhebliche Gefahr für den Eisenbahnbetrieb bildete; schließlich stellte man aber fest, daß es von einer Quecksilberlampe ausging, die von einem etwa 1,5 km entfernten Kinematographentheater zu Reklamezwecken benutzt wurde. Die Eisenbahngesellschaft hat mit dem Besitzer des Theaters Verhandlungen wegen der Beseitigung dieser Gefahrquelle angeknüpft; es muß hieraus wohl geschlossen werden, daß es in England keine gesetzliche Handhabe gibt, um die Beseitigung einer derartigen Ursache für ein falsches und daher gefährliches Signalbild zu erzwingen.

— Salonik-Dedeagatsch. Die französische Regierung hat, wie aus Konstantinopel gemeldet wird, durch Vermittlung der französischen Botschaft am 20. Oktober d. J. der Pforte zur Kenntnis gegeben, daß, solange die Frage der Kilometergewähr für die Verbindungsbahn zwischen Salonik und Dedeagatsch nicht geregelt sei, weder eine Anleihe, noch ein Vorschuß der Türkei an der Pariser Börse zugelassen werden würde. Da die Linie seit elf Monaten von Bulgarien und dann von Griechenland besetzt war, hatte die Pforte die auf ungefähr 5 Millionen Franken geschätzte Summe nicht bezahlen können.

— Allgemeine Vorarbeiten für Eisenbahnbauten in Rußland. Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat die Veranstaltung von allgemeinen Vorarbeiten, wie der „Torg.-Prom. Gas.“ zu entnehmen, für die nachfolgend aufgeführten Linien gestattet: 1. Vom Endpunkt der Kulundinsker Bahn, dem Possad Slawgorod, bis zu einer Station der Altaibahn und weiter nach Süden bis zum Irtysch bei Ustj-Kamenogorsk; Länge 420 Werst (= 427 km); von Ekibastussk bis zur Kreuzung des projektierten Teils der südsibirischen Hauptbahn von Ssemipalatinsk bis Uralsk an einem der Staniza Bajan-Aul nächstgelegenen Punkt und weiter bis zur Dsheltawsker Fabrik; Länge 250 Werst (= 267 km); 3. von der Stadt Menselinsk im Gouvernement Ufa bis zu einer Station der Wolga-Bugulmabahn; 4. von der Stadt Ufa oder vom Berührungspunkt der projektierten Linie Orenburg-Ufa mit der Ssamara-Slatoustbahn bei der Ausweichestelle Dema-Awdon über Birsk nach Ssarapul oder einer in der Nähe befindlichen Station der im Bau befindlichen Linie Moskau-Kasan-Ssarapul-Jekaterinburg; Länge 270 Werst (= 288 km); 5. von der Station Abdulino der Ssamara-Slatoustbahn bis zur Station Wjätka der Permer Bahn; Länge 600 Werst (= 640 km); 6. von der Station Kalkuhnen der Libau-Romnyer Bahn über Wilkomir nach Kowno der Nordwestbahnen; Länge 200 Werst (= 213 km); 7. von der Station Sdolbunowo der Südwestbahnen bis Orel und weiter über Rjäshsk, die Station Kustarewka der Moskau-Kasaner Bahn und die Stadt Lukojanow bis zur Station Schichrany. m.

— Das Elevatorennetz der russischen Reichsbank und sein Einfluß auf die Abwicklung des Getreideverkehrs auf den Eisenbahnen. Mehr als 30 Jahre hat es gedauert, bis in Rußland die Überzeugung von der Wichtigkeit einer Organisation des Getreideverkehrs und ebenso des Getreidehandels sich Anerkennung verschaffe. Jetzt ist man endlich soweit gekommen, anzuerkennen, daß die sich alljährlich mit peinlichster Zuverlässigkeit einstellenden Unzulänglichkeiten bei der Abbeförderung der Getreideernte nicht allein durch Maßahmen der Eisenbahnen, wie bessere Austattung mit rollendem Inventar, Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahnen durch bessere Anlagen, Neubau von weiteren leistungsfähigen Bahnen **usw., beseitigt werden können, sondern daß hierzu auch der** Getreidehandel sich einer Organisation anpassen muß. Dieses letztere Erfordernis kann erfüllt werden durch die Mitwirkung **von Elevatoren (Speicher mit Silovorrichtung), die eine** Klassifizierung des Getreides und damit eine staffelförmige Ver**schiebung der großen Getreidemengen von den Erzeugungsstätten im Innern des Reiches zu den Hafenplätzen oder großen Verbrauchsmittelpunkten ermöglichen.**

Nachdem also jetzt zu diesem Mittel gegriffen worden, dessen Bewährung durch die Erfahrungen, die man damit in Amerika seit Jahrzehnten gemacht hat, außer Zweifel steht, sofern die allergewöhnlichsten Voraussetzungen dafür erfüllt werden, ist es interessant, von den berufensten Stellen aus, nämlich von dem „Regierungsboten“, zu hören, was bisher in diesen Fragen geschehen ist.

Der „Prowitelswenni wjestnik“ (Regierungsbote) läßt sich hierüber in der Hauptsache, wie folgt vernehmen und begründet dabei die Neueinrichtung, er schreibt: Wie bekannt, ist Rußland der Hauptgetreidelieferant Westeuropas. Von der Gesamteinfuhr Westeuropas an Getreide von 950,8 Millionen Pud lieferten: Rußland 518,3 Millionen Pud (= 8 490 754 t) = 54,5 Prozent, Argentinien 154,7 Millionen Pud (= 2 533 900 t) = 16,3 Prozent, Vereinigte Staaten von Amerika 125,6 Millionen Pud (= 2 057 300 t) = 13,2 %, Ostindien 54,9 Millionen Pud (= 899 262 t) = 5,8 %, Kanada 54,5 Millionen Pud (= 892 710 t) = 5,7 %, Australien 42,8 Millionen Pud (= 701 064 t) = 4,5 %. Hiervon waren Bestimmungsländer: Deutschland für 240,6 Millionen Pud (= 3 941 028 t) = 46,4 %, Holland für 22,5 %, Großbritannien für 18,4 %, Italien für 6,0 %, Bulgarien für 4,2 Prozent, der Rest entfällt dann auf Frankreich, Österreich-Ungarn und endlich Dänemark. Bei der großen Rolle, die Rußland hiernach auf den westeuropäischen Getreidemärkten spielt, muß die Tatsache, daß auf diesen Märkten für russisches Getreide die niedrigsten Preise gezahlt werden, besonderes Befremden erregen. Zudem sind auch die Preise in den russischen Getreideausfuhrhäfen niedriger als in den Getreideausfuhrhäfen anderer Länder. So war der für das Jahrzehnt 1901—1910 ermittelte Durchschnittspreis für Weizen in den südrussischen Häfen um 14,3 Kop. (= 30,8 ₰) für 1 Pud (= 16,38 kg) niedriger als in Neuyork. Der Gewinn, der der russischen Landwirtschaft hierdurch entgeht, wird vom „Regierungsboten“ auf 160 Millionen Rubel veranschlagt.

Die Ursache für die niedrige Bewertung des russischen Getreides, ungeachtet seiner Güte, ist in der mangelhaften (richtiger wäre es, wenn der „Regierungsbote“ gesagt hätte: der bisher gänzlich fehlenden. Der Verf.) Organisation des Getreidehandels im allgemeinen und in dem starken Besatz des russischen Getreides sowie in dem massenhaften, gleichzeitigen Herauswerfen des Getreides auf den Markt und in der mangelhaften technischen Beschaffenheit der Häfen zu suchen. Durch die beiden letztgenannten Umstände wird eine übermäßige Stauung des Getreides in den Häfen bewirkt, und zwar zu einer Zeit, während welcher der lebhafteste Verkauf der neuen Ernte ausgeführt werden soll. Aber nicht an den Hafenplätzen allein findet diese Stauung statt, sondern ebenso und vielleicht mit noch schlimmeren Folgen auf den Bahnen im Innern des Landes. In den vier Häfen — Odessa, Nikolajew, Noworossiisk und Libau — übersteigen z. B. während der Hauptversandzeit die Zufuhren, die Ausfuhr um ein Bedeutendes, so daß es zu riesigen Frachtstockungen kommt, die z. B. im Jahre 1909 70 Millionen Pud (= 1 146 600 t) erreichten. Auch zurzeit beginnen wiederum Stockungen in größerem Umfange einzutreten. Es betrug die Menge der nicht verladenen Güter am 7./20. September 18 554 Wagenladungen, wovon 16 747 auf Getreide entfallen. Die stärksten Stockungen sind zu verzeichnen auf den Südostbahnen, der Wladikawkasbahn und den Südwestbahnen.

Alle diese Übelstände zu beseitigen, ist, wie das Beispiel der Vereingten Staaten von Amerika lehrt, nur möglich, durch Anlage einer genügenden Anzahl von Getreidespeichern und Elevatoren, die die Möglichkeit einer festen Organisation des Getreidehandels und der Getreidebeförderung ermöglichten. In Rußland mit seiner Riesenausfuhr von fast 520 Millionen Pud bestanden bis vor kurzem nur 62 Elevatoren mit einem Fassungsvermögen von 25,2 Millionen Pud.

Bekanntlich hat jetzt die russ. Reichsbank die Erbauung eines Netzes von Elevatoren zur Einlagerung, Reinigung und staffelweisen Beförderung des Getreides in die Hand genommen. Im ganzen sollen im südöstlichen Erzeugungsgebiete 66 Getreidespeicher bei Stationen und 18 in Häfen gebaut werden; die ersteren sollen ein Fassungsvermögen von 42 950 000 Pud (= 703 521 t) haben, was etwa 20 % aller Getreidetransporte, die die Eisenbahn aus den betreffenden Geländen in Anspruch nehmen, und 50 % des Getreideversandes von den Stationen, auf denen der Bau von Speichern vorgesehen ist, entspricht. Die Elevatoren in den Häfen werden 15 850 000 Pud (= 259 623 t) fassen, was nach dem Durchschnitt des Jahrfünfts 1906—1911 32,7 % des Umsatzes der für die Anlage von Elevatoren ins Auge gefaßten Häfen darstellt.

Die Speicher der Reichsbank werden Getreide zur Einlagerung und Reinigung in Partien von 25 Pud (= 409,5 kg) an entgegennehmen. Für das in Empfang genommene Getreide werden Lagerscheine ausgegben, gegen welche von allen Kontoren und Abteilungen der Bank Darlehen bis zu 80 % des Wertes des eingelagerten Getreides erteilt werden. Die Speicher übernehmen auch den kommissionsweisen Verkauf des Getreides.

Wenn nun jetzt in Rußland mit der steten Durchführung der Organisation des Getreidehandels und -verkaufes vorgegangen werden sollte, ohne auf halbem Wege stillzustehen, um ernste Erfolge sehen zu wollen, dann kann mit großer Wahrscheinlichkeit auf einen Erfolg gerechnet werden, der den gesamten Getreideverkehr und ebenso den Getreidehandel in gesunde und dem Lande gewinnbringende Bahnen leiten könnte. m.

Fremde Erdteile.

— **Deutsche Bahnbauten in der asiatischen Türkei.** Der „Köln. Ztg." wird aus Konstantinopel, 13. Oktober, gemeldet: Der schwere wirtschaftliche Druck, der seit zwei Jahren auf der Türkei lastet, beginnt zu weichen. Der Geschäftsgang hat sich seit dem türkisch-bulgarischen Friedensschluß belebt, die Kaufleute machen wieder Bestellungen, die Einkäufer aus dem Innern erscheinen in den Hafenstädten, und auch alte Verbindlichkeiten werden beglichen. Das sicherste Zeichen der kommenden wirtschaftlichen Belebung ist die Wiederaufnahme der Bautätigkeit. Den ganzen Sommer über ist fast nichts gebaut worden, jetzt dagegen herrscht auf zahlreichen Neubauten reges Leben. Die Verhandlungen der türkischen Regierung mit Frankreich und Deutschland wegen der Eisenbahnbauten in Kleinasien und Syrien haben das ihrige dazu beigetragen, in der Bevölkerung rosige Hoffnungen auf baldige Besserung der wirtschaftlichen Lage zu wecken. Alte Pläne reifen endlich der Ausführung entgegen. Daß aber die türkische Volkswirtschaft noch nicht ganz über den Berg hinüber ist, und daß Rückfälle nicht ausgeschlossen sind, beweist die Zurückhaltung der Deutschen Bank mit ihren türkischen Unternehmungen. Die große Inanspruchnahme des europäischen Kapitalmarktes erschwert es ihr, die Mittel für die Fortsetzung und Vollendung dieser Unternehmungen aufzutreiben. Die ihr nahestehende Hafengesellschaft von Haidar-Pascha hat die Konzession für den Hafen von Alexandrette erhalten. Für die Durchführung dieser Konzession und für die notwendige Vergrößerung des Hafens von Haidar-Pascha bemüht sich die Gesellschaft seit Beginn des Jahres um die Aufnahme einer Anleihe. Ihre Bemühungen sind aber fruchtlos geblieben, und so wird gegenwärtig weder mit dem Bau des Hafens von Alexandrette noch mit der Verdoppelung des Hafens von Haidar-Pascha begonnen werden. Die Pläne sind schon längst ausgearbeitet und von der Regierung genehmigt. Auch die Ausgestaltung der Reede von Mersina, die Bewässerung der Ebene von Adana und die Trockenlegung der Sümpfe um Alexandrette werden hinausgeschoben. Das technische Bureau, das eigens für diese Unternehmungen in Haidar-Pascha ins Leben gerufen worden ist, wird bis auf weiteres geschlossen. Alle vorhandenen Mittel werden auf die Vollendung der B a g d a d b a h n verwandt, weil deren Bauzeit eingehalten werden muß. Die Seitenlinie nach Alexandrette wird am 1. November dem Verkehr übergeben. Die Sektionsbauleiter befinden sich schon seit einem halben Monat hier und erwarten die Rückkehr des Generaldirektors Huguenin, um weitere Weisungen über die Arbeiten zu empfangen. Die Rückkehr des Herrn Huguenin verzögert sich aber von Tag zu Tag, und es scheint, als ob die Verhandlungen unter den verschiedenen Kapitalistengruppen noch nicht ganz abgeschlossen sind.

— **Eisenbahnbauten in Kleinasien.** Aus Konstantinopel, 24. d. M., wird gemeldet: Die italienische Gruppe zum Bau von Eisenbahnen in der Zone von Adalia hat sich als ottomanische Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 100 Millionen Franken konstituiert und in voriger Woche nach Entrichtung der gesetzmäßigen Taxe im Ministerium der öffentlichen Arbeiten eintragen lassen. Es verlautet, daß die englische Botschaft auf Grund gewisser Verpflichtungen der türkischen Regierung gegenüber der englischen Eisenbahngesellschaft Smyrna-Aidin, gegen die Erteilung der Konzession für eine Bahnlinie von Adalia nach dem Innern an die Italiener protestiert habe.

— **Fortschritte der Kap-Kairobahn.** Die Teilstrecke Elisabethville-Kambove an der Kap-Kairobahn ist nach Meldungen aus Belgisch-Kongo fertiggestellt worden. Am 15. Juni ist die Übernahme der 160 km langen Strecke erfolgt, nachdem bereits am 6. Juni die erste Lokomotive in Kambove eingetroffen war. Auf der neuen Strecken findet vorläufig wöchentlich ein zweimaliger Verkehr statt. Die deutsche „Kol.-Ztg." teilt ferner folgendes mit: Die südliche Teilstrecke der Kap-Kairobahn, die auf englischem Gebiet liegt, hat eine Länge von 3456 km. Von der Grenze von Belgisch-Kongo über Elisabethville und Kambove bis Bukama, welch letztere Station in etwa 18 Monaten erreicht werden wird, sind es 466 km. Von Bukama aus bildet der Kongo im Verein mit den Umgehungsbahnen der Stromschnellen eine Verkehrsstraße von 1440 km. Was den nördlichen Teil der Kap-Kairobahn von Goz abu Goma an betrifft, wo die Bahnlinie Senar-El Obeid den Weißen Nil kreuzt, ist dieser Strom in seiner ganzen Länge aufwärts bis zum Albert-See schiffbar, mit Ausnahme der 150 km langen Strecke von Rejaf bis Dufilé, wo eine Umgehung der Fälle erforderlich ist. Um die beiden fertigen Strecken der Kap-Kairobahn zu einem Ganzen zu vereinigen, bleibt nur noch die ungefähr 800 km lange Strecke von Elisabethville nach Mahagi am Albert-See übrig, zu deren Bau die Eisenbahngesellschaft des Congo supérieur aux Grands Lacs Africains bereits die Konzession von der belgischen Regierung erhalten hat.

— **Eisenbahnbau in Deutsch-Südwestafrika.** Aus Windhuk, 22. Oktober, wird gemeldet: Dem Landesrat, der zum 10. November einberufen ist, wird ein Ergänzungsetat für das Rechnungsjahr 1914 vorgelegt werden. Er fordert 3 Millionen Mark als erste Rate für den Bau der Eisenbahn nach dem Amboland. Die dem Etat beigegebene Denkschrift besagt, daß die neue Linie von der Otavibahn ab entweder 17 km nördlich von Kalkfeld oder 4 km südlich von Otjiwarongo abzweigen und bei Okahakana endigen wird. Ihre Gesamtlänge soll rund 265 km, die Baukosten rund 9 Millionen Mark betragen. Der Oberbau soll wie bei der Otavibahn (60 cm), jedoch stärker ausgeführt, die Brücken sollen gleich für die später etwa einzuführende Kapspur (1,067 m) ausgebaut werden.

— **Eisenbahnfrachtsätze in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Aus Washington, 20. Oktober, wird gemeldet: Das Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) ordnete an, daß während zwei Jahren die Eisenbahnfrachtsätze für die Einfuhr nach Orten westlich von Neuyork und Boston nicht geändert werden dürften. Die östlichen Bahnen hatten vor kurzem eine Erhöhung dieser Sätze nachgesucht.

— **Zum Eisenbahnunfall bei North Haven.** Der inzwischen erschienene Bericht der Railroad Commissioners über den Unfall bei North Haven (vergl. Nr. 83 S. 1288 d. Ztg.) beantwortet die Schuldfrage folgendermaßen: Der Schlußbremser des Zuges 91 hat dadurch gefehlt, daß er sich beim Halten des Zuges im vorletzten, statt im letzten Wagen befand, daß er sich nicht sofort, sondern erst gegen Ende des 6 Minuten betragenden Aufenthaltes des Zuges zur Deckung anschickte, daß er die Deckungsstrecke vollständig ungenügend bemaß und daß er es verabsäumte, sofort eine Signalrakete anzuzünden. Der Zugführer des Zuges 91 hat den Unfall mit verschuldet, weil er nicht sofort die Zugdeckung angeordnet hat, obwohl er genau wußte, daß Zug 95 dicht hinter Zug 91 lag, und ferner, weil er seinen Zug nach dem Wiederanfahren nochmals zum Halten brachte. Der Lokomotivführer des Zuges 95 ist zu schnell gefahren und hat den Signalen nicht genügende Aufmerksamkeit geschenkt. Weiter bemängelt der Bericht das Signalsystem, das er in Anbetracht des außerordentlich starken Zugverkehrs auf der betreffenden Strecke für unzureichend erklärt; er weist darauf hin, daß die Lokomotivführer in einer Eingabe vom Juni 1912 bereits auf die Mangelhaftigkeit des Signalsystems dieser Strecke hingewiesen hätten. Auch habe die örtliche Betriebsleitung es an der nötigen Überwachung des Betriebes fehlen lassen; insbesondere sei das Fehlen einer Vorschrift über die Verminderung der Zuggeschwindigkeit bei Nebel zu tadeln. Schließlich wird noch die Betriebsvorschrift, daß der Zugbremser nach Anbringung des Deckungssignals zu seinem Zuge zurückkehren soll, für betriebgefährlich und abänderungsbedürftig erklärt. Es wird gefordert, daß dieser Zugbeamte in der Nähe des Deckungssignales verbleiben und mit einem folgenden Zuge weiter fahren soll, und daß die Stärke des Zugpersonals so bemessen wird, daß durch das Aussetzen von Beamten keine Schwierigkeiten entstehen. — Die Public Utilities Commission des Staats Connecticut weist in einem eigenen Berichte über den Unfall ebenfalls auf die mangelhafte Überwachung des Betriebes durch das vorgesetzte Betriebsamt (division) hin; es wird daran erinnert, daß die Zahl der Betriebsämter vor einer Reihe von Jahren aus Ersparnisrücksichten vermindert, und der Umfang der Bezirke und die Zahl der Angestellten eines Bezirkes so vergrößert worden wäre, daß von einer persönlichen Fühlung zwischen den höheren Beamten und dem ihnen unterstellten Zugpersonal keine Rede mehr sein könnte. Sch.

— **Betriebsergebnisse der chilenischen Eisenbahnen im Jahre 1912.** Nach dem Jahresberichte der Generaldirektion der chilenischen Staatsbahnen ist der Jahresabschluß für 1912 ungünstig, nicht zuletzt wegen der starken Preissteigerung auf dem Kohlenmarkte, die sich als Folge der großen Kohlenarbeiterstreiks in England und Australien einstellte. Während im Jahre 1911 für die Tonne Steinkohlen durchschnittlich 28,98 Pesos gezahlt wurden, betrug der Preis im Jahre 1912 33,27 Pesos. Da auf den chilenischen Bahnen im Berichtsjahre 552 000 t Kohlen verbraucht wurden, betragen die Mehraufwendungen gegenüber 1911 2 368 000 Pesos. Einen weiteren Verlust von rd. 2 Mill. Papierpesos brachte die Wertminderung des Papiergeldes; denn viele Materialien mußten aus dem Auslande bezogen und mit Gold bezahlt werden. Auf der anderen Seite erhöhten sich die Arbeitslöhne und Gehälter der Eisenbahnarbeiter und Beamten infolge andauernder Steigerung der Lebensmittelpreise. Bei 18 075 Arbeitern mit einem durchschnittlichen Tagesverdienst von 4,02 Pesos wurden gegenüber 1911 nicht weniger als 2 Mill. Pesos mehr an Löhnen ausgezahlt, während die Mehrausgaben durch Gehaltsaufbesserungen des Betriebspersonals 1 Mill. Pesos ausmachten. Weitere 4 Mill. Pesos sollen auf Antrag der Verwaltung zur Erhöhung der Beamtengehälter bereitgestellt

werden. Schließlich fordert der Jahresbericht 120 Mill. Pesos zur baldigen Durchführung unumgänglich nötiger Betriebsverbesserungen, insbesondere für die Beschaffung von neuem Betriebsmaterial, Umwandlung der Hauptstrecken für zweigleisigen Betrieb, Stationserweiterungen, Verbesserung des Gleisunterbaues und Einrichtung moderner Reparaturwerkstätten.

— **Die Bahnhöfe in Buenos-Aires.** In der „Köln. Ztg." gibt die Schriftstellerin Eleonore Nießen-Deiters anschauliche Schilderungen der Millionenstadt am La Platastrom. Über die Bahnhöfe äußert sie sich folgendermaßen: . . . . „Ebenso könnte man heute noch die trübsten Vorstellungen von den Bahnhofverhältnissen dieser Metropole Südamerikas bekommen, wenn man ausgerechnet in die elegantesten Vorstädte, die des Nordostens, nach Rosario, der zweitgrößten Stadt der Republik, oder nach Tucumán, dem „Garten Argentiniens", zu fahren beabsichtigt. Allerdings wird das mit den Bahnhöfen immer eine etwas umständliche Sache bleiben, weil jede Linie einer anderen Gesellschaft gehört, jede Gesellschaft ihren eigenen Bahnhof hat und diese Bahnhöfe in sehr verschiedenen Stadtteilen liegen: es ist schon eine ziemliche Reise, von einem Bahnhof zum andern zu kommen! Aber während die Westbahn und die Südbahn heute schon ihre ausgedehnten Bahnhofsanlagen haben, gleicht der „Retiro" der F. C. C. A. — oder „Ferro-carril Central Argentino", englisch, wie die meisten Bahnen Argentiniens — heute noch mehr einem Pferdestall außer Dienst als einem Großstadtbahnhof. Man kann schon mit der Nase dicht davorstehen und sucht ihn immer noch, weil man in dieser Baracke keinen Verladeplatz für menschliche Wesen vermutet. Aber es hat keinen Zweck, sich darüber zu entrüsten; denn schon baut die Gesellschaft nebenan ein Bahnhofsgebäude, das sich neben die größten der Welt stellen darf. Es wird die Kleinigkeit von 40 Millionen Mark kosten, und es wird, wenn es fertig sein wird, bei einer Frontlänge von 240 m mit seinen Nebengebäuden 74 000 qm bedecken. Die Einfahrthalle soll 250 m lang, 100 m breit und 25 m hoch werden. Um diesen Bau zu stützen, mußten allein 78 massive Pfeiler durch das weiche Erdreich bis auf die darunterliegende Tosca versenkt werden. Man hofft, diese neue große Anlage schon 1914 in Betrieb nehmen zu können. Auf dem grün bepflanzten Platz vor diesem Bahnhof wird dann übrigens auch ein Uhrturm stehen, den die englische Kolonie der argentinischen Nation anläßlich der Jahrhundertfeier verehrte. Die meisten der hier vertretenen Nationen haben bei dieser Gelegenheit ein Geschenk gemacht, die Nordamerikaner ein Washington-Denkmal, die Deutschen einen Brunnen usw. Aber die Engländer scheinen mit ihrer Uhr entschieden den praktischsten Sinn bewiesen zu haben."

Allgemeines.

— **Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn** konnte, wie wir schon in Nr. 78 S. 1217 mitteilten, im September d. J. auf ein 75 jähriges Bestehen zurückblicken. Ebenfalls unter dem Einfluß von Friedrich List, dem es schon vorher nach vieler Mühe gelungen war, den Bau der Leipzig-Dresdener Eisenbahn in die Wege zu leiten, stand die Gesellschaft, welche die obengenannte Bahnstrecke, die erste in Preußen, erbaute. Dieses eigenartige Jubiläum hat vielfach den Tageszeitungen und der Fachpresse Veranlassung gegeben, einen Rückblick auf jene Zeiten zu werfen, in denen die ersten Maschen zu dem heute ganz Deutschland umspannenden Bahnnetz angelegt wurden, und die damals herrschenden Anschauungen wiederzugeben, deren Naivität heutigen Tages etwas komisch anmutet. Interessant ist z. B., wie man sich anfangs die Verkehrsbedienung dachte. Man wollte die Reisenden von Wohnung zu Wohnung befördern. Da jedoch die Beförderung zur Eisenbahn und von der Eisenbahn nur mit Pferden und Fuhrwerk erfolgen konnte, hatte man auch für diesen Beförderungsabschnitt einen genauen Plan unter Einhaltung eines eigenartigen Vierklassensystems aufgestellt. Die Beförderung auf der Eisenbahn selbst war teils in Bahnkutschen auf Eisenbahnrädern, teils in den Stadtfuhrwerken selbst gedacht, die auf besondere Eisenbahnwagen gesetzt werden sollten. Die dazugehörigen Pferde sollten auf demselben Eisenbahnwagen verladen werden. Als die Bahn dann zur Eröffnung kam, war inzwischen der seltsame Gedanke, die Reisenden mittels Wagen aus der Stadt abzuholen und mitsamt diesen Wagen auf Bahnwagen zu verladen, wieder aufgegeben worden und man beschränkte sich auf den einfachen Bahnbetrieb. Eine eigentümliche Einrichtung der Berlin-Potsdamer Bahn war ein Obersitz, der, ähnlich dem Bocksitz im früheren Personenpostverkehr, an schönen Tagen sehr gesucht war, aber auch den Fahrpreis 2. Klasse kostete. Ein humorvolles Licht auf die damaligen Betriebsverhältnisse wirft ein Beschluß der Kommission zur Ausarbeitung eines Bahnpolizeireglements, demzufolge es nicht gestattet werden sollte, während der Fahrt in einem offenen Bahnwagen oder auf einem Obersitze zu stehen und über die Seitenwände der offenen Wagen zu klettern. Das Nachlaufen zurückgebliebener Personen hinter dem abfahrenden Zuge sollte polizeilich bestraft werden.

— **Werkzeug- und Glühkörperkasten für die Gasglühlichtlaternen in Eisenbahnwagen.** Einen brauchbar erscheinenden Werkzeugkasten bringt die Julius Pintsch Aktiengesellschaft, Berlin, in den Handel; er enthält in zwei Abteilungen alle Werkzeuge zur Bedienung der Gasglühlichtlaternen in Eisenbahnwagen sowie eine Anzahl Ersatzteile zu den Laternen. In der Abteilung für Werkzeuge und Ersatzteile sind untergebracht: 14 Brennermundstücke für 16, 24 und 33 Liter Verbrauch nebst den dazugehörigen Düsen; 5 Zündflammenbrenner; 1 Sonderzange; 1 Bürste; 1 Schraubenzieher; 1 Düsenschlüssel; 1 Düsenaufsteckschlüssel; 1 Glühkörpereinsetzapparat. Die Abteilung für Ersatzglühkörper enthält 12 Schutzkörbe mit Glühstrümpfen.

Die Sonderzange ermöglicht das Einsetzen und Herausnehmen der Schutzkörbe, der Brennermundstücke und der Zündflammenbrenner auch in heißem Zustande. Diesen verschiedenartigen Zwecken entsprechend sind die Mäuler der Zange verschieden groß gehalten. Der Glühkörpereinsetzapparat soll zum leichten und schnellen Einsetzen der Glühkörper in die Schutzkörbe dienen und insbesondere verhüten, daß bei dieser Handhabung die im abgebrannten Zustande sehr empfindlichen Glühstrümpfe beschädigt werden.

Das Anzünden der Gasglühlichtlaternen hat vom Wageninnern zu erfolgen; hierfür wird eine besonders durchgebildete Anzündelampe empfohlen, die sich bisher im Betriebe sehr gut bewährt haben soll. Als Brennstoff dient vergällter Spiritus, sogenannter Brennspiritus. Die von ihrem Behälter gefaßte Spiritusmenge ist bei nicht übermäßig großer Flamme ausreichend für eine Brennzeit von 5 Stunden. Hervorgehoben ist die leichte und bequeme Handhabung und Zuverlässigkeit der Lampe, verbunden mit Sauberkeit und unbedingter Gefahrlosigkeit; sie soll z. B. ohne Gefahr brennend umgelegt werden können und ein Verlöschen soll selbst bei starkem Winde ausgeschlossen sein.

Bücherschau.

— **Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen,** Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht, herausgegeben von Dr. Georg Eger, Geheimer Regierungsrat. Verlag von Dr. Walther Rothschild, Berlin und Leipzig. Bezugspreis (jährlich 4 Hefte) 16 *M*. Das erste Heft des 30. Bandes dieser Zeitschrift bringt folgende Abhandlungen: A. Freymuth, Oberlandesgerichtsrat in Hamm. Der Ausschluß der Ersatzpflicht nach § 7 Abs. 2 des deutschen Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909. — Josef Boller, Eisenbahnassessor in Ludwigshafen a. Rh., Die Anweisung des Empfängers an die Bestimmungsstation zur Auslieferung des Gutes an einen Dritten. — Dr. Friedrich Krug, Gerichtsassesor in Mainz, Haftung der Eisenbahn und Anforderungsfrist bei Expreßgut. — W. Coermann, Amtsgerichtsrat in Straßburg, Die Haftpflicht des Publikums der Eisenbahn gegenüber. — Dr. Bruno May, Rechtsanwalt in Berlin, Das Reichsgericht über die Frage, ob Films als „Kostbarkeiten" oder „Kunstgegenstände" im Sinne der Eisenbahnverkehrsordnung anzusehen sind. — Dr. C. Gütschow, Sekretär der Hamburger Handelskammer a. D., Vertragshaftung und Deliktshaftung in Frachtgeschäften. Haftung für Erfüllungsgehilfen. Außerdem sind 85 grundsätzlich wichtige Entscheidungen mitgeteilt und ausführliche Besprechungen und Angaben über Literatur und Gesetzgebung des In- und Auslandes aus allen Gebieten des Eisenbahn- und Verkehrsrechts aufgenommen.

— **Eger, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen** vom 28. Juli 1892. 3. Auflage. Verlag von Dr. Walther Rothschild, Berlin und Leipzig, 1913. Zwei Bände. Preis 24 *M*, gebunden 28 *M*.

In dem sehr umfangreichen Werke gibt der Verfasser im Anschluß an ein chronologisches Verzeichnis der auf das Kleinbahngesetz bezüglichen Gesetze, Ausführungsanweisungen, Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse einen Abdruck des Kleinbahngesetzes und demnächst an der Hand der einzelnen Paragraphen, denen die entsprechenden Bestimmungen der Ausführungsanweisung vom 13. August 1898 beigefügt sind, die sehr eingehend gehaltenen Erläuterungen. Daneben sind in einem als besonderen Band herausgegebenen Anhange alle in Betracht kommenden sonstigen Gesetze, die Betriebsvorschriften, Verordnungen und Erlasse im Wortlaut abgedruckt. Das Werk stellt in dieser Anordnung ein Kompendium des gesamten Kleinbahnwesens dar, in dem alle irgendwie in Frage kommenden Bestimmungen zu finden sind. Die Arbeit verdient ohne Zweifel die Beachtung aller beteiligten Kreise.

In den Erläuterungen des ersten Bandes bringt der Verfasser das auch sonst von ihm beobachtete Verfahren zur Anwendung,

zunächst das Prinzip und die Entstehungsgeschichte der einzelnen Paragraphen klarzulegen. Daran schließen sich dann die einzelnen Erläuterungen. Diese Methode enthält ohne Zweifel einen großen Vorteil; denn durch sie wird der Leser von vornherein mit den Änderungen bekannt gemacht, welche die ursprüngliche Regierungsvorlage in der Kommission des Abgeordnetenhauses bzw. im Plenum erfahren hat. Andrerseits ist bei dieser Darstellungsweise die Gefahr etwaiger Wiederholungen des nämlichen Gedankens in den Abschnitten über die Entstehungsgeschichte und in den folgenden eigentlichen Erläuterungen doch nicht ganz von der Hand zu weisen. Diese Gefahr hat der Verfasser mit Geschick vermieden. Nur in den Anmerkungen zu § 21 findet sich der Hinweis, es seien nicht nur die Beförderungspreise, sondern die Tarife im weiteren Sinne, d. i. die Gesamtheit der Bedingungen, unter denen Kleinbahnen die Beförderung von Personen und Gütern übernehmen, zu veröffentlichen, nicht lediglich in Anmerkung 75 auf S. 318 über den Grundsatz und die Entstehungsgeschichte dieses Paragraphen; er ist noch zweimal auf S. 320 und S. 323 wiederholt.

Einen Beweis für die Vollständigkeit des Werkes in Ansehung aller das Kleinbahnwesen berührenden Fragen möchten wir auch darin erblicken, daß alle Streitfragen, die im Laufe der Zeit aufgetaucht sind, abermals eine ausführliche Würdigung erfahren haben. Daß hierbei im einzelnen mitunter Ansicht gegen Ansicht steht, kann nicht wundernehmen. Der Verfasser bezieht z. B. den ersten Absatz des § 14 auf Personen- und Güterzüge, während Gleim ein Bedürfnis für Feststellungen der Genehmigung in betreff des Fahrplans nur für Personenzüge anerkennt. Das Interesse der Bewohner des Verkehrsgebietes erfordert eine Festsetzung, wie sie oft und zu welchen Tageszeiten sie über die Kleinbahnstrecke verkehren können. Der Fahrplan der Güterzüge ist für das Publikum weniger von Belang. Hier haben die Frachtgeber lediglich ein Interesse an der ordnungsmäßigen Beförderung der der Kleinbahn anvertrauten Güter. Der Schwerpunkt liegt hier in der Innehaltung der Lieferfrist, ob aber zu diesem Behufe die Strecke nachmittags oder im Laufe des Abends durch den Güterzug bedient wird, ist eine Angelegenheit des inneren Betriebsdienstes. Es wird zugegeben werden müssen, daß diese Erwägungen, mit denen Gleim seine Auffassung stützt, immerhin viel für sich haben. In Anmerkung 103 zu § 30 bekämpft der Verfasser die Theorie, daß das Erwerbsrecht des Staates die Natur des Enteignungsrechtes habe. Die Frage an sich mag hier dahingestellt bleiben, obwohl unseres Erachtens die Bestimmung des § 37 — entsprechende Anwendung des Enteignungsgesetzes nicht nur auf die Ermittlung der Entschädigung, sondern auch auf die Vollziehung der Enteignung, auf das Verfahren vor dem Bezirksausschusse u. s. f. — immerhin einen Anhalt gibt, nach welcher Richtung hin die Entscheidung zu suchen sein würde. Bei seiner Begründung wendet sich der Verfasser auf S. 107 u. a. gegen das bei der Enteignung wesentliche, bei dem staatlichen Erwerbe einer Kleinbahn nicht in gleichem Maße vorhandene Merkmal des öffentlichen Wohls. Der Erwerb könne vom Staate ex lege ausgeübt werden; es brauchten nicht Gründe des öffentlichen Wohles für den Erwerb entscheidend zu sein; „denn öffentlich-rechtliche Gründe sind keineswegs gleichbedeutend mit Gründen des öffentlichen Wohls". Das wird in dieser Allgemeinheit allerdings nicht geleugnet werden können. Im vorliegenden Falle handelt es sich aber doch darum, aus welchen Erwägungen heraus sich denn der Staat des Werkzeugs der ihm zustehenden öffentlich-rechtlichen Gründe bedient. Das tut er doch nur aus Gründen des öffentlichen Wohles, d. i. in die Sprache des Gesetzes übertragen, wenn die Kleinbahn eine solche Bedeutung für den öffentlichen Verkehr gewonnen hat, daß sie als Teil des allgemeinen Eisenbahnnetzes zu behandeln ist. Letzten Endes ist also auch hier das öffentliche Wohl die für den Erwerb der Bahn entscheidende Erwägung. Nicht mit Unrecht betrachten daher diejenigen, welche für die Analogie der Enteignung eintreten, gerade diese Erwägung als eine Hauptstütze ihrer Theorie.

Diese Gedanken sollen indessen den Wert des verdienstvollen Werkes in keiner Weise schmälern. Es sind lediglich Betrachtungen, die sich bei der Durchsicht der neuen Auflage ergaben. Die Arbeit zeugt im übrigen durchweg von der umfassenden Sachkenntnis und Belesenheit des Verfassers auf dem Gebiete der Fachliteratur. Sie wird sich, wie ihre Vorgänger, in kürzester Frist in die Büchereien aller, die Kleinbahnfragen zu bearbeiten haben, Eingang verschaffen.

Frankfurt (Main). Lochte.

Druckfehlerberichtigung.

1. In der Besprechung des vierten Bandes der Röllschen Enzyklopädie des Eisenbahnwesens in Nr. 83 d. Ztg. sind einige Druckfehler untergelaufen. Es muß heißen: S. 1296 Zeile 6 von unten Oberbaurat Scheichl, nicht Scheiche; S. 1297 Abs. 2 Zeile 10 von oben Gemünden an der Wohra, nicht Weser; daselbst rechte Spalte Absatz 2 Zeile 12 von oben Melan statt Melen; Zeile 16 von oben Elberfeld-Barmen S., nicht Barmer; Absatz 3 Zeile 2 von oben v. Frankl-Hochwart, nicht v. Frenkl-Hochwart. Ferner fehlt auf Seite 1298 links zweiter Absatz Zeile 3 von oben hinter Eisenbahnfachmänner das Wort „an".

2. In der in Nr. 82 S. 1280 unter Rechtspflege abgedruckten Entscheidung muß es in der 5. Zeile von oben statt „preußischen Gesetzes" heißen: „Reichsgesetzes".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,29 km lange Umbaustrecke: Rötgesbüttel-Isenbüttel Abzweigung-Isenbüttel-Gifhorn der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet und gleichzeitig die bisherige aufgehobene Strecke von der Abzweigungsstelle bis Isenbüttel-Gifhorn — 2,80 km — den Vereinsbahnstrecken abgerechnet worden. Die Strecken: Hultschin-Deutsch-Krawarn — 14,37 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz und Crossen (Oder)-Seedorf — 16,56 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Posen, die am 28. Oktober bzw. 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, und die nur dem Wagenladungsgüterverkehr dienenden Strecken: Carlshof (Posen)-Sprengersfelde — 9,40 km — und Langenolingen-Deutschfeld — 17,78 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg, die am 10. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden sollen, sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die in Kilometer 26.779 der Brüx-Lobositzer Verbindungsbahn zwischen der Station Wodolitz und der Haltestelle Skirina neu errichtete Personenhaltestelle Bieloschitz wird am 15. November d. J. für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I, 271 vom 16. Oktober d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die Streichung der Fahrscheinreihe 4186 (abgesandt am 22. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 1. November 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Obergräfenhain zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 27. Oktober 1913. (2813)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1914 ist im Ausnahmetarif 51 für Steingrus usw. der Tarifhefte 5 und 8 hinter dem Worte

„ungewaschen“ der Schlußpunkt zu streichen und folgender Zusatz nachzutragen: „— für alle Verwendungszwecke mit Ausschluß der Verwendung zur Herstellung künstlicher Steine, wie in Ziffer 8 der Tarifstelle „Steine“ des Spezialtarifs III genannt.“ (2812)
Frankfurt (Main), 23. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Januar 1914 ab wird im preußisch - hessisch - württembergisch - bayerischen Expreßguttarif bei Sendungen bis zu 5 kg einschließlich für die bayerischen Strecken rechts des Rheins der Frachtberechnung ein Mindestgewicht von 10 kg zu Grunde gelegt, wodurch hinsichtlich dieser Sendungen eine Erhöhung der Beförderungsgebühren eintritt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Mainz, den 23. Oktober 1913. (2787)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil I B, Tarifvorschriften und Güterklassifikation vom 1. Juli 1911.
Auf Seite 150 bei lfd. Nr. 1559 (Formaldehyd) sind mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 in Spalte 6 und 7 die Tarifklassen 2 und 2I in 1 und 1I zu berichtigen.
Straßburg, 24. Oktober 1913. (2811)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Düngemittel usw. (Tfv. 2).
Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 ist die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn de mTarif beigetreten. Vom gleichen Tage ab gewähren die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen (einschließlich der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn), sowie für den Verkehr von Ludwigshafen (Rhein) Hbf. und Ludwigshafen (Rhein) Giuliniwerk die Bayerischen Staatseisenbahnen, pfälz. Netz, die 20prozentige Frachtermäßigung ebenfalls für Sendungen nach Orten auf schweizerischem Gebiet, die von elsässischen Stationen auf elsässischem Gebiet bedient werden und in deren Ortsverkehr gehören, sowie für den Ortsverkehr der Stationen Basel-St. Johann und Basel.
Berlin, 25. Oktober 1913. (2796)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200).
Am 1. November 1913 tritt eine Neuausgabe des Heftes, die auch einige Änderungen und Ergänzungen enthält, in Kraft; sie ist zum Preise von 50 ₰ beim Auskunftsbureau Berlin, Alexanderplatz und bei den Güterabfertigungen zu haben.
Berlin, 25. Oktober 1913. (2797)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 3. November 1913 wird für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden zur Entzinkung in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Zeitz nach Saarau ein Ausnahmefrachtsatz eingeführt. Über Höhe und Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Abfertigungen nähere Auskunft.
Erfurt, den 23. Oktober 1913. (2798)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mitteldeutsch-sächsischer Verkehr — Tarifheft 2.
Mit Gültigkeit vom 3. November 1913 wird für die Beförderung von Schwefelkiesabbränden zur Entzinkung in Wagenladungen von mindestens 10000 kg von Zeitz nach Triebes ein Ausnahmefrachtsatz eingeführt.
Über Höhe und Anwendungsbedingungen erteilen die beteiligten Abfertigungen nähere Auskunft.
Erfurt, den 23. Oktober 1913. (2799)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 wird die Station Gardelegen als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 w für Pflastersteine aus Naturgestein und Schlackenpflastersteine zum Wegebau aufgenommen.
Hannover, 21. Oktober 1913. (2785)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Zu den am 1. November 1913 erscheinenden Heften A (Bestimmungen), B (Entfernungen), C 1 (Allgemeine Tariftabellen) und C 2 (Ausnahmetarife) werden gleichzeitig Berichtigungs- und Ergänzungsblätter ausgegeben. Sie enthalten Änderungen und Ergänzungen, die während des Drucks notwendig geworden sind. Die in den Heften B enthaltenen Erhöhungen gelten vom 1. Januar 1914, die im Heft C 2 enthaltenen mit Erhöhungen verbundenen Änderungen der Ausnahmetarife 5 b, 5 i, 5 w (Streichung einiger Versandstationen), 14 und 14 a (Ausscheiden der Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn), 20 f (Ausschluß des rumänischen Rohbenzins) sowie die Aufhebung des Ausnahmetarifs S 16 b für Rohbenzin treten erst mit dem 1. Februar 1914 in Kraft.
Die Berichtigungs- und Ergänzungsblätter sind bei den Verkaufsstellen des Tarifs unentgeltlich zu haben. Die durch unsere Bekanntmachung vom 26. Juli 1913 veröffentlichten Entfernungserhöhungen durch die seit dem 1. Oktober 1913 benutzte Hochbrücke bei Rendsburg (vergl. Nr. 1264 des Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeigers Nr. 71 von 1913) bleiben bis auf weiteres neben dem Heft B (Entfernungen) in Kraft. Außerdem wird zu dem vorläufig in Kraft bleibenden Hefte C 2 c der Nachtrag 10 — gültig vom 1. November 1913 — herausgegeben. (Preis 10 Pf.). Er enthält neben bereits veröffentlichten Ergänzungen u. A. Aufnahme der Stationen Waldbröl Stb. in die Ausnahmetarife für Eisen 9, 9 s, S 5, S 5 s und S 5 t, Großzschocher Pr. Stb. und Torgau in den Ausnahmetarif S 5. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 23. Oktober 1913. (2783)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Kohlenverkehr.
Mit sofortiger Gültigkeit ist im Tarifheft 1 die Station Karlsruhe-Mühlburg nebst Frachtsätzen zu streichen. Gleichzeitig wird die auf Seite 29 unter III 1 b des Nachtrages III zum Tarifheft I angeordnete Streichung der Station Neckarbischofsheim Übergang aufgehoben. Die genannte Station wird mit den früheren Frachtsätzen in das Tarifheft 1 wieder einbezogen.
Essen, 23. Oktober 1913. (2784)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. April 1911.
Mit sofortiger Geltung wird Adamsweiler als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für Steinschutt aus Steinbrüchen, ungereinigt, einbezogen.
Straßburg, 23. Oktober 1913. (2788)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff usw. von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahnen vom 1. Januar 1911.
Auf Seite 4 des Nachtrags III ist die französische Tarifierung bei der lfd. Nr. 16 von 5 auf G und bei der lfd. Nr. 17 von G auf 5 abzuändern.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleibt die bisherige Tarifierung bis Ende dieses Jahres in Kraft.
Straßburg, 21. Oktober 1913. (2779)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-Lothringisch-Bayerischer Expreßguttarif vom 1. September 1910.
Vom 1. Januar 1914 erfährt die Frachtberechnung für Expreßgut im Elsaß-Lothringisch-Bayerischen Verkehr insofern eine Änderung, als der Frachtberechnung für die bayerischen Strecken (rechtsrheinisches Netz) ein Gewicht von mindestens 10 kg zugrunde gelegt wird. Durch diese Maßnahme erhöhen sich die Frachten für die bayerischen Strecken bei Sendungen bis einschl. 5 kg auf das Doppelte.
Für die Strecken der übrigen beteiligten Verwaltungen wird wie bisher nur ein Mindestgewicht von 5 kg berechnet.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Straßburg, im Oktober 1913. (2780)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bad.-Württ. Güterverkehr.
Steingrus, der zur Herstellung künstlicher Steine, wie in Ziffer 8 der Tarifstelle „Steine“ des Spezialtarifs III genannt, dient, wird vom 1. Januar 1914 ab nicht mehr zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 5 e, sondern zu denen des Ausnahmetarifs 2 berechnet.
Karlsruhe, 22. Oktober 1913. (2781)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-Schweiz. Güterverkehr.
Der auf Seite 16 des III. Nachtrags zum Tarifheft 9 enthaltene Frachtsatz der Abteilung III des A.-T. Nr. 1 für Holz zwischen Engen und Winkeln wird mit sofortiger Wirkung von 57 auf 55 Centimes ermäßigt.
Karlsruhe, 22. Oktober 1913. (2782)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr Heft 1.
Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am

28 Oktober 1913, werden die Stationen: Oppau, Beneschau, Kosmütz und Hultschin der Teilstrecke Hultschin-Dt. Krawarn der Neubaustrecke Annaberg-Hultschin-Dt. Krawarn/Haatsch des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz in den Tarif aufgenommen. Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, den 25. Oktober 1913. (2814)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Heft C 2c.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden von Minden i.W. nach Prenzlau im Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II nach Binnen- und Küstenstationen Ausnahmefrachtsätze eingeführt. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Hannover, 27. Oktober 1913. (2815)

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.

Vom 1. November 1913 an wird auf Seite 9 unter C 2 als zweiter Absatz nachgetragen: „Für Stücksendungen von Großvieh in Schmalspurwagen von 5000 kg Ladegewicht wird die Desinfektionsgebühr für Wagenladungen berechnet."

Dresden, am 27. Oktober 1913. (2816)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 werden die Stationen Bindfadenfabrik Furschenbach, Kappelrodeck, Oberachern und Ottenhöfen der badischen Nebenbahn Achern-Ottenhöfen in den direkten Verkehr aufgenommen. Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

München, den 26. Oktober 1913. (2817)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederländisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden die Stationen Bergrheinfeld und Gefrees in den Allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmeklassen 1—5 aufgenommen.

München, den 26. Oktober 1913. (2818)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 kommen in Ergänzung der Abteilung B des Ausnahmetarifs 88 (Düngemittel) neue Frachtsätze zwischen österreichischen Stationen und München-Moosach zur Einführung. Ferner wird das Warenverzeichnis der Abteilung B erweitert.

Näheres in unserem VAE.

München, den 25. Oktober 1913. (2819)
Tarifamt der Kgl. Bay. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1100. Heft 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr. Mittleres, nord- und südwestliches Gebiet — gültig vom 1. September 1913.

1. Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 führt der Bahnhof Westerhüsen-Salbke des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg die Bezeichnung Magdeburg Südost. Von diesem Zeitpunkt ab ist die Station Westerhüsen-Salbke in dem obengenannten Tarif mit Frachtsätzen zu streichen. Die Station Magdeburg Südost ist mit den Frachtsätzen von Magdeburg aufzunehmen.

1. Druckfehlerberichtigungen.

Mit sofortiger Gültigkeit ist
a) der Frachtsatz von Friedensgrube — lfd. Nr. 18 — nach Cassebohm (Stn.) auf Seite 27 des oben genannten Tarifs von 1553 auf 1353 zu berichtigen,
b) auf den Seiten 74 bis 77 die Stationen Krölza (S.-Weim.) und Krölza-Ranis in Krölpa (S.-Weim.) und Krölpa-Ranis abzuändern.

3. Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung wird die Station Hohendorf des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, 24. Oktober 1913 (2786)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westfälische Landes-Eisenbahn.
Gütertarif für den Binnenverkehr.

Unter Aufhebung des Tarifs vom 1. September 1902 nebst Nachträgen I bis IV tritt am 1. November 1913 ein neuer Gütertarif Teil II für den Binnenverkehr der Westfälischen Landes-Eisenbahn in Kraft.

Der neue Tarif enthält keine Erhöhungen, dagegen in einzelnen Stationsverbindungen Ermäßigungen der Frachtsätze.

Die in den Tarif aufgenommenen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 E. V. O. genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güter-Abfertigungen und die unterzeichnete Direktion.

Lippstadt, 24. Oktober 1913. (2789)
Die Direktion.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.

Am 3. November 1913 wird die Station Isenbüttel-Dorf des Direktionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 23. Oktober 1913. (2800)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Am 1. Januar 1914 tritt zum Gütertarif Teil II, Heft 2 vom 1. Dezember 1911 (Ausnahmetarife, ausschließlich der Ausnahmetarife 3, 4 und 30) der Nachtrag II in Kraft. Er enthält neue, ermäßigte und erhöhte Frachtsätze. Mehrere Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zu erhalten. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II.

Dresden, am 24. Oktober 1913. (2802)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Badisch-Württembergischer Güterverkehr.

Auf den 1. November 1913 wird die Station Freudenstadt Hbf. in den Ausnahmetarif 5c für Spat einbezogen. Die Frachtsätze sind je um 1 ₰ niedriger als diejenigen für Freudenstadt Stadt.

Karlsruhe, 23. Oktober 1913. (2804)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 1.

Für den Versand von Bollweiler und Reichweiler werden mit Geltung vom 1. November 1913 direkte Frachtsätze für Kali usw. eingeführt.

Nähere Auskunft durch unseren Tarif- und Verkehrsanzeiger oder die beteiligten Abfertigungen.

Straßburg, 23. Oktober 1913. (2801)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Tarifheft 2.

Am 15. November 1913 wird die Station Alt Rohlau in den Ausnahmetarif 117 (Scherben) mit dem Frachtsatz von 28 ₰ für Schnittpunkt II in Schnitttafel a einbezogen.

Dresden, am 25. Oktober 1913. (2803)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden in Ergänzung des Ausnahmetarifes 71 (Zement) neue Frachtsätze von Vils nach Tiroler Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft eingeführt.

Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 23. Oktober 1913. (2805)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband.
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1910.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1910.
Außerkraftsetzung einer Kundmachung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 tritt die in Nr. 48 dieser Zeitung vom 25. Juni 1910 unter fortlaufender Nr. (1689) erlassene Kundmachung betreffend die Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 19 (Petroleum) außer Kraft.

Wien, am 22. Oktober 1913. (2806)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit der Französischen Nordbahn.)
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1909.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. November 1909.
Außerkraftsetzung einer Kundmachung.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 tritt die in Nr. 48 dieser Zeitung vom 25. Juni 1910 unter fortlaufender Nr. (1687) erlassene Kundmachung betreffend die Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifs XXV im Tarif, Teil II, Heft 1 sowie jener des Ausnahmetarifs VII im Tarif, Teil II, Heft 2 außer Kraft.

Wien, am 22. Oktober 1913. (2807)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 werden in unserem Binnentarif verschiedene Frachtsätze der Allgemeinen Km-Tariftabelle und der Stations-Tariftabellen für den Güterverkehr geändert.

Für die Überführung von Wagenladungen zwischen Butzbach Staatsbahn-

hof und Butzbach Ostbahnhof oder umgekehrt wird in bestimmten, durch den Tarif festgesetzten Fällen eine Überfuhrgebühr von 3 *M* für den Wagen erhoben. Soweit Erhöhungen durch diese Änderungen eintreten, werden sie erst vom 1. Januar 1914 ab wirksam.

Auskunft erteilen die Dienststellen.

Butzbach, 23. Oktober 1913. (2790)

Butzbach-Licher Eisenbahn Aktien-Gesellschaft.
Der Vorstand.

3. Personen- und Güterverkehr.

Nebenbahn Novéant-Gorze.

Mit Eröffnung des Güter- und Viehverkehrs am 1. September cr. ist der Binnentarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern in Kraft getreten.

Die besonderen Ausführungsbestimmungen sind gemäß § 2 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt die Bau- und Betriebs-Abteilung in Flörchingen.

Diedenhofen, 24. Oktober 1913. (2791)

Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden die Sonntagskarten II. Klasse in folgenden Stationsverbindungen wegen unzureichender Benutzung aufgehoben:

Von Arnswalde nach Blankensee (Pom.),
Von Cüstrin-Kietz nach Reitwein,
„ Nakel nach Netzthal,
„ Nakel nach Walden,
„ Schneidemühl nach Friedheim.

Weitere Auskunft erteilen die Fahrkartenausgaben.

Bromberg, 22. Oktober 1913. (2808)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Lieferfristen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

K. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Festsetzung von Zuschlagfristen zu den reglementarischen Lieferfristen in den Stationen Brünn Staatsbahnhof und Prag Staatsbahnhof.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse in den Stationen Brünn Staatsbahnhof und Prag Staatsbahnhof wird mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 38341/16a vom 14. Oktober 1913 auf Grund des § 75, Absatz (3), Ziffer 5, des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des § 6, Absatz 3, Ziffer 2, der Ausführungs-Bestimmungen zum Artikel 14 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr mit Gültigkeit vom 21. Oktober 1913 auf die Dauer des unabweislichen Bedarfes, längstens aber bis 31. Dezember 1913 für die in der Station Brünn Staatsbahnhof zur Aufgabe gelangenden oder diese Station transitierenden Frachtgutsendungen eine Zuschlagsfrist zu den reglementarischen Lieferfristen in der Dauer von 24 Stunden, für die in derselben Station zur Abgabe gelangenden Frachtgutsendungen eine solche von 48 Stunden und für die in der Station Prag Staatsbahnhof zur Auf- oder Abgabe gelangenden oder diese Station transitierenden Frachtgutsendungen eine solche in der Dauer von drei Tagen, und zwar sowohl im internen als auch im internationalen Verkehre festgesetzt.

Anderweitig kundgemachte Lieferfristzuschläge werden in ihrer Anwendung durch die gegenwärtige Festsetzung nicht beschränkt.

Wien, am 17. Oktober 1913. (2792)

6. Verdingungen.

Verdingung von 475750 m Siederöhren in 9 Losen, 71000 m Siederohrenden, 3617 m Rauchröhren in je 1 Lose, 114350 m Gasröhren in 14 Losen, 5000 Stück eisernen Muffen zu Röhren, 7000 Stück Kreuz-, Knie- und T-Stücken, 3000 m flußeisernen nahtlosen Röhren zu Gewerksbuchsen, 1000 Stück Gegenmuttern (Abdichtungsmuttern) zu Gasröhren in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. November 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 17. November 1913 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstättenämter einzureichen. Die Angebote werden am 22. November 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, geöffnet. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,00 *M* und 5 *₰* Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Dezember 1913.

Berlin, den 23. Oktober 1913. (2820)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Metall für die Königl. Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i./W. für das Etatsjahr 1913, und zwar: 87600 kg Zinn, 10150 kg Antimon.

Eröffnung der Angebote am 13. November 1913, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist am 15. November 1913.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 0,60 *M* bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 20. Oktober 1913. (2793)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i./W. für das Etatsjahr 1914 und zwar:

A. 134000 m Segeltuch, 7750 m Drillich, 14800 m Leinwand, 6900 m Behäuteleinen, 5200 m Nessel, 6550 m Hanfschläuche, 250 m Ledertuch, 9400 qm Linoleum.

B. 12300 m Plüsch, 42700 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 5550 m Moltonstoff, 9800 m Hanfgurte für Roßhaarläufer, 5100 kg Waldwolle, 2700 kg Wollgarn, 2750 m Fensterzugborde, 3800 Stück Fensterzugquasten, 30400 m Naht- und Plattschnur, 340 kg Rundschnur, 110 kg Sägeschnur, 2780 kg Netzschnur, hanfene, 800 Stück wollene Gardinenhalter, 5400 Stück wollene Rosetten, 25800 m wollenes Band, 1000 m Teppichstoff, 8500 m Roßhaarläuferstoff, 400 m hanfene Hutnetze, 690000 Stück Bindestricke, 284000 Stück Schmierpolster.

Eröffnung der Angebote am 14. November 1913 zu A vormittags 11 Uhr, zu B nachmittags 12¼ Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 1 *M* 60 *₰* für Gruppe A und 1 *M* 20 *₰* für Gruppe B bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 24. Oktober 1913. (2794)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und betriebsfertige Aufstellung von Wasserkranen und einer Rohrleitung für den Bahnhof Deutsch Krone Ost soll vergeben werden. Verdingungsanschlag und Vertragsbedingungen liegen in unserem Zentralbureau zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 *₰* von dort bezogen werden. Die zugehörigen Normalzeichnungen Nr. 50—52 der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung werden auf Wunsch zum Sonderpreise von 1,50 *M* abgegeben. Angebote sind bis spätestens den 3. November 1913, vorm. 11 Uhr, frei an uns einzusenden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, 13. Oktober 1913. (2795)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung des eisernen Überbaues (vollwandiger Zweigelenkbogen mit Zugband von 42 m Lichtweite) einschließlich Anfertigung eines Sonderentwurfs für eine eingleisige Eisenbahnbrücke über den Zabno-See in Stat. 30+65 der Neubaustrecke Orchheim-Mogilno soll in einem Lose vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen in unserm technischen Bureau, Zimmer 172, zur Einsichtnahme aus, können auch gegen Einsendung von 2,00 *M* in bar von unserm Zentralbureau bezogen werden.

Angebote sind spätestens zur Eröffnungsstunde am 17. November 1913, vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen und verschlossen an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist: 14 Tage.

Bromberg, 23. Oktober 1913. (2809)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Anlieferung und Aufstellung der eisernen Überbauten der Chausseeunterführung in Stat. 68+96,5 und der Netzebrücke in Stat. 117+25 der Neubaustrecke Orchheim-Mogilno, zusammen rund 114 t, sollen in einem Lose vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 172, zur Einsichtnahme aus, können auch gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M* in bar von unserem Zentralbureau bezogen werden. Angebote sind spätestens zur Eröffnungsstunde am 20. November 1913, vormittags 11 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen und verschlossen an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Bromberg, 23. Oktober 1913. (2810)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 85. | 1. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Neue Signalanordnungen an der Strecke Stockholms Central-Saltskog der schwedischen Staatsbahnen[1]).

Vom Bureauingenieur der schwedischen Staatseisenbahnen **E. G. Windahl.**
Bevollmächtigte Übertragung aus dem Schwedischen von **Dr. H. Saller.**

Am 1. Juni lfd. Js. wurden auf der Strecke Stockholms Central-Saltskog neue Signalanordnungen in Gebrauch genommen. Diese sollen eine neue Art von Vorsignal erproben, das so beschaffen ist, daß es nicht nur angibt, inwieweit das zugehörige Einfahrsignal „Halt“ oder „Fahrt“ zeigt, sondern auch, ob das Einfahrsignal freie Fahrt für das durchgehende Hauptgleis (1 Signalflügel) oder freie Fahrt für Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis (2 oder 3 Signalflügel) zeigt; zugleich aber auch wollen sie eine für das schwedische Signalwesen ganz neue Signalart einführen, nämlich das Durchfahrsignal[2]), das, angebracht am Einfahrsignalmast, bei Annäherung des Zuges an eine Station oder Güterstelle zeigen soll, ob der Zug die Station bezw. Güterstelle ohne Aufenthalt durchfahren darf oder nicht.

Das in Schweden bisher angewandte Vorsignal besteht aus einer runden Scheibe, die auf einem 3,5 bis 4,5 m hohen Mast angebracht ist. Steht die Scheibe lotrecht und quer zur Bahn, bei Nacht mit grünem Licht, so zeigt das Vorsignal an, daß das zugehörige Hauptsignal „Halt“ zeigt. Fällt die Scheibe in wagrechte Lage (bei Nacht weißes Licht), so bedeutet das, daß das Hauptsignal „Fahrt“ zeigt, aber, sofern das letztere die Fahrstraße zu signalisieren hat, nicht, für welches Gleis das Fahrsignal gegeben ist. Diesem Mangel, welcher den derzeitigen Vorsignalen bei den Lokomotivführern die Bezeichnung „Fallen“ eingetragen hat, soll durch die neue Vorsignalart abgeholfen werden. Nach geltenden Bestimmungen soll der Lokomotivführer den Zug anhalten, wenn das Einfahrsignal nicht für das richtige Gleis steht. In Bahnstrecken, auf denen die Züge mit großer Geschwindigkeit verkehren, dürfte es daher wichtig sein, sofern das Einfahrsignal nicht auf Bremsentfernung gesehen werden kann, das Vorsignal so anzuordnen, daß es in gleicher Weise angibt, ob das Hauptsignal Fahrt für das durchgehende Hauptgleis (volle Streckengeschwindigkeit) oder Fahrt für Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis (langsame Fahrt, da der Zug Weichen in Ablenkung befährt) freigibt.

Das neue Vorsignal gleicht der bisher angewendeten Vorsignalart, aber unter Hinzufügung eines unter der runden Signalscheibe angebrachten Flügels, dessen äußeres Ende Schwalbenschwanzform hat (Abb. 1). Das Signal hat zwei mit „Aga“blinklicht[3]) ausgerüstete Laternen, nämlich eine obere für die Signalscheibe und eine untere für den Signalflügel. Der Signalmast ist ungefähr 4,5 m hoch. In der Normalstellung des Vorsignals, d. h. wenn das zugehörige Hauptsignal „Halt“ zeigt und infolgedessen die Signalscheibe lotrecht und quer zur Bahn

[1]) Die folgende Beschreibung bringt eine in Schweden durchgeführte Lösung einer Frage, die auch in Deutschland ständig inmitten der Erörterung steht. Sie dürfte auch bei uns reges Interesse beanspruchen. Der Übersetzer.

[2]) In Übereinstimmung mit anderen Ländern wie Dänemark, Bayern usw. Der Übersetzer.

[3]) Siehe Zeitung des Vereins D. E.-V. 1912, Nr. 10. Die Verwendung von Beleuchtungen nach Art von „Aga“licht scheint sich gerade bei Vorsignalen leicht einzuführen. Da die Entfernung der Vorsignale von den Stationen immer mehr zunimmt, erfordert bei Anwendung von Petroleumbeleuchtung das Löschen, Besorgen und Anzünden der Lampen immer mehr Zeit und Arbeit. Bei Beleuchtungen nach Art von „Aga“licht, das man Tag und Nacht brennen läßt, fällt dies zum Teil weg. Die Besorgung dieser Beleuchtung ist so einfach, daß sie gelegentlich der an sich erforderlichen Streckengänge vom Streckengeher leicht nebenher versehen werden kann. Der Übersetzer.

steht, befindet sich der Flügel lotrecht in Deckung mit dem Mast. Bei Dunkelheit zeigt die der Signalscheibe entsprechende Laterne dem ankommenden Zug grünes Blinklicht, die untere Laterne hingegen ist völlig abgeblendet. Zeigt das Hauptsignal mit einem Flügel freie Fahrt, dann fällt die Scheibe in wagrechte Lage nieder und bei Dunkelheit erscheint weißes Blinklicht an Stelle des grünen. Der Flügel des Vorsignals liegt hierbei nach wie vor in Deckung mit dem Mast und die zugehörige Laterne ist nach wie vor völlig abgeblendet (Abb. 2). Stellt sich das Hauptsignal mit 2 oder 3 Flügeln auf freie Fahrt, so fällt die Signalscheibe in gleicher Weise in wagrechte Lage, während der Flügel unter 45 Grad nach links ausfällt (Abb. 3). Bei Dunkelheit zeigt hierbei sowohl die obere wie die untere Laterne weißes Blinklicht. Die bezeichneten Blinklichter stehen in lotrechter Beziehung etwas schräg gegeneinander und arbeiten in gleichem Zeitmaß. Die Folge des Blinklichtes ist 0,1 Sek. Blinklicht bei 70—75 Lichtblitzen in der Minute[4]). Die Blinklichtlampen brennen sowohl bei Tag wie bei Nacht. Die Scheibe des Vorsignals ist auf der Vorderseite grün gestrichen

Abb. 1.

[4]) Man will in Schweden auf Grund von Beobachtungen festgestellt haben, daß kurze Lichtzeiten von etwa 0,1 Sek. Länge besser und vorteilhafter seien als lange. Es ist dies nicht unmittelbar naheliegend. Man hatte vielmehr auch in Schweden ursprünglich lange Lichtzeiten für besser gehalten und dementsprechend solche von 0,4 bis 0,5 Sek. Länge bei Signalen angewendet. Bezüglich der Zahl der Lichtblitze hält man eine Anzahl von 60 in der Minute für die günstigste und man glaubt nur ausnahmsweise auf 70 bis 80 gehen zu müssen. Die Anzahl ist natürlich abhängig von der Fahrgeschwindigkeit der Züge und der Sichtbarkeit der Signale.
Der Übersetzer.

mit einem 100 mm breiten weißen Rand. Der Flügel ist weiß und hat einen grünen Querstreifen.

Der für die Blinklichteinrichtung nötige Gasbehälter mit zugehörigem Manometer und Druckregler ist in einem am unteren Teil des Signalmastes angeordneten Schutzbehälter aus Eisenblech angebracht. In der unteren Laterne ist die Blinklichtvorrichtung eingebaut. Die von letzterer ausgehenden, zu den beiden Brennern der Laterne führenden Rohrleitungen haben gleiche Länge; durch diese Anordnung ist ein Blinken in gleichem Zeitmaß gewährleistet. Der Gasbehälter faßt in gefülltem Zustand mindestens 1500 l Gas; die Menge genügt, um die beiden Blinklichtlampen 4 Wochen zu speisen, obwohl sie den ganzen Tag brennen.

Das Vorsignal zu einem einflügeligen Einfahrsignal hat keinen beweglichen Flügel, da bei einem solchen Einfahrsignal eine Signalgebung für Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis nicht vorkommt. Ein solches Vorsignal ist aus diesem Grunde nur mit einer Laterne an der zugehörigen Signalscheibe versehen. Der Austausch des Gasbehälters an einem solchen Signal behufs Erneuerung des Gasvorrats ist nur jede 8. Woche erforderlich.

Auf der Strecke Stockholm-Saltskog sind 22 Vorsignale der neuen Gattung aufgestellt. Hiervon sind 9 mit festem Flügel versehen und nur für Signalgebung für durchgehendes Hauptgleis eingerichtet. Zwei von den Vorsignalen werden von einem elektrischen Stellwerk aus bedient, während die übrigen mechanisch unmittelbar mittels Drahtzuges von den zugehörigen Hauptsignalen aus gestellt werden.

Abb. 2.

Die Nachtsignalbilder an den vorgenannten neuen Vorsignalen sollten zuerst mittels brandgelbfarbigen[5]) bzw. grünen Lichtes an

[5]) Brandgelb, schwedisch „Brandgult", ist eine Tönung von gelb und orange.
Der Übersetzer.

Stelle von grün bzw. weiß gegeben werden, wodurch grünes Licht am Vorsignal die gleiche Bedeutung wie am Hauptsignal erhalten hätte, nämlich die der unbehinderten Fahrt. Da aber die meisten Züge, welche auf der Strecke Stockholm-Saltskog verkehren, auch über die letztere Station südlich hinausfahren,

Abb. 3.

so wurde es vom Standpunkt der Betriebssicherheit nicht als wünschenswert erachtet, daß grünes Licht am Vorsignal nördlich und südlich von Saltskog ungleiche Bedeutung erhielt.

An dem Durchfahrsignal, das am Einfahrsignal angebracht ist, kann der Lokomotivführer, schon bevor der Zug in die Station bzw. die Güterstelle einfährt, beurteilen, inwieweit die Durchfahrt freigegeben ist oder nicht, wobei dann, wenn freie Fahrt gegeben ist, die gleiche Streckengeschwindigkeit bei der Einfahrt und Durchfahrt durch die Station bzw. die Güterstelle beibehalten werden kann. Das Durchfahrsignal besteht aus einem am Einfahrsignalmast nach links zeigend angeordneten spitzgeformten Flügel (Abb. 4), dessen Höhenlage über dem Boden 4,5 m beträgt. Auf der dem ankommenden Zuge zugekehrten Seite ist der Flügel gelb gestrichen mit schwarzem Querstrich. Die zum Durchfahrsignalflügel gehörige Signallaterne ist mit „Aga“blinklicht ausgerüstet. Das Durchfahrverbot wird bei Tage durch die wagrechte Lage des spitzgeformten Flügels und bei Nachtzeit, wenn die Einfahrt freigegeben ist, durch brandgelbes Blinklicht angezeigt. Steht das Einfahrsignal auf Halt, so ist das Blinklicht abgeblendet. Steht das Einfahrsignal auf Fahrt und ist die Durchfahrt freigegeben, so ist der Durchfahrsignalflügel um 45 Grad schräg nach oben gestellt und bei Nacht ist er mit grünem Blinklicht ausgestattet. Die Kennung ist ebenso wie bei den Vorsignalen 0,1 Sek. Licht bei 70—75 Lichtblitzen in der Minute. Die Beleuchtungseinrichtung für Blinklicht ist völlig gleich mit der am Vorsignal bei festem Flügel angewendeten. Die Blinklichtlampe brennt den ganzen Tag und der Gasbehälter muß nur jede 8. Woche ausgetauscht werden. Die Abb. 4 bis 7 zeigen die Tagsignalbilder bei zweiflügeligem Einfahrsignal mit Durchfahrsignal:

Wenn das Einfahrsignal auf Halt steht (Abb. 4).

Einfahrt ohne Durchfahrt durch das durchgehende Hauptgleis (Abb. 5).

Durchfahrt auf dem durchgehenden Hauptgleis (Abb. 6).

Einfahrt mit Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis ohne Durchfahrt (Abb. 7).

Die Nachtsignalbilder haben folgendes Aussehen:

Abb. 4: ein festes rotes Licht am obersten Flügel des Einfahrsignals (die übrigen Lichter des Signals sind völlig abgeblendet).

Abb. 5: ein festes grünes Licht am obersten Flügel des Einfahrsignals und brandgelbes Blinklicht am Durchfahrsignalflügel (die Laterne für den zweitobersten Flügel des Einfahrsignals ist völlig abgeblendet).

Abb. 6: ein festes grünes Licht am obersten Flügel des Einfahrsignals und grünes Blinklicht am Durchfahrsignalflügel (die Laterne für den zweitobersten Flügel des Einfahrsignals ist ganz abgeblendet).

Abb. 7: ein festes grünes Licht sowohl am obersten als auch am zweitobersten Flügel und brandgelbes Blinklicht am Durchfahrsignalflügel).

Abb. 4.

An der vorliegenden Bahnstrecke sind die Anordnungen für das Stellen der Durchfahrsignale so, daß freie Durchfahrt bei Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis nicht gegeben werden kann, sondern nur für das durchgehende Hauptgleis (Abb. 6). Grünes Blinklicht am Einfahrsignal ist sonach ein Zeichen nicht nur, daß die Durchfahrt er-

laubt ist, sondern auch, daß freie Fahrt für das durchgehende Hauptgleis gegeben ist. Dadurch wird die Betriebssicherheit in bemerkenswertem Grade erhöht, weil die mit den bisherigen Anordnungen verbundene Gefahr ein für allemal ausgeschlossen ist,

Abb. 5.

daß der durchfahrende Zug bei Nachtzeit mit ungeminderter Streckengeschwindigkeit infolge fehlerhafter Freigabe an Stelle des durchlaufenden Hauptgleises in ein Seitengleis abgelenkt werden könnte und daß nur die oberste Laterne des Einfahrsignals angezündet ist, womit der Lokomotivführer das gleiche Signalbild wie für das durchgehende Hauptgleis vorfindet. Auf den schwedischen Staatseisenbahnen gibt es nur eine kleine Anzahl Stationen, bei denen Durchfahrt mit Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis vorkommen muß, und wo also „freie Fahrt“ ebenso muß signalisiert werden können, auch wo das Signal mit 2 oder 3 Flügeln freie Fahrt zeigt.

Da bei Nachtzeit grünes Licht am Hauptsignal als Fahrtfreigabe angewendet wird, muß das Nachtsignalbild des Durchfahrsignalflügels bei Stellung auf freie Fahrt ebenfalls grünes Licht erhalten. Das konnte ohne Änderung der jetzt angewendeten Fahrstraßensignalisierung am Hauptsignal, um Verwechslung zwischen dem grünen Licht des Durchfahrsignalflügels und dem gleichen Licht des obersten Flügels des Einfahrsignals zu vermeiden, dadurch erreicht werden, daß auf Blinklicht gegriffen wurde. Das Signallicht am Durchfahrsignalflügel wird nämlich mit Blinklicht gegeben, während die übrigen Laternen am Einfahrsignal festes Licht haben.

Um bei Nachtzeit „Durchfahrt verboten“ zu geben, mußte zum gelben Licht gegriffen werden. Hierdurch wird ein neues Signallicht in das schwedische Signalwesen eingeführt und es dürfte dies als ein erster Schritt in der Richtung betrachtet werden, um in Übereinstimmung mit Ländern wie Dänemark, Belgien, Deutschland, Italien und größtenteils auch Amerika gelbes Licht für „Vorsicht“ anzuwenden, während grünes Licht durchgehends die Bedeutung „freie Fahrt“ erhält.

Zwischen Stockholm und Saltskog sind die Einfahrsignale der Stationen Liljeholm, Älfsjö (doch nicht das Einfahrsignal der Nynäsbahn), Huddinge, Tumba und Rönninge und die Hauptsignale an den Güterstellen Tullinge und Uttran mit Durchfahrsignalen der vorbezeichneten Art versehen. Die bezeichneten Signale bestehen aus 1 dreiflügeligem, 7 zweiflügeligen und 6 einflügeligen Einfahrsignalen.

In Älfsjö, Huddinge, Tumba und Rönninge sind die Anordnungen für die Bewegung der Durchfahrsignale wie folgt ausgeführt: In dem Dienstraum des Stationsvorstandes befinden sich zwei elektrische Freigabevorrichtungen, je eine für jede Zugrichtung. Eine ähnliche Vorrichtung ist mittels elektrischer Leitung mit der zum Durchfahrsignalflügel gehörigen elektrischen Kuppelung des Signalflügels verbunden. Durch Herausziehen eines mit der Freigabevorrichtung verbundenen Handgriffs geht der elektrische Strom von der vorhandenen Batterie zur Kuppelung des Signalflügels, wodurch der Durchfahrsignalflügel mitgenommen wird und auf „freie Durchfahrt“ eingestellt wird, wenn das Einfahrsignal auf freie Fahrt mit einem Signalflügel (für das durchgehende Hauptgleis) gestellt wird. Ist der Durchfahrsignalflügel so gekuppelt, dann tritt an einem der zur Freigabevorrichtung gehörigen Fenster eine weiße Signalscheibe an Stelle der vorher vorhandenen roten. Wenn der ankommende Zug einen im Zuggleis verlegten Schienenkontakt befährt, wird der elektrische Stromkreis zwischen Batterie und Kuppelung des Signalflügels unterbrochen, wodurch der Durchfahrsignalflügel selbsttätig wieder auf „Durchfahrt verboten“

Abb. 6.

Abb. 7.

zurückgeht. Gleichzeitig tritt am Fensterchen der Freigabevorrichtung wieder eine rote Signalscheibe auf. Hierauf kann das Einfahrsignal nicht mehr von neuem auf „Durchfahrt frei“ gestellt werden, ohne daß von dem Dienstraum des Stationsvorstandes von neuem die Erlaubnis gegeben wird.

In dem Stellwerksgebäude der Stationen ist für jede Zugrichtung ein elektrisches Spiegelfeld vorhanden, das eine weiße oder rote Signalscheibe zeigt, je nachdem der Durchfahrsignalflügel von der Freigabevorrichtung in dem Dienstraum des Stationsvorstandes für gleichzeitige Bewegung mit dem obersten Signalflügel gekuppelt ist oder nicht. Mittels Kontakten, die an den Stellwerksvorrichtungen angeordnet sind, wird verhindert, daß Durchfahrt gegeben werden kann, wenn das Einfahrsignal auf Fahrt mit zwei Flügeln (d. i. für Ablenkung vom durchgehenden Hauptgleis) gestellt wird, indem der Stromkreis zwischen Batterie und der Kuppelung des Durchfahrsignalflügels hierbei unterbrochen wird. Ist ein Ausfahrsignal vorhanden, so ist das nebenbei so angeordnet, daß das genannte Signal erst auf Fahrt gestellt sein muß, bevor „freie Durchfahrt“ gegeben werden kann.

In Liljeholm sind die Anordnungen im Grunde übereinstimmend mit den zuletzt genannten, obgleich die Einzelheiten auf Grund der Beschaffenheit der Stellwerksanlage andere sind.

In Tullinge und Uttran sind ausschließlich mechanische Anordnungen für die Bewegung der Durchfahrsignalflügel zur Anwendung gekommen. Die dort aufgestellten Einfahrsignale sind einflügelig und die Stellwerkvorrichtungen bestehen aus Kurbelvorrichtungen. Durch Umlegen der Signalkurbel um eine Drehung nach links wird der obere Flügel des zugehörigen Einfahrsignals auf Fahrt gestellt, während der Durchfahrsignalflügel in wagrechter Lage verbleibt. Wird genannte Kurbel um eine Drehung nach rechts umgelegt, so wird sowohl der obere Flügel als auch der Durchfahrsignalflügel um 45 Grad nach oben gestellt.

Schließlich soll noch erwähnt werden, daß gleichzeitig mit der Ingebrauchnahme der obigen Signalanordnungen eine schon seit dem 1. Oktober 1911 versuchsweise angewendete Blinklichtbeleuchtung in den Laternen an den obersten Flügeln der Einfahrsignale in Liljeholm weggenommen wurde, da solche Beleuchtung nunmehr an den Laternen der Durchfahrsignalflügel der Einfahrsignale Verwendung findet. Die an den Ausfahrsignalen für die durchgehenden Hauptgleise ausgeführten Blinklichtvorrichtungen, welche ebenfalls einen Teil der im Jahre 1911 in genannter Station angeordneten Versuchsanlage mit „Aga“-blinklicht bildeten, bleiben hiergegen bestehen.

Vom neuen Badischen Bahnhof zu Basel.

Über die Eröffnungsfeier des neuen badischen Bahnhofs in Basel und über den Bahnhof selbst ist in dieser Zeitung seinerzeit berichtet worden (s. Nr. 72 S. 1122 d. Ztg.). Auch von dem Bau und seiner Geschichte ist in dieser Zeitung früher bereits mehrfach die Rede gewesen.*) Es soll nun nachstehend noch einiges Wichtige nachgetragen werden. Sobald seit dem Jahr 1833 der Gedanke festen Fuß gefaßt hatte, eine Bahn von Mannheim durch die Rheinebene nach dem Süden von Baden zu bauen, war selbstverständlich, daß sie Basel erreichen müsse. Das Gesetz vom 29. März 1838 hatte deshalb bestimmt, daß eine Eisenbahn auf Staatskosten von Mannheim über Heidelberg bis zur schweizerischen Grenze bei Basel zu bauen sei. Gleichzeitig war in bestimmte Aussicht genommen worden, die Bahn von der schweizerischen Grenze weiter rheinaufwärts, zunächst wenigstens bis Waldshut, fortzuführen. Da der Bau dieser ersten größeren Staatsbahn Deutschlands rasch voranschritt, war bereits am 22. Januar 1851 das letzte Teilstück bis zur schweizerischen Grenze mit der einstweiligen Endstation Haltingen dem Verkehr übergeben worden, während langwierige Unterhandlungen mit dem schweizerischen Bundesrat und der Regierung des Kantons Basel der Fortführung der Eisenbahn über schweizerisches Gebiet vorhergehen mußten. Endlich, am 20. Februar 1855, war dann der alte badische Bahnhof zu Basel eröffnet worden. Damals verkehrten bis und von Basel 5 Züge, darunter ein Schnellzug. Zum Vergleich sei erwähnt, daß im laufenden Sommerdienst 1913 allein auf der Hauptbahn bis und von Basel 12 Schnell- und Eilzüge, 8 Personenzüge, 8 Vorortzüge sowie 14 Eilgüter- und Güterzüge verkehren. Die kürzeste Fahrzeit betrug zwischen Mannheim und Basel im Jahr 1855 bei Schnellzügen 7¼, bei Personenzügen 10¼ Stunden, heute beträgt sie nur noch 3½ bzw. 6 Stunden.

*) Vgl. diese Zeitung 1911, Seite 5 und 1913, Seite 985 sowie 1122.

In den nahezu sechzig Jahren, die der alte Bahnhof in Betrieb gewesen ist, hat sich der Personenverkehr ungefähr verzehnfacht, der Güterverkehr beinahe verzwölffacht*). Infolgedessen mußten bereits 1867, also nach zwölf Jahren, Erweiterungsbauten am Stationsgebäude vorgenommen werden. Dazu kam, daß mit der fortschreitenden Bebauung des nördlich des Bahnhofs liegenden Geländes die Mißstände an den den Bahnhof durchschneidenden schienenebenen Straßenübergängen, namentlich der Sperrstraße, immer schwerer empfunden wurden. Man war schließlich am Ende der kleinen Mittel angelangt, und die Erkenntnis, daß der Schaden nur mit einer großen Tat geheilt werden könne, drang allmählich durch.

Im Jahre 1892 wurde den Landständen ein erster Entwurf, wonach der Personenbahnhof in seiner damaligen Lage und

*) Im ersten vollen Betriebsjahr 1856 benützten rund 133 000 Reisende die badische Bahn von Basel, wofür etwas über 300 000 ℳ vereinnahmt wurden. Das letzte Betriebsjahr 1912 weist demgegenüber rund 1 376 000 Reisende mit einer Einnahme von rund 1 332 000 ℳ aus. Im Güterverkehr betrug im Jahre 1856 der Versand und Empfang zusammen 44 340 t mit einer Einnahme von 401 200 ℳ, im Jahre 1912 dagegen fast 510 000 t mit einer Einnahme von 5 375 000 ℳ.

Höhe belassen, der Güterbahnhof dagegen auf das Gelände nördlich und östlich des Hauptbahnhofes verlegt werden sollte, vorgelegt. Der Kostenvoranschlag belief sich auf rund 7½ Millionen Mark; doch stieß der Entwurf bei den beteiligten schweizerischen und Basler Behörden namentlich wegen der vorgesehenen Unterführung der Straßen auf große Bedenken, so daß er von der Generaldirektion schließlich wieder fallen gelassen wurde.

Die weiteren Verhandlungen zogen sich die ganzen neunziger Jahre hindurch. Erst im März 1900 konnten die für den Umbau maßgebenden Verträge geschlossen werden. Da der Bahnhof Basel ein Grenzbahnhof ist, waren langwierige Verhandlungen mit den beiderseitigen Zollbehörden nötig. Im Jahre 1903 konnte endlich mit den ersten Bauten im Gebiet des jetzigen Güterbahnhofes begonnen werden. Am 15. Dezember 1905 wurde der gesamte Güterbahnhof dem Verkehr übergeben. Unterdessen gediehen die Arbeiten am neuen Personenbahnhof wunschgemäß weiter, 1909 wurde mit der Anlage des neuen Aufnahmegebäudes durch Aufstellung der Pfeiler für die Bahnsteighallen begonnen. Die rasch fortschreitende Bauausführung erlitt jedoch eine unliebsame Unterbrechung dadurch, daß die in den Umfassungsmauern nahezu fertiggestellte Schalterhalle am 12. August 1911 durch einen Brand größtenteils wieder zerstört wurde. Bis Ende des Jahres 1911 war das Hauptgebäude endlich im Rohbau vollendet. Besonders arbeitsvoll waren naturgemäß die beiden letzten Jahre 1912 und 1913, weil in allen Teilen des weitausgedehnten Bahnhofgebietes die Vollendungsarbeiten sich immer mehr zusammendrängten und die Anspannung aller Kräfte erforderten.

Der gesamte neue badische Bahnhof besteht aus drei Teilen, dem jetzt in Betrieb genommenen Personenbahnhof, dem Ende 1905 bereits eröffneten Güterbahnhof und dem ebenfalls schon zum Teil in Benutzung genommenen Verschubbahnhof. Die Gesamtanlage nimmt eine Fläche von ungefähr 235 ha ein, von denen etwa 98 ha auf schweizerischem und 137 ha auf badischem, also deutschem Staatsgebiet liegen*). Die Länge aller Gleise beträgt etwa 191 km, was nahezu der Bahnentfernung Karlsruhe-Basel gleichkommt. In die Gleise sind 835 Weichen eingebaut. Von größeren Bauwerken mit Ausnahme der Hochbauten sind zu erwähnen: 17 Eisenbahnbrücken über Wasserläufe und Bahnstrecken, 5 Straßenbrücken über den Bahnkörper, 7 Gepäck- und Bahnsteigtunnel auf den Stationen, außerdem zahlreiche Verlegungen von Bahnstrecken, Straßen, Wegen und Wasserläufen. Die fünf großen Bahnsteighallen und vier Bahnsteigdächer des Personenbahnhofes haben eine Länge von zusammen 1790 m.

Das Aufnahmegebäude selbst ist 230 m lang und bis zum Dachgesims durchschnittlich 10 m hoch, bis zum First 16 m. Der Turm erreicht eine Höhe von 31 m. Erwähnung verdient neben dem großen Lokomotivschuppen mit 32 Lokomotivständen ein etwas kleinerer Schuppen, der für die elektrischen Lokomotiven der Wiesentalbahn bestimmt ist. Binnen kurzem wird auf den badischen Staatsbahnstrecken Basel-Zell i. W. (sog. Wiesentalbahn) und Schopfheim-Säckingen der elektrische Betrieb voll aufgenommen werden.

Der Voranschlag der Gesamtkosten für die neuen Anlagen beläuft sich auf rund 53 100 000 ℳ oder 65 375 000 Franken.

*) Zum Vergleich sei angeführt, daß der alte Badische Bahnhof nur 68 ha und etwa 47 km Gleise umfaßte. Der neue Bahnhof ist also ungefähr viermal so groß wie der alte.

Nach dem Ergebnis der seitherigen Abrechnungen ist bestimmt zu erwarten, daß der Voranschlag eingehalten wird. Der neue Badische Bahnhof zu Basel ist damit nicht nur der teuerste und vorerst umfangreichste Bahnhof im Gebiet der Badischen Staatseisenbahnen, sondern überhaupt auch zurzeit die größte derartige Anlage der Schweiz.

„Der badische Personenbahnhof in Basel nimmt — so führte Minister Dr. Rheinboldt bei der erwähnten Eröffnungsfeier u. a. aus — in unserm Eisenbahnsystem einen ganz besonderen Platz ein. Er ist eine der wichtigsten Brücken für den großen Strom der Reisenden, die von Norden nach den Naturschönheiten der gastlichen Schweiz und nach dem sonnigen Süden streben, um dort Erholung und Erfrischung zu suchen; er ist auch für Deutschland eine der wichtigsten und für Baden die wichtigste Eingangspforte von Süden her. Der badische Bahnhof hat aber noch eine weitere Eigenheit; er liegt nicht im Heimatland, sondern genießt das Gastrecht der Schweiz, das Bürgerrecht in unserer schönen Nachbarstadt Basel. Wenn man bei einem vornehmen Nachbarn zu Gast ist, pflegt man sich in sein bestes Gewand zu kleiden. Diese Anstandsregel haben auch wir beachtet, indem wir uns bemühten, dem Aufnahmegebäude ein vornehmes Gewand zu geben, so daß es sich würdig in den gegebenen Rahmen einfügt und in der stolzen und reichen Schweizerstadt mit Ehren bestehen kann."

Zweifellos hat der neue Badische Bahnhof zu Basel in verkehrspolitischer Hinsicht eine besondere Bedeutung: obwohl der umfangreichste Bahnhof der badischen Staatseisenbahnen, liegt er im Ausland; er ist wohl das einzige Beispiel dafür, daß eine Eisenbahnverwaltung einen ihrer wichtigsten Bahnhöfe im Ausland anlegt. Dazu kommt, daß keiner der zurzeit im Bau begriffenen oder unlängst eröffneten anderen großen Bahnhöfe Badens auch nur annähernd so teuer, wie der neue Basler Bahnhof zu stehen kommt (Karlsruhe und Heidelberg kosten je etwa 37½ Millionen Mark, Offenburg 20 Millionen Mark), eine Tatsache, die im badischen Landtag seinerzeit das Wort vom „Millionengrab im Ausland" entstehen ließ. Indes mußte, wie ich schon früher (vergl. diese Zeitung 1911 Seite 5) ausgeführt habe, am Eingangstor der Schweiz eine umfangreiche Anlage für die badischen Eisenbahnen geschaffen werden, da außer der erwähnten Wiesentalbahn auch die badische Linie nach Waldshut-Schaffhausen-Konstanz von Basel ausgeht.

„Viel hundert Menschen mußten tätig sein" — so hieß es u. a. in der Ansprache des Generaldirektors der Badischen Staatseisenbahnen, Staatsrats Roth, bei der Eröffnungsfeier —, „damit das große Werk ersonnen, begonnen und gefördert werden konnte. Nachdem es nun in der Hauptsache vollendet ist, danke ich als Vertreter des Bauherrn, der badischen Eisenbahnverwaltung, allen Beteiligten aufs herzlichste für ihre bisherige erfolgreiche Arbeit, sei sie durch Kopf oder Hand, mit Zirkel und Zeichenstift, Feder und Tinte, Hacke und Schaufel, Axt und Kelle, Meißel und Hammer, oder auf sonst welche Art geleistet. . . . Möge der neue badische Bahnhof seinen Zweck voll erfüllen, möge er dem Verkehr in reichem Maß dienen, die freundnachbarlichen Beziehungen des Deutschen Reiches und unsrer engeren badischen Heimat zur Schweiz fördern und der altehrwürdigen, aber immer in neuer Kraft und Schönheit sich verjüngenden Stadt Basel zum Nutzen und zur Freude gereichen!"

Mannheim. A. Kuntzemüller.

Erweiterungen des Berliner Schnellbahnnetzes.

Am Schlusse eines lehrreichen Aufsatzes über die neuerdings dem Verkehr übergebenen Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn im Westen Berlins (Zentralbl. d. Bauverw. Nr. 81, 84 u. 85) entwirft der Direktor der Hochbahngesellschaft, Baurat Bousset, ein fesselndes Bild von der voraussichtlichen künftigen Entwicklung des Netzes der Berliner Schnellbahnen. Dies wird durch eine Karte von Groß-Berlin veranschaulicht, in welche die bestehenden, die im Bau begriffenen, die genehmigten, aber außerdem auch die „in Aussicht stehenden" Schnellbahnen eingezeichnet sind. Die zu den drei ersten Arten gehörigen Linien sind unsern Lesern im allgemeinen bekannt. Als „in Aussicht stehend" bezeichnet Direktor Bousset folgende Bahnen: Fortsetzung der Uhlandstraßenlinie bis Bahnhof Halensee der Ringbahn, von da aus scharf links abbiegend, unter der Ringbahn hindurch im Laufe des Hohenzollerndamms bis zu dessen Ende. Die jetzt auf dem Charlottenburger Wilhelmsplatz endigende Linie erscheint unter der Spree hindurch bis an die Jungfernheide und an dieser entlang bis jenseits des Nonnendamms verlängert. Die Schöneberger Linie mit dem jetzigen Endpunkt Hauptstraße zeigt eine Verlängerung in das Gelände zwischen Potsdamer und Anhalter Bahn bis an die Gemeindegrenze gegen Steglitz. An die im Bau begriffene, von der Stadt Berlin unternommene Nord-Südbahn (Wedding-Neukölln) ist von der Ecke der Belle-Alliance- und Gneisenaustraße eine Linie bis zum Ringbahnhof Tempelhof eingezeichnet; ferner vom künftigen Untergrundbahnhof Nollendorfplatz ausgehend eine solche zum Brandenburger Tor, dann unter der Spree an der Kreuzung der Friedrichstraße hindurch bis zum Stettiner Bahnhof; vom Wittenbergplatz aus eine weitere im Zuge der Nettelbeckstraße und Lützowstraße zum Anhalter Bahnhof, im Zuge der Kochstraße, des Hausvoigteiplatzes, direkt zum Alexanderplatz führend und von da bis nach Weißensee hinein; endlich eine Linie, die östlich des Landgerichts in Charlottenburg beginnt, Moabit west-östlich durchschneidet, unter der Spree in der Nähe des Lehrter Bahnhofs hindurch am Königsplatz vorbei zum Leipziger Platz und von da unter der Leipziger Straße hindurch, schließlich im Zuge der Oranienstraße am Görlitzer Bahnhof vorbei führt und jenseits des Landwehrkanals am Schlesischen Busch endigt.

Wir dürfen dieses in Aussicht stehende Netz wohl noch durch einige sich mit einer gewissen Naturnotwendigkeit ergebende Fortsetzungen bestehender Linien ergänzen: Die Weiterführung

der jetzt am Betriebsbahnhof der Hoch- und Untergrundbahn in dem mit Stadion bezeichneten Bahnhof*) endigenden Linie bis Spandau ist wohl nur eine Frage der Zeit und auch schon in den Zeitungen erörtert. Daß die jetzt mit Recht das Entzücken der Groß-Berliner Bevölkerung bildende Wilmersdorf-Dahlemer Bahn auf dem Thielplatz dauernd enden wird, ist wohl kaum anzunehmen. Die Fortsetzung über die nahe Dahlem-Zehlendorfer Gemeindegrenze hinaus nach dem nur etwa 2 km entfernten schon gut bebauten Zehlendorf drängt sich fast von selbst um so mehr auf, als das ganze zwischenliegende Gelände schon jetzt teils für Staatsbauten, teils für Villenbebauung in Aussicht genommen ist.

Direktor Bousset äußert sich, nachdem er der im Bau begriffenen Nord-Südbahn der Stadt Berlin, der A. E. G.-Bahn Neukölln-Gesundbrunnen und der bekannten Erweiterungslinien der Hochbahngesellschaft gedacht hat, über die „in Aussicht stehenden Bahnen" folgendermaßen: „Was sonst noch an selbstständigen Bahnlinien, an neuen selbständigen Verlängerungen bisheriger Zweiglinien und an neuen Zweiglinien und Verlängerungen in Aussicht steht, ist in dem Plan gestrichelt angedeutet. Hier mögen die nächsten Jahre noch Veränderungen im einzelnen entstehen lassen, im großen ganzen aber liegt die Form des Groß-Berliner Schnellbahnnetzes fest. Es wird zwei Hauptknotenpunkte aufweisen: im Westen den Wittenbergplatz, im Osten den Alexanderplatz."

Es wäre, so möchten wir hinzufügen, aufs lebhafteste zu wünschen, daß sich die „in Aussicht stehenden" Linien in nicht allzuferner Zeit verwirklichen. Jahre werden darüber bei der Schwierigkeit der Verhältnisse und namentlich des Baugeländes ohnehin sicher hingehen! Ist das Netz der Berliner Schnellbahnen dann einmal zu einem gewissen Abschluß gebracht, wird Berlin sich auch auf diesem Gebiet mit Paris und London messen können, die jetzt in der Ausdehnung des Schnellbahnnetzes Berlin zweifellos voraus sind. v. M.

*) Das Stadion ist von dem Bahnhof ziemlich weit entfernt, sein Haupteingang am Staatsbahnhof „Rennbahn" von ersterem Bahnhof aus nur auf unbequemen Sandwegen zu erreichen. Der Name ist wohl nur zur Unterscheidung vom oben genannten Bahnhof „Rennbahn" gewählt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Präsidentenzusammenkunft in Berlin.** Am 4. d. M. treten, wie alljährlich, auf Einladung und unter dem Vorsitze des preußischen Eisenbahnministers die Präsidenten der 21 Direktionen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, des Eisenbahn-Zentralamtes und der Generaldirektionen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu einer gemeinsamen Besprechung wichtiger Fragen der Wirtschaftsführung, der Organisation und des Verkehrs sowie zum Austausch ihrer in der Praxis gewonnenen Erfahrungen im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zusammen.

— **Bezirkseisenbahnräte Erfurt/Halle (Saale) und Magdeburg.** Der Bezirkseisenbahnrat Erfurt/Halle (Saale) erledigte am 22. Oktober in seiner Vollsitzung zu Halle (Saale) zunächst geschäftliche Angelegenheiten. Sodann wurden der gegenwärtig geltende Winterfahrplan und der nächste Sommerfahrplan besprochen und im Zusammenhange damit verschiedene Fahrplanwünsche erörtert. Über die Verkehrsentwicklung im laufenden Jahre unter besonderer Berücksichtigung der Wagengestellung wurden von der Eisenbahnverwaltung nähere Mitteilungen gemacht. Die nächste Sitzung findet am 27. Mai 1914 in Erfurt statt; ihr wird am 27. April eine Ausschußsitzung vorausgehen. In der sich anschließenden gemeinschaftlichen Sitzung beider Bezirkseisenbahnräte wurde an Stelle des verstorbenen Kammerherrn von Helldorf zu St. Urich bei Mücheln Graf von der Schulenburg-Heßler zu Vitzenburg einstimmig zum Mitgliede des Landeseisenbahnrats gewählt.

— **Vogelschutz auf den Eisenbahnen.** Der „Tag" schreibt: „Die unaufhaltsame Verkehrsentwicklung der Neuzeit hat unbarmherzig viele Naturidylle beseitigen müssen, und man ist gewöhnt, namentlich in dem fauchenden und lärmenden Dampfroß einen bösen Feind jeglichen beschaulichen Naturgenusses zu sehen. Um so angenehmer ist die Überraschung, wenn man einmal die Leitung großer Verkehrsanstalten in der Rolle von Beschützern der Natur und ihrer beflügelten Bewohner erblicken kann. So wird vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten darauf gehalten, bei Neubauten von Dienstgebäuden den Schwalben für ihren Nestbau Platz zu lassen. Noch wirksamer für den Vogelschutz sind die Maßnahmen der Eisenbahndirektionen für die Winterfütterung, die durch Flugblätter an das Streckenpersonal angeregt wird und deren Ausgangspunkt die Bahnwärterhäuschen sind. Dem preußischen Vorbild folgend, hat nun auch die bayerische Bahnverwaltung eine solche spatzensichere Winterfütterung auf ihren Bahnstrecken eingeführt. Derartige Maßnahmen des Vogelschutzes sind in einer Zeit besonders angebracht, wo die heimische Vogelwelt durch zahllose Gefahren immer mehr bedroht wird. Man darf annehmen, daß bei genügender Fürsorge eine gewisse Anpassung der Vögel an den zunehmenden Verkehr erfolgt. Hat man doch in den Großstädten die Erfahrung gemacht, daß die Drosseln, die früher als besonders scheue Vögel galten, jetzt in immer stärkerem Maße in die Gärten und Höfe der bebauten Stadtteile eindringen und dort ohne Scheu verweilen. Dankbar für dieses Stück Naturleben, dessen Beobachtung ihnen eine stille Freude gewährt, beeifern sich die Anwohner, den kleinen geflügelten Gästen über die Not des Winters hinwegzuhelfen und ihnen die nötige Nahrung fürsorglich bereitzustellen. Die Zutraulichkeit der Vögel ist der beste Dank für diese kleine Mühe. Wenn solche mehr zufällige Art des Vogelschutzes schon dankenswert ist, so verdienen die planmäßigen Bemühungen der Eisenbahndirektionen, an den ihnen unterstellten Linien die Winterfütterung der Vögel durchzuführen, besonderes Lob."

— **Zugzusammenstoß.** Nach amtlicher Meldung aus Frankfurt (Main) sind am 27. Oktober nachmittags 3 Uhr 35 Minuten bei der Blockstelle Hellerhof die aus entgegengesetzter Richtung kommenden Güterzüge 8603 und 7707 zusammengestoßen. Verletzt sind fünf Eisenbahnbedienstete, unter ihnen zwei schwer. Der Materialschaden ist unerheblich. Untersuchung ist eingeleitet.

— **Der Vorplatz am Empfangsgebäude des Potsdamer Bahnhofs in Berlin** wird, wie der „Tag" erfährt, demnächst Gegenstand eines städtebaulichen Wettbewerbes unter den Berliner Architekten bilden. Die Berliner Architektenvereine haben auf das Ersuchen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bereits die Namen ihrer Mitglieder, die als Preisrichter bei dem Wettbewerb tätig sein sollen, mitgeteilt, es sind dies die Herren Regierungsrat Blunck, Architekt Arnold Hartmann und Architekt Jürgensen. Es ist die Schaffung eines Vorplatzes von regelmäßiger, künstlerisch durchdachter Gestalt in symmetrischer Lage vor dem Empfangsgebäude ins Auge gefaßt, wobei eine beschränkte wirtschaftliche Ausnutzung des Geländes zu beobachten wäre. — Hoffentlich wird eine glückliche Lösung gefunden und damit dann auch der jetzige nun schon Jahre dauernde unleidliche Zustand beseitigt werden, daß die Umfriedung des bekannten früheren Kirchhofs als verkehrsstörendes Hindernis besteht, während das von der Umfriedung eingeschlossene Gebiet mit seinen Bäumen völlig ungepflegt als öder Platz daliegt.

— **Eisenbahnprojekt Pirmasens-Reichsland.** Der „Köln. Ztg." wird aus Pirmasens geschrieben: Der Stadtrat beschäftigte sich in seiner letzten Sitzung mit dem nicht nur für die Stadt, sondern weit darüber hinaus bedeutungsvollen Projekt einer Eisenbahnlinie (Biebermühle)-Pirmasens-Reichsland, durch die eine direkte Verbindung vom Niederrhein nach dem Oberelsaß hergestellt werden soll. Nach einem erschöpfenden Vortrag des Oberbürgermeisters Strobel wurde einstimmig ein Beschluß gefaßt, an die Staatsregierung die Bitte zu richten, baldigst das von der Eisenbahndirektion Ludwigshafen schon geprüfte Projekt und damit den Bau einer Linie Biebermühle-Pirmasens-Reichsland in der Richtung auf Philippsburg (zwischen Bitsch und Niederbronn) zu genehmigen und die Linie so zu beschließen, daß alle Voraussetzungen für einen durchgehenden Schnellzugverkehr Kaiserslautern-Pirmasens-Straßburg gegeben seien. Weiter wird gebeten, von den gegen dieses Projekt von verschiedenen Seiten erhobenen und in einer anonymen Denkschrift niedergelegten Bedenken keine Notiz zu nehmen, da diese Gegenbestrebungen für die Interessen der Stadt nur schädigend wirken könnten, vor allen Dingen für Pirmasens auf keinen Fall einen Kopfbahnhof vorzusehen, sondern auf die Erhaltung der jetzigen Bahnhofsanlage hinzuwirken. Die Kosten für den Bahnbau von der Biebermühle bis zur Landesgrenze werden auf 10 bis 11 Millionen Mark geschätzt, die Fortsetzung auf der andern Seite wird ungefähr ebensoviel kosten.

— **Deutsch-belgische Eisenbahnverbindung bei Malmedy.** Über den Stand der Eisenbahnverbindung von Malmedy nach Stavelot erfährt ein Brüsseler Berichterstatter der „Köln. Ztg." jetzt von zuverlässiger Seite, daß die Eröffnung bestimmt für den 1. Januar k. J. zu erwarten ist, da die auf belgischer Seite noch zu erledigenden Arbeiten bis dahin fertig sein werden.

— **Güterbahnhof Weddau.** Der „Köln. Ztg." wird geschrieben: Südlich von Duisburg, auf dem Gebiet der Gemeinde Huckingen, ist der neue Güterbahnhof Weddau so weit fertiggestellt, daß er mit der Jahreswende in Betrieb genommen werden kann. Er wird der zweitgrößte Güterbahnhof in Deutschland werden. Nicht weniger als 1350 Beamte und Bedienstete werden auf diesem Bahnhof tätig sein. Um genügende Wohnungen für dieses Beamtenheer zu schaffen, hat der Duisburger Beamten-Wohnungsverein zwischen Duisburg und Huckingen ein großes Gelände gekauft. Darauf werden nach den bisherigen Plänen 402 Einfamilienhäuser, 31 Zwei- und 74 Vierfamilienhäuser gebaut, im ganzen 760 Wohnungen. Bis zum Anfang des kommenden Jahres sollen schon an 100 Wohnungen beziehbar sein. Diese Beamtenkolonie wird als Gartenstadt angelegt und ausgestaltet. Eigene Bäckerei, Metzgerei, Schule, Postanstalt, Konsumanstalt usw. werden errichtet werden. Über diese Beamten-Gartenstadt Weddau hat am letzten Sonntag Professor Dr. Erman aus Münster, der bekannte Bodenreformer, im Duisburger Beamten-Wohnungsverein auf Anregung der Eisenbahndirektion Essen einen Vortrag gehalten.

— **Verkehrseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die Einnahmen aus dem Güterverkehr sind im dritten Vierteljahr 1913 gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres nicht unerheblich zurückgeblieben, sie betragen nämlich 31 288 100 *M*, d. s. 1 016 740 *M* = 3,15 % weniger als im dritten Vierteljahr 1912. Dieser Mindereinnahme steht erfreulicherweise eine Steigerung der Einnahmen im Personenverkehr gegenüber, denn auf ihn entfallen im dritten Vierteljahr 1913: 21 306 800 *M*, d. s. 1 346 667 *M* = 6,75 % mehr als im dritten Vierteljahr 1912. Hiernach betrugen im dritten Vierteljahr 1913 die Verkehrseinnahmen im ganzen 52 594 900 *M*; die Gesamteinnahmen haben also im bezeichneten Zeitraum gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres immer noch eine kleine Zunahme, nämlich um 329 927 *M* = 0,63 %, erfahren. Die Zahlen beruhen auf vorläufigen Ermittlungen. Die Zunahme des Personenverkehrs ist namentlich auf den Massenverkehr aus Anlaß des deutschen Turnfestes und der Internationalen Baufachausstellung in Leipzig zurückzuführen, wie auch die im Vergleich zum Vorjahre wesentlich besseren Witterungsverhältnisse im August und September zu einer Belebung des Reiseverkehrs beigetragen haben.

In dem erheblichen Rückgang der Güterverkehrseinnahmen machen sich die Nachwirkungen bemerkbar, die die unsichere politische Lage auf das ganze Geschäftsleben ausübte; namentlich im Juli und August hatte der Güterverkehr darunter zu leiden. Besonders betroffen wurde hiervon die Ausfuhr nach Österreich, Rumänien und den Balkanstaaten. Ferner machte sich in diesen Monaten ein auffälliger Rückgang geltend in der Beförderung von Baustoffen aller Art, von Erzeugnissen der keramischen und Textilindustrie sowie von Eisen, Maschinen und böhmischen Braunkohlen. Im September zeigte sich jedoch wieder eine Steigerung in der Beförderung von Baustoffen, wozu vor allem die Kasernenneubauten in Bischofswerda, Kamenz, Leisnig und Löbau beitrugen. Der Verkehr in Getreide und frischem Obst war im vergangenen Vierteljahr bei weitem geringer als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der mit der schlechten Obsternte zusammenhängende Rückgang im Obstverkehr war um so fühlbarer, als durch den im August d. J. im sächsischen Binnengüterverkehr und im Verkehr mit den preußischen Staatsbahnen eingeführten Ausnahmetarif für Wirtschaftsobst wesentliche Frachtverbilligungen eingetreten sind, für die ein Ausgleich durch Steigerung dieses Verkehrs nicht geschaffen wurde. Auch blieben Arbeiterausstände in den Steinbruchsbetrieben nicht ohne Einfluß auf den Verkehr. Da der Wasserstand der Elbe anhaltend günstig und besser als im gleichen Zeitraum des Vorjahres war, dürften ihr größere Transporte zugefallen sein, die im Vorjahr über den Schienenweg gingen. Schließlich wurden die Frachteinnahmen auch in diesem Vierteljahr durch die Gewährung der am 1. Oktober eingeführten Ermäßigung der Abfertigungsgebühren bei gewissen Sendungen in Wagen von 15 t und mehr Ladegewicht wesentlich beeinträchtigt.

— **Werkstätten-Nachtarbeit.** Zur Beschleunigung der Lokomotivausbesserungen ist in den Chemnitzer Werkstätten der sächsischen Staatseisenbahnen ein größerer Versuch mit Einführung von Nachtarbeit seit April dieses Jahres im Gange. Der steigende Verkehr und die damit verbundene starke Inanspruchnahme der Lokomotiven machten es im hohen Grade wünschenswert, die Dauer der Lokomotivausbesserungen, die gerade unter der Einwirkung der starken Maschinenausnutzung mehr und mehr zunahm, abzukürzen und hierdurch möglichst viele Lokomotiven betriebstüchtig zur Verfügung zu haben. Eine Beschleunigung der Ausbesserungsarbeiten ist zwar durch Vermehrung der Arbeiter und weitere Ausbildung der technischen Hilfsmittel in gewissem Grade möglich, jedoch nicht derart, daß hierdurch der Vorteil einer ununterbrochenen Reparaturarbeit ersetzt werden könnte, da in wirtschaftlicher Weise an einer Lokomotive nur eine beschränkte Zahl von Arbeitern gleichzeitig arbeiten kann.

Es sind daher in der Lokomotivwerkstatt Chemnitz seit Anfang April dieses Jahres für die Ausbesserung der Lokomotiven Nachtschichten eingeführt worden, die sich auf die Siederohrwerkstatt, Dreherei, Schmiede, Kesselschmiede, den Stangen- und Steuerungsbau und die Montagewerkstatt erstrecken. Vor Einführung der Nachtarbeit waren in der Lokomotivwerkstatt Chemnitz etwa 1000 Arbeiter beschäftigt, zur Einführung der Nachtarbeit ist die Arbeiterzahl vorläufig auf etwa 1350 erhöht worden. Von diesen 1350 Mann arbeiten etwa 650 nur in Tagesschichten, während 700 Mann abwechselnd in Tages- und Nachtschichten arbeiten, so daß im Tagesbetriebe etwa 1000 Mann, im Nachtbetriebe 350 Mann gleichzeitig beschäftigt werden.

Das Personal, das zur Tag- und Nachtarbeit herangezogen wird, wechselt die Schichten wöchentlich, so daß auf eine Woche Tagesdienst eine Woche Nachtdienst folgt. Die Nachtschichten sind, wie die Tagesschichten, neunstündig und schließen sich zeitlich unmittelbar an die Tagesschichten an; in den Nächten vom Sonnabend zum Sonntag dauert die Nachtschicht nur 6 Stunden und endet kurz vor Mitternacht. Bei der Auswahl der Leute für die Nachtarbeit wird auf die persönlichen Verhältnisse der Arbeiter, wie Alter, Gesundheitszustand, Wohnungsentfernung usw., Rücksicht genommen; auch erfolgt die Einstellung zur Nachtarbeit nur mit Einwilligung der betreffenden Leute, die aber nicht ungern gegeben wird. Bei den umschichtig wechselnden Belegschaften arbeiten die Leute der einen Schicht an den gleichen Arbeitsstücken der vorhergehenden Schicht auch bei Stücklohnarbeiten weiter. Der Verteilung des Verdienstes auf die Tag- und Nachtschicht werden die geleisteten Arbeitsstunden zugrunde gelegt. Ebenso wie die Arbeiterschaft, welchselt natürlich auch das Aufsichtspersonal schichtweise.

Nach den bisher gemachten Erfahrungen sind bei der Nachtarbeit die Durchschnittsleistungen der Arbeiter gegenüber der Tagesarbeit nicht zurückgegangen, was jedenfalls wesentlich darauf zurückzuführen ist, daß für eine sehr gute und reichliche Beleuchtung der Arbeitsplätze durch elektrisches Licht gesorgt worden ist. Der Nutzen der Nachtarbeit ist in einer sehr merkbaren Verkürzung der Ausbesserungszeiten namentlich der Untersuchungslokomotiven vorteilhaft zur Erscheinung gekommen.

— **Projekt eines Berliner Westhafens.** Der Berliner Magistrat genehmigte am 24. d. M. das Projekt für die Anlage des Westhafens auf dem Gebiet des ehemaligen Johannesstifts und der dazu bereits vor mehreren Jahren erworbenen Grundstücke. Für das Westhafenprojekt sind bereits bei der letzten Anleihe 30 Millionen vorgesehen.

Bereits im Jahre 1905 hat die Stadtverordnetenversammlung den Bau eines Westhafens beschlossen. Die Notwendigkeit für die Errichtung einer solchen Anlage war vor allem im Hinblick auf den Bau des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin gegeben. Man entschloß sich deshalb zum Ankauf des am Einlauf der Berlin-Stettiner Wasserstraße in den Spandauer Schiffahrtskanal in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Beusselstraße und des alten Moabiter Güterbahnhofs gelegenen Geländes, das die Stadt für den Preis von 10 Millionen erwarb. Die langjährigen Verhandlungen mit dem Eisenbahnfiskus über den Weg und die Ausführung des Bahnanschlusses verzögerten die Inangriffnahme des Projekts, es sind aber jetzt alle Schwierigkeiten beseitigt und der Magistrat hat das von Geheimrat Krause ausgearbeitete Projekt genehmigt. Man erhofft von ihm für die bessere Versorgung Berlins auf dem Wasserweg, namentlich nach Eröffnung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin und nach Fortsetzung des Mittellandkanals nach Osten große Vorteile.

Soviel über die geplante Anlage selbst bisher bekannt geworden ist, sollen zwei Hafenbecken, das Nord- und das Südbecken, geschaffen werden, in denen 77 Kanalschiffe zu 600 t oder 123 Finowkähne zu 225 t Platz finden und 100 größere Schiffe Raum zum Überwintern haben. Ferner waren vorgesehen ein Rangierbahnhof für die Eisenbahnwagen, die am Hafen löschen, drei große massive Speicher, darunter ein Zollspeicher, fünf kleinere Lagerschuppen, ein Verwaltungsgebäude mit Dienstwohnungen, ein elektrisches Kraftwerk, Krane und allerlei sonstige in Hafenanlagen übliche moderne technische Einrichtungen.

— **M. A. N.-Eisenbahnwagen.** Unter dieser Bezeichnung auf dem Titelblatt hat die bekannte Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. eine geschmackvoll ausgestattete Druckschrift herausgegeben, die außer einigen bemerkenswerten Mitteilungen über den Umfang des Unternehmens, seine Beziehungen zum Eisenbahnwesen, über Wagenbau, Werkstatteinrichtungen und Verbreitung der in den Werkstätten der Gesellschaft erbauten Eisenbahnwagen etwa 80 treffliche Abbildungen von Personen-, Gepäck-, Güter- und Sonderwagen sowie von Unter- und Dreh-

gestellen enthält, die dort hergestellt und von besonderer Eigenart sind. Unter diesen Abbildungen sind besonders beachtenswert die eines für den König von Rumänien hergestellten sechsachsigen Salonwagens mit Innenansichten, die Abbildungen mehrerer für die Bahn Daressalam-Tabora, für die Tientsin-Pukow-Eisenbahn. die Schantungbahn, die Togobahn und andere ausländische Bahnen gelieferten Personen-, Güter- und Kesselwagen sowie die Abbildung eines für die bayerischen Staatsbahnen ausgeführten sechsachsigen Spezialwagens von 50 t Ladefähigkeit für sperrige Güter und eines achtachsigen Plattformwagens von 80 t Ladegewicht, der für den eigenen Fabrikbetrieb bestimmt ist.

Die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.-G. besitzt bekanntlich vier Werke, in Augsburg, Nürnberg, Gustavsburg und Duisburg, das heutige Werk Nürnberg wurde bald nach Eröffnung der Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth gegründet. Neben der Herstellung von Dampfmaschinen begann die Firma gegen Ende der 40er Jahre des vorigen Jahrhunderts erfolgreich mit dem Bau von Eisenbahnwagen. Heute ist die Gesellschaft, die über ein vorzüglich geschultes Personal und über Werkstätten verfügt, deren Einrichtung stets dem neuesten Stande der Technik angepaßt wird, in der Lage, jährlich etwa 600 Personen- und 5000 Güterwagen, außerdem noch 500 Straßenbahn- und Kleinbahnwagen herzustellen. Wie in der Denkschrift mitgeteilt wird, ist die Firma auch bei den neuesten Verbesserungen auf dem Gebiet des Eisenbahnwagenbaues hervorragend beteiligt, u. a. führte sie im Auftrage der bayerischen Staatsbahnen selbstentladende Güterwagen von 38 t Tragfähigkeit aus. Für den Personenverkehr auf schwächer befahrenen Linien hat sie Triebwagen geliefert, die teils mit Dampf, teils benzinelektrisch btrieben werden. Auch Versuchswagen für Messungen an fahrenden Zügen, elektrische Lokomotiven und sonstige Fahrmittel sind durch sie zur Ausführung gelangt.

— **Eingabe des Kartells der Verbände der mittleren preußischen Staatseisenbahnbeamten.** Dieses Kartell hat der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Ztg." zufolge an den Eisenbahnminister eine Eingabe gerichtet, worin gebeten wird: 1. Daß in dem in Aussicht stehenden Abänderungsgesetz zur Besoldungsordnung außer der Erhöhung des Gehaltes der Eisenbahnassistenten a) das Gehalt der Eisenbahnsekretäre und Eisenbahnvorsteher gleich demjenigen der Zollsekretäre und in Übereinstimmung mit dem Höchstgehalt der Postsekretäre auf 2000, 2400, 2800, 3200, 3600, 3900, 4200 ℳ, b) das Gehalt der Eisenbahnobersekretäre und Eisenbahnobervorsteher gleich demjenigen der Oberpostsekretäre, technischen Eisenbahn-Obersekretäre und technischen Eisenbahnsekretäre auf 2100, 2500, 2900, 3300, 3700, 4100, 4500 ℳ festgesetzt werde; 2. daß sowohl in die Besoldungsordnung wie auch in den Etat die Bezeichnungen „Eisenbahn-Obersekretär" und „Eisenbahnsekretär" der Wirklichkeit entsprechend eingesetzt werden. Schließlich wird die Bitte ausgesprochen, daß die für die preußisch-hessischen Eisenbahnassistenten zugesicherte und die für die übrigen preußisch-hessischen Eisenbahnbeamten erbetene Gleichstellung auch den Reichseisenbahnbeamten zuteil werden möge.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Oberregierungsrat Pannenberg, bisher in Breslau, als Oberregierungsrat zur Eisenbahndirektion nach Erfurt, der Geheime Regierungsrat Melchers, bisher in Erfurt, als Oberregierungsrat (auftrw.) zur Eisenbahndirektion nach Breslau, der Regierungsrat Schwedler, bisher in Weimar (Thür.), zur Eisenbahndirektion in Erfurt und die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Martin, bisher in Stralsund, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Frankfurt (Main), Christian Kraft, bisher in Cöln, in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Altona, Lerch, bisher in Paderborn, zur Eisebahndirektion nach Cassel und Daus, bisher in Rendsburg, zur Eisenbahndirektion in Mainz. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Klammt, bisher beurlaubt, ist nach Stralsund überwiesen und mit der Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstands des Eisenbahnbetriebsamts 1 daselbst beauftragt. — Ernannt sind die Regierungsassessoren Precht in Elberfeld, Dr. Katter in Cöln, Maerker in Elberfeld, Dr. Bürger und Dr. Knuth in Magdeburg, Dr. Blume in Bern, Dr. Huth in Kattowitz, Patett in Bromberg, Kreck in Frankfurt (Main), Waldeck und Dr. Witte in Berlin, Schapper in Kattowitz, Dr. Rehs in Berlin, Dr. Adolf Offenberg in Saarbrücken, Schwedler in Weimar, Uttech in Elberfeld, Dr. Peters in Fulda, Brewer in Essen, v. Kameke in Stettin, Scherff in Königsberg (Pr.), Dr. Goudefroy in Hamburg und Dr. Bindewald in Saarbrücken zu Regierungsräten, der Eisenbahn-Rechnungsrevisor Emil Müller, bisher in Magdeburg, zum Eisenbahn-Rechnungsdirektor unter Versetzung nach Mainz und Verleihung der Stelle des Rechnungsdirektors bei der Eisenbahndirekton daselbst.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Die diesjährige ordentliche Herbsttagung des Staatseisenbahnrates findet am 13. Dezember d. J. in den Sitzungsräumen des niederösterreichischen Landeshauses statt. Die drei ständigen Ausschüsse des Staatseisenbahnrates treten am 9., 10. und 11. Dezember zusammen.

— **Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Wie bereits in Nr. 83 S. 1292 d. Ztg. mitgeteilt, wurde für die Leitung des Betriebsdienstes der österreichischen Strecken der Kaschau-Oderberger Eisenbahn eine Betriebsdirektion in Teschen errichtet. Diese hat ihre Tätigkeit mit dem 1. November begonnen. Ihre Leitung ist dem Hofrat, Betriebsdirektor Dr. Tschiggfrey übertragen worden.

Für die Leitung des Exekutivdienstes der ungarischen Strecken wird am 1. Dezember d. J. eine Betriebsleitung in Kaschau errichtet, deren Leitung dem Oberinspektor Rampel übertragen wurde. Bis zum 1. Dezember wird die Betriebsleitung vorläufig in Teschen amtieren.

— **Der Staat und die Leoben-Vordernberger Bahn.** In dem Staatsvoranschlag wird der Anteil des Fiskus an dem Reingewinn der Leoben-Vordernberger Bahn mit 245 000 Kr. veranschlagt. Das für 1913 zu gewärtigende Erträgnis wird auf 490 000 Kr. angenommen.

— **Wagengestellung bei den österreichischen Staatsbahnen.** Im September 1913 gelangten im Gesamtbereiche der Staatsbahnen 553 000 Wagen zur Beladung, was einer Steigerung gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres von 0,6 % gleichkommt; nicht eingerechnet ist der Manöverbedarf von 4000 Wagen, die durch drei Wochen dem allgemeinen Verkehr entzogen waren. Nichtsdestoweniger war die Bedarfsdeckung im September klaglos; die Fehlziffer beläuft sich nur auf 0,4 % der Gesamtgestellung, während in der gleichen Zeit des Vorjahres 2,3 % der Wagenanforderungen nicht rechtzeitig ausgeführt werden konnten. Die Dungmitteltransporte waren zufolge verspäteter Ernte auf einen kurzen Zeitraum beschränkt und wickelten sich zum weitaus größten Teil im Monat September glatt ab. Die diesjährige Rübenverladung begann am 16. September und erreichte gegen Ende des Monats einen Tagesverbrauch von 2000 Wagen. In den Kohlenrevieren konnte im Vorjahre an sieben Tagen des Monats September nicht die volle Anzahl der angeforderten Wagen beigestellt werden, während in diesem Jahre an keinem Tage ein Ausfall zu verzeichnen war. Es sind daher die Befürchtungen, daß die großen Truppentransporte nach den Manövern in Böhmen einen Wagenmangel zur Folge haben würden, nicht eingetroffen, vielmehr haben die Frachtgeber durch die günstige Wagengestellung im September einen Vorteil erlangt, der auch bei einem später etwa eintretenden größeren Mangel an Wagen nicht mehr verloren gehen kann. Die von der Staatsbahnverwaltung getroffenen umfassenden Vorkehrungen lassen hoffen, daß die Wagengestellung auch in der übrigen verkehrsreichen Zeit ohne nennenswerte Anstände erfolgen werde.

— **Eine Zahnradbahn von Lovrana auf den Monte Maggiore.** Das Eisenbahnministerium hat die Statthalterei in Triest beauftragt, rücksichtlich des von der Gemeindevorstehung Lovrana eingebrachten Einzelprojekts für eine Zahnradbahn mit elektrischem Betrieb von Lovrana auf den Monte Maggiore die Trassenrevision, Stationskommission und politische Begehung im Zusamenhang mit der Enteignungsverhandlung durchzuführen.

— **Die Tarife im Dalmatienverkehr.** In ihrer Sitzung vom 20. Oktober hat sich die Triester Handelskammer mit der bevorstehenden Einführung von Gemeinschaftstarifen im Dalmatienverkehr beschäftigt und nach einer grundsätzlichen Verwahrung gegen eine bedenkliche Verschiebung der Triester Absatzverhältnisse durch Tarifmaßnahmen für den Fall der Einführung dieses Tarifes nachdrücklichst die Berücksichtigung der Triester Handelsinteressen durch die schon wiederholt zugesicherte Reexpedition der vom Inlande nach Triest bezogenen und von hier allmählich nach Dalmatien verfrachteten Waren unter Zugestehung für diese Sendungen der Durchfrachten im Rückvergütungswege gefordert. Gleichzeitig wurde hervorgehoben, daß anderseits der Gemeinschaftstarif einen offenbar Triest feindlichen Stempel tragen müßte und auch in seiner Rückwirkung auf den Levantetarif einen bedenklichen Berufungsfall schaffen würde. Schließlich wurde das Begehren gestellt, daß über Form und Inhalt der Reexpedition noch der Triester Kammer Gelegenheit zur Aussprache gegeben werde.

— **Betriebsstörung auf der Mittenwaldbahn.** Am 21. Oktober war der Verkehr auf der Mittenwaldbahn von ½1 Uhr mittags bis 6 Uhr abends eingestellt. Die Ursache der Störung bestand

darin, daß die elektrische Leitung bei Ruetzberg gerissen war. Man hatte in der Nähe des Elektrizitätswerkes Bäume gefällt, und einer der gefällten Bäume hatte die Drahtleitung zerrissen. Abends wurde der Verkehr auf der Bahnstrecke wieder aufgenommen.

— **Die elektrische Schnellbahn Wien-Brünn.** Am 20. Oktober d. J. wurde das gewählte Aktionskomitee für die elektrische Schnellbahn Wien-Brünn gebildet und die Wahlen in das Präsidium vorgenommen. Zum Präsidenten wurde der niederösterreichische Abgeordnete und Mitglied des Landesausschusses Johann Mayer gewählt. Magistratsrat Dr. Müller als Vertreter der Stadt Wien wies auf die große Bedeutung der geplanten Schnellbahnverbindung für den Verkehr der durchzogenen Gebiete und für die Versorgung Wiens mit Lebensmitteln hin und sagte die wärmste Förderung des Unternehmens durch die Stadt Wien zu. Mehrere Redner hoben die Unzulänglichkeit der jetzigen Verkehrsmittel auf der Strecke Wien-Brünn und insbesondere für die an der Trasse der neuen Bahn liegenden Städte und Gemeinden sowohl für den Personenals auch für den Lebensmittelverkehr hervor. Die Stationen Lundenburg und Grußbach z. B. sind schon für den jetzigen Verkehr ungenügend, und es verderben daher dort häufig die zur Beförderung nach Wien bestimmten Lebensmittel. Die geplante Bahn würde die Schaffenskraft, den Wohlstand und die Steuerfähigkeit der durchzogenen Gebiete sehr heben. Von einem Wettbewerb der bestehenden Bahnlinien, die schon den heutigen Verkehr kaum zu bewältigen imstande sind und welche die Entlastung von einem Teile des für sie nicht mehr einträglichen Verkehres Wien-Brünn, der ihnen den Fern- und Güterverkehr auf diesen Strecken erleichtern würde, mit Freuden begrüßen sollten, könne wohl ernstlich nicht gesprochen werden. Die Versammlung beschloß, in den durchzogenen Gemeinden und Gebieten statistische Erhebungen über die Unzulänglichkeiten der jetzigen Verkehrseinrichtungen sowie über die zu erwartende Verkehrssteigerung einzuleiten, desgleichen über die Hebung der Gütererzeugung im Hinblick auf die Versorgung Wiens mit Lebensmitteln und die Errichtung neuer, bis jetzt infolge mangelhafter Verbindung fehlender Betriebe.

— **Der Umbau der Kahlenbergbahn.** Die amtlichen Verhandlungen über die Trassenrevision für die Elektrisierung der Kahlenbergbahn sind in den letzten Tagen beendet worden. Im Laufe der Trassenrevision ergaben sich technische Schwierigkeiten für die Verwirklichung der Absicht, die Kahlenbergbahn in unmittelbaren Anschluß an die städtischen Straßenbahnen in Grinzing zu bringen. Demgemäß wird die Kopfstation der Kahlenbergbahn auch nach deren Elektrisierung in Nußdorf belassen werden. Die neue Trasse sieht im übrigen die Herstellung einer Verbindungsstrecke zum Kobenzl hin vor. Dem nunmehrigen Abschluß der Trassenrevision wird binnen kurzem die Ausarbeitung des Einzelprojekts folgen, auf Grund dessen dann die politische Begehung und die Stationskommission abgehalten werden wird. Nach Erledigung auch dieser Arbeiten wird der bis zum August 1914 fertigzustellende Umbau der Kahlenbergbahn sofort einsetzen.

— **Bund der österreichischen Landesverbände für Fremdenverkehr.** Am 22. Oktober fand in Wien die errichtende Versammlung des Bundes der österreichischen Landesverbände für Fremdenverkehr statt. Den Vorsitz führte der Präsident des Tiroler Landesverkehrsrates, Abgeordneter Regierungsrat Dr. Kofler. Der vorgelegte Entwurf der Satzungen wurde mit verschiedenen Änderungen genehmigt. Als geschäftsführendes Mitglied wurde für das erste Jahr der Tiroler Landesverkehrsrat gewählt.

— **Die Steinkohlenförderung Österreichs.** Der vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Statistik des Bergbaues für das Jahr 1912" ist zu entnehmen, daß im Berichtsjahre in ganz Österreich von 300 Unternehmungen auf Steinkohle 119 im Betriebe standen. Bei sämtlichen Unternehmungen waren 64 296 Männer, 2152 Weiber und 4329 Jugendliche, zusammen 70 777 Arbeiter, sowie 2680 Aufseher beschäftigt. Die gesamte Gewinnung, an der nur ausschließlich Privatunternehmungen beteiligt waren, betrug 157,97 Millionen Doppelzentner, um 14,18 Millionen Doppelzentner oder 9,86 % mehr als im Vorjahre. Der Gesamtwert der Gewinnung bezifferte sich auf 162,6 Millionen Kronen, um 19,37 Millionen Kronen oder 13,53 % mehr als im Vorjahre. Der Durchschnittswert eines Doppelzentners belief sich auf 102,9 Heller gegen 99,6 Heller im Vorjahre. Zur Verkokung gelangten 32,18 Millionen Doppelzentner Steinkohle im Gesamtwerte von 37,71 Millionen Kronen. Aus dieser Menge wurden 23,07 Millionen Doppelzentner Steinkohlenkoks, um 12,15 % mehr als im Vorjahre, erzeugt; ihr Gesamtwert betrug 44,2 Millionen Kronen, um 14,49 Prozent mehr als im Vorjahre. In den Brikettfabriken wurden 1,56 Millionen Meterzentner Steinkohlenbriketts im Gesamtwerte von 2,2 Millionen Kronen erzeugt, gegen das Vorjahr 12,88 % mehr. Der Durchschnittswert eines Doppelzentners betrug im Berichtsjahre 140,6 Heller. Der Gesamtwert der in den Koksanstalten mit Ausschluß jener Böhmens gewonnenen Nebenerzeugnisse belief sich auf 11,01 Millionen Kronen. Von der gesamten Steinkohlenförderung entfallen der Menge nach im Berichtsjahre auf Schlesien 44,65 %, auf Böhmen 27,86 %, auf Mähren 13,98 %, auf Galizien 12,09 %, auf Istrien 0,85 % und auf Nieder-Österreich 0,57 %. Der durchschnittliche Anteil eines Arbeiters an der Jahresförderung in ganz Österreich belief sich auf 2232 Doppelzentner und der Anteil an dem Werte derselben auf 2297 Kr.

— **Personalnachrichten.** Der Vorstand des Departements für Transport- und Reklamationsangelegenheiten im Eisenbahnministerium, Sektionsrat Dr. Janiczek, und der Budgetreferent des Eisenbahnministeriums, Sektionsrat Dr. Rodler, haben den Titel und Charakter eines Ministerialrates, die Ministerialsekretäre Dr. Pawluskiewicz und Dr. de Martin den Titel und Charakter eines Sektionsrates erhalten. Dr. Suchowsky wurde zum Oberinspektor der Generalinspektion mit dem Titel und Charakter eines Sektionsrates ernannt.

Ungarn.

— **Die Bau- und Betriebslänge der ungarischen Eisenbahnen** zeigt am Ende des Jahres 1912 nach dem unlängst veröffentlichten amtlichen Ausweise folgende Darstellung:

Eisenbahnen	Baulänge in km überhaupt	Baulänge in km hiervon zweigleisig	Betriebslänge in km unter ungarischer Verwaltung	Betriebslänge in km unter ausländ. Verwaltung
I. Hauptbahnen:				
K. ung. Staatseisenbahnen	7 730,0	1 217,4	7 769,3 99,7*)	— —
gegen das Vorjahr	(+ 13,1)	(+ 1,1)	(+ 14,9) (—3,4)*)	— —
Gesellschaftliche Hauptbahnen:				
Pécs-(Fünfkirchen)-Barscser	66,7	—	68,1	—
Mohács-Pécser	67,7	—	67,6	—
Kaschau-Oderberger ung. Linien	362,6	16,1 (+ 9,6)	377,9	5,2**)
Südbahn ung. Netz	701,6	14,3	704,1	—
Raab-Ödenburg-Ebenfurter	118,6	—	120,2	—
Fremde Staatsbahnen:				
Bosnisch-Hercegovinische Landes-B.	1,6	—	1,8	—
K. k. österr. Staatsbahnen	1,1	—	—	—
I. Hauptbahnen zus.	9 050,0	1 247,8	9 208,7	5,2
gegen des Vorjahr	(+ 13,1)	(+ 10,8)	(+ 11,5)	—
II. Lokalbahnen:				
Selbständige Lokalbahnen	1 705,9 (+ 24,8)	87,8 (+ 28,0)	1 735,1 (+ 24,9)	— —
Eigene Lokalbahnen der K. ung. Staatseisenbahnen	404,0 (+ 1,9)	— —	406,9 (+ 2,5)	— —
Fremde Lokalbahnen in Verwaltung der K. ung. Staatseisenbahnen	9 861,3 (+ 435,7)	— —	10 130,8 (+ 445,9)	— —
Lokalbahnen in Verwaltung von gesellsch. Hauptbahnen (Kaschau-Oderberger, Südbahn u. Raab-Ödenburg-Ebenfurter)	486,9	—	494,7	—
II. Lokalbahnen zus.	12 458,1	87,8	12 767,4	—
gegen das Vorjahr	(+ 462,4)	(+ 28,0)	(+ 473,2)	—
III. Kleinbahnen (Stadt- u. Straßenbahnen mit elektr. u. Dampfbetrieb)	330,4 (+ 4,9)	162,4 (+ 2,5)	317,9 (+ 11,7)	— —
(I—III) Insgesamt	21 838,5	1 498,0	22 294,0	5,2
gegen das Vorjahr	(+ 480,4)	(+ 41,3)	(+ 496,4)	—

*) Mitbetrieb. **) Landesgrenze — Orlau.

In Verwaltung der ung. Staatseisenbahnen stehen mit Berücksichtigung der in ihrem Betriebe stehenden Pécs-Barcser Eisenbahn somit insgesamt 18 062,1 (+ 450,7) km Bau- und 18 474,7 (+ 459,8) km Betriebslänge, d. i. nahezu 83 % sämtlicher ungarischen Eisenbahnen bezw., ohne die Kleinbahnen, 84 %. Außerdem besitzt sie im Auslande die 4,3 km (Betriebslänge) Anschlußstrecke der Sunja-Doberliner Linie und hat im Mitbetriebverkehr 28,1 km (Betriebslänge) ausländische Linien. Mr.

— Erholungsheim des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs. Dieser unterhält bekanntlich in Keszthèly am Plattensee ein Kindererholungsheim, wo den Sommer hindurch 60—70 Kinder weniger bemittelter Klubmitglieder gepflegt werden. Nun hat der Klub beschlossen, das Erholungsheim in der Weise zu erweitern, daß darin auch erholungsbedürftige Klubmitglieder aufgenommen werden sollen. Die Klubleitung setzte sich mit der Stadtvertretung in Keszthely wegen Überlassung des nötigen Grundstücks in Verbindung. Diese hat daraufhin dem Klub das nötige Grundstück unentgeltlich überlassen. Dies hat allgemein aufrichtige Freude erweckt, da hierdurch die Erweiterung des Erholungsheims in absehbarer Zeit zu gewärtigen ist.

— Sportvereinigung der Werkstättenarbeiter der ungarischen Staatseisenbahnen in Temesvár. Die Werkstättenarbeiter der Eisenbahnwerkstätte in Temesvár gründeten einen Sportklub, in dem alle Zweige des Turnsportes gepflegt werden. Am 12. Oktober d. J. wurde der Klub im Beisein der Vertreter der ungarischen Staatsbahndirektion, die unter Führung des Präsidenten v. Marx erschienen waren, ferner unter Mitwirkung der Staats-, Militär-, Komitats- und der städtischen Behörden eingeweiht. Aus diesem Anlasse wurden Präsident v. Marx und seine Begleiter bei der Ankunft von den einzelnen behördlichen Vertretern am Bahnhofe empfangen. Die Feierlichkeiten endeten mit einem Festessen von 400 Gedecken, an dem außer den Spitzen der obenerwähnten Behörden auch die Vertreter der Eisenbahnarbeiter teilnahmen.

Übrige europäische Länder.

— Eine neue norwegische Touristenbahn. Dem kommenden Storthing wird ein Entwurf über den Bau der sogenannten Flaamsbahn zugehen, welch letzterer eine Zweigbahn der Eisenbahn Christiania-Bergen vorstellt und das im westlichen Teil dieser Bahn in der Gebirgsgegend belegene wilde, enge Flaamstal durchqueren soll. Hierdurch erhält die Flaamsbahn den Charakter einer ausgesprochenen Touristenbahn, die auch in technischer Beziehung großes Interesse bietet. Sie soll von der bekannten Station Myrdal ausgehen und sich bis nach Fretheim erstrecken, das am Endpunkt des Aurlandsfjords, eines Zweiges des Sognefjords, liegt. Da das Gelände große Schwierigkeiten bietet, müssen eine Menge Tunnels hergestellt werden, namentlich im oberen, an die Bergener Bahn (Christiania-Bergen) grenzendem Gebiet des Flaamstales. Sehr eigenartig wird sich die Niederfahrt von Myrdal aus gestalten, indem das Gleis in einer Schleife durch das Gebirge und längs der Felswände geht. Für die Bauart der Bahn liegen verschiedene Vorschläge vor, nämlich als elektrische Reibungsbahn für breite Spur, sowie als kombinierte Reibungs- und Zahnradbahn für breite Spur. Ferner sind Pläne ausgearbeitet worden für eine kombinierte Reibungs- und Zahnradbahn für schmale Spur, sowie rein elektrische Reibungsbahn für schmale Spur, in Verbindung mit Kabelbahn. Die elektrische Reibungsbahn für breite Spur würde eine Länge von 20.4 km erhalten, wobei eine Fahrzeit von 1 Stunde und 10 bis 20 Minuten berechnet wird. Zum Betrieb dieser Bahn gedenkt man einphasigen Wechselstrom zu benutzen. Die Motorwagen sollen mit Einrichtung zur Anbringung von Schneepflügen an der Vorderseite versehen werden. Kreiselschneepflüge hält man für diese Linie nicht erforderlich, da die den Schneemassen am meisten ausgesetzte Strecke überbaut werden soll. Die Flaamsbahn gehört zu den im Grundsatz bereits früher beschlossenen Bahnen, und es handelt sich jetzt um Beschlußfassung über die Bauart und Bewilligung der Kosten. M.

— Manöverleistungen der französischen Orléansbahn. Bei den diesjährigen französischen Herbstmanövern, die sich im Südwesten des Landes abspielten, hatte die Orléansbahn große Transportleistungen auszuführen und hat dabei die volle Anerkennung der Militärbehörde geerntet. Der Kriegsminister Etienne hat am 11. Oktober folgendes Schreiben an den Direktor der Gesellschaft gerichtet:

„Herr Direktor! Die Orléansbahngesellschaft hat während einer Zeit, wo der allgemeine Verkehr sehr stark war, Aufmarschtransporte und Verschiebungen eines Teiles der Truppen zu bewältigen gehabt, die an den im Südwesten unter der Leitung des Chefs des Generalstabs der Armee abgehaltenen Manövern teilgenommen haben. Dieser hat mir über die Leistungen und den Eifer des Personals Ihrer Gesellschaft Bericht erstattet. Ich bin überzeugt, daß diese Eigenschaften erneut zu Tage treten würden, wenn das Land bei einer Mobilmachung sich an die Aufopferungsfähigkeit und die Vaterlandsliebe der Angestellten unserer Eisenbahnen wenden müßte. Ich beehre mich, Ihnen persönlich und — durch Ihre Vermittlung — den Ingenieuren und Angestellten der Orléansbahngesellschaft meine lebhafte Anerkennung auszusprechen."

— Die Eisenbahnen und die Landwirtschaft in England. In Nr. 72 dieser Zeitung vom 17. September 1913 waren die Bemühungen geschildert, denen sich die amerikanischen Eisenbahnverwaltungen unterziehen, um die Landwirtschaft in den von ihnen bedienten Gebieten zu fördern. Gehen auch die Anstrengungen, die die Eisenbahnen Englands auf diesem Gebiete machen, nicht so weit wie diejenigen der Eisenbahnen Nordamerikas, so haben sich doch auch die englischen Eisenbahnen die Förderung und Unterstützung der Landwirtschaft angelegen sein lassen. Abgesehen davon, daß die Landwirtschaft der älteste Zweig der Gütererzeugung ist, ist sie auch in England noch immer von hoher Bedeutung, sie beschäftigt noch immer einen großen Teil der Bevölkerung. In richtiger Erkenntnis der Verhältnisse haben die Eisenbahnverwaltungen vor nunmehr nahezu 20 Jahren Schritte getan, um ein Zusammenarbeiten zwischen Eisenbahnen und Landwirtschaft herbeizuführen. Die Große Ostbahn lud im Jahre 1895 die Landwirte der östlichen Grafschaften zu einer Besprechung ein, um zu erwägen, ob die Eisenbahngesellschaft etwas zu ihrer Unterstützung tun könne. Das Ergebnis dieser Besprechungen war die Feststellung, daß eine solche Förderung nur auf Gegenseitigkeit beruhen könne; wenn die Eisenbahnverwaltung die Tarife für landwirtschaftliche Güter herabsetze, müßte ihr andererseits die Landwirtschaft dadurch entgegenkommen, daß sie sich organisiere und ihre Erzeugnisse der Eisenbahn in solchen Mengen übergäbe, daß der Eisenbahnbetrieb dadurch gegenüber einem Zustande, bei dem jeder Landwirt seine geringe Gütermenge für sich abfertigen läßt, erheblich erleichtert wird. Infolge der Besprechungen wurden ermäßigte Tarife für landwirtschaftliche Erzeugnisse veröffentlicht und zugleich Vorkehrungen getroffen, um sie vom Erzeuger dem Verbraucher unmittelbar zuzuführen.

Bald danach beteiligte sich auch das Handelsministerium an diesen Bestrebungen, indem es mit den Leitern der Eisenbahngesellschaften über die einschlägigen Fragen beriet. Viele Eisenbahngesellschaften setzten sich daraufhin mit den Landwirten ihrer Verkehrsbezirke in Verbindung und ermäßigten die Tarife für die Beförderung landwirtschaftlicher Erzeugnisse. Bei der Großen Westbahn z. B. handelte es sich dabei im wesentlichen um niedrigere Gebühren für die Beförderung von Milch, wobei auch bessere Vorkehrungen zur Bedienung dieses Verkehrs getroffen wurden. Auf Nebenstrecken wurde Sonntagsverkehr eingeführt, besondere Milchwagen wurden eingestellt, und der Milchverkehr wurde so organisiert, daß dieses wichtige Nahrungsmittel an gewissen Mittelpunkten gesammelt und von diesen aus wieder an die Verbraucher verteilt wurde. Die Eisenbahngesellschaften waren aber mit dem Erfolg dieser Maßnahmen wenig zufrieden; die Landwirte wollten nicht einsehen, daß sie sich ihrerseits zu Genossenschaften zusammentun mußten, um die Vorteile, die ihnen die Eisenbahnen boten, voll auszunutzen. Die Eisenbahngesellschaften machten deshalb etwa 10 Jahre später erneute Anstrengungen nach dieser Richtung, und dieses Mal mit besserem Erfolg. Seitdem sind auf diesem Gebiete sehr erhebliche Fortschritte gemacht worden, doch bleibt immmerhin noch viel zu tun. Die Große Westbahn und einige andere Gesellschaften veröffentlichten in den Jahren 1903 und 1904 mit erheblichen Kosten eine Anzahl Flugschriften zur Belehrung der Landwirte und setzten sich durch ihre Beamten persönlich mit ihnen in Verbindung. Es wurde alles getan, um die Landwirtschaft zu fördern, und wo sich ein Bedarf nach ermäßigten Sondertarifen herausstellte, wurde den hierauf gerichteten Bitten der Landwirte seitens der Eisenbahngesellschaften entsprochen. Die Pächter und kleinen Grundbesitzer schlossen sich im ganzen Lande ihrerseits zu Vereinigungen zusammen, deren Zweck die gemeinschaftliche Verwertung ihrer Erzeugnisse ist. Die Bestrebungen haben der englischen Landwirtschaft in den letzten Jahren das Gepräge gegeben. Ausgegangen ist die Bewegung zwar von den Eisenbahngesellschaften, ihre wesentliche Förderung verdankt sie aber der Agricultural Organisation Society, die in den 12 Jahren dafür gesorgt hat, daß der Gedanke, die Landwirtschaft durch gemeinsames Arbeiten ihrer Vertreter zu fördern, in allen Teilen von England Anerkennung gefunden hat. Es bestehen jetzt nahezu 500 landwirtschaftliche Genossenschaften mit über 24 000 Mitgliedern und einem Umsatz von mehr als 1 000 000 £ im Jahre. Wo die früheren Versuche fehlgeschlagen sind, ist es dieser Vereinigung gelungen, die Landwirte zum gemeinschaftlichen Einkauf ihrer Bedürfnisse und

zum gemeinschaftlichen Verkauf ihrer Erzeugnisse zusammenzuschließen. Infolgedessen wird die englische Landwirtschaft besser als bisher in den Stand gesetzt, mit dem Auslande, das jetzt einen großen Teil des Bedarfs in England decken muß, in Wettbewerb zu treten. Als ein Haupthindernis für die Entwicklung der englischen Landwirtschaft galten früher die hohen Eisenbahntarife; dieses vermeintliche Hindernis ist aber durch das Entgegenkommen der Eisenbahnverwaltungen beseitigt worden. Die letzteren haben damit bewiesen, daß die Ansicht, sie seien Feinde der Landwirtschaft, irrig ist und sich vielmehr als deren Förderer gezeigt; es ist nun Sache der Landwirte, die ihnen gebotene Gelegenheit zur Verwertung ihrer Erzeugnisse auszunutzen und so ihr Teil zur Hebung der Landwirtschaft beizutragen. Die Zunahme der erwähnten Genossenschaften ist ein Anzeichen dafür, daß man in dieser Beziehung auf dem richtigen Wege ist. Gerade der Landwirt braucht, um seine leicht verderblichen Güter absetzen zu können, eine Möglichkeit, sie schnell in die Hände der Verbraucher gelangen zu lassen. Diese Möglichkeit kann ihm nur die Eisenbahn bieten, und die englischen Eisenbahnen haben denn auch getan, was in ihren Kräften steht, um einen schnellen Sonderdienst für landwirtschaftliche Erzeugnisse einzurichten. Der Vorteil der Eisenbahnen fällt in dieser Beziehung mit dem der Landwirte zusammen, und die Richtigkeit dieser Ansicht wird jetzt auf beiden Seiten anerkannt. Die Besiedlung des Landes mit einer leistungsfähigen, Ackerbau und Viehzucht treibenden Bevölkerung liegt daher im Interesse der Eisenbahnen, und diese verfolgen mit großer Anteilnahme die Anstrengungen, die die englische Regierung gerade jetzt wieder zu Gunsten der Landwirtschaft macht, und die Mittel, mit denen sie die Besiedelung des Landes mit einer Landwirtschaft treibenden Bevölkerung zu fördern sucht.

— **Neue Verbindung zwischen England und Amerika.** Die Arbeiten zum Bau einer Eisenbahn in Irland von dem Kreuzungspunkt Coollooney in der Nähe von Sligo nach der Bucht von Blacksod in der Grafschaft Mayo sind soeben an eine englische Unternehmerfirma vergeben worden. Die Eisenbahn bildet ein Glied in einer neuen Verbindung zwischen England und Kanada, durch welche die jetzt 10 Tage dauernde Reise zwischen London und Winnipeg auf 5 Tage abgekürzt werden soll. Die Bucht von Blacksod bildet einen natürlichen Hafen zur Aufnahme der Überseedampfer, und die neue Eisenbahn stellt die Verbindung dieses Hafens mit Belfast her, von wo die Überfahrt nach England angetreten werden soll. Die an der neuen Dampferverbindung beteiligten Verkehrsunternehmungen verhandeln zurzeit mit der kanadischen Regierung wegen Gewährung einer Unterstützung für den neuen Weg zur Verbindung Kanadas mit der alten Welt. In Kanada sollen die Dampfer den eisfreien Hafen bei Kap Charles an der Küste von Labrador anlaufen. Von hier aus soll eine Eisenbahn zur Herstellung des Anschlusses an die kanadischen Querbahnen erbaut werden. Für den Bau bis an die Grenze von Quebec ist die Genehmigung bereits erteilt.

— **Verkehrswiederaufnahme in Serbien.** Am 28. Oktober wurde der gesamte lokale und direkte Güterverkehr auf den serbischen Staatsbahnen sowie mit den bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen in der Richtung nach und von Konstantinopel wieder aufgenommen. Wir verweisen auf die in dieser Nummer veröffentlichte amtliche Bekanntmachung (2838), die auch Bestimmungen über Zuschlagsfristen sowie Verkehrseinschränkungen auf der Linie Ristovatz-Goumendje und Uskup-Mitrowitza enthält.

— **Kohleneinfuhr nach Rußland.** Aus Petersburg, 25. Oktober, wird gemeldet: Wegen Kohlenmangels haben mehrere Eisenbahngesellschaften um freie Einfuhr von insgesamt 15 100 000 Pud Kohle nachgesucht. Der Verkehrsminister hat ihr Ansuchen als berechtigt anerkannt.

— **Tätigkeit des russischen Wagensyndikats im Jahre 1912.** In Nr. 56 S. 902 d. Ztg. haben wir, nach Berichten in der „St. Petersburger Zeitung“, schon mitgeteilt, daß die Wagenbauindustrie wegen fehlender Bestellungen der Eisenbahnen in Bedrängnis geraten war und daß erst das Jahr 1912 hierin einen Wechsel zu bringen versprach. Als Ergänzung hierzu entnehmen wir der „Torg. Prom. Gaseta“, die ihre Kenntnis aus dem Rechenschaftsbericht des Syndikats „Prodowaggon“ schöpft, daß die Lage der russischen Eisenbahnwagenfabriken im Jahre 1912 durchaus günstig zu nennen war. Die Zahl der Bestellungen auf Wagen ging gegen 1911 bedeutend in die Höhe. Dies erklärt sich durch die starke Zunahme von Eisenbahnbauten, sowohl von seiten des Staates als auch von privater Seite und durch das schnelle Anwachsen des Personen- und Warenverkehrs. Überall war im Berichtsjahr eine Zunahme der Bestellungen zu verzeichnen. So wurden hergestellt auf den Kolomnawerken Wagen für 2 893 086 R. (gegen 1 641 700 im Jahre 1911), auf den Putilowwerken für 3 577 390 (2 089 789) R., auf den Maljzewwerken für 1 997 969 (1 762 295) R., auf den Ssormowowerken für 4,4 Millionen (1,3 Millionen) Rubel. Die Brjänsker Werke stellten 1149 Wagen her gegen 1058 im Vorjahre usw.

Im Zusammenhang hiermit haben sich natürlich auch die finanziellen Ergebnisse gegen 1911 sehr gebessert. So wird im letzten Bericht der Russich-Baltischen Wagenfabrik betont, daß die Höhe der Aufträge im Betrage von 4 360 782 R. im Jahre 1912 im Zusammenhang mit einer großen Anzahl Aufträge, die bereits für das nächste Jahr erfolgten, Grund zu der Annahme gibt, daß die Krisis im Wagenbau, wenn sie auch noch nicht endgültig behoben ist, so doch ihre frühere Schärfe verloren hat. m.

Fremde Erdteile.

— **Die Wegefrage in den asiatischen Ansiedlungsgebieten Rußlands.** Mit einem Kostenaufwande von fast 5 Millionen Rubel beabsichtigt man, wie die „Trog.-Prom. Gaseta“ mitteilen kann, in den Gebieten von Ssemirjetschensk, Ssyr-Darja und Primorskoi (Küstengebiet am Stillen Ozean) Wegebauten vorzunehmen. 5046 Werst (= 5383 km) Wege sollen gebaut werden, davon 1376 Werst (= 1468 km) Hauptchausseen nebst den erforderlichen Zufuhrwegen schon im Jahre 1914. Ebenso besteht die Absicht, auf den vorhandenen Wasserwegen den Verkehr durch Einstellen von Dampfern mit zugehörigen Schleppzügen zu verbessern, und zwar in erster Reihe auf dem Irtysch mit seinen Nebenflüssen: Tschulyma, Seja, Tom, der Tawda und endlich dem Amur und seinen Nebenflüssen. Es ist ja zweifellos der richtige Weg, der mit diesem Vorgehen eingeschlagen wird, denn dadurch allein kann den aus dem europäisch-russischen Mutterlande Übergesiedelten die Möglichkeit zu leben geschaffen werden, weil diese erst mit Hilfe dieser Wege Gelegenheit finden werden, ihre Erzeugnisse an den Markt bringen zu können. Wenn gleichzeitig von der „Trog.-Prom. Gaseta“ ausgeführt wird, daß Automobile gleichfalls in Betrieb gesetzt werden sollen, so erscheint das fast als ein etwas verfrühtes Aufdrängen des allermodernsten Verkehrsmittels auf Verhältnisse, die doch von europäischer Kultur zum größten Teil noch recht weit abgelegen sind. Auch wird der Automobilverkehr auf den ungebahnten Wegen schlecht durchgeführt werden können, daher ist der erste Teil der für 1914 vorgesehenen Verkehrsverbesserungen sicher der weitaus bessere und wohl auch wirksamere, um das erstrebte Ziel zu erreichen. m.

— **Die Tanganjikabahn.** Über die wirtschaftliche Bedeutung dieser Bahn entnehmen wir der „D. Kol.-Ztg.“ folgendes: Obgleich die Bahn nicht immer durch fruchtbares Gelände führt, so entstehen doch, wo es möglich ist, längs der Strecke stetig neue Pflanzungen. Hierdurch ist wieder der Beweis erbracht, daß es in Afrika nur der Verkehrswege bedarf, um weite, bis dahin öde und brach liegende Strecken unter Kultur zu bringen. Der Palmengürtel um Daressalam hat sich nicht unerheblich ausgedehnt. Palmanpflanzungen sind auch in Pugubergen entstanden neben Kapokkulturen und Sisalplantagen. Daran schließt sich die Kulturzone von Soga. 12 km fährt man ununterbrochen durch urbar gemachtes und mit Kultur dicht bestandenes Land. Besondere Erwähnung verdient die Pflanzung Enkenau. Weiterhin beginnen die großen Kautschukbestände abwechselnd wiederum mit Kapok und Palmen. Fast 20 km lang dehnt sich das Kulturgebiet von Ruvu aus. In der Niederung des genannten Flusses liegen Reis- und Maisfelder. Nähert man sich dem Ulugurugebirge, so zeigen schon aus der Ferne die grünen Flecken an dessen Obstabhängen an, daß auch hier der Pflanzer das Land mit seiner Hacke in Bearbeitung genommen hat. Von Kingolwira ab geht es dann wieder ununterbrochen durch Pflanzungen, hier sind neben Kautschuk auch zum erstenmal größere Flächen mit Baumwolle bestanden. Auch um Morogoro haben sich die Pflanzungen ausgedehnt, und man kann nur mit dem Wunsch schließen, mögen die Leute, die auf diesen einstmals so öden Landstrecken umfangreiche Pflanzungsgebiete schufen, auch die wohlverdienten Früchte ihrer harten Arbeit finden, zum weiteren Ansporn für sich selbst in diesem Neuland und zur Ermutigung weiterer Kulturpioniere.

— **Lebensversicherung bei einer amerikanischen Straßenbahn.** In Amerika kennt man bekanntlich Ruhegehälter so gut wie gar nicht, und es bestehen auch keine staatlichen Versicherungen für Krankheits- und ähnliche Fälle. Deshalb ist es um so wichtiger, daß der einzelne durch Versicherung sich und seine Hinterbliebenen vor Not schützt, und um so anerkennenswerter, wenn eine Verwaltung ihre Angestellten in dieser Beziehung unterstützt, wie es die Third Avenue Railway in Neuyork tut. Sie hat mit einer Versicherungsgesellschaft einen Vertrag geschlossen, auf Grund dessen die Versicherungsgesellschaft die Straßenbahnangestellten ohne ärztliche Untersuchung aufnimmt, weil die Zugehörigkeit zum Personal der Straßenbahngesellschaft die Gewähr für deren Gesundheit bietet. Die Versiche-

rungsprämie ist auf den äußersten Betrag herabgesetzt und soll für 1000 Dollars Versicherugssumme nur 11 Dollars jährlich betragen. Davon erbietet sich die Straßenbahngesellschaft 4 Dollars zu tragen, so daß auf den Angestellten nur 7 Dollars entfallen. Auch die Zahlung des letzteren Betrages soll noch dadurch erleichtert werden, daß er allwöchentlich vom Lohn gekürzt und von der Straßenbahngesellschaft an die Versicherungsgesellschaft abgeführt wird. Scheidet der Versicherte aus dem Straßenbahndienste aus, so kann er die Versicherung fortsetzen, muß aber dann die seinem Alter entsprechenden Prämien nach dem für die Allgemeinheit gültigen Tarif bezahlen. Gegen Zahlung eines Zuschlags von 75 Cents kann die Versicherung auf die Entschädigung bei Unfällen ausgedehnt werden. Bei der Straßenbahngesellschaft besteht jetzt eine Hilfskasse, die ihren Mitgliedern ein Sterbegld von 250 Dollars gewährt; es bleibt den Angestellten überlassen, ob sie Mitglieder dieser Hilfskasse bleiben oder sich die Vorteile der Versicherung zunutze machen wollen.

— Die Staatsbahnen von Neusüdwales im Rechnungsjahr 1912/13. Das Rechnungsjahr, das am 30. Juni 1913 zu Ende gegangen ist, zeichnet sich bei den Staatsbahnen von Neusüdwales durch sehr hohe Betriebsausgaben aus, die namentlich auf eine Erhöhung der Löhne zurückzuführen sind. Die Betriebseinnahmen sind gegenüber dem Vorjahre um 257 512 £ auf 6 748 985 £, die Betriebsausgaben um 475 290 £ auf 4 644 881 £ gestiegen, so daß die Betriebsüberschüsse um 217 778 £ auf 2 104 104 £ gefallen sind. Die Betriebszahl ist infolgedessen von 64,23 auf 68,82 in die Höhe gegangen. Aus den Betriebsüberschüssen waren zunächst 1 917 200 £ Zinsen, 10 831 £ mehr als im Vorjahre, zu decken, so daß ein wirklicher Überschuß von 186 904 £ gegenüber 415 513 £ im Vorjahre verblieb. Das Anlagekapital ist im Berichtsjahre um 4 138 875 £ vergrößert worden und belief sich Ende Juni 1913 auf 57 635 778 £. Dafür ist u. a. das Eisenbahnnetz um 158 km auf 6327 km verlängert worden. Die Personenzüge beförderten im Rechnungsjahre 1912/13: 79 490 012 Reisende, was gegenüber dem Vorjahre mit 70 706 728 Reisenden eine erhebliche Zunahme bedeutet. Güter der allgemeinen Warenklasse nahmen um 21 830 t, Kohlen und Koks um 814 288 t zu, während bei Wolle, Vieh, Heu, Stroh und Getreide ein Rückgang zu verzeichnen war. Die schon erwähnten Lohnerhöhungen machen den stattlichen Betrag von 222 875 £ aus, und im laufenden Jahre sind weitere Mehrausgaben auf diesem Gebiete zu erwarten. Man kann es daher der Verwaltung nicht verdenken, wenn sie die Preise für Dauerkarten und einige Gütertarife erhöht hat. An Betriebsmitteln waren am 30. Juni 1913 vorhanden: 998 Lokomotiven (am gleichen Tage des Vorjahres 942), 1775 Personenwagen (1660) und 17 979 Güterwagen (16 703). Von den 61 neu beschafften Lokomotiven waren 41 im Inlande gebaut, während 20 von einer englischen Firma geliefert wurden.

Bücherschau.

— Der praktische Lokomotivbeamte. I. Teil: Die L o k o m o t i v e. Von Regierungsbaumeister Dr.-Ing. H e u m a n n. Verlag Kurt Amthor, Berlin 1913. Preis: gebunden 4 *M.*

Das bisher in erster und zweiter Auflage unter dem Titel „Gut Heiß“ vom Lokomotivführer Kreck bearbeitete erste Bändchen des vierteiligen Werkes: „Der praktische Lokomotivbeamte“ hat einen neuen Verfasser, einen neuen Titel und einen neuen Inhalt erhalten. Das neu bearbeitete Buch „Die Lokomotive“ von oben genanntem Verfasser erscheint als neues Buch in dritter Auflage. Demnach muß wohl angenommen werden, daß sich die „dritte Auflage“ mehr auf den I. Band des Gesamtwerkes, als auf den Verfasser und Inhalt des vorliegenden Buches beziehen soll. Der Inhalt des Buches lehnt sich in seiner Gesamtanordnung den bewährten älteren Lehrbüchern an, ohne ihre Ausführlichkeit zu erreichen. Es gibt einen kurzen Überblick über das Vorhandene, berücksichtigt aber nicht, wie im Vorwort betont wird, alle wichtigen Neuerungen der letzten Jahre. So bringt das Buch wohl die neue Rauchverbrennungseinrichtung von Marcotty, aber nicht die neue von Staby, sondern nur die alte. Die Konstruktionsneuheiten an den Heißdampflokomotiven werden nicht vollständig gebracht. Angaben über die neuen Kesselspeisepumpen und Vorwärmer sind nicht gemacht. Im Kapitel „Schmierung der Lokomotiven“ sind die neuen Schmierpumpen von Michalk, Dickera, Werneburg und von Friedmann nicht erwähnt, während die alte, wenig verwendete Friedmannsche Pumpe beschrieben wird. Unter den Sandstreuern fehlt der vom Geh. Baurat Haas, der an einer großen Anzahl Lokomotiven vorhanden ist. Unter den Läutewerken hätte wenigstens das vom Regierungs- und Baurat Schmidt erwähnt werden müssen mit seinen besonderen Vorzügen. Auch die Verbesserungen, die die Firma J. Pintsch an dem Latowskischen Läutewerk vorgenommen, sind als Neuerung erwähnenswert.

Trotz dieser kleinen Mängel kann das kleine, in ansprechendem Taschenformat hergestellte Buch mit allgemein guten Abbildungen und deutlichem, großem Druck, mit 272 Seiten Text und 143 Abbildungen in ihm sowie 21 Tafeln als Einführung in den Lokomotivbau für Laien und Anfänger gute Dienste tun. Als Lehrbuch für die Lokomotivführerprüfung trifft es wohl nicht das Richtige, da es den Stoff etwas zu kurz behandelt und nicht alles bringt, was nach der Prüfungsordnung verlangt werden muß.

Gegenüber dem bisherigen ersten Bande „Gut Heiß“ vom Lokomotivführer Kreck bildet das vorliegende Buch eine bedeutende Verbesserung des Gesamtwerkes „Der praktische Lokomotivbeamte“. X.

— Die statisch unbestimmten Systeme des Eisen- und Eisenbetonbaues. Berechnet aus der Formänderungsarbeit und aus den Formänderungen selbst. Von Dr.-Ing. Friedrich H a r t m a n n. Mit 353 Textabbildungen. Berlin 1913; Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. Preis geheftet 8 *M.*

Der Verfasser weist im Vorwort des Buches darauf hin, daß die Scheu vor statisch unbestimmten Systemen bei Bauwerken des Eisen- und Eisenbetonbaues zumeist ihren Grund in ihrer schwierigen und umständlichen Berechnung habe, daß dieser Umstand aber nicht dazu verleiten dürfe, die statisch unbestimmte Anordnung, welche die Bedingung der Zweckmäßigkeit und Billigkeit solcher Bauwerke meistens besser erfülle, als die statisch bestimmte, dieserhalb durch die letztere zurückzudrängen. In der Tat pflegt der Ersatz von Gelenken durch steife Ecken, die Einspannung von Ständern, Balken und Bögen fast immer Ersparnisse an Material, einfachere Herstellung und größere Starrheit des Bauwerks zu verbürgen, was den entwerfenden Ingenieur schon vor dem Entscheide für einen Bauwerksentwurf nötigt, sich mit der Wesenheit statisch bestimmter Systeme bekannt zu machen. Auch die begreifliche Neigung des Konstrukteurs, unter Anwendung von Näherungsverfahren und fertigen Formeln in diesem Falle den Weg der „geringeren Widerstände“ einzuschlagen, enthebt nach den zutreffenden Darlegungen des Verfassers den ungeschulten Statiker nicht der Pflicht, den Voraussetzungen und der Entstehung der fertigen Formeln nachzugehen, das heißt: in die Theorie der statisch unbestimmten Systeme einzudringen. Und da soll das vorliegende Buch an der Hand zahlreicher, der Praxis entnommener Beispiele die V o r t e i l e d e r a b g e k ü r z t e n R e c h n u n g s w e i s e a u f z e i g e n, v o r a l l e m a b e r d a s K r ä f t e s p i e l i n s o l c h e n u n b e s t i m m t e n S y s t e m e n k l a r l e g e n. Diese Aufgabe einer Einführung in die ökonomischen Kräftewerkstätten der Natur, die sie nur dem strebenden Denker öffnen will, ist dem Verfasser meisterhaft gelungen an der Hand der grundlegenden Erkenntnis Castigliones und Fränkels, nach der die Natur d i e F o r m ä n d e r u n g beanspruchter Bauwerke mit einem M i n d e s t m a ß g e l e i s t e t e r A r b e i t bewirkt. Er führt aus, daß die Berechnungsmethode nach der Formänderungsarbeit, welcher als der bequemsten und verbreitetsten auch in dem vorliegenden Werk der gebührende Platz eingeräumt sei, zur tieferen Erkenntnis der Wirkungsweise statisch unbestimmter Systeme weniger geeignet ist als die F o r m ä n d e r u n g e n s e l b s t. Den letzteren ist dieserhalb eingehende Behandlung und weite Verwendung in den durchgerechneten Beispielen zuteil geworden. Ein solch unbestimmtes System wird zunächst durch Entfernung aller überzähligen Kräfte und Momente in ein statisch bestimmtes umgewandelt; die in diesem bei gegebener Belastung auftretenden Verschiebungen der Angriffspunkte in der Richtung der Kräfte sowie die Verdrehungen an den Angriffsstellen lassen sich nun berechnen und müssen durch Anbringung statisch bestimmbarer Größen, von Kräften und Momenten, dann wieder rückgängig gemacht werden. Das Buch ist in 7 Teile gegliedert. Abschnitt 1 behandelt die Kennzeichen statisch unbestimmter Systeme, 2 die Gleichung der Formänderungsarbeit, deren erste Abgeleitete nach den unbestimmten Veränderlichen bekanntlich zu Null werden muß, um das vorangeführte Arbeitsgebiet zu erfüllen. In Abschnitt 3 wird die Methode der Formänderungen, die Berechnung der V e r s c h i e b u n g e n, V e r d r e h u n g e n, W i n k e l ä n d e r u n g e n, in 4 der Maxwellsche Satz von der Gegenseitigkeit dieser Verschiebungen und Verdrehungen*) klar behandelt. Weiterhin wird die Anbringung der Gegenkräfte (Reaktionen) statisch unbestimmter Systeme, deren richtige Wahl nicht einfach ist, aber dabei die Rechnung oft wesentlich zu kürzen vermag, gründlich beleuchtet. In Abschnitt 6 werden einige häufig wiederkehrende Formänderungen (Durchbiegungen und Verdrehungen) für den frei aufliegenden, den einseitig eingespannten, übrigens frei schwebenden Träger, den am Konsolende mit einer Einzellast

---

*) Der Maxwellsche Satz von der Gegenseitigkeit der Verschiebungen der Knotenpunkte eines Fachwerkes unter der Wirkung von Außenkräften hat auch für Verdrehungen infolge von Momenten Geltung und gestattet in dieser Erweiterung eine besonders einfache Ermittlung der Einflußlinien für Verschiebungen und Verdrehungen.

besetzten Kragträger, ein für alle Mal zu späterer Wiederverwendung berechnet und so von den großen Vorteilen des erweiterten Maxwellschen Satzes und des Mohrschen Verfahrens ein zweckmäßiger Gebrauch gemacht. Die letzten 3 Abschnitte, welche $^4/_5$ des Buches umfassen, bilden dessen angewandten Teil. Im Abschnitt 7 sind die statisch bestimmten Biegungssysteme gerader Stäbe durchgerechnet, und zwar vorwiegend von Hochbaukonstruktionen, welche häufiger und vielgestaltiger als die des Brückenbaues auftreten: Balken verschiedenster Auflagerung, Einspannung und (einfache und mehrfeldrige) Unterstützung durch Säulen und Unterzüge, Rahmen (Halbrahmenbinder, Wasserreservoirrahmen, Brückenportale), Böcke. Bockkräne, bewehrte Träger, Sprengwerke, Seitenschiffe von Hallenkonstruktionen u. a. m. Abschnitt 8 berechnet statisch unbestimmte Bogenträger, den Zweigelenkbogen mit Zugband, den Kreisbogen, den zweiseitig eingespannten gelenklosen Bogen, den Kreisbogenträger veränderlichen Trägheitsmomentes u. a. Im Schlußabschnitt 9 endlich sind die statisch unbestimmten Fachwerke, die Endquerrahmen von Brücken, die Halbparabelträger mit doppelten Schrägstäben, der Bogenträger mit doppelten Wandgliedern (Gitterträger), der Bogenträger mit festen Gelenken und eine doppelschiffige Bahnhofshalle vollständig durchgearbeitet.

Die im musterhaften Stil des Verfassers vorgetragenen klaren statischen Behandlungen des schwierigen Stoffes bilden, unterstützt von einer reichen Anzahl Holzschnitte von Einflußlinien und mathematischen Prinzipskizzen, in der Tat ein hervorragendes Lehrmittel in der Hand des Bauingenieurs und des angehenden Statikers, um sich gründlich und praktisch in den schwierigen Stoff einzuarbeiten der den Gegenstand des trefflichen Buches ausmacht. Das letztere muß nach dieser Richtung hin auf das lebhafteste begrüßt werden. Es empfiehlt sich von selbst! —Bi—

— **Bestimmungen über die Annahme, Ausbildung und Prüfung der Beamten für den württembergischen Eisenbahn-, Post- und Telegraphendienst** (höherer, Sekretär- und Assistentendienst) einschließlich der weiblichen Beamten. Diese Bestimmungen, die bis jetzt nur im Amtsblatt der Württembergischen Verkehrsanstalten veröffentlicht waren, sind jetzt in Broschürenform im Verlag der Württembergischen Verlags- und Akzidenzdruckerei Wilhelm Knöller in Stuttgart, Sedanstraße 16, erschienen und durch jede Buchhandlung zum Preise von 1,30 ℳ zu beziehen. Die Broschüre enthält auch die Angabe der in den einzelnen Kategorien erreichbaren Stellen und ihrer Einkommensverhältnisse, einen Auszug aus der Tagesordnung für das im Betriebs- und Verwaltungsdienst beschäftigte Personal der Württembergischen Verkehrsanstalten, sowie eine größere Zahl Aufgaben, die bei der Aufnahmeprüfung für den Eisenbahnassistentendienst, bei der Eisenbahnassistenten- und der Eisenbahnsekretärprüfung schon gestellt worden sind.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Strecken.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Teilstrecke Sipitul-Seletin der schmalspurigen Lokalbahnlinie Brodina-Seletin der Neuen Bukowinaer Lokolbahnen ist am 26. Oktober d. J. eröffnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. November d. J. ist der an der Linie Rochlitz-Penig, zwischen den Bahnhöfen Narsdorf und Langenleuba-Oberhain errichtete Haltepunkt Obergräfenhain dem Betriebe übergeben worden. Er dient dem Personen- und Gepäckverkehr sowie dem regelmäßigen Milchverkehr.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Betriebsausweise Persenkówka der Linie Lemberg-Itzkany ist am 25. Oktober d. J. für die Auf- und Abgabe der seitens des Stadtmagistrats in Lemberg und dessen industriellen Anstalten aufgelieferten bezw. für dieselben bestimmten Stückgüter eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatsbahnen. Die an der Strecke Ersekujvár-Németpróna gelegene Station mit beschränktem Verkehr Sarlókajsza ist am 10. Oktober d. J. für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Dem an der Strecke Roßwiese-Zielenzig gelegenen Bahnhof 4. Klasse Hammer wird vom 1. Dezember d. J. ab die Bezeichnung Hammer (Kr. Oststernberg) beigelegt werden.

Rundschreiben

der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. 1. VI. 132 vom 20. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Bahnen, die Drucksachen des Vereins bezogen haben, betreffend Kosten für abgegebene Drucksachen des Vereins (abgesandt am 27. Oktober d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung des an der Strecke Roßwiese-Zielenzig gelegenen Bahnhofes 4. Klasse Hammer wird vom 1. Dezember 1913 ab in „Hammer (Kr. Oststernberg)“ abgeändert.

Posen, den 25. Oktober 1913. (2826)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Ab 28. Oktober l. J. wird auf Grund des Erlasses des Herrn Bautenministers vom 12./25. Oktober l. J. Nr. 35358 der gesamte lokale und direkte Güterverkehr, der infolge außerordentlicher Ereignisse am 18. September/1. Oktober v. J. eingestellt war, auf den serbischen Staatseisenbahnen sowie mit den bulgarischen und orientalischen Eisenbahnen in der Richtung nach und von Konstantinopel wieder aufgenommen.

Mit demselben Erlasse hat der Bautenminister genehmigt, daß vom obigen Tage an gerechnet bis auf weiteres wegen Mangels an Fahrbetriebsmitteln auf Grund des § 61 des Betriebsreglements für den Lokalverkehr und § 6 der Ausführungsbestimmungen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, neben den bestehenden Lieferfristen, auf den serbischen Staatsbahnen noch folgende Zuschlagsfristen zu gelten haben und zwar: für Eilgüter zwei Tage und für Frachtgüter fünf Tage.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Betriebsverhältnisse auf der Linie Ristovatz-Goumendje und Uskub-Mitrovitza noch nicht geordnet sind, bleiben auch nach der Wiederaufnahme des Verkehrs folgende Einschränkungen in Kraft: Im Verkehre mit den auf serbischem Gebiete liegenden Stationen der genannten Linien als auch mit Salonique wird der Personen-, Gepäck- und gesamte Güterverkehr nur bis und ab den serbischen Grenzstationen Beograd Pirot und Goumendje direkt abgefertigt werden können. In den genannten Grenzstationen müssen Reisende neue Fahrkarten lösen und muß das Reisegepäck neu aufgegeben werden.

Dasselbe gilt auch bezüglich des gesamten Güterverkehrs: Sendungen nach und von Stationen der obengenannten Linien müssen in beiden Richtungen von beziehungsweise bis zur Grenzstation mit neuen Frachtbriefen nach den Bestimmungen des serbischen Lokaltarifes aufgegeben werden.

Belgrad, 13. Oktober 1913. (2838)
Königl. serb. Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II, Hefte C 2 und C 2 a.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Duisburg-Meiderich Nord des Direktionsbezirks Essen (Ruhr) in die Ausnahmetarife S 3 c (Hafer usw.), S 7 a (Bleimennige usw.) und S 24 (Reis usw.) mit den Frachtsätzen von Duisburg-Meiderich Süd und in die Ausnahmetarife S 7 b (Steingut), S 16 a (Petroleum), S 20 (Alizarin usw.), S 20 c (Felle usw.) und S 21 (Farbhölzer usw.) mit den Frachtsätzen von Duisburg-Ruhrort einbezogen. Ferner werden die Stationen Duisburg-Meiderich Nord in die Ausnahmetarife S 18 (frische Seefische usw.) und S 18 c (Salzheringe) und Katernberg Nord in den Ausnahmetarif S 18 c (Salzheringe) als Empfangsstationen einbezogen.

Essen, den 29. Oktober 1913. (2842)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr. (Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden im Wechselverkehr mit den Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahn der Frachtberechnung die um 10 km erhöhten Entfernungen des Güterverkehrs zugrunde gelegt. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 30. Oktober 1913. (2841)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-württ. Güterverkehr.

Ab 1. November 1913 wird die Station Jockgrim in den Ausnahmetarif 2a (Sandtarif) und die Station Freudenstadt Hbf. in den Ausnahmetarif 5a (Spat) aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 28. Oktober 1913. (2839)
Generaldirektion
der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. November d. J. werden die Stationen Apolda, Eisenach, Erfurt, Gotha, Naumburg (Saale) Hbf., Weimar (Thür.) Stb. und Weißenfels als Versandstationen in den Ausnahmetarif 10d für Getreide pp. zur Ausfuhr über die Landgrenze nach dem Zollauslande einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 28. Oktober 1913. (2835)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch - sächsischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1913 treten im Ausnahmetarif S 14 (Baumwolle) Frachtermäßigungen ein. Die bei Elsfleth in einzelnen Verkehrsbeziehungen eintretenden Frachterhöhungen gelten erst vom 5. Januar 1914 ab.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Hannover, 29. Oktober 1913. (2836)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. November 1913 werden verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen und verschiedene Ausnahmetarife geändert und ergänzt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten gemeinsamen Tarifanzeiger. (2821)

Frankfurt (Main), 25. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Bad. Tiertarif, Tiertarif Bad. Staatsbahnen, Bad. Nebenbahnen, Baden-Württemberg, Bad.-Württembergisch-Bayerischer und Bad.-Els.-Lothrg.-Luxembg. Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der neuerbauten Bahnstrecke Singen (Hohentwiel)-Beuren-Büßlingen, — 21. November d. J. — werden die Stationen Beuren-Büßlingen, Binningen, Hilzingen, Riedheim und Storzeln für den unbeschränkten Tierverkehr in die Tarife einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. Oktober 1913. (2823)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Expreßguttarif.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1914 treten in den besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung folgende Änderungen ein:

Das Mindestgewicht wird für die Strecken der Kgl. Bayerischen Staatseisenbahnen rechts des Rheins, der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München, der Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee und der Lokalbahn Röthenbach b. Lindau-Weiler (Allgäu) von 5 auf 10 kg erhöht.

Dadurch erhöht sich die Fracht für sämtliche Expreßgutsendungen bis zum Gewichte von 5 kg.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 27. Oktober 1913. (2824)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad.-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die Anwendung der Frachtsätze der Ausnahmtarife 5d für Pflastersteine und 5e für Steingrus auf die Sendungen beschränkt, die auf der Versandstation mit Landfuhrwerk oder auf Privatanschlußgleisen angefahren werden.

Karlsruhe, 27. Oktober 1913. (2825)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.
Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Kohlfurt-Rothwasser.

Im Übergangsverkehr der deutschen Bahnen mit der normalspurigen Kleinbahn Kohlfurt-Rothwasser werden vom 22. Oktober 1913 ab, dem Tage der Betriebseröffnung der Kleinbahn, die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Kohlfurt für die Güter der ordentlichen Tarifklassen, der Ausnahmetarife 1, 2, 2k, 3, 4, 4a, 4b, 4c, 5, der Kohlenausnahmetarife (6 usw.) um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. Oktober 1913. (2827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband, Heft 1.

Am 1. Dezember 1913 wird die Station Saaz Buschtehraderbahnhof in den Ausn.-Tar. 105 (Bier) einbezogen. Näheres ist aus unserm Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4 II, Auskunft.

Dresden, 28. Oktober 1913. (2828)
Königl. Gen.-Dir. d Sächs. Staatseisenb.,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 17 vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 kommen für die Beförderung von Grubenholz des Abschnittes H Frachtsätze von österreichischen Stationen nach Penzberg Gbf. zur Einführung. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 26. Oktober 1913. (2829)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Tfv. 1267. Oberschlesisch-Österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 3, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigungen.

Im obengenannten Eisenbahngütertarif sind nachstehende Frachtsatzdruckfehler wie folgt zu berichtigen:

Seite 16 von Grube Nr. 36 nach Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof von 2086 auf 2087,
Seite 16 von Grube Nr. 47 nach Breitenstein von 1928 auf 1925,
Seite 17 von Grube Nr. 66 nach Aschbach von 1472 auf 1473,
Seite 18 von Grube Nr. 22 nach Golling-Abtenau von 1251 auf 1851,
Seite 19 von Grube Nr. 20 nach Grafendorf von 2208 auf 2205,
Seite 21 von Grube Nr. 65 nach Flirsch von 2348 auf 2358,
Seite 21 von Grube Nr. 65 nach Freistadt in Oberösterreich von 1518 auf 1528,
Seite 22 von Grube Nr. 17 nach Guntramsdorf (W. L. B) von 1492 auf 1494,
Seite 23 von Grube 21 nach Kaumberg von 1545 auf 1555,
Seite 23 von Grube Nr. 23 nach Haag von 1648 auf 1645,
Seite 23 von Grube Nr. 34 nach Herzogenburg von 1438 auf 1434,
Seite 24 von Grube 47 nach Hilm-Kematen von 1517 auf 1597,
Seite 24 von Grube Nr. 51 nach Judendorf von 2142 auf 2162,
Seite 26 von Grube Nr. 7 nach Linz Umschlagplatz von 1711 auf 1722,
Seite 26 von Grube Nr. 10 nach Linz Umschlagplatz von 1722 auf 1732,
Seite 26 von Grube Nr. 10 nach Krieglach von 2058 auf 2068,
Seite 28 von Grube Nr. 50 nach Künstlerhaus-Nonnthal von 1588 auf 1586,
Seite 28 von Grube Nr. 51 nach Kirchbichl von 1885 auf 1875,
Seite 29 von Grube Nr. 59 nach Lambach von 1798 auf 1698,
Seite 29 von Grube Nr. 60 nach Kindberg von 2033 auf 2023,
Seite 32 von Grube Nr. 36 nach Ober-Waltersdorf von 1577 auf 1567,
Seite 33 von Grube Nr. 57 nach Mödling von 1402 auf 1422,
Seite 35 von Grube Nr. 21 nach Pottendorf-Landegg von 1647 auf 1645,
Seite 36 von Grube Nr. 47 nach Radenthein von 2397 auf 2377,
Seite 38 von Grube Nr. 1 nach St. Michael von 1928 auf 1925,
Seite 38 von Grube Nr. 9 nach Sollenau Lokalbahn Übergang von 1297 auf 1397,
Seite 39 von Grube Nr. 19 nach St. Michael von 1887 auf 1889,
Seite 39 von Grube Nr. 19 nach Schladming von 1887 auf 1889,
Seite 40 von Grube Nr. 37 nach Stainach-Irdning von 1828 auf 1825,
Seite 40 von Grube Nr. 47 nach Schladming von 1907 auf 1887,
Seite 42 von Grube Nr 1 nach Trumau von 1594 auf 1595,
Seite 42 von Grube Nr. 16 nach Toblach von 2639 auf 2629,
Seite 43 von Grube Nr. 20 nach Tattendorf von 1595 auf 1615,
Seite 43 von Grube Nr. 30 nach Vösendorf-Siebenhirten von 1457 auf 1447,
Seite 46 von Grube Nr. 2 nach Ybbs-Kemmelbach von 1555 auf 1552,
Seite 48 von Grube Nr. 51 nach Wörgl von 1915 auf 1905,
Seite 49 von Grube Nr. 44 nach Wien Südbahn transit von 1181 auf 1281 Heller für 1000 kg.

Kattowitz, 23. Oktober 1913. (2822)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerisch-württembergisch-badischer Tierverkehr.

Ab 1. November 1913 wird für die badische Station Donaueschingen nach dem Anschlußpunkt Schnelldorf-Ellrichshausen bei Leitung über Immendingen-Ulm-

Aalen eine Schnittentfernung von 285 km eingeführt.

München, 27. Oktober 1913. (2844)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bad. Tiertarif.

Ab 1. Dezember d. J. wird der Haltepunkt Eberbach-Pleutersbach für den Verkehr mit einzelnen Stücken Kleinvieh in den Tarif einbezogen.

Karlsruhe, 29. Oktober 1913. (2843)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation.

Vom 1. November 1913 an wird die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn im Abschnitt III A nachgetragen und im Abschnitt III B gestrichen.

Dresden, den 29. Oktober 1913. (2837)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Bad. Gütertarif, Gütertarif Bad. Staatsbahnen, Badische Nebenbahnen, Badisch-Württembergisch, Bad.-Bayerisch, Bad.-Pfälzischer, Bad. - Elsaß - Lothringer-Luxemburger, Westdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr; Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland, Saarkohlentarif Heft 5 und Westdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Eröffnung der neugebauten Bahnstrecke Singen (Hohentwiel)-Beuren-Büßlingen — 21. November d. J. — werden die Stationen Beuren-Büßlingen, Binningen, Hilzingen, Riedheim und Storzeln für den unbeschränkten Güterverkehr in die Tarife einbezogen. Näheres in unserem Tarifanzeiger oder bei unserem Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 26. Oktober 1913. (2834)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Verkehr Reichenberg-Nordwestböhmen.
Einführung eines neuen Eisenbahngütertarifes, Teil II.

Am 1. Januar 1914 tritt unter der neuen Verkehrsbenennung Reichenberg-Nordwestböhmen der Eisenbahngütertarif, Teil II, für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Reichenberg k. k. St. B., Reichenberg Sächs. Stb. und Reichenberg Teplitzerbahnhof einerseits und den darin genannten Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen, sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen anderseits in Kraft.

Derselbe enthält u. a. den Ersatz für sämtliche in der vom 1. Januar 1910 gültigen Zusammenstellung direkter Kartierungs-Frachtsätze für einzelne Verkehrsrelationen des Österreichischen Eisenbahnverbandes — Nordwestböhmischer Verkehr — und in den zugehörigen Nachträgen I bis IV für den obengenannten Verkehr enthaltenen Frachtsätze, welche laut Veröffentlichung im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 21. Oktober 1913 Nr. 120 unter fortl. Nr. (1859) mit Ablauf des 31. Dezember 1913 außer Kraft treten.

Abdrucke dieses neuen Eisenbahngütertarifs, Teil II, sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, dann bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 60 Heller für das Stück zu erhalten.

Prag, am 24. Oktober 1913 (2830)
Ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteleuropäisch-nordischer Personen- und Gepäckverkehr.

Im Verkehr mit norwegischen Stationen werden die Rückfahrkarten zum 1. Januar 1914 aufgehoben und die Fahrpreise der einfachen Fahrkarten zum Teil erhöht. Vom gleichen Tage ab wird Freigepäck auf norwegischen Strecken nicht mehr gewährt; auch wird die Fracht für Fahrräder und Motorräder auf norwegischen Strecken nicht mehr nach besonderen Stücksätzen, sondern nach dem Gepäcktarif berechnet, wodurch in einzelnen Fällen Frachterhöhungen eintreten.

Das Tarifheft III wird zum 1. Januar 1914 neu ausgegeben. Zu dem Teil I des Tarifs und zu den Tarifheften II und V bis VIII erscheinen Nachträge.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 27. Oktober 1913. (2831)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

5. Verdingungen.

Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien.

Für 1914 sind unter Zugrundelegung der Bestimmungen über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen, bekanntgegeben im württemb. Gewerbeblatt Nr. 13 von 1912, zur Lieferung zu vergeben:

Metalle (jedoch kein Kupfer) kleine Metallwaren, Tenderschaufeln und Schippenschaufeln, Holzstiele, Holzunterschläge, Beleuchtungsmaterialien, Schmiermaterialien und Fettwaren (worunter auch Bodenwichse, jedoch kein Mineralschmieröl und Putzöl), Leinölfirnis und Farben, Chemikalien usw., Seilerwaren, Gewebe (worunter auch grobe Putztücher), Posamentierwaren, Closetpapier, Papierhandtücher usw., Putzmaterialien, Besen, Bürsten und Pinsel, Asbest-Platten und Seile, Patentpackung, Lederwaren und Glaswaren.

Das Verzeichnis der Materialien mit den Lieferbedingungen kann bei der unterzeichneten Verwaltung eingesehen oder gegen Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die Angebote, in denen die Bestimmungen und Bedingungen ausdrücklich anzuerkennen sind, sind versiegelt und mit der Aufschrift „Materiallieferung" versehen spätestens bis zum 17. November d. J., nachmittags 2½ Uhr, hierher einzureichen, ihre Eröffnung findet von 3 Uhr ab im Speisesaal der hiesigen K. Werkstätteninspektion statt.

Die Bieter bleiben an ihre Angebote bis zum 24. Dezember 1913 gebunden.

Eßlingen, 27. Oktober 1913. (2833)
K. Württ. Eisenbahn-Hauptmagazinverwaltung.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Lieferungsausschreibung.

Die Lieferung der nachstehend angeführten Materialien und zwar:

3700 q Zylinderöle,
300 q Maschinenöle,
9200 q Vulkanöle,
40 q Dynamoöl,
350 q Putzöl und
180 q Starrschmiere

wird für die Zeit vom 1. Januar 1914 bis 31. Dezember 1914 im Anbotwege vergeben.

Nähere Angaben über die benötigten Mengen und Materialgattungen sind aus dem Anbotformular zu entnehmen, welches ebenso wie die Lieferungsbedingnisse sowie die Schiedsgerichtsordnung bei der Materialverwaltung (Wien, X. Südbahnhof) behoben oder gegen Einsendung einer 20 Heller-Briefmarke bezogen werden kann.

Das Anbot, zu dessen Verfassung das hierzu aufgestellte Formular benützt werden muß, ist mit einem Einkronenstempel versehen, versiegelt und mit der Aufschrift: „Anbot für Lieferung von Schmiermaterialien" bei der Materialverwaltung bis längstens 22. November l. J., 12 Uhr mittags, einzubringen.

Die Preise sind frei einer Station der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft oder frei Materialmagazin Wien (X., Luxemburger Straße 4) einschließlich aller Spesen anzugeben. Nach erfolgtem Lieferungszuschlag sind 5 % des Wertes der Jahreslieferung als Haftgeld zu erlegen.

Der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft steht es frei, die Anbote rücksichtlich der ganzen angebotenen Menge oder nur eines Teiles derselben anzunehmen oder ganz abzulehnen.

Anbote, welche nach dem obigen Zeitpunkt eingebracht werden oder von den im § 1 der Bedingnisse festgesetzten Vorschriften abweichende Eigenschaften der Schmiermaterialien beinhalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Anbotsteller haben mit dem Anbot bis 15. Dezember l. J. im Worte zu bleiben.

Wien, im Oktober 1913. (2840)
Die Material-Verwaltung.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Werkstättenhauptmagazinen Saarbrücken, Saarbrücken - Burbach, Karthaus, Trier und dem Werkstättennebenmagazin St. Wendel angesammelten alten Werkstattsmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden.

Die Verdingungsunterlagen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 131, des Verwaltungsgebäudes eingesehen und gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar, nicht in Briefmarken, von dort bezogen werden.

Verschlossene, mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehene Angebote sind bis zum Eröffnungstermin Donnerstag, den 20. November 1913, nachmittags 4 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 4. Dezember 1913.

Saarbrücken, 27. Oktober 1913. (2832)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 86. 5. November 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnwissenschaften im Dienste der Handelslehranstalten.

Vom Eisenbahnassistenten **R. Leskow**, Verkehrsbeamten der Handelskammer Leipzig.

Kein Berufszweig steht mit dem öffentlichen Verkehrswesen in so engen Beziehungen, wie Handel und Industrie. Diese verkehrserzeugenden Elemente üben aber ihrerseits eine ganz erhebliche Rückwirkung auf die Verkehrsmittel aus, die in dauernd fortschreitender Weise sich den Anforderungen, die Handel und Industrie hervorrufen, anpassen müssen, um ihnen eine sichere Grundlage für ein fruchtbares Fortentwickeln zu gewährleisten. Auf diese Weise gehen Handel und Industrie mit den Verkehrseinrichtungen, sich gegenseitig stützend, dauernd Hand in Hand. Namentlich sind es die Eisenbahnen, die täglich in engster Fühlung und Wechselwirkung mit diesen Kreisen stehen. Diese Stellungnahme zueinander verlangt aber zu segensreicher Arbeit im allgemeinen Interesse eine eingehende Kenntnis der wechselseitigen Verhältnisse und Lebensbedingungen.

Aus dieser Erwägung heraus entsprang zweifellos der Ruf der Kaufmannschaft an die Verwaltungen der deutschen Eisenbahnen nach Betätigung etwas mehr „kaufmännischen Geistes". Er ist nicht ungehört verhallt, und die Eisenbahnverwaltungen bemühen sich, soweit ihre innere Organisation kaufmännische Gepflogenheiten aufzunehmen in der Lage ist, berechtigten Wünschen und Anforderungen in dieser Richtung nach Möglichkeit gerecht zu werden. In dem gleichen Maße fühlen sich aber auch die Eisenbahnverwaltungen und in Sonderheit die mit den Handels- und Industriekreisen täglich in engster amtlicher Berührung stehende Eisenbahnbeamtenschaft angeregt, zur Erzielung einer, im beiderseitigen Interesse liegenden Förderung des Verkehrs zu wünschen, daß namentlich die Kaufmannschaft sich immer mehr bemühen möchte, sich mit den Einrichtungen derjenigen Verkehrsanstalt, mit der sie in ununterbrochener Berührung steht, eingehend vertraut zu machen.

Man begegnet leider täglich oft sehr großen Lücken in der Kenntnis einschlägiger Eisenbahnverhältnisse besonders auf Gebieten, die bei dem Kaufmann von heute als durchaus bekannt vorausgesetzt werden müssen. Soweit aber versucht wurde, sich einzelne Wissensgebiete zunutze zu machen, sind dies in der Hauptsache Ergebnisse der Praxis und weniger Erfolge eines Studiums der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen und eisenbahnseitigen Einrichtungen. Die Gegenwart verlangt immer dringender eine Steigerung des Allgemeinwissens für eine sachgemäße und einwandfreie Beurteilung der Verhältnisse, nirgends aber dringender als im Verkehre zwischen der Eisenbahn und den Verkehrszubringern, Handel und Industrie.

Die deutschen kaufmännischen Unterrichtsanstalten haben in der Erkenntnis, daß der Kaufmannsstand über ein großes Maß des Allgemeinwissens verfügen muß, ihre Lehrpläne diesem Bedürfnisse in weitgehendem Maße anzupassen versucht. Namentlich in den Lehrplänen der Handelshochschulen ist kaum ein Wissensgebiet als Lehrstoff oder zu praktischen Übungen unberücksichtigt geblieben. Eine Ausnahme bildet nur das Eisenbahnwesen. Wenn man in Berücksichtigung zieht, daß dem Studierenden der Handelswissenschaften Kollegien über verschiedene Statistiken, über Kolonialpolitik, Verwaltungslehre, Völker-, Staats-, Versicherungs- und Schiffahrtsrecht geboten werden, dürfte die Frage berechtigt erscheinen, warum diesem Kreise das Eisenbahnwesen als Lehrstoff vorenthalten wird, warum man diese Wissenschaft so stiefmütterlich behandelt und sie teilweise ignoriert!

Gerade das Fehlen einer Ausbildungsmöglichkeit auf diesem Gebiete hinterläßt unzweifelhaft eine recht empfindliche Lücke im Wissen des Studierenden, die sich täglich im praktischen Leben um so fühlbarer machen muß, als die Ansprüche des

reisenden und güterverfrachtenden Kaufmanns an die Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt steigen.

Ein verständnisvolles Eindringen in die weitverzweigten Gebiete der Eisenbahnwissenschaft muß aber auch — wie den Studierenden an den Handels**hoch**schulen — bis zu einem gewissen Grade den Schülern der Handels**fach**schulen usw. von außerordentlichem Nutzen sein. Hier wird es sich darum handeln, zunächst die Grundelemente des Eisenbahnwesens, seinen organischen Aufbau und seine Beziehungen zu Handel und Industrie in die Lehrpläne aufzunehmen. Vorteilhaft erscheinen ferner praktische Übungen im Lesen der Fahrpläne und der Gütertarife. Das Eisenbahnwesen bietet so außerordentlich viel Interessantes und für den Kaufmannsstand Wissenswertes, daß eine Erweiterung der Lehrpläne um einige Gegenstände aus der Eisenbahnwissenschaft unzweifelhaft dankbar und mit Interesse begrüßt werden wird.

Beklagenswert ist, daß sich nicht schon heute die **Volksschulen** mit dieser Angelegenheit befaßt haben und die elementarsten Eisenbahnangelegenheiten in nur einigen wenigen Stunden im letzten Schuljahre behandeln, während doch heutzutage die Eisenbahn als Beförderungsmittel wohl ausnahmslos von jedem Menschen mehr oder weniger benutzt wird. Schon aus diesem Grunde ist es zeitgemäß, dem Reisenden und dem Frachtaufgeber doch wenigstens die grundlegenden Bestimmungen über die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Eisenbahn und des sie benutzenden Publikums einwandfrei klar zu machen. Was hinsichtlich der Allgemeinheit wünschenswert und vorteilhaft erscheint, wird aber beim Kaufmannsstande zur Notwendigkeit durch das Wachsen sowohl seiner Ansprüche an die Eisenbahnverwaltungen wie auch seiner vielfachen Verpflichtungen diesen gegenüber.

Aus obigen Darlegungen dürfte die Überzeugung zu gewinnen sein, daß **eine durch die Handelslehranstalten erfolgende allgemeine Nutzbarmachung bestimmter Gebiete des Eisenbahnwesens** für die beteiligten Kreise außerordentliche Vorteile mit sich bringen müßte, die beiden Teilen, dem Handel und der Industrie sowohl, als auch den Eisenbahnen zum Segen gereichen würde. Die Durchführung dieses Vorschlages dürfte durchaus nicht so schwierig sein, als es den Anschein gewinnen mag. Einige höhere Lehranstalten, unter diesen auch die Handelshochschule zu Leipzig, sind in letzter Zeit dazu übergegangen, den Eisenbahnwissenschaften einen bestimmten — allerdings sehr beschränkten — Raum in ihren Lehrplänen einzuräumen.

Mustergültig im Sinne meiner Ausführungen sind die Einrichtungen bei der Handelshochschule in **Berlin**, deren Vorlesungen und Übungen sich auf sämtliche Gebiete des Eisenbahnwesens erstrecken.

Ferner haben folgende Handelshochschulen Teile der Eisenbahnwissenschaften in die Lehrpläne aufgenommen: **Cöln**: Vorlesung über „Verkehrsorganisation und Verkehrspolitik", als Übung: „Praktische Übungen in der Handhabung der Eisenbahngütertarife"; **München**: Vorlesungen über „Verkehrswesen und Verkehrspolitik"; **Mannheim**: Vorlesungen über „Spezielle Verkehrslehre der Eisenbahnen". Die Akademie für Sozial- und Handelswissenschaft zu **Frankfurt** a. M. hat nicht einen einzigen Gegenstand aus dem Eisenbahnwesen auf ihrem Lehrplane.

Zur Schaffung einer Grundlage für die Erlangung derjenigen Kenntnisse vom Eisenbahnwesen, die für den deutschen Kaufmannsstand nach den obigen Ausführungen zu beherrschen notwendig erscheint, möchte ich folgende Gegenstände zur Aufnahme in die Lehrpläne empfehlen:

I. **Für Handelshochschulen**: 1. Organisation der Eisenbahnverwaltungen, insbesondere der deutschen; 2. das deutsche und internationale Eisenbahnrecht (Personen- und Frachtrecht); 3. Aufbau des Eisenbahntarifwesens; 4. Übungen im Eisenbahntarif- und Fahrplanwesen.

II. **Für Handelsschulen**: 1. Allgemeine Organisation der Eisenbahnverwaltungen; 2. Erläuterung der Deutschen Eisenbahnverkehrsordnung; 3. Übungen im Eisenbahntarif- und Fahrplanwesen.

Diese Gliederung des Lehrstoffes wird der Vorbildung der Studierenden bzw. der Schüler der beiden betreffenden Anstalten entsprechen und ihren Bedürfnissen auf Erweiterung des Allgemeinwissens Rechnung tragen.

Ein großer Wert ist auch auf Einführung von entsprechenden Lehrfächern des Eisenbahnwesens in den Handels- und Gewerbeschulen zu legen, da dort eine ungleich größere Zahl Beteiligter mit dem notwendigsten Stoff vertraut gemacht werden kann, als bei den Hochschulen.

Nun dürfte schließlich noch die Frage zu erörtern sein, aus welchen Kreisen die Lehrenden zur Sicherung eines praktischen Erfolges zu entnehmen sein würden. Der Vorzug dürfte zweifellos den theoretisch und praktisch ausgebildeten Beamten, und zwar den höheren und mittleren Eisenbahnbeamten, zu geben sein, je nach der Bewertung des Wissensstoffes. Unter den Eisenbahnbeamten befindet sich eine ansehnliche Zahl befähigter Männer, die ihr Wissen und praktisches Können schon seit langer Zeit mit großem Erfolge dem Stande der Eisenbahnbeamten als Lehrende zugute kommen lassen. Sie würden sicher in der Lage sein, gleich fruchtbar in der gedachten Weise für die Allgemeinheit zu wirken. Bei der Handelshochschule zu Leipzig hat dieser Vorschlag bereits erfolgreiche Betätigung gefunden insofern, als ein Finanzassessor als Lehrer für das Eisenbahnfrachtrecht der Hochschule zur Verfügung steht. Die Annahme, daß die Gewinnung von Lehrkräften keinen besonderen Schwierigkeiten begegnen kann, läßt den Wunsch um so dringender erscheinen, eine baldige zeitgemäße, dem Kaufmannsstande erforderliche Reform der Lehrpläne an sämtlichen Handelslehranstalten vorzunehmen. Die auf dieses Wissensgebiet verwendete Zeit wird reichlich Früchte tragen, dem Kaufmann, der Eisenbahn und der Allgemeinheit zum Vorteil. Was hier im besonderen in bezug auf die Handelslehranstalten ausgeführt worden ist, läßt sich auch auf alle gewerblichen Fortbildungsschulen ähnlich anwenden, denn auch die gewerbetreibenden Volksschichten stehen mit der Eisenbahn in dauernd enger Berührung.

In dem Maße aber, als die am Eisenbahnverkehre hauptsächlich beteiligten Kreise in die Kenntnis der Verwaltungsorganisation und der Rechtsverhältnisse der Eisenbahnen eingedrungen sind, steigt das Erkennen der gegenseitigen Bedürfnisse und Lebensbedingungen, wird der wechselseitige Verkehr erleichtert und gefördert.

Drei neue Empfangsgebäude im Wuppertal.

Wenn Sachlichkeit stets auch Nüchternheit bedingte, so würde aus unserem hastenden Leben die Note von Befriedigung schwinden, die uns in einer wohlgestalteten Umgebung erhebt. Unser Empfinden unterscheidet so fein, daß wir, ohne hinzublicken, es genau wahrnehmen, ob der Rahmen, welcher uns für den Bruchteil eines Augenblicks aufnimmt, das Maß an guten Formen besitzt, welches wir schlechterdings brauchen. Man möge nicht einwenden, in fortwährenden Wandlungen liege die Beständigkeit, und was nütze es, Schönheitswerte hinzustellen, die nach wenigen Jahren vielleicht den Platz räumen müssen — darum nur jedes neue Werk nüchtern und dürftig! Dem Grundsatz, Schätze aufzuspeichern, würde damit allerdings Vorschub geleistet und es entständen Verkehrsanlagen, wie wir sie zuweilen nicht gar weit außerhalb unserer Landesgrenze zur Kenntnis nehmen. Unserem Empfinden entspricht das keineswegs. Dem Deutschen liegt es vielmehr im Blut: sachlich, schlicht und gute

Formen. Drei neue Empfangsgebäude im bergischen Lande geben Gelegenheit, hierauf die Probe zu machen: Elberfeld-Steinbeck, Unterbarmen und Barmen-Hauptbahnhof.

Dem Raumbedürfnis für das dritte und vierte Gleis durch das Wuppertal sind die alten Bauten zum Opfer gefallen. Die beiden ersteren neuen Gebäude in bergischen Bauformen sind zweigeschossig, Sandsteinarchitektur im Erdgeschoß, Edelputz im oberen Stockwerk. Ein großes Schieferdach faßt den breit gelagerten Bau zusammen und bringt ihn, bei sonst mäßigen Abmessungen, im Stadtbilde zur Geltung; denn bei der in Terrassen aufsteigenden Bebauung der Wupperstädte fällt der Blick von oben her ins Gewicht. In dieser Hinsicht liegt der Bahnhof Elberfeld-Steinbeck besonders ungünstig. Das Einbeziehen älteren Baumbestandes, der beim Umbau der Gleisanlagen und Bahnsteige geschont werden konnte, vermittelt hier einen glücklichen Übergang von der nüchternen, hochliegenden Straße zu dem Empfangsgebäude, bei dessen tiefer Lage größere Giebel und ein die Uhr tragender Dachreiter den Baukörper über die Baumkronen hinweg hervorheben. In Unterbarmen vermittelt eine breite Freitreppe den Aufstieg zur Vorplatzterrasse. Hier müssen seitlich angeordnete Rasenflächen und Baumpflanzungen ein städtebaulich anziehendes Gesamtbild schaffen.

Barmen mit seinen reizvollen schwarz-weiß-grünen Schieferbauten, die sich im Hause Bredt zu monumentaler Würde aufschwingen, ist im Steinbau ein unbeschriebenes Blatt. Das neue Rathaus wird der Bedeutung der Stadt gerecht werden — ob mit, ob ohne Turm — sein Grundstein sollte den Kern darstellen, aus dem eine neuzeitliche Heimatkunst dort entsprießt. Der neue, am 10. Oktober in Betrieb genommene Bahnhof mußte um 200 m weiter westlich von dem bisherigen hingestellt werden. Da drängten sich früher nur schlichte Wohnstraßen und gewerbliche Betriebe zusammen. Der Mittelpunkt des Verkehrs wurde verschoben. Was dieser Umstand für eine große Stadt bedeutet, sieht man noch heute in besonders krasser Weise in Bad Kreuznach. Der bescheidene Hintergrund wird plötzlich ins hellste Tageslicht gestellt, er wandelt sich um zur Hauptstätte des Verkehrs. Barmen war hierbei glücklicher gestellt, es konnte energisch durchgreifen. Eine Reihe von Gebäuden und Grundstücken mußte angekauft werden und durch die Niederlegung der Häuser schuf man an der Südseite der Blumenstraße einen Platz für das Empfangsgebäude und das nötige Vorgelände, der sich von der Gegend des Stadttheaters an der Spinnstraße über die Winklerstraße bis zur früheren Flügelstraße erstreckt. Die Südseite dieses Vorplatzes beherrscht das neue Empfangsgebäude in 94 m langer Front. Die Hauptfassade, in Muschelkalksteinen mit säulengeschmückten, von breitgelagerten Giebeln bekrönten Risaliten, welche die 35 m lange Schalterhalle zwischen sich aufnehmen, ist in strengen, durch das Baumaterial bedingten Formen gehalten; sie erinnern an die klassische Bauweise. Das silbergraue Hohlsteindach trägt einen kuppelgedeckten Aufbau für die Uhr.

Der langgestreckte schmale Bauplatz bedingte, bei der gegebenen Anlage des Personentunnels in der Mittelachse, die Anordnung der Fahrkartenausgabe und der Gepäckabfertigung im rechten Flügel, während die Wartesäle im linken Risalit liegen. Gegen die Hauptfront zurückgezogen, befindet sich hier ein in zierlicheren Formen gehaltener Anbau mit dem Speisesaal und den Wirtschaftsräumen; vor dem ersteren blieb noch Platz zu einer Außenterrasse, die zum Aufenthalt im Freien Gelegenheit bietet. Im Gegensatz hierzu rahmt der Garten des staatseigenen Hauses in der Brucherschulstraße die Fassade neben dem rechten Flügelbau ein. Der an die Umwehrung gesetzte alte Gartenpavillon in traulicher Schieferbauweise schafft ein freundliches Bild und leitet zu den schlichten Bürgerhäusern in der benachbarten Straße über. Durch die Fenster der Seitenfront blicken die grünen Wipfel schonend erhaltener Akazien in den hohen Raum; sie geben den auf dem Schauplatz eines ruhelosen Verkehrs Dahineilenden eine freundliche Aussicht wie eine Vorahnung des grünen bergischen Landes. Es ist zu hoffen, daß auch der Bahnhofsvorplatz durch die Stadt Barmen eine gärtnerische und künstlerische Ausgestaltung erfahren und das neue Empfangsgebäude eine würdige Umgebung in der neuen Bebauung mit harmonisch gegliederten Fassaden erhalten wird.

Die englischen Eisenbahnen im Jahre 1912.

Das englische Handelsministerium hat im August seinen Bericht über die Eisenbahnen von England, Schottland und Irland für das Jahr 1912 veröffentlicht, dem wir die nachstehenden Angaben entnehmen. Wenn auch nicht gerade von ungünstigen Ergebnissen des Eisenbahnbetriebes die Rede sein kann, so haben sich doch die Arbeiterunruhen und das schlechte Wetter des Berichtsjahres sehr bemerklich gemacht, die ersteren namentlich im Güter-, das letztere hauptsächlich im Personenverkehr, wenn auch die Arbeitseinstellungen insofern auf den Personenverkehr eingewirkt haben, als die am Streik beteiligte Bevölkerung, deren Mittel durch die Einstellung der Arbeit erschöpft waren, sich für geraume Zeit nach Wiederaufnahme der Arbeit des Reisens enthalten mußte. Die allgemeine Geschäftslage war aber günstig, und so ist denn mancher Verlust wieder ausgeglichen worden.

Die Betriebsergebnisse der englischen Eisenbahnen sind in den beigegebenen Zusammenstellungen übersichtlich dargestellt. Es seien hier noch einige wichtige Zahlen hervorgehoben. Sehr auffällig ist die Abnahme des Kohlen- und Erzverkehrs um 8,2 Millionen Tonnen oder 2 %. Wäre nicht durch den Kohlenstreik ein so erheblicher Ausfall verursacht worden, so wäre gewiß die Menge des Vorjahres, 409 800 000 t, überschritten worden. Daß dieser Schluß berechtigt ist, geht auch daraus hervor, daß der sonstige Güterverkehr um 4,3 % gestiegen ist. Der Rückgang im Güterverkehr gibt sich natürlich auch in den Einnahmen zu erkennen, und zwar entspricht der Einnahmeausfall im Güterverkehr durchaus der Abnahme der beförderten Gütermenge.

Die Abweichungen des Personenverkehrs im Jahre 1912 gegenüber 1911 sind außer auf die schon erwähnten Gründe auch noch darauf zurückzuführen, daß bei der London und Nordwestbahn, der Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn, der Kambrischen Eisenbahn, der Nordstaffordshire-Eisenbahn, der Maryport und Carlisle-Eisenbahn und bei der London, Brighton und Südküstenbahn teils am 31. Dezember 1911, teils am 1. Juni 1912 die zweite Wagenklasse abgeschafft worden ist. Infolgedessen ist natürlich der Verkehr in der zweiten Klasse stark zurückgegangen, und zwar ist er im wesentlichen nach der dritten Klasse abgewandert. Trotzdem zeigt die Benutzung der dritten Klasse eine Abnahme, weil die schon erwähnten Gründe einen Verkehrsrückgang verursacht haben, der für die dritte Klasse den aus der zweiten Klasse herrüh-

I. Streckenlänge, Anlagekapital, Einnahmen und Ausgaben der Eisenbahnen des Vereinigten Königreichs im Jahre 1911 u. 1912.

	1912	1911	Zunahme (+) oder Abnahme (—) im Jahre 1912	
Streckenlänge . . .	37 740 km	37 701 km	+ 39 km	+ 0,1 %
davon zwei- u. mehrgleisig	21 154 „	21 101 „	+ 53 „	+ 0,3 „
Gleislänge (einschl. der Nebengleise) .	88 403 „	87 867 „	+ 536 „	+ 0,6 „
	£	£	£	
Anlagekapital. . . .	1 334 964 000	1 324 018 000	+ 10 946 000	+ 0,8 %
Einnahmen:				
Personenverkehr . .	54 258 000	53 955 000	+ 303 000	+ 0,6 „
Güterverkehr	64 049 000	63 285 000	+ 764 000	+ 1,2 „
sonstige Einnahmen	10 246 000	9 960 000	+ 286 000	+ 2,9 „
Gesamteinnahmen .	128 553 000	127 200 000	+ 1 353 000	+ 1,1 %
Betriebsausgaben . .	81 224 000	78 618 000	+ 2 606 000	+ 3,3 „
Überschuß	47 329 000	48 582 000	— 1 253 000	— 2,6 %
Verhältnis des Überschusses zum Anlagekapital	% 3,55	% 3,67	% — 0,12	
Dividende	3,45	3,62	— 0,17	

II. Personenverkehr (ohne Sonderfahrkarten).

	Zahl der Reisenden*)				Einnahmen**)			
	1912	1911	Abnahme		1912	1911	Zunahme (+) oder Abnahme (—)	
I. Klasse	30 011 000	30 163 000	152 000	0,5 %	5 307 000 £	5 115 000 £	+ 192 000 £	+ 3,8 %
II. Klasse	14 952 000	25 564 000	10 612 000	41,5 „	1 853 000 „	2 878 000 „	— 1 025 000 „	— 35,6 „
III. Klasse	1 249 374 000	1 270 590 000	21 216 000	1,7 „	37 072 000 „	36 169 000 „	+ 903 000 „	+ 2,5 „
Insgesamt	1 294 337 000	1 326 317 000	31 980 000	2,4 %	44 232 000 £	44 162 000 £	+ 70 000 £	+ 0,2 %

*) Ausschließlich der Inhaber von Dauerkarten. **) Einschließlich der Einnahmen aus Dauerkarten.

III. Güterverkehr.

	Menge der beförderten Güter.				Einnahmen			
	1912	1911	Zunahme (+) oder Abnahme (—)		1912	1911	Zunahme (+) oder Abnahme (—)	
	Millionen Tonnen			%	£	£	£	%
Erz und Kohlen	401,6	409,8	— 8,2	— 2,0	29 175 000	29 746 000	— 571 000	— 1,9
Sonstige Güter	118,7	113,8	+ 4,9	+ 4,3	34 874 000	33 539 000	+ 1 335 000	+ 4,0
Insgesamt	520,3	523,6	— 3,3	— 0,6	64 049 000	63 285 000	+ 764 000	+ 1,2

IV. Zugkilometer.

	Personenzüge	Güterzüge	Insgesamt (einschl. der gemischten Züge)
	in Millionen Kilometer		
1912	416,7	244,6	664,1
1911	435,2	252,0	690,0
Abnahme { Betrag	18,5	7,4	25,9
Abnahme { %	4,3	2,9	3,8

V. Ergebnisse, bezogen auf 1 Zugkilometer.

	1912 ₰	1911 ₰	Zunahme ₰
Einnahmen aus dem Personenverkehr	265,4	252,6	12,8
Einnahmen aus dem Güterverkehr	534,0	512,0	22,0
Personen- u. Güterverkehr zusammen	363,4	346,6	16,8
Ausgaben	235,9	219,8	16,1
Überschuß	127,5	126,8	0,7

renden Zuwachs überwogen hat. Die Zahl der Reisenden in der ersten Klasse ist fast auf der gleichen Höhe geblieben wie im Vorjahre: sie ist nur um 152 000 oder 0,5 % zurückgegangen. Dagegen hat die Abnahme in der zweiten Klasse rd. 10 600 000 Reisende oder 41,5 % ausgemacht. Es ist anzunehmen, daß die hier in Frage kommenden Reisenden im Jahre 1912 ebenso viel gereist sind wie im Jahre 1911, nur haben sie die dritte Klasse benutzt. Berücksichtigt man nun, daß die Zahl der Reisenden in der dritten Klasse um rd. 21 200 000 gesunken ist, so müssen gegen 32 000 000 Personen aus den Kreisen, die infolge des Streiks und der damit verbundenen Arbeitslosigkeit das Reisen unterlassen mußten, von der Eisenbahn weggeblieben sein. Der Ausfall war natürlich am bemerkenswertesten im Ferienverkehr, aber auch der sonstige Geschäftsverkehr hatte unter dem Streik zu leiden. Die Zahl der kurzen Reisen hat, wie auch schon in früheren Jahren, zugenommen. Wenn also auch der Kraftwagen den Eisenbahnen manchen Reisenden, namentlich auf kurze Entfernungen, wegnimmt, so trifft dieser Grund, weshalb der Personenverkehr nicht in dem Maße steigt, wie erwartet werden sollte, doch für das Jahr 1912 nicht zu. Es scheint, als ob die Verkehrsgebiete der Eisenbahnen und der Kraftwagen schärfer gegeneinander abgegrenzt würden; bei vielen Reisenden schließt sich an die Eisenbahnreise auf größere und mittlere Entfernungen noch eine Kraftwagenfahrt auf eine kürzere Entfernung an.

Trotz der Abnahme der Zahl der Reisenden haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr doch zugenommen, wenn auch nicht erheblich. In der zweiten Klasse entsprach der Rückgang der Reisenden dem Betrage, um den die Einnahmen sanken. In der ersten und dritten Klasse nahmen die Einnahmen zu, und in der ersten Klasse hat auch der Betrag, der auf den einzelnen Reisenden entfällt, wie auch schon in den letzten 7 Jahren, zugenommen. Gerade die Reisenden in der ersten Klasse fahren eben auf kurze Entfernungen mit ihren Kraftwagen und benutzen die Eisenbahn nur auf weitere Entfernungen, so daß jeder einzelne für die einzelne Reise einen höheren Betrag aufwenden muß. Auf den einzelnen Reisenden der dritten Klasse kam nur ein unerheblich höherer Betrag, der aber bei der großen Zahl der Reisenden den Eisenbahnen doch die beachtliche Mehreinnahme von 631 000 £ einbrachte. Insgesamt brachte der Personenverkehr 303 000 £ mehr ein als im Vorjahre, was zum Teil auf eine Erhöhung der Sätze für Monatskarten, Sonderzugkarten für den Verkehr am Wochenende und in den Ferien und ähnliche Sonderkarten zurückzuführen ist. Auf diesem Gebiete sind die Eisenbahnverwaltungen in der Lage, durch eine Erhöhung der Tarife, die bei weitem nicht soviel Aufsehen erregt wie eine Erhöhung der allgemein gültigen Fahrpreise, sich für manche Ausfälle an anderer Stelle schadlos zu halten.

Nun zu den Ausgaben der Eisenbahngesellschaften. Diese sind um rd. 2 600 000 £ oder um 3,3 % gestiegen, so daß natürlich die Überschüsse fallen mußten. Diese Abnahme hat 1 253 000 £ betragen, und die Betriebszahl ist infolgedessen von 61,8 im Jahre 1911 auf 63,2 im Jahre 1912 gestiegen. Die Ausgaben auf das Zugkilometer sind um 16,1 ₰ (von 219,8 auf 235,9 ₰) gestiegen; diese Zunahme verteilt sich nahezu gleichmäßig auf fast alle Posten, aus denen sich die Betriebsausgaben zusammensetzen. Die Zahl der Zugkilometer hat zwar um 3,8 % abgenommen, was eine Folge des Kohlenstreiks war, dieser Rückgang hat aber das Wachstum der Kosten für die Beförderung der Züge nicht aufzuwiegen vermocht. Die Löhne im Betriebsdienst und im Lokomotivdienst sind um 3,8 % gestiegen, und die Preiserhöhung der Kohlen um 11 Pence (0,935 ℳ) die Tonne hat sich natürlich auch sehr bemerklich gemacht. Man kann es also den englischen Eisenbahnverwaltungen kaum verdenken, wenn sie danach streben, ihre Tarife zu erhöhen. Die öffentliche Meinung nimmt allerdings an diesen Bestrebungen heftigen Anstoß, vergißt aber dabei, daß nur eine Eisenbahngesellschaft, die wirtschaftlich günstig dasteht, auch imstande ist, das Verkehrsbedürfnis wirklich zu befriedigen, und daß Handel und Gewerbe mehr Interesse daran haben, daß die Eisenbahnen durch ihre wirtschaftliche Lage in den Stand gesetzt werden, allen Anforderungen, die an sie gestellt werden, zu entsprechen, als daß die Tarife niedrig sind. Die aus dem letzteren Grunde herrührenden Mehrausgaben werden durch die Vorteile eines Eisenbahnverkehrs, der im übrigen befriedigt, wieder aufgewogen.

Wir knüpfen hieran noch einige Mitteilungen über die Ergebnisse einzelner Eisenbahngesellschaften aus dem zweiten Halbjahr 1912. Ihnen liegt der letzte Halbjahresbericht dieser Bahnen zugrunde, da sie bekanntlich von der bisherigen Vorschrift, halbjährliche Generalversammlungen abzuhalten und dementsprechend halbjährige Berichte zu erstatten, befreit worden sind. Bei der London- und Nordwestbahn haben die Roheinnahmen eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht. Die Abschaffung

der 2. Klasse hat bei dieser Gesellschaft eine starke Abwanderung nach der 1. Klasse zur Folge gehabt, deren Einnahmen infolgedessen um 41 519 £ gestiegen sind. Noch größer waren die Mehreinnahmen der 3. Klasse: sie betrugen 292 493 £. Beim Güterverkehr hat die Steigerung der Einnahmen 510 528 £ ausgemacht. — Bei der Großen Westbahn ist namentlich die erfreuliche Tatsache festzustellen, daß die Steigerung der Einnahmen von einer Verringerung der Zahl der gefahrenen Zugmeilen begleitet gewesen ist, daß also der Betrieb wirtschaftlicher geführt wurde. Die Einnahmen sind um 453 083 £ gestiegen, die Ausgaben aber nur um 323 104 £. Ebenso günstig ist der Abschluß der Midlandbahn. Ihre Einnahmen sind um 357 100 £ gewachsen, doch ist es hier nötig gewesen, zur Bewältigung des Verkehrs etwa 300 000 Zugkilometer mehr als im Vorjahre zu fahren. Infolgedessen sind die Ausgaben um 237 000 £ gestiegen, von welcher Summe die Verwaltung rd. 10 % der Arbeiterversicherung zur Last legt. Über die Schwierigkeiten, die hier durch Streitigkeiten mit den Arbeitern entstanden sind, ist schon berichtet worden (s. Nr. 15 d. Ztg. v. 22. Febr. d. J.). — Zu den Gesellschaften, die Gutes zu berichten haben, gehört auch die Lancashire und Yorkshire-Eisenbahn. Die Zahl ihrer Reisenden übertrifft mit 36 642 647 und die Menge der beförderten Güter mit 13 936 475 t alle vergangenen Berichte. Die infolgedessen erhöhten Einnahmen sind aber fast vollständig von den vermehrten Ausgaben aufgezehrt worden. Das letztere gilt auch von der Großen Nordbahn, die namentlich durch Hochwasserschäden zu schweren Ausgaben gezwungen worden ist. — Auch die Große Ostbahn hatte schwer unter dem Hochwasser zu leiden gehabt. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr sind bei dieser Gesellschaft sehr erheblich gestiegen, obgleich (oder weil?) die Tarife im Vorortverkehr herabgesetzt worden sind. 1901 hatte die Ostbahn bereits 58 500 000 Reisende zu verzeichnen, ihre Zahl war aber 1909 auf 47 000 000 gesunken. Daraufhin wurden, um mehr Reisende anzulocken, die Fahrpreise herabgesetzt, doch fehlen trotzdem noch einige Millionen an der Zahl der Reisenden vom Jahre 1909, wenn auch die Einnahmen wieder zugenommen haben.

Die Einrichtung elektrischen Betriebes hat weitere Fortschritte gemacht. Die Nordostbahn z. B., die schon im Bezirk von Newcastle den Vorortverkehr mit elektrischen Lokomotiven bedient, will die 30 km lange Strecke zwischen Sheldon und Middlesborough, die sehr starken Kohlenverkehr aufweist, für elektrischen Betrieb einrichten. Die Chatham und Südostbahn, deren Personenverkehr jetzt noch um 21 000 000 Reisende hinter dem Jahre 1903 zurückbleibt, erwägt zur Hebung ihres Personenverkehrs ebenfalls die Einführung elektrischen Betriebes, sie scheint jedoch vorläufig nicht über die Erwägungen hinauszukommen. Trotz des Sinkens der Zahl der beförderten Personen sind aber bei ihr die Einnahmen aus dem Personenverkehr gestiegen. Dabei haben die Einnahmen aus den Dauerkarten gegen das Vorjahr abgenommen, was, wie der ganze Rückgang des Personenverkehrs, auf den Wettbewerb der Omnibusse zurückzuführen sein dürfte. Wenn nun auch noch die London, Brighton und Südküstenbahn die geplante Erweiterung ihres elektrischen Netzes durchführt, wird ein weiterer Rückgang die Folge sein. Über die Pläne, die die letztere Gesellschaft in dieser Beziehung hat, ist schon berichtet worden (s. Nr. 13 d. Ztg. v. 15. Febr. d. J.). Die schon jetzt elektrisch betriebenen Strecken haben sehr gute Einnahmen gebracht; insbesondere ist die Verwaltung sehr befriedigt davon, daß die neue Betriebsform eine bessere Ausnutzung ihrer teueren Bahnhofsanlagen ermöglicht: Während vor Einführung des elektrischen Betriebes auf dem Bahnhof Victoria täglich 496 Züge und auf dem Bahnhof London Bridge 663 Züge abgefertigt wurden, ist ihre Zahl jetzt auf 739 und 901 gestiegen. Die elektrischen Luftleitungen haben sich in den fünf Jahren ihres Bestehens sehr gut bewährt, ihre Unterhaltung kostete nur 266 *M* für 1 km im Jahre.

Die London und Südwestbahn gehört auch zu denen, die im Vorortverkehr unter dem Wettbewerb der neueren Straßenfuhrwerke zu leiden hatten. Sie hat in den letzten sechs Jahren eine Mindereinnahme von 1 000 000 £ im Jahresdurchschnitt zu verzeichnen gehabt. Im Berichtshalbjahr hat ihr Fehlbetrag an Reisenden im Vorortverkehr 1 250 000 betragen. Um ihrem Personenverkehr aufzuhelfen, will sie mit einem Aufwand von etwa 1 000 000 £ ihren elektrischen Betrieb weiter ausdehnen. Die Erweiterung des Bahnhofs Waterloo wird voraussichtlich im Laufe des Jahres fertiggestellt werden, und die Vergrößerung des Hafens von Southampton ist soweit gefördert, daß in etwa zwei bis drei Monaten Schiffe von 45 000 t Tragfähigkeit in das Trafalgar-Dock werden einlaufen können.

In bezug auf die Londoner Bahnen ist die wichtigste Tatsache, die zu berichten ist, die bevorstehende Übernahme der City und Südlondoner Bahn, der ältesten Röhrenbahn, durch die Londoner Elektrische Eisenbahngesellschaft, die auch die Central London Eisenbahn zu übernehmen gedenkt. Die Verlängerung der letztgenannten Stadtschnellbahn bis Liverpoolstreet hat sich als eine sehr richtige Maßnahme erwiesen: der neue Bahnhof ist im letzten Halbjahr von 1 626 000 Reisenden benutzt worden. Ein ähnlich günstiges Ergebnis erwartet man von der Eröffnung der Verlängerung nach Ealing, deren Fertigstellung etwa im Frühjahr 1914 zu erwarten ist. — Bei der District-Eisenbahn hat der Verkehr stetig zugenommen, was im wesentlichen darauf zurückgeführt wird, daß die große Zugzahl ihren Benutzern große Bequemlichkeiten bietet. Die Zunahme der Kohlenpreise hat leider das wirtschaftliche Ergebnis sehr ungünstig beeinflußt; bei einem wöchentlichen Kohlenverbrauch von 3000 t ist eine geringe Steigerung des Preises natürlich von großer Bedeutung. Aus demselben Grunde klagt auch die Metropolitan-Eisenbahn darüber, daß ihre Betriebsergebnisse nicht so günstig waren, wie nach den Verkehrsverhältnissen hätte erwartet werden sollen. Bezogen auf den Stromverbrauch, ist durch die Einführung von Dampfturbinen im Kraftwerk eine Ersparnis von 17 % erzielt worden, die aber bei den Gesamtausgaben durch die Steigerung der Kohlenpreise wieder ausgeglichen worden ist. Die Metropolitan-Gesellschaft beabsichtigt, die Great Northern and City-Strecke zu übernehmen und sie durch Verbindungsstrecken, die sie zu bauen gedenkt, zu einem bequemen Verkehrsmittel zwischen der Nordlondoner und der London und Südwestbahn auszugestalten.

In bezug auf das Verhältnis der englischen Eisenbahnarbeiter zu ihren Arbeitgebern ist zwar insofern eine gewisse Besserung eingetreten, als so gewaltige Erschütterungen, wie sie die vorhergehenden Jahre mit sich gebracht haben, ausgeblieben sind, an kleineren Reibungen hat es aber nicht gefehlt, und sie dauern auch im neuen Jahre an.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Septembereinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Im September haben die Einnahmen aus dem Personenverkehr um 4,3 Millionen oder nahezu 7 %, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 4,4 Millionen oder etwas über 3 % zugenommen. Die „Berl. pol. Nachr." knüpfen hieran folgende Betrachtungen: Ein einigermaßen zutreffendes Urteil über die Verkehrs- und Wirtschaftslage läßt sich auf diesen Angaben erst aufbauen, wenn man berücksichtigt, daß der September des laufenden Jahres vier, der September des Jahres 1912 dagegen fünf Sonntage, der September des laufenden Jahres demgemäß 26, der September 1912: 25 Werktage hatte. Wenn trotz der geringen Zahl der Sonntage die Einnahmen aus dem Personenverkehr um nahezu 7 % zugenommen haben, so dürfte daraus auf eine beträchtliche Zunahme des Reise- und Ausflugsverkehrs zu schließen sein, die sich auch aus den vorwiegend günstigen Witterungsverhältnissen auf ganz natürliche Weise erklärt. Auf der anderen Seite kann die bei den Einnahmen aus dem Güterverkehr zu verzeichnende Steigerung um etwas über 3 % die Bedeutung nicht haben, die sie haben würde, wenn die Zahl der Werktage in den beiden Septembermonaten die gleiche gewesen wäre. Immerhin wird aus dem Umstande, daß die Wagengestellungen im Bereiche des deutschen Staatsbahnwagenverbandes im September 1913 insgesamt um nahezu rund 325 000 Wagen oder nahezu 9 % höher waren als im September 1912, der Schluß zu ziehen sein, daß auch im September des laufenden Jahres die Waren- und Güterbeförderung sich weiter in aufsteigender Linie entwickelt hat. Eine rückläufige Bewegung, wie sie zu erwarten gewesen wäre, wenn wirklich die Arbeitslosigkeit den von mancher Seite behaupteten Umfang bereits angenommen hätte, ist jedenfalls nicht festzustellen. Immerhin haben die Mehreinnahmen auch nicht annähernd den Betrag wie in früheren Monaten des Verkehrsjahres erreicht. Für den Monat Oktober liegt naturgemäß ein vollständiges Ergebnis der Gestaltung der Gütereinnahmen noch nicht vor. Die zwischenzeitig darüber gemachten Feststellungen lassen aber erkennen, daß auch in denjenigen Verkehrsgebieten, in denen der Massenverkehr noch stark ist, sich ein weiteres Nachlassen des allgemeinen Verkehrs zeigt. Wenn in diesem und wahrscheinlich auch in den nächsten Monaten die Einnahmen aus dem Güterverkehr diejenigen des Vorjahres übersteigen werden, so ist das in der Hauptsache doch nur darauf zurückzuführen, daß im Vorjahr infolge der schweren Verkehrsstockungen in den westlichen Verkehrsgebieten der Güterverkehr und demzufolge auch der Ertrag desselben außergewöhnlich niedrig war. Für das letzte Vierteljahr des Rechnungsjahres wird man aber einen Rückgang der Einnahmen aus dem Güterverkehr gegenüber dem Vorjahr befürchten müssen. Ist dies der Fall, so wird der veränderten Lage auch bei der Aufstellung des

nächstjährigen Etats in vollem Umfange Rechnung zu tragen und demgemäß bei der Einstellung der Eisenbahnüberschüsse in den Staatshaushalt die größte Vorsicht zu üben sein.

— **Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Auf Grund der Schlußbestimmung in Anlage C zur Eisenbahn-Verkehrsordnung hat das Reichseisenbahnamt unterm 16. November d. J. einige Änderungen der Nummern I a, I d, und II verfügt. I a. Die Eingangsbestimmungen A 1. Gruppe c) α) sowie Abschnitt 𝔄 1. Gruppe der Sprengmittel, Ziffer 3 sind dahin ergänzt, daß gepreßte und ungepreßte Nitrozellulose mit mindestens 25 % Wasser- oder Alkoholgehalt gleich behandelt werden. — I d. Nach der neuen Fassung des Abschnitts 𝔊 Abs. (3) werden Behälter von Eismaschinen, welche die für den Betrieb erforderliche Menge von flüssiger schwefliger Säure — höchstens 20 l — dauernd enthalten, ohne Beschränkung befördert. — II. Zur Beseitigung von Zweifeln ist in Ziffer 8 b der Bezeichnung „Gummi“ erläuternd „Kautschuk“ hinzugefügt. Das Nähere geht aus der Bekanntmachung in Nr. 61 des Reichsgesetzblattes vom 29. November hervor.

— **Beamtenversetzungen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 28. Juni d. J. haben die Königlichen Eisenbahndirektionen bis auf weiteres Wünsche der Beamten um Versetzung in andere Eisenbahndirektionsbezirke dem Königlichen Eisenbahn-Zentralamt zur Vermerknahme mitzuteilen, wenn der Versetzung dienstliche Rücksichten nicht entgegenstehen, die Übernahme nach Lage der Verhältnisse aber nicht sogleich erfolgen kann. Das Eisenbahn-Zentralamt hat auf Grund seiner Aufzeichnungen und bei den Stellenbesetzungen zu prüfen, ob sich eine Gelegenheit zur Beschleunigung der Versetzung bietet. Zur Beseitigung von Zweifeln bestimmt nunmehr eine neuere Verfügung des Herrn Ministers vom 21. d. M., daß jener Erlaß nicht auf solche Beamtenklassen anzuwenden ist, für die dem Eisenbahn-Zentralamt die Stellenbesetzung nicht obliegt. — Es ist ferner die Wahrnehmung gemacht, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen nicht selten die Übernahme von Beamten anderer Direktionsbezirke ablehnen, um die Anwärter des eigenen Bezirks in ihren Anstellungsaussichten nicht zu benachteiligen. Der Herr Minister bringt deshalb die Bestimmung auf Seite 153 der Personalvorschriften unter Ziffer5 in Erinnerung, wonach eine geringfügige Benachteiligung der Anwärter der Regel nach nicht als Hindernis für die Übernahme eines Beamten anzusehen ist. Es soll darauf Bedacht genommen werden, Gesuche der Beamten um Versetzung in andere Bezirke tunlichst zu berücksichtigen, wenn dienstliche Rücksichten nicht entgegenstehen.

— **Rasche Beförderung von Saatgut.** Ein an die beteiligten Eisenbahndirektionen ergangener Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 25 v. M. besagt folgendes: „Nach einer Mitteilung des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien ist mit Rücksicht auf den in Galizien herrschenden großen Notstand und die vorgerückte Jahreszeit die rascheste Beförderung von Saatgetreide- und Kartoffelsendungen nach galizischen Stationen erwünscht. Außer der Zufuhr aus Österreich und Ungarn sind auch Sendungen aus Preußen zu gewärtigen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden beauftragt, die Dienststellen anzuweisen, Sendungen der bezeichneten Art ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden und für ihre schleunige Beförderung zu sorgen.“

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Auf der Tagesordnung für die am 20. d. M. in Berlin stattfindende 42. (ordentliche) Sitzung des für die Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin und Stettin eingesetzten Bezirkseisenbahnrats Berlin stehen folgende Beratungsgegenstände: a) Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektionen 1. über die Durchführung früherer Beschlüsse, 2. über die seit der 41. Sitzung des Bezirkseisenbahnrats im Personen-, Güter- und Tierverkehr eingetretenen wichtigeren Änderungen und neu ausgegebenen Tarife, 3. über die wichtigeren Änderungen des Personenfahrplans im Winter 1913/14 gegenüber dem Fahrplan vom 1. Mai 1913. (Über die voraussichtliche Gestaltung des nächstjährigen Fahrplans können Angaben noch nicht gemacht werden.) b) Wahl eines Mitgliedes für den Landeseisenbahnrat an Stelle des Direktors van den Wyngaert in Berlin-Wilmersdorf, der aus Gesundheitsrücksichten seine Mitgliedschaft niedergelegt hat.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat S e p t e m b e r d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,95) km. Befördert wurden 6 335 000 (6 108 000) Personen und 1 262 819 (1 187 510) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 3 231 000 ℳ, mehr gegenüber September 1912: 116 000 ℳ, aus dem Güterverkehr 4 778 000 ℳ, mehr 239 781 ℳ. Vom 1. April bis letzten September betrugen die Einnahmen im ganzen 46 026 000 ℳ gegen 45 069 710 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 956 290 ℳ.

— **Aufhebung der württembergischen Güterstelle Pforzheim.** Wie bereits in Nummer 79 Seite 1227 dieser Zeitung berichtet, wurde am 1. Oktober d. J. die württembergische Güterstelle in Pforzheim aufgehoben und der ganze württembergische Güterabfertigungsdienst von der badischen Verwaltung übernommen. Damit hat sich, wie der „Schwäb. Merkur“ bemerkt, ein Ereignis vollzogen, das, ohne nach außen besonders in die Erscheinung zu treten, der geschichtlichen Bedeutung nicht entbehrt: Pforzheim war die letzte württembergisch-badische Wechselstation, auf der Personal b e i d e r Nachbarverwaltungen im Dienst stand. Die württembergisch-badischen Eisenbahnanschlüsse liegen ja nicht, wie die nach Bayern, auf der freien Strecke, sondern, mit einer Ausnahme, in Bahnhöfen, die dann zugleich württembergische und badische Stationen sind und auf denen mithin zweier Herren Dienst zu besorgen ist. Die überwiegende Regel ist schon seit längerer Zeit, daß auf diesen Stationen eine Verwaltung die Geschäfte der andern mitversieht, das heißt also, daß entweder nur württembergisches oder nur badisches Personal den gesamten Dienst wahrnimmt. So wird der Dienst in Jagstfeld und in Mühlacker ganz von württembergischem Personal besorgt, in Osterburken und Bretten ganz von badischem. Ältere Zeiten kannten diesen Zustand der Eintracht und des Vertrauens nicht durchaus; namentlich im Güterverkehr hielt man es vielfach für angebrachter, die Geschäfte in der eigenen Hand zu behalten, statt sie dem Nachbar zu überlassen, der nun einmal nicht nur Nachbar, sondern auch geschäftlicher Konkurrent war. Auf einer Reihe von Grenzstationen ließen daher die beiden Verwaltungen ihren Dienst ganz oder teilweise von ihren eigenen Leuten und in eigenen Geschäftsräumen und Bahnanlagen besorgen. Der letzte Rest dieses alten Zustands ist mit der Vereinigung des württembergischen und badischen Güterabfertigungsdienstes in Pforzheim verschwunden, die zwar kein ragendes Mal, aber immerhin auch wieder eine Wegmarke ist in der Richtung zum großen Ziel der V e r e i n f a c h u n g und V e r e i n h e i t l i c h u n g des deutschen Eisenbahnwesens.

— **Eröffnung einer Nebenbahn in Baden.** Am 21. November d. J. wird die aus Staatsmitteln erbaute vollspurige Nebenbahn S i n g e n - B e u r e n - B ü ß l i n g e n für den Gesamtverkehr eröffnet. Die neue Bahn ist 14,3 km lang, eingleisig, hat durchweg eigenen Bahnkörper und wird mit Dampfkraft betrieben. Von der Ausgangsstation Singen (Hohentwiel) ab führt sie zunächst neben der Schwarzwaldbahn her, bei Kilometer 1 überschreitet sie diese auf einer Brücke, zieht sodann am Südfuße des Hohentwiel vorbei und verläuft weiter, abgesehen von der Endstrecke, hauptsächlich in der Richtung der die Orte Hilzingen, Riedheim, Storzeln, Binningen und Beuren verbindenden Straße, die an 4 Stellen gekreuzt wird. Sämtliche genannten Gemeinden erhalten Stationen für den Gesamtverkehr. Die Endstation Beuren-Büßlingen liegt am Ostausgange von Beuren.

Der angewandte kleinste Bogenhalbmesser beträgt 210 m, die zu überwindende Höhe rund 65 m, die vorkommende größte Steigung 1:40. Für den Oberbau sind 129 mm hohe Schienen verwendet. Das für den Bahnbau benötigte Gelände ist von den beteiligten Gemeinden unentgeltlich gestellt worden. Zur Bestreitung der übrigen Kosten des Bahnbaues einschließlich der Verwaltungskosten sind durch den Staatsvoranschlag im ganzen 1 635 000 ℳ bewilligt.

— **Zur Eröffnung des neuen Karlsruher Bahnhofes.** Welches Interesse den neuen Anlagen entgegengebracht wird, zeigen nachstehende Zahlen. In der Zeit vom 22. Oktober, abends 11 Uhr (Nacht der Überleitung des Betriebs vom alten in den neuen Bahnhof), bis 26. Oktober, abends 8 Uhr, wurden im alten und neuen Bahnhofe 31 650 Bahnsteigkarten verkauft. Unter regelmäßigen Verhältnissen wären in der gleichen Zeit etwa 2800 Karten verkauft worden. Es ist daher anzunehmen, daß in der genannten Zeit etwa 28 850 Personen der Überleitung des Betriebs als Zuschauer beigewohnt und die abgesperrten Räume des neuen Bahnhofs besichtigt haben. Dazu kommt eine große Zahl von Personen, die ohne Lösung von Bahnsteigkarten die nicht abgesperrten Räume des neuen Bahnhofes, insbesondere die Vorhalle, die Wartesäle und Wirtschaften, besichtigt haben.

— **Die Binnenschiffahrt gegen die Notstandstarife.** Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt hat am 30. Oktober in einer Sitzung, die Geheimrat Flamm (Berlin) leitete, nach einem Bericht des Syndikus Dr. Metterhausen (Cassel) folgende Entschließung über die Notstandstarife angenommen: „Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt stellt fest, daß die Notstandstarife der Eisenbahn für Futter- und Streumittel die durch die Trockenheit des Sommers 1911 verursachte Notlage der Binnenschiffahrt allgemein und andauernd, für einzelne Stromgebiete sogar in bedrohlicher Weise verschärft haben. Namentlich durch die Einführung und lange Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 1912 sind Lebensinteressen der Binnenschiffahrt insofern zwecklos preisgegeben worden, als dieser Tarif

die davon erwartete Wirkung einer Linderung der Fleischteurung nicht auszuüben vermocht hat. Da der Tarif Ende 1913 außer Geltung treten wird, sieht der Zentralverein davon ab, auf ihn bezügliche Anträge zu stellen. Der Zentralverein muß aber mit Rücksicht auf etwa künftige Fälle mit Entschiedenheit Einspruch dagegen erheben, daß die Interessen der Binnenschiffahrt und der zahlreichen in ihr erwerbstätigen Bevölkerung abermals in gleicher Weise unberücksichtigt gelassen werden."

— **Das Fehmarnbahnprojekt.** In Hamburg fand kürzlich eine Sitzung des Fehmarnbahn-Ausschusses statt. Dem Ausschuß gehören zurzeit 27 Handelskammern an. Der Syndikus der Lübecker Handelskammer, Dr. Wallroth, erstattete einen eingehenden Bericht über die wirtschaftliche Bedeutung der Bahn. Syndikus Dr. Leuckfeld von der Hamburger Handelskammer berichtete über die bisherigen Arbeiten des Ausschusses. Senator Possehl (Lübeck) sprach über die noch zu erledigenden Aufgaben. Die Versammlung war stark besucht. Zum Schluß wurde folgender Antrag angenommen: „Die im Fehmarnbahnkomitee vereinigten Vertreter der unterzeichneten Handelskammern erblicken in der geplanten neuen deutsch-nordischen Linie Hamburg-Lübeck-Fehmarn-Laaland-Kopenhagen die unbestreitbar beste, weil weitaus kürzeste und bequemste Verbindung zwischen dem ganzen deutschen und europäischen Westen mit den drei skandinavischen Ländern und Finnland. Sie erachten die alsbaldige Durchführung dieser Verbindung als eine verkehrswirtschaftliche Notwendigkeit von hervorragender Bedeutung. Sie geben daher der Erwartung Ausdruck, daß die Königlich preußische Staatsregierung Hand in Hand mit der Königlich dänischen Regierung der alsbaldigen Verwirklichung dieses Projekts nähertreten werde. Unterzeichnet ist dieser Beschlußantrag von den Handelskammern Barmen, Bielefeld, Bochum, Braunschweig, Bremen, Cöln, Crefeld, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf, Elberfeld, Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, Hannover, Harburg, Hildesheim, Lübeck, Magdeburg, Mainz, Mannheim, Minden, Münster i. W., Oldenburg, Osnabrück, Siegen, Solingen. Der Ausschuß richtete hierauf an den Reichskanzler und an das dänische Komitee Begrüßungstelegramme. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten wurde in einem Schreiben ausführlich von dem Ergebnis der Beratungen in Kenntnis gesetzt. (Cöln. Z.)

— **Die Eröffnung des neuen Emdener Nordseehafens.** Kürzlich wurde der neue Emdener Nordseehafen dem Verkehr übergeben. Die Seeschleuse dieses Hafens ist die größte der Welt und hat folgende Abmessungen: nutzbare Länge 260 m, Breite 40 m, Tiefe 13 m. Sechzehn Hochseetorpedoboote können auf einmal in 15 Minuten durchgeschleust werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung sind versetzt: die Bauamtmänner Augustin vom Neubauamt Rötha zum Bauamt Leipzig I und Eschenbach vom Bauamt Dresden-Fr. zum Allgemeinen technischen Bureau (Entwurfsabteilung). Vom gleichen Tage an ist mit der Leitung des Neubauamts Rötha der Regierungsbaumeister Zetzsche daselbst beauftragt worden.

Bei den württembergischen Staatseisenbahnen wurde der Eisenbahnbauinspektor Baas bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen seinem Ansuchen entsprechend in den Ruhestand versetzt und ihm aus diesem Anlaß der Titel und Rang eines Baurats verliehen. Dem Eisenbahnbauinspektor Schlierholz in Calw wurde eine Eisenbahnbauinspektorstelle des inneren Dienstes bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen auf Ansuchen übertragen. Dem Eisenbahnbauinspektor Kübler, Vorstand der Eisenbahnhochbausektion Ulm, wurde der Titel und Rang eines Baurats verliehen.

Österreich.

— **Karwendelbahn.** In der am 23. Oktober abgehaltenen Sitzung des Innsbrucker Gemeinderates teilte Bürgermeister Greil, wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt" berichtet, mit, daß bei der Bahn der Personenverkehr sowohl wie der Güterverkehr gestiegen sei. In den letzten Monaten sind beinahe 200 000 Kronen eingenommen worden. Es sei volle Aussicht vorhanden, daß die Bahn vielleicht schon im nächsten Jahr die Betriebskosten und vielleicht auch noch den Zins für die Prioritätsobligationen bezahlen könne. Doch sei es dann notwendig, daß die Bahn weiter ausgestaltet werde, denn es habe sich gezeigt, daß sie nicht in der Lage sei, den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen. Man habe seinerzeit im Auge gehabt, daß die Bahn dem internationalen Verkehr dienen und Westdeutschland mit Süddeutschland verbinden werde, und es habe sich gezeigt, daß die Bahn auch imstande sei, das durchzuführen. In der heutigen Ausgestaltung sei dies jedoch unmöglich. Es müsse daher an die Regierung die Bitte gestellt werden, daß mit der Ausgestaltung fortgefahren werde. Man solle noch drei starke Lokomotiven und ebensoviele Transformatoren einstellen und auch das Ruetz-Werk weiter ausgestalten. Bürgermeister Greil beantragte die Annahme einer Entschließung, durch die das Eisenbahnministerium gebeten wird, im Hinblicke auf den gesteigerten Verkehr der Mittenwaldbahn (Karwendelbahn) an die unbedingt notwendige Vermehrung der Betriebsmittel zu schreiten, insbesondere drei weitere, womöglich stärkere elektrische Maschinen unverzüglich zu beschaffen und die Vermehrung der vorhandenen Transformatoren in den Unterstationen Reith und Schanz um je einen Transformator von 350 Kilowatt oder die Errichtung einer dritten Transformatorenstation in Hötting vorzunehmen, in nächster Zeit auch die Aufstellung eines dritten Maschinensatzes (Turbine und Generator), im Ruetzwerke zu bewirken. Auch für die weitere Ausgestaltung der Linie durch die Vergrößerung der Stationsgebäude in Seefeld und Ehrwald wäre Vorsorge zu treffen." Dr.-Ing. Riehl, der Erbauer der Karwendelbahn bemerkte, er könne den Antrag des Bürgermeisters nur empfehlen. Die derzeit in Verwendung stehenden Lokomotiven seien für den großen Verkehr zu schwach. Augenblicklich starke Lokomotiven einzuführen, sei ein Ding der Unmöglichkeit, dafür könnte man aber Doppelzüge führen, das heißt bei einem Zuge zwei Lokomotiven verwenden, dafür sei aber die Anzahl der Lokomotiven zu gering. Der Verkehr sei nur durch eine größere Anzahl von Lokomotiven zu bewältigen. Im Monat Oktober seien jeden Tag durchschnittlich 40 Wagen Frachten befördert worden. Diesen Ansprüchen habe man nur gerecht werden können, indem man auch die Nacht dazu benutzt habe. Die Aussichten der Bahn seien derart gut, daß man hoffen könne, für das nächste Jahr einen Überschuß für Prioritätsaktien zu erzielen. Der Beschlußantrag wurde sodann angenommen.

— **Südbahn.** Am 23. Oktober hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden, in welcher die zwischen der Regierung, der Gesellschaft, den Vertretern der 3 prozentigen Prioritäten und den Kuratoren abgeschlossenen Grundzüge des Sanierungsübereinkommens vorgelegt worden sind. Der Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber gab auf verschiedene Anfragen Aufklärungen. Bei der Erörterung kam die Ansicht zum Ausdruck, daß bei den Verhandlungen die Interessen aller in Betracht kommenden Faktoren gewahrt und sowohl für die Prioritätenbesitzer als auch für die Aktionäre alle erreichbaren Zugeständnisse erzielt worden seien. Voraussichtlich werde nach dem Übereinkommen auf alle Fälle die Sanierung der Gesellschaft gesichert. Der Generaldirektor verwies darauf, daß ergänzende Besprechungen mit der Regierung und den Besitzern der Obligationen stattfinden werden. Der Generaldirektor erbat für den Fall, daß das Übereinkommen nicht rechtzeitig fertiggestellt werden sollte, die Ermächtigung, wegen der Hinausschiebung der Verlosung in diesem Jahr mit den Kuratoren Vereinbarungen zu treffen. Das Übereinkommen fand die einstimmige Genehmigung der Verwaltung.

Über den Geschäftsgang teilte der Generaldirektor mit, daß der Personenverkehr nach wie vor eine günstige Entwicklung nehme, daß jedoch bei der Beförderung der Frachten im September ein Rückgang in fast allen wichtigeren Artikeln und Verkehrsrichtungen eingetreten sei. In den letzten 30 Tagen ist die Einnahme aus dem Personenvrkehr um 87 000 Kr. gestiegen, die Einnahme aus dem Güterverkehr dagegen um 709 000 Kr. zurückgegangen. Diese Erscheinung mache sich ebenso im Verkehr der Seehäfen als bei der sonstigen Güterbewegung in beiden Reichshälften geltend. In Ungarn hat sich in den letzten Tagen der Getreideverkehr etwas gehoben, die Verfrachtung in den übrigen Artikeln ist jedoch geringer. Die Abnahme der Bautätigkeit und die schwächere Beschäftigung der Eisenwerke bilden, wie wiederholt mitgeteilt wurde, einen wichtigen Faktor bei dem Rückgange. Auch der Magnesitverkehr, der ständig steigende Ziffern auswies, hat jetzt nachgelassen. Eine Besserung verspricht dagegen der Tiroler Wein- und Obstverkehr. Über das Ergebnis des Jahres 1913 lassen sich keine auch nur halbwegs zuverlässigen Schätzungen anstellen, da noch das Ergebnis wichtiger Monate aussteht und nicht gesagt werden kann, in welcher Zeit die gedrückte Geschäftslage gewichen sein wird. Die erste Jahreshälfte stand bekanntlich noch im Zeichen einer günstigen Entwicklung.

— **Die billigeren Mahlzeiten in den Speisewagen.** Die Internationale Schlafwagengesellschaft, die bekanntlich auch den Speisewagenbetrieb führt, hatte, wie wir in der Nr. 54 S. 871 mitteilten, im Sommer dieses Jahres im Einvernehmen mit der Staatsbahnverwaltung, um einem vielfach geäußerten Wunsche zu willfahren, entsprechende Vorsorge für die Verbilligung des Speisewagentarifs getroffen. Seit 1. Juli d. J. wurden in den Speisewagen dreier bestimmter Strecken — es handelte sich hierbei erst um eine probeweise Einführung — Mahlzeiten auch zu billigerem Preise verabreicht, und zwar zu 3 Kr. für das Mittagessen (um eine Fleischspeise weniger) und 2½ Kr. für das Abendessen (Fortbleiben der bei den Mahlzeiten zu 3½ Kr. vorgesehenen Vorspeise). Diese billigeren Mahlzeiten werden nach denjenigen zu

4 bzw. 3½ Kr. gereicht. Die Neuerung ist zunächst auf den Strecken Wien-Landeck, Wien-Tetschen und Wien-Lemberg eingeführt worden und sollte bei gutem Ergebnis verallgemeinert und dauernd beibehalten werden. Wie nun das „Eisenbahnblatt" erfährt, hat diese Neuerung überraschenderweise beim reisenden Publikum verschwindend wenig Anklang gefunden, so wenig, daß die Zahl der billigeren Mahlzeiten kaum ein Hundertstel der Zahl der teureren erreichte. Demgemäß läßt sich mit Sicherheit annehmen, daß diese billigeren Mahlzeiten kaum noch länger als bis zum Sommer kommenden Jahres aufrecht bleiben werden.

— Fortsetzung der Murtalbahn. Das Projekt der Fortsetzung der Murtalbahn von Mauterndorf über St. Michael nach Unterweißburg ist, wie wir dem „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" entnehmen, jetzt vom Salzburger Landtage weiter gefördert worden. Das Einzelprojekt der Bahn ist seit 1912 fertiggestellt und beim Eisenbahnministerium eingereicht. Die Kosten dieser Bahnstrecke sind mit 1 160 000 Kr. veranschlagt. Die Finanzierung der neuen Strecke sieht Prioritätsaktien für 550 000 Kr. und Stammaktien für 610 000 Kronen vor. Die Prioritätsaktien erklärte der steiermärkische Landesausschuß vorbehaltlich der Genehmigung des Landtages zu übernehmen. Der Salzburger Landtag beschloß, die Übernahme von Stammaktien im Betrage von 100 000 Kr. zuzusichern. Die restlichen 450 Stammaktien zu 1000 Kr. dürfte der Staat übernehmen.

— Projekt einer Dachstein-Bergbahn. Das Projekt einer Bergbahn auf den Dachstein hat, wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, insoweit greifbarere Formen bekommen, als die Firma Stern und Hafferl der Frage näher trat und im Laufe des letzten Sommers eingehende Studien über die geeignetste Trassenführung vornehmen ließ. Oberingenieur Hoffner, der die Arbeiten durchführte, hat hierüber eine Studie niedergelegt, die sich als eine den Geländeverhältnissen und den Verkehrsbedürfnissen außerordentlich glücklich angepaßte Lösung darstellt. Vor allem betont die Studie, daß die Dachstein-Riesenhöhle zu den großartigsten Naturwundern zu rechnen sei und geeignet wäre, einen großen Fremdenstrom heranzuziehen. Weiter wird hervorgehoben, daß eine Bergbahn zur Erschließung dieser Höhle zweckmäßig darüber hinaus bis auf die Dachsteinhochfläche zu führen wäre. Diese Bahnlinie würde nach dem Projekte Hoffners bei der Staatsbahnstation Obertraun beginnen und etwa 2,5 km als Reibungsstrecke bis ins Innere des Miesbachtales führen. Von hier aus würde sich eine 2,1 km lange Bergbahn anschließen, für die am besten das System der Standseilbahn oder Schwebebahn passen würde, da sie eine gerade Führung der Trasse bei Steigungen bis zu 600 ‰ gestatten. Die Standseilbahn wäre trotz der höheren Kosten zu bevorzugen, da sie leistungsfähiger und betriebssicherer ist als die Schwebebahn, für die erst Erfahrungen abgewartet werden müssen. Diese Bahn würde bis 2000 m über dem Meere geführt und von hier aus ein Weg zur Simonyhütte (2212 m) angelegt werden, wodurch ein bequemerer und kürzerer Zugang zur Besteigung des Dachsteins geschaffen wäre, der den ermüdend langen Weg von Hallstatt ausschaltet und diese Partie bequem in einem Tage nebst dem Höhlenbesuche bewältigen ließe. Die Baukosten würden, da größere Hindernisse nirgends vorhanden sind, den erfahrungsgemäßen Durchschnittswerten entsprechen.

— Besuch des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs in Wien. In Erwiderung des in Budapest s. Zt. abgestatteten Besuches des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamter waren der Vorstand und eine größere Anzahl von Mitgliedern des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs auf Einladung des österreichischen Klubs am 24. Oktober in Wien eingetroffen. Der Wiener Klub hatte aus diesem Anlaß für eine Reihe von Veranstaltungen Vorsorge getroffen. Am Abend des Ankunftstages fand ein Begrüßungsmahl im Hotel Continental statt. Das Vormittagsprogramm am 25. Oktober umfaßte eine Rundfahrt mit Salonwagen der städtischen Straßenbahnen und die Besichtigung mehrere Museen und der kunsthistorischen Sammlungen sowie der Schatzkammer des kaiserlichen Hauses. Von ganz besonderem Interesse war der Besuch des Historischen Museums der österreichischen Eisenbahnen. Um ½2 Uhr fand eine zwanglose Zusammenkunft im Restaurant Kaiserhof statt, und um ½5 Uhr folgte ein Empfang beim Eisenbahnminister im großen Saal des Industriehauses auf dem Schwarzenbergplatz. Der von der österreichischen Staatsbahnverwaltung erfolgten Einladung waren fast dreihundert Gäste gefolgt. In dem stilvollen Festsaal des Hauses empfing die Gemahlin des Eisenbahnministers Frau Baronin Forster mit entzückender Liebenswürdigkeit die Gäste. Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster war durch einen gleichzeitig abgehaltenen Ministerrat verhindert, am Beginn anwesend zu sein. Er kam später zum Empfang und zog fast alle Klub Gäste ins Gespräch. Am 26. mittags vereinigte ein vom Klub österreichischer Eisenbahnbeamter gegebenes Abschiedsbankett im Schloßhotel Cobenzl noch einmal die Reiseteilnehmer und ihre Gastgeber. Die erste Tischrede hielt der Präsident des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamter Minister a. D. Geheimer Rat Dr. v. Wittek. Er gab seiner Freude Ausdruck, daß die ungarischen Kollegen in so großer Zahl nach Wien gekommen seien, und bedauerte, daß der Aufenthalt nur ein so kurzer gewesen sei. Er wolle hoffen, daß ein Wiedersehen der österreichischen und ungarischen Eisenbahnbeamtenschaft in kurzer Zeit erfolgen werde. Zum Schlusse erhob Redner sein Glas auf das Wohl des ungarischen Brudervereins und dessen Mitglieder. Auf diesen Trinkspruch erwiderte namens der Ungarn der Direktor v. Domony. Er hob den Wert der kameradschaftlichen Zusammenkünfte hervor und führte aus, daß die Budapester mit dem Gefühle treuer Kollegialität nach Wien gekommen seien. Sie verlassen diese Stadt aber mit noch schöneren Gefühlen, mit denen der unbegrenzten Zuneigung und Liebe. Der Aufenthalt der ungarischen Beamten bei ihren österreichischen Kollegen sei eine wahre Verbrüderung gewesen. Direktor v. Domony trank schließlich auf das Wohl der österreichischen Kollegen und des Präsidenten Ritter v. Wittek. Am Nachmittag führte ein Sonderzug die Gäste nach Budapest zurück.

— Die Erwerbung der Steinkohlengewerkschaft in Brzeszcze durch den Staat. Dem Abgeordnetenhause wurde eine Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlag für das Jahr 1913 unterbreitet, in der 458 276 Kr. als erste Halbjahrsrate zur Abstattung des Ankaufspreises der Kuxe der Steinkohlengewerkschaft Brzeszcze angesprochen werden. Dieser Besitz, an der Grenze von Galizien mit Österreichisch-Schlesien und Preußisch-Schlesien gelegen, umfaßt 64 Doppelgrubenmaße und 904 Freischürfe, die zusammen eine Fläche von ungefähr 204 qkm decken. Eine Erweiterung des staatlichen Kohlenbergbaubesitzes ist im staats- und volkswirtschaftlichen Interesse gelegen. Der Staat besitzt gegenwärtig nur Braunkohlenwerke, welche an der gesamten österreichischen Kohlenförderung mit 35 % beteiligt sind. Durch die fortschreitende Verstaatlichung der Eisenbahnen hat der Kohlenbedarf der Staatsverwaltung eine bedeutende Steigerung erfahren. Dazu kommt der Bedarf der staatlichen Ämter, die schon gegenwärtig, wenigstens zum Teil, die Kohle aus staatlichen Betrieben beziehen. Der sich hieraus ergebende finanzielle Vorteil würde für den Staat zweifellos an Bedeutung gewinnen, wenn durch die Erweiterung des staatlichen Kohlenbergbaubesitzes und insbesondere durch die Erwerbung eines Steinkohlenbergbaues dem Staate die Möglichkeit gesichert werden würde, dem Großteile seiner Ämter und Anstalten Kohle aus eigenen Betrieben zur Verfügung zu stellen. Auch darf nicht außer Acht gelassen werden, daß es dem Staate bei Neuerwerbung von Kohlenbergbauen im höheren Maße als bisher möglich wäre, auf die Gestaltung des Kohlenmarktes einen maßgebenden Einfluß auszuüben. Diese Gründe haben das Ministerium für öffentliche Arbeiten veranlaßt, den ihm zum Kaufe angebotenen Bergwerksbesitz einer genauen fachmännischen Überprüfung unterziehen zu lassen. Das Ergebnis ist, daß die Erwerbung des gewerkschaftlichen Bergwerksbesitzer in Brzeszcze für den Staat äußerst vorteilhaft wäre und ihm die Deckung seines Kohlenbedarfes auf viele Jahrzehnte sicherstellen würde. Der Bergbau steht seit dem Jahre 1909 im Betriebe und ist mit den neuesten Hilfsmitteln der Bergbautechnik ausgerüstet. Das Kohlenvermögen in der die verliehenen Grubenfelder und 448 Freischürfe umfassenden Nordgruppe des Bergwerksbesitzes wird auf rund 2 600 000 000 Zentner geschätzt, wovon schon gegenwärtig durch die aufgefahrenen Grubenbaue 330 000 000 Zentner aufgeschlossen sind. Die Freischürfe der Süd- und der Ostgruppe des Besitzers decken sehr hoffnungsvolles Gebiet. Durch die vorhandene Schachtanlage sind vorläufig bis zu einer Tiefe von 170 m sechs bauwürdige Flötze aufgeschlossen worden, die dermalen auf zwei Sohlen abgebaut werden. Die Kohle besitzt nach dem Ergebnis verschiedener Untersuchungen einen Heizwert von 6200 bis 7600 Wärmeeinheiten. Durch treffliche Einrichtungen aller Art ist ein wirtschaftlicher Betrieb gesichert. Der Kaufpreis soll aus den Gebarungsüberschüssen des Bergbaues in Jahresraten abgestattet werden.

— Keine Erhöhung der Wiener Kohlenpreise. Der Verein der Kohlengroßhändler hatte kürzlich den Beschluß gefaßt, aus Anlaß der mit 1. November bei den österreichischen Staatsbahnen eintretenden Erhöhung der Nebengebühren die Kohlenpreise am Wiener Platz um 20 Heller für die Tonne zu erhöhen. In dieser Angelegenheit hat kürzlich bei der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums eine Besprechung mit den Kohlengroßhändlern stattgefunden. Hierbei nahmen die Vertreter der Regierung den Standpunkt ein, daß die Parteien die Pflicht haben, die Ladearbeiten bei der Kohle selbst zu besorgen und daß nur für den Wiener Nordbahnhof eine Ausnahme bestehe. Tatsächlich werden jedoch die Ladearbeiten freiwillig durch die Staatsbahnverwaltung vorgenommen, und die letztere habe eine Erhöhung der Nebengebühren eintreten lassen, weil sie sich überzeugte, daß der Betrag, den die

Kohlenhändler bisher hierfür zahlten, geringer sei als die eigenen Kosten der Staatsbahnverwaltung. Sollten die Kohlenhändler die Preise mit Rücksicht auf die gesteigerten Nebengebühren erhöhen, so würde die Staatsbahnverwaltung künftig daran festhalten, daß die Kohlenhändler selbst zur Verladung verpflichtet seien, eine Arbeit, die für sie mit weit größeren Kosten als heute verbunden wäre. Die Vertreter der Kohlenfirmen erwiderten, daß sie die Mehrkosten, welche die Erhöhung der Nebengebühren hervorrufen, nicht auf sich nehmen können. Am empfindlichsten würde dadurch eine Reihe kleinerer Kohlenfirmen getroffen werden. Das Eisenbahnministerium erklärte sich bereit, für den Fall, daß keine Erhöhung der Kohlenpreise eintrete, von der schon seit zwei Jahren geplanten Erhöhung der Rutschenzinse auf der Nordbahn absehen zu wollen, die einen Mehrertrag von einigen hunderttausend Kronen gebracht haben würde. Von den Vertretern des Kohlengroßhandels und des Ersten Wiener Konsumvereins wurde hierauf die Erklärung abgegeben, daß von der beabsichtigten Erhöhung der Kohlenpreise Umgang genommen werden wird.

— **Präsident Ziffer Edler von Teschenbruck †.** Einer der letzten Angehörigen der akademischen Legion von 1848, der Präsident des Verwaltungsrates der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft, Zivilingenieur Emanuel Alois Ziffer Edler v. Teschenbruck, ist im 81. Lebensjahre in Wien gestorben und am 29. Oktober unter großer Beteiligung zu Grabe getragen worden. In der stattlichen Trauergemeinde, die sich vor 3 Uhr in der Augustinerkirche einfand, sah man außer den Vertretern der Regierung Angehörige fast aller Verkehrsanstalten, des Ingenieur- und Architektenvereines und aller Kreise der Gesellschaft. Außer den Verwandten waren u. a. erschienen: Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Trnka, Statthlter Dr. Freiherr v. Bienerth, die Geheimen Räte und Minister a. D. Dr. Ritter v. Wittek, Ritter v. Abrahamowicz, Dr. v. Derschatta usw. Ferner waren Abordnungen jener Verkehrsinstitute anwesend, denen der Verewigte in leitender Stellung angehört hatte und einiger Städte, deren Ehrenbürger er war. Präsident v. Ziffer war Miterbauer der Lemberg-Czernowitzer Bahn und auf technischem Gebiete hervorragend tätig. In den letzten Jahren hat er sich besonders dem Lokalbahn- und Kleinbahnwesen gewidmet und über dieses vielfach Vorträge gehalten und Abhandlungen geschrieben. v. Ziffer war Präsident der Eisenbahn Lemberg-Belzec (Temaszów), der Bukowinaer Lokalbahnen, der Lokalbahn Lemberg-Kleparów-Jaworów, der Kolomeaer Lokalbahnen, des Vereins für die Förderung des Lokalbahn- und Straßenbahnwesens, Vizepräsident der Ostrau-Friedlander Eisenbahn und des internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins.

Ungarn.

— **Ausflug des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs nach Wien.** Der österreichische Eisenbahnbeamten-Klub hatte mit dem österreichischen Eisenbahnminister Baron Forster und dem früheren Eisenbahnminister Geheimen Rat v. Wittek den ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklub eingeladen, den Besuch des österreichischen Klubs ehestens in Wien zu erwidern. Der ungarische Klub hat dieser Einladung Folge geleistet und eine große Gesellschaft unter Führung des Staatsbahnpräsidenten Ministerialrats v. Marx, des Direktors Hofrat v. Kotányi und des Vizepräsidenten des Klubs v. Domony war am 24. Oktober zu einem dreitägigen Aufenthalt nach Wien gereist. Über den Verlauf des Besuchs ist vorstehend unter Österreich berichtet, eine ausführlichere Mitteilung bleibt vorbehalten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Brücke über den Masnedsund.** Im dänischen Folkething ist dieser Tage wieder die Frage des Baues einer Eisenbahnbrücke über den Masnedsund berührt worden, eine Maßregel, die eine durchgreifende Verbesserung der Linie Warnemünde-Gjedser bedeuten, indessen nach dänischer Anschauung auch der sogenannten Fehmarnlinie zugute kommen würde, für die bekanntlich sowohl in dänischen wie in einigen westdeutschen Kreisen fortgesetzt Stimmung zu machen versucht wird. So hat wieder das Komitee der Kopenhagener Großhändlergesellschaft soeben an die Regierung eine Eingabe gerichtet, worin es heißt: „Schon im Dezember 1905 richtete der Handelsstand im Verein mit der Industrie und dem Handwerk an die gesetzgebenden Körperschaften ein dringendes Gesuch über baldige Errichtung einer Eisenbahnbrücke von Masnedö nach Orehoved, welches Gesuch 1906 die volle Billigung der Staatsbahnverwaltung fand. Im Frühjahr 1908 wurde diese Forderung durch Anschluß des jütischen und fühnenschen Kaufmannsstandes in verstärktem Grade wiederholt. Deshalb benutzt jetzt das Komitee die Gelegenheit, der Gesetzgebungsmacht dringend in Erinnerung zu bringen, welche großen Verkehrsinteressen sich daran knüpfen, daß nun endlich in der gegenwärtigen Reichstagstagung ein Beschluß über eine feste Verbindung zwischen Masnedö und Falster gefaßt werde. Nicht bloß wird hierdurch die Gjedserlinie das, was sie als der natürlichste Verkehrsweg Dänemarks mit der Küste sein muß, sondern es wird damit zugleich ein wichtiger Schritt zur Vorbereitung der für den Handel Dänemarks mit Westeuropa so bedeutungsvollen und notwendigen Linie Rödby-Fehmarn getan. Wenn man fortfährt, unter Aufwendung großer Opfer den kostspieligen und umständlichen Dampffährenverkehr zwischen Masmedö und Orehoved fortzusetzen, läuft das Land Gefahr, daß der Weltverkehr durch konkurrierende Linien von Dänemark abgeleitet wird.“ Soweit das Kopenhagener Großhändlerkomitee. Der Entwurf über eine große Eisenbahnbrücke über den Masnedsund war schon 1909 vom damaligen ersten radikalen Ministerium Zahle eingebracht worden, fiel aber infolge der ablehnenden Haltung der Rechten. Da indessen vollständige Pläne vorliegen, indem seinerzeit wegen der Ausführung des Baues Verhandlungen mit einer deutschen Firma geführt worden waren, würde es vielleicht keine großen Schwierigkeiten machen, noch in der jetzigen Tagung eine Vorlage zu bringen. Der dänische Reichstag bleibt ja bis ins Frühjahr hinein ohnehin beisammen. Wesentlich dürfte die ganze Sache eine Finanzfrage sein, indessen befindet sich die dänische Staatskasse infolge der in den letzten Jahren durchgeführten Steuergesetze jetzt in einem weit besseren Zustand wie vor mehreren Jahren. M.

— **Die Güterfähre der Saßnitz-Trälleborger Linie.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung beantragt nunmehr bei der Regierung die Einstellung der Mittel zum Bau einer neuen Güterfähre für die Saßnitz-Trälleborger Linie. Den Berechnungen nach betragen die Kosten dieses Fahrzuges mit Einrichtung sowie mit Ausrüstung für drahtlose Telegraphie 1 950 000 Kr. oder etwa 2 194 000 *M*. Gleichzeitig ersucht die Staatsbahnverwaltung um die Ermächtigung, mit den preußischen Eisenbahnbehörden Verabredungen über die Höhe des Betrages zu treffen, der von den preußischen Staatsbahnen jährlich als Ersatz an die schwedischen Staatsbahnen für die angeschaffte Güterfähre zu zahlen ist. Preußischerseits hat man sich bereit erklärt, die Hälfte der direkten Betriebskosten zu übernehmen und geeignete Zinsen und Beiträge zur Tilgung der Kapitalauslage zu zahlen. Die neue Dampffähre, die von Ingenieur J. Hök konstruiert wurde, soll eine Länge von 113 m und eine Breite von 15,5 m sowie 4,6 m Tiefgang erhalten. Ihre Ladefähigkeit soll 850 t Güterwagenladung, 200 t Kohlen und 50 t andere Ladung betragen. Die hindernisfreie Gleislänge wird 256 m, verteilt auf drei Gleise, betragen, während die jetzigen Fähren 171 m Gleislänge haben, die auf zwei Gleise verteilt sind. Demnach würde die neue Güterfähre 27 Wagen von 9 m Durchschnittslänge aufnehmen können. Da das eine Gleis mittschiffs geht, hat der Konstrukteur den Schornstein teilen müssen, so daß sich die beiden Hälften erst oberhalb des oberen Decks zu einer Röhre vereinigen. Außer den erforderlichen Kajüten für Offiziere und Mannschaft erhält die Güterfähre nur zwei Reservekajüten, die bei Bedarf für etwaige Reisende benutzt werden können, sowie einen kleineren Salon. Die Absicht, die Fähre mit Dieselmotoren zu versehen, ist wieder aufgegeben worden, da diese Motoren die Manöverierfähigkeit der Fähre erschweren würden. Die Maschinen sollen regelmäßig 2200 PS entwickeln, die der Fähre 12 Knoten Geschwindigkeit geben (gegen 16 Knoten der jetzigen Fähre). Da aber die Güterfähre mit ihren 12 Knoten die Überfahrt doch in fünf Stunden machen kann, würde sie bequem zwei Doppelreisen ausführen können. M.

— **Eine neue Eisenbahnlinie Mailand-Trient.** Aus Mailand wird dem „P. Bl.“ geschrieben: „Brescianer Zeitungen besprechen mit großer Ausführlichkeit den Plan einer Eisenbahnlinie, die mit Benutzung der bereits bestehenden Strecke Brescia-Rezzarto-Vobarno-Saló den Gardasee erreichen und dann längs dessen Westufer nach Riva führen sollte, um von dort nach Roveredo oder Trient die Richtung zu nehmen. Es würde auf diese Weise eine Ersparnis von 50 km erzielt und die übermäßig in Anspruch genommene Linie Brescia-Verona entlastet werden. Auf italienischer Seite wären nur 45 km Eisenbahnlinie zu erbauen, die freilich wegen der langen Tunnel, die errichtet werden müßten, ziemlich bedeutende Kosten verursachen würden. Auch unterliegt es keinem Zweifel, daß die landschaftliche Schönheit der klimatischen Kurorte an der Riviera des Gardasees leiden würde. Einstweilen ist aber noch nicht bekannt, welche Stellung Österreich diesem Plane gegenüber zeigen wird, wobei jedenfalls auch strategische Rücksichten nicht unbeträchtlich mitspielen werden.“

— **Der jetzige Stand der Kanaltunnelfrage.** Wie schon in Nr. 43 S. 711 und Nr. 67 S. 1050 d. Ztg. erwähnt, ist der bekannte ausgezeichnete Oberingenieur der französischen Nordbahn, Herr Albert Sartiaux, ein warmer Freund des Kanal-

tunnels, er hat unlängst auch eine Studie über den Tunnel unter dem Ärmelkanal veröffentlicht, welche die Frage besonders vom technischen Standpunkt aus behandelt und alle Bedenken in dieser Richtung zerstreut. Neuerdings hat er sich in einem den gleichen Gegenstand behandelnden Aufsatz, der im ersten Oktoberheft der „Revue des deux Mondes“ veröffentlicht ist, an das große Publikum gewendet und hier wieder manches Neue beigebracht, was für die verhältnismäßig leichte Ausführbarkeit des Tunnels spricht. Wir übergehen die interessanten Aufschlüsse über die Geschichte der Tunnelfrage und teilen hier mit, was Sartiaux über den neuesten Stand der Frage bringt. Er meint, daß die strategischen Gründe, die vor 30 Jahren mit Erfolg gegen den Tunnel geltend gemacht seien, nach der Meinung der militärischen Fachmänner nicht mehr stichhaltig seien. Der großbritannische Ministerpräsident Asquith scheine für den Tunnelgedanken gewonnen zu sein; er habe dies einer großen parlamentarischen Abordnung gegenüber damit begründet, daß jetzt die freundschaftlichen Beziehungen zu Frankreich auf eine feste und unerschütterliche Grundlage gestellt seien. Die neuen Arten des See- und Landkampfes und die Verpflegungsfrage seien neue Faktoren. Unüberwindliche politische Hindernisse könnten dem Plan n i c h t wieder erwachsen. Der Sprecher der Abordnung hatte darauf hingewiesen, daß der Tunnel in Kriegszeiten eine verstärkte Lebensmittelzufuhr ermöglichen und also eine mächtige Hilfe sein könne, da er auch für den Fall der Sperrung des Seeweges die Zufuhr von Frankreich und überhaupt dem Festland her gestatten werde. In technischer Beziehung weist Sartiaux auf die Festigkeit des Kreidegrundes hin, in dem von Cornwall aus Stollen des Kupfer- und Kohlenbergbaues bis zu 5 km weit in den Boden der Irischen See hineingetrieben seien, ohne daß sich je Wasser gezeigt habe. Der Tunnel werde 48 km lang sein müssen und höchstens 400 Millionen Franken kosten. Sartiaux zweifelt nicht, daß in 8 bis 10 Jahren Paris und London festländisch verbunden sein würden, und daß die Entfernung zwischen den beiden Weltstädten sich auf 5 Eisenbahnstunden werde herabdrücken lassen. — Daß aber die Furcht vor dem Verlust der Insellage noch immer in englischen Köpfen spukt, zeigt ein im September erschienener Artikel der Times von ihrem militärischen Berichterstatter, in dem er nachzuweisen sucht, die Lage habe sich vom Standpunkt der Landesverteidigung aus eher verschlechtert und der Tunnel sei auch in politischer und wirtschaftlicher Beziehung bedenklich. „Gesetzt“, so heißt es da, „wir hätten einen oder mehrere Tunnel gebaut und unseren Seehandel dementsprechend zugunsten der Eisenbahnen gelähmt. In welcher Lage befänden wir uns dann, wenn in Kriegszeiten ein Feind unseren Handel unterbände und beim Friedensschluß uns Frachtsätze auflegte, wie sie nach seinem Gutdünken für uns paßten? Ein einziger Tunnel würde unseren Seehandel zunächst wohl nicht schwer treffen; wenn aber mehrere angelegt würden, so wäre er unzweifelhaft geschädigt, und Tunnel lassen sich nicht in Kriegszeiten verschieben wie der Kurs unserer Schiffe. Ein Feind, der sich im Besitz des festländischen Tunnelmundes befindet, vermag unseren Tunnelverkehr nach Belieben zu stören, und je größer dieser Handel, um so schwerer wird der Verlust für uns sein, um so mühsamer ein Wandel in der Verkehrspolitik. Der Eisenbahnverkehr mit Frankreich muß mit der Zeit unsere Handelsmarine und unsere Stellung als Verfrachter zur See schädigen. Auch ist zu erwägen, daß Frankreich in bezug auf die Heeresmacht seine letzte Karte ausgespielt hat und mit jedem Jahrzehnt verhältnismäßig schwächer wird, vielleicht auch weniger widerstandsfähig gegenüber der Versuchung eines Nachbarn, sich mit ihm gegen uns zu verbünden.“ So weit die „Times“. Wir unserseits halten diese Erwägungen, soweit sie die wirtschaftliche Seite der Frage behandeln, für reichlich kurzsichtig und glauben eher, daß die Sartiauxschen Darlegungen allmählich durchdringen werden. Die Ausführung des Kanaltunnels, an der übrigens Deutschland keineswegs ein Interesse hat, ist gewiß nur eine Frage der Zeit. v. M.

— **Verkehr der Orient-Expreßzüge und Konventionszüge.** Obwohl der Verkehr der Konventionszüge (Schnellzüge Wien-Konstantinopel) zwischen Sofia und Konstantinopel bereits am 9. Oktober und jener der Orient-Expreßzüge auf der ganzen Strecke Paris-Konstantinopel seit dem 23. Oktober d. J. wieder aufgenommen wurde, weigert sich noch immer die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen, den Verkehr der Konventionszüge auf ihren Linien wieder aufzunehmen. Diese Züge verkehren bis jetzt nur zwischen Wien und Belgrad, dann wieder zwischen Sofia und Konstantinopel.

— **Rücktransport der in Bulgarien befindlichen türkischen Kriegsgefangenen.** Der Rücktransport der in bulgarische Krigsgefangenschaft geratenen über 70 000 Mann zählenden Türken sollte ursprünglich mittels Schiffen über Varna und Burgas nach Konstantinopel erfolgen. Wegen ansteckender Krankheiten — namentlich Typhus —, die unter den türkischen Soldaten ausgebrochen, weigerten sich die Schiffahrtsgesellschaften aber, die Überführung der Gefangenen zu bewerkstelligen. Aus diesem Grunde erfolgt nun der Rücktransport mit der Eisenbahn über Mustafa Pascha nach Adrianopel. Zu diesem Zweck werden die zahlreichen Wagen der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen verwendet, die von den Bulgaren seinerzeit beschlagnahmt wurden und sich noch auf dem Netze der bulgarischen Staatsbahnen befinden. Der Rücktransport begann mit den türkischen Offizieren, für deren Unterhalt die türkische Regierung die Kosten an den bulgarischen Staat übereinkommenmäßig ersetzen muß. Dagegen wird keine Vergütung für die Auslagen an Nahrung für die Mannschaft geleistet. Einesteils aus diesem Grunde und andererseits, weil angeblich für so viele Leute auf türkischer Seite nicht genug Nahrungsmittel vorhanden sein sollen, geht die Rücksendung der türkischen kriegsgefangenen Mannschaft nur langsam vor sich.

— **Eisenbahnpläne in Albanien.** Nach dem „Wiener Lieferungsanzeiger“ sind österreichische Ingenieure dabei, die Bedingungen zu prüfen, unter denen eine Eisenbahn von Valona nach Skutari über Durazzo gebaut werden könnte. Einige italienische Ingenieure werden sich an diesen Studien beteiligen. Man nimmt die baldige Bildung einer österreichisch-italienischen Gesellschaft für die schnelle Ausführung der Bauarbeiten als bevorstehend an.

— **Eisenbahnen in den neuen griechischen Gebieten.** Aus Saloniki wird der „B. B.-Ztg.“ berichtet: Die Beratungen über den Ankauf derjenigen Eisenbahnlinien, welche die neuen griechischen Gebiete durchziehen, durch die griechische Regierung sind in vollem Gang. Der königlich griechische Eisenbahnkommissar Diamantides hat sich zu diesem Zweck aus Saloniki nach Athen begeben. Sowohl die Gesellschaft der Eisenbahn Saloniki-Monastir als jene der Orientalischen Eisenbahnen hat, einem Wunsche des königlichen Kommissars nachgebend, alle bulgarischen Bediensteten und Arbeiter entlassen. Die bisherige Bezeichnung der Bahnstation Vodena an der Linie Saloniki-Monastir wurde auf griechischen Wunsch in Edessa, jene von Agostos (Niausta) in Niaussa umgewandelt, Karaferia in Veria.

— **Der angebliche Grund mehrerer Eisenbahnunfälle in Rußland.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Petersburg gedrahtet: „Das Unglück, das sich am 29. September d. J. auf der Wladikawkasbahn ereignete (s. Nr. 77 S. 1199 d. Ztg.), wird Anlaß zu einer Interpellation in der Reichsduma geben, da man der Ansicht ist, daß die häufigen Unglücksfälle auf den russischen Bahnen auf verfaulte Schwellen zurückzuführen sind, die wegen der bekannten Unterschleifmethode nicht rechtzeitig ersetzt werden. Bei dem Unglück, das sich Anfang Oktober zutrug, wurden verfaulte Schwellen gefunden. Die Eisenbahnverwaltung behauptet bekanntlich bei jedem Unglück, es handle sich um einen Anschlag auf die Postsendungen. Deshalb sandten heute wegen des neuen Unglücks eine Anzahl angesehener Reisender des verunglückten Zuges ein Telegramm an den Eisenbahnminister, worin es heißt, sie könnten als Augenzeugen bestätigen, daß die Behauptung, es handle sich um einen Anschlag, völlig unhaltbar sei. Die einzige Ursache seien verfaulte Schwellen, von denen sie einige Stücke aufgehoben hätten. Die Eisenbahnverwaltung sucht, wie vor vier Wochen, mit Polizeihunden nach den angeblichen Attentätern, natürlich ohne Erfolg.“

— **Das Arbeitsprogramm des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten.** Dieses Ministerium läßt der Reichsduma, wie wir der „St. Petersburger Ztg.“ entnehmen, zu Beginn der Session nachstehende wichtige, vom Ministerrat bereits begutachtete Gesetzentwürfe zugehen: Die Anlage von fiskalischen Kohlengruben im Donezbecken für die Zwecke der Staatsbahnen; die Anlage von fiskalischen Naphthabrunnen auf der Halbinsel Apscheron für die Zwecke der Staatsbahnen; endlich die Veränderung der Gerichtszuständigkeit von Eisenbahnsachen.

Wenn die beiden ersten Entwürfe die Interessen der Kohlen- und Naphthaindustriellen in einschneidender Weise berühren, so betrifft der dritte Entwurf die Interessen weitester Kreise, da der Entwurf, wie unsere Quelle wissen will, eine Erschwerung des Verfahrens in Reklamationsangelegenheiten vorsieht.

In zweiter Linie wird das Ministerium mit einer weiteren Reihe von Gesetzentwürfen vorgehen, von denen zu nennen sind: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit von Eisenbahnbeamten für die Beförderung von Reisenden ohne gültige Fahrkarten; die Zwangsenteignung von Grundstücken für staatliche und kommunale Zwecke; die Erhebung von Steuern für Benutzung des Mariensystems usw.

Augenblicklich von ganz erheblichem Interesse ist die Frage des fiskalischen Betriebes von Kohlengruben und Naphthabrunnen zur Versorgung der Staatsbahnen mit dem erforderlichen Heizmaterial. Daß sich die Industrie kräftig dagegen

sträubt, darf kaum besonders auffallen, denn die biher sicheren und reichen Dividenden können dadurch leicht gefährdet werden. Andererseits haben die Preise namentlich für Naphtha und Naphtharückstände eine Höhe erreicht, die deren Verwendung kaum noch zuläßt. Es fragt sich nur, wo der Grund für diese Verkehr und Industrie schwer schädigende Erscheinung zu suchen ist. Jedenfalls müssen die Verhältnisse schon eine Schärfe angenommen haben, die nicht unbedenkliche Folgen haben kann, wenn dem Zvstande nicht noch rechtzeitig Abhilfe geschaffen wird. Denn, wenn man erwägt, daß die Transkaukasusbahn im Lande des reichen Naphthaquellengebietes liegt, dann sollte man doch wohl annehmen dürfen, daß dieser Bahn flüssiges Heizmaterial nicht fehlen könne. Und dennoch! Die „Birsh. Wed." berichten nämlich, daß der Chef der Transkaukasusbahn zu Ende August Schritte unternommen habe, um für seine Linie Heiznaphtha zu beschaffen. Ein Beamter wurde nach Rumäinien entsandt, um sich dort mit den Verhältnissen des Naphthamarktes bekannt zu machen. Es erwies sich aber, daß keine der rumänischen Firmen imstande war, die erforderliche Menge von 2 Millionen Pud (= 32 760 t) früher als in Halbjahresfrist zu liefern, da infolge der Mobilmachung der Armee die Naphthaindustrie auf Monate lahmgelegt worden war. Die Rumänisch-Amerikanische Kompagnie erbot sich aber, einen Vermittler für die Lieferung amerikanischer Naphtha zu beschaffen. Das geschah. Zu Mitte September wurde der Verwaltung der Transkaukasusbahn dann amerikanische Naphtha zum Preise von 40 Kop. für das Pud frei Batum angeboten, und zwar 2 500 000 Pud zum 1. Dezember 1913. Der Vertrag über diese Lieferung ist am 25. September abgeschlossen worden. Trifft das alles so zu, wie die „Birsh. Wed." berichten, dann ist die Lage eine sehr böse. m.

— **Zur Behebung der Heizmittelnot in Rußland** berichtet der deutsche Konsul in St. Petersburg folgendes: Die durch Gesetz vom 9. August 1913 zugelassene zollfreie Einfuhr von Naphtha ist offenbar nicht imstande gewesen, ein Sinken der Naphthapreise herbeizuführen. Die Regierung versucht es daher mit andern Mitteln. Zu dem Plan, die ermäßigten Ausfuhrtarife für Petroleum aufzuheben, gesellt sich, Zeitungsnachrichten zufolge, die weitere Absicht, die Ausfuhr von Naphtha auch noch dadurch zu erschweren, daß der Tarif für das Umpumpen von Ausfuhrnaphtha, der zurzeit niedriger ist als der Tarif für das Umpumpen des auf den inneren Markt gelangenden Naphthas, zu erhöhen. Sodann will die Regierung auf Grund des Gesetzes vom 25. Juni (a. St.) 1912 eine Anzahl von Ländereien zum Zwecke der Naphthagewinnung enteignen. Wie das „Novoje Wremja" mitteilt, hat das Handelsministerium gegenwärtig energische Arbeiten in Angriff genommen, um neue Naphthaländereien für die Ausbeutung vorzubereiten. Zu diesen Ländereien gehören in erster Linie die fiskalischen naphthahaltigen Ländereien, die zurzeit in zeitweiliger Nutzung der Bauern der Dörfer Surachany, Amiradshang, Biaobil und Romany im Kaukasus stehen. Diese Ländereien, die auf Grund des Gesetzes vom 25. Juni 1912 enteignet werden sollen, umfassen nahezu 2300 Desjätinen. Zu dem gleichen Zwecke sollen alsdann große Arbeiten im Embagebiet, im Kreise Gurjew und auf den Inseln Swjatoi und Tscheleken im Kaspischen Meer ausgeführt werden. Ferner wird beabsichtigt, an der Uchta, dort, wo Ansiedlungen vorhanden sind, mehrere Grundstücke zu bilden, die mit der Maßgabe verpachtet werden sollen, daß die Pächter die vorhandenen Bohrlöcher und sonstigen Anlagen benutzen dürfen. Endlich in Turkestan beabsichtigt die staatliche Bergwerksverwaltung ein naphthahaltiges Grundstück von 50 Desjätinen an Privatunternehmer zu verpachten. Dem Pächter dieses Grundstückes wird die Bedingung gestellt, die Baukosten einer Zufuhrbahn zu dem betreffenden Grundstück zu erlegen. Darüber, wie man die enteigneten Ländereien ausbeuten soll, dürfte allerdings noch keine Klarheit herrschen. Zu einer Übernahme in fiskalische Verwaltung scheint kaum Neigung vorhanden zu sein. Ob und welcher Erfolg einem Ausgebot der Parzellen im Submissionswege beschieden sein wird, ist nach den bisherigen Erfahrungen zweifelhaft.

Fremde Erdteile.

— **Bagdadbahn.** Nachdem kürzlich die Abnahme der Linie Toprakkale-Alexandrette (Zweiglinie der Bagdadbahn) durch die vom türkischen Arbeitsministerium entsandte Kommission erfolgt ist, ist am 1. d. M. der Betrieb auf der neuen Strecke eröffnet worden. Die insgesamt von der Bagdadbahn bisher in Betrieb genommene Streckenlänge wächst damit auf nahezu 700 km.

— **Mongolei, mandschurische Bahnen und Anleihepläne.** Dem Pekinger Vertreter der „Times" zufolge ist das chinesische Ministerium des Auswärtigen mit dem russischen Gesandten in der Hauptsache zur Einigung über die Fassung der zwischen beiden Mächten auszutauschenden Erklärungen über die Mongolei gelangt. Dem Pekinger Vertreter des „Daily Telegraph" zufolge enthalten die Abmachungen über die Mongolei auch die Bedingung, daß China Rußland das Recht einräume, mandschurische Zweigbahnstrecken zwischen Rigun, Tsitsikar und Hailar zu bauen. Gleichzeitig beschleunigt demselben Berichterstatter zufolge Japan nach Möglichkeit den endgültigen Vertragsabschluß über den Bau einer 300 km langen Zweiglinie von einem Punkte der südmandschurischen Bahn nach Taonanfu, an der ostmongolischen Grenze sowie einer weitern Zweiglinie nach Hailungtscheng in der Ostmandschurei und möglicherweise einer dritten Linie nach Dschehol.

— **Ausführung von Oberbauarbeiten durch Eisenbahntruppen in Indien.** Beim englischen Heere Indiens bestehen schon seit 1903 und 1905 zwei Eisenbahnkompagnien, doch ist die Absicht, in der sie seinerzeit aufgestellt wurden, nämlich ein Eisenbahnbattaillon von 6 bis 8 Kompagnien zu gründen, bis jetzt noch nicht durchgeführt worden. Sie werden im praktischen Eisenbahndienst auf einigen Nebenbahnen mit schwachem Verkehr beschäftigt, dieser Dienst genügt aber kaum zu einer ausreichenden Ausbildung im praktischen Eisenbahndienst. Ihre Offiziere sehen ihre dienstliche Tätigkeit als eine gute Vorbereitung für den Übergang in den Dienst der indischen Eisenbahngesellschaften an, und so kommt es denn, daß die Truppe unter dem beständigen Wechsel ihrer Führer sehr zu leiden hat. Von großem Wert für die Ausbildung der Truppe war es, daß ihr der Bau der Eisenbahn übertragen wurde, die aus Anlaß des Krönungsdurbars nach Delhi angelegt wurde. Neuerdings hat eine der indischen Eisenbahnkompagnien auf der nach Quetta führenden Eisenbahn zwischen Sibi und Mushkaf umfangreiche Erneuerungsarbeiten am Oberbau ausgeführt, die manches Interessante bieten. Die Strecke besteht aus 37,5 kg/m schweren Schienen, die in 9 kg schweren Stühlen auf Holzschwellen gelagert sind. Die Schwellen hatten durch Insektenfraß sehr gelitten und mußten daher ausgewechselt werden. Außerdem war wegen der schweren Lokomotiven, die wegen der steilen Neigungen auf der Strecke verkehren, eine Verstärkung des Oberbaues erforderlich. Statt der alten Stühle sollten solche von 18 kg Gewicht eingebaut werden und die Zahl der Schwellen sollte auf 12 für die Schienenlänge von 9,15 m erhöht werden. Die Ausführung der Arbeiten wurde erst Ende Februar d. J. genehmigt, und da sie noch vor Schluß des Rechnungsjahres, Ende März, beendet werden sollten, rückte Anfang März eine Eisenbahnkompagnie in Stärke von 110 Mann zu diesen Arbeiten aus. Außerdem wurden noch 50 bis 60 Kulis dabei beschäftigt. Die Arbeiten wurden dadurch sehr erleichtert, daß der Verkehr der Züge am Tage eingestellt und fast nur auf die Nacht beschränkt wurde. Die Fahrgeschwindigkeit der Züge auf der Umbaustrecke wurde während der Dauer der Arbeiten auf 24 km/Std. vermindert, so daß die Züge auch verkehren konnten, wenn die Gleise bereits gelockert oder noch nicht vollständig fertiggestellt waren. Am ersten Tage wurde nur eine kurze Strecke von etwa 400 m Länge in Angriff genommen, um die Leute in der ungewohnten Arbeit zu üben. Später wurden an einem Tage 550 m, in den letzten Tagen sogar 800 m Gleis umgebaut, und dabei waren die Arbeiten um 3 Uhr nachmittags beendet, während sie im Anfang bis 5 Uhr fortgesetzt werden mußten. Um 2 Uhr 30 Minuten hätte meist, wenn es nötig gewesen wäre, ein Zug vorsichtig die Umbaustelle befahren können. Die ganze 7,8 km lange Strecke wurde in 20 Tagen fertiggestellt, von denen nur an 12 Tagen in vollem Umfang gearbeitet wurde, während an den übrigen Tagen Vorbereitungs- und Aufräumungsarbeiten ausgeführt wurden.

— **Einen Hofzug für den Khediven von Ägypten,** bestehend aus zwei mit benzolelektrischer Ausrüstung versehenen Triebwagen, einem Salonwagen und einem Begleitwagen für Gefolge und Dienerschaft, hat kürzlich die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft zu Berlin geliefert. Gegenüber bisherigen Ausführungen zeigt der Antrieb des Zuges, wie wir einer beschreibenden Darstellung in der „A. E. G.-Zeitung" entnehmen, die Neuerung, daß jeder der beiden Wagen eine vollständige Ausrüstung mit Verbrennungsmotor, Dynamo und elektrischen Motoren enthält, und daß beliebig von dem einen oder dem anderen der beiden Führerstände an den Enden des Zuges die gesamte Steuerung betätigt wird. Der wagenbauliche Teil des Zuges ist von der Metropolitan Carriage Wagon & Finance Co. Ltd., Birmingham, hergestellt worden. Der Wagenkasten jedes Wagens ruht auf 2 zweiachsigen Drehgestellen. In die an den Zugenden laufenden Drehgestelle sind die benzolelektrischen Maschinensätze, in die beiden mittleren die vier elektrischen Motoren eingebaut. Die Verbrennungsmotoren sind auf einem besonders auf den Achsen abgefederten Innenrahmen befestigt, so daß, mit der üblichen doppelten Abfederung des Wagenkastens gegen die Achsen, zwischen Wagenkasten und Motor eine dreifache Federung liegt, wodurch die Übertragung der Erschütterungen vom Motor auf

den Wagenkasten vermieden ist. Der Salonwagen enthält einen großen Gesellschaftsraum, einen Privatsalon und die erforderlichen Nebenräume, der Begleitwagen einzelne Personenabteile und einen Gepäckraum, beide Wagen sind durch eine Übergangseinrichtung mit Faltenbalg verbunden. Der Zug, der mit einer Geschwindigkeit von 65 km/Std. in der Ebene fahren soll, ist mit automatischer Westinghouse-Luftdruckbremse sowie mit Luftdruck-Sandstreuvorrichtung versehen.

Die beiden zu einem Zug vereinigten Triebwagen stellen, wie zum Schluß in unserer Quelle bemerkt wird, einen weiteren Fortschritt in der Bauweise der durch Verbrennungsmotor mit elektrischer Übertragung angetriebenen Fahrzeuge und in der zweckmäßigen Verwendung solcher Triebwagen im Vollbahnbetriebe dar.

— **Französische Eisenbahnpläne in Marokko.** Nachdem der französische Machtbereich in Marokko durch die Staatsverträge mit dem deutschen Reich und mit Spanien neu begrenzt worden ist, erwächst der Regierung die Aufgabe, das Protektorat auf eine neue finanzielle Grundlage zu stellen. Sie hat zu diesem Zwecke von dem Parlament die Bewilligung einer Anleihe von 230 Millionen Franken gefordert, die dazu dienen sollen, einerseits die Schulden der früheren Regierung des Landes zu regeln und andererseits die Mittel zu der notwendigen Verwaltungsorganisation des Protektorats und zu seiner wirtschaftlichen Erschließung zu gewähren.

In der Regierungsvorlage war kein Posten für den Bau von Eisenbahnen enthalten. Die Kommission des Abgeordnetenhauses für auswärtige Angelegenheiten, der die Vorberatung des Gesetzentwurfs oblag, hat indessen vorgeschlagen, von dem Betrag der Anleihe, die im übrigen auf rd. 148½ Millionen herabgesetzt wurde, die Summe von 500 000 Fr. zu Vorarbeiten für den Bau mehrerer Eisenbahnlinien zu verwenden. Der Kommissionsbericht beschäftigt sich — wie das „Journal des Transports“ mitteilt — eingehend mit den einschlägigen Fragen und stellt ein ausführliches Programm auf, das der Regierung als Richtschnur für die Gestaltung des neuen Eisenbahnnetzes dienen soll.

Außer Betracht bleibt einstweilen die in dem französisch-spanischen Vertrage vorgesehene gemeinsame Hauptstrecke Tanger-Fez, deren Bau und Betrieb für ihre ganze Länge von den beiden Regierungen einer einzigen Gesellschaft übertragen werden soll. Der französische, südliche, Teil soll über Meknesa (Meknès) — westlich von Fez — gehen und eine Länge von 215 km erreichen. Die erforderlichen Geldmittel sollen erst nach Abschluß der Verhandlungen mit Madrid in einer besonderen Vorlage vom Parlamente gefordert werden.

Abgesehen von dieser Linie hält es die Kommission für notwendig, bald ein Eisenbahnnetz zu schaffen, das den wichtigsten Hafen der französischen Zone, Casablanca, einerseits mit der Hauptstadt des nördlichen Teils des Protektorats, Fez, und andererseits mit dem südlichen Hauptort, Marrakesch (Marokko), verbinden soll, und ferner eine Eisenbahnverbindung zwischen Fez und dem westlichsten Punkte des algerischen Netzes, Udjda (Oudjda), herzustellen.

1. Casablanca-Rabat-Fez. Diese Bahn soll in drei Abschnitte zerfallen. Der erste führt von Casablanca nordöstlich am Ozean entlang über Rabat nach Mehedia (Mehdia), einem an der Mündung des Sebu gelegenen Seehafen (etwa 120 km). Der zweite Abschnitt geht von Mehedia in südöstlicher Richtung nach Meknesa (90 km) und der dritte von Meknesa östlich nach Fez (140 km), unter Benutzung des letzten Teils der oben genannten Bahn Tanger-Fez. Dieses Projekt hat den Vorteil, daß sich für diesen dritten Abschnitt der Bau eines selbständigen Bahnkörpers erübrigen würde. Der Weg Casablanca-Mehedia-Meknesa folgt ferner einer alten Verkehrsstraße und bietet eine größere Sicherheit als eine direkte Trasse, die durch weniger erschlossene Gebiete führen müßte. Auch wird ein weiterer Vorteil darin erblickt, daß die Baumaterialien für die Strecke Meknesa-Fez in diesem Fall auf der neuen Bahn direkt von dem Hafen Mehedia aus nach Meknesa befördert werden könnten. Auf der anderen Seite würde diese Linie eine Länge von 120 + 90 + 140 = 350 km erhalten, was gegenüber einer Bahn Fez-Rabat-Meknesa (direkt) den nicht zu unterschätzenden Umweg von 80 km bedeutet, der in höheren Betriebskosten seinen Ausdruck finden müßte. Die Kommission ist daher im Zweifel, ob nicht früher oder später eine direktere Verbindung doch notwendig werden würde, und stellt der Regierung anheim, zu prüfen, ob sie sich nicht jetzt schon für den Bau der kürzeren Linie entscheiden will.

2. Casablanca-Marrakesch. Für diese Bahn werden 3 Lösungen zur Wahl gestellt. Erstens eine direkte Verbindung durch das Schauja-Gebiet (230 km). Zweitens eine um 75 km längere Linie, die zunächst südlich an der Seeküste entlang zum Hafen Mazagan und von dort in östlicher Richtung nach Marrakesch führen würde. Sie böte den Vorteil, ein reiches Gebiet zu bedienen, während man für das Schauja-Gebiet durch Ausbau der Trambahn Casablanca-Zettat (Setat) sorgen könnte. Endlich käme als dritte Möglichkeit in Frage, die direkte Linie etwas näher an die Küste heranzurücken und von einem Zwischenpunkt aus eine Stichbahn nach Mazagan zu bauen.

3. Fez-Udjda. Diese Linie läßt sich nur annähernd auf 300 km schätzen, da sie in ihrem westlichen Teile durch noch wenig bekannte Gebiete führen würde. Es wird die Notwendigkeit betont, ohne Verzug mit dem Bau des östlichen Teils von Udjda aus zu beginnen, da diese Gegend bereits seit längerer Zeit durch die französischen Truppen besetzt sei und der Kultur möglichst bald erschlossen werden müßte.

Die von der Kommission empfohlenen Linien würden hiernach eine Gesamtlänge von etwa 740 km erreichen. Für die Vorarbeiten werden rd. 65 Fr. für ein Kilometer in Ansatz gebracht, so daß annähernd die in den Gesetzentwurf eingestellten 500 000 Fr. erforderlich werden.

Weiter ist die Frage der Spurweite von der Kommission erörtert worden. Zugunsten der Schmalspur von 1 m spricht die größere Billigkeit des Baues. Es wird für den Unterbau mit einer Ersparnis von 10 % einer kilometrischen Bausumme von durchschnittlich 200 000 Fr. gerechnet, die sich insgesamt auf 14,8 Millionen Franken belaufen würde. Beim Oberbau wird die Ersparnis auf rd. 7000 Fr. für das Kilometer (zusammen 5,18 Millionen Franken) veranschlagt, so daß die Schmalspur eine Gesamtersparnis von etwa 20 Millionen Franken gestatten würde.

Die Vollspur würde dagegen eine größere Fahrgeschwindigkeit ermöglichen, was nicht allein im Interesse des gewöhnlichen Verkehrs, sondern auch vom militärischen Standpunkt aus von großer Bedeutung wäre. Da die algerische Anschlußbahn vollspurig ist, würde nur die Vollspur einen durchgehenden Verkehr ohne Umladung gestatten. Angesichts dieser großen wirtschaftlichen und militärischen Vorteile der Vollspur empfiehlt die Kommission der Regierung, die finanziellen Bedenken zurückzustellen und von vornherein den vollspurigen Ausbau in Aussicht zu nehmen.

Endlich beschäftigt sich der Kommissionsbericht mit der künftigen Betriebsführung auf den marokkanischen Eisenbahnen. Es wird darauf hingewiesen, daß der deutsch-französische Vertrag der französischen Regierung die Pflicht auferlege, für den Bau dieser Bahnen den freien Wettbewerb zuzulassen. „Wenn nun die marokkanische Regierung“, so führt der Bericht aus, „einerseits den größten Teil des Baukapitals hergeben und andererseits für die Bauarbeiten den freien Wettbewerb zulassen muß, ist wirklich nicht einzusehen, welcher Vorteil darin liegen würde, einem Konzessionar die Ausführung des Baues zu übertragen. Jedenfalls wäre es zweckmäßig, nicht von vornherein den Gedanken an eine Ausführung des Baues durch die staatlichen Ingenieure — unter Vergebung der Arbeiten im Submissionswege — und an einen Staatsbetrieb von sich zu weisen.“ Das „Journal des Transports“ kann nicht umhin, auch in diesem Zusammenhange seiner Abneigung gegen das Staatsbahnsystem durch die Bemerkung Ausdruck zu geben, daß die Kommission für auswärtige Angelegenheiten anscheinend „durch die beklagenswerten Erfahrungen des Mutterlandes noch nicht vollständig von der gefährlichen Krankheit des Staatsbetriebes geheilt sei.“

— **Rückgang der Betriebsergebnisse amerikanischer Eisenbahnen.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Newyork, 21. Oktober, geschrieben: Gemäß dem Bescheid des Bundesverkehrsamts, durch den das Gesuch der Bahnen auf eine einheitliche Erhöhung der Frachtsätze um 5 % abgewiesen, aber eine Verhandlung über das Gesuch als zulässig erklärt wurde, haben die Bahnen jetzt der Behörde neue Frachttarife vorgelegt, in denen die Erhöhung um durchschnittlich 5 % vorgesehen ist, unter gleichzeitiger Ankündigung, daß, falls die Regierung nicht anders verfüge, die höhern Frachtsätze zum 15. November in Kraft treten würden. Die Behörde hat das Inkrafttreten der höheren Sätze vorläufig auf den 15. April aufgeschoben und für die erste Dezemberwoche die öffentlichen Verhandlungen über die neuen Frachttarife anberaumt. Die Behörde, die eigentlich als Richterkollegium gedacht ist, betrachtet sich selbst jedoch als Sachwalter der Gegner der Frachterhöhung und hat zu dem Zweck sich der Dienste des als Eiferers bekannten Bostoner Anwalts Louis D. Brandeis gegen Gewährung eines Honorars von 1000 Dollar wöchentlich versichert. Bei den Verhandlungen werden die Bahnen umfangreiches Beweismaterial zur Begründung ihrer Forderung beibringen, und Anwalt Brandeis wird dem Gesuch entgegentreten durch die Heranziehung der von ihm häufig vertretenen Ansicht, daß die Bahnen „überkapitalisiert“ seien, daß ein großer Teil ihres Kapitals keine eingezahlten Gelder darstelle, und daß außerdem der Betrieb wenig zweckmäßig, sondern verschwenderisch sei, denn von Brandeis rührt der berühmte Ausspruch her, daß sämtliche Bahnen in Amerika an ihren Betriebsausgaben täglich eine Million Dollar sparen könnten. Dabei sind die Betriebsausgaben noch immer im Steigen begriffen, hauptsächlich infolge der Lohnerhöhungen, die von den Eisenbahnerverbänden,

zumeist mit Hilfe der Regierung, durchgesetzt werden, da die Vertreter der Regierung in den zwingend gewordenen Schiedsgerichten ausgesprochen arbeiterfreundlich zu sein pflegen. Inzwischen hat die Zunahme der Roheinnahmen der Bahnen aufgehört, und es sind seit Juli die Reineinnahmen im Vergleich mit August v. J. zurückgegangen, mit der Aussicht, daß der Unterschied gegenüber den Ertragsergebnissen des Vorjahres in nächster Zeit sich noch erweitern wird. Für August hat das Bundesverkehrsamt die für diesen Monat vorliegenden Betriebsausweise zusammengestellt. Daraus geht hervor, daß die Roheinnahmen dieser Bahnen 273 602 765 Dollar betrugen gegenüber 269 636 988 Dollar im Vorjahr. Die Betriebsausgaben waren von 172 735 485 Dollar im Vorjahr aber auf 186 533 550 Dollar gestiegen, die Steuern von 9 932 985 Dollar auf 11 002 857 Dollar, so daß als Reineinnahmen nur 76 335 024 Dollar übrig blieben gegenüber 87 597 104 Dollar im August v. J. Ähnlich lautet der Befund einer Analyse, welche die Railway Age Gazette mit den Augustausweisen von 50 der bedeutendsten Bahnen mit einer Betriebslänge von 160 000 Meilen angestellt hat. Danach haben die Roheinnahmen dieser Bahnen im August im Vergleich mit dem Vorjahr um 1,10 % zu-, die Reineinnahmen aber um 11,16 % abgenommen. Die Juliausweise derselben Bahnen ergaben eine Zunahme von 5,22 % an den Roheinnahmen, aber einen Rückgang von 5,01 % an den Reineinnahmen.

— **Sprengung eines Militärzuges in Mexiko.** Wie ein Telegramm aus Mexiko meldet, haben die Aufständischen einen Militärzug in der Nähe von San Salvador in der Provinz Zacatecas mit Dynamit in die Luft gesprengt. 115 Soldaten sind getötet, zahlreiche verwundet worden.

— **Eisenbahnbauten in Süd- und Mittelamerika.** Wie das „Bulletin of the Pan American Union“ mitteilt, befanden sich in Chile am 31. Dezember 1912: 2573 km Staatsbahnstrecken im Bau, deren Kosten auf 342 Millionen Pesos veranschlagt waren. Im Jahre 1912 wurden in Chile mehr als 97 Millionen Pesos für Bahnbauten ausgegeben und 721 km neu eröffnet. Die Antofagasta & Bolivia-Eisenbahn plant den Bau einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen den Häfen Antofagasta und Mejillones. Die neue Linie wird längs der Küste verlaufen, und die Entfernung zwischen beiden Orten um rund 70 km, die Fahrzeit von 6 auf 2 Stunden verkürzen. — In Mittelamerika sind beim Bau der amerikanischen Eisenbahn stetige Fortschritte zu verzeichnen. Demnächst soll mit der Vermessung der auf das Gebiet von Honduras entfallenden Teilstrecke begonnen werden. Die Konzession für diese Linie ist seinerzeit vom Nationalkongreß der Republik einem Unternehmer gewährt worden, der seine Rechte auf die International Railways of Central America zu übertragen gedenkt. Die Mittel für den Bahnbau sollen von amerikanischen, englischen, französischen und belgischen Kapitalisten zur Verfügung gestellt werden. Die Arbeiten sollen im Departement San Miguel der Republik Salvador begonnen werden. Man hofft, bis zum Jahre 1915 oder 1916 eine direkte Bahnverbindung zwischen Honduras oder Nikaragua und den Vereinigten Staaten hergestellt zu haben.

Bücherschau.

— **Die Technik im 20. Jahrhundert.** Unter Mitwirkung hervorragender Vertreter der technischen Wissenschaften herausgegeben von Dr. A. Miethe, Professor an der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin. In vier Bänden zu je 15 *M.* Verlag von George Westermann in Braunschweig und Berlin.

Im ersten Bande des für einen großen allgemeinen Leserkreis geschriebenen Sammelwerkes ist die Gewinnung der technischen Rohmaterialien, im zweiten die Verarbeitung der Rohstoffe zu technischen Halb- und Fertigprodukten, im dritten die Gewinnung des technischen Kraftbedarfs auf dem Gebiete der mechanischen, elektrischen und der Licht-Energie behandelt.

Der vierte und letzte Band, der jetzt vorliegt, wendet sich insbesondere an das Interesse des verkehrstechnischen Lesers; denn er berichtet über die Verwendung der technischen Errungenschaften im Interesse des Verkehrs und ihre vielseitigen Beziehungen zur Fabrikation der Massenartikel des täglichen Gebrauchs.

Im ersten Abschnitt, betitelt: Das Verkehrswesen, stehen an erster Stelle die von Direktor A. Doeppner verfaßten Abhandlungen über Dampf- und Elektrobahnen. Der Eigenart des Werkes entsprechend, konnte aus dem weit ausgedehnten Gebiete des Eisenbahnwesens nur das Wissenswerteste, und dies auch nur in gedrängter Form, mitgeteilt werden. Der Verfasser weist darauf hin, daß im Bau der Dampflokomotiven im Verlaufe des seit Jahren bestehenden scharfen Wettbewerbes mit der elektrischen Lokomotive Verbesserungen erzielt worden sind, die vor allem eine gesteigerte Wirtschaftlichkeit der Dampflokomotive herbeigeführt haben. Die elektrische Vollbahnlokomotive werde sich allerdings schon in kurzer Zeit gewisse Gebiete erobern und die Dampflokomotive überall da verdrängen, wo ihre Vorteile die Nachteile überwiegen, doch wird, wie dem Verfasser beizupflichten ist, der wirtschaftlich arbeitenden Dampflokomotive einstweilen immer noch ein großes Verwendungsgebiet verbleiben, auf dem sie der elektrischen Lokomotive überlegen ist*). Was die Leistungsfähigkeit der Lokomotiven betreffe, so stelle bei Schnellzuglokomotiven in der Regel die verlangte Leistung, bei Güterzuglokomotiven dagegen die verlangte Zugkraft die höhere Anforderung. Inbetreff der Lokomotivüberhitzer sei die Zeit der Versuche endgültig vorüber; die Heißdampflokomotive ist nach Ansicht des Verfassers für Vollbahnbetrieb überhaupt das leistungsfähigste und wirtschaftlichste Fahrzeug, das sich auf Schienen fortbewegt. Dieser Satz ist freilich nicht ganz in Einklang mit den einleitenden Worten des Verfassers, in denen der elektrischen Lokomotive ein wenn auch enger umgrenztes Verwendungsgebiet zugesprochen ist, das ja nicht mehr nur im Kleinbahnbetrieb zu suchen ist. Im Fernverkehr aber werden in absehbarer Zeit die Versuche mit elektrischen Lokomotiven auf den preußischen Staatsbahnstrecken Magdeburg-Dessau-Bitterfeld-Leipzig-Halle und Lauban-Königszelt mit Abzweigungen Aufschluß über ihre Leistungen und ihre Wirtschaftlichkeit erbringen.

Als Beispiele der modernsten Schnellzugdampflokomotiven sind aufgeführt: 1. Die 2 B-Heißdampf-Schnellzuglokomotive, Gattung S. 6 der preußischen Staatsbahnen, mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km in der Stunde, bei einem Dienstgewicht von 59 200 kg. 2. Die 2 C-Vierzylinder-Zwillings-Heißdampf-Schnellzuglokomotive, Gattung S. 10 der preußischen Staatsbahn, mit einer größten Geschwindigkeit von 110—120 km in der Stunde und einem Dienstgewicht von 77 720 bis 79 600 kg. Nach Vorführung der leistungsfähigsten Personenzug-, Güterzug-, Nebenbahn-, Straßenbahn- und Zahnradlokomotiven ist weiterhin berichtet über die den Verschubzwecken dienenden Lokomotiven und schließlich hingewiesen auf besondere Arten, wie die Kran-Lokomotive und die feuerlose Lokomotive.

Den zweiten Aufsatz: „Die Elektrobahnen“, hat Doeppner im Vergleich zum ersten recht kurz behandelt. Nachdem, wie bei derartigen Abhandlungen üblich geworden, des Vorläufers aller elektrischen Bahnen, nämlich der von Werner v. Siemens auf der Berliner Gewerbeausstellung im Jahre 1879 im Betriebe vorgeführten kleinen Vergnügungsbahn, gedacht ist, konnte als gutes Beispiel einer vollspurigen Gleichstrombahn die 9 km lange, mit 650 Volt Spannung betriebene staatliche Vorortbahn Berlin-Groß-Lichterfelde behandelt werden. Für eine höhere Gleichstromspannung, nämlich 1000 Volt in der Fahrleitung, seien die Cöln-Bonner Kreisbahnen eingerichtet. Vereinzelt geblieben sei die auf der Moselhüttenbahn Maizières-St. Marie eingeführte Gleichstrom-Betriebsspannung von 2000 Volt. Nur auf Stadt- und Vorortschnellbahnen mit dichtem Verkehr, kurzen Gleislängen — etwa bis zu 20 km —, die großer Energiemengen bedürfen, erklärt der Verfasser den Gleichstrombetrieb auch in Zukunft für vorteilhaft. Er steht hiermit im Gegensatz zu den Ausführungen auf S. 593 u. 594 d. lfd. Jahrg. d. Ztg., in denen die großen Vorzüge des Gleichstrom-Wendepolmotors hervorgehoben sind. Wir wissen ferner, daß dem hochgespannten Gleichstrom, hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit für die Einführung der elektrischen Zugförderung auf dem zu erbauenden Melbourner Eisenbahnnetz und den anschließenden Fernbahnen von insgesamt 240 km Länge, der Vorzug vor anderen Stromsystemen gegeben wurde.

Die Einführung der Akkumulatoren-Triebwagen, von denen auf den preußischen Staatsbahnen Anfang 1912 etwa 4600 km Gleis befahren wurden, hat nach des Verfassers Mitteilung zufriedenstellende Ergebnisse geliefert, in technischer Hinsicht in höherem Maße als in wirtschaftlicher Beziehung. Es sei heute noch nicht zu entscheiden, ob etwa die benzolelektrischen Triebwagen den kostspieligen Akkumulatorwagenbetrieb zu verdrängen vermöchten.

Dem Drehstrommotor scheine auch in Zukunft im Eisenbahnbetriebe keine Rolle beschieden zu sein, dem Einphasen-Wechselstrommotor sei der Vorzug zu geben. So sei bereits bei der elektrischen Stadt- und Vorortbahn Hamburg-Blankenese-Ohlsdorf Wechselstrom mit einer Betriebsspannung von 6000 Volt bei 25 Perioden gewählt worden (zu vergl. Nr. 6 und 7. d. Jahrg. 1909 d. Ztg.). Auf der elektrischen Bahn von Rotterdam nach dem Haag und Scheveningen ist bereits die Fahrdrahtspannung auf 10 000 Volt erhöht worden. Während bei diesen Bahnen aus-

*) Zur Erhöhung der Gemeinverständlichkeit sind in dem Aufsatz die Bezeichnungsweisen der Lokomotiven, wie sie seit Anfang 1910 für alle dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Bahnbetriebe amtlich eingeführt sind und auch die englischen und amerikanischen Bezeichnungen angegeben.

schließlich Triebwagen verwendet wurden, schritt man weiter, um die elektrische Zugförderung auch dem Fernbahnbetrieb anzupassen, zum Bau elektrischer Lokomotiven, deren bisher gebräuchliche Gestaltung aus den Abbildungen auf S. 285—287 d. Jahrg. 1911 und S. 971—973 und S. 986 d. Jahrg. 1912 d. Ztg. hervorgeht. Weiteres Material bringt ein in Nr. 78 u. 79 d. lfd. Jahrgangs d. Ztg. von Regierungs- und Baurat Epstein verfaßter Aufsatz. Dem Vollbahnbetriebe mit Einphasen-Wechselstrom auf der Strecke Dessau-Bitterfeld wird ein verhältnismäßig breiter Raum gewidmet. Die Leser sind hierüber aus Nr. 59, 60 und 61 d. Jahrg. 1912 unterrichtet. Der Verfasser legt Gewicht auf die Feststellung, daß sich die elektrischen Lokomotiven zurzeit noch im vollen Entwicklungsgange befinden. Man könne trotz aller bereits erreichten Leistungen durchaus noch nicht davon sprechen, daß die Zeit der Versuche abgeschlossen sei und allgemein maßgebende Gesichtspunkte für die einzelnen Bauarten bereits feststehen. Das Versuchsfeld bilden die Bahnen aller führenden Länder. Alle Betriebssysteme erscheinen auf dem Plan, alle Antriebsarten werden ausprobiert und neue Erfahrungen täglich gewonnen.

Der bevorstehenden Elektrisierung der Berliner Stadt- und Vorortbahnen will der Verfasser nicht ohne weiteres beistimmen. „Die Ansichten über die Wirtschaftlichkeit, die Zweckmäßigkeit, ja selbst über die Möglichkeit der praktischen Ausführung dieses umfangreichen Projekts seien noch sehr geteilt“, meint er. Die schier endlose Flut der Auseinandersetzungen über dieses Thema, die großen, bahnbrechenden Ausführungen des Auslandes haben den Verfasser noch nicht zu bekehren vermocht. Er stellt sich mit seiner über das Ziel hinausschießenden Kritik einer von der Regierung nach reiflicher Überlegung vorgeschlagenen Maßnahme anscheinend auf die Seite der gegen die Pläne nicht durchgedrungenen Dampftechniker. Und doch ist ohne weiteres erklärlich, daß die auf der Hamburger Stadt- und Vorortbahn, auf der London-Brightonbahn mit so glänzendem Erfolge eingeführte Betriebsweise auch auf die Berliner Stadt- und Vorortbahnen zu übertragen ist. Ob es freilich zu einem Betriebe mit Triebgestellen kommen wird, ist kaum sicher zu beurteilen, wie auch neuerdings die Auslandfachleute dies bezweifeln. Der Wechselstrom-Triebwagen dürfte sich schließlich doch in den Vordergrund stellen, und daß auf diesem Gebiete die besten Erfahrungen vorliegen, wird ja auch vom Verfasser kaum bestritten. Auch muß er bekennen: daß die Einführung der elektrischen Zugförderung oder die Elektrisierung der Vollbahnen (der Verfasser kann sich immer noch nicht der geschmacklosen „Elektrifizierung“ entschlagen) nicht mehr aufzuhalten sei, zeige ein Blick auf die geplanten, in Vorbereitung befindlichen oder in Ausführung begriffenen Projekte in aller Herren Länder.

Daß aber in diesem Wettbewerb die Dampfmänner zu höchster Schaffenskraft angespornt wurden und Erzeugnisse von gesteigerter Leistungsfähigkeit hervorbrachten, kann für die Allgemeinheit nur von unschätzbarem Werte sein. Sie hat ja auch aus dem friedlichen Wettstreit im Beleuchtungswesen den größten Nutzen gezogen.

Der weitere Inhalt des 432 Seiten umfassenden vierten Bandes berührt das Gebiet des Eisenbahnwesens nicht weiter. Die Berichterstattung kann sich hier auf die Namhaftmachung der Gegenstände und der Bearbeiter beschränken. In dem Abschnitte „Die Schiffe und ihre Maschinenanlagen“ berichtet Professor W. Laas über die Schiffe, Professor P. Krainer über die Schiffsmaschinen. In einem weiteren Abschnitt behandelt Geh. Reg.-Rat Professor Dr. A. Riedler „Die Kraftwagen“. Im Abschnitt „Lastkraftwagen“ fällt der Verfasser über Neben- und Kleinbahnen ein reichlich absprechendes Urteil: „Die den Verkehr künstlich zusammendrängenden Schienenbahnen sind vielfach Monopol geworden, und weil sie sich schlecht oder gar nicht an die örtlichen Verhältnisse anpassen, ist in der weiteren Folge ein ebenso unnatürliches Netz von Kleinbahnen als Zubringer an sie angeschlossen worden, das gleichfalls in Anlage und Betrieb teuer ist, ohne genügende Anpassungsmöglichkeit zu bieten. Wenn die Straßen, die seit mehr als einem Jahrhundert nur Ausdehnung, aber keine wesentliche Verbesserung erfahren haben, für Massenverkehr verbessert werden, und wenn der Verkehr richtig organisiert wird, dann kann der Kraftwagen auch für einen großen Teil des Gütertransportes weitere Bedeutung erlangen. Inzwischen wird das endlose Netz von Kleinbahnen mit großen Kosten weiter ausgebaut, während bei richtiger und rechtzeitiger Würdigung der Sachlage das aufzuwendende große Nationalvermögen an vielen Stellen zweckmäßiger und mit größeren Nutzen für das Land angelegt werden könnte, als im Bau von Nebenbahnen.“ In diesem Zusammenhange erscheint dem Verfasser das bahnbrechende Vorgehen der Königlich Bayerischen Verwaltung besonders beachtenswert, die sich durch Verwendung der Kraftomnibusse vom üblichen Ausbau der Kleinbahnen abgewendet habe.

In dieser Allgemeinheit dürfen die Darlegungen schwerlich hingenommen werden. Kein Einsichtiger wird die außerordentliche Bedeutung des Kraftfahrzeuges auch für das Außenverkehrsleben unterschätzen. In bezug auf Leistungsfähigkeit, Wirtschaftlichkeit, Pünktlichkeit und, soweit der Güterverkehr in Frage kommt, Schnelligkeit, kann der Kraftwagen mit einer Nebenbahn nicht konkurrieren, trotz der hohen Entwicklung, die der Benzin- oder Benzolkraftwagen erfahren hat. Als Zubringer für den „großen Bruder“ dagegen soll er sehr willkommen sein. Entwickelt sich auf der Kraftwagenlinie ein stärkerer Verkehr, so wird man allmählich zum Bau der Eisenbahn übergehen müssen.

Mit unvollständigen Urteilen kann der Fortschritt im Verkehrsleben nicht gefördert werden. Dampfbahnen, elektrische Bahnen, Kraftwagen, sie alle können in großer Verbreitung nebeneinander bestehen und unübertreffliche Dienste leisten: in vielen Fällen werden sich die einzelnen Betriebsarten unterstützen und ergänzen.

In den weiteren Abschnitten schreiben Major z. D. Professor Dr. A. von Parseval über Luftfahrt, Telegrapheninspektor R. Kuhlmann über Post, Telegraphie und Fernsprechwesen und Geh. Reg-Rat Professor Dr. A. Miethe über Graphik. Zwei andere Kapitel über die technischen Maßnahmen der Großfabrikation und über den Großbetrieb und seine Organisation sind vom Direktor L. Huhn bearbeitet, während der Aufsatz: Die wirtschaftliche Ausgestaltung der Großfabrikation Professor Dr. C. Mollwo zum Verfasser hat.

Den Text des vierten Bandes begleiten 556 zum Teil zum erstenmal veröffentlichte Abbildungen und eine Anzahl ausgezeichneter von Künstlerhand ausgeführter mehrfarbiger Einschaltbilder, in denen dargestellt sind: 1. Die Überführung der Hochbahn zu Berlin über die elektrische Vorortbahn und Fernbahn. 2. Ein Doppelschraubendampfer im Bau. 3. Ein Schiff in den Spanten. 4. Der Automobilprüfstand im Kraftwagenlaboratorium der Königlichen Technischen Hochschule zu Berlin. 5. Die Luftschiffhalle des Berliner Vereins für Luftschifffahrt. 6. Das Haupttelegraphenamt zu Berlin. 7. Ein modernes amerikanisches Turmteleskop auf dem Mount Wilson.

Das gesamte, wie eingangs erwähnt, aus 4 Bänden bestehende Werk umfaßt 1669 Seiten Text mit 1580 Abbildungen und 26 mehrfarbigen Einschaltbildern. Der Druck und die Ausstattung sind vorzüglich. Wer ein in großen Zügen gezeichnetes Bild des derzeitigen Standes der modernen Technik erhalten will, ohne sich durch die mitunter in den Vordergrund gerückte persönliche Meinung einzelner Bearbeiter beeinflussen zu lassen, dem sei das Studium des für die weitesten Kreise der Gebildeten geschriebenen Werkes empfohlen. M.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Bahnsdorf für den Güter- und Tierverkehr.

Am 15. November d. Js. wird der zwischen den Stationen Senftenberg (Laus.) und Petershain rechts der Bahnstrecke Großenhain-Cottbus gelegene Haltepunkt Bahnsdorf, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, is bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), 30. Oktober 1913. (2854)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 1. Dezember d. Js. tritt ein neuer Frachtsatz des Ausnahmetarifs 39 (Holzkohle usw.) von Brilon Wald nach Vordenberg in Höhe von 230 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 1. November 1913. (2855)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Änderung von Stationsnamen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 treten im Direktionsbezirk Breslau folgende Namensänderungen ein:

Bahnstrecke	Rangklasse	Früherer Name der Station	Künftiger Name der Station
Siegersdorf - Löwenberg (Schlesien)	Bahnhof 4. Kl.	Ober Siegersdorf	Siegersdorf Ort
Glatz-Seitenberg	„ 3. „	Seitenberg (Biele)	Seitenberg (Grafschaft Glatz)
Nieder Salzbrunn - Halbstadt	„ 3. „	Conradsthal	Konradsthal

Breslau, den 29. Oktober 1913. (2846)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr (Fortsetzung).

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 erhalten die Warenverzeichnisse verschiedener Ausnahmetarife eine neue Fassung. Dadurch treten bei Schlackensendungen, die zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) und bei Erz- usw. Sendungen, die zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 7 abzufertigen sind, Erhöhungen ein, die jedoch erst am 15. Januar 1914 in Kraft treten. Ferner wird der Ausnahmetarif 6g für Braunkohlen durch Aufnahme der Station Bettenhausen erweitert.
Mit sofortiger Gültigkeit werden verschiedene Druckfehlerberichtigungen durchgeführt. (2856)
Näheres bei den beteiligten Güter-Abfertigungen und im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.
Frankfurt (Main), 28. Oktober 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. November 1913 ab treten in den Heften A, B I, B II und C 1 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs vom 1. November 1913 Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.
Auskunft erteilen auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 29. Oktober 1913. (2847)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifverzeichnis 1340. Mährisch-Schlesisch-Preußischer Kohlenverkehr vom 1. Juni 1906.
Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Station Bismarckhütte wird diese Station in den obenbezeichneten Tarif mit den Frachtsätzen von Schwientochlowitz einbezogen. Der Stationsname Schwientochlowitz ist im Tarife zu streichen.
Kattowitz, 30. Oktober 1913. (2857)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif.
Nr. 29 des Tarifverzeichnisses. Ausnahmetarif 7h für Eisenerz usw.
Der Ausnahmetarif 7h für Eisenerz usw., der bisher nur bei Verwendung der Erze usw. zum Hochofenbetriebe in Oberschlesien galt, findet mit sofortiger Gültigkeit auch Anwendung, wenn die in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs genannten Artikel zur zollinländischen Eisen- und Stahlerzeugung in Siemens-Martin-, Puddel-, Schweiß- und Elektroöfen bestimmt sind.
Nähere Auskunft gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Güterabfertigungen.
Kattowitz, 31. Oktober 1913. (2858)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.
Ab 1. November 1913 werden die Stationen der neueröffneten Lokalbahnstrecke Breitengüßbach - Dietersdorf (Ofr.) in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen.
Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.
München, 30. Oktober 1913. (2859)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bayerisch-Württembergisch-Badischer Tierverkehr.
Ab 21. November 1913 werden die badischen Stationen Beuren-Büsslingen, Binningen, Hilzingen, Riedheim und Storzeln in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
München, 31. Oktober 1913. (2860)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs. usw. Tarif vom 15. Januar 1911.
Am 20. November d. Js. wird die Station Unterlüß (K. D. Hannover) in die Klassentarife der Abteilungen A u. B, sowie in die Ausnahmetarife 11 u. I für Eisen usw. aufgenommen. Näheres enthält der Tarif und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.
Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs II für Güter aller Art als Frachtgut erhält mit Gültigkeit vom 10. Januar 1914 folgenden Zusatz: Die im Abschnitt C der allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Teil I Abteilung B bezeichneten Gegenstände sind von der Abfertigung nach diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen.
Breslau, 1. November 1913. (2862)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft A.
Vom 1. November d. Js. ab wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Bossel-Blankenstein auf die Ausnahmetarife 5i und 5w (Pflastersteine usw.) ausgedehnt.
Elberfeld, 31. Oktober 1913. (2863)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 11. Juli 1911.
Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 kommt für die Beförderung von Gütern des Serientarifs II B zwischen Weibern-Aistersheim & Asch Bay. St. B. der Frachtsatz von 562 Heller für 100 kg zur Einführung.
München, 2. November 1913. (2865)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 21. November 1913 werden die Stationen Beuren-Büßlingen, Binningen, Hilzingen, Riedheim und Storzeln der Badischen Staatseisenbahnen aufgenommen.
Hannover, 1. November 1913. (2864)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1265. Oberschlesisch-österreich. Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif. Teil II, Heft 2, gültig vom 1. September 1913.
Druckfehlerberichtigungen.
In dem obengenannten Tarife sind nachstehende Druckfehler zu berichtigen:
auf Seite 14 von Grube Nr. 42 nach Arnau von 1102 auf **1202**,
auf Seite 15 von Grube Nr. 57 nach Barau von 1712 auf **1692**,
auf Seite 17 von Grube Nr. 22 nach Choltitz von 1354 auf **1355**,
auf Seite 17 von Grube Nr. 22 nach Chrasterhof von 1295 auf **1395**,
auf Seite 21 von Grube Nr. 18 nach Forbes-Schweinitz von 1577 auf **1517**,
auf Seite 21 von Grube Nr. 18 nach Gablonz a. N. Staatsbahnhof von 1380 auf **1318**,
auf Seite 21 von Grube Nr. 19 nach Gratzen von 1369 auf **1469**,
auf Seite 22 von Grube Nr. 41 nach Höditz von 1169 auf **1469**,
auf Seite 23 von Grube Nr. 57 nach Eleonorenhain-Kuschwarda von 2062 auf **2042**,
auf Seite 24 von Grube Nr. 15 nach Holoubkau von 1537 auf **1547**,
auf Seite 24 von Grube Nr. 14 nach Hronow von 996 auf **994**,
auf Seite 27 von Grube Nr. 57 nach Husinetz von 1792 auf **1772**,
auf Seite 27 von Grube Nr. 61 nach Klein Hermanitz-Sedletz von 1445 auf **1455**,
auf Seite 28 von Grube Nr. 10 nach Lomnitz a. d. Popelka von 1246 auf **1426**,
auf Seite 30 von Grube Nr. 51 nach Leitmeritz Nordwestbahnhof von 1499 auf **1494**,
auf Seite 30 von Grube Nr. 49 nach Lieben Staatsbahnhof von 1316 auf **1416**,
auf Seite 32 von Grube Nr. 15 nach Nesuchyn-Horosedl von 1707 auf **1717**,
auf Seite 34 von Grube Nr. 37 nach Neustadt a. d. Mettau von 1192 auf **1092**,
auf Seite 35 von Grube Nr. 57 nach Moldautein von 1802 auf **1782**,
auf Seite 36 von Grube Nr. 11 nach Ottendorf von 783 auf **738**,
auf Seite 36 von Grube Nr. 16 nach Ourinoves von 1429 auf **1425**,
auf Seite 36 von Grube Nr. 14 nach Politz von 966 auf **964**,
auf Seite 36 von Grube Nr. 15 nach Pribram von 1537 auf **1547**,
auf Seite 38 von Grube Nr. 42 nach Pilgram von 1384 auf **1394**,
auf Seite 39 von Grube Nr. 57 nach Prachatitz von 1832 auf **1812**,
auf Seite 40 von Grube Nr. 15 nach Rakonitz von 1537 auf **1547**,
auf Seite 40 von Grube Nr. 15 nach Rokitzan von 1547 auf **1557**,

auf Seite 40 von Grube Nr. 11 nach Rowensko von 1593 auf **1493**,
auf Seite 42 von Grube Nr. 39 nach Rückersdorf von 1444 auf **1144**,
auf Seite 44 von Grube Nr. 15 nach Sobotka von 1587 auf **1597**,
auf Seite 47 von Grube Nr. 57 nach Strunkowitz a. d. Blanitz-Wällischbirken von 1762 auf **1742**,
auf Seite 48 von Grube Nr. 1 nach Walle von 1348 auf **1358**,
auf Seite 49 von Grube Nr. 30 nach Unter Berkowitz von 1742 auf **1472**,
auf Seite 51 von Grube Nr. 59 nach Welim von 1317 auf **1302**,
auf Seite 53 von Grube Nr. 22 nach Wolschan von 1679 auf **1697**
Heller für 1000 kg.

Kattowitz, 31. Oktober 1913. (2866)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft C 1 und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen.

Mit Wirkung vom 2. Januar 1914 werden die für den Verkehr mit Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen zu erhebenden Anstoßbeträge auf folgende Beträge erhöht und zwar:

	für den Wagen
für Stückgut	—*)
für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen	4 ℳ
für Güter der Spezialtarife A 2 und I	3 „
für Güter der Spezialtarife II und III	2 „

*) Für Stückgut wird der Satz der Klasse A 1 berechnet.

Gleichzeitig wird die bei Überführung zwischen den genannten Hafenstationen und den anschließenden Staatsbahnstationen infolge nachträglichen Verlangens eintretende Erhöhung der vorgenannten Sätze um 1 ₰ für 100 kg in „1 ℳ für den Wagen“ geändert.

Frankfurt (M.), 30. Oktbr. 1913. (2845)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 20. November 1913 wird die Station Cöln Bonntor in die Ausnahmetarife 68 (Magnesit usw.), 72 (Ziegel usw.), 105 (Bier), 120 (Möbel usw.) und 128 (Umzugsgut) aufgenommen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, 31. Oktober 1913. (2848)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Deutscher Güterverkehr.

Am 23. Oktober 1913 wurde die seitherige Station Karlsruhe-Mühlburg für den gesamten Güterverkehr geschlossen und gleichzeitig eine gleichnamige Station mit den Entfernungen der bisherigen Station nur für den Eilstückgutverkehr eröffnet.

Im Tarif, Teil II, sind daher folgende Änderungen durchzuführen:

Auf Seite 81 sind bei Karlsruhe-Mühlburg sämtliche Frachtsätze ausnahmlich der Eilstückgutsätze zu streichen.

Ebenso ist auf Seite 91 der Stationsname Karlsruhe-Mühlburg mit allen Angaben zu streichen.

München, 30. Oktober 1913. (2849)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 2, 3, 4 und 5 vom 1. Juli 1911. Einführung der Nachträge IV.

Am 15. November 1913 erscheint zu jedem Hefte ein Nachtrag IV, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der Tarife sowie der Nachträge I—III.

Insoweit durch diese Nachträge gegen seither Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 14. Januar 1914 in Kraft.

Abdrucke der Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München, zu nachstehenden Preisen erhältlich:

Nachtrag IV zu Teil II, Heft 2 und 4 je 0,35 ℳ = 0,40 Kronen,
Nachtrag IV zu Teil II, Heft 3 und 5 je 0,50 ℳ = 0,60 Kronen.

München, 29. Oktober 1913. (2850)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.
Gütertarif, Teil II, Heft 12 vom 1. April 1912.

Ab 1. Dezember 1913 gelangt der Nachtrag II zur Einführung. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 26. Oktober 1913. (2851)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger vom 1. Oktober 1912. Einführung des Nachtrags II.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913, soweit nicht bei einzelnen Tarifmaßnahmen ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, tritt der Nachtrag II zum Eisenbahngütertarif, Teil II, Kilometerzeiger, in Kraft.

Derselbe enthält die Aufnahme der Nordhausen - Wernigeroder Eisenbahn, neue Kilometer, die Schließung der Station Zeitz sächs. Stb., die Änderung von Stationsnamen und eine Berichtigung.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 13 Pfennig oder 15 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, am 28. Oktober 1913. (2852)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr (Verkehr mit Norddeutschland).
Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.
Einführung des Nachtrages XII.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird der Nachtrag XII zu dem obgenannten Tarife eingeführt.

Derselbe enthält Ergänzung der besonderen Bestimmungen, Änderung und Ergänzung der Tariftabellen, Berichtigung des Nachtrages XI, Ergänzung des Nachtrages V und des Kilometerzeigers sowie sonstige Berichtigungen.

Hierdurch werden die nachstehenden, in diesem Blatte veröffentlichten Bekanntmachungen gleichzeitig außer Kraft gesetzt:

Nr. 95 vom 7. Dezember 1912, Position (3187),
Nr. 1 vom 4. Januar 1913, Position (56),
Nr. 4 vom 15. Januar 1913, Position (175 und 179),
Nr. 6 vom 22. Januar 1913, Position (237),
Nr. 9 vom 1. Februar 1913, Position (362),
Nr. 10 vom 5. Februar 1913, Position (387 und 396),
Nr. 12 vom 12. Februar 1913, Position (464),
Nr. 15 vom 22. Februar 1913, Position (562),
Nr. 16 vom 26. Februar 1913, Position (617),
Nr. 18 vom 5. März 1913, Position (684),
Nr. 23 vom 22. März 1913, Position (830),
Nr. 38 vom 21. Mai 1913, Position (1389),
Nr. 40 vom 28. Mai 1913, Position (1469),
Nr. 41 vom 31. Mai 1913, Position (1502),
Nr. 42 vom 4. Juni 1913, Position (1532),
Nr. 43 vom 7. Juni 1913, Position (1562),
Nr. 58 vom 30. Juli 1913, Position (1992),
Nr. 66 vom 21. August 1913, Position (2191),
Nr. 67 vom 30. August 1913, Position (2252),
Nr. 52 vom 9. Juli 1913, Position (1819), rücksichtlich des Verkehrs mit Norddeutschland.

Abdrücke dieses Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 45 Pfennig = 50 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien am 28. Oktober 1913. (2853)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Der Bedarf an Stab-, Form- und Bandeisen, sowie Eisenblech, zusammen etwa 157 000 kg, soll öffentlich ausverdungen werden.

Angebotbogen und Bedingungen sind von unserem Materialienbureau, hier, Karlstr. 16, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰, auch in deutschen Reichsmarken, zu beziehen.

Verschlossene Angebote müssen bis spätestens 21. November 1913, vormittags 11,30 Uhr dort eingehen.

Zuschlagsfrist 14 Tage. (2861)
Oldenburg (Großh.), 30. Oktober 1913.
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 87. | 8. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Verbesserung der maschinellen Einrichtungen und Einführung neuer Arbeitsverfahren in Eisenbahnwerkstätten.

Nach dem „Übereinkommen betreffend die Bildung eines Deutschen Staatsbahnwagenverbandes“ unterhält jede Verbandsbahn die Wagen der anderen Verbandsbahn nach Maßgabe der vereinbarten Unterhaltungsvorschriften wie ihre eigenen Wagen. Die Vorschriften über die Bauart, Unterhaltung und Ausmusterung der Güterwagen werden durch Ausschüsse fortgebildet. Für alle Geschäftssachen, welche die Unterhaltung der Güterwagen betreffen, ist der „Werkstättenausschuß des Deutschen Staatsbahnwagenverbandes“ zuständig. Zu dessen Aufgabe gehört es daher auch, auf eine ständige Verbesserung der maschinellen Einrichtungen der Eisenbahnwerkstätten hinzuwirken und die bei den einzelnen Verwaltungen erprobten Arbeitsmethoden, die einen wirtschaftlichen Vorteil im Gefolge hatten, allen zum Verband gehörenden Verwaltungen bekannt zu geben.

Die Kosten für die Unterhaltung der Güterwagen werden von der ausbessernden Verwaltung der Eigentumsverwaltung in Rechnung gestellt. Jede Verwaltung hat daher das größte Interesse daran, daß die Einrichtungen aller zum Verband gehörigen Werkstätten auf solcher Höhe gehalten werden, daß die Kosten für dieselbe Arbeit sich überall möglichst nahe kommen. Unterschiede werden immer bestehen bleiben, da die in den einzelnen Werkstätten gezahlten Löhne zu verschieden sind, jedoch sollten solche Unterschiede nicht bedingt werden durch mehr oder weniger vollkommene maschinelle Ausstattung der Werkstätten und Anwendung mehr oder weniger zweckmäßiger kürzeste Arbeitszeit erfordernder Arbeitsmethoden.

Wenn auch schon jetzt den Verbandsbahnen die Pflicht obliegt, die Leistungsfähigkeit ihrer Werkstätten auf solcher Höhe zu halten, daß sie die ihr obliegenden Ausbesserungs- und Untersuchungsarbeiten in einer angemessenen Zeit ausführen können, so ist damit doch ein weiter Spielraum gelassen und es schließt diese Bestimmung nicht ohne weiteres die Verpflichtung in sich, dahin zu wirken, daß die Unterhaltungsarbeiten an Güterwagen der Verbandsbahnen mit dem erreichbar geringsten Kostenaufwand ausgeführt werden. Da ein Unterschied zwischen Verbandswagen und eigenen Wagen nicht gemacht wird, hat selbstverständlich jede Verwaltung selbst das größte Interesse daran, auf eine Herabminderung der Unterhaltungskosten unausgesetzt hinzuwirken.

Die statistischen Nachweise der Unterhaltungskosten der Betriebsmittel und die in den einzelnen Werkstätten festgesetzten Stückpreise — bei der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung jetzt Stückzeiten — geben allerdings Veranlassung, erheblichen Unterschieden nachzugehen. Wegen der vielfach verschiedenen Bezeichnung der Arbeiten bei den einzelnen Verwaltungen werden jedoch solche Untersuchungen, wenn sie überhaupt angestellt werden, nicht leicht zum erstrebten Ziele führen. Um dies zu erreichen — damit komme ich auf den Zweck dieser Zeilen — sollte m. E. mehr als bisher durch Bekanntgabe aller Verbesserungen der maschinellen Anlagen und der Einführung Zeit und Geld sparender neuer Arbeitsverfahren in einer von allen Verwaltungen gehaltenen Fachzeitschrift zur Erreichung dieses Zieles beigetragen werden.

Ich bin mir wohl bewußt, daß für die Verwaltungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes hierfür der deutsche Werkstättenausschuß zuständig ist; ich weiß, daß in allen Beratungen des Ausschusses diesem Streben Rechnung getragen wird, sei es durch Mitteilung der in den Werkstätten gemachten Erfahrungen mit Neuerungen auf technischem Gebiet, sei es durch Besichtigung neuer Werkstätten — ich verspreche mir jedoch noch weitergehenden Erfolg von der von mir angeregten Maßnahme. Natürlich kann es sich hierbei nur um Bekanntgabe solcher Werkstattseinrichtungen und solcher Arbeitsverfahren handeln, die sich nach einiger Betriebszeit bewährt haben, durch deren Einführung sich ein wirtschaftlicher Erfolg hat erzielen lassen — sei es durch Ersparnis an Löhnen und Materialkosten, sei es durch Verminderung der Arbeits-

Schwenkkran f

Schwebebahn d

Abb. 1.

Futter

Anschweißende

Abb. 2.

Holzschuppen

Motor

Schwenkbarer Tisch

Abb. 3.

kräfte bei gleicher oder gar höherer Leistung oder sei es schließlich, daß nur eine Erleichterung für die Arbeiter hat geschaffen werden können, ohne daß ein geldlicher Vorteil damit erreicht wurde.

Welche Unterschiede sich aus der Benutzung verschiedenleistungsfähiger Maschinen ergeben können, dafür möge folgendes Beispiel angeführt werden: Mit einer in der Hauptwerkstatt Oldenburg im Jahre 1911 aufgestellten Radsatzdrehbank werden in 9 Arbeitsstunden durchschnittlich 15 Radsätze abgedreht (von einem Arbeiter, nicht gelerntem Dreher). Für einen Radsatz wird ein Stückpreis von 45 ₰ bezahlt. Für die gleiche Arbeit wird auf älteren Radsatzbänken ein Preis von 80 ₰ gewährt. Eine im Jahre 1910 gefertigte Zusammenstellung der Stücklöhne für das Abdrehen von gebrauchten Radsätzen läßt erkennen, daß ein Preis von 1,10 ℳ und 1,20 ℳ noch recht häufig vorkam, vereinzelt fanden sich sogar Preise von 1,40 ℳ und 1,60 ℳ. Legt man der Vergleichsrechnung nur einen Stückpreis von 80 ₰ zu Grunde, so ergibt sich unter Berücksichtigung des Zuschlags, der „als Ersatz für allgemeine Kosten und Auslagen" in Anrechnung gebracht wird, bei täglich 15 Radsätzen und 300 Arbeitstagen eine Mehrausgabe von 2362,50 ℳ $[(0{,}80 + 0{,}40 - 0{,}45 + 0{,}225) \cdot 15 \cdot 300 = 0{,}525 \cdot 15 \cdot 300 = 2362{,}50]$. Die Ersparnisse bei Verwendung der neuen leistungsfähigen Radsatzbank sind also recht erheblich. Gewiß kommen diese in erster Linie der eigenen Verwaltung zugute. Jedoch kann für diese eine Ersparnis in solcher Höhe nicht herausgerechnet werden, weil die höheren Kosten für elektrische Energie, Kosten des teuren Schnelldrehstahls, höhere Verzinsungs- und Tilgungskosten, einen Betrag ausmachen, der durch Erhebung des „Zuschlags" von den anderen Verwaltungen nicht abgegolten wird. Dagegen wird bei einer alten Radsatzbank mit höherem Stücklohn der Zuschlag die Selbstkosten wohl decken können. Gleich bleibt der Vorteil, der sich für die eigne und die anderen Verbandsverwaltungen daraus ergibt, daß eine raschere Fertigstellung der Betriebsmittel erreicht wird.

Wenn nunmehr nachstehend Einrichtungen beschrieben werden, die entweder durch Bekanntgabe in den Niederschriften über die Beratungen des Deutschen Werkstättenausschusses oder Veröffentlichungen an anderer Stelle bereits einem großen Kreise bekannt sind, so geschieht dies in der Absicht, noch weiteren Kreisen diese Erfahrungen zugänglich zu machen, und es geschieht mit der Bitte, daß mehr als bisher Anlaß zu solchen Veröffentlichungen genommen werde. Ich glaube auch in der Vermutung nicht fehl zu gehen, daß noch längst nicht alle die in den zum Bereich des Deutschen Werkstättenausschusses gehörenden Werkstätten erprobten neuen Maschinen und Arbeitsverfahren zur Kenntnis des Werkstättenausschusses kommen.

A. Pufferstangenschweiß- und Stauchmaschine. Als bekannt setze ich die in der 13. Niederschrift des Werkstättenausschusses der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft zur Einführung empfohlene Pufferstangenschweiß- und Stauchmaschine von der Firma Hommel G. m. b. H. in Mainz voraus. Ich beschränke mich darauf unter Hinweis auf die bei-

gefügten Skizzen die Art der Aufstellung der Maschine zu Schmiedefeuern, Dampfhammer und Richtplatte und die Art der Bearbeitung zu beschreiben, soweit sie vermutlich von der anderer Werkstätten abweicht. Die Maschine wird von 2 Mann bedient, welche die beiden stumpf zu schweißenden Enden in den Feuern *a* und *b* (Abb. 1) auf Hitze bringen. Das Puffer t e l l e r-ende wird vom Schmied bei Feuer *a* mit der Zange *c*, die an einer auf der Schwebebahn *d* laufenden Rolle *e* aufgehängt ist, gefaßt und in die Maschine gleichzeitig mit dem Anschweißende aus Feuer *b* eingelegt und die Schweißung bewirkt. Hierauf wird der Puffer auf der Schwebebahn weiter zum Dampfhammer verbracht und hier in dem an dem Schwenkkran *f* aufgehängten Gesenk auf gleichmäßigen Durchmesser gebracht.

Als sehr zweckmäßig hat sich die Fertigbearbeitung der mit Gewinde versehenen Anschweißenden (Abb. 2) erwiesen. Die Bearbeitung dieser im Gesenk unterm Dampfhammer angestauchten Anschweißenden erfolgt auf einer mit drei Supporten ausgerüsteten Pufferstangendrehbank. Da hierbei der der Planscheibe zunächst gelegene Support nicht benutzt wird und man den Support, der den Gewindestahl trägt, an das Arbeitsstück nicht heranbringen könnte, wird das in Abb. 2 dargestellte Futter auf die Planscheibe aufgespannt. In bekannter Weise wird der angeschweißte Puffer auf Richtplatte oder Ambos, falls nötig, noch durch wenige Hammerschläge gerade gerichtet. Eine weitere Bearbeitung der Puffer ist nicht erforderlich, das Verbringen nach der Drehbank entfällt, die fertigen Puffer werden aus der Schmiede unmittelbar nach den Ausbesserungsständen der Betriebsmittel verbracht.

Nach Beschaffung der Schweißmaschine konnten die Stücklöhne für das Anschweißen eines Puffers im starken Teil um 55 %, im schwachen Teil um 47 % herabgesetzt werden.

B. E l e k t r i s c h a n g e t r i e b e n e P e n d e l s ä g e b e i m H o l z m a g a z i n. Die wirtschaftlichen Vorteile, welche die Zentralisierung der Zurichtung der Hölzer mit sich bringt, werden gleichfalls in der vorerwähnten 13. Niederschrift eingehend gewürdigt. Auch wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, daß eine solche sich schon wegen der Tränkung der Verschalungsbretter in Leinölfirnis empfiehlt. Um die Zeit und Arbeitslöhne erfordernden Transportwege vom Holzschuppen nach der Holzbearbeitungswerkstatt zu ersparen, hat sich eine am Holzschuppen angebrachte elektrisch angetriebene Pendelsäge als sehr zweckmäßig erwiesen. Hinter der Säge ist ein Stangenmaß mit verschiebbarem Anschlag angebracht worden, auch wurde die eine Hälfte des Tisches schwenkbar ausgeführt, damit Fußbodenbretter und dergl. schon bei der Ausgabe passend zum Einlegen in L-Eisenrahmen schräg geschnitten werden können.

Die Aufstellung der Pendelsäge am Holzschuppen der Hauptwerkstatt Oldenburg ist aus Abb. 3 ersichtlich. Der Anlasser für den Motor ist im Holzschuppen selbst untergebracht. In diesem ist auch der Leinöl-Tränkbehälter aufgestellt. Zur Erzielung einer rascheren Verwendungsmöglichkeit der getränkten Bretter wurde bei dem Tränkbehälter ein Trockenraum geschaffen, in welchem die aus dem Ölbad kommenden Bretter usw. eingeschoben werden. Als Trockenraum wurde ein alter Desinfektionsapparat für Personenwagenpolster, Fußmatten und dergl., für den eine ausreichende Ausnutzung nicht vorlag, hergerichtet. Dieser wurde so weit vorgeschuht, daß die längsten Schalungsbretter darin Platz finden. In dem Behälter wurde ein Regal eingebaut, in das die Bretter, Regenleisten usw. so eingeschoben werden, daß sie von der warmen Luft allseitig bespült werden. Heizung des Behälters erfolgt durch Dampf in eingebauten Rohrschlangen.

C. S a n d p a p i e r m a s c h i n e. Die Maschine, die von einer Reihe von Spezialfabriken für Holzbearbeitungsmaschinen gebaut wird, setze ich als bekannt voraus, und sehe auch davon ab, die Vorteile einzeln aufzuführen, die ihre Beschaffung im Gefolge hatte. Ich beschränke mich darauf zu erklären, daß sie mit bestem Erfolg wohl in allen Holzbearbeitungswerkstätten weitgehendste Verwendung finden kann. Die für die Hauptwerkstatt Oldenburg beschaffte Sandpapiermaschine ist mit Schleifscheibe und Schleifzylinder ausgerüstet. Für die Verwendung des l e t z t e r e n bietet sich jedoch wenig Gelegenheit. Als unentbehrlich hat sich der später selbst angebrachte Gegenhalter (Abb. 4) erwiesen. Ohne diesen federn lange an der Schleifscheibe entlang geführte Bretter durch und werden nicht

Abb. 4.

glatt. Die Maschine muß, wenn sie nicht mit einer an ihr selbst eingebauten Staubabsaugung beschafft wird, an eine zentrale Staub- und Späneabsaugeanlage angeschlossen werden, da andernfalls der entstehende Holzstaub sehr lästig empfunden wird.

D. B u e s s - S c h m e l z o f e n. Inwieweit der Buess-Tiegelschmelzofen gegenüber den in vielen Gießereien der Eisenbahnwerkstätten vorhandenen Piat-Baumann-Öfen oder solchen ähnlicher Bauart wirtschaftliche Vorteile bietet, entzieht sich meiner Beurteilung. In der Hauptwerkstatt Oldenburg wurde ein solcher Ofen aufgestellt an Stelle eines versenkt eingebauten Schmelzofens mit Koksfeuerung. Von einer Beschreibung des Ofens nehme ich Abstand und will hier nur darauf hinweisen, daß als Heizmaterial der in den Eisenbahn-Gasanstalten an-

Abb. 5.

fallende G a s t e e r Verwendung findet. Eine besondere Reinigung des Gasteers ist nicht erforderlich, es empfiehlt sich jedoch in dem hoch angeordneten Gasteerbehälter oben ein Sieb und im Boden ein Standrohr einzubauen, damit Rückstände zurückgehalten werden. (Als Gasteerbehälter kann der Gasbehälter eines ausgemusterten Wagens Verwendung finden.)

E. V e r w e n d u n g d e s i n d e n E i s e n b a h n - G a s a n s t a l t e n g e w o n n e n e n T e e r s. Mit welchem Vorteil auf eine weitgehende Verwendung des in den Gasanstalten gewonnenen Teers aus wirtschaftlichen Gründen zu rücksichtigen

ist, darauf hat der preußische Werkstättenausschuß in seiner 13. Beratung gleichfalls hingewiesen. Eine ausgiebige Verwendung dieses Teers ist früher daran gescheitert, daß er zu wasserhaltig und daher zu Anstrichzwecken wenig geeignet war. Daß diesem Übelstand durch ordentliches Abkochen abgeholfen werden kann, wurde in vorerwähnter Beratung schon zum Ausdruck gebracht. Als zweckmäßig hat sich erwiesen dieses Abkochen des Teers nicht den Verbrauchsstellen (Bahnmeistereien usw.) zu überlassen, sondern aus der Gasanstalt nur zum Anstrich geeigneten Teer abzugeben. Abb. 5 macht die Aufstellung des Teerabkochbehälters ersichtlich, die in der Hauptwerkstatt Oldenburg gewählt wurde. Dampf für die Heizung des Abkochebehälters steht in den Gasanstalten überall da zur Verfügung, wo der Antrieb der Gaspreßpumpen nicht durch Verbrennungs- oder Elektromotor erfolgt, ein Antrieb, der wohl nur in wenigen neueren Gasanstalten zu finden sein wird. Der Verbrauch an Gasteer für bahneigene Zwecke ist, seit gut abgekochter Teer jederzeit abgegeben werden kann, um etwa 25 % gestiegen.

F. Abbeizmittel. Eine große Zahl von Abbeizmitteln für Personenwagenlackanstrich ist in Eisenbahnwerkstätten ausprobiert, und es hat sich gewiß ein Teil dieser Mittel durchaus bewährt. In der Hauptwerkstatt Oldenburg erfolgte das Abbeizen des alten Anstrichs von Personenwagen früher durch Seifenlauge. Abgesehen davon, daß sich mit diesem Abbeizmittel ein vollständiges Entfernen des alten Anstrichs meist nur schwer erreichen ließ und recht viel Zeit erforderte, brachte die scharfe Lauge auch Belästigungen für die Arbeiter mit sich. Heute wird das Abbeizen vermittels Reesa-Beize von der Firma W. Reesing & Co., Bremen, bewirkt. Wenn ich sage, daß dies Mittel sich bestens bewährt hat, so soll damit nicht ausgesprochen werden, daß nicht gleich brauchbare, mir jedoch unbekannte Mittel von anderer Seite auf den Markt gebracht werden. Für 1 qm abzubeizende Fläche wurde früher 90 ₰ bezahlt, seit Verwendung der Reesa-Beize 9 ₰. Bei sehr dickem Ölfarbenanstrich genügt allerdings häufiger ein einmaliges Überstreichen mit Reesa-Beize nicht, ein einmaliges Wiederholen des Auftragens ist erforderlich und stellt sich dann 1 qm auf 18 ₰. Unter Berücksichtigung der Materialkosten, und zwar 20 prozentiger Seifenlauge und zweimaligem Auftragen von Reesa-Beize beträgt die bei Verwendung der letzteren erzielte Ersparnis rund 45 %. Ich nenne diese Zahlen, damit ein Vergleich mit anderen Abbeizmitteln erfolgen kann; ich würde es dankbar begrüßen, wenn zahlenmäßig belegte Erfahrungen mit anderen Abbeizmitteln bekannt gegeben würden, die die von mir genannten Kosten unterschreiten.

* * *

Ich bin mir wohl bewußt, daß die Unterhaltung der Personenwagen nicht unter den Bereich des von mir mehrfach genannten Deutschen Werkstättenausschusses fällt, ich habe jedoch geglaubt sie unter den mir der Veröffentlichung wert erscheinenden Arbeitsverfahren mit aufnehmen zu sollen, da ich die von mir angeregte Bekanntgabe neuer Arbeitsmaschinen und -methoden gern auf alle in den Eisenbahnwerkstätten getroffenen Neuerungen ausgedehnt wissen möchte.

Zum Schluß hebe ich wiederholend den Zweck dieser Zeilen hervor, Anregung zu geben, daß Beamte der Eisenbahnwerkstätten alle, auch die ihnen vielleicht geringfügig erscheinenden Verbesserungen der maschinellen Anlagen und die Einführung von Arbeitsverfahren, die wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen, allen Fachgenossen durch Veröffentlichung in einer von den Eisenbahnverwaltungen allgemein gehaltenen Zeitschrift bekannt geben. Ich verspreche mir von dieser Maßnahme Vorteile in solchem Maße für die Allgemeinheit, daß es sich der geringen Mühe wohl verlohnt.

Oldenburg, im Oktober 1913.

Arzt, Regierungsbaumeister.

Die Elektrisierung der Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen wird in der Sitzung vom 24. November die wichtige Angelegenheit der Elektrisierung der Gotthardbahn behandeln. Die Generaldirektion berichtet vorerst über die grundsätzliche Frage, ob die Bundesbahnen die für den elektrischen Betrieb erforderliche Energie selbst erzeugen und die hierfür nötigen Kraftwerke selbst erstellen sollen, oder ob die Erzeugung der elektrischen Energie und die Ausbeutung der hierfür bestimmten Wasserkräfte der Privatindustrie zu überlassen sei. In einer früheren Sitzung des Verwaltungsrates wurde auf die großen Kosten dieser Werke, die Schwierigkeit ihres Betriebes und insbesondere darauf hingewiesen, daß die dem Bahnbetriebe dienenden Kraftwerke um ein Vielfaches größer erstellt werden müssen, als sie im Durchschnitt beansprucht werden. Da nun nichtstaatliche Werke die von der Bahn nicht gebrauchte Kraftmenge besser verwerten könnten, würden die Bundesbahnen durch die Überlassung der Energieerzeugung an die Privatindustrie Ersparnisse erzielen. Für die Erstellung bahneigener Kraftwerke wurde angeführt, daß die Notwendigkeit, diese den Bahnanlagen einzuverleiben, sicherlich in naher Zukunft eintreten werde, und daß dann für diese Werke ein höherer Preis bezahlt werden müßte, als der Bau durch die Bundesbahnen heute erfordern würde, so daß ein finanzieller Vorteil für die Bahn durch die Beteiligung der Privatindustrie nicht zu erzielen wäre.

Die Generaldirektion findet, daß der Entscheid in der Hauptsache von der Beantwortung folgender zwei Fragen abhängig gemacht werden müsse: 1. Bietet der Bezug elektrischer Energie aus einem privaten Kraftwerk genügende Gewähr für die sichere Abwicklung des Bahnbetriebes, oder ist diese Sicherheit nur durch ein bahneigenes Kraftwerk zu erreichen? und 2. wird die elektrische Energie beim Bezuge aus privaten Kraftwerken weniger kosten, als bei der Erzeugung in bahneigenen Kraftwerken? Alles andere, was für oder gegen die Übertragung der Energieerzeugung an die Privatindustrie vorgebracht werde kann, trete zurück gegenüber der Sorge für die Sicherheit und die Kosten des Bahnbetriebes. Dabei werde die Stellungnahme wesentlich beeinflußt durch die Rücksicht auf die zunächst erforderliche Beschaffung der Energie für den elektrischen Betrieb der Gotthardbahn.

Bezüglich der Sicherheit des Bahnbetriebes sei zu bemerken, daß das Kraftwerk der wichtigste Teil der Anlage einer elektrisch betriebenen Bahn sei; Bahn- und Kraftwerkbetrieb müssen daher in steter und engster Fühlung miteinander stehen, und die Sicherheit erfordere, daß die Bahn auf dessen Betrieb den weitgehendsten Einfluß ausübe, was am besten zu erreichen sei, wenn ihn deren eigene Organe besorgen; in diesem Falle können auch Störungen des Bahnbetriebes bei Streiks oder Aussperrungen vermieden werden. Es wäre bedenklich, wenn der Staat bei Streitigkeiten in das auf privaten Arbeitsverträgen beruhende und der öffentlich-rechtlichen Natur entbehrende Verhältnis zwischen Unternehmer und Arbeiter eingreifen müßte, um den ungestörten Fortbetrieb eines privaten Kraftwerkes zu erzwingen. Ein solches Einschreiten des Staates würde der bisher beobachteten Neutralität bei Arbeitsstreitigkeiten widersprechen und könnte besonders dann schwerwiegende Folgen nach sich ziehen, wenn die betroffenen Kraftwerke auch private Industrien mit Energie versorgen würden, so daß die Parteinahme des Staates nicht auf die Sicherstellung seines eigenen Bedarfes beschränkt bliebe. Endlich müsse die Bahnverwaltung auch im Hinblick auf den Kriegsfall dafür sorgen, daß das Personal der Bahnkraftwerke dem Bahnpersonal gleichgestellt sei und, soweit erforderlich, vom Militärdienst befreit werde.

Auch die schweizerische Studienkommission für den elektrischen Bahnbetrieb sei zum Schluß gekommen, daß für die Bundesbahnen im allgemeinen vorzuziehen sei, mindestens den Betrieb solcher Kraftwerke, die sich schon in Privathänden befinden sollten, selbst zu führen. Wo dies für einzelne heute nicht mehr möglich sein sollte, werde man besser Ersatz suchen.

Es sei deshalb gerechtfertigt, daß die Bahnverwaltung heute, wo sie vor der Einführung einer neuen Betriebsart steht, sich den vollständigen und unabhängigen Besitz der Kraftquellen sichere. Die Erwerbung der für den elektrischen Betrieb der Eisenbahnen nötigen Wasserkräfte durch den Bund werde schon seit mehr als zwei Jahrzehnten angestrebt; sie war von

größtem Einfluß auf den Entwurf des Bundesgesetzes über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte. Mehrere dieser Kräfte haben die Bundesbahnen schon erworben. Es wäre ein großer, nicht wieder gutzumachender Fehler, wenn sie diese Kräfte jetzt, wo der Zeitpunkt für ihre Ausnützung gekommen ist, der Privatindustrie überlassen würden. Die großen Opfer, welche die Verstaatlichung der Eisenbahnen erfordert hat, sollten verhindern, daß solche der Allgemeinheit dienenden Anlagen abermals der Privatwirtschaft überlassen werden.

Es sei aber auch nicht zu erwarten, daß Bau und Betrieb der Kraftwerke durch eine Privatunternehmung billiger würden, indem die Personalkosten, die beim staatlichen Betrieb höher sein dürften, nach den Erhebungen der Studienkommission nur ca. 12 % der Ausgaben betragen. Die Kapitalsverzinsung, die etwa 50 % ausmache, dürfte dagegen für die Privatindustrie höher sein. Auch die Annahme, ein privates Kraftwerk könne durch die Lieferung der Energie an andere Abnehmer eine bessere Ausnutzung seiner Leistung erzielen und die Kraft daher billiger abgeben, so daß der Bezug der Energie aus einem solchen Werke für die Bundesbahnen finanziell günstiger wäre, als die eigene Erzeugung, sei nicht zutreffend. Die Beanspruchung der Kraftwerke durch den Bahnbetrieb sei allerdings großen, hauptsächlich durch den Fahrplan bedingten Schwankungen unterworfen, und die höchste Belastung des Kraftwerkes durch den Verkehr auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona ungefähr 2,6 mal so groß, als die mittlere; in andern Fällen könne dieses Verhältnis noch ungünstiger werden; der Wechsel zwischen starker und schwacher Belastung des Werkes werde aber während des Tages häufig auftreten. Einen Ausgleich durch die Abgabe der überschüssigen Kraft an andere Abnehmer herbeizuführen, werde daher nur ausnahmsweise und in beschränktem Maße gelingen, weil nur wenige Industrien wechselnde Energiemengen mit Nutzen verwenden können. Landwirtschaftliche Betriebe, auf welche hingewiesen wurde, müssen wegen der Geringfügigkeit ihres Kraftbedarfs außer Betracht bleiben. Aber selbst wenn der Kraftüberschuß abgegeben werden könnte, so würde dadurch nur eine bessere Ausnützung des hydraulischen Teiles der Anlage oder des Wassers, aber nicht der Maschinen, erreicht werden, weil für den Bahnbetrieb einerseits und für industrielle Betriebe sowie die Beleuchtung anderseits verschiedene Stromarten, und daher auch besondere Maschinen und elektrische Einrichtungen verwendet werden müssen. Die Erzeugung elektrischer Energie für verschiedene Zwecke auf den gleichen Maschinen wäre zwar nicht unmöglich; aber der Strom für den einen oder anderen Zweck müßte in diesem Falle nachträglich umgeformt werden, was im allgemeinen kostspieliger wäre, als die gesonderte Erzeugung von Anfang an.

Durch die Energieabgabe an andere Abnehmer neben der Bahn, wenn diese überhaupt in einer in Betracht fallenden Ausdehnung zustande käme, könnte eine wirtschaftlich bessere Ausnutzung des Kraftwerkes nicht erreicht werden, und demnach hätten auch die Bundesbahnen durch den Bezug der Energie aus einem privaten Kraftwerk keine Verbilligung des Energiepreises zu erwarten.

Aus den angeführten Gründen erscheine es daher für die Bundesbahnen geboten, die Kraftwerke für die Erzeugung der elektrischen Energie selbst zu bauen und zu betreiben, weil nur auf diese Weise die Sicherheit für die Aufrechterhaltung des Betriebes unter allen Verhältnissen und die Sicherheit für Deckung des Energiebedarfes in der Zukunft erlangt wird, und weil weder ein finanzieller Vorteil für die Bundesbahnen, noch auch für die Allgemeinheit durch die Übertragung der Krafterzeugung an die Privatindustrie zu erreichen wäre.

Mit dieser Stellungnahme soll jedoch eine allgemein gültige und für alle Zukunft bindende Regel nicht gegeben sein. Kurze und wenig verkehrsreiche Strecken können, insbesondere wenn sie zwischen mit Dampf befahrenen Linien liegen, unbedenklich an private Werke angeschlossen werden. Eine Verbindung dieser Werke mit den staatlichen Bahnkraftwerken werde ferner bei der Schaffung größerer hydraulischer Ausgleichanlagen und Stauseen und unter bestimmten Voraussetzungen zum Zwecke gegenseitiger Aushilfe erforderlich sein.

Von diesen Anschauungen ausgehend, wird vom Verwaltungsrate beantragt, die Wasserwerkanlagen für den elektrischen Betrieb der Gotthardbahnlinie Erstfeld-Bellinzona selbst zu erstellen, und für den Bau der festen Anlagen für die elektrische Zugförderung, für Anschaffung von Heizwagen und elektrischen Heizausrüstungen, von Mobiliar und Gerätschaften sowie für die Maßnahmen beim Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen einen Kredit von 38½ Millionen Franken zu bewilligen, dazu für Abschreibung untergehender Anlagen 300 000 Fr.

Die Strecke Erstfeld-Bellinzona ist in erster Linie in Aussicht genommen, da auf 110 km Bahnlänge 28 % Tunnellänge fallen und die Steigungen 25—27 ‰ betragen. Dem Vorschlage der elektrischen Studienkommission gemäß soll einphasiger Wechselstrom von 15 Perioden in der Sekunde und vorläufig 7500 Volt Fahrspannung verwendet werden. Ein Wasserwerk wird auf der Nordseite bei Amsteg und ein solches auf der Südseite beim Ritomsee erbaut werden. Durch den elektrischen Betrieb soll eine größere Fahrgeschwindigkeit erreicht werden, und zwar für die Schnellzüge eine Herabsetzung der Fahrzeit von Erstfeld bis Bellinzona von 132 auf 114 Minuten, für die anderen Züge eine Kürzung um 43 %. Die höheren Geschwindigkeiten haben zur Folge, daß die Züge, entsprechend der kürzeren Fahrzeit, in kürzeren Zeitabständen einander folgen können, wodurch eine Vermehrung der Zahl der Züge und eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gotthardlinie möglich wird. Maßgebend für die Raschheit der Zugfolge ist vorläufig die Fahrzeit durch den Gotthardttunnel, welche jetzt für Schnellzüge 17, für Güterzüge 30 Minuten beträgt und beim elektrischen Betrieb um 3, beziehungsweise 7 Minuten gekürzt wird. Ungefähr in dem Verhältnis dieser Kürzung zur jetzigen Fahrzeit wird die Leistungsfähigkeit der Strecke Erstfeld-Bellinzona durch die Einführung des elektrischen Betriebes erhöht. Die Erhöhung beträgt im Mittel rd. 18 %. Nach den Berechnungen der Generaldirektion wird der elektrische Betrieb billiger werden, als der Dampfbetrieb. Bei Verkehrszunahme wird das Verhältnis noch günstiger werden, ebenso bei einem Steigen der Kohlenpreise. Vorerst ist allerdings nur eine Ersparnis von ¼ Million in Aussicht gestellt.

Der Krieg und die Eisenbahnen und Kraftwagen.

Daß die Eisenbahnen für die Kriegführung von der größten Bedeutung sind, ist gleich in den Anfängen des Eisenbahnwesens von Einsichtigen richtig erkannt worden, und heute zweifelt niemand mehr daran, daß die Massenheere eines Krieges der Jetztzeit ohne Eisenbahnen weder auf den Kriegsschauplatz gebracht werden, noch dort ihre Aufgabe erfüllen könnten. Trotzdem besteht die Neigung, bei der Betrachtung und Schilderung kriegerischer Ereignisse nur deren rein militärische Seite, die Bewegung der Truppen im Felde und die Zusammenstöße der feindlichen Heere, zu erörtern und das, was diesen Bewegungen vorausgeht, und was sich hinter dem Rücken des Heeres abspielt, als minder wichtig anzusehen. Es ist deshalb für den Eisenbahnfachmann, der darauf hält, daß seinem Fachgebiet die ihm gebührende Würdigung zu teil wird, wertvoll, wenn von maßgebender Seite die Bedeutung der Eisenbahnen für die Kriegführung betont wird, wie es in einem Aufsatz geschieht, den der General der Infanterie z. D. v. Beseler unter dem Titel „Krieg und modernes Verkehrswesen“ in den Preußischen Jahrbüchern veröffentlicht. Der Verfasser war lange Jahre hindurch im großen Generalstab und im Kriegsministerium in den verschiedensten Stellungen tätig und war schließlich mehrere Jahre hindurch, bis zu seinem Ausscheiden aus dem aktiven Heeresdienst im Jahre 1911, Chef des Ingenieur- und Pionierkorps und Generalinspekteur der Festungen; er ist daher auf Grund seiner dienstlichen Erfahrungen zweifellos berufen, über die neuzeitliche Technik und ihre Anwendung im Kriege ein Urteil abzugeben.

Beseler teilt die Mittel, deren sich das heutige Verkehrswesen bedient, in zwei große Gruppen, Transport- und Verständigungsmittel, ein. Den Zielen dieser Zeitung entsprechend soll hier nur das wiedergegeben werden, was er über die ersteren sagt, und auch von diesen sollen nur die Eisenbahnen, die ohne Zweifel, was die Verwendung für den Krieg anbelangt, unter ihnen obenan stehen, und die Kraftwagen, die ihnen sowohl in bezug auf ihre technischen Merkmale als auch auf ihre Verwendung am nächsten kommen, besprochen werden, während die anderen Transportmittel, die Dampfschiffe und die Luftschiffe, hier übergangen werden.

Die Einteilung der Eisenbahnen in Haupt- und Nebenbahnen — Beseler unterscheidet Voll- und Nebenbahnen —, Feld- und Förderbahnen ist allgemein bekannt. Während die Hauptbahnen dem durchgehenden Verkehr auf größere Entfernungen dienen, vermitteln die Nebenbahnen, ebenso wie jene im eigenen Lande, den Verkehr seitlich der Hauptbahnen; die Feldbahnen greifen da ein, wo in Feindesland Zerstörungen und der Mangel an Betriebsmitteln die Benutzung der Eisenbahnen verbieten, und endlich dienen Förderbahnen in und vor Festungen zur Verbindung der Lager mit den Batterien und zu ähnlichen Zwecken.

Der Wert des Bahnnetzes im eigenen Lande für die Zwecke des Heeres hängt von seiner allgemeinen Anordnung, der Leitung des Betriebes, der Tüchtigkeit und Zuverlässigkeit des Personals, der Güte und Zahl der Betriebsmittel ab. Um in all diesen Beziehungen das höchste Ziel zu erreichen, dazu sind Staatsbahnen am geeignetsten. Die Hauptaufgabe der Eisenbahnen liegt zwar auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrs, doch muß bei ihrer Anlage auch der militärische Standpunkt gewahrt werden; nicht immer werden sich beide Gesichtspunkte miteinander vereinigen lassen, was insbesondere augenblicklich bei der Einführung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen in die Erscheinung tritt. — Feldbahnen können etwa in einem Drittel der Zeit gebaut werden, die zur Anlage einer Vollbahn erforderlich ist. Ist auch die Leistungsfähigkeit der Feldbahnen gering, so übertrifft sie doch immer bei weitem diejenige der Straßenfuhrwerke. Bei der Beförderung von Schießbedarf, der Anförderung der Verpflegungsvorräte und der Belagerungsgeräte sind sie unschätzbar, namentlich auch wenn die rückwärtigen Verbindungen sehr lang werden, wie es seinerzeit z. B. in Südwestafrika der Fall war.

Ein heutiger Krieg muß alsbald nach der Mobilmachung zu einem Zusammenstoß und Kampf großer Massen führen. Weil es sich dabei um die Beförderung geradezu ungeheurer Massen von Menschen mit allem, was zu ihnen gehört, handelt, und weil dabei die größte Schnelligkeit geboten ist, können die Transporte bei Beginn des Krieges nur mit den Eisenbahnen stattfinden. Deren erste Aufgabe besteht darin, daß sie den Truppen des stehenden Heeres die Ergänzung ihres Bestandes zuführen und die für Reserve-, Ersatz- und Besatzungstruppen bestimmten Mannschaften an den voraus bezeichneten Plätzen versammeln. Bei diesen Transporten zeigt sich die Güte der Vorbereitungen, die im Frieden von der Eisenbahnverwaltung, dem Generalstab und den Linien-Kommandanturen geleistet worden ist, nicht weniger aber auch, wie hier hinzugefügt sei, die Zweckmäßigkeit der Maßnahmen, die die Eisenbahnverwaltungen für die Kriegstransporte getroffen haben. Auf die Mobilmachung der vorderen Staffeln des Feldheeres folgt dann der Eisenbahnaufmarsch. Mit Beginn dieser Bewegung steht das gesamte Eisenbahnnetz des Landes der Heeresleitung zur Verfügung, sonstige Transporte sind nur zulässig, soweit es die militärische Ausnutzung, die die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen aufs äußerste anspannt, gestattet. Nur so ist es möglich, die Massentransporte des Aufmarsches zu bewältigen. Nach den Erfahrungen der ersten Kriege, in denen die Eisenbahnen eine Rolle spielten, namentlich desjenigen von 1866, ist bis 1870 ein System, eine Wissenschaft der großen Truppentransporte entwickelt worden, die sich im Feldzuge gegen Frankreich bewährt hat und heute noch maßgebend ist. Unter den Generalstabsoffizieren, die sich in dieser Beziehung besondere Verdienste erworben haben, ist an erster Stelle der General v. Brandenstein zu nennen. Während 1866 auf eingleisigen Bahnen täglich 8, auf zweigleisigen 12 Züge, 1870 deren 12 und 18 befördert werden konnten, sind die neuesten Militärfahrpläne so aufgestellt, daß bei eingleisigen Bahnen täglich im Durchschnitt 15, bei zweigleisigen 30 Züge verkehren. Durch die geringe Geschwindigkeit der Militärzüge und die Einteilung des Tages in vier Abschnitte, von denen einer frei bleibt, um Störungen ausgleichen zu können, ist die Sicherheit des Betriebes auch bei diesen Massentransporten gewährleistet. Auf Grund des Militärfahrplans wird der Truppenbeförderungsplan entworfen und die Fahr- und Marschtafeln, die die Truppen auf die Züge verteilen, aufgestellt. Die fechtenden Verbände werden zuerst, und zwar in der Gliederung, wie sie für die Durchführung der militärischen Unternehmungen nötig ist, befördert, auf sie folgen die Munitionskolonnen und die Trains. Was dabei zu leisten ist, wird ohne weiteres klar, wenn man bedenkt, daß ein einziges Armeekorps mit 6 Verpflegungszügen, aber noch ohne Maschinengewehrabteilungen und schwere Artillerie, 118 Züge von einer Stärke bis 110 Achsen erfordert, daß das mobilisierte Friedensheer aus 25 Armeekorps besteht, denen noch eine ansehnliche Zahl von Reservedivisionen, Belagerungsformationen u. dgl. angehören, und daß die Kavallerie in großen Mengen vor diesen Transporten befördert werden muß.

Der Aufmarsch ist die größte, aber nicht die letzte Leistung der Eisenbahnen im Kriege. Bei den Operationen wird z. B. ein Krieg nach zwei Fronten, wie ihn die Österreicher 1866 führen mußten, Gelegenheit zu ausgiebiger Benutzung der Eisenbahnen geben; auch bei einem Rückzug kann ihre Verwendung u. U. wertvoll sein. Im Gefecht können sie nur selten ausgenutzt werden, weil der Transport mit der Eisenbahn auf kurze Entfernungen zu zeitraubend ist. Die wesentliche Bedeutung der Eisenbahnen nach Beendigung des Aufmarsches liegt aber in ihrer Verwendung als Hauptstraßen der rückwärtigen Verbindungen. Bei der Größe der heutigen Heere ist eine Verpflegung „aus dem Lande“ auch auf Tage nicht mehr möglich. Alles muß daher auf Nachschub eingerichtet sein: die Nachführung von Mannschaften und Verpflegungsmitteln sowie Munition, die Abförderung der Kranken, Verwundeten und Gefangenen fällt den Eisenbahnen, und zwar sowohl denjenigen der Heimat, als auch beim Vordringen des Heeres in Feindesland, denjenigen des letzteren zu. Hierbei werden kaum Schwierigkeiten auftreten, diese bleiben vielmehr der Verteilung der mit der Eisenbahn ankommenden Güter und Menschen vorbehalten. Da die Eisenbahnen den vorrückenden Truppen nicht immer folgen können, müssen andere Mittel, namentlich auch Feldbahnen, an ihre Stelle treten.

Wo aber auch die Möglichkeit aufhört, die einem Heere im Felde nachgesandten Güter mit Eisenbahnen und Feldbahnen weiter zu befördern, wo es sich nicht also namentlich um die Verteilung dieser Güter auf die einzelnen Truppenkörper handelt, setzt der Kraftwagen ein. Der Gedanke, das Zugtier zu verdrängen und an seine Stelle einen Motor zu setzen, ist zwar nicht neu, aber erst neuerdings ist dieser Ersatz des Zugtiers durch den Motor gelungen. Die Versuche, die die Engländer im Krimkriege mit durch Dampf betriebenen Straßenlokomotiven anstellten, sind die ersten Vorläufer der Verwendung von Motoren für die Zwecke des militärischen Transportwesens gewesen. Die Entwicklung der Feld- und Förderbahnen ließ das Interesse an der Straßenlokomotive erlahmen, und der Zug auf der Straße mit Hilfe mechanischer Kraft spielte erst wieder eine Rolle, als der Explosionsmotor sich entwickelte. Ende des vorigen Jahrhunderts begann man den Bau von Kraftlastwagen, zunächst mit wenig Erfolg. Die Verbesserungen auf dem Gebiete des Motorenbaues führten zur Schaffung von Kraftlastwagen, die auch für schwere Lasten und damit für die Zwecke des Heeres geeignet sind. Zurzeit ist ein gewisser Abschluß erreicht: es ist ein Armeelastzug angenommen, der aus einem Kraftwagen mit einem Anhänger besteht. Bei den schnellen Fortschritten, die die Technik des Kraftwagenbaues macht, würde es falsch sein, wenn die Heeresverwaltung große Bestände von Lastzügen im Frieden anhäufen würde; ihre Bauart würde veralten, ohne daß sie abgenutzt würden. Die Heeresverwaltung unterstützt deshalb die Großbetriebe des Gewerbes, die solche Lastzüge verwenden, wobei sie ihnen als Gegenleistung für diese Unterstützung die Verpflichtung auferlegt, ihre Lastzüge im Kriegsfalle dem Heere zur Verfügung zu stellen. Bis 1910 betrug die Zahl der so bereit gehaltenen Lastzüge bereits etwa 500. Besondere Formationen bestehen noch für die Heereskavallerie und für Sanitätszwecke.

Die militärische Brauchbarkeit des Kraftwagens beruht auf der Güte und Zuverlässigkeit der Motoren. Der Wert der Lastfahrzeuge zeigt sich namentlich auf dem Gebiete des Etappenwesens, wo eine der wichtigsten und schwierigsten Aufgaben in der Regelung des Übergangs der Güter von einem Beförderungsmittel auf das andere besteht. Der Etappendienst kann heute die ihm zufallenden Aufgaben nur mit Hilfe der neuzeitlichen Beförderungsmittel erfüllen. Nicht weniger wichtig als die Kraftlastwagen für die Verteilung der Güter an die Truppen sind aber die Personenkraftwagen für die Zwecke der Heeresführung, namentlich für die Befehls- und Nachrichtenübermittelung. Voraussetzung für ihre Verwendung ist freilich das Vorhandensein eines gut entwickelten Straßennetzes. Zur Beförderung von Stäben, zur schnellen Überbringung von Briefschaften und Befehlen, die nicht zur Übermittlung durch den Draht oder auf drahtlosem Wege geeignet sind, dienen zweibis sechssitzige Kraftwagen, die namentlich für den letztgenannten Zweck das Fahrrad zu verdrängen beginnen. Besondere Vorteile haben die Stäbe von der Benutzung der Kraftwagen; anstatt die Truppen auf ihren langwierigen Märschen begleiten zu müssen, können sie den von den Truppen in einem Tage zurückgelegten Weg in Bruchteilen von Stunden machen. Dadurch gewinnen sie Zeit zur Ausarbeitung ihrer Pläne und Befehle. Auch beim Wechsel der Stellung während der Schlacht ist der Kraftwagen für die Leitung des Heeres von größtem Wert. Namentlich wird dadurch auch der lange, den Führer ermüdende Ritt von einer Stellung zur anderen ausgeschaltet, doch muß sich der höhere Truppenführer trotzdem seine Leistungsfähigkeit zu Pferde erhalten, im Falle der Kraftwagen einmal versagt.

Die neuzeitlichen Verkehrsmittel haben Gesichtspunkte in die Technik der Kriegführung hineingetragen, die ihr früher fremd waren. Sie haben die Gliederung des Heeres verwickelter gemacht und die Arbeit der Truppenführung erheblich erschwert. Dafür bieten sie aber die Möglichkeit, Heeresmassen einzusetzen, vor deren Größe die alten Hilfsmittel versagen würden. Die Bedürfnisse des Friedens haben zur Entwicklung der Verkehrswege, insbesondere der Eisenbahnen, geführt, der Krieg nutzt sie für seine Zwecke aus. Die ersten Entscheidungen fallen heutzutage, wenn der Krieg kaum erklärt ist, weil die Entfernungen durch die neuzeitlichen Hilfsmittel verringert worden sind. Das große Verkehrsnetz, das die Heere auf den Kampfplatz gebracht hat, führt ihnen auch ihre Verpflegung und ihre Kampfmittel zu, es entlastet sie von Kampfunfähigen und Gefangenen; überall greifen die Mittel des modernen Verkehrs helfend, fördernd, vermittelnd ein, sie dienen dem Transport der Massen ebenso wie ihrem Unterhalt, sie scheinen in einem heutigen Kriege unentbehrlich. Sie wirken mit bei der Vorbereitung der Operationen, ihrer Leitung, der Erhaltung und Erneuerung der Streitkräfte und sind also wichtige Hilfsmittel der Kriegführung.

Nachrichten.

Deutschland.

— Einführung von Telegrammbriefen im eisenbahndienstlichen Verkehr. Zwecks Entlastung des Bahntelegraphen ist zu Beginn dieses Jahres von der Eisenbahndirektion Cöln angeordnet worden, daß schleunige Mitteilungen, wie Nachrichten über Verkehrsstörungen, Wagenumlauf usw., die in kürzester Frist zu erledigen sind, ohne daß Zeit und Umstände die Benutzung des Bahntelegraphen notwendig machen, regelmäßig in rotem Briefumschlag mit der Aufschrift „Telegrammbrief" als „E. D. S. mit Zug" zu befördern sind. Die Telegrammbriefe, deren Verwendung zunächst nur auf die Direktionsbureaus und die Ämter beschränkt wurde, dürfen nach einer kürzlich erlassenen Verfügung der genannten Direktion nunmehr auch von allen Dienststellen benutzt werden. Es wird noch besonders darauf hingewiesen, daß beim Vorhandensein günstiger Zugverbindungen, bei fortgesetzt starker Inanspruchnahme der Bezirks- und Fernleitungen, ferner wenn angenommen werden muß, daß die Übermittlung durch den Telegraphen den Empfänger vor Dienstschluß nicht mehr erreicht, zweckmäßig dem Telegrammbrief der Vorzug zu geben sein wird. Abgesehen von ihrer Beförderung mit den Zügen sind die Telegrammbriefe sonst ebenso wie die mit dem Bahntelegraphen zu befördernden Telegramme zu behandeln. Sie sind auf dem für letztere vorgesehenen gelben Papier niederzuschreiben, sie sind von dem Zugführer sofort bei Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation dem Aufsichtsbeamten zu übergeben, der für schleunige Zustellung an den Empfänger, wie bei Bahntelegrammen, zu sorgen hat, und die empfangende Stelle hat sogleich Tag und Stunde des Empfangs auf dem Telegrammbrief zu vermerken. Die mißbräuchliche Anwendung dieses Verfahrens ist untersagt, weniger eilige Stücke sind als Eilbrief abzusenden.

Die Verwendung von Telegrammbriefen in eisenbahndienstlichen Angelegenheiten ist unter den gleichen Bedingungen und unter Beachtung derselben Form kürzlich auch im Bereich der württembergischen Staatsbahnen angeordnet worden. Diese Einrichtung ist, wozu die gewählte Bezeichnung „Telegrammbrief" leicht verleiten könnte, nicht mit der von der Reichspostverwaltung unter der Bezeichnung „Brieftelegramm" gewährten Vergünstigung zu verwechseln, durch deren Benutzung es ermöglicht ist, telegraphische Mitteilungen größeren Umfangs zu erheblich ermäßigten Gebühren an den Empfänger gelangen zu lassen. Die Beförderung dieser Brieftelegramme findet während der Nachtzeit mittels des dann weniger belasteten Telegraphen statt, die Zustellung des Brieftelegramms an den Empfänger erfolgt am folgenden Morgen.

— Materialbedarf der preußisch-hessischen Staatsbahnen. Laut „Frkf. Ztg." wurde von der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung der Bedarf an Schienen und Schwellen für 1914 dem Stahlwerksverband schätzungsweise mit 700 000 t beziffert, gegen 667 700 t, die für 1913 wirklich geliefert sind. Der Lieferungsvertrag zwischen dem Eisenbahnministerium und dem Stahlwerksverband, der die Preise für Schienen, Schwellen, Unterlagsplatten usw. regelt, läuft am 31. März 1914 ab. Die Verhandlungen wegen Erneuerung sollen demnächst beginnen. Demnach scheint eine größere Gleichmäßigkeit in der Beschäftigung der Schienenwerke durch den Staat gewährleistet, als nach den Hochkonjunkturjahren 1907/08.

— Untergrundbahn Moabit-Treptow. In der Sitzung der Berliner Verkehrsdeputation vom 4. d. M. wurde beschlossen, dem vom Stadtbaurat Krause vorgelegten Projekt für die Änderungen der städtischen Untergrundbahn Moabit-Treptow grundsätzlich zuzustimmen. Diese Änderungen bestehen darin, daß die Linie nicht mehr wie früher durch die Dorotheenstraße über das Kastanienwäldchen und durch die Oberwallstraße nach dem Dönhoffplatz geführt wird, sondern von Moabit am Neuen Opernhaus am Königsplatz vorbei, dann durch die Siegesallee, Bellevuestraße und Leipziger Straße und beim Dönhoffsplatz in die früher projektierte Linie geleitet wird. Es sollen Bahnhöfe am Neuen Opernhaus, am Kemperplatz, am Potsdamer Platz und an der Kreuzung der Friedrich- und Leipziger Straße angelegt werden. Der Bahnhof am Kemperplatz ist derartig geplant, daß eine Verbindung der von Schöneberg geplanten Fortsetzung seiner Bahn, die jetzt am Nollendorfplatz endet, geschaffen wird, so daß die Bewohner des Westens dadurch eine Schnellbahnverbindung zum neuen Opernhaus erhalten.

— Kartoffelversand an Trocknereien. Anläßlich der im Bezirkseisenbahnrat Hannover-Münster empfohlenen Tarifermäßigung von 50 % für den Versand von Rohkartoffeln an Kartoffeltrocknereien auf Entfernungen bis 30 km haben die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin der zuständigen Königlichen Eisenbahndirektion Hannover bekanntgegeben, daß eine solche Tarifermäßigung ohne erhebliche Schädigung der sonstigen Industrie der Kartoffelverarbeitung und der Verbraucher von Speisekartoffeln nicht durchführbar sei, und daß sie der Tarifermäßigung nur zustimmen könnten, wenn sie in dem angegebenen Umfange für alle Kartoffelsendungen ohne Unterschied des Verwendungszweckes gewährt würden.

— Neuausgabe des Tarifs für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Von diesem deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, der seit dem 1. November 1911 für den Binnenverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Militärbahn, der Oldenburgischen Staatsbahnen sowie einiger Privatbahnen und für den Wechselverkehr der genannten Bahnen, der Mecklenburgischen Staatsbahnen und anschließender Privatbahnen untereinander in Geltung ist, sind am 1. November d. J. neu ausgegeben worden: Das Heft A, welches die besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, besondere Tarifvorschriften zu den Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abt. B, besondere Bestimmungen zum Nebengebührentarif, örtliche Bestimmungen, Vorschriften zu den Entfernungen (Heft B) und zu den Frachtsätzen (Heft C), Bestimmungen für den Umbehandlungstarif und den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen und als Anhang die Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Milch, von Arzneimitteln und von Brot (im Binnenverkehr der Oldenburgischen Staatsbahnen) sowie ein Verzeichnis der Teilhefte B I und B II enthält, an denen die Stationen der einzelnen Bahngebiete beteiligt sind, ferner das Heft B, das in 24 Teilheften die Entfernungen von jeder Zwischenstation nach benachbarten Stationen sowie Anstoßentfernungen nach den Knotenstationen, die für die Ermittlung der Entfernungen nach den übrigen Stationen in Betracht kommen, und in 60 Teilheften die Entfernungen von jeder Knotenstation nach sämtlichen Stationen enthält, das Teilheft C 1, enthaltend die allgemeinen und die besonderen Kilometer-Tariftabellen, Stations-Tariftabellen, ein Verzeichnis der Zuschlags- und Anstoßfrachten, die für einzelne Bahnen und Stationen zu berechnen sind, sowie der Überfuhrgebühren, die zwischen einzelnen Stationen und anderen Bahnhöfen desselben Ortes oder öffentlichen Lade- oder Umschlagstellen zur Erhebung kommen, das Teilheft C 2, enthaltend die Ausnahmetarife für Bedarfsstoffe und Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, der Wegebauindustrie und der Industrie der Steine und Erden, der Kohlen-, Eisen- und Metallindustrie, der Industrie zur Gewinnung von Salzen und Säuren, der Textil-, Glas-, Spielwaren-, Lederindustrie, der Industrie der Fette und Öle, der Fischerei, verschiedener Gewerbe und des Seehandels, das Teilheft C 2a mit den Ausnahmetarifen für Holz, Holzstoff usw. und das Teilheft C 2b mit den Ausnahmetarifen für Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsaaten und Mühlenerzeugnisse.

Das Heft C 2c, das die Ausnahmetarife für Roheisen, Halbzeug usw., bearbeitetes Eisen, auch Waren aus anderen unedlen Metallen sowie Eisenbahnfahrzeuge enthält, ist nicht neu ausgegeben worden, das Teilheft vom 1. November 1911 behält seine Gültigkeit als Teilheft der Neuausgabe.

Als Neuerung gegenüber dem bisherigen Zustand ist hervorzuheben, daß von dem bisherigen Inhalt des Heftes A der Anhang 3, der ein alphabetisches Verzeichnis der zu Ausnahmetarifen gehörigen Gegenstände enthielt, durch ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis im Heft C 2 der Neuausgabe ersetzt wird. Ferner ist der frühere Anhang 4 des Heftes A, enthaltend ein alphabetisches Stationsverzeichnis mit Angabe der Besonderheiten jeder der in den Staats- und Privatbahn-Güterverkehr einbezogenen Stationen, im Heft A der Neuausgabe fortgeblieben und in erweiterter Gestalt in besonderer Einzelausgabe als gemeinsamer Anhang 4 zum Heft A des Tarifs für den Staats- und Privatbahn-Güterverkehrs sowie zum Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander erschienen. Dementsprechend enthält diese Einzelausgabe, deren Preis 1,50 ℳ für das Stück, auf Schreibpapier, gebunden, beträgt, ein alphabetisches Verzeichnis sämtlicher deutscher Eisenbahn-Güterstationen mit Angabe der Besonderheiten jeder Station. Es dient zugleich als Verzeichnis der Orte mit mehreren Bahnhöfen, mit öffentlichen Lade- und Umschlagstellen und Güternebenstellen und kann, da es mit Spalten für handschriftliche Eintragungen versehen ist, zugleich von den Dienststellen als Stationstarif (Ladebehelf) verwendet werden. Hinter jedem Stationsnamen ist der Bahn- oder Direktionsbezirk, zu dem die Station gehört, und, unter Verwendung der in den Vorbemerkungen erklärten Abkürzungen, die etwaige Dienstbeschränkung oder Besonderheit angegeben. Die Orte mit mehreren Bahnhöfen sind durch Fettdruck, Stationsnamen mit gleicher Schreibweise durch gesperrten Druck hervorgehoben, Stationsnamen, die leicht mit anderen ähnlich lautenden verwechselt werden können, sind am Fuße der betreffenden Seiten angeführt. Am Schlusse der Seiten und nach jedem Buchstaben

ist ein Raum für Nachtragungen freigelassen. Bei Nebenbahnstationen, die nicht in alle direkten Tarife aufgenommen sind, ist die Übergangsstation, auf die gegebenenfalls abzufertigen ist, und dahinter in Klammern die Tarifentfernungen von dieser bis zur Nebenbahnstation angegeben, so daß ein Anhalt für die ungefähre Ermittlung des Betrages von Frankaturfrachten gegeben ist.

Im übrigen bringen die neu ausgegebenen Hefte Änderungen, die in Ermäßigungen, vereinzelt auch durch Aufhebung nicht benutzter und Umrechnung einzelner Ausnahmetarife in Erhöhungen bestehen, und Ergänzungen.

— **Elektrische Fernbremsung von Eisenbahnzügen.** Auf der Strecke Nürnberg-Gräfenberg sind unter behördlicher Aufsicht Versuche mit einer elektrischen Fernbremsvorrichtung gemacht vorden, deren Erfinder der Lehrer Christoph Wirth ist, der sich auch schon durch sein Fernlenkboot einen Namen gemacht hat. Die Einrichtung wirkt nach einem Berichte der „Zeitschrift des österr. Ingenieur- und Architekten-Vereins“ in folgender Weise: Ein Wagen des Zuges, am besten der Gepäckwagen, trägt eine Empfängerantenne; als Sonderantenne kann jede neben der Bahnlinie laufende Telegraphen- oder Fernsprechleitung benutzt werden, wobei Vorkehrungen getroffen werden können, durch die Störungen im Telegraphen- oder Fernsprechbetrieb vermieden werden. Dem Lokomotivführer wird auf diesem Wege ein Licht- oder Glockensignal gegeben; es kann aber auch die Westinghouse-Notbremse unmittelbar betätigt werden. Nur alle 80 bis 100 km, je nach den Verhältnissen, soll eine Sendestation nötig sein, die in recht einfacher Weise auch mit den einzelnen Zwischenstationen und Bahnwärtersignalapparaten in Verbindung zu bringen wäre. An Stelle des bei den Versuchen verwendeten Druckknopfes oder Tasters kann auch ein selbsttätiger Sendeapparat angebracht werden, bei dem durch Drehen einer Kurbel die Wellenzeichen in richtiger Zahl- und Reihenfolge abgegeben werden.

Bei dieser Gelegenheit ist darauf hinzuweisen, daß ähnliche Versuche, die allerdings auf etwas anderer Grundlage ruhen, nämlich einem fahrenden Eisenbahnzuge Fernsprechsignale mittelbar zuzuführen, vor längerer Zeit von H. v. Kramer in Witton bei Birmingham und neuerdings auf einer Eisenbahnlinie bei Stratford on Avon durchgeführt worden sind. Nach einer Mitteilung auf S. 92 d. Ztg. hat die Stratfordlinie durch eine derartige Einrichtung eine vollständig selbständige Zugsicherungs- und Blockanlage erhalten, bei der die Züge in gefährlichen Fahrstrecken aufgehalten werden und ihrerseits falsch gestellte Signale richtigstellen können.

— **Zweites Gleis Ulm-Friedrichshafen.** Am 21. Oktober wurde auf der Strecke Aulendorf-Durlesbach das zweite Gleis dem Betrieb übergeben. Damit ist auf der ganzen Südbahn Ulm-Friedrichshafen der zweigleisige Betrieb durchgeführt. Im Baukreditgesetz 1903/04 war für den zweigleisigen Ausbau der Südbahn ein erster Teilbetrag aufgenommen, bis zur Etatsperiode 1913/14 sind hierfür sowie für den ganzen Umbau der Bahnhöfe Laupheim und Biberach im ganzen 18 113 000 ℳ bewilligt worden. Der Bauaufwand wird diese Summe jedenfalls nicht überschreiten. Das Kilometer zweites Gleis der 104 km langen Südbahn stellt sich somit auf rd. 174 200 ℳ. Der Bau selbst bot keine außerordentlichen Schwierigkeiten. Mit dem Bau des zweiten Gleises wurde die Beseitigung von 61 Wegübergängen in Schienenhöhe durchgeführt, darunter sind 6 Staatsstraßenübergänge, deren Ersatz durch Überführungen einen erheblichen Kostenaufwand verursachte. Die übrigen Übergänge für Nachbarschafts- und Feldwege wurden durch Wegüber- und Unterführungen, zum Teil auch durch Parallelwege ersetzt. Infolge der Beseitigung der Übergänge wurden 18 Wärterposten entbehrlich, was eine Ersparnis von etwa 40 000 ℳ jährlich darstellt. Der Oberbau besteht aus E-Profilschienen auf Holzschwellen. Das Schienengewicht beträgt 43,5 kg auf das Meter. Als Bettungsmaterial wurde für die untere Lage Kies aus den Gletschergeschieben des Oberlandes, für die obere Lage geschlagener Schotter von weißem Jura und von Rollsteinen der Geschiebe verwendet. Gleichzeitig wurde aus laufenden Mitteln das alte Gleis in E-Profil-Oberbau umgebaut und die alten Bahnbrücken verstärkt oder erneuert, so daß sie mit den neuen schweren Betriebsmitteln befahren werden können. Sämtliche Stationen der Südbahn wurden vergrößert, sie erhielten Bahnsteige von 180 m Länge, ein Überholungsgleis von 600 m Nutzlänge und die erforderlichen Ladegleise und Ladestraßen für den Güterverkehr. Die Bahnhöfe Laupheim, Biberach und Ravensburg wurden mit 2 Überholungsgleisen ausgestattet, auch wurden die Anlagen für den Güterverkehr bedeutend erweitert. Sämtliche Stationen wurden mit den neuesten Weichensicherungs- und Signaleinrichtungen versehen, die Streckenblockierung auf der ganzen Südbahn eingeführt. Die Hochbauten der Stationen Einsingen, Erbach, Rißtissen-Achstetten, Schemmerberg, Essendorf, Durlesbach, Mochenwangen, Niederbiegen und Meckenbeuren mußten durch Neubauten ersetzt werden. Die neuen Stationsgebäude wurden zweckentsprechend in einfachen, aber gefälligen Formen erbaut. Die Verwaltungsgebäude Biberach und Ravensburg müssen noch umgebaut werden, Pläne hierfür sind in Arbeit. Für die Unterbringung des Personals der Stationen, die von den benachbarten Ortschaften entfernt liegen, wurden Dienstwohngebäude errichtet, so in Einsingen, Laupheim, Essendorf, Schussenried, Mochenwangen, Niederbiegen und Meckenbeuren, zum Teil unter Wiederverwendung der alten Stationsgebäude. Neue Haltepunkte, in Verbindung mit Blockstellen, wurden errichtet in Dellmensingen, Hochdorf a/Riß, Wattenweiler und Oberzell. Durch den Bau des zweiten und den Umbau des alten Gleises ist die Südbahn auf einen hohen Stand der Leistungsfähigkeit gebracht und allen Ansprüchen des Betriebes gewachsen.

— **Das neue Stuttgarter Eisenbahndirektionsgebäude.** Bekanntlich ist mit dem Neubau des Stuttgarter Bahnhofs auch das Verschwinden der bisher von der Generaldirektion der Württembergischen Staatsbahnen benutzten, schon seit langer Zeit nicht mehr genügenden Räume in dem westlichen und nördlichen Anbau des bisherigen Bahnhofs verbunden. Es ist nun schon seit langer Zeit ein würdiger Neubau im Gange, der, etwa 600 m vom jetzigen Bau entfernt, sich in der Nähe des neuen Empfangsgebäudes befindet. Über diesen Neubau entnehmen wir dem „Schwäb. Merkur“ u. a. folgendes: In aller Stille, dem Außenstehenden kaum sichtbar, wird seit Wochen an der künstlerischen Austattung des im Rohbau seit Monaten fertigen neuen Eisenbahndirektionsgebäudes an der Ecke der Kriegsberg- und Bahnhofstraße gearbeitet. Und wenn auch naturgemäß noch nicht alles auf dem großen Gebiet der Innenausstattung des Riesengebäudes, in dem man sich bei einem Gang durch dessen Räume beinahe verirren kann, fertig ist, so gewinnt man doch aus dem, was Kunst und Handwerk hier bis jetzt geleistet haben, einen hohen künstlerischen Eindruck. Schon der Gesamtanblick des palastähnlichen Baues wirkt vornehm. Der an der Kriegsbergstraße gelegene südliche Flügel weist eine Menge Bildhauerwerke auf. . . . Der anschließende Haupt- und Mittelbau, der dem künftigen neuen Bahnhof zugewandt ist, ist mit 6 dorischen Säulen geziert. In deren Mitte wird zurzeit ein eindrucksvolles, säulenartiges Vestibül geschaffen, auf dem 3 größere plastische Werke zur Aufstellung gelangen. Die Werke sind aus Jagsttaler Steinmaterial hergestellt. Um welche Größen und Gewichte es sich dabei handelt, geht daraus hervor, daß einer der Steine roh etwa 100 Zentner wog. Als Zwischenstück an der Ecke der Bahnhofstraße dient ein mit kupfernem Runddach bedeckter Säulengang. Sehr schön ist das unter ihm angebrachte, von einer Krone überragte württembergische Wappen in Stein, nach Gipsmodellen ausgeführt.

— **Verein Deutscher Maschineningenieure.** In der am 21. Oktober unter dem Vorsitz des Wirklichen Geheimen Rats Dr.-Ing. Wichert abgehaltenen Versammlung widmete der Vorsitzende den Opfern des Marineluftkreuzers „L 2“ und dem verstorbenen Vereinsmitglied Dr.-Ing. Diesel einen ehrenden Nachruf. Den Vortrag des Abends hielt an der Hand zahlreicher Lichtbilder Regierungs- und Baurat M e s s e r s c h m i d t: „Über das Ausdrehen von Radreifen in Eisenbahnwerkstätten“. Der Vortragende legte dar, wie die Organisation der Arbeit bei dem Ausdrehen von Radreifen auf neuzeitlichen Maschinen in den Eisenbahnwerkstätten, abweichend von dem bisherigen Verfahren eingerichtet werden müßte, um die für Nebenarbeiten erforderliche Zeit in ein angemessenes Verhältnis zu der eigentlichen, reinen Drehzeit zu bringen. Er erläuterte eine Spannvorrichtung für das Festspannen der Reifen auf der Planscheibe durch die Maschine selbst, Benutzung des Drehstahles zum Messen und die entsprechende Ausstattung einer Maschine mit Klappschablone und Meßscheibe sowie neue Geräte zur Feststellung der Maße am Radsatz. Des weiteren wurden die an die Güte und an die Genauigkeit der Dreherarbeit zu stellenden Anforderungen besprochen. Der Vortragende hält das jahrzehntelang in den Eisenbahnwerkstätten geübte Arbeitsverfahren auch heute noch für ausreichend. Sollte eine genauere Ausführung der Arbeiten als nötig anerkannt werden, so wäre ein Nachschleifen der Felge und der aufzuziehenden Reifen zu empfehlen. Das Schleifen biete keine Schwierigkeiten, erfordere jedoch Zeit. An den Vortrag schloß sich eine Erörterung an.

— **Neue Linien der Großen Berliner Straßenbahn.** Von dieser wurde kürzlich beschlossen, bei den zuständigen Behörden umfangreiche Streckenneubauten zu beantragen. Es sollen 9 neue Linien innerhalb Berlins (darunter 7 Ringlinien) eingerichtet werden. Außerdem soll die Linie R vom Spandauer Bock im Anschlußbetriebe mit der Spandauer Straßenbahn durch die ganze Innenstadt von Spandau bis zum Spandauer Forst geführt werden; sie erhält dann von Neukölln bis zum Spandauer Endpunkt eine Länge von 24 km. Schließlich fand die Errichtung einer Angestelltensiedlung (Gartenstadt) in Lichtenberg ihre endgültige Genehmigung.

Österreich.

— Die Regierungsverhandlungen über die Südbahnfragen. Am 31. Oktober haben in Wien unter dem Vorsitze des Eisenbahnministers Dr. Freih. v. Forster die Verhandlungen zwischen den Vertretern der österreichischen und der ungarischen Regierung über die Sanierung der Südbahn begonnen. Auf ungarischer Seite nahmen daran teil Finanzminister Teleszky und Handelsminister Baron Harkanyi. Die Besprechung hat keine neuerlichen Schwierigkeiten zutage gefördert, doch ist es noch nicht gelungen, bezüglich aller Einzelheiten eine vollständige Klarstellung der gegenseitigen Standpunkte zu erzielen.

Die Verhandlungen galten nicht nur der Südbahnfrage, sondern auch den bosnischen Eisenbahnen. Im November v. J. wurde ein Übereinkommen über diese Bahnen zwischen der österreichischen, der ungarischen und der bosnischen Regierung abgeschlossen, auf Grund dessen das Eisenbahngesetz im bosnischen Landtag eingebracht und in seinen Grundzügen beschlossen wurde. Die Inkraftsetzung dieses Gesetzes war aber noch von gewissen Voraussetzungen in bezug auf die finanzielle Beitragsleistung und die tarifarische Behandlung der bosnischen Bahnen abhängig. In diesen Fragen ist eine vollkommene Einigung erzielt und der Text der betreffenden Gesetzentwürfe ausgearbeitet worden, die demnächst den beiden Parlamenten zugehen werden.

Bezüglich der Südbahn geht jetzt das Hauptbestreben der ungarischen Regierung dahin, es solle schon jetzt sichergestellt werden, daß für den Fall der Verstaatlichung der Südbahn die ungarischen Waren auf den heute der Südbahn gehörenden Linien für die Zeitdauer der Konzessionsurkunde nicht in eine nachteiligere tarifarische Lage geraten können als heute. Die Forderung läuft daher auf eine Bindung der gegenwärtig bestehenden Südbahntarife auch für die Zeit nach der Verstaatlichung, und zwar bis zum Ablauf der Konzessionsurkunde, hinaus. Die Verhandlungen werden demnächst in Budapest fortgesetzt werden, und bei dieser Gelegenheit dürften die österreichischen Unterhändler ihren Standpunkt zu den ungarischerseits erhobenen Forderungen mitteilen.

Die den Verhandlungen zugrunde gelegten vorläufigen Vereinbarungen zur Sanierung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn werden wir in einer der nächsten Nummern einer Erörterung unterziehen.

— Vorkehrungen der österreichischen Staatsbahnen zur Bekämpfung der Tuberkulose. Vor einiger Zeit hat die Staatsbahnverwaltung auf einzelnen Wiener Bahnhöfen Tuberkulose-Fürsorgestellen bzw. Stationen für spezifische Diagnostik und Therapie bei tuberkulosen Erkrankungen des Personals und dessen Angehörigen errichtet. Da sich nun diese Wiener Fürsorgestellen durchaus bewährt haben, hat das Eisenbahnministerium die Errichtung derartiger Fürsorgestellen auch auswärts, und zwar zunächst in Innsbruck, Salzburg, Linz und Krakau, angeordnet. Die neuerrichteten Fürsorgestellen werden ihre Tätigkeit bereits in allernächster Zeit beginnen. Die Errichtung weiterer Fürsorgestellen wird von der Staatsbahnverwaltung nachdrücklichst angestrebt, und es wird zunächst insbesondere an die Errichtung einer Fürsorgestelle in Prag geschritten werden.

— Abwicklung des Zuckerrübenverkehrs auf den österreichischen Staatsbahnen. Begünstigt durch das schöne Herbstwetter, hat die Zuckerrübenernte zu Beginn des Monats Oktober mit großer Lebhaftigkeit eingesetzt. Die Verladung der Rüben erreichte um die Mitte des Monats im Gesamtbereiche der österreichischen Staatsbahnen die ganz bedeutende Ziffer von täglich 5100 Wagen, die sich durch den Bedarf für Zuckerrübenabfälle und Rübenschnitte auf einen Tagesverbrauch von über 7100 Wagen erhöhte. Diese Ziffern überbieten die Höchstleistung der einzelnen Verladetage des vorigen Herbstes um rund 900 Wagen. Seit Beginn der Zuckerrüben-Verladung bis zum 17. Oktober d. J. wurden im ganzen 64 679 Wagen mit Rüben beladen, d. i. im Vergleiche zum Vorjahr eine Mehrleistung von 14 949 Wagen, die einer Steigerung um 30 % entspricht. Den Bedarf für Schnitzel eingerechnet, ist in dem kurzen Zeitraume von drei Wochen ein Mehrverbrauch von rund 21 000 Wagen festzustellen. Die angeführten Angaben zeigen die ganz ungewöhnlichen Ansprüche, die der diesjährige Rübenverkehr an den Wagenpark der österreichischen Staatsbahnen stellt. Wenn sich trotzdem die allgemeine Verkehrsentwicklung glatt vollzieht, so äußern sich darin die günstigen Wirkungen der Ausgestaltung des Fahrparks und der Stationsanlagen sowie der getroffenen Vorsorgen für den Herbstverkehr; auch ist anzuerkennen, daß die von der Staatsbahnverwaltung angeregte Mitwirkung der Versender an einer wirtschaftlichen Wagenausnutzung das volle Verständnis der industriellen Kreise gefunden hat.

— Der Prozeß der Staatsbahnverwaltung gegen die Prager Eisenindustriegesellschaft. Der von der österreich. Staatsbahnverwaltung gegen die Prager Eisenindustriegesellschaft geführte Prozeß wegen vertragswidrigen Wettbewerbs der Linie Beraun-Dusnik durch die von der genannten Gesellschaft seit dem Frühjahr 1912 betriebene Bremsberganlage bei Nucic wurde nunmehr auch vom Obersten Gerichtshofe zugunsten der Staatsbahnverwaltung entschieden. Damit ist das Urteil, welches auf Einstellung des Betriebes der Bremsberganlage bis zum 31. Dezember 1914 erkannt hat, in Rechtskraft erwachsen.

— Der Schiffahrtsverkehr auf der Donau. Das mit Ende August abgelaufene zweite Vierteljahr der Donauschiffahrt stand noch unter dem Einfluß der Kriegswirren in den Balkanländern. Eine Folge der Kriegswirren war u. a., daß Getreide aus Serbien und Bulgarien, weil es zur Verpflegung der im Felde befindlichen Truppen benötigt wurde, nicht wie sonst zur Verfrachtung donauaufwärts gelangte und auch die rumänischen Getreidetransporte infolge der Mobilmachung der rumänischen Armee eine lange Zeit hindurch auf der unteren Donau behindert waren. Unter recht günstigen Aussichten hat das dritte Vierteljahr begonnen, indem angesichts der günstigen Ergebnisse zahlreiche Getreidetransporte teils bereits auf dem Wege, teils noch für die nächsten Monate in reichlichem Umfange zu gewärtigen sind. Die anhaltend günstigen Wasserstandsverhältnisse ermöglichen dabei die bessere Ausnützung der für diese Transporte verwendeten Fahrzeuge. Wenn diese Verhältnisse in der eben begonnenen Herbstzeit anhalten, und, wie mit großer Wahrscheinlichkeit zu erwarten steht, auch der Talverkehr nach den unteren Donauländern eine erhebliche Steigerung erfährt, so werden voraussichtlich, wenn nicht etwa durch zu frühen Eintritt des Winters die vorzeitige Schließung der Schiffahrt bedingt wird, die Verkehrsziffern für die Zeit vom 1. September an hinter jenen des vorjährigen gleichen Zeitraumes nicht viel zurückbleiben.

Ungarn.

— Direktor-Stellvertreter Willheim. Wie bereits erwähnt wurde, hat die Kaschau-Oderberger Eisenbahn, in Durchführung des zwischen der österreichischen und ungarischen Regierung abgeschlossenen Übereinkommens, für die österreichischen Linien eine Betriebsdirektion in Teschen und für die ungarischen Linien eine Betriebsleitung in Kaschau errichtet. Bei diesem Anlaß wurde dem Betriebsleiter der gewesenen Betriebsleitung, Direktor-Stellvertreter Gustav Willheim auf eigenes Ansuchen der Übertritt in den Ruhestand bewilligt. Willheim war der älteste Beamte der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, in deren Diensten er seit 1868 volle 45 Jahre tätig war. In den letzten 13 Jahren stand Willheim an der Spitze der Betriebsleitung in Teschen, wo er unter schwierigen Verkehrsverhältnissen der Gesellschaft hervorragende Dienste leistete. Anläßlich seines Übertrittes in den Ruhestand wurde Willheim, in Anerkennung seiner hervorragenden Tätigkeit, durch die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn der Titel eines Direktor-Stellvertreters verliehen.

Rumänien.

— Die wirtschaftliche Entwicklung Rumäniens. Der „Köln. Ztg." wird von den an der Begebung der neuen 4½ prozentigen rumänischen Anleihe beteiligten Kreisen geschrieben: „Rumänien verdankt den hohen Rang, den es unter den Staaten im Südosten Europas einnimmt, nicht einem blinden Ungefähr, sondern es darf ihn als die Frucht einer weisen Regierung und jahrzehntelanger unverdrossener Kulturarbeit für sich in Anspruch nehmen. Die Fortschritte, die das Land auf allen Gebieten menschlicher Arbeit in verhältnismäßig kurzer Zeit gemacht hat, sind erstaunlich, und da alle Bedingungen für weiteres rüstiges Fortschreiten auf der mit so glücklichem Erfolg betretenen Bahn der Zivilisation gegeben sind, so ist es verständlich, daß dem Lande, siner Regierung und seiner Bevölkerung ein hohes Maß von Vertrauen entgegengebracht wird.... Rumänien hat die ihm vom Auslande zur Verfügung gestellten Summen nutzbringend verwandt und mit ihrer Unterstützung seine natürlichen, aber brachliegenden Hilfsmittel zu großartiger Entwicklung zu bringen gewußt. Den weitaus größten Teil des Erlöses aus der Begebung der Staatsanleihen, rund 1 Milliarde Lei, hat es in Eisenbahnen angelegt, und durch die Entwicklung des Verkehrswesens wurden die Voraussetzungen für den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung geschaffen. Auch heute noch bildet der Ackerbau das eigentliche Rückgrat der rumänischen Volkswirtschaft, obgleich auch die Industrialisierung des Landes ungeahnte Fortschritte gemacht hat. Aber ein gewaltiger Wandel hat sich durch die modernen Verkehrsmittel in dem Umfang der angebauten Boden-

fläche und in den Erträgen der landwirtschaftlichen Gewerbe vollzogen. Seit 1866 hat sich die mit Getreide besäte Fläche von 2,2 Millionen Hektar auf 6,1 Millionen ausgedehnt, während in der gleichen Zeit der Ertrag von 17,3 Millionen Hektoliter auf 93 Millionen Hektoliter stieg; der Umstand aber, daß jene um das Dreifache, dieser um mehr als das Fünffache anwuchs, beweist, daß auch die Intensität des landwirtschaftlichen Betriebs und die Anwendung rationeller Methoden die erfreulichsten Fortschritte gemacht haben. Seit dem Jahre 1900 erfreut sich Rumänien dank der großen für die Ausfuhr verfügbaren Getreidemengen einer aktiven Handelsbilanz, die noch eine wesentliche Unterstützung dadurch erfährt, daß mit der wachsenden Zahl industrieller Unternehmungen immer mehr gewerbliche Produkte im Lande selbst erzeugt werden, die früher nur aus dem Auslande bezogen werden konnten. Seit dem Aufblühen der rumänischen Petroleum-Industrie, die 1900 erst 250 000 t Rohöl, 1912 aber bereits 1 807 000 t produzierte, gehört aber Rumänien auch zu den Ländern, deren Industrie-Erzeugnisse auf dem Weltmarkt eine Rolle spielen. Längst ist die Zeit vorüber, in der die Staats- und Volkswirtschaft des Landes vom Ausfall der Ernte derart abhängig war, daß jede Mißernte auch die Finanzen des Staates zu erschüttern drohte. Seit 1901 hat jedes Rechnungsjahr, auch wenn es eine schlechte Ernte gab, mit einem stattlichen Überschuß für die Staatskasse abgeschlossen. Im Jahre 1911/12 betrug er über 110 Millionen Lei und 1912/13 trotz der Ungunst der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, wie sie durch die Balkanwirren bedingt wurde, über 100 Millionen Lei. Die Rumänen machen sich keiner Übertreibung schuldig, wenn sie mit Stolz auf die glänzende Lage ihrer Staatsfinanzen hinweisen. Unter den an der Einfuhr nach Rumänien beteiligten Ländern steht Deutschland obenan, das allein ein Drittel aller nach Rumänien gelangenden fremden Waren liefert. Es entspricht daher durchaus den natürlichen Verhältnissen, wenn Deutschland seit jeher der hauptsächlichste Geldgeber für Rumänien gewesen ist und, wie bereits erwähnt, der größte Teil der rumänischen Anleihen in Deutschland ausgegeben wurde . . . .“

Übrige europäische Länder.

— **Die Stellung des belgischen Verkehrsministers zur Schwellenfrage.** In der belgischen Kammer richtete am 5. August d. J. der Abgeordnete Buisset im Verlauf der Etatsberatung eine Interpellation an die Staatsbahnverwaltung mit dem Ersuchen um Angabe der Gründe, warum der Schwellenbedarf des belgischen Staatsbahnnetzes lediglich durch Holz- und nicht wenigstens teilweise durch Eisenschwellen gedeckt werde, trotzdem letztere von der preußischen Staatsbahnverwaltung zu einem beträchtlichen Prozentsatz und in Baden sogar ausschließlich verwendet werde.

Die Antwort des Verkehrsministers lautete: „Von 1845—1890 hat die Verwaltung dauernd Versuche mit Eisenschwellen verschiedenster Systeme angestellt, welche jedoch befriedigende Ergebnisse nicht geliefert haben. Die wesentlichsten Nachteile waren folgende: 1. Die Befestigungen zwischen Schiene und Schwelle waren unvollkommen und nicht widerstandsfähig genug. Allerdings sind seit diesen unseren Probeversuchen in Amerika und in Deutschland die Befestigungsarten verbessert worden. 2. Die viereckigen Lochungen der Schwellendecke bildeten den Ausgangspunkt betriebsgefährlicher Risse in der Schwellendecke, die nach kurzer Zeit zur vollen Zerstörung der Schwelle und zu deren Beseitigung aus dem Gleise führte. Durch Ausrunden der scharfen Ecken der Lochränder und Anwendung gebohrter (an Stelle gestanzter) Löcher hat sich dieser schwerwiegende Übelstand herabgemindert. 3. Die Eisenschwelle bringt eine hochgradige Zerstörung der Bettung, selbst porphyrischer Hartgesteinsstoffe, mit sich, wobei das zerpulverte Material unter der Mitwirkung der Niederschlagswässer, besonders an den Stößen, zu den dem Oberbaufachmann genügend bekannten Erscheinungen des Verschlammens und Pumpens der Stöße, der sogenannten Schlaglöcher, führt, die in trockener Jahreszeit eine durch die Unterhaltungsmittel nicht wieder zu beseitigende volle Zementierung des Bettungskörpers bewirkten. Die Folge dieser Veränderungen waren betriebsunsichere Zustände in der Gleislage. 4. Die unter 3 aufgeführten Nachteile verursachten eine so umfangreiche Vermehrung und Störung in der Unterhaltung der stark befahrenen Versuchsstrecken mit Eisenunterschwellung, daß man sich genötigt sah, sie nach wenigen Jahren zu entfernen. 5. Der Eisenbahnschwellenoberbau hat ein unruhigeres Befahren der Gleise zur Folge als der Holzschwellenoberbau.

Auch neue Versuche lassen hinsichtlich der unter 3., 4. und 5. aufgeführten Nachteile günstigere Ergebnisse um so weniger erwarten, als infolge des stetig sich steigernden Verkehrs das Gewicht der Fahrzeugachsen und der Lokomotiven immer schwerer wird. Die in Deutschland gemachten Erfahrungen können auf unsere Verhältnisse nicht übertragen werden, weil die Züge im Durchschnitt nicht so schwer sind und nicht so schnell fahren, vor allem die Zugdichte durchschnittlich geringer ist als auf unserem Eisenbahnnetz, außerdem wird dort ein anderes Bettungsmaterial verwendet. 75 kg schwere Metallschwellen der Art, die sich auf der Linie Antwerpen-Vieux-Dieu als unbrauchbar erwiesen hatte, ergaben auf einer Strecke der Niederländischen Staatsbahn bei geringem Verkehr befriedigende Ergebnisse. Trotzdem hat die letztgenannte Verwaltung die Eisenschwelle auf ihren stark befahrenen Linien wieder ausgeschaltet.

Eine für unsere stark belasteten Strecken brauchbare Stahlschwelle würde nicht weniger als 12 Franken (bei 80 kg Gewicht und einem Tonnenpreis von 150 Franken) kosten, und ihre Liegedauer würde diejenige der gegenwärtig verwendeten Holzschwellen wahrscheinlich nicht übertreffen, welche 18—20 Jahre in Hauptgleisen und alsdann noch eine fast gleiche Zahl von Jahren in Nebengleisen verbringt. Der in letzter Zeit für die getränkte Eichenschwelle bezahlte Höchstpreis beträgt 7,50 Fr.; die ihr in der Liegedauer gleichkommende imprägnierte Buchenschwelle hat denselben Gesamtpreis; die rohe Buchenschwelle ist 85 Centimes billiger als die Eichenschwelle, jedoch der Imprägnierungspreis um 85 Centimes höher. Die Verwendung von Metallschwellen würde also viel ungünstiger sein als die der gegenwärtig im Gebrauch befindlichen Holzschwellen.

Zweifellos ist anzunehmen, daß der Eisenschwellenoberbau noch weitere Vervollkommnungen erleben wird; die Eisenbahnverwaltung wird diese sorgfältig im Auge behalten.“

— **Eisenbahnunfall bei Chênée.** In der Nacht zum 5. November hat auf dem Eisenbahnknotenpunkt Chênée bei Lüttich ein Zusamemnstoß zweier Güterzüge stattgefunden, wobei drei Personen getötet und mehrere verletzt worden sind.

— **Statistik der französischen Lokalbahnen.** Nach der amtlichen „Statistique des chemins de fer français“ hatte am Ende des Jahres 1910 das Netz der Lokalbahnen (d'intérêt local et tramways) eine Gesamtlänge von 11 669 km, von denen 8956 km im Betrieb und 2713 km im Bau oder in Bauvorbereitung waren. Von den ersteren waren Vollspurbahnen 2049 km, Schmalspurbahnen 6907 km und Seil- und Zahnradbahnen 36 km. Das Gesamtanlagekapital der Lokalbahnen betrug in Franken rund 1.25 Milliarden, die Betriebseinnahme rd. 85.34 Mill. (i. V. rd. 82,99 Mill.), die Betriebsausgabe rd. 64,88 Mill. (62,74 Mill.), der Betriebsüberschuß rd. 20,46 Mill. (20,25 Mill.). Die Anzahl der beförderten Personen stellte sich auf rd. 361 Millionen (i. V. 355 Mill.), der beförderten Gütertonnen auf rd. 8,79 Mill. (8,49 Mill.). Die Betriebsziffer ist von 75,6 % im Vorjahr auf 76 % gestiegen. Von den Betriebseinnahmen erbrachte der Personenverkehr 77,9 (78,6) %, der Güterverkehr 19,4 (19,1) %. Während des Berichtsjahres hat sich die Zahl der Lokomotiven einschließlich Motorwagen um 165 auf 1710, die der Personen- und Gepäckwagen um 274 auf 3740 und die der Güterwagen um 799 auf 11 478 Stück erhöht. Die Zahl der Bediensteten ist von 17 433 auf 19 751 angewachsen. Von der Gesamtbetriebslänge im Jahre 1910 ergaben 29 Linien mit einer mittleren Betriebslänge von 1576 km einen Fehlbetrag, für eine Linie stieg die Betriebsziffer bis auf 243 %. Unter den Vollspurbahnen erzielte die 8 km lange Strecke Bayonne-Biarritz den höchsten Überschuß und die günstigste Betriebsziffer (40 9 %), von den Schmalspurbahnen war es die 7 km lange Linie Roisel-Hargicourt mit einer Betriebsziffer von 47,9 %, von den Seilbahnen die Strecke Lyon-Fourvière, deren Betriebsziffer 42,6 % betrug. Die Zahl der Unfälle ist von 1310 im Vorjahr auf 1504 im Berichtsjahr gestiegen, darunter waren 266 (i. V. 220) durch Entgleisungen, 47 (35) durch Zusammenstöße und 1195 (1055) durch andere Ursachen hervorgerufen. Es wurden hierbei insgesamt getötet 67 (84) und verletzt 886 (649) Personen.

— **Schweres Eisenbahnunglück bei Melun in Frankreich.** Auf dem Bahnhof Melun der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn (45 km von Paris) hat sich am Abend des 4. November ein schweres Unglück ereignet. Der Schnellzug von Marseille stieß gegen 10 Uhr mit dem um 8 Uhr 40 Min. den Lyoner Bahnhof in Paris verlassenden Postzug zusammen. Der Postzug bestand aus 7 Postwagen, die mit einer großen Anzahl von Postbeamten besetzt waren, welche die Bearbeitung der Post nach dem südöstlichen Frankreich auszuführen hatten. Nach den letzten Meldungen beträgt die Zahl der getöteten Personen 40, unter denen sich mindestens 14 Postbeamte befinden. Es scheint, daß der Zugführer des Marseiller Schnellzuges die Haltsignale des Bahnhofes Melun, den er fahrplanmäßig zu durchfahren hatte, übersehen hat und mit 90 km Geschwindigkeit in den Bahnhof Melun eingefahren ist. Der Zug bohrte sich in den auf dem Bahnhof haltenden Postzug hinein. Drei Wagen des Schnellzuges und mehrere Wagen des Postzuges wurden vollständig zertrümmert. Nach dem Zusammenstoß scheint sich das aus den zertümmerten Gasbehältern ausströmende Gas entzündet und die

Trümmer in Brand gesetzt zu haben. Eine große Anzahl Leichen sind verkohlt, und die Verletzten haben außer Verstümmelungen auch schwere Brandwunden erlitten. Unter den Verletzten befindet sich auch ein Deutscher Max Aberbach aus Hamburg, dessen Schwiegervater vermißt wird; unter den Geretteten ein Herr Oberdorfer aus Bamberg, der unverletzt blieb und sich an den Rettungsarbeiten beteiligte. Das Rettungswerk gestaltete sich sehr schwierig, da die Unglücksstätte nur von dem Scheine der Fackeln, Petroleumlampen und der brennenden Trümmer erhellt war. Hilfszüge wurden sofort herbeigerufen.

Um 3 Uhr morgens waren nach zwei verkohlte Leichen unter den Trümmern hervorgezogen worden. Die Flammen waren erloschen, so daß vollständige Finsternis herrschte. Die Verwirrung war unbeschreiblich. Die Rettung der Verletzten war außerordentlich schwierig. Eine junge Frau war unter den Tender des Schnellzuges geraten, sie hatte das Bewußtsein nicht verloren und rief verzweifelt um Hilfe. Ihr Gatte, ein Hauptmann der Infanterie, starb im Hospital. Der Präsident der Republik besuchte am Tage nach dem Unfall die im Krankenhaus untergebrachten Verletzten, 13 an der Zahl.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Für den Nachtdienst wurde bisher bei den Bundesbahnen keine besondere Vergütung bewilligt; nur für die Berechnung der Dienst- und Ruhezeit ist ein Zuschlag von 25 % für die Stunde gesetzlich vorgeschrieben. Einzig die Gotthardbahn hatte für die Nachtzeit von 11 Uhr abends bis 4 Uhr morgens eine Zulage von 20 cent. für die Stunde ausgerichtet. Seit der Verstaatlichung der Gotthardbahn stellt das Personal der andern Kreise das dringende Begehren, ihm ebenfalls eine Nachtdienst-Entschädigung zu gewähren. In der Sitzung der ständigen Kommission des Verwaltungsrates der Bundesbahnen vom 31. Oktober stellte die Generaldirektion die baldige Vorlage eines Berichtes und Antrages in Aussicht, gemäß welchem die Frage der Nachtdienstvergütung an das gesamte Personal der Bundesbahnen durch ein vom Verwaltungsrate zu erlassendes, neues Reglement in einer den Wünschen des Personals grundsätzlich entgegenkommenden Weise geregelt werden soll. Die ständige Kommission hat sich mit diesem Vorgehen einverstanden erklärt. — Die linksufrige Vierwaldstätterseebahn, die, wie schon berichtet, zur Konzession angemeldet wurde, soll, wie die „Schweizer Bauztg.“ meldet, vom Bahnhof Luzern ausgehen, in den Bireggtunnel eintreten, sodann die Horwerstraße, die Brünigbahn, die Straße Kriens-Horw unterfahren und zum Bahnhof Horw gelangen. Von dort zieht sie sich oberhalb der Brünigbahn hin bis zur Station Hergiswil, auf der sie die Brünigbahn kreuzt, folgt dann der Straße Hergiswil-Stansstad und durchbricht ungefähr bei der Hälfte dieser Straßenstrecke den Lopperberg in einem 900 m langen Tunnel. Vermittels einer Brücke von 50 m Lichtweite übersetzt die Bahn darauf die Straße nach Alpnach und die See-Enge am Acheregg, letztere in einer lichten Höhe von 14 m über Hochwasser. Auf hohem Damme, der bei der Kreuzung der Engelbergbahn und der Straße Stansstad-Stans auf 250 m durch Viadukte unterbrochen wird, erreicht die Linie darauf die Berglehne des Bürgenbergs, folgt ihr bis zur obersten Mühle und gelangt zu der beim Mürgli gelegenen Station Stans, die etwa 1 km von Stans entfernt liegt und durch eine Zufahrtsstraße und eine jedenfalls nötig werdende Verbindungslinie der Engelbergbahn erreicht wird.

Von der Station Stans aus wendet sich die Linie in gerader Richtung nach Buochs, durchquert unterhalb Kirche und Schulhaus das Dorf und erreicht den Bahnhof oberhalb der Beckenrieder Straße in der Nähe der Dampfschifflände; immer oberhalb der Beckenrieder Straße bleibend, mündet sie in der Nähe der Pfarrkirche in den Bahnhof Beckenried. Von dort folgt die Bahn dem Seeufer, tritt etwas vor der Riselten in den 6 km langen Selisberger Tunnel, der in gerader Richtung das Bergmassiv des Niederbauen durchbohrt und zur Station Bauen führt. Von dort wird die Bahn zum Teil in steile Felshänge eingesperrt, zum Teil im Tunnel geführt. Die Strecke Seedorf-Altdorf überschreitet in gerader Richtung das Reußtal und die Reuß bis zum Anschluß an die Gotthardbahn. Die Bahn soll von Luzern bis Beckenried als einspurige, von Beckenried bis Altdorf als doppelspurige Normalbahn erstellt werden. Die Bau- und Anlagekosten sind mit 26 Millionen Fr. veranschlagt. Gegenüber der bestehenden Linie Olten-Luzern-Meggen-Altdorf würde die neue Linie um 14 km kürzer werden.

— **Ein „Verbesserungsausschuß“ bei der englischen Großen Westbahn.** Bei der Ansprache, die der Generaldirektor der englischen Großen Westbahn bei der Eröffnung der 10. Arbeitsperiode der Vortrags- und Erörterungsgesellschaft dieser Eisenbahn gehalten hat, hat die Angabe besondere Beachtung gefunden, daß die Eisenbahnverwaltung die Einsetzung eines „Verbesserungs-Ausschusses“ (Suggestion Committee) beabsichtigt, der die Vorschläge einzelner Angestellter zur Verbesserung des Eisenbahnbetriebes entgegennehmen und prüfen soll. Natürlich haben schon bisher einzelne Angestellte, die sich besonderer Befähigung nach dieser Richtung erfreuen, ihren Vorgesetzten derartige Vorschläge unterbreitet, und es sind von jeher manche und sehr bedeutende Verbesserungen auf diesem Wege eingeführt worden. Nunmehr soll aber ein geordnetes Verfahren zur Prüfung und Würdigung solcher Vorschläge und zur Erörterung der Maßnahmen, die zu ihrer Durchführung getroffen werden müssen, eingeführt werden. Einzelne gewerbliche Werke haben schon ähnliche Schritte getan und damit gute Erfolge erzielt, und es ist zu erwarten, daß auch bei einer Eisenbahnverwaltung von einem solchen Ausschuß viel nützliche Arbeit geleistet werden kann.

— **Die englische Gewerkschaft der Eisenbahnarbeiter als Eisenbahnaktionär.** Die Gewerkschaft der englischen Eisenbahnarbeiter (National Union of Railwaymen) hat bekanntlich einen großen Teil der von ihr angesammelten Mittel in Eisenbahnaktien angelegt. Da aber ihre Tätigkeit in der nächsten Zeit dazu geeignet sein wird, den Wert dieser Papiere herabzusetzen, namentlich wenn ein größerer Streik ausbricht, der ja bekanntlich das Ziel der Bestrebungen dieser Gesellschaft ist, so hat eine der Ortsgruppen den Antrag gestellt, daß die Hauptleitung alsbald Schritte tun soll, um die Gelder in anderer Weise nutzbringend anzulegen. Daß die Gewerkschaft auf diese Art ihre Karten aufdeckt, kann den Eisenbahnverwaltungen nur recht sein, denn jene zeigt dadurch ihr wahres Gesicht und kann infolgedessen besser bekämpft werden. Die Eisenbahnverwaltungen werden außerdem in den Stand gesetzt, ihre Vorbereitungen für den Fall zu treffen, daß die Gewerkschaft ihre Drohung wahr macht. Der Streik trifft dann die Eisenbahnverwaltungen wenigstens nicht unerwartet.

— **Eisenbahnbauten in Neu-Serbien.** Von der serbischen Regierung wurde, wie der „Tag“ meldet, die Tiefbau-Ak.-Ges. Julius Berger in Berlin mit der Trassierung der Eisenbahnlinie Üsküb-Monastir beauftragt. Es schweben noch Verhandlungen wegen der Trassierung anderer Strecken sowie darüber, daß die genannte Firma auch den Ausbau übertragen erhält. Die Baukosten belaufen sich auf 35 Millionen Dinar.

— **Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs auf den bulgarischen Bahnen.** Gleichzeitig mit den serbischen Staatsbahnen wurde der direkte Güterverkehr auch von den bulgarischen Staatsbahnen in vollem Umfange in der Richtung über Belgrad und in entgegengesetzter Richtung bis zur ehemaligen bulgarisch-türkischen Grenzstation Lubimetz sowie von und nach allen eigenen Konventionsstationen (in den direkten Verkehr einbezogene Stationen) des bulgarischen Eisenbahnnetzes wieder aufgenommen.

— **Opfer des Balkankrieges im bulgarischen Eisenbahndienst.** Die bedeutenden Truppentransporte anläßlich des großen Armeemanövers im August v. J. bei Schumla, der schleunige Rücktransport der daran beteiligten Heeresteile nach dessen vorzeitigem Abbruch, der unmittelbar darauf erfolgende Abtransport der gesamten Reiterei des bulgarischen Heeres nach der südöstlichen Landesgrenze, die darauf erfolgende Mobilmachung und der strategische Aufmarsch, der Transport serbischer Truppen, endlich die Beförderung der den Türken gegenübergestellten bulgarischen Heere nach der Westgrenze Bulgariens vorher dier Überführung von etwa 70—75 000 kriegsgefangenen Türken und der zahlreichen Verwundeten und Kranken) spannte die Kräfte des bulgarischen Eisenbahnpersonals auf das höchste an. Wochenlang kam das Fahr- und Stationspersonal nicht aus den Kleidern, um genügend der Ruhe pflegen zu können. Die Betriebsabteilung der Generaldirektion war förmlich als Kaserne eingerichtet, in der die Beamten im Verein mit Generalstabsoffizieren Tag und Nacht ununterbrochen Wache hielten; denn alle Zugbewegungen — mit Ausnahme jener der Züge auf besetztem türkischen Gebiet, wo die Feld-Eisenbahnbehörde den Verkehr der Züge leitete — wurden von da aus geregelt. Obwohl auch die Direktionsbeamten übermäßig dienstlich in Anspruch genommen wurden, so hatten sie wenigstens nicht unter den Unbilden der Witterung zu leiden. Welchen Einfluß diese und die andauernde Überanstrengung auf das Personal des äußeren Dienstes hatte, zeigten die unverhältnismäßig zahlreichen Erkrankungen und Todesfälle. Letztere bezifferten sich auf mehr als 70, und zwar starben infolge von Erkältungen und an den Folgen der Überanstrengung 12 Beamte des Stationsdienstes, 15 Personen des Fahrdienstes, darunter 4 Lokomotivführer, 6 Weichensteller, 22 verschiedene Bedienstete und 15 Arbeiter. Am 6./19. Oktober d. J. wurde auf Veranlassung der Generaldirektion in der Kathedrale in Sofia für diese Opfer ihres Berufes ein feierlicher Trauergottesdienst (Panachida) abgehalten, dem der Minister der Eisenbahnen, Post und Telegraphen, der Kriegsminister, der Generaldirektor, verschiedene andere hohe Würdenträger sowie ein großer Teil der in Sofia wohnenden Eisenbahner jeden Ranges beiwohnten.

— **Die Stockungen der Getreidesendungen auf den russischen Eisenbahnen** vergrößern sich von Tag zu Tag; sie betrugen, wie die „Rigaer Börsenzeitung" meldet, am 21. Oktober schon 29 000 Wagenladungen; vor zwei Wochen waren es nur 16 000. Die größten Stockungen finden auf den Südost- und anderen Privatbahnen statt. Das Verkehrsministerium hat den Bahnen dringlich nahegelegt, für sofortige entsprechende Verstärkung des rollenden Materials Sorge zu tragen. Soweit das Rigaer Börsenblatt.

Anders urteilt die Reichseisenbahnverwaltung, die auf die vielen Klagen in der Presse bezug nimmt, über die Verhältnisse. Sie ist der Meinung, daß die Güteransammlungen ,die jetzt beobachtet werden können, nicht das „normale" Maß überschreiten und sich auf etwa 2500 Wagenladungen belaufen. Ganz abgesehen von dem recht erheblichen Unterschied in bezug auf die Anzahl der nicht rechtzeitig beförderten Wagenladungen, so ist nicht recht zu verstehen, was hier „normal" bedeuten soll. Man kann doch nicht annehmen, daß die Reichseisenbahnverwaltung den Zustand für „normal", d. h. für ordnungsmäßig, ansieht, daß zur Beförderung aufgegebene Güter nicht sogleich befördert werden können. Aber auch ganz abgesehen hiervon, so ist offenbar die Angabe von 2500 Wagenladungen nicht zutreffend, denn die „Torg. Prom. Gaseta", also ein amtliches Organ des Finanzministeriums, gibt gleichfalls die höheren Zahlen an. Anlehnend an diese verschiedene Beurteilung der Sachlage, sind natürlich auch die Vorschläge zu deren Behebung sehr weit auseinandergehend. Während die Reichseisenbahnverwaltung kurzerhand feststellt, daß das rollende Material auf den Staatseisenbahnen ausreicht, dagegen sich auf den Privatbahnen ein erheblicher Mangel an Wagen bemerkbar macht, kommt der Vorstand der Vereinigung der Vertreter von Industrie und Handel auf Grund eines im Laufe des letzten Jahrzehnts gesammelten umfangreichen statistischen Materials zu dem Schluß, daß sowohl auf den Staatseisenbahnen, als auch auf den Privatbahnen das rollende Material lange nicht ausreicht und daß diesem Mangel auf die Dauer durch die bisher vorgenommene Erhöhung der Ladefähigkeit der Wagen nicht abzuhelfen sei. Die Zahl der notwendigen neuen Wagen beläuft sich nach den Berechnungen, die hier angestellt sind, für die Staatseisenbahnen im Jahre: 1913 auf 28 500, 1914 auf 15 700, 1915 auf 16 600, 1916 auf 17 400, 1917 auf 18 400; für die Privatbahnen: im Jahre 1913 auf 13 800, 1914 auf 7 700, 1915 auf 8600, 1916 auf 9300 und 1917 auf 8900. Die Anschauungen in den verschiedenen Stellen gehen also sehr erheblich auseinander. Da aber, wie auch in unserer Zeitung bereits darauf hingewiesen worden ist, die Ergänzung des rollenden Inventars in den letzten Jahren sehr gering gewesen ist, so gering, daß sogar die Fabriken unter dem Fehlen der Aufträge schwer gelitten haben, so scheint die Annahme der Vertreter von Industrie und Handel doch sehr viel Wahrscheinlichkeit für sich zu haben. Es ist gewiß auch ein Fehlschlag gewesen, wenn an maßgebender Stelle angenommen wurde, daß mit der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen allein dem Mangel abgeholfen werden könne, ohne daß gleichzeitig auch die Ladefähigkeit entsprechend Berücksichtigung findet. Letzteres ist aber nicht geschehen, denn die Erhöhung der Tragfähigkeit ist durch Verstärkung der Tragfedern erreicht worden. Der Laderaum, d. h. der Wagenkasten, ist nicht verändert worden, es sei denn, daß bei Neubauten hierauf besonders Rücksicht genommen ist. Das wäre dann also nur bei einer der Zahl nach kaum ins Gewicht fallenden Anzahl Güterwagen eingetreten, denn wir haben ja gesehen, daß die letzten Jahre den Eisenbahnen nur wenig Zuwachs an Wagen gebracht haben. m.

— **Warendiebstähle auf den russischen Eisenbahnen.** Die großbritannische Botschaft hat sich, der „Torg.-Prom. Gas." zufolge, an die russisch-englische Handelskammer mit der Bitte gewandt, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß von den russischen Eisenbahnverwaltungen Maßnahmen gegen die sich stetig mehrenden Fälle von Warendiebstählen ergriffen werden. Namentlich beim Transport auf den Eisenbahnen von den baltischen Häfen ins Reichsinnere werden die Sendungen beraubt. In letzter Zeit sollen diese Diebstähle einen solchen Umfang angenommen haben, daß die Versicherungsgesellschaften gezwungen waren, die Prämiensätze für Waren, die auf diesem Wege zur Beförderung gelangen, zu erhöhen. Vom Vorsitzenden der russisch-englischen Handelskammer W. J. Timiriäsew sind entsprechende Vorstellungen beim Verkehrs- und Handelsminister gemacht worden.

Es wäre ja sehr zu begrüßen, wenn dieser Schritt von günstigem Erfolge begleitet wäre und er dann nicht nur den Transporten von den baltischen Häfen, sondern ebenso denjenigen der übrigen Grenzübergänge zugute käme. m.

— **Eisenbahnunglück auf der Eisenbahnlinie Moskau-Kasan.** Auf der vorgenannten Bahnlinie entgleiste in der Nacht zum 5. d. M. ein von Nischny-Nowgorod nach Pensa fahrender Personenzug. Vierzehn Personen wurden getötet und 15 schwer verletzt. Es liegt der Verdacht vor, daß das Unglück in böswilliger Absicht herbeigeführt wurde.

— **Die Newa-Brücke bei St. Petersburg.** Zur Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen den Staatsbahnen Finnlands und der Nicolaibahn (russische Staatsbahn) und damit zur Herbeiführung eines ununterbrochenen Eisenbahn-Verkehrs hat die russische Staatsregierung lange ihren mächtigen Einfluß geltend gemacht, um dieses Ziel bei den Finnländischen Staatsbahnen, die sich ebenso lange und ziemlich energisch dagegen sträubten, durchzusetzen. Nun gehen die vorbereitenden Arbeiten ihrem Ende entgegen, und es wird wieder ein Hindernis aus dem Wege geräumt sein, das dem völligen Aufgehen Finnlands in Rußland entgegenstand. Die Brücke über die Newa und das Anschlußgleis sind soweit hergestellt, daß nur noch die letzte Hand an das große Werk gelegt zu werden braucht. Zurzeit wird nur noch die elektrische Vorrichtung gebaut, um die Schiffsbrücke heben zu können, wenn Schiffe die Brücke passieren wollen, auch wird das Legen der Schienen beendet, kurz, in wenigen Tagen, wenn auch die technische Abnahme des großen Baues die gefahrlose Benutzbarkeit erwiesen haben wird, kann der Verkehr auf dieser Verbindungsbahn eröffnet werden. Die Brücke hat einen Kostenaufwand von 2 000 000 Rubel erfordert. Dieser Verbindungsbahn kommt neben der verkehrstechnischen Bedeutung in hohem Maße auch eine wichtige politische Bedeutung zu. Um dieser letzteren willen sind offenbar von Rußland die erheblichen Opfer an Geld gebracht worden, denn Finnland hat während der langen Vorverhandlungen, soweit bekannt geworden ist, mehr Hindernisse in den Weg gelegt, als die Durchführung gefördert. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Nigeria.** Die günstige Entwicklung, deren sich die britischen Besitzungen am unteren Niger erfreuen, hat die britische Kolonialregierung zur Aufstellung eines neuen wichtigen Eisenbahnplanes veranlaßt, dessen Ausführung man ungesäumt in Angriff nehmen will. Wie das „Geographical Journal" mitteilt, handelt es sich um eine etwa 550 engl. Meilen (885 km) lange Hauptlinie, die vom Nigerdelta aus nordwärts führen und sich am Kaduna mit der bereits seit zwei Jahren vollendeten Baro-Kano-Eisenbahn vereinigen soll. Die Linie wird zunächst die östlich vom Unterlauf des Nigers in der Breite von Onitsha gelegenen Kohlenfelder von Udi berühren, hierauf den Benue auf einer großen Brücke kreuzen und dann dem Rande des Hochlandes von Bauchi, dessen reiche Zinnlager seit einiger Zeit erschlossen werden, folgen. Eine Zweigbahn nach den Zinngruben kann erforderlichenfalls gebaut werden. Für den seeseitigen Endpunkt der Linie ist, wie verlautet, ein sehr geeigneter Ort an einem bisher nicht besuchten Wasserlauf gefunden worden, der anscheinend einen Seitenarm des Bonnyflusses bildet. Hier erhebt sich ein steiler Felsen zu einer Höhe von 45 Fuß, während die Wassertiefe am Fuße des Felsens 50 Fuß beträgt. Diese an der flachen Mangroveküste Westafrikas unerwartet günstige Lage soll zur Gründung einer neuen Stadt ausgenutzt werden, die den Namen Port Harcourt führen wird. Der Ort wird mit Landungsbrücken, Eisenbahnwerkstätten und allen Erfordernisssen für den Handelsverkehr ausgestattet werden und soll, wie man hofft, künftig den Mittelpunkt des Kohlenhandels für ganz Westafrika bilden. Der Bau der Linie wird 4 bis 5 Jahre beanspruchen. Die Eingeborenen des dem neuen Hafen benachbarten Gebietes sollen noch der Menschenfresserei ergeben sein.

— **Die Kameruner Verkehrsfragen.** Über diese äußert sich im „Tag" Dr. Paul Leutwein im Anschluß an die Kameruner Reise des deutschen Staatssekretärs Dr. Solf folgendermaßen: „Die Lösung des Kameruner Verkehrsproblems hat das Reichskolonialamt als seine gegenwärtig wichtigste Aufgabe erkannt. Diese Gewißheit hat Staatssekretär Dr. Solf den Kamerunern mitgebracht und ihnen gleich eröffnen können, daß ein großzügiges Eisenbahnbauprogramm in Vorbereitung ist. Wie im vorigen Jahre in Südwestafrika in den Fragen des Diamantenausfuhrzolles und der Landwirtschaftsbank hat er in der Kameruner Eisenbahnfrage vor der Entscheidung vom grünen Tisch aus sich erst praktisch an Ort und Stelle unterrichtet und die Meinungen der Kolonisten gehört. Aus seiner früher mehr beobachtenden Haltung ist er diesmal in bemerkenswerter Weise herausgegangen, indem er den alten Streitpunkt, ob das Kameruner Eisenbahnnetz in Duala konzentriert oder Kribi zum Ausgangspunkt einer besonderen Südbahn gemacht werden müsse, zugunsten der ersten Ansicht entschied. . . . Von ernsten Kolonialpolitikern wird die Kameruner Südbahn gefordert. So führt Rohrbach den allmählichen Ruin der an sich nicht zahlreichen Südkameruner Bevölkerung durch die demoralisierende Wirkung des Trägerverkehrs, die Notwendigkeit, Volkskulturen

zu fördern, und schließlich die Gefahr der wirtschaftlichen Eroberung Südkameruns durch die geplante französische Bahn Libreville-Wesso ins Feld. Dagegen ist nur zu bemerken, daß allen drei Gefahren ebensogut durch Abzweigungen von der ziemlich südlich geführten Mittellandbahn und Anschluß Kribis an diese Bahn durch eine Heerstraße mit Automobilverkehr begegnet werden kann. Auf letzteren Punkt hat der Staatssekretär bereits in Kribi verwiesen. Die sogenannte wirtschaftliche Eroberung von Grenzgebieten durch Bahnen des Nachbarlandes ist übrigens sehr problematischer Natur. Wenn diese Nachbarbahnen durch billige Tarife und Ausfuhrzölle den Verkehr an sich ziehen, entwickeln sie doch auch die erschlossenen Gebiete in einem Maße, das für die eigene Kolonie viel mehr ins Gewicht fällt als die geringen Verluste an Fracht- und Zollgebühren. In Ostafrika erleben wir dies zurzeit in der Einwirkung der Ugandabahn auf das deutsche Viktoriaseegebiet. Rohrbach bezeichnet es selbst als mißverstandene nationale Politik, lediglich zur Gewinnung des Ugandaverkehrs eine Bahn von Tanga an den Viktoriasee zu führen, deren Wirkung nur ein beide Teile schädigender Tarifkampf sein würde. Durch seine Entscheidung über die Kameruner Südbahn hat sich Staatssekretär Dr. Solf offen als Anhänger eines zentralistischen Ausbaus der kolonialen Eisenbahnnetze bekannt. Für ihn ist der grundlegende Gedanke Friedrich Lists, daß von vornherein auf ein einheitliches Bahnnetz Bedacht genommen werden muß, maßgebend geblieben. Deshalb dürfen schon die ersten Linien nicht nebeneinander herlaufen, sondern müssen die zu erschließenden Hauptverkehrsgebiete in Verbindung bringen. Hat man nicht wie seinerzeit in Europa gegebene Knotenpunkte, so müssen diese Linien eben in dem oder den Haupthäfen des Landes zusammenlaufen. Der letztere Fall ist lediglich in Südwestafrika mit seiner langen Küstenlinie gegeben, wo von zwei Ausfalltoren sich verzweigende Linien ausgehen, die durch die Nordsüdbahn Windhuk-Keetmanshoop zu einem einheitlichen Bahnnetz verbunden sind. Für Kamerun aber, das von enger Küstenfront sich rasch zu ungeheurer Binnenweite entfaltet, ist es ebenso gegeben, die ersten Bahnen vom zentral gelegenen Haupthafen strahlenförmig auslaufen zu lassen. Zubringerbahnen machen diese Linien rasch rentabel, und einer späteren Stufe der Entwicklung wird es vorbehalten sein, die weniger wichtigen Häfen an die nächstgelegenen Hauptlinien anzuschließen und diese auch im Binnenland unter sich in Verbindung zu bringen. Bei der riesigen Längsausdehnung Neukameruns wird die Verbindung von Wasserstraßen mit Bahnen hierbei eine Rolle spielen. — Auf Einzelheiten seines Eisenbahnprogramms ist der Staatssekretär natürlich nicht eingegangen. Soviel ist sicher, daß sein großer Grundgedanke auch finanzwirtschaftlich viel bessere Ausblicke eröffnet als die Pläne der unentwegten Anhänger von Parallelbahnen."

— **Die 40 000. Lokomotive der Baldwin Locomotive Works.** Die bekannte amerikanische Lokomotivfabrik hat aus Anlaß der Fertigstellung ihrer 40 000. Lokomotive eine Festschrift herausgegeben, die bemerkenswerte Angaben über dieses interessante Werk enthält. Die 40 000. Lokomotive ist eine Maschine der Pacific-Bauart für die Pennsylvania-Eisenbahn im Gewicht von 133 t ohne Tender. Sie arbeitet mit überhitztem Dampf und ist mit einer mechanischen Vorrichtung zur Beschickung der Feuerung ausgerüstet. Sie bildet einen gewaltigen Gegensatz zu der ersten Lokomotive, die im Jahre 1832 das Werk verließ und nur 7 t gewogen hatte. Damals ergaben sich Schwierigkeiten bei der Abnahme, weil sie das bei der Bestellung ausgemachte Gewicht um 2 t überschritt, und heute ist das Gewicht gegenüber jener Lokomotive fast auf das Zwanzigfache gestiegen! 1861 wurde die 1000., 1880 die 5000., 1902 die 20 000. Lokomotive gebaut. Die Leistungsfähigkeit der Fabrik ist heute derart, daß sie mit ihren 19 000 Mann jährlich 2500 Lokomotiven bauen kann. Ihre Anlagen verteilen sich auf Philadelphia, Eddystone und Burnham. Die Fabrik in Philadelphia bedeckt eine Grundfläche von nahezu 70 000 qm, ihre Arbeitsräume sind aber 155 000 qm groß. Die Anlagen in Eddystone sind in der letzten Zeit stark vergrößert worden, so daß sie jetzt eine Fläche von über 900 000 qm bedecken. In den Fabriken wird täglich 23 Stunden gearbeitet. Sie verbrauchen wöchentlich 3850 t Kohlen und 472 cbm Öl zu Heizzwecken. 6000 t Eisen und Stahl und 2500 t andere Metalle werden in der Woche in den Werkstätten verarbeitet. In Chicago hat sich die Unternehmung einen Bauplatz für eine Erweiterung ihrer Anlagen gesichert, wo sie auch den Lokomotivbau betreiben sowie Räder und Radreifen herstellen will.

— **Eisenbahnunglück in Brasilien.** Aus Rio de Janeiro, 4. November, wird dem „Tag" gemeldet: Nahe der Hauptstadt des südbrasilianischen Staates Sao Paulo hat sich ein folgenschweres Eisenbahnunglück zugetragen. Auf der sogenannten Mogyana-Eisenbahnlinie, die von Sao Paulo ostwärts längs des Tietebaches führt, rasten zwei mit beschleunigter Fahrt betriebene Postzüge gegeneinander. Die Wirkung war furchtbar. Drei Wagen des westwärts fahrenden Schnellzuges wurden ineinandergeschoben und alles, was sich in dem vorderen Wagen befand, erlitt den Tod oder wurde schwer verletzt. Fast ebenso schlimm ging es dem Gegenzug, dessen Lokomotive und zwei Personenwagen zertrümmert wurden. Im ganzen sind bis jetzt dreißig Leichen geborgen; zwanzig Personen, teils Fahrgäste, teils Zugbeamte, werden noch vermißt; sie dürften alle bei dem Unglück umgekommen sein. Über die Persönlichkeiten der Toten und Verletzten konnte bisher noch nichts Bestimmtes festgestellt werden.

Allgemeines.

— **Registraturvorteile** von erheblichem Wert bietet der neue Soennecken-Hebelordner mit Kreisbügeln und selbsttätigem Rückleger. Durch die Kreisbügel ist es möglich gemacht, den gesamten Inhalt eines Ordners auf einmal umzulegen; beim Zuklappen werden die Briefe durch den Rückleger selbsttätig über die Bügel gehoben. Dadurch sind das Nachlesen von Korrespondenzen und das Einregistrieren ganz wesentlich erleichtert und vereinfacht.

— **Kohlengewinnung und Kohlenverbrauch in Deutschland im Jahre 1912.** Der kürzlich erschienene statistische Teil des Jahresberichts des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für 1912 bietet wieder ein Bild der Entwicklung des Bergbaues im ganzen Deutschen Reiche und in den anderen wichtigeren Ländern der Welt. Aus den interessanten Zusammenstellungen, denen die amtlichen Veröffentlichungen der einzelnen Staaten zugrunde gelegt sind, seien hier die folgenden Zahlen wiedergegeben.

Die Kohlengewinnung der Welt wird von dem genannten Verein für das Jahr 1912 auf 1245 Millionen Tonnen geschätzt und hat danach die Förderung von 1911 um 61 Millionen Tonnen übertroffen. Die Hauptgewinnungsländer waren an der Weltförderung folgendermaßen beteiligt: Vereinigte Staaten von Amerika mit 39 %, Großbritannien und Deutschland mit je 21 %; auf diese drei Staaten zusammen entfielen über 80 % der Kohlenförderung der Welt. Die Koksherstellung der Welt hat im Jahre 1912: 107 Millionen Tonnen betragen gegen 94 Millionen Tonnen im Jahre vorher. Die Vereinigten Staaten von Amerika waren an dieser Produktion mit 40 Millionen Tonnen, Deutschland mit 29 Millionen Tonnen beteiligt.

Die Steinkohlengewinnung Deutschlands, zu der Preußen über 94,5 % beitrug, stellte sich im letzten Jahre auf 177 Millionen Tonnen gegen 160¾ Millionen Tonnen im Vorjahre. Außer dem Oberbergamtsbezirk Clausthal, der gegen 1911 eine unbedeutende Abnahme der Förderung zu verzeichnen hat, sind alle Bezirke an der Zunahme beteiligt. Der Anteil des Ruhrkohlenbeckens (d. i. Oberbergamtsbezirk Dortmund zuzüglich der im niederrheinisch-westfälischen Bergbaubezirk gelegenen linksrheinischen Zechen) an der Kohlengewinnung Preußens stellte sich auf 61,60 %; der Anteil der im Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikat vereinigten Zechen machte 91 % der Förderung des Ruhrbeckens aus, gegen 92,65 % im Jahre 1911, wogegen der Anteil der nichtsyndizierten Zechen an der Förderung im Ruhrbecken von 7,35 auf 9 % gestiegen ist. Auf Oberschlesien entfielen 24,82 %, auf den niederschlesischen Bezirk 3,53 % der Gesamtförderung Preußens. Der Anteil des Saarbezirks belief sich im Berichtsjahr auf 7,45 %.

Die Braunkohlengewinnung Deutschlands ist im Jahre 1912 um 11,6 % auf 82,3 Millionen Tonnen gestiegen. Preußen war an dieser Förderung mit 82,3 % beteiligt, das Königreich Sachsen mit 6,5 %, Sachsen-Altenburg mit 5 % und Braunschweig mit 2,1 %.

Die Koksherstellung im Deutschen Reich — 29,1 Millionen Tonnen — weist gegen 1911 eine Zunahme um 3,7 Millionen Tonnen auf. Der Dortmunder Bezirk war bei einer Steigerung seiner Produktion um 3,3 Millionen Tonnen mit 22,1 Millionen Tonnen an dem Gesamtergebnis beteiligt.

An Briketts wurden in Deutschland 5 Millionen Tonnen aus Steinkohle und 19,1 Millionen Tonnen aus Braunkohle gewonnen. Auf den Oberbergamtsbezirk Dortmund, der nur Steinkohlenbriketts liefert, entfielen 4,5 Millionen Tonnen.

Der Wert der gesamten deutschen Bergwerksproduktion stieg im Jahre 1911 (für 1912 liegen die Angaben noch nicht vor) von 2009 Millionen auf 2086 Millionen Mark. Davon entfielen auf Steinkohle 1573 Millionen, auf Braunkohle 183 Millionen und auf Eisenerz 115 Millionen Mark. Diese drei Mineralien zusammen waren an dem Gesamtwert mit 89¾ % beteiligt.

Die Zahl der in der deutschen Bergwerksindustrie beschäftigten Personen stieg von 810 832 im Jahre 1910 auf 821 381 im Jahre 1911, von denen 628 307 im Steinkohlenbergbau und 72 567 im Braunkohlenbergbau beschäftigt waren.

Auch über den Kohlenverbrauch in den wichtigsten Ländern enthält der erwähnte Jahresbericht Angaben auf Grund amtlicher

Veröffentlichungen. Den größten Verbrauch von Steinkohle zeigen für das Jahr 1912 die Vereinigten Staaten von Amerika mit 467 Millionen Tonnen; dann folgen Großbritannien mit 178 Millionen und Deutschland mit 148 Millionen Tonnen. Auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, stieg der Steinkohlenverbrauch in den Vereinigten Staaten von Amerika von 4,61 t im Jahre 1911 auf 4,89 t im Jahre 1912. Am nächsten kommt ihm derjenige in Großbritannien mit 3,92 t (gegen 4,14 t im Vorjahre); Deutschland weist einen Kopfanteil von 2,23 t (gegen 2,1 t im Vorjahre) auf. In Deutschland ist daneben noch der Verbrauch an Braunkohlen von Bedeutung; er betrug im Jahre 1912: 88,4 Millionen Tonnen (gegen 79,8 Millionen Tonnen im Vorjahre), auf den Kopf der Bevölkerung 1,33 t (gegen 1,22 t im Vorjahre). Bei diesen Verbrauchsberechnungen sind die ein- und die ausgeführten Koks- und Brikettsmengen auf Kohle zurückgerechnet.

Bücherschau.

— **Das neue Patentgesetz mit Erläuterung.** Verlag von R. Pincus in Berlin SW., Gitschiner Straße 109. Preis 0,60 ℳ. — Das kleine Heft, das außer durch den Buchhandel auch direkt von der angegebenen Adresse bezogen werden kann, enthält in einem ersten Abschnitt den Abdruck des vor einigen Monaten von der Regierung ausgegebenen Entwurfes zu einem neuen Patentgesetze und im zweiten Abschnitt die gleichzeitig von der Regierung zu diesem Entwurfe aufgestellten und veröffentlichten Erläuterungen. Da diese neuen patentgesetzlichen Bestimmungen noch keine Gesetzeskraft haben, so hätte der Titel des Buches, um Unkundige nicht irrezuführen, wohl besser „Entwurf zu einem neuen Patentgesetz“ oder ähnlich lauten müssen. Hinter den Erläuterungen folgt eine Arbeit des Herausgebers: Die Rechte des Erfinders im neuen Patentgesetz, die aber schon vor Monaten in einer Berliner Tageszeitung veröffentlicht war und deshalb nicht neu ist. In ihr werden zunächst die Bestimmungen aus dem Gesetzentwurf hervorgehoben, die darauf abzielen, dem eigentlichen Erfinder mehr Rechte zu verschaffen, als er nach dem jetzt geltenden Gesetz besitzt, dann wird auf die Neuregelung der Patentdauer und der Gebühren hingewiesen und schließlich wird erwähnt, „daß der Entwurf die alten Bestimmungen bezüglich Vorprüfung der angemeldeten Patente auf Neuheit bestehen lassen will“. Hierbei ist übersehen, daß gerade diese Bestimmungen wesentlich anders werden sollen, da ja der Prüfer nicht mehr Vorprüfer, sondern selbständig entscheidender Einzelprüfer sein soll (§ 30). Die Vorprüfung wird in dem Aufsatz als nicht sehr wertvoll hingestellt, die Gebühren werden für den „kleinen“ Erfinder als zu hoch bezeichnet, die Rechte, die der Erfinder gegenüber dem Anmelder oder Patentinhaber haben soll, werden als noch nicht genügend angesehen. Dem Schlußabschnitt des Buches ist im Inhaltsverzeichnis die Überschrift „Diverses“ gegeben; schlägt man die betreffenden Seiten auf, dann findet man — Anzeigen!!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 29,00 km lange Strecke Eindhoven-Weert der Niederländischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 10. November d. J. wird die an der Bahnstrecke Schildberg-Deutschhof zwischen dem Bahnhof 3. Klasse Grabow (Posen) und dem Bahnhof 4. Klasse Deutschhof neuerrichtete unbesetzte Ladestelle Kaliszkowice für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Grabow (Posen und Kaliszkowice 4,28 km und zwischen Deutschhof und Kaliszkowice 3,33 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 15. November d. J. wird der zwischen den Stationen Senftenberg (Laus.) und Petershain rechts der Bahnstrecke Großenhain-Cottbus gelegene Haltepunkt Bahnsdorf, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern, Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Abfertigung von Tiersendungen nur in einbödigen Wagen. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. November d. J. ist die Personenhaltestelle Dawidów für den beschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Mit 1. Januar 1914 werden die Stationsnamen Ober-Siegersdorf, Strecke Siegersdorf-Löwenberg (Schlesien) in Siegersdorf Ort, Seitenberg (Biele), Strecke Glatz-Seitenberg, in Seitenberg (Grafschaft Glatz) und Conradsthal, Strecke Nieder-Salzbrunn-Halbstadt, in Konradsthal abgeändert.

Vereinskilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 72a (Niederösterreichische Landesbahnen) ist neu herausgegeben worden. Der im September 1911 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Nummer ist samt den Ergänzungen in den Nachträgen XIII und XVIII zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern“ aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Die Verzeichnisse Nr. 54 (Königl. Württembergische Staatseisenbahnen), Nr. 69 (k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und Nr. 114a (Bulgarische Staatsbahnen) sind neu herausgegeben worden. Die bisherigen Verzeichnisse gleicher Nummer werden durch die neu herausgegebenen Verzeichnisse aufgehoben.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 501 vom 27. Oktober d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Württembergischen Nebenbahnen in Stuttgart auf Teilnahme an den Vereinseinrichtungen (abgesandt am 30. Oktober d. J.).

Nr. IV 83 vom 1. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Eisenbahndirektionen und die vereinsfremden Bahnen, die das Übk. zum VBR. bisher bezogen haben, betreffend das Übereinkommen zum Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 4. November d. J.).

Nr. V 139 vom 1. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 5. November d. J.).

Nr. VI 143 vom 1. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 5. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Errichtung von Ladestellen.

Am 10. November 1913 wird die links der Bahnstrecke Schildberg-Deutschhof zwischen dem Bahnhof 3. Klasse Grabow (Pos.) und dem Bahnhof 4. Klasse Deutschhof neuerrichtete unbesetzte Ladestelle Kaliszkowice für den öffentlichen Wagenladungsverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Grabow (Pos.) und Kaliszkowice 4,28 km,
zwischen Deutschhof und Kaliszkowice 3,33 km.

Die Bedienung der neuen Ladestelle wird zunächst mit besonderer Bedienungsfahrt von Grabow (Pos.) aus erfolgen und zwar unter Verwendung von Lokomotive und Personal des Zuges 931 ab Kaliszkowice 8.27.

Posen, 29. Oktober 1913. (2869)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Am 4. d. M. verschied nach einem langen, mit großer Geduld getragenen schweren Leiden hierselbst

der Königliche Eisenbahndirektor

Robert Schwertner,

Inhaber des Roten Adlerordens 4. Klasse und anderer hoher Ordensauszeichnungen.

Über 40 Jahre im Eisenbahnbaufache tätig, gehörte der Entschlafene seit dem 1. Januar 1907 der Königl. Eisenbahndirektion in Kattowitz und seit dem 1. April 1912 der Königl. Eisenbahndirektion in Erfurt als Mitglied an.

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen durch lauteren Charakter, Pflichttreue und allezeit liebenswürdiges Wesen ausgezeichneten, von uns hochgeschätzten Freund und Mitarbeiter. Sein Andenken werden wir in Ehren halten.

Erfurt, den 6. November 1913. (2887)

Der Präsident
und die höheren Beamten des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt.

3. Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg.

Am 10. November 1913 wird die normalspurige, 9,40 km lange — Teilstrecke Carlshof (Pos.)-Sprengersfelde und die 17,78 km lange Teilstrecke Langenolingen-Deutschfeld der Neubaustrecke (Gnesen) Carlshof (Pos.)-Deutschfeld (Schokken) als Nebenbahn für den Wagenladungs-, Güterverkehr eröffnet.

An der Strecke liegen in der Richtung von Carlshof (Pos.) aus:

- Bahnhof 4. Klasse Obora links der Strecke,
- Bahnhof 4. Klasse Sprengersfelde rechts der Strecke,
- Bahnhof 4. Klasse Langenolingen rechts der Strecke,
- Bahnhof 4. Klasse Groß Rybno links der Strecke,
- Bahnhof 4. Klasse Welnau links der Strecke,
- Bahnhof 4. Klasse Stawiany rechts der Strecke,
- Güterladestelle Revier rechts der Strecke.

Die Güterladestelle Revier ist unbesetzt. Mit dem Tage der Eröffnung erhält der jetzige an der Strecke Glowno-Wongrowitz gelegene Bahnhof 4. Kl. „Revier" die Bezeichnung „Deutschfeld".

Ausgeschlossen ist die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: die Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Die neuen Stationen werden in den Staats- und Privatbahngüterverkehr einbezogen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, 1. November 1913. (2877)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Bulgarische Staats-Eisenbahnen.

Unter Bezugnahme auf unsere Kundmachung in Nr. 82 dieser Zeitung vom 23. Oktober v. J., betreffend die Einstellung des Eil- und Frachtgutverkehrs auf unseren Linien geben wir bekannt, daß, nachdem nunmehr wieder normale Verkehrsverhältnisse auf den Linien der Balkanbahnen eingetreten sind, der gesamte Güterverkehr in vollem Umfange auf unseren Linien ab 1. November d. J. wieder aufgenommen wird.

Die Anwendung der Bestimmungen des § 11 Absatz 3d des „Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche Deutscher Eisenbahnverwaltungen" entfällt somit, soweit unsere Linien in Betracht kommen.

Sofia, den 30. Oktober 1913. (2888)
Die Generaldirektion.

5. Güterverkehr.

Bad. Gütertarif.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1914 werden für Wagen mit einem Ladegewicht von 20 und mehr Tonnen erhöhte Überfuhrgebühren berechnet. Die Vorbemerkungen unter I A im Abschnitt D der Abteilung 1 des Tarifs werden ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 3. November 1913. (2876)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1913 ab werden die Stationen Geldrop, Heeze-Leende, Maarheeze und Sterksel der Niederländischen Staatsbahn bis auf weiteres mit den für die Station Best gültigen Entfernungen, Frachtsätzen und Leitungsvorschriften in die Abteilung A — 10 t Tarif — des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. von deutschen Stationen nach Stationen der niederländischen Eisenbahnen vom 1. Februar 1910 aufgenommen.

Essen, 31.Oktober 1913. (2870)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnengütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 4.

Mit sofortiger Gültigkeit ist für Martinschlacken von Riesa nach Riesa Elbkai bei Frachtzahlung für das wirklich verladene Gewicht, mindestens für 10 t für einen Wagen und Frachtbrief und mindestens für das Ladegewicht der gestellten Wagen ein Frachtsatz von 4 Pfg. für 100 kg eingeführt worden.

Dresden, 4. November 1913. (2872)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. werden folgende Änderungen und Ergänzungen des Tarifs durchgeführt:

1. Das Warenverzeichnis und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 7 für Eisenerz usw. erhält eine neue Fassung.
2. Im Tarifheft 1 wird im Ausnahmetarif 2, Nachtrag III, die Fassung der Position 8 für Holz des Spezialtarifs III geändert; die Stationen Basel Bad Stb., Basel (Els. L. B.) und Basel-St. Johann werden in den Ausnahmetarif 9d für Eisen und Stahl usw. der Hefte 1 u. 3 aufgenommen und bei Station Karlsruhe-Mühlburg wird die Dienstbeschränkung in „E. St. o. R." abgeändert.
3. Die Stationen Carlshof (Pos.) o. R., Gollantsch, Grocholin, Güldenau o. R. des Direktionsbezirks Bromberg sowie Steinkirch des Direktionsbezirks Breslau werden als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 2c für phosphorhaltige Konverterschlacken usw. des Tarifhefts 2 einbezogen.
4. Die Station Esch (Alzette) der Reichseisenbahnen wird in den Ausnahmetarif 4a für Thomasschlacken usw. des Tarifhelts 3 aufgenommen.

Breslau, den 3. November 1913. (2883)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr.
Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Am 25. November 1913 tritt ein direkter Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Tannhausen-Charlottenbrunn und Hruschau in Höhe von 68 ₰ für 100 kg in Kraft.

Breslau, den 5. November 1913. (2884)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Tfv. 1100. Heft 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr.
Mittleres, nord- und südwestliches Gebiet — gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 wird die Station Lubolz des Eisenbahndirektionsbezirks Halle in den obengenannten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, 5. November 1913 (2885)
Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Güter- und Tiertarif der Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 werden die Stationen Höste, Laer und Lengerich Gbf. in den Ausnahmetarif 4b für den Versand von Mergel zum Düngen aufgenommen.

Zum gleichen Zeitpunkte wird ein neuer Ausnahmetarif 4c für den Versand von Kalk, Zement und Mergel von den Stationen Höste, Laer, Lengerich Gbf. und Lengerich Stadt nach den Stationen der Strecke von München bis Hövelhof eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Gütersloh, 1. November 1913. (2886)
Direktion der
TeutoburgerWald-Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.

Mit dem 1. Januar alten/14. Januar neuen Stils 1914 wird der Gütertarif. Teil Vb vom 18. November/1. Dezember 1906 alten/neuen Stils mit allen Nachträgen aufgehoben. An seine Stelle tritt mit dem gleichen Zeitpunkte ein neuer Gütertarif Teil Vb, enthaltend den Ausnahmetarif 7 für Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate, Malz, Getreidekehricht, Kleie, Samen-

preßlinge (Ölkuchen), Ölsamen im Verkehr von russischen Stationen nach den west- und ostpreußischen Hafenplätzen, d. h. den Stationen in Danzig, Danzig-Neufahrwasser, Königsberg (Pr.), Memel und Pillau.

Der neue Tarif enthält neben Ermäßigungen auch geringe Erhöhungen der zurzeit noch gültigen Frachtsätze nach den vorbezeichneten Hafenplätzen.

Druckstücke des neuen Tarifs sind zum Preise von 1,70 ℳ vom 20. November 1913 ab käuflich. Bis dahin erteilt die unterzeichnete Verwaltung über einzelne Frachtsätze nähere Auskunft.

Bromberg, 3. November 1913. (8282)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Heft C2.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1913 wird die Station Saasen als Versandstation in die Ausnahmetarife 5b für Steingrus und 5W für Pflastersteine usw. aufgenommen.

Frankfurt (Main), 31. Okt. 1913. (2878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr, Tarifheft 1 vom 1. April 1911 und Tarifheft 2 vom 1. Dezember 1911.

Am 1. Dezember 1913 treten neue Frachtsätze der Serientarife V und XXI, des Ausnahmetarifs 66 B (rohe Bruchsteine), sowie ein neuer Frachtsatz für Kalziumsulfhydrat in Kraft. Die Frachtsätze sind aus unserem Verkehrsanzeiger und für Österreich aus dem Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt zu ersehen. Auch erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II Auskunft.

Dresden, 4. November 1913. (2871)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr.
Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 6 vom 1. Juli 1911.

Am 15. November 1913 gelangt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag gegen seither Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben, sofern nicht innen ein anderer Zeitpunkt angegeben, die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 15. Januar 1914 in Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, ferner bei der Regieverwaltung der K. Eisenbahndirektion München zum Preise von 0.20 ℳ = 0,25 Kronen für das Stück zu erhalten.

München, 2. November 1913. (2873)
Tarifamt d. K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.
(Nr. 1504 des Tarifverzeichnisses.)

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1914 werden die Desinfektionsgebühren für die auf den Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn entladenen und zu desinfizierenden Wagen wie folgt festgesetzt:

a) für 1 einbödigen Wagen . . . 1,50 ℳ,
b) für 1 mehrbödigen Wagen . . . 2,50 „,
c) für Kleinvieh in Stücksendungen, für 1 Stück . 0,60 „, für jedes weitere Stück je . . . . 0,10 „, für die Sendung höchstens . . . . 1,00 „,
d) bei Sendungen aus nur 1 Stück Großvieh . . . 1,00 „.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 31. Oktober 1913. (2867)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 5. November 1913 werden die Stationen Bobersberg, Braschen, Deichow, Düsterförde, Hohendorf, Isenbüttel-Dorf, Kublitz, Seedorf und Wilknitt in den Tarif einbezogen und die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs S 1 geändert. Die Station Schwientochlowitz erhält die Bezeichnung Bismarckhütte. Die Stationen Ellrich und Niedersachswerfen Stb. werden als Versandstationen in den Ausnahmetarif 5b aufgenommen. Außerdem wird die Station Dölau b. Greiz als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t des Heftes 2 einbezogen und die Entfernung Spandau-Beierfeld von 381 in 281 km geändert. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, den 1. November 1913. (2868)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Nachtrag IV zum Kilometerzeiger.

Mit 15. November 1913 gelangt der Nachtrag IV zu der vom 1. Juni 1910 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893), enthaltend nebst einigen Druckfehlerberichtigungen und Änderungen die kilometrischen Entfernungen für die neue Haltestelle Blanca, zur Ausgabe.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I, Biberstraße 16, oder durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 0,30 Kr. für das Stück zu beziehen.

Wien, am 30. Oktober 1913. (2879)

6. Verdingungen.

Verdingung von 312 900 kg Federstahl (Flußstahl) in 7 Losen, 19 950 kg Flußstahl zu Achshaltern in 6 Losen, 18 000 kg Rundstahl zu Kolbenstangen und 2300 kg Flachstahl zu Achsgabelleisten in je 1 Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 5. Dezember 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1-4, einzureichen. Die Angebote werden am 5. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, geöffnet. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1913.

Berlin, den 31. Oktober 1913. (2880)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung des Mehrbedarfs sowie die Unterhaltung und Aufbewahrung der zurzeit vorhandenen Filzstiefel in Höhe von rund 6300 Paar soll verdungen werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1-10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am Dienstag, den 18. November d. Js., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer No. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Dezember 1913. (2881)
Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg.

Die Herstellung einer 2. Zufahrt zum Güterbahnhof Halensee soll in 2 Losen und zwar Los I Lieferung von Pflaster- und Bordsteinen, Los II Ausführung der Pflasterarbeiten, öffentlich vergeben werden. Die Verdingungsunterlagen können im Zimmer 3 des unterzeichneten Betriebsamts eingesehen werden, auch können Angebothefte, soweit solche vorhanden, gegen Zahlung von 1,00 ℳ für je ein Los in der Kanzlei, Zimmer 33, hierselbst bezogen werden. Die Beträge sind in bar zu zahlen oder porto- und bestellgeldfrei (Briefmarken ausgeschlossen) einzusenden. Die Angebote sind verschlossen und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 17. November 1913, vormittags 11 Uhr, nach hier einzureichen. Die Öffnung der eingegangenen Angebote findet für Los I um 11 Uhr und für Los II um 11½ Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter statt. Zuschlagsfrist 6 Wochen für Los I und 4 Wochen für Los II.

Berlin NW. 40., Invalidenstr. 51. (2874)
Königl. Eisenbahn-Betriebsamt 10.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von
4 400 kg Kupferniederschlag,
11 000 „ alten Zinkpolen,
900 „ Kupfervitriolrückständen,
850 „ Kupferschlamm,
448 „ altem Kupferdraht,
511 „ altem Kupferblech,
3 600 „ Glasbrocken.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. November 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, — Zimmer 257 — einzureichen oder abzugeben. Angebotbogen und Bedingungen können ebendaselbst eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (Briefmarken ausgeschlossen) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Dezember 1913.

Berlin, 1. November 1913. (2875)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 88. | 12. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Sanierung der österreichischen Südbahn.

Die Verhandlungen zwischen der österreichischen Regierung, der Südbahn und den Vertretern der Prioritätenbesitzer haben, wie bekannt, zu einem vorläufigen Abschlusse durch Unterzeichnung eines Übereinkommens geführt, welches einerseits noch der Zustimmung der Versammlung der Prioritätenbesitzer sowie der Südbahngesellschaft, anderseits aber in gewissen Belangen auch des Beitrittes der ungarischen Regierung bedarf.

Wie verlautet, ergeben sich weder auf der einen, noch auf der anderen Seite erhebliche Schwierigkeiten, so daß wir nunmehr in der Lage sind, die zur Sanierung der finanziellen Verhältnisse der Südbahn getroffenen vorläufigen Vereinbarungen einer eingehenden Besprechung zu unterziehen. Die Ordnung der Sanierung beruht auf dem Gedanken eines Alternativprojektes, das dadurch gekennzeichnet ist, daß die Prioritätenschuld in jedem Falle eine erhebliche Herabsetzung erfährt. Es wurden aus dem Grunde zwei Alternativen gewählt, weil die eine Alternative (Regime II), die von allen Beteiligten, und zwar auch von der Regierung in erster Linie ins Auge gefaßt wird, eine staatliche Reinertragsgarantie vorsieht, daher den Fährlichkeiten einer parlamentarischen Behandlung ausgesetzt ist und vielleicht nicht erreicht werden kann. Da man aber doch auf jeden Fall zu etwas Endgültigem, sei es auf die eine oder andere Weise, gelangen wollte, wurde noch eine zweite Alternative (Regime I) vereinbart, die die Sicherung des Obligationendienstes lediglich durch gewisse Verwaltungsmaßnahmen (angemessene Tarifzugeständnisse) vorsieht und für den Fall in Kraft treten soll, daß die im Reichsrate von der Regierung einzubringende Gesetzesvorlage über die staatliche Reinertragsgarantie bis zum 31. Dezember 1914 vom Reichsrate nicht verabschiedet werden sollte.

Im Nachstehenden sollen die beiden Alternativen näher erörtert werden.

Alternative I (Regime I).

In dieser Alternative wird die möglichste Sicherung des Obligationendienstes durch tarifarische Maßnahmen im Zusammenhange mit der Dotierung eines Fonds bis zu einem Betrage von 20 Millionen Kronen erzielt. Dieser Fonds — Ausgleichfonds genannt — hat die Aufgabe, den Schuldendienst der Südbahn auch für solche Jahre zu sichern, in welchen die Reinerträgnisse des Unternehmens hierzu nicht ausreichen sollten. Er hat demnach die Schwankungen zwischen guten und schlechten Jahren auszugleichen.

Zur Bildung dieses Fonds werden die gegenwärtigen Gütertarife der Südbahn, deren Bestand heute bis Ende 1917 zugesichert ist, noch so lange aufrechterhalten, bis der Fonds den Betrag von 15 Millionen Kronen durch Zuweisung der gesamten Überschüsse des Unternehmens erreicht hat. Von diesem Zeitpunkte an werden die Tarife schrittweise so lange herabgesetzt werden, bis sie auf den Stand der Staatsbahntarife gesunken sind. Gleichzeitig mit der Tarifherabsetzung tritt auch die Möglichkeit ein, daß die Aktienbesitzer zu einer Dividende gelangen, und zwar erhalten sie ein Viertel bzw., wenn der Fonds den Betrag von 20 Millionen Kronen erreicht hat, ein Drittel der jeweils nach den Tarifherabsetzungen verbleibenden Überschüsse. Wenn nach Auffüllung des Fonds auf 20 Millionen Kronen die Tarife der Südbahn den Stand der Staatsbahntarife erreicht haben werden, verbleiben der Gesellschaft 90 % der Überschüsse.

Der Fonds selbst dient, wie schon erwähnt, zur Deckung etwaiger infolge der Tarifherabsetzungen sich ergebender Abgänge. Er hat also in doppelter Beziehung regelnd zu wirken: Einerseits gibt er der Regierung die Beruhigung, daß sie die notwendigen Tarifherabsetzungen ohne Gefährdung des Sanierungszweckes vornehmen könne, andrerseits verschafft er den Prioritätenbesitzern die Sicherheit, daß die Tarifherabsetzungen sie aller Voraussicht nach nicht in Mitleidenschaft ziehen werden.

Sollte wider Erwarten der Fonds infolge von Tarifherabsetzungen soweit in Anspruch genommen werden müssen, daß er von seinem Höchstbetrag von 20 auf 10 Millionen Kronen herabsinkt, so ist zur möglichsten Sicherung des Anlehendienstes der Südbahn der Anspruch auf eine Tariferhöhung zugestanden worden, wobei

das Ausmaß einer solchen allfälligen Erhöhung im gegebenen Zeitpunkte bestimmt werden wird.

Unabhängig von der eben skizzierten grundsätzlichen Regelung der Tarifherabsetzung hat sich die Staatsverwaltung vorbehalten, Tarifermäßigungen mit einer Gesamtwirkung von 500 000 Kronen anzuordnen, um hierdurch schon früher eintretenden dringenden Bedürfnissen Rechnung tragen zu können. In der Tarifalternative wird der Nennwert der 3 prozentigen Prioritäten von 500 Fr. auf 325 Fr. und für den Fall der Einlösung auf 310 Fr. herabgesetzt, was in Summe eine Herabsetzung der Schuldenlast der Gesellschaft um rund 662,2 Millionen Franken ausmacht. Der bisherige Zinsengenuß von 13 Fr. für die Obligation bleibt aufrecht. Für den Fall einer günstigen Entwicklung der Südbahn nehmen die Prioritätenbesitzer an den freien Ertragsüberschüssen teil, indem den Aktionären nur ein Betrag von rund 4,9 Millionen Franken vorweg zur Verfügung bleibt, während von dem weiteren Überschusse zwei Dritteile zugunsten der Prioritätenbesitzer verwendet werden sollen.

Die italienische Annuität, d. i. die Zahlung der italienischen Regierung an die Südbahn im Betrage von 29 569 887 Fr. jährlich bis zum Jahre 1954 und von 12 774 751 Fr. jährlich in den Jahren 1955 bis 1968, wird in dieser Alternative den 3 prozentigen Prioritätenbesitzern in Anrechnung auf den herabgesetzten Nennwert voll überlassen, und zwar in der Weise, daß für je zwei Obligationen je eine auf die italienische Annuität sichergestellte Obligation im Nennbetrage von 325 Fr. und je eine Südbahnobligation im Nennbetrage von 325 Fr., beide wie bisher mit je 13 Fr. verzinslich, ausgefolgt wird. Es wird daher das Jahreserfordernis von 1 891 987 Stück Obligationen zu je 325 Fr. ausschließlich auf die Bedeckung durch die italienische Annuität gewiesen werden, während die übrige Hälfte der Obligationen ihre Bedeckung in dem Ertrage der Südbahn zu finden hat.

Für die Investitionsbedürfnisse der Südbahn wird durch Aufnahme einer 4½ prozentigen Anleihe von 150 Millionen Franken für welche die Obligationenbesitzer den bücherlichen Vorrang einräumen, vorgesorgt werden. Aus dem Erlöse dieser Anleihe wird auch die Kaufschillingsschuld im Betrage von rd. 23 Millionen Kronen und das Erfordernis der Kosten für die ganze Durchführung des Übereinkommens bestritten werden.

Die Sicherung des Obligationendienstes durch tarifarische Maßnahmen erstreckt sich auch auf die bestehenden 4 prozentigen Obligationen der Südbahn (Serie E und W); ihre planmäßige Tilgung hat nach jener der 3 prozentigen Obligationen zu beginnen.

Alternative II (Regime II).

In diesem Regime übernimmt die Staatsverwaltung die Garantie für ein Reinerträgnis, das ausreicht, um die Verzinsung und Tilgung der herabgesetzten Anlehen und etwa noch weiterer im Zuge der Sanierung aufzunehmender Anlehen zu decken, soweit die Verzinsung und Tilgung dieser Anlehen nicht schon durch die italienische Annuität und einige andere feste Zuflüsse gedeckt ist. Dagegen werden die 3 %igen Obligationen von 500 Fr. auf 310 Fr. und die bisherigen 4 %igen Obligationen auf 94 % ihres heutigen Nennwerts herabgesetzt. Die durch diese Herabsetzung bewirkte Verminderung der Gesamtschulden der Südbahn beträgt 727,5 Millionen Franken. An der Verzinsung der Prioritäten wird nichts geändert.

In der Reinertragsalternative verzichten ferner die Besitzer der 3 %igen Prioritäten auf die in der Alternative I ihnen vorbehaltene Beteiligung an Ertragsüberschüssen zugunsten der Staatsverwaltung, wodurch die Staatsverwaltung hier eine Beteiligung an dem Gewinne der Unternehmung im gleichen Ausmaße, wie es in der Alternative I für die Besitzer der Prioritäten vorgesehen ist, erzielt hat. Dieser Verzicht der Prioritätenbesitzer gilt auch für den Fall der Einlösung, wodurch für den Staat eine nicht unbedeutende Erleichterung für diesen Fall erzielt wird. Die Inhaber der Obligationen verzichten weiter auf ihre Ansprüche auf die italienische Annuität, so daß diese unter Umständen anderen Zwecken dienstbar gemacht werden kann.

Auch in der Alternative der Reinertragsgarantie wird ein aus den Ertragsüberschüssen zu dotierender Fonds — Sicherungsfonds — in der Höhe von 20 Millionen Kronen gebildet. Dieser Fonds dient analog wie der Ausgleichsfonds in der Alternative I zur Ergänzung etwaiger Ausfälle beim Schuldendienste und sichert die Staatsverwaltung vor der Inanspruchnahme ihrer Garantie in Fällen von vorübergehenden Rückschlägen in den Erträgnissen der Unternehmung.

In der Alternative II werden die jeweiligen Gütertarife der Staatsbahnen als zukünftige Tarife der Südbahn zu gelten haben. Die erforderlichen Herabsetzungen werden nicht mit einem Schlage, sondern allmählich nach Maßgabe der Auffüllung des Sicherungsfonds zu erfolgen haben. Jedoch wird sofort mit einer sehr namhaften Herabsetzung der Südbahntarife im Ausmaße von 1½ Millionen Kronen vorgegangen werden. Die nach der ersten Tarifherabsetzung weiter noch nötigen Herabsetzungen werden nach Füllung des Fonds auf den Betrag von 20 Millionen Kronen in viel größeren Staffeln erfolgen, als in der Alternative I. Die Gleichstellung der Südbahntarife mit jenen der Staatsbahnen wird demnach in der Alternative II in einem früheren Zeitpunkt erfolgen, als in der Alternative I. Endlich bleiben bei dem Garantiesystem — und das bedeutet einen der wichtigsten Unterschiede zwischen beiden Systemen — für die Tarife der Südbahn, wenn sie einmal auf den Stand der Staatsbahntarife herabgesunken sind, die Sätze der Staatsbahntarife maßgebend; die Südbahntarife können also keinesfalls mehr über diese hinaus erhöht werden.

Hinsichtlich der Aktien hat sich die Gesellschaft den Obligationenbesitzern gegenüber verpflichtet, den Nennbetrag auf 200 Fr. herabzusetzen, um hierdurch nebst der Herabsetzung des Obligationenkapitales die gesellschaftliche Bilanz im Wege von entsprechenden Abschreibungen auf der Aktiv- und Passivseite glattzustellen. Hierbei ist in den Grundzügen bemerkt, daß diese Abstempelung des Aktiennennwerts kein Präjudiz für die Feststellung der Einlösungsrente bildet.

Aus dem Inhalte des Übereinkommens ergibt sich auch, daß im Falle des Inkrafttretens der Alternative I die italienische Annuität an die Besitzer der 3 %igen Prioritäten ausgeschüttet werden soll, daß aber bei der Alternative II die Prioritätenbesitzer auf die Verwertung der italienischen Annuität zu ihren Gunsten, ebenso wie auf jede Anteilnahme an den Erträgnissen der Gesellschaft verzichtet haben.

Da nun eine Verwertung der italienischen Annuität auch für den Fall der Alternative II in Betracht gezogen werden kann, hat die Regierung in einer Vereinbarung mit der Gesellschaft den Fall einer Verwertung der italienischen Annuität vorgesehen. In dem mit den Prioritätenbesitzern abgeschlossenen Übereinkommen sind jedoch irgendwelche Vereinbarungen hierüber nicht enthalten.

Das im Vorstehenden besprochene Sanierungsübereinkommen, durch das eine seit Jahrzehnten anhängige Angelegenheit einer befriedigenden Lösung zugeführt worden ist, hat in allen Kreisen Anerkennung gefunden. Auch die Pariser Blätter beschäftigen sich in ihren finanziellen Wochenberichten eingehend mit dem neuen Sanierungsplan der Südbahn. So bemerkt der „Temps", daß dieser Plan, der die tätige Mitwirkung der österreichischen Regierung entweder in Form der Tarifgarantie oder der Reinertragsgarantie umfaßt, einen großen Vorteil, der bisher in keinem der ausgearbeiteten Programme erzielt wurde, bedeute. Der vorliegende Plan biete den Besitzern der Obligationen eine ansehnliche Verbesserung. r.

Ein Jubiläum der deutschen Eisenbahnliteratur.

Von Dr.-Ing. **Theodor Uhlich**, Dresden.

„Zwey Abhandlungen über Frachtwägen und Straßen und über die Frage, ob und in welchen Fällen der Bau schiffbarer Kanäle, Eisenwege oder gemachter Straßen vorzuziehen sei, aufgesetzt von Franz Ritter von Gerstner, Prag 1813." — Bei der Bedeutung, welche vorstehende Schrift als grundlegende Schöpfung in der deutschen Eisenbahnliteratur und für die Entwicklung des Eisenbahnwesens in Deutschland gehabt hat, erscheint es angebracht, in der heutigen Eisenbahnliteratur nicht ganz achtlos an der Hundertjahrwiederkehr ihres Erscheinungsjahres vorüberzugehen. Veröffentlichungen in deutscher Sprache über Eisenbahnen gab es zwar bereits vor 1813. Wohl als älteste solche erschien 1802 in Leipzig bei Baumgärtner eine Neue Theorie des Straßenbaues und über den Gebrauch von Eisenbahnen zur leichteren Fortschaffung großer Lasten. (Aus d. Engl., mit 2 Kupfern.) Ihr reihen sich der 4. Band von Voigts Magazin für den neuesten Zustand der Naturkunde, Busch mit dem Handbuch der Erfindungen, der Reisebericht von Nemnich, Aufsätze in den englischen Miscellen und im Magazin aller neuen Erfindungen an. Doch kann man bei allen diesen nicht eigentlich von einer selbständigen deutschen Literatur sprechen. Zumeist sind es kritiklose, beschreibende Wiedergaben englischer Anlagen oder auch nur Übersetzungen englischer Veröffentlichungen. Wie die ganze spätere Eisenbahnentwicklung in Deutschland, so ist auch ihr Vorläufer, die Eisenbahnliteratur, den bekannten Weg gegangen: zuerst die Anlehnung an England, dann eigene Schöpfungen. Franz Josef Ritter von Gerstner brach den Bann. Er war der erste, der nicht mechanisch übersetzte oder berichtete, sondern die Anwendbarkeit der englischen Eisenbahnwege auf heimatlichem Boden kritisch untersuchte und seinen Vorschlag in selbstgeschaffenem wissenschaftlichen Entwicklungsgange begründete.

Das eigentliche Entstehungsjahr der Schrift ist das Jahr 1807. Am 31. Dezember 1807 unterbreitete Gerstner der Hydrotechnischen Gesellschaft in Böhmen sein Gutachten über die Verbindung der Moldau mit der Donau. Schon seit Jahrhunderten hatte man diesen Verkehrsweg geplant. Sollte er doch nicht nur eine wichtige Welthandelsstraße von der Elbe zur Donau schaffen, sondern vor allem dem salzarmen Böhmen die Zufuhr des Salzes aus dem Salzkammergute erleichtern. Die Bestrebungen reichen zurück bis ins 14. Jahrhundert. Wiederholt machten unter den verschiedensten Herrschern einzelne Männer wohldurchdachte und näher bearbeitete Vorschläge zur Ausführung, so unter Karl IV., Rudolf II., Ferdinand II., Leopold I., Karl VI. und Maria Theresia. Unter anderen erbot sich Wallenstein, die Hauptflüsse Böhmens schiffbar zu machen und die Donau-Verbindung auf seine Kosten ausführen zu lassen. Der Krieg mit den Schweden und Wallensteins Tod in Eger vereitelten den Plan. In allen Fällen dachte man, die Verkehrserleichterung und Transportverbilligung durch Anlegung eines schiffbaren Kanals erreichen zu können. Zur Wiederaufnahme der alten Gedanken wurde 1807 in Böhmen die Hydrotechnische Gesellschaft gegründet. Sie beauftragte den Professor der höheren Mathematik und Mechanik Franz Josef Ritter von Gerstner und den k. k. Hofbaurat Freiherrn von Pakassy mit der Prüfung der bisherigen Planungen und Abgabe eines Gutachtens über die zweckmäßigste Ausführung. Eisenbahn, keine Wasserstraße, so lautete der aufsehenerregende Vorschlag. Die napoleonischen Kämpfe und deren Nachwirkungen ließen zunächst wieder eine Stockung eintreten. Erst dem Sohne, Franz Anton Ritter von Gerstner, war es beschieden, die Gedanken des Vaters mit dem Bau der Bahn von Budweis nach Linz zu verwirklichen. — Die Ergebnisse der Untersuchungen des Jahres 1807 bilden die Grundlage der Schrift vom Jahre 1813.

Den Gegenstand und Zweck seiner Abhandlung gibt Gerstner selbst im ersten Paragraphen an. Diese Einleitung ist überaus knapp und treffend gefaßt; sie charakterisiert den Geist und Inhalt der Schrift besser als jede weitgehende Inhaltsangabe. „Der Wagen ist eine Erfindung der ältesten Zeiten, welche allen Völkern der Erde bekannt und gegenwärtig sowohl dem Bedürfnisse des Landmanns als der Bequemlichkeit des Wohlhabenden unentbehrlich geworden ist. Der vielfältige Gebrauch dieser Maschine hat schon viele Mängel ihrer ersten Erfindung zur Kenntnis gebracht und nach Maßgabe unserer Wünsche und Bedürfnisse auch Vorteile und Verbesserungen gelehrt, welche in früheren Zeiten entbehrt worden sind. So wie die ältere Flußschiffahrt durch die spätere Erfindung der Kanäle und Schleusen erweitert wurde, ebenso ist die Fahrt auf dem Lande schon von den Persern und Römern durch gepflasterte Straßen und zu unsern Zeiten noch von den Engländern durch Unterlegung eiserner Wagengleise wesentlich befördert und zur leichteren Fortbringung großer Lasten geschickt gemacht worden. Durch diese Mittel ist man bereits dahin gelangt, Frachtwägen zu führen, welche das Gewicht der Zugpferde auf gemachten Straßen drei- bis viermal, und auf Eisengleisen fünfzehn- bis zwanzigmal übertreffen. Da jedoch die Schiffsladungen auf Kanälen achtzig- bis hundertmal so schwer sind als die Zugpferde, so wird die Wasserfracht aller Orten, wo sie möglich ist, der Landfracht vorgezogen. Dagegen sind aber auch die Baukosten der Kanäle und Schleusen weit größer als die der Straßen, und von der Art, daß sie gewöhnlich nur von großen Gesellschaften oder vom Staatsvermögen ganzer Nationen bestritten werden können. Hierzu kommt noch, daß die Wasserfahrt in unserem Klima sowohl von der Kälte des Winters als von der Trocknis des Sommers unterbrochen wird, daß wegen einer einzigen beschädigten Stelle die Fahrt auf dem ganzen Kanale eingestellt werden muß, und daß überhaupt die Kanäle wegen der nötigen Speisung und Haltung des Wassers viel mehr nachteiligen Zufällen ausgesetzt sind als die Landstraßen. Alle diese und noch mehr ähnliche Betrachtungen legen viel Wichtigkeit auf die Frage, ob es wohl möglich sei, die Vorteile der Frachtwagen und Straßen noch so weit zu vermehren, daß die Landfracht, wo nicht der Wasserfracht vorgezogen, doch in jedem Falle derselben gleichgestellt werden könne. Die Beantwortung dieser Frage wird sich aus einer näheren Betrachtung der bekannten Vorteile und Nachteile unserer Frachtwagen ergeben, indem sie der Rechnung unterzogen, ihre Größe aus zweckmäßigen Erfahrungen geschöpft, ihre Grenzen untersucht und die Bedingnisse gefunden werden, unter welchen die Last, die von einem Pferde geführt werden kann, ihr Maximum erreicht. Da die mechanischen Schriften diesen Zweck noch unerfüllt lassen und die Neigung zur Wasserfahrt zu große Opfer fordert, so dürfte eine umständliche Abhandlung über diesen gemeinnützigen Gegenstand für die Mechanik nicht unwillkommen und ihre Resultate für die Nachkommen nicht ohne Nutzen sein."

Seinem Programm entsprechend beginnt Gerstner mit einer längeren Darlegung der Mechanik des Frachtwagens auf gewöhnlichen Straßen und auf eisernen Gleisen und vergleicht die hiernach gewonnenen Ergebnisse für die Frachtkosten mit jenen für Kanalschiffe. Diesem ersten Teile fügt er eine Erläuterung der Fälle an, in welchen Kanäle, Eisenwege oder gemachte Straßen vorzuziehen sind. Der Abschnitt enthält das eigentliche Gutachten über die Donau-Moldau-Frage mit dem Ergebnis zugunsten der Eisenwege. Es wird darin zahlenmäßig nachgewiesen, daß bei Ausführung eines Kanals die Frachtkosten dreieinhalb- bis dreimal soviel betragen müßten gegenüber der bisherigen Landfracht. Den Schluß bildet eine Aufstellung allgemein gültiger Grundsätze zur Entscheidung der Streitfrage,

wann ein Kanal, wann eine Eisenbahn und wann nur eine Straße wirtschaftlich ist für eine geplante Verkehrsstraße.

Die Gerstnerschen Untersuchungen sind grundlegend gewesen. So baut Baader in seinem „Neuen System der Fortschaffenden Mechanik" (München 1822) weiter auf ihnen auf. Es begannen nun auch andere Männer, eigene Schriften über Eisenbahnfragen zu veröffentlichen, z. B. Neumann 1816 im „Hesperus", Poppe 1817, Baader 1817. Die folgenden Jahre bis 1833 sind die Zeit der Werbearbeit einzelner weitsichtiger Männer in Zeitschriften und Werken für die Eisenbahngedanken, die Zeit der Vorentwicklung. Sie bilden den ersten Abschnitt der deutschen Eisenbahnliteratur. Abgeschlossen wird dieser 1833, in dem Erscheinungsjahre des Listschen deutschen Eisenbahnsystems. Mit 1833 begann, im Gegensatze zu den bisherigen Einzelstimmen, eine Flut von Eisenbahnschriften über Deutschland hereinzubrechen, aus der nur die Namen List, Schmitz, Grote, Newhouse, Henschel, Harkort, Poppe, Prechtl, Crelle genannt seien.

Zwanzig Jahre Entwicklung hatte es bedurft bis zu einer allgemeineren Beteiligung an der literarischen Behandlung des Eisenbahnwesens in Deutschland. An der Spitze dieser Entwicklung zu stehen, die deutsche Eisenbahnliteratur vor 100 Jahren gegründet zu haben, ist der Ruhm von Franz Josef Ritter von Gerstner.

Bessere Sicherung der Bahnübergänge in Schienenhöhe.

Infolge verschiedener Vorkommnisse hat sich in der letzten Zeit die Tagespresse eingehender mit den Gefahren der schienengleichen Wegübergänge beschäftigt. Namentlich das schwere Unglück bei Breslau, wo vor einiger Zeit infolge unterbliebener Schrankenschließung ein Kremserfuhrwerk von einem Zug erfaßt und zertrümmert wurde, und wobei acht Personen ums Leben kamen, sowie manche andere Vorgänge haben dazu beigetragen, daß der Frage einer weitergehenden Sicherung der Kreuzungen von Straßen und Eisenbahnen in Schienenhöhe eine größere Aufmerksamkeit geschenkt wurde. Denn wenn auch angestrebt werden muß, daß die verkehrsreicheren schienengleichen Übergänge vollständig beseitigt werden, so darf doch nicht außer acht gelassen werden, daß dies noch sehr lange dauern wird, da, wie von Herrn Regierungsbaumeister Wolff in Schneidemühl in dem Artikel „Wegeübergänge in Schienenhöhe" in Nr. 88 Jahrg. 1912 d. Ztg. zutreffend ausgeführt wurde, eine vollständige Beseitigung der schienengleichen Wegübergänge in absehbarer Zeit ausgeschlossen ist. Es muß daher darnach getrachtet werden, Mittel und Wege zu finden, durch welche die Gefahren solcher Übergänge wenigstens verringert werden können.

Nach § 19 (3) der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung müssen die Hauptbahnen, auf die sich die hier gemachten Vorschläge beschränken, mit Läutewerken oder andern Einrichtungen versehen sein, wodurch die Schrankenwärter von dem Abgang der Züge benachrichtigt werden können. Nach § 65 (11) der BO. muß vor der Ab- oder Durchfahrt der Züge auf den hierzu eingerichteten Strecken das Signal für die Schrankenwärter gegeben werden. Das Ertönen des Abläutesignals (Signal 1 und 2 der Signalordnung) ist also nach der BO. das Zeichen für die Schrankenwärter zum Schließen der Schranken. Nun ist in den Ausführungsbestimmungen zu den Signalen 1 und 2 allerdings auch gesagt, daß die Schrankenwärter sich bezüglich des Abgangs der Züge nicht auf die Abläutesignale allein verlassen dürfen, sich vielmehr bereithalten müssen, den Dienst nach Maßgabe der Fahrpläne zu versehen. Diese Bestimmung dient aber mehr dazu, die Verwaltung sicherzustellen, wenn ein Wärter die rechtzeitige Schrankenschließung unterläßt, als dazu, den Wärtern die rechtzeitige Schrankenschließung zu ermöglichen oder zu erleichtern, jedoch haben bei gerichtlichen Verhandlungen Sachverständige, die die Vorschriften der Verwaltung zu rechtfertigen suchen, häufig keinen leichten Standpunkt. Denn es gibt Fälle, wo den Wärtern eben nichts anderes übrig bleibt, als die Schrankenschließung auf Grund des Abläutesignals vorzunehmen. Bei Zügen ohne Personenbeförderung müßte ein Übergang mindestens 10 Minuten lang geschlossen gehalten werden. (F. V. 24 (4)). Schließt ein Wärter die Schranken auf Grund des Fahrplans, hat aber der erwartete Zug größere Verspätung, die dem Wärter nicht bekanntgegeben wird oder nicht bekanntgegeben werden kann, so wird er genötigt sein, die Schranken zu öffnen, um den Fuhrwerksverkehr nicht zu sehr aufzuhalten und sie erst vom Ertönen des Abläutesignals ab geschlossen zu halten. Bei Sonderzügen, die den Wärtern durch Signal angekündigt werden, deren Fahrordnung sie also nicht kennen, ist es ebenso. Es würde zu Unzuträglichkeiten führen, wenn ein Wärter die Schranken nach Wahrnehmung des Signals und nach mutmaßlichem Eintreffen des signalisierenden Zugs auf der nächsten Zugfolge- oder Zugmeldestelle bis zur Vorüberfahrt des signalisierten Sonderzugs dauernd geschlossen halten wollte. Es ist daher wichtig, daß das Abläutesignal regelmäßig gegeben wird.

Nun kommt es aber eben vor, daß das Abläutesignal für einen Zug versehentlich nicht gegeben wird. Bei den württembergischen Staatseisenbahnen besteht die Anordnung, daß, wenn das Abläutesignal für einen Zug ausbleibt, dies von den Wärtern dem Bahnmeister zu melden ist, der die Anzeige durch Vermittlung der Bauinspektion an die Betriebsinspektion weiterzugeben hat. Die Untersuchungen über solche Unregelmäßigkeiten verlaufen aber in der Regel ergebnislos. Die Fahrdienstleiter behaupten meistens, unter Berufung auf den Zeiteintrag im Zugmeldebuch, das Abläutesignal gegeben zu haben. Daß dieser Zeiteintrag keinen Beweis für die tatsächlich erfolgte Abgabe des Abläutesignals bildet, ist schon in dem Aufsatz „Vereinfachung des deutschen Zugmeldeverfahrens" S. 1165 Jahrg. 1912 d. Ztg. auseinandergesetzt worden. Da aber auch die Wärter derselben Strecke fast nie das Ausbleiben eines Abläutesignals übereinstimmend bestätigen können, kommt bei den Untersuchungen gewöhnlich nichts heraus. Allein, auch wenn bestimmt nachgewiesen würde, daß ein Zug nicht abgeläutet wurde, so wäre es eben ein Versehen, wie es vorkommen kann.

Um eine zuverlässige Abgabe des Läutesignals zu erzielen, sind schon Vorschläge gemacht worden. So warf vor einigen Jahren ein junger württembergischer Eisenbahnbeamter in der Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung die Frage auf, ob es nicht, um die versehentliche Nichtabgabe des Läutesignals auszuschließen, möglich wäre, das Ausfahrsignal so in Abhängigkeit vom Läuteinduktor zu bringen, daß die Ausfahrt nicht früher auf Fahrt gestellt werden kann, bevor abgeläutet ist, oder daß durch eine Vorrichtung der Läuteapparat in Tätigkeit gesetzt wird, während der Ausfahrsignalhebel auf frei gestellt wird. Technisch ausführbar wären derartige Einrichtungen. Sie wären aber verwickelt und kostspielig und würden nicht zur Vereinfachung und Erleichterung des Fahrdienstes beitragen. Ihre Einführung kann daher wohl nicht in Frage kommen. Der Fahrdienstleiter muß sich eben stets der Wichtigkeit des Abläutesignals bewußt sein. Ist er einmal nicht ganz sicher, ob er es schon gegeben hat, so soll er sich bei einem anderen Beamten, einem Stellwerkwärter, Sicherheitsposten und dgl., die das Signal hören können, darnach erkundigen.*) Auch könnte es sich, je nach den örtlichen Verhältnissen, unter Umständen empfehlen, das Abläuten der Züge statt durch den Fahrdienstleiter durch eine andere Person, die es weniger leicht vergißt, besorgen zu lassen, etwa durch den Stellwerkwärter, wenn dieser das Ausfahrsignal stellt und die Züge am Stellwerk vorbeifahren (vgl. hierwegen auch die Ausführungen S. 1165 Jahrg. 1912 d. Ztg.). Es hätte dies eine Änderung der F. V. zur Voraussetzung. Wo verkehrsreiche schienengleiche Übergänge vorkommen, kann sich die Anbringung von Streckenskizzen, aus denen die Übergänge ersichtlich sind, an den Läutewerkinduktoren der beiden Nachbarstationen empfehlen, damit die Gefahren des Nichtabläutens besser vor die Augen geführt werden. Wichtigere Schrankenwärterposten sollten mit den beiden Nachbarstationen Fernsprechverbindung haben und von Zugverspätungen und allem, was für die Schrankenschließung von Wichtigkeit ist, verständigt werden.

Um eine größere Sicherheit dafür zu haben, daß die Schranken von den Schrankenwärtern auch geschlossen werden, können sich weitere Maßnahmen als zweckdienlich erweisen. Auf Strecken mit dichtem Zugverkehr kann es von Vorteil sein, wenn an verkehrsreichen Übergängen Blockstellen eingerichtet werden. Da solche Übergänge wahrscheinlich doch durch männliches Personal bedient werden, würde die Errichtung einer Blockstelle keinen weiteren Personalaufwand, sondern nur verhältnismäßig geringe sachliche Kosten verursachen, die aber dem Bahnbetrieb selbst wieder zugute kommen. Die Übergangsschranken und das Blocksignal könnten derart in gegen-

*) In den Nummern 36 und 44 der „Deutschen Eisenbahnbeamten-Zeitung" vom 4. Sept. und 30. Oktober ds. Js. werden einige Vorschläge zur Erzielung einer Abläutesignalkontrolle gemacht.

seitige Abhängigkeit gebracht werden, daß, solange das Blocksignal auf Halt steht, die Schranken geöffnet sind, und daß das Blocksignal erst dann auf freie Fahrt gestellt werden kann, wenn die Schranken geschlossen sind, und daß an den Schranken keine Veränderung vorgenommen werden kann, bevor das Blocksignal nicht wieder auf Halt steht. Soll von der Errichtung von Blockstellen an derartigen Übergängen abgesehen werden, so kann in Frage kommen, am Übergang ein mit dem Wärterläutewerk in Verbindung stehendes schwächeres Läutewerk oder Klingelwerk anzubringen, das nach Ertönung des ersteren ebenfalls laut wird und solange fortläutet, bis der Übergang geschlossen ist. Das zweite Läutewerk sollte einerseits dazu dienen, den Wärter an die Schrankenschließung zu erinnern, falls er das Abläutesignal aus irgendeinem Grunde überhört haben sollte, andererseits sollte es Straßenfahrzeuge auf den Übergang aufmerksam machen und zur Vorsicht mahnen. Es sollte daher noch mindestens so stark läuten, daß es von Automobilen in einer Entfernung von etwa 200 m vom Übergang gehört werden kann.**)

Stuttgart. Faude.

**) Diese Arbeit war bereits eingesandt, als auf einem Übergang bei Offenbach a. M. wieder ein schwerer Unfall vorkam, der auch in den Zeitungen besprochen wurde. Im 3. Morgenblatt vom 12. September 1913 veröffentlichte dann die „Frankfurter Zeitung" ein ihr von der Eisenbahndirektion Frankfurt zugegangenes Schreiben, in dem es u. a. heißt: „Der bedauerliche Unfall auf dem Übergang der Sprendlinger Straße auf Bahnhof Offenbach am 8. d. M. ist auf das nicht rechtzeitige Schließen der Schranken zurückzuführen. Übergänge wie der hier in Frage kommende finden sich an vielen Orten vor. Ihre Beseitigung wird seit Jahren angestrebt, sie läßt sich jedoch nicht gleichzeitig durchführen, sie muß vielmehr nach und nach erfolgen. Die Eisenbahnverwaltung hat zur Sicherheit des Verkehrs auf derartigen Übergängen umfassende Vorkehrungen und Einrichtungen getroffen, die bei ordnungsmäßigem Wirken und bestimmungsgemäßer Ausführung Unfälle verhindern. Besonders im vorliegenden Fall sind nach den neuesten Erfahrungen bewährte Einrichtungen und Bestimmungen vorgesehen, die bei einiger Achtsamkeit des Personals genügen mußten, um den Unfall zu vermeiden. Jeder von Oberrad in der Richtung nach Offenbach abfahrende Zug wird durch eine Läuteeinrichtung, die vom Stationsbeamten in Oberrad in Tätigkeit gesetzt wird, vorgemeldet. Das zugehörige Läutewerk steht neben der Schrankenbude an dem fraglichen Übergang. Außerdem ist bei der Schrankenbude ein zweites Läutewerk vorhanden, das auf automatisch-elektrischem Weg durch den Zug bei dessen Ausfahrt aus dem Bahnhof Oberrad in Tätigkeit gesetzt wird. Ferner hat der Weichensteller des Stellwerks I den Schrankenwärter an das rechtzeitige Schließen der Schranken zu erinnern (durch Hornsignal). Er darf das Einfahrsignal, das vor dem Übergang steht, nicht eher ziehen, bis die Schranken geschlossen sind. Gegen diese Vorschrift hat der Weichensteller verstoßen. Außerdem sind die Bediensteten besonders darauf hingewiesen, sich auf keine dieser Einrichtungen allein zu verlassen, sondern lediglich nach dem Fahrplan die Schranken zu schließen."

Beaufsichtigungsstelle für den Güterzugverkehr auf der North-Eastern Railway in England.

Über die ebenso eigenartige wie beachtenswerte Betriebseinrichtung berichtet die „Railway Gazette". Auf den riesigen Zugbildungsbahnhöfen in Newport und Erimus ist im Stellwerksturm eine Aufsichtsstelle eingerichtet, in der Tag und Nacht die Bewegungen aller Güterzüge verfolgt werden können, die in dem verkehrsreichsten Gebiet der North-Eastern Railway hin- und herfahren, in dem stets gleichzeitig etwa 60 bis 70 Lokomotiven mit den verschiedensten Lasten während der Verkehrszeit jedes Tages in Bewegung sind. Dort wird nicht allein die jeweilige Stellung jeder der im Betrieb tätigen Lokomotiven, sondern auch die Art ihres Dienstes, die Beschaffenheit des von ihr beförderten Gutes und die Zeit, während der sie unter Dampf steht, aufgezeichnet. Die hierzu benutzte Anlage, bei der sich keine einzige selbsttätige Einrichtung findet, besteht aus einem etwa 7 m langen und 1 m breiten Tisch, der mit einer Anzahl von glänzenden Stahlbändern bedeckt ist, die, in Reihen hintereinander aufgestellt, die etwa 80 km langen Doppelgleise des zu beaufsichtigenden Gebiets darstellen. In bestimmten Abständen voneinander sind auf dem Tisch dünne Metallplatten aufgeschraubt, welche die Lage der verschiedenen Streckengrenzen, der Stationen, Werke, Gruben usw. innerhalb des Aufsichtsbezirks kennzeichnen, während auf den Stahlbändern Messingplättchen aufgeklemmt sind, die die einzelnen Lokomotiven darstellen. Auf diese Klammern sind dann wieder Kärtchen in verschiedenen Farben aufgesteckt, die alle wissenswerten Einzelheiten der im Dienst befindlichen Lokomotiven enthalten. Längs des Tisches sind an verschiedenen Stellen Fernsprecher aufgestellt, die ständig die Nachrichten vermitteln, die ununterbrochen an einer oder der anderen der im Bezirk vorhandenen Berichtsstelle aufgegeben werden. Sobald eine Lokomotive eine dieser Berichtsstellen erreicht oder durchfährt, wird durch den Signalwärter an dem betreffenden Platz eine Drucktaste niedergedrückt, worauf am anderen Ende der Leitung ein Bediensteter der Aufsichtsstelle die betreffende Nachricht entgegennimmt. Nach Übermittlung der Nachricht wird der die in Frage kommende Lokomotive darstellende Messingreiter oder die Klammer auf dem Tisch entsprechend verschoben. Der ganze Vorgang nimmt gewöhnlich 20 Sekunden in Anspruch. Beachtenswert ist dabei, daß der in Middlesbrough eingerichtete Beaufsichtigungstisch nicht nur zur Aufsicht über die Lokomotiven dient, sondern auch den Aufsichtsbeamten in den Stand setzt, den Verkehr ganz nach seinem Willen zu regeln. Außer den Einzelheiten, die auf den verschiedenfarbigen Kärtchen verzeichnet sind, stehen ihm zu diesem Zwecke auf Grund verschiedener Quellen zusammengestellte Berichte zur Verfügung. Der Beamte kennt hiernach die Leistungsfähigkeit des industriellen Werkes, die dazugehörigen Anschlüsse usw. und weiß, was er den einzelnen dahin führenden Strecken zumuten darf. Er sieht die Anzahl der im Dienst befindlichen Lokomotiven vor sich auf dem Tisch und die Art des Dienstes, den sie gerade zu erfüllen haben, er weiß auch, wie viele Züge sich gleichzeitig in den einzelnen Streckenabschnitten befinden. Mit Hilfe des Fernsprechers ist er daher in der Lage, den Verkehr nach Zweckmäßigkeitsgründen zu leiten. Indem er auf dem Tische die Bewegung irgendeines angenommenen Zuges nachahmt, kann er mit ziemlicher Sicherheit bestimmen, in welchem Zeitraum jede Lokomotive im gewöhnlichen Verkehr die gleiche Fahrt auszuführen vermag, und nach den Angaben, die ihm seine Befehlsstelle gibt, ist es ihm möglich, den Dienst der Maschinen so zu regeln, daß sie bis zum Zeitpunkt der Rückkehr in den Lokomotivschuppen voll beschäftigt und gut ausgenutzt werden. Auf diese Weise kann z. B. im Falle eines Betriebsunfalls oder einer Sperrung der Strecke der Verkehr sofort abgeleitet und die erforderlichen Maßnahmen zur Umleitung des Verkehrs können in der kürzesten Frist getroffen werden.

Die Mitteilungen in oben genannter Quelle entstammen einem Vortrage, den Inspektor Robinson von Middlesbrough Ende vorigen Jahres im York Institut gehalten hat. Nach seinen Angaben wird an dieser Aufsichtsstelle die Tätigkeit ohne Unterbrechung schichtenweise durchgeführt. Von drei Aufsichtsbeamten arbeitet jeder acht Stunden hintereinander, daneben sind zwei Assistenten je neun Stunden beschäftigt und drei jüngere Unterbeamte für jede Dienstschicht. Die Aufgabe der Aufsichtsbeamten besteht darin, den Zugtisch ständig nachzuprüfen und den Verkehr so genau, wie möglich, von Punkt zu Punkt mit einer Mindestleistung an Maschinenkraft, außerdem aber die Dienststunden der Mannschaften zu regeln und für die Gestellung der leeren Wagen zu sorgen, eine Aufgabe, die ihnen dadurch erleichtert wird, daß sie von verschiedenen Orten her in kurzen Zeiträumen, während des ganzen Tages, Berichte über die Wagenverteilungen im Bezirk erhalten. Die Maschinenkarten für die Messingreiter auf dem Aufsichtstisch werden in der Nacht nach den vom Hauptverkehrsamt gelieferten Listen angefertigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Haftung der Eisenbahn für Güter in offenen Wagen.** Auf die gemäß dem Beschlusse des Ausschusses des Deutchen Handelstages vom 12. Juni d. Ztg. an den Präsidenten des Reichseisenbahnamts gerichtete Eingabe übermittelte dieser dem Deutschen Handelstag am 23. Oktober Abschrift seines folgenden, den Äeltesten der Kaufmannschaft von Berlin in der gleichen Angelegenheit erteilten Bescheides vom 2. Juli: „Ein Bedürfnis, die Haftung der Eisenbahnen für Diebstähle aus offenen Wagen zu erweitern, kann nicht anerkannt werden. Schwierigkeiten in der Beweisführung bestehen für den Entschädigungsberechtigten jedenfalls insoweit nicht, als es sich um das Abhandenkommen ganzer Stücke oder um auffallenden Gewichtsabgang

handelt, weil dann die gesetzliche Vermutung zugunsten der Eisenbahn nicht platzgreift. Aber auch in anderen Fällen haftet die Eisenbahn, falls Diebstähle ihrer Angestellten vorliegen. Nach den bei mehreren größeren Eisenbahndirektionen von dem Königlich preußischen Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten angesellten Erhebungen ist die Zahl der Entschädigungsansprüche wegen Verlustes von Gütern aus offenen Wagen im Vergleich zu der Zahl der gesamten Entschädigungsanträge nur gering. In den Jahren 1911 und 1912 hat sie nur 3,5 % betragen. Von den Ansprüchen sind nur 33 % abgewiesen worden, nachdem die Untersuchung ergeben hatte, daß der Verlust lediglich auf die besonderen Gefahren der Beförderung in offenen Wagen im Sinne des § 86 Abs. 1 Ziffer 1 der Eisenbahn-Verkehrsordnung oder Art. 31 Abs. 1 Ziffer 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr zurückzuführen war und auch keine Umstände ermittelt waren, die auf Beraubung durch Angestellte der Eisenbahn schließen ließen. In den übrigen Fällen ist den Entschädigungsanträgen entsprochen worden. Bei der Beurteilung der Anträge sind die Eisenbahndirektionen entgegenkommend gewesen. Nicht nur, wenn ein Verschulden der Eisenbahn nachgewiesen war, sondern auch, wenn Beraubung durch Bahnangestellte wahrscheinlich war, sowie vielfach auch in Zweifelsfällen ist, unter Verzicht auf die dem Antragsteller obliegende Beweispflicht, Entschädigung geleistet worden. Aus Kreisen der deutschen Braunkohlen- und Kaliindustrie sind übrigens im Hinblick auf Ihre Eingabe Gesuche um Beibehaltung des gegenwärtigen, schon seit Jahren bestehenden Rechtszustandes eingereicht worden."

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 31. Oktober d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	14	430 527	880	0,2	30 752
	1912	14	373 790	113 994	3,4	26 699
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 56 737 = 15,2 %	—	—	+ 4053 = 15,2 %
Aachener Bezirk	1913	14	13 023	22	0,2	930
	1912	14	10 388	5000	32,5	742
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2 635 = 25,4 %	—	—	+ 188 = 25,3 %
Saar-Bezirk	1913	14	47 233	152	0,3	3 374
	1912	14	44 978	5787	11,4	3 213
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 2 255 = 5,0 %	—	—	+ 161 = 5,0 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	14	17 000	—	—	1 214
	1912	14	16 426	3420	17,2	1 173
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 574 = 3,5 %	—	—	+ 41 = 3,5 %
Oberschlesien	1913	14	172 185	—	—	12 299
	1912	14	144 166	36169	20,1	10 298
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 28 019 = 19,4 %	—	—	+ 2001 = 19,4 %
Niederschlesien	1913	14	19 951	10	—	1 425
	1912	14	19 482	3902	16,7	1 392
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 469 = 2,4 %	—	—	+ 33 = 2,4 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13*)	19 953	19	0,1	1 535
	1912	13*)	18 667	6847	26,8	1 436
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 1286 = 6,9 %	—	—	+ 99 = 6,9 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	719 872	1083	—	51 529
	1912	—	627 897	175 119	—	44 953
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 91 975 = 14,6 %	—	—	+ 6576 = 14,6 %
B. Braunkohlenbezirke:						
Halle a/S.	1913	14	64 363	4	—	4 597
	1912	14	66 919	16519	19,8	4 780
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2556 = 3,8 %	—	—	— 183 = 3,8 %
Magdeburg	1913	14	34 534	148	0,4	2 467
	1912	14	34 844	4189	10,7	2 489
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 310 = 0,9 %	—	—	— 22 = 0,9 %
Erfurt	1913	14	9 191	23	0,2	657
	1912	14	9 780	1851	15,9	699
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 589 = 6,0 %	—	—	— 42 = 6,0 %
Cassel	1913	14	2 343	4	0,2	167
	1912	14	2 616	828	24,0	187
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 273 = 10,4 %	—	—	— 20 = 10,7 %
Hannover	1913	14	2 738	1	—	196
	1912	14	1 899	450	19,2	136
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 839 = 44,2 %	—	—	+ 60 = 44,1 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13*)	20 213	204	1,0	1 555
	1912	13*)	17 028	8143	32,3	1 310
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 3185 = 18,7 %	—	—	+ 245 = 18,7 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	14	34 435	167	0,5	2 460
	1912	14	24 778	21117	46,1	1 770
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 9657 = 39,0 %	—	—	+ 690 = 39,0 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	167 817	551	—	12 099
	1912	—	157 864	53157	—	11 371
gegen das Vorjahr .	—	—	+ 9 953 = 6,3 %	—	—	+ 728 = 6,3 %

*) Reformationsfest.

Wir machen auf das fast vollständige Verschwinden des Wagenmangels gegenüber den gewaltigen Fehlziffern im gleichen Zeitraum des Vorjahres aufmerksam. Dabei sind die Gestellungsziffern selbst erheblich gestiegen. Die Schriftl.

— **Die Erweiterungen der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn im Westen Berlins.** Wir haben in Nr. 85 d. Ztg. in einem Aufsatz unter der Überschrift „Erweiterungen des Berliner Schnellbahnnetzes" im wesentlichen die Ausführungen eines im „Zentralblatt der Bauverwaltung" enthaltenen Aufsatzes des Herrn Baurat Bousset von der Hochbahngesellschaft wiedergegeben. In bezug auf diesen Aufsatz schreibt nun das genannte Zentralblatt folgendes: Eine auf Seite 572 dieser Zeitschrift veröffentlichte und zu dem vorbezeichneten Aufsatz gehörige Abbildung mit dem Liniennetz, u. a. auch der in Aussicht stehenden Schnellbahnen, trägt die Unterschrift: „Das künftige Schnellbahnnetz Großberlins". Hierzu teilt uns der Verbandsdirektor des Verbandes Großberlin mit: Dem veröffentlichten Liniennetz steht der Verband Großberlin fern. Es kann daher aus dieser Abbildung nicht etwa gefolgert werden, daß alle in dem Netz angegebenen Linien von dem Verbande Großberlin oder seinen Gliedern zurzeit irgendwie als Entwurf verfolgt werden oder Aussicht auf Förderung haben würden. Dem Liniennetz ist daher eine amtliche Bedeutung nicht beizumessen.

— **Ruhr-Lippe-Kleinbahn.** Wie aus Soest, 6. November, der „Köln. Ztg." gemeldet wird, hat der Kreistag den Umbau dieser Kleinbahn auf Vollspur mit 14 gegen 9 Stimmen abgelehnt. Ein weiterer Antrag auf Umbau in Vollspur, wonach der Kreis Arnsberg den auf ihn entfallenden Teil der Zinsgarantie von 5 Millionen Mark sowie die alleinige Zinsgarantie für die Aufnahme einer Anleihe von 1 400 000 ℳ zum Ankauf der Strecke Neheim-Sundern und die Zinsgarantie von 500 000 ℳ für die Einführung des elektrischen Betriebes für die Strecke Arnsberg-Neheim allein übernimmt, wurde ebenfalls abgelehnt.

— **Die Betriebsergebnisse der bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1912.** Nach dem von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung herausgegebenen Jahresbericht für 1912 betragen die Einnahmen 312,88 Millionen Mark (1911: 297,32 Millionen), die Ausgaben 219,07 Millionen Mark (1911: 201,93 Millionen). Es wurde somit ein Ueberschuß von 93,86 Millionen Mark (1911: 95,39 Millionen)) erzielt. Von 1911 auf 1912 sind die Einnahmen um 15 565 432 ℳ oder 5,24 % und die Ausgaben um 17 091 913 ℳ oder 8,46 % gestiegen, dagegen ist der Überschuß um 1 526 481 ℳ oder 1,60 % gefallen. Die Zunahme der Ausgaben ist hauptsächlich durch den erhöhten Aufwand für Bahnunterhaltung, insbesondere durch Gleisumbau und für Beschaffung ganzer Fahrzeuge entstanden. Von den Einnahmen treffen auf den Personen- und Gepäckverkehr 29,90 % und auf den Güter- und Tierverkehr 60,49 % gegen 29,76 und 61,13 % im Jahre 1911. Von den Ausgaben erforderten die persönlichen Ausgaben 54,03 % und die sachlichen 45,97 %, gegen 56,52 und 43,48 % im Vor-

jahre. Die Betriebszahl betrug im Jahre 1911: 67,92, 1912 dagegen 70 %. Der Jahresbericht für 1912 bezieht zum ersten Male die Pensionslasten in die Betriebszahl ein, die sich dadurch um rund 4 % erhöht. (In der für 1911 ist ebenfalls die Pensionslast berücksichtigt worden.) Das Anlagekapital von 2 195 141 937 Mark (i. V. 2 158 561 678 ℳ) ergibt eine Verzinsung von 4.28 % (i. V. 4,42 %). Aus den Lokalbahnen wurden 1912: 17,41 Millionen Mark (i. V. nur 16.77 Millionen) Einnahmen erzielt, denen Ausgaben von 11,69 Millionen Mark (i. V. 11.19 Millionen) gegenüberstehen. Der Überschuß stellt sich somit 1912 auf 5,71 Millionen Mark (i. V. 5,58 Millionen). Die Betriebszahl erhöhte sich von 66.72 % im Jahre 1911 auf 67,18 % im Jahre 1912. Die Verzinsung des für die Lokalbahnen aufgewendeten staatlichen Anlagekapitals beträgt 1912: 3,59 % gegen 3,44 % im Jahre 1911. — Die Nebenbahnen des pfälzischen Netzes ergeben eine Einnahme von 1.62 Millionen Mark (i. V. 1.38 Millionen). Es beträgt demnach der Überschuß 559 802 ℳ (i. V. 420 107 Mark). Die Betriebszahl, die 1911 noch 69,61 % betragen hatte, ermäßigte sich auf 65,41 %. Das staatliche Anlagekapital verzinste sich mit 5,43 % (i. V. nur mit 4 69 %). Die Bahnlänge aller im Betriebe befindlichen Bahnen betrug am Schlusse des Jahres 1912: 8059 km (i. V. 7945 km) und im Jahresdurchschnitt 7974 bzw. 7894 km.

— **Änderungen im Luxuszugverkehr Berlin-Leipzig-Hof-Brenner.** Der jetzt täglich zwischen Berlin und Verona und dreimal wöchentlich zwischen Verona und Rom verkehrende Berlin-Tirol-Rom-Expreßzug: ab Berlin Anhalter Bahnhof nachm. 3 05, in München nachts 12 33, in Verona vormittags 9.41 und zurück ab Verona früh 4.42, ab München nachmittags 2.10, in Berlin Anhalter Bahnhof nachts 12.07, wird nur noch bis Ende dieses Monats abgelassen und dann eingezogen. Von Anfang Dezember ab wird alsdann der Nord-Süd-(Brenner-) Expreßzug eingerichtet, der täglich zwischen Berlin und Nizza-Cannes verkehren wird. Es ergibt sich hierdurch folgende günstige Verbindung mit der Riviera: ab Berlin Anhalter Bahnhof abends 10.32, Ankunft in München vorm. 8.02, in Innsbruck 10.56, in Bozen-Gries nachm. 2.16, in Verona 5.31, in Mailand abends 8.35, in Genua nachts 12 25, in Cannes vorm. 9.08; in der umgekehrten Richtung: ab Cannes abends 8.30, Genuar früh 5.50, Mailand vorm. 9.10, Verona 11.55, Bozen-Gries 3.22, Innsbruck abends 6.52, München 10.13, Ankunft in Berlin Anhalter Bahnhof vorm. 8.02.

— **Die Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik van der Zypen & Charlier, G. m. b. H.** in Cöln-Deutz wurde kürzlich von der Cölner Vereinigung für rechts- und staatswissenschaftliche Forschung besichtigt. Wir entnehmen einem Bericht der „Köln. Ztg." hierüber folgendes: Zum bessern Verständnis der später zu besichtigenden Betriebe gab Direktor Baurat Köttgen zunächst in einem längern Vortrag den zahlreich erschienenen Teilnehmern einen Überblick über die Gründung und Entwicklung der Firma sowie deren Arbeitsgebiet und in Kürze die Richtlinien, unter denen der deutsche Wagenbau derzeit betrieben wird. Die Gesellschaft ist im Jahre 1844 als offene Handelsgesellschaft ins Leben gerufen, 1893 in eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 12 Millionen Mark umgewandelt worden und steht bei einer jährlichen Arbeitsmenge von etwa 24 Millionen Mark die größte der 44 Wagenfabriken Deutschlands dar. Gewaltig ist das Arbeitsfeld dieser Fabriken, da Deutschlands Bahnen über einen Wagenpark von nicht weniger als 900 000 Wagen verfügen, die einen Wert von etwa 3 Milliarden Mark ausmachen. Die bei einem solchen Wagenpark notwendig werdenden Neubestellungen und Erneuerungsarbeiten geben einen Begriff von dem gewaltigen Arbeitsgebiet der deutschen Wagenfabriken, ganz abgesehen von den für das Ausland auszuführenden Arbeiten. 3500 Arbeiter und 200 Beamte stehen im Dienste des Unternehmens. Zahlen, die ebenfalls seine Größe kennzeichnen. Nur Wagen, jedoch vom einfachsten Güterwagen bis zu den vornehm eingerichteten Schlafwagen, der seine 80 000 ℳ kostet, werden hergestellt, die ihren Weg nehmen in alle Länder der Welt. Mit Stolz erwähnte bei der Besichtigung des Betriebes der Führer einer Gruppe den für den König von Siam angefertigten Salonwagen, ein wahres Schmuckkästchen, wie ihn kein europäischer Herrscher sein eigen nenne. Maschinen werden heute nicht mehr in den Betrieben der Firma hergestellt; der Hinweis in der Firmenbezeichnung ist nur ein Überbleibsel aus alter Zeit. Von besonderm Interesse waren die Ausführungen des Vortragenden über die Frage, weshalb der häufig geäußerte Wunsch um Einführung der in Amerika gebräuchlichen vierachsigen Eisenbahnwagen unter den gegebenen Verhältnissen in Deutschland undurchführbar sei. Ganz abgesehen davon, daß der Oberbau der Eisenbahnen in Deutschland für den amerikanischen vierachsigen 80-t-Wagen zu schwach sei, habe der deutsche 20-t-Wagen auch seine Vorzüge Vor allem seien auch die Kipper der Ruhrhäfen auf eine größere Wagenart nicht eingerichtet, und dann bewillige die Bahnverwaltung für die großen Wagen keine längere Ladezeit als bei kleinen. Interessant war die Vorführung des Modells eines Eisenbahnwagens mit einer besonderen selbständigen Entladevorrichtung, erfunden von einem Beamten der Gesellschaft. Diese Vorrichtung ist in ihrer Wirkung ganz erstaunlich und erspart vor allem zahlreiche Arbeitskräfte, da das Ladegut beim Beladen, bei der Beförderung und beim Entladen niemals direkt menschlicher Arbeitskraft bedarf. Die Gesellschaft fertigt die Wagen an aus den Rohstoffen „Holz und Eisen", das heißt, in der Hauptsache werden die Wagen im eigenen Betriebe fix und fertig hergestellt, sogar die Schrauben fertigt man selbst an, um sich von den Unterlieferanten in dieser Hinsicht unabhängig zu machen. Dabei herrscht das Bestreben, statt des immer teurer werdenden Holzes mehr und mehr Eisen zu verwenden, wobei weitestgehende Unterstützung von der Staatsverwaltung gewährt wird. Unsere deutsche Eiche konnte leider wegen ihrer zahlreichen Äste nur wenig Verwendung finden. Man mußte slavonische Eiche verwenden oder nach Amerika gehen, um Pitchpine oder nach Siam, um Teakholz zu beschaffen. Indes hat sich die Gesellschaft wegen der immer teurer werdenden Preise dieser Hölzer in weiser Voraussicht zu oben erwähntem Vorgehen entschlossen.

— **Vom Ruhrkohlenmarkt** schreibt das Essener „Glückauf": Die bereits in den Vormonaten hervorgetretene Abschwächung auf dem Ruhrkohlenmarkt hat sich im Oktober in verschärftem Maße fortgesetzt. Der Versand blieb insgesamt und infolge der großen Zahl der Arbeitstage noch mehr im arbeitstäglichen Durchschnitt nicht unerheblich gegen das Ergebnis des Vormonats zurück. Die Verschlechterung der Marktlage hatte auch bereits die Einlegung von Feierschichten zur Folge. Ungünstig wurde der Absatz ferner durch den schlechten Wasserstand des Rheins beeinflußt. Der Absatz in Fettkohle ist gegen den Vormonat erheblich zurückgegangen, so daß in allen Sorten dauernd große Bestände vorhanden waren. Die bereits im September verzeichnete Abnahme im Absatz von Gas- und Gasflammkohle hat im Oktober angehalten, und die Ansammlung der Bestände nahm in verschiedenen Sorten größeren Umfang an. Auch in Eß- und Magerkohle blieb der arbeitstägliche Versand nicht unwesentlich hinter dem Ergebnis des Vormonats zurück. Abgesehen von Anthrazitnuß I bis III und Eßnuß III bestanden in allen Sorten Absatzschwierigkeiten. Der Absatz von Koks an die Hochofenwerke sowie die Lieferungen in Brech- und Siebkoks sind im Oktober weiter zurückgegangen, während sich der Versand in Gießereikoks und die Seeausfuhr auf der Höhe des Monats September erhalten haben. Der Inlandmarkt in Briketts lag schwach, dagegen konnte der Absatz nach dem Ausland etwas verstärkt werden; der durchschnittliche Tagesversand hat jedoch die Höhe des vormonatigen Ergebnisses nicht erreicht. In Benzol war die Nachfrage sehr lebhaft, und es konnte der Bedarf nicht vollständig befriedigt werden. Ebenso zeigte sich für Toluol gute Absatzgelegenheit, wogegen Solventnaphtha nach wie vor reichlich zur Verfügung stand. Trotz des verringerten Absatzes in Koks und der in den verschiedenen Kohlengebieten bestehenden Einschränkung der Kokserzeugung sind die Mengen Rohteer stellenweise noch in Zunahme begriffen, wozu auch die Gasanstalten durch Lieferung größerer Herstellungsmengen beigetragen haben. Die Marktlage für alle Teerprodukte ist unverändert fest.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind die Regierungsbauführer Heinrich Theuerkauf aus Hannover (Eisenbahnbaufach) und Ernst Dähnick aus Lyck (Maschinenbaufach) zu Regierungsbaumeistern ernannt.

Bei der badischen Staatseisenbahnverwaltung ist das Kollegialmitglied, Baurat Richard Tegeler, unter Verleihung des Titels Oberbaurat zum Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion ernannt worden.

Österreich.

— **Neue Diensttitel für die Beamten der österreichischen Staatsbahnen.** Teils im Zusammenhange mit der im Jahre 1911 erfolgten Neueinteilung der Beamten nach dem Grade ihrer Vorbildung, teils in Berücksichtigung mehrfacher von der Beamtenschaft geltend gemachter Wünsche hat das Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 31. Oktober d. J. eine teilweise Änderung der Diensttitel bei den Beamten der Staatseisenbahnverwaltung eintreten lassen. Während früher die Beamten des mittleren Dienstes der VIII. und VII. Dienstklasse je nach ihrer Verwendung im Außendienste oder in der Zentrale die Titel: Offizial und Oberoffizial bzw. Revident und Oberrevident zu führen hatten, kommen die Titel Revident und Oberrevident nunmehr allen Beamten mit vollständiger Mittelschulbildung (Status II b) ohne Rücksicht auf ihre Verwendung zu, wogegen die Titel Offizial und Oberoffizial nur mehr auf die Beamten mit geringerer Vorbildung (Status III) zur Anwendung gelangen. Für Vermessungsbeamte (Geometer) mit der für diese ge-

forderten Vorbildung (Status II a), welche vordem die Titel Geometer III., II., I. Klasse und Obergeometer führten, werden die Titel Vermessungsassistent, -adjunkt, -kommissär und -oberkommissär eingeführt. Der Titel Bahnsekretär, welchen Beamte der VII. Dienstklasse mit juristischer Vorbildung führten, wurde in den Titel Bahnoberkommissär umgewandelt. Die Beamten der VI. und V. Dienstklasse mit vollständiger Hochschulbildung (Status I) werden nunmehr anstatt der Titel Inspektor und Oberinspektor die Titel Staatsbahnrat und Oberstaatsbahnrat führen; mit letzterwähnten Bezeichnungen wird insbesondere auch ein langjähriges Bestreben der im Staatseisenbahndienste verwendeten Techniker und Juristen nach Erlangung eines Ratstitels erfüllt.

Die Diensttitel der Beamten der österreichischen Staatsbahnen werden somit folgendermaßen lauten: a) In den vier unteren Dienstklassen: Für Beamte mit vollständiger juristischer Hochschulbildung: Bahnkonzipient, -konzipist, -kommissär und -oberkommissär. Für Beamte mit vollständiger technischer Hochschulbildung: Bau-(Maschinen-)assistent, -Adjunkt, -Kommissär und -Oberkommissär. Für die Vermessungsbeamten: Vermessungsassistent, -adjunkt, -kommissär und -oberkommissär. Für die Beamten mit vollständiger Mittelschulbildung: Assistent, Adjunkt, Revident, Oberrevident. Für die Beamten mit geringerer Vorbildung: Assistent, Adjunkt, Offizial und Oberoffizial. b) In den höheren Dienstklassen: Für alle Beamten mit vollständiger Hochschulbildung: Staatsbahnrat, Oberstaatsbahnrat. Für alle übrigen Beamten: Inspektor und Oberinspektor. Die bisherige Bezeichnung Zentralinspektor wurde für die Beamten der IV. Dienstklasse beibehalten.

— **Ministerpräsident Graf Stürgkh über die Lokalbahn- und die bosnische Eisenbahnvorlage.** Am 5. d. M. sprach beim Ministerpräsidenten unter Führung des Landeshauptmanns von Steiermark Grafen Attems und der steirischen Reichsratsabgeordneten eine Abordnung vor, um den Ausbau der Eisenbahnlinie Gleisdorf-Hartberg und die Herausgabe der Lokalbahnvorlage, sowie die Errichtung einer selbständigen Staatsbahndirektion für Steiermark mit dem Sitze in Graz von der Regierung zu verlangen. Ministerpräsident Graf Stürgkh erklärte, daß die Regierung dem Eisenbahnprojekt Gleisdorf-Hartberg die vollste Aufmerksamkeit zugewendet habe und daß hoffentlich in kurzer Zeit die Lokalbahnvorlage dem Hause unterbreitet werden könne. Bezüglich der Errichtung der Staatsbahndirektion teilte der Ministerpräsident den Standpunkt des Eisenbahnministeriums mit, wonach die Errichtung einer selbständigen Direktion für Steiermark aus Dienstesrücksichten dermalen nicht gut ins Auge gefaßt werden könne, weil es sich in Steiermark um zwei voneinander getrennte Gebiete im Staatsbahnverkehre handle. Abgeordneter Einspinner verwies auf die große Beunruhigung, die in der Bevölkerung, insbesondere der Steiermark, herrsche, weil verlaute, daß die Regierung die Absicht habe, die bosnische Bahnvorlage v o r der Lokalbahnvorlage im Abgeordnetenhause einzubringen. Falls ein solcher Plan bestehe, müsse schon jetzt darauf verwiesen werden, daß sich zweifellos in allen jenen Gebieten, welche in die Lokalbahnvorlage aufgenommen werden sollen, große Erbitterung äußern werde. Minsterpräsident Graf Stürgkh teilte mit, daß tatsächlich die Absicht bestehe, die bosnische Bahnvorlage vor der Lokalbahnvorlage im Abgeordnetenhause einzubringen. Für diese Absicht seien militärische Gründe maßgebend. Die Zusammensetzung der Abordnung aus Abgeordneten aller Parteien des Landes bekunde, daß die vorgebrachten Wünsche in der Tat Wünsche des gesamten Landes Steiermark seien. Er werde daher den vorgebrachten Wünschen sein vollstes Augenmerk zuwenden und entsprechende Weisungen erteilen, damit diese Wünsche auch ihrer Erfüllung zugeführt werden können.

— **Tarifmaßregeln zur Förderung der österreichischen Eisenausfuhr.** Die Verfrachtung von Eisen und Eisenwaren hat im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen — abgesehen von der Witkowitzer Gewerkschaft und den Skodawerken, deren Verfrachtung bis in die letzte Zeit eine Steigerung gegenüber dem Vorjahre aufweist — wesentlich abgenommen. Diesen Verhältnissen Rechnung tragend, hat die österreichische Staatsbahnverwaltung, mit Rücksicht auf die bedeutenden Anstrengungen, welche die außerösterreichischen Eisenwerke zur Erhöhung ihres Absatzes von Kommerzeisen und Eisenwaren nach Italien, der Levante, insbesondere Aegypten und Ostasien in neuerer Zeit gemacht haben, sehr weitgehende Tarifermäßigungen unter Mitwirkung der österreichischen Schiffahrtsgesellschaften eingeführt, um der österreichischen Eisenindustrie den Wettbewerb in den erwähnten Absatzgebieten zu erleichtern. Überdies wird der Eisenausfuhr nach Rumänien und nach den Balkanländern sowohl im direkten Bahnverkehre als auch mit Zuhilfenahme des Donauweges ein besonderes Augenmerk gewidmet, um die infolge Erhöhung der rumänischen Eisenbahntarife für Eisen im Verkehre nach Rumänien mit 1. Februar 1914 eintretenden Frachtverteuerungen in entsprechender Weise abzuschwächen. Die nach Dänemark, Schweden usw. bestehenden, besonders ermäßigten Tarife für Eisen der deutschen Bahnen sind der österreichischen Eisenindustrie sowohl im direkten Verkehre als auch im Umkartierungswege zugänglich gemacht worden. Im Kreise der Staatsbahnverwaltung glaubt man, daß diese Maßregeln, welchen sich auch die Südbahngesellschaft angeschlossen hat, dazu beitragen werden, die gegenwärtig in der österreichischen Eisenindustrie und den ihr verwandten Erwerbszweigen eingetretenen Absatzschwierigkeiten einigermaßen zu mildern.

— **Der Friede und der Güterverkehr nach dem Balkan.** Das äußere Zeichen der Sicherung des Friedens ist die volle Aufnahme des gesamten Güterverkehrs nach den Balkanstaaten. Am 1. Oktober 1912 war der Lokalverkehr und der direkte Güterverkehr in und über Serbien infolge der militärischen Mobilmachung eingestellt worden. Mit dem 28. Oktober 1913 wurde er in vollem Umfange wieder eröffnet. Ebenso ist auch der Verkehr mit Bulgarien und der Türkei wieder vollständig eröffnet worden. — Hierüber wurde von der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft unterm 31. Oktober folgendes verlautbart: Am 28. Oktober 1913 wurde der am 1. Oktober v. J. eingestellte Gesamtlokal- und direkte Güterverkehr in und über Serbien mit folgenden Beschränkungen wieder aufgenommen: Der direkte Verkehr nach und von Konstantinopel sowie nach und von Ristovac ist unbeschränkt, im Verkehr mit den auf neuen serbischen Gebieten liegenden Stationen der Linien Ristovac-Goumendje und Üsküb-Mitrowitza als auch nach Saloniki können Güter mit direkten Frachtbriefen nur bis Belgrad angenommen werden. Ab Belgrad sind die Güter mit neuen Frachtbriefen aufzugeben. Reisende müssen für die Linien Ristovac-Goumendje und Üsküb-Mitrowitza in Belgrad neue Fahrkarten lösen und das Gepäck dort neu aufgeben. Von der Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen wird bekanntgegeben, daß mit Rücksicht auf den zu erwartenden außerordentlich regen Güterverkehr nachstehende Zuschlagsfristen zu den ständigen Lieferfristen nach § 58 des deutsch-orientalischen Betriebsreglements in Geltung treten: Für Eilgüter: 1. Expeditionsfrist zwei Tage; 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km vier Tage. Für Frachtgüter: 1. Expeditionsfrist zwei Tage; 2. Transportfrist für je auch nur angefangene 250 km vier Tage.

— **Der Rückgang der Eisenkonjunktur und die Buschtiehrader Eisenbahn.** Unter der Einwirkung des Rückganges in der Eisenindustrie haben die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn, insbesondere auf der A-Linie, auch im Monat Oktober zu leiden gehabt. Die Aufgabe von Frachten durch die Kladnoer Hüttenwerke der Prager Eisenindustriegesellschaft ist um ungefähr die Hälfte ermäßigt und, da auch die Koksbezüge entsprechend der verminderten Produktion kleiner geworden sind, nimmt die Güterbewegung auf der A-Linie von Monat zu Monat ab. Das Kohlenversandgeschäft hat im allgemeinen eine Abschwächung erfahren, da infolge des ungewöhnlich milden Wetters der Bedarf für Hausbrandkohle noch nicht eingesetzt hat. Die Bezüge der Zuckerfabriken sind unbedeutend, da diese in den vergangenen Monaten aus Furcht vor Wagenmangel stärkere Vorräte angeschafft haben als in früheren Jahren. Die Buschtiehrader Bahn verzeichnet im Monat Oktober einen Einnahmeausfall von 220 900 Kr., woran der Güterverkehr mit 219 113 Kr. beteiligt ist. Die Zahl der beförderten Personen ist im Oktober allerdings auch um 14 000 Personen geringer gewesen als im Vorjahre; den größten Ausfall weist aber die Zahl der beförderten Güter aus, die um 53 000 t geringer ist als im Vorjahre. Der Frachtenrückgang im ganzen Jahre beläuft sich bisher auf 73 000 t. Die Einnahmen der A-Linie betrugen im Oktober 965 483 (—139 300) Kr., seit Jahresbeginn 7 180 327 (— 527 189) Kr.; die B-Linie vereinnahmte im Berichtsmonat 1 663 929 (— 81 600) Kr. und seit Jahresbeginn 14 051 865. (— 276 941) Kr. Hierzu ist noch die Richtigstellung für Juni in Berücksichtigung zu ziehen, welche bei der B-Linie eine Mindereinnahme von 60 188 Kr. ergeben hat, während bei der A-Linie eine Mehreinnahme von 7776 Kr. zu verzeichnen war. Die Einnahmen für die Güterbeförderung weisen seit Jahresbeginn einen Rückgang von 932 000 Kr. auf, während die Einnahmen aus der Personenbeförderung eine Zunahme von 128 000 Kr. ersehen lassen.

— **Verbesserung des Ferngüterzugverkehrs.** In Innsbruck wurde vom 29. bis 31. v. M. eine Konferenz von Vertretern aller Staatsbahndirektionen Österreichs abgehalten, um über die Verbesserung des Ferngüterzugverkehrs auf den Linien der österreichischen Staatsbahnen zu beraten. Heute brauchen Güterzüge vom Nordosten des Reiches bis zum Westen in Voralberg ungefähr 51 Stunden. Diese Zeit soll noch verkürzt werden.

— **Die Aussig-Teplitzer Bahn** verzeichnet für O k t o b e r eine Mindereinnahme auf beiden Linien, und zwar auf dem alten Netze einen Ausfall von 68 104 Kr. und auf der Lokalbahn von

20 785 Kr. Wenn die vorläufig ermittelten Ziffern verglichen werden, ermäßigen sich die Mindereinnahmen des alten Netzes auf 65 305 Kr., die der Lokalbahn auf 19 133 Kr. Die Gesamteinnahmen seit Jahresbeginn ergeben auf der alten Linie noch immer eine Mehreinnahme von 638 770 Kr. gegen das Vorjahr, wobei noch die Abrechnung im Juli zu berücksichtigen ist, die mit einer Mehreinnahme von 23 858 Kr. abschließt. Dagegen weist die Lokalbahn bisher eine Mindereinnahme von 21 551 Kr. auf, die allerdings durch die richtiggestellte Abrechnung für Juli, welche eine Mehreinnahme von 24 856 Kr. ergab, wettgemacht wird. Da auch für November und Dezember mit einem Rückgang der Einnahmen zu rechnen sein dürfte, ist eine verläßliche Schätzung der Dividende noch nicht möglich.

— **Der Fahrplan der elektrischen Bahn Wien-Preßburg.** Die Preßburger Presse teilt den amtlichen Fahrplanentwurf mit, den die Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen an die Direktion der Aktiengesellschaft Preßburg-Landesgrenze gesandt hat. Nach diesem Fahrplanentwurf verkehrt von Wien der erste Zug um 6 35 früh, der letzte Zug um 7.50 abends. Von Preßburg geht der erste Zug um 5 10 früh, der letzte 6.55 abends ab. Die Fahrtdauer beträgt 2 Stunden 5 Minuten bis 2 Stunden 33 Minuten.

Der Westungarische Grenzbote nimmt gegen den Fahrplan energisch Stellung. Er schreibt unter anderem: „Man hat einen Fahrplan zurechtgemacht, der weder den Interessen Wiens noch den niederösterreichischen Gemeinden, am wenigsten aber uns Preßburgern genügen kann. Es ist einfach eine Dreistigkeit, wenn man einen Fahrplan aufstellt, der die Bahn zu einer Vizinalbahn letzter Güte dekretiert.“ — „Die Zeit“ bemerkt, an diesem Fahrplanvorschlag erscheine am auffälligsten, daß er vollständig von dem versprochenen „Theaterzug“ (von Wien ab zwischen 11 und halb 12 Uhr abends), aber auch von zeitlichen Frühzügen absieht. Als die Elektrische Wien-Preßburg in Angriff genommen wurde, sprach man viel von der Bedeutung der Bahn für die Lebensmittelversorgung Wiens. Ohne Züge zu diesem Zweck, und als solche kommen nur Züge in den ersten Morgenstunden in Betracht, ist aber irgendein Nutzen für die Lebensmittelversorgung nicht zu erwarten.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnanlage der neuen Gaswerke in Budapest.** Diese neue großartige Anlage wurde am Donauufer, unterhalb der Neupester Brücke, auf dem in der Nachbarschaft von Aquincum liegenden mächtigen Gelände errichtet. Vor zwei Jahren waren diese Grundstücke noch mit Weingärten besetzt, heute aber steht dort eine ganze kleine Fabrikstadt. Die neue Anlage wurde am 29. Oktober l. J. durch eine Abordnung der Stadt Budapest feierlich eröffnet und sogleich in Betrieb gesetzt. Ein großes Schienennetz durchzieht die Anlage kreuz und quer, den inneren Beförderungszwecken dient eine Kleinbahnanlage. Die Abwicklung des Fernbahnverkehrs wird auf den vollspurigen 11 km langen Gleisanlagen besorgt. Diese sind mit etwa 60 Weichen, Drehscheiben, einem eigenen Stationsgebäude, Heizhaus, Magazin- und Wächtergebäuden versehen. Auf dem Gleisnetz der Anlage ist ein täglicher Verkehr von etwa 300 Eisenbahnwagen zum Transport der Kohle, des Kokses und der verschiedenen Nebenerzeugnisse der Gasfabrikation vorgesehen. Zur Aufstellung dieser großen Wagenanzahl wurde eine allen Anforderungen des Gasanstaltsbetriebes in jeder Richtung nachkommende maschinelle Wagenverschubanlage errichtet. Die mit Kohle anlangenden Wagen werden von der Eisenbahnstation durch Lokomotivbetrieb bis zur Gasanstalt gebracht, wo das weitere Verschieben der Wagen auf den verschiedenen Gleisen der Fabrik durch die oben erwähnte Verschiebungsanlage bewirkt wird. Die Kohlen- und Koksgleise werden durch zwei Seilbahnen mit Zugseil ohne Ende bedient. Die Länge des Zugseiles ist 7000 m. Die elektrisch angetriebenen Seilfördermaschinen der beiden Verschiebeseilbahnen sind in einem Maschinenhause untergebracht. Das endlose Förderseil wird neben den Gleisen mittels Tragrollen und Kurvenrollen getragen und geführt und durch die Antriebsmaschine in Umlauf gesetzt. Das endlose Zugseil wird durch Seilspannvorrichtungen in gleicher Spannung gehalten.

Das Verschieben der Wagen erfolgt dadurch, daß sie mittels eines Anschlagseiles mit dem stets umlaufenden Verschiebeseil durch einen besonderen, von Hand betätigten Seilgreifer verbunden wurden. Die die Wagen bewegende Kraft ist an jeder Stelle des ganzen Bahnanschlusses vorhanden, so daß eine Wagenverschiebung jederzeit in beiden Richtungen auch an mehreren Stellen gleichzeitig stattfinden kann. Die Fördergeschwindigkeit beträgt 50 m in der Minute. Der Antrieb der Seilfördermaschinen erfolgt durch Elektromotoren von 45 PS Leitung. Für einen Teil der Gleise sind weiter Verschiebewinden vorgesehen, mittels welcher das Verschieben der leeren oder beladenen Eisenbahnwagen mit Hilfe eines ausziehbaren Verschiebeseiles und längs der Anlage aufgestellter Umlenkrollen vorgenommen werden kann. In das Gleis sind neun Brückenwagen ohne Gleisunterbrechung mit elektrischer Entlastungsvorrichtung für je 35 t Wägefähigkeit eingebaut. Der Strom für das neue Stadtwerk wird durch das städtische Eelctrizitätswerk geliefert.

— **Personalnachrichten.** Bei den ungarischen Staatsbahnen wurden ernannt: die Oberinspektoren Julius Pfeiffer, Kolomann Bernáth, Alfred Egan und Zoltan Uray zu Betriebsleitern, die Inspektoren Emil Erményi, Karl Kósa, Emanuel Chlumszky, Karl Legányi, Franz Braun, Georg Varga, Johann Leicht und Hugo Alexy zu Oberinspektoren, die Oberingenieure und Oberkontrollore Nicolaus Schäfer, Béla Hofmann, Julius Laufer, Max Tordai, Johann Balogh, Josef Gaál, Ignaz Vámos, Max Dózsa, Heinrich Fuchs, Ludwig Polgár, Desider Garda, Géza Donhoffer, Ignaz Winkler, Heinrich Mocsáry, Adolf Gonda, Alexander Petrovics, Dr. Arpàd Okrutzky und Josef Skrovina zu Inspektoren.

Gottfried Eder, Generalinspektor der verstaatlichten Ersten Siebenbürgischen Eisenbahn, ist in seinem 86. Lebensjahre gestorben.

Niederlande.

— **Die Niederländischen Staatsbahnen im Rechnungsjahre 1912.** Nach dem Geschäftsbericht ist die Betriebslänge des von der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen verwalteten Eisenbahnnetzes im Betriebsjahre 1912 unverändert geblieben und betrug 1955,3 km. An eigenen Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 695 Lokomotiven, 555 Tender, 1590 Personenwagen, 672 Gepäckwagen, 6164 bedeckte und 7821 offene Güterwagen. Von den im eigenen Betriebe befindlichen Lokomotiven wurden auf den eigenen und fremden Betriebsstrecken 25,89 Millionen Nutzkilometer und 1127,75 Millionen Tonnenkilometer Nutzlast geleistet. Die Zahl der auf den eigenen Betriebsstrecken geleisteten Wagenachtskilometer belief sich auf 824,11 Millionen. Die Zahl der beförderten Personen, die sich im Vorjahre auf 38 Millionen berechnete, ist im Berichtsjahre auf 40.7 Millionen gestiegen; die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer betrug 1044,52 Millionen. Jede bewegte Personenwagenachse war durchschnittlich besetzt mit 4.09 (i. V. 4.05) Personen. An Gepäck wurden 41 409 t befördert, während das Gewicht der zur Beförderung gelangten frachtpflichtigen Güter über 12 Millionen Tonnen betrug, eine Zunahme von mehr als einer Million gegenüber dem Vorjahre. Jede bewegte Güterwagenachse war durchschnittlich mit 2,35 t (i. V. 2,13 t) belastet.

An Einnahmen wurden erzielt: aus dem Personenverkehr 16 157 029 Fl. (+ 882 620 Fl.), aus dem Gepäckverkehr 619 184 Fl. (+ 29 098 Fl.), aus dem Tierverkehr 813 231 (+ 127 663 Fl.), aus dem Güterverkehr 19 780 649 Fl. (+ 1 969 443 Fl.) und an Nebeneinnahmen 903 520 Fl. (+ 86 037 Fl.), so daß sich die Summe der Verkehrseinnahmen auf 38 273 613 Fl. belief, welche die des Jahres 1911 um 3 094 861 Fl. oder 8,79 % übertraf. Die Zunahme der Personenverkehrseinnahme betrug im Berichtsjahre 5.78 % gegen 3 % im Vorjahre. Noch günstiger gestaltete sich die Einnahme aus dem Güterverkehr, die bereits im Vorjahr um 10,41 % und im Berichtsjahre sogar um 11.05 % gestiegen ist. Zu dieser höheren Einnahme hat einesteils die Ausdehnung des Steinkohlenverkehrs, im größeren Maße aber die weit stärkere Ausfuhr an Ackerbauerzeugnissen beigetragen. Der Gesamteinnahme von 39 249 943 Fl. stand einschließlich der Zuschüsse an die Kranken-, Pensions- und Unterstützungsfonds mit 797 727 Fl., des Wagenmieteausfalls mit 62 309 Fl., der konzessionsmäßigen Abschreibungen auf Betriebsmittel von 1 234 777 Fl. und verschiedener kleinerer Verluste von 1718 Fl. eine Gesamtausgabe von 27 448 217 Fl. gegenüber, so daß sich ein Überschuß von 11 801 726 Fl. ergab. Hiervon wurden 1 354 000 Fl. dem allgemeinen Reservefonds zugeführt, 500 000 Fl. wurden zur Deckung der zu erwartenden Mehrausgaben beim Ersatz von Fahrbetriebsmitteln und Betriebsmaterialien bestimmt und 356 000 Fl. zur Erneuerung des Oberbaues in Reserve gestellt.

Unter Berücksichtigung des Übertrages aus dem Vorjahre (2096 Fl.) ergibt sich sonach ein verfügbarer Jahresertrag von 9 593 822 Fl., von dem 3 643 381 Fl. zur Verzinsung der Anlehen, 881 273 Fl. als Pachtzins für Benutzung fremder Bahnanlagen, 190 000 Fl. als Rücklage für unvorhergesehene Betriebsausgaben, 899 300 Fl. zur Dividende der Stammaktien, 23 281 Fl. für Kursverluste und 82 Fl. als Vortrag auf das Jahr 1913 verwendet wurden, während 3 918 800 Fl. an die Staatskasse abgeliefert worden sind. An Dividende für die Stammaktien konnten demnach im Berichtsjahre 5 % gezahlt werden gegen 4 % im Jahre 1911.

Übrige europäische Länder.

— **Verurteilung wegen des Eisenbahnunglücks in Malmslätt.** Das Gericht in Linköping hat kürzlich das Urteil in dem Prozeß gefällt, der wegen des Eisenbahnunglücks bei Malmslätt am 16. Juni 1912, über das wir in Nr. 46/47 Jahrgang 1912 berichtet haben und bei dem 21 Personen getötet und 16 schwer verletzt wurden, gegen die Schuldigen angestrengt worden war. Der Bahnassistent Kjellson, der zur Zeit des Unglücks den Stationsvorsteher vertrat und als Hauptschuldiger gilt, wurde zu fünf Monaten Gefängnis und einer Geldstrafe von 225 Kr. verurteilt, außerdem wurde seine Schadensersatzpflicht an die Staatskasse in Höhe von 172 574 Kr. ausgesprochen. Der Stationsvorsteher Högström erhielt eine Geldstrafe von 450 Kr. und der Bahnassistent Eriksson eine solche von 225 Kr. Der Lokomotivführer des verunglückten Zuges wurde freigesprochen.

— **Belgische Verkehrsverhältnisse in der Richtung nach Deutschland.** Der „Köln. Ztg.“ wird aus Brüssel, 8. November, gemeldet: Der Vorstand der Staatseisenbahnen hat sich in der letzten Sitzung mit den Verkehrsverhältnissen nach Deutschland und den darin nötigen Verbesserungen befaßt. Als Abhilfsmittel gegen die Überfüllung der Strecken Brüssel-Lüttich-Welkenraedt soll zunächst deren viergleisiger Ausbau in Angriff genommen werden, in zweiter Reihe eine Verbesserung des Hauptbahnhofes von Lüttich und schließlich der Bau einer neuen Linie, die kurz vor Lüttich abzweigt und bei Quinquempois endigt.

— **Zum Eisenbahnunglück bei Melun** liegen noch folgende Meldungen vor: Am 6. d. M. begab sich eine Abordnung des Fachverbandes der Lokomotivführer zuerst nach dem Ministerium für öffentliche Arbeiten, um die Freilassung des verhafteten Führers des Marseiller Schnellzuges zu erwirken. Diese Abordnung ist von hier aus nach dem Justizministerium verwiesen worden, wo sie die Antwort erhielt, daß der Justizminister in diese Angelegenheit nicht eingreifen könne, da gegen den beschuldigten Lokomotivführer ein gerichtliches Verfahren eingeleitet worden sei. In der französischen Kammer drückte Deschanel unter tiefem Schweigen der Anwesenden die schmerzliche Bewegung der Kammer über das Unglück bei Melun aus und sprach in deren Namen den Familien der Opfer die Teilnahme aus. Die Regierung schloß sich der Kundgebung an und verlangte die Bewilligung eines schleunigen Kredits von 26 000 Fr. für die Beerdigung der Opfer des Unglücks und die Unterstützung der Familien der verunglückten Postbeamten. Der Kredit wurde einstimmig bewilligt.

Nach einer Meldung aus Melun vom 8. d. M. wurde unter den Trümmern des verunglückten Zuges der Oberkörper eines Kindes gefunden. Damit erhöht sich die Zahl der Opfer auf 41.

— **Beförderung von Seefischen in Frankreich.** Den Seefischtransporten (m a r é e) wird in Frankreich eine sehr sorgfältige Behandlung durch die Eisenbahngesellschaften zuteil; ist doch ein reger Absatz dieses Nahrungsmittels in Paris und anderen Binnenplätzen ebenso sehr im Interesse der städtischen Bevölkerung, wie der an der ausgedehnten französischen Seeküste von der Fischerei lebenden Personen. Es sind in den bedeutenderen Verkehrsverbindungen besondere Züge eingerichtet, die diese Transporte aufzunehmen haben. Nur in einer Beziehung wird von den Interessenten über die Eisenbahn Klage geführt: Es besteht eine Vorschrift, wonach die Fischsendungen 3 Stunden vor Abgang des Zuges aufgeliefert sein müssen, und die Einhaltung dieser Zeit wird von den meisten Bahnhöfen streng verlangt; manche Stationen (z. B. Cherbourg) sollen sogar Fischsendungen zurückweisen, wenn sie nicht 5 Stunden vorher der Bahn zugeführt werden.

Eine jüngst an den Minister der öffentlichen Arbeiten gerichtete Eingabe fordert nun eine erhebliche Abkürzung dieser Frist, womöglich bis auf e i n e Stunde, mit der Begründung, daß diese Zeit für die Abfertigung ausreiche und daß kein Grund vorhanden sei, Fischsendungen, die in hohem Maße raschem Verderben ausgesetzt seien, schlechter zu behandeln als Gemüse- und Obstsendungen.

— **Wagengestellung für Viehtransporte in Frankreich.** Der Verband normannischer Viehzüchter hat durch seinen Vorsitzenden bei der Direktion der französischen Staatsbahnen über die schlechte Wagengestellung für Viehsendungen Beschwerde geführt. Der Generaldirektor hat in seiner Antwort zugegeben, daß in dieser Hinsicht mehrere Umstände zusammengetroffen seien, die in diesem Herbst eine Verspätung der bestellten Wagen veranlaßt hätten. Dahin gehöre die starke Inanspruchnahme der Wagen durch bedeutende Apfelsendungen aus der Bretagne nach Deutschland, ferner der ungewöhnlich starke Verkehr von Fettvieh und die für die Landwirtschaft besonders dringliche Zufuhr von Düngemitteln. Die Eisenbahnverwaltung sei daher gezwungen gewesen, die Versender von Magervieh etwas langsamer zu bedienen, weil dieses ohnehin längere Zeit bei dem Empfänger zu bleiben bestimmt sei und daher durch die Verzögerung dem Absender keine größeren wirtschaftlichen Nachteile, sondern nur die Unannehmlichkeit der vergeblichen Anfuhr erwachse. Die Staatsbahnverwaltung hoffe aber infolge des Nachlassens der anderen genannten Transporte und durch vermehrte Miete fremder Wagen künftig diesem Übelstande abhelfen zu können.

— **Minister Sacchi über seine Tätigkeit für die italienischen Staatsbahnen.** In Italien finden gegenwärtig die Neuwahlen zur Kammer statt; bei dieser Gelegenheit hat Minister Sacchi eine Rede vor seinen Wählern in Cremona gehalten, in der er über seine Tätigkeit folgendes sagte: „Eine der schwierigsten Fragen, die ich zu lösen hatte, war die der Staatsbahnen; es erschien mir nötig, daß die Besserstellung des Personals mit Reformen im Betriebe und einer fortschreitenden Erzielung von Ersparnissen verbunden sein müßte, wobei die Erhöhung der Tarife möglichst beschränkt bleiben sollte. Einige haben mir vorgeworfen, daß ich vor der Drohung eines Streikes zurückwiche, aber Regierung und Parlament dachten nur an die b e r e c h t i g t e n Forderungen einer zahlreichen Klasse von Staatsarbeitern. Und während man in Frankreich und in England nicht die verhängnisvolle Störung eines Streikes verhindern konnte, nach dessen Ablauf die Erhöhungen gleichwohl gewährt werden mußten, wurde bei uns ein solches Unglück vermieden und mit bedeutenden, aber auch gerechten Erhöhungen den tumultuarischen Forderungen vorgebeugt. Die allgemeine Aufbesserung der Löhne mittels des Gesetzes von 1911 erforderte eine Ausgabe von über 25 Millionen Lire; die Beteiligung an den Ersparnissen hat im Rechnungsjahre 1911/12 dem Personale 4 300 000 Lire eingebracht, für kleinere Aufwendungen sind im Budget über 4 Millionen Lire ausgeworfen, das Gesetz von 1913 hat die Aufwendungen für die Eisenbahnbeamtenwohnungen von 30 auf 80 Millionen gebracht, es hat ferner eine Summe von 40 Millionen für Darlehn an bedürftiges Personal ausgeworfen, hat für eine Verabschiedungssumme an die Eisenbahner, die den Dienst verlassen, gesorgt und endlich die Fürsorgekasse für die Eisenbahnerwaisen gegründet. Das ist eine bedeutende Summe von Wohltaten. Und wenn noch immer Aufwiegler das Eisenbahnpersonal fortzureißen suchen, so lehnen die Beamten mit gesundem Sinne sich dagegen auf und auch die öffentliche Meinung sträubt sich dagegen, weil sie weiß, daß der Weg der Verbesserungen, die das Budget erlaubt, durch jene Personalvertretung vorgezeichnet wird, die als eine wohlgeordnete Mitarbeit und nicht als ein Aufdrängen unverantwortlicher Faktoren aufzufassen ist. Trotzdem einige Entgleisungen versucht wurden, freue ich mich, diese Personalvertretung eingeführt und mit offenem Visier verteidigt zu haben. Denn ich habe noch Vertrauen in die fortschreitende Erziehung der Massen, die sich allmählich daran gewöhnen werden, diese Werkzeuge des gesellschaftlichen Fortschrittes zu handhaben.

Die eingeführten Änderungen haben den Betriebsapparat nicht gestört, sondern ihn verbessert, wie aus den Leistungen der Bahn während des Krieges und aus dem Verschwinden von Klagen während der Abwickelung des Verkehrs der Weinernte hervorgeht. Das Land braucht es nicht zu bereuen, nicht mit den dem Bahnwesen nötigen Mitteln geknausert zu haben. In acht Jahren ist zwar das darin angelegte Kapital um 25 % gestiegen, aber der Verkehr ist weit darüber hinaus, nämlich um 65 % gewachsen. Die Züge mit langer Laufstrecke sind sehr vermehrt worden, in die Schnellzüge wurde die dritte Klasse eingestellt, die Leistungsfähigkeit des Netzes ist so erhöht worden, daß heute täglich 18 000 Wagen beladen werden gegen nur 11 000 im Jahre 1905. Auch die geldlichen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes wären weit günstiger, als die des Privatbetriebes, wären nicht die Kohlenpreise und die Löhne sehr stark gestiegen. Auch über die Wirkung des Gesetzes von 1911 und der anderen betreffend den Bau der Abkürzungsbahnen dürfen wir uns freuen; dem Hafen von Genua werden neue Zufahrtswege erschlossen und im elektrischen Bahnwesen hat Italien dank den Leistungen seiner Bahntechniker den ersten Rang erreichen können. Der elektrische Betrieb ist die Zukunftsfrage für das italienische Bahnetz, und da nunmehr bewiesen ist, daß man mit den Ersparnissen, die man mit der aus den Wasserfällen gewonnenen Elektrizität gegenüber dem durch die hohen Kohlenpreise verteuerten Dampfbetrieb erzielt, die elektrischen Anlagen verzinsen und abschreiben kann, so müssen wir mutig auf diesem Wege vorwärtsschreiten, der uns zu einer wenigstens teilweisen Unabhängigkeit vom Auslande führt.“

Aber neben unserem Staatsnetz ist noch viel Platz für Privatbahnen, die aus örtlicher Tätigkeit für örtliche Bedürfnisse hervorgehen. Eine meiner ersten Regierungshandlungen war die Konzessionierung der kalabrisch-lukanischen Bahnen, mit Gesetz vom 21. Juli 1910, in drei Jahren weiterer Tätigkeit habe ich für 39 Privatlinien von über 2000 km Länge die Konzession gegeben und 21 Millionen Lire jährliche Staatsunter-

stützung dafür bewilligt. Diese großartige Entwicklung ist auch dadurch ermöglicht worden, daß die Bestimmungen über die kilometrische Unterstützung erweitert worden sind. 22 weitere Linien von 1000 km Länge mit einer jährlichen Unterstützung von über 8 Millionen Lire stehen unmittelbar vor der Erteilung der Konzession, und endlich wird ein Plan gegenwärtig geprüft, in Sizilien ein Nebennetz von 800 km zu bauen, das der Staat gleichfalls mit 8 Millionen Lire jährlich unterstützt. Auch für das Personal der Privatbahnen ist durch ein Gesetz vom 14. Juli 1912 gesorgt worden. Gleichfalls hat das Überland-Trambahnwesen einen großen Aufschwung genommen. Seit dem 1. April 1910 wurden 250 km mit einer Jahresunterstützung von 400 000 L. konzessioniert. Aber gewaltig vor allem ist die Entwicklung der Kraftwagenverbindungen. Italien verfügt jetzt über ein Netz solcher Verbindungen von über 10,000 km Länge; die Jahresunterstützung dafür wird demnächst 5 Millionen Lire überschreiten. Das ist eine Leistung, der keine andere Nation auch nur eine annähernd ähnliche an die Seite stellen kann."

— **Die schottische Hochlandbahn.** Im September d. J. konnte die schottische Hochlandbahn (Highland Railway) auf einen 50 jährigen Betrieb ihrer Hauptstrecke von Inverness nach Perth zurückblicken. Einige Strecken des Netzes, das heute von dieser Eisenbahn betrieben wird, sind allerdings schon älter als die Hauptstrecke. Die älteste von den Eisenbahnen, die jetzt das Netz der Hochlandbahn bilden, ist die Strecke Inverness-Nairn, die nur 25 km lang ist; sie wurde 1855 eröffnet. Auf sie folgte drei Jahre später die Verlängerung dieser Strecke bis Keith. Von ihr zweigt bei Forres die nach Süden abgehende Eisenbahn nach Perth ab, die, wie erwähnt, im September 1863 eröffnet wurde. Schon in den vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurde ein Gesetzentwurf, betr. eine Eisenbahn von Inverness nach Perth vor das Parlament gebracht, doch wollte man damals noch nicht glauben, daß es möglich sein würde, das Grampiangebirge mit einer Reibungsbahn zu überschreiten, und die Genehmigung wurde versagt. Dasselbe Schicksal war einem zweiten, den gleichen Gegenstand betreffenden Gesetzentwurf im Jahre 1853 beschieden, und erst bei einem dritten Versuch im Jahre 1861 gelang es, die Zustimmung des Parlaments zu dem Eisenbahnplan zu erlangen. Daß die Eisenbahn bereits zwei Jahre später eröffnet werden konnte, war bei den zu überwindenden Geländeschwierigkeiten eine recht beachtliche Leistung. Die bisher genannten Eisenbahnen wurden 1865 unter der Bezeichnung Hochlandbahn miteinander verschmolzen, die jetzige Hochlandbahngesellschaft wurde aber erst 1884 begründet. Zu ihrem Netz gehören außer den schon erwähnten noch die folgenden Strecken: die von Inverness nach Norden über Invergordon, Bonarbridge, Golspie und Helmsdale nach Wick und Thurso führende Eisenbahn mit einigen kleineren Zweigbahnen, die von Dingwall an dieser Strecke ausgehende Eisenbahn nach Stromeferry und Kyle of Lochalsh, die die Verbindung mit der Insel Skye vermittelt, und endlich die bei Aviemore aus der Strecke Inverness-Perth abzweigende Abkürzungsstrecke nach Inverness, die die Reise von der letztgenannten Stadt in der Richtung nach Süden um etwas mehr als 50 km verkürzt. Die Stammstrecke der Hochlandbahn bietet das Bemerkenswerte, daß ihr Scheitel zwischen Dalwhinnie und Dalnaspindle, wo sie das Grampiangebirge überschreitet, der höchste Punkt ist, der von einer Eisenbahn Großbritanniens erreicht wird; er liegt auf 453 m Höhe. In der Nähe des Südendes dieser Strecke liegt auch der längste Tunnel der Hochlandbahn, der allerdings nur 330 m lang ist. Unter den zahlreichen Brücken sind die bedeutendsten diejenigen auf der Abkürzungsstrecke Aviemore-Inverness, hier ist insbesondere die Talbrücke über den Fluß Nairn zu nennen, die aus rotem Sandstein erbaut ist. Sie hat eine Gesamtlänge von 550 m; sie besteht aus 28 Gewölben von je 15.25 m Weite und einer Hauptöffnung von 30,5 m Weite und erhebt sich 41 m über dem Fluß. Auf dieser Strecke liegt auch Findhorn-Talbrücke, ein stattliches Bauwerk von 400 m Länge mit 9 von Eisenüberbauten überspannten Öffnungen.

Die Hochlandgesellschaft besitzt zwar keine eigenen Dampfschiffe, doch verkehren mehrere Dampferstrecken im Anschluß an ihre Züge; so besteht eine tägliche Verbindung mit den Orkney-Inseln von Thurso aus und eine zweite nach der Insel Skye und den Hebriden, endlich auch ein Dampferverkehr auf dem Kaledonischen Kanal und den anschließenden Seen von Inverness aus nach Oban und der Westküste.

Der größte Bahnhof der Gesellschaft ist derjenige in Inverness mit 7 Bahnsteigen und 9 Gleisen an diesen; hier findet sich auch die größte Stellerei mit 105 Hebeln. Auch die Werkstätten der Hochlandbahn sind an diesem Verkehrsmittelpunkt angelegt.

Die Hochlandbahngesellschaft rühmt sich, daß auf ihrem ganzen Netz noch kein Unfall vorgekommen sei, bei dem ein Reisender sein Leben durch ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung eingebüßt hätte. Das gesamte Netz der Hochlandbahn ist jetzt etwa 800 km lang, das Anlagekapital beträgt 7 000 000 £. Auffallend war die Beteiligung von Großaktionären bei der Begründung der Gesellschaft; so übernahm der Herzog von Sutherland, durch dessen Gebiet die Eisenbahn führt, nicht weniger als 355 000 £ in Aktien, und mehrere andere Aktionäre beteiligten sich mit Summen von ungefähr je 80 000 £.

— **Staatsaufsicht über die Eisenbahnen in England.** Wie wir der „B. B.-Ztg." entnehmen, gab der Präsident des britischen Handelsamts kürzlich eine wichtige Erklärung über die königliche Kommission ab, die von der britischen Regierung ernannt wurde, um die Beziehungen zwischen dem Staat und den Eisenbahngesellschaften in England zu studieren. „Die Frage der Ernennung einer derartigen Kommission", so sagte er, „ist schon seit einiger Zeit Gegenstand von Beratungen im Handelsamt gewesen. Meine Erfahrungen haben mir fortwährend bestätigt, daß die Beziehungen der Eisenbahnen, des Handels und des Publikums zueinander nicht die besten sind. Die beiden Eisenbahngesetze, die im letzten Jahre angenommen wurden, zeigen, was für eine Spaltung besteht und wie diese, anstatt nachzulassen, sich immer weiter ausdehnt. Gleichzeitig jedoch hat die große Zahl der Betriebsverbände die ganze Lage, was Konkurrenz und Monopole und die Stellung der Gesellschaften zum Staat anbetrifft, geändert. Nach Betrachtung der Lage kam die Regierung dann zu dem Schluß, daß sie ohne genügende und gründliche Kenntnis, die nur durch eine Untersuchung erlangt werden könnte, nicht in der Lage sein würde, der Frage in geeigneter Weise zu Leibe gehen zu können. Aus diesem Grunde wurde die königliche Kommission ernannt. Leute, die ein besonderes Interesse an den Eisenbahnbetrieben haben, ob sie nun zu Eisenbahngesellschaften oder zu Stadtverwaltungen gehören, waren von vornherein ausgeschlossen, in der Kommission zu sitzen. Die königliche Kommission hat umfassende Vollmacht, so daß sie sich mit allen Fragen befassen kann. Sie wird Gelegenheit haben, alle die Schritte zu berücksichtigen, die etwa eingeschlagen werden sollten, um diese Beziehungen zu verbessern und zu beraten, ob der Staat die Verantwortung selbst übernehmen sollte. Die Fragen über die Sicherheit der Bahnen und das Verhältnis der Gesellschaften zu ihren Arbeitern werden nicht in Beratung gezogen werden, da diese mit dem Hauptzweck der Untersuchungen nichts zu tun haben. Die Kommission ist eine starke und eine gut gewählte, um allen Fragen, die auftauchen, unparteiisch gegenüberzustehen."

— **Mehrerhebung von Frachten in Rußland.** Das Ministerium der Verkehrsanstalten hat, der „Torg.-Prom. Gas." zufolge, für notwendig gefunden, die bisherige Form der Benachrichtigung über stattgehabte Mehrerhebungen von Frachten abzuändern. Bisher wurden die Verzeichnisse dieser Mehrerhebungen auf den Stationen zur Kenntnisnahme ausgehängt, die Absender indessen nicht unmittelbar benachrichtigt. Die Folge davon war, daß sich Personen fanden, die nach Einsichtnahme in die Verzeichnisse die betreffenden Frachtscheine aufkauften, um dann die Forderung bei der zuständigen Eisenbahnverwaltung geltend zu machen. Dadurch floß ein großer Teil der Rückzahlungen nicht in die Tasche der Absender, sondern in die dieser Aufkäufer. Um diesem Übelstand abzuhelfen, soll in Zukunft der Absender, falls nur seine Adresse bekannt ist, direkt von der Mehrerhebung benachrichtigt werden.

Es wäre gewiß ein großer Erfolg, wenn es der Eisenbahnverwaltung auf dem betretenen Wege gelänge, dem Unwesen, das so üppig ins Kraut geschossen ist, Einhalt zu tun. Bei Beurteilung der ganzen Angelegenheit darf aber nicht aus dem Auge verloren werden, daß der Fortschritt, der durch das Verfahren gekennzeichnet wird, nur ein äußerer ist, das eigentliche Übel, das beseitigt werden müßte, liegt ganz wo anders. Es entsteht nämlich die Frage, warum gerade in Rußland das Unwesen der Frachtüberhebungen in so großem Umfange geübt wird, daß nur selten keine falsche Frachtberechnung stattfindet? Die Antwort auf diese Frage ist in russischen Fachblättern schon gelegentlich gegeben worden, die Ursache liegt nämlich in dem schlecht vorgebildeten Beamtenmaterial einerseits, andererseits trägt die Schuld das System, daß der Beamte für jeden Rechenfehler unbedingt einzustehen hat. Hiernach wird einem Expedienten bei der nächsten Gehaltszahlung unwiderruflich vom Gehalt soviel gekürzt, als er durch zu geringe Frachtberechnung der Verwaltung Schaden zugefügt hat. Seine Sache ist es, vom Frachtzahler den Unterschied zu erlangen. Dies gelingt nur selten, außerdem sollen die Abfertigungsbeamten weder durchaus zuverlässiges Tarifmaterial zur richtigen Berechnung der Fracht besitzen, noch auch, wo dieses Material einwandfrei vorhanden ist, geschult genug sein, um es auszunutzen, was ihnen durch die vielen Abzüge auch selbst sehr wohl bekannt ist. Sie erheben daher die Fracht unter Zuschlag eines Sicherheitskoeffizienten, der sie wenigstens davor schützt, daß ihnen von dem sehr geringen Gehalt noch Abzüge gemacht werden können, die schließlich ihre Familien in Not bringen. Daß dieser Hergang, wie er sich ziemlich regelmäßig abspielen soll, sehr unbequeme Folgen für die Frachtzahler und ebenso für die Verwaltung hat, ist den beteiligten

Beamten gegenüber der Not, in die sie durch die Abzüge geraten müßten, ziemlich gleichgültig. Wenn nun auch dem Übel nicht ganz durch die Maßnahme des Ministeriums abgeholfen wird, so wird doch wenigstens erreicht werden, daß die Mehrerhebungen zum Teil an die rechte Stelle zurückfließen, und daß der Anreiz zu dem Unwesen des Aufkaufs genommen ist. Eine wirkliche Beseitigung des Übels wäre natürlich eben nur zu erreichen, wenn die Quelle unterbunden werden könnte, aus der die Ungehörigkeiten stammen. Das wird wohl kaum sehr bald eintreten. m.

— **Vier neue russische Eisenbahnprojekte** sind, der „Trog.-Prom. Gas." zufolge, am 18. September (1. Oktober) der Sitzung der Kommission für neue Bahnen vorgelegt worden:

1. der Bau einer Zweiglinie von der 11. Werst Tschistjakowzweigbahn der Jekatarinenbahn zu den Anthrazitwerken von Schröder und der Moskau-Donezer Montanindustriegesellschaft. Länge der Linie 9 Werst (= 9,6 km). Baukosten 342,000 Rbl.;
2. Bau einer Bahn zwischen der Station Babajewo der Nordbahnen und der Stadt Ustjushna. Zweck der Bahn ist die Bedienung des Ustjushnaschen und Wessjegonschen Kreises des Gouvernements Nowgorod und Twer. Länge 72 Werst (= 76,7 km), Baukosten 2 Millionen Rubel;
3. Bau einer Bahn von der Station Guty der Südbahnen bis zur Gutjansker Zuckerfabrik L. K. Königs Erben. Länge 11 Werst (= 11,7 km). Baukosten 300,000 Rbl.;
4. Bau einer Bahn von dem Dorfe Pogorely (mit Zuckerfabrik) bis zum Ausweichepunkt Obosowka, zwischen den Stationen Christinowka und Iman der Südwestbahnen. Länge 21 Werst (= 22,4 km). Baukosten gegen 800,000 Rbl.

Alle diese Bahnen werden von privaten Unternehmern erbaut und darauf dem Staate übergeben, der die Baukosten den Unternehmern aus den Transporteinnahmen der Bahnen zurückerstattet. Es ist das eine Form, in der in Rußland schon mehrfach Zufuhrbahnen zur Bauausführung gekommen sind, offenbar kommen dabei beide Teile auf ihre Rechnung, was vermutlich sicher der Fall ist, wo es sich um den Anschluß industriereicher Orte oder industrieller Werke handelt. m.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnen in Marokko.** Die Zeitung „La France" bezeichnet es als eine der glücklichsten Folgen der französisch-spanischen Entente bezüglich der marokkanischen Fragen, daß unter spanischer Mitwirkung die schnellste Entwicklung des Eisenbahnnetzes des Scherifen-Reiches begünstigt werde. Zu diesem Zweck hat man neuerdings von der Eisenbahn Paris-Dakar gesprochen, deren Plan durch Frankreich und Spanien auf der Algeciras-Konferenz gezeigt und der, nachdem er für gut befunden, in dem amtlichen Protokoll in folgenden Wendungen erwähnt sei: „Die Absicht, die man verfolgt, ist die, eine Eisenbahn zu bauen, deren Endstation sich an einem Brasilien so nahe als möglich liegenden Punkte der afrikanischen Künste befindet; dieser Schienenweg würde überdies Europa mit dem Süden von Amerika über Gibraltar in Verbindung bringen, indem er die Überfahrt über den Ozean abkürzt und der Entwicklung des Handels und der Zivilisation im Nordwesten Afrikas beiträgt." — Das vorerwähnte Projekt hat einige Jahre in den Mappen der Kanzleien geschlafen; aber König Alfons hat dem Plane einigen Druck gegeben, indem er die Einsetzung einer aus französischen Ingenieuren zusammengesetzten Studien-Kommission vorschlug; diese Kommission hat sich jetzt soeben gebildet, aber die erwähnte Quelle meint doch, daß die Zeit, ein so gigantisches Unternehmen praktisch durchzuführen, noch nicht gekommen sei, wenn auch die erwähnte Kommission der Beginn zu einer Umsetzung in die Tat sein könnte.

— **Frachtsatzerhöhung bei den amerikanischen Bahnen.** Wie der „Köln. Ztg." aus Neuyork, 22. Oktober, geschrieben wird, hat nach langer Zeit zum ersten Male das Bundesverkehrsamt einer Anzahl Bahnen, darunter Rock Island, Burlington, Wabash, Missouri Pacific und Chicago & Great Western, eine mäßige Erhöhung der Frachtsätze gewährt im Verkehr mit Punkten am Missouri River. Die Frachterhöhung betrifft nur gewisse Warengattungen, wie Eis, Büchsenkonserven, Glukose, Hausrat usw. Die Erhöhung ist nur gering, und die Mehreinnahmen betragen etwa 100 000 D. jährlich für die dabei in Betracht kommenden Bahnen. Die Entscheidung beeinflußte die Börse vorübergehend günstig, weil man aus ihr schloß, daß das Bundesverkehrsamt auch die von den Ostbahnen angemeldete Erhöhung der Frachtsätze um 5 % mit günstigeren Augen beurteilen werde. Von Bedeutung für die Erfüllung dieser Erwartung ist die Tatsache, daß seit der Versetzung des früheren Vorstandes Knapp in das inzwischen wieder eingegangene (? Die Schriftl.) Verkehrsgericht und die Berufung des frühern Kommissars Lane in Wilsons Kabinett zwei neue Mitglieder der Verkehrsbehörde ernannt worden sind, die den Bahnen minder schroff gegenüberstehen als ihre Vorgänger.

— **Ein französisches Urteil über die Zukunft des Panamakanals.** In dem Journal des Economistes veröffentlicht Daniel Bellet eine Abhandlung*) über die finanzielle Zukunft des Panamakanals. Im Gegensatz zu dem obersten Leiter des Kanalbaues, Herrn Goethals, der den Kanal für ein Unternehmen hält, das eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals verspricht, beurteilt Bellet die Aussichten recht ungünstig. Nach seiner Berechnung betragen die Kosten des Baues, einschließlich der Ausgaben der früheren französischen Unternehmer, etwa 3¼ Milliarden Franken. Die jährlichen laufenden Ausgaben sind früher von einem amerikanischen Volkswirt Johnson auf 160½ Millionen Franken (31 Millionen Dollar) geschätzt worden, eine Summe, die deshalb Bellet zu niedrig erscheint, weil sie eine Verzinsung des Anlagekapitals mit nur 3% in die Rechnung einstelle. Demgegenüber werden nach den Berechnungen der amerikanischen Kanalkommission etwa 42 Millionen Franken Roheinnahme erwartet, wenn ein Verkehr von 7 Millionen Tonnen und die durch das Gesetz von 1912 zugelassenen Gebühren zugrunde gelegt werden. Selbst bei dieser dem Unternehmen recht günstigen Berechnung würde daher ein jährlicher Fehlbetrag eintreten, dessen Betrag nach Ansicht Bellets den Vereinigten Staaten gestatten würde, sich eine zweite Schlachtflotte zu bauen. Er führt nämlich aus, daß der wichtigste Faktor bei dem Entschluß der Union, den Kanalbau selbst in die Hand zu nehmen, der Wunsch gewesen sei, den Wert ihrer Flotte zu verdoppeln durch Schaffung einer Möglichkeit, sie ohne zu großen Zeitverlust von einem Ozean zum anderen zu werfen. Ob dieses Ziel durch den Kanal erreicht werde, erscheint Bellet mindestens zweifelhaft, denn er hält es nicht für erwiesen, daß die Durchfahrt von Kriegsschiffen durch den Kanal bei den schlechten Geländeverhältnissen leicht durchführbar sei, während anderseits die Gefahr bestehe, daß die Ein- und Ausfahrt durch feindliche Schiffe mit Leichtigkeit gesperrt werden könnte. Von besonderem Interesse ist Bellets Gegenüberstellung der Leistungsfähigkeit des Kanals und der Eisenbahnen. Er kommt dabei zu folgenden Ergebnissen: „Die Prüfung des Panamaunternehmens bietet jetzt, wo man fast alle Unterlagen zu seiner finanziellen Beurteilung besitzt, ein vorzügliches Beweismittel gegen die Kanalkrankheit, die ziemlich in allen Ländern herrscht. Man will nicht begreifen, daß schnelle Fahrt auf den Kanälen, selbst auf solchen mit sehr großem Profil, unmöglich ist, wenn sehr große Schiffe sie befahren sollen; man will auch nicht verstehen, daß die langsame Beförderung (wenn auch für manche kaum merkbar) den Preis des Transportes erhöht; man erfaßt nicht die ungeheuren Vorteile, die die Eisenbahn durch die schnelle Beförderung bietet." Und weiter: „Wir haben in dieser kurzen Untersuchung über den Panamakanal, über den mutmaßlichen Verkehr, über die Ausgaben, die er verursacht hat und noch verursachen wird, einen neuen Beweis geliefert und eine neue Lehre gezogen: Was die Leichtigkeit, Geschwindigkeit und Sicherheit des Verkehrs betrifft, scheint uns die Eisenbahn dem Kanal immer überlegen zu sein, wie auch des letzteren Größe und der Luxus seiner Bauausführung sein mögen!"

— **Eisenbahnwerkstatt in Ogden (Kanada).** Bei der Kanadischen Pacificbahn ist kürzlich in Ogden bei Calgary eine Werktsatt eröffnet worden, deren Kraftbedarf auf eine eigenartige Weise gedeckt wird. Alle ihre Maschinen werden durch Elektrizität oder Preßluft angetrieben, und die zur Erzeugung dieser beiden Kraftquellen nötigen Maschinen werden mit Hilfe von Naturgas betrieben, das in der Nähe von Calgary gewonnen wird. Nur wenige andere gewerbliche Anlagen dürften in der glücklichen Lage sein, die zu ihrem Betrieb nötige Kraft auf gleich bequeme Weise erzeugen zu können. Der Umfang der Werkstätten kann danach bemessen werden, daß ihre baulichen Anlagen 50 000 000 ℳ gekostet haben. Die Werkstätten in Ogden werden zurzeit in Amerika als mustergültig angesehen und von Fachleuten viel besucht, die sich an ihren Einrichtungen ein Beispiel für die unter ihrer Leitung stehenden Anlagen nehmen wollen. Besonders bemerkenswert ist ein Magnetkran, der zum Entladen der eingehenden, mit Eisenabfällen beladenen Wagen dienen soll. Er soll die Arbeit von 20 Mann ersetzen und dabei noch erhebliche Ersparnisse an Kraft und Zeit erzielen.

— **Die Eisenbahnen Mexikos und der Krieg.** Die wirtschaftlichen Ergebnisse des Betriebes der mexikanischen Eisenbahnen haben sich infolge des Bürgerkrieges sehr ungünstig gestaltet. Die Einnahmen sind in dem am 30. Juni d. J. zu Ende gegangenen Rechnungsjahr gegenüber dem Vorjahre um 4 195 000 D. auf 57 792 000 D. zurückgegangen. Der Betriebsüberschuß hat

*) Im Auszug wiedergegeben im Journal des Transports 1913, Nr. 43.

19 709 000 D. betragen. Durch die sonstigen Einnahmen ist der Reingewinn der Staatsbahnen auf 21 299 000 D. gebracht worden und bleibt damit um 589 000 D. gegen das Vorjahr zurück. Aus diesen Zahlen geht aber die Schwere der Verluste, die der Krieg den Staatsbahnen zugefügt hat, noch nicht in vollem Umfang hervor. Die Zahl der Züge hat gegen frühere Jahre stark abgenommen, weil die kriegerischen Ereignisse die Durchführung vieler Züge unmöglich machten. Der Hauptschaden besteht aber in den Zerstörungen, die die Eisenbahnen erlitten haben, und die entweder noch nicht beseitigt oder, wo dies der Fall ist, noch nicht verrechnet sind. Erst wenn die Eisenbahnen wieder in Stand gesetzt sein werden und wenn die Kosten, die die Eisenbahnverwaltung zu diesem Zwecke aufwenden muß, feststehen, wird sich übersehen lassen, wie hoch sich der Schaden der Eisenbahnen durch den Krieg beziffert. Der Bericht für das laufende Jahr wird also im nächsten Jahre voraussichtlich noch viel ungünstigere Ergebnisse aufweisen als der jetzt vorliegende Jahresabschluß. Die Regierung hat bekanntgegeben, daß sie bereit ist, die jetzt fälligen Zinsen der Eisenbahn-Schuldverschreibungen zu bezahlen. Im Juni sind neue, nach zwei Jahren bereits einlösbare Schuldverschreibungen ausgegeben worden, die die Staatsbahnen mit dem nötigen Betriebskapital versorgt haben. Wenn aber Ruhe und Ordnung wieder eingekehrt sein werden, wird man umfassende Maßnahmen treffen müssen, um auch die wirtschaftlichen Verhältnisse der mexikanischen Staatseisenbahnen wieder in Ordnung zu bringen.

Allgemeines.

— **Leistungsvermögen der großen Rhein-Schleppdampfer.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Freunde und Beobachter des riesigen Schiffsverkehrs auf dem Rhein sind sich oft nicht klar darüber, wieviele Zentner Kohlen ein großer Schlepper in den Anhängeschiffen wohl stromaufwärts ziehen kann. Die großen modernen Schlepper, mächtige Doppelschraubendampfer, ziehen heute bequem 100 000 Zentner von den Ruhrorter Häfen nach dem Mittelrhein. Ein solcher neuer Schlepper, „Franz Haniel 15", hat in den letzten Tagen Emmerich passiert, um seinen Dienst ab Ruhrort aufzunehmen. Wie die „Duisburg-Ruhrorter Zeitung" berichtet, ist dieser neue, von der Firma Gebr. Sachsenberg in Roßlau erbaute Doppelschraubendampfer 46 m lang, 8½ m breit und 3½ m hoch. Neuartig ist eine Druckluftfeuerung, mit der nach einem geschützten Verfahren heiße Luft über die Feuer und kühle Luft unter die Roste geblasen wird. Die Kohle verbrennt mit blendend weißer Glut und hinterläßt wenig Schlacke. Das Boot geht bei vollen Bunkern 2,10 m tief.

Bücherschau.

— **Staubs Kommentar zum Handelsgesetz.** Neunte Auflage. Bearbeitet von Heinrich Könige, Reichsgerichtsrat in Leipzig, Albert Pinner, Justizrat in Berlin, Dr. Felix Bondi, Justizrat in Dresden. Zweiter Band (Buch 3: Handelsgeschäfte). Berlin 1913, J. Guttentag, Verlagsbuchhandlung G. m. b. H. VII, 1416 Seiten.

Wir haben in Nr. 26 Jahrg. 1912 auf das Neuerscheinen des Staubschen Kommentars zum Handelsgesetzbuch gelegentlich der Besprechung des ersten Bandes hingewiesen und auf den noch ausstehenden zweiten Band aufmerksam gemacht. Nach einer vom Verlage nicht beabsichtigten langen Pause ist nun dieser zweite Band soeben erschienen. Er enthält die Erläuterungen zum dritten Buche des Deutschen Handelsgesetzbuchs, der Lehre von den Handelsgeschäften, darunter zum sechsten Abschnitt: „Frachtgeschäft" und zum siebenten: „Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen."

Wie die Prüfung dieses über 100 Seiten des Kommentars umfassenden Teiles ergibt, haben wir es in der nunmehr vorliegenden neunten Auflage mit einer fast erschöpfenden, jedenfalls in dieser Form bisher nirgends gebotenen Bearbeitung des gerade für die Leser unserer Zeitschrift besonders wichtigen Gebietes des deutschen Eisenbahnverkehrsrechts zu tun. Was dabei die Hervorhebung für den Gebrauch des Eisenbahnpraktikers verdient, ist die Verweisung auf die besonderen Vorschriften des Eisenbahnfrachtrechts, soweit sie sich in der Eisenbahnverkehrsordnung und dem Internationalen Frachtübereinkommen finden. In Zusätzen zu den einzelnen Paragraphen des Handelsgesetzbuches ist auf diese etwaigen Sondervorschriften verwiesen, so daß es leichter als bisher möglich ist, die zusammengehörenden Gesetzesbestimmungen zu finden. Es läßt sich ja nicht leugnen, daß die Verteilung der für den einzelnen Fall wichtigen Vorschriften des Eisenbahnbeförderungsgeschäftes auf mehrere Stellen, gewöhnlich drei: Verkehrsordnung (oder Frachtübereinkommen), siebenter Abschnitt und sechster Abschnitt des Handelsgesetzbuches, in der Praxis gewisse Schwierigkeiten und häufig Unklarheiten zur Folge hat, denen die hier gewählte Art der Bearbeitung in willkommener Weise, und zwar noch besser als bisher, abzuhelfen geeignet erscheint.

Bei einem in jeder Richtung wissenschaftlich bedeutenden und geradezu führenden Werke, wie es der Staubsche Kommentar von jeher gewesen ist, und was er dank der ausgezeichneten Fortführung durch die jetzigen Bearbeiter geblieben ist, bedarf es keiner besonderen Hervorhebung, daß wir in ihm die neueste Literatur und Rechtsprechung berücksichtigt finden. Das ist im allgemeinen durch zusammenfassende Literaturübersichten vor den Erläuterungen zu den einzelnen Paragraphen geschehen. Die wissenschaftliche Selbständigkeit der Darstellung, die sich nicht sklavisch an die Folge der gesetzlichen Bestimmungen hält, sondern trotz dieser Folge die nicht immer aus ihr sich ergebenden systematischen Gesichtspunkte herauszuschälen versteht und dadurch erst dem Benutzer den inneren Zusammenhang der gesetzgeberischen Maßnahmen so recht vor Augen führt, diese meisterhafte Eigenschaft gerade der Staubschen Kommentierungskunst, tritt uns in der neunten Auflage auf jeder Seite entgegen. Sie wird das dauernde Verdienst dieser Art der Darstellung bleiben und ist in glücklichem Verständnis für das praktisch Wichtige von dem derzeitigen Bearbeiter weiter ausgebaut.

Wird man so auf die meisten Fragen des Eisenbahntransportrechts eine Antwort im Kommentar finden, so ist es doch gerade ein Zeichen für die selbständige Auffassung, die uns allerorts entgegentritt, daß man keineswegs immer mit der gefundenen Antwort einverstanden sein wird. Zum Beispiel wird man sich nicht damit zufrieden geben können, wenn, augenscheinlich unter Berufung auf ältere Literatur und Judikatur, der Frachtzuschlag des § 60 der EVO. als Vertragsstrafe angesehen wird. Auch die Meinung, daß der Frachtführer wie im Landfrachtrecht so auch im Eisenbahnverkehr sich durch den Frachtvertrag zugunsten des Empfängers verpflichtet habe, diesem vor Abnahme des Gutes dessen Besichtigung zu gestatten, entspricht nicht dem geltenden Recht; von einer Pflicht der Eisenbahn wird man keinesfalls sprechen können. Dann ist die schon früher im Kommentar vertretene Ansicht aufrechterhalten, daß nur Annahme des Gutes bei gleichzeitiger Bezahlung der Fracht die Genehmigung des Absenders und damit das Erlöschen seiner Ansprüche gegen die Eisenbahn begründe, die Annahme des Gutes allein bei Frankosendungen dieses Erlöschen aber nicht bewirke. Diese und viele andere selbständige Ansichten kann man, sofern sie begründet werden, naturgemäß nur billigen. Es hätte aber vielleicht gerade in den angeführten Fällen eine nähere Begründung gegenüber neueren Ausführungen in Rechtsprechung und Literatur erfolgen können.

Trotz dieser Ausstellungen, die nur zeigen können, wie eingehend der Kommentar auch auf Einzelfragen sich einläßt, nicht aber etwa einen Tadel gegen die Art der Bearbeitung bedeuten wollen, läßt sich nur sagen, daß diese augenblicklich modernste Darstellung des Eisenbahntransportrechts dem Praktiker ein unentbehrliches Hilfsmittel sein wird. — Ein Sachregister von vorbildlicher Vollständigkeit neben einem Gesetzesregister über 85 Gesetze und Verordnungen (auch die EVO. und das Berner I.Ü.) sind nur geeignet, die praktische Brauchbarkeit zu erhöhen und die Fülle des Gebotenen so recht zum Ausdruck zu bringen. Dr. Blume.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Oktober d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 6,90 km lange Strecke Priebus-Lichtenberg (Kr. Sagan) der Lausitzer Eisenbahngesellschaft ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Bahnagentur in Gießenbach der Mittenwaldbahn wird mit 1. Dezember d. J. aufgelassen werden. Die bisherigen vollen Abfertigungsbefugnisse werden von diesem Zeitpunkte ab auf den

Wagenladungsverkehr beschränkt. Die Abfertigung der Wagenladungssendungen erfolgt durch die Station Scharnitz, die Personenabfertigung im Zuge und die Abfertigung des Gepäcks im Nachzahlungswege.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Am 1. November d. J. ist in der an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegenen Personenhaltestelle Lind-Sternberg, in der die Personenabfertigung bisher im Nachzahlungswege durch den Kondukteur erfolgte, die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung von Reisegepäck gegen Nachzahlungsschein durch die Haltestelle eingeführt worden. Am gleichen Tage wurde in der an der Linie Kufstein-Ala gelegenen Personenhaltestelle Mauls die Aufnahme von Reisegepäck, die bisher im Nachzahlungswege durch den Kondukteur erfolgte, gegen Nachzahlungsschein durch die Haltestelle eingeführt.

Lieferfristzuschläge.

Württembergische Nebenbahnen. Mit Wirkung vom 1. d. M. ab ist der Lieferfristzuschlag von 1 Tag für den Übergang von Gütern von und nach der Filderbahn, der Nebenbahn Korntal-Weissach (Strohgäubahn) und der Nebenbahn Reutlingen-Gönningen in Fortfall gekommen. Weiter kommt die Bestimmung in Fortfall, daß die Lieferfrist während der Sonn- und Feiertage ruht, wenn aus Anlaß derselben die Übergabe der Güter Aufschub erleidet (siehe lfd. Nr. 29 und 30 auf S. 54 der Nachweisung der Zuschläge zu den reglem. Lieferfristen).

Westdeutsche Eisenbahngesellschaft. Mit Wirkung vom 1. d. M. ab ist der Lieferfristzuschlag von 1 Tag für den Übergang von Gütern von und nach der Hohenzollerischen Landesbahn in Fortfall gekommen. Weiter kommt die Bestimmung in Fortfall, daß die Lieferfrist während der Sonn- und Feiertage ruht, wenn aus Anlaß derselben die Übergabe der Güter Aufschub erleidet (siehe lfd. Nr. 24 auf S. 52 der Nachweisung der Zuschläge zu den reglem. Lieferfristen).

Radstandsverzeichnis (R V).

Zum Radstandsverzeichnis ist der Nachtrag VI erschienen und an die Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Hauptwerkes bezogen haben, verteilt worden.

Rundschreiben
der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 423 vom 3. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die vereinsfremden Verwaltungen, die Abdrücke des Radstandsverzeichnisses bezogen haben, betreffend Nachtrag VI zum Radstandsverzeichnis (abgesandt am 8. November d. J.).

Nr. III 520 vom 7. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Herausgabe eines Handbuchs über den Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen (abgesandt am 8. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Der Bahnhof 4. Kl. Sprengersfelde auf der am 10. November 1913 zur Eröffnung kommenden Teilstrecke Carlshof (Pos.)-Sprengersfelde der Neubaustrecke (Gnesen) Carlshof (Pos.)-Deutschfeld (Schokken) wird bis auf weiteres noch nicht eröffnet. Dagegen werden die Bahnhöfe Obora, Langenolingen, Groß Rybno, Welnau und Stawiany am 10. November 1913 auch gleichzeitig für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Bromberg, 7. November 1913. (2903)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Januar 1914 ab erhält der an der Bahnstrecke Finnentrop-Wennemen gelegene Bahnhof 4. Klasse Bracht die Bezeichnung „Fehrenbracht".

Elberfeld, 8. November 1913. (2916)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 erhält die an der Strecke Eichenau-Johannahütte gelegene Ladestelle Johannahütte die Bezeichnung „Schellerhütte".

Kattowitz, 5. November 1913. (2889)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Personenhaltestellen Lind-Sternberg und Mauls.

Am 1. November 1913 wurde in der auf der Linie Marburg-Hauptbahnhof-Franzensfeste zwischen den Stationen Velden am Wörthersee und Föderlach-Faakersee gelegenen Personenhaltestelle Lind-Sternberg, in der die Personenabfertigung bisher im Nachzahlungswege durch den Kondukteur erfolgte, die Fahrkartenausgabe und die Abfertigung von Reisegepäck gegen Nachzahlungsschein durch die Haltestelle eingeführt.

Vom gleichen Tage an wurde in der auf der Linie Kufstein-Ala zwischen den Stationen Freienfeld und Grasstein gelegenen Personenhaltestelle Mauls die Aufnahme von Reisegepäck, die bisher im Nachzahlungswege durch den Kondukteur erfolgte, gegen Nachzahlungsschein durch die Haltestelle eingeführt.

Wien, am 5. November 1913. (2890)
Der Verkehrs-Direktor.

4. Verkehrswiederaufnahme.

Im Sinne der Bestimmungen des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung, § 11 Punkt 4, machen wir nachstehendes bekannt:

Laut Verständigung der königl. serbischen Staatsbahn ist der am 1. Oktober v. J. eingestellte Gesamtlokal- und direkte Güterverkehr auf den serbischen Eisenbahnen, sowie mit den bulgarischen und Orientbahnen in der Richtung Konstantinopel am 28. Oktober l. J. mit nachstehenden Beschränkungen wieder aufgenommen worden:

Ab 28. Oktober l. J. bis auf weiteres werden für Eilgüter 2 Tage, und für Frachtgüter 5 Tage Zuschlagsfristen eingeführt.

Im Verkehr mit den auf den serbischen Gebieten liegenden Stationen der Linien Ristovac-Goumendjé und Uskub-Mitrovitza als auch mit Saloniki wird bis zur endgültigen Regelung der Betriebsverhältnisse auf diesen Linien der Personen-, Gepäck- und gesamte Güterverkehr nur bis und ab der Grenzstationen Belgrad, Pirot und Goumendjé abgefertigt. In diesen Grenzstationen müssen Güter mit neuen Frachtbriefen in beiden Richtungen aufgegeben werden.

Budapest, am 30. Oktober 1913. (2914)
Die Direktion der Königl. ungar. Staatsbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

5. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1914 treten in den Entfernungen der Stationen Nieder Ullersdorf (Hansdorf-Priebus-Lichtenberger Eisenbahn) und Baudach (Laus.), Braunsdorf (Oberlaus.), Groß Särchen (Kreis Sorau), Helmsdorf (Kreis Sorau), Kemnitz (Kreis Sorau), Laesgen, Nieverle, Oberklinge, Triebel und Tschöpeln-Quolsdorf (Muskau-Teuplitz-Sommerfelder Eisenbahn) zum Teil Erhöhungen von 1 km ein, die in dem am 1. Januar 1914 erscheinenden Nachtrage zu den Heften B. I 7 u. 8 und B. II 1—60 durchgeführt werden. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 6. November 1913. (2891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahnkohlenverkehr.
Mittleres Gebiet, Heft 2.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 15. November d. J., wird der bisherige Haltepunkt Lubolz des Direktionsbezirks Halle (Saale) in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze, die im Gemeinsamen Tarif- u. Verkehrsanzeiger der preußischen Staatsbahnen abgedruckt werden, geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, 4. November 1913. (2892)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Staats- u. Privatbahnkohlenverkehr. Östliches Gebiet.
Heft 1.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr, voraussichtlich am 10. November d. J., wird die Güterladestelle

Kaliszkowice des Direktionsbezirks Posen in den obenbezeichneten Tarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze, die im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt werden, geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, 4. November 1913. (2893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft.

Zu dem Tarif der Württembergischen Nebenbahnen im Privatbetrieb tritt am 1. Dezember 1913 bezw. soweit die neuen Bestimmungen eine Erschwerung enthalten, am 15. Januar 1914 Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung, sowie Änderungen der Preistafeln. Der Nachtrag kann zum Preis von 10 ₰ von unseren Bahnverwaltungen und unserer Verkehrskontrolle bezogen werden, die auch jede weitere Auskunft erteilen.

Stuttgart, 6. November 1913. (2902)
Direktion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird die Station Almstedt-Segeste in den Ausnahmetarif 4 b für Mergel jeder Art zum Düngen aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, 8. November 1913. (2904)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A sowie Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Die Kleinbahn Rennsteig-Frauenwald wird am 11. November 1913 für den Güterverkehr eröffnet und in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 7. November 1913. (2906)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 21. d. Mts. werden verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen; ferner werden mit Wirkung vom 1. Februar 1914 die Entfernungen verschiedener Stationen des Direktionsbezirks Altona um 1 bis 3 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staats- und Privatbahnen.

Frankfurt (Main), 6. Nov. 1913. (2907)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif. Heft C 2.

Ab 1. Dezember d. J. wird die Station Teutschenthal als Versandstation in den Ausnahmetarif 3 g für Stein- und Siedesalz zum Salzen von Fischen aufgenommen.

Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Halle (Saale), 5. November 1913. (2908)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Teil IB, Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation vom 1. April 1909.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1914 ist in der Klassifikation, Abschnitt A, Deutsch, bei der Position 1145/1398 „Stäbe und Brettchen" (Seite 47 des Nachtrags II) die italienische Klassifikation von 14—8—18 abzuändern auf 11—6—14.

Im italienischen Text (Abschnitt B) ist bei Position 1398/1145 (Seite 75 des Nachtrags II) das Wort „greggie" zu streichen.

Straßburg, 7. November 1913. (2910)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November d. J. tritt im Verkehre von den Stationen Höste, Laer Teut. W. E., Lengerich (Westf.), Lengerich Teut. W. E. Gbf. und Lengerich Teut. W. E. Stadt ein Ausnahmetarif für Kalk, Zement und Mergel in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Münster (Westf.), 8. Nov. 1913. (2909)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 10. November 1913 tritt in der Schnittafel A des Ausnahmetarifs 1 b für Brennholz (Nachtrag V) der nachstehende Teilfrachtsatz in Kraft:

Groß Auheim-Schnittpunkt II 8 ₰ für 100 kg.

München, 7. November 1913. (2911)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Bad. Tiertarif, Tiertarif Bad. Staatsb.— Bad. Nebenb.

Mit Gültigkeit vom 17. November 1913 wird die Station Bichtlingen auch für den Wagenladungsverkehr in den Tarif einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger. (2896)

Karlsruhe, 7. November 1913.
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Bad. Gütertarif, Gütertarif Bad. Staatsbahnen — Bad. Nebenbahnen, Badisch-Württembergischer und Badisch-Pfälzischer Gütertarif.

Die bisher nur für den Eil- und Frachtstückgutverkehr einbezogene Station Bichtlingen wird ab 17. November 1913 auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Näheres durch unseren Tarifanzeiger. (2897)

Karlsruhe, 7. November 1913.
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Rosow als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 i (für rohe Steine usw.) und 5 w (für Pflastersteine usw.) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen. (2894)

Stettin, den 4. November 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-Österreich-Ungarischer Eisenbahnverband.

In den Ausnahmetarif 105 (Bier usw.) des Gütertarifs Teil II Heft 1 vom 1. Februar 1913 werden nachstehende Frachtsätze mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 aufgenommen:

Im Verkehr mit	Nach		Von	Nach		Von	Nach		Von	Nach		Von
	A		B	A		B	A		B	A		B
	5 t	10 t	1 t	5 t	10 t	1 t	5 t	10 t	1 t	5 t	10 t	1 t
	Anvers			Blankenberghe			Bruges			Bruxelles		
Saaz Buschtêhraderbhf.	6793	6182	2780	7201	6546	2889	7128	6356	2879	6836	6225	2806
	Gand			Liége			Louvain			Ostende		
Saaz Buschtêhraderbhf.	6948	6337	2834	6747	6116	2673	6797	6186	2784	7164	6375	2898
	Terneuzen			Verviers			Zee-Brugge			—		
Saaz Buschtêhraderbhf.	6968	6316	2839	6597	5966	2553	7149	2888	—	—	—	—

Im gleichen Tarifheft sind nachstehende Stationsnamenänderungen eingetreten. Es ist zu ändern:

Alt Lieben. . . . . . . in Lieben Nordwestbahnhof,
Auscha . . . . „ Auscha Lokalbahnhof
Chodau . . . . „ Chodau Buschtêhraderbahnhof,
Graz Südbhf. . . . . . „ Graz Hauptbhf.,
Kapfenberg . . . . . . „ Kapfenberg Südbhf.,
Karlsbad B. E. B. . . . „ Karlsbad Buschtêhraderbahnhof,
Karlsbad Zentralbhf. . . „ Karlsbad Staatsbahnhof,
Kolin . . . . „ Kolin a. Elbe,
Komotau B. E. B. . . . „ Komotau Buschtêhraderbahnhof,
Korneuburg . . . . . . „ Korneuburg Staatsbahnhof,
Kralup. . . . . „ Kralup Staatsbahnhof,
Laibach Südbhf. . . . . „ Laibach Hauptbhf.,
Leitmeritz . . . . „ Leitmeritz Nordwestbahnhof,
Leitmeritz A. T. E. . . . „ Leitmeritz Teplitzerbahnhof,
Leoben Südbhf. . . . . „ Leoben Hauptbhf.,
Lieben. . . . . „ Lieben Staatsbahnhof,
Niemes (Stadt). . . . . „ Niemes Stadt,
Saaz . . . . „ Saaz Buschtêhraderbahnhof,
St. Pölten . . . . „ St. Pölten Staatsbahnhof,
Stauding. . . . . „ Stauding Nordbahnhof,
Teplitz. . . . . „ Teplitz-Schönau,
Teplitz-Schloßgarten . . „ Teplitz Schloßgarten,
Teschen . . . . „ Teschen Kaschau-Oderbergerbahn,
Wiener Neustadt . . . „ Wiener-Neustadt Hauptbhf.,
Zauchtel . . . . „ Zauchtel Nordbahnhof.

Cöln, den 8. November 1913. (2905)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bad.-Württbg. Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 17. November d. J. wird die Station Bichtlingen in den Tarif einbezogen. (2895)

Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 7. November 1913.
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatsbahnen.

Zum Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatsbahnen erscheint der Nachtrag XXIII. Er enthält Entfernungen für eine Anzahl neuer Stationen. Die Entfernungen der Station Eberbach-Pleutersbach treten am 1. Dezember 1913, die Entfernungen der Stationen Beuren-Büßlingen, Binningen, Hilzingen, Riedheim und Storzeln am 21. November 1913 in Kraft.

Die Entfernungen der übrigen im Nachtrag enthaltenen Stationen gelten ab dem Tage der Eröffnung dieser Stationen, der besonders bekannt gegeben wird.

In den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger für den Personenverkehr der Badischen Staatsbahnen wird der Stationsname „Karlsruhe Mühlb. Tor" überall durch „Karlsruhe-Mühlburg" ersetzt. (2898)

Karlsruhe, 5. November 1913.
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr.

Eisenbahngütertarif. Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 gelangt für Mahlprodukte der Pos. M-4-a) der Güterklassifikation des Tarifs Teil I bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachstehender Frachtsatz zur Einführung:

Von Landeck nach Reutte in Tirol
162 Heller für 100 kg.

München, den 5. November 1913. (2899)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutsch-sächsischer Verkehr.

Ausnahmetarif S 16 b für Rohbenzin aus Petroleum wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 aufgehoben.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, den 8. November 1913. (2917)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 ab wird die Station Etterbeek (Cinquantenaire) der Belgischen Staatsbahnen als Empfangsstation in die Abteilung A — Einzelsendungen von mindestens 10 t — des Ausnahmetarifs vom 1. Oktober 1908 für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 8. November 1913. (2918)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-nordbrabant-deutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 gelangt zu dem Tarif für den niederländisch-nordbrabant-deutschen Güterverkehr vom 1. Januar 1913 der erste Nachtrag zur Einführung.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für die Stationen Geldrop, Heeze-Leende, Maarheeze, Oudemolen, Sterksel, Zevenbergsche hoek der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft und für die Stationen Kampen und Sinderen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, sowie Ergänzungen und Berichtigungen des Tarifs.

Druckstücke des Nachtrags sind gegen Bezahlung hier erhältlich.

Gennep, 4. November 1913. (2912)
Direktion
der Nordbrabant-deutschen Eisenbahn.

---

6. Lieferfristen.

Württembergische Nebenbahnen A.-G.

Mit sofortiger Wirkung kommt im direkten und Übergangsverkehr der Strohgäubahn und Nebenbahn Reutlingen-Gönningen der Lieferfristzuschlag von 1 Tag in Fortfall. (2900)

Stuttgart, 3. November 1913.
Direktion
der württembergischen Nebenbahnen.

---

7. Verdingungen.

Verdingung von 16 630 Stück Hammer- und Hackenstielen aus Weißbuchenholz; 22 870 Stück Hammer- und Hackenstielen aus Hickoryholz in je 2 Losen und 2680 Stück Stielen mit D-Griff aus Eschenholz in 1 Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 12. Dezember 1913, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 9. Dezember 1913 an das Werkstättenamt 2 Berlin, Revalerstraße, einzureichen. Die Angebote werden am 12. Dezember 1913, vormittag 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28, III, Zimmer Nr. 4 geöffnet. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 *M* und 5 *₰* Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. Januar 1914. (2901)

Berlin, den 4. November 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung des Bedarfs für 1914 an

1. a) 1 600 t Knorpelbraunkohlen,
   b) 14 000 t Braunkohlenbriketts,
   c) 700 t Braunkohlen - Industriebriketts,
2. 40 000 kg Holzkohlen, gewöhnliche,
3. 70 000 kg Torfkohlen

ist Termin am 26. November 1913, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 50 *₰* für jedes Los in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 23. Dezember 1913.

Erfurt, den 6. November 1913. (2919)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Ausführung der Erd-, Beton- und Nebenarbeiten zum Bau der Unterführung des Kuhstieger Weges in Km. 31,1 der Wetzlarer Bahn auf dem Verschiebebahnhof Michendorf soll nach Maßgabe der im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,70 *M* ohne Zeichnung oder von 3,20 *M* mit Zeichnung bei freier Zusendung durch die Post von der Kgl. Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift: „Angebot auf Unterführung Km. 31,1" versehenen Angebote sind bis zur Terminstunde am Montag, den 24. November 1913, vormittags 10 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Michendorf, 7. Nov. 1913. (2920)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von 21 000 Stück Hammerstielen aus weißem Hickoryholz, 21 000 Stück Hackenstielen, 4000 Stück unbearbeiteten Hammerstielen und 25 000 Stück Schaufelstielen aus Naturweide soll in verschiedenen Losen verdungen werden.

Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 *₰* in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 31. Dezember 1913. (2913)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Die Maurer-, Zimmerer-, Schmiede-, Eisen-, Dachdecker-, Klempner-, Glaser- und Nebenarbeiten zum Neubau einer Lehrlingswerkstatt in Hauptwerkstatt Tempelhof sollen öffentlich verdungen werden.

Angebote sind bis zum 25. November 1913 vormittags ½11 Uhr portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 257 einzureichen.

Für den Verding sind die für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen geltenden Vorschriften, die zuletzt in Nr. 76 des Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeigers vom 31. März 1913 veröffentlicht worden sind, maßgebend.

Die Angebote werden am 25. November 1913 um 11 Uhr vormittags im Zimmer 267 geöffnet werden.

Angebotshefte sind, soweit der Vorrat reicht, in unserem Zentralbureau, Zimmer 257 einzusehen oder von dort gegen portofreie Einsendung von 2 *M* und 5 *₰* Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. (Angebotshefte mit Zeichnungen werden zum Preise von 2 *M* 50 *₰* für das Stück abgegeben). Zeichnungen sind im Technischen Bureau Zimmer Nr. 359 einzusehen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Berlin, 1. November 1913. (2915)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 89. | 15. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Frage der Liegedauer von Holz- und Eisenschwellen.

Die badische Denkschrift,[1]) über welche Herr Regierungsrat Rectanus in Nr. 11 d. Ztg. berichtet, kommt zu dem für die Holzschwelle vernichtenden Werturteil, „der gegenwärtige badische Oberbau auf der eisernen Trogschwelle von 70 kg Gewicht sei bei einem Beschaffungspreise von 8 ℳ der teerölgetränkten Holzschwelle solange wirtschaftlich überlegen, als der Preis der Kiefernschwelle sich über 4,50 ℳ und der der Buchenschwelle sich über 5,50 ℳ erhebe".

Die in Nr. 45 gegen diese Rechnung von mir vorgebrachten Bedenken geben Herrn Oberbauinspektor Lang, dem Verfasser jener Denkschrift, Anlaß zu einer Entgegnung in Nr. 64, welche mich zwingt, noch einmal die Geduld von Schriftleitung und Lesern in Anspruch zu nehmen. Anstatt meine Ausstellungen zu widerlegen, werden den alten Irrtümern neue hinzugesellt, und dadurch der Anschein erweckt, als könne durch Wiederholung von Fehlschlüssen „Irrtum in Wahrheit" gewandelt werden. Das gilt von der Ermittlung der durchschnittlichen Liegedauer einer Schwellengattung, deren Richtigstellung der nachfolgende Abschnitt dient.

In Nr. 45 war angedeutet, daß die Rücklageformel der Denkschrift inhaltgleich sei mit der, welche ich mehrere Jahre hindurch gegen einige Vertreter der Eisenschwelle in der Fachliteratur zu verteidigen hatte. Die Gleichung der Jahresrücklage

$$R = \frac{(N - A) \cdot p}{(1 + p)^n - 1} + Np = \frac{N \cdot (1 + p)^n - A}{(1 + p)^n - 1} \cdot p$$

zeigt links die zweigliedrige Formel der Denkschrift, rechts die eingliedrige Form, welcher für gewisse Zwecke der Vorzug gebührt.[2])

Die linksseitige Gleichung läßt unmittelbar erkennen, daß das höhere Neubeschaffungskapital N der teureren Schwellengattung nur durch eine entsprechend gesteigerte höhere Liegedauer n gerettet werden kann. Daraus ergibt sich, daß in dem rechnerischen Wirtschaftsstreit fast alles auf den Nachweis der, beiden Schwellenarten zuzubilligenden Liegedauerwerte ankommt.

Und daher in Nr. 45 d. Ztg. mein Wunsch auf nachträgliche Bekanntgabe des Unterlagsmaterials zur Bestimmung der mitt-

[1]) „Die Oberbauanordnung mit eisernen Querschwellen auf den badischen Staatseisenbahnen", Karlsruhe 1912.

[2]) Die rechtsseitige Form schützt vor der wirtschaftlichen Überschätzung des höheren Altwertes A der Eisenschwelle gegenüber deren Neuwert N, vor dem Irrtum, dem auch Herr Lang zum Opfer gefallen war, wenn er in Nr. 5 Jahrg. 1911 d. Ztg. auf S. 72 von dem von mir errechneten Mehrausgabebetrag Badens für Oberbauunterhaltungsmaterial im Betrage von 27 Millionen Mark meint, 13 Millionen infolge höheren Materialwertes der Eisenschwelle beseitigen zu können. Dieser irrtümlichen Auffassung wird nämlich durch das in der zweiteiligen Formel vorkommende Glied (N-A) Vorschub geleistet, sobald man das wichtigste Zinsglied Np vernachlässigt. Die eingliedrige Formel dagegen lehrt, daß der Altwert A nicht vom Neuwert N, sondern von dem durch Zinseszinsauflauf vergrößerten Neubeschaffungskapital abzusetzen sei, oder, was dasselbe, daß gegen den Neuwert N nicht A, sondern nur der um n Jahre zurückdiskontierte — weil erst nach n Jahren fällig werdende — Erlös $\frac{A}{(1 + p)^n}$ aufgerechnet werden darf. Die Fehlergröße, die das Überspringen des Zeitraumes zwischen Neubeschaffung und Rückerlös erzeugt, ergibt sich daraus, daß durch die Altwertziffern der badischen Denkschrift nicht ½, sondern nur ⅕—⅙ jenes Neubeschaffungsbetrages von 27 Millionen Mark, nicht 13 Millionen, sondern nur 3—4 Millionen sich verflüchtigen, wie das in Heft 9 Jahrg. 1911 S. 184 der „Holzschwelle" nachgewiesen war.

leren Lebensdauer der Eisenschwelle. Diesem Wunsche entspricht die Entgegnung in Nr. 64 leider nicht!

Abschnitt III der Denkschrift, welcher dem Nachweis der verwendeten mittleren Liegedauerwerte n gewidmet ist, muß als die Achillesferse der Denkschrift bezeichnet werden; gegen ihn richten sich in erster Linie die nachfolgenden Ausführungen.

1. Die Liegedauer.

Während die der Kiefernschwelle zugesprochene 20 jährige Betriebsdauer durch eine Liegedauertabelle[3]) der sächsischen Staatsbahnverwaltung belegt wird, sieht man sich nach einem ähnlichen Beleg für die Eisenschwelle vergeblich um. So wenig für die der leichten Eisenschwelle (von 38 bzw. 42 kg Gewicht) zugebilligte 30 jährige, wie für die den schwereren beiden Arten (von 54 und 70 kg Gewicht) zugesprochene Liegezeit von 35 Jahren ist eine Begründung erfolgt.

Auf S. 11 der Denkschrift wird die Annahme dieser beiden Liegedauerwerte auf den gesamten Einbau und den gesamten Abgang jeder Schwellengattung während des 30 jährigen Zeitraumes von 1881—1911 gestützt. Aus dem prozentualen Verhältnis dieses Abganges zum Gesamteinbau werden dann die mittleren Liegedauern durch folgenden Schluß begründet: „Wenn also in der Folge von einer mittleren betrieblichen Lebensdauer der badischen Eisenbahnschwellen in der Höhe von mindestens 30 Jahren für die leichten, und in der Höhe von 35 Jahren für die 54 und 70 kg schweren Schwellen die Rede sein wird, so berechtigt hierzu voll die obige Feststellung."

Diese Ableitung war in Nr. 45 bereits als unzureichend und gleichzeitig als fehlerhaft bezeichnet. Der Umstand nämlich, daß von 2 220 025 Stück bis zum Jahre 1911 beschaffter schwerer Eisenschwellen erst 1383 Stück oder 0,06 % abgängig geworden seien, besagt in der Tat nichts, weil weder mitgeteilt ist, welchem Einbaujahrgang diese 1383 abgängigen Schwellen angehört haben, noch die Stärke dieses Einbaujahrganges selbst, weil vor allem die Abgangsprozente nur auf die jährlichen Einbauten gestützt werden dürfen, welche jenen Abgang zu verzeichnen hatten, nicht aber auf die Summe der an diesem Abgangsverhältnis ganz unbeteiligten Einbauten späterer Jahre.

Die Statistik des Reichseisenbahnamts verzeichnet für das erste Einbaujahr 1899 des 70 kg schweren Profils im ganzen 89 000 eingebaute neue eiserne Schwellen. Waren das sämtlich 70 kg schwere Exemplare, so hatte der Abgang von diesem Einbau im Jahre 1910, also nach 11 Jahren, nicht 0,06, sondern 1,55 %[4]) betragen. Dieser anfängliche Tatbestand aber ermöglicht überhaupt noch keinen Zukunftsschluß auf die mittlere Lebensdauer des ganzen Einbaujahrganges, keinesfalls aber rechtfertigt er einen solchen auf eine 35 jährige durchschnittliche Lebensdauer. Die zinkchloridgetränkten Kiefernschwellen der sächsischen Staatsbahnen[5]), s. Abbildung, zeigen vor 9—10 Jahren überhaupt keinen nennenswerten Abgang. Gerade diese Statistik des sächsischen Kiefernschwellenoberbaues, welcher noch nicht einmal unter der lebensverlängernden Wirkung der Teeröltränkung stand, lehrt, daß vor der Zurücklegung der halben mittleren Liegedauer überhaupt kein nennenswerter Abgang einzusetzen pflegt.

Liegedauer der getränkten kiefernen Holzschwellen der sächsischen Staatsbahnverwaltung.

[3]) Aus den „statistischen Berichten über den Betrieb der unter der Königlich sächsischen Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privatbahnen".

[4]) In diesem Zusammenhange wäre es erwünscht, zu erfahren, was es mit den auf S. 11 der Denkschrift aufgeführten „zur Wiederverwendung bereitstehenden" 112 355 Stück neuen schweren Schwellen auf sich hatte, die der Verfasser ebensowenig in Abgang gestellt sehen will, wie 98 776 „gebrauchte" des leichten und 142 345 Stück „gebrauchte" des 54 kg schweren Profils; bei diesen als „wiederverwendbar" gebuchten Schwellen handelt es sich darum, ob zu ihrer Wiederverwendung überhaupt Gelegenheit sich darbietet, oder ob sie, wie 106 000 Stück verkaufte Altschwellen des leichten Profils, welche trotz ihrer erfolgten Veräußerung noch nicht als Abgang aufgefaßt werden sollen, „weil sich eine außerordentlich günstige Verkaufsgelegenheit" für die „noch brauchbaren" Schwellen geboten habe.

[5]) In dieser auf der sächsischen Liegedauerstatistik aufgebauten Darstellung reichen die den Liegedauerkurven eingefügten Maßhaken der mittleren Liegedauer vom Einbaujahr bis zu dem Jahre, in welchem die Auswechslung 50 % des Einbaues erreicht hatte. Diese Liegedauerkurven lassen die Unrichtigkeit eines Verfahrens erkennen, welches den Prozentsatz der Auswechslung anstatt auf die Einbauziffer des zu verfolgenden Einlegejahres auf die Summe der nachfolgenden Jahreseinbauten beziehen wollte, wie das in der Denkschrift geschehen ist. Anstatt nach dem obigen Beispiel den prozentualen Abgang jener 1383 Schwellen auf die im Jahre 1899 eingebauten 89 000 Schwellen zu beziehen, werden dieser Ziffer noch die Einbausummen aller nachfolgenden Jahrgänge im Betrage von weit über 2 000 000 Stück angehängt, obgleich der registrierte Abgang mit diesen späteren Jahreseinbauten in gar keiner ursächlichen Beziehung steht; sie bilden in der Tat lediglich einen unbeteiligten statistischen Ballast, durch dessen Zuschlag zum Einbaujahrgange der Abgangsprozentsatz künstlich herabgedrückt wird. Wäre in den nachfolgenden Jahren die doppelte Zahl von 4 Millionen Schwellen eingebaut worden, so hätte aus dem nunmehr nur noch halb so großen Satz von 0,03 % Abgang offenbar der Schluß auf eine noch höhere Lebensdauer als 35 Jahre gezogen werden müssen.

Die Absterbeordnung der Eisenschwellen aber ist, zufolge der größeren Homogenität des Flußstahlmaterials, vor derjenigen der Holzschwelle durch steileren und geradlinigeren Verlauf der Kurve selbst, und damit durch späteres Einsetzen der ersten Abgänge, gekennzeichnet. Eine Eisenschwellengattung, welcher man 35 Jahre mittlere Lebensdauer zuschreiben will, darf daher vor 16—18 Jahren überhaupt keinen bemerkenswerten Abgang zeigen.

Wenn ferner auf S. 11 der Denkschrift für die 38 und 42 kg schwere Schwelle, welche 1881 erstmals eingebaut war, eine mittlere Liegedauer von 30 Jahren aus dem Tatbestand abgeleitet wird, daß der Abgang bis Ende 1910 erst 305 408 Stück betragen habe, so ist dieser Schluß ebenfalls hinfällig.

Der bis Ende 1910 gemeldete Abgang von 305 408[6]) Schwellen entspricht nach der Statistik des Reichseisenbahnamts etwa den Einbauten der Jahre 1881—1884; wenn nun diesen in den Jahren von 1891—1910 ausgebauten Jahrgängen eine mittlere Dauer von 30 Jahren zugesprochen wird, so wird dabei der Schwerpunkt der Ausbaukurve, (in dem 50 % des Einbaues erreicht waren) welcher vor dem Schlußjahr 1910 liegen muß, mit dem letzteren verwechselt. In der Entgegnung in Nr. 64 wird auf S. 994 die Ansicht ausgesprochen, es sei tröstlich zu vernehmen, daß ich, der ich die Ableitung einer Lebensdauer von 35 Jahren „als fehlerhaft" bezeichne, auf Grund „der Wahrscheinlichkeit statistischer Erfahrungstatsachen" die mittlere Lebensdauer der Eisenschwellen auf 25 Jahre[7]) bemesse, während früher (Jahrg. 1911, S. 66 der Zeitschrift „Die Holzschwelle") in meiner vergleichenden Wirtschaftsstudie diese wissenschaftlich zu 14,6 Jahren bestimmt sei. Diese Darstellung bedarf der Berichtigung! Der Berichterstatter unterläßt, seiner Betrachtung hinzuzufügen, daß diese 14,6 jährige Liegedauer für die 42 kg schwere Schwelle, nicht aber für die 70 kg schwere Schwelle ermittelt war. Die Wiederholung dieses Vorwurfs muß um so mehr befremden, als bereits in einem Erwiderungsaufsatze in Heft 2 Jahrg. 1912 der „Holzschwelle" von mir erklärt war, daß die Übertragung der aus der Statistik des Reichseisenbahnamts ermittelten 14,6 jährigen Liegedauer von der 42 kg schweren Schwelle auf die 70 kg schwere Schwelle auf einem Mißverständnis beruhe[8]).

[6]) Denen übrigens die 98 776 Stück zuzurechnen sind, welche die Denkschrift als ausgebautes, zur Wiederverwendung bereitstehendes Material bezeichnet. Denn die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, daß diese 98 776 Schwellen dasselbe Geschick teilen, welches die 106 000 Stück ausgebauter Schwellen derselben Gattung betraf, die nach der Denkschrift „trotz noch vorhandener Brauchbarkeit" veräußert wurden.

[7]) Bei aller begreiflichen Abneigung, natürliche Gegner des Holzschwellenoberbaues in Fragen des Schwellenstreites als Kronzeugen anzurufen, ist in diesem Zusammenhange doch auf eine Ermittlung der Schwellendauer in der „Oktoberdenkschrift der Eiseninteressenten vom Jahre 1911" hinzuweisen.

Auf S. 11 dieser Denkschrift wird aus der Statistik des Reichseisenbahnamts die **mittlere Liegedauer der schweren badischen Eisenschwelle auf 22,7 Jahre**, die der eisernen Querschwellen der preußischen Staatsbahnen zu 16,6 Jahren ermittelt. Die Zubilligung einer 25 jährigen Liegezeit an das schwere badische Profil auf Grund der Liegedauerergebnisse Preußens erscheint angesichts des Umstandes als völlig ausreichend, daß die zwar beträchtlich schwerere badische Schwelle (von 70 kg Gewicht) bei geringerer Länge von 2,4 m keine Unterlagsplatten, wie der preußische Oberbau, verwendet.

Wenn Herr Lang nun auf Grund der Statistik glaubt, 35 Jahre für die badische Gegenwartschwelle und sogar schon für die 54 kg schwere Bauart nachweisen zu können, so wäre es eigentlich die nächstliegende Aufgabe gewesen, die ausführliche statistische Rechnung des Stahlwerksverbandes zu widerlegen, welche, weil aus zweifellos eisenschwellenfreundlicher Feder stammend, doch „weniger tröstliche Empfindungen" auslösen mußte als meine Konzession von 25 Jahren.

[8]) Es heißt dort auf S. 30: „Da auch die Schwelleneinbauten von 42 kg Gewicht noch nicht völlig ausgewechselt zu sein scheinen, so darf deren mittlere Liegedauer auf 15 Jahre, vielleicht sogar noch etwas höher, bewertet werden, wobei allerdings ausdrücklich hervorzuheben bleibt, daß dieser Wert nur erreicht wurde unter der Wirkung des vorherrschenden Aufenthalts dieser Schwellen in wenig belasteten Nebenbahn- und Nebengleisen, in die diese nach den gegebenen Aufklärungen der Erwiderungsschrift frühzeitig aus den Hauptgleisen eingebaut wurden. Die Lebensdauer der 54 kg schweren Schwelle darf man dementsprechend bei vorwiegender Verwendung in Nebenbahngleisen auf 18 Jahre und die der 70 kg schweren Eisenschwelle der Gegenwart auf 22 bis 23 Jahre annehmen; ihr eine mittlere Lebensdauer von 35 Jahren zu vindizieren, erscheint als eine optimistische Schätzung, bei der nicht berücksichtigt wird, daß jeder spätere und schwerere Schwellentyp einer entsprechend stärkeren betrieblichen Beanspruchung gegenübersteht."

Dieser Sachlage gegenüber bleibt der Wunsch bestehen, mit dem tatsächlichen statistischen Unterlagsmaterial bekannt gemacht zu werden, und zwar: 1. den Einbauten an neuem Schwellenmaterial (Unterhaltung und Neubau) und 2. den endgültigen Ausbauten für die Einzeljahre der Periode 1881—1912, getrennt nach den drei Schwellenarten von 38/42 kg, von 54 kg und von 70 kg.

Nur so ist eine sachliche Richtigstellung der Liegedauerziffernfrage zu erwarten, die für die Endergebnisse des Wirtschaftsvergleichs, außer einer Revision der Kostenvordersätze, ausschlaggebend sind. Da die Statistik des Reichseisenbahnamts in ihrer Anordnung nach 1897 in der Tat nicht das erschöpfende Material darbietet, um ohne Seitenrechnungen geradeswegs die mittlere Liegedauer aus den Schwelleneinbauten zu gewinnen, so läßt sich dem eigensten Wunsche des Verfassers in Nr. 64 der Vereinszeitung, die Kritik auf einer genaueren Kenntnis der einschlägigen badischen Verhältnisse aufgebaut zu sehen, kaum anders entsprechen, als durch den Bruch mit seiner eigenen statistischen Zurückhaltung des rechtskräftigen Beweismaterials.

2. Die Vordersätze der Rechnung.

Außer dem Liegedauerexponenten n geben die Preisvordersätze für die Eisenschwelle zu Anständen Anlaß: der Neubeschaffungswert N der Eisenschwelle ist zu niedrig, ihr Altmaterialwert zu hoch in die Rechnung eingeführt!

Der Beschaffungspreis für 1 km schweren Eisenschwellenoberbaues wird auf 13 147 ℳ berechnet. Er umfaßt aber nicht nur die Schwellen, sondern auch das Kleineisenzeug, und das letztere, die Klemmplatten, Schrauben, Spurplättchen, werden in der Rechnung mit der gleichen 35 jährigen Betriebsdauer, wie die schwere massive Schwelle aufgeführt, obwohl diese kleinen, einem schnelleren Abrostungsprozeß ausgesetzten Befestigungsteile im Laufe jener 35 Jahre allermindestens einmal zu erneuern sind[9]).

Durch den nochmaligen Hinzutritt des Kleineisenzeugpreises von 22 ℳ (für die Schienenlänge von 12 m) aber erhöht sich der Neubeschaffungspreis von 13 147 zunächst auf 15 000 ℳ. Aber auch der Stückpreis der Eisenschwelle von 8 ℳ erscheint zu niedrig, er wäre gerechterweise durch den mittleren Durchschnittspreis der letzten abgerechneten 5 Betriebsjahre von 8,30 ℳ[10]) zu ersetzen und damit der kilometrische Neuwert N um weitere 425 ℳ zu erhöhen gewesen.

In der Rechnung ist sodann der einmalige Mehrverbrauch an Bettungsmaterial nicht berücksichtigt, den die Eisenschwelle zufolge geringerer Schwellensteifigkeit (Trägheitsmoment) und geringerer Auflagerfläche zur Erzeugung gleichen Planums-

[9]) Haarmann legt in der wirtschaftlichen Vergleichsrechnung seines Aufsatzes „Die Eisenschwelle" auf S. 196 Nr. 6 Jahrg. 1908 „Stahl und Eisen" den Hakenschrauben des Rippenschwellenoberbaues sowie den Schwellenschrauben und den Klemmplatten des Holzschwellenoberbaues **12 jährige** Betriebsdauer bei, während er die massigeren Hakenplatten desselben Oberbaues mit **18**, die Hakenzapfenplatte der Rippenschwelle mit **20 jähriger** Lebensdauer dotiert.

[10]) Nach der Statistik des Reichseisenbahnamts berechnet sich selbst für das Rechnungsjahr 1911/12 der Preis einer Schwelle, entsprechend ihrem Tonnenpreise von 116 ℳ, auf 8,12 ℳ, wozu nach S. 21 der Denkschrift die Fracht von Mannheim nach Karlsruhe mit 24 ₰ hinzutritt. Wie dieser Preis von 8,36 ℳ mit dem verwendeten Preise von 8 ℳ des „Materialtarifs von 1911/12" in Einklang zu bringen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Vielleicht wohnt den Angaben der Statistik des Reichseisenbahnamts, wie der Verfasser der Denkschrift in anderem Zusammenhange betont, auch hier keine Beweiskraft inne!

druckes erfordert; diese statischen Umstände führen bei der preußischen Rippenschwelle rechnerisch zu einem um 12,5 cm stärkeren Bettungskörper als bei der 2,7 m langen Holzschwelle; überträgt man diese statische Grundbetrachtung auf die 2,4 m lange und 230 mm breite, aber 100 mm hohe badische Eisenschwelle, so ergibt sich ein einmaliger Mehrbedarf an Hartsteinschlag für 1 km Gleis von rund 300 cbm und ein Mehrkostenbetrag von etwa 1500 ℳ, der unter der Annahme 70 jähriger Liegedauer mit seiner Hälfte den kilometrischen Beschaffungskosten N hinzuzurechnen wäre. Diese Faktoren erhöhen den Neuwert **N von 13 147** auf 16 175, allermindestens aber auf **15 600 ℳ.** Das rechnerische Wohlwollen für den Eisenschwellenoberbau offenbart sich sodann darin, daß der Altwert A der Eisenschwelle zu hoch in die Rechnung eingeführt erscheint, indem nach 35 jähriger Liegedauer nur mit 10 % Gewichtsverlust gerechnet wird. Hier wäre die Denkschrift gewiß der Wirklichkeit näher gekommen, wenn sie wiederum der Meinung des ausgesprochenen Freundes und Kenners der Eisenschwelle, des unlängst verstorbenen Hüttenmannes Dr.-Ing. Haarmann, gefolgt wäre, bei dem man eine ebenso gute Bekanntschaft mit den von den Hüttenwerken gezahlten mittleren Alteisenpreisen für Schwellen voraussetzen darf, wie eine Kenntnis der erfahrungsmäßigen Gewichtsverluste, denen die Eisenschwellen unterliegen[11]).

3. Sonstige Punkte der Entgegnungsschrift.

Zu den übrigen Teilen der Entgegnung in Nr. 64 sei bemerkt:

1. Der auf S. 994 angestellte umfangreiche rechnerische Nachweis, die Eisenschwelle sei der Holzschwelle auch nach der, von Herrn Bauinspektor Waas befürworteten genaueren Wirtschaftlichkeitsformel überlegen, vermag die Schwellenfrage selbst in keine neue Beleuchtung zu rücken, weil die, als unrichtig gekennzeichneten Vordersätze wieder verwendet werden: zu hohe Lebensdauer n, zu geringe Neubeschaffungskosten N und zu hoher Altmaterialwert A für die Eisenschwellen aller drei Profile.

2. Der im einzelnen nachgewiesene gegenwärtige Stückpreis von 7,63 ℳ einer mit 16 kg Teeröl getränkten Buchenschwelle (frei Mühlhausen) gegenüber dem Preise einer Eisenschwelle von 8 ℳ (frei Mannheim) ist für den Nachweis der wirtschaftlichen Überlegenheit der Eisenschwelle nicht beweiskräftig. Abgesehen davon, daß der ermittelte Grenzpreis von 5,50 ℳ nach Berichtigung der bestrittenen Vordersätze sich höher stellt, erstreckt sich der in der Denkschrift angestrebte Wirtschaftlichkeitsnachweis nicht auf die beiden letzten Einzeljahre, die sich durch ungewöhnlich hohe Holzschwellenpreise[12]) auszeichnen, sondern auf die Jahre der ganzen 30 jährigen Periode von 1880 bis zur Gegenwart, innerhalb deren der Ersatz der Holzschwelle durch das Eisen in Baden zur Durchführung gelangte.

3. Die in Nr. 45 von mir ausgesprochene „Behauptung“, daß selbst der leichten, 42 kg schweren Eisenschwelle noch eine mittlere Liegedauer von 35 Jahren zugesprochen sei, beruht auf einem Druckfehler, der sich als solcher aus dem ganzen Zusammenhang unschwer erkennen ließ; es ist statt 30 die Zahl 35 gesetzt.[13])

Mit Dank habe ich davon Kenntnis genommen, daß die Schwellengarantiepflicht in Baden nicht auf 5, sondern auf 3 Jahre bemessen ist.

4. Das veränderte Wirtschaftlichkeitsurteil.

Ersetzt man den Liegedauerexponenten n = 35 der Eisenschwelle durch **n = 25 Jahre,** wie das selbst nach dem Urteil der Eiseninteressenten den statistischen Erfahrungstatsachen entspricht, so erhöhen sich die für die Eisenschwelle errechneten Rücklagebeträge der Rechnung von 647 auf 710 ℳ, und damit stellt sich die **Buchenschwelle** bei einem Preise von **6 bis 7 ℳ, die Kiefernschwelle** bei einem solchen von **5 bis 6 ℳ** der Eisenschwelle wirtschaftlich gleich. Ersetzt man aber den zu niedrigen Eisenschwellenpreis von 8 ℳ durch den mittleren Durchschnittspreis der letzten 5 Betriebsjahre von 8,30 ℳ, unter gleichzeitiger Erhöhung der Neubeschaffungskosten und Ermäßigung des Altwertes nach den Ausführungen unter Abschnitt 2, so geht die Buchenschwelle aus diesem Wettbewerb noch bei einem Stückpreise (frei Karlsruhe) von über **7 ℳ,** die Kiefernschwelle mit nur 18 jähriger Betriebsdauer bei einem solchen von **über 6 ℳ** als Siegerin hervor.

Zum Schluß sei auf eine Interpellation der belgischen Regierung im dortigen Repräsentantenhause über die Holzschwellenoberbaupolitik der belgischen Staatsbahnen hingewiesen, deren Beantwortung durch den Verkehrsminister[14]) für den Verfasser wie für die Leser der badischen Denkschrift Interesse haben dürfte, weil hier von amtlicher Stelle aus gerade die entgegengesetzte technische und wirtschaftliche Bewertung der Eisenschwelle ausgesprochen wird. Diese bedeutet aber zugleich eine wirtschaftliche Rechtfertigung für die sonst unverständliche Tatsache, daß die verkehrsreichsten außerdeutschen Eisenbahnnetze Europas (mit Ausnahme der Schweiz und eines Teiles des französischen Staatsbahnnetzes) eine der badischen Denkschrift entgegengesetzte Bewertung der Eisenbahnunterschwellung erkennen lassen und diese entgegengesetzte Unterschwellungspolitik noch heute verfolgen. Die Eisenschwellen aller Spielarten und Profile haben selbst in den eisenindustriereichsten Ländern Europas (England, Belgien, Königreich Sachsen) nach umfangreichen und langjährigen Erprobungen der verbesserten Holzschwelle weichen müssen.

Biedermann.

---

[11]) Haarmann nimmt in einer vergleichenden Wirtschaftsberechnung auf S. 195 u. folg. in Nr. 6 Jahrg. 1908 von „Stahl und Eisen“ den Altmaterialeinheitspreis der Tonne Schwelleneisen bei einem Neupreise N von 112 ℳ zu 50 ℳ, also auf 44,6 % an, er bringt bei einer mittleren 20 jährigen Liegedauer der Rippenschwelle 20 % Gewichtsverlust (also jährlich 1 %) durch Rostbildung in Abzug; das führt zu einem tatsächlichen Altmaterialwert der Eisenschwelle von 0,80 . 44,6 = 35,7 %, während nach der Denkschrift dem Eisen des Oberbaues nach 35 jähriger Liegedauer noch 41 % des Neuwertes zugebilligt sind. Unter Berücksichtigung eines Gewichtsverlustes von 35 % würde also der Altpreis der Tonne Schwelleneisen mit 63 % des Neuwertes angesetzt erscheinen. Der Holzschwelle erteilt Haarmann in der vorgenannten Rechnung — wahrscheinlich mit Rücksicht auf deren erfahrungsmäßigen Gebrauchswert zu Kohlenbansen, Schneezäunen usw. innerhalb der Verwaltung — noch einen Altwert von 1,25 ℳ, der Verfasser der badischen Denkschrift nur einen solchen von 0,86 ℳ.

[12]) Das Aufgeld im mittleren Beschaffungspreise der „badischen Eisenschwelle“ gegenüber den in Sachsen verwendeten „getränkten Kiefernschwellen“ wuchs, von Preisschwankungen der einzelnen Jahre abgesehen, nach der Statistik des Reichseisenbahnamts von 1882—1900 ziemlich stetig von 50 % auf über 100 %. Um diesen letzteren Aufgeldsatz aber pendelten noch die Durchschnittspreise des Jahres 1911 (auf die sich die Rechnung bezieht), denn der Preis der badischen Eisenschwelle stellte sich auf 813 gegenüber dem der sächsischen Kieferschwelle von 358 ₰. In den Vorjahren 1905—1910 war der Eisenschwellenpreis höher, er nahm die Werte an: 966, 924, 763, 938, 819, 819, während die Kiefernschwelle kostete: 369, 400, 388, 390, 376, 372 ₰.

[13]) Auf einem solchen Druckfehler beruht es offenbar auch, wenn auf S. 17 der Denkschrift unter der Rubrik 7 ℳ bei den Beschaffungskosten von 1 km Holzschwellenoberbau anstatt 13 650 die Zahl 13 022 ℳ gedruckt ist.

[14]) Interpellation des belgischen Eisenbahnministers durch den Abgeordneten Buisset in der Sitzung des belgischen Abgeordnetenhauses (chambre des représentants) vom 12. August 1913 „betreffend einseitige Holzschwellenverwendung auf dem Gleisnetz der belgischen Staatsbahnen“. (Vgl. deutsche Berichterstattung über diesen Gegenstand in Jahrg. 1913, Heft 10 der Zeitschrift „Die Holzschwelle“.)

Der Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes nach dem Etat für die Finanzperiode 1914/15.

Der dem sächsischen Landtage vorgelegte Etat für die mit dem 1. Januar 1914 beginnende zweijährige Finanzperiode sieht erhebliche Mittel für den Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes vor, und zwar sowohl für die Verbesserung und Erweiterung bestehender Anlagen als auch für den Bau neuer Linien.

Bestimmte Etatgrundsätze, wie sie in Preußen für die Einstellungen in das sogenannte Extraordinarium bestehen, gibt es zurzeit im Königreiche Sachsen noch nicht. Doch ist auch in dem vorliegenden sächsischen Etat, wie schon im Etat für die vorhergehende Finanzperiode, der Aufwand für eine Reihe einmaliger, außerordentlicher Ausgaben vom Reinüberschuß der Eisenbahnen im ordentlichen Etat abgesetzt worden. Dieses sächsiche Extraordinarium erreicht im vorliegenden Etat den Betrag von 7 944 000 *M*, der sich mit 3 972 000 *M* auf jedes der beiden Etatjahre verteilt, während das Extraordinarium im vorigen Etat 5 850 000 *M* oder 2 925 000 *M* jährlich betrug. So bedeutsam diese Steigerung ist, so müßte die Summe des Extraordinariums doch immer noch um 9 631 000 *M* jährlich höher sein, d. h. 13 603 000 *M* jährlich betragen, wenn man es nach preußischen Grundsätzen nach 1,15 % des statistischen Anlagekapitals der Staatseisenbahnen bemessen wollte. Bei diesem Vergleich ist allerdings zu berücksichtigen, daß der Tilgungssatz für die sächsische Eisenbahnschuld im vorliegenden Etat 1,3717 % jährlich beträgt, während er in Preußen nur auf ⅗ % festgesetzt ist. Würde Sachsen auch nur ⅗ % tilgen, so würden im Etat rund 5 834 000 *M* jährlich frei werden, was eine Erhöhung des Extraordinariums auf 9 806 000 *M* jährlich ermöglichen würde.

Die in das Extraordinarium aufgenommenen Ausgaben betreffen folgende Herstellungen:

Ausbau des Eisenbahnfernsprechnetzes (1. Rate), Umbau und Erweiterung des Betriebs-Elektrizitätswerks in Dresden-Friedrichstadt, Einführung der Streckenblockierung auf Teilstrecken der Linie Borsdorf-Coswig; Erweiterungen der Bahnhöfe Herlasgrün, Olbernhau, Rodewisch, Riesa (1. Rate), Schandau (2. Rate) und Aue (2. Rate); Erweiterung des Werkstättenbahnhofs Zwickau (2. und letzte Rate) und der Güterverkehrsanlagen auf dem Bahnhofe Chemnitz-Süd; Anlage von Überholungsgleisen auf den Bahnhöfen Dornreichenbach und Neumark (Sa.), Erbauung eines Lokomotivschuppens auf dem Bahnhofe Zittau und Errichtung eines Sammelteiches zur Versorgung des Hauptbahnhofs Chemnitz und des Rangierbahnhofs Chemnitz-Hilbersdorf mit Lokomotivspeisewasser (Ergänzungsforderung).

Der gesamte außerordentliche Etat für 1914/15 schließt mit 72 891 000 *M* ab, wovon auf die Staatseisenbahnen 64 441 000 Mark entfallen. Hiervon werden gefordert 1 800 000 *M* für die Einrichtung der der Eisenbahnverwaltung unterstehenden staatlichen Kraftwagenlinien, 2 000 000 *M* für die Gewährung von Baudarlehen an gemeinnützige Bauvereine und Baugenossenschaften zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse von Eisenbahnbediensteten und nicht weniger als 26 999 000 *M* für die Vermehrung der Betriebsmittel (Lokomotiven, Tender, Triebwagen, Personen-, Gepäck- und Güterwagen). Der Rest von 33 642 000 *M* verteilt sich mit 5 006 000 *M* auf die Erbauung neuer Eisenbahnlinien und mit 28 636 000 *M* auf die Verbesserung und Erweiterung bestehender Anlagen.

Unter den Ausgaben für den letztgenannten Zweck befinden sich Pauschsummen von 1 500 000 *M* für die Beseitigung von Straßenübergängen und von 2 000 000 *M* für Arealerwerbungen. Durch die starke Vermehrung des Betriebsmittelparks sind folgende Aufwendungen bedingt: 375 000 *M* für die Erbauung und Erweiterung von Heizhausständen für Lokomotiven, 120 000 *M* für die Herstellung von Unterkunftsschuppen und Ladestellen für Akkumulatortriebwagen, 1 005 000 *M* für die Erweiterung der Werkstättenanlagen in Dresden-Friedrichstadt und 150 000 Mark für Betriebswerkstätten, die auf einer Anzahl geeigneter Knotenstationen zunächst im östlichen Sachsen errichtet werden sollen, um die Hauptwerkstätten zu entlasten, Wagenleerläufe zu ersparen und leicht beschädigte Wagen schneller wieder in Dienst stellen zu können.

Für eine große Zahl zurzeit schon im Gange befindlicher Bahnhofsumbauten werden weitere Raten angefordert, und zwar für Chemnitz 370 000 *M* (9. Rate), Glauchau 1 000 000 *M* (2. Rate), Ebersbach 349 000 *M* (3. Rate), Leipzig 5 900 000 *M* (7. Rate), Meißen 1 000 000 *M* (2. Rate), Reichenbach (Vogtl.) 388 000 *M* (3. und letzte Rate) und Wiesenbad 79 000 *M* (Ergänzungsforderung). In der für den weiteren Umbau der Leipziger Bahnhöfe eingestellten Summe sind 2 650 000 *M* enthalten für Bauausführungen innerhalb des Hauptbahnhofs, insbesondere des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen, die vorsorglich schon jetzt vorgenommen werden sollen, um die künftige Herstellung einer vom sächsischen Staate unter angemessener Beitragsleistung der Stadt Leipzig geplanten Untergrundverbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Bayerischen Bahnhofe zu ermöglichen und vorzubereiten. Für die Neuanlage eines Bahnhofs Plauen-Chrieschwitz an der Linie Gera-Weischlitz sind als vierte Rate 700 000 *M* eingestellt worden.

Mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren eingetretene erhebliche Verkehrssteigerung soll in der Finanzperiode 1914/15 der Umbau weiterer Bahnhöfe in Angriff genommen werden. Die umfangreichsten und kostspieligsten dieser Umbauten betreffen die Bahnhöfe Zwickau (1. Rate 1 000 000 *M*), Plauen oberer Bahnhof (1. Rate 1 000 000 *M*), Bautzen (1. Rate 1 000 000 Mark), Altenburg (1. Rate 850 000 *M*) und Flöha (1. Rate 400 000 *M*). Für Verbesserungen am Personenhauptbahnhofe Dresden sollen 700 000 *M*, für Erweiterungen der Ortsgüteranlagen auf dem Güterbahnhofe Dresden-Altstadt 1 300 000 *M* (1. Rate) aufgewendet werden. Ferner kommen neu hinzu Erweiterungen der Bahnhöfe Rochlitz (1. Rate 400 000 *M*), Waldheim (1. Rate 300 000 *M*) und Zschopau (1. Rate 350 000 *M*).

Mit dem durch das Steigen der Zugzahl bedingten Baue zweiter und weiterer Gleise wird auch in der Finanzperiode 1914/15 fortgefahren. Von solchen Ausführungen sind schon im Gange: der zweigleisige Ausbau der Strecke Paunsdorf-Stünz-Liebertwolkwitz mit Erweiterung des Bahnhofs Liebertwolkwitz (510 000 *M* als zweite und letzte Rate), der viergleisige Ausbau der Linie Bodenbach-Dresden zwischen Pirna und Mügeln, mit dem die Herstellung eines Industriegleises zwischen Pirna und Mügeln und eines Abstellbahnhofs für Vorortzüge in Pirna verbunden werden soll (1 200 000 *M* als zweite Rate) und der viergleisige Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Dresden-Altstadt und Potschappel, bei dem neuerdings die Anlage eines fünften Gleises zunächst auf einer Teilstrecke von etwa 1 km vorgesehen ist (2 750 000 *M* als dritte Rate). Der zweigleisige Ausbau der Strecke Meißen-Meißen-Triebischtal, der auch die Anlegung eines zweiten Gleises auf der Elbbrücke erfordert, ist in den oben erwähnten Kosten für die Erweiterung des Bahnhofs Meißen mit enthalten.

Neu hinzu treten der zweigleisige Ausbau der Linie Gera-Weischlitz zwischen den Bahnhöfen Plauen-Chrieschwitz und Plauen unt. Bf. (274 000 *M*) und der viergleisige Ausbau der Linie Dresden-Werdau zwischen Niederwiesa und Chemnitz-Hilbersdorf (1. Rate 800 000 *M*).

Ferner sind vorgesehen eine Verlegung der Schmalspurbahn Hainsberg-Kipsdorf zwischen Obercarsdorf und Buschmühle, wobei auch der jetzige, völlig unzureichende Bahnhof Schmiedeberg (Bez. Dresden) durch eine wesentlich größere Neuanlage an anderer Stelle ersetzt wird (566 000 *M*) sowie eine Verlegung der Schmalspurlinien Zittau-Hermsdorf und Zittau-Oybin-Jonsdorf zwischen den Bahnhöfen Zittau und Zittau Schießhaus (1. Rate 300 000 *M*). Mit der zuletzt genannten Verlegung wird die Anlage eines gemischtspurigen (dreischienigen) Gleises zwischen den genannten Bahnhöfen und der Ausbau des jetzt ausschließlich schmalspurigen Bahnhofs Zittau Schießhaus zu einem Güterumladebahnhofe verbunden, wodurch der Süden der Stadt Zittau den Vorteil einer vollspurigen Ladegelegenheit erlangt.

Zum Schluß sind nun noch die Linienneubauten zu erwähnen. Für die schon früher vom Landtage bewilligte, im Werke befindliche Herstellung einer vollspurigen Nebenbahn von Theuma nach Plauen (Vogtl.) sind als 3. Rate 200 000 *M* eingestellt worden.

Die Linien, für die erstmalig Mittel angefordert werden, sind folgende:

Borna b. Leipzig-Bad Lausick-Großbothen (28,7 km, 1. Rate 1 000 000 *M*), Wurzen-Eilenburg (21 km, 1. Rate 1 000 000 *M*), Wiesenburg (Sa)- Wildenfels (4,2 km, 1. Rate 500 000 *M*) und Schleiz-Moßbach (14,3 km, 1. Rate 1 000 000 *M*). Diese Linien sollen als vollspurige Nebenbahnen gebaut und betrieben werden. Ferner soll die bestehende Schmalspurlinie Mügeln b. Pirna-Geising-Altenberg, die jetzt in Geising endigt, nach der hochgelegenen Stadt Altenberg fortgesetzt werden (5 km, 500 000 *M*) und es soll von dem schon erwähnten Bahnhofe Schmiedeberg (Bez. Dresden) im Pöbeltale ein schmalspuriges Industriegleis bis Bärenfels gebaut werden (5,3 km 806 000 *M*), das die Anfangsstrecke der früher schon von der Regierung als bauwürdig erklärten Schmalspurbahn Schmiedeberg-Hermsdorf-Rehefeld bildet. Die Linie Borna-Lausick-Großbothen soll neben einer kürzeren Verbindung zwischen den genannten Orten vor allem der mächtig aufstrebenden Braunkohlen- und Brikettindustrie des Bornaer Reviers den Absatz ihrer Produkte nach Osten zu erleichtern und verbilligen. Die Linie Wurzen-Eilenburg bietet den schon seit vielen Jahren erstrebten un-

mittelbaren Schienenweg zwischen diesen beiden blühenden Städten und schließt außerdem eine an vorzüglichen Steinbrüchen reiche Gegend auf. Die Eisenbahn Wiesenburg-Wildenfels verschafft der Stadt Wildenfels den lange entbehrten Anschluß an das sächsische Eisenbahnnetz. Die im Reußischen Oberlande im Anschluß an die bestehende Linie Schönberg b. Pausa-Schleiz zu erbauende Linie Schleiz-Moßbach (an der preußischen Linie Triptis-Lobenstein) bringt die Stadt Schleiz und ihr Hinterland mit den angrenzenden thüringischen Gebieten in nähere Verbindung und kürzt weiter die Entfernung zwischen Schleiz und dem Reußischen Unterlande mit der Landeshauptstadt Gera beträchtlich ab. Die nähere Begründung dieser Eisenbahnprojekte bleibt nach dem Etat besonderen königlichen Dekreten vorbehalten. G. F.

Verwertung der Lokomotivschlacke.

In Nr. 51 S. 828 d. Ztg. hatte ich mir erlaubt, die Eisenbahnverwaltungen aufmerksam zu machen auf ein von dem Ingenieur Adolf Friedrich Müller in Pankow angegebenes Verfahren zur Aussonderung der in den aus Lokomotiven stammenden Feuerungsrückständen noch vorhandenen brennbaren Stoffe (Kohle und Koks). Nun hat der Herr Kollege Kummer aus Nürnberg in Nr. 79 S. 1224 ff. d. Ztg. Veranlassung genommen, sich gegen meine Darstellung zu wenden und das Müllersche Verfahren als wertlos hinzustellen. Ich kann aber die Richtigkeit seiner Ausführungen nicht anerkennen, auch stehen diese, wie nachzuweisen ich imstande sein würde, nicht im Einklang mit seinen Ansichten, die er früher über das Müllersche Verfahren geäußert hat.

Es mutet doch eigenartig an, wenn Kollege Kummer sagt, daß es wohl möglich sein könne, durch richtige Bemessung der Rostspalten den Gehalt der Rückstände an noch brennbaren Teilen wesentlich herabzudrücken, daß er aber nicht auf die Gestaltung der Roste der in Nürnberg aufgestellten Lokomotiven eingewirkt hat. Es wird dies aber, wie anderwärts, nicht möglich sein, und es werden in Nürnberg ebenso wie an anderen Orten erhebliche Mengen noch brennbarer Teile in den Lokomotivfeuerungsrückständen enthalten sein. Ich habe mich von jeher für diese Sache interessiert und habe, weil es einen anderen gangbaren Weg nicht gab, Koks und Kohlen von den Schlackenhaufen ablesen lassen und das gesammelte Material zur Heizung der Lokomotivschuppen verwendet. Wie mangelhaft das angegebene Verfahren ist, kann jeder im Betriebe stehende Techniker beurteilen: die Stückchen Koks, welche auf der Oberfläche liegen, werden abgelesen, die in den Haufen vorhandenen bleiben darin und werden mit den Schlacken auf die Wege gefahren, wo man sie mit Bedauern überall finden kann.

Nun sagt Herr Kollege Kummer, daß man da, wo es sich um große Mengen von Feuerungsrückständen handelt, die Möglichkeit habe, mittels der seit Jahrzehnten von der Maschinenfabrik Humboldt-Cöln-Kalk gebauten sog. Setzmaschinen, die in der Lösche und den Schlacken enthaltenen Kohlen fast vollständig auszuscheiden. Soweit ich aber über diese Setzmaschinen unterrichtet bin, „leidet die Aufbereitung mittels derselben an dem Übelstande, daß dabei nur die Koksteile, nicht aber die spezifisch schwereren unverkokten Kohlebrocken, die gerade in den Grobschlacken beim Feuerputzen in ziemlicher Menge anfallen, ausgeschieden werden.“ Letzteres kann nur erreicht werden, wenn man statt des Wassers eine Flüssigkeit verwendet, die ein größeres spezifisches Gewicht als Wasser besitzt. Die Vorrichtung, die Müller benutzt, um die schwimmenden Kohle- und Koksstücken sowie andererseits die gereinigte Schlacke auszusondern, „ist gut durchdacht und sehr leistungsfähig“. Die Kosten für die Flüssigkeit sind nicht hoch, weil dazu jetzt billige oder ganz wertlose Nebenprodukte und Ablaufflüssigkeiten von Zuckerfabriken und Zellulosepapierfabriken sowie überall vorhandene, fast wertlose Erden Verwendung finden, die mit Wasser zu einer dünnbreiigen Flüssigkeit angemacht werden.

Der Herr Kollege Kummer wendet sich auch gegen meinen Vorschlag, betreffend Anfertigung von Steinen durch die Eisenbahnverwaltungen. Es ist mir nicht in den Sinn gekommen, einer Eisenbahnverwaltung anzuraten, sämtliche Schlacke nach Aussonderung der Brennstoffe zu Steinen zu verarbeiten, obgleich sich auch darüber noch reden ließe. Ich habe nur auf die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Gewinnung der in den Schlacken oder vielmehr in den Feuerungsrückständen vorhandenen brennbaren Teile hingewiesen und dabei erwähnt, daß die natürlich fortzuschaffende reine Schlacke leichter einen Käufer finden würde. Und nur bezüglich des feinen Absiebgutes schlug ich den Verwaltungen, welche Bedürfnis für Leichtsteine haben, vor, sich aus den Materialien solche leichte Steine zu machen. Daß solche Steine sich, weil keine große Anlagen erforderlich sind, billiger herstellen lassen, als wenn sie angekauft werden müssen, unterliegt kaum einem Zweifel.

Daß sich Eisenbahnverwaltungen, wie industrielle Betriebe vor Errichtung von Aussonderungsanlagen usw. über die wirtschaftliche Seite vorher unterrichten müssen, bedarf wohl nicht erst der besonderen Erwähnung. Brettmann.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Dienstvorschrift zur Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Von dieser vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband als Kundmachung 4 ausgegebenen Dienstvorschrift ist mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. die achte Ausgabe erschienen; sie tritt an die Stelle der am 1. April 1909 ausgegebenen 7. Ausgabe und ist durch den Inhalt der in der Zwischenzeit erschienenen drei Nachträge vervollständigt worden. Die Bestimmungen der Anlage C zur Verkehrsordnung (Übersicht der nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände), der hierzu erlassenen Ausführungsbestimmungen sowie der vorbezeichneten Dienstvorschrift gelten für den innerdeutschen Verkehr sämtlicher Eisenbahnen Deutschlands, für den Verkehr dieser Bahnen mit dem Ausland finden sie nur insoweit Anwendung, als hierfür nicht in den Ausführungsbestimmungen zu Artikel 3 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr (§ 40 des Vereins-Betriebsreglements) oder in den Auslandstarifen besondere Vorschriften getroffen sind. Für Sendungen der Militärverwaltung gelten sie, soweit nicht in der Militär-Transportordnung Abweichungen vorgesehen sind. Unter die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände fallen explosionsgefährliche Gegenstände, wie Sprengstoffe, Munition, Zündwaren, verdichtete und verflüssigte Gase usw., ferner selbstentzündliche Stoffe, brennbare Flüssigkeiten, giftige, ätzende und fäulnisfähige Stoffe. Die Dienstvorschrift zur Anlage C der Verkehrsordnung enthält in ihrem I. Abschnitt die allgemeinen Bestimmungen. § 1 trifft Anordnungen über die Art und Weise der von den Dienststellen auszuführenden Prüfung, ob die aufgelieferten Güter nach den Vorschriften der Anlage C verpackt und die dort angeordneten Vorsichtsmaßregeln beachtet sind. § 2 bezeichnet diejenigen in der Anlage C aufgeführten Gegenstände, die von der Eilgutbeförderung ganz ausgeschlossen sind oder nur mit besonderen Beschränkungen als Eilstückgut befördert werden dürfen. Die übrigen Paragraphen des Abschnitts I enthalten Anweisungen über die bei der Annahme der Frachtbriefe zu beachtenden Gesichtspunkte, über die Behandlung der verwendeten Beförderungsmittel, über Verladung und Ausladung der Gegenstände, über die in den Bahnhöfen und während der Beförderungsdauer zu treffenden Vorsichtsmaßnahmen sowie über die beim Ausbruch eines Brandes zu treffenden Maßregeln und über das bei unrichtiger Inhaltsangabe oder Außerachtlassung der vorgeschriebenen Sicherheitsmaßregeln einzuschlagende Verfahren. Im Abschnitt II der Dienstvorschrift sind besondere Bestimmungen für bestimmt bezeichnete explosionsgefährliche Gegenstände getroffen, die noch besonders eingehend über die Einstellung der mit solchen Gegenständen beladenen Wagen in die Züge, über die Begleitung dieser Wagen sowie über die erforderliche Benachrichtigung des Zug- und Stationspersonals, der Unterwegsstationen, der Bestimmungsstation und der an der Beförderung beteiligten Verwaltungen handeln. Abschnitt III enthält besondere Vorschriften über die Beförderung der in Anlage C, Abschnitt III, genannten brennbaren Flüssigkeiten, Abschnitt IV Bestimmungen für die Behandlung von Kesselwagen, die zur Beförderung feuergefährlicher Flüssigkeiten dienen, Abschnitt V besondere Vorschriften für die Beförderung der bedingungsweise zugelassenen Gegenstände auf elektrisch betriebenen Eisenbahnen mit oberer Stromzuführung und Abschnitt VI besondere Vorschriften für Sendungen der Militärverwaltung, worin auch Bestimmungen über die Versendung von zur Verschiffung bestimmten Sprengstoffen und Munitionsgegenständen der Gefahrklasse mit der Eisenbahn nach Hamburg enthalten sind, die den Bedingungen des Senats der Freien und Hansestadt Hamburg hinsichtlich des Aufenthalts solcher Sendungen auf den dortigen Kai- und Hafengleisen entsprechen. Als Anlage ist der Kundmachung 4 ein Verzeichnis der amtlich anerkannten Prüfungsstellen für Proben neuer Sprengstoffe

sowie ein Verzeichnis der Stationen beigefügt, die zur Annahme und Auslieferung der im Abschnitt II näher bezeichneten explosionsgefährlichen Gegenstände geeignet sind.

— **Die Eröffnung des Bahnhofs Cöln-Deutz.** Wir entnehmen hierüber der „Köln. Ztg." folgendes: Die gewaltigen Umbauten der Bahnanlagen in und um Cöln, die in ihrer Gesamtheit ein glänzendes, großzügiges Programm darstellen, haben mit der Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Cöln-Deutz, der Aufhebung der alten Schiffbrückenlinie und der Inbetriebnahme der neuen Linien Mülheim-Deutz-Kalk in der Nacht zum 11. d. Mts. wiederum einen großen, wesentlichen Fortschritt zu verzeichnen. Aus Anlaß der Eröffnung des neuen Bahnhofs versammelten sich am 10. d. M. vormittags 12 Uhr in der hochgewölbten und geräumigen Eingangshalle des neuen Bahnhofsgebäudes auf eine Einladung der Königlichen Eisenbahnverwaltung hin die Vertreter der staatlichen, militärischen und städtischen Behörden sowie zahlreiche andere Ehrengäste zu einer Besichtigung des neuen Bahnhofs und der übrigen Anlagen. In der Halle ergriff der Eisenbahndirektionspräsident, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Martini, das Wort zu einer Ansprache, in der er folgendes ausführte:

„Die Eröffnung des neuen Bahnhofs Cöln-Deutz und der neuen verlegten Eisenbahnverbindung von Mülheim nach Kalk, die morgen stattfinden soll, bedeutet den Abschluß der großen Umgestaltung der rechtsrheinischen Cölner Eisenbahnanlagen. Bei der Wichtigkeit dieser Bauten, sowohl für die Stadt wie für die Eisenbahnverwaltung, haben wir uns gestattet, Sie zu einer Eröffnungsfeierlichkeit hierher einzuladen. Was zunächst den neuen Bahnhof angeht, so bildet er gewissermaßen einen zweiten Hauptbahnhof für Cöln, ein Gegenstück zum linksrheinischen Hauptbahnhof im rechtsrheinischen Stadtteil. Nicht nur für Deutz, sondern auch für den linksrheinischen Hauptteil von Cöln ist der neue Bahnhof von Bedeutung. Eine größere Bedeutung als für das linksrheinische Cöln hat der neue Bahnhof naturgemäß für den rechtsrheinischen Stadtteil. Er liegt hier inmitten des bebauten und für die Bebauung in Aussicht genommenen Geländes und ist von allen Seiten leicht erreichbar. Und er wird dem Stadtteil viel bessere Eisenbahn-Verkehrsmöglichkeiten schaffen und einen ungleich größeren Verkehr zuführen, als dies der alte Bahnhof Deutz zu tun vermochte, schon deswegen, weil dieser nur an der Verbindungslinie Mülheim-Kalk lag, während der neue Bahnhof nicht nur an dieser jetzt verlegten Linie, sondern auch an den Hauptlinien nach Düsseldorf, Elberfeld und Gießen-Frankfurt liegt. Der neue Bahnhof tritt hierdurch von selbst in Wettbewerb mit dem linksrheinischen Hauptbahnhof. In einer Stadt von der Größe und Bedeutung Cölns kann, wie die Erfahrung überall gezeigt hat, der Eisenbahnverkehr auf die Dauer nicht auf einem Bahnhof bewältigt werden. Es wird daher im Laufe der Zeit eine gewisse Teilung des Eisenbahnverkehrs zwischen dem Hauptbahnhof und dem neuen Bahnhof Cöln-Deutz von selbst eintreten. Entsprechend der Bedeutung, die dem neuen Bahnhof zukommt, ist das Empfangsgebäude groß und stattlich ausgeführt. Weithin sichtbar tritt es mit seiner Kuppel und mit den großen Bahnsteighallen in die Erscheinung. Die Architekturformen des Gebäudes lehnen sich an die Formen des Barocks an. Das Ganze gereicht, wie wir meinen, dem rechtsrheinischen Stadtteil zur Zierde. Übrigens haben die obern Hallen und Bahnsteige noch nicht ganz fertiggestellt werden können. Die Beendigung der Arbeiten ist hier erst im Februar nächsten Jahres zu erwarten.

Was nun die neue Verbindungslinie und die übrigen Um- und Neubauten der Eisenbahnanlagen auf der rechten Rheinseite betrifft, so hat die Eisenbahn hier überall ihre Anlage zweckmäßiger gestaltet und sehr erheblich erweitert. Für die Stadt liegt die Bedeutung der vorgenommenen Änderungen neben der Befriedigung ihrer Verkehrsbedürfnisse hauptsächlich auf dem städtebaulichen Gebiet. Der früher oft beklagte Deutzer Eisenbahnjammer ist nun endgültig beseitigt, und zwar durch großzügige Anlagen, nicht nur für den Eisenbahnverkehr, sondern auch für die städtebauliche Entwicklung. Es fällt nun der alte Bahnhof Deutz nebst der anschließenden Eisenbahnlinie, die die Stadt vom Rhein absperrte. Deutz erhält wieder freien Zugang zum Strom; es wird nach der Wasserseite hin aufgeschlossen in ähnlicher Weise, wie es auf der Landseite durch die Entfestigung frei und entwicklungsfähig geworden ist. Dazu kommt, daß durch die neuen Eisenbahnanlagen sämtliche Schienenübergänge im rechtsrheinischen Stadtteil beseitigt sind und daß hierdurch die großstädtische Bebauung und Entwicklung von Deutz erst recht gefördert oder ermöglicht wird. Auch wird durch die Beseitigung des alten Güterbahnhofs am rechten Rheinufer der Platz frei, auf dem künftig die neue rechtsrheinische Parkanlage der Stadt entstehen soll und auf dem wir vorläufig die Werkbundausstellung sich erheben sehen.

Bei Eisenbahnanlagen, welche die Interessen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung so einschneidend berühren wie die gegenwärtigen, ist es selbstverständlich, daß langwierige und schwierige Verhandlungen zwischen Stadt und Eisenbahn der Ausführung haben vorangehen müssen. Die Stadt hat sich für die Erfüllung verschiedener Wünsche durch Vertrag vom September 1904 verpflichtet, der Eisenbahnverwaltung den Betrag von 5 750 000 *M* zu zahlen. Es ist dies ein gewaltiges Opfer, das die Stadt zugunsten der Entwicklung ihres rechtsrheinischen Teils gebracht hat, das aber auch, wie wir hoffen und überzeugt sein dürfen, reiche Früchte tragen wird.

Die Gesamtkosten, welche die Eisenbahnverwaltung für den Umbau und die Erweiterung der Bahnanlagen gemäß genanntem Vertrag von 1904 aufgewandt hat, belaufen sich auf rund 62 000 000 *M*. Davon entfallen auf diejenigen Ausführungen, deren Fertigstellung wir heute begehen, 10 250 000 *M*, nämlich auf die verlegte Verbindungslinie Mülheim-Kalk 8,9 Millionen und auf das neue Empfangsgebäude, einschließlich der noch nicht ganz fertiggestellten hochgelegenen Hallen und Bahnsteige 1 350 000 *M*. An Bauzeit sind für die Ersatzlinie Mülheim-Kalk einschließlich des neuen Empfangsgebäudes nur zwei Jahre beansprucht worden."

Der Redner sprach dann allen, die sich um das Gelingen des Werkes verdient gemacht hätten, seinen Dank aus und schloß mit einem Kaiserhoch.

Hierauf verteilte er eine Anzahl von Auszeichnungen: Es erhielten u. a. den Roten Adlerorden 4. Klasse Regierungs- und Baurat Prior in Cöln-Deutz, den Kronenorden 4. Klasse die Regierungsbaumeister Bitsch und Röttcher in Cöln-Deutz, das Verdienstkreuz in Silber Bauassistent Kiesewetter in Cöln-Deutz und den Charakter als Rechnungsrat der Eisenbahnobersekretär Czwodzinski in Cöln-Deutz.

An diesen Festakt schloß sich ein Rundgang der Festversammlung durch die Gebäude des Bahnhofs und die Betriebsanlagen. Die Gebäude machen einen außerordentlich freundlichen Eindruck und zeichnen sich besonders durch eine sehr gute Beleuchtung aus. Allgemein überraschte der wunderbare Blick, den man von dem obern Bahnsteig aus auf den Rheinstrom und das Panorama der Stadt Cöln hat. Ein von der Eisenbahnverwaltung gebotener Imbiß im Wartesaal bildete den Abschluß der Veranstaltung.

Wenn nun später nach der Eröffnung des obern Personenbahnhofs Deutz im Frühjahr 1914 auch zwischen Deutz und Mülheim der Richtungsbetrieb durchgeführt sein wird und so die der Entwicklung des Verkehrs entsprechende und weitschauend angelegte „Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Cöln", die in den letzten 25 Jahren die Aufwendung von über 140 Millionen Mark Kosten erforderte, ihr vorläufiges Ende erreicht hat, dann ist nach den neuesten Erfahrungen und Verkehrsgrundsätzen ein Werk geschaffen worden, das sich auf längere Zeit hinaus den noch ständig zunehmenden Güterverkehrsmassen gegenüber wie auch den ständig steigenden Ansprüchen des Personenverkehrs gewachsen zeigen wird. Die Eisenbahnverwaltung aber kann mit Befriedigung und Stolz auf das gewaltige Werk, die großzügig durchgeführte Umgestaltung der Cölner Verkehrsanlagen, zurückschauen.

— **Einführung von Telegrammbriefen im eisenbahndienstlichen Verkehr.** Zu unserer Mitteilung in Nr. 87 S. 1355 wird uns mitgeteilt, daß das geschilderte Verfahren nicht nur im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln besteht, sondern durch die Dienstbriefbeförderungsvorschriften bereits seit einem Jahre im ganzen Bereich der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen eingeführt ist.

— **Verurteilung wegen Unterschlagung von Eisenbahnfahrkarten.** Das Schwurgericht des Landgerichts I Berlin hatte kürzlich, wie wir dem „Tag" entnehmen, eine Anklage wegen schwerer Urkundenfälschung zu verhandeln. Die Anklage richtete sich gegen den Stationsschaffner Alfred Claus aus Leipzig und den Fabrikanten Friedrich Noseck aus Leipzig-Lindenau. Claus war bei der preußischen Staatsbahnverwaltung als Stationsschaffner auf dem Leipziger Bahnhof angestellt. Als solcher hatte er den Reisenden an der Sperre die abgefahrenen Fahrkarten abzunehmen. In einer Anzahl von Fällen hat er die abgenommenen Fahrkarten nicht abgeliefert, sondern an sich genommen. Die Fahrkarten versah er dann mit dem Vermerk „Zug versäumt, freiwillig zurückgetreten", oder nur „Freiwillig zurückgetreten", mit dem entsprechenden Tagesdatum und durchkreuzte sie auf der Vorderseite mit Tintenstift. Nach den von der Eisenbahnbehörde gegebenen Vorschriften kann Reisenden in bestimmten Fällen vor Antritt der Reise der Fahrpreis zurückerstattet werden. In diesen Fällen ist die Karte von dem die Aufsicht führenden Stationsbeamten auf der Vorderseite zu durchkreuzen und auf der Rückseite mit einem Vermerk über den Grund des Rücktritts von der Reise sowie mit dem Datum und seinem Namen zu versehen. Der Reisende kann dann am Fahrkartenschalter sich gegen Rückgabe der Fahrkarte den Fahrpreis zurückerstatten lassen. Claus hatte jeden elften Tag dienstfrei und auch sonst nur bis 1 Uhr mittags Dienst. Er konnte sich daher unauffällig aus Leipzig entfernen. Wenn

er Karten einbehalten hatte, fuhr er sofort nach Berlin, zeigte am Anhalter Bahnhof die Karten vor und ließ sich das Fahrgeld zurückgeben. In drei Fällen wirkte sein Schwager Noseck, der mit ihm nach Berlin fuhr, bei der Rückgabe der Fahrkarten mit. Erst am 14. September wurde von einem Schalterbeamten die Unvollständigkeit der Vermerke auf den Fahrkarten entdeckt. Es fehlte nämlich die Unterschrift des diensthabenden Stationsbeamten, und so kam der Schwindel heraus. Die Geschworenen bejahten nur die Schuldfragen, die auf Betrug lauteten. Das Gericht verurteilte Claus zu neun Monaten Gefängnis unter Aberkennung der Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter auf die Dauer von zwei Jahren, Noseck zu sechs Monaten Gefängnis.

— **Ausnahmetarif für Südfrüchte.** Von der Eisenbahnverwaltung war beabsichtigt worden, den Ausnahmetarif § 20 d für Orangen (Apfelsinen, Mandarinen, Zitronen) ab Hamburg usw. nach schlesischen Stationen auf die sächsichen Plätze Chemnitz, Dresden, Plauen, Reichenbach, Zwickau, Leipzig und auch Görlitz auszudehnen. Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin hatten sich seinerzeit in ihrer gutachtlichen Äußerung gegen die Ausdehnung dieses Ausnahmetarifs ausgesprochen, wenn nicht auch der Berliner Platz in diese Frachtermäßigung einbezogen werde. Wie den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin jetzt amtlicherseits mitgeteilt wird, ist von der Ausdehnung des Ausnahmetarifs § 20 d auf den Verkehr mit Sachsen abgesehen worden. Auf den weitergehenden Antrag, zur Hebung des Bezuges von Südfrüchten über Hamburg eine durchgreifende Frachtermäßigung eintreten zu lassen, glaubte die Eisenbahn aus finanziellen und wirtschaftlichen Gründen zurzeit nicht eingehen zu können.

— **Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.** In der Versammlung am 14. Oktober hielt Wirklicher Geheimer Rat Dr. Ing. Schroeder einen Vortrag über den Grundriß des Eisenbahnempfangsgebäudes und seine Entwicklung. Diese Bezeichnung des auf jedem Bahnhofe für den Personenverkehr zu errichtenden Hauses sei, so führte der Redner einleitend aus, recht lang und nicht gut gebildet, er empfahl dafür die Bezeichnung: Das Bahnhofshaus. Die ersten allgemeinen Bestimmungen über den Grundriß eines solchen Hauses sind vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gegeben, der im Jahre 1846 ins Leben trat und sich bekanntlich um die Gestaltung der Eisenbahnen die größten Verdienste erworben hat. Sie finden sich in den Grundzügen für die Gestaltung der Eisenbahnen Deutschlands, die 1850 herausgegeben wurden und später einen Teil der bekannten Technischen Vereinbarungen des Vereins bildeten. Wie die darin gestellten Anforderungen auf den preußischen Staats- und Privatbahnen erfüllt und welche Fortschritte in dieser Beziehung gemacht worden seien, wurde eingehend erörtert. Entscheidend sei hierbei die Ordnung der Räume, die am Eingangsflure liegen oder von ihm unmittelbar zugänglich sein sollen, und wie der Weg vom Eingangsflur oder bei größeren Anlagen von Eingangshalle zum Bahnsteig beschaffen sei. Übereinstimmend sind von Beginn an die Räume für Fahrkartenverkauf und Gepäckabfertigung übersichtlich am Eingangsflur angelegt und auf Bahnhöfen kleinerer und mittlerer Größe mit den Diensträumen für den Bahnhofsbetriebsdienst in Zusammenhang gebracht worden, damit sich die darin beschäftigten Beamten gegenseitig aushelfen können. Nur bei den Warteräumen ist insofern verschieden verfahren worden, als sie entweder getrennt zu beiden Seiten des Eingangs oder nebeneinander liegend auf einer Seite angeordnet wurden. Die erste Ordnung ergibt gleiche Räume zu beiden Seiten des Eingangs und gestattet ohne weiteres den symmetrischen Aufbau des Hauses, der damals verlangt wurde. Dagegen war eine Erweiterung der zwischen den Wartesälen liegenden Abfertigungs- und Diensträume ohne Gefährdung des baulichen Zustandes nur im beschränkten Maße möglich, wenn eine Verlegung der Räume für den Betriebsdienst sich als zulässig ergab. Bei der zweiten Ordnung wurde der übliche Wirtschaftsbetrieb in den Wartesälen durch ihre Lage nebeneinander erleichtert, aber ein symmetrischer Aufbau des Hauses, von dem man lange Zeit nicht Abstand nehmen wollte, erschwert, während eine Erweiterung der Abfertigungs- und Diensträume durch Anbau leicht zu erreichen war. Bei diesen Räumen pflegt sich das Erweiterungsbedürfnis meist zunächst herauszustellen und das war der Grund, weshalb die erste Ordnung verlassen wurde, zumal da man zu der Erkenntnis gelangte, daß die architektonische Aufgabe sich besser durch den Gruppenbau erfüllen ließe, auch war namentlich bei den weniger ausgedehnten Anlagen nur in dieser Weise die Eigenart des Hauses im Äußeren zum Ausdruck zu bringen. Für die Entwicklung des Grundrisses war ferner von großer Bedeutung, daß infolge der Verkehrssteigerung das Überschreiten der Gleise in Schienenhöhe zur Erreichung der Zwischenbahnsteige eingeschränkt werden mußte und dafür Tunnel oder Brücken anzulegen waren. Dadurch wuchs die Entfernung vom Wartesaal zum Bahnsteig und auch das Bedürfnis, auf den Bahnsteigen durch Überdachung und Herstellung von Buden und mit hohen Wänden umbaute Sitzbänke Schutz gegen die Unbilden der Witterung zu schaffen. Nicht minder wichtig war für die Entwicklung die zur Erleichterung des Dienstes der Zugbegleiter im Jahre 1893 auf den preußischen Staatseisenbahnen eingeführte Fahrkartenprüfung auf den Bahnhöfen. An die für diesen Zweck auf jedem Bahnhof notwendige Einrichtung einer Sperre knüpft sich die Erörterung der Frage, wo die Wartesäle in diese Sperre einzubeziehen seien und wo nicht. Diese Einbeziehung kann nur in Betracht kommen auf Bahnhöfen, wo wegen des Verkehrs eine dauernde Besetzung der Sperre erforderlich ist. Auf solchen Bahnhöfen sei sie vorteilhaft, und da dies auf jedem Bahnhof eintreten könne, empfahl Redner am Schlusse seines höchst beifällig aufgenommenen Vortrags, den Grundriß des Bahnhofshauses so zu gestalten, daß sich ohne bauliche Änderung die Sperren für die Fahrkartenprüfung im Wege zum Bahnsteig vor den Zugängen zu den Wartesälen einrichten läßt.

— **Personalnachrichen.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Erich Prankel aus Groß-Strehlitz zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Eisenbahndirektor Schwertner, Mitglied der Eisenbahndirektion in Erfurt, ist gestorben.

Österreich.

— **Zur Sanierung der Südbahn.** Am 21. d. M. findet in Paris eine Versammlung der Prioritätenbesitzer der Südbahn statt. Nach den Mitteilungen maßgebender Persönlichkeiten und des „Office National“ herrscht der Eindruck vor, daß eine vorbehaltlose Annahme der Beschlüsse der Vertreter der französischen Prioritätenbesitzer in Wien erfolgen werde. Diese Versammlung der Pariser Beteiligten hat nur einen vorbereitenden Charakter. Die tatsächliche Genehmigung der Vereinbarung durch die Prioritätenbesitzer wird erst in der förmlichen Versammlung der Prioritätenbesitzer, welche die Kuratoren nach Wien einberufen werden, erfolgen. Diese Versammlung wird voraussichtlich im Monat Dezember stattfinden. Für die außerordentliche Generalversammlung der Aktionäre ist die Zeit Ende Dezember oder Anfang Januar in Aussicht genommen. Die Verhandlungen mit der französischen Regierung wegen der fiskalischen Bedingungen, insbesondere des Stempels, der an Stelle der italienischen Annuität auszugebenden Anleihe, sowie der Prioritäten überhaupt, werden voraussichtlich im schriftlichen Wege abgeschlossen werden.

— **Elektrische Bahn Wien-Brünn.** In der Stadtratssitzung vom 11. November berichtete Viezebürgermeister Hoß über den Plan einer elektrischen Bahn Wien-Brünn und seine Förderung durch die Gemeinde Wien. Die Bahn soll ihren Anfangspunkt in Wien nächst dem ersten Bezirk nehmen (gedacht ist die Ausgangsstation auf dem linken Vorkai nächst der Stephaniebrücke) und sodann unabhängig von der Straßenbahn lediglich unter Mitbenutzung der Strombrücke der neuen Kaiser-Franz-Josef-Brücke nach Floridsdorf geführt werden, von wo sie über Wolkersdorf, Gaunersdorf, Poysdorf, Nikolsburg, Dürnholz und Groß-Szetovitz nach Brünn möglichst bis in das Stadtinnere führt. Die Bahn soll durchweg elektrisch betrieben werden. Der Strom soll bis zur Landesgrenze von den Wiener Elektrizitätswerken, in der mährischen Strecke von den Rossitzer Elektrizitätswerken bezogen werden. Die Fahrgeschwindigkeit ist mit 120 km in der Stunde gedacht, so daß die Fahrtdauer Wien-Brünn 1½ bis 1¾ Stunden betragen würde. Für den Personenverkehr sollen Schnellzüge zwischen Wien und Brünn, ferner sollen Personen- und Lokalzüge eingerichtet werden. Der Berichterstatter bemerkte, daß die Errichtung der Bahn sicherlich ein Bedürfnis der Bevölkerung befriedigen werde. Dermalen legen die Schnellzüge der Nordbahn die Strecke Wien-Brünn in etwa 2½, die Personenzüge in etwa 4½ Stunden zurück. Wenn auch die angestrebte Geschwindigkeit von 120 km nicht zugelassen und auch nicht erreicht werden dürfte, so wird doch zweiffellos eine Verbesserung des Verkehrs zwischen den beiden Hauptstädten eintreten, und es wird auch eine Belebung der bisher zum großen Teile weiter ab vom Verkehr gelegenen Orte Niederösterreichs erfolgen. Einen gewissen Wert für die Gemeinde Wien würde das Bahnunternehmen auch vom Standpunkte der Wohnungsfürsorge haben, da hierdurch die Besiedelung des 21. Bezirkes erleichtert wird. Jedenfalls wird aber die Bahn für die Lebensmittelversorgung der Stadt eine ziemliche Bedeutung gewinnen. Die Aufsteller der Planes haben erklärt, daß sie eine direkte finanzielle Beitragsleistung der Gemeinde nicht anstreben, sondern nur eine entsprechende Förderung hinsichtlich der Benützung der Straßen im Wiener Gemeindegebiete. Mit Rücksicht darauf, daß die Gemeinde Wien immerhin ein wesentliches Interesse an dem Zustandekommen

des Plans hat, wurde beschlossen, das Projekt durch eine entsprechende Eingabe an das Eisenbahnministerium zu unterstützen.

— Der Eisenbahnverkehr und die Herabsetzung der Ladefristen. Der Bund österreichischer Industrieller hat mit Rücksicht auf die für den Bereich der österreichischen Staatsbahnen jüngst erfolgte Herabsetzung der Ladefristen an das Eisenbahnministerium eine Eingabe gerichtet, in welcher er unter Darlegung der nachteiligen Wirkungen dieser Maßregeln besonders auf die Zuckerindustrie um die eheste Aufhebung der getroffenen Verfügung ersucht. Die Herabsetzung der Ladefristen wird von der Staatsbahnverwaltung damit begründet, daß es nicht möglich war, den infolge der guten Ernte und der Wiederbelebung der Bautätigkeit gesteigerten Bedarf an hochbordigen Wagen zu befriedigen. Am 22. Oktober erreichte die Verladung von Rüben und Schnitzeln bei den österreichischen Staatsbahnen die früher noch niemals verzeichnete Tagesleistung von 28 161 Wagen. Die Mehrverladung von Rüben und Schnitzeln gegenüber dem Vorjahre beträgt bisher etwa 30 %. Auch der Verkehr in Steinen, Zement, Ziegeln und anderen Baumaterialien gestaltet sich anhaltend sehr stark. Es gelangen gegenwärtig ungefähr 1100 Wagen Baumaterialien täglich zur Verfrachtung. Wenn nichtsdestoweniger die Wagenbeistellung klaglos durchgeführt wurde und Unterdeckungen des Wagenbedarfes in größerem Umfange nicht festzustellen waren, so ist dies, wie in Kreisen der Staatsbahnverwaltung versichert wird, nur eine Folge der Herabsetzung der Ladefristen. Augenblicklich kann zwar eine Aufhebung der Ladefristenkürzung nicht in Aussicht genommen werden, da die Rübenabfuhr noch anhalten wird und mit dem Anbruche kälteren Wetters gerechnet werden muß, in welchem Falle der Bezug von Hausbrandkohle eine erhebliche Steigerung erfahren würde. Man nimmt aber an, daß schon Mitte November wieder die gewöhnlichen Ladefristen Anwendung werden finden können. Nur bezüglich Kohle und Koks dürften die dermaligen Kürzungen der Ladefristen bis auf weiteres noch aufrecht bleiben. Die Südbahn, welche infolge des großen Güterandranges die Ladefristen ebenfalls gekürzt hat, wird die getroffenen Maßnahmen mit dem gleichen Zeitpunkte außer Kraft setzen wie die österreichischen Staatsbahnen.

— Die Verlosungshinausschiebung der dreiprozentigen Südbahnprioritäten. Das Handelsgericht hat am 11. Novmeber das Gesuch um Hinausschiebung der Tilgungsverlosung der am 1. Dezember fälligen 18 000 Stück dreiprozentigen Südbahnprioritäten bis 1. Dezember 1914 genehmigt. Der Kurator der Besitzer von vierprozentigen Südbahnobligationen wird gleichfalls um die Hinausschiebung der Verlosung der fälligen vierprozentigen Südbahnprioritäten ansuchen.

— Tunnellüftungsanlagen der österreichischen Staatsbahnen. Vor kurzem wurde die neugeschaffene Lüftungsanlage für den 860 m langen Dößentunnel auf der Südrampe der Tauernbahn nächst Mallnitz dem Betriebe übergeben; hierdurch ist die lästige Rauchplage, die sich im Dößentunnel besonders stark fühlbar machte, beseitigt. Die erforderliche elektrische Energie wird von dem Elektrizitätswerke der österreichischen Staatsbahnen in Lassach bei Mallnitz geliefert, welches auch die Lüftungsanlage für den großen Tauerntunnel betreibt. Im Zusammenhange mit den vorgenannten Lüftungsanlagen wurde gleichzeitig bei dem Südportale des Tauerntunnels eine Eichstation für Anemometer (Windgeschwindigkeitsmesser) nach dem Rundlaufgrundsatze geschaffen, um durch verläßliche Messungen sowohl die Luftverhältnisse in den zu lüftenden Tunneln, als auch die Wirkungsweise der Lüftungsanlagen der Tauernbahn festzustellen und die Ergebnisse anderwärts nutzbar zu machen, zumal, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt“ meldet, die Staatsbahnverwaltung daran geht, sowohl die bereits bestehende Lüftungsanlage im Karawankentunnel zu verbessern, als auch in den beiden längsten Tunneln der Staatsbahnstrecke Görz-Triest, und zwar im Opcina-Tunnel und im Revoltella-Tunnel, wirksame Lüftungsanlagen einzurichten.

— Die Ausfuhr der Wagenfabriken nach dem Balkan. Nach dem Staatsvoranschlag für das erste Halbjahr 1914 sollen die Wagenbestellungen einen Aufwand von etwa 8½ Millionen Kronen erfordern und im ganzen 242 Personen-, 48 Dienst- und 347 Güterwagen umfassen. Es ist dies die kleinste Lieferung, die jemals für ein Halbjahr den sieben inländischen Wagenbauunternehmungen zugewiesen wurde. Da die Beschäftigung im Inlande nicht ausreicht, haben die Wagenfabriken einen teilweisen Ersatz im Auslande gesucht und sich um Lieferungen in den Balkanländern beworben. Infolge der getrübten politischen Beziehungen, die zwischen diesen Gebieten und der österreichisch-ungarischen Monarchie bestehen, ist die Erlangung von Bestellungen besonders mühsam und die Schwierigkeiten werden dadurch verschärft, daß der Wettbewerb fremder Industriestaaten auf dem Balkan immer größer wird. Immerhin haben verschiedene österreichische Fabriken Aufträge nach den Balkanländern bekommen. Die Nesselsdorfer Fabrik und die Ringhofferschen Werke stehen schon seit längerer Zeit in Geschäftsverbindung mit der Bagdadbahn und hatten auch in den vergangenen Monaten eine Lieferung durchzuführen, doch trat infolge des Umstandes eine Verzögerung ein, daß der Güterverkehr auf der Strecke nach Konstantinopel gestört gewesen ist. Vor wenigen Wochen wurde den genannten Fabriken auch eine allerdings nicht bedeutende Lieferung von Personenwagen nach Serbien zugewiesen, ferner haben sie eine griechische Bestellung von Personenwagen für die peloponnesische Bahn erhalten. Die meisten dieser Ausfuhraufträge sind jedoch nicht bedeutend, im Preise infolge des Wettbewerbs vielfach gedrückt und schwer zu erlangen.

— Der dalmatinisch-albanische Schiffahrtsdienst. Dem Abgeordnetenhaus ist am 5. November eine Regierungsvorlage zugegangen, die sich auf die Genehmigung eines Nachtragsübereinkommens mit dem Österreichischen Lloyd hinsichtlich der Besorgung des dalmatinisch - albanischen Schiffahrtsdienstes bezieht. Die Staatsverwaltung behält sich das Recht vor, statt der bisher noch nicht eingerichteten vierten Eillinie zwischen Triest und Cattaro jederzeit vom Lloyd die Führung einer dalmatinisch-albanischen Eillinie von Triest nach Korfu und zurück unter Berührung der wichtigsten Hafenplätze Dalmatiens zu verlangen. Durch diese neue Linie würde eine wesentlich raschere Verbindung zwischen Triest und Dalmatien einerseits und Albanien andererseits geschaffen und den staats- und verkehrspolitischen Bedürfnissen Österreichs, soweit es gegenwärtig möglich ist, Rechnung getragen werden. Wie in dem Erläuterungsbericht bemerkt wird, erwartet die Regierung durch die Einrichtung einer Eillinie nach Albanien eine wirksame Förderung der Handelsbeziehungen Österreichs mit diesem Lande sowie eine Stärkung der wirtschaftspolitischen Stellung in der Adria und beabsichtigt demnach, von ihrer im Nachtragsübereinkommen festgesetzten Befugnis zur Einführung dieser Linie Gebrauch zu machen.

Ungarn.

— Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen gestalteten sich im Monate September d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres, wie folgt:

	1913 Kr.	gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	36 457 300	+ 701 506
Südbahn (ungarisches Netz)	2 418 999	— 108 438
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn .	268 761	— 639
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien) .	1 868 368	— 1 284
Mohács-Pécser (Fünfkirchener) E. . .	104 540	— 7 365
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . . .	146 200	— 4 690
Hauptbahnen zusammen . . .	41 264 168	+ 579 090
Lokalbahnen zusammen . . .	8 752 858	+ 642 963
Insgesamt	50 017 026	+ 1 222 053

Diese Angaben bedeuten im allgemeinen gegenüber den entsprechenden Angaben der Monate August und Juli d. J. eine erfreuliche Wendung zum Guten, was insbesondere auf die Ergebnisse der ungarischen Staatseisenbahnen und der Lokalbahnen zutrifft. Unsere bei Mitteilung der Ergebnisse der gedachten Vormonate geäußerten Befürchtungen haben sich daher glücklicherweise nicht bestätigt. Im Juli und August zeigten sich nämlich Abnahmen gegen das Vorjahr, und zwar im August um 1 369 398 Kr. bei den ungarischen Staatseisenbahnen und um 1 725 644 Kr. bei den Hauptbahnen zusammen, während die Lokalbahnen zusammen nur eine Zunahme um 142 887 Kr. nachwiesen, somit das Gesamtergebnis des Monats August gegen das Vorjahr um 1 582 757 Kr. zurückging.

Betrachten wir die seit Beginn des Jahres erzielten Ergebnisse, die bei den Hauptbahnen (Vollbahnen) zusammen 342 104 165 Kr., bei den Lokalbahnen (Vizinalbahnen) aber 70 725 006 Kr., insgesamt also 412 829 171 Kr. betrugen, so finden wir, daß gegen das Vorjahr eine Besserung um 3 209 885 und 5 560 205 Kr., zusammen um 8 770 090 Kr. zu verzeichnen ist. Von der Mehrung der Einnahmen der Hauptbahnen treffen 3 187 002 Kr. auf die ungarischen Staatseisenbahnen, 18 647 Kr. auf das ungarische Netz der Südbahn und 295 383 Kr. auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn, während die anderen Eisenbahnen einen Ausfall auswiesen, an dem die ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn mit 208 498 Kr., die Mohács-Pécser Bahn mit 40 352 Kr. und die Fünfkirchen-Barcser Bahn mit 42 297 Kr. beteiligt ist. Die Freude an der zu Tage getretenen im ganzen wohl befriedigenden Besserung der Einnahmen trübt allerdings der Umstand, daß im Jahre 1912 (die gleiche Zeit betrachtet) gegen das Vorjahr die Hauptbahnen eine Mehreinnahme um nahezu 29 Millionen und die Lokalbahnen eine

solche von nahezu 4,2 Millionen Kronen hatten, insgesamt also ein Betrag von über 3,4 Millionen Kronen als Einnahmesteigerung ausgewiesen wurde, somit nahezu viermal soviel wie in diesem Jahre.

Die durchschnittliche Betriebslänge betrug übrigens bei den Hauptbahnen 9 975,7, jene bei den Lokalbahnen 12 034 km, zusammen 22 009,7 km. Gegen das Vorjahr erweiterte sich das Netz um 37 bezw. 385,7 km. Mr.

— Eisenbahneröffnungen. In Oberungarn ist am 31. Oktober die Lokalbahn Beszterczebánya-Hermánd und am 6. November die Lokalbahn Rimaszombat-Poltár eröffnet worden. Die 13,7 km lange Lokalbahn Beszterczebánya-Hermánd ist eine ausgesprochene Gebirgsbahn, da die Höchststeigung 16‰, der kleinste Krümmungshalbmesser 250 m beträgt. Auf der Linie befinden sich drei Stationen für den gesamten und zwei Haltestellen für den Personen- und Gepäckverkehr. Von der Station Hermánd-Papierfabrik zweigt eine Schleppbahn zur Papierfabrik ab. Hauptartikel der Beförderung werden Holz, Papier, Kohle usw. sein. Von touristischem Standpunkte bietet diese Bahn auch viel, da die Bahnstrecke durch reizende, an Naturschönheiten reiche Gegenden zieht. — Die Lokalbahn Rimaszombat-Poltár hat eine Länge von 17 km, ist ebenfalls eine Gebirgsbahn, da die Höchststeigung 17‰ erreicht; der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt auch bei dieser Bahn 250 m. Auf der Linie, die mit sehr großen Böschungen und Dämmen erbaut werden mußte, sind vier Stationen für den gesamten Verkehr eingerichtet und eine Haltestelle für den Personen- und Gepäckverkehr. Zur Bewältigung der Geländeschwierigkeiten mußten große Erdarbeiten ausgeführt werden. Als Beförderungsgüter sind Ton, feuerfeste Ziegel, emailliertes Geschirr usw. zu nennen.

Niederlande.

— Tierische Erzeugnisse im Verkehr nach den Niederlanden. Am 1. Januar 1914 treten neue Vorschriften für die Ein- und Durchfuhr von tierischen Erzeugnissen in den Niederlanden in Kraft. Danach werden frische Häute, frisches und gesalzenes Fleisch, ungeschmolzenes Fett, unbearbeitete Wolle, unbearbeitetes Haar, Klauen, Hörner, alle Abfälle, außer Dünger, von Rindvieh, Schafen, Böcken und Ziegen, sowie frisches und gesalzenes Fleisch, ungeschmolzenes Fett, Klauen und andere Abfälle, außer Dünger, von Schweinen zur Einfuhr zugelassen, wenn den Sendungen eine Aufstellung beigefügt ist, aus der Art und Menge, Herkunfts- und Bestimmungsort sowie Verwendungszweck der Ware zu ersehen ist und wenn sie in einer undurchlässigen Umschließung verpackt sind. Die Durchfuhr aller vorgenannten Waren sowie außerdem von Dünger von Rindvieh, Schafen, Böcken und Ziegen ist unbeschränkt gestattet.

Übrige europäische Länder.

— Die norwegischen Staatsbahnen im Betriebsjahre 1911/12 (gerechnet vom 1. Juli 1911 bis 30. Juni 1912) sind in ihrer Gesamtlänge von 3085,2 km unverändert geblieben. Durch Übernahme der 22,05 km langen Grimstad-Frolandbahn durch den Staat ist eine Verschiebung der Längen der Staats- und Privatbahnen eingetreten. Erstere haben jetzt 2631 km, letztere 454,2 km. Von der gesamten Bahnlänge sind 1894,2 km vollspurig (1671,8 Staats- und 222,4 Privatbahn). 1068,8 km haben 1,067 m Spurweite (959,2 Staats- und 109,6 Privatbahn). Die private Thamshavnbahn mit 26 km hat 1,00 m Spurweite und drei kleine Privatbahnen mit zusammen 96,2 km haben 0,75 m Spurweite.

Am Schluß des Betriebsjahres waren 398 Lokomotiven (wovon 8 elektrisch, 109 Tanklokomotiven und 281 Tenderlokomotiven), 774 Personenwagen, 90 Postwagen und etwa 8500 Gepäck- und Güterwagen vorhanden. Die Personenwagen hatten 37 125 Sitzplätze und die Tragfähigkeit der Güterwagen war 84 380 t.

Die Anzahl der Reisenden war 1911/12: 15 949 974 (gegen 14 326 000 im Jahre 1910/11, 10 133 300 i. J. 1901/2 und 4 680 000 i. J. 1891/92). Auf die erste Klasse fielen rund 0,06 %, auf die zweite 3,21 %, auf die dritte 96,73 % der Reisenden. Eil- und Frachtgut wurden 1911/12 befördert 6 490 000 t (gegen 5 790 000 i. J. 1910/11, 2 190 000 i. J. 1901/02 und 1 337 000 i. J. 1891/92). Die Staatsbahn und die Hovedbahn vereinnahmten zusammen 25 633 875 Kr., wovon erstere 22 671 596 (oder 8640 auf das Kilometer Betriebslänge) und letztere 2 962 279 (oder 43 562 auf das Kilometer). Der Überschuß sämtlicher Bahnen betrug 6 734 240 Kr. (= **2,18 %** des angelegten Kapitals) gegen 6 591 024 i. J. 1910/11, 2 423 000 i. J. 1901/02 und 2 236 000 i. J. 1891/92. Der Überschuß der Staatsbahnen betrug 4 941 231 Kr., der der Hovedbahn 529 960 Kr. Am Überschuß der Staatsbahnen war vor allem die Ofotenbahn mit 1 119 328 Kr. beteiligt, während die Hell-Sunnanbahn, die Solövbahn, die Egersund-Flekkefjordbahn und die Arendal-Aamlibahn Verlust brachten. Die Privatbahnen, mit Ausnahme der Hovedbahn, vereinnahmten 1 842 393 Kr., wobei die Rjukanbahn 311 156 Kr. Überschuß einbrachte, wogegen die Tönsberg-Eidsfoßbahn, die Lillesand-Flaksvandbahn und die Lierbahn mit Verlust arbeiteten.

Das Gesamtanlagekapital betrug am 30. Juni 1912: 309 154 852 Kronen, wovon 269 116 881 die Staatsbahnen, 18 465 430 die Hovedbahn und 21 572 541 die übrigen Privatbahnen treffen. Das vom Staat aufgewendete Kapital beträgt 231 003 046 Kr., wovon 212 112 094 für die Staatsbahnen, 13 898 068 für die Hovedbahn und 4 992 884 für die übrigen Privatbahnen. Von den Staatsbahnen ist nur die Ofotenbahn ausschließlich mit Staatsmitteln, von den Privatbahnen sind nur die Sulitjelmabahn, die Thamshavnbahn und die Rjukanbahn ausschließlich mit Privatmitteln gebaut. — Angestellt waren am 30. Juni 1912 im ganzen 6589 Personen. Stationen und Haltestellen waren im ganzen 474 bei 6,6 km durchschnittlichem Abstand vorhanden. — Im Betriebsjahre 1911/12 wurden im eigentlichen Eisenbahnbetrieb 14 Personen getötet und 22 verwundet (2 bezw. 3 waren Reisende, 3 bezw. 10 Bahnbeamte und 9 bezw. 9 andere Personen). Außerhalb des eigentlichen Eisenbahnbetriebes kamen noch 77 Personen mehr oder weniger zu Schaden. S.

— Neue schwedische Staatsbahnlokomotiven. Während in den letzten Jahren für den durchgehenden Hauptverkehr und den stärkeren Vorortverkehr ein Bestand an neuen Lokomotiven beschafft wurde, wird der leichtere Verkehr weniger stark benützter Strecken nach wie vor mit älteren, in mancher Beziehung nicht mehr zeitgemäßen, großen Kohlenverbrauch und viel Ausbesserung erfordernden Lokomotiven verschiedener Bauarten bestritten. Wirtschaftliche Gründe sprechen dafür, diese Lokomotiven allmählich aus dem Verkehr zu ziehen. Die Staatsbahndirektion hat daher zwei neue Lokomotivarten entworfen, eine größere und eine kleinere, und hat in diesen Tagen je fünf davon in Bestellung gegeben. Es handelt sich durchweg um Tenderlokomotiven. Sie sollen Schmidtsche Überhitzer mit 20 bezw. 12,5 qm Fläche, Schrauben- und Dampfbremse und Apparate für die Vakuumbremse erhalten. Die größere Art von 6125 kg Zugkraft soll vorne eine Leitachse, dann drei gekuppelte Achsen und dahinter unter dem Kohlen- und Wasserbehälter ein zweiachsiges Drehgestell bekommen. Die kleinere Art mit 4025 kg Zugkraft hat vorne 2 gekuppelte Achsen und dahinter ein zweiachsiges Drehgestell. Die größeren Maschinen erhalten einen Geschwindigkeitsmesser Bauart Penta. Die Heizfläche soll 89,5 bezw. 55,6 qm, die Rostfläche 1,4 bezw. 0,9 qm, der Wasservorrat 10 bezw. 7 cbm, der Kohlenvorrat 4 bezw. 3 t, das Reibungsgewicht einschl. Kohlen und Wasser 33 bezw. 22 t und das Materialgewicht 44,5 bezw. 30 t betragen. Die größte zugelassene Geschwindigkeit ist 75 bezw. 65 km in der Stunde. Der größte Achsdruck ist 11 t. Diese Maschinen können hiernach auch auf den im Bau befindlichen schwächsten Staatsbahnstrecken in Norrland verwendet werden. Die größeren Maschinen sind für 57 000 Kr. das Stück an die Motala Verkstad Nya A. B., die kleineren für 39 000 Kr. an die Firma Nydqvist und Holm, Trollhättan übertragen.

— Nachklänge zum Eisenbahnunglück bei Melun. Wie nach jedem großen Eisenbahnunglück, beschäftigt sich die Presse lebhaft mit den Ursachen des Zusammenstoßes und mit der Frage, wie in Zukunft ähnliche Unfälle vermieden werden können. Die amtliche Untersuchung ist noch nicht beendet, anscheinend unterliegt es aber keinem Zweifel, daß der Lokomotivführer infolge von Unachtsamkeit das auf „Halt" stehende Signal überfahren hat, obwohl er für einen der besten und zuverlässigsten Führer der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn galt.

Es liegt hier also eins der Versehen vor, die auf der menschlichen Unvollkommenheit beruhen und niemals ganz werden vermieden werden können. Kein Wunder, daß in der französischen Presse jetzt wieder der Ruf nach selbsttätigen Einrichtungen ertönt, durch die jede menschliche Tätigkeit ausgeschaltet werden soll. Völlig zuverlässige Einrichtungen dieser Art sind aber bisher auch in Frankreich nicht erfunden worden. Es kann da auf eine von dem bekannten Fachmann und Oberingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Herrn Luuyt, vor kurzem gegebene Darstellung über den Stand dieser Frage (Journal des Transports 1913, S. 492) hingewiesen werden. Er erinnert an die Gefahren, die dadurch entstehen können, daß solche Vorrichtungen einmal versagen, und bespricht die Versuche, die in Frankreich mit verschiedenen Systemen gemacht worden sind. So stellt z. B. die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gegenwärtig auf den Strecken Paris-Dijon, Melun-Montereau und Mouchard-Pontarlier, also auf über 400 km doppelgleisigen Linien, Versuche mit einer elektrisch betriebenen Vorrichtung an, die bei der Prüfung als am besten geeignet befunden worden ist, und hat zu diesem Zweck bereits 268 Signale und 140 Lokomotiven mit den nötigen Vorrichtungen ausgerüstet. Solange aber nicht ein einwandfreies System gefunden und über-

all eingeführt ist, wird man noch mit den Gefahren rechnen müssen, die in der gelegentlichen Unachtsamkeit der Lokomotivführer liegen. Deshalb werden in der Presse die Möglichkeiten besprochen, diese Gefahren wenigstens tunlichst einzuschränken und die Folgen der Unfälle zu mildern.

Aus den verschiedenen, vom „Figaro“ berichteten Äußerungen einiger über ihre Ansicht befragter Persönlichkeiten sei hervorgehoben, daß von einer Seite die Verbesserung der D-Wagen gewünscht wird, deren Bauart mit nur 2 Türen an den Kopfenden das Verlassen des Wagens erschwert. Man fordert die Rückkehr zum alten System, bei welchem für jedes Abteil eine Tür vorhanden war; auch bei Durchgangswagen ist diese Einrichtung möglich und vielfach, z. B. in Italien, üblich. — Weiter wird vorgeschlagen, in den Packwagen, in denen sich der Zugführer aufhält, eine Vorrichtung anzubringen, durch die in Fällen der Gefahr die durchgehenden Bremsen in Tätigkeit gesetzt werden könnten. — Da ohne Zweifel die Entzündung des Leuchtgases zur Verschlimmerung der Folgen des Unfalles erheblich beigetragen hat, wird für die Einführung elektrischer Zugbeleuchtung eingetreten. — Schließlich ist noch eine sehr radikale Forderung zu erwähnen, die in folgender, echt französischer Form erhoben wird: „In den ersten Eisenbahnzeiten, als die Höchstgeschwindigkeit 60 km in der Stunde kaum überschritt, waren die Lokomotivführer durch ihre Dienstanweisungen verpflichtet, vor jeder Abzweigung den Zug zum Halten zu bringen. Heute laufen die Schnellzüge mit mehr als 100 km Fahrgeschwindigkeit! So vollkommen die Blockapparate auch sein mögen, sind sie darum unfehlbar? Muß man nicht immer eine Unachtsamkeit des bestbeleumdeten Lokomotivführers oder des zuverlässigsten Weichenstellers befürchten? Man sollte darum zu den Dienstvorschriften zurückkehren, die wir vor 20 Jahren hatten; die Reisenden werden vielleicht auf langen Strecken eine halbe Stunde länger fahren — aber sie werden lebendig ankommen!“

— **Einsturz im Mont d' Or-Tunnel.** Ein großer Einsturz erfolgte am 12. d. M. in dem eben vollendeten Teile des Mont d'Or-Tunnels gegenüber dem neuen Bahnhof von Vallorbe. Die in Bewegung geratenen Erdmassen werden auf 80 000 cbm geschätzt.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen wird in seiner nächsten Sitzung außer den in Nr. 87 gemeldeten noch folgende wichtigere Geschäfte behandeln: Nachdem zufolge des Staatsvertrages zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz die Taxen für den Durchgangsverkehr über die Gotthardbahn durch Herabsetzung der Bergzuschläge erheblich billiger geworden sind, ist von den in das Gebiet der Gotthardbahn fallenden Kantonen die Forderung gestellt worden, es seien auch die Taxen für den inneren Verkehr der Gotthardbahnlinien in gleichem Umfange zu ermäßigen. Da eine Gleichstellung der Taxen auch während des Bestandes der Gotthardbahn-Gesellschaft nicht durchgeführt war, ist eine solche Gleichstellung in der Vorlage der Generaldirektion nicht vorgesehen, wohl aber sind ganz erhebliche Ermäßigungen in Aussicht genommen. Es wird folgende Regelung vorgeschlagen: Für den Personenverkehr wird auf Grundlage der Bundesbahntarife und des für sie geltenden Abonnementsverkehrs der Distanzzuschlag für die Strecken Erstfeld-Biasca und Giubiasco-Taverne (Cenereline) wie bisher mit 60 % der wirklichen Kilometerlänge berechnet; für den Gepäckverkehr wird der Zuschlag von den jetzt geltenden 100 % auf 60 % herabgesetzt (dieses gilt auch für den Durchgangsverkehr nach und von Italien); für den Tierverkehr sind die Entfernungen des Güterverkehrs maßgebend. Für die Güter werden, vorbehaltlich der Taxrückwirkung infolge des schweizerisch-italienischen Gütertarifes berechnet: a) die Taxgrundlagen des allgemeinen Tarifes gemäß Bundesgesetz betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901; b) die Taxgrundlagen der allgemein schweizerischen Ausnahmetarife und Ausfuhrtarife, soweit sie im Kreis V (ehemalige Gotthardbahn) noch nicht gelten und insofern ein Verkehrsbedürfnis besteht, ferner die besonderen Ausnahmetarife der Bundesbahnen, soweit sie nicht nur lokalen Bedürfnissen dienen. Auf den Zeitpunkt dieser Tarifberechnung wird der Entfernungszuschlag der Strecken Erstfeld-Biasca und Giubiasco-Taverne von 60 auf 40 % der wirklichen Längen herabgesetzt. Die erwähnten Tarifmaßnahmen sind wie folgt durchzuführen: 1. Die Änderungen für den Personen- und Gepäckverkehr anläßlich der nächsten Neuausgabe des internen Personen- und Gepäcktarifs der schweizerischen Bundesbahnen. Hinsichtlich der Spezialverkehre ((Abonnements usw.) hat die Durchführung auf den Zeitpunkt der Neuausgabe der einschlägigen Tarife stattzufinden, soweit besondere Vorkehren überhaupt erforderlich sind. 2. Die Änderungen für den Tier- und Güterverkehr anläßlich der im Laufe der Jahre 1913/14 stattfindenden Vereinheitlichung der Gütertarife der schweizerischen Privatbahnen. Die Taxgrundlagen der Bundesbahnen für die allgemeinen schweizerischen Ausnahmetarife sind mit tunlichster Beförderung auf den Kreis V zu übernehmen, sofern dieser nicht jetzt schon eine günstigere Tarifierung aufweist.

Die Bestimmungen des Rückkaufsgesetzes betreffend den Reservefonds der Bundesbahnen haben öfter zur Kritik Veranlassung geboten. Die von der Bundesversammlung seinerzeit in Abweichung vom Vorschlage des Bundesrates festgestellte Fassung bestimmte, daß der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen zunächst für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschuld bestimmt sei; von den weiteren Überschüssen sind 20 % so lange in einen von den übrigen Aktiven der Bundesbahnen gesondert zu verwaltenden Reservefonds zu legen, bis derselbe, Zinsaufrechnung inbegriffen, 50 Millionen Franken erreicht haben wird. Die übrigen 80 % sind im Interesse der Bundesbahnen zur Hebung und Erleichterung des Verkehrs, insbesondere zur Herabsetzung der Personen- und Gütertarife und zur Erweiterung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, vorzugsweise desjenigen der Nebenbahnen, zu verwenden; reichen die ordentlichen Einnahmen, mit Inbegriff der nicht verwendeten Gewinnsaldovorträge, zur Deckung der Betriebsausgaben, zur Verzinsung des Anlagekapitals und zur Amortisation nicht aus, so ist ein entsprechender Betrag dem Reservefonds zu entnehmen. Gegenüber diesen praktisch nicht durchführbaren Bestimmungen wird nun folgende Fassung vorgeschlagen: „Das Rechnungswesen der Bundesbahnen ist vom übrigen Rechnungswesen des Bundes getrennt zu halten und so zu gestalten, daß ihre Finanzlage jederzeit mit Sicherheit festgestellt werden kann. Der Reinertrag des Betriebes der Bundesbahnen ist zunächst für die Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschuld bestimmt. Ein Teil des Überschusses der Gewinn- und Verlustrechnung, welcher jedoch 5 % der gesamten Betriebseinnahmen des Jahres nicht übersteigen darf, wird als Aktivsaldo auf neue Rechnung vorgetragen. Der Rest dient zur Speisung eines Reservefonds, bis derselbe den Betrag von 100 Millionen Franken erreicht haben wird; diesem Reservefonds werden keine Zinsen gutgeschrieben. Der Reservefonds dient zur Deckung außerordentlicher Ausgaben sowie allfälliger Passivsaldi der Gewinn- und Verlustrechnungen. Wenn der Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung, nach Abzug des Saldovortrages aus dem Vorjahre, während fünf aufeinanderfolgenden Jahren 8 % der gesamten Betriebseinnahmen überschritten hat, so sind Verkehrserleichterungen durchzuführen.“

Die Betriebseinnahmen des Jahres 1912 haben 206 059 419 Fr. betragen, somit hätten nach obigem Vorschlag 10 302 971 Fr. als Aktivsaldo auf neue Rechnung übertragen werden können. Die Höhe des Reservefonds mit 100 Millionen rechtfertigt sich mit Rücksicht auf das auf die Bundesbahnen verwendete Anlagekapital, das Ende 1912: 1 288 859 296 Fr. betragen hat. 8 % der Betriebseinnahmen hätten 1912 den Betrag von 16 484 480 Fr. erreicht, während der Überschuß der Gewinn- und Verlustrechnung nach Abzug des Saldovortrages des Vorjahres 9 226 595 Franken ausmachte.

Bezüglich der neuen Kreiseinteilung der Bundesbahnen wird dem Verwaltungsrate vorgeschlagen, den Kreis V (bisherige Gotthardbahn) zu erweitern durch Zuteilung der Brünigbahn (Luzern-Brienz-Interlaken) und der Aargauischen Südbahn (Aarau-Wohlen-Immensee und Wohlen-Brugg) mit der zurzeit verpachteten Linie Wohlen-Bremgarten. Von Zuweisung der Linien Thalwil-Zug und Altstetten-Zug, welcher vom betriebstechnischen Standpunkte aus nichts im Wege gestanden hätte, wird Umgang genommen, weil es zweckmäßig sei, daß ihr Zusammenhang mit dem großen Verkehrszentrum Zürich gewahrt bleibe. Damit aber der Verkehr von und nach dem Gotthard, soweit er zwischen Zug und Zürich getrennt vom Luzerner Verkehr geführt wird, in ununterbrochener und einheitlicher Weise durchgeführt werden kann, soll für ihn dem Kreis V auf der Linie Zug-Thalwil-Zürich die Gemeinschaft mit dem Kreise III eingeräumt werden, was übrigens heute schon tatsächlich der Fall sei. Damit wird der Kreis V eine Betriebslänge von 400 km erhalten, nach Vollendung der im Bau begriffenen Brienzersee-Bahn, der Fortsetzung der Brünigbahn, 415 km gegenüber bisher 275 km.

Wegen der Versetzung zum Kreise V anläßlich der bevorstehenden neuen Kreiseinteilung hat das Personal der aargauischen Südbahn für das gesamte Bundesbahnpersonal die allgemeine Freizügigkeit verlangt, indem es durch die Neueinteilung eine Einschränkung im Vorrücken im Dienst befürchtet.

Auf der Gotthardlinie hat der Güterverkehr im Oktober neuerdings zugenommen, zufolge der Mißernte in Obst und Wein, in der Schweiz sowohl als in Deutschland. Es gelangten hauptsächlich Obst und Weinmost in großen Mengen zum Transport. Auch der Getreidetransport ist stärker als andere Jahre. Auf der Strecke Erstfeld-Goldau wurden im Oktober täglich zwischen 18 000 und 19 000 Gütertonnen befördert.

— **Einnahmen der italienischen Staatsbahn.** Der Druck, der auch in Italien auf vielen Erwerbsgebieten lastet, äußert sich

bei den Staatsbahnen in einer Verlangsamung beim Wachsen der Einnahmen. Während in den letzten Jahren die Einnahmen durchschnittlich um 4% stiegen, sind sie im I. Vierteljahr 1913/14, wie die unten abgedruckte Tabelle zeigt, unter Berücksichtigung der Ausdehnung des Netzes nur um etwa 1½% gewachsen. Auf das Kilometer berechnet, betrugen die Einnahmen des Netzes im I. Vierteljahr 1913/14: 10 680 L. gegen 10 539 L. zur gleichen Zeit des Vorjahres, d. i. 151 L. mehr.

	Hauptnetz			Straße von Messina			Schiffahrt		
	I. Vierteljahr 1913/14	I. Vierteljahr 1912/13	Unterschied	I. Vierteljahr 1913/14	I. Vierteljahr 1912/13	Unterschied	I. Vierteljahr 1913/14	I. Vierteljahr 1912/13	Unterschied
Mittlere Betriebslänge km	13 743	13 640	+ 103	23	23	—	603	603	—
	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.	L.
Reisende	62 079 724	60 750 486	+ 1 329 238	75 156	71 692	+ 3464	608 954	601 270	+ 7784
Gepäck und Hunde	2 731 788	2 602 398	+ 129 390	3 476	3 363	+ 113	—	—	—
Eilgut	13 293 206	13 037 699	+ 255 307	20 280	19 300	+ 980	86 046	85 110	+ 936
Frachtgut	68 812 282	67 354 813	+ 1 457 469	69 088	65 653	+ 3135	—	—	—
Insgesamt	146 917 000	143 745 596	+ 3 171 404	168 000	160 308	+ 7692	695 000	686 380	+ 8620

— **Von St. Petersburg über Schweden nach Westeuropa.** Die „St. Petersburger Zeitung“, die ein ernstes Blatt ist und sich auch sonst ernsthaft mit Verkehrsfragen beschäftigt, läßt sich aus Stockholm offenbar schwedische Wünsche vortragen und stellt dazu die Frage: wird der Verkehr Rußlands nach Westeuropa über Schweden geleitet werden? Zunächst sei bemerkt, daß offenbar der Personenverkehr gemeint ist. Ist das so, so ist die Bantwortung der Frage mit Hilfe des Reichskursbuches eigentlich nicht schwer zu beantworten. Aber vor allem soll Schweden zu Wort kommen. In der Mitteilung heißt es:

Der schwedische Staat geht jetzt mit einem großzügigen Verkehrsplan um, dessen Zweck es ist, den ganzen russischen Durchgangsverkehr nach Westeuropa und Amerika von Deutschland abzuleiten und künftig Schweden, als dem Durchgangslande, zuzuwenden. Es ist nur eine Frage kurzer Zeit, wann die tägliche Dampfschiffverbindung zwischen Gothenburg und dem englischen Hafen Harwich eingeführt wird. Diese neue Dampferlinie wird nun mit einem neuen großen Verkehrsplan in Verbindung gesetzt, wonach die schwedischen Bahnen im Wege des Zusammenarbeitens mit den finnländischen und russischen Bahnen den ganzen Durchgangsverkehr nach dem Westen aus Rußland über Schweden bringen sollen, und zwar teils über Gothenburg-Harwich nach London, teils über Helsingborg und Dänemark. Der Plan umfaßt das Bauen einer neuen Eisenbahn von Stockholm bis Kappelskär in Upland, von wo die Entfernung nach Finnland die kürzeste ist. Nachdem diese kurze Bahnstrecke gebaut ist, wird direkte Dampffährenverbindung zwischen Kappelskär und Åbo eingeführt werden. Mit der jetzt zur Verfügung stehenden Verbindung nimmt die Überfahrt von Stockholm nach Hangö 8 Stunden in Anspruch, und die Reise von Stockholm nach St. Petersburg dauert 24 Stunden. Die neue Fährenverbindung zwischen Kappelskär und Åbo wird die Dauer der Seereise von Schweden nach Finnland auf 5½ bis 6 Stunden herabdrücken; mit den schnellsten modernen Expreßzügen kann man die Reise von Åbo bis St. Petersburg in 7½ Stunden machen. Die Dauer der Reise von Stockholm nach St. Petersburg wird also, wenn die neue Verbindung zustande kommt, auf 13½ Stunden herabsetzt werden können. Es wird dann noch, als einziges Bedenken, das aber auch ohne Zweifel überwunden werden wird, die in Rußland abweichende Spurweite angeführt. Soweit die schwedischen Pläne. Viel läßt sich zu dem schwedischen Plan nicht sagen, weil ja wohl angenommen werden kann, daß sich auch Reisende finden werden, denen die Zeit noch keinen hohen Wert hat und denen der Wechsel von Land und Seefahrt Vergnügen macht. Wer aber mit dem Aufwand an Zeit, vielleicht auch mit dem Grade der Bequemlichkeit rechnet, der kommt mit Hilfe des Reichskursbuches dazu, daß eine Reise von Petersburg über Schweden nach London 59 Stunden, über Berlin 46 Stunden, nach Paris 66 Stunden, über Berlin 43 Stunden dauert. Es ist dabei angenommen, daß die Fernfahrt Gothenburg-Harwich etwa ebensoviel Zeit in Anspruch nehmen wird, als die Fahrt nach Hull; für Harwich ist zurzeit noch keine Fahrtdauer im Reichskursbuch angegeben. Zum Schluß der schwedischen Mitteilung heißt es dann: „Schwedische Verkehrsautoritäten haben sich bereits mit den russischen Eisenbahnbehörden in Verbindung gesetzt, damit die Pläne so gründlich wie möglich erörtert werden können.“ Ob die Pläne vor einer „gründlichen“ Erörterung standhalten werden? m.

Anm. d. Schriftl. Der ganze, einer ernsthaften Prüfung kaum werte Plan ist schon vor Jahren erörtert worden. Richtig ist nur, daß von Schweden zur Abkürzung der Dampferfahrt nach Finnland der Plan der Erbauung einer Eisenbahn von Stockholm nach Kappelskär in Erwägung gezogen ist.

Fremde Erdteile.

— **Eisenbahnbau in Persien.** In Dschulfa hat am 9. d. M. an der Brücke über den Grenzfluß Araxes der Bau der Eisenbahn auf persischem Boden begonnen.

— **Hochwasser auf Ceylon.** Die Eisenbahnen von Ceylon haben kürzlich durch Hochwasser schwer zu leiden gehabt. Das Wasser stieg stellenweise 3 m über die Höhe, die das schlimmste bisher beobachtete Hochwasser, dasjenige vom Jahre 1904, erreicht hatte. Es kamen infolgedessen viele Rutschungen vor, auf einer Anzahl von Eisenbahnstrecken mußte der Betrieb eingestellt werden, und auch der Telegraphenverkehr war vielfach unterbrochen. In der Nähe von Kandy war eine etwa 80 km lange Eisenbahnstrecke an beiden Enden von ihren Anschlüssen abgeschnitten, sodaß der Zugverkehr ganz eingestellt werden mußte. Über die Wiederaufnahme des Betriebes liegen noch keine Nachrichten vor.

— **Militärbetrieb bei den indischen Eisenbahnen.** Die Eisenbahnen Indiens sind bekanntlich zum Teil Staats-, zum Teil Privatbahnen; das Netz der ersteren zerfällt wiederum in drei Netze: Die Nordwestbahn, die Oudh und Rohilkand-Eisenbahn und die Ostbengalische Eisenbahn. Die Nordwestbahn umfaßt Strecken von insgesamt 7900 km Länge, und dieses Netz zerfällt in bezug auf den Betrieb wieder in zwei Teile: das von kaufmännischen Gesichtspunkten betriebene Netz und die Strecken im Militärbetrieb. Der erstgenannte Teil weist recht günstige Betriebsergebnisse auf, die Betriebsausgaben machen nur etwa 48% der Roheinnahmen aus, auf den 2000 km, die im Militärbetrieb stehen, werden dagegen die Einnahmen vollständig von den Ausgaben verschlungen, ja, bei einigen bedarf es sogar noch eines Betriebszuschusses in Höhe bis 17% der Einnahmen. Diese Bahnen sind freilich auch nicht aus wirtschaftlichen, sondern aus strategischen Gründen angelegt worden; sie liegen an der Nordgrenze der britischen Besitzungen, wo Unruhen nichts ungewöhnliches gewesen sind, und wo es infolgedessen häufig nötig war, große Truppenmengen schnell zu versammeln, was nur mit Hilfe der Eisenbahn möglich ist. Sie stellen die Verbindung mit abgelegenen militärischen Stützpunkten her, und es wäre dem Privatkapital gar nicht möglich gewesen, sie zu bauen, weil von vornherein auf eine Verzinsung der für ihre Anlage aufgewendeten Beträge verzichtet werden mußte. Die strategischen Eisenbahnen sind befestigt; an Brücken, Tunneln und ähnlich wichtigen Punkten finden sich Forts, und auf der freien Strecke sind in gewissen Entfernungen Blockhäuser angelegt. Diese geben der Eisenbahn ein gewisses malerisches Aussehen, haben aber sehr erheblich zur Erhöhung der Baukosten beigetragen.

— **Die Eisenbahnen der französischen Kolonie Indo-China im Jahre 1912.** Über die kilometrischen Einnahmen dieser Bahnen werden folgende amtliche Zahlen bekannt gegeben:

Eisenbahn	Betriebslänge am 31. Dez. 1912	Betriebseinnahmen insgesamt (Franken)	Betriebseinnahmen auf 1 km (Franken)
Haïphong-Yünnansen (Yünnan-Eisenbahn)	859	7 449 269	8672
Hanoï-Vinh und Hanoï-chinesische Landesgrenze	493	1 506 555	5084
Tourane-Hué-Quangtsi	292	348 560	1725
Saïgon-Khanhoa, Phansang-Nhatsang und Saïgon-Mytho	355	1 594 572	4818
insgesamt	1999	10 898 956	5452

Die rechnerischen Unstimmigkeiten bei der Angabe der kilometrischen Einnahmen erklären sich wohl daraus, daß die Betriebslänge nicht während des ganzen Jahres gleichgeblieben ist.

— **Der Bahnbau in Abessinien.** Der „Köln. Ztg." wird aus Addis-Abeba, 17. Oktober, geschrieben: Nachdem die Regierung die alleinige Ausführung des Bahnbaues Dschibuti-Addis Abeba in die Hände der Compagnie du Chemin de Fer Franco-Ethiopien gelegt hat und alles tut, um eine schnelle und ungestörte Ausführung zu gewährleisten, bietet auch die genannte Gesellschaft alles auf, um den Betrieb bis Addis-Abeba binnen Jahresfrist eröffnen zu können. Bis zum Hauasch ist die Bahn im Betrieb, und die Betriebsleitung in Dschibuti hat wesentliche Verkehrserleichterungen eingeführt, so daß dem Handel Tor und Tür geöffnet sind. Deshalb sei hier nochmals darauf hingewiesen, daß Deutschland nicht versäumen darf, sich im rechten Zeitpunkt am friedlichen Wettbewerb zu beteiligen. Neue Unternehmungen verschiedenster Art versprechen hohen Gewinn, denn mit der Ankunft der Bahn in Addis-Abeba ist ein sicheres Aufblühen von Handel und Gewerbe zu erwarten. Ein kurzes Jahr trennt uns noch von dem Tag, an dem der erste fahrplanmäßige Zug in Abessiniens Hauptstadt eintreffen wird. Auf der ganzen Strecke bis vor die Tore Addis-Abebas sind Tausende von Arbeitern am Werke beschäftigt, am Hauasch ist ein kleines Elektrizitätswerk errichtet, um Tag und Nacht an der Fertigstellung der Brücke arbeiten zu können.

— **Die englisch-portugiesische Eisenbahn zum Nyassasee.** In der „Deutschen Kolonial-Zeitung" schreibt Konsul Singelmann: Bekanntlich ist die Dampferverbindung vom Indischen Ozean über den Sambesi und Shire zum Nyassa eine mangelhafte, teils durch seichtes Wasser des Sambesi, teils durch Stromschnellen im Shire, so daß jährlich monatelang der Wassertransport sich besonders schwierig gestaltet. Während nun die englische Blantyre-Eisenbahn in dem vor 22 Jahren geschaffenen englischen Nyassa-Protektorat schon einen großen Teil der Schwierigkeiten am Shire weggeräumt hat, fehlte bisher noch die Fortsetzung dieser Bahn am Sambesi entlang zum Ozean, obwohl seit langen Jahren einer portugiesischen Gesellschaft dazu die Konzession verliehen war, auch viele Studien zur Ausführung dieser Bahn stattgefunden hatten. In der Hauptsache handelte es sich in letzter Zeit um drei Projekte, nämlich um die Frage, welcher der drei Häfen Beira, Chinde oder Quelimane als Endpunkt der Bahn zu wählen sei. Zu der Verbindung des wichtigen Hafens von Beira (dem Haupthafen der größten der Konzessionsgesellschaften, der Mozambique-Geselslchaft, und Ausgangspunkt der Eisenbahn nach Rhodesia) mit dem Sambesi durch schwieriges Gelände wurde schon vor einem Jahre die Genehmigung einer englischen Gesellschaft erteilt. Von Chinde nahm man schließlich Abstand, da dieser Freihafen den kurz nördlich gelegenen Hafen von Quelimane noch mehr geschädigt hätte, andererseits man auch einer allmählichen Versandung des Chindearmes des Sambesi entgegensieht. Aber auch bezüglich Quelimane zögerte man mit der Entscheidung, da hier, dem Haupthafen der großen Zambezia-Gesellschaft, Befürchtungen gehegt wurden, daß bei Wiedereröffnung alter Sambesi-Mündungen Quelimane als zum zollfreien Sambesi-Delta gehörend betrachtet werden könnte, wie auch namhafte Hafenverbesserungen erforderlich sind.

Jetzt ist die Entscheidung aber doch zugunsten von Quelimane erfolgt, denn das Organ der portugiesischen Regierung veröffentlichte am 7. Juli die Genehmigung der Quelimane-Eisenbahn. Da diese Eisenbahn infolge des Fehlers einer deutsch-ostafrikanischen Südbahn auch für die Entwicklung der Nyassa-Gebiete unserer Kolonie von größerer Bedeutung ist, sei in Kürze aus den näheren Bestimmungen des Dekrets zum Bahnbau folgendes angegeben:

Die portugiesische Regierung wird ermächtigt: 1. Zu bauen oder die Erbauung abzuschließen und in Betrieb zu nehmen: a) eine Eisenbahnlinie von Quelimane nach dem linken Shire-Ufer in möglichster Nähe des Zusammenflusses mit dem Sambesi; b) die etwa erforderliche (Folgen die Einzelheiten über die Kostendeckung, die teilweise durch Einfuhr- und Ausfuhrzölle aufgebracht werden sollen.) Verlängerung dieser Bahn nach dem Tete-Distrikt; c) die etwa erforderlichen Zweigbahnen. 2. Zu Hafenverbesserungen in Quelimane und Tangalane und Sanierung der angrenzenden Ländereien. Auf diese Weise wird der englischen Beira-Eisenbahn eine portugiesische Staatsbahn entgegengestellt.

— **Dampfkraftwerk der Northern Ohio Traction & Light Co.** Die Northern Ohio Traction & Light Company besitzt die Straßenbahnen in Akron und Canton und ein großes Netz von Außenlinien, unter denen die wichtigste die Überlandbahn von Akron nach Cleveland ist. Ihr gesamtes Bahnnetz hat eine Gleislänge von 345 km. Außerdem gibt sie in den von der Bahn berührten Ortschaften elektrisches Licht und Kraft ab. Dieser Nebenbetrieb hat sich aus kleinen Anfängen zu außerordentlicher Größe entwickelt. Die Gesellschaft ist, wie die meisten derartigen Unternehmungen, aus einer Reihe von Einzelgesellschaften zusammengeschweißt, die alle ihre eigenen Kraftwerke besaßen. An Stelle der vielen kleineren Kraftwerke, die stillgelegt wurden, wurde ein neues Dampfkraftwerk von 20 000 Kw. Leistung und einer Erweiterungsfähigkeit auf 50 000 Kw., ein Wasserkraftwerk von 2000 Kw. Leistung und 8 Unterwerke errichtet. Bestehen bleiben ein älteres Kraftwerk in Canton, das zur Versorgung der Straßenbahnen in Canton und dessen Umgebung dient. Das Hauptkraftwerk liegt an dem tiefeingeschnittenen Tal des Cuyahoga. Der Fußboden des Kessel- und Maschinenhauses liegt 15 m über dem Wasserspiegel des Flusses und 27 m unter der Schienenoberkante eines Anschlußgleises, mit dem die Kohle angeliefert wird. Das Kesselhaus hat eine Länge von 104 m und eine Breite von 17 m, das Maschinenhaus eine Länge von 69 m und eine Breite von 19 m. Das Kesselhaus soll 16 Wasserröhrenkessel, Bauart Babcock & Wilcox, von je 600 qm Heizfläche mit Überhitzern aufnehmen, von denen zunächst die Hälfte aufgestellt ist. Die Kessel sind einreihig angeordnet; der Schornstein befindet sich in der Mitte des Gebäudes; er hat eine Höhe von 59 m. Sein Zug kann durch einen Sturtevant-Ventilator gesteigert werden. Der Ventilator wird durch eine kleine Dampfmaschine angetrieben. Im Maschinenhaus sind vorläufig drei Dampfturbinen, Bauart Westinghouse, aufgestellt von je 6300 Kw. Leistung und einer Umdrehungszahl von 1500. Platz für zwei weitere Dampfturbinen ist vorhanden. Zwei Erregermaschinen von je 150 Kw. werden gleichfalls durch Dampfturbinen angetrieben. Jede Dampfturbine hat ihren eigenen Oberflächenkondensator im Keller. Die zur Kondensation gehörenden Luft- und Umlaufpumpen liegen alle an einer gemeinsamen Welle und werden durch eine Dampfturbine von 228 PS Leistung angetrieben. Das Kühlwasser wird in einem besonderen Kanal dem Kraftwerk zugeleitet, der oberhalb aus dem Fluß abzweigt und unter dem Maschinenhaus hindurchgeführt ist. In dem Kondensationskeller liegen auch die Speisewasserpumpen, die das Kondensat aus einem Sammelbehälter in die Kessel befördern. Erzeugt wird Drehstrom von 2300 Volt Spannung und einem Puls von 60. Das Schalthaus ist an der Längsfront des Maschinenhauses angebaut. Hier befinden sich im Keller drei Umformer, welche die Spannung auf 2300 Volt erhöhen, und im Dachgeschoß ein Turmaufbau, der zur Ausführung der Leitungen dient. Mit dem Kraftwerk ist ein Unterwerk verbunden, das den Drehstrom von 2300 Volt Spannung unmittelbar erhält und ihn mit seinen drei Umformern von je 500 Kw. Leistung in Gleichstrom umformt.

Allgemeines.

— **Drahtseilbahnstützen aus Beton und Eisenbeton.** Ursprünglich wurden die Stützen für Tragseile von Drahtseilbahnen nur aus Holz oder Eisen hergestellt. Holzstützen grub man in die Erde ein, oder setzte sie ebenso wie die Eisenstützen auf Fundamente in Mauerwerk oder Beton. Gelegentlich war die Aufgabe gestellt, heiße Asche und Schlacken von den Tragseilen der Drahtseilbahn aus auf Halde zu stürzen, wobei die Stützen mit eingeschüttet wurden. Da hierbei die Gefahr bestand, daß große Teile der Halde in Glut geraten konnten, genügten weder Holz- noch Eisenstützen. In anderen Fällen suchte man nach Mitteln, um den Druck des Haldengutes von den Stützen fernzuhalten. Man mauerte dann die Stützen aus Ziegelsteinen auf oder stampfte Betonsäulen gewissermaßen als erhöhte Fundamente, auf die nur kurze eiserne Tragköpfe aufgesetzt wurden. Solche Stützen sind beispielsweise bei der Haldenbahn, die für die Zuckerfabrik Dobrovitz in Böhmen vor mehreren Jahren von Adolf Bleichert & Co., Leipzig, gebaut wurde, verwendet. Neuerdings sind in verschiedenen Fällen für Zementfabriken auch eigentliche Eisenbetonstützen ausgeführt, die die Seile auf Querbalken tragen. Auch bei der Drahtseilbahn der Aargauischen Portland-Zementfabrik in Holderbank-Wildegg sind solche Stützen in anderer Form verwendet. Die Entladestation dieser Bahn befindet sich im Obergeschoß der Zementfabrik. Die Strecke wird von zwei Eisenbetonstützen gebildet und läuft in einen Stollen ein, in dem die Tragseile durch feste Hängebahnschienen ersetzt sind. Der Stollen geht unter 3 Eisenbahngleisen und unter dem ansteigenden Gelände hindurch bis unter den Mergelbruch, wo Füllrümpfe ausgeschossen sind, in die der Mergel von der Bruchsohle aus durch ein Rolloch gefördert wird. Die Bahn ist 235 m lang, hat 6 m Steigung und fördert stündlich 70 t mit 12 Wagen. Sie ist ebenfalls von der Drahtseilbahnfabrik von Adolf Bleichert & Co., Leipzig, erbaut.

Auf den ersten Blick scheinen viele Vorteile zugunsten der Eisenbetonstütze zu sprechen, namentlich die einfache elegante Form und der Umstand, daß eine Rostgefahr nicht vorhanden ist. Es zeigt sich aber, daß diese Stützen nur dort den Wett-

streit mit der Eisen- oder Holzstütze aufnehmen können, wo alle Baustoffe bequem zur Hand sind, wie dies bei Zementfabriken der Fall zu sein pflegt, und wo man mehrere Stützen an einem Bauplatz aus denselben Formen herstellen kann. Die Strecke muß dabei bequem zugänglich sein, um die Stützen nach der Vollendung im ganzen an Ort und Stelle bringen zu können. Wo diese Bedingungen nicht vorliegen, und das ist die große Mehrzahl der Fälle, zeigt die Rechnung, daß Betonstützen viel teurer als Eisenstützen werden. Daher wird die Betonstütze auch für die Zukunft nur eine vereinzelte Erscheinung bleiben, die dort zur Anwendung gelangen kann, wo die Verhältnisse zu ihrer Anfertigung und Aufstellung außergewöhnlich günstig sind, wie es bei der Drahtseilbahnanlage der Aargauischen Portland-Zementfabrik der Fall war.

Bücherschau.

— **Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen, Heft Nr. 25.** Dieses Heft, das anläßlich der diesjährigen Hauptversammlung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen, die in den ersten Tagen des Monats September in Cöln a. Rh. (vgl. die Mitteilungen in Nr. 81 S. 1258/59 d. Ztg.) stattfand, in doppelt starkem Umfang erschienen ist, enthält einige bemerkenswerte Aufsätze, die von allgemeinerem Interesse sind. Im ersten gibt Ingenieur Baswitz aus Cöln einen kurzen Überblick über die Ausdehnung und Bedeutung der elektrischen Straßen- und Kleinbahnen, die dem Ortsverkehrsbedürfnis von Deutschlands größtem Industriegebiet, des rheinisch-westfälischen, dienen. Die großen Überlandstrecken, die heute ein ununterbrochenes Netz von Königswinter am Fuße des Siebengebirges bis Recklinghausen und Werne bilden, sowie die zahlreichen Abzweigungen von den einzelnen Verkehrsknotenpunkten in die benachbarten Städte und die weitere Umgebung sind im großen ganzen, wie der Verfasser ausführt, eine Errungenschaft von knapp zwei Jahrzehnten. Heute sind auf einem Flächenraum von etwa 100 qkm nicht weniger als rund 2450 km Gleise für elektrische Bahnen, deren Betriebsmittel rd. 5225 Motor- und Anhängewagen sowie 634 sonstige Wagen umfassen. Seit dem Jahre 1909 ist die Gleislänge um 670 km = 43 % gewachsen und die Betriebsmittel haben sich um insgesamt 1480 Fahrzeuge = 36 % vermehrt. Ein Stillstand in dem schnellen Wachstum der elektrischen Bahnen sei in diesem Bezirk nicht abzusehen. Immer weiter dehnt sich das Netz aus, immer mehr Gemeinden zieht es in seinen Bereich, denn heutigen Tages will auch die kleinste Gemeinde nicht mehr abseits vom Verkehr liegen, und große wirtschaftliche Opfer werden zwecks Erlangung des elektrischen Bahnanschlusses gebracht. An zweiter Stelle beschreibt Ingenieur Spängler, der Direktor der städtischen Straßenbahnen in Wien, einige seiner Entwürfe für stockhohe Triebwagen und Automobil-Omnibusse. Wie er mitteilt, hat die Verkehrsdichte auf einzelnen Linien der Wiener städtischen Straßenbahnen und die hierdurch bedingte Überlastung mehrerer Endstationen im Stadtinnern bereits derart zugenommen, daß eine Abhilfe der teilweise schon unleidlich gewordenen Verhältnisse nur durch Verwendung stockhoher Wagen möglich erscheint. Zwar ist dort seit kurzer Zeit ein solcher im Probebetrieb und bewährt sich im allgemeinen gut, er kann aber wegen der vielen niedrigen Durchfahrten unter den Eisenbahnunterführungen nur auf wenigen Linien verkehren und ist auch für die neuen Wagenhallen zu hoch. Der Verfasser hat daher einige Entwürfe geliefert, die eine für die vorliegenden Verhältnisse zweckmäßigere Lösung für die Konstruktion niedrigerer stockhoher Wagen mit großem Fassungsraum vorsehen. Eine weitere Abhandlung enthält nähere Angaben über die Warschauer elektrische Straßenbahn, die, der Stadt gehörig und von einer Privatgesellschaft betrieben, ein Netz von rd. 80 km Gleislänge und einen Fuhrpark von 202 Triebwagen und 60 Anhängewagen besitzt. Lebhaftes Interesse beansprucht auch eine anschauliche Beschreibung des Überlandnetzes der Berliner Elektrizitätswerke, deren Verfasser E. Rühle in Friedenau ist, sowie eine Abhandlung über zeitgemäße Hilfseinrichtungen im großen elektrischen Bahnbetriebe.

Am Schluß folgt eine kurze Abhandlung über eine Frage, die sicherlich schon manchen Fahrgast der Straßenbahn beschäftigte, nämlich die, wo der Straßenbahngroschen bleibt, oder, richtiger gesagt, welche Ausgaben von einem solchen bestritten werden müssen. Die Angaben entstammen einer amtlichen amerikanischen Statistik des United States Census Office in Washington, sie sind in anschaulicher Weise nach Art der lustigen Bilderbogen durch neun Abbildungen volkstümlich erläutert. Auf deutsche Verhältnisse übertragen, wo der Verteilungsmaßstab wohl im ganzen ein ähnlicher wie in Amerika sein dürfte, würde den Hauptanteil des Straßenbahngroschens der niedere Angestellte mit 3,21 ₰ erhalten, die höheren Angestellten begnügen sich mit 0,29 ₰, die Gemeinde verlangt für die Straßenbenutzung mehr als 10 % oder 1,12 ₰, dem Steuererheber sind 0,46 ₰ abzuliefern, der Obligationengläubiger beansprucht 1,48 ₰, auf die Unfallverletzten entfallen 0,42 ₰, auf die Betriebsunkosten für Materialien usw. 1,93 ₰, in den Reservefonds fließen 0,15 ₰, in den Rücklagefonds 0,32 ₰ und nur 0,62 ₰ erhält der arme, notleidende Aktionär. In diesem geringen Anteil am Ertrage liegt nach den Ausführungen der amerikanischen Statistik jedenfalls eine der Ursachen des außerordentlich starken Rückgangs der Straßenbahn-Neuanlagen in den letzten Jahren.

— **Elektrische Straßenbahnen und straßenbahnähnliche Vorort- und Überlandbahnen.** Vorarbeiten, Kostenanschläge und Bauausführungen von Gleis-, Leitungs-, Kraftwerks- und sonstigen Betriebsanlagen. Von Oberingenieur Karl Trautvetter, Beuthen (O.-S.). Mit 334 Textabbildungen. Berlin, Verlag Julius Springer, 1913; Preis geheftet 8 *M.*

Das preußische Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 unterscheidet neben: 1. den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, welche den Personen- und Güterverkehr von Ort zu Ort vermitteln, 2. städtische Straßenbahnen und solche ähnlichen Charakters, welch letztere infolge ihrer vorwiegenden Bestimmung für den Personenverkehr, trotzdem sie Ortsverbindungsbahnen sind, im Gegensatz zu Nr. 1 straßenbahnähnlichen Bau- und Betriebscharakter tragen. Die Gleise dieser fast nur mit elektrischem Gleichstrom betriebenen Straßenbahnen und straßenbahnähnlichen Vorortbahnen werden in die dem allgemeinen Verkehr dienende Straßenfahrbahn eingebaut oder auf besondere Straßenstreifen verlegt. Von ihnen handelt das vorliegende Buch. Und zwar soll nach den Worten des Verfassers dem Ingenieur oder Elektrotechniker, der neben seinen Spezialaufgaben Interesse an der ganzen Entwicklung der Gesamtanlage nimmt, ein Leitfaden gegeben werden, der in knapper Form den Werdegang der gebräuchlichsten elektrischen Gleichstrombahnen von ihren Vorarbeiten bis zur Betriebseröffnung behandelt.

Die Stoffeinteilung des durch eine Fülle guter Abbildungen unterstützen, 233 Seiten langen Textes gibt ein Bild vom Reichtum des Gesamtinhaltes und von der Art seiner Bewältigung. Nach einer Erläuterung und Abgrenzung des Begriffes elektrischer Straßenbahnen und ihrer Wirtschaftlichkeit im allgemenen beschäftigen sich drei Hauptabschnitte mit: 1. den allgemeinen Vorarbeiten, der Plananregung, den Genehmigungsversuchen, den öffentlichen Beihilfen, 2. den ausführlichen Vorarbeiten, und zwar mit Geländeaufnahme, Entwurf, Kostenanschlag, Ertragsberechnung, Fahrplan, Finanzierung, Ergänzungsverfahren, Grunderwerb, und 3. dem Prüfungsverfahren, den Behörden, der Genehmigung, dem Bauplan, der landespolizeilichen Abnahme. Weitere Hauptabschnitte behandeln sodann in vortrefflicher systematischer Unterteilung die Kapitel 4. der Linienführung und Gleislage (Ausweichstellen, Schleifen, Gleisanlagen auf Plätzen und Stationsanlagen für Personen- und Güterverkehr), 5. Bewegungswiderstände und Zugkräfte, 6. Spurweite, 7. Neigungen, 8. Krümmungen, 9. die Bettung, und zwar den Bettungsstoff und den Bettungskörper für Rillengleise bei den verschiedenartigen Pflasterdecken der Straßen bzw. bei eigenem Bahnkörper, 10. das Gleis*), 11. die Gleisverbindungen (Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Schiebebühnen) und 12. die Leitungsanlagen (Fahr- und Speiseleitungen, Stromabnehmer, das Tragwerk, Speise- und Rückleitungen, vagabundierende Ströme).

Diesen Abschnitten von den unbeweglichen Gleisanlagen sind in einem 13. Hauptabschnitte die Betriebsmittel (Motor-, Anhänge-, Montage-, Spreng-, Salzstreu-, Schneepflug-, Bahnmeisterwagen und Rollböcke) gegenübergestellt. Der letzte, 14., Hauptabschnitt behandelt unter dem Titel „Kraftwerk" den Kraftbedarf, die Antriebs-, die elektrischen Kraft- und die umkehrbare Batteriezusatzmaschine (Bauart Pirani), Pufferbatterien, Transformatoren und Umformer, Apparateanlage sowie die Hochbauten der Verwaltungs- und Betriebszwecke.

Zwei Anhänge, Preisverzeichnis und Auszüge aus Gesetzen und Vorschriften, beschließen das lehrreiche Werk, in welchem mit seltener Sachkunde das vorstehend umschriebene Gebiet der Herstellung elektrischer Straßenbahnen nach ihrem neuzeitlichen Stande klar, kurz und erschöpfend behandelt wird.

Der Verfasser kann in diesem Werk, das den Weg in die Öffentlichkeit bei der wachsenden Bedeutung der modernen großstädtischen Straßenbahnen und ihrer Vorortsverzweigungen allein finden wird, des Dankes und der Anerkennung der Eisenbahnfachwelt versichert sein. —Bi—

*) Innerhalb des Kapitels der Gleise entscheidet sich mit der Schienenform die Einteilung der zahlreichen Stöße, innerhalb deren der Melaunstoß und der geschweißte Stoß als Endglieder in den Entwicklungsreihen der Rillenschienenverwendung anzusehen sind, während bei der Vignolschiene der schwebende Kremplaschenstoß die verschiedenen Ausbildungsformen beherrscht. Weitere Unterabschnitte handeln von den Schwellen, den Schienenbefestigungsarten, der Gleisentwässerung, der Gleisauspflasterung und den Überwegen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 8. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergegebene 6,894 km lange Strecke Wunsiedel-Leupoldsdorf der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sowie die am 26. Oktober d. J. für den Gesamtverkehr eröffnete 21,03 km lange schmalspurige Lokalbahnstrecke Brodina-Seletin der im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehenden Neuen Bukowinaer Lokalbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der Bahnhof 4. Klasse Sprengersfelde an der am 10. November d. J. eröffneten Teilstrecke Carlshof (Pos.)-Sprengersfelde der Neubaustrecke (Gnesen) Carlshof (Pos.)-Deutschfeld (Schokken) ist bis auf weiteres noch nicht eröffnet worden. Dagegen sind die Bahnhöfe Obora, Langenolingen, Groß-Rybno, Welnau und Stawiany am 10. November d. J. gleichzeitig auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. erhält die an der Strecke Eichenau-Johannahütte gelegene Ladestelle Johannahütte die Bezeichnung Schellerhütte.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Vom 1. Januar 1914 ab erhält der an der Bahnstrecke Finnentrop-Wennemen gelegene Bahnhof 4. Klasse Bracht die Bezeichnung Fehrenbracht.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 428 vom 6. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn auf Erhöhung des im § 2 des Übereinkommens, betreffend die Aussetzung von Preisen vorgesehenen Betrages von 15 000 M auf 30 000 M (abgesandt am 9. November d. J.).

Nr. III 513 vom 5. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und diejenigen Nichtvereinsbahnen, für die Vereinskilometerzeiger herausgegeben werden, betreffend Ergänzung des Vorworts zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 11. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Schließung und Eröffnung einer Station.

Am 18. November 1913 wird an Stelle des bisherigen zwischen den Stationen Steinau (Oder) und Raudten rechts der Strecke Breslau-Glogau gelegenen Bahnhofs Culmikau ein neuer, näher an Steinau (Oder) gleichfalls rechts der Strecke gelegener Bahnhof 4. Klasse Culmikau für den Gesamtverkehr eröffnet. (2921)

Breslau, den 9. November 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Bad.-württ. Güterverkehr.

Auf den 17. November 1913 werden die Dienstbeschränkungszeichen der Station Bichtlingen von ORSt geändert in OK. Als weitere Tarifstation wird aufgenommen Kleinlaufenburg Pbf. mit den Dienstbeschränkungszeichen EStOR. Wegen der Bildung der Tarifentfernungen vgl. unsern Tarifanzeiger. Die bisherige Station Kleinlaufenburg erhält den Zusatz Gbf.

Karlsruhe 10. November 1913. (2916)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österreichischer und ungarischer Eisenbahnverband.

Neuausgabe des Eisenbahngütertarifs Teil I für den Verkehr zwischen den deutschen und luxemburgischen Eisenbahnen einerseits, den österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 wird an Stelle der jetzt giltigen Ausgabe vom 1. Januar 1911 nebst den Nachträgen I, II und III und den im Kundmachungswege hierzu erlassenen Änderungen und Ergänzungen eine neue Ausgabe treten.

Sie enthält neben einigen Änderungen und Ergänzungen in den Allgemeinen Tarifvorschriften hauptsächlich in der Güterklassifikation Ergänzungen durch Aufnahme neuer Artikel, die im allgemeinen Verbilligungen mit sich bringen. In einigen Fällen aber treten dadurch geringfügige Erhöhungen ein, die durch Änderungen in dem deutschen Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B oder dem österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahngütertarif, Teil I Abteilung B bedingt sind. Abdrucke des Tarifs sind vom 1. Dezember 1913 ab außer bei den beteiligten Endverwaltungen in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 — und in Ungarn im Zentralverkaufsbureau in Budapest V, Akademia utcza 3 zum Preise von 1 M 70 ₰ = 2 Kronen zu beziehen.

Berlin/Wien, 11. Nov. 1913. (2923)
Königliche Eisenbahndirektion,
k. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1913 tritt eine Neuausgabe des Gemeinsamen Heftes vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs, die auch Änderungen und Ergänzungen enthält, in Kraft. Das Gemeinsame Heft vom 1. November 1908 nebst Nachträgen wird hierdurch aufgehoben. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, den 10. November 1913. (2924)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif.

Hefte 1 und 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. werden für die Stationen Baal Güterbahnhof, Baal West und Nachbarstationen neue, größtenteils ermäßigte Frachtsätze im allgemeinen Klassentarif eingeführt, für die Station Niedergebra im allgemeinen Klassentarif und im Ausnahmetarif 11 I (rohe Kalisalze), ferner für Mülfort im Ausnahmetarif 23 I (Eisen usw.) Frachtsätze nachgetragen. Sodann wird für den Verkehr zwischen Ilsenburg und Oker einerseits und Anvers (Bass et Entrep.) local, Anvers (Sud) und Hoboken anderseits ein Ausnahmetarif (Nr. 40) für Kupfer in Blöcken und Platten eingeführt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 25. Januar 1914.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 8. November 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Ab 1. Dezember 1913 wird die Station Hirzenhain (Hess.) K. D. Frankfurt (Main) in die Klassentarife sowie in die Ausnahmetarife Nr. 11 (Eisen) und Nr. I (Eisen) einbezogen.

München, 11. November 1913. (2938)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs. Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II, vom 1. Januar 1911.

Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs II für Güter aller Art als Frachtgut erhält mit Gültigkeit vom 15. Januar 1914 folgenden Zusatz:

„Die im Abschnitt C der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I, Abteilung B bezeichneten Gegenstände sind von der Abfertigung nach diesem Ausnahmetarif ausgeschlossen."

München, 11. November 1913. (2939)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Norddeutsch-belgischer Güterverkehr.

Im „Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. von Stationen des rheinisch-westfälischen und des Saar-Kohlengebiets nach belgischen Stationen vom 1. Oktober 1908" werden mit Gültigkeit vom 1. April 1914 für eine Anzahl Stationen des Lütticher Beckens (Angleur, Chênée, Engis usw.) die Frachtsätze der Tarifabteilung B — Sendungen in Mengen von mindestens 45 t — größtenteils um durchschnittlich 0,25—0,30 Frcs. für die Tonne erhöht.

Vom gleichen Zeitpunkt ab finden die jetzt gültigen Frachtsätze der Tarifabteilung C — geschlossene Sendungen von 200—300 t — des genannten Ausnahmetarifs nur noch für den Verkehr nach Antwerpen transit Anwendung. Die Frachtsätze für den Verkehr nach dem

übrigen in der Tarifabteilung C enthaltenen belgischen Empfangsgebiet, welches durch Aufnahme der Station Antwerpen (Sud) local erweitert werden wird, werden vom 1. April 1914 ab um 5 Frcs. für 10 t erhöht.

Abdrucke des die Änderungen enthaltenden Tarifnachtrags können von Anfang März 1914 ab durch die Güterabfertigungen bezogen werden.

Essen, den 12. November 1913. (2936)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ab 13. November 1913 wird zum gemeinsamen schweiz. A. T. Nr. 42 (Zuckerrüben usw.) der I. Nachtrag ausgegeben. Ferner werden die gemeinsamen schweiz. A. T. Nr. 1 (Bier) und Nr. 41 (Milch) ergänzt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 12. November 1913. (2933)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. November 1913 werden die Stationen Bahnsdorf und Lubolz in den Tarif einbezogen und die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife 7, S 5 und S 5 t geändert. Die Station Meißen wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 aufgenommen. Außerdem wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 7 geändert. Frachterhöhungen gelten erst vom 15. Januar 1914 ab. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, 11. November 1913. (2930)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-bayerischer Gütertarif, Teil II vom 1. April 1901.

Am 1. Dezember d. Js. tritt der Nachtrag X in Kraft. Er enhält im Wesentlichen:

a) Aufnahme der bayerischen Stationen Aubing, Aschaffenburg Süd, Bergrheinfeld, Burgau, München Isartalbahn und Sandbach (Odenw.) in den Allgemeinen Klassentarif und die Ausnahmetarife 1—4; ferner in den Ausnahmetarif 15 (Erden, Erze usw.) und den Ausnahmetarif 16 (Düngemittel);

b) Aufnahme der bayerischen Stationen Aschaffenburg Süd und München Isartalbahn in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl);

c) Neuauflage des Ausnahmetarifs 16 (Düngemittel) unter Einrichtung einer Klasse c für Guano überseeischer Herkunft und Aufnahme der belgischen Stationen Boom, Boom (Quai) und Engis. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, 11. November 1913. (2931)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2.

Vom 1. Dezember 1913 an wird auf dem Bahnhof Königswalde beschränkter Stückgutverkehr eingeführt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, 12. November 1913. (2932)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. vom Ruhrbezirk zum Betriebe von Eisenerzbergwerken usw. nach Stationen des Siegerlandes usw. vom 1. November 1911.

Am 20. November d. J. wird die Station Rohnstadt des Direktionsbezirks Frankfurt (Main) als Empfangsstation in die Tarifabteilung A des vorbezeichneten Ausnahmetarifs aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, den 12. November 1913. (2935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar 1914 werden die Entfernungen verschiedener Stationen des Direktionsbezirks Altona um 1 bis 3 km erhöht. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen und im nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußischen Staats- und Privatbahnen.

Frankfurt (Main), 11. Nov. 1913. (2937)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 wird die Station Schüttorf als Empfangsstation in den Ausnahmetarif S 25 einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. November 1913. (2922)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichischer Eisenbahn-Verband. Nordwestböhmischer Verkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913, soweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 (falls im Nachtrage nicht ein anderer Termin angeführt ist) gelangt der Nachtrag V zu der vom 1. Januar 1910 gültigen Zusammenstellung direkter Kartierungsfrachtsätze für einzelne Verkehrsrelationen des Österreichischen Eisenbahn-Verbandes — Nordwestböhmischer Verkehr — zur Einführung, welcher außer verschiedenen Änderungen und Ergänzungen vorwiegend die Aufhebung von Frachtsätzen und neuberechnete Ersatz-Frachtsätze für solche Stationsverbindungen enthält, in denen die erhöhten Taxen des Lokalgütertarifes, Teil II, Heft 2, der k. k. österr. Staatsbahnen vom 1. März 1913 hinsichtlich der vom Staate betriebenen Privatbahnen Berücksichtigung zu finden hatten.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, dann bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von K. 1.30 für das Stück zu erhalten.

Prag, am 8. November 1913. (2927)
Ausschließend priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Lieferfristen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen.

Infolge außergewöhnlicher Verkehrsverhältnisse wird auf Grund des § 75. (3) Punkt 5. des Eisenbahn-Betriebs-Reglements und des § 6. (3) Punkt 2. der Ausführungs-Bestimmungen zu Artikel 14. des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr mit Genehmigung des Herrn kön. ung. Handelsministers vom 6. November l. J. Zahl 83 232, mit Gültigkeit vom 9. November l. J. an bis auf Widerruf

1. für nach Fiume bestimmte Zuckersendungen in Wagenladungen eine drei- (3) tägige Zuschlagsfrist;

2. für nach Kiskörös loco bestimmte Frachtgüter, sofern deren Lagerung in gedeckten Räumen erforderlich ist, ferner für jene Frachtstückgüter, welche die Station Kiskörös im Durchzuge berühren, eine ein (1) tägige Zuschlagsfrist festgesetzt.

Diese Zuschlagsfristen werden nebst den in Kraft stehenden Lieferfristen und Zuschlagsfristen, sowohl im ungarischen, österreichischen und bosnisch-herzegovinischen, als auch im internationalen Verkehre geltend gemacht und finden für lebende Tiere, frisches Fleisch, geschlachtetes Geflügel und geschlachtetes Wild, frisches Obst, frisches Gemüse und Eier keine Anwendung.

Budapest, am 7. Nov. 1913. (2929)
Die Direktion.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung von 20 000 kg Flußeisenguß soll verdungen werden. Die Bedingungen und das Angebotformular können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 2. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. Dezember 1913. (2928)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

In den Hauptwerkstätten Gotha, Erfurt, Meiningen und Jena und bei der Bahnmeisterei Neudietendorf sollen öffentlich verkauft werden: Kupfer, Rotguß, Weißguß und Messing in Stücken und Spänen, Abfälle von Weiß-, Messing- und Neusilberblech, Schmelztiegeln, Leinen, Barchent, Plüsch, Kokos- und Rohrdecken, Roßhaarläufern, Zink-, Blech-, Kern-, Misch-, Hohl-, Stahl-, Guß- und Weißblechschrot, Feilen und Werkzeugstahl, Radreifen, Metallkrätze und Kehricht, Gießereiformsand und -schlacken, Gummi und Glasbrocken, Bleiplatten und -schlamm, Glasröhren und Glaskasten aus Akkumulatorenbatterien, 1 Radial-Wandbohrmaschine, Flammrohre, Röhrenkessel und Tiebock-Überhitzer. Termin am 10. Dezember 1913, vormittags 10 Uhr.

Die Verkaufsbedingungen usw. können in unsrer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unsres. Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 8. November 1913. (2934)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 90. | 19. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Abfertigung von Gut und Frachtbrief auf der Versandstation.

In Nr. 30 S. 483/484 Jahrg. 1912 d. Ztg. wurde die Zweckmäßigkeit des preußischen Frachtbriefvorprüfungsverfahrens einer Besprechung unterzogen. Dabei wurden die Gründe erläutert, welche die Einführung des genannten Verfahrens im übrigen Deutschland, also auch in Württemberg, nicht als zweckmäßig erscheinen lassen. Bei aller Anerkennung der Vorteile des Vorprüfungsverfahrens gegenüber dem in Württemberg üblichen Verfahren sei — so wurde ausgeführt — in der Rückgabe der Frankatur- und Nachnahme-Frachtbriefe an den Absender nach Übergabe des Gutes eine Gefahr für die Eisenbahnverwaltung hauptsächlich darin zu erblicken, daß „der Auflieferer in der Lage sei, nach der rechtlich vollzogenen Übernahme des Guts Zusätze oder Abstriche nach seinem Ermessen vorzunehmen". Zur Beseitigung dieses „Restes der Unsicherheit" wurde vorgeschlagen, die Frachtbriefe bei Übernahme des Guts abzunehmen, sie bahnseitig an den Schalter zu verbringen und den Auflieferern von Frankatur- und Nachnahmesendungen Gegenmarken in Form von Nummern zu geben, die handschriftlich oder durch Rotationsstempel in der Rubrik dés „Frankatur"-Vermerks anzubringen wären.

Diese Ausführungen wurden in Nr. 39 S. 629 ff. Jahrg. 1912 d. Ztg. zurückgewiesen mit der Begründung, daß das Verfahren trotz des „scheinbaren Restes von Unsicherheit" bei der Güterannahme in Preußen sich erprobt habe, daß es dem in Württemberg geltenden Verfahren, jeden Frachtbrief dem Auflieferer zur Verbringung an den Schalter zurückzugeben, entschieden vorzuziehen und daß der für die bahnseitige Verbringung der Briefe an den Schalter entstehende Aufwand keineswegs gering anzuschlagen sei. Eine weitere Auseinandersetzung hatte nicht statt; aber man wird nicht fehl gehen in der Annahme, daß der Verbesserungsvorschlag zum Frachtbriefvorprüfungsverfahren keine Gegenliebe fand. Namentlich dürfte der für die bahnseitige Verbringung der Frachtbriefe erwachsende finanzielle Aufwand für Preußen sehr erheblich sein, wenn — wie a. a. O. ausgeführt wurde — die Mehrausgaben für die 7 Berliner Innenbahnhöfe allein auf mehr als 10 000 ℳ jährlich zu berechnen wären.

Indessen — die Tatsache, daß bei nicht gleichzeitiger Übergabe von Gut und Frachtbrief Änderungen und Verlust des letzteren möglich sind und dadurch sowohl für die Eisenbahn wie für die Partei unliebsame Weiterungen entstehen, kann nicht bestritten werden. Ferner kommt man über den Übelstand der verzögerten Auflieferung der Frachtbriefe an den Schaltern infolge Rückgabe an den Versender — von diesem Mißstand könnten die größeren württembergischen Güterstellen genug erzählen — nicht hinweg. Endlich steht die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung nach Übernahme des Gutes außer Frage, einerlei, ob ein förmlicher Frachtvertrag zustande kam oder nicht: Im ersteren Falle gelten bei Verlust, Minderung oder Beschädigung die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung, andernfalls werden, wenn an einem formell nicht übernommenen Gute Verlust, Minderung oder Beschädigung eintritt, bei etwaigen Forderungen die allgemeinen Rechtsgrundsätze nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (Klagen aus Eigentum, ungerechtfertigter Bereicherung) angewendet. Wird der Frachtbrief aber nachträglich vorgelegt und angenommen, so ist der Vertrag als von Anfang an gültig zu betrachten. („Heilung" des Vertragsverhältnisses.)

Hieraus mag ersehen werden welch großen Wert ein in ganz Deutschland einheitliches und mustergültiges Annahmeverfahren für den Güterverkehr hätte und wie bedauerlich es wäre, wenn über den jüngsten, zunächst nicht erfolgreich scheinenden Versuch zur Verbesserung des derzeitigen Zustandes die Akten geschlossen würden. Leider gibt es keine Statistik, welche über die Gesamtsumme aller aus dem Verlust von Frachtbriefen entstandenen Unkosten Auskunft geben kann; allein das Konto dürfte, wenn vollends die von der Versand- bis zur Empfangs-

station anfallenden Unregelmäßigkeiten bewertet werden könnten und bewertet würden, kein geringes sein.

Zur Abstellung aller dieser Unregelmäßigkeiten möge folgender Vorschlag dienen: 1. Das Frachtbriefvorprüfungsverfahren wird mit den unten näher ausgeführten Änderungen bei allen größeren Güterabfertigungen Deutschlands eingeführt. 2. Die Frachtbriefe dürfen nach der Übernahme des Gutes nicht mehr aus Amtshänden kommen, sondern werden durch eine Rohrpostanlage von der Annahme direkt zur Abfertigung befördert.

Zu 1. Das Vorprüfungsverfahren. Es wird

a) bezüglich der nicht belasteten Frachtbriefe genau nach dem vorbildlichen Muster Preußens durchgeführt; der Versender bringt seinen Frachtbrief zur Vorprüfungsstelle, wo er auf seine formelle Richtigkeit geprüft, mit „Wagen-Nr." oder „Platz-Nr." (s. unten) versehen und gegebenenfalls mit dem Leitungsweg ausgestattet wird. Ob die Vorprüfung auf die Ausrechnung der Fracht usw. auszudehnen ist, mag dahin gestellt bleiben.

b) Bei Franko- und Nachnahmebriefen wird künftig: α) wenn die Verkarrung des Gutes an der Hand des Frachtbriefes wie in Preußen stattfindet, der Verladekontrollschein doppelt (im Pausverfahren — geringe Mehrarbeit!), β) wenn der Frachtbrief das Gut in den Wagen nicht begleitet, wie z. B. in Württemberg, statt des Verladekontrollscheins ein „Gegenschein" ausgestellt.

Verladekontrollschein oder Gegenschein hätten nur folgende Rubriken aufzuweisen: Bestimmungsstation, Zahl und Bezeichnung der Frachtstücke, Name und Wohnung des Absenders; bei Duplikaten vertreten diese das Doppel des Verladekontrollscheins:

Zu α) Zu der Verladung nach preußischem Muster brauche ich nichts hinzuzufügen; sie ist seinerzeit in dieser Zeitung (Jahrg. 1907, S. 1037, 1165) ausführlich geschildert.

Zu β) Dieses Verladeverfahren wickelt sich wie folgt ab: Die Güter werden, wie auf allen größeren Bahnhöfen Preußens, entweder in bereitgestellte Güterwagen oder auf Lagerplätze innerhalb des Güterbodens verkarrt. Wagen und Plätze erhalten ihre ständigen, nie wechselnden Ordnungsnummern, z. B. der für Erfurt bereitgestellte Wagen die Nr. 84, der Platz für die Güter über Pankow die Nr. 115. Zur Vermeidung von Verwechslungen empfiehlt es sich, für die aufgestellten Wagen andere Zahlen zu wählen als für die Plätze auf dem Güterboden; bei Bereitstellung von 100 Wagen, z. B. kann man für die Wagen die Nummern 0—100, für die Plätze die Nummern über 100 verwenden. Nach Auflieferung des Guts an der Annahmeluke übernimmt es der Vorarbeiter (Unterbeamte) und läßt, wenn das Gut in einen der bereitgestellten Wagen zu verkarren ist, mit Kreide die entsprechende Wagennummer auf das Stück durch den Versender oder dessen Beauftragten anbringen. Diejenigen Güter, welche nicht sofort verladen, sondern auf einen Lagerplatz verkarrt werden („Platzgut"), erhalten zur Unterscheidung von dem in die Wagen verladenen Gut („Wagengut") keine Kreideanschrift. Im Frachtbrief wird die unterschiedliche Verladung vom Annahmevorarbeiter in der Weise kenntlich gemacht, daß von ihm beim „Wagengut" die Wagennummer in der rechten oberen Ecke, beim „Platzgut" an dem linken Rand unterhalb der Spalte für die Markenbuchnummer vermerkt wird. Diese Arbeit wird künftig in derselben Weise von der Vorprüfungsstelle ausgeführt. Beim Abführen der Güter verständigt der Auflader, wozu regelmäßig ein älterer und erfahrener Güterbodenarbeiter verwandt wird, den Karrenfahrer ausdrücklich, wohin er das Gut zu verstapeln hat, (z. B. „in Wagen 84" oder „auf Platz 115"). Die spätere Verladung des „Platzgutes" vom Platze in den Eisenbahnwagen erfolgt, wie überall, an der Hand der Frachtbriefe.

Das überaus einfache Verfahren hat sich bewährt und nennenswerte Anstände nicht ergeben. Der Unterschied zwischen dem preußischen und dem vorstehend geschilderten Verladeverfahren besteht darin, daß in Preußen der Brief bezw. Kontrollschein das Gut in den Wagen begleitet und die richtige Verkarrung in dem Wagen selbst an der Hand der Briefe kontrolliert werden kann, während hier der Frachtbrief dem Versender zur Verbringung an den Schalter zurückgegeben wird und die Kontrolle der verladenen Güter durch Nachprüfung der Kreideanschriften im Wagen stattfindet. Das preußische Verfahren würde, da eine Frachtbriefkontrolle leichter ist als die Kontrolle der Kreideanschriften, den Vorzug verdienen, wenn zu jedem Frachtstück ein besonderer Frachtbrief ausgestellt würde; dies ist aber schlechthin undurchführbar. Fehlverladungen kommen sowohl bei dem einen wie bei dem anderen System vor. Bei gut eingearbeitetem Arbeitspersonal sind Fehler natürlich seltener als bei Aushilfen; es empfiehlt sich daher, im Rahmen des Prämiensatzes einen gewissen Prozentsatz des genehmigten Personals als Reservepersonal zu halten (für Urlaub und Krankheit, mäßige Verkehrssteigerung).

Zu 2) Abnahme des Frachtbriefs und dessen nachherige Behandlung.

Nach Übernahme des Guts werden seither in Preußen die Franko- und Nachnahmebriefe, in Württemberg sämtliche Briefe dem Auflieferer zur Übergabe an den Schalter zurückgegeben. Für die Abfertigung der Frachtbriefe wäre die unmittelbare Nähe der Schalter an der Annahmeluke am zweckmäßigsten. Bei größeren Abfertigungen ist aber jeder Einbau in den Güterboden mit einer Schmälerung des nutzbaren Lagerraums gleichbedeutend. Die Schalter werden daher, solange die derzeitige Schuppenform beibehalten wird, überall regelmäßig an ein Ende des Schuppens gelegt. Dies hat für die Abfertigung der Briefe den Nachteil, daß immer eine geraume Frist verstreicht, bis die Aufgeber die Briefe an die Schalter verbringen, namentlich, wenn ein und derselbe Versender eine größere Zahl von Gütern an verschiedenen Annahmeluken zur Auflieferung bringt; denn es wird keinem Spediteur einfallen, das Übergabegeschäft zu unterbrechen und dazwischen die Frachtbriefe an die Schalter zu verbringen.

Dieser Mißstand wird überall empfunden; so ist in Nr. 39 Jahrg. 1912 d. Ztg. angedeutet, daß in Preußen schon Versuche mit mechanischen Einrichtungen für die Verbringung der Frachtbriefe zum Schalter gemacht worden sind; leider fehlen Einzelheiten. Immerhin ist ein solcher Versuch ein Beweis dafür, daß die rasche Übermittlung der Briefe von der Annahmestelle zur Abfertigung erwünscht und gewissermaßen der Schlußstein zum Vorprüfungsverfahren wäre, mit anderen Worten, daß der Frachtbrief nach Übernahme des Guts sofort zur Abfertigung wandern und dadurch die durch die Vorprüfung beschleunigte Übernahme des Gutes ihr Gegenstück in einer raschen Abfertigung des Frachtbriefes finden sollte.

Nachdem der Vorschlag der bahnseitigen Verbringung der Briefe von der Annahmeluke an die Schalter voraussichtlich ausscheidet, dürfte nur noch die Anlage einer elektrischen Rohrpostanlage als Beförderungsmittel in Betracht kommen. In Nr. 4 des lauf. Jahrgangs dieser Zeitung S. 69 ist bei der Beschreibung des Bahnhofs Offenburg als neue Einrichtung „die elektrische Rohrpostanlage, die zur Beförderung von Telegrammen und Schriftstücken zwischen dem Fahrdienstturm und dem im zweiten Stock des Aufnahmegebäudes gelegenen Telegraphenbureau dient", besonders hervorgehoben. Was in Offenburg möglich war, muß anderwärts auch durchführbar sein; wenn dort zwischen entfernt gelegenen Örtlichkeiten Telegramme und Schriftstücke hin- und herlaufen, so müssen auch innerhalb der Güterabfertigungen Frachtbriefe sofort von der Übernahmeluke an die entsprechenden Schalter befördert werden können. Ein Vorschlag, die Annahmeluken je mit ihrem zugehörigen Schalter durch eine Rohrpostanlage zu verbinden, kann daher nicht als Utopie angesehen werden. Die Kosten für eine solche Anlage dürften nicht zu groß sein; denn auf jedem großen Bahnhof — und um solche handelt es sich überhaupt nur — ist eine Kraftquelle, z. B. ein Elektrizitätswerk, vorhanden, welche die Speisung der Rohrpostanlage mit übernehmen kann.

Die Vorteile einer solchen Anlage sind folgende:

a) Die Frachtbriefe kommen nach Übernahme des Guts nicht mehr aus Amtshänden. Dieses Ziel sollte erreicht

werden; denn die aufgegebenen Frachtbriefe stellen das rechnerische „Soll“ im Gegensatz zu den aufgelieferten Frachtstücken, dem „Hat“, dar. Wie die Feststellung des „Soll“ die Grundlage für eine genaue Rechnung ist, so dürfte das Vorhandensein sämtlicher Briefe die erste Voraussetzung für eine glatte Güterabfertigung sein. Der indirekte Beweis für diese Behauptung ist, daß bei Unregelmäßigkeiten, z. B. bei Fehlverladungen die Nachforschungen nach einem Gut an der Hand des Frachtbriefs leichter sind als die Feststellung der Hingehörigkeit eines ohne Papiere eingelaufenen, womöglich nicht bezettelten Frachtstücks.

b) die eisenbahnseitige Abfertigung der Frachtbriefe steht nicht mehr im Belieben der Versender; säumige Auflieferer von Frankatur- und Nachnahmesendungen lassen sich rasch und leicht ermitteln.

c) Die Frachtbriefe laufen sofort nach Anfall, einer nach dem andern, bei der Abfertigung ein, wodurch die Verarbeitung gleichmäßiger, die Häufung abends gegen den Annahmeschluß eingeschränkt und die erst kürzlich in Nr. 39 S. 477 d. Ztg. beklagte, zur Erreichung der rechtzeitigen Fertigstellung der Versandpapiere notwendige Hast verringert würde. Die unmittelbare Folge wäre im Gegensatz zu jetzt eine regelmäßigere Beschäftigung des Annahmepersonals tagsüber, eine Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten, eine Verminderung der Zahl der Aushilfen (Frühjahr und Herbst) und eine Hebung des Gesundheitszustandes der Abfertigungsbeamten. Die Abfertigungen mit dem unbedingten 6-Uhr-Schluß wären um 6.00, diejenigen mit dem bedingten 6-Uhr-Schluß spätestens mit der Übergabe des letzten Frachtstücks im Besitz sämtlicher Briefe.

In Württemberg würde die Abfertigung sehr beschleunigt, da sämtliche Briefe durch die Rohrpost alsbald nach der Übergabe des Guts der Abfertigung zugestellt würden. In Preußen würden bei Beibehaltung des derzeitigen Verkarrungsverfahrens die Frankatur- und Nachnahmebriefe sofort, die Überweisungsbriefe nach der Frachtbriefkontrolle in den Eisenbahnwagen den Schaltern zugestellt. Bei Frankatur- und Nachnahmesendungen würde der Verladekontrollschein wie bisher das Gut begleiten, das „Doppel“ aber dem Versender ausgehändigt und ihm wie der Gegenschein (s. oben 1b α und β) als Legitimation am Schalter dienen, die Frankatur zu bezahlen oder die Nachnahme in Empfang zu nehmen. Ein Namensaufruf des Absenders findet nicht statt. Der „Gegenschein“ wird vom Schalterbeamten abgenommen; der Originalfrachtbrief kann dadurch leicht und sicher gefunden werden. Eine raschere Abfertigung würde also auch in Preußen erreicht, weil die Frankatur- und Nachnahmesendungen, welche dem Schalterbeamten die meiste Arbeit machen, an den Schalter vor dem Aufgeber kommen. Bis dieser am Schalter erscheint, kann der Schalterbeamte die Fracht usw. berechnet haben, so daß es nur der Geldeinnahme bzw. -auszahlung bedarf, um den Versender abzufertigen. Aber auch die kontrollierten Briefe werden rascher als bisher zum Schalter kommen, weil die Kontrollorgane zur Übermittlung der Frachtbriefe ebenfalls der Rohrpostanlage sich bedienen könnten.

d) Verwendung menschlicher Kraft ist bei der Überbringung ausgeschlossen. Auch bei der bahnseitigen Verbringung der Frachtbriefe sind Unregelmäßigkeiten, wie Verlust des Frachtbriefs, Änderungen unterwegs durch die dem Boten bekannten Versender (Spediteure) usw. möglich, während bei der technischen Vervollkommnung der elektrischen Rohrpostanlagen Unregelmäßigkeiten und dadurch Verluste von Frachtbriefen ausgeschlossen sind.

e) Die Einrichtung einer Rohrpostanlage verursacht im Gegensatz zu einem Läuferdienst nur einmalige Kosten. Die Unterhaltungskosten dürften nicht hoch sein.

f) Durch die Rohrpostanlage wird die Abfertigung von der Annahme örtlich unabhängig. Dies ist hauptsächlich dann von Wert, wenn besonderer Verhältnisse halber (bauliche Veränderungen) die Abfertigungsräume aus dem Güterboden verlegt oder erhöht in den Güterboden, wie in Kalk, eingebaut werden.

Hiernach dürfte eine elektrische Rohrpostanlage die zweckmäßigste, billigste, bequemste, rascheste und sicherste Übermittlung des Frachtbriefes von der Annahmeluke zur Abfertigung sein. Erhöht wird der Nutzen einer Rohrpostanlage durch eine Fernsprechverbindung zwischen Annahmeluke und Abfertigung. Auf einem neuen württembergischen Güterbahnhof wurde versuchsweise eine Fernsprechverbindung zwischen Annahmeluke und Schalter hergestellt. Der Übernahmevorarbeiter (Unterbeamte) übernimmt die Frachtbriefe in einem an der Schuppenwand befestigten Annahmestand (etwa 1,50 m breit, 1,50 m tief und 2.50 m hoch), in welchem neben den für die Annahme notwendigen Behelfen auch noch ein zum Schalterbeamten führender Fernsprecher ist. Sein Zweck ist, dem Schalterbeamten und dem Annahmevorarbeiter die Möglichkeit zu gewähren, strittige Punkte schnell und erschöpfend aufzuklären. Diese Einrichtung hat sich bis jetzt bewährt; jedenfalls wird auch durch sie eine Beschleunigung und Verbesserung der Abfertigung erreicht.

Bei Einrichtung einer Rohrpostanlage wäre dieser „Haus-Fernsprecher“, wenn ich so die Verbindung nennen darf, deshalb von besonderem Wert, weil er außer zu Anfragen wegen Stationsbezeichnung, Tarifierung usw. noch zu „Schluß“meldungen nach Annahme des letzten Frachtbriefs und Übergabe desselben zur Rohrpost benutzt werden könnte.

So dürfte das Frachtbrief-Vorprüfungsverfahren Hand in Hand mit einer die Frachtbriefannahme mit der Frachtbriefabfertigung verbindenden Rohrpost- und Fernsprechanlage es ermöglichen, die Annahme von Gut und Frachtbrief Zug um Zug zu gestalten; ein einwandfreier Vertragsabschluß und eine sorgfältigere Abfertigung werden das für die Eisenbahn wie für die Partei gleich wünschenswerte Ergebnis sein. Ohne Kosten läßt sich dieses Ziel allerdings nicht erreichen; das aufgewendete Kapital aber wird sich reichlich verzinsen.

Stuttgart, im Oktober 1913.

Maysenhölder, Eisenbahn-Inspektor.

Schieben von Zügen im regelmäßigen Betriebe.

Bei den Erörterungen, die sich seinerzeit im preußischen Abgeordnetenhause an den Entwurf über die Elektrisierung der Berliner Stadt- und Ringbahn knüpften, spielte die Frage eine Rolle, ob es angezeigt sei, zur Vermeidung eines Umsetzens der Triebmaschinen auf Kopfstationen oder bei der Teilung der Züge, ein Schieben kurzer Züge zuzulassen.

Da ist es von Interesse festzustellen, daß ein ähnlicher Betrieb bereits in Frankreich mit Erfolg durchgeführt wird. Wie in Nr. 42 des in Paris erscheinenden „Journal des Transports“ vom 18. Oktober d. J. erzählt wird, führt die Nordbahn Pendelzüge zwischen Paris-St. Denis, Paris-St. Ouen und Pantin-St. Ouen, ohne auf den Endstationen die Lokomotiven zu wechseln und ohne diese umzusetzen, d. h. sie läßt in der einen Richtung die Züge schieben. Auf dem ersten Wagen der geschobenen Züge ist ein Führerstand eingerichtet. In diesem befindet sich der Lokomotivführer, während der Heizer allein auf der Lokomotive am Ende des Zuges verbleibt.

Die zur Beförderung dieser geschobenen Züge benutzten Lokomotiven sind älterer Bauart, sie stammen meist aus den Jahren 1876 und 1877, bieten also nur wegen der Art und Weise Interesse, wie sie eingerichtet sind, um betriebssicher Züge im regelmäßigen Personenverkehr schieben zu können. Der Führerstand auf der Plattform des ersten Wagens des geschobenen Zuges ist mit Vorrichtungen zum Öffnen und Schließen des Regulators, zum Bedienen der Bremse, der Pfeife und des Sandstreuers ausgerüstet.

Der auf der Lokomotive verbliebene Heizer hat außer der Bedienung des Kessels nur noch die Steuerung für den

Wechsel der Fahrrichtung auf Anordnung des Führers zu bedienen und im Bedarfsfalle den Sandstreuer der Maschine zu betätigen. Zur Übermittlung der Befehle des Führers für den Heizer ist zwischen dem Führerstande auf dem vordersten Wagen und der Lokomotive ein laut sprechender Fernsprecher Bauart Le Las, wie solche in der französischen Marine gebräuchlich sind, angebracht. Dieser Fernsprecher gestattet, Befehle zu geben und zu empfangen, ohne daß dazu ein weiterer Handgriff nötig ist, als das Schließen eines Stromkreises durch einen einfachen Druck auf einen Knopf. Der Apparat besteht aus einer im Packwagen aufgestellten Batterie, einem äußeren Element und zwei Sende- und Empfangsstationen, von denen die eine im Führerhause der Lokomotive, die andere im isolierten Führerstande des vordersten Wagens untergebracht ist. Die erforderlichen Leitungen sind gut isoliert in Metallröhren unter den Wagenkästen verlegt. Die Kabel benachbarter Wagen werden durch Kupplungen verbunden, die ein leichtes Entkuppeln ermöglichen. Jeder Posten ist durch eine Anrufglocke mit Fallscheibe vervollständigt. —

Die Fernsteuerung des Regulators wird durch zwei Hilfsmotoren mittels Preßluft bewirkt. Diese Motoren wirken durch Hebel in entgegengesetzter Richtung auf den Regulator ein. Der eine Motor, welcher das Schließen des Regulators zu besorgen hat, steht ständig mit dem Hauptluftbehälter durch ein kleines Rohr in Verbindung, an welchem sich ein Dreiwegehahn befindet, der das Absperren und Entleeren des Motorzylinders gestattet, wenn die Lokomotive in der einen Fahrrichtung den Zug zieht.

Der für das Öffnen des Regulators bestimmte Motor besitzt den doppelten Zylinderdurchmesser wie der vorbeschriebene Schließmotor. Wenn dieser Motor denselben Druck von sechs Atmosphären wie der Schließmotor erhält, wird sein Kolben durch die doppelte Kraft angetrieben und dadurch, weil die Gegenwirkung des andern Motors überwunden wird, öffnet sich der Regulator. Wenn andererseits dieser Öffnungsmotor nur atmosphärischen Druck enthält, ist seine Wirkung aufgehoben und der Schließmotor schließt den Regulator.

Der Lokomotivführer im Führerstande des vordersten Wagens des geschobenen Zuges bedient nur den Motor, welcher das Öffnen des Regulators bewirkt. Zu dem Zwecke ist der Öffnungszylinder durch ein besonderes, unter den Wagenkästen entlanggeführtes Rohr mit dem abgesonderten Führerabteil und mit dem Hauptluftbehälter verbunden. Ein Dreiwegehahn ermöglicht es dem Lokomotivführer im vordersten Wagen die Luft so zu regulieren, daß der Regulator geöffnet oder geschlossen wird. Zur Sicherung der vorschriftsmäßigen Regulatorbedienung ist nur ein einziger Schlüssel für die beiden Dreiwegehähne vorhanden. Dieser Schlüssel kann von dem Dreiwegehahn auf der Lokomotive nur entfernt werden, wenn dieser den Schließmotor mit dem Hauptluftbehälter verbindet; ebenso kann er von dem Dreiwegehahn im isolierten Führerabteil nur abgezogen werden, wenn der Hahn in der Stellung steht, in der er den Öffnungsmotor entleert. Soll die Maschine an der Spitze des Zuges den Zug ziehen, so wird der Schlüssel auf den Dreiwegehahn der Lokomotive gesteckt und so gedreht, daß auch die Preßluft aus dem Schließmotor entweicht. Das Bedienen des Regulators erfolgt dann von Hand.

Der isolierte Führerstand besitzt, wie erwähnt, eine Pfeife, die auf dem Dache des Wagens angebracht ist und durch Preßluft betätigt wird. Außerdem befindet sich hier noch ein Sandstreuer, dessen Rohre vor die Räder der ersten Achse gehen, um bei plötzlich zu stark auftretenden Bremswirkungen das Gleiten der Räder auf den Schienen zu verhindern. Auf der Lokomotive sind noch einige Ventile angebracht, welche auch dem Heizer in Gefahrfällen gestatten, den Regulator zu bedienen. Die Züge sind seit September 1910 im regelmäßigen Betriebe und sollen sich gut bewährt haben. G.

Der neue Personenbahnhof in Karlsruhe.

Nachstehend veröffentlichen wir einen Auszug aus einer der „Karlsruher Ztg." beigegebenen amtlichen Abhandlung über den am 23. Oktober d. J. dem Betriebe übergebenen neuen Karlsruher Personenbahnhof. Schon vor einer Reihe von Jahren erkannte die Verwaltung der bad. Staatseisenbahnen, daß der Verkehr in dem Karlsruher Hauptbahnhof mit den vorhandenen Bahnanlagen nicht mehr auf längere Zeit werde bewältigt werden können. Zwar war der ursprüngliche, im Jahre 1843 in Betrieb genommene Bahnhof im Laufe der Jahre mehrfach erweitert und umgebaut worden, auch wurde durch den Bau des neuen Rangierbahnhofes im Jahre 1895 der Betrieb im Gebiet des Personenbahnhofes wesentlich entlastet und erleichtert.

Inzwischen hatte sich seit den 70 er Jahren des vorigen Jahrhunderts südlich des Personenbahnhofes rasch ein neuer Stadtteil entwickelt, dessen Zusammenhang und Verkehr mit der Altstadt jedoch durch die dazwischenliegenden Bahnanlagen sehr beeinträchtigt wurde.

Diese Umstände veranlaßten die Verwaltung der Staatsbahnen, dem Gedanken eines vollständigen Umbaues der Bahnhofanlagen näherzutreten. Man kam alsbald zu der Überzeugung, daß eine Lösung, die allen Anforderungen gerecht wird, die an eine neuzeitliche Bahnhofanlage gestellt werden müsse, nur durch eine vollständige Verlegung des ganzen Personenbahnhofes gefunden werden könne. Es wurde somit ein neuer Entwurf ausgearbeitet, der die Erbauung eines hochliegenden, um etwa 1500 m nach Süden verschobenen Personenbahnhofes vorsieht, während der Güterbahnhof, der sich östlich an den seitherigen Personenbahnhof anschließt, an seiner jetzigen Stelle, die für die Auflieferung der Güter sehr vorteilhaft gelegen ist, als Kopfbahnhof belassen werden konnte.

Beide Entwürfe — Hochlegung des Bahnhofes an der seitherigen Stelle und Verlegung desselben an das Südende der Stadt — wurden dem Landtage im Jahre 1900 vorgelegt; dieser entschied sich alsdann nach dem Vorschlag der Regierung grundsätzlich für die Verlegung.

Nachdem die Vorarbeiten soweit gefördert waren und für das neue Aufnahmegebäude der Grundriß festgelegt war, wurde zur Gewinnung genügender Fassadenentwürfe für das letztere im Herbst 1904 ein Wettbewerb ausgeschrieben.

Der hierbei unter 79 Arbeiten mit einem Preis ausgezeichnete Entwurf des Baurats Professor A. Stürzenacker in Karlsruhe wurde unter Zustimmung der Landstände für die Ausführung ausgewählt und dem Genannten im Jahre 1906 die weitere Bearbeitung der Pläne für die Fassaden und die Ausgestaltung der großen Innenhallen, Wartesäle und Wirtschaften sowie der Fürstenräume übertragen. Die Ausführung aller Werkpläne und konstruktiven Einzelheiten, die Ausstattung der Betriebs- und Diensträume und die Bauleitung fiel dagegen der Eisenbahnverwaltung als Aufgabe zu. Der ganze Bau, der eine Gesamtlänge von rd. 207 m und eine größte Tiefe von etwa 49 m hat, bedeckt eine Fläche von rd. 8400 qm. Er gliedert sich in drei durch Zwischenhöfe getrennte Teile: den großen Mittelbau, den östlich sich anschließenden Fürstenbau und den westlich angegliederten Graben-Maxau-Bahnhof, so genannt, weil er für den Vorortsverkehr nach diesen beiden Richtungen bestimmt ist.

Die Mittel für das Aufnahmegebäude waren nicht sehr reichlich bemessen, und es wurde dementsprechend eine einfache Formensprache für das Äußere gewählt, die aber doch das Wesen eines derartigen, mächtigen Verkehrsinstituts in klarer Weise deutlich zur Geltung bringen sollte. Während bei dem Wettbewerbsentwurf die genannten drei Teile, Hauptbau, Graben-Maxau- und Fürstenbau in drei auch äußerlich getrennten Baukörpern angenommen waren, wurden diese bei der weiteren Umarbeitung der Grundrisse in einen Baukörper zusammengezogen; auch das Dach mußte mächtiger werden. Die Putzarchitektur wurde aufgegeben, die Halle sollte mehr in die Erscheinung treten, sie durfte durch die Umrahmung nicht zerrissen werden, sondern mußte durch diese zusammengefaßt werden. Aus diesen und ähnlichen Wandlungen entstand der schließliche Entwurf. Er zeigt dem Wettbewerbsentwurf gegenüber eine ruhigere Haltung; das Äußere soll nur die Umhüllung der großen Schalterhalle sein und deren Längenentwicklung in ungeschminkter Weise betonen. Ein Hervorheben des Äußeren zuungunsten des Inneren durfte nicht Platz greifen. Die Forderung, daß der Bau sein Wesen, seinen Inhalt deutlich ausdrücken müsse, hatten die Preisrichter, unter denen Namen wie Thiersch, Fischer und Eggert vertreten waren, schon bei der Beurteilung der Entwürfe ausgedrückt. Auch der Gedanke und das Streben nach Vereinfachung des ursprünglichen Entwurfes spielte eine Rolle.

Zu erwähnen ist vor allem die in der Mitte giebelförmig mündende Eingangshalle, das Stirnende des kurzen Durchgangsarmes der Schalterhalle in einer Breitenausdehnung von etwa 30 m; an ihm liegen drei Haupteingänge für die mit Wagen Ankommenden und Abfahrenden und vier Eingänge für die Fußgänger. Besondere Eingänge haben unter anderem noch die Gepäckabfertigung, der Bahnhof Graben-Maxau und die Fürstenräume. Die Längsflügel sind in gleichartigen und ruhigen Formen gehalten. Auf besonderen Wunsch der Eisenbahnverwaltung wurde dem nach dem Bahnhofplatze gerichteten Dach eine Ausbildung gegeben, welche die Ausnützung des Dachgeschosses zu Diensträumen anstandslos gestattet; aus diesem Grunde daselbst auch die großen Fenster.

Vom Haupteingang aus gelangt man durch fünf Doppeltüren in einen 5 m weiten Windfangraum und von diesem durch

weitere Türen in die weiträumige und hochgewölbte Schalterhalle, die, in Kreuzform angeordnet, den Kern des ganzen Gebäudes bildet. Bei einer Breite von 18 m und einer Höhe von 14 m wird sie von zwei mächtigen Halbkreistonnen überwölbt, die sich in symmetrischer Anordnung rechtwinklig durchdringen. In der Längsrichtung hat sie eine Ausdehnung von 69 m, in der Querrichtung eine solche von 43 m und bedeckt eine Bodenfläche von rund 1700 qm. Sie besteht in dem Hauptteil aus steinmäßig bearbeitetem Eisenbeton. Das Licht fällt an drei Stirnseiten durch große, in Eisenkonstruktion ausgeführte Fensterflächen ein und wird noch reichlich ergänzt durch zwei Oberlichter, die aufgelöst in eine Gruppe von je 81 kassettenartig vertieften Fenstern, in dem östlichen und westlichen Kreuzarm angeordnet wurden. Bei Nacht erhält die Halle durch sechs große Metallfadenlampen von je 2000 Kerzenstärken ihr Licht.

Die Konstruktion der Halle im einzelnen läßt sich nach der Vollendung nicht mehr erkennen. Der untere, vertikale Teil der Eisenbetonhalle, der auch aus dem normalen Betonmaterial wie die Decke besteht, ist auf die Höhe von etwa 3 m poliert, einmal, um mit einem geringeren Geldaufwand eine widerstandsfähige Wandverkleidung zu erhalten, dann aber auch, um die Ruhe und Einheit und die Farbenstimmung des Raumes nach Möglichkeit zu wahren, und endlich, um die Technik des Eisenbetons in ihrer reichen Mannigfaltigkeit zu zeigen. Diese Art der Behandlung wird kaum anderswo in Deutschland bis zu jenem Zeitpunkt, in dem sie für den Karlsruher Bau gewählt wurde, Anwendung gefunden haben. Was in der Hallendecke von „Rissen" zu sehen ist, das sind die Arbeits- oder Dehnungsfugen; diese zu verdecken lag ein Anlaß nicht vor, da sie zum Wesen so großer Eisenkonstruktionen gehören. Die Stimmung in der Schalterhalle ist grau, tiefgrau bis schwarz in dem unteren polierten Teil, in dem die verwendeten Porphyrstücke als grellschwarze Punkte erscheinen, hellgrau in der reinen Farbe des Betons, in dem darüber aufgebauten Tonnenteil dort noch mit einzelnen Goldpunkten geschmückt.

Auf die Ausführung von Gesimsen, Ornamenten in Stuck oder reliefartiger Behandlung von Decke und Wand ist in der Schalterhalle im Interesse von Reinheit und Sauberkeit absichtlich vollkommen verzichtet worden. An deren Stelle wurde die gute Wirkung dieses und der anderen Räume nur mit Farbstimmungen erstrebt. Die Schalterhalle enthält somit an keinem Teil irgendwelche Vorsprünge, an denen sich Staub absetzen könnte oder die leicht beschädigt werden könnten. Das gleiche Prinzip ist auch bei den Wartesälen und Speisesälen und der kleineren Schalterhalle Graben-Maxau durchgeführt.

An dem nördlichen Kreuzarm, den man zunächst betritt, befindet sich links ein Raum für die Fahrpläne und Fahrpreis

tafeln. Rechts ist ein Raum vorgesehen, der bei größeren Festlichkeiten für Wohnungs- und Festausschüsse zur Verfügung gestellt werden soll. Am gegenüberliegenden Ende der Halle im südlichen Kreuzarm liegt die Hauptsperre für den Zu- und Abgang nach und von den Zügen. Es sind zehn Durchlässe vorhanden, von denen je vier für den regelmäßigen Zu- und Abgang, der Rest für außergewöhnliche Anlässe geöffnet sein werden. Hinter der Sperre führen zehn Türen nach dem 16 m breiten Hauptpersonentunnel, von dem aus man über breite Treppen nach den verschiedenen Bahnsteigen gelangt.

An die Wandflächen der Halle sind an drei Stellen Verkaufskioske angebaut; sie sind für den Verkauf von Zeitungen und Büchern, Zigarren, Obst und Blumen bestimmt. Durch Aufstellung von Telephonautomaten, Briefmarken- und Bahnsteigkartenautomaten, Anschlagsäulen, Trinkbrunnen, Postbriefkasten usw., jeweils an leicht auffindbarer Stelle untergebracht, ist weiteren Bedürfnissen des reisenden Publikums Rechnung getragen.

An dem östlichen Kreuzarm der Schalterhalle liegen die großen Warteräume und Wirtschaften I.—II. Klasse und III. Klasse. Die beiden Wartesäle und ebenso die beiden Wirtschaften II. und III. Klasse haben je eine Bodenfläche von etwa 180—240 qm bei einer Höhe von etwa 7½ m und bieten bei reichlicher Belichtung und zweckmäßiger Ausstattung angenehme Aufenthaltsgelegenheiten.

Der Wartesaal I. und II. Klasse enthält auf etwa 3½ m Höhe Nußbaumholzwandverkleidung, darüber eine in Farbe geschmückte Kassettendecke; der Speisesaal I. und II. Klasse auf 3 m Höhe eine tiefgraue Marmorverkleidung mit schwarzer Linsenteilung aus Marmor und Goldumrahmung, darüber eine gebrochene Decke in tiefen Farbentönen bemalt. Neben dem Speisesaal I. und II. Klasse liegt ein kleines Nebenzimmer, das auch, ebenso wie die Wirtschaft II. Klasse, von der Straße her durch einen besonderen Eingang betreten werden kann. Unter diesen Räumen befindet sich noch im Kellergeschoß eine geräumige Schankstube.

Weiter liegen an dem östlichen Kreuzarm der Schalterhalle, anschließend an den Wartesaal III. Klasse, die Aborte für Männer und Frauen sowie ein geräumiger Friseurbetrieb, zu dem auch eine Anzahl Wasch- und Baderäume gehören.

An den beiden Langseiten des westlichen Teils der Halle sind die Schalteranlagen angeordnet, und zwar an der Nordseite 13 Hauptschalter für die Fahrkartenausgabe und an der Südseite weitere Schalter, die nur bei außergewöhnlichem Andrang geöffnet werden sollen. An diese schließt sich nach der Mitte der Halle zu der Handgepäckaufbewahrungsraum an, der so gelegt ist, daß die Annahme- und Abgabeschalter sowohl außerhalb wie innerhalb der Sperre, letztere vom Haupttunnel aus zugänglich, eingebaut werden konnten.

Unter dem großen Stirnfenster an der Westseite der Schalterhalle hindurch gelangt man in die Gepäckhalle. Diese dehnt sich auf die ganze Tiefe des Gebäudes von der Straße bis nach den Bahnsteigen zu aus und öffnet sich nach ersterer mit vier Türen, von denen zwei als Zugang für das Publikum, die beiden anderen für den Dienstverkehr bestimmt sind.

Von der Gepäckhalle aus führt ein etwa 200 m langer Tunnel unter den Gleisen hindurch bis zu der auf der entgegengesetzten Seite des Bahnkörpers neu erbauten Eilguthalle, von hier führt zu dem Gepäckbahnsteig ein elektrischer, mit Gepäckkarren befahrener Aufzug empor. Im Obergeschoß über der Gepäckhalle sowie um den westlichen Teil der Schalterhalle herum liegen die Dienstzimmer, Telephonräume usw.

Der Westflügel des Bahnhofsgebäudes, der sogenannte Graben-Maxau-Bahnhof, enthält im Erdgeschoß die große Expreßguthalle nebst den zugehörigen Diensträumen für Beamte und Personal. Von dem östlichen Rundbau führt eine breite Treppe nach dem Obergeschoß. Man betritt zunächst eine geräumige, gut belichtete Längshalle, an die sich kleinere, einfach gehaltene Wartesäle II. und III. Klasse sowie Aborte innerhalb und außerhalb der Sperre anschließen. Letztere befindet sich am Westende der Halle und ist für 4 Durchlässe eingerichtet. Hinter derselben führen 5 Türen hinaus auf einen breiten Querbahnsteig, von dem aus 3 Kopfbahnsteige abzweigen, an denen die Vorortzüge an- und abfahren. Man kann hierher auch vom Hauptbau aus gelangen, indem man vom Hauptpersonentunnel aus gleich rechts am Gebäude eine Treppe nach Bahnsteig 1 emporsteigt und diesem entlang nach Westen folgt.

Der Ostflügel des Aufnahmegebäudes enthält die fürstlichen Warte- und Empfangsräume. Von der Anfahrt an der Straßenseite, zu der eine flache Rampe emporführt, gelangt man durch einen Windfang nach dem unteren Vestibül und von da durch ein geräumiges Treppenhaus zu dem fürstlichen Empfangssaal. Die gegen den Bahnsteig gerichtete Außenseite der fürstlichen Warteräume hat eine Ausbildung erfahren, welche absichtlich anschließt an die Karlsruhe eigenen Torbauten etwa aus dem Anfang des 9. Jahrhunderts. Für das Innere der fürstlichen Warteräume ist eine einfache Formensprache gewählt, die aus Rokoko- und Louis XVI.-Stil schöpft, welcher in verschiedenen Schlössern des badischen Landes wertvolle Vertreter hat. Die Haupttönung des Hauptempfangsraumes ist weiß und gold, die des Treppenhauses grün, grau und gold.

Die Dachgeschoßräume der östlichen Hälfte des Gebäudes sind für Zwecke des Wirtschaftsbetriebs ausgenützt, während in der westlichen Hälfte zahlreiche Diensträume untergebracht wurden.

Für die formale Durchbildung der Innenräume war auch der Grundsatz maßgebend, bewährte neuzeitliche Technik in weitem Maße zur Ausführung heranzuziehen und auch damit dem einheimischen Gewerbe, den Künsten und dem Kunstgewerbe in bescheidenem Rahmen, dessen Grenze durch die Bedeutung eines derartigen Nutzbaues umschrieben ist, Raum zu geben; Bildhauer, Kunstmaler und Glasmaler sind darum im einzelnen an bevorzugten Stellen zur Geltung gekommen. Kräftige Farbwirkungen an der Decke sollten die absichtlich gemiedenen Reliefs und Ornamente ersetzen. Die Schönheit der Natur des badischen Landes findet ihre Wiedergabe in großen Photographien, 75/150 cm messend, deren je 4 einen Zyklus darstellen und in diesem Zusammenhang den Wartesaal I. und II. Klasse und jenen III. Klasse schmücken.

Der neue Bahnhof ist für die Linien der Hauptrichtungen Mannheim/Heidelberg-Offenburg-Schwarzwald/Basel und Mühlacker-Karlsruhe-Straßburg als Durchgangsbahnhof mit Linienbetrieb und für die Linien Karlsruhe-Maxau/Graben als Kopfbahnhof gebaut.

Die Gleisanlagen sind in Stockwerkhöhe über dem Boden der Schalterhalle angeordnet, der Bahnhof somit als Hochbahnhof ausgestaltet. Die drei Hauptlinien Mannheim-Schwetzingen-Karlsruhe, Heidelberg-Karlsruhe und Pforzheim/Bretten-Durlach-Karlsruhe sind vollständig getrennt voneinander in den Bahnhof eingeführt und die beiden ersteren als selbständige Linien getrennt über Durmersheim und Ettlingen weitergeführt.

Die Linien Karlsruhe-Maxau und Karlsruhe-Graben sind zwischen dem neuen Bahnhof und einer am Trennungspunkt beider Linien errichteten Blockstelle als zweigleisige Bahn ausgeführt und werden auch als zweigleisige Bahn betrieben; von der Blockstelle aus setzen sie sich als eingleisige Bahnen fort.

Der Bahnhof besitzt 14 Gleise an den Bahnsteigen für Personen- und Schnellzüge gegenüber 7 des alten Bahnhofs und zwei Gleise zur Aufnahme von Eilgüterzügen, die vereinzelt auch dem Personenverkehr dienen.

Dem Aufnahmegebäude zunächst liegen die Gleise der Rheintalbahn Mannheim-Schwetzingen-Durmersheim, Bahnsteige 2 und 3, an sie schließen sich die Gleise der Hauptbahn Heidelberg-Ettlingen-Basel, Bahnsteige 4 und 5, und an diese die Gleise der Mühlackerbahn, Bahnsteig 6. Für die beiden Hauptlinien sind je 4 Gleise vorgesehen; davon dienen die äußeren Gleise als Überholungsgleise für Personenzüge, die inneren, durchgehenden Gleise zur Ein- und Ausfahrt von Eil- und Schnellzügen.

Die dem Personenverkehr dienenden Bahnsteige der Hauptlinien sind so angelegt, daß der Übergang der Reisenden von einem Personenzug auf einen Schnellzug der gleichen Linie und Richtung und umgekehrt ohne Wechsel des Bahnsteigs vor sich gehen kann. Die Züge der Kraichgaubahn müssen bis zum Ausbau des Bahnhofs in der Hauptsache auf den Gleisen der Hauptbahn, Bahnsteig 4 und 5, abgefertigt werden.

Der Wechsel der Bahnsteige kann nur unter Benutzung eines der beiden Personentunnel erfolgen. Bahnsteig 1 ist für den allgemeinen Verkehr ausgeschlossen; in seinem westlichen Teil dient er als Zugang zu den Bahnsteigen der Maxau-Hardtbahn vom Hauptpersonentunnel aus, in seinem östlichen Postzwecken. Südlich von Bahnsteig 6 ist noch ein freier Raum für zwei weitere Bahnsteige vorhanden.

Verspätungen von Zügen werden dem Publikum auf besonderen, an der Sperre in der Schalterhalle und an den Säulen der Zugrichtungsweiser angebrachten Tafeln bekanntgegeben.

Die Ladegleise des Eilgutbahnhofs sind in Sägeform ausgeführt, um ein rasches Auswechseln der fertiggestellten Wagen ohne Unterbrechung des Ladegeschäfts auf den anderen Gleisen (und somit eine äußerst wirtschaftliche Ausnutzung der Gleise) zu ermöglichen. Im Eilgüterbahnhof wickelt sich auch der Milchverkehr ab. Für das Ent- und Beladen der Postwagen, deren Kurse in Karlsruhe endigen und beginnen, dient der südlich des Postgebäudes an der Verlängerung des Bahnsteigs 1 angelegte Postbahnhof mit Ladegleisen in Sägeform. Das Postgebäude selbst steht mit den Gepäckbahnsteigen und dem Eilgutbahnsteig durch den Posttunnel und mit elektrisch betriebenen Aufzügen in Verbindung.

Westlich der Bahnsteiganlagen in dem Winkel zwischen den Strecken Karlsruhe-Ettlingen-Rastatt und Karlsruhe-Durmersheim-Rastatt liegt die Hauptabstellgruppe, die Entschlackungs- und Bekohlungsanlage für die Lokomotiven mit zwei Drehscheiben von 20 und 22 m Durchmesser sowie das Maschinenhaus. Die Abstellgruppe dient zum Hinterstellen, Untersuchen,

Reinigen und Herrichten der Wagen der in Karlsruhe endigenden und beginnenden Züge.

Zu diesem Zwecke sind in der Abstellgruppe Einrichtungen zur Entnahme von warmem und kaltem Wasser, von Druckluft für die Entstaubung, von Leuchtgas und von Dampf für das Vorheizen der Wagenzüge getroffen. Das umständliche und kostspielige Vorheizen der Wagenzüge mit besonderen Lokomotiven kommt im neuen Bahnhof in Wegfall. Das Maschinenhaus bietet 35 Lokomotiven Unterkunft; es ist mit einer Rauchabsaugeanlage versehen, die den Rauch der Lokomotiven mittels zweier Kamine hoch in die Luft abführt.

Der Bahnhof besitzt für die Gleisanlagen, die dem Zugverkehr dienen, eine elektrisch betriebene Weichen- und Signalanlage. Die Weichen der übrigen Gleisanlagen werden auf mechanischem Wege mit gruppenweise in Stellwerken vereinigten Hebeln mit Gestängen, in geringem Umfang auch an Ort und Stelle von Hand bedient. Die Einrichtungen zum Bedienen der elektrisch betriebenen Weichen und Signale sind in hohen Stellwerken untergebracht. Der zum Betrieb der Weichen erforderliche Gleichstrom wird aus dem vom bahneigenen Elektrizitätswerk in Durlach gelieferten Drehstrom mittels eines im Keller des Freigabewerks untergebrachten Umformers gewonnen.

Die Leitung des Betriebs des ganzen Bahnhofs, soweit der Zugverkehr in Betracht kommt, liegt in der Hand des Fahrdienstleiters, der im II. Stockwerk des am westlichen Ende des Bahnsteigs 5 stehenden Freigabewerks untergebracht ist. Er regelt von hier aus mittels der elektrischen Einrichtungen und der zwischen den Weichen und Signalen der einzelnen Fahrstraßen bestehenden Abhängigkeiten den ganzen Zugverkehr.

Zur Beleuchtung der Gebäulichkeiten sowie der Gleisanlagen dient Wechselstrom, der aus dem vom bahneigenen Elektrizitätswerk in Durlach gelieferten hochgespannten Drehstrom in fünf Transformatoren gewonnen wird. Es sind im ganzen Bahnhof 3000 Glühlampenanschlüsse von 10—2000 Kerzen und 30 Bogenlampen von je 2400 Kerzen vorhanden, die einen Kraftbedarf von 200 KW. erfordern.

Zur Beheizung der Räume des Aufnahmegebäudes, des Postgebäudes und des Freigabewerkes sowie der Zugausrüstungen dient eine Warmwasserheizung, bei der das im Fernheizwerk in Heizkesseln auf 80 Grad Celsius erwärmte Wasser mittels im Fernheizwerk aufgestellter Pumpen nach den einzelnen Heizkörpern und von da wieder nach den Heizkesseln zurückgedrückt wird. — Über die Baukosten der neuen Anlagen haben wir an anderer Stelle berichtet (vergl. den Aufsatz über die Eröffnungsfeier dieses Bahnhofs in Nr. 84 S. 1302, 2. Spalte).

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue Amtsbezeichnungen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 1. d. M. haben künftig zu führen: die Maschinenwärter die Amtsbezeichnung „Maschinenaufseher", die Maschinenwärter bei elektrischen Anlagen die Amtsbezeichnung „Maschinist" und die als Maschinsten bei elektrischen Anlagen angestellten Beamten die Amtsbezeichnung „Maschinenmeister".

— **Übungen der Sanitätskolonnen auf Bahnhöfen.** Ein Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 4. d. M. an die nachgeordneten Kgl. Eisenbahndirektionen genehmigt, daß mit den den Sanitätskolonnen des Preußischen Landeskriegervereins, den Provinzialvereinen vom Roten Kreuz und den ihnen angeschlossenen Sanitätskolonnen sowie der Genossenschaft freiwilliger Krankenpfleger unentgeltlich zu Übungszwecken gestellten Wagen innerhalb des Bahnhofs, auf dem die Wagen gestellt werden, Rangierbewegungen ausgeführt werden dürfen, um die Übungen tunlichst der Wirklichkeit entsprechend zu gestalten. Es dürfen indessen nur solche Rangierbewegungen ausgeführt werden, die nach dem Ermessen der Eisenbahndirektion unter Berücksichtigung der örtlichen und sonstigen Verhältnisse angängig sind. Auch ist besonders dafür zu sorgen, daß die Ausführung der Rangierbewegungen im Einverständnis mit dem Aufsichtsbeamten und dem Fahrdienstleiter nach den Bestimmungen der Fahrdienstvorschriften erfolgt.

— **Aufenthaltsräume für Streckenarbeiter.** Wir entnehmen der „Eisenbahn" folgendes: Wenn man noch vor einigen Jahren mit der Eisenbahn durchs Land fuhr, konnte man selbst bei dem schlechtesten Wetter die Wahrnehmung machen, daß die Streckenarbeiter seitlich der Bahnstrecke an einem kleinen Feuer sich ihr kärgliches Essen anwärmten und in der Nähe ohne besonderen Schutz verzehrten. Die auf der Strecke befindlichen Bahnwärterbuden bieten nicht genügend Raum zum Aufenthalt einer Arbeiterrotte von 14 bis 20 Mann, auch sind diese oft zu weit von der Arbeitsstelle entfernt. Es hat deshalb auch hier die Wohlfahrtsfürsorge der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung energisch unter Aufwendung von großen Geldopfern eingegriffen.

Nachdem zuerst die Beschaffung von Zelten wegen ihrer leichten Beweglichkeit vorgenommen wurde, hat man zum größten Teil später den zerlegbaren hölzernen Buden den Vorzug gegeben. Diese sind nicht allein für die kalte Jahreszeit vorzuziehen, sie sind in vielen Fällen auch im Sommer zum Aufenthalt sehr beliebt. Mit einigen Häkchen und Scharnieren leicht auseinandernehmbar, können sie innerhalb sehr kurzer Zeit von einem Ort zum andern gebracht werden. Da jedoch in diesen kleinen Buden die von den Öfen ausstrahlende Wärme oft eine sehr große Steigerung erfährt, sind im Sommer gemäß ministerieller Anordnung zum Wärmen der Speisen Gas-, Petroleum- oder Spirituskocher zu verwenden. Außerdem sind die Buden mit Tischen und Bänken ausgestattet, so daß jetzt die Arbeiter ihre Mahlzeit, gegen die Unbilden der Witterung geschützt, in Ruhe und Behaglichkeit zu sich nehmen können.

Soweit es sich ermöglichen ließ, wurden auf den Bahnhöfen und auf der freien Strecke ausgemusterte, alte Wagenkasten aufgestellt, welche mit mehr oder weniger Geschick durch Einbau von Türen und Fenstern zu wohnlichen Aufenthaltsräumen umgestaltet wurden. Die Eisenbahndirektion Magdeburg hat einen hübschen Entwurf zur Herrichtung alter Wagenkasten in Aufenthaltsräume ausarbeiten und an die übrigen Eisenbahndirektionen verteilen lassen. Des besseren Aussehens wegen und auch um dem Wagenkasten einen wohnlichen Charakter zu geben, ist dieser mit einem roten Blendsteinsockel untermauert und etwas erhöht aufgestellt. Das alte Wagendach ist durch ein Satteldach ersetzt. An den Langseiten sind je zwei Fenster und eine Tür sowie je zwei Fensterläden angebracht. Vor den Fenstern befinden sich, um den Naturfreunden auch Gelegenheit zur Betätigung ihres Schönheitssinnes zu geben, kleine Blumenbretter. Der Anstrich des Wagenkastens ist grün oder rot, derjenige der Fensterläden und Türen braun. Der weiße Anstrich der Fenster zeigt, daß in den Räumen Reinlichkeit und Ordnung eine Stätte haben.

In den letzten Jahren gehen die Anordnungen des Herrn Ministers in der Fürsorge der ihm unterstellten Arbeiter noch weiter. Es sollen nämlich an den dazu geeigneten Stellen die Wagenkästen nach und nach durch Aufenthaltsgebäude (Fachwerksbauten) ersetzt werden, weil sich in den ersteren die nötigen Wasch- und Trockenräume nicht gut unterbringen lassen. Insbesondere soll dem Personal Gelegenheit gegeben werden, die durchnäßten Kleider in von dem eigentlichen Aufenthaltsraume getrennten Räumen abzulegen und zu trocknen. Durch Einstellung erheblicher Mittel in den Staatshaushaltsetat ist die Möglichkeit gegeben, daß auf den Bahnhöfen und, soweit dringend nötig, auch auf der freien Strecke nach und nach massive Aufenthaltsgebäude errichtet werden.

In einigen Bezirken sind bereits solche zur Freude der Arbeiter erbaut. Neben einem geräumigen Aufenthaltsort zum Einnehmen der Mahlzeiten ist die Einrichtung eines mit möglichst direkter Zuleitung von kaltem und warmem Wasser versehenen Waschraumes sowie eines kleinen Gelasses für den Rottenführer und eines Trockenraumes wünschenswert. . . .

Die Mitteilung schließt mit einer Aufforderung an die Arbeiter, für die Reinhaltung und Lüftung der Räume Sorge zu tragen, wozu meist ein besonderer Stubendienst bestimmt wird, und sich der Verwaltung durch Dienstfreudigkeit und gewissenhafte Pflichterfüllung für die erwiesene Fürsorge dankbar zu zeigen.

— **Vom Leipziger Hauptbahnhof.** Auf dem Leipziger Hauptbahnhofe sind am Nachmittag des 15. Novembers die Wartesäle 1. und 2. Klasse des neuen Empfangsgebäudes für den öffentlichen Verkehr freigegeben. Sie hatten bereits aus Anlaß der Einweihung des Völkerschlachtdenkmals als Empfangsräume für fürstliche Herrschaften gedient. Die „Köln. Ztg." schreibt hierzu: Ihrer Größe und Anzahl nach entsprechen diese neuen Räume genau denjenigen der seit 1½ Jahren bereits in Benutzung befindlichen Wartesäle 3. und 4. Klasse. Der bisher mit Wartesaal 1. und 2. Klasse bezeichnete, in der Mitte des Gebäudes gelegene Raum wird künftighin hauptsächlich als Speisesaal benutzt werden. In dem neuen sächsischen Staatshaushaltsplan werden als siebente Rate für den Hauptbahnhof 5 900 000 ℳ gefordert, nachdem schon bis jetzt sechs Raten in Höhe von 40 915 000 ℳ bewilligt worden sind. In der Finanzperiode 1914/1915 sollen auf dem Personen-Hauptbahnhof in Leipzig die begonnenen Arbeiten zum Abschluß gebracht werden, so daß voraussichtlich gegen Ende des Jahres 1915 die gesamten Personenverkehrsanlagen in Betrieb genommen sein werden.

— **Untergrundbahnverbindung zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig.** Zwischen dem Rat der Stadt Leipzig und der Königl. Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen ist kürzlich mit Genehmigung des K. Finanzministeriums und der Stadtverordneten ein Vertrag geschlossen worden, der den Plan einer Untergrundverbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Bayerischen Bahnhofe zum Gegenstande hat.

Wie in anderen Großstädten, die in starkem Wachstum begriffen sind, wird man auch in Leipzig rechtzeitig darauf Bedacht nehmen müssen, die äußersten Punkte des städtischen Weichbildes mit dem Stadtinnern durch Schnellbahnen zu verbinden. Zu diesem Zwecke hat die sächsische Staatseisenbahnverwaltung die Herstellung einer Untergrundverbindungsbahn zwischen den genannten Bahnhöfen in Erwägung gezogen, die einen durchgehenden Betrieb von Vorortzügen zwischen Borsdorf und Gaschwitz ermöglichen würde. Der Bau einer solchen Untergrundbahn ist verhältnismäßig nicht schwer ausführbar, weil die Bahn zum größten Teile unter öffentliche Verkehrsräume gelegt werden kann. Zwischen dem Hauptbahnhofe und dem Bayerischen Bahnhofe würden auch am Augustusplatze und an einer geeigneten, weiter südlich gelegenen Stelle Haltepunkte anzulegen sein. Es würde damit ein Verkehrsweg geschaffen werden, der bis in die Mitte der Stadt an die Hauptbrennpunkte des Verkehrs eindringt und zur Bewältigung eines Massenverkehrs um so geeigneter sein dürfte, als auf dem Hauptbahnhof auch ein bequemer Übergang zwischen der Untergrundlinie und den andern in den Hauptbahnhof einmündenden Linien möglich sein würde.

Wenn nun auch gegenwärtig die vorhandenen Beförderungsmittel zur Bewältigung des Verkehrs noch ausreichen, und die Anlage der Untergrundverbindungsbahn erst in Frage kommen wird, wenn die Einwohnerzahl Leipzigs und seiner Vororte noch weiter wesentlich gestiegen sein wird, so erscheint es doch geboten, schon jetzt bei der Erbauung des Hauptbahnhofes vorsorglich diejenigen Teile der Untergrundbahn herzustellen, die innerhalb des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen sowie innerhalb des von dort bis zur Überführung der Brandenburger Straße reichenden Bahnhofsteiles liegen. Nach der Fertigstellung des Hauptbahnhofes würde die Untergrundbahn auf der bezeichneten Strecke nur mit außerordentlichen Schwierigkeiten und Mehrkosten ausgeführt werden können. Bei der Ausführung im gegenwärtigen Zeitpunkte betragen die Kosten für die Strecke innerhalb des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen rund 600 000 *M*, für die weitere Strecke bis zur Brandenburger Straße etwas über 2 000 000 *M*. Da der Staatseisenbahnverwaltung für die fraglichen Herstellungen zurzeit etatmäßige Mittel nicht zur Verfügung stehen, hat sich die Stadt Leipzig in dem erwähnten Vertrage bereit erklärt, die bezeichneten Kosten von 600 000 *M* zu übernehmen. Die Fortsetzung der Bauarbeiten für die Untergrundbahn zwischen der Bahnsteighalle und der Brandenburger Straße soll erst erfolgen, wenn der demnächst zusammentretende Landtag, dem deshalb eine entsprechende Vorlage gemacht werden wird, seine Zustimmung gibt. Zu den dann noch weiter aufzuwendenden Kosten von reichlich 2 000 000 *M* gewährt die Stadt nach dem erwähnten Vertrage einen weiteren Beitrag von 400 000 *M*.

— **Betriebsergebnisse der Reichseisenbahnverwaltung im Juli-September 1913.** Die Verkehrseinnahmen aus dem Betriebe der Reichseisenbahnen und der mitverwalten Wilhelm-Luxemburg-Bahnen betrugen im 2. Rechnungsvierteljahr 1913 (Juli-September) nach den vorläufigen Ermittlungen 38 719 000 Mark (Vorjahr 37 257 259 *M*). Die Steigerung gegen 1912 beträgt 1 461 741 *M* oder 3,92 %. Von diesen Einnahmen entfallen auf den Personenverkehr 10 203 000 *M* (9 892 439 *M*) und auf den Güterverkehr 28 516 000 *M* (27 364 820 *M*). Die Steigerung beträgt für den Personenverkehr 3,14 % und für den Güterverkehr 4,21 %. Die Mehreinnahme im Personenverkehr ist vor allem auf den im August in Metz abgehaltenen Katholikentag zurückzuführen. Im übrigen hatte der Reiseverkehr unter der ungünstigen Witterung zu leiden. Die Zahl der verkauften Fahrkarten ist von 10 091 841 im Jahre 1912 auf 11 157 052 im Jahre 1913 gestiegen. Die Steigerung im Güterverkehr ist in erster Linie dem Anwachsen des Wagenladungsverkehrs zuzuschreiben. Die Zunahme gegen das gleiche Vierteljahr des Vorjahres beträgt im Versand 490 461 t und im Empfang 562 561 t. Der Wagenladungsverkehr wurde hauptsächlich durch die Eröffnung neuer Kalischächte im Oberelsaß und durch das Anblasen neuer Hochöfen sowie durch die stärkere Ausnutzung der vorhandenen Anlagen im lothringisch-luxemburgischen Erzgebiet günstig beeinflußt. Die Beförderung von Eisenerz und sonstigen Erzen hat um 614 648 t zugenommen; auch Rohstahl und Schienen sind mehr versandt worden (+ 136 696 t). Ferner sind gestiegen die Beförderung von Kohlen (+ 303 420 t), von Baumaterialien (+ 97 389 t), von Holz (+ 55 667 t) und von Düngemitteln (+ 106 440 t). — Zugverkehr. Im 2. Rechnungsvierteljahr 1913 wurden 12 494 Schnellzüge, 122 639 Personenzüge und 76 905 Güterzüge befördert. Von den Schnell- und Personenzügen erlitten 914 Züge Verspätungen von mehr als 10 und 20 Minuten = 0,63 %. Durch das Abwarten der Anschlußzüge fremder Verwaltungen sind 737 Zugverspätungen entstanden = 0,51 %, so daß der eigenen Verwaltung nur 0,12 % der Verspätungen zur Last fallen. Vorhanden waren 1131 Lokomotiven, 2336 Personenwagen, 757 Gepäckwagen und 25 892 Güterwagen. Der Bedarf an Güterwagen betrug durchschnittlich täglich 8148 Wagen = 31,7 % des eigenen Wagenparks gegen 7481 Wagen und 31,1 % im gleichen Vierteljahr 1912. Die Anzahl der verfügbaren Wagen des Staatsbahnwagenverbandes belief sich auf durchschnittlich 8114 Wagen täglich, so daß 34 Wagen zur Deckung des täglichen Bedarfs fehlten gegen 104 Wagen im gleichen Vierteljahr des Vorjahres. — Personal. Im 2. Rechnungsvierteljahr waren 13 652 Beamte und 19 755 Arbeiter beschäftigt. Von den Beamten waren 2016 Personen krank an 39 378 Tagen = 3,12 % (Vorjahr 3,38 %) und von den Arbeitern waren 2058 Personen krank an 49 293 Tagen = 2,70 % (Vorjahr 2,68 %).

— **Zugspitzbahn.** Die Frage der Zugspitzbahn, die längere Zeit geruht hat, soll numehr, wie der „Frankfurter Zeitung“ aus München gemeldet wird, wieder ins Rollen kommen. Nachdem das österreichische Eisenbahnministerium das Vorverfahren zum Bau der auf österreichischem Gebiet geplanten Bahn in diesen Tagen bereits hat einleiten lassen (siehe S. 1245 Nr. 80 d. Ztg.), tritt auch das bayrische Projekt wieder hervor. In München ist unter der Firma „Zugspitz-Aktiengesellschaft“ ein Unternehmen gegründet worden, das die Vorarbeiten zum Bau einer Reibungs- und Zahnradbahn auf ausschließlich bayrischem Boden von Garmisch über Grainau und Eibsee auf das Platt und zur Zugspitze leiten soll. Die aus deutschen und schweizerischen Industriellen sowie deutschen Banken bestehende Gesellschaft hat die Konzession des Ingenieurs Cathrein erworben, wird jedoch dessen ursprüngliches Schwebebahnprojekt beiseite lassen.

— **Kohlenverladeanlage am neuen Osthafen zu Berlin.** Eine neue sehr leistungsfähige Kohlenverladeeinrichtung wurde von der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg für den neuen städtischen Osthafen am Stralauer Anger in Berlin geliefert. Sie besteht aus einem portalartigen Gerüst mit oben laufendem Drehkran und eingebautem Bunker. Zweck der Anlage ist die Entladung der zu Schiff ankommenden Kohlen in Eisenbahnwagen, Fuhrwerke oder auf den Lagerplatz. Die Ausladung des Drehkranes ist so bemessen, daß auch der Inhalt der hinteren von zwei am Ufer nebeneinander liegenden Kähnen vollständig gelöscht werden kann. Das Gerüst überspannt zwei Eisenbahngleise. Die Laufbahn ist parallel zum Kai zum Teil in der Geraden zum Teil in einer Kurve von 750 m Halbmesser verlegt. Um das Fahren durch die Kurve zu ermöglichen, sind die landseitigen Laufräder mit doppelten Laufflächen von verschiedenem Durchmesser versehen. Dementsprechend sind auch die beiden landseitigen Laufschienen verschieden hoch verlegt. Das Befahren der Kurve ist durch eine der Deutschen Maschinenfabrik A.-G. in Duisburg patentierte Fahrwerkanordnung erzielt worden. Die „Ztschr. d. V. D. Ing.“, der wir diese Mitteilung entnehmen, enthält eine nähere Beschreibung der technischen Einzelheiten. Wir beschränken uns hier auf folgendes: Der in der Mitte des Gerüstes eingebaute Bunker ist imstande, etwa 25 cbm Kohlen aufnehmen. Sollen Kohlen aus dem Schiff in Eisenbahnwagen verladen werden, so werden sie zunächst durch den Drehkran in den Bunker befördert und aus diesem nach Bedarf abgezogen. Zu diesem Zweck ist der Bunker nach jeder Seite mit zwei Ausläufen versehen, die durch Rundschieber geschlossen werden können. Der Ausfluß der Kohlen kann durch 4 verstellbare Schurren geregelt werden. Verschlüsse und Schurren werden durch Handwinden bedient, die auf einer an der Landseite angebrachten Bühne aufgestellt sind. Alle Teile des Kranes und des Gerüstes sind durch Leitern und Laufstege leicht zugänglich. Für ausreichende Beleuchtung der ganzen Anlage ist Sorge getragen. Verlangt wurde für diese Verladeanlage unter Berücksichtigung der ungünstigsten Verhältnisse, d. h. beim Entnehmen von schwer greifbarer Förderkohle aus dem zweiten Schiff und Abwerfen des Materials am äußersten Ende des Lagerplatzes, eine Leistungsfähigkeit von mindestens 64 t/st. Bei kürzeren Transportwegen und besser greifbare Kohle erhöht sich die Stundenleistung natürlich ganz erheblich.

— **Badische Jubiläumsausstellung für Industrie, Handwerk und Kunst 1915.** Anläßlich des 200jährigen Stadtjubiläums wird im Jahre 1915 in Karlsruhe eine das Gesamtgebiet des Großherzogtums Badens umfassende Landesausstellung veranstaltet werden. Die letzte derartige Ausstellung größeren Stils fand im Jahre 1877 statt. Als Ausstellungsplatz soll das ausgedehnte Gelände des alten Karlsruher Hauptbahnhofs verwendet werden, das Ende Oktober d. J. durch Eröffnung des

ruen Bahnhofs verfügbar werden wird. Die Kunst wird in ınem eigenen großen Ausstellungsgebäude, das später dauernd esem Zweck dienen wird, vertreten sein. Besondere Abteingen berücksichtigen die Industrie und den Verkehr, das andwerk, die Gartenbaukunst, den Sport usw., so daß die Ausellung dem Beschauer ein Gesamtbild über die Entwicklung ıd den jetzigen kulturellen Stand des badischen Landes bieten ird.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die mit nde September ausgewiesenen Mehreinnahmen der österreichihen Staatsbahnen von 8,9 Millionen Kronen haben sich bis nde Oktober auf 11,5 Millionen somit um 2,6 Millionen erhöht. a der Verkehr auch gegenwärtig ein befriedigender ist, in ohle, Zucker und Obst sogar die Verfrachtungsmengen des orjahres übersteigt, so nimmt man an, daß der Einnahmeerfolg es Jahres 1913 hinter dem Voranschlage nicht zurückbleiben ird, zumal auch die am 1. November eingetretene Erhöhung er Nebengebühren das Ergebnis der beiden letzten Monate des ahres günstig beeinflussen dürfte.

— **Wagengestellung bei den österreichischen Staatsbahnen.** m Oktober d. J. gelangten im Gesamtbereiche der österreichichen Staatsbahnen 742 755 Wagen, das sind um 32 624 Wagen ıehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres, zur Verladung, as einer Steigerung von 4,6 % entspricht. Von der Gesamterladung entfallen 319 423 (+ 9584) auf bedeckt gebaute, 23 332 (+ 23 040) auf offene Wagen. Nicht rechtzeitig beiestellt wurden nur 7553 Wagen, das ist 1 % der Gesamtveradung, während im Vorjahr in derselben Zeit die Unterdeckung 6 713 Wagen oder 3,7 % betrug. Einen ganz ungewöhnlichen 'erlauf nahm infolge der günstigen Witterung die Rübenbeörderung. Im Berichtsmonat wurden 119 003 Wagen Zuckerübe, um 22 710 Wagen mehr als in der gleichen Zeit des Vorahres, verladen. Die Steigerung beträgt 23,5 % und bedeutet llein für die österreichischen Staatsbahnen eine arbeitstägliche Iehrleistung von beinahe 1000 Wagen, den Bedarf für Zuckerübenabfälle und Rübenschnitze nicht eingerechnet. Die an en Wagenpark gestellten Anforderungen werden dadurch geennzeichnet, daß in der zweiten Oktoberhälfte noch nie zu erzeichnende Verladeleistungen erzielt wurden, die am 2. Oktober d. J. mit 28 164 Wagen den Höhepunkt erreichten. Die vorübergehend nötig gewordene Herabsetzung der Laderisten für eine Reihe der in offenen Wagen zur Beförderung elangenden Gütern wurde für alle betroffenen Waren mit Ausnahme von Kohle und Koks mit 15. November bereits wieler außer Kraft gesetzt.

— **Der Umbau des Wiener Westbahnhofes.** Dem Eisenbahnministerium liegt bekanntlich ein Projekt für den Umbau der Personendienstanlage des Wiener Westbahnhofes zur Überprüfung vor. Falls diese Prüfung ein günstiges Ergebnis zeitigen sollte, wird in naher Zeit, noch im Frühjahre, bereits lie Stationskommission abgehalten werden und allen beteiligen öffentlichen Faktoren, also auch der Gemeinde Wien, Geegenheit geben, zum Bauprojekt vor dessen weiterem Fortschreiten Stellung zu nehmen.

— **Einnahmen der Südbahn.** In der Zeit vom 1. bis 31. Oktober d. J. vereinnahmte die Südbahn im Personen- und Gepäckverkehr 4 195 023 Kr., im Eil- und Frachtgüterverkehr 10 418 321 Kr., zusammen also 14 613 344 Kr., das ist um 180 591 Kronen weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Gegenüber den vorläufigen Einnahmen des gleichen Monats des Vorjahres mit 13 920 144 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 593 200 Kr. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. betragen die Gesamteinnahmen 136 852 653 Kr. und zeigen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 915 750 Kr. Gegenüber den vorläufig ermittelten, jedoch bis Ende Juni richtiggestellten Einnahmen der gleichen Zeit des Vorjahres von 132 766 778 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 4 085 875 Kr.

— **Betriebsdirektion Teschen der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Der, wie bereits gemeldet, zum Betriebsdirektor an dieser Betriebsdirektion ernannte Hofrat Dr. Tschiggfrey war bisher Leiter der Betriebsleitung Czernowitz der österreichischen Staatsbahnen. Mit der Stellvertretung des Betriebsdirektors in Teschen wurde der bisherige Leiter des Ingenieuramts in Teschen Oberinspektor Steffel betraut. Die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn hat in einer besonderen Abmachung mit der österreichischen Regierung die Verpflichtung übernommen, bei den österreichischen Linien nur österreichische Staatsbürger zu verwenden und die auf den österreichischen Linien Bediensteten ungarischer Staatsangehörigkeit im Laufe von zwei Jahren auf die ungarischen Linien zu versetzen.

— **Die Aussichten der Seeschiffahrt.** Hierüber macht die „Neue Freie Presse" folgende Mitteilungen: ... Keine Schiffahrt war durch die kriegerischen Ereignisse so beeinträchtigt, wie die österreichische, deren Hauptkraft ja im Verkehr mit der Levante liegt, und trotzdem kann die österreichische Schiffahrt jetzt, nach dem Wiedereintritt normaler Verhältnisse, darauf verweisen, daß sie trotz aller Widrigkeiten ihren Dienst im vollen Umfange aufrechterhalten hat ... Im Personenverkehr dürfte der Österreichische Lloyd in diesem Jahre eine neuerliche Steigerung aufzuweisen haben. Die Zahl der beförderten Reisenden wird sich auf nahezu eine halbe Million belaufen. Auch die Frachtenbewegung war in beiden Richtungen eine sehr rege, wobei besonders der Zwischenhafenverkehr das ganze Jahr hindurch den Schiffen Beschäftigung gab. Der Verkehr erreichte solchen Umfang, daß eine Reihe von Sonderfahrten gemacht werden mußte, deren Ergebnis in den Einnahmenausweisen Ausdruck findet. Wenn auch die Auslagen gleichfalls gestiegen sind, so ist doch anzunehmen, daß die Einnahmen jene des Vorjahres erheblich übersteigen werden. Auch die Austro-Americana hatte einen guten Geschäftsgang und mußte zur Bewältigung ihres Warenverkehrs Charterdampfer heranziehen. Der freien Schiffahrt kam die Steigerung des österreichischen Frachtenverkehrs zugute, indem sie von der regelmäßigen Schiffahrt zur Bewältigung des Dienstes in Anspruch genommen wurde. . . . Die Bilanz des ersten Halbjahrs war bei der Austro-Americana recht günstig und es ist wahrscheinlich, daß auch das Ergebnis des zweiten Halbjahrs befriedigend sein wird.

— **Die künftigen Handelsbeziehungen zu den Balkanstaaten.** Im Ministerium des Äußern hat am 10. November eine Sitzung der Zoll- und Handelskonferenz stattgefunden, an welcher die österreichischen und die ungarischen Mitglieder teilnahmen. In dieser Sitzung wurde eine allgemeine Beratung über die Richtungslinien der künftigen Handelspolitik auf dem Balkan durchgeführt. Es wurde darauf hingewiesen, daß die handelspolitische Lage durch die großen Gebietsverschiebungen auf der Balkanhalbinsel starke Veränderungen erfahren habe. Die Gebiete, in denen bisher die türkischen Wertzölle galten, werden künftig Ländern angegliedert, die weit höhere Zölle besitzen. Das ergebe Veränderungen in der Handelspolitik und die Notwendigkeit, die bestehenden Beziehungen zu einzelnen dieser Länder neu zu ordnen. Die Monarchie müsse sich darüber klar werden, welche Forderungen sie bei den künftigen Handelsvertragsverhandlungen zu stellen habe, welche Konzessionen sie zu bewilligen bereit sei. Bestimmte Vorschläge wurden nicht gemacht, es wurden aber die Vorbereitungen für die in naher Zeit einzuleitenden Handelsvertragsverhandlungen im Wesen abgeschlossen. Zunächst werden die Handelsvertragsverhandlungen mit Serbien den Anfang machen. Der Zeitpunkt für ihre Einleitung wird im diplomatischen Wege bestimmt werden.

Ungarn.

— **Betriebsleitung Kassa (Kaschau) der Kaschau-Oderberger Eisenbahn.** Für die in Kaschau neuerrichtete Betriebsleitung wurde ein neues Betriebsleitungsgebäude errichtet.

— **Eine neue transdanubische Eisenbahn.** Das Lokalbahnnetz in den transdanubischen Landesteilen, das bisher 500 km lang war, hat durch die am 8. November d. J. eröffnete Linie Köszeg-Sárvár-Zalaegerszeg eine Verlängerung um 110 km erfahren. Die neue Lokalbahn führt von der Station Köszeg (Güns) zunächst auf der Linie Szombathely (Steinamanger)-Sopron (Ödenburg) bis zur Station Felsölászló, wo sie gegen Südosten abzweigt, bei Station Sárvár die Hauptlinie Budapest-Graz der ungarischen Staatsbahnen kreuzt und in der Station Zalabér in die Linie Czelldömölk-Csáktornya mündet. Von Zalabér fahren die Züge auf der letztgenannten Linie 24 km weit bis zur Station Zalaegerszeg, Hauptort des Komitas Zala. Die ganze Länge der neuerbauten Strecke von Felsölászló bis Zalabér beträgt 98 km. Die Bahn führt zum Teil durch Ebenen, zum Teil durch fruchtbares Hügelland. Die größte Steigung beträgt 10 ‰, der kleinste Halbmesser 300 m. Die Züge verkehren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km. Es verkehren auf den beiden Teilstrecken Köszeg-Sárvár und Sárvár-Zalaegerszeg je 3 Züge in jeder Richtung, von denen je 2 Züge die ganze Strecke von Köszeg bis Zalaegerszeg durchfahren. Die wichtigeren Stationen der neuen Lokalbahn sind: Felsölászló, Locsmánd, Csepreg, Bük (zugleich Station der Südbahnlinie Nagykanizsa-Wien), Bö, Hegyfalú (zugleich Station der Lokalbahn Szombathely-Preßburg), Sárvár (Station der ungarischen Staatsbahnen), Gercze, Káld und Zalabér. Die neue Eisenbahn wird eine volkswirtschaftlich überaus wichtige Linie sein, da sie eine direkte Verbindung zwischen Fiume und Oberungarn herstellt. Die neue Eisenbahnlinie wurde inmitten der drückenden finanziellen Verhältnisse unter Mitwirkung einer kapitalsstarken Frank-

furter und Münchener Finanzgruppe ausgebaut, die sich bereits im Besitze der Aktien der transdanubischen Bahnen befindet. Die Kosten des Bahnbaues einschließlich der Erweiterungsarbeiten der Anschlußstationen belief sich auf nahezu 12,5 Millionen Kronen; es entfallen auf ein Baukilometer im Durchschnitt 130 000 Kr. (Die Baulänge beträgt 94 km.) Die am 8. November stattgefundene technisch-polizeiliche Begehung verlief unter großen Festlichkeiten. Handelsminister Baron Harkányi ließ sich durch den Ministerialrat Halászy vertreten, die Direktion der Staatsbahnen durch Direktor Hofrat Kotányi, Betriebsleiter Egan u. a. An den Festlichkeiten der Eröffnung nahmen außer den amtlichen Persönlichkeiten die Obergespane und Vizegespane dreier Komitate, die Vertreter der Städte und Gemeinden sowie die Vertreter der Münchener und Frankfurter Finanzgruppe, unter den letzteren Direktor Malz, Baron Steiger, die Direktoren Putz, Lechner, Dr. May usw., teil. Die Kommission begab sich um 9 Uhr morgens von Köszeg auf den Weg und langte um 5 Uhr nachmittags in Sárvár an. Überall wurde sie mit großem Jubel empfangen. Abordnungen begrüßten die Regierungsvertreter; die Kommission übergab dann die neue Bahn dem Verkehr. In Sávár, wo sich die Domänen des Königs Ludwig von Bayern befinden, die von der neuen Eisenbahn durchkreuzt werden, wurde ein Festmahl veranstaltet. Es wurde u. a. ein Begrüßungstelegramm an den König Ludwig von Bayern abgesandt, der bekanntlich jährlich zu längerem Aufenthalt nach seinem Gute in Sárvár kommt, und der nicht nur ein aufrichtiger Freund der Ungarn ist, sondern auch die ungarische Sprache vollkommen beherrscht.

— **Zweites Gleis auf der Linie Zsolna (Sillein)-Czácza der Kaschau-Oderberger Bahn.** Am 13. Oktober d. J. ist das zweite Gleis auf der vorerwähnten Strecke dem Verkehr übergeben worden. An den Eröffnungsfeierlichkeiten nahmen außer den Vertretern des Handelsministeriums und der Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt zahlreiche Reichstagsabgeordnete und die Abgesandten der Komitate und städtischen Behörden teil. Für die Bahneigentümerin war deren Generaldirektor v. Pulszky erschienen. Nach der Begehung versammelte sich die Gesellschaft zum Festessen in der Bahnhofswirtschaft in Zsolna (Sillein). Für die Kaschau-Oderberger Bahn, wie auch indirekt für die ungarischen Staatsbahnen ist das neue zweite Gleis von hervorragender Bedeutung, und wird es allgemein als wünschenswert erachtet, daß der seit Jahren geplante vollständige Ausbau des zweiten Gleises auf dem Gesamtnetz bald verwirklicht werde.

Übrige europäische Länder.

— **Ein Vorschlag, Malmö zum Endpunkt der Güterdampffähre von Saßnitz nach Schweden zu machen.** In der Malmöer Stadtverordnetenversammlung ist der Vorschlag aufgetaucht, Malmö statt Trälleborg zum Endpunkt der deutsch-schwedischen Dampffährenverbindung zu machen, so weit der Güterverkehr in Frage kommt. In dem eingebrachten Antrag wird gesagt, bei Errichtung der direkten Fährenverbindung zwischen Schweden und Deutschland wäre der schwedische Endpunkt nach Trälleborg verlegt worden, weil man damit den kürzesten Seeweg und die schnellste Beförderungsmöglichkeit erzielte, was hinsichtlich des Personenverkehrs von größtem Gewicht wäre. Obgleich Zeitgewinn auch für den Güterverkehr von Bedeutung sei, wäre er für diesen doch nicht so wichtig, daß er für die Wahl des Beförderungsweges ausschlaggebend wäre. Da nun für die Linie Saßnitz-Trälleborg die Anschaffung einer neuen Güterfähre und die Errichtung eines neuen Fährenlagers in Trälleborg in Aussicht stehe, sei es für die Stadt Malmö angebracht, zu untersuchen, ob nicht der schwedische Endpunkt für die in Rede stehende neue Güterfährenverbindung nach Malmö verlegt werden könne. Unter den vielen Gründen, die für diese Verlegung sprächen, wird angeführt, daß Malmö mit seiner zahlreichen Bevölkerung, seinem entwickelten Erwerbsleben und seinem lebhaften Hafenverkehr nicht bloß den Eisenbahnen einen beträchtlichen Verkehr zuführt, sondern auch einer der größten Eisenbahnknotenpunkte des Landes ist, wo acht Eisenbahnlinien, meistens mit starkem Verkehr, sowie die Dampffährenlinie Malmö-Kopenhagen ihren Anschluß hätten. In Gemäßheit dieses Antrags dürfte sich die Malmöer Stadtverordnetenversammlung näher mit der Sache beschäftigen. M.

Anm. d. Schriftl.: Der Wunsch aus den Kreisen der Malmöer Stadtverordneten scheint uns weder berechtigt zu sein, noch Aussicht auf Erfüllung zu haben.

— **Elektrischer Betrieb der schwedischen Nynäsbahn.** Die Bahn Stockholm-Nynäs hat sich um die Erlaubnis zur Einrichtung elektrischen Betriebes auf der vorhandenen Strecke Nynäs-Södertörn Villastad und zum Bau einer ganz neuen elektrischen Bahn zwischen Södertörn Villastad und Stockholm beworben. Zurzeit verkehren Züge unmittelbar zwischen Stockholm und Nynäs, aber sie fahren in Stockholm auf dem Staatsbahngleis ein. Nynäs ist eigentlich Stapelplatz; aber da ein guter und tiefer Hafen vorhanden ist, haben sich mit der Zeit industrielle Betriebe angesiedelt. Södertörn Villastad wächst stark und verlangt nach einer schnelleren Verbindung mit Stockholm. Auf der vollspurigen Strecke Stockholm-Södertörn sollen nach dem Umbau 31 kg/m Schienen, auf der Strecke Södertörn-Nynäs 40,5 kg/m Schienen liegen. Die ganze Streckenlänge wird 58,2 km, die Höchststeigung 2 %, und der kleinste Halbmesser 300 m betragen. Schnellzüge sollen 75—140 t, Lokalzüge 75—125 t und Güterzüge 300—600 t angehängtes Zuggewicht führen. Die größte Streckengeschwindigkeit soll für Stockholm-Södertörn 60 km/Std und für Södertörn-Nynäs 90 km/Std betragen. Die Fahrzeit der Schnellzüge soll für die zurückgelegten 58,2 km einschließlich Aufenthalt auf einigen Stationen 1 Stunde, die Reisegeschwindigkeit für Lokalzüge einschließlich der Stationsaufenthalte soll 36 km/Std und für Güterzüge 10 km/Std sein. Alle Züge sollen elektrische Lokomotiven erhalten. Die elektrische Energie ist in Form von Einphasenstrom bei 15 000 Volt und 15 Perioden gedacht und soll bei Södertörn Villastad geliefert werden. Es waren ursprünglich 25 Perioden beabsichtigt; die niedrigere Zahl wurde aber gewählt, da diese als Regel für die schwedischen Staatsbahnen angenommen ist.

Sämtliche Maschinen sollen 600 PS Stundenleistung, ein Gewicht von etwa 42 t und Zahnradauswechslung erhalten. Für Schnell- und Lokalzüge soll ein und dieselbe Lokomotivart angewendet werden mit 2 Triebachsen und 2 Laufachsen bei 16 t Belastung einer Triebachse und 5 t einer Laufachse. Die Güterzuglokomotive soll 4/4 gekuppelt sein, wird im übrigen aber wie die Personenzuglokomotiven ausgeführt. Eine Personenzuglokomotive soll als Reserve für die Güterzuglokomotive dienen und erhält daher eine austauschbare Auswechslung. Die regelmäßige Zugkraft der Personenzuglokomotive soll 2800 kg, die größte 6500 kg, die der Güterzuglokomotive 4500 bzw. 10 000 kg betragen. Es sollen im ganzen 8 Personen- und 1 Güterzuglokomotive beschafft werden. Die Ausnutzung der Lokomotiven wird 92 000 km im Jahr. Über die Art der Motoren ist noch nichts fest bestimmt. Im Voranschlag ist mit Serienmotor und Zahnradumsetzung gerechnet.

Täglich sollen 2159 Personenzugkilometer und 110 Güterzugkilometer bei 14 durchgehenden, 10 Lokalzügen und 1 Güterzug in jeder Richtung gefahren werden. Im Jahr sollen im ganzen 131 Millionen Rohtonnenkilometer gefahren werden, wovon 110 Millionen auf Personenverkehr fallen, während die Gesamtanzahl der Lokomotivkilometer 823 000 im Jahr erreicht. Der Arbeitsverbrauch ist berechnet zu 33 Wattstunden/tkm für Schnellzüge, 43 für Lokalzüge und 25 für Güterzüge, geliefert am Stromabnehmer. Einschließlich der Energie für Erwärmung und Verlust in der Fahrdrahtleitung soll der ganze Arbeitsverbrauch etwa 5,9 Millionen Kilowattstunden im Jahr betragen. Auf Grund der Form des vorgeschlagenen Stromtarifs wird die Benutzung eines Akkumulators sich wirtschaftlich berechtigt erweisen. Belastungsspitzen von weniger als 15 Minuten Dauer werden im Tarif nicht berechnet. Es soll hierfür eine Batterie eingerichtet werden, die 1500 Kw. in 15 Minuten abgeben kann, und ein Umformer mit 1500 Kw. Größtabgabe. Die Kapazität der Batterie soll etwa 580 Kilowattstunden entsprechend einem halbstündigen Bahnbetrieb sein. Die Fahrdrahtleitung ist mit Kettenaufhängung ohne selbsttätige Nachspannung vorgeschlagen. Sie soll auf Eisenmastausleger bei 80 m Abstand in der Geraden aufgelegt werden. Der Fahrdraht erhält 50—60 qmm Querschnitt. Außerdem wird eine Speiseleitung von 30—40 qmm längs der ganzen Bahn geführt. Der größte Spannungsverlust ist zu 18 % berechnet.

Die Betriebskosten sind zu 36,7 Öre für das Lokomotivkilometer und zu 0,221 Öre für das Rohtonnenkilometer berechnet. Diesen Zahlen stehen für Dampflokomotiven mit 70 t Gewicht die kaum unterschreitbaren Werte 50 und 0,3 gegenüber. Der Strompreis ist zu 3,7 Öre für 1 km/Std berechnet, wobei alle Unkosten an Batterie und Umformer eingerechnet sind.

Ferner kommt die Nachricht, daß zur Verbesserung der Vorortverkehrsverhältnisse von Stockholm die Erlaubnis zum Bau einer elektrischen Bahn Södertörn Villastad-Slussen (Stockholmer Schleuse zur Verbindung von Ostsee und Mälarsee) nachgesucht wurde. Die Kosten werden 4 Millionen Kronen betragen, wozu noch 77 500 Kr. für elektrische Ausrüstung kommen.

— **Französisches Pensionsgesetz für Lokal- und Kleinbahnangestellte.** Nachdem der Regierungsentwurf zu diesem Gesetz am 30. Juli d. J. in einer durch die Kommission für öffentliche Arbeiten (Berichterstatter: Abg. Ceccaldi) in vielen Punkten abgeänderten Fassung angenommen worden ist, hat ihn der Minister der öffentlichen Arbeiten Thierry am 4. November dem Senat vorgelegt, der ihn seinerseits der Kommission für Eisenbahnen und der Finanzkommission zur Vorberatung überwiesen hat. Es handelt sich, wie schon früher mitgeteilt, darum, den Angestellten der Lokal- und Kleinbahnunternehmungen ähnliche Pensionen

zu gewährleisten, wie dies für die Hauptbahnbediensteten bereits durch das Pensionsgesetz von 1909 geschehen ist. — Wir behalten uns vor, auf den Inhalt dieses Gesetzes nach seiner Verabschiedung zurückzukommen.

— **Doppelwagen auf drei Drehgestellen.** Von der französischen Orléansbahn werden gegenwärtig 114 zweiachsige Personenwagen von je etwa 15 m Länge in 57 Doppelwagen von je etwa 30 m Länge umgewandelt, wobei drei Drehgestelle zur Verwendung gelangen. Gleichzeitig werden etwa 100 solcher Doppelwagen neu erstellt. Nach Versuchen, die zunächst bei den Expreßzügen Paris-Toulouse mit zwei solchen Doppelwagen angestellt wurden, und über die vom „Ingénieur du matériel", M. Paul Conte, in der „Revue générale des Chemins de fer" ausführlich berichtet wurde, zeichnen sich diese Doppelwagen gegenüber den ursprünglichen einfachen zweiachsigen Wagen durch besonders ruhigen und leichten Gang, durch verhältnismäßig geringeres Totgewicht und durch eine Verkürzung der Züge aus, weil die auf dem mittlern Drehgestell zusammengefaßten Hälften je 70 cm Länge für den Doppelwagen gewinnen lassen. Infolge der großen Einheiten, die diese Wagen darstellen, ist ihre Verwendbarkeit natürlich auf Hauptzüge beschränkt. Doppelwagen wurden zuerst von der englischen Gesellschaft „Great Northern" gebildet, indem ältere dreiachsige Wagen zu Doppelwagen zusammengefaßt wurden, wodurch eine besondere hohe Verbesserung der Lauffähigkeit erzielt werden konnte.

— **Eine Eisenbahnkommission in England.** Der König von England hat die Ernennung eines Ausschusses genehmigt, der das Verhältnis der Eisenbahngesellschaften Englands zum Staate erörtern soll, wobei von Fragen, die die Sicherheit des Betriebes betreffen, abgesehen werden soll. Die Mitglieder des Ausschusses, neun an der Zahl, sind zum Teil ehemalige hohe Staatsbeamte, zum Teil hervorragende Persönlichkeiten, die im Wirtschaftsleben Englands Bescheid wissen. Der einzige wirkliche Eisenbahn-Sachverständige ist ein ehemaliger Direktor der Indischen Staatsbahnen, und hauptsächlich aus diesem Umstand glaubt „Railw. N." schließen zu sollen, daß auch die Frage der Verstaatlichung der englischen Eisenbahnen in den Kreis der von dem Ausschuß zu erörternden Fragen einbezogen werden soll. Bestärkt wird die Zeitschrift in dieser Ansicht dadurch, daß die Regierung es im Parlament und bei ähnlichen Gelegenheiten wiederholt ausgesprochen hat, daß sie dieser wichtigen Frage nicht nähertreten könne, ohne vorher die Meinung einer Sachverständigen-Kommission über den Gegenstand gehört zu haben. Der Ausschuß hat zwar nach englischem Gebrauch das Recht, Zeugen und Sachverständige zu vernehmen, doch beklagt sich „Railway News" und wohl nicht ganz mit Unrecht darüber, daß ein Vertreter der englischen Eisenbahnverwaltungen in dem Ausschuß fehlt, und daß der einzige wirkliche Eisenbahnfachmann, der ihm angehört, seine Erfahrungen in Indien gesammelt hat, wo die Verhältnisse in bezug auf das Eisenbahnwesen so ganz anders liegen als in England. Andererseits ist „Railway News" überzeugt, daß es den englischen Eisenbahnverwaltungen ohne Mühe gelingen wird, den Ausschuß davon zu überzeugen, daß England von einer Verstaatlichung der Eisenbahnen keinen Gewinn zu erwarten hat. Schon der ungeheure Preis, der für den Erwerb der Eisenbahnen zu zahlen sein würde, etwa 1 729 000 000 £, muß zur Vorsicht mahnen.

Der jetzt ernannte Ausschuß ist nicht der erste seiner Art; die Untersuchungen, die seine Vorgänger angestellt haben, haben stets zu dem Nachweis geführt, daß die englischen Eisenbahnen den an sie zu stellenden Ansprüchen genügen; sie sehen deshalb auch den Beratungen des nunmehr ernannten Ausschusses, der seine Arbeiten sofort beginnen soll, mit Ruhe entgegen.

— **Herabsetzung der Fahrpreise auf den Londoner Untergrundbahnen.** In einer Zeit, wo allenthalben, namentlich bei den ausschließlich nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen betriebenen Eisenbahnen Englands und Amerikas, über die Zunahme der Betriebskosten geklagt wird, ist es eine Tatsache, die auffallen muß, wenn bei den Londoner Untergrundbahnen die Fahrpreise herabgesetzt werden, wie es am 1. November geschehen ist. Zunächst kommt die City- und Südlondon-Eisenbahn in Betracht, doch werden die anderen Stadtschnellbahnen nicht vermeiden können, diesem Beispiel zu folgen. Die Herabsetzung des Fahrpreises ist in manchen Verkehrsbeziehungen ganz erheblich; es werden z. B. eine Anzahl Fahrpreise von 5 Pence (40 ₰) auf 3 Pence (25 ₰) ermäßigt.

— **Eine Bahn zwischen der Maritza und dem Ägäischen Meere.** Der „Köln. Ztg." wird aus Sofia, Anfang November, geschrieben: Zwischen dem weiten fruchtbaren Tal der Maritza in Südbulgarien und der Küste des Ägäischen Meeres liegt das Rhodopegebirge, ein unwegsames, unwirtliches Gebiet, auf dessen Kamm die alte türkisch-bulgarische Grenze lief. Nunmehr, da Westthrazien, das Land westlich des Unterlaufes der Maritza, Bulgarien angegliedert wird, und da die Verbindung über Adrianopel mindestens viele Unbequemlichkeiten verursacht, soll zwischen Maritza und Küste eine das Gebirge durchquerende Bahn gebaut werden. Die ganze Strecke wird nur etwa 150 bis 180 km lang sein. Die genaue Trasse ist noch nicht bestimmt und wird voraussichtlich auch nicht so bald bestimmt werden, da das Studium der besten Lösung schwierig und zeitraubend ist. Heute werden namentlich zwei Pläne erörtert: Eine Trasse, etwa von Kajadschik (die Bahnstation von Haskowo) ausgehend, die den Vorzug hat, nur niedrigere Ausläufer des Rhodopegebirges überschreiten zu müssen; die andere, von Philippopel oder Tatar Basardschik ausgehend, die große Tunnel verlangt, aber etwas kürzer ist. Der Endpunkt der Bahn am Ägäischen Meer wird Porto Lagos sein. Die Bahn wird im Küstenland die fruchtbaren Tabakgebiete durchziehen. Sie ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit und bietet die Möglichkeit einer Verbindung ihrer Verlängerung nach Norden mit den rumänischen Bahnen, die dadurch unmittelbaren Anschluß bis ans Ägäische Meer erlangen können. Der Bau wird wahrscheinlich einer Gesellschaft mit bulgarischer Beteiligung übertragen werden und könnte in drei bis vier Jahren beendet sein. Bindende Entscheidungen werden erst getroffen werden, sobald die Frage, ob der Bukarester Vertrag noch abgeändert wird oder nicht, entschieden ist. Im Falle einer den bulgarischen Wünschen und den wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechendm Abänderung, d. h. falls Kawalla bulgarisch und damit der Weg durch das Mestatal für die Bulgaren frei wird, muß man auf eine Verlegung der Bahn nach Westen rechnen. (Eine solche Abänderung ist doch höchst unwahrscheinlich! D. Schriftl.)

— **Eisenbahnverkehr mit Neubulgarien.** Der Eisenbahnverkehr mit dem neuen Gebiete (Westthrazien zwischen Rhodope und dem Ägäischen Meere von der Maritza bis zum Mestafluß) wurde bereits völlig aufgenommen. Die Züge verkehren über Adrianopel und Demotika nach Dedeagatsch und Skedsche. Seit 7. November d. J. werden täglich mit einem Zuge auf diesem Wege 600—800 bulgarische Flüchtlinge nach Westthrazien gesendet. Ihre Zahl beziffert sich auf etwa 30 000.

— **Ausgestaltung des griechischen Bahnnetzes.** Die griechische Kommission für den Bau von Eisenbahnen in Mazedonien und im Epirus hat unter dem Vorsitz des Ministers des Inneren, Repulis, den Bau folgender drei Linien beschlossen: eine Linie von Papapuli über Katherine und Guida nach Salonik (Guida 44 km von Salonik, Station der Linie Salonik-Monastir), eine zweite Linie von Larissa über Kozaine nach Monastir und die dritte Linie von Kalabaka über Grebena und Janina nach Santa Quaranta am Adriatischen Meere. Gleichzeitig wurde über die Beschaffung der notwendigen Fonds für den Bau dieser drei Bahnlinien beratschlagt und weiter über den Rückkauf der mazedonischen Eisenbahn (Salonik-Monastir) durch die griechische Regierung. Sodann kamen noch die notwendig zu verbessernden Eisenbahnverbindungen im alten Griechenland zur Sprache.

— **Die ärztliche Versorgung auf den russischen Bahnen.** In der neuesten Nummer des Amtsblattes des Ministeriums der Verkehrsanstalten ist eine ausführliche Verordnung veröffentlicht, durch die eine besondere Abteilung für den ärztlichen Dienst geschaffen, und da, wo sie schon bestanden hat, einheitlich geregelt wird. Der gesamte Arzt- und Sanitätsdienst wird nunmehr einheitlich beamteten Ärzten übertragen. Die Verordnung führt ausführlich an, daß auf jeder Bahn, die für den allgemeinen Verkehr eröffnet ist, zum Bestande der Verwaltung (d. h. der Direktion) eine Arzt- bzw. Sanitätsabteilung gehört, deren oberste Leitung dem Präsidenten untersteht, die aber im besonderen von dem Oberarzt (Vertrauensarzt) verwaltet wird. Ferner gehören zu der Abteilung die erforderlichen Sanitäts-, Abteilungs- und Krankenhaus-, Frauen- und Spezial-Ärzte und ein Reservearzt, Pharmazeuten (Provisoren und deren Gehilfen); Feldschere aller Art (für die Abteilung für das Krankenhaus, für die Desinfektion), Hebammen; endlich alles übrige Personal, wie es nach dem Etat bestimmt ist. Der Umfang der einzelnen Arztbezirke ist verschieden groß, und zwar soll ein solcher Bezirk auf der Hauptbahn 120 Werft (= 127 km) und nicht mehr als 4000 Schutzbefohlene (Bedienstete und deren Familien), auf den Nebenbahnen dagegen 150 Werft (= 159 km) und nicht mehr als 2000 Schutzbefohlene umfassen. An großen Stationen mit Werkstätten usw. soll ein Arztbezirk 4000—5000 Schutzbefohlene nicht übersteigen. Ähnlich ist dann auch das Hilfspersonal bemessen.

Zu den Obliegenheiten des gesamten Ärztedienstes gehört außer der gewöhnlichen Behandlung der Bediensteten (die ein Einkommen bis einschließlich 1200 Rubel beziehen) und deren Familien auch die Begutachtung bei Übernahme in den Dienst, beim Austritt dagegen die Bescheinigung über die Krankheit oder Verletzung nebst Angaben, um wieviel die Er-

werbsfähigkeit gelitten hat, ebenso die Untersuchung und Begutachtung dritter Personen, die im Betriebe verunglückt sind. Hierher gehört auch die Teilnahme an gerichtlichen Verhandlungen. Ferner liegt den Ärzten ob, die gesundheitlichen Zustände auf der Bahn zu studieren, Maßregeln zu deren Verbesserung vorzuschlagen sowie die Bahn mit ihren sämtlichen Einrichtungen zu beaufsichtigen usw.

Dem Oberarzt untersteht ein besonderes Bureau (Bureauchef, mit der erforderlichen Zahl von Rechnungsführern, Kanzlisten usw.). Ebenso hat er die im Bezirk vorhandenen Eisenbahn-Krankenhäuser zu leiten und zu beaufsichtigen.

Neben diesem Oberarzt ist dann noch ein Sanitätsarzt als dessen Gehilfe angestellt, um den Sanitätsdienst als Spezialarzt zu leiten. Ihm steht ein Laboratorium zur Verfügung, das mit dem erforderlichen Zubehör zu physischen, chemischen, mikroskopischen und bakteriologischen Untersuchungen ausgerüstet ist. Für das ganze ärztliche Personal besteht die Bestimmung, daß die Ärzte ohne besondere Erlaubnis Dienste in anderen Amtszweigen nicht ausführen dürfen. Dagegen ist nirgends ausgesprochen, daß die Eisenbahnärzte nicht Privatpraxis ausüben dürfen. Ebenso spricht die Verordnung nirgendwo über den Umfang der zu zahlenden Vergütung, obgleich sie, wie das bei russischen Verordnungen dieser Art üblich ist, mit außerordentlicher Peinlichkeit jede ärztliche Betätigung und deren Umfang im einzelnen regelt. Das geschieht in 5 Hauptabschnitten und in 161 Paragraphen! Bei dem Lesen dieser Vorschriften gewinnt man, wie fast bei allen derartigen Bestimmungen für Rußland, den Eindruck: wenn das alles wirklich durchgeführt wird, dann muß es ja großartig sein. Aber leider kann die durch vielfache Erfahrungen begründete Befürchtung, daß vieles auf dem Papier stehen bleiben wird, nicht ganz fortgeschafft werden. Sonst wäre die Organisation der ärztlichen Versorgung des Dienstpersonals glänzend geregelt. Dabei darf man allerdings nicht meinen, daß diese Bestimmungen, auf die Verhältnisse in Deutschland übertragen, eine gleiche Beurteilung verdienten. Die Besiedelungs- und Kulturzustände sind in Rußland eben andere und deswegen müssen derartige Maßnahmen dort anders als hier beurteilt werden. Z. B. wäre es in Deutschland unerträglich, ärztliche Hilfe erst auf 159 km Entfernung erreichen zu können. Für Rußland muß es aber als ein Fortschritt anerkannt werden, wenn eine derartige Möglichkeit geschaffen wird. — Soweit es sich beurteilen läßt, ist durch die Bestellung amtlicher Ärzte und durch die gegenwärtig bekannt gegebene Regelung dieses Dienstzweiges ein großer Schritt vorwärts getan, namentlich auch in der Überwachung der gesundheitlichen Verhältnisse auf den Eisenbahnen, wodurch nicht nur Rußland allein, sondern auch Europa vor großen Gefahren geschützt bleiben könnte. m.

Fremde Erdteile.

— Die Eisenbahn Kalka-Simla in Indien. Von den Gebirgsbahnen Indiens ist die bekannteste die Darjeeling-Eisenbahn, die auf einer Entfernung von 72,5 km einen Höhenunterschied von über 2100 m überwinden muß. In bezug auf Geländeschwierigkeiten kommt ihr die Eisenbahn Kalka-Simla sehr nahe, bei der der Höhenunterschied zwischen den 97 km voneinander entfernten Endpunkten 1680 m beträgt. Die außergewöhnlichen Hindernisse, die das Gebirge dieser Eisenbahn in den Weg stellt, sind der Grund, weshalb das Anlagekapital der Eisenbahn Kalka-Simla für indische Verhältnisse ungewöhnlich hoch ist. Zwar gibt es noch andere Eisenbahnen in Indien, die schwierige Stellen im Gelände zu durchdringen haben, doch werden bei diesen die hohen Kosten, die der Bau an solchen Stellen erheischt hat, dadurch wieder ausgeglichen, daß an anderen Stellen der Bau leicht und daher billig war. Bei der Eisenbahn Kalka-Simla gab es aber keinen solchen Ausgleich; sie hat bei 76 cm Spurweite bereits jetzt gegen 282 000 ℳ/km gekostet, und es machen sich noch Verbesserungen ihrer Anlagen nötig, die ihr Anlagekapital noch weiter belasten werden. Zum Vergleich sei angeführt, daß das Anlagekapital einer Anzahl von indischen Bahnen zwischen 170 und 230 000 ℳ/km schwankt und daß es bei einer Strecke bis auf 112 000 ℳ/km herabgeht. Die hohen Baukosten der Eisenbahn Kalka-Simla haben ihren guten Grund in den Geländeverhältnissen. Um mit einer Steigung von 1 : 33 durchzukommen, mußten zahlreiche Tunnel angelegt werden, und es waren erhebliche Erdarbeiten auszuführen. Besondere Kosten verursachten auch die Maßnahmen zum Schutze gegen die tropischen Regengüsse, die zwar nicht so heftig sind wie an anderen Stellen, dafür aber in dem losen Felsen schlimmere Verwüstungen anrichten und deshalb der Eisenbahn sehr verderblich werden. Wenn der Boden durchfeuchtet ist, gibt es umfangreiche Rutschungen, gegen die die Bahn kaum geschützt werden kann.

Simla ist während der Sommerszeit die Hauptstadt Indiens und der Provinz Punjab und während des ganzen Jahres der Sitz des Kommandos des indischen Heeres; der Verkehr nach Simla ist daher ziemlich erheblich. Bis 1903 war dieser vollständig auf einen Karrenweg angewiesen, und seine Bewältigung war um so schwerer, als es noch keine Kraftwagen gab, durch welche die Leistungsfähigkeit des Karrenweges beträchtlich hätte erhöht werden können. Die Überlastung des Weges wurde endlich so groß, daß man sich 1899 zum Bau einer Eisenbahn entschließen mußte, die 1903 vollendet wurde. Die Kosten der ersten Anlage betrugen 21 000 000 ℳ oder etwa 217 000 ℳ/km, gleich von Anfang an galt es aber, die erwähnten Rutschungen zu bekämpfen, und durch die dabei nötigen Arbeiten ist das Anlagekapital auf die schon genannte Zahl von 282 000 ℳ/km gebracht worden. Vertiefungen, in denen bei den Regengüssen Wasser läuft, sind mit Beton ausgekleidet oder mit Wellblech abgedeckt, um zu verhindern, daß der Regen die losen Bodenmassen mitreißt. Viele Tunnel sind nur deshalb angelegt worden, um die Bahn vor Rutschungen zu sichern. Schutzmauern spielen an vielen Stellen den beweglichen Bodenmassen gegenüber eine ähnliche Rolle wie anderwärts Schneezäune gegenüber dem treibenden Schnee. Trotzdem kommen Störungen des Betriebes durch Rutschungen und Unterwaschungen während des Monsums fast täglich vor, und man schätzt die Kosten, um dauernde Abhilfe zu schaffen, auf etwa 65 000 ℳ/km.

Auf der Eisenbahn Kalka-Simla gibt es 103 Tunnel, für eine 97 km lange Strecke eine recht erhebliche Zahl. Die meisten von ihnen sind zwar kurz, einer ist aber mit rd. 1150 m einer der längsten in Indien. Auch die Brücken sind meist nicht groß, ihr Bau und ihre Unterhaltung machen aber erhebliche Schwierigkeiten. Da in der von der Bahn durchschnittenen Gegend kein zum Bau geeignetes Gestein zu finden ist, mußten Ziegelgewölbe errichtet werden, deren Lebensdauer in jenem Klima nur begrenzt ist; heute würde man jedenfalls Beton verwenden. Der Oberbau besteht aus 20,5 kg/m schweren Schienen, die neuerdings gegen solche von 30 kg/m Gewicht ausgetauscht werden, auf Holzschwellen; er ist mit Steinschlag verfüllt. Die ganze Strecke ist mit Drahtzäunen eingefriedigt, weil sonst der Eisenbahnbetrieb durch Rindvieh und andere Tiere gefährdet werden könnte. Auf Strecken, wo keine solche Einfriedigung vorhanden ist, wie z. B. auf der Darjeelingbahn, muß häufig ein Eingeborener von der Lokomotive aus durch Schwingen einer brennenden Fackel und durch Steinwürfe diese Tiere vertreiben, was, wie man sich wohl vorstellen kann, einen sehr komischen Eindruck macht. Der Krümmungshalbmesser geht bis auf 36,5 m herunter.

Die Eisenbahn Kalka-Simla ist seinerzeit von einer Privatgesellschaft erbaut und 1906 von der indischen Regierung erworben worden, die sie seitdem durch die Nordwest-Staatsbahn betreiben läßt. Die Fahrpreise betragen etwa 27 ₰/km in der ersten, 15 ₰/km in der zweiten und 5 ₰/km in der dritten Klasse. Der Verkehr ist ziemlich lebhaft, die Roheinnahmen sind von 1906 bis 1910 von 1 070 000 ℳ auf 1 441 000 ℳ gestiegen. Die Unterhaltungs- und auch die Betriebskosten sind bei den beschriebenen Verhältnissen natürlich sehr hoch. Die Überschüsse sind infolgedessen gering, sie haben z. B. 1910, wo einige Erneuerungen auf Betriebsrechnung ausgeführt wurden, nur gegen 50 000 ℳ oder 0,18 % des Anlagekapitals betragen. Unter Einrechnung der Zinsen betreibt also der Staat die Eisenbahn Kalka-Simla mit Verlust.

— Bahnen in Mittelafrika. Nach einer Meldung aus Brüssel, vom 5. d. M., macht in Ergänzung der englischen und belgischen Meldungen über ein deutsch-englisches Übereinkommen bezüglich der Bahn L o b i t o - K a t a n g a das ministerielle Journal de Bruxelles folgende Mitteilung: Herr Robert Williams, der Inhaber der Bahnkonzession, habe vor etwa sechs Monaten der Deutschen Bank angeboten, seine Rechte zu übernehmen, und zwar, wie das Blatt meint, wahrscheinlich in der Weise, daß die Einrichtung des Hafens von Lobito, gegenwärtig Eigentum des Herrn Williams, in den Besitz der Deutschen Bank übergehen solle. Die Deutsche Bank ihrerseits habe die Société Générale de Belgique zur Beteiligung aufgefordert, die Neigung dazu bezeige, aber eine Entscheidung noch nicht gefällt habe.

— Trinkbecher in den Eisenbahnzügen. In einigen amerikanischen Bundesstaaten sind bekanntlich in der letzten Zeit zur Verhinderung der Übertragung von ansteckenden Krankheiten Gesetze und Verordnungen erlassen worden, die es verbieten, daß an öffentlichen Trinkgelegenheiten Becher zur allgemeinen Benutzung angebracht werden (s. Nr. 10 S. 178 d. Ztg.). Infolgedessen hat die Illinois Central-Eisenbahn kürzlich für ihre Personenzüge Trinkbecher bestellt, die von Selbstverkäufern gegen Einwurf eines Centstückes verabfolgt werden sollen. 4000 Züge sollen mit solchen Vorrichtungen zur Ausgabe von Trinkbechern ausgestattet werden.

— Lokomotiven für Gleichstrom von 2400 Volt werden, wie die „Zeitschrift d. Vereins d. Ingenieure“ nach amerikanischer Quelle mitteilt, auf den Zufuhr- und Stadtgleisen der im Bau

befindlichen Kanadischen Nordbahn für Montreal verwendet. Der elektrische Betrieb wird auf einer Strecke von 16 km eingeführt. Lokomotiven und Motorwagen werden mit Gleichstrom von 2400 V gespeist. Die bei der General Electric Co. bestellten sieben Lokomotiven wiegen 72,5 t und haben zwei zweiachsige Drehgestelle. Sie werden mit vier Wendepolmotoren ausgerüstet, von denen je zwei stets in Reihe geschaltet sind, und die die Treibachsen durch doppelte Zahnradübersetzung antreiben.

— **Verlängerung der Fahrzeit auf amerikanischen Eisenbahnen.** Zu den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, die im Hinblick auf die Betriebssicherheit die Fahrgeschwindigkeit ihrer Züge herabgesetzt und die Fahrzeit infolgedessen verlängert haben (s. Nr. 1 und 7 dieser Zeitung vom 24. und 25. Januar 1913, S. 17 und 131), ist neuerdings die New York Newhaven and Hartford-Eisenbahn hinzugetreten. In ihrem neuen Fahrplan, den sie Anfang Oktober veröffentlicht hat, sind von den 2000 Zügen, die auf ihren Strecken täglich verkehren, etwa zwei Drittel mit längeren Fahrzeiten aufgeführt. „Safety First" („Sicherheit zuerst") ist jetzt die Parole bei den amerikanischen Eisenbahnen, und als „Safety First-Timetable" wird der neue Fahrplan bezeichnet. Von der Verlängerung der Fahrzeiten sind insbesondere die auf größere Entfernungen durchgehenden Züge betroffen worden. Bei den Schnellzügen zwischen Neuyork und Boston, wo die Entfernung von 377 km bisher von den schnellsten Zügen in 5 Stunden zurückgelegt wurde, beträgt die Verlängerung der Fahrzeit 6 Stunden 20 Minuten. Der schnellste Zug wird in Zukunft 5 Stunden 10 Minuten für die Reise Neuyork-Boston brauchen. Zwischen Neuyork und Springfield, wo die Entfernung 219 km beträgt, ist die Fahrzeit einiger Züge um 25 Minuten verlängert worden. Auf den Strecken, wo das Blocksystem noch nicht eingeführt ist, sollen die Züge einander mit einem Mindestabstand von 10 Minuten folgen; wenn die baulichen Anlagen, die Betriebsmittel und die Signaleinrichtungen soweit verbessert sein werden, daß sie dem vorgeschrittenen Stande neuzeitlicher Technik entsprechen, sollen wieder schneller fahrende Züge eingeführt werden, die Rücksicht auf die Sicherheit der Reisenden zwingt aber dazu, bei der Bemessung der Fahrzeiten jetzt eine gewisse Vorsicht walten zu lassen. Wenn die bisherigen Fahrzeiten zu Bedenken Anlaß gaben, so ist es nur anzuerkennen, daß zu ihrer Beseitigung die Maßregel ergriffen wird, die ohne weiteres Abhilfe zu schaffen vermag, ehe die Verbesserungen durchgeführt werden, die die Aufrechterhaltung der jetzigen Höchstgeschwindigkeiten ohne Gefährdung des Betriebes zulassen, vergeht geraume Weile, und es ist nur richtig, wenn bis dahin die Fahrgeschwindigkeit auf das Maß zurückgeführt wird, das noch ohne Bedenken zugelassen werden kann. Daß aber bisher Fahrgeschwindigkeiten üblich waren, die eine solche Maßnahme nötig machten, wirft doch ein recht bedenkliches Licht auf die Art und Weise, wie der Betrieb bisher gehandhabt worden ist.

Rechtspflege.

— **Überfahren eines Jagdhundes durch einen Eisenbahnzug.*)** Vor einiger Zeit hat ein bayerisches Gericht in einem Hundeprozeß ein Urteil erlassen, das für Hundebesitzer und Eisenbahnverwaltungen beachtenswert sein dürfte. Aus dem Rechtsstreite sei hier folgendes mitgeteilt: Am Morgen eines Augusttages kam der Jagdhund eines Geschäftsmannes und Jägers ohne Begleitung und ohne Hundezeichen auf einem öffentlichen Ortsverbindungswege gegen eine schienengleiche Überfahrt einer Haupteisenbahn gelaufen, schlüpfte zwischen dem Schrankenpfosten und dem ersten Draht des Schrankengitters der einen der wegen der Annäherung eines Zuges geschlossenen Schranken durch, lief quer über die Überfahrt an die andere Schranke, kehrte dort wieder um und blieb in der Mitte des Gleises zwischen den beiden Schranken auf der Überfahrt stehen. Hier wurde er von der Lokomotive erfaßt, eine Strecke mitgeschleift und getötet. Der Hund war anscheinend auf dem Heimweg begriffen; sein Eigentümer wohnte etwa in der Mitte des Ortes, vielleicht 30 m von der mehr am Burgfrieden gelegenen Überfahrt entfernt. Der von seinem Herrn auf 600 *M* geschätzte Hund scheint in der Frühe von zu Hause weg- und auf den an die Straße und den Ort anstoßenden Wiesen herumgelaufen zu sein. Die Überfahrt war durch einen Schrankenwärter bedient, der aber dem Hunde nicht mehr helfen konnte. Die Schranken sind mit Behang versehen, d. h. mit verschiebbaren Eisendrähten, die in Eisenstangen befestigt sind. Die ortspolizeilichen Vorschriften verbieten nur das Laufenlassen von Hunden in den öffentlichen Anlagen.

Der Eisenbahnfiskus wurde vergeblich auf Schadensersatz belangt. Die Eisenbahnverwaltung wies auf die Strafbestimmungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung betreffend das Betreten der Bahnanlagen und das Überschreiten der Bahn bei geschlossener Schranke hin, ferner auf § 16 der bayerischen Allerhöchsten Verordnung vom 6. Juni 09 über Ausübung und Behandlung der Jagd usw. (Tötungsbefugnis des Jagdausübungsberechtigten gegenüber aufsichtslos umherstreifenden Hunden) sowie auf die Gefahr des Einfangens des Hundes durch den Wasenmeister und behauptete, daß die Abschrankung an der Unfallstelle vollständig in Ordnung und nur für Menschen und nicht für Tiere berechnet, ferner daß der Hund ein ortsbekannter Streuner (Umhertreiber) sei, der nicht gehörig beaufsichtigt werde. Diese Behauptungen bestritt der klagende Hundebesitzer, gab aber schließlich die nicht genügende Beaufsichtigung des Hundes zu.

Im Laufe des Verfahrens wurden Zeugen und Sachverständige vernommen und die Unfallstelle besichtigt; die Verhandlung wurde zunächst auf den Grund des Klageanspruchs beschränkt, die Höhe also nicht weiter berührt. Die Klage wurde etwa aus folgenden Gründen abgewiesen:

Nach BGB. § 823 Abs. 1 ist derjenige, welcher vorsätzlich oder fahrlässig das Eigentum eines andern widerrechtlich verletzt, dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet. Der Kläger erblickt ein fahrlässiges Verschulden der Eisenbahnverwaltung darin, daß die Abschrankung an der Unfallstelle fehlerhaft hergestellt ist, so daß es Tieren in der Größe eines Jagdhundes jederzeit auch bei geschlossenen Schranken möglich ist, auf den Bahnkörper zu gelangen. Nach § 18[3] der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Bayerns vom 13. April 1905 sind Wegübergänge mit Schranken zu versehen; diese Schranken bestehen in der Regel aus einfachen Stangen ohne Hängegitter. Nur bei Wegübergängen im Bereiche einer Ortschaft sind an den Schrankenbäumen Hängegitter angebracht, um zu verhüten, daß Kinder oder sonstige hilflose Personen bei geschlossenen Schranken auf die Gleise gelangen können. Eine Verpflichtung der Eisenbahnverwaltung zur Anbringung von Schrankenbäumen mit Hängegittern besteht nicht, die in Betracht kommende Eisenbahnbau- und -Betriebsordnung enthält keine derartige Vorschrift. Die Abschrankungen an Bahnübergängen sind auch nur für Menschen, nicht für Tiere bestimmt, das geht einmal ohne weiteres aus der ganzen Anlage der Abschrankungen hervor. Wäre die Abschrankung auch für Tiere bestimmt, so müßte sie von ganz anderer Bauart sein, wenn sie wirksam sein sollte. Der ganze Bahnübergang müßte hermetisch abgeschlossen sein, um ein Überspringen, Überfliegen, Durchschlüpfen der Tiere unmöglich zu machen. Auch die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen lassen ersehen, daß die Abschrankungen nur für Menschen bestimmt sind. So bestimmt § 20 dieser Vereinbarungen, daß Zugschranken für Wegübergänge, die vom Standpunkte des Wärters nicht übersehen werden können oder mehr als 50 m davon entfernt sind, mit einem Läutewerk versehen werden sollen, das unmittelbar vor dem Schließen der Schranken selbstständig vorläutet, und § 21 schreibt vor, daß vor allen Wegübergängen Warnungstafeln aufzustellen sind, und zwar bei Fahrwegen und Viehtrieben dort, wo die Fuhrwerke und Tiere halten müssen, alles Bestimmungen, die doch nur auf Menschen Anwendung finden können. Die Abschrankung an der Unfallstelle — Schrankenbäume mit Hängegittern — war unter Berücksichtigung ihres Bestimmungszweckes vollständig in Ordnung und verkehrsentsprechend. Da sie nicht dazu bestimmt ist, das Fernhalten von Tieren vom Bahnkörper zu bewirken, ist es auch völlig gleichgültig, daß durch Verlängerung des Schrankengitters gegen den Drehpunkt des Schrankengitters zu das Durchschlüpfen von Hunden größerer Gattung werhindert werden könnte, zu einer solchen Änderung hat die Eisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen der Bau- und Betriebsordnung keine Veranlassung.

Der Eisenbahnverwaltung kann sohin irgend eine Fahrlässigkeit in der Anlage und Abschließung des Bahnkörpers an der Unfallstelle nicht zur Last gelegt werden; ein Verschulden der Eisenbahnverwaltung kommt nicht in Frage und damit kann sie auch nicht aus dem Gesichtspunkte der unerlaubten Handlung zum Ersatze des durch die Tötung des Hundes erwachsenen Schadens verpflichtet werden.

Der Kläger hat aber seinen Anspruch auch auf Art. 58 des bayerischen Ausführungsgesetzes zum BGB. gestützt. Art. 58 bestimmt: Werden öffentliche Straßen oder Plätze mit Genehmigung der zuständigen Behörde zu dem Betrieb einer Eisenbahn benutzt, so ist der Unternehmer auch für den Schaden verantwortlich, der bei dem Betrieb infolge des öffentlichen Gebrauches der Straßen oder Plätze an einer fremden Sache entsteht, sofern nicht der Unfall durch höhere Gewalt oder Verschulden des Inhabers der Sache verursacht ist. Die Voraussetzungen der Anwendbarkeit dieses Artikels sind nicht gegeben, so daß zu prüfen bleibt, ob nicht die letztgenannten Haftausschließungsgründe vorliegen.

Auf höhere Gewalt kann sich der Beklagte nicht berufen; denn als solche sind nur unabhängig vom Eisenbahnbetrieb ein-

*) Mitgeteilt von Dr. Gustav Eccardt, Eisenbahnassessor an der Eisenbahndirektion Nürnberg.

tretende Ereignisse anzusehen, nicht aber Unfälle, die mit dem Eisenbahnbetrieb und dessen Gefahren zusammenhängen.

Wohl aber ist der Tod des Hundes auf ein Verschulden seines Eigentümers zurückzuführen. Liegt ein solches Verschulden schon vor, wenn der Eigentümer eines Hundes, obwohl die Schranke geschlossen war, es unterlassen hat, den vor ihm herlaufenden Hund in seine Gewalt zu bringen (frühere Entscheidung zitiert), um vielmehr dann, wenn der Hund ohne jede Aufsicht sich auf der Straße streunend umhertreibt und so Gelegenheit hat, mit dem Bahnkörper in Berührung zu kommen. Der Eigentümer eines Hundes, insbesondere wenn es sich, wie im gegenwärtigen Falle, um ein sehr wertvolles Tier handelt, muß, wenn er ihn frei laufen lassen will, dafür sorgen, daß das Tier unter ausreichender Aufsicht oder aber nur in gefahrlosen Gebieten sich bewegt. Keinesfalls darf er aber zulassen, daß das Tier sich allein und streunend mehrere Hundert Meter vom Hause weg herumtreibt. In dieser Außerachtlassung der einfachsten Sorgfalt liegt ein grobes Verschulden des Klägers, welches so überwiegend ist, daß, selbst wenn ein Mitverschulden der Beklagten in Frage käme, was aber nicht der Fall ist, diese zum Ersatze des Schadens nicht herangezogen werden könnte, § 254 BGB.

Bücherschau.

— **Archiv für Rettungswesen und erste ärztliche Hilfe.** Die gleichzeitig erschienenen Hefte 1—4 des 2. Bandes dieser Zeitschrift bieten einen Gesamtüberblick über alles, was auf dem Gebiete des Rettungswesens in Deutschland wissenwert ist, sowohl über die gesamten dem Rettungswesen dienenden Organisationen als auch über die im gesamten öffentlichen Leben vorhandenen Einrichtungen.

Der den „Einrichtungen für Rettungswesen und erste Hilfe bei den Eisenbahnen" gewidmete Abschnitt entstammt der Feder des bayerischen Ministerialrats Opel in München und bringt in 28 Seiten, sich den Forderungen Brähmers an das Rettungswesen der Eisenbahnen anlehnend, „Bereithaltung der zur ersten Hilfe notwendigen Verbandsgegenstände und Arzneimittel, schnelle Herbeischaffung ärztlicher Hilfe, zweckmäßige Maßnahmen bis zur Ankunft des Arztes, geeignete Transportmittel und Unterkunftsräume für Verwundete und Kranke" eine knappe Übersicht über die bei den einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen geschaffenen Einrichtungen. Es lohnt, diese Arbeit selbst nachzulesen. Hervorzuheben ist, daß jetzt alle deutschen Eisenbahnverwaltungen, wenn auch mit verschiedenartigen Einrichtungen und in verschiedenem Umfange, so doch neuzeitlich für die Anforderung der ersten Hilfe gerüstet sind, mögen sich nun die Unfälle im fahrenden Betriebe oder am Stationsorte, einzeln oder als Massenverunglückung ereignen. Bei allen Verwaltungen werden die Bediensteten im Samariterunterricht ausgebildet, auch hier der Zahl nach in verschiedenem Umfange. Für die Zwecke der Hilfeleistung bei Verunglückungen fahrender Züge mit Personenverletzungen sind im Bereiche aller Verwaltungen Hilfszüge aufgestellt, jetzt insgesamt 118 Arztwagen bietend. Von letzteren vertreten die 10 bayerischen die älteste Bauart und dienen vorwiegend dem Transport Verletzter, während die 5 badischen, am spätesten beschafft und völlig neugebaut, das vollendetste neuzeitliche Hilfsmittel darstellen. Die 80 Arztwagen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, die 5 der Reichseisenbahnen und die 7, seit 15. Oktober d. J. 8, der sächsischen Staatseisenbahnen, sind für ihre Zwecke umgebaute Wagen IV. Klasse. Alle Verwaltungen haben die gemeinsame Vorschrift, daß in den Arztwagen nur die zur ersten Hilfe unbedingt notwendigen lebenrettenden Eingriffe, im übrigen aber Operationen nicht vorgenommen werden. Von erst in den letzten Jahren neubeschafften, dem Rettungswesen dienenden Einrichtungen erwähnt Opel die zum Zerschneiden von Eisenteilen beschafften Sauerstoffschneideapparate und die Induktionsapparate zur Ausführung von Wiederbelebungsversuchen bei in elektrischen Betrieben Verunglückten; hinzuzufügen wären noch die Sauerstoffeinatmungsapparate in den Arztwagen der preußischen und sächsischen Hilfszüge.

— **Viehkursbuch.** Von dem im amtlichen Auftrage vom Geh. Rechnungsrat im Reichseisenbahnamt Schmidt auf Grund amtlichen Materials bearbeiteten „Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Pferden auf den deutschen Eisenbahnen" ist die 23. Ausgabe für das Winterhalbjahr 1913/14 im Verlage von Mittler & Sohn, Berlin, Kochstraße 68/71, erschienen. Preis 2,40 *M*.

Das in der Praxis wohlbekannte Buch enthält zunächst ein alphabetisches Verzeichnis aller für den Tierverkehr eingerichteten Eisenbahnstationen Deutschlands mit Angabe der Seitennummern, auf denen sie in den Fahrplänen des Kursbuches erscheinen, sowie der Abfertigungsbefugnisse und Abfertigungsbeschränkungen in abgekürzter Form, ferner eine gedrängte Zusammenstellung der wichtigeren Bestimmungen für den Tierverkehr aus der Verkehrsordnung nebst Zusatzbestimmungen, aus den Allgemeinen Tarifvorschriften und aus den Beförderungsvorschriften, aus letzteren sowohl die gemeinsamen als auch die einschlägigen Sondervorschriften der einzelnen deutschen Verwaltungen. Außerdem haben hier die Verkehrsbeschränkungen, die infolge veterinärpolizeilicher Anordnungen im inländischen Verkehr und gegen das Ausland sowie im Ausland gegen das Deutsche Reich Platz greifen, Aufnahme gefunden. Zwecks Berechnung der Beförderungspreise sind die auf den deutschen Staatsbahnen geltenden Einheitssätze und im Auszug aus dem Abschnitt C des Deutschen Eisenbahntiertarifs Teil I (Nebengebührentarif) abgedruckt. Den Hauptinhalt des Buches bilden naturgemäß die Fahrpläne, die außer solchen für den Nahverkehr auch noch besondere Fernfahrpläne für die Beförderung von Vieh in Wagenladungen und von Militärpferden aufweisen. — Dem Buch ist eine zweckmäßig entworfene Eisenbahn-Übersichtskarte beigegeben.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Aufnahme neuer Mitglieder in den Verein.

Die Direktion der Ruppiner Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Neuruppin ist als stimmberechtigtes Mitglied in den Verein aufgenommen worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die schmalspurige, im Betriebe der Königlich ungarischen Staatsbahnen stehenden Lokalbahn Gyulavidéki (Gyula-Nádasmajor Simonyifalva- nebst Abzweigung Nádasmajor-Agya — 47,45 km — sowie die von der Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen betriebenen Strecke Stammersdorf-Auersthal-Gr. Schweinbarth — 29,342 km — sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 14,30 km lange Strecke Singen-Beuren-Büßlingen der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen, die am 21. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Miskolcz-Sáloraljaujhely zwischen den Stationen Zsolcza und Tiszalucz errichtete Station für beschränkten Verkehr Hernádnémeti ist am 7. Oktober d. J. für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsfrachtgut-Verkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Güter, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vom Verkehr ausgeschlossen. Die Lagerung der Güter ist nicht gestattet.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Radolfzell-Mengen gelegene Station Bichtlingen, die bis jetzt nur für den Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eingerichtet ist, ist am 17. November d. J. auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird auf dem Bahnhof Königswalde beschränkter Stückgutverkehr eingeführt werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Pécs-Bátaszék gelegene Station mit beschränktem Verkehr Pécsgyvárvåros ist am 25. Oktober d. J. auch für den Eil- und Fracht-Stückgüterverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 519 vom 10. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Ergebnis der schriftlichen Abstimmung über die Beschlüsse des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten (abgesandt am 13. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigung.

Die Bekanntmachung auf Seite 1363 in Nr. 87 d. Ztg. unter lfd. Nr. (2886), betreffend den Binnen- Güter- und Tiertarif der Teutoburger Wald-Eisenbahn, enthält in der 7. Zeile von unten einen Druckfehler. Es muß heißen Müschen anstatt München.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Tfv. 5. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen. Tfv. 200.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Heften A, B II, C1 und C2 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs und im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekanntgegeben werden.

Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 12. November 1913. (2940)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. November d. Js. werden im Ausnahmetarif S 5 (Eisen und Stahl usw.) direkte Frachtsätze von Vulkan-Bredow nach der Empfangsgruppe Hamburg Hgbf., Hamburg L. B. und Wilhelmsburg eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Stettin, 13. November 1913. (2941)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsässisch-badischer Tierverkehr.

Am 24. November 1913 wird die badische Station Bichtlingen in den direkten Tarif aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 13. November 1913. (2942)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-Bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird die Station Aschaffenburg Süd in den Ausnahmetarif 3a für Salz des Spezialtarifs III einbezogen. Näheres durch die beteiligten Dienststellen.

München, 14. November 1913. (2943)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 werden die Stationen Eschweiler-Aue und Stolberg des Dir.-Bez. Cöln als Empfangsstationen in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. aufgenommen.

München, 14. November 1913. (2944)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Niederschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 2 — Mittleres Gebiet —.

Mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr (voraussichtlich am 15. November 1913) wird die Station Bahnsdorf des Direktionsbezirks Halle in den Tarif aufgenommen. Die Frachtsätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Verlangen von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, 13. November 1913. (2962)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. Dezember d. J. tritt zum Tarif für den obigen Verband der Nachtrag 1 in Kraft, der außer dem bisher im Verfügungswege durchgeführten Tarifänderungen die Aufnahme der Station Lübtheen der Mecklenburgischen Staatsbahn und eine Änderung der Frachtsätze der Station Pirmasens der Bayerischen Staatsbahnen (pfälz. Netz) enthält.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, 14. November 1913. (2952)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Die im Nachtrag 3 zum vorbezeichneten Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 B (Petroleumnaphtha, Rohbenzin) gelten vom 1. Februar 1914 nur im Rückvergütungswege bei Einhaltung gewisser Anwendungsbedingungen. Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Breslau, 15. November 1913. (2953)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.

Die in den Nachträgen IV der obengenannten Tarifhefte für Rohbenzin enthaltenen Frachtsätze gelten vom 1. Februar 1914 nur im Rückvergütungswege bei Einhaltung gewisser Anwendungsbedingungen.

Näheres enthält der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Breslau, 15. November 1913. (2954)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Teil II Heft A. Übergangstarif mit den Lycker Kleinbahnen.

Im Übergangsverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahn mit den Lycker Kleinbahnen werden mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Lyck für die Ausnahmetarife 1 d (Stamm- und Stangenholz, zur Verarbeitung durch Zellstoffabriken und Holzschleifereien) sowie 10, S 3 und S 3 a (Getreide) widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn. Für die Beförderung auf der Kleinbahn selbst ist der Binnentarif der Kleinbahn maßgebend. Näheres ist bei den Güterabfertigungen zu erfahren.

Königsberg (Pr.), 13. Nov. 1913. (2958)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Gütertarif für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Im Gemeinsamen Anhang 4 ist bei Elberfeld-Ottenbruch mit Gültigkeit vom 20. November 1913 die Dienstbeschränkung wie folgt zu ändern: „Zugelassen ist auch der Stückgutverkehr von und nach den angeschlossenen Lagerplätzen" usw., wie bisher.

Elberfeld, 15. Nov. 1913. (2955)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats-und Privatbahngütertarif, Teil II, Heft A und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr Deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Wittingen-Öbisfelde die bestehende Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstationen Wittingen und Öbisfelde um 2 ₰ für 100 kg widerruflich auch auf Güter des Ausnahmetarifs 5 w ausgedehnt.

Hannover, 13. Nov. 1913. (2956)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 (Hefte 1 und 2), 1103, 1104, 1106, 1253, 1265, 1267, 1269, 1273 (Hefte I—III), 1297. Oberschlesische Kohlenverkehre nach dem In- und Auslande.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die „Prinzengrube" (Abfertigungsstation Lazisk) in die obenbezeichneten Kohlentarife als Versandstation mit den Frachtsätzen von „Gottmitunsgrube (Margarethenschacht), Neu-Glückaufgrube" (Tarifspalte 53) einbezogen. Die Tarifspalte 53 erhält folgende Bezeichnung: „Gottmitunsgrube (Margarethenschacht), Neu-Glückaufgrube, Prinzengrube".

Kattowitz, 14. Nov. 1913. (2957)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bad.-Württ. Güterverkehr.

Der Frachtsatz 77 Ravensburg-Basel Bad. Stb. des Ausnahmetarifs 10 wird auf den 1. Februar 1914 für M a l z außer Kraft gesetzt.

Karlsruhe, 14. Nov. 1913. (2959)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 werden die Stationen Kampen und Oudega der Holländischen Eisenbahn in die Tarifhefte 1, 2, 4, 5, 6 und 7 aufgenommen. Für Kampen H. B. gelten die Entfernungen und Frachtsätze der gleichnamigen Station der Niederländischen Centralbahn; Oudega wird mit Sneek gleichgestellt.

Cöln, den 13. November 1913. (2961)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1911.

Beschränkung der Gültigkeit des Ausnahmetarifs 91 C (Petroleumnaphtha, [Rohbenzin]) auf den Rückvergütungsweg.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 C (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]) nur im Rückvergütungswege*) unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen Anwendung:

1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten in gleicher Weise wie die Frachtsätze für Rohbenzin im inneren Verkehre der deutschen Bahnen nur für Rohbenzin österreichischen oder ungarischen Ursprungs.
2. Die Rückvergütung erfolgt gegen Vorlage:
   a) der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate oder als Empfängerin lautenden Frachtbriefe über den Versand von Rohbenzin aus Petroleum nach einer im Tarif enthaltenen deutschen Station oder darüber hinaus;
   b) der bahnamtlichen Bestätigung der im Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungar. Monarchie gelegenen Versandstation darüber, daß das Rohbenzin in einer im Betellbezirke dieser Station gelegenen Mineralölraffinerie hergestellt worden ist.

Diese Dokumente müssen längstens drei Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Beförderung erfolgte, bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien oder bei der Eisenbahnverwaltung der Empfangsstation erliegen und zwar bei der ersteren, wenn die Rückvergütung vom Absender auf Grund der Frachtbrief-Duplikate, bei der letzteren, wenn die Rückvergütung vom Empfänger auf Grund der Frachtbriefe beansprucht wird.

*) Im Kartierungswege gelten die Frachtsätze der Wagenladungsklasse B.

Wien, am 12. November 1913. (2945)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif Teil II.

Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 gelangen zum Lokal-Gütertarife der k. k. österreichischen Staatsbahnen, Tarif Teil II und zwar zu dem vom 1. September 1912 gültigen Gemeinsamen Hefte und zum Hefte 1, ferner zu dem vom 1. März 1913 gültigen Heft 2 folgende Nachträge zur Einführung:

1. der Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft,
2. der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 1 und
3. der Nachtrag IV zum Tarife, Teil II, Heft 2.

Diese Nachträge enthalten Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen, Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. Februar 1914.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, oder im Wege der Stationen zum Preise von

ad 1 . . . . . 40 Heller für das Stück,
ad 2 . . . . . 30 " " " "
ad 3 . . . . . 30 " " " "

zu beziehen.

Wien, am 12. November 1913. (2946)

Deutsch-österreichisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. November 1903.

Tarif, Teil II, Heft 2, vom 1. Oktober 1901.

Streichung der Station Mannheim (Eisenbahndirektionsbezirk Mainz.)

Mit sofortiger Gültigkeit sind sämtliche in den obenbezeichneten Tarifen für Mannheim (Direktionsbezirk Mainz) vorgesehenen Bestimmungen und Frachtsätze zu streichen.

Wien, 12. November 1913. (2951)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Lade- und Lieferfrist.

Die Abkürzung der Ladefrist auf 8 Stunden für Wagenladungen von und nach Rostock Hafen (vergl. Bekanntmachung vom 25. September d. J.) und die Zuschlagslieferfrist für Frachtgut nach Rostock Hafen (vergl. Bekanntmachungen vom 13. und 17. Oktober d. J.) wird mit Gültigkeit vom 20. November d. J. aufgehoben.

Schwerin, 12. November 1913. (2947)

Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

4. Verdingungen.

Die Ausführung der Erd-, Beton-, Maurer-, Steinmetz- und Nebenarbeiten zur Verlängerung der Wegeunterführung in Km. 29,8 + 99 der Wetzlarer Bahn soll nach den im Deutschen Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger veröffentlichten „Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen" vergeben werden. Die Angebotsmuster sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1 ℳ ohne Zeichnung oder von 1,50 ℳ mit Zeichnung bei freier Zusendung durch die Post von der Kgl. Eisenbahnbauabteilung in Michendorf zu beziehen.

Die versiegelten und mit der äußeren Aufschrift „Angebot auf Betonarbeiten in Km. 29,8 + 99" versehenen Angebote sind bis zur Stunde der Eröffnung am Montag, den 15. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, pünktlich und postfrei an die Bauabteilung einzusenden.

Zuschlagsfrist zwei Wochen.

Michendorf, 13. November 1913. (2948)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Verdingung von 6 382 600 kg Stabeisen in 33 Losen, 170 100 kg Bandeisen in 4 Losen, 120 900 kg Muttereisen in 6 Losen, 40 000 kg Stab(Fluß)eisen blankgezogen in 1 Lose, 354 550 kg Kesselblechen in 10 Losen, 2 444 870 kg Eisenblechen in 31 Losen, 2324 Stück Buckelblechen in 6 Losen, 111 500 kg Sprengringeisen in 4 Losen, 876 300 kg Winkeleisen in 11 Losen, 245 350 kg Formeisen in 7 Losen, 26 600 kg eisernen Lokomotiv-Rauchkammerrohrwänden in 4 Losen, 4400 kg eisernen Rauchkamm[illegible] Türwänden und Türlochplatten in [illegible] Losen, 6500 kg eisernen Stiefelkne[illegible] platten in 2 Losen und 3700 kg eiser[illegible] Feuerbuchsmanteltürwänden in 2 Lo[illegible] für den Beschaffungsbezirk Berlin [illegible] der im Angebotsbogen angegebe[illegible] Lieferzeit.

Angebote sind portofrei, versie[illegible] und mit entsprechender Aufschrift [illegible] zum 17. Dezember 1913, vormitt[illegible] 10 Uhr, an das Zentralbure[illegible] Zimmer 257 in Berlin W. [illegible] Schöneberger Ufer 1—4 einzureich[illegible] Die Angebote werden am 17. Dezem[illegible] 1913, vormittags 10½ Uhr, im Rechnun[illegible] bureau (Materialien-Abteilung) Tem[illegible] hofer Ufer 28 III Treppen, Zimme[illegible] geöffnet.

Angebotsbogen und Bedingun[illegible] können in unserem Zentralbure[illegible] Zimmer 257 eingesehen, auch von [illegible] gegen portofreie Einsendung [illegible] 2 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld in bar (Br[illegible] marken sind ausgeschlossen) bezo[illegible] werden. Zuschlagsfrist bis 22. Jan[illegible] 1914.

Berlin, den 10. November 1913. (2[illegible]

Königliche Eisenbahndirektion.

K. Württembergische Staatseisenbah[illegible]

Stab- und Formeisenlieferung.

Der Bedarf der K. Eisenbahnw[illegible] stätten an Stab- und Formeisen, Ri[illegible] und Waffelblech für das Jahr 1914 [illegible] auf Grund der im Gewerbeblatt [illegible] Württemberg, Jahrgang 1912, Seite [illegible] bekannt gemachten „Bestimmun[illegible] über die Vergebung von Arbeiten [illegible] Lieferungen" zu vergeben.

Die Verdingungsunterlagen kön[illegible] von der unterzeichneten Behörde ge[illegible] Einsendung von 1.— ℳ bezogen wer[illegible]

Die Angebote wollen spätestens [illegible] 28. November 1913, vormittags [illegible] Uhr, mit der Aufschrift „Stab- [illegible] Formeisenlieferung" versehen, hie[illegible] eingereicht werden, zu welcher Zeit [illegible] Eröffnung, der die Bieter anwo[illegible] können, erfolgt.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Cannstatt, 13. November 1913. (2[illegible]

K. Eisenbahnwerkstätteninspektio[illegible]

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die angesammelten unbrauchba[illegible] Werkstattsmaterialien sollen verk[illegible] werden, und zwar:

A. Kupfer, Rotguß usw.,
B. Schweiß- und Flußeisen, Gußei[illegible] Stahl usw.

Die Bedingungen und die zu den [illegible] geboten zu benutzenden Formulare [illegible] nen in unserem Zentralbureau, Fürs[illegible] straße Nr. 1—10, eingesehen, auch [illegible] diesem gegen postfreie Einsendung [illegible] für Angebotbogen A 50 ₰, für Ange[illegible] bogen B 50 ₰ in bar (nicht in B[illegible] marken) bezogen werden. Die Ange[illegible] sind verschlossen und mit entsprec[illegible] der Aufschrift bis zu den Eröffnu[illegible] terminen kostenfrei an uns einzusen[illegible] Das Öffnen der Angebote findet [illegible] für A am 9., für B am 16. Dezember [illegible] vormittags 11 Uhr, im Verwaltung[illegible] bäude, Knochenhauerufer Nr. 1. [illegible] schlagsfrist für A bis 23. Deze[illegible] 1913, für B bis 6. Januar 1914. (2[illegible]

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 91. | 22. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die notwendigen Verbesserungen des deutschen Vorsignals.

Vom Regierungsbaumeister **Dr. Hans A. Martens**, Thorn.

Vier Tatsachen erwecken die besten Hoffnungen, daß die Arbeiten zur Verbesserung des deutschen Vorsignals nicht eher eingestellt werden, bis ein allen Anforderungen genügendes Vorsignal erdacht, gebaut und im Betriebe als erprobt befunden worden ist. Diese vier Tatsachen dürfen wir erblicken: 1. in der Beschäftigung der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit der Frage, 2. in den Vorschlägen aus den Kreisen der Lokomotivbeamten, 3. in den Beiträgen der Fachgenossen in den Zeitschriften, 4. in den seit 1. Juni im Probebetriebe befindlichen Dreibegriff-Vorsignalen der schwedischen Staatseisenbahnen.*)

Im wesentlichen stehen zurzeit zwei Aufgaben im Vordergrund, die nach den Beschlüssen der 20. Techniker-Versammlung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen vom Jahre 1912 in folgende Fragen zusammengefaßt wurden:

„Langsamfahrzeichen am Vorsignal: Wird es als notwendig erachtet, am Vorsignal nicht nur die Halt- und Fahrstellung des Hauptsignals, sondern auch eine durch die Stellung des Hauptsignals bedingte Langsamfahrt anzuzeigen, und wie kann dies zweckmäßig erfolgen?"

„Sichtbarkeit der Vorsignale: Welche Mittel werden angewendet, um die Wahrnehmbarkeit der Vorsignale zu erhöhen und augenfällig zu machen? Haben sich die Mittel bewährt und als ausreichend erwiesen?"

Es darf von Wert sein, einige Vorschläge zur Lösung dieser Aufgaben vergleichend zu betrachten, für deren Verständnis ein kurzer Rückblick auf die geschichtliche Entwicklung des Vorsignals nützlich ist.

*) Zu vergleichen Nr. 85 d. Ztg.: Neue Signalanordnungen an der Strecke Stockholms Central-Saltskog der schwedischen Staatsbahnen von Dr. H. Saller.

Die ersten sichtbaren Signale auf englischen Eisenbahnen waren Tafeln an hohen Stangen mit grüner Seite für Langsam und roter Seite für Halt, während die scharfe Kante dem Zuge entgegen Freie Fahrt bedeutete. Die Stangen wurden ursprünglich vom Wärter von Hand gedreht. 1836 bestand das erste fernbediente Scheibensignal auf der London-Birminghambahn in London. Einen weiteren Fortschritt bedeutete Isambert Brunels Erkenntnis, daß alle Farben bei gewisser Tagesbeleuchtung verschwinden können: Der Ersatz der Farbe durch die Form der Signalkörper und Veränderung ihrer Lage war die baldige Folge. Während noch im Jahre 1841 eine Besprechung aller Eisenbahntechniker Englands die drehbare, ferngestellte Scheibe mit Weiß für Frei und Rot für Halt als Hauptsignal festlegte, brach sich sehr bald die Ansicht Bahn, daß „Semaphoren" vor den Scheibensignalen entschiedene Vorzüge hätten, so daß schon 1856 sieben Zehntel aller sichtbaren Signale in England Flügelsignale waren. So gelangten die englischen Eisenbahnen in früher Zeit aus weiser Erkenntnis auf Grund praktischer Erfahrung zu den Haupt- und Vorsignalen in Flügelform, die sie bis heute beibehalten haben. Auch die ursprüngliche, große Höhe des Signalkörpers über dem Gelände konnte bei den Flügel-Vorsignalen ohne weiteres zum Nutzen der Fernsichtbarkeit gewahrt bleiben.

Das deutsche Signalwesen ging ohne Anlehnung an England seinen eigenen Weg. Den an hohen Gerüsten aufziehbaren Korbbällen verschiedener Färbung folgten Tafeln verschiedener Form und Farbe, die im Jahre 1842 durch Flügelsignale ersetzt wurden. Merkwürdigerweise fand die drehbare englische Scheibe zunächst gar keine Anwendung in Deutschland. Das erste deutsche Vorsignal stand bei Zwickau auf der sächsischen Staatsbahn. Nachdem die Losung „Vorsignalscheibe in Augen-

höhe des Lokomotivführers" einmal ausgegeben war, haben Jahrzehnte nicht vermocht, an ihrem bedingten Wert zu rütteln, zumal die Bauart des Vorsignals als Klappscheibe, drehbar um eine wagerechte Achse, dem Verschieben der Scheibe in die Höhe nicht günstig ist. Erst die Schwierigkeiten, das Vorsignal stets nahe dem zugehörigen Gleis profilfrei aufzustellen, haben die Scheibe in die gefährliche, heute glücklicherweise verlassene Tieflage verschoben oder zur Verlegung über Normalhöhe gezwungen, so daß Scheiben in früher unbekannter Höhenlage nicht selten zu finden sind. Die heute überwundene Lehre, daß das Vorsignal gar nicht fernsichtbar sein müsse, daß diese Fernsichtbarkeit gar schädlich sein könne und daß das Vorsignal daher nur im Augenblick der Vorbeifahrt zu sichten sei, hat der Entwicklung des Vorsignals zu einem fernsichtbaren, aufdringlich wirkenden Signal nicht wenig geschadet.

Bei der Erörterung der Vorschläge zur Fortentwicklung des Vorsignals müssen von vornherein einige Bedenken ausgeschieden werden, die, durch oft geschriebene und ausgesprochene Schlagworte gekennzeichnet, nur geeignet sind, der Förderung der Aufgaben hinderlich zu sein. Hierzu gehört das Schlagwort „Schwierigkeiten in der Übergangszeit vom alten zum neuen Signal". Der Unwert dieses Wortes war am besten zu studieren beim Übergang vom verlassenen Einzellicht- zum Doppellicht-Vorsignal auf deutschen Bahnen: Schnellzüge wurden mit größter Sicherheit über Teilstrecken gefahren, die bald mit dem alten, bald mit dem neuen Vorsignal ausgerüstet waren. Auch auf anderen großen Eisenbahnen haben die befürchteten Schwierigkeiten einschneidende Änderungen im Signalwesen (Belgien, Frankreich wird folgen) mit Recht nicht zu hindern vermocht. Hauptsache ist, daß der Lokomotivführer alte und neue Signalform durch Gewöhnung (wiederholter Unterricht, Aushängen von Signalbildern) sicher ins Gedächtnis aufgenommen hat und über die Standorte beider genau unterrichtet ist.

Auch die Furcht, der Lokomotivführer könne durch ein neues, bisher nicht vorhandenes Signal übermäßig belastet werden, ist in das Reich der Fabel zu verweisen. Das Umgekehrte ist der Fall: Ein neues Signal, zu dem der Signaldienst hindrängt, das also sozusagen aus der Praxis heraus geboren wird, schafft Besserung und entlastet den Lokomotivführer. Überdies ist die deutsche Signalordnung von solcher Klarheit und Einfachheit, daß neue, folgerichtig entwickelte Signale nur zur Vertiefung des Signalgedankens beitragen können.

Aber auch bauliche Bedenken muß man in das Gebiet des Vorurteils und künstlicher Schwierigkeiten einreihen, da unsere deutsche Signalbautechnik wohl zu dem Vertrauen berechtigt, daß sie alles in bauliche Wirklichkeit umzusetzen vermag, was die Signaltheorie von ihr verlangt. Man wird deswegen die Zweifel der Technikerversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom Jahre 1912 nicht teilen dürfen, „ob ein dreistelliges Vorsignal sich betriebssicher herstellen läßt". Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Und zum Letzten werden Mehrkosten für Signalanlagen zum Nutzen der Betriebssicherheit niemals ein Hinderungsgrund sein, der ernstlich erwägbar zu nennen ist. Denn Kapital, das in Signalanlagen, eine der wichtigsten Säulen des Eisenbahnbetriebes, hineingesteckt wird, muß als bestens angelegt und hochverzinslich gelten, da es der Verminderung von Unfällen dient.

Beide Aufgaben, ein Vorsignal mit drei Begriffen und mit guter Fernsichtbarkeit bei Tage zu schaffen, nachdem das Dunkelsignal auf deutschen Bahnen in ganz glücklicher Weise durch Doppellicht verbessert ist, dürfen einzeln nicht behandelt werden. Das verbietet schon das Endziel — ein gutes Vorsignal, das beiden Anforderungen genügen muß. Aber auch ohne Zusammenhang mit dem Hauptsignal würde die Lösung von Anfang an Gefahr laufen unvollständig zu bleiben. Denn zu obigen beiden Forderungen gesellt sich ja die weitere wichtige, stillschweigende Bedingung hinzu: Haupt- und Vorsignal müssen sich in Tag- und Nachtform wesentlich voneinander unterscheiden, dabei müssen jedoch ihre zusammengehörigen Signalbilder eine gewisse folgerichtige Übereinstimmung erkennen lassen. Diese scheinbar widersinnige Forderung erhöht die Schwierigkeiten der Aufgabe.

Über die Notwendigkeit, je eher je besser auf Strecken mit Hochgeschwindigkeiten ein Vorsignal mit drei Begriffen einzuführen, werden heutzutage kaum noch viele Worte zu verlieren sein. Die Technikerversammlung sagt: „Bei den stets wachsenden Geschwindigkeiten ist es indessen zu empfehlen, der Sache die nötige Aufmerksamkeit zu schenken und weitere Versuche anzustellen". Auch in den Kreisen der Lokomotivbeamten herrscht eine Meinung darüber. Ein Aufsatz in der „Deutschen Eisenbahn-Zeitung", Zeitung für deutsche Lokomotivführer, 1913, Nr. 16, enthält die trefflichen Worte: „Immer wieder werden wir warnend unsere Stimme erheben, ehe ein Unfall unsere oft ausgesprochenen Befürchtungen bewahrheitet. — Es ist deshalb nur eine Frage der Zeit oder vielmehr die eines Unfalls, daß weiter an dem Vorsignal eine Einrichtung angebracht wird, durch die man die Ablenkung eines Zuges dem Lokomotivführer anzeigen kann". Und mancher Unfall im In- und Auslande, der durch ein Dreibegriffvorsignal gemildert, vielleicht auch verhindert werden konnte, redet eine noch eindringlichere Sprache.

Es fehlt nicht an Vorschlägen und tatsächlichen Maßnahmen, mit dem Zweibegriff-Vorsignal zum Nutzen der Kostenersparnis oder zwecks sofortiger Beseitigung einer unzweifelhaft erkannten Lücke im Signalwesen die Forderungen des zukünftigen Dreibegriff-Vorsignals so gut wie angängig zu erfüllen und die Gefahr der nicht am Vorsignal angezeigten, ablenkenden Einfahrt schnellfahrender Züge zu mildern.

Es liegt nahe, dem Signal „Frei Fahrt auf Ablenkung" am Hauptsignal nicht die Freistellung, sondern die Warnstellung des Vorsignal zuzuordnen: Vorschlag Hoensch in Nr. 95 Jahrg. 1911 d. Ztg. Von gleichen Erwägungen ausgehend, schreibt die englische Westbahn überall dort, wo eine Ermäßigung der Geschwindigkeit nötig ist, das Vorsignal in Warnstellung vor. Der Nachteil des Vorschlages zeigt sich aber sofort in der Unklarheit, ob Halt oder ablenkende Einfahrt zu erwarten ist. Abgesehen von unliebsamen Fahrtverzögerungen würde die weitere Folge voraussichtlich ein Anwachsen der Fälle des Haltsignalüberfahrens sein, besonders wenn infolge unsichtigen Wetters das Hauptsignal auf weite Entfernung nicht zu erkennen ist. Die gefährliche Unsicherheit muß diesen Vorschlag zu Fall bringen.

Ein anderer Versuch, mit zwei Begriffen auszukommen, geht von der Überlegung aus, daß die Freie Fahrt am Hauptsignal während der Dunkelheit ebensowenig eines Signalzeichens am Vorsignalmast bedarf, wie ihr am Tage ein solches zuteil werde (die wagerecht gestellte und dadurch unsichtbar gemachte Scheibe sei eben die Verneinung eines Signalzeichens), da dem Lokomotivführer durch das auf Fahrt gestellte Vorsignal ja kein Auftrag zur Änderung seiner vollen Fahrgeschwindigkeit zuteil werde: Vorschlag Ihlow in Nr. 95 Jahrg. 1911 d. Ztg. Der Vorsignalbegriff „Fahrt frei" sei als ein die Aufmerksamkeit des Lokomtivführers unnötigerweise belastendes Moment zu beseitigen. Es genüge, „Vorbereitung auf Halt" und „Vorbereitung auf Langsamfahrt" am Vorsignal zu signalisieren, wozu das von Martens vorgeschlagene Doppelscheibenvorsignal (Nr. 75 Jahrg. 1911 d. Ztg. und weiter unten in diesem Aufsatz) verwendet werden könne. Steht diese Auffassung auffälligerweise in Widerspruch — was noch kein Beweis für ihre Schwächen wäre — mit den Bestrebungen, ein auffälliges Vorsignalbild in Freistellung zu schaffen, so läßt sich ihre Unhaltbarkeit leicht nachweisen. Zunächst würde der gleiche Grundgedanke, auf das Hauptsignal angewendet, dazu führen, daß auch an diesem bei Fahrterlaubnis kein sichtbares Signal erforderlich sei, ein merkwürdiges Ergebnis. Aber auch der Betrieb ohne Vorsignallichter bei freier Fahrt ist undurchführbar, was jeder Lokomotivführer bestätigen wird. Auch ist kein Grund einzusehen, daß von einem mangelhaften Tagessignalbild das gänzliche Fehlen eines Dunkelsignalbildes abgeleitet wird.

Die deutschen Eisenbahnen versuchen der Gefahr nicht angekündigter, abgelenkter Einfahrt zu begegnen durch die Bestim-

mung, daß „das Signal Fahrt frei für ein abzweigendes Gleis für einen schnellfahrenden Zug, der einen Bahnhof oder eine Bahnabzweigung im graden Gleis durchfahren soll, gleichbedeutend ist mit einem Gefahrsignal. Ist einem schnellfahrenden Zuge die Ablenkung nicht vorher mitgeteilt, so hat der Lokomotivführer den Zug beim Erkennen des Ablenkungssignals sofort zum Halten zu bringen.“ Natürlich vermag diese alle anderen Vorschläge an Wirksamkeit weit übertreffende Vorschrift nur so lange wirklichen Schutz zu verschaffen, als sichtiges Wetter das Erkennen des Ablenkungssignals auf mehr als Bremswegentfernung erlaubt. Die Vorschrift vermag also den dritten Begriff am Vorsignal nicht in allen Fällen zu ersetzen. Praktisch — worauf es ja zunächst allein ankommt — beseitigen diese Vorschriften zweifellos am besten die immer fühlbarer werdende Lücke im Signalwesen, wenngleich die Theorie durchbrochen wird, indem ein Fahrtsignal unter besonderen Umständen, die aber zwingend sind, als Gefahrsignal zu werten ist. Ist durch diese Zusatzbestimmungen zur Signalordnung die Betriebssicherheit schnellfahrender Züge nicht wenig erhöht worden, so wird doch niemand zweifeln, daß dies Ablenkungssignal mit zwei durchaus entgegengesetzten Bedeutungen für ein- und dasselbe Signalbild nur eine vorübergehende Erscheinung ist, die mit dem Augenblick verschwindet, da eine theoretisch und praktisch einwandsfreie Lösung für ein Dreibegriffvorsignal gefunden ist, das *ohne erläuternde Bestimmungen eindeutig durch sich selbst auf alle Signalbilder des Hauptsignals vorbereitet.*

Scheint demnach die Aussicht auf sichere Signalgebung der unvermutet ablenkenden Einfahrt an einem schnellfahrenden Zug mittels des derzeitigen Vorsignals gering, so muß man um so eifriger nach einem Dreibegriffvorsignal suchen, dem allein der volle Erfolg sicher sein wird.

Geschichtlich bemerkenswert ist, daß schon 1906 Förderreuther (Jahrg. 1906 S. 209 d. Ztg.) sich unter Berücksichtigung der bayerischen Signalordnung die Aufgabe stellte, den Begriff „Vorbereitung auf Ablenkung“ am Vorsignal unter Ausschluß des Weiß und mehrfarbiger Gruppenlichter darzustellen. Er gelangte zu tag- und nachtgleichen Formsignalen in schwarzer Farbe auf Milchglasgrund. Falls die drei sehr glücklich gewählten Figuren, stehendes Kreuz, schräger Balken, ovaler Ring, sich als praktisch erwiesen hätten, war sogar daran gedacht, das Signal für ablenkende Einfahrt am Hauptsignal ganz aufzugeben. Leider scheiterte der theoretisch und praktisch richtigste Vorschlag tag- und nachtgleicher Signalbilder an der zu geringen Fernsichtbarkeit und Aufdringlichkeit; besonders bedenklich ist der Umstand, daß die Signalbilder durch Beschneien recht leicht völlig unerkennbar werden können.

Bei den Arbeiten zur Vervollkommnung des deutschen Vorsignals tritt zuerst die Frage von grundlegender Bedeutung auf: Scheiben- oder Flügelvorsignal? Optisch ist der Flügel der Scheibe überlegen . Daran ändert auch ein noch so gut gewählter und in Stand gehaltener Anstrich nichts. Praktisch ist der Flügel mit drei, ja vier Stellungen als Signalmittel der Scheibe weit überlegen, die nur eine Stellung, höchstens zwei Stellungen haben kann, wenn man die gebräuchliche Stellung auf „scharfe Kante“ überhaupt als zweite Signalstellung gelten lassen will. Der Unterschied zwischen Haupt- und Vorsignal, wie ihn Praxis und Theorie des Signalwesens fordern, wird durch Scheibe und Flügel bestens erreicht. *Wenn nun Fernsichtbarkeit und Begriffsreichtum zweifellos zugunsten des Flügels sprechen*, so fragt es sich, ob nicht die Unterscheidung eines Flügelvorsignals von einem Flügelhauptsignal in praktisch brauchbarer Form so zu erreichen ist, daß sich ein Signalwesen der beiden genannten Vorzüge eines Flügels auch am Vorsignal versichern kann. Da nun in der Tat jahrelange Erfahrungen großer außerdeutscher Eisenbahnen mit Flügelvorsignalen vorliegen, ist die Frage naheliegend, ob nicht auch deutsche Bahnen mit gleichem Erfolg Flügelvorsignale verwenden könnten. Die Flügelvorsignale der englischen, belgischen, holländischen und italienischen Bahnen unterscheiden sich von den Hauptsignalen nur durch die voneinander abweichende Form beider Flügel. Besser als der englische Fischschwanz wirken Flügel mit Ring oder belgischer Pfeilspitze, welche Form neuerdings auch die schwedischen Eisenbahnen beim Flügel des neuen Durchfahrtsignals*) versuchsweise verwenden. Während mit den gesamten Unterscheidungsmerkmalen Bahnen mit sehr schnellfahrenden Zügen sicher betrieben werden, bestehen in Deutschland größte Bedenken gegen ein so geringes Unterscheidungszeichen, insbesondere aber gegen die Wagerechtstellung des Vorsignalflügels in Warnstellung. Auch die englischen Bahnen sind sich der Schwäche ihres Signalwesens in dieser Beziehung wohl bewußt und streben nach Besserung. Die holländischen Bahnen haben den Übelstand geschickt vermieden, durch Schrägabwärtslage des Vorsignalflügels in Warnstellung. Im Jahre 1909 (Nr. 80 Jahrg. 1909 d. Ztg.) gab Verfasser, von der damals noch nicht so brennenden Forderung der Jetztzeit ausgehend — bessere Tagesform und drei Begriffe am Vorsignal —, die Form des Vorsignals mit Erkennungsscheibe am Mast an. Diese Form vermochte zu Versuchen nicht anzuregen. Die englische Zeitschrift „The Railway Magazine“ schrieb 1912 bezüglich der Erkennungsscheibe: „This differentiation is very clear and in that respect superior to our own standard fishtail.“ Der Gedanke eines Flügelvorsignals ist überhaupt, meines Wissens, in deutschen Zeitschriften kaum weiter verfolgt worden, obwohl das bewährte bayerische Scheibenvorsignal in seiner Freistellung bereits ein Flügelvorsignal ist und, sozusagen, die Brücke zu ihm baut. Nun ließ sich aber die gefürchtete Wagerechtlage des Vorsignalflügels vermeiden, wenn nach amerikanischem Vorbild die Senkrechtaufwärtslage mitverwendet wird. Der Ringflügel, in England zu verschiedenen Signalgebungen gebräuchlich, würde auch in Senkrechtstellung ein gutes Signalbild abgeben, wobei Voraussetzung ist, daß die Hauptsignalflügel als langgestrecktes Rechteck ohne scheibenförmiges Ende ausgebildet werden. Die Zuweisung der drei Begriffe an die drei Stellungen des Vorsignalflügels mag zunächst dahingestellt bleiben; wenn man sie ableitet, darf man nicht das Zukunftsbild vergessen, daß vielleicht einmal alle Hauptsignale als Einflügler mit drei Stellungen ausgebildet sein werden. Denn man spricht wohl keine zu große Hoffnung aus, daß eine der nächsten Großtaten im Signalwesen sein wird, der Ersatz der Mehrflügler, die noch aus der Kindheit des Eisenbahnwesens in unsere Zeit hineinragen und ihrer Aufgabe als gleichzeitiges Haupteinfahr- und Wegsignal schon auf mittleren Bahnhöfen nicht mehr gewachsen sind, durch Einflügler mit drei Stellungen. Cauer vertritt seit Jahren das einflügelige Hauptsignal und hat Anhänger gefunden.

Es fehlt nicht an Vorschlägen, bei Vermeidung des Flügelvorsignals mit dem Scheibenvorsignal drei Begriffe darzustellen. So schlägt Guth in einem an den Verfasser gerichteten Schreiben vor, das dritte Signalbild der bayerischen Scheibe derart zu gewinnen, daß nur die eine Scheibenhälfte zurückgeklappt wird, mithin der dritte Begriff durch einen Halbkreis dargestellt würde. Eine ähnliche Bauart hat sich die Firma Jüdel, Braunschweig, als „Scheibenförmiges Vorsignal“ durch D. R. P. gesetzlich schützen lassen. Im Organ 1913, Heft 18, wird das Signal wie folgt beschrieben: „Um das Freisein der Fahrt in eine Abzweigung entsprechend dem mehrflügeligen Hauptsignale auch am Vorsignal erkennbar zu machen, ist die Signalscheibe in der Mitte wagrecht geteilt. Jeder Teil ist für sich in einem Gelenk beweglich und mit der Stellvorrichtung so verbunden, daß sowohl der obere Teil allein, als auch beide Teile in die wagerechte Stellung gebracht werden können.“ Vollkreis und Halbkreis sind optisch zu wenig unterschiedene Flächen, so daß ihr zuverlässiges Erkennen bei sehr kurzer Sichtzeit in Frage gestellt wird. Damit erscheint auch dieser Vorschlag hinfällig.

Richter schlägt gelegentlich der Besprechung der Vorschläge des Verfassers vor (1911, Nr. 5 d. Ztg.), hinter der Klappscheibe einen kleinen Flügel in Schrägaufwärts- bezw. -abwärtsstellung

---

*) Siehe Abb. 4 bis 7 in Nr. 85 Jahrg. 1913 d. Ztg.

erscheinen zu lassen, um in dieser Weise drei Begriffe darzustellen. Er macht also einen kleinen Schritt vorwärts zum Flügelvorsignal, klammert sich aber ängstlich an die überlieferte Scheibe. Beiläufig sei erwähnt, daß Richter das vom Verfasser für „Vorbereitung auf Ablenkung“ vorgeschlagene Dunkelsignal, grüngelbes Doppellicht in Schräglage, für „nicht ganz unbedenklich“ hält. Glücklicherweise ergibt nun das grüngelbe Doppellicht ein Lichtsignal von wunderbarer Fernwirkung und stellt sich auch signaltheoretisch als folgerichtige Ableitung aus den beiden vorhandenen Dunkelsignalen dar.

Ein Vorschlag des Verfassers führte im Jahre 1911 (Jahrg. 1911 Nr. 75 d. Ztg.) zum Doppelscheiben-Vorsignal. Die Warnstellung wird durch zwei Scheiben, senkrecht übereinander angeordnet, gekennzeichnet. Bei „Vorbereitung auf Langsam“ wird eine Scheibe umgeklappt, während bei freier Fahrt beide Scheiben umgeklappt sind. Auf diesen Vorschlag des Verfassers wird auch in der Niederschrift der Technischen Versammlung von 1912 hingewiesen. Bemerkenswert ist vielleicht das Urteil des greisen Eisenbahnfachmannes L. Kohlfürst, der die Veröffentlichung der Beurteilung aus einer Zuschrift an den Verfasser in gütiger Weise gestattet hat, in der Hoffnung, der Sache zu nützen: „— Was das Signalmittel und die Darstellung anbelangt, so wären vom akademischen Standpunkt aus die Ihrerseits ursprünglich vorgeschlagenen Flügelsignale wohl das Zweckdienlichste, allein vom Standpunkt der Preußischen Staatsbahnen und eines großen Teils der Eisenbahnen Mitteleuropas halte ich die Doppelscheibe entschieden als eine überaus gelungene Lösung, ja überhaupt für die beste und günstigste, die sich finden ließ. Als ich Ihren Vorschlag in der „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ gelesen hatte, machte er mir namentlich wegen seiner leichten Ausführbarkeit und vorteilhaften Kostenseite den Eindruck eines „Kolumbus-Eies“! Die Abänderung bzw. Vervollkommnung des Vorsignalbestandes scheint auf diesem Wege wirklich billig und in konstruktiver Beziehung unschwer zu bewerkstelligen. Nach allen Richtungen hin zeigen sich nur Vorteile und keine Nachteile Ihres Vorschlages, außer etwa dem Mißlichen, was in der Neueinführung bzw. Vermehrung von Signalen liegt.“ — Ist mit diesem Vorsignal der dritte Begriff optisch so gut, wie es mit einer Scheibe eben möglich ist, gewonnen, so ist doch die Wahrnehmbarkeit des Vorsignals in Fahrtstellung nicht verbessert. Der mehrfach aufgetauchte Gedanke, bei umgeklappter Scheibe einen wagerechten Balken sichtbar werden zu lassen, ist deswegen anfechtbar, weil er einen Signalkörper in Wagerechtlage bringen würde. Will man diesen zulassen, so würde ein Flügelvorsignal die ungleich bessere Lösung sein. Also bleibt das bekannte Merkzeichen als Notbehelf übrig. Aber die verdoppelte Signalfläche in Warnstellung wird als Vorteil nicht unbemerkt bleiben. Das Doppelscheiben-Vorsignal wird für sich in Anspruch nehmen dürfen den Eindruck folgerichtiger und harmonisch wirkender Signalbilder für Tag und Nacht.

Nun ist kürzlich aus Schweden die Kunde gekommen, daß seit dem 1. Juni d. J. Dreibegriff-Vorsignale auf den schwedischen Staatseisenbahnen dem Probebetrieb unterworfen werden. Meines Wissens ist dies der erste kühne Versuch, der eine der großen Reformtaten vorbereitet: Nach den Erwägungen hat nun die Praxis das Wort! Für die Warn- und Freistellung für das durchgehende Gleis sind die gleichen Tagsignale wie auf den deutschen Eisenbahnen beibehalten worden; hingegen wird „Frei in die Ablenkung“ durch einen schrägaufwärts gerichteten Zusatzflügel unterhalb der umgeklappten Scheibe angekündigt*). Die Dunkelsignale werden gegeben durch Blinklicht, um einen wirksamen Unterschied gegen das Hauptsignal zu erzielen, und zwar in der Reihenfolge der vorbeschriebenen Tagsignale: Gelb, Grün und Doppelgrün in Schräglage. Die tatsächliche Versuchsausführung zeigt allerdings anstatt des grünen noch weißes Licht, um schrittweise mit den Neuerungen vorzugehen. So lange der Zusatzflügel in Ruhelage sich befindet, ist auch das ihm zugeordnete Licht abgeblendet. Man darf die Erfolge dieses ersten Dreibegriffvorsignals mit Spannung erwarten. Daß der Versuch ungünstig ausfallen könnte, ist nach der bisherigen allgemeinen Zufriedenheit des Fahrpersonals nicht anzunehmen. Die Versuchsform ist zwar noch nicht von einheitlicher Wirkung, da sie teils Scheiben, teils Flügel-Signalbilder ergibt, wie die Abb. in Dr. Sallers Aufsatz erkennen lassen. Aber die bauliche Ausführung zu Versuchszwecken hat sich in dieser Form am schnellsten und leichtesten bewerkstelligen lassen und es ist nichts natürlicher, als an das Vorhandene anzuknüpfen. Hoffentlich ermutigen die Erfolge, unter denen die Vergrößerung der Betriebssicherheit an erster Stelle stehen wird, zu weiterem Vorgehen, zu einer völlig neuen Bauart eines Flügelvorsignals, zu dem doch nur noch ein kleiner Sprung ist. Schon jetzt haben sich die schwedischen Staatseisenbahnen den Ruhm gesichert, als erste unter den europäischen Eisenbahnen ein den neuzeitlichen Anforderungen genügendes Dreibegriffvorsignal zur praktischen Ausführung gebracht zu haben. Vielleicht gelingt es ihrem tatkräftigen Ingenieur E. G. Windahl nun auch, die endgültige Lösung der so schwierigen Aufgabe zu finden.

Viel einfacher und leichter gestaltet sich auf kleineren Eisenbahnnetzen die Einführung von Neuerungen von grundsätzlicher Bedeutung; schon der Kosten wegen, die dort in die Tausende gehen, während sie auf größeren Eisenbahnen in die Millionen steigen. Auch die jahrelange Zurückhaltung mit der Einführung von Neuerungen begründet sich mit der Notwendigkeit an Vorsicht, die im Signalwesen besonders wünschenswert ist, und mit dem Wunsche, an Stelle des zur Einführung Vorgeschlagenen und Geprobten noch Besseres zu setzen. Die Entwicklung des Signalwesens auf deutschen und außerdeutschen Eisenbahnen zeigt, daß für die Anforderungen des Betriebsdienstes noch immer die richtige Form in der Signalgebung gefunden wurde. In neuerer Zeit, wo die Entwicklung ungeahnt rasch vorwärts schreitet, wachsen auch die Anforderungen fast sprunghaft hervor, die nicht immer sofort erfüllbar sind. Die vorliegende Frage der Verbesserung des deutschen Vorsignals ist ganz besonders dringlich geworden, so daß wohl alle Betriebstechniker eine recht baldige Lösung der Aufgabe sehnlichst herbeiwünschen.

*) Zu vergleichen die Abb. 1 bis 3 in Nr. 85 d. Ztg. Eine Veröffentlichung der Konstruktionszeichnungen im „Organ“ durch den Verfasser soll demnächst erfolgen.

Zu dem angeblichen Eisenbahnkriege zwischen Preußen und Sachsen.

Die „Leipziger Zeitung“ veröffentlicht folgende Ausführungen eines Fachmannes:

Die Presse hat sich in letzter Zeit, namentlich auch in Anlehnung an die bekannte, als volkswirtschaftliche Studie bezeichnete Schrift von Heinz Kottmar über sächsische Eisenbahnwünsche, eingehend mit den Beziehungen zwischen der Sächsischen und der Preußischen Staatseisenbahnverwaltung beschäftigt und hieran vielfach Erörterungen geknüpft, die letzten Endes darauf hinauslaufen, daß diese Beziehungen nicht immer befriedigende seien, und man in einem gewissen Sinn geradezu von einem Eisenbahnkriege zwischen den beiden Staaten sprechen könne. Als Hauptgesichtspunkt wird hierfür immer von neuem die geradezu zum Axiom gewordene Behauptung ins Feld geführt, daß Preußen sein wirtschaftliches Übergewicht zur Beeinträchtigung des sächsischen Durchgangsverkehrs mißbrauche. Da in den Ausführungen, die sich hieran geknüpft haben, zahlreiche irrige Vorstellungen hervorgetreten und mancherlei Übertreibungen vorgekommen sind, so erscheint eine Richtigstellung am Platze.

Man unterscheidet bekanntermaßen zwischen Binnen-, direktem und Durchgangsverkehr. Der sächsische Binnenverkehr umfaßt, wie sein Name von selbst ergibt, alle Eisenbahn-Verkehrsbeziehungen, die sich lediglich innerhalb des sächsischen Verwaltungsgebietes abspielen; unter den direkten Verkehr werden

diejenigen Verkehrsbeziehungen gerechnet, die sich zwischen sächsischen Stationen einerseits und außersächsischen Stationen andererseits abwickeln, und der Durchgangsverkehr umfaßt den Verkehr, der sich zwischen zwei außersächsischen Verwaltungsgebieten bewegt und dabei Sachsen nur durchläuft.

Nun muß zunächst betont werden, daß die Bedeutung des Durchgangsverkehrs vielfach sehr überschätzt wird.

Das allgemeine volkswirtschaftliche Interesse eines Staates liegt nämlich offenkundig nicht so sehr in der Pflege des Durchgangsverkehrs, sondern in der Förderung des Binnen- und direkten Verkehrs. Was insbesondere den Personenverkehr betrifft, so ist es doch zweifellos, daß gerade die Belebung des Binnen- und direkten Verkehrs geeignet ist, die Volkswirtschaft zu heben. Der sächsische Volkswirt kann nicht wünschen, daß Fremde das sächsische Land und seine Städte lediglich durchfahren, vielmehr wird er anstreben, sie möglichst lange in Sachsen zu halten, um auf diese Weise den heimischen Erwerbskreisen Gelegenheit zum Verdienst, zum Anknüpfen von Handelsbeziehungen usw. zu verschaffen. Tatsächlich tun ja auch die berufenen staatlichen, städtischen und privaten Organe, insbesondere auch die Fremdenverkehrsvereine alles, um den Fremden den Aufenthalt im Lande möglichst angenehm zu gestalten, und man kann hier in gewissem Sinne geradezu von einer Bekämpfung des Durchgangsverkehrs sprechen. Das klassische Beispiel für solche Bestrebungen wird immer der seinerzeit vielbesprochene, im Jahre 1889 von dem ungarischen Eisenbahnminister Baroß eingeführte Zonentarif bleiben, der die mit ihm verknüpften erheblichen Fahrpreisermäßigungen zwar für Reisen nach Budapest in vollem Umfange, für Reisen über Budapest hinaus aber nur in beschränktem Maße gewährte und auf diese Weise dem Durchgangsverkehr direkt entgegenarbeitete. Man braucht aber den Blick gar nicht so in die Ferne schweifen zu lassen. Die im Jahre 1911 in Dresden abgehaltene Internationale Hygieneausstellung hat die Gesamteinnahmen der Eisenbahnverwaltung doch gewiß in sehr günstiger Weise beeinflußt, insbesondere sind die Fahrgeldeinnahmen im Jahre 1911 gegen 1910 außerordentlich stark, nämlich um 8,96 % gestiegen, d. i. seit 1896 die höchste vorgekommene Jahressteigerung. Der Personen*durchgangs*verkehr aber zeigt im Jahre 1911 sehr wenig günstige Zahlen, denn während die zurückgelegten Personenkilometer im eben genannten Jahre gegen das Vorjahr im Binnenverkehr um 8,07 % und im direkten Verkehr sogar um 16,28 % zugenommen haben, hat im Durchgangsverkehr nicht nur keine Zunahme, sondern sogar eine starke Abnahme, nämlich um 4,48 %, stattgefunden. Wer diese letztere Tatsache ohne Berücksichtigung des wirklichen Zusammenhangs der Dinge betrachtet, könnte leicht den falschen Schluß ziehen, daß Sachsen durch den Rückgang des Durchgangsverkehrs, und zwar möglicherweise infolge Konkurrenzmaßregeln anderer Eisenbahnverwaltungen, einen Verlust gehabt habe. Tatsächlich ist kein Verlust eingetreten, vielmehr muß die dargestellte Entwicklung des Personenverkehrs als besonders günstig angesehen werden, und es war ein großer Erfolg, wenn die Reisenden, die sonst durch Sachsen durchfuhren, für kürzere oder längere Zeit Aufenthalt nahmen. Schon aus diesem einzelnen Beispiel ist zu ersehen, wie vorsichtig man bei Anwendung der Statistik vorgehen muß, wenn man falsche Schlußfolgerungen vermeiden will. Hierauf wird weiter unten noch näher einzugehen sein.

Kann hiernach das Nachlassen des Personendurchgangsverkehrs unter Umständen — nämlich, wenn dafür der direkte Verkehr steigt — einen großen Gewinn für das Land bedeuten, so wird man andererseits selbstverständlich jedes Zurückgehen und sogar jedes zu langsame Ansteigen dieses Durchgangsverkehrs scharf zu beobachten haben, um rechtzeitig eingreifen zu können und den sächsischen Linien den ihnen zukommenden Durchgangsverkehr zu sichern.

Was den Güterverkehr betrifft, so sei nur kurz bemerkt, daß die allgemeine Volkswirtschaft natürlich ebenfalls am Binnen- und direkten Verkehr das weitaus größte Interesse hat, da diese Verkehre Handel, Industrie und Landwirtschaft befruchten, während beim Durchgangsgüterverkehr nur das rein finanzielle Interesse der Eisenbahnverwaltung in Frage kommt.

Wenn man nun den Umfang und das Wachstum des sächsischen Durchgangsverkehrs beurteilen will, so ist man in erster Linie auf die vorhandenen Statistiken angewiesen. Bei Anwendung dieser statistischen Unterlagen ist aber, wenn man nicht irregehen will, die größte Vorsicht geboten, und zwar sind es vor allem zwei Umstände, welche eine wirkliche Vergleichbarkeit der statistischen Zahlen sowie zutreffende Schlußfolgerungen erschweren: zunächst ist nämlich wiederholt mit den Methoden der statistischen Aufschreibungen gewechselt worden, und sodann sind auf die Höhe der Zahlen gewisse wirtschaftliche Vorgänge von Einfluß gewesen, die in den einzelnen Jahren verschieden zur Geltung kamen und infolgedessen auch schwer vergleichbare statistische Endergebnisse mit sich brachten. In ersterer Beziehung sei nur ein besonders markantes Beispiel genannt. Auf S. 27 der Kottmarschen Schrift ist zu lesen, daß von einer eigentlichen Weiterentwicklung des sächsischen Personendurchgangsverkehrs nicht gesprochen werden könne und dies daraus deutlich zu erkennen sei, daß, während im Jahre 1900 im Durchgangsverkehr 498 891 Personen befördert worden seien, diese Zahl im Jahre 1910 auf 348 410 herabgesunken sei. Kottmar hätte das Beispiel noch drastischer gestalten können, wenn er das Jahr 1900 nicht mit 1910, sondern mit 1901 verglichen hätte, denn die Zahl der beförderten Personen ist hier von 498 891 sogar auf 209 813 gefallen. Tatsächlich hat aber nicht etwa in der Zeit von 1901 bis 1910 eine Abnahme des Durchgangsverkehrs stattgefunden, vielmehr handelt es sich bei der Abminderung der Personenzahl nur um die Wirkung einer veränderten Aufschreibung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte. Während nämlich bis 1900 die Reisenden des Durchgangsverkehrs auf in Sachsen ausgegebene Fahrscheinhefte nach der Zahl der in Sachsen benutzten einzelnen Scheine gezählt wurden, wird die Zählung seit 1901 richtigerweise nach der Zahl der Hefte vorgenommen. Auf diese veränderte, naturgemäß mit einer erheblichen Abminderung der Zahl der Durchgangsreisenden verknüpften Aufschreibung ist übrigens im statistischen Berichte der Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1901 ordnungsgemäß hingewiesen worden; sie hat auch in der Kottmarschen Schrift S. 21 Erwähnung gefunden. Um so mehr ist es zu verwundern, daß jener Irrtum über angebliche Nichtentwicklung des sächsischen Personendurchgangsverkehrs auf S. 27 der Kottmarschen Schrift nicht beseitigt worden ist. Kottmar hat auf S. 14 selbst darauf hingewiesen, wie nötig es sei, jede Statistik mit Vorsicht zu gebrauchen. Leider hat er, wie schon das vorstehende Beispiel zeigt, selbst immer noch zu wenig Vorsicht angewendet.

Wie sehr das statistische Bild durch Vorgänge wirtschaftlicher Art getrübt werden kann, sei ebenfalls an einem Beispiel gezeigt. Der Böhmisch-Norddeutsche Kohlenverkehr brachte der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung im Durchgangsverkehre noch im Jahre 1893 eine Einnahme von 3 043 487 ℳ; bereits im folgenden Jahre fiel sie auf 2 258 517 ℳ; in der folgenden Zeit ging sie immer tiefer herab und im Jahre 1912 betrug sie nur noch 1 102 695 ℳ, also nur etwa ein Drittel der Einnahme des Jahres 1893. Dieser Rückgang ist nicht etwa auf Wettbewerb fremder Bahnen, sondern lediglich auf die Konkurrenz der sich mächtig entwickelnden deutschen Braunkohlenindustrie zurückzuführen. Von letzterer Entwicklung hat natürlich auch die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung in der einen oder anderen Richtung Vorteile, aber wenn auch für sie rein finanziell die Nachteile überwiegen, so handelt es sich bei dem Aufblühen der inländischen Kohlenindustrie um eine so erfreuliche Tatsache, daß dagegen einzelne Nachteile zurücktreten müssen. Jedenfalls aber ist es ganz ausgeschlossen, daß der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung aus dem diesem Aufschwung entsprechenden Rückgang des sächsischen Durchgangsverkehres irgendwie ein Vorwurf gemacht werden könnte. Man sieht also, daß die Statistik nur von denen richtig angewendet werden kann, die solche große wirtschaftliche Vorgänge zu überblicken in der Lage sind.

Ferner sei noch ein Moment hervorgehoben, das für denjenigen, der mit der sächsischen Eisenbahnstatistik erfolgreich arbeiten will, von großer Bedeutung ist. Wenn man nämlich auf weit zurückliegende Zeiten zurückgreift, so muß man in sein Kalkül die Tatsache einbeziehen, daß die vorhandene Statistik sich nur auf die staatlichen Eisenbahnen bezieht. Wer also z. B. die Zeit vor 1876 betrachtet, das ist das Jahr, in dem der Staat das Netz der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erwarb, so hat er zu beachten, daß z. B. der Verkehr zwischen österreichischen Stationen und Leipzig über Bodenbach im Jahre 1875 noch als sächsischer Durchgangsverkehr gebucht, von der Erwerbung der Leipzig-Dresdner Bahn an aber dem direkten Verkehre zugerechnet wurde. Solche Fälle sind natürlich im Laufe der Zeit bei den zahlreichen Verstaatlichungen vielfach eingetreten, und hierauf muß namentlich bei Beurteilung einer in der Statistik auftretenden Abnahme des Durchgangsverkehres mit Rücksicht genommen werden.

Weiter sei noch auf einen Fehler hingewiesen, der ziemlich häufig bei Vergleichungen der Prozentverhältnisse gemacht wird. Wenn z. B. der Durchgangsverkehr am Gesamtverkehre in einem Jahr mit 5 %, im folgenden Jahre aber nur mit 4 % beteiligt ist, so wird hieraus vielfach der Schluß gezogen, daß der Durchgangsverkehr um 1 % gefallen sei. Dieser Schluß ist natürlich in keiner Weise zwingend, wie an einem einzelnen Fall gezeigt werden möge. Angenommen, eine Eisenbahnverwaltung nimmt aus dem Personenverkehr in einem Jahre 1 000 000 ℳ ein, wovon 100 000 ℳ auf den Durchgangsverkehr entfallen; dann beträgt der Anteil des Durchgangsverkehres am Gesamtverkehr 10 %. Wenn nun fünf Jahre später eine Gesamtjahreseinnahme von 2 000 000 ℳ erzielt wird, von denen aber, wie vor 5 Jahren, wiederum nur 100 000 ℳ auf den Durchgangsverkehr entfallen, so beträgt der Anteil des letzteren am Gesamtverkehr nicht mehr 10, sondern nur 5 %. Hier setzt nun häufig jener falsche Schluß ein, daß der Durchgangsverkehr um 5 % abgenommen habe, obgleich er doch dem Betrage nach

derselbe geblieben ist. Das, was sich geändert hat, ist lediglich das prozentuale Verhältnis zum Gesamtverkehr. Auf dieses Verhältnis kommt es aber weniger an, denn die Entwicklung des Binnenverkehrs, des direkten Verkehrs und des Durchgangsverkehrs hängt von ganz verschiedenen Einflüssen ab, und die Annahme, daß diese drei Verkehre sich im gleichen Verhältnis entwickeln müßten, ist nach den bei allen Eisenbahnverwaltungen gemachten unumstößlichen Erfahrungen nicht aufrecht zu erhalten.

Schließlich muß noch zur Beleuchtung der Entwicklung des sächsischen Durchgangsverkehrs darauf hingewiesen werden, daß in Sachsen im allgemeinen zunächst die großen Durchgangslinien gebaut worden sind. Namentlich der Güterdurchgangsverkehr konnte sich also schnell entwickeln, und er machte insbesondere in der ersten Zeit einen verhältnismäßig großen Teil des Gesamtgüterverkehrs aus. Dieses Verhältnis mußte sich aber notgedrungen nach und nach ungünstiger gestalten, denn einerseits wurden beim weiteren Ausbau des sächsichen Eisenbahnnetzes naturgemäß vornehmlich Verbindungslinien und Nebenlinien gebaut, auf denen sich zwar Binnen- und direkter Verkehr, jedoch kein nennenswerter Durchgangsverkehr entwickelte, und andererseits bauten die Nachbarverwaltungen Durchgangslinien aus, die mit den sächsischen Durchgangsrouten in berechtigten Wettbewerb traten. Dies darf nicht unberücksichtigt bleiben, wenn man die Entwicklung des sächsischen Durchgangsverkehrs einer Kritik unterzieht und namentlich sein Verhältnis zum Binnen- und direkten Verkehr untersucht.

Was nun den Personenverkehr im besonderen betrifft, so finden sich hierzu bei Kottmar sehr ausführliche Darlegungen, die namentlich die Entwicklung des Durchgangsverkehrs bemängeln und auf S. 39 in folgender Behauptung gipfeln: „Aus alledem ergibt sich, daß der Personendurchgangsverkehr im allgemeinen um die sächsischen Grenzen herumgeführt wird.“ Wenn hiermit der den Sächsischen Eisenbahnen an sich zukommende Durchgangsverkehr gemeint ist — und wohl nur diese Auffassung kommt in Frage —, so ist die Kottmarsche Behauptung selbstverständlich unhaltbar. Man vergegenwärtige sich nur, daß z. B. von 1875 bis 1912 im Personendurchgangsverkehr die Personenzahl um 392 %, die Personenkilometer um 585 % und die Einnahmen um 335 % gestiegen sind. Diese Zahlen allein genügen jedoch nicht, um die Entwicklung des Durchgangsverkehrs mit genügender Klarheit zu kennzeichnen. Vielmehr wird man gründlicher vorzugehen haben. Hierbei empfiehlt es sich, zum Vergleich diejenigen Zeiten heranzuziehen, die nach Lage der Verhältnisse wirklich vergleichbar erscheinen. Dies gilt aber in hervorragendem Maße für die beiden Jahre 1883 und 1912, und zwar aus folgenden Gründen:

Die Ergebnisse des Jahres 1883 sind durch die vorher eingetretenen Verstaatlichungen von Eisenbahnen in Sachsen, die, wie oben ausgeführt, beträchtlichen Einfluß auf die Anschreibungen im Durchgangsverkehr hatten, nicht mehr wesentlich beeinträchtigt worden, die späteren Verstaatlichungen aber sind von geringerer Wirkung gewesen. Ferner eignet sich die Wahl der Jahre 1883 und 1912 deshalb zur Vergleichung, weil die zusammengestellten Fahrscheinhefte des Vereinsreiseverkehrs, die, wie ebenfalls dargelegt, das statistische Bild in verschiedener Weise gestört haben, im Jahre 1883 noch nicht eingeführt waren und andererseits jetzt schon seit Jahren keine erhebliche Bedeutung mehr besitzen. Auch fehlte es im Jahre 1883 noch an Bahnen, die mit der Linie Leipzig-Hof im Verkehr zwischen Preußen und Bayern den Wettbewerb hätten aufnehmen können, während der Wettbewerb der noch in Privatbesitz befindlichen Linien Leipzig- und Halle-Sorau-Guben noch nicht fühlbar war. Schließlich ist der dreißigjährige Zeitraum, der für die Untersuchung in Aussicht genommen ist, lang genug, um die Entwicklungstendenzen deutlich hervortreten zu lassen. Da ergibt sich nun folgende hochinteressante Gegenüberstellung:

Von 1883 bis 1912 sind gestiegen

	die Personenzahl um %	die Personen-km um %	die Einnahmen um %
im Binnenverkehr	486,21	349,67	238,55
im direkten Verkehr	496,00	557,91	293,33
im Durchgangsverkehr	442,92	477,13	244,71

Im Durchgangsverkehr ist also die Personenzahl annähernd im selben Verhältnis gestiegen, wie im Binnenverkehr, die Einnahmen sind im Durchgangsverkehr sogar prozentual mehr gestiegen, als im Binnenverkehr, vor allem aber weisen die Personenkilometer — und diese bieten für Beurteilung des Verkehrsumfanges den richtigsten Maßstab — im Durchgangsverkehr (477,13 %) gegenüber dem Binnenverkehr (349,67 %) ein sehr viel stärkeres Anwachsen auf. Das Anwachsen des Personendurchgangsverkehrs springt auch ins Auge, wenn man die prozentualen Anteile am Gesamtverkehr gegenüberstellt. Es entfielen nämlich von der Gesamtziffer der Personenkilometer

	im Jahre 1883	im Jahre 1912
auf den Binnenverkehr	90,00 %	86,29 %
auf den direkten Verkehr	8,11 %	11,37 %
auf den Durchgangsverkehr	1,89 %	2,34 %

Der Anteil der Personenkilometer im Durchgangsverkehr an der Gesamtzahl der Personenkilometer ist also in den 30 Jahren nicht unerheblich, nämlich von 1,89 % auf 2,34 % gestiegen. — Diese ganze Entwicklung kann nicht als ungünstig bezeichnet werden, namentlich, wenn man bedenkt, daß in dem untersuchten 30jährigen Zeitraum ein starker Wettbewerb fremder Bahnverwaltungen auftrat. Noch im Jahre 1883 führte z. B. der Eisenbahnweg von Berlin nach Nürnberg und Stuttgart ausschließlich über Leipzig-Hof. Aber schon in den Jahren 1884 und 1885 wurden die Durchgangslinien über Plaue-Ritschenhausen und Probstzella eröffnet, die naturgemäß den bezeichneten Verkehr nach Nürnberg, Stuttgart usw., für den sie den kürzesten Weg bildeten, übernahmen. Ebenso traten die neuen Durchgangslinien in Konkurrenz mit Leipzig-Hof hinsichtlich des Verkehrs Berlin-München.

Weiter war auch von Einfluß, daß im Jahre 1885 die Linien Leipzig- und Halle-Sorau-Guben in preußischen Staatsbesitz übergingen und später zwischen Berlin und Wien über Breslau-Oderberg gute Verbindungen hergestellt wurden. Alle diese für Sachsen ungünstigen Verhältnisse haben naturgemäß die weitere Entwicklung des sächsischen Durchgangsverkehrs verlangsamt, aber doch eine wesentliche Steigerung, wie dargelegt, nicht verhindert. Zum großen Teil wird dies darauf zurückzuführen sein, daß es sich die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung hat angelegen sein lassen, die dem internationalen Reiseverkehr dienenden Verbindungen sehr zu verbessern. Während nämlich noch im Winter 1904/05 zwischen Berlin und Dresden nur 4 Schnellzugspaare verkehrten, stehen jetzt 7 Schnell- und Eilzugspaare mit guten internationalen Anschlüssen zur Verfügung, und von den Schnellzügen fahren 2 in jeder Richtung zwischen den beiden Städten, ohne anzuhalten, durch. Ferner ist im vorigen Jahre eine vorzügliche neue Schnellzugsverbindung von Breslau nach München über Dresden und umgekehrt eingeführt worden, und zwar unter großen finanziellen Opfern nicht bloß von Sachsen, sondern auch von Preußen und Bayern. Wie reich der Fahrplan zwischen Dresden und Leipzig ausgestattet ist, braucht nicht besonders betont zu werden, und auch die Leipzig-Hofer Linie ist in den letzten Jahren und noch in neuester Zeit mit recht beachtlichen Fahrplanverbesserungen bedacht worden. In 20 sächsischen Zügen laufen Schlafwagen und in 40 sächsische Züge sind Speisewagen eingestellt. Auch durch Einlegung von Feriensonderzügen, z. B. von Altona-Hamburg über Dresden nach Wien, wird der Durchgangsverkehr gefördert. Auf diese Weise ist viel erreicht worden. Insbesondere ist der Durchgangsverkehr über Elsterwerda/Röderau-Bodenbach/Tetschen in rascher Entwicklung begriffen und der diesem Reisewege durch die Linie Berlin-Oderberg-Wien erwachsene Wettbewerb wird erheblich überschätzt. Man kann z. B. annehmen, daß von dem Gesamtverkehr zwischen Berlin und Wien über Dresden und Oderberg dem Weg über Dresden etwa 5/6 und dem Weg über Oderberg 1/6 zufallen; es liegen ja auch die kürzesten Zugsverbindungen Berlin-Wien in beiden Richtungen über Dresden. Weniger günstig haben sich die Verhältnisse auf der Leipzig-Hofer Route entwickelt; dort ist der Durchgangsverkehr nur in langsamer Zunahme begriffen, weil die Probstzellaer Linie eine starke Konkurrenz bereitet, namentlich für die Verkehrsbeziehungen zwischen Berlin und München. Der Hauptvorteil für den Betrieb auf der Probstzellaer Route besteht darin, daß an ihr verhältnismäßig wenig größere Städte liegen und infolgedessen ein flottes Durchfahren möglich ist. Hierdurch wird natürlich viel Zeit gespart. Die am schnellsten fahrenden Züge zwischen Berlin und München halten nur in Halle und Nürnberg. In Sachsen dagegen wird das Durchfahren auf weite Strecken durch das Vorhandensein sehr vieler wichtiger Verkehrszentren außerordentlich erschwert. Man denke nur daran, welche Klagen es verursacht hat, daß der in erster Linie für den Durchgangsverkehr bestimmte Zug D 126 Breslau-Dresden-München in Bautzen, Freiberg und Zwickau keine Haltezeit erhielt. Trotzdem wird auf den Durchgangsverkehr eine gewisse Rücksicht genommen werden müssen, und namentlich erscheint es erwägenswert, in dieser Beziehung auf der Leipzig-Hofer Linie Verbesserungen durchzuführen. Freilich wird man hierin auch nicht zu weit gehen dürfen und insbesondere darf man nicht glauben, daß die auch von Kottmar gepriesenen Luxuszüge unbedingt eine Quelle reicher Einnahmen sind. In dieser Beziehung ist sehr beachtlich, was am 15. Mai dieses Jahres der Staatsminister Dr. v. Weizsäcker in der Württembergischen zweiten Kammer ausgeführt hat, wo ebenfalls die Entwicklung des Durchgangsverkehrs der Württembergischen Staatsbahnen bemängelt wurde:

„So, meine Herren, ist die Sache also nicht, daß, wenn Sie einen internationalen Schnellzug vorüberfahren sehen, von diesem aus nun ein Goldregen über das Land niedergeht, davon

ist gar keine Rede. Ich möchte sogar sagen, daß in dem Wettbewerbe der Eisenbahnstaaten um die internationalen Züge positive Aufwendungen gemacht werden müssen. Wir wissen auch ganz bestimmt, daß einige dieser so viel bewunderten und für denjenigen, der einen Platz in ihnen bezahlen kann, auch sehr angenehmen Züge noch längere Zeit, nachdem sie eingeführt worden sind, für die Verwaltung ein Betriebsdefizit ergeben werden."

Eine bezeichnende Illustrierung hierzu bietet die Tatsache, daß der in den Monaten Mai bis November über Leipzig-Hof verkehrende Berlin-Tirol (Rom)-Expreß meist nur äußerst schwach besetzt ist; beispielsweise kamen in den Monaten Mai bis September des Jahres 1913 auf diesen Zug täglich im Durchschnitt nur wenig mehr als 3 Reisende. Daß unter solchen Umständen von einer Rentabilität nicht die Rede sein kann, liegt auf der Hand; infolgedessen hat auch die Internationale Schlafwagengesellschaft, die an dem Zuge beteiligt ist, den Vertrag für den 1. Mai 1914 gekündigt. Ob ein Ersatz eintreten wird, steht noch nicht fest.

Zum Schluß dieser Betrachtungen über den Personenverkehr sei noch an einigen Beispielen dargelegt, wie wenig es Kottmar verstanden hat, aus der Statistik die richtigen Schlüsse zu ziehen. Auf Seite 14 weist er darauf hin, daß in der Zeit von 1906 bis 1910 die Einnahme aus dem Personenverkehr um rund 9 Millionen gewachsen, die Einnahme aus dem Personendurchgangsverkehr aber um rund eine halbe Million gefallen sei. Er fügt hinzu: das seien doch zweifellos ungesunde, das sächsische Staatswohl schwer schädigende Zustände. Dabei übersieht er vollständig, daß die Personentarifreform im Jahre 1907 wesentliche Verbilligungen der einfachen Fahrt in den drei oberen Klassen sowie Ermäßigungen der Schnellzugszuschläge, Wegfall der Platzkartengebühren und zuschlagfreie Eilzüge gebracht hat, und gerade diese Momente wirken naturgemäß im Durchgangsverkehr mit seinen langen Strecken am stärksten. Dies ist in Wirklichkeit der Hauptgrund für den von Kottmar beklagten Rückgang der Einnahme aus dem Durchgangsverkehr in jenen Jahren, nicht aber sind es die Folgen eines Wettbewerbes fremder Bahnen.

Ferner führt Kottmar auf derselben Seite folgendes aus: Im Jahre 1890 habe der Anteil des Personendurchgangsverkehrs an der gesamten Personenverkehrseinnahme 5,9 %, im Jahre 1910 aber nur 4,1 % betragen; wenn man nun auch nicht erwarten könne, daß der Personendurchgangsverkehr in gleicher Weise steige, wie der übrige Personenverkehr, so sei doch ohne weiteres klar, daß, wenn die Einnahme aus dem Personenverkehr um mehr als 100 % steige, es ein ganz unnatürlicher Vorgang sei, wenn der Durchgangsverkehr um 2 % falle. Wie steht nun aber die Sache in Wirklichkeit? Die Gesamteinnahmen aus dem Personenverkehr betrugen im Jahre 1890: 25 849 821 ℳ und im Jahre 1910: 56 053 937 ℳ. Es ist hier also in der Tat eine Steigerung um mehr als 100 % eingetreten. Im Durchgangsverkehr hat aber doch ebenfalls eine erhebliche Zunahme stattgefunden, denn die Einnahmen betrugen im Durchgangsverkehr im Jahre 1890: 1 530 617 ℳ und im Jahre 1910 — trotz der eben erwähnten beeinträchtigenden Wirkungen der Personentarifreform vom Jahre 1907 — 2 219 119 ℳ, d. s. 44,98 % mehr. Der Durchgangsverkehr ist also außerordentlich stark gestiegen und nicht, wie Kottmar behauptet, um 2 % gefallen. Er meint hiermit natürlich, daß der prozentuale Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehr gefallen sei. Diese Tatsache ist aber wenig bedeutungsvoll und durfte von Kottmar nicht in der Weise, wie es geschehen, in obige Deduzierung einbezogen werden, da hierdurch jeder Leser, der der Sache nicht ganz genau auf den Grund geht, bedenklich in die Irre geführt werden muß. Man sieht also, daß gegenüber den Kottmarschen Ausführungen Vorsicht am Platze ist.

Kottmar bringt in seiner Broschüre auch eine große Anzahl Fahrplanwünsche vor, deren Erfüllung nicht bloß von der sächsischen, sondern auch von außersächsischen Eisenbahnverwaltungen abhängen würde. Bei dem beschränkten Raum ist es unmöglich, auf alle Einzelheiten einzugehen. Es muß aber wenigstens das eine festgestellt werden, daß die Kottmarschen Darlegungen nicht frei sind von Unrichtigkeiten. Zum Beispiel wird auf Seite 33 behauptet, daß eine gute Tagesverbindung Dresden-Cöln mit direkten Wagen und Speisewagen fehle; tatsächlich besteht seit Jahren ein Schnellzug 10.35 V. ab Dresden Hbf. und 10.26 N. in Cöln, der durchlaufende Wagen I., II., III. Klasse Dresden-Cöln sowie auf der ganzen Strecke einen Speisewagen führt. Auf derselben Blattseite wird darüber geklagt, daß nur ein Zug direkte Wagen von Dresden nach Frankfurt a. M. führe; tatsächlich führen drei Züge solche Wagen (ab Dresden Hbf. 10.25 V. nach Frankfurt a. M., sowie 3.41 V. und 7.10 N. nach Frankfurt a. M.-Basel), und zwar war dies bereits zur Zeit vor dem Erscheinen der Kottmarschen Broschüre der Fall. Daß im übrigen die Staatseisenbahnverwaltung ihr stetes Augenmerk auf Verbesserung der Zugverbindungen richtet, braucht nicht besonders betont zu werden. Selbstverständlich ist es für Außenstehende leicht, großzügige Verbesserungsvorschläge zu machen. Doch gilt auch hier, daß die Gedanken eng beieinander wohnen, aber hart im Raume sich die Sachen stoßen. Die Durchführung von nennenswerten Verbesserungen im Fahrplan ist eben fast stets mit großen Kosten verknüpft, und weder Sachsen noch die sonst beteiligten Staaten können sich über die finanzielle Frage leichtherzig hinwegsetzen. Daß die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung in Fahrplanverbesserungen während der letzten Jahre nicht zurückgehalten hat, geht daraus hervor, daß für Einlegung neuer Züge folgende fortlaufende Ausgaben bewilligt worden sind:

im Jahre 1909	174 219 ℳ,	im Jahre 1912	1 186 271 ℳ
im Jahre 1910	384 738 ℳ,	im Jahre 1913	605 560 ℳ.
im Jahre 1911	734 299 ℳ.		

Seit dem Jahre 1909 haben sich also die Kosten der Durchführung des Personenfahrplans um 3 085 087 ℳ erhöht. Hierbei muß hervorgehoben werden, daß in dieser Berechnung keinesfalls zu hohe Zahlen eingesetzt worden sind, vielmehr dürften sich bei ganz genauer Berechnung wesentlich höhere Ziffern ergeben.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (mit Ausnahme der bayerischen) im Oktober 1913 nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr im ganzen ℳ	gegen das Vorjahr auf 1 km ℳ	gegen das Vorjahr %
Personenverkehr	75 991 380	1449	+ 4 107 435	+ 68	+ 4,92
Güterverkehr	196 046 190	3642	+ 7 276 571	+ 105	+ 2,97

— **Abfertigung von Reisegepäck auf den Staatseisenbahnen in Preußen.** Eine soeben ergangene allgemeine Verfügung des Finanzministers besagt: Nach § 22 der Eisenbahnzollordnung kann die Abfertigung des Reisegepäcks mit „Verzeichnis über Reisegepäck" auf Antrag der Eisenbahnverwaltung auch den zu solchen Abfertigungen besonders ermächtigten Ämtern im Innern überwiesen werden. Im Einverständnis mit dem Reichskanzler ermächtige ich zur Erledigung der „Verzeichnisse über Reisegepäck" alle Eisenbahnzollstellen. Die übrigen Bundesregierungen werden voraussichtlich die gleiche Ermächtigung aussprechen. Sollte sich ein dringendes Bedürfnis herausstellen, zur Erledigung der Verzeichnisse auch alle zur Erledigung von Begleitscheinen I befugten Ämter zu ermächtigen, so ersuche ich um Bericht. Die Abfertigung des Reisegepäcks im Innern kann, soweit nicht ausnahmsweise, wie zum Teil in Berlin, besondere Einrichtungen getroffen sind, nur an den ordentlichen Amtsstellen der für den Güterverkehr bestimmten Zollstellen und innerhalb deren Dienststunden vorgenommen werden. Die Überweisung an ein Amt im Innern kann daher vielfach für den Reisenden unbequem werden, sei es, weil die gewöhnliche Zollstelle vom Personenbahnhof weit entfernt liegt, sei es, weil bis zur Überführung des Gepäcks nach der Zollstelle oder bis zum Beginn der Dienststunden eine geraume Zeit vergeht. Um Beschwerden zu vermeiden, wird es sich daher empfehlen, die Antragsteller, die die Überweisung ihres Gepäcks an ein mit besonderen Einrichtungen für die Gepäckabfertigung nicht versehenes Amt im Innern wünschen, abgesehen von denjenigen Fällen, in denen die Abfertigung an der Grenze nicht erfolgen kann, auf die mit Überweisung verbundenen Übelstände ausdrücklich aufmerksam zu machen. Zur Beseitigung hervorgetretener Zweifel bemerke ich im Einverständnis mit dem Reichskanzler noch, daß der Abfertigung auf „Verzeichnis über Reisegepäck" auch einzelne aus irgend einem Grunde zurückgebliebene Gepäckstücke unterzogen werden können.

— **Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverband.** Im Monat Oktober d. J. ist die Gestellung von offenen und bedeckten Wagen wesentlich höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten offenen Wagen ist so unerheblich, daß hier von Ausfällen fast nicht gesprochen werden kann. Auch bei den bedeckten Wagen ist diese Zahl verhältnismäßig gering und beträgt etwa nur

1/9 der vorjährigen Zahl. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) offene Wagen:				
gestellt im ganzen	3 322 825	3 618 396	+ 295 571	+ 8,9
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	123 068	134 015	+ 10 947	+ 8,9
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	693 974	10 830	— 683 144	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	25 703	401	— 25 302	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen	2 105 724	2 207 664	+ 101 940	+ 4,8
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	77 990	81 765	+ 3 775	+ 4,8
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	199 286	21 906	— 177 380	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	7 381	811	— 6 570	—

— **Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die sächsischen Staatsbahnen.** Die geplante Verstärkung des Wagenparks, für die rund 38 Mill. ℳ für die Finanzperiode 1914/15 ausgeworfen wurden, umfaßt nachstehende Anschaffungen: 113 Lokomotiven, 50 Tender, 496 Personenwagen, 137 Gepäckwagen, 7522 Güterwagen, 60 Rollwagen, 6 Gaswagen und 4 Triebwagen. Neben einigen anderen Firmen werden namentlich die ständig für die Staatsbahnverwaltung tätigen Firmen: Sächsische Maschinenfabrik Hartmann, Waggonfabrik Busch und Werdauer Waggonfabrik an diesen Aufträgen beteiligt werden.

— **Zur Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen.** Die Sonderkommission des Deutschen Handelstags wegen Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen hielt kürzlich in Berlin in Anwesenheit des Präsidenten des Deutschen Handelstags Dr. Kaempf und unter Vorsitz des Präsidenten der Handelskammer für den Kreis Mannheim, Kommerzienrats Engelhard, ihre zweite Sitzung ab. Nachdem bei der mit Abfassung einer Denkschrift über den bezeichneten Gegenstand betrauten Mannheimer Kammer ein besonderes Bureau für die Denkschrift errichtet ist, wurde über seine bisherige Tätigkeit berichtet. Außerdem wurden einige der von ihm behandelten Gegenstände zur Erörterung gestellt, namentlich die Umleitungen im Güterverkehr, gewisse Personenverkehrshemmungen, die Verschiedenartigkeit der Personentarifgrundsätze und der Expreßgutverkehr. An der Berichterstattung beteiligten sich außer Vertretern der Mannheimer Kammer und des Denkschriftenbureaus auch Vertreter von anderen Handelskammern. Die lebhafte Aussprache über die Berichte ließ ein starkes Interesse an dem Gang der Denkschriftarbeit erkennen. Die Arbeiten sollen in der bisherigen Weise weitergeführt und so gefördert werden, daß nach Ablauf von zwei Jahren der Entwurf der Denkschrift der Sonderkommission zur Beschlußfassung unterbreitet werden kann.

— **Verhandlungen der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin über Eisenbahnangelegenheiten.** In der Sitzung am 17. d. M. verhandelten diese über die Haftpflicht der Eisenbahn für Diebstähle aus offenen Wagen. Diese Frage ist bereits im vorigen Jahre Gegenstand eingehender Erörterungen gewesen, die zu einer Eingabe an das Reichs-Eisenbahnamt um Erweiterung der Haftpflicht geführt haben. Trotz der Ablehnung dieses Antrages werden die Ältesten die Angelegenheit weiter verfolgen und sie u. a. auch als Verhandlungsgegenstand für die im Jahre 1915 geplante Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vormerken. Ferner erörterten die Ältesten die Frage betreffend die Gewährung des Frachtnachlasses bei Ausnutzung des Ladegewichts der Eisenbahnen im Verkehr mit dem Auslande. Nach den jetzigen Bestimmungen wird die seit dem 1. Oktober 1912 bestehende Frachtvergünstigung nur den in den innerdeutschen Verkehren abgefertigten Sendungen gewährt. Gegen diese Beschränkung hatten die Ältesten unter Berufung auf die Handelsverträge, nach denen zum mindesten den vom Auslande nach Deutschland eingeführten Gütern die gleiche Vergünstigung zusteht, in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten Einspruch erhoben. Der Minister hat darauf den Ältesten mitgeteilt, daß er in dieser Angelegenheit zunächst Verhandlungen mit den österreichischen Staatsbahnen angeknüpft habe, nach deren Abschluß er auf den Antrag der Ältesten zurückkommen werde. Die Verhandlungen mit Österreich haben inzwischen nach dem in Wien erscheinenden „Allgemeinen Tarifanzeiger" zu einem dem Antrage der Ältesten entsprechenden Ergebnis geführt. Hieran schloß sich eine Besprechung über die im Jahre 1915 in Aussicht genommene Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr. Die Ältesten beschlossen, den von den Regierungen Deutschlands, Österreichs und Ungarns bereits verfaßten Entwurf einer eingehenden Prüfung zu unterziehen. Sie richten deshalb an die am Internationalen Übereinkommen interessierten Kreise die Bitte, ihrem Verkehrsbureau — Neue Friedrichstraße 56 — etwaiges Material hierfür zur Verfügung zu stellen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: Die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Schaper in Stettin, Gustav Meyer in Münster und Kellner in Stendal sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Velte in Düsseldorf und Meyeringh in Witten zu Regierungs- und Bauräten, die Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Georg Neumann aus Dirschau und Theodor Janssen aus Winschoten in Holland zu Regierungsbaumeistern. — Dem Großherzoglich hessischen Regierungsassessor Wilhelm Kilian bei der Eisenbahndirektion in Hannover ist der Charakter als Regierungsrat verliehen.

Österreich.

— **Österreichische Lokalbahnvorlage.** Am Schluß der Rede, mit welcher am 18. d. M. der Eisenbahnminister Freiherr von Forster die Vorlage über die bosnischen Eisenbahnen im Abgeordnetenhause begründete (s. nächste Nr. d. Ztg.), sprach er sich über die bevorstehende Einbringung eines Lokalbahngesetzentwurfs folgendermaßen aus: „Was nun die von fast allen Parteien des hohen Hauses angeregte Fürsorge für die Ausgestaltung des heimischen Bahnnetzes durch Herstellung neuer Lokalbahnen anlangt, so findet die Regierung es begreiflich, daß die zahlreichen, auf diesem Gebiete bestehenden, seit langem der Erfüllung harrenden Wünsche gerade in dem gegebenen Zusammenhange stärker in den Vordergrund treten. In Anbetracht dieser Sachlage und in Würdigung der herrschenden wirtschaftlichen Verhältnisse hat die Regierung beschlossen, alsbald nach Verabschiedung der gegenwärtig in Beratung befindlichen Finanzvorlagen den Entwurf eines Lokalbahngesetzes zur verfassungsmäßigen Behandlung einzubringen, durch welchen den ihr bekanntgewordenen Bedürfnissen der einzelnen Ländergebiete in den Grenzen der Möglichkeit und Zweckmäßigkeit Rechnung getragen und die einzelnen Bahnlinien allmählich der Verwirklichung zugeführt werden sollen. Diese in den Grundzügen bereits vorbereitete Vorlage wird ihrem Umfang und Inhalte nach über das Maß früherer Vorlagen hinausgehen und eine größere Zahl von Bahnlinien in sich schließen, die bei aller ihrer wirtschaftlichen Nützlichkeit für die unmittelbar beteiligten Gebiete dem Staatsschatze bedeutende Opfer auferlegen werden. Mit Rücksicht hierauf muß die Regierung in pflichtgemäßer Wahrung der finanziellen Interessen des Staates die Perfektionierung der einzubringenden Lokalbahnvorlage davon abhängig machen, daß sie durch die eine neue Etappe bildende Eröffnung weiterer über die gegenwärtig verhandelten Steuervorlagen hinausgehender Einnahmen in die Lage versetzt werde, die aus der Herstellung der neuen Bahnlinien sich ergebende namhafte Belastung ohne Gefahr für das Gleichgewicht im Staatshaushalte zu übernehmen. Soweit die einschlägigen Gesetzesvorlagen nicht schon vorliegen, werden sie dem hohen Hause mit der erwarteten Lokalbahnvorlage zugehen. Die Regierung glaubt, mit den aus diesen Darlegungen hervorgehenden Absichten den Anregungen und Anschauungen des hohen Hauses im Rahmen der Möglichkeit entgegengekommen zu sein."

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat Oktober d. J. insgesamt 72 537 300 Kr., d. i. um 1 904 474 Kr. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Aus dem Personenverkehre ergibt sich infolge günstiger Witterung eine Mehreinnahme von 312 790 Kr., aus dem Güterverkehre infolge größerer Verfrachtungen von Zuckerrübe, Kohle und Obst eine solche von 1 591 684 Kr. Vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. betrugen die nach der endgültigen Ermittlung bis einschließlich Juli d. J. richtiggestellten Gesamteinnahmen 663 369 500 Kr., d. i. um 11 568 818 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Wiener Stadtbahn.** Die Verkehrseinnahmen zeigen nach der vorläufigen Ermittlung im Oktober gegenüber dem endgültigen Erfolge des vorjährigen Vergleichsmonats im Personenverkehr einen Mehrerfolg von 18 063 Kr., im Güterverkehre dagegen einen Ausfall von 37 771 Kr. Vom 1. Januar bis 31. Oktober dieses Jahres betrugen die Einnahmen 6 119 900 Kr., das ist um 130 495 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Ein neuer Schnellzug von Bad Ischl nach Wien.** Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat, wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, die Einführung eines neuen

Schnellzuges in der Strecke Bad Ischl-Attnang-Puchheim für die Zeit des Winterfahrplans mit nachstehenden Verkehrszeiten verfügt: Bad Ischl ab 2 Uhr 23 Minuten, Attnang-Puchheim an 3 Uhr 28 Minuten nachmittags. Da dieser neue Schnellzug in Attnang-Puchheim einen unmittelbaren Anschluß an den in Wien-Westbahnhof um 8 Uhr 5 Minuten abends ankommenden Schnellzug findet, wird damit auch im Winterdienst eine sehr günstige Verbindung aus dem Salzkammergute nach Wien zur Verfügung stehen. Der Wert dieser neuen Verbindung wird noch dadurch erhöht, daß direkte Wagen aller drei Klassen für die Strecke Bad Aussee-Wien Westbahnhof verkehren werden.

— **Zur Elektrisierung der Staatsbahnen.** Im Beisein von Vertretern der Staatsbahnverwaltung, des Kriegsministeriums, der Staats- und Südbahndirektionen, der politischen Landesbehörden und der beteiligten Gemeinden fand vor kurzem bei Göflan im Vinschgau die wasserrechtliche Hauptverhandlung, betreffend die Errichtung einer großen staatlichen Kraftanlage an der Etsch zur Erzeugung elektrischer Energie für den Bahnbetrieb statt. Die Verhandlung, die sich auf 13 Tage erstreckte, kam zu einem befriedigenden Ergebnis. Nach dem vorliegenden Projekt, das einen Kostenaufwand von 8 bis 9 Millionen Kronen erfordert, soll die Wasserkraft in der Weise gewonnen werden, daß unter der Mündung des Mühlbaches in Laas am rechten Etschufer ein Wehr eingebaut wird, von wo die Ableitung des Betriebswassers durch einen 6250 m langen Oberwasserkanal erfolgt. Das Betriebswasser wird unterhalb Holzbruck (Gemeinde Nördersberg), wo das Krafthaus errichtet wird, wieder von der Etsch aufgenommen. Das Druckgefälle der Oberwasserleitung beträgt 164 m, woraus sich eine Leistung von 16 400 PS ergibt. Die wasserrechtliche Hauptverhandlung ergab, daß die Kraftanlage nicht nur technisch, sondern auch praktisch durchführbar ist. Das Werk soll nach Maßgabe der frei verfügbaren Kraft auch industriellen, gewerblichen und landwirtschaftlichen Zwecken dienstbar gemacht werden.

— **Entwurf eines Elektrizitätsgesetzes.** Am 10. November haben im Ministerium für öffentliche Arbeiten unter dem Vorsitze des Ministers Trnka die Konferenzen mit den anderen Ministerien über den unter Berücksichtigung von Gutachten hervorragender Fachmänner umgearbeiteten Entwurf des Gesetzes betreffend das Wegerecht und andere Bestimmungen für elektrische Anlagen (Elektrizitätsgesetz) begonnen.

— **Der Aussiger Elbe-Umschlagsverkehr.** Der Kohlen- und Güterverkehr im Aussiger Hafen blieb im Monat Oktober 1913 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres zurück, einerseits wegen ungünstigen Wasserstandes, anderseits infolge des Unfalles zweier Frachtfahrzeuge bei der Strombrücke in Magdeburg, wodurch der Schiffahrtsverkehr auf etwa 14 Tage gesperrt wurde und Mangel an Kahnraum in Aussig eintrat. Im Oktober d. J. wurden 90 970 t Kohle (gegen 111 179 t im Vorjahr), also um 20 209 t weniger zur Elbe verfrachtet, so daß sich für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Oktober 1913 eine Minderverfrachtung von 99 985 t ergibt (1913: 1 042 178 t gegen 1912: 1 142 163 t). Die größte Beistellung im Oktober 1913 betrug 377 Wagen (1912: 373 Wagen), die niedrigste 78 Wagen (1912: 249 Wagen). Der durchschnittliche Wasserstand war im Oktober 1913 — 7 cm (1912 + 57 cm) und ist also um 64 cm niedriger gewesen. Der höchste Wasserstand betrug + 15 cm (1912 + 105 cm), der tiefste — 36 cm (1912 + 40 cm). An Gütern wurden im Oktober 1913: 2622 Wagen (1912: 3365 Wagen), also um 743 Wagen weniger umgeschlagen. Vom 1. Januar bis 31. Oktober 1913 betrug die Minderverfrachtung im Güterverkehre gegenüber dem Vorjahre 1743 Wagen, da der gesamte Umschlag in der angeführten Zeit im Jahre 1913: 17 106 Wagen gegen 18 849 Wagen im Jahre 1912 umfaßt hat.

— **Die Industrie und das bosnische Bahnbauprogramm.** Unter dem Vorsitze des Präsidenten v. Noot fand am 12. November die zweite ordentliche Generalversammlung des österreichisch-bosnisch-hercegovinischen Interessentenverbandes statt, der zahlreiche Vertreter der beteiligten Ministerien und Behörden, die Vertreter der meisten bosnischen Industrien sowie zahlreiche Mitglieder des Verbandes beiwohnten. Präsident v. Noot stellte in seiner Begrüßungsansprache fest, daß Bosnien und die Hercegovina die Krise des vergangenen Jahres glücklicherweise verhältnismäßig gut überstanden haben, und daß daher auch die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Österreich und Bosnien vor schweren Erschütterungen bewahrt blieben. Bei Besprechung des bosnischen Bahnbauprogramms trat er vom österreichischen Standpunkt gegen die Auffassung auf, als ob es sich bei Erstellung des Linienprogramms um eine Teilung der bosnischen Interessensphäre zwischen Österreich und Ungarn handle, und betonte im Zusammenhang mit den jüngsten Ereignissen die Notwendigkeit eines engeren Anschlusses Bosniens und der Hercegovina an die Gesamtmonarchie, deren unlöslichen Bestandteil die Reichslande seit der Einverleibung bilden.

Ausschußmitglied Eißler legte sodann den Standpunkt des Verbandes und der in ihm vertretenen wirtschaftlichen Kreise zur Frage des Ausbaues des bosnischen Bahnnetzes dar und brachte namens des Ausschusses eine mit Beifall einstimmig angenommene Entschließung vor, deren Hauptpunkte nachstehend wiedergegeben sind: Der Verband kann dem vorliegenden bosnischen Eisenbahnbauprogramme nur unter der Bedingung zustimmen, daß unter Aufrechterhaltung der bestehenden Schmalspur auf dem Zwischenstücke Dolnji-Vakuf-Lasva von Vakuf oder einer passenden Stelle schon in der ersten Bauetappe eine vollspurige Linie nach Sarajevo erbaut werde, damit die Landeshauptstadt auch von Österreich her vollspurig erreicht werden kann. Für den Ausbau dieses Zwischenstückes ist von vornherein der erforderliche Betrag unzweifelhaft sicherzustellen. Der Verband befindet sich mit dieser seiner vom österreichischen Standpunkte selbstverständlichen Forderung im vollen Einvernehmen mit der Industrie und den übrigen Interessenten Bosniens. Der Verband begrüßt die über die künftige Regelung des Tarifwesens zwischen den Regierungen getroffenen Vereinbarungen, glaubt aber, daß sie noch dringend einer Ergänzung dahin bedürfen, daß vom Österreichisch-ungarisch-bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnverbande zum mindesten eine abwechselnde Geschäftsführung zwischen den österreichischen und den ungarischen Bahnen eingeführt werde. Der Verband spricht ferner den Wunsch aus, es mögen von vornherein die im österreichischen Einflußgebiet gelegenen Wettbewerbslinien entsprechend tarifarisch ausgestaltet werden, und verlangt in diesem Zusammenhange mit Entschiedenheit die endliche Herausgabe eines direkten kombinierten Tarifes zwischen Dalmatien und Bosnien und den österreichischen Stationen über Triest. Der Verband spricht schließlich im Einvernehmen mit der gesamten bosnischen Industrie den dringenden Wunsch aus, es mögen durch entsprechende Tarifvorkehrungen in Bosnien selbst die unvermeidlichen, aus dem Nebeneinanderbestehen von Schmalspur und Vollspur sich ergebenden Schwierigkeiten ausgeglichen werden.

— **Der Hafenverkehr Österreich-Ungarns im Jahre 1912.** Das Handelsministerium veröffentlicht den vierten Band der Statistik des auswärtigen Handels des Vertragszollgebietes der beiden Staaten der österreichisch-ungarischen Monarchie im Jahre 1912, der unter anderem auch den Hafenverkehr zur Darstellung bringt. Bei einer Gesamteinfuhr von 3670 Millionen Kronen betrug die Einfuhr zur See im Jahre 1912: 706 Millionen oder 19,2 %. Davon entfielen auf Triest 535,1 Millionen oder 75,8 % und auf Fiume 158,8 Millionen oder 22.5 %. Bei einer Gesamtausfuhr von 2926,7 Millionen Kronen betrug die Ausfuhr zur See 525,7 Millionen oder 18 %, davon über Triest 312,5 Millionen oder 59,4 %, über Fiume 179,8 Millionen oder 34,2 %.

— **Die Verkehrsaussichten der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.** Über den Geschäftsgang und die Verkehrsaussichten der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft bringt die „Neue Freie Presse“ folgende Darstellung: Nach einer vorübergehenden Besserung im September schließt der Oktober gegenüber dem gleichen Monat des Vorjahres mit einem Ausfalle von rund 195 000 Kr., so daß die Einnahmen im Zeitraume seit dem Schiffahrtsbeginn bis Ende Oktober 1913 gegenüber der nämlichen Zeit des Jahres 1912 einen Rückgang um rund 2 280 000 Kr. aufweisen. Das Mindergebnis im laufenden Herbst ist — gleichwie dies auch im ersten Halbjahr der Fall war — hauptsächlich auf die unbefriedigende Gestaltung des Getreideschleppladungsgeschäftes sowohl im österreichisch-ungarischen wie auch in dem Verkehre aus der unteren Donau zurückzuführen. Trotz der Größe der diesjährigen ungarischen Ernte war die Güte in den meisten für den Donauweg in Betracht kommenden Gebieten in Weizen und namentlich in Hafer so ungünstig, daß die zur Versendung geeigneten Mengen verhältnismäßig geringfügig sind. Dadurch blieb der sonst in den Monaten September und Oktober besonders lebhafte Getreideverkehr in Ungarn und aus Ungarn nach Österreich selbst hinter jenem in den schlechtesten Jahren des letzten Jahrzehnts zurück. Das gleiche trifft für den Getreidebergverkehr aus Rumänien zu. Bulgarien und Serbien beteiligten sich diesmal an dem Getreidetransport infolge der vorausgegangenen kriegerischen Ereignisse überhaupt kaum. Der Kaufmannsgüterverkehr hat sich in den Monaten September und Oktober sowohl in Österreich-Ungarn wie auch im Ausfuhrverkehre aus Deutschland und Österreich-Ungarn nach den Balkanländern lebhafter gestaltet und zur teilweisen Verringerung der im Getreideverkehre sich ergebenden Einnahmeausfälle beigetragen. Von sonstigen Massengutverkehren haben insbesondere die Kohlentransporte von Wien zu Tal das ganze Jahr über gleichmäßig angehalten. Dagegen waren die Rundholztransporte aus Kroatien-Slawonien nach Österreich und Deutschland hauptsächlich infolge der allgemeinen Lage im Holzgeschäfte in den Herbstmonaten wenig befriedigend. Angesichts der vorgeschrittenen Jahreszeit und im Hinblick auf die unverändert ungünstigen Voraussetzungen im Getreidefrachtgeschäfte lassen sich Änderungen zum Besseren für den Rest der laufenden Schiff-

fahrtszeit nicht erhoffen. Was die geschäftliche Gestaltung im nächsten Frühjahre betrifft, so scheinen die sehr gute diesjährige Maisernte in Ungarn sowie auch die für das nächste Jahr erübrigenden Getreidevorräte in Rumänien und schließlich die angesichts der Besserung der politschen Verhältnisse zu erhoffende stärkere Güterausfuhr aus Deutschland und Österreich-Ungarn nach den Balkanländern für die Donauschiffahrt günstigere Aussichten zu bieten.

Ungarn.

— **Empfang der ungarischen Eisenbahner in Wien.** Als Ergänzung zum Bericht über den Wiener Besuch des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrts-Klubs in Nr. 86 tragen wir noch folgendes nach: Am ersten Abend fand im großen Festsaal des Hotel Continental ein überaus belebter Begrüßungsabend statt, an welchem außer den ungarischen Gästen der österr. Eisenbahnminister Baron Dr. Zdenko Forster, ferner Geheimer Rat Dr. v. Wittek, Präsident Dr. Alexander Ritter v. Eger, Präsident Dr. Franz Ritter v. Schonka, Generaldirektor Dr. August Ritter v. Weeber, die Hof- und Ministerialräte Kolisko, Hirt, Krasny, Hahn, Loehr, Neblinger, Schmitz, Hnidey, Deschka, Geutebrück, Herzfeld und zahlreiche andere Persönlichkeiten teilnahmen.

Minister a. D. Geheimer Rat v. Wittek begrüßte die Gesellschaft mit einer Rede, in der er betonte, wie jetzt ein lang gehegter sehnlicher Wunsch des Klubs österr. Eisenbahnbeamten in Erfüllung gehe. „Wir begrüßen in Gegenwart unseres allverehrten Ressortleiters, dem wir für sein Erscheinen wärmstens danken, die hochgeschätzten Kollegen aus Ungarn, Herrn Präsidenten von Marx, die Herren Ministerialräte Geduly, Kotànyi, Brain, Pulszk, Darvay, den Herrn Direktor v. Domóny und zahlreiche Mitglieder des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtsklubs mit ihren anmutigen Damen.“ Er verlas dann ein Telegramm des Geheimen Rats v. Ludwigh, der selbst am Erscheinen verhindert war und fuhr fort: „Meine Herren! Wir fühlen uns mit Ihnen einig in der Hochhaltung unseres gemeinsamen hochwichtigen Berufs, dem Verkehr zu dienen im friedlichen Wettstreit und fest zusammenzustehen gegen äußere Angriffe, zu deren Abwehr ein wohlgegliedertes, exakt wirkendes System von Verkehrsmitteln unentbehrliche Hilfe leistet. Indem wir als Organe dieses Systems die Entwicklung des heimischen Verkehrswesens überblicken, erhebt sich unser Blick in Liebe und Dankbarkeit für unseren erhabenen Monarchen, der dem heimischen Verkehrswesen stets ein huldvolle Fürsorge zuwendet und dem wir alle in inniger, unerschütterlicher Treue ergeben sind. Gott erhalte Seine Majestät unseren allergnädigsten Kaiser und Herrn Franz Josef den Ersten, Apostolischen König von Ungarn! (Hier spielte die Hauskapelle der Südbahn die Volkshymne.) Redner fuhr dann fort: „Geehrte ungarische Kollegen! Wir danken Ihnen herzlichst, daß Sie zu uns gekommen sind und wir freuen uns, die nächsten Tage in freundschaftlichem, kollegialem Beisammensein mit Ihnen zubringen zu können. Wir hegen die größte Achtung für Ihr Wirken und wir bewundern die glänzenden Erfolge, die Sie in bezug auf die Förderung der korporativen Interessen unseres Berufes erzielt haben.“

„Wenn wir auch Ihre Gastfreundschaft nicht überbieten können, etwas ist es doch, was wir Ihnen entgegenbringen: echt österreichische Herzlichkeit und echt wienerische Gemütlichkeit. Möge Ihr Aufenthalt in der alten, neuverjüngten Kaiserstadt Wien recht angenehm verfließen! Lassen Sie mich der Erwartung Ausdruck geben, daß Ihr liebenswürdiger Besuch dazu beitragen wird, die Bande aufrichtiger Freundschaft und wechselseitiger Zuneigung zwischen den beiden in ihren Bestrebungen und idealen Zielen so nahe verwandten Vereinen zu beleben und zu befestigen. Ich erhebe mein Glas auf das Blühen und Gedeihen des ungarischen Eisenbahn- und Schiffahrtklubs, auf das Wohl seiner Mitglieder und des hochverehrten Herrn Präsidenten v. Marx. Die Herren Kollegen vom ungarischen Klub leben hoch!“

Hierauf erwiderte Präsident v. Marx folgendes: „Ich stehe vor einer schweren Aufgabe, wenn ich nach der glänzenden Rede Seiner Exzellenz von Wittek unserem tiefgefühlten Dank für den uns gebotenen herrlichen Empfang Ausdruck geben soll. Wenn wir den Besuch des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten diesmal erwidern, so leitet uns die herzlichste kollegiale Gesinnung und aufrichtige Sympathie gegen die österreichischen Kollegen und Ihren hochgeschätzten Präsidenten v. Wittek. Der warme Empfang der österreichischen Kollegen hat uns alle entzückt, trotzdem wir darauf einigermaßen gefaßt waren, da doch kaum jemand in unserer Gesellschaft ist, den nicht enge Freundschaft mit dem einen oder andern österreichischen Kollegen verknüpfen würde. Unser ungarischer Klub, meine Herren, zählt bereits 5600 Mitglieder. Diese Zahl ist ein Beweis dafür, welche wichtige Rolle unserem Klub in der ungarischen Eisenbahnergesellschaft zukommt. Es ist demnach von hoher Bedeutung, sowohl auf gesellschaftlichem, wie auch auf wirtschaftlichem Boden, wenn diese große Beamtenschaft Hand in Hand mit dem Vereine der österreichischen Kollegen, mit kollegialem Zusammenwirken demselben Ziele zustrebt. Die Festlichkeit dieses Abends wird besonders durch den Umstand gehoben, daß sich die österreichische Regierung hier vertreten läßt und dadurch die Richtigkeit unseres Strebens sanktioniert. Ich erachte unsere Zusammenkunft für so bedeutungsvoll, daß ich dem aufrichtigen Wunsche Ausdruck gebe, mögen sich diese freundschaftlichen Besuche je öfters wiederholen. — Es wird kaum jemand von uns da sein, der auf Sitzungen, Besprechungen oder Verhandlungen mit einem oder dem andern österreichischen Kollegen nicht Freundschaft geschlossen hat. Und diese Freundschaft ist für beide Länder von großem Nutzen! Wie oft haben wir erfahren, daß in einem Privatbrief wichtige Angelegenheiten zur beiderseitigen Zufriedenheit erledigt werden können, wo ganze Stöße Akten die Angelegenheit nicht vorwärts brachten! Diese Bande sind nach meiner Überzeugung von wichtiger Bedeutung und ich sage deshalb Seiner Exzellenz dem Herrn Eisenbahnminister Dr. v. Forster einen ganz besonderen Dank, daß er, diese Bedeutung anerkennend, in unserem Kreise erschienen ist und dadurch seine Sympathie für unsere Arbeit, für unser Zusammenwirken bekundete. Indem ich nochmals meinem wärmsten Dank Ausdruck verleihe, erhebe ich mein Glas auf das Wohl Seiner Exzellenz des Präsidenten v. Wittek und auf das Gedeihen und Blühen des österreichischen Eisenbahnklubs!“

Nach diesem, mit einhelligem, großem Beifall aufgenommenen Trinkspruch dankte der Eisenbahnminister Dr. v. Forster für die ihm zugekommene Ehrung und beleuchtete die große wirtschaftliche und soziale Bedeutung der Arbeit der Eisenbahner. Er hieß die ungarischen Herren willkommen und erhob sein Glas auf das friedliche und ersprießliche Zusammenwirken der Eisenbahner beider Schwesterländer.

Beim Festessen auf dem Cobenzl beim Kahlenberg sprach Präsident v. Wittek, indem er seiner Freude Ausdruck gab, daß die ungarischen Kollegen in so großer Zahl nach Wien gekommen seien; er bedauerte, daß der Aufenthalt so kurz bemessen war. Redner erhob sein Glas auf das Wohl des ungarischen Brudervereins und deren Mitglieder. Auf diesen Trinkspruch erwiderte namens der Ungarn der Vizepräsident des Klubs Maurice v. Domóny: „In wenigen Stunden — so sagte er — müssen wir die Heimreise antreten und so das schöne Märchenland verlassend, zu dem alltäglichen Leben zurückkehren, um an die ernste Arbeit zu denken. Die Ehrung, die Wertschätzung, die Sympathie, die warme Freundschaft und Liebe, welche uns entgegengebracht wurden, haben uns vielleicht als Unwürdige, aber keinesfalls als Undankbare getroffen. Unfähig dem Danke, der unser Herz ganz erfüllt, in würdigen Worten Ausdruck zu verleihen, kann ich Sie nur versichern, daß, wenn wir mit den Gefühlen der aufrichtigsten Sympathie und Kollegialität zu Ihnen kamen, wir mit dem Gefühle der dankbaren Freundschaft und wahren Liebe von Ihnen scheiden. Ich erhebe mein Glas nochmals auf das Gedeihen des teuern Schwesterklubs und auf das Wohl unserer lieben österreichischen Kollegen und Freunde. Meine ungarischen Kollegen fordere ich auf, ein dreifaches Hoch auf den hochgeschätzten Präsidenten des Klubs auszurufen. Seine Exzellenz v. Wittek lebe hoch!!!“

Nachdem die Hochrufe verklungen, sprach dann der Oberinspektor der österreichischen Staatsbahnen Kövesdi in launiger Rede auf die guten Beziehungen der Eisenbahngemeinschaft beider Reichshälften. Präsident v. Wittek dankte in einigen Worten für die ihm bereitete Ehrung, hob die geleistete Arbeit des Empfangskomitees hervor und verlas unter starkem Beifalle eine an den Präsidenten des ungarischen Klubs, Exzellenz v. Ludwigh, gerichtete Depesche. Um 2 Uhr fuhr die Gesellschaft nach dem Hotel zurück und um 4 Uhr versammelte sie sich am Staatsbahnhofe, wo Präsident v. Wittek und die Mitglieder des Empfangsausschusses von den ungarischen Kollegen herzlich Abschied nahmen. Bei lebhaften Hoch- und Eljenrufen fuhr der Sonderzug mit den ungarischen Eisenbahnern ab, welche mit den schönsten Erinnerungen und mit dem Gefühle der aufrichtigen Dankbarkeit heimgekehrt sind.

Übrige europäische Länder.

— **Schwedische Staatseisenbahnen.** Bei dem vorjährigen Wettbewerb um 44000 t Schienen ist, wie seinerzeit (Jahrg. 1912 S. 1406 d. Ztg.) schon mitgeteilt, der Stahlwerksverband in Düsseldorf bei auffallend niedrigen Preisen Sieger geblieben. Die schwedischen Firmen konnten gegenüber diesen Preisen nicht aufkommen. Die Staatsbahnen haben nun bei dem Hüttenwerk von Domnarfvet, damit das Hüttenwerk die Schienenherstellung nicht ganz aufgeben muß und weiterhin mit deutschen Schienen

in Wettbewerb bleiben kann, eine größere Probelieferung teils von Titanstahlschienen, teils von basischem Martin- und Bessemerstahlschienen von 15 m Länge bestellt. Diese sollen in der Hauptsache nahe bei Stockholm verlegt werden zur Erprobung des Abnützungswiderstandes gegenüber den von Deutschland gelieferten Schienen nach dem sauren Martin- und Bessemerstahlverfahren. — Die Vorarbeiten für den Umbau des Bahnhofs in Malmö (vergl. d. Ztg. 1913 S. 693), welcher in diesem Jahre vom Reichstag, auf 7 Jahre verteilt, genehmigt wurde, sind eingeleitet. Die Hauptarbeiten sollen nächstes Jahr beginnen. — Das hydrographische Bureau hat im Auftrag der Staatsbahnen die Wasserkraftverhältnisse im Flußbereich des Ume- und Angermanälf in Hinsicht auf die industrielle Entwicklung an den in Frage stehenden Querbahnen zwischen der nördlichen Stammbahn und der Inlandbahn untersucht. Im Umeälfgebiet wird eine Bahn Hällnäs-Storuman und Tvärålund-Storuman als gleichwertig befürwortet. In Angermanälfgebiet wird unter drei in Frage kommenden Linien die von Selsjön (Sollefteå) nach Ulriksfors vom Standpunkt der Wasserkräfte am besten empfohlen.

— **Arbeitseinstellungen und Aussperrungen in England.** Die englischen Eisenbahnverwaltungen haben in der letzten Zeit viel unter Zwistigkeiten mit ihren Arbeitern zu leiden gehabt, die in mehreren Fällen zu Arbeitseinstellungen geführt haben. Die dadurch bedingten Einschränkungen des Eisenbahnbetriebes bringen ganz außerordentliche Störungen des öffentlichen Lebens mit sich, so daß einem Streik bei einer Eisenbahn noch erheblich höhere Bedeutung, als in einem anderen gewerblichen Betriebe beizumessen ist. Immerhin muß es den englischen Eisenbahnverwaltungen ein gewisser Trost sein, daß sie nicht die einzigen gewesen sind, die Schwierigkeiten mit ihren Arbeitern gehabt haben, denn die Zahl der Streikenden ist in England im Jahre 1912 ganz außerordentlich hoch gewesen, wie aus einem Bericht des Handelsministeriums, Abteilung für Arbeiterangelegenheiten, hervorgeht. Es waren im Jahre 1912 an Streiken 1 464 000 Arbeiter beteiligt, die dabei 40 915 000 Arbeitstage verloren haben. Diese Zahlen übertreffen sogar diejenigen des Jahres 1893 bei weitem, wo ein großer Kohlenarbeiterstreik stattgefunden hat. Im Kohlenbergbau wurden 1912: 1 000 000 Menschen vom Streik betroffen, und die verlorenen Arbeitstage machten 11 % der Jahresleistung aus. Da aber nach dem Streik die Kohlenförderung um so stärker betrieben werden mußte, ging die Menge der gewonnenen Kohlen gegenüber dem Vorjahre nur um 4 % zurück. Von diesem Streik wurden natürlich die Eisenbahnen besonders in Mitleidenschaft gezogen. Der Kohlen- und Erzverkehr ist infolge des Streiks im Jahre 1912 um 2 % oder um 8,2 Millionen Tonnen zurückgegangen, und auch der Personenverkehr hat insofern darunter zu leiden gehabt, als die Mittel der am Streik Beteiligten nach seiner Beendigung erschöpft waren und sie deshalb nicht reisen konnten.

Der Prozentsatz der Arbeitslosen stieg von 2,8 % im Februar auf 11,3 % im März, wo die Störungen des Wirtschaftslebens ihren Höhepunkt erreichten. Im April ging ihre Zahl wieder zurück und erreichte im Mai wieder einen normalen Stand. Die bei weitem größte Zahl von Arbeitseinstellungen, nämlich 86 %, hatte ihren Grund in Lohnfragen, bei 10 % der Fälle handelte es sich um Anerkennung der Arbeitervereinigungen, die die Arbeiter auf diesem Wege erzwingen wollten. Bei 75 % der Streike des Jahres 1912 machten die Arbeitgeber ihren Arbeitern Zugeständnisse, die die Wiederaufnahme der Arbeit zur Folge hatten. In 14 % der vorkommenden Fälle haben die Arbeiter mit dem Streik keinen Erfolg erzielt. Durch Vermittlung und Schiedsgerichte sind im Jahre 1912 mehr Streike beendigt worden, als je zuvor.

Das Jahr 1913 steht seinem Vorgänger in bezug auf Streitigkeiten zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern nicht nach. In den ersten 8 Monaten hat die Zahl der dabei verlorenen Tagewerke bereits über 7 000 000 betragen.

— **Bauliche Ergänzungsarbeiten auf den russischen Eisenbahnen.** Der „Wjestnik putei ssoobschtschenija" teilt in seiner Nr. 39 mit, daß mit Allerhöchster Genehmigung zur Ausführung von Ergänzungs- und Neubauten ein Kapital von rund 40 Millionen Rubel zur Verfügung gestellt werden soll. Unter den Arbeiten, die hier vorgesehen worden sind, interessieren zunächst diejenigen, die ausgeführt werden sollen auf den Weichselbahnen, und zwar ein zweites Gleis auf der Strecke Prshissjeka-Tonnel, Umbau der Station Strshemeschiza, Erweiterung der Station Ljublin, desgleichen der Gleise auf den Stationen der Strecken: Iwangorod-Kowel, Warschau-Iwangorod, Skarshisko-Strshemeschiza und Ausgleichung der Neigungsverhältnisse auf den Teilstrecken Nnyschin-Monka. Ferner soll auf der Riga-Oreler Bahn die Brücke über die Düna spätestens 1916 fertiggestellt werden; auf den Nordwestbahnen erhalten die Stationen Reval (wird bekanntlich zu einem Kriegshafen ersten Ranges unter dem Namen: Hafen Peter des Großen ausgebaut) und Kyspel Gleiserweiterungen (1 057 000 R.); auf den Südwestbahnen sollen die Brückenträger auf den Teilstrecken Rasdjelnaja-Kasatin, Kasatin-Kowel, Fastow-Snamenka verstärkt werden; ferner sind Erweiterungen der Station Bjelostock (1 145 100 R., muß 1914 fertiggestellt sein) und der Station Luninez (1 046 500 R., muß gleichfalls 1914 fertiggestellt sein) in Aussicht genommen. m.

— **Eisenbahnbauten in Rußland.** Es geht wieder ein frischerer Zug auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues in Rußland. Sieben lange Jahre währte ein Stillstand, der in seinen Folgen dadurch zum Teil verhängnisvoll geworden ist und es in der nächsten Zeit noch vielmehr werden kann, weil nicht nur das wirtschaftliche Leben des Landes mächtig vorwärts gegangen ist, ohne daß neue Bahnlinien angelegt worden sind, sondern auch weil die Schwerindustrie nun nicht imstande ist, den an sie gestellten Ansprüchen nachzukommen. Wir haben in Nr. 82 darüber berichtet, daß Gerüchte umgehen, die von Schienenbestellungen im Auslande wissen wollen. Wenn diese Gerüchte auch als unrichtig bezeichnet worden sind, so erscheint es doch nicht unwahrscheinlich, daß im Hinblick auf die im Gange befindliche, verstärkte Bautätigkeit über kurz oder lang größere Posten ausländischer Schienen bezogen werden müssen, es sei denn, daß die russische Schwerindustrie ihre Tätigkeit in dem außerordentlichen Maße steigert, in dem der Bau neuer Bahnlinien vor sich geht.

Gegenwärtig sind nach den Angaben des Ministeriums der Verkehrsanstalten 9200 Werst (= 9816 km) neuer Bahnlinien im Bau; zum Bau genehmigt sind weitere 5150 Werst (= 5495 km). Die Gesamtlänge der neuen Linien beträgt demnach 13 350 Werst (= 15 311 km). Das bestehende Eisenbahnnetz hat eine Gesamtlänge von 67 090 Werst, der Zuwachs beträgt demnach nicht weniger als 21 %. Ferner soll der Ministerrat weitere 6800 Werst (= 7256 km) genehmigt haben, doch haben diese Linien noch nicht den langwierigen Instanzenweg bis zur erlangten, endgültigen Bestätigung zurückgelegt. Die Bedeutung dieses Zuwachses wäre fraglos noch höher zu bewerten gewesen, meint die „St. Petersburger Zeitung", wenn das Finanzministerium die Konzessionen früher erteilt hätte, d. h. zu einer Zeit, als ausländisches Kapital im Überfluß vorhanden war und in Rußland Verwendung suchte. Jetzt hat der Geldmarkt sich versteift und die Ausgabe von russischen Eisenbahnobligationen stößt daher auf gewisse Schwierigkeiten.

Jedenfalls, so meint unsere Quelle weiter, ist es im Hinblick auf die lebhafte Bautätigkeit hoch an der Zeit, daß die Volksvertretung der Konzessionierung und dem Bau von Eisenbahnen ihre Aufmerksamkeit zuwendet. Wie man weiß, ist die Konzessionierung, der Bau und die Betriebseröffnung mit zopfigen Bestimmungen umgeben, die in schreiendem Gegensatz zu dem flotten Tempo, den das Wirtschaftsleben eingeschlagen hat, stehen. Der langwierige Instanzenweg kann ohne jeden Schaden auf ein vernünftiges Maß herabgesetzt werden.

Die „St. Petersburger Zeitung" mag mit diesem letzten Teil ihrer Kritik nicht ganz Unrecht haben und eine Prüfung durch die Volksvertretung kann möglicherweise von Vorteil sein.

Wenn man den Abschnitt: außerordentliche Ausgaben des Reichsbudgets 1914: Abschn. 3: Bau- und Ausrüstung von Eisenbahnen, d. h. also Staatseisenbahnen, ansieht, so kommt man zu folgendem Ergebnis: Das Budget sieht den Bau von 8158 Werst (= 8705 km) vor, davon entfallen auf das europäische Rußland 659 Werst (= 703 km), d. s. 8 %, der ganze Rest oder 92 % auf Asien. Wenn nun nach den Angaben des Ministeriums 9200 Werst im Jahre 1914 im Bau befindlich vorgesehen sind, so geht daraus hervor, daß außer jenem Staatsbahn-Bauprogramm auch noch von Gesellschaften 1042 Werst (= 1112 km) Eisenbahnen zu bauen beabsichtigt wird. Wo diese letztere Anzahl Werst Eisenbahnen vorgesehen sind, ob in Europa oder in Asien, kann leider nicht festgestellt werden.

Gegen diese Verteilung der zu erbauenden Werst Eisenbahnen wird aber auch die Reichsduma nicht viel einwenden können, weil es sich hier fast ausschließlich um Bahnen handelt, die für die Verteidigung des Landes als notwendig bezeichnet worden sind. Unter den 8158 Werst Staatseisenbahnen befindet sich nur eine größere Bahn: Merefa-Cherson = 560 Werst, von der man kann sagen, sie hat in erster Reihe wirtschaftliche Aufgaben zu lösen. Zum Schluß sei aber noch besonders darauf hingewiesen, daß jene 7506 Werst, die auf Asien entfallen, nicht so aufzufassen sind, als handle es sich dabei nur um eine Erbauung neuer Bahnen. Vielmehr liegt hierin einbegriffen: der Umbau von Gebirgsstrecken, der Ausbau zweiter Gleise und der Neubau von Bahnen. Zum letzten Teil gehören nur 2301 Werst (= 2455 km), und zwar: Amurbahn 1976 Werst, Werchneudinsk-Kjächta 231 Werst, Kars-Ssarykamysch-Karaurgan 94 Werst. m.

— **Direkte Zugverbindungen mit dem fernen Osten.** Die bisher in den Sibirischen Expreßzügen (Luxuszügen) laufenden Wagen der russischen Staatsbahnen sind seit 15./28. Oktober d. J. zurückgezogen, so daß die an jedem Mittwoch aus Moskau nach

Irkutsk und an jedem Sonnabend aus Irkutsk nach Moskau verkehrenden Sibirischen Expreßzüge ausschließlich aus Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft bestehen. Vom gleichen Zeitpunkte verkehren Kurierzüge zwischen St. Petersburg-Irkutsk und Moskau-Irkutsk, die aus russischen Staatsbahnwagen gebildet sind und bei denen ermäßigte Gebühren für den Schnelligkeitszuschlag und die Platzkarte erhoben werden. Demgemäß bestehen folgende Verbindungen nach dem fernen Osten: Expreßzug ab Moskau Mittwochs, in Irkutsk Dienstags durch und an Wladiwostok Freitags. Der Gegenzug verkehrt ab Wladiwostok Mittwochs, ab Mandschuria Mittwochs und an Moskau Freitags. Kurierzüge verkehren ab Moskau Montags, in Irkutsk Sonnabends durch und an Wladiwostok Mittwochs, ferner ab St. Petersburg Sonnabends, in Irkutsk Freitags durch und an Wladiwostok Montags. Die Gegenzüge verlassen Wladiwostok Montags und Sonnabends, berühren Mandschuria Freitags und Montags und treffen in Moskau am Mittwoch, in St. Petersburg am Montag ein.

Fremde Erdteile.

— **Deutsch-türkische Eisenbahnfinanzangelegenheiten.** Die „Köln. Ztg." schreibt: „Unmittelbar bevor der ehemalige osmanische Finanzminister Dschawid Bei in Berlin eintraf, um über eine Reihe wichtiger Fragen mit unseren maßgebenden politischen und Finanzkreisen zu verhandeln, waren zwei Schritte geschehen, die für unsere Beziehungen zum türkischen Reich von großer Bedeutung sind. Zunächst hatte die türkische Verwaltung die Strecke Alexandrette-Toprak Kaleh abgenommen, die von der Baugesellschaft der Bagdadbahn hergestellt worden ist. Damit ist ein neues wichtiges Glied, die Linie von Haidar Pascha gegenüber Konstantinopel nach dem Persischen Golf, vollendet. Augenblicklich besteht die eigentliche Bagdadbahn aus der Strecke Konia-Karabunar im Taurus, dann jenseits des Gebirges aus den Strecken Dorak-Adana-Mamureh mit den Anschlußlinien Mersina-Adana, die vorläufig noch als selbständige Gesellschaft besteht, und Alexandrette-Toprak Kaleh-Osmaniejeh. Von Mamureh nach Osten muß der Giaur Dagh durchbrochen werden, und hier wird an dem großen Tunnel durch das Gebirge gearbeitet, ebenso wie im Taurus zwischen Karabunar und Dorak. In Nordsyrien sind fertiggestellt die Linie Aleppo-Radschu nach Norden und Aleppo-Dscherablus nach Osten bis zum Euphrat. Jenseits des Stromes wird in Mesopotamien sowohl von Dscherablus weiter auf Mossul wie auch von Bagdad aus gearbeitet, und man hofft, in absehbarer Zeit die Strecke Bagdad-Samara zu beenden. Durch eine Verständigung mit England ist der Weiterbau von Bagdad nach Basra in die Wege geleitet, nachdem der Gedanke, die Linie nach Kueit am Persischen Golf zu führen, fallen gelassen worden ist. Die Bedeutung der Linie Alexandrette-Toprak Kaleh liegt darin, daß nun die zwar offene, aber doch durch Wassertiefe und Schutz gegen Stürme begünstigte Reede von Alexandrette für die Zufuhr von Eisenbahnmaterial benutzt werden kann, während dies bisher über Mersina geschehen mußte. In Mersina liegen die Landungsverhältnisse sehr ungünstig, das flache Wasser zwingt die Dampfer, weit draußen vor Anker zu gehen, und die Ausladung durch Leichter wird von den Westwinden sehr erschwert, obgleich die Baugesellschaft der Bagdadbahn mit bedeutenden Kosten eine Reihe von Verbesserungen geschaffen hat. Den Linien von Aleppo aus nach Osten und Norden wird das Material auf der von einer französischen Gesellschaft gebauten und betriebenen Bahn von Tripolis in Syrien zugeführt. In der Bagdadbahngesellschaft, die, wie man betonen muß, eine Gesellschaft unter türkischem Recht ist, wird die deutsche Finanz von der Deutschen Bank vertreten, die ja auch in der Anatolischen Bahn die erste Stelle einnimmt. Die Verhandlungen, die Dschawid Bei in Berlin geplogen hat, beziehen sich augenscheinlich einerseits auf die beschleunigte Ausführung der Bagdadbahn und hängen dadurch mit der allgemeinen Gestaltung der türkischen Finanzen eng zusammen, anderseits betreffen sie Rechte, welche der Anatolischen Bahn durch Konzession zustehen. Man weiß, daß zwischen der französischen Finanz, die neuerdings sich wieder größeren Bahnbauten in Kleinasien und Syrien zuwenden will und damit unter lebhaftester Förderung durch ihre Regierung die etwaige Gewährung einer größeren Anleihe an die Türkei verknüpft, und der Gruppe der Deutschen Bank Unterhandlungen im Gange sind, die eine Abgrenzung der Arbeitszonen, wenn man so sagen soll, zum Ziel haben. Die Anatolische Bahn hat bisher von ihrem vertragsmäßigen Recht, ihre Linie Eskischehir-Angora weiter bis Kaisarieh auszudehnen, keinen Gebrauch gemacht. Um das fruchtbare Gebiet von Adabasar zu erschließen, ließ sie sich dagegen zunächst die Erlaubnis erteilen, eine Strecke von der Hauptlinie dorthin, und zwar ohne staatliche Kilometergewähr, zu erbauen und später die für eine Fortsetzung nach Bolu im Hinterland des Küstengebietes des Schwarzen Meeres. Für die beteiligten französischen und deutschen Kreise kommt es darauf an, ihre Linien gegen einen Wettbewerb zu schützen, das vorhandene Netz durch Zufuhrbahnen auszugestalten, wie sie unter anderem in dem grundlegenden Abkommen über die Bagdadbahn nach verschiedenen Punkten vorgesehen sind. Da keine der beiden Finanzgruppen imstande ist, aus ihren Mitteln allein ohne Hinzuziehung fremden Kapitals eine größere Anleihe zu gewähren, so ist die Pforte an einer zufriedenstellenden Regelung dieser Fragen und einer Verständigung stark beteiligt. Zugeständnisse müssen bei derartigen Verhandlungen von beiden Seiten gemacht werden, wenn man zum Erfolg gelangen will, nur dürfen die Lebensinteressen nicht geschädigt werden. Wenn die französische Presse viel Lärm von dem angeblich erzielten Erfolg gemacht hat, so braucht man das nicht zu ernst zu nehmen. Es wird sich bei der endgültigen Vereinbarung zeigen, ob eine der Parteien geschädigt worden ist oder ob, wie man annehmen darf, alle Teile zu ihrem Recht kommen."

— **Die deutsch-französischen Verhandlungen betreffend die Bahnen in der asiatischen Türkei.** Der „Köln. Ztg." wird aus Berlin unterm 17. d. M. gemeldet: Die jetzt in Berlin beginnenden Verhandlungen sollen die Stellung der beiden Regierungen zu den zwischen deutschen und französischen Finanzleuten vorbereiteten Abmachungen über Eisenbahnfragen in der asiatischen Türkei klären. Die Einzelheiten dieser Verhandlungen entziehen sich naturgemäß der öffentlichen Kenntnis. Man darf aber feststellen, daß von beiden Seiten an die Lösung der Aufgaben mit gutem Willen herangetreten wird. Soweit es sich um Frankreich handelt, ist diese Stimmung in Äußerungen französischer Blätter zum Ausdruck gekommen. Auf afrikanische Kolonialfragen erstrecken sich die Berliner Verhandlungen nicht.

— **Eisenbahnpläne in Bolivien.** Am 6. August 1913 war der 88. Jahrestag der Unabhängigkeit der Republik Bolivien. Ihre kurze Geschichte zerfällt in zwei entgegengesetzte Entwicklungsstufen; die erste war, wie bei allen Ländern des lateinischen Amerika, stürmisch und unruhig, die zweite ist die der Ruhe, des Friedens und der Arbeit. Insbesondere in den letzten 15 Jahren hat diese Republik einen hohen Grad der Kultur und des wirtschaftlichen Fortschritts erreicht. Ihre Politik war durchaus verständig und ohne Parteiumtriebe. Diese wichtige Tatsache hat sich in fünf aufeinanderfolgenden Präsidentschaftsperioden bewährt, in welchen nicht eine Uneinigkeit festzustellen war und die Wahlen und Regierungsübergaben sich in Ordnung und fehlerlos vollzogen, so daß ein Vergleich mit den fortgeschrittensten Republiken Europas und Amerikas am Platze ist. Das eifrige Streben der Regierung und des bolivianischen Volkes ist darauf gerichtet, die wirtschaftlichen Fragen zu lösen, die Eisenbahnpläne zu verwirklichen, um die in seinen Mineralien und seiner Landwirtschaft ruhenden bedeutenden Werte zu heben. Diesem Ziele haben seine leitenden Männer vor allem die Aufmerksamkeit zugerichtet. Dies beweisen die letzten großen Anleihen und Verträge über die Gründung großer Banken und den Bau von Eisenbahnen. Sicherlich ist das der Grundton der Tätigkeit Boliviens, denn in der kurzen Zeit, von welcher die Rede ist, sind die Eisenbahnen von Guaqui, Oruro, Potosi und Arica nach La Paz eröffnet; augenblicklich sind im Bau diejenigen von Uruco nach Cochabamba und von Uyuni nach der argentinischen Grenze; festgesetzt oder im Studium sind diejenigen von Sucre, Yungos und Chimore, welche nach ihrer Vollendung einmal Bolivien eine leichte und bequeme Ausfuhr nach dem Atlantischen Ozean geben, indem sie es Europa beträchtlich näher bringen. Boliviens Handel ist sprunghaft gewachsen; der Gesamtumsatz von 84 Millionen spanischen Pesetas im Jahre 1902 ist auf 282 Millionen spanische Pesetas im Jahre 1911 gestiegen.

— **Streikgesetzgebung in Neuseeland.** Die zahlreichen Arbeiterunruhen der letzten Zeit, von denen auch die Eisenbahnen nicht verschont geblieben sind, haben der Regierung von Neuseeland Veranlassung gegeben, dem Parlament den Entwurf eines Gesetzes zur Verhütung von Arbeitseinstellungen vorzulegen. Nach diesem Entwurf wird der Streik unter Strafe gestellt, und zwar soll der einzelne Arbeiter, der sich entgegen den Abmachungen mit seinem Arbeitgeber an einem Streik beteiligt, einer Strafe von 10 £ (200 *M*) verfallen; von einer Gewerkschaft soll entweder eine Strafe von 1000 £ im ganzen oder von 10 £ für jedes ihrer am Streik beteiligten Mitglieder erhoben werden, je nachdem welcher Betrag niedriger ist. Ein Arbeitgeber, der entgegen den Abmachungen seine Arbeiter aussperrt, soll 500 £ Strafe bezahlen. Außerdem soll nach dem Gesetz eine Gewerkschaft auf zwei Jahre aufgehoben werden können. Eine neue Gewerkschaft darf nicht in die Listen eingetragen werden, wenn ihr Arbeiter angehören, die an einem gesetzwidrigen Streik teilgenommen haben. Ein beabsichtigter Streik muß dem Minister schriftlich angezeigt werden, der seinerseits die Verpflichtung hat, zwischen den Beteiligten zu vermitteln. Ob es der Regierung gelingen wird, ihren Gesetzentwurf im Parlament durchzubringen, ist bei der Haltung, die die australischen Parlamente in die Arbeiter betreffenden Fragen einnehmen, mindestens zweifelhaft. Sollte der Entwurf aber doch Gesetzeskraft erlangen, so ist es weiter fraglich, ob er praktischen Wert haben wird. Denn einerseits werden die

Arbeiter gar nicht die Mittel zur Aufbringung der ihnen angedrohten Strafen haben und anderseits haben Arbeiter, die die Arbeit einstellen wollten, in den seltensten Fällen Gesetze oder Verträge beachtet, sondern unbekümmert um diese ihre Absicht durchgeführt.

Allgemeines.

— 25 Jahre seit dem Zollanschluß Hamburgs und Bremens. Der Tag, an dem vor einem Vierteljahrhundert die Freien Reichsstädte Hamburg und Bremen ihre verfassungsmäßigen Zollvorrechte aufgaben und sich mit ihren Gebieten, abgesehen von den Freihäfen, dem Zollgebiet des Deutschen Reiches anschlossen, der 15. Oktober, hat der „Köln. Ztg." Anlaß gegeben, bemerkenswerte Vergleiche zwischen den damaligen und heutigen Verkehrsverhältnissen der beiden ehemaligen Hansestädte anzustellen, denen die nachstehenden Angaben auszugsweise entnommen sind. Die Bedeutung des heutigen Hamburger Hafens mit seinem Schiffsverkehr, seinem weltumspannenden Handel ist durchaus ein Ergebnis der Entwicklung in den letzten 25 Jahren. Die eigentliche Wasserfläche des Hafens war im Jahre 1888, dem Jahre des Zollanschlusses, im Vergleich zu heute ein winziges Becken von etwa 4 ha befestigten Ufers, heute zählt man ohne Berücksichtigung der großen neuen bei Finkenwärder und Waltershof im Entstehen begriffenen Häfen über 500 ha Wasserfläche und mehr als 30 km Stadenlänge. Seit dieser Zeit hat Hamburg für den Ausbau seines Hafens, ungerechnet die ihm vom Reich als Entgelt für den Zollanschluß zugewiesenen 40 Millionen, etwa rund 200 Millionen Mark aus eigenen Mitteln aufgewendet, wozu noch die gewaltigen Summen zur Vertiefung des Elbwassers treten. Entsprechend den riesenhaften Aufwendungen hat sich in den letzten 25 Jahren die Zahl der angekommenen Schiffe vervielfacht, die Schiffsladung mehr als verdreifacht, die Wareneinfuhr nach Gewicht fast verfünffacht, ihr Wert mehr als vervierfacht. Fast noch bedeutungsvoller wurde der Zollanschluß für die Entwicklung Bremens und seines Verkehrs. Hier kam noch hinzu, daß am gleichen Tage mit dem Eintritt in das Reichszollgebiet die Eröffnung des Bremer Freihafens erfolgte, wodurch Bremen im Anschluß an die Unterweserkorrektion den unmittelbaren Zusammenhang mit der See wiedergewann, der ihm jahrhundertelang durch die Verwilderung des Wasserlaufes abgeschnitten gewesen war. Der Erfolg dieses Hafens, der einen Baukostenaufwand von 32 Millionen erforderte, hing an dem Erfolg der Weserkorrektion, die damals erst in ihren Anfängen war und deren von Bremen allein zu tragende Kosten auf nicht weniger als 30 Mill. ℳ veranschlagt waren. Die Entwicklung hat allerdings dann bald alle anfänglichen Zweifel an dem Gelingen des kühnen Unternehmens beseitigt. Schon nach zehn Jahren erwies sich das damals dem Verkehr übergebene Hafenbecken als zu klein und der Ausbau eines zweiten machte sich erforderlich. Das heutige Hafengebiet mit dem im Jahre 1906 eröffneten Hafen II, dem schon 1891 eröffneten und später erweiterten Holz- und Fabrikenhafen, dem 1910 eröffneten großen Industrie- und Handelshafen stellt heute ein Vielfaches jener ersten Anlage dar. Beschränkte sich in den achtziger Jahren der nach Bremen selbst heraufkommende Seeverkehr im Eingang und Ausgang jährlich auf etwa 200 000 Nettoregistertonnen und bestand der hauptsächlichste Schiffsverkehr aus Leichterfahrzeugen, so hat die Verkehrsziffer im Jahre 1912 vier Millionen N.-Reg.-Tonnen überschritten und man kann heute Schiffe bis zu 6000 N.-Reg.-Tonnen Raumgehalt in Bremen ihre Ladung löschen und einnehmen sehen. Die andere Hälfte wird nach wie vor in Bremerhaven abgefertigt.

Wie in unserer Quelle noch ausgeführt wird, entspricht das den damaligen Verhältnissen angepaßte kostspielige Werk der Weserkorrektion bereits nicht mehr den über alles Erwarten gewachsenen Schiffsgrößen, was übrigens mit gewissen Einschränkungen angesichts des weit günstigeren Fahrwassers der Elbe auch von Hamburg gelte. Eine weitere Vertiefung der Weser erweise sich als unerläßlich, und so stehe — wie Hamburg — so auch Bremen jetzt wieder vor neuen Aufgaben und großen Opfern, vor Opfern übrigens, die unverkennbar auch im Interesse des Reiches gebracht werden, so daß man in den Hansestädten immer wieder von dem nobile officium des Reiches spricht, ein wenig von den schweren Lasten auf sich zu nehmen.

Rechtspflege.

— Die Stellung des Fiskus als Unternehmer des Baubetriebes bei Eisenbahnneubauten im Sinne des § 135 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes. Ist der Fiskus Unternehmer des Baubetriebes bei einem Eisenbahnneubau der preußischen Staatsbahnverwaltung im Sinne des § 135 GewUVG. oder „Dritter" im Sinne des § 140 ebenda? Ist der Betrieb von Bauzügen auf dem vorgestreckten Staatsbahngleis im Interesse der Baufirma ein Nebenbetrieb des Baubetriebes, kein Eisenbahnbetrieb, wenn die Eisenbahnverwaltung die Züge stellt?

Die Entscheidung dieser Fragen bildete den Kernpunkt eines Urteils des Oberlandesgerichts in Königsberg i. Pr. (Urteil des III. Zivilsenats vom 30. Mai 1912. Aktenzeichen 4. U. 124/11.) Der beklagte Fiskus hatte der Firma K. in K. die Herstellung des Oberbaues eines Teiles der Neubaustrecke O.-B. auf Grund eines schriftlichen Vertrages unter den üblichen „Besonderen Bedingungen" übertragen. Der bei diesem Bau beschäftigte Vorarbeiter B. der genannten Firma verunglückte dadurch, daß eine auf der ziemlich fertiggestellten Strecke heranfahrende, dem Beklagten gehörige Lokomotive ihm das rechte Bein über dem Knie abfuhr. Die Tiefbauberufsgenossenschaft, bei der der Betrieb der Firma K. versichert war, zahlt dem Verunglückten Rente und nimmt den Beklagten auf Ersatz der geleisteten und weiteren Zahlungen in Anspruch. Die Einwände des Beklagten, daß er im Sinne des § 140 Gew.UVG. dem Vorarbeiter B. nicht als „Dritter", sondern als Betriebsunternehmer im Sinne des § 135 a. a. O. gegenüber gestanden habe, daß im übrigen der Betrieb, der bis zur Fertigstellung der Strecke durch Heranschaffen der Materialien in Eisenbahnwagen ausgeübt wurde, kein Bahnbetrieb im Sinne des Reichshaftpflichtgesetzes, sondern der Betrieb eines Baugewerbes gewesen sei, hatte das Landgericht für zutreffend erachtet und deshalb die Klage der Berufsgenossenschaft abgewiesen. Das O b e r l a n d e s g e r i c h t hat die Berufung der Klägerin ebenfalls zurückgewiesen, jedoch die erwähnten Einwände des Beklagten als unzutreffend verworfen.

Der Beklagte hatte etwa ausgeführt: Er sei selbst Unternehmer des Neubaubetriebes gewesen; B. habe daher seine Beschädigung in dem bei der Klägerin versicherten Betriebe erlitten und § 135 GewUVG. sei anzuwenden. Da nicht durch strafgerichtliches Urteil festgestellt sei, daß er, der Fiskus, den Unfall vorsätzlich herbeigeführt habe, sei er nicht haftbar. Als Betriebsunternehmer eines Eisenbahnbetriebes komme er hier nicht in Betracht; der Betrieb von Arbeitszügen zum Transport der Baumaterialien für den Unternehmer sei nur ein dienendes Glied im Rahmen des Baubetriebes. Das letztere habe auch zu gelten, wenn die Baufirma K. und nicht der Fiskus Unternehmer des Baubetriebes gewesen wäre, denn der Fiskus habe wohl die erforderlichen Arbeitszüge gestellt, diese auch von seinen Beamten bedienen lassen; aber die Firma K. sei allein berechtigt gewesen, über die Züge zu verfügen, insbesondere den Beginn und die Einstellung des Zugbetriebes zu bestimmen. Wenn der Fiskus den Fahrplan aufgestellt habe, so sei dies nur im Interesse des Bahnbetriebes auf dem Bahnhofe O. geschehen, von dem die Arbeitszüge ausgegangen seien. Der Fall liege ähnlich dem im Urteil des Reichsgerichts vom 3. November 1910 (Jur. Wochenschrift 1911 S. 62 Nr. 66) behandelten Falle.

Das Berufungsgericht erachtet die Angriffe der Klägerin gegen diese Auffassung sowie gegen das hierauf beruhende Urteil des Vorderrichters für begründet. Es führt aus: Der Fiskus sei dem Verletzten B. gegenüber nicht als Betriebsunternehmer im Sinne des § 135 GewUVG. als dessen Arbeitgeber zu betrachten; nicht er habe B. angestellt, sondern die Firma K. Diese hatte die Herstellung der Bahnstrecke vertraglich übernommen, stellte und löhnte die Arbeiter, hatte die Werkzeuge wie die Materialien[1]) zur Arbeit zu siefern, stand somit dem Fiskus ils w i r t s c h a f t l i c h s e l b s t ä n d i g e P e r s ö n l i c h k e i t, nicht als „Arbeiter in fremdem Betriebe" gegenüber. Das Urteil fährt dann fort:

„Der Fiskus ist deshalb „Dritter" im Sinne des § 140 GewUVG. und es fragt sich — im Sinne von Satz 2 daselbst — weiter, ob der Verletzte B. nach den Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes einen Schadenersatzanspruch gegen den beklagten Eisenbahnfiskus an sich hatte. Nicht zu billigen ist hier die Ansicht des Beklagten, daß der Betrieb von Arbeitszügen auf einer Neubaustrecke nicht unter den Begriff des „Betriebes einer Eisenbahn" im Sinne des § 1 RHG. falle. Die von Eger („Das Reichshaftpflichtgesetz" 1906 S. 46 ff., 51 ff.) im Anschluß an ältere Entscheidungen des Reichsoberhandelsgericht vertretene Auffassung, daß von dem „Betriebe einer Eisenbahn" im Sinne des Gesetzes nur bei Eisenbahnen gesprochen werden könne, die als solche bereits existierten, d. h. dem öffentlichen Verkehr und der Benutzung durch das Publikum bereits übergeben seien, so daß Bauzüge, die erst zum Zwecke der Herstellung einer Bahnlinie auf dieser verkehrten, nicht darunter fielen, wird vom Senat nicht geteilt. Vielmehr ist der gegenteiligen, vom Reichsgericht wiederholt (Bd. 1 S. 247, Bd. 7 S. 40, Bd. 14 S. 26 u. a.) ausgesprochenen Rechtsansicht beizutreten. Die Gefährlichkeit des Betriebes von Bauzügen auf einer Neubaustrecke ist von der Gefährlichkeit des Betriebes auf einer dem Verkehr bereits übergebenen Strecke n i c h t b e g r i f f l i c h — höchstens dem Umfange nach — verschieden, so daß nach der Absicht des Haftpflichtgesetzes die darin verordneten Schutzbestimmungen auch auf den Betrieb von B a u z ü g e n grundsätzlich Anwendung finden."

Das Berufungsgericht erachtet weiter für verfehlt, daß der Beklagte seine Verantwortlichkeit aus § 1 RHG. mit der Begründung bestreite, daß nicht ihm, sondern der Baufirma K. die V e r f ü g u n g über den Zugbetrieb auf der Neubaustrecke zugestanden

[1]) Letzteres trifft nicht zu. Oberbaumaterialien!

habe, und sich hierfür auf den vom Reichsgericht in der „Jur. Wochenschr." 1911 S. 62 Nr. 66 behandelten Fall — als einer Parallele — beziehe. Die Sachlage sei im vorliegenden Falle eine wesentlich andere. Die dem Bauvertrage mit der Firma K. zugrunde gelegten „Besonderen Bedingungen" und die dazu von dem Zeugen Baurat Th. gegebenen Erläuterungen ergäben, daß im vorliegenden Falle dem Fiskus keineswegs nur die Oberaufsicht über den Betrieb der Bauzüge verblieben war, daß er sich vielmehr die eigentliche Bestimmung über die Anordnung und den Verkehr der Arbeitszüge vorbehalten hatte, wie auch unstreitig die Fahrpläne für die Züge von ihm aufgestellt wurden. Wenn auch bei der Aufstellung der Arbeitszugfahrpläne — hier wie in anderen Fällen — auf die Interessen der Baufirma tunlichst Rücksicht genommen worden und die Firma nicht genötigt gewesen sei, von jedem fahrplanmäßigen Zuge Gebrauch zu machen, so habe auf der anderen Seite doch die Firma den Fahrplan nicht eigenmächtig abändern oder Einschiebung eines nicht planmäßigen Zuges beanspruchen können. Weiter sei aber auch der Betrieb der Arbeitszüge auf Kosten und für Rechnung des Fiskus gegangen, sowohl in dem Sinne, daß dieser die Wagen, die Heizmaterialien und das Beamtenpersonal stellte, wie auch in dem weiteren Sinne, daß die Ergebnisse dieses Bauzugbetriebes letzten Endes ihm, als dem Bauherrn der neuen Strecke, zugute kamen. Es heißt dann weiter: „Ein derartiger, verhältnismäßig ausgedehnter Bauzugbetrieb, wie er hier in Frage steht, kann auch in keinem Falle, wie es der Beklagte will, nur als „dienendes Glied" im Rahmen des Baubetriebes betrachtet werden. Er hat diesem gegenüber keine untergeordnete Bedeutung, stellt vielmehr, neben diesem einherlaufend und Hand in Hand mit ihm wirkend, einen selbständigen Betrieb im Rechtssinne dar. Diese Auffassung entspricht auch der ratio des Haftpflichtgesetzes, welches das Publikum vor den Gefahren des Eisenbahnbetriebes tunlichst umfassend und wirksam schützen will."

Die Beklagte drang jedoch durch, weil das Gericht den Einwand als begründet ansah, daß der Unfall des Vorarbeiters B. durch dessen eigenes Verschulden verursacht sei.

(Vermerk: Den §§ 135, 140 GewUVG. entsprechen die §§ 898, 1542 der Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911.) -pt-

Bücherschau.

— **Il contratto di trasporto terrestre di cose e di persone. Manuale teoretico pratico.** (Der Vertrag für die Personen- und Sachenbeförderung zu Land, Theoretisch-praktisches Handbuch). Von Antonio Malgeri. Verlag Ulrico Hoepli. Mailand 1913. 419 Seiten.

Die italienische frachtrechtliche Literatur ist in verhältnismäßig kurzen Abständen durch drei Werke bereichert worden. Nach Pipias groß angelegtem Werke über den Eisenbahntransport in der Wissenschaft und in der Praxis folgte Marchesinis zweibändiges Buch über den Eisenbahnfrachtvertrag und nun das vorstehend bezeichnete Werk des genannten Mailänder Juristen. Dieses rasche Aufeinanderfolgen bestätigt neuerdings die bereits festgestellte erfreuliche Zunahme des Interesses der breiten Schichten der italienischn Fachleute für frachtrechtliche Fragen und die dadurch bedingte Erstarkung der Aufnahmefähigkeit des italienischen Büchermarktes. Der Verfasser hat es sich zur Aufgabe gemacht, in einem wenig umfangreichen Buche sowohl die allgemeinen Bestimmungen des italienischen Güterfrachtrechtes als auch jene der Personenbeförderung zu erläutern. Das Werk besteht aus einer Einleitung und zwei Teilen, wovon der erstere der Sachen- und der zweite der Personenbeförderung gewidmet ist. Als Anhänge sind das Berner Frachtübereinkommen und die italienischen allgemeinen Tarifbestimmungen abgedruckt. In der Einleitung (Seite 4—9) sind in einigen Sätzen die bereits wiederholt bis zur Erschöpfung erörterten Fragen der Wechselbeziehungen zwischen dem Beförderungswesen einerseits und dem Güterumlauf, der Vermehrung des Wohlstandes, der Förderung der Arbeitsteilung andererseits flüchtig gestreift. Desgleichen die Frage des Einflusses, den die Vervollkommnung der Verkehrsmittel im Laufe der Zeit auf die Erzeugung der Güter und deren Austausch ausgeübt haben. In den acht Hauptstücken des ersten Teils sind in methodischer und übersichtlicher Weise das Wesen des Frachtvertrages und seine Ausführung, das Pfandrecht der Eisenbahn, die Haftungsfrage und schließlich das Erlöschen und die Verjährung der Rechte des Frachtgebers behandelt. Jedes dieser Hauptstücke zerfällt in zahlreiche Unterabteilungen, die den einzelnen Vorgängen der Beförderung und der sie bedingenden und sich aus ihnen ergebenden Rechtsverhältnisse entsprechen. In dem zweiten Teile, in welchem, wie gesagt, die Personenbeförderung behandelt ist, sind die Tarifvorschriften, die Haftung der Eisenbahn, die Aktiv- und die Passivlegitimation enthalten.

Die nachstehenden Erörterungen beziehen sich hauptsächlich auf den zwischenstaatlichen Güterverkehr. Zunächst sei allgemein darauf hingewiesen, daß Malgeri sich sein Werk nicht nur als Kommentar für juristisch vorgebildete und mit praktischen Kenntnissen ausgerüstete Techniker des Eisenbahnverfrachtungsgeschäftes, sondern auch als Lehrbehelf für Laien auf beiden Gebieten gedacht hat. Die sich aus dieser zweiseitigen Auffassung des anzustrebenden Zieles ergebenden Mängel gipfeln hauptsächlich darin, daß das Buch zahlreiche Begriffsbestimmungen und Erläuterungen enthält, die für die ersteren überflüssig sind und besonders durch ihre Weitläufigkeit eine zuweilen nutzlose Belastung bilden, für die letzteren jedoch nicht immer genügend ausführlich sind. So werden z. B. die Begriffe „Frachtbrief" (Seite 18), „Absender" (Seite 19), „Spediteur" (Seite 20), „Empfänger" (Seite 23), „Fracht" (Seite 46), „Lieferfrist" (Seite 71), „Avisierung" (Seite 93), „Nachnahme" (Seite 107) eingehend definiert, anderseits aber sind das Erfordernis der Schriftlichkeit für den Abschluß des Frachtvertrages ad substantiam und nicht ad probationem (Seite 32), der Abschluß der Verträge zugunsten Dritter (Seite 25), das Pfandrecht und das Vorzugsrecht (Seite 113 und 118) usw., weil als bekannt vorausgesetzt, nicht in einer dem Verständnis der Laien entsprechenden Weise erklärt. Abgesehen von diesem Fehler enthält das sonst übersichtliche und in leicht faßlicher Darstellung geschriebene Werk noch verschiedene Lücken und andere Mängel, von denen ich nachstehende hervorhebe.

Unter den haftungausschließenden Gründen sind selbstverständlich auch der Zufall und die höhere Gewalt mit dem Bemerken angeführt (Seite 126), daß die Frage der Gleichwertigkeit dieser beiden Begriffe eine strittige ist. Ohne seine Ansicht zu begründen, spricht sich M. bejahend aus. In der sich daran anschließenden, äußerst knappen Erörterung der Frage der höheren Gewalt werden die diesbezüglichen Begriffsbestimmungen einiger italienischer Fachschriftsteller angeführt und die Lehren Goldschmidts und Exners gar nicht erwähnt. Diese Lücke tritt um so mehr hervor, als die bezeichneten Lehren für die wissenschaftliche Behandlung der Frage der höheren Gewalt als maßgebend betrachtet werden und deren Kenntnis ein unbedingtes Erfordernis für die Erörterung derselben bilden.

Eine nicht minder auffallende Lücke besteht ferner in der Nichterörterung der im italienischen und im zwischenstaatlichen Frachtrechte strittigen Frage, ob es den Eisenbahnen gestattet ist, den Nachweis zu führen, daß eine Lieferfristüberschreitung entweder gar keinen Schaden, oder einen geringeren als den der Verspätung entsprechenden Frachtanteil verursacht hat. Bezüglich des italienischen Rechtes sprachen sich Pipia (405) und Gasca (277) verneinend, Marchesini (140) bejahend aus.[1]) Rücksichtlich des Art. 40 des Internationalen Frachtübereinkommens übersieht Malgeri (Seite 159), daß die Deklaration des Interesses an der Lieferung für den Fall der Überschreitung der Lieferzeit nicht nur eine Erhöhung der Entschädigung für den nachgewiesenen Schaden bis zur Höhe des als Interesse deklarierten Betrages, sondern auch eine Erhöhung des ohne Nachweis eines Schadens zu leistenden Vergütung bedingt. Art. 44 des internationalen Rechtes räumt dem Forderungsberechtigten den Vorteil ein, die Vergütung des vollen Schadens in allen Fällen zu fordern, wenn er infolge der Arglist oder der groben Fahrlässigkeit der Eisenbahn entstanden ist. Malgeri beschränkt (Seite 154) das Recht auf volle Entschädigung bloß auf jene Vermögensnachteile, die eine unmittelbare und direkte Folge des schadenbringenden Ereignisses sind. Zur Unterstützung dieser Ansicht wird der Art. 1229 des italienischen BGB. angerufen, der ausdrücklich diese im internationalen Frachtrechte nicht enthaltene Beschränkung vorschreibt. Ubi lex non distinguit, nec nobis distinguere licet.

Malgeri beherrscht die italienische frachtrechtliche Literatur und verwertet diesen Vorzug in ausgiebiger Weise, zum Vorteil seines Buches, durch Anführung der Ansichten hervorragender Fachschriftsteller und durch zahlreiche wörtliche Wiedergaben treffender Begriffsbestimmungen. Nur höchst selten tritt der Versuch hervor, seiner eigenen Ansicht Geltung zu verschaffen. Aber auch in diesen wenigen Fällen geschieht dies bloß unter Berufung auf die übereinstimmende Meinungsäußerung irgend eines auf dem Gebiete des Frachtrechtes als maßgebnd geltenden Schriftstellers. In streitigen Fragen, rücksichtlich welcher eine Aussprache unbedingt erforderlich ist, schließt sich Malgeri einer der sich widersprechenden Ansichten an, die er der anderen, unter Anrufung des Ansehens ihres Vertreters, gegenüberstellt. So z. B. Vivante gegen Marchesini und Barassi bezüglich der Eigenart des Verhältnisses zwischen Frachtführer und Frachtgeber (Seite 13). Vivante gegen Eger bezüglich des Entstehens der Rechte des Empfängers (Seite 25), Bruschettini gegen Vivante bezüglich der Beweiskraft des Frachtbriefes (Seite 34). Dadurch wird allerdings die Ursprünglichkeit der Leistung des Verfassers einigermaßen beeinträchtigt. Diese Einbuße ist jedoch durch die Erhöhung des belehrenden Wertes des Buches reichlich aufgewogen. Und darauf kommt es doch hauptsächlich an.

L. Calmar.

---

[1]) Bezüglich des zwischenstaatlichen Verkehrs siehe Calmar „Note sur la Convention internationale usw. Bulletin du Congrès international des Chemins de fer. Brüssel. Mai, Juli und November 1909.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. November d. J. ist die Personenhaltestelle Iwanków im Km. 36,415 der Linie Wygnanka-Skała zwischen den Stationen Teresin und Skała für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Fahrkartenausgabe findet in der Haltestelle, die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege statt. Die kilometrischen Entfernungen betragen: von Teresin bis Iwanków 10 Tarifkilometer und von Iwanków bis Skała 7 Tarifkilometer.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken. Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen den Stationen Fischbach-Weierbach und Oberstein links der Bahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen (Saar) gelegene Haltepunkt Nahbollenbach, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg und für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Personenhaltestelle Ceramica der Linie Trient-Malè ist am 20. November d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Von der Auf- und Abgabe sind ausgeschlossen: Leicht explosive Schieß- und Sprengmittel und leicht explosive Munition (Anlage C zum E.-B.-R. I a, 2. Gruppe und I b, 2. Gruppe), Flüssigkeiten in Kesselwagen, lebende Tiere mit Ausnahme von Kleinvieh in Kisten, Körben und Steigen sowie Güter, zu deren Verladen und Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 2. Dezember d. J. wird die 21,18 km lange Nebenbahn Bad Jastrzemb-Loslau für den Gesamtverkehr eröffnet werden. An der neuen Strecke liegen von Bad Jastrzemb in geographischer Reihenfolge die Bahnhöfe IV. Kl. Moschczenitz, Godow und Groß-Thurze. Sämtliche Bahnhöfe erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Eil- und Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Sie sind mit festen Rampen für Kopf- und Seitenverladung ausgerüstet. Sprengstoffe sind zur Abfertigung nicht zugelassen.

Die neuen Stationen werden vom Tage der Eröffnung ab in den Staats- und Privatbahngütertarif, ostmitteldeutsch-sächsischen Gütertarif, in den oberschlesischen Kohlentarif sowie in den Staats- und Privatbahntiertarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Kattowitz, im November 1913. (2971)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Dezember 1913 wird der links der Bahnstrecke Stargard (Pom.)-Belgard zwischen den Stationen Trampke und Freienwalde (Pom.) neuerrichtete Haltepunkt Voßberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Trampke und Voßberg 5,72 km,
zwischen Freienwalde (Pom.) und Voßberg 5,04 km.

Zur Bedienung des neuen Haltepunktes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Stargard (Pom.) nach Belgard die Züge Nr. 593, 599, 595 und 597,

b) in der Richtung von Belgard nach Stargard (Pom.) die Züge Nr. 704, 592, 594, 22 und 596.

Stettin, 18. November 1913. (2977)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Nahbollenbach für den Stückgut- und Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken.

Am 1. Dezember d. J. wird der zwischen den Stationen Fischbach-Weierbach und Oberstein links der Bahnstrecke Bingerbrück-Neunkirchen (Saar) gelegene Haltepunkt Nahbollenbach, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr im Einzelgewichte bis zu 400 kg und für den Kleinviehverkehr in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird Nahbollenbach in den Staats- und Privatbahngüter- und Tiertarif aufgenommen.

Die Bezeichnung hat zu lauten:
im Gemeinsamen Anhang 4 zu Nr. 5 und Nr. 200 des Tarifverzeichnisses Nahbollenbach (Sbr) O. R. St. 400 kg,
im deutschen Eisenbahn-Tiertarif Teil II (D Örtliche Bestimmungen) Nahbollenbach (Sbr) Kl. St.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Saarbrücken, Nov. 1913. (2965)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen.

Die Süddeutsche Donau-Dampfschiff-fahrt-Gesellschaft stellt am 18. November die Güterannahme für Belgrad ein.

Nach diesem Zeitpunkte mit der Bahn eintreffende Sendungen für Belgrad werden von dieser Schiffahrt-Gesellschaft nicht mehr übernommen.

Regensburg, 17. November 1913. (2972)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.
Heft C, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 25. November d. J. wird die Station Oppeln Hafen als Versandstation in den Ausnahmetarif Nr. 24 b für Zement zur Ausfuhr nach dem Zollausland über die schlesisch-österreichische Grenze einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen sowie unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, 18. Nov. 1913. (2974)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 27. November 1913 wird die Station Vernayazvillage in den gemeinsamen schweiz. Ausnahmetarif Nr. 33 (Eisenlegierungen) einbezogen. Näheres in unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 19. November 1913. (2975)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Heft C, Teilheft C 2.

Mit Giltigkeit vom 25. November d. J. wird für die Stationsverbindungen Czernitz-Oppeln Hafen und Groß Peterwitz-Oppeln Hafen im Ausnahmetarif Nr. 5 f für rohe Gipssteine ein Ausnahmefrachtsatz von je 28 ₰ für 100 kg eingeführt.

Kattowitz, 18. November 1913. (2973)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 treten infolge Eröffnung des Betriebes der Hochbrücke über den Kaiser-Wilhelm Kanal bei Rendsburg im Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Altona und der Bayerischen Staatsbahnen geringe Erhöhungen der Entfernungen und Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Erfurt, 15. November 1913. (2980)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordd.-Ung. Verkehr. Tarifheft 3 vom 1. November 1913.

Auf Seite 145 des Tarifs Teil II Heft 3 vom 1. November 1913 ist im Ausnahmetarif 30 G (Langholz, geschnittenes usw.) — Schnittafel a bei Station Forró-Enis der Schnittfrachtsatz von 48 ₰ in der Rubrik des Schnittpunktes III als augenscheinlicher Druckfehler zu streichen und in die Rubrik des Schnittpunktes IV einzutragen.

Breslau, 20. November 1913. (2979)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. wird im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifs S 20 die Stelle Metallwaren zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern durch den Zusatz ergänzt: „Aluminiumkabel auch zur Verschiffung seewärts."

Münster (Westf.), 16. Nov. 1913. (2982)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr. Elsaß-Lothr.-Lux.-Württ. Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1913 wird die Station Sondelfingen für den Stückgutverkehr in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserm Tarifanzeiger.

Stuttgart, den 19. Nov. 1913. (2986)
Generaldirektion der K. Württ. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in den Heften A, B I, B II, C 1 und C 2 des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 19. November 1913. (2978)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren von süddeutschen Stationen nach den bayerisch-österreichischen Grenzstationen Eger, Franzensbad usw. vom 1. Dezember 1906.

Mit Wirksamkeit vom 15. Dezember 1913 wird die Station Ixheim der Kgl. Bayer. Staatseisenbahnen (Pfälzisches Netz) in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, den 16. Nov. 1913. (2985)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif Teil II Heft A.

Im Übergangsverkehr der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit den Stationen der normalspurigen Kleinbahn Heydekrug-Kolleschen werden mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Kleinbahn die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Heydekrug für die Ausnahmetarife 1d (Stamm- und Stangenholz zur Verarbeitung durch Zellstoffabriken und Holzschleifereien), 10, S 3, S 3a (Getreide) und 5i (Steine zum Wegebau) widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Für den Verkehr mit der Kleinbahnstation Heydekrug Hafen gilt der Übergangstarif nicht. Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn. Für die Beförderung auf der Kleinbahn selbst ist der Binnentarif der Kleinbahn maßgebend. Näheres ist bei der Güterabfertigung zu erfahren.

Königsberg (Pr.), 17. Nov. 1913. (2981)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-Österr.-Ungar. Eisenbahnverband.

In unserer Bekanntmachung vom 8. d. M. auf Seite 1379 dieser Zeitung ist der Frachtsatz Saaz Buschtêhrader Bahnhof Zee-Brugge der Abt. A 10 t von 2888 auf 6365 zu berichtigen und in Abt. B an Stelle des Striches der Frachtsatz von 2888 einzutragen.

Cöln, 18. November 1913. (2966)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 wird die Station Duisburg-Hochfeld Süd als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 7d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, 12. November 1913. (2967)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 24. November 1913 werden direkte Frachtsätze für die Ladungsklassen L 1, L 2 und L 3 zwischen Magerviehhof (Bln) und Kulmbach bei beantragter Beförderung über Lichtenberg-Friedrichsfelde-Tempelhof Vschbf.-Halle-Probstzella - Kronach - Lichtenfels - Hochstadt-Marktzeuln eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, den 15. November 1913. (2964)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bad. Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. November 1913 werden die Stationen Petershausen (Baden) und Radolfzell in den Ausnahmetarif 5f aufgenommen.

Karlsruhe, 16. November 1913. (2963)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 24. November 1913 werden für verschiedene Verbindungen neue Frachtsätze eingeführt. Näheres im Tarifanzeiger der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Frankfurt (Main), 17. Nov. 1913. (2968)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 5. Heft A zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil II für den Binnenverkehr der Preuß.-Hessischen Staatsbahnen und Tfv. 200. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Bei Nr. 76 Greifenberger Kleinbahnen sind im Heft A auf Seite 33 in Spalte 4 und im Gemeinsamen Heft auf Seite 126 in Spalte 1 hinter „Bernstein & Co." die Worte „Kartoffeltrocknungsanlage" einzuschalten.

Stettin, 18. November 1913. (2969)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Tarif Teil II A, Heft 1, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, vom 1. Mai 1913.

Der Schnittsatz des A.-T. Nr. 10c Zwickau (Sa.)-Peri tr., Seite 239 des Tarifs, ist von 5,12 auf 4,72 zu berichtigen.

München, 15. November 1913. (2970)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

6. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Betriebs- und Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Etatsjahr 1914, und zwar: 1040 kg Stearinlichte, 152 000 kg weiße Seife, 315 000 kg Schmierseife, 574 000 kg kalzinierte Soda, 50 000 kg kaustische Soda, 124 700 kg Stärkegummi, 500 kg Putzpulver, 50 000 Büchsen Putzkrem von je 40 g Inhalt, 4000 Stück Piassavabesen ohne Stiel, 1000 Stück Weichen- und Schienenbesen mit Stiel, 70 000 Stück Reiserbesen, 50 000 Schachteln Streichhölzer, 2350 kg Graphit, 93 000 kg Seifensteinpackung, 8930 kg Asbestschnur, 12 920 kg Asbestpappe. Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 4. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr. Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 70 Pfennig bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 15. November 1913. (2983)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der angesammelten alten Werkstattsmaterialien ist Mittwoch, den 10. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr im Direktionsgebäude Termin angesetzt. Angebotsbogen nebst Bedingungen können dort im Zimmer Nr. 6 eingesehen oder gekauft oder zum Stückpreise von 50 ₰ bei porto- und bestellgeldfreier Bareinsendung der Gebühren von unserem Zentralbureau bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Dezember 1913 einschließlich.

Kattowitz, im November 1913. (2984)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Mainz, Darmstadt 1b und Darmstadt 2 sowie auf dem Bahnhof Oberlahnstein lagernden, zu Eisenbahnzwecken nicht mehr verwendbaren Werkstattsmaterialien als Kupfer, Messing und Rotguß, Metallkehricht, Abfälle von Zeug, Leder, Wolle, Plüsch usw., Blechschrott, Dreh- und Bohrspäne von Eisen und Stahl, Gußspäne, Eisenschrott, Radsterne, Langträger, Glasbrocken, Gummiabfälle, Gußschrott, Stahlschrott, Stahlformguß, Federstahl, Radreifen, Blei- und Zinkschrott, 1 alte Schiebebühne u. a. sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen mit Angebotbogen werden gegen portofreie Einsendung von 50 Pfennig in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau abgegeben.

Die Angebote sind bis zum 10. Dezember d. J., 10 Uhr vormittags, portofrei an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist bis 24. Dezember 1913.

Mainz, 19. November 1913. (2976)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 92. | 26. November 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Anweisung des Empfängers an die Bestimmungsstation zur Auslieferung des Guts an einen Dritten.

Von Regierungsrat **Dr. Wolff** in Halle.

Die in der Überschrift bezeichnete Frage wird zurzeit im deutschen Eisenbahnverkehrsverbande erörtert, da die Anweisungen des Empfängers im Laufe der Jahre so stark überhandgenommen haben, daß ihre Erledigung durch die Güterabfertigung diesen eine ihre sonstigen Aufgaben stark beeinträchtigende Mehrbelastung verursacht (vgl. die Ausführungen in dieser Zeitung Nr. 75 von 1912 und Nr. 34 von 1913). Die rechtliche Seite der Frage ist vor kurzem von Boller in Egers eisenbahn- und verkehrsrechtlichen Entscheidungen und Abhandlungen, Band 30, S. 6 ff., behandelt worden. Die dortigen Ausführungen erscheinen jedoch rechtlich nicht einwandfrei und führen zu einem für die Praxis nicht annehmbaren Ergebnis.

Der Verfasser geht davon aus, daß die nachträglichen Verfügungen des Absenders in § 73 der Eisenbahn-Verkehrsordnung eingehend geregelt und nach Zahl und Art genau umgrenzt sind, während von den Anweisungen des Empfängers in § 73 Abs. 9 nur ganz allgemein und ohne Einschränkung die Rede ist. Zutreffend heißt es dann weiter, daß aus diesem Gegensatz nicht geschlossen werden darf, daß der Empfänger jede beliebige Anweisung geben kann, daß vielmehr mit der Bestimmung des Abs. 9 nur in zweifelsfreier Weise festgestellt werden soll, w a n n das alleinige Verfügungsrecht des Empfängers beginnt, die Bestimmung dagegen keine Regel über den I n h a l t der Verfügungen des Empfängers aufstellen will. Im Anschluß hieran sagt der Verfasser weiter: „Die Frage, was der Inhalt einer Verfügung des Empfängers sein kann, beantwortet sich stets nach der rechtlichen Natur der einzelnen Verfügung selbst“.

Dieser Satz enthält u. E. eine logische Unrichtigkeit, und an dieser Unrichtigkeit kranken infolgedessen auch die nachfolgenden Ausführungen des Verfassers. Schon der nächstfolgende Satz läßt dies erkennen: „Erklärt z. B. der Empfänger, daß er seine Rechte aus dem Frachtvertrag an den Dritten abgetreten habe und daß deshalb Gut und Frachtbrief an diesen auszuhändigen sei, so scheidet er mit Abgabe dieser Erklärung für die Eisenbahn aus dem Frachtvertrage völlig aus, für die Eisenbahn ist nur der Dritte Empfänger“. Ob und wann der Empfänger diese Erklärung abgeben kann, hängt doch offenbar zunächst von der Beantwortung der Vorfrage ab, wann er aus dem Frachtvertrag überhaupt Rechte erwirbt, die er durch Abtretung auf einen anderen übertragen kann. Die Frage, was der Inhalt einer Verfügung des Empfängers sein kann, kann somit nur danach entschieden werden, welche Rechte der Empfänger überhaupt hat und von wann an ihm diese Rechte zustehen. Die unzutreffenden Ergebnisse, zu denen u. E. der Verfasser gelangt, beruhen darauf, daß er es unterlassen hat, diese Vorfrage zu untersuchen. Ihre Beantwortung ergibt sich aus den einschlägigen Bestimmungen des Handelsgesetzbuches und der Eisenbahn-Verkehrsordnung, insbesondere des § 76 Abs. 2 EVO., der lautet:

> Der Empfänger ist nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung berechtigt, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen, ohne Unterschied, ob er hierbei in eigenem oder in fremdem Interesse handelt. Er ist insbesondere berechtigt, von der Eisenbahn die Übergabe des Frachtbriefes und die Auslieferung des Gutes zu verlangen, wenn nicht der Absender der Eisenbahn eine nach § 73 noch zulässige entgegenstehende Verfügung erteilt hat;

ferner des § 73 Abs. 9, der lautet:

> Das Verfügungsrecht des Absenders erlischt, wenn nach der Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung der Frachtbrief dem Empfänger übergeben oder wenn von dem Empfänger gemäß § 76 Abs. 2 Klage gegen die Eisenbahn erhoben wird. Die Eisenbahn hat dann nur die Anweisungen des Empfängers zu beachten; verletzt sie diese Verpflichtung, so ist sie dem Empfänger für das Gut verhaftet.

Aus diesen Bestimmungen folgt zweierlei:

1. Der Eintritt des Empfängers in den Frachtvertrag ist erst

erfolgt, wenn ihm nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Frachtbrief übergeben ist oder er gegen die Eisenbahn Klage auf Herausgabe des Gutes und des Frachtbriefes erhoben hat. Erst in diesem Zeitpunkt erwirbt er die materiellen Rechte aus dem Frachtvertrag (so auch Eger Kommentar zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, Anm. 365 zu § 73).

2. Mit der Ankunft des Gutes am Bestimmungsort allein erwirbt der Empfänger noch nicht die Rechte aus dem Frachtvertrage selbst, sondern nur die Befugnis, die formelle Legitimation, in den Frachtvertrag einzutreten und die aus diesem sich ergebenden Rechte zu erwerben (so auch Eger a. a. O., Anm. 384 zu § 76, und Senckpiehl, Eisenbahntransportgeschäft, S. 277, Ziff. 5).

Hieraus ergibt sich weiter, daß der Empfänger vor Übergabe des Frachtbriefes an ihn oder Klageerhebung seinerseits keine Rechte übertragen und somit vor diesem Zeitpunkt keine andere Person an seiner Stelle zum Empfänger im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung machen kann. Bloße Rechtsbefugnisse, wie hier die Befugnis, in den Frachtvertrag einzutreten und damit die Rechte daraus zu erwerben, sind nicht abtretbar (vgl. Kommentar der Reichsgerichtsräte zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Anm. 4 zu § 399). Die Eintrittsbefugnis des Empfängers steht in dieser Beziehung auf gleicher Stufe wie die in einem Vertrage etwa vorbehaltene Rücktrittsbefugnis eines Vertragschließenden. Daß die Befugnis in letzterem Falle dem Vertragschließenden selbst, beim Frachtvertrage einem Dritten, nämlich dem im Frachtbrief bezeichneten Empfänger zusteht, ist u. E. belanglos. Abtreten kann der Empfänger vor dem obengenannten Zeitpunkt nur sein künftiges Recht, das er mit Übergabe des Frachtbriefes erlangt, nicht seine Rechtsstellung zwischen Ankunft des Gutes und Übergabe des Frachtbriefes an ihn überhaupt.

Die Folgerung, daß der Empfänger die Befugnis zum Eintritt in den Frachtvertrag nicht abtreten kann, stimmt überein mit der Bestimmung in § 73 Abs. 1, wonach der Absender verfügen kann, daß das Gut an einen anderen Empfänger ausgeliefert werde, der Absender also den zuerst bezeichneten Empfänger vollständig ausmerzen kann. Wenn somit die Eisenbahn vor Übergabe des Frachtbriefes an den Empfänger das Gut auf Grund einer Abtretungserklärung desselben an einen Dritten auslieferte, so würde sie dem Absender gegenüber schadensersatzpflichtig werden, wenn dieser nunmehr seinerseits die Auslieferung des Gutes an einen anderen Empfänger verfügt und die Eisenbahn dieser Verfügung nicht mehr nachkommen kann. Es würde sogar, wenn die Eisenbahn außer dem Gut auch den Frachtbrief dem Dritten auslieferte, nach dem Wortlaut des § 73 Abs. 9 der Eisenbahn-Verkehrsordnung das Verfügungsrecht des Absenders überhaupt nicht zum Erlöschen kommen, sondern theoretisch in alle Ewigkeit fortbestehen. Zu diesem Punkte hat allerdings das Reichsgericht in dem in der „Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport“ 1913 S. 17 abgedruckten Erkenntnis sich erfreulicherweise dahin ausgesprochen, daß die Übergabe des Frachtbriefs nur maßgebend sein soll, wenn das Gut sich noch im Gewahrsam der Eisenbahn befindet, und daß das Verfügungsrecht des Absenders auch dann erlischt, wenn das Gut am Orte der Ablieferung obschon ohne Übergabe des Frachtbriefes dem Empfänger ausgehändigt wird. Aber auch an dieser Voraussetzung würde es in dem erörterten Falle fehlen.

Es muß somit gefolgert werden, daß der Empfänger vor Übergabe des Frachtbriefs an ihn — und dieser Zeitpunkt ist in der Praxis bei Verfügungen des Empfängers der regelmäßige — keinen anderen Empfänger an seine Stelle setzen kann mit der Wirkung, daß der Dritte Empfänger im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird, also selbständig berechtigt wird. Wenn der Empfänger daher eine der, wie Boller richtig bemerkt, in der Praxis am häufigsten vorkommenden Verfügungen: 1. „Händigen Sie Gut und Frachtbrief gegen Bezahlung der Fracht an X. aus“ oder „Händigen Sie das Gut gegen Bezahlung der Fracht an X., den Frachtbrief an mich aus“ trifft, so kann sie nur so ausgelegt werden, daß der Empfänger die Eisenbahn ermächtigt, den Frachtvertrag mit befreiender Wirkung ganz oder teilweise durch Leistung an einen Dritten als seinen Vertreter zu erfüllen, ohne daß der Dritte irgendwelche Rechte erwirbt. Empfänger im Rechtssinne bleibt die vom Absender im Frachtbrief als solcher bezeichnete natürliche oder juristische Person. Der Dritte nimmt der Eisenbahn gegenüber rechtlich keine andere Stellung ein, als etwa das Dienstmädchen oder der Kutscher, die der Empfänger mit der Abholung des Frachtbriefs und des Gutes beauftragt. Gibt die Eisenbahn bei der ersten der genannten Verfügungen den Frachtbrief an den Dritten heraus, so steht dies der Übergabe an den Empfänger nach dessen durch die Anweisung erklärten Willen gleich, und das Verfügungsrecht des Absenders ist erloschen. Bei der zweiten der genannten Verfügungen würde die Eisenbahn, wenn man lediglich den Wortlaut des § 73 Abs. 9 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und nicht die erwähnte freiere Auslegung des Reichsgerichts als maßgebend ansieht, das Gut nicht vor Übergabe des Frachtbriefs an den Empfänger dem Dritten ausliefern dürfen, da sie sich andernfalls bei einer etwa in der Zwischenzeit zwischen Aushändigung des Gutes und Übergabe des Frachtbriefs noch eintreffenden Verfügung des Absenders diesem schadensersatzpflichtig machen würde. In keinem Falle aber ist die Eisenbahn verpflichtet, einer Anweisung des Empfängers nachzukommen, die irgendwie mehr enthält, als die Bezeichnung eines zur Empfangnahme befugten Vertreters in obigem Sinne. Zwar wird hier im Verkehrsinteresse die Grenze meistens ziemlich weit gezogen, doch machen gerade in neuester Zeit bei Firmen, die gewohnheitsmäßig als Empfänger derartige weitergehende Anweisungen erteilen, die Eisenbahnverwaltungen vielfach von ihrem Rechte, die Befolgung der Anweisung abzulehnen, Gebrauch.

Dies alles gilt in verstärktem Maße, wenn man in den genannten Anweisungen des Empfängers mit Boller richtig gar keine Mitteilung über eine Abtretung von Rechten erblickt. Die vorstehenden Ausführungen über die Rechtsstellung des Empfängers sind immerhin nicht unbestritten, und es findet sich auch die Auffassung vertreten, daß der Empfänger bereits nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort ein abtretbares Forderungsrecht erwirbt. Wenn nun aber, wie Boller selbst ausführt, in den oben bezeichneten Verfügungen keine Anzeige über eine erfolgte Abtretung zu erblicken ist, bleibt der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger jedenfalls Empfänger im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung.

Abzulehnen ist nach Vorstehendem die Konstruktion Bollers, daß in den genannten beiden Verfügungen des Empfängers Anträge an die Eisenbahn auf Eingehung von Verträgen zugunsten eines Dritten enthalten sind und durch Schweigen der Eisenbahn diese Verträge zustande kämen. Ein solcher Vertrag würde im Ergebnis einer Abtretung gleichkommen, er würde nur eine andere Form der Übertragung von Rechten darstellen, die, wie oben ausgeführt, der Empfänger noch gar nicht hat. Abzulehnen ist demgemäß auch die weitere Folgerung, daß der Dritte dadurch die Stellung des Empfängers im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung erlange und in gleicher Weise wiederum eine vierte Person an seine Stelle setzen könne usw. Denn der Dritte hat, wie wir gezeigt haben, keinerlei Rechte oder Rechtsbefugnisse erworben. Die Zulassung von weiteren Verfügungen des Dritten, Vierten, Fünften usw. würde in der Praxis auch zu unerträglichen, mit einer ordnungsmäßigen Handhabung des Abfertigungs- und Beförderungsdienstes durch die Güterabfertigungen nicht zu vereinbarenden Weiterungen und zu Ersatzansprüchen an die Bahn führen. Tatsächlich ist dieser letztere Fall auch schon eingetreten, wenn eine Güterabfertigung fälschlich derartige Verfügungen beachtet hat. Es ist sogar beobachtet worden, daß gewissenlose Händler offenbar absichtlich Sendungen nach einer kleinen, vor den Toren einer Großstadt gelegenen Güterabfertigung gehen ließen, um durch mehrfache aufeinander folgende Anweisungen die dortigen Bediensteten mit einfacher Bildung zu Fehlern zu verleiten und dann Ersatz-

ansprüche an die Bahn stellen zu können. Die Eisenbahnverwaltungen haben sich daher unseres Wissens bisher zumeist solchen Verfügungen gegenüber mit Recht ablehnend verhalten.

Eine für die Eisenbahn verbindliche Anweisung, die mehr enthält als die Bezeichnung eines zur Empfangnahme ermächtigten Vertreters in dem oben bezeichneten Sinne, kann der Empfänger somit in der Zeit zwischen der Ankunft des Gutes und der Übergabe des Frachtbriefes an ihn oder Klageerhebung seinerseits nicht erteilen (so auch Rundnagel, Die Haftung der Eisenbahn für Verlust usw., 2. Aufl. S. 88 und Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht § 35 Ziff. 4 S. 261). Die Tatsache, daß die Eisenbahnverwaltungen in weitgehendem Entgegenkommen gegenüber den Ansprüchen der Verkehrtreibenden bisher solche Verfügungen vielfach ausgeführt haben, und zwar, wie ausdrücklich hervorzuheben ist, zum Teil unter Übernahme eines nicht unwesentlichen Risikos im Falle einer noch ergehenden nachträglichen Verfügung des Absenders, darf diese unseres Erachtens durchaus klare Rechtslage nicht verdunkeln.

Mit dem hier gefundenen Ergebnis stimmen überein die für den inneren Dienst der Eisenbahnverwaltung getroffenen Bestimmungen im § 38 Abs. 1 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften Teil II. Dieser besagt, daß der im Frachtbrief bezeichnete Empfänger die im einzelnen daselbst näher bezeichneten Verfügungen treffen kann. Eine Verfügung des Dritten, Vierten usw. darf nach dem Wortlaut dieser Bestimmung von den Dienststellen nicht befolgt werden. Inhaltlich sind nur solche Verfügungen des Empfängers zugelassen, die nach obigen Rechtsausführungen unbedenklich sind. Nicht vereinbar mit diesen ist allerdings die Bestimmung im § 38 Abs. 2, wonach der Frachtbrief zu ändern ist. Diese Vorschrift würde u. E., um Mißverständnisse zu vermeiden, statt des jetzigen zweckmäßig etwa folgenden Wortlaut erhalten:

> Der Frachtbrief ist in diesen Fällen mit folgendem Vermerk zu versehen: „Zufolge Anweisung des Empfängers ist usw." Der Inhalt des Vermerks hat der Anweisung zu entsprechen. Der Vermerk ist mit Rotstift usw. wie bisher.

Der Name des vom Absender im Frachtbrief bezeichneten Empfängers dürfte dabei nicht, wie es zurzeit vielfach geschieht, durchgestrichen werden, damit auch äußerlich hervorgehoben wird, daß er der Empfänger im Sinne der Eisenbahn-Verkehrsordnung bleibt und der Dritte nur als sein Vertreter zur Empfangnahme des Gutes und Frachtbriefs oder auch nur des Gutes ermächtigt ist.

Anders dagegen liegt der Fall, wenn dem Empfänger der Frachtbrief bereits übergeben ist oder, was praktisch dem gleichbedeutend ist, wenn er den Frachtbrief eingelöst, d. h. die Fracht gezahlt und den Frachtbrief ausgehändigt erhalten hat. Der Empfänger hat damit die durch den Frachtvertrag begründeten materiellen Rechte erworben und kann diese nun an einen Dritten abtreten. Im allgemeinen wird hier als Gegenstand der Abtretung nur noch der Anspruch auf Herausgabe des Gutes in Betracht kommen. In diesem Falle kann der Dritte seine Rechte dann auch weiter an einen Vierten, der Vierte an einen Fünften usw. abtreten. Eine entsprechende Mitteilung würde die Güterabfertigung zu beachten haben. Liegt dagegen keine ausdrückliche Mitteilung über eine Abtretung, sondern nur eine Verfügung des Empfängers vor, daß das Gut einem Dritten auszuliefern ist — dies ist in der Praxis die Regel —, so erwirbt auch in diesem Falle der Dritte kein Recht auf Herausgabe des Gutes, sondern er gilt auch hier nur als ermächtigt, das Gut mit befreiender Wirkung für die Eisenbahn an Stelle des Empfängers abzunehmen. Auch hier ist demgemäß der Dritte nicht berechtigt, die Herausgabe des Gutes an einen Vierten usw. in dem Sinne zu verfügen, daß der Vierte ein selbständiges Recht auf Herausgabe des Gutes erwirbt, und die Eisenbahn kann die Befolgung einer derartigen Verfügung ablehnen.

Zu dem angeblichen Eisenbahnkriege zwischen Preußen und Sachsen.

(Schluß aus Nr. 91.)

Was nun den Güterverkehr betrifft, so liegen hier die Verhältnisse deshalb von vornherein anders als im Personenverkehr, weil bei letzterem die Wahl des Weges dem Reisenden zusteht, während die Transportwege für die Güter im wesentlichen von den Verwaltungen bestimmt werden. Beim direkten und beim Durchgangsgüterverkehr müssen also zwischen den beteiligten Verwaltungen Vereinbarungen über die Art der Güterleitung getroffen werden, die selbstverständlich durch die gegenseitigen wirtschaftlichen Machtverhältnisse beeinflußt werden. Ein außerordentlich bedeutsames Ereignis für die Güterverkehrsbeziehungen der Sächsischen Staatseisenbahnverwaltung stellt nun die bereits erwähnte Eröffnung der preußisch-hessischen Durchgangslinien über Ritschenhausen und Probstzella in den Jahren 1884 und 1885 dar. Hiermit trat in den deutschen Verkehren eine völlig veränderte Sachlage ein. Während vorher der Verkehr großer Gebiete, auch solcher westlich der sächsischen Grenze, den Weg über Hof aufsuchen mußte, boten jene neuen Wege die Möglichkeit, den weitaus größten Teil des preußisch-süddeutschen Verkehrs ohne Mitwirkung der sächsischen Staatsbahn zu bedienen. Hierdurch entgingen der letzteren ganz erhebliche Transportmengen, und dies tritt auch deutlich in der Statistik in Erscheinung. Denn während Sachsen aus dem Durchgangsverkehr in den deutschen Verkehren im Jahre 1884 noch 1 615 358 *M* Frachteinnahmen bezog, bezifferte sich der entsprechende Einnahmebetrag im Jahre 1886 nur noch auf 526 162 *M*. Es gingen also über eine Million Mark verloren. Wie bedauerlich auch diese Gestaltung für Sachsen ist, so muß sie doch als unvermeidlich hingenommen werden, und es wäre unrecht, wenn man der preußischen Verwaltung einen Vorwurf daraus machen wollte, daß sie zur Wahrung der ihr anvertrauten Interessen ihre Linien in berechtigtem Wettbewerb ausnutzt.

Will man die Entwicklung des sächsischen Güterdurchgangsverkehrs richtig beurteilen, so wird man nach dem eben Gesagten am besten vom Jahre 1886 auszugehen haben; das ist das erste Jahr, in dem die neue Regelung des preußisch-süddeutschen Verkehrs voll wirkte. Zum Vergleich gegenüberstellen möchte man das Jahr 1910. Die folgenden Jahre 1911 und 1912 bleiben besser außer Betracht, da die Einnahmen aus den deutsch-österreichischen Verkehren für diese Jahre noch nicht endgültig feststehen. Von 1886 bis 1910 sind gestiegen:

	das Gewicht	die Tonnenkilometer	die Einnahmen
im Binnenverkehr um .	144,28 %	121,87 %	111,83 %
im direkten Verkehr um	243,09 %	194.48 %	180,76 %
im Durchgangsverkehr um	90,26 %	111,83 %	98,64 %

Der Durchgangsverkehr weist also recht erhebliche Steigerungen auf. Scheidet man aber, was durchaus richtig ist, den böhmisch-norddeutschen Braunkohlenverkehr aus, der, wie oben dargelegt, infolge des enormen Aufschwungs der deutschen Braunkohlenproduktion sehr stark zurückgegangen ist, und zieht man nur die übrigen deutsch-österreichischen und die deutschen Durchgangsverkehre zum Vergleich heran — nur in diesen kommt der preußische Wettbewerb in Frage —, so kommt man zu einem wesentlich günstigeren Ergebnis. Denn in diesen Verkehren haben von 1886 bis 1910 das Gewicht der beförderten Mengen um 440,09 % und die Einnahmen um 299,32 % zugenommen, also prozentual sogar in weit größerem Umfang als beim Binnen- und direkten Verkehre.

Im Anschluß hieran möge noch der Tatsache gedacht werden, daß ein Tonnenkilometer im Durchgangsverkehre durchschnittlich ganz wesentlich weniger Einnahme bringt als im Binnen- und direkten Verkehre. Dies hängt hauptsächlich damit zusammen, daß im Durchgangsverkehre vielfach niedrigere Tarife übernommen werden müssen, die sich über kürzere fremde, namentlich ausländische Linien bilden, ferner damit, daß die Frachtsätze meist keine Abfertigungsgebühr enthalten usw. Wäre die Durchschnittseinnahme für das Tonnenkilometer im Durchgangsverkehr ebenso hoch wie im Binnenverkehr, so hätte die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung z. B. im Jahre 1910 im Durchgangsverkehre statt der wirklich eingegangenen

7 357 398 *M* den Betrag von 16 312 471 *M*, mithin mehr als das Doppelte vereinnahmt. Will man also den Anteil des Güterdurchgangsverkehres am Gesamtverkehr ganz richtig darstellen, so wird man als Maßstab nicht die Einnahmen, sondern die Tonnenkilometer zugrunde legen müssen. Bei Anwendung dieses Maßstabes aber ergibt sich ein nicht ungünstiges Verhältnis, denn von allen auf den sächsischen Staatseisenbahnen zurückgelegten Tonnenkilometern entfallen z. B. im Jahre 1910 immerhin 12,99 % auf den Durchgangsverkehr. Nach alledem wird kaum behauptet werden können, daß sich der sächsische Durchgangsverkehr ungünstig entwickelt hätte.

Im Jahre 1905 haben die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen nach eingehenden Beratungen neue Leitungsgrundsätze vereinbart, die im wesentlichen darauf hinauslaufen, daß in Deutschland für den Güterverkehr grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg zu wählen ist, der nicht immer der kürzeste sein kann, und daß Umwege von mehr als 20 % im Wechselverkehre der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ausgeschlossen bleiben sollen. Diese Vereinbarungen haben sich im allgemeinen gut bewährt und stellen im wesentlichen das praktisch Erreichbare dar, wenn man berücksichtigt, daß eben in Deutschland verschiedene Eisenbahnverwaltungen nebeneinander bestehen, die naturgemäß teilweise voneinander abweichende finanzielle Interessen haben. Aus diesen heraus erwächst selbstverständlich ein gewisser Wettbewerb, der nicht ganz beseitigt, wohl aber auf das berechtigte Maß herabgesetzt werden kann und muß. Kottmar führt selbst gewisse Regierungserklärungen im Auszug an (Seite 69 und 71), die sich im selben Sinne, wie vorstehend ausgeführt, aussprechen. Zunächst hat der frühere Präsident des Reichseisenbahnamtes Dr. Schulz im Reichstage im März 1902 bei gelegentlicher Besprechung der Frage einer Finanzgemeinschaft unter den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen sich dahin geäußert, daß, solange eine solche Finanzgemeinschaft unter den deutschen Eisenbahnen nicht bestehe, man einen mäßigen und loyalen Wettbewerb nicht werde verhindern können.

Und der Staatsminister Dr. v. Rüger hat in der zweiten Kammer der sächsischen Ständeversammlung im Mai 1902 etwa folgendes ausgeführt: Ein Eisenbahnkrieg zwischen Sachsen und Preußen bestehe nicht. Die gegenteilige Behauptung sei grundlos. Sachsen lebe mit allen seinen Nachbarstaaten auch auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens in Frieden und Freundschaft. Er sei es der Regierung des mit Sachsen so eng verbundenen und befreundeten preußischen Staates schuldig, zu erklären, daß die sächsische Regierung keinerlei Ursache habe, sich über einen illoyalen Wettbewerb Preußens beim Eisenbahnbetriebe zu beschweren. Natürlich finde ein Wettbewerb statt. Es würde kein pflichtbewußter und guter Eisenbahnminister sein, jenseits und diesseits, der nicht bei der Bemessung der Bedürfnisse und Ziele seines Ressorts zunächst und in erster Linie die Interessen seines Staates berücksichtigen wollte. Daß sich aber die Königlich preußische Regierung eines unlauteren Wettbewerbs gegenüber Sachsen schuldig gemacht habe, müsse auf das bestimmteste verneint werden.

Beide Erklärungen stammen aus dem Jahre 1902, also aus der Zeit vor den jetzt geltenden Leitungsvereinbarungen vom Jahre 1905, sie treffen aber auch jetzt noch das richtige, und zwar um so mehr, als eben inzwischen die Vereinbarungen vom Jahre 1905 in Kraft getreten sind, die die angegebenen Verbesserungen in der Leitung des Güterverkehres mit sich gebracht haben. Bei der Veränderlichkeit der Verhältnisse ergibt sich von selbst, daß jene Vereinbarungen vom Jahre 1905 ebenfalls von Zeit zu Zeit der Nachprüfung bedürfen. Eine solche findet jetzt im Wege der Verhandlung zwischen den beteiligten Regierungen statt.

In weiten Kreisen ist die Vorstellung verbreitet, daß es an sich das richtigste sei, für die Gütertransporte stets den kürzesten Weg zu wählen. Die bezeichneten Vereinbarungen von 1905 stehen auf einem anderen Standpunkt und zwar mit Recht. Denn der kürzeste Weg ist durchaus nicht immer der zweckmäßigste, vielmehr kommt man beim Vergleich aller Verhältnisse oft zu einem anderen Ergebnis. Hierbei spielen eine Rolle z. B. die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, ferner die Frage, ob ein oder mehrere Gleise zur Verfügung stehen, ob zahlreiche Güterzüge verkehrn oder nur wenige Beförderungsmöglichkeiten bestehen usw. Bei Berücksichtigung aller dieser Verhältnisse stellt sich der längere Weg häufig als der wirtschaftlichere heraus. Auch im sächsischen Binnenverkehre, wo doch keine Wettbewerbsverhältnisse bestehen, werden im Interesse der Wirtschaftlichkeit nicht selten Umwege gefahren. Gleiche Gesichtspunkte führen aber naturgemäß auch im Verkehr zwischen den deutschen Staatseisenbahnen in gewissen Fällen zur Ausschaltung des kürzesten und zur Wahl des längeren Weges. Jedoch sind, wie nachdrücklich betont wird, die Fälle, wo im Verkehr zwischen Sachsen und Preußen Umwegsrouten benutzt werden, verhältnismäßig selten, es wird also im allgemeinen die kürzeste Route benutzt; soweit aber Umwege gefahren werden, bleiben sie, abgesehen von vereinzelten Ausnahmen, unter 10 %. Die nach den Vereinbarungen zulässige Ausnutzung der Umwege bis zu 20 % kommt in diesem Wechselverkehr nur in einer ganz geringen Anzahl Fälle vor. Kaum hervorgehoben zu werden braucht, daß jene Leitungsvereinbarungen von 1905, der sächsischen Verwaltung nicht bloß Nachteile, sondern auch Vorteile bringen, und wiederholt hat sie unter Bezug auf die fraglichen Vereinbarungen gewisse Verkehrsrelationen für sich in Anspruch nehmen können.

Bei dieser Gelegenheit möge eine irrtümliche Annahme berichtigt werden, die zwar an sich wenig bedeutet, aber doch so oft verbreitet worden ist, daß sie eine gewisse Popularität erlangt hat. Immer kehrt nämlich in der Presse die Behauptung wieder, daß Gütersendungen von Görlitz nach Plauen (Vogtl.) „auf kolossalem Umweg" über Elsterwerda und Halle anstatt über Dresden laufen. Tatsächlich liegen die Verhältnisse so, daß vor dem 1. Juli 1905 der Verkehr von Görlitz nach Plauen (Vogtl.) über Horka-Eilenburg-Leipzig-Altenburg und der Verkehr von Plauen (Vogtl.) nach Görlitz über Dresden gefahren wurde; seit dem 1. Juli 1905 aber wird der bezeichnete Verkehr in beiden Richtungen über Dresden, also über die kürzeste Route geleitet. Über dieselbe Route geht z. B. auch der Verkehr zwischen Lauban und Plauen (Vogtl.) ob. Bf., zwischen Camenz (Schles.) und Freiberg (Sa.) sowie zwischen Lauban und Chemnitz Hbf.

In der Vorrede zu seiner Broschüre weist Kottmar darauf hin, daß die Preußische Staatseisenbahnverwaltung eine wesentlich bessere Verzinsung ihres Anlagekapitals erziele als die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung, und daß einer der Gründe hierfür das Fehlen eines angemessenen Durchgangsverkehrs sei. Nun dürfte im Vorstehenden hinreichend nachgewiesen worden sein, daß eine bessere Entwicklung des Durchgangsverkehres, als wie sie tatsächlich erfolgt ist, nach Lage der realen Verhältnisse kaum erwartet werden konnte. Das Zurückbleiben der sächsischen hinter der preußischen Rente muß man also in anderen Verhältnissen suchen. In dieser Beziehung kann folgendes angeführt werden: Preußen ist von vornherein dadurch im Vorteil, daß es seine Bahnen viel billiger hat herstellen und erwerben können als Sachsen. Dies geht ohne weiteres daraus hervor, daß das Anlagekapital für die vollspurigen Bahnen in Preußen im Jahre 1911 durchschnittlich 301 349 *M* für 1 km, in Sachsen aber 393 257 *M* für 1 km beträgt. Natürlich wird hierdurch die Höhe der Verzinsung stark beeinflußt, und zwar zu ungunsten Sachsens. Als Grund für die Verschiedenheit des Anlagekapitals für 1 km ist mit in erster Linie der Umstand anzusehen, daß Sachsen in den 1870er Jahren vielfach sogenannte notleidende Privatbahnen erworben hat, die ungeachtet billigen Ankaufspreises keine entsprechende Rente lieferten, während Preußen bei der großen Verstaatlichungsaktion in den 1870er Jahren eine große Zahl gut rentierender Privatbahnen zu einem außergewöhnlich günstigen Zeitpunkte gegen verhältnismäßig niedrige Preise erstanden hat. Hierüber hat erst vor wenigen Jahren der Wirkliche Geheime Rat Dr. Kirchhoff interessante Mitteilungen veröffentlicht, die in der Äußerung gipfeln: „Ein gleich günstiger Boden zur Durchführung einer volkswirtschaftlichen Maßregel im großen Stil (d. h. der bezeichneten Verstaatlichungsaktion) wird sich so leicht nie wieder finden." Hätte Preußen für den Bau oder Erwerb der Bahnen im Durchschnitt für 1 km ebensoviel aufzuwenden gehabt wie Sachsen, dann würde sich die preußische Rente im Jahre 1911 nicht auf 7,2 %, sondern auf 5,5 % stellen, also dieselbe Verzinsung, die im Jahre 1911 auch die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung hatte. Eine entsprechende Berechnung für 1912 kann noch nicht aufgemacht werden, weil die preußischen statistischen Unterlagen hierfür nicht veröffentlicht sind.

Ferner ist zu bedenken, daß in Preußen auf 5,07 km Bahnlänge, in Sachsen schon auf 3,40 km eine Verkehrsstelle kommt; hieraus ergeben sich für Sachsen ohne weiteres ein großer Personalaufwand und kompliziertere, also auch teuere Betriebsverhältnisse, denen aber auch mehr Verkehrsmöglichkeiten für das Publikum gegenüberstehen. Weiter kommt in Betracht, daß die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung bei dem gebirgigen Gelände in Sachsen teilweise mit ungünstigeren Steigungs- und Krümmungsverhältnissen zu rechnen hat als Preußen, und auch aus diesem Grunde eine Erhöhung der Betriebkosten eintritt. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß infolge des industriellen Charakters Sachsens und wegen der daraus sich ergebenden teuren Lebensführung die Löhne der Arbeiter und auch die Bezüge eines Teiles der Beamten höher sind als in Preußen. Im Jahresdurchschnitt betrug z. B. im Jahre 1911 der Aufwand für einen Eisenbahnbediensteten in Preußen 1622 *M* und in Sachsen 1701 *M*, also in Sachsen 79 *M* = 4,87 % mehr. Würde Sachsen im Jahre 1911 nur den niedrigeren Aufwand für jeden Bediensteten wie Preußen gehabt haben, so hätten sich die Betriebsausgaben für Sachsen um 3 627 778 *M* niedriger, der Betriebsüberschuß aber um den gleichen Betrag höher gestellt. Diese Beispiele, die erklären sollen, warum die sächsische Rente nicht die Höhe der preußischen erreicht, ließen sich noch leicht vermehren. Sie

genügen aber, um zu erkennen, wo die wirklichen Ursachen für jenen Unterschied in der sächsischen und preußischen Verzinsung zu finden sind. Vorerst wird man dabei Beruhigung fassen können, daß von den größeren deutschen Staatseisenbahnverwaltungen im Jahre 1911 die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung nach Preußen die höchste Verzinsung erzielt hat (Preußen 7,2 %, Sachsen 5,5 %, Reichseisenbahnen 5,1 %, Bayern 5,0 %, Baden 4,2 % und Württemberg 3,4 %). Wie dieses Verhältnis sich im Jahre 1912 gestalten wird, kann jetzt noch nicht überblickt werden, weil die Höhe der Verzinsung bei den einzelnen Staatseisenbahnverwaltungen noch nicht überall feststeht.

Zum Schluß mögen noch einige Worte zu dem Vorschlage Kottmars gesagt werden, durch einen weiteren Ausbau des sächsischen Hauptbahnnetzes für unsere Staatsbahnen einen größeren Durchgangsverkehr zu gewinnen. Kottmar empfiehlt zu diesem Zwecke eine hauptbahnmäßige Verbindung zwischen Weischlitz und Feilitzsch zur Abkürzung der Linie Leipzig-Hof, ferner den Bau einer Erzgebirgsbahn von Dresden über Reick-Dippoldiswalde-Bärenfels nach Klostergrab und eine weitere Ausgestaltung des Lausitzer Bahnnetzes. Daß die Hoffnungen, die an diese zum Teil schon sehr alten Projekte in bezug auf den Durchgangsverkehr geknüpft werden, in der Hauptsache auf recht unsicheren Füßen stehen, hat schon der Finanzminister v. Seydewitz bei der Beratung des Antrages Hofmann in der 2. Ständekammer am 30. Januar 1912 eingehend dargelegt.

Was die seit vielen Jahren behandelte Abkürzung der Linie Leipzig-Hof anlangt, so hat die Regierung sich bei den Verhandlungen im vergangenen Landtage diesem Projekte keineswegs gänzlich ablehnend gegenübergestellt, sondern den Bau der Abkürzungslinie als erwägenswert bezeichnet, wenn der Verkehr auf der Linie Hof-Plauen noch weiter derart steigen sollte, daß eine Entlastung dieser Linie notwendig wird.

Der Plan der erwähnten Erzgebirgsbahn ist selbstverständlich nur mit Zustimmung der Österreichischen Regierung ausführbar; letztere hat aber das Gesuch eines sächsischen Interessenten um Genehmigung zur Vornahme technischer Vorarbeiten auf österreichischem Gebiete abgelehnt. Wenn Kottmar die ebenfalls ablehnende Haltung der Sächsischen Regierung darauf zurückführen zu können glaubt, daß in den Kreisen der sächsischen Techniker gegen das von anderer Seite bearbeitete Projekt eine gewisse Gereiztheit bestehe, so ist dieser Vorwurf der mangelnden Objektivität selbstverständlich gänzlich unbegründet. Im übrigen hat die sächsische Regierung die technische Ausführbarkeit des erwähnten Millionenprojekts niemals bezweifelt; ihr ungünstiges Urteil über das Projekt gründet sich vielmehr darauf, daß durch eingehende Ermittlungen seine gänzliche Unwirtschaftlichkeit erwiesen worden ist.

Der durchaus berechtigte Einwand der Regierung, daß der Verkehr durch die fragliche Linie von dem Hofer Wege, an dem Sachsen mit viel längeren Strecken beteiligt ist, zum Vorteil des Auslandes über österreichische Bahnwege abgelenkt werden würde, wird von Kottmar in keiner Weise entkräftet. Insbesondere bleibt er jeden Beweis dafür schuldig, daß der Schaden, den Sachsen durch solche Ablenkungen erleiden würde, auf der anderen Seite durch die von Kottmar erhoffte, in Wahrheit nicht zu erwartende Gewinnung neuen Durchgangsverkehrs wieder ausgeglichen werden würde. Wenn Kottmar sich über diese von ihm als „fiskalisch" bezeichneten Bedenken leichten Herzens hinwegsetzt, so steht dies im Widerspruch mit der Tendenz seiner ganzen Broschüre, die in ihrem ersten „Durchgangsverkehr" überschriebenen Abschnitt die Mittel und Wege erörtert, wie zur Hebung der sächsischen Eisenbahnrente der Durchgangsverkehr der sächsischen Staatsbahnen vermehrt werden könnte.

Nun meint allerdings Kottmar, der Zweck der neuen Erzgebirgslinie sei erfüllt, wenn Preußen genötigt werde, Durchgangsverkehr an Sachsen abzugeben, der Verkehr brauche ja nicht wirklich durch Böhmen geleitet zu werden; Sachsen könne die preußischen Güter „natürlich" ebenso gut auf sächsischen Linien weiterbefördern. Es leuchtet aber wohl ohne weiteres ein, daß es schwer zu rechtfertigen wäre, eine viele Millionen kostende Bahn in der Hauptsache nur zu dem Zwecke zu bauen, um eine Verkehrsverschiebung zwischen anderen schon bestehenden Linien herbeizuführen. Vor allem aber ist dem Verfasser der Broschüre offenbar unbekannt, daß unter den deutschen Staatsbahnen der Grundsatz gilt, vom Güterverkehr zwischen deutschen Stationen ausländische Bahnen tunlichst auszuschließen. Die Sächsischen Staatsbahnen würden daher nicht durchsetzen können, daß ein bisher ausschließlich von deutschen Bahnen bedienter Verkehr über Bärenfels-Böhmen geleitet wird; sie würden aber auch nicht in der Lage sein, bei Verhandlungen mit anderen deutschen Bahnverwaltungen zur Erlangung eines größeren Durchgangsverkehrs das Vorhandensein des Bärenfels-Brüxer Wegs mit Aussicht auf Erfolg auszuspielen.

Der Vorschlag Kottmars beweist, daß es in der vorliegenden schwierigen Frage ohne genaue Kenntnis der tatsächlichen Verhältnisse nicht möglich ist, sich über die Grenzen des Erreichbaren ein zutreffendes Urteil zu bilden.

Einiges aus der Tagesordnung für die europäische Fahrplankonferenz.

Am 26. und 27. November tagt in Neapel die europäische Konferenz für die Beratung des am 1. Mai 1914 in Kraft tretenden Fahrplans. Vor kurzem erst ist von der geschäftsführenden Verwaltung, der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen, die Tagesordnung mit 151 Verhandlungspunkten versendet worden, der unmittelbar ein Nachtrag mit weiteren 167 Punkten folgte, so daß jetzt schon 324 Einzelverhandlungen abzuwickeln sind. Von den wichtigeren seien die folgenden, den internationalen Verkehr betreffenden, hervorgehoben.

Zwischen Italien und Frankreich soll die Morgenverbindung durch den Simplon derart gestaltet werden, daß ein Schnellzug von Mailand um 8.00 vorm., der andere 8.15 abfährt, von denen der erste den Verkehr nach Lausanne, Genf und Paris (Lyon), der andere den Verkehr nach Bern und Paris (Est) bedient.

Zwischen Deutschland und Frankreich ist die Herstellung einer neuen Verbindung zwischen Berlin und der Riviera über Frankfurt (Main) geplant, die durch Zusammenschluß bestehender Verbindungen geschaffen werden soll und die beteiligten Verwaltungen schon öfter beschäftigt hat. Eine andere neue Schnellzugverbindung von Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe und Baden-Baden nach Paris wird angestrebt durch Ablassung der Züge D 58/34 Straßburg-Paris bereits um 4.24 nachmittags von Appenweier. Bei der hierbei zu übernehmenden geringen Mehrleistung kann auf die Verwirklichung dieser Absicht vielleicht gerechnet werden.

Dem deutsch-englischen Verkehr ist eine Verbesserung dadurch zugedacht, daß der Zug D 32 Berlin-Hildesheim-Cöln-Jeumont einen Anschluß nach Lille finden soll, wo die im letzten Sommer eingelegte neue Zugverbindung Paris ab 12.30 vorm., London an 10.15 vorm. erreicht werden würde. Kommt diese Verbindung zustande, was allerdings sehr zweifelhaft erscheint, da sie große Anforderungen an die beteiligten Verwaltungen stellt, so wäre sie die kürzeste mit London. Beabsichtigt ist auch, um sie noch reizvoller zu gestalten, die Mitführung eines Schlafwagens zwischen Cöln und Calais. Ein Vorzug, der in Verbindung mit dem kürzesten Seewege die neue Verbindung außerordentlich empfehlen würde.

Zwischen Wien und den Niederlanden wird die Nachtverbindung unter Anspannung des Fahrplans der bestehenden Züge und unter Schaffung unmittelbarer Fortsetzungen in Cöln nach Brüssel und Ostende beschleunigt werden. Bei Abfahrt von Wien 10^{20} nachm. würde die Ankunft in Brüssel 8^{25} nachm. erfolgen. Auch in der Gegenrichtung ist beabsichtigt, die Nachtverbindung durch Beschleunigung zu verbessern.

Zwischen Wien und München wird die Beschleunigung einiger Tageszüge unter Fortsetzung von und nach Budapest geplant. Die Verlängerung des Zuglaufs würde von besonderer Bedeutung sein.

Im Verkehr zwischen Süddeutschland und der Schweiz über den Lötschberg ist geplant, den München-Zürich-Genfer Nachtzug, der jetzt in Bern 9.32 vorm. eintrifft, mit dem von Bern 9.32 abfahrenden Schnellzug nach Brig zusammenzuschließen.

Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Spanien und Südfrankreich mit Wien ist beantragt, Anschluß an den Schnellzug 5 Genf ab 6 Uhr vorm., Wien an 7.10 vorm. durch Verlängerung eines der zwischen Paris und Marseille verkehrenden Expreßzüge zu schaffen. Der Antrag beschäftigt die beteiligten Verwaltungen nicht zum ersten Mal. Vielleicht gelingt es, ihm diesmal zu entsprechen.

Nach Wiedereintritt geordneter Verhältnisse auf dem Balkan ist die Frage wieder aufgenommen, ein zweites Schnellzugpaar zwischen Wien und Konstantinopel einzulegen, um dem im stetigen Steigen begriffenen Verkehr zwischen dem Norden Europas und den Balkanstaaten eine weitere Verbindung zu schaffen. Für den Fahrplan sind zwei Entwürfe aufgestellt. Nach dem einen soll die Ankunft in Konstantinopel 8.25 vorm., nach dem anderen 8^{25} abends stattfinden. Die Rückfahrt von Konstantinopel ist um 9 Uhr vorm. angenommen und die Ankunft in Wien am zweitfolgenden Tage bald nach 2 Uhr nachmittags. Anschlußzüge an diese Züge sollen zwischen Sofia

und Dedeagatsch gefahren werden, um den wichtigen Hafenplatz in den durchgehenden Verkehr einzubeziehen.

Zwischen Wien und der Hohen Tatra ist die Einlegung eines neuen Schnellzugpaares zwischen Lipotvar und Wien Staatsbahnhof im Anschluß an die ungarischen Schnellzüge 1403 und 1404 beantragt.

Im Verkehr mit Rußland wird die Herstellung einer durchgehenden Nachtverbindung von Insterburg über Allenstein, Illowo nach Warschau geplant. Sie soll in der Hauptsache durch Verlegung und Beschleunigung bestehender Personenzüge hergestellt werden. Im weiteren ist mit Rücksicht auf die Zunahme des Verkehrs aus Lodz und Umgegend nach Zoppot die Verbesserung der Zugverbindungen von Lodz über Lowicz-Alexandrowo-Thorn-Danzig angeregt. Auch hier scheint es sich weniger um die Einlegung neuer Züge, als um die Verlegung bestehender zu handeln. Zur Beseitigung der Unbequemlichkeiten, die durch den Übergang an der Grenze in Alexandrowo mitten in der Nacht bei den Berlin-Warschauer Zügen 21 und 22 sich ergeben, ist die rund zwölfstündige Verschiebung dieser Züge in Aussicht genommen. Es dürfte sehr fraglich sein, ob all die eingefahrenen Züge eine solche Veränderung ihrer Lage vertragen. Derartige Anträge auf Zugverlegungen können erfahrungsmäßig als Anträge auf Einlegung neuer Züge angesprochen werden.

In den Zugverbindungen mit den nordischen Reichen sind gleichfalls einschneidende Änderungen geplant. Die Tagesverbindung von Kopenhagen nach Flensburg und Hamburg soll durch Früherlegung des Zuges 5 von Kopenhagen zum Anschluß an den Eilzug 45, Vamdrup 2.48, oder durch Späterlegung der Züge 5/938 sowie des Eilzuges 43, Vamdrup jetzt ab 4.52, verbessert werden. Im Verkehr mit Skandinavien ist eine frühere Anbringung des Zuges D 14 in Berlin und eine spätere Ablassung des Zuges D 17 von Berlin in Aussicht genommen. Zur Durchführung der Verbesserung müssen zwischen Stockholm und Trälleborg sowie zwischen Gotenburg und Malmö neue Züge gefahren werden. Es ist nicht zu verwundern, daß die norwegischen und schwedischen Bahnen hierzu entschlossen sind. Die Gegenleistung wird in dem weiteren Anwachsen des schon jetzt sehr lebhaften Verkehrs nicht ausbleiben. Auch für die Züge D 13 und D 18 zwischen Berlin (Hamburg) und Stockholm (Gotenburg) ist eine Beschleunigung geplant.

Der Fahrplan zwischen Nord- und Süddeutschland (Tirol) soll in vielen Beziehungen verbessert werden. Es ist beabsichtigt, den in der Nachtverbindung Hamburg-München mit den Zügen D 181, D 30 bestehenden mehr als einstündigen Aufenthalt in Leipzig erheblich einzuschränken, auch soll versucht werden in der Gegenrichtung durch Zusammenschluß der Züge D 119/161 von München mit dem Zuge D 160 nach Hamburg in Leipzig eine neue durchgehende Verbindung herzustellen. Es müssen dabei allerdings mehr als 30 Minuten an der Fahrzeit der Züge ausgespart werden, wenn nicht kleinere Verlegungen durchführbar sein sollten. Der im Vorjahr erstmalig gefahrene Schlafwagenzug 168 zwischen Berlin und München soll auch im künftigen Jahre wieder verkehren und das jetzt 10 Minuten betragende Stilliegen des Zuges D 40 Berlin-München in Jena eingeschränkt werden. Zwischen den Zügen D 76/D 88 Hamburg-München und Schnellzug 24 München-Brenner-Italien ist der Zusammenschluß in München geplant. Der erstere würde dabei um beinahe eine Stunde beschleunigt werden müssen. Ebenso soll die Tagesverbindung Hamburg-München, die in den Zügen D 89 und D 90 besteht, durch spätere Abfahrt von Hamburg und frühere Ankunft daselbst beschleunigt werden. Ohne Beseitigung von Aufenthalten wird es dabei wohl kaum abgehen, was im Interesse des durchgehenden Verkehrs in Kauf genommen werden muß. Auch die mit Zug D 64, Hamburg ab 9.27, bestehende Nachtverbindung nach München wird als verbesserungsbedürftig erachtet. Sie soll auf bayerischer Seite in einem besonderen Zuge beschleunigte Fortsetzung finden. Wie der Fahrplan für die Züge D 76/D 88 Hamburg-München, wird auch der Fahrplan für die Gegenzüge D 87/ D 75 verbessert werden. Es kommt hierbei hauptsächlich auf die spätere Abfahrt von München und die spätere Ankunft in Bremen an. Im Zusammenhange mit diesen Fahrplanänderungen bedarf es auch einer Änderung des Fahrplans für die Züge D 44 und D 43 zwischen Frankfurt und Nürnburg. Den wiederholten Klagen darüber, daß der Zug D 22 Berlin ab 7.10, München an 6.14, keine unmittelbare Fortsetzung findet, scheint durch den Antrag begegnet werden zu sollen, ihn in München mit dem dort 5.40 abfahrenden Eilzug 59 nach Rosenheim-Salzburg in Zusammenschluß zu bringen. Den Klagen aber, die sich hauptsächlich darauf richten, daß der Zug D 22 nicht zu einer Tagesverbindung Berlin-Innsbruck ausgebaut wird, kann dadurch nicht abgeholfen werden, es müßten denn die beteiligten Verwaltungen sich entschließen, den Zug 59 über Rosenheim-Kufstein fortzusetzen. Auf einfacherem und billigerem Wege aber könnte dem Wunsche Rechnung getragen werden, wenn dazu die Strecke München-Garmisch-Partenkirchen-Innsbruck herangezogen würde. Dort verkehrt bereits ein passender Eilzug bis Murnau, der in einem Personenzug bis Scharnitz Fortsetzung findet. Wenn der Eilzug 1377, München ab 7.30, etwa eine Stunde früher gelegt und bis Scharnitz beschleunigt werden könnte, so wäre es möglich, Innsbruck vor 11 Uhr abends zu erreichen, es müßte nur die österreichische Verwaltung sich bereit finden lassen, den Zug auf ihrer Strecke fortzuführen und die entstehende geringe Mehrleistung von 34 km zu übernehmen.

Größere Veränderungen scheinen in den Fahrplänen der Luxuszüge bevorzustehen. Der Berlin-Tirol-Rom Expreß soll im Sommer nicht mehr verkehren und der Nord-Süd-Expreß auf die Zeit vom 1. Oktober bis 30. April beschränkt werden. Der Zusammenschluß des Ostende-Wien mit dem Orientexpreß in München ist wiederholt zur Verhandlung gestellt. Für den Berlin-Neapel- und Ägyptenexpreß, für den Oberlandexpreß (Calais-Paris-Bern-Interlaken) und den Engadinexpreß soll die Verkehrsdauer vereinbart, beim Lloydexpreß eingeschränkt werden. Für den Orientexpreß beantragen die bulgarischen Staatsbahnen die tägliche Ablassung. Der Zug verkehrt zwischen Budapest und Konstantinopel nur viermal in der Woche. Die steigende Benutzung der Züge soll ihre tägliche Beförderung nötig machen. Es bleibt abzuwarten, zu welchen Ergebnissen die Verhandlungen führen werden. Ein kurzer Bericht darüber bleibt nach Eingang der Niederschrift vorbehalten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Monat Oktober d. J. bei einer Betriebslänge von 39 321 km (gegen 38 964 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im Oktober 1913	gegen Oktober 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	59 027 000 ℳ	+ 3 208 000 ℳ	+ 72 ℳ
Güterverkehr	155 925 000 „	+ 6 172 000 „	+ 123 „
Sonstige Einnahmen	12 173 000 „	— 619 000 „	—
zusammen	227 125 000 ℳ	+ 8 761 000 ℳ	+ 176 ℳ

— Viergleisiger Ausbau der Strecke Düsseldorf-Neuß. Nachdem auf der Strecke Neuß-Düsseldorf Ende Januar d. J. der viergleisige Betrieb zwischen Neuß und Zugmeldestelle Hamm aufgenommen war, wurde Anfang November die Teilstrecke Zugmeldestelle Hamm bis Bahnhof Bilk (Friedrichstraße) und am 15. November die Reststrecke bis zum Hauptbahnhof für den viergleisigen Betrieb eröffnet. Hiermit ist der viergleisige Betrieb zwischen Düsseldorf Hauptbahnhof und Neuß durchgeführt, wenngleich es sich nicht vermeiden lassen wird, daß im Laufe des kommenden Jahres zu verkehrsschwachen Zeiten wiederum vorübergehend zwei oder dreigleisiger Betrieb eingerichtet werden muß, um verschiedene Bauwerke des alten Bahnkörpers durch neue zu ersetzen und einen Teil der alten Strecke zu heben.

Zur Durchführung des viergleisigen Betriebes mußte der bestehende Bahnkörper um eine bezw. zwei Gleisbreiten verbreitert und teilweise gehoben werden. Außer den hierzu erforderlichen Anschüttungsarbeiten mußten die Eisenbahnunterführungen der Hammerstraße, Volmerswerterstraße und Martinstraße einschließlich des zwischenliegenden Viaduks sowie der Bachstraße um zwei Gleisbreiten erbreitert werden. Die Unterführung des Kapellsweges (jetzt Gilbachstraße) und des Düsseldorfer Weges werden aufgehoben. Letztere wird durch eine neue, in unmittelbarer Nähe gelegene Unterführung von 25 m Breite ersetzt, welche gleichfalls zum größten Teil bereits hergestellt ist.

Das jetzige Empfangsgebäude des Bahnhofs Bilk wurde zum Teil niedergelegt. Gleichzeitig mit der Erbreiterung und Verlängerung der Friedrichstraßen-Unterführung wurde der unter den neuen Gleisen liegende Teil des neuen Empfangsgebäudes, das ganz unter den Gleisen liegend eingerichtet wird, im Rohbau ausgeführt. Weiter nach dem Hauptbahnhof zu wurden die Überführungen der Weber-, Zimmer- und Pionierstraße sowie der Oberbilker-Allee erbreitert und verlängert. Infolge der dichten Bebauung des durchschnittenen Geländes wurden zur Einfassung des neuen Bahnkörpers rund 2500 m Stützmauer erforderlich, die sich zumeist bis zu einer Höhe von über 4 m über Oberkante der anliegenden Straßen erheben und wegen des größtenteils schlechten Baugrundes außergewöhnlich tief gegründet werden mußten.

Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten wurde eine Umgestaltung der Gleisanlagen, Fahrstraßen und Stellwerksanlagen auf dem Bahnhof Bilk vorgenommen, während in Unterbilk zwischen der Hammerstraße und dem alten Bilker-Damm besondere Gleisanlagen hergestellt wurden, welche zur Entlastung des Bahnhofs Bilk und zur Abwicklung des Verkehrs von und nach dem städtischen Hafenbahnhof bestimmt sind. Die Anlage, zu deren Herstellung eine Anschüttung von 130 000 cbm erforderlich war, wurde vorläufig an die Streckengleise angeschlossen und leistete während des Herbstverkehrs zur Entlastung des Bahnhofs Bilk wertvolle Dienste.

Der Ausbau des Ortsgüterbahnhofs Bilk ist erheblich gefördert worden. Insbesondere wurden die zwischen der Auffahrtsrampe von der Friedrichstraße her und dem Empfangsgebäude liegenden Lagerräume bis zur Friedrichstraße vorgezogen. Die auf diesen Kasematten liegenden Freiladegleise, welche je 17 m breite Ladestraßen einschließen, ergaben für den Herbstverkehr einen erwünschten Zuwachs an Ladestraßen und Ladegleisen. Die Lagerräume enthalten in ihrer Decke Öffnungen, durch welche von den hochliegenden Gleisen unmittelbar in die Räume entladen werden kann. Diese bieten hierdurch und auch sonst ihren Benutzern wegen der unmittelbaren Nähe von Ladestraßen und Ladegleisen große Vorteile.

Die Bauarbeiten zu den jetzt dem Betrieb und Verkehr übergebenen Anlagen wurden in der Zeit von Februar bis Ende Oktober durchgeführt, wobei erschwerend ins Gewicht fiel, daß fast sämtliche Bauwerke in unmittelbarer Nähe der in dichter Zugfolge befahrenen Betriebsgleise herzustellen waren, und daß wegen des starken Verkehrs auf der Strecke und im Bahnhof ein großer Teil der Arbeiten, insbesondere der Gleisarbeiten, nur Sonntags und Nachts ausgeführt werden konnte.

Die Arbeiten für die Herstellung des dritten und vierten Gleises zwischen Neuß und Düsseldorf Hauptbahnhof haben hiermit einen teilweisen Abschluß erreicht. Die vollständige planmäßige Fertigstellung wird, wie eingangs erwähnt, erst im folgenden Jahr erfolgen können.

— **Eisenbahnunglück bei Karlshorst** (Direktionsbezirk Berlin). Nach amtlicher Meldung ist am 24. d. M. vormittags gegen 10¼ Uhr ein Probezug zwischen den Stationen Karlshorst und Erkner in die Arbeiterkolonne eines Unternehmers hineingefahren, wobei, wie bis jetzt festgestellt ist, fünf Personen getötet und zwei schwer verletzt wurden. Die ausgestellten Sicherheitsposten haben die vorgeschriebenen Signale gegeben, die anscheinend nicht beachtet wurden.

Die Tageszeitungen melden über den beklagenswerten Unfall folgende Einzelheiten: Auf der schlesischen Vorortstrecke am Kilometerstein, 8.62 gegenüber dem Wasserwerk Wuhlheide, waren Arbeiter des Tiefbauunternehmers Otto Möller aus Charlottenburg seit längerer Zeit mit Erd- und Gleisarbeiten beschäftigt. Die Bauarbeiten waren jetzt fertig und die Leute hatten nur noch aufzuräumen. Während die Arbeiter einem Vorortzug auswichen, gerieten sie unter einen Leerzug und wurden zermalmt. Sechs von ihnen blieben schrecklich verstümmelt und tot auf der Strecke liegen. Zwei lebten noch. Einer von ihnen starb bereits auf dem Wege nach dem Elisabethkrankenhause in der Wuhlheide. Der zweite liegt im Elisabethkrankenhause schwer darnieder. Er mußte sofort operiert werden. Die Ärzte hoffen, ihn am Leben erhalten zu können. Die Namen der Getöteten sind noch unbekannt. Die Leichen blieben zunächst an der Unglücksstelle, um nach Aufnahme des Befundes nach der Friedhofshalle von Oberschöneweide gebracht zu werden. Die Ursache des Unglücks ist noch nicht bestimmt festgestellt. Es scheint, daß das trübe, nebelige Wetter eine verhängnisvolle Rolle dabei gespielt hat, auch insofern, als es den Abdampf der Maschine und den Rauch zusammenballte und so die Strecke noch mehr unsichtig machte.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. d. Mts.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	12*)	379 253	—	—	31 604
	1912	12*)	331 514	113520	25,5	27 626
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 47 739 = 14,4 %	—	—	+ 3978 = 14,4 %
Aachener Bezirk	1913	12*)	11 891	7	—	991
	1912	12*)	10 384	3461	25,0	865
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 507 = 14,5 %	—	—	+ 126 = 14,6 %
Saar-Bezirk	1913	12*)	39 034	82	0.2	3 253
	1912	12*)	34 613	6874	16,6	2 884
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 4 421 = 12,8 %	—	—	+ 369 = 12,8 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	12*)	14 084	4	—	1 174
	1912	12*)	13 395	3126	18,9	1 116
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 689 = 5,1 %	—	—	+ 58 = 5,2 %
Oberschlesien	1913	12*)	153 433	—	—	12 786
	1912	12*)	134 620	27333	16,9	11 218
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 18 813 = 14,0 %	—	—	+ 1568 = 14,0 %
Niederschlesien	1913	13	18 756	—	—	1 443
	1912	13	19 430	2295	10,6	1 495
Gegen das Vorjahr	—	—	— 674 = 3,5 %	—	—	— 52 = 3,5 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	13	21 628	—	—	1 664
	1912	13	20 924	6800	24,5	1 610
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 704 = 3,4 %	—	—	+ 54 = 3,4 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	638 079	93	—	52 915
	1912	—	564 880	163409	—	46 814
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 73 199 = 13,0 %	—	—	+ 6101 = 13,0 %

*) 1 Festtag.

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	13	55 546	8	—	4 273
	1912	13	64 873	8485	11,6	4 990
Gegen das Vorjahr	—	—	— 9327 = 14,4 %	—	—	— 717 = 14,4 %
Magdeburg	1913	13	31 088	6	—	2 391
	1912	13	31 607	4519	12,5	2 431
Gegen das Vorjahr	—	—	— 519 = 1,6 %	—	—	— 40 = 1,6 %
Erfurt	1913	13	7 966	—	—	613
	1912	13	8 313	1489	15,2	639
Gegen das Vorjahr	—	—	— 347 = 4,2 %	—	—	— 26 = 4,1 %
Cassel	1913	13	2 255	—	—	173
	1912	13	2 632	347	11,6	202
Gegen das Vorjahr	—	—	— 377 = 14,3 %	—	—	— 29 = 14,4 %
Hannover	1913	13	2 655	—	—	204
	1912	13	1 829	465	20,3	141
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 826 = 45,2 %	—	—	+ 63 = 44,7 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	13	19 881	—	—	1 530
	1912	13	18 063	2874	13,7	1 389
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 1818 = 10,1 %	—	—	+ 141 = 10,2 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	12*)	29 777	3	—	2 481
	1912	12*)	30 200	10975	26,7	2 517
Gegen das Vorjahr	—	—	— 423 = 1,4 %	—	—	— 36 = 1,4 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	149 168	17	—	11 665
	1912	—	157 517	29154	—	12 309
gegen das Vorjahr	—	—	— 8349 = 5,3 %	—	—	— 644 = 5,2 %

*) 1 Festtag.

— **Die oldenburgischen Eisenbahnen im Jahre 1912.** Dem Jahresbericht über die Betriebsverwaltung der oldenburgischen Eisenbahnen für das Jahr 1912 entnehmen wir folgende Einzelheiten von allgemeinem Interesse: Die Länge der Bahn betrug am Schlusse des Jahres 1912: 667 km und ist gegen das Vorjahr unverändert geblieben; die mittlere Betriebslänge betrug 666 km. An Fahrbetriebsmitteln waren vorhanden: 194 (im Vorjahr 184) Lokomotiven, 365 (351) Per-

sonenwagen, 90 (80) Gepäckwagen, 3519 (3023) Güterwagen und 312 (302) Arbeits- usw. Wagen. Die Züge haben im ganzen 5 556 003 (5 243 688) Zugkm. durchfahren, das sind durchschnittlich täglich 15 180 (14 366), oder durchschnittlich täglich auf 1 km Betriebslänge 22,81 (21,60) Zugkm.

Das Berichtsjahr schloß gegen das Vorjahr mit einer Mehreinnahme von 9,08 % ab; an Betriebseinnahmen wurden insgesamt 22 280 447 *M* erzielt. Hiervon entfielen auf die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 6 404 567 *M* (gegen das Vorjahr + 423 989 *M*), aus dem Güterverkehr 12 700 605 *M* (+ 1 053 766 *M*), für Überlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zugunsten Dritter 752 858 *M* (+ 78 999 *M*), für Überlassung von Betriebsmitteln 1 117 630 *M* (+ 110 759 *M*), Erträge aus Veräußerungen 700 212 *M* (+ 174 914 *M*) sowie verschiedene Einnahmen 604 575 *M* (+ 1861 *M*). Die Betriebsausgaben für das Jahr 1912 setzen sich wie folgt zusammen: Gehalte, Wohnungsgeldzuschüsse, Stellen- und andere persönliche Zulagen der angestellten Beamten 2 920 194 *M* (+ 256 950 *M*), Bezüge und Löhne der nicht angestellten Beamten und Bediensteten sowie der Arbeiter 2 472 253 *M* (+ 350 135 *M*), Tagegelder, Reise- und Umzugskosten sowie andere Nebenbezüge 624 485 *M* (+ 31 674 *M*), für Wohlfahrtszwecke 565 919 *M* (+ 63 789 *M*), für Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien 2 035 005 *M* (+ 266 098 *M*), für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen 3 143 060 *M* (+ 544 786 *M*), für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen 1 768 608 *M* (+ 314 256 *M*), für Benutzung fremder Bahnanlagen und für Dienstleistungen fremder Beamten 2 312 253 *M* (+ 44 388 *M*), für Mitbenutzung fremder Betriebsmittel 1 263 592 *M* (+ 134 595) *M* sowie für verschiedene Ausgaben 179 658 *M* (+ 40 940 *M*). Die gesamten Betriebskosten betrugen einschließlich der Pacht für die Oldenburg-Wilhelmshavener Bahn 17 285 028 *M*, d. s. 2 047 611 *M* mehr als im Vorjahre. Das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen stieg von 74,60 % auf 77.58 %. Der Betriebsüberschuß war um 193 322 *M* niedriger als im Vorjahre und belief sich für das Berichtsjahr auf 4 995 419 *M*. Für das bis zum Schlusse des Jahres 1912 verwendete Anlagekapital in Höhe von 101 149 411 *M* ergibt sich hieraus eine Verzinsung von 4,94 % gegen 5,46 % im Jahre 1911. Von dem Betriebsüberschuß wurden 4903 *M* zur Entrichtung der Eisenbahnsteuer für die auf preußischem Gebiete belegenen Bahnstrecken, 2 514 919 *M* für Ablieferung an die Landeskasse zur Verzinsung und Abtragung des Anlagekapitals verwendet, während der Rest mit 2 475 587 *M* an den Eisenbahnbaufonds und an die Landeskasse zur freien Verfügung abgeführt wurde.

Von den Leistungen der Betriebsmittel sei erwähnt, daß jede oldenburgische Personenwagenachse im Berichtsjahre durchschnittlich 47 522 km zurückgelegt hat, gegen 47 000 km im Jahre 1911. Von den bewegten Sitzplätzen waren durchschnittlich besetzt: 29.96 % (im Vorjahre 27,53 %); auf 1 Achskm. wurden durchschnittlich 5,61 (5,41) Personen befördert, welche 13,44 (13,13) ₰ aufbrachten. Jede oldenburgische Gepäck- und Güterwagenachse hat durchschnittlich 15 294 (15 915) km zurückgelegt. Die beförderte Nettolast ist von 331.26 Millionen auf 361,90 Millionen Tonnenkilometer und die beförderte Bruttolast von 1156,18 auf 1283 65 Millionen Tonnenkilometer gestiegen. Die Nettolast verhielt sich zur Bruttolast wie 1 : 4,28, dagegen im Vorjahre wie 1 : 4,20. Die Stärke der beförderten Züge betrug durchschnittlich 34 30 (33,54) Achsen. Die Zahl der beförderten Personen stieg von 9 994 647 auf 11 248 978, die der durchfahrenen Personenkilometer von 233,56 auf 253,53 Millionen oder auf 1 km Betriebslänge berechnet von 353 491 auf 383 983. Das Personengeld betrug für 1 km Betriebslänge 9191 (8583) *M*, und jede Person zahlte für 1 km insgesamt 2,4 ₰, wie im Vorjahr. Die Gepäckfracht ist für 1 km Betriebslänge von 389 *M* auf 416 *M* und die Güterfracht (einschließlich Nebengebühren) von 16 552 *M* auf 18 001 *M* gestiegen. Jede Tonne brachte für 1 km 3,77 ₰, gegen 3,87 ₰ im Vorjahre.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Auf dem rechtsrheinischen Netz sind im Monat Oktober d. J. bei einer Bahnlänge von 7247 (7089) km 6 625 764 (6 222 304) Fahrausweise ausgegeben und 2 865 983 (2 789 857) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 6 451 157 (6 043 697) *M*, aus dem Güterverkehr 14 732 226 (14 717 443) *M*, aus dem Gepäckverkehr 398 949 (387 116) *M* und aus dem Tierverkehr 427 668 (347 803 *M*, zusammen 22 010 000 *M* gegen 21 496 059 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beziffert sich auf 204 510 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 2 677 797 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat Oktober d. J. an Fahrausweisen 914 (878) mit 945 (907) *M*, an Gütern 395 (394) t mit 2092 (2125) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 3037 (3032) *M*.

Auf dem pfälzischen Netz sind im Monat Oktober d. J. bei einer Bahnlänge von 937 (917) km 1 533 841 (1 482 248) Fahrausweise ausgegeben und 1 292 199 (1 285 453) t Güter befördert worden. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 1 069 148 (1 005 515) *M*, aus dem Güterverkehr 3 188 902 (3 178 412) *M*, aus dem Gepäckverkehr 33 471 (32235) *M* und aus dem Tierverkehr 32 714 (32 054) *M*, zusammen 4 324 235 *M* gegen 4 248 216 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 31. Oktober d. J. beziffert sich auf 39 034 897 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraumes mehr um 796 395 *M*. Auf 1 km entfallen im Monat Oktober d. J. an Fahrausweisen 1637 (1616) mit 1177 (1132) M, an Gütern 1379 (1402) t mit 3438 (3501) *M*; die Gesamteinnahme für 1 km beträgt 4615 (4633) *M*.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Oktober d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,95) km. Befördert wurden 6 015 000 (6 051 000) Personen und 1 522 504 (1 478 126) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 791 000 *M*, weniger gegenüber Oktober 1912: 16 774 *M*, aus dem Güterverkehr 5 785 000 *M*, mehr 121 114 *M*. Vom 1. April bis letzten September betrugen die Einnahmen im ganzen 54 608 000 *M* gegen 53 541 370 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 1 066 630 Mark.

— **Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen** haben im Oktober d. J. nach geschätzter Feststellung betragen aus dem Personenverkehr 2 679 000 *M* (+ 76 000 *M*), aus dem Güterverkehr 7 464 000 *M* (+ 24 000 *M*), aus sonstigen Quellen 1 000 000 *M* (+ 90 000 *M*), sonach im ganzen 11 143 000 *M* (+ 190 000 *M*). Für die Zeit vom Januar bis mit Oktober stellt sich die Gesamteinnahme auf 102 680 000 *M* gegen 97 853 000 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im laufenden Jahre ist somit bis jetzt eine Mehreinnahme von 4 827 000 *M* erzielt worden, wovon 1 042 000 *M* auf den Personen-, 3 010 000 *M* auf den Güterverkehr und der Rest auf Sonstiges entfällt.

Inhaltlich der üblichen amtlichen Erläuterung zu dem Verkehrsergebnis herrschte im Berichtsmonat schönes Wetter vor, das den Reise- und Ausflugsverkehr begünstigte. Der Verkehr war während des ganzen Monats ziemlich lebhaft. Neben mehreren Vor- und Nachzügen wurden Sonderzüge für Pilgerfahrten und Vereinsveranstaltungen, ferner in erheblichem Maß zur Beförderung der Rekruten in die Standorte und zur Rückreise der italienischen Arbeiter in die Heimat ausgeführt. Der Tierverkehr war mittelmäßig; er litt namentlich im Oberland durch die Maul- und Klauenseuche. Der Güterverkehr war im Oktober sehr stark, wozu die gute Getreide-, Kartoffel- und Rübenernte beitrug. Sehr bedeutend war die Einfuhr von Obst aus Frankreich nach Baden und Württemberg, desgleichen aus Italien nach Württemberg, doch vermochte sie den durch die geringe heimische Obsternte verursachten Verkehrsausfall nicht mehr auszugleichen. Der Verkehr mit neuem Wein war infolge des ungünstigen Herbstergebnisses schwach.

— **Neue Luxuszugverbindung zwischen Berlin und Süditalien über den Brenner.** Von Anfang Dezember ab wird zwischen Berlin und Neapel eine Luxuszugverbindung über Leipzig-Hof-Brenner eingerichtet, die wöchentlich zweimal durchgeführt wird und für den Reiseverkehr nach Süditalien sehr willkommen sein wird. In der Richtung nach dem Süden wird der Zug vom 1. Dezember ab Montags und Donnerstags vorm. 11.10 in Berlin Anh. Bf., nachm. 1.26 in Leipzig Hbf. abgehen und abends 8 50 in München, 10.27 in Kufstein, 11 41 in Innsbruck, Dienstags und Freitags früh 2.59 in Bozen-Gries, 4 33 in Ala, 5 39 in Verona, vorm. 8.11 in Bologna, 11.32 in Florenz, nachm. 5.05 in Rom und abends 9 45 in Neapel eintreffen. In der umgekehrten Richtung erfolgt die Abfahrt erstmals am 3. Dezember Mittwochs und Sonnabends ab Neapel vorm. 9 00 ab Rom nachm. 1 30, ab Florenz abends 7.00, ab Bologna 10 10, ab Verona Donnerstags und Sonntags früh 12.48, ab Ala 2.20, ab Bozen-Gries 4 12, ab Innsbruck vorm. 7.52, ab Kufstein 9.19 ab München 11.00, die Ankunft in Hof nachm. 4 12, in Leipzig Hbf. abends 6.51, in Berlin Anh. Bf. abends 9.05. Erwähnt sei noch, daß dieser Expreßzug vom Anfang Januar ab bis nach Sizilien weitergeführt wird und zwar ab Neapel abends 10 05, Dienstags nach Giardini-Taormina (Ankunft Mittwochs mittags 12 07), und Freitags nach Palermo (Ankunft Sonnabends nachmittags 4 25); in der umgekehrten Richtung erfolgt die Abfahrt: Dienstags nachm. 1 35 von Palermo und Freitags nachm. 5 10 von Giardini-Taormina aus (Ankunft Neapel anderen Tags vorm. 8.25).

— **Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.** In der Sitzung des Vereins am 11. November hielt Baurat Contag einen Vortrag über die neuen Transportanlagen der Bergwerksgesellschaft Georg von Giesches Erben in Oberschlesien, welche nach dem Entwurf der Firma Havestadt und Contag in den Jahren 1909 bis 1913 zur Ausführung gelangt sind. Die Anlagen bestehen

aus einem Schmalspurbahnnetz von 785 mm Spurweite, welches die Werksanlagen, insbesondere die Zinkhütten, miteinander und mit den Gruben der Gewerkschaft verbindet und in erster Reihe zur Beförderung von Kohlen und Erzen dienen soll. Auf der Strecke von den Schächten nach der neuen Arbeiterkolonie Gieschewald ist Personenverkehr in Aussicht genommen. Das Bahnnetz hat eine Gesamtlänge von 35 km, rund 8 km Bahnstrecke innerhalb der Hütten- und Werksanlagen sind als Hochbahn ausgebaut, teilweise in Eisenbetonbauweise, teilweise als Pfeilerbahn mit eisernem Überbau. Die Höchststeigung beträgt 1 : 40, der Krümmungshalbmesser auf der freien Strecke 50 m, jedoch mußte innerhalb der Werksanlagen bis auf 24 m Halbmesser herabgegangen werden. Hiernach sind die Lokomotiven von 30 t Dienstgewicht von der Firma A. Borsig-Berlin besonders erbaut worden. Die Selbstentladerwagen von 8 t Tragfähigkeit, welche von den Firmen Orenstein & Koppel, Artur Koppel und A. Talbot geliefert worden sind, mußten so geordnet werden, daß Halbmesser von 5 m durchfahren werden konnten. Der Aktiengesellschaft für Beton- und Monierbau zu Berlin war die Ausführung der Hochbahnanlage in Eisenbeton, der Königs- und Laurahütte der eiserne Überbau der Pfeilerbahn übertragen. Das gesamte Bahnnetz ist nach und nach in Betrieb genommen worden und entspricht vollkommen den Erwartungen, welche an seine Leistungsfähigkeit gestellt worden sind.

Österreich.

— **Die Vorlage über die bosnischen Eisenbahnen.** Am 18. November wurde im österreichischen Abgeordnetenhause die Vorlage über den Ausbau und die Ausgestaltung des bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnnetzes eingebracht. Die Vorlage stimmt in allen Punkten mit der am 15. November im ungarischen Abgeordnetenhause unterbreiteten Vorlage überein. Eisenbahnminister Dr. Freiherr von Forster hat namens der Regierung den Gesetzentwurf im Abgeordnetenhaus mit folgender Erklärung einbegleitet:

„Die Einbeziehung der Länder Bosnien und Hercegovina in den Pragmatischen Verband der Monarchie macht es notwendig, die genannten Länder durch den Ausbau von Bahnverbindungen auch wirtschaftlich in verstärktem Maße an die Monarchie anzugliedern und die Mängel, an denen das bestehende bosnische Bahnnetz hinsichtlich seiner Anlage und Leistungsfähigkeit leidet, zu beseitigen. Die Dringlichkeit der hierzu erforderlichen Maßnahmen wurde noch dadurch gesteigert, daß auch militärische Rücksichten besondere Beachtung erheischen.

Auf Grund dieser Erwägungen hat die Regierung an einer allen diesen Interessen dienlichen Vereinbarung mitgewirkt. Ihr obliegt es numehr, die unter dem Vorbehalte der verfassungsmäßigen Genehmigung getroffenen Vereinbarungen legislativ sicherzustellen, zumal bekanntlich die entsprechenden Gesetze für Bosnien und die Hercegovina bereits vor geraumer Zeit (17. Februar und 6. März 1913) erflossen sind, ihre Verwirklichung aber noch von dem Zustandekommen übereinstimmender Gesetze in den beiden Staaten der Monarchie abhängt.

Seitens der Königlich ungarischen Regierung ist die zu diesem Ziele führende Vorsorge durch Vorlage des einschlägigen Gesetzentwurfs an den Reichstag bereits getroffen worden.

Dem Entwurfe, den die Regierung dem hohen Hause nunmehr ebenfalls unterbreitet, ist eine erschöpfende Begründung beigegeben, welche die technische und kommerzielle Seite, ferner die verkehrspolitische Bedeutung der einzelnen Bahnlinien und deren Finanzierung so ausführlich darstellt, daß ich zum mindesten im gegenwärtigen Stadium von einer näheren Erläuterung wohl absehen darf. Nur bezüglich der Finanzierungs-Modalitäten möchte ich schon jetzt hervorheben, daß zufolge des Gesetzentwurfes nur Beihilfen der beiden Staaten der Monarchie zu dem von Bosnien und der Hercegovina zu bestreitenden Aufwand in Frage kommen, und zwar solche, die sich zum großen Teil als Restitutionen für Leistungen und Aufwendungen der einverleibten Länder darstellen, welche diese in früheren Zeiten überwiegend, wenn nicht ausschließlich im Interesse der Monarchie auf sich genommen hatten. Es handelt sich hierbei nicht um Kapitalsaufwendungen der beiden Staaten, sondern um jahrweise zu entrichtende, budgetär daher verhältnismäßig leichter zu bedeckende Beitragsleistungen zu dem Dienst eines von der bosnischen Landesverwaltung aufzunehmenden Anlehens".

Der Minister sprach zum Schluß die Hoffnung auf eine baldige wohlwollende Behandlung der wichtigen Vorlage aus.

Im Nachstehenden soll das Wichtigste des Gesetzentwurfs sowie der ihm beigegebenen Begründung wiedergegeben werden:

Da die Länder Bosnien und die Hercegovina nicht in der Lage gewesen wären, die Mittel für die Ausgestaltung des bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnnetzes im Wege eines ausschließlich von ihnen zu verzinsenden und zu tilgenden Anlehens aufzubringen, stand von vornherein fest, daß die in Aussicht genommenen Bahnbauten nur unter direkter finanzieller Beteiligung der beiden Staaten der Monarchie zur Ausführung gebracht werden können. Daß eine solche finanzielle Beteiligung stattfinde, erschien auch sachlich gerechtfertigt. Denn das neue Bahnprogramm ist zum großen Teil, namentlich hinsichtlich der Umgestaltung der Spurweite, durch die gemeinsamen Interessen der Gesamtmonarchie bedingt. Andererseits wird es auch den wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Bestrebungen sowohl Österreichs wie Ungarns zugute kommen. Der Gesamtaufwand für die projektierten Bahnen, mit Ausnahme der Bahnverbindung Bihac-Bosnisch-Nowi und der Umbau der Strecke Donji-Wakuf-Laswa auf Vollspur wird nach den von der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung angestellten Berechnungen mit 267 Millionen Kronen veranschlagt. Dieser Aufwand verteilt sich nach diesen Berechnungen auf die in Betracht kommenden Bahnen wie folgt:

Bahnlinie	Länge in Kilometern	Kosten in Millionen Kronen
Neubau.		
Banjaluka-Jajce	68	36
Bugojno-Rama	78	42
Posavinabahnen	100	26
Samac-Doboj	62	20
Bugojno-Arzano	110	34
Umbau.		
Jajce-Bugojno	41	10
Rama-Mostar	56	23
Doboj-Sarajevo	184	66
Tuzla-Doboj	62	10
	761	267

Dazu kommt noch für die Linie Bihac-Bosnisch-Nowi ein Kostenaufwand von 20,5 Millionen Kronen und für den Umbau der Strecke Donji-Vakuf-Lasva auf Vollspur ein solcher von etwa 20 Millionen Kronen. Diese letzteren beiden Linien scheiden aus der weiteren Erläuterung über die Finanzierungsbedingungen aus, erstere, weil die hierfür erwachsenden Kosten gänzlich vorweg von den Ländern Bosnien und Hercegovina übernommen werden, letztere aus dem Grunde, weil, obzwar der Umbau der Strecke Donji-Vakuf-Lasva endgültig in das Programm aufgenommen erscheint, hinsichtlich der Durchführung dieses Bahnbaues noch weitere Verhandlungen vorbehalten wurden und in finanzieller Beziehung nur vorgesehen ist, daß, falls diese Verhandlungen zu keinem anderen Ergebnis führen sollten, der österreichischen Regierung das Recht erwächst, diese Linie auf Kosten des österreichischen Staatsschatzes auszubauen.

Das zur Bedeckung des sohin erübrigenden Kostenaufwandes von 267 Millionen — aufgerundet 270 Millionen — Kronen nötige Kapital wird im Anlehenswege beschafft werden. Die österreichische und die ungarische Regierung sind übereingekommen, zu dem Jahreserfordernisse für die Verzinsung und Tilgung dieses von den Ländern Bosnien und Hercegovina aufzunehmenden Investitionsanlehens feste, nach dem jeweiligen Anteil auf die beiden Staaten zu verteilende Beiträge im ungefähren Ausmaße von zwei Dritteln der gesamten Zeitrente dafür beizusteuern, daß die Länder Bosnien und Hercegovina sich zur Durchführung des Bahnprogramms verpflichten. Die Geldbeschaffung ist in der Weise gedacht, daß der Reichsfinanzminister ein Eisenbahnlandesanlehen in verzinslichen, binnen höchstens 60 Jahren tilgbaren Obligationen bis zu einem Betrage aufnehmen wird, welcher zur Beschaffung des vorerwähnten Gesamtkapitals von höchstens 270 Millionen Kronen nötig sein wird. Bei Annahme eines Jahreserfordernisses für Verzinsung und Tilgung von rund 6 % der wirklichen Bedarfssumme von 270 Millionen Kronen ergäbe sich eine Jahresleistung von 16.2 Millionen Kronen, zu welcher Österreich nach dem jetzigen Quotenschlüssel 6 651 343 Kr., Ungarn 3 806 743 Kr. und Bosnien und die Hercegovina 5 741 914 Kr. beitragen würde. Zur Garantierung der Durchführung der Bahnbauten wird ein im Eigenbau der Länder Bosnien und Hercegovina stehender Eisenbahnfonds geschaffen werden, welchen der Reichsfinanzminister verwaltet, und in welchen zunächst die zu keinem anderen Zwecke zu verwendenden Erlöse der für die Beschaffung der Geldmittel von den Ländern Bosnien und der Hercegovina aufzunehmenden Anleihen einfließen.

In der Begründung werden weiter die tarifarische Frage und der tarifarische Wert der einzelnen in Betracht kommenden Strecken erläutert. Insbesondere wird erklärt, daß die Tarife für das gesamte bosnisch-hercegovinische Bahnnetz ohne Unterschied der Spurweite gleichgehalten werden sollen. Eine hervorragende Bedeutung kommt in kommerzieller Beziehung auch

der neuen Verbindung Bosniens mit Dalmatien und dem Meere über Bugojno-Arzano im Zusammenhange mit der österreichischen Fortsetzungslinie nach Spalato zu. Die neue Linie erfüllt die kulturelle und wirtschaftliche Aufgabe, einen regen Verkehr der durch die geographische Lage auf gegenseitiges Zusammenwirken angewiesenen Länder Dalmatien und Bosnien zu ermöglichen und dem größten Dalmatiner Hafen, Spalato, die ihm zufolge seiner Eignung und der geographischen Lage gebührende Anteilnahme am Verkehre Bosniens zu sichern. Ihre Herstellung entspricht sonach lange zurückgestellten Bedürfnissen Dalmatiens. Das gesamtösterreichische Interesse vereinigt sich hier mit jenem Dalmatiens, da nur der Weg über Dalmatien die direkte Verbindung Österreichs mit Bosnien ermöglicht und die Hebung der Tätigkeit des Hafens von Spalato auch die Stellung Österreichs zur See zu stärken geeignet ist. Die kommerzielle Wirkung der Neugestaltung des bosnisch-hercegovinischen Bahnnetzes läßt sich sohin vom österreichischen Standpunkte dahin zusammenfassen, daß die bestehenden, aus der geographischen Lage sich ergebenden Schwierigkeiten im Verkehre Österreichs mit Bosnien und der Hercegovina eine Milderung erfahren und wenigstens die dringendsten Bedürfnisse des österreichischen Verkehres Berücksichtigung finden werden, wobei auch jene Linien, deren Ausbau vorwiegend ungarischen Interessen entspricht, dem österreichsichen Verkehre mittelbar Vorteile bieten werden.

— **Die Versammlung der französischen Besitzer von Südbahnprioritäten in Paris.** Am 21. November hat in Paris die von der Office National des Valeurs Mobilières einberufene Vollversammlung der Prioritätenbesitzer der Südbahn stattgefunden, welcher das in Wien getroffene Sanierungsübereinkommen mit der Einräumung der Tarifsicherung und der Reinertragsgarantie vorgelegt wurde. Mehrere hundert Prioritätenbesitzer nahmen an der Versammlung teil, zu welcher aus Wien der Kurator der 4 prozentigen Obligationen Dr. v. Mauthner und der Direktor der Südbahn Adam erschienen waren. Präsident Machart des Office National eröffnete die Sitzung, indem er die Versammlung begrüßte und bemerkte, daß die gewonnenen Ergebnisse nicht brillant, aber annehmbar seien und das Höchste des Erreichbaren darstellen. Hierauf übernahm der Präsident des Schutzkomitees der 3proz. Prioritäten, Garbe, den Vorsitz. Sodann erstattete Direktor Boissiere vom Office National des Valeurs Mobilières, der neben Garbe in Wien die Verhandlungen geführt hat, einen Bericht, in dem er alle Phasen der Südbahnverhandlungen seit dem Jahre 1902 darstellte. Er gedachte des Sanierungsplanes vom Jahre 1911, dessen Durchführung durch den Ausbruch des italienisch-türkischen Krieges verhindert wurde. Der Bericht weist auf den im Vorjahr gefaßten Beschluß hin, keine Verlängerung des bestehenden Zustandes mehr zuzulasen, welche für die Zukunft schwere Gefahren in sich schließen würde. Diese entschlossene Haltung der Komitees habe wichtige Anregungen gegeben. Darauf folgte der Vorschlag der Südbahngesellschaft vom Mai 1913, der, von den Komitees in verschiedenen Punkten abgeändert, zu den bekannten Pariser und Wiener Verhandlungen und zum Abschluß zweier Vorabkommen vom 9. und 11. Oktober führte.

Der neue Sanierungsplan fußt hauptsächlich auf der Intervention der österreichischen Regierung zur Sicherung der Verzinsung und Tilgung der Obligationen mit herabgesetztem Nennwert. Die österreichische Regierung sei an der Sanierung um so mehr beteiligt, als die schlimme Lage der im Auslande stark verbreiteten Obligationen höchst unangenehme Folgen veranlassen mußte. Es sei nicht zweifelhaft, daß eine Sanierung der Südbahn ein Hindernis für gute finanzielle Beziehungen zwischen Frankreich und Öster-Ungarn beseitigen würde. Der österreichische Staat sei überdies an einer guten Betriebsfähigkeit des großen Eisenbahnnetzes der Südbahn beteiligt, zumal die Staatsverwaltung Gläubigerin der Gesellschaft sei. Auch würde die Sanierung die Verstaatlichung ermöglichen. Der Bericht widerspricht dem Gerüchte betreffend ein Junktim zwischen einer Anleihe von 500 bis 600 Millionen und der Sanierung, davon wäre in den Wiener Verhandlungen der Pariser Delegation nie die Rede gewesen, da die Delegation zu einem derartigen Versprechen nicht ermächtigt gewesen sei und das Kotierungsrecht ausschließlich der französischen Regierung zusteht. Der Sanierungsplan nimmt einzig eine Anleihe von 150 Millionen in Südbahntiteln in Aussicht, durch die die normale Lage der Gesellschaft wieder hergestellt würde.

Die direkte Mitarbeiterschaft der österreichischen Regierung an der Sanierung sei nicht nur wichtig wegen der Garantien, die sie zu bieten bereit sei, sondern besitzt eine große moralische Tragweite deshalb, weil die Regierung, die bisher der Angelegenheit fernstand, eingeschritten ist, um die Südbahn durch Mittel aufzurichten, die sie selbst vorgeschlagen und die sie den Besitzern der Obligationen als Verwirklichung der Sanierung anbietet. Der Bericht erörtert beide Regimes, von denen das Regime II, die Garantie des Reinerträgnisses, von der österreichichen Regierung bevorzugt werde. Die Wiener Abmachungen wurden von beiden Pariser Komitees einmütig genehmigt.

Der Bericht schließt, die Schutzkomitees haben ihr möglichstes getan, um die von den Besitzern der Obligationen verlangten Opfer abzuschwächen, sie haben sich zu den im Plane enthaltenen nur mit Rücksicht auf das Eingreifen des österreichischen Staates verstanden. Sie hegen die Überzeugung, daß kein anderer Sanierungsplan von diesem angenommen würde.

Die nachfolgenden Erörterungen gestalteten sich sehr bewegt. Fast alle Redner, die gegen das Sanierungsübereinkommen auftraten, fanden Beifall. Dieser Beifall hatte aber keine große Bedeutung; das wurde klar, als Präsident Garbe noch einmal das Wort ergriff, um die vorgebrachten Einwürfe zu widerlegen. Er tat es in überzeugender Weise. Es wies nach, daß die Südbahn, wenn der Sanierungsplan nicht angenommen würde, außerstande sei, den nächsten Prioritätenkupon einzulösen, und daß das Anlehen von 150 Millionen durchaus notwendig für die Ausbesserung der Gleise und den Ankauf von Wagen und Lokomotiven sei. Im Falle der Nichteinhaltung der Verpflichtungen könne das Unternehmen in Kridazustand erklärt werden. Was würden die französischen Obligationenbesitzer dann erhalten? Er widerlegte noch einmal die Fabel von einem österreichischen Staatsanlehen und stellte fest, daß die französische Regierung ihre Genehmigung zur Kotierung des Anlehens der Südbahngesellschaft an der Pariser Börse nur unter zwei Bedingungen erteilen werde: erstens, daß es sich nicht um ein Staatsanlehen, sondern um das Anlehen einer privaten Gesellschaft handle; zweitens, daß der Ertrag dieses Anlehens lediglich für Investitionszwecke zu dienen habe.

Die Ausführungen des Vorsitzenden Garbe machten sichtlich Eindruck auf die Versammlung. Noch andere Redner wollten sich zum Wort melden, aber die Versammlung, welche jetzt nach den sachlichen Darlegungen Garbes die Überzeugung von der Begründetheit der Anträge des Komitees erhalten hatte, ließ sofort abstimmen. Diese Abstimmung war eine Formsache, da das Komitee durch die schriftlichen Vollmachten, welche ein großer Teil der Obligationenbesitzer ihm erteilt hatte, mehr als 700 000 Obligationen vertrat. Dennoch erhoben sich fast alle Hände im Saale für die Anträge des Komitees, und nur die wenigen Oppositionsredner hatten die Genugtuung, jetzt für sich selbst zu stimmen. Von 933 im Saale Anwesenden stimmten etwa ein halbes Dutzend gegen die Komiteeanträge. Im ganzen waren 717 364 Obligationen vertreten, von denen nur 1142 mit Nein stimmten. Die Anträge sind also fast einstimmig angenommen, worin die Zustimmung zu den in Wien am 9. und 11. Oktober d. J. getroffenen Übereinkommen ausgesprochen und dem Ausschusse alle Vollmachten zur Durchführung dieser Übereinkommen erteilt werden.

— **Die Zugspitzbahn.** Am 12. d. M. versammelte sich im Zugspitzdorf Ehrwald eine amtliche Kommission, um über das Projekt einer Zahnradbahn auf die Zugspitze die Trassenrevision und die Stationskommission vorzunehmen. Bekanntlich bestehen ein bayerisches und ein tirolisches Zugspitz-Bahnprojekt. Das bayerische nimmt seinen Ausgang von Partenkirchen, das tirolische ist von Ehrwald aus geplant. Für dieses liegen zwei verschiedene Pläne vor, welche die Kommission zu überprüfen hatte, der von Ehrwald zur Luttergrube und der zweite vom gleichen Ausgangspunkte zu den Ehrwalder Köpfen; von dort weg ist dann der Seilaufzug geplant. Die Kommission hatte sich nur mit dem ersten Teilstücke, der Zahnradstrecke, zu befassen, da für die Seilbahn noch keine Pläne zur Begutachtung vorlagen. Das Zahnradbahnprojekt von Ehrwald zur Luttergrube soll nach dem System Strub, jenes zu den Ehrwalder Köpfen nach dem System Locher-Peter ausgeführt werden. die Station Ehrwald soll auf der Hochebene gegenüber der heutigen Station Ehrwald der Mittenwaldbahn errichtet werden. Zur Verbindung mit dieser ist ein Eisensteg zu errichten, der von der Station der Mittenwaldbahn zu der der Zugspitzbahn führt. Die Fortsetzung der Gipfelbahn in ihrem zweiten Teile wird dann im Anschluß an die Zahnstangenstrecke erfolgen. Von den Interessenten hatte niemand gegen das Projekt etwas einzuwenden, man sprach allseits die Befriedigung über das Zustandekommen dieser interessanten Bergbahn aus, von der man sich viele wirtschaftliche Vorteile für das Gebiet im Außerfern verspricht.

— **Die elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Der größte Teil dieser elektrischen Bahn ist bereits fertiggestellt. Vom kleinen, schmucken Wiener Bahnhofe der neuen Bahn, der zwischen der Großmarkthalle und dem Bahnhofe Hauptzollamt in der Gigergasse liegt, führen zwei Schleifen in die Vordere Zollamtsstraße. Von dort fährt die Bahn in die Dampfschiffstraße. Sie führt dann längs des Donau-Kanals unter der Franzens-Brücke und der Verbindungsbahnbrücke durch und steigt ziemlich steil zur Weißgerber-Lände empor. Hier führt sie zur Sophien-Brücke, vor der sie die Straßenbahn in den Prater senkrecht schneidet. Auf der breiten Erdberger Lände geht die Bahn bis zur Wassergasse doppelgleisig, dann wird sie wieder eingeengt

zwischen den Erdberger Fabriken und dem Donau-Kanal. Bei der Kaiser-Josef-Brücke, benutzt sie die unter der Brücke durchführenden Gleise der alten, längst außer Betrieb gesetzten Schleppbahn und steigt mit dieser wieder auf den Uferdamm herauf. Nach den Haltestellen Simmering und Teerfabrik verläßt die Bahn den Donau-Kanal und wendet sich nach Kaiser-Ebersdorf und Schwechat, von wo sie bis Fischamend auf der Staatsbahnlinie Klein-Schwechat-Mannersdorf im Mitbetriebsverkehr geführt wird. Von Fischamend bis Petronell erschließt die neue Bahn ein den Wienern nur wenig bekanntes Gebiet. Hier liegen die Stationen Maria-Ellend (Wallfahrtsort), Kroatisch-Haslau, Regelsbrunn und Wildungsmauer. Von Petronell bis Hainburg wird wieder die Staatsbahnstrecke benutzt. Von Hainburg-Ungartor über Wolfstal und Berg und zwei ungarische Stationen: Szigetfálu-Gyartelep und Sziget (Au-Café) wird wieder auf eigenen Gleisen die Endstation im Osten, Preßburg, erreicht. Die neue Bahn wird im Betriebe der niederösterreichischen Landesbahnen stehen.

— **Die Wiederaufnahme des Betriebes der Canadian Pacific Gesellschaft.** Am 19. November wurde der Gesellschaft ein Erlaß des Ministeriums des Innern zugestellt, der in den Hauptpunkten folgendes enthält: 1. Die Bestellung des ehemaligen österreichisch-ungarischen Konsuls in Kanada, A. G. Veith, als neuen Generalrepräsentanten der Gesellschaft wird genehmigt. 2. Der Geschäftsbetrieb der Gesellschaft wird weiterhin gestattet, insofern er sich auf den Frachtendienst, den Aussichtswagendienst und den Beförderungsdienst von Reisenden erster und zweiter Klasse bezieht. 3. Die Wiedereröffnung der Geschäftsstelle in Wien und Triest wird gestattet. Die Reaktivierung der anderen Zweigniederlassungen bedarf in jedem Falle der vorherigen ministeriellen Genehmigung.

Die Aufnahme von Auswanderern wurde der Gesellschaft nicht freigegeben, doch nimmt man in unterrichteten Kreisen an, daß ihr in kurzem der volle Geschäftsbetrieb gestattet werden wird.

Ungarn.

— **Eisenbahnfragen im Bund ungarischer Fabrikindustrieller.** Der Ausschuß des Bundes beschäftigte sich kürzlich unter dem Vorsitze des Magnatenhausmitgliedes Dr. Franz Chorin in erster Reihe mit der Frage der Verstaatlichung der Südbahn. Der Vorsitzende führte aus, der Bund müsse dahin wirken, daß in dieser Frage die ungarische Regierung ihren Einfluß geltend mache, damit nicht eine aus tarifarischem und sontigem Gesichtspunkte für die ungarische Volkswirtschaft nachteilige Verschiebung eintrete; die infolge der Sanierung der Südbahn freiwerdenden Kapitalien müßten der festgestellten Quote entsprechend auch den ungarischen Linien zugute kommen. Auf Grund der Genehmigungsurkunde der Südbahn kann festgestellt werden, daß die Verstaatlichung der österreichischen und ungarischen Linien nur zusammen und gleichzeitig erfolgen kann. Auch Direktor Dr. Gustav Gratz trat dafür ein, daß die ungarische Regierung den Grundsatz zur Geltung bringen müsse, daß die österreichischen Linien einseitig ohne Zustimmung der österreichischen Linien nicht verstaatlicht werden können und daß die ungarische Regierung ihre Zustimmung von der vollen Wahrung der Interessen der ungarischen Volkswirtschaft abhängig machen müsse. Eine unerläßliche Bedingung sei vornehmlich die Sicherstellung dessen, daß die tarifarische Lage während der ganzen Dauer der Genehmigung keine für Ungarn ungünstigere werden dürfe als die heutige ist. Im Interesse der Mühlenindustrie müßte im Laufe der Verhandlungen verfügt werden, daß die jetzige verschiedene tarifarische Behandlung der Getreide- und Mehlsendungen auf den Linien der Südbahn aufhöre.

Sodann verhandelte der Ausschuß die wegen der teilweisen Einschränkung der Investitionen der Staatsbahnen eingelaufenen Beschwerden. Der Ausschuß nahm in dieser Frage einen Beschluß an, in dem auf die Nachteile hingewiesen wird, den die Industrie durch diese Einschränkung erleidet. Die Verringerung der für die Erweiterung der Stationen, die Schaffung von Ausweichen und von Doppelgleisen bestimmten Beträge erweckt Bedenken im Bunde, der es für seine Pflicht hält, auf die Schäden, die hieraus der ganzen Volkswirtschaft des Landes erwachsen können, hinzuweisen, damit die Regierung sie noch rechtzeitig beseitige.

— **Die neue Eisenbahnbrücke über die Donau in Budapest.** Bekanntlich bestehen zurzeit in Budapest nur zwei Donau-Eisenbahnbrücken. Die eine ist die eingleisige Brücke der Lokalbahn Budapest-Esztergom, die andere die sogenannte Verbindungsbrücke, etwa 9 km unterhalb der vorerwähnten, nächst der oberen Spitze der Csepel-Insel. Diese Brücke verbindet die Hauptlinien des rechten Donauufers (Budapest-Fiume, Budapest-Bruck-Királyhida und Anschlußlinien) mit dem Donau linksufrigem Hauptbahnhof: dem Ostbahnhof. Diese zweigleisige Brücke wurde im Jahre 1877, d. i. vor 36 Jahren, erbaut. Während dieses langen Zeitraumes wurden an ihr keine bemerkenswerten Verstärkungen vorgenommen, obzwar die Notwendigkeit einer Verstärkung anerkannt war. Der Grund des Unterbleibens einer gründlicheren Verstärkung lag darin, daß das seinerzeit verwendete Eisenmaterial den jetzt maßgebenden Bedingungen nicht mehr entspricht. Man fand, daß eine Verstärkung der Eisenkonstruktion weder zweckmäßig, noch wirtschaftlich gewesen wäre, da ja die Verstärkung doch dem Hauptübel, nämlich der Minderwertigkeit des alten Eisenmaterials, ohnehin nicht abgeholfen hätte. Anderseits haben sich seit Inbetriebsetzen der Brücke die Belastungsverhältnisse bedeutend erhöht, besonders ist das Eigengewicht der Lokomotiven seither fortwährend und bedeutend gestiegen.

Diese beiden Umstände in Gemeinschaft mit sonstigen wichtigen verkehrspolitischen Rücksichten reiften den Gedanken an den gänzlichen Austausch der alten Donaubrücke. Um jedoch den Verkehr auf dieser für Budapest unentbehrlichen Brücke während des Austausches nicht im geringsten zu beeinträchtigen, beschloß man, im Anschluß an die bestehende Brücke eine neue zweigleisige Brücke zu erbauen, und zwar derart, daß stromaufwärts im Zusammenhange an die bestehenden Pfeiler und Widerlager die neuen Brückenunterlagen erbaut werden. Es wurde ferner beschlossen, die alte Brücke vorläufig noch bestehen zu lassen, jedoch mit der Beschränkung, daß statt der bisherigen zwei Gleise nur ein Gleis auf der Brücke im Betrieb erhalten wird. Einer weiteren Entwicklung des Verkehrs entsprechend, wird es Aufgabe der Zukunft sein, die alte Eisenkonstruktion mit einer neuen zweckentsprechenden zweigleisigen Brücke auszutauschen, so daß dann vier Gleise zur Verfügung stehen werden. Die vier Gleise werden in absehbarer Zeit wohl zur Abwicklung des auch größten Verkehrs zwischen dem rechten und linken Ufer der Donau genügen.

Die auf 6 Millionen Kronen veranschlagten Baukosten wurden in dem auf die Investitionen bezughabenden Gesetze XXXI vom Jahre 1908 zur Verfügung gestellt. Der Bau begann im Spätherbst 1909 und wurde im Oktober 1913 vollendet. Die Brücke besteht aus vier Stromöffnungen, drei Seitenöffnungen an dem linken und zwei Seitenöffnungen an dem rechten Donauufer. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 487.36 m. Hiervon entfallen auf die vier Stromöffnungen 394 m. Jede einzelne Stromöffnung beträgt mit Hinzurechnung der je 4.96 m starken Zwischenpfeiler 98.50 m.

Die Seitenöffnungen auf dem linken Donauufer führen über die Gleise des Donauuferbahnhofs, die zwei Seitenöffnungen am rechten Donauufer wurden späteren Bedürfnissen vorbehalten. Die Widerlager und Pfeiler wurden mit Preßluft gegründet. Der eiserne Überbau der vier Stromöffnungen ist eine eingespannte Bogenbrücke. Die Seitenöffnungen sind Blechträger mit oberem geraden, unterem gekrümmten Gurt. In den Seitenöffnungen liegt die Fahrbahn oben, auf den Stromöffnungen liegt sie zwischen den Hauptträgern unten, 8.73 m über dem höchsten Hochwasserstand der Donau. Stromaufwärts wurde an die Hauptträger ein 2 m breiter Fußsteg genietet. Zur Herstellung der neuen Brücke wurden 4280 t Flußeisen, 84.7 t Stahl und 28 t Gußeisen verwendet. Die vier Stromöffnungen allein beanspruchten 4 045 518 kg Flußeisen, 81 716 kg Stahl und 21 914 kg Gußeisen. Die Montierung der Eisenkonstruktion begann im Juli 1911. Die Brücke wurde Mitte November 1913 dem Verkehr übergeben.

— **Neue Lehrlingswerkstätten der ungarischen Staatseisenbahnen.** Die Staatseisenbahnen hatten bisher 5 Lehrlingswerkstätten. Die in diesen Schulen erzielten Erfolge bewogen die Direktion, die Zahl dieser Schulen zu vermehren. Im laufenden Jahre wurden solche eingerichtet in den Werkstätten zu Szolnok, Temesvár und Koloszvár (Klausenburg). Die Ausbildung der Lehrlinge dauert vier Jahre. In den ersten drei Jahren erhalten sie durch die Werkstätteningenieure täglich einen zweistündigen theoretischen Unterricht, ihre praktische Ausbildung wird unter Aufsicht des Werkstättenvorstandes durch je einen Werkmeister geleitet. Im vierten Jahrgange unterbleibt der theoretische Unterricht, und die Lehrlinge werden den Arbeitergruppen der Lokomotiv- oder Wagenwerkstätte zugeteilt. Sie werden, je nach ihrer Neigung, als Schlosser, Spengler, Kupferschmiede, Dreher oder Tischler ausgebildet.

Bosnien und Hercegovina.

— **Zugentgleisung.** Die Eisenbahndirektion in Sarajevo teilt folgendes mit: Der am 21. November um 8 Uhr 10 Minuten früh in Sarajevo fällige Personenzug Nr. 2 ist zwischen den Stationen Vrhovi und Kamen aus bisher noch nicht bekannter Ursache mit beiden Lokomotiven und einem Personenwagen entgleist, wobei beide Lokomotiven umkippten. Ein Lokomotivführer wurde getötet, ein Heizer verwundet. Von den Reisenden ist niemand zu Schaden gekommen. Der Personenzug Nr. 2 erlitt infolge des Unfalls eine fünfstündige Verspätung.

Übrige europäische Länder.

— **Engl. u. französ. Eisenbahnunterbeamte in Ehrenstellungen.** Der Fall des Weichenstellers Hartley, der für das kommende Jahr zum Oberbürgermeister (Lord-Mayor) von York gewählt worden ist (s. Nr. 8 dieser Zeitung vom 15. Oktober d. J.), gibt „Railway News“ Veranlassung, einige ähnliche Fälle aufzuführen. Der Posten des Bürgermeisters (Mayor) von Swindon, wo sich die Werkstätten der großen Westbahn befinden, ist vor einigen Jahren von einem Lokomotivführer dieser Gesellschaft bekleidet worden. In Grantham wurde 1908 ein Schaffner der Großen Nordbahn einstimmig zum Bürgermeister gewählt, und in Doncaster, wo diese Gesellschaft ihre Lokomotiv-Werkstätten hat, wurde 1910 ein Schmied, der zwar nicht mehr im Eisenbahndienst stand, aber sein ganzes Leben in den dortigen Werkstätten zugebracht hatte, auf den Posten des Bürgermeisters berufen. Als in Aberavon in Glamorgan ein Signalwärter zum Bürgermeister gewählt worden war, begleiteten ihn auf dem feierlichen Kirchgang, mit dem er den Antritt seines Amtes beging, 300 seiner Arbeitsgenossen unter Führung des von ihnen gewählten Abgeordneten zum Parlament, um dadurch zu bekunden, wie stolz sie darauf waren, daß einer der Ihrigen eine so hohe Würde erlangt hatte. Ein Bahnhofsvorsteher der Großen Westbahn ist seit kurzem Vorsitzender des Bezirksrates von Bampton, in welcher Eigenschaft er auch richterliche Gewalt ausübt, und mehrere Eisenbahnarbeiter sind Friedensrichter, eine Stellung, die sich in England großen Ansehens erfreut; sie üben in kleineren Straf- und Polizeisachen richterliche Gewalt aus.

Was den Lordmayor von York anbelangt, so hat er seine Laufbahn bei der Eisenbahn als Streckenarbeiter begonnen und ist jetzt im Verschiebedienst beschäftigt. Er erfreut sich unter seinen Mitbügern großen Ansehens, was auch schon vor der Wahl zum Oberbürgermeister darin zum Ausdruck gekommen ist, daß er zu deren Vertreter im Bezirksrat und anderen öffentlichen Körperschaften gewählt worden ist. Der Bürgermeister von Crewe, ein Signalwärter der Nordwestbahn, der ebenfalls kürzlich in dieser Zeitschrift erwähnt wurde, hatte bei einem Besuch, den der König und die Königin von England vor einiger Zeit den dortigen Werkstätten abstatteten, die Ehre, die Majestäten bei ihrer Ankunft auf dem Bahnhof zu begrüßen und von ihnen in ein längeres Gespräch gezogen zu werden. Er soll sich der dabei auf ihn entfallenen Repräsentationspflichten mit großer Würde entledigt haben. — Auch in Frankreich ist neuerdings ein Eisenbahngepäckträger zum Bürgermeister berufen worden, und zwar in Dijon, einer Stadt von etwa 64 000 Einwohnern.

— **Die Lötschbergbahn,** die bekanntlich nur mit elektrischen Lokomotiven arbeitet, steht jetzt fünf Monate im Betriebe. Wegen unvorhergesehener Schwierigkeiten konnte die Eröffnung nicht, wie beabsichtigt war, am 1. Juli d. J. erfolgen. Der Betrieb wurde vielmehr erst am 15. Juli in beschränktem Umfange auf Grund eines vorläufigen Fahrplanes aufgenommen. Es fuhren von Spiez nach Brig und umgekehrt täglich zunächst je zwei Schnell- und drei Personenzüge, ferner je zwei Güterzüge durch. Erst vom 18. September an trat der Sommerfahrplan vollständig in Kraft; die Anzahl der durchgehenden Schnellzüge stieg damit auf fünf, die der durchgehenden Personenzüge auf vier in jeder Richtung. Im Winterfahrplan — seit dem 1. Oktober — ist die Anzahl der durchgehenden Schnellzüge die gleiche; dagegen sind nur drei durchgehende Personenzüge in jeder Richtung vorgesehen. Außerdem verkehrten sowohl im Sommer als im Winter noch mehrere Personenzüge, die nur einen Teil der nördlichen Strecke durchliefen, also nicht dem Durchgangsverkehr dienten. Wie wir dem „Zentralblatt der Bauverw.“ entnehmen, sind die Erfahrungen, die man mit dem elektrischen Betrieb bisher gemacht hat, verschiedener Art, so daß ein abschließendes Urteil zurzeit noch nicht möglich ist. Immerhin scheint es aber, als ob die Hoffnungen, die man an die elektrische Zugförderung geknüpft hat, sich erfüllen werden.

— **Anteil des italienischen Bahnpersonals an den Betriebsersparnissen.** Ein Rundschreiben der Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen bringt zur Kenntnis des Personals, daß der Verwaltungsrat den Anteil der Beamten an den im Geschäftsjahre 1912/13 erzielten Ersparnissen an Personalkosten auf 5 564 463 L. festgesetzt hat. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat verfügt, daß diese Summe in derselben Weise wie vergangenes Jahr verteilt werden soll. Der Grundanteil der Beamten richtet sich nach ihrem Gehalt. Um einen Grundanteil zu haben, müssen sie in der Führungsliste auf wenigstens 76 Verdienstpunkte gekommen sein. Mit steigenden Verdienstpunkten tritt alsdann ein Zuschlag zum Grundanteil ein; diejenigen Beamten, die mit 120 Verdienstpunkten das Höchstmaß erreichten, erhalten drei nach ihrem Gehalte berechnete Grundanteile.

— **Eisenbahnunfall in Spanien.** Von einem erfreulicherweise nicht allzu folgenschweren Eisenbahnunglück wird aus San Sebastian berichtet: In der Nacht zum 23. November erfolgte im Tunnel von Cazurza auf der Strecke von Irun nach Madrid ein Erdrutsch und zwar kurz vor der Durchfahrt des Südexpreß. Die Lokomotive und zwei Wagen entgleisten. Dem Zugführer wurden beide Beine gebrochen. Ein aus dem Süden kommender Güterzug stieß gleichfalls gegen die Erdmassen, wobei seine Lokomotive entgleiste. Die Zeitung „Epoca“ schreibt, daß mehrere Reisende Quetschwunden davongetragen haben. Der Tunnel wird mehrere Tage gesperrt bleiben.

— **Wagenstandgelder in England.** Die englischen Eisenbahnen haben ebenso wie diejenigen der Vereinigten Staaten lebhaft darüber zu klagen, daß die Absender und Empfänger von Gütern die Eisenbahnwagen als Lagerhäuser benutzen und sie auf diese Art längere Zeit dem Verkehr entziehen. Um diesem Mißbrauch vorzubeugen, haben die London- und Nordwestbahn, die Große Westbahn und die Midlandbahn neuerdings ihre Bestimmungen über die Erhebung von Wagenstandgeldern abgeändert. Es soll in Zukunft ein Standgeld von 1 Shilling 6 Pence (1,50 ℳ) für den Tag erhoben werden, und zwar sollen, je nach der Stärke des Verkehrs, drei- oder viertägige Entladefristen gewährt werden, ehe das Wagenstandgeld fällig wird. Wenn wirklich Güterwagen in der angedeuteten Weise gemißbraucht werden, scheint uns die Höhe des Standgeldes noch sehr niedrig bemessen.

— **Die bulgarischen Häfen Varna und Burgas.** Das Anlagekapital der beiden Häfen am Schwarzen Meere Varna und Burgas, die der bulgarischen Staatseisenbahnverwaltung unterstehen, betrug Ende des Jahres 1911 für Varna 13 365 060,52 Fr., für Burgas 8 848 561,96 Fr., zusammen 22 213 622,48 Fr. Der Betrieb beider Häfen lieferte einen Überschuß von 801 755,91 Fr. Schiffe verkehrten im Hafen von Varna 1923 mit einem Tonnengehalt von 1 046 327, von Burgas 2164 mit einem Tonnengehalt von 796 659, zusammen 4087 mit einem Tonnengehalt von 1 842 986. Eingeführt wurden Güter über Varna 164 519 t und 133 Stück Großvieh, über Burgas 143.114 t und 204 Stück Großvieh, ausgeführt wurden Güter über Varna 302 384 t, 1417 Stück Groß- und 73 188 Stück Kleinvieh, über Burgas 246 145 t und 12 307 Stück Kleinvieh. Die Gesamtzahl der Reisenden betrug 81 284.

— **Balkanbahnen.** Aus Konstantinopel, 19. November, wird gemeldet: Die Verhandlungen über den türkisch-bulgarischen Handelsvertrag haben heute nachmittag auf der Pforte begonnen. Aus dem amtlichen Wortlaut des türkisch-griechischen Friedensvertrages ist außer den bereits bekannten Bestimmungen Artikel 14 besonders hervorzuheben, welcher besagt: Da die griechische Regierung die bestehenden Rechte, Lasten und Pflichten der osmanischen Regierung für die jetzt in griechischem Gebiet gelegenen Bahnstrecken Salonik-Monastir, die Orientbahnen und die Verbindungsbahn Salonik-Dedeagatsch übernommen hat, werden die auf diese Bahnlinien bezüglichen Fragen dem Pariser Finanzausschuß übertragen werden. Artikel 15 ferner besagt: Die beiden Vertragsteile verpflichten sich, den Londoner Vertrag vom 30. Mai 1913 ihrerseits durchzuführen.

— **Die Eisenbahnunfälle in Rußland.** Die öffentliche Meinung beschäftigt sich in letzter Zeit viel mit den Unfällen auf den Eisenbahnen, die sich sehr gehäuft und daher die Gesellschaft sehr beunruhigt haben. Namentlich will man sich nicht dazu entschließen, die Ursache zu den Unfällen, wie das amtlich geschieht, auf verbrecherische Vorgänge zurückzuführen. Demgegenüber glaubt man in weiten Kreisen der Öffentlichkeit, daß Mangel an Aufsicht, schlechte Unterhaltung der Anlagen, namentlich verfaulte Eisenbahnschwellen, die Schuld an den Vorkommnissen tragen. Ein solcher Unfall, der sich am 23. Oktober d. J. auf der Moskau-Kasaner Bahn zugetragen hat, es handelte sich um die Entgleisung eines Personenzuges zwischen den Stationen Obrotschnoje und Ushomka., ist jetzt amtlich untersucht und hierbei festgestellt worden, daß die Entgleisung von böswilliger Hand herbeigeführt worden war. Es waren nämlich zwei Schienen über das Gleis gelegt worden, die nach dem Unfall eine S-förmige Gestalt erhalten hatten. Die Schwellen waren gesund, nicht über fünf Jahre alt. Bei dem Vorgang sind die drei ersten Wagen ineinandergefahren, was die vielen Menschenopfer hervorgerufen habe. Tot sind 14 Personen, deren Namen noch nicht sämtlich festgestellt werden konnten, schwer verwundet 9, leicht 34.

Bei diesem Ereignis scheint nun tatsächlich ein Anschlag von böser Hand vorzuliegen. Wie weit die Annahme des Ministeriums, daß die Unfälle fast regelmäßig auf solchen Anlaß zurückzuführen sind, begründet ist, darüber wird voraussichtlich eine Anfrage, die in der Reichsduma eingebracht und daher dort wohl auch zu einer eingehenden Erörterung der Vorgänge führen wird, mehr Licht verbreiten, als aus dem kurzen amtlichen Bericht zu entnehmen ist.

Übrigens hat auch das Ministerium der Verkehrsanstalten die Angelegenheit einer eingehenden Beratung und Prüfung unterzogen. Hoffentlich wird zur Beruhigung der erregten, öffentlichen Meinung das Ergebnis dieser Beratungen demnächst bekannt.
m.

— **Der Geschäftsgang bei der russischen Staatsbahnverwaltung.** Ein bemerkenswertes Rundschreiben der Direktion der Staatsbahnen an die Chefs der Bahnlinien (Gleichbedeutung mit Amtsvorstand) ist die „Retsch" mitzuteilen in der Lage. In diesem wird die Vorliebe für das „papierne Verfahren" in scharfer Form gerügt und empfohlen, statt dessen sich zugleich mit dem Dienste zu beschäftigen. In dem Rundschreiben heißt es unter anderem: „Die Wurzel vieler Ungehörigkeiten und Mißstände ist die Entfremdung von der lebendigen Sache. Die höheren Beamten der Bahnen beschäftigen sich im wesentlichen mit Korrespondenz und allerlei Kanzleikram. Die Abteilungschefs (die Amtsvorstände) finden keine Zeit zu persönlicher Kontrolle, sie verhalten sich dem Dienst gegenüber gleichgültig und sie erfahren von den Ereignissen innerhalb ihres Dienstzweiges oft erst aus zweiter und dritter Hand. Den Dienst leiten tatsächlich die mittleren Beamten, oft auch Unterbeamte, die weder über die nötige Bildung noch auch über erforderliche Einsicht verfügen. Sie versehen den Dienst ganz mechanisch und kümmern sich nicht um etwa notwendige Verbesserungen." Mißstände ließe man trotz erfolgter Erinnerungen bestehen. Hierzu bemerkt die „St. Petersburger Zeitung", der wir diese Mitteilungen entnehmen, daß hier zum erstenmal auf den wesentlichsten Mangel des Eisenbahnbetriebes hingewiesen wird. An dieser Stelle ist immer wieder ausgeführt worden, daß nur schärfste Kontrolle seitens der höheren Beamten die verfahrenen Zustände ins Gleis bringen kann. Freilich fragt es sich, wer den ungeheuren Wust von Kanzleiarbeit bewältigen soll, der vom Ministerium verlangt wird. Wenn der Chef eines Dienstes (also ein Amtsvorstand) täglich gegen 3000 Unterschriften (!??) zu leisten hat, dann hat er in der Tat keine Zeit, um persönlich in den Dienst einzugreifen.

Die Ausstellungen der Direktion sind im vollen Umfange berechtigt, leider hat sie selbst den Dienst in einer Weise geregelt, die ihn zu einem „papiernen" Verfahren gemacht hat.

Soweit die „St. Petersburger Zeitung".

Man liest und erstaunt! Wenn die 3000 Unterschriften ja wohl nicht alle Tage zu leisten sein werden, sondern das ein besonderer Ausnahmefall sein wird, so wird aber wahrscheinlich der Bureaudienst die Kraft des leitenden Beamten sehr in Anspruch nehmen und namentlich sehr viel mehr, als mit der tatsächlichen Erfüllung seiner hauptsächlichsten Aufgaben, die offenbar „draußen" liegen, vereinbar ist. Derartige Erlasse sind übrigens schon wiederholt und nicht, wie die „St. Petersburger Zeitung" annimmt, zum ersten Male ergangen, aber — die Gewohnheit!
m.

Fremde Erdteile.

— **Zum Eisenbahnbau in Kamerun.** Beim Abschied aus den deutschen Schutzgebieten sandte Staatssekretär Dr. Solf an den Gouverneur von Kamerun aus Lagos (Nigerien) unterm 26. September eine Abschiedsdepesche, in der es am Schlusse heißt: „Was das Land aber dringend gebraucht, sind Eisenbahnen und andere Verkehrswege. Ihr Ausbau ist die Forderung des Tages, für deren Erfüllung ich mich einsetzen werde. Wenn dann alle Weißen verständnisvoll zusammenwirken, um die noch schlummernden Kräfte der Eingeborenen zu wecken und mit ihnen dem Lande abzugewinnen, was es zu tragen vermag, muß das Schutzgebiet eine Entwicklung nehmen, an der das Mutterland seine Freude haben wird. Daß es gelingen möge, dieses Ziel zu erreichen, wünsche ich beim Abschied dem schönen Kamerun."

— **Südwestafrikanische Verkehrsfragen vor dem Landesrat in Windhuk.** In der Schlußsitzung dieses Landesrats vom 14. d. M. erklärte sich dieser einer Meldung des „Tag" zufolge einstimmig mit der Anregung des Kolonialamts einverstanden, auf der Strecke Swakopmund-Omaruru Kapschienen mit Otavibahnspurweite zu legen und die freiwerdenden Otavischienen für die Ambolandbahn zu verwenden. Auf den Antrag, wegen Beschäftigung von Ovamboleuten bei dem Bau der Ambolandbahn gab der Gouverneur die Zusicherung, daß die Minenbetriebe in der Art berücksichtigt werden sollten, daß das Bauunternehmen erst dann Ovamboleute anstellen dürfe, wenn der Arbeiterbedarf der Minen gedeckt sei. Es wurde ferner beschlossen, an das Kolonialamt die Bitte zu richten, sich für den Zuzug von Arbeitern aus Togo zu verwenden.

— **Die Eisenbahnen von Südaustralien im Rechnungsjahr 1912/13.** In dem am 30. Juni zu Ende gegangenen Betriebsjahre haben die Einnahmen der Eisenbahnen von Südaustralien in allen Einzelposten größere Beträge erreicht als im Vorjahre. Im Personenverkehr haben die Einnahmen z. B. um 30 000 £ zugenommen, im Kohlen- und Erzverkehr um 39 500 £; insgesamt machte die Zunahme der Einkünfte 131 873 £ aus. Die Zahl der beförderten Personen ist von 18 353 054 auf 19 382 330 gestiegen, und jeder Reisende hat im Durchschnitt 19 km (im Vorjahre 18,7 km) zurückgelegt. Im Kohlen- und Erzverkehr sind 133 390 Tonnen mehr befördert worden, nur der Viehverkehr ist unverändert geblieben. Infolge einer Zunahme der Zugkilometer um 505 000 sind die Betriebsausgaben um 99 788 £ gestiegen, trotzdem haben aber die Reineinnahmen wegen der überwiegenden Steigerung der Roheinnahmen zugenommen; sie haben 828 661 £ betragen, was einer Verzinsung des Anlagekapitals mit 5,84 % (im Vorjahre 6,02 %) entsprach. Der Rückgang in der Verzinsung des Anlagekapitals, das am Ende des Jahres 14 490 750 £ ausmachte, ist auf umfangreiche Streckenneubauten, Beschaffung von Betriebsmitteln, Erweiterungen bestehender Anlagen usw. zurückzuführen, die zu Lasten des Anlagekapitals verrechnet worden sind. Die im Betrieb befindlichen Eigentumsstrecken der Südaustralischen Staatsbahnen waren am 30. Juni 1913: 2720 Kilometer lang, was einen Zuwachs an Streckenlänge im Laufe des Jahres um 367 km bedeutet. Dazu kommt noch die 770 km lange Strecke Port Augusta-Oodnadatta, die der Bundesverwaltung gehört, aber von der Verwaltung der Staatsbahnen von Südaustralien betrieben wird, so daß die von der letzteren Verwaltung betriebenen Eisenbahnen insgesamt 3490 km lang sind. Auf der Bundesbahnstrecke haben die Ausgaben mit 77 926 £ die Einnahmen um 2057 £ übertroffen, wobei die Bundesverwaltung noch die Ausgaben für außergewöhnliche Unterhaltungsarbeiten und für die Verzinsung des Anlagekapitals zu tragen hatte. Bei den Staatsbahnen verblieb nach Abzug der Zinsen ein Reingewinn von 335 774 £, so daß nicht nur der Fehlbetrag des vergangenen Jahres, 71 596 £, gedeckt, sondern, was zum ersten Male vorkam, der Betrag von 262 101 £ auf neue Rechnung vorgetragen werden konnte. Dieses Ergebnis wird natürlich von der Eisenbahnverwaltung mit großer Freude begrüßt.

Allgemeines.

— **Das Vordringen der englischen Kohle auf dem Hamburger Markte.** Hierüber entnehmen wir der „Köln. Ztg." folgendes: Im vorigen Jahre hat sich die englische Kohle infolge der Ausnahmeverhältnisse, die der Gesamtausstand der britischen Bergarbeiter für ihren Absatz geschaffen hatte, auf dem deutschen Markt im ganzen eine Zurückdrängung gefallen lassen müßten; ihre Einfuhr ging von 9,4 auf 8,98 Millionen Tonnen zurück. Auf dem Hamburger Markt hat sie sich jedoch voll behauptet; nicht nur steigerte sich ihre Einfuhr nach dort von 4,18 auf 4,64 Millionen Tonnen, sondern ihr Anteil an der Versorgung Hamburgs mit mineralischem Brennstoff erfuhr auch noch eine, wenn auch nur geringe Erhöhung von 56,76 % im Jahre 1911 auf 56,86 %. Danach dürfte man im laufenden Jahr, wo ihre Ausfuhr sich wieder unter normalen Bedingungen vollzog, ein weiteres Vordringen gegenüber der deutschen Kohle erwarten. Und in der Tat, von dem Mehrbedarf an Kohle von 485 000 t, den Hamburg in den ersten neun Monaten dieses Jahres gegenüber der entsprechenden Zeit des Vorjahres verzeichnete, entfallen 346 000 t auf englische und nur 139 000 t auf westfälische Kohle. Für die ersten neun Monate der letzten beiden Jahre ist die Entwicklung des Wettbewerbs Großbritanniens und Westfalens auf dem Hamburger Kohlenmarkt durch eine Zusammenstellung ersichtlich gemacht, nach der sich der Anteil der englischen Kohle an der Versorgung des Hamburger Marktes für die ersten neun Monate im Jahre 1913 auf 56,94 % gestellt hat, gegen 55,80 % im Jahre 1912, der Anteil der westfälischen Kohle ist entsprechend von 44,20 % auf 43,06 Prozent zurückgegangen. Daß die Schlußmonate des Jahres noch eine Änderung in dieser Entwicklung bringen werden, ist nicht anzunehmen, deshalb ist damit zu rechnen, daß die englische Kohle das laufende Jahr auf dem Hamburger Markt mit einem nicht unbeträchtlichen Gewinn abschließen wird.

Rechtspflege.

— **Unfallrente der Hinterbliebenen eines ausländischen Arbeiters auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes.** Können die nach § 21 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes von der Hinterbliebenenrente ausgeschlossenen Hinterbliebenen eines ausländischen Arbeiters Schadensersatz auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes verlangen? Diese Frage ist im folgenden Falle verneint worden. (Urteil des Landgerichts in Königsberg Pr., III. Z.-K., vom 29. April 1913. Aktenzeichen 3 O. 510/12.)

Der Rangierarbeiter D. kam im Betriebe der Eisenbahn auf einem Bahnhofsgleise in Prostken zwischen die Puffer zweier Güterwagen und wurde dabei in Brusthöhe derart gequetscht,

daß der Tod sofort eintrat. Seine Witwe und mehrere eheliche Kinder haben von der Eisenbahn Hinterbliebenenrente auf Grund des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 verlangt, sind aber auf Grund des § 21 dieses Gesetzes durch das Schiedsgericht für Arbeiterversicherung mit ihren Ansprüchen abgewiesen worden. Darauf erhoben die Kläger Rentenansprüche auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871. Der beklagte Fiskus bestritt seine Zahlungspflicht. Der Verunglückte habe zu den versicherungspflichtigen Arbeitern gehört und sei versichert gewesen. Die Kläger würden Rente auch erhalten haben, wenn sie nicht Ausländer im Sinne des § 21 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes gewesen wären, d. h. zurzeit des Unfalls ihren gewöhnlichen Aufenthalt nicht im Auslande gehabt hätten. Das Reichshaftpflichtgesetz finde gegenüber den Sonderbestimmungen des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes keine Anwendung.

Das Gericht hat die Klage mit folgender Begründung abgewiesen:

Der Verunglückte war im Betriebe des Beklagten beschäftigt und auch als versicherungspflichtiger Arbeiter nach § 1 Nr. 3 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni vom Beklagten versichert worden. Der Unfall hat sich gleichfalls im Betriebe der Eisenbahn zugetragen. Es kommen danach die Bestimmungen des angegebenen Gesetzes zur Anwendung. Nach § 21 des Gesetzes haben die Hinterbliebenen eines Ausländers, welche zurzeit des Unfalls nicht im Inlande ihren gewöhnlichen Aufenthalt hatten, keinen Anspruch auf die Rente. Von der im zweiten Satze des § 21 ihm eingeräumten Ermächtigung hat der Bundesrat für das hier in Frage stehende Gebiet keinen Gebrauch gemacht. Der Verunglückte war Ausländer, und seine Hinterbliebenen wohnten zur Zeit des Unfalls, wie heute auch noch, in B. in Rußland. Aus diesen Gründen hat auch das Schiedsgericht die Berufung der Kläger gegen den ablehnenden Bescheid der Eisenbahndirektion in Königsberg zurückgewiesen.

Die Ansprüche der Kläger lassen sich auch nicht auf § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 stützen. Während der Geltungsdauer des Reichsunfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 wäre der gegenteilige Standpunkt richtig gewesen (vgl. R. G. bei Gruchot, Bd. 48, S. 383/386). Ausdrücklich, um diesen Rechtszustand abzuändern, bestimmte der neue § 135 des jetzt geltenden Gewerbeunfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900*), daß die Hinterbliebenen eines Versicherungspflichtigen, auch wenn sie einen Anspruch auf Rente nicht haben, nur dann einen Anspruch auf Ersatz des infolge des Unfalls erlittenen Schadens gegen den Betriebsunternehmer usw. haben, wenn durch strafgerichtliches Urteil festgestellt worden ist, daß der in Anspruch Genommene den Unfall vorsätzlich herbeigeführt hat. Das ist vorliegenden Falles nicht möglich, auch von den Klägern nicht behauptet worden. . . .

—pt—

*) Jetzt § 898 der Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911. Dem § 21 des Gewerbeunfallversicherungsgesetzes entpricht § 596 der Reichsversicherungsordnung.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Bahnstrecke Stargard (Pom.)-Belgard zwischen den Stationen Trampke und Freienwalde (Pom.) neuerrichtete Haltepunkt Voßberg für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Trampke und Voßberg 5,72 km und zwischen Freienwalde (Pom.) und Voßberg 5,04 km.

Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Heidelberg-Eberbach zwischen den Stationen Hirschhorn und Eberbach errichtete Haltepunkt Eberbach-Pleutersbach in Betrieb genommen werden. Er wird zunächst für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Kleinvieh- und Telegrammverkehr eingerichtet. Die Eröffnung für den Güterverkehr erfolgt im nächsten Frühjahr.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Januar d. J. wird der zwischen den Stationen Fallersleben und Vorsfelde links der Bahnstrecke Lehrte-Stendal gelegene Bahnhof Rothenfelde-Wolfsburg für die Abfertigung von Wagenladungen nach und von dem Anschluß der Gewerkschaft Rothenfelde eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Österreichische Staatsbahnen. Am 22. November d. J. ist die bisher nur für den Personenverkehr und für die Gepäckabfertigung im Nachzahlungswege eingerichtete Haltestelle Lhota unter Libcan für den allgemeinen Eil- und Frachtgutverkehr in Wagenladungen von mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen eröffnet worden. Ausgeschlossen von der Beförderung von und nach dieser Halte- und Ladestelle sind beladene und leere Möbelwagen, Flüssigkeiten in Kesselwagen, Langholz, explosionsgefährliche Gegenstände, lebende Tiere und solche Güter zu deren Ver- und Ausladen besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind. Das Ab- und Auflegen sowie das Ver- und Ausladen obliegt den Parteien. Vom gleichen Tage ab wird in der Halte- und Ladestelle Praskacka-Urbanitz das Reisegepäck, welches daselbst bisher nur gegen Nachzahlung angenommen wurde, ohne diese Beschränkung abgefertigt.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Der an der Strecke Posen-Schokken gelegene Bahnhof 4. Klasse Bolechowo erhält vom 1. Dezember d. J. ab die Bezeichnung Warthelager.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld sind infolge Eröffnung des 2. Gleises der Hauptbahn Westhofen-Kabel und der Strecken: Hengstey Vschbbf.-Kabel und Hagen-Eckesey-Vorhalle am 1. November d. J. 7,31 km hinzugerechnet worden; ferner ist die Strecke Bad Jastrzemb-Loslau — 21,18 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, die am 2. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben

der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 514 vom 20. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Gegenseitige Mitteilungen der Vereinsverwaltungen über die in ihren Betriebs- und Verkehrsverhältnissen eintretenden Veränderungen (abgesandt am 22. November d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung des Bahnhofs 4. Klasse Rothenfelde-Wolfsburg für den Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Stationen Fallersleben und Vorsfelde links der Bahnstrecke Lehrte-Stendal gelegene Bahnhof Rothenfelde-Wolfsburg für die Abfertigung von Wagenladungen nach und von dem Anschluß der Gewerkschaft Rothenfelde eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Rampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Rothenfelde-Wolfsburg in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Hannover, November 1913. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Posen-Schokken gelegene Bahnhof 4. Klasse Bolechowo erhält vom 1. Dezember 1913 ab die Bezeichnung „Warthelager".

Bromberg, 19. Nov. 1913. (2996)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Gütertarif Bad. Staatsb.—Bad. Nebenb.
Auf 1. Dezember d. J. werden im A. T. 5 b ermäßigte Stationsfrachtsätze für rohe Kalksteine von Hammerstein (Baden), Kandern und Wollbach (Baden) nach Wyhlen eingeführt. Näheres in unserem Tarifanzeiger.
Karlsruhe, 20. Nov. 1913. (2994)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch- und Preuß.-Hess.-Schweiz. Güterverkehr.
Am 1. Januar 1914 treten folgende Tarife und Nachträge in Kraft:
zu Teil II, Hefte 4 und 5 vom 1. April 1908 je ein VI. Nachtrag;
zu Teil II, Heft 7 vom 1. Juli 1904 der VII. Nachtrag;
zu Teil II, Heft 11 vom 1. Juli 1905 der die Nachträge I—VIII ersetzende I. Nachtrag; Teil II, Heft 6, durch den Teil II, Heft 8 vom 1. September 1905, nebst Nachträgen I bis IV aufgehoben und ersetzt wird;
Teil II, Heft 9, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 13 für Kalziumkarbid schweiz. Ursprungs. Durch dieses Tarifheft werden die in den Heften 2, 2 a, 3, 3 a, 4 und 5 der nordd. u. preuß.-schweiz. Tarife enthaltenen A. T. Nr. 13, 13 a und 13 b für Kalziumkarbid, sowie die in den Heften 2, 6, 7 und 8 der südwestd.-schweiz. Tarife im A. T. Nr. 13 für Kalziumkarbid für Stationen der Bezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken vorgesehenen Frachtsätze auf 1. Januar 1914 aufgehoben.
Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifs und der Ausnahmetarife, Änderungen von Stationsnamen und Berichtigungen, neu vorgesehen sind die A. T. für Kupferdraht mit kreisrundem Querschnitt und für Rohkupfer in den Nachträgen zu den Heften 4 und 5 und ein A. T. für Jutegarn und Jutegewebe im letztbezeichneten Nachtrag.
Die Tarifhefte 6 und 9 enthalten auch Frachtsätze für Stationen der Bezirke Frankfurt (Main), Mainz und Saarbrücken, die bisher in den Tarifen des südwestd.-schweiz. Verbandes enthalten waren, gelegentlich der Ausgabe neuer Tarife aber nach und nach in die preuß.-schweiz. Tarife übernommen werden.
Soweit Frachterhöhungen eintreten oder Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze, mit Ausnahme derjenigen für die Stationen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, der Spiez-Erlenbach und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, noch bis mit 31. Januar 1914 bestehen.
Die Drucksachen werden vom 20. k. M. an von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.
Karlsruhe, 19. Nov. 1913. (2995)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österreichischen und ungarischen Stationen, Verkehr mit Österreich. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.
Die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 unter D für Petroleumnaphtha wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 auf Rohbenzin österreichischen oder ungarischen Ursprungs beschränkt.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (2997)
Altona, 20. November 1913.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-niederländischer Güterverkehr.
Zum 1. Dezember 1913 wird die Station Wychen der Niederländischen Staatsbahngesellschaft durch Gleichstellung mit der Station Oss in das Tarifheft E 2 des ehemaligen Rheinisch-westfälisch-niederländischen Güterverkehrs aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.
Cöln, den 18. November 1913. (2998)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.
Am 1. Februar 1914 tritt zum Gütertarif Teil II Heft 1 vom 1. April 1911 der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält neben Ergänzungen der Tariftabellen auch Erhöhungen bestehender Frachtsätze. Einige Frachtsätze werden ohne Ersatz aufgehoben. Der Nachtrag ist bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von 0.95 ℳ oder 1.10 Kr. erhältlich. (3000)
Dresden und Wien, 21. Nov. 1913.
Kgl. Generaldirektion der Sächs. Staatsbahnen.
k. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs., Deggendorf Dl. trs. und Passau Dl. trs., Teil II vom 1. Januar 1911.
Am 15. Dezember 1913 wird die Station Jxheim (Bayer. St. B. pfälzisches Netz) in die Klassentarife sowie in die Ausnahmetarife Nr. 11 (Eisen) und Nr. I (Eisen) einbezogen.
München, 20. November 1913. (3002)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C. Frachtsätze. Teilheft C 2 b vom 1. November 1913.
Mit Gültigkeit vom 26. November 1913 wird die Station Süderdeich in den Ausnahmetarif 10 b Abteilung IV mit den gleichen Frachtsätzen wie für Reinsbüttel aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Altona, 20. November 1913. (2988)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.
Tarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, Heft I, gültig vom 16. Februar alten/1. März neuen Stils 1911.
Vom 1. Januar alten/14. Januar neuen Stils 1914 werden wegen anderweiter Festsetzung des Zuschlags für die sibirischen Schnellzüge die Fahrpreise I. und II. Klasse für alle Züge zwischen Berlin und den russischen Stationen Irkutsk, Omsk und Tomsk ermäßigt. Nähere Auskunft erteilen die Königliche Eisenbahndirektion Berlin und die unterzeichnete Verwaltung.
Bromberg, 20. November 1913. (2989)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutsch-Bayerischer Güterverkehr.
Am 1. Dezember 1913 werden die Stationen Lubolz und Bahnsdorf des Direktionsbezirks Halle (Saale), die bisher dem Personen- und Gepäckverkehr dienten, seit dem 15. November 1913 jedoch auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Bahnsdorf auch für Stückgüter, eröffnet worden sind, in den Tarif einbezogen.
Die Abfertigung von Gegenständen, deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erfordern, bleibt auf beiden Stationen ausgeschlossen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.
Erfurt, 18. November 1913. (2991)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.
Für die Beförderung von Chromerz in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg ab Kehl Wasserumschlag und Straßburg Wasserumschlag nach Bodio tritt am 26. d. M. ein Frachtsatz von 161 Cts. für 100 kg in Kraft.
Karlsruhe, 19. November 1913. (2992)
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband.
Gütertarif, Teil II, vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.
Vom 19. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1914 erhält Position 5 der Gruppe 111 — Seite 135 — folgende Fassung:

5 a) Kalisalze, rohe, als: Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämtlich in Stücken oder gemahlen . .	6 b) AT2B, AT2B	6 b) AT2B; II, Sp. II, Sp. III; X, D 41*)
b) Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia bis zu einem Höchstgehalt von 42 % reinem Kali, auch kalziniert	6 b) AT2B, AT2B,	6 b) AT2B; II, Sp. II, Sp. III; X, D 41*)
c) Kieserit, kalziniert, gemahlen	6 b) AT2B, AT2B,	6 b) AT2B; II, Sp. II, Sp. III; X, D 41*)
d) Gemenge der unter a bis c aufgeführten Stoffe untereinander oder mit Torfmull, Torfmehl oder Torfstaub	6 b) AT2B, AT2B,	6 b) AT2B; II, Sp. II, Sp. III; X, D 41*)

Von dem gleichen Zeitpunkte ab erhält die Anmerkung *) zu der Gruppe 65 Pos. 1 und 4 — Seite 97 — folgenden Wortlaut:
*) Als Eilstückgut in Fässern und Kisten verpackt siehe A. T. 44.
Bromberg, den 22. November 1913. (3009)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen). Teil II A, Frachttafeln für die deutschen Bahnstrecken vom 1. Oktober 1913.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. werden die Stationen Aalen und Bopfingen der württembergischen Staatseisenbahnen, Bruchsal der badischen Staatseisenbahnen und Diespeck, Emskirchen, Markt Bibart, Neustadt (Aisch) Bahnhof und Neustadt (Aisch) Stadt der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 4 a (Getreide) wie folgt aufgenommen:

Schnittsätze für den Verkehr von	Bis zu den Grenzpunkten: Alt-münsterol	Deutsch-avricourt	Chambrey	Novéant	Amanweiler	Fentsch
	Frachtsätze für 100 kg in Franken					
Aalen	12,20	11,00	11,70	12,50	12,70	13,70
Bopfingen	13,70	11,50	12,20	14,10	14,10	15,10
Bruchsal	9,70	8,50	9,20	9,90	9,90	10,00
Diespeck	17,70	13,90	15,40	16,40	16,50	16,60
Emskirchen	18,10	14,30	15,80	16,60	16,70	17,00
Markt Bibart	16,70	12,90	14,40	15,40	15,40	15,60
Neustadt (Aisch) Bahnhof	17,60	13,70	15,10	16,10	16,20	16,40
Neustadt (Aisch) Stadt	17,60	13,80	15,30	16,20	16,40	16,50

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage werden die Stationen Gotha Ost und Könnern der preußischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 4 b aufgenommen, und zwar:

Gotha Ost-Altmünsterol Grenze = 21,90 } Franken
Könnern- „ „ = 26,60 } für 1000 kg.

Straßburg, den 22. November 1913. (2999)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Preußisch-Hessisch-Bayerischer Tierverkehr.

Am 1. Dezember d. J. wird die Station Langenprozelten der Bayerischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den Abfertigungsstellen.

Erfurt, 17. November 1913. (2990)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1913 treten zu den Tarifheften 1—4 die Nachträge VI in Kraft. Sie enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Tarifmaßnahmen Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie verschiedener Ausnahmetarife. Der Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. im Tarifheft 4 enthält künftig nur noch Frachtsätze für Friedrichshafen, Isny und Ravensburg. Soweit bei den Ausnahmetarifen 7 (Eisenerz), 9 c (Eisen), 10 (Getreide) und 28 (Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen A¹ und B) Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. Februar 1914 an.

Dresden, 21. November 1913. (3001)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern. Teil II vom 1. Februar 1907.

Ab 15. Dezember 1913 wird die Station Jxheim (Bayer. St.-B. pfälz. Netz) in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 20. November 1913. (2993)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Elsaß-Lothringisch-Luxemburgisch-Württembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Februar 1914 gilt im Ausnahmetarif 10 für Getreide usw. der Frachtsatz Ravensburg-Basel Els. Lothr. Bahn nicht mehr für Malz.

Stuttgart, 21. November 1913. (3003)
Generaldirektion der Kgl. Württemb. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch - Österreichischer Verkehr Heft 1 vom 1. August 1911.

Berichtigung:

Der in Nummer 86 auf Seite 1346 mit Gültigkeit vom 1. Dezember d. J. veröffentlichte Frachtsatz des Ausnahmetarifs 39 (Holzkohle usw.) von Brilon Wald nach Vordernberg wird von 230 auf 206 Pfennig für 100 kg richtig gestellt.

Breslau, den 24. Nov. 1913. (3008)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarisch-Bayerischer Grenzverkehr.

Tarif, Teil II vom 1. Januar 1910. Aufhebung eines Ausnahmtarifes; Ergänzung eines solchen.

Der Ausnahmetarif 17 für Häute usw. wird mit 1. Februar 1914 außer Kraft gesetzt. Demzufolge ist im Abschnitt C, auf Seite 28, bei der Position „Häute von Rindern (auch Büffeln) . . . . usw. die in der 7. Rubrik eingestellte Zahl „17*“ samt zugehöriger Fußnote und im Abschnitte E, auf Seite 64, der Ausnahmetarif 17 (Häute usw.) samt allen Eintragungen zu streichen.

Weiter ist mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 bis zur Durchführung im Tarifwege bei den im Ausnahmetarif 3 für Baumwolle, rohe usw. vorgesehenen Frachtsätzen auf Seite 62, das Zeichen †) und am Schlusse der Seite als Fußnote anzusetzen: „†)Das Verladen von Baumwolle, roher, wird bahnseits gebührenfrei besorgt“.

Wien, am 21. November 1913. (3004)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Zur Verdingung des Bedarfs für 1914 an
1. 625 000 Stück Reisigwellen aus Buchen-, Birken- oder Kiefernholz,
2. 6200 kg Bindfaden,
3. 25 000 Stück Reiserbesen,
4. 257 000 Stück Lampenzylindern,
5. 7200 kg Bleiplomben und
6. 37 000 Schachteln Streichhölzer

ist Termin am 16. Dezember 1913, mittags 11 Uhr, bei der Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen, oder von dem Vorstande des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pfennigen für jedes Los in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 13. Januar 1914.

Erfurt, den 21. Nov. 1913. (3010)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatsjahr 1914 erforderlichen 50 000 Glühkörper, 7000 Glühkörperträger und 100 000 Kohlenstifte — Effektkohlen mit Metalladern — sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 70 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 19. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer 1, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. Januar 1914. (3005)
Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß-, Blech- und Stahlschrot, darunter eine alte Drehscheibe, sollen öffentlich verkauft werden. Hierzu ist Termin auf den 13. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar von da bezogen werden.

Erfurt, 17. November 1913. (2987)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden für Eisenbahnzwecke nicht mehr verwendbaren Oberbaumaterialien, wie Eisen- und Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichenteile, Kleineisenzeug, Brückenträger, Eisen-, Guß-, Stahl- und Blechschrot, sollen öffentlich meistbietend verkauft werden.

Verkaufsbedingungen und Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 11. Dezember 1913 an uns einzusenden.

Eröffnungstermin 11. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, im Saale 72 unseres Verwaltungsgebäudes.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Abfuhrfrist: 15. März 1914.

Mainz, 17. November 1913. (3006)
Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 93. 29. November 1913. LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die Entwicklung der Zuggeschwindigkeiten in Deutschland.

Von Regierungs- und Baurat **Stieler** in Frankfurt (Main).

Im Eisenbahnverkehr unterscheidet man bekanntlich drei Arten von Zuggeschwindigkeiten, und zwar 1. die Fahrgeschwindigkeit, d. h. die tatsächlich an einer bestimmten Stelle der Bahnstrecke erreichte Geschwindigkeit. Hier soll nur die unter gewissen Verhältnissen mögliche bzw. zulässige Höchstgeschwindigkeit betrachtet werden, 2. die Reisegeschwindigkeit, d. i. diejenige mittlere Geschwindigkeit, die man erhält, wenn man die Länge der befahrenen Strecke durch die gesamte Fahrzeit einschließlich aller Aufenthalte teilt und 3. die Grundgeschwindigkeit, die man bei Aufstellung des Fahrplans zugrunde legt. Die letztgenannte Geschwindigkeit soll hier außer Betracht bleiben.

Wenden wir uns nun zunächst zu der höchstmöglichen bzw. höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit. Die ersten deutschen Bahnen bezogen ihre Lokomotiven aus England, und zwar hauptsächlich aus den Fabriken von Stephenson, Sharp und Roberts (später Sharp u. Brothers) u. a. Nach diesen Lokomotiven richtete sich nicht nur die noch jetzt gebräuchliche Spurweite, sondern auch die damals angewandten Fahrgeschwindigkeiten. Die erste für den Eisenbahnbetrieb taugliche Lokomotive entstand, wie bekannt, infolge eines im Jahre 1829 von der Direktion der Manchester-Liverpooler Eisenbahn ausgeschriebenen Preises von 500 £., wobei Georg Stephenson mit seiner „Rocket" den Sieg davon trug. In dem Preisausschreiben war damals eine Fahrgeschwindigkeit von 16 km/Std. vorgeschrieben, eine Geschwindigkeit, wie sie bei der mit Pferden gezogenen, im Jahre 1825 dem Betriebe übergebenen Eisenbahn von Stockton nach Darlington erzielt worden war, welche Geschwindigkeit man damals für eine sehr beträchtliche hielt und die Aufsehen erregte. Die „Rocket" erzielte aber 1829 schon eine Fahrgeschwindigkeit von 32 km/Std. Eine im Jahre 1837 von Robert Stephenson erbaute Lokomotive erreichte bereits eine Fahrgeschwindigkeit von etwa 50—60 km/Std.

Aus den ersten 10 Jahren nach der am 5. Dezember 1835 eröffneten deutschen Eisenbahn von Nürnberg nach Fürth stehen mir leider keine Fahrpläne zur Verfügung. Es ist aber wohl anzunehmen, daß auch schon die ersten deutschen Bahnen größte Fahrgeschwindigkeiten von 50—60 km/Std. erreichten. Zu damaliger Zeit hat man übrigens in England auch erheblich höhere Geschwindigkeiten, wenn auch wegen ungenügender Dampfentwicklung des Lokomotivkessels nur für kurze Zeit, also keine Dauerleistung, erreicht. So wird berichtet, daß eine von Dr. Church zu Birmingham für die Eisenbahn von London nach Birmingham erbaute Tenderlokomotive „zuweilen" zwölf englische Meilen in 12 Minuten zurückgelegt habe, was einer Geschwindigkeit von 96 km/Std. entspricht. In Deutschland kamen erst anfangs der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts Schnellzüge auf, d. h. Züge, die nicht an allen Stationen anhielten. Selbst wenn hierzu geeignete Zugkräfte zur Verfügung gestanden hätten, waren also bis zu dieser Zeit infolge des häufigen Anhaltens nennenswert höhere Geschwindigkeiten als 50—60 km/Std. kaum möglich gewesen. Höhere Geschwindigkeiten erzielte man erst nach Einführung der Schnellzüge.

Die höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten wurden erstmals allgemein in Deutschland geregelt durch das am 1. Januar 1871 in Kraft getretene „Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes". Im § 25 heißt es: „Die größte Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Steigungen*) von nicht über 1 : 200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 Meter Radius für Schnellzüge auf 5 Minuten, für Personenzüge auf 6 Minuten und für Güterzüge auf 10 Minuten pro Meile festgesetzt; auf stärker geneigter oder mehr gekrümmter Strecke muß diese Geschwindigkeit angemessen verringert werden."

*) Sind Gefälle gemeint.

Es waren also damals schon vor 42 Jahren für Schnellzüge 90 km, für Personenzüge 75 km und für Güterzüge 45 km in der Stunde zulässig.

Ich konnte nicht ermitteln, aus welchen Gründen man damals schon eine so hohe Geschwindigkeit von 90 km für Schnellzüge zuließ. Ich habe in einer mir von dem Reichspostamt in Berlin in liebenswürdiger Weise leihweise überlassenen, bis zum Jahre 1851 zurückgehenden Sammlung von Fahrplänen nicht einen Zug gefunden, dessen Fahrplan auf Grund einer solchen Geschwindigkeit aufgestellt worden wäre. Offenbar hat man sich bei Herausgabe des Bahnpolizeireglements durch einige in England erzielte hohe Geschwindigkeiten hierzu verleiten lassen. Diese hohe Geschwindigkeit wurde auch wieder erheblich eingeschränkt, als nach Wiederaufrichtung des Deutschen Kaiserreiches auf Grund des Art. 43 der Verfassung am 1. April 1875 das „Bahnpolizeireglement für die Eisenbahnen Deutschlands" in Kraft trat. Im § 26 dieses Reglements heißt es: „Die größte Fahrgeschwindigkeit, welche auf keiner Strecke der Bahn überschritten werden darf, wird bei Neigungen von nicht mehr als 1 : 200 und Krümmungen von nicht weniger als 1000 m Radius für Schnellzüge auf 75 km pro Stunde oder 1250 m pro Minute, für Personenzüge auf 60 km pro Stunde oder 1000 m pro Minute, für Güterzüge auf 45 km pro Stunde oder 750 m pro Minute festgesetzt; auf stärker geneigten oder mehr gekrümmten Strecken muß diese Geschwindigkeit angemessen verringert und das Fahrpersonal unter Bezeichnung dieser Strecken mit Instruktion versehen werden. Ausnahmsweise können größere Geschwindigkeiten für Schnellzüge bis 90 km pro Stunde unter besonders günstigen Verhältnissen zugelassen werden; sie bedürfen der ausdrücklichen Genehmigung der Aufsichtsbehörde."

Ein weiteres, am 1. April 1886 in Kraft getretenes Bahnpolizei-Reglement bringt hinsichtlich der zulässigen Fahrgeschwindigkeit keine wesentliche Änderung. Neu hinzu kommt nur die Beschränkung bei Personenzügen, welche durch Lokomotiven befördert werden, wo sämtliche Achsen vor der Feuerbuchse liegen und welche keine Vorrichtungen zur Verhütung des Schlingerns besitzen. In diesem Falle darf die Fahrgeschwindigkeit 45 km/Std. nicht überschreiten. Soviel mir bekannt und ich aus den Fahrplänen ersehen konnte, wurde aber auch jetzt eine Genehmigung zur ausnahmsweisen Anwendung von 90 km/Std. nicht nachgesucht bzw. erteilt.

Mittlerweile kam eine für die Betriebssicherheit der Bahnen bedeutungsvolle Neuerung, nämlich die vom Führerstande aus zu bedienende durchgehende Bremse zur Einführung. Dieser Umstand und die sich herausstellende Notwendigkeit, die bis dahin den einzelnen Bahnverwaltungen überlassene Festsetzung der auf Gefällen und Krümmungen anzuwendenden Verminderung der Geschwindigkeiten gesetzlich einheitlich zu regeln, gab Veranlassung, hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten in der mit dem 1. Januar 1893 in Kraft tretenden „Betriebsordnung der Haupteisenbahnen Deutschlands" umfassende Bestimmungen zu erlassen. (Gleichzeitig kam für den Bau und Betrieb von Nebeneisenbahnen die „Bahnordnung für Nebeneisenbahnen Deutschlands" heraus.)

Im § 26 der „Betriebsordnung der Haupteisenbahnen Deutschlands" heißt es, daß die Fahrgeschwindigkeit niemals diejenigen Grenzen übersteigen darf, welche a) für die einzelnen Lokomotiven je nach der Bauart festgelegt sind, b) der in den Zügen vorhandenen Anzahl der zu bremsenden Wagenachsen entsprechen, c) durch die Besonderheiten der einzelnen Bahnstrecken geboten sind.

Unter Erfüllung dieser Bedingungen wird weiter bestimmt, daß die zulässige Fahrgeschwindigkeit betragen darf: für Personenzüge 1. ohne durchgehende Bremse 60 km, 2. mit durchgehender Bremse 80 km und unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde 90 km. Man unterscheidet demnach hier nicht mehr zwischen Schnell- und Personenzügen, sondern nur zwischen Personenzügen o h n e und m i t durchgehender Bremse. Eine wesentliche Erhöhung der zulässigen Geschwindigkeit hat diese Betriebsordnung trotz Einführung der durchgehenden Bremse nicht gebracht. Das ist verständlich; mußte man doch erst reichliche Erfahrung mit dem Betriebe der durchgehenden Bremse sammeln.

Auf Grund der mit der Zeit gewonnenen günstigen Erfahrungen konnte man daher in der am 1. Mai 1905 in Kraft getretenen, nunmehr „Eisenbahnbau- und Betriebsordnung" benannten, Verordnung hinsichtlich der größtzulässigen Fahrgeschwindigkeit nicht unerhebliche Verbesserungen einführen. Während diese Bau- und Betriebsordnung bei Personenzügen o h n e durchgehende Bremse, Fälle, die bei den deutschen Hauptbahnen wohl nur noch ausnahmsweise vorkommen, die seitherige zulässige Geschwindigkeit von 60 km beibehielt, ist diejenige für Personenzüge mit durchgehender Bremse von 80 auf 100 km/Std. erhöht worden, wobei jedoch die Landesaufsichtsbehörde unter besonders günstigen Verhältnissen „höhere Geschwindigkeiten" zulassen kann. Der Aufsichtsbehörde war also durch diese bis Ende des Jahres 1912 gültigen Bestimmungen keine Grenze für die Fahrgeschwindigkeiten gesetzt, d. h. soweit nicht in Gefällen und Krümmungen Einschränkungen in der Geschwindigkeit vorgeschrieben sind. So war bis Ende vorigen Jahres z. B. die Geschwindigkeit auf dem Gefälle von 1 : 333 auf 120 km und bei 1 : 200 auf 105 km eingeschränkt und beim Befahren von Krümmungen von 1300 m Halbmesser auf 120 km, bei 1200 m Halbmesser auf 115 km und bei 1000 m auf 105 km festgesetzt usw.

In den gemäß Bundesratsbeschlusses vom 7. November 1912 mit Wirkung vom 1. Januar 1913 in Kraft getretenen Änderungen der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung sind auch hinsichtlich der höchstzulässigen Geschwindigkeit nicht unerhebliche Änderungen insofern eingetreten, als man bei Bemessung der Bremsprozente, wie aus einer Anmerkung zu den Bremstafeln für die Hauptbahnen zu ersehen ist, einen größten Bremsweg von 700 m auf der Wagerechten oder im Gefälle zugrunde legte. Aus diesen Bremstafeln (§ 55 der BO.) ergibt sich dann, daß die höchstzulässige Geschwindigkeit, deren Überschreitung auch die Landespolizeibehörde nicht zulassen wird, bei Personenzügen mit durchgehender Bremse in der Wagerechten, sofern sämtliche Achsen gebremst werden, 115 km/Std. beträgt. 115 km/Std. ist also zurzeit die höchste Fahrgeschwindigkeit, die mit Zustimmung der Landesaufsichtsbehörde in Deutschland auf den Hauptbahnen in der Wagerechten angewendet werden darf. Ohne Zustimmung der Landesaufsichtsbehörde beträgt die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit für Personenzüge mit durchgehender Bremse bis zu einem Gefälle von 7 ‰ (1 : 143) und in Krümmungen von nicht unter 900 m Halbmesser bei Vorhandensein der vorgeschriebenen Bremsprozente zurzeit 100 km/Std. Man sieht hieraus, daß die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit in erster Linie von der Wirkung der Bremse abhängig gemacht wird.

Reisegeschwindigkeit.

Außer von der Zuggeschwindigkeit hängt die Reisegeschwindigkeit hauptsächlich ab von der Anzahl der Haltestationen und dem Aufenthalte auf diesen. Wie sehr die Zahl der Haltestationen die Entwicklung der Reisegeschwindigkeit hemmt, geht daraus hervor, daß durch die ständige Vermehrung der Stationen trotz erheblicher Verstärkung der Zugkräfte die Reisegeschwindigkeit bei den auf allen Stationen haltenden Personenzügen noch heute nahezu dieselbe ist wie zu Anfang der Eisenbahnperiode. So fuhr man z. B., als im Jahre 1846 die Main-Neckarbahn eröffnet wurde, von Frankfurt (Main) nach Heidelberg in 3 Stunden 19 Minuten bei 11 Zwischenstationen. Die Reisegeschwindigkeit betrug somit bei 88 km Gesamtlänge rund 27 km/Std. Heute hat diese jetzt 89 km lange Strecke 25 Zwischenstationen. Dabei ergeben sich bei den nachfolgenden auf allen Stationen haltenden Personenzügen folgende Fahrzeiten bzw. Reisegeschwindigkeiten:

Zug 910 : 3 Stunden 19 Minuten oder rd. 26 km/Std.
„ 940 : 3 „ 5 „ „ „ 28 „
„ 944 : 3 „ 28 „ „ „ 23 „

Ähnliche Reisegeschwindigkeiten haben u. a. solche Züge von Frankfurt (Main) nach Cöln; Frankfurt (Main)-Cassel, Binger-

brück-Saarbrücken mit je 30 km/Std.; Frankfurt (Main)-Bebra mit 34 km/Std. u. s. f. Eine Besserung in der Reisegeschwindigkeit trat erst ein, als man, wie bereits oben erwähnt, zu Anfang der fünfziger Jahre des vorigen Jahrhunderts anfing, Schnellzüge einzuführen, dadurch, daß man nicht mehr an allen Zwischenstationen anhielt. Nur ganz allmählich verminderte man die Zahl der Haltestationen, in demselben Maße nahm dann auch die Reisegeschwindigkeit zu.

Die nachfolgenden Tafeln geben stichweise die jeweils günstigsten Reiseverbindungen auf einigen Strecken an, woraus der Einfluß der Zahl der Haltestationen bzw. die mittlere Entfernung der Haltestationen auf die Reisegeschwindigkeit erkennbar ist.

Entwicklung der günstigsten Reisegeschwindigkeit.

Jahr	Fahrzeit Std.	Fahrzeit Min.	Reisegeschwindigkeit km/Std.	Zahl* der Haltestationen	Mittlerer Abstand der Haltestationen	Bemerkungen
1. Von Frankfurt (Main) nach Heidelberg.						
1846	3	19	27	11	7,34	
1851/52	2	56	30	13	6,28	
1853	2	23	37	4	17,6	
1854	2	10	40	4	17,6	
1855	2	05	42	4	17,6	
1860	2	12	40	5	14,6	
1865	2	—	44	4	17,6	
1870	1	55	46	4	17,6	
1875	1	50	48	2	29,3	
1880	1	55	46	4	17,6	
1885/90	1	44	50	2	29,3	
1894	1	31	57	2	29,3	
1900	1	36	55	2	29,3	
1905	1	28	60	2	29,3	
1912	1	20	60	2	29,3	(D-Zug 11. Heidelberg-Frankfurt)
1913	1	16	70	1	44,5	
2. Berlin nach Hamburg.						
1851/52	8	—	36	16	16,82	
1853/65	6	16	46	12	22,—	
1870	6	—	48	11	23,83	
1875	5	15	55	7	35,75	
1880	4	45	61	6	40,85	
1885	4	51	60	7	35,75	
1890	4	50	60	4	57,20	
1894	3	37	80	1	143,—	
1900	3	36	80	1	143,—	
1905	3	27	83	1	143,—	
1912/13	3	14	88	—	286,—	
3. Berlin nach Frankfurt (Main).						
1851	23	45	26	32	19,21	über Guntershausen
1852	22	01	28	43	14,40	
1853	16	15	38	30	20,45	
1855	15	05	42	30	20,45	
1860	13	55	44	32	19,21	
1865	13	55	44	37	16,21	
1870	11	55	44	26	20,51	über Bebra
1870	11	35	51	20	28,33	„ Cassel
1875	11	30	46	24	22,16	„ Bebra
1875	11	40	50	17	32,22	„ Cassel
1880	11	40	50	18	30,52	„ „
1880	11	30	46	25	20,70	„ Bebra
1890	11	45	46	23	22,4	„ „
1894	9	03	60	12	41,4	„ „
1900	8	50	61	4	107,8	„ „
1905	8	25	64	9	53,9	„ „
1912	7	10	75	5	89,8	„ „
1913	7	08	75	4	107,8	„ „

Wie sehr die Zahl der Haltestationen und die damit vermehrten Aufenthaltszeiten die Reisegeschwindigkeit beeinträchtigt, geht aus einer Zugverbindung von Paris über Nancy, St. Wendel, Bingerbrück nach Frankfurt (Main) hervor, welche infolge eines im August 1911 erschienenen Aufsatzes der Fachzeitschrift „Le génie civil" mehrfach besprochen worden ist. Bei diesem vormittags 9.00 Uhr von Paris abgehenden Zuge wird die Strecke von Paris bis Nancy, die 353 km lang ist, in 4 Stunden 13 Minuten durchfahren, während die übrige Strecke von Nancy bis Frankfurt (Main), die noch 4 km kürzer, nämlich 349 km lang ist, in 7 Stunden 37 Minuten durchfahren wird. Zwischen Paris und Nancy beträgt also die Reisegeschwindigkeit 83 km/Std., zwischen Nancy und Frankfurt (Main) nur 45 km/Std. Die Anzahl der Haltestationen beträgt im ersten Falle 1, im letzten Falle dagegen 23. Der Gesamtaufenthalt zwischen Paris und Nancy 6 Minuten, zwischen Nancy und Frankfurt (Main) 106 Minuten. Rechnet man für das Anhalten und Anfahren einen weiteren Zeitverlust von nur 3½ Minuten, so beträgt der ganze Zeitverlust durch die Haltestation auf der Strecke Paris-Nancy 9½ Minuten, auf der Strecke Nancy-Frankfurt (Main) 190 Minuten, also 3 Stunden und 10 Minuten. Durch das häufige Anhalten zwischen Nancy und Frankfurt (Main) werden also rund 3 Stunden an der Fahrzeit zugesetzt.

Außer der Verminderung der Zahl der Haltestationen hat man auch neuerdings die Reisegeschwindigkeit dadurch erhöht, daß man den Lokomotivwechsel, der meist 4—5 Minuten in Anspruch nimmt, tunlichst einschränkt, d. h. die Lokomotiven möglichst große Strecken, auch über die Grenzen der Nachbarbahnen hinweg, zurücklegen läßt. So fahren z. B. neuerdings Lokomotiven der Direktion Frankfurt (Main) die 225 km lange Strecke von Frankfurt (Main) bis Ansbach in Bayern und die 168 km lange Strecke von Bebra über Gemünden nach Würzburg durch, denen gleiche Leistungen der bayerischen Lokomotiven gegenüberstehen.

Eine nicht unerhebliche Einschränkung der Reisegeschwindigkeit verursachen die Kopfbahnhöfe, indem einmal durch die Ein- und Ausfahrkrümmungen die Strecke vergrößert wird und dann der damit verbundene Lokomotivwechsel größere Aufenthalte bedingt. Auf der Strecke Frankfurt-Bebra-Berlin wird bis 1. April 1914 durch den Bau eines Tunnels der Kopfbahnhof bei Elm beseitigt und etwa 1 Jahr später durch Inbetriebnahme der im Bau begriffenen Umgehungsbahn bei Bebra die Möglichkeit geboten, diese Bahnhöfe zu umgehen. Von diesem Zeitpunkt an wird sich die Fahrzeit von Frankfurt (Main) nach Berlin um etwa 30 bis 35 Minuten verkürzen lassen, so daß die Gesamtfahrzeit nur etwa 6½ Stunden gegen die jetzige günstigste Fahrzeit von 7 Stunden 8 Minuten (D-Zug 130) betragen wird.

Mit der allmählichen Vergrößerung des mittleren Abstandes der Haltestationen war auch die Möglichkeit gegeben, höhere Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen, welcher die fortgesetzte Tätigkeit der Lokomotivbauanstalten und die Gesetzgebung Rechnung trugen.

Wie wir gesehen haben, stehen wir aber zurzeit an der Grenze der zu erreichenden Fahrgeschwindigkeit. Inwieweit die zurzeit bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung erprobte Schnellbahnbremse noch eine Erhöhung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bringen wird, bleibe dahingestellt. So wie die Verhältnisse heute liegen, kann eine nennenswerte Erhöhung der Reisegschwindigkeit in erster Linie nur durch eine Einschränkung der Anzahl der Haltestationen erzielt werden.

Nochmals zur Frage der Verwendbarkeit von Hängebahnen in Umladehallen.

In Nr. 57 Jahrg. 1913 d. Ztg. wendet sich Herr Regierungs- und Baurat Schürmann gegen die Bedenken, die ich in Nr. 28 gegen die von ihm vorgeschlagene Verwendung von Hängebahnen auf Umladehallen vorbringen zu sollen geglaubt habe, und kommt dabei zu dem Schlusse, daß der „Versuch einer stichhaltigen Begründung meiner Ansicht völlig mißglückt sei". Die Ausführungen, mittels deren Schürmann zu diesem Ergebnis kommt, lassen eine kurze Erwiderung erforderlich erscheinen.

Meine Erörterungen führten zu dem Schluß, daß nicht erwartet werden könne, daß eine Hängebahnanlage gegenüber dem in Bebra eingeführten Rollbahnsystem Vorteile zeigen würde. Als

Gründe hierfür wurden angegeben, daß eine Hängebahn auf einer Umladehalle der Rollbahn unterlegen sein müsse einmal, weil ihr die Stetigkeit der Beförderung infolge der Notwendigkeit des Anhaltens der Hängebahnfahrzeuge fehle, und ferner, weil sie eine Bewegung in der Wagerechten und in der Senkrechten voraussetze, während bei einer Rollbahnanlage die Beförderung durch Fortbewegung nur in der Wagerechten erzielt werde.

Diese beiden Gründe sind die springenden Punkte meiner Darlegung. Wenn Schürmann also meine Auffassung widerlegen wollte, so hätte er dartun müssen, daß trotz des Bestehens der Nichtkontinuierlichkeit der Beförderung und trotz der Notwendigkeit der Bewegung in zwei Ebenen statt in einer, beides Umstände, die nicht wohl zu bestreiten sind, der Hängebahn andere Vorteile innewohnen, die sie gleichwohl der Rollbahn gewachsen oder sogar überlegen erscheinen lassen.

Eine solche Darlegung enthält indessen der Aufsatz in Nr. 57 dieser Zeitung nicht; er beschränkt sich vielmehr darauf, Einzelheiten meiner Ausführungen als irrig zu bezeichnen.

Anlaß zu dieser Beurteilung hat zunächst die Erörterung der Aufgabe gegeben, die einer Umladehalle und damit auch einer Hängebahn in einer solchen zufällt. Hinsichtlich dieses Punktes glaubt Schürmann, daß meine Ausführungen zu der Feststellung führen sollen, daß in der von ihm gegebenen Umgrenzung der Aufgaben einer Hängebahn Lücken beständen. Wenn der Aufsatz in Nr. 28 so verstanden ist, so dürfte ein Mißverständnis vorliegen. Nicht das war das Ziel der in ihm gegebenen Darlegungen. Wenn darauf hingewiesen wurde, daß das Umladegeschäft insofern zwei Seiten habe, als aus einem Wagen aus- und in mehrere Wagen eingeladen, während andererseits in diesen selben Wagen wieder aus mehreren anderen, aus denen selbst ausgeladen wurde, wieder eingeladen werden müsse, so sollte damit nur die besondere Schwierigkeit des Umladegeschäfts deutlicher hervorgehoben werden, eine Schwierigkeit, die sich aus dem Kreuzundquerlaufen der Güter auf einer Umladehalle ergibt, während sie bei der Beförderung von Gepäck vom Packwagen zur Gepäckabfertigung natürlich nicht besteht. Diese Schwierigkeit ist m. E. in dem Aufsatz „Hängebahnen in Güterschuppen" (Verkehrstechnische Woche 1911, Seite 201) nicht scharf genug zum Ausdruck gebracht und das hat dazu geführt, daß die Lösung der Aufgabe mittels einer Hängebahn leichter erscheint als sie es in Wahrheit ist.

Des Weiteren wendet sich Schürmann gegen die Ausführungen, die dartun sollten, daß sich die von ihm angenommene Ausnutzung der Lastschalen nicht werde erreichen lassen. Aber auch hier wird eine Widerlegung der angeführten Gründe nicht gegeben, sondern wiederum nur ein einzelner Punkt, nämlich das aus der Praxis der Umladehalle Soest gegebene Beispiel erörtert, das Schürmann dann für seine Ansicht zu verwerten sucht. Die von mir geltend gemachten Bedenken ergaben sich aus der Tatsache, daß die Wagen, in die Gut aus einem Wagen einzuladen ist, nur sehr selten nebeneinander stehen, und daß nur ausnahmsweise soviel gleichzeitig greifbares Gut für einen Wagen vorhanden ist, daß damit eine Lastschale voll ausgelastet werden kann. Gegen diese Feststellungen, deren Richtigkeit jeder Gang über eine Umladestelle erweist, ist nichts vorgebracht und läßt sich m. E. auch nichts vorbringen. Was aber die Erörterung des Soester Beispiels anlangt, so geht sie ihrerseits von irrigen Voraussetzungen aus. Wenn aus einem Umladewagen von 9730 kg Gewicht 86 Sendungen in 49 verschiedene Wagen zu verladen sind, so folgt daraus keineswegs, daß in jeden der 49 Wagen durchschnittlich $\frac{9730}{49} = 200$ kg zu verbringen sind. Die Güter werden vielmehr in aller Regel von ganz verschiedener Schwere sein, so daß in einen Wagen vielleicht 300 und mehr Kilogramm gehören, während in verschiedene andere nur kleine Güter von ganz geringem Gewicht zu verladen sind. Und da ferner die Güter, die in einem der 49 Wagen zusammen zu befördern sind, in dem auszuladenden Wagen nicht zusammen und nebeneinander zu liegen brauchen und in der Mehrzahl der Fälle nicht liegen, so ergibt sich m. E. ohne weiteres die Richtigkeit meiner Darlegungen. Dieses Beispiel und andere, die sich ohne Schwierigkeit vermehren lassen und die die Erfahrungstatsache ergeben, daß ein Umladewagen etwa 60—65 Frachtbriefsendungen für 40—45 verschiedene Wagen anbringt, dürften unter Berücksichtigung der weiteren Erfahrungstatsache, daß die Güter für einen ausgehenden Wagen in dem Eingangswagen völlig bunt durcheinander liegen, mit zwingender Notwendigkeit zu dem schon früher gezogenen Schlusse führen, daß entweder eine unverhältnismäßig große Zahl von Lastschalen vielfach unausgelastet fahren müßte, oder daß eine Schale wiederholt abgesetzt und wieder hochgezogen werden müßte. Beides aber würde den Betrieb einer Hängebahn so langsam und stockend machen müssen, daß sich schon aus diesen Gründen, abgesehen von anderen minderer Bedeutung, keinesfalls ein Vorteil gegenüber dem Bebraer Rollbahnsystem ergeben dürfte.

Cassel, im Oktober 1913. Klewitz.

Die Umgestaltung der Eisenbahnlinie Miskolcz-Diósgyör.

Die Linie verbindet die staatlichen Eisen- und Stahlwerke von Diósgyör, einer der mächtigsten der in fortwährender Entwicklung stehenden ungarischen Fabrikanlagen, mit den Hauptverkehrsadern, die in Miskolcz einen wichtigen Knotenpunkt besitzen. Die Linie wurde 1873 aus 5,5 m langen Schienen erbaut, die auf das Meter 24,9 kg wiegen. Der Oberbau ist in Grubenschotter gebettet.

Infolge des äußerst dichten Verkehrs, der geringen Tragkraft der Schienen, wie auch der ungünstigen Richtungs- und Steigungsverhältnisse der Linie erreichten die Bahnerhaltungskosten eine ungewöhnliche Höhe. Die in Verwendung stehenden Lokomotiven zweiten Ranges sind kaum mehr imstande, den gesteigerten Verkehrsanforderungen zu entsprechen, so daß Verspätungen und Unregelmäßigkeiten beständig an der Tagesordnung sind. Es ist für die Lage bezeichnend, daß, obschon fast alle Züge mit Vorspann verkehren, es doch nicht immer möglich ist, den Lastenverkehr regelmäßig abzuwickeln. Laut Angaben der Königlich ungarischen Eisen- und Stahlwerke in Diósgyör betrug ihr Verkehr im Jahre 1911 durchschnittlich 138 Wagenladungen täglich, und stieg derart weiter, daß noch vor Vollendung der letzthin vorgenommenen großen Erweiterungen der Werke der Verkehr im Tagesdurchschnitt auf 280 Wagenladungen, also um 100 %, zunahm. Zeitweise wuchs die Zahl der auf den Schienen der Fabrikanlage und der Station Diósgyör abzufertigenden Wagen auf 420 bis 450 täglich; auf dem Verschiebebahnhof Miskolcz konnten in der Regel 80 bis 120 Wagen nicht weiterbefördert werden.

Die außerordentlich große Verkehrssteigerung erforderte daher die schleunige Erhöhung der Leistungsfähigkeit der erwähnten Eisenbahnlinie, die mit einem Kostenaufwande von 3,5 Millionen Kronen in eine Linie erster Klasse umgestaltet wird. Von den Kosten trägt die Staatsbahn (Handelsministerium) 1,9 Millionen, die Fabrik (Finanzministerium) 1,6 Mill. Kr. In den Staatsvoranschlag für das Jahr 1913 ist bereits ein Teilkredit von 380 000 Kr. eingestellt.

Die Durchführung der Arbeiten macht teilweise Linienverlegungen nötig; auch die Station Diósgyör erhält eine günstigere Lage. Die bestehende öffentliche Station reicht nämlich infolge der Betriebssteigerung der Fabrik für deren Bedienung nicht mehr aus. Die Gleise der alten Station werden für die Zwecke der Fabrik gebraucht; die neue öffentliche Station wird so verlegt, daß sie die Erweiterung der Fabrikanlage nicht behindert, gleichzeitig aber die Bedienung ihrer sämtlichen Betriebszweige, wie auch des Straßenfuhrwerks bequem ermöglicht. Der erste Teil der Arbeit ist bereits fertig; er wurde in Regie ausgeführt. Die Vorarbeiten für die Bahnverschiebung und die Umlegung der Station Diósgyör sind im Gange; die Vergebung der Arbeiten wird noch in diesem Jahre stattfinden. Nach ihrer Beendigung wird kein Vorspann mehr nötig sein; der gesteigerte Verkehr wird möglicherweise sogar mit einer geringeren Zahl von Zügen abgewickelt werden können. Während bisher 5 Lokomotiven im Dienst standen, werden in Zukunft auch in Zeiten des stärksten Verkehres zwei Lokomotiven genügen, die wirtschaftlicher ausgenutzt werden. Die Fabrik-

anlage wird durch die Erweiterung ihrer Nebengleise und die Einbeziehung des alten Bahnhofes bedeutend verbessert. Die Erschwerungen, die heute die Zuführung der Wagen, ihre Beladung auf den überfüllten Fabrikgleisen und das Verschiebegeschäft bereiten, fallen dann fort; die großen Oberbaulieferungen für die Staatseisenbahn und die beträchtlichen Lieferungen für Rechnung der Heeresverwaltung und der Kriegsmarine werden glatt abgewickelt werden können.

Die mit einem Aufwand von mehreren Millionen Kronen ausgeführten Erweiterungsarbeiten der Staatsfabrik selbst werden noch im Laufe dieses Jahres beendet. Wie die neue Generatorenanlage, überhaupt die Erweiterung sämtlicher Anlagen auf der oberen Fabrikterrasse und ihre Versorgung mit Rohmaterial die Einverleibung des alten Bahnhofes in den Fabrikbetrieb unumgänglich notwendig machen, mußten für die Erweiterung des neuen Martinstahlofens und für das neue Walzwerk mit seinen Hebezeugen zum Zweck der umfangreichen Transporte des erzeugten Schienenmaterials ausgedehnte neue Fabrikgleise angelegt werden. Aus wirtschaftlichen Gründen wird in Diósgyör nach Fertigstellung der neuen Station ein Hochofen errichtet, der eine Million Meterzentner Roheisen jährlich erzeugen kann und zu seinem Betriebe 4 Millionen Meterzentner Rohmaterial beanspruchen wird.

Im einzelnen sei erwähnt, daß die Linienverlegung der Bahn bei Profil 67 + 46 der alten Linie beginnt, während die neue Station bei Profil 80 + 30 endet. Zwischen den Profilen 69 und 73 wird ein 348 m langer Tunnel in einer S-förmigen Krümmung mit zwei Halbmessern von 275 m im Gefälle von 14 ‰ gebaut. Der Scheiteleinschnitt ist durch tertiären Sandstein geführt. Das Einschnittsmaterial der anschließenden Strecke ist stark zu Rutschungen geneigt; hier werden voraussichtlich beträchtliche Schutzbauten notwendig. Die neue Linie wird weiter so geführt werden müssen, daß zwischen dem Voreinschnitt des durch Sandstein zu führenden und mit Beton auszukleidenden Tunnels und der Fabrik nur kleine Einschnitte ausgehoben werden, da hier der Boden kreuz und quer von Wasseradern durchzogen ist und stark zu Rutschungen neigt. Ferner mußte darauf geachtet werden, daß die Zuführungsgleise nach den verschiedenen Fabrikslagerplätzen von der Station nicht zu starke Neigungen erhielten. Die Anschlußgleise zum Generator werden mit rund 14 ‰, zur Erzverladerampe mit 1,2 ‰, hingegen zur Koksrampe mit 18 ‰ und zur Schienenverladungsrampe mit 9 ‰ Gefälle versehen. Der Anschluß zur alten Station ist wagrecht. Die neue Station Diósgyör wird 611 m lang, im Gefälle von 2,5 ‰ und teilweise in einer Krümmung von 600 m Halbmesser liegen. Sie erhält 7 Gleise mit einer gesamten benutzbaren Länge von 2236 m. Der kleinste Halbmesser der Linie beträgt 275 m; die Fabrikgleise haben kleinste Halbmesser von 150 bis 200 m; bei der Generatorenanlage beträgt der Halbmesser 200 m, in den Verbindungen mit der alten Station 180 m, den verschiedenen Erz-, Koks- und Schienenverladeplätzen 150 m. Die Bögen an der Schienenverladerampe werden mit Leitungsschienen versehen, da die langen Schienen und Träger auf Doppelwagen befördert werden. Der Oberbau wird aus 34,5 kg schweren Schienen hergestellt, die Gleisentfernung auf den Stationen beträgt 4,75 m.

Die neue Station wird auch auf der Fabrikseite wegen der von mehreren Seiten einmündenden Umladegleise mit Blockwerkführung versehen.

Außer den namhaften Hochbauten für Dienstzwecke werden auf der neuen Station auch zahlreiche Wohnhäuser für das Personal erbaut. Die Bauausführungen werden voraussichtlich Ende 1914 fertiggestellt sein. B.

Verbandstag Deutscher Bahnärzte.

In den Tagen vom 17. bis 19. September hat, wie bereits in Nr. 75 S. 1165 d. Ztg. kurz berichtet, in Leipzig unter sehr zahlreicher (weit über tausend) Beteiligung der Mitglieder und unter ehrenvoller Anteilnahme der Behörden die 10. Tagung des Verbandes Deutscher Bahnärzte stattgefunden. Der Verband hat durch reges Verständnis für alle Fragen des Eisenbahnwesens, durch zielbewußtes Arbeiten auf allen Gebieten der Eisenbahnhygiene und nicht am wenigsten durch maßvolles Eintreten für seine eigenen wirtschaftlichen Interessen es verstanden, sich zu einem hochgeachteten Glied unter den Eisenbahnangehörigen zu entwickeln. Diese Achtung kam auch darin zum Ausdruck, daß der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten zur Teilnahme an allen Sitzungen und Veranstaltungen der Tagung in der Person des Geheimen Regierungsrats Seydel, des zuständigen Referenten im Ministerium, einen Vertreter abgeordnet hatte. Von der sächsischen Staatsbahnverwaltung nahmen für den beurlaubten Präsidenten der Vizepräsident der Generaldirektion Dr. Mettig und mehrere technische und juristische Oberräte und Räte abwechselnd teil, selbstverständlich auch der medizinische Referent. Auch die badische Staatsbahnverwaltung und zwei preußische Eisenbahndirektionen hatten besondere Vertreter entsendet. Die Eröffnungssitzung wurde noch durch die Gegenwart des Kreishauptmanns und des Oberbürgermeisters von Leipzig, der die Versammlung im Namen der Stadt herzlich begrüßte und am Abend durch seine Anwesenheit bei der vom Rate der Stadt gebotenen, glänzend verlaufenen Festvorstellung des „Tannhäuser" noch besonders ehrte, und durch die Beteiligung mehrerer Vertreter der ärztlichen Standesorganisationen ausgezeichnet.

Am ersten Sitzungstage sprach zunächst Sanitätsrat Dr. Sonnenkalb-Leipzig (der verdiente erste Vorsitzende des Verbandes sächsischer Bahnärzte und unermüdlich tätige Ortsleiter der diesjährigen Tagung) über „Beiträge zur Untersuchung und Begutachtung Unfallverletzter mit Demonstrationen und Lichtbildern". Er entrollte ein fesselndes Bild aus reicher Gutachtererfahrung, wies einige neue, von ihm selbst angegebene Meßinstrumente für die körperliche Untersuchung Unfallverletzter vor und gab in sachkundigen, oft humordurchwirkten Ausführungen wertvolle Hinweise zur Erzielung unparteiischer, unbeeinflußter Gutachten. Er verschwieg nicht — was in der folgenden Erörterung von manchem Redner bestätigt wurde —, daß zahlreiche Unfallverletzte weit mehr Wert darauf zu legen scheinen, hohe Renten zu erzielen, als schnell wieder arbeitstüchtige Mitglieder der menschlichen Gesellschaft zu werden. Er betonte, ebenfalls von anderen Rednern darin unterstützt, daß es Pflicht der Ärzte sei, gerade um die großen Segnungen der sozialen Gesetze nicht in Mißkredit zu bringen, mit Strenge den unberechtigten Anforderungen Unfallverletzter entgegenzutreten. Der Vortrag wurde mit sehr großem Beifall aufgenommen.

Der zweite Vortrag des ersten wie des zweiten Tages war einem der Grenzgebiete der bahnärztlichen Wissenschaften entnommen. Es ist im Interesse der Eisenbahnverwaltungen nur zu begrüßen, daß die deutschen Bahnärzte sich nicht auf die Besprechung rein ärztlicher Stoffe beschränken, sondern daß auch die vielgestaltigen Fragen zur Behandlung kommen, für welche die Verwaltungsbeamten und die Techniker der Eisenbahnen die sachverständigen Beurteiler und verantwortlichen Ratgeber sind, auf denen aber auch der Bahnarzt im Interesse des Gesamtüberblickes und der Beurteilung wichtiger Einzelfragen bewandert sein muß. Sollen solche Vorträge bahnärztliches Wissen und Beurteilen fördern, so müssen sie sorgfältig die Mitte innehalten zwischen gemeinverständlichen Vorträgen, die jeder gebildete Laie sich anhören und verstehen kann, und zwischen Ausführungen, die auf fachmännische Zuhörer zugeschnitten sind. Die Vorträge dürfen sich nicht zu sehr an der Oberfläche halten, dürfen aber auch nicht zu tief eindringen, noch den Stoff unter der Voraussetzung von fachmännischen Vorkenntnissen behandeln. Aber unter Erfüllung dieser Bedingung gehaltene Vorträge aus den bahnärztlichen Grenzgebieten werden von großem Werte sein. In diesem Sinne war auf der 9. Tagung des Verbandes 1911 in Danzig ein sehr lehrreicher Vortrag über Lüftung, Heizung, Beleuchtung, Reinigung und Desinfektion von Eisenbahnpersonenwagen gehalten worden, der den eben gekennzeichneten, sicherlich nicht leicht zu erfüllenden Anforderungen voll entsprochen hatte.

Der diesjährige tiefgründige Vortrag des Oberbaurats Hentzen-Berlin über „Verschiedene Arten von Blocksicherungen für Eisenbahnzüge" wird, fürchte ich, die Kenntnisse der Bahnärzte auf dem besprochenen Gebiete etwas zu hoch eingeschätzt haben und wiederholten Lesens im gedruckten Berichte („Zeitschrift für Bahn- und Bahnkassenärzte", wahrscheinlich Nr. 12 vom 1. Dezember 1913) bedürfen, ehe er voll in das Verständnis und in den dauernden geistigen Besitz der Bahnärzte übergeht. Er war durch im Lichtbild gezeigte übersichtliche Darstellungen der Sicherungsanlagen erläutert.

Der Vortrag des Regierungsrats Hanow-Danzig über „Die Eisenbahn vom verkehrs- und sozialpolitischen Gesichtspunkte aus betrachtet" brachte eine übersichtliche Darstellung aller einschlägigen Verhältnisse der Verkehrsentwicklung, der sozialen Fürsorge, des Rettungswesens usw., wie sie hoffentlich seit langem den deutschen Bahnärzten in ihrer Mehrzahl vertraut sind.

Beiden Rednern aus der Eisenbahnverwaltung wurde für ihre im Interesse der Belehrung der Bahnärzte geleistete große Mühe und ihr freundliches Entgegenkommen der herzlichste Dank der Versammlung zuteil.

Im dritten Vortrag des ersten Tages behandelte Geheimer Sanitätsrat Dr. Pollnow-Charlottenburg dankenswerterweise eine jetzt viel erörterte Frage: „Unterleibsbrüche, Bruchanlagen und die Vorschriften betreffend Feststellung der körperlichen Tauglichkeit für den Eisenbahndienst“. Auch Pollnow vermochte nicht eine klare Umgrenzung des ärztlich umstrittenen Begriffes Bruchanlage zu geben, stellte aber gleichwohl die Forderung auf, alle mit Bruchanlage behafteten Leute von der Annahme für den Eisenbahnbetriebsdienst auszuschließen. Teilweise wurde ihm zugestimmt, teilweise widersprochen. Insbesondere betonte der Vertrauensarzt der sächsischen Eisenbahnverwaltung, daß diese Forderung Pollnows zu weit gehe, daß den berechtigten Bedürfnissen der Eisenbahnverwaltungen voll genügt sei, wenn diese Frage so geregelt werde, wie es die von ihm verfaßte sächsische Vorschrift (Nr. 172, Pkt. 11) festlege. Diese besagt: „Die zu Untersuchenden dürfen nicht an ausgebildeten Unterleibsbrüchen leiden, die durch Bruchbänder sich nicht zurückhalten lassen. Auch dürfen sie, soweit sie in dienstlichen Stellungen verwendet werden sollen, mit denen beträchtliche körperliche Anstrengungen verbunden sind, z. B. als Lokomotivführer, Feuermänner, Schirrmeister, Wagenrücker, Stations- und Zugschaffner, Werkstättenarbeiter, nicht an größeren oder körperliche Schonung und Vorsicht erfordernden doppelten oder einseitigen Unterleibsbrüchen leiden, selbst wenn diese sich durch Bruchbänder zurückhalten lassen. In jedem Falle sind festgestellte Bruchanlagen wegen ihrer Bedeutung für eine Urteilsabgabe bei etwaigen späteren Unfällen auf dem Untersuchungsbogen zu vermerken.“ Auf diesen letzteren Punkt legte der Diskussionsredner besonderen Wert, weil er es für dringend nötig erklärte, daß die wissenschaftliche Überzeugung aller maßgebenden Beurteiler, wonach Leistenbrüche nur in ganz seltenen Fällen als Unfallfolgen anzuerkennen sind, wie es auch die „Amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamtes“ vom 15. Oktober 1912 unter Nr. 2585 überzeugend ausführen, zunehmend in der Praxis zur Geltung komme, während jetzt immer noch zahlreiche Ärzte teils aus falscher Menschenfreundlichkeit, teils aus mißverstandener wissenschaftlicher Auslegung der Verhältnisse fast jeden während der Dienstausübung austretenden Leistenbruch als durch den Dienst entstandenen, entschädigungspflichtigen Unfall bewerten. In diesem Punkte wurde eine erfreuliche Übereinstimmung aller Redner erzielt.

Einen auf eingehende statistische Untersuchungen gegründeten Vortrag hielt am zweiten Tage Sanitätsrat Dr. Prinzing-Ulm über „Säuglingssterblichkeit und Wohnungsfürsorge der Eisenbahnverwaltungen“. Er gab einen umfassenden Überblick über den jetzigen Stand der Wissenschaft in der Beurteilung der sommerlichen Kindersterblichkeit und der Brechdurchfälle, dabei neben der Ernährung des Einflusses der Hitze und der ungenügenden Durchlüftung der überfüllten Klein-, vor allem Dachwohnungen und des dadurch bedingten sogenannten Hitzschlages der Kinder gedenkend. Er wies auf die vielgestaltigen neuzeitlichen Bestrebungen der Säuglingsfürsorge hin und beleuchtete den Einfluß einer weitschauenden Wohnungsfürsorge als wesentlichen Faktor in der Bekämpfung der Säuglingssterblichkeit. Der Vortragende schloß mit der zahlenmäßigen Angabe dessen, was die einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen im letzten Jahrzehnt auf dem Gebiete der Wohnungsfürsorge geschaffen und dafür ausgegeben haben. An die mit viel Beifall aufgenommenen Ausführungen schloß sich eine sehr rege Erörterung, bei der zahlreiche Redner zum Worte kamen und viele in das erörterte Gebiet einschlägige Einzelfragen besprochen wurden (Wohnungsbau, bessere Erziehung des weiblichen Geschlechtes, vor allem der niederen Stände, für ihre künftigen Hausfrauen- und Mutteraufgaben, Stillfähigkeit, Hebammenberatung, zweckmäßige Bauart der Kinderwagen usw.).

Den nächsten Vortrag hielt der auf dem Gebiete der Tuberkulose hochangesehene ärztliche Leiter der Heilstätte Stadtwald in Melsungen bei Cassel, Chefarzt Dr. Röpke, über „Tuberkulosebekämpfung im Mittelstande“. Er hob mit Recht hervor, daß es jetzt gelte, gerade für den Mittelstand ausgiebig zu sorgen und alle dem Arbeiterstand seit Jahrzehnten auf Grund der sozialen Gesetze reichlich zu Teil gewordene Fürsorge, durch sinngemäße Anwendung insbesondere auf dem Gebiete der Tuberkulosebekämpfung, nun auch hier in die Tat umzusetzen. Der auf Bahnarzttagungen oft gehörte, über reiche Erfahrungen verfügende Redner verstand, wie immer, bei seinen überzeugenden Ausführungen die Zuhörer zu fesseln und allgemeine Zustimmung auszulösen.

Den Schluß der Vorträge bildete der ungemein fesselnde, anschauliche und mit einer interessanten persönlichen Note vorgetragene Bericht des Dr. Malade-Treptow „Der serbische Sanitätszug I im Balkankriege auf Grund persönlicher Erfahrungen“. Ich denke, daß viele Zuhörer ihre bisherigen Anschauungen über die Kriegsbereitschaft der einzelnen kriegführenden Balkanstaaten im Sanitätsdienst auf Grund dieses Berichtes eines sachverständigen Augenzeugen haben berichtigen müssen. Wer hatte geglaubt, daß in Bulgarien so Vieles an Vorbereitung in dieser Beziehung mangelte, daß Serbien über musterhafte Sanitätszüge und gut geschultes Personal reichlich verfügte! Die Wundversorgung scheint darnach auf griechischer und serbischer Seite bereits auf dem Kampfplatze eine ausgezeichnete gewesen zu sein und der Verhütung der Wundsepsis trefflich vorgearbeitet zu haben.

Die Verhandlungen wurden zum ersten Male durch den neugewählten 1. Vorsitzenden des Verbandes, Geheimen Medizinalrat Dr. Wagner-Berlin, den Hilfsarbeiter und Nachfolger Schwechtens im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, geleitet. An der Tagung nahmen, allerorts lebhaft begrüßt, auch die führenden Vertreter der österreichischen Bahnarztvereine, etwa 12 Herren, teil. Sie erklärten ausdrücklich, gekommen zu sein, um von ihren deutschen Kollegen für ihren Zusammenschluß und ihre gemeinsame wissenschaftliche Arbeit zu lernen.

Eine durch das wohlwollende Entgegenkommen der städtischen Behörden Leipzigs den Bahnärzten am dritten Tage vorgeführte Alarmierung der städtischen Feuerwehr zur Bekämpfung eines angenommenen Brandes mit Vorführung der neuesten Lösch- und Hilfseinrichtungen unter Teilnahme der Leipziger Rettungsgesellschaft (Samariterverein) rief die allgemeine Bewunderung über die mit musterhafter Sorgfalt vorgeführten Übungen hervor und bot durch das Eingreifen der zur ersten Hilfe nötigen Organe auch ärztlich viel Interessantes.

Den Schluß der Tagung bildete der Besuch der Internationalen Baufachausstellung, die nicht lediglich allgemeines, sondern in vielen Beziehungen gerade bahnärztlich großes Interesse erweckte. Die dabei vorgenommene Besichtigung des eindrucksvollen Völkerschlachtdenkmals in seiner gewaltigen Größe brachte die Teilnehmer in weihevolle Feststimmung. Alles in allem: eine glänzend verlaufene Tagung, von der reiche wissenschaftliche Befruchtung für die Bahnärzte ausgegangen sein wird, die aber auch sonst in jeder Beziehung unter einem glücklichen Stern stand. Das verständnisvolle Zusammenhalten der deutschen Eisenbahnverwaltungen und der deutschen Bahnärzte, die ernste Arbeit und der kollegiale Frohsinn der Bahnärzte gaben den Leipziger Tagen ihr vornehmes Gepräge, machten den Abschiedsruf „Auf frohes Wiedersehn 1915 in Nürnberg“ zu einem allseitig herzlich empfundenen.

Dresden, 20. Oktober 1913. Medizinalrat Dr. Gilbert.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Befugnis der Amtsvorstände sowie der Vorstände der Bauabteilungen zur Urlaubserteilung.** Der preußische Eisenbahnminister hat mit Erlaß vom 17. November d. J. zur Vereinfachung des Geschäftsganges die Befugnis der Vorstände der Betriebs- usw. Ämter sowie der Bauabteilungen zur Urlaubserteilung versuchsweise dahin erweitert, daß sie berechtigt sind, den ihnen unterstellten Beamten Erholungsurlaub bis zu den von ihm für die einzelnen Beamtenklassen festgesetzten Höchstgrenzen zu erteilen, gleichviel, ob durch die Beurlaubung Stellvertretungskosten entstehen oder nicht. Hierunter fallen auch die für einzelne Wintermonate zugelassenen verlängerten Urlaube. Ausgenommen sind alle Beurlaubungen nach dem Auslande sowie die ausnahmsweisen Beurlaubungen mittlerer Beamten 1. Klasse bis zu 25 Tagen (vergl. Erlaß vom 5. November 1910), für deren Bewilligung die Präsidenten, gegebenenfalls die von ihnen beauftragten Vertreter, zuständig sind. Des weiteren dürfen die genannten Vorstände den Beamten kürzeren, d. h. ein- bis dreitägigen Urlaub zur Erledigung wichtiger und dringender persönlicher und Familienangelegenheiten mit Übernahme der Stellvertretungskosten zu Lasten der Eisenbahnverwaltung gewähren — An der Berechtigung der Dienststellenvorsteher zur Beurlaubung der ihnen dienstlich unmittelbar unterstellten Beamten bis zur Dauer von 3 Tagen ohne verwaltungsseitige Übernahme der Stellvertretungskosten (vergl. § 8 Abs. 2 der gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamte im Staatseisenbahndienste) wird nichts geändert.

Wegen der Anrechnung der besonderen kürzeren Beurlaubungen auf den Erholungsurlaub verweist der Herr Minister auf den Erlaß vom 3. Dezember v. J. und beauftragt die Präsidenten, hiernach die Amtsvorstände und die Vorstände der Bauabteilungen mit Weisung zu versehen. Er vertraut, daß bei der Regelung der Stellvertretungen durch die Vorstände die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit gewahrt werden. Gelegentlich der regelmäßigen Prüfungen des Geschäftsganges bei den Ämtern soll hinfort auch festgestellt werden, ob bei den Urlaubserteilungen in einheitlicher und wirtschaftlicher Weise verfahren wird.

Bis zum 1. Oktober 1915 sieht der Herr Minister einem Berichte über die mit dieser Neuordnung gemachten Erfahrungen entgegen, wobei insbesondere auch anzugeben ist, ob sie auf die Höhe der Stellvertretungskosten eingewirkt hat.

— Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst. Nach Mitteilung des preußischen Ministers für Handel und Gewerbe an den Eisenbahnminister werden im laufenden Winterhalbjahr Unterrichtskurse zur Vorbereitung für den Lokomotivdienst an der höheren Maschinenbauschule in Stettin, der Bergschule in Saarbrücken, den vereinigten Maschinenbauschulen in Altona, der Maschinenbauschule in Essen, der höheren Maschinenbauschule in Posen, den vereinigten Maschinenbauschulen in Dortmund, der Handwerker- und Kunstgewerbeschule in Hannover und an der gewerblichen Fortbildungsschule in Schneidemühl abgehalten werden. Bei der zuletzt genannten Anstalt werden die im verflossenen Sommerhalbjahr begonnenen beiden neuen Kurse (Parallelkurse) fortgeführt. Der an den vereinigten Maschinenbauschulen in Magdeburg für das laufende Winterhalbjahr vorgesehene Kursus kann nicht abgehalten werden, weil sich nur zehn Teilnehmer dazu gemeldet haben.

— Zum elektrischen Betrieb auf den Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen schreibt die „Nordd. Allg. Ztg.": Durch verschiedene Tageszeitungen sind in letzter Zeit Nachrichten gegangen, die sich auf die Pläne und Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung für den elektrischen Betrieb der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen beziehen. Darin waren u. a. bestimmte Angaben über Lage und Versorgungsbereich der Kraftwerke, über bereits erteilte Bauaufträge an drei Elektrizitätsgesellschaften und umfangreiche Bestellungen auf elektrische Schnellzuglokomotiven für den Berliner Bezirk enthalten. Alle diese Nachrichten sind, wie wir an maßgebender Stelle erfahren, unzutreffend. Die wirkliche Sachlage ist folgende:

Der Landtag hat im vergangenen Sommer Mittel zur Vorbereitung der Einführung des elektrischen Betriebes bewilligt. Erst auf Grund dieser Beschlüsse, durch die der Übergang zum elektrischen Betrieb grundsätzlich festgelegt wurde, konnte an die Aufstellung der endgültigen Bauentwürfe gegangen werden. Diese Arbeiten sind außerordentlich umfangreich und zurzeit in vollem Gange. Einen großen Raum nimmt hierbei die Frage der Stromversorgung ein, betreffs derer der Landtag bekanntlich besondere Wünsche geäußert hat. Entscheidungen in dieser Richtung sind noch nicht getroffen.

Aufträge für die endgültige Bauausführung sind noch nicht erteilt worden. Es sind lediglich einige Versuchszüge verschiedener Bauart bestellt worden, mit denen im Laufe des nächsten Sommers ausgedehnte Probefahrten unternommen werden sollen. Ferner sind Versuche im Gange, die Aufschluß über die zweckmäßigsten Maßnahmen zum Schutze der Reichspostleitungen in und um Berlin gegen störende Beeinflussungen durch den elektrischen Bahnbetrieb geben sollen.

Es ist schon jetzt zu übersehen, daß das Jahr 1914 vergehen wird, ehe die erwähnten Arbeiten und Vorbereitungen für die Bauausführung abgeschlossen sein werden. Es wird daher dem Landtage eine Vorlage mit dem fertigen Entwurf und dem gesamten Kostenanschlage in der nächsten Session noch nicht zugehen. Gleichwohl ist nicht zu befürchten, daß die Umwandlung des Betriebes sich deswegen verzögern wird. Die jetzt für die Vorbereitung aufgewendete Zeit wird der Bauzeit im wesentlichen wieder zugute kommen.

— Zum Eisenbahnunfall bei Karlshorst (vgl. Nr. 92, S. 1435 d. Ztg.) wird unterm 26. d. M. amtlich noch folgendes gemeldet: Gestern vormittag 10 Uhr 15 Minuten fuhr der Probezug 8353 zwischen Karlshorst und Sadowa in die Arbeiterrotte des Unternehmers Möller, die mit Arbeiten am Staatsbahngleise beschäftigt war. Es wurden hierbei getötet sechs Arbeiter und schwer verletzt zwei, von denen der eine auf dem Transport nach dem Krankenhause verstarb. Der Unfall ist dadurch herbeigeführt worden, daß der Probezug durch den Lokomotivdampf eines dicht vor ihm auf dem Vorortgleise in gleicher Richtung verkehrenden Vorortzuges verdeckt wurde, und daß die Arbeiter das mit dem Horn gegebene Warnungssignal nicht beachteten.

— Sportzüge in Sachsen. Im Interesse des Wintersportverkehrs wird die sächsische Staatsbahnverwaltung von Sonntag, den 30. November, ab an allen Sonn- und Festtagen bis Ende März (außer am Frühjahrsbußtage, den 11. März) folgende Züge nach dem Erzgebirge ablassen: ab Leipzig Hbf. früh 4.58 Eilzug über Chemnitz und Flöha 6.44 (Anschlußzug ab Dresden Hbf. früh 4.10) nach Oberwiesenthal (Ankunft vormittags 9.38), ferner (anschließend an den Eilzug vormittags 6.00 ab Leipzig Hbf. über Werdau-Zwickau-Aue-Schwarzenberg) vormittags 10.15 von Buchholz nach Oberwiesenthal (Ankunft 11.42). Vom Erzgebirge zurück wird anschließend an den beschleunigten Personenzug abends 6.06 ab Oberwiesenthal und 6.50 ab Weipert, abends 9.06 in Chemnitz, ein Eilzug abends 9.38 von Chemnitz Hbf. über Borna nach Leipzig Hbf. (Ankunft abends 10.52) gefahren. Weiter verkehrt ein Sportzug: ab Oberwiesenthal abends 6.37 mit Halten an allen Stationen nach Flöha (Ankunft 9.49 — Anschlußzug in Dresden Hbf. abends 11.55) und Chemnitz Hbf. (Ankunft 10.15 abends).

Für die Linien Hainsberg-Kipsdorf, Mügeln b. P.-Geising-Altenberg und Zittau-Oybin/Jonsdorf sind ebenfalls Sportzüge vorgesehen. Ihre Ablassung erfolgt jedoch erst dann, wenn die Schneeverhältnisse für den Wintersport günstig sind. Die Verkehrszeiten dieser Züge sind folgende: 1. ab Dresden Hbf. vormittags 7.27, ab Hainsberg 7.55, in Kipsdorf 9.07, zurück ab Kipsdorf nachmittags 5.23, in Hainsberg abends 6.37, in Dresden Hbf. 7.04; 2. ab Dresden Hbf. vormittags 8.00, ab Mügeln b. P. 8.25, in Geising-Altenberg 10.07, zurück ab Geising-Altenberg abends 6.28, in Mügeln b. P. 8.05, in Dresden Hbf. 8.30; 3. ab Zittau Bf. vormittags 11.10 (anschließend an Eilzug vormittags 8.50 ab Dresden Hbf.), an Oybin mittags 12.00, an Jonsdorf 12.12, ferner nachmittags 1.00 ab Zittau Vorst. nach Oybin (Ankunft 1.30), zurück ab Oybin nachmittags 5.12 nach Zittau Vorst. (Ankunft 5.39) und ab Oybin abends 7.10, an Zittau Bf. 7.47 (Anschluß nach Dresden über Löbau, ab Zittau 8.00 abends, in Dresden Hbf. 10.31).

— Europäische Fahrplankonferenz 1913. Im Anschluß an den Aufsatz in Nr. 92 S. 1433 sei noch mitgeteilt, daß die Großherzogliche Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen zu der am 26. und 27. November in Neapel abgehaltenen Fahrplankonferenz folgende Anträge zur Tagesordnung angemeldet hatte: Verbesserung der Verbindungen Berlin-Basel und Hamburg-Basel; Herstellung eines Wagenübergangs Ventimiglia-Hamburg in den Zügen D 11/73; Verbesserung der Verbindungen Straßburg-Lindau über die Schwarzwaldbahn; Schaffung günstiger Verbindungen nach dem Engadin über die Schwarzwaldbahn; Herstellung einer Nachtverbindung Metz-Pfalz-Sachsen-Böhmen durch Zusammenschluß der Züge D 37/25 und 48/D 38; Verbesserung der Zugverbindungen zwischen Mühlhausen i. Els. und Konstanz.

— Zinsvergütung für zuviel erhobene Frachtbeträge im Auslandsgüterverkehr. In einem an den Deutschen Handelstag gerichteten Schreiben nimmt, wie „Handel und Gewerbe" mitteilt, die Handelskammer zu Konstanz darauf Bezug, daß, wie verlautet, in dem neuaufgestellten Entwurf des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr, der auf der nächsten Revisionskonferenz zur Beratung gelangt, eine Bestimmung vorgesehen ist, wonach für die von den Bahnverwaltungen zu Unrecht erhobenen Frachtbeträge vom Tage der Geltendmachung des Anspruchs auf Rückzahlung der Mehrfracht ab Zinsen in Höhe von 6 % vergütet werden sollen, und bittet den Handelstag, nachdrücklichst dafür einzutreten, daß diese Frage auch tatsächlich bei der nächsten Revision des Internationalen Übereinkommens endgültig geregelt werden möchte. Zu dieser Bitte fühlte sich die Kammer veranlaßt, weil es ihr bekannt geworden ist, daß einige der am Übereinkommen beteiligten Eisenbahnverwaltungen sich mit der Aufnahme einer solchen Bestimmung nicht einverstanden erklären wollen. Die gleiche Frage erörtert die Handelskammer zu Mannheim in einem längeren Schreiben an den Deutschen Handelstag. In eingehenden Ausführungen kommt sie, gestützt auf die handelsgesetzlichen Bestimmungen, gleichfalls zu der Forderung, daß auch die Verzinsungspflicht für Frachterstattungen im Internationalen Übereinkommen ausdrücklich festgesetzt werden müßte. Damit indessen in solchen grundsätzlichen Dingen das Internationale Übereinkommen und die deutsche Eisenbahn-Verkehrsordnung übereinstimmten, stellt diese Kammer den Antrag, daß auch in die letztere eine Bestimmung aufgenommen wird, die die Verzinsungspflicht der Eisenbahnen für Frachterstattungsbeträge festlegt, und bittet den Handelstag, geeignete Schritte einzuleiten, daß dies geschieht.

Bisher ist in die Verkehrsordnung keine Bestimmung aufgenommen, aus der ein Anspruch gegen die Eisenbahn auf Zinsvergütung herbeigeleitet werden kann. Das Internationale Übereinkommen erkennt zurzeit einen solchen Anspruch bei Schadensersatzansprüchen an. Nach Artikel 42 des Internationalen Übereinkommens kann der Forderungsberechtigte 6 % Zinsen der als Entschädigung festgesetzten Summe verlangen. Die Fälle, in denen Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden können, sind im Artikel 30 festgelegt. Anscheinend hat bisher kein Bedürfnis bestanden, in gleicher Weise im Bereich der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung die Zinsvergütung bei Schadensersatzansprüchen festzusetzen. Sollte die Verkehrsordnung in der Frage der Zinsvergütung bei Frachterstattungsbeträgen mit dem Internationalen Übereinkommen in Übereinstimmung gebracht werden, so müßte dies wohl folgerichtig auch bezüglich der Schadensersatzansprüche geschehen.

— Herabsetzung der Kohlenpreise durch das Rheinisch-Westfälische Kohlensyndikat. In der Anfang voriger Woche abgehaltenen Sitzung des Beirats erfolgte die Festsetzung der Richtpreise, die bekanntlich nicht die Verkaufspreise sind, sondern als Grundlage für die Verrechnungs- und Verkaufspreise dienen. Abgesehen von den Preisen für Hochofenkoks und Kokskohlen gelten die neuen Richtpreise für das ganze Abschlußjahr 1914/15. Für Hochofenkoks und Kokskohle erfolgte die Preisfestsetzung für die Zeit vom 1. Januar bis 30. September 1914. Die Richtpreise für Hochofenkoks wurden um 1,50 ℳ und für Kokskohle um 1 ℳ für die Tonne ermäßigt. Für die übrigen Kokssorten wurde eine Preisermäßigung von 0,75 bis 2 ℳ beschlossen. Die Richtpreise für Kohlen wurden im Betrage von 0,50 bis 1 ℳ und für Briketts von 50 bis 75 ₰ für die Tonne herabgesetzt.

Zu einem Nachweis über die Förderung und Gesamtabsatz von Kohlen, Koks und Briketts macht der Bericht folgende Ausführungen: Wie die vorstehenden Zahlen ersehen lassen, ist das Absatzergebnis des Berichtsmonats gegen den Vormonat durchweg zurückgeblieben. Der rechnungsmäßige Absatz weist, obgleich der Berichtsmonat einen Arbeitstag mehr hatte, in der Gesamtmenge einen Rückgang von 228 060 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt von 18 256 t gleich 6,89 % auf. Das Verhältnis des rechnungsmäßigen Absatzes zu den Beteiligungsanteilen der Mitglieder ist von 96,40 % im Vormonat auf 89,73 % gesunken. Im Vergleich mit dem Monat Oktober vorigen Jahres ist zwar in der Gesamtmenge noch ein Mehr von 128 440 t und im arbeitstäglichen Durchschnitt ein solches von 4757 t gleich 1,97 % zu verzeichnen, dabei ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß das Ergebnis im Vergleichsmonat des Vorjahres durch den damaligen Wagenmangel eine beträchtliche Einbuße erlitten hatte, während im Berichtsmonat die Wagenanforderungen der Zechen nahezu in vollem Umfang befriedigt worden sind. Der Kohlenabsatz für Rechnung des Syndikats ist gegen den Vormonat in der Gesamtmenge um 204 176 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt um 14 545 t gleich 7,71 % gefallen, gegen Oktober 1912 in der Gesamtmenge um 361 619 t, arbeitstäglich um 13 394 t gleich 8,34 % gestiegen. Im Brikettabsatz für Rechnung des Syndikats konnten die im inländischen Absatzgebiet erwachsenen Ausfälle durch die befriedigende Entwicklung der Lieferungen an das Ausland ausgeglichen werden. In der Gesamtmenge ist gegen den Vormonat ein Mehr von 8937 t erzielt worden; im arbeitstäglichen Durchschnitt ist ein Rückgang von nur 188 t gleich 1,34 % eingetreten. Eine wesentlich ungünstigere Entwicklung weist der Koksabsatz für Rechnung des Syndikats auf, der gegen den Vormonat in der Gesamtmenge einen Rückgang von 77 028 t, im arbeitstäglichen Durchschnitt von 3625 t gleich 10,25 % und gegen den Monat Oktober vorigen Jahres in der Gesamtmenge von 200 937 t, arbeitstäglich von 6482 t gleich 16,96 % erlitten hat. Der starke Rückgang des Koksabsatzes ist auf die Abschwächung des Verbrauchs in Sieb- und Brechkoks infolge der milden Witterung, namentlich aber auf die starken Ausfälle zurückzuführen, die die Lieferungen an die Hochofenwerke erlitten haben. Die Förderung der Mitgliedszechen hat das vormonatige Ergebnis in der Gesamtmenge um 101 716 t überstiegen; das arbeitstägliche Ergebnis ist dagegen um 8428 t gleich 2,56 % zurückgegangen. Da der Absatz einen größeren Rückgang aufweist, sind die Lagerbestände der Zechen, hauptsächlich die Koksbestände, entsprechend gewachsen. Der Eisenbahnversand ist von größeren Störungen verschont geblieben.

Zu vorstehenden Beschlüssen bemerkt die „Köln. Ztg.“: Mit diesen Beschlüssen, insbesondere mit der Ermäßigung der Preise für Hochofenkoks und Kokskohle, sucht das Syndikat der veränderten Geschäftslage der Eisenindustrie Rechnung zu tragen. Es ist mit der Ermäßigung des Kokspreises um 1,50 ℳ für die Tonne noch über das bisher vorgesehene Maß hinausgegangen, hat sich also nicht darauf beschränkt, die am 15. Oktober vorigen Jahres beschlossene Preiserhöhung wieder aufzuheben. Wie erinnerlich, wurde damals der Kokspreis um 1 ℳ für die Tonne erhöht. Um denselben Betrag wurde auch der Preis für Kokskohle heraufgesetzt. Das Syndikat ist also jetzt noch unter die Preislage heruntergegangen, die vor der letzten Preiserhöhung bestand. Angesichts des Rückschlages, der in der Eisenindustrie eingetreten ist, erscheint das auch durchaus angebracht. Anderseits hat allerdings das Syndikat den Preis für Kokskohle nur um 1 ℳ ermäßigt, hier also lediglich die im Vorjahr beschlossene Erhöhung wieder aufgehoben. Während bei der vorjährigen Preisfestsetzung die Preise für Hochofenkoks und Kokskohle um den gleichen Betrag geändert wurden, hat man also diesmal hiervon abgesehen. . . . Was die Richtpreise für Kohlen anbelangt, so sind sie um 50 ₰ bis 1 ℳ heruntergesetzt. Auch damit hat man die Preise wenigstens teilweise noch etwas stärker ermäßigt, als sie im Vorjahr in die Höhe gesetzt worden waren. Dasselbe gilt bezüglich der Preise der sonstigen Kokssorten. Bei Briketts scheint man dagegen lediglich die vorjährigen Erhöhungen wieder aufgehoben zu haben. . . . Jedenfalls ist es zu begrüßen, daß nunmehr eine gesicherte Grundlage für die Preisbildung auch der Eisenindustrie im kommenden Jahre geschaffen worden ist.

— Zusammenkunft der Vorstände der Eisenbahnheime. Seit dem Jahre 1910 kommen die Vorstände der auf dem Boden des Allgemeinen Verbandes der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen stehenden Eisenbahnheime jährlich einmal in einem Heim zu einer zwanglosen Aussprache über die im Laufe des Sommers gewonnenen Erfahrungen und über sonstige allgemeine Fragen zusammen. In diesem Jahre tagten sie in Festenburg i. Oberharz. Die Ergebnisse der Besprechung sind folgende:

1. Die Eisenbahn-Eerholungsheime sollen im Kriegsfalle dem Roten Kreuz für genesende Krieger zur Verfügung gestellt werden. Die Heimvorstände werden sich zu diesem Zwecke mit den örtlichen Organisationen des Roten Kreuzes in Verbindung setzen, um schon in Friedenszeiten alle Einzelheiten zu ordnen. 2. Die Heimvorstände erklärten sich bereit, die Jugendpflege durch Aufnahme jugendlicher Wanderer zu billigsten, kaum die Selbstkosten deckenden Sätzen zu fördern. Voraussetzung ist natürlich, daß überhaupt Raum zur Unterbringung der Wanderer vorhanden ist und die Ruhe der Gäste nicht beeinträchtigt wird. 3. Die Heimvorstände beabsichtigen die Herausgabe einer Schrift, in der die Entwicklung der auf der Grundlage der allgemeinen Eisenbahnvereine beruhenden Eisenbahnheime geschildert und der heutige Stand dieser Wohlfahrtseinrichtung mit Abbildungen der Heime, ihrer Räume und ihrer näheren Umgebung dargestellt wird. Die Schrift soll allen Gönnern und Freunden der Heime, besonders aber den Teilnehmern an dem internationalen Eisenbahnkongreß, der 1915 in Berlin tagen wird, überreicht werden. Ihre Ausarbeitung wurde einem besonderen Ausschuß übertragen. 4. Damit die Kenntnis der Heime in die weitesten Kreise dringt und ein anschauliches Bild von ihren Leistungen geboten wird, soll ihre Vorführung in Schriften, Bildern und Modellen in der Wohlfahrtsabteilung des Verkehrs- und Baumuseums angestrebt werden. Die übrigen Beratungsgegenstände betrafen Angelegenheiten der inneren Heimverwaltung. Alle Verhandlungen ließen den Eindruck zurück, daß die Vorstände der Eisenbahnheime bemüht sind, deren Einrichtungen immer mehr zum Nutzen und zur Annehmlichkeit der Gäste auszubauen.

— Personalnachrichten. Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Hermann Matthies aus Hirschberg (Schlesien) zum Regierungsbaumeister ernannt.

Dem Konstrukteur der Heißdampflokomotive Zivilingenieur Dr.-Ing. Wilhelm Schmidt in Cassel ist der Charakter als Baurat verliehen.

Bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung ist der Baurat Beitter bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen gestorben.

Österreich.

— Besuch des Eisenbahnministers im Elektrizitätswerk Simmering. Am 19. November besuchte der Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster mit etwa 150 Beamten des Eisenbahnministeriums das Kraftwerk der städtischen Elektrizitätswerke in Simmering. Der Minister wurde von den Direktoren der städtischen Elektrizitätswerke und den Oberbeamten empfangen und durch die Räume des Kraftwerkes und eine im Bau begriffene neue Anlage für die Wien-Preßburger Bahn, die eben in Betrieb gesetzt worden war, sowie die im Bau befindlichen Schalt- und Transformatorenräume für die 50 000-Volt-Hochspannungsanlage geleitet. Die der eigensten Anregung des Eisenbahnministers entsprungene Besichtigung dauerte zwei Stunden. Bei seinem Abschied nahm der Minister Gelegenheit, seine Anerkennung über die vorgeführten Einrichtungen der Werke auszusprechen; er hob die Tatkraft und die Leistungsfähigkeit der Wiener Gemeinde hervor, die imstande sei, derart große und gemeinnützige Werke in so vollkommener Weise zu schaffen und schloß seine Rede mit einem Hoch auf das Blühen und Gedeihen der Stadt Wien.

— Die Regierungsvorlage über die Sanierung der Südbahn. Für das Regime II des Sanierungsplanes, welches die staatliche Garantie des Reinertrages der Südbahn zum Inhalt hat, ist die Zustimmung des Parlaments erforderlich. Die einschlägige Regierungsvorlage dürfte etwa Mitte Februar 1914 eingebracht werden. Vorerst wird der Sanierungsplan der von der Kuratel einberufenden Versammlung der Prioritätenbesitzer sowie einer Generalversammlung der Südbahnaktionäre zur Beschlußfassung vorgelegt werden. Diese beiden Versammlungen dürfte die Regierung abwarten, ehe die Sanierungsvorlage an das Parlament geleistet wird. Es ist bekannt, daß in dem Protokollarübereinkommen ein Ausschlußtermin für die Erledigung einer einschlägigen Vorlage bis 31. Dezember 1914 festgesetzt erscheint.

Sollte bis dahin die Zustimmung des Parlaments nicht erfolgt sein, dann tritt von selbst das Regime I, das ist die Tarifgarantie, in Kraft. Die Frage der Aufnahme einer Südbahnanleihe wird in jedem Fall erst im Lauf des Jahres 1915 dringlich werden.

— **Ablenkung des Durchgangsverkehrs von den Wiener Bahnhöfen.** Die Staatsbahnverwaltung hat zur Beseitigung der jetzigen Überlastung der Wiener Bahnhöfe ein Projekt für die Ablenkung des Wiener Durchgangsverkehrs von den heutigen auf neue Wege ausgearbeitet. Nach diesem Projekt sollen die Durchgangsgüter der Hauptsache nach an der äußeren Grenzlinie Wiens, ohne die bestehenden Bahnhöfe zu berühren, herumgeführt werden. Zur Verwirklichung dieser Verkehrsumleitung ist die Schaffung einiger neuer Verbindungsgleise zwischen den in Wien einmündenden Hauptlinien erforderlich. Zur sachgemäßen Durchführung des Rangierdienstes in bezug auf die neue Leitung des Durchgangsgüterverkehrs wurde die Errichtung eines neuen Rangierbahnhofes ins Auge gefaßt. Die von der Wiener Bahnhofkommission ausgearbeiteten Betriebsprogramme und generellen Projekte wurden im Eisenbahnministerium geprüft und als zweckmäßig und zur Ausführung geeignet befunden. Es sind auch schon Schritte getan worden, um die Verwirklichung der Projekte sicherzustellen. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Umleitung des Durchgangsgüterverkehrs ganz bedeutende wirtschaftliche und verkehrstechnische Erfolge mit sich bringen wird, und dies um so mehr, als sich die Umleitung auf ungefähr eine Million Wagen im Jahre erstrecken wird. Wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt“ meldet, wird diese großzügige Aktion schon in der allernächsten Zeit mit Herstellung eines Verbindungsbogens zwischen der Nordbahn und der Linie der früheren Staatseisenbahngesellschaft bei der Station Süßenbrunn begonnen werden. Die Kosten dieser Anlage werden auf etwa ½ Million Kronen veranschlagt. Die politische Begehung, an die sich dann zur Erwerbung der nötigen Grundflächen die Einleitung des Enteignungsverfahrens der Grundbesitzer schließen soll, dürfte schon in allernächster Zeit erfolgen.

— **Der Umbau des Wiener Westbahnhofs.** Der Umbau und die Ausgestaltung des Westbahnhofes sind schon seit Jahren ein lebhafter Wunsch sowohl der Wiener Bevölkerung als auch des reisenden Publikums, und wiederholt wurden im Reichsrat und Landtag, im Gemeinderat, wie in den Bezirksvertretungen sowie von zahlreichen wirtschaftlichen Vereinigungen dieserhalb Anregungen vorgebracht. Auf eine Eingabe der Gemeinde Wien hat das Eisenbahnministerium schon im Jahre 1910 mitgeteilt, daß es zur Regelung dieser Angelegenheit eine besondere Kommission eingesetzt und die nötigen Schritte eingeleitet habe, um zunächst ein entsprechendes Projekt zu erlangen. Vor kurzem hat sich die Gemeinde Wien neuerlich an das Eisenbahnministerium um Bekanntgabe des Standes der Studien gewendet. Das Eisenbahnministerium hat nun mitgeteilt, daß nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, zunächst die Verlegung der Heizhäuser und Werkstättenanlagen durchgeführt, sondern vor allem mit dem Umbaue des eigentlichen Personenbahnhofes und der Ausgestaltung des Personendienstes begonnen werden soll. Der Entwurf für den ersten Bauabschnitt des Gesamtbaues liegt bereits dem Ministerium vor. Dieses beabsichtigt, demnächst eine Stationskommission abzuhalten, um den beteiligten öffentlichen Faktoren Gelegenheit zur Stellungnahme zu bieten.

— **Südbahn.** Am 20. November hat eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn stattgefunden. Generaldirektor Ritter von Weeber berichtete in dieser Sitzung über die Reise, welche die Vertreter der Südbahn nach Paris unternommen haben, und teilte mit, daß in der Gebührenfrage eine starke Annäherung erzielt worden sei. Die Verhandlungen mit der ungarischen Regierung nehmen einen ungestörten Fortgang und versprechen ein günstiges Ergebnis. Der Generaldirektor gab ferner nähere Aufklärungen über die Entwicklung des Verkehrs in der jüngsten Zeit. Während der letzten drei Dekaden zeigt der Personenverkehr einen Ausfall um 10 000 Kr., der Güterverkehr um 261 000 Kr. Bis auf Getreide, Mehl, Wein und Obst weisen alle Güterklassen und alle Relationen Rückgänge auf. Nur der Durchgangsverkehr über den Brenner hat nicht gelitten.

— **Die Eisenbahnunterbeamten beim Eisenbahnminister.** Am 20. November erschien eine Abordnung der Eisenbahnunterbeamten beim Eisenbahnminister Dr. Freiherrn v. Forster, um eine Denkschrift zu überreichen, in der über die geringe Zahl der Ernennungen von Eisenbahnunterbeamten zu Beamten Beschwerde geführt wird. Der Eisenbahnminister erklärte in Beantwortung der vorgebrachten Bitten, daß er diese einer genauen Erwägung unterziehen werde. Eine endgültige Erklärung könne er aber angesichts des hierzu notwendigen Studiums noch nicht geben. Nachdem er mit der Abordnung noch eine Anzahl einschlägiger Fragen besprochen hatte, verabschiedete er sie in der freundlichsten Weise.

— **Auflösung der Mährisch-Schlesischen Lokalbahngesellschaft.** In der für den 10. Dezember einberufenen ordentlichen Generalversammlung wird der Verwaltungsrat einen Antrag auf Auflösung der Gesellschaft zur Beschlußfassung bringen. Das Bahngebiet des Unternehmens erstreckt sich auf die Verbindung von Polnisch-Ostrau mit Hruschau. Die Lokalbahngesellschaft wurde seinerzeit von der Mährisch-Ostrauer Elektrizitätsgesellschaft bzw. der Firma Ganz & Co. errichtet und in der Folge vom schlesischen Landesausschuß durch Erwerbung der Aktien übernommen. Dieser ließ das Unternehmen zunächst als Aktiengesellschaft bestehen und beabsichtigt nunmehr, deren Liquidation durchzuführen.

— **Der Schiffahrts- und Floßverkehr auf der österreichischen Donau.** Einem der Statistischen Zentralkommission vom Straßen- und Wasserbau-Departement der n. ö. Statthalterei kürzlich übermittelten Bericht über das Ergebnis des Schiffahrtsbetriebes auf der Donau im Jahre 1912 zufolge belief sich die Einfuhr der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf der österreichischen Donaustrecke auf 5,96 Millionen Meterzentner. Die Gesamtmenge der auf den Landungsplätzen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Ober- und Niederösterreich sowohl aus dem Inland als auch sonst aus dem Ausland eingelangten Güter belief sich auf 6,77 Millionen Meterzentner und weist gegenüber der Einfuhrziffer von 5,96 Millionen einen Unterschied von 0,81 Millionen Meterzentner auf. Der Ausfuhrverkehr der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft belief sich im Jahre 1912 auf 3,75 Millionen Meterzentner. Die Menge der auf den Landungsplätzen der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufgegebenen Güter betrug 4,66 Millionen Meterzentner. Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktien-Gesellschaft hat im Jahre 1912 von Wien talabwärts 902 606 Mztr. und im Bergverkehre von Wien 38 131 Mztr. verfrachtet. Nach Wien wurden im Bergverkehr im Berichtsjahre 1,6 Millionen Meterzentner und im Talverkehre 90 240 Mztr. verfrachtet. Die Schiffahrtsunternehmung Jakob und Moritz Weiß in Budapest hatte im Jahre 1912 einen Güterverkehr von 358 736 Mztr. zu bewältigen, der sich ausschließlich auf landwirtschaftliche Erzeugnisse beschränkte.

Der Personenverkehr auf der österreichischen Donaustrecke, der ausschließlich von der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft besorgt wird, weist im Berichtsjahr 504 659 beförderte Personen auf und ergibt gegenüber dem Vorjahr eine Abnahme um 30 037 Personen.

— **Der Absatz der Steinkohlenwerke.** Über den Geschäftsgang der Steinkohlenindustrie bringt die „Neue freie Presse“ folgende Mitteilungen: Der Absatz an Kohle und Koks ist sowohl im Ostrauer wie auch im oberschlesischen Becken noch immer rege, so daß in diesen beiden Revieren keine Bestände vorhanden, vielmehr im allgemeinen Lieferungsrückstände, insbesondere in Hausbrandkohle, zu verzeichnen sind. Im Ostrauer Revier ist die Kohlenförderung in den ersten zehn Monaten dieses Jahres um 7 %, die Kokserzeugung um nahezu 12 % gestiegen; die oberschlesische Kohlenförderung ist in diesem Zeitraume trotz des großen Streiks im April um 12 % gegenüber dem Vorjahre gewachsen. Diese Tatsache ist angesichts des schlechten Geschäftsganges in vielen und maßgebenden Industrien bemerkenswert. Die Erklärung liegt nach der Ansicht der Fachkreise hauptsächlich in zwei Momenten. Einerseits haben die beiden in Frage kommenden Reviere in Rußland einen neuen Absatz gefunden, der auch auf Westfalen und England günstig einwirkt. Anderseits hatten die Bahnen einen starken Mehrverbrauch. Schließlich ist zu berücksichtigen, daß der Einfluß einer ungünstigen Geschäftslage der Brennstoff verbrauchenden Industrie auf die Kohlenförderung sich immer erst in einem späteren Zeitpunkte äußert. Ob das auch diesmal wieder zutreffen wird, stellt eine offene Frage dar.

Ungarn.

— **Die Teilnahme Ungarns an den serbisch-adriatischen Ausfuhrlinien.** Ein hervorragendes ungarisches Fachblatt („Magyar Nemzetgazda“) beschäftigt sich ausführlich mit dieser Frage. Es wird bei deren Erörterung der Nachweis erbracht, daß die serbische Regierung am vorteilhaftesten handle, wenn sie mit Ungarn und Österreich Abmachungen treffe, um die serbischen Hornviehsendungen nach den italienischen und nordafrikanischen Absatzmärkten zu befördern; denn diese Sendungen können über den 670 km langen Eisenbahnweg Belgrad-Saloniki erst nach einwöchiger Seefahrt jene Märkte erreichen. Wie verlautet, sollen sich in Österreich bereits Stimmen dafür erheben, daß man die bosnischen Eisenbahnen in der Weise erbaue, daß die serbische Viehausfuhr über Bosnien durch den Hafen von Spalato abgewickelt werde. Diese Lösung würde die bereits festgestellten bosnischen Eisenbahnprojekte wesentlich ab-

ändern. Doch steht für die genannte Ausfuhr schon heute ein wirtschaftlich vorteilhafter Weg zur Verfügung. Dieser Weg ist die Eisenbahnverbindung Belgrad-Fiume, die selbst gegen die vorgedachte Wegleitung Belgrad-Spalato eine Wegkürzung von 60 km bedeutet. Bei einer solchen Lösung der Frage würden die fraglichen Viehsendungen über die ungarischen Staatsbahnen einen ungarischen Seehafen benutzen, wodurch die ungarischen Verkehrswege eine natürliche Ausnutzung, die serbischen Transporte jedoch den billigsten Beförderungsweg erreichen würden.

— **Linie Temesvár-Báziás.** Die bauliche Entwicklung der Stadt Temesvár ist durch das Gleis der Linie Temesvár-Báziás, da es durch das Weichbild der Stadt geführt wird, beträchtlich gehemmt; die Linie fällt gerade in die Gegenden der stärksten Entwicklungsrichtung der Stadt. Die Stadtvertretung hat nun behufs rascherer Erledigung jener Wünsche, welche die Verlegung jenes Streckenteiles bezwecken, zur Erbauung des Betriebsleitungsgebäudes einen großen Grundbesitz unentgeltlich der Regierung zur Verfügung gestellt. Der Minister des Innern hat unlängst die Stadtvertretung dahin verständigt, daß er den Beschluß der Stadtvertretung, mit dem die Überlassung des Baugrundes für ein Betriebsleitungsgebäude genehmigt wird, zustimmend zur Kenntnis nimmt, mit dem Bemerken jedoch, daß zwischen der Grundschenkung und der Frage der Linie Temesvár-Báziás kein Zusammenhang besteht, und hierüber die Entscheidung zurzeit nicht getroffen werden könne, da sie von der Meinung des Handelsministers und des gemeinsamen Kriegsministers abhängt, deren Entscheidung noch ausstehe.

— **Der Umbau der Eisenbahnbrücke bei Temesság über den Temesfluß.** Die großen Hochwasserverwüstungen, die seit dem Jahre 1910 in Südungarn herrschten, haben erhebliche Umbauten der Eisenbahnlinien und Kunstbauten zur Folge gehabt. Unter anderem wurden die Strompfeiler der Temesságer Eisenbahnbrücke so stark unterwaschen, daß der Bahnverkehr gefährdet und nur durch Anbringung einstweiliger Holzjochunterstützungen auf beiden Seiten der bewegten Strompfeiler gesichert werden konnte.

Der erwähnte Umstand sowie die in den letzten Jahren beobachteten großen Hochwässer haben die ungarischen Staatsbahnen gezwungen, den Umbau der Brücke schleunigst durchzuführen. Es wurde vor allem die Achse der neuen Brücke stromaufwärts so weit verschoben, daß die Gründungs-, die Pfeiler- und Widerlagerarbeiten ungestört vollzogen werden konnten. Die Fahrbahn der Brücke wurde um rund 3 m gehoben und die Stromöffnungen wurden erheblich vergrößert, dies auch aus dem Grunde, weil durch die Regulierung des Begakanals der überflüssige Teil der Wassermenge in den Temesfluß stromaufwärts von der Brücke geleitet wird.

Während die alte Brücke der Reihe nach aus 29,2 + 35,6 + 29,2 und achtmal 9,48 m-Öffnungen (zusammen rund 169 m lang) bestand, wurde die neue Brücke der Reihe nach aus 50 + 66 + 35,6 + 2 × 29,2 Meter-Öffnungen in einer Länge von zusammen 210 m und außerdem durch Einschaltung zweier 10 Meter-Öffnungen hinter dem Schutzdamme in der Richtung gegen Temesvár angelegt.

Die 50 und 66 Meter-Eisenkonstruktionen mit Halbparabelhauptträgern wurden ganz neu angefertigt und an Ort und Stelle auf den neuen Pfeilern montiert, während der Verkehr zeitweilig über eine aus gewalzten I-Trägern N. P. Nr. 50 bestehende Hilfsbrücke von 10 Meter-Öffnungen geleitet wurde, so daß mit der Verschiebung der alten Konstruktionen Anfang dieses Monats begonnen werden konnte. Die Schwierigkeit der Aufgabe besteht darin, die Eisenkonstruktionen abschnittweise auszuwechseln und dann auf die neue Höhe zu heben.

Nach Beendigung dieser Arbeiten wird der Bahnverkehr wieder auf kurze Zeit in der alten Achse über Hilfsbauten zurückgeleitet, um die einzelnen alten Eisenkonstruktionen in die neue Achse, also in ihre endgültige Lage, verschieben zu können.

Die Beendigung der ganzen Arbeit ist Ende dieses Monats zu erwarten. Der beschriebene, schwierige Arbeitsvorgang der Verschiebung muß natürlich ohne die geringste Störung des regen Verkehrs vollzogen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Veränderungen in den leitenden Stellen der schwedischen Staatsbahnen.** An Stelle des bisherigen Generaldirektors der schwedischen Staatsbahnen, Pegelow, der auf seinen Wunsch von diesem Posten entbunden wird, ist der Arbeitschef der Kraftwerkanlage am Porjuswasserfall in Lappland, Zivilingenieur Axel Granholm, zum Generaldirektor ernannt worden. Gleichzeitig trat auch, ebenfalls mit Rücksicht auf sein Alter, der zweite Chef, Oberdirektor V. L. Klemming, zurück, dessen Nachfolger der Distriktschef in Gothenburg, Ivar Virgin, wurde. Die Ernennung dieser beiden Beamten gilt für den Zeitraum von sechs Jahren. Der neue Generaldirektor ist 1872 in Norrbärke im Lehn Kopperberg geboren, hat die Technische Hochschule in Stockholm besucht und trat Anfang der neunziger Jahre in den Dienst der Staatsbahnen, dem er seitdem mit einer Unterbrechung angehörte. Granholm hat wiederholt Studienreisen ins Ausland gemacht. Zum Arbeitsleiter beim Bau der Kraftstation am Porjus war er 1911 ernannt worden. Sein technisches Wissen und das hervorragende Organisationstalent, womit er diese und andere Arbeiten geleitet hat, dürfen mitbestimmend für seine Ernennung zum Generaldirektor gewesen sein. Der neue Oberdirektor Virgin ist 1872 in Stockholm geboren, besuchte die Technische Hochschule, trat 1897 als Zeichner bei den Staatsbahnen ein, wo er dann zum Unteringenieur, später zum Maschineningenieur und Bureauchef im Maschinenbureau aufrückte. Seit 1912 war Virgin Distriktschef, zuletzt mit dem Sitz in Gothenburg.

Die Amtszeit des Generaldirektors Pegelow bildet einen wichtigen Abschnitt in der Entwicklung des schwedischen Staatsbahnwesens, indem mit ihm zum ersten Mal ein Fachmann die oberste Leitung der Staatsbahnen erhielt, was bisher nicht der Fall gewesen war, und in dem Oberdirektor Klemming stand Pegelow die beste technische Kraft für die Maschinenabteilung der Staatsbahnen zur Seite. Während der sechsjährigen Wirkungszeit des bisherigen Generaldirektors war die Inangriffnahme der Inlandbahn, womit im nördlicheren Schweden der Anfang gemacht wurde, die wichtigste Maßregel. Ferner kam die Saßnitz-Trälleborger Linie hinzu, und in weiten Teilen des Landes fand eine Ersetzung der älteren Schienen durch neue und schwerere statt, wodurch ein schnellerer Verkehr und die Benutzung schwerer Züge ermöglicht wurde. Eine große Anzahl Bahnhöfe ist erweitert und umgebaut worden. Der Umbau des Malmöer Bahnhofs steht bevor, und wegen Lösung der Bahnhofsfrage in Stockholm liegt der Regierung ein Vorschlag vor, auch ist eine Lösung der Gothenburger Bahnhofsfrage in der Ausarbeitung begriffen. Erwähnenswert ist die Einführung von Schlafwagen III. Klasse. Auf der lappländischen Eisenbahn von Kiruna bis zur norwegischen Grenze gehen bekanntlich die Arbeiten zur Einführung des elektrischen Betriebes von statten, der voraussichtlich Ende 1914 beginnen dürfte. Die Versuche mit Dieselmotorwagen mit elektrischer Kraftübertragung gehen ihrem Ende entgegen. Die Güterbeförderung ist systematisch geordnet worden. Ebenso wurden die Schnellzuverbindungen verbessert, in welcher Beziehung besonders die jetzigen täglichen durchgehenden Zugverbindungen von Stockholm nach dem nördlichen Schweden bis Boden und zur norwegischen Grenze zu nennen sind. Diese und sonstige Maßregeln sowie die bedeutende Steigerung der Einnahmen liefern einen Beweis von den Fortschritten des Staatsbahnwesens. Indessen erblickt man in Schweden in den Persönlichkeiten der neuernannten Chefs eine Gewähr dafür, daß diese Entwicklung auch für die Zukunft Fortschritte machen werde. M.

— **Die Kleinbahnen in Frankreich im Jahre 1910.** Die Zeitschrift für Kleinbahnen gibt in ihrer Novembernummer die wichtigsten Zahlen aus der amtlichen Statistik über die französischen Kleinbahnen (chemins de fer d'intérêt local et tramways) wieder, von denen wir folgende hervorheben:

Am 31. Dezember 1910 waren in Frankreich 8690 km Kleinbahnen im Betrieb, 410 km mehr als im Vorjahre. Wenn man die 3279 km im Bau befindlicher Kleinbahnen hinzurechnet, ergibt sich für das Gesamtnetz eine Länge von 11 969 km. Dem Personen- und Güterverkehr dienten Bahnen von 6023 km Länge mit einem kilometrischen Anlagekapital von nur 55 290 Franken. Sie entsprechen etwa den preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. Die übrigen Bahnen befördern nur Personen oder Personen nebst Gepäck und Stückgütern. Sie sind Straßenbahnen im eigentlichen Sinne und erforderten wegen des teuren städtischen Grunderwerbs 275 986 Fr. Anlagekapital für 1 km. Vollspurig waren von den gesamten Kleinbahnen, einschließlich der im Bau befindlichen, 1901 km; 9682 km hatten die Meterspur, 386 km eine Spur von 0,60 m.

Die im Betriebe befindlichen Kleinbahnen hatten in den Jahren 1909 und 1910 folgende Ergebnisse zu verzeichnissen:

	1909	1910
Betriebseinnahmen . . . . Fr.	21 487 025	22 752 405
„ auf 1 Betriebskm „	3851	3860
„ „ 1 Zugkm . . „	1,11	1,12
Betriebsausgaben . . . . „	18 892 791	20 100 312
„ auf 1 Betriebskm „	3386	3410
„ „ 1 Zugkm . . „	0,98	0,99
Überschuß . . . . „	2 594 264	2 652 093
Betriebszahl . . . . %	87,9	88,3
Geleistete Personenkilometer. . . .	273 527 042	284 507 786
„ Gütertonnenkilometer . . .	53 211 583	55 970 877

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen genehmigte am 24. d. M. einen Kredit von 38½ Millionen Franken für die Elektrisierung der 110 km langen Gotthardbahnstrecke Erstfeld-Bellinzona. Die Energie soll durch fünf Bahnkraftwerke geliefert werden. — Am 10. November 1912 haben die Gemeinden des Bergells für die Erstellung der Linie St. Moritz-Castasegna (Chiavenna) einen Betrag von 700 000 Fr. bewilligt. Da jedoch an der von den Gemeinden aufzubringenden Gesamtsumme von 1 250 000 Fr. noch 200 000 Fr. ungedeckt waren, haben die Vertreter des Bergells und des Oberengadins beschlossen, für diesen Betrag je zur Hälfte einzustehen. Demgemäß haben die sechs Gemeinden des Bergells von Maloja bis Castasegna am 9. November d. J. einstimmig zugestimmt, ihre Beitragsanteile von 700 000 auf 800 000 Fr. zu erhöhen. — Die immer größer werdende Verschiedenheit in den Verhältnissen des Betriebes und der Verwaltung bei der Rhätischen Bahn und bei der Mehrzahl der Verbandsbahnen hat erstere veranlaßt, aus dem Verbande der Schweizerischen Sekundärbahnen auszutreten.

— **Rechnung der italienischen Staatsbahnen für das Jahr 1912/13.** Die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen hat dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten folgende Abrechnung über das Geschäftsjahr 1912/13 übersandt: Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 595 985 000 Lire gegen 567 070 000 Lire im Vorjahr, sie haben also eine Zunahme von 28 915 000 Lire erfahren, wovon etwa 16 Millionen auf die Reisenden und 10 Millionen auf die Güter entfallen. Die Ausgaben beliefen sich auf 576 678 000 Lire gegen 547 760 000 Lire im Vorjahr, sie sind also um 28 918 000 Lire, d. h. fast um die gleiche Summe wie die Einnahmen gestiegen. Der Überschuß beträgt 19 307 000 Lire gegen 19 310 000 Lire im Vorjahr. Der Voranschlag hatte den an den Schatz abzuführenden Reingewinn auf 38 Millionen angenommen, wovon 30 500 000 Lire aus dem Betriebsüberschuß und 7 500 000 Lire aus der Reserve stammen sollten unter der Voraussetzung, daß der Kohlenpreis wieder auf die normale Höhe, die er vor der jüngsten Steigerung hatte, zurückgehen sollte. Die Kohlenteuerung hat jedoch im Berichtsjahre eine Mehrausgabe von 19 500 000 Lire veranlaßt. Ohne diesen Umstand hätte die Bahnverwaltung die angeschlagene Summe von 38 Millionen an den Schatz abführen können, auch ohne auf die Rücklage zurückzugreifen. Aber mit Rücksicht auf die Lasten, die dem Bahnbetrieb aus der Besserstellung des Personals erwachsen, beschloß die Verwaltung, der Rücklage nur 3 750 000 Lire zu entnehmen gegen 7 500 000 und 11 500 000 Lire in den beiden Vorjahren. Nach Zuschlag der „eventuellen Einnahmen“ steigt dann die Summe, die an den Schatz abgeführt werden kann, auf 27 000 000 Lire. Diese ist ungefähr der des Vorjahres gleich, doch wenn man die außerordentlichen Umstände berücksichtigt, die zu einer Belastung der Rechnung des letzten Jahres geführt haben, so muß man sein Ergebnis als durchaus befriedigend bezeichnen. Die eigentlichen Betriebsausgaben beliefen sich auf 461 752 000 Lire, darin sind enthalten 33 563 000 Lire für Lohnerhöhungen nach dem letzten Personalgesetz sowie 19 561 000 Lire für höhere Kohlenpreise. Die Ergänzungsausgaben beliefen sich auf 87 737 000 Lire, worin 4 887 000 Lire für den Rollmaterialfabriken zurückerstattete Abzüge und 73 Millionen für Verzinsung und Tilgung der vom Schatze für Rollmaterialanschaffungen vorgeschossenen Summen enthalten sind. Die ausnahmsweisen Ausgaben, darunter die Entschädigungen für das durch das Erdbeben betroffene Personal, haben sich im Berichtsjahre auf 25 745 000 Lire, im vorhergegangenen auf 15 800 000 Lire belaufen. Also war auch hier eine Mehrheit von 10 Millionen eingetreten, die die Verwaltung gleich den anderen ausgleichen mußte.

— **Ein Tunnel zwischen England und Irland.** Im Zusammenhang mit dem Kanaltunnel zwischen England und Frankreich ist in England auch die Frage einer Tunnelverbindung zwischen England und Irland erörtert worden. Die Bedeutung eines solchen Tunnels liegt nicht so sehr in der Erleichterung, die er für den Verkehr zwischen diesen beiden Ländern selbst mit sich bringen würde, wenn auch sein Wert in dieser Beziehung nicht unterschätzt werden soll, sondern sie ist in der Hauptsache darin begründet, daß er die Verbindung mit Amerika verkürzen und bequemer machen, vor allen Dingen einen erheblichen Teil der Seereise ersparen würde. Hiervon würde wiederum Irland großen Vorteil haben, weil sich dann die Häfen an seiner Westküste ganz anders entwickeln würden, als es bei dem jetzigen Verkehr möglich ist. Die irischen Eisenbahnen würden dann Durchgangslinien des Weltverkehrs zwischen Europa einerseits und Amerika sowie auch Indien andererseits werden, statt wie jetzt nur örtliche Bedeutung für den irischen Binnenverkehr zu besitzen. Zurzeit wird der Verkehr zwischen Amerika und Irland häufig über Liverpool geleitet, was natürlich erhebliche Verzögerung mit sich bringt; eine solche Leitung des Verkehrs würde natürlich ganz wegfallen, wenn die Häfen der irischen Westküste die Hauptendpunkte auf europäischer Seite für den Verkehr mit Amerika würden. Eine wesentliche Schwierigkeit, die der Durchführung eines durchgehenden Verkehrs im Wege stehen würde, ist die Verschiedenheit der Spur zwischen den englischen und den irischen Eisenbahnen. Da der Unterschied in der Spurweite nur 17 cm beträgt, dürfte das Einlegen einer dritten Schiene, um den vollspurigen englischen Fahrzeugen den Übergang auf die irischen Gleise zu ermöglichen, kaum durchführbar sein. Müssen aber die Güter umgeladen werden und die Reisenden umsteigen, so hat der durchgehende Verkehr wenig Zweck; sein ganzer Vorteil besteht dann nur darin, daß die Seereise vermieden wird. Wenn also der Plan eines Unterseetunnels zwischen England und Irland durchgeführt werden sollte, wird man jedenfalls vor einem Umbau der irischen Eisenbahnen, mindestens der vom Durchgangsverkehr betroffenen Strecken auf Vollspur nicht zurückschrecken dürfen. Ein solcher Umbau ist schon im Zusammenhang mit dem Plan, auf der Irischen See Eisenbahnfähren einzuführen, erwogen worden.

Die Stelle der Irischen See, wo sich Großbritannien und Irland einander auf die kürzeste Entfernung nähern, liegt bei der schottischen Insel Mull of Cantyre, wo die Entfernung nach dem Kap Tor Point in Antrim nur 22,5 km beträgt. Diese Stelle liegt aber viel zu weit nördlich, als daß sie für den von London ausgehenden und über London von dem europäischen Festland kommenden Verkehr ernstlich in Betracht gezogen werden könnte; außerdem müßten hier noch eine Anzahl neuer Bahnen mit schwierigen Brücken in Schottland gebaut werden, um mit der Eisenbahn die genannte Insel zu erreichen. Eine geeignetere Stelle für den Tunnel wäre die Verbindungslinie zwischen Whitehead nordöstlich von Belfast und Port Patrick, wo die Entfernung 37 km beträgt. An dieser Stelle findet sich aber leider auf dem Meeresgrund ein Tal, das etwa 80 bis 90 m unter dem umgebenden Meeresboden liegt. Die Meerestiefe beträgt im übrigen 120 bis 150 m, die Vertiefung auf 180 bis 250 m würde also für den Tunnelbau sehr lästig sein. Um dieses Hindernis zu umgehen, müßte der Tunnel entweder nach einer im Grundriß gebrochenen Linie geführt werden oder weiter nach Norden verlegt werden, sodaß er von Laggan Head in Schottland ausgehend, über Maiden Island nach Antrim führen würde. Die Kosten für einen solchen Tunnel, der etwa 56 km lang wäre, wovon 40 km unter dem Meere liegen würden, sind auf 200 bis 250 Millionen Mark geschätzt. Der Vortrieb des Tunnels unter Preßluft würde wegen der zu großen Tiefe nicht möglich sein, und die Ausführbarkeit des Tunnelplanes hängt deshalb davon ab, daß wasserundurchlässige Schichten gefunden werden, die den Tunnel aufnehmen können, ohne daß Wasser in ihm eindringt. Ob solche Schichten vorhanden sind, kann jetzt noch nicht mit Bestimmtheit behauptet werden, wenn es aber im Ärmelkanal gelungen ist, zuverlässige Unterlagen für den Tunnelbau in dieser Beziehung zu schaffen, wird die Lösung derselben Aufgabe für die Irische See nicht unmöglich sein. Der Bau würde etwa 10 bis 12 Jahre in Anspruch nehmen. Ob ein solches Unternehmen, für sich betrachtet, wirtschaftlich lohnend sein würde, ist mindestens zweifelhaft; seine Hauptbedeutung würde aber darin zu erblicken sein, daß er durch die Leitung des amerikanischen Verkehrs über Irland auch diesem Land, das jetzt das Stiefkind Englands ist, reichen Nutzen bringen würde; dieser Vorteil würde vom Standpunkt der inneren Politik Englands wertvoller sein, als die Dividenden, die die irische Kanaleisenbahn einbringen könnte, wenn der Verkehr auf ihr so lebhaft wäre, daß er die hohen Kosten für den Kanaltunnel auch ohne Zusammenhang mit den wirtschaftlichen Verhältnissen Irlands zu rechtfertigen vermöchte.

Die beiden anderen Mittel, eine wasserfreie Verbindung zwischen England und Irland herzustellen, nämlich die Schüttung eines Riesendammes oder der Bau einer Hochbrücke, können abgesehen von den technischen Schwierigkeiten auch wegen ihrer noch viel höheren Kosten kaum in Frage kommen. Wenn es auch nicht gerade ausgeschlossen ist, daß der Tunnel unter dem Ärmelkanal trotz aller Schwierigkeiten, die durchaus nicht verkannt werden sollen, in absehbarer Zeit doch noch gebaut werden wird, so ist trotz aller Vorteile, den der englisch-irische Tunnel für den wichtigen Verkehr zwischen England und Amerika mit sich bringen würde, nicht abzusehen, wie die Mittel zu seiner Durchführung aufgebracht werden sollen. Außer an den technischen Schwierigkeiten wird wohl hieran noch auf viele Jahre hinaus der Plan, England mit Irland wasserfrei zu verbinden, scheitern. Immerhin verdient der großzügige Plan, dessen Bedeutung für den Weltverkehr derjenigen des Tunnels unter dem Ärmelkanal in mancher Beziehung noch überlegen sein würde, wenn auch letzterer für die von ihm berührten Länder von größerer Wichtigkeit ist, nicht unbeachtet gelassen zu werden.

— **Moskauer Institut der Ingenieure der Verkehrsanstalten.** Im Mai 1896 wurde in Moskau auf Allerhöchsten Befehl eine Moskauer Ingenieurschule zur Ausbildung von Technikern gegründet. Gegenwärtig ist diese Ingenieurschule vom 1./14. September d. J. ab in ein Moskauer Institut der Ingenieure der Verkehrsanstalten umgewandelt worden

und ist ihm dabei die Eigenschaft einer Hochschule beigelegt worden. Auch erhalten die Zöglinge, die die Anstalt mit dem Zeugnis der Reife verlassen, das Recht, die Bezeichnung: Ingenieure der Verkehrsanstalten (insheneri putei ssoobschtschenija) zu führen. Das ist eine für Rußland sehr bedeutungsvolle Änderung der bisher bestehenden Verhältnisse, denn wie bekannt, war bisher nur eine einzige Hochschule vorhanden, deren Zöglinge den Vorzug genossen, sich Ingenieure der Verkehrsanstalten nennen zu dürfen, und das war das Institut Kaiser Alexander I. Von dieser Stelle aus wurden alle amtlichen Stellen besetzt, so daß noch bis vor wenigen Jahren die Ingenieure dieser Hochschule ausschließlich die Eisenbahnen beherrschten. Nur ganz ausnahmsweise, und dies selbst erst nach langem Kampfe, gelang es dem Polytechnikum zu Riga, einer Hochschule, begründet nach deutschem Muster, seinen Zöglingen Zutritt zu den staatlichen Stellen in der Eisenbahnverwaltung zu verschaffen. Aber es blieb immer eine Ausnahme, das Heft behielten die Ingenieure der Verkehrsanstalten in St. Petersburg in der Hand. Nun ist der Bedarf an gebildeten Ingenieuren offenbar größer, als ihn das Institut Kaiser Alexander I. decken kann, daher die Erhebung bzw. die Neugestaltung der Moskauer Ingenieur-Schule in eine Hochschule nach dem Muster der St. Petersburger. Aus der Allerh. bestätigten Verordnung geht auch hervor, daß die Studierenden der Moskauer Hochschule die gleichen Rechte genießen wie die des gleichartigen Instituts in St. Petersburg. Da diese erhebliche Vermehrung der verfügbaren technisch geschulten Ingenieure, die auf rein russischen Hochschulen gebildet worden sind, es möglich machen wird, den Bedarf beliebig zu decken, so wird daraus wohl folgen, daß alle sonst vorhandenen Ingenieure sich bei Privatunternehmen Unterkommen suchen müssen, oder mit anderen Worten, der Eisenbahnbau und -betrieb, ebenso die Eisenbahnverwaltung wird mehr denn je in den Händen der Ingenieure der Verkehrsanstalten sein. m.

Fremde Erdteile.

— Eisenbahnverbindung zwischen Indien und Ceylon. Aus einem Anfang November erschienenen Bericht der Leitung der Südindischen Eisenbahn geht hervor, daß die Bauarbeiten zur Herstellung der Eisenbahnfährverbindung zwischen Ceylon und dem indischen Festlande auf indischer Seite nahezu vollendet sind, daß aber die Regierung von Ceylon mit ihren Arbeiten noch im Rückstande ist. Der Zeitpunkt für die Eröffnung des Fährverkehrs kann daher noch nicht mit Bestimmtheit angegeben werden, doch ist zu erwarten, daß der durchgehende Eisenbahnverkehr mit Hilfe der Fähre Anfang 1914 aufgenommen werden kann.

Auf indischer Seite war ein 1770 m langer Viadukt mit einer 61 m langen Klappbrücke der Bauart Scherzer über den Pambanpaß zur Überführung der Eisenbahn auf die Insel Rameswaram zu erbauen; am anderen Ende dieser Insel sind zwei Landestellten für die Fährdampfer erbaut worden, von denen die nördliche während des 6 Monate dauernden Südwestmonsuns, die südliche während der anderen 6 Monate des Jahres, wo der Nordostmonsun weht, benutzt werden soll. Entsprechend sind auch die Landeanlagen auf der Insel Manaar eingerichtet, wo die Staatsbahn von Ceylon endigt. Hier mußte eine Zweigbahn von Madawachi nach Talemanaar erbaut werden, um die Eisenbahnverbindung mit Indien zu ermöglichen. Die Entfernung zwischen den Inseln Rameswaram und Manaar, zwischen denen die Adamsbrücke liegt, beträgt etwa 35,5 km; die Fährdampfer werden etwa 1¼ Stunde brauchen, um diese Strecke zurückzulegen.

Die beteiligten Verwaltungen sehen die Eröffnung des durchgehenden Eisenbahnverkehrs zwischen Indien und Ceylon als ein Ereignis von großer Bedeutung an und wollen es daher festlich begehen. Den Eröffnungsfeierlichkeiten wird voraussichtlich der Statthalter von Madras und derjenige von Ceylon mit einer großen Zahl von Ehrengästen aus beiden Siedlungen beiwohnen.

— Die Besoldung der italienischen Staatsbahnbeamten in Libyen. Das Amtsblatt des Königreichs Italien veröffentlicht einen Königlichen Erlaß, mit dem die Besoldung der nach Libyen gehenden Staatsbahnbeamten geregelt wird. Das auf mindestens zwei Jahre nach dieser Kolonie gehende Personal erhält erstens eine einmalige Entschädigung für die Ausrüstung, die je nach dem Grade des Beamten von 200 bis 500 Lire geht, zweitens eine Kolonialzulage in Höhe des Gehaltes, drittens eine jährliche Aufenthaltsentschädigung von einem Fünftel des Gehaltes mit einem Mindestbetrag von 1000 Liren für das Personal der ersten 11 Rangklassen, und von 600 Liren für die der übrigen, und viertens eine besondere Jahresentschädigung für den Aufenthalt in entbehrungsreichen Gegenden, deren Höhe noch festzusetzen ist. Die Bahnverwaltung sorgt außerdem auf ihre Kosten für die Fahrt des Beamten und seiner Familie nach der Kolonie und zurück. Die Beamten, die durch eine Prüfung nachweisen, daß sie eine solche Kenntnis der arabischen oder Berbersprache besitzen, daß sie befähigt sind, Befugnisse zu übernehmen, für die man im allgemeinen die Eingeborenen braucht, erhalten je nach der Höhe ihrer Kenntnisse eine Jahresprämie von 500, 1000 oder 1500 Lire. Für Reisen in der Kolonie werden dieselben Tagegelder wie in Italien bezahlt, wobei für Strecken, die nicht auf der Bahn zurückgelegt werden können, besondere Vergütungen gewährt werden. Dem Bahnpersonal kann außerdem vom Generaldirektor oder dem Bautendirektor besondere Zulagen für Arbeiten und Studien, die unter schwierigen Verhältnissen vorgenommen werden, zugesprochen werden. Das Fahrpersonal erhält besondere Tagegelder. Nach Ablauf der ersten zwei Jahre kann sich der Beamte wieder für eine gleich lange Zeit zum Dienste in den Kolonien verpflichten und erhält alsdann eine Prämie in der Höhe des Gehaltes von zwei Monaten; dasselbe gilt für alle weiteren Verlängerungen, die alle stets auf zwei Jahre erfolgen. Alle Jahre können die Beamten, wenn es der Dienst zuläßt, einen Heimatsurlaub von einem Monat erhalten, die für die Fahrt nach Italien und zurück nötige Zeit ist nicht darin einbegriffen. Während dieser Ferien erhalten sie nur die Kolonialzulage, nicht aber die anderen. Das auf kürzere Zeit nach Libyen gesandte Personal erhält im ersten Monat Tagegelder, die je nach dem Grade des Beamten von 10 bis 40 Lire gehen. Nach Ablauf des ersten Monats werden die Tagegelder auf die Hälfte herabgesetzt.

— Trockenofen für angestrichene Eisenbahnwagen. Um Eisenbahnwagen, deren Anstrich erneuert worden ist, dem Betriebe möglichst kurze Zeit zu entziehen, hat die Pennsylvania-Eisenbahn einen Trockenofen eingeführt, der die Zeit des Trocknens wesentlich abkürzen soll. Der Ofen hat doppelte Stahlwandungen und an einem Ende eine Einfahröffnung. Sein Innenraum ist nur wenig größer als der Wagen in seinen äußeren Umfassungen und schmiegt sich dessen Formen eng an. Wenn der frisch gestrichene Wagen in den Ofen eingefahren ist, wird die Tür geschlossen und das Innere des Trockenofens mit Hilfe einer Dampfheizung auf 120° C. erwärmt. Durch das Trocknen der Wagen im Ofen wird nicht nur Zeit gespart, sondern der Anstrich soll auch schöner werden, als wenn die Wagen langsam bei gewöhnlichen Wärmegraden trocknen.

— Der Entwurf der neuen Brücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec. Bekanntlich stürzte am 29. August 1907 die im Bau begriffene Eisenbahnbrücke über den St. Lorenzstrom bei Quebec ein. Die kanadische Regierung setzte nach dem Unfall eine Kommission von drei hervorragenden Brückenbauingenieuren ein, welche die Ursache des Unfalls untersuchen, Pläne für den Neubau der Brücke ausarbeiten und den Neubau selbst leiten sollten. Der Entwurf ist jetzt fertiggestellt und mit den Bauarbeiten begonnen worden.

Die eingestürzte Brücke war eine Auslegerbrücke, deren Formgebung sich in der Gesamterscheinung an die Brücke über den Firth of Forth anlehnte, während sie in den Einzelheiten nicht unerheblich davon abwich. Bei der Forthbrücke sind die Stäbe als Röhren ausgebildet, während sie bei der Quebecbrücke aus einer Anzahl von parallelen Doppel-I-Querschnitten gebildet wurden. Bekanntlich hat die mangelhafte Verbindung dieser Querschnittsteile untereinander seinerzeit während des freien Vorbaues der Brücke das Ausknicken eines Untergurtstabes verursacht und dadurch den Zusammenbruch der Eisenkonstruktion herbeigeführt.

Die Stützweite der Mittelöffnung der eingestürzten Brücke betrug 548,6 m gegen 518,2 m der Forthbrücke, und zwar betrug die Weite des eingehängten Trägers 175.2 m und die beiden Kragarme je 186,7 m, die Stützweite der beiden Seitenöffnungen je 152,4 m. Die Unterkante der Eisenkonstruktion mußte 45,7 m über dem Hochwasser des Flusses angeordnet werden, um Seeschiffen den Durchgang zu erlauben. Diese lichte Höhe war bei der alten Brücke auf eine Breite von 250 m vorhanden und zwar wurde dies dadurch erreicht, daß der untere Gurt der Kragarme zwischen dem Pfeiler und dem eingehängten Brückenteil polygonal gestaltet war und in den vier letzten an die eingehängte Brücke anschließenden Feldern vollständig wagerecht verlief. In einigen Gutachten über die Ursachen des Einsturzes waren die Nebenspannungen, die in den Knotenpunkten geknickter Gurte beim freien Vorbau (ebenso wie unter dem Einfluß der Betriebslasten) entstehen, für den Unfall mit verantwortlich gemacht worden. Infolgedessen entschloß man sich, beim Neubau der Brücke, bei der die Auslegerform beibehalten werden mußte, die Gurte der Kragarme und der Seitenöffnung geradlinig auszubilden, was nicht zur Verbesserung der Erscheinung der Brücke beiträgt. Die Weite der eingehängten Öffnung wurde zu 195 m bemessen, so daß nur auf diese Breite die volle Durchfahrthöhe zur Verfügung steht.

Ehe man sich für die Wahl einer Auslegerbrücke entschied, wurde noch einmal der Entwurf einer versteiften Hängebrücke in Vergleich gestellt, der den Vorzug wesentlich geringerer Baukosten und leichterer Aufstellung hätte. Eine Berechnung ergab jedoch, daß die Durchbiegung in Brückenmitte bei der Hängebrücke

infolge der Verkehrslast und der Wärmeausdehnung der Kabel 2,1 m, die Durchbiegung der Auslegerbrücke dagegen nur 0,3 m betrug und daher wurde die Hängebrücke nicht weiter verfolgt. Für den Neubau wurden etwas höhere Belastungsannahmen gemacht als für die eingestürzte Brücke. Zu Grunde gelegt wurde eine Belastung jedes Gleises mit 2 schwersten zurzeit in Amerika gebauten Lokomotiven mit 5 Treibachsen und eine gleichmäßige Belastung beiderseits der Lokomotiven von 7,44 t für das laufende Meter Gleis. Als Winddruck bei belasteter Brücke wurde ein solcher von 150 kg für das Quadratmeter angenommen, zugleich aber auch untersucht, ob bei einem Winddruck von 300 kg für das Quadratmeter bei unbelasteter Brücke die Elastizitätsgrenze in keinem Brückenteil überschritten und die Standfestigkeit des Bauwerkes gewahrt wurde. Diese neuen Belastungsannahmen ergaben die Notwendigkeit, die Hauptträgerentfernung der neuen Brücke auf 26,82 m zu bemessen und hieraus ergab sich die Unmöglichkeit, die Pfeiler der alten Brücke unverändert zu benutzen. Man erwog nun zunächst eine Verbreiterung der alten Pfeiler, hierbei ergaben sich aber Schwierigkeiten für die Verbindung der neuen mit dem bestehenden Mauerwerke, und so entschloß man sich, unmittelbar neben den bestehenden Pfeilern zwei neue Pfeiler für das Bauwerk zu errichten, so daß wenigstens die eine Auflagerreihe auf die bestehenden Pfeiler gesetzt werden konnte. Dabei mußte man mit den neuen Pfeilern stromauf gehen, weil stromab das Gewirr der in den Fluß gestürzten alten Eisenkonstruktion hinderlich war. Während die Hauptträger der alten Brücke ebenso wie die der Forthbrücke gegeneinander geneigt waren, wurden die der neuen Brücke zur Erleichterung der Ausbildung der Knotenpunkte und zur Vereinfachung der Aufstellung senkrecht angeordnet. Die größte Höhe der Eisenkonstruktion über den Auflagern beträgt 94,5 m. Bei der Wahl des Systems wurde besonderer Wert auf die Einfachheit des Netzwerkes und die Vermeidung von Nebenspannungen gelegt und daher die Zahl der sekundären Stäbe möglichst verringert; die trotzdem entstehenden Nebenspannungen wurden, soweit angängig, rechnerisch ermittelt. Die Querschnitte wurden ähnlich wie bei der eingestürzten Brücke aus Doppel-I-Querschnitten zusammengesetzt, jedoch auf die gegenseitige Verbindung der Teile große Sorgfalt verwendet. Soweit Gitterwerk für diesen Zweck zur Anwendung kam, wurde es steif ausgebildet und ihm ein Querschnitt von 2 % des Stabquerschnittes gegeben.

Die Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion wurde der St. Lawrence Bridge Company übertragen. Die Mittelöffnung, das heißt die Kragarme und der eingehängte Träger werden zur Gewichtsersparnis aus Nickelstahl, die Seitenöffnungen dagegen, für die ein größeres Gewicht günstig ist, aus Flußeisen hergestellt. Ebenso wird Flußeisen für die Fahrbahn verwendet und ihr dadurch eine größere Steifigkeit gegeben, wodurch die Durchbiegung und die Nebenspannungen verringert werden.

Allgemeines.

— **Selbsttätige Zugsicherung für Dampfbahnen.** Im elektrischen Bahnbetriebe läßt sich die rein selbsttätige Zugsicherung mit verhältnismäßig einfachen Mitteln durchführen. Viele Erfahrungen auf diesem Gebiete haben insbesondere die Westinghouse-Gesellschaften gesammelt, die das mit großem Scharfsinn erdachte, mit Gleichstrom arbeitende Signalsystem bekanntlich schon seit vielen Jahren hervorragend entwickelt haben, das im Schnellverkehr, wie des öfteren in der Vereinszeitung hervorgehoben, mustergültige Dienste leistet und nun seinen Weg auch nach Berlin gefunden hat.

Die Einführung der rein selbsttätigen Zugsicherung auf Fernbahnen dürfte dagegen hierzulande weniger rasch voranschreiten, wenn auch Versuche in dieser Richtung auf fremden Bahnnetzen schon lange und nicht ohne Erfolg angestellt sind. Neuerdings wird eine von A. R. Angus ersonnene Vorrichtung zur selbsttätigen Überwachung in Fahrt befindlicher Dampflokomotiven auf einer Eisenbahnstrecke zu Watchet (England) ausgeprobt. Die Zeitschrift „The Electrician" berichtet hierüber, daß die Dampflokomotiven mit einem elektrischen Stromerzeuger versehen sind, der in Verbindung mit Kontaktschuhen unter der Maschine und Relais auf der Strecke ein System von Signalen betätigt, den Dampf abstellt und auf die Luftbremse und die Pfeife einwirkt. Die Strecke ist in Abschnitte unterteilt. Sobald ein Zug in einen Streckenabschnitt eingefahren ist, werden die dazugehörigen Relais entsprechend gesteuert. Befindet sich in demselben Abschnitt schon ein Zug, so erscheint auf der Lokomotive das Signal „Strecke besetzt"; der Fahrer des Folgezuges hat anzuhalten. Versäumt er dies, so wird alsbald durch die Lokomotive ein Stromkreis geschlossen, worauf, wie schon angegeben, selbsttätig der Dampf abgestellt, die Luftbremse in Wirksamkeit gesetzt und die Pfeife zum Tönen gebracht wird. Das Ergebnis der Versuche bleibt abzuwarten.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Die an der Strecke Iglau-Razic zwischen den Stationen Dobrawoda-Pilgram im Km. 11,675 gelegene Personenhaltestelle Zajickow wird am 1. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben

der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 434 vom 17. November d. Js. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Niederschrift Nr. 97 über die Sitzung des Technischen Ausschusses in Abbazia, am 29./31. Oktober d. Js. (abgesandt am 27. November d. Js.).

Nr. III 529 vom 24. November d. Js. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Änderung des Adressenverzeichnisses der Wagenverwaltungen (abgesandt am 27. November d. Js.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Dezember 1913 wird die Linie Techwitz-Zeitz dem Betriebe übergeben. Die Linie dient nur dem Güterverkehre. Der Betrieb erfolgt nach den in der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthaltenen Bestimmungen für Nebenbahnen. An den Verkehrsverhältnissen der Stationen Zeitz und Techwitz wird nichts geändert. Letztere Station war bisher Haltepunkt und erhält künftig die Bezeichnung Bahnhof.

Dresden, am 27. November 1913. (3040)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

2. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird die Station Bornheim (Rheinhess.) als Versandstation in die Ausnahmetarife 5b und 5w einbezogen.

Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. November 1913. (3007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Am 1. Februar 1914 tritt der Tarifnachtrag I in Kraft. Er enthält außer Ergänzungen und Berichtigungen, die größtenteils bereits im Bekanntmachungswege eingeführt worden sind, an Stelle der bisherigen Ausnahmetarife Nr. 3 für Eisen, Stahl, Eisen- und Stahlwaren, Nr. 4 für Maschinen, Nr. 15 für Benzin und Nr. 37 für Walnüsse neue Ausnahmetarife, deren Frachtsätze gegenüber den bisherigen mit wenigen Ausnahmen wesentliche Erhöhungen aufweisen. Nur die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 15B für Rein- (raffiniertes) Benzin erfahren vom 1. Februar 1914 ab durchgehend Ermäßigungen. In die neuen Ausnahmetarife ist eine größere Anzahl neuer Stationen aufgenommen worden. Dagegen ist die Wiederaufnahme von Stationen in die neuen Ausnahmetarife, die bisher keinen Verkehr aufzuweisen hatten, unterblieben. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen sowie die Auskunftsstellen.

Der Tarifnachtrag ist vom 1. Dezember 1913 ab bei den beteiligten Endverwaltungen, durch Vermittlung der beteiligten Stationen, bei dem Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und in Österreich bei der Zentral-

verkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 1,30 *M* (oder 1.55 Kr. oder 1,60 Frcs.) für das Stück zu erhalten.

Breslau, 24. November 1913. (3018)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher und mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1913 wird die Station Wernsdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Halle (Saale) als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 B für Braunkohlen usw. einbezogen.

Erfurt, 24. November 1913. (3019)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Dezember 1913 wird die Station Sondelfingen der Württembergischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, 24. November 1913. (3020)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch- und mitteldeutsch-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Dezember 1913 wird die Station Reutlingen Hbf. der Württembergischen Staatseisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Näheres ist bei den beteiligten Abfertigungsstellen zu erfragen.

Erfurt, 24. November 1913. (3021)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif. Tarifheft für Braunkohlen usw.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Hohendorf des Direktionsbezirks Stettin als Empfangsstation in den Abschnitt B — Ausnahmesätze für Sendungen von mindestens 20 t — des vorgenannten Tarifs einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, 25. November 1913. (3022)
Königliche Eisenbahndirektion.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Mit dem Nachtrag II vom 1. Januar 1914 zu dem Tarifheft 2 tritt ein Ergänzungsblatt in Kraft. Es enthält die am 1. Dezember 1913 eingeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifs 66 B (Bruchsteine, roh) sowie neue, vom 1. Februar 1914 an gültige einschränkende Anwendungsbedingungen zum Ausnahmetarif 91 B (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]). Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4 II.

Dresden, 24. November 1913. (3023)
Königl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsf. Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Mit 5. Dezember d. J. wird aufgenommen: in das Tarifheft 2 ein Frachtsatz für Steine von Altkirch nach Nyon und in das Tarifheft 4 Frachtsätze für Heu, Stroh usw. zwischen Metz und Niederwenigen. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 26. November 1913. (3036)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Mit dem 3. Dezember 1913 wird die Station Hamm (Rheinhessen) in die Tarifhefte 1, 2 und 6 einbezogen. Näheres enthält unser Tarifanzeiger, sowie der Tarif- und Verkehrsanzeiger der preußisch-hess. Staatsbahnen.

Karlsruhe, 25. November 1913. (3035)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 1 (Süddeutschland und Sachsen), vom 1. Mai 1913.

Mit sofortiger Wirkung treten nachstehende Ausnahmesätze für Wein in Kraft:

	Ausnahmetarif Nr. 2 c Franken für 100 kg
Metz Hbf.-Chiasso	(49) 5,08
	(50) 2,78

(49) Nur gültig für Sendungen von Reggio Emilia,
(50) Nur gültig für Sendungen von Lugo,
und zwar nur bei Aufgabe mit direktem Frachtbrief.

Straßburg, 26. November 1913. (3034)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Elsaß-Lothringisch-Bayerischer Expreßguttarif vom 1. September 1910.

Am 1. Januar 1914 erscheint der Nachtrag I. Infolge Durchführung von Entfernungsänderungen treten mit Wirkung vom 1. Februar 1914 für einzelne Verbindungen geringfügige Frachterhöhungen ein. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Straßburg, 24. November 1913. (3033)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 1. Dezember d. J. wird die württembergische Station Sondelfingen in den Verkehr einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarifanzeiger.

Frankfurt (Main), 25. Nov. 1913. (3032)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Gütertarif, Teil III, vom 19. August/1. September alten/neuen Stils 1909.

Am 19. Januar/1. Februar alten/neuen Stils 1914 treten in Kraft: „der Nachtrag 6 zum Teil III und folgende Nachträge zu den Auszügen des Teils III:

Nachtrag 4 zum Ausnahmetarif 10 B für gesalzene Heringe von Danzig, Königsberg (Pr.), Memel und Pillau, Nachtrag 4 zum Ausnahmetarif 28 für Sandzucker und Raffinadezucker nach Danzig, Königsberg (Pr.) und Pillau, Nachtrag 4 zum Ausnahmetarif 29 für Holz und Holzbaumaterialien nach Danzig, Elbing, Königsberg (Pr.), Memel und Pillau, und Nachtrag 1 zum Ausnahmetarif 29 a für Eisenbahnschwellen, Sleeper und Schweller nach Danzig, Elbing, Königsberg (Pr.), Memel und Pillau.

Der Nachtrag 6 zum Teil III enthält außer den durch besondere Verfügungen bereits bekannt gegebenen Ergänzungen und Berichtigungen neu aufgenommene deutsche und russische Stationen, geänderte Entfernungen und Frachtsätze für deutsche Stationen, den erweiterten Ausnahmetarif 29 a für Eisenbahnschwellen, Sleeper und Schweller, besondere Bestimmungen für die Beförderung von Butter in Kühlwagen auf den russischen Eisenbahnen und sonstige Ergänzungen und Berichtigungen.

Neben Ermäßigungen treten auch Erhöhungen ein. Druckstücke der Nachträge können durch Vermittlung der Verbandsstationen vom 1. Januar 1914 neuen Stils ab zum Verkaufspreise bezogen werden.

Bis dahin erteilt die unterzeichnete Verwaltung Auskunft.

Bromberg, 25. Nov. 1913. (3031)
Königliche Eisenbahndirektion als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr Tfv. 5.

Mit sofortiger Gültigkeit treten, sofern nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, in den Heften A und B II des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs Änderungen und Ergänzungen ein, die durch den nächsten Tarif- und Verkehrsanzeiger bekannt gegeben werden. Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Februar 1914 ab. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 27. November 1913. (3041)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Wüttembergischer Güterverkehr.

Ab 1. Dezember 1913 werden die württembergische Station Sondelfingen OR, St und die bayerische Station Lamplmühle St 250 kg in den Tarif einbezogen. Näheren Aufschluß geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

München, 22. November 1913. (3045)
Tarifamt der Kgl. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Infolge Umbaues der Strecken Rendsburg-Bokelholm und Osterrönfeld-Schülldorf treten für Osterrönfeld Entfernungsänderungen ein, welche durch den nächsten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekannt gegeben werden. Frachterhöhungen gelten erst vom 1. Februar 1914 ab. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Aukunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 26. November 1913. (3042)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen (Tfv. 200).

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird im Übergangsverkehre der schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen nach und von vollspurigen Linien der Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts für die gesamte Beförderungsstrecke — Schmalspur- und Vollspurstrecke — nach Maßgabe des Ladegewichts der auf der Vollspurstrecke verwendeten Wagen und der für die Vollspurstrecke geltenden tarifarischen Bestimmungen gewährt.

Berlin, 27. November 1913. (3043)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Sächsischer Verkehr, Sächsisch-Südwestdeutscher Verkehr, Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Westdeutsch-Sächsischer Verkehr, Sächsisch-Schweizerischer Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen), Güterverkehr deutsche Bahnen-Prinz-Heinrichbahn.

Vom 1. Dezember 1913 an wird der im Gemeinsamen Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander unter Abschnitt B Zif. 1 g verlautbarte Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichtes in Abänderung der in den besonderen Tarifheften, Teil II, hierüber getroffenen Bestimmungen allgemein im Verkehre nach und von den

sächsischen schmalspurigen Linien gewährt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger und aus dem von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin herausgegebenen Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch gibt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, II, Auskunft.

Dresden, 27. November 1913. (3044)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., namens der beteiligten Verwaltungen.

Bad. Württ. Güterverkehr.

Auf den 1. Dezember 1913 wird die Station Sondelfingen ORSt in den Tarif aufgenommen. Näheres aus unserm Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 25. November 1913. (3024)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Binnengütertarif der Brandenburgischen Städtebahn.

Am 1. Dezember d. J. gelangt ein Nachtrag 1 zur Ausgabe, enthaltend Änderungen bzw. Ergänzungen zu den Abschnitten B. und D.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Berlin, 25. November 1913. (3025)
Brandenburgische Städtebahn-Aktiengesellschaft.
Die Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 erhält die in dem Ausnahmetarif S 5 u des Staats- und Privatbahngüterverkehrs (Nr. 27 Tfv.) unter IV 1 aufgeführte Bestimmung folgenden Wortlaut:

„Der Ausnahmetarif gilt nur bei Erfüllung der Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter unter B 3 in Heft A des Staats- und Privatbahn-Gütertarifs.“

Dementsprechend wird mit demselben Tage die Ziffer IV im Ausnahmetarif für Eisen und Stahl von Oberschlesien nach Dänemark (Nr. 580 b Tfv.) gestrichen.

Kattowitz, 24. November 1913. (3016)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 treten infolge Eröffnung der Hochbrücke bei Rendsburg für inzwischen neueröffnete Stationen Entfernungserhöhungen ein, welche durch den nächsten Tarif- und Verkehrs-Anzeiger bekanntgegeben werden. Auskunft geben auch die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 25. November 1913. (3015)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbumschlagsverkehr Westösterreich—Riesa Elbkai und Riesa Hafen.

Am 1. Februar 1914 tritt ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil II, in Kraft, der zum Teil Frachterhöhungen mit sich bringt. Hierdurch wird mit dem 31. Januar 1914 der Gütertarif, Teil II, für den Elbumschlagsverkehr Westösterreich—Riesa Elbkai und Riesa Hafen vom 15. Februar 1912 samt den im Verfügungswege eingeführten Ergänzungen und Änderungen aufgehoben. Nur der im Österr. Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 96 vom 22. August 1912 und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 63 vom 17. August 1912 mit Gültigkeit vom 20. August 1912 veröffentlichte Frachtsatz des Spezialtarifs III zwischen Riesa Elbkai/Hafen und Dux (A. T. E.) von 61 ₰ für 100 kg bleibt bis auf Widerruf bestehen.

Abdrücke des Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, zum Preise von 0,90 ℳ = 1,05 Kr. für das Stück zu erhalten.

Dresden, 22. November 1913. (3011)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr, Tarif vom 1. Januar 1910.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt für die Beförderung von Steinkohlen und Steinkohlenbriketts von den Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen Nürschan und Staab nach Kufstein ein ermäßigter Frachtsatz von 110,2 Kr. für 10 000 kg zur Einführung.

Anwendungsbedingungen: Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens. Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen. Der Frachtsatz gilt nur für Sendungen, welche zu Regiezwecken der k. k. priv. Südbahngesellschaft bestimmt und an eine Dienststelle dieser Verwaltung gerichtet sind.

München, 24. November 1913. (3014)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.) Tarif, Teil II, Heft 1, vom 1. August 1909.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 tritt zum obgenannten Tarifhefte der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält im ersten mit **A** bezeichneten Teile Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, welche bereits durch die Dienstanweisungen Nr. 1—3 eingeführt worden sind.

Der zweite mit **B** bezeichnete Teil enthält Änderungen und Ergänzungen, welche mit 1. Februar 1914 in Kraft treten und zwar: Ergänzung des Klassenguttarifes, die neuberechneten Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.), Nr. 4 (Maschinen usw.), Nr. 15/A (Rohbenzin) und Nr. 37 (Nüsse), ferner Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 50 (Metalle usw.) sowie Berichtigungen.

Durch die neuen Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.), Nr. 4 (Maschinen usw.), Nr. 15/A (Rohbenzin) und Nr. 37 (Nüsse), welche durchwegs Erhöhungen der bestehenden Frachtsätze aufweisen, werden die gleichnamigen bisherigen Ausnahmetarife aufgehoben bzw. ersetzt. Gleichzeitig treten auch die im Anhange vom 1. August 1913 zu diesen Ausnahmetarifen vorgesehenen Zuschlagstaxen außer Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstr. 16, zum Preise von 1,70 ℳ = 2 Kr. = 2.10 Frcs. für das Stück erhältlich.

Wien, am 25. November 1913. (3037)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Tarif, Teil II, vom 1. August 1909. Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 tritt zum obengenannten Tarife der Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält unter A Änderungen und Ergänzungen des Tarifs, welche durch die Dienstanweisung Nr. 1 bereits eingeführt worden sind.

Der mit B bezeichnete Teil enthält die mit 1. Februar 1914 in Kraft tretenden neuen Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.) Nr. 4 (Maschinen usw.), Nr. 15/I (Rohbenzin) und Nr. 37 (Nüsse), welche durchwegs Erhöhungen der bestehenden Frachtsätze aufweisen, und durch welche die gleichnamigen bisherigen Ausnahmetarife aufgehoben bzw. ersetzt werden. Gleichzeitig treten auch die im Anhange vom 1. August 1913 zu diesen Ausnahmetarifen vorgesehenen Zuschlagstaxen außer Kraft.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 85 Centimes = 80 Heller = 70 ₰ für das Stück erhältlich.

Wien, am 24. November 1913. (3013)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Ungarisch-Schweizerischer Eisenbahnverband. Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. Österreichisch - Ungarisch - Südfranzösischer Eisenbahnverband. Österreichisch-Lindauer Güterverkehr.

Stationsnamenänderungen.

Am 1. Oktober 1913 treten folgende Stationsnamenänderungen in Kraft:

bisherige Bezeichnung:	künftige Bezeichnung:
Graz Südbahnhof	Graz Hauptbahnhof
Kapfenberg	Kapfenberg Südbahnhof
Laibach Südbahnhof	Laibach Hauptbahnhof
Leoben Südbahnhof	Leoben Hauptbahnhof
Neunkirchen	Neunkirchen Südbahnhof
Ronchi	Ronchi Südbahnhof
St. Egyden	St. Egyden Südbahnhof
Sollenau	Sollenau Südbahnhof
Wiener Neustadt	Wiener Neustadt Hauptbahnhof.

Wien, am 26. September 1913. (3012)
K. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1, vom 1. Januar 1911.

Abänderung einer Verlautbarung betreffend Beschränkung der Gültigkeit des Ausnahmetarifs 91 C (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]) auf den Rückvergütungsweg.

Die in Nr. 90 dieser Zeitung vom 19. November 1913 unter fortl. Nr. (2945) enthaltene Verlautbarung wird aufgehoben; an ihre Stelle tritt die folgende:

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 finden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 91 C (Petroleumnaphtha [Rohbenzin]) nur im Rückvergütungswege*) unter Einhaltung der nachstehenden Bedingungen Anwendung:

1. Die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs gelten in gleicher Weise wie die Frachtsätze für Rohbenzin im inneren Verkehre der deutschen Bahnen nur für Rohbenzin österreichischen oder ungarischen Ursprungs.

2. Die Rückvergütung erfolgt:

a) bei den mit frankierten Gebühren aufgegebenen Sendungen gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Absenderin lautenden Frachtbrief-Duplikate, bei den mit überwiesenen Gebühren aufgegebenen Sendungen gegen Vorlage der auf die reklamierende Firma als Empfängerin lautenden Frachtbriefe über den Versand von Rohbenzin aus Petroleum nach einer im Tarif enthaltenen deutschen Station oder darüber hinaus; weiters

b) gegen Vorlage der vom Absender sofort bei der Aufgabe der Sendung abzugebenden und von der Versandstation bestätigten Erklärung darüber, daß das Rohbenzin in einer im Vertragszollgebiete der beiden Staaten der österr.-ungarischen Monarchie gelegenen Mineralölraffinerie hergestellt worden ist.

Diese Dokumente müssen längstens drei Monate nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Beförderung erfolgte, bei der k. k. Nordbahndirektion in Wien oder bei der Eisenbahnverwaltung der Empfangsstation erliegen, und zwar bei der ersteren, wenn die Rückvergütung vom Absender auf Grund der Frachtbrief-Duplikate, bei der letzteren, wenn die Rückvergütung vom Empfänger auf Grund der Frachtbriefe beansprucht wird.

*) Im Kartierungswege gelten die Frachtsätze der Wagenladungsklasse B.

Wien, am 25. November 1913. (3038)

K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-österreichisch-italienisch-französischer Personen- und Gepäckverkehr über Kufstein/Arlberg-Brenner und über Pontebba.

Mit Gültigkeit zum 1. Februar 1914 wird die besondere Bestimmung des § 12 Ziff. 6 auf Seite 13 des Tarifs dahin geändert, daß die Vergünstigung eines Freigewichtes für Reisegepäck auf den Strecken des Gardasees wegfällt.

Halle (Saale), 24. November 1913. (3026)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Oktober 1913 treten

a) ein Personen- und Gepäcktarif, Teil II,

b) ein Expreßguttarif, Teil II,

für den Verkehr zwischen Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen einerseits und Stationen der Elsaß-Lothringischen und Luxemburgischen Nebeneisenbahnen und Straßenbahnen (im Privatbetrieb) anderseits in Kraft, unter Aufhebung des Expreßguttarifs Teil II für den Verkehr zwischen den Reichseisenbahnen und der Straßburger Straßenbahn über Markolsheim vom 1. Oktober 1903.

Mit Einführung der Tarife werden die Abfertigungsmöglichkeiten sowohl im Personen- und Gepäck-, als auch im Expreßgutverkehr auf das Bedürfnis beschränkt, im Gegensatz zu den bisherigen Vorschriften, die im Verkehr mit einzelnen Privatbahnen die Abfertigung von und nach allen Reichsbahnstationen gestatteten.

Des weiteren treten

a) im Gepäckverkehr infolge Anwendung des deutschen Gepäckzonentarifs und Änderung sowie Festsetzung von Überführungsgebühren,

b) im Expreßgutverkehr infolge Änderung der Einheitssätze der Nebeneisenbahnen

in gewissen Fällen Erhöhungen der Beförderungsgebühren ein.

Außerdem werden wegen ungenügender Benutzung nachverzeichnete Sonntagskarten, an denen Privatbahnen beteiligt sind, zum gleichen Zeitpunkt aufgehoben:

a) von Altthann nach Kaysersberg,
b) von Barr nach St. Nabor über Oberehnheim/Rosheim,
c) von Bischweiler nach Schnierlach,
d) von Metz Schlachthaus nach Mondorf Bad,
e) von Molsheim nach St. Nabor über Oberehnheim/Rosheim,
f) von Mutzig nach Ottrott über Oberehnheim/Rosheim,
g) Mutzig nach St. Nabor über Oberehnheim/Rosheim,
i) von Neubreisach Bahnhof nach der Schlucht, zurück von Schnierlach,
k) von Oberehnheim nach Kaysersberg,
l) von Schirmeck nach Ottrott über Oberehnheim/Rosheim,
m) von Schirmeck nach St. Nabor über Oberehnheim/Rosheim,
n) von Wasselnheim nach St. Nabor über Oberehnheim/Rosheim.

Des weiteren werden

1. die Sonntagskarten Hagenau-Ottrott vom Verkauf auf der Station Weißenburg (Els.),
2. die Sonntagskarten Neubreisach Bahnhof-Drei-Ähren, zurück von Münster vom Verkauf auf der Station Neubreisach Stadt zurückgezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Straßburg, im November 1913. (3027)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Lieferfristen.

K. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Aufhebung der für Brünn Stbhf. und Prag Stbhf. festgesetzten Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen.

Die mit Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums Z. 38341/16 a vom 14. Oktober 1913 festgesetzten und im Verordnugsblatte f. Eisenb. u. Schiffahrt Nr. 120 vom 21. Oktober 1913 sub Nr. 1865 verlautbarten Zuschlagsfristen zu den reglementarischen Lieferfristen in den Stationen Brünn Stbhf. u. Prag Stbhf. werden ab 27. November 1913 außer Kraft gesetzt.

Wien, am 25. November 1913. (3028)

Nachdem in der Station Szabadka wieder normale Verkehrsverhältnisse eingetreten sind, wird die für diese Station am 28. August l. J. unter Zahl 231999/913 festgesetzte dreitägige Zuschlagsfrist mit dem 25. November l. J. außer Kraft gesetzt.

Budapest, 25. November 1913. (3029)

Die Direktion
der Königl. ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

5. Verdingungen.

Die für das Etatsjahr 1914 erforderlichen 190 000 kg Holzkohlen, 10 000 kg Ammoniaksoda, 10 000 kg Salz und 75 000 kg Torfmull sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Fürstenstr. 1/10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Marken) bezogen werden. Die an uns einzusehenden Angebote werden am 30. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude Knochenhauerufer 1, eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 26. Januar 1914.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (3046)

Verdingung und Lieferung von Geräten für das Etatsjahr 1914.

Die Lieferung von

a) Signal-, Hand- und Kugellaternen;

b) von Holzäxten, Trinkbechern, Waschbecken, Beilen, Bohrknarren, Nagelklauen, Handlaternenbrustleder, Kleisterbüchsen, Erkennungsbändern für Zugführer, Wassereimern, Feuereimern, Signalfahnen, Klebstoffblechflaschen für Wagenmeister, Steinschlaggabeln, kleinen Feuerhaken, Schienennagel-, Aufsatz-, Schrot- und Handhämmern, Durchtreibern, Possekeln, Harken, Erd-, Kreuz-, Spitz- und Stopfhauen, Dechseln, beschlagenen Hebebäumen, Petroleum-, Öl-, Schmieröl-, Brennöl-, Ventilöl- und Wasserkannen, Flach- und Kreuzmeißeln, Signalpfeifen, eisernen Schnee-, Gras-, Müll- und Erdschaufeln, kleinen Kohlenlöffeln, Papierscheren, Aufsatzschüsseln für Schwellenschrauben, Schraubenschlüsseln verstellbar, Schraubenziehern, Patronentaschen, Werkzeugtaschen für Wagenmeister, Taschen zu Dienstvorschriften für Zugführer, Kneif- und Schienenzangen

soll für das Etatsjahr 1914 öffentlich verdungen werden.

Eröffnung der Angebote am 6. Januar 1914, vorm. 11 Uhr. Zuschlagsfrist 4 Wochen. Angebotbogen und Bedingungen sind zu a für 50 ₰ und zu b für 60 ₰ bei bestellgeldfreier Einsendung vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen. Die Musterzeichnungen sind auf besonderes Verlangen unter Angabe der zu liefernden Gegenstände für je 10 ₰ pro Stück erhältlich.

Danzig, 18. November 1913. (3030)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß-, Blech- und Stahlschrot, darunter eine alte Drehscheibe, sollen öffentlich verkauft werden. Hierzu ist Termin auf den 13. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserer Kanzlei hier eingesehen, auch gegen postfreie Einsendung von 50 Pfennig in bar von da bezogen werden.

Erfurt, 17. November 1913. (2987)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 94. | 3. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das deutsche Fahrdienstübereinkommen.

Nach den Beschlüssen einer am 21. November d. J. abgehaltenen Konferenz der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz, deren endgültige Genehmigung erwartet werden darf, wird am 1. Mai 1914, mit Beginn der nächsten Fahrplanperiode, ein „Deutsches Fahrdienstübereinkommen" in Kraft treten, das die Rechtsverhältnisse bei dem Durchgang von Zügen oder von Lokomotiven, Wagen oder Zugbegleitpersonal zwischen den deutschen Staatsbahnnetzen einheitlich regeln und damit die Verträge ersetzen will, die hierüber gegenwärtig zwischen den einzelnen Verwaltungen bestehen. Die Vereinbarungen über die Einrichtung durchgehenden Fahrdienstes sind auf Grund dieses Übereinkommens von Fall zu Fall zu treffen; bereits getroffene, wie namentlich auch das Übereinkommen der deutschen Staatseisenbahnverwaltungen über die Fahrdienstleistungen bei Militärbeförderungen, bleiben in Kraft, sind jedoch künftig den Bestimmungen des deutschen Fahrdienstübereinkommens unterworfen. Keine Anwendung findet dieses Übereinkommen auf den Durchgang von Güterwagen, für den nach wie vor die Bestimmungen des deutschen Staatsbahnwagenverbandes und der Wagenübereinkommen maßgebend bleiben, auf Wagenläufe, die unter die Vereinbarungen der Europäischen Wagenbeistellungskonferenzen über den Personen- und Gepäckwagendurchgang fallen, und auf den Durchgang von Luxuszügen und von Schlaf- und Speisewagen privater Unternehmungen, der Gegenstand besonderer Verträge bleibt. Ebenso erstreckt sich das Fahrdienstübereinkommen nicht auf die Ordnung des Fahrdienstes in Gemeinschaftsbahnhöfen und auf Gemeinschaftsstrecken; nur soweit durchgehender Fahrdienst solche Bahnhöfe oder Strecken berührt, gilt das Übereinkommen auch für sie. Das Verhältnis zwischen dem Fahrdienstübereinkommen und den Gemeinschaftsverträgen bei Unfällen auf solchen Bahnhöfen oder Strecken ist durch besondere Bestimmungen geregelt.

Seinem Inhalte nach fußt das Übereinkommen im wesentlichen auf dem Fahrdienstübereinkommen der Bayerischen, Württembergischen und Badischen Staatsbahnen, doch sind in einigen Punkten nicht unwesentliche Vereinfachungen und Verbesserungen beschlossen worden. Grundsätzlich sollen alle Fahrdienstleistungen in Natur ausgeglichen, es soll bereits bei der Festsetzung des Dienstes eine tunlichst gleichmäßige Verteilung der Leistungen erstrebt werden. Die Leistungen der Personen- und Gepäckwagen werden nach den Bestimmungen über den Europäischen Wagendurchgang abgerechnet, die Gepäckwagenachskilometer mithin als halbe Personenwagenachskilometer. Um zu ermöglichen, daß auch Leistungen verschiedener Art gegeneinander verrechnet werden können, werden auch die Lokomotiv- und Personalleistungen nach bestimmten Einheitssätzen in Personenwagenachskilometer umgerechnet. Das Personenwagenachskilometer bildet somit die Einheit des gesamten Ausgleichs. Während die Nachweise über den Wagendurchgang, wie im Europäischen Durchgangsverkehr, von der schuldenden Verwaltung zu liefern sind, sollen, um eine möglichste Vereinfachung zu erzielen, die Nachweisungen über den Durchgang von Lokomotiven und Zugbegleitpersonal von der forderungsberechtigten Verwaltung nach der vereinbarten Diensteinteilung aufgestellt und die Einzelleistungen nur aufgeschrieben werden, wenn sie nicht planmäßig sind. Die Abrechnung wird von dem Zentralamt der Preußischen Staatsbahnen am Schlusse jedes Fahrplanabschnittes besorgt, im Einvernehmen mit den beteiligten Verwaltungen können hierbei auch die Personen- und Gepäckwagenleistungen im Europäischen Durchgangsverkehr zum Ausgleich benutzt werden. Ein Geldausgleich ist für den Fall vorgesehen, daß Naturalausgleich nicht zu erzielen ist, er kann nur mit Zustimmung der beteiligten Verwaltungen vorgenommen werden.

Alle Nebenleistungen, wie die Schmierung, Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Wagen, die Überlassung von Unterkunftsräumen für Lokomotiven und von Aufenthaltsräumen für das Personal, die Nebendienste des Lokomotiv- und des Zugbegleitpersonals, werden gegeneinander aufgehoben und nicht besonders vergütet. Eingehende Bestimmungen regeln, welcher Verwaltung im Einzelfalle diese Leistungen obliegen. Materialien werden an die Verwaltung, die den Fahrdienst im Bereich einer anderen leistet, von dieser nur in besonderen Fällen und dann zum Selbstkostenpreis, ohne Zuschläge, Wasser für Lokomotiven wird jedoch unentgeltlich abgegeben. Um auch die Abrechnung für Ausbesserungen an Lokomotiven und Wagen tunlichst zu vereinfachen, ist vereinbart, daß die Kosten solcher Ausbesserungen der Eigentumsverwaltung nicht angerechnet werden, wenn sie im Einzelfalle 400 ℳ nicht übersteigen.

Die Haftung für Unfälle im durchgehenden Fahrdienst ist ohne Rücksicht auf das Verschulden in der Weise geordnet, daß für Unfälle des Personals die Heimatverwaltung, für Schäden an Lokomotiven die Eigentumsverwaltung einzustehen hat, während für Beschädigungen an Wagen das Vereinsübereinkommen gilt und im übrigen die Verwaltung aufzukommen hat, die am Orte des Unfalls den Betrieb führt. Auch für Unfallschäden an Lokomotiven und Wagen gilt jedoch die Bestimmung, daß die Kosten für Ausbesserungen bis zum Betrage von 400 ℳ nicht verrechnet werden.

Wenn das Fahrdienstübereinkommen auch nur bezweckt, die Rechtsverhältnisse einheitlich zu regeln, die sich aus der Vereinbarung durchgehenden Fahrdienstes ergeben, so ist in seinem Abschluß doch auch insoweit ein Fortschritt zu begrüßen, als das Übereinkommen, wie erwartet werden darf, die Einrichtung des durchgehenden Dienstes fördern und damit zur Erzielung von Ersparnissen an den Betriebskosten beitragen wird.

B.

Einrichtungen und Arbeitsverfahren in Eisenbahnwerkstätten.

In Nr. 87 dieser Zeitung ist in einer Abhandlung zu vorstehender Frage zum Ausdruck gekommen, daß mehr als bisher die in den Eisenbahnwerkstätten gewonnenen Erfahrungen, besonders auch vorteilhafte maschinelle Einrichtungen zur allgemeinen Kenntnis gebracht werden möchten. Dieser Wunsch ist gewiß berechtigt, wenn man bedenkt, daß es sich oft um eine gleichartige Tätigkeit von Hunderten ja Tausenden Menschen handelt, wobei auch kleine Verbesserungen wegen der Masse erheblich ins Gewicht fallen. Zuweilen erfährt man erst von zweckmäßigen Einrichtungen, wenn eine Erfindung in der eigenen Werkstatt, sei es eines Beamten, sei es eines Arbeiters, zur Prämiierung gelangen und daher auch in anderen Werkstätten erprobt werden soll, wo aber eine solche schon längst in Gebrauch ist, oder wenn die Ungleichheiten der Stückzeiten auffallen u. a. Jedenfalls würde durch solche Veröffentlichungen der Gedankenaustausch mehr angeregt und der Wettbewerb gesteigert. Zunächst sei auf zwei Punkte des Aufsatzes, C und F, eingegangen.

Als Sandpapierschleifmaschine — über diese und Holzpoliermaschinen erscheint eine Abhandlung in der Zeitschrift „Verkehrstechnische Woche“ — hat sich eine neue Bauart, welche von der Firma Schneider in Mainz-Kastel vertrieben wird, sehr vorteilhaft bewiesen, nämlich ein über zwei wagerechte Scheiben laufendes, endloses Schmirgelschleifband, das auf das Arbeitsstück niedergedrückt wird. Diese Maschine erzielt einen sauberen, sehr feinen Holzschliff, erlaubt weitgehende Ausnutzungsfähigkeit, eignet sich ebenso für den Ölschliff vor dem Auftragen der Grundpolitur, erspart Hobel- und Ziehklingenarbeit und bringt eine Ersparnis bis über 40 % der früheren Löhne.

Als Abbeizmittel wird die Reesa-Beize für den Lackanstrich empfohlen und der Stoffverbrauch für 1 qm mit 9 ₰ angegeben. Hier wird ein noch billigeres, leicht selbst herzustellendes Mittel verwendet, nämlich Kalk, Soda und ein geringer Zusatz von Salmiakgeist. Diese Mischung kostet für 1 qm nur 1 ₰ und wirkt schärfer und schneller als bisher versuchte Mittel, so daß auch die Wartezeit der Einwirkung und die Arbeitszeit für die Entfernung des Anstrichs möglichst niedrig ausfällt.

Weiterhin darf hier wohl auf die Abkocherei die Aufmerksamkeit gelenkt werden, welche ja neuerdings mehr und mehr für Drehgestelle zur Ausführung kommt und damit ein größeres Verwendungsgebiet erhält. Zur Bildung der Abkochlauge diente früher gewöhnliche Soda und Schmierseife. Die Kosten dafür waren sehr hoch und betrugen für ein Drehgestell 1,75 ℳ. Dann wurde, ohne Beeinträchtigung der Wirkung, nur kaustische Soda verwendet, und die Laugeausgaben sanken auf 0,76 ℳ. Schließlich wurde nach dem Vorgange in der Werkstatt Darmstadt mit einem von dort geliehenen Kesselwagen Natronlauge aus einer Seifenfabrik bezogen, und nunmehr kostet ein Drehgestell nur noch 0,49 ℳ, das bedeutet bei 3200 Drehgestellen, die hier behandelt werden, eine jährliche Ersparnis von 4000 ℳ.

Von dem umfangreichen Gebiet, welches das Werkstattswesen umfaßt, sei noch ein scheinbar viel zu wenig beachteter Punkt erwähnt, das ist die Ausbesserungsdauer der Wagen in der Werkstatt. Während die eine Werkstatt die Untersuchungszeiten auf 7,4 Tage im Durchschnitt und weniger herabmindert, gebrauchen andere bis 19 Tage. Welche große Wichtigkeit dieser Frage beizumessen ist, erhellt aus der Überlegung, daß in diesem Falle die eine Werkstatt mehr als doppelt soviel Wagen behandeln kann als die andere, oder daß die andere mehr als 100 % schlechter ausgenutzt wird oder doppelt zu groß ist, was die reinen Wagenstände anbetrifft. Die Leistung des einzelnen Arbeiters braucht dabei gar nicht geringer zu sein, wohl aber kann es liegen an besserer Arbeitsteilung, zweckmäßigerem Arbeitsverfahren, Sondereinrichtungen und nicht zuletzt an der verschiedenen Auffassung über den Umfang der vorzunehmenden Arbeiten.

Hier mehr Einheitlichkeit schaffen, hieße sparen an der Unterhaltung der Fahrzeuge, fördern ihre Ausnutzung, verringern ihren Bestand oder ihre Neubeschaffung, hieße verkleinern im gleichen Verhältnis die Werkstätten ihren Räumen nach.

Frankfurt a. M. Reg.- und Baurat Schmitz.

Verkehrsstockungen.

Die „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ bringt in Nr. 68 vom 3. September d. J. einen längeren Aufsatz von J. Hansen, Regierungs- und Baurat in Frankfurt a. Main, in dem die Ursachen der Verkehrsstockungen und die Maßnahmen zu ihrer Verhütung recht eingehend behandelt sind. In dieser Abhandlung sind sehr beachtenswerte und sehr beherzigenswerte Momente sowohl für das Betriebspersonal, als auch für die vorgesetzten Betriebsleiter enthalten. Der Verfasser hat sehr eingehend und mit großer Sachkenntnis die kleinsten Ursachen, die den Anfang einer Verkehrsstockung bilden, behandelt und durch Beispiele verständlich gemacht.

Auf Seite 1060, Spalte 1, befindet sich aber ein Satz, der meines Erachtens nicht unwidersprochen bleiben darf. Es heißt da: „Wenn unbedingte Sicherheit vorhanden wäre, daß die vorstehenden Gesichtspunkte überall beachtet würden, so wäre weiteres nicht nötig. Diese Sicherheit ist aber nicht gegeben. Insbesondere liegt in hohem Maße die Gefahr vor, daß bei Beseitigung der Gefahrpunkte die Fahrdienstleiter Fehler be-

geben, sei es aus Unkenntnis der Bestimmungen, sei es aus Ungeschicklichkeit, sei es infolge der Eile, die überall nötig ist. Namentlich liegt aber die Gefahr vor, daß bei plötzlichen Sperrungen der Strecke die Aufstellung der Züge nicht zweckmäßig erfolgt, d. h., daß ohne zwingende Notwendigkeit solche Überholungsgleise, die für planmäßige Überholung dienen, mit Zügen besetzt werden. Gerade das ist schädlich. Es führt dazu, daß als Nachwirkung plötzlicher Stockungen noch eine schleichende Stockung zurückbleibt."

Um dies zu verhüten, hält nun der Verfasser eine ständige Überwachung der Fahrdienstleiter durch die Betriebsleitung, die dann Tag und Nacht dienstbereit sein müßte und der alle über ein gewisses — noch näher festzusetzendes — Maß hinausgebenden Verspätungen von Güterzügen sofort telegraphisch zu melden wären, nötig. Ob diese Maßnahme aber geeignet ist, die Stockungen im Keime zu ersticken und die Zugverspätungen zu beseitigen, ist doch sehr fraglich. Wenn die Betriebsleitung die Durchführung der Züge nicht von Ort und Stelle, sondern vom Amtszimmer aus auf Grund der telegraphischen Meldungen regeln soll, so darf nicht außer acht gelassen werden, daß sich die Lage infolge inzwischen eingetretener anderer Umstände — Maschinenmängel u. dergl. — derart verschoben hat, daß die Anordnung der Betriebsleitung gar nicht zur Ausführung gebracht werden kann.

Wenn der Verfasser sagt, daß bei unregelmäßigem Zugverkehr von den Fahrdienstleitern oft Fehler gemacht werden, sei es aus Unkenntnis der Bestimmungen, Ungeschicklichkeit oder in der Eile, so darf hierauf wohl getrost geantwortet werden, daß es nicht Unkenntnis, sondern sehr genaue Kenntnis der Bestimmungen ist, die den Fahrdienstleiter hindert, den Zugverkehr vorteilhaft durchzuführen. Viele Fahrdienstleiter können ein Lied davon singen, wie die Bestimmungen — namentlich die Rangordnung der Züge, § 70 der B.-O. — hinderlich sind, kleine Verspätungen von Güterzügen (die Anfänge der Verkehrsstockungen) wieder wettzumachen. In seinen Beispielen führt der Verfasser die Überholung der Güterzüge durch Personenzüge an, die ja auch in der Tat bei ganz geringen Verspätungen der Güterzüge nach einer Vorstation verlegt werden müssen, wodurch nicht selten der ganze Fahrplan außer Kraft gesetzt wird. So manche vorzeitige Überholung mitsamt ihren Folgen würde sich nicht selten vermeiden lassen, wenn nicht so peinlich auf die pünktliche Durchführung der Personenzüge gehalten würde. Wenn z. B. ein Personenzug 2 bis 3 Minuten durch das Vorlassen eines verspäteten Güterzuges aufgehalten wird, so ist fast stets die Möglichkeit vorhanden, diese geringe Verspätung wieder einzuholen. Dagegen ist aber eine Verspätung von 10, 15 oder noch mehr Minuten bei einem oder gar mehreren vorzeitig überholten Güterzügen nur selten wieder gutzumachen.

Was hat aber ein Fahrdienstleiter, der nach diesem Gesichtspunkt handelt, zu erwarten? Strafe! Denn die Untersuchung über die Verspätung des Personenzuges ergibt, daß der Fahrdienstleiter die Rangordnung der Züge nicht beachtet hat und daher der Schuldige ist. Sein Verstoß gegen die Vorschrift darf nicht ungestraft bleiben, trotzdem er den besten Willen gezeigt hat, den Zugverkehr, so vorteilhaft es nur geht, zu regeln und auf diese Weise die Anfänge einer Verkehrsstockung zu vermeiden. Es soll hiermit nun nicht gesagt sein, daß die Fahrdienstleiter keine Fehler machen. Sie irren, wie andere Menschen auch. Der Verfasser sagt selbst, daß Eile überall nötig ist, ganz besonders aber bei unregelmäßigem Zugverkehr. Ist es da nicht entschuldbar, wenn Fehler unterlaufen, die bei genügender Zeit und ruhiger Überlegung wahrscheinlich unterblieben wären?

Hier ist wohl die weitere Frage gestattet: Wie werden diese kleinen Fehler, die sehr oft in der größten Eile gemacht werden, von den vorgesetzten Betriebsämtern beurteilt? Die Antwort kann jeder Fahrdienstleiter geben: Die Erfahrung lehrt, daß die Beamten, die auf den Betriebsämtern das Betriebspensum bearbeiten, vielfach den praktischen Dienst nicht genügend kennen oder doch in manchen Punkten vergessen haben, wie es in der Praxis aussieht. Sie fällen ihr Urteil aus theoretischen Erwägungen, d. h. nach den in Frage kommenden Paragraphen der Fahrdienstvorschriften bzw. der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Das beste und durchgreifendste Mittel zur Verhütung oder Beseitigung von Verkehrsstockungen dürfte ein gut geschultes und erfahrenes Personal im Fahrdienstleiter- und Aufsichtsdienst sein, das bei eintretenden Unregelmäßigkeiten sich selbst zu helfen weiß und nur bei ganz außergewöhnlichen Fällen die Hilfe der Betriebsleitung in Anspruch zu nehmen braucht. Wenn eine Verkehrsstockung sich auf größere Bezirke ausdehnt und Verstopfung der Bahnhöfe droht, dann muß selbstverständlich die Betriebsleitung eingreifen und für Ablenkung verschiedener Züge nach minderbelasteten Strecken oder Rangierbahnhöfen zwecks Ausrangierung sorgen. Diese Aufgabe wird ja hoffentlich durch die neu eingerichteten Zugleitungsstellen zur Zufriedenheit gelöst werden.

H. T.

Beziehungen der Hauptbahnen zu den Kleinbahnen im Güterverkehr.

Die zwecks direkten Übergangs von Gütern zwischen Haupt- und Kleinbahnverwaltungen getroffenen Vereinbarungen über die gegenseitige Wagenbenutzung, über die Zahlung von Wagenmiete für die Zeit des Umladens der Güter usw. sind nach einer Untersuchung, die der Ingenieur Campiglio, Vorsitzender des Italienischen Straßenbahn- und Kleinbahnvereins, in der Oktobernummer des „Bulletin des internationalen Kongreßverbandes" veröffentlicht, im Bereich der von diesem Verband umfaßten Länder großenteils für die Kleinbahnen ungünstiger als für die Hauptbahnen. Die Folgen dieser Tatsache, die von großer Tragweite ist, veranlaßten die Internationale Straßenbahn- und Kleinbahn-Vereinigung, diese Frage auf die Tagesordnung des im vorigen Jahre in Christiania abgehaltenen Kongresses zu setzen. Aus dem über diesen Gegenstand erstatteten Bericht teilt nun der obengenannte Verfasser in seinen Ausführungen das Wesentlichste mit. In diesem Bericht werden eine größere Anzahl zwischen verschiedenen Eisenbahnverwaltungen abgeschlossener Übereinkommen und Verträge über die gegenseitige Wagenbenutzung erörtert und, da festgestellt worden war, daß auf die Art der Vereinbarungen die Ungleichheit der Beförderungsstrecken auf den Anschlußbahnen von Einfluß ist, die Bedingungen für den Wagenaustausch an zwei Beispielen untersucht, bei denen der auf der Kleinbahn zurückzulegende Laufweg mit 25 km, der auf die Hauptbahn entfallende Weg in dem ersteren mit 75 km, im zweiten mit 150 km angenommen wurde. Man bemühte sich, eine derartige Lösung zu finden, daß nicht trotz der Ungleichheit der beiden Anschlußstrecken ein zu großes Mißverhältnis in deren Belastung entsteht, indem man von der Voraussetzung ausging, daß eine Lösung, die in diesen beiden Beispielen annehmbar wäre, auch in jedem anderen Falle einer geringeren Abweichung oder bei der Gleichheit der beiden Anschlußstrecken befriedigen würde. Der Berechnung der Gebühren wurden dabei die Bestimmungen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und die des internationalen Verkehrs zugrunde gelegt. Unter diesen Gesichtspunkten wurden nun fünf in verschiedenen Ländern geltende Arten der Wagenmieteberechnung einer näheren Betrachtung unterzogen. Als das für die Kleinbahn günstigste ergab sich hierbei das System der reinen Laufmiete (1,6 ₰ für 1 km); bei Erhebung einer Stundenmiete von 10 ₰, wobei die ersten 24 Stunden und im Falle der Wiederbeladung des Wagens die ersten 48 Stunden mietefrei bleiben, ergibt sich für die Kleinbahn ein mäßiger Vorteil. Die anderen Arten, das System der reinen Zeitmiete, das im Bereich des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen übliche gemischte System der Zeit- und Laufmiete (1 ℳ für den Tag und 1 ₰ für 1 km) sowie dasjenige mit Beschränkung der Miete auf 48 ₰ für die ersten 24 Stunden und Erhebung von 9,6 ₰ für jede weitere Stunde führen zu Mißverhältnissen für die Kleinbahnen. Nach eingehenden Erläuterungen zu den Ergebnissen dieser Untersuchungen werden in dem Bericht noch einige andere mit dem Gegenstand im Zusammenhang stehende Fragen, u. a. die auffallende Verschiedenartigkeit der Bedingungen, die zwischen den Haupt- und Kleinbahnen über die Berücksichtigung oder Nichtberücksichtigung der Sonn- und Feiertage bei der Wagenmieteberechnung vereinbart worden sind, besprochen. Hierbei wurde festgestellt, daß die in den deutschen Bestimmungen vorgesehene Befreiung von Zeitmiete an Sonn- und Feiertagen in gerechter und verständnisvoller Weise die Schwierigkeiten beseitigt, die sich bei der Anwendung der vor der Einführung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe im Güterverkehr abgeschlossenen Verträge ergeben.

Nach den dem Kongreß gemachten Vorschlägen soll das System des Entgelts für den Wagenaustausch so einfach wie möglich sein, d. h. es soll auf einer Wagenmiete, nach Tagen oder Stunden berechnet, beruhen. Ferner solle gegenseitig die Befreiung von Miete für eine Zeit zugestanden werden, die nicht geringer sein darf als die den Empfängern gewährte Entladefrist, für Wagen, die wieder beladen werden, für die doppelte Zeit. Sonn- und Feiertage sollen bei der Berechnung von Wagenmiete außer Ansatz bleiben. Nach Ablauf der mietefreien Zeit soll die Miete für die Wagenstunde in den ersten

36 und 40 Stunden 2,4 ₰ und darüber hinaus 10 ₰ nicht überschreiten. Grundsätzlich sollte jede der beteiligten Anschlußverwaltungen ihre eigenen Tarife auf den von den Sendungen durchlaufenen Strecken ihres Bahnnetzes in Anwendung bringen und für den Übergang eine feste Gebühr zugeschlagen werden, die nach den besonderen Vertragsbedingungen auf die beiden beteiligten Verwaltungen verteilt werden soll. Bei den Kleinbahnen sollten die Aufwendungen nicht als durch die Rangiergebühren ausgeglichen betrachtet werden, sondern es sollten die gesamten Abfertigungsgebühren im Verhältnis der auf die beteiligten Verwaltungen fallenden Lasten, und zwar im Empfang als auch im Versand, angemessen verteilt werden. Bei alledem müßten die Vorteile in Betracht gezogen werden, die die Kleinbahnen als Zuführer von Verkehr den Hauptbahnen bringen. Deshalb dürften unter keinen Umständen den Kleinbahnen besonders lästige Auflagen beim Wagenaustausch gemacht werden. Schließlich wurde dem allgemeinen Wunsche Ausdruck gegeben, daß die Hauptbahnen und die Kleinbahnen die gegenseitige Wagenbenutzung und im Falle der Umladung die Übergabe der Güter möglichst erleichtern möchten.

Die Verkehrsanlagen von Togo im Rechnungsjahr 1912.

Obgleich man das Rechnungsjahr 1912 für das Schutzgebiet Togo nicht als besonders günstig bezeichnen kann, so stellt sich doch das Ergebnis seiner Verkehrsanlagen, der drei Bahnen und des Landungsbetriebes in Lome, verglichen mit dem Vorjahre, als recht befriedigend heraus. Die Gesamteinnahme ist um rd. 78 000 ℳ gegen das Vorjahr gestiegen, die Betriebsausgaben konnten um rd. 55 000 ℳ ermäßigt werden, der Betriebsüberschuß in Höhe von 552 236 ℳ übertrifft daher den des Vorjahres um 133 559 ℳ, das ist eine Steigerung um 31,9 %. An der Steigerung der Roheinnahme gegen das Vorjahr ist die Küstenbahn mit rd. 10 000 ℳ, die Inlandbahn mit rd. 38 400 ℳ und die Hinterlandbahn mit rd. 46 300 ℳ beteiligt, während der Landungsbetrieb einen Rückgang seiner Roheinnahme um 16 621 ℳ zeigt. Die Betriebsziffer der gesamten Verkehrsanlagen hat dementsprechend mit 56,8 % einen erfreulichen Tiefstand erreicht, wie noch nie zuvor. Dem entspricht eine Betriebsziffer von nur 36,6 % für die Inlandbahn Lome-Palime, womit diese unter allen deutschen Kolonialbahnen wohl das bei weitem günstigste Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen erzielt haben dürfte. Die Küstenbahn würde in dieser Beziehung vielleicht noch günstiger dastehen, wenn hier nicht die bekannte Tarifeigentümlichkeit vorläge, daß die durchgehenden Güter frachtfrei befördert werden.

Die nachstehende Zusammenstellung zeigt die Ergebnisse der Gesamtverkehrsanlagen.

Verkehrsanlagen von Togo, einschl. Landungsbetrieb in Lome	1911	1912	Unterschied gegen das Vorjahr	
			im ganzen	in %
Einnahmen aus:	ℳ	ℳ	ℳ	
a) Personenverkehr . . .	287 687	303 310	+ 15 623	+ 5,4
b) Güterverkehr	830 938	915 012	+ 84 074	+ 10,1
c) Tierverkehr	2 001	2 342	+ 341	—
d) sonstigen Quellen . .	79 367	57 428	— 21 939	—
Gesamteinnahme	1 199 993	1 278 092	+ 78 099	+ 6,5
Betriebsausgabe	781 316	725 856	— 55 460	— 7,1
Betriebsüberschuß	418 677	552 236	+ 133 559	+ 31,9
Betriebsziffer . . . . %	65,1	56,8	— 8,3	—

Aus den Ergebnissen der einzelnen Bahnen und der Landungsanlagen sei folgendes hervorgehoben:

Verkehrsanlagen	1911	1912	Unterschied gegen das Vorjahr	
			im ganzen	in %
1. Küstenbahn Lome-Anecho, 44 km.				
Einnahmen aus:	ℳ	ℳ	ℳ	
a) Personenverkehr . .	82 394	74 499	— 7 945	— 9,65
b) Güterverkehr . . .	13 772	31 319	+ 17 547	+ 127,4
c) Tierverkehr	522	622	+ 100	—
d) sonstigen Quellen .	6 093	6 392	+ 299	—
Gesamteinnahme	102 781	112 782	+ 10 001	+ 9,75
Betriebsausgabe	72 215	77 206	+ 4 991	+ 6,9
Betriebsüberschuß	30 566	35 576	+ 5 010	+ 16,4
Betriebsziffer . . . . . . %	70,3	68,5	— 1,8	—
2. Inlandbahn Lome-Palime, 119 km.				
Einnahmen aus:				
a) Personenverkehr . .	117 099	131 425	+ 14 326	+ 12,2
b) Güterverkehr . . .	292 559	319 756	+ 27 197	+ 9,3
c) Tierverkehr	787	1 143	+ 356	—
d) sonstigen Quellen .	20 541	17 083	— 3.458	—
Gesamteinnahme	430 986	469 407	+ 38 421	+ 8,9
Betriebsausgabe	177 126	171 730	— 5 396	— 3,4
Betriebsüberschuß	253 860	297 677	+ 43 817	+ 17,3
Betriebsziffer . . . . . %	41,1	36,6	— 4,5	—
3. Hinterlandbahn Lome-Agbonu, 163 km.[1]				
Einnahmen aus:				
a) Personenverkehr . .	80 692	83 577	+ 2 885	+ 3,6
b) Güterverkehr . . .	185 234	245 064	+ 59 830	+ 32,3
c) Tierverkehr	404	395	— 9	—
d) sonstigen Quellen .	47 575	31 167	— 16 408	—
Gesamteinnahme	313 905	360 203	+ 46 298	+ 14,75
Betriebsausgabe	266 074	243 702	— 22 372	— 8,4
Betriebsüberschuß	47 831	116 501	+ 68 670	+ 143,6
Betriebsziffer . . . . . . %	84,8	67,6	— 17,2	—
4. Landungsbetrieb in Lome.				
Einnahmen aus:				
a) Personenverkehr . .	7 502	13 859	+ 6 357	+ 84,7
b) Güterverkehr . . .	339 373	318 873	— 20 500	— 6,05
c) Tierverkehr	287	182	— 105	—
d) sonstigen Quellen .	5 159	2 786	— 2 373	—
Gesamteinnahme	352 321	335 700	— 16 621	— 4,72
Betriebsausgabe	265 901	233 218	— 32 683	— 12,3
Betriebsüberschuß	86 420	102 482	+ 16 062	+ 18,6
Betriebsziffer . . . . . . %	75,5	69,5	6,0	—

Der Verkehr und seine Erträgnisse zeigen fast durchweg eine befriedigende Steigerung, die besonders stark bei der Hinterlandbahn ist. Nur der Personenverkehr der Küstenbahn und sein Ertrag ist etwas zurückgegangen, weil infolge der Gelbfiebergefahr einige Stationen vorübergehend für den Verkehr gesperrt werden mußten. Auch der Verkehr der Landungsbrücke in Lome zeigte einen Rückgang gegen das Vorjahr im Güterverkehr um 5,5 % und im Erträgnis um 6,05 %, und zwar ist die Ausfuhr stark zurückgegangen, um 21,8 %, während die Einfuhr nur um 13,1 % gestiegen ist.

Da die Zugkilometer bei der Küsten- und Hinterlandbahn nur unerheblich gesteigert sind, bei der Inlandbahn sogar trotz des gesteigerten Verkehrs um 8,7 % gegen das Vorjahr eingeschränkt werden konnten, so ergibt sich durchweg eine erfreuliche Steigerung der Durchschnittsleistung auf das Zugkilometer an beförderten Personen und Tonnen. An Landeserzeugnissen wurden verschifft: Palmkerne 9923 (i. V. 13 163) t, Palmöl 2547 (i. V. 4011) t, Mais 1487 (i. V. 235) t, Baumwolle 946 (i. V. 639) t, Baumwollsaat 821 (i. V. 657) t. — Der Tierverkehr und sein Ertrag ist nach wie vor noch recht unbedeutend.

Das Anlagekapital der gesamten Verkehrsanlagen kann zurzeit zu rd. 20 794 000 ℳ angenommen werden und erfährt demnach durch den Betriebsüberschuß von 552 236 ℳ eine Verzinsung von 2,66 %. Aus dem Betriebsüberschuß wird zunächst der Pachtzins bestritten, der für die Zeit von April bis einschließlich November, solange die Landungsbrücke noch nicht wieder im Betriebe war, nach dem ermäßigten Betrage von 450 000 ℳ für das Jahr zur Erhebung kommt, also mit 450 000 . $^8/_{12}$

---

[1]) Die 46 km lange Reststrecke Agbonu-Atakpame ist inzwischen vollendet und am 2. Mai d. J. dem Betriebe übergeben worden; die Gesamtlänge der Strecke Lome-Atakpame stellt sich nunmehr auf 167,13 km; da sie von der Bahn Lome-Palime bei Kilometer 2,7 abzweigt, so ergibt sich die Baulänge der selbständigen Strecke Lome-Atakpame zu 164,43 km.

= 300 000 *M*. Für die übrigen 4 Monate gilt der vertragliche Pachtzins von 523 000 *M*, also $^4/_{12}$. 523 000 = rd. 174 333 *M*, zusammen 474 333 *M*. Sodann erhält die Pächterin ihre Entschädigung in Höhe von 40 000 *M*. Der Rest findet zur Deckung der Zuschüsse der Pächterin für die vergangenen Jahre Verwendung.

Im Betriebsdienst der Verkehrsanlagen waren beschäftigt 26 (28) Europäer, 30 (24) farbige Beamte und 738 (808) farbige Arbeiter. An Fahrzeugen waren am Schluß des Rechnungsjahres vorhanden: 15 Lokomotiven, 15 Personenwagen, 5 vereinigte Post- und Gepäckwagen und 174 Güterwagen.

Wagenmangel und Verkehrsstockungen in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Vor der Railway Business Association hielt Herr James Hill kürzlich einen Vortrag über die Verkehrsstockungen, ihre Ursachen und die Mittel zu ihrer Beseitigung. Der Vortrag beleuchtete die wirtschaftliche und Verkehrsentwicklung in den Vereinigten Staaten, die der unseren durchaus ähnlich ist, und behandelte einige allgemeine Eisenbahnwirtschaftsfragen in interessanter Weise.

Bei der großen Bedeutung, die die glatte Abwicklung des Eisenbahnverkehrs auf das Wirtschaftsleben besitzt, ist es besonders zu beklagen, daß die Eisenbahnanlagen in den größten Handelsplätzen und Ausfuhrhäfen so beschränkt sind, daß sie zwar für die gewöhnlichen Anforderungen noch zureichen, bei allen besonderen Beanspruchungen aber große Störungen und Stockungen eintreten. Das stetige Wachstum des Verkehrs wird diese Erscheinung zu einer andauernden machen, falls nicht bald Abhilfe geschieht. Die größte Störung war im Jahre 1907. Hier stockte der Verkehr auf allen Hauptlinien und es dauerte Monate, bis wieder die ordnungsmäßige Güterbewegung stattfand. Die Wiederherstellung des regelmäßigen Betriebes war in erster Linie auf die Vergrößerung der Bahnanlagen und die Beschaffung weiterer Betriebsmittel zurückzuführen. Den Eisenbahnen kam aber damals eine plötzliche, wirtschaftliche Stockung und in der Folge ein Verkehrsrückgang zu Hilfe. Mit einer Wiederkehr eines solchen Umstandes, mit andern Worten, einer dauernden Verkehrsabnahme, dürfen wir aber nicht rechnen, müssen vielmehr auf ein weiteres Anwachsen des Verkehrs gefaßt sein. Einen Beweis für die stetige Verkehrszunahme geben die Verkehrszahlen einer jeden Großstadt. So ist in Pittsburgh der gesamte Güterverkehr in den 10 Jahren von 1901—1911 von 58 Millionen auf 137 Millionen Tonnen, d. h. um 136 % gestiegen.

Nach den Angaben der Interstate Commerce Commission waren folgende Vergrößerungen der Bahnlängen, des Wagenparks und des Verkehrs in den 15 Jahren 1895—1910 zu verzeichnen (Zunahme in Prozent):

	1895—1905	1905—1910	1909—1910
Bahnlänge km	21	11	1,5
Lokomotiven	35	22	3
Personenwagen	23	16	3,3
Güterwagen	45	23	3
Personenkilometer	95	36	11
Gütertonnenkilometer	118	37	16,6

Besonders bemerkenswert sind die Zahlen des letzten Jahres. Die Zunahme des Güterverkehrs war 11mal so groß wie die des Bahnnetzes und 5mal so groß wie die Vermehrung des Wagenparkes. Ganz ähnlich war das Zahlenverhältnis in den Jahren 1911—1912. Aus alledem ergibt sich eine fortwährende außerordentliche Verkehrssteigerung. Ein industrielles Werk würde sich in gleicher Lage genötigt sehen, entweder weitere Aufträge abzulehnen oder seine Anlagen entsprechend zu vergrößern. Die Eisenbahn kann von dem Mittel der Ablehnung keinen Gebrauch machen, weil eine teilweise Einstellung des Betriebes eine ungeheure Schädigung der Volkswirtschaft bedeuten würde. Sie ist daher allein auf die Vergrößerung der Anlagen angewiesen. Das bedeutet natürlich Ausgaben von vielen Millionen Dollars.

Die Leistungsfähigkeit der meisten Bahnstrecken ist noch nicht erschöpft, sie kann aber nicht voll ausgenutzt werden, weil die Bahnhöfe zu beschränkt sind. Die Vergrößerung der Bahnhöfe ist also zurzeit die wichtigste Aufgabe. Sie ist eine Lebensfrage nicht nur für die Eisenbahnen, sondern für die gesamte Volkswirtschaft. Besonders die Wohlfahrt und das weitere Wachstum der Städte setzt voraus, daß sich der Verkehr innerhalb ihrer Grenzen und von Stadt zu Stadt frei entfalten kann. Sobald aber der Verkehr gehemmt ist, bleibt der Bevölkerung nur übrig, ihren Wohnsitz zu verlegen oder ihre Warenerzeugung und ihren Verbrauch einzuschränken. Auf diese Weise entstehen schwere Schädigungen für alle Märkte, die sich bisher frei von Fesseln haben entwickeln können.

Man muß sich vergegenwärtigen, daß die Vergrößerung der örtlichen Bahnanlagen nicht eine Wirtschaftsfrage der betreffenden Stadt, sondern des ganzen Landes ist; denn die Eisenbahnstationen haben für das Land dieselbe Bedeutung, wie die Seehäfen, und vielleicht noch eine größere.

In den Zeiten steigender Konjunktur hört man fortwährend von der Gefahr des Wagenmangels, und das Publikum glaubt, daß, wenn nur genügend Wagen vorhanden sind, sie auch fahrplanmäßig von einem Ort zum andern befördert werden können. In Wirklichkeit liegen aber die Schwierigkeiten nicht in der Beschaffung, sondern im Umlauf der Wagen. Ein Güterwagen legt täglich im Durchschnitt 40 km zurück. Er ist also nur etwa 2 Stunden am Tage in Bewegung. Die übrigen 22 Stunden werden für das Be- und Entladen und für den Aufenthalt der Wagen auf den Bahnhöfen verbraucht. Die Dauer dieses Aufenthaltes ist ganz besonders davon abhängig, ob die Bahnhöfe zureichen oder nicht. Solange sie unzureichend sind, werden durch eine Vergrößerung der Zahl der Wagen die Schwierigkeiten nicht verringert, sondern vergrößert.

Im Jahre 1910 beförderten die Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten 1 665 000 000 t. Die durchschnittliche Belastung eines Wagens betrug 19.4 t. Zur Beförderung dieser Gütermengen waren also 86 041 865 Wagenladungen nötig. Der Vortragende teilt nun die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten in 30 Gebiete mit je einem Knotenpunkt ein. Nimmt man nun an, so führt er aus, daß sich der Verkehr gleichmäßig auf diese 30 Knotenpunkte verteilt hat, und daß jeder Wagen auf seinem Laufe nur e i n e n solchen Knotenpunkt berührt hat, so ergibt sich für jeden Knotenpunkt die stattliche Zahl von 5000 Wagen täglich. Es ist zweifellos, daß die Eisenbahnanlagen vieler großer Städte nicht imstande sind, eine derartige Wagenzahl anstandslos zu bewältigen. Es ist also klar, daß die meisten Schwierigkeiten der Güterbeförderung nicht in der ungenügenden Anzahl der Wagen, sondern in den ungenügenden Abmessungen der Bahnhöfe ihre Ursache haben. Die Bahnhöfe müssen daher erweitert werden. Der Erweiterung der Bahnhöfe stellen sich zwei Hindernisse entgegen, Raummangel und Kosten. Damit heute keine Schwierigkeiten entstehen, hätte man schon vor 30 oder 40 Jahren den jetzigen Verkehr voraussehen und Vorsorge treffen müssen. Dies war aber unmöglich; denn die Eisenbahn konnte damals noch nicht vorhersehen, in welcher Weise sich die einzelnen Städte entwickeln würden, und an welchen Stellen später einmal größere Bahnhofsanlagen notwendig werden würden. Es gilt jetzt mit den gegenwärtigen Verhältnissen und Zuständen zu rechnen.

Für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen sind erhebliche Geldmittel erforderlich. Die Aufbringung dieser Mittel macht außerordentliche Schwierigkeiten. Manche Gesellschaften haben durch die Ausgaben für neue Bahnanlagen nicht nur ihren Kredit bereits bis zum Äußersten erschöpft, sondern auch einen großen Teil ihrer Überschüsse verbraucht, statt sie als Dividenden auszukehren. Wenn die Pennsylvaniabahn bis jetzt in der Lage war, ihren großen Verkehr anstandslos zu bewältigen, so ist diese Fähigkeit besonders auf die Klugheit der früheren Jahre zurückzuführen, mit der sie stets einen großen Teil der Überschüsse zur Erweiterung des Netzes verausgabt hat. Nach ähnlichen Grundsätzen haben wohl auch die meisten anderen Bahngesellschaften in den Vereinigten Staaten gehandelt oder wenigstens zu handeln gesucht, aber bei der durch behördliche Vorschriften hervorgerufenen Vergrößerung der Ausgaben und Schmälerung der Einnahmen wird das für Erweiterungen zu verwendende Einkommen immer spärlicher. Den Gesamtüberschuß für Vergrößerungen zu verwenden, geht schon aus dem Grunde nicht an, weil der Reingewinn den Maßstab für das Blühen des Unternehmens und für den Kredit hergibt. Ein gesundes Verhältnis wäre, daß von den reinen Einnahmen zwei Drittel für die Verzinsung und ein Drittel zur Ergänzung der Anlagen und des Betriebsmittelparks verwendet würden.

Der fortwährende Rückgang der Reineinnahmen für das Bahnkilometer unter den jetzigen Tarifbeschränkungen steht fest. Wenn das unbewegliche Eigentum der Bahn, d. h. der Bahnkörper, bereits durch Ausgabe von Schuldverschreibungen verpfändet war, hat man stellenweise besondere Schuldverschreibungen auf die Betriebsmittel ausgegeben. Wo auch diese Hilfe nicht mehr genügte, mußten ungedeckte Schulden aufgenommen werden, aber derartige Gelder lassen sich nur für kurze Zeit und zu hohem Zinsfuß beschaffen. Die öffentliche Meinung ist leicht geneigt, die Schwierigkeiten der Geldbeschaffung zu unterschätzen und immer aufs neue, fast in gebieterischer Form, die Vergrößerung der Bahnhofsanlagen zu fordern. Die Eisenbahnen haben sich große Mühe gegeben, durch Aufklärungen gerechte Beurteilung ihrer Lage durch das große Publikum zu erreichen.

Aber auch die Einnahmen der Bahnen für die einzelnen Leistungen sind von Jahr zu Jahr zurückgegangen, während sich die Abgaben erhöhten, und dadurch hat sich ihre wirtschaftliche Lage verschlechtert. Die mittlere Einnahme für die Tonnenmeile sank in den 20 Jahren von 1890 bis 1910 von 0,927 Cts. auf 0,753 Cts. (das sind für 1 tkm 2,86 und 2,18 Pf.). Diese Verminderung der Einnahmen ist zum Teil auf gesetzliche Beschränkungen und auf die Bestimmungen des Bundesverkehrsamtes, zum Teil auf freiwillige Tarifherabsetzungen zurückzuführen (namentlich für Massengüter), die infolge der Verkehrszunahme und der besseren Ausnutzung der Anlage möglich erschienen. Die Aufspeicherung von Überschüssen durch die Eisenbahnen in günstigen Jahren gab häufig den Aufsichtsbehörden Veranlassung, eine Herabsetzung der Tarifsätze zu verlangen und durchzusetzen, während doch diese Überschüsse viel wirtschaftlicher als ein Ausgleichsfonds für die ungünstigeren Jahre verwendet worden wären. Eine weitergehende Herabsetzung der Frachtsätze ist heute jedenfalls unmöglich; denn es würden sonst die Selbstkosten der Beförderung bald erreicht, womöglich gar unterschritten werden. Wenn es den Eisenbahnen nun ermöglicht werden soll, ihr Anlagekapital durch Aufnahme neuer Mittel zu erhöhen, so ist dabei zweierlei Voraussetzung: einmal muß eine weitere Steigerung der Abgaben vermieden werden, weil sie den Kredit der Bahn schädigt, und zweitens muß die Bahn auch in den Stand gesetzt werden, ihre Einnahmen so zu vermehren, daß die Neuanlagen verzinst werden. Nach diesen Gesichtspunkten muß die Eisenbahngesetzgebung in den nächsten Jahren geleitet werden. Folgt sie diesem Wege nicht, so ist die unausbleibliche Folge eine vollständige Verkehrsstockung, die dem Lande unermeßlichen Schaden bringen würde. Wenn die Frachten weiter ermäßigt und damit die Dividenden der Eisenbahnen weiter geschmälert werden, werden sich die Kapitalisten andere Anlagewerte suchen, bei denen das Risiko ein geringeres und die Verzinsung eine größere ist.

Während die Einnahmen sanken, haben sich die gesetzlich vorgeschriebenen Ausgaben außerordentlich vermehrt. Besonders sind aber auch die Gehälter und Löhne stark gestiegen, zum Teil unter dem Druck der öffentlichen Meinung und der Verbände. Die öffentlichen Abgaben der Eisenbahn sind von 31 Millionen Dollars im Jahre 1890 auf 103 Millionen Dollars im Jahre 1910 gestiegen, entsprechend einer Zunahme von 233%.

Von Wichtigkeit für die Beurteilung der wirtschaftlichen Lage ist auch ein Vergleich der amerikanischen mit den ausländischen Bahnen. Die amerikanischen Eisenbahnen haben es verstanden, ihr Anlagekapital, auf das Kilometer bezogen, niedrig zu halten,*) indem sie Millionen für bauliche Verbesserungen ausgegeben haben, die anderswo, besonders in Europa, als Dividenden ausgeschüttet worden wären. In England und Wales ist das Anlagekapital für das Kilometer Bahn in den 19 Jahren von 1890—1909 von 673 000 auf 866 000 ℳ gestiegen, während die entsprechenden Zahlen in den Vereinigten Staaten 118 000 und 156 000 ℳ betrugen (die Zahlen der preußischen Staatsbahnen sind 258 000 und 291 000 ℳ). Man muß allerdings beachten, daß die amerikanischen Bahnen meist in der ersten Anlage besonders wohlfeil gebaut wurden, und daß der Prozentsatz von eingleisigen Bahnen ein verhältnismäßig hoher ist. Der Hauptunterschied ist aber auf die verschiedene Art der Finanzwirtschaft zurückzuführen; die amerikanischen Bahnen bestreiten die baulichen Ergänzungen aus den Überschüssen und nehmen nur für Neuanlagen Gelder auf, während die europäischen Bahnen für alle notwendigen Verbesserungen frische Kapitalien aufzunehmen pflegen.**)

Die geringe Höhe des Anlagekapitals erhält noch dadurch eine besondere Beleuchtung, daß die Verkehrsdichte in den Vereinigten Staaten größer ist, als auf den europäischen Bahnen. Im Jahre 1910 wurden über jeden Punkt der Bahn durchschnittlich an Tonnen befördert (tkm/Bahnkm) in den Vereinigten Staaten 964 000 t, in Deutschland 919 000 t, in England 524 000 t, in Frankreich 446 000 t.

Die wirtschaftliche Lage der Bahnen in den Vereinigten Staaten wird weiter noch dadurch verschlechtert, daß die Löhne sehr hohe sind. Sie sind 2,3 mal so hoch wie in England und 3,4 mal so hoch wie in Preußen. Berücksichtigt man auf der andern Seite, daß die Einnahmen für das Tonnenkilometer niedriger sind, so erklärt sich daraus die ungünstige Finanzlage vieler amerikanischer Bahnen ohne weiteres.

Der Vortrag schloß mit einer Mahnung an die Aufsichtsbehörden, den Bahngesellschaften eine wohlwollendere und schonendere Behandlung angedeihen zu lassen, um ihnen eine Gesundung ihrer wirtschaftlichen Lage zu ermöglichen und dadurch das allgemeine Wirtschaftsleben vor schweren Schädigungen zu bewahren. Sch.

*) Diese Bemerkung ist in dieser allgemeinen Form natürlich unzutreffend.

**) Diese Behauptung mag für einige englische Bahnen zutreffen, die deutschen Eisenbahnen werden aber in ähnlicher Weise verwaltet, wie der Redner es für die amerikanischen Bahnen in Anspruch nimmt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Auf der Tagesordnung für die Sitzung am 10. d. M. stehen folgende Verhandlungsgegenstände: 1. Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 7 g für Eisenerz in vertraglichen Sonderzügen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet nach Oberschlesien. 2. Frachtermäßigungen für Eisenerz und Koks usw. zugunsten der Hochofenbezirke und Einzelwerke, die von den geplanten Frachtermäßigungen für Eisenerz und Koks im Ruhr-Moselverkehr berührt werden. 3. Von der ständigen Tarifkommission vorberatene, für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge, betreffend a) Aufnahme von Marinaden in den Eilgutsspezialtarif, b) Frachtermäßigung für gebrauchte leere Mineralwasserflaschen oder Kasten (Kisten) mit gebrauchten leeren Mineralwasserflaschen. 4. Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter. 5. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife.

— **Neue Vorschriften für den Blockdienst** treten am 1. Dezember d. J. in Kraft. Der preußische Eisenbahnminister hat zur Einführung der neuen Vorschriften einen Erlaß an die Königl. Eisenbahndirektionen und an das Königliche Eisenbahn-Zentralamt gerichtet, dem wir folgendes entnehmen:

Etwa erforderliche Änderungen an den vorhandenen Anlagen sind sobald als möglich auszuführen. Besonders wird darauf aufmerksam gemacht, daß nach den neuen Blockdienstvorschriften in Grundstellung die elektrischen Streckentastensperren wie bisher schwarze Farbscheibe, die elektrischen Stationstastensperren dagegen rote Farbscheibe zeigen. Für die Streckenblockung zweigleisiger Bahnen sind für alle Strecken übereinstimmende Vorschriften gegeben. Sollten irgendwo noch Streckenblockanlagen in der früher als „zweifeldrige Form" bezeichneten Bauweise vorhanden sein, so hat die Königliche Eisenbahndirektion die erforderlichen Sondervorschriften herauszugeben. Auf baldigste Ergänzung solcher Anlagen, entsprechend den neuen Vorschriften, ist Bedacht zu nehmen.

Für die eingleisigen Bahnen sind die beiden auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen angewendeten Bauformen A (früher als fünffeldrige Form bezeichnet) und B (früher als dreifeldrige Form bezeichnet) berücksichtigt. Bei der Form B ist indes die Blockstelle mit Abzweigung weggelassen, weil Blockstellen mit Abzweigung eingleisiger Bahnen und die Streckenblockanlagen bis zu den benachbarten Blockungsstellen ausschließlich in der Bauform A eingerichtet werden. Wo etwa noch eine Blockstelle mit Abzweigung nach der Form B eingerichtet oder eine sonst von den neuen Blockdienstvorschriften abweichende Bauform vorhanden ist, werden die erforderlichen Sondervorschriften von der Königlichen Eisenbahndirektion herausgegeben. Auf die Änderung solcher Angaben nach Maßgabe der neuen Vorschriften ist bei jeder sich bietenden Gelegenheit Bedacht zu nehmen.

Auf Blockstellen mit Abzweigung werden unterschieden: a) die Gemeinschaftsstrecke, b) die anschließende durchgehende Strecke, c) die abzweigende Strecke. Die früher gebräuchliche Bezeichnung „Druckknopfsperre" ist durch die Bezeichnung „Tastensperre" ersetzt. Dabei werden elektrische Streckentastensperren und elektrische Stationstastensperren unterschieden. Die mechanische Tastensperre, der Signalverschluß und die Wiederholungssperre zusommen sind als „Anfangssperre", die mechanische Tastensperre und der Signalverschluß sowie die mechanische Tastensperre ohne Signalverschluß als „Endsperre" bezeichnet. Hiernach sind künftig zu unterscheiden die Anfangssperre, die Endsperre mit Signalverscluß und die Endsperre ohne Signalverschluß.

Die durch Blocken eines Anfangfeldes herbeigeführte Entblockung eines Endfeldes wird als „Vorblockung" und die durch Blocken eines Endfeldes herbeigeführte Entblockung eines Anfangfeldes als „Rückblockung" bezeichnet. Durch Blocken des Anfangfeldes wird also vorgeblockt und hierbei am Endfelde die „Vorblockung" empfangen; durch Blocken des Endfeldes dagegen wird „zurückgeblockt" und hierbei am Anfangfelde die „Rückblockung" empfangen.

Von Wichtigkeit ist ferner die Bezeichnung aller Blockstellen mit Abzweigung als Befehlsstellwerke. Der Blockwärter ist also dort — ebenso wie nach F.V. § 7 (5) der Wärter der Block-

stelle — in jedem Falle Fahrdienstleiter. Ist eine Blockstelle mit Abzweigung von einer anderen Befehlsstelle abhängig, wie es bei Blockstellen in der Nähe von Bahnhöfen die Regel bildet, so gelten die hierzu bestimmten Blockfelder nicht als Signalfelder, sondern als Zustimmungsfelder.

Auf das genaueste ist auch der Zeitpunkt anzugeben, zu dem frühestens eine durch ein Blockfeld festgelegte Fahrstraße aufgelöst werden darf. Hierbei ist unterschieden, ob die Fahrstraße durch Blocken eines Fahrstraßenauflösefeldes, eines Zustimmungsempfangsfeldes oder Signalfestlegefeldes freigegeben wird. Mit der größten Sorgfalt ist über die gewissenhafte Beobachtung dieser Vorschrift zu wachen; sie wird wesentlich dazu beitragen, daß ein Umstellen von Weichen unter einem Zuge nicht mehr vorkommt.

Die Wärter sind auch bei jeder Gelegenheit darauf hinzuweisen, daß — wie es in den neuen Vorschriften durch Sperrdruck hervorgehoben ist — durch das Blocken eines Endfeldes der Zug an die rückwärts gelegene Zugmeldestelle zurückgemeldet und dieser damit gestattet wird, einen anderen Zug folgen zu lassen. Unter keinen Umständen darf daher ein Streckenfeld bedient werden, ohne daß ein Zug vorbeigefahren und das Schlußsignal festgestellt ist.

— Verstaatlichung der Cronberger Bahn. Wie der „Köln. Ztg." vom Taunus, 27. November, geschrieben wird, steht die schon seit langem geplante Verstaatlichung der Cronberger Eisenbahn (Frankfurt-Rödelheim-Cronberg) nun unmittelbar bevor. In dem vorgeschlagenen Vertragsentwurf hat die Gesellschaft nur noch einige weniger wichtige Abänderungen beantragt, für die man in aller Kürze die Zustimmung des Ministers erwartet. Es soll dann, diese Zustimmung vorausgesetzt, noch im Dezember eine Hauptversammlung der Gesellschaft über den Verkauf der Bahn zum 1. April 1914 Beschluß fassen. Weiter müßten natürlich noch Abgeordneten- und Herrenhaus ihre Zustimmung geben. Es ist geplant, den Betrieb schon vom 1. Januar 1914 ab für Rechnung des Staates durchzuführen und alle Beamten und Angestellte der Gesellschaft in den preußisch-hessischen Staatsdienst zu übernehmen.

— Kein preußisch-sächsischer Eisenbahnkrieg. In der Sitzung der Zweiten sächsischen Kammer vom 28. November erklärte Finanzminister v. Seydewitz zu der Frage des angeblich zwischen Preußen und Sachsen bestehenden Eisenbahnkrieges, daß ein solcher tatsächlich nicht bestehe. Selbstverständlich habe sich zwischen den Eisenbahnverwaltungen ein gewisser Wettbewerb geltend gemacht, der aber nur Verbesserungen mit sich bringen könne. Es geschehe seitens der beteiligten Regierungen alles, um den Wettbewerb in loyalen Grenzen zu halten. Die Regierungsvertreter kämen zweimal im Jahre zu Konferenzen zusammen, um etwa entstehende Unzuträglichkeiten zu beseitigen. Das Umwegfahren im Güterverkehr zwischen Sachsen und Preußen findet nur in geringem Umfange statt, jedenfalls nicht so, daß Verkehrsinteressen dadurch geschädigt würden.*)

— Beratung von Eisenbahnangelegenheiten im volkswirtschaftlichen Ausschuß der württembergischen Zweiten Kammer. Diese fand, wie der „Schwäb. Merk." berichtet, im Beisein des Ministerpräsidenten v. Weizsäcker, des Präsidenten v. Stieler und mehrerer höheren Beamten der württembergischen Staatsbahnen in der Zeit vom 20. bis 24. und vom 27. bis 28. Oktober statt.

Zu dem wiederholten Antrag auf möglichst baldige Erbauung einer vollspurigen Stichbahn Aalen-Abtsgmünd bemerkte der Ministerpräsident v. Weizsäcker, daß im nächsten Eisenbahngesetz keine neue Linie vorgeschlagen wird, da zur Fortsetzung der bereits begonnenen Nebenbahnen 7 Millionen Mark notwendig seien und der in gleicher Höhe für den übernächsten Bauzeitraum vorgesehene Betrag auch schon in Anspruch genommen sei. Bei dem vorliegenden Projekt handelt es sich um eine schlechte Nebenbahn, die in nächster absehbarer Zeit nicht gebaut werden könne. Auf den Wunsch eines Abgeordneten um Aufstellung eines Bauplans für die Nebenbahnen erklärte der Ministerpräsident, daß dies schon vor einigen Jahren geschehen ist. Die weiterhin angeregte Erhöhung der Tarife für die Nebenbahnen werde angesichts der geringen Ertragsfähigkeit der Nebenbahnen kaum eine Mehrheit im Landtag finden, auch würde darunter die Benutzung der Nebenbahnen leiden. Hierauf nahm der Ausschuß die Denkschrift der Regierung über die Erschließung der Heidenheimer Alb durch Eisenbahnen in Beratung. Diese kommt zu dem Ergebnis, daß die Fortsetzung der Bahn Amstetten-Gerstetten nach dem Brenztal gegenüber einer Eisenbahnverbindung Weißenstein-Heidenheim den Vorzug verdient. Der Ministerpräsident hielt eine gewisse Zurückhaltung bei diesem fernen Zukunftsprojekt für angezeigt. Schließlich gelangte der Antrag des Berichterstatters, das Projekt Gerstetten-Herbrechtingen der Regierung zur Erwägung und das Projekt Heidenheim-Böhmenkirch wiederholt zur Erwägung zu empfehlen, zur Annahme. Weiterhin wurde eine Eingabe um Erbauung einer vollspurigen Nebenbahn Göppingen-Boll beraten. Der Ministerpräsident gab zu, daß die Bahn entwicklungsfähig sei, die Regierung müsse sich aber ihre endgültige Stellungnahme vorbehalten. Der Antrag auf Berücksichtigung wurde einstimmig angenommen. Es folgte die Beratung von Eingaben betreffend Erbauung einer Eisenbahn Tuttlingen-Schwenningen, Übernahme der vollspurigen elektrischen Gemeindebahn von Trossingen Staatsbahnhof nach dem Ort auf den Staat und Erbauung einer vollspurigen Nebenbahn von Trossingen Ort nach Durchhausen. Der Ansicht des Berichterstatters, daß die beiden Projekte zugleich und gleichmäßig behandelt werden müßten, schloß sich der Ministerpräsident an, wendete aber dagegen ein, daß der Staat dabei 4,776 Millionen Mark verzinslich anlegen müßte. Die Linie Trossingen-Durchhausen werde überhaupt keinen Betriebsüberschuß ergeben, die Durchgangslinienfrage sei Zukunftsmusik. Der Übernahme des Elektrizitätswerks in Trossingen ständen erhebliche Schwierigkeiten entgegen. Jedenfalls könne es die Regierung nicht verantworten, bei einer so kostspieligen Bahn mit nur 0,04 % Rente jetzt schon eine Zusage zu machen. Bei der Abstimmung wurde das Projekt Schwenningen-Tuttlingen der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen, der Antrag auf Erbauung der Linie Trossingen-Durchhausen angenommen und die Bitte um Übernahme der elektrischen Gemeindebahn auf den Staat der Regierung zur Erwägung überwiesen. Hiernach wurde die wiederholte Eingabe, betreffend den Bau einer Bahn von Herrenberg über Weilderstadt nach Pforzheim durch das Würmtal sowie eine zweite um Erstellung einer Bahnverbindung von Renningen über Weilderstadt nach Mühlacker besprochen. Der Ministerpräsident erklärte sich mit dem Antrag, das Würmtalprojekt der Regierung zur Kenntnisnahme, das zweite zur Erwägung zu überweisen, einverstanden. Ein im Anschluß hieran erörterter Antrag betraf den baldigen Bau einer vollspurigen Nebenbahn Neuenbürg-Marxzell, von der nur 9,4 km in Württemberg liegen. Nachdem der Ministerpräsident baldmöglichste eingehende Prüfung zugesagt hatte, wurde der Antrag einstimmig der Regierung zur Erwägung überwiesen.

Einen längeren Zeitraum nahm die Erörterung der verschiedenen Projekte einer weiteren Albüberschienung in Anspruch. Zur Beratung standen eine Reihe von Eingaben: um Fortführung der Ermstalbahn von Urach nach Münsingen, um eine Albüberschienung von Oberlenningen nach Ulm und um den Umbau der Zahnradstrecke Honau-Lichtenstein in eine Adhäsionsbahn. Nach einem geschichtlichen Überblick über die verschiedenen Projekte warf der Berichterstatter die Frage auf, ob die Regierung grundsätzlich mit der Schaffung einer weiteren Hauptbahn über die Alb einverstanden wäre. Hierzu erklärte Ministerpräsident v. Weizsäcker, daß nach Ansicht der Regierung für eine weitere Hauptbahn über die Alb ein Bedürfnis nicht vorliegt, die bestehende Hauptbahn mit ihren Verbesserungen sei in der Lage, noch auf sehr lange Zeit den Verkehr zu bewältigen. Der Durchgangsgüterverkehr über die neue Bahn würde zudem nur in ganz geringem Umfang Erleichterungen bringen, auch sei die virtuelle Länge der Strecke Ulm-Urach-Plochingen um 60 km größer als die der Strecke über Geislingen. Er halte deshalb den Gedanken einer weiteren Hauptbahn über die Alb für einen zunächst nicht zu berücksichtigenden, jedenfalls wäre die Einlegung eines dritten Gleises von Plochingen nach Ulm einfacher und billiger. Die Vorteile für die Landesverteidigung wären wohl nicht derart, daß ein Antrag auf Bewilligung eines Beitrags seitens des Reichs zu dem Bau einer weiteren Hauptbahn über die Alb Aussicht auf Erfolg hätte. Die Regierung stehe daher auf dem Standpunkt, daß sie die Erbauung einer so kostspieligen Hauptbahn, wie sie die Linie Urach-Münsingen darstellt, ablehnen muß. Ergänzend führte dann Präsident v. Stieler noch aus, daß die Leitung der Güterzüge über die geplante neue Hauptbahn eine Verteuerung um eine halbe Million Mark bedeuten, und daß es unmöglich sein würde, den Personenverkehr von Ulm über Urach zu leiten. Wegen der Befürchtung von Betriebsstörungen könnten die Ausgaben für die Erbauung einer weiteren Hauptbahn allein nicht begründet werden, denn bei einer etwaigen Betriebsstörung wäre man nicht ohne weiteres lahmgelegt, da die Möglichkeit einer Umleitung von Ulm über Aalen nach Stuttgart besteht. Hierauf folgte eine ausführlichere Besprechung des Projekts Oberlenningen-Feldstetten-Ehrenstein-Ulm (64,7 km) und des anderen Projekts Oberlenningen-Feldstetten-Beimerstetten-Ulm (66,9 km), deren eingehende Prüfung der Ministerpräsident zusicherte. Bei der Abstimmung wurde dann das Projekt Oberlenningen-Feldstetten-Ulm mit einer Stimme Mehrheit der Regierung zur Erwägung überwiesen. Dasselbe wurde hinsichtlich des Projekts Urach-Münsingen und des Umbaus der Zahnradstrecke Honau-Lichtenberg beschlossen.

— Lloyd- und Riviera-Expreß. Am 1. d. M. hat der Lloyd- und Riviera-Expreß in der nordsüdlichen Richtung für die kommenden Wintermonate seine regelmäßigen täglichen Fahrten wieder aufgenommen. Dieser Luxuszug stellt, wie bekannt, die beste Verbindung des nordwestlichen Europas mit der

*) Anm. d. Schriftl.: Die Rede des sächsischen Finanzministers wird demnächst von uns ausführlicher mitgeteilt werden.

Riviera und mit Genua, dem Haupthafen Oberitaliens, her. Er setzt sich auch in diesem Jahre wieder aus drei Zugteilen mit den Ausgangsstationen Hamburg/Altona-Bremen, Berlin und Haag-Amsterdam zusammen, die sich in Duisburg bzw. Ludwigshafen vereinigen und die Strecke bis Mülhausen gemeinsam zurücklegen. Die Abfahrt aus Altona erfolgt 1.07 Uhr, aus Bremen 2.58 Uhr, aus Berlin 3.05 Uhr und aus dem Haag 2.45 nachmittags. In Mülhausen teilt sich der Zug in den ursprünglichen Lloyd-Expreß, der über Basel nach Genua, und in den früheren Riviera-Expreß, der über Belfort nach Marseille-Ventimiglia weitergeht. Die Schweiz und Südfrankreich werden in den Morgenstunden des zweiten Reisetages passiert, worauf die Ankunft Riviera-Expreß, der über Belfort nach Marseille-Ventimiglia miglia 8.01 Uhr erfolgt. In südnördlicher Richtung fährt der Lloyd- und Riviera-Expreß zum ersten Male am 3. Dezember d. J. und von da ab täglich bis Ende April 1914.

Für den Lloyddampferverkehr im Mittelmeer (Reichspostdampfer- und Alexandrien-Linien) ist der Lloyd- und Riviera-Expreß von besonderer Wichtigkeit, da er die besten und schnellsten Verbindungen von Nord- und Mittel-Europa nach Marseille und Genua, den hauptsächlichsten Anlaufhäfen der Dampfer des Norddeutschen Lloyd in Mittelmeer, herstellt.

— **Entwicklung der Rheinschiffahrt im Jahre 1912.** Nach dem Bericht der „Zentralkommission für die Rheinschiffahrt" ist im vergangenen Jahre der Gesamtrheinverkehr von rund 85,314 Millionen Tonnen auf 95,811 Millionen Tonnen, also um rd. 10,5 Millionen Tonnen = 12,3 % gestiegen (gegen 6,8 % im Jahre 1911 gegenüber dem Vorjahr). Hiervon entfallen auf den deutschen Rheinverkehr 61,189 Millionen Tonnen, d. h. 7,082 Millionen Tonnen = 13,1 % mehr als im Vorjahr; über die deutsch-niederländische Grenze gingen Güter im Gesamtgewicht von 34,143 Millionen Tonnen, d. h. 3,242 Millionen Tonnen = 10,4 % mehr als 1911. Von 38 wichtigeren Rheinhäfen wiesen 34 eine Zunahme von insgesamt 6,927 Millionen Tonnen auf, die übrigen 4 erlitten einen Rückgang von 207,000 t, es sind dies die Häfen in Lauterburg, Speyer, Rheinau und Ürdingen. Die größte Zunahme weisen wiederum die Duisburger Rhein-Ruhr-Häfen auf, deren Gesamtverkehr von rd. 20 Mill. Tonnen im Vorjahr auf rd. 23 Millionen Tonnen, also um rd. 3 Millionen Tonnen oder 12,8 % gestiegen ist. Um mehr als 100 000 t haben ferner zugenommen Straßburg (579 000 t), Mannheim (426 000 t), Rheinhausen (343 000 t), Karlsruhe (289 000 t), Ludwigshafen (210 000 Tonnen), Alsum mit Schwelgern (399 000 t), Kehl, Mainz, Walsun, Neuß und Wesseling. Der Grund für diese Steigerung des Gesamtrheinverkehrs ist in dem günstigen Wasserstand gegenüber dem Vorjahr und in den starken Produktionssteigerungen, insbesondere der gewaltigen Zunahme des Kohlenabgangs im Ruhrgebiet (1¼ Millionen Tonnen stromabwärts, über 600 000 t stromaufwärts) zu suchen. Der Binnenschiffahrtsverkehr von Rotterdam betrug im Berichtsjahr 20,819 Millionen Tonnen oder 1,761 Millionen Tonnen mehr als im Vorjahr, der von Amsterdam 1.36 Millionen Tonnen (+ 318 000 t) und bei den belgischen Häfen 8,523 Millionen Tonnen (+ 567 000 t). Der Verkehr von Mannheim hat in der Zufuhr um 7,59 %, in der Abfuhr um 15,33 %, insgesamt um 8.57 % zugenommen. — An Strombauten wurden 1912 von Elsaß-Lothringen, Baden, Bayern, Hessen, Preußen und den Niederlanden insgesamt rd. 3,5 Millionen Mark ausgegeben, wovon der Hauptteil auf die Niederlande (rd. 1,5 Millionen) und auf Preußen (rd. 1 Million Mark) entfällt, außerdem für die Rheinregulierung zwischen Sondernheim und Straßburg von Elsaß-Lothringen und Baden zusammen rd. 1,3 Million Mark). Die Ausgaben der vorgenannten Staaten für Hafenbauten betrugen 1912 insgesamt rd. 7.9 Millionen Mark, wovon mehr als die Hälfte, nämlich rund 4,02 Millionen Mark, auf Preußen entfallen. — Der Bestand der Rheinflotte stieg im Berichtsjahr von 11 858 Schiffen auf 12 453 Schiffe, hiervon waren 1671 Dampfschiffe mit 354 566 PS. und 10 782 Segelschiffe und Schleppkähne mit 4 925 764 t Tragfähigkeit.

Österreich.

— **Die neue Lokalbahnvorlage.** Die Verhandlungen zwischen dem Finanz- und Eisenbahnministerium über die neue Lokalbahnvorlage sind sehr weit vorgeschritten. Der Plan scheint dahin zu gehen, daß ein Lokalbahnprogramm von etwa 300 Millionen in einem Zeitraume von 15 Jahren durchgeführt wird. In diesem Falle würde sich das Jahreserfordernis auf rund 20 Millionen stellen, so daß ein jährlicher Zinsenaufwand von ungefähr einer Million Kronen in Betracht kommen würde, wenn man von der Voraussetzung ausgeht, daß die neuen Lokalbahnen kein Erträgnis liefern würden.

— **Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat August 1913 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 28 834 483 Personen und 11 319 207 t Güter befördert und 97 973 989 Kr. vereinnahmt, d. i. gegenüber dem Vorjahre um 795 614 Kr. ungünstiger. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. ergab sich bei einer Beförderung von 184 721 694 Personen und 89 394 348 t Güter eine Einnahme von 704 564 109 Kr., d. i. um 10 657 719 Kr. günstiger. Die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen hatten im August einen Verkehr von 39 452 199 Personen und 53 670 t Güter und eine Einnahme von 6 348 725 Kr., d. i. gegenüber dem Vorjahre um 382 133 Kr. günstiger. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende August d. J. ergibt sich bei einer Beförderung von 330 097 244 Personen und 378 470 t Güter eine Einnahme von 51 820 162 Kr., d. i. um 1 917 951 Kr. günstiger.

— **Ermäßigung der Wagenstandgelder anläßlich der Balkanwirren.** Infolge Mobilmachung der Balkanstaaten und der damit verbundenen Unterbrechung des Verkehrs wurden wiederholt unterwegs befindliche Sendungen österreichischer Firmen, welche für diese Staaten bestimmt waren, beim Weitertransport auf den Linien der österreichischen und ungarischen Bahnen aufgehalten und den Versendern Wagenstandgelder in Anrechnung gebracht. Zahlreiche Firmen haben sich, wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt" meldet, an die betreffenden Handelskammern mit dem Ersuchen gewendet, beim Eisenbahnministerium vorstellig zu werden, um eine weitgehende Ermäßigung dieser ohne Verschulden der Versender aufgelaufenen Kosten zu erzielen. Die Kammern, denen derlei Gesuche vorlagen, wandten sich an das Eisenbahnministerium und knüpften hieran unter Hinweis auf die Schwierigkeiten, welchen die heimischen Firmen in letzter Zeit im Ausfuhrgeschäft mit dem Balkan begegnen, die Bitte, darauf Einfluß zu nehmen, daß Reklamationen wegen Anrechnung von Wagenstandgeldern eine tunlichst weitgehende Berücksichtigung finden. Wie das Eisenbahnministerium den Kammern bekannt gibt, sind die Staatsbahndirektionen ermächtigt, mit Billigkeitsrücksichten begründete und bahnseits berücksichtigungswürdig befundene Ansuchen um Erstattung lokaler Nebengebühren, daher auch Wagenstandgeld, im eigenen Wirkungskreise aufrecht zu erledigen. Die Beurteilung der Berücksichtigungswürdigkeit derartiger Ansuchen muß schon der Natur der Sache nach den Staatsbahndirektionen überlassen bleiben, da diese Beurteilung nur auf Grund einer genauen Prüfung der näheren Umstände jedes einzelnen Falles möglich ist. Im übrigen steht den Parteien, wenn nach ihrer Anschauung die angeführten Billigkeitsgründe von den Direktionen nicht entsprechend gewürdigt worden sind, der Rekurs an das Eisenbahnministerium offen, sofern die Ansprüche auf Erstattung von Nebengebühren und Wagenstandgeldern für den einzelnen Beförderungsfall den Betrag von 50 Kr. oder, sofern mehrere vollkommen gleichartige Ansprüche dieser Art bei gleichzeitiger Geltendmachung vorliegen, den Betrag von 100 Kr. erreichen.

— **Die Fleimstalbahnfrage.** Eine in den letzten Tagen des November in Rovereto abgehaltene große Wählerversammlung forderte nach dem Berichte des Abg. Pinalli die liberalen italienischen Landtagsabgeordneten auf, zur schärfsten Obstruktion überzugehen, um die Erledigung der Fleimstalbahnfrage, welche nach der abgeschlossenen Übereinkunft in der Dezembertagung des Tiroler Landtages gelöst werden soll, zu verhindern.

— **Milchverfrachtung.** Die Approvisionierungs-Sektion der Wiener Handelspolitischen Kommission hat sich mit allen Fragen beschäftigt, welche die Gewinnung, die Zufuhr und den Verschleiß der Milch betreffen. Im Zusammenhange mit dem Milchverschleiß wurde auch der Milchverkehr erörtert. In dieser Hinsicht wurde die Beistellung einer genügenden Anzahl eigener Milchtransportwagen verlangt, die für den Sommer mit Kühlvorrichtungen für den Winter mit Heizvorrichtungen versehen sein müssen. Dringendst verlangt wurde ferner die Errichtung eigener Milchrampen in den Wiener Bahnhöfen. Der Transport von Milch ist durch Einstellung eigener Milchzüge zu beschleunigen, die Milchzufuhrzonen sind durch Herabsetzung der bestehenden Tarife zu erweitern.

— **Der Aufschub der Verlosung der Südbahnprioritäten.** Am 24. November wurde das Übereinkommen wegen Aussetzung der Verlosung der 3 prozentigen Prioritäten der Südbahn zwischen den Vertretern der Gesellschaft und dem Kurator Dr. Groß, am 25. November jenes über die 4 prozentigen Obligationen mit dem Kurator Dr. v. Mauthner abgeschlossen. Der Inhalt der Vereinbarungen entspricht den vorjährigen. Bei den 3 prozentigen Prioritäten werden die bisher ausgesetzten Verlosungen und die diesjährige Verlosung auf ein weiteres Jahr hinausgeschoben und verfügt, daß, wenn hinsichtlich der Tilgungsweise der Obligationen kein anderes Übereinkommen bis zum 1. Dezember 1914 zustande kommt, die Verlosungen an diesem Termin nachzuholen sind. Von den 3 prozentigen Prioritäten sind bisher 32 000 Stück unverlost geblieben. Diesmal trifft der Aufschub 18 000, zusammen also 50 000 Stück. Ferner wird ebenso wie in den früheren Vereinbarungen bestimmt, daß die ersparten Beträge

für Investitionen zu verwenden sind. Die gesamten Summen, die zur Bedeckung der Investitionsausgaben bestimmt sind, müssen auf Verlangen des Kurators unter Berücksichtigung des Kassenbestandes diese Verwendung tatsächlich erhalten und sind bis zu diesem Zeitpunkt der durch das Übereinkommen vom 16. September 1903 geschaffenen Reserve zuzuführen. Durch die Unterlassung der diesjährigen Verlosung der 3prozentigen Prioritäten werden 9 Millionen Franken Nennwert verfügbar. Die Vereinbarungen unterliegen noch der Genehmigung des Handelsgerichtes.

— **Ostrau-Friedlander Eisenbahn.** In der am 24. November abgehaltenen Sitzung des Verwaltungsrates wurde an Stelle des verstorbenen Zivilingenieurs Emanuel A. Ziffer Edlen von Teschenbruck der Sektionschef a. D. Freiherr v. Röll zum Vizepräsidenten des Verwaltungsrates gewählt. Freiherr von Röll ist bekanntlich auch Mitglied des Verwaltungsrates der Buschtiehrader Eisenbahn.

— **Vortragskurs über „Eisenbahntransportrecht" an der Exportakademie in Wien.** Dieser Kurs wurde am 27. November unter ungewöhnlich reger Teilnahme eröffnet. Der Vortragende, Ministerialvizesekretär im Eisenbahnministerium Dr. Juster, leitete den Kurs ein mit einer erläuternden Darstellung der Organisation und der wirtschaftlichen Bedeutung des Eisenbahnbetriebes, des Transport- und Fahrdienstes, der öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Verhältnisse aus dem Bahnbetrieb, der Aufgaben und Pflichten der Bahnverwaltungen auf Grund ihrer Konzession, über das Aufsichtsrecht und die Einflußnahme der Behörden, entwickelte die Entstehungsgeschichte der ersten gesetzlichen Normen, behandelte in eingehender Weise Zweck und Bedeutung der Eisenbahnverkehrsordnung, des Betriebsreglements und des internationalen Übereinkommens und ihre gesetzliche wie vertragsrechtliche Wirksamkeit und gelangte schließlich zur Rechtserklärung der Haftpflicht. Der Kurs findet während der Wintermonate ununterbrochen jeden Donnerstag von 8 bis halb 10 Uhr abends statt.

— **Bevorstehende Wiederzulassung der Canada-Pacificbahn zum Zwischendeckbetrieb.** Wie verlautet, dürfte das österreichische Ministerium des Innern auf Grund der Schritte, welche die englische Regierung unternommen hat, demnächst der Canada-Pacificbahn die Konzession für den Zwischendeckbetrieb nach Kanada wieder erteilen. Die Austro-Americana hat bis zur Erledigung dieser Angelegenheit die Ausarbeitung der neuen Verkehrsbedingungen zurückgestellt.

Ungarn.

— **Die Amtssprache der Staatsbahnangestellten in Kroatien.** Ministerpräsident Graf Stefan Tisza hat auf eine Anfrage des früheren Handelministers Abgeordneten Beöthy über diese Frage in der Parlamentssitzung vom 26. November d. J. folgendes erklärt: „Die größte Schwierigkeit des Ausgleichs mit den Kroaten besteht darin, wie die Sprachenfrage in dem Entwurf des Gesetzes der Eisenbahnpragmatik zu behandeln ist. Die Lösung, welche von der Regierung geplant wird, besteht im Wesen darin, daß aus dem demnächst einzureichenden neuen Gesetzentwurf über die Eisenbahnerpragmatik die Verfügung, wonach jeder Angestellte der ungarischen Sprache in Wort und Schrift mächtig sein muß, vollständig herausbleibe. In der Begründung des Gesetzentwurfs würde indessen die Regierung den grundsätzlichen Gesichtspunkt anführen, der sie zur Auslassung der sprachlichen Verfügung bewogen hat, und zugleich ausführliche Aufklärung über den Inhalt der Verordnung geben, die sie auf ihre eigene Verantwortung erlassen wird. In dieser Verordnung würde erklärt werden, daß in den Eisenbahndienst nur solche Personen aufgenommen werden können, die die ungarische Sprache beherrschen; doch können diejenigen, die nach einer Gemeinde Kroatien-Slavoniens zuständig sind, auch dann aufgenommen werden, wenn sie nur kroatisch sprechen. Hier käme jedoch eine wesentliche Einschränkung, indem erklärt würde, daß von allen Angestellten, die bei der Leitung oder Abwicklung des Eisenbahnbetriebes oder Eisenbahngeschäftes in Wort oder Schrift, telegraphisch oder telephonisch verfügen müssen, oder die mit der Anfertigung und der Handhabung von Akten und Rechnungen betraut sind, auch die Kenntnis der ungarischen Sprache in Wort und Schrift gefordert wird. Damit würde einerseits der ungarische Gesichtspunkt anerkannt, anderseits aber wird von jenen Angestellten, die mit dem reisenden und verkehrstreibenden Publikum und den Arbeitern in Berührung kommen, auf dem Gebiete Kroatiens auch die Kenntnis der kroatischen Sprache gefordert."

— **Die bosnische Eisenbahnvorlage im ungarischen Parlament.** In der Sitzung des ungarischen Abgeordnetenhauses vom 15. November l. J. hat Ministerpräsident Graf Stephan Tisza den Gesetzentwurf über den „Ausbau des bosnisch-hercegovinischen Eisenbahnnetzes" überreicht. In dem Gesetzentwurf wird die Regierung ermächtigt, 1. die Vollspurlinie von Banjaluka bis Jajce, 2. von Samac bis Doboj auszubauen, 3. zum Bau der Vollspurlinie von Bugojno bis Arzano, 4. zum Umbau der Linie Doboj-Sarajevo in eine Vollspurbahn, 5. zum Umbau der Linie Jajce-Bugojno in eine Vollspurbahn, 6. zum Bau einer Vollspurbahn von Bugojno bis Rama und zum Umbau der Strecke Rama-Mostar in eine Vollspurlinie, 7. zum Bau einer Linie von Brcka bis Dolnji-Tuzla mit Abzweiglinien nach Bieljina und Raca, 8. endlich zum Umbau der Linie Doboj-Dolnji-Tuzla in eine Vollspurbahn. Sie wird ferner ermächtigt, zum Zwecke dieser Eisenbahnbauten eine Anleihe aufzunehmen, welche zur Einbringung von zweihundertsiebzig Millionen Kronen wirklichen Kapitals nötig ist. Zu den Kosten dieser Eisenbahnbauten tragen Ungarn und Österreich folgende Summen bei: a. Vom ersten Jahre des Beginnes der Bauten 60 Jahre hindurch jährlich 4 858 086 Kr.; b) vom zweiten Jahre des Beginnes der Bauten 60 Jahre hindurch jährlich 2 600 000 Kr.; c) vom dritten Jahre des Beginnes der Bauten 60 Jahre hindurch jährlich noch 3 000 000 Kr. Diese Summen werden zwischen den beiden Reichsländern nach der jeweiligen Quote verteilt. Die Regierung wird weiter ermächtigt, ihre Einwilligung zum Umbau der Linie Donji-Vakuf-Lasva in eine Vollspurbahn zu geben. Die Durchführung dieses Baues wird den weiteren Verhandlungen der beiden Reichsländer der Monarchie vorbehalten; falls die Verhandlungen zu keinem Ergebnis führen, hat die österreichische Regierung das Recht, den Umbau auf Kosten des österreichischen Staates als bosnisch-hercegovinische Landesbahn vorzunehmen.

Der Gesetzentwurf ermächtigt ferner die Regierung von Bosnien und der Hercegovina, auf eigene Kosten eine vollspurige Landesbahn von der Station Novi der Militärbahn Banjaluka-Doberlin bis Bihàc zu bauen. — Endlich wird die ungarische Regierung ermächtigt, ihre Einwilligung zur Einverleibung der Militärbahn Banjaluka-Doberlin in das Netz der bosnisch-hercegovinischen Landesbahnen zu erteilen.

Der neue Gesetzentwurf bedeutet einen neuen Schritt in der Entwicklung des Verkehrswesens und in der Ausgestaltung und Hebung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse dieser Länder. Denn das umfangreiche Eisenbahnprogramm wird wesentlich dazu beitragen, die Beziehungen Bosniens und der Hercegovina zu Ungarn und Österreich lebhafter und inniger zu gestalten, ohne daß die beiden Provinzen bemüßigt wären, die namhaften Opfer, welche die Verwirklichung dieses überaus wertvollen Investitionsprogrammes erfordert, ganz aus eigenen Mitteln zu bestreiten.

Vom ungarischen Standpunkt ist in erster Reihe die schon vor vielen Jahren geplante und jetzt endlich zum Ausbau gelangende vollspurige Linie Samac-Doboj von Interesse, weil hierdurch von den ungarischen Staatsbahnen bis hinauf zur österreichischen Grenze eine um ungefähr 40 km kürzere Verbindung als über Brod erreicht wird, wobei betont werden muß, daß die von Doboj bis Sarajevo gegenwärtig vorhandene schmalspurige Linie umgebaut wird. Das ist in erster Reihe für den Personenverkehr ein namhafter Vorteil, denn die Reise aus Ungarn wird sowohl durch die erzielte Wegeabkürzung, als dadurch beschleunigt werden, daß der lange Aufenthalt beim Übergang von der Schmalspur auf die Vollspur wegfällt. Da überdies die bosnischen Landesbahnen auf der neuen Strecke mit einer größeren Geschwindigkeit verkehren werden, so wird die Fahrtdauer Budapest-Sarajevo um etwa 4 Stunden verkürzt werden. All dieses wird zur Hebung sowohl des ungarischen wie des Wiener Personenverkehrs nach Bosnien über Ungarn wesentlich beitragen. Die erwähnten Vorteile werden sich ohne Zweifel auch bei dem ungarisch-bosnischen Güterverkehr geltend machen, da die bisher in Bosna-Brod nötige zeitraubende und Kosten verursachende Umladung der Güter fortfällt.

Besonderes Interesse bietet ferner, wie der Pester Lloyd schreibt, vornehmlich vom bosnischen Standpunkte, die Verbindung Dolnji-Tuzla-Bieljina-Racsa, da bekanntermaßen der Kreis Bieljina einer der reichsten und fruchtbarsten in diesem nördlichen Teile Bosniens ist. Der Verkehr zwischen Slavonien und diesem Kreise wird sich besonders heben, wenn zwischen den beiden Racsaufern die dort befindlichen bosnischen und ungarischen Eisenbahnen durch den Bau einer Savebrücke verbunden werden. Auch wird die Bieljinaer Eisenbahnstrecke zweifelsohne auf den wechselseitigen Verkehr zwischen den angrenzenden Teilen Serbiens und Bosniens von wohltätigem Einflusse sein.

Durch die übrigen geplanten Bauten erhält der gesamte westliche Teil Bosniens in erster Reihe nach seinem wichtigen Ausfallstor Metkovic, ferner nach dem Hafen von Ragusa eine neue leistungsfähige Eisenbahnverbindung. Ebenso ist es für Bosnien von besonderer Bedeutung, daß durch die erwähnte Eisenbahnverbindung ein Anschluß nach dem Norden erlangt wird, wenn dieser auch nicht ungarischen Interessen dienen, sondern eher geeignet sein dürfte, die Handels- und Verkehrsinteressen

Österreichs zu fördern. Eine Ergänzung bildet die schon vor vielen Jahren in Aussicht genommene Linie Bugojno-Arzano, die vor allem berufen sein wird, diesen westlichen Teil Bosniens mit Spalato zu verbinden.

Außer den vorhin erwähnten Linien verdient in dem bosnischen Eisenbahnprogramm noch die vollspurige Strecke Novi-Bihacs besondere Beachtung. Durch diesen Anschluß wird die lebhafte Gegend von Bihacs mit dem Innern Bosniens direkt verbunden, wodurch namentlich der Zusammenhang mit der Hauptstadt Sarajevo und nicht minder in der Richtung von Mostar nach den dalmatinischen Häfen besonders gefördert wird. Ferner erhält die Bihacser Gegend eine neue wertvolle Verbindung in der Richtung über Sissek nach Österreich. So wichtig die Eisenbahnverbindung Novi-Bihacs aber auch für Bosnien zweifelsohne ist, so kann sie doch nicht als ihrem Zweck vollkommen entsprechend betrachtet werden, solange sie nicht die auch von seiten der Fiumaner Handelskammer schon wiederholt geforderte Verbindung gegen Fiume erhält, denn durch diese Verbindung würde es einem großen Teile des westlichen Bosniens ermöglicht, in erster Reihe seine reichen Holzprodukte nicht bloß nach den dalmatinischen Häfen, sondern auch nach Fiume zu bringen. Es kann wohl vorausgesetzt werden, daß die ungarische Regierung im Einvernehmen mit dem gemeinsamen Finanzminister nicht säumen wird, diese vollkommen gerechtfertigten verkehrspolitischen Ansprüche möglichst bald zu befriedigen, um so mehr, als es sich auf der bosnischen Seite bloß um die Errichtung einer Baustrecke von einigen Kilometern handelt.

Zu der vorgeschlagenen finanziellen Regelung sei bemerkt, daß Ungarn zweifellos für Bosnien unverhältnismäßige Lasten übernimmt, denn es sind in erster Linie bosnische und in ganz beträchtlichem Maße österreichische Interessen, die durch diese Eisenbahnbauten gefördert werden sollen. Man darf daher wohl mit Sicherheit erwarten, daß jene Lücken in dem Eisenbahnprogramm, auf die hier flüchtig hingewiesen worden ist, binnen kurzer Frist ausgefüllt werden.

— **Fachkurse zur Ausbildung der mittleren Beamten.** Die Ausbildung der verschiedensten Beamten niederer Ordnung, wie Bahnaufseher, Stationsaufseher, Zugpersonal usw., geschah bisher auf ganz privatem Wege. Die Dienstleitung hat die verschiedensten Hilfsbücher und Dienstverordnungen den beteiligten Angestellten zur Verfügung gestellt, deren Erlernung zur Ablegung der Dienstprüfung nötig war, hat aber zur Erlernung des Materials keine mittelbare Gelegenheit geboten. Es entstanden sogenannte Kurse für mittlere Beamten; diese Kurse standen aber unter der Leitung von den Eisenbahnen fernstehenden Personen, und brachten somit der Sache wenig Nutzen. Diesem Übelstande abzuhelfen, hat der Hilfsverein des Ungarischen Zugführungspersonals Unterrichtskurse errichtet, welche diejenigen Angestellten, die sich zur Aufnahmeprüfung melden, fachlich vorbereiten. Der Unterricht wird von den dazu ausersehenen Eisenbahnbeamten erteilt; sie erhalten mit Bewilligung der Obrigkeit eine ordentliche Bezahlung. Jeder Kurs dauert 5 Monate lang, die Vorträge werden in einer Zeit gehalten, wo die Hörer die Kurse ohne Schädigung ihres Dienstes besuchen können. Die Erlaubnis zur Einschreibung in die Kurse wird von der Dienstobrigkeit nur jenen Angestellten erteilt, deren geistiger Bildungsgrad das gewünschte Ergebnis erhoffen läßt. Das Schulgeld beträgt für einen 5 monatlichen Kurs 60—90 Kronen. Die Betriebsleitungen üben die Oberaufsicht über die Kurse, welche auf jeder größeren Station gehalten werden. Auf den Linien der ungarischen Eisenbahnen sind bereits auf 29 Stationen solche Kurse in Tätigkeit.

— **Personalnachrichten.** Bei der Kaschau-Oderberger Bahn wurden ernannt: zum Betriebsleiter Oberinspektor Josef Rampel, zu Oberinspektoren die Inspektoren Julius Neubauer, Johann Szigeti und Franz Steffal, zu Inspektoren die Oberkontrollore Josef Steininger, Ferdinand Gáldony und Emil Hyross.

Rumänien.

— **Ausbau des Eisenbahnnetzes.** Im Ministerrat am 26. d. M. lenkte der König die Aufmerksamkeit der Regierung auf die Notwendigkeit, den Eisenbahnen die dringend nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, damit sie den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechen könnten.

Übrige europäische Länder.

— **Zur Elektrisierung der Eisenbahn Kristiania-Drammen.** Die Pläne für die vom letzten Storthing beschlossene Elektrisierung der Eisenbahn Kristiania-Drammen liegen nach einer Erklärung des norwegischen Eisenbahndirektors Jenssen jetzt fertig ausgearbeitet vor. Es handelt sich für die Eisenbahnverwaltung darum, abzuwarten, welche Entscheidung in Sachen der Norewasserfälle getroffen werde. Diese westlich von Kristinania liegende mächtige Wasserkraft soll u. a. auch für die Elektrisierung der in Rede stehenden Bahn nutzbar gemacht werden, so daß der Staat hierfür keine Kraft von privater Seite zu kaufen braucht. Unter der Voraussetzung, daß das kommende Storthing die nötigen Bauten an den Norefällen beschließt, würde die Inbetriebnahme dieser Wasserkraft in 3—4 Jahren erfolgen können. Die Umwandlung des Betriebes der Bahn, womit gleichzeitig ein Umbau zur Vollspur Hand in Hand geht, wird voraussichtlich bis zum Jahre 1916 fertig sein. Bis zur Inanspruchnahme der Norefälle soll dann die Bahn noch mit Dampf betrieben werden, jedoch mit häufigerer Zugfolge wie beim späteren elektrischen Betriebe. M.

— **Eine neue Bahnstrecke in Norwegen.** Am 6. Dezember wird in Norwegen die Linie Otta-Dombaas dem Verkehr übergeben. Diese Bahn bildet einen Teil der Linie, die von Otta und in nordwestlicher Richtung zum Romsdal gehen soll und nach der Fertigstellung u. a. große Bedeutung für den Touristenverkehr erhalten dürfte, da sie einen bequemen Reiseweg von Christiania bis zum Romsdal ermöglicht, indem die Reisenden den ganzen 450 km langen Weg in etwa 12 Stunden zurücklegen können. Die jetzt fertige Strecke Otta-Dombaas ist 46 km lang und enthält drei Stationen, Sel, Brennhaugen und Dovre. Teilweise hat sie beträchtliche Steigungen, da Brennhaugen auf 485 m, Dovre auf 659 m Höhe ü. d. M. liegt. Außer der Verlängerung bis zum Romsdal wird in Zukunft von Dombaas aus noch eine andere Linie gebaut werden, die Dovrebahn; sie wird über das Dovregebirge in nordöstlicher Richtung bis zur Station Stören führen, wo der Anschluß an die nach Drontheim führende Linie erreicht wird. Auf diese Art wird nach Fertigstellung der Bahnen ein neuer Reiseweg von Christiania über Dombaas und über die Dovrebahn bis nach Drontheim geschaffen, und gleichzeitig erfolgt die Vorbereitung der schmalspurigen Strecke Stören-Drontheim zur Vollspur. Dem Plan nach soll die Dovrebahn 1915 fertig sein, zu welchem Zeitpunkt auch die Linie zum Romsdal dem Betriebe übergeben werden kann. Die hier genannten Bahnen sowie einige weitere Strecken sind Bestandteile des großen Eisenbahnplanes, der im Jahre 1908 vom Storting beschlossen worden ist. M.

— **Wiedereinstellung der französischen Eisenbahner nach dem Streik.** Die französischen Eisenbahngesellschaften und die Staatsbahnverwaltung haben von den infolge des Ausstands von 1910 entlassenen Eisenbahnern bekanntlich den größten Teil wieder eingestellt und eine Ausnahme nur für diejenigen gemacht, die schlechterdings im Interesse der Disziplin und der Betriebssicherheit nicht wieder angenommen werden konnten. Das Syndicat national des Chemins de fer ist seitdem unablässig für die Zurückgewiesenen vorstellig geworden. Auf seine Veranlassung hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Thierry, wie an dieser Stelle schon früher mitgeteilt worden ist, den Versuch einer neuen Einwirkung auf die Eisenbahngesellschaften zugunsten der Entlassenen unternommen, aber keinen Erfolg erzielt. Andererseits hat er es selbst abgelehnt, diese früheren Privatbahnangestellten in die Staatsbahnverwaltung zu übernehmen. Neuerdings scheint er aber einen Weg gefunden zu haben, um dem Drängen des Syndikats nachzugeben, ohne seinen Rückzug gar zu offensichtlich hervortreten zu lassen. Er hat nämlich den Generalresidenten von Marokko beauftragt, zu prüfen, ob und unter welchen Bedingungen den entlassenen Eisenbahnern eine Anstellung bei dem neu zu erbauenden französischen Eisenbahnnetze in Marokko gewährt werden könnte.

— **Zum Bahnbau Cuneo-Nizza.** Auf italienischer Seite wird bekanntlich die Fertigstellung dieser für den Verkehr der französischen Riviera mit Turin so wichtigen Alpenbahn nach Möglichkeit gefördert. Am 7. September d. J. ist die sehr schwierige Teilstrecke Vievola-Tenda, die einen Höhenunterschied von 160 m zu überwinden hat und an mehreren Stellen den Berg durchbrechen muß, dem Verkehr übergeben worden (s. Nr. 70 S. 109 d. Ztg.), ein Ereignis, das einige Tage später in Cuneo durch eine glänzende festliche Veranstaltung, an der der König und der Ministerpräsident Giolitti teilnahmen, gefeiert worden ist. Obwohl auf beiden Seiten der Alpenkette mit Eifer gearbeitet wird, ist in der letzten Zeit in der italienischen Presse wiederholt gegen die französische Unternehmerin, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, der Vorwurf der Lässigkeit und der böswilligen Verzögerung der Arbeiten erhoben worden. Das „Journal des Débats" wendet sich gegen diese Anklagen und weist auf die Fortschritte hin, die trotz größter Schwierigkeit der Geländeverhältnisse bisher erzielt worden seien. In den Jahren 1910 und 1911 seien allerdings nur 5 km von Nizza aus in Angriff genommen worden, dann sei aber im Jahre 1912 die 20 km lange Strecke vom Escarenne-Paß nach Breil mit den Tunneln unter dem Braus-Paß (5950 m) und dem Mont Grazian (3880 m) begonnen und kräftig gefördert worden. Die Zuteilung der übrigen

Teile der Bahn an einen Bauunternehmer, insbesondere des im Roja-Tale zwischen Breil und der Landesgrenze bei San-Dalmazzo gelegenen Stücks, sei bisher aus Gründen unterblieben, die auf administrativen Maßregeln der Regierung beruhten und von dem Willen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft unabhängig seien. Auch schwebten noch zwischen der französischen und der italienischen Regierung Fragen über den Austausch von Gütern zwischen den beiderseitigen Eisenbahnen; erst nach deren Lösung werde man an den Bau des Schlußstücks bei Breil herangehen können.

— **Splügenbahn.** Wie dem „Schwäb. Merkur" aus St. Gallen, 25. November d. J., geschrieben wird, wurde am 23. November in Altstätten im Rheintal eine Landsgemeinde gehalten, zu der aus allen Teilen der Ostmark, aus dem Kanton St. Gallen, aus dem Appenzellerlande, aus dem Thurgau, aus dem Bündnerlande etwa 8000 Leute zusammengekommen sind, um öffentlich für die Splügenbahn Stellung zu nehmen, da sie berufen sei, eine große internationale Linie für den Frieden, für wirtschaftliche und verkehrspolitische Interessen zu werden. Dieser unerwartete Massenaufmarsch war eine wuchtige Kundgebung für eine selbständige Ostalpenbahn (nicht nur den Bau einer neuen Zufahrtslinie zum Gotthard) als richtige Fortsetzung der Rhein-Bodensee-Schiffahrt nach dem Comer See, nach der Adria und dem Orient. Die Versammlung verlangte vom Bundesrat der Eidgenossenschaft in einer Entschließung die endliche Einlösung des schon 1872 der Ostschweiz gegebenen Versprechens betr. Erbauung einer solchen Bahn. Sie ersucht den eidgenössischen Regierungsrat, aus führenden Männern der verschiedenen Landesteile eine Konferenz einzuberufen, um auf Grund der angeführten Vorschläge zu einer einheitlichen st. gallischen Ostalpenbahnpolitik zu gelangen. Sie ist auch künftig bereit, an dem Ausbau der Bodensee-Toggenburgbahn mitzuwirken, sofern Toggenburg und Linthgebiet mithelfen zum Bau einer selbständigen Ostalpenbahn.

— **Einiges von den spanischen Eisenbahnen.** Um die Reise zwischen Madrid und Sevilla abzukürzen, beabsichtigt die spanische Regierung den Bau einer Eisenbahn von Puertollano an der Strecke Madrid-Ciudad Real-Badajoz nach Cordoba zu vergeben, wodurch der weite Bogen, den die Strecke Madrid-Cordoba jetzt macht, abgeschnitten wird. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist ermächtigt worden, Bewerbungen um den Bau dieser 120 km langen Eisenbahn einzufordern. Die Regierung wird den Unternehmer, der sich zum Bau der Abkürzungsstrecke bereit findet, dadurch unterstützen, daß sie zum Bau eine Beihilfe von 45 000 *M* und ein in 20 Teilbeträgen rückzahlbares Darlehen von 3650 *M* für das Kilometer der neuen Eisenbahn gewährt. Die Eisenbahn soll so gebaut werden, daß auf ihr Züge mit hoher Geschwindigkeit verkehren können. Sollten keine Angebote auf Übernahme des Baues eingehen, so wird die Regierung die Pläne für den Bau durch ihre eigenen Techniker bearbeiten lassen. Auch zwischen Sevilla und Malaga ist der Bau einer Abkürzungsstrecke geplant. Die Reise zwischen diesen beiden Städten dauert jetzt mit den schnellsten Zügen fast acht Stunden; um die Fahrzeit zu verkürzen und zugleich zwischen beiden Städten liegende, noch wenig entwickelte Landstriche dem Verkehr zu erschließen, soll von Sevilla über Ronda eine Eisenbahn auf möglichst geradem Wege gebaut werden, die die im weiten Bogen ausholende Bahn Sevilla-Algeciras bei Ronda kreuzen würde. — Ein Eisenbahnbau von Bedeutung, der zurzeit in Spanien im Gange ist, ist die Erzbahn einer Bergwerksgesellschaft von Pena de Hierro nach Castillo de las Guardas; die Strecke wird etwa 20 km lang, auf ihr sollen jährlich etwa 350 000 t Erz abgefördert werden. In Castillo de las Guardas werden die Güter der neuen Bahn auf eine bestehende Eisenbahn übergehen und auf dieser dann nach Sevilla befördert werden, von wo sie dann zu Schiff weiter befördert werden. Die letztgenannte Eisenbahn ist eine Folge der Entwicklung des Bergbaues im Bezirk von Sevilla, wo noch reiche Schätze an Erzen zu heben sind. Sie soll noch im Laufe des Jahres 1913 fertiggestellt werden.

— **Eröffnung einer Signalschule bei der London-, Brighton- und Südküstenbahn.** Dem Beispiele anderer englischen Eisenbahnen folgend, hat die London-, Brighton- und Südküstenbahn in Croydon eine Signalschule eingerichtet. Für die Angestellten soll hier Unterricht nicht nur im Signalwesen, sondern auch in anderen Zweigen des Außendienstes erteilt werden. In einem Saal, der eigens für die Schule erbaut worden ist, ist ein gegen 15 m langes Modell eines Bahnhofs mit allen Signal- und Sicherungsanlagen, die zu einem Bahnhof gehören, aufgestellt worden. Seine Weichen und Signale werden von 4 Stellereien aus bedient, und zwei Modellzüge, ein Personen- und ein Güterzug, führen beim Unterricht Fahrten durch den Bahnhof aus. Außerdem sind in dem Unterrichtssaal Telegraphenapparate, Signale, Zugstabeinrichtungen, Nebelsignale und dergleichen für den Anschauungsunterricht aufgestellt. Der Unterricht findet abends statt und wird von dem Streckenoberingenieur überwacht. Die Leitung der Eisenbahngesellschaft hat außer den Mitteln für die Einrichtung der Schule und ihren Betrieb auch noch Gelder für die Beschaffung von Preisen für besonders erfolgreiche Teilnehmer an den Lehrgängen zur Verfügung gestellt.

— **Ersatz der Eisenbahnen durch Kraftwagen bei einem Streik.** In Anbetracht der schweren Störungen, die die Einstellung des Eisenbahnverkehrs bei einem Streik für das Geschäftsleben mit sich bringt, erwägt die Handelskammer von Birmingham die Aufstellung eines Verzeichnisses von Lastkraftwagen in Privatbesitz, die von ihren Eigentümern in einem solchen Fall gegen eine festgesetzte Gebühr der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt werden.

— **Fahrkartendrucker für Straßenbahnen.** Der Londoner Grafschaftsrat macht auf seinen Straßenbahn- und Kraftomnibuslinien Versuche mit einer kleinen Maschine zum Drucken und Ausgeben der Fahrkarten. Die Vorrichtung ist die Erfindung eines deutschen Ingenieurs Peter Meyer in Cöln. Die Maschine, die nicht ganz 2 kg wiegt, wird von dem Schaffner an einem Riemen getragen; durch Drehen an einem Handgriff wird der Fahrschein gedruckt, der die laufende Nummer, die Angabe des Tages und der Zeit der Ausgabe, Anfang und Ende der Strecke, für die der Fahrschein gilt, Angaben über das Umsteigen, den Fahrpreis und einen Auszug aus den Betriebsvorschriften enthält. Wie andere Fahrkartendurckmaschinen zeichnet auch die Meyersche die vereinnahmten Fahrgelder selbsttätig auf; Betrug soll dabei ausgeschlossen sein, weil der Schaffner die Vorrichtung zum Aufzeichnen des Wertes der verkauften Fahrscheine nicht beeinflussen kann. Die Vorrichtung ist für die Einnahme von 100 £ und die Ausgabe von 1 Million Fahrscheine eingerichtet. Wenn diese Zahlen erreicht sind, beginnt die Zählung selbsttätig von neuem. Natürlich ist die Aufgabe, die bei einer derartigen Maschine zu lösen ist, erheblich einfacher als bei den Fahrkartendruckern, die an den Schaltern der Eisenbahnen verwendet werden, weil die Anzahl der Verkehrsbeziehungen, für die sie eingerichtet sein muß, ganz wesentlich geringer ist; auch kommen bei der Straßenbahn und den Kraftomnibussen keine verschiedenen Klassen vor. Erschwert wurde aber die Lösung der Aufgabe wieder durch den geringen Platz, der bei einer solchen tragbaren Vorrichtung verfügbar ist, und das niedrige Gewicht, das dabei eingehalten werden muß.

— **Ende des Pferdebetriebs auf der Nordbritischen Eisenbahn.** Die gegen 20 km lange Strecke Carlisle-Port Carlisle der Nordbritischen Eisenbahn ist bis jetzt noch mit Pferden betrieben worden und bildete das letzte Beispiel dieser früher verbreiteten Art des Eisenbahnbetriebes. Nunmehr hat die Leitung der Gesellschaft angekündigt, daß sie die Strecke für Lokomotivbetrieb umbauen will, und wenn dieser Umbau durchgeführt sein wird, wird es in England keine Eisenbahn mit Pferdebetrieb für den öffentlichen Verkehr mehr geben. Die Verwendung des Pferdes im Eisenbahndienst wird dann auf das Verschieben in Güterbahnhöfen beschränkt sein. Port Carlisle spielte früher eine wichtige Rolle als Zugang vom Meere her für die Stadt Carlisle; als aber von der Stadt und Hafen verbindenden Eisenbahn, die 1854 eröffnet worden war, einige Jahre danach bei Drumburgh eine Eisenbahn nach dem Hafen Silloth angelegt wurde, der den Schiffen größere Bequemlichkeiten bot ,verfiel der Hafen von Port Carlisle. Bis zum Jahre 1899 verkehrten noch zwischen Drumburgh und Port Carlisle nach Bedarf Pendelzüge für den Güterverkehr und bei besonderen Gelegenheiten ist die Strecke auch einige Mal mit Personenzügen befahren worden. Um jene Zeit stellet sich aber heraus, daß der Oberbau dem Lokomotivbetrieb nicht mehr gewachsen war, und da seine Erneuerung oder Verstärkung sehr kostspielig gewesen wäre und der Verkehr diesen Aufwand nicht rechtfertigen konnte, wurde der Lokomotivbetrieb ganz eingestellt und die Strecke nur noch für den Personenverkehr mit einem Pferdebahnwagen bedient. In seiner Bauart entsprach dieser einer früher beliebten Wagenform; auffallend an ihm sind eine Reihe von Außensitzen an den Seitenwänden und eine Einfassung des Daches, wie wir sie noch an Droschken und Kraftwagen finden, um das Gepäck der Reisenden auf dem Dach verstauen zu können. Das infolge seiner schlechten Eisenbahnverbindung heruntergekommene Port Carlisle verspricht sich von der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, die die Einführung von Lokomotivbetrieb für den Personenverkehr mit Carlisle zur Folge haben wird, eine wesentliche Hebung seiner Lage; namentlich wird dadurch die Möglichkeit geboten, es zu einem Wohnvorort von Carlisle zu entwickeln, wozu es sich gut eignet, wozu es aber bis jetzt der ungünstigen Verkehrsverhältnisse wegen nicht benutzt werden konnte.

Fremde Erdteile.

— Die Staatsbahnen von Siam im Rechnungsjahre 1912/13. Der neueste Bericht über die Leistungen und Betriebsergebnisse der siamesischen Staatsbahnen umfaßt das Jahr 2455 der buddhistischen oder 130 der siamesischen Zeitrechnung, was dem Zeitraum vom 1. April 1912 bis zum 31. März 1913 unserer Zeitrechnung entspricht. Am 15. November 1912 wurde eine 11 km lange Teilstrecke der im Bau begriffenen Eisenbahn Meh Puak-Pak Pan in Betrieb genommen, wodurch die Streckenlänge auf 962 km anwuchs; darunter sind 811 km Vollspur- und 151 km Schmalspurbahnen enthalten. Das Anlagekapital dieses ganzen Eisenbahnnetzes betrug 62 498 546 Ticals (1 Tical = 1,15 *M* Silberwert). Die Roheinnahmen beliefen sich auf 4 368 436 Ticals (225 247 Ticals weniger als im Vorjahre), die Betriebsausgaben auf 1 624 614 (— 52 165) Ticals, so daß der Überschuß 2 734 822 (— 203 082) Ticals ausmachte. Hiervon wurden der Rücklage für Erneuerung der Anlagen 321 443 (— 5968) Ticals zugeführt. Der verbleibende Betrag von 2 422 379 (— 197 114) Ticals verzinste das Anlagekapital mit 3,89 %, während im Vorjahre die Verzinsung 4,26 % betragen hatte. Die Abnahme aller der genannten Posten wird auf eine schlechte Reisernte zurückgeführt, die ihren ungünstigen Einfluß sowohl auf den Umfang des Personen- wie des Güterverkehrs geltend machte. Es wurden 3 114 600 (3 132 903) Reisende und 277 296 (286 926) t Güter befördert. Unter den Gütern nahm wieder der Reis mit 96 782 t die erste Stelle ein; seine Beförderung brachte 397 867 Ticals, d. s. 73 337 Ticals weniger als im Vorjahre, ein, wo die beförderte Menge 105 777 t betrug. Die Beförderung von Vieh ging von 123 630 auf 91 702 Stück zurück.

An den Einnahmen waren der Personenverkehr (ohne Sonderzüge und Gepäck) mit 2 739 555 (2 811 244) Ticals, der Güterverkehr mit 1 504 937 (1 539 859) Ticals beteiligt. Jeder Reisende legte im Durchschnitt 43,28 (44,61) km zurück und bezahlte dafür 0,88 (0,90) Ticals, während 1 t im Güterverkehr durchschnittlich 179,22 (184,08) km weit befördert wurde und 5,01 (5,05) Ticals einbrachte.

Die Betriebsmittel der Vollspurstrecken wurden um einen dreiachsigen Salonwagen für den König und um 20 Güterwagen vermehrt. Nach Beseitigung von zwei Lokomotiven, die seit Eröffnung der siamesischen Eisenbahnen vor 20 Jahren Dienst getan hatten, betrug die Zahl der Betriebsmittel 57 Lokomotiven, 209 Personen- und Gepäckwagen und 808 Güterwagen. Dazu kommen noch 54 Bauwagen mit Holzrahmen. Für die Schmalspurstrecken wurden 2 Lokomotiven und 10 Personenwagen beschafft, so daß für diese nunmehr 10 Lokomotiven, 52 Personen- und Gepäckwagen und 109 Güterwagen vorhanden sind.

Das Personal betrug am Ende des Berichtsjahres 2785 Mann gegenüber 2710 Mann am Ende des Vorjahres. Darunter waren 703 Beamte, 380 Wächter und Arbeiter und 1702 Kulis. — Bei den im Laufe des Berichtsjahres vorgekommenen 12 Unfällen wurden 1 Angestellter und 7 Personen, die die Bahn unbefugter Weise betreten hatten, zum Teil auf den Gleisen schliefen, getötet und 3 Angestellte und 1 andere Person verletzt. An sonstigen Unfällen kamen 4 Entgleisungen vor; an 4 Stellen wurde der Betrieb durch Rutschungen, Felsstürze und Auswaschungen durch Hochwasser gestört. Der Brand einer Holzbrücke zwang ebenso wie die zuletzt erwähnten Störungen dazu, den Personenverkehr durch Umsteigen aufrecht zu erhalten. Personen wurden bei diesen Unfällen und Störungen nicht verletzt; der Sachschaden war unbedeutend.

Mit der Ausrüstung der Personenwagen mit Luftbremsen wurde fortgefahren. Auch der Ausbau der Steinbrecheranlage in Chong Kae wurde fortgesetzt. Einige Holzbrücken wurden durch festere Bauarten ersetzt. Bei Anlage der Eisenbahnen waren zur Beschleunigung und wegen der Billigkeit Holzbrücken in erheblicher Zahl angelegt worden. Diese haben sich bis jetzt bewährt, doch wird der Betrieb in der trockenen Jahreszeit zuweilen dadurch gestört, daß solche Brücken entweder durch die Lokomotiven in Brand gesetzt werden oder daß ein benachbarter Dschungelbrand auf sie übergreift; um diese Quelle von Betriebsstörungen zu beseitigen, sollen die Holzbrücken allmählich ganz beseitigt werden, was bei den älteren von ihnen auch deshalb nötig ist, weil ihre Unterhaltung anfängt Schwierigkeiten zu machen.

— Stand des Eisenbahnprojekts Tanger-Fez. Im März d. J. haben sich die französische und die spanische Regierung über die Grundlagen des Baues einer Bahn von Tanger nach Fez verständigt. Die Linie soll einer französisch-spanischen Gesellschaft konzessioniert werden, hinter der Finanzgruppen beider Länder stehen. Das französische Kapital wird durch eine zu diesem Zweck gegründete Gesellschaft, der Compagnie générale de Maroc, vertreten. Diese Gesellschaft hat gegen Ende September eine Kommission nach Marokko entsandt, die an Ort und Stelle die von den beiden Regierungen einstweilen in Aussicht genommene Trasse näher untersuchen sollte. Die Bahn soll von Tanger über El Ksar, Arbana, Mekere-Bel-Kesiri, Sidi-Kaisem und Meknes nach Fez führen. Die Kommission hat bisher diese Trasse als zweckmäßig erkannt. Genauere Studien sind noch für die durch das R'dom-Tal führende Teilstrecke Sidi-Kaisem-Meknes erforderlich, die schwierige Geländeverhältnisse aufweist. Man hofft aber im nächsten Frühjahr so weit zu sein, daß der französich-spanischen Gesellschaft die Konzession erteilt werden und daß sie mit den Bauarbeiten beginnen kann.

— Französische Eisenbahnpläne auf Madagaskar. Der Abgeordnete Malavialle hat im Namen der Kommission für auswärtige Angelegenheiten des Abgeordnetenhauses einen Bericht über französische Eisenbahnprojekte in Madagaskar erstattet[1]), in dem in großen Zügen ein Programm für den Ausbau des Netzes dieser Insel entworfen wird. Als Frankreich im Jahre 1895 seine Herrschaft in Madagaskar begründete, waren Eisenbahnen in der Kolonie, die mit ihren 592 100 qkm größer ist als das Deutsche Reich, noch ganz unbekannt. Mit Gesetz vom 5. April 1897 wurde zwar schon bestimmt, daß auf Madagaskar Eisenbahnen nur auf Grund einer durch Gesetz gewährten Konzession gebaut werden dürften; es kam aber erst am 14. April 1900 zur Konzession der ersten, am 1. Oktober 1909 dem Betrieb übergegebenen Bahn, die von der etwa in der Mitte der Insel gelegenen Hauptstadt Tananarivo östlich an die Seeküste nach Brickaville führt. Mit dieser ersten Bahn wurden recht gute Erfolge erzielt. Trotz der Niedrigkeit der Tarife hat sie der Kolonie bereits mehr als 2 Millionen Franken Überschüsse gebracht. Die Betriebszahl betrug im Jahre 1907 auf der ersten Teilstrecke von 170 km 78,03 % und im Jahre 1910 auf der ganzen Linie (272 km) 59,55 %. Als Mangel wurde aber empfunden, daß kein guter Hafenplatz an der Ostküste durch die Eisenbahn berührt wurde, da der Küstenort Andevorante der Eisenbahn Tananarivo-Brickaville für den Schiffsverkehr schlecht brauchbar ist. Der einzige gute Hafen der Ostküste ist Tamatave, das nördlich von Andevorante liegt und zur Bewältigung des Einfuhr- und Ausfuhrverkehrs wohl geeignet ist. Schon im Jahre 1907 wurde daher bei der französischen Regierung die Konzession für eine Verbindungslinie Brickaville-Tamatave (97 km) beantragt, die von der Kolonie auf ihre Kosten gebaut werden sollte; dem Antrag wurde aber erst durch Gesetz vom 8. April 1910 stattgegeben. Die Eröffnung der Bahn hat am 9. März 1913 stattgefunden. Wenn man noch eine kurze Stichbahn von Tamatave nach Ivondro hinzurechnet, besitzt Madagaskar also heute im ganzen 381 km Eisenbahnen.

Der Gedanke, die Hauptstadt der Kolonie mit der Westküste zu verbinden, wobei hauptsächlich eine Bahn nach der nordwestlichen Hafenstadt Majunga vorschwebte, ist einstweilen wegen der großen Entfernung (590 km) und der Schwierigkeit der Geländeverhältnisse aufgegeben worden. Dagegen ist auf Antrag des Generalgouverneurs Picquié durch Gesetz vom 31. Dezember 1912 die Konzession für eine Bahn von Tananarivo nach Antsirabe, einem gleichfalls in der Mitte der Insel 160 km südlich von der Hauptstadt gelegenen Ort, erteilt worden, die schon Ende 1914 vollendet werden soll. Sie führt durch sehr reiche Landstriche, die landwirtschaftliche Produkte (Reis, Kartoffeln) und Industrieerzeugnisse (Mehl, Zucker, Konserven, Metalle) ausführen.

Als weitere Bahnprojekte kommen in Frage die Verlängerung der Eisenbahn Tananarivo-Antsirabe über Betafo und Miandrivazo nach dem Punkte, wo der Tsiribihina-Fluß, der sich westlich in den Ozean ergießt, schiffbar wird. Ferner soll von Moramanga, einer Station der Bahn Tananarivo-Brickaville, aus eine Linie nördlich zum Alaotra-See führen, die das sehr fruchtbare Seebecken bedienen und die erste Teilstrecke einer nach Norden (Diego-Suarez) hin die Insel durchschneidenden Eisenbahn bilden soll. Nach Vollendung dieser Linien wird die Herstellung einer ostwestlichen Querlinie Tamatave-Tananarivo-Maevatanana-Majunga (1071 km) erwogen werden. Sie führt aber, wie oben schon erwähnt, durch schwieriges und zum Teil noch unwirtliches Gelände, so daß ihre Ausführung trotz der großen wirtschaftlichen Vorteile einer Verbindung der Hauptstadt mit dem Westhafen, noch nicht sobald in Angriff genommen werden wird.

Allgemeines.

— Kenntlichmachung schienengleicher Eisenbahnübergänge durch Azetylen-Blinklicht. Blinklicht kann insbesondere auf verkehrsreichen Landstraßen während der Nachtzeit gute Dienste leisten. Mit Hilfe von Azetylen wird es in der Weise erreicht, daß auf dem kurzen Gegenarm der Wegeschranke eine mit gelöstem Azetylen gefüllte Stahlflasche, ein Druckregler

[1]) Auszugsweise wiedergegeben im „Journal des Transports" 1913, S. 539 ff.

und ein ähnlich den Treppenbeleuchtungseinrichtungen durchgebildeter selbsttätiger Zeitschalter angebracht wird. Von hier führt eine Gasrohrleitung bis zu der auf der Mitte der Wegeschranke befestigten Laterne mit dem bekannten Wegekreuzungszeichen auf weißer Mattscheibe. Die Laterne ist mit Blinkvorrichtung ausgerüstet. Das zur Lampe führende Gasrohr besitzt im Drehpunkte des Schrankenhebels ein Ventil, das beim Niederlassen der Schranke den Durchgang zur Hauptflamme einschaltet und beim Heben der Schranke wieder ausschaltet, während einem Hilfsbrenner beständig das nötige Brenngas zugeführt wird. Die Blinkvorrichtung kann für verschiedene Licht- und Dunkelperioden eingestellt werden. Üblich sind Lichtblitze von 0,3 Sek., mit Dunkelperioden von 0,7 Sek.; die Lichtblitze werden als Kennung des Lichtes bezeichnet. Durch die Lichtunterbrechungen wird erheblich an Brennstoff gespart; auch die Bedienung wird insofern einfacher, als die Azetylenflaschen nur ungefähr alle 30 Tage zwecks Nachfüllung ausgewechselt werden. Der Betrieb scheint sich wirtschaftlich zu gestalten. Laut Angabe der Julius Pintsch A.-G. in Berlin, der Herstellerin der Vorrichtung, stellen sich die Betriebskosten für eine Bahnübergangsstelle, vorausgesetzt, daß die Schranke während einer Nacht insgesamt eine Stunde geschlossen bleibt, bei 16½ Liter Gasverbrauch auf 3¹/₇ ₰. Die Kosten der Schrankenbeleuchtungsanlage sind bisher nicht bekanntgegeben.

Ähnliche Signalvorrichtungen einfacherer Form können zur Kennzeichnung ungeschätzter Bahnübergänge in Schienenhöhe, scharfer Krümmungen und anderer gefährlicher Stellen auf Landstraßen angeordnet werden. Die Anlagekosten für eine Wegemarkierung stellen sich auf 100 ℳ.

— Puffer-Richtmaschine. In Nr. 87 d. Ztg. macht Regierungsbaumeister Arzt auf einige Verbesserungen der maschinellen Einrichtungen und Einführung neuer Arbeitsverfahren in Eisenbahnwerkstätten aufmerksam. Erwähnung findet u. a. die Pufferstangenschweiß- und Stauchmaschine der Firma Hommel in Mainz. Zur Ergänzung soll nachstehend auf eine ähnlichen Zwecken dienende Maschine hingewiesen werden.

Die Wagenpuffer sind aus verschiedenen Anlässen oft über das zulässige Maß beansprucht, wodurch sie mehr oder weniger beschädigt werden. Um völligem Unbrauchbarwerden vorzubeugen, ist auf rechtzeitige und sorgfältige Wiederherstellung besonders zu achten. Bisher sind die Ausbesserungen wohl meist im Handbetrieb erledigt worden. Inwieweit eine von der Stahlwerkgesellschaft Öking in Düsseldorf gebaute Maschine den gleichen Zwecken dienstbar gemacht werden kann, ist von Dipl.-Ing. L. E. Moeller in Paderborn in der „Verkehrstechnischen Woche“ erörtert. Nach seiner Mitteilung kann es recht gut vorkommen, daß in Werkstätten mittleren Umfanges täglich schon etwa 50 verbogene Puffer wieder gerade zu richten sind. Die Puffer-Richtmaschine wird durch einen elektrischen Motor von nur etwa 10 PS. Dauerleistung angetrieben. Die Maschine hat zwei Arbeitsstellen, von denen die eine zum Richten der Pufferstangen und die andere, die sogenannte Tellergesenkvorrichtung, außer zum Richten der Pufferteller gleichzeitig zum Wiederanpressen loser Tellerniete und zum Ausrichten angeschweißter Stangen an der Übergangsstelle vom dicken zum dünnen Teil dient. Die Bearbeitung eines Puffers soll je nach der Geschicklichkeit der bedienenden Arbeiter nur ¹/₆ bis ⅛ Kilowattstunde erfordern. Mit der Maschine seien gegenüber dem Handbetrieb bedeutende Ersparnisse zu erzielen, die sich wie folgt ergeben: Im Handbetriebe vermögen ein gut eingearbeiteter Feuerschmied mit seinem Zuschläger 3 bis 4 leichter beschädigte Puffer in einer Stunde zu richten. Der Tagesverdienst stelle sich bei 9 stündiger Arbeitszeit für den Handwerker auf 5,00 ℳ und für den Hilfsarbeiter auf 3,50 ℳ. Zwei Schmiedegruppen vermögen danach jährlich 15 000 Puffer zu richten bei 5100 ℳ reinen Lohnkosten, d. i. bei einem Lohn von rd. 0,34 ℳ für das Stück. Hierzu wäre ein Zuschlag von 20 % für Betriebsausgaben zu machen, so daß die jährlichen Gesamtausgaben sich auf 6100 ℳ stellen.

Unter Zuhilfenahme der Puffer-Richtmaschine sollen bei gleichfalls 9 stündiger Arbeitszeit durch nur 2 Arbeiter rd. 100 Puffer täglich gerichtet werden können. Die Tagesverdienste des angelernten Arbeiters mit seinem Hilfsarbeiter sind auf 4,25 Mark und 3,50 ℳ angesetzt. Die Lohnkosten für einen Puffer betragen dann 0.08 ℳ. Bei Verarbeitung von 15 000 Puffern jährlich, wobei die Maschine nur 150 Tage im Betriebe stände, betragen die Lohnkosten 1200 ℳ; es wären also an Löhnen 3900 Mark zu ersparen. Setzt man in diesem Falle die Betriebskosten mit 150 % der Lohnkosten in Rechnung, so betragen die Gesamtkosten für einen Puffer 0,20 ℳ oder bei 15 000 Puffern jährlich 3000 ℳ, gegenüber 6100 ℳ bei reinem Handbetrieb. Dies entspräche einer Ersparnis von 3100 ℳ in einem Jahre. Nach alledem wäre die allgemeine Einführung derartiger Maschinen für größere Eisenbahn-Reparaturwerkstätten in Erwägung zu ziehen.

Über die Verringerung der Staubplage auf den Eisenbahnen

ist schon viel geschrieben worden, und es muß anerkannt werden, daß auch schon manche Hilfsmittel mit Erfolg angewendet worden sind; hierzu gehören bessere Bettung und die Vorschrift, die Überwege bei trockenem Wetter zu besprengen. Das Besprengen der Überwege ist ja ganz gut, aber es hilft nur, wenn erstens der Überweg sauber gehalten und zweitens das Besprengen vor der Durchfahrt jedes Personenzuges, mindestens jedes E- und D-Zuges vorgenommen wird. Daß das nicht immer geschieht, hat gewiß schon jeder beobachtet, sei es nun, daß dem betreffenden Bediensteten die Zeit dazu fehlt, oder daß er mehrere Überwege zu bedienen hat, von denen er häufig nur den einen besprengen kann, oder sei es, daß sogar manchmal das Wasser zum Besprengen fehlt, mindestens aber schwierig zu beschaffen ist. Gut wird es immer sein, die unbefestigten und stark befahrenen Überwege, wenn man sie nicht durch Bauwerke ersetzen kann, zu pflastern.

Neben den Überwegen bedarf man wohl die unbefestigten Bahnsteige der von schnell fahrenden Zügen durchfahrenen Stationen als die größten Staubquellen bezeichnen. Am schlimmsten ist es auf denjenigen Bahnsteigen, die zwar überdacht sind, aber noch keine richtige Befestigung erhalten haben. Hier zeichnen sich die mit Kohlenschlacke bestreuten Bahnsteige vor allen anderen durch Staubbildung aus und selbst häufiges Besprengen hilft hier wenig. Man achte nur einmal darauf, welch mächtige Staubwolken bei trockenem Wetter hinter dem durcheilenden Zug herwirbeln. Wie belästigt und schädigt der Staub nicht nur die Reisenden in den letzten Wagen des Zuges, sondern noch mehr die auf dem durchfahrenen Bahnhof Wartenden, die Beamten und den Bahnhofswirt, dessen übereifriger junger Mann vielleicht schon für einen aus der andern Richtung kommenden oder überholten Zug den Wagen mit seinen Getränken, Obst und Speisen auf den Bahnsteig geschoben hat! Hier müßte unbedingt mit Strenge auf ausgiebiges Besprengen der Bahnsteige, besonders der neu bekiesten, gedrungen werden; unbedachte Bahnsteige mit Kohlenschlackendeckung aber sollte es überhaupt nicht geben!

Außerdem dürfte man zweckmäßig die fast auf allen Bahnhöfen bestehende Unsitte, den Kehricht von den Bahnsteigen in die Gleise zu kehren, mit Gewalt ausrotten. Die beste Gleisbettung wird durch das gerügte Verfahren in kurzer Zeit so verschmutzt, daß sie ihrem Zweck, das Niederschlagswetter gut und schnell abzuführen, nicht mehr genügen kann, vielmehr schließlich in trockenen Zeiten selbst zur Staubquelle wird, oder bei länger währendem Regenwetter versumpft. P.

Bücherschau.

— Etat und Bilanz für staatliche und kommunale Wirtschaftsbetriebe. Unter besonderer Berücksichtigung der preußischen Eisenbahnen. Von Fritz Marcus, Dr. rer. pol. Berlin. Verlag von Julius Springer. 1912. 70 S. 1,60 ℳ.

Den Verfasser beseelt ein starker reformatorischer Wille, der in dem „Fazit“ seines Heftchens in folgender Forderung zum Ausdruck kommt: Die staatlichen und kommunalen Wirtschaftsbetriebe seien von dem allgemeinen staatlichen oder städtischen Etat loszulösen und zu selbständigen Unternehmungen zu machen, die mit eigenem Gelde arbeiten und sich selber ihre notwendigen Kapitalien durch Ausgabe von Obligationen usw. beschaffen. Die für ein öffentliches Unternehmen unentbehrliche Kontrolle der gesetzgebenden Körperschaft soll durch eine ständige Deputation aus Mitgliedern des Parlaments oder der Stadtverordnetenversammlung ausgeübt werden, die die Rechnungsablegungen usw. prüft und über größere Ausgaben beschließt.

Von diesem Hauptsatze ausgehend, stellt Verfasser folgende Sätze auf: „Die Art der Rechnungsablegung, wie sie in vielen staatlichen und kommunalen Wirtschaftsbetrieben gehandhabt wird, ermöglicht keine einwandfreie Selbstkosten- und Rentabilitätsberechnung, weil Anlage- und Betriebskosten durcheinander geworfen werden. Eine kaufmännische Bilanz aufzustellen, ist deshalb mit großen Schwierigkeiten verbunden, erfordert sehr viel Zeit, und eine solche kann dennoch nie ganz richtig werden. Durch eine geeignete systematische Konteneinteilung innerhalb der kameralistischen Buchführung kann man jedoch zum Ziel kommen, wenn man streng zwischen Anlage- und Betriebskosten scheidet, wie es in der kaufmännischen Buchführung üblich ist, und die Konten doppelseitig führt . . .“

Ich gebe diese Hauptpunkte der angetragenen Wünsche wieder, weil der Verfasser in erster Reihe auf die preußische Staatsbahnverwaltung Bezug nimmt. Einen inneren Wert haben die Vorschläge nicht. Die Leser dieser Blätter auf die staatsrechtliche Unmöglichkeit, daß das Bewilligungsrecht der Volksvertretung delegiert werde, hinzuweisen, erübrigt sich wohl. Die Behauptung, daß bei den preußischen (wie bei allen übrigen deutschen) Staatsbahnen Anlage- und Betriebskosten „durcheinander geworfen" würden, bedarf an dieser Stelle ebensowenig einer Widerlegung. Es ist bedauerlich, daß eine in einem angesehenen Verlage erscheinende Veröffentlichung, die im Vorwort auf eine Reihe für unser Wirtschaftsleben bedeutsamer Namen sich berufen darf, auf einer so durchaus unzureichenden Kenntnis der bestehenden Einrichtungen aufgebaut ist. Die in den 67 Seiten Text enthaltenen tatsächlichen Irrtümer hier zu widerlegen, bedürfte es eines diesen Umfang erheblich übersteigenden Raumes. Es sei mit einem Beispiele genug. In dem Kapitel „Etat und Bilanz" belehrt uns der Verfasser über das Wesen des Etats dahin, daß er nicht nur ein Voranschlag sei, sondern auch „in vielen Fällen die einzige Form darstellt, unter der das Betriebsergebnis der staatlichen und kommunalen (sic!) Wirtschaftsbetriebe der Volksvertretung übermittelt wird. Daneben bestehen häufig noch sogenannte Betriebsberichte usw. usw." Demgemäß faßt der Verfasser den Etat als eine Art „Betriebsbilanz" auf (S. 23), in der jedoch auch „Ausgaben erscheinen, die einen Vermögenszuwachs, eine Substanzvermehrung für das Unternehmen bedeuten". Würde diese „Verquickung" beseitigt, so könnte das „in das Unternehmen hineingewagte" (Offenberg) Kapital berechnet und eine wirkliche Bilanz aufgestellt werden.

Die etatsrechtliche Bedeutung von Etat und Jahresrechnung einerseits, Etat und Anleihegesetz andererseits, die Flüssigkeit der Grenze zwischen Jahresausgaben und Anlagekosten, die mehr oder minder große Willkür, die notwendig bei Festsetzung der Grenzen zwischen diesen bestehen bleibt, die geschichtliche Begründung für das Fehlen des „hineingewagten Kapitals" bei den preußischen Staatsbahnen, wie sie von Offenberg sowie in der amtlichen Denkschrift zum Etat 1911 gegeben ist, kurz, die grundlegenden Fragen des Haushalts der preußischen Staatsbahnen haben sich der Erkenntnis des Verfassers so sehr entzogen, daß sein Büchlein einen wenig erfreulichen Beweis für die Leichtherzigkeit der öffentlichen Kritik an den staatlichen Einrichtungen bildet. Nicht als ob gerade die hier behandelten einer solchen Kritik nicht zugänglich, ja sogar nicht ihrer bedürftig wären. Aber der Gegenstand, um den es sich hier handelt, ist ein so kunstvoll aufgebauter und durchdachter Bau, daß es nicht angängig ist, ohne genaue Erforschung seiner Grundlagen und ohne das Rüstzeug zuverlässiger Kenntnisse an das Werk seiner Ausgestaltung oder gar Umgestaltung heranzutreten. Übrigens rechtfertigt auch das, was das Werkchen über andere Wirtschaftsbetriebe zu sagen hat, hier kein näheres Eingehen.

Qu.

— **Kürschners Jahrbuch für 1914.** Hermann Hilger Verlag, Berlin und Leipzig. Preis 1,20 ℳ, geb. 1,80 ℳ. Dieses allbekannte, seit Kürschners Tode von Hermann Hilger, dem gleichzeitigen Verleger herausgegebene Jahrbuch, das sich mit Recht ein geographisch-statistisches Handbuch und Verkehrslexikon nennt, und eine wirklich unerschöpfliche Fülle von Stoff enthält, ist rechtzeitig in neuer Auflage für das kommende Jahr erschienen. Es ist ein Ratgeber zum täglichen Gebrauch in des Wortes wahrster Bedeutung. Wie oft findet man nicht bis in die gebildetsten Kreise hinein Unfähigkeit zum Lesen des Kurszettels in der Tageszeitung? Kürschners Jahrbuch 1914 klärt auf! Wenige Leute verstehen eine Wetterkarte richtig zu lesen. Kürschners Jahrbuch 1914 setzt in einem anregend geschriebenen Artikel „Wetterkarte" alles auseinander, was zum genauen Verständnis einer Wetterkarte notwendig ist. Ein besonders wertvoller Beitrag ist die Abhandlung „Lebensalter und Recht", die jeden Leser vor mancher Unzuträglichkeit im bürgerlichen Verkehr schützen wird. „Die Technik im Lichtspieltheater" betitelt sich eine Abhandlung, die den jetzigen Stand des Lichtbildwesens darstellt. Es würde zu weit gehen, wollte man alle Vorzüge von Kürschners Jahrbuch 1914 aufzählen, es soll nur erwähnt werden, daß der Jahrgang 1914 schon eine kurzgefaßte, aber doch erschöpfende Geschichte der Balkankriege gibt, daß ein Straßen- und Postamtverzeichnis für Groß-Berlin Aufnahme fand, daß ein „Wörterbuch der Sportssprache" abgedruckt ist usw. Eine kostbare Bereicherung gegenüber den vorangehenden Jahrgängen hat Kürschners Jahrbuch 1914 durch eine Anzahl Bildertafeln in prächtigem Tiefdruck erhalten. Als Titelbild ist eine wohlgelungene Aufnahme des Völkerschlachtdenkmals, ebenfalls in Tiefdruck, gewählt worden. Es versteht sich von selbst, daß auch das Eisenbahnwesen in diesem wie in den früheren Jahrgängen eingehend behandelt ist. Diesmal ist außer den wichtigsten statistischen Angaben u. a. auch eine interessante kleine Abhandlung beigegeben, die für den Eisenbahnmann besonderes Interesse hat. Sie benennt sich „Fahrzeiten und Fahrpreise vor 60 Jahren" und enthält eine Zusammenstellung, welche die schnellsten Reiseverbindungen von und nach Berlin vom Jahr 1854 mit den Beförderungswegen und Fahrpreisen nachweist. Wir lernen daraus, daß beispielsweise die schnellste Fahrt nach München auf dem damals besten Wege über Leipzig-Hof 40 Stunden in Anspruch nahm und in der II. Klasse 13 Taler 12½ Neugroschen = 40,25 ℳ kostete, während jetzt der schnellste Zug über Probstzella nur 9 Stunden braucht und nur 32,70 ℳ kostet. Vermutlich führten die damaligen Schnellzüge die III. Klasse überhaupt nicht, die III. Klasse wird damals etwa 26 ℳ gekostet haben, gegen jetzt 21,10 ℳ. Den Schluß des Aufsatzes bildet eine Tafel, die den deutschen Normal-Personengeld- und Gepäcktarif enthält und es so jeden ermöglicht, bei Kenntnis der Entfernung und des Gewichts Fahrgeld und Gepäckfracht sich selbst auszurechnen.

Alles in allem ist auch der neue Jahrgang des Kürschnerschen Jahrbuchs eine wahre Fundgrube von allem möglichen Wissenswerten. Was auf diesen 427 Seiten kleinen aber doch leserlichen Drucks zusammengetragen ist, könnte man sonst nur aus Dutzenden von Büchern und Zeitschriften mühevoll zusammensuchen. Als berechtigtes Kennwort setzt der Herausgeber an die Spitze seines Geleitwortes die Goetheschen Verse: „Ältestes bewahrt mit Treue, Freundlich aufgefaßt das Neue, Heiterer Sinn und reine Zwecke, Nun man kommt wohl eine Strecke!"

v. M.

— **Das Morse-A-B-C** für Militärpersonen, angehende Verkehrsbeamte usw. Herausgegeben von P. Nitzsche, Ostrau b. Döbeln. Preis 40 ₰. — Die unbedingt sichere Beherrschung der Morsezeichen sich anzueignen, ist die dringendste Pflicht des angehenden Telegraphisten. Um diese Fähigkeit schneller und müheloser als durch gewöhnliches Auswendiglernen dem Anfänger zu übermitteln, hat der Herausgeber des kleinen Büchelchens unter Zuhilfenahme der Gedächtniskunst ein Verfahren ersonnen, das anscheinend recht praktisch ist und den Erfolg einer festen Haftung der Zeichen im Gedächtnis zu verbürgen scheint. Das Verfahren besteht darin, daß der Lernende sich für jedes Zeichen des Morsealphabets ein Merkwort fest einzuprägen hat, dessen lang zu sprechende Silben den Strichen „—", die kurz zu sprechenden Silben den Punkten „." der Morsebuchstaben entsprechen. Die Anzahl der Silben entspricht der Anzahl der Striche und Punkte des betreffenden Morsebuchstabens. So ist z. B. für den Buchstaben a (im Morsealphabet . —) das Merkwort „Alfred" (◡ —), für den Buchstaben j (im Morsealphabet . — — —) das Merkwort „Jordanmündung (◡ — — —) gewählt worden. Als Merkworte sind dabei eigenartige Worte ausgesucht worden, die leicht und dauerhaft im Gedächtnis bleiben. Nach gleichen oder ähnlichen Gesichtspunkten läßt der Herausgeber des Morse-Abc die Satzzeichen (Komma usw.), die Zahlen und die sonstigen Zeichen (dringend, warten usw.) gedächtnismäßig einprägen. Wie am Schluß des bemerkenswerten Büchelchens ausgeführt wird, ist der Mehraufwand an Zeit zum Erlernen des Systems nur ein scheinbarer, denn ohne ein gedächtnismäßiges Hilfsmittel verliert sich die Kenntnis des Morsesystems sehr schnell, besonders wenn es an dauernder Übung fehlt. Dieser Übelstand tritt nach solchem auf die Gedächtniskunst sich stützenden Lernen nicht ein und außerdem erlangt der Lernende viel schneller größere Sicherheit in der Handhabung des Fernschreibers.

— **G. Everths Speditions-Agenda und -Kalender für 1914.** Verlag der Speditions- und Schiffahrts-Zeitung, Berlin, Calvinstraße 25. Preis 2 ℳ.

Dieser Kalender, der vor kurzem für das Jahr 1914 vom Verlag G. Everth herausgegeben wurde, erfreut sich zweifellos in den Kreisen der Spediteure großer Beliebtheit, da er bereits zum 15. Male erscheint. Er enthält außer dem auf liniiertem guten Schreibpapier aufgedruckten Kalenderwerk, das außerdem genügenden Raum zu Eintragungen bietet, anhangsweise eine Reihe kurzgefaßter Abhandlungen über Gegenstände und Fragen aus der Praxis des Güterbeförderungswesens, die ihn auch den außerhalb des Speditionsgewerbes stehenden Verkehrstreibenden aller Art wertvoll und ihn geeignet machen, auch noch nach Ablauf des Jahres 1914 als Nachschlagebuch seinem Besitzer gute Dienste zu leisten. Für diesen Teil des Kalenders hat u. a. Dr. Senckpiehl einige Beiträge über einschlägige Rechtsfragen beigesteuert; so erörtert er in dem einen die strittige Frage, welche der Beförderungsarten, ob die eilgutmäßige oder die als Frachtgut, der Spediteur zu wählen hat, wenn der Versender ihm hierüber keine Weisung erteilt; in einer anderen Abhandlung behandelt er die Eigentumsrechte an Frachtbriefen, die an Adreßspediteure gerichtet werden. Weitere Abhandlungen anderer Verfasser beschäftigen sich mit der Notwendigkeit genauer Fracht- und Zoll-Vorausberechnung im Warenverkehr, mit der Haftung von Schäden, die beim Abtragen von Gütern an diesen entstehen, mit den Rechten der bahnbevollmächtigten Spediteure, mit den Pflichten des Adreßspediteurs, mit der Abrollung von Überweisungsgütern, mit den Rechtsfragen, die sich aus Abweichungen zwischen dem bei

Sammelladungen durch eisenbahnseitige Nachwägung auf der Gleiswage festgestellten und dem im Frachtbrief durch den Sammelspediteur angegebenen Gewicht ergeben, u. a. m. Außerdem enthält der Kalender eine Übersicht über die Dauer der reglementarischen Lieferfristen im deutschen und im internationalen Eisenbahngüterverkehr sowie eine durchgesehene und erweiterte Tabelle mit Frachtsätzen für Eil- und Frachtstückgut von Berlin, Breslau, Cöln, Frankfurt (Main), Hamburg, Leipzig, Mannheim, München und Stettin nach den Hauptstationen des Auslandes unter Berücksichtigung des sich etwa durch Umabfertigung auf einer Unterwegsstation ergebenden niedrigeren Frachtsatzes. Von Wert ist auch eine Zusammenstellung über die Tarifierung von Umzugsgut im inneren Verkehr Deutschlands und der Hauptländer Europas sowie im Wechselverkehr zwischen Deutschland und diesen Ländern sowie eine Übersicht über die einschlägige Speditionsliteratur.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Gestern Abend 6 Uhr entschlief nach kurzem schweren Leiden der Vorsitzende unseres Vorstandes

Herr Geheime Baurat

August Rötelmann

zu Darmstadt.

Der Verstorbene hat dem Vorstand unserer Gesellschaft seit ihrer Gründung angehört; wir verlieren in ihm einen Mann von hervorragenden Fähigkeiten und Kenntnissen, unermüdlichem Fleiß und seltener Arbeitskraft, der mit großer Hingabe an den ihm anvertrauten Aufgaben gewirkt hat.

Wir werden dem Hingeschiedenen dauernd ein ehrenvolles und dankbares Gedenken bewahren.

Darmstadt, den 1. Dezember 1913. (3068)

Der Aufsichtsrat und die Direktion der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

2. Berichtigung.

Im Kopfe der Bekanntmachung 2999 in Nr. 92 S. 1444 d. Ztg. befindet sich ein Druckfehler.

Es muß heißen: „Frachtsätze für **1000 kg** in Franken".

3. Eröffnung von Stationen.

Gr. Badische Staatseisenbahnen.

Am 1. Dezember d. J. wird der an der Strecke Heidelberg-Eberbach zwischen den Stationen Hirschhorn und Eberbach errichtete Haltepunkt Eberbach-Pleutersbach in Betrieb genommen. Er wird zunächst für den Personen-, Gepäck-, Expreßgut-, Milch-, Kleinvieh- und Telegrammverkehr eingerichtet. Die Eröffnung für den Güterverkehr erfolgt im nächsten Frühjahr.

Karlsruhe, 21. Nov. 1913. (3048)

Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Am 2. Januar 1914 wird der links der Bahnstrecke Mülheim am Rhein-Düsseldorf zwischen den Stationen Mülheim am Rhein und Küppersteg neuerrichtete Bahnhof 4. Klasse Wiesdorf-Leverkusen für den Personen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet werden.

Der neue Bahnhof wird dem Betriebsamt 2, dem Maschinenamt und dem Verkehrsamt Düsseldorf zugeteilt.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Wiesdorf-Leverkusen und Mülheim am Rhein 7,60 km,
zwischen Wiesdorf-Leverkusen und Küppersteg 2,79 km.

Zur Bedienung des neuen Bahnhofes werden zunächst folgende Züge anhalten:

a) in der Richtung von Mülheim am Rhein nach Düsseldorf-Hauptbahnhof die Züge Nr. 273, 211, 203, 217, 219 und 1599;

b) in der Richtung von Düsseldorf-Hauptbahnhof nach Mülheim am Rhein die Züge Nr. 444, 206, 212 und 250.

Elberfeld, 27. Nov. 1913. (3053)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung des an der Strecke Waltersdorf (Kr. Sprottau)-Reisicht gelegenen Bahnhofes 3. Klasse Primkenau wird vom 1. Januar 1914 ab in „Primkenau Dorotheenhütte" abgeändert.

Posen, 27. Nov. 1913. (3054)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Stationen Zschackau und Falkenberg bei Torgau links der Bahnstrecke Eilenburg-Falkenberg gelegene Haltepunkt Rehfeld b. Torgau, welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Halle (Saale), 26. Nov. 1913. (3055)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Bahnhöfen Wolmirstedt und Loitsche rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal gelegene Haltepunkt Zielitz auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Bahnhof 4. Klasse Zielitz auch in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im November 1913. (3069)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahmen.

Mit Bezug auf die Bestimmungen des Vereins-Wagen-Übereinkommens § 11, Absatz 4 bringen wir die Betriebsbehinderung in Radymno infolge Betriebsunfalles vom 5. November, II. Tageshälfte, bis 11. November, I. Tageshälfte, zur allgemeinen Kenntnis.

Wien, am 24. November 1913. (3049)

Der K. K. Direktor.

7. Güterverkehr.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Preußischer Kohlenverkehr vom 1. Juni 1906.

Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 erhält die Ladestelle Johannahütte (früher Karolinegrube R. O. U. E.) die Bezeichnung „Schellerhütte".

Kattowitz, 29. Nov. 1913. (3070)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. Dezember wird zum Binnentarif ein Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen, Braunkohlen, Koks und Briketts eingeführt, enthaltend Frachtermäßigung bei einer Jahresverfrachtung von mindestens 3000 Tonnen von den deutschen Kohlenversandstationen nach den zwischen Brandlecht und Coevorden liegenden Stationen für einen Empfänger zur Verwendung im Fabrikbetriebe, und zwar werden für Sendungen über Gronau 5 ₰ und über Bentheim 2 ₰ für 100 kg im Rückvergütungswege gewährt.

Bentheim, 1. Dezember 1913. (3071)

Der Betriebsdirektor.

Tv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen, Ausnahmetarif, gültig vom 1. Januar 1907.

Außerkraftsetzung.

Der vorbezeichnete Ausnahmetarif wird mit den Nachträgen I—III und den im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen und Ergänzungen mit dem 28. Februar 1914 außer Kraft gesetzt.

Kattowitz, 18. Nov. 1913. (3050)

Königliche Eisenbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsässisch-pfälzischer Güterverkehr.
Am 10. Dezember 1913 wird ein Ausnahmetarif für Stammholz des Spezialtarifs II, Gerüststangen, hölzerne Leitungsmasten usw. von Ludwigshafen (Rhein) und Speyer Hafen nach Basel Els. L. B. eingeführt. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.
Straßburg, 26. Nov. 1913. (3047)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Tv. 1106. Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.
Einführung eines neuen Ausnahmetarifs.
Am 1. März 1914 wird für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks (mit Ausnahme von Gaskoks) sowie Steinkohlenbriketts von den Versandstationen des oberschlesischen Kohlengebietes nach Stationen der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen ein neuer Ausnahmetarif eingeführt.
Der neue Tarif enthält in verschiedenen Verkehrsverbindungen teils Ermäßigungen, teils Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze. Außerdem sind mehrere Versand- und Empfangsstationen in den Tarif neu aufgenommen worden.
Der neue Tarif ist zum 1. Januar 1914 bei den beteiligten Dienststellen erhältlich. Der Verkaufspreis wird noch bekanntgegeben werden.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilt unser Verkehrsbureau.
Kattowitz, 18. Nov. 1913. (3051)
Königliche Eisenbahndirektion namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Vom 1. Dezember 1913 an wird der im Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien, Teil II, Heft 1, Abschnitt B, Ziff. 11 verlautbarte Frachtnachlaß bei Ausnutzung des Ladegewichts allgemein im Binnen- und Übergangsverkehr der schmalspurigen Linien gewährt. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.
Dresden, 28. November 1913. (3052)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 4. Dezember 1913 wird die Station König (Odenw.) als Versandstation in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.
Berlin, 29. Nov. 1913. (3056)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngütertarif Heft C. 2.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird die Station Ringenwalde (Kr. Templin) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 i für rohe Steine usw. einbezogen.
Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.
Stettin, 29. Nov. 1913. (3058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2.
Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1913 wird die Station Stadtoldendorf in den Ausnahmetarif 5b für Steingrus aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Cassel, 29. Nov. 1913. (3057)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güter- und Tiertarif für die schmalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Am 1. Dezember 1913 treten neue Tarifentfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen Großbauchlitz, Lommatzsch, Meißen-Triebischtal, Nerchau-Trebsen, Nossen und Oschatz einerseits und Stationen der Linie Hainsberg-Kipsdorf andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Hainsberg-Kipsdorf und Potschappel einerseits und Schmorkau b. Oschatz, Strehla und Zaußwitz andererseits und ferner für den Verkehr zwischen Wilkau (Sa.) einerseits und Carlsfeld und Wilzschmühle andererseits in Kraft. Infolge Einführung dieser Entfernungen tritt der Ausnahmetarif für Rüben des Spezialtarifs III usw. zwischen Schmorkau b. Oschatz, Strehla und Zaußwitz einerseits und Großbauchlitz andererseits außer Kraft. Näheres ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.
Dresden, 29. Nov. 1913. (3059)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Südwestdeutsch-schweizerischer Verkehr.
Mit 10. Dezember 1913 wird in das Warenverzeichnis der Abteilung I des Tarifheftes 12 (Getreide usw.) aufgenommen: „Dari (Darisamen), jedoch nur im Verkehr von badischen, elsaßlothringischen und pfälzischen Stationen." Im Warenverzeichnis der Abteilung II (vergl. Ziffer IIa des IX. Nachtrags zum Tarifheft 12) wird dieser Frachtgegenstand mit obigem Zeitpunkt gestrichen.
Karlsruhe, 28. Nov. 1913. (3060)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 5 vom 1. Juli 1911.
Am 20. Dezember 1913 tritt für die Beförderung von feuerfesten Steinen bei Frachtzahlung mindestens für das Ladegewicht der verwendeten Wagen, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht, nachstehender Frachtsatz in Kraft:
von Mainzlar nach Assling 197 ₰ für 100 kg.
München, 28. November 1913. (3062)
Tarifamt der K. Bayr. St.-E.-B. r. d. Rh., namens der Verbandsverw.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.
Das die Frachtsätze für die Stationen der ehemaligen Gotthardbahn enthaltende Tarifheft 8 (748 h des Tarifverzeichnisses) wir auf 1. Januar 1914 neu ausgegeben und kann vom 20. Dezember d. J. ab von unserem Verkehrsbureau zum Preise von 2 ℳ bezogen werden. Die im jetzigen Tarifheft 8 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen der Direktionsbezirke Frankfurt (Main), Saarbrücken und Mainz (ausschl. der badischen Stationen der Main-Neckarbahn) erscheinen künftig in dem ebenfalls am 1. Januar 1914 in Kraft tretenden preußisch-hessisch-schweizer. Tarifheft 6. Durch die Neuausgabe des Tarifhefts 8 treten Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen ein, jedoch erst ab 1. März 1914. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, 29. Nov. 1913.
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen. (3061)

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juli 1911.
Auf Seite 9 des Nachtrages IV ist der Frachtsatz des S.-T. II Reutte in Tirol-Lindau Reutin von 91 auf 71 abzuändern.
München 28. November 1913. (3063)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Ungarischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II Heft 1 vom 1. Juni 1913.
Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1913 wird in Ergänzung des Ausnahmetarifs 82 (Holzkalk) ein Frachtsatz von 393 ₰ von Arad (für Sendungen von Marzsina) nach Langwaid (Lech) eingeführt.
Auf Seite 67 des Tarifs ist der Frachtsatz des S.-T. I Traunstein-Szabadka von 155 auf 455 abzuändern. (3064)
München, 26. November 1913.
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg Dl. trs, Deggendorf Dl. trs und Passau Dl. trs, Teil II vom 1. Januar 1911.
Ab 1. Dezember 1913 wird die Station Kaltenbrunn (Bayer. St.-B. rechtsrh. Netz) in Ausnahmetarif 13 Abteilung A (Kreide) einbezogen.
Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.
München, 25. November 1913. (3065)
Tarifamt der K. B. Staatseisenbahnen r. d. Rh.

Rheinisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. April 1908.
Mit Gültigkeit vom 1. Dezember 1913 wird die Station Oberhausen (Eifel) des Dir.-Bez. Cöln in den Tarif aufgenommen. Näheren Aufschluß erteilen die Dienststellen.
München, 29. November 1913. (3066)
Tarifamt der K. B. St.-E.-B. r. d. Rh.

8. Verdingungen.

Zur Verdingung
des Bedarfs für die Zeit vom 1. April 1914 bis 31. März 1915 an 14 600 Hammerstielen, 17 000 Hackenstielen, 3620 Besenstielen, 14 430 Schaufelstielen. Termin am 22. Dezember 1913, vormittags 11 Uhr.
Die Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand unseres Zentralbureaus gegen postgeldfreie Einsendung von 50 Pf., mit Zeichnung 30 ₰ mehr in barem Gelde (nicht Briefmarken) von daher bezogen werden.
Zuschlagsfrist 4 Wochen.
Erfurt, 26. November 1913. (3067)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 95. | 6. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Der neue Bahnhof Deutz und die Entwicklung der Cölner Bahnanlagen.

Durch die am 11. November d. J. erfolgte Eröffnung des neuen Personenbahnhofs Cöln-Deutz, Aufhebung der alten Schiffbrückenlinie und Inbetriebnahme der neuen Ersatzlinie Mülheim-Deutz-Kalk ist ein bedeutungsvoller Abschnitt in der in so großzügiger Weise durchgeführten Umgestaltung der Cölner Bahnanlagen beendet worden. Um die Bedeutung der neuen Bahnhofsanlagen für den Personenverkehr richtig zu würdigen und ihre Stellung in dem gesamten, großen Umbauprogramm der Cölner Verkehrsanlagen zu erkennen, ist ein kurzer Rückblick auf die Entwickelung des Cölner Eisenbahnwesens notwendig.

Die Anfang der siebziger Jahre in Cöln einmündenden Eisenbahnnetze der drei großen Privateisenbahnen, der Köln-Mindener, der Bergisch-Märkischen und der Rheinischen Bahn, konnten dem steigenden Verkehrsbedürfnis, das eine Vereinigung der bestehenden, getrennten Bahnanlagen verlangte, nicht genügen. Die einander widerstreitenden Interessen der Privatgesellschaften waren der Entwickelung des Eisenbahnwesens recht hinderlich. Erst nach der im Jahre 1882 beendeten Verstaatlichung der drei großen Privatbahnen war eine Umgestaltung der Bahnanlagen möglich. Das nach der Verstaatlichung durchgeführte Umbauprogramm umfaßte unter weitgehender Berücksichtigung der Interessen der Stadt und der Militärverwaltung hauptsächlich die Hochlegung und Erweiterung des Cölner Hauptbahnhofs auf 8 Gleise einschl. der Errichtung des Inselgebäudes für die Wartesäle, den Ausbau der Strecken nach Bingen, Trier, Aachen und Crefeld, die Verbindung der alten Bergisch-Märkischen, Köln-Mindener und Rheinischen Bahn, die Verlängerung der Schiffbrückenlinie bis Kalk, den Bau des rechtsrheinischen Betriebsbahnhofes und der Güterbahnhöfe Cöln Süd, Cöln Bonntor.

Doch auch diese Umgestaltungen genügten der ständig wachsenden, ganz außerordentlichen Verkehrssteigerung nicht mehr. Folgende Verkehrszahlen geben ein anschauliches Bild von dem schnellen Anwachsen des Verkehrs. Auf den Ortsgüterbahnhöfen Cölns wurden umgeschlagen im Jahre 1882: 1,4 Millionen, im Jahre 1907: 6,4 Millionen Tonnen. Auf dem Hauptbahnhof Cöln wurden verkauft im Jahre 1879: 1 200 000 und im Jahre 1908: 6 780 000 Fahrkarten. Die sprunghaft beschleunigte Entwickelung Cölns zur Großstadt, die überall emporblühende, sich mächtig ausdehnende Industrie in den rheinisch-westfälischen Industriebezirken hatten somit in rd. 25 Jahren bis zum Jahre 1908 eine Steigerung des Güter- und Personenverkehrs um das 4½- bis 5fache zur Folge. Um nun die durch den Verkehrsknotenpunkt Cöln gehenden großen Verkehrsmengen bewältigen zu können, wurde das sich jetzt der Vollendung nähernde, in weitschauender Weise angelegte Bauprogramm für die Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Cöln aufgestellt.

Das Programm umfaßte den Bau von besonderen Verschiebebahnhöfen, und zwar der Bahnhöfe Eifeltor und Nippes auf der linken Rheinseite und des Bahnhofs Kalk Nord auf der rechten Rheinseite, den Bau der Südbrücke über den Rhein zwecks Verbindung der Verschiebebahnhöfe untereinander durch besondere Gütergleise, den Umbau der Mülheimer Bahnhofsanlagen; ferner umfaßte das Programm die Umgestaltung des Hauptbahnhofs Cöln durch Herstellung von 9 durchgehenden Gleisen, Verlegung des Wartesaalgebäudes unter die Betriebsgleise und Einführung des Richtungsbetriebes; außerdem war vorgesehen der Ausbau der Abstellanlagen des Hauptbahnhofes, des Betriebsbahnhofes auf der linken Rheinseite und des Abstellbahnhofes Deutzerfeld auf der rechten Rheinseite, die Verbesserung der Zuführungslinien durch den viergleisigen Ausbau der Hohenzollernbrücke sowie die Aufhebung des alten Personenbahnhofes Deutz, die Verlegung der Schiffbrückenlinie, der Bau des neuen Bahnhofes Deutz

als Turmbahnhof und der Bau von zwei neuen Gleisen von Deutz nach Mülheim zur Einführung des Richtungsbetriebes zwischen Cöln, Deutz und Mülheim.

Diese Umgestaltungen sind für den Güterverkehr jetzt zum größten Teil durchgeführt; sie werden nach ihrer völligen Fertigstellung auch bei einer weiteren Steigerung des Güterverkehrs den an sie gestellten Ansprüchen genügen. Auch die für den Betrieb der Personenzüge bestimmten Anlagen sind zum großen Teil vollendet. Während der Umbau des Cölner Hauptbahnhofes nach der vor kurzer Zeit erfolgten Verlegung der Wartesäle der 3. und 4. Klasse unter die Betriebsgleise soweit vorgeschritten ist, daß in nächster Zeit auch der Wartesaal 1. und 2. Klasse verlegt, das alte Wartesaalgebäude gänzlich beseitigt und sodann nach Durchführung der Gleisanlagen der Richtungsbetrieb eingeführt werden kann, sind die für die Aufstellung, Reinigung und Zusammensetzung der Personenzüge bestimmten Abstellanlagen, der linksrheinische Betriebsbahnhof und rechtsrheinisch gelegene Abstellbahnhof Deutzerfeld fast völlig ausgebaut und in Betrieb genommen. Jetzt können die von Neuß, Rheydt, Aachen, Trier, Coblenz kommenden und in Cöln endigenden Personenzüge über die Rheinbrücke und den neuen Personenbahnhof Deutz nach dem Abstellbahnhof Deutzerfeld durchgeführt werden; ebenso können die von Cöln nach den genannten Richtungen abfahrenden Züge im Abstellbahnhof Deutzerfeld beginnen. Durch diese Vermeidung des gefährlichen, umständlichen und zeitraubenden Zurücksetzens der Leerzüge aus dem Hauptbahnhof Cöln in den alten linksrheinischen Betriebsbahnhof wird nicht nur eine Entlastung des alten Betriebsbahnhofes, sondern auch eine wesentliche Verbesserung der Betriebssicherheit erreicht.

Im Bilde dieser Entwickelungsgeschichte stellt nun die am 11. November erfolgte Aufhebung der alten Schiffbrückenlinie und des alten Bahnhofes und die Inbetriebnahme des architektonisch in hervorragender Weise ausgeführten neuen Personenbahnhofes Deutz und der neuen Linie Mülheim-Kalk einen markanten Schlußstein in den für die glatte, sichere Durchführung des Personenverkehrs notwendig gewordenen Umbauten der Cölner Bahnanlagen dar.

Der neue Bahnhof ist ein sogen. Turmbahnhof, der in einen unteren Bahnhof und einen 6 m darüber liegenden oberen Bahnhof zerfällt. Der am 11. November d. J. in Betrieb genommene untere Bahnhof ist hauptsächlich Ersatz für den alten Bahnhof der Schiffbrückenlinie, während der obere Bahnhof, der im Frühjahr 1914 in Betrieb genommen wird, für den Zugverkehr der Strecken Cöln-Frankfurt, -Gießen, -Elberfeld, -Düsseldorf bestimmt ist.

Die wesentliche Bedeutung des neuen Bahnhofs Deutz tritt hauptsächlich in den folgenden Punkten zutage. Zunächst ist die neue Linie Mülheim-Deutz-Kalk nur 6,2 km lang gegen 8,1 km der alten Schiffbrückenlinie. Ferner kann durch eine praktische Ausnutzung des neuen Bahnhofs eine bemerkenswerte Entlastung des Cölner Hauptbahnhofs erfolgen. Der neue Bahnhof Deutz hat jetzt die früher fehlende direkte Verbindung mit dem Hauptbahnhof Cöln. Durch die Anordnung des neuen Bahnhofs als Turmstation ist vermittels dreier Aufgänge ein Umsteigeverkehr möglich gemacht worden zwischen der unten liegenden Strecke mit ihrem rechtsrheinischen Vorortverkehr von Mülheim, Bensberg, Kalk, Overath und den im oberen Bahnhof liegenden durchgehenden Hauptgleisen für den Zugverkehr von Frankfurt, Düsseldorf, Elberfeld nach Cöln, mit Anschluß an die von Cöln ausgehenden linksrheinischen Strecken. Dieses Verbleiben der rechtsrheinischen Lokalzüge in dem neuen Bahnhof Deutz ist für den Hauptbahnhof Cöln, der nicht nur ein Knotenpunkt des rheinisch-westfälischen Verkehrs, sondern auch des internationalen Reiseverkehrs ist, von großer Bedeutung, da hierdurch die Sicherheit für eine weitere mögliche, vermehrte Aufnahme von Fernzügen in den Hauptbahnhof, die bei dem ständig steigenden Fernverkehr erwartet werden kann, gegeben ist.

Eine weitere Entlastung des Hauptbahnhofs kann auch dadurch erfolgen, daß ein größerer Teil der auf der rechten Rheinseite zwischen Frankfurt, Wiesbaden und den verkehrsreichen Industriegebieten verkehrenden Schnellzüge unter Vermeidung des Cölner Hauptbahnhofs und einer Wendung daselbst von Troisdorf, Kalk aus sofort über die neue Linie nach dem unteren Bahnhof Deutz geleitet, dort abgefertigt und sodann direkt weiter über Mülheim nach Düsseldorf oder Elberfeld geführt wird.

Zum Schluß ist noch die für die Stadt Cöln so außerordentlich wichtige Tatsache zu verzeichnen, daß die Verlegung des Bahnhofs Deutz nicht nur hinsichtlich des Verkehrs, sondern auch für die Entwicklung des Stadtteils Deutz und für die Verbindung von Cöln mit Deutz von einer weittragenden Bedeutung ist. Deutz war bisher durch die alte Schiffbrückenlinie von dem Rheinufer völlig abgeschnitten und in seiner Ausdehnungsfähigkeit sehr beschränkt. Da das Gelände der aufgehobenen Schiffbrückenlinie jetzt vertraglich der Stadt Cöln zufällt, ist dem Stadtteil Deutz der für seine Entwicklung so notwendige Spielraum geschaffen worden. Außerdem kann die stark benutzte, jedoch fast ein Verkehrshindernis bildende Schiffbrücke beseitigt und durch eine hohe, feste Hängebrücke ersetzt werden, die sowohl dem Schiffsverkehr auf dem Rheinstrom ungehindert freie Durchfahrt gewährt als auch den Straßenverkehr zwischen Cöln-Altstadt und Deutz von der bisherigen lästigen Fessel, den Unbequemlichkeiten einer Schiffsbrücke befreit.

Die Vorzüge der oben beschriebenen Umgestaltungen treten jedoch erst dann ganz in Erscheinung, wenn nach der Fertigstellung des im Bau befindlichen 3. und 4. Gleises von Deutz nach Mülheim und der Eröffnung des oberen Bahnhofs im Frühjahr 1914 auch zwischen Deutz und Mülheim der Richtungsbetrieb durchgeführt sein wird.

Wenn dann nach Fertigstellung der angeführten Gesamtumbauten die weitschauend angelegte und großzügig durchgeführte „Umgestaltung der Bahnanlagen in und um Cöln", die in den letzten 25 Jahren die Aufwendung von über 140 Millionen Mark erforderte, ihr vorläufiges Ende erreicht hat, dann ist nach den neuesten Erfahrungen und Verkehrsgrundsätzen eine Verkehrsanlage geschaffen worden, die sich auf längere Zeit hinaus den ständig steigenden Ansprüchen des Personen- und Güterverkehrs gewachsen zeigen wird.

Cöln, im November 1913. **Wolff**, Regierungsbaumeister.

Untergrundbahn zu Leipzig.

In der Rate, die die sächsische Regierung im außerordentlichen Staatshaushalts-Etat für die Finanzperiode 1914/15 zur Fortführung der Bahnhofsumbauten zu Leipzig fordert, ist auch ein Betrag von 2 650 000 ℳ für den Bau einer zukünftigen Untergrundbahn in Leipzig vorgesehen. Über deren Anlage ist folgendes in Erfahrung gebracht worden:

Nach den Planungen, die im Jahre 1901 für den Umbau der Bahnanlagen in und um Leipzig aufgestellt worden sind, war seitens der sächsischen Eisenbahnverwaltung in Aussicht genommen worden, daß für den Vorortverkehr der Leipzig-Hofer Linie der alte bayerische Bahnhof, für den Vorortverkehr der Dresdner Linie der neue Hauptbahnhof Ausgangs- und Endpunkt bleiben sollte. Seit der Aufstellung dieser Planungen hat sich der Vorortverkehr wesentlich gehoben. Der Steigerung des Vorortverkehrs ist inzwischen durch den in den Jahren 1902 bis 1907 erfolgten viergleisigen Ausbau der Strecke Leipzig Bayerischer Bahnhof-Gaschwitz und durch die Vorbereitungen zum viergleisigen Ausbau der Linie Leipzig-Dresden zu-

nächst von der Bahnsteighalle bis zum Ostende des Hauptbahnhofes Rechnung getragen worden.

Die weitere Entwicklung der Stadt Leipzig und ihrer Vororte wird aber mit der Zeit auch das Bedürfnis hervortreten lassen, von Süden her mit Vorortzügen bis in den Mittelpunkt der Stadt und nach dem Hauptbahnhofe sowie umgekehrt von den nördlichen und östlichen Vororten auf möglichst kurzem Wege nach den südlichen Stadtteilen zu gelangen. Zu diesem Zwecke ist der Bau einer Untergrundverbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof in Erwägung gezogen worden.

Die Ausführung dieses Planes wird allerdings erst in Frage kommen können, wenn die Einwohnerzahl Leipzigs und seiner Vororte noch wesentlich gestiegen sein wird und die jetzigen Straßenverkehrsmittel nicht mehr imstande sein werden, den Ansprüchen zu genügen. Durch die Herstellung dieser Untergrundverbindungsbahn wird auch die Möglichkeit geboten werden, den Betrieb der Vorortzüge nach und von Borsdorf (Wurzen) sowie nach und von Gaschwitz (Kieritzsch) zu verbinden und dadurch in verschiedener Hinsicht betriebliche und wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Die Untergrundbahn wäre im einzelnen so anzulegen, daß die Vorortgleise der Leipzig-Dresdner Linie von der Überführung der Brandenburger Straße ab allmählich gesenkt werden, bis sie an der Grenze der Längsbahnsteighallen des Empfangsgebäudes die nötige Tieflage haben, um unter der Halle und dem Empfangsgebäude hinweggeführt werden zu können. Unter dem Vorplatze des Hauptbahnhofes sowie am Augustusplatz und nach Befinden an einem geeigneten, weiter südlich gelegenen Punkte der Untergrundbahn wären Haltepunkte anzulegen. Der Haltepunkt am Hauptbahnhofe wäre durch Treppenanlagen mit dem Hauptbahnhofe selbst in möglichst bequeme Verbindung zu bringen. Am Bayerischen Platz würde die Bahn hinter der jetzigen Bahnhofseinfriedigung wieder zutage treten und am Nordende der alten Bahnhofshalle die Höhe der jetzigen Bahnhofsebene erreichen.

Die Untergrundverbindungsbahn würde nun nach der Fertigstellung des neuen Hauptbahnhofes innerhalb dieses Bahnhofes nur mit ganz erheblichen Schwierigkeiten und Mehrkosten ausgeführt werden können. Namentlich würde dies unter dem Empfangsgebäude und den Bahnsteighallen der Fall sein, wo die Tunnelstrecke unmittelbar unter und neben den erheblich belasteten Gründungen dieser Bauwerksteile verläuft. Aber auch auf dem östlich der Bahnsteighalle gelegenen, zumeist von Betriebsgleisen mit starkem Verkehr bedeckten Bahnhofsteile würde der spätere Einbau des Tunnels und des Voreinschnittes, der bis zu 10 m Tiefe unter Schienenoberkante liegen muß, in Anbetracht des hohen Grundwasserstandes und der dadurch bedingten, sehr umfangreichen Wasserhaltungsarbeiten nur mit großer Gefahr für den Zugverkehr zu bewerkstelligen, vielleicht sogar völlig unausführbar sein.

Es erscheint deshalb geboten, diejenigen Bauten für die Untergrundbahn, die innerhalb des zurzeit noch im Bau befindlichen Teiles des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighallen sowie des weiter bis zur Überführung der Brandenburger Straße gelegenen Bahnhofsteiles liegen würden, vorsorglich schon jetzt mit zur Ausführung zu bringen.

Sollte sich übrigens der Vorortverkehr der Richtung Borsdorf so lebhaft entwickeln, daß die im Hauptbahnhofe zur Verfügung stehenden Bahnsteige nicht mehr ausreichen, so könnten auch, unerwartet der Herstellung der Untergrundverbindungsbahn, durch den Ausbau des unter dem Bahnhofsvorplatze geplanten Haltepunktes, der dann zunächst als Kopfstation auszubilden wäre, neue Bahnsteige für den Vorortverkehr geschaffen werden.

Die schon jetzt gelegentlich der Fertigstellung des Hauptbahnhofes einzubauende Untergrundbahnstrecke erfordert einen Aufwand von 2 650 000 *M*. Da der Stadt Leipzig durch den Bau der Untergrundbahn mannigfache Vorteile erwachsen werden, so erscheint es gerechtfertigt, daß die Stadt Leipzig zu diesen Kosten, wie überhaupt zu dem späteren Bau der Untergrundverbindungsbahn einen namhaften Beitrag leistet. Die hierüber bereits mit dem Stadtrat gepflogenen Verhandlungen haben zum Abschluß eines auch von den Stadtverordneten gebilligten Vertrages geführt, wonach die Stadt zu den jetzt für die oben erwähnten Herstellungen aufzuwendenden Kosten 1 000 000 *M* beisteuert. Diese Summe ist mit je 300 000 *M* am 1. Juli 1914 und 1. Juli 1915 und mit je 200 000 *M* am 1. Juli 1916 und 1. Juli 1917 zahlbar. In dem Vertrage ist weiter verlautbart worden, daß der Staat die spätere Erbauung der Untergrundverbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig davon abhängig machen wird, daß die Stadt zu den Baukosten einen angemessenen Beitrag leistet, über dessen Festsetzung die Vereinbarungen vorbehalten bleiben. Bei der Festsetzung dieses Beitrages soll auf den von der Stadt schon jetzt zu gewährenden Beitrag von 1 000 000 *M* sowie darauf Rücksicht genommen werden, daß die Stadt zur Durchführung der Untergrundbahn städtischen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung stellt. Die Stadt hat ferner ihre Einwilligung dazu gegeben, daß der Staat unter dem Vorplatze des Hauptbahnhofes, unerwartet der Herstellung der Untergrundverbindungsbahn zwischen dem Hauptbahnhof und dem Bayerischen Bahnhof, einen Haltepunkt für den jetzt im Hauptbahnhof endenden Vorortverkehr einbaut. Für die Benutzung des städtischen Grund und Bodens hat der sächsische Staat auch in diesem Falle keine Vergütung zu zahlen; doch sollen, wenn zur Zeit der Inbetriebnahme des Vorortbahnhaltepunktes unter dem Bahnhofsplatze die erwähnte Untergrundverbindungsbahn noch nicht gebaut ist, der Stadt von den geleisteten Beiträgen 500 000 *M* erstattet werden.

Mit den Herstellungen für eine künftige Untergrundbahn ist innerhalb des Empfangsgebäudes und der Bahnsteighalle VI des Hauptbahnhofes bereits begonnen worden.

Beschlüsse des Technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Der Ausschuß für technische Angelegenheiten faßte in der Sitzung in Abbazia am 29./31. Oktober 1913 folgende Beschlüsse:

1. Nach eingehenden, praktischen und theoretischen Untersuchungen und Vorberatungen durch einen Unterausschuß wurde für die Eisenbahnfahrzeuge ein neuer Zughaken angenommen, dessen Betriebsbelastung 21 t betragen kann, wenn als Material Flußeisen von mindestens 45 kg/mm² Festigkeit verwendet wird. Demzufolge wurden die Vorschriften der „Technischen Vereinbarungen in dem § 75 (Zughaken), § 133 (Zug- und Stoßvorrichtungen) und § 159 (Länge und Belastung der Züge) geändert. Besonders hervorzuheben ist, daß die Zughaken bei Neubeschaffung von Fahrzeugen sogleich, bei Erneuerung ganzer Zugvorrichtungen erst vom 1. Januar 1918 ab nach der neuen Zeichnung angefertigt werden müssen. Ersatzhaken für unverstärkte Zugvorrichtungen sind vom 1. Januar 1924 ab nach dem neuen Blatt herzustellen. Als Material für diese neuen Zughaken ist Flußeisen von mindestens 45 kg/mm² Festigkeit zu verwenden. Die Zugstange hat bei Neubeschaffung von Fahrzeugen und vom 1. Januar 1918 ab auch bei Erneuerung der Zugvorrichtung im Falle der Verwendung von Flußeisen mit mindestens 45 kg/mm² Festigkeit im runden Querschnitt einen Durchmesser von 50 mm zu erhalten. Die übrigen Teile der Zugvorrichtung müssen in der Längsrichtung des Fahrzeuges mindestens die Widerstandsfähigkeit der Zugstange besitzen. Die für die Bemessung der größten Belastung der Züge im § 159 der TV. angegebene Zugkraft an der Spitze des Zuges von 10 t bei der Fahrt im Beharrungszustande kann bis zu 15 t gesteigert werden bei Zügen, deren Wagen Kupplungen nach § 76, Zughaken nach § 75 und Zugvorrichtungen nach § 133 haben. Diese Beschlüsse werden demnächst einer Technikerversammlung vorgelegt und dann der Vereinsversammlung unterbreitet werden.

2. Zur Klärung von Bestimmungen über die Übergangsbrücken in den §§ 125 und 136 sowie auf dem Blatte XVIII der TV. sind die Vorschriften des § 136 und des Abs. 3 des § 125 neu gefaßt worden. Das Blatt XVIII, Übergangsbrücken und Faltenbälge, ist zum Teil abgeändert, und hier sowie auf Blatt XIX sind einige unbedeutende Änderungen im Wortlaut der Anschriften vorgenommen worden. Die in die Bestimmungen des § 136 eingearbeiteten Zusätze gipfeln hauptsächlich darin, daß die Vorschriften in Abs. 3 dieses Paragraphen für Wagen mit offenen Plattformen nur bei deren Neubau oder größerem Umbau Platz greifen sollen, daß ferner im Abs. 8 nur die unmittelbar auf die Übergangsbrücke führenden Stirnwandtüren gemeint sind und daß die gegen außen aufschlagenden Stirnwandtüren nur als Teil der Schutzvorrichtung anzusehen sind, wenn sie in offenem Zustande festgestellt werden können. Der neue Wortlaut der Bestimmungen sowie die abgeänderten Zeichnungen werden der Vereinsversammlung zur Genehmigung vorgelegt werden.

3. Bei Beratung eines Antrages auf einheitliche Ausführung des Anschlußstückes an der Füllvorrichtung der Wasserbehälter der Personenwagen beschloß der Ausschuß, die Anbringung von Fülleitungen für die Wasserbehälter der Personenwagen und die hierfür erforderlichen Anschlußstücke nur zu empfehlen, nicht aber bindend vorzuschreiben.

Die endgültige Beschlußfassung über die hierfür aufgestellte Fassung des § 138 a der TV. und der zugehörigen Zeichnung ist der Vereinsversammlung vorbehalten.

4. Folgende Anträge wurden zur Vorberatung an Unterausschüsse überwiesen: a) Antrag auf Einarbeitung der „Technischen Einheit" (Berner Beschlüsse vom 14. Dezember 1912) in das Radstandsverzeichnis, die Technischen Vereinbarungen und das Vereinswagenübereinkommen, b) Antrag auf Aufstellung einer Bremswegtafel für Schmalspurbahnen, c) Antrag auf Ergänzung der TV. durch Bestimmungen über die Breiteneinschränkungen der Lokomotiven, d) Antrag auf Änderung des § 159 der TV. über die Länge und Belastung der Züge.

5. Von einer Beratung der Berichte über die Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des Eisenbetons wurde Abstand genommen, weil die Berichte erst in den letzten Tagen vor der Ausschußsitzung übersandt worden waren, so daß nicht mehr die genügende Zeit zum Studium verblieben war. Nach Bearbeitung durch einen Fassungsausschuß werden die Berichte in der nächsten Sitzung zur Beratung gestellt und sodann einer Technikerversammlung vorgelegt werden.

Diese Technikerversammlung soll am 17. Juni 1914 in Teplitz-Schönau stattfinden, während die nächste Ausschußsitzung am 16. April 1914 in Braunschweig abgehalten werden wird.

Landtagsverhandlungen in Sachsen.

In der Sächsischen zweiten Ständekammer fand vom 26. bis zum 28. November die allgemeine Vorberatung über den Staatshaushalt 1914/15 statt. Aus den Darlegungen des Staatsministers v. Seydewitz zur Eisenbahnverwaltung sei folgendes mitgeteilt. Er wies zunächst darauf hin, daß das Jahr 1911 mit 63 Millionen Mark Betriebsüberschuß ein wesentlich besseres Ergebnis gebracht habe, als das nachfolgende Jahr 1912 mit einem Überschuß von nur 52 Millionen. Der Überschuß von 63 Millionen sei bei weitem der höchste, den der Eisenbahnbetrieb jemals erreicht habe. Im Jahre 1912 seien zwar die Bruttoeinnahmen im Vergleich zum Vorjahre noch um rund 9 Millionen Mark gestiegen, andererseits haben sich die Ausgaben um rund 19½ Millionen Mark höher gestellt als im Vorjahre. Exzellenz v. Seydewitz führte hierzu weiter aus: „Diese Mehrausgaben waren ganz unvermeidlich, weil man alsbald daran gehen mußte, die Betriebseinrichtungen auf die Höhe zu bringen, die der gesteigerte Verkehr erforderte. Hierbei wirkte besonders mit, daß für die Periode 1912/13 eine wesentlich größere Anzahl von Fahrzeugen wegen Alters zur Ausmusterung vorgesehen waren, als in der Vorperiode, und der Etat 1912/13 enthält demnach für Ersatz von Fahrzeugen allein gemeinjährig über 5 Millionen mehr als der Voretat. Die für die laufende Periode zum Ersatz vorgesehenen Fahrzeuge wurden aber großenteils bereits im Jahre 1912, dem ersten Jahre der Etatperiode, bezogen, während der Ersatz im Jahre 1911, dem zweiten der vorhergehenden Periode, wegen teilweiser Vorausbeschaffung im Vorjahre 1910 hinter dem Etatansatz zurückgeblieben war. Demzufolge sind im Jahre 1912 allein für Ersatz von Betriebsmitteln rund 10 Millionen mehr verausgabt worden, als im Vorjahre 1911. Damit allein ist so ziemlich der Rückgang des Überschusses um 11 Millionen erklärt. Hätte man sich im Jahre 1912 mit dem gleichen Ersatze begnügen können, wie im Jahre 1911 — er erreichte auch in diesem Jahre die respektable Höhe von 5½ Millionen —, so wäre fast der gleiche Überschuß erzielt worden wie im Jahre 1911.

Im ganzen übersteigt der Betriebsüberschuß des Jahres 1912 den etatsmäßigen Anschlag noch immer um rund 5 Millionen. Es liegt also kein genügender Anlaß zu einer abfälligen Beurteilung des Überschusses von 1912 vor. Er erklärt sich einfach durch äußere, vom Willen der Verwaltung unabhängige Umstände, und man ginge fehl, wollte man den Rückgang irgendwie auf Mängel in der Verwaltung oder gar auf ungerechtfertigten Wettbewerb der Nachbarverwaltungen zurückführen.

Weniger günstig haben sich die Verhältnisse im laufenden Jahre 1913 gestaltet. Niemand bestreitet mehr, daß man vor einem Abflauen der Höchst- und Hochkonjunktur steht. Die ersten 7 Monate des Jahres 1913 brachten nach den endgültigen Feststellungen zwar noch eine Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehre. Dagegen blieben die Güterverkehrseinnahmen im August, September und Oktober gegenüber dem gleichen Zeitraume des Vorjahres — allerdings nach vorläufigen Ermittlungen — nicht unwesentlich zurück, und zwar um 1,21 % im August, 3 % im September und um 2,03 % im Oktober. Demgegenüber ist es außerordentlich schwer, die in den nächsten zwei Jahren zu erwartenden Einnahmen aus dem Güterverkehre richtig zu schätzen. Die letzten Betriebsausweise in Verbindung mit den Klagen vieler Industriezweige legen die Befürchtung eines weiteren Rückganges der Einnahmen nahe. Anderseits darf man aber wohl die Hoffnung hegen, daß es, wie schon oft, der Intelligenz unserer Bevölkerung, zumal wenn wir Frieden behalten, gelingen wird, die Depression allmählich wieder zu überwinden, und daß wir den Tiefstand in nicht zu ferner Zeit hinter uns haben werden. Hiernach wird man es wohl verantworten können, wenn man für die Zukunft doch wieder von einer Steigerung der Einnahmen ausgeht und diese mit 1 % von Jahr zu Jahr einschätzt. Das ergibt auf der Grundlage der Verkehrsziffern des Jahres 1912 für die Finanzperiode 1914/15 eine Güterverkehrseinnahme von gemeinjährig 125 500 000 *M*, d. s. 2,53 % mehr als im Jahre 1912 vereinnahmt worden sind. Diesen Betrag habe ich in den Etat eingestellt.

Was den Personenverkehr betrifft, so ist Ihnen bekannt, daß er seit langer Zeit — ich möchte fast sagen: mit größter Zuverlässigkeit — von Jahr zu Jahr zunimmt. In der Zeit von 1880 bis 1912 ist nur ein einziges Mal, und zwar im Jahre 1901, ein geringfügiger Rückgang eingetreten. Da auch das laufende Jahr bis jetzt wieder eine Steigerung gebracht hat, erscheint es zulässig, für die Zeit von 1913 bis 1915 eine Zunahme um 3½ % von Jahr zu Jahr anzunehmen. Demgemäß sind in dem Etat für die Finanzperiode 1914/15 an Personenverkehrseinnahmen gemeinjährig 71 500 000 *M* eingestellt worden. Allerdings ist dieser Betrag etwas reichlich bemessen, denn er bedeutet gegenüber den Einnahmen des Jahres 1912 eine Steigerung um 8,73 %.

Kann man sich hiernach mit der Einnahmeseite in einigermaßen zufriedenstellender Weise abfinden, so bietet die Ausgabeseite um so größere Schwierigkeiten. Man wird sich gegenüber dem fortgesetzten starken Anwachsen der Ausgaben einer gewissen Sorge nicht erwehren können. Ich habe ja schon im allgemeinen die Gründe dargelegt, die seit dem Jahre 1911 zu einer Steigerung der Ausgaben geführt haben. Sie beruhen im wesentlichen auf der Verkehrssteigerung, doch wirken noch andere Momente erheblich mit. Bei der Höhe der Steigerung, die sich im Eisenbahnetat für die Periode 1914/15 noch in starkem Maße fortsetzt — er weist im ganzen 20¾ Millionen Mehreinnahmen, zugleich aber 21,2 Millionen Mehrausgaben auf —, angesichts dieser Steigerung bin ich es Ihnen schuldig, die Umstände, die zu einem derartigen Anschwellen der Ausgaben führen, näher darzulegen.

Von den Betriebsausgaben der Staatseisenbahnverwaltung, die nach dem Etat 1912/13: 144 546 300 *M* betragen, entfallen 93 323 300 *M*, also 64,56 %, allein auf das Personal. Jede Maßnahme also, die allgemeinere Aufbesserungen für das Personal enthält, tritt naturgemäß sofort und stetig fortwirkend und zunehmend in großen Mehrausgaben in Erscheinung.

Anfangs dieses Jahres hatte ich zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die Löhne der Betriebs- und Bahnunterhaltungsarbeiter noch als angemessen zu betrachten seien. Auf Grund der angestellten sorgfältigsten Erörterungen gewann ich die Überzeugung, daß nach Lage der Verhältnisse und besonders im Hinblick auf die Lohnverhältnisse im Kommunaldienst und in der Privatindustrie eine Aufbesserung der Löhne der Staatsbahnarbeiter gerechtfertigt und angezeigt war. Demgemäß sind ab 1. April d. J. umfassende Lohnverbesserungen für die bezeichneten Arbeiter durchgeführt worden, die mit einem Mehraufwand von rund 2 Millionen jährlich verknüpft waren. Schon kurz vorher, am 1. Juli 1912, sind die Stücklohnverdienste sämtlicher Werkstättenarbeiter um 4 % erhöht worden, woraus ein jähr-

licher Mehraufwand von 240 000 ℳ erwuchs. Diese Maßnahmen erklären aber nur zum Teil die starke Steigerung der Ausgaben bei den Personaltiteln. Allein bei Titel 8,2 in Kap. 16 — Betriebsarbeiter — sind, wie ich schon andeutete, gemeinjährig über 4 Millionen mehr vorgesehen als im laufenden Etat, und für die Beamten, die in Titel 7 sich finden, stellt sich die Mehrausgabe noch etwas höher, nämlich gemeinjährig auf 4 365 000 ℳ. Dieses auffällige Anschwellen ist — außer auf die erwähnten Lohnaufbesserungen in Titel 8,2 — auf die regelmäßigen Aufrückungen im Lohn und Gehalt sowie auf die Wirkungen des am 1. Januar 1913 eingetretenen erhöhten Wohnungsgeldzuschusses zurückzuführen. Vor allem aber kommt hier die erhebliche Vermehrung des Personals in Betracht, die infolge der Verkehrssteigerung unvermeidlich war. Weiter aber ist die Zunahme zu einem großen Teile durch die neuen Bestimmungen über Dienst- und Ruhezeiten für die Betriebsbeamten und -arbeiter bedingt. Diese zwischen den deutschen Staatseisenbahnverwaltungen vereinbarten neuen Bestimmungen bringen für das Personal insofern große Vorteile mit sich, als vielfach eine Verlängerung und Vermehrung der Ruhetage sowie eine Abkürzung der Dienstzeit eintreten wird. Die Bedeutung der Maßnahme wollen Sie daran ermessen, daß sie für Sachsen mit einem Mehraufwand von etwa 3 Millionen jährlich verknüpft sein wird; ihre Durchführung soll im Laufe der beiden Finanzperioden 1914/15 und 1916/17 erfolgen. Weiter aber wird das Anschwellen der Personalkosten durch die Vermehrung der Beamtenstellen stark beeinflußt. Im Interesse des Dienstes sind für die kommende Etatperiode, wie ich schon andeutete, nicht weniger als 1377 neue Beamtenstellen vorgesehen worden, und außerdem sollen 182 Stellen in besser bezahlte Stellen umgewandelt werden. Die 1377 Stellen verteilen sich zum bei weitem größten Teile — nämlich mit 84 % — auf die unteren und nur zu 16 % auf die mittleren Beamten. Bei den höheren Beamten tritt eine Vermehrung überhaupt nicht ein. Um nur einige Beamtengruppen zu erwähnen, so sind 50 neue Stellen für Bahnhofsvorsteher, Gütervorsteher und Kassenvorsteher gegen Wegfall von 50 Eisenbahnassistenten- und Stationsverwalterstellen vorgesehen worden, ferner 10 Bausekretäre, 177 Lokomotivführer, 31 Bahnmeister und Telegraphenmeister, 60 Oberschaffner, 40 Schirrmeister, eine große Anzahl Eisenbahnschreiber, Weichenwärter, Schaffner der verschiedenen Arten usw.

Wenn diese Vorschläge die Billigung der Ständeversammlung finden, so würde ein großer Teil der Wünsche der Beamtenschaft erfüllt und ich darf erwarten, daß diese hierbei Beruhigung fassen wird. Vor allem aber wird es nötig sein, auf Grund der Neuschaffung der Beamtenstellen in der kommenden Finanzperiode 912 Arbeiter, die bisher im wesentlichen Beamtenfunktionen verrichteten, in Beamtenstellen einrücken zu lassen. Da außerdem im regelmäßigen Verlauf der Dinge in zwei Jahren etwa 650 Unterbeamtenstellen frei werden, so wird die Gesamtzahl der Arbeiter, die in den Jahren 1914 und 1915 Beamte werden können, etwa 1562 betragen, gewiß ein Erfolg, dessen sich die Arbeiterschaft zu freuen allen Anlaß haben wird.

Ein weiterer Grund für das Anwachsen der Ausgaben ist in der reichen Ausgestaltung des Fahrplanes zu suchen. Sie finden hierüber eingehende Darlegungen in dem Ihnen zugegangenen Verwaltungsbericht. Ich möchte mir nur einige kurze ergänzende Bemerkungen gestatten. Seit dem Jahre 1902 hat die Zahl der im Personenverkehr zurückgelegten Zugkilometer ganz regelmäßig von Jahr zu Jahr — und zwar teilweise sehr erheblich — zugenommen. Z. B. hat im Jahre 1911 eine Vermehrung um 4,48 % und im Jahre 1912 sogar eine solche um 6,77 % stattgefunden. Interessant ist es dabei, daß die schnellfahrenden Züge sich in viel stärkerem Verhältnis vermehrt haben, als die gewöhnlichen Personen- und gemischten Züge. Z. B. hat bei den Schnell- und Eilzügen im Jahre 1912 gegen 1911 eine Vermehrung der Zugkilometer um 14,54 %, bei den Personen- und gemischten Zügen nur um 5,02 % stattgefunden; dies erklärt sich ohne weiteres aus unseren modernen Lebensverhältnissen, die auf schnellstes Vorwärtskommen und Ersparnis an Zeit hindrängen. Dieselbe Erscheinung macht sich auch im Güterverkehr geltend, auch hier wächst die Zahl der schnellfahrenden Güterzüge dauernd an: z. B. verkehren ab 1. Mai 1913 regelmäßig 99 Eilgüter-, Fern- und Durchgangszüge und außerdem sind 31 dergleichen Bedarfszüge vorgesehen. Solche Maßnahmen sind natürlich mit großen Kosten verknüpft; man braucht zu den neuen Zügen mehr Lokomotiven, Tender und Wagen, mehr Personal, mehr Heizhäuser und Reparaturstände, die Gleise unterliegen größerer Abnutzung, und die Kosten der Betriebsmaterialien nehmen zu. Allein für Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung sind im Etat 1914/15 gemeinjährig 3 Millionen Mark mehr als im laufenden Etat eingestellt worden.

Für Ersatz von Fahrzeugen sind unter Titel 13,4 gemeinjährig 11 251 000 ℳ vorgesehen, also fast ebensoviel wie in der laufenden Finanzperiode. Wie in dieser, so ist auch für die kommende Finanzperiode der Grund für die außergewöhnlich hohe Anforderung darin zu suchen, daß in den 1870er Jahren zahlreiche neue Bahnen erbaut, hierbei aber selbstverständlich auch viele Fahrzeuge in Betrieb genommen worden sind und diese wegen ihres Alters nunmehr ausgeschieden und ersetzt werden müssen. Angeschafft sollen werden als Ersatz: 70 Lokomotiven, 20 Tender, 222 Personenwagen, 60 Gepäckwagen, 2500 Güterwagen und 20 Rollwagen.

In diesem Zusammenhang möchte ich mit erwähnen, daß im außerordentlichen Etat 1914/15 die Mittel für eine Vermehrung der Güterwagen im Jahre 1914 um 5 % und im Jahre 1915 um 4 % vorgesehen worden sind, nach dem bisherigen Ergebnisse der Verhandlungen mit den am Staatsbahnwagenverband beteiligten Regierungen wird aber voraussichtlich im Jahre 1914 sogar auf eine Vermehrung um 6 % zugekommen werden müssen. Ich neige an und für sich der Ansicht zu, daß eine 5prozentige Vermehrung völlig ausreichen würde, da der jetzige Wagenpark dem Verkehrsbedürfnisse zu genügen scheint und ein irgendwie erheblicher Wagenmangel, wie ich schon sagte, selbst in der diesjährigen Herbstkampagne nicht aufgetreten ist, andererseits aber auf eine starke Zunahme des Verkehrs im nächsten Jahre nicht zu rechnen ist. Man wird jedoch zugeben müssen, daß bei Abwicklung des Betriebes im diesjährigen Herbst besonders günstige Verhältnisse mitgewirkt haben und besonders das Verschubgeschäft durch das außerordentlich günstige Wetter der letzten Monate sehr erleichtert wurde, so daß der Wagenumlauf sich sehr beschleunigen ließ. Auch ist es natürlich nicht vollständig ausgeschlossen, daß durch besondere Verhältnisse im nächsten Jahre außergewöhnliche Anforderungen an den Wagenpark gestellt werden könnten. Um also für alle Fälle gerüstet zu sein, wird die sächsische Regierung einer 6 prozentigen — statt einer 5prozentigen — Vermehrung der Güterwagen für das Jahr 1914 im Staatsbahnwagenverband nicht entgegen sein. Einer Erhöhung der Etatseinstellung bedarf es deshalb nicht, da für das übernächste Jahr mit einer Verminderung der Vermehrungsquote zu rechnen ist.

Bei dieser Gelegenheit darf ich schon heute darauf hinweisen, daß in der laufenden Periode sich die Vorausbeschaffung von 1082 Güterwagen nötig machte, wofür jetzt nachträglich der Betrag von 3 254 000 ℳ in den außerordentlichen Etat eingestellt ist. Im außerordentlichen Etat 1912/13 standen für das Jahr 1913 nur die Mittel zu einer 4prozentigen Vermehrung der Güterwagen zur Verfügung. Nach einer Vereinbarung im Staatsbahnwagenverband, der sich die sächsische Regierung nicht entziehen konnte, wurde aber im Jahre 1913 im Hinblick auf den außerordentlichen Wagenmangel im Herbst 1912 schließlich eine wesentlich höhere, nämlich eine 7prozentige Vermehrung festgesetzt, woraus sich die angegebene Mehrbeschaffung von 1082 Güterwagen ergab. Ich darf die Hoffnung aussprechen, daß hierzu die ständische Genehmigung nicht versagt werden wird. Sicher hat die reichliche Wagenbeschaffung den Hauptanteil an der erfreulichen Tatsache, daß die Verkehrsinteressenten in diesem Herbst im wesentlichen von dem leidigen Wagenmangel verschont geblieben sind.

Wenn für die Unterhaltung der Betriebsmittel in Titel 13: 1—3 und für Unterhaltung der Bahnanlagen in Titel 12 je über 3 Millionen mehr eingestellt worden sind, so beruht dies einmal auf den auch hier eingetretenen Lohnerhöhungen und sodann auf den Anforderungen des gestiegenen Verkehrs. Die Unterhaltung der Güterwagen ist insbesondere auch durch deren stärkere Inanspruchnahme im Staatsbahnwagenverband kostspieliger geworden, während bei den Personenwagen die sich fortgesetzt steigernden Ansprüche des Publikums auf die Ausstattung der Wagen wesentlich mitwirken. In den Bahnanlagen stellten sich bei dem Verkehrsaufschwung Lücken heraus, deren Ausfüllung trotz aller Rücksicht auf die notwendige Wirtschaftlichkeit unumgänglich erschien.

Der Betriebsüberschuß für jedes der Jahre 1914 und 1915 ist auf 46 948 000 ℳ berechnet worden, mithin gemeinjährig 479 700 ℳ weniger als in der laufenden Etatperiode.

Vom Standpunkte des Staatshaushaltsetats aus ist diese Einstellung, die auf dem Überstiegenwerden der Mehreinnahmen durch die Mehrausgaben beruht, ganz gewiß äußerst unerfreulich. Sie enthält ein starke Mahnung an die Verwaltung, sparsam zu wirtschaften und dem weiteren Anschwellen des Aufwands mit allen Kräften entgegenzuarbeiten, auch eine eindringliche Mahnung an das Personal, sich bei den vielen Verbesserungen, die dieser Etat in Verbindung mit früheren Bewilligungen bringt, genügen zu lassen und weitergehende Wünsche zu unterdrücken. Aber auch die Interessenten werden es verständlich finden, wenn jetzt jede Maßnahme, so z. B. auch im Fahrplane, mit besonderer Sorgfalt nach der Richtung hin geprüft wird, ob sie wirtschaftlich zu rechtfertigen ist.

Anderseits aber sind, das muß ich nochmals betonen, die eingestellten Ausgaben, die selbstverständlich vor ihrer Einstellung auf das eingehendste geprüft worden sind, erforderlich, um das Eisenbahnwesen auf der Höhe zu erhalten. Das aber ist unumgänglich, wenn die Eisenbahnen einmal dem Verkehr in entsprechender Weise dienen und zugleich auch eine angemessene Rente bringen sollen; denn gut unterhaltene, mit guten Betriebseinrichtungen und hinreichendem Personal ausgerüstete Bahnen

werden auf die Dauer auch finanziell besser abschneiden als unzulänglich unterhaltene.

Angesichts dessen möchte ich auch dringend bitten, aus dem vorliegenden Etat keine ungünstigen Schlüsse für die Zukunft unserer Eisenbahnen ziehen zu wollen. Einmal ist, wenn die Betriebseinrichtungen ergänzt, die Stationsanlagen erweitert, die Werkstättenanlagen verbessert sein werden, bei sparsamer Wirtschaft mit Sicherheit wieder ein Stillstand und in manchen Richtungen auch ein Rückgang der Ausgaben zu erwarten. Im besonderen bietet die Möglichkeit, daß manche der benötigten Betriebsmaterialien sich schließlich billiger stellen werden als im Etat angenommen, eine unmittelbare Aussicht auf Minderung des Aufwandes. Sodann versprechen die fortgesetzten Bestrebungen der Verwaltung auf Vereinfachung des Dienstes und besonders der in großem Umfange geplante Ersatz hochbezahlter Kräfte durch einfacher vorgebildete, billigere Kräfte mit der Zeit wieder etwas geminderte Personalausgaben.

Treten dann, wie auf Grund langjähriger Erfahrungen angenommen werden darf, allmählich wieder günstigere Verkehrsverhältnisse und damit höhere Bruttoeinnahmen ein, so darf man — vorausgesetzt, daß immer und unter allen Umtsänden eine weise Sparsamkeit eingehalten wird — ohne leichtsinnigen Optimismus für die Zukunft wieder auf bessere Abschlüsse rechnen.

Nach alledem wird man die innere Gesundheit unseres Eisenbahnwesens, das ja auch nach der vorliegenden Etataufstellung noch immer wesentlich mehr einbringt, als die Verzinsung und Tilgung der auf ihm lastenden Staatsschulden ausmacht, nicht anzweifeln dürfen, und man wird das Vertrauen haben können, daß das Eisenbahnunternehmen auch künftig in der Lage sein wird, im Rahmen des Staatshaushaltsetats und ohne Einlassen auf bedenkliche Experimente dem Verkehre des Landes zur Hebung seines Wohlstandes ersprießliche Dienste zu leisten.

Zur Vervollständigung füge ich hier noch an, daß die Eisenbahnverwaltung, um sich die Erfahrungen bei anderen Verwaltungen zunutze zu machen — teilweise auf Grund der bekannten ständischen Anregungen —, Abordnungen nach Bayern behufs Studiums der dortigen Organisation der Staatseisenbahnverwaltung, ferner nach Hamburg behufs Studiums der dortigen staatlichen Einrichtungen und der Organisation der Hamburg-Amerika-Zufahrtslinie sowie zu der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin und der Aktiengesellschaft Lauchhammer entsandt hat. Auch haben einzelne sächsische Eisenbahnbeamte englische und amerikanische Bahnen bereist, um deren Einrichtungen zu studieren. Hierbei sind mancherlei wertvolle Erfahrungen gemacht worden."

An anderer Stelle sprach sich Exz. v. Seydewitz grundsätzlich aus über die Grenze einer allgemeinen Revision der Besoldungsordnung: „In erster Linie vermag die Regierung, wie ich zur Vermeidung von Mißverständnissen vorausschicken möchte, ein Bedürfnis für eine Revision der Besoldungsordnung im Sinne einer Neuregelung des ganzen Besoldungswesens nicht anzuerkennen. Die Besoldungsordnung steht erst seit dem 1. Januar 1909, mithin noch nicht ganz fünf Jahre lang in Kraft. Sie hat sich im ganzen wie im einzelnen als ein wohlgelungenes Werk erwiesen und in der Praxis vollkommen bewährt. Wenn bei der Regierung und beim Landtage schon bald nach ihrem Inkrafttreten zahlreiche Gesuche um Aufbesserung von Besoldungen eingegangen sind, so ist dies kein Gegenbeweis gegen die Güte der Arbeit, die mit der Besoldungsordnung geleistet worden ist. Es ist menschlich zu begreifen, daß die einzelnen Beamtenklassen sehr geneigt sind, ihre Leistungen und ihre Bedeutung im Staatsleben hoch einzuschätzen und vergleichsweise höher zu bewerten als die Leistungen und die Bedeutung anderer Beamtenklassen. Das kommt daher, daß jeder Beamte aus seiner eigenen dienstlichen Erfahrung weiß, was von ihm verlangt wird und welche Verantwortlichkeit ihm obliegt, während er in den Pflichtenkreis und das Maß der Verantwortung eines anderen Beamten, mit dem er sich vergleicht, keinen vollen Einblick hat. (Sehr richtig! links.) So kommt es, daß fast in allen Beamtenpetitionen der Versuch wiederkehrt, die eigene Bedeutung auf Kosten der Bedeutung anderer in ein besonderes helles Licht zu setzen. Von einer so einseitigen Beurteilung kann und muß sich die Regierung freihalten. Da sie den einzelnen Beamtenklassen ihre Aufgaben und Pflichten zuweist, da sie einen Einblick in die Tätigkeit aller Beamtenkategorien hat, so ist sie am besten in der Lage, die einzelnen Beamtenklassen in ihren Leistungen, in ihrer Bedeutung für das Ganze miteinander zu vergleichen und gegeneinander abzuwägen. Wenn daher die Regierung zu der Überzeugung gelangt ist, daß unsere Besoldungsordnung eine gerechte, billige Regelung des Besoldungswesens ist, so darf sie beanspruchen, daß diese Auffassung als die objektive Meinung eines unparteiischen Sachverständigen gewertet wird."

Im Laufe der weiteren Besprechung konnte Exz. v. Seydewitz aber darauf hinweisen, daß in einzelnen, besonders dringlichen Fällen auch zugunsten gewisser Eisenbahnbeamter eine Änderung der Besoldungsordnung vorgeschlagen werde. Zum außerordentlichen Etat führte Exz. v. Seydewitz aus: „Von den ziemlich 73 Millionen betragenden Ausgaben des außerordentlichen Etats entfallen nicht weniger als 64,4 Millionen auf die Eisenbahnverwaltung. Sie verteilen sich mit reichlich 5 Millionen auf den Bau neuer Linien, 1,8 Millionen auf Einrichtung von Kraftwagenlinien, 2 Millionen auf gemeinnützige Baudarlehen, während rund 27 Millionen auf Vermehrung der Betriebsmittel und rund 28,6 Millionen einschließlich des Titels für Arealerwerb auf Verbesserungen und Erweiterungen an bestehenden Linien entfallen.

Ich habe schon angedeutet, daß sich hierunter noch viele Einstellungen befinden, die als Ergänzungen am vorhandenen Eisenbahnnetz an sich richtigerweise in den ordentlichen Etat und nicht auf Anleihekonto gehören. Wie Ihnen aus den letzten Etatsverhandlungen erinnerlich sein wird, ist in Preußen im Jahre 1910 zwischen Regierung und Landtag vereinbart worden, daß die einmalgien Ausgaben für Ergänzung des vorhandenen Eisenbahnnetzes bis zur Höhe von 1,15 % des statistischen Anlagekapitals vom Reinüberschuß der Eisenbahnen abzuziehen und in das sogenannte Extraordinarium einzustellen sind, und daß nur die Kosten für zweite und weitere Gleise sowie für Vermehrung des Fuhrparks und für Bauten zum Übergang zu einer anderen Betriebsweise auf die Anleihegesetze zu übernehmen sind, aber auch dies nur, wenn und inwieweit sie nicht noch im Extraordinarium Platz finden können. Nach diesen Grundsätzen würden von den diesmal im Etat erscheinenden einmaligen Ausgaben für Eisenbahnzwecke ihrer Art nach mehr als 30½ Millionen Mark und nach der Grenze von 1,15 % des statistischen Anlagekapitals 27,2 Millionen (gemeinjährig 13,6 Millionen) in den ordentlichen Etat gehören. Im diesmaligen sächsischen Etat ist es jedoch nur möglich gewesen, 7 944 000 *M* (gemeinjährig 3 972 000 *M*) dort unterzubringen, und zwar findet sich dieser Betrag am Schluß von Kap. 16, während der Rest im außerordentlichen Etat verblieben ist. Es muß das ernsteste Bestreben der Verwaltung sein, sich nach aller Möglichkeit an die preußische Praxis anzuschließen. Nur so kann im Interesse einer gesunden Finanzwirtschaft dem erneuten Überhandnehmen des Schuldenwesens vorgebeugt und das drückende Anwachsen des Staats-Schuldendienstes vermieden werden, das in seinem letzten Ende unfehlbar zur Steuererhöhung führt.

Als eine Ergänzung des sächsischen Eisenbahnnetzes ist auch die Einrichtung staatlicher Kraftwagenlinien zu betrachten, für die, wie bemerkt, 1,8 Millionen im außerordentlichen Etat angefordert werden. Nachdem auf Grund der vom vergangenen Landtage erteilten Ermächtigung im laufenden Jahre bereits eine Anzahl von Kraftwagenlinien mit einer Gesamtlänge von über 200 km dem Betriebe übergeben worden sind, wird es mit den eingestellten Etatmitteln möglich sein in den nächsten beiden Jahren weitere Linien mit etwa 500 km Betriebslänge einzurichten. Wir werden also voraussichtlich schon am Ende der nächsten Finanzperiode ein Netz von über 700 km Ausdehnung haben. Die bisher mit den staatlichen Automobillinien in der kurzen Zeit ihres Bestehens gemachten Erfahrungen sind im allgemeinen, wenn man von den erhöhten Kosten für Straßenunterhaltung absieht, nicht als ungünstig zu bezeichnen.

Über die Frage der Einführung elektrischer Zugförderung auf der Vorortstrecke Pirna-Dresden-Meißen sind die Erörterungen fortgesetzt und vornehmlich darauf erstreckt worden, welche baulichen Maßnahmen, insbesondere zur Schaffung neuer Gleisanlagen, nötig werden, und wie hoch sich der damit verbundene Aufwand stellen wird. Über das Ergebnis dieser Erörterungen möchte ich mir weitere Mitteilungen vorbehalten. Die ganze Angelegenheit ist, namentlich auch nach der wirtschaftlichen Seite hin, noch nicht so geklärt, daß schon in der bevorstehenden Finanzperiode mit der Elektrisierung begonnen werden könnte. Sie finden deshalb auch kein Postulat für diese Zwecke im vorliegenden Etat. Nur für einige vorbereitende Maßnahmen sind Mittel vorgeshen worden, so unter Titel 20 des außerordentlichen Etats für die Anlage eines Abstellbahnhofs für Vorortzüge in Pirna und für die Herstellung eines fünften Gleises zwischen Pirna und Mügeln auf der linken Bahnseite. Beide Anlagen würden übrigens auch für den Fall einer ferneren Aufrechterhaltung des Dampfbetriebes mit Vorteil zu benutzen sein."

Exz. v. Seydewitz schloß seine Ausführungen mit dem Hinweis, daß unbedingt nötig sei die größte Sparsamkeit in allen Zweigen der Staatsverwaltung, sowie ein verständiges Maßhalten innerhalb des Erreichbaren und in den Grenzen der Rechte und Mittel des Landes. Er fügte hinzu: „Ich darf das hohe Haus dringend bitten, die Regierung hierbei energisch zu unterstützen. Bei weiser Sparsamkeit aber im Großen wie im Kleinen ist wohl zu hoffen, daß sich die künftigen Etats auch wieder günstiger gestalten werden. Von manchen Ausgaben ist anzunehmen, daß sie sobald nicht wiederkehren werden nach Be-

friedigung der Anforderungen, die sich jetzt, zumal im Eisenbahnwesen, gezeigt haben. Anderseits darf man die Zuversicht hegen, daß der jetzt auf dem Geschäftsleben vielfach lastende Druck in absehbarer Zeit überwunden werden wird. Es berechtigt hierzu das Vertrauen auf die Arbeitslust, Tüchtigkeit und Zähigkeit unseres in Landwirtschaft, Industrie, Handel und Gewerbe fortgesetzt neue Werte schaffenden Volkes, das, vielfach geleitet von intelligenten und tatkräftigen Männern, unter dem Schutze gefestigter staatlicher Einrichtungen und unter der steten Fürsorge der Regierung auch ernsten Lagen standhält und sich, wenn auch mit Mühe, wieder zu besseren Verhältnissen durchkämpfen wird. Halten wir an den zwei mächtigen Grundpfeilern der Volkswohlfahrt, an Arbeit und Sparsamkeit, fest, so dürfen wir bei der inneren Festigkeit unserer Staatsfinanzen mit Gottvertrauen auch wieder günstigeren Zeiten entgegensehen!

In dieser Hoffnung wünsche ich Ihren Etatberatungen gedeihlichen Erfolg zum Wohle und zum Segen unseres geliebten Vaterlandes!" (Lebhafter Beifall!)

Im Laufe der weiteren Debatte wurde von mehreren Abgeordneten der angebliche Eisenbahnkrieg zwischen Preußen und Sachsen besprochen. Darauf führte Staatsminister v. Seydewitz folgendes aus:

„Der Abgeordnete Dr. Niethammer hat, wie auch andere Herren, wieder des sogenannten Eisenbahnkrieges zwischen Preußen und Sachsen gedacht. Ich kann nur erneut erklären, was vom Regierungstische aus wiederholt und insbesondere im Jahre 1902 durch Staatsminister Dr. von Rüger schon betont worden ist, nämlich, daß ein solcher Eisenbahnkrieg nicht besteht. Selbstverständlich macht sich zwischen den verschiedenen Staatseisenbahnverwaltungen, schon wegen der abweichenden finanziellen Interessen, ein gewisser Wettbewerb geltend. Ganz abgesehen aber davon, daß ein solcher Wettbewerb die Anstrengungen der Verwaltungen erhöht und im Interesse des Publikums vielfach Verbesserungen mit sich bringt, so geschieht seit vielen Jahren seitens der beteiligten Regierungen alles, um den Wettbewerb in durchaus loyalen und verständigen Grenzen zu halten. Insbesondere ist auf diesem Gebiete durch die von Herrn Abg. Niethammer auch erwähnten bekannten Abmachungen des Jahres 1905 manches erreicht worden, und auch jetzt noch stehen die Regierungen in steter Verbindung zu dem Zwecke, diese Vereinbarungen auszubauen und zu verbessern. Um diese Bestrebungen zu erleichtern, ist neuerdings die Einrichtung getroffen worden, daß Regierungsvertreter auf regelmäßig mindestens zweimal im Jahre stattfindenden Regierungskonferenzen zusammentreten. Durch dieses gegenseitige, von dem besten Willen getragene Einvernehmen werden etwa bestehende Unzulänglichkeiten am besten beseitigt werden können.

Wenn der Herr Abg. Niethammer ferner das unnötige Umfahren im Güterverkehr bis zu 20 % bemängelt hat, so möchte ich hierzu besonders darauf hinweisen, daß gerade in dem preußisch-sächsischen Wechselverkehr diese Umwegsmöglichkeit nur in sehr geringem Maße ausgenutzt wird. Im Verkehr zwischen Sachsen und Preußen werden Umwegsrouten überhaupt verhältnismäßig selten benutzt; es wird also im allgemeinen die kürzeste Route gefahren. Soweit aber Umwege benutzt werden, bleiben sie, abgesehen von vereinzelten Ausnahmen, unter 10%, also der Hälfte von 20 %. Dies ist doch gewiß ein Erfolg, zumal da bekanntermaßen der kürzeste Weg nicht immer auch der wirtschaftlichste ist und schon deshalb nicht selten ausgeschaltet werden muß. Keinesfalls möchte also die Vorstellung aufkommen, als würde das allgemeine Verkehrsinteresse in den preußisch-sächsischen Wechselbeziehungen zurzeit geschädigt.

Herr Abg. Dr. Niethammer hat ferner einen einzelnen Fall genannt, in dem eine Dame auf ihrer Reise von Breslau nach Würzburg auf einen unzweckmäßigen Weg über die preußische Route verwiesen und dadurch sie sowohl wie auch die sächsische Verwaltung geschädigt worden sei. Ich würde Herrn Dr. Niethammer sehr dankbar sein, wenn er mir den Fall, namentlich unter genauer Angabe der Zeit dieser Reise, so genau bezeichnen wollte, daß die Angelegenheit im Einvernehmen mit der preußischen Verwaltung untersucht werden könnte. Ich glaube versichern zu können, daß die preußische Verwaltung es auf das entschiedenste mißbilligen würde, wenn etwa ein untergeordnetes Organ eine Dame im falschverstandenden finanziellen Interesse der preußischen Staatseisenbahnverwaltung auf einen unzweckmäßigen Reiseweg verwiesen hätte. Wie sehr diese Verwaltung bereit ist, die Reiserouten auch durch Sachsen mit verbessern zu helfen, das können Sie daraus entnehmen, daß neuerdings gerade von Breslau her über Dresden nach Bayern mit Hilfe Preußens eine neue vorzügliche Schnellzugsverbindung mit durchlaufenden Wagen hergestellt worden ist. Es geschieht also manches auf Betreiben der sächsischen Regierung. — Wenn Herr Abg. Günther gestern dieselbe Frage berührt und die Schnellzugsverbindung Berlin-Hof-München als verbesserungsbedürftig bezeichnet hat, so kann ich bemerken, daß die sächsische Staatseisenbahnverwaltung auch ihrerseits wünscht, daß hier die bessernde Hand angelegt wird. Gerade jetzt werden auf der großen internationalen Fahrplankonferenz über Neueinlegung einer guten Schnellzugsverbindung über Hof Erörterungen gepflogen.

Die Aufenthalte in Leipzig bedürfen allerdings in einzelnen Fällen der Kürzung. Es ist dies aber gegenwärtig nicht leicht, da, wie die Herren wissen, der Bahnhof in Leipzig noch nicht vollendet, also noch mit gewissen Ausnahmefällen zu rechnen ist. Indes bestrebt man sich, diese Mängel zu beseitigen, und die preußische Verwaltung hat sich in entgegenkommender Weise bereit erklärt, an der Beseitigung dieser Klagen mitzuwirken." (Beifall!)

Nachrichten.

Deutschland.

— Staatsbahnwagenverband. Mit Gültigkeit vom 1. September dieses Jahres sind die Güterwagenvorschriften (GWV.) neu herausgegeben worden. Sie gelten bekanntlich für den Bereich der zwecks gemeinschaftlicher Benutzung der ihnen gehörigen oder in ihren Wagenpark eingestellten vollspurigen Güterwagen aller Art zu einem Verbande zusammengetretenen preußisch-hessischen, oldenburgischen, mecklenburgischen, bayerischen, sächsischen, württembergischen und badischen Staatbahnen, der Reichsbahnen sowie der Privat- und Kleinbahnen, deren Versorgung mit Wagen die vorgenannten Verbandsbahnen übernommen haben. Die Neuausgabe des GWV. enthält eine Reihe von Änderungen der bisher gültigen Vorschriften, die in der Hauptsache die ersten zehn Abschnitte der Dienstvorschrift betreffen. Von den in den Abschnitten I—IX eingetretenen Änderungen wäre hervorzuheben, daß die Vorschriften über die Benutzung von Wagen zu Dienstgutsendungen und über die Arbeitswagen (§§ 71—77 GWV.) geändert sind, und zwar im wesentlichen nach den für den Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen am 15. September 1912 eingeführten Versuchsvorschriften. Unter anderem werden nach den neuen Vorschriften die preußisch-hessischen Arbeitswagen im Gesamtbereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen gemeinschaftlich benutzt und unterliegen innerhalb dieses Gebiets nicht mehr den Benutzungsbeschränkungen. In gleicher Weise werden auch die Arbeitswagen der bayerischen Staatsbahnen (rechtsrheinischen Netzes) in den Bezirken dieses Netzes gemeinschaftlich benutzt. Sehr wesentliche Änderungen sind im Abschnitt X, Maßnahmen gegen den Wagenmangel, eingetreten. Hier enthält die neue Ausgabe in den §§ 82—88 neue Vorschriften über die Teildeckungen, die an die Stelle der im Vorjahr versuchsweise eingeführten „Vorschriften über die Teildeckungen und Verhältniszahlen" (zu vergl. die Mitteilungen in Nr. 83, S. 1320, Jahrgang 1912 d. Ztg.) treten. Die neuen Bestimmungen beseitigen die in den Versuchsvorschriften vorgesehenen Bezirksverhältniszahlen, dagegen stimmen sie mit diesen, soweit die Durchführung der Teildeckungen durch die Dienststellen in Frage kommt, im allgemeinen überein. Sie enthalten indessen, namentlich bezüglich der Bildung von Verhältniszahlen, mehrfach Vereinfachungen. So sind Stations-, Gruppen-, Bahnverhältniszahlen sowie besondere Verhältniszahlen für den Rübenversand nicht mehr zu bilden. Einzelverhältniszahlen sind künftig im allgemeinen nur noch für solche regelmäßigen Versender zu bilden, deren durchschnittlicher Tagesversand in teildeckungsfreien Gütern 150 t oder mehr beträgt. Die Verhältniszahlen werden grundsätzlich nur für die Monate September bis Dezember (bisher August bis Dezember) gebildet, sie werden sämtlich von der vorgesetzten Verwaltung festgesetzt und den Dienststellen mitgeteilt. Die Festsetzung erfolgt für alle Güter der Regel nach auf Grund des durchschnittlichen förder- (arbeits-) täglichen Versandes im gleichen Monat des Vorjahres. — Infolge des Fortfalls der Bezirksverhältniszahlen, der Gruppen- und Bahnverhältniszahlen sowie des größten Teils der Einzelverhältniszahlen bilden nunmehr die Bestellzahlen in erheblich größerem Umfang als bisher die Unterlagen für die Wagenverteilung durch die Wagenbureaus und die Unterverteilungsstellen. Hierin liegt nun die Gefahr, daß Überbestellungen der Versender zu Ungleichheiten in der Wagenverteilung führen können. Infolgedessen müssen sich die Wagenbureaus und Unterverteilungsstellen über die tatsächlichen Bedarfsverhältnisse der Stationen dauernd unterrichtet halten, um nach Möglichkeit den wirklichen, von Überbestellungen unabhängigen Bedarf bei Zuteilung der Wagen an die Dienststellen berücksichtigen zu können. Die Dienststellen

sind daher bei Ausgabe der neuen Vorschriften noch ganz besonders darauf hingewiesen worden, daß sie nach § 27 der GWV. verpflichtet sind, darauf zu achten, daß nicht einzelne Verlader bei Wagenmangel in der Absicht, sich die Gestellung der Wagen zu sichern, mehr Wagen bestellen, als sie bedürfen. Wahrnehmungen, die auf solche Überbestellungen von Versendern schließen lassen, sind bestimmungsgemäß nicht nur der vorgesetzten Verwaltungsstelle, sondern auch dem Wagenbureau sofort zu melden, damit dieses in die Lage gesetzt wird, sich unverzüglich mit dem Versender ins Benehmen zu setzen.

— **Die Reichsbahnen im Entwurf des Reichshaushaltsetats für 1914.** Nach dem vor kurzem veröffentlichten Entwurf sind für das Rechnungsjahr 1914 beim Etat der Reichseisenbahnverwaltung eingestellt: als ordentliche Einnahmen 162,246 Millionen Mark oder gegen das Vorjahr (153,779 Millionen Mark) mehr 8,467 Millionen Mark, als fortdauernde Ausgaben 114 516 860 *M*, d. s. gegen das Vorjahr (108 238 340 *M*) mehr 6 278 520 *M*, und als einmalige Ausgaben 17 517 071 *M* oder gegenüber dem Vorjahr (14 148 771 *M*) mehr 3 368 300 *M*. Die Überschüsse im ordentlichen Etat sind auf 30 212 069 *M*, also auf 1 179 820 *M* weniger veranschlagt, während im Etat für 1913 die Überschüsse mit einer Steigerung von annähernd 5 Millionen Mark gegen 1912 veranschlagt wurden. Für außerordentliche Ausgaben ist für 1914 ein Betrag von 20,292 Millionen Mark vorgesehen, der den im Vorjahr (17 284 500 *M*) um 3 007 500 *M* übersteigt. — Im einzelnen wäre mitzuteilen, daß von den insgesamt angeforderten 632 neuen Etatsstellen 4 auf höhere, 219 auf mittlere Beamte und 409 auf Unterbeamte entfallen. Die Stellenvermehrung ist demnach gegen das Vorjahr mehr als verdoppelt, da von den für 1913 angeforderten 311 neuen Stellen 117 auf mittlere Beamte und 193 auf Unterbeamte kamen. Zur Hintanhaltung von Betriebsstockungen bei der anhaltenden Verkehrssteigerung sind mehrere neue Forderungen für die Erweiterung von Bahnhöfen und Gleisanlagen eingestellt, außerdem werden, wie schon im Vorjahr, wiederum beträchtliche Mittel für die Vermehrung des gesamten Fuhrparks erforderlich, auch Maßnahmen zur Sicherung des Betriebs erfordern wiederum erhebliche Mittel. Im außerordentlichen Etat ist u. a. zur Herstellung eines dritten und vierten Gleises auf der Strecke von Straßburg nach Basel bezw. zum Bau einer Seitenlinie zur Entlastung dieser Strecke die erste Rate vorgesehen, um mit dem besonders dringlichen Bau auf der Anfangs- und der Endstrecke (Straßburg-Erstein und Mülhausen-St. Ludwig) beginnen zu können, für die, wie bereits jetzt feststeht, nur die Herstellung eines dritten und vierten Gleises in Frage kommen kann.

— **Zugabfertigung durch die Zugführer bei Güterzügen.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 12. v. M. ist die Zugabfertigung durch den Zugführer bei Güterzügen bei der Mehrzahl der Eisenbahndirektionen auf einer großen Anzahl von Stationen eingeführt worden und hat sich weiter bewährt. Der Erlaß weist daher die Königl. Eisenbahndirektionen an, auf die weitere Einführung des Verfahrens Bedacht zu nehmen.

— **Verdingungswesen.** Ein an alle beteiligten Oberbehörden gerichteter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 11. v. M. besagt folgendes: In der letzten Zeit sind mehrere Fälle zu meiner Kenntnis gelangt, in denen bei Verdingungen unter Ausschaltung jedes anderen Dachdeckungsmaterials die Anwendung von Ruberoid vorgeschrieben war. Die mir unterstellten Behörden sind zwar nicht gehindert, sich bei Erteilung des Zuschlags für das Spezialmaterial Ruberoid zu entscheiden, wenn ihnen dessen Anwendung nach den Umständen des einzelen Falles zweckmäßig erscheint (zu vergl. die an die Herren Regierungspräsidenten, an die Herren Polizeipräsidenten, in die Ministerial-Baukommission und an die Eisenbahndirektionen gerichteten Erlasse vom 22. Januar 1908 und 28. Juni 1910). Es verstößt aber gegen den Erlaß vom 18. Dezember 1912 (Eisenb.-Nachr.-Bl. 1912, S. 99, Zentralbl. d. Bauverwaltung 1913, S. 1), wenn die Anwendung lediglich dieses Spezialmaterials von vornherein bei der Ausschreibung angeordnet wird. Die in dieser Art erfolgten Ausschreibungen sind daher aufgehoben worden. Zur Vermeidung derartiger Vorkommnisse ordne ich hiermit an, daß bei allen Ausschreibungen, in denen Papp-Deckungsmaterial angefordert wird, hierfür lediglich der Ausdruck „Dachpappe" anzuwenden ist. Diese Bezeichnung reicht als Unterlage für die Verdingung vollkommen aus und läßt der ausschreibenden Behörde zugleich auf Grund der vorgelegten Muster die nötige Entscheidungsfreiheit, da bei sämtlichen in Frage kommenden Deckungen die Pappe als Trägerin des Imprägnierungsmaterials (insbesondere auch bei dem Ruberoid und bei ähnlichen unter besonderem Namen im Handel befindlichen Spezialmaterialien) vorhanden ist. Eine allgemeine Regelung der in den Ausschreibungsbedingungen zu stellenden Anforderungen bleibt bis zum Abschluß der im Gange befindlichen Versuche zur Einführung einheitlicher Normen für derartige Deckungsmaterialien vorbehalten.

— **Mützenabzeichen für Gepäckträger.** Einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers an die Königlichen Eisenbahndirektionen vom 12. November d. J. zufolge empfiehlt es sich nach den angestellten Versuchen, an Stelle des bisher üblichen Abzeichens für Gepäckträger (metallenes Mützenschild mit der Bezeichnung „Gepäckträger Nr. . . .") eine Mützennummer aus weißen Emailleziffern nach dem Vorschlage der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin einzuführen. Der Erlaß bestimmt deshalb, daß künftig allgemein derartige Emaillenummern beschafft werden, die von den Gepäckträgern am Vorderrand des Tuchstreifens der Dienstmütze zu tragen sind. Der vorhandene Bestand an Mützenschildern ist aufzubrauchen.

— **Ruhr-Lippe-Kleinbahnen.** Unter Teilnahme von Vertretern der beiden Soester Banken ist kürzlich, wie die „Köln. Ztg." meldet, eine Sitzung des Vorstandes der Ruhr-Lippe-Kleinbahnen abgehalten worden, die erste, nachdem die Kreistage von Soest und Arnsberg die Bewilligung der Mittel zum Umbau der Strecke in Vollspur abgelehnt hatten. Der Vorstand hat beschlossen, eine erhebliche Einschränkung der Personenzüge vorzunehmen. Durch diese Maßnahme soll eine erhebliche Verminderung der Betriebskosten angestrebt werden. Für den 22. v. M. stand eine Revision der Bahnstrecke durch die Aufsichtsbehörde, die Königliche Eisenbahndirektion Cassel, in Aussicht. Der Umbau der Strecke in Vollspur ist unter den jetzigen Umständen vollständig fallen gelassen worden; nur die Anlage einer dritten Schiene auf der Strecke Neheim-Hüsten-Niederems-Günne kommt in Frage, damit auf dieser Strecke vollspurige Wagen durchgeführt werden können.

— **Betriebsergebnisse der bayerischen Motorpostlinien im Jahre 1912.** Nach dem vom bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten ausgegebenen Bericht standen im verflossenen Jahre 65 (i. Vorjahr 52) ständige und 20 Sommerlinien im Betrieb. Bei den ständigen Linien sind im Laufe des Jahres 1912 folgende hinzugetreten (der Anlagewert ist in Klammern beigesetzt): Bamberg-Untersteinbach (Ufr.) (78 765 *M*), Buchloe-Waal-Lengenfeld (35 879 *M*), Füssen-Ulrichsbrücke (60 109 *M*), Gerolzhofen-Untersteinbach (Ufr.) (32 371 *M*), Landsberg a. Lech-Weilheim (Oby) (63 493 *M*), Landshut-Velden (38 239 *M*), Nürnberg-Erlangen und Kraftshof (67 219 *M*), Pfaffenhofen a. Ilm-Sünzhausen (14 801 *M*), Siegenburg-Mainburg (18 574 *M*), Vilsbiburg-Reisbach (34 820 *M*), Vilsbiburg-Velden (18 935 *M*), Weißenburg (By)-Gunzenhausen (30 967) und Würzburg-Unteraltertheim-Tauberbischofsheim (73 619 *M*). Bei den Sommerlinien ist die Linie Wörishofen-Kaufbeuren (Anlagewert 24 869 Mark) neu in Betrieb genommen. Sämtliche Linien werden unter Garantie der Beteiligten betrieben, unter dem Anlagewert sind die Kosten der Fahrzeuge, Bauten, Einrichtungsgegenstände und Personalausbildung zu verstehen. — Die Anlagekosten für die gesamten Motorpostlinien sind im Jahre 1912 von 3 516 606 *M* auf 4 651 911 *M*, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge von 2227 auf 2427 *M* gestiegen. Befördert wurden insgesamt an 25 051 Betriebstagen 2 482 776 (i. V. 1 907 236) Personen, die zusammen 22 794 848 (i. V. 18 311 303) km zurücklegten. Der Güterverkehr belief sich auf nur 26 546 t gegen 29 535 t im Vorjahr, davon wurden 21 799 (25 405) t in Wagenladungen befördert. Die Gesamteinnahmen betrugen 1 884 552 (i. V. 1 615 117) *M*, davon entfallen auf den Personenverkehr 1 465 192 (i. V. 1 283 530) *M*, auf den Güterverkehr 80 033 (i. V. 87 686) *M*, 330 409 *M* werden als Ersparung aus dem Wegfall von Pferdepostverbindungen eingestellt. Die Gesamtausgaben bezifferten sich auf 1 632 779 (i. V. 1 245 138) *M*, so daß eine Mehreinnahme in Höhe von 251 773 (i. V. 369 979) *M* verblieb, die 5,4 % (i. V. 8,4 %) des Anlagekapitals beträgt. Die Betriebszahl ist von 77,09 % im Vorjahr auf 86,6 % gestiegen, die Summe der reinen Betriebsausgaben auf ein Motorwagenkm. ist von 37,5 auf 37,1 ₰ gesunken. — Seit dem Jahre 1908 betragen die Überschüsse im ganzen 2 212 383 *M* = 47,6 % des Anlagekapitals.

— **Das Modell des ersten Tunnels in Deutschland.** Im Deutschen Museum in München wurde vor einigen Tagen dieses von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen gestiftete Modell aufgestellt. Der 513 m lange Tunnel wurde von Freiberger Bergknappen bei Oberau für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den Jahren 1837 bis 1839 gebaut. Das Modell zeigt alle wichtigeren Arbeitsvorgänge, wie z. B. das Abstecken der Tunnelrichtung, das Bohren und Laden der Sprenglöcher, das Fördern der Materialien usw., wobei diese Bauvorgänge durch Figuren der Bergleute in den charakteristischen Arbeitsstellungen besonders anschaulich dargestellt sind. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, wurde das Modell in ein Zwanzigstel der natürlichen Größe nach Originalzeichnungen und Berichten aus der Zeit des Tunnelbaues und unter Verwendung von Originalgestein aus dem Tunnelgebirge bei Oberau ausgeführt.

— **Probeentnahme aus Getreideladungen vor Einlösung des Frachtbriefs.** Auf den seinerzeit von der Handelskammer

Berlin gestellten Antrag, die Probeentnahme aus Wagenladungen mit Getreide, Mühlenfabrikaten und Futtermitteln vor Einlösung des Frachtbriefs auf den Berliner Bahnhöfen zuzulassen (vgl. die Mitteilung in Nr. 25 S. 421 d. Ztg.), hat die Eisenbahndirektion Berlin vor kurzem mitgeteilt, daß der Genehmigung dieses Antrags sowohl bedeutsame rechtliche als auch eine Anzahl tatsächlicher Gründe entgegenstehen. Wenn es auch zutreffe, daß in den meisten der für den deutsch-russischen Verkehr in erster Linie in Frage kommenden Direktionsbezirken für einzelne Stationen teils allgemein, wie in Skalmierzyce, Königsberg und Danzig, teils nur gelegentlich der zollamtlichen Abfertigung die Probeentnahme aus Wagenladungen der bezeichneten Güter vor Einlösung des Frachtbriefs zugelassen ist, und diese Einrichtung bisher zu Mißständen nicht geführt hat, so stellt sich dieser Zustand doch als eine Ausnahmemaßregel dar, die, insbesondere auf die Eigenart des Handelsverkehrs mit Rußland Bedacht nehmend, die besonderen örtlichen Verhältnisse und Bedürfnisse der Direktionsbezirke Königsberg, Danzig, Bromberg und Kattowitz berücksichtigt und nach der übereinstimmenden Ansicht dieser Direktionen auf die Bezirke, für die sie bisher getroffen wurde, beschränkt bleiben sollte. Gegen die rechtliche Zulässigkeit der beantragten Maßnahme wird in der Hauptsache eingewendet, daß darin immerhin eine Verletzung der Vertragspflicht der Eisenbahn gegenüber dem Versender, die gemäß § 84 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Artikel 30 des Internationalen Übereinkommens dahin geht, das Gut dem Empfänger unversehrt abzuliefern, gefunden werden könnte. Sofern der Versender also nicht ausdrücklich durch einen Vermerk im Frachtbrief, dessen Zulässigkeit wiederum nach dem Wortlaut des § 56 (9) EVO. bezw. Art. 6 (9) I. Ü. fraglich erscheint, oder mittels besonderen Schreibens an die Bestimmungsstation der Eisenbahn das Recht, dem Empfänger die Probeentnahme vor Einlösung des Frachtbriefs zu gestatten, eingeräumt hat, würde sich die Eisenbahn durch Gestattung der Probeentnahme für den etwa hieraus dem Versender entstehenden Schaden, wie Minderung oder Beschädigung des Gutes, Verrat der Bezugsquellen an Wettbewerber usw., ersatzpflichtig machen. Eine derartige Gefahr könne sie nur einem kleinen Interessenkreis gegenüber übernehmen, nicht aber ganz allgemein, für alle Güter und für jeden Bahnhof. Eine Ausdehnung der Maßnahme auf Berlin, wenn diese auch zunächst auf Getreide, Futtermittel und Mühlenfabrikate beschränkt bliebe, würde aber ohne Zweifel fortgesetzte Berufungen zur Folge haben, so daß dann die Probeentnahme überall und für alle Güter zugelassen werden müßte. Zum Schluß führt die Direktion noch beiläufig an, daß die Handelskammer Dresden die von der dortigen Kaufmannschaft im Jahre 1907 gewünschte Unterstützung eines gleichartigen, an die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen gerichteten Gesuchs mit der Begründung abgelehnt hat, es könne der Eisenbahnverwaltung nicht zugemutet werden, den ihr zustehenden fälligen Anspruch auf den Frachtlohn zugunsten etwaiger Gegenforderungen zurückzustellen, auch würde die gewünschte Besichtigung zu einer Verzögerung der Abfertigung führen und noch bessere Gelegenheit geben, die Bezugsquellen von Wettbewerbern auszukundschaften.

Bei dieser Sachlage wird die Handelskammer gebeten, von einer weiteren Verfolgung ihres Antrags Abstand zu nehmen.

— **Berlin und die Fortführung des Mittellandkanals.** Die Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin erörterten in ihrer letzten Novembersitzung das Interesse von Berlins Handel, Industrie und Schiffahrt an der Fortführung des Rhein-Hannover-Kanals zur Elbe und nahmen folgende Erklärung an: „Die im preußischen Wasserstraßengesetz vom 1. April 1905 beschlossenen Fluß- und Kanalbauten nähern sich ihrem Abschluß, so daß in absehbarer Zeit die Inbetriebnahme der neuen Wasserstraßen wird erfolgen können. Durch die Erbauung des Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin, die Kanalisierung der Oder, die Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel und der Warthe, des Sakrow-Paretzer Kanals, der unteren Havel und die hoffentlich demnächst zu erwartende Verbesserung des Plauer Kanals und der oberen Havel erhält Berlin bessere Wasserverbindungen als bisher mit den östlichen und südöstlichen Teilen der Monarchie sowie mit der Ostsee, der Elbe und Nordsee. Es fehlt aber Berlins Handel, Industrie und Schiffahrt die notwendige Wasserverbindung mit dem westdeutschen Wasserstraßennetz und dem dortigen Industriegebiet. Die Gründe, die seinerzeit für die Herstellung einer Wasserstraße vom Rhein zur Elbe geltend gemacht worden sind, bestehen noch heute in unveränderter Stärke. Ohne die Fortsetzung des Rhein-Hannover-Kanals bis zur Elbe wird diese Wasserstraße nur eine beschränkte wirtschaftliche Bedeutung und eine unzureichende Rentabilität erlangen können. Sie wird nicht imstande sein, den Eisenbahnverkehr in Massengütern in dem notwendigen Umfange zu entlasten und die Frachten zu verbilligen. Durch die Verbindung des Rhein-Hannover-Kanals mit der Elbe würde es dem Berliner Handel möglich werden, die Erzeugnisse der ostdeutschen Land- und Forstwirtschaft in größerem Umfange als bisher nach dem Westen der Monarchie abzusetzen. Der Berliner Industrie würde die Möglichkeit gegeben werden, einen Teil ihrer wichtigsten Rohmaterialien billiger als jetzt zu beziehen und dadurch ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Die Erhöhung der Wettbewerbesfähigkeit unserer heimischen Industrie gegenüber derjenigen des Auslandes verlangt dringend eine Verbilligung der Frachten, und diesem Verlangen würde durch Herstellung eines zusammenhängenden Wasserstraßennetzes entsprochen werden. Ferner liegt der Ausbau des Mittellandkanals im Interesse der Konsumenten, denen dadurch die Möglichkeit geboten wird, wichtige Nahrungsmittel mit geringeren Frachtkosten zu beziehen als jetzt. Die Ältesten der Kaufmannschaft erachten es daher als eine der wichtigsten Aufgaben der Wirtschaftspolitik, daß der Rhein-Hannover-Kanal sobald wie möglich seine Fortsetzung nach der Elbe findet."

Am 26. November tagte der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt in Berlin in gleicher Angelegenheit. Der Berichterstatter Dr. Schneider, Syndikus des Bundes der Industriellen, legte im Einverständnis mit dem Vorstand folgende Entschließung vor: „Der Zentralverein für deutsche Binnenschiffahrt spricht sich erneut dafür aus, daß der voraussichtlich in Jahresfrist fertiggestellte Rhein-Weser-Kanal über den Anschlußkanal nach Hannover hinaus alsbald bis zur Elbe fortgeführt werde. Eine Kanalverbindung von Hannover zur Elbe ist das verkehrstechnisch wie volkswirtschaftlich notwendige Verbindungsstück der großen Wasserstraßensysteme im Osten und im Westen des Deutschen Reiches. Erst der Bau dieses Verbindungsstückes wird die deutschen Binnenwasserstraßen zu der im Interesse der deutschen Indutrie, der Landwirtschaft und des Handels notwendigen Leistungsfähigkeit bringen." Die Entschließung wurde einstimmig angenommen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Reichseisenbahnverwaltung ist dem Vorstande des Werkstättenamtes in Niederjeutz, Baurat Kuntz, der Charakter als Geheimer Baurat verliehen.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Regierungsassessor Poelmann in Eisenach zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte 4. Kl. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Max Heyden aus Düsseldorf und der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Eberhard Stapelmann aus Wickede, Kreis Dortmund, zu Regierungsbaumeistern. — Der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Schumacher, bisher in Berlin, ist als Vorstand des Eisenbahn-Verkehrsamts nach Weimar versetzt.

Bei den bayerischen Staatseisenbahnen wurden ab 1. Dezember dieses Jahres in den Ruhestand versetzt: Regierungsrat Stauber in München, Inspektor Trettenbach in Weiden unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberinspektors und der im zeitlichen Ruhestand befindliche Oberinspektor Ott in München. — Die erbetene Entlassung aus dem Staatsdienste erhielt Eisenbahnassessor Keller in Augsburg. — Befördert wurden der Vorstand der Betriebsinspektion Ludwigshafen a. Rh., Direktionsrat Guth, zum Regierungsrat daselbst, Direktionsrat Reißer in Kempten zum Regierungsrat und Vorstand der Betriebsinspektion Kaiserslautern und der Vorstand der Maschineninspektion Lindau, Direktionsrat Leykauf, zum Regierungsrat daselbst. — Versetzt wurden Direktionsrat Dr. Holfelder in Regensburg an der Eisenbahndirektion Würzburg, Oberbauinspektor Maußer in Neumarkt a. Rott als Direktionsrat an die Betriebsinspektion Regensburg als deren Vorstand und Oberbauinspektor Freyschmidt in Ludwigshafen a. Rh. an die Eisenbahndirektion Nürnberg.

Der Vorsitzende des Vorstandes der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft Geheimer Baurat Roetelmann ist am 30. November d. J. im Alter von 68 Jahren gestorben.

Österreich.

— **Die Notstandstätigkeit für Galizien.** Im Zusammenhange mit der von der Regierung eingeleiteten umfassenden Hilfstätigkeit zur Linderung des durch Hochwasser hervorgerufenen Notstandes in Galizien wurden im Interesse der Verbraucher mit Gültigkeit vom 1. Oktober d. J. bis auf Widerruf, längstens bis 30. April 1914, auf den österreichischen Staatsbahnen Ausnahmetarife im Verkehr mit Galizien für Nahrungs- und landwirtschaftliche Bedarfsmittel (Kartoffeln, Gemüse, Hülsenfrüchte, Reis, Futter und Streu, Kunstdünger usw.), eingeführt, welche einem 50prozentigen Frachtnachlaß gleichkommen. Ferner wurden die galizischen Staatsbahndirektionen ermächtigt, auf fallweises Einschreiten von Gemeindeverwaltungen für Transporte von Getreide, Mahlprodukten, Kohlen und Brennholz, wenn diese Materialien unentgeltlich an die Bevölkerung verteilt werden, im Rückvergütungswege einen Einheitspreis von 0.16 Heller für 100 kg und 1 km, zuzüglich einer Abfertigungsgebühr von 5 Heller einzuräumen. Die gleichen Tarif-

maßnahmen auch auf den ungarischen und erforderlichenfalls den preußischen Bahnen zu erwirken, wie dies angeregt wurde, stand selbstverständlich außerhalb des Machtbereichs der Staatsbahnverwaltung; hingegen hat sie es erzielt, daß Notstandssendungen nach Galizien von diesen Bahnen raschestens befördert werden. Die erwähnten Tarifmaßnahmen haben zur Folge, daß die Transporte zu Preisen bewerkstelligt werden, welche bereits hinter den Selbstkosten zurückbleiben. Die tarifarische Notstandstätigkeit bedeutet für die finanzielle Tätigkeit der Staatsbahnen eine Belastung von mindestens sechs Millionen Kronen.

— **Fleischkühlung im fahrenden Zug.** In der Station Hauptzollamt-Großmarkthalle traf kürzlich ein nach der neuesten Bauart hergestellter Fleischkühlwagen ein, der, in den Simmeringer Werkstätten gebaut, zum erstenmal die weite Strecke von Turn-Severin in Rumänien nach Wien zurückgelegt hatte. Der weißlackierte neue Wagen enthielt 2186 kg Rindfleisch, 1688 kg Schweinefleisch und 971 kg Schaffleisch. Er weist eine ganz besondere Bauart und Einrichtung auf. Der Wagen ist bedeutend länger als die bisherigen, läuft auf drei Achsen und hat den Eisbehälter nicht mehr an der Decke, sondern an der Stirnseite. Die Kühlung erfolgt dadurch, daß die den Eisbehälter umgebende Luft durch eine elektrisch betriebene Lüftungsanlage in Umlauf gebracht wird, so daß die im Innern des Wagens vorhandene Luft durch die ausgeübte Saug- und Druckwirkung in beständiger Bewegung erhalten wird. Es sind 120 Fleischhaken angebracht. Der elektrische Antrieb der Lüftungsanlage erfolgt durch eine an der Unterseite des Wagens angebrachte Dynamomaschine, die mit der Wagenachse verkuppelt ist und dadurch während der Fahrt beständig in Bewegung gehalten wird, so daß die Dampfkraft des Zuges zur Erzeugung elektrischen Antriebes ausgenützt wird. Somit besorgt gewissermaßen der Eisenbahnzug selbst die Fleischkühlung. Der Wagen, der, wie erwähnt, zum erstenmal im Betrieb versucht wurde, war am 28. November von Turn-Severin abgegangen und traf am 1. d. M. in der Wiener Großmarkthalle ein. Die Ware war bei der Ausladung tadellos erhalten.

— **Umwandlung der Montanbahn Jaworzno-Szczakowa in eine öffentliche Lokalbahn.** Die für die Umwandlung erforderliche Konzession hat die Schaffung einer Tarif- und Verkehrsgemeinschaft zwischen der künftigen Lokalbahn Jaworzno-Szczakowa und der an diese anschließenden Lokalbahn Jaworzno-Pila zur Voraussetzung. Wegen Lösung dieser Vorfrage schweben im Eisenbahnministerium Verhandlungen mit den beteiligten Faktoren.

— **Verbesserungen im Sommerfahrplan der Staatsbahnen.** Die Sommerfahrordnung 1914 für die im Staatsbetrieb stehenden Eisenbahnlinien ist in den Hauptgrundzügen festgestellt. Wie das „Österr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mitteilt, ist es gelungen, diesmal eine ganze Reihe wichtiger Fahrplanverbesserungen zu sichern. Der neue Sommerfahrplan kürzt die Verbindung Wien-Triest um 1 Stunde 20 Minuten und für den Verkehr zwischen Wien und Holland und Belgien wird eine neue, rasche Verbindung geschaffen. Zur tunlichsten Entlastung des stark benutzten Schnellzugs Nr. 203 Wien-Paris und Wien-Salzkammergut werden bei diesem Zuge die Aufenthalte in Hütteldorf-Hacking und St. Pölten aufgelassen. Hierdurch sowie durch gleichzeitige Fahrtbeschleunigung wird eine Abkürzung der Fahrtdauer in den genannten Richtungen um 20 Minuten ermöglicht. Die Abfahrt von Wien Westbahnhof erfolgt um 8 Uhr 35 Minuten vormittags bei ungeänderter Ankunft in den Zielstationen. Durch Früherlegung des Schnellzuges Nr. 702, Trist k. k. St.-Salzburg und durch Beschleunigung der Schnellzüge Nr. 1 und 2 zwischen Wien Westbahnhof und Salzburg wird zwischen den Zügen Nr. 1 und 701 bzw. 702 und 2 in Salzburg ein Anschluß hergestellt, wodurch eine neue Nachtverbindung zwischen Wien Westbahnhof und Badgastein-Spittal-Millstättersee-Villach Hauptbahnhof geschaffen wird. Der bisher in der Strecke Wien Westbahnhof-Wels mit dem Schnellzug Nr. 3 vereint geführte Zugteil Wien-Passau-Frankfurt a. M. wird ab Wien als neuer Zug Nr. 403 nach folgender Fahrordnung verkehren: Wien Westbahnhof ab 8 Uhr 5 Min. vorm., Wels an 11 Uhr 51 Min. mittags, Wels ab 11 Uhr 54 Min. mittags, Passau an 1 Uhr 18 Min. nachm. Durch die Führung dieses beschleunigten Zuges wird eine Abkürzung der Fahrtdauer von Wien nach Passau und darüber hinaus um 40 Minuten erzielt. Durch Verlegung und beschleunigte Führung der Schnellzüge Nr. 401 und 402 zwischen Wien Westbahnhof und Passau soll eine wesentliche Verbesserung der durch diese Züge vermittelten Verbindungen zwischen Wien und Frankfurt a. M. und die Herstellung neuer günstiger Schnellzugverbindungen von Wien nach Belgien und Holland und zurück erzielt werden. Zur Verbesserung des Verkehrs aus dem Innviertel nach Linz und Wien und zurück werden ferner ab 1. Mai für die Dauer der Sommerfahrordnung versuchsweise auf den Linien Wels-Passau und Neumarkt-Kallham-Simbach neue Schnellzüge mit allen drei Wagenklassen geführt, durch die neue Zugverbindungen hergestellt werden. Die Einführung des neuen Schnellzuges Nr. 403 Wien-Wels-(Passau) bedingt mit Rücksicht auf die Wiener Bahnhofsverhältnisse eine Früherlegung der Abfahrt des Schnellzuges Nr. 303 Wien Westbahnhof-Selztal-Innsbruck-Bregenz um 10 Minuten. Die hierdurch gewonnene Zeit wird zur Einschaltung eines Aufenthaltes in St. Pölten und zur Verlängerung des für die Abwicklung der umfangreichen Verschubarbeiten in Selztal unzulänglichen Aufenthaltes verwendet. In der Strecke Innsbruck-Buchs werden in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September neue Schnellzüge verkehren. Wegen Herstellung von Anschlüssen in Bregenz über den Bodensee nach dem Schwarzwald und umgekehrt sind Verhandlungen mit den beteiligten Verwaltungen im Zuge.

— **Reisehefte mit Hotelkupons.** Wie im Vorjahre gelangten für den diesjährigen Winter bis einschließlich 30. April 1914 Reisehefte, gültig innerhalb zehn Tagen zur einmaligen Fahrt von Wien-Westbahnhof nach Salzburg und zurück sowie für die Unterkunft und Verpflegung in Salzburg zur Ausgabe. Der Preis dieser Reisehefte beträgt 140 Kr. für die I. Klasse und 110 Kr. für die II. Klasse. Die Wohnung und Verpflegung in Salzburg kann auf Grund der in den Reiseheften enthaltenen sieben Hotelanweisungen nach freier Wahl des Reisenden in einem der Hotels in Anspruch genommen werden. Die Reisehefte berechtigen zur Benützung aller fahrplanmäßigen Schnell- und Personenzüge sowie gegen Entrichtung des tarifmäßigen Zuschlages auch der Luxuszüge.

— **Die österreichischen Staatsbahnen vor einem preußischen Obergericht.** Das preußische Oberverwaltungsgericht hatte sich kürzlich, wie das „Öst.-ung. Eisenbahnblatt“ berichtet, in letzter Instanz mit einem interessanten Rechtsstreit zu befassen, den der Magistrat von Myslowitz gegen den durch die k. k. Nordbahndirektion in Wien vertretenen österreichischen Staatsfiskus angestrengt hatte. Die Nordbahndirektion besorgt auf preußischem Boden den Eisenbahnverkehr von der Landesgrenze bis Myslowitz und unterhält in dieser Stadt eine kommerzielle Vertretung sowie ein den Wagendienst kontrollierendes Bureau. Darin erblickte der Magistrat alle Merkmale einer Betriebswerkstätte und veranlagte die Nordbahn zur Gemeindeeinkommensteuer. Demgegenüber hat die Nordbahndirektion, die bereits von dem Bezirksausschuß in Oppeln von der Gemeindeeinkommensteuer freigestellt worden war, dargetan, daß sie den Verkehr von Myslowitz bis zur Landesgrenze nur im Namen und auf Rechnung der preußischen Staatsbahnverwaltung ausübe, die den genannten Stationsdienst in Myslowitz besorge. Diese Stadt sei mithin trotz der verschiedenartigen, die Dienstabwicklung erleichternden Tätigkeit der Nordbahnorgane keine Station der österreichischen Staatsbahnen. Letztere kämen übrigens für das Ausland nur als eine untrennbare wirtschaftliche Einheit in Betracht, wenngleich im österreichischen Gebiete die Nordbahnlinien auch nach ihrer Verstaatlichung ein besonderes Steuersubjekt bilden; hierfür seien lediglich „innerpolitische“ Gründe maßgebend. Da aber die Gesamtheit der österreichischen Staatsbahnen mit einem Verlust arbeite, so fehle es gemäß den Bestimmungen des Kommunalabgabengesetzes an einem steuerpflichtigen Ertrage. Das Oberverwaltungsgericht hat sich den Ausführungen der von ihrem Oberkommissär Dr. Krakauer und dem Justizrat Hoffstaedt vertretenen Nordbahndirektion angeschlossen und die Revisionsklage des Magistrats Myslowitz abgewiesen.

— **Bahnverbindung mit Grado.** Für die von Norden kommenden Badegäste ist Grado jetzt in direkter Fahrt nicht erreichbar. Diese müssen vielmehr entweder den Weg mittels Eisenbahn bis Triest (bzw. Venedig) und sodann mittels Dampfers bis Grado wählen, oder mit der Eisenbahn über Cervignano bis Belvedere (Grado-Haltestelle) und hierauf durch den Lagunenkanal mit Dampfschiff oder Booten fahren. Auch mangelt der Stadt Grado vorläufig eine Straßenverbindung mit dem Festlande, da der Damm, der vor langer Zeit entlang des schiffbaren Kanals von Belvedere nach Grado mit schlammartigem Baggermaterial angeschüttet wurde, bereits an vielen Stellen Schäden durch Lagunenhochwässer aufweist und an manchen Punkten fast ganz eingesunken ist, so daß er selbst von Fußgängern nicht mehr sicher begangen werden kann. Die Beseitigung der erwähnten Übelstände ist nur dann möglich, wenn die bestehende Bahnlinie Cervignano-Belvedere von ihrem Endpunkte „Grado-Haltestelle“ bis zu dem ungefähr 5 km entfernten Stadtgebiete unter Benützung des zu einer Straße auszugestaltenden Dammes ausgebaut wird. Um dort eine den wachsenden Verkehrsbedürfnissen entsprechende Anlage zu schaffen, sind aber sehr bedeutende Anschüttungen und umfangreiche Herstellungen erforderlich. Vor allem wird der teilweise zerstörte Damm auf eine Höhe von wenigstens 50 cm über die zeitweise eintretenden Hochwässer aufgeschüttet werden müssen, dann wird für eine ausreichende Sicherung des Dammes gegen die verheerenden Wirkungen der Stürme zu sorgen sein und auf dem aufgeschütteten und ge-

sicherten Damme wird erst eine entsprechend breite Straße hergestellt werden können, neben der auch Promenadewege anzulegen sein werden. Der Damm wird schließlich auch die Bahnfortsetzung zu tragen haben, deren Endstation unmittelbar vor der Stadt Grado derart einzurichten wäre, daß sie von ihr nur durch einen schmalen Kanal getrennt bleibt. Für die Ausgestaltung des Dammes und der auf diesem anzulegenden Straße ist nun, so berichtet die „Triester Zeitung", zwischen der Statthalterei in Triest, der Seebehörde und der Staatsbahndirektion in Triest ein Querschnitt vereinbart worden, der auch bereits die Zustimmung der beteiligten Ministerien gefunden hat. Über die finanzielle Sicherstellung der geplanten Straßen- und Bahnverbindung schweben derzeit noch Verhandlungen, die nach Überprüfung der auf Anregung des Eisenbahnministeriums ausgearbeiteten Kostenanschläge und Feststellung des Anlagekapitals in voraussichlich naher Zeit zum Abschlusse gelangen werden.

— **Elektrische Wagenbeleuchtung.** Die Versuche der Staatsbahnverwaltung mit elektrischer Wagenbeleuchtung, welche bisher 271 Wagen umfaßten und den Zweck verfolgen, das in wirtschaftlicher und betriebstechnischer Hinsicht günstigste Beleuchtungssystem festzustellen, haben in letzter Zeit abermals eine Erweiterung erfahren. Sobald die Ergebnisse dieser Versuche und die zur Verfügung stehenden Mittel dies gestatten werden, wird, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" meldet, der Einführung der elektrischen Zugbeleuchtung im größeren Umfange näher getreten werden.

Übrige europäische Länder.

— **Das schwedische Eisenbahnbudget für 1914.** Nach dem Vorschlag zum Budget für 1914, den die Eisenbahnverwaltung bei der Regierung eingereicht hat, schließt dieser mit einer Ausgabe von 71 300 000 Kr. gegen 67 793 720 Kr. im Vorjahr, was eine Vermehrung von rund 3½ Millionen Kronen bedeutet. Von dem Betrag entfallen rund 37 Millionen Kronen auf Personalkosten, d. h. Gehälter, Bekleidung usw., und rund 34 Millionen Kronen auf Ausgaben für Betrieb und Unterhaltung. M.

— **Die Kraftstation am Porjuswasserfall.** An diesem in Lappland gelegenen Wasserfall, der die elektrische Kraft für die in Umwandlung begriffene Eisenbahn von Kiruna bis zur norwegischen Grenze liefern wird, sind nunmehr alle wichtigeren Arbeiten zur Kraftstation zum Abschluß gekommen. So sind, wie ein Mitglied der Wasserfalldirektion, Oberingenieur Malm, mitteilt, die großartigen Dammanlagen fast fertig. Am Zulauftunnel erübrigt noch an einem Teil die Ausmauerung mit Gewölben. Der Ablauftunnel ist ebenfalls zum größeren Teil fertig, und es ist nur noch ein Viertel oder etwa 300 m davon herzustellen. Im Verteilungsbehälter ist noch die Montierung der Eisenkonstruktion auszuführen. Auch muß die Wassermenge infolge der beschlossenen Vermehrung der Erzbeförderung neu geregelt werden. Die angelegte große Zentralhalle ist vollständig fertig, und gegenwärtig werden die Innenwände errichtet sowie die Aufstellung der Maschinen und sonstige Einrichtungen ausgeführt. Die Arbeiten an der Bahnlinie sind ziemlich fertig. Hier sind wesentlich noch die Kupferdrähte aufzuhängen und die Isolationen anzubringen. Bei diesem Stand der Arbeiten gibt man sich der Hoffnung hin, daß im Spätsommer oder Herbst 1914 das Wasser eingelassen und die Maschinen in Betrieb gesetzt werden können. M.

— **Der französische Luftfahrerverband** hatte kürzlich, wie aus Paris gemeldet wird, an die verschiedenen großen Eisenbahngesellschaften das Ersuchen gerichtet, auf seine Kosten auf den Dächern der größeren Bahnhöfe die Namen der jeweiligen Stadt in den größten Buchstaben aufmalen zu lassen, um den Luftfahrern eine schnelle Orientierung zu sichern und ihnen zeitraubende Erkundungslandungen zu ersparen. Das Kriegsministerium hat aber jetzt diese Maßnahmen verboten, und zwar nicht nur für die Ostgrenze, sondern für ganz Frankreich, mit der Begründung, daß diese Aufschriften eine zu große Gefahr darstellten, da sie in Kriegszeiten den feindlichen Fliegern die genauesten Aufklärungen gestatteten.

— **Der öffentliche Automobilverkehr in Frankreich.** Schon in den französischen Finanzgesetzen vom 13. April 1898 und 26. Dezember 1908 wird die Möglichkeit einer staatlichen Unterstützung öffentlicher Automobilunternehmungen mit Güterbeförderung vorgesehen. Staatszuschüsse können danach für jedes Unternehmen bewilligt werden, das imstande ist, mindestens 2 t täglich mit einer mittleren Geschwindigkeit von 6 km/Std. und 20 Reisende nebst 500 kg Gepäck oder Expreßgut mit einer solchen von 12 km/Std. zu befördern. Die Dauer der Unterstützungen kann bis zu zehn Jahren betragen; sie werden dann in der bewilligten Höhe — je nach der Leistungsfähigkeit des Departements bis zu 400 und 500 Fr. für das Kilometer befahrener Strecken — unverändert beibehalten, auch wenn sich die Betriebseinnahmen heben.

Diese Vorschriften standen bis zum Jahre 1910 nur auf dem Papier. Es wurden nämlich, wie das „Journal des Transports" auf Grund einer Abhandlung von Colson mitteilt, zum ersten Male im Jahre 1911: 13 Unternehmungen unterstützt, dann im Jahre 1912: 15 und in den ersten 10 Monaten des Jahres 1913 bereits 28. Die von diesen Unternehmungen regelmäßig befahrenen Strecken übersteigen 2000 km, die Zuschüsse des Staates betragen rund 600 000 Fr. jährlich. Die Tarife sind ziemlich hoch: etwa 12 Cts. für 1 Personenkm. und 50 Cts. für 1 tkm.

Die Höhe der Gütertarife bewirkt, daß die Tätigkeit der Automobilunternehmungen sich in überwiegendem Maße auf den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr bezieht. Deshalb hat das diesjährige Finanzgesetz die bisherigen Bestimmungen dahin abgeändert, daß nunmehr in gebirgigen Gegenden auch solche Automobilunternehmungen unterstützt werden können, die keine Güterbeförderung übernehmen. Nur müssen sie regelmäßig mindestens an 75 Tagen im Jahre im Betrieb sein. Die Staatsunterstützung trifft also Unternehmen, die vorwiegend dem Touristen- (Luxus-) Verkehr dienen. Aus dieser Ausdehnung der Zuschüsse erklärt sich die große Zahl der im Jahre 1913 neu eingerichteten Linien.

Auch die Eisenbahngesellschaften haben die Bedeutung der öffentlichen Automobillinien als Zubringer im Touristenverkehr erkannt und sie durch Zuschüsse unterstützt. Dahin gehören im Gebiete der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die berühmten Linien in den Westalpen, ferner mehrere Linien in den Cevennen und dem Jura, zusammen 2971 km. Gerade im Jura, der noch nicht den Touristenverkehr hat, der ihm nach seinen landschaftlichen Reizen und den sonstigen Vorzügen zukäme, die er mit seinen einfachen und gediegenen Unterkunftsverhältnissen bietet, will die P.-L.-M.-Gesellschaft im großen Umfange, ähnlich wie in den Westalpen, öffentliche Automobillinien einrichten. Bisher bestehen dort nur die 104 km langen Verbindungen am Faucille-Paß (1320 m über Meereshöhe), nordwestlich von Genf, zwischen den Städten Morez, Saint-Claude, Chézery und Gex. Nun sollen im Jahre 1914 drei weitere Verbindungen hergestellt werden, nämlich: 1. eine Verbindung von Gex mit Genf (17 km) und mit Dironne-les-Bains (8 km); 2. eine Rundtour, die von Besançon ausgeht, die schönsten Orte des Departements Doubs berührt und teilweise über schweizerisches Gebiet läuft. Insbesondere führt die Tour über Mouthier, Pontarlier, Les Brenets, Le Locle, La Chaux-de-Fonds und durch die Täler der Flüsse Doubs, Loue, Dessoubre, Audeux und Lison. Im ganzen erstrecken sich diese Fahrten über 308 km, die in 2 Tagen zurückgelegt werden sollen; 3. eine Rundtour, die Besançon mit der Faucille-Tour verbinden soll. Sie wird es ermöglichen, die ganze Reise von Besançon bis Nizza in öffentlichen Automobilen zu machen. Sie läuft im allgemeinen in südlicher Richtung von Besançon nach Morez; auf der Rückfahrt werden andere Strecken benutzt bis auf eine gemeinsame Teilstrecke von 71 km (im südlichsten Teil). Die ganze Fahrt (319 km) wird gleichfalls in 2 Tagen zurückgelegt.

Die Tarife dieser neuen Linien sind so gestellt, daß eine Tagestour 30 Franken kostet. Es sollen kombinierte Bahn- und Automobilfahrkarten zusammengestellt werden können. Nach der Eröffnung der 581 km neuer Strecken werden die Juralinien eine Gesamtlänge von 685 km erreichen und die Linien der P.-L.-M.-Gesellschaft insgesamt eine solche von 3552 km.

Auch die Midibahn ist im Begriff, die Einrichtung bedeutender Automobilverbindungen in den Pyrenäen zu fördern. In diesem Jahr sind schon zwei Teilstrecken eröffnet worden. Bei den durch die Eisenbahngesellschaften unterstützten Linien entsprechen die Zuschüsse im allgemeinen dem Unterschiede zwischen den mutmaßlichen Betriebseinnahmen und -ausgaben, welch letztere auf normalen Strecken auf 1.25 Fr. für das Kilometer angenommen werden. Die Wagen haben 20 bis 30 PS, sie enthalten 10 bis 18 Sitzplätze und fahren mit 18 bis 20 km Durchschnittsgeschwindigkeit; in der Ebene erhöht sich die Geschwindigkeit auf 25 bis 30 km, auf schwierigen Strecken ermäßigt sie sich bis auf 10 km.

Herr Colson weist auf den großen, nachteiligen Einfluß hin, den die zunehmende Entwicklung des neuen Verkehrsmittels auf die öffentlichen Straßen schon ausübt und immer mehr ausüben wird. Die 38 000 km Landstraßen, die auf den Verkehr so rasch fahrender, schwerer Fahrzeuge nicht eingerichtet sind, werden sehr stark beschädigt. Der französische Staat hat im Etat für 1913: 37 Millionen Franken für die Unterhaltung und Verbesserung der Chausseen ausgeworfen, eine Summe, die die früheren Etatsposten weit übertrifft. Trotzdem sind diese Mittel ganz unzulänglich, so daß die Regierung in der Zukunft mit viel größeren Opfern wird rechnen müssen. Das im Jahre 1910 gegründete Touristenamt (Office du tourisme) hat sich dahin ausgesprochen, daß eine einmalige Ausgabe von 140

Millionen Franken für den Umbau mehrerer Landstraßen und die Vermehrung der Mittel für die gewöhnliche Unterhaltung um jährlich 2 Millionen erforderlich sein wird.

— **Eisenbahnunglück bei Ceccano (Strecke Rom-Neapel).** Am 29. November abends ereignete sich auf dem Bahnhof Ceccano südlich von Rom ein Eisenbahnunglück, das an Opfern fünf Tote und siebzehn Verwundete forderte. Durch einen Zufall kam kaum eine Stunde später der Sonderzug, welcher die Teilnehmer an der europäischen Fahrplankonferenz von Neapel wieder nach Norden brachte, an der Unglücksstätte vorüber. Dieser Sonderzug bestand aus zwölf Speise- und mehreren Gepäckwagen. Infolge des Unglücks erlitt er eine Verspätung von anderthalb Stunden und kam erst nachts um 1 Uhr statt um ½12 Uhr in Rom an. Er war abends um 8 Uhr mit 200 Teilnehmern von Neapel fortgefahren. Um den Schluß der Verhandlungen zu feiern, hatte die Generaldirektion der italienischen Staatsbahnen ein Abendessen veranstaltet, das in den acht Speisewagen des Zuges stattfand. Etwa um 10 Uhr hielt der Sonderzug plötzlich auf freier Strecke in der Nähe von Ceccano an. Dieser unfreiwillige Aufenthalt verwunderte zunächst niemanden. Nach einiger Zeit setzte sich der Sonderzug wieder in Bewegung und dann wurden plötzlich die Vorhänge in allen Wagen mit aufsehenerregender Eile niedergelassen Man bekam schon den Eindruck, daß etwas Außerordentliches sich ereignet haben mußte. Dann hielt der Zug nochmals längere Zeit auf freier Strecke. Die Bahnbeamten, die befragt wurden, zuckten die Achseln und gaben keine Auskunft. Einige Pressevertreter, die den Zug begleiteten, stiegen, während das Mahl weiterging, herab, um die Ursache der Stockungen zu erforschen. Ein furchtbares Schauspiel bot sich ihnen dar. Der von Rom nach Neapel gehende Abendschnellzug war auf einen infolge der Entgleisung einer Lokomotive festliegenden Güterzug gefahren. Ein Beamter hatte den Abendschnellzug durch falsche Weichenstellung auf das tote Gleis fahren lassen, wo der Güterzug stand. Die Schnellzuglokomotive war auf die des Güterzuges aufgefahren und lag auf ihr wie auf einem bezwungenen Tiere. Der Gepäckwagen des Schnellzuges hatte sich über den Tender geschoben. Der darauffolgende Wagen III. Klasse hatte am schwersten gelitten. Er war nur noch ein Trümmerhaufen und aus ihm stammen auch fast alle Opfer des Unglücks. Unter anderem wurden vier Kaufleute aus Neapel gefunden, die sich zu einer Partie Karten vereinigt hatten und so vom Tode überrascht wurden. Auf diesen Wagen III. Klasse folgte der Speisewagen. Seine Insassen waren gerade beim Mahle, als das Unglück eintrat. Merkwürdigerweise aber kamen sie alle mit heiler Haut davon. Wohl wurden die Gläser und das Geschirr arg gegeneinander und zu Boden geworfen, die Fenster des Wagens zerbrochen und der bedienende Kellner gegen die Wand geschleudert, so daß er alles fallen ließ, aber ernstlichen Schaden nahm in diesem Wagen niemand. In diesem Speisewagen befanden sich auch zahlreiche Abgeordnete aus dem Süden, die der Eröffnung der neuen Kammer in Rom beigewohnt hatten und nach Hause fuhren, um den Sonntag mit ihrer Familie zu verbringen. Nicht weniger als zwanzig Politiker sollen sich im Zuge befunden haben, darunter bekannte Namen aus dem Parlamente. Als die Pressevertreter von ihrer Besichtigung wieder zum Extrazuge zurückkehrten, befanden sich die Teilnehmer der Fahrplankonferenz noch beim Mahle, ohne zu ahnen, was in ihrer unmittelbaren Nähe vorgegangen war. Der Lokomotivführer des verunglückten Zuges hatte unmittelbar vor dem Zusammenstoß abspringen können, so daß er mit einer verhältnismäßig leichten Verletzung davonkam. Auch der vom Lokomotivführer benachrichtigte Heizer konnte sich retten. Vom Bahnpersonal ist nur ein Weichensteller getötet worden, aber nicht derjenige, der an dem Unglück die Schuld tragen soll. Dieser, sowie ein Stationsbeamter sollen nach neueren Nachrichten verhaftet sein.

— **Lokomotivführerausstand in England.** Nach einer Meldung aus London, 3. Dezember, ist unter den Lokomotivführern des Walliser Teils der Great Western-Eisenbahn ein Ausstand ausgebrochen, der sich auszudehnen droht. Die Ursache bildet die Entlassung eines Lokomotivführers, der sich geweigert hat, einen Güterzug zu führen, weil dieser mit Gütern aus Dublin beladen war. Der Zugdienst in Südwales ist in Auflösung begriffen, besonders der Güterverkehr, und man befürchtet, daß der Güterverkehr in Swansea und auf den Docks von Swansea eingestellt werden wird. Der Geschäftsverkehr des Cardiffer Kohlenmarktes ist zum Stillstand gekommen. Der Eisenbahnerverband tut sein Möglichstes, um den Streik zu verhindern. Unterm 4. d. M. wird sodann gemeldet, daß der Streik auf der Great Western-Bahn sich ständig weiter über Südwales ausdehnt. Die Lokomotivführer von Cardiff haben beschlossen, sich dem Ausstand anzuschließen.

— **Erweiterungsbauten der Londoner elektrischen Untergrundbahnen.** Von den im Gang befindlichen Erweiterungsbauten der elektrischen Untergrundbahnen in London wird die kurze Verlängerung unter dem Bahnhofe Paddington voraussichtlich schon in der allernächsten Zeit in Betrieb genommen werden; die neue Strecke ist zwar nur etwa 800 Meter lang, aber doch für den Londoner Stadtschnellverkehr von großer Bedeutung, weil sie den Bahnhof Paddington mit dem Bahnhofe Waterloo in unmittelbare Verbindung bringt und ihn damit an das ganze Untergrundnetz anschließt und weil sie viele Verbindungen, die bisher nur auf Umwegen zu erreichen waren, auf geradem Wege ermöglicht. Die neue Strecke bildet die geradlinige Verlängerung der von Edgware Road herkommenden Bahn und besteht aus zwei eingleisigen Tunneln, an deren Ende sich die für beide Richtungen getrennten Bahnsteige unter der Ankunftseite des Bahnhofs Paddington der Großen Westbahn befinden. Die Gleise vereinigen sich jenseits der Bahnsteige mit Weichen, in denen die Züge umgesetzt werden. Die Gleise sind mit schalldämpfenden Zwischenlagen zwischen Schwelle und Schienenstuhl ausgestattet. Der Schalterraum des neuen Untergrundbahnhofs liegt etwa 3 m unter dem Bahnhof der Westbahn und steht mit ihm und der Straße durch Treppen in Verbindung. Außerdem ist er an den Tunnel angeschlossen, der nach dem Bahnhof der Metropolitanbahn führt. Zwei bewegliche Treppen in einer Neigung von 1 : 2 bilden den Zugang zu den 12 m tiefer liegenden Bahnsteigen. Während bei allen anderen Bahnhöfen die Rolltreppen und die festen Treppen in besonderen Schächten untergebracht sind, sind auf dem neuen Bahnhof die beiden beweglichen Treppen und die zwischen ihnen liegende feste Treppe in einem gemeinschaftlichen Schacht von 6,5 m Durchmesser angeordnet.

Auch die Verlängerung von Paddington nach Queens Park zum Anschluß an die London und Nordwestbahn nähert sich ihrer Vollendung, doch sind dort immerhin noch erhebliche Arbeiten auszuführen.

Bei Earls Court sind ebenfalls große Bauten im Gange, deren Zweck außer der Schaffung umfangreicherer Gleisanlagen die Beseitigung von schienengleichen Kreuzungen der sich dort verzweigenden und vereinigenden Strecken ist. Einige von den Neuanlagen sollen im Laufe des Dezembers in Betrieb genommen werden.

Die bedeutendsten der im Bau befindlichen Anlagen sind aber diejenigen bei Charing Cross. Hier wird ein Anschlußbahnhof der Hampstead- und der Bakerloo-Strecken der Londoner Elektrischen Eisenbahn und der District-Eisenbahn geschaffen, der für den Verkehr zwischen beiden von großer Bedeutung ist. Die Bauarbeiten sind im Sommer 1911 begonnen worden, und die Inbetriebnahme der Neuanlagen ist etwa im kommenden März zu erwarten. Die große Gleisschleife der Hampsteadbahn erstreckt sich bis zu 60 m unter das Bett der Themse, wobei die Tunneldecke nur 3 m unter der Flußsohle liegt. Beim Bau, der unter Druckluft vor sich ging, mußten daher besondere Maßnahmen getroffen werden, um den Luftdruck dem wechselnden Wasserstand anzupassen. Zur Verbindung mit der Bakerloo- und der Metropolitan District-Eisenbahn sowie mit der Straße werden vier bewegliche Treppen und Tunnel eingebaut. Von dem gemeinschaftlichen Vorraum, der unter dem Districtbahnhof liegt, und der mit diesem durch feste Treppen verbunden ist, führen je zwei Rolltreppen auf den 8,5 m tieferen Bahnhof der Hampsteadlinie, und auf den 9,8 m tieferen Bahnhof der Bakerloostrecke. Ungefähr in Bahnsteighöhe verbindet ein Tunnel die beiden Untergrundbahnhöfe. Beim Bau waren eine ganze Anzahl Schwierigkeiten zu überwinden. So mußten z. B. für die geplante Verbreiterung der Charing Cross-Brücke die Pfeiler, zum Teil über dem Bahntunnel, mit eingebaut werden. Die Schächte für die beweglichen Treppen mußten des Wasserzudrangs wegen unter Druckluft vorgetrieben werden, und die Maschinen für diese Treppen mußten in wasserdichte Gußeisenkammern eingeschlossen werden. Auch der Districtbahnhof ist bei Gelegenheit der Neubauten umgebaut werden. Beim Untergrundbahnhof Mansion House, wo die Stadtverwaltung den Bau eines Tunnels unter der Straße beabsichtigt, ist der Schalterraum so umgeändert worden, daß er von diesem Tunnel ebenso bequem wie von der Straße zugänglich ist. Endlich sei hier noch der Einbau beweglicher Treppen am Bahnhof Oxford Circus erwähnt, die eine Höhe von 16,5 m zu überwinden haben. Sie sind damit die größte Anlage dieser Art, die bis jetzt in England eingebaut sind. Hier bestanden die Hauptschwierigkeiten, die dem Bau im Wege standen, darin, daß der Umbau des Bahnhofs im Betriebe vorgenommen werden mußte. Die neuen Treppen werden etwa im kommenden März in Benutzung genommen werden.

— **Serbien und die Orientalischen Bahnen.** Die Gesellschaft dieser Bahnen hat an die serbische Regierung gegen die widerrechtliche Betriebsentsetzung eine Beschwerde gerichtet und hierbei Schadenersatzansprüche gestellt. In finanziellen Kreisen nimmt man an, daß in der Pariser Finanzkommission die Anregung, die genannten Bahnen zu internationalisieren, vorgebracht werden und unter den Vorschlägen, die auftauchen

dürften, voraussichtlich im Vordergrunde stehen wird. Der Plan ist sehr weitgehend, da eine österreichisch-ungarische und eine französische Gruppe gleichmäßigen Einfluß auf die serbische Strecke der Orientalischen Bahnen gewinnen, zugleich aber auch der Frage des Baues der Donau-Adriabahn und der zu dem Eisenbahnnetz gehörigen Anschlußlinien nähertreten soll. In Frankreich würde man nach den vorliegenden Nachrichten unter gewissen Voraussetzungen die Kapitalsbeschaffung für diese Eisenbahnbauten zu einem großen Teile übernehmen.

In dieser Angelegenheit wird weiter folgendes berichtet: Der serbische Gesandte in Wien äußerte sich einem Berichterstatter der „Neuen Freien Presse" gegenüber, daß bei der Pforte ein diplomatischer Schritt unternommen worden sei, damit im künftigen türkisch-serbischen Vertrag ein Artikel über die Regelung des Verhältnisses der Orientalischen Bahnen zum serbischen Staat aufgenommen werde. Die Formel, daß den Orientalischen Bahnen alle Rechte, die sie vor dem Kriege hatten, gesichert würden, sei für Serbien und die Türkei unannehmbar. Wenn die Frage vor dem Zusammentritt der Pariser Finanzkommission in den demnächst beginnenden Verhandlungen zwischen den Orientalischen Bahnen und der serbischen Regierung nicht unmittelbar gelöst werde, dann werde sie von der Finanzkommission gelöst werden müssen. Dadurch, daß serbische Linien der Orientalischen Bahnen seit Jahresfrist von Serbien betrieben werden, werde die Gesellschaft keinen Schaden erleiden. Die serbische Regierung habe den Wunsch, die Frage der Orientalischen Bahnen möglichst rasch und ohne viel Schwierigkeiten zu lösen. Die „Neue Freie Presse" führt aus, die österreichisch-ungarische Regierung nehme in der Frage den Standpunkt ein, daß der Monarchie ein freier Weg nach dem Ägäischen Meer gesichert bleiben müsse, und daß die Interessen der Orientalischen Bahnen-Gesellschaft gewahrt blieben. Die Regierung sei bereit, in Verhandlungen einzutreten und werde jeden annehmbaren Vorschlag in Erwägung ziehen. Die Vorbedingung von Verhandlungen aber sei die Zurückstellung der serbischen Linien der Gesellschaft in deren Verwaltung und Eigentum.

— **Serbischer und bulgarischer Wagenbedarf.** In der allerletzten Zeit ist die serbische und die bulgarische Staatsbahnverwaltung mit der Anfrage an die Wagenleihanstalten in Österreich-Ungarn und in Deutschland herangetreten, ob sie ihnen eine größere Anzahl von Wagen leihweise überlassen könnten. Der Fahrpark der Staatsbahnen ist sowohl in Bulgarien als auch in Serbien durch die kriegerischen Operationen stark mitgenommen worden. Es ergab sich die Notwendigkeit, zahlreiche Reparaturen durchzuführen und die Wagen zu diesem Zwecke aus dem Verkehr zu ziehen. An einzelnen Orten sind bedeutende Gütermengen angehäuft, deren Abtransport sich nunmehr als notwendig erweist, wobei mit dem verfügbaren Fahrpark das Auslangen nicht gefunden werden kann. In den nächsten Wochen dürften Abschlüsse der serbischen und bulgarischen Staatsbahnen mit österreichischen und deutschen Wagenleihanstalten erfolgen. Auch in Rumänien besteht Wagenmangel, doch scheint die dortige Eisenbahnverwaltung die Absicht zu haben, mit dem verfügbaren Material so lange auszukommen, bis sie neue Anschaffungen vornehmen kann.

— **Eisenbahnunfälle oder Eisenbahnattentate in Rußland?** Als sich in den letzten Monaten die Eisenbahnunfälle auffällig wiederholten, da waren die Meinungen über die Ursachen ziemlich scharf aufeinander geplatzt; während die Eisenbahnverwaltung der Ansicht war, daß mit einigen Ausnahmen die Unfälle von Verbrecherhand herbeigeführt seien, war anderseits im Publikum die Meinung allgemein vertreten, daß Sparsamkeitsrücksichten und dadurch veranlaßte schlechte Unterhaltung der Bahnen und ihrer Anlagen die eigentliche Ursache sei. Es sei an der Unterhaltung des Schienenweges, an der Besoldung der Bediensteten usw. gespart worden, und gerade hierin sei die Ursache zu den vielen Unfällen zu suchen, man habe den großen Einnahmen möglichst geringe Ausgaben gegenüber stellen wollen, um den Gewinnanteil des Staates und der Aktionäre zu erhöhen. Hiergegen tritt jetzt die Eisenbahnverwaltung auf und beruft sich zunächst darauf, daß in fast allen zu ihrer Kenntnis gekommenen Unfällen Verbrecher ihre Hand im Spiel gehabt haben. Mir liegt die „St. Petersburger Zeitung" vor, in der über eine ganze Reihe von Unfällen berichtet wird, durch die die Auffassung der Eisenbahnverwaltung Bestätigung findet. Auch dagegen wird bestimmt Stellung genommen, daß Sparsamkeitsrücksichten Anlaß gegeben hätten, das Einkommen der Bediensteten zu schmälern. Ganz im Gegenteil zu dieser Auffassung wird speziel ausgeführt, daß die Gesamtsumme für den Unterhalt der Bediensteten auf den Staatsbahnen von 1908 bis 1912 von 235 auf 249 Millionen Rubel gestiegen, die Gesamtzahl der Arbeiter aber von 611 000 auf 599 000 zurückgegangen ist. Während dieses Zeitabschnittes sind die Ausgaben für den Unterhalt des einzelnen um etwa 10 % gewachsen. Die wirtschaftliche Lage der Angestellten und Arbeiter sei, wenn auch nicht bedeutend, so doch ständig verbessert worden. Seit 1910 seien die Überschüsse der Kredite für Unterhalt des Personalbestandes zu Ergänzungslöhnen für angestrengte Arbeit verwandt worden. Im Jahre 1912 sei der Kredit von 4 500 000 Rubel für Belohnungen an die Dienenden um eine Million Rubel erhöht worden. Ferner soll die Lage derjenigen Angestellten verbessert werden, die nicht mehr als 600 R. jährlich beziehen. Hierzu werden mehr als 2½ Millionen Rubel verwandt, und vom 1. August d. J. ab haben fast alle jüngeren Angestellten erhöhte Gehälter bezogen. Um aber in der zweiten Hälfte des nächsten Jahres auch für die Angestellten, welche über 600 R. beziehen, eine Gehaltsaufbesserung eintreten zu lassen, ist im Budget für 1914 für diesen Zweck ein Kredit von 2½ Millionen Rubel erbeten. Schließlich wird darauf hingewiesen, daß neben den Bezügen an Lohn noch auf manchen anderen Gebieten geholfen und dadurch die wirtschaftliche Lage aufgebessert wird, so durch ärztliche Versorgung, Anlage von Bildungsanstalten, Gewährung von Geldunterstützungen, Verbesserung der Pensionsverhältnisse usw. Kurz, in den maßgebenden leitenden Kreisen besteht das eifrige Bemühen, die wirtschaftliche Lage der gering besoldeten Beamten und der Arbeiter nach Möglichkeit aufzubessern. Allerdings läßt es sich nicht fortschaffen, daß Beamte und Arbeiter nur ein Durchschnittseinkommen im Jahre 1909 (nach Angaben des amtlichen statistischen Sammelwerkes, herausgegeben vom Ministerium der Verkehrsanstalten) gehabt haben: in Rußland von 384 R., demgegenüber in Deutschland von 755 R., also annähernd genau halbsoviel als in Deutschland. Richtig aber ist es — immer nach Maßgabe der Angaben der vorbezeichneten Quelle —, daß in den letzten Jahren eine stetig fortschreitende Aufbesserung der Einkommen stattgefunden hat. In welchem Umfange das geschehen ist, darüber belehren folgende Zahlen, nämlich: in Rußland 1904 von 337 R. bis 1909 auf 384 R., demgegenüber in Deutschland von 624 R. auf 755 R. m.

Fremde Erdteile.

— **Aufblühen und Umbau der Ussuribahn.** Die „Now. Wr." erzählt ihren Lesern, daß, als die Chinesische Ostbahn die Ussuribahn in ihre Verwaltung übernahm, sich diese in einem sehr traurigen Zustand befand. Der Oberinspektor Gortschakow war bei seiner Besichtigung erstaunt darüber, daß die Bahn überhaupt den Betrieb aufrecht erhalten konnte. Jetzt hat die Verwaltung der Chinesischen Ostbahn die Ussuribahn in Ordnung gebracht, Eisenbahnbrücken, Wasserleitungen erbaut, das Gleis verbessert, den Hafen von Wladiwostok ausgebaut, dort Landungsstege, Packhäuser und Lager für fünf Millionen Pud Fracht errichtet usw. Die Ussuribahn, die unter fiskalischer Leitung 2½ Millionen Rubel jährlich Zuschuß beanspruchte, ergibt jetzt einen Einnahmeüberschuß von 1 600 000 Rbl. Das Ministerium der Verkehrsanstalten fordert jetzt von der Chinesischen Ostbahngesellschaft, daß sie die Ussuribahn der Amurbahn entsprechend umbaue, da letztere solider gebaut sei. Die Wagen der Amurbahn sollen die Strecken der Ussuribahn befahren können. Die Arbeit soll bis zum 1. Januar 1917 fertig sein. Mit besonderem Stolze kann diese Mitteilung die Leser der „Now. Wr.", die doch in der Mehrzahl Russen sind, kaum erfüllen. Am 22. September 1906 ist die Vereinbarung zustande gekommen, auf Grund deren die Gesellschaft der Chinesischen Ostbahn die Ussuribahn in ihre Verwaltung übernahm. In dieser verhältnismäßig kurzen Spanne Zeit hat die Privatgesellschaft es verstanden, die Mißwirtschaft zu beseitigen und die früher staatlich geleitete Bahn zu einem einträglichen Unternehmen zu machen. Die Umbauarbeiten, die gegenwärtig schon in vollem Gange sind, sollen zum 1. Januar 1917, d. h. zu der Zeit, zu welcher auch der Bau der Amurbahn fertig sein soll, vollendet sein. Bekanntlich treffen die Endpunkte der Ussuri- und Amurbahn bei Chabarowsk zusammen, bei welcher Station die große Brücke über den Amurstrom das letzte Glied des gewaltigen Schienenweges St. Petersburg-Wladiwostok bildet. Ob dann, wie wohl eigentlich zu erwarten ist, die russische Staatsbahnverwaltung wiederum die Ussuribahn übernehmen wird, darüber ist noch nichts bekannt geworden. Nach dem Vertrage vom 22. September 1906 kann das jederzeit geschehen, anderenfalls läuft der Vertrag 1931 ab. m.

— **Ausbau des chinesischen Bahnnetzes durch einen Österreicher.** Die chinesische Regierung hat vor kurzem dem bekannten, seit einer Reihe von Jahren in London tätigen österreichischen Ingenieur Felix Ritter v. Gerson den Antrag gestellt, mit einem langfristigen Vertrag unter vorteilhaften Bedingungen in ihre Dienste zu treten; es wäre seine Aufgabe, Studien über die Anlage und den Bau eines chinesischen Staatsbahnnetzes zu machen, dessen faktischen Ausbau und Betrieb zu leiten und zu überwachen. Herr Gerson hat seinerzeit in Österreich und in Ungarn mehrere Bahnen, so die Murtalbahn

und die siebenbürgisch-rumänische Grenzbahn, gebaut und steht gegenwärtig an der Spitze eines englischen Syndikats, das von einem spanischen Mittelmeerhafen zwischen Barcelona und Tarragona eine schmalspurige, aber große technische Schwierigkeiten bietende Bahn in nordwestlicher Richtung ins Landesinnere zu bauen hat. Das chinesische Angebot soll mit Finanzgeschäften zusammenhängen.

— **Japans neue Erfolge in Nordchina.** Der „Köln. Ztg." wird von Peking, 5. November, geschrieben: Japans neueste Erfolge, die es mit seinen neuen Eisenbahngerechtsamen in der Innern Mongolei und der Mandschurei und dem dieser angrenzenden nördlichen Teil der Provinz Tschili errungen hat, sind wohl auf den ersten Blick als Erfolge der japanischen Politik in China anzusehen. Ebenso dürfte aber auch China einst, wenn es, was vorauszusehen ist, nach Wiederherstellung von Ruhe und Ordnung im Lande stetig finanziell und wirtschaftlich fortschreitet, auf Grund seiner klugen Politik einst den Vorteil von den heute gewährten Konzessionen ziehen. Tun wir einen Blick in die fernere Zukunft! Dann wird ein starkes China von eben diesen Eisenbahnlinien als Aufmarschlinien von Osten und Süden aus keinen geringen Vorteil ziehen. Um aber die Tatsache der erfolgten Gewährung dieser Eisenbahnlinien richtiger zu verstehen, geht man besser auf ihre Entstehung zurück. Es handelt sich in erster Reihe um die drei Eisenbahnlinien von Schihpingkai (einer Station etwa 125 km südlich der Hauptstation der Südmandschurischen Bahn, Tschangtschun) bis nach Taonanfu, einer kleinen Bezirksstadt in der Innern Mongolei (etwa 410 km), ferner um eine weitere Strecke von Tschangtschun nach Taonan (etwa dieselbe Entfernung) und um eine dritte von Taonanfu nach der Bezirksstadt Tschengtefu (Djehol) im Norden der Provinz Tschili, wo China zurzeit eine Militärresidentur und ein befestigtes Lager unterhält (etwa 800 km). Dazu kommt die Linie Kirin-Hailungtschen-Kaijuan, die die Hauptstadt der mandschurischen Provinz Kirin zunächst mit der Kreisstadt der mandschurischen Provinz Fengtien, Hailungtscheng, und diese wieder mit der 80 km südlich von der oben erwähnten Station Schihpingkai gelegenen Station der Südmandschurischen Bahn, Kaijüan, verbindet (etwa 300 km). Von diesen ist eine der zunächst am meisten interessierenden Linien zweifellos die Linie Schihpingkai-Taonanfu, die nach ihrer Fertigstellung gewissermaßen teilweise eine Ersatzbahn der vor einigen Jahren Japan von China nicht zugelassenen, von Amerika geplanten Kintschau-Aiguner Bahn bedeutet, mit deren Bau damals Amerika dem in der Mandschurei stetig wachsenden russischen und japanischen Einfluß begegnen wollte. Seit damals arbeitete Japan daran, die jetzt erhaltenen Konzessionen durchzudrücken. Dieselbe Quelle meldet weiter, daß Rußland fürs erste zwei neue Bahnkonzessionen von China verlangt haben soll, die eine von Charbin aus nach Norden dem Kingan-Gebirge zu, und die andere, wie es heißt, südlich parallel des Gebieges laufend.

— **Stählerne Personenwagen in Nordamerika.** Die in der neueren Zeit vorgekommenen Bahnunfälle und fachmännischen Ratschläge haben dazu geführt, daß in den Vereinigten Staaten der Bau hölzerner Personenwagen so gut wie ganz eingestellt worden ist. Berichte von Eisenbahnverwaltungen, die etwa 365 000 Streckenkilometer betreiben, lassen erkennen, daß im ersten Halbjahr 1913 Bestellungen für 1140 Personenwagen einschließlich Schlafwagen, Speisewagen, Post- und Gepäckwagen sowie Eilgutwagen herausgegeben wurden, von denen 1064 Stück oder 93,3 % als Stahlwagen bestellt wurden. Der Rest erhält stählerne Rahmen. Am 1. Januar 1909 standen 629 ganz aus Stahl hergestellte Personenwagen und 673 Wagen mit stählernen Rahmen auf den verschiedenen Bahnen im Betriebe und vier Jahre später hatte die Zahl auf 7271 und 3296 zugenommen. Nicht weniger als 4 Gesetzesvorlagen sind an den Kongreß gerichtet, die den Ersatz hölzerner Personenwagen durch stählerne fordern. Die ungefähren Kosten der Auswechslung werden für einen gesamten Bestand von 49 626 Wagen auf rd. 2½ Milliarden Mark geschätzt. Die Verzinsung dieses Kapitals zu 5 % erfordert einen Aufwand von 125 Millionen Mark jährlich.

— **Vernichtung eines Militärzuges in Mexiko.** Aus Mexiko, 26. v. M., wird gemeldet: Die Aufständischen haben auf der National Railway of Mexico zwischen San Luis Potosi und Saltillo einen Militärzug in die Luft gesprengt, wobei 50 Mann Bundestruppen den Tod fanden.

Bücherschau.

— **Jèze, Gaston. Das Verwaltungsrecht der französischen Republik.** XXIII. Band des Sammelwerks: „Das öffentliche Recht der Gegenwart", herausgegeben von Dr. Max Huber, Dr. Georg Jellinek †, Dr. Paul Laband und Dr. Robert Piloty. Tübingen 1913. Verlag von J. C. B. Mohr (Paul Siebeck).

Durch dieses Werk ist die hervorragende Sammlung „Das öffentliche Recht der Gegenwart" um ein sehr wertvolles Stück bereichert worden. Der Verfasser, der an der Universität Paris Professor ist und als vorzüglicher Kenner des Staatsrechts seines französischen Vaterlandes gilt, hat damit eine Lücke ausgefüllt, die von denen als sehr bedauerlich empfunden wurde, die sich mit Fragen des französischen öffentlichen Rechts zu beschäftigen haben. Seine Darstellung, die dem neuesten Stand der Gesetzgebung und wissenschaftlichen Forschung entspricht, ist mit Hilfe deutscher Mitarbeiter in eine ausgezeichnete deutsche Form gebracht worden.

Aus dem reichen Inhalt des Werkes seien die Abschnitte über den öffentlichen Dienst und die öffentlichen Beamten hervorgehoben, in denen die Rechtsstellung der Eisenbahnen zur staatlichen Aufsichtsbehörde erörtert wird. Bekanntlich hat die französische Regierung in der letzten Zeit vielfach in die Verhältnisse der Eisenbahngesellschaften empfindlich eingegriffen — z. B. durch Erlaß der Pensionsgesetze —, und es ist dabei streitig geworden, inwieweit sie dazu berechtigt war, die durch die Lastenhefte begründeten Pflichten der Gesellschaften einseitig zu erweitern. Der Verfasser hält diese Maßnahmen der Regierung für zulässig, da die Organisation des öffentlichen Dienstes nicht zu den Befugnissen der Konzessionen gehöre. Der Dienst müsse jederzeit den von der zuständigen Verwaltungsbehörde anerkannten Ansprüchen genügen, und der Unternehmer sei gehalten, ohne Rücksicht auf die Abmachungen im Lastenheft die Anwendung solcher unvermeidbarer Maßnahmen auf sich zu nehmen.

Die Unzulässigkeit eines Ausstandes öffentlicher Angestellter leitet der Verfasser aus der Pflicht dieser Personen her, nichts zu tun, was die Fortdauer des öffentlichen Dienstes zu gefährden geeignet sei.

Auch sonst bietet das Buch vieles, was für diejenigen Interesse bietet, die sich mit dem französischen Eisenbahnwesen befassen. —r.

— **Verschiebebahnhöfe.** Bericht der Studienkommission des ungarischen Handelsministeriums und der ungarischen Staatsbahnen von Alexander Garády, Paul Hieronymi, Alexander Görög und Ernst Lux. Herausgegeben von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen.

Die Verfasser dieser beachtenswerten Arbeit haben die Einrichtungen der bedeutendsten deutschen Verschiebebahnhöfe eingehend studiert und aus den Erfahrungen lehrreiche und nützliche Folgerungen gezogen. Im ersten Teil des Werkes werden das Wesen, die Grundbegriffe und der Zweck dieser Bahnhöfe eingehend erörtert, worauf die Einzelheiten der Bahnhofseinrichtungen geschildert werden. Im zweiten Teil werden die Verschiebebahnhöfe Berlin-Wustermark, Cöln-Kalk Nord, Elberfeld-Vohwinkel, Mannheim, Dresden-Friedrichstadt, Nürnberg, Straßburg-Hausbergen und Leipzig-Engeldorf mit großer Fachkenntnis und mit kritischen Bemerkungen beschrieben. Im dritten Teil fassen sie die Ergebnisse der Studien zusammen und geben die Richtschnur an, nach welcher Verschiebebahnhöfe wirtschaftlich und zweckmäßig gebaut und im Betrieb gehalten werden sollen. Das mit großem Sachverständnis verfaßte Werk verdient um so größeres Interesse, als über diese Frage in ungarischer Sprache bisher kein Werk erschienen ist.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden
1. die nur dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Strecken der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover:

Sebaldsbrück-Bremen — 1,66 km — eröffnet am 29. November 1912 — und Hemelungen-Bremen — 3,66 km — eröffnet am 30. November 1912;

2. die Lokalbahnstrecke Untersteinach-Stadtsteinach — 4,767 km — der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen, eröffnet für den öffentlichen Güterverkehr am 26. November d. J.;

3. die im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahnstrecken: Zalalövó-Zalaegerszeg — 24,412 km — eröffnet am 8. Oktober d. J. —, Visóvölgy-Leordina — 19,925 km — und Leordina-Borsa — 35,186 km — eröffnet am 6. September bezw. 5. November d. J., und Zalaber-Sárvár-Bük-Fels-

ölászló — 97,389 km — eröffnet: Sárvár-Bük am 28. September d. J. und Zalabér-Sárvár und Bük-Felsölászló am 9. November d. J.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 2. Januar 1914 wird der an der Bahnstrecke Mülheim am Rhein-Düsseldorf zwischen den Stationen Mülheim am Rhein und Küppersteg neuerrichtete Bahnhof 4. Klasse Wiesdorf-Leverkusen für den Personen-, Gepäck- und Privattelegrammverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen:: zwischen Wiesdorf-Leverkusen und Mülheim am Rhein 7,60 km und zwischen Wiesdorf-Leverkusen und Küppersteg 2,79 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle (Saale). Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Stationen Zschackau und Falkenberg bei Torgau an der Bahnstrecke Eilenburg-Falkenberg gelegene Haltepunkt Rehfeld b. Torgau welcher bisher dem Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Bahnhöfen Wolmirstedt und Loitsche an der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal gelegene Haltepunkt Zielitz auch für die Abfertigung von Wagenladungsgütern, Leichen und lebenden Tieren in einbödigen Wagen eröffnet werden. Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopf- oder Seitenrampe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Plochingen-Tübingen zwischen den Stationen Metzingen und Reutlingen Hbf. gelegene Station Sondelfingen, die bisher nur für die Abfertigung von Personen, sowie für die beschränkte Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Eil- und Frachtstückgut eingerichtet ist, ist am 1. Dezember d. J. für die unbeschränkte Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Kleinvieh in Einzelsendungen sowie von Eil- und Frachtstückgütern, zu deren Verladung eine Rampe nicht erforderlich ist, eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Dem an der Strecke Waltersdorf (Kr. Sprottau)-Reisicht gelegenen Bahnhof 3. Klasse Primkenau wird vom 1. Januar 1914 ab die Bezeichnung Primkenau Dorotheenhütte beigelegt werden.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Die Station Spiegelsberge führt vom 1. August d. J. ab die Bezeichnung Halberstadt-Spiegelsberge.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 294 vom 24. November d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Bahnen, betreffend das Fahrgelderstattungsübereinkommen ((FEÜ) (abgesandt am 28. November d. J.));

Nr. I 296 vom 26. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses A für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums in Wien auf Zulassung eines anderen Reiseunternehmers für die in Warschau bestehende Ausgabestelle (abgesandt am 29. November d. J.);

Nr. IV 95 vom 28. November d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs sowie die Königliche Eisenbahndirektion Altona und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Vering & Waechter in Berlin, betreffend Antrag auf schiedsgerichtliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 2. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 30. v. M. verschied unerwartet der hochverehrte Vorsitzende unserer Direktion

Herr Geheimer Baurat **Rötelmann,**

Inhaber hoher Orden.

In dem Heimgegangenen betrauern wir eine Persönlichkeit, deren hohes Pflichtgefühl und unermüdliche Tätigkeit uns stets ein leuchtendes Vorbild war. Seine vortrefflichen Charaktereigenschaften und seine stete Fürsorge für das Wohl und die Zukunft der Angestellten der Gesellschaft sichern ihm unsere dankbare Verehrung und unser Gedenken für alle Zeiten.

Darmstadt, den 2. Dezember 1913. (3072)

Die Beamten der Süddeutschen Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 30. November verstarb nach kurzem Leiden

Herr Geheimer Baurat **Rötelmann**

in Darmstadt.

Tief bewegt stehen wir an der Bahre des trefflichen Mannes, der unserem Kuratorium seit dem Bestehen der Anstalt, zuletzt in leitender Stellung, angehört hat.

Durch seine weitblickende Erfahrung, vereinigt mit großer Energie, hat er viel zur Entwickelung der Anstalt beigetragen und ist stets bereit gewesen, seine volle Arbeitskraft für ihre Förderung einzusetzen.

Wir betrauern in ihm den treuen Freund, den Mann von lauterem Sinn und warmem Herzen. Seine segensreiche Arbeit sichert ihm für immer unsere dankbare Erinnerung.

Berlin, den 2. Dezember 1913. (3099)

Kuratorium und Vorstand der Pensionskasse für Beamte deutscher Privateisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Pfälzisch-Württ. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung auf der Strecke Zweibrücken-Hornbach werden die Stationen Althornbach, Hornbach, Jxheim und Rimschweiler in den Tarif aufgenommen.

Näheres bei den Dienststellen und in unserem Tarifanzeiger.

Stuttgart, 29. November 1913. (3082)
Generaldirektion
der K. W. Staatseisenbahnen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

In dem vom 1. k. Mts. gültigen Tarifnachtrag I ist der auf einem Druckfehler beruhende Frachtsatz der Klasse 4b für Donaueschingen von 1343 ₰ auf 1393 ₰ zu berichtigen.

Altona, 29. November 1913. (3073)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 8. Dezember 1913 werden die Stationen Lünen Nord und Lünen Süd als Versandstationen in den Ausnahmetarif 9 und Wahren in die Ausnahmetarife S 5 und S 5t für Eisen und Stahl aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, 1. Dezember 1913. (3074)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarifheft 1 vom 1. April 1913.

Das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 180 auf Seite 273 erhält mit Gül-

tigkeit vom 15. Dezember 1913 folgende erweiterte Fassung:

„Öle, tierische und vegetabilische der Pos. 0—3 der Güterklassifikation des Tarifs Teil 1, sowie Kokosnußöl, ungereinigtes, Kottonstearin (Kottonöl, festes), Palmkernöl, Palmöl, ferner Talg vegetabilischer und Tran (ausgenommen Lebertran).

Breslau, 1. Dezember 1913. (3075)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 5. Dezember 1913 wird die Station Kirchhain in den Ausnahmetarif 5b für Steingrus aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, 28. November 1913. (3076)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1103. Oberschlesisch - Sächsischer Kohlenverkehr vom 1. September 1913.

a) Einbeziehung einer neuen Empfangsstation.

b) Stationsnamen-Änderung.

a) Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Annaberg (Erzgeb.)-Weipert gelegene Station Sehma der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen mit direkten Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.

b) Der Name der Empfangsstation Altenbach wird in Bennewitz-Altenbach abgeändert.

Kattowitz, 1. Dezember 1913. (3077)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elsässisch-pfälzischer Güterverkehr.

Am 15. Dezember 1913 wird die neuerbaute pfälzische Bahnstrecke Zweibrücken-Hornbach in den direkten Gütertarif mit Elsaß-Lothringen und Luxemburg einbezogen. Gleichzeitig werden die pfälzischen Stationen Jxheim, Bellheim, Landstuhl, Mußbach und Speyer Hbf. in den Ausnahmetarif 9 (Eisen und Stahl usw.) als Versandstation aufgenommen. Näheres im Tarif- und Verkehrsanzeiger.

Straßburg, 30. November 1913. (3078)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Binnengütertarif der Reichseisenbahnen vom 1. April 1911.

Mit Geltung vom 1. Februar 1914 wird der Ausnahmetarif 5w für Pflastersteine usw. zum Wegebau auf die Sendungen des Ortsverkehrs beschränkt.

Straßburg, 29. November 1913. (3079)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-Österreichischer Verkehr. Bayern rechts des Rhein — Österreich nördlich der Donau (ausgenommen Galizien und Bukowina).

Gütertarif Teil II, Heft 7, vom 1. Januar 1912.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag III zur Einführung. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. März 1914. Preis 1 ℳ = 1 K. 20 H.

München, 28. November 1913. (3080)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr mit Umschlag in Wien oder Passau. Ausnahmetarif für Getreide usw., Heft 1 (Bayern), gültig vom 1. August 1908.

Am 1. Januar 1914 wird die Station Winklarn in den Tarif einbezogen. Näheres in unserem Verkehrsanzeiger.

München, 2. Dezember 1913. (3090)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Österreichisch-Ungarisch-Bayerischer Gütertarif. Teil IV Heft 2 vom 1. März 1908. (Holzverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Ablauf des Monats Februar 1914 tritt der Tarif außer Kraft.

München, 2. Dezember 1913. (3091)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen. Verkehr mit Österreich. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Die unterm 20. November 1913 mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914 veröffentlichten Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 91 D für Petroleumnaphtha erhalten mit Gültigkeit vom 10. Februar 1914 eine andere Fassung. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, 2. Dezember 1913. (3084)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-bayerischer Kohlenverkehr. Ausnahmetarif vom 1. Februar 1913.

Die belgische Kohlenversandstation Angleur (Racc.) (Houillère des Aguesses) erhält die Bezeichnung: „Angleur (Grivegnée).

Cöln, den 2. Dezember 1913. (3085)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Deutscher Verkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 1. (Verkehr mit Sachsen).

Einführung des Nachtrages II.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914, insoweit Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, sofern diesbezüglich im Nachtrage selbst nicht ein früherer Zeitpunkt festgesetzt ist, vom 1. März 1914, gelangt ein Nachtrag II zu dem vom 1. Juni 1912 gültigen Eisenbahngütertarife, Teil II, Heft 1 (Verkehr mit Sachsen), des obenbezeichneten Güterverkehres zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarife, Ausnahmetarife und Sondertarife, sowie Berichtigungen. Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen und den beteiligten Stationen zum Preise von ℳ 0,25 oder Kr. 0,30 für das Stück erhältlich.

Wien, am 29. November 1913. (3086)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-bayerischer Grenzverkehr.

Mit 1. Februar 1914 wird die in Nummer 1 dieses Blattes vom 4. Januar 1913 auf Seite 23 [Kundmachungsnummer (61)] für Frachtgüter der Klassen I und II bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen in der Relation Triest-Salzburg verlautbarte Abänderung des Frachtsatzes von 309 auf 294 Heller für 100 kg rückgängig gemacht.

Wien, 29. November 1913. (3081)
K. K. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

3. Lieferfristen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Herabsetzung des Lieferfristzuschlages auf der Gölnictalbahn.

Der seit 18. Mai l. J. für die von der schmalspurigen Strecke der Gölnictalbahn auf die normalspurige Strecke in der Station Gölniczbánya übergehenden Holzsendungen in Wagenladungen in Geltung gestandene temporäre Lieferfristzuschlag von 2 (zwei) Tagen wurde mit Gültigkeit vom 15. September l. J. auf 36 (sechsunddreißig) Stunden reduziert.

Budapest, im November 1913. (3087.)
Die Generaldirektion.

---

4. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1914, und zwar:

A. 6176 t Stab- und Bandeisen und 2359 t Eisenblech,

B. 964 t Winkel- und Formeisen, 44 t Sprengringeisen, 679 t Roststabeisen.

Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 3. Januar 1914 zu A. vormittags 11 Uhr, zu B. mittags 12 Uhr.

Zuschlagfrist bis 31. Januar 1914. Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 1 ℳ 60 ₰ bar für Gruppe A. und 80 ₰ für Gruppe B. vom Zentralbureau, Zimmer 292, abgegeben.

Hannover, 3. Dezember 1913. (3083)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von Werkstattsmaterialien, Gruppe XIV, Leinölfirnis, Waterprooffirnis, Gr. XVI, Waschschwämme, Bimssteinpulver, Schellack, Leim, Borax, Salmiakgeist, Salzsäure, blausaures Kali, Schwefelsäure, Gruppe XVII, Chamottesteine für Lokomotiven, Pappe, Schmirgel, Schmirgelleinen, Glaspapier, Filz, Filzringe, Gr. XXI, klares Glas, mattgeschliffenes Glas, Glasglocken, Gr. XXII, Leder in verschiedenen Sorten. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind spätestens zum Verdingungstermine am 22. Dezember d. J., vormittag 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen samt Angebotbogen liegen im Zentralbureau, Claaßenstraße 12, Zimmer 41, in der Zeit von 8 bis 3 Uhr aus, können auch von da unter Angabe der Gruppe und des Materials gegen 50 ₰ bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe angefordert werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Hauptbahnhofs statt. Zuschlagfrist bis 12. Januar 1914.

Breslau, 1. Dezember 1913. (3088)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 96. | 10. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen und der englischen Eisenbahnen.

Die Entwicklung des Eisenbahnwesens nimmt für Deutschland ein immer günstigeres Bild an. In Großbritannien wollte man dies bis vor kurzem nicht recht anerkennen. Seit den großen Eisenbahnerstreiken aber, die das gesamte Wirtschaftsleben des Landes stillzulegen drohten, ist man anderer Ansicht geworden, weil man sich sagt, daß bei staatlicher Eisenbahnverwaltung, wenn sie den Eisenbahnern nicht ganz ungerecht entgegentritt, eine so scharfe Zuspitzung der sozialen Gegensätze nicht stattgefunden haben würde. Und nun fällt es den Engländern auch wie Schuppen von den Augen, daß auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte aus Deutschland das bessere Los gezogen hat. Eine vom britischen Parlament veranlaßte Veröffentlichung über staatliche Eisenbahnen hat die Frage von neuem zur allgemeinen Erörterung gestellt.

Die Grundfrage, ob privater oder Staatsbesitz der Eisenbahnen vorzuziehen sei, kann heute, nachdem das Eisenbahnwesen fast schon ein Jahrhundert alt ist, wohl mit einiger Sicherheit entschieden werden, obwohl erst das letzte halbe Jahrhundert so große Verhältnisse geschaffen hat, daß ein zusammenfassendes Urteil möglich ist.

Nun sieht es dem äußeren Anschein nach allerdings so aus, als ob der Privatbesitz der bessere sei, da die Erfahrung ergibt, daß noch immer mehr als die Hälfte aller Eisenbahnen der Welt sich in den Händen von Privatgesellschaften und nicht der Staaten befindet. Aber das Bild verschiebt sich sofort, wenn man berücksichtigt, daß bei weitem der größte Teil dieser Privatbahnen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika liegt. Hier, auf dem nordamerikanischen Kontinent, liegen nun einmal ganz besondere Verhältnisse vor. Ungeheure Flächen, die völlig frei zur Verfügung standen; ein Staatswesen, das zunächst lange Zeit hindurch mit Geldschwierigkeiten zu kämpfen hatte, das aber trotzdem bereit war, kilometerbreite Streifen zu beiden Seiten der zu erbauenden Bahnen den Bahngesellschaften als Belohnung zur Verfügung zu stellen, später sogar Geldbeihilfen von erstaunlichem Umfange zu bewilligen; ein Volk dazu, das sich von der Teilnahme des Staates an wirtschaftlichen Unternehmungen gar nichts versprach, sondern ausgesprochenes Mißtrauen dagegen an den Tag legte — das waren die Verhältnisse, unter denen ein anderes als ein Privatbahnsystem nicht wohl entstehen konnte.

Auch bei anderen Völkern hat ja der Staat ursprünglich mit den Eisenbahnen in der Regel nichts zu tun gehabt. Aber in manchen anderen Ländern, insbesondere in Deutschland, hat man den richtigen Zeitpunkt nicht vorübergehen lassen, um die Bahnen auf den Staat zu übernehmen, und hat sich dadurch zwei außerordentliche Vorteile gesichert: ein von privaten Dividendeninteressen unabhängiges Eisenbahnnetz nebst einem Betriebe, dessen Sicherheitsmaßnahmen ebenfalls vom Interesse der Allgemeinheit und nicht von entgegenstehenden privaten Geldinteressen bestimmt werden — und eine staatliche Einnahmequelle, die um so reicher fließt, je mehr sich der Verkehr entwickelt.

England, in dessen öffentlicher Meinung jedes Vorurteil gegen die Beteiligung des Staates an wirtschaftlichen Unternehmungen um die Mitte des 19. Jahrhunderts noch ebenso fest eingewurzelt war, wie in Nordamerika, hat mit privaten Eisenbahnen begonnen und bis heute daran festgehalten. Aber jene dem Staate unnatürliche Schranken setzende Anschauung ist inzwischen in England ganz überwunden worden. Heute haben Stadt und Staat hier mancherlei Aufgaben in die Hand genommen, die man ihnen früher unter keinen Umständen anvertraut haben würde. Und so ist die merkwürdige Tatsache entstanden, daß in England selbst die Eisenbahnen einstweilen noch Privatbahnen sind, während in sämtlichen englischen Kolonien, mit

alleiniger Ausnahme von Canada und Neufundland, der Staat fast alle neuen Bahnen baut und sich ebenfalls in den Besitz der alten gesetzt hat. Die Südafrikanische Union hat diesen Schritt in energischer und wohldurchdachter Weise schon vor Jahren getan. In Indien gehören die Hauptlinien dem Staate, wenn sie auch zum großen Teil von Privatgesellschaften betrieben werden. In Australien sind die Bahnen staatlich, wenn man hier auch hinter der Eisenbahnpolitik Afrikas noch zurücksteht, indem man die Bahnen einstweilen im Besitze der Einzelstaaten gelassen hat, die den australischen Bund zusammensetzen. Nur in Canada und Neufundland ist man bis auf den heutigen Tag dem Beispiele der Vereinigten Staaten gefolgt, deren kulturelle und wirtschaftliche Verhältnisse auf ihren nördlichen Nachbar in stärkster Art einwirken.

Volkswirtschaftlich machen sich diese Unterschiede dahin bemerkbar, daß der englische Staat keinerlei Einnahmen aus den dortigen Eisenbahnen zieht, daß in Canada ebenfalls staatliche Einnahmen aus dieser Quelle nicht vorhanden sind, ja, daß das Eisenbahnwesen dort aus der Staatskasse beträchtliche Unterstützung genießt, während das Eisenbahnwesen in allen den britischen Kolonien, in denen es ganz oder zum erheblichen Teil in den Händen des Staates ist, zu einer bedeutenden Einnahmequelle für die Allgemeinheit geworden ist. In Neu-Südwales z. B. warfen die Bahnen im Jahre 1912 einen Überschuß von 2 322 000 £ über die Betriebsausgaben ab, wovon eine Summe von 415 000 £ nach allen Zins- und Amortisationsausgaben übrigblieb. In Neuseeland betrug der Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben im selben Jahre 1 211 000 £. In der Südafrikanischen Union stellte sich die Gesamteinnahme sogar auf mehr als 250 Millionen Mark (in genauer Ziffer 12 286 000 £). Nach Abzug der Betriebsausgaben und der Zuweisungen an den Erneuerungsfonds im Gesamtbetrage von 7 255 000 £ verblieb also ein Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben von 5 031 000 £, wovon 2 622 000 £ als Zins- und Tilgungszahlungen abgingen, so daß 2 409 000 £ als Zahlung der Eisenbahnverwaltung in die allgemeine Staatskasse abgeführt werden konnten.

Die Südafrikanische Union bezog also im letzten Jahre eine Summe von etwa 50 Millionen Mark zugunsten der Allgemeinheit aus den Überschüssen ihres Eisenbahnwesens. In England ist davon nicht die Rede. Und wenn man auch hier staatlicherseits in die Betriebsverwaltung und die Geschäftsgebarung der Eisenbahnen stark eingegriffen hat, so läßt sich doch z. B. nicht verhindern, daß — wie dies auch in Frankreich geschehen ist — die Fracht- und Personenfahrpreise zuweilen heraufgesetzt werden. Die englischen Aktionäre wünschen dies, um sich eine angemessene Verzinsung zu sichern. Und diese ist eben schließlich nur zu erzielen, wenn Personen- und Güterverkehrs-Tarife erhöht werden.

In der Tat ist die Verzinsung der englischen Eisenbahnen erheblich schlechter, als die der deutschen. Der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug zwar in den letzten Jahren in England für jedes Kilometer 25 227 *M* im Jahre, in Deutschland dagegen nur 16 283 *M*. Aber das Verhältnis des Überschusses zum Anlagekapital stellt sich in beiden Ländern genau umgekehrt. In Großbritannien wird das in Eisenbahnen angelegte Kapital auf mindestens 26 370 Millionen Mark beziffert, in den Staaten des Deutschen Reiches zusammen nur auf 18 664 Millionen — obwohl die Kilometerlänge in Großbritannien nur 37 630, in Deutschland dagegen 59 320 beträgt. Für ein um ein Drittel kleineres Schienennetz müssen also die englischen Reisenden und Verfrachter ein anderthalbfach höheres Kapital verzinsen als in Deutschland. Die Rente stellt sich infolgedessen in Deutschland auf mehr als 5½, in England auf nur 3½ %. Die Preise im Personen- und Güterverkehr sind in Deutschland niedriger als in Großbritannien. Die Staatskassen erhalten in Deutschland gewaltige Überschüsse aus den Betriebseinnahmen der Eisenbahnen, während der englische Staat leer ausgeht; und die Erweiterung des Eisenbahnnetzes insbesondere in Gegenden, deren Verkehr noch zu unentwickelt ist, als daß die eine oder andere Dividendengesellschaft sich darum bekümmern möchte, wird in Deutschland in weit höherem Maße von großen volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten bestimmt, als in England. Das Anlagekapital stellt sich in Großbritannien und Irland für jedes Kilometer auf 700 800 *M*, in Deutschland auf weniger als die Hälfte, nämlich auf 314 600 *M*. Die Einnnahmen der deutschen Eisenbahnen auf die kilometrische Einheit sind sowohl im Güter- wie im Personenverkehr verhältnismäßig niedrig; von den umliegenden Staaten erheben Österreich-Ungarn und die Schweiz in beiden Verkehrsarten, Frankreich und die Niederlande im Personenverkehr höhere Sätze. Aber die Gesamtausgabe im Verhältnis zur Einnahme stellt sich in Deutschland verhältnismäßig günstig, sie beträgt im Verhältnis zur Einnahme nur 67,4 %, so daß trotz der eifrigen Fürsorge für die Betriebssicherheit und trotz der beständigen Erneuerung des rollenden Materials und der Schienenstrecken der Staat große finanzielle Vorteile genießt.

„In England beneidet man heute Deutschland um seine Eisenbahnen, insbesondere um der glänzenden finanziellen Rolle halber, die sie in der Volkswirtschaft spielen. Eine Verstaatlichung der Eisenbahnen in Großbritannien ist heute, unter Zugrundelegung der außerordentlichen Kapitalshöhe der britischen Eisenbahnen fast außerhalb des Bereiches der Möglichkeiten: 27 Milliarden Mark dafür aufzubringen (1335 Millionen £), würde auch dem reichen England schwer möglich sein. So bleibt es einstweilen bei den Klagen über das „unvernünftig verwässerte (absurdly infated)“ Kapital der dortigen Eisenbahnen — bis etwa doch einer der führenden Staatsmänner sich dazu entschließen sollte, den gewaltigen und fast unausführbar scheinenden Versuch einer Verstaatlichung der Eisenbahnen zu wagen, der heute um ein halbes Jahrhundert zu spät unternommen werden würde.

E. S.

Eisenbahn-Betriebswerkstätten.

In Nr. 70 d. Ztg. bringt Herr Regierungsbaumeister Dr. Hans Martens eine Reihe von Gedanken über Zweck und Ausbildung von Betriebswerkstätten, die zugleich zum weiteren Meinungsaustausch über diesen von der wissenschaftlichen Technik bisher etwas stiefmütterlich behandelten Gegenstand anregen sollen. Diese Anregung ist sehr dankenswert, sind doch gute Betriebswerkstätten bisher außerordentlich selten, und wenn das Endergebnis des Meinungsaustausches schließlich zu der Aufstellung von Musterentwürfen für Betriebswerkstätten führen sollte, so wäre dies ein außerordentlich wertvoller Gewinn.

Der Herr Verfasser hält es im allgemeinen nicht für zweckmäßig, Lokomotivwerkstätten mit Wagenwerkstätten räumlich zu vereinigen, weil die Lokomotivschuppen in den meisten Fällen nicht günstig zu den Abstellgleisen für auszubessernde Wagen liegen. Dies mag für bestehende Bahnhöfe zutreffen. Da aber eine Vereinigung der Lokomotivwerkstatt mit der Wagenwerkstatt aus wirtschaftlichen Gründen durchaus erwünscht ist, so wird man bei den Entwürfen von neuen Bahnhofsanlagen auf die Herstellung einer solchen Vereinigung Rücksicht zu nehmen haben. Sie wird um so leichter durchführbar sein, als bei Anlage von Verschiebebahnhöfen ohnehin die Forderung gestellt wird, daß der Lokomotivschuppen im Schwerpunkt liegen soll. Dort gehören aber auch die Aufstellgleise für auszubessernde Wagen hin. Auch bei den Entwürfen von Abstellbahnhöfen für den Personenverkehr wird es zweckmäßig sein, den Lokomotivschuppen in günstige Verbindung mit den Abstellgleisen zu bringen, um die Lokomotiv-

leerfahrten abzukürzen. Dann wird auch die ihm benachbarte Betriebswerkstatt günstig zu den Abstellgruppen liegen und die Ausbesserung der Personenwagen mit übernehmen können.

Berücksichtigt man, wie wichtig die schnelle Ausbesserung von kleinen Schäden an den Wagen, besonders an den Güterwagen, für die Ausnutzung des Wagenparks ist, so wird man wohl ganz allgemein den Grundsatz aussprechen dürfen, daß die Hauptwerkstätten sich auf die regelmäßige Untersuchung der Betriebsmittel und die Ausbesserung größerer Schäden beschränken sollten, daß aber alle kleineren Schäden durch die Betriebswerkstätten auszubessern sind. Als wirtschaftlicher Vorteil ergibt sich die gleichmäßigere Belastung der Hauptwerkstätten.

In Süddeutschland haben viele Betriebswerkstätten noch andere Aufgaben, wie z. B. die regelmäßige Untersuchung von Wagenzügen, so daß sich schließlich die Betriebswerkstätten von den Hauptwerkstätten nur durch ihre Größe unterscheiden. Infolgedessen ist auch die bauliche Gestaltung und Ausstattung der Betriebswerkstätten dort zum Teil eine sehr viel vollkommenere als in Preußen, und die von Herrn Martens geforderte Einrichtung von Reparaturhallen mit Gruben für Lokomotiven und Personenwagen und von überdachten Gleisen für die Güterwagen, findet sich häufig. Baulich läßt sich eine solche Werkstattsanlage sehr gut mit dem Lokomotivschuppen vereinigen, wenn der Lokomotivschuppen selbst Rechteckform besitzt. In Preußen dagegen werden die Lokomotiven wohl überall im Schuppen selbst ausgebessert, in den neueren größeren Schuppenanlagen befinden sich gewöhnlich zwei Gleise, die mit einer gemeinsamen Achssenke ausgerüstet sind, und von denen das eine zur Aufstellung der ausbesserungsbedürftigen Lokomotive, das andere zur Beförderung der Achse nach und von der Betriebswerkstatt dient. Die bauliche Verbindung der Betriebswerkstatt mit dem Lokomotivschuppen ist bei Ringform nicht immer ganz einfach. Kommt nun ausnahmsweise ein größerer Reparaturstand von Lokomotiven vor, so daß mehrere Stände des Schuppens mit ausbesserungsbedürftigen Maschinen besetzt sind, so müssen die zum Ersatz herangezogenen Lokomotiven im Freien stehen. Berücksichtigt man ferner, daß die auszubessernden Teile und die Ersatzteile zwischen Lokomotivschuppen und Betriebswerkstatt hin- und herbefördert werden müssen und daß diese Beförderung mangels geeigneter kurzer Wege häufig umständlich und zeitraubend ist, so möchte es einem doch richtiger erscheinen, größere Lokomotiv-Betriebswerkstätten mit eigenen Reparaturständen auszurüsten. Es wäre erwünscht, auch hierüber die Meinung von unmittelbar beteiligten Fachleuten zu hören.

Schimpff.

Reinigen von Eisenbahnwagen nach wissenschaftlichen Grundsätzen.

Unter dieser Überschrift wird im Bulletin des internationalen Eisenbahn-Kongreß-Verbandes Band XXVII, Nr. 10, Oktober 1913, eine Abhandlung von Ainslie Walker veröffentlicht. Wie der Verfasser in der Einleitung erklärt, ist diese Abhandlung als eine Erwiderung auf die von Herrn Sherman Allen in Verbindung mit dem Finanzministerium der Vereinigten Staaten aufgeworfene Frage zu betrachten, wie man bessere Zustände in Eisenbahnwagen und auf Schiffen in gesundheitlicher Beziehung herbeiführen könne. Es handelt sich hierbei um die von manchen Seiten befürchtete beängstigende Verbreitung von Krankheiten durch den bazillengeschwängerten Schmutz, der sich auf den Fußböden der Eisenbahnwagen befindet.

Nach der Angabe, daß jeder Wagen der Vereinigten Staaten im Jahre von im Mittel 20 000 Personen besetzt wird, führt Verfasser an, daß nach der Feststellung der Herren Professor Winslow und Dr. Kligler von 21 Tieren, denen Staub von Eisenbahnwagen eingeimpft wurde, 25 % an Tuberkulose erkrankten und daß Dr. Kinyoun in Washington wahrscheinlich die Erreger der Lungenentzündung im Staube fand.

Durch Umfragen stellte Herr Ainslie Walker weiter fest, daß die Reinigung der Personenwagen in den Vereinigten Staaten bei den verschiedenen Bahnen sehr verschieden geübt werde: Elf haben Formaldehyd vorgeschrieben, fünf verlangen den Gebrauch verschiedener Mittel, dreiundzwanzig haben keine Vorschriften darüber erlassen. In einzelnen Vorschriften über die Reinigung hätte diese nach Beendigung jeder Tagesfahrt zu erfolgen; andere wollen die Wagen nur in Zwischenräumen von ein bis zwei Monaten mit besonderer Sorgfalt gesäubert wissen.

Der Verfasser der genannten Abhandlung bringt weitere Beweise aus seinen eigenen Untersuchungen, daß die Formaldehydräucherung völlig unzuverlässig sei, da es bei der Zuführung von zu viel Dampf eine solche Verdünnung erleide, daß die bakterientötende Wirkung verloren gehe; wird jedoch zu wenig Dampf zugesetzt, so bleibt das Formaldehyd in Gasform und ist gleichfalls unwirksam.

Weiter wird festgestellt, daß „Formalin“, als welches 40 prozentiges Formaldehyd bezeichnet wird, als Mittel gegen Tuberkelbazillen nach übereinstimmenden Angaben bedeutender Bakteriologen vollständig ungeeignet sei.

Herr Ainslie Walker tritt hierauf für die Entseuchung der Fußböden mittels eines Spritzapparates ein und gibt an, daß die erforderliche Zeit zur gründlichen Behandlung eines Fußbodens nur dreißig Sekunden betrage und hierbei die dieser Reinigung ausgesetzten Bazillen tatsächlich getötet wurden. Er gibt weiter noch an, in welcher Weise die Lösung eines Entseuchungsmittels zu bestimmen sei, um der im allgemeinen gebräuchlichen Karbolsäurelösung 1 : 25 zu entsprechen; es fehlen jedoch hierbei die Angaben, welche Mittel und in welcher Lösung sie zur Verwendung gelangten, um die Tötung der Bazillen zu erreichen und welche Mittel zur Spritzmethode empfohlen werden können.

Es soll nun in Ergänzung zu der genannten Abhandlung auf einen Aufsatz hingewiesen werden, der von den Professoren Dr. Wilhelm v. Gintl und Dr. Rambousek in der „Zeitschrift für Gewerbehygiene, Unfallverhütung und Arbeiter-Wohlfahrts-Einrichtungen“ (Wien 1913, Nr. 17 und 18, Seite 248) veröffentlicht wird und den Titel „Über moderne Desinfektionsmethoden (Desinfektion mit Grotan)“ führt.

Nach vorangehenden Erwägungen, welche die der Herstellung zweckmäßiger Entseuchungsmittel entgegenstehenden Schwierigkeiten gliedern, bezeichnen die Verfasser für ein „ideales Desinfektionsmittel“ folgende Eigenschaften als erforderlich: Es soll innerlich nicht giftig, oberflächlich nicht ätzend wirken, es soll geruchlos sein, Gebrauchsgegenstände, Instrumente und Waren nicht beschädigen, es soll in fester Form unverändert aufzubewahren, leicht zu dosieren sein und dabei verläßlich und bequem schon in schwacher Lösung entseuchend wirken, damit man mit geringen Mengen des marktfähigen Präparates am Gebrauchsorte große Lösungsmengen bereiten kann.

Die Chemiker Fleming und Bode der A.-G. Schülke & Mayr in Hamburg haben nun durch eine Reihe von Versuchen gefunden, daß die Natriumverbindung des Parachlormetakreosol fast geruchlos, fest und an der Luft liegend unverändert haltbar, dabei gut löslich und von besonderer Desinfektionskraft sei. In Tabletten zu 1 g gepreßt, kommt es nunmehr unter dem Namen „Grotan“ in den Handel. Versuche, welche von Schottelius (Münchener medizin. Wochenschrift, 1912, Nr. 49), Pallesen (Hyg. Rundschau, 1913, Nr. 3), ferner von den Professoren Dr. v. Gintl und Dr. Rambousek durchgeführt wurden, haben die bakterientötende Wirkung der einprozentigen Grotanlösung zweifellos dargetan; die nötige Dauer der Einwirkung ist hierbei mit 2 bis 3 Minuten festgestellt worden.

Schottelius hat weiter erprobt, daß Grotan relativ wenig giftig sei; von einer Ätzwirkung auf die Oberfläche des menschlichen Körpers kann gleichfalls keine Rede sein.

Wichtig für die Verwendung zur Entseuchung der Eisenbahnwagen war noch die Frage, in welcher Weise sich das Grotan gegenüber Ledersorten natur und gefärbt, weiter gegen Gewebe, so Baumwolle und Seide, verhalte, ob es diese nicht schädige. Hierbei ergab sich, daß es bei den Leder- und Gewebesorten zu keiner Veränderung der Farbe (Lederfarben: grün, ziegelrot, karminrot, braunrot; Gewebefarben: lilafarbig, alkaliblau und dunkelblau [indigo]), Geschmeidigkeit, des Aussehens oder der Festigkeit gekommen war; auch bildeten sich keine Flecke oder Ränder an den Angriffsstellen oder Grenzen der Einwirkung der verhältnismäßig starken Lösung. Gummi zeigte gleichfalls weder an Aussehen noch an der Dehnbarkeit eine Veränderung.

Von Metallen wird Nickel gar nicht angegriffen, Stahl und Messing sehr wenig; Eisen zeigt jedoch eine weit geringere Widerstandsfähigkeit gegen Grotan; allerdings war hierbei eine Einwirkungsdauer von 24 Stunden gewählt worden.

Mit Rücksicht auf den Umstand, daß voraussichtlich das Grotan bei der Entseuchung der Eisenbahnwagen Verwendung finden dürfte, wird es leicht sein, die bei dieser Behandlung damit in Berührung kommenden Eisenteile mit einem Schutzanstrich zu versehen.

Wenn nun auch durch die Verwendung eines Spritzapparates, wie ihn Herr Ainslie Walker empfiehlt und auch im Bilde bringt, und Anwendung eines geeigneten Mittels eine oberflächliche Reinigung und Entseuchung der Eisenbahnwagen zu erzielen sein wird, so muß doch darauf hingewiesen werden, daß es zur gründlichen Entseuchung eines Eisenbahnwagens keineswegs genügen wird, auf die beschriebene Weise vorzugehen; es wird sich noch darum handeln, den stets keimehaltigen Staub aus den Polsterungen und Stoffen, weiters aus den Spalten und Ritzen zu entfernen, da dieser Staub bei den Bewegungen des Wagens, verbunden mit starken Schlägen und Erschütterungen, begünstigt durch fallweise Zugluft, die Luft im Wageninnern stark verunreinigt.

Der Verfasser hat bereits mehrfach Gelegenheit genommen, im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens*) dieses Thema zu behandeln und kann den Eisenbahnverwaltungen nicht warm genug empfehlen, für die Reinigung und Entseuchung der Eisenbahn-Personenwagen ausreichend vorzusorgen.

Gerade die höher bezahlten Wagenklassen sind es, welche infolge ihrer besseren Ausstattung durch Polsterungen weder mit dem von Herrn Ainslie Walker empfohlenen Spritzapparat noch mit dem von Dr. v. Gintl und Dr. Rambousek empfohlenen Grotan hinreichend gereinigt bezw. entseucht werden können; zumindest gehören hierzu Staubsaugeanlagen mit Druckluft und den entsprechenden Werkzeugen zur Lockerung und Absaugung des Staubes; zu solchen Anlagen hätte bei größeren Verwaltungen weiter ein Desinfektionskessel, in welchen die Personenwagen eingeschoben werden können, zu treten.

Ing. I. Dohnal, Innsbruck.

*) 1912, Heft 3: Übersicht über die Verfahren zur Reinigung und Entseuchung der Eisenbahn-Personenwagen. Heft 8: Entstäubungsanlagen für Personenwagen. Heft 11: Die Anlagen zur Reinigung und Entseuchung von Eisenbahn-Personenwagen auf der Hygiene-Ausstellung in Dresden 1911.

Verwertung der Lokomotivschlacken.

Die Nr. 89 d. Ztg. enthält eine Erwiderung des Herrn Kollegen Brettmann, zu welcher noch einige Schlußworte gestattet sein mögen:

Davon, daß das Müllersche Verfahren als wertlos hingestellt worden sei, kann nach den Angaben über den Nutzeffekt der verschiedenen Verfahren doch wohl nicht die Rede sein. Es kann sogar die von H. Müller angeführte Äußerung, daß der Naßseparator des genannten Herrn „gut durchdacht und sehr leistungsfähig“ ist, hier wiederholt werden. Wenn über das Verfahren früher lediglich auf Grund der theoretischen Kenntnis ein anderes Urteil gefällt wurde, als später auf Grund der praktischen Vorführung, so liegt dies, wie so oft, daran, daß eben leider Theorie und Praxis nicht immer übereinstimmen.

Was an dem Müllerschen Verfahren bemängelt werden muß, ist:
1. die Beschaffenheit des Aussonderungsgutes;
2. die Wirtschaftlichkeit des Verfahrens.

Zu 1 wurde bereits in der Entgegnung in Nr. 79 darauf hingewiesen, daß in den ausgeschiedenen Kohlen und Koks noch ziemlich viel Schlacken enthalten sind, was nicht nur den Heizwert, sondern auch den Verkaufswert des Aussonderungsgutes stark beeinträchtigt. Überdies erhält letzteres durch die Behandlung mit der Scheideflüssigkeit ein unansehnliches, stumpfgraues Aussehen und wird beim Verkauf wohl kaum ein höherer Preis als durchschnittlich 1 ℳ für je 100 kg zu erzielen sein.

Zu 2 stellt der Erfinder jetzt die Behauptung auf, „die Kosten für die Flüssigkeit sind nicht hoch“, während er den Preis des zur Bereitung dienenden Kalisalzes in einer erst vor 10 Monaten aufgestellten Wirtschaftlichkeitsberechnung mit 3,00—3,50 ℳ für 100 kg und den täglichen Verbrauch mit 600 kg für die Verarbeitung von 40 t Schlacken angegeben hat. Hiernach ergibt sich nachstehende, annähernde Wirtschaftlichkeitsberechnung:

a) Kosten eines Trocken- und zweier Naßseparatoren 8000 ℳ, hiervon 5 % Verzinsung und 5 % Abschreibung	800 ℳ
b) Kraftverbrauch: Hierüber stehen Angaben leider nicht zur Verfügung, doch können schätzungsweise wohl	2 000 „
jährlich für elektrischen Strom angesetzt werden. Bei Verwendung von Dampfkraft wird sich wohl ein wesentlich höherer Betrag ergeben;	
c) Löhne: nach der Berechnung des Erfinders rund 20 ℳ täglich, also in 300 Arbeitstagen	6 000 „
d) Kosten für das Material zur Scheideflüssigkeit 600 kg täglich (100 kg = 4,00 ℳ einschließlich Fracht)	7 200 „
e) Kosten des Arbeitsschuppens oder sonstigen Gebäudes gering gerechnet 5000 ℳ, hiervon 5 % Verzinsung und 5 % Abschreibung	500 „
f) Kosten eines Pachtplatzes mit Industriegleisanschluß, gering gerechnet jährlich	1 000 „
g) Lizenz für Benutzung des Verfahrens 15—20 000 Mark. Hier sei nur die kleine Summe gerechnet und ebenfalls 5 % Verzinsung sowie 5 % Abschreibung	1 500 „
Summe der jährlichen Ausgaben	19 000 ℳ

Bei einem durchschnittlichen Verkaufspreis von 1,00 ℳ für 100 kg ausgeschiedenes Material müssen also selbst bei kostenlosem Bezug des Rohmaterials jährlich 190 Wagenladungen zu 10 t Kohle und Koks ausgeschieden werden, bevor für den staatlichen oder privaten Unternehmer der Gewinn beginnt. Daraus ergibt sich aber auch die Richtigkeit der Behauptung: Solange das Material zur Bereitung der Scheideflüssigkeit nicht ganz wesentlich billiger geliefert und die Lizenz für das Verfahren nicht ganz bedeutend erniedrigt wird, ermangelt die an sich nicht wertlose Erfindung jeglicher praktischer Bedeutung.

Kummer.

Der neue Personen- und Gepäcktarif der norwegischen Staatsbahnen.

Am 1. Oktober d. J. sind auf den norwegischen Staatsbahnen neue Tarifsätze und Bestimmungen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck in Kraft getreten. Bei der von Jahr zu Jahr wachsenden Bedeutung Norwegens für den Fremdenverkehr werden Einzelheiten hierüber auch in Deutschland Interesse beanspruchen können.

Das Eisenbahnnetz des Königreichs Norwegen hat nach der Statistik von 1911/12 eine Länge von 3085,2 km, wovon 2631 km im Staatsbahnbesitze sind. Für dieses Netz galt — abgesehen von unwesentlichen Änderungen im Jahre 1906 — seit 22 Jahren ein Staffeltarif, der noch das in den Nachbarstaaten seit längerer Zeit abgeschaffte System der Rückfahrkarten kannte. Schon wiederholt war im Storthing darauf hingewiesen worden, daß diese Sätze unzureichend seien, um eine auch nur annähernd wirtschaftliche Verzinsung des Anlagekapitals zu ermöglichen. Die Prüfung der Frage wurde im Jahre 1910 einem Ausschusse überwiesen, der nach sehr eingehenden Vorarbeiten Anfang dieses Jahres der Regierung eine Denkschrift vorlegte, die bemerkenswerte Aufschlüsse über das norwegische Eisenbahnwesen enthält.

Die Betriebszahl ist von 68,1 % im Jahre 1907 auf 74,2 % im Jahre 1911 gestiegen, der Betriebsüberschuß ist dagegen im gleichen Zeitraum von 2,46 % auf 2,07 % gesunken. Die wichtigsten Ausgabeposten zeigen seit dem Jahre 1890 eine wesentliche Steigerung, so: Gehälter um 12,3 %, Löhne 27,3 %, Kohlen 37 %, Schwellen 55 %, Petroleum 56 % u. a. m.

Diese Preissteigerungen, verbunden mit dem sinkenden Werte des Geldes, ließen es dem Ausschuß geboten erscheinen, eine Reihe von Tariferhöhungen zu empfehlen. Vorgeschlagen wurde im wesentlichen: Abschaffung der Rückfahrkarten, Erhöhung der Fahrpreise in der I. Klasse um 85 %, in der II. Klasse um 17—33⅓ %, in der III. Klasse um durchschnittlich 20 %, der Monatskarten um 20—33 %, der Arbeiterkarten um 10—25 %, ferner Wegfall verschiedener Vergünstigungen und im Gepäckverkehr Wegfall des Freigepäcks.

Die Regierung ist diesen Vorschlägen im wesentlichen beigetreten. Nur auf längere Entfernungen wurde eine Ermäßigung der Sätze vorgenommen.

Es gelten nunmehr auf den norwegischen Staatsbahnen für den Personenverkehr folgende Einheitssätze:

auf Entfernungen von	Personenzug				Schnellzug			
	II. Klasse		III. Klasse		II. Klasse		III. Klasse	
	Öre	₰	Öre	₰	Öre	₰	Öre	₰
1— 50 km	5,0	5,6	3,0	3,3	6,2	7,0	3,8	4,3
51—150 „	4,6	5,2	2,7	3,0	5,8	6,5	3,5	3,9
151—300 „	4,1	4,6	2,4	2,7	5,4	6,0	3,2	3,6
301—400 „	3,8	4,3	2,2	2,5	4,4	4,9	2,6	2,9
über 400 „	1,7	1,9	1,0	1,1	2,0	2,3	1,2	1,4

Der Preis für eine Fahrkarte I. Klasse beträgt das Dreifache des Preises einer Fahrkarte III. Klasse. Um die Fahrten in Schnellzügen auf kurzen Strecken möglichst einzuschränken, ist für den Preisunterschied zwischen den Personen- und Schnellzugskarten ein Mindestbetrag vorgesehen, und zwar für die I. Klasse 3 Kr., II. Klasse 1,70 Kr. und die III. Klasse 1 Kr.

Das Verhältnis der neuen norwegischen Fahrpreise zu denen der deutschen, schwedischen und dänischen Staatsbahnen läßt sich aus untenstehender Gegenüberstellung ersehen.

Hieraus ergibt sich folgendes:

In der I. Klasse der Schnellzüge sind die norwegischen Sätze bis zu 680 km die höchsten von allen Bahnen. Der Unterschied ist besonders bei Entfernungen unter 400 km beträchtlich. Dies ist jedoch von geringer praktischer Bedeutung, weil die I. Klasse nur auf weite Entfernungen im Verkehre mit dem Auslande eine Rolle spielt. In der II. Klasse der Schnellzüge — und im wesentlichen auch der Personenzüge — sind die norwegischen Sätze auf Entfernungen unter 500 km höher als die der übrigen Bahnen. Deutschland weist bei Personenzügen bis zu 100 km die niedrigsten, über 500 km dagegen die höchsten Sätze auf. In der III. Klasse der Schnellzüge sind auf Entfernungen bis zu 400 km die norwegischen Sätze die höchsten, bis zu 100 km die deutschen Sätze die niedrigsten. Auf weite Entfernungen weist Deutschland wieder die höchsten, Dänemark die niedrigsten Sätze auf. Bei den Personenzügen der III. Klasse sind die norwegischen Sätze im allgemeinen zwar höher als die schwedischen und dänischen, auf mittlere und weite Entfernungen jedoch niedriger als die deutschen Sätze.

Das Gesamtbild ist hiernach im wesentlichen folgendes: Die norwegischen Staatsbahnen haben von den skandinavischen Bahnen die höchsten, die dänischen im allgemeinen die niedrigsten Fahrpreise. Schweden bewegt sich auf mittlerer Linie und wirkt durch seine niedrigen Zonensätze erst auf weite Entfernungen. Die deutschen Sätze sind auf nahe und mittlere Entfernungen niedriger, auf weitere dagegen höher als die norwegischen Sätze. Hierbei ist zu beachten, daß Norwegen die IV. Klasse nicht kennt, deren Fahrpreise in Deutschland überall niedriger sind, als die niedrigsten Sätze der Vergleichsländer, soweit nicht Entfernungen von mehr als 400 km in Betracht kommen.

Für Kinder gelten auf den norwegischen Staatsbahnen verschiedene, von den deutschen abweichende Bestimmungen. Ebenso wie auf den schwedischen Eisenbahnen werden in Norwegen Kinder bis zum vollendeten **3.** Lebensjahre frei, vom 4. bis zum vollendeten **12.** Lebensjahre zum halben Preise befördert. Eine besondere Vergünstigung genießen Kinder noch in den Ferienmonaten. Es haben nämlich in der Zeit vom 15. Juni bis zum 31. August Kinder bis zum 15. Lebensjahre bei Reisen in der III. Klasse nur ¼ des vollen Fahrpreises zu zahlen. Dieselbe Ermäßigung genießen die Schüler und Schülerinnen staatlicher und privater Lehranstalten auch dann noch, wenn sie das 15. Lebensjahr bereits überschritten haben. Gewiß eine für den Reiseetat eines Familienvaters sehr fühlbare Erleichterung!

Die Gültigkeit der Fahrkarten beträgt, wie in Deutschland, 4 Tage. Reisende mit Fahrkarten auf Entfernungen von mindestens 100 km können die Fahrt auf jeder Station unterbrechen, wo der Zug hält. Die Geltungsdauer der Fahrkarten wird jedoch hierdurch nicht verlängert.

Bei der Festsetzung von Fahrpreisermäßigungen ging man davon aus, daß derartige Ermäßigungen nur insoweit zuzubilligen wären, als hierdurch eine Förderung des Eisenbahnverkehrs zu erwarten sei. Im anderen Falle müßten die Ermäßigungen von denjenigen Stellen getragen werden, die ein unmittelbares Interesse daran hätten. Denn dem Eisenbahnbudget müßten unverkürzt alle Beträge zugewiesen werden, auf die es nach dem allgemeinen Frachttarif Anspruch hätte. Es wurden daher aufgehoben: die freie Fahrt für Arbeiter bei Arbeitslosigkeit sowie für die in der Krankenpflege beschäftigten Personen, ferner die Ermäßigungen bei Reisen zum Zwecke der Arbeitsvermittlung und für die Begleiter von Gefangenen. Bei der Vorliebe der Norweger für sozialpolitische Maßnahmen ist dieser Beschluß von besonderem Interesse.

Im Gepäckverkehr ist das bisherige Freigewicht aufgehoben. Die Gepäckfracht beträgt jezt:

1 Öre (1,1 ₰) für das Kilogramm auf Entfernungen bis zu 100 km
2 „ (2,3 ₰) „ „ „ „ „ von 101—200 „
3 „ (3,3 ₰) „ „ „ „ „ „ 201—300 „
4 „ (4,5 ₰) „ „ „ „ „ „ 301—400 „

usw. steigend mit 1 Öre für jede angefangenen 100 km. Die Mindestfracht beträgt 25 Öre.

Die Mehreinnahme aus diesen Tarifmaßnahmen ist auf 1 525 000 Kr. (1 715 625 ℳ) veranschlagt worden. P.

Entfernung	I. Klasse								II. Klasse								III. Klasse								IV. Klasse in Preußen
	Schnellzüge				Personenzüge				Schnellzüge				Personenzüge				Schnellzüge				Personenzüge				
	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	Norwegen	Deutschland	Schweden	Dänemark	
km	Mark*)																								
5	4,10	0,90	3,40	1,90	0,70	0,40	0,60	0,50	2,40	0,80	2,00	1,20	0,50	0,30	0,30	0,30	1,40	0,50	1,40	0,70	0,20	0,20	0,20	0,20	0,10
10	4,40	1,40	3,90	2,40	1,00	0,90	1,10	0,90	2,50	1,00	2,30	1,50	0,60	0,50	0,70	0,60	1,50	0,60	1,50	0,90	0,30	0,30	0,30	0,30	0,20
20	5,40	2,10	4,50	3,10	2,00	1,60	1,70	1,60	3,00	1,50	2,70	2,00	1,10	1,00	1,00	1,10	1,80	0,90	1,60	1,20	0,70	0,70	0,60	0,60	0,40
50	8,40	4,40	6,80	5,70	5,10	3,90	4,00	4,20	4,70	3,00	4,10	3,60	2,80	2,50	2,30	2,70	2,80	1,80	2,60	2,10	1,70	1,60	1,50	1,60	1,00
100	13,20	8,80	10,10	10,00	9,80	7,80	7,30	8,50	7,30	5,70	6,10	6,30	5,40	4,70	4,30	5,40	4,40	3,60	4,10	3,70	3,30	3,10	2,90	3,20	2,00
200	23,60	17,60	16,30	17,60	18,20	15,60	13,50	16,10	13,10	11,40	9,80	11,00	10,40	9,40	8,10	10,10	7,80	7,20	6,50	6,50	6,10	6,20	5,40	6,00	4,00
300	34,40	25,40	21,90	20,50	26,30	23,40	19,10	19,00	19,10	16,30	13,10	12,70	14,90	14,30	11,40	11,80	11,50	10,20	8,80	7,80	8.80	9,20	7,70	7,20	6,00
400	43,20	32,40	27,00	22,50	33,80	30,40	24,20	21,00	24,10	20,80	16,20	13,80	19,20	18,80	14,50	12,90	14,40	13,40	10,80	8,70	11,30	12,40	9,70	8,10	8.00
492 (Kristiania-Bergen)	47,30	40,10	31,50	26,00	37,10	38,10	28,70	24,50	26,20	25,40	18,90	16,00	21,00	23,40	17,20	15,10	15,80	16,20	12,60	10,00	12,30	15,20	11,50	9,50	9,90
561 (Kristiania-Drontheim)	50,30	44,90	34,90	27,20	39,50	42,90	32.10	25,80	27,90	28,50	20,90	16,80	22,50	26,50	19,20	15,90	16,80	18,30	13,90	10,50	13,20	17,30	12,80	9,90	11,30
687 (Kristiania-Stenkjaer)	55,00	55,50	40,50	30,90	43,00	53,50	37,70	29,50	30,60	34,80	24,30	19,20	24,80	32,80	22,60	18,30	18,30	22,30	16,20	11,80	14,50	21,30	15,10	11,20	13,80

*) Die Beträge sind auf volle 10 ₰ abgerundet.

Die Reichseisenbahnen im Rechnungsjahr 1912.

(Nach dem Jahresbericht der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.)

Die Gesamtlänge der auf Rechnung des Deutschen Reiches betriebenen Eisenbahnen betrug am Ende des Rechnungsjahres 1912: 2097,31 km. Hiervon entfielen 2019,21 km auf Vollund 78,10 km auf Schmalspurbahnen. Die mittlere Jahresbetriebslänge stellte sich im Berichtsjahr insgesamt auf 2097,31 km, für den Personenverkehr betrug sie 2048,35 km und für den Güterverkehr 2082,14 km. Das Bahnnetz setzte sich teils aus Eigentumsstrecken, teils aus gepachteten Bahnstrecken zusammen.

Die Länge der im Eigentum des Deutschen Reiches stehenden Strecken betrug am Jahresschluß 1819,26 km Vollspurbahnen und 78,10 km Schmalspurbahnen, im ganzen 1897,36 km, wie im Vorjahr. Von den vollspurigen Bahnstrecken dienten 1372,89 km als Haupt- und 446,37 km als Nebenbahnen; 1027,78 waren zweigleisig, 4,14 km dreigleisig und 26,18 km viergleisig ausgebaut. Auf elsaß-lothringischem Gebiet lagen 1867,90 km, auf preußischem Gebiet 29,46 km. Von der Eigentumslänge war die 1,04 km lange zweigleisige Hauptbahn von Saargemünd bis zur preußischen Landesgrenze an die preußische Staatseisenbahnverwaltung verpachtet.

Die gepachteten Strecken hatten, wie im Vorjahre, eine Länge von 200,99 km. Hiervon entfielen 195,73 km auf die Strecken der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahngesellschaft und 5,26 km auf die von der Reichsgrenze bei St. Ludwig nach dem Hauptbahnhof Basel führende Strecke der Schweizerischen Bundesbahnen.

Außerdem nahm die Reichseisenbahnverwaltung auf der von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung gepachteten Strecke Ulflingen-preußische Grenze (6,94 km) den gesamten Bahnhofs-, Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst gegen Erstattung der Selbstkosten wahr.

Die Zahl der Stationen betrug 544 (1911: 543) und zwar 414 Bahnhöfe und 130 Haltepunkte. An Werkstätten zur Unterhaltung der Fahrzeuge waren 4 Haupt-, 2 Neben- und 20 Betriebswerkstätten, insgesamt 26 gegen 23 im Vorjahr, vorhanden. 4 bahneigene Gasanstalten und 2 Elektrizitätswerke dienten der Erzeugung von Gas und elektrischer Kraft. Die Gesamtzahl der Unterstationen mit Bezug der elektrischen Kraft von fremden Elektrizitätswerken betrug am Ende des Berichtsjahres 73 gegen 57 im Vorjahre.

Der Fuhrpark umfaßte am Jahresschluß insgesamt: 1124 Lokomotiven (darunter 1 elektrische), 3 Triebwagen (Akkumulator-Doppelwagen), 2333 Personenwagen, 754 Post- und Gepäckwagen, 27 887 Güter- und Bahndienstwagen (7604 gedeckte und 20 283 offene). Außerdem waren 95 Postwagen der deutschen und 6 Postwagen der luxemburgischen Postverwaltung vorhanden. Beschafft wurden im Berichtsjahre 25 Lokomotiven, 200 Personenwagen, 31 Gepäckwagen und 2872 Güterwagen, dagegen ausgemustert: 32 Lokomotiven, 60 Personenwagen, 18 Gepäckwagen und 634 Güterwagen. Die Beschaffungskosten aller Ende 1912 vorhanden gewesenen Fahrzeuge bezifferten sich auf 71 513 038 ℳ für Lokomotiven, 220 756 ℳ für Triebwagen, 37 121 637 ℳ für Personenwagen und 86 669 760 ℳ für Gepäck- und Güterwagen, insgesamt 195 525 191 ℳ.

Geleistet wurden von eigenen und fremden Lokomotiven und Triebwagen auf eigener Bahn 33 887 440 Nutzkilometer (1911: 32 642 486 Nutzkilometer) oder + 3,81 %, von eigenen Lokomotiven und Triebwagen auf eigenen und fremden Bahnen 33 452 822 Nutzkilometer (1911: 32 206 084 Nutzkilometer) oder + 3,87 %. Eine Lokomotive hat in Nutzfahrt 29 591 km (1911: 28 177 km) = + 5,02 % zurückgelegt. Die Leistungen aller Wagen auf eigener Bahn ausschl. Neubaustrecken sind von 1 273 522 725 Achskilometer im Jahre 1911 auf 1 343 586 064 Achskilometer im Jahre 1912, mithin um 5,50 % gestiegen. Die Achskilometer der leeren Güterwagen machten 31,39 % derjenigen aller Güterwagen aus, gegen 31,74 % im Jahre 1911; sie sind also weiter um 0,35 % zurückgegangen, was in der Hauptsache der besseren Ausnutzung der Wagen infolge der Einführung des deutschen Staatsbahnwagenverbandes zu danken ist. Auf 1000 Zugkilometer (ohne Neubaustrecken) entfielen 40 801 Wagenachskilometer gegen 40 068 im Jahre 1911 = + 1,83 %, was auf der besseren Ausnutzung der Zugkraft und dem gesteigerten Verkehr beruht.

Im Eisenbahnbetriebe sind im Berichtsjahr Betriebsstörungen mit vollständiger Unterbrechung des Verkehrs nicht vorgekommen. Die Zahl der Unfälle auf den Vollspurbahnen betrug 133 gegen 125 im Vorjahr; die Zahl der dabei getöteten und verletzten Personen (ausschließlich Selbstmörder) 118 gegen 124. Selbstmorde und Selbstmordversuche kamen 15 gegen 13 im letzten Jahr vor. Danach entfielen auf 100 km durchschnittliche Betriebslänge 6,59 (im Vorjahr 6,19), auf 1 Million Lokomotivkilometer 3,78 (3,70) und auf 1 Million Wagenachskilometer aller Art, wie im Vorjahr 0,10 Unfälle, während auf je 1 Million Zugkilometer 3,63 (3,95) und 1 Million Wagenachskilometer aller Art 0,09 (0,10) verunglückte Personen (ausschließlich Selbstmörder) kamen. — Von den Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit ist die fortschreitende Beseitigung unübersichtlicher Planübergänge (20 Stück), die Verbesserung des Oberbaues (Ersatz von 85 km Gleis auf Schnellzugstrecken durch schwereren Oberbau; Umbau und Verstärkung von 97 km anderer Gleise; Anbringung von Stemmvorrichtungen zur Verhinderung des Schienenwanderns; Verbesserung der geometrischen Gleislage in Schnellzuggleisen) sowie die Vervollkommnung der Signal- und Sicherungsanlagen (Einführung elektrischer Streckenblockung auf weiteren 38 km Strecke; Aufstellung von Vorsignalen auf allen mit Ausfahrsignalen ausgerüsteten Bahnhöfen, auf denen Züge ohne Aufenthalt durchfahren; Auswechslung mechanischer Stationsblockeinrichtungen gegen elektrische; Einrichtung verkehrsreicher Planübergänge für einseitige Schrankenbedienung; Ausrüstung von Fußwegübergängen mit Drehtürchen und Drahtzugverriegelungen; Ausrüstung von Einfahrsignalen mit elektrischen Huppen und elektrischen Zählweckern) zu erwähnen. — Der Fahrplan erfuhr auch im Berichtsjahr weitere Verbesserungen und Ergänzungen. Die größte Fahrgeschwindigkeit betrug auf den vollspurigen Hauptbahnen für Schnell- und Personenzüge 90 km und für Güterzüge 45 km, auf den vollspurigen Nebenbahnen für Personenzüge 40 km, für Güterzüge 30 km in der Stunde.

Der Personenverkehr zeigte eine günstige Fortentwicklung. Die Einnahme (ohne Nebenerträge) stieg von 29 100 352 ℳ im Vorjahr auf 30 640 045 ℳ = + 5,29 %, die Gesamtzahl der beförderten Personen einschließlich Militär von 53 376 673 auf 55 486 683 = + 3,95 % und die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer von 1 296 967 644 auf 1 373 977 940 = + 5,94 %. Durchschnittlich hatte jeder Reisende 24,76 km zurückgelegt gegen 24,30 km im Jahre 1911. Die durchschnittliche Einnahme für 1 Person betrug wie im Vorjahr 0,55 ℳ, für 1 Personenkilometer 2,23 ℳ gegen 2,24 ℳ in 1911. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge für den Personenverkehr betrug die Einnahme 14 958 (1911: 14 207) ℳ, die Zahl der beförderten Personen 27 088 (1911: 26 058), Fahrten und die Zahl der Personenkilometer 670 773 (1911: 633 177).

An den Ergebnissen des Personenverkehrs sind beteiligt		die Wagenklasse 1	2	3	4	Militär
nach der Einnahme mit %	1912	5,51	18,79	44,43	28,85	2,42
	1911	5,77	19,28	43,41	29,12	2,42
nach der Zahl der beförderten Personen (Fahrten) mit %	1912	0,39	4,80	37,68	54,31	2,82
	1911	0,41	4,95	37,12	54,74	2,78
nach der Zahl der Personenkilometer mit %	1912	1,71	10,64	44,79	37,45	5,41
	1911	1,81	11,14	43,78	37,84	5,43
Ferner betrug in den einzelnen Klassen:						
die durchschnittl. Einnahme für eine Person in ℳ	1912	7,73	2,16	0,65	0,29	0,47
	1911	7,72	2,12	0,64	0,29	0,48
die durchschnittl. Einnahme für ein Personenkilometer in ₰	1912	7,20	3,94	2,21	1,72	1,00
	1911	7,17	3,88	2,23	1,73	1,00
die durchschnittl. Beförderungsstrecke bei einer Fahrt in km	1912	107,29	54,91	29,43	17,08	47,48
	1911	107,62	54,67	28,65	16,80	47,54

Im Gepäckverkehr wuchs die Einnahme (ohne Nebenerträge) von 1 273 352 ℳ im Vorjahr auf 1 311 867 = + 3,02 %, die Zahl der beförderten Tonnen von 78 376 auf 79 349 = + 1,24 %, die Zahl der Tonnenkilometer von 3 745 153 auf 3 858 432 = + 3,02 %. Aus der Beförderung von Hunden kamen 44 347 ℳ gegen 41 127 ℳ im Vorjahr = + 7,83 %, aus den Nebenerträgen des Personen- und Gepäckverkehrs (Lagergelder, Strafgelder, Bahnsteigkarten usw.) 236 039 ℳ gegen 222 558 ℳ = + 6,06 % ein. Die Fahrkartensteuer ergab 885 369 ℳ gegen 852 983 ℳ im Vorjahr, also mehr 3,80 %.

Der Güterverkehr gestaltete sich infolge der regen Entwicklung der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse, der vermehrten Tätigkeit in der Eisen- und Stahlindustrie sowie im Kohlenbergbau besonders günstig. Hier stieg die Einnahme (einschl. Nebenerträge) von 101 366 612 ℳ im Vorjahr auf 110 098 130 ℳ = + 8,61 %, das Gesamtgewicht der beförderten Güter, Fahrzeuge, Tiere und Leichen stieg von 42 351 555 t auf 46 727 335 t = + 10,33 %, die Zahl der Tonnenkilometer von 3 029 774 045 auf 3 251 515 595 = + 7,32 %. Die durchschnitt-

liche Beförderungsstrecke einer Tonne ist dagegen von 71,54 km im Vorjahr auf 69,58 km = — 2,74 % zurückgegangen. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge für den Güterverkehr betrugen die Einnahmen 52 877 ℳ gegen 48 701 ℳ im Vorjahr = + 8,57 %, die beförderten Tonnen 22 442 gegen 20 348 = + 10,29 % und die Zahl der Tonnenkilometer 1 561 622 gegen 1 455 649 = + 7,28 %, 1 t erzielte 2,36 ℳ gegen 2,39 ℳ im Vorjahr, 1 tkm 3,39 ₰ gegen 3,35 ₰.

Die Gesamteinnahme erhöhte sich von 142 584 195 ℳ im Jahre 1911 auf 155 104 992 ℳ = + 8,78 %. Auf 1 km mittlerer Jahresbetriebslänge entfielen 73 954 ℳ gegen 68 009 ℳ des Vorjahrs = + 8,74 %. Von der Gesamteinnahme des Berichtsjahres kamen 20,78 (1911: 21,49) % auf den Personen- und Gepäckverkehr, 70,98 (1911: 71,09) % auf den Güterverkehr und 8,24 (1911: 7,42) % auf die sonstigen Einnahmen.

Die Gesamtbetriebsausgabe ist von 100 430 420 ℳ im Vorjahr auf 104 264 372 ℳ = + 3,82 % gewachsen. Auf 1 km mittlerer Jahresbetriebslänge ergaben sich 49 713 ℳ gegen 47 902 im Vorjahr, mithin 3,78 %. Die persönlichen Ausgaben (ausschließlich der Löhne der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) sind von 48 309 525 ℳ auf 50 581 629 ℳ = + 4,70 % gestiegen. Die Mehrausgaben persönlicher Natur entstanden im wesentlichen durch Vermehrung der Etatsstellen einzelner Beamtenklassen, Erhöhung des Lohntarifs der Betriebsarbeiter, Vermehrung der Zahl der letzteren, Mehraufwand für Reise-, Kommando- und Umzugsgebührnisse, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, Materialersparnisprämien, Unterstützungen, Pensionen, Witwen- und Waisengelder sowie durch Erhöhung der Beiträge zu den Pensionskassen. Im Jahresdurchschnitt waren 13 770 Beamte und 18 338 Arbeiter, insgesamt 32 108 Köpfe gegen 31 739 im Vorjahr beschäftigt. Die sächlichen Ausgaben sind im ganzen von 52 120 895 ℳ im Vorjahr auf 53 682 743 = + 3 % gestiegen. Mehraufwendungen entstanden hauptsächlich durch die Erhöhung des Lohntarifs der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter, die vermehrte Beschaffung von Kohlen, den gesteigerten Bezug von Wasser und Elektrizität aus fremden Werken, Mehrbeschaffung von Lokomotiven, die vermehrte Ausführung von außergewöhnlichen Ergänzungen der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen, größere Ausgaben für Gemeinschaftsbahnhöfe, Erhöhung der Steuern, der Gemeindezuschläge und des Zuschusses an das Land Elsaß-Lothringen auf Grund des Reichsbesteuerungsgesetzes, Minderausgaben dagegen vornehmlich durch geringere Beschaffung von Drucksachen und von sonstigen Betriebsmaterialien, geringere Gleisumbauarbeiten, verminderte Ausführung von Ergänzungs- und Erweiterungsbauten sowie niedrigere Ausgaben für Benutzung fremder Fahrzeuge. Von der Gesamtbetriebsausgabe entfallen 48,51 (1911: 48,10) % auf die persönlichen und 51,49 (1911: 51,90) % auf die sächlichen Ausgaben.

Der Betriebsüberschuß betrug im Berichtsjahr 50 840 620 ℳ und ist gegen den des Vorjahrs mit 42 153 775 ℳ um 8 686 845 = + 20,61 % gestiegen. Die Gesamtbetriebsausgaben beanspruchten 67,22 % der Einnahme. Gegenüber 1911 mit 70,44 hat sich die Betriebszahl daher wesentlich verbessert. Werden von den Ausgaben die gezahlten Pachtbeträge (3 288 277 Mark) für die vom Reiche angepachteten Bahnstrecken (Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen und Strecke Reichsgrenze bei St. Ludwig-Hbhf. Basel), die keine eigentliche Betriebsausgabe darstellen, sondern mehr die Eigenschaft einer Rente haben, abgezogen, so vermindert sich die Gesamtausgabe auf 100 976 095 Mark und die Betriebszahl auf 65,10, während zugleich der Betriebsüberschuß auf 54 128 897 ℳ steigt. Auf 1 km der mittleren Jahresbetriebslänge betrug der Betriebsüberschuß bei Belassung der Pachten als Ausgabe 24 241 ℳ gegen 20 107 ℳ im Vorjahr und bei Ausscheidung der Pachten aus der Ausgabe 25 808 ℳ gegen 21 676 ℳ im Vorjahr.

Das durchschnittliche Anlagekapital der im Betriebe befindlichen eigenen Eisenbahnen des Reichs stieg von 829 359 623 ℳ im Vorjahre auf 840 745 507 ℳ im Berichtsjahre. Es enthält den Preis für die im Wege des Kaufs erworbenen Strecken, die Kosten für den Ausbau dieser und den Bau neuer Strecken sowie die Aufwendungen für die Beschaffung der Fahrzeuge. Das Anlagekapital für die Pachtstrecken betrug 74 318 116 ℳ, wovon 26 106 386 ℳ aus Mitteln des Reichs bestritten wurden. Der Bau der verpachteten Strecke Saargemünd-preußische Grenze erforderte 1 165 966 ℳ. Für sämtliche von der Reichseisenbahnverwaltung betriebenen Bahnstrecken belief sich hiernach das durchschnittliche Anlagekapital auf (840 745 507 + 74 318 116 — 1 165 966) = 913 897 657 Mark.

Bei Mitberücksichtigung des Anlagekapitals für die verpachtete Bahnstrecke Saargemünd-preußische Grenze (1 165 966 Mark) und der aus dieser Verpachtung erzielten Einnahme (48 209 ℳ) verzinste sich das durchschnittliche Anlagekapital der reichseigenen Strecken in Höhe von 840 745 507 ℳ bei einem Betriebsüberschuß von 50 840 620 ℳ mit 6,05 % gegen 5,08 % im Vorjahre. Wird dem Anlagekapital der reichseigenen Strecken das der gepachteten zugeschlagen und der hierbei sich ergebenden Summe von (840 745 507 + 74 318 116) = 915 063 623 Mark folgerichtig der um die Pachten erhöhte Betriebsübeschuß mit 54 128 897 ℳ gegenübergestellt, so ergibt sich eine Verzinsung von 5,92 % gegen 5,04 % im Vorjahre.

Im übrigen übersteigt das Anlagekapital der Reichseisenbahnen erheblich die wirklichen Herstellungskosten des Unternehmens. Es liegt dies daran, daß beim Erwerb der Bahn von Frankreich im Jahre 1870/71 ein Kaufpreis entrichtet werden mußte, der beträchtlich höher war als die Baukosten. Der Unterschied beziffert sich bei Mitberücksichtigung noch einiger späterer Erwerbungen auf 93 883 744 ℳ. Wird das um den Überpreis gekürzte Anlagekapital der Ermittlung der Verzinsung zugrundegelegt, so ergibt sich für das Anlagekapital der reichseigenen Strecken eine Verzinsung von 6,81 % statt 6,05 % und für das der reichseigenen und gepachteten Strecken eine solche von 6,59 % statt 5,92 %.

Nachrichten.

Deutschland.

— Unfallverhütungsvorschriften. In den mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 (Ausgabe 1908) von der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ausgegebenen Unfallverhütungsvorschriften sind durch Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 8. v. M. teilweise Ergänzungen und Änderungen vorgenommen worden. Im 1. Teil dieser Dienstvorschriften, der die Unfallverhütungsvorschriften für „Aufsichtsbeamte“ enthält, tritt bei den allgemeinen Vorschriften für die Betriebsführung in dem Abschnitt über die Beschaffenheit und Instandhaltung der Wege ein neuer Absatz 4 hinzu, der für den Fall, daß Rangiergleise nicht die genügende Entfernung voneinander haben, das Aufstellen von Lichtmasten, Telegraphenstangen und dergleichen zwische ihnen untersagt. Niedrige Gegenstände, wie Pfähle und Drahtleitungen, sind tunlichst zwischen allen Rangiergleisen zu vermeiden, Pfähle für Bremsschuhe auf 1 m Höhe zu beschränken und weiß zu streichen. — Im 2. Teile, enthaltend die Unfallverhütungsvorschriften für „Arbeitnehmer“, ist bei den allgemeinen Vorschriften über die Beschaffenheit der Kleidung, die von Beamten und Arbeitern während der Beschäftigung innerhalb des Bahngebiets getragen werden soll, angeordnet, daß diese tunlichst anschließend sein soll, da durch lose umgehängte Kleidungsstücke leicht Gefahren entstehen können. Verboten wird hierbei das Tragen von Holzschuhen und Pantoffeln den im Betriebsdienst tätigen sowie allen an Fahrzeugen sowie auf Leitern und Gerüsten beschäftigten Personen. Neuerdings wird nun den Viehwagenwäschern das Tragen von Holzschuhen gestattet. Untersagt wird dagegen das Verbinden der Ohren mit Tüchern zum Schutz gegen das Erfrieren, zu diesem Zwecke dürfen nur durchlöcherte Ohrenschützer aus dünnem Stoff getragen werden. Im Abschnitt 6, der Vorschriften über das Verhalten innerhalb der Bahnanlagen enthält, wird nunmehr angeordnet, daß bei der Weichenunterhaltung während der Vornahme von Arbeiten an Zungenvorrichtungen zwischen der Mutterschiene und der abliegenden Weichenzunge ein Holzkeil einzuklemmen ist, um das Einklemmen von Händen oder Füßen zu verhindern. In den besonderen Vorschriften für den Rangier- und Zugdienst wird u. a. bezeichnet, was bei der Ausübung der Rangiertätigkeit usw. als besonders gefahrvoll untersagt ist; hier tritt als neu hinzu das Verbot jedes unnötigen Aufenthalts in der Nähe der Bremsschuh-Fangvorrichtung während des Ablaufens der Wagen. Die übrigen Änderungen sind von geringerer Bedeutung.

— Zweigleisiger Ausbau der Linie Breslau-Glogau. Der „Schles. Ztg.“ entnehmen wir folgendes: Der seit mehreren Jahren betriebene zweigleisige Ausbau der Eisenbahn Breslau-Glogau ist kürzlich an einem wichtigen Abschnitte angelangt. Auf der Teilstrecke Steinau-Raudten ist am 18. November die alte Strecke verlassen und die neu geschüttete Strecke in Benutzung genommen worden. Hier war in dem Ausbauprojekt zur Erreichung günstigerer Steigungsverhältnisse eine erhebliche Verschiebung der Bahnlinie nach Westen vorgesehen, mit der eine Verlegung des Bahnhofes Cumikau verbunden ist. Der Bau dieser neuen Linie ist im eingleisigen Bau jetzt vollendet und in Benutzung genommen. Der zweigleisige Betrieb wird auf der neuen Strecke Steinau-Raudten wohl am 1. Mai aufgenommen werden können. Gleichzeitig damit erhält die Strecke eine neue Haltestelle Raudten-Süd, denn durch die neue Linienfüh-

rung ist es möglich, die Strecke durch den an der Strecke Liegnitz-Raudten liegenden Bahnhof Raudten-Süd zu führen. Dadurch bekommt die Stadt Raudten auch direkten Anschluß an die Strecke Breslau-Glogau, denn der Bahnhof Raudten-Süd liegt in der Nähe der Stadt, während der Bahnhof Raudten 2½ km entfernt ist. Mit der Verlegung der Strecke tritt auch eine Verlängerung um einen Kilometer ein. Von der ganzen Strecke Breslau-Glogau werden bis jetzt die Teilstrecken Breslau-Steinau und Raudten-Schrepau zweigleisig betrieben. Vom nächsten Sommerfahrplan ab wird es die zusammenhängende 94 km lange Strecke Breslau-Schrepau sein. Es bleibt dann noch die 5 km lange Strecke Schrepau-Glogau übrig, die wegen der umständlichen Verhandlungen über die Umgestaltung der Eisenbahnverhältnisse in Glogau von vornherein zurückgestellt werden mußte. Die ganze Strecke muß mit Rücksicht auf das Glogauer Eisenbahnprojekt bedeutend gesenkt werden. Die Senkung des Bahnhofes Schrepau z. B. beträgt 1½ m.

Der Ausbau der ganzen Strecke Breslau-Glogau erfordert über 12⅓ Millionen Mark. Größere Bauten außer der oben erwähnten Streckenverlegung sind vor allem die Oderbrücken bei Dyhernfurth und Steinau, die neu gebaut werden mußten, um das zweite Gleis aufnehmen zu können. Wie immer beim Ausbau von Strecken sind auch hier die Bahnhofsumbauten umfangreich gewesen. Die Bahnhöfe Schmiedefeld, Dyhernfurth, Wohlau, Steinau, Raudten-Süd und Schrepau sind oder werden durch die Anlage von Bahnsteigtunneln modernisiert. Die Bahnhöfe Wohlau, Steinau und Dyhernfurth haben bei dieser Gelegenheit Bahnsteigüberdachungen erhalten. Der Bahnhof Culmikau mußte gänzlich neu aufgeführt werden. Auf die Beseitigung von Wegekreuzungen in Schienenhöhe wird beim Ausbau von Hauptstrecken gewöhnlich großes Gewicht gelegt. Auch bei diesem großen Eisenbahnbau ist das an einigen Stellen möglich.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 16. bis 30. November d. J.

A. Steinkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Ruhr	1913	11*)	358 448	—	—	32 586
	1912	12*)	328 058	118257	26,5	27 338
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 30 390 = 9,3 %	—	—	+ 5248 = 19,2 %
Aachener Bezirk	1913	11*)	11 181	—	—	1 016
	1912	12*)	10 586	2239	17,5	882
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 595 = 5,6 %	—	—	+ 134 = 15,2 %
Saar-Bezirk	1913	11*)	37 971	—	—	3 452
	1912	12*)	40 876	1846	4,3	3 406
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2905 = 7,1 %	—	—	+ 46 = 1,4 %
Elsaß-Lothringen (Saar-Bez.)	1913	12	15 178	—	—	1 265
	1912	13	16 565	669	3,9	1 274
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 1387 = 8,4 %	—	—	— 9 = 0,7 %
Oberschlesien	1913	11*)	143 016	—	—	13 001
	1912	12*)	133 117	32823	19,8	11 093
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 9899 = 7,4 %	—	—	+ 1908 = 17,2 %
Niederschlesien	1913	11*)	17 359	—	—	1 578
	1912	12*)	18 678	2874	13,3	1 557
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 1319 = 7,1 %	—	—	+ 21 = 1,3 %
Sächsischer Steinkohlenbez.	1913	11*)	17 847	—	—	1 622
	1912	12*)	20 403	3755	15,5	1 700
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 2556 = 12,5 %	—	—	— 78 = 4,6 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	601 000	—	—	54 520
	1912	—	568 283	162443	—	47 250
Gegen das Vorjahr .	—	—	+ 32 717 = 5,8 %	—	—	+ 7270 = 15,4 %

*) Bußtag.

B. Braunkohlenbezirke:

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	%	im Durchschnitt für den Arbeitstag gestellt Wagen
Halle a/S.	1913	11*)	48 493	1	—	4 408
	1912	12*)	59 407	13621	18,7	4 951
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 10 914 = 18,4 %	—	—	— 543 = 10,9 %
Magdeburg	1913	11*)	26 815	—	—	2 438
	1912	12*)	32 456	2410	6,9	2 705
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 5641 = 17,4 %	—	—	— 267 = 9,9 %
Erfurt	1913	11*)	7 191	6	—	654
	1912	12*)	8 367	1221	12,8	697
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 1176 = 14,1 %	—	—	— 43 = 6,2 %
Cassel	1913	11*)	1 956	—	—	178
	1912	12*)	2 558	264	9,4	213
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 602 = 23,5 %	—	—	— 35 = 16,4 %
Hannover	1913	11*)	2 185	—	—	199
	1912	12*)	1 741	430	19,8	145
Gegen das Vorjahr	—	—	+ 444 = 25,5 %	—	—	+ 54 = 37,2 %
Sächsischer Braunkohlenbezirk	1913	11*)	17 372	—	—	1 579
	1912	12*)	17 611	6048	25,6	1 468
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 239 = 1,4 %	—	—	+ 111 = 7,6 %
Rhein. Braunkohlenbezirk	1913	11*)	27 971	—	—	2 543
	1912	12*)	29 659	7765	20,7	2 472
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 1688 = 5,7 %	—	—	+ 71 = 2,9 %
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	131 983	7	—	11 999
	1912	—	151 799	31759	—	12 651
Gegen das Vorjahr .	—	—	— 19 816 = 13,1 %	—	—	— 652 = 5,2 %

*) Bußtag.

— **Eingabe des Kartells der Verbände der mittleren preußischen Staatsbahnbeamten.** Dem „Flügelrad" zufolge hat dieses Kartell vor kurzem in einer Eingabe an den preußischen Eisenbahnminister darum gebeten, das D i ä t a r i a t für die vorzugsberechtigten Militäranwärter durch Schaffung neuer Etatsstellen für Assistenten möglichst ganz zu beseitigen, für die nichtvorzugsberechtigten Militäranwärter es aber nach Möglichkeit herabzumindern. Soweit sich jedoch das Diätariat nicht ganz beseitigen läßt, wird gebeten, allen kommissarischen Eisenbahnassistenten in diätarischem Verhältnis vom Tage der bestandenen Prüfung ab, und zwar allgemein, ohne vorheriges Gesuch, angemessene Beihilfen als teilweisen Ersatz des fehlenden Wohnungsgeldzuschusses zu gewähren. In der Begründung wird darauf hingewiesen, daß sich der Regel nach der Militäranwärter noch Mitte der 30iger Lebensjahre in außeretatsmäßiger Stellung befindet, was bei den heutigen wirtschaftlichen Verhältnissen zu den mannigfaltigsten Schwierigkeiten führen müsse, und daß bei der Reichspostverwaltung das Diätariat für die Militäranwärter zurzeit weniger als ein Jahr beträgt. Ferner werden Wünsche wegen Erweiterung der Urlaubsbestimmungen ausgesprochen.

— **Der Etat der sächsischen Staatsbahnen im Staatshaushaltsplan für die Finanzperiode 1914/15.** Wie der „Dresdener Anzeiger" mitteilt, fand am 13. v. M. die feierliche Eröffnung des sächsischen Landtages statt. In der Thronrede wurde u. a. hervorgehoben, daß, während im ersten Jahre der jetzigen Finanzperiode die Staatseinnahmen noch eine befriedigende Entwicklung zeigten, der seit dem laufenden Jahre bemerkbar gewordene Rückgang in der Beschäftigung einer Anzahl von Industriezweigen neuerdings mehr und mehr seine Wirkungen geltend macht. Da in dieser rückläufigen Bewegung ein Stillstand noch nicht eingetreten ist, habe die Regierung bei der Einstellung der Staatseinnahmen für die vorliegende Finanzperiode der veränderten Wirtschaftslage Rechnung getragen und möchten Wünsche im Landtage nach Mehrausgaben im Staatshaushalt tunlichst zurückgestellt werden. Ferner wird der Entwurf eines Eisenbahngesetzes angekündigt, das nicht nur die bereits früher in Aussicht gestellte gesetzliche Regelung des Kleinbahnwesens bezweckt, sondern auch für die öffentlich-rechtlichen Verhältnisse der mit elementarer Kraft betriebenen Eisenbahnen überhaupt an Stelle des jetzt vielfach noch geltenden Gewohnheitsrechts eine klare gesetzliche Grundlage schaffen soll.

Der Etat der sächsischen Staatsbahnen, in dem zugleich die vom Staat erbauten Straßenbahnen und die zum erstenmal in die

Erscheinung tretenden staatlichen Kraftwagenlinien erscheinen, schließt in den Einnahmen mit 214,506 Millionen Mark (+ 21,605 Millionen), in den Ausgaben mit 200 826 686 ℳ (+ 21 705 866 ℳ) ab, so daß ein Überschuß von 13 679 314 ℳ verbleiben würde. Von den Einnahmen sind an Betriebseinnahmen für die Staatsbahnen 212 700 000 ℳ (+ 20 726 000 ℳ) veranschlagt, von den veranschlagten Ausgaben kommen 165 752 000 ℳ (+ 21 205 700 ℳ) auf die Staatsbahnen als Betriebsausgaben. Von den Betriebseinnahmen der Staatsbahnen entfallen wiederum auf den Personen- und Gepäckverkehr 71,5 (+ 8,5) Millionen Mark, auf den Güterverkehr 125,5 (+ 10,5) Millionen und auf Überlassung von Fahrzeugen 3,254 Millionen, darunter 2,23 Millionen Mark Anteil an den Einnahmen des Staatsbahnwagenverbandes aus der Benutzung der Verbandswagen durch die Verbandsbahnen und 1 021 900 ℳ Anteil aus der Benutzung der Verbandswagen durch verbandsfremde Bahnen. Die Betriebsausgaben der Staatsbahnen bestehen aus 91,024 Millionen Mark (+ 10 530 700 ℳ) persönlichen und 74,728 (+ 10,675) Millionen Mark sächlichen Ausgaben. Bei den ersteren entfallen u. a. auf Besoldungen 37 127 014 (+ 2 019 669) Mark, auf Löhne (ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) 29 Millionen Mark (+ 4,178 Millionen) und auf Leistungen für Wohlfahrtszwecke 12,45 Millionen Mark. Der Mehrbedarf an Besoldungen ist hauptsächlich die Folge einer in Aussicht genommenen starken Vermehrung der Beamtenstellen. Während der vorige Etat 17 371 Stellen nachwies, sind in dem neuen 18 715 Stellen vorgesehen, so daß sich eine Vermehrung um 1344 Stellen ergibt. Außer dieser Stellenvermehrung treten Verbesserungen ein in der Zuteilung einzelner Beamtenklassen zu einer höheren Besoldungsgruppe (Oberbahn- und Telegraphenmeister, Bahn-, Gas- und Telegraphenmeister 1. Klasse, Bureau- und Kassendiener und Stationswärter) und durch Schaffung neuer Beamtenklassen durch Heraushebung von Stellen der bisherigen Klasse (90 Eisenbahnschreiber und Stationsaufseher 1. Klasse und 10 Materialausgeber 1. Klasse). Die sächlichen Ausgaben verteilen sich u. a. mit 20,996 (+ 3,718) Millionen Mark auf Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände usw., und mit 28,44 (+ 3,164) Millionen auf Unterhaltung usw. der Fahrzeuge und maschinellen Anlagen, darunter 8 705 (+ 2,038) Millionen Löhne der Werkstättenarbeiter und 11,251 Millionen für Beschaffung ganzer Fahrzeuge, wobei eine Verstärkung des Wagenparks um 70 Lokomotiven, 222 Personen- und 2520 Güterwagen vorgesehen ist.

Von den außerordentlichen Ausgaben des sächsischen Staatshaushaltsetats für 1914/15 entfallen 64,441 Millionen Mark auf die Staatsbahnen, über deren Verwendungszweck in Nr. 89 S. 1385 d. Ztg. (Der Ausbau des sächsischen Eisenbahnnetzes nach dem Etat für die Finanzperiode 1914/15) ausführlich berichtet wurde.

Für die Tagung der sächsischen Zweiten Kammer liegen einige auf die Beratung des Eisenbahnetats bezügliche Anträge der Parteien vor, und zwar von der konservativen, die Kammer wolle beschließen, die Regierung zu ersuchen, allen den Gemeinden, deren Wünsche und Petitionen um Verkehrsverbesserungen von der Kammer als berechtigt anerkannt worden sind, bei Errichtung staatlicher Kraftwagenlinien die bisher geforderten Zinsgarantien zu erlassen oder das weitestgehende Entgegenkommen vom Eisenbahnverkehr entlegenen Gemeinden gegenüber zu betätigen sowie bei Erbauung von Staatseisenbahnen die Beschaffung des erforderlichen Geländes den Gemeinden durch Gewährung niedrig verzins- und langfristig tilgbarer Darlehen zu erleichtern. Außerdem liegt von derselben Partei ein Antrag vor, die Regierung zu ersuchen, den Verkauf des „Berliner Tageblattes“ auf allen Stationen der sächsischen Staatsbahnen zu verbieten. Ein Antrag der nationalliberalen Partei richtet sich auf eine Reform der sächsischen Staatsbahnverwaltung und ein Antrag der Fortschrittlichen Volkspartei bezweckt die Regelung der Arbeitsverhältnisse der Staatsarbeiter.

— **Zur Aufhebung der Fahrkartensteuer.** Der Finanzausschuß der Zweiten württembergischen Kammer nahm einen Antrag an, der die Staatsregierung ersucht, im Bundesrat für eine möglichst baldige Aufhebung der Fahrkartensteuer unter der Voraussetzung einzutreten, daß für den dadurch entstandenen Ausfall ein ausreichender Ersatz, jedoch keine Erhöhung der Matrikularbeiträge geschaffen wird. Der Ministerpräsident erklärte sich mit dem Antrage einverstanden und teilte mit, daß die württembergische Staatsregierung im Bundesrate stets für die Aufhebung der Fahrkartensteuer eingetreten sei.

— **Erstattung zuviel erhobener Fracht im Auslandsverkehr.** Die Langsamkeit bei der Erledigung von Fracht- und Zollerstattungsanträgen im deutsch-französischen Güterverkehr hatte, wie bereits in Nr. 70 S. 1091 d. Ztg. mitgeteilt wurde, den Deutschen Handelstag auf Anregung der Handelskammer zu Mülheim (Rhein) zu einer Umfrage bei den übrigen Handelskammern veranlaßt. Auf diese Anfrage hat die Handelskammer zu Hannover gebeten, zu prüfen, ob nicht aus Anlaß des vorliegenden Falles versucht werden könnte, allgemein für den internationalen Güterverkehr eine schnellere Erstattung zuviel erhobener Fracht zu erreichen. Die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft machen gleichfalls darauf aufmerksam, daß diese Langsamkeit in der Erledigung von Frachterstattungsanträgen nicht nur im deutsch-französischen, sondern auch im Güterverkehr mit Belgien, den Niederlanden und Österreich-Ungarn, besonders aber im niederländisch-deutsch-russischen Güterverkehr vorkomme. Dasselbe bestätigt die Potsdamer Handelskammer und teilt dabei mit, daß ein ihr bekanntgewordener Frachterstattungsantrag im deutsch-italienischen Güterverkehr nach 2½ Jahren, trotz wiederholten Eingreifens einer deutschen Eisenbahndirektion, noch nicht erledigt war. Im ganzen haben sich zu der oben angedeuteten Umfrage bisher 17 Handelskammern und der Verein deutscher Maschinenbauanstalten in Düsseldorf geäußert. Bei fast sämtlichen Kammern liegen Klagen über langsame Erledigung von Fracht- und Zollerstattungen durch die französischen Bahnen oder Zollbehörden vor, so daß es allgemein für erforderlich gehalten wird, daß mit allem Nachdruck auf eine Änderung dieser mißlichen Zustände hingearbeitet wird.

— **Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.** In der am 2. Dezember 1913 abgehaltenen Versammlung konnte der Vorsitzende, Ministerialdirektor Wirklicher Geheimer Rat Dr.-Ing. Wichert, die Mitteilung machen, daß die Norddeutsche Wagenbauvereinigung dem Verein wiederum den Betrag von 5000 ℳ für Prämiierungswecke überwiesen hat; dieser Betrag wird den übrigen Fonds zugeteilt und zur Ausschreibung von Preisen verwendet werden.

Sodann wurde beschlossen, folgendes Preisausschreiben einer literarischen Arbeit zu erlassen: „Gewinnung und Verwertung von Nebenerzeugnissen bei der Verwendung von Stein- und Braunkohle“. Die einzelnen Nebenerzeugnisse sind aufzuführen, ihre Eigenschaften und Zusammensetzung sowie die für ihre lohnende Gewinnung erforderlichen Eigenschaften und Zusammensetzung der Stein- und Braunkohlen anzugeben. Die bisher zur Ausführung gelangten sowie neuen geplanten Methoden zur Gewinnung der Nebenerzeugnisse sind darzustellen und kritisch zu betrachten unter kurzer Beschreibung der erforderlichen Anlagen und Betriebsweisen. Die Anlagekosten, Betriebskosten, die Marktprise, die Mengen der überhaupt auf den Markt kommenden Nebenerzeugnisse und ihres Verbrauchs sind nachzuweisen, die Entwicklungsmöglichkeiten darzulegen. Soweit irgend möglich, ist auf bestehende Anlagen Bezug zu nehmen und auf Literaturquellen hinzuweisen. Die Arbeit soll kurz gedrängt sein, auf technische Einzelheiten nicht eingehen, dagegen die wirtschaftliche Seite hervorheben und geeignet sein, daraus die Untrlagen für die Beurteilung der Frage zu entnehmen, ob, in welchen Fällen und unter welchen Voraussetzungen es angezeigt erscheint, an Stelle unmittelbarer Verfeuerung mittelbare Verfeuerung unter Gewinnung von Nebenerzeugnissen in Aussicht zu nhmen. Dies ist an einem Beispiel ziffernmäßig nachzurechnen. Zugrunde zu legen ist hierfür ein großes Kraftwerk (150 000 Kw) in Mitteldeutschland, für das sowohl Steinkohlen als auch Braunkohlen zur Verfügung stehen würden.

Es steht jedermann, auch Nichtmitgliedern des Vereins, frei, bis zum 14. Februar 1914 bei dem Vorstande des Vereins Deutscher Maschinen-Ingenieure, Berlin SW., Lindenstraße 80, sich um den Auftrag für die Abfassung dieser Abhandlung zu bewerben. Der Meldung ist beizufügen: 1. Kurzer Nachweis des Bewerbers über seine Befähigung zur Lösung der Aufgabe; 2. unverbindliche Angabe, wie die Abhandlung gegliedert werden soll; 3. Fristangabe für die Ablieferung der Arbeit; 4. Anerkennung der Ausschreibungsbedingungen.

Der Vorstand wählt nach freiem Ermessen einen Verfasser aus und vereinbart mit ihm eine Frist für die Fertigstellung. Für die Abfassung der Abhandlung wird ein Betrag bis zu 2000 ℳ gewährt. Mit der Auszahlung der Entschädigung erwirbt der Verein das Recht, die Abhandlung in jeder ihm zusagenden Form zu veröffentlichen. Das gleiche Recht steht auch dem Verfasser zu, jedoch erst 6 Monate nach Vorlage der Arbeit beim Verein. Das zu bearbeitende Thema ist von besonders großem Interesse, und es ist daher zu hoffen, daß ihm eine recht eingehende Behandlung zuteil werden möge.

Sodann erstattete der Geheime Baurat Patrunky den Bericht des Preisrichterausschusses über das Ergebnis der diesjährigen Beuthaufgabe. Verlangt war der Entwurf einer vereinigten Eisen-, Stahlformguß- und Bronzegießerei nebst Berechnung der Baukosten und der Herstellungskosten der verschiedenen Gußsorten für die Tonne. Es waren drei Lösungen eingegangen, die sämtlich einen großen Fleiß und Sachkunde erkennen ließen. Der Staatspreis im Betrage von 1700 ℳ, der zur Ausführung einer vom Verein zu genehmigenden Studienreise verwendet werden muß, nebst der goldenen Beuthmedaille des Vereins wurde der Arbeit des Regierungsbauführers des Maschinenbaufaches Konrad Blaesig in Hannover (Kennwort

„Ilsede" zuerkannt. Mit der goldenen Beuthmedaille wurde die Arbeit des Dipl.-Ing. und Regierungsbauführers des Maschinenbaufaches Otto Becker in Bad Rothenfelde, Teutoburger Wald (Kennwort „Glück auf"), ausgezeichnet. Alle drei Arbeiten werden dem Königlich Preußischen Ober-Prüfungsamt vorgelegt zur Entscheidung, ob sie als Probearbeiten für die II. Staatsprüfung im Maschinenbaufache angenommen werden können.

Den Vortrag des Abends hielt Regierungsbaumeister M. Füchsel-Dortmund „Mitteilungen über die Arbeiten des Deutschen Verbandes für die Materialprüfungen der Technik". Der Vortrag wurde durch Lichtbilder erläutert.

— **Ein Naturschutzprozeß um Reklametafeln** in landschaftlich schönen Gegenden hat sich, wie die Zeitschrift „Deutschland" in ihrem Novemberheft mitteilt, in Hessen abgespielt. Dort hat man sich für die in erster Linie in Frage kommende Bergstraße ein wirksames Mittel geschaffen, die Verschandelung der Landschaft einzuschränken. Auf Grund des Art. 35,3 dieses Gesetzes hat der Kreisrat von Bensheim eine Verordnung erlassen, die das Aufstellen von Reklametafeln innerhalb 300 Meter Entfernung links und rechts der Bahnlinie verbietet. Zwei Kaufleute weigerten sich, ihre Reklametafeln zu entfernen; sie kamen daher vor den Strafrichter, und zwar in mehreren Instanzen, die verschieden urteilten. Interessant war, was der Professor der Technischen Hochschule in Darmstadt, Geheimrat Wickop, als Sachverständiger bekundete. Persönlich steht er auf dem Standpunkt, daß die Beseitigung der Außenreklame, die das Landschaftsbild verunziert, dringend zu wünschen sei. Zweifellos habe die hier in Frage stehende Gegend hohe landschaftliche Schönheiten, die durch die Reklametafeln beeinträchtigt werden. Darunter fallen auch die an einer Scheune von Bensheim angebrachten Bilder, denn diese Scheune gehöre in das hier romantisch schöne Landschaftsbild hinein, wenn sie an sich auch häßlich sei. Da sich die Reklametafeln des einen Angeklagten in keiner Weise dem Landschaftsbild einpaßten, wurde durch sie der Blick in häßlicher Wirkung unterbrochen. Die Tafeln des andern Angeklagten seien im Entwurf gefälliger, und in der Farbenzusammenstellung sei ein Einpassen in die Landschaft angestrebt worden. Vom Standpunkt der durchschnittlich Gebildeten betrachtet, nicht des Durchschnittsreisenden, störe auch diese Reklame das Landschaftsbild. Die Strafkammer Darmstadt kam zur Verurteilung zu Geldstrafen von 50 bzw. 30 *M*.

— **Oberregierungsrat Drenkert †.** Der Vorstand des Wohlfahrtsamtes der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten, Oberregierungsrat Andreas Drenkert in Rosenheim, ist an den Folgen einer Magenoperation gestorben. Mit ihm ist ein tüchtiger Verwaltungsbeamter dahingegangen, der seinen verantwortungsvollen Posten vollauf erfüllt hat. Er besaß besonders ein umfangreiches Wissen im Versicherungswesen der Verkehrsanstalten und reiche Erfahrungen im Verwaltungsfache.

Österreich.

— **Die Eisenbahner beim Eisenbahnminister.** Am 5. d. M. sprachen die Vertreter der zusammengeschlossenen Vereine der Eisenbahner beim Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster vor und überreichten ihm eine Denkschrift, die jene Wünsche des Gesamtpersonals zum Inhalt nahm, die durch den 38 Millionen Kronen-Beschluß zur Durchführung hätten gebracht werden sollen. Der Minister, der im Beisein des Ministerialrates Dr. Boeß die Abordnung empfing, erklärte, daß gegenwärtig infolge der 15 Millionen Kronen-Zuwendung an all diesen Punkten gearbeitet werde, die Arbeit jedoch noch nicht abgeschlossen sei und deshalb eine verbindliche Erklärung nicht gegeben werden könne. Ministerialrat Dr. Boeß besprach sodann verschiedene Einzelfragen mit den Mitgliedern der Abordnung. Im allgemeinen konnte bei den Hauptforderungen des Personals, und zwar in den Fragen der Kürzung der Vorrückungsfristen bei den Arbeitern (zwei Jahre) sowie der gleichmäßigen Vorrückungshöhe, ferner der zweijährigen Vorrückungsautomatik bei den Dienern ein ablehnender Standpunkt nicht bemerkt werden, aber eine ausdrückliche Erklärung betraf besonders nur die Durchführung eines Ausgleiches bei den Unterbeamten. Bestimmt sei heute schon eine Lohnaufbesserung bei den Arbeitern, die jedoch nicht allgemein, sondern nur örtlich zur Durchführung gelangt.

— **Die geplante Aufhebung des Eilgutsammeldienstes.** In der vor kurzem stattgehabten Vollversammlung des Niederösterreichischen Gewerbevereins wurde ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, der auf die Absicht der Eisenbahnverwaltung verweist, die Tarifbegünstigungen, die die Grundlage der bekannten Eilgutsammeldienstunternehmungen bilden, Ende April 1914 aufzuheben, und in dem es heißt: „Die Institution dieser Paketbeförderungsart hat seit Dezennien im kaufmännischen Warenverkehr Wurzel gefaßt und sich zu einem fast unentbehrlichen Versandmittel herausgebildet, indem diese Art der Beförderung den Versand und Empfang von Paketen gegenüber der Beförderung mittels der Post wesentlich erleichtert. Da die Aufhebung dieses Eilgutsammeldienstes allen daran interessierten Faktoren nur Schaden, keiner Seite, auch den Fiskus nicht ausgenommen, Nutzen zu bringen geeignet ist, richten wir an das Präsidium das Ersuchen, beim Eisenbahnministerium gegen die diesfalls geplante Maßnahme mit aller Entschiedenheit vorstellig zu werden. Der Antrag wurde einstimmig angenommen."

— **Die Einnahmen der Südbahn.** In der Zeit vom 1. bis 30. November d. J. vereinnahmte die Südbahn-Gesellschaft im Personen- und Gepäckverkehre 3 168 707 Kr., im Eil- und Frachtgüterverkehre 9 300 580 Kr., zusammen also 12 469 287 Kr., das ist um 836 006 Kr. weniger als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Gegenüber den vorläufig ermittelten Einnahmen des Vorjahres von 12 424 786 Kr. ergibt sich eine Mehreinnahme von 44 501 Kr. Vom 1. Januar bis 30. November d. J. betragen die Gesamteinnahmen 149 737 580 Kr. und zeigen gegen die gleiche Zeit des Vorjahres eine Zunahme um 495 384 Kr. Gegenüber den vorläufig ermittelten, jedoch bis Ende Juli richtiggestellten Einnahmen der gleichen Zeit des Vorjahres von 145 942 264 Kr. ergibt sich eine Zunahme von 3 795 316 Kr.

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** Im November wurden auf dem Gesamtnetze der Aussig-Teplitzer Bahn 158 856 Kr. weniger eingenommen, als zur gleichen Zeit des Vorjahres. Von der Mindereinnahme entfallen auf die Linien des alten Netzes 152 246 Kronen und auf die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg 6610 Kr. Auf dem alten Netze betrugen die Einnahmen im November 1 461 913 (— 152 246) Kr. und seit Jahresbeginn 15 896 436 (+ 515 522) Kr. Die endgültige Abrechnung für August ergab eine Mehreinnahme von 28 998 Kr. Auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg betrugen die Einnahmen im November 330 005 (— 6610) Kr. und seit Jahresbeginn 3 610 477 (— 5977) Kr. Die endgültige Abrechnung für August ergab 22 183 Kr. Mehreinnahme.

— **Die Industrien und der Bau der bosnischen Bahnen.** Die Präsidien der drei zentralen industriellen Verbände (Bund Österreichischer Industrieller, Industrieller Klub, Zentralverband der Industriellen Österreichs) haben vor einigen Tagen anläßlich der Fertigstellung des bosnischen Bahnbauprogramms nachstehenden Beschlußantrag gefaßt: „Die in den drei zentralen Verbänden vertretene österreichische Industrie begrüßt von ihrem Standpunkte wärmstens eine engere verkehrspolitische Angliederung der Reichslande an die Monarchie und hofft, daß der Ausbau der Bahnen mit dazu beitragen wird, die erfreulicherweise sich entwickelnden wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Österreich und Bosnien im Interesse beider Länder zu fördern. Das vorliegende Programm trägt jedoch den Interessen des österreichisch-bosnischen Verkehrs nicht in entsprechender Weise Rechnung. Die Industrie verlangt vor allem eine allen weiteren Beeinflussungen entrückte Sicherstellung einer direkten vollspurigen Verbindung Wien-Banjaluka-Sarajevo unter voller Berücksichtigung ihrer Interessen bezüglich der Tarife und Verkehrsteilung, und dies um so mehr, als schon die hohe Beitragsleistung der österreichischen Reichshälfte die volle Berücksichtigung der österreichischen Interessen rechtfertigt. Gemäß Punkt 7 des protokollarischen Übereinkommens sind hierüber sofort Verhandlungen zwischen den Regierungen einzuleiten, deren Ergebnis in finanzieller, tarifarischer und verkehrstechnischer Beziehung für die Beurteilung und weitere Behandlung der Vorlage maßgebend sein wird. Die Industrie spricht ferner den Wunsch aus, es möge die Verbindung Arzano-Bugojno, das ist in weiterer Folge Spalato-Sarajevo, von vornherein vollspurig ausgebaut werden. An Regierung und Parlament richtet die Industrie den dringenden Appell, diese Forderungen geeint zu vertreten und die Frage der bosnischen Bahnen, nicht mit anderen gesetzgeberischen oder staatsfinanziellen Angelegenheiten in Zusammenhang zu bringen."

— **Die städtischen Straßenbahnen in Wien.** Am 30. Juni d. J. waren die Wiener Straßenbahnen die ersten zehn Jahre im Eigenbetrieb der Stadt. Aus diesem Anlaß hat die Direktion der städtischen Straßenbahnen im Auftrage des Gemeinderatsausschüssen einen Bericht über die Entwicklung und den jetzigen Stand dieses großen städtischen Verkehrsunternehmens erstattet, der in Buchform, in geschmackvollem Einband und durch zahlreiche treffliche Abbildungen erläutert, im Verlag von Gerlach & Wiedling in Wien herausgegeben ist. Er enthält ausführliche Mitteilungen über die Geschichte der Verstadtlichung, über Verkehr und Betrieb, Gleisanlagen und Fahrbetriebsmittel der städtischen Straßenbahnen, ferner über den Werkstättenbetrieb, über die Art der Stromzuführung und die Höhe des Stromver-

brauchs, über die zur Sicherung gegen das Überfahrenwerden usw. getroffenen Einrichtungen, über die Entwicklung der Hochbauten sowie über Personalverhältnisse, Wohlfahrtseinrichtungen, Ausbildung der Betriebsbediensteten und über die kaufmännische Verwaltung des Unternehmens. Der Bericht läßt erkennen, daß die Leitung der Wiener Straßenbahnen in dem verhältnismäßig kurzen Zeitraum von zehn Jahren bestrebt gewesen ist, das Unternehmen, das auch dem Internationalen Straßenbahn- und Kleinbahnverein als Mitglied angehört, den Fortschritten der Technik entsprechend auszugestalten.

Über die Entwicklung der Wiener Straßenbahnen während des zehnjährigen städtischen Betriebs entnehmen wir dem Bericht folgende bemerkenswerte Angaben. Die einschneidende Wendung, die durch die Verstadtlichung in der Entwicklung des Wiener Straßenbahnwesens eintrat, zeigte sich vor allem in der Verschiebung der grundsätzlichen Richtlinien für den Ausbau des Verkehrsnetzes und die Art der Betriebsführung. Die Sorge für die richtige und gesunde Entwicklung der Stadt, die Erfüllung lange verfolgter Wünsche größerer Teile der Bevölkerung, die verkehrstechnische Angliederung besonders geeigneter Wohnungsviertel wurde von da ab hauptsächlich bestimmend, wenn es galt, den Bau neuer Linien und die Verbesserung der Betriebsführung ins Auge zu fassen. Die steigende Inanspruchnahme des Unternehmens seitens der Bevölkerung der Stadt Wien geht daraus hervor, daß zurzeit auf jeden Bewohner jährlich fast 150 Straßenbahnfahrten gegen 90 vor zehn Jahren entfallen. Die Zahl der beförderten Personen ist von 158 Millionen im Jahre 1903 auf 310 Millionen 1912, also nahezu auf das Doppelte gestiegen, die Zahl der werktäglich geleisteten Wagenkilometer wuchs in dieser Zeit von 116 000 auf 257 000, also um 120 %, die Zahl der werktäglichen Wagenfahrten von 9000 auf 22 000, also um 144 %, und die Zahl der im Betrieb befindlichen Wagen von 961 auf 2017, also um 110 %. Die Gesamtzahl der Linien betrug bei der Übernahme durch die Stadt 40, sie stieg inzwischen auf 64, darunter 16 Durchgangslinien. Die bisher größte Verkehrsleistung ergab sich 1912 anläßlich des Eucharistischen Kongresses, wo an einem Tage 1 170 000 Personen auf den Wiener Straßenbahnen befördert wurden. — Das Bahnnetz hatte am 1. Juli 1903 eine Ausdehnung von 163 km Bahnlänge mit 338 km Gleisen und ist inzwischen schon um 99 km Bahn- und 195 km Gleislänge vergrößert worden. Insgesamt wurden während des Gemeindebetriebs an Neu- und Ersatzbauten 403 km Gleis hergestellt. Von den gesamten Gleisanlagen sind 507 km für den elektrischen und 26 km für den Dampfbetrieb eingerichtet. Während Ende 1903 bereits 945 Trieb- und 725 Anhängewagen mit rund 60 000 Sitz- und Stehplätzen zur Verfügung standen, waren Ende 1912 1254 Trieb- und 1442 Anhängewagen mit fast 107 000 Plätzen im Besitz des Unternehmens. Für die im Jahre 1906 hauptsächlich für den Fremdenverkehr eingerichteten Rundfahrten, die eine bequeme und schnelle Besichtigung der hervorragendsten Sehenswürdigkeiten Wiens ermöglichen, sind Salonwagen mit besonders guter Ausstattung, mit Spiegelscheiben ohne Rahmen, Lehnstühlen und Sesseln und reicherer Inneneinrichtung beschafft worden. Außer den für die Personenbeförderung bestimmten Wagen mit elektrischer Einrichtung verfügt das Unternehmen über 30 Lokomotiven, 91 Personen-, 24 Lastwagen und 8 sonstige Wagen für den Dampfbetrieb, schließlich stehen für den Betrieb auch zahlreiche Hilfsfahrzeuge, Lastwagen mit elektrischem Antrieb, die im Winter mit Pflugscharen ausgerüstet und als Schneepflüge verwendet werden, Schneekehrmaschinen, Salzstreuwagen usw. zu Gebote. Die zunehmende Zahl der im Betriebe befindlichen Wagen steigerte von Jahr zu Jahr den Stromverbrauch; während dieser 1903 22,4 Millionen Kilowattstunden betragen hat, ist er 1912 auf 50,4 Millionen angewachsen. Die Zahl der Betriebsbahnhöfe stieg von 12 auf 18, die der Wartehallen hat sich in den letzten zehn Jahren fast verdreifacht, sie ist von 38 auf 119 gestiegen. Besonderer Erwähnung bedarf die Bautätigkeit auf dem Gebiet der Wohnungsfürsorge für die Bediensteten. Die Zahl der Wohnungen in den Bahnhöfen ist von 147 im Jahre 1903 auf 411 in 1913 gestiegen. In den seit 1910 errichteten eigenen Bedienstetenwohnhäusern sind zurzeit 1581 Wohnungen verfügbar. — Entsprechend der Ausdehnung des Unternehmens ist die Zahl der Angestellten in dem zehnjährigen Zeitraum von 6275 auf 12 743 Personen gestiegen. Während die aufzuwendenden Gehälter und Löhne 1903 rund 9 Millionen Kronen betrugen, beliefen sie sich für 1912 auf 22,3 Millionen und, die Kosten für die Wohlfahrtseinrichtungen eingerechnet, auf 25,5 Millionen. Auf einen Angestellten gerechnet sind die jährlichen Personalaufwendungen in den zehn Jahren von 1435 auf 2283 Kronen gestiegen. An Beiträgen für Wohlfahrtseinrichtungen hat das Unternehmen bisher 16,6 Millionen Kronen ausgegeben. — Die nahezu ausschließliche Einnahmequelle der Straßenbahnen bildet die Personenbeförderung im elektrischen Betrieb, sie hat im Jahre 1912 fast 50 Millionen erbracht. Die gesamte Einnahme seit der Verstadtlichung beziffert sich auf rund 330 Millionen, der Reinertrag auf 104,5 Millionen, wovon 22,6 Millionen Kronen an die Gemeindekasse abgeführt werden konnten.

Aus dem Bericht, der eine Fülle beachtenswerten Stoffes enthält und an der Hand eines reichen statistischen Zahlenwerkes den Nachweis erbringt, wie die Straßenbahnen im Besitz der Stadt Wien ihre heutige Ausdehnung und ihre geradezu ausschließliche und vorherrschende Bedeutung im Gesamtverkehr der Großstadt errungen haben, läßt sich wohl ersehen, daß die Absichten, die den maßgebenden Stellen bei der Verstadtlichung vorgeschwebt haben, während dieser ersten zehn Jahre des städtischen Eigenbetriebs unablässig verfolgt und nach Möglichkeit auch erreicht worden sind.

— A. T. E. Zeitschrift für die Bediensteten der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn gab seit dem Jahre 1912 auf Ersuchen ihrer Bediensteten eine Beilage zu ihren „Dienstnachrichten" (ihrem Amtsblatt) heraus. Zweck dieser Beilage war die Veröffentlichung wichtiger Mitteilungen der Wohlfahrtsvereine und des Lebensmittelmagazines der A. T. E.-Bediensteten an deren Mitglieder, Berichte über die Verhandlungen in der Personalkommission usw.; sie sollte der Vorläufer einer regelmäßig erscheinenden Zeitschrift sein. Nunmehr hat sich die A. T. E. entschlossen, vom 1. Januar 1914 an eine eigene Halbmonatsschrift für ihre Bediensteten unter dem Namen „A. T. E.-Zeitschrift für die Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft" herauszugeben. Diese soll in sorgfältiger Berücksichtigung aller den Bediensteten gemeinsamen Belange geeigneten Lesestoff sammeln und den Bediensteten in passender und leicht faßlicher Form liefern. Vor allem werden fachliche Aufsätze über wichtige Gegenstände des Eisenbahnwesens, Besprechung fachlicher Werke, Auszüge aus solchen und aus Fachzeitschriften aufgenommen. Ein ziemlich breiter Raum wird den Nachrichten aus dem Dienstbereich der A. T. E. gewidmet sein. Der bisherige Inhalt der Beilage zu den Dienstnachrichten, Mittlungen über alle Neuerungen im Betriebe des gesellschaftlichen Unternehmens, über bauliche Veränderungen, über Neuanschaffungen an Wagen und Maschinen, über organisatorische Änderungen u. dgl. werden hier aufgenommen. Sodann werden auch andere sachliche und persönliche Mitteilungen, soweit sie für die Bediensteten von Bedeutung sind, eingeschaltet werden. Hieran wird sich ein unterhaltender und allgemein belehrender Teil anschließen. Es werden Ratschläge und Winke sowie Fragebeantwortungen von Fachmännern für die wirtschaftliche Tätigkeit und das Familienleben der Bediensteten abgedruckt werden. Fragen der Hauswirtschaft, der Gesundheitspflege, der Ernährung und Wohnung, der Bienen-, Geflügel- und Kaninchenzucht, des Obst- und Gartenbaues, der Obst-, Gemüse- und Honigverwertung, über Sport und Spiel, soweit sich dies für die Verhältnisse der A. T. E.-Bediensteten eignet, u. dgl. werden durch Fachmänner behandelt. Für Geschäftsanzeigen gilt der Grundsatz, daß diese Zeitschrift nur bewährten und verläßlichen Firmen und nur insoweit zur Verfügung steht, als es dem tatsächlichen Bedürfnisse und dem Vorteile der Leser entspricht. Die Hauptschriftleitung und die ständige Mitarbeiterschaft für die einzelnen Sondergebiete wurde gesellschaftlichen Beamten des Rechtsbureaus, der technischen Abteilungen und der Verkehrsabteilung übertragen. Außerdem sollen Fachmänner für Land- und Gartenbau und für Kleintierzucht, für das häusliche Wirtschaftswesens usw. zu regelmäßiger Mitarbeit herangezogen werden. Der jährliche Bezugspreis der Zeitschrift wurde mit 2.40 Kr. für die eigenen Bediensteten und mit 7.20 Kr. für sonstige Abnehmer festgesetzt; die durch den Bezugspreis gedeckten Kosten der Zeitschrift werden aus gesellschaftlichen Mitteln getragen.

Ungarn.

— Reparaturdauer der Lokomotiven. Im Jahre 1910 wurden durch die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen die Zeitfristen vorgeschrieben, binnen deren die Werkstätten die Ausbesserungen der Lokomotiven fertig zu machen haben. Die Ausbesserungsdauer wurde für Lokomotiv-Hauptreparaturen mit Kessel-Hauptprüfung auf 90, ohne letztere auf 30 Tage festgestellt. Die Ergebnisse dieser Verordnung sind die folgenden:

Jahr	Dauer einer Hauptreparatur in Tagen	
	mit Kessel-Hauptprüfung	ohne Kessel-Hauptprüfung
1909	119,3	35,7
1910	94,1	30,8
1911	93,1	30,2
1912	87,8	28,4

Die Ausbesserungsdauer verkürzte sich also im Jahre 1912 im Verhältnisse zu 1909 um 26,4 bzw. 20,4 %. Der Reparaturstand

schwankte zwischen 8—12 % des ganzen Lokomotivstandes. Die Werkmeister bekommen für jede, in der vorgeschriebenen Zeit fertiggestellte Lokomotive eine durch die Direktion festgesetzte Belohnung.

Niederlande.

— **Eisenbahneröffnung.** Am 1. November d. J. ist die 29 km lange, vollspurige Strecke Eindhoven-Weert der Niederländischen Staatseisenbahnen mit den Verkehrsstellen Geldrop, Heeze-Leende, Sterksel, Maarheze und Weert dem Betriebe übergeben worden.

Übrige europäische Länder.

— **Veränderungen in den leitenden Stellen der schwedischen Staatsbahnen.** In der Mitteilung unter der obigen Überschrift in Nr. 93, S. 1454 d. Ztg. war gesagt worden, daß in der Leitung der Staatsbahnen dem Generaldirektor Pegelow in dem Oberdirektor Klemming die beste technische Kraft für die Maschinenabteilung der Staatsbahnen zur Seite gestanden habe. Wir werden nun darauf aufmerksam gemacht, daß es in der Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen keine Abteilungen gibt. Die Geschäfte verteilen sich auf 16 Bureaus, deren jedes von einem Bureaudirektor als Geschäftsführer geleitet wird, der seinerseits die geeigneten Sachen zum Vortrag zu bringen hat. Diese Vorträge geschehen, wenn sie nicht zu Vollsitzungen Anlaß geben, vor dem Generaldirektor oder vor dem Oberdirektor, der als Souschef ständiger Stellvertreter des Generaldirektors ist. In den letzten 6 Jahren war die tägliche Arbeit so verteilt, daß dem Oberdirektor die acht technischen Bureaus unterstellt waren. Oberdirektor und Souschef war seither Herr Klemming. Alle den Neubau von Staatsbahnen betreffenden Angelegenheiten wurden dem Generaldirektor von einem Oberingenieur vorgetragen.

— **Beraubung eines Bahnpostwagens in Belgien.** Auf der Linie Brüssel-Verviers fand in der Nacht vom 3. auf den 4. Dezember gegen 11½ Uhr ein Eisenbahnraub statt, der auf eine große Kühnheit und Geschicklichkeit des Täters schließen läßt. Die belgische Nationalbank hatte mit dem um 7 Uhr 24 Minuten aus Brüssel abgehenden Zuge an eine Bank in Cöln ein Paket mit 361 000 ℳ in deutschen Banknoten mit Wertangabe abgesandt, das in einem an der Wand des Postwagens befindlichen Schrank untergebracht wurde. In Verviers, wo die für Deutschland bestimmten Sendungen umzuladen sind, bemerkte man, daß das Wertpaket verschwunden war.

Die Untersuchung hat — wie der Figaro mitteilt — ergeben, daß der Raub durch Einbruch von außen her ausgeführt sein muß. Der Täter hat in die Außenwand des Postwagens, an der Stelle, wo im Innern der Schrank angebracht war, mittels eines Kreisbohrers Löcher gebohrt, mit den Fingern hindurchgefaßt und dann ein Stück der Wand herausgerissen, um an das Paket zu gelangen. Es wird angenommen, daß der Verbrecher sich vorher in dem Hundeabteil verkrochen hatte und seine schwierige Arbeit ausgeführt hat, während er sich mit einer Hand an dem in voller Fahrt befindlichen Wagen festhielt. Der Zugführer, der sich in dem daneben laufenden Packwagen befand, will nichts Verdächtiges gehört haben. Von dem Täter fehlt jede Spur.

Eine Stunde später wurde auf derselben Strecke ein zweiter Raub entdeckt. Der plombierte Wagen des Zuges 676, der die Postpakete nach Deutschland enthielt, wurde erbrochen vorgefunden. Ein Paket, dessen Inhalt noch nicht feststeht, ist gestohlen.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Kommission des schweizerischen Nationalrats, die sich mit den Anträgen auf Herstellung der Brienzersee-Bahn in Vollspur zu beschäftigen hatte, hat sich nunmehr mit 9 gegen 2 Stimmen in ablehnendem Sinne entschieden. Die Mehrheit war, wie die „Frankf. Ztg." meldet, der Ansicht, daß die wirtschaftlichen und militärischen Interessen, die für die Vollspur sprächen, nicht erheblich genug seien, um die Mehrausgabe von 5 Millionen Franken zu rechtfertigen. Die Frage wird den Nationalrat in dieser Session beschäftigen. — Der Botschaft, mit der der Bundesrat der Bundesversammlung das Konzessionsgesuch für die Zahnstangenbahn von Kandersteg zum Oeschinensee vorlegt, ist zu entnehmen, daß sie oberhalb der Straße Frutigen-Kandersteg (1180 m ü. M.) beginnen und auf der Höhe von 1610 m im Innern des „Finsterwaldes" endigen soll. Die meterspurige Bahn erhält eine Länge von 3300 m, eine höchste Steigung von 188 ‰, einen geringsten Krümmungshalbmesser von 80 m und soll elektrisch mit Gleichstrom von 1500 Volt betrieben werden. Die Gesamtkosten sind zu 1 700 000 Franken veranschlagt, davon rund 648 000 Fr. für Unterbau, 226 000 Fr. für Oberbau, 209 000 Fr. für elektrische Einrichtungen, 262 000 Fr. für Rollmaterial usw. — Die Hauptverhältnisse der zur Konzessionserteilung angemeldeten Vollspurbahn Sursee-Wolhusen (Rottalbahn) sind nach der Botschaft vom 18. November d. J. die folgenden: Länge 24 km, höchste Steigung 25 ‰, kleinster Halbmesser 250 m. Die Bahn erhält sieben Zwischenstationen; sie steigt von der Höhe von 507,09 m in Sursee auf die höchste Höhe von 619,28 m, auf der die vorletzte Station Ruswill zu liegen kommt, um nach Wolhusen wieder auf 568,22 m zu fallen. Es ist Dampfbetrieb vorgesehen. In den Gesamtkosten von zwei Millionen Franken sind enthalten: der Unterbau mit 603 000 Fr., der Oberbau mit 732 000 Franken, Hochbauten mit 126 000 Fr., Rollmaterial mit 174 000 Franken usw.

— **Europäische Fahrplankonferenz.** Von dieser wurde am 26. v. M. beschlossen, die nächste Wagenbeistellungskonferenz im Juni in Bern und die darauffolgende Fahrplankonferenz im November in München abzuhalten.

— **Bahnsteigkarten in England.** Die Einführung von Bahnsteigkarten bei den englischen Eisenbahnen (s. auch Nr. 42 d. Ztg. vom 4. Juni d. J., S. 696) macht Fortschritte, und die Eisenbahnverwaltungen sind mit dieser Maßnahme sehr zufrieden. Man wundert sich sogar, daß man nicht schon längst auf diesen guten Gedanken gekommen ist. Die Bahnsteigkarten kosten 1 Penny (8 ₰); auf einigen Umsteigbahnhöfen, wo das Verbot, den Bahnsteig zu betreten, als Härte empfunden werden könnte, wird ausnahmsweise keine Gebühr erhoben. Die Karten werden meist von Selbstverkäufern gegen Einwurf des Geldstücks ausgegeben. Bahnsteigkarten sind auf fast allen Bahnhöfen der Großen Westbahn und der Lancashire- und Yorkshire-Eisenbahn eingeführt sowie auf den größeren Bahnhöfen zahlreicher anderer Verwaltungen. Der letzte Bahnhof, auf den diese Maßnahme kürzlich ausgedehnt worden ist, ist der Bahnhof Liverpool-Street der Großen Ostbahn in London. Da bei den englischen Bahnen von jeher die Fahrkarten beim Betreten und Verlassen der Bahnsteige nachgesehen zu werden pflegten, die Bahnhöfe also mit wenigen Ausnahmen eingefriedigt waren, bot die Einführung einer Gebühr, deren Entrichtung zum Betreten des Bahnsteigs berechtigt, und die infolgedessen nötige Überwachung der Nicht-Reisenden keine Schwierigkeiten, insbesondere war es nicht erforderlich, zu diesem Zwecke besondere bauliche Maßnahmen zu treffen.

— **Über den Lokomotivführerausstand in Wales** wird der „Köln. Ztg." aus London, 4. Dezember, geschrieben: Ein vorderhand nicht sehr ausgedehnter, aber lästiger und störender Ausstand von Lokomotivführern hat in den letzten paar Tagen einen bedeutenden Teil des Schienennetzes der Westbahn (Great Western Railway) in Südwales stillgelegt. Es handelt sich dabei nur um einen oder wenn man will, um zwei Männer, und die Sache spielt in ihren Anfängen schon eine ganze Weile. Ein Lokomotivführer mit Namen James hatte Ende September die Arbeit eingestellt, weil er eine Bewegung für den achtstündigen Arbeitstag einleiten wollte. Er hatte sich dann aber die Sache überlegt, um Entschuldigung gebeten, versprochen, pflichtmäßig seinen Dienst zu tun, und war wieder eingestellt worden. Der Mann war aber augenscheinlich ein Querkopf, denn, als vor beinahe Monatsfrist der von dem Wühler Larkin in Dublin angezettelte Ausstand viel von sich reden machte, legte er wieder die Arbeit nieder unter dem Vorwand, er könne keine anrüchigen (tainted) Warensendungen, also solche, die für Dublin bestimmt waren, befördern. Darauf stellte ein zweiter Lokomotivführer mit Namen Reynolds aus Sympathie für James die Arbeit ein, und seitdem haben allmählich auf dem Schienennetz in Südwales über 400 Lokomotivführer und Heizer und noch ein paar hundert andere Eisenbahnarbeiter und nachgerade auch an 5000 Bergleute aus demselben Grunde die Arbeit niedergelegt. Daß die Eisenbahngesellschaft in diesem Falle kein Tadel treffen kann, räumen selbst die Führer der Gewerkvereine ein. Herr Williams, der Generalsekretär der National Union der Eisenbahner, hat öffentlich die Bundesmitglieder aufgefordert, unter keinen Umständen die Arbeit einzustellen, und ausdrücklich mitgeteilt, es werde keine Streiklöhnung von den Gewerkvereinen gezahlt werden; indes der kampflustige jüngere Nachwuchs ist wieder einmal nicht zu halten gewesen, und das ist im Grunde nicht zu verwundern. Denn den Ausständigen in Dublin, deren Vorgehen auch von den englischen Arbeiterführern offen mißbilligt wird, fließt aus den Mitteln der englischen Gewerkvereine gleichwohl Streiklöhnung und Zufuhr an Lebensmitteln zu. Und die matte, schwachmütige Haltung der heutigen Regierung, die den erwähnten Larkin erst wegen Aufruhrs verhaften und aburteilen und dann wieder ohne vernünftigen Grund begnadigen ließ, kann auch nur dazu beitragen, syndikalistische Vorstöße zu ermutigen. In diesen Tagen wird hier noch über verschiedene Eisenbahnbeschwerden und am nächsten Dienstag auch wieder über die Dubliner Angelegenheit von den Gewerkvereinen be-

raten werden. Unter den vernünftigen Elementen der Gewerkvereine ist durchaus keine Stimmung für den Ausstand überhaupt und besonders auch nicht für diese Ausstände vorhanden, allein unter dem jungen Volke und der sozialistischen Richtung rumort es nach allen Seiten hin, und niemand vermag zu sagen, ob nicht wieder einmal die unruhigen Geister plötzlich alles mit sich fortreißen werden.

Wie nun unterm 6. d. M. aus London gemeldet wird, ist jetzt die Beilegung des Streiks auf der Grundlage erfolgt, daß die Great Western-Bahn es ablehnt, die beiden Maschinisten, deren Entlassung die Ursache des Streiks gewesen war, wieder anzustellen, und daß die Ausständigen Strafen in Höhe von 1 Schilling bis 2½ Schilling zahlen, die dem Krankenhausfonds überwiesen werden.

— **Ein feuersicherer Eisenbahnzug.** Der schwere Eisenbahnunfall bei Aisgill auf der Midlandbahn, bei dem als Folge eines Zugzusammenstoßes eine Feuersbrunst ausbrach, hat wieder einmal dazu geführt, die öffentliche Meinung mit der Frage Gas oder Elektrizität für die Zugbeleuchtung? zu beschäftigen. Bei dem Unfall in Aisgill ist das Gas zunächst ausgeströmt und verbrannt, ohne beträchtlichen Schaden anzurichten, und erst etwa eine Viertelstunde später brach das verheerende Feuer aus, das dadurch verursacht worden ist, daß ein Wagen auf der Lokomotive lag und so augenscheinlich von deren Feuer in Brand gesetzt worden ist. Trotzdem ist die öffentliche Meinung augenscheinlich in einer gewissen Erregung gegen die Eisenbahngesellschaften, weil diese nach Ansicht der Allgemeinheit nicht tatkräftig genug mit der Einführung elektrischer Zugbeleuchtung vorgehen, ohne zu bedenken, daß dadurch den Eisenbahnverwaltungen schwere Geldopfer auferlegt werden würden, die ihnen, wenn überhaupt, nur auf einen längeren Zeitraum verteilt zugemutet werden könnten. Um aber den Ruf der englischen Eisenbahnverwaltungen zu wahren, trifft es sich sehr gut, daß die große Westbahn gerade jetzt zwei feuersichere Versuchzüge in Betrieb gesetzt hat. Sie verkehren zwischen London und Windsor und bestehen aus je 4 Wagen, die für erste und dritte Klasse eingerichtet sind. Die Wagen bestehen vollständig aus Stahl und haben Asbestfußboden. Sie werden vollständig mit Hilfe von Elektrizität beleuchtet. Die Züge bilden feste Einheiten, so daß die Kupplungen im gewöhnlichen Betriebe nicht gelöst zu werden brauchen; das ist wegen des Übergangs der elektrischen Leitungen von einem Wagen zum anderen von besonderer Bedeutung. Das Trittbrett ist der einzige Holzteil an diesen Wagen, und dieses ist so klein gehalten, wie es mit der Möglichkeit bequemen Ein- und Aussteigens vereinbar ist. Man nimmt an, daß das Trittbrett, wenn einmal doch ein Feuer ausbrechen sollte, das also nur in dem Trittbrett Nahrung finden würde, leicht abgeschlagen und so dem Feuer ein Ende gemacht werden könnte.

— **Zur Frage der Orientalischen Bahnen.** Wegen der künftigen Regelung des Verhältnisses der Orientalischen Bahnen zu Serbien und Griechenland, deren neu erworbene Gebiete die Linien der Gesellschaft durchziehen, finden gegenwärtig lebhafte Besprechungen statt. Der Plan, welcher den in Aussicht genommenen künftigen Abmachungen zugrunde liegt, besteht, wie bereits in Nr. 95 S. 1488 d. Ztg. erwähnt, in der Internationalisierung dieser auf dem neueroberten Balkangebiete laufenden Linien. Zu diesem Zwecke sollen zwei Betriebsgesellschaften, die eine für die Linien auf neuserbischem, die andere für die Linien auf neugriechischem Gebiete gebildet werden. Die serbische Gesellschaft würde ihren Sitz in Belgrad, die griechische in Athen haben. Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen würde ihre Rechte an diese beiden Betriebsgesellschaften übertragen. Das Aktienkapital der Gesellschaften würde in je drei Teile geteilt, und je ein Drittel vom österreichisch-ungarischen, vom französischen und vom serbischen bzw. griechischen Kapital übernommen werden. In Paris soll eine Gesellschaft gebildet werden, in welche die Aktien der beiden neu zu gründenden Betriebsgesellschaften eingebracht werden. Sie würde zu gleichen Teilen vom österreichischen und vom französischen Kapital gebildet werden. Eine Voraussetzung für die Durchführung des Planes wären hinreichende Zusagen dafür, daß die Stellung Österreich-Ungarns in der Ausfuhr nach Salonik und dem Ägäischen Meer durch tarifarische Garantien verschiedener Art gesichert werden würde. Gegenwärtig finden auch in Budapest Besprechungen mit den ungarischen Banken statt, da auch diese an der im letzten Frühjahr erfolgten Erwerbung der Aktienmehrheit der Orientalischen Bahnen beteiligt sind. Wenn die Grundlage geschaffen ist, werden dann vor der Pariser Finanzkommission die Einzelheiten der zu schließenden Verträge und Entschädigungsansprüche geregelt werden.

— **Ein Hilferuf der bulgarischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion der bulgarischen Staatsbahnen hat an alle an dem Verkehr mit Bulgarien beteiligten Eisenbahnen eine Denkschrift gerichtet, in der sie lebhafte Beschwerde darüber führt, daß die serbischen Bahnen schon seit längerer Zeit, aber insbesondere seit dem Abschluß des Bukarester Friedens, die Verpflichtungen des Internationalen Eisenbahnfrachtübereinkommens Bulgarien gegenüber nicht einhalten und Bulgarien auf alle Weise zu schädigen trachten. Die Denkschrift führt darüber Klage, daß die serbische Staatsbahnverwaltung die Telegramme der bulgarischen Verwaltung bezüglich der Verkehrsregeln wochenlang nicht beantwortet, daß sie die Wiederaufnahme des direkten Güterverkehrs monatelang verzögert hat, daß sie wohl die zur Einfuhr nach Bulgarien bestimmten Güter den bulgarischen Bahnen übergibt, aber die zur Ausfuhr aus Bulgarien über Belgrad bestimmten Güter nicht übernimmt. Am 30. Oktober teilten endlich die serbischen den bulgarischen Bahnen mit, daß der Güterverkehr ohne Einschränkung, auch bezüglich tierischer Erzeugnisse und Geflügel, aufgenommen worden sei. Trotzdem wurden solche Güter gelegentlich zurückgewiesen und nach neuerlicher Zusage am 9. November wieder Wagen mit Geflügel angehalten und erst drei Tage später zurückgesendet. Auf die telegraphische Anfrage nach der Ursache dieser Rücksendung, die den Absendern einen Schaden von 30,000 Franken verursachte, wurde keine Antwort erteilt. Ferner machen die serbischen Bahnen systematisch Schwierigkeiten bei der Abrechnung betreffend die Wagenbenutzung, bei der Rücksendung der Wagen und bei der Beförderung der neuen, aus Fabriken kommenden Lokomotiven. Die Denkschrift schließt mit den Worten: „Die ganz außergewöhnliche Lage, in der wir uns infolge des willkürlichen Vorgehens der vorerwähnten Verwaltung befinden, zwingt uns leider, den Sachverhalt betreffend die geschilderten Verkehrsverhältnisse den geehrten Verwaltungen zur gefälligen Kenntnisnahme zu bringen in der Hoffnung, daß im Interesse des dortigen Handels und der Industrie nun auch andererseits das Bestreben zutage treten dürfte, Mittel und Wege zu finden, um solchen unhaltbaren Zuständen zu steuern."

— **Erwärmung der Güterwagen während des Frostes in Rußland.** Durch den „Boten des Ministeriums der Verkehrsanstalten" (Nr. 21) wird den Verkehrstreibenden bekannt gegeben, daß von der „Deutschen Glühlichtgesellschaft" in Dresden ein Apparat zur Erwärmung von Güterwagen hergestellt ist, der geeignet ist, bei einer Außentemperatur von 10° R. Kälte bis zu 200 Stunden und bei einer Beladung von 10 000 kg die Güter vor Frostbeschädigungen zu schützen. Es wird hierbei in dem amtlichen Blatte besonders hervorgehoben, daß sich dieses Verfahren besonders beim Versande von Bier, Wein in Fässern, Früchten in fester Verpackung, Gemüse verpackt oder unverpackt empfiehlt. Das Ministerium macht ferner darauf aufmerksam, daß der Apparat nach Ankunft auf der Empfangsstation, dem Versender wiederum zugefertigt werden soll, sofern er das wünschen sollte. Es ist ja klar und von der Staatseisenbahn-Verwaltung sehr weise gehandelt, daß den Versendern derartige Vorrichtungen warm empfohlen werden, denn bei den großen Entfernungen, die die Güter z. B. aus Mittelasien, dem Kaukasus und der Krim, mit seinem teilweisen Tropenklima zu durchlaufen haben, kommen sie natürlich in Gefahr, auf den Reisen nach Moskau und St. Petersburg durch Frost zu leiden. Denn gerade Südfrüchte, Gemüse, Wein usw. stehen, wenn im Norden schon lange Schnee und Eis am Regiment sind, während der Süden alles das reifen läßt, im Norden natürlich hoch im Preise. Da nun die Beförderungsweise sich bewährt hat, so kann wohl angenommen werden, daß mit Hilfe dieses Apparates ein lebhafterer Güteraustausch zwischen Süden und Norden des großen Reiches stattfinden wird. — Auf dem gleichen Gebiete liegt der Schutz gegen Hitze in demselben Verkehr, aber zur Sommerzeit. Soweit bisher bekannt geworden, sind die Versuche noch nicht abgeschlossen, die Vorkehrungen betätigen sich noch nicht einwandfrei.

Fremde Erdteile.

— **Untergrundbahn in Buenos Aires.** Nach hier eingegangenen Kabelmeldungen aus Buenos Aires hat die unter Teilnahme des Präsidenten der argentinischen Republik stattgefundene Eröffnung der ersten Strecke der Untergrundbahn in Buenos Aires, deren Fahrzeuge von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft elektrisch ausgerüstet worden sind, einen glänzenden Verlauf genommen und der Betrieb die lebhafteste Anerkennung der Fachleute gefunden. Die „B. B. Ztg." schreibt hierzu: Im Gegensatz zu anderen Städten ist es in Buenos Aires die Straßenbahngesellschaft, die den Bau des Untergrundbahnnetzes in Angriff genommen hat, so daß ein einheitliches Zusammenarbeiten von Untergrundbahn und Straßenbahn von vornherein gewährleistet ist. Man hat sich auch nicht damit begnügt, etwa nur dem Bedürfnis des Augenblicks zu folgen und nur dort zu bauen, wo der Verkehr durch die Straßenbahn nicht mehr be-

wältigt werden konnte, vielmehr ist die Konzession für ein vollständiges, systematisch durchgeführtes Untergrundbahnnetz erworben, das, um den außerordentlich rasch steigenden Verkehr aufzunehmen, aller Voraussicht nach in 5 bis 6 Jahren ausgebaut sein wird.

Allgemeines.

— **Ausstellung „Deutsches Land und deutsche Art in der Photographie".** Der Bund Deutscher Verkehrs-Vereine hat bekanntlich zu Anfang dieses Jahres einen Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung guter, auch künstlerischen Anforderungen genügender Photographien, die als Bildschmuck für die Werbearbeit des Bundes dienen sollten. Nach der Zahl der Eingänge ist das Ergebnis des am 31. Oktober abgelaufenen Wettbewerbes ein sehr befriedigendes, indem rund 4000 Bilder dem am Mittwoch, den 3., und Donnerstag, den 4. Dezember, in Leipzig tagenden Preisgericht unterlagen. Das gesamte Bildmaterial des umfangreichen Wettbewerbes, das vom 6. bis 16. Dezember im großen Saale des Handelshofes zur Ausstellung gelangt, dürfte für die Laien wie auch für die Berufs- und Liebhaberphotographen von großem Interesse sein. Um weiteren Kreisen diese Ausstellung zugängig zu machen, ist ein niedriger Eintrittspreis von 50 ₰ vorgesehen, der für die Mitglieder gemeinnütziger und wissenschaftlicher Vereine auf 20 ₰ ermäßigt wird, während die Lehrerschaft und die oberen Klassen der höheren Schulen in Begleitung der Lehrer freien Eintritt haben.

Bücherschau.

— **Geschichte der preußischen Eisenbahntruppen.** Auf den im Jahre 1910 erschienenen 1. Teil des Werkes „Geschichte der preußischen Eisenbahntruppen" (Berlin, E. S. Mittler & Sohn), der von Major z. D. Hille und Major a. D. Meurin bearbeitet worden ist, ist nunmehr der II. Teil gefolgt, den Major Hille allein bearbeitet hat. Der I. Teil behandelt die Zeit von 1859 bis zur Beendigung des deutsch-französischen Krieges, also die Zeit, wo es noch keine Eisenbahntruppen im stehenden Heere gab, sondern wo noch für den Kriegsfall besondere Truppen für den militärischen Eisenbahndienst gebildet wurden. Er ist deshalb besonders wertvoll, weil den Verfassern, die beide Offiziere der Eisenbahntruppen sind, außer älteren Veröffentlichungen über einzelne Teile des behandelten Gebietes Kriegstagebücher und Akten zur Verfügung standen, die beim Kriegsministerium, beim Generalstab, beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten und bei der Generalinspektion des Ingenieur- und Pionierkorps und der Festungen geführt worden sind. Nachdem in einem kurzen Abschnitte die Tätigkeit der für den Feldzug von 1866 aufgestellten Feld-Eisenbahnabteilungen und die Maßnahmen auf dem Gebiete des Feldeisenbahnwesens nach diesem Feldzuge bis zum Kriege von 1870/71 geschildert worden sind. werden im Hauptteil des I. Bandes die Leistungen der fünf Feldeisenbahnabteilungen beschrieben, die im Deutsch-französischen Kriege gebildet worden waren. Gerade über dieses Gebiet liegt bereits die bekannte Veröffentlichung des verstorbenen Eisenbahnministers v. Budde „Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71" vor, doch bringt das Werk von Hille und Meurin auch hier manches Neue, und beide ergänzen einander in wertvoller Weise.

Der jetzt erschienene II. Teil der Geschichte der Eisenbahntruppen beginnt mit der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 19. Mai 1871, in der die Aufstellung eines Eisenbahnbataillons angeordnet wird. Er endet mit dem Jahre 1911, ein insofern ganz glücklich gewählter Abschluß, als das Werk sich nunmehr über einen runden Zeitraum von 4 Jahrzehnten erstreckt. Nur schade, daß bei der Wahl dieses Zeitpunktes für den Abschluß des Werkes die neuesten Veränderungen im Stande der Eisenbahntruppen nicht berücksichtigt werden konnten, so daß das Buch kein treffendes Bild von den augenblicklichen Verhältnissen gibt. Da aber gerade auf diesem Gebiete die Dinge noch sehr in der Entwicklung begriffen sind, und z. B. auch der soeben veröffentlichte neue Reichsetat wieder Vermehrungen der Eisenbahntruppen vorsieht, ist es gar nicht möglich, den Zeitpunkt für den Abschluß eines derartigen Werkes so zu wählen, daß mit einiger Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, daß der an seinem Schluß dargestellte Stand der Dinge einigermaßen Aussicht hat, für längere Zeit zutreffend zu sein. Auch für den II. Teil sind Akten der Eisenbahntruppen und Kriegstagebücher benutzt worden, die nur dem Offizier der Verkehrstruppen zugänglich sind, und diese Quellen sind noch durch mündliche Mitteilungen von Teilnehmern an der kriegerischen Tätigkeit der Eisenbahntruppen in China und Südwestafrika ergänzt worden, so daß die Hillesche Geschichte der Eisenbahntruppen vielerlei enthält, was bisher noch nicht veröffentlicht war, und außerdem noch mancherlei, was bisher nur mit großer Mühe in hier und dort verstreuten Zeitschriften-Veröffentlichungen zu finden war.

Der II. Teil der „Geschichte der preußischen Eisenbahntruppen" behandelt zunächst das Eisenbahnbataillon, das, wie schon erwähnt, 1871 gegründet wurde und aus dem 1876 das Eisenbahnregiment hervorging. 1890 wurden die Eisenbahntruppen so vermehrt, daß eine Brigade gebildet wurde, die seitdem wiederholt verstärkt und weiter ausgebaut worden ist. Die ganze Geschichte der Truppe ist nach Jahren eingeteilt, und unter der Überschrift eines jeden Jahres sind die wichtigen Ereignisse dieses Zeitraums bis in die Enzelheiten aufgeführt. Manche von diesen Einzelheiten haben für die Allgemeinheit wenig Interesse, mögen aber für die Angehörigen der Verkehrstruppen ganz wrtvoll sein; insbesondere wird sich der alte Offizier der Eisenbahntruppen, der die beschriebene Entwicklung mitgemacht hat, freuen, wenn er in den mit viel Liebe zur Sache geschriebenen Darlegungen liest, wie auch der Teil der Arbeit, den er zur Entwicklung seiner Truppe beigetragen hat, gewürdigt wird. Von größerem Werte für die Allgemeinheit als der mehr militärische und persönliche Teil des Buches ist der mehr eisenbahntechnische, den auch der nichtmilitärische Eisenbahnfachmann mit großem Interesse verfolgen wird. Es sind in jedem Jahre die technischen Übungen der Eisenbahntruppen eingehend beschrieben, von denen besonders die Feldbahnbauten hervorzuheben sind. Einen breiten Raum in dem Buche nimmt auch die Geschichte der Militäreisenbahn Berlin-Jüterbog ein, die unseres Wissens in dieser Ausführlichkeit noch nicht veröffentlicht ist.

Besonderen Reiz bietet aber dem Leser des Hilleschen Buches, und zwar sowohl dem militärischen als auch dem zivitechnischen, die Schilderung der Leistungen der Eisenbahntruppen in den überseeischen Feldzügen Deutschlands, nämlich in Ostasien und in Deutsch-Südwestafrika. Daß sich unsere trefflichen Eisenbahntruppen besonders in Afrika außerordentliche Verdienste erworben haben, ist wohl allen, die sich mit neuerer Kriegsgeschichte und mit militärischer Technik beschäftigen, bekannt; aber gerade ihnen kann das Studium dieser Teile des Werkes nur angelegentlichst empfohlen werden, denn die hier gegebenen Schilderungen der Einzelheiten werden auch ihnen manches Neue bringen. Von 1897 bis 1902 bauten Eisenbahntruppen bekanntlich die Strecke Swakopmund-Windhuk, die sie nach ihrer Fertigstellung der Zivilverwaltung zum Betriebe übergaben. Aber schon 1904 wurden sie wieder nach Deutsch-Südwestafrika gerufen, um an dem Feldzuge gegen die Hereros und die Hottentotten teilzunehmen. Hierbei haben sie sich sowohl in den Kämpfen ausgezeichnet, als auch technisch Bedeutendes geleistet. Sie nahmen zunächst die Staatseisenbahn Swakopmund-Windhuk in Militärbetrieb und brachten sie in den Zustand, der erforderlich war, damit sie den erhöhten Anforderungen entsprechen konnte, die die Beförderung und Verpflegung der Schutztruppe und ihrer Verstärkung an die Eisenbahn stellen mußte. Auch die Otavibahn wurde zum gleichen Zweck unter militärischer Leitung ausgebaut. Von ganz besonderer Bedeutung war auch der Bau des Piers von Swakopmund, bei dem große Schwierigkeiten zu überwinden waren und der die bis dahin höchst ungünstigen Landungsverhältnisse dort sehr verbessert hat. Auch in Lüderitzbucht wurden die Landungsanlagen durch die Eisenbahntruppen neu geschaffen. Endlich verdient hier noch der Bau der Eisenbahn Lüderitzbucht-Keetmanshoop durch Eisenbahntruppen rühmend erwähnt zu werden.

Die zweite Gelegenheit, bei der die deutschen Eisenbahntruppen im Ernstfall zeigen konnten, was sie im Frieden gelernt hatten, war der Boxerfeldzug. Für diesen wurde das Ostasiatische Eisenbahnbataillon aufgestellt, dem zunächst die Wiederherstellung der von den Boxern zerstörten Eisenbahn Yangtsun-Peking zufiel. Als dann die Eisenbahn Peking-Tongku-Shanhaikwan den Verbündeten übergeben wurde, beauftragte der Generalfeldmarschall Graf von Waldersee das Eisenbahnbataillon mit dem Betrieb dieser 206 km langen Strecke. Bemerkenswert ist bei diesen Leistungen auch das Zusammenarbeiten mit den Eisenbahntruppen der anderen Verbündeten. Endlich wurden im Boxerfeldzuge von den Eisenbahntruppen auch eine ganze Anzahl Feldbahngleise gebaut und betrieben, die dem Heere wertvolle Dienste getan haben.

Beiden Bänden der Geschichte der Eisenbahntruppen sind eine Anzahl Karten beigegeben, die für das Verständnis der Schilderungen eine wertvolle Hilfe sind. Außerdem ist namentlich der II. Teil reichlich mit Abbildungen ausgestattet, von denen allerdings viele nur insofern von Bedeutung sind, als sie denen, die an den in ihnen dargestellten Vorgängen teilgenommen haben, die Erinnerung an ihre damalige Tätigkeit auslösen und auffrischen. Eine Anzahl dieser Bilder ist aber auch für die Allgemeinheit von Wert und enthält interessante Darstellungen.

Alles in allem ist die „Geschichte der Eisenbahntruppen", und namentlich ihr II. Teil, der die ersten 40 Jahre unserer heutigen Eisenbahnregimenter schildert, eine Veröffentlichung, die mit Freuden zu begrüßen ist; sie füllt eine Lücke aus, die wohl mancher empfunden hat, der sich über die Entwicklung

des Eisenbahnwesens im deutschen Heere zu unterrichten versuchte. Sie wird deshalb nicht nur bei der Truppe wertvolle Dienste beim Unterricht in der Geschichte des Truppenteils leisten und den zahlreichen Offizieren der Verkehrstruppen, sowohl denen des aktiven Dienststandes als auch den inaktiven und denen der Reserve und Landwehr, eine Bereicherung ihres Wissens auf diesem Gebiete vermitteln, sondern auch der im Dienste der deutschen Eisenbahnen stehende, nichtmilitärische Fachmann wird das Werk nicht aus der Hand legen, ohne mancherlei daraus entnommen zu haben, was für ihn von Wichtigkeit ist. Es sei dem Werke deshalb eine weite Verbreitung gewünscht!

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 6. November d. J. eröffnete 16.63 km lange Strecke Poltár-Osgyán und die am 23. November d. J. eröffnete 13,64 km lange Reststrecke Osgyán-Rimaszombat der im Betriebe der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Rimaszombat-Poltár sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Königlich-ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Székesfehervár-Czelldömölk zwischen den Stationen Tüskevár und Boba errichtete Station Kerta ist am 1. November l. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Aufhebung der Tarif- und Anschlußstation Biblar Mödr. L. E.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Infolge Neuregelung der Anschlußverhältnisse mit den Euskirchener Kreisbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit die bisher nur als Tarif- und Anschlußstation für diese Kleinbahn dienende Station Liblar Mödr. L. E. aufgehoben und insoweit durch die Station Liblar ersetzt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 10. Dezember 1913 wird der hinter der Station Obora, rechts der Strecke (Gnesen) Carlshof (Pos.) — Sprengersfelde gelegene Bahnhof 4. Kl. Sprengersfelde für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernung zwischen Sprengersfelde und Obora beträgt 4 km.

Mit dem Tage der Eröffnung wird der Bahnhof 4. Klasse Sprengersfelde in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, 8. Dezember 1913. (3110)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Dezember d. J. wird der an der Strecke Marienwerder-Riesenburg gelegene Personenhaltepunkt Gunthen als Bahnhof 4. Klasse auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird Gunthen in den Staats- und Privatbahn-Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Danzig, 6. Dezember 1913. (3111)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Verkehrseinstellung.

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.

In den gesellschaftlichen Stationen Regensburg, Deggendorf, Passau und Linz wird die Güterannahme diesjährig am 12. Dezember 1913 endgültig geschlossen.

München, im Dezember 1913. (3099)

Die Ungarische Fluß- und Seeschiffahrts-Aktiengesellschaft stellt am 6. Dezember ab Regensburg, am 7. Dezember ab Passau den Gesamtverkehr ein. Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft schließt am 12. Dezember in Regensburg, Deggendorf und Passau die Güterannahme für den Talverkehr.

Regensburg, 4. Dezember 1913. (3100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft schließt die Güterannahme in Regensburg und Passau am 12. Dezember l. J. (3101)

Regensburg, 6. Dezember 1913.
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Wir machen hiermit bekannt, daß die bisher wegen der Choleragefahr hinsichtlich des Personenverkehrs auf unseren Grenzstationen Zimony und Verciorova aufrecht erhaltenen Einschränkungen am 5. Dezember l. J. aufgehoben und der direkte Personen- und Gepäckverkehr zwischen den kön. ung. Staatseisenbahnen und den kön. serbischen, resp. kön. rumänischen Staatseisenbahnen, laut der allgemeinen Fahrordnungen wieder in vollem Maße aufgenommen wurde.

Budapest, 6. Dezember 1913. (3112)
Die Direktion der königlich ungarischen Staatseisenbahnen.
Der Direktor der Verkehrs-Hauptsektion.

4. Güterverkehr.

Infolge Neuregelung der Anschlußverhältnisse mit den Euskirchener Kreisbahnen wird mit sofortiger Gültigkeit die bisher nur als Tarif- und Anschlußstation für diese Kleinbahn dienende Station Liblar Mödr. L. E. aufgehoben und insoweit durch die Station Liblar ersetzt.

Gleichzeitig kommen die 0,03 ℳ für 100 kg betragenden Überfuhrgebühren für Wagenladungsgüter zwischen den Privatanschlüssen Grube Liblar und Donatus einerseits und Stationen der Euskirchener Kreisbahnen anderseits in Wegfall.

Die in einzelnen Verkehrsbeziehungen eintretenden geringen Erhöhungen werden erst vom 15. Februar 1914 ab gültig.

Cöln, den 28. November 1913. (3108)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Preußisch-hessisch-bayerischer Tierverkehr.

Am 15. Dezember 1913 werden direkte Frachtsätze für die Ladungsklassen L 1, L 2 und L 3 zwischen Lübeck (Lüb. B.) einerseits und Augsburg und München andererseits bei beantragter Beförderung über Lüneburg-Bebra-Gmünden eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 5. Dezember 1913. (3113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband. Gütertarif. Teil II vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Vom 3. Februar alten/16. Februar neuen Stils 1914 erhält Gruppe 33 Pos. 244 — Seite 71 — folgende Fassung:

Gruppe 33 Pos. 244 Achsennägel. Die Spalten 4—11 bleiben unverändert.

Von dem gleichen Zeitpunkte ist bei Gruppe 33 als Pos. 244a folgender Artikel aufzunehmen:

Gruppe 33 Pos. 244a. Splinte. AT2B, AT2B, AT2B, II. A2, Sp I: **)D12, D 12.

Bromberg, 3. Dez. 1913. (3104)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 10. d. M. werden die Stationen Lengerich (Westf.) des Direktionsbezirks Münster und Friedrichsfeld M. N. B. badische Station der Main-Neckar-Bahn, in beide Tarife und Rummelsburg (Pomm.) des Direktionsbezirks Danzig in den Tarif über Hamburg einbezogen.

Infolge anderweiter Regelung der Weiterbeförderungsverhältnisse durch die die Weiterbeförderung der Güter nach

den Nichtanlaufhäfen besorgenden Schiffahrtsgesellschaften treten mit sofortiger Gültigkeit zahlreiche Änderungen in dem Anhang zu beiden Tarifen in Kraft, nämlich:

Streichung von Nichtanlaufhäfen, Neuaufnahme von Nichtanlaufhäfen, Erhöhung von Weiterfrachten, Einführung von Sperrigkeitszuschlägen für bestimmte Güterarten u. a. m.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, 4. Dezember 1913. (3102)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1913 wird die Station Winsen (Aller) als Versandstation in den Ausnahmetarif 20 a für Rohpetroleum aufgenommen.

Hannover, 6. Dezember 1913. (3114)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1269. Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Eisenbahngütertarif, Teil II, Heft 4, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigungen.

Im obengenannten Eisenbahngütertarife sind nachstehende Frachtsatz-Druckfehler wie folgt zu berichtigen:

Seite 26 von Grube Nr. 37 nach Bobrówka von 1039 auf **1139**,
Seite 27 von Grube Nr. 61 nach Kalwarya-Zebrzyddowska von 656 auf **756**,
Seite 29 von Grube Nr. 25 nach Lancut von 1154 auf **1054**,
Seite 34 von Grube Nr. 47 nach Sarzyna von 1196 auf **1096**,
Seite 34 von Grube Nr. 49 nach Zurawica von 1019 auf **1119**,
Seite 47 von Grube 26 nach Gody-Turka von 1701 auf **1691**
Heller für 1000 kg.

Kattowitz, 7. Dezember 1913. (3115)
Königliche Eisenbahndirektion
Kattowitz,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil II A, Entfernungen und Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken, Heft 1 (Süddeutschland und Sachsen), vom 1. Mai 1913.

Mit Wirkung vom 16. Dezember 1913 treten nachstehende Schnittsätze in Kraft:

Elsaß-lothringische Bahnen		Ausnahmetarif Nr. 1 p — Franken für 100 kg
Deutschoth Lst. Redingen	Chiasso . .	1,87
	Pino	1,75
	Iselle . . .	1,67
	Peri	2,62

Straßburg, 2. Dezember 1913. (3094)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1913 wird zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel St. Johann-Baden der I. Nachtrag ausgegeben. Er enthält besondere Frachtsätze für die Stationen der Strecke Singen- (Hohentwiel-) Beuren und ist bei unserem Verkehrsbureau zum Preise von 10 ₰ käuflich.

Karlsruhe, d. 4. Dezember 1913 (3095)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland, Westdeutsch-Südwestdeutscher und Nordwestdeutsch-Bayerischer Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1913 wird die Station Sande der Großherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahn in die Klassentarife und den Ausnahmetarif S 5 s für Schiffsbaueisen des deutschen Seehafenverkehrs mit Süddeutschland aufgenommen und gleichzeitig im Westdeutsch - Südwestdeutschen und Nordwestdeutsch-Bayerischen Verkehr gestrichen.

Hannover, d. 3. Dezember 1913. (3097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-Südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. Dezember 1913 werden verschiedene Stationen in den Verkehr einbezogen. Gleichzeitig erhält der Ausnahmetarif 7 für Eisenerz usw. eine andere Fassung. Soweit dadurch Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Februar 1914 an. Näheres bei den beteiligten Abfertigungen und im nächsten Tarifanzeiger.

Frankfurt (Main), 1. Dez. 1913. (3098)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr, Heft C 2 (Nr. 5 des Tarifverzeichnisses).

Im Ausnahmetarif S.20 f für Bananen werden mit Gültigkeit vom 11. Dezember 1913 an Frachtsätze für 5 t nach den Stationen der preußisch - hessischen Staatsbahnen, der Militäreisenbahn, der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Cronberger, Kerkerbach- und der Kreis Oldenburger Eisenbahn neu eingeführt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, d. 4. Dezember 1913. (3093)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-Österreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband.

Die Gültigkeit der Gütertarife, Teil II, Hefte 3 und 4, wird bis Ende Januar 1914 verlängert.

Cöln, 5. Dez. 1913. (3105)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

a) **Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr.**
b) **Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.**

Mit dem 16. Dezember 1913 wird die Station Eisleben zu a: als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d, zu b: als besondere Versandstation in den Ausnahmetarif 3 des Tarifheftes 1 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, 6. Dez. 1913. (3106)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badisch-Bayerischer Expreßguttarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 erscheint der Nachtrag III. Er enthält Änderungen der besonderen Ausführungsbestimmungen zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sowie neue, bereits im Verfügungswege eingeführte Frachtsätze.

Karlsruhe, 6. Dez. 1913. (3109)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-Ungarischer Verkehr. Tarifheft 3 vom 1. November 1913.

Folgende augenscheinliche Druckfehler werden mit sofortiger Gültigkeit berichtigt:

Auf Seite 107 des Tarifs im Ausnahmetarif 30D der Schnittfrachtsatz VI der Station Gleiwitz von 2 ₰ auf 62 ₰;
auf Seite 135 des Tarifs im Ausnahmetarif 30F der Schnittfrachtsatz der Station Nagysáros von 2 ₰ auf 20 ₰.

Breslau, 6. Dezember 1913. (3103)
Königliche Eisenbahndirektion
namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahngütertarif Teil II, Heft C, Teilheft C 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. wird die Station Groß-Peterwitz als Versandstation in den Ausnahmetarif 5b für Steingrus einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Ausnahmefrachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau hier.

Kattowitz, 7. Dez. 1913. (3107)
Königliche Eisenbahndirektion.

In unserem vom 1. Mai 1913 ab gültigen Tarif sind auf Seite 29 der Absatz a des Abschnittes I und auf Seite 30 die Zeilen 6, 11 und 12 des Abschnittes II gestrichen worden.

Halle a. d. S., 1. Dezemb. 1913. (3092)
Halle-Hettstedter Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Verdingungen.

Die Erd- und Maurerarbeiten zur Verbreiterung der Heese-Unterführung am Bahnhof Celle sollen öffentlich vergeben werden. (Etwa 1600 cbm Erdaushub, 1800 cbm Beton usw.)

Die Verdingungshefte sind gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von der unterzeichneten Bauabteilung zu beziehen oder während der Dienststunden bei ihr einzusehen.

Öffnung der Angebote am Donnerstag, den 18. d. M., vormittags 10 Uhr. Zuschlagsfrist 8 Wochen.

Celle, 4. Dezember 1913. (3096)
Königl. Eisenbahn-Bauabteilung.

Verdingung von 628 400 kg Calciumcarbid in 21 Losen für den Bezirk der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 7. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, zu welchem Zeitpunkte auch die Eröffnung der Angebote stattfindet, an unser Allgemeines Bureau, Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 35/36, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können bei unserem Allgemeinen Bureau, Zimmer 57, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. Februar 1914.

Berlin, 4. Dezember 1913. (3116)
Königliches Eisenbahn-Zentralamt.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 97. | 13. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Die Entwicklung der deutschen Staatsbahnen seit 1880.

Entstehung der deutschen Staatsbahnen.

Als vor nicht ganz 80 Jahren die Eisenbahnen in Deutschland entstanden, war im Volke schon der Gedanke lebendig, daß diese Anstalten des öffentlichen Verkehrs dem Staate vorbehalten bleiben müßten. In Hannover, Oldenburg, Braunschweig, Baden, Württemberg übernahm die Regierung allein sowohl die Ausführung wie den Betrieb. Sachsen und Bayern ließen Privatbahnen zu, bauten aber bald in bedeutendem Umfange Staatsbahnen. In Preußen ging der Staat an den eigenen Bau von Bahnen erst heran, als nach dem Jahre 1848 Stände vorhanden waren, welche die dafür erforderlichen Anlehen bewilligen konnten; er trat aber als Bauherr zunächst nur dann ein, wenn sich für Linien, die aus öffentlichen Rücksichten notwendig schienen, Unternehmer nicht fanden. Erst 40 Jahre später, gegen Ende der 70 er Jahre, kam die Meinung zum Durchbruch, daß der Staat alle Eisenbahnen, die von Wichtigkeit für den allgemeinen Verkehr sind, in der Hand haben solle. Bayern, Sachsen, Mecklenburg kauften die Privatbahnen ihrer Länder. Preußen erwarb von 1877 bis 1885 alle größeren Gesellschaftslinien in seinem Gebiet und ergänzte seinen Besitz bis 1903 noch durch Angliederung der Hessischen Ludwigs-, der Neckarbahn und einiger kleiner selbständiger Unternehmungen. Jetzt (Ende 1911) bestehen in Deutschland bei 56 431 km Staatsbahnen nur 5505 km Privatbahnen[1]), dazu allerdings noch fast ganz in der Hand von Gesellschaften, Gemeinden und Kreisen 10 730 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen und 4811 km Straßenbahnen. Seit Beginn der achtziger Jahre also sind die Staatsbahnen in Deutschland vorherrschend; nur wenige Privatbahnen von mäßigem Umfange sind vorhanden, welche Bedeutung für den Durchgangsverkehr besitzen. Die übrigen dienen ebenso wie die nebenbahnähnlichen Klein- und Straßenbahnen ganz oder hauptsächlich den Ortsbeziehungen. Für den allgemeinen Verkehr des Deutschen Reichs sind alle gesellschaftlichen oder kommunalen Eisenbahnunternehmungen von den Entschließungen der Staatsbahnen abhängig.

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen S. 620.

Eintritt der Verstaatlichung.

Die Wirkungen des Staatsbahnsystems lassen sich etwa von 1880 an in allen deutschen Staaten gleichmäßig beobachten. Nur Mecklenburg, welches erst 1889 von der Friedrich-Franz-Bahn-Gesellschaft die Bahnen seines Gebiets übernahm, folgt später mit diesen Erfahrungen. Die Staaten, welche Bahnen nicht selbst besitzen, wie z. B. die thüringischen Staaten, Bremen und Hamburg, bedürfen einer besonderen Behandlung bei Darstellung der Wirkungen des Staatsbahnsystems für den Verkehr nicht, da ihre Gebiete von den eisenbahnbesitzenden Staaten in ihrem Betriebe mitbedient und darin ebenso versorgt werden wie die eigenen Landesteile.

Zu den Folgen, welche die Herrschaft des Staatsbahnsystems hat, gehören Einflüsse auf die gesamte Stellung der Regierung, auf die allgemeine Auffassung vom Staat, auf die Großgewerbe und die Arbeitsverhältnisse im Lande, auf die Behandlung von Beamten und Arbeitern usw. Von der Schilderung dieser Einflüsse, die sich nicht genauer, namentlich nicht zahlenmäßig erfassen lassen, soll hier abgesehen werden; sie werden erst in einer sehr langen Reihe von Jahren deutlich und treten überall, wo das Staatsbahnsystem gilt, ziemlich gleichmäßig hervor.

Wirkung der Verstaatlichung.

Eine greif- und vergleichbare Darstellung von der Wirksamkeit des Staatsbahnsystems läßt sich erreichen, wenn sie auf 1. den Verkehr, 2. die Ausdehnung des Schienennetzes und 3. die Erträge des Betriebes beschränkt wird. Diese Ergebnisse werden in Zahlen deutlich und klar zeigen, welches Maß von Tätigkeit die Bahnen im Lande hervorrufen, in welchem Umfange sie zur Herstellung neuer Linien anregen und wie weit sie die Finanzen des Staates stärken oder schwächen.

I. Wirkung der Verstaatlichung im Verkehr.

In bezug auf den Verkehr gibt die „Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands“, welche im Reichseisenbahnamte bearbeitet wird, für die Zeit seit 1880 hinreichende Auskunft. Es sind daraus die Zahlen der Tafel A entnommen.

Tafel A.

Nr.	Bahnen	Betriebslänge am Schluß des Rechnungsjahres in Kilometern[1]					Achskilometer der Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen für 1 Kilometer durchschnittl. Betriebslänge				
		1880	1886	1896	1906	1911	1880	1886	1896	1906	1911
1.	Preußische und hessische Staatseisenbahnen[2].	11 616	21 734	27 733	35 181	38 176	284 786	321 676	380 946	506 355	600 209
2.	Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen einschl. Wilhelm-Luxemburgische Bahnen	1 308	1 496	1 758	1 938	2 019	283 328	320 170	410 652	574 499	628 784
3.	Bayerische Staatsbahnen (seit 1911 einschließlich Pfalzbahnen)	4 184	4 484	5 302	6 424	7 829	177 797	191 486	255 177	325 476	342 021
4.	Sächsische Staatsbahnen	1 971	2 108	2 538	2 805	2 843	297 804	299 118	372 814	441 390	475 278
5.	Württembergische Staatsbahnen	1 528	1 560	1 700	1 861	1 986	142 353	170 464	237 614	334 336	362 067
6.	Badische Staatsbahnen	1 317	1 328	1 550	1 727	1 777	190 351	251 952	252 845	513 119	578 413
7.	Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn	—	—	1 023	1 093	1 099	—	—	86 860	102 674	157 743
8.	Oldenburgische Staatsbahnen	345	369	477	620	667	94 178	102 422	155 088	194 868	257 301

[1]) Das Jahr 1880 ist gewählt, weil von da ab die Statistik des Reichseisenbahnamts vollständig vorliegt, 1886 weil in dem Jahre vorher die Verstaatlichung im wesentlichen für Preußen abgeschlossen war, 1911 als letztes Jahr der reichsstatistischen Feststellung.

[2]) Im Jahre 1876 — vor Beginn der Verstaatlichung — hatten die preußischen Staatsbahnen 4612 km Betriebslänge unter 17 185 km Gesamtlänge der Eisenbahnen des Landes.

Erläuterung zu Tafel A.

Bei der Betrachtung dieser Ziffern ist im Auge zu behalten, daß die Staatsbahnen zwar den bei weitem größten Teil des Bahnverkehrs umfassen, daß daneben indes noch die Privat-, die nebenbahnähnlichen Klein- und die Straßenbahnen (für Preußen im Jahre 1911 je 2253, 9655 und 3287 km) erhebliche Mengen befördern, z. B. die preußischen nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im Jahre 1911 108 807 466 Personen und 27 438 892 Gütertonnen, die preußischen Straßenbahnen 1 681 372 706 Personen. Aber so viel überwiegt der Verkehr der Staatsbahnen, daß in ihm der allgemeine Zustand des Bahnverkehrs im Lande sich genügend ausprägt und auch die allmähliche Entwicklung des Gesamtbahnverkehrs darin hervortritt.

Die Wagenachskilometer enthalten die leeren und schwachbeladenen Läufe; da das Verhältnis derselben zu den vollbeladenen Läufen sich gleichmäßig wiederholt, so gibt die Gesamtzahl der Wagenachskilometer ein zutreffendes Bild von den Veränderungen in der Beförderungsmasse. Was der Betrieb an Fahrgelegenheiten bietet, zeigt die Angabe über die auf 1 km Betriebslänge durchschnittlich an einem Tage gefahrenen Züge. Personen- und Güterzüge sind zusammengeworfen, obwohl von ersteren mehr Kilometer geleistet werden als von den Güterzügen, z. B. in Preußen etwa ⅕ mehr Personenzugkilometer. Ebenso ist nicht zwischen den Haupt- und den wesentlich schwächer befahrenen Nebenbahnen unterschieden, von welch letzteren innerhalb der preußisch-hessischen Verwaltung am Ende des Etatsjahrs 1911 15 981 km oder 42 % der gesamten Betriebslänge bestanden. Die Durchschnittsleistung des Gesamtbetriebes auf jedem Staatsbahnnetze drückt sich aber in den Zahlen richtig aus.

Die Personen- und die Gütertonnenkilometer sowie die Gesamteinnahme stellen den Umschlag des Unternehmens in Beförderungsgegenständen und in Geld dar. Sie zeigen die Bedeutung, welche die Bahn für die wirtschaftliche Bewegung im ganzen hat. Die Verteilung aller dieser Angaben auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge gibt ein Bild von der das gesamte Netz durchdringenden Wirksamkeit der Bahnbeförderung. Wenn auch die einzelnen Strecken sich im Umfang ihrer Benutzung wesentlich unterscheiden, so hat doch jede eine Rückwirkung auf die andere. Aus der Leistung auf 1 km Länge kann man auf die durchschnittliche Stärke der Tätigkeit im gesammten Netze schließen.

Steigerung des Verkehrs.

Dies vorausgeschickt, werden sich die Ziffern obiger Nachweisung richtiger würdigen lassen. Der Überblick zeigt, daß in den betrachteten 30 Jahren seit der Verstaatlichung der Verkehr des durchschnittlichen Kilometers der Betriebslänge auf allen deutschen Staatsbahnen stark gestiegen ist. Um die Höhe dieser Steigerung zu verdeutlichen, ist in der nachfolgenden Zusammenstellung (Tafel B) der Zuwachs seit 1880 nach obiger

Tafel B.

I	II	III	IV	V	VI	VII
	Zuwachs der Jahre 1881—1911 gegenüber den Erträgnissen des Jahres 1880 bei den deutschen Staatsbahnen an					
Bahnen	Betriebslänge	Achskilometer der Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	Personen- und Güterzügen in 1 Tag durchschnittlich für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Personenverkehr geleisteten Personenkilometern	auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr geleisteten Gütertonnenkilometern	Gesamteinnahme in Mark für 1 Kilometer durchschnittlicher Betriebslänge
	%	%	%	%	%	%
Preußisch-hessische Bahnen	229[1])	111	86	183	160	146
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen .	35	121	100	235	270	135
Bayerische Staatsbahnen	87	93	92	130	128	105
Sächsische Staatsbahnen	44	60	54	238	113	111
Württembergische Staatsbahnen . . .	30	155	129	240	282	165
Badische Staatsbahnen	34	204	104	253	338	141
Großherzogl. Mecklenb. F. Franzbahn .	7,4[2])	82	42	125	105	91
Oldenburgische Staatsbahn	93	173	98	236	236	176

[1]) Bei Preußen und Bayern steckt der Zuwachs durch die nach 1880 erfolgten Verstaatlichungen in der Steigerung. Außerdem ist die Betriebslänge durch Neubauten vermehrt, welche ihr im preußisch-hessischen Eisenbahngebiet seit 1880 etwa 12 500 km hinzugefügt haben.

[2]) Für Mecklenburg, welches erst 1889 verstaatlichte, ist die Vergleichung nach Tafel A mit den Ergebnissen von 1896 vorgenommen worden.

Tafel A.

In 1 Tag durchschnittlich Personen- und Güterzüge auf 1 Kilometer durchschnittliche Betriebslänge					Auf 1 Kilometer durchschnittliche Betriebslänge für den Personenverkehr geleistete Personenkilometer					für den Güterverkehr geleistete Gütertonnenkilometer [2])					Gesamteinnahme in Mark für 1 Kilometer durchschnittliche Betriebslänge				
1880	1886	1896	1906	1911	1880	1886	1896	1906	1911	1880	1886	1896	1906	1911	1880	1886	1896	1906	1911
[1]	19,79	23,91	34,64	36,95	223 893	254 026	384 566	590 399	732 961	481 247	579 654	732 811	971 322	1 254 492	29 131	31 448	38 836	53 504	61 838
—	21,05	27,26	39,46	42,57	196 518	209 416	267 309	455 696	658 129	523 302	591 320	862 550	1 308 945	1 512 399	29 554	30 904	39 931	60 521	70 430
—	13,45	20,60	23,22	25 54	150 832	155 869	221 745	308 154	445 172	246 729	270 224	409 346	512 989	662 779	18 537	18 887	24 827	32 597	38 133
—	21,82	27,34	30,77	33,62	254 199	290 834	418 858	630 303	859 060	402 181	427 561	569 248	741 501	857 492	31 688	32 438	42 012	56 455	66 713
	14,19	20,71	31,22	32,57	164 601	186 336	286 563	504 353	658 903	158 144	192 938	351 508	493 265	604 823	17 013	19 163	26 721	38 883	45 185
—	20,34	27,36	39,23	41,68	208 963	248 179	351 579	580 562	735 326	235 609	334 803	531 918	813 497	1 030 854	22 478	27 168	36 326	55 867	64 169
—	—	12,04	14,93	17,15	—	—	122 269	192 644	277 616	—	—	106 703	161 277	218 788	—	—	10 070	14 940	19 140
	11,12	16,12	18,27	21,04	138 068	151 399	195 349	309 814	353 583	140 640	147 954	238 031	306 952	471 145	11 175	11 716	16 701	23 762	30 712

[2]) Einschließlich der frachtfreien Dienstgüter.
[4]) Für 1880 sind diese Zahlen nicht angegeben.

Tafel (A) in Verhältnis zu dem Ergebnis des letzteren Jahres gestellt und zugleich damit der Zugang an Betriebslänge zusammengehalten.

Vergleich der Steigerung bei den verschiedenen Staatsbahnen.

In der Zunahme der Betriebslänge seit 1880 überragt die preußisch-hessische Staatsbahn mit 229 % bei weitem alle anderen deutschen Staatsbahnen. Nur die bayrische Staatsbahn, welche ebenso wie die preußische, in erheblichem Umfange noch in der Zeit nach 1880 verstaatlicht hat, und die oldenburgische Staatsbahn, welche ihr Netz in diesen Jahren stärker ausgebaut hat, treten mit 87 % und 93 % aus den anderen Staatsbahnen gleichfalls hervor. Die letzteren haben sich mit 30 bis 44 % seit 1880 (also jährlich mit 1 bis nahezu 1½ %) ihrer Betriebslänge nur mäßig ausgedehnt. Der Verkehr entwickelte sich hier fast ganz auf älteren, mit dem Eisenbahnbetriebe vertrauten Strecken, während in Bayern und Oldenburg, namentlich aber in Preußen lange Linien neu gebauter Bahnen (etwa 12 500 km) hinzutraten, auf welchen der Schienenverkehr erst zu entstehen hatte. Obwohl durch Neubaustrecken die durchschnittliche Verkehrsleistung für 1 km Betriebslänge heruntergedrückt wird, hat die preußisch-hessische Staatsbahn einen Zuwachs dieser Leistung zu verzeichnen, der im ganzen nicht hinter den anderen Staatsbahnen zurückbleibt, mehrfach sie überragt. In den Betriebs- und Verkehrsleistungen — Achskilometern und Zügen (Spalte III und IV) sowie Personen- und Tonnenkilometern (Spalte V und VI) — wird die preußisch-hessische Staatsbahn bei der Zunahme für 1 km Betriebslänge nur von den kleineren, in volkreichen und wohlhabenden Gebieten liegenden Netzen (Elsaß-Lothringen, Württemberg, Baden, Oldenburg) übertroffen, während die Steigerung nicht bloß bei Mecklenburg, sondern auch beinahe durchgängig bei Bayern und Sachsen, den nächst Preußen größten deutschen Staatsbahnen, wesentlich geringer ausfällt. In der Gesamteinnahme für 1 km ihrer Länge ist die preußisch-hessische Staatsbahn stärker gestiegen als alle deutschen Staatsbahnen, abgesehen von Württemberg und Oldenburg, die einen Massenverkehr von billig tarifierten Rohstoffen nicht haben.

Steigerung in den einzelnen Jahren.

Die Kraft der Entwicklung, welche in dem großen einheitlich geleiteten Körper der preußisch-hessischen Staatsbahn liegt, zeigt sich in der beständigen starken Steigerung der durchschnittlichen Betriebsleistung. Die Steigerung hat sich im Laufe der Jahre, wie die nachfolgende Tafel C zeigt, erst verstärkt und ist dann annähernd gleichmäßig hoch geblieben. Der Grundzug der Aufwärtsbewegung zeigt sich namentlich bei der Gesamteinnahme, welche alle Zweige des Betriebes umfaßt, während bei den Personen- und Tonnenkilometern entsprechend der Verschiedenheit der Einflüsse, welche auf Personen- und Güterverkehr wirken, sowie bei den Achskilometern und Zügen, welche von der Tragkraft der Wagen, der Leistungsfähigkeit der Maschinen und von Anordnungen der Verwaltung abhängig sind, sich kleinere Abweichungen zeigen.

Tafel C.

in dem Zeitraum von	Jährlicher Zuwachs der preußisch-hessischen Staatsbahnen an Betriebslänge	Achskilometern (für 1 km durchschn. Betr.-L.)	Zügen (für 1 km durchschn. Betr.-L.)	Personenkilometern (für 1 km durchschn. Betr.-L.)	Tonnenkilometern (für 1 km durchschn. Betr.-L.)	Gesamteinnahme für 1 km durchschn. Betr.-L.
	%	%	%	%	%	%
1880 bis 1886	—	2,1	—	2,31	3,55	1,3
1887 bis 1896	2,7	1,7	2,08	5,11	2,64	2,35
1897 bis 1906	2,7	3,3	4,48	5,36	3,26	3,78
1907 bis 1911	1,2	3,6	1,34	4,8	5,82	3,63

Anm.: Die Zunahme von Anfang bis Ende jedes Zeitraums ist durch Teilung mit der Zahl der Jahre auf einen Jahresbetrag zurückgeführt. Für 1880—1886 ist der jährliche Zuwachs an Betriebslänge nicht angegeben, weil in diesen Zeitraum die großen Verstaatlichungen fallen.

Vergleich der Steigerungsziffern und der Verkehrsstärken zwischen Preußen und den anderen Staatsbahnen.

Im ganzen beweisen die Ziffern des Zunahmeverhältnisses, daß sich der durchschnittliche Verkehr auf der preußisch-hessischen Staatsbahn seit der Verstaatlichung kräftig und gleichmäßig aufwärts entwickelt hat und trotz der Aufnahme vieler neuer Strecken ebenso zumeist noch erheblicher gestiegen ist, wie auf den übrigen, ebenfalls gut vorwärts geschrittenen Staatsbahnen.

Noch deutlicher tritt das Übergewicht der preußisch-hessischen Staatsbahn in der Verkehrsstärke hervor, wenn die Ziffern für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge in den einzelnen Jahren verglichen werden. In Achskilometern sowohl wie in Personen- und Tonnenkilometern, endlich in der Gesamteinnahme für 1 km Betriebslänge überragt die preußisch-hessische Staatsbahn fast während der ganzen Zeit seit der Verstaatlichung meistens die anderen Bahnen. Die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen sind ihr mit dem Massenverkehr des Rheintals und des lothringischen Hüttenreviers in den Achs- und Tonnenkilometern sowie in der Einnahme für 1 km allmählich zuvorgekommen; die badische Staatsbahn hat in den Personenkilometern und in der Gesamteinnahme für 1 km die preußische

Staatsbahn allmählich eingeholt, die sächsische Staatsbahn in ihrem dichtbevölkerten Lande sie immer mit den Personenkilometern übertroffen. Dagegen steht in allen anderen Verkehrsziffern die preußische Staatsbahn den übrigen voran, meist in weitem Abstande bis zum Doppelten der Leistung und mehr.

Dies ist um so bemerkenswerter, als die Zahlen betreffend die durchschnittlich an einem Tage auf 1 km Betriebslänge gefahrenen Züge zeigen, daß die anderen deutschen Staatsbahnen an Anstrengungen für den Betrieb hinter Preußen keineswegs zurückbleiben. Während die preußisch-hessische Staatsbahn 36,95 Züge im Jahre 1911 bei 600 209 Wagenachs-, 732 961 Personen- und 1 254 492 Tonnenkilometern gefahren hat, wendet Baden im gleichen Jahre für geringere oder wenig größere Beförderungsmengen, nämlich für 578 413 Wagenachs-, 735 326 Personen- und 1 030 854 Tonnenkilometer 41,68 Züge daran; ebenso die Reichsbahn 42,57 Züge für 628 784 Wagenachs-, 658 129 Personen- und 1 512 399 Tonnenkilometer, Sachsen 33,62 Züge für 475 278 Wagenachs-, 859 482 Personen- und 857 492 Tonnenkilometer. Einrichtungen zur Förderung des Verkehrs zu treffen, sind diese Bahnen nicht weniger als Preußen bemüht gewesen, wobei in Betracht zu ziehen ist, daß auf ihren mehr als in Preußen gebirgigen Linien eine größere Zahl Züge erforderlich wird, um die gleiche Menge zu befördern.

II. Wirkung der Verstaatlichung in der Ausdehnung des Bahnnetzes.

Auf Tafel A ist der Zuwachs dargestellt, welchen seit der Verstaatlichung der Privatbahnen die deutschen Staatsbahnen in ihrer Betriebslänge erfahren haben. Um zu erkennen, in welchem Maße sich das gesamte Bahnnetz der einzelnen Staaten unter der Herrschaft des Staatsbahnsystems ausgedehnt hat, ist es nötig, nicht nur den Umfang der Staatsbahnen, sondern auch den der Privatbahnen, der nebenbahnähnlichen Klein- und Straßenbahnen für die einzelnen Zeiträume festzustellen. Diesem Zweck dient die nachstehende Tafel D.

Steigerung in der Ausdehnung des Gesamtschienennetzes.

Wie bei den Verkehrsziffern und bei der Betriebslänge der Staatsbahnen, zeigt sich in der Ausdehnung des gesamten Schienennetzes seit der Verstaatlichung eine starke Zunahme in allen Staatsgebieten. Auf 100 qkm berechnet (Spalte I) ist die Eigentumslänge der Staats- und Privatbahnen (ohne Kleinbahnen) bei Preußen, Oldenburg, Hessen, Mecklenburg um ungefähr das Doppelte, in den anderen Staaten um etwa ein bis zwei Drittel gestiegen. Auf 10 000 Einwohner (Spalte II) stellt sich infolge des Anwachsens der Bevölkerung die Steigerung der darauf entfallenden Eisenbahnen weniger hoch; im Königreich Sachsen, wo die Einwohnerzahl sich besonders rasch vermehrt hat (1871 bis 1910 auf 1 qkm von 170,5 auf 320,6 gegen Preußen von 70,8 auf 115,2), ist die Zahl der auf 10 000 Einwohner entfallenden Eisenbahnen seit 1880 sogar beständig zurückgegangen.

Anrechnung der Kleinbahnen.

Die Verhältnisziffern für die Ausdehnung des gesamten Schienennetzes verschieben sich nicht unwesentlich, wenn den Staats- und Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs (für Preußen diejenigen, welche nach dem alten Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 behandelt werden) die nebenbahnähnlichen Klein- und die Straßenbahnen (für Preußen die unter das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 fallenden Bahnen des Ortsverkehrs) zugerechnet werden. Die Zuzählung ist nicht ungerechtfertigt[2]), da sowohl die nebenbahnähnlichen Klein-, wie die Straßenbahnen zum Teil demselben Verkehr dienen wie die Haupt- und Nebenbahnen und den Gesamtverkehr der letzteren wesentlich unterstützen. Dies gilt namentlich von den nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, welche in großem Umfang (siehe oben) Güter wie Personen befördern und den Einrichtungen der Hauptbahnen, vielfach mit deren Hilfe, sich möglichst anpassen.

Vergleich der Ausdehnung des Schienennetzes zwischen Preußen und den anderen Staaten.

Für Preußen fallen, wie die Tafel D ergibt, die Kleinbahnen weitaus stärker ins Gewicht als in den übrigen Staaten. Neben 9655 km nebenbahnähnlichen Kleinbahnen in Preußen erscheinen im übrigen Reich nur 777 km. Für Straßenbahnen, von denen Preußen 3287 km, die anderen Staaten zusammen 1521 km haben, stellt sich das Längenverhältnis ähnlich wie bei den Haupt- und Nebenbahnen, die innerhalb der deutschen Grenzen mit etwa ⅗ auf Preußen, mit ⅖ auf die übrigen Staaten entfallen. Die

²) Im Bericht der Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatsbahnen (vgl. Ausgabe für 1911, S. 9) werden die nebenbahnähnlichen Klein- und Straßenbahnen den voll- und schmalspurigen Haupt- und Nebenbahnen hinzugerechnet, um daraus den sich ergebenden Bestand des Landes an öffentlichen Schienenwegen festzustellen.

Tafel D.

Staatsgebiete	I					II					III	IV	V		VI	
	Eigentumslänge der Staats- und Privatbahnen (ohne Kleinbahnen) am 2. Dezember des Rechnungsjahres in Kilometern										nebenbahnähnliche Kleinbahnen	Straßenbahnen	Länge der Staats-, Privat-, nebenbahnähnl. u. Straßenbahnen in Kilometern am 31. Dez. 1912		Staats- und Privatbahnen im Jahre 1876 in Kilometern	
	auf 100 qkm Grundfläche					auf 10 000 Einwohner					in Kilometern, im Betriebe am 31. Dezember 1912*)		auf 100 qkm Grundfläche	auf 10 000 Einwohner	auf 100 qkm Grundfläche	auf 10 000 Einwohner
	1880	1886	1896	1906	1911	1880	1886	1896	1906	1911						
Preußen	5,64	6,49	7,91	9,62	10,59	7,20	7,94	8,58	8,91	9,24	9 655	3287	14,35	12,37	4,9	6,67
Elsaß-Lothringen	7,88	9,02	10,88	12,09	12,59	7,30	8,36	9,57	9,58	9,72	6	131	13,53	10,39	6,37	6,04
Bayern	6,38	6,81	8,11	9,85	10,62	9,16	9,60	10,50	11,38	11,64	—	210	10,39	11,94	4,47	6,76
Sachsen	13,61	13,85	15,65	17,36	17,79	6,87	6,47	6,13	5,72	5,51	—	371	20,25	6,30	11,24	6,07
Württemberg	7,37	7,49	8,04	9,42	10,11	7,29	7,99	7,49	7,93	8,05	10	81	10,58	8,42	6,63	6,87
Baden	8,73	8,93	11,43	13,17	13,59	8,38	8,38	9,91	9,78	9,49	42	105	14,57	10,17	7,86	7,86
Mecklenburg-Schwerin	3	5,75	8,27	8,90	8,92	7,17	13,26	18,09	18,63	18,26	61	18	—	—	—	—
Oldenburg	5,09	5,60	7,37	9,58	10,30	9,67	10,49	12,55	13,90	13,56	78	3	11,55	15,24	—	—
Hessen	10,17	11,07	13,41	18,59	19,15	8,34	8,96	9,84	11,72	11,41	41	57	20,42	12,16	8,61	7,7
Mecklenburg-Strelitz	4,57	6,22	8,32	8,47	9,61	13,35	18,50	23,88	23,93	26,38	5	—	—	—	—	—
Deutsches Reich	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10 432	4708	—	—	—	—

*) Da die Ziffern für die Spalten III und IV in der Kleinbahnstatistik schon vorlagen, sind die Angaben für 1912 genommen und demnach die Prozentsätze in Spalte V, bei welchen die Kleinbahnen eingerechnet sind, für 1912 aufgeführt im Gegensatz zu den Prozentziffern der Spalten unter I u. II, welche nur für die Haupt- und Nebenbahnen gelten.

nebenbahnähnlichen Kleinbahnen aber scheiden bei Bayern und Sachsen, die diesen Begriff nicht führen, ganz aus und sind wenig bedeutend bei zwei anderen größeren Staaten, Württemberg und Baden. Preußen verdankt den in verhältnismäßig kurzer Zeit eingetretenen Aufschwung der nebenbahnähnlichen Kleinbahnen im wesentlichen den Unterstützungen, welche für diese Einrichtung von den Kreisen, Provinzen und vom Staat (von letzterem allein bis Schluß 1912 118 055 282 *M*, die sich nur mit 1 bis 1⅓ % verzinsen) aufgewendet werden.

Werden die Kleinbahnen den Haupt- und Nebenbahnen, die sich für 100 qkm ergeben, zugerechnet, so hat das Großherzogtum Hessen, welches zum Gebiet der preußisch-hessischen Staatsbahn gehört, mit 20,42 km die höchste Ziffer. Das Königreich Preußen mit 14,35 km wird nur noch von den besonders volkreichen und wohlhabenden Staaten Sachsen und Baden mit 20,25 bzw. 14,57 km übertroffen. Letztere Zahlen werden aber innerhalb Preußens von der Rheinprovinz mit 24,28 km, Westfalen mit 21,27 km, Hessen-Nassau mit 16,97 km, Schleswig-Holstein mit 15,73 km und Hohenzollern mit 14,74 km übertroffen; die östlichen, mehr landwirtschaftlichen Provinzen Preußens haben im Durchschnitt nur 12,57 km für 100 qkm, lassen mit dieser geringeren Zahl indes noch immer Bayern, Württemberg und Oldenburg hinter sich.

Bei Verrechnung der Länge des gesamten Schienennetzes auf je 10 000 Einwohner stehen das Großherzogtum Hessen mit 15,27 km und das Königreich Preußen mit 12,37 km den anderen deutschen Staaten erheblich voran. Zu der überragenden Stellung, welche in der Ausdehnung des Schienennetzes Preußen und Hessen jetzt gegenüber den übrigen Staaten einnehmen, sind beide Staaten, wie Tafel D zeigt, in beständiger Steigerung gelangt.

Vergleich der Steigerung in der Ausdehnung des gesamten Schienennetzes zwischen Preußen und den anderen Staaten.

Diese Aufwärtsbewegung ist namentlich bei Preußen bemerkenswert, welches 1880, also bei Beginn der Verstaatlichung, weniger Schienenwege auf 100 qkm hatte als die übrigen größeren deutschen Staaten, und nur Oldenburg und die beiden Mecklenburg darin überragte. In Preußen hat sich seit 30 Jahren das gesamte Schienennetz um 154 % ausgedehnt, im Großherzogtum Hessen noch um 100 %, in Elsaß-Lothringen dagegen nur um 71 %, in Bayern um 70 %, in Baden um 56 %, in Sachsen um 48 %, in Württemberg um 43 %. Die Zunahme in der Ausdehnung des gesamten Schienennetzes ist also wie in den Ziffern des Verkehrs und der Betriebslänge der Hauptbahn wesentlich stärker für Preußen gewesen als für die übrigen deutschen Staaten..

(Schluß folgt.)

Über die Entwicklung des Verkehrs von Norddeutschland nach England.

Über die Entwicklung dieses Verkehrs seit etwa der Mitte des vorigen Jahrhunderts enthält eine im September-Oktoberheft des „Archivs für Eisenbahnwesen“ veröffentlichte Abhandlung, die nach dem Bericht der niederländischen Aufsichtsbehörde des Eisenbahnwesens (Raad van Toozicht) bearbeitet ist, einige bemerkenswerte Mitteilungen. Ehe die Verkehrsverbindung über Vlissingen-Queensborough eingerichtet und die an sich viel ältere Verbindung über Hoek van Holland-Harwich, die sich jetzt mit dem Vlissinger Weg in den Verkehr Berlin-London teilt, so ausgestaltet wurde, daß sie mit der ersteren in einen wirklichen Wettbewerb treten konnte, bewegte sich der norddeutsch-englische Verkehr, soweit er nicht direkt von Hamburg den Seeweg benutzte, über Ostende oder Calais-Dover. Die beiden letzteren Linien waren ebenso wie die über Boulogne-Folkestone und Dieppe-Newhaven bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts vorhanden, seit dieser Zeit ist auch in der Häufigkeit und der Dauer der Überfahrt keine wesentliche Veränderung bei ihnen eingetreten. Zwischen Calais und Dover besteht heute wie damals eine dreimal tägliche Verbindung mit jetzt 1¼ Stunden Fahrtdauer, von Dover nach Ostende fuhr damals das Schiff nur einmal täglich in 4 Stunden, heute fahren die Dampfer allerdings dreimal täglich in nur 3 Stunden. Dagegen sind diese Verbindungen durch erhebliche Verbesserungen auf den anschließenden Eisenbahnen des Festlandes außerordentlich beschleunigt worden. Gebrauchte man im Sommer 1851 noch fast 50 Stunden für die Reise von Berlin nach London über Ostende, für die Rückreise 43 Stunden, so konnte man auf diesem Wege 4 Jahre später bereits in 35½ Stunden von Berlin nach London fahren. Im Sommer 1862 brauchte man sowohl über Calais als auch über Ostende nur noch etwas mehr als 32 und 34 Stunden für die Fahrt Berlin-London. Auf diesem Stande blieben die beiden Verbindungen etwa so lange, bis inzwischen die Vlissinger Linie in Wirksamkeit trat, deren Wettbewerb sich beide bald nicht mehr gewachsen zeigten. Sie traten mehr und mehr in den Hintergrund, eine direkte Verbindung von Berlin stellt nur noch der Nord-Expreß-Zug der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft her, der bekanntlich seit 1897 täglich zwischen Berlin und Ostende verkehrt.

Die Vlissinger Linie, deren Einrichtung auf die Anregung des Prinzen Heinrich der Niederlande zurückgeführt wird, begann ihren Dienst am 25. Juli 1875. Nach Vollendung des Hafens von Queenborough (vordem wurde Sheerneß angelaufen) wurde der Verkehr, zunächst täglich einmal, von dort nach Vlissingen aufgenommen. Während 1876 auf dieser neuen Linie 13 000 Personen befördert wurden, war nach zehn Jahren die Zahl bereits auf 70 000 gestiegen. In der ersten Zeit stellte die einzige internationale Verbindung ein Zug Cöln-Vlissingen über Neuß-Venlo her, der 1.40 Cöln verließ mit Ankunft in London 7.55 morgens. Zur Ausnutzung dieser Verbindung mußte man Berlin oder Hamburg bereits am vorhergehenden Abend verlassen, umgekehrt war man bei der Abfahrt abends 8.45 von London erst am zweiten Morgen 7.10 in Berlin und 8.20 in Hamburg. Eine erhebliche Verbesserung trat hier 1881 mit der Einrichtung eines durchgehenden Dienstes Vlissingen-Berlin ein, der zunächst über Boxtel-Wesel ging und in Oberhausen den Anschluß nach Wanne-Berlin und Hamburg erreichte. Nachdem der Dampfschiffahrtsgesellschaft Zeeland die Beförderung der deutschen Post übertragen worden war, richtete sie 1887 einen zweiten Dienst (Tagesdienst) ein. Seit 1894 konnte man die Reise von Berlin nach London über Vlissingen in 22 Stunden zurücklegen. Vom Jahre 1900 ab ging der Vlissinger Verkehr über Essen, er war inzwischen derartig angewachsen, daß mit dem 1. Mai 1903 der Tageszug Vlissingen-Essen bis Berlin durchgeführt wurde. Zum 1. Oktober 1908 wurde auch die Nachtverbindung von Vlissingen nach Berlin von den Cöln-Berliner Zügen abgenommen und zugleich auf die etwas kürzere Strecke über Wesel-Haltern-Münster-Osnabrück gelegt. Über diese Strecke läuft seit dem 1. Mai v. J. auch der Vlissinger Tageszug, während die anschließenden Nachtdampfer nunmehr in Folkestone statt in Queenborough anlegen. Hierdurch wurde erreicht, daß die Fahrzeit London-Berlin jetzt nur noch 20 bzw. 21 Stunden beträgt. Nach den Ausführungen in unserer Quelle läßt sich der Nachtdienst Vlissingen-Berlin noch etwas abkürzen, dagegen dürfte an eine wesentliche weitere Beschleunigung der Tagesverbindung vorderhand nicht zu denken sein.

Wesentlich anders und minder schnell aufblühend als diejenige der Vlissinger Linie gestaltete sich die Entwicklung der Linie über Hoek van Holland. Schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts verkehrten die Schiffe der Niederländischen Schiffahrts-Gesellschaft anfangs zweimal, dann viermal wöchentlich zwischen London und Rotterdam bei einer Fahrzeit von etwa 20—24 Stunden. Nachdem die Great Eastern Railway eine Verbindung von Harwich nach Rotterdam eingerichtet hatte, dauerte die Fahrt nicht länger als über Ostende oder Calais, ja sogar als anfänglich diejenige über Vlissingen. In einen wirksamen Wettbewerb mit der Vlissinger Linie konnte indessen erst eingetreten werden, als es möglich geworden war, statt Rotterdam schon Hoek van Holland anzulaufen. Mit Eröffnung der Eisenbahn Rotterdam-Hoek van Holland (1893) begann die Great Eastern Railway den Dienst zwischen Harwich und Hoek, während auf dem Festlande die Holländische Eis.-Ges. die anschließenden Zugverbindungen einrichtete. Von den beiden anschließenden Zügen lief der eine über Rotterdam-Dordrecht-Nymwegen-Cleve, der andere über Schiedam-Haag-Amsterdam-Amersfoort nach Rheine. Da die Anschlüsse der Hoeker Linie zum Teil etwas schneller als die der Vlissinger Linie, auch die Preise etwas niedriger waren, setzte der Wettbewerb gleich ziemlich scharf ein. Schon in den 7 Monaten des ersten Betriebsjahres 1893 fuhren über Hoek van Holland 28 751 Personen, während über Vlissingen im ganzen Jahr bei der doppelten Anzahl Überfahrten nur 58 356 Personen befördert wurden und hier die Beförderungszahl gegenüber dem Vorjahr sogar

um fast 12 000 abgenommen hatte. Waren anfangs die Verbindungen nach Hamburg und Berlin ebenso gut wie über Vlissingen, so geriet doch gerade hier durch die Beschleunigung der Vlissinger Züge die Hoeker Linie, da es nicht gelingen wollte, den holländischen Zug auf deutschem Gebiet weiter fortzusetzen, immer mehr ins Hintertreffen. Schließlich gelang es zum 1. Oktober 1896, den Zug von Hoek van Holland bis Osnabrück zu verlängern, die Durchführung des direkten Wagens Hoek van Holland-Berlin wurde indessen erst zum 1. Mai 1903 erreicht. Mit diesem Zeitpunkt erst wurde die Verbindung über die beiden Wege einigermaßen gleichwertig und der Verkehr über Hoek van Holland nahm gleich darauf so zu, daß schon nach wenigen Wochen ein zweiter Wagen nach Berlin eingestellt werden mußte. Am 1. Mai 1911 wurde die Verbindung über Hoek van Holland gleich der über Vlissingen zum letztenmal erheblich beschleunigt und am 1. Mai v. J. der Lauf der Züge derart geregelt, daß der Zug von Hoek van Holland jetzt direkt nach Hamburg läuft und in Osnabrück bei gegenseitigem Wagenübergang mit dem von Vlissingen-Wesel-Münster kommenden Zug nach Berlin kreuzt. Die als Quelle benutzte Abhandlung leitet für die Hoeker Linie daraus einen gewissen Vorteil über die Vlissinger Linie her, daß diese in der Lage ist, von Harwich aus direkte Verbindungen nach dem Norden Englands herzustellen, da die Great Eastern schon seit Jahren in Verbindung mit der Great Northern Railway direkte Züge von Harwich nach York laufen läßt, die durchgehende Wagen nach Bradford über Leeds, nach Liverpool, Manchester und Birmingham führen.

Am Schluß der Abhandlung findet sich eine statistische Übersicht über den Personenverkehr der beiden holländischen Linien nach England in den Jahren 1894 bis 1912. Auffallend ist hierin der Aufschwung der Hoeker Linie in den Jahren 1903 und 1904, der sicherlich auf die damals eingerichtete direkte Verbindung mit Berlin zurückgeführt werden kann, sowie der große Rückgang in den Jahren 1907 und 1908, wohl die Folge des Unfalls des Dampfers Berlin am 22. Februar 1907 an der Einfahrt von Hoek van Holland, ein Rückgang, der erst 1912 wieder zahlenmäßig eingeholt wird. Inzwischen hat aber die Vlissinger Linie einen so leicht nicht wieder einzuholenden Aufschwung genommen. Im letzten Jahre wurden über Vlissingen 158 889, dagegen über Hoek van Holland nur 114 643 Personen befördert.

Verbesserung der Gepäckabfertigung auf dem Pariser Bahnhof Saint-Lazare.

Der Staatsbahnhof St.-Lazare hat weitaus den stärksten Verkehr aller Pariser Bahnhöfe. Von ihm gehen die Züge in der Richtung nach Versailles (rechts der Seine), Dieppe, Le Havre Rouen und nach der ganzen normannischen Küste aus. Im Jahre 1912 sind 55 648 000 Reisende dort angekommen oder abgefahren (gegen 1901 = + 5 484 000 = + 10 %). Der Nordbahnhof nimmt mit 33 292 000 Personen die zweite Stelle ein. Die tägliche Zugzahl beträgt in Saint-Lazare 581, auf dem Nordbahnhof 366 und auf dem Ostbahnhof 190. Ganz besonders stark ist der Verkehr in der Urlaubszeit, da die meisten Züge nach den besuchtesten Badeorten von Saint-Lazare ausgehen. In dieser Periode steigt die tägliche Durchschnittszahl der Reisenden von 152 000 auf über 200 000.

Dem entsprechend ist der Gepäckverkehr. In den Sommermonaten übersteigt die tägliche Zahl des abzufertigenden Gepäcks oft 12 000 Stück mit einem Gewicht von 340 t. In normalen Zeiten werden täglich über 3000 Stück behandelt. Besonders stark drängt sich der Verkehr an den Nachmittagsstunden zusammen. Zwischen 4 und 9 Uhr abends müssen an den Tagen des Ferienanfangs und -schlusses häufig 7000—8000 Stück Gepäck mit über 200 t Gewicht behandelt werden.

Diesem Riesenverkehr sind die Räumlichkeiten und Einrichtungen des Bahnhofs Saint-Lazare auch nicht entfernt gewachsen. Die aus den Seebädern am Ende der Ferien heimkehrenden Reisenden müssen regelmäßig 2 bis 3 Stunden auf die Auslieferung ihres Gepäcks warten. Es kommt sogar nicht allzu selten vor, daß sich die Ablieferung bis zum folgenden Tage hinzieht.

Diesen unhaltbaren Zuständen will die Staatsbahnverwaltung ein Ende machen. Gelegentlich des Umbaues des Bahnhofes Saint-Lazare infolge der Einführung des elektrischen Betriebes auf den Vorortstrecken, sollen für den Gepäckverkehr Musteranlagen geschaffen werden, für die die neuesten Errungenschaften der modernen Technik nutzbar gemacht werden sollen.

Schon im Jahre 1912 wurden einige Verbesserungen eingeführt. Bis dahin wurden die auf der Abfahrtsseite angebrachten Gepäckstücke auf ganz unzulänglichen Wagen gewogen, dann mit Aufzügen auf die Bahnsteige gehoben und auf Karren zu den Gepäckwagen gebracht. Dabei mußten die Karren denselben engen Weg benutzen, wie die Reisenden, weil besondere Gepäckbahnsteige nicht vorhanden waren; es entstanden Stauungen und manchmal gefährliche Zusammenstöße. Seit 1912 sind die Schalter für den Fahrkartenverkauf und die Gepäckabfertigung in die Halle des oberen Stockwerks verlegt worden.

Jetzt wird ein neuer großer Raum von 190 : 16 m zur Niederlegung der aufgegebenen Gepäckstücke erbaut; dort werden sie in 2 Gruppen geschieden, von denen die eine für den am Schluß des Zuges befindlichen Gepäckwagen, die andere für den hinter der Lokomotive laufenden Gepäckwagen bestimmt ist. Die ersteren Gepäckstücke werden demnächst direkt durch 10 elektrisch betriebene Aufzüge auf die Bahnsteige neben die Gepäckwagen geschafft werden. Die zweite Gruppe, die einen weiteren Weg zurückzulegen hat, soll von dem Lagerraum auf zwei Förderbändern von 185 und 245 m Länge in zwei unterirdischen, je 4 m breiten Gängen bis zu den Aufzügen befördert werden, die auf den Bahnsteigen an der Stelle münden, wo die vorderen Gepäckwagen stehen. Diese Anlagen sind auf 3 400 000 Fr. veranschlagt worden; sie werden aber erst in 2 bis 3 Jahren, gleichzeitig mit dem Umbau des Pont de l'Europe, vollendet werden können. Diese Brücke, auf der die Züge aus dem Bahnhof Saint-Lazare ausfahren, muß nämlich verstärkt und verschoben werden, weil die Gleisanlagen des Bahnhofs, die betrieblich sehr unbequeme Kurven aufweisen, umgestaltet werden sollen. Es wird angenommen, daß nach Beendigung des Umbaues die Abfertigung des abgehenden Gepäcks nur noch 20 bis 30 Minuten in Anspruch nehmen wird.

Für das ankommende Gepäck sollen gleichfalls bedeutende bauliche Veränderungen vorgenommen werden, deren Kosten sich sogar auf 12 100 000 Fr. belaufen werden. Die jetzigen, veralteten Abfertigungsräume sollen vergrößert und nur noch für das zollpflichtige Gepäck verwendet werden. Sie bekommen einen Ausgang nach der Amsterdamer Straße. Darüber wird ein neues Stockwerk und ein Hof nach der Londoner Straße und dem Budapester Platz für das zollfreie Gepäck gebaut werden. So wird der für die Behandlung des ankommenden Gepäcks verfügbare Raum etwa um das Dreifache vergrößert werden. Auch hierher soll das Gepäck durch Verwendung von Förderbändern rascher, als bisher, herangeschafft werden. Zur Verbesserung der Übersicht bei der Gepäckausgabe werden die ankommenden Gepäckstücke nach der letzten Ziffer der Gepäckscheinnummer auf Tische verteilt werden, die strahlenförmig angeordnet sind.

Diese Anlagen sollen 1918, gleichzeitig mit dem unterirdischen elektrischen Bahnhof, dem Betrieb übergeben werden. Dann hofft man aber, Einrichtungen zu besitzen, die es ermöglichen, die Ausgabe des Gepäcks nicht mehr, wie dies heute in verkehrsreichen Zeiten der Fall ist, in 2 bis 3 Stunden, sondern in ¾ Stunden zu bewirken. Die Pariser werden sich also noch einige Jahre gedulden müssen.

Die vorstehende Darstellung der gegenwärtigen Zustände und der Umbaupläne auf dem Bahnhof Saint-Lazare ist einem im „Journal des Transports" (1913, S. 528 ff.) erschienenen Aufsatz entnommen. Will man sich ein Bild von den Leistungen dieses Bahnhofs machen, der sowohl dem Fernverkehr als auch dem Vorortverkehr dient, so muß man nach einem Vergleichsobjekte suchen: der Potsdamer Bahnhof in Berlin mit den beiden mit ihm zusammenhängenden Vorortbahnhöfen (Wannsee- und Ringbahnhof) scheint in bezug auf die Art des Verkehrs ähnliche Verhältnisse aufzuweisen. Nach der Statistik sind im Jahre 1912 dort zusammen 10 375 527 Fahrkarten verkauft worden. Rechnet man die — aus der Statistik nicht ersichtlichen — durchgehenden Fahrtausweise und die auf den amtlichen und privaten Berliner Reisebureaus verkauften Karten hinzu, so kommt man auf etwa 11 Millionen Abreisen. Nimmt man weiter an, daß die Zahl der ankommenden Reisenden derjenigen der abfahrenden ungefähr gleichkommt, so ergibt sich für den Potsdamer Bahnhof die Zahl von etwa 22 Millionen Reisenden jährlich (Saint-Lazare 55,64 Millionen). An Gepäck wurden 1912 auf dem Potsdamer Bahnhof und dem Wannseebahnhof (der Potsdamer Ringbahnhof kommt für Gepäck weniger in Betracht) 519 553 Stück behandelt, oder durchschnittlich 1443 Stück täglich (Saint-Lazare: über 3000 Stück).

Wir haben also ungefähr das gleiche Verhältnis: der Personenverkehr ist auf dem Bahnhof Saint-Lazare etwas über doppelt so groß, wie auf dem Potsdamer Bahnhof, der Gepäckverkehr ebenfalls. Man kann daraus schließen, daß der Fernverkehr und der Vorortverkehr — bei dem die Gepäckbeförderung eine untergeordnete Rolle spielt — in beiden Bahnhöfen ungefähr gleich verteilt sind und daß der Gepäckverkehr von Saint-Lazare durchaus nicht in einem auffallenden Mißverhältnis zu dem Personenverkehr steht, den die dortigen Anlagen zu bedienen haben. Auf dem ähnlich gearteten Potsdamer Bahnhof ist aber, selbst in Zei-

ten des gesteigerten Reiseverkehrs, das ankommende Gepäck für den Reisenden regelmäßig in 5 bis 10 Minuten greifbar.

Viel schwieriger als in Saint-Lazare liegen die Verhältnisse z. B. auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin. Dieser Bahnhof dient nur dem Fernverkehr und hat im Jahre 1912 nur 1 783 438 Fahrkarten verkauft; man kann demnach, wenn man eine ähnliche Berechnung anstellt, wie oben beim Potsdamer Bahnhofe, seinen gesamten jährlichen Personenverkehr auf rund 4 Millionen Reisende schätzen. Obschon der Anhalter Bahnhof danach nur etwa den 13. Teil des Personenverkehrs des Bahnhofs Saint-Lazare hat, wurden dort im Jahre 1912: 1 308 458 Stück Gepäck im Empfang und Versand abgefertigt, d. h. täglich im Durchschnitt 3635 Stück, also mehr als in Saint-Lazare. An dem stärksten Verkehrstage stieg diese Gepäckmenge auf 14 853 Stück. Noch stärker ist zeitweilig der Gepäckverkehr auf dem Stettiner Bahnhof in Berlin, der hauptsächlich den nordischen Verkehr und den Bäderverkehr nach der Ostsee bedient. Dort wurden an einem Tage des Jahres 1912 sogar 16 472 Stück Gepäck behandelt. Auf diesen letzteren Bahnhöfen Berlins ist also der Gepäckverkehr zeitweilig größer als der Höchstverkehr des Bahnhofs Saint-Lazare (nach dem Bericht etwas über 10 000 Stück), wo die Auslieferung jetzt noch 2 bis 3 Stunden dauert und nach dem Umbau „nur" ¾ Stunden in Anspruch nehmen soll. Das verwöhnte Berliner Publikum, das bei Ankunft schon ein Fuhrwerk zu belegen pflegt und die Wartezeit bezahlen muß, würde sich derartige Verzögerungen nicht gefallen lassen. Es darf aber behauptet werden, daß auch auf dem Anhalter und Stettiner Bahnhofe die Ablieferung, selbst bei starkem Verkehr, selten mehr als eine Viertelstunde erfordert, wenn von Fällen von Verschleppungen und anderen Unregelmäßigkeiten abgesehen wird, die hier, wie überall, hin und wieder nicht ganz zu vermeiden sind.

Die Abfertigungsleistungen des Bahnhofs Saint-Lazare werden also — an den hiesigen Verhältnissen gemessen — auch nach dem Umbau noch viel zu wünschen übrig lassen.

v. R.

Der Umbau des Hauptbahnhofs zu Kristiania (Norwegen).

Der Ost- oder Hauptbahnhof (Hovedbanegaard) der norwegischen Haupt- und Residenzstadt Kristiania liegt im Osten der Stadt und bedient noch heute fast den gesamten Nah- und Fernverkehr der nun über 250 000 Einwohner zählenden Hauptstadt. Seine Lage am Anfang der wichtigsten Geschäftsstraße, der Karl Johans Gade, darf als durchaus günstig bezeichnet werden, doch bringt seine Einzwängung zwischen Häuserreihen und Hafen für Bau und Betrieb große Schwierigkeiten mit sich, wie sie in ähnlicher Weise auch in der schwedischen Residenzstadt Stockholm zu beobachten sind. Der kleine Westbahnhof, von dem nur die Züge der Westbahn nach Drammen usw. abgehen, bleibt in seiner Bedeutung für den Gesamtverkehr Kristianias weit hinter dem Ost- oder Hauptbahnhof zurück. Beide Bahnhöfe sind durch die am 13. November 1907 eröffnete sog. Hafenbahn miteinander verbunden.

Der Hauptbahnhof Kristianias hat von Anfang an an seiner jetzigen Stelle gelegen. Er wurde in den Jahren 1851 bis 1854 von der Norwegischen Haupteisenbahn-Gesellschaft (Norske Hovedjernbane), einem Privatunternehmen, erbaut. Nach dem Muster anderer Großstädte wählte man auch hier die Anlage als Kopfstation, da eine andere Anlage bei der erwähnten Beschränktheit des Platzes von vornherein ausgeschlossen war. Die Kopfstation kam unmittelbar an das Hafenbecken „Björviken" zu liegen.

Für die erste Zeit genügten die Bahnhofsanlagen vollkommen. Als jedoch im Jahr 1879 die neue Smaalensbahn eingeführt wurde, mußte der Bahnhof, der von nun an Gemeinschaftsbahnhof für beide Bahngesellschaften wurde, erstmals erweitert werden. Später kam noch eine weitere Eisenbahn, die sog. Gjövikbahn, hinzu. Bei der Erweiterung im Jahr 1879 wurde auch das jetzige Empfangsgebäude erbaut, nachdem das ursprüngliche vorläufige Gebäude sich als ganz ungenügend erwiesen hatte. Außerdem wurden die Bahnhofsanlagen bis jenseits des kleinen Flusses Akerselv ausgedehnt.

Nach Einführung dieser verschiedenen Eisenbahnlinien war der Bahnhof ziemlich beschränkt; weder bei der Anordnung der Gleise noch derjenigen der Abfertigungslokale konnte der Grundsatz, im Personen- wie Güterverkehr getrennte Anlagen zu erstellen, innegehalten werden. Ebenso war natürlich von einer räumlichen Scheidung des Fern- und Nahverkehrs keine Rede.

Der Mangel eines zweckmäßig angelegten und geräumigen Hauptbahnhofes machte sich bei dem zunehmenden Verkehr hauptsächlich auf der Haupt- und Smaalensbahn mehr und mehr geltend, besonders da sich allmählich auf der letztgenannten Bahn ein bedeutender Vorortverkehr entwickelte. Neuer Verkehr war außerdem von der Gjövikbahn zu erwarten, die für Kristiania die Zubringerin des Verkehrs von der neuerbauten Bergens- und Valdresbahn werden mußte. Ebenso war der Verkehr auf der Hauptbahn im Laufe der Jahre nicht unbeträchtlich angewachsen, nachdem diese von einigen inzwischen fertiggestellten anderen Bahnlinien noch weiterhin gespeist wurde.

All die genannten Mißstände und Verkehrsschwierigkeiten hatten zur Folge, daß in den Jahren 1896/97 ein internationaler Wettbewerb für die Ordnung der gesamten Bahnhofsverhältnisse Kristianias ausgeschrieben wurde. Nach überaus langwierigen Verhandlungen der zur Entscheidung dieses Wettbewerbs eingesetzten „Stationskommission", die sich bis ins Jahr 1899 erstreckten, konnte indes keiner der eingereichten Pläne als befriedigende Lösung der Bahnhofsfrage angenommen werden; der ganze Wettbewerb war mithin ergebnislos verlaufen.

Erst das Jahr 1903 brachte wieder einen entscheidenden Beschluß in dieser Angelegenheit: Der Ostbahnhof sollte, mangels eines großzügigen Planes für einen Neubau, vorläufig nach Möglichkeit erweitert werden, um so die ärgsten Mißstände wenigstens zu beseitigen; einem endgültigen völligen Neubau der Gesamtanlagen sollte dadurch in keiner Weise vorgegriffen werden. Zweimal wurde nach diesem Beschluß der Bahnhof einstweilig erweitert: 1903 und 1909. In letzterem Jahr wurde ein großes Grundstück Loelvdalen angekauft und mit dem Bau eines großen Lokomotivschuppens begonnen. Seitdem besitzt der Ostbahnhof die heutige Gestaltung; weitere Aenderungen erwiesen sich als unmöglich, da hiermit nur Stückwerk geschaffen wurde. Ein völliger Um- und Neubau war nicht mehr zu umgehen.

Trotz dieser längst feststehenden Tatsache waren doch endgültige Pläne für die gesamten Neuanlagen damals noch keineswegs vorhanden. Vielleicht hängt dies mit den mannigfachen Schwierigkeiten, die sich einem Neubau allerorten entgegenstellten und naturgemäß hauptsächlich durch finanzielle Bedenken verursacht waren, zusammen. Die Ausarbeitung eines endgültigen Planes wurde indessen fortgesetzt, so daß heute ein solcher vorliegt. Er stimmt in vielem mit einem von der oben genannten Stationskommission befürworteten Plan überein und wird wahrscheinlich im Laufe des Jahres 1914 dem norwegischen Storting zur Genehmigung vorgelegt werden können.

Als wichtigste Aufgaben, die in erster Reihe auszuführen wären, wird darin der Bau neuer Güterabfertigungsgebäude und die Umlegung der Smaalensbahn auf die westliche Seite der Werkstätte der Staatseisenbahnen bezeichnet. Erst dann wird die Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlage in Angriff genommen werden können.

Die Grundzüge, nach denen dieser endgültige Plan ausgearbeitet ist, sind folgende: Die in den Hauptbahnhof einmündenden Linien der Smaalensbahn, Gjövikbahn und Hauptbahn werden alle zweigleisig und voneinander ganz unabhängig in den Bahnhof eingeführt. Bis jetzt ist nur die Hauptbahn in ihrem letzten Teilstück zweigleisig angelegt, das bekanntlich noch bis heute überhaupt die einzige zweigleisige Eisenbahnstrecke Norwegens geblieben ist. Alle anderen Bahnlinien laufen eingleisig in den Hauptbahnhof ein, was sowohl für die Smaalensbahn wegen ihres stark entwickelten Vorortverkehrs als auch für die Gjövikbahn wegen des neuerdings von der Bergensbahn her kommenden Verkehrs zu vielerlei Anständen täglich Anlaß gibt. Besonders der Personenverkehr der Bergensbahn hat in den letzten paar Jahren einen Aufschwung genommen, der in der Geschichte der norwegischen Eisenbahnen bisher ohne Beispiel dastand; die Zahl der durchgehenden Züge wird hier fast mit jedem Fahrplanwechsel vermehrt, so daß sogar Nachtdienst eingerichtet werden mußte.

Selbstverständlich wird der Personenverkehr vollständig vom Güterverkehr getrennt werden; der Personenverkehr wird nach wie vor in den am Hafen Björviken gelegenen Hauptbahnhof geleitet. Dieser wird wiederum als Kopfstation angelegt, er kann jedoch noch für den nicht unwahrscheinlichen Fall erweitert werden, daß er später als Zentralbahnhof für den gesamten Personenverkehr Kristianias ausgebaut werden soll. In diesem Fall müßte er auch den Personenverkehr der Kristiania-Drammenbahn und der übrigen westlichen Bahnlinien aufnehmen, die heut in dem erwähnten kleinen Westbahnhof enden, nach wie vor in den am Hafen Björviken gelegenen Hauptbahnhof würde teils Kopfstation, teils Durchgangsbahnhof. Doch schweben die letztgenannten Pläne einer völligen Aufhebung des Westbahnhofes noch in der Luft.

Die Aufnahme des ganzen Personenverkehrs der Hauptstadt in den Haupt- oder Ostbahnhof hätte indes die weitere Folge, daß der Verschubbahnhof (Wagenpark usw.) von dort weg nach Loelvdalen verlegt werden müßte, von wo alsdann eine zweigleisige Verbindungsbahn nach dem Hauptbahnhof zu erstellen wäre. Man ersieht schon aus diesen wenigen Feststellungen, mit welch ungeheuren Bau- und Betriebsschwierigkeiten eine Zentralisierung des Personenverkehrs, so wünschenswert sie an und für sich wäre, allenthalben zu kämpfen hätte.

Auch die Regelung des Güterverkehrs und Verschubdienstes erfordert zahlreiche Neubauten. Zur Abwicklung des gesamten Güterverkehrs auf dem Ostbahnhof wird ein Verschubbahnhof auf Loengen, westlich von der Stadt, als Fortsetzung der dort bereits begonnenen Anlagen erbaut. Die Güterzüge der drei vorgenannten Eisenbahnlinien werden in getrennten Gleisen, und zwar unabhängig von abzufertigenden Güterzügen und irgendwelchem Verschubgeschäft, in den Güterbahnhof eingeführt. Diese Gütergleise zweigen außerhalb Kristianias bereits von den Personengleisen ab, so daß die Trennung beider Verkehre ganz durchgeführt wird.

Das Verschubgeschäft selbst geschieht in Loelvdalen, wo hauptsächlich die schwierige Verteilung aller Güterwagen auf den Bahnhof und die sämtlichen Ladestellen des Hafens vorgenommen wird. Auch die abfahrenden Güterzüge werden hier zusammengestellt; nur die Züge nach der Gjövik- und Hauptbahn werden erst auf den Vorstationen Grefsen und Alnabru endgültig abgefertigt, weil auf diesen Stationen noch neuer Güterverkehr von anderen Bahnlinien hinzukommt. Ebenso bilden die beiden eben genannten Vorstationen auch Verteilungsstationen für alle ankommenden Güterzüge. —

Was endlich die Kosten für den geschilderten völligen Umbau des Hauptbahnhofes betrifft, so sind seit dem Wettbewerb der Jahre 1896/97 bis jetzt insgesamt etwa 8 Millionen Kronen (1 Kr. = 1,12½ *M*) bewilligt worden, darunter etwa 3 Millionen Kronen für den Grunderwerb. Die weiteren notwendigsten Umbauten (Güterabfertigung und Umlegung der Smaalensbahn, siehe oben) werden 3 Millionen Kronen erfordern, darunter 1 Million für Grunderwerb. Die Gesamtkosten des Umbaus im geplanten Umfang sind auf rund 15 Millionen Kronen veranschlagt, wobei die Kosten der bis zum heutigen Tag ausgeführten Anlagen nicht einbegriffen sind.

Mannheim. A. Kuntzemüller.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen** findet am 18. d. M. in Berlin im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofs statt. Über die wichtigeren Beschlüsse werden wir seinerzeit berichten.

— **Der preußische Landeseisenbahnrat** hat in der Sitzung am 10. d. M. folgende wichtigeren Beschlüsse von allgemeinerem Interesse gefaßt: Die Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 7 g für Eisenerz in vertraglichen Sonderzügen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet nach Oberschlesien um 3 Jahre (bis Ende 1917) wurde befürwortet. — Die überwiegende Mehrheit des Landeseisenbahnrats sprach sich für die Frachtermäßigungen aus, die die Eisenbahnverwaltung für Eisenerz usw. und für Koks (auch Kokskohle) zugunsten von Eisenerzbergwerken, Hochofenbezirken und Einzelwerken in Aussicht genommen hat, die von den geplanten Frachtermäßigungen für Eisenerz und Koks im Ruhr-Moselverkehr berührt werden. — Zugestimmt wurde den Beschlüssen der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen auf Ablehnung zweier Anträge, betreffend Gewährung des Eilgutspezialtarifs für Marinaden für die Zeit vom 1. April bis 31. August und betreffend Aufnahme von gebrauchten leeren Mineralwasserflaschen oder Kasten (Kisten) mit solchen Flaschen in den § 36 der allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I. B.

— **Betriebsergebnisse der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn im Betriebsjahre 1912/13.** Nach dem Verwaltungsbericht betrug die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Eisenbahnen am Ende des Betriebsjahres 1093,78 km, wovon 1088,32 km dem Gesamtverkehr und 5,46 km nur dem Güterverkehr dienten. 90,97 km sind zweigleisige, 362 km eingleisige Hauptbahnen und 640,81 km Nebenbahnen. Die Betriebslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Kleinbahnen betrug 83,16 km. Zur Bewältigung des Verkehrs waren Ende des Berichtsjahres an eigenen Fahrzeugen vorhanden: 215 Lokomotiven, 473 Personenwagen, 138 Gepäckwagen und 3909 Güterwagen; gegen das Vorjahr hat sich die Zahl der Lokomotiven um 4, die der Personenwagen um 23 und die der Lastwagen um 190 Stück vermehrt. An Fahrzeugen für schmalspurige Kleinbahnen waren außerdem noch 5 Lokomotiven, 17 Personenwagen, 3 Gepäck-, 4 Güterwagen und 32 Kippwagen vorhanden. Die eigenen Lokomotiven legten im Berichtsjahr auf eigener Bahn 7 050 027 und auf fremder Bahn 99 035 Nutzkilometer zurück. An Wagenachskilometern wurden auf eigener Bahn von den eigenen und fremden Wagen zusammen 174,3 Millionen geleistet.

Die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 9 722 834 *M* gegen 9 284 670 *M* des Vorjahres, mithin im Berichtsjahre mehr 438 164 *M*. Besondere Gründe für die wiederum erhebliche Mehreinnahme bestehen nicht; sie ist auf die trotz der langen Regenzeit des vorjährigen Sommers anhaltende bedeutende Steigerung des Reiseverkehrs zurückzuführen. Befördert wurden im ganzen 8,54 Millionen Personen gegen 8,13 Millionen im Vorjahre. Die Zahl der gefahrenen Personenkilometer stieg von 308,89 auf 320,60 Millionen. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen 11 243 871 *M* gegen 10 428 327 *M* im Vorjahre, mithin im Berichtsjahre mehr 815 544 *M* oder rund 8 %. Auch diese Mehreinnahme ist auf die allgemein günstige wirtschaftliche Entwicklung von Landwirtschaft und Industrie zurückzuführen. Es kommt noch hinzu, daß im Vorjahre die Einnahmen aus dem Güterverkehr durch die vorübergehend eingeführten besonderen Notstandstarife in empfindlicher Weise beeinträchtigt wurden; im Berichtsjahre waren diese Tarife nur noch kurze Zeit in Geltung. Befördert wurden 3,95 (1911: 3,63) Millionen Tonnen auf 256,06 (1911: 241,69 Millionen Kilometer oder 64,75 (66,56) km im Durchschnitt für die Tonne. Die Gesamteinnahme betrug (ausschließlich der Ergebnisse des Fährbetriebes) 22 902 168 *M*, das sind 1 574 938 *M* mehr als im Vorjahre. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge zurückgeführt, betrugen die Einnahmen 19 649 *M* (18 334 *M*), wovon aufkamen: aus dem Personenverkehr 8342 *M* = 42,46 %, aus dem Güterverkehr 9647 *M* = 49,10 % und aus sonstigen Quellen 1660 *M* = 8,44 %. Dagegen haben die Gesamtausgaben 17 005 571 *M* betragen und sind gegen das Vorjahr um 1 275 855 *M* gestiegen. Auf 1 km Betriebslänge zurückgeführt, betrugen die Ausgaben 14 590 *M* (13 522 *M*), wovon 5924 *M* = 40,60 % auf die persönlichen und 8666 *M* = 59,40 % auf die sachlichen Ausgaben entfallen. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betrug 5 896 597 *M* (5 597 514 *M*), oder auf 1 km Betriebslänge berechnet 5059 *M* (4812 *M*). Die Gesamtausgaben betrugen 74,25 (73,75) % der Gesamteinnahmen. Setzt man von der Gesamtausgabe die besonderen Ausgaben für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Erastz handelt, ab, so stellt sich die Betriebszahl auf 68,90 (68,55) %.

Das Anlagekapital der im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen belief sich am Ende des Jahres 1911/12 auf 145,25 und am Ende des Berichtsjahres 1912/13 auf 148,56 Millionen Mark. Hieraus ergibt sich für das Berichtsjahr ein durchschnittliches Anlagekapital von 146,90 Millionen Mark und eine Verzinsung des Anlagekapitals durch den Betriebsüberschuß von 6 049 922 *M* (einschließlich Fährverkehr) mit 4,12 % (i. V. 3,95 %). Würden von den Betriebsausgaben die Beträge für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, abgesetzt, so verzinste sich das Anlagekapital mit 5,01 % (i. V. 4,67 %).

— **Beratungen der Handelskammer Stuttgart.** Über eine Sitzung dieser Handelskammer vom 4. d. M. entnehmen wir dem „Schwäb. Merk." folgendes: Zunächst erstattete der Vorsitzende, Geh. Kommerzienrat Schiedmayer Bericht über die letzte Sitzung des Ausschusses des Deutschen Handelstages, in der als wichtigster Gegenstand der Beratung die Frage der Vereinheitlichung des Deutschen Eisenbahnwesens zu behandeln war. Der Vorsitzende hob hervor, daß in der Vereinheitlichungsfrage bis jetzt allerdings nur der Erfolg erzielt worden sei, daß die Eisenbahnverwaltungen sich bereit erklärten, die Frage zunächst unter sich zu beraten und das erforderliche Material zu sammeln. Es sei aber zu hoffen, daß die vom Handelskammerausschuß eingesetzte Kommission, die auch mit der Ausarbeitung einer Denkschrift beauftragt worden sei, die Angelegenheit mit um ein gutes Stück fördern werde. Die deutschen Handelskammern sollten nicht ruhen, bis in der für unser deutsches Vaterland und für das ganze Erwerbsleben so außerordentlich wichtigen Frage der Vereinheitlichung des ganzen Eisenbahnwesens das Ziel erreicht ist. Der Einführung der Schlafwagen III. Kl., die neuerdings von verschiedenen Seiten befürwortet wurde, steht die Kammer freundlich gegenüber. Sie beschließt, die Anregung zu unterstützen. Ferner wird sie erneut in der Richtung einer Verbesserung der Zugverbindungen mit Amsterdam und Antwer-

pen (über Mannheim) und mit Berlin vorstellig werden. Hinsichtlich der Berliner Verbindungen bemerkte der Vorsitzende, er habe als Mitglied des Beirates der Verkehrsanstalten die Überzeugung gewonnen, daß die Generaldirektion sich alle Mühe gebe, die Verbindungen nach Berlin zu verbessern und zu beschleunigen, daß sie hierbei aber leider vielfach auf den Widerstand Bayerns und zum Teil auch Badens stoße. Aus dem Verkehrswesen wurde ferner mitgeteilt, daß die Herausgabe eines neuen Lokalgütertarifs für Stuttgart bis zum Februar 1914 zu erwarten steht. Die Beschleunigung der Obsttransporte von Frankreich nach Deutschland, die heuer erstmals zu bemerken war, wurde mit Genugtuung begrüßt.

— **Aus den Verhandlungen des badischen Landtages.** Anläßlich der Überreichung des Staatsvoranschlages für die Jahre 1914/15 gab Finanzminister Dr. Rheinboldt u. a. eine ausführliche Darstellung über die neueren Betriebsergebnisse der badischen Staatsbahnen. Die Erträgnisse des Eisenbahnbetriebes hätten sich in den letzten 2 Jahren befriedigend gestaltet. Auf das Jahr 1910 mit einem Einnahmeüberschuß (einschließlich anteiliger Reineinnahme der M. N. B.) von 30.5 Millionen Mark, seien die Jahre 1911 und 1912 mit den höchsten bis jetzt erreichten Überschüssen von 35,8 und 36,3 Millionen Mark gefolgt. Damit sei es möglich gewesen, nicht nur den Bedarf für Verwaltung und Verzinsung sowie planmäßige Tilgung der Eisenbahnschuld vollständig zu decken, sondern es sei darüber hinaus noch ein Überschuß von 8,9 Millionen erzielt worden, der nebst den Staatszuschüssen der beiden Jahre in Höhe von 4 (2,5 + 1,5) Millionen zur Bestreitung von Anforderungen des Eisenbahnbauetats habe verwendet werden können. Ebenso habe dank der günstigeren Entwicklung der Betriebsergebnisse der vor 2 Jahren eingerichtete rechnerische Ausgleichsfonds bei der Eisenbahnschuldentilgungskasse schon Ende 1912 einen Stand von rd. 21 Millionen Mark erreicht und damit en vorgesehenen Höchststand von 20 Millionen bereits überschritten. Es sei daher beabsichtigt, die gegenwärtige günstige Lage, mit der man bei Aufstellung der Grundsätze für die Bildung des Fonds nicht habe rechnen können, zur Schaffung einer vermehrten Sicherheit für die Durchführung einer angemessenen Tilgung gegenüber den Schwankungen in den Eisenbahnerträgnissen durch Erhöhung des Ausgleichsfonds von 20 auf 30 Millionen zu nützen. Sei dieser Betrag erreicht, dann werde der Zeitpunkt gekommen sein, wo ohne jedes Bedenken der Zuschuß an die Eisenbahnschuldentilgungskasse zugunsten des allgemeinen Staatshaushaltes eingestellt werden könne, solange der Fonds sich in der bezeichneten Höhe halte. Bei einer ungestörten Fortdauer der bisherigen günstigen Entwicklung könne die Erreichung dieses Zieles in wenigen Jahren erhofft werden.

Im Eisenbahnbauetat seien im Jahre 1911 = 27.4 Millionen, 1912 = 30 Millionen Mark verwendet worden. Zur Beschaffung der Geldmittel seien 2 Anlehen von je 30 Millionen begeben worden. Der reine Schuldenstand sei von 533.6 Millionen Ende 1910 auf 556.1 Millionen Ende 1912 angewachsen. Durch Hinzutritt eines diesjährigen weiteren Anlehens von 30 Millionen dürfte der Schuldenstand bis Ende des Jahres auf 580 Millionen anwachsen. Im Hinblick auf die sehr schwierige Gestaltung des Anleihemarktes in der letzten Zeit sei es mißlich und bedauerlich, daß verschiedene große Unternehmungen, wie die großen kostspieligen Bahnhofsbauten und das Murgwerk, in diese geldknappe Zeit fielen und den badischen Staat nötigten, große, hochbelastete Schuldverpflichtungen einzugehen. Man werde aber suchen müssen, diese ungünstigen Verhältnisse nicht noch durch Inangriffnahme weiterer verschiebbarer, großer Unternehmungen zu verschlechtern.

Von den Erträgnissen des Eisenbahnbetriebes im laufenden Jahre könne gesagt werden, daß sie nach den bis jetzt vorliegenden Rechnungsnachweisen hinter den Ergebnissen der vergangenen Jahre nicht zurückbleiben und daher wiederum ausreichen dürften, nicht nur den nach Abzug der Aktivzinsen zu 34.6 Millionen Mark geschätzten Aufwand für Verwaltung, Verzinsung und planmäßige Rückzahlung der Eisenbahnschuld zu bestreiten, sondern außerdem noch einen Zuschuß von etwa 2 Millionen Mark zur Deckung der Forderungen des Eisenbahnbauetats abzugeben, wodurch, zuzüglich des für den gleichen Zweck verfügbar bleibenden Staatszuschusses von 1,5 Millionen Mark, das tatsächliche Tilgungsprozent wesentlich erhöht werde. Bei der Gelegenheit machte der Herr Minister ferner einige Angaben über die beabsichtigten Maßnahmen zur Verbesserung der Lage der Beamten. Vor allem sei zu diesem Zwecke eine namhafte Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Stellen, wie bei der allgemeinen Staatsverwaltung, wo die Vermehrung 9,6 v. H. der bisherigen Stellenzahl betrage, so auch bei der Eisenbahnverwaltung vorgesehen. Im Eisenbahnbetriebsetat seien allein 1089 weitere etatmäßige Stellen = + 11,4 % angefordert, davon 1 für obere, 292 für mittlere und 796 für untere Beamte. Da dafür 497 nichtetatmäßige Stellen wegfielen, betrage die reine Vermehrung 592 Stellen. Damit sei in der Beamtenfürsorge, entsprechend der den Landständen während der letzten Session gemachten Zusage, auf dem schon 1912/13 betretenen Wege ein kräftiger Schritt vorwärts gemacht. Die Steigerung des persönlichen Aufwandes betrage bei der allgemeinen Staatsverwaltung einschließlich der Volksschulen 2 407 000 *M*, bei der Eisenbahnverwaltung 1 578 000 *M*, im ganzen rund 4 Millionen Mark. Wenn auch ein namhafter Teil dieser Summe auf die geordneten Zulagen und die mit der Geschäftszunahme zusammenhängende Stellenvermehrung entfalle, so kennzeichne sie doch zur Genüge die Größe des in den Vorschlägen des Etats liegenden staatlichen Entgegenkommens gegenüber den Wünschen der Beamten.

Von Vorschlägen über eine teilweise Änderung der Gehaltsordnung und des Gehaltstarifs vom Jahre 1908 habe die Regierung nach eingehenden Erwägungen geglaubt Abstand nehmen zu sollen, da die Prüfung der hier bestehenden Einzelwünsche gezeigt habe, daß es nicht möglich sei, durch Änderung einzelner Punkte einen alle Teile befriedigenden Zustand zu schaffen, daß dies vielmehr nur durch eine durchgreifende Revision der Gehaltsordnung und des Gehaltstarifs und Verbesserung des organischen Aufbaues dieser Gesetze erreicht werden könne. Die Regierung habe daher beschlossen, sich nach Schluß des gegenwärtigen Landtags dieser Arbeit zu unterziehen, und, wenn irgend tunlich, schon dem nächsten Landtag eine Vorlage über Neuordnung der Gehaltsverhältnisse der Beamten zu unterbreiten, durch die eine Beseitigung der bisher zutage getretenen Härten und Mißstände, soweit dies überhaupt möglich sei, herbeigeführt werden solle.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zur Beschäftigung im Staatsdienste einberufen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Theuerkauf bei der Eisenbahndirektion in Saarbrücken, Janssen bei der Eisenbahndirektion in Münster, Georg Neumann bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Matthies bei der Eisenbahndirektion in Saarbrücken sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walther Lehmann bei der Eisenbahndirektion in Elberfeld, Walther Kirchhoff bei der Eisenbahndirektion in Essen, Greve bei der Eisenbahndirektion in Breslau und Küsel bei der Eisenbahndirektion in Altona. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Alfons Putmanns aus Aachen ist zum Regierungsbaumeister ernannt.

Der Baurat bei der Betriebsdirektion Dresden-A. der sächsischen Staatseisenbahnen Wilhelm Kurt Winter ist gestorben.

Österreich.

— **Österreichischer Staatseisenbahnrat.** Dem Staatseisenbahnrate, dessen Ausschußberatungen am 9. Dezember begonnen haben, liegt wieder eine überaus reichhaltige Tagesordnung vor. Die Initiativanträge der Mitglieder, welche die bisher noch nicht verzeichnete Zahl von 380 erreichen, sind ein Beweis für die Bedeutung der Wirksamkeit des Staatseisenbahnrates als Vermittler zwischen dem bahnbenutzenden Publikum und der Staatseisenbahnverwaltung. Diese Seite der dem Staatseisenbahnrat zufallenden Wirksamkeit spiegelt sich vor allem in jenen 45 Punkten der Tagesordnung, welche Anträge enthalten, die sich mit der Errichtung von Haltestellen, der Erweiterung von Haltestellen zu Ladestellen oder zu Stationen, mit der besseren Ausstattung von Stationen, mit der Erweiterung von Stationsanlagen und ähnlichen Forderungen von mehr örtlicher Bedeutung befassen. Ebenso tritt diese in jenen 100 Punkten der Anträge über Fahrplanangelegenheiten deutlich in die Erscheinung, in denen bloß Anliegen einzelner Gemeinden oder einzelner enger begrenzten Verkehrsgebiete vorgebracht werden. Neben diesen Anträgen liegen zahlreiche Anträge vor, die sehr wertvolle Anregungen und Vorschläge allgemeiner Natur zum Gegenstande haben. So wurden mehrere Anträge gestellt, in denen dem Eisenbahnministerium die Zuziehung von Vertretern der Handels- und Gewerbekammern zu den politischen Begehungen, von Vertretern der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Handels zum ständigen Tarifkomitee der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen empfohlen und die Vorteile beleuchtet werden, die eine solche Maßnahme der Volkswirtschaft zuführen würde.

Der durch verheerende Elementarereignisse in Galizien hervorgerufene Notstand hat Anlaß zu einigen Anträgen gegeben, in denen die Staatseisenbahnverwaltung um ein Eintreten für die beschäftigungslosen Arbeiter in dem Sinne ersucht wird, daß notwendige Bauten, deren Projekte bereits fertiggestellt sind oder doch in Kürze fertiggestellt werden können, ehestens in Angriff genommen werden.

In mehreren Anträgen wird die eheste Einbringung der Lokalbahnvorlage im Parlamente angeregt; einzelne Projekte werden hierbei in besonderen Anträgen vertreten, wie z. B. das Projekt der Thayatalbahn, der Mohratalbahn u. a. Die Frage der Elektri-

sierung von Staatsbahnlinien und der Sicherstellung der hierzu erforderlichen Wasserkräfte, sowie die im Staatseisenbahnrate schon wiederholt behandelte Frage der elektrischen Wagenbeleuchtung werden neuerlich zur Beratung gestellt. Auch der immer dringender werdende Wunsch nach dem Umbau des Wiener Westbahnhofes findet in einem Antrage Ausdruck. Von einigen Antragstellern wird die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten und die damit zusammenhängende Ausgestaltung mehrerer wichtiger Bahnlinien (Brünn-Prerau und Nezamislitz-Olmütz-Sternberg-Mährisch Schönberg und Unterkrainer Bahnen), ferner die Zulegung zweiter Gleise (Gmünd-Prag und Gmünd-Eger sowie Lindau-Bludenz), endlich die Erweiterung von Bahnanlagen zur Erzielung einer größeren Leistungsfähigkeit (Mittenwaldbahn und Bukowinaer Bahnen) gefordert. Zwei Antragsteller treten für eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit im allgemeinen, insbesondere auf den Lokalbahnen, ein.

Aus der Zahl der Fahrplananträge sind die auf Neueinführung oder Verbesserung direkter Zugverbindungen und auf Führung direkter Wagen in wichtigen Verkehrsrelationen hervorzuheben; so werden insbesondere neue Schnellzüge für die Verkehre Lemberg-Brody-Kiew, Lemberg-Bukarest, Czernowitz-Nowosielitza-Rußland und Wien-S.-B.-Marburg-Bozen-Meran, sowie die Beistellung direkter Wagen für die Schnellzugverbindungen Prag-Stuttgart, Triest (k. k. St.-B.)-Wien-Westbahnhof, Triest (k. k. St.-B.)-Schwarzach-St. Veit-Innsbruck-Mailand und Venedig-Ala-Innsbruck-München und München-Valsuganabahn-Venedig verlangt. Der Aufschwung des Bäderverkehrs in Galizien geht aus mehreren Anträgen hervor, die eine Verbesserung des Zugverkehrs Lemberg-Krynica, Krakau-Zakopane und des Verkehres zwischen den böhmischen Bädern und Zakopane empfehlen. Ein Mitglied regt die Führung von Schlafwagenzügen in den wichtigeren Verkehrsbeziehungen nach dem Muster der preußisch-hessischen Staatsbahnen an.

Ein Antrag verlangt, daß die Einhebung von Schnellzuggebühren an die Erreichung einer bestimmten Mindestgeschwindigkeit des Zuges gebunden wird, ein anderer schlägt vor, daß der tarifmäßige halbe Fahrpreis für Kinder nicht von einem bestimmten Alter der Kinder, sondern von der Körpergröße (Höchstgröße 130 cm) abhängig gemacht werde. Im Interesse der minderbemittelten Reisenden wurden mehrere Anträge gestellt, welche die Fahrpreisermäßigungen für Arbeiter, inbesondere für Hopfenpflücker, sowie die Einführung der IV. Wagenklasse bei den Personenzügen in Galizien zum Gegenstande haben.

130 Anträge befassen sich mit Angelegenheiten des Güterverkehrs. Von diesen betreffen fünf die Beschaffung von Wagen der Serie Ina mit 20 m Länge und einem Ladegewichte von 30 t. Sie werden damit begründet, daß die zunehmende Ausgestaltung der Betoneisenkonstruktionen die Beförderung überlanger Walzware in fortwährend steigendem Maße notwendig macht. Eine andere Gruppe von Anträgen wendet sich gegen die Erhöhung der Frachtsätze für Rohzucker, der aus den Sudetenländern und aus Niederösterreich nach den Elbeumschlagplätzen verfrachtet wird. Die Anträge werden damit begründet, daß durch die mit 1. April 1914 verfügte Tariferhöhung nicht nur die Rohzuckerausfuhr geschädigt, sondern auch die Zuckerpreise im Inlande herabgedrückt und hierdurch mittelbar auch die rübenbauende Landwirtschaft in Mitleidenschaft gezogen werde. Eine Gruppe von 4 Anträgen verlangt die Aufhebung oder wenigstens die Herabsetzung der Lieferfristzuschläge für die Prager und Brünner Bahnhöfe. Bei diesem Anlasse wird auch empfohlen, vor Einführung der Lieferfristzuschläge jedesmal das Einvernehmen mit dem Handelsministerium zu pflegen, und wird weiter angeregt, bei Verlängerung der Lieferfristen ermäßigte Tarife einzuräumen. Die Herabsetzung der Ladefristen, welche zur Beschleunigung des Wagenumlaufes während des stärksten Herbstverkehrs verfügt worden war, hat viele Wünsche des Inhalts ausgelöst, daß bei der Kürzung der Ladefristen besonderen Verhältnissen durch besondere Maßnahmen Rechnung getragen werden möge.

In zwei Anträgen wird gefordert, die Wagenladungssätze von 10 000 kg auch dann anzuwenden, wenn die Bahn zu kleine Wagen beigestellt hat und das Gut daher in zwei Wagen verladen werden muß. Ein Antrag regt die Wiedereinführung der Rückwirkung ermäßigter Frachtsätze auf die auf dem kürzesten Wege der begünstigten Relation vorgelegenen Stationen an. — In einem sehr bemerkenswerten Antrage wird das Eisenbahnministerium ersucht, nach dem Muster der kgl. ungarischen Staatsbahnen bei Kürzung der Ladefristen für Schleppbahnen die Ermittlung der Wagenstandgelder so vorzunehmen, daß die jeweils innerhalb eines 10tägigen Zeitraumes durch rasche Wagenbehandlung ersparten Stunden den Überschreitungen gegenübergestellt werden, so daß nur in dem Maße, als die Überschreitungen am 10., 20. und letzten jedes Monats nicht durch Ersparungen aufgewogen werden, Wagenstandgelder zur Einhebung gelangen. Der Antragsteller ist der Ansicht, daß durch eine solche Maßnahme eine weitere Beschleunigung des Wagenumlaufes erzielt werden könne. — Die ungünstigen Platzverhältnisse in Triest haben Triester Kaufleute zur Ausarbeitung eines Projektes veranlaßt, wonach die zur Verschiffung bestimmten Güter zunächst in ein Verteilungsmagazin in Opcina ausgeladen, dort nach Dampfern und Bestimmungshäfen sortiert und zu neuen Güterzügen formiert werden, welche knapp vor der Abfahrt des Dampfers unter Bord zu stellen wären. Zur Verwirklichung dieses Planes ist selbstverständlich die Mitwirkung der beteiligten Bahnverwaltungen notwendig, um welche in zwei Anträgen ersucht wird. — Schließlich seien noch zwei Anträge wegen Einführung eines direkten Dalmatientarifes und wegen Tarifherabsetzung zwischen Böhmen und Bosnien unter Berücksichtigung des Seeweges über Metkovic erwähnt.

— **Schienenlieferung für die österreichischen Staatsbahnen.** Mit Ende des Jahres 1914 läuft der zwischen der Staatsbahnverwaltung und den vereinigten Eisenwerken bestehende Vertrag auf die Lieferung von Schienen und zugehörigen Walzmaterialien ab. Wie die „Wiener Zeitung" meldet, beabsichtigt das Eisenbahnministerium, da kaum andere Werke sich für die gegenständlichen Erzeugnisse einrichten dürften, mit den am bisherigen Abschlusse beteiligten Werken Anfang Januar 1914 wegen Erneuerung des Vertrages in Verhandlungen zu treten.

— **Verbesserung der Reinigung der Personenwagen.** In der letzten Zeit sind wiederholt Klagen geäußert worden, daß die Personenwagen und deren Aborträume zu wenig reinlich gehalten seien. Im Hinblick auf diese Beschwerden hat nun das Eisenbahnministerium, wie das „Österr.-ung. Eisenbahnblatt" mitteilt, zur sorgfältigen Behandlung aller in dieser Richtung getroffenen sehr eingehenden Anordnungen allen Staatsbahndirektionen neuerlich genaue Weisungen erteilt. Außerdem sind zur Bereitstellung genügender Mittel für die Wagenreinigung auch die nötigen Vorsorgen getroffen worden.

— **Umbau der Kahlenberg-Bahn.** Das Eisenbahnministerium hat die Trassenführung des revidierten Projekts für den Umbau dieser Bahn als Grundlage für die Ausarbeitung des Einzelprojekts genehmigt. Wegen der Zweiglinie zum Cobenzl wurde im Sinne des einschlägigen Kommissionsantrages der Verwaltungsrat der Kahlenberg-Bahn eingeladen, bezüglich der Trassenführung dieser Zweiglinie neuerliche Projektstudien mit der Gemeinde Wien zu pflegen.

Ungarn.

— **Investierungstätigkeit der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1913.** Bekanntlich haben die kriegerischen Ereignisse in den Balkanstaaten auf die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse in ganz Europa äußerst nachteilig zurückgewirkt. Am meisten mußte selbstverständlich die unmittelbare Nachbarschaft, nämlich die österreichisch-ungarische Monarchie, leiden. In Ungarn traten außerdem noch beträchtliche Wasserschäden auf, und auch die Ernte ließ viel zu wünschen übrig. Unter solchen Verhältnissen war man in wirtschaftlichen Kreisen darauf vorbereitet, daß die staatlichen Bauten tief unter dem Voranschlag bleiben werden. Es ist ein Verdienst der Regierung, daß sie sich von den ungünstigen Geldverhältnissen nicht abhalten ließ, die Bauten in möglichst großem Maßstabe ausführen zu lassen, um auch der Arbeitslosigkeit tunlichst abzuhelfen. Die Summen, die auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1913 auf Bauten ausgegeben wurden, sind nicht nur geringer, sondern im Gegenteil beträchtlich größer als im Vorjahre.

Bekanntlich wurden für das Jahr 1913 für Betriebsmittel 40 722 000 Kr., für Bauten auf den bestehenden Linien 87 793 000 Kronen und für den Bau von neuen Eisenbahnlinien 28 278 000 Kr., im ganzen 156 793 000 Kr., im Staatsvoranschlage eingesetzt. Hingegen standen im Jahre 1912 für Bauten nur 114 758 000 Kr. zur Verfügung. Die tatsächlichen Auslagen für Bauten in dem Jahre 1913 betrugen rund 145 Millionen Kronen. Dieser Umstand beweist genügend, welche Umsicht und emsige Tätigkeit auf diesem Gebiete entfaltet wurde, wobei zu berücksichtigen ist, daß die Bautätigkeit auf Linien, welche im Betrieb stehen, aus Rücksichten des unbehinderten und gesicherten Verkehrs ziemlich beschränkt ist.

Unter den neuen Linien müssen wir in erster Reihe die Eisenbahnlinie Ogulin-Knin (dalmatische Landesgrenze) erwähnen. Der Bau dieser 206,7 km langen und mit rund 100,5 Millionen Kronen veranschlagten Hauptlinie zweiten Ranges wurde bekanntlich mit Gesetz vom Jahre 1912 genehmigt. Die Vorarbeiten wurden im Spätherbst 1912 begonnen, die eigentlichen Bauarbeiten jedoch erst im Frühjahr 1913. Vor allem mußte man hier in der öden, jeder Fahrgelegenheit entbehrenden Gegend Fahrstraßen bauen, darunter Kunststraßen in einer Länge von 100 km, welche überwiegend schwere Gebirgsstraßen sind und hauptsächlich die Gebirgszüge Klein-Kapella und Velebit übersetzen. Die zweite wichtige Aufgabe war es,

in dieser karstartigen Gegend für die Beschaffung des fehlenden Trink- und Betriebswassers zu sorgen. Zur Erreichung dieses Zweckes wurden sechs Wasserwerke gebaut und 180 km lang Wasserleitungsröhren gelegt. Diese Arbeit steht bereits der Vollendung nahe. Die Pumpanlagen werden jetzt aufgestellt. Das Wasserwerk von Jesenica mit einer 50 km langen Leitung wurde schon in Betrieb gesetzt. (Hier sei bemerkt, daß der Überschuß an Wasser an die Landbevölkerung überlassen wird.) An Erd- und Felsarbeiten wurden rund 1 300 000 cbm ausgehoben. Zu den Felsbohrungen mit Preßluft dienen fünf Luftpreßanlagen. Die Brücken und Durchlässe auf der Teilstrecke Ogulin-Gracac sind fertiggestellt. Von den 15 Tunneln, die auf der Linie zu bauen sind, stehen derzeit drei kleinere und der 2,3 km lange Tunnel von Sinac in Ausführung. Bisher wurden im letztgenannten Tunnel 600 m Stollen ausgebrochen. Die Hochbauten sind auf der Strecke Ogulin-Blata und Studenic-Gracac, ferner auf der Station Vrnovina fertig. Vertragsmäßig wäre der Bau erst Ende 1918 fertigzustellen, jedoch lassen es die günstigen Witterungs- und Arbeitsverhältnisse hoffen, daß diese Frist um 1½ Jahre verkürzt wird. Die übrigen, schon im Vorjahre begonnenen Eisenbahnbauten Privigye-Nyitrabánya und Biharpüspöki-Össi sind vollständig fertiggestellt; sie wurden dem Verkehr bereits früher übergeben.

Unter den Arbeiten auf dem bestehenden Netz seien in erster Reihe jene Gleisarbeiten erwähnt, welche in der Hauptstadt Budapest ausgeführt wurden, und zwar auf dem West- und Ostbahnhof, auf dem Verschiebebahnhof Rákosrendezö, endlich der Bau der Verbindungs-Donaubrücke, welche sämtlich fertiggestellt und in Betrieb gesetzt wurden. In Fiume wurden nahezu 5 Millionen Kronen hauptsächlich auf Lagerhausbauten und auf Vermehrung der Portalkräne verwendet. Zerstreut auf dem ganzen Netze wurden zehn neue Stationen und Ausweichen behufs der Verminderung der großen Stationsentfernungen gebaut. Größere Erweiterungen wurden etwa an 129 Stationen ausgeführt, kleinere Arbeiten mit einem Kostenaufwand von höchstens 100 000 Kr. auf rund 100 Stationen. Zweite Gleise wurden dem Betriebe auf folgenden Strecken übergeben: Budapest-Kelenföld-Adonypusztaszabolcs, Nagyvárad-Váradvelencze und Dálja-Vinkovce. Begonnen wurde mit der Legung des zweiten Gleises auf der 50 km langen Linie Budapest-Szabadka, auf der Budapester linksuferigen Ringbahn und auf den Strecken Békéscsaba-Arad und Arad-Mária-Radna. Die Auswechslung der 34,5 kg schweren Schienen gegen solche von 42,8 kg wurde auf den Hauptlinien in einer Länge von 365 km fortgesetzt. Auf anderen Linien wurden an Stelle der schwächeren Schienen in einer Länge von 170 km 34,5 kg schwere Schienen gelegt. Außerdem wurden an mehreren Reparaturwerkstätten und Heizhausanlagen bedeutende Bauten ausgeführt. Man baute viele Arbeiterwohnhäuser in den Arbeiterkolonien in Istvántelek (Budapest), Temesvár, Debreczen, Petrozsény, Románresicz und Adonypusztaszabolcs. Für die Betriebsleitungen in Arad und Szabadka wurden stattliche Amtsgebäude errichtet.

An Betriebsmitteln wurden beigestellt 230 Lokomotiven im Werte von 23 726 000 Kr., ferner 412 Personenwagen, 171 Packwagen und 1321 Güterwagen im Werte von 21 393 000 Kr. Kleinbahnen wurden in der Gesamtlänge von 340 km gebaut und den ungarischen Staatsbahnen in Betrieb übergeben. Im Bau stehen derzeit noch 240 km Nebenlinien.

— **Neue Kraftzentrale der Istvánteleker Hauptwerkstätte.** In der neuen Kraftzentrale dieser bei Budapest gelegenen Hauptwerkstätte waren bis jetzt sieben Dampfkessel, System Simonis-Lanz, und zwei mit Generatoren direkt gekuppelte Dampfmaschinen zu je 1000 PS. im Betriebe. Die Zentrale deckte den Kraftverbrauch der Hauptwerkstätte, ferner lieferte sie den Strom zur Beleuchtung von vier Bahnhöfen in Budapest. Die günstigen wirtschaftlichen Ergebnisse bewogen die Direktion die Zentrale zu vergrößern, um nach Ablauf der Verträge mit Privatunternehmungen auch den Stromverbrauch sämtlicher Bahnhöfe in Budapest, ferner den Kraftverbrauch der nördlichen Hauptwerkstätte und der im Bau befindlichen Werkstätte Dunakesz decken zu können. Zu diesem Zwecke wurden in der Zentrale die alten Kessel gegen vier Babcox-Wilcox-Kessel, zu je 413 qm Heizfläche, ausgetauscht. Die neuen Kessel sind mit Kettenrostfeuerung, Überhitzer, selbsttätiger Speisevorrichtung und mit Wasserreiniger (System der ungarischen Staatsbahnen) versehen. Zur Bekohlung der Kessel dient ein längs des Kesselhauses laufender, elektrischer Bockkran, welcher mit einem Greifer von 1 t Tragfähigkeit ausgerüstet ist. Der Greifer leert die Kohle in die über den Kesseln aufgestellten Kohlenbunker. Zur Krafterzeugung wurden zwei Turbogeneratoren, System Zoelly, zu je 2500 KVA. aufgestellt. Die Zahl der Umdrehungen der Turbinen beträgt 2520 in der Minute; letztere erzeugen einen Strom von 5200 V. und 42 Perioden. Das Kondenswasser wird durch einen Kühlturm System Worthington, gekühlt. Der Turm hat eine Höhe von 32 m und einen Durchmesser von 15 : 10 m. Die Kosten der neuen Zentrale belaufen sich auf rund 1 200 000 Kr.

— **Personalnachrichten.** Theodor Simay, Betriebsdirektor der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn und Direktionsmitglied mehrerer Bahngesellschaften, ist am 23. November d. J. gestorben. Direktor Simay stand seit 38 Jahren im Dienste der genannten Eisenbahn, bei der er früher als Leiter der Zugförderungs- und Werkstättenabteilung, später als Direktorstellvertreter wirkte. Seit 1910 war er Betriebsdirektor; er hat sich in seinem Wirkungskreis große Verdienste erworben. Zu seinem Nachfolger wurde Direktorstellvertreter Heinrich Fábián berufen, der seit 30 Jahren im Dienste der genannten Eisenbahn steht.

Übrige europäische Länder.

— **Neue verbesserte Schlafwagen III. Klasse in Schweden.** Die schwedische Staatsbahn hatte bekanntlich unlängst auf Grund der vom letzten Reichstag bewilligten Mittel bei der Wagenfabrik in Arlöf fünf Schlafwagen III. Klasse bestellt, die gegen die bisher in Schweden in Betrieb gesetzten Wagen dieser Art ganz erhebliche Verbesserungen aufweisen. Zwei der neuen Schlafwagen sind dieser Tage an die Staatsbahn geliefert worden und dürften auf der Linie Malmö-Stockholm Verwendung finden. Betreffs der Einrichtung der neuen Wagen ist zu erwähnen, daß sämtliche Abteile als Halbabteile angeordnet sind, wodurch es möglich wurde, die Zahl der in einem Abteil befindlichen Schlafwagenreisenden auf drei zu beschränken, während die Abteile in den anderen Schlafwagen für sechs Personen eingerichtet sind. Jede Abteilung besitzt eine besondere Wascheinrichtung von derselben Art, wie in den Schlafwagen I. Klasse. Infolgedessen fällt der gemeinsame Waschraum fort. Bänke und Rückwände sind mit dunkelbraunem, lederähnlichem Stoff bekleidet. Nach den beiden oberen Schlafplätzen führen feste Treppen mit Leitstangen hinauf. Die Beleuchtung in den Wagen erfolgt mit Glühlicht nach einem neuen Modell. Die Wände sind in hellen Farben gehalten und wirken sehr angenehm. Da die vielen Zwischenwände, die auf Grund der nur für drei Personen bestimmten Abteile anzubringen waren, viel Platz einnehmen, ist der vorhandene Wagenraum stark in Anspruch genommen. Nachdem die Abteile zum Schlafen eingerichtet sind, stehen den Reisenden jedoch kleine Fächer zur Verfügung, die bei Tage hinten an den Schlafplätzen zusammengeklappt werden. Für geeignete kräftige Lüftung ist besonders gesorgt. Das Dach ist hochgewölbt, wodurch der Luftinhalt des Wagens größer wurde und gleichzeitig dem Reisenden, der den obersten Schlafplatz benutzt, mehr Raum verschafft wird. Äußerlich ähneln die neuen Wagen den neuesten schwedischen Schlafwagen I. Klasse, obgleich sie einen höheren Eindruck machen. Die Bekleidung besteht aus Teakholz mit großen Emailbuchstaben. Diese letzteren bilden eine Neuheit für Schweden, sie wurden im vorigen Jahre probeweise an einigen vierachsigen Personenwagen eingeführt. In kurzem werden zwei weitere Schlafwagen III. Klasse von der Fabrik erwartet. Der fünfte Wagen wird, wie es heißt, auf der Malmöer Ausstellung ausgestellt, die 1914 stattfindet und auf der das Eisenbahnwesen Preußens und Schwedens als der in erster Linie am gegenseitigen Verkehr dieser Länder beteiligten Staaten in reichhaltiger Weise vertreten sein wird. M.

— **Unfall auf den belgischen Staatsbahnen.** Unweit der Station Chênée ist der Zug Lüttich-Verviers am 8. d. M., abends, entgleist. 30 Personen wurden verletzt, ein Fahrgast wurde sterbend in das Krankenhaus gebracht. Die Ursache des Unglücks ist unbekannt. Der Verkehr zwischen Belgien und Deutschland konnte zunächst nur auf einem Gleis aufrechterhalten werden.

— **Das französische Bahnpostwesen.** In Frankreich wurden anfänglich den Eisenbahngesellschaften hinsichtlich der Postbeförderung keinerlei Verpflichtungen auferlegt. Erst dann, als sich das Eisenbahnnetz schon beträchtlich ausgedehnt hatte und die Eisenbahnen anfingen, die Ausnahmestellung der Post ernstlich zu gefährden, ging man dazu über, sie für Zwecke des Postdienstes nutzbar zu machen und ihnen in den Genehmigungsurkunden gewisse Verpflichtungen aufzuerlegen. Diese Verpflichtungen wurden erheblich erweitert, als die französische Postverwaltung im Jahre 1845 begann, einen regelrechten Bahnpostdienst einzurichten. Nach den in dem „Lastenheft“ (cahier des charges) der Eisenbahngesellschaften festgelegten Vereinbarungen wurden diese nicht nur zur gebührenfreien Beförderung eines Bahnpostwagens in allen Personen- und Güterzügen auf den Hauptbahnen, sondern auch zur Beförderung je eines täglichen Postsonderzuges auf jeder Linie verpflichtet. Für die Gestellung von Postbeiwagen und für sonstige Nebenleistungen der Eisenbahn sind besondere Vereinbarungen getroffen. Ähnliche, wenn auch weniger weitgehende Bestimmungen bestehen auch für die französischen Neben- und Kleinbahnen. Über die Organisation des französischen Bahnpostwesens entnehmen wir einem Aufsatz von Postinspektor Thele in der „Dtsch. Verkehrs-Ztg.“ einige bemerkenswerte Einzelheiten. Hiernach steht das französische Bahnpostwesen unter der Leitung

von 8 Bahnpostdirektionen, deren Bezirke den Verwaltungsbereichen der verschiedenen Eisenbahngesellschaften entsprechend abgegrenzt sind, ihrer 6 befinden sich in Paris, nämlich diejenigen für die Nord-, die Ost-, Südwest-, West-, Nordwest- und Lyoner Bahn, die beiden übrigen Direktionen haben ihren Sitz in Bordeaux bzw. Marseille, ihnen sind die auf der Pyrenäen- und Mittelmehrbahn verkehrenden Bahnposten zugewiesen. Die Bezirke der Bahnpostdirektionen sind in Sektionen eingeteilt, die in diesen Sektionen verkehrenden Bahnposten werden der durchfahrenen Strecke entsprechend benannt. An der Spitze einer jeden Bahnpostdirektion steht ein Direktor, dem zur Wahrnehmung des Aufsichtsdienstes einige Inspektoren zugeteilt sind, das nachgeordnete Personal für den Fahrdienst ist in Fahrgruppen (brigades) gegliedert. Das Bahnpostpersonal legt täglich eine Entfernung von rund ½ Million Kilometer im Fahrdienst zurück. Der Wagenpark der französischen Bahnposten besteht aus etwa 700 posteigenen Fahrzeugen.

Zur Ergänzung seiner allgemeinen Ausführungen gibt der Verfasser am Schluß eine Einzelbeschreibung von der Tätigkeit eines der bedeutenderen Pariser Bahnpostämter, des am Lyoner Bahnhof, das den Dienst auf der Bahnlinie Paris-Lyon nebst Abzweigungen nach Belfort, Modane und Nîmes versieht. Dieses Bahnpostamt ist für den Auslandsverkehr von besonderer Bedeutung, da ihm die Beförderung eines großen Teils der amerikanischen, englischen und niederländischen Post für Italien, den Orient und entferntere Gegenden obliegt. Für den regelmäßigen Dienstbetrieb stehen diesem Bahnpostamt ein großer und vier kleine Bahnsteige zur Verfügung, die ausschließlich Postzwecken dienen. Vom Lyoner Bahnhof in Paris gehen im Laufe des Vormittags 7, nachmittags eine und abends 6Bahnposten ab, außerdem werden abends 2 Postzüge abgelassen, von denen der eine ausschließlich aus Postwagen, der andere aus Post- und Personenwagen besteht. Besonderes Interesse beansprucht der abends 8[20] nach Marseille bestimmte Postzug, der die Hauptmengen der in den Abendstunden in Paris und Umgebung eingelieferten Briefsendungen mit sich führt und aus durchschnittlich 11 Postwagen besteht. Es ist dies der Postzug, der bekanntlich in der Nacht vom 3. zum 4. November dicht vor dem Bahnhof Melun verunglückt ist. Die Einzelheiten dieses schweren Eisenbahnunglücks sind in Nr. 87 bis 89 dieser Zeitung bereits geschildert. Unter den 41 Toten hat man nicht weniger als 15 Postbeamte gezählt, und auch von den zahlreichen schwerer und leichter verletzten Opfern des Unglücks ist etwa die Hälfte in Ausübung des Dienstes von dem Unheil betroffen worden. Der verunglückte Zug hatte, wie die „Deutsche Verkehrs-Ztg." u. a. mitteilt, Paris mit 7 Bahnpostwagen verlassen, die insgesamt mit etwa 100 Postbediensteten besetzt gewesen sein sollen. Drei Bahnpostwagen wurden vollständig vernichtet, und zwar diejenigen mit den Bahnposten Paris-Pontarlier, -Mont Cenis und -Besançon. Die gesamte Ladung (die Post nach Südfrankreich, nach der Schweiz, Italien, Griechenland, Ägypten usw.) wurde als fast vollständig vernichtet gemeldet.

Wie besonders hervorgehoben wird, sollen bei dieser Gelegenheit die verschont gebliebenen Postbediensteten viele Beweise mutiger Aufopferung und hohen Pflichtgefühls abgelegt haben, indem sie den unter den brennenden Trümmern begrabenen Mitbeamten Hilfe leisteten, die wertvolle Postladung mit Aufbietung aller Kräfte zu retten suchten und die Bearbeitung und Begleitung der Post bis zum Fahrtziel fortsetzten, soweit sie hierzu irgend imstande waren. Bei der kurz darauf auf dem Lyoner Bahnhof in Paris abgehaltenen Gedächtnisfeier für die verunglückten Postbediensteten schilderte denn auch Handelsminister Massé u. a. mit Bewunderung, wie die überlebenden Postbeamten die Postsäcke aus den brennenden Trümmern gerettet hätten, und wie er selbst sie in den vier nicht umgestürzten Bahnpostwagen beim eifrigen Sortieren der durcheinander geworfenen Postsachen angetroffen hätte. Die Verwaltung könne sich beglückwünschen, Beamte von so treuer, heroischer Pflichterfüllung zu besitzen.

— **Furkabahn.** Seit eineinhalb Jahren arbeitet man in der Schweiz an einer neuen Gebirgsbahn über die 2436 m hohe Furka, die für den Touristenverkehr zwischen den Kantonen Wallis und Graubünden von hervorragender Bedeutung wird. Brig im Oberwallis, die Endstation der erst kürzlich eröffneten Lötschbergbahn und die Kopfstation der Simplonbahn, wird durch die 100 km lange Furkabahn mit Disentis in Graubünden verbunden, eine infolge ihrer Hochgebirgsromantik interessante Strecke, für die man jetzt noch etwa 20 Stunden braucht. Obwohl während des letzten Winters die Arbeiten auf der ganzen Strecke unter großen Kosten fortgeführt wurden, mußten sie dieses Jahr, wie der „Schwäb. Merkur" meldet, wegen der starken Schneefälle bis zum Frühjahr eingestellt werden. Vom 1850 m langen Furkatunnel sind bereits mehr als zwei Drittel der Gesamtlänge durchschlagen, obwohl die Tunnelarbeiten wegen der Gesteinsart, die zu durchbohren ist, mit großen Schwierigkeiten verbunden sind. Der ganze Bahnbau, für den eine Pariser Unternehmerverbindung die Kosten im Betrage von 38 Millionen Franken aufbrachte, wird von der Bauunternehmung Société des Constructions de Batignolles (Paris) durchgeführt. Die drei Kantone Wallis, Uri und Graubünden, durch die die Bahn führt, sind an der Finanzierung gar nicht beteiligt, die Aktien liegen fast ausschließlich in französischen Händen. Von den zahlreichen Kunstbauten, die die Linie erforderte, ist der 97 m lange Grengiols-Viadukt im Gebiete von Goms (oberes Rhonetal) zu erwähnen, ferner zwei Kehrtunnel, von denen einer nahezu 600 m lang ist. Auf der Urner Seite wird die Paßhöhe der Oberalpstraße in vier Kehren (darunter drei Tunnel) erreicht. Ein besonderer Reiz wird einer Furkabahnfahrt dadurch verliehen, daß die Linie vor Einfahrt in den Furkatunnel sich fast unmittelbar am Fuße des gewaltigen Rhonegletschers hinzieht und somit einen prächtigen Ausblick auf das nahe Firnfeld bietet. Da der Bahnbau bereits soweit fortgeschritten ist, daß auf die Eröffnung der Furkabahn für die Reisezeit 1914 zu hoffen ist, wird man nächstes Jahr bereits von Brig im direkten Wagen nach St. Moritz fahren können, bei Benützung der Rhätischen Bahn von Disentis aus. Die Furkabahn wird als Dampfbahn und voraussichtlich nur im Sommer betrieben.

— **Konventionszug Wien-Konstantinopel.** Seit dem 6. Dezember verkehrt, wie die „B. B.-Ztg." mitteilt, der sog. Konventionszug (Postzug) wieder täglich regelmäßig in beiden Richtungen auf der ganzen Strecke zwischen Wien und Konstantinopel. Er wird wieder wie früher zur Postbeförderung von und nach dem Orient benutzt.

— **Serbische Eisenbahnbaupläne.** In Nr. 41 des „Österr. Handelsmuseums" findet sich eine bemerkenswerte Besprechung des im Frühjahr d. J. vom serbischen Parlament angenommenen Gesetzentwurfs, betreffend den Bau und Betrieb neuer Eisenbahnlinien. Dieses Gesetz sieht den Bau von 24 Eisenbahnstrecken vor, deren hauptsächlichste in Nr. 51 S. 832 d. Ztg. angeführt worden sind. Nach Fertigstellung aller dieser Linien und der sonstigen noch geplanten Eisenbahnen würde das ehemalige Serbien ein Eisenbahnnetz von über 4000 km Länge besitzen. Die Ausführung der im Gesetz bezeichneten Bauten würde nahezu eine halbe Milliarde beanspruchen. Es fragt sich, so bemerkt der Verfasser Urban in seiner Besprechung, ob und in welchem Zeitraum sich so viel Privatkapital finden wird, ob sich alle im Gesetz genannten Projekte durchführen lassen und wie viele Jahrzehnte für ihre Durchführung notwendig sein werden. Einige davon werden zweifelsohne bald durchführbar sein, nämlich diejenigen, welche eine sichere Gewähr für die Ertragsfähigkeit des Betriebs bieten. Merkwürdig sei es, daß gerade da, wo der größte Holzreichtum Serbiens vorhanden ist und sich große Holzlager befinden, das Eisenbahngesetz keine Bahnlinie vorsieht. Der Verfasser hat hierbei eine Eisenbahnlinie Kragujevac-Kraljevo-Raska im Auge, über deren Bau übrigens, ebenso wie über den Bau einer Eisenbahnlinie Nisch-Merdare (Teilstrecke der Donau-Adriabahn) und Valjevo-Osecina, nach einer Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Jovanowitsch in der Skupschtina die serbische Regierung bereits einen Vertrag mit der französisch-serbischen Gesellschaft für Industrieunternehmungen und öffentliche Arbeiten abgeschlossen hat. Der Verfasser deutet dies gleichfalls an und bemerkt dazu, man werde mit der Behauptung nicht fehl gehen, daß diese Eisenbahnbaupläne sicherlich mehr Aussicht auf Verwirklichung haben, als manche der im Gesetz aufgeführten, ausgenommen diejenigen, denen strategische Bedeutung zukomme. Als eigenartig hebt der Verfasser u. a. hervor, daß die Verwirklichung aller im Gesetz vorgesehenen Baupläne nicht nur doppelte, sondern dreifache Linien ergeben würde, die zwei gleiche Punkte miteinander verbinden oder in nächster Nähe laufen. Er führt dies an mehreren Beispielen näher aus. Von besonderer Bedeutung erscheint ihm die in dem neuen Eisenbahngesetz vorgesehene Bahnlinie Uzitze-Kremna-Mokragora-bosnische Grenze als Anschluß an die bosnische Ostbahn, weil diese Strecke die künftige Verbindung Bosniens mit Serbien bewerkstelligen soll. Diese ungefähr 40 km lange Bahnlinie sei vorzüglich dazu geeignet, einen großen Teil der serbischen Ausfuhr über Bosnien und die Hercegovina an die Adria zu leiten, sie könnte unter Umständen für die serbische Ausfuhr viel wertvoller sein als die Adriabahn. — Über Eisenbahnpläne in den nach dem Friedensschlusse Serbien neu zugefallenen Gebieten erwähnt der Verfasser nichts.

— **Verwaltungsbericht der Orientalischen Eisenbahnen für das Jahr 1912.** Die Ergebnisse des Gesamtverkehrs des Geschäftsjahres 1912 übertrafen nach dem Bericht des Verwaltungsrats die des Jahres 1911, das bereits bessere Ergebnisse als das Jahr 1910 lieferte. Die Länge des Netzes, welches zu Beginn des Jahres 1912 954 km betrug, erfuhr durch die Eröffnung der Linie Babaeski-Kirkkilisse eine Verlängerung von 45 km. Die Betriebseinnahmen betrugen — ohne diejenigen der Linie Babaeski-Kirkkilisse, für die eine besondere Verrechnungsweise vorgesehen ist — 19 398 596 Fr. gegen 17 003 042 Fr. im Vorjahre, sind also um 2 395 554 Franken gestiegen. Das kilometrische Erträgnis stellte sich auf 20 330 Fr. gegen 17 820 Fr. im Vorjahre, also

höher um 2510 Fr. Die Steigerung rührt teilweise von Militärtransporten, teilweise von der allgemeinen Entwicklung des Verkehrs in der Zeit vor Beginn des Balkankrieges her. Da sich der Verkehr im Jahre 1912 nicht unter regelmäßigen Verhältnissen abwickelte, hätten eingehende statistische Ziffern über den Verkehr, bei einem Vergleich mit den Ziffern der früheren Geschäftsjahre, keinen praktischen Wert. Deshalb beschränkt sich der Bericht nur auf die wichtigsten Angaben über die Betriebsergebnisse des Geschäftsjahres. Der Einnahmeanteil der türkischen Regierung betrug 4 338 453 Fr. gegen 3 623 347 Fr. im Jahre 1911, d. i. 715 106 Fr. mehr als im Vorjahre. Im Personenverkehr, ohne Truppentransporte, stellte sich die Zahl der Reisenden auf 6 138 863 gegen 6 762 549 im Vorjahre und die Einnahme auf 5 815 282 gegen 6 676 906 Fr., also weniger um 861 624 Fr. oder 14,81 %. An Gepäck wurden befördert 4475 t gegen 5012 t im Vorjahre. Die Einnahmen hierfür beliefen sich auf 141 382 Fr. gegen 162 089 Fr. im Jahre 1911. Lebende Tiere (Pferde, Horn- und Kleinvieh) gelangten zur Beförderung 2377 Wagenladungen gegen 4328 im Vorjahre und außerdem 2594 Stück gegen 3216 im Vorjahre. Die Einnahme hierfür betrug 256 599 Fr. gegen 474 339 Fr. im Vorjahre. Diese Veränderung ist einer weiteren Abnahme der serbischen und bulgarischen Viehausfuhr zuzuschreiben. Der Verkehr gewöhnlicher Güter, ohne Militärgüter, betrug 524 536 t gegen 656 209 t im Jahre 1911, mithin um 131 673 t oder 25,1 % weniger. Die Einnahme bezifferte sich auf 5 707 258 Fr. gegen 7 316 227 Fr. im Vorjahre, d. i. um 6 608 969 Fr. oder 21,99 % weniger. Die gesamten Getreidetransporte auf den beiden Netzen bezifferten sich auf 128 826 t. Für Miete der Magazine wurde eine Einnahme von 50 987 Fr. erzielt. Während die ausgewiesenen Einnahmen aus dem Zivilverkehr insgesamt 11 971 508 Fr. betrugen, ergab sich eine Gesamteinnahme aus dem Militärverkehr von 7 427 089 Fr. oder 38,2 % der ganzen Betriebseinnahme. Zur Bewältigung des Verkehrs waren 26 136 Züge (gegen 31 435 im Vorjahre) erforderlich, und zwar: für den Vorortverkehr Konstantinopels 15 640 (i. V. 19 307), sonstige Personenzüge 2713 (i. V. 3365), gemischte Züge 2653 (i. V. 1776), Güterzüge 5130 (i. V. 6987). Die ordentlichen Betriebsausgaben des Jahres 1912 weisen fast dieselben Ziffern auf wie im Vorjahre, und zwar 7 318 624 Fr. gegen 7 337 437 Fr., waren also um 18 813 Fr. geringer. Die außerordentlichen Betriebsausgaben erstreckten sich wie in früheren Jahren auf Gleisumbau, Umänderung und Verbesserung der Fahrzeuge, Umbauten an verschiedenen Punkten des Bahnkörpers, Schutzbauten, Neueinrichtungen in den Stationen und auf offener Strecke, Anteil an den Erweiterungsbauten usw., Außerdienstsetzung von Fahrzeugen, das ganze im Betrage von 1 577 867 Fr. gegen 1 523 767 Fr. im Vorjahre.

Mit Rücksicht auf die durch den Krieg hervorgerufenen Verhältnisse war eine Schätzung über die in Zukunft für den Gleisumbau, Umbau von Kunstbauten und anderen Arbeiten dieser Art zu machenden Ausgaben nicht möglich. Diese Ausgaben werden übrigens, soweit sie durch die Kriegsereignisse verursacht wurden, Gegenstand von Entschädigungsansprüchen sein, sobald ihre Höhe festgestellt ist.

Allgemeines. Der Balkankrieg hatte für die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen schwerwiegende Folgen. Infolge der von den verbündeten Staaten am 1. Oktober und von der Türkei am nächsten Tage angeordneten allgemeinen Heeresmobilmachung mußte der regelmäßige Reise- und Güterverkehr nahezu gänzlich eingestellt werden. Die bulgarisch-serbischen Heere haben sich alsdann des größten Teiles der Linien der Orientalischen Eisenbahnen bemächtigt, um den Betrieb auf diesen selbst zu führen, wodurch der Betriebsgesellschaft die Verwaltung fast des ganzen Netzes nach und nach entzogen wurde. Ende 1912 beschränkte sich der Betrieb der Gesellschaft auf die etwa 50 km lange Strecke Konstantinopel-Hademköi und auf die etwa 60 km lange Teilstrecke Saloniki-Gumendje, deren Betrieb unter der Oberaufsicht der griechischen Militärbehörde nach Wiederherstellung einer über den Vardar führenden Brücke aufgenommen wurde. Die bulgarischen und serbischen Behörden haben den Betrieb des übrigen Netzes mit Hilfe ihres eigenen Personales fortgeführt, wobei sie einen in ihre Hände gefallenen Teil der Fahrzeuge und Einrichtungen, Werkzeuge und Vorräte der Gesellschaft benutzten, während die Gesellschaft ihr ganzes Personal weiter behielt und bezahlte. Im Geschäftsbericht wird der Hingebung des Personals aller Rangstufen während der schweren Zeit des Krieges rühmlichst Erwähnung getan.

Neue Linie. Die neue 45,6 km lange Linie von Babaeski nach Kirkkilisse wurde am 20. Juli 1912 dem Betrieb übergeben; aber infolge des Rückzuges der türkischen Truppen mußte sie schon am 23. Oktober geräumt werden und verblieb sodann in Händen der bulgarischen Feldeisenbahnbehörde. Die der Gesellschaft für den Bau dieser Linie zukommende Jahresbeihilfe von 247 260 Fr. soll ihre Deckung in den Reineinnahmen der Linie finden oder, falls diese nicht ausreichen, in dem Überschusse des Anteils der Regierung an den Einnahmen der andern Linien. Im Jahre 1912 waren von dem Einnahmeanteil der Ottomanischen Regierung aus dem übrigen Netz nur 180 270 Fr. zu bestreiten, während der Rest der Jahresbeihilfe durch die Reineinnahmen der Linie selbst gedeckt wurde.

Zweites Gleis Konstantinopel-San Stefano. Dessen Herstellung konnte infolge der andauernden Verzögerung in der Übergabe des enteigneten Geländes durch die Regierung sowie wegen der Mobilmachung, welche die notwendigen Arbeitskräfte für die Vollendung des Gleisbaues entzog, nicht bis zum Jahresschluß erfolgen. Die Arbeiten mußten am 18. Oktober 1912 vollständig eingestellt werden.

Linie Üsküb-Gostivar. Durch einen am 30. Juli/12. August 1912 abgeschlossenen Vertrag hat die Ottomanische Regierung der Betriebsgesellschaft die Konzession für den Bau und Betrieb einer in der Nähe von Üsküb ausgehenden, über Kalkandelen führenden und in Gostivar endigenden, etwa 63 km langen Linie übertragen. Die Bedingungen dieser Konzession sind denjenigen gleich, welche für die Linie Babaeski-Kirkkilisse Geltung haben*), mit der Abweichung, daß der von der Gesellschaft von den Reineinnahmen in Abzug zu bringende, hier wie dort im Falle der Unzulänglichkeit durch den Überschuß des Einnahmeanteils der Regierung vom übrigen Netze zugesicherte Betrag 7806 Fr. für 1 km anstatt 5420 Fr. beträgt. Mit der Durchführung des Vertrages war bereits begonnen, es waren die Vorstudien gemacht, ein Teil des Materials angeschafft, die Arbeiten begonnen, als der Krieg ausbrach und die ganze Bautätigkeit am 23. Oktober 1912 eingestellt werden mußte.

Salonik-Monastir-Eisenbahn. Wie bekannt, wurde diese Bahn für Rechnung der die Konzession besitzenden Gesellschaft von der Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen betrieben. Ungeachtet der Besetzung der europäischen Türkei (mit Ausnahme Tschataldja-Konstantinopel und der Halbinsel Galipoli) durch die Heere der verbündeten Balkanstaaten, konnte die Gesellschaft den Betrieb der Linie Salonik-Monastir Anfang Dezember 1912 wieder aufnehmen. Inzwischen hatte die Bank für Orientalische Eisenbahnen in Zürich ein Angebot betreffend den Verkauf fast der gesamten Anzahl Aktien der Salonik-Monastir-Bahn-Gesellschaft an die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen gemacht, und zwar von 19 290 Vorzugsaktien und 19 250 Stammaktien. Diese Aktien haben einen Nennwert von 500 Fr., sind aber nur mit 50 % eingezahlt. Das Angebot wurde angenommen und der Kaufpreis für beide Aktienarten auf 250 Fr. für die Aktie festgesetzt. Dieses Geschäft erforderte den Betrag von 9 635 000 Fr.

Schlußergebnis. Das Gewinn- und Verlustkonto weist einen Reingewinn aus von 7 816 374 Fr., in dem der Vortrag vom Vorjahre mit 1 474 970 Fr. mit einbegriffen ist. Als Reinertrag verbleiben somit 6 341 404 Fr. Eine Zuweisung hiervon an den ordentlichen Reservefonds erfolgte nicht. Von der Generalversammlung wurde vorgesehen: a) Die Verteilung einer ersten Dividende von 5 %, das sind 2 500 000 Fr.; b) von dem Restbetrage von 3 841 404 Fr. wurde der statutarische Gewinnanteil von 10 % mit 384 140 Fr. beschlossen. Von dem Saldo von 3 457 263 Fr., erhöht um den Vortrag von 1911 von 1 474 970 Fr., also von der Gesamtsumme mit 4 932 233 Fr. wurde c) die Ausschüttung einer Superdividende von 3 % = 1 500 000 Fr. beschlossen. Von dem Rest mit 3 432 233 Fr. soll d) dem außerordentlichen Reservefonds der Betrag von 2 000 000 Fr. überwiesen und der Saldo von 1 432 233 Fr. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die für das Geschäftsjahr 1912 zu verteilende Gesamtdividende betrug daher 8 %.

— **Bulgarisches Eisenbahnwesen.** Aus einem Bericht des österreichischen Konsulats in Sofia bringt das „Handelsmuseum" einige Mitteilungen über die Ausgestaltung des bulgarischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1912 und 1913 sowie über die künftigen Eisenbahnbaupläne. Zunächst wird erwähnt, daß zu Anfang des Jahres 1912 die Linie Zareva-Livada-Gabrovo im mittleren Nordbulgarien ausgebaut und dem Verkehr übergeben wurde, sodann werden die Schwierigkeiten beim Bau der in verkehrspolitischer und strategischer Hinsicht wichtigen Linie über das Balkangebirge Tirnovo-Trevna-Boruschtitza-Tulovo-Stara Zagora geschildert, deren schwierigster Teil, die Gebirgsstrecke Platschkovzi-Dabovo, erst Ende März 1913 fertiggestellt werden konnte, und Angaben über die Bauarbeiten an der in der Nordwestecke Bulgariens befindlichen Linie Mezdra-Vratza-Widdin mit Abzweigungen von Boitschinovzi nach Lom (an der Donau) und von Ferdinandowo nach Berkowitza gemacht, deren Strecke Mezdra-Lom am 15./28. September d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde (vgl. die Mitteilungen in Nr. 77 S. 1199 d. Ztg.)

Über die künftigen Baupläne wird Genaueres demnächst mitgeteilt werden. Der Bericht erwähnt u. a. den Bau einer

---

*) Dauer der Konzession bis 31. XII. 1957, d. i. bis zum Ablauf der Verträge über den Betrieb des übrigen von der Gesellschaft betriebenen Netzes.

Linie Radomir-Demir Hissar zwecks Herstellung einer Schienenverbindung mit dem Ägäischen Meere (vgl. Nr. 35 S. 582 d. Ztg.), allerdings sei Demir Hissar inzwischen griechisch geworden, sowie ein in zweiter Linie aufgetauchtes Projekt, die Herstellung einer unmittelbaren Verbindung zwischen Philippopel und dem bulgarisch gebliebenen Hafen von Lagos am Ägäischen Meere (vgl. Nr. 82 S. 1279 d. Ztg.).

Wie in dem Bericht zum Ausdruck gebracht wird, steht zu erwarten, daß mit der zu gewärtigenden Ausdehnung Bulgariens bis zum Ägäischen Meere (das neue Gebiet umfaßt Westthrazien zwischen Rhodope und dem Ägäischen Meere von der Maritza bis zum Mestafluß) auch eine entsprechende Änderung der bulgarischen Tarifpolitik Platz greifen wird, die bisher die möglichste Begünstigung des Verkehrs von und nach den Häfen Varna und Burgas zum leitenden Grundsatz erhoben hatte. Sicherlich werden nun die den westeuropäischen Verbrauchsmittelpunkten näher gelegenen Häfen des Ägäischen Meeres als Ausgangspunkte für die Ausfuhr von Getreide und sonstigen Rohstoffen aus Süd- und Südwestbulgarien sowie auch für den Einfuhrhandel nach diesen Gebirgen von ausschlaggebender Bedeutung werden. Im übrigen wird darauf hingewiesen, daß der bulgarischen Eisenbahnverwaltung in den neu erworbenen Gebieten eine gewaltige Arbeit harrt, die zum Teil schon vollzogene Ablösung der bestehenden Eisenbahnlinien, deren technische Erneuerung und Verbesserung in Ausrüstung und Betrieb und die Ausarbeitung zweckmäßiger Tarife. Später wird dann der Bau der wichtigsten Bahnlinien zu folgen haben, die zur wirtschaftlichen Erschließung Neubulgariens und zur Schaffung eines engen Anschlusses an das Bahnetz des bisherigen Königreiches erforderlich sind. Von der zweckmäßigen Lösung dieser Aufgaben werde zum großen Teil die künftige Gestaltung des in- und ausländischen Handels Bulgariens und die Wettbewerbsfähigkeit der bulgarischen Erzeugnisse auf dem Weltmarkte abhängen.

Fremde Erdteile.

— Vorschriften über den Wohnort der Beamten bei der Pennsylvania-Eisenbahn. Bei der Pennsylvania-Eisenbahn wird die Einführung einer Dienstvorschrift erwogen, die es den Angestellten zur Pflicht macht, ihren Wohnort so zu wählen, daß sie zu jeder Zeit, bei Tag und bei Nacht, nicht mehr als eine Stunde auf dem Wege zwischen ihrer Wohnung und dem Ort, wo sie ihren Dienst anzutreten haben, zubringen. Jetzt kommt es vor, daß Angestellte 80, ja sogar 150 km von ihrem Dienstort entfernt wohnen. Selbst wenn dann die Dauer des Dienstes eine angemessene Zeit nicht überschreitet, bringen sie doch auf dem Wege vom und zum Dienst soviel Stunden zu, daß ihnen für die notwendige Erholung keine genügende Zeit mehr bleibt, und es entstehen dadurch Klagen über zu lange Dienstdauer, die der Berechtigung entbehren.

Die öffentliche Aufmerksamkeit ist auf diese Zustände durch den Bericht des Bundesverkehrsamts über den Unfall bei North Haven auf der New Haven and Hartford-Eisenbahn gelenkt worden; in diesem Bericht wird ausgesprochen, daß dem betr. Lokomotivführer täglich nur 6 Stunden zur Bettruhe in seiner Wohnung blieben; kein Führer, der sich auf diese Art ausruht (oder vielmehr nicht ausruht), sei in der körperlichen oder geistigen Verfassung, um seinen anstrengenden Dienst auf schnell fahrenden Personenzügen zu versehen. Die Aufsichtsbeamten sollten ihre Lokomotivführer daraufhin überwachen, daß ihnen zwischen ihren Dienstschichten die nötige Ruhe zuteil wird. Daß die Eisenbahnverwaltung daraufhin Maßnahmen treffen will, um die geschilderten Uebelstände zu beseitigen, scheint nur berechtigt, und selbst der Amerikaner wird zugeben müssen, daß eine Dienstvorschrift, die den Angestellten der Eisenbahn die Pflicht auferlegt, innerhalb angemessener Entfernung von ihrem Dienstort zu wohnen, keine zu weit gehende Beschränkung ihrer persönlichen Freiheit bedeutet, ein Gut, das der Amerikaner bekanntlich sehr eifersüchtig verteidigt.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahnstrecke Nyitra-Lipótvár, zwischen den Stationen Üzbég und Elecske errichtete Verladestelle Kisandacs-Lakács ist am 10. Oktober d. J. für den Wagenladungsfrachtgut-Verkehr eröffnet worden. Vorläufig werden ausschließlich nur Güter der Lakácser Wirtschaft des Bistums Nyitra angenommen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 10. Dezember d. J. ist der hinter der Station Obora an der Strecke (Gnesen) Carlshof (Pos.)-Sprengersfelde gelegene Bahnhof IV. Klasse Sprengersfelde für die Abfertigung von Wagenladungs- und Stückgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Die Entfernung zwischen Sprengersfelde und Obora beträgt 4 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 15. Dezember d. J. wird der an der Strecke Marienwerder-Riesenburg gelegene Personenhaltepunkt Gunthen als Bahnhof IV. Klasse auch für den Wagenladungsverkehr eröffnet. Die Annahme und rampe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist das Titelblatt und Vorwort zur Sammlung von Vereinskilometerzeigern sowie der Vereinskilometerzeiger Nr. 24 (Königlich Preußische Militäreisenbahn). Zum Vereinskilometerzeiger Nr. 3 (Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen) ist der Nachtrag XIII erschienen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. V 160 vom 4. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Errichtung von Laderampen.

Abfertigungsbefugnisse des Güterbahnhofs Cöln-Deutz.

Am 15. Dezember 1913 wird auf dem Güterbahnhof Cöln-Deutz eine Kopf- und Seitenrampe in Betrieb genommen.

Cöln, 10. Dezember 1913. (3139)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1914 wird der an der Bahnstrecke Cassel-Warburg (Westf.) zwischen Liebenau und Warburg gelegene Haltepunkt Haueda, der bisher nur dem Personenverkehr diente, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, 6. Dezember 1913. (3117)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Tarifheft C 2.

Mit dem 1. Januar 1914 wird die Station Werden des Direktionsbezirks Essen (Ruhr) in den Ausnahmetarif S 14 (Baumwolle usw. Kapok gepreßt) einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungen.

Essen, 9. Dezember 1913. (3134)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ung. Stationen. Tarifheft 1 vom 1. November 1911.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914, für Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen vom 1. März 1914, tritt der Nachtrag V in Kraft. Durch ihn werden zahlreiche Frachtsätze des Klassentarifs der Serien- und Ausnahmetarife geändert, und zwar zumeist erhöht, die des Ausnahmetarif 190 für Baumwolle im Verkehr mit den Ems- und Weserhäfen dagegen ermäßigt. Auch werden dadurch neue Frachtsätze eingeführt, Warenverzeichnisse verschiedener Ausnahmetarife geändert und ergänzt und einzelne Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Der Nachtrag ist demnächst außer bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße Nr. 16, zum Preise von 55 Pfennig = 65 Heller zu beziehen.
Nähere Auskunft erteilt vom 15. Dezember ab unser Verkehrsbureau.
Altona, 10. Dezember 1913. (3133)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr.
Am 1. Januar 1914, soweit Erhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, am 1. März 1914, tritt der Nachtrag IV zum Tarif vom 1. September 1908 in Kraft. Er enthält unter anderem die im Verfügungswege eingeführten, sowie neue ermäßigte und erhöhte Frachtsätze. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen und durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, ferner durch die unterzeichnete Verwaltung zum Preise von 0,10 Mark = 0,12 Kronen für das Stück zu erhalten.
Dresden, 11. Dezember 1913. (3135)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch - Österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II vom 15. Mai 1912.
Am 1. Januar 1914 tritt der Nachtrag II zum Tarif in Kraft, der neue und ermäßigte Frachtsätze enthält. Abdrucke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von 0,30 Mark = 0,35 Kronen für das Stück zu erhalten.
Dresden, 11. Dezember 1913. (3136)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Teil II, Heft 2 vom 1. April 1912.
Einführung des Nachtrags V.
Am 1. Januar 1914 tritt zu den obengenannten Tarifheften je ein Nachtrag V in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze des Klassentarifs, der Serien- und der Ausnahmetarife, sowie einen neuen Ausnahmetarif 91 B für Rohbenzin, gültig vom 1. Februar 1914 im Rückvergütungswege.
Die eintretenden Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen gelten vom 1. März 1914.
Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 0,30 ℳ oder 0,35 Kr. für Nachtrag V zum Tarifheft 1 und von 0,20 ℳ oder 0,25 Kr. für Nachtrag V zum Tarifheft 2 zu erhalten.
Breslau, 8. Dezember 1913. (3118)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Teil IIA, Gemeinsames Heft.
Mit sofortiger Gültigkeit wird als neue Entfernung zwischen Tamm b. Bietigheim und Thorn Landesgrenze 1044 km neben der bestehenden von 994 km eingeführt. Die neue Entfernung dient nur zur Frachtberechnung für beschleunigtes Eilgut, das über Berlin Anh. Bf.-Berlin Friedrichstraße anstatt über Cottbus nach Alexandrowo zur Beförderung kommt. Die Überführungsgebühr in Berlin wird besonders erhoben.
Bromberg, 8. Dezember 1913. (3119)
Königliche Eisenbahndirektion.

a) Mitteldeutsch-bayerischer Güterverkehr. b) Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Am 1. Januar 1914 wird die Station Rehfeld bei Torgau des Eisenbahndirektionsbezirkes Halle (Saale) in den direkten Verkehr einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Erfurt, 6. Dezember 1913. (3120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-Österreichisch-Ungarischer Verband.
Die Gültigkeit der Tarife, Teil II, Hefte 3 und 4, wird bis Ende Januar 1914 verlängert.
Dresden, 9. Dezember 1913. (3121)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr. Herausgabe eines Berichtigungsblattes zum Nachtrag IV des Gütertarifs, Teil II, Heft 1.
Am 1. Februar 1914 tritt zum Nachtrag IV des Gütertarifs Teil II Heft 1 vom 1. April 1911 ein Berichtigungsblatt in Kraft, das bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, unentgeltlich zu erhalten ist.
Dresden und Wien, 8. Dez. 1913. (3122)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatsbahnen, k. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif Belgien-Pfalz vom 1. August 1912.
Mit Geltung vom 15. Dezember 1913 wird die Station Ixheim in den Ausnahmetarif 10 (Eisenwaren zur überseeischen Ausfuhr) mit den dort für Zweibrücken vorgesehenen Frachtsätzen, erhöht um je 5 Cts. aufgenommen.
Die Verkehrsleitung für Ixheim ist die gleiche wie für Zweibrücken.
Straßburg, 10. Dezember 1913. (3130)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil IIB. Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken vom 1. November 1911.
Mit Wirkung vom 1. Januar 1914 treten nachstehende Ergänzungen in Kraft:
Die Station Poggio Rusco wird mit nachfolgenden Schnittsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 6 für Hanf, roh oder gehechelt, und Werg einbezogen:

Poggio Rusco	Chiasso	1,51
	Peri	0,94
	Pontebba	1,80

Auf Seite 11 des Nachtrags III ist die Station Castiglioncello mit folgenden Entfernungsangaben nachzutragen:
1 | Castiglioncello | 394 | — | — | 370 | 542 |
Straßburg, 10. Dezember 1913. (3131)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Böhmisch - Sächsischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II vom 1. Januar 1910.
Am 1. Januar 1914 tritt der Nachtrag II in Kraft. Er enthält außer bereits besonders veröffentlichten Frachtsätzen neue Frachtsätze für die Stationen Espenhain und Rötha. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von 0.10 Mark = 0.12 Kronen zu erhalten.
Dresden, 11. Dezember 1913. (3137)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch- und niederländisch-russischer Grenzverkehr. Teil II B, Besonderes Heft 1.
a) Am 15. Dezember 1913 werden eingeführt:
Neue und ermäßigte Frachtsätze von den Bahnhöfen in Stettin und Danzig nach Thorn Hbf. transit, Thorn Landesgrenze und Skalmierzyce transit im Ausnahmetarif 2 Ca für Eisen und Stahl usw.,
neue Frachtsätze von Stettin nach denselben Grenzstationen und nach Mlawa, sowie von Danzig nach Skalmierzyce transit in den Ausnahmetarifen 12 G für Talg und 24 für Reis.
b) Vom 15. Februar 1914 ab gilt der Ausnahmetarif 41 für Rohbenzin aus Petroleum nicht mehr für Sendungen rumänischer Herkunft.
Bromberg, 11. Dezember 1913. (3140)
Königliche Eisenbahndirektion, als Geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-bayerischer Gütertarif, Teil II, vom 1. April 1901.
Sendungen von Rohbaumwolle, die im überseeischen Verkehr von Station Gand [Gent] (Canal de Terneuzen) abgefertigt werden, unterliegen der Frachtberechnung zu den Sätzen für Gand [Gent] (Entrepôt, Nouveau Bassin, Nouveau Bassin (Darses), Petit Dock & Port) transit.
Im Verzeichnis der belgischen Stationen (Seite 16 des Nachtrages VII) ist bei der Station Gand [Gent] (Canal de Terneuzen) und im Ausnahmetarif 17 für bestimmte Artikel (Seite 203 des Tarifs) ist bei der Station Gand [Gent] (Entrepôt usw.) transit entsprechender Vermerk aufzunehmen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.
Cöln, 9. Dez. 1913. (3125)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Tfv. 1253, 1265, 1267 und 1269. Oberschlesisch - österreichischer Kohlenverkehr, Eisenbahngütertarif Teil II, Hefte 1—4, gültig vom 1. September 1913.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914, soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, vom 1. März 1914 tritt je ein Nachtrag zu den obengenannten Tarifheften in Kraft.
Die Nachträge enthalten geänderte Frachtsätze, Frachtsätze nach neu aufgenommenen Empfangsstationen und Frachtsätze von den neu aufgenommenen Versandstationen Andalusiengrube, Fürstengrube und Kokerei Czerwionka, ferner in den Heften 1, 3 und 4 neue Frachtsätze für Koks usw. von Velsenschächte, Kokerei Velsenschächte, sowie

Aufhebung von Frachtsätzen nach Empfangsstationen, ferner in den Heften 1, 3 und 4 die Aufhebung der Frachtsätze für Koks usw. von Dubenskogrube (lfd. Nr. 62), schließlich überhaupt andere Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

Abdrücke der Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen zu erhalten.

Die Preise der Nachträge betragen
für Heft 1 = 0,25 ℳ oder 0,30 Kronen,
„ „ 2 = 0,25 ℳ oder 0,30 „
„ „ 3 = 0,50 ℳ oder 0,60 „
„ „ 4 = 0,50 ℳ oder 0,60 „

Kattowitz, 9 Dez. 1913. (3126)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Am 15. Dezember 1913 wird der Nachtrag I ausgegeben; dieser enthält:

1. Die seit Ausgabe des Lokalbahn-Schnittarifs erlassenen Bekanntmachungen,
2. Die Tarife für die Abfertigungsstellen an den neueröffneten staatlichen Lokalbahnstrecken: Untersteinach b. Stadtsteinach - Stadtsteinach, Wunsiedel - Leupoldsdorf und Wutzlhofen-Falkenstein (Opf.).

München, 4. Dez. 1913. (3127)
Tarifamt der K. bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Zucker (Rübenzucker) aller Art, Teil VII, Heft A (Verkehr von Österreich) vom 1. Oktober 1910 zur Einführung.

Er enthält in der Hauptsache Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Melnik sowie geänderte Frachtsätze für die Stationen Kuttenberg - Stadt und Radbor.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1914 in Kraft.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien 1, Biberstraße 16. zum Preise von 20 Hellern oder 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, am 6. Dezember 1913. (3128)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch - ungarisch - französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)

Einführung neuer Tarife. Teil I, Abteilung B, Teil IIA, Heft 1. Teil IIA, Heft 2, Teil IIB.

Mit 1. Januar 1914 treten in Wirksamkeit:

a) Ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, enthaltend „Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation, für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits und den französischen Ostbahnen anderseits“.
b) Ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil IIA, Heft 1 (Verkehr mit Österreich) nebst Berichtigungsblatt, enthaltend „Schnittfrachtsätze für die außerfranzösischen Bahnstrecken sowie direkte Stationstarife“ für den Verkehr zwischen Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, der ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen sowie der k. k. priv. Südbahngesellschaft (österreichische Linien, einschließlich der Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn) einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen anderseits.
c) Ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil IIA, Heft 2 (Verkehr mit Ungarn), enthaltend „Schnittfrachtsätze für die außerfranzösischen Bahnstrecken sowie direkte Stationstarife“ für den Verkehr zwischen Stationen der Königl. ungar. Staatseisenbahnen, der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungarische Linien), der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien) und der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der französischen Ostbahnen anderseits.
d) Ein neuer Eisenbahngütertarif, Teil IIB, enthaltend „Schnittfrachtsätze für die französischen Bahnstrecken“.

Hiedurch werden die Tarife, Teil I, Abteilung B, vom 1. Januar 1906 samt den Nachträgen I—III; Teil IIA, Heft 1 vom 1. Januar 1906 samt den Nachträgen I—IV; Teil IIA, Heft 2 vom 1. Januar 1906 samt den Nachträgen I—III und Teil IIB. vom 1. Januar 1906 samt Nachtrag I sowie die im Rahmen dieser Tarife im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch die neuen Tarife Erhöhungen oder Erschwernisse eintreten, bleiben die bisherigen Bestimmungen und Frachtsätze noch bis 1. April 1914 in Kraft.

Abdrucke der Tarife sind zu erhalten und zwar des:

„Teil I, Abteilung B“ bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia-utcza 3, zum Preise von 8 Kronen für das Stück;

„Teil IIA, Heft 1“ bei den österreichischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich und auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, zum Preis von 8 Kronen für das Stück;

„Teil IIA, Heft 2“ bei den beteiligten ungarischen Verwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien, I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia-utcza 3, zum Preise von 3 Kronen für das Stück;

„Teil IIB“ bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife Wien, I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia-utcza 3, zum Preise von 6 Kronen für das Stück.

Wien, am 6. Dezember 1913. (3129)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. gelangt der 5. Nachtrag zum internationalen Lokal-Gütertarif unserer Verwaltung zur Einführung, enthaltend hauptsächlich Aufnahme der Stationen Franeker, Harlingen und Sinderen, sowie neue Ausnahmetarife 15 (Holz) und 16 (Rohstoff).

Exemplare des Nachtrags sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.

Amsterdam, 10. Dez. 1913. (3138)

---

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Hamburg - Altonaer Stadt- und Vorortverkehr.

Die Besondere Bestimmung 4. IV. zu § 12 E. V. O. hat dadurch eine Änderung erfahren, daß die Ausführungsbestimmungen im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, auf die Bezug genommen wird, anders angeordnet worden sind.

Die hierdurch in den Tarifbestimmungen eintretenden Änderungen und Ergänzungen sind nach den Vorschriften im § 2 der E. V. O. genehmigt worden.

Altona, 10. Dezember 1913. (3132)
Königliche Eisenbahndirektion.

Durch die Neubauten zwischen den Stationen Bremen und Oslebshausen an der Bahnstrecke Bremen-Geestemünde (Bremerhaven) wird die Entfernung um 0,76 km verlängert.

Dadurch treten, mit Gültigkeit vom 15. Februar 1914, geringe Tariferhöhungen ein, die 0,10 ℳ für die I. und II. Klasse, bis 0,10 ℳ für die III. und IV. Klasse, sowie für Militär- und Hundekarten und 0,01 ℳ für je 10 kg Expreßgut betragen. Die Gepäckfracht erhöht sich in einzelnen Verbindungen um eine Zone.

Hannover, 6. Dezember 1913. (3123)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten K. E. D.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Werkstattsmaterialien wie Kupfer, Rotguß, Eisen und Stahl, Krätze, Gummi, Chamottesteinbrocken und dergl., lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und in der Betriebswerkstätte Münster, woselbst die Materialien zu besichtigen sind. Eröffnung der Angebote Mittwoch, den 7. Januar 1914, vorm. 10 Uhr, in unserm Verwaltungsgebäude, Bahnhofstraße 1, Zimmer 135. — Zuschlagfrist bis 27. Januar 1914. — Gebotbogen nebst Bedingungen sind gegen portofreie (ohne Bestellgeld) Einsendung von 55 ₰, nicht in Briefmarken, von unserm Zentralbureau zu beziehen.

Münster, 8. Dezember 1913. (3124)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 98. | 17. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Die Entwicklung der deutschen Staatsbahnen seit 1880.

(Schluß aus Nr. 97.)

III. Wirkung der Verstaatlichung im Ertrage der Staatsbahnen.

Der Ertrag der Staatsbahnen wird, wie bei allen anderen Bahnen, einmal beurteilt nach dem Überschuß, welcher sich ergibt, wenn aus den Einnahmen die sämtlichen Betriebsausgaben gedeckt sind (Betriebsüberschuß); dieser wird in Verhältnis zu dem Anlagekapital gesetzt, welches für die Staatsbahnen aufgewendet ist. Für die laufende Staatswirtschaft kommt es außerdem darauf an, wie viel von dem Überschuß nach Abzug der Beträge für Verzinsung und Tilgung der Eisenbahnschulden und der aus den Betriebseinnahmen zu leistenden Zuschüsse zu den außergewöhnlichen Ergänzungen des Eisenbahnunternehmens übrig bleibt, so daß mit solchen als Reinüberschuß entfallenden Summen andere Staatsbedürfnisse außerhalb des Staatseisenbahnbetriebes befriedigt werden können.

Erträge bei der preußischen Staatsbahn, später der preußisch-hessischen Betriebs- und Finanzgemeinschaft.

Bei der preußischen Staatseisenbahn hat sich der Betriebsüberschuß in Hundertteilen des verwendeten Anlagekapitals, abgesehen von den ersten Anfangsjahren, fast immer ausreichend hoch gestellt, schon vor der Verstaatlichung der Privatbahnen, nur in einem Jahr der Krise (1874) unter 4 % (auf 3,85 %), sonst vielfach über 5,6 und vereinzelt über 7 %. Nach 1880 ist ein Rückgang unter 4 % nicht vorgekommen. Von den 31 Jahren seither haben 11 über 5 %, 12 über 6 %, 4 (darunter 1911 den höchsten Satz mit 7,20 %) über 7 % erzielt.

Ebenso ist der Reinüberschuß der preußischen Staatseisenbahnverwaltung allmählich gestiegen. Seit 1895 hat er sich, allerdings mit einigen Rückschlägen, von 172,4 Millionen Mark auf 382 im Jahre 1911 gehoben. Unter 100 Millionen betrug der Reinüberschuß nur 1908 (99,2), sonst in diesen 16 Jahren immer erheblich darüber, zehnmal über 200 Millionen[3]).

Die Eisenbahnschuld Preußens, zu deren Verminderung die Reinüberschüsse erheblich beitrugen, ist infolge Tilgung und Abschreibung stark zurückgegangen, bis 1911 um fast 4 Milliarden, mehr als um ein Drittel des Anlagekapitals[4]).

Diese Tilgung ist gleich nach den ersten Verstaatlichungen gesetzlich eingeleitet, 1903 mit einem Ausgleichsfonds verbunden und 1910 in erweitertem Umfange durch Vereinbarungen mit dem Abgeordnetenhause sicher gestellt worden.

Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals bei den deutschen Staatsbahnen seit der Verstaatlichung.

Wie die Verzinsung des aufgewendeten Anlagekapitals (der Betriebsüberschuß) bei allen deutschen Staatsbahnen im Laufe der letzten Jahre ausgefallen ist, zeigt die nachfolgende Tafel E.

Wie bei dem Verkehr und der Ausdehnung des Bahnnetzes, ist auch hier seit 1880 ein allmählicher Aufstieg erfolgt. Indes zeigen sich zugleich Rückschläge, wie sie bei gewinnbringenden Unternehmungen unvermeidlich sind. Am wenigsten günstig fallen die Ergebnisse bei der unter schwierigen Verhältnissen (gebirgiger Lage, beschränkter Beteiligung am Durchgangsverkehr) wirtschaftenden württembergischen Staatsbahn aus. Von Anfang bis zuletzt werden fast durchgängig von den preußischen Staatsbahnen die Erträge der anderen erheblich überflügelt; die oldenburgische Staatsbahn allein, deren durchweg flachländische Strecken billig gebaut werden konnten, hat in den letzten Jahren höhere Zinsen für ihr Anlagekapital herausgebracht.

[3]) Siehe Betriebsbericht für 1911, S. 250/51.
[4]) S. Betriebsbericht für 1911, S. 252/53.

Tafel E.

I. Bahnen	II. Gesamtüberschuß des Betriebes in % des verwendeten Anlagekapitals im Jahre 1880	1886	1896	1906	1911	III. Verhältnis der Betriebsausgabe zur Betriebseinnahme in % im Jahre 1911	IV. Durchschnittsertrag in Pfennigen im Jahre 1911 für ein Personenkilometer	Gütertonnenkm
Preußische und hessische Staatsbahnen	4,87	5,22	6,96	7,07	7,20	65,23	2,30	3,51
Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	3,36	5,31	5,10	4,73	5,15	70,10	2,24	3,31
Bayerische Staatsbahn seit 1911 einschl. Pfalzbahn.	3,38	3,64	4,20	3,71	5,19	63,64	2,46	3,71
Sächsische Staatsbahnen	4,71	4,60	5,32	5,39	5,68	67,12	2,57	4,60
Württembergische Staatsbahnen	2,55	3,18	3,43	3,37	3,57	70,40	2,32	4,37
Badische Staatsbahnen	3,39	3,34	4,50	4,18	4,31	68,97	2,44	3,92
Großherzogl. Mecklenb. Friedrich Franzbahn .	—	—	5,53	5,65	5,68	73,66	2,87	4,25
Oldenburgische Staatsbahnen	4,48	4,69	4,26	7,08	8,27	74,60	2,43	3,73

Reinüberschuß und Tilgung der Eisenbahnschuld bei den nichtpreußischen Staatsbahnen.

Eine genaue Vergleichung der Reinüberschüsse und der damit in Zusammenhang stehenden Tilgung der Eisenbahnschuld läßt sich für die anderen deutschen Staatsbahnen mit den Ziffern Preußens nicht ebenso wie bei dem Betriebsüberschuß anstellen, teils, weil die Rechnungsgrundsätze verschieden sind, teils, weil entsprechende Mitteilungen fehlen.

Es ergibt sich indes aus den Vierteljahrsheften der Statistik des Deutschen Reichs (1911, 2. Heft, S. 31), daß während Preußen durch Eisenbahnschulden Ende 1910 mit 64,4 % des Anlagekapitals (s. oben) belastet war, diese Verschuldung bei Baden 65,66 %, bei Sachsen 66,8 %, bei Württemberg 79 %, bei Bayern 88,1 % betrug. Baden hat den günstigen Stand seiner Abschreibung erreicht, indem es der 1842 eingerichteten Eisenbahnschulden-Tilgungskasse neben den Erträgen der Eisenbahn- und Postverwaltung (später nach Eintritt der Reichspost eines Ersatzes für die Postgefälle) Staatszuschüsse überwies, die bis Ende 1910 zur Höhe von 66,5 Millionen Mark gelangt waren. Sachsens durchschnittliche Tilgung stellt sich auf 1,25 % des ursprünglichen Staats-Schuldbetrags, in neueren Etats noch höher. Württemberg hatte in den Jahren 1879/80—1891/92 gegenüber dem Zinsbedarf der Eisenbahnschuld einen Fehlbetrag von 23 Millionen Mark und sieht im Gesetz von 1903 nur eine Tilgung von ⅗ % der Staatsschuld vor. Nach dem bayerischen Gesetz von 1910 über einen Ausgleichs- und Tilgungsfonds der Staatseisenbahnverwaltung erfolgt die Tilgung nach Ablieferung von 3 Millionen Mark an den allgemeinen Staatshaushalt; man erwartet, daß sie später bis zu 1 % des Anlagekapitals steigen werde[5]).

Vergleich der Erträge bei den deutschen Staatsbahnen.

Deutlich tritt auch bei dem Ertrage des Betriebes hervor, daß die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung dauernd günstigere Ergebnisse liefert als die andern deutschen Staatsbahnen. Sie steht den größten deutschen Staatsbahnen hierin noch mehr voran als bei den Verkehrsziffern. Die Vorteilhaftigkeit ihrer Ertragswirtschaft zeigt sich noch darin, daß das Verhältnis der Betriebsausgabe zur Betriebseinnahme (Betriebskoeffizient) bei ihr wesentlich niedriger ist als bei den andern deutschen Staatsbahnen[6]).

IV. Wirtschaftliche Begleiterscheinungen.

Die günstige Entwicklung des Staatsbahnsystems in Deutschland steht in Einklang mit der Blüte der gesamten Volkswirtschaft, welche wir seit seiner Durchführung erlebt haben. Neben den gewaltigen Ziffern der gewerblichen und landwirtschaftlichen Erzeugnisse sowie des Ein- und Ausfuhrhandels zeigt sich der wirtschaftliche Fortschritt am allgemeinsten in dem Anwachsen der Bevölkerung, über welches die nachfolgende Tafel Auskunft gibt.

Tafel F.

Staaten	Ortsanwesende Bevölkerung am 31. Dez. 1910	Bevölkerungszunahme in % von 1871 bis 1910	von 1905 bis 1910	Auf 1 qkm kommen Einwohner im Jahre 1871	1910
Preußen	40 165 218	62,7	7,7	70,8	115,2
Rheinland	6 436 337	99,0	10,6	132,8	263,7
Westfalen	4 125 096	132,4	14,0	87,8	204,0
Elsaß-Lothringen . . .	1 874 014	20,9	3,3	106,8	129,0
Bayern	6 887 291	41,6	5,6	64,1	90,8
Sachsen	4 806 661	88,0	6,6	170,5	320,6
Württemberg	2 437 574	34,0	5,9	93,2	125,0
Baden	2 142 833	46,6	6,6	96,9	142,2
Hessen	1 282 051	50,3	6,0	111,0	166,8
Mecklenburg-Schwerin	639 958	14,7	2,4	42,5	48,8
Mecklenburg-Strelitz .	106 442	9,8	2,9	33,1	36,3
Oldenburg	483 042	52,6	10,1	49,3	75,1

Das gewerbtätige Königreich Sachsen hat in der Zeit seit 1871 seine Bevölkerung am stärksten vermehrt, fast um das Doppelte, erreicht aber allerdings doch nicht die Steigerung in den rheinisch-westfälischen Provinzen Preußens. Die rein landwirtschaftlichen Staaten Mecklenburg-Schwerin und -Strelitz bleiben in der Zunahme weit zurück. Preußen trotz seiner weiten agrarischen Gebiete überflügelt im Zuwachs seit 1871 die anderen Staaten, in dem letzten Zeitraum von 1905 bis 1910 auch Sachsen; es würde noch günstiger stehen, wenn seiner Bevölkerung die durch seine Staatseisenbahnen im wesentlichen bedienten Gebiete von Bremen und Hamburg (mit 144,7 und 199,3 % Zuwachs seit 1871) zugerechnet würden.

Die fördernde volkswirtschaftliche Wirkung des Staatsbahnsystems zeigt sich in der Vermehrung der Bevölkerung bei allen deutschen Staaten, besonders, wie in den Ziffern der Eisenbahnwirtschaft, stark bei Preußen.

V. Gründe, aus welchen das Staatsbahnsystem nützlich wirkt.

Die Gründe, aus welchen das Staatsbahnsystem in allen deutschen Staaten, den kleinen wie den großen, nützlich gewirkt hat, lassen sich kurz dahin zusammenfassen, daß alle Verkehrsbedürfnisse des Landes gleichmäßig befriedigt, alle wirtschaftlichen Kräfte mit Mitteln der Gesamtheit gefördert und nur die dauernden Gewinne angestrebt werden, welche sich aus dem regelmäßigen Getriebe eines zum Erwerbe angeregten Volkslebens ergeben. Hierbei muß, wenn die Verwaltung gut ist,

[5]) S. Denkschrift der großherzoglichen Regierung über die Tilgung der Eisenbahnschuld und die Bildung eines Ausgleichsfonds bei der Eisenbahnschuldtilgungskasse im badischen Landtage von 1912. Finanzwissenschaft von Adolf Wagner IV 4. Bd. 4. S. 228 ff.

[6]) Vergl. Tafel E, Spalte III, wo für 1911 bei Bayern ausnahmsweise eine etwas günstigere Ziffer als bei Preußen erscheint.

der Erfolg auf die Dauer größer sein als bei gesellschaftlichen Unternehmungen, die nur gewinnbringende Bahnen bauen, die ihnen nahestehenden Erwerbszweige bevorzugen und ihre Hauptaufgabe in der Erzielung jeweiliger Erträge sehen.

Dazu, daß die preußisch-hessische Staatsbahn die günstigsten Ergebnisse liefert, wirken manche Vorzüge ihrer Lage mit, welche, wie die Meeresküste, die schiffbaren Ströme und Kanäle, die hauptsächlich flache Landschaft, die unterirdischen Schätze, den andern deutschen Staaten fehlen oder in geringerem Maße zur Seite stehen. Aber unabweisbar bleibt dennoch der Schluß, daß das Verhältnis zum Nachteil dieser Staaten, welche fast alle in die Zeit der Eisenbahnen mit höherem Wohlstande und mit entwickelteren Gewerben traten als das durch Kriege überanstrengte Preußen, sich nicht so schnell geändert hätte und dauernd immer mehr verschöbe, wenn nicht zugleich der preußisch-hessischen Staatsbahn als dem weitaus umfangreichsten Gebiet die Vorteile des Großbetriebes in viel stärkerem Grade zugute kämen.

Die überraschende Entwicklung der Großbetriebe, welche wir im Handel und Gewerbe erleben, beruht auf Vereinfachung und Ersparung von Arbeit, besserer Ausnutzung der Kräfte und Zusammenfassung der Mittel für die immer kostspieliger werdenden technischen Einrichtungen. Die Vorbedingungen für alle Fortschritte in diesen Beziehungen sind bei dem gewaltigen Umfange der preuß.-hess. Staatsbahn in voller Höhe vorhanden.

Die übrigen deutschen Staatsbahnen finden die gleichen Möglichkeiten innerhalb ihrer Grenzen nur in geringerem Grade vor. Soweit der Verkehr über ihre Grenzen hinausgreift, sind sie auf Vereinbarungen mit anderen Bahnen angewiesen, durch welche allerdings im Lauf der Jahre bereits wesentliche Vereinfachungen und Verbesserungen des Betriebs eingeführt sind. Auch auf diesem Wege sind seit der Verstaatlichung der Privatbahnen erhebliche Fortschritte gemacht worden, wie zuletzt noch mit der Verkehrsregelung und der Wagenbenutzung im Bereich der deutschen Staatsbahnen.

Eine vielversprechende Aussicht auf weitere Einigung im Sinne des Großbetriebes eröffnen die regelmäßigen Beratungen, welche auf Anregung Preußens unter den deutschen Staatsbahnen stattfinden, um Angelegenheiten jeder Art zum gemeinsamen Nutzen untereinander zu ordnen. Möge in ihnen immer der Gemeinsinn herrschen, welchem bewußt ist, daß auf dem mit dem Reich geschaffenen Wirtschaftsgebiet jedes Verkehrsbedürfnis gleichmäßig befriedigt werden sollte, damit die schaffende Kraft des deutschen Volkes in allen seinen Teilen voll zur Geltung kommt. Das Beispiel der preußisch-hessischen Staatsbahn, welche die ärmeren wie die reichen Gebietsteile fördert und dabei zu guten Gesamtergebnissen gelangt, kann dabei vorbildlich wirken.

Wehrmann.

Sicherheitsanlagen in staatlichen Werkstätten.

Von Regierungsbaumeister **Gutbrod**, Berlin.

Da staatliche Betriebe im Gegensatz zu privaten Betrieben gegen Brandschaden in der Regel nicht versichert sind, so liegt für die Verwaltungsstellen eine erhöhte Veranlassung vor, alle Vorkehrungen zu treffen, um ausbrechendes Feuer im Keime zu ersticken. Dieser Forderung kann nur mit einer zeitgemäßen Feuermeldeanlage entsprochen werden, welche ohne Verzug die Löschhilfe herbeizurufen gestattet. Wird diese Tatsache auch nicht überall gebührend gewürdigt, so sind doch in letzter Zeit eine Reihe von Eisenbahnwerkstätten mit derartigen Feuermeldeanlagen ausgerüstet worden.

Zweckmäßig werden bei Erstellung solcher Einrichtungen andere nützliche Schwachstromanlagen, wie Pausensignal-, Wächterkontroll-, Alarm- und Uhrenanlagen, mit den Feuermeldern verbunden. Diese Maßnahme ist um so mehr zu empfehlen, als bei geschickter Vereinigung derartiger Anlagen eine erhebliche Ersparnis erzielt werden kann. Eine von der Siemens & Halske A.-G. für das Kgl. Eisenbahn-Werkstättenamt Grunewald (Berlin) in jüngster Zeit ausgeführte Anlage dieser Art wird nachstehend beschrieben.

Abb. 1.

Abb. 2.

Um ein an einer beliebigen Stelle des Werkstättengeländes ausbrechendes Feuer in kürzester Zeit einer Zentralstelle melden zu können, sind über das Werkstättengelände zehn Feuermelder verteilt, die bis auf einen Melder sämtlich an den Außenmauern der Gebäude angebracht sind. Bei dieser Anordnung sind die Melder stets ohne weiteres zugänglich. Sie bestehen aus einem rot lackierten Gußeisengehäuse, in dessen Tür hinter einer leicht auswechselbaren Glasscheibe ein Druckknopf angebracht ist. Derartige Melder (siehe Abb. 1 und 2) zeichnen sich vor anderen Bauarten dadurch aus, daß sie bei ihrer Auslösung, die durch Einschlagen der Glasscheibe und Niederdrücken des Knopfes erfolgt, ihre Nummer selbsttätig auf die Zentrale übertragen. Dadurch wird ein unrichtiges Bedienen des Melders im Augenblick der Gefahr ausgeschlossen. Sämtliche zehn Feuermelder sind in Hintereinanderschaltung in eine das ganze Werk-

stättengelände durchlaufende Ringleitung eingeschaltet, die beständig von einem schwachen elektrischen Strome durchflossen wird. Sobald ein Melder ausgelöst wird, setzt sich ein durch eine Feder angetriebenes Laufwerk in Bewegung und dreht eine gezahnte Metallscheibe, die sogenannte Typenscheibe, einmal um ihre Achse. An den Zähnen der Typenscheibe schleift eine in die Ringleitung

Abb. 3.

eingeschaltete Kontakteinrichtung, die den Ruhestrom so oft unterbricht und wieder schließt, wie Zähne an der Typenscheibe vorhanden sind. Da jede Typenscheibe eine von den übrigen Scheiben verschiedene Zähnezahl besitzt, so wird dadurch eine sichere Unterscheidung der verschiedenen Meldestellen gewährleistet. In der im Pförtnerhaus untergebrachten Feuermeldezentrale wirken die Stromunterbrechungen und -schlüsse mittels eines Relais auf ein Zeigerwerk, dessen Zeiger sich bei jedem Stromschluß um einen gewissen Winkel vorwärts bewegt derart, daß an einer Nummerscheibe ohne weiteres die Nummer der betätigten Meldestelle abgelesen werden kann. Diese Scheibe ist in dem oberen Teil des Empfangsapparates für Feuermeldungen (Zeigerapparat) untergebracht. Der Zeigerapparat selbst ist zusammen mit den später noch zu beschreibenden Hilfsapparaten auf einer Holzschalttafel aufgebaut.

Abbildung 3 zeigt die Schalttafel mit dem Zeigerapparat für die Melder der Nummer 1 bis 18. Unter der Nummerscheibe befindet sich eine Signalklappe, die bei Einlauf einer Feuermeldung hinter der Glastür sichtbar wird und zusammen mit einigen anderen Schaltapparaten zur selbsttätigen Einschaltung des Feueralarms dient. Rechts und links vom Zeigerapparat sind zwei Tafeln angeordnet, welche die Bedienungsvorschrift und das Meldeverzeichnis enthalten. In dem unteren Teil des Zeigerapparates ist ein Stromzeiger angeordnet, auf welchem die Stärke des in der Ringleitung vorhandenen Ruhestromes jederzeit abgelesen werden kann. Mittels dieses Stromzeigers werden außerdem in Verbindung mit der darunter sichtbaren Prüftaste in der Anlage auftretende Erdschlüsse festgestellt. Erdschlüsse sind auf den Betrieb der Anlage ohne Einfluß, solange es sich nur um e i n e n handelt.

Besondere Vorkehrungen sind außerdem getroffen, um im Falle eines Leitungsbruches die Anlage betriebsfähig zu erhalten. Bei Auftreten eines derartigen Fehlers wird in der Zentrale durch ein weiteres Relais die erwähnte Signalklappe ausgelöst. Gleichzeitig ertönt ein besonderer Wecker, und zwar so lange, bis ein im Zeigerapparat befindlicher „Drahtbruchschalter" umgelegt wird. Dadurch wird das Läutewerk unterbrochen und die Anlage gleichzeitig wieder betriebsfähig.

Erfahrungsgemäß liegt bei Ausbruch eines Feuers die Möglichkeit vor, daß zwei Melder gleichzeitig bedient werden. Um nun zu verhindern, daß der Zeiger des Empfangsapparates nach erfolgter Einstellung auf die Nummer des zuerst betätigten Melders auch noch durch den zweiten Melder beeinflußt wird (wodurch eine falsche Einstellung hervorgerufen würde), wird durch einen besonderen Schaltapparat die Empfangseinrichtung nach Einlauf einer Meldung selbsttätig abgeschaltet. Diese Abschaltung bleibt so lange bestehen, bis der Zeiger von Hand zurückgestellt wird.

Als wichtiges Hilfsmittel zur Verständigung bei Untersuchungen der Anlage und gegebenenfalls auch zum Verkehr der an der Brandstelle arbeitenden Leute mit der Feuermeldezentrale dient die der Anlage angegliederte Fernsprecheinrichtung. Sie besteht aus einer auf dem Zeigerapparat angebrachten Abfrageeinrichtung (Mikrophon und Telephon) und den Telephon-Stöpselklinken in den Meldern. Mittels der Klinken kann ein tragbarer Fernsprechapparat, für welchen der Strom aus der Zentralbatterie geliefert wird, in die Ringleitung eingeschaltet werden. Der Anruf vom Melder aus erfolgt durch Niederdrücken einer Anruftaste, welche einen Widerstand in die Ringleitung einschaltet und die Ruhestromstärke vermindert, so daß auf der Zentrale ein entsprechend eingestelltes Relais, nicht aber der Zeiger des Empfangsapparates, anspricht und den Anrufwecker einschaltet. Der Fernsprechverkehr kann nach Abheben des Abfrageapparates stattfinden. Das Empfangsystem wird durch Telephonanruf oder Gespräche nicht beeinflußt. Es wird daher auch eine während eines Gespräches

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

abgegebene Feuermeldung sicher und ohne Verzögerung von der Zentrale aufgenommen.

Wie schon erwähnt, erfolgt die Einschaltung des Feueralarms zum Herbeirufen der Löschmannschaft bei Einlauf einer Feuermeldung durch eine besondere Kontakteinrichtung im Zeigerapparat selbttätig. Um eine wirksame Alarmierung zu gewährleisten, ist eine größere Anzahl von Alarmapparaten über das Werkstättengelände verteilt, und zwar drei der in Abbildung 4

wiedergegebenen Motorsirenen und acht Motorwecker nach Abbildung 5. Diese Apparate werden durch Starkstrom (Drehstrom) in folgender Weise betrieben.

Bei Einlauf einer Meldung wird die Empfangseinrichtung selbsttätig abgeschaltet. Gleichzeitig wird der durch die Ringleitung fließende Ruhestrom verstärkt und setzt neun in die Ringleitung eingeschaltete Relaiskombinationen in Tätigkeit, die ihrerseits die Einschaltung der Sirenen und Motorwecker bewirken. Die Relais sind zusammen mit den erforderlichen Sicherungen für den Drehstromanschluß auf einer Motorschalttafel angebracht, wie Abbildung 6 zeigt.

Von einigen Schalttafeln aus werden mehrere Sirenen bzw. Motorwecker gleichzeitig eingeschaltet. Die Relais werden durch die Vorgänge bei der Feuermeldung selbst oder beim Fernsprecher usw. in keiner Weise beeinflußt. Die Alarmapparate bleiben so lange eingeschaltet, bis der Zeigerapparat von Hand zurückgestellt wird.

Die Lautstärke der Sirenen und Motorwecker ist so bemessen, daß die Signale auch bei starken Arbeitsgeräuschen an den entfernt liegenden Stellen der Werkstattsräume mit Sicherheit aufgenommen werden. Um auch während der Nachtzeit bei Feuerausbruch Hilfe schnell bei der Hand zu haben, sind in den in der Werkstattstraße gelegenen Wohnungen der als Feuerwehrleute ausgebildeten Arbeiter Wecker aufgestellt, welche bei Einlauf einer Meldung von selbst anschlagen.

Die für den Feueralarm verwendeten Apparate dienen gleichzeitig für die selbsttätige Abgabe der Pausensignale. Diese Signale werden durch eine kurze Verstärkung des in der Ringleitung fließenden Stromes hervorgerufen. Demgemäß ist auch die Zeitdauer dieser Signale kürzer und ein Pausensignal von dem langen Feueralarmsignal mit Sicherheit zu unterscheiden. Die Stromverstärkungen erfolgen mit Hilfe einer Schaltvorrichtung durch eine Hauptuhr, die mit einer entsprechenden Signaleinrichtung ausgerüstet ist.

Bei der als Signaluhr verwendeten Standuhr ist unter dem Zifferblatt eine Signalscheibe angebracht, die sich in 24 Stunden einmal um ihre Achse dreht und durch Bezeichnung „Tag" und „Nacht" in zwei Hälften geteilt ist. Am Rande befindet sich eine Anzahl von Gewindelöchern, in denen kleine Stiftschrauben befestigt werden können. Diese Stifte lösen zu der gewünschten Zeit ein Signal je nach Wunsch von 10 bis 20 Sekunden Dauer aus. Die Signalscheibe ist für Zeitzwischenräume von 5 zu 5 Minuten eingerichtet. Die Alarmapparate können auch von der Zentrale aus von Hand eingeschaltet werden, sei es zum Zwecke der Alarmierung oder der besonderen Pausensignalabgabe. Von der Hauptuhr können Nebenuhren in beliebiger Zahl angetrieben werden. In der Hauptwerkstatt Grunewald ist auf dem Werkstattshofe eine Doppeluhr mit durchscheinenden Zifferblättern von 60 cm Durchmesser aufgestellt.

Da in der Eisenbahnwerkstätte Gleichstrom zur Aufladung von Akkumulatoren nicht zur Verfügung steht, werden als Stromquellen durchweg Primärelemente verwendet, und zwar für die Lieferung des Ruhestromes Meidinger Ballonelemente, im übrigen große Beutelelemente.

Die zu den vorstehend beschriebenen Anlagen gehörigen Leitungen bestehen teils aus Erdkabel mit Papierisolation und asphaltierter Flachdrahtarmatur mit Kupferleitern von 1,5 mm Durchmesser, teils (und zwar im Innern von Gebäuden) aus Gummiaderleitung, die in Stahlrohr, System Peschel, verlegt ist.

Die Denkschrift des anläßlich des Eisenbahnunglücks von Malmslätt in Schweden eingesetzten Ausschusses

liegt nunmehr vor. Dieses Unglück hat bekanntlich am 16. Juni 1912 durch den Zusammenstoß eines Schnellzuges und eines gemischten Zuges 18 Tote und 16 Verwundete gefordert, von welch letzteren 4 nachträglich noch starben, und hat am 22. Juni 1912 unter dem Druck der öffentlichen Meinung zur Bildung eines Ausschusses geführt, der zur Sicherung der Unparteilichkeit aus Männern zusammengesetzt wurde, die meist außerhalb der zu prüfenden Verhältnisse standen (s. d. Ztg. vom 6. Juli 1912 Nr. 51). Der Ausschuß konnte für Sondergebiete sachverständigen Beirat beiziehen und Bahnpersonal aller Grade vernehmen. Er führte auch große Reisen inner- und außerhalb des Landes aus. Die Denkschrift, welche eine allgemeine Einleitung mit zahlenmäßig nachgewiesenen Angaben über Eisenbahnunfälle inner- und außerhalb Schwedens, einen Bericht über gewisse, die Betriebssicherheit der schwedischen Staatsbahnen berührende Verhältnisse und über die dienstlichen Verhältnisse nicht nur des Betriebs- und Zugpersonals, sondern auch des Bahnbewachungspersonals enthält, faßt seine Wünsche und Aussetzungen in 102 Punkten zusammen. Es ist eine sehr umfangreiche, allerdings mehr für den Laien als für den Fachmann wertvolle Arbeit, die begreiflicherweise auch manche Gemeinplätze und in Wirklichkeit schwer zu erfüllende Forderungen, daneben aber auch, wie bei der Zusammensetzung des Ausschusses ja nicht anders zu erwarten war, manches enthält, woran die Fachkreise ihre Aussetzungen zu machen Veranlassung haben. Eine derartige fachmännische Beurteilung kam denn auch in einem kürzlich in der „Teknisk Tidskrift" erschienenen Aufsatz zum Ausdruck.

Im allgemeinen klingt die Denkschrift in eine erfreuliche Vertrauenskundgebung für die Leitung des schwedischen Staatsbahnwesens und für das pflichtgetreue und diensteifrige Personal aller Grade aus. Sie weist nach, daß Schweden in bezug auf die Häufigkeit von Eisenbahnunfällen günstiger dasteht als die Mehrzahl der ausländischen Bahnen, wenn auch die Nachbarländer Dänemark und Norwegen darin Schweden noch voraus sind.

Damit, daß der Ausschuß große Kurvenhalbmesser, möglichst nicht unter 1000 m, Schotterbettung, Stein- und Betonbrücken an Stelle von Eisenbrücken befürwortet, ist nichts Neues gegeben. Derartige Forderungen sind selbstverständlich außer von der Rücksicht auf die Betriebssicherheit sehr abhängig von topographischen Verhältnissen eines Landes und auch von wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Ebenso bringt das Gutachten für unsere Begriffe nichts Neues, wenn es eine gute Befestigung der Schienen auf den Schwellen mittels glatter oder eingeschraubter Dübel mit Nagelung oder Schwellenschrauben und unter Zwischenschaltung der bei uns allgemein üblichen Unterlagsplatten empfiehlt. Dagegen scheint es verwunderlich, daß hier die Beurteilung schwedischer Fachleute eine Lanze einlegen zu müssen glaubt gegen diese Unterlagsplatten. Sie sagt diesen Platten nach, daß sie sich in den Schienenfuß einfressen, hier mehr oder weniger scharfe Ecken bilden und zu Schienenbrüchen Veranlassung geben. Sie weist auf die gegenüber anderen, auch ausländischen Bahnen überaus günstige zahlenmäßige Schienenbruchnachweisung der schwedischen Staatsbahnen hin, glaubt, diese Verhältnisse nicht nur auf den guten Schienenstoff und die breiten Schienenfüße, sondern auch auf das Fehlen von Unterlagsplatten zurückführen zu sollen, und verspricht sich von der kostspieligen Einführung von Unterlagsplatten keine wesentliche Verbesserung. Die Anschauungen bei uns gehen bekanntlich meist nach anderer Richtung.

Wenn bezüglich der Anlage der Überholungsstationen verlangt wird, daß durchfahrende Züge das gerade Gleis benützen sollen und mit Rücksicht auf die Sicherheit von Reisenden und Personal hinter dem zu überholenden, am Bahnsteig stehenden Zug vorbeigeführt werden sollen, so bringt auch dieser Wunsch nichts Neues. Sehr maßgebend bezüglich der Durchführung solcher Betriebsverbesserungen sind natürlich die Verhältnisse der Mittelbeschaffung. Der Ausschuß richtet hier seinen Wunsch deutlich an die Allgemeinheit, ohne deren Unterstützung die Verwaltung die nötige Mittelgewährung nicht wird durchsetzen können.

Besonderen Wert legt der Ausschuß auf gute Sichtbarkeit der Signale. In der Frage des Abstandes zwischen Vor- und Hauptsignal stellt er, offenbar in unglücklicher Wahl des Ausdrucks, die Forderung, daß der „Bremsweg vergrößert" werden soll. Gemeint ist damit nicht Verringerung des Bremsvermögens, wie nach dem Wortlaut anzunehmen wäre, sondern Vergrößerung des Abstandes zwischen Vor- und Hauptsignalen.

Was der Ausschuß über die Vorteile der Doppelspur zu sagen weiß, bewegt sich in bekannten Gleisen. Besonderes Gewicht wird darauf gelegt, daß die Doppelspur die Aufstellung günstiger Fahrpläne ermögliche und damit auf die Sicherheit des Zugverkehrs mittelbar eine günstige Wirkung äußere. Bezüg-

lich der Doppelspureinführung wird eine weitschauende Politik empfohlen, die sich nicht allzu ängstlich an die Bedürfnisse des allernächsten Augenblicks klammert. Es wird in dieser Hinsicht die Einsicht der im Staatsleben maßgebenden Faktoren angerufen. Besonders hingewiesen wird auf die Zugverspätungen, welche die Fährenanschlüsse in Trälleborg bei stürmischem Wetter verursachen und ihre Wirkungen weiter ins Land hinein tragen, und auf die Notwendigkeit der Abhilfe.

Die Frage, ob die Personenwagen aus Stahl oder Holz gebaut werden sollen, beurteilt der Ausschuß in treffender Berücksichtigung der wirtschaftlichen Verhältnisse eines auf teueren Kohlenbezug vom Ausland angewiesenen Landes wie Schweden dahin, daß es zunächst nicht angezeigt sei, das gebräuchliche Wagenmaterial aufzugeben. Einen ganz ähnlichen Standpunkt nimmt der Ausschuß auch bezüglich der Beleuchtung der Wagen, ob mit Gas oder elektrischem Licht, ein. Besonders aufmerksam gemacht wird auf die ungünstigen Verhältnisse, welche sich daraus ergeben, daß die deutschen und die für den Verkehr mit Deutschland bestimmten schwedischen Personenwagen schmaler sind als die sonstigen schwedischen Wagen, und daß daraus sich die Gefahr ergibt, daß die schmaleren Wagen bei Zusammenstößen sich in die breiteren einschieben, ohne von den Längswänden der letzteren entsprechenden Widerstand zu erfahren. Die in Schweden übliche Unterbringung der Notbremsen in den Wagengängen soll aufgegeben werden, und es soll durch Unterbringung in den einzelnen Wagenabteilen für leichtere Zugänglichkeit der Notbremsen gesorgt werden. Wie schon erwähnt, läßt sich der Ausschuß in der Wagenbeleuchtungsfrage vor allem von wirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten. Er hält das Gaslicht nach vorliegenden Erfahrungen nicht für gefährlicher als das elektrische. Immerhin spricht er dem letzteren Vorteile zu, die aber nicht so ausschlaggebend seien, daß sich deshalb die Einführung des elektrischen Lichtes in den vorhandenen Wagenbestand empfehle. Für Neuanschaffungen aber begutachtet der Ausschuß, schon mit Rücksicht auf künftigen elektrischen Betrieb, die elektrische Beleuchtung in Erwägung zu ziehen, und zwar soll diese Beleuchtung für jeden Wagen selbständig sein, so daß elektrisch beleuchtete Wagen auch in Mischung mit anders beleuchteten verkehren können.

Was Signalfarben betrifft, so empfiehlt der Ausschuß in der Erkenntnis, daß rot und grün als die besten Signalfarben auch für die wichtigsten Signalbegriffe Anwendung finden sollen, den Übergang zu dem im Ausland in großem Umfange zur Einführung gelangten bezw. gelangenden System, wonach rot für „Halt", brandgelb für „Vorsicht" und grün für „freie Fahrt" zur Anwendung kommen soll. Bekanntlich hat Schweden hier schon einen Anfang gemacht (Siehe diese Ztg. 1913, S. 1320). Weiterhin aber kommt der Ausschuß zu dem absonderlichen Vorschlag, daß eine Vervielfältigung der Lichter den Signalbegriff unterstreichen solle, daß also z. B. die größte Anzahl von grünen Lichtern am Einfahrsignal anzeigen solle, daß die gesicherte Einfahrt ohne jede Ablenkung durch Weichen gegeben sei. Veranlaßt zu diesem Vorschlag ist der Ausschuß durch das Bestreben, daß das zufällige Verlöschen von Signallichtern nicht Signalbilder entstehen lasse, die eine Betriebsgefahr in sich bergen können. Bei der üblichen Anordnung, wonach die Häufung der Signallichter auf Ablenkungen hinweist, könne das Verlöschen von Lichtern bei abgelenkter Einfahrt zu der irrtümlichen Auffassung hinführen, daß Fahrt für das durchgehende Hauptgleis gegeben sei, und diese Auffassung könne den Lokomotivführer zur Einfahrt mit unzulässiger Geschwindigkeit verleiten. Finde anderseits nach Durchführung des Vorschlags der Lokomotivführer bei Einfahrt in eine Station Ablenkung, wo er Benützung des durchgehenden Hauptgleises zu erwarten habe, so sei ein Irrtum des Lokomotivführers, gleichviel ob Lichter verlöscht seien oder nicht, ausgeschlossen, da der Führer vorschriftsmäßig vor der Station anzuhalten habe, sofern er ein falsches Signal antreffe. Soweit wäre der Vorschlag ja begründet; allein es ergibt sich die Schwierigkeit, daß nicht alle Stationen die gleiche Anzahl von Fahrstraßen aufweisen, und daß also drei- und zweiflügelige Einfahrsignale in einer Strecke durcheinander vorkommen würden. Der gleiche Signalbegriff würde danach verschieden in Erscheinung treten, und das wäre natürlich sehr bedenklich. Dem möchte der Ausschuß dadurch entgegenwirken, daß er gruppenweise die Einfahrsignale mit der gleichen Anzahl Flügel ausstatten würde, daß also z. B. zwischen Stationen mit dreiflügeligen Einfahrsignalen zwischenliegende Stationen, welche an sich nur zweiflügelig auszustatten wären, auch drei Flügel bekommen würden. Hiergegen macht der Fachmann natürlich mit Recht geltend, daß dadurch die Anzahl der Flügel und der der Besorgung bedürftigen Lichter unnötig und unwirtschaftlich vermehrt werde, und daß bei Gruppenwechsel diesem Vorschlag die wichtige Eigenschaft der Einheitlichkeit abgehe.

Nur flüchtig berührt hat der Ausschuß das in Schweden bekanntlich eine Rolle spielende „Blinklicht", ohne aber die bei Einführung dieses Lichtes in das Signalsystem sich bietenden Möglichkeiten weiter auszuspinnen. Empfehlenswert erscheint dem Ausschuß, schon an den Vorsignalen anzuzeigen, ob die Einfahrt für das durchgehende Hauptgleis oder für Ablenkung stehe (Siehe diese Ztg. 1913, S. 1317). Was der Ausschuß sagt betreffs der Handsignale des Fahrdienstleiters und des Umstandes, daß in Schweden zurzeit „Halt" und „Abfahrt" mit grünem Licht gegeben wird, ist für uns, nachdem wir diese Handsignale nicht in gleicher Weise haben, weniger von Interesse. Der Ausschuß möchte „Abfahrt" mit grünem Licht und „Halt", sofern es fahrplanmäßig erfolgt, mit brandgelbem Licht, sofern es aber nicht fahrplanmäßig erfolgt, mit rotem Licht gegeben haben. Daß gegen diese Vielgestaltung Bedenken bestehen, liegt auf der Hand.

Aus der Forderung der Erhöhung der Bremsachsenzahl geht hervor, wie der oben schon erwähnte Wunsch des Ausschusses, daß der Bremsweg „verlängert" werden solle, tatsächlich aufzufassen sei. Der Ausschuß will den wichtigen Vorteil kräftiger Bremsung auch mit wirtschaftlichen Nachteilen erkaufen. Die dem Ausschuß vorgetragene, etwa sehr weitgehende Forderung eines Sachverständigen, daß spitzbefahrene, nicht verschlossene oder verriegelte Weichen nur mit 20 bezw. 15 km Stundengeschwindigkeit befahren werden sollten, hat sich der Ausschuß glücklicherweise nicht zu eigen gemacht.

Regierungsrat Dr.-Ing. Saller, Nürnberg.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationale Olympische Spiele in Berlin 1916.** Der preußische Eisenbahnminister hat den Königlichen Eisenbahndirektionen eine Denkschrift über die Vorbereitung der internationalen Olympischen Spiele zu Berlin im Jahre 1916 zugehen lassen. In dem dazu ergangenen Erlaß vom 6. d. M. bemerkt der Minister: „In dem Gelingen dieser Spiele erblickt die Reichsregierung — nicht zuletzt wegen des großen Interesses, das sie schon jetzt bei den fremden Nationen erregen — eine wichtige nationale Aufgabe und hält es für geboten, daß die Bestrebungen des für die Spiele eingesetzten Deutschen Reichsausschusses von vornherein in jeder Weise und von allen in Betracht kommenden Stellen tunlichste Förderung erfahren. Über die auf tarifarischem und betrieblichem Gebiete zu treffenden Maßnahmen bleibt weitere Bestimmung vorbehalten. Dagegen werden die Königlichen Eisenbahndirektionen im Anschluß an den Erlaß vom 30. August d. J. veranlaßt, schon jetzt den Eisenbahnvereinen, die Sportabteilungen führen, von der Denkschrift Kenntnis zu geben und ihnen nahe zu legen, die Ausbildung und die Teilnahme geeigneter Mitglieder an den Wettspielen nach Möglichkeit zu fördern."

— **Vereinfachung der amtlichen Aushänge.** Der preußische Eisenbahnminister hat nach einem Erlaß vom 25. November d. J. auf Grund des Ergebnisses der Beratungen des Finanzausschusses über die Vereinfachung und Vereinheitlichung der amtlichen Aushänge das Königliche Eisenbahn-Zentralamt beauftragt, den Königlichen Eisenbahndirektionen eine Übersicht der künftig gemeinsamen, auch in das gemeinsame Drucksachenverzeichnis aufzunehmenden Aushänge, ein Verzeichnis der entbehrlichen Aushänge und eine kurze Darstellung der vereinbarten allgemeinen Vorschriften zu übersenden. Von den Königlichen Eisenbahndirektionen dürfen künftig selbständig nur noch Aushänge, die sich auf besondere örtliche Verhältnisse beziehen, eingeführt werden. Aushänge sind als gemeinsame Drucksachen für den Staatsbahnbereich zu behandeln.

— **Schlafwagenzüge und Schlafwagen III. Klasse.** Die „Köln. Ztg." schreibt: Die Einführung von Schlafwagenzügen von Berlin durch das rheinisch-westfälische Industriegebiet hat die Düsseldorfer Handelskammer in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten empfohlen. Es sind zurzeit Erwägungen über die Einführung eines neuen Nachtzuges von Berlin nach dem Industriegebiet im Gange. Wie die Monatsschrift der Handelskammer zu Düsseldorf berichtet, ist die Eisenbahnverwaltung ersucht worden, den neu einzurichtenden Nachtschnellzug Berlin-Düsseldorf-Cöln als Schlafwagenzug zu fahren und ihm einen oder mehrere Schlafwagen dritter Klasse anzuhängen. In der Eingabe wird ausgeführt, daß die Eisenbahnverwaltung zwar die Einführung von Schlafwagen dritter Klasse vor allem aus finanziellen Rücksichten ablehne, daß aber die Handelskammer der Meinung sei, daß die Frage wirtschaftlich nutzbringend fahrbarer Schlafwagen dritter Klasse noch nicht gründlich genug untersucht worden sei, und daß die Eisenbahn-

verwaltung sich scheue, an dem alten System der Schlafwagen erster und zweiter Klasse zu rühren. Es wäre darum vielleicht im Wege eines Preisausschreibens festzustellen, ob sich nicht neue Schlafwagen dritter Klasse bauen ließen, die eine Nachtruhe während der Fahrt gewährleisteten, und die gleichzeitig den finanziellen Anforderungen der Eisenbahnverwaltung genügend Rechnung trügen. Ganz besonders geeignet für Versuche mit solchen Wagen sei die Strecke Berlin-Industriegebiet. Auf dieser auch nachts außerordentlich stark beanspruchten Strecke führen zurzeit noch nicht einmal, wie z. B. auf der Strecke Berlin-München, sogenannte Schlafwagenzüge, während sie gerade hier überaus angebracht wären. Durch die dicht nebeneinander liegenden Großstädte im rheinisch-westfälischen Industriegebiet würden häufig Aufenthalte verursacht, die die Nachtruhe ganz erheblich störten. Das Aufreißen der Abteiltüren, der ganze Lärm der Neueinsteigenden würde vermieden werden, wenn auch auf dieser Strecke reine Schlafwagenzüge liefen, aus denen die Mitreisenden, und zwar mit der nötigen Rücksicht, die den hinzusteigenden gut ausgeschlafenen Mitmenschen leider nur zu oft fehle, in den Morgenstunden nur ausstiegen. Da nun sehr viele Reisende dritter Klasse bei dem bisherigen System von Zügen mit Schlafwagen nur erster und zweiter Klasse dann vom Verkehr einfach ausgeschaltet würden, müßten in deren Interesse, und auch um der Bahn die Führung von Schlafwagenzügen auf dieser Strecke rentabel zu gestalten, und zu ermöglichen, diesen Zügen ein oder mehrere Schlafwagen dritter Klasse angehängt werden. Die Düsseldorfer Handelskammer ist überzeugt, daß die Eisenbahnverwaltung bei der Erfüllung dieses Vorschlags des Dankes weiter Kreise von Handel und Industrie, und auch aller anderen Reisenden dritter Klasse gewiß sein dürfte.

— **Verstaatlichung der Cronberger Eisenbahn.** Entsprechend der Ankündigung, wonach ab 1. Januar 1914 der Betrieb der Cronberger Bahn für Rechnung des preußischen Staates erfolgen wird, schreibt der „Berl. Act.“, ruft nunmehr die Gesellschaft auf den 10. Januar n. J. eine Generalversammlung ein, die über die Verstaatlichung der Bahn Beschluß fassen soll. Das Verstaatlichungsangebot geht dahin, daß der Staat die Aktien in 3 proz. preußische Konsols in gleichem Nennwert umtauscht, wobei die Dividende für 1913 den bisherigen Aktionären verbleibt. Das Grundkapital des Unternehmens beträgt 1,20 Millionen Mark in gleichberechtigten Aktien, auf die in den letzten sieben Jahren regelmäßig je 4 % Dividende zur Verteilung kamen. Wenn also jetzt der Umtausch in den gleichen Betrag von 3 proz. Konsols erfolgt, so bedeutet das für die Aktionäre, gemessen an den letztjährigen Dividenden, eine Einbuße in ihrer Rente; dafür erhalten sie aber für ihre Aktien ein festverzinsliches Staatspapier. Die Verstaatlichungsverhandlungen waren schon seit Jahren im Gange und stärker in Fluß gekommen durch den Umbau des Rödelheimer Bahnhofs, zu dessen Mitbenutzung die Cronberger Eisenbahn-Gesellschaft größere Abgaben zu zahlen hätte. Während in den letzten Jahren die Verstaatlichung der Privatbahnen in der Regel derart durchgeführt wurde, daß die Liquidation des Unternehmens eingeleitet wurde und gleichzeitig ein Umtauschangebot des Staates erging, nachdem die Aktionäre ihre Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen eintauschen konnten, wird sich bei der Cronberger Eisenbahn wahrscheinlich eine Liquidation vermeiden lassen dadurch, daß ohne eine solche das Vermögen der Gesellschaft als Ganzes auf den Staat übergeht. An der Börse waren die Aktien nicht eingeführt.

— **Elektrisierung der bayerischen Staatsbahnen.** Der Verkehrsminister v. Seidlein hat im Finanzausschuß der Reichsratskammer zur Frage der Elektrisierung der Staatsbahnen bemerkenswerte Erklärungen abgegeben, über die wir nach dem „Berl. Akt.“ folgendes mitteilen. Der Minister führte aus:

Bestimmend für Einführung des elektrischen Betriebes muß die Wirtschaftlichkeit sein. Niemand kann sagen, ob für Bayern nach den mehr oder minder raschen Fortschritten die Elektrisierung der vom Walchensee-Werk aus zu beginnenden Bahnstrecke in fünf oder zehn Jahren wirtschaftlich möglich sein wird. Auch der Stand der Kohlenpreise kommt hier als mitbestimmend in Betracht. Ich muß daran festhalten, daß kein Anlaß besteht, unsere Bahnen teurer mit Elektrizität zu betreiben als mit Dampf. Die Schweiz hat den elektrischen Betrieb auf den tunnelreichen Strecken des Simplon und Lötschbergs eingeführt und beabsichtigt weiterhin, auch Tunnelstrecken am Gotthard zu elektrisieren. Bei diesen Strecken kommt die Beseitigung der außerordentlichen Rauchbelästigung in den Tunnels vor allem in Frage. Dann arbeitet die Schweiz auch deshalb unter anderen Bedingungen als wir, weil ihr der Kohlenbezug durch die weiten Transportstrecken sehr verteuert ist. Es kann unter diesen Umständen für die Schweizer Bahnen der elektrische Betrieb auf bestimmten Linien angezeigt sein und sich sogar wirtschaftlich erweisen, während das unter unseren anderen Verhältnissen vielleicht nicht der Fall ist. Trotz der bisherigen Verteuerung des elektrischen Bahnbetriebes hat die Staatsregierung die Durchführung des Walchensee-Projektes nicht aufgegeben.

— **Amtsbibliothek des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten.** Die nunmehr eingerichtete Bücherei im neuen Dienstgebäude des Kgl. Verkehrsministeriums in der Arnulfstraße zu München entstand durch Vereinigung der Bücherbestände des Verkehrsministeriums, der Zentralbibliothek und der I., III. und V. Abteilung der früheren Generaldirektion der bayrischen Staatsbahnen sowie durch die in den letzten fünf Jahren erfolgten Neubeschaffungen und sonstigen Zuwendungen und umfaßt zurzeit rund 7700 Werke und Schriften mit über 30 000 Bänden, ungerechnet die in einem besonderen Raume untergebrachten überzähligen Zweit- und Drittwerke bzw. Amtsschriften mit rund 5400 Bänden. Ganz für sich besteht dann noch eine Sonderbücherei der Post- und Telegraphenverwaltung mit rund 7000 Bänden sowie eine Sammlung des gesamten Tarifmaterials beim Tarifamte. Von der Hauptbücherei ist ein ausgewählter Bücherbestand von etwa 1800 Bänden im Sitzungssaal des 3. Stocks als Handbücherei für den Gebrauch bei Sitzungen usw. aufgestellt. Die Verwaltung der nur zum Gebrauch der Verkehrsverwaltung bestimmten Bücherei ist dem Generalsekretär des Ministeriums übertragen, ihre Leitung und wissenschaftliche Ausnutzung unterliegt einem höheren Beamten (Bibliothekar). Wie wir einer beschreibenden Darstellung des derzeitigen Bibliothekars, Reg.-Rat Marggraff, in Nr. 8 der „Süddeutschen Bauzeitung“ entnehmen, ist zur Unterbringung der Amtsbücherei ein durch zwei Stockwerke hindurch reichender Saal im linksseitigen Gebäudeflügel an der Arnulfstraße mit rd. 18 m Länge, 8,9 m Breite und 8,8 m Höhe verwendet, der von Prof. Hocheder, dem verdienten Erbauer des in reichgegliedertem Barock aufgeführten Gebäudes des Verkehrsministeriums, zu einem künstlerisch reizvollen und zugleich der Zweckbestimmung architektonisch Rechnung tragenden Raume ausgestaltet worden ist. Die ansehnliche Saalhöhe gestattet durch Anlage von zwei übereinander liegenden, um 1,45 m vorspringenden Galerien die ausgiebigste Ausnutzung der Wände. Die fortlaufend in die letzteren dreifach übereinander eingebauten Bücherschränke konnten so nach dem Vorbild der alten Schloß- und Klosterbibliotheken der Barockzeit ausgestattet werden. Die Bücherschränke sind aus dunkel gebeiztem Eichenholze ausgeführt. Östlich steht der Bibliotheksaal mittelbar mit dem großen Festsaal in Verbindung, den Zwischenraum bildet ein Raum zur Kleiderablage. Westlich gelangt man in das Lesezimmer, das die Zeitschriftenregale, die Schränke für die sogenannte Handbücherei, einen größeren Lesetisch u. a. m. enthält.

Die Aufstellung und Aufzeichnung des Bücherbestandes erforderte eingehende vergleichende Studien, auf Grund deren es dem Leiter der Bücherei, der sich dieser Aufgabe im amtlichen Auftrage zu unterziehen hatte, möglich geworden ist, eine Systematik zu finden, die unter Berücksichtigung der vielen, je in mehrere Gruppen eingreifenden Gegenstände und Fachgebiete eine möglichst einwandfreie und für umfangreiche gemischte Büchereien, wie die des bayerischen Verkehrsministeriums, sowie überhaupt für jede technische bezw. verkehrstechnische Büchersammlung unschwer anwendbare Einteilung gewährleistet. Es seien hier mit einigen Worten die bibliographischen Besonderheiten und die neuartige Gruppeneinteilung des soeben im Druck erschienenen Katalogs der Amtsbibliothek des Königlich bayerischen Verkehrsministeriums dargestellt. Den Verhältnissen und Bedürfnissen der Verkehrsverwaltung entsprechend sind zwölf Hauptgruppen unter grundsätzlicher Ausscheidung von Recht, Wirtschaft und Technik aus dem Verkehrsbetriebe (im weiteren Sinne) gebildet, nämlich Gruppe I. Eisenbahn; II. Post, Telegraph, Telephon; III. Schiffahrt; IV. Verfassung und Verwaltung; V. Zivil- und Strafrecht; VI. Staats- und Volkswirtschaft; VII. Bauingenieurtechnik; VIII. Hochbautechnik und Architektur; IX. Maschinentechnik; X. Starkstromtechnik; XI. Gewerbetechnik; XII. Natur- und Hilfswissenschaften, Sonstiges. Jede dieser Hauptgruppen zerfällt in mehr oder minder zahlreiche Untergruppen (gekennzeichnet durch große lateinische Buchstaben A. B usw.), von denen nur eine einzige besonders umfangreiche, VII H Eisenbahnbau, noch in Unterabteilungen a, b usw. gegliedert ist. Innerhalb jeder Untergruppe bzw. Unterabteilung sind die zurzeit vorhandenen Werke in alphabetischer Reihenfolge nach dem Namen der Verfasser oder nach Ordnungsworten geordnet und von 1 anfangend — unbekümmert um die Bücherformate — numeriert, so daß die Neuzugänge sich dem bisherigen Bestande nach Eingang anreihen können. Die Fachzeitschriften sind den einschlägigen Hauptgruppen eingeordnet. Als besonders hervorzuhebende Eigentümlichkeiten zeigt der Katalog u. a. in seiner äußeren Gestalt das sogenannte „Weltformat“ (16 × 22,6 cm), sodann, wie schon aus den obigen Andeutungen ersichtlich, eine möglichst einfache, durchsichtige wissenschaftliche Systematik, ferner eine kurze Fassung der Buch-Vorträge mit Wortkürzungen unter Fortlassung alles Überflüssigen, mit einem Zeichen * bezeichnete Hinweise auf

Sonderabschnitte maßgebender Handbücher oder Sammelwerke, die Aufführung von Kongreßberichten, Denkschriften, Dissertationen, Sonderabdrücken und von Literalien der Sonderbücherei des Tarifamts (mit der Bezeichnung „Tarifbib." anstelle der Ordnungsnummer), ferner die Einbeziehung der sogenannten Geschäftsfirmen-Literatur, wie Fest- und Jubiläumsschriften, Albums und illustrierte Kataloge, die Hervorhebung wichtiger literarischer Erzeugnisse durch „gesperrten" Druck, die Kennzeichnung von Prachtwerken bzw. Prachtbänden und die Abstandnahme von der Einzelaufführung der in der Bücherei äußerst zahlreich vorhandenen, einem häufigen Wechsel unterliegenden Verordnungen und Dienstvorschriften.

Zum Dienstgebrauch führt die Büchereiverwaltung einen ausführlichen, handschriftlichen, systematischen Zettelkatalog in lösbaren Bänden, der auch sämtliche Stiftungen aufweist; er hat die Grundlage zu dem im Druck erschienenen Katalog gegeben. Eine Schrank-Kartothek verzeichnet die Literalien auf Zetteln alphabetisch nach Verfassernamen oder Ordnungsworten und zwar ohne Gruppenausscheidung. Erwähnenswert ist noch eine von dem Leiter der Bücherei nach einer neuartigen Methode angelegte literarische „Auskunfts-Kartothek", ein handschriftlich hergestellter, genau nach der oben angedeuteten Systematik eingeteilter und nach Schlagworten geordneter Zettelkatalog über die neuesten Erscheinungen des Büchermarkts, über die sogenannte Amtsliteratur und die Geschäftsfirmenliteratur, insbesondere aber über die in etwa 60 Zeitschriften veröffentlichten wertvollen Aufsätze und Berichte über alle in der Bücherei vertretenen Fachgebiete.

— **Eisenbahnunglück im Harrasfelstunnel bei Braunsdorf (Sachsen).** Als der am Sonntag, den 14. d. M., abends 9 Uhr 7 Minuten von Roßwein nach Chemnitz abgefahrene Personenzug Nr. 1414 zwischen Gunnersdorf und Braunsdorf den Tunnel des Harrasfelsens passierte, stürzte infolge einer erdbebenartigen Erschütterung die Stirnseite an der Ausfahrt des Tunnels ein. Das Unglück hat bisher neun Tote gefordert, von denen zwei in den Krankenhäusern starben, ferner wurden sieben Personen schwer und 27 leicht verletzt. Es hatte an diesem Tage ein orkanartiger Sturm geherrscht, der gegen Abend von Gewitter und starkem Schneetreiben begleitet war. Man nimmt an, daß der Einsturz des Tunnels auf diesen Witterungseinfluß zurückzuführen ist, umsomehr als auch an diesem Abend in jener Gegend erdbebenartige Erscheinungen verspürt worden sind.

Die Eisenbahnbetriebsdirektion Chemnitz berichtete am 15. d. M. über das Unglück: Durch einen großen Felssturz am Harrasfelsen zwischen Gunnersdorf und Braunsdorf ist gestern abend kurze Zeit vor dem in Niederwiesa fahrplanmäßig 10.26 Uhr eintreffenden Personenzuge Nr. 1414 das Südportal des durch den Harrasfelsen führenden Tunnels verschüttet worden. Der erwähnte Personenzug fuhr mit zwei Maschinen auf die Sturzmasse auf, wobei die erste Maschine bis zum Tunnelscheitel gehoben wurde. Die Wagen des im Tunnel befindlichen Zugteils wurden zum großen Teil zertrümmert, und leider sind hierbei mehrere Menschenleben und zahlreiche Verletzungen zu beklagen. Auf telephonische und telegraphische Meldung wurden unverzüglich zwei Hilfszüge von Chemnitz und Leipzig sowie der Arztwagen von Döbeln abgelassen, so daß das Rettungswerk in kurzer Zeit begonnen werden konnte. Außerdem war eine große Anzahl von Ärzten und Samaritern aus Chemnitz, Niederwiesa, Frankenberg, Döbeln und Roßwein zur Stelle. Sämtliche Verletzte wurden sofort vorläufig ärztlich behandelt. Die Schwerverletzten waren bereits bis 4 Uhr morgens in den Krankenhäusern zu Frankenberg und Chemnitz untergebracht. Als schwerverletzt waren sieben Reisende zu betrachten. Die Anzahl der Leichtverletzten läßt sich jetzt noch nicht mit Bestimmtheit feststellen. Tot im Zuge aufgefunden wurden vier Personen. Es ist Hoffnung vorhanden, daß sich weitere Tote in den Trümmern nicht mehr befinden werden. Der Felssturz, der nach vorläufiger Schätzung mehr als 100 cbm Massen umfaßt, dürfte nach den bisherigen Ermittlungen außerordentlichen elementaren Ereignissen zuzuschreiben sein. Die Oberbeamten der Betriebsdirektion Chemnitz und der zuständigen Ämter trafen mit Hilfszügen auf der Unfallstelle ein, auf der schon während der Nacht der Präsident mit zwei Räten der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen erschienen war. — Die örtlichen Verhältnisse gestatten es nicht, daß auf der Unfallstelle der Verkehr durch Umsteigen aufrecht erhalten werden kann. Es werden aber die Personenzüge in Richtung von Roßwein bis Gunnersdorf und in Richtung von Niederwiesa bis Braunsdorf geführt. Die Sperrung zwischen Gunnersdorf und Braunsdorf dürfte etwa 8 Tage andauern.

— **Beförderung von Expreßgut zwischen allen Stationen.** Diese Frage, die auch zurzeit den Deutschen Handelstag beschäftigt, ist seinerzeit auf dem bayerischen Handelskammertage erörtert worden, der sich einstimmig dafür ausgesprochen hat, daß grundsätzlich Expreßgüter von und nach allen Stationen aufgegeben werden könnten. Die Handelskammer in Regensburg hatte es übernommen, diesen Wunsch dem bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten zu übermitteln, und in der Begründung darauf hingewiesen, daß es nicht genüge, wenn der Expreßgutverkehr zwischen einzelnen Stationen zugelassen wird, da die Geschäftsleute beschleunigte Sendungen bald hierhin, bald dorthin abzufertigen haben, dies Bedürfnis trete eben nur gelegentlich auf. Gegenüber der Besorgnis, daß bei Einbeziehung sämtlicher deutscher Stationen in den Expreßgutverkehr die Kosten für die hierdurch erforderliche Ausgestaltung der Tarife sehr hoch werden und außer Verhältnis zu den aus dieser Beförderungsweise zu erwartenden Einnahmen stehen würden, hatte die Kammer auf den Vorteil aufmerksam gemacht, den eine Vereinheitlichung der Tarifsätze bieten würde, da dann an Stelle der bisherigen Schnittarife im Expreßgutverkehr Tarife mit durchgerechneten Gesamtentfernungen erstellt werden könnten. Die Kammer hatte jedoch den ausdrücklichen Vorbehalt gemacht, daß einer solchen Vereinheitlichung der Tarifsätze nur dann zugestimmt werden könne, wenn diese auf der Grundlage der billigen süddeutschen Tarifsätze erfolge. Wie „Handel und Gewerbe" mitteilt, hat das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten u. a. darauf erwidert, daß es auch die Eisenbahnverwaltungen als erwünscht betrachten würden, wenn Expreßgut im innerdeutschen Verkehr von und nach allen Stationen direkt abgefertigt werden könnte. Indessen würden die Kosten für die Ausarbeitung und Herstellung der Expreßguttarife so hoch werden, daß sie, insbesondere bei den niederen Einheitsstätzen der süddeutschen Eisenbahnverwaltungen, in keinem Verhältnis zu den Einnahmen aus der Expreßgutbeförderung ständen. Die Annahme, daß die Erweiterung der zurzeit bestehenden Expreßguttarife wesentlich erleichtert würde, wenn die Einheitssätze bei allen Verwaltungen gleich wären, erscheine zutreffend, die bayerische Staatsbahnverwaltung sei auch gern bereit, mit den übrigen deutschen Bahnen wegen Annahme eines einheitlichen Satzes in Verbindung zu treten. Es dürfe jedoch als bestimmt anzunehmen sein, daß die Verwaltungen, in deren Bereich gegenwärtig höhere Einheitssätze als bei den süddeutschen Bahnen bestehen, nicht auf die billigen Einheitssätze der letzteren heruntergehen werden, sondern daß eine Einigung gegebenenfalls nur auf einer mittleren Linie zu erreichen sein werde.

— **Dringendes Expreßgut.** Wie „Handel u. Gewerbe" mitteilt, lehnte der Ausschuß des Deutschen Handelstags in der Sitzung vom 14. November d. J. die von der Verkehrskommission am 7. April d. J. vorgeschlagene Einrichtung von „dringendem Expreßgut" von neuem ab, brachte indessen nochmals den Wunsch zum Ausdruck, daß Expreßgut mit allen Zügen befördert werde. Ferner sprach sich der Ausschuß nach Vorschlägen der Sonderkommission wegen Vereinheitlichung der deutschen Eisenbahnen auch noch dafür aus, daß der Expreßgutverkehr erweitert, eine Vereinheitlichung der Tarifsätze für Expreßgut herbeigeführt und eine einheitliche Veröffentlichung derjenigen Züge, für welche zurzeit die Beförderung von Expreßgut nur beschränkt zugelassen oder ausgeschlossen ist, vorgenommen werde.

— **Die Berliner Reisebureaus Unter den Linden.** Die Zahl der Reisebureaus Unter den Linden hat in den letzten Jahren eine derartige Vermehrung erfahren, daß sie in dem Straßenbild dieser wichtigen Verkehrsstraße der Reichshauptstadt vorherrschend geworden sind. Besonders sind es die großen deutschen und außerdeutschen Schiffahrtsgesellschaften, die eigene Vertretungen meistens in vornehm ausgestatteten Räumen geschaffen haben. Der Norddeutsche Lloyd hat sich seit einiger Zeit in den prächtigen Sälen des Hotel Adlon, Unter den Linden 1, niedergelassen. Jede äußere aufdringliche Reklame wurde entsprechend dem Charakter des Hotels vermieden, lediglich ein Modell zeigt das Patenkind der Reichshauptstadt, den Schnellpostdampfer „Berlin". Mit dem Kajütenbureau ist eine Fahrkartenausgabestelle verbunden. Die Hamburg-Amerika Linie hat ihre Geschäftsräume Unter den Linden 8. Die Hälfte der Bureauräume nimmt die Kajütenabteilung in Anspruch, die andere Hälfte beherbergt das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, früher Stangens Reisebureau. Besonderes Interesse findet die Darstellung der Schiffsbewegungen, die täglich im Schaufenster bildlich auf einer großen Weltkarte markiert werden. In weiteren Kreisen ist das Internationale öffentliche Verkehrsbureau, Unter den Linden 14, bekannt geworden, das amtliche Auskunftstelle sämtlicher deutschen Staatsbahnen und der Schweizerischen Bundesbahnen ist. In den einzelnen besonders gekennzeichneten Abteilungen sind u. a. Beamte der preußischen, bayerischen, sächsischen, badischen und württembergischen Staatsbahnen sowie der Schweizerischen Bundesbahnen tätig. Das Bureau verkauft keine Fahrkarten, alle Auskünfte sind kostenlos, in wechselnder Folge werden die Prospekte und die photographischen Ansichten der verschiedenen beteiligten Länder im Schaufenster ausgelegt. In den Abendstunden wirft ein selbttätig, mit elektrischer Kraft arbeitender Lichtbilderapparat während zweier Stunden Bilder auf die Leinwand an der

Rückseite des Schaufensters. Neuerdings ist das Bureau auch amtliche Auskunftstelle für den Fremdenverkehr Groß-Berlins geworden und verkauft in einer neu errichteten Theaterabteilung Eintrittskarten sämtlicher Berliner Theater.

Größere Ausdehnung haben ebenfalls das Weltreisebureau „Union“, Unter den Linden 22, Agentur von Thos. Cook & Son und das Reisebureau der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft, Unter den Linden 57. Nicht weniger zahlreich sind die ausländischen Vertretungen. Dänemark, Norwegen und Schweden besitzen je eigene Bureaus Unter den Linden. Das Amtliche Reisebureau der österreichischen Staatsbahnen, Unter den Linden 47, vertritt gleichzeitig den Österreichischen Lloyd, das Amtliche Reisebureau der Paris-Lyon Mittelmeerbahn zugleich die Compagnie Transatlantique und die French Line. Eigene Vertretungen Unter den Linden haben außerdem die Holland-Amerika Line, u. a. vereinigt mit Reed Star Line, White Star Line, Allan Line, Dominion Line, ferner die Cunard Line, die Austro American und der Kgl. Holländische Lloyd. Während diese zum größten Teil erst in neuerer Zeit errichteten Bureaus durch die hinter ihnen stehenden großen Unternehmungen finanziell gesichert sind, vermögen sich kleinere Reisebureaus ohne solche Stützen kaum zu halten. So sind in diesem Jahre sowohl Riesels Reisebureau, wie auch das Mittelmeer-Reisebureau von Senft, beide Unter den Linden, eingegangen.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** Der Staatseisenbahnrat, dessen Herbsttagung vom Eisenbahnministerium für die zweite Woche im Dezember anberaumt worden war, hat am 9. d. M. seine Beratungen im Ausschusse für Angelegenheiten des Güterverkehrs begonnen.

Ein Antrag, betreffend die Einführung von kombinierten Tarifen für den direkten Verkehr nach Dalmatien, gab Anlaß zu einer längeren und interessanten Debatte über grundsätzliche verkehrspolitische Fragen. In dem in Verhandlung stehenden Antrage wurde die Regierung um Aufklärung ersucht, wie weit die Verhandlungen mit den Schiffahrtsgesellschaften wegen Einführung eines direkten Tarifes für den Verkehr mit Dalmatien fortgeschritten seien. Hiezu wurde von dem Vertreter des Eisenbahnministeriums die Erklärung abgegeben, daß die Verhandlungen zu dem Ergebnisse geführt haben, daß die Schiffahrtsgesellschaften sich bereit erklärten, zum Zwecke der Erstellung des Kumulativtarifes nahezu die gleichen Nachlässe von den normalen Frachtsätzen zur Verfügung zu stellen, wie dies von den beteiligten Bahnverwaltungen zugesichert worden sei. Das Eisenbahnministerium werde bei der Erstellung dieses Tarifes auf die geäußerten Wünsche Bedacht nehmen, indem es auf die Zulassung der Reexpedition in Triest im Rahmen des direkten Verkehres mit Dalmatien in weitestgehendem Umfange hinwirken werde. Voraussichtlich werde der Kumulativtarif mit Dalmatien schon mit 1. Februar kommenden Jahres zur Einführung gelangen.

Ein Mitglied führte aus, daß es anscheinend nur mit besonderen Schwierigkeiten möglich gewesen sei, das in dieser Frage unbedingt notwendige Zusammenwirken von Eisenbahn und Schiffahrt zu erzielen. Eisenbahnen und Schiffahrt müßten von einer Zentralstelle aus geleitet werden, insbesondere müsse die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ehestens der Verwaltung der Staatsbahnen unterstellt werden, welch letztere im Hinblicke auf die beabsichtigten Tarifmaßnahmen Ungarns rechtzeitige Vorkehrungen zu treffen hätte, um Österreich vor einer Schädigung seiner Balkanausfuhr zu bewahren.

Von einem anderen Mitgliede wurde hervorgehoben, daß der Industrierat bereits vor 1½ Jahren die Einführung von direkten Tarifen nach Dalmatien über den Seeweg gefordert habe. Die Anregung sei von so großer Tragweite, daß er den Antrag stelle, für diese Frage ein besonderes Subkomitee einzusetzen.

Schließlich einigte man sich auf die Wahl eines kleinen Komitees innerhalb des Ausschusses, das die Angelegenheit zu beraten und einen genau formulierten Antrag in Vorschlag zu bringen hätte.

Zu den Anträgen mehrerer Mitglieder betreffend Aufrechterhaltung der gegenwärtig bestehenden Frachtsätze für Rohzuckertransporte von böhmischen, mährischen, schlesischen und niederösterreichischen Stationen nach den Elbe-Umschlagplätzen erklärte der Regierungsvertreter, daß die in Aussicht genommene Erhöhung der Rohzuckerfrachtsätze von Stationen in Mähren, Schlesien und Niederösterreich nach den Elbe-Umschlagsplätzen den Abschluß aller jener Maßnahmen darstelle, die erforderlich waren, um die vor der Verstaatlichung der Nordwestbahn, der Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Böhmischen Nordbahn und der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn nach den verschiedensten Gesichtspunkten erstellten Zuckerausfuhrtarife nach den Elbe-Umschlagsplätzen auf eine dem einheitlichen Netze der Staatsbahnen entsprechende einheitliche Grundlage zu stellen. Schon bei der Tarifreform sei die Staatseisenbahnverwaltung bestrebt gewesen, die Zuckerausfuhrtarife möglichst gleichmäßig zu gestalten. Es war jedoch nicht möglich, dies sofort durchzuführen, vielmehr mußten für eine gewisse Übergangszeit fallweise Sonderbegünstigungen eingeräumt werden. Diese seien im weiteren Verlaufe nach und nach, sobald die Verhältnisse es gestatteten, aufgehoben worden, so daß jetzt allen Zuckerfabriken, mit Ausnahme jener in Mähren, Schlesien und Niederösterreich nur mehr die generellen Rohzuckerausfuhrtarife zur Verfügung stehen. Die Staatseisenbahnverwaltung mußte daher endlich auch die Aufhebung des 15 prozentigen Nachlasses ab mährischen, schlesischen und niederösterreichischen Stationen ebenfalls in Erwägung ziehen. Mit Rücksicht auf die vorliegenden Anträge sei das Eisenbahnministerium jedoch bereit, die Angelegenheit einer nochmaligen Prüfung zu unterziehen.

Mit der Frage der Lieferfristzuschläge befaßte sich eine Gruppe von vier Anträgen. Der Regierungsvertreter legte ausführlich dar, daß die aufsichtsbehördliche Genehmigung der Lieferfristzuschläge nur für die Dauer des unabweislichen Bedarfes erteilt wurde und die Zuschläge nach Eintritt einer wesentlichen Besserung der Verhältnisse sofort aufgehoben wurden.

Zu den von mehreren Mitgliedern gestellten Anträgen wegen der im Herbste 1913 verfügten Kürzung der Ladefristen verwies der Regierungsvertreter auf die unabweisbare Notwendigkeit dieser Maßnahme wegen der bedeutend gesteigerten Anforderungen an offenen Güterwagen, die insbesondere durch die in einen kurzen Zeitraum zusammengedrängte Rübenverladung hervorgerufen wurde und dazu nötigte, für eine klaglose Befriedigung der Wagenanforderungen außer durch andere Vorsorgen auch durch äußerste Ausnützung des Güterwagenmateriales Sorge zu tragen. Hiebei habe das Eisenbahnministerium sich auf das unbedingt Notwendige beschränkt, von einer Ladefristkürzung für gedeckte Wagen ganz abgesehen, jene für hochbordige Wagen auf die wichtigsten in Betracht kommenden Güter beschränkt und die Ladefristkürzung nach kaum vier Wochen schon wieder außer Kraft gesetzt. Einem Wunsche des Staatseisenbahnrates entsprechend seien jetzt die Tagesstunden für die tarifmäßigen Ladefristen von 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends festgesetzt worden. Um ungerechtfertigten Härten bei der Anrechnung von Wagenstandgeldern vorzubeugen, seien entsprechende Verfügungen an die Direktionen erlassen worden.

Sodann gelangten noch einige Dringlichkeitsanträge zur Verhandlung, von denen insbesondere der Dringlichkeitsantrag hervorzuheben ist, in welchem das Eisenbahnministerium ersucht wird, mit aller Energie Maßnahmen vorzukehren, um die österreichische Ausfuhr nach den Balkanstaaten verkehrstechnisch und tarifarisch vor Vexationen zu schützen. In der Begründung wies der Antragsteller darauf hin, daß das Vorgehen Serbiens in verkehrstechnischer Hinsicht die Verfrachtung nach dem Orient fast unmöglich mache. Dieser Antrag gelangte einstimmig zur Annahme.

— **Die Wiener Bahnhoffrage.** Vor kurzem hielt in Wien im Vereine für kaufmännische Interessen Professor Ritter von Schurda einen Vortrag über die einheitliche Ausgestaltung sämtlicher Wiener Bahnanlagen. Der Vortragende bezeichnete als deren größten Übelstand, daß zwischen den sieben in Wien vorhandenen Bahnhöfen keine direkte Verbindung bestehe. Durch Umbauten könne diesem Übelstande nicht abgeholfen werden, die einzige Möglichkeit biete die Schaffung zweier Hauptbahnhöfe, von denen einer auf dem Gelände des jetzigen Nordbahnhofes, der andere auf dem des jetzigen Südbahnhofes erbaut werden müßte. Zwischen diesen beiden Hauptbahnhöfen würde die jetzige Verbindungsbahn eine derartige Verbindung herstellen, daß sie sozusagen einen einzigen Bahnhof bilden würde. Damit das reisende Publikum zu diesen beiden Hauptbahnhöfen bequem gelangen könne, müßten die Vorortelinie und die Verbindungsbahn zu einer äußeren Ringbahn und die Stadtbahnlinie zu einer inneren, mit beiden Bahnhöfen in Verbindung stehenden Ringbahn umgewandelt werden. Als unbedingt notwendig stelle sich für die Kaufmannschaft die Errichtung zweier in unmittelbarer Nähe der Personenbahnhöfe gelegener Frachtenbahnhöfe dar. Bezüglich der Untergrundschnellbahnen schlägt der Vortragende drei Hauptlinien, und zwar Mariahilf-Prater, Gersthof-Landstraße und Favoriten—Floridsdorf, mit einem großen Kreuzungspunkt auf dem Stephansplatze vor. Die Linie Favoriten-Floridsdorf ist mit den Hauptbahnhöfen direkt zu verbinden, so daß diese durch Umsteigen auf dem Stephansplatze von sämtlichen Bezirken mittels Untergrundbahn, deren Stationen sich direkt unter den Hauptbahnhöfen befinden, erreicht werden können. Den drei Hauptlinien sollen sich noch anschließen: die Linie Westbahnhof-Ottakring, Gallitzinstraße; Schottenring-Hernals-Neuwaldegg und Gymnasiumstraße-Cobenzl. Diese Vereinigung des gesamten Wiener Bahnverkehrs könnte nach Ansicht des Vortragenden durch die Erbauung eines großen Zentralhotels auf dem Stephansplatze sinnfällig zum Ausdruck gebracht werden.

— **Lieferungsabschlüsse der Staatsbahnverwaltung.** In der letzten Zeit hat die Staatsbahnverwaltung Abschlüsse wegen Deckung des Bedarfes in verschiedenen Materialien gemacht. So

wurde mit den kartellierten Kautschukfabriken ein dreijähriger Lieferungsvertrag auf Grund der Paranotierungen abgeschlossen. Infolge des starken Rückganges der Gummipreise ist das Übereinkommen, durch das die österreichischen Gummifabriken für eine mehrjährige Periode Aufträge erhalten, für den Staat vorteilhaft. Die Lieferung umfaßt dem Werte nach je eine Million Kronen jährlich. Ferner wurde für drei Jahre ein Vertrag zur Deckung des Bedarfes in Soda geschlossen. Zwei Drittel werden die kartellierten Unternehmungen liefern, zu denen eine galizische, zwei deutschböhmische und eine tschechische Fabrik gehören, ein Drittel übernimmt die neue Sodafabrik in Monfalcone. Ein drittes Übereinkommen bezieht sich auf die Deckung des Kupferbedarfes. Dieser Vertrag läuft auf zwei bzw. drei Jahre. An der Konkurrenz beteiligte sich die Hirtenberger Patronenfabrikgesellschaft für Kupferröhren, ferner sind auch die Siemens-Werke neu in den Wettbewerb getreten. Ein weiterer Abschluß betrifft die Lieferung von hochwertigen Ölen, bei denen der Preis mit Rücksicht auf die geänderten Zollverhältnisse erstellt werden mußte.

— **Betriebseinnahmen der Buschtiehrader Eisenbahn.** Der ungünstige Geschäftsgang in der Eisenindustrie in Verbindung mit der außerordentlich milden Witterung haben den Kohlenbedarf für Hausbrandkohle ziemlich bedeutend verringert und die Einnahmen der Buschtiehrader Bahn im November empfindlich herabgedrückt. Die Kohlentransporte erlitten einen Ausfall von etwa 8200 Wagen zu je 10 t. Die Beförderung anderer Güter blieb um etwa 3600 Wagen hinter dem November des Vorjahres zurück. Die Einnahmen weisen gegenüber dem Vorjahre eine Mindereinnahme von 291 500 K. aus, wovon 149 000 K. auf das A-Netz und 142 500 K. auf das B-Netz entfallen. Die richtiggestellte Buchung der Einnahmen für Juli ergab für das A-Netz eine Zunahme von 13 300 K., für das B-Netz eine Abnahme von 61 483 K. Die Gesamteinnahme für die ersten elf Monate zeigt einen Ausfall von 1 143 821 K., wovon 662 887 K. auf das A-Netz und 480 934 K. auf das B-Netz entfallen. Im Vorjahre war zur gleichen Zeit eine Mehreinnahme von 1 450 000 K. zu verzeichnen. Der Güterverkehr, der im Jahre 1912 eine Steigerung um 560 000 t aufzuweisen hatte, verzeichnete im laufenden Jahre eine Abnahme von 180 000 t.

— **Erhöhung des Urlaubsausmaßes für Winterurlaube bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Diese Verwaltung hat unter Anlehnung an das Beispiel der preußischen Staatsbahnen versuchsweise innerhalb gewisser Grenzen eine Verlängerung der Erholungsurlaube für den Fall bewilligt, daß diese in der Zeit vom 1. November bis 31. März ausgenützt werden. Die Erhöhung beträgt ein Viertel des gewöhnlichen Urlaubsausmaßes. Die Erhöhung wird auch in dem Falle bewilligt, wenn ein für die übrige Jahreszeit bewilligter Urlaub in dieser wegen dienstlicher Rücksichten nicht ausgenützt werden konnte.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Am 3. Dezember fand die Übernahme des österreichischen Teils der elektrischen Bahn Wien-Preßburg, das ist die Strecke Fischamend-Landesgrenze (Wolfstal), durch die Direktion der Niederösterreichischen Landesbahnen, in deren Betrieb diese neue Bahn gestellt ist, statt. Um 8 Uhr 15 Minuten früh fuhr ein Zug, bestehend aus Maschine und drei Personenwagen, probeweise von Fischamend an die Landesgrenze. Die Eröffnung der Bahn dürfte Ende dieses Monats oder Anfang Januar erfolgen. Durch das schlechte Wetter im Sommer und durch die Langwierigkeit der Verhandlungen wurden auch die Arbeiten bisher verzögert. Dazu kam noch, daß das städtische Elektrizitätswerk der Gemeinde Wien, welches eine Umformerstation behufs Umwandlung des Stromes zu schaffen hat, auch mit Hindernissen zu rechnen hatte. Die Fahrzeit für die elektrische Bahn Wien-Preßburg läßt sich noch nicht bestimmen, weil die Generalinspektion der österr. Eisenbahnen die Geschwindigkeit erst bei den Probefahrten für die einzelnen Teilstrecken festsetzen wird. Anscheinend wird die Fahrzeit der elektrischen Bahn eine längere sein als die bei der Staatsbahn, weil erstere weiter nach Wien und auch weiter in die Stadt Preßburg hineinfährt und innerhalb der bebauten Gebiete nicht so schnell fahren darf, wie auf freiem Felde. Die Strecke innerhalb des Gemeindegebietes Wien beträgt allein 13 km. Es ist aber zu hoffen, daß die Generalinspektion für die Fahrt über die Simmeringer Heide eine größere Geschwindigkeit gestatten wird.

— **Todesfälle.** Am 10. d. M. ist der pensionierte S e k t i o n s c h e f im Eisenbahnministerium und Ehrendoktor der technischen Wissenschaften Anton M i l l e m o t h im 74. Lebensjahre gestorben. Er war nach Beendigung der technischen Studien im Jahre 1859 bei der Südbahn eingetreten, bei der er sieben Jahre blieb. Dann war er bis zum Jahre 1873 bei der ungarischen Eisenbahndirektion tätig. Im Jahre 1874 erfolgte seine Übernahme in den österreichischen Staatsbahndienst. Er war Bauleiter der Istrianer, der Unterdrauburg-Wolfsberger und der Arlbergbahn, der Bahnbauten Herpelje-Triest und Eisenerz-Vordernberg. Beim Bau der Wiener Stadtbahn lag ihm die Bauleitung der Gürtellinie ob. Im Jahre 1899 wurde Millemoth zum Vorstand der Eisenbahnbauleitung Triest-Parenzo ernannt. Von der Einrichtung der Eisenbahnbaudirektion an war er Stellvertreter des Baudirektors Sektionchefs Wurmb, bis er nach dem Rücktritt Wurmbs selbst Leiter der Eisenbahnbaudirektion wurde. In dieser Stellung wurde er Sektionschef. Vor einigen Jahren trat er in den Ruhestand. Bei dem Leichenbegängnis am 13. d. M. waren u. a. anwesend: Eisenbahnminister Dr. Freiherr v. Forster, Minister für öffentliche Arbeiten Dr. Trnka, die Minister a. D. Dr. Ritter v. Wittek und Dr. v. Derschatta. — Am 12 d. M. starb nach langem, schwerem Leiden kaiserlicher Rat Ingenieur Wilhelm F e l s e n s t e i n, Zentralinspektor der Österreichischen Nordwestbahn i. R., im 76. Lebensjahre.

Ungarn.

— **Arbeiterwohnhäuser für Staatsbahnangestellte in der Nähe von Budapest.** In der Nachbarschaft der Hauptwerkstätte von Istvántelek der Staatsbahnen wurden vor etwa 3 Jahren 30 ebenerdige Wohnhäuser mit 120 Wohnungen für die Arbeiter der genannten Werkstätte erbaut. Für die Fortsetzung dieser Bauten und für den vollständigen Ausbau der Arbeiterkolonie auf dem früher erworbenen großen Bauplatz wurden im Staatsvoranschlag für das Jahr 1913:1 300 000 Kr. bewilligt, für die erste Hälfte des Jahres 1914 sind 500 000 Kr., für das Budgetjahr 1914/15 dagegen 1 400 000 Kr. in Aussicht gestellt. Es sollen 41 einstöckige Wohnhäuser gebaut werden, welche insgesamt 462 Wohnungen, hiervon 348 Ein- und 114 Zweizimmerwohnungen enthalten. Zu jeder Wohnung gehört ein Wirtschaftshof mit Nebengebäuden und ein Garten mit 200 qm Flächeninhalt. Sämtliche Wohnungen sind mit Vorzimmer, Veranda, Küche, Speisekammer, Keller, Boden und Abort versehen. Die Wohnzimmer haben eine Grundfläche von 15—20 qm, die Höhe der Zimmer beträgt 3 m.— Zur Wohnungskolonie gehört eine Elementarschule, Kinderbewahranstalt, Sportplatz, Gasthaus und Badehaus. Die Kolonie wird elektrisch beleuchtet und mit Wasserleitung versehen werden. — Die Mietziense sind äußerst mäßig. Für eine Wohnung mit zwei Zimmern sind 360 Kr., für eine einzimmerige Wohnung 260 Kr. als jährlicher Mietzins zu entrichten.

Rumänien.

— **Kredite für neue Eisenbahnen.** Aus Bukarest wird der „B. B. Ztg." folgendes berichtet: Das Parlament wird sich vielleicht noch vor Erledigung der auf die Einverleibung der neuen Gebiete bezüglichen Gesetze mit einem für die Eisenbahnen anzusprechenden Kredit zu beschäftigen haben. Es sollen vorerst im neuen Gebiet einige kleinere Linien gebaut und der Fahrpark in bedeutendem Maße vermehrt werden. Nach den bisherigen Mitteilungen werden hierfür 80 Millionen Franken angesprochen werden. Die Klagen über die rumänischen Eisenbahnen sind besonders in wirtschaftlichen Kreisen sehr lebhaft, sie werden seit Jahren zur Zeit der nach der Ernte beginnenden großen Tranporte laut. Die amtlichen Kreise sind sich der Mängel im rumänischen Eisenbahnwesen durchaus bewußt und nur andere drängendere Fragen haben sie bisher von der Durchführung der wünschenswerten Reformen abgehalten. Im Frühjahr wurde dem Parlament ein großangelegtes Reformprojekt unterbreitet, nach welchem die Summe von 405 Millionen Franken für den Ausbau und die Verbesserung der Eisenbahnen aufgewendet werden sollte (vergl. Nr. 38 S. 630 und Nr. 51 S. 831 d. Ztg.). Die Balkankrise schob indessen dieses Projekt in den Hintergrund. Nun wird es wenigstens zum Teil durchgeführt werden.

Zu dieser Frage kommt nun folgende Drahtnachricht vom 13. d. M.: Die Kammer hat den Kredit von 428 615 481 Lei zum Zwecke der Ausgestaltung der Eisenbahnen, deren 3590 km betragendes Netz unzulänglich ist und deren Roheinnahmen von 76 800 000 Lei im Jahre 1909 auf 110 900 000 Lei im Jahre 1912 gestiegen sind, einstimmig angenommen. Unter den zu erbauenden Linien sind hervorzuheben: eine direkte Linie Bukarest—Krajowa, eine auch für Fuhrwerke benutzbare zweigleisige Eisenbahnbrücke bei Tandarei zur Verbindung mit Constantza sowie Eisenbahnlinien von Dorohoju zur Grenze und von Medschidja über Dobritsch nach Baltschik. Die vorzunehmenden Bauten werden auf sieben Jahre verteilt werden. Im ersten Jahre sollen Bauten in der Höhe von 80 Millionen, in den weiteren Jahren von 60 Millionen ausgeführt werden. Die Bedeckung erfolgt im regelmäßigen Budgetwege durch eine Anleihe bei der Bezirks- und Gemeinde-Weinbau-Kreditbank, welche 4½ prozentige Schuldverschreibungen ausgeben wird.

— **Petroleumleitung.** Der Bau der für die Beförderung von rohem und raffiniertem Petroleum vom Prahova-Tale (Station Baicoi) zum Schwarzen Meere (Station Constanza) bestimmten Leitung ist nach der infolge der kriegerischen Ereignisse auf der Balkanhalbinsel eingetretenen Arbeitseinstellung nunmehr wieder aufgenommen worden. Die Richtungslinie führt über Ploesti, Buzeu, Faurei und Fetesti nach Constanza. Die Kosten dürften sich auf etwa 24 Millionen Franken belaufen; die Inbetriebsetzung soll Mitte des Jahres 1915 stattfinden. Die Eigenart des rumänischen Petroleums sowie die in Aussicht genommenen Betriebsbedingungen haben den Bau einer größeren Anzahl von Behältern, 34 für Rohöl und 20 für raffiniertes Petroleum mit einem Gesamtfassungsraum von 164 000 cbm, erforderlich gemacht. Der Betrag ist in dem vorerwähnten Kredit mitenthalten.

Übrige europäische Länder.

— **Die „Autonomie der Eisenbahnen" in Belgien.** Im Februar 1912 ist durch das Eisenbahn- und das Finanzministerium eine Kommission eingesetzt worden, deren Aufgabe es war, die Frage einer Reorganisation der Staatseisenbahnen im Sinne einer „Autonomie" von allen Gesichtspunkten aus zu prüfen. Wie das „Journal des Transports" mitteilt, hat sich die Kommission, der zuerst der spätere Minister der öffentlichen Arbeiten Helleputte und dann Herr Verhaegen vorsaß, in zwei Unterausschüsse geteilt, von denen sich der eine mit der finanziellen und der andere mit der Verwaltungs-Neuordnung der Staatsbahnen befaßt hat. Nach zahlreichen Sitzungen hat die Kommission ihre Arbeiten beendet und das Ergebnis der Beratungen in den Vorentwurf eines Gesetzes über die „Nationale Verwaltung der Staatseisenbahnen" niedergelegt, der den beteiligten Ministerien mit einer Denkschrift in diesen Tagen überreicht werden soll.

Wir behalten uns vor, auf den Inhalt des Entwurfs zurückzukommen.

— **Der neue französische Minister der öffentlichen Arbeiten.** Infolge des Sturzes des Ministeriums Barthou ist der bisherige Minister der öffentlichen Arbeiten Thierry von seinem Posten zurückgetreten. An seine Stelle ist im neuen Kabinett Doumergue, der Abgeordnete von Saint-Julien (Dep. Haute-Saône), Fernand David berufen worden. Dieser ist erst 43 Jahre alt; er war im Ministerium Poincaré (1912) Handelsminister und übernahm das Landwirtschaftsministerium, als dessen Inhaber, Pams, sein Portefeuille niederlegte, um als Präsidentschaftskandidat auftreten zu können. Dem Kabinett Barthou hat er nicht mehr angehört. Im Parlament gehört der neue Minister der öffentlichen Arbeiten der radikalen Linken an. Er ist einer der Gründer der sog. „Entente Démocratique".

— **Der Luxuszug Paris-Rom** (L 29 und L 30), der am 1. Dezember zum ersten Mal in diesem Winter gefahren ist, wird in beiden Richtungen täglich verkehren. In den 15 Jahren seines Bestehens hat dieser viel benutzte Luxuszug manche Verbesserung erfahren. Zuerst verkehrte er zweimal, später dreimal wöchentlich, zuletzt während eines Teils der Wintersaison täglich. Jetzt soll er während der ganzen Verkehrsperiode — bis Mitte Mai — täglich fahren, im ganzen 162 mal in jeder Richtung. Infolge der Einführung leistungsfähiger Lokomotiven hat die Fahrzeit von Paris nach Rom über Turin-Genua um etwa 4 Stunden ermäßigt werden können; sie beträgt jetzt 25 Stunden und 5 Minuten (Rückfahrt 26 Stunden und 16 Minuten). Der Zug verläßt Paris um 3 Uhr 15 nachmittags (West-Europ. Zeit) und kommt in Rom am folgenden Tage um 5 Uhr 20 nachmittags (Mittel-Europ. Zeit) an. Die Rückfahrt dauert von 1 Uhr 25 nachm. bis 2 Uhr 41 nachm.

— **Nachrichten von den schweizerischen Eisenbahnen.** Die Eröffnung der Linie Frasne-Vallorbe, die die Fahrt von Paris nach Mailand über den Simplon um 45 Minuten kürzt, ist auf den 1. Mai 1914 festgesetzt worden. — Die Berninabahn wird in diesem Winter zum erstenmal auf ihrer ganzen Länge einen regelmäßigen Winterbetrieb durchführen. Die gefährlichste Strecke Alp Grüm-Cavaglia ist jetzt durch Bauten so geschützt worden, daß der Oberbau Lawinen und Schneestürmen standhalten kann. Um aber gegen unvorhergesehene Fälle gesichert zu sein, wird die Verwaltung auch in diesem Winter in Cavaglia Pferde bereit halten, um bei Betriebsunterbrechungen den Verkehr durch Schlittentransport aufrecht erhalten zu können. — Der zürcherische Kantonsrat hat — wie die „Frankfurter Ztg." meldet — ein Gesetz über den Straßenverkehr und die Motorfahrzeuge in Form einer Referendumsvorlage eingebracht, über die das Volk abzustimmen hat. Bekanntlich zählt diese Materie nicht zu denen, die zur Zuständigkeit des Bundes gehören, so daß in den einzelnen Kantonen zum Teil sehr abweichende Vorschriften gelten, die den größeren Automobilverkehr erschweren. Bei dem genannten neuen Gesetz, dem sog. Automobilgesetz, sollen vor allem interkantonale Verhältnisse geregelt werden. Die Vorlage beschränkt sich darauf, die Hauptgrundsätze festzulegen, die für den Automobilverkehr gelten sollen, während die Einzelheiten einer Ausführungsverordnung überlassen werden. Zu den im Gesetz enthaltenen Bestimmungen gehören die Vorschriften über Fahrbewilligungen, über die Versicherungspflicht der Automobilbesitzer gegen den von ihnen zu leistenden Schadensersatz (bis zu 2000 Fr. Sachschaden, bis zu 20 000 Fr. für eine beschädigte Person und bis zu 50 000 Fr. für einen Kollektivschaden aus einem Unfall), über Strafen, über die Zuständigkeit zum Erlaß von Verordnungen betr. Einschränkung des Automobilverkehrs und über die Gebühren (bis zu 300 Fr. für ein Automobil), deren Reinertrag zur Verbesserung der Straßen verwendet werden soll. Die Ausführungsverordnung liegt im Entwurf auch bereits vor und ist den von etwa 20 anderen Kantonen abgeschlossenen Vereinbarungen möglichst angepaßt. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf freiem Felde 40 km, Sonntags 25 km, innerhalb der Ortschaften, an Straßenkreuzungen und auf engen Straßen 18 km und weniger. Im allgemeinen entsprechen die Bestimmungen denen des internationalen Automobilabkommens. Die vorgesehenen Strafen sind ziemlich hoch: Entziehung der Fahrbewilligung, Bußen bis 2000 Fr., im Rückfall unter Umständen Gefängnisstrafen.

Das Schicksal der Vorlage ist ungewiß. In der Schweiz gibt es zahlreiche grundsätzliche Gegner des Automobilverkehrs. Andere Personen verlangen wenigstens, daß das Verbot des Verkehrs an Sonntagen und bei Nacht gesetzlich festgelegt werde.

— **Ausdehnung des serbischen Gütertarifes für den Binnenverkehr auf die Eisenbahnlinien in den neuen serbischen Gebietsteilen.** Mit Erlaß des serbischen Ministers für öffentliche Bauten ist vom 15./28. November d. J. ab die Berechnung der Frachtgebühren nach dem direkten (à quatre) Tarif, Teil II, Heft 3 des direkten Warenverkehrs zwischen Österreich-Ungarn, Serbien, Bulgarien und der Türkei für alle (aus dem Auslande oder aus Serbien) nach den Stationen des neuen Gebietes von Serbien gerichteten Warensendungen bis auf weitere Verfügung aufgehoben worden. Seit dem erwähnten Tage wird die Frachtgebühr in diesen Relationen nach dem seit 1. Januar 1910 gültigen Gütertarif für den Binnenverkehr der serbischen Staatsbahnen berechnet.

Hierzu meldet die „Wiener Allgem. Ztg." vom 12. d. M.: „Die Verwaltung der serbischen Staatsbahnen hat vor einigen Tagen in offener Verletzung der 1883 zwischen Österreich-Ungarn, Bulgarien, der Türkei und Serbien abgeschlossenen, auf dem Berliner Vertrage beruhenden „Convention à quatre" (Vier-Mächte-Abkommen) eine Kundgebung erlassen, wonach Sendungen nach Neu-Serbien, ferner nach Monastir, Saloniki usw. im Belgrader Bureau mit anderen neuen Frachturkunden auszustatten sind. Durch diese Verfügung wird der in der Konvention verbürgte internationale Transitverkehr unterbunden. Auf die Proteste der österreichischen und ungarischen Staatsbahnverwaltungen erwiderte Serbien, daß es die Konvention für den Verkehr mit Neu-Serbien nicht anerkenne. Diese Einwendung ist um so weniger haltbar, als Serbien als Rechtsnachfolger der Türkei alle von der Türkei übernommenen Verpflichtungen anerkennen muß. Ein Schritt in Belgrad ist bisher nicht erfolgt. Das Blatt erfährt weiter, daß die Verwaltung der Orientalischen Bahnen in Belgrad eine restitutio in integrum (Wiederherstellung des früheren Zustandes) hinsichtlich des Betriebes ihrer in Serbien befindlichen Strecken verlangt habe, welchen Schritt die österreichisch-ungarische Regierung amtlich in Belgrad unterstützte."

Nach einer Depesche der „Köln. Ztg." aus Wien vom 13. d. M. verhandeln die österreichisch-ungarische und die deutsche Regierung dem „Wiener Fremdenblatt" zufolge über ihr weiteres Vorgehen wegen der Verletzung der Convention à quatre durch Serbien. Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat sich, wie übereinstimmend gemeldet wird, dem Protest der österreichischen und ungarischen Staatsbahnverwaltungen angeschlossen.

Zur Frage der Orientalischen Bahnen teilt das „Wiener Fremdenblatt" weiter mit: Der serbische Gesandte in Wien äußerte sich zur Frage der Orientalischen Bahnen, die serbische Regierung habe die Direktoren der Gesellschaft bereits nach Belgrad eingeladen, um mit ihnen wegen der Ablösung ihrer serbischen Linie zu verhandeln. Falls die Verhandlungen ergebnislos blieben, werde Serbien die Entscheidung der Pariser Finanzkommission als Schiedsgericht anrufen. Der Gesandte fügte im Widerspruch mit den Tatsachen der allerletzten Zeit hinzu, daß Serbien auf dem Standpunkt der Convention à quatre stehe. Nach der „Neuen Freien Presse" verlangt die österreichisch-ungarische Regierung, daß die serbischen Linien der Orientalischen Bahnen an die Gesellschaft zurückgestellt werden. Erst nach dieser Rückstellung könne in weitere Verhandlungen eingetreten werden. Österreich-Ungarn dürfte der Erledigung der Orientbahn-Frage durch die Pariser Finanzkommission kaum zustimmen.

Wie noch aus Belgrad vom 13. d. M. gemeldet wird, beschäftigt die Frage der Orientalischen Eisenbahnen lebhaft die dortigen politischen Kreise. Die serbische Presse tritt energisch für den Standpunkt Serbiens ein und fordert die Regierung auf, bei den von ihr gestellten Bedingungen zu beharren. Die serbische Regierung berief den Direktor der Orientalischen Bahnen, um mit ihm über die Bahnfrage zu verhandeln.

— **Wagenlieferungsausschreibung der Bulgarischen Staatsbahnen.** Die überaus starke Steigerung des Güterverkehrs auf den Bulgarischen Staatsbahnen nach den letzten Balkankriegen veranlaßte die Verwaltung dieser Bahnen, obgleich sich 450 neue, schon früher bestellte Güterwagen (von Cassel und von Arlöf in Schweden) auf dem Wege nach Bulgarien befinden und in Deutschland 244, in Österreich 104, in Ungarn 203, zusammen 551 offene Güterwagen auf die Dauer von 6 Monaten gemietet wurden, neuerdings ihren Güterwagenpark erheblich zu vergrößern. Aus diesem Grunde hat das bulgarische Ministerium für Eisenbahnen, Post und Telegraphen bezw. die Generaldirektion der Bulgarischen Staatsbahnen und Häfen am 13./26. November 1913 bekannt gemacht, daß am 2. Januar 1914 die Vergebung der Lieferung von weiteren 860 Wagen stattfindet und zwar von 300 bedeckten Güterwagen zu 15 t Ladegewicht, 20 Geflügelwagen, 20 Hohlglaswagen, 20 Schienenwagen zu 18 t Ladegewicht, 200 Kohlenwagen zu 20 t Ladegewicht, 200 Schotterwagen zu 15 t Ladegewicht und 100 offene Güterwagen zu 15 t Ladegewicht.

— **Maßnahmen wegen des direkten Güterverkehrs zwischen den russischen und bulgarischen Eisenbahnen.** Seit geraumer Zeit sind Verwaltungen südrussischer Verkehrsanstalten mit jener der Bulgarischen Staatsbahnen in Verhandlungen wegen Maßregeln zwecks Erleichterungen im Handelsverkehr mit Bulgarien. Es wurden aus diesem Grunde bereits im Juni d. J. Vertreter der Bulgarischen Staatsbahnen nach Petersburg und Odessa gesendet. Zwischen den Verwaltungen der russischen Eisenbahnen, der Russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel sowie der Russischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft einerseits und der Verwaltung der Bulgarischen Staatsbahnen und Häfen anderseits wurde ein vorläufiges Abkommen getroffen, wonach Güter von rund 100 Stationen der russischen Eisenbahnen im ungebrochenen Verkehr nach Bulgarien und umgekehrt von Bulgarien nach Rußland befördert werden können und ihre Beförderung auf dem Seewege und auf der Donau der Russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel sowie der Russischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft übertragen wird. Als Einbruchsstellen sind folgende Häfen in Aussicht genommen: Odessa, Nikolajew, Noworossisk, Batum, Burgas, Varna ,Rustschuk, Sistow, Somovit und Lom Palanka. — Neben den besonderen Vorzugstarifen, welche die Russische Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft gewährt, haben die russischen und bulgarischen Eisenbahnverwaltungen die Sätze des Südübersee-Ausfuhrverkehrs und die Bedingungen für Gütertransporte nach dem Berner Internationalen Übereinkommen für den Frachtenverkehr angenommen. Das Abkommen wird den russischen Ministerien zur Genehmigung vorgelegt werden. Man hofft, daß diese Maßregeln eine bedeutende Erleichterung für den Handelsverkehr von Südrußland nach Bulgarien zur Folge haben werden. Versender aus dem Innern Rußlands von den etwa 100 in den Südübersee-Ausfuhrverkehr aufgenommenen Stationen können auf Grund des direkten Tarifes ihre Fracht- und Umschlagkosten sofort berechnen, so daß sie nicht mehr nötig haben, in Odessa oder anderen russischen und in den bulgarischen Umschlaghäfen die Dienste der Spediteure in Anspruch zu nehmen. Der Südüberseeverkehr hat für einige Güter, besonders für Zucker, herabgesetzte Frachtsätze, so daß auch in dieser Beziehung durch die Ausfuhrbegünstigung für die russische Zuckerindustrie, wie sie glaubt, ein Vorteil erwachsen wird. Nun hat aber Bulgarien bereits vier große Zuckerfabriken (Sofia, Gorna Orechowitza, Rustschuk und Kajali bei Burgas),außerdem ist eine fünfte bei Philippopel der Vollendung nahe. Diese Fabriken erzeugen mehr Zucker, als im Lande verbraucht wird; demnach dürfte die Hoffnung der russischen Zuckerindustriellen kaum in Erfüllung gehen. Bei der Herstellung zumeist gleichartiger industrieller und landwirtschaftlicher Erzeugnisse der in Betracht kommenden Verkehrsgebiete dürfte überhaupt der gegenseitige Güterverkehr — abgesehen von Petroleumtransporten — nur ein beschränkter bleiben. Allerdings ist zu berücksichtigen, daß auch zwischen Serbien und den russischen Verkehrsanstalten gleichartige Maßnahmen in bezug auf den Donau-Umschlagverkehr getroffen wurden, welche das lebhafte Bestreben der letzteren im Einklang mit dem russischen Handel zeigen, sich auf der Balkanhalbinsel weiter auszudehnen.

— **Privatbahnen und Eisenbahnfiskus in Rußland als Bergwerksbesitzer.** Soweit sich das aus der Ferne übersehen läßt, haben die schweren politischen Verwicklungen auf dem Balkan, deren Rückwirkungen sich Rußland natürlich nicht entziehen konnte, den Anlaß dazu gegeben, daß die Staatseisenbahnen im engsten Kreise für einen möglichen Kriegsfall Vorsorge trafen, um bereit und ausgerüstet zu sein. Zu dem Zwecke sind auch die Kohlenvorräte aufgefüllt worden, wodurch die Industrie und die Privatbahnen ins Gedränge kamen. Die Nachfrage wurde immer lebhafter; die Preise gingen sehr in die Höhe. Dazu kam, daß gleichzeitig Naphtharückstände sehr knapp wurden und eine Höhe erreichten, die geradezu als schwindelhaft bezeichnet werden konnte. Diese Verhältnisse brachten einerseits bei den Privatbahnen den Wunsch hervor, ihren Bedarf an Kohlen und flüssigem Heizmaterial selbst, unabhängig von den großen Lieferungsgesellschaften, decken zu können, andererseits erinnert sich auch der Eisenbahnfiskus der Unbequemlichkeiten, denen er bei Deckung seines Bedarfs ausgesetzt gewesen ist. So kam es, daß die Privatbahnen um die Erlaubnis einkamen, zur Deckung ihres Bedarfs selbst Kohlenbergwerke und Naphthabrunnen betreiben zu dürfen. Gleichzeitig aber trat der Eisenbahnfiskus mit dem Plan hervor, im Donezgebiete einen eigenen Betrieb anzulegen, der ihm zunächst 20—30 Mill. Pud (= 327 600—491 400 t) liefern soll. Zur Unterstützung dieser Absicht, die natürlich in den betroffenen Kreisen wie ein Blitz einschlug, ließ der Finanzminister in seinem „Boten für Finanzen, Industrie und Handel“ (Nr. 42 und 43) zwei Aufsätze erscheinen: Staatliche Kohlenbergwerke in Preußen und ihre Bedeutung für den Staatshaushalt, um den Nachweis zu bringen, daß eine Beeinträchtigung industrieller Interessen keineswegs die notwendige Folge fiskalisch betriebener Kohlenbergwerke zu sein braucht. Die Privatbahnen ihrerseits stützten ihre Anträge wiederum mit den unerhört hohen Preisen und der Unsicherheit der Versorgung.

Der Verwirklichung seines Planes ist der Eisenbahnfiskus, wie es scheint, am nächsten, denn der Minister der Verkehrsanstalten hat bereits an die Reichsduma einen Gesetzentwurf: die Errichtung von Kohlenbergwerken im Donezer Kohlenbezirk zur Versorgung der Staatsbahnen mit Kohlen, gelangen lassen. In dem Begleitbericht führt der Minister unter anderem aus, daß für die Beschaffung von Heizmaterial für die Staatsbahnen alljährlich annähernd 74 Mill. Rbl. oder 15 % der gesamten Betriebsausgaben der Staatsbahnen verausgabt werden müssen. Da zurzeit die erforderlichen Kohlen am Markt gekauft werden, so müssen die Marktpreise gezahlt, auch die Preissteigerungen getragen werden, was die Betriebsausgaben sehr belastet. Außerdem aber, was wichtiger ist, schwebt die Staatsbahnverwaltung in der Gefahr, daß, sobald der Bedarf an Kohlen durch irgendwelche Verwicklungen plötzlich steigt, die Lieferer dann nicht mehr in der Lage sein werden, den Bedarf zu decken, daß dann Ausfälle entstehen, die durch ganz außerordentliche Maßnahmen gedeckt werden müssen, wie das z. B. Ende Oktober der Fall war. Um diesem, für die Regierung und die Sicherheit des Staates nicht unbedenklichen Fall für die Zukunft auszuschalten, sollen die beantragten Kohlenbergwerke im Donezgebiete angelegt und betrieben werden. Der Minister bittet dann um die erforderlichen Kredite. Wie die Verhältnisse augenblicklich in Rußland liegen, werden nach Meinung der „St. Petersburger Presse“ dem Minister die Genehmigung zum Betriebe der Kohlenbergwerke, wie auch die erforderlichen Kredite nicht vorenthalten werden. Es scheint nicht einmal ausgeschlossen zu sein, daß auch den Privatbahnen die Erfüllung ihrer Bitte nicht abgeschlagen werden wird, obgleich sich die Industrie mit allen Mitteln und ihrem ganzen, mächtigen Einflusse dagegen sträubt. Sie macht namentlich geltend, daß damit die große Gefahr heraufbeschworen werden würde, daß ausländisches Kapital sich an den Kohlenbergwerksunternehmungen nicht mehr beteiligen werden, weil die Aussicht auf Gewinn geringer werden müßte. Namentlich aber führt die beteiligte Industrie an, daß, wenn auch Kohlenbergwerke allerdings nur für die Deckung des eigenen Bedarfes arbeiten können, dies bei Naphthabrunnen gänzlich ausgeschlossen ist, weil die Eisenbahnen für ihren Betrieb nur die Rückstände aus der Verarbeitung des gewonnenen Naphtha brauchen, während die Erzeugnisse der Destillation, wie Petroleum, Benzin usw., in den Handel gebracht werden müssen, um verwendet zu werden. Damit würden die Eisenbahngesellschaften unmittelbar in den Handel übergreifen, wahrscheinlich auch noch Geld aus den Betriebseinnahmen usw. dazu verwenden, um den Betrieb in den Naphthawerken aufrecht zu erhalten. Kurz, die Industrie sträubt sich mit allen Kräften gegen eine derartige weitgehende Verschiebung der Betätigungskreise. m.

— **Die Kohlennot hält in Rußland weiter an.** Im neuesten Heft von „Industrie und Handel“ wird mitgeteilt, daß die Süd-Ostbahn-Gesellschaft, der bereits einmal im September d. J. gestattet worden war, 1 Mill. Pud. (= 16 380 t) Kohlen zollfrei einführen zu dürfen, abermals gezwungen ist, eine gleiche Bitte vorzutragen. Es wird hierbei von unserer Quelle besonders hervorgehoben, daß die Direktion der Süd-Ostbahn-Gesellschaft gegenwärtig zu der Bitte gezwungen ist, weil das Ministerium

der Verkehrsanstalten darauf dringt, daß die vorschriftsmäßigen Bestände an Kohlen vorhanden sein sollen und, wo dies nicht der Fall ist, daß sie sogleich aufgefüllt werden. Da nun aber nach den zurzeit vorhandenen Reservebeständen an Steinkohlen die Beschaffung von 1 Mill. Pud dringend geboten ist, so soll die Genehmigung der zollfreien Einfuhr sogleich veranlaßt werden. Es ist das um so dringlicher, als der Markt damit um etwas erleichtert werden kann, denn die Privatindustrie befindet sich in einer derartigen Bedrängnis, daß auch sie sich an das Ministerium für Handel und Industrie gewandt und gebeten hat, der Not abzuhelfen durch Erteilung der Genehmigung zur zollfreien Einfuhr von Kohlen. Angeblich besteht die Absicht, die bisher nur den Staats- und Privatbahnen genehmigte, zollfreie Einfuhr von Steinkohlen nunmehr, im Wege der Gesetzgebung, auch den Industrien zu gestatten.

Wenn man sich das Bahnnetz der Süd-Ostbahn-Gesellschaft vergegenwärtigt und bedenkt, daß es an die Wolga, das Asowsche Meer und bis an das Donezkohlenbecken reicht, und gerade diese Gesellschaft nicht ihren Bedarf an Heizmaterial zu decken und nicht die notwendigen Reservebestände zu beschaffen vermag, dann liegt die Frage nahe: wie sieht es denn sonst auf den Bahnen Rußlands in Bezug auf die Reservebestände aus? m.

Fremde Erdteile.

— **Bahnprojekte und Hafenanlagen in Palästina.** Nach einer Meldung der in Jaffa erscheinenden arabischen Zeitung „Palestine“ ist die nach dem bisherigen Vertrag im Jahre 1918 ablaufende Konzession der Bahngesellschaft Jaffa-Jerusalem verlängert und die Genehmigung zur Anlage eines Hafens in Jaffa einer Gesellschaft übertragen worden, an deren Spitze der Leiter der genannten Bahngesellschaft steht. Die jüdischen Kolonien bei Jaffa bedürfen dringend besserer Verkehrswege, und es scheint, daß eine Zweigbahn so gedacht ist, daß sie von der 20 km östlich Jaffas gelegenen Station Lydda in nordöstlicher Richtung an den deutschen Dörfern Sarona und Wilhelma und der großen jüdischen Kolonie Pethach-Tikwah vorbei nach der reichen Araberstadt Nablus führt, die sonach mit ihrem reichen Güterverkehr, namentlich der Seifenausfuhr, dem wirtschaftlichen Einfluß Jaffas erhalten bleiben würde, anstatt, wie es in letzter Zeit schien, durch Anschluß an die Hedschasbahn in die Einflußzone Haifas gezogen zu werden. Ferner würde vermutlich Lydda oder die 3 km weiter landeinwärts belegene Station Ramleh der Ausgangspunkt einer Zweigbahn sein, die die südlich und östlich des jetzigen Bahnkörpers belegenen jüdischen Kolonien bedienen und nach der als Mittelpunkt des Gerstenhandels recht wichtigen Stadt Gaza ihre natürliche Fortsetzung finden würde. Der geplante Hafenbau nimmt den Jaffaer Geschäftsleuten auch eine große Besorgnis hinsichtlich des Touristenverkehrs. Auch sonst kann der durch den Hafen- und Bahnbau zu erwartende wirtschaftliche Aufschwung dem hier in Frage kommenden Bezirk nur zustatten kommen. Die Erleichterung des Verkehrs wird eine schnellere und sichere Verwertung der Bodenerzeugnisse (namentlich der Orangen, deren Absatz hier unter den schlechten Verschiffungsmöglichkeiten vielfach leidet) ermöglichen und Hand in Hand mit dem zu erwartenden allgemeinen Gedeihen den Wert der Ansiedelungen steigern.

— **Der sibirische Expreßzug.** Bisher liefen in dem sibirischen Expreßzug sowohl staatseigene Personenwagen als auch solche der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Wie nun die „Now. Wr.“ mitteilt, werden die staatseigenen Personenwagen zurückgezogen werden, so daß der Expreßzug nur aus Wagen der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft bestehen wird, die besonders für die Reisenden berechnet sind, die aus Westeuropa nach Ostasien reisen oder umgekehrt. Gleichzeitig mit der Ausschaltung der staatseigenen Personenwagen aus dem Bestande des Expreßzuges werden zwischen Petersburg und Moskau einerseits und Irkutsk andererseits gewöhnliche Schnellzüge eingelegt werden, für die ein Zuschlag nach dem allgemeinen Tarif entrichtet werden muß. Zwei Verbesserungen mit einem Schlage! Namentlich ist das Einlegen eines weiteren schnellfahrenden Personenzuges sicher schon längst ein dringendes Bedürfnis gewesen, denn der Verkehr nach Sibirien und weiter nach Japan hat sich schon recht lebhaft gestaltet. m.

— **Konkurse und Zwangsverkäufe amerikanischer Bahnen im Jahre 1912.** Hierüber teilt die „Railway Age Gazette“ folgendes mit: In Konkurs fielen 12 Bahnen mit einer Gesamtlänge von 3762 Meilen und einem Aktien- und Obligationskapital von 181 458 497 $. Unter ihnen waren fünf unbedeutende Unternehmungen von 19 bis 56 Meilen Streckenlänge, darunter auch drei wichtigere Bahnen, nämlich die Pere Marquette (2331 Meilen), die Kansas City, Mexico and Orient (764 Meilen) und die Denver, Northwestern and Pacific (211 Meilen). Eine Gesellschaft, über die der Konkurs verhängt wurde, hat tatsächlich niemals Eisenbahnen betrieben. Gegenüber dem Jahre 1911 ist das Ergebnis kein ungünstiges. Wenn auch die kilometrische Länge der dem Konkurs verfallenen Bahnen die des Jahres 1911 (2606 Meilen) um 1100 Meilen übertraf, so betrugen die Kapitalwerte nur rund 181½ gegen 210 Millionen Dollars des Vorjahres. Im Jahrzehnt 1901—1910 betrug das dem Konkurs verfallene Eisenbahnkapital durchschnittlich jährlich 100 Millionen Dollar. Zum Zwangsverkauf kamen im Jahre 1912 ebenfalls 12 Bahnen mit einer Streckenlänge von 661 Meilen und einem Aktien- und Obligationenkapital von 25 920 990 $. Hier handelte es sich ausnahmslos um kleine Unternehmungen, von denen nur zwei eine Länge von über 50 Meilen aufwiesen, die Chicago, Peoria and St. Louis (255 Meilen) und die Oklahoma Central (136 Meilen). Gegenüber dem Vorjahre ist ein Rückgang der Zwangsverkäufe festzustellen, die im Jahre 1911 stattfanden bei 13 Bahnen mit einer Streckenlänge von 1386 Meilen und einem Kapitalwerte von 40 741 000 $.

— **Eisenbahn Buenos Aires-Asuncion.** Am 11. November ist die durchgehende Eisenbahnverbindung von Buenos Aires nach Asuncion, der Hauptstadt von Paraguay, in Anwesenheit der höchsten Behörden der beiden beteiligten Staaten feierlich eröffnet worden. Die Bahnverbindung ist rund 1200 km lang; die Züge legen die Strecke in 48 Stunden zurück. Der aus vorhandenen Bahnstrecken zusammengesetzte Schienenweg hat die gewöhnliche Spur von 1,435 m. Von Buenos Aires führt eine, aus der früheren Ruralbahn entwickelte Linie nach Zárate am westlichen Ufer des Paraná. Dort wird der Verkehr von einer Fähre übernommen, die stromaufwärts nach Ibicuy am östlichen Ufer des Paraná in der Provinz Entre Rios führt. Von hier besteht durchgehende Bahnverbindung über Gualeguay, Concordia, Monte Caseros, Santo Tomé nach Posadas am oberen Paraná über Strecken der Entrerianischen und Nordostargentinischen Bahnen. Posadas ist die letzte Station auf argentinischer Seite. Der obere Paraná wird hier wieder mit einer Fähre übersetzt. Von Villa Encarnacion, Posadas gegenüber, wird die Reise auf paraguayischem Gebiet mit der Zentralbahn fortgesetzt, die über Villa Rica nach Asuncion führt. Die Kette der Verbindungsstrecken wurde geschlossen durch den Anschluß der Zentralbahn, die bisher von Asuncion aus bis ins Innere des Landes geführt war, bis an das Ufer des oberen Paraná. Die neue Bahnverbindung bietet alle Reisebequemlichkeiten einer großen Überlandbahn. Auch ist mit ihr eine bedeutende Beschleunigung des Personen- und Warenverkehrs zwischen Argentinien und Paraguay erreicht worden, die auch dem deutschen Brief- und Postpaketverkehr nach Paraguay zugute kommt, da alle Briefe und Pakete nach Paraguay den Weg über Buenos Aires nehmen müssen.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 31. Oktober d. J. eröffnete, im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehende Lokalbahnstrecke Besztercebánya-Hermánd — 12,766 km — und die im Betriebe der k. k. österreichischen Staatsbahnen stehende Lokalbahnstrecke Lana-Burgstall-Oberlana — 4,129 Kilometer —, von der die Teilstrecke Burgstall-Falschauerbrücke am 14. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden ist, sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer 16,1 der schmalspurigen Lokalbahnlinie Brodina-Seletin der „Neuen bukowinaer Lokalbahnen“ gelegene Halte- und Ladestelle Ruska ist am 12. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr mit Abfertigung im Nachzahlungswege sowie für den Frachtgutwagenladungsverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 15. Dezember d. J. ab wird die Beförderung von Milch von und nach den Haltepunkten Altenbach und Neuwelt zugelassen.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 313 vom 10. Dezember d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. k. Staatsbahndirektionen, betreffend die Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. III 560 vom 9. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag der Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft auf Änderung des Musters C (Begleitschein) zu § 16⁴ VWÜ. (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Nr. IV 97 vom 6. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den Lieferfristen (abgesandt am 12. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Vom 15. Dezember 1913 an wird regelmäßiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Altenbach zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 13. Dezember 1913. (3152)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Vom 15. Dezember 1913 an wird regelregelmässiger Milchverkehr auf dem Personenhaltepunkte Neuwelt zugelassen. Wegen der Frachtberechnung wird auf unseren Verkehrsanzeiger verwiesen, auch erteilen die beteiligten Stationen Auskunft.

Dresden, am 13. Dezember 1913. (3153)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs Hannover Möhringsberg.

Die Abfertigungsbefugnisse des Bahnhofs Hannover Möhringsberg sind wie folgt erweitert:

Zugelassen sind auch Eilstückgutsendungen von mindestens 2000 kg in einem Wagen (oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht), wenn die Sendungen von einem Absender aufgeliefert werden und für einen Empfänger bestimmt sind. Das Ver- oder Entladen ist vom Absender oder Empfänger auszuführen. Für dergl. Eilstückgutsendungen, die auf Grund der Frachtbriefvorschrift in Hannover Eilg. eingegangen sind und auf Antrag des Empfängers nach Hannover Möhringsberg überführt werden, ist eine Überfuhrgebühr von 1,10 ℳ für den Wagen zu zahlen.

Berlin, 10. Dezember 1913. (3141)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Deutsch-südfranzösischer Verband. (Verkehr mit den P. L. M.-Bahnen.)

Am 1. Januar 1914 treten folgende Nachträge in Kraft:

- Nachtrag VII zum Teil IB vom 1. Juli 1910,
- Nachtrag II zum Teil II A vom 1. Januar 1913,
- Nachtrag VII zum Teil II B vom 1. Juli 1910,
- Nachtrag II zum Teil II C vom 1. Januar 1913,
- Nachtrag I zum Teil II D vom 1. Juli 1913,
- Nachtrag II zum Anhang vom 1. Januar 1911.

Diese Nachträge können gegen Mitte des Monats Dezember von unserem Rechnungsbureau (Drucksachenabteilung) unentgeltlich bezogen werden.

Straßburg, den 9. Dez. 1913. (3158)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. (Teilheft C 2).

Mit Gültigkeit vom 18. Dezember 1913 werden im Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung folgende Sätze eingeführt:

von Schöningen Stb. nach Merzdorf = 63 ₰, Saarau = 66 ₰

Breslau, den 13. Dezember 1913. (3155)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911. Nachtrag I zum ersten Anhang.

Am 1. Januar 1914 tritt der Nachtrag I zum ersten Anhang des obengenannten Tarifheftes in Kraft. Er enthält einige bereits früher bekanntgemachte Frachtsätze sowie eine Änderung der Fassung des Ausnahmetarifs 180 Öle.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preise von 0,05 ℳ oder 0,05 Kr. für das Stück zu erhalten.

Breslau, 12. Dezember 1913. (3154)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911. Heft 2 vom 1. Januar 1912.

Am 1. Januar 1914 tritt zu jedem der vorstehend bezeichneten Tarifhefte der Nachtrag 4 in Kraft. Die Nachträge enthalten neue, zum Teil erhöhte und ermäßigte Frachtsätze der allgemeinen Tarife (Klassentarif), einzelner Serientarife und verschiedener Ausnahmetarife. Auch werden Verkehrsbeschränkungen herbeigeführt. Die Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen treten erst am 1. März 1914 in Wirkung, soweit sie nicht durch besondere Bekanntmachung zu einem früheren Tage eingeführt sind.

Die Nachträge sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I. Biberstraße 16, zu erhalten und zwar der Nachtrag 4 zum Tarifheft 1 zum Preise von 45 ₰ = 53 Heller und der Nachtrag 4 zum Tarifheft 2 zum Preise von 25 ₰ = 30 Heller für das Stück.

Auskunft über die Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze erteilen die Dienststellen.

Breslau, 12. Dezember 1913. (3145)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember d. J. werden aufgenommen:

1. Die Stationen Althornbach O K, Hornbach, Ixheim O K und Rimschweiler O K der Bayerischen Staatsbahnen (pfälzisches Netz) in das Tarifheft 2 und die Station Ixheim gleichzeitig in den Ausnahmetarif 9 S für Eisen und Stahl zum Schiffsbau;
2. Die Stationen Deutschfeld, Kletzko, Obora, Sprengersfelde, Stawiany und Welnau des Direktionsbezirks Bromberg in den Ausnahmetarif 2 c für phosphorhaltige Konverterschlacken usw. der Tarifhefte 2 und 3;
3. Die Stationen Hagendingen und Maizières der Reichseisenbahnen in den Ausnahmetarif 4 c für Thomasschlacken usw. zum Düngen des Tarifheftes 3;
4. Die Station Sondelfingen der Württembergischen Staatsbahnen in das Tarifheft 4.

Breslau, 10. Dezember 1913. (3144)
Die Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die Station Sonnefeld in den Ausnahmetarif S 11 für thüringische, böhmische und Nürnberger Waren (ausgen. Porzellan) nach deutschen Seehafenstationen einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungen.

Erfurt, 11. Dezember 1913. (3146)
Königliche Eisenbahndirektion.

Binnen-Gütertarif für die vollspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2.

Vom 15. Dezember 1913 an werden die Zuführungs- oder Abholungsgebühren für Oberfrohna ermäßigt. Das Nähere ist aus unserem Verkehrsanzeiger zu ersehen, auch erteilen die Dienststellen Auskunft.

Dresden, 12. Dezember 1913. (3147)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtsrh. Netz, vom 1. Juni 1911. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Wirkung vom 20. Dezember 1913 erhält das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4 d (Superphosphat usw.) folgende Fassung:

„1. Ammoniak (schwefelsaures), Blutmehl, Chilesalpeter (rohen Natronsalpeter), Hornmehl, Superphosphat (sauren phosphorsauren Kalk);
2. Phosphate, mineralische aller Art, gemahlene und ungemahlene, namentlich Thomasschlacken und Thomasmehl;
3. Kalisalze, rohe, als Bergkieserit, Hartsalz, Kainit, Karnallit, Krugit, Schönit, Sylvinit, sämtlich in Stücken oder gemahlen, auch mit Torfmull oder Torfstaub gemischt;
4. Kalidüngesalze, auch schwefelsaure Kalimagnesia, bis zu einem Höchstgehalt von 42% reinem Kali, auch kalziniert;
5. Kieserit, kalziniert, gemahlen;
sämtlich zum Düngen."

München, 12. Dezember 1913. (3156)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Am 1. Februar 1914 tritt der Nachtrag II zum Verbands-Gütertarif, Teil I B, in Kraft. Er bringt Änderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation und ist zum Preise von 0,10 *M* durch die Güterabfertigungen zu beziehen.

Altona, 12. Dezember 1913. (3167)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Verkehr deutscher Seehäfen mit österr. und ungarischen Stationen, Verkehr mit Österreich, Tarifheft 1 vom 1. 11. 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1914 wird die Station Türmitz in den Ausnahmetarif 190 für Baumwolle aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Altona, 13. Dezember 1913. (3168)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Hefte 3 und 4 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die Station Meschede des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den allgemeinen Klassentarif und die Station Bochum Süd für den Verkehr mit Marcheles-Dames in den Ausnahmetarif 18 (gebrannter Dolomit) einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 12. Dezember 1913. (3170)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 wird die württ. Station Sondelfingen in das Tarifheft 4 aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die Tarifentfernungen der Station Ellrichshausen zuzüglich 156 km zugrunde gelegt.

Dresden, 15. Dezember 1913. (3171)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb., als geschäftsführende Verwaltung.

Ost-Mitteldeutsch-Sächsischer Verkehr, Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1913 werden die Stationen Groß Rybno, Kaliszkowice, Langenolingen, Obora, Sprengersfelde, Stawiany und Welnau in den Tarif einbezogen. Die Station Schraplau wird als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 b und die Station Eisleben als Versandstation in den Ausnahmetarif 4 d aufgenommen. Im Ausnahmetarif 7 d wird für den Verkehr von Cöthen nach Triebes ein Frachtsatz von 34 ₰ für 100 kg eingeführt. Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 die Station Rehfeld b. Torgau in das Tarifheft 2 einbezogen. Zu dem gleichen Zeitpunkt scheiden im Ausnahmetarif S. 14 die Frachtsätze für die Stationen Friedland i. Böhmen und Raspenau aus. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungen.

Berlin, 13. Dezember 1913. (3169)
Königliche Eisenbahndirektion.

Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Wirkung vom 15. Dezember 1913 werden die pfälzischen Stationen Althornbach, Hornbach, Ixheim und Rimschweiler in den allgemeinen Tarif und die Station Ixheim noch in die Ausnahmetarife 9 (Eisen und Stahl usw.) und 9 a (schwere Form- [Fasson-]Stücke usw.) einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, 12. Dezember 1913. (3157)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Deutsch-italienischer Güterverkehr. Teil II A. Tariftabellen für die außeritalienischen Bahnstrecken vom 1. Mai 1913.

Mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1913 werden ermäßigte Sätze für Wein von Genua nach badischen und elsässischen Stationen im Rückvergütungsweg eingeführt.

Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau hier.

Straßburg, 13. Dezember 1913. (3159)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard und Simplon:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gütertarif Belgien-Pfalz vom 1. August 1912.

Mit Geltung vom 1. Januar 1914 wird die Station Givet in den Ausnahmetarif 9 (Sand) mit den dort für Couillet-Montignies vorgesehenen Sätzen, ermäßigt um je 0,25 Frs. aufgenommen.

Straßburg, 10. Dezember 1913. (3142)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Bad.-pfälz. Güterverkehr.

Auf 15. Dezember l. J. werden die pfälzischen Stationen Althornbach, Hornbach, Ixheim und Rimschweiler in das Tarifheft 281 vom 1. Juni 1906 aufgenommen.

Gleichzeitig wird der A. T. 9 (Eisen und Stahl) dieses Tarifheftes durch Aufnahme weiterer pfälzischer Versandstationen erweitert.

Näheres in unserem Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 10. Dez. 1913. (3143)
Gr. Generaldirektion der Bad. Staatseisenbahnen.

Direkter Österreichischer und Ungarischer Levante-Verkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 tritt zu dem
a) vom 1. August 1908 gültigen Tarif, Teil I, der Nachtrag V,
b) vom 1. Januar 1909 gültigen Tarif, Teil II, Heft 1 (Export aus Österreich) der Nachtrag I,
c) vom 1. Juli 1906 gültigen Tarif, Teil II, Heft 3 (Export aus Sachsen) der Nachtrag II,
d) vom 1. September 1905 gültigen Tarif, Teil II, Heft 4 (Export aus Süddeutschland) der Nachtrag II und
e) vom 1. Januar 1912 gültigen Tarif, Teil II, Heft 4 (Ausfuhr aus Süddeutschland) der Nachtrag I
in Kraft.

Insoweit mit den Nachträgen zu den unter a) und e) bezeichneten Tarifen Erhöhungen und Verkehrsbeschränkungen durchgeführt werden, gelten diese ab 1. März 1914, sofern in den Nachträgen selbst nicht ein anderer Termin angegeben ist.

Die Nachträge enthalten hauptsächlich bereits im Verfügungswege durchgeführte Änderungen und Ergänzungen der Tarife.

Exemplare der Nachträge bezeichnet unter a) und c) — e) sind zum Preise von je 0,30 Kronen oder 0,25 Mark oder 0,30 Franks, b) zum Preise von je 1 Krone oder 1,05 Franks für das Stück bei den beteiligten Verwaltungen, sowie durch Vermittlung der Stationen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen und durch Vermittlung der Agenturen der Dampfschiffahrts-Gesellschaft des Österreichischen Lloyd, sowie ad a) und b) durch die Direktion der Ungarisch-Kroatischen See-Dampfschiffahrts-Aktien-Gesellschaft erhältlich.

Wien, 6. Dezember 1913. (3148)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen.) Eisenbahngütertarif Teil II, B vom 1. Januar 1914.

Ausgabe eines Berichtigungsblattes.

Zu dem mit 1. Januar 1914 in Wirksamkeit tretenden Eisenbahngütertarife Teil II, B erscheint gleichzeitig ein Berichtigungsblatt, durch das Druckfehler dieses Tarifs richtiggestellt werden. Dasselbe ist bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akadémia utca 3. unentgeltlich zu erhalten.

Wien, 13. Dezember 1913. (3160)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-Ungarisch-Französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)

Einhaltung der erreichbar billigsten Frachten für Güter aller Art zwischen Wien Westbahnhof und Wien Hauptzollamt einerseits und Paris anderseits.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1914, wird im Verkehre zwischen Wien Westbahnhof und Wien Hauptzollamt einerseits und Paris anderseits bei Zusammenladung von Mode-, Konfektions- und Tapisseriewaren, ferner von Stoffen, Garnen, Bändern, Teppichen, Geweben, Bekleidungsstücken usw., die Seide oder Wolle enthalten, mit solchen Frachtgütern, die in Gemäßheit des Tarifes, Teil I Abteilung B, vom 1. Januar 1914 — Position 1699 der Güterklassifikation — bei Aufgabe als Frachtgut dem Ausnahmetarif 1

zugewiesen sind, die nach den Bestimmungen auf Seite 10, Ziffer 7 und 8, des bezeichneten Tarifes auf Grund des höchsten, für einen Teil der Sendung gültigen Frachtsatzes zu berechnende Fracht im Rückvergütungswege auf jene Beträge zurückgeführt, die sich zur Zeit der Aufgabe durch Umkartierung der Sendung in Buchs (St. Gallen) und Delle ergeben hätten.

Die Liquidierung der entfallenden Differenzen erfolgt gegen auf die reklamierende Firma als Aufgeberin lautende Frachtbrief-Duplikate, die spätestens zwei Monate nach Ablauf dieses Zugeständnisses bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien erliegen müssen.

Wien, 12. Dezember 1913. (3161)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichischer Eisenbahn-Verband. Nordwestböhmischer Verkehr.

Einführung eines Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag VI zu der vom 1. Januar 1910 gültigen Zusammenstellung direkter Kartierungs-Frachtsätze für einzelne Verkehrsrelationen des Österreichischen Eisenbahnverbandes — Nordwestböhmischer Verkehr — zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält außer einigen Änderungen vorwiegend Ergänzungen der genannten Zusammenstellung.

Abdrücke desselben sind bei den beteiligten Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, dann bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife in Wien, I., Biberstraße 16, zum Preise von 40 Heller für das Stück zu erhalten.

Prag, am 12. Dezember 1913. (3162)
Ausschließend priv. Buschtehrader Eisenbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-Norddeutscher Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifnachtrages III.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 tritt zu dem vom 1. September 1907 gültigen Verband-Gütertarife, Teil II, des obenbezeichneten Eisenbahn-Verbandes ein Nachtrag III in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält außer bereits verlautbarten Tarifmaßnahmen einige Änderungen und Ergänzungen des Tarifs.

Exemplare dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen und bei den beteiligten Stationen zum Preise von ℳ 0.60 oder Kr. 0.70 für das Stück erhältlich.

Wien, 9. Dezember 1913. (3149)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif, Teil V, Heft 2, vom 1. Oktober 1908.
Erstreckung der Gültigkeit von Frachtsätzen.

Die im obenbezeichneten Tarife vorgesehenen, laut Kundmachung in Nr. 48 dieser Zeitung vom 25. Juni 1913 unter fortl. Nr. (1671) bis 31. Dezember 1913 geltenden Frachtsätze für Spiritus bleiben noch bis 28. Februar 1914 in Kraft.

Wien, 11. Dezember 1913. (3151)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien im Etatsjahre 1914 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W., und zwar:
1000 kg Hanf, 7000 kg Bindfaden, 2000 kg Plombenschnur, 50 000 m Lampendochte, davon 20 000 m für Laternenöl, 300 kg Fadendochte, 15 400 kg Plomben, 21 900 m Packleinwand, 34 350 kg weißleinene Putzlappen, 127 000 Stück Putztücher, 35 000 Stück Scheuertücher, 5550 Stück Putzleder, 550 000 kg bunte und 680 000 kg weiße Putzbaumwolle.

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 8. Januar 1914, vormittags 11 Uhr.

Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen 70 ₰ bar im Zimmer 292 ab.

Hannover, 10. Dez. 1913. (3172)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien und Geräten.

Los Nr. 1: 900 St. Heizerschaufeln, 940 St. Hämmer, 3060 St. Schlösser, 1810 St. Schraubenschlüssel, 3100 St. Schlüssel, 45 St. Eimer für Lokomotiven.

Los Nr. 2: 397 000 St. Unterlagsscheiben, 970 qm Drahtgeflecht, 305 St. Reflektoren für Lokomotiv- und Schaffnerlaternen, 12 600 m schmiedeeiserne Röhren, 370 St. Bremsspindeln mit Muttern.

Los Nr. 3: 7000 kg Federunterlagsplatten, 2700 kg Ringschrauben, 8000 kg Federbunde zu Tragfedern, 25 000 kg Pufferhinterlegeringe, 1200 kg Tragfederrollen, 7200 kg Zugstangenmuffenkeile.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 131 des Verwaltungsgebäudes, eingesehen, oder von da gegen postfreie Einsendung von je 70 ₰ für Los 1 und 2 und 90 ₰ für Los 3 in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien bezw. Geräten Los Nr. . .“ versehene Angebote sind
für Los Nr. 1 bis zum 7. Januar 1914,
„ „ „ 2 „ „ 8. „ 1914,
„ „ „ 3 „ „ 9. „ 1914,
nachmittags 4 Uhr postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist: 7. Februar 1914.

Saarbrücken, 8. Dez. 1913. (3150)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A 6920 Stück Achsbuchsen für Wagen und Tender aus Eisenguß und Flußeisenguß, fertig bearbeitet in 4 Losen. 1160 Stück Achsbuchsoberteilen für Wagen, unbearbeitet aus Eisenguß in 2 Losen und 6690 Stück Achsbuchsunterteilen für Wagen, unbearbeitet aus Flußeisenguß in 2 Losen. B. 2 295 400 kg Stahlgußbremsklötzen in 8 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin mit der in den Angebotbogen angegebenen Lieferfrist. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Januar 1914, vorm. 10½ Uhr an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28, III, Zimmer Nr. 4 statt. Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 3 ℳ für A und 50 ₰ für B und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 3. Februar 1914.

Berlin, 10. Dezember 1913. (3163)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von 7650 Abspannkonsolen, 2200 Ankerhaken, 4200 Strebenschrauben, 82 300 Isolatorenstützen, 9000 Doppelwinkelstützen, 16 750 Isolatorenträger, 7900 gußeiserne Kabelmerkzeichen, 272 300 Porzellanisolatoren, 261 800 kg verzinktem Eisendraht, 25 000 kg verzinktem Stahldraht, 39 600 Kilogramm isoliertem Draht, 8500 Kupferbindedraht und 318 000 m Telegraphenkabel. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich Ufer 3 hierselbst, eingesehen, oder von derselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Telegraphenbaumaterialien“ versehen bis zum 8. Januar 1914, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 5. Februar 1914 nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 10. Dezember 1913. (3164)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 52 820 m Gardinenstoff, 20 690 m Plüsch, 8340 m Fensterzugborde, 430 Stück fertige Fensterzüge, 2960 Stück Quasten zu Fensterzügen, 6500 Stück Armschlingverzierungen, 40 640 m Naht- und Plattschnur, 2545 kg Hutnetzschnur, 1100 kg Federschnur, 489 400 Stück Schmierpolster, 2310 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 300 m Teppichstoff, 7100 kg Waldwolle und 2300 m Moltonstoff für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a. Main, Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei der Hausverwaltung hierselbst, Kaiser Friedrichufer 3, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Bareinsendung von 1 ℳ bezogen werden. Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot zur Lieferung von Gardinenstoff usw.“ versehen bis zum 9. Januar 1914 vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 17. Februar 1914, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, im Dezember 1913. (3165)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Für die 76 km lange Nebenbahn „Bentheimer Kreis-Bahn“ wird ein tüchtiger, in allen Zweigen des Privateisenbahndienstes erfahrener arbeitsfreudiger Betriebskontrolleur gesucht. Gefl. Anerbietungen mit Gehaltsansprüchen werden erbeten an die Betriebs-Direktion in Bentheim. (3166)

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 99. | 20. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Der Entwurf eines Eisenbahngesetzes für das Königreich Sachsen.

Von Oberfinanzrat **Friedrich**-Dresden.

Als von einer Privatgesellschaft der Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn unternommen wurde, waren sich Regierung und Landtag darüber einig, daß das Recht zur Anlage und zum Betriebe von Dampfeisenbahnen ein Ausfluß der Staatshoheit sei, und daß deshalb ein Privatunternehmer hierzu der staatlichen Konzession bedürfe. Ein Gesetz, das die Voraussetzungen der Eisenbahnkonzession, deren Inhalt und Umfang sowie die Aufsichtsrechte des Staates gegenüber dem Unternehmen regelte, wurde jedoch nicht erlassen. Rechte und Pflichten des Unternehmers wurden damals wie auch bei der Konzessionierung aller später erbauten Privatbahnen ausschließlich in der Konzessionsurkunde festgestellt. Ein Gesetz vom 3. Juli 1835 behandelte nur die Abtretung des Grundeigentums zum Bau der Leipzig—Dresdner Eisenbahn; es wurde bis zum Erlaß des allgemeinen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902 auch zur Anlage anderer Eisenbahnen auf Grund jedesmaliger besonderer Ermächtigung der Ständeversammlung angewendet. Im Jahre 1851 wurden durch eine im Gesetz- und Verordnungsblatte veröffentlichte Allerhöchste Verordnung die Ressortverhältnisse in Eisenbahnangelegenheiten geregelt. Auch diese Verordnung setzte das Konzessionsrecht und die Aufsichtsgewalt des Staates als zweifellos voraus; sie verteilte die staatlichen Befugnisse in Eisenbahnsachen zwischen den Ministerien des Innern und der Finanzen und den diesen Ministerien unterstellten Behörden. Ein späteres Gesetz vom 21. Juni 1855 betraf die Enteignung von Grundeigentum für Erweiterungen bestehender Eisenbahnen. Von Bedeutung für das sächsische Eisenbahnwesen ist ferner die Verordnung, die technischen Vorarbeiten für den Bau von Privateisenbahnen betreffend, vom 30. September 1872, die regelmäßig auch auf Staatseisenbahnbauten entsprechend angewendet wird.

Eine allgemeine gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens, wie sie beispielsweise Preußen durch das Gesetz vom 3. November 1838 und das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 besitzt, hat in Sachsen bisher noch nicht stattgefunden. Die Frage einer solchen Regelung wurde im sächsischen Landtage zuerst in den Jahren 1897/98 aufgeworfen. Anlaß dazu gab die Entstehung der ersten elektrischen Straßenbahnen. Auch damals stimmten Regierung und Ständeversammlung darin überein, daß die elektrischen Straßenbahnen wie alle mit elementarer Kraft betriebenen Eisenbahnen einer staatlichen Verleihung bedürften. Doch hielt man den Zeitpunkt für den Erlaß eines Gesetzes mangels genügender Erfahrungen auf dem Gebiete des elektrischen Straßenbahnwesens noch nicht für gekommen. Nachdem sich jedoch die elektrischen Straßenbahnen inzwischen außerordentlich entwickelt hatten und reiche Erfahrungen technischer und wirtschaftlicher Art gesammelt waren, stellte die Regierung im November 1907 den Ständen die Einbringung eines Straßenbahngesetzes in Aussicht. Dieses Versprechen ist nunmehr eingelöst worden: Die Regierung hat soeben dem Landtage den Entwurf eines Eisenbahngesetzes mit eingehender Begründung vorgelegt.

Der Entwurf beschränkt sich nicht auf Straßen- und Kleinbahnen; es werden vielmehr darin die öffentlichrechtlichen Verhältnisse aller Eisenbahnen, also auch der den Bestimmungen der Reichsverfassung unterliegenden Haupt- und Nebenbahnen, geregelt. Diese Erweiterung des Stoffes erschien angezeigt, weil, wie schon angedeutet wurde, auch die Rechtsverhältnisse der Haupt- und Nebenbahnen in Sachsen vielfach noch auf Gewohnheitsrecht beruhen. Dabei sind auch die Staatseisenbahnen mit in den Wirkungskreis des Gesetzes einbezogen worden, weil der im Entwurfe für Sachsen neu eingeführte Begriff der „Kleinbahnen“ in gleicher Weise für staatliche wie für nichtstaatliche

Bahnen von Bedeutung ist und weil ferner zahlreiche Rechtsbeziehungen wie z. B. das Verhältnis des Eisenbahnunternehmers zu den Anliegern, zu den wegebaupflichtigen Gemeinden usw. bei Staats- und Privatbahnen in derselben Weise der rechtlichen Ordnung bedürfen.

Eine landesgesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens ist nur insoweit möglich, als das Reichsrecht dafür Raum läßt. Das Reich hat, abgesehen von Art. 41, Abs. 1, der Reichsverfassung, bisher seine Zuständigkeit auf die allgemeinen Voraussetzungen der Errichtung von Eisenbahnen nicht erstreckt, die Verleihung von Eisenbahnunternehmungen und die Aufsicht über Bau und Betrieb sind — unbeschadet des Aufsichtsrechts des Reichs nach Art. 42 flg. der Reichsverfassung — Sache der Einzelstaaten. Ebenso sind diese zuständig zum Erlaß von Vorschriften zur Wahrnehmung der allgemeinen landespolizeilichen Interessen und zum Schutze der Anlieger gegen nachteilige Folgen der Eisenbahnanlage. Endlich haben die Einzelstaaten bei der Regelung der öffentlich rechtlichen Verhältnisse der Kleinbahnen nahezu unbeschränkte Freiheit.

Der vorliegende Entwurf baut sich in folgender Weise auf: Der erste Teil (§§ 1 bis 3) behandelt und erläutert die verschiedenen Arten der Eisenbahnen. Der zweite Teil (§§ 4 bis 51) regelt die Verhältnisse der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen und zerfällt in zwei Unterabschnitte. Von diesen gilt der erste für alle Eisenbahnen, für Kleinbahnen jedoch nur insoweit, als nicht im zweiten Abschnitte („Besondere Bestimmungen für Kleinbahnen“) etwas anderes festgesetzt ist. Der dritte Teil (§§ 52 und 53) gibt Vorschriften für Eisenbahnen, die nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, und der vierte Teil (§§ 54 bis 60) enthält Schluß- und Übergangsbestimmungen.

Die allgemeine Begründung behandelt nach einer Einleitung das Verhältnis des Entwurfes zum Reichsrecht und das in anderen deutschen Staaten geltende Recht, erörtert dann näher die Frage, welche Eisenbahnen unter das vorliegende Gesetz fallen und enthält weiter nähere Ausführungen über das staatliche Verleihungsrecht, die Benutzung öffentlicher Verkehrsräume, das Erwerbsrecht des Staates, die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne und die Staatsaufsicht. Einen breiten Raum nehmen Darlegungen über die Anordnung von Nebenanlagen im öffentlichen Interesse und zum Schutze der Anlieger ein.

Nach § 1 soll das Gesetz gelten für alle Eisenbahnen, deren Fahrzeuge auf oder an Schienen oder Seilen mit elementarer Kraft fortbewegt werden. Unter das Gesetz fallen hiernach auch mit Maschinenkraft betriebene Schwebebahnen, insbesondere Seilschwebebahnen, nicht dagegen gleislose elektrische Bahnen, bei denen der Strom von einem Oberleitungsdraht abgenommen wird, Kraftfahrzeuge und Pferdebahnen. Der Verkehr mit diesen Beförderungsmitteln wird der ortspolizeilichen Regelung überlassen.

§ 2 des Gesetzes enthält die Einteilung in Haupt- und Nebenbahnen einerseits und Kleinbahnen andererseits. Der Begriff der Kleinbahn hat im Entwurfe ebenso wie im preußischen Kleinbahngesetz nur negativ bestimmt werden können als eine Bahn, die wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Art. 4 Ziff. 8 der Reichsverfassung nicht unterliegt. Unter welche der beiden Gruppen eine Eisenbahn fällt, entscheiden die Ministerien des Innern und der Finanzen, selbstverständlich unbeschadet der Rechte des Reiches, das in letzter Linie selbst zu bestimmen hat, welche Bahnen es als unter die Reichsverfassung fallend betrachtet.

Nach § 3 sind Staatseisenbahnen im Sinne des Entwurfes solche, die vom sächsischen Staate gebaut und von ihm oder für seine Rechnung betrieben werden, Privateisenbahnen alle übrigen Bahnen, also auch solche, die von anderen deutschen Staatsverwaltungen in Sachsen betrieben werden. Eine Privateisenbahn, die vom sächsischen Staate betrieben wird, gilt hinsichtlich des Betriebes als Staatseisenbahn. Welche Paragraphen des Gesetzes für Staats- und Privateisenbahnen gelten, geht aus der Fassung der einzelnen Vorschriften deutlich hervor; in einzelnen Fällen enthält das Gesetz auch ausdrücklich Bemerkungen über die Geltung. Nach § 4 bedarf es zum Bau und Betriebe einer für den öffentlichen Verkehr bestimmten Privatbahn der Verleihung durch die Ministerien des Innern und der Finanzen. Die Verleihung wird nur auf bestimmte Zeit erteilt. Wesentliche Erweiterungen und sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes bedürfen der Genehmigung der Verleihungsbehörden. Über das Wesen der Verleihung enthält die Begründung des Entwurfs eingehende Darlegungen unter Hinweis auf die einschlägige Literatur und die Rechtsprechung namentlich des sächsischen Oberverwaltungsgerichts. Auch elektrische Straßenbahnen bedürfen staatlicher Verleihung. Über den Bestand und den Umfang einer verliehenen Eisenbahnkonzession — nicht auch über die Frage, ob eine Verleihung erteilt werden soll — entscheidet nach dem Gesetz über die Verwaltungsrechtspflege vom 19. Juli 1900 in letzter Instanz das Oberverwaltungsgericht.

Das Verleihungsverfahren spielt sich nach dem Entwurfe folgendermaßen ab:

Auf den mit den erforderlichen Unterlagen beim Ministerium des Innern einzureichenden Verleihungsantrag gibt das genannte Ministerium beim Mangel grundsätzlicher Bedenken gegen das Unternehmen die Erlaubnis zur Anstellung von Vorarbeiten. Nach deren Beendigung wird der Bauplan öffentlich ausgelegt und mit den beteiligten Behörden (Wegepolizeibehörden, Telegraphenbehörden) erörtert. Danach wird von den Ministerien des Innern und der Finanzen über etwaige Widersprüche entschieden, der Plan festgestellt und dem Unternehmer eine Verleihungsurkunde erteilt, in der die besonderen Rechte und Pflichten des Unternehmers festgestellt werden (z. B. die Pflicht zur Gestattung von Privatgleisanschlüssen, zur Bildung von Erneuerungs- und Rücklagestämmen).

In § 6 trifft der Entwurf wichtige Bestimmungen über die Benutzung öffentlicher Verkehrsräume, die auch für Staatsbahnen gelten sollen. Danach kann die Zustimmung des Wegeherrn zur Benutzung einer Straße oder eines Platzes durch eine Eisenbahn im Mangel einer gütlichen Einigung durch die Entscheidung der dem Wegeherrn vorgesetzten Aufsichtsbehörde ersetzt werden. Diese hat auch dann die den Unternehmer wegen der Benutzung treffenden Verpflichtungen festzusetzen. Die Einräumung des Straßenbenutzungsrechts für ein Eisenbahnunternehmen stellt eine öffentlich rechtliche Gebrauchserlaubnis dar. Inwieweit nach dem jetzt in Sachsen geltenden Rechte die Aufsichtsbehörden der Gemeinden befugt sind, die Gestattung der Straßenbenutzung selbst gegen den Willen der Gemeinden auszusprechen, ist nicht unbestritten. Die Regierung hat dieses Recht von jeher bejaht mit der Begründung, daß es sich bei der Erteilung eines Straßenbenutzungsrechts um die Handhabung öffentlicher Befugnisse handele, die teils aus dem öffentlichen Eigentum an der Straße, teils aus der vom Staate abgeleiteten Polizeigewalt fließen, und daß in beiderlei Hinsicht die Gemeinden der staatlichen Oberaufsicht unterliegen. Das sächsische Oberverwaltungsgericht ist dieser Auffassung nicht allenthalben beigetreten; erst in einem neueren Urteile hat es sich dem Standpunkte der Regierung genähert. Es wäre zweifellos ein unhaltbarer Zustand, wenn eine Gemeinde durch grundlose Versagung oder Erschwerung der Straßenbenutzung ein nützliches Verkehrsunternehmen unmöglich machen könnte. Es ist zwar in Sachsen in solchen Fällen die Enteignung nicht ausgeschlossen, wenn nach der Entscheidung der Aufsichtsbehörde die Zweckbestimmung der Straße sich mit dem neuen Unternehmen vereinigen läßt (§ 7 Abs. 4 des Ent.-Ges.). Doch ist der Enteignungsweg weitläufig, und der Entwurf sieht deshalb nach dem Beispiele Preußens und Badens das erwähnte Ersatzverfahren vor. Entsteht nach Einräumung des Straßenbenutzungsrechts zwischen dem Wegeherrn und dem Eisenbahnunternehmer wegen der Benutzung Streit, so sollen nach dem Entwurfe die Verwaltungsgerichte entscheiden.

In der Verleihungsurkunde kann auch bedungen werden, daß das Unternehmen nach dem Ablaufe der Verleihungszeit ohne Entschädigung in das Eigentum des Staates übergeht (§ 12). Nach der Begründung soll von dieser Befugnis nur Gebrauch gemacht werden, wenn die Verleihungszeit lang genug ist, um dem Unternehmer neben einer angemessenen Rente die Tilgung des Anlagekapitals zu ermöglichen.

Die staatliche Aufsicht über die Haupt- und Nebenbahnen soll von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ausgeübt werden, bei Staatsbahnen unter der Oberaufsicht des Finanzministeriums, bei Privatbahnen unter der Oberaufsicht der Verleihungsbehörden (§ 15). Bei privaten Kleinbahnen wirken, soweit es sich nicht um eisenbahntechnische Fragen handelt, bei der Aufsicht die Kreishauptmannschaften mit (§ 51). Diese gemischte Zuständigkeit lehnt sich an § 22 des preußischen Kleinbahngesetzes an. Zurzeit ist in Sachsen die Aufsicht über die mit elementarer Kraft betriebenen Straßenbahnen und sonstigen Bahnen, auf die die reichsgesetzlichen Vorschriften über Haupt- und Nebenbahnen keine Anwendung finden, einem den Ministerien des Innern und der Finanzen unmittelbar unterstellten Kommissar übertragen. Diese Sondereinrichtung soll nunmehr beseitigt werden. Tarife und Fahrpläne sollen bei privaten Haupt- und Nebenbahnen der Genehmigung der Verleihungsbehörden, bei privaten Kleinbahnen der Genehmigung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und der Kreishauptmannschaften unterliegen (§§ 17, 51). Für die Aufstellung der Tarife und Fahrpläne der Staatsbahnen sind Staatsverwaltungsvorschriften maßgebend. In der Regel wird im öffentlichen Interesse eine möglichste Verbilligung der Tarife geboten sein. Der Staat kann aber auch ein Interesse daran haben, daß nicht die Tarife einer mit einer Privatbahn konkurrierenden Staatsbahn in übertriebener Weise unterboten werden. Die Verhütung eines Tarifkampfes erscheint gerechtfertigt, weil die Allgemeinheit der Steuerzahler lebhaft wünschen muß, daß das in den Staatsbahnen angelegte Staatsvermögen eine angemessene Rente abwirft. Das Tarifgenehmigungsrecht der Aufsichtsbehörden ist deshalb im Entwurfe auch bei Kleinbahnen nicht auf die Festlegung eines Höchstbetrages beschränkt worden. Dies hindert nicht, daß die sächsischen Aufsichtsbehörden bei Straßenbahnen wie bisher auch künftig in der Regel nur die G r u n d l a g e n der Tarife und Fahrpläne festsetzen werden.

Die a l l g e m e i n e Polizei wird allen Eisenbahnen gegenüber von den Ortspolizeibehörden ausgeübt (§ 16). Die im einzelnen oft schwierige Bestimmung der Grenzen zwischen allgemeiner Polizei und Bahnpolizei überläßt der Entwurf der Praxis und der Rechtsprechung.

Ein Wechsel in der Person des Unternehmers bedarf der Genehmigung der Verleihungsbehörden (§ 19). In gewissen, im Entwurfe näher bestimmten Fällen kann die Verleihung widerrufen werden. Gegen den Widerruf ist Anfechtungsklage beim Oberverwaltungsgericht zulässig (§ 20). Nach dem Widerruf und nach Ablauf der Verleihungszeit kann der Staat das Unternehmen zum Sachwerte erwerben (§ 21). Der Staat kann das Unternehmen aber auch schon vor Ablauf der Verleihung an sich ziehen. Als Entschädigung wird dann der Verkehrswert, mindestens der Sachwert, gewährt. Dabei soll einer früheren Anregung des Landtages entsprechend der Gewinn berücksichtigt werden, den der Unternehmer bis zum Ablaufe der Verleihung noch hätte erzielen können. Demgemäß soll als Verkehrswert gelten der Sachwert, vermehrt um den Kaufwert einer vom Zeitpunkte der Verstaatlichung bis zum Ende der Verleihungszeit laufenden jährlichen Rente, die dem durchschnittlichen Reinertrage der letzten fünf vollen Betriebsjahre, vermindert um die Zinsen zu 3½ % des Sachwertes, entspricht. Der Kaufwert wird nach den Grundsätzen des Rentenkaufes mit einem Zinsfuße von 3½ % berechnet (§ 22). Diese Bestimmungen gelten auch für Kleinbahnen. Gegen die Festsetzung der Entschädigung durch die Verleihungsbehörden ist Anfechtungsklage beim Oberverwaltungsgericht zulässig. Doch kann sich der Staat schon vor der endgültigen Regelung der Entschädigungsfrage in den Besitz des Unternehmens setzen (§ 25). Nach der Begründung wird die Regierung von dem staatlichen Erwerbsrechte nicht aus rein finanziellen Gründen Gebrauch machen, sondern nur, wenn gewichtige allgemeine Interessen dafür sprechen.

Die §§ 27 bis 40 des Entwurfes behandeln die Nebenanlagen, die der Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse und zum Schutze der Anlieger zu errichten hat. Sie bilden einen besonders wichtigen Bestandteil des Gesetzes. Nach § 16 des sächsischen Enteignungsgesetzes vom 24. Juni 1902 hat der Unternehmer die erforderlichen Änderungen und Vorkehrungen an öffentlichen Anlagen oder Sachen, insbesondere an öffentlichen Wegen, natürlichen Wasserläufen und Schiffahrtskanälen, so herzustellen, daß dem öffentlichen Bedürfnisse in ausreichendem Maße genügt wird; er hat ferner die Anlagen herzustellen und sonstigen Vorkehrungen zu treffen, die infolge der Ausführung oder des Betriebes des Unternehmens zur Sicherung der Allgemeinheit oder der Anlieger gegen Gefahren und Nachteile nötig sind. Die Anordnung liegt der Enteignungsbehörde ob. Diese Bestimmungen sind auch dann anzuwenden, wenn Anlagen und Vorkehrungen der bezeichneten Art erst nach der Inbetriebsetzung des Unternehmens erforderlich werden u n d n o c h n i c h t d r e i J a h r e s e i t d e m v e r f l o s s e n s i n d; sie gelten ferner auch in dem Falle, wenn der Unternehmer von dem ihm verliehenen Enteignungsrechte keinen Gebrauch macht (§ 16 Abs. 4, § 19 des Ent.-Ges.). Ist ein Unternehmen überhaupt nicht mit dem Enteignungsrechte ausgestattet, so fehlen zurzeit in Sachsen gesetzliche Bestimmungen über das Verfahren, das zur Wahrnehmung der allgemeinen landespolizeilichen Interessen und zur Sicherung der Anlieger einzuschlagen ist. Aber auch wenn bei einem mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Unternehmen drei Jahre seit der Inbetriebsetzung verstrichen sind, ist es nach dem gegenwärtigen Rechtszustande sehr zweifelhaft, ob und inwieweit der Unternehmer zur nachträglichen Herstellung, Beseitigung oder Änderung von Nebenanlagen verpflichtet ist. Diese doppelte Lücke soll der Entwurf wenigstens bezüglich der Eisenbahnunternehmungen, bei denen sie besonders fühlbar geworden ist, ausfüllen. Demgemäß schreibt § 27 vor, daß der Eisenbahnunternehmer Nebenanlagen der erwähnten Art in dem im Enteignungsgesetze bestimmten Umfange auch dann herzustellen hat, wenn ihm das Enteignungsrecht nicht verliehen worden ist. Zuständig zur Anordnung der Nebenanlagen sowie zur Regelung der Unterhaltungs- und Entschädigungsfrage soll bis zum Ablaufe der bezeichneten dreijährigen Frist die Amtshauptmannschaft sein. Der Anordnung geht ein Planauslegungsverfahren voraus. Die Entscheidung der Amtshauptmannschaft über die Entschädigung des Unterhaltungspflichtigen für etwaigen Mehraufwand kann im Verwaltungsstreitverfahren angefochten werden. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen. (§ 28.)

Sind seit der Inbetriebnahme der Eisenbahn mehr als drei Jahre verstrichen, so greift ein besonderes Verfahren Platz, das vor allem bedeutungsvoll ist für die zahlreichen Fälle, wo ein schienengleicher Wegeübergang in eine Unter- oder Überführung umgewandelt werden soll. Hier ist man zurzeit in Sachsen im wesentlichen auf den Verhandlungsweg angewiesen. Können sich Eisenbahnunternehmer und Gemeinde über die Art der Ausführung und die Kostentragung nicht einigen, so müssen häufig dringliche Herstellungen auf unbestimmte Zeit verschoben werden. Diesem unhaltbaren Zustande will der Entwurf abhelfen. Anträge auf nachträgliche Änderungen, Beseitigungen oder Herstellungen von Nebenanlagen sind mit einem geeigneten Plane bei der Amtshauptmannschaft einzureichen (§ 30). Diese — die „Prüfungsbehörde" — prüft den Plan, erörtert ihn mit den beteiligten Behörden und dem Eisenbahnunternehmer (§ 31), legt ihn öffentlich aus (§ 32) und überreicht ihn mit ihrem Gutachten dem Ministerium des Innern. Dieses entscheidet gemeinsam mit dem Finanzministerium, ob der Antrag zulässig ist (d. h. ob drei Jahre seit der Betriebseröffnung verstrichen sind) und ob er gerechtfertigt ist (d. h. ob die beantragten Maßnahmen erforderlich und die vorgeschlagene Ausführung zweckmäßig sind). Daß hier über die Notwendigkeit der Anlage nicht die unteren Verwal-

tungsbehörden, sondern die Ministerien entscheiden, ist dadurch begründet, daß eine Vorkehrung, die bei der ersten Herstellung der Bahn als Nebenanlage erscheint, jetzt den Hauptgegenstand des Unternehmens bildet, und daß dieses Unternehmen in sehr vielen Fällen von großer finanzieller Bedeutung ist. Auch wenn solche nachträgliche Vorkehrungen im Enteignungsverfahren durchgeführt werden würden, würde die Änderung beispielsweise eines Schienenüberganges keine Nebenanlage, sondern das im Enteignungsplan selbst dargestellte Unternehmen sein. Dagegen läßt der Entwurf in § 35 über die fernere Unterhaltung der herzustellenden oder zu ändernden Anlagen die den örtlichen Verhältnissen näher stehende Prüfungsbehörde entscheiden.

Die Ausführung des genehmigten Planes liegt dem Eisenbahnunternehmer ob. Damit ist aber nicht gesagt, daß er auch die Kosten der Ausführung allein tragen müßte. Die Verhältnisse liegen bei nachträglichen Herstellungen an Eisenbahnen, die vielleicht vor vielen Jahrzehnten erbaut wurden, wesentlich anders als bei der ersten Anlage der Bahn. Eine Eisenbahn kann nicht für alle Zeiten als Störenfried behandelt werden, dem alle Maßnahmen allein zur Last fallen, die ohne sein Vorhandensein nicht nötig wären. Die Ansicht Otto Meyers im „Archiv für öffentliches Recht", Bd. 16 S. 237 flg., der Eisenbahnunternehmer müsse spätere Änderungen unbedingt auf seine alleinigen Kosten vornehmen, wenn ein die Bahn kreuzender Weg früher da war, als die Eisenbahn, entspricht nicht der Billigkeit. Eine bestehende Eisenbahn, der die betreffende Gegend meist erst ihren wirtschaftlichen Aufschwung verdankt, hat mindestens dieselbe Daseinsberechtigung wie die anderen Verkehrswege und wie die der Bahn benachbarten Privatgrundstücke. Es erscheint deshalb angemessen, die Kosten nachträglicher Vorkehrungen je nach Lage des Falles demjenigen aufzuerlegen, der ihre Notwendigkeit verursacht, d. h. bei der Beseitigung von Schienenübergängen dem Eisenbahnunternehmer, wenn nur der Eisenbahnverkehr, oder der Gemeinde, wenn nur der Wegeverkehr den Anlaß zu der Beseitigung gibt. Haben beide die Änderung veranlaßt — ein besonders häufiger Fall — so haben Eisenbahnunternehmer und Gemeinde die Kosten anteilig zu tragen. In diesem Sinne regelt der Entwurf die Kostenfrage. Er führt aber als Grundlage der Kostenverteilung neben dem Maßstabe der Verursachung auch noch den des Interesses ein. Wer die Vorkehrung zwar nicht veranlaßt, aber doch an ihr ein erkennbares Interesse hat, das dadurch befriedigt wird, soll nach Maßgabe seines Interesses zu den Kosten beitragen (z. B. der Eisenbahnunternehmer, wenn er durch die Beseitigung des Überganges Bewachungskosten spart, die Gemeinde, wenn durch eine Wegeverlegung ertraglose Wegefläche in wertvolles Bauland verwandelt wird). Der Maßstab der Verursachung versagt, wenn eine Nebenanlage sich als ungenügend erweist, ohne daß eine Änderung der tatsächlichen Verhältnisse eingetreten ist. In diesem Falle sollen die Kosten ausschließlich nach Maßgabe des Interesses getragen oder verteilt werden. Bis auf diesen letzten Punkt lehnt sich der Entwurf an die Novelle zum preußischen Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 an, die von der preußischen Regierung dem Landtage in den Sessionen 1911 und 1912 vorgelegt, mangels einer Einigung über grundsätzliche Zuständigkeitsfragen aber bekanntlich wieder zurückgezogen worden ist. Der preußische Entwurf legte in dem zuletzt erwähnten Falle die Kosten allein dem Eisenbahnunternehmer auf, eine Belastung, die als sehr weitgehend, wenn nicht als unbillig, zu bezeichnen ist.

In der Begründung des sächsischen Entwurfes wird ausgeführt, daß die Gemeinden sich schon bisher an den Kosten nachträglicher Änderungen von Eisenbahnanlagen, insbesondere von Kreuzungen zwischen Eisenbahnen und öffentlichen Wegen, in so zahlreichen Fällen beteiligt haben, daß das Vorhandensein eines Gewohnheitsrechtes angenommen werden kann. Da es jedoch zu einer Entscheidung hierüber durch die geordneten Instanzen noch nicht gekommen ist, erscheint die gegenwärtige Rechtslage unsicher und eine gesetzliche Regelung, wie sie der Entwurf vorsieht, sehr erwünscht. Besonders wichtig ist die Frage, welche Behörde in Streitfällen über die Kostentragung und -verteilung entscheiden soll. Der Entwurf überträgt die Entscheidung den Verwaltungsgerichten, in letzter Instanz also dem Oberverwaltungsgericht (§ 37). Von einer Zuständigkeit der Ministerien ist abgesehen worden, weil gegen diese, soweit Staatsbahnen in Frage kommen, leicht der Vorwurf der Voreingenommenheit erhoben werden könnte.

Auch wenn die Änderung einer Kreuzung zwischen einer Eisenbahn und einem öffentlichen Wege in einen ministeriell genehmigten Bebauungsplan aufgenommen oder wenn eine nachträgliche Vorkehrung der öfters erwähnten Art in einem endgültig festgestellten Enteignungsplane vorgesehen ist, sollen die Bestimmungen des Entwurfes über die Tragung und Verteilung der Ausführungskosten und über das Verfahren in Streitfällen gelten (§§ 38, 39).

Der Entwurf enthält keine Vorschriften über nachträgliche Änderungen an nichtöffentlichen Wegen, Wasserläufen usw. Bei solchen Änderungen handelt es sich fast immer um Eingriffe in private Rechte, die, soweit nicht § 1023 BGB. einschlägt, beim Mangel einer gütlichen Einigung nur im Enteignungswege durchgeführt werden können.

Die vorstehend wiedergegebenen Bestimmungen über Nebenanlagen bilden den Schluß der für alle öffentlichen Eisenbahnen geltenden Vorschriften.

Die §§ 42 bis 51 des Entwurfes enthalten sodann die besonderen Bestimmungen für Kleinbahnen. § 42 regelt, entsprechend dem § 3 der Eisenbahnverkehrsordnung, den Beförderungszwang, § 43 enthält Vorschriften über die Veröffentlichung und gleichmäßige Anwendung der Tarife in Anlehnung an § 6 EVO. Nach § 44 soll die Handhabung der Bahnpolizei auf Kleinbahnen durch Verordnung geregelt werden. Nach der Begründung ist beabsichtigt, den Bediensteten der sächsichen Staatsbahnen auch auf staatlichen Kleinbahnen die Bahnpolizei unter denselben Voraussetzungen und in demselben Umfange zu übertragen, wie nach der Bau- und Betriebsordnung auf den dieser Ordnung unterworfenen Bahnen. Bei privaten Kleinbahnen sollen dagegen nur einzelne Bedienstete nach Bedarf von der allgemeinen Polizeiverwaltung als deren Hilfsorgane in Pflicht genommen werden. Nach § 46 des Entwurfes sind Kleinbahnunternehmer verpflichtet, sich den Anschluß anderer Bahnen oder die Mitbenutzung der Anlagen durch andere Unternehmer gefallen zu lassen, wenn die Ministerien des Innern und der Finanzen den Anschluß oder die Mitbenutzung mit Rücksicht auf die Einrichtungen und den Betrieb der Bahnen für zulässig erachten. Unter derselben Voraussetzung können Kleinbahnunternehmer die Gestattung des Anschlusses an eine Haupt- oder Nebenbahn verlangen. Über Art und Umfang des Anschlusses oder der Mitbenutzung sowie über die gegenseitigen Leistungen der beiden Unternehmer entscheiden, wenn nötig, die genannten Ministerien. Da auf Kleinbahnen die reichsgesetzlichen Bestimmungen über die Leistungen der Eisenbahnen im Interesse der Landesverteidigung und der Reichspostverwaltung nicht anzuwenden sind, sollen nach § 49 des Entwurfes die vom Kleinbahnunternehmer in der genannten Hinsicht zu erfüllenden Verpflichtungen in der Verleihungsurkunde von Fall zu Fall festgestellt werden. Das Maß der Verpflichtungen wird sich u. a. auch nach den Ertragsaussichten des Unternehmens zu richten haben.

§ 50 gestattet die Auferlegung einer Wettbewerbsgebühr gegenüber Kleinbahnen, die mit staatlichen Eisenbahnen in Wettbewerb treten. Wettbewerbsgebühren sind in Sachsen bisher schon, wenn auch nur ausnahmsweise und in mäßigem Umfange, erhoben worden. Nach dem Entwurfe soll die Gebühr in der Regel nicht mehr als ein Zehntel des Reingewinns betragen. Über die staatliche Beaufsichtigung der Kleinbahnen und die Genehmigung der Tarife und Fahrpläne (§ 51) ist bereits oben das Erforderliche bemerkt worden.

Der dritte Teil des Entwurfes (§§ 52 und 53) handelt von den nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmten Eisenbahnen. Zum Betriebe solcher Eisenbahnen bedarf es nur der Erlaubnis der Ortspolizeibehörde. Stehen solche Eisenbahnen

mit anderen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in unmittelbarer Gleisverbindung oder kreuzen sie solche Bahnen, so bedarf es zum Bau und zum Betriebe der Genehmigung der Ministerien des Innern und der Finanzen. Staatseisenbahnen bedürfen der Erlaubnis oder der Genehmigung nicht.

Der vierte und letzte Teil des Entwurfes enthält Schluß- und Übergangsbestimmungen. Daraus sind hervorzuheben die §§ 55 (Rechtsmittel) und 57 (Kosten — Gebühren und Auslagen — für Amtshandlungen, die auf Grund des Eisenbahngesetzes vorgenommen werden). Zu erwähnen ist ferner, daß nach § 58 durch Staatsverträge abweichende Bestimmungen getroffen werden können.

Das Gesetz soll am 1. Januar 1915 in Kraft treten.

Der Oberbau der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

In der den badischen Landständen von der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1912 vorgelegten Denkschrift wurde die Durchführung des Oberbaues mit eisernen Querschwellen auf den badischen Staatseisenbahnen mit wirtschaftlichen und baulichen Vorteilen hinlänglich begründet. — Man wird es darnach begreiflich finden, daß trotz des in Nr. 89 dieser Zeitung unter dem 15. November d. J. erhobenen Widerspruches keine Veranlassung vorliegt, das seitherige, bewährte Oberbausystem aufzugeben und durch den Holzschwellenbau zu ersetzen. — Dies um so weniger, als dieser Widerspruch, gleich wie die früheren, sich mehrfach auf unhaltbare Anschauungen gründet, die in einer zur zutreffenden Kritik unzureichenden Kenntnis der bei der Besprechung des badischen Oberbaues in Betracht kommenden Verhältnisse beruhen. — Indem auf die schon früher in dieser Zeitschrift erfolgten Richtigstellungen verwiesen wird, sei hier bezüglich des Inhaltes der in obiger Nr. 89 erschienenen Abhandlung „Zur Frage der Liegedauer von Holz- und Eisenschwellen“ nachstehendes bemerkt:

Der Tonnenpreis der badischen, 2,4 m langen und 100 mm hohen Eisenschwellen wird in Nr. 89 zu 116 *M* angegeben und demgemäß der Tarifpreis der Denkschrift von 8 *M* auf 8,12 *M* erhöht. Nun beträgt aber dieser Tonnenpreis für die Jahre 1912 und 1913 nur 113,30 *M*, der Schwellenpreis daher 7,93 *M*. Er erscheint auf 8 *M* abgerundet in der Denkschrift gewiß nicht zum Nachteile des Holzschwellenbaues. —

Die Denkschrift berechnet keinen Ersatz für den im Laufe der Jahre erfolgenden Abgang an Kleineisen. — Dies rührt daher, daß der Abgang an Klemmplatten und Spurplättchen der Roth und Schülerschen Schienenbefestigung ein nicht nennenswerter ist, Klemmplattenschrauben und Schraubennägel (Tirefonds) aber in gleicher Zeit der Auswechslung bedürfen. — Es ist somit ein gegenseitiger Ausgleich an den beiden letztgenannten Eisensorten vorgenommen worden, der wieder nicht zum Vorteil des Eisenschwellenbaues ausfällt, da bei übereinstimmendem Stückpreise den „vier“ Klemmplattenschrauben der Eisenschwelle „sechs“ Schraubennägel der Holzschwelle (bei der französischen Oberbauanordnung) gegenüberstehen. Der Altwert des abgängigen Kleineisens wurde bei dem Kostenvergleich nicht in Rechnung gestellt (vergl. Anlage 4 der Denkschrift, S. 36 und 37); der Gewichtsverlust der abgängigen Eisenschwellen wurde durch Messungen ermittelt.

Der Schwellenrücken der badischen 75 und 100 mm hohen Eisenschwellen ist 11 mm stark, somit um 2 mm stärker als der der preußischen Eisenschwellen, bei denen dieses Maß sich au 9 mm beläuft. Auch hierauf gründet sich die höhere Lebensdauer der badischen Eisenschwellen.

Den Tarifpreis der Eisenschwellen von 8 *M* um den Frachtsatz von 24 *₰* für die Förderung auf der Strecke Mannheim-Karlsruhe zu erhöhen, hat keinen Zweck, da dann auch für die Holzschwellen ein Preiszuschlag vorgenommen werden müßte, der 24 *₰* für die Strecke Speyer-Karlsruhe und 48 *₰* für die von Mülhausen nach Karlsruhe betragen würde. — Speyer und Mülhausen im Elsaß sind die Karlsruhe nächstgelegenen Schwellentränkungsanstalten; im Großherzogtum Baden bestehen solche nicht. —

Welche Gründe für die badische Eisenbahnverwaltung bestimmend waren, seinerzeit den günstigen Verkauf von 106 000 Stück brauchbaren Eisenschwellen zu vollziehen, entzieht sich einer Besprechung an dieser Stelle, ohne daß daraus dem der Angelegenheit gänzlich fernstehenden Kritiker die Befugnis erwächst, an dieser ihm fremden Sache auf seine Art Ausstellungen zu erheben. — Dagegen soll der zutagegetretenen Wißbegierde nicht vorenthalten bleiben, daß nicht nur die Wahrscheinlichkeit dafür spricht, wie in Nr. 89 bemerkt, sondern daß in der Tat die Ende 1911 vorrätigen 98 766 Stück 60 mm hohen und 142 345 Stück 75 mm hohen Eisenschwellen günstig verkauft wurden. — Der Käufer war die eine getrennte Rechnung führende badische Eisenbahn**bau**verwaltung, die dieser Schwellen für die ausgedehnten Gleisanlagen in den neuen Bahnhöfen von Offenburg, Basel und Karlsruhe benötigte, Anlagen, die in Fachkreisen nicht ganz unbekannt sind. — Der ansehnliche Kaufpreis wurde dem **Betrieb** gutgeschrieben. —

Mit vorstehendem glaubt der Unterzeichnete die Punkte der eingangs genannten Denkschrift, die noch der Aufklärung bedurften, genügend aufgehellt zu haben und damit von einer weiteren Behandlung der Streitfrage, ob dem Eisen- oder dem Holzschwellenbau der Vorzug gebühre, abstehen zu können. — Herr Biedermann möge bei seiner Anschauung über die mittlere Lebensdauer der Eisenschwellen beharren, dem Unterzeichneten wird dann aber auch das gleiche Recht zugestanden werden müssen.*)

Karlsruhe, im November 1913.

Ed. **Lang**, Großh. Oberbauinspektor.

*) Wir schließen mit dieser Wiedergabe die Erörterung der Streitfrage. Die Schriftl.

Die Mechanik der Zugbewegung bei Stadtbahnen.

In den Nrn. 17 und 28 Jahrg. 1913 d. Ztg. ist kurz berichtet über einen Vortrag, den am 19. Februar 1913 Professor Obergethmann vor dem Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure über dieses Thema gehalten hat. Der Vortrag gab damals den Vertretern des Dampfbetriebes und des elektrischen Betriebes Anlaß zu einem Meinungsaustausch über die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn. Neuerdings findet sich eine Besprechung des Vortrages im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens. Dieses fügt der Besprechung in Sperrdruck folgendes hinzu: „**Beurteilt man die vorliegende Frage nicht in den engen Grenzen der Gegenwart, sondern unter Berücksichtigung der Fortentwicklung, so erscheint der elektrische Betrieb als das Gegebene, der Widerspruch kann sich nur gegen den beabsichtigten Betrieb mit Lokomotiven richten.**“ Diese Schlußfolgerung ist wohl in Zusammenhang zu bringen mit einer Äußerung des Professors Petersen bei Gelegenheit des Meinungsaustausches, der sich an den Obergethmannschen Vortrag anschloß. Petersen äußerte: „Ich bin im Zweifel darüber, ob die vorgeschlagene Form der Elektrisierung richtig ist. Sie scheint sich mit einer Anfahrbeschleunigung von 0,4 m in der Sekunde zufrieden zu geben. Daraus ist man zur elektrischen Lokomotive gekommen. In dieser Frage stimme ich den Vertretern des Dampfbetriebes zu,

wenn sie die Auffassung vertreten, daß das, was die elektrische Lokomotive leistet, so ziemlich auch mit der verbesserten Dampflokomotive geleistet werden kann. Ich bin auch der Ansicht, daß bei dem gegenwärtig vorgeschlagenen elektrischen Lokomotivbetrieb die geringe Mehrleistung die großen Mehrkosten nicht rechtfertigt. Ich bin aber der Meinung, daß, wenn man elektrisiert, man — bei den Umbauten — auch zu schärferen Steigungen kommen und dann die Anfahrbeschleunigung von 0,4 m/Sek. nicht mehr genügen wird. Man wird notgedrungen einen Betrieb mit Triebwagen an Stelle elektrischer Lokomotiven einrichten müssen.“ In gleichem Sinne äußert sich Zehme in einem mit Abbildungen versehenen längeren Aufsatz, der in Heft 22 Jahrg. 1913 der von ihm geleiteten „Elektrotechnischen Zeitschrift“ zur Veröffentlichung gelangte.

Entwurf des Eisenbahnbetriebsbudgets der badischen Staatsbahnen für 1914/15.

Nach dem am 2. Dezember d. J. von dem Herrn Finanzminister den Landständen zur Prüfung und Beschlußfassung übergebenen Budgetentwurf schließt der Voranschlag der Eisenbahnbetriebsverwaltung für 1914/15 für jedes der beiden Budgetjahre ab

in Einnahme mit	123 889 000 ℳ,
in Ausgabe mit	90 276 200 „
somit Einnahmeüberschuß	33 612 800 ℳ,
einschl. des anteiligen Reinertrags der M. N. B. mit	855 800 „
und abzüglich eines Fehlbetrags bei der Bodenseedampfschiffahrt von	8 000 „
ergibt sich ein Reinertrag von	34 460 600 ℳ.

Gegenüber dem Voranschlag für 1912/13 bedeutet dies eine Verbesserung um jährlich 4,6 Millionen Mark oder 15,4 %. Das günstige Ergebnis ist in der Hauptsache auf das Anwachsen der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr zurückzuführen, die bei ersterem um 2,1 Millionen Mark = 6,4 % und beim Güterverkehr um 6,1 Millionen Mark = 8,6 %, zusammen um 8,2 Millionen Mark höher als vor 2 Jahren veranschlagt sind. Bei den Gesamteinnahmen ist eine Steigerung von 10,7 Millionen Mark = 9,4 % zu verzeichnen, während die Ausgaben trotz reichlicher Bemessungen nur um 6,1 Millionen Mark = 7,2 % zugenommen haben.

Von der Ausgabesteigerung von 6,1 Millionen entfallen 3 Millionen = + 6,5 % auf den persönlichen Aufwand und 3,1 Millionen = + 8 % auf den sachlichen Aufwand. Der Anteil der persönlichen Ausgaben (Titel I—IV) an den Gesamtausgaben stellt sich damit auf 53,5 % gegen 53,9 % im letzten Budget. Die Personalausgaben überwiegen danach immer noch den sachlichen Aufwand.

Auf personellem Gebiete sind in erster Reihe die Änderungen zu erwähnen, die durch die am 1. Januar und 1. April d. J. in Kraft getretene Neuorganisation der Staatseisenbahnverwaltung veranlaßt sind. Im ganzen sind dadurch im Dauerzustand außer 8 Beamten der Magazinverwaltung 115 Beamte eingespart worden. Vorübergehend sind davon noch 12 Beamte weiter erforderlich. Dieser Personalersparnis steht eine erhebliche Vermehrung der Zahl der etatmäßigen Amtsstellen gegenüber, teils begründet durch die Zunahme des Verkehrs, die Eröffnung neuer Linien und Bahnhöfe und die Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten des Personals, teils durch die Verbesserung der Anstellungsverhältnisse der mittleren und unteren Beamten. Die Gesamtvermehrung beträgt 1089 etatmäßige Stellen, davon 292 für mittlere und 796 für untere Beamte. Auf der anderen Seite sind dafür 497 nichtetatmäßige Stellen weggefallen, so daß die reine Vermehrung der Beamtenstellen 592 beträgt. Bei 561 davon handelt es sich um Umwandlung von Arbeiterstellen in Beamtenstellen, so daß auch der Aufwand für Arbeiterlöhne entsprechend vermindert wird. Im Endergebnis schließt der Titel I (Gehalt und Wohnungsgeld der etatmäßigen Beamten) mit 21 866 800 ℳ für 1 Jahr = + 2 281 000 ℳ oder + 11,64 %, Titel II (andere persönliche Ausgaben und Löhne) mit + 25 250 ℳ ab. Unter Titel III (Dienstreisen und Umzugskosten und andere Nebenbezüge) erscheint ein jährlicher Mehraufwand von 233 000 ℳ, hauptsächlich herrührend von der Steigerung der Ausgaben für Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, und unter Titel IV (Wohlfahrtszwecke) ein Mehr von 413 300 ℳ, hauptsächlich entfallend auf Ruhegehaltszahlungen.

Beim sachlichen Mehraufwand fallen ins Gewicht die Anforderungen für den Ersatz abgängiger Lokomotiven, Personen- und Güterwagen. Hierfür sind angefordert 7 530 000 ℳ als Bedarf der ganzen Budgetperiode, für ein Jahr somit 3 765 000 ℳ, d. i. + 1 578 000 ℳ. Dagegen ist der jetzige Etat wesentlich entlastet durch Ermäßigung der Anforderung für Oberbaumaterial um jährlich 1 195 000 ℳ, nachdem im großen und ganzen der Gleisumbau auf 140 mm hohe Schienen bei den Hauptstrecken nunmehr vollendet ist. In den nächsten 2 Jahren sind zum Umbau nur noch vorgesehen kleinere Reststrecken der freien Bahn und die durchgehenden Hauptgleise einer Anzahl von Bahnhöfen in der Länge von zusammen 33 km. Andererseits werden für die Beschaffung von Brenn- usw. Materialien wieder 1 258 000 ℳ mehr gegen seither angefordert. Die übrigen Ausgabeposten zeigen nur geringere Schwankungen. Unter § 25 für Beschaffung von Werkstättenmaterialien erscheint zwar ein Mehr von etwas über 1 Million Mark; dies hängt jedoch mit der anderen Verrechnung der Vorratsstücke infolge der Neuordnung des Magazindienstes zusammen. Im ganzen beträgt die Steigerung der Ausgaben, wie schon erwähnt, rund 6.1 Millionen Mark.

Die höhere Einschätzung der Verkehrseinnahmen um zusammen 8,2 Millionen beruht auf vorsichtiger Veranschlagung. Bei der Feststellung der zu erwartenden Einnahme ist so vorgegangen worden, daß auf Grund der Betriebsergebnisse der ersten fünf Monate des laufenden Jahres das voraussichtliche Erträgnis des Jahres 1913 ermittelt und für jedes der Jahre 1914 und 1915 ein Zuschlag von 1½ % gemacht worden ist. Von den übrigen Einnahmeposten weisen erhebliche Unterschiede nur auf § 18, Vergütungen der Verwaltungen des Staatsbahnwagenverbandes u. a. für in badischen Werkstätten ausgeführte Arbeiten mit einem Mehr von rd. ½ Million Mark, ferner § 23 mit einem Mehr von 984 000 ℳ an Miete und Leihgeld für Wagen. Mit Berücksichtigung der Wenigerausgabe von 176 000 ℳ in § 33 der Ausgaben ergibt sich infolge der erheblichen Vermehrung der Zahl der Güterwagen und zum Teil als Folge der günstigen Wirkungen des Staatsbahnwagenverbandes eine Reineinnahme aus Miete und Leihgeld für Wagen mit 1 175 000 ℳ, d. i. 1 160 000 ℳ mehr als seither.

Die Voranschläge der Ministerialabteilung und der Bodenseedampfschiffahrtsverwaltung weisen gegen seither nur geringfügige Unterschiede auf. Letztere schließt ab mit einer Unterbilanz von 8000 ℳ gegenüber einer solchen von 9 310 ℳ für die beiden letzten Jahre.

Im Voranschlag des Anteils Badens an den Reineinnahmen der Main-Neckarbahn ist eine jährliche Reineinnahme von 935 000 ℳ wie letztmals vorgesehen.

Die Ausgabe weist bei einer Gesamtsumme von 79 200 ℳ eine Steigerung von 2 100 ℳ auf.

Über die Neuanforderung von Mitteln für den Betrieb staatlicher Kraftwagenlinien wird demnächst besonders berichtet werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Preußischer Landeseisenbahnrat.** Zum 10. Dezember d. J. war der Landeseisenbahnrat für die preußisch-hessischen Staatsbahnen von dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Abhaltung der 67. Hauptsitzung berufen worden. Nach Eröffnung der Sitzung teilte der Vorsitzende mit, daß seit der letzten Sitzung verstorben seien die Mitglieder Wirklicher Geheimer Rat Graf v. Kanitz, Majoratsbesitzer v. Helldorff und Geheimer Kommerzienrat Dr.-Ing. Haarmann; ausgeschieden seien die Mitglieder van den Wyngaert und Kulenkampff. An Stelle der genannten und früher verstorbener oder ausgeschiedener Mitglieder seien von den zuständigen Ministern berufen oder von den Bezirkseisenbahnräten gewählt worden: Wirklicher Geheimer Ober-Regierungsrat Freiherr v. Gamp-Massaunen, Generallandschaftsdirektor Geheimer Ober-Regierungsrat Dr. Kapp, Geheimer Kommerzienrat Ernst v. Borsig, Kommerzienrat F. Ernst Gätcke, Graf v. der Schulenburg-Heßler, Geheimer Kommerzienrat Werner, und als Stellvertreter: Handelskammer-Vorsitzender C. Andersen, Graf v. Reichenbach-Goschütz, Mühlenbesitzer Tiede.

In den ständigen Ausschuß wählte der Landeseisenbahnrat an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Geheimen Kommerzienrats Dr.-Ing. Haarmann das bisherige stellvertretende Mitglied Generaldirektor Werminghoff und an dessen Stelle als stellvertretendes Mitglied den Geheimen Kommerzienrat Müser.

Beraten wurden folgende Gegenstände:

1. Antrag auf Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs 7 g für Eisenerz in vertraglichen Sonderzügen vom Sieg-, Lahn- und Dillgebiet nach Oberschlesien. Der Tarif gilt vom 1. Januar 1912 bis Ende 1914, weil die Lieferverpflichtungen des Siegerländer Eisensteinvereins und des Berg- und Hüttenmännischen Vereins für die Lahn-, Dill- und benachbarten Reviere sich über diesen Zeitraum erstrecken. Inzwischen wurde ein neuer Liefervertrag für die Jahre 1915, 1916 und 1917 abgeschlossen, der aber nur gültig wird, wenn die Geltungsdauer des Ausnahmetarifs auf dieselbe Zeit verlängert würde. Sachlich war der Tarifantrag begründet mit den steigenden Schwierigkeiten, für Oberschlesien das nötige Schmelzmaterial zu beschaffen und mit dem Interesse der Eisenerzgruben im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet an der Aufrechterhaltung der mit Oberschlesien angeknüpften Geschäftsverbindung durch langfristige Verträge. Der Landeseisenbahnrat hat die Verlängerung der Geltungsdauer des Ausnahmetarifs befürwortet.

2. Frachtermäßigung für Eisenerz usw. und für Koks (auch Kokskohle) zugunsten von Eisenerzbergbau-, Hochofenbezirken und Einzelwerken, die von den geplanten Frachtermäßigungen für Eisenerz und Koks im Ruhr-Mosel-Verkehr berührt werden. Die Königliche Staatsregierung hat mit Rücksicht darauf, daß die Kanalisierung der Mosel und der Saar aus überwiegenden wirtschaftlichen, daneben auch aus finanziellen Gründen jedenfalls zurzeit nicht in Frage kommt, in Aussicht genommen, durch eine Ermäßigung der Eisenbahntarife für Eisenerze und Hochofenkoks (auch Kokskohle) den hauptsächlich beteiligten Erwerbszweigen Transportverbilligungen zu gewähren. Auf die im Ruhr Mosel-Verkehr in Betracht kommende Durchschnittsentfernung von 350 km soll die Fracht für Koks (und Kokskohle) um 12 ℳ für 10 t und für Eisenerz um 8 ℳ für 10 t ermäßigt und für die benachbarten Bezirke an der Saar und im Aachener Gebiet um die den Entfernungen dieser Bezirke entsprechenden Beträge herabgesetzt werden. Für Koks nach Lothringen, Luxemburg würde die Ermäßigung auf die wichtigsten Entfernungen betragen bei Bezügen aus dem Aachener Gebiet 7—8 ℳ für 10 t, aus dem Saargebiet 3 ℳ, nach dem Saargebiet bei Bezügen aus dem Ruhrgebiet 10—12 ℳ, aus dem Aachener Gebiet 10 ℳ, ferner für Eisenerze nach dem Saargebiet 2—3 ℳ und nach dem Aachener Gebiet 5 ℳ. Außerdem ist vorbehalten, für den Fall der Einführung der geplanten neuen Ausnahmetarife den davon berührten übrigen Gebieten mit Eisenerzbergbau und Hochofenwerken (Sieg-, Lahn- und Dillgebiet usw.) nach dem Ausfall der hierüber anzustellenden Ermittlungen einen angemessenen Ausgleich zu gewähren.

In der Sitzung vom 17. Dezember 1912 hatte der Landeseisenbahnrat die von der Staatsregierung in Aussicht genommenen Tarifermäßigungen unter der Bedingung befürwortet, „daß an demselben Einführungstermin auch den übrigen deutschen Eisenerzbergbau- und Hüttenrevieren diejenigen Tarifermäßigungen in ausreichendem Maße gewährt werden, die zum Ausgleich der anderenfalls eintretenden Wettbewerbsverschiebungen erforderlich sind“. Über solche Ausgleichsmaßregeln war dem Landeseisenbahnrat für die Sitzung vom 10. Dezember 1913 eine Vorlage des Ministers der öffentlichen Arbeiten zugegangen. Sie erstreckte sich auf den Eisenerzbergbau und den Hochofenbetrieb im Sieg-, Lahn- und Dillgebiet, auf die mittelrheinischen Hochofenwerke (Mülhofener Hütte, Concoridahütte, Hermannshütte, Friedrich-Wilhelms-Hütte, Adelenhütte), die Georgsmarienhütte, die Mathildenhütte, die Ilseder Hütte, die Maximilianshütte (Station Unterwellenborn) und die Hochofen- und Stahlwerke Oberschlesiens. Die Hochofenwerke im Ruhrbezirk, die phosphorhaltiges Roheisen nicht herstellen und deshalb Eisenerz von Lothringen und Luxemburg nicht beziehen, und die Hochofenwerke an der Seeküste waren nicht berücksichtigt. Der Landeseisenbahnrat hat von einer Erörterung der einzelnen Vorschläge für den Tarifausgleich abgesehen und die Vorlage im ganzen befürwortet.

3. Zwei von der ständigen Tarifkommission vorberatene, für die Beschlußfassung der Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen vorbereitete Anträge, a) Marinaden für die Zeit vom 1. April bis 31. August in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter aufzunehmen, b) für gebrauchte leere Mineralwasserflaschen oder Kasten (Kisten) mit gebrauchten leeren Mineralwasserflaschen eine ermäßigte Fracht zu berechnen, und zwar (wie für gebrauchte leere Bierfässer und Bierflaschen und für gebrauchte leere Gebäckkasten [Kisten]) eine solche für das wirkliche Gewicht der Frachtbriefsendung, mindestens jedoch für 1000 kg für jeden Wagen und jede Frachtbriefsendung, zu den Sätzen des Spezialtarifs III, sofern sich nicht für das halbe Gewicht nach den Sätzen der Allgemeinen Stückgutklasse eine billigere Fracht ergibt. — Der Landeseisenbahnrat hat es abgelehnt, die Anträge zu befürworten.

Zu 4. Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter und zu 5. Mitteilung über genehmigte Ausnahmetarife usw. hat der Landeseisenbahnrat nichts zu bemerken gefunden.

— 50 jähriges Jubiläum der Hauptwerkstätte Greifswald. Die Eisenbahnwerkstätte zu Greifswald kann auf ein jetzt 50 jähriges Bestehen zurückblicken und feierte dies Ereignis am 19. und 20. Oktober d. J. In feierlichem Zuge begaben sich die Beamten und Arbeiter am Sonntag, den 19. Oktober, von dem Werkstättenhofe unter Vorantritt einer Infanteriekapelle zum Gottesdienst in die Marienkirche. Nachmittags von 1 bis 3 Uhr waren die festlich geschmückten Werkstättenräume den Angehörigen des Werkstattspersonals zur Besichtigung freigegeben. Hieran schloß sich ein Familien-Gartenfest im Vereinslokal „Greif“. Der Hauptfesttag war der 20. Oktober. In der reichgeschmückten Schiebebühnenhalle der neuen Wagenwerkstatt versammelten sich am Vormittag gegen 2000 Teilnehmer an dem Fest, zu dem außer dem Präsidenten und mehreren höheren Beamten der Eisenbahndirektion Stettin auch der Rektor der Universität und die Spitzen der städtischen und anderer Behörden sowie die Geistlichkeit erschienen waren. Unter den Ehrengästen befanden sich auch drei Veteranen, die der Werkstätte schon bei ihrer Gründung vor 50 Jahren angehörten, die Herren Steinmetz, Bernstein und Wittun. Nach einem Musikstück der Militärkapelle und dem Vortrage des Niederländischen Dankgebets von einem Männerchor begrüßte der Leiter der Hauptwerkstätte, Regierungs- und Baurat Fietze, die Gäste und wies auf die Bedeutung des Tages hin. Darauf hielt Präsident Brandt eine Ansprache, in der er hervorhob, daß der Wunsch, dieses Fest zu feiern, aus der Arbeiter- und Beamtenschaft hervorgetreten sei. Sie haben damit bekundet, daß es ihnen ein Stolz ist, der Eisenbahnwerkstätte anzugehören. Mit diesem Stolz verbinde sich die Freude, an diesem Tage den Gästen die Entwicklung der Hauptwerkstätte vorzuführen, den Familien den Stand des Vaters zu zeigen, wo er den Tag über schafft, und den Beweis zu liefern, wie gut und kunstgerecht hier gearbeitet werde. Das Fest gebe einen schönen Beweis von dem berechtigten Standesbewußtsein der Beamten wie der Arbeiter, denn erst der Stolz auf Beruf und Arbeit gebe dem Leben die rechte Weihe. Möge dieser Tag dazu führen, daß das Verhältnis zwischen Arbeiterschaft und Verwaltung immer fester gekittet, daß das Vertrauen des Arbeiters zur Verwaltung gestärkt werde, die fortgesetzt bemüht sei, die Wohlfahrtseinrichtungen zu verbessern und der wirtschaftlichen Lage der Arbeiterschaft aufzuhelfen. Die Verwaltung sei sicher, daß sie auf ihre Arbeiter jederzeit rechnen könne, und daß das eiserne Gebot der Pflichterfüllung ihr Leitstern sei und bleiben werde. Die Rede schloß mit einem dreifachen Kaiserhoch, in das die Anwesenden begeistert einstimmten. Stehend wurde „Heil dir im Siegerkranz“ gesungen. Der Eisenbahnpräsident gab sodann eine Reihe von Auszeichnungen, Belohnungen und Lohnzulagen bekannt. Dann hielt nach weiteren Gesangsvorträgen der Vorstand des Werkstättenamts die Festrede, in der er auf den Werdegang der Werkstätte und auf das von der Verwaltung Geschaffene einging. An diese Rede schlossen sich turnerische Vorführungen der Werkstattslehrlinge an, die mit großem Beifall aufgenommen wurden. Weitere Ansprachen, verschiedene Bedenkungen der Werkstattsfahne, eine Besichtigung der Werkstätte und ein Ummarsch der Arbeiter durch die Stadt folgten.

— Wagengestellung im Deutschen Staatsbahnwagenverbande. Im Monat November ist die Gestellung an offenen und bedeckten Wagen höher gewesen als im gleichen Monat des Vorjahres. Dagegen ist die Zahl der nicht rechtzeitig gestellten Wagen verschwindend gering, sodaß von Ausfällen fast nicht gesprochen werden kann. Das Ergebnis der Wagengestellung ist folgendes:

	1912	1913	1913 gegen 1912	%
a) offene Wagen:				
gestellt im ganzen . . .	3 149 739	3 279 913	+ 130 174	+ 4,1
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	125 989	136 663	+ 10 674	+ 8,5
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	691 356	3 876	— 687 530	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	27 654	159	— 27 495	—
b) bedeckte Wagen:				
gestellt im ganzen . .	1 950 392	1 992 325	+ 41 933	+ 2,2
gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt .	78 015	83 013	+ 4 998	+ 6,4
nicht rechtzeitig gestellt im ganzen	71 707	4 350	— 67 357	—
nicht rechtzeitig gestellt für den Arbeitstag im Durchschnitt	2 868	181	— 2 687	—

— Eisenbahnunfall auf Bahnhof Reuland. Auf Bahnhof Reuland der Nebenbahn Aachen-Lommersweiler-luxemburgische Landesgrenze (Direktionsbezirk Cöln) fuhr am 16. d. M. nachmittag 2 Uhr beim Rangieren eine Lokomotive in die Flanke des einfahrenden Personenzuges 600. Der Lokomotivführer des

Personenzuges wurde getötet, der Heizer schwer verbrüht; sieben Reisende wurden leicht verwundet. Der Betrieb wurde durch Umsteigen aufrechterhalten und von 6 Uhr an wieder regelmäßig aufgenommen. Der Materialschaden ist beträchtlich.

— **Über das Eisenbahnunglück im Harrasfelstunnel** machte Staatsminister v. Seydewitz am 15. d. M. in der II. Ständekammer zunächst die bereits in Nr. 98 S. 1532 d. Ztg. mitgeteilten Angaben und fuhr dann weiter fort: „Leider sind im Laufe der Untersuchung der Trümmerstätte noch vier Tote hinzugekommen, so daß die Zahl der Toten acht beträgt. Das Unglück dürfte nach bisherigen Ermittelungen auf außergewöhnliche Naturereignisse zurückzuführen sein, vielleicht auf einen Blitzschlag oder ein Erdbeben. Der außerordentliche Sturm der letzten Nacht hat die Erörterungen darüber außerordentlich eschwert. Die zuständigen Betriebsbeamten sind mit den Hilfszügen rechtzeitig eingetroffen. Der Präsident der Staatseisenbahnen ist noch in der Nacht mit zwei Räten an der Unfallstelle erschienen. Ich glaube mich eins zu wissen mit dem Hohen Hause, wenn ich das lebhafteste Bedauern zu diesem schweren Unfall hiermit ausdrücke. Selbstverständlich wird der Fall eingehend untersucht werden, besonders auch in der Richtung, ob etwa in der Bewachung der Strecke eine Unterlassung stattgefunden hat. Vorerst aber hat es den Anschein, als handle es sich hier um ein Ereignis, das auf Menschen nicht zurückzuführen ist. Erfreulich ist, daß der Rettungsdienst, ungeachtet der sehr erschwerenden Umstände, angesichts der Nachtzeit und des ungünstigen Wetters rasch und tadellos funktioniert hat. Und ich möchte nicht versäumen, den Ärzten und Samaritern, die hilfsbereit herbeigeeilt waren und tatkräftige Hilfe geleistet haben, hiermit den wärmsten Dank auszusprechen. Hoffen wir, daß es gelingt, die Schwerverletzten noch am Leben zu erhalten und sie vor schweren Schäden zu bewahren. Ein gnädiges Geschick möge es fügen, daß wir weiterhin von so schweren Unfällen verschont bleiben." — Bis zum Freiwerden der Strecke ist eine Automobilverbindung zwischen Chemnitz und Frankenberg hergestellt worden.

— **Verband Deutscher Eisenbahn-Handwerker und -Arbeiter.** Kürzlich fand in Berlin eine stark besuchte, von diesem Verband einberufene Versammlung statt, die sich mit Wünschen für eine Erweiterung des Erholungsurlaubes für Eisenbahnarbeiter und Einführung ungeteilter Arbeitszeit beschäftigte; auch die Abgeordneten Kopsch, Neumann und Ickler und ein Vertreter der Königlichen Eisenbahndirektion wohnten der Versammlung bei. Nach längerer Verhandlung wurde folgende Entschließung angenommen: „Die am 4. Dezember 1913 tagende, von mehr als 1000 Mitgliedern besuchte große Eisenbahner-Versammlung bittet die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin, den Erholungsurlaub für Werkstätten- und Betriebsarbeiter früher zu gewähren und weiter auszudehnen, und zwar nach fünfjähriger Dienstzeit fünf Tage, steigend bis zehn Tage bei zehnjähriger Dienstzeit. Zugleich bittet sie um baldige Einführung der ungeteilten Arbeitszeit für die Werkstätten, und zwar von 7 Uhr morgens bis 4 Uhr nachmittags einschl. einer Pause."

— **Aus dem Jahresbericht der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft für 1912/13.** Das Geschäft im Bau von Straßenbahnen und Kleinbahnen hat sich befriedigend entwickelt. Die Nachfrage nach Wagenausrüstungen für Bahnen mit höherer Gleichstromspannung nimmt zu. Von den vorliegenden Aufträgen sind besonders hervorzuheben: die Überlandbahnen Merseburg-Mücheln, Maastricht-Vaals und Gotha-Friedrichroda. Für die Schnellbahnen in Hamburg und Buenos Aires sind der Gesellschaft auch in diesem Geschäftsjahr größere Aufträge zugefallen. Der Bau der Schnellbahn Gesundbrunnen-Neukölln wird jetzt in Angriff genommen. Für die Elektrisierung der Berliner Stadtbahn und ihrer Zubringerlinien wurden der preußischen Eisenbahnverwaltung die Mittel vom Landtag bewilligt; größere Aufträge können nicht sofort erwartet werden, da die Frage nach der Art der Stromversorgung noch nicht völlig geklärt ist. Die Ausrüstung eines Probezuges für die Stadtbahn ist in Arbeit. Die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf sämtliche Linien der London Brighton and South Coast Railway Co. brachte einen sehr bedeutenden Auftrag auf Triebwagenausrüstungen nach dem Einphasensystem. Eine Anzahl Triebwagen sind der Gesellschaft auch für Lauban-Königszelt in Auftrag gegeben. Ferner hat sie 27 elektrische Lokomotiven zu liefern. Die Straßenbahnbetriebe erbrachten steigende Erträge.

— **Die elfte Jahreshauptversammlung des „Eisenbahn-Alkoholgegner-Verbandes** (Landesgruppe Deutschland)" fand am 14. September d. J. in Leipzig statt. Dem in der Zeitschrift „Der Pionier" abgedruckten Geschäftsbericht entnehmen wir folgendes: Der Verband zählt jetzt 1223 Mitglieder und 29 Ortsgruppen. Die Zahl der Anmeldungen betrug im verflossenen Jahre 492 Mitglieder, denen ein Abgang von 181 Mitgliedern gegenübersteht. Die Mitgliederbewegung weist eine Zunahme von 34 Prozent auf. Es wurden 9 neue Ortsgruppen gegründet. Der Verband veranstaltete eine große Anzahl von Vorträgen, entfaltete eine ausgedehnte Werbetätigkeit und trat mit Eingaben an die Reichs- und Staatsbehörden heran. Von der Broschüre „Was muß der Eisenbahner vom Alkohol wissen?" wurden 12050 Stück verkauft. Außerdem wurden 7000 Werbekarten „Geht den Eisenbahner die Alkoholfrage etwas an", 3000 Flugblätter „Urteile der Ärzte über die gesundheitlichen Schäden des Alkoholgenusses" und 2000 Flugblätter „Was will der Eisenbahnalkoholgegnerverband?" verteilt. — Die nächste Jahreshauptversammlung findet im November 1914 in Breslau statt.

— **Personalnachrichten.** Dem bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen angestellten Regierungsbaumeister Gerhard de Jonge in Mülhausen (Els.) ist der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rates vierter Klasse verliehen.

Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungs- und Baurat Kraefft, Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin beauftragt. — Den Großherzoglich hessischen Regierungsbaumeistern Paul Rothamel, Vorstand des Eisenbahnbetriebsamts 2 in Darmstadt, und Robert Cramer, Vorstand des Eisenbahnwerkstättenamts 2 in Darmstadt, ist der Charakter als Regierungs- und Baurat verliehen.

Im Bereich der württembergischen Staatsbahnen ist der tit. Eisenbahnbauinspektor Rempis bei der Eisenbahnbausektion Schorndorf zum Eisenbahnbauinspektor in Calw befördert und der Regierungsbaumeister Bretschneider zum Maschineningenieur bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen ernannt.

Bei den badischen Staatseisenbahnen ist der Vorstand der Bahnbauinspektion III Karlsruhe, Baurat Otto Hardung, zum Kollegialmitglied der Generaldirektion ernannt.

Österreich.

— **Staatseisenbahnrat.** In der Sitzung des Ausschusses für Allgemeine Angelegenheiten am 10. d. M. gab der Vertreter des Eisenbahnministeriums auf mehrere Anfragen über den Stand der Elektrisierung einzelner Strecken der österreichischen Staatsbahnen in den Alpenländern die Erklärung ab, daß die Studien wohl fortgesetzt und erweitert seien; ein praktischer Fortschritt in bezug auf die Absicht, auf einer oder der anderen Linie die Betriebsumwandlung tatsächlich durchzuführen, konnte jedoch infolge Rückwirkung der inzwischen eingetretenen Erschwernisse in den Geld- und Kreditverhältnissen nicht erzielt werden. Den früher gemachten Mitteilungen ist daher nur folgendes beizufügen: 1. Die mit der Firma Stern & Hafferl geführten Verhandlungen über die Kapitalsbeschaffung für die Elektrisierung der Linie Attnang-Puchheim-Stainach-Irdning erfuhren eine Unterbrechung, und muß zur Fortführung ein günstigerer Zeitpunkt abgewartet werden. 2. Die Studien betreffend die Elektrisierung der Arlberg-Linie Landeck-Bludenz wurden auf die Strecke Innsbruck-Landeck ausgedehnt und fertiggestellt. Ein Fortschritt in den Verhandlungen mit den betreffenden Privatunternehmungen war bisher nicht zu erzielen. 3. Behufs Abschlusses der Elektrisierungs-Studien hinsichtlich der Bozen-Meraner Bahn und der Vinschgau-Bahn wurde an die Etsch-Werke das Ersuchen um Abgabe eines Stromlieferungs-Angebots gestellt. Ein solches ist jedoch bis heute noch nicht eingetroffen. 4. In Krain wurde die Elektrisierung der Linie Tarvis-Laibach auf die Wirtschaftlichkeit untersucht. Das Land Krain ist inzwischen an die tatsächliche Bauausführung einer im Einvernehmen mit der Staatseisenbahn-Verwaltung projektierten Wasserkraftanlage im Flußlaufe der Zavrsnica herangetreten; man wird nun auf Grund der tatsächlichen Kosten des Ausbaues dieses Werkes auch die voraussichtlichen Kosten der Stromerzeugung und Stromlieferung aus den projektierten Landeswerken im allgemeinen ermitteln können. Verhandlungen mit dem Lande Krain sind eingeleitet.

Im laufenden Jahre wurden weitere 13 Wasserkraftausnützungs-Projekte behufs Durchführung des wasserrechtlichen Verfahrens bei den Behörden überreicht. Diese Arbeiten bilden zunächst die Unterlage für die Entscheidung, ob die gesuchten Wasserkräfte technisch und finanziell ausbauwürdig sind. Diese Arbeiten sind auch für die Privatindustrie von unzweifelhaftem Werte, denn mit der Vorlage der Projekte zur wasserrechtlichen Verhandlung ist keineswegs ein Ausschluß anderer Bewerber um diese Wasserkraftanlagen ausgesprochen. Im Gegenteile wird dort, wo wirklich ernste Unternehmer auf den Plan treten, die Staatseisenbahnverwaltung keinen Anstand nehmen, den privaten Bewerbern die Ausnützung der Wasserkräfte freizugeben, und sich lediglich darauf beschränken, den für Bahnzwecke erforderlichen elektrischen Strom im Vereinbarungswege zu sichern. Die Staatseisenbahnverwaltung würde es selbst nur auf das lebhafteste begrüßen, wenn die Stockung in der Nutzbar-

machung der Wasserkräfte behoben und der private Unternehmungsgeist sich dieser Tätigkeit wieder zuwenden würde. Daß die Staatseisenbahnverwaltung insbesondere in den letzten Jahren die Interessen der werbenden Parteien sowohl durch weiteste Einschränkung der eigenen Ansprüche als auch durch größte Beschleunigung ihrer Amtshandlungen über derartige Privatprojekte unterstützte und förderte, mögen die folgenden Angaben erweisen: Seit 1. August 1910 sind bis Ende 1912 im Eisenbahnministerium rund 521 Projektsanzeigen Privater zur Kenntnis gelangt. Hiervon konnten 448 Stück, das sind 86 %, innerhalb einer 8-, beziehungsweise 21 tägigen Entscheidungsfrist freigegeben werden. Im laufenden Jahre 1913 betrug die Zahl der bis Ende Oktober eingelaufenen Anzeigen rund 242, hiervon konnten 214 Projekte, also rund 90 %, innerhalb der gleichen Fristen ohne weiteres der industriellen Verwertung überlassen werden. Die Bezeichnung jener einzelnen Wasserkräfte, deren Ausnützung die Staatseisenbahnverwaltung anstrebt, geschieht im Wege der Überreichung der einzelnen Wasserkraftprojekte bei den zuständigen Wasserrechtsbehörden. Durch Veröffentlichung erlangen auch weitere Kreise Kenntnis von allen Projekten der Staatseisenbahnverwaltung. Jetzt wird im Eisenbahnministerium die Ausarbeitung einer umfassenden Veröffentlichung über die Ergebnisse der in Rede stehenden Studien und Arbeiten der Staatseisenbahnverwaltung vorbereitet.

Zu einem anderen Antrage erklärte der Regierungsvertreter, daß die Studien über die Frage der Verwendung der sogenannten Mittelschultechniker im technischen Staatsbahndienste bisher noch nicht ganz zum Abschlusse gebracht werden konnten. Es sei nicht möglich, die gewerblichen Mittelschüler anders als die ihnen gleichstehenden Schüler anderer Mittelschulen (Gymnasien, Realschulen, Handelsakademien usw.) zu behandeln, das heißt, sie müssen in den für Mittelschüler mit Reifezeugnis bestehenden Personalstatus II b eingereiht werden und nach den für die Angehörigen dieses Status geltenden Bestimmungen und innerhalb der dort festgesetzten Grenzen vorrücken. Ohne Zweifel würden sich im technischen Dienste (also bei der Bahnerhaltung und bei dem Zugförderungs- und Werkstättendienste) eine Reihe von Stellen ergeben, die vorzugsweise mit Mittelschultechnikern zu besetzen sein werden. Hinsichtlich der Besetzung der leitenden Posten des technischen Dienstes müsse das Eisenbahnministerium allerdings schon heute erklären, dass diese Posten den Hochschultechnikern vorbehalten bleiben müssen. Der Antragsteller bezeichnete die Verwendung von Hochschülern auf Posten, die von minderem Personal voll ausgeführt werden können, als eine Verschwendung mit geistigen Kräften. Wenigstens die zugeteilten Beamtenposten sollten mit Mittelschultechnikern besetzt werden, wenn schon die leitenden Posten den Hochschultechnikern vorbehalten werden. Redner stellte den Antrag, das Eisenbahnministerium zu ersuchen, 1. die gegenwärtig im Dienste der Staatsbahnen tätigen Mittelschultechniker, die sich in jeder Beziehung bewährt haben, in ihrem technischen Dienste zu belassen; 2. in Hinkunft auch die Mittelschultechniker im technischen Dienst entsprechend zu verwenden. Dieser Antrag wurde sohin angenommen.

In der Sitzung des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs am 10. d. M. wurden zunächst die Mitteilungen des Eisenbahnministeriums und die Grundzüge der Sommerfahrordnung 1914 in Beratung gezogen, und dem Eisenbahnministerium für eine Reihe wichtiger Verkehrsverbesserungen der Dank ausgesprochen.

Die Einführung einer direkten Schnellzugverbindung zwischen Lemberg und Kiew über Brody-Radziwillów soll, wie der Regierungsvertreter mitteilte, voraussichtlich mit 1. Mai 1914 erfolgen.

Zu dem Antrag betreffend Schaffung einer zweiten Schnellzugverbindung Lemberg-Bukarest im Einvernehmen mit der rumänischen Staatseisenbahn-Verwaltung erklärte der Regierungsvertreter, daß die beantragten Verbindungen einen Mehraufwand von etwa 600 000 Kr. im Jahre verursachen würden, für den derzeit die Bedeckung fehle, so daß die Erfüllung dieser Wünsche jetzt leider nicht möglich sei. Wenn die Zugverbindungen mit Rumänien auch nicht glänzend seien, so sei für die bestehenden Bedürfnisse im allgemeinen doch genügend vorgesorgt. Der Antrag gelangte hierauf zur Annahme.

Zu einem Antrage wegen Einflußnahme auf die Verwaltung der Königlich sächsischen Staatsbahnen behufs Herstellung eines Anschlusses in Dresden-Neustadt vom Schnellzuge D 120 Breslau-Dresden an den Schnellzug D 195 Dresden-Berlin wurde die Zusicherung des Regierungsvertreters zur Kenntnis genommen, dass die Staatseisenbahn-Verwaltung an die Königlich sächsischen Staatsbahnen dieserhalb herantreten wird.

Bei Beratung über den Antrag betreffend die Förderung des Fremdenverkehrs nach Österreich, besonders nach Wien, durch entgegenkommende Behandlung des ausländischen reisenden Publikums, Verwendung sprachkundiger Organe, tunlichste Abkürzung der Amtshandlungen und Reisereklame durch die österreichischen Vertreter im Auslande legte der Regierungsvertreter die Maßnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung auf diesem Gebiet eingehend dar. So entsende das Eisenbahnministerium bereits seit längerer Zeit entsprechend geeignete Beamte des Exekutivdienstes auf je drei Monate in einzelne ausländische Reise- und Auskunftsbureaus der österreichischen Staatsbahnen, um ihnen dergestalt Gelegenheit zu geben, ihre Kenntnisse in der englischen und französischen Sprache zu erweitern und die gewonnenen Erfahrungen späterhin im Interesse der Förderung des heimischen Fremdenverkehrs nutzbringend zu verwerten. Des weiteren unterhalte die Staatseisenbahn-Verwaltung amtliche Reise- und Auskunftsbureaus in den wichtigsten internationalen Verkehrsmittelpunkten, nämlich in London, Paris, Berlin, Brüssel, München, Konstantinopel und Bukarest. Weitere derartige Dienststellen werden demnächst in Kairo, späterhin auch in Rußland errichtet werden. Besonderes Augenmerk werde der Abhaltung von Propagandavorträgen mit Lichtbildern sowie der Herausgabe von reich illustrierten Reklamebroschüren in verschiedenen Sprachen zugewendet, und seien bereits mehr als eine Million derartiger Propagandaschriften, ferner eine große Anzahl von Flugblättern über direkte internationale Zugverbindungen nach Österreich, endlich auch verschiedenartige Reklameaushänge aufgelegt worden; in allerletzter Zeit seien sogenannte Verschlussmarken mit Ansichten österreichischer Reisegebiete sowie ein Blockkalender herausgegeben worden, der auf jedem Blatt ein Landschaftsbild von Österreich in ziemlich großer und sehr gut gelungener Ausführung bringt. Das Eisenbahnministerium arbeite aber auch mit allem Nachdrucke dahin, die Reiselust durch die Gewährung weitgehender Zugeständnisse auf tarifarischem Gebiete zu heben; es sei nur auf die Ausgabe von 15- und 30 tägigen Abonnements während des Sommers sowie auf die Auflage ermäßigter Rückfahrkarten für Wintersporttreibende hingewiesen. Weiter verwies der Regierungsvertreter darauf, daß die Staatseisenbahn-Verwaltung gerade in diesem Jahre zur Förderung des Fremdenverkehrs nach Wien für Mitglieder von internationalen Kongressen Fahrbegünstigungen eingeräumt habe, die über das bei ähnlichen Anlässen von ausländischen Bahnverwaltungen geübte Entgegenkommen weit hinausgehen und die auch tatsächlich den Fremdenzufluß nach Wien aus Anlaß der im Herbst dieses Jahres stattgefundenen Kongresse nachhaltig beeinflußt haben.

Die Vollversammlung des Staatseisenbahnrats tagte am 13. d. M. unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers Freiherrn v. Forster. Aus den Erklärungen des Herrn Ministers ist besonders hervorzuheben, daß er eingehend die eingetretene Reform der Güterzugfahrpläne und die dadurch eingetretene Beschleunigung des Wagenumsatzes erörterte. Ferner wurde die Einführung des direkten Dalmatientarifs zur Sprache gebracht. Der wichtigste Gegenstand war die Frage des Verhaltens der serbischen Staatsbahnen in bezug auf die Ausfuhr nach den Balkanstaaten sowie die Frage der Orientbahnen (siehe Serbien und die Convention à quatre auf Seite 1551 dieser Nummer). Der Staatseisenbahnrat nahm einen dringlichen Antrag an, durch den das Eisenbahnministerium gebeten wird, mit aller Energie Maßnahmen vorzukehren, um die Ausfuhr nach den Balkanstaaten vor Benachteiligung und Behinderung zu schützen. In einem Schlußwort berührte der Eisenbahnminister die Frage der Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung. Die bekannten Ereignisse des verflossenen Jahres hätten einschneidende Maßnahmen gehindert, doch sei man jetzt zu einem Plane gelangt, der einen wesentlichen Fortschritt bedeute.

Wir werden demnächst einen ausführlichen Bericht veröffentlichen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Im Monat November haben die Staatsbahnen eine Mehreinnahme von ungefähr 2½ Millionen Kronen erzielt, wodurch sich die bisherige Mehreinnahme dieses Jahres von 11.5 auf 14 Millionen erhöht. Für das Jahr 1913 war im Budget eine Mehreinnahme von 14.9 Millionen Kronen veranschlagt worden, die mit Rücksicht darauf, daß im Jahre 1912 der wirkliche Einnahmenerfolg den Voranschlag um 30 Millionen übertroffen hat, gegenüber dem Voranschlage des Vorjahres eine Mehreinnahme von rund 45 Millionen bedeutet. Diese Mehreinnahme wird nach den bisher erzielten Ergebnissen der Staatsbahnen tatsächlich erreicht werden. Die Erwartung ist um so begründeter, als mit 1. November d. J. die Erhöhung der Nebengebühren in Kraft getreten ist und auch die Verkehrsverhältnisse des laufenden Monats nicht ungünstig sind. Neben einem unverändert lebhaften Stückgutverkehre ist ein gesteigerter Rohzuckerverkehr, eine Zunahme des Getreideverkehrs aus Rumänien und ein anhaltend starker Kohlenverkehr zu verzeichnen. In den Artikeln, deren Verfrachtung mit der Bautätigkeit zusammenhängt, insbesondere in der Eisenindustrie, ist eine Abschwächung des Verkehres zu verzeichnen. Sobald übrigens eine Besserung in den Kreditverhältnissen eintreten wird, ist auch mit einer Steigerung des Getreideverkehres aus Rußland zu rechnen, wo bedeutende Vorräte angehäuft sind.

— **Lokomotiv- und Wagenbestellung der österreichischen Staatsbahnen.** Im Rahmen des für die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln im ersten Halbjahre 1914 vorläufig festgesetzten Betrages von 19 Millionen Kronen beabsichtigt das Eisenbahnministerium die Anschaffung von 94 Lokomotiven, 82 Tendern, 242 Personen-, 68 Dienst- und 354 Güterwagen. Bei der Auswahl der Lokomotiven wird in erster Linie auf die Beschaffung großer, leistungsfähiger Schnellzug- und Güterzug-Lokomotiven neuester Bauart Rücksicht genommen werden, um eine ökonomische Ausnützung des Fahrparkes zu erzielen und hierdurch trotz der steigenden Personalausgaben und Materialpreise die Aufrechthaltung der dermaligen Kosten für die Beförderungseinheit zu ermöglichen. Die neu zu bestellenden Personenwagen werden insbesondere zur Ergänzung des Bestandes an vierachsigen Schnellzugwagen und zur Vermehrung der Wagen III. Klasse bestimmt sein. Bei der Anschaffung der Güterwagen wird zunächst auf jene Wagengattungen Bedacht genommen werden, bei deren Bestellung sich im Vorjahre eine häufigere Unterdeckung gegenüber den Ansprüchen der Versender ergeben hat.

— **Die Verkehrsgestaltung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Mehrverfrachtungen auf dem Hauptnetze der Aussig-Teplitzer Eisenbahn sind seit dem Ende des dritten Vierteljahres bis Ende November von 350 000 t Güter auf 200 000 t zurückgegangen. Im Personenverkehr ist dagegen eine Steigerung von 165 000 auf 190 000 Kr. zu verzeichnen. Infolge dieser Einnahmegestaltung sind die Mehrerträgnisse der Hauptbahn aus dem Güter- und Personenverkehr, die Ende September mit 683 000 Kr. ausgewiesen wurden, bis Ende November auf rund 515 000 Kr. vermindert worden. Auf der Lokalbahn war die Verkehrsabschwächung nicht so stark fühlbar. Ende September wurde auf ihr eine Zunahme von 22 500 t Güter und 17 000 Personen verzeichnet, doch hat sich bis Ende November die Zunahme auf 9000 t Güter und 4000 Personen vermindert. Die Einnahmen der Lokalbahn wiesen nach der vorläufigen Abrechnung Ende September einen Ausfall von 26 000 Kr. gegen das Vorjahr aus. Ende November betrug der Ausfall nur 6000 Kr. Die Abschwächung des Güterverkehrs auf der Hauptbahn ist wohl hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß nunmehr auch im Kohlenverkehr der Rückgang der allgemeinen Geschäftslage merkbar wird. Endlich muß erwogen werden, daß die Kohlenverladungen an der Elbe infolge der Wasserstandsverhältnisse und des Mangels an Kahnraum gegenüber dem Jahre 1912 zurückgeblieben sind, und zwar im Oktober um 20 000 t, im November um 25 000 t. In dieser Beziehung könnte der Dezember noch manches ausgleichen, da jetzt die Verladungen an der Elbe höhere Ziffern erreichen als im Vorjahre. Der Herbst hat diesmal auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gar keinen Wagenmangel gezeigt. Die Steigerung der Einnahmen im laufenden Jahre wird kaum hinreichen, um die Steigerung der Ausgaben zu decken, unter denen besonders die stets wachsenden Personalkosten und die höheren Steuern ins Gewicht fallen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Oktober d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des gleichen Monats im Vorjahre wie folgt:

	1913. Kr.	gegen 1912 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . . .	38 950 400	+ 553 230
Südbahn (ungarisches Netz)	2 635 250	— 38 589
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	380 083	— 16 461
Kaschau-Oderberger E. (ung. Linien) .	1 923 256	+ 45 209
Mohacs-Pécser (Fünfkirchener) E. . . .	125 900	+ 16 767
Fünfkirchen-Barcser Eisenb.	131 300	+ 1 642
Hauptbahnen zusammen . . .	44 146 189	+ 561 798
Lokalbahnen zusammen . . .	9 235 508	+ 407 009
Insgesamt	53 381 697	+ 968 807

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Vollbahnen, Eisenbahnen ersten Ranges) 387 336 514 Kr., jene der Lokalbahnen (Vinzinalbahnen, Eisenbahnen zweiten Ranges) 27 923 608 Kr., demnach insgesamt 467 260 122 Kr. Gegen das Vorjahr zeigt sich eine Zunahme der Einnahmen um 10 788 151 Kr., woran die Hauptbahnen mit 4 857 843 Kr., hingegen die Lokalbahnen mit 5 930 308 Kr. teilnehmen. Von der Mehrung der Einnahmen der Hauptbahnen entfallen auf die ungarischen Staatseisenbahnen 4 645 963 Kr., auf das ungarische Netz der Südbahn 66 413 Kr. und auf die Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn 306 353 Kr., demgegenüber begegnen wir bei den anderen Hauptbahnen einem Ausfalle, der bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn 96 015 Kr., bei der Mohács-Pécser Eisenbahn 23 585 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn 41 286 Kr. ausmacht.

Im ganzen genommen zeigen somit sowohl die Ergebnisse des Monats Oktober, als auch die seit Beginn des Jahres bis Ende Oktober erzielten Einnahmen (+ 1,8 %) gegen das Vorjahr eine erfreuliche Besserung. Diese steht jedoch leider der im Vorjahre stattgehabten Entwickelung der Einnahmen bedeutend nach, da im Oktober 1912 die Mehrung gegen das Vorjahr 3 276 834 bzw. 234 313, zusammen 3 511 147 Kr., vom 1. Januar bis Ende Oktober 1912 hingegen 35 692 726 bzw. 4 528 476, insgesamt 40 221 202 Kr. (= 9 7 %) betragen hat; die durch den Balkankrieg, die ungünstigen Witterungsverhältnisse und durch die allgemeine Geldknappheit in Handel und Wandel hervorgerufenen mißlichen Verhältnisse haben daher auf die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs im l. J. hemmend eingewirkt, infolgedessen auch die bei den ungarischen Staatseisenbahnen durchgeführten Tariferhöhungen nicht von dem erwarteten Erfolge begleitet waren. Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen hat gegen das Vorjahr um 37 km (Ung. Staatseisenb.) zugenommen und betrug insgesamt 9 975,2 km; bei den Lokalbahnen sehen wir eine Erweiterung des Netzes um 386 km auf 12 076,2 km, daher stellt sich die Gesamterweiterung des Netzes auf 423 km und dessen Gesamtlänge auf 22 051,4 km. Mr.

— **Eröffnung der Linie Károlyváros-Ozalj der Lokalbahn Sziszek-Károlyváros.** Die Eigentümerin der Lokalbahn Sziszek-Károlyváros (Karlstadt), die westungarische Grenz-Lokaleisenbahn Aktiengesellschaft hat den Bau der Lokalbahnlinie Károlyváros-Bubnjarzi Landesgrenze übernommen, die an die in Bau begriffene österreichische Lokalbahn Rudolfswerth-Möttling-Landesgrenze anschließend, den dalmatinisch-österreichischen Verkehr über die ungarischen Staatseisenbahnen und die Eisenbahn Ogulin-Knin Landesgrenze leiten soll. Die Teilstrecke Károlyváros-Ozalj dieser neuen Lokalbahnstrecke wurde am 22. November 1913 dem öffentlichen Verkehr übergeben. Der neue Streckenteil, eine Hügelbahn mit einer Höchststeigung von 5‰, ist 16 km lang und überschreitet den Kulpafluß zwischen der Station Zorkovac und der Verladestelle Zorkovac-Polje. Die weitere Strecke Ozalj-Bubnjarci-Landesgrenze wird voraussichtlich noch im laufenden Monat eröffnet werden.

Luxemburg.

— **Belgische Ansprüche an eine in deutschem Betriebe stehende Bahn.** Aus Esch an der Alzette schreibt man der „Frankf. Ztg.“: „Eine Streitfrage zwischen der belgischen und deutschen Regierung über die Ausbeutung der Eisenbahnlinie Wasserbillig-Kleinbettingen wird hier lebhaft besprochen. Die belgischen Ansprüche werden wie folgt begründet: Am 11. Oktober 1861 wurde zwischen der Wilhelm Luxemburg-Gesellschaft und einer Grand Luxembourg genannten belgischen Eisenbahn-Gesellschaft eine Vereinbarung getroffen, wonach die Linie Kleinbettingen-Wasserbilig durch die belgische Eisenbahngesellschaft betrieben werden solle. Dieses Abkommen wurde 1869 dahin abgeändert, daß die französische Compagnie de l'Est von der Gesellschaft Grand Luxembourg mit dem Betrieb dieser Linie beauftragt wurde; diese Vereinbarung sollte nach 44 Jahren, also im Jahre 1913, ablaufen.

Nach dem deutsch-französischen Kriege wurde das Deutsche Reich Rechtsnachfolger der Compagnie de l'Est auf den luxemburgischen Eisenbahnen, also auch auf der Strecke Kleinbettingen-Waserbillig. Da aber diese Strecke der Compagnie de l'Est nur bis zum Jahre 1913 von der Gesellschaft Grand Luxembourg überlassen worden war, hätte Grand Luxembourg jetzt das Recht, sie wieder zu übernehmen. Grand Luxembourg ist aber inzwischen an den belgischen Staat übergegangen. Folglich hätte der belgische Staat jetzt ein Recht auf den Betrieb dieser Linie.“

Hierzu schreibt die „Frankf. Ztg.“: „Unsere Erkundigungen über den Sachverhalt dieser immerhin interessanten Streitfrage ergeben das Folgende: Die Dinge liegen nicht so einfach, wie es hier dargestellt wird. Die belgischen Ansprüche werden von deutscher Seite nicht als zu Recht bestehend anerkannt, und zwar auf Grund folgender Erwägungen: Die belgische Regierung ist zwar im allgemeinen Rechtsnachfolgerin der belgischen Grand Luxembourg. Doch kommt für die Strecke Wasserbillig-Kleinbettingen als wesentlicher Umstand in Betracht, daß durch den Vertrag zwischen der Wilhelm-Luxemburg-Gesellschaft und der Grand Luxembourg vom Jahre 1863 das Betriebsrecht auf der genannten Strecke nur für die Zeit auf die Grand Luxembourg übergegangen ist, während welcher diese letztere die Konzession für die anschließende Strecke Arlon-Brüssel besitzt. Diese Konzession der Grand Luxembourg ist 1873 auf dem Wege des Rückkaufs durch die belgische Regierung erloschen. Damit ist auch das Recht der Grand Luxembourg auf Wiederübernahme des Betriebs der Linie Wasserbillig-Kleinbettingen, das in ihrem Vertrage mit der Compagnie de l'Est vom Jahre 1869 stipuliert worden war, hinfällig geworden. Die Rechtsnachfolgerin der Grand

Luxembourg, die belgische Regierung, kann demnach aus der Bestimmung des Vertrages mit der Compagnie de l'Est über die Rückgabepflicht, die ausdrücklich auf die Konzessionsdauer beschränkt war, ein Recht nicht geltend machen. Unabhängig hiervon steht aber den belgischen Ansprüchen noch ein zweiter Grund entgegen. Die luxemburgische Konzession für die Linie Wasserbillig-Kleinbettingen vom Jahre 1855 schließt ausdrücklich die Möglichkeit aus, daß über Rechte aus dieser Konzession zugunsten eines anderen Staates verfügt werden könnte. Der belgische Staat konnte also ein Betriebsrecht an dieser luxemburgischen Strecke überhaupt nicht erwerben, und der Vertrag zwischen der Grand Luxembourg und der belgischen Regierung von 1873 würde, soweit er sich auf die Strecke Wasserbillig-Kleinbettingen bezieht, nach dem für diese Strecke maßgebenden luxemburgischen Recht unwirksam sein."

Übrige europäische Länder.

— **Belgische Staatsbahnen.** Der „Köln. Ztg." wird aus Brüssel geschrieben: Der Ausschuß, der die „Industrialisierung" der belgischen Staatsbahnen vorbereiten soll, denkt sich diese nach einem Bericht des regierungsfreundlichen „Bien Public" in folgender Weise: Die Verwaltung der Eisenbahnen soll einer „Landesregie" überantwortet werden, deren Geschäftsführung einem fünfzehngliedrigen Verwaltungsrat obliegt. Diese Mitglieder, die vom König auf die Dauer von sechs Jahren ernannt werden, dürfen weder Parlamentarier sein noch ein besoldetes öffentliches Amt bekleiden; anderseits erhalten sie für ihre Tätigkeit eine Entschädigung. Die Aufsicht über ihre Geschäftsführung erfolgt durch sieben Beauftragte von Kammer und Senat. Man gedenkt dem Verwaltungsrat eine möglichst grosse Selbständigkeit einzuräumen und die Befugnisse des Finanz- und Eisenbahnministers auf die Wahrung der unmittelbaren Interessen des Staats und die Beobachtung der gesetzlichen Bestimmungen zu beschränken; folgerichtig sollen noch die Mitglieder des Verwaltungsrats einzeln in weitem Umfang für die einwandfreie Versehung ihres Amtes, sowie in ihrer Gesamtheit für alle Schäden verantwortlich gemacht werden, die aus einer etwaigen Nichtbeachtung der gesetzlichen Vorschriften entspringen können. Alles, was die Benutzung und Vermehrung des Materials betrifft, unterliegt ihrer Entscheidung; Streitigkeiten aus dem Arbeitsvertrag sollen vor einen Schlichtungs- und im Bedarfsfall vor einen schiedsrichterlichen Ausschuß gebracht werden. Was endlich die bei der ganzen Angelegenheit im Vordergrund stehende finanzielle Frage betrifft, so soll die bisher nicht vorhandene Zusammenfassung und Vereinheitlichung des Eisenbahnbudgets verwirklicht werden. Zwei besondere Posten, einer zur Deckung etwaiger Betriebsausfälle, ein anderer zur Bestreitung der Kosten für Materialergänzung sind ebenfalls vorgesehen; letzterm sollen u. a. solche Ausgaben zur Last fallen, deren Eigenart eine kurzfristige Tilgung erfordert.

— **Serbien und die Convention à quatre.** Aus Belgrad, 16. Dezember, wird vom serbischen Preßbureau gemeldet: Der Ministerrat hat den von österreichisch-ungarischen Blättern erhobenen Vorwurf, Serbien habe die Convention à quatre verletzt, geprüft und folgenden Tatbestand festgestellt: Der Verkehr auf den Schienensträngen ist durch die Kriegsereignisse und den Einbruch der Albanier unterbrochen worden. Später erhoben sich Hindernisse gegen die unmittelbare Verbindung mit Salonik, da die Gesellschaft der Orientbahnen, welche die Linie Gümendsche (Gumuldschina)-Salonik betreibt, Wagenwechsel für Reisende und Waren in Gümendsche forderte. Ferner wurde der Verkehr zwischen Semlin und Belgrad infolge von Gesundheitsmaßnahmen unterbrochen, die Oesterreich-Ungarn wegen der Choleragefahr getroffen hatte. Diese Maßnahmen waren noch vor einer Woche in Kraft; infolgedessen war die serbische Eisenbahndirektion genötigt, neue Frachtbriefe für Waren nach Salonik zu verlangen. Zu gleicher Zeit wurde bei der Verwaltung der Orientbahnen ein Schritt in der Frage des Wagenwechsels unternommen. Ebenso wurde die österreichisch-ungarische Regierung um Aufhebung der Maßnahmen zum Schutze der Gesundheit ersucht. In der Zwischenzeit setzte die serbische Eisenbahnverwaltung, ohne den Durchgangstarif zu ändern, einen Lokaltarif zwischen Ristowatz und Gewgeli für solche Waren fest, deren Frachtbriefe ausgewechselt werden mußten. Nachdem ein Abkommen mit der Orientbahn-Gesellschaft erzielt und durch Aufhebung der Gesundheitsmaßnahmen der Verkehr mit Semlin wieder möglich geworden war, hat die serbische Eisenbahnverwaltung der ungarischen mitgeteilt, daß sie vom 15. laufenden Monats an den regelmäßigen internationalen Verkehr, wie ihn die Convention à quatre vorsieht, in der Richtung nach Salonik wieder aufnehmen werde.

Vom folgenden Tage liegt nachstehende Meldung vor: Nach einer Pester Meldung haben die serbischen Staatsbahnen verfügt, daß Güter nach Stationen im neuserbischen Gebiet und bis Salonik wieder mit direkten Frachtbriefen aufgenommen werden können. Diese Verfügung halten die ungarischen Staatsbahnen nicht für ausreichend, da die serbischen Staatsbahnen gleichzeitig die Annahme von Frachtgütern in Wagenladungen für Serbien und Salonik auszuschließen erklären. Der französische Vertrauensmann Doumier, der für den Fall der Lösung der Frage der Orientbahnen im Sinne der französischen Vorschläge zum Vorsitzenden der zu bildenden französischen Trustgesellschaft ausersehen ist, wurde gestern vom Grafen Berchtold empfangen. In politischen Kreisen nimmt man an, daß Österreich-Ungarn die Lösung der Frage der Orientbahnen auch von dem Abschluß einer die convention à quatre ergänzenden, die Wegefreiheit nach Salonik sichernden österreichisch-ungarisch-serbischen Vereinbarung abhängig machen werde.

Aus Wien vom 16. d. M. liegt ferner folgende Meldung vor: Die heutigen Verhandlungen über die Frage der Orientbahnen galten insbesondere der zu bildenden französischen Trustgesellschaft und deren Organisation. Es wurde vorgeschlagen, das Kapital der Gesellschaft mit 50 Mill. Franken festzusetzen. Der Präsident soll ein Franzose sein, jedoch ohne entscheidende Stimme. Die Verhandlungen gestalten sich sehr schwierig; in den wesentlichen Punkten ist man noch kaum vorwärtsgekommen." Nach der „Reichspost" hat die französische Regierung durch ihren Gesandten in Wien mitteilen lassen, daß sie großen Wert auf eine freundschaftliche Erledigung der Frage der Orientbahnen lege. — Während nach dem französischen Vorschlag bei der zu bildenden serbischen und griechischen Betriebsgesellschaft französisches, österreichisch-ungarisches und serbisches Kapital sich bis zu je einem Drittel beteiligen soll, dürfte die österreichisch-ungarische Gruppe verlangen, daß das österreichisch-ungarische Kapital in der serbischen Gesellschaft zur Hälfte vertreten sein soll.

— **Finnländische Eisenbahnen.** Es steht nun fest, wie die St. Petersburger Zeitung mitteilt, daß die direkte Verbindung zwischen den finnländischen Eisenbahnen und dem Schienennetze des Reiches am 1. März des nächsten Jahres hergestellt sein wird und der direkte Verkehr aufgenommen werden wird. Die finnländischen Bahnen treffen bereits hierzu alle Vorbereitungen, insbesondere sind von der Staatsbahnverwaltung bereits die Wagen für den direkten Verkehr in Arbeit gegeben worden. Es werden im ganzen 500 Wagen gebaut; ihre Tragfähigkeit beträgt 1000 Pud oder 16 380 kg, während die Tragfähigkeit der finnländischen Wagen bisher im Lokalverkehr nur 10 000 kg beträgt. Die Wagen sollen in Finnland nicht voll beladen werden, sondern sie sollen die volle Ladung erst in Petersburg erhalten. Von den wichtigeren Bauten, die erst im nächsten Jahr auf den Finnländischen Bahnen fertiggestellt werden sollen, sind insbesonders namhaft zu machen: die Stationsbauten in Dibuni und in Grafskaja, die endgültige Fertigstellung der Zollstation in Rajajoki, sowie Ergänzungsarbeiten auf der Station Wiborg. m.

— **Ein Wettbewerb zwischen Riga und Libau.** Das Hinterland von Wilna und Swjentzjany soll durch eine weitere Bahnverbindung mit dem Hafenplatz Riga verbunden werden. Gleichzeitig soll aber auch das Land Wilna oder Swjentzjany-Ponewjesh-Mitau besser dem Verkehr erschlossen werden, denn gegenwärtig ist es nur auf die Verbindung mit Libau angewiesen. Um dieses Ziel zu erreichen, sind drei Linienführungen für eine solche Verbindung mit Mitau in Vorschlag gebracht worden, unter denen demnächst gewählt werden müßte und zwar: Wilna-Mitau, Nowo-Wiletsk-Ponewjes-Mitau und Swjentzjany-Ponewjesh-Mitau, durch die für das westlich von der Libau-Romnyer Bahn gelegene Gebiet, für welches bisher Libau der einzige Ausfuhrhafen war, eine um etwa 80 Werst (= 85 km) kürzere Bahnverbindung mit Riga geschaffen werden würde. Für Getreide würden sich z. B. die Beförderungskosten nach Riga auf einer der projektierten Linien um 1¼—1½ Kop. für das Pud billiger stellen als nach Libau, und bei der Holzausfuhr würde der Unterschied ¾ bis 1½ Kop. für das Pud zu Ungunsten Libaus betragen. Das sind schon an und für sich bei den heutigen Wettbewerbsverhältnissen ziemlich erhebliche Unterschiedsbeträge, dazu käme dann aber noch der größere Einfluß von Riga, so daß Libau, sollte die Verbindung mit Mitau hergestellt werden, leicht in seinem Hinterlande einen Teil des Einflusses, den es bisher unbestritten ausgeübt hat, einbüßen könnte. Ob darunter auch der Verkehr über Eydtkuhnen leiden müßte, ist eine andere Frage, die nicht ohne weiteres beantwortet werden kann, weil hier wieder Königsberg mit seiner viel westlicheren Lage zweifellos auch Riga gegenüber große Vorzüge besitzt, die namentlich im Frühjahr und Herbst von der Schiffahrt nicht gering eingeschätzt werden und zum Teil ihren Ausdruck in den billigeren Schiffsfrachten und niedrigeren Versicherungssätzen finden. m.

— **Neuer Personenbahnhof in Moskau.** Einen neuen großen Personenbahnhof soll Moskau erhalten. Anstelle des gegenwärtigen Brjänsker Bahnhofs, der schon lange nicht mehr dem

außerordentlich starken Verkehr entspricht, beabsichtigt die Moskau-Kiew-Woronesher Bahn ein neues, großartig angelegtes Bahnhofsgebäude zu erbauen. Die Grundsteinlegung soll noch in diesem Monat erfolgen. Der neue Bahnhof wird im Renaissancestil gehalten sein; der Entwurf stammt von dem Architekten J. Röhrberg. Unter einer mächtigen Glashalle werden fünf Eisenbahnlinien Aufnahme finden. Nach dem Entwurf soll der neue Bahnhof 10 000 Menschen aufnehmen können. Die Kosten des Baues sind auf 2½ Mill. Rbl. veranschlagt worden. Voraussichtlich wird schon im Jahre 1915 der neue Bahnhof dem Betriebe übergeben werden können. Damit werden die Bahnhofsverhältnisse Moskaus eine ganz wesentliche Verbesserung, die schon seit langem ein dringendes Bedürfnis war, erfahren, wenngleich damit nur eine teilweise Behebung der Mißstände eintreten wird. m.

Fremde Erdteile.

— **Myssowaja-Kjächta.** Mit der Loslösung der Mongolei von China ist nach der „Now. Wr." die Frage aufgetreten, die Handelspunkte an der russisch-mongolischen Grenze durch Eisenbahnlinien mit der sibirischen Hauptbahn zu verbinden. Als besonders wichtig wird die Bahn nach Kjächta bezeichnet, das 270 Werst (= 288 km) vom mongolischen Mittelpunkt Urga entfernt ist. Diese Bahn, die die alte geschichtliche Handelsstraße verfolgen würde, soll nach dem Urteil der Kommission für neue Bahnen allen anderen in Vorschlag gebrachten Linienführungen vorzuziehen sein, da selbst nach dem Bau der Altai-Bahnen die Entfernung zwischen Ssemipalatinsk, Biisk und Minussinsk einerseits und Kobdo und Ulussutai andererseits 800—1000 Werst (= 894—1067 km) betragen und die Linie durch schwieriges Berggelände führen würde. Kjächta ist der Sitz zahlreicher mit den mongolischen Verhältnissen bestens vertrauter russischer Kaufleute und könnte, nach dem Bau der Bahn, die über Tientsin und Kjächta gehende mongolische Ein- und Ausfuhr an sich bringen, namentlich aber auch den gewaltigen mongolischen Viehhandel vermitteln. Diese Strecke Myssowaja-Kjächta würde, nach Meinung der „Now. Wr.", die übrigens geteilt werden kann, der sibirischen Hauptbahn zahlreiche Frachten und Einkünfte gewähren. Der Plan dieses Streckenbaus soll demnächst im Ministerrat geprüft werden. Damit wird offenbar ein sehr wichtiger Schritt nicht nur zur Belebung des Verkehrs auf der großen sibirischen Hauptbahn, sondern auch, und das ist wohl weit wichtiger, zur Entwicklung und Hebung des Einfuhrgebietes der Hauptbahn getan. Es ist überall so, daß große Hauptverkehrsadern, wie eine solche die sibirische Hauptbahn ohne Zweifel ist, dann dem Lande wirklich wertvolle Dienste leisten können, wenn ihnen die Möglichkeit gegeben wird, seitlich das Zufuhrgebiet zu erweitern. Das geschieht aber erst durch Zweigbahnen, die wichtige Handels- und Verkehrspunkte an die Hauptbahn anschließen. Wenn man sich das mit Kunststraßen gar nicht oder nur spärlich ausgestattete Sibirien vorstellt und dann den Ausbau von Anschlußbahnen beobachtet, wie neuerdings an mehreren Stellen geplant wird, so gewinnt man bald den Eindruck, daß das der richtige Weg ist, den Rußland jetzt beschreitet, um auf allen Gebieten immermehr Einfluß zu gewinnen und um auch seine politische Vorherrschaft zu sichern. m.

— **Die Eisenbahnen im Deutschen Kolonialetat für 1914.** Die für den außerordentlichen Etat zu bewilligende Summe beträgt rund 57 Mill. ℳ. Davon entfallen auf Ostafrika 36.8 Millionen; 5.4 Millionen sind hier als erste Rate für den Bahnbau von Neu-Moschi nach Aruscha (86.4 km) und die damit zusammenhängenden Aufgaben vorgesehen. Automobilstraßen sind zu teuer, ebenso der Ochsenwagenverkehr, der durch die Tsetse bedroht ist und die Verschleppung von Viehkrankheiten befürchten läßt. Man hofft, 1914 etwa 30 km der Strecke fertigzustellen. 14.4 Millionen sind als Schlußrate für den Bahnbau Tabora-Kigoma bestimmt, der unmittelbar vor dem Abschluß steht, so daß schon mit der Einrichtung der Schiffahrtsverkehrs auf dem Tanganyika begonnen wurde. 17 Millionen ℳ endlich werden für den Bau einer Eisenbahn von Tabora nach Ruanda angefordert. Die Bahnstrecke von Tabora bis zum Kageraknie ist 481 km lang und die gesamten Baukosten sind auf 50 Millionen ℳ veranschlagt. Für die Bauzeit sind drei bis vier Jahre vorgesehen. Die Bevölkerungsdichtigkeit der zu erschließenden Gebiete, ihr Viehreichtum, die Aussichten für den Anbau von Erdnüssen, Sesam, Ölpalmen, Reis und Baumwolle, Kaffee, die günstigen Arbeiterverhältnisse, das in den Hochländern von Ruanda und Urundi auch Europäern zuträgliche Klima und ein Netz schiffbarer Flußläufe von mindestens 500 km Länge eröffnen der Bahn so ausgezeichnete Entwicklungsmöglichkeiten, wie sie kaum irgendeinem anderen Bahnbau in den deutschen Kolonien sich bieten. Auch liegen die Verhältnisse für die geplante Linienführung in technischer, wirtschaftlicher und tarifpolitischer Hinsicht weit vorteilhafter als bei den in Erwägung gezogenen Verbindungen Ruandas mit dem Viktoriasee. Eine dem Etat beigegebene Denkschrift legt alles dies eingehend dar. Auf den außerordentlichen Etat von Kamerun entfallen 15.23 Mill. ℳ. und zwar 13 Millionen auf den Weiterbau der Eisenbahn von Duala an den mittleren Njong nebst Ausbau des Hafens von Duala und 2.23 Millionen ℳ als erste Rate auf die Sanierung von Duala und Ausführung von Anlagen infolge anderweiter Ansiedlung der Eingeborenen von Duala. Die Durchbaggerung der Barre vor Duala wird bis Ende März 1914 durchgeführt sein. Der Bau der Kai- und Schuppenanlagen wird etwa zwei Jahre beanspruchen. Er muß beendet sein, wenn die Bahn den Njong erreicht; die vollständige Fertigstellung dieser Bahn wird wegen des außergewöhnlich schwierigen Geländes voraussichtlich noch drei Jahre in Anspruch nehmen. Anfang Dezember 1913 sollten 150 km — Duala-Bidjoka — betriebsfähig sein. Beim außerordentlichen Etat von Togo sind nur 3602 ℳ zum Ankauf von Schuldverschreibungen der Schutzgebietsanleihe eingestellt. — Der außerordentliche Etat von Südwestafrika umfaßt lediglich die Schlußrate für den Erwerb der Otavibahn nebst Zweigstrecken mit 4 980 875 ℳ.

— **Eisenbahngeschwader in Mexiko.** Die fortdauernden Kämpfe zwischen den Regierungstruppen und den Aufständischen haben in Mexiko eine recht eigenartige Einrichtung im Eisenbahnbetrieb gezeitigt. Da von den Rebellen die Bahnlinien zumeist zerstört waren, also schon aus diesem Grunde ein regelmäßiger Betrieb unmöglich war, bemühte man sich zunächst, den Bahnkörper wichtigerer Strecken notdürftig wiederherzustellen. War dies gelungen, so wurde zur Befahrung der Strecke ein ganzes Geschwader von Zügen gebildet, die in kurzen Abständen aufeinander folgten und sich gegenseitig zu decken hatten. In der „Köln. Ztg." wurde vor kurzem die Fahrt in einem solchen Eisenbahngeschwader geschildert, das von Chihuahua nach der amerikanischen Grenze abgelassen worden war. Das Geschwader bestand in diesem Falle aus sieben Zügen, deren kürzester aus 40 Wagen gebildet war. Der erste Zug enthielt 150 Mann Regierungstruppen und die Arbeiter, die etwa inzwischen zerstörte Stellen wieder fahrbar machen sollten, ihm folgte ein reiner Militärzug mit 500 Mann, der dritte Zug war mit zwei Geschützen, zwei Maschinengewehren und 300 Mann Artillerie und Infanterie besetzt. Dann kamen zwei Güterzüge mit Bergwerkserzeugnissen im Werte von 5 Millionen Pesos, ebenfalls mit Bedeckung, denen wieder ein Militärzug folgte. Den Schluß machte ein voll besetzter Personenzug. Die Züge fuhren in Abständen von nur 50 m, daher sehr langsam. Die Schienen waren auf den Boden der glücklicherweise trockenen Flußläufe gelegt, wenn die Brücken über die zahllosen Wasserläufe verbrannt oder gesprengt waren. Am vierten Tage langte das Zuggeschwader in El Paso, also auf amerikanischem Boden an. Nach einigen Tagen trat es dann, diesmal sogar neun Züge stark, die Rückfahrt mit großen Mengen an Lebensmitteln und über einer Million Pesos in barem Golde an. Diese neun Züge ergaben abends, wenn sie dicht aneinander geschoben waren, eine Länge von 3 km. Nach einem schweren, erfolgreichen Kampfe bei der Haltestelle Rancheria und einigen sonstigen Zwischenfällen langte das Eisenbahngeschwader am zehnten Tage wohlbehalten wieder am Ausgangsort Chihuahua an.

— **Ein bolivianischer Konsulatsbericht über die Madeira-Mamoré-Eisenbahn.** Die Eisenbahn, welche Porto Velho am Madeiraflusse mit Guayara Mirim am Mamoréflusse verbindet, und über die wir wiederholt an dieser Stelle berichtet haben, ist hauptsächlich für die Gummiausfuhr aus Westbrasilien, ganz besonders aber für den Ausfuhrhandel Bolivias von großer Bedeutung, da sie das in raschem Ausbau begriffene Netz der bolivianischen Verkehrsstraßen in eine unmittelbare und sehr entwicklungsfähige Verbindung mit der Wasserstraße des Amazonenstromes und mit dem Atlantischen Ozean setzt. Die bolivianische Regierung verfolgt daher mit großer Aufmerksamkeit die wirtschaftliche und verkehrstechnische Entwicklung der neuen Eisenbahn und unterhält in deren Ausgangspunkt Porto Velho ein Konsulat. Der erste ausführliche Amtsbericht dieses Konsulats vom 30. März 1913 liegt jetzt vor.

Porto Velho liegt auf dem rechten Ufer des Madeiraflusses, 1120 km von seiner Mündung in den Amazonenstrom entfernt. Von hier nimmt die Eisenbahnlinie ihren Ausgang und endigt in Guajara Merim (Staat Matto-Grosso). Ihre Länge beträgt 364 km. Die Gesamtkosten der Bahn belaufen sich auf 127 000 000 Mark. Bemerkenswert ist, daß die Bundesregierung nicht den ganzen Preis gezahlt hat, da der Staatskommissar verschiedene Ausgaben als unnötig oder zu hoch bezeichnet hat. Die Angelegenheit wird unzweifelhaft noch lange Verhandlungen zwischen der Regierung und der Gesellschaft zur Folge haben.

Die Höhe der Tarife veranlaßte den bolivianischen Konsul im Einvernehmen mit der Handelskammer zu Riberalta zu Beschwerden. Infolgedessen wurden die Tarife für einige Gegenstände, wie Petroleum, Maschinen, Zement, Kalk und andere Baustoffe, ferner für bolivianisches Vieh, ermäßigt. Andere

Ermäßigungen wurden in Aussicht gestellt, namentlich für Gummi, dessen Tarif sich künftig dem Marktpreis anpassen soll, so daß dann auch der gewöhnliche Gummi geringere Fracht zu zahlen haben würde als der feine Gummi. Jedenfalls sieht die Gesellschaft ein, daß die gegenwärtigen Tarife zu hoch sind; sie kann aber von sich allein aus nichts daran ändern, da die Eisenbahn Eigentum der brasilianischen Regierung ist. Zu berücksichtigen ist, daß die Bahnlinie sehr teuer kam, und daß sowohl die Gesellschaft, wie auch die Regierung auf eine angemessene Verzinsung und Tilgung bedacht sein müssen.

Außer der Hauptstation in Porto Velho gibt es folgende wichtigere Stationen: Abuna bei Kilometer 220, Villamurtino, gegenüber von Villabella, bei Kilometer 313, Guajara Merim und die Endstation Puerto Sucre bei Kilometer 364. Die Arbeiten an der Bahnlinie von Guajara Merim nach Riberalta, welche im Auftrage der bolivianischen Regierung durch dieselbe Eisenbahngesellschaft gebaut wird, wurden im Oktober 1912 begonnen, aber im November bereits wieder eingestellt, wie es heißt, infolge der europäischen Wirtschaftskrisis und des Wechsels in der Direktion der Gesellschaft. Die Leitung der Gesellschaft befindet sich in den Händen des Ingenieurs Dr. R. O. Kesselring. Dieser neue Direktor hat mancherlei Reformen durchgeführt, die Zahl der Beamten und Arbeiter beschränkt und die Betriebskosten verringert. Durch den Bahnbau hat der bisher recht unbedeutende Ort Porto Velho eine außerordentliche Bedeutung als Umschlagsplatz erhalten, für den Umschlagsverkehr fehlen aber vorläufig noch alle Einrichtungen. Die Bahngesellschaft hat daher die Errichtung einer leistungsfähigen Kaianlage beantragt. Die Pläne und Voranschläge sind bereits der Bundesregierung eingereicht worden. Die Schiffahrt auf dem Amazonenstrom von Para nach Manaos ist leicht, gut organisiert und befindet sich in den Händen einer englischen und einer deutschen Gesellschaft. Anders verhält es sich mit der Schiffahrt auf dem Madeira von Manaos bis Porto Velho. Denn dieser Fluß setzt seiner Befahrung in den Monaten Juli, August, September, Oktober und Dezember, wegen seines niedrigen Wassers, große Hindernisse entgegen. Von Para nach Manaos sind es 1440 km und von dort nach Porto Velho 1120 km. Der erste Weg erfordert drei Tage, der zweite sechs. Der Verkehr auf dem Madeira wird in erster Linie dem Handel von Para und Mamaos zugute kommen, weil die Madeira-Mamoré-Eisenbahn einen merklichen Teil der Waren an sich zieht, die aus dem Acregebiet über den Abuna kommen oder vom oberen Mamoré her, früher über Argentinien ausgeführt wurden. Die Schiffahrtsgesellschaft „Amazon River Steam Navigation Co." unterhält einen Dienst mit zwei Arten von Dampfern, die großen von 1500 t fahren von Para bis Porto Velho, die kleineren nur von Manaos bis Porto Velho. Im Jahre 1912 hatte die Eisenbahngesellschaft die Erlaubnis erhalten, acht große englische Dampfer heraufzubringen, die mit Waren und Materialien für die Zwecke der Madeira-Mamorébahn beladen waren.

Bücherschau.

— **Probleme des Weltverkehrs.** Von Dr. Richard Hennig. 8°. Mit 4 Abbildungen und 6 Kartenskizzen. Brosch. 5,— *M.* Eleg. geb. 6,50 *M.* — (Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H. — Berlin-Wilmersdorf.) Dem vor ungefähr zwei Jahren als Veröffentlichung des „Allgemeinen Vereins für Deutsche Literatur" (Hermann Paetel Verlag, G. m. b. H. — Berlin-Wilmersdorf) zur Ausgabe gelangten Werke Dr. Richard Hennigs, „Deutschlands Anteil am Weltverkehr", das in allen gebildeten Kreisen großes Interesse gefunden hat, läßt derselbe Verfasser in der gleichen Sammlung ein neues Werk „Problme des Weltverkehrs" folgen. Der Inhalt dieses neuen Bandes ist für jeden, der für die moderne „Weltwirtschaft" und für „Weltverkehr" Sinn hat, von hohem Interesse.

Verkehrswirtschaftliche Fragen, die für die Allgemeinheit von größter Bedeutung sind, werden hier in allgemeinverständlicher Form vorgetragen. Hennig führt seinen Lesern in fesselnder Darstellung z. B. die „Probleme der deutschen Eisenbahngemeinschaft" vor. Wir können zwar seinen Ausführungen gerade in dieser Abhandlung keineswegs überall zustimmen; so zieht er zum Beweise der Notwendigkeit einer Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens hauptsächlich einige Beispiele aus dem Personenverkehr heran, die entfernt nicht die ihnen zugeschriebene Bedeutung haben. Auch unterschätzt er sehr und erwähnt deshalb kaum das auf dem Gebiete des Zusammenschlusses nach allen Richtungen hin schon Erreichte; aber dies hindert uns nicht, seiner Darstellung in ihrer Frische und der überall durchblickenden vaterländischen Gesinnung Anerkennung zu zollen.

Fragen der Zukunft, wie die „Ausschaltung der Meere im innereuropäischen Schnellverkehr" durch projektierte Tunnel usw. (Kanal-Tunnel, Brücken usw.) oder der „Bodensee im europäischen Wirtschaftsleben der Zukunft", werden in lichtvoller Weise behandelt und bieten viele neue Gesichtspunkte, von denen dem Leser, obgleich von weittragender Bedeutung, wohl in den meisten Fällen bisher soviel wie nichts bekannt war. Nicht weniger Interessantes bietet das Kapitel über die Riesenprojekte „Europäischer transkontinentaler Schiffahrtswege".

Der größere Teil des lehrreichen Buches beschäftigt sich mit außereuropäischen Verkehrsfragen, die zum Teil in der Ausführung begriffen sind, teils noch zur Erörterung stehen. Auch hier können wir nur einiges aus dem reichen Inhalt herausgreifen. Da ist natürlich die Bagdadbahn, die besonders in bezug auf ihren künftigen Endpunkt am Persischen Golf betrachtet wird. Für die Zukunft unseres Schutzgebietes Kiautschou wird die deutsche Verkehrspolitik in Asien von größter Bedeutung sein, auch hier gibt Hennig interessante Tatsachen, die zum Nachdenken anregen! — Wen überraschen nicht die vielen teils ausführbaren, teils phantastischen Projekte der Eisenbahnlinien nach Indien und gar erst die der verschiedenen englischen, französischen und deutschen afrikanischen Überlandbahnen, deren teilweise Verwirklichungen im Laufe der nächsten Jahrzehnte sicher zu erwarten sind?

Entsprechend der Bedeutung des seiner Vollendung entgegengehenden und daher im Vordergrunde des Interesses stehenden Panamakanals ist diesem Riesenunternehmen ein ganz besonderer Teil des Buches gewidmet, der auf dem Raum von 92 Seiten diese schon seit Jahrhunderten auf der Tagesordnung stehende Angelegenheit nach allen Richtungen hin — geschichtlich, technisch, volkswirtschaftlich, strategisch usw. — behandelt und viel Neues über das „Für" und „Wider" dieses Kanalbaues bringt!

Rühmend hervorzuheben ist bei Hennigs inhaltreichem Buch, daß alle Fragen bis auf den Stand der unmittelbaren Gegenwart verfolgt sind, was in unserer so schnell lebenden Zeit von besonderem Werte ist. — Bilder und Kartenskizzen bieten eine willkommene Ergänzung des sehr zu empfehlenden Buches.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 22. November d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Teilstrecke Károlyváros-Ozalj der im Betriebe der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Sziszek-Károlyváros — 15,24 km — und die am 15. Dezember d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene Teilstrecke Zweibrücken-Hornbach der im Betriebe der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen stehenden Lokalbahn Zweibrücken-Landesgrenze gegen Wolmünster — 9,393 km — sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Januar 1914 wird der an der Strecke Mogilno-Strelno-Hohensalza zwischen den Stationen Strelno und Frohenau gelegene Bahnhof IV. Klasse Mühlgrund, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Leichenverkehr diente, auch für den Tierverkehr eröffnet werden. Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen ist jedoch ausgeschlossen. Mühlgrund wird in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen. Über die Höhe der Sätze geben die Dienststellen Auskunft.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 276 vom 10. Dezember d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 14. Dezember d. J.).

Nr. I 287 vom 13. Dezember d. J. an alle am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und an die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 15. Dezember d. J.).

Nr. II 462 vom 10. Dezember d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin auf Ergänzung der Ladeprofile des Radstandsverzeichnisses (abgesandt am 17. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 18. d. M. verschied plötzlich infolge eines Herzschlags

Herr Oberbaurat **Schepp.**

Der Verblichene, der seit dem 15 Oktober 1883 der preußischen Staatseisenbahnverwaltung und seit 1. April 1910 der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt (Main) angehörte, hat sich während seiner ganzen dienstlichen Laufbahn durch unermüdliche Pflichttreue und hochverdienstliche Leistungen in hervorragendem Maße ausgezeichnet. Durch Herzensgüte und liebenswürdiges Wesen hat er sich stets und überall die Zuneigung seiner Mitbeamten erworben.

Sein Andenken werden wir stets in hohen Ehren halten.

Frankfurt (Main), den 18. Dezember 1913. (3205)

Der Präsident und die Oberbeamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Am 5. Januar 1914 wird die normalspurige Bahnstrecke Malmedy-Reichsgrenze (Stavelot) als Nebenbahn mit dem neuen Bahnhof IV. Klasse Meiz für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr, sowie für die Abfertigung von Gütern und Tieren in Stückgutsendungen und Wagenladungen eröffnet werden. In Meiz ist nur eine fahrbare Viehrampe vorhanden. Die Abfertigung von Gegenständen, deren Ver- oder Entladung eine feste Rampe erfordert, ist daher ausgeschlossen. Die Züge werden nach den besonders veröffentlichten Fahrplänen verkehren. Für die neue Bahnstrecke haben Gültigkeit: Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 23. Dezember 1908.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cöln, im Dezember 1913. (3194)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1914 wird der an der Strecke Mogilno-Strelno-Hohensalza zwischen den Stationen Strelno und Frohenau gelegene Bahnhof IV. Klasse Mühlgrund, der bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Güter- und Leichenverkehr diente, auch für den Tierverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen ist jedoch ausgeschlossen. Mit demselben Tage wird Mühlgrund in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen. Über die Höhe der Sätze geben die Dienststellen Auskunft.

Bromberg, 11. Dezember 1913. (3173)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die Station Konarski als Versandstation in den Ausnahmetarif S 4 für Dextrin usw. und in den Ausnahmetarif S 4 a für Kartoffelstärkefabrikate usw. einbezogen.

Über die Höhe und die Anwendungsbedingungen geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, 15. Dezember 1913. (3175)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 20. Dezember 1913 ab werden die Stationen Althornbach, Hornbach, Ixheim und Rimschweiler der pfälzischen Eisenbahnen in den direkten Verkehr einbezogen.

Die Station Ixheim wird außerdem in den Ausnahmetarif 9 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, 15. Dezember 1913. (3174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif Deutschland-Prinz Heinrichbahn, Heft 2 (Cöln).

Mit sofortiger Gültigkeit wird im Ausnahmetarif 11a (Eisenerze usw.), Abteilung A, nachstehender Frachtsatz eingeführt:

Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahn.
Von
Wesseling Rheinwerft nach Belval-Hütte 253 km = 4.56 ℳ für 1000 kg.

Straßburg, 12. Dez. 1913. (3191)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Sächsisch-Österreichischer Verkehr.

Am 1. Januar 1914 tritt Nachtrag V zum Tarif, Teil II, Heft A vom 1. April 1911 (Kilometerzeiger zu den Heften 1, 2, 3 und 4) in Kraft. Er enthält Änderungen und Ergänzungen. Abzüge des Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen erhältlich.

Dresden u. Wien, 17. Dez. 1913. (3190)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
k. k. österreichische Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach der Schweiz.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 ist zum Kohlentarif Nr. 12 der XIV. Nachtrag herausgegeben. Er enthält Frachtsätze für die neuen Stationen der Sursee-Triengenbahn, sowie ermäßigte Frachtsätze für verschiedene nordwestliche schweizerische Stationen. Preis 10 ₰.

Saarbrücken, 15. Dez. 1913. (3189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Der im Tarifheft 10 (Steinkohlen usw.) enthaltene Frachtsatz der Abt. 1 von Kehl transit (Wasserweg) und Straßburg transit (Wasserweg) nach Laufenburg wird ab 1. April 1914 von 56 auf 62 Cts. für 100 kg erhöht. Ferner werden ab 1. Januar 1914 die Frachtsätze der Abteilung I für Rheinfelden ab Karlsruhe Hafen transit (Wasserweg) auf 64 Cts. und ab Maxau auf 65 Cts. für 100 kg ermäßigt und für die Stationen der Sursee-Triengen-Bahn neue Frachtsätze eingeführt. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 17. Dez. 1913. (3196)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2c.

Mit Gültigkeit vom 23. Dezember 1913 wird im Ausnahmetarif 9 Klasse II (Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) ein ermäßigter Frachtsatz für den Verkehr von Minden (Westf.) nach Winsen (Luhe) eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Hannover, 13. Dez. 1913. (3188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Heft C 2 b.

Mit Gültigkeit vom 20. Dezember 1913 wird die Station Kreiensen in den Ausnahmetarif 10 d für Getreide usw. zur Ausfuhr über die Landgrenze nach dem Zollauslande aufgenommen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Cassel, 16. Dez. 1913. (3186)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Das Vorwort und die Fußanmerkung auf Seite 7 des Verbands-Gütertarifs, Teil I, Abteilung A, werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 durch Aufnahme einiger schwedischer Eisenbahnen ergänzt.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 15. Dez. 1913. (3181)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr. Tarif, Teil II, gültig vom 15. Mai 1912.

Einführung eines Nachtrags.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 tritt zu dem obengenannten Tarif ein Nachtrag III in Kraft. Der Nachtrag enthält die tarifarische Durchführung der im Rahmen dieses Tarifes veröffentlichten Änderungen, neue und geänderte

Frachtsätze, sowie sonstige Berichtigungen und Ergänzungen.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen — in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien 1, Biberstr. 16 — sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,10 ℳ = 0,12 Kronen für das Stück zu erhalten.

Breslau, 16. Dezember 1913. (3185)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Druckfehlerberichtigung.

Der auf Seite 38 des Nachtrags 4 vorgesehene Frachtsatz des Ausnahmetarifs 90 A (Kochsalz usw.) zwischen Rethem (Aller) und Stankau wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 von 151 auf **195** ₰ für 100 kg richtiggestellt.

Breslau, den 17. Dezember 1913. (3198)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch- und niederländisch-russischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Teil II vom 19. August alten/1. September neuen Stils 1909.

Nachdem vom 19. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1914 der Artikel „Hartsalz" in den Ausnahmetarif 6 B aufgenommen ist, fällt in der Fußanmerkung 6 b) auf Seite 135 der Zusatz „ausgenommen von dem A. T. 6 B ist Hartsalz" von dem obigen Zeitpunkte ab fort.

Bromberg, 18. Dezember 1913. (3199)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahngütertarif Teil II, Heft A, Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander. (Übergangstarif mit Kleinbahnen.)

Im Verkehr mit den Stolper Kreisbahnen wird der Übergangstarif in demselben Umfange, wie er für die Anschlußstation Stolp besteht, mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 widerruflich auch auf die neue Anschlußstation „Stolpmünde" ausgedehnt.

Danzig, 16. Dezember 1913. (3200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif, Heft A. Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen untereinander.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 ist in der Dienstbeschränkung bei Barmen-Loh unter C zu ändern: „4. Schlächterinnung ist zu streichen und an deren Stelle Bergische Talgschmelze zu setzen".

Elberfeld, 16. Dezember 1913. (3201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Gütertarif Teil II, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 24. Dezember 1913 kommen im Ausnahmetarif 7 d für Schwefelkiesabbrände zur Entzinkung Ausnahmefrachtsätze von Cöthen und Dodendorf nach Schöningen Stb. und Saarau, sowie von Zeitz Pr. Stb. nach Schöningen Stb. zur Einführung.

Über die Höhe dieser Ausnahmefrachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen Auskunft.

Magdeburg, 16. Dezember 1913. (3202)
Königliche Eisenbahndirektion,

Staats- und Privatbahn - Gütertarif, Heft C 1 und Gemeinsames Heft für den Wechselverkehr deutscher Eisenbahnen.

Mit Wirkung vom 2. Januar 1914 werden im Verkehr mit Frankfurt (Main) Osthafen und Frankfurt (Main) Westhafen folgende Anstoßbeträge erhoben:
Für Stückgut für den Wagen 4 ℳ,
für Güter der Allgemeinen Wagenladungsklasse für den Wagen 4 ℳ,
für Güter des Spezialtarifs I für den Wagen 3 ℳ,
für Güter der Spezialtarife II und III für den Wagen 2 ℳ.

Der Absatz in unserer Bekanntmachung vom 30. Oktober d. J. wird hiermit aufgehoben.

Frankfurt (Main), 15. Dez. 1913. (3187)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichischer Verkehr. Eisenbahngütertarif Teil II, Heft 5 vom 1. Juli 1911.

Der mit Gültigkeit vom 20. Dezember l. J. eingeführte Frachtsatz Mainzlar-Assling gilt nur für feuerfeste Steine, welche unverpackt zur Beförderung gelangen.

München, 11. Dezember 1913. (3195)
Tarifamt d. K. Bayer. St. E. B. r. d. Rh.,
namens d. Verbandsverw.

Ostdeutsch-Österreichischer Verkehr. Teil II, Heft 1 vom 1. August 1911.

Einführung eines Frachtsatzes.

Am 5. Januar 1914 tritt im obenbezeichneten Tarifhefte für Kies folgender direkte Frachtsatz in Kraft:

Von / nach	Oppau
	für 100 kg in ₰
	Lg
Schönbrunn-Witkowitz	26

Breslau, 16. Dezember 1913. (3184)
Königl. Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch - Österreichischer Verkehr. Heft 1 vom 1. August 1911.

Druckfehlerberichtigung.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1914 ist auf Seite 29 des Nachtrags 3 bei der Station Einsiedel der Teilfrachtsatz 12 in der Spalte VIII zu streichen und in die Spalte XI aufzunehmen.

Breslau, 17. Dezember 1913. (3183)
Königl. Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 3.

Vom 20. Dezember d. J. ab wird die Station Maizières der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl usw. der Spezialtarife I und II aufgenommen. Die Sätze für Maizières sind um 1 ₰ für 100 kg höher als die für Hagendingen.

Breslau, den 13. Dezember 1913. (3182)
Königl. Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Kohlenverkehr über Vamdrup, Hvidding/Vedsted, Warnemünde-Gjedser und Saßnitz-Trälleborg.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Blankenstein (Ruhr) für Sendungen von Stationen der Kleinbahn Bossel-Blankenstein um 0,02 ℳ für 100 kg gekürzt.

Altona, den 15. Dezember 1913. (3180)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-südfranzösischer Eisenbahnverband, Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1910. Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Januar 1910.

Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt je ein Nachtrag II zum Tarif, Teil II Heft I und Teil II, Heft 2 zur Einführung, welche außer einigen geringfügigen Änderungen nur die im Jahre 1913 im Verfügungswege verlautbarten Tarifmaßnahmen enthalten.

Exemplare des Nachtrages II zum Tarif, Teil II Heft 1 sind bei den österreichischen Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, Exemplare des Nachtrages II zum Tarif, Teil II Heft 2 bei den beteiligten ungarischen Endverwaltungen, sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V, Akadémia-utcza 3, erhältlich und zwar Nachtrag II zum Heft I zum Preis von 40 Heller, Nachtrag II zum Heft 2 zum Preis von 20 Heller für das Stück.

Wien, am 16. Dezember 1913. (3197)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-Ungarischer-Bayerischer Grenzverkehr.

Frachtberechnung für in Triest/Fiume nicht bezogene, an den Absender in der ursprünglichen Versandstation zurückgehende Sendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1914 finden abweichend von den unter Absatz (3) der „Allgemeinen Bestimmungen" des Tarifes, Teil II, vorgesehenen Bestimmungen die Frachtsätze dieses Tarifes im Rückvergütungswege auch rücksichtlich solcher Sendungen für die Beförderung nach Triest/Fiume und die Rückbeförderung von Triest/Fiume Anwendung, welche infolge nachträglicher Verfügung des Absenders von Triest/Fiume an diesen in die ursprüngliche Versandstation zurückgesendet werden. Ferner werden bei solchen Sendungen, wenn die Ausfertigung des Frachtbriefes zur Inanspruchnahme einer nur im Falle der Ausfuhr über See nach dem Auslande gewährten Tarifierung berechtigt hätte, die dieser Tarifierung entsprechenden Frachtsätze sowohl für den Bahndurchlauf bis Triest/Fiume als auch für die Rückbeförderung von Triest/Fiume, und zwar ebenfalls im Rückvergütungswege berechnet.

Die Gesuche um Rückerstattung des Unterschiedes zwischen der für solche Sendungen eingehobenen und der nach Maßgabe des Vorstehenden entfallenden Fracht sind innnerhalb zweier Monate vom Tage nach Bezahlung der Fracht in der ursprünglichen Versandstation, bei der dieser Station vorgesetzten Verwaltung einzubringen und mit den Frachtbriefen für den Hin- und Rückweg zu belegen.

Die im ersten und zweiten Absatze dieser Kundmachung vorgesehene Frachtberechnung wird im Rückvergütungswege auch bei Sendungen vorgenommen, die nach einem der Triester/dem Fiumaner/Freigebiete (Zollausschluß) adressiert waren und nach Auslösung des Frachtbriefes, ohne in das Zollgebiet rückgetreten zu sein, vom Empfänger innerhalb dreier Monate vom Tage der Auslösung an gerechnet mit neuem Frachtbriefe an den Absender in die ursprüngliche Versandstation zurückgesendet werden, sofern eine Bestätigung (Zertifikat) des k. k. bzw. kgl. ungarischen Hauptzollamtes beigebracht wird, aus der die Identität der zur Rückbeförderung gelangten Sendung mit der ursprünglich nach Triest/Fiume beförderten Sendung in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise hervorgeht.

Die Gesuche um Rückerstattung der sich hiernach ergebenden Frachtunterschiede sind innerhalb dreier Monate vom Tage der Aufgabe der Sendungen in Triest/Fiume an gerechnet bei der der ursprünglichen Versandstation vorgesetzten Verwaltung einzubringen und mit den Frachtbriefen über die Beförderung der Sendung nach Triest/Fiume und von Triest/Fiume sowie mit der vorbezeichneten Bestätigung über die Identität der Sendung zu belegen.

Wien, 15. Dezember 1913. (3203)

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag II zum Tarif, Teil VI, Ausnahmetarif für die Beförderung von mineralischen Kohlen und Koks, vom 1. Januar 1905 zur Einführung.

Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Tarifbestimmungen und der Tariftabellen, sowie sonstige Änderungen und Berichtigungen.

Abdrucke dieses Nachtrags sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16 zum Preis von 20 Heller oder 20 Centimes für das Stück zu erhalten.

Wien, am 15. Dezember 1913. (3178)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung des Eisenbahngütertarifes, Kilometerzeigers, Heft A (Verkehr mit Österreich).

Am 1. Januar 1914 tritt der Eisenbahngütertarif, Kilometerzeiger, Heft A (Verkehr mit Österreich), zu den Tarifen Teil II, Heft A (allgemeiner Tarif und Ausnahmetarife), Teil III, Heft A (Ausnahmetarif für Getreide usw.), Teil IV, Heft A (Ausnahmetarif für Holz usw.), Teil V (Ausnahmetarif für Spiritus usw.), Teil VI (Ausnahmetarif für Kohle usw.), Teil VII, Heft A (Ausnahmetarif für Zucker usw.), Teil VIII (Ausnahmetarif für Metalle usw.), Teil IX (Ausnahmetarif für Petroleum usw.) und Teil II, Heft A (Ausnahmetarif für Wein usw.) in Wirksamkeit.

Durch diesen Tarif werden die den Kilometerzeiger und die Lieferfristtabelle enthaltenden „Gemeinschaftlichen Hefte“ A und C vom 1. Februar 1898 und das „Gemeinschaftliche Heft“ D vom 1. Januar 1900 samt Nachträgen und die im Rahmen dieser Hefte im Verfügungswege eingeführten Tarifmaßnahmen aufgehoben und ersetzt.

Insoweit durch den neuen Tarif Erschwernisse der Beförderungsbedingnisse eintreten, gelten dieselben erst vom 1. April 1914.

Abdrucke dieses Kilometerzeigers sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I. Biberstraße 16 zum Preis von 2 Kronen oder 2 Francs 10 Centimes für das Stück zu erhalten.

Wien, am 14. Dezember 1913. (3177)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österr. Staatsbahnen. Lokal-Gütertarif, Teil II.

Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangen zum Lokal-Gütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen, Tarif Teil II und zwar zu dem vom 1. September 1912 gültigen Gemeinsamen Hefte und zum Hefte 1, ferner zu dem vom 1. März 1913 gültigen Hefte 2, zu dem vom 15. Mai 1912 gültigen Hefte 4, sowie zu dem vom 1. September 1912 gültigen Schmalspur-Hefte folgende Nachträge zur Einführung:

1. Der Nachtrag VIII zum Tarife, Teil II, Gemeinsames Heft,
2. der Nachtrag VII zum Tarife, Teil II, Heft 1,
3. der Nachtrag V zum Tarife, Teil II, Heft 2,
4. der Nachtrag VI zum Tarife, Teil II, Heft 4 und
5. der Nachtrag V zum Tarife, Teil II (Schmalspurige Linien).

Diese Nachträge enthalten Berichtigungen, Änderungen und Ergänzungen. Erhöhungen und Erschwernisse gelten, falls kein anderer Zeitpunkt angegeben ist, vom 1. März 1914.

Exemplare dieser Nachträge sind durch die Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 oder im Wege der Stationen zum Preise von

ad 1. . . . . . —.50 h für das Stück,
ad 2. . . . 2 Kr. 10 h „ „ „
ad 3. . . . 1 Kr. 50 h „ „ „
ad 4. . . . . . —.10 h „ „ „
ad 5. . . . . . —.30 h „ „ „

zu beziehen.

Wien, am 15. Dezember 1913. (3192)

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag II zum Tarif Teil V, Ausnahmetarif für Spiritus (Sprit), vom 1. September 1910 zur Einführung, welcher in der Hauptsache Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preis von 20 Heller oder 20 Centimes für das Stück zu erhalten.

Wien, am 16. Dezember 1913. (3193)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von Werkstattsmaterialien für das Rechnungsjahr vom 1. April 1914 bis 31. März 1915.

Gruppe I: Hammerstiele aus Hickoryholz, Hacken-, Schaufel- und Besenstiele;
Gruppe II: Deckenspachtel, Schwämme und Salmiakgeist;
Gruppe III: Chamottesteine für Lokomotiven, Schmirgelleinen und Glaspapier, Hut- und Domfilz;
Gruppe IV: Klares und Überfangglas;
Gruppe V: Leder;
Gruppe VI: Roststäbe aus Gußeisen, Eisenguß: a) Kolbenringzylinder, b) Kastenguß.

Die Eröffnung der Angebote findet am 9. Januar 1914, vormittags 10 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Bahnhofstraße Nr. 1, Zimmer Nr. 135, statt. Zuschlagsfrist bis zum 31. Januar 1914.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können gegen portofreie Einsendung (ohne Bestellgeld) von 55 ₰ für jede Gruppe, für Gruppe III Chamottesteine usw. jedoch von 60 ₰ vom Vorsteher unseres Zentralbureaus bezogen werden.

Münster (Westf.), 13. Dez. 1913. (3204)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung des eisernen Überbaues für die Verlängerung der Heeseunterführung auf Bahnhof Celle soll öffentlich vergeben werden. (187 t Flußeisen, 24 t Flußstahlguß und Gußeisen.)

Die Verdingungshefte sind von der unterzeichneten Bauabteilung gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 0,70 ℳ in bar zu beziehen oder während der Dienststunden mit den übrigen Unterlagen bei ihr einzusehen.

Öffnung der Angebote am Dienstag, den 30. Dezember, 10 Uhr vormittags.

Zuschlagsfrist sechs Wochen.

Celle, den 17. Dezember 1913. (3197)

Königliche Eisenbahn-Bauabteilung.

Die für das Etatsjahr 1914 erforderlichen 36 500 Schachteln Streichhölzer, 250 kg Putzpulver, 2900 kg Putzkrem, 190 000 Lampenzylinder, 200 kg Hahnschmiere, 6000 Knallsignale, 2700 kg Schreibkreide und 2000 kg Karbolsäure sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbüro, Fürstenstraße 1—10, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ für Lampenzylinder und von 60 Pf. für die übrigen Materialien in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die an uns einzusendenden Angebote werden am 16. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude Knochenhauerufer 1 eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 7. Februar 1914. (3176)

Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 100. | 24. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Wegen des Weihnachtsfestes fällt die am 27. d. M. fällige Nummer dieser Zeitung aus.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1910.

Die nachfolgenden Zusammenstellungen und Vergleiche über Längenverhältnisse, Betriebs- und Verkehrsleistungen sowie Finanzergebnisse reihen sich an die früher in dieser Zeitung (Nr. 54—56, Jahrg. 1912) hierüber veröffentlichten Mitteilungen an. Es sind wieder zum Vergleich gestellt die Eisenbahnen Deutschlands, Österreich-Ungarns, der Niederlande, Belgiens, Frankreichs, der Schweiz und Großbritanniens und Irlands. Ein in jeder Beziehung zuverlässiges und lückenloses Bild können die nachstehenden Angaben nicht liefern infolge der Ungleichmäßigkeit und Unvollständigkeit der Eisenbahnstatistiken, die als Unterlage gedient haben. Auf einige Vorbehalte, die aus diesem Grunde bei Bewertung der Gegenüberstellungen nicht außer acht zu lassen sind, sei hier erneut hingewiesen. Für Österreich-Ungarn ist nur der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörende, in der Vereinsstatistik enthaltene Teil der Eisenbahnen berücksichtigt, für die Niederlande nur die ebenfalls in der bezeichneten Statistik behandelte Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft. Für Belgien ist wiederum nur die Staatsbahnstatistik verwertet worden. In Deutschland beziehen sich die Angaben auf die Haupt- und Nebenbahnen unter Ausschluß der Kleinbahnen. Bei den französischen Bahnen sind die chemins de fer d'intérêt local ausgeschieden, weil sie zum größten Teil den deutschen Kleinbahnen entsprechen. Für Österreich-Ungarn mußten andererseits die Lokalbahnen, die überwiegend unseren nebenbahnähnlichen Kleinbahnen gleichen, berücksichtigt werden, weil die Statistik sie nicht getrennt aufführt. In den belgischen Zahlen sind die Ergebnisse der zahlreichen chemins de fer vicinaux, in den englischen die der light railways, die beide unseren Kleinbahnen zu vergleichen sind, mit einbegriffen.

Außer diesen unvermeidlichen Fehlerquellen weisen die Statistiken auch Lücken auf. Bei den englischen Bahnen fehlen wiederum die für die Beurteilung der Beförderungsleistungen so wertvollen Angaben der gefahrenen Personen- und Gütertonnenkilometer, während für Belgien nur die ersteren aufgeführt werden. Die französische Statistik beschränkt sich bei ihren Mitteilungen auf die Angabe der gefahrenen Wagenkilometer, während in allen übrigen Statistiken die einen zuverlässigeren Vergleich ermöglichende Einheit der Wagenachskilometer gewählt ist.

Die Tabelle 1 gibt Aufschluß über die Längenverhältnisse der Vergleichsbahnen. Ihr Wachstum ist gegenüber dem Jahre 1909 im allgemeinen zurückgeblieben. Es sind fast dieselben Länder wie im Vorjahre, bei denen eine erhebliche Vergrößerung des Bahnnetzes in die Erscheinung tritt, nämlich Deutschland, Österreich-Ungarn und die Schweiz. Die Niederlande hatten mehrere Jahre hindurch einen vollständigen Stillstand zu verzeichnen, zeigen dagegen im Berichtsjahre bei weitem den verhältnismäßig größten Zuwachs, nämlich 4,56 % (85 km), der durch Eröffnung neuer Strecken entstanden ist. Die deutschen Bahnen haben insgesamt eine Erweiterung ihres Netzes um 819 km gegenüber 1100 km im Vorjahre erfahren. Ihre Zunahme beträgt durchschnittlich 1—2 %, mit Ausnahme Badens (0,48 %). Sachsen hat seinen Besitzstand ganz unverändert gelassen. In Bayern vergrößerte sich das Netz der Staatsbahnen um 132 km, in Württemberg und bei den Reichsbahnen um je 20 km, in Baden um 8 km. Bayern, bei dem in dieser Darstellung zum ersten Male die pfälzischen Bahnen hinzutreten, zeigt, wie im Vorjahre, das relativ größte Wachstum (1,73 %). Dagegen weist Preußen, das wiederum mit fast drei Viertel an dem gesamten deutschen Streckenzuwachs beteiligt ist, die absolut höchste Zunahme (592 km oder 1,60 %) auf. Die Betriebslänge der deutschen Privatbahnen, die sich infolge Verstaatlichung der pfälzischen Bahnen im Vorjahre um 805 km verringert hatte, ist wieder um 1,32 % gestiegen.

Das Wachstum der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Österreich-Ungarn hat mit dem Vorjahre nicht gleichen Schritt gehalten. Während es im Jahre 1909 über

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Zunahme 1910 gegen 1909	zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigentumslänge) 1910		Nebenbahnen (Eigentumslänge) 1910	
		1909	1910	%	km	%	km	%
Deutsches Reich (vollspurige Haupt- u. Nebenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	37 023	37 615	1,60	16 177	43,12	15 561	41,48
	badische Staatsbahnen	1 747	1 755	0,48	835	48,50	249	14,48
	bayerische Staatsbahnen [1])	7 626	7 758	1,73	2 979	37,93	2 962	37,72
	württembergische Staatsbahnen	1 918	1 938	1,06	526	27,14	341	17,60
	sächsische Staatsbahnen	2 839	2 839	—	957	34,08	1 000	35,61
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-E.)	1 997	2 017	1,01	1 106	54,73	456	22,56
	deutsche Privatbahnen	3 516	3 563	1,32	101	2,86	3 340	94,41
	alle deutschen Bahnen	58 501	59 320	1,40	22 884	38,62	24 883	41,99
Österreich-Ungarn	Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen	41 936	42 673	1,76	— [2])	—	— [2])	—
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 870	1 955	4,56	— [2])	—	— [2])	—
Belgien	belgische Staatsbahnen	4 322	4 330	0,19	2 140 [3])	49,42 [3])	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	40 280	40 486	0,51	17 711	43,75	—	—
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	4 630	4 716	1,86	692 [3])	14,67 [3])	— [4])	—
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	37 458	37 630	0,46	21 033	55,89	—	—

[1]) Mit Einschluß der pfälzischen Bahnen. — [2]) Angaben hierüber werden vom Rechnungsjahre 1910 ab in den Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nicht mehr veröffentlicht. — [3]) Bei den belgischen und schweizerischen Bahnen ist die Betriebslänge der mehrgleisigen Bahnstrecken angegeben. — [4]) Aus der Statistik nicht ersichtlich.

1100 km oder 2,58 % betrug, beläuft es sich im Berichtsjahre auf nur 737 km oder 1,76 %. Bei diesen Zahlen ist noch zu berücksichtigen, daß sie die Lokalbahnen mitenthalten, die sich wesentlich schneller als die Hauptbahnen ausbreiten. Gleichwohl räumen auch im Jahre 1910 diese Vergleichszahlen, was die absolute Vermehrung der außerdeutschen Bahnen anlangt, Österreich-Ungarn wiederum den ersten Platz ein. Die verhältnismäßig größte Zunahme unter sämtlichen Vergleichsbahnen zeigen neben den Niederlanden (4,56 %) die schweizerischen Bahnen, die einen Streckenzuwachs von 1,86 % (86 km) erhielten. Die französischen, englischen und belgischen Bahnen haben gleich dem Vorjahre nur eine geringe Vermehrung (0,51; 0,46; 0,19 %) erfahren.

Die Ausstattung verkehrsreicher Linien mit zwei- und mehrgleisigen Strecken (Tabelle 1, Spalte 4 und 5) hat weiterhin günstige Fortschritte gemacht. In Deutschland ist ihr Anteil am Gesamtnetz um 524 km, d. i. von 38,26 auf 38,62 % gestiegen. Preußen ist an diesem Zuwachs mit 436 km beteiligt. Seine Anteilsziffer vergrößert sich damit von 42,58 auf 43,12 %. Die Verhältniszahl Bayerns hat sich bei Hinzurechnung der pfälzischen Bahnen bei weitem am stärksten, nämlich von 34,68 auf 37,93 % erhöht. Baden zeigt eine Vermehrung von 26 km (1,24 %), Württemberg eine solche von 24 km (0,94 %). Eine Verringerung der Anteilsziffer, die im Jahre 1909 bei Bayern, Württemberg und Elsaß-Lothringen in die Erscheinung trat, ist im Berichtsjahre nur bei den deutschen Privatbahnen (2,90 auf 2,86) und wiederum bei den Reichsbahnen (55,29 auf 54,73) zu verzeichnen. Letztere stehen gleichwohl von den deutschen Bahnen an erster Stelle und bleiben hinter England, dem sie im Jahre 1908 noch gleichstanden, um 1,16 % zurück. Nächst Preußen weist den größten Zuwachs Frankreich mit 268 km auf, es folgen dann Großbritannien und Irland mit 123 und Belgien mit 94 km. Die kilometrische Zahl der Schweiz ist unverändert geblieben, ihre Anteilsziffer dabei um 0,44 % gesunken.

Für einen Vergleich der Ausstattung der deutschen und französischen Bahnen mit zwei- und mehrgleisigen Linien fehlt es an genaueren Unterlagen. Die Tabelle 1, nach der die deutschen Bahnen mit Doppelgleisen weniger ausgerüstet zu sein scheinen als die französischen, gibt hierüber ein falsches Bild. Denn die meist eingleisigen chemins de fer d'intérêt local, die zum Teil den deutschen Nebenbahnen entsprechen, sind in der französischen Statistik nicht mit berücksichtigt. Man gelangt zu einem für die deutschen Bahnen viel günstigeren und der Wirklichkeit mehr entsprechenden Ergebnis, wenn man lediglich die Anteilsziffer der deutschen Hauptbahnen mit den französischen Bahnen vergleicht. Freilich bietet diese Ausschaltung der deutschen Nebenbahnen auch keine vollständig zutreffende Unterlage, weil ein Teil der französischen chemins de fer d'intérêt général in Deutschland als Nebenbahnen gelten würden.

Von den deutschen Hauptbahnen waren Ende 1910 zwei- und mehrgleisig:

bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen	71,39 %
„ „ badischen Staatsbahnen	56,71 „
„ „ bayerischen Staatsbahnen	60,91 „
„ „ württembergischen Staatsbahnen	32,93 „
„ „ sächsischen Staatsbahnen	52,50 „
„ „ Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	75,38 „
„ „ deutschen Privatbahnen	46,43 „
„ „ „ Eisenbahnen zusammen	65,03 „

Die Angaben der Tabelle 1 über Nebenbahnen (Spalte 6 und 7) zeigen gegenüber dem Vorjahre insofern eine Änderung, als die Ziffern nur noch für die deutschen Bahnen aufgeführt werden. Vergleiche mit außerdeutschen Bahnen waren ja auch nur in

Tabelle 2.

Länder	Gesamtheit der Bahnen	es kommen auf 100 qkm	es kommen auf 10 000 Einwohner
	Kilometer		
Deutsches Reich:			
Preußen	45 629	13,08	11,43
Bayern	8 139	10,73	11,88
Sachsen	3 136	20,92	6,56
Württemberg	2 127	10,90	8,77
Baden	2 373	15,74	11,13
Elsaß-Lothringen	2 109	14,52	11,29
übrige Staaten	7 238	13,89	11,01
zusammen Ende 1910	70 751	13,08	10,96
Frankreich	55 770	10,40	14,21
Österreich-Ungarn einschl. Bosnien und Hercegovina	44 371	6,5	8,7
Niederlande	3 194	9,7	5,5
Belgien	8 510	28,8	11,4
Schweiz	4 726	11,4	13,2
Großbritannien und Irland	37 579	12,0	8,3

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kamen Züge auf 1 km				geleistete Wagenachskilometer auf 1 km			
		1909	1910	davon Personenzüge	davon Güterzüge	1909	1910	darunter von Personenwagen	darunter von Gepäck- und Güterwagen
Deutsches Reich (vollspurige Haupt- und Nebenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	34,35	35,14	21,97	13,91	532 455	560 264	154 563	403 523
	badische Staatsbahnen	41,47	41,10	28,08	14,43	550 281	543 590	155 588	385 850
	bayerische Staatsbahnen	25,17	25,13	17,16	8,27	337 979	335 005	96 101	230 892
	württembergische Staatsbahnen	32,14	32,19	23,16	9,12	343 354	347 420	122 460	217 366
	sächsische Staatsbahnen	32,28	32,28	21,87	10,97	445 583	445 744	144 599	294 144
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-E.)	40,33	41,71	25,21	17,22	592 185	609 242	146 083	461 491
	deutsche Privatbahnen	13,82	14 25	11,93	2,55	79 097	83 364	36 038	47 650
	alle deutschen Bahnen	31,63	32,20	20,75	12,04	460 606	479 123	134 854	340 598
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	19,10	18,66	10,84	7,95	282 171	273 817	61 659	207 250
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	33,91	33,94	23,48	10,53	382 537	379 364	116 742	253 526
Belgien	belgische Staatsbahnen	46,74	47,96	29,26	20,40	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	25,98	26,20	17,02	9,18	182 361 [1]	180 999 [1]	63 387 [1]	117 612 [1]
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	26,40	26,33	20,99	5,34	244 175	250 158	94 083	144 973
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	49,42	49,69	31,55	18,14	—	—	—	—

[1]) Bei den französischen Hauptbahnen sind Wagenkilometer angegeben und die Leistungen der Gepäckwagen mit denen der Personenwagen zusammen nachgewiesen.

sehr geringem Umfange möglich, da der Begriff der Nebenbahnen in den meisten übrigen Ländern entweder ein anderer ist als in Deutschland oder vollständig fehlt.

Die neu in Betrieb genommenen Linien sind entweder ausschließlich oder zum ganz überwiegenden Teile Nebenbahnen, die der wirtschaftlichen Erschließung der einzelnen Landesteile dienen sollen. Von insgesamt 819 km neuen Bahnen sind 742 km oder über neun Zehntel Nebenbahnstrecken. Ihr Netz hat sich daher auch im Berichtsjahre weiter vergrößert, und zwar von 24 141 auf 24 883 km. Preußen-Hessen vermehrte seine Nebenbahnen um 513 km (fast 9/10 des Gesamtzuwachses von 592 km). Bayern zeigt einen Zuwachs von 276 km — auch hier einschließlich der pfälzischen Bahnen —, die deutschen Privatbahnen von 42, Württemberg und die Reichsbahnen von je 20 und Baden von 6 km. Württemberg und die Reichsbahnen haben also ihr Netz lediglich durch Nebenbahnen vergrößert. Bei Sachsen ist, wie erwähnt, keine Änderung in der Betriebslänge eingetreten. Der Anteil der Nebenbahnen an dem Gesamtnetz ist in Deutschland von 41,31 auf 41,99, in Preußen-Hessen von 40,70 auf 41,48 % gestiegen. Letzteres steht mit dieser Ziffer an der Spitze der deutschen Staatsbahnen. Während Bayern vorher der einzige Staat war, in dem die Länge der Nebenbahnen die der mehrgleisigen Strecken nennenswert übertraf, hat sich durch den Erwerb der pfälzischen Bahnen dieses Verhältnis in das Gegenteil verwandelt. Seit dem Ausscheiden der pfälzischen Bahnen aus den deutschen Privatbahnen bestehen letztere fast ausschließlich aus Nebenbahnen, nur noch 5,59 % von ihnen gehören zu den Hauptbahnen.

Die ständige Zunahme sowohl der mehrgleisigen Hauptbahnstrecken wie der Nebenbahnlinien hat naturgemäß eine dauernde Verminderung der eingleisigen Hauptbahnen im Gefolge. Ihr Anteil am Gesamtnetz ist in Preußen von 30,16 auf 28,61, in Baden von 44,92 auf 43,29, in Württemberg von 68,54 auf 67,07, bei allen deutschen Bahnen von 35,93 auf 34,97 gesunken. Die Ziffern Sachsens (47,50) und der Reichsbahn (24,62) haben keine Veränderung gegenüber dem Vorjahre erfahren. Bayern besaß im Jahre 1910: 39,09 % eingleisige Hauptbahnen.

In der Tabelle 1 sind, insoweit dies die verschiedenartige statistische Bearbeitung in den einzelnen Ländern zuließ, nur die Vollbahnen berücksichtigt. Die Tabelle 2 dagegen gibt eine Zusammenstellung der Zahlen für alle die Eisenbahnen der einzelnen Länder, die dem öffentlichen Verkehr mit Ausnahme des rein örtlichen innerhalb der Städte und ihrer Vororte (Straßenbahnen) dienen. Für Deutschland treten zu den in Tabelle 1 behandelten Bahnen, von denen die Privatbahnen auf die einzelnen Staaten verteilt sind, noch die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, für Österreich-Ungarn alle nicht dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörenden Voll- und Kleinbahnen, für Frankreich die chemins de fer d'intérêt local und die tramways pour voyageurs et marchandises, für Großbritannien und Irland die light railways, für Belgien die nicht zu den Staatsbahnen gehörenden Eisenbahnen und die chemins de fer vicinaux; für die Schweiz sind noch die Drahtseilbahnen, die hauptsächlich dem Ausflugsverkehr dienen, für Holland neben der Niederländischen Staatseisenbahngesellschaft die übrigen holländischen Bahnen berücksichtigt worden.

Die Gesamtstreckenlänge hat sich von 221 289 km im Jahre 1909 auf 225 413 km im Jahre 1910, mithin um 4124 km erhöht. Deutschland besitzt im Berichtsjahre 70 751 km, d. i. über 1200 km mehr als in dem vorhergehenden Jahre. Von dieser Zunahme kommen auf Preußen 960 km (1909: 1100 km). Fast den gleichen Zuwachs wie Deutschland zeigt Frankreich mit nahezu 1200 km. Österreich-Ungarn weist eine Vermehrung von rund 650, Belgien von 230, die Schweiz von 150, England von 100 und die Niederlande von 90 km auf.

In welchem Maße die Länder im Verhältnis zu ihrem Flächeninhalte mit Eisenbahnen ausgestattet sind, ergibt sich aus Spalte 2 der Tabelle. Die räumliche Dichtigkeit hat sich in allen Ländern mit Ausnahme Sachsens vergrößert. Sachsen weist aber bereits von allen deutschen Bahnen das bei weitem engmaschigste Netz auf und steht nur hinter Belgien zurück. Letzteres zeigt wiederum den stärksten Zuwachs von allen Bahnen, nämlich 700 m auf 100 qkm. Im Wachstum stehen gleich die Niederlande und die Schweiz mit 300 m, Deutschland und Frankreich mit 220 m, Österreich-Ungarn und England mit 100 m auf 100 qkm. In Preußen betrug die Zunahme 270 m auf 100 qkm.

Das Verhältnis der Streckenlänge zur Einwohnerzahl zeigt ein verändertes Bild. In Preußen, Bayern, Württemberg, Baden und den Reichslanden ist die Entwicklung eine günstige gewesen. Der Streckenzuwachs war überall stärker als die Bevölkerungszunahme. Bei den außerdeutschen Ländern dagegen war, Frankreich ausgenommen, das Gegenteil der Fall. Den stärksten Rückgang zeigt hier Belgien, das gegenüber dem Vorjahre auf

10 000 Einwohner ein ganzes Kilometer Bahnlänge (11,4 statt 12,4) verloren hat. Dieses Land besaß bisher auch im Verhältnis zu seiner Einwohnerzahl das dichteste Netz nächst der Schweiz und Frankreich, bei denen die dünne Bevölkerung die Vergleichsziffer besonders hoch erscheinen läßt. Im Jahre 1910 hat jedoch das preußische Netz dieselbe Dichtigkeit erreicht wie das belgische. Letzteres wird außerdem sogar noch übertroffen von Bayern, in dem 11,9 km Eisenbahnen auf 10 000 Einwohner kommen. England hat 700, Österreich-Ungarn, die Niederlande und die Schweiz haben je 600 m Bahnen weniger auf 10 000 Einwohner als im Jahre 1909.

Die Betriebsleistungen der Jahre 1908 und 1909 standen bei den meisten Bahnen unter dem Zeichen einer rückläufigen Konjunktur. Wenn auch im Jahre 1909 ein starkes Wiederanwachsen des Verkehrs einsetzte, so war doch noch eine weitere Verminderung der Zugzahl, freilich bei gleichzeitig erhöhter Zugausnutzung, eingetreten. Das Jahr 1910 dagegen läßt auch in den Betriebsleistungen überall den wirtschaftlichen Aufschwung voll in die Erscheinung treten. Die Zahl der im Verlauf von 24 Stunden über 1 Betriebskilometer verkehrenden Züge (Tabelle 3) hat sich wieder vergrößert, und zwar bei den deutschen Bahnen von 31,63 auf 32,20, den preußisch-hessischen von 34,35 auf 35,14 und den Reichsbahnen von 40,33 auf 41,71. Bei Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden haben sich die Ziffern nur unwesentlich verschoben. Von den außerdeutschen Bahnen zeigt Belgien die erheblichste Zunahme. Auch England, das die weitaus größte Zugdichtigkeit infolge des stärkeren Ausbaues der mehrgleisigen Strecken hat, weist im Gegensatz zum Vorjahre eine Steigerung auf, Österreich-Ungarn dagegen eine Abnahme. Bei den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz hat sich das Bild nur unbedeutend geändert.

Auch die Zahl der Personenzüge hat mit wenigen Ausnahmen eine Steigerung erfahren. In dieser Ziffer sind auch die gemischten Züge, die der Beförderung von Gütern und Personen gleichzeitig dienen, mit einbegriffen. Sie spielen jedoch eine untergeordnete Rolle, so daß sie nicht besonders berücksichtigt zu werden brauchen. — Die Zahl der Güterzüge auf 1 km Betriebslänge innerhalb 24 Stunden hat sich bei den deutschen Bahnen durchschnittlich von 11,32 auf 12,04 erhöht. An dieser Vermehrung sind jedoch nur beteiligt die preußisch-hessischen (12,82 auf 13,91) und die Reichsbahnen (15,72 auf 17,22).

Die auf 1 km geleisteten Wagenachskilometer haben ebenfalls eine bemerkenswerte Steigerung nur erfahren bei den preußisch-hessischen, den Reichs- und den schweizerischen Bahnen. In Österreich-Ungarn, den Niederlanden und Frankreich sowie Bayern und Baden zeigt sich sogar ein Rückgang. Bei Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden ist zu berücksichtigen, daß im Jahre 1910 zum ersten Male die Wirkung des deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes voll zur Geltung kommt.*) Bei allen diesen Bahnen ist die Zahl der von beladenen Güterwagen geleisteten Achskilometer nicht unerheblich gestiegen. Dem steht aber eine teilweise noch größere Verminderung der Leerläufe gegenüber. Letztere gingen infolge des deutschen Staatsbahn-Wagenverbandes im Jahre 1910 zurück: in Bayern um 37, in Sachsen um 26, in Baden um 14, in den Reichslanden um 8 Millionen Achskilometer. In Preußen haben sie sich im Jahre 1910 um annähernd 205 Millionen vermehrt, freilich bei einer Gesamtzunahme von 764 Millionen Achskilometer der beladenen Wagen.

Das Anteilsverhältnis der einzelnen Bahnen am Personen- und Güterverkehr ist im wesentlichen das gleiche geblieben. In der Schweiz mit ihrem ausgeprägten Fremdenverkehr ist die Zahl der Personenzüge annähernd viermal, in Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden ungefähr doppelt so groß als die der Güterzüge. Die geringsten Unterschiede zwischen diesen beiden Zuggattungen zeigen sich in dem industriereichen Belgien und bei den Reichsbahnen mit ihren sehr starken Transporten an bergbaulichen Erzeugnissen (Kohlen und Erze).

Die Tabelle 4 behandelt die durchschnittliche Umlaufstrecke und Ausnutzung eines Wagens sowie die Achsenzahl der Züge. Erhebliche Änderungen hierin sind ebenfalls nicht zu verzeich-

*) Der deutsche Staatsbahn-Wagenverband ist am 1. April 1909 in Kraft getreten. In den vorjährigen Ziffern kam seine Wirkung erst teilweise zur Geltung, weil bei einer Anzahl deutscher Verwaltungen das Rechnungsjahr mit dem Kalenderjahr zusammenfällt.

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb			Güterzugbetrieb		
		durchschnittliche Umlaufstrecke eines Personenwagens km	durchschnittliche Besetzung eines Personenzugs mit Personen	durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzugs	durchschnittliche Umlaufstrecke eines Güterwagens km	durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit [3]) %	durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzugs
Deutsches Reich (vollspurige Haupt- und Nebenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	52 046	86,7	24		44,22	76
	badische Staatsbahnen	52 341	68,9	20		41,62	66
	bayerische Staatsbahnen	39 840	69,3	21		48,14	68
	württembergische Staatsbahnen	43 061	74,0	19	16 427	45,78	55
	sächsische Staatsbahnen	41 813	99,0	24		51,32	66
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließl. Wilhelm-Luxemburg-E.)	54 880	66,6	21		53,65	69
	deutsche Privatbahnen	35 641	41,4	13	—	45,78	28
	alle deutschen Bahnen	49 505	81,4	23	16 424	45,32	73
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	52 050	70,3	20,66[1])	16 283	42,90	66,59[1])
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	46 583	54,0	19,58[1])	12 846	34,22	55,17[1])
Belgien	belgische Staatsbahnen	—	98,8	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	54 063	67,2	10,21[2])	14 307	—	35,09[2])
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	33 959	64,8	13,73[1])	12 645	31,41	74,44[1])

[1]) Diese Zahlen sind nicht in der Statistik enthalten; sie sind in der Weise ermittelt, daß die Zahl der von eigenen und fremden Personen-, Gepäck- und Postwagen auf eigenen Betriebsstrecken zurückgelegten Achskilometer durch die Zahl der Zugkilometer in Schnell-, Personen- und gemischten Zügen und die Zahl der von eigenen und fremden Güterwagen auf eigenen Betriebsstrecken zurückgelegten Achskilometer durch die Zahl der Zugkilometer in Güter- und Arbeitszügen geteilt wurde. — [2]) Wagen. — [3]) Bei den deutschen und schweizerischen Bahnen beziehen sich die in dieser Spalte angegebenen Verhältniszahlen auf beladene und leere Güterwagen, bei den österreichisch-ungarischen und niederländischen Bahnen auch auf Gepäckwagen.

nen. Die Umlaufstrecke eines Personenwagens ist durchschnittlich doppelt oder dreifach so groß wie die eines Güterwagens. Während im Vorjahre die Kilometerzahl der Personenwagen in Deutschland zurückgegangen war, zeigt sie in diesem Jahre fast überall eine Steigerung, und zwar bei den gesamten deutschen Bahnen von 48 571 auf 49 505, bei den preußisch-hessischen von 51 551 auf 52 046. Ein Rückgang ist zu verzeichnen bei den badischen, den Reichs- und allen ausländischen Bahnen. Die Besetzung der Personenzüge hat sich, ausgenommen in Württemberg, wo sich eine ganz unwesentliche Verschlechterung zeigt, bei sämtlichen Vergleichsbahnen gebessert; bei den deutschen ist sie von 79,1 auf 81,4 und bei den preußisch-hessischen von 85,5 auf 86,7 Personen gestiegen. Die Achsenzahl der Personenzüge ist die gleiche geblieben bei Baden, den Reichsbahnen und den deutschen Privatbahnen, vermehrt ist sie bei den deutschen Bahnen von 22 auf 23, bei Preußen-Hessen und Sachsen von 23 auf 24; bei Württemberg ist sie von 20 auf 19 herabgegangen. — Die Umlaufstrecke eines Güterwagens hat sich im deutschen Staatsbahnwagenverband gegenüber dem Vorjahre nicht unerheblich vermehrt, nämlich von 15 865 auf 16 427 km. Von den außerdeutschen Bahnen hat lediglich Frankreich eine Zunahme zu verzeichnen, bei Österreich-Ungarn, den Niederlanden und der Schweiz ist das Gegenteil der Fall.

Was die durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit der Güterwagen anlangt, so hat hier gleich dem Vorjahr Preußen-Hessen einen Rückgang zu verzeichnen, und zwar von 45,02 auf 44,22 %. Alle übrigen Vergleichsbahnen jedoch weisen eine Verbesserung auf, so Baden von 40,06 auf 41,62, Württemberg von 43,99 auf 45,78, Sachsen von 49,15 auf 51,32, die Reichsbahnen von 52,17 auf 53,65 %. Bei der Gesamtheit der deutschen Bahnen zeigt sich gleichwohl ein, wenn auch unbedeutender, Rückgang. Die Reichsbahnen weisen die beste durchschnittliche Ausnutzung auf, ihnen nähern sich die sächsischen Staatsbahnen. — Die Achsenzahl der Güterzüge hat wieder zugenommen, sie ist die höchste bei den preußisch-hessischen Bahnen, nämlich 76 Achsen (gegenüber 74 im Jahre 1909). Ein Rückgang macht sich nur bemerkbar bei den Reichsbahnen, den Niederlanden und Frankreich.

Während die Tabelle 3 über die Betriebsleistungen Auskunft gibt, zeigen die Tabellen 5 und 6, welche B e f ö r d e r u n g s l e i s t u n g e n im Personen- und Güterverkehr zu verzeichnen sind. Auch hier müssen beim Vergleich wieder zwei solch wichtige Eisenbahnländer wie England und Belgien, letzteres wenigstens für den Güterverkehr, ausscheiden. Den weitaus dichtesten Personenverkehr weist Belgien auf, dann folgt, freilich in sehr bedeutendem Abstande, Baden und an dritter Stelle Preußen-Hessen. Hinter dem Durchschnitt im Personenverkehr bleiben zurück die österreichisch-ungarischen Bahnen, die als einzige im Berichtsjahr einen Rückgang in der Anzahl der Personenkilometer zu verzeichnen haben. Die deutschen Privatbahnen können bei diesen Vergleichen unberücksichtigt bleiben, da sie, wie erwähnt, fast ausschließlich aus Nebenbahnen

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km: Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1909 auf 1910		dagegen Vermehrung von 1908 auf 1909		durchschnittliche Fahrt einer Person 1910	gefahrene frachtpflichtige Gütertonnenkilometer auf 1 km: Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1909 auf 1910		dagegen Vermehrung von 1908 auf 1909		durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne 1910
		1909	1910	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km	1909	1910	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km
Deutsches Reich	preuß.-hessische Staatsbahnen	675 023	693 921	+ 18 898	+ 2,8	+ 47 591	+ 7,6	23,27	986 127	1037 007	+ 50 880	+ 5,2	+ 39 919	+ 4,2	109,62
	badische Staatsbahnen	667 755	706 468	+ 38 713	+ 5 8	+ 48 691	+ 7,9	22,16	876 744	902 708	+ 25 964	+ 3,0	+ 34 754	+ 4,1	82,86
	bayerische Staatsbahnen	396 614	427 681	+ 31 067	+ 7,8	+ 11 790	+ 3,2	26,97	573 705	588 543	+ 14 838	+ 2,6	— 1 618	— 0,3	120,50
	württembergische Staatsbahnen	591 363	593 803	+ 2 440	+ 0,4	+ 20 291	+ 3,6	18,60	489 660	512 713	+ 23 053	+ 4,7	+ 25 894	+ 5,6	83,22
	sächsische Staatsbahnen	633 681	676 300	+ 42 619	+ 6,7	+ 44 209	+ 7,5	21,11	661 150	689 474	+ 28 324	+ 4,3	+ 23 193	+ 3,6	65,16
	elsaß-lothring. Reichsbahnen (einschl. Wilhelm Luxemburg-Eisenb.)	579 288	589 471	+ 10 183	+ 1,8	+ 34 940	+ 6,4	25,00	1248 995	1332 169	+ 83 174	+ 6,7	+ 78 558	+ 6,7	69,89
	deutsche Privatbahnen[1]	172 480	183 452	+ 10 972	+ 6,3	+ 9 967	+ 6,1	12,98	103 496	113 849	+ 10 353	+ 10,0	+ 5 007	+ 5,1	15,16
	alle deutschen Bahnen[1]	586 189	607 285	+ 21 096	+ 3,6	+ 37 403	+ 6,8	22,97	826 862	868 720	+ 41 858	+ 5,1	+ 32 189	+ 4,1	97,48
Österr.-Ungarn	Vereinsbahnen	292 135	277 869	— 14 266	— 4,9	+ 9 097	+ 3,2	32,85	545 690	487 912	— 57 778	— 10,6	+ 1 997	+ 0,4	113,48
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	440 665	462 920	+ 22 255	+ 5,1	+ 9 460	+ 2,2	29,35	405 227	436 253	+ 31 026	+ 7,7	+ 7 921	+ 2,0	82,97
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	940 370	1055 446	+ 115 076	+ 12,2	+ 15 300	+ 1,7	24,82	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	405 677	417 620	+ 11 943	+ 2,9	+ 6 693	+ 1,7	33,24	537 968	552 146	+ 14 178	+ 2,6	+ 16 748	+ 3,2	131,09
Schweiz	Haupt- u. Nebenbahnen	452 645	496 401	+ 43 756	+ 9,7	+ 1 571	+ 0,3	21,01	253 155	264 920	+ 11 765	+ 4,6	+ 373	+ 0,1	73,79

[1]) Die Ergebnisse der Schmalspurbahnen sind hier nur insoweit berücksichtigt, als diese Bahnen in ungetrennter Rechnung mit Vollspurbahnen betrieben werden.

Tabelle 6.

Bahnen	Vermehrung oder Verminderung in Prozenten der auf 1 km geleisteten Personenkilometer				der auf 1 km gefahrenen Gütertonnenkilometer			
	von 1906 auf 1907	von 1907 auf 1908	von 1908 auf 1909	von 1909 auf 1910	von 1906 auf 1907	von 1907 auf 1908	von 1908 auf 1909	von 1909 auf 1910
preußisch-hessische Staatsbahnen	+ 4,8	+ 1,7	+ 7,6	+ 2,8	+ 2,7	— 4,5	+ 4,2	+ 5,2
badische Staatsbahnen	+ 5,9	+ 0,7	+ 7,9	+ 5,8	+12,1	— 7,7	+ 4,1	+ 3,0
bayerische Staatsbahnen	+ 6,4	+12,1	+ 3,2	+ 7,8	+ 7,6	— 5,5	— 0,3	+ 2,6
württembergische Staatsbahnen	+10,6	+ 8,0	+ 3,6	+ 0,4	+ 4,8	— 5,4	+ 5,6	+ 4,7
sächsische Staatsbahnen	+ 3,1	+ 4,8	+ 7,5	+ 6,7	+ 4,3	— 4,7	+ 3,6	+ 4,3
elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließl. Wilhelm-Luxemburg-E.)	+15,1	+ 8,0	+ 6,4	+ 1,8	+ 4,4	—10,9	+ 6,7	+ 6,7
deutsche Privatbahnen	+10,8	+ 4,9	+ 6,1	+ 6,3	+ 3,7	— 2,7	+ 5,1	+10,0
alle deutschen Bahnen	+ 5,5	+ 3,1	+ 6,8	+ 3,6	+ 4,2	— 5,6	+ 4,1	+ 5,1
österreichisch-ungarische Vereinsbahnen	+ 4,5	+ 2,9	+ 3,2	— 4,9	+18,4	+ 0,7	+ 0,4	—10,6
Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	+ 3,9	— 1,0	+ 2,2	+ 5,1	— 4,1	+ 1,1	+ 2,0	+ 7,7
belgische Staatsbahnen	+ 5,5	— 0,2	+ 1,7	+12,2	—	—	—	—
französische Hauptbahnen	+ 3,0	+ 4,3	+ 1,7	+ 2,9	+ 6,9	+ 3,0	+ 3,2	+ 2,6
schweizerische Haupt- und Nebenbahnen	+ 2,6	+ 1,5	+ 0,3	+ 9,7	+10,5	— 8,1	+ 0,1	+ 4,6

bestehen und bei den übrigen Vergleichsbahnen die Ziffern der Hauptbahnen eine auschlaggebende Rolle spielen.

Die Beförderungsleistungen des Güterverkehrs zeigen eine aufsteigende Kurve. Die Zahl der auf 1 km gefahrenen frachtpflichtigen Gütertonnenkilometer hat sich ausnahmslos bei allen deutschen Bahnen vermehrt. Den dichtesten Güterverkehr besitzen die elsässisch-lothringischen Bahnen, an zweiter Stelle steht hier Preußen und an dritter Stelle Baden. Die Vereinsbahnen Österreich-Ungarns weisen als einzige von den Vergleichsbahnen einen erheblichen Rückgang im Güterverkehr auf. Der größte Fortschritt dagegen ist bei den Niederlanden eingetreten.

Die durchschnittliche Beförderungslänge für einen Reisenden ist am größten auf den französischen und den österreichisch-ungarischen Bahnen, wo sie 33,24 und 32,85 km beträgt. Eine Gütertonne legt ebenfalls den längsten Weg, nämlich 131,09 km, auf den französischen Staatsbahnen zurück, nächst ihnen auf den bayerischen (120,50 km).

In der Tabelle 6 spiegelt sich die Bewegung des wirtschaftlichen Lebens von 1906—1910 deutlich wider. Sie gibt ein klares Bild von der Verkehrsentwicklung in den einzelnen Staaten. Das Krisenjahr 1908 warf naturgemäß seine Schatten am sichtbarsten im Güterverkehr, während der Personenverkehr nur insofern zu leiden hatte, als er nicht den Grad der Steigerung in den sonstigen Jahren aufwies. Ein erfreulicher Aufschwung spricht aus den Ziffern sowohl des Personen- wie des Güterverkehrs auf den deutschen Bahnen in den Jahren 1909 und 1910, eine Steigerung, die sich bei den außerdeutschen Bahnen in viel geringerem Umfange zeigt. Bei einem Vergleich der Zunahme der Verkehrsdichtigkeit der einzelnen Länder muß übrigens die Zunahme der Nebenbahnstrecken mit in Betracht gezogen werden, die das Durchschnittsergebnis ungünstig beeinflußt.

(Schluß folgt.)

Einrichtung staatlicher Motorwagenlinien in Baden.

Nach einer dem Entwurf des Eisenbahnbudgets für 1914/15 beigegebenen Denkschrift hat sich die badische Regierung entschlossen, nach dem Vorbilde Bayerns und Württembergs, neuerdings auch Sachsens, ebenfalls auf eigene Rechnung betriebene Motorwagenlinien einzurichten. Bisher hat man sich in Baden auf die Förderung privater Linien durch Staatsbeiträge beschränkt. Für diesen Zweck sind seit 1910 jährlich 50 000 ℳ im Staatsvoranschlage vorgesehen worden. Seither wurden diese Mittel nicht voll in Anspruch genommen. Aus ihnen werden zurzeit 9 Linien von zusammen 179 km Länge unterstützt; die diesen für das Jahr 1913 bewilligten Betriebszuschüsse belaufen sich auf 23 800 ℳ. Außer den staatlich unterstützten Linien bestehen in Baden 25 andere Kraftwagenbetriebe, darunter einige Sommerlinien.

Das bisherige Verfahren hat es wohl ermöglicht, einige Linien, die in erheblichem Maße dem Verkehrsbedürfnis ihrer Gegenden gedient haben, zu erhalten, teilweise auch neu ins Leben zu rufen. Als ein Nachteil hat es sich jedoch erwiesen, daß die Regierung sich dabei in der Hauptsache darauf beschränken mußte, die Gesuche zu behandeln, die ihr von bestehenden oder in der Gründung begriffenen Unternehmungen zugingen, statt maßgebenden Einfluß darauf ausüben zu können, daß gerade dort Kraftwagenlinien entstehen, wo das Bedürfnis nach Verbesserung der Verkehrsverhältnisse besonders dringend ist. Anfänglich hatte man damit gerechnet, daß im Hinblick auf die zu erwartenden Staatsbeiträge hauptsächlich gemeinnützige Unternehmungen zum Betriebe der Linien gebildet würden, insbesondere Zweckverbände von Gemeinden, oder daß einzelne Gemeinden den Betrieb selbst in die Hand nehmen würden. Aber diese Erwartung hat sich nur in sehr beschränktem Maße erfüllt. Es hat sich gezeigt, daß die Gemeinden sich vielfach nicht ohne Grund scheuen, sich mit finanziell bedeutenden Unternehmungen zu befassen, für die ihnen die Erfahrung fehlt. Nur in einzelnen Fällen haben sich Interessenten zu gemeinnützigen Gesellschaften und Genossenschaften zusammengeschlossen, z. B. unter Beitritt der Gemeinden als Gesellschafter. Im großen und ganzen geht unter dem derzeitigen Zustand die Entwicklung dahin, daß die Beteiligung oder Nichtbeteiligung des Privatkapitals dafür entscheidend ist, ob und in welcher Richtung das Kraftwagennetz ausgebaut werden soll oder nicht und daß die wirtschaftlich weniger gut gestellten Gegenden das neue Verkehrsmittel wegen der Zurückhaltung des Privatkapitals und der mangelnden Unternehmungslust der Gemeinden meist dauernd entbehren müssen, wenn der Staat nicht handelnd eingreift. Bei dieser Sachlage und infolge der Erkenntnis, daß beim System der staatlichen Unterstützung privater Unternehmungen die Zuschüsse eine dauernde, stetig wachsende Belastung für den Staatshaushalt bilden, während beim Staatsbetrieb die Möglichkeit des Ausgleichs und, nach den Erfahrungen anderer Länder, auch einer Verzinsung des Anlagekapitals gegeben ist, daß ferner der Staat bei Einrichtung und Betrieb eigener Kraftwagenlinien billiger wirtschaften kann als eine Mehrzahl von privaten Unternehmungen, hauptsächlich wenn die Reparaturen in eigenen Werkstätten vorgenommen werden, ist der Übergang zum Selbstbetrieb durch den Staat beschlossen worden.

Im Hinblick darauf, daß in Bayern und Württemberg die Postverwaltung den staatlichen Kraftwagenbetrieb leitet, ist auch in Baden geprüft worden, ob nicht die Reichspostverwaltung

veranlaßt werden sollte, mit der Einrichtung und dem Betrieb von Kraftwagenlinien vorzugehen. Bei näherer Prüfung hat sich jedoch dieser Weg nicht als empfehlenswert erwiesen.

Die beschlossene Maßnahme soll sobald als möglich durchgeführt werden, damit tunlichst auch solche Linien in die Hände des Staates kommen, die nicht nur die Betriebskosten decken, sondern eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals und darüber hinaus noch Betriebsüberschüsse, die wieder der ganzen Einrichtung und der Gesamtheit zugutekommen, erwarten lassen. Es wird deshalb schon im Eisenbahnbudget 1914/15 der Betrag von 500 000 ℳ für die erstmaligen Herstellungs- und Anschaffungskosten einiger Linien angefordert werden. Die entsprechenden Beträge für die Durchführung des Betriebes sind in der unten angegebenen Höhe in einem besonderen, neuen Abschnitt des Eisenbahnbetriebsbudgets vorgesehen.

Die Schaffung eines staatlichen Monopols für die öffentlichen Kraftwagenlinien ist nicht in Aussicht genommen. In Fällen, in denen der Staat die Einrichtung und den Betrieb einer Linie aus irgendwelchen Gründen nicht übernehmen will oder kann, sich hierfür aber eine andere Unternehmung findet, soll die Gewährung eines staatlichen Zuschusses an eine solche nach wie vor möglich sein, sofern es sich um Befriedigung eines allgemeinen Verkehrsbedürfnisses handelt. Es sollen deshalb auch in Zukunft für die Unterstützung privater Kraftwagenlinien Mittel im Staatsvoranschlag vorgesehen werden; für 1914/15 sind dafür wie seither 50 000 ℳ jährlich ausgeworfen.

Bezüglich des Beizugs der Gemeinden und sonstiger Interessenten zu den Kosten ist beabsichtigt, sich dem bayerischen Standpunkt anzuschließen und von den Gemeinden neben der freien Gestellung der Wagenhallen und im Bedarfsfalle der Wohnung für den Werkstättenvorsteher samt Zubehör die Gewährleistung der Abschreibungskosten in Höhe von 10 % des Anlagekapitals zu verlangen.

Da es sich bei dem Betrieb staatlicher Kraftwagenlinien um eine mit dem übrigen Verkehrswesen in engem Zusammenhang stehende Verkehrseinrichtung handelt, gelangte man dazu, mangels einer eigenen Postverwaltung in Baden die Kraftwagenlinien der Staatseisenbahnverwaltung anzugliedern. Die Oberaufsicht soll dem Finanzministerium, die eigentliche Verwaltung und Betriebsleitung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die örtliche Aufsicht über jede Linie in der Regel dem nächsten geeigneten Stationsamt übertragen werden. Die Fahrzeuge werden bei der Privatindustrie beschafft werden. Die größeren Unterhaltungs- und Wiederherstellungsarbeiten sollen, soweit sie nicht wie bei der Reichspost für eine kilometrische Gebühr an die liefernden Fabriken übertragen werden, in der Hauptwerkstätte vorgenommen werden, der von den einzelnen Linien die Selbstkosten zu ersetzen sind.

Bei der Festsetzung der Fahrpreise und Beförderungsbedingungen im Personenverkehr will man im allgemeinen die bayerischen und württembergischen Bestimmungen als Vorbild nehmen. Soweit ein Bedürfnis vorhanden und zu erwarten ist, daß die Selbstkosten gedeckt werden, sollen die Linien, ebenfalls nach bayerischem Muster, für den Güterverkehr eingerichtet werden. Sofern die Linien für die Postbeförderung in Betracht kommen, wird mit angemessenen Zuschüssen der Reichspostverwaltung gerechnet und erwartet, daß dabei die Postbeförderungsverhältnisse durch die Herstellung von Kraftwagen an Stelle von Pferdefuhrwerken in der Regel nicht unerheblich verbessert werden.

Bezüglich der Straßenunterhaltung soll es bei der allgemeinen Regelung sein Bewenden haben, insbesondere ist nicht beabsichtigt, die staatlichen Kraftwagenlinien mit Beiträgen dafür zu beschweren.

Wie erwähnt, sind für Staatsbeiträge an private Kraftwagenunternehmungen wie seither im Entwurf des Betriebsbudgets für 1914/15, und zwar im Kapitel 1a Ministerialabteilung, jährlich 50 000 ℳ ausgeworfen, während für die erstmalige Einrichtung staatlicher Linien im Eisenbahnbaubudget für 1914/15 der Betrag von 500 000 ℳ angefordert wird. Für den Betrieb der letzteren sind die erforderlichen Mittel in Höhe von je 134 000 ℳ in Einnahme und Ausgabe in einem besonderen Abschnitt des Eisenbahn-Betriebsbudgets anverlangt. Bei den Budgetsätzen ist davon ausgegangen, daß im Durchschnitt der beiden Jahre 1914/15 während der ganzen Zeit 5 Linien von durchschnittlich 20 km betrieben werden, und daß auf jeder Linie durchschnittlich drei Personenfahrten und werktäglich 1 Güterfahrt in jeder Richtung ausgeführt werden. Mangels anderer geeigneter Anhaltspunkte wurden der Ermittlung der Kosten im wesentlichen die Ergebnisse der bayerischen, ganzjährig betriebenen Kraftwagenlinien im Jahre 1911 zugrunde gelegt. Für die allgemeinen Kosten der Leitung und Beaufsichtigung des Betriebs wird ein Ersatz nicht angefordert. An Einnahmen sind vorgesehen: Verkehrseinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 83 000 ℳ, aus dem Güterverkehr 25 000 ℳ, Zuschüsse der Interessenten (Postverwaltung, Gemeinden usw.) 25 000 ℳ, Verschiedenes 1000 ℳ, im ganzen, wie erwähnt, 134 000 ℳ.

Am Schlusse der Denkschrift wird bemerkt, die Errichtung der Kraftwagenlinien solle den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes nicht hemmen. Vielmehr solle bezüglich dieses Ausbaues in den Fällen, in denen eine Kraftwagenlinie dem Verkehrsbedürfnis nicht genügen würde, nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses und der finanziellen Leistungsfähigkeit des Landes in gleicher Weise wie bisher vorgegangen werden. Aber von der Einrichtung der Kraftwagenlinien dürfe doch wohl erwartet werden, daß sie dazu beitragen werde, unerfüllbare oder in absehbarer Zeit nicht erfüllbare Bahnwünsche zurückzudämmen.

R.

Abschluß der Wiener Verhandlungen über die Orientalischen Bahnen.

Die mehrtägigen Konferenzen zwischen den Vertretern der französischen Finanzgruppe und dem österreichisch-ungarischen Bankenkonsortium, die auf die Festlegung der Grundsätze zu einem Übereinkommen über die zukünftige Gestaltung der Orientbahnen abzielten, wurden am 19. Dezember, nachmittags, zu Ende geführt; das Protokoll über die Grundlagen für die später zu treffenden Vereinbarungen wurde abends unterzeichnet. Das Projekt des Grafen Vitali, des Vertreters der französischen Gruppe und Präsidenten der Regie Générale de Chemins de fer, welches die Gründung von zwei nationalen Betriebsgesellschaften und einer französischen Finanzierungsgesellschaft zum Inhalt hatte, gelangte fast vollständig zur Annahme, da es gelungen ist, die schwierige Formel zu finden, welche den berechtigten Interessen der österreichisch-ungarischen Monarchie Rechnung trägt.

Zur Vervollständigung des Abkommens sind zunächst Verhandlungen mit der deutsch-schweizerischen Aktionärgruppe der Orientbahnen erforderlich. Bekanntlich hat sich die deutsch-schweizerische Gruppe bei dem seinerzeitigen Verkauf der Orientbahnaktien an die österreichisch-ungarische Bankengruppe nur für den Fall einer Verstaatlichung des türkischen Netzes einen Gewinnanteil gesichert. An eine etwaige Verstaatlichung des westlichen Netzes wurde damals um so weniger gedacht, als der Aktienerwerb der österreichisch-ungarischen Bankengruppe dem Zweck dienen sollte, die Verstaatlichung dieses Teiles des Netzes zu verhindern. Wenn auch die deutsch-schweizerische Gruppe keinen vertragsmäßigen Anspruch auf eine Gewinnbeteiligung hat, so werden doch, um einem etwaigen Widerstand von dieser Seite gegen die grundsätzlich vereinbarte Abtretung des westlichen Netzes an die nationalen Betriebsgesellschaften vorzubeugen, die bevorstehenden Verhandlungen einer Entschädigung der Gruppe für den entgangenen Gewinn gelten. Da die Deutsche Bank über den Gang der Verhandlungen in Wien fortlaufend unterrichtet wurde und verschiedene Änderungen des ursprünglichen Internationalisierungsplanes dem deutschen Standpunkt entsprechend vorgenommen wurden, so dürften die bevorstehenden Entschädigungsverhandlungen einen glatten Verlauf nehmen. Nach Beendigung dieser Verhandlungen werden die vorläufigen Vereinbarungen den verschiedenen Regierungen zur Genehmigung vorgelegt werden. Das Ergebnis der Wiener Beratungen ist eine Verständigung der beiden Gruppen über eine solche Regelung der Verhältnisse, bei welcher, wie versichert wird, die österreichisch-ungarischen Interessen in vollem Umfange gewahrt und gesichert werden sollen. Die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen bleibt u n v e r ä n d e r t f o r t b e s t e h e n, und ihr fällt der Betrieb der 520 Kilometer langen östlichen Linien auf b u l g a r i s c h e m und t ü r k i s c h e m Gebiete zu. Auf s e r b i s c h e m Gebiete befinden sich gegen 380 km, auf griechischem Gebiete gegen 80 km Teilstrecken der Orientbahnen, auf letzterem außerdem gegen 380 km der französischen Linie Jonction Salonique-Dedeagatsch. Die Betriebsrechte auf diesen Teilstrecken müssen von der serbischen und griechischen Regierung abgelöst und sollen an besondere Betriebsgesellschaften übertragen werden. Wie groß das Kapital dieser Gesellschaften sein wird, steht noch nicht fest, da hierfür erst ein Maßstab nach Festsetzung der Ablösungsrente gegeben sein wird. Das Aktienkapital der in Paris zu gründenden Trustgesellschaft ist mit 50 Millionen Franken gedacht, wovon die eine Hälfte österreichisch-ungarisches, die andere Hälfte französisches Kapital sein wird.

Nach einer Meldung der „Wiener Zeit“ ist inzwischen der Vertreter der französischen Gruppe von dem Grafen Berchtold und dem Grafen Tisza empfangen worden. Serbien zeigte sich bereit, allen von der Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen zu stellenden Ansprüchen auf Entschädigung für erlittenen Schaden an rollendem Material, unbeschadet gewisser Entschädigungsforderungen, zu entsprechen.

Das Übereinkommen zwischen der französischen Finanzgruppe

und dem österreichischen Bankenkonsortium, das über die Mehrheit der Orientbahnenaktien verfügt, ist an mannigfache Voraussetzungen geknüpft. Zu diesen gehört die Zustimmung der österreichischen und der ungarischen Regierung, die das Übereinkommen überprüfen werden.

Zur vollständigen Sicherung der Verkehrsinteressen der Monarchie und der Gewährleistung der Wegfreiheit ist ein besonderes Eisenbahnabkommen zwischen Österreich-Ungarn und Serbien ins Auge gefaßt. Die Verhandlungen zwischen den beiden Staaten über ein solches Abkommen, das der Convention à quatre nachgebildet werden soll, wird voraussichtlich der serbische Gesandte in Wien führen.

Ferner wird sich die Betriebsgesellschaft der orientalischen Bahnen mit Serbien und Griechenland über die Ablösung der Betriebsrechte auseinanderzusetzen haben, die auf eine serbische und eine griechische Betriebsgesellschaft übergehen sollen. In diesen beiden Betriebsgesellschaften wird eine Dreiteilung in Kapital und Verwaltung stattfinden, so daß ein Drittel des Kapitals auf Österreich-Ungarn entfällt und der Rest in gleichen Teilen von Frankreich und Serbien, bei der griechischen Betriebsgesellschaft von Frankreich und Griechenland beizustellen ist. Der französische und der österreichisch-ungarische Kapitalsanteil werden jedoch in der Pariser Eisenbahntrustgesellschaft hinterlegt. Entscheidungen sollen nur bei Übereinstimmung der österreichisch-ungarischen und der französischen Gruppe getroffen werden können.

Die Trustgesellschaft wird die von der serbischen und griechischen Regierung für die Ablösung der Betriebsrechte auf die Orientbahnlinien zu entrichtenden Annuitäten, welche durch 45 Jahre gezahlt werden sollen, übernehmen und sie durch Ausgabe von Obligationen flüssig machen. Aus dem Erlös wird die Betriebsgesellschaft der orientalischen Eisenbahnen für die Überlassung der Betriebsrechte an die serbische und griechische Betriebsgesellschaft entschädigt werden. Durch diese Konstruktion wird Serbien in die Lage versetzt, die in Besitz genommenen Teilstrecken der Orientbahnen nicht herausgeben zu müssen und in allerdings beschränktem Maße an der Verwaltung der Betriebsgesellschaft für diese Strecken teilzunehmen.

Die Betriebsgesellschaften werden auch Bedacht auf die Ausgestaltung des Eisenbahnnetzes nehmen, und den Finanzaufwand hierfür wird die Pariser Trustgesellschaft decken.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrseinnahmen der deutschen Haupt- und vollspurigen Nebenbahnen** (mit Ausnahme der bayerischen) im November 1913 nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr mehr, weniger im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
Personenverkehr	62 615 673	1193	+ 5 178 094	+ 91	+ 8,26
Güterverkehr	176 857 713	3281	— 2 033 890	— 65	— 1,94

Vom 1. Januar k. J. ab werden in diese Zusammenstellung auch die entsprechenden Einnahmen der bayerischen Staatsbahnen regelmäßig aufgenommen werden.

— **Wagengestellung.** Die Gestellung von offenen Wagen im Staatsbahnwagenverbande, und insbesondere an Kohle- und Kokswagen im Ruhrbezirke und im Aachener Gebiete erreichte, wie die folgende Zusammenstellung zeigt, im laufenden Jahre eine erhebliche Mehrleistung gegenüber dem Vorjahre, und zwar im Oktober im Staatsbahnwagenverbande um 8.9 %, an der Ruhr um 11 1 % und im Aachener Gebiete um 13.5 %.

Den Anforderungen wurde ohne nennenswerte Ausfälle und in glattem Betriebe genügt, während im vorigen Jahre Betrieb und Verkehrsbedienung an der Ruhr und im linksrheinischen Gebiete zeitweilig gestört waren.

Der Verlauf der Wagengestellung im Herbste 1912 weist einen bemerkenswerten Unterschied zwischen der im Staatsbahnwagenverbande einerseits und der Gestellung an der Ruhr und im Aachener Gebiete andererseits auf: erstere steigt von September an, erreicht im Oktober einen Höhepunkt mit 115 % des Monatsdurchschnitts für 1912 und fällt zum Jahresende der geringeren Anforderung entsprechend. Dagegen sinkt die Gestellung an der Ruhr und im Aachener Gebiete von September an, erreicht im November die Tiefpunkte mit 90 und 98 % des Monatsdurchschnitts und steigt dann zum Jahresende, den Anforderungen genügend; im November betrug die an der Ruhr gestellte Wagenzahl nur 21 % gegenüber dem Durchschnitt von 25 % der im Verbande gestellten Wagenzahl.

Darin zeigen sich auch rückschauend die vorjährigen Ausfälle an der Ruhr und auf der linken Rheinseite als eine von der allgemeinen Verkehrsbedienung der Eisenbahn unabhängige Sondererscheinung, deren Wiederkehr — wie der diesjährige Herbstverkehr zeigt — durch geeignete Maßnahmen verhindert worden ist. Wir werden demnächst noch eingehendere Ausführungen über ihre Wirkung bringen.

Monat	August 1912 bis Januar 1913: gestellt	% des Monatsdurchschnitts	% der Gestellung im Verbande	nicht rechtzeitig gestellt: Zahl	%	Herbst 1913: gestellt	% der Gestellung im Verbande	nicht rechtzeitig gestellt: Zahl	%	mehr 1913 gegen 1912: Zahl	%
I. O-Wagengestellung im Staatsbahnwagenverbande.											
Monatsdurchschnitt	2 883 000	100	—	—	—	—	—	—	—	—	—
August	3 087 072	107		14 044	0,5	3 194 054		5 951	0,2	106 982	3,5
September	2 984 605	104		96 583	3,2	3 234 770		8 487	0,3	250 166	8,4
Oktober	3 322 825	115		693 976	21,0	3 618 396		10 830	0,3	295 571	8,9
November	3 149 739	109	100	691 356	22,0	3 279 913	100	—	—	130 174	4.2
Dezember	2 991 138	104		413 409	14,0	—		—	—	—	—
Januar	2 890 931	100		9 010	0,3	—		—	—	—	—
II. Gestellung von Kohlen- und Kokswagen: im Ruhrkohlenbezirk											
Monatsdurchschnitt	731 000	100	25	—	—	—	—	—	—	—	—
August	807 122	110	25,3	3 579	0,5	822 775	25,8	40	—	15 653	1,9
September	766 280	105	25,7	24 092	3,1	806 909	25,0	74	—	40 629	5,3
Oktober	743 561	102	22,4	177 598	24,0	826 145	22,9	1 176	0,1	82 584	11,1
November	660 272	90	21,0	231 797	35,0	737 701	23,3	—	—	77 429	11,7
Dezember	786 602	108	26,4	78 599	10 0	—	—	—	—	—	—
Januar	842 400	116	29,2	1 536	0,2	—	—	—	—	—	—
im Aachener Bezirk											
Monatsdurchschnitt	21 300	100	0,74	—	—	—	—	—	—	—	—
August	24 106	103	0,76	45	0,2	24 901	0,78	—	—	845	3,5
September	22 782	107	0,77	695	3,1	24 724	0,77	—	—	1 942	8,5
Oktober	21 415	101	0,64	7 335	35,0	25 325	0,70	22	—	3 910	13,5
November	20 970	98	0,67	5 700	27,0	23 072	0,73	7	—	2 102	9,5
Dezember	22 119	104	0,74	3 905	18,0	—	—	—	—	—	—
Januar	22 478	95	0,78	450	—	—	—	—	—	—	—

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betrugen im Monat November d. J. bei einer Betriebslänge von 39 390 km (gegen 39 042 km im gleichen Monat des Vorjahres):

	im November 1913	gegen November 1912	auf 1 km
Personen- und Gepäckverkehr	48 609 000 M	+ 4 280 000 M	+ 104 M
Güterverkehr	140 592 000 „	— 2 487 000 „	— 96 „
Sonstige Einnahmen	14 217 000 „	+ 2 492 000 „	—
zusammen	203 418 000 M	+ 4 285 000 M	+ —

— Eisenbahnunfall bei Löttringhausen (Westfalen). Der von Hagen kommende Personenzug 913 fuhr am 20. d. M. abends um 7 Uhr bei Löttringhausen in eine kurz vorher entgleiste Maschine. Die Maschine mit dem nachfolgenden Pack- und Personenwagen entgleisten. Dabei wurde der Heizer Apitius aus Hagen so schwer verletzt, daß er noch in der Nacht im Dortmunder Krankenhaus verstarb. Leicht verletzt wurden drei andere Zugbeamte und vier Personen.

— Die Ausschmückung der D-Züge mti Bildern hat weitere Fortschritte gemacht. Wie gemeldet, war auf Veranlassung des „Bundes Deutscher Verkehrsvereine" ein Wettbewerb zur Erlangung künstlerischer Steindruckzeichnungen für die D-Züge der preußischen Staatsbahnverwaltung ausgeschrieben worden, an dem sich zahlreiche Künstler und Liebhaber beteiligen. Unter den eingegangenen Entwürfen wurden das erstemal 39, das zweite- und drittemal je 40 Bilder ausgewählt, so daß nun etwa 120 verschiedene Bilder zur Verfügung stehen. Ein großer Teil davon ist schon vervielfältigt, gerahmt und in Abteilen angebracht worden. Wie die „Nordd. Allg. Ztg." meldet, soll zunächst ein Versuch mit 15 000 Bildern gemacht werden, und zwar so, daß jedes Abteil mit zwei Ansichten geschmückt werden kann. Unter den neueren Entwürfen haben auch zwei Berliner Ansichten Verwendung gefunden, und zwar auf Anregung der Berliner „Zentralstelle für den Fremdenverkehr", die auch die Kosten der Herstellung übernommen hat. Auf dem einen Bilde erblickt man den Potsdamer Platz mit den bekannten Torhäuschen, vom Leipziger Platz aus gesehen, auf dem anderen die Straße Unter den Linden im Frühlingsschmuck, im Hintergrunde das Brandenburger Tor.

— Benennung der Eisenbahnstationen von Groß-Berlin. Auf den Antrag der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft, die Namen der in Frage kommenden Eisenbahnstationen mit den kommunalen Vorortbezeichnungen in Einklang zu bringen (vgl. die Mitteilungen in Nr. 68 S. 1063 d. Ztg.), hat die Eisenbahndirektion Berlin mitgeteilt, daß sie es in Übereinstimmung mit dem Gutachten der Berliner Handelskammer nach Prüfung der Angelegenheit nicht als zweckmäßig erachten könne, die lediglich aus kommunalpolitischen Erwägungen erfolgte Umbenennung einer Reihe von Berliner Vororten auf die Bezeichnung der Güterabfertigungsstellen zu übertragen, weil weder das Aufsuchen der jeweilig zuständigen Abfertigungen in den Tarifen, noch auch die Ermittelung der in Frage kommenden Dienststellen hierdurch erleichtert werden würde. Außerdem würde eine dem vorhandenen Mangel an Gleichmäßigkeit hinsichtlich der Benennung der Berliner Vororte sich anpassende Bezeichnung der Güterabfertigungen mit wesentlichen Erschwernissen für die Abwicklung des Verkehrs verbunden sein. Indessen erklärt sich die Eisenbahndirektion bereit, entsprechend einer Anregung der Berliner Handelskammer, zu erwägen, ob nicht das von ihr aufgestellte „Verzeichnis der um Berlin belegenen Ortschaften nebst den zugehörigen Güterabfertigungsstellen" zur Unterrichtung der Verkehrtreibenden in geeigneter Form in den Tarif aufgenommen werden kann.

— Bau einer Kleinbahn von Cöln nach Dormagen. Nach Mitteilung der „Köln. Ztg." hat vor kurzem der Stadtverordnetenversammlung zu Cöln ein Plan für den Bau einer vollspurigen, elektrisch zu betreibenden Kleinbahn im Anschluß an die elektrische Straßenbahn in Niehl bis nach Dormagen zur Beschlußfassung vorgelegen. Die Kleinbahn soll am Ende der Straßenbahnstrecke Cöln-Nippes an der Sebastianstraße in Niehl beginnen, von dort aus zuerst in nordwestlicher und dann in gerader Richtung nach der Ortschaft Merkenich und hierauf zwischen den Ortschaften Rheinkassel, Fühlingen und Langel nach Worringen und von dort nach Dormagen führen, wo sie auf der östlichen Seite der Ortschaft zu endigen bestimmt ist. Die Gesamtlänge der Bahn wird rund 16,5 km betragen. Nach dem Ausbau der geplanten Cölner Gürtelbahn soll für den Güterverkehr der Anschluß für die Kleinbahn auf dem für die Gürtelbahn vorgesehenen Bahnhof Niehl erfolgen. Auf der ganzen Linie soll, von geringen Strecken abgesehen, wo öffentliche Straßen benutzt werden, die Bahn eingleisig zur Ausführung gebracht werden, jedoch ist bei der Veranschlagung der Kosten für den Grunderwerb für die Strecke auf eigenem Bahnkörper bereits der zweigleisige Ausbau vorgesehen. Als Haltestellen und Bahnhöfe sind geplant: Niehl, Merkenich, Rheinkassel, Langel-Fühlingen, Worringen und Dormagen, die Haltestelle Rheinkassel soll nur dem Personenverkehr dienen. Die Trieb- und Beiwagen sollen nach Art der vierachsigen Wagen der Kleinbahn Cöln-Bergisch Gladbach ausgeführt werden. Die Personenbeförderung soll auf der ganzen Strecke durch elektrische Kraft mit Gleichstrom von 800—1000 Volt Spannung erfolgen. Stückgüter sollen in besonderen Stückgutwagen, nach dem Muster der bei den rechtsrheinischen Vorortbahnen geführten, mit den Personenzügen befördert werden.

— Sportzüge nach dem Riesengebirge. Die preußische Staatsbahnverwaltung wird von Ende dieses Monats ab an bestimmten Tagen besondere Eilzüge I.—III. Klasse in den späteren Abendstunden zwischen Berlin-Görlitz und Hirschberg einrichten, die in Görlitz vorzügliche Anschlüsse mit Dresden, Leipzig und Chemnitz besitzen und in Hirschberg solche mit den Zielstationen des Riesengebirges erreichen. Es ergeben sich hiernach folgende günstige Verbindungen: Nach dem Riesengebirge: am 24., 27. und 31. Dezember sowie ab 3. Januar an jedem Sonnabend bis einschließlich 21. Februar ab Berlin 5.35, ab Cottbus 7.32, ab Leipzig Hbf. 5.00, ab Chemnitz Hbf. 5.54, ab Dresden Hbf. 7.38, in Görlitz 9.05), ab Görlitz 9.15, in Lauban 9.50, in Greifenberg 10.14 (Anschluß nach Friedeberg), in Hirschberg 10.59; von dort Anschluß nach Schmiedeberg, Warmbrunn und Oberschreiberhau, vom Riesengebirge: am 26. und 28. Dezember, 1. Januar und ab 4. Januar an jedem Sonntage bis 22. Februar.

— Ägypten-Expreßzug. Vom Anfang Januar ab bis Ende März bietet sich (neben dem jetzt zweimal wöchentlich verkehrenden Berlin-Neapel-Expreß) noch an einem dritten Tage der Woche eine Expreßzugverbindung von Berlin über Leipzig-Hof-München bis Neapel, und zwar als Ägypten-Expreßzug. Dieser wird innerhalb der Strecke Berlin-Verona mit dem Nord-Süd-Expreßzuge, der bekanntlich von Verona aus nach und von Genua-Nizza-Cannes weitergeführt wird, vereinigt gefahren. Es ergibt sich für den Ägypten-Expreß folgender Fahrplan: in der Richtung nach dem Süden: vom 7. Januar ab: ab Berlin Mittwoch 10.32, ab Leipzig Hbf. Donnerstag 12.45, in München 8.02, in Innsbruck 10.56, in Bozen-Gries 2.16, in Verona 5.31, ab Verona 5.50, in Modena 7.44, in Bologna 8.26, in Florenz Freitag 12.02, in Rom 5.50, in Neapel Freitag 10.40; in der Richtung aus dem Süden: vom 10. Januar ab: ab Neapel Sonnabend 7.00, ab Rom 11.30, ab Florenz Sonntag 5.30, ab Bologna 9.00, ab Modena 9.39, in Verona 11.33, ab Verona 11.55, ab Bozen-Gries 3.22, ab Innsbruck abends 6.52, ab München 10.13, in Leipzig Hbf. Montags 5.41, in Berlin Montags 8.02. In Neapel bietet sich alle 14 Tage unmittelbarer Dampferanschluß (Dampfer des Norddeutschen Lloyd) mit Alexandrien und dort direkter Zuganschluß mit Kairo wie folgt: ab Neapel Freitag mittag 12.00, in Alexandrien Montag mittag 12 Uhr, ab Alexandrien mit der Eisenbahn nachm. 4.00, in Kairo Montag abend 7.25; in der umgekehrten Richtung: ab Kairo Mittwoch vorm. 9.30, in Alexandrien nachm. 12.45, ab Alexandrien mit Schiff Mittwoch nachm. 2.00, in Neapel Sonnabend mittag 12.00. Es wird sonach alle 14 Tage eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Kairo mit rund 5 Tage Fahrtdauer geschaffen.

— Warnemünde-Gjedser. Der in Sternberg tagende mecklenburgische Landtag nahm gegenüber dem sogenannten Fehmarnprojekt (Bahn- und Fährverbindung von Hamburg über Fehmarn nach Kopenhagen) einen von der Kommission des Landtags vorgeschlagenen Antrag an die Regierung an, daß die Stände bereit sind, die größten Opfer zu bringen, um die Linie Warnemünde-Gjedser zu erhalten bzw. auszubauen und so die schnellste Verbindung mit dem Norden zu bieten.

— Explosion in einem russischen Hofzuge. Aus Rostock, den 22. d. M., wird von unterrichteter Seite gemeldet: Heute mittag 2 Uhr 30 Min. explodierten in der Lichtanlage des auf dem hiesigen Bahnhof aufgestellten Hofzuges die Akkumulatoren. Hierdurch wurden drei Personen schwer und sieben leicht verletzt. Die Verletzten gehören zum Maschinenpersonal des Zuges. Die staatsanwaltschaftliche Untersuchung ist eingeleitet worden. Man vermutet, daß die Explosion durch einen technischen Fehler in der Anlage hervorgerufen worden ist. Der Zug fährt heute abend nach Warnemünde, um die Kaiserin-Witwe von Rußland aufzunehmen.

— Die Verkehrseinnahmen der badischen Staatsbahnen haben nach geschätzter Feststellung im November d. J. betragen: aus dem Personenverkehr 2 201 000 (+ 93 000) M, aus dem Güterverkehr 6 453 000 (— 238 000) M, aus sonstigen Quellen 1 000 000 (— 460 000) M, im ganzen sonach 9 654 000 (— 605 000) M. Für die Zeit vom Januar bis einschließlich November dieses Jahres stellt sich die Gesamteinnahme auf 112 370 000 M gegen 108 143 000 M im gleichen Zeitraum des Vorjahres, d. i.

+ 4 227 000 *M*. Von dieser Mehreinnahme entfallen 1 135 000 *M* auf den Personen-, 2 772 000 *M* auf den Güterverkehr und der Rest auf Sonstiges.

In der üblichen amtlichen Erläuterung dieses Ergebnisses wird zunächst auf die größere Zahl der Sonntage im Berichtsmonat gegenüber dem Vorjahre, 5 gegen 4, verwiesen, womit sich in der Hauptsache der Ausfall beim Güterverkehr erklärt. Der eigentliche Reiseverkehr wird als ziemlich lebhaft bezeichnet. Der Nahverkehr war mittelmäßig; immerhin waren an einzelnen Sonntagen mit günstigem Wetter Bedarfszüge für den Ausflugsverkehr auszuführen. Im übrigen gaben die Konstanzer Messe, einige Vereinsfeste und die Rückreise der italienischen Arbeiter Anlaß zu Bedarfs- und Sonderzügen. Der Tierverkehr war durch die Maul- und Klauenseuche sehr gehemmt. Der Güterverkehr war namentlich in der ersten Hälfte des Monats noch stark, dann flaute, der Jahreszeit entsprechend, der Wagenladungsverkehr etwas ab. Der schlechte Ausfall der Weinernte und der einheimischen Obsternte machte sich auch im November fühlbar; die Einfuhr von Mostobst aus Italien und Frankreich war, namentlich in der ersten Monatshälfte, noch bedeutend. Die Rheinschiffahrt war bis Kehl-Straßburg ständig offen; in der ersten Monatshälfte waren jedoch erhebliche Leichterungen am Mittelrhein und in Mannheim nötig. Die Zufuhren an Kohlen und Getreide waren während des Niederwassers gering, hoben sich aber nach und nach mit dem Eintritte höheren Wasserstandes.

— **Arbeiterlöhne bei den badischen Staatsbahnen.** Wie anderwärts ist auch bei den badischen Staatsbahnen der Taglohnaufwand in fortgesetzter Steigerung begriffen. Im Jahre 1912 ist er gegenüber dem Vorjahre um rund 620 000 *M* gestiegen, was annähernd je hälftig auf die Zunahme des Verkehrs und auf die seit 1. März 1912 bewilligte Lohnaufbesserung zurückzuführen ist. Auch das Jahr 1913 hat eine erhebliche Aufwärtsbewegung gezeigt, außer infolge der höheren Löhne und der allgemeinen Verkehrszunahme hauptsächlich als Folge der Inbetriebnahme neuer Bahnhöfe (Basel und Karlsruhe) und der Neuregelung der Dienst- und Ruhezeiten; der daraus sich ergebende Mehraufwand des Jahres 1913 ist auf 672 000 *M* zu veranschlagen. Auf die Verbesserung der Dienst- und Ruhezeiten entfallen davon allein 380 000 Mark. Der Entwurf des Eisenbahnbetriebsbudgets für 1914/15 sieht darüber hinaus noch eine Verbesserung der Lohnverhältnisse in doppelter Hinsicht vor. Einmal ist darin die im letzten Landtage in Aussicht gestellte, spätestens auf 1. Januar 1914 in Kraft tretende Änderung der Ortsgruppeneinteilung der Arbeiterlohnordnung berücksichtigt, bei der eine größere Anzahl Stationen und Bahnmeisterbezirke in eine Gruppe mit höherem Lohne eingeteilt worden sind. Der jährliche Mehraufwand hierfür beträgt insgesamt 122 000 *M*; davon entfallen 63 000 *M* auf die Betriebs- und Magazinarbeiter, 28 000 *M* auf Bahnunterhaltungsarbeiter und 31 000 *M* auf Werkstättenarbeiter. Sodann enthält der Budgetentwurf in Ergänzung der von dem letzten Landtage bei Verabschiedung des Nachtragsetats genehmigten gleichartigen Maßnahme eine vom 1. Juli 1914 beginnende weitere Lohnerhöhung von 10 ₰ täglich für alle Eisenbahnarbeiter mit einem Gesamtaufwand von jährlich 516 000 Mark. An dieser Lohnerhöhung nehmen teil die Betriebs- und Magazinarbeiter mit 230 000 *M*, die Bahnunterhaltungsarbeiter mit 160 000 *M*, die Werkstättenarbeiter mit 125 000 *M* und die Arbeiter der Dampfschiffahrtsverwaltung mit 1000 *M*. Nach dem Stand vom Oktober 1912 werden von der allgemeinen Lohnaufbesserung 15 695 Arbeiter betroffen. Von der Summe der Beträge von 122 000 + 516 000 *M* entfällt sonach auf den Kopf der durchschnittliche Betrag von 40,63 *M* für das Jahr. Der durchschnittliche Jahresverdienst der Eisenbahnarbeiter in Baden, der im Jahre 1912 = 1380 *M* betragen hat, wird sich dadurch auf rund 1421 *M* erhöhen.

— **Erholungsurlaub im Winter.** Die „Eisenbahn“ schreibt: Noch vor wenigen Jahren dachte man kaum daran, daß man nicht nur den Sommer, den Herbst und den Frühling, sondern auch den Winter benutzen kann, sich im Gebirge oder an der See zu erholen. Der Erholungsurlaub kann jetzt dank dem besonderen Entgegenkommen der preußischen Staatsbahnverwaltung für alle Beamte um eine Woche verlängert werden, wenn er in die Zeit vom 1. Dezember bis 31. März gelegt wird. Gewiß werden beim Bekanntwerden dieser neuen Vergünstigung viele gemeint haben, sie können ihnen nur dann nützen, wenn auch freie Fahrt nach dem Auslande bewilligt würde, wo der Winter milder auftritt als bei uns in Deutschland. Man muß es aber erst einmal versucht haben, im Winter in unseren deutschen Mittelgebirgen Erholung zu suchen, um nie wieder davon abzukommen. Winterszeit im Gebirge! Ruhe, Abhärtung und Stählung der Nerven findet man da in weit höherem Maße als im Sommer. Wald und Berg sind gewiß schön im Sommer, großartiger, erhabener aber sind sie im Winter. Wer Rodel- oder Schneeschuhsport ausüben will, findet dazu reichlich Gelegenheit und Erquickung dabei. Aber auch ohne Sport läßt sich reichlich Erholung finden. Klare, reine, staubfreie Luft! Schneebedeckte Wege! Der Wald im Rauhreifbehang; wie aus Zucker gegossen stehen die Tannen und Fichten da, ein Märchenwald! Lautlose Stille ringsum. Keine Menschenmassen, keine Autos stören das Idyll. Und lacht gar die Sonne vom blauen Himmel, wie glitzert da die Landschaft auf, wie mit Millionen von Brillanten übersät. Die Reize und Vorzüge der Wanderungen im Winter werden dann noch weiter geschildert, und zum Schluß heißt es: Also auf, versuchen wir's einmal mit einem Erholungsurlaub im Winter in Deutschlands Bergen!

— **Siemens-Schuckertwerke G. m. b. H.** Der mit dem 31. Juli 1913 abschließende Jahresbericht des Vorstandes dieser Gesellschaft enthält folgende auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stelle: Für die Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den Vollbahnen ist es von Bedeutung, daß der preußische Landtag grundsätzlich der Einführung desselben auf der Berliner Stadt- und Ringbahn zugestimmt und einen Teil der dafür erforderlichen Mittel bewilligt hat. Für die hierfür in Aussicht genommenen weiteren Versuche ist bei der Gesellschaft die elektrische Ausrüstung zu einem Probezuge bestellt worden; eine größere Anzahl von Lokomotiven für Vollbahnbetrieb befindet sich in den Werkstätten in Arbeit. Daneben waren die Werke mit Aufträgen versehen für die Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin und Hamburg sowie für zahlreiche Straßenbahnbetriebe, Hütten- und Grubenbahnen.

Österreich.

— **Beurteilung der nächstjährigen Verkehrskonjunktur der österreichischen Staatsbahnen.** Die Verkehrskonjunktur des nächsten Jahres scheint von der Staatseisenbahnverwaltung weniger günstig als die des jetzt endenden Jahres beurteilt zu werden. Wie das „österr.-ungar. Eisenbahnblatt“ mitteilt, ist die Erste Österr. Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft vor kurzem von der Staatseisenbahnverwaltung verständigt worden, daß diese auf das ihr zustehende Wahlrecht betreffs des weiteren Beibehaltes der Miete für die von jener Unternehmung bisher an die Staatsbahnen mietweise überlassenen offenen Güterwagen — 1100 an der Zahl — verzichtet. Demgemäß werden diese 1100 offenen Leihwagen bereits in der nächsten Zeit zurückgestellt werden. Noch für das nächste Jahr beibehalten ist die Miete nur der 600 gedeckten Wagen der Leihwagengesellschaft. Man geht wohl nicht fehl, wenn man aus diesem Vorgang schließt, daß man die nächstjährige Verkehrskonjunktur amtlicherseits nicht gerade günstig beurteilt. Wünschenswert wäre dabei nur, daß die Leihwagengesellschaft die jetzt freigewordenen Wagen nicht etwa für das ganze Jahr 1914 an Auslandsbahnen — besonders vom Balkan her zeigt sich große Wagennachfrage — überließe, da in diesem Falle bei rascherer Besserung der Konjunktur in Österreich ein Wagenmangel eintreten könnte, wenn nicht etwa durch ausreichend große Vermehrung der eigenen Fahrbetriebsmittel, also genügend große Wagenbestellungen das Wagenanmieten auch für diesen Fall entbehrlich gemacht werden sollte.

— **Die Industrie gegen die beabsichtigte Aufhebung des Eilgutsammeldienstes.** Der Bund Österreichischer Industrieller hat sich bereits am 11. Dezember d. J. in einer Eingabe an das Eisenbahnministerium energisch für die Beibehaltung des Eilgutsammeldienstes ausgesprochen und in ihr hervorgehoben, daß dessen Aufhebung eine schwere Schädigung und Mehrbelastung der Industrie bedeuten, der Staatsbahnverwaltung aber durchaus nicht eine Mehreinnahme bringen würde, weil der letzteren eine Unsumme von Mehrarbeiten und daher auch Mehrkosten erwüchse, welche die etwaige Einnahmeerhöhung weit übersteigen würde. Der Vizepräsident des Bundes hat Veranlassung genommen, diese Eingabe in einer mündlichen Unterredung mit dem Eisenbahnminister zu unterstützen und ihm noch einmal alle schweren Bedenken gegen diese Maßregel vorzuführen und darauf hinzuweisen, daß die Staatsverwaltung nicht in der Lage wäre, den Versendern, welche heute von dem Eilgutsammeldienst Gebrauch machen, irgendwelchen vollwertigen Ersatz zu bieten. Der Eisenbahnminister erklärte, daß in dieser Angelegenheit sicher nur nach reiflicher Erwägung vorgegangen und nichts unternommen würde, ohne die sorgfältigsten Erhebungen zu pflegen und auf die Wünsche der Interessenten vollauf Bedacht zu nehmen. Der Vertreter des Bundes lenkte auch die Aufmerksamkeit des Handelsministers auf diese Angelegenheit und wies letzterem gegenüber besonders darauf hin, daß durch die Aufhebung des Eilgutsammeldienstes eine vermehrte Inanspruchnahme des Postpaketdienstes zu gewärtigen sei. Letzteres sei gewiß nicht im Interesse der Staatsverwaltung gelegen, da dieser Zweig der Postverwaltung ohnedies passiv sei.

— **Südbahn.** Am 18. Dezember wurde eine Verwaltungsratssitzung der Südbahn abgehalten. In ihr erstattete Generaldirektor Sektionschef Ritter v. Weeber einen Bericht über den Abschluß der

Übereinkommen mit den Kuratoren wegen Hinausschiebung der für den 1. Dezember d. J. vorgesehenen Prioritätenverlosungen. Bezüglich des Verkehrs der Gesellschaft berichtete der Generaldirektor folgendes: „Während der Personenverkehr anhaltend sehr gut ist, zeigt sich in der Güterbewegung eine Abschwächung, die sowohl die Beförderung von Frachten aus Ungarn als auch in und nach den Seehäfen betrifft. Es ist bekannt, daß die Bautätigkeit stark gelitten hat, was in einer Verringerung der Frachten in Baumaterialien, Ziegeln usw. zum Ausdrucke kommt. Auch der Magnesitverkehr ist schwächer und bei den Kohlentransporten ist auch nicht mehr die frühere Lebhaftigkeit zu beobachten. Die ersten Monate des Jahres 1914 dürften gleichfalls einen Ausfall bringen, da zu Beginn des Jahres 1913 die frühere gute Konjunktur auf den Frachtenverkehr noch immer nachwirkte und er infolgedessen auf einer gewissen Höhe blieb, nachdem bereits das Wirtschaftsleben Zeichen des Rückganges aufwies. Das laufende Jahr wird ein minder günstiges Ergebnis haben als das vorangegangene, welches mit einem Überschusse von 1,9 Millionen Kronen abschloß. Bestimmte Ziffern wurden nicht genannt, weil die endgültigen Ausweise von vier Monaten noch nicht vorliegen. Ferner wurde in der Sitzung das Investitionsprogramm für das nächste Jahr genehmigt. Es sind zwei Schnellzuglokomotiven und 650 Güterwagen in Bestellung gegeben worden. Die ersteren haben einen Wert von etwa einer Viertelmillion Kronen, die Güterwagen von drei Millionen Kronen. Das Investitionsprogramm hält sich ungefähr in der Höhe des Jahres 1913.

— **Bergbahn auf die Zugspitze.** Über die beiden Pläne für den Bau einer Zahnradbahn von Ehrwald aus zu einem Punkte der Zugspitze, von dem später ein Seilaufzug zum Gipfel gebaut werden soll (vergl. Nr. 92 S. 1438 d. Ztg.) werden jetzt nähere Angaben, insbesondere die Linienführung betreffend gemacht. Danach wird die Linie Ehrwald-Ehrwalder Köpfe, die als Zahnradbahn nach dem System Peter, einer Verbesserung des Locherschen Pilatus-Systems geplant ist, bei einer Länge von 4.5 km einen Höhenunterschied von 939 m überwinden. Die Trasse wendet sich nach dem Verlassen der Station Ehrwald der Karwendelbahn im scharfen Bogen in nordöstlicher Richtung mit 90 ‰ Steigung direkt dem Zugspitzmassiv zu, folgt dann, bis zu 285 ‰ ansteigend, auf einer längeren Strecke dem markierten Touristenweg und übersetzt mit einem mächtigen Viadukt das von den Abhängen des Wettersteingebirges abfallende Schuttkar. Die Felswände der Ehrwalder Köpfe werden mit einem kurzen Tunnel unterfahren und mit 400 ‰ Steigung windet sich die Bahn die steilen Almböden bis zu der 1920 m hoch gelegenen vorläufigen Endstation „Ehrwalder Köpfe" empor; sie liegt auf einem vorspringenden Felsrücken, der einen umfassenden und sehr schönen Fernblick gestattet. Der zweite Plan Ehrwald-Luttergrube in einer Länge von 5,4 km zweigt in 1,0 km der ersten Linie ab, wendet sich etwas nödlicher und steigt durchschnittlich mit 140 ‰ an. Ihr Endziel, die Luttergrube, ist eine ausgedehnte Hochmulde, die sich bis an die bayerische Grenze erstreckt und dessen höchster Punkt vom sogenannten „Hohen Eck" gebildet wird. Der Betrieb, der wegen der Schneeverhältnisse im Winter nicht möglich ist, soll mit elektrischer Kraft erfolgen, wobei die notwendige Energie einem schon bestehenden Werk der Umgebung, wahrscheinlich Reutte, entnommen werden wird. Gedacht sind in der Reisezeit täglich 10 bis 12 Fahrten mit Beförderungsmöglichkeit von je 100 Personen.

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf Grund der vorläufigen Ermittlung betragen die Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für den Monat November d. J. insgesamt 69 862 500 Kr., d. i. um 2 329 532 Kr. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Die Mehreinnahme aus dem Personenverkehr im Betrage von 496 160 Kr. ist hauptsächlich darauf zurückzuführen, daß der November d. J. um einen Sonntag mehr zählte als der vorjährige Vergleichsmonat. Der Güterverkehr erbrachte eine Mehreinnahme von 1 833 372 Kronen infolge Verfrachtungszunahme in einzelnen Verkehrsgruppen, insbesondere in der Beförderung von oberschlesischer Kohle, von Petroleum, von Lebens- und Futtermitteln nach Galizien u. a. Vom 1. Januar bis 30. November d. J. betrugen die nach der endgültigen Ermittlung bis einschließlich August richtiggestellten Gesamteinnahmen 733 427 700 Kr., d. i. um 14 094 050 Kr. mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres.

— **Die elektrische Schnellbahn Wien-Brünn.** Am 9. d. M. fand in der Niederösterreichischen Handels- und Gewerbekammer in Wien eine Sitzung des Aktionskomitees dieser geplanten Schnellbahn statt. Der Vorsitzende Landesausschuß Mayer teilte zunächst mit, daß die Bemühungen, das Eisenbahnministerium für das Projekt dieser Schnellbahn zu interessieren, bisher keinen großen Erfolg gehabt hätten. Das Eisenbahnministerium verhalte sich der Sache gegenüber ablehnend. Im Gegensatz zur Ansicht des Eisenbahnministeriums herrsche bei den Interessenten die Ansicht, daß die Erbauung der Bahn von größter wirtschaftlicher Notwendigkeit sei. In diesem Sinne sprachen sich gleichmäßig die Vertreter der Stadt Wien und der Handels- und Gewerbekammer Brünn sowie der Reichsratsabgeordnete Wedoa aus. Das Agitationskomitee faßte einstimmig den Beschluß, an die in Betracht kommenden Körperschaften bezüglich der Durchführung des Bahnprojektes Wien-Brünn Petitionen zu richten, in Wien eine Agitationsversammlung zu veranstalten und die Abgeordneten der in Betracht kommenden Bezirke zu der Bewegung in entsprechender Weise heranzuziehen.

Ungarn.

— **Einschaltung der Eisenbahndienstordnung in das ungarische Gesetzbuch.** Die ungarische Staatsregierung hat beschlossen, daß die auf Grund einer gesetzlich erteilten Ermächtigung geschaffene Eisenbahn-Dienstordnung (Dienstpragmatik) Gesetzeskraft erhalte. Um einer etwaigen Beunruhigung des Personals entgegenzutreten, hat der Präsident der kgl. ungarischen Staatsbahnen jüngsthin im Amtsblatte eine Verfügung erlassen, wonach das Eisenbahnpersonal darüber aufgeklärt wird, daß die zurzeit bestehenden Rechte des Personals keine Einbuße erfahren und aufrechterhalten bleiben. Die Verfügung erwähnt, daß von einer Abänderung der Gehaltsordnung der Staatsbahnangestellten nicht die Rede ist, und die in der Dienstordnung im Gesetzwege vorzunehmenden Abänderungen die Bestimmungen der Gehaltsordnung nicht berühren. Diese Erklärungen haben bei dem Personal allgemeine Beruhigung hervorgerufen.

Übrige europäische Länder.

— **Ein Seilbahn bei Bergen in Norwegen.** In der alten Hansestadt beschafft man gegenwärtig die Mittel zu einer Seilbahn, die für den Touristenverkehr von großem Interesse sein wird. Sie soll Bergen mit der in der Nähe der Stadt belegenen Gebirgspartie „Flöifjeld" verbinden, welch letztere einen der schönsten Ausflugspunkte bei Bergen bildet und einen großartigen Rundblick über die Umgegend ermöglicht. Die Flöibahn soll als eingleisige Bahn gebaut werden und beim Abgangspunkt in der Stadt eine unterirdische Station erhalten, wie auch die ersten 150 m in einem Tunnel liegen werden. Mitten auf der Gebirgsstrecke wird eine doppelgleisige Ausweichstelle angelegt. Die Wagen werden von einem Kabel gezogen, das sich auf dem Berggipfel um zwei große Walzen windet. Sie halten und laufen daher gleichzeitig, während der eine aufwärts geht, fährt der andere abwärts. Als Zugkraft dient ein elektrischer Motor von 82 PS. Jeder Wagen kann höchstens 50 Personen aufnehmen. Da die Fahrt bis zum Flöifjeld hinauf acht Minuten dauert, würden in der Stunde höchstens 400 Menschen hinauf befördert werden können. Es werden zwei Zwischenstationen angeordnet werden. Die Fahrpreise sollen aufwärts 10, 20 und 30 Öre, abwärts die Hälfte betragen. Die ganze Anlage berechnet man auf 300 000 Kr., die Ausgaben für Betrieb und Verwaltung jährlich auf 40 000 Kr. und die Einnahmen auf doppelt so viel. Von den Aktien sind bereits für 150 000 Kr. von Privaten gezeichnet. Der Bürgervertretung in Bergen liegt ein Antrag vor, wonach die Stadt für 100 000 Kr. Aktien zeichnen soll, so daß dann nur noch die Aufbringung von 50 000 Kr. erübrigt. Es ist somit Aussicht vorhanden, daß die Arbeiten bereits im kommenden Sommer beginnen können. M.

— **Elektrisierung des Vorortverkehrs von Stockholm und Gotenburg.** Die schwedische Staatsbahnverwaltung hat in Zusammenhang mit der beschlossenen Elektrisierung des Lokalverkehrs bei Stockholm und Gotenburg vergleichende Erhebungen wirtschaftlicher Art zwischen Akkumulatorenbetrieb, elektrischem Schnellverkehr und Dampfbetrieb anstellen lassen. Hierbei ergab sich, daß sich die erstere Betriebsart in wirtschaftlicher Beziehung ungünstiger stellt als die beiden anderen Betriebsarten. Die Betriebskosten für elektrische Motorwagen mit Bleiakkumulatoren sind für Schweden auf 52,95 Kr. für 100 Zugkilometer für einen einzelnen Doppelwagen mit Platz für 100 Personen berechnet worden, und bei zwei zusammengekoppelten Doppelwagen mit Platz für 200 Personen stellen sich die Kosten auf 97,9 Kr. für 100 Zugkilometer. Mit Jungnerakkumulatoren würden die Kosten für Doppelwagen mit 100 km Laufbereich 72 000 Kr. gegen 77 000 Kr. für Bleiakkumulatoren betragen. Da die Jungnergesellschaft nunmehr die Unterhaltung der Akkumulatoren gegen eine gewisse Vergütung übernimmt, findet die Staatsbahn keinen Anlaß, Versuche mit Bleiakkumulatoren zu beginnen. Der Unterschied zwischen Jungner- und Edison-Akkumulatoren ist nach Ansicht der Staatsbahnverwaltung in wirtschaftlicher Beziehung sehr gering. Die Betriebskosten für benzolelektrische Motorwagen

würden, wenn sie Züge entsprechend den vorhin genannten Akkumulatorzügen befördern, mit Platz für 100 Personen, 40 Kr. für 100 Zugkilometer betragen. Für einen entsprechenden Zug mit Dieselmotor der Art, wie sie auf der Staatsbahn geprüft sind, würden sich die Betriebskosten auf nicht mehr als ungefähr 35 Kr. für 100 Zugkilometer stellen. Auch mit Dampfbetrieb ist ein Vergleich angestellt worden, wobei sich zeigte, daß die Kosten geringer als für Akkumulatorenzüge sein würden, gleichgültig, ob die Geschwindigkeit groß oder klein ist. Bei Stockholm ist die Elektrisierung zunächst für die Linie bis Märsta, ungefähr der halbe Weg von Stockholm bis Upsala, beabsichtigt. Daß noch kein Vorschlag zur Elektrisierung der Strecken südlich von Stockholm, wo der Verkehr am lebhaftesten ist, vorliegt, hat darin seinen Grund, daß erst die Regelung der auf der Tagesordnung stehenden Stockholmer Bahnhofsfrage abgewartet werden soll. M.

— **Eisenbahndiebstahl in Belgien.** Unter dem Verdacht der Beteiligung an dem kürzlich auf der Strecke Brüssel-Lüttich verübten Diebstahl von 350 000 ℳ aus dem Paketwagen des Zuges Brüssel-Cöln wurde am 14. d. M. ein ehemaliger Auslader des Brüsseler Ostbahnhofs verhaftet, der wegen kleiner Diebereien vor einiger Zeit entlassen worden ist. Gleichzeitig machte kürzlich die Oberin eines Klosters in Klement der Polizei die Meldung, daß im Klostergarten, der an den Eisenbahndamm in der Nähe der Wohnung des Ausladers grenzt, ein Briefumschlag mit 406 Zehnmarkscheinen gefunden wurde. Diese rühren, wie sofort festgestellt wurde, aus der genannten Banknotensendung her. Offenbar hat einer der Diebe, der eine plötzliche Haussuchung fürchtete, den Briefumschlag über die Gartenmauer geworfen. Es handelt sich um eine Wertsendung der Belgischen Nationalbank an das Bankhaus Oppenheim in Cöln.

— **Elektrisierung der Gotthardbahn.** Am 25. November d. J. genehmigte der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen einstimmig das ihm vorgelegte, in Nr. 87 S. 1352/53 d. Ztg. veröffentlichte Projekt der Einrichtung elektrischer Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona und bewilligte den für die Erstellung der festen Anlagen, für die Anschaffung von Heizwagen und elektrischen Heizausrüstungen, von Gerätschaften usw. sowie für die Maßnahmen beim Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb nachgesuchten Kredit von 38½ Millionen Franken, dazu für die Abschreibung eingehender Anlagen 290 000 Fr. Ferner wurde die Generaldirektion vom Verwaltungsrat ermächtigt, an dem vorliegenden Projekt diejenigen Änderungen vorzunehmen, welche bis zur oder während der Ausführung für notwendig erachtet werden sollten, vorausgesetzt, daß dadurch keine wesentlichen Mehrkosten entstehen. Aus dem vorausgegangenen Bericht der Generaldirektion und der ständigen Kommission an den Bundesrat entnehmen wir der „Schweizer. Eis.-Ztg." im Anschluß an die oben erwähnten Mitteilungen noch folgende Einzelheiten: Dem Ausführungsprojekt ist eine Verkehrsschätzung für das Jahr 1918 und die voraussichtliche Verkehrszunahme bis 1928 zugrunde gelegt worden. Bis zum Jahre 1918, in dem voraussichtlich alle Einrichtungen für die elektrische Zugförderung auf der Strecke Erstfeld-Bellinzona beendet werden, ist eine Verkehrszunahme um 35 %, und bis zum Jahre 1928 eine solche um 70 % gegen 1911 zu erwarten. Wenn sich der Verkehr in der angenommenen Weise wirklich entwickeln sollte, werden die geplanten Kraftwerke, auf der Nordseite bei Amsteg und auf der Südseite beim Ritomsee, nicht lange genügen, und es kann ohne Gefahr für die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebs ein drittes Werk, etwa in Göschenen, im Laufe der zwanziger Jahre hinzugefügt werden. Zwecks Steigerung der Leistungsfähigkeit der Gotthardlinie soll die Fahrgeschwindigkeit bei allen Zuggattungen erhöht werden. Für die Zugförderung sind ausschließlich Lokomotiven vorgesehen, die Schnellzüge sollen in der Regel durch eine, die Güterzüge höchstens durch zwei Lokomotiven, von denen die eine schiebt, befördert werden. Die Rückgewinnung von elektrischer Kraft durch die talwärtsfahrenden Züge ist sorgfältig untersucht worden. Indessen hängt ihr Einfluß auf die Höchstbelastung der Kraftwerke zu sehr vom Fahrplan und von Zufälligkeiten ab, als daß hierdurch Ersparnisse an den Kraftwerken und den elektrischen Leitungen möglich wären. Der Bauplan sieht die Durchführung des Projektes in zwei Abschnitten vor, einem ersten von Airolo nach Bellinzona, und einem zweiten Erstfeld-Airolo. Die Eröffnung des elektrischen Betriebs auf dem zweiten Abschnitt wird etwa ein Jahr nach seiner Eröffnung auf dem ersten Abschnitt erfolgen. Für die Zugförderung soll bekanntlich nach dem Vorschlage der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb einphasiger Wechselstrom verwendet werden.

Berichtigung. In dem Leitaufsatz in Nr. 96 über „Die volkswirtschaftliche Bedeutung der deutschen und der englischen Eisenbahnen" hat sich auf Seite 1494, letzter Absatz, ein bedauerlicher Druckfehler eingeschlichen. An Stelle des dort verzeichneten englischen Ausdrucks „absurdly infated" muß es heißen „absurdly **inflated**".

In der in gleicher Nummer auf S. 1505 befindlichen Mitteilung: „Erwärmung der Güterwagen während des Frostes in Rußland" muß es in der vierten Zeile statt „Deutschen Glühlichtgesellschaft" heißen: „Deutschen Glüh**stoff**gesellschaft".

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. K. Österreichische Staatsbahnen. Die Personenhaltestelle Brachl der Lokalbahn Weiz-Birkfeld wird am 24. Dezember d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr und die an der Linie Lemberg Nepolokoutz zwischen den Stationen Staresiolo und Bóbrka-Chlebowice gelegene Betriebsausweiche Podmanasterz als Personenhaltestelle am 1. Januar 1914 für den öffentlichen Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die kilometrischen Entfernungen betragen: von Podmanasterz nach Staresiolo 5 km und von Podmanasterz-Bóbrka-Chlebowice 6 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Stationen Magdeburg Neustadt und Wolmirstedt rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal gelegene Bahnhof Magdeburg Rothensee für die Abfertigung von Stückgütern auch im Ortsverkehr zwischen den Bahnhöfen Magdeburg Hbf., Magdeburg Neustadt, Magdeburg Buckau, Magdeburg Sudenburg und Magdeburg Südost eröffnet.

K. K. Österreichische Staatsbahnen. Am 1. Januar 1914 wird die zwischen den Stationen Schwarzbach und Stefanau der Linie Böhm. Trübau-Olmütz Hauptbahnhof gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtet gewesene Haltestelle Schrein für den Gesamtverkehr eröffnet werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Debreczen-Sianki, zwischen den Stationen Demecser und Pátroha gelegene Station mit beschränktem Verkehr Gégény ist am 12. November l. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und Gegenstände, zu deren Verladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, bleiben vorläufig ausgeschlossen.

Vereinskilometerzeiger.

Die Vereinskilometerzeiger Nr. 4a (Brandenburgische Städtebahn), Nr. 17 (Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn), Nr. 40 (Königliche Eisenbahndirektionen Cöln, Elberfeld, Essen, Saarbrücken) und Nr. 88 (Niederländische Staatsbahn) sind neu herausgegeben worden; ferner ist zum Kilometerzeiger Nr. 30 (Bayerische Staatsbahn) der Nachtrag V erschienen.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Dezember d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene 6,42 km lange Strecke Techwitz-Zeitz der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die 3,75 km lange Strecke Malmedy - Reichsgrenze (Stavelot) der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln, die am 5. Januar 1914 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden soll, vom Tage ihrer Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 320 vom 16. Dezember d. J. an die am Vereinsreiseverkehr selbständig beteiligten Verwaltungen und die K. K. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr — Berichtigung eines Fahrpreises — (abgesandt am 20. Dezember d. J.)

Nr. V 182 vom 20. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern abgesandt am 21. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Stationen Magdeburg-Neustadt und Wolmirstedt rechts der Bahnstrecke Magdeburg-Stendal gelegene Bahnhof Magdeburg-Rothensee für die Abfertigung von Stückgütern auch im Ortsverkehr zwischen den Bahnhöfen Magdeburg Hbf., Magdeburg-Neustadt, Magdeburg-Buckau, Magdeburg-Sudenburg und Magdeburg-Südost eröffnet.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die Dienststellen Auskunft.

Magdeburg, im Dezember 1913. (3223)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Mitteldeutsch-Südwestdeutscher Güterverkehr, Tarifheft 1—3.

Vom 1. Januar 1914 ab werden die „Anwendungsbedingungen" der Ausnahmetarife 9s und S 5s durch erläuternde Zusätze ergänzt.

Die beteiligten Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.

Erfurt, 18. Dezember 1913. (3224)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Seehafenverkehr mit Süddeutschland.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird der Nachtrag 9 ausgegeben. Er enthält außer bereits bekanntgemachten Änderungen und Ergänzungen die Aufnahme verschiedener Stationen in den Tarif, Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen, Änderungen von Tarifentfernungen sowie Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife und Ausnahmesätze. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. März 1914. Abdrücke sind bei den beteiligten Verwaltungen und den Güterabfertigungen käuflich zu haben.

Hannover, 16. Dez. 1913. (3225)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tarifverzeichnis 1100. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, Heft 1. Östliches Gebiet, gültig vom 1. September 1913.

Druckfehlerberichtigung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz von Lythandragrube (Köhlerschacht), Graf Hans Karlschacht (Grube Nr. 16) nach Sagan (Bsl.) auf Seite 148 des Tarifs von 959 in **759** berichtigt.

Kattowitz, 20. Dez. 1913. (3226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tv. 1106. Obrschlesischer Kohlenverkehr nach der Großherzoglich Mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn und deutschen Privatbahnen.

Der Verkaufspreis des zum 1. März 1914 zur Einführung gelangenden neuen Tarifs beträgt 1,00 ℳ für das Stück.

Kattowitz, 19. Dez. 1913. (3227)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-Sächsischer Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 tritt der Nachtrag XIV zum Tarife vom 1. Januar 1907 in Kraft. Er enthält außer bereits bekanntgemachten Tarifneuerungen und Ergänzungen im wesentlichen Entfernungen für den Verkehr mit der Nebenbahn Benzelrath-Cöln-Ehrenfeld-Frechen der städtischen Bahnen in Cöln und mit einigen neu einbezogenen Stationen der preußischen Staatseisenbahnen, ferner Änderungen und Ergänzungen verschiedener Ausnahmetarife, insbesondere der Seehafen-Ausnahmetarife. Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 1. März 1914 an, falls nicht im Nachtrage ein früherer, durch besondere Bekanntmachungen veröffentlichter Zeitpunkt angegeben ist. Der Ausnahmetarif S 16 b (Rohbenzin) wird mit Wirkung vom 1. Februar 1914 aufgehoben.

Dresden, 22. Dezember 1913. (3237)
Kgl. Gen.-Dir. der Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsich-Österreichischer Verkehr.

Im Nachtrag II vom 1. Januar 1914 zum Gütertarif Teil II, Heft 2 ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 der auf einem Druckfehler beruhende Frachtsatz des Ausnahmetarifs 71 (Kalk, Zement usw.) von Setzdorf nach Falkenstein von 19 ₰ auf 111 ₰ zu berichtigen, ferner der Frachtsatz des gleichen Ausnahmetarifs von Setzdorf nach Rötha von 112 ₰ (auf S. 30) zu streichen. Der richtige Frachtsatz von 110 ₰ erscheint auf S. 35.

Dresden, 20. Dezember 1913. (3229)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.,
als geschäftsführende Verwaltung.

Böhmisch-Bayerischer Kohlenverkehr. Tarif vom 1. Januar 1910.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung.

Verkaufspreis 5 ₰ = 6 h.

Böhmisch - Bayerischer Kohlenverkehr. Verkehrsleitungsvorschriften vom 1. Januar 1904.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag XII zur Einführung.

München, 18. Dez. 1913. (3230)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Westdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. Januar 1914 gelangt zu den Tarifheften 2 und 3 je ein Nachtrag III zur Einführung. Die Nachträge enthalten außer den nach Ausgabe des Nachtrags II bereits durchgeführten Änderungen Frachtsätze für neu einbezogene pfälzische und elsaß-lothringische Stationen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen, bei denen die Nachträge für je 20 ₰ käuflich zu haben sind.

Essen, 19. Dezember 1913. (3236)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1914 tritt zum Anhang zu den Gütertarifen Basel Bad. Stb. - und Waldshut usw. - Schweiz der I. Nachtrag in Kraft; er enthält hauptsächlich einen neuen A. T. für Kalziumkarbid ab Thusis und ist zum Preise von 10 ₰ käuflich.

Ferner wird die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement, der Artikel 32 der allgemeinen Tarifvorschriften und der Geltungsbereich des schweizerischen A.T. Nr. 41 (Milch) geändert. Näheres enthält unser Tarifanzeiger.

Karlsruhe, 19. Dez. 1913. (3220)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Mit 1. Januar 1914 werden in das Tarifheft 1 Entfernungen für die Stationen Ixheim, Woippy, die Stationen der Neubaustrecke Singen-Beueren-Büßlingen und der Sursee-Triengen-Bahn aufgenommen.

Näheres in unserm Tarifanzeiger sowie im Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußisch-Hessischen Staatsbahnen.

Karlsruhe, 18. Dez. 1913. (3221)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Reichseisenbahnen, Binnengütertarif vom 1. April 1911.

Mit sofortiger Geltung wird Ruß-Hersbach als Versandstation in die Ausnahmetarife 5a für Steinschutt und 5b für Steingrus einbezogen.

Straßburg, 18. Dez. 1913. (3228)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch- und Preuß.-Hess.-Schweiz. Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird zum Gütertarif Teil II, Heft 1 der VI. Nachtrag ausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen und der Kilometertabellen und wird von den beteiligten Verwaltungen käuflich abgegeben.

Karlsruhe, 18. Dez. 1913. (3222)
Namens der beteiligten Verwaltungen.
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweiz. Verkehr.

Zum Tarifheft 7 (Nr. 748 g des Tarifverzeichnisses) ist mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 der IX. Nachtrag erschienen. Preis: 25 ₰. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen des allgemeinen Tarifs und der Ausnahmetarife. Neben Ermäßigungen treten auch Frachterhöhungen ein, diese jedoch erst ab 1. April 1914. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, 17. Dez. 1913. (3209)
Gr. Generaldirektion
der Bad. Staatseisenbahnen.

Badisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Dezember 1909. Pfälzisch-Bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904. Güterverkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Bayern, rechtshein. Netz, vom 1. Juni 1911.

Im Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 4d (Ammoniak usw.) sind nachzutragen:

a) unter Ziffer 1: „Ammoniaksuperphosphat, Knochenmehl;"
b) als neue Ziffer 6: „Gemenge der vorstehend aufgeführten

Stoffe untereinander, zu 3—5 auch mit Torfmull, Torfmehl oder Torfstaub."

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, 19. Dez. 1913. (3210)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-V. r. d. Rh.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abt. B.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird in den Spezialtarif II sowie in das Verzeichnis II neu aufgenommen:

Schneiderkreide aus Ton, auch gefärbt.

Berlin, 20. Dez. 1913. (3206)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Hefte 1 und 2 vom 1. März 1904 sowie Heft B vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1914 wird der Nachtrag XII zum Heft 1, Nachtrag IX zum Heft 2 und Nachtrag IV zum Heft B eingeführt.

Die Nachträge enthalten außer den Frachtsätzen für eine Anzahl in den Tarif neu einbezogener Stationen in der Hauptsache die infolge Eröffnung der Neubaulinie Malmedy-Stavelot geänderten Frachtsätze für die Stationen der Linie Weismes-Malmedy und der angrenzenden Linien. Neben zahlreichen Frachtermäßigungen treten in einzelnen Fällen auch Frachterhöhungen ein. Diese gelten erst vom 5. März 1914 an. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, 18. Dezember 1913. (3207)

Königliche Eisenbahndirektion, auch namens d. beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Vom 1. Januar 1914 an wird die Station Mannheim-Käfertal mit nachstehenden Frachtsätzen in den A.-T. 2 (Eisen und Stahl) usw.) einbezogen.

Nach Triest von	Direktionsbezirk	Ausnahmetarif Nr. 2 — Stückgut				Wagenladungen — 5000 kg				Wagenladungen — 10 000 kg						
		a	b	c	d	e	f	g	h	i	k	l	m	n	o	p
		Centimes für 100 kg														
Mannheim-Käfertal	Mz	668	645	564	564	406	387	387	387 380	273	252	252	218	218	218	206

Diese Sätze sind auf Seite 127 des Tarifs. Teil II nachzutragen.

München, den 17. Dezember 1913. (3211)

Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, Holzstoff, Holzzellstoff, Strohstoff und Strohzellstoff von Stationen deutscher Bahnen nach Stationen der französischen Ostbahnen vom 1. Januar 1911.

A. Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden die Stationen Achern transit der badischen Staatseisenbahnen, sowie Baienfurt und Weingarten (Württ.) der Lokalbahn-Aktien-Gesellschaft in München, wie folgt, in den Tarif aufgenommen:

a) In die Abteilung 4 (Holz und Holzwaren).

Von — De / Nach — A	Altmünsterol Grenze — Petit-Croix frontière		Deutsch-avricourt Grenze — Igney Avricourt frontière		Chambrey Grenze — Moncel frontière		Novéant Grenze — Pagny-sur-Moselle frontière		Amanweiler Grenze — Batilly frontière		Fentsch Grenze — Audun le Roman frontière	
	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.	I.	II.
	Frachtsätze für 1000 kg in Franken. Prix par 1000 kilogr. en francs.											
Achern transit †	5,40	5,20	4,00	4,00	5,30	5,20	6,40	6,20	6,40	6,20	7,50	7,20
Baienfurt	9,70	9,30	11,90	11,20	13,10	12,30	14,20	13,30	14,30	13,30	15,30	14,30
Weingarten (Württ.)	9,80	9,40	12,00	11,40	13,20	12,50	14,30	13,50	14,40	13,50	15,50	14,50

† Nur gültig für den Holzverkehr der Stationen der Nebenbahn Achern-Ottenhöfen.

b. in die Abteilung 5 (Holzstoff usw.).

Von — De / Nach — A	Altmünsterol Grenze — Petit-Croix frontière	Deutsch-avricourt Grenze — Igney Avricourt frontière	Chambrey Grenze — Moncel frontière	Novéant Grenze — Pagny-sur-Moselle frontière	Amanweiler Grenze — Batilly frontière	Fentsch Grenze — Audun le Roman frontière
	Frachtsätze für 1000 kg in Franken. Prix par 1000 kilogr. en francs.					
Baienfurt	8,10	9,90	10,90	11,80	11,90	12,70

B. Sonstige Änderungen.

Auf Seite 26 des Haupttarifs ist die Station Trossingen Stb. zu streichen.

Straßburg, den 18. Dezember 1913. (3235)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr. Heft C. 2.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die Station Corbach als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 20 a für Rohpetroleum aufgenommen.

Hannover, 15. Dez. 1913. (3208)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahngütertarif für den Elbeumschlagsverband, Teil I.

Änderung der Bestimmungen unter VI-E betreffend Wagenstandgeld.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914, bezw. soweit Erschwernisse eintreten, mit Gültigkeit vom 1. März 1914, erhält der Abschnitt E auf Seite 31 folgende Fassung:

E. Standgeld und Lagergeld.

§ 41.

1. In den Umschlagsplätzen und Zwischenlagerungsstationen.

a) Im Falle der Ausfuhr.

(1.) Dem Empfänger steht zur Erteilung einer Verfügung über die Weitersendung oder Zwischenlagerung von Wagenladungen eine 24 stündige standgeldfreie Frist, von Stückgütern eine 24 stündige lagergeldfreie Frist zu.

Diese Verfügungsfrist beginnt mit dem Zeitpunkt der Avisierung — bei verbetener Avisierung mit dem Zeitpunkt der Bereitstellung — und endigt mit der Verfügungserteilung, spätestens nach Ablauf von 24 Stunden. Sind Güter, deren Umschlag die Parteien zu bewirken haben, 24 Stunden nach erfolgter Avisierung nicht bereitgestellt, so endet die Verfügungsfrist mit dem Zeitpunkt der Bereitstellung.

(2.) Wenn bei Gütern, deren Umschlag durch die Eisenbahn bewirkt wird, vom Empfänger innerhalb der in Punkt (1) zugestandenen standgeld- bezw. lagergeldfreien Verfügungsfrist keine Verfügung über die Verschiffung oder Zwischenlagerung getroffen wurde, so wird nach Ablauf dieser Frist für Wagenladungen ein Standgeld von 3 *M* für den Wagen und je angefangene 24 Stunden erhoben, falls nicht die Berechnung von 34 *ℌ* für die Stunde und den Wagen einen geringeren Betrag ergibt.

Für Stückgüter wird das im österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarif, Teil I, Abteilung B, Abschnitt J-XI, festgesetzte Lagergeld erhoben.

Es steht jedoch der Eisenbahn frei, nach Ablauf dieser Frist Wagenladungen, welche tarifgemäß oder gemäß Vereinbarungen vom Empfänger auszuladen sind, selbst auszuladen und auf Lager zu nehmen. In diesem Falle wird außer dem bereits verwirkten Wagenstandgeld und der tarifmäßigen Ausladegebühr das Lagergeld gleichfalls nach dem Abschnitt J-XI des österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, berechnet.

(3.) Das unter (2) festgesetzte Wagenstandgeld wird nach Ablauf der dem Empfänger zur Erteilung einer Verfügung eingeräumten standgeldfreien Fristen auch dann erhoben, wenn die Verfügung seitens des Empfängers zwar rechtzeitig erfolgt ist, jedoch für den zur Weiterbeförderung des Gutes auf dem Wasser nötigen ladebereiten Schiffsraum oder für den zur Zwischenlagerung erforderlichen Lagerraum nicht vorgesorgt sein sollte.

(4.) Bei Wagenladungen, deren Umschlag durch die Partei bewirkt wird, beginnt nach Ablauf der Verfügungsfrist die Entladefrist gemäß den Bestimmungen des österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, und wird nach Ablauf der Entladefrist das in diesem Tarif im Abschnitt J-XII, A, 2. b) festgesetzte Standgeld eingehoben.

Für die Ausladung und Einlagerung solcher Güter gilt nach Ablauf der Entladefrist sinngemäß das unter (2.) Gesagte.

(5.) Für den Umschlag und die Zwischenlagerung der Stückgüter steht der Partei nach Ablauf der Verfügungsfrist eine 24 stündige lagergeldfreie Frist zur Verfügung. Bei Überschreitung derselben wird Lagergeld nach den Bestimmungen des österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, Abschnitt J-XI berechnet.

Auf Stückgüter, welche in den Umschlagsplätzen niedergelegt und mit später eintreffenden Gütern vereinigt zur Verschiffung gebracht werden, finden die Bestimmungen des Punktes (14) b) der Zwischenlagerungsbestimmungen auf Seite 237 des Tarifs Anwendung.

b) Im Falle der Einfuhr.

(6.) Bezüglich des Stand- und Lagergeldes finden die einschlägigen Bestimmungen des österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B, Anwendung.

(7.) Etwaige Zoll-, Steuer- und Polizeivorschriften sind, wenn die bezüglichen Amtshandlungen nicht schon im Schiffe, sondern erst in den Eisenbahnwagen vorgenommen werden können, spätestens innerhalb 24 Stunden nach der Entlöschung der Güter vom Absender zu erfüllen. (Siehe auch Punkt (14) a) 1 der Zwischenlagerungsbestimmungen auf Seite 237 des Tarifs).

Zu a) und b).

(8.) Verfügungen, deren Durchführung ohne Verschulden der Eisenbahn nicht sofort erfolgen kann, gelten erst vom Zeitpunkt ihrer Durchführung als getroffen.

II. In den übrigen Verbandsstationen.

(9.) In den übrigen Verbandstsationen gelten die einschlägigen Bestimmungen des österr.-ungar. und bosn.-herzeg. Eisenbahngütertarifs, Teil I, Abteilung B.

Wien, 18. Dezember 1913. (3231)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit der französischen Nordbahn.)

Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. Novbr. 1909.
Tarif, Teil II, Heft 2 vom 1. Novbr. 1909.
Einführung von Nachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt ein Nachtrag II zum Tarif, Teil II, Heft 1 sowie ein Nachtrag I zum Tarif, Teil II, Heft 2 zur Einführung, welcher außer einigen geringfügigen Änderungen und der Ergänzung des Ausnahmetarifes XXV a des Tarifes Teil II, Heft 1 (Petroleum, raffiniert) nur die im Jahre 1913 im Verfügungswege verlautbarten Tarifmaßnahmen enthalten.

Exemplare des Nachtrages II zum Tarif, Teil II, Heft 1 sind bei den österreichischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, jene des Nachtrages I zum Tarif, Teil II, Heft 2 bei den beteiligten ungarischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia utcza 3 und zwar erstere zum Preis von 40 Heller, letztere zum Preis von 20 Heller für das Stück zu erhalten.

Wien, 17. Dezember 1913. (3219)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Ausnahmetarif für Petroleum, raffiniert, usw., Teil IX, vom 1. August 1911.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für Petroleum, raffiniert, usw., Teil IX (Verkehr aus Österreich), vom 1. August 1911 zur Einführung, welcher hauptsächlich Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März 1914 in Kraft.

Abdrucke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16, zum Preis von 20 Heller oder 20 Centimes für das Stück zu beziehen.

Wien, 17. Dezember 1913. (3216)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. Tarif, Teil II, Heft A vom 1. Juli 1911.

Einführung von Frachtsätzen für Leinengarn.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 bis 31. Januar 1914 gelangen für Leinengarn, ein- und zweidrähtig, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung

a) für Mengen unter 5000 kg und
b) mindestens für 5000 kg

für den Wagen von Trautenau folgende Frachtsätze zur Anwendung:

Nach	Von Trautenau Frachtsätze für 100 kg in Centimes a	b
Bregenz transit	641	489
Buchs (St. Gallen) transit	641	489
Lindau-Reutin transit	641	489
St. Margrethen transit	648	495
Aarau S. B. B.	911	696
Bern Hauptbahnhof	1048	797
Burgdorf	1009	769
Huttwil	979	742
Langenthal-Bahnhof	968	739
Langenau im Emmental	995	753
Menziken	953	728
Oberkulm	936	714
Romanshorn	686	527
Rorschach-Bahnhof	679	518
Zofingen	936	715
Zürich-Hauptbahnhof	840	639

Wien, 17. Dezember 1913. (3215)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband. a) Tarif, Teil X, Heft 2, Ausnahmetarif für Hornvieh und Pferde, vom 1. Mai 1910.

Einführung des Nachtrages I.

Am 1. Januar 1914 gelangt der Nachtrag I zum Tarif, Teil X, Heft 2, Aus-

nahmetarif für die Beförderung von Hornvieh und Pferden, vom 1. Mai 1910, zur Einführung, welcher in der Hauptsache eine Änderung der Tarifbestimmungen sowie Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia utcza 3, zum Preis von 20 Heller oder 20 Centimes für das Stück zu erhalten.

b) Tarif, Teil X, Heft 1, Ausnahmetarif für Hornvieh, Kälber usw. vom 1. Mai 1910.

Wiederholung verlautbarter, im Tarifwege noch nicht durchgeführter Tarifmaßnahmen.

Im Tarif, Teil X, Heft 1, Ausnahmetarif für Hornvieh usw., gültig vom 1. Mai 1910 sind die Frachtsätze für 100 kg unter A (Seite 15) von Urfahr um je 5 Centimes, unter B (Seite 16) von Gottschee um je 11, von Großlack um je 12, von Sittich um je 11 und von Treffen um je 11 Centimes mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1912 erhöht worden. (V. Bl. Nr. 123 vom 24. Oktober 1911 [2278]).

Wien, 17. Dezember 1913. (3217)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-Deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Süddeutschland. Tarif, Teil II, Heft 1 vom 1. August 1909. (Ausnahmetarif Nr. 15, Serie A, Rohbenzin.) Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg. Tarif, Teil II, vom 1. August 1909. (Ausnahmetarif Nr. 15/I, Rohbenzin.)

Verlängerung der Gültigkeitsdauer von Frachtsätzen.

Die in Nr. 63 dieser Zeitung vom 16. August 1913, Kundmachung (2121) bezüglich des Artikels „Petroleumnaphtha oder Rohbenzin" verlautbarte Gültigkeitsverlängerung der Frachtsätze bis 31. Dezember 1913 wird bis 31. Januar 1914 erstreckt.

Wien, 18. Dezember 1913. (3232)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit den französischen Ostbahnen.)

Einführung von Tarifnachträgen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 gelangt je ein Nachtrag I zu den Tarifen
a) Teil IV, Heft 1 vom 21. August 1912,
b) Teil V, Heft 1 vom 1. Januar 1907,
c) Teil V, Heft 2 vom 1. Januar 1907,
d) Teil VI vom 15. November 1909,
e) Teil VII vom 1. August 1911
sowie ein Nachtrag IV zum Gemeinschaftlichen Heft vom 1. März 1900 zur Einführung, die außer einigen geringfügigen Änderungen nur die im Jahre 1913 im Verfügungswege verlautbarten Tarifmaßnahmen enthalten.

Abdrucke der Tarifnachträge sind zu erhalten:

Ad a) und b) bei den beteiligten österreichischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, zum Preise von je 20 Heller für das Stück.

Ad c). Bei den beteiligten ungarischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Ungarn auch durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia utcza 3, in Österreich bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstr. 16, zum Preise von 20 Heller für das Stück.

Ad d) und e) sowie Nachtrag IV zum Gemeinschaftlichen Heft bei den beteiligten österreichischen und ungarischen Endverwaltungen sowie durch Vermittlung der beteiligten Stationen, in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I., Biberstraße 16, in Ungarn durch das Tarif-Zentralverkaufsbureau in Budapest V., Akademia utcza 3, zum Preise von je 20 Heller [ad d) und e)] und von 40 Heller [Nachtrag IV zum Gemeinschaftlichen Heft] für das Stück.

Wien, 17. Dezember 1913. (3218)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für Tonsteine von Oberzissen nach Weiler B. E. ein Ausnahmetarif eingeführt.

Der Frachtsatz beträgt 0,06 ℳ pro 100 kg.

Cöln, 13. Dezember 1913. (3212)
Brohltal-Eisenbahn-Gesellschaft.
Der Vorstand.

---

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-englischer Personen- und Gepäckverkehr über (Hirson, Laon, Paris) Calais, Boulogne und Dieppe.

Am 1. März 1914 erhöhen sich infolge Änderung der Hafengebühren für Newhaven alle Fahrpreise für den Verkehr über Dieppe um 1,00 ℳ = 1,20 Fr. bei einfachen Fahrkarten und um 1.90 ℳ = 2,40 Fr. bei Rückfahrkarten.

Straßburg, 18. Dez. 1913. (3233)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

---

4. Verdingungen.

Verdingung von 40 Stück eisernen Wagenhebeböcken von je 5000 kg mit den zugehörigen 20 Trägern von je 10 000 kg, sowie 4 Stück Kuttruffscher Hebeböcke von je 10 000 kg Tragfähigkeit.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum 21. Januar 1914 vormittags 10 Uhr dem Werkstätten-Amt a Grunewald einzureichen und findet zu dieser Stunde daselbst die Eröffnung statt.

Angebotsunterlagen sind ebenda einzusehen, oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ zu beziehen.

Grunewald, 20. Dez. 1913. (3238)
Königl. Eisenb.-Werkstätten-Amt a.

Verdingung von 32 700 kg bleifreier weißer Farbe in Pulverform in 6 Losen, 247 200 kg desgleichen in Öl angerieben in 10 Losen, 12 800 kg Zinkweiß in 6 Losen, 25 110 kg Eisenmennige in 6 Losen, 276 700 kg gemahlene Kreide, geschlemmte in 9 Losen, 730 kg rotem Zinnober, echtem, in 3 Losen, 1990 kg Zinnober-Ersatz (Imitation) in 5 Losen, 17 860 kg hellen, gelben Ocker in 5 Losen, 46 000 kg Goldocker in 7 Losen, 12 000 kg gebrannter und 16 000 kg ungebrannter Umbra in je 3 Losen, 52 000 kg Caputmortuum in 5 Losen, 3770 kg Schieferschwarz in 2 Losen, 11 600 kg Kienruß in 8 Losen, 32 000 kg Idealschwarz in Öl in 4 Losen, 1570 kg Beinschwarz (Lackschwarz) in 3 Losen, 9260 kg Spachtelfarbe, fertige Anstrichmasse in 3 Losen, 12 300 kg desgleichen als Pulver in 5 Losen, 200 Buch Blattgold, 800 Brief Goldbronze, 270 Brief Silberbronze und 750 Brief Alluminiumbronze in je 1 Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Halle, Königsberg i. Pr., Magdeburg, Bromberg und Danzig zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 17. Januar 1914 vormittags 9½ Uhr an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 10. Januar 1914 an die im Angebotbogen bezeichneten Werkstätten-Ämter einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 17. Januar 1914, Vormittag 10 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 14. Februar 1914.

Berlin, 16. Dezember 1913. (3234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung von 3600 qm Zementplattenbelag für die Gehwege der Wasserwerk- und Ettlinger Straße-, sowie der Apfelallee-Unterführung im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. I. 1907 ist öffentlich zu vergeben. Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Baumeisterstraße Nr. 1, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat reicht, Abgabe der Bedingungen gegen 40 ₰ Kostenersatz (bestellgeldfrei).

Angebote — Vordrucke dazu auf unserer Kanzlei — verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Mittwoch, den 7. Januar 1914, 10 Uhr vormittags, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Karlsruhe, 15. Dez. 1913. (3214)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Verdingung von 12 750 000 kg Öl zur Gasbereitung für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle (Saale), Königsberg (Pr.), Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Januar 1914 vormittags 10½ Uhr an das Zentralbureau Zimmer 257 in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Die Eröffnung der Angebote findet am 10. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserm Zentralbureau Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Januar 1914.

Berlin, 16. Dezember 1913. (3213)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W.— Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 101. | 31. Dezember 1913. | LIII. Jahrgang.

Inhalt:

Das finanzielle Ergebnis der preußischen Staatseisenbahnen im Etatsjahre 1912.

Das Etatsjahr 1912, das letzte einer Hochkonjunkturperiode, zeigt, wie nicht anders zu erwarten war, ein finanziell sehr glänzendes Ergebnis. Der Verkehr ist gegenüber dem schon so überaus verkehrsstarken Etatsjahre 1911 abermals beträchtlich gestiegen. Im Personenverkehre betrugen die Mehreinnahmen aus der reinen Verkehrssteigerung, bei der die Zufälligkeiten der Lage des Osterfestes und des Schalttages sowie der Zuwachs aus dem Betriebe neu eröffneter Bahnen ausgeschaltet sind, 6,32 %, im Güterverkehr 6,57 %. Die Steigerung namentlich des letzteren war aber ungleichmäßig. An einzelnen Orten des Westens kamen Verkehrssteigerungen bis über 30 %, woraus dann die bedauerlichen Verkehrsschwierigkeiten des Herbstes 1912 in den westlichen Bezirken entstanden.

Die Finanzergebnisse zeigen aber schon wieder gewisse Spuren des Konjunkturfalls. Insbesondere sind die Ausgaben ebenso wie in den letzten Jahren früherer Hochkonjunkturperioden verhältnismäßig stärker gestiegen, als die Einnahmen. Demgemäß verschlechterte sich auch die Betriebsziffer, während die Rente etwas zurückging.

Im einzelnen ist das finanzielle Ergebnis des abgelaufenen Etatsjahres 1912 in der nebenstehenden Tabelle dargestellt. Danach sind die Betriebs e i n n a h m e n (Kap. 10) von 2347,3 auf 2501,5, also um 154,2 Millionen Mark gestiegen, und zwar hat der Personenverkehr im ganzen 6,8 %, der Güterverkehr 5,8 % mehr eingebracht. (Vergl. wegen der Zahlen der reinen Verkehrssteigerung die Bemerkung am Eingange.)

Die Betriebs a u s g a b e n (Kap. 23) haben sich von 1531,0 auf 1658,4, also um 127,4 Millionen Mark vermehrt, und zwar:

die persönlichen Ausgaben (Tit. 1 bis 6) von 752,5 auf 808,0 um 55,5 Millionen Mark = 7,4 %,

die B e t r i e b s m a t e r i a l i e n von 198,0 auf 216,3, also um 18,3 Millionen Mark = 9,7 %,

die Ausgaben für die Unterhaltung der baulichen Anlagen von 262,8 auf 283,0, also um 20,2 Millionen Mark = 7,6 %,

die Unterhaltung der Fahrzeuge von 250,0 auf 271,8, also um 21,8 Millionen Mark = 8,7 %.

Von besonderem Einfluß auf die Steigerung der Ausgaben war die Erhöhung der Löhne um etwa 5½ %.

	1911 wirklich	1912 Etat	1912 wirklich	1912 gegen 1911	1912 gegen Etat
	Millionen Mark				
Betriebseinnahmen:					
Titel 1	647,0	656,3	691,0	+ 44,0	+ 34,7
„ 2	1559,9	1531,4	1649,8	+ 89,9	+ 118,4
Titel 1 und 2 zusammen	2206,9	2187,7	2340,8	+ 133,9	+ 153,1
„ 3 bis 6	140,4	140,0	160,7	+ 20,3	+ 20,7
zusammen	2347,3	2327,7	2501,5	+ 154,2	+ 173,8
Betriebsausgaben:					
Titel 1 bis 3	588,2	603,4	625,9	+ 37,7	+ 22,5
„ 4 „ 6	164,3	174,6	182,1	+ 17,8	+ 7,5
Zusammen Titel 1 bis 6	752,5	778,0	808,0	+ 55,5	+ 30,0
Titel 7	198,0	204,4	216,3	+ 18,3	+ 11,9
„ 8	262,8	283,0	283,0	+ 20,2	±
„ 9	250,0	264,4	271,8	+ 21,8	+ 7,4
„ 10 bis 12	67,7	66,7	79,3	+ 11,6	+ 12,6
zusammen	1531,0	1596,5	1658,4	+ 127,4	+ 61,9
Betriebsüberschuß	816,3	731,2	843,1	+ 26,8	+ 111,9
Anteil Hessens am Überschuß	17,9	16,2	18,6	+ 0,7	+ 2,1
Betriebsziffer	65.23 %		66,30 %		
Überschuß im Ordinarium ohne Verzinsung und Tilgung	798,3	714,4	823,9	+ 25,6	+ 109,5
Davon ab:					
Verzinsung und Tilgung	300,9	313,2	310,0	+ 9,1	— 3,2
Bleibt Überschuß im Ordinarium	497,4	401,2	513,9	+ 16,5	+ 112,7
Zuschuß im Extraordinarium und bei der außeretatsmäßigen Verwaltung	115,3	119,8	113,6	— 1,7	— 6,2
Reinüberschuß	382,1	281,4	400,3	+ 18,2	+ 118,9
Der Reinüberschuß ist verwendet:					
a) für allgemeine Staatszwecke (2,10 % des statistischen Anlagekapitals)	219,8	226,8	226,8	+ 7,0	±
b) zur Verstärkung des Ausgleichsfonds	162,3	54,6	173,5	+ 11,2	+ 118,9

Der Betriebsüberschuß weist 843,1 Millionen auf gegenüber 816,3 im Jahre 1911, also mehr = 26,8 Millionen Mark.

Die Betriebsziffer ist von 65,23 % auf 66,30 % gestiegen, während sie seit dem Jahre 1908 ständig gefallen war. Die Rente ist von 7,20 auf 7,17 % gesunken, sie ist zwar immer noch höher, als in den früheren Jahren, zeigt aber doch zum ersten Male seit 1908 wieder einen Rückgang. Dieser wird zum Teil dadurch erklärt, daß das Anlagekapital von 11 144 auf 11 633, also um 416,2 Millionen Mark gewachsen ist. Die Eisenbahnschulden sind von 7187 auf 7428, also um rund 241 Millionen Mark gestiegen, wodurch die Aufwendungen für Verzinsung und Tilgung um 9,1 Millionen Mark vermehrt sind.

Der Reinüberschuß hat nach Abzug von Zinsen und Tilgungsbeträgen 513,9 Millionen Mark erreicht, gegenüber 497,1 im Vorjahre und mehr als jemals zuvor. Davon sind zugeführt: dem Extraordinarium 113,6, der Allgemeinen Staatskasse 226,8 und dem Ausgleichsfonds 173,5 Millionen, wovon allerdings 120 Millionen durch den Nachtragsetat für 1912 dem Ausgleichsfonds wieder entzogen sind. Der Bestand des Ausgleichsfonds stellt sich demgemäß beim Beginn des Etatsjahres 1913 auf 302,4 Millionen Mark.

Das Jahr 1913 zeigt eine beträchtliche Abflauung der Konjunktur. Alter Erfahrung gemäß sind zwar die Eisenbahneinnahmen gestiegen. Noch stärker, und zwar nicht nur verhältnismäßig, sondern auch absolut stiegen die Ausgaben, so daß ein beträchtlicher Rückgang des Überschusses zu erwarten steht.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1910.

(Schluß aus Nr. 100.)

Mit den Finanzen beschäftigen sich die Tabellen 7—10. Das Anlagekapital der deutschen Bahnen hat sich im Berichtsjahre um 527 Millionen — im Vorjahre um 648 Millionen — vermehrt. Preußen weist gegenüber dem Jahre 1909 eine erheblich geringere Steigerung auf (166 gegenüber 487 Millionen). Statistisch sind die Ziffern Österreich-Ungarns in staunenerregender Weise gewachsen. Es ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß in dem Mehrbetrag von 1454 Millionen annähernd 853 Millionen Mark mit eingestellt sind, die in den ehemalig italienischen Linien der österreichischen Südbahn Anlage gefunden haben. Ob die Zurechnung dieser Kapitalien, die in den früheren Jahrgängen der Statistik unterblieben ist, gerechtfertigt erscheint, dürfte nicht unwesentlichen Bedenken begegnen. In der Statistik für das Jahr 1911 ist sie auch bereits wieder in Fortfall gekommen. Immerhin verbleibt auch nach Abzug dieser Summe noch die sehr beträchtliche Kapitalvermehrung von über 600 Millionen Mark. Schon seit einer Reihe von Jahren hat Österreich-Ungarn sehr große Kapitalien für seine Eisenbahnen aufgewendet. Im Jahre 1907 waren es 773, 1908: 292 und 1909: 425 Millionen Mark. Der französische Zuwachs beträgt 203 Millionen (1909: 309 und 1908: 297 Millionen) Mark. Großbritannien und Irland haben in den letzten beiden Jahren verhältnismäßig geringe Summen in ihren Eisenbahnen neu angelegt; im Berichtsjahr waren es 82 und in 1909: 77 Millionen, während 1908 ein Mehr von 330 und 1907 ein solches von 143 Millionen Mark brachte. Bei den belgischen Bahnen sind 54 (1909: 44) Millionen Mark hinzugekommen. Eine statistische Verminderung tritt für Baden und die Reichsbahnen dadurch in die Erscheinung, daß seit dem Jahre 1910 die Zuschüsse Dritter, die bei ersterem 53, bei letzteren 38 Millionen Mark betrugen, als Anlagekapital nicht mehr nachgewiesen werden. Unter Berücksichtigung dieser Summen ergibt sich für Baden eine tatsächliche Vermehrung von 32, für die Reichsbahnen von 21 Millionen Mark. Die Schweiz verzeichnet ebenfalls nur den Betrag von 1291 gegenüber 1340 Millionen Mark im Jahre 1909. Dies ist auch darauf zurückzuführen, daß im Jahre 1910 die Zuschüsse Dritter zum Bau der Gotthardbahn im Betrage von 95 Millionen Mark abgezogen sind. Tatsächlich hat also eine Vermehrung um 46 Millionen Mark stattgefunden.

Bei der Angabe des kilometrischen Anlagekapitals sind wieder die Schmalspurbahnen besonders aufgeführt, weil ihre Kosten erheblich geringer sind als die der vollspurigen Bahnen und deshalb die Vergleichsziffern sehr wesentlich beeinflussen. So beträgt das Anlagekapital für 1 km Vollspurbahn in Preußen-Hessen das vierfache, in Bayern und Württemberg das fünffache und in den Reichslanden sogar das achtfache der Kosten für 1 km Schmalspurbahn. Die teuersten Schmalspurbahnen hat Sachsen, die billigsten Bayern.

Das kilometrische Anlagekapital beider Gattungen von Bahnen zeigt in den einzelnen Ländern eine außerordentliche Verschie-

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	Anlagekapital Ende 1910 überhaupt in Millionen	Anlagekapital der Vollspurbahnen auf 1 km		Anlagekapital der Schmalspurbahnen auf 1 km	
			Ende 1909	Ende 1910	Ende 1909	Ende 1910
		ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
Deutsches Reich	preußisch-hessische Staatsbahnen	11 599	304 044	308 705	73 322	73 291
	badische Staatsbahnen	847	475 660	492 021	—	—
	bayerische Staatsbahnen	2 141	270 726	272 283	54 244	54 279
	württembergische Staatsbahnen	788	396 106	402 847	70 412	70 648
	sächsische Staatsbahnen	1 156	391 288	397 606	105 820	108 748
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-E.)	963	468 613[1])	474 369[1])	57 447	58 205
	deutsche Privatbahnen	462	101 139	102 000	69 430	70 392
	alle deutschen Bahnen	18 664	300 470	304 957	76 839	78 011
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	11 691	252 743	280 194[3])	— [2])	— [2])
Belgien	belgische Staatsbahnen	2 090	472 331	484 208	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	15 099	370 390	372 607	—	—
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	1 291	289 330[3])	273 692[3])	— [2])	— [2])
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	26 370	701 812	700 779	—	—

[1]) Das Anlagekapital der Reichsbahnen (ohne Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) auf 1 km Bahnlänge hat betragen: 1909 = 484 196 ℳ, 1910 = 489 630 ℳ. — [2]) Aus der Statistik nicht ersichtlich. — [3]) Diese Angabe bezieht sich auf Voll- und Schmalspurbahnen.

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Gesamteinnahme (einschl. der sonstigen Einnahmen) für 1 km			Gesamtausgabe in Prozenten der Gesamteinnahme			Überschuß für 1 km			Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals		
		1905	1909	1910	1905	1909	1910	1905	1909	1910	1905	1909	1910
		ℳ	ℳ	ℳ	%	%	%	ℳ	ℳ	ℳ	%	%	%
Deutsches Reich	preußisch-hessische Staatsbahnen	50 051	54 973	57 760	59,82	68,18	66,65	20 111	17 494	19 260	7,25	5,76	6,34
	badische Staatsbahnen	52 054	57 911	60 265	69 72	75,21	71,10	15 764	14 355	17 415	3,64	2,95	3,60
	bayerische Staatsbahnen	30 778	34 805	36 203	69,29	72,87	65,19	9 450	9 442	12 603	3,55	3,39	4,58
	württembergische Staatsbahnen	35 213	39 396	41 002	66,83	71,15	67,27	11 681	11 367	13 418	3,32	2,94	3,50
	sächsische Staatsbahnen	46 779	51 155	53 963	66,65	73,85	70,34	15 602	13 376	16 007	4,68	3,83	4,63
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	54 120	59 383	63 415	72,09	76,77	75,05	15 105	13 792	15 819	4,11	3,55	3,43
	deutsche Privatbahnen[1])	15 833	11 729	12 529	66,29	66,90	66,15	5 415	3 882	4 241	4,23	4,00	4,35
	alle deutschen Bahnen[1])	43 248	47 494	49 927	62,36	69,81	67,39	16 280	14 337	16 283	5,98	4,84	5,41
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	25 759	30 026	28 938	62,63	76,24	74,90	10 045	7 431	7 264	4,12	2,71	2,62
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	28 825	31 906	30 090	73,21	75,84	73,24	7 723	7 709	8 051	—	—	—
Belgien	belgische Staatsbahnen	49 008	52 114	57 160	62,08	67,71	65,54	18 586	16 825	19 700	4,04	3,37	3,80
Frankreich	französische Hauptbahnen	31 858	35 214	36 106	52,19	58,68	60,14	15 232	14 549	14 393	4,28	3,99	3,89
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	32 409	35 788	38 192	64,99	67,96	63,20	11 348	11 468	14 057	4,25	4,01	4,98
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	61 767	64 269	66 017	61,71	62,44	61,79	23 648	24 139	25 227	3,39	3,44	3,60

[1]) Mit Einschluß der Schmalspurbahnen. — Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben ist unter Ausscheidung der Ausgaben für erhebliche Ergänzungen berechnet. Das durchnittliche Anlagekapital ist zum Teil geschätzt

denheit. Es ist bei den deutschen vollspurigen Bahnen am höchsten in Baden, bei den außerdeutschen in England, das freilich Baden weit hinter sich läßt.

Die finanziellen Ergebnisse des Betriebes zeigen die Tabellen 8 und 9. Tabelle 8 gibt eine vergleichende Darstellung der Gesamteinnahmen für 1 km, der Gesamtausgaben im Verhältnis zu ihnen (der Betriebszahlen) sowie des Überschusses. Bei allen deutschen Bahnen tritt als Folge der erwähnten wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung eine starke Steigerung der Einnahmen in die Erscheinung. Bei den außerdeutschen Bahnen macht sich dies nicht in derselben einheitlichen Weise geltend. Die Vereinsbahnen Österreich-Ungarns haben wohl hauptsächlich als Folge ihres starken Rückgangs in den Beförderungsleistungen eine erhebliche kilometrische Mindereinnahme aufzuweisen. Diese zeigt sich auch bei der Niederländischen Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft. Bei Frankreich, der Schweiz und Großbritannien tritt uns eine dem Durchschnitt der übrigen Vergleichsbahnen entsprechende Steigerung entgegen. Die höchste Mehreinnahme hat Belgien mit 5046 ℳ für das Kilometer aufzuweisen.

Was das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen anlangt, so ergibt sich für alle Vergleichsbahnen mit

Tabelle 9.

Länder	Bahnen	Von den kilometrischen Gesamteinnahmen sind aufgekommen im Personen- und Gepäckverkehr						im Güterverkehr					
		1905		1909		1910		1905		1909		1910	
		ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%
Deutsches Reich	preußisch-hessische Staatsbahnen	14 199	27,53	16 240	28,58	16 646	27,87	33 322	66,28	36 034	65,09	38 236	65,87
	badische Staatsbahnen	16 519	30,78	17 171	28,16	18 199	28,69	31 011	59,58	35 429	61,18	36 975	61,35
	bayerische Staatsbahnen	9 448	30,26	10 313	29,18	11 338	30,82	18 887	61,13	21 638	61,97	22 058	60,74
	württembergische Staatsbahnen	12 151	34,40	13 917	35,25	14 566	35 40	20 048	56,93	22 636	57,46	23 708	57,82
	sächsische Staatsbahnen	14 975	31,09	17 063	32,47	18 090	32,69	27 712	59,24	31 159	60,91	32 477	60,18
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	12 051	21,90	13 723	22.58	14 215	23,76	38 513	71,16	42 228	70,59	44 909	70,30
	deutsche Privatbahnen[1])	5 264	28,93	4 871	36,77	5 207	36,64	10 825	60,10	6 957	53,44	7 542	54,01
	alle deutschen Bahnen[1])	12 693	28,19	14 398	29,02	14 947	28,65	28 567	64,82	31 070	64,08	32 885	64,52
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	6 289	24,18	7 403	24,40	7 531	25,76	18 400	71,39	21 196	70,56	20 129	69,47
Niederlande	Niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	12 575	43.54	13 562	42,43	14 023	46,45	13 516	46,89	15 198	47,63	15 293	50,83
Belgien	belgische Staatsbahnen	17 244	33.61	18 110	32,80	20 872	34,41	31 989	65,27	34 073	65,38	36 648	64,12
Frankreich	französische Hauptbahnen	14 263	44.79	15 698	44,58	15 983	44,27	17 026	53,47	18 973	53,88	19 563	54,18
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	15 071	46,50	16 836	47,04	18 054	47,27	15 815	48,80	17 460	48,79	18 527	48,51
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	26 506	42,91	27 324	42,61	28 105	42,57	30 691	49,69	31 808	49,49	32 751	49,61

[1]) Die Schmalspurbahnen sind hier nur insoweit berücksichtigt, als sie mit Vollspurbahnen in ungetrennter Rechnung verwaltet werden.

Tabelle 10.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und 1 km 1909 ₰	1 Person und 1 km 1910 ₰	1 Gütertonne und 1 km 1909 ₰	1 Gütertonne und 1 km 1910 ₰
Deutsches Reich	preußisch-hessische Staatsbahnen	2,32	2,31	3,56	3,59
	badische Staatsbahnen	2,45	2,45	3,93	3,97
	bayerische Staatsbahnen	2,46	2,51	3,68	3,66
	württembergische Staatsbahnen	2,24	2,33	4,40	4,40
	sächsische Staatsbahnen	2,58	2,56	4,46	4,45
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	2,25	2,29	3,31	3,29
	deutsche Privatbahnen[1])	2,73	2,74	6,20	6,10
	alle deutschen Bahnen [1])	2,36	2,36	3,65	3.67
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	2,44	2,61	3,79[2])	4,13[2])
Niederlande	Niederl. Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	2,90	2,85	3,58	3,59
Belgien	belgische Staatsbahnen	1,86	1,91	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	2,82	2,80	3,47	3,48
Schweiz	Haupt- und Nebenbahnen	3,40	3,32	6,90	6,99

[1]) Die Ergebnisse der Schmalspurbahnen sind hier nur insoweit berücksichtigt, als diese Bahnen in ungetrennter Rechnung mit Vollspurbahnen verwaltet werden. — [2]) Der Durchschnittsertrag für 1 Gütertonnenkilometer ist für 1909 nach dem reinen Frachtaufkommen, für 1910 unter Berücksichtigung der Nebenerträge berechnet worden.

Ausnahme Frankreichs das erfreuliche Bild, daß sich die Betriebszahl wiederum günstiger gestaltet hat. Sie ist am höchsten bei den Reichsbahnen, am niedrigsten bei den französischen. Bei den deutschen Bahnen fällt als besonders günstiges Ergebnis der Rückgang der Betriebszahl Bayerns und Badens in die Augen. Der Überschuß für das Kilometer zeigt demgemäß in Deutschland ebenfalls durchweg eine erhebliche Steigerung. Seine Ziffern übertreffen die des Jahres 1907 mit Ausnahme Sachsens zum Teil bedeutend. Die größte Steigerung des Überschusses (3060 ℳ) zeigt Baden, das allerdings im Jahre 1908 auch den stärksten Rückgang unter allen Bahnen zu erleiden hatte. Ein Rückgang im Betriebsjahr ist nur bei Österreich-Ungarn und Frankreich zu verzeichnen. Bei weitem am höchsten ist der kilometrische Überschuß in England, dann folgen an zweiter Stelle Belgien und an dritter Preußen, während im Vorjahre diese beiden Staaten die umgekehrte Reihenfolge einnahmen.

Die Verzinsung des Anlagekapitals ist am günstigsten in Preußen-Hessen, am ungünstigsten in Österreich-Ungarn. Wenn die englischen Bahnen trotz des außerordentlich hohen kilometrischen Überschusses eine fast um die Hälfte geringere Rentabilität als die preußisch-hessischen Linien ergeben, so hat dies darin seinen Grund, daß als Anlagekapital für 1 km in England erheblich mehr als das Doppelte des Betrages in Preußen aufgewendet ist. Ein Rückgang in der Verzinsung ist im Berichtsjahr eingetreten bei den Reichsbahnen, den österreichisch-ungarischen und den französischen Bahnen. Bei den deutschen Bahnen hat die Rentabilität den Stand von 1907 fast vollständig wieder erreicht und teilweise sogar übertroffen, sie bringen sämtlich eine Verzinsung von über 3,4 %.

Die Tabelle 9 ergibt, daß der Hauptanteil der Einnahmen fast bei allen Vergleichsbahnen aus dem Güterverkehr herrührt. Am schärfsten tritt dies bei den Reichsbahnen und den österreichisch-ungarischen hervor. Stark überwiegend sind die Einnahmen aus dem Güterverkehr auch in Preußen und Belgien. Bemerkenswerte Änderungen in dem Verhältnis, in dem der Personen- und Güterverkehr als Einnahmequelle zueinander stehen, sind nicht eingetreten. Es sind auch dieselben Länder, in denen die Einnahmen aus dem Güterverkehr denen aus dem Personenverkehr fast gleichstehen. Für die Schweiz hat dies, wie früher erwähnt, seinen Grund in dem starken Fremdenverkehr und für England und Holland in dem scharfen Wettbewerb der See- und Binnenschiffahrt.

Die Tabelle 10 gibt die Durchschnittserträge für die Beförderung eines Reisenden und einer Gütertonne auf 1 km an. Aus diesen Sätzen Rückschlüsse auf die Höhe der Tarife in den einzelnen Ländern zu ziehen, ist nur in begrenztem Umfange möglich. Es sind sehr viele Faktoren, die dabei berücksichtigt werden müssen, so im Personenverkehr die Benutzung der Arbeiterfahrkarten, der verschiedenen Wagenklassen und die Ausbildung des Vorortverkehrs. Der Güterverkehr ferner wird z. B. dadurch wesentlich beeinflußt, daß in den einzelnen Verkehrsgebieten die Güter höherer oder niedrigerer Tarifklassen (Rohstoffe oder fertige Fabrikate) überwiegen. Auch die Länge der Beförderung kommt in Betracht, wenn in dem Tarifsatz eine feste Abfertigungsgebühr mitenthalten ist.

Das Durchschnittseinkommen auf 1 Personenkilometer zeigt eine bedeutendere Steigerung nur bei den österreichisch-ungarischen Bahnen. Zurückgegangen ist es in Preußen-Hessen, den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz. Diese hat den höchsten Durchschnittsertrag (3,32 ₰) von allen Vergleichsbahnen zu verzeichnen. Der nächsthöchste Satz kommt in den Niederlanden auf, an dritter Stelle steht Frankreich. Sehr hoch sind die englischen Personentarife. Statistische Angaben hierüber liegen jedoch, wie erwähnt, nicht vor. Der niedrigste Durchschnittsertrag ergibt sich für Belgien, das den ausgebildetsten Arbeiterverkehr hat. Nach Belgien weist die niedrigsten Durchschnittssätze Deutschland auf. — Im Güterverkehr zeigt das ungünstigste Ergebnis Elsaß-Lothringen mit nur 3,29 ₰ für 1 km, was auf die großen Transportmengen von Rohstoffen zurückzuführen ist. Mit 3,48 ₰ folgen die französischen und mit 3,59 ₰ die preußisch-hessischen und die niederländischen Bahnen. Die Schweiz erreicht den außerordentlich hohen Satz von 6,99 ₰, der fast das doppelte des preußischen Erträgnisses darstellt.

Waldeck.

Österreichischer Staatseisenbahnrat.*)

Über die Tagung vom 13. d. M. haben wir in voriger Nummer bereits kurz berichtet und bringen nun Ausführlicheres. Auf die Anfrage eines Mitgliedes erklärte der Eisenbahnminister, daß die Behebung der Übelstände, welche sich in bezug auf die Wagenbeistellung in den letzten Jahren ergeben haben, Gegenstand der besonderen Fürsorge der Staatsbahnverwaltung sei. Zu den Mitteln, die zur Beseitigung dieser Übelstände zur Verfügung stünden, gehören in erster Linie die Investitionen, welche derart projiziert werden müssen, daß sie gerade die wunden

*) Über die Ausschußberatungen vom 9., 10. und 11. d. M. haben wir in Nr. 97 und 98 berichtet.

Stellen des Netzes heilen, daß in jenen Punkten, wo sich Stauungen und Erschwerungen in dem Umlauf der Wagen ergeben, freie Bahn geschaffen werde. Diese Maßnahme sei insofern bei ihrer Durchführung mit Schwierigkeiten verbunden, als mit diesen Investitionen überwiegend oder ausschließlich betriebstechnischen Charakters auch solche konkurrieren, welche mehr auf das Konto eines erhöhten Komforts usw. zu setzen sind. Darunter seien die großen Bahnhofsbauten, insbesondere Personenbahnhöfe gemeint, deren in den letzten Jahren eine ganze Reihe geschaffen wurden. Wenn also einerseits die Investitionstätigkeit von dem Gesichtspunkt ihrer Zweckdienlichkeit für eine glatte Durchführung des Verkehres betrieben wurde, sei auf der anderen Seite getrachtet worden, in einem zweiten Belange Abhilfe zu schaffen, nämlich durch eine systematische Ordnung des Verkehres, durch Einleitung von planmäßigen Zügen dafür zu sorgen, daß die Wagen sich rasch bewegen können und in den Stationen nicht durch Arbeiten und Bewegungen aufgehalten werden. Selbstverständlich habe die in den letzten Jahren vorgenommene Vermehrung des Fahrparks die besten Früchte getragen; die diesjährige Herbstkampagne, die an Stärke gegenüber der vorjährigen nicht zurückgegangen sei, habe sich glatt abgewickelt, ohne daß die üblichen Klagen vorgekommen wären.

In der planmäßigen Leitung des Güterverkehres bestehe die Reform, die auf eine Geschichte von ungefähr eineinhalb bis zwei Jahren zurückblickt, im Wesen darin, daß grundsätzlich beladene und leere Wagen auf Grund vorgängiger statistischer Erhebungen für bestimmte Fernverkehrsrelationen gesammelt und sodann geschlossen mit bestimmten Zügen auf möglichst weite Strecken unaufgehalten befördert werden. Für diese mit Brutto für einheitliche Relationen ausgelasteten Züge werden die Fahrordnungen ohne Rücksicht auf die Direktionsgrenzen, unter Einschränkung der Aufenthaltszeit auf das unumgänglichste Ausmaß und unter Ausschaltung jedes Stillagers aufgestellt.

Nach diesen Grundsätzen sei allmählich der Güterzugfahrplan neu aufgebaut und es seien in ihm ab 1. Oktober d. J. bereits 200 Ferngüterzugsstraßen vorgesehen. Durch diese Züge seien nunmehr für das gesamte Staatsbahnnetz günstige Güterzugskurse hergestellt. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit der Ferngüterzüge, die im ersten Versuchsstadium etwa 12 Kilometerstunden betragen habe, sei nunmehr auf 14 Kilometerstunden erhöht worden, womit im Vergleiche zur früheren, sieben bis neun Kilometerstunden betragenden Reisegeschwindigkeit eine 56- bis 100 prozentige Verbesserung erreicht worden sei. Bei einer größeren Anzahl der Ferngüterzüge werde eine Reisegeschwindigkeit von 15 bis 18 Kilometerstunden und bei einzelnen eine solche von 18 bis 25 Kilometerstunden erreicht. Das sei, verglichen mit der Personenzuggeschwindigkeit, allerdings immer noch wenig, aber im Vergleiche mit der bisherigen Geschwindigkeit sehr viel. Für die nächste Sommerfahrordnung könne eine durchschnittliche Reisegeschwindigkeit von 16 Kilometerstunden gewärtigt werden.

Aus dieser Reform ergebe sich folgendes: Im Vergleiche zum Vorjahr sei in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres bei vermehrter Wagenanforderung und bei verminderter Indienststellung fremder Wagen sowie bei erhöhtem Wagenreparaturstande die Unterdeckung des Wagenbedarfes von 27 133 auf 4236 Wagen zurückgegangen. Die höchste Tagesleistung wurde im Herbstverkehre des Vorjahres am 17. Oktober mit 26 714 Wagen erreicht, während am 23. Oktober d. J. die Höchstleistung 28 164 Wagen betragen hat, wobei statt 3988 fremder Wagen im Vorjahre in diesem Jahre nur 3585 solcher Wagen herangezogen wurden. Die durchschnittlich auf einen fremden Wagen entfallende Miete ist von 21,7 auf 19,6 ℎ, das ist um 10 %, die Verzögerungsgebühr von 27,8 auf 14,5 ℎ, das ist um rund 44 %, zurückgegangen. Durch Verfolg der Wagenläufe wurden in den wichtigsten Übergangsstationen Kürzungen der Umlaufszeiten der fremden Wagen bis zu 50 % festgestellt.

Das zweite Ergebnis bestehe im Rückgange der Lieferfrist-Entschädigungen. Diese haben hauptsächlich auch im Zusammenhange mit der neu eingeführten Wagenbewegung eine Minderung um 31 % erfahren. Ferner sei ein erhebliches Zurückgehen in den Verschubkosten festzustellen. Durch den Wegfall wiederholter Rangierarbeiten bei demselben Zug und deren Vereinigung in den Zugbildungsstationen sei im Zusammenhange mit der Einführung der Verschubprämien gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres eine Verminderung der Verschubstundenleistung — von 6,5 % bei 3proz. Zunahme der Wagenleistung eingetreten. Die Verschubprämie sei eine Maßnahme, die dem auch im Staatseisenbahnrat geäußerten Wunsch entspreche, das Personal unmittelbar an dem Betriebserfolg zu interessieren.

Weiter erwähnte der Minister noch die Manipulationserleichterungen in den Stationen. Ebenso wie eine bauliche Ausgestaltung der Stationen auch die raschere Durchbringung des Verkehrs ermögliche, so ermögliche auch eine raschere Durchbringung des Verkehrs eine Minderung der Ausgestaltung der Stationen. Dieses Wechselverhältnis gerade bei der in Rede stehenden Reform trete auf das deutlichste zutage. Nach den vorliegenden Berichten seien in 22 wichtigen, bisher überlasteten Rangierstationen namhafte Erleichterungen eingetreten.

Schließlich bemerkte der Minister, daß der Schwerpunkt und der ganze Erfolg der Reform darin liege, daß die direkten Güterzüge vor allem eine sehr weitgehende Beschleunigung des Wagenumsatzes erfahren haben, was wieder auf die Wagengestellung wohltuend zurückwirkte.

Ein Mitglied des Staatseisenbahnrates sprach der Staatsbahnverwaltung hohe Anerkennung aus. Wenn der Verkehr trotz erheblicher Steigerung ohne Störung abgewickelt werden konnte, so sei eine sehr energische Führung des Dienstes notwendig gewesen. Es sei ein Verdienst des Eisenbahnministeriums, daß die Staatsbahnen allen an sie herangetretenen Ansprüchen klaglos nachkommen konnten.

Hierauf wurde in die Beratung der Tagesordnung eingegangen.

Bei der Beratung der Frage, wie weit die Verhandlungen mit den Schiffahrtsgesellschaften wegen Einführung eines direkten Dalmatientarifs fortgeschritten sind, wurde übereinstimmend der Befriedigung Ausdruck gegeben, daß nunmehr mit der Einführung der Kumulativtarife mit Sicherheit gerechnet werden könne. Der Berichterstatter beantragte, der Staatseisenbahnrat möge aus diesem Anlaß mit allem Nachdruck erklären, daß in allen Fällen, wo wichtige Verkehrs- und wirtschaftspolitische Rücksichten das Zusammenwirken des Eisenbahn- und Schiffahrtsdienstes fordern, zwischen den beteiligten Zentralstellen rechtzeitig das Einvernehmen gepflogen und ein einheitliches Vorgehen gesichert werde. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Den interessantesten Gegenstand der Tagesordnung bildete ein Dringlichkeitsantrag folgenden Wortlautes: „Das Eisenbahnministerium wird ersucht, mit aller Energie Maßnahmen vorzukehren, um unseren Export nach den Balkanstaaten vor den verkehrstechnischen und tarifarischen Vexationen zu schützen.“

Der Antragsteller begründete nun seinen Dringlichkeitsantrag und bemerkte, schon vor einem Jahre habe er darauf aufmerksam gemacht, daß, wenn durch die kriegerischen Vorgänge auf dem Balkan Verschiebungen in den Besitzverhältnissen eintreten, die Convention à quatre gefährdet sei. Redner bespricht hierauf die Frage der Orientbahnen, insbesondere eine Internationalisierung der Verwaltung der Orientbahnen. In den Ausführungen über tarifarische Maßregeln erörtert ein Mitglied die am 1. Februar 1914 in Kraft tretenden Tariferhöhungen für die österreichische Eisenindustrie. Ein Mitglied bemerkt, daß dieser Dringlichkeitsantrag den wichtigsten Gegenstand der Tagung bilde. Eine Körperschaft, wie der Staatseisenbahnrat, solle sich ständig mit den einschlägigen Fragen befassen, und er schlägt zu diesem Zwecke die Wahl eines Spezialkomitees vor. Der Dringlichkeitsantrag wird in der Fassung angenommen, daß das Eisenbahnministerium ersucht wird, mit aller Energie Maßnahmen vorzukehren, um die Ausfuhr nach den Balkanländern vor Benachteiligungen und Behinderungen zu schützen. Gleichzeitig wurde zur weiteren Behandlung dieser Angelegenheit ein fünfzehngliedriges Komitee eingesetzt.

Nach Erledigung der Tagesordnung hielt der Eisenbahnminister das Schlußwort. Er erinnerte in einer Rückschau, daß der Staatseisenbahnrat in seiner neuen Form Gelegenheit hatte, die Regierung bei der Beendigung der Reform der Tarife kräftig zu unterstützen. Dieses große Werk sei durch die Ratschläge und die Beschlußfassungen des Staatseisenbahnrates ausgebaut worden. Außerdem sei im Laufe der Beratungen eine Reihe anderer Gegenstände von hervorragender Wichtigkeit einer erfreulichen Lösung zugeführt. Im Laufe dieser Funktionsperiode seien 2959 Initiativanträge zur Verhandlung gekommen. Weiter fuhr der Minister wörtlich fort:

„Wenn in den Reorganisierungsarbeiten im Laufe dieses Jahres eine gewisse Verlangsamung eingetreten ist, so sei dies darauf zurückzuführen, daß das heurige Jahr für das Eisenbahnministerium mit ernster Arbeit anderer Art belastet war. Die Aufmerksamkeit der maßgebenden Organe war im Jahre 1913 jenen bekannten Vorsorgen gewidmet, die jetzt als überwunden gelten können; sie waren für uns lehrhaft, denn sie haben uns erst recht gezeigt, wie ungeheuer wichtig das ganze Eisenbahnwesen ist, und wie dringend notwendig es ist, mit Vorsicht an alle Pläne heranzutreten, welche auf eine Neugestaltung der Verhältnisse hinzielen. Trotzdem haben wir uns redlich bemüht, auch in dieser Zeit die Reorganisationsarbeiten nach Maßgabe der Möglichkeit zu fördern, und man ist zu einem Plane gelangt, der immerhin einen wesentlichen Fortschritt bedeutet. Wenn eines die Arbeit selbst in ihrem Fortgang stört und hemmt, so sind es die nicht zu vernachlässigenden politisch-nationalen Verhältnisse, auf welche eine Reorganisationsarbeit von dieser Größe und diesem Umfang selbstverständlich den größten Wert legen muß. Und so steht denn der verantwortliche Leiter des Ressorts gerade in den Hauptfragen vor dem peinlichen Dilemma, entweder eine Organisation zu beschließen, die politisch befriedigt und dienstlich vielleicht zu wünschen übrig läßt, oder umgekehrt eine solche, die sach-

lich entspricht, aber in politischer Beziehung minder entspricht. Die mittlere Linie hieraus zu finden, ist das große Kunststück, um das es sich handelt, speziell bietet die Aufteilung der neuen verstaatlichten Linien die größte Schwierigkeit... Leider kann ich von meinem Standpunkte aus nicht sagen, daß den Bemühungen in dieser Richtung heute schon voller Erfolg beschieden gewesen ist. Dagegen habe ich getreu den Grundsätzen, die ich vor einem Jahre andeutete, vor allem dahin gewirkt, daß die Zwischenzeit durch die emsigste Pflege der inneren Einrichtung der Verwaltung ausgenützt werde. Ich bitte mir es nicht als Unbescheidenheit anzurechnen, wenn ich sage, daß die Verhältnisse der Staatsbahnen, und zwar sowohl die betrieblichen als auch die finanziellen Verhältnisse, einer allmählichen Besserung entgegengehen. Ich sehe zu meiner Freude, daß diese Auffassung auch in Ihrem Kreise zutage zu treten beginnt, daß auch bei Ihnen die Empfindung sich durchsetzt, daß die Staatsbahnen einen Prozeß der Gesundung durchmachen, der nicht gestört werden wird, wenn es uns vergönnt ist, die wirtschaftliche Stagnation, in der wir uns heute befinden, bald zu überwinden. Ich möchte noch die Versicherung beifügen, daß den Reorganisationsarbeiten fortgesetzt meine Aufmerksamkeit gewidmet bleibt, daß ich diese Arbeiten mit Nachdruck, aber auch mit Vorsicht zu führen gewillt bin, immer getragen von dem Bewußtsein der mir obliegenden Verantwortung."

Der Minister schloß mit Dankesworten, insbesondere an die Obmänner und Berichterstatter der Ausschüsse, und erntete für seine Ausführungen lebhaften, anhaltenden Beifall.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Neue Lohnordnung.** Nach einem Erlaß des preußischen Eisenbahnministers vom 22. d. M. wird die neue Lohnordnung, von welcher der in Nr. 83, S. 1290 d. Ztg. mitgeteilte Erlaß handelt, erst mit dem 1. April 1914 in Kraft treten. Dagegen liegt es in der Absicht des Ministers, daß die in bezug auf die Lohnbildung getroffenen Maßnahmen spätestens mit dem 1. Januar 1914 durchgeführt werden sollen. Dies bezieht sich insbesondere auch auf die im einzelnen angeordnete Neuordnung der Lohnstellenzulagen und anderweite Ausgestaltung der Lohnstaffeln. Eine Ausnahme hiervon machen lediglich die über die Lohnbildung in den Werkstätten getroffenen ergänzenden Bestimmungen eines Erlasses vom 16. d. M., die erst mit dem 1. April 1914 eingeführt werden sollen.

— **Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts** (in Einheiten zu 10 t) in den großen Kohlenbezirken für die Zeit vom 1. bis 15. Dezember 1913.

A. Steinkohlenbezirke.

Bezirk	Jahr	Arbeitstage	Wagen wurden gestellt im ganzen	davon an Werktagen	davon an Sonn- und Festtagen	nicht rechtzeitig gestellt Wagen	nicht rechtzeitig gestellt %	im Durchschnitt für den Werktag gestellt Wagen	im Durchschnitt für den Sonn- und Festtag gestellt Wagen
Ruhr	1913	12*)	367 493	355 669	11 824	—	—	29 639	3 941
	1912	12*)	391 743	358 363	33 380	47 825	10,9	29 864	11 127
gegen das Vorjahr	—	—	— 24 250 = 6,2 %	— 2 694	— 21 556	—	—	— 225 = 0,8 %	— 7 186
Aachener Bezirk	1913	12*)	11 941	10 947	994	—	—	912	331
	1912	12*)	10 892	9 939	953	2 774	20,3	828	318
gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 049 = 9,6 %	+ 1 008	+ 41	—	—	+ 84 = 10,1 %	+ 13
Saarbezirk	1913	12*)	41 543	41 318	225	—	—	3 443	75
	1912	12*)	37 846	37 344	502	5 586	12,9	3 112	167
gegen das Vorjahr	—	—	+ 3 697 = 9,8 %	+ 3 974	— 277	—	—	+ 331 = 10,6 %	— 92
Elsaß-Lothringen (Saarbezirk)	1913	13	16 444	16 444	—	—	—	1 265	—
	1912	12	14 646	14 646	—	1 344	8,4	1 221	—
gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 798 = 12,3 %	+ 1 798	—	—	—	+ 44 = 3,6 %	—
Oberschlesien	1913	11†)	144 666	142 699	1 967	—	—	12 973	492
	1912	11*)	130 715	127 309	3 406	25 472	16,3	11 574	852
gegen das Vorjahr	—	—	+ 13 951 = 10,7 %	+ 15 390	— 1 439	—	—	+ 1 399 = 12,1 %	— 360
Niederschlesien	1913	13	18 732	18 359	373	—	—	1412	187
	1912	12	18 221	17 281	940	4 537	19,9	1440	313
gegen das Vorjahr	—	—	+ 511 = 2,8 %	+ 1 078	— 567	—	—	— 28 = 1,9 %	— 126
Sächsischer Steinkohlenbezirk	1913	13	20 811	20 811	—	32	0,2	1 601	—
	1912	12	19 482	19 482	—	5 126	20,8	1 624	—
gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 329 = 6,8 %	+ 1 329	—	—	—	— 23 = 1,4 %	—
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	621 630	606 247	15 383	32	—	51 245	5 026
	1912	—	623 545	584 364	39 181	92 664	—	49 663	12 777
gegen das Vorjahr	—	—	— 1 915 = 0,3 %	+ 21 883	— 23 798	—	—	+ 1 582 = 3,2 %	— 7 751
B. Braunkohlenbezirke.									
Halle	1913	13	58 081	58 081	—	2	—	4 468	—
	1912	12	60 119	60 084	35	11 624	16,2	5 007	12
gegen das Vorjahr	—	—	— 2 038 = 3,4 %	— 2 003	— 35	—	—	— 539 = 10,8 %	— 12
Magdeburg	1913	13	27 106	27 106	—	—	—	2 085	—
	1912	12	26 367	26 367	—	5 465	17,2	2 197	—
gegen das Vorjahr	—	—	+ 739 = 2,8 %	+ 739	—	—	—	— 112 = 5,1 %	—
Erfurt	1913	13	7 700	7 700	—	3	—	592	—
	1912	12	8 116	8 097	19	1 404	14,7	675	6
gegen das Vorjahr	—	—	— 416 = 5,1 %	— 397	— 19	—	—	— 83 = 12,3 %	— 6
Cassel	1913	13	2 256	2 256	—	—	—	173	—
	1912	12	2 439	2 439	—	554	18,5	203	—
gegen das Vorjahr	—	—	— 183 = 7,5 %	— 183	—	—	—	— 30 = 14,8 %	—
Hannover	1913	13	4 344	4 295	49	—	—	330	25
	1912	12	3 000	2 942	58	533	15,1	250	19
gegen das Vorjahr	—	—	+ 1 344 = 44,8 %	+ 1 353	— 9	—	—	+ 80 = 32,0 %	+ 6

*) 1 Festtag. †) 2 Festtage.

Sächsisch. Braunkohlenbezirk ..	1913	13	20 046	20 046	—	—	—	1 542	—
	1912	12	17 788	17 788	—	5 070	22,2	1 482	—
gegen das Vorjahr	—	—	+ 2 258 = 12,7 %	+ 2 258	—	—	—	+ 60 = 4,0 %	—
Rheinisch. Braunkohlenbezirk ..	1913	13	32 134	32 134	—	—	—	2 472	—
	1912	12	25 796	24 708	1 088	11 927	31,6	2 059	363
gegen das Vorjahr	—	—	+ 6 338 = 24,6 %	+ 7 426	— 1 088	—	—	+ 413 = 20,1 %	— 363
Gesamtsumme in den 7 Bezirken	1913	—	151 667	151 618	49	5	—	11 662	25
	1912	—	143 625	142 425	1 200	36 577	—	11 873	400
gegen das Vorjahr	—	—	+ 8 042 = 5,6 %	+ 9 193	— 1 151	—	—	— 211 = 1,8 %	— 375

Anmerkung. Der Berechnung des arbeitstäglichen Durchschnittes werden künftig nur die an den Werktagen gestellten Wagen zugrunde gelegt.

— **Eisenbahnunfall im Cochemer Tunnel.** Aus Trier, 28. Dezember wird amtlich gemeldet: Infolge Entgleisung von Güterzügen im Cochemer Tunnel ist die Strecke Cochem-Eller für den Personen- und Güterverkehr gesperrt. Der Durchgangsverkehr Coblenz-Trier und umgekehrt muß über die Eifelstrecke und Nahebahn umgeleitet werden, da ein Umsteigen an der Unfallstelle nicht möglich ist. Für den Ortsverkehr werden Pendelzüge von Trier nach Eller und von Coblenz nach Cochem gefahren. Der Verkehr wird voraussichtlich im Laufe des morgigen Tages wieder aufgenommen werden. Durch den Unfall wurden zwei Beamte tödlich und zwei Beamte leicht verletzt. Als Ursache des Unglücks wurde bis jetzt ermittelt, daß beim Auswechseln einer schadhaften Schiene die vorgeschriebenen Sicherheitsmaßnahmen nicht genügend beachtet wurden.

— **Bahnbauten der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft.** Nach Mitteilung der „Neuen Badischen Landes-Ztg." sind die Bauarbeiten für die Herstellung eines zweiten Gleises und die Elektrisierung der Nebenbahn Mannheim-Weinheim in letzter Zeit derart gefördert worden, daß der Bahnkörper einschließlich der Brücken, von denen die Errichtung der drei in der Niederung zwischen Weinheim und Viernheim gelegenen Brücken wegen des schlechten Untergrundes ganz besondere Schwierigkeiten bereitet hatte, zurzeit vollständig fertiggestellt ist. Wesentlich erweitert werden die Gleisanlagen in den Bahnhöfen Käfertal und Viernheim. auf letzterem wird eine Halle zur Unterbringung der elektrischen Wagen erbaut, die mit ihren Anbauten eine Fläche von 1715 qm umfaßt und 35 Wagen aufzunehmen vermag. Auch auf dem Bahnhof Käfertal sind umfangreiche Bauten in der Ausführung begriffen, dort wird die Hauptwerkstätte für das Gesamtbahnnetz der Gesellschaft errichtet, die mit allen Baulichkeiten eine Fläche von 3610 qm einnimmt und aus drei zusammenhängenden Hallen bestehen wird. Außerdem wird noch ein Lokomotivschuppen errichtet, da auch nach Elektrisierung der Bahn der Dampfbetrieb für den Güterverkehr bis auf weiteres beibehalten werden soll. Mit Eröffnung dieser neuen Hauptwerkstätte wird die jetzige Werkstätte nebst Lokomotivschuppen auf dem Bahnhof Mannheim-Neckarvorstadt abgebrochen; auch dieser Bahnhof wird wesentlich erweitert. Nach dem Stand der Bauarbeiten ist anzunehmen, daß der elektrische Betrieb auf der Linie Mannheim-Weinheim mit Beginn des nächsten Sommerfahrplans eingeführt werden kann.

— **Staatlich unterstützte Kraftwagenlinien in Hessen.** Dem hessischen Landtag ist eine Vorlage der Regierung über die Förderung von Kraftwagenlinien zugegangen, die ihre Entstehung der Anregung des Oberbürgermeisters von Worms verdankt. Die Vorlage sieht Beihilfen bis zu 20 % bei Personen- und bis zu 25 % der Betriebskosten bei Personen- und Güterverkehr vor. In der Hauptsache soll die Unterstützung solchen Linien zuteil werden, die sich im Besitz von Gemeinden, Kreisen oder Provinzen befinden oder an denen diese mit mehr als 50 % des Kaptals beteiligt sind. Die Veräußerung, Übertragung oder Aufgabe unterstützter Linien ist von der Zustimmung der Regierung abhängig, die andernfalls weitere Unterstützungen verweigern oder die letztjährige Beihilfe zurückfordern kann. Die Einzelheiten des Betriebs, Streckenführung, Haltestellen, Tarife und Fahrpläne unterliegen der regierungsseitigen Genehmigung. Auch kann die Regierung Übernahme der Postbeförderung gegen entsprechende Entschädigung verlangen. Weitere Bedingungen sind: Betrieb der Linien auch im Winter, Anschluß an die Eisenbahn oder eine andere Kraftwagenlinie, Sicherheitsleistung für einen etwaigen Fehlbetrag aus dem Betrieb, soweit er nicht aus der Beihilfe gedeckt ist. Die Mittel sollen dem Restefonds entnommen werden. Der „Schwäb. Merkur" fügt dieser Mitteilung hinzu: Da Hessen dank seiner Eisenbahnpolitik bereits das dichteste Bahnnetz in Deutschland hat — 201,1 km auf 1000 qkm — so bedeutet die Förderung der Kraftwagenlinien eine weitere ins Kleinste gehende Erschließung des Landes, die freilich nur dadurch möglich ist, daß die zum Teil unrentablen Nebenbahnen mit in die große Gemeinschaft der preußisch-hessischen Eisenbahn aufgegangen sind.

— **Zur Elektrisierung der bayerischen Bahnen.** In der bayerischen Reichsratskammer hat, wie den Tageszeitungen zu entnehmen, bei einer Debatte über die Elektrisierung der bayerischen Bahnen Reichsrat Ritter Oskar v. Miller, Direktor des Deutschen Museums, verlangt, daß der Ausbau der Wasserkräfte des Landes einschließlich des großen Walchenseeprojektes nicht länger verzögert werden und keine zwei Jahre mehr dauern dürfe. Diesem Urteil gegenüber hielt der Verkehrsminister im allgemeinen an seiner Ansicht, daß die Elektrisierung fünf Jahre und länger dauern könne, noch fest, wollte aber einen kürzeren Zeitraum nicht für ausgeschlossen halten. Reichsrat Ritter v. Maffei, der Inhaber der bekannten Lokomotivfabrik, erklärte, er sei durchaus kein Gegner des elektrischen Bahnbetriebes, es seien zwar noch Erfahrungen abzuwarten, aber die Lösung komme.

— **Beratung des Entwurfs eines Eisenbahngesetzes usw. im sächsischen Landtag.** Am 18. Dezember 1913 fand in der 2. Kammer des sächsischen Landtages die allgemeine Vorberatung über den von der Regierung vorgelegten (in Nr. 99 S 1541 fgd. d. Ztg. ausführlich besprochenen Entwurf eines Eisenbahngesetzes statt. Die Redner aller Parteien erklärten eine gesetzliche Regelung des Eisenbahnwesens für erwünscht. Im allgemeinen war man bereit, mit der Regierung auf der Grundlage des Entwurfes weiter zu arbeiten. Im einzelnen wurden zahlreiche Anregungen vorgebracht, die sich namentlich in folgender Richtung bewegten: möglichste Einfachheit des Verfahrens, weitgehende Berücksichtigung der Interessen der Gemeinden unter Schonung ihres Selbstverwaltungsrechtes, tunlichste Förderung des Kleinbahnwesens unter Vermeidung beschränkter Vorschriften. Unter diesen Gesichtspunkten wurden einer besonderen Kritik unterzogen die Bestimmungen des Entwurfes über die Verleihung durch zwei Ministerien, die Aufsichtsführung über Kleinbahnen durch die Generaldirektion der Staatseisenbahnen und die Kreishauptmannschaften, das Tarifgenehmigungsrecht der Regierung, den unentgeltlichen Heimfall des Unternehmens an den Staat, den Vorbehalt einer an den Staat zu entrichtenden Wettbewerbsgebühr und den sogenannten Ersatzvollzug bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsräume. Ein Abgeordneter wollte die elektrischen Straßenbahnen nicht dem Verleihungsrechte der Regierung, sondern dem § 37 der Gewerbeordnung unterstellt wissen, eine Auffassung, die jedoch von der Regierung unter Hinweis auf § 6 der Gewerbeordnung und die einschlägige Rechtsprechung widerlegt wurde. Der Minister des Innern erklärte, daß das Verleihungsrecht des Staates auch hinsichtlich der elektrischen Straßenbahnen die unverrückbare Grundlage des Entwurfes bilde. Allgemein wurde anerkannt, daß die Frage der nachträglichen Vorkehrungen im öffentlichen Interesse oder zum Schutze der Anlieger, namentlich die Frage der Beseitigung von schienengleichen Straßenübergängen, der gesetzlichen Regelung bedürfe. Doch behielt man sich eine eingehende Prüfung der in dieser Hinsicht, namentlich wegen der Kostenverteilung, von der Regierung gemachten Vorschläge vor. Der Entwurf wurde der Gesetzgebungsdeputation im Einvernehmen mit der Finanzdeputation B überwiesen.

In derselben Kammersitzung wurde ein Antrag der konservativen Fraktion beraten, der dahin ging, die Regierung zu ersuchen, allen denjenigen Gemeinden, deren Wünsche und Petitionen um Verkehrsverbesserungen von der Kammer als berechtigt anerkannt worden sind, 1. bei Errichtung staatlicher Kraftwagenlinien die bisher geforderten Zinsgarantien zu erlassen oder das weitgehendste Entgegenkommen vom Eisenbahnverkehr entlegenen Gemeinden gegenüber zu betätigen; 2. bei Erbauung von Staatseisenbahnen die Beschaffung des erforderlichen Grund und Bodens den Gemeinden durch Gewährung niedrig verzinsbarer oder langfristig tilgbarer Darlehen zu erleichtern.

Nachdem Abg. Rentsch den Antrag näher begründet hatte, führte Finanzminister v. Seydewitz im wesentlichen folgendes aus:

Zu 1. Die Kraftwagenlinien kämen fast ausschließlich einem örtlich eng begrenzten Gebiete zugute; die Regierung habe sich daher unter Billigung des Landtages zur Einrichtung staatlicher Kraftwagenlinien nur unter der Voraussetzung entschlossen, daß die Interessenten zu angemessenen Beitragsleistungen herangezogen würden. Eine Verzinsung des Anlagekapitals werde den Interessenten nicht angesonnen; sie müßten nur die Wagen-

hallen stellen und für etwaige Betriebsausfälle bis zur Höhe der mäßig berechneten Abschreibungen Gewähr leisten. Auf dieser Grundlage seien bis jetzt Kraftwagenlinien mit einer Betriebslänge von über 200 km eingerichtet worden. Von den erwähnten Grundsätzen vermöge die Regierung nicht abzugehen.

Zu 2. Wenn in Sachsen beim Bau staatlicher Nebenbahnen von den Interessenten die unentgeltliche Bereitstellung des Grund und Bodens verlangt werde, so folge man nur dem Beispiele anderer deutscher Bundesstaaten. Auch an diesem Grundsatze müsse, da er durchaus der Billigkeit entspreche, festgehalten werden. Immerhin sei zuzugeben, daß in manchen Fällen einzelnen minder leistungsfähigen Gemeinden das von ihnen zu bringende Opfer schwer fallen möge, namentlich in einer Zeit, wo die Geldbeschaffung schwierig sei und hohe Zinsen erfordere. Die Regierung sei daher nicht abgeneigt, im Sinne des Antrages zunächst versuchsweise staatliche Mittel zur Erleichterung der Beschaffung von Grund und Boden im Wege von Darlehen in gewissem Umfange, etwa bis zur Hälfte dieser Beschaffungskosten, bereitzustellen. Doch werde die Darlehnsgewährung nur in solchen Fällen zu rechtfertigen sein, wo eine besondere Bedürftigkeit nachgewiesen werde. Wegen der Höhe des Zinsfußes und der Tilgungsquoten müsse sich die Regierung nähere Erwägungen vorbehalten. Bei der Bemessung des Zinsfußes werde grundsätzlich davon auszugehen sein, daß der Allgemeinheit durch Gewährung von Darlehen der gewünschten Art Verluste nicht erwachsen. Was die Höhe der Tilgung betreffe, so liege es nach Ansicht der Regierung im Interesse der Gemeinden selbst, die Darlehen in nicht zu langer Zeit zu tilgen, um so ihre Steuerzahler möglichst bald von der fortlaufenden Last der Zinszahlung zu befreien. — Der Antrag wurde, nachdem noch mehrere Redner das Wort ergriffen hatten, der Finanzdeputation B im Einvernehmen mit der Finanzdeputation A überwiesen.

— **Herstellung einer Eisenbahn von Buchau nach Riedlingen.** Auf Grund besonderer Vereinbarungen gestattet die preußische der württembergischen Regierung zwecks Herstellung einer Nebenbahn von 0,75 m Spurweite von Buchau nach Riedlingen die Benutzung der auf preußischem Gebiet auf der Markung Burgau gelegenen Grundstücke unter den üblichen Vorbehalten für die Ausübung der Landeshoheitsrechte. Als ständiger Kommissar für die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechts über die Eisenbahn von Buchau nach Riedlingen ist vom preußischen Eisenbahnminister der Regierungspräsident in Sigmaringen bestellt worden. (Eis.-Verordn.-Bl. Nr. 38 vom 21. November 1913.)

— **Zur Frage der Fahrkartensteuer.** Im Finanzausschuß der württembergischen Zweiten Kammer wurde kürzlich der ihm überwiesene Antrag Keil: „Die Staatsregierung zu ersuchen, im Bundesrat für eine möglichst baldige Aufhebung der Fahrkartensteuer einzutreten“, in Anwesenheit des Ministerpräsidenten Dr. v. Weizsäcker beraten. Der Berichterstatter, Dr. v. Kiene, stellte folgenden Antrag:

„Die Staatsregierung zu ersuchen: 1. im Bundesrat für eine möglichst baldige Aufhebung der Fahrkartensteuer unter der Voraussetzung einzutreten, daß für den dadurch entstehenden Ausfall ein ausreichender Ersatz geschaffen wird; 2. falls ein baldiger Eintritt dieser Voraussetzung nicht in sichere Aussicht genommen werden kann, im Bundesrat für eine die Mängel der jetzigen Gestaltung der Fahrkartensteuer beseitigende Reform derselben in dem Sinne einzutreten, daß die IV. Wagenklasse wie seither von der Steuer freigelassen wird und ein dem jetzigen annähernd gleicher Ertrag der abgeänderten Fahrkartensteuer zu erwarten ist.“

Der Berichterstatter gab hierzu längere Ausführungen. Ministerpräsident Dr. v. Weizsäcker stimmte der Ziffer 1 des Antrages zu. Württemberg habe an Fahrkartensteuer im Jahre 1912 abzuliefern gehabt 482 000 *M*, 1907: 432 000 *M*; das Gesamtergebnis für das Reich sei im Etat für 1914 mit 24 Millionen eingestellt. Bei einer Aufhebung der Steuer hätte Württemberg an Matrikularbeitrag 900 000 *M* mehr aufzubringen. In dieser Beziehung aber stehe Württemberg mit den anderen verbündeten Regierungen auf dem Standpunkt, daß es bei den 80 ₰ auf den Kopf als Matrikularbeitrag sein Bewenden haben müsse. Im übrigen seien die verbündeten Regierungen an der jetzigen Gestaltung der Fahrkartensteuer unschuldig. An eine Abschaffung könnte nur bei entsprechendem Ersatz gedacht werden, wie ja auch im Antrag des Berichterstatters vorgesehen sei. Der Ziffer 2 des Antrages stehe er skeptischer gegenüber, wenn er auch die technischen Mängel der Fahrkartensteuer anerkenne. Die Schwierigkeiten liegen eben in den bestehenden prinzipiellen Verschiedenheiten in bezug auf die Bildung des Fahrpreises der Wagenklassen gegenüber dem systematischen Aufbau der Fahrkartensteuer. Bei einer Reform würde man wohl vorzugsweise an das prozentuale System denken müssen, das aber der Reichstag abgelehnt habe. Auch wäre die Folge einer Reform wohl eine Mehrbesteuerung der III. Klasse und damit eine noch stärkere Abwanderung in die IV. Wenn Württemberg sich auch einer Reform nicht entziehen wolle, so sei es doch fraglich, ob es die Initiative ergreifen solle. — Nachdem ein Mitglied der Sozialdemokratie sich unter diesen Verhältnissen gegen die Ziffer 2 des Antrages ausgesprochen und ein konservatives Mitglied erklärt hatte, es bestehe für Württemberg keine Veranlassung zur Abschaffung oder Änderung der Fahrkartensteuer, ließ der Berichterstatter Ziffer 2 seines Antrages fallen und gab in Ziffer 1 der ausgesprochenen Voraussetzung folgende Fassung: „daß der dadurch entstehende Ausfall ohne Erhöhung der Matrikularbeiträge gedeckt wird“. In dieser Form wurde der Antrag Kiene mit 12 Stimmen bei 3 Enthaltungen angenommen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat November d. J. betrug die Bahnlänge 2098,95 (i. V. 2098,95) km. Befördert wurden 5 690 000 (5 357 000) Personen und 1 232 640 (1 306 396) t Güter. Es haben betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr 2 333 000 *M*, mehr gegenüber November 1912: 136 796 *M*, aus dem Güterverkehr 4 416 000 *M*, weniger 276 053 *M*. Vom 1. April bis letzten November betrugen die Einnahmen im ganzen 61 365 000 *M* gegen 60 429 627 *M* im gleichen Zeitraum des Vorjahres, mehr 935 373 *M*.

— **Durchführung der Beurlaubungen bei den badischen Staatsbahnen.** Zur leichteren Durchführung der zahlreichen Erholungsurlaube ist für den Bereich der badischen Staatseisenbahnverwaltung das Urlaubsjahr durch das badische Finanzministerium mit Allerhöchster Ermächtigung auf die Zeit vom 1. April bis 31. März festgesetzt worden. Im laufenden Jahre sollen die Beamten, die ihren Urlaub für das Jahr 1913 noch nicht oder noch nicht ganz benutzt haben, auf Wunsch den Urlaub, soweit möglich, noch vor Jahresschluß erhalten. In der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1914 soll ferner allen Beamten gestattet sein, sowohl den etwa noch rückständigen Urlaub für 1913 als auch den für das Urlaubsjahr 1914 zu benutzen.

— **Wintersportverkehr.** Zur Förderung des Wintersports sind auch in diesem Winter wiederum von allen Hauptsportplätzen in Deutschland, Tirol und der Schweiz sowohl sportliche Lehrkurse als auch eine Reihe sportlicher Wettbewerbsveranstaltungen in Aussicht genommen. Von den am meisten aufgesuchten Wintersportplätzen liegen zahlreiche Ankündigungen über geplante Wintersportfeste von kürzerer oder längerer Dauer vor, bei denen es möglich sein wird, auf allen Gebieten wintersportlicher Tätigkeit in Wettbewerb zu treten. Mit Bildern versehene Drucksachen sowohl über die deutschen Wintersportplätze im Harz, in Thüringen, im württembergischen und badischen Schwarzwald, in Schlesien, im sächsischen Erzgebirge und in Bayern, als auch über die österreichischen und schweizerischen Wintersportplätze, sowie Übersichten über die in diesen Wintersportgebieten beabsichtigten sportlichen Veranstaltungen sind kostenlos durch das Internationale öffentliche Verkehrsbureau in Berlin, Unter den Linden 14, die amtliche Auskunftsstelle sämtlicher deutschen Staatsbahnverwaltungen und der schweizerischen Bundesbahnen erhältlich. Die von den Verkehrsvereinen einzelner Wintersportplätze ausgegebenen Drucksachen nehmen teilweise die Gestalt von schmucken Broschüren mit trefflichen Abbildungen an, welche die wintersportlichen Vergnügungen des Platzes darstellen.

Zur Erleichterung der Teilnahme an den Wintersportplätzen und zur Förderung des Wintersports lassen die beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen wiederum eine Reihe von Sportsonderzügen verkehren. Über die von der sächsischen Staatsbahnverwaltung eingelegten Sportzüge ist bereits näheres in Nr. 93, S. 1451, dieser Zeitung mitgeteilt. Im Bereiche der preußisch-hessischen Staatsbahnen werden, günstige Witterungs- und Schneeverhältnisse vorausgesetzt, u. a. folgende Sonderzüge zu ermäßigten Fahrpreisen zur Ablassung kommen: Nach dem Harz von Berlin am 10. Januar nach Braunlage, 17. Januar und 14. Februar nach Schierke und Elend; von Magdeburg am 28. Dezember, 11. Januar, 8. Februar nach Braunlage, am 18. Januar und 15. Februar nach Schierke; von Altona am 17. Januar und 14. Februar nach Schierke und Elend; von Hannover am 4. Januar nach Bad Sachsa, am 11. Januar nach Clausthal, am 17. Januar und 14. Februar nach Schierke und Elend, am 8. Februar nach Braunlage; von Halle a. S. am 7. Februar nach Braunlage; von Leipzig am 17. Januar nach Schierke und Elend. Außerdem sind noch von sportlichen Vereinen und Verbänden mehrere Gesellschaftsfahrten nach den Hauptgebieten des Wintersports in Aussicht genommen. Außer der Ablassung von Sonderzügen kommen die Eisenbahnverwaltungen auch noch in anderer Weise den Interessen des Wintersports entgegen, indem sie zum Teil besondere Wagen für die Besucher der Sportplätze in die Züge einstellen. So ist neuerdings von der Eisenbahndirektion Frankfurt a. M. in Aussicht genommen worden, in den von Schneeschuhläufern am meisten benutzten Zügen an Sonnabenden und Sonntagen besondere Wagen III. Klasse für diese verkehren zu lassen.

— **Der sächsische Verkehrsverband,** der dem Bund Deutscher Verkehrsvereine angehört und seinen Sitz in Leipzig hat, hielt unlängst in Dresden seine Herbstsitzung ab. Bei dieser Gelegenheit hatte die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen die Mitglieder des Verbandes zu einer Besichtigung des für die sächsischen Eisenbahnwagen bestimmten Bildschmucks nach ihrem Verwaltungsgebäude eingeladen. Näheres über diese zur Förderung des Fremdenverkehrs von der Generaldirektion getroffene Maßnahme ist in Nr. 81, S. 1260, d. Ztg. mitgeteilt worden. Wie der „Dresd. Anz." in seinem Bericht über die Tagung des Verkehrsverbandes angibt, sprach Oberfinanzrat Dr. Bauer bei der Besichtigung die sichere Erwartung aus, daß durch Aushängen guter Heimatsbilder der Fremdenverkehr gesteigert werden würde, zumal nicht nur die I. und II., sondern auch die III. Wagenklasse den Bildschmuck erhalten soll. In der Versammlung der Mitglieder des Verbandes wurde ausgeführt, daß in Sachsen zur Hebung des Fremdenverkehrs noch sehr viel getan werden müßte. Um ein gemeinsames Vorgehen zu ermöglichen, sei eine Angliederung der einzelnen Verkehrsvereine an den sächsischen Verkehrsverband erwünscht. Sodann wurde die Gründung einer sächsischen Verkehrszeitung besprochen, die nach Angabe des Vorsitzenden vom Finanzministerium unterstützt werden würde. Die Auflage soll ungefähr 60 000 Hefte betragen, inhaltlich sind in jedem Heft 24 Seiten für Bilder und 8 Seiten für den Text in Aussicht genommen. Schließlich wurde über die Beteiligung an der Sonderausstellung „Deutschland im Bilde" auf der Internationalen Ausstellung für Buchgewerbe und Graphik in Leipzig 1914 beraten. Diese Sonderausstellung wird für die deutschen Verkehrsinteressen vom Bund Deutscher Verkehrsvereine (Leipzig) veranstaltet und bezweckt, allen, insbesondere den aus dem Auslande erscheinenden Besuchern der Ausstellung die Schönheiten und Sehenswürdigkeiten Deutschlands in guten Bildern vor Augen zu führen und damit einen neuen Anreiz zum Besuche Deutschlands zu schaffen. In der öffentlichen Versammlung hob Oberfinanzrat Dr. Bauer u. a. hervor, daß die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen den Bestrebungen des sächsischen Verkehrsverbandes sehr freundlich gegenüberstehe.

— **Abstempelung der Monatskarten.** Hierzu geht uns von beteiligter Seite folgende Mitteilung zu: Die kurze Beschreibung des neuen Abstempelungsverfahrens bei Monatskarten in Nr. 74 S. 1146 d. Ztg. erwähnt als die hauptsächlichste Veranlassung zu der Neuerung die vielfach festgestellte mißbräuchliche Benutzung dieser Zeitkarten durch Änderung der den Karten aufgedruckten Gültigkeitsdauer in betrügerischer Absicht. In Erkenntnis dieses Mißstandes galt es deshalb bei Ausarbeitung der Neuerung ein solches Verfahren einzuschlagen, das die weitestgehende Gewähr gegen derartige Fälschungen bot. Hierbei mußten insbesondere die eigenartigen Verhältnisse berücksichtigt werden, daß die Zeitkarten nach Ablauf ihrer Gültigkeit, entgegen der bei anderen Fahrtausweisen beobachteten Sicherheitsmaßnahme — Abnahme durch die Stationsschaffner —, meistens im Besitz der Inhaber verbleiben oder bei Neulösung an den Schalterbeamten zurückgelangen und so leicht und unauffällig Gelegenheit, wenn nicht Anregung zu allerhand Versuchen an den abgelaufenen, also wertlosen, Karten gegeben wird.

Die Monatskartenstempelpresse wird der gestellten Aufgabe, wie in der eingangs erwähnten Beschreibung auf Grund langer und ausgedehnter Versuche zum Ausdruck gebracht ist, in vollem Umfang gerecht. Es ist unmöglich, die mit Ölfarbe in die Pappe der Monatskarten eingeprägten Stempelangaben zu entfernen oder umzuändern, ohne gleichzeitig den übrigen Aufdruck oder das ganze Aussehen der Karte so zu beeinflussen, daß letztere dadurch zu jeder betrügerischen Ausnutzung gänzlich unbrauchbar wird.

Wenn nun in Nr. 81 S. 1260 d. Ztg. wegen der Kostenfrage ein einfacheres und billigeres Verfahren empfohlen wird, so bedarf es nach den gemachten Erfahrungen wohl der eingehenden Prüfung, inwieweit letzteres den gestellten Anforderungen genügt und ob die etwaigen Vorteile selbst die Verringerung der Kosten rechtfertigen. Die zur Kennzeichnung der verschiedenen Monate vorgeschlagene Lochung der Karten bietet, wie die Abhandlung über Fahrkartenschwindel in Nr. 43/1912 S. 709 d. Ztg. zur Genüge beweist, keine genügende Sicherheit gegen Fälschungen, weil die Lochung durch Ausfüllen mit Papiermasse leicht und unauffällig beseitigt und nach Belieben wieder an anderer Stelle angebracht werden kann. Der meist übliche Gummistempelaufdruck kann auf verschiedene Weise mit Leichtigkeit ohne Hinterlassung von Spuren entfernt und durch einen neuen ersetzt werden. Diese Änderungsmöglichkeiten sind so einfach und allbekannt, daß zu ihrer Ausführung nicht einmal ein geschickter Betrüger gehört. Daß die Monatskarten ganz besonders häufig mißbräuchlicher Benutzung ausgesetzt sind, zeigt ja die eingangs angeführte amtliche Feststellung. Es ist sogar die Vermutung berechtigt, daß hier Fälschungen weitaus häufiger vorkommen, als im allgemeinen angenommen wird, weil die geschickt ausgeführten meist unentdeckt bleiben. Um hier Abhilfe zu schaffen, ist eine ganz zuverlässige Sicherheitsmaßnahme erforderlich.

Die Monatskarten-Stempelpresse hat nach dem Ergebnis der Erprobung den weiteren Vorteil, daß das Abstempelungsverfahren die Prüfung der Monatskarten an den Sperren ganz erheblich erleichtert. Durch die große Monatszahl ist die Gültigkeitsdauer auf größere Entfernung selbst bei höchst flüchtigem Vorzeigen der Karte leicht erkennbar, und durch den Wechsel in der Farbe dieser Zahl zu Beginn eines neuen Monats fallen abgelaufene Karten auch bei stärkerem Verkehr sofort auf. Die Verstellbarkeit der Monatstype oder eine andere Folge in dem Farbenwechsel sichern sogar eine leicht in die Augen springende abweichende Kennzeichnung der gleichen Monate in den verschiedenen Jahren. Wird es aber dem Kontrollpersonal bei etwas stärkerem Verkehr, geschweige denn bei dem im Vorortverkehr und in den Industriebezirken zu bestimmten Tageszeiten einsetzenden starken Verkehrsandrang, möglich sein, auch nur einigermaßen zu prüfen, ob die Lochung sich an der für den Gültigkeitsmonat vorgeschriebenen Stelle befindet, d. h. eine im November benutzte Karte bei Nr. 11 gelocht ist?

Die Versuche mit der Monatskarten-Stempelpresse haben ferner eine nennenswerte Beschleunigung in der Abfertigung der Reisenden an den Schaltern ergeben, weil die bei Verwendung von Handstempeln erforderliche besondere Sorgfalt entfällt und das Abstempeln der Karten mit einem Ruck erfolgt.

— **Deutsche Eisenbahn-Speisewagen-Gesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. Oktober 1912 bis 30. September 1913 wurde an Speisen und Getränken sowie an Kassenskonto und Reklame zusammen ein Roherträgnis ohne Abschreibungen von 3 104 981 ℳ erzielt, während die Ausgaben 2 356 761 Mark betrugen. Letztere setzen sich wie folgt zusammen: An Pacht hatte die Gesellschaft an die Königlich Preußische bzw. an die Königlich Bayerische und Großherzoglich Badische Staatsbahnverwaltung zusammen 291 565 ℳ zu zahlen, das heißt 11,66 % des eingezahlten Aktienkapitals. Für Wagenreparaturen wurden 375 656 ℳ verausgabt, davon 226 511 ℳ für die in der eigenen Werkstätte in Seegefeld ausgeführten Arbeiten. Für Betriebsunkosten wurden 479 465 ℳ, für Gehälter der Angestellten 943 160 ℳ verausgabt. Die Generalunkosten betrugen 266 914 ℳ, davon entfallen auf Steuern, Invaliditäts-, Krankenkassen-, Unfall-, Feuer- und Beamtenversicherungsbeiträge zusammen 106 002 ℳ. Nach Abzug dieser Ausgaben verbleibt ein Überschuß von 748 220 ℳ. Hiervon Abschreibungen 436 820 ℳ. Die Dividende von 10 % erfordert 250 000 ℳ. Mit dem 1. Mai d. J. stellte die Gesellschaft in sechs neue D-Züge Speisewagen ein, und zwar in die Schnellzüge D 61, 62, 63 und 64 auf der Linie Berlin-Lübeck-Kiel und in die Schnellzüge D 4 und D 13 auf der Linie Berlin-Altona. Hierzu hat die Gesellschaft vier neue Speisewagen beschafft, so daß ihr Wagenpark jetzt aus 111 Wagen besteht.

— **Der Erbauer der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** Am 29. Dezember d. J. sind 50 Jahre seit dem Tode des ehemaligen bauleitenden Oberingenieurs dieser ersten größeren Bahn in Deutschland, des im Jahre 1863 in Dresden verstorbenen Geh. Baurats Theodor Kunz verflossen, dessen Name es wohl verdient, neben den eines Friedrich List und Gustav Harkort in der Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ehrenvoll erwähnt zu werden. Kunz war, wie wir einer Mitteilung in der „Monatsschrift des Verb. sächs. Eis.-Beamten" entnehmen, kein zünftiger Ingenieur; im Jahre 1791 in Dresden geboren, trat er, kaum 17 Jahre alt, als einfacher Kanonier bei dem dortigen Fußartillerieregiment ein, in dem er es nach kurzer Zeit zum Unterleutnant und, nach Teilnahme an dem Feldzuge unter Napoleon, zum Oberleutnant brachte. Im Jahre 1827 schied er als Hauptmann aus der Armee. Da es ihm während seiner Dienstzeit gelungen war, gute technische Kenntnisse, namentlich in der Vermessungskunst, zu erwerben, trat er in den Staatsdienst ein und wurde bald darauf zum Wasserbaudirektor ernannt. Als sich im Jahre 1835 ein Komitee zur Gründung der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft bildete, wurde neben einer Anzahl auswärtiger Techniker auch Kunz zum Ehrenmitglied dieses Komitees erwählt. Nachdem er dann während der Sommermonate England und Belgien, wo bereits Eisenbahnen in Betrieb waren, zum Zwecke eingehender Studien über den Eisenbahnbau bereist hatte, wurde er am 1. November 1835 zum Oberingenieur und technischen Leiter des Baues der Leipzig-Dresdner Eisenbahn erwählt. Es verdient erwähnt zu werden, daß die einzigen Hilfsmittel, die dem erwählten Oberingenieur übergeben werden konnten, außer wenigen geometrischen Instrumenten die von der Kgl. Kameral-Vermessungsanstalt ausgeführten Vermessungen und die Nivellierung und Profilierung der Linie von Leipzig bis Wurzen waren, die sich noch dazu als völlig unbrauchbar erwiesen, nachdem der zur Begutachtung herangezogene englische Ingenieur eine Veränderung der Linienführung von Posthausen bis Wurzen forderte. Auf weitere Einzelheiten kann hier nicht eingegangen werden. Nach

Eröffnung der Eisenbahn von Leipzig nach Dresden verblieb der verdiente Bauleiter, der im Jahre 1840 zum Major von der Armee ernannt wurde, auch weiterhin im Dienste der Gesellschaft. Unter seiner Leitung erfolgte die Legung des zweiten Gleises; er veranlaßte auch, daß die von der polytechnischen Schule in Dresden in den Eisenbahndienst tretenden jungen Techniker hier Dienst als Lokomotivführer taten. Der spätere Geh. Baurat Nowotny und der bekannte Eisenbahndirektor und Fachgelehrte Max Maria von Weber gingen aus dieser Schule hervor. Der Staat, welcher als Aufsichtsbehörde an den Eisenbahnangelegenheiten ein wachsendes Interesse nahm, sicherte sich beizeiten die ebenso tüchtige und erfahrene technische als organisatorisch befähigte Kraft und berief im Jahre 1843 den Oberingenieur Kunz als Geh. Baurat in das Ministerium des Innern. Auch in seinem neuen Wirkungskreise fand er befriedigende, seiner reichen Begabung entsprechende Aufgaben vor, die ihm besonders die großen Bahnbauten der nächsten Jahre stellten.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbauführer des Eisenbahn- und Straßenbaufachs Wilhelm Bühl aus Diez, Unterlahnkreis zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Oberbaurat Schepp bei der Eisenbahndirektion in Frankfurt (Main) ist gestorben.

Bei den bayerischen Staatsbahnen wurde dem Direktionsrat Sichling in Nürnberg die erbetene Entlassung aus dem Staatsdienst bewilligt, und ihm der Rücktritt auf die Dauer von zwei Jahren vorbehalten.

Österreich.

— **Kaiserliche Anerkennung für die Staatsbahnen.** Das am 24. Dezember erschienene Amtsblatt des Eisenbahnministeriums verlautbart eine Allerhöchste Entschließung, wonach der Kaiser gestattet hat, daß für die Leistungen anläßlich der Krise den österreichischen Staatsbahnen, weiterhin für die Leistungen gelegentlich des heurigen Manöverabtransportes besonders den Staatsbahndirektionen Prag, Wien, Linz, Pilsen, Krakau, der Nordwestbahndirektion und der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft für die musterhafte Vorbereitung und Durchführung der unter schwierigen Verhältnissen bewältigten umfangreichen Truppentransporte, ferner dem an diesen Arbeiten direkt beteiligten Personal die Allerhöchste belobende Anerkennung bekannt gegeben werde.

— **Lokalbahn Littau-Groß-Senitz.** Die Verhandlungen wegen Ausbaues einer ungefähr 12 Kilometer langen, vollspurig auszuführenden Lokalbahn von der Station Littau der Staatsbahnlinie Schwarzbach—Littau über Haniowitz und Köllein zur Station Groß-Senitz der Staatsbahnlinie Olmütz—Cellechowitz nebst einer rund sechs Kilometer langen Abzweigung zu den Steinbrüchen bei Lautsch sind im Eisenbahnministerium zum Abschlusse gelangt; die Konzession zum Bau und Betriebe dieser Linie dürfte in kürzester Zeit erteilt werden. Die Finanzierung des genannten Bahnunternehmens erfolgt ausschließlich durch Beitragsleistungen der Interessenten.

— **Der Güterverkehr nach dem Balkan.** Infolge des Rückzuges der serbischen Regierung sind derzeit Transporte nach allen Teilen Serbiens wieder mit direkten Frachtbriefen möglich. Nur Güter in vollen Wagenladungen werden nach Serbien und darüber hinaus überhaupt nicht angenommen, weil in Belgrad eine Güterstauung besteht. Die Aufhebung der Verkehrseinstellung für Wagenladungen wird für die nächste Woche erwartet. Ferner meldet der T.-A., daß kürzlich durch einen Vertrag zwischen der russischen Eisenbahn, der russischen Gesellschaft für Dampfschiffahrt und Handel sowie der russichen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft einerseits und den bulgarischen Staatsbahnen anderseits ein direkter kombinierter Tarif zwischen Rußland und Bulgarien geschaffen wurde, durch den insbesondere die russische Ausfuhr nach Bulgarien weitreichende Begünstigungen erfährt.

— **Eisenbahn Wien-Aspang.** In der am 22. Dezember stattgefundenen Verwaltungsratssitzung wurde an Stelle des aus Gesundheitsrücksichten zurückgetretenen Präsidenten Ferdinand Baron Bayens, Gouverneurs der Société générale de Belgique, Leon Baron Janssen, Vizegouverneur der Société générale de Belgique, zum Präsidenten des Verwaltungsrates der Eisenbahn Wien-Aspang gewählt.

— **Die Regierung und die Canada-Pacific-Gesellschaft.** Die Canada-Pacific-Gesellschaft hat der Regierung ein Gesuch überreicht, in welchem sie um die Bewilligung ersucht, den Geschäftsbetrieb in vollem Umfange wieder aufzunehmen und auch auf die Beförderung von Zwischendeckreisenden ausdehnen zu können. Wie verlautet, wird die Regierung, die bereits die Aufnahme des Geschäftsbetriebes in bezug auf den Frachtenverkehr und die Beförderung von Reisenden erster und zweiter Klasse gestattet hat, in bezug auf den Transport von Zwischendeckreisenden eine Genehmigung vorläufig nicht erteilen, sondern voraussichtlich abwarten, welchen Ausgang die behördlichen Erhebungen, die in dieser Angelegenheit eingeleitet worden sind, nehmen werden.

— **Erste Donau-Dampfschiffahrt-Gesellschaft.** Über den Schiffahrtsschluß wird folgendes bekannt gemacht: Die noch offenen Schleppladungsverkehre sind am 29. Dezember eingestellt. Somit ist der gesamte Schiffsverkehr geschlossen, mit Ausnahme der noch offenen Lokalschiffsverkehre zwischen Zimony (Semlin)-Belgrad-Pancsova und zwischen Galatz-Sulina.

— **Lloydverkehr nach Konstantinopel.** Die Reichenberger Kammer hat in Erfahrung gebracht, daß der Österreichische Lloyd, beginnend mit dem Dampfer „Praga“ der Eillinie Triest-Konstantinopel, welcher am 23. d. M. von Triest abgefahren ist, Sendungen nach Konstantinopel nur unter der Bedingung annimmt, wenn in die betreffenden Konnossemente eine Klausel aufgenommen wird, daß in Anbetracht des Ausnahmezustandes im Bestimmungshafen und mit Rücksicht auf die Einhaltung des Fahrplans der Lloyd keinerlei Verpflichtung für die Ausladung übernimmt und sich das Recht vorbehält, die Ware nach Triest zurückzubringen und hier auszuladen. Gefahr, Fracht und Kosten gehen zu Lasten der Verlader.

Diese Maßregel ist zurückzuführen auf den in Konstantinopel derzeit herrschenden Güterandrang, auf den Mangel an geeigneten Leichterschiffen, sowie auf die einem größeren Verkehr nicht entsprechenden Hafeneinrichtungen. Diese neuerlichen Schwierigkeiten treffen gegenwärtig hauptsächlich die für den Winterkonsum bestimmten Waren, führen natürlich zu Annahmeverweigerungen und schädigen daher die Ausfuhr des Reichenberger Kammerbezirkes in hohem Maße, ganz abgesehen von den dem Verlader erwachsenden Mehrkosten. Die Reichenberger Kammer hat deshalb die Llodverwaltung auf telegraphischem Wege ersucht, alles zu tun, um eine prompte Ausladung der Güter unter allen Umständen zu ermöglichen. Gleichzeitig hat sich die Kammer an das Handelsministerium gewendet und endlich das österr.-ungar. Konsulat in Konstantinopel telegraphisch gebeten, im Einvernehmen mit der dortigen Lloydvertretung bei den Hafen- und Zollbehörden zu intervenieren, damit allfällige von dort herrührende Schwierigkeiten raschest behoben werden.

Ungarn.

— **Eine versunkene und wiedergeborgene Theißbrücke.** Am 10. Juli d. J. hat sich bekanntlich im Komitat Marmaros, wie im ganzen östlichen Ungarn, ein beispiellos dastehendes Unwetter entladen. Gewitter und Wolkenbrüche von so verheerender Wirkung haben viele Gegenden heimgesucht, daß die obere Theiß und deren Nebenflüsse überhaupt zu einer Höhe anschwollen, wie man es seit Menschengedenken niemals wahrgenommen hat. Auch der öffentliche Verkehr erlitt solche Schädigungen, daß an der Herstellung der zerstörten Straßen und Bahnverbindungen noch heute gearbeitet wird. Wohl die schwierigste und zugleich interessanteste dieser Arbeiten war die Hebung der in die Theiß gesunkenen großen Eisenbahnbrücke bei Nagybocskó, welche durch das Hochwasser am 10. Juli vollständig zerstört wurde. Diese Brücke befindet sich auf der Eisenbahnstrecke Mármarossziget-Nagybocskó. Die Strecke ist für den Personen- und Lastenverkehr eingerichtet, hat aber besonders für die Ablieferung der Erzeugnisse der großen chemischen Fabrik in Nagybocskó eine Bedeutung. Die Brücke besteht aus vier großen Bogen von je 30 m Spannung. An dieser Stelle herrscht auch ein sehr reger Verkehr in Floßholz; die beladenen Flöße ziehen ständig in großen Scharen talwärts. Als das Hochwasser eintrat, stauten sich die Flöße vor der Eisenbahnbrücke vor Nagybocskó und da das Wasser von Stunde zu Stunde stieg, bildete sich ein Berg von Flößen, der immer stärker auf die Eisenbahnbrücke drückte, bis diese endlich barst. Zwei der 30 m langen Bogen fielen auf die Flöße und wurden durch das Hochwasser weggeschwemmt. Natürlich konnten die schweren Eisenkonstruktionen nur eine kurze unfreiwillige Wasserfahrt mitmachen; sie versanken bald in die Theiß. Die Staatsbahn hat nun die Brücke neu herstellen müssen. Es sollten die auf dem Grund der Theiß liegenden Brückenteile wieder geborgen und auf die alten Pfeiler aufgestellt werden, eine Arbeit, die bereits seit 5 Monaten im Zuge ist. Vor allem wurden auf Flößen große Hebel angebracht und mit deren Hilfe die Brückenteile gehoben. Zuerst wurden der Bahnkörper und die Brückenauflager und Pfeiler um einen halben Meter erhöht, damit ähnliche Hochwassergefahren die Brücke nicht mehr bedrohen. Dann wurde die Brücke auf die erhöhten Widerlager gebracht. Nach monatelanger, äußerst schwieriger und verantwortungsvoller Arbeit

steht nun die Brücke wieder im Zuge der Bahn. Die Schwierigkeiten dieser Arbeit wurden dadurch erhöht, daß der Floßverkehr trotz aller Verbote der Behörden nicht aufgehoben werden konnte. Die hergestellte Brücke wird noch im Laufe dieses Monats in Verkehr gesetzt.

— **Neue Wagen- und Lokomotivbestellungen der Kaschau-Oderberger Bahn.** Die Generaldirektion dieser Bahn hat für das Jahr bei der Florisdorfer Lokomotivfabrik sowie bei den Nesselsdorfer und Smichower Wagenfabriken folgende Fahrbetriebsmittel bestellt: 8 Stück Lastzuglokomotiven, System Mallet, VI/m., mit vierachsigem Tender; 6 Stück vierachsige Personenwagen, System Pullmann, I./II. Klasse, mit 8 Sitzen in der ersten und 27 Sitzen in der zweiten Klasse; 20 Stück zweiachsige III.-Klasse-Wagen mit 59 Sitzen; 10 Stück zweiachsige Zugführerwagen (Gattung „Ballastwagen"). Diese letzte Wagengattung war bisher auf den ungarischen Bahnen nicht eingeführt. Die Hauptangaben dieser Wagen sind die folgenden: Selbstgewicht 7,5 t, Gußeisenbelastung 16,7 t, Gesamtgewicht 24,21 t, Radentfernung 4500 mm, Länge samt Kuppelung 8240 mm.

Niederlande.

— **Eisenbahnunglück.** Wie aus Groningen gemeldet wird, ist am 25. d. M. in der Nähe der Eisenbahnbrücke über den Oranjekanal an der von Groningen nach Meppel führenden Strecke der Niederländischen Staatsbahn südlich von Assen ein Schnellzug entgleist. Fünf Personen, unter denen sich auch der Sohn des Ministerpräsidenten befindet, sind getötet und zwölf verwundet worden.

Übrige europäische Länder.

— **Elektrische Zugbeleuchtung in Frankreich.** Das Eisenbahnunglück von Melun, dessen schreckliche Folgen durch das Explodieren von Leuchtgas noch verschlimmert worden sind, hat den Minister der öffentlichen Arbeiten veranlaßt, den Gefahren dieser Beleuchtungsart seine besondere Beachtung zu schenken. Er hat nunmehr, wie das „Journal des Transports" meldet, an die Direktoren der Eisenbahngesellschaften folgendes Rundschreiben gerichtet:

„Durch Rundschreiben vom 15. März 1911 hat einer meiner Amtsvorgänger Ihre Aufmerksamkeit auf die Gefahren gelenkt, die mit der Beleuchtung der Personenwagen durch Preßgas verbunden sind, zumal wenn die Gasbehälter unter den Wagen angebracht sind. Dieses Rundschreiben hat darauf hingewiesen, daß auf die Beleuchtung von Schnell- und Eilzügen mit elektrischem Licht künftig Wert gelegt werden muß.

Seitdem hat der Zustand der Zugbeleuchtung nur wenig Änderungen erfahren. Ein jüngst erfolgtes Eisenbahnunglück hat indessen von neuem gezeigt, daß Zugzusammenstöße gewöhnlich zu Bränden führen, und daß man tunlichst das Vorhandensein leicht entzündlicher Stoffe in den Personenwagen vermeiden sollte. Es scheint mir daher notwendig, die Einführung elektrischer Zugbeleuchtung an Stelle der bisherigen Gasbeleuchtung in schnellfahrenden Zügen energisch zu betreiben. Infolgedessen habe ich beschlossen, daß künftig die Beschaffung von Betriebsmitteln für schnell fahrende Züge nicht mehr genehmigt werden soll, wenn sie mit Gasbeleuchtung ausgestattet sind. Anderseits ersuche ich Sie, ohne Verzug auf Mittel bedacht zu sein, um nach und nach diese letztere Beleuchtungsart aus den Schnell- und Eilzügen verschwinden zu lassen, und mir in kürzester Frist dieserhalb Vorschläge zu unterbreiten.

Eine Ausnahme von den oben genannten Maßregeln ist jedoch für die Wagen zulässig, die dem Internationalen Verkehr dienen und dazu bestimmt sind, im Ausland zu laufen, wo elektrische Beleuchtung nicht angewendet werden könnte . . ."

— **Zur Schuldfrage bei dem Eisenbahnunglück von Melun.** Die vorläufige Untersuchung der Ursachen des schweren Eisenbahnunglücks von Melun, das 40 Menschenleben gefordert hat, hat mit der Verhaftung des Lokomotivführers geendet, der das auf „Halt" stehende Signal überfahren hat. Wenn auch diese Tatsache feststeht, so mehren sich in der Presse und unter den Berufsgenossen des Verurteilten die Stimmen, die ihn von jeder Verantwortlichkeit freisprechen und die Schuld den mangelhaften Signaleinrichtungen der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn beimessen möchten. Wie die „Schweizerische Eisenbahnzeitung" mitteilt, sollen die Lokomotivführer der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wiederholt verlangt haben, daß die Einfahrtssignale im Bahnhof Melun an einer anderen Stelle gegeben werden möchten, da sie jetzt bei Nebelwetter (das Unglück hat sich bei Nebel während der Nacht ereignet) nur in allernächster Nähe wahrnehmbar seien. Ein Angestellter erklärte: „Wenn uns das Unglück auch furchtbar schwer betroffen hat, so konnte es uns doch keineswegs überraschen. Wir haben es längst vorher gesehen und hatten auf die Gefahren hingewiesen, denen wir durch den Fahrplan der Postzüge ausgesetzt waren; aber niemand hat auf uns hören wollen." Einige Monate nach dem großen Streik soll durch eine Abordnung der Gemaßregelten ausdrücklich auf die Gefahrsquelle hingewiesen worden sein; der Abgesandte Morin soll geradezu erklärt haben, daß es dort eines Tages zu einem Zusammenstoß kommen müsse. Auch die Postbeamten wollen wiederholt zur Anzeige gebracht haben, daß die Gabelung der Gleise, bei der sich der Zusammenstoß ereignet hat, große Gefahren biete.

Zu ihrer Rechtfertigung hat die Direktion der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in der Presse ausgeführt, daß drei Signale in Entfernungen von 1150, 970 und 150 m von der Unfallstelle vorhanden seien, die den Lokomotivführer gewarnt hätten, aber bis auf das letzte von ihm schuldhaft übersehen worden seien. Demgegenüber weist der Sekretär der Lokomotivführergewerkschaft Toffin darauf hin, daß das erste Signal an einer Kurve angebracht und erst 100 m vorher wahrnehmbar sei, bei einer Fahrgeschwindigkeit von 100 km/St. also 3 bis 4 Sekunden vor dem Vorüberfahren. Das letzte Signal — 150 m vor dem zu schützenden Punkt — sei für einen Schnellzug völlig wertlos, da dieser die Gefahrstelle erreichen müsse, bevor der Lokomotivführer die Bremsen in genügende Wirksamkeit zu setzen vermöchte. Es bleibt abzuwarten, wie das Strafgericht diese Tatsachen bewerten wird.

— **Beförderung von Gütern mit Eisenbahn und Kraftwagen.** Die englischen Eisenbahnen holen bekanntlich die Güter, die ihnen zur Versendung anvertraut werden, aus der Wohnung des Absenders selbst ab und stellen sie auch dem Empfänger selbst zu. Einige Verwaltungen — als Beispiel wird die Nordschottische Eisenbahn genannt — lassen nun die Güter mit einem Kraftwagen einsammeln, setzen dann den Kraftwagen auf einen Eisenbahnwagen, befördern ihn so an seinen Bestimmungsort und verteilen dort die Güter wieder mit Hilfe desselben Kraftwagens. Dadurch werden alle Umladungen vermieden, Bedingung für die Zweckmäßigkeit dieser Maßnahme ist aber, daß zwischen den beiden Orten, zwischen denen der Stückgutverkehr in der beschriebenen Weise gehandhabt wird, ein genügend starker Güteraustausch stattfindet, um die Beförderung einer so erheblichen toten Last, wie sie der Kraftwagen darstellt, zu rechtfertigen. Neuerdings werden auch die Kraftwagen zu diesem Zweck mit abnehmbaren Wagenkästen versehen, die auf den Eisenbahnwagen übergeschoben werden, so daß das Untergestell und der Motor zurückbleibt. Letztere beiden können also auch während der Zeit, wo das Gut unterwegs ist, ausgenutzt werden, und außerdem wird die zu befördernde tote Last um deren Gewicht verringert. Um das Überladen der Wagenkästen zu erleichtern, wird vorgeschlagen, sowohl das Untergestell des Kraftwagens als auch den Eisenbahnwagen, der zur Beförderung des Wagenkastens dient, mit Gleitschienen zu versehen, auf denen der Wagenkasten verschoben werden kann. Beide Schienen müßten in der Querrichtung verschiebbar sein, um das Einstellen der Schienen in die gleiche Flucht zu erleichtern.

— **Zugverkehr Salonik-Österreich über Serbien.** Wie die vom Österreichischen Handelsmuseum herausgegebene „Konsular-Korrespondenz" auf Grund eines telegraphischen Berichtes aus Salonik meldet, wurde der direkte Zugverkehr Salonik-Belgrad und umgekehrt mit Anschluß in Belgrad für Budapest und Wien am 23. Dezember wieder aufgenommen.

— **Ein Kongreß der russischen Eisenbahn-Rayonkomitees** fand am 25. November (8. Dezember), wie die Petersburger Blätter berichten, statt. Der Kongreß erklärte es für erwünscht, daß die einzelnen Rayonkomitees sofort eine Feststellung der Fähigkeit der einzelnen Bahnen vornehmen und ferner die Frage, wo neue Bahnlinien notwendig sind, eingehend prüfen. Sodann wurde beschlossen, den Antrag einzubringen, daß alle Anträge von Privaten, den Bau von Bahnen betreffend, vor ihrer Überweisung an die Kommission für neue Eisenbahnen den beteiligten Rayonkomitees vorgelegt und daß Vertreter der beteiligten Komitees zu den Sitzungen jener Kommission hinzugezogen werden.

— **Ständigkeit im Dienste der russischen Eisenbahnen.** Offenbar in dem Bestreben, eine Erklärung für das häufige Versagen des Eisenbahnpersonals und dadurch herbeigeführte Unfälle zu finden, weist eine Abhandlung in der Zeitschrift „Industrie und Handel", die die obige Überschrift trägt, darauf hin, wie unbeständig das untere Betriebspersonal im Dienste ist. Es ist ja ohne weiteres klar, daß, je häufiger das Personal wechselt, desto weniger eingearbeitet und in seinen Dienstverrichtungen zuverlässig wird es in der Regel sein. Ganz besonders darf das aber wohl für den Teil der Bediensteten gelten, der fast aus-

schließlich auf Übung angewiesen ist, der das, was er leisten soll und muß, fast ausschließlich der Übung (Dressur) verdankt. Wenigstens wird das zum großen Teil zurzeit noch in Rußland so sein. Allerdings wird auch auf diesen Gebieten versucht, eine theoretische Grundlage zu schaffen, so daß nur noch ein Teil der Übung überlassen bleibt. Aber das sind wohl mehr Zukunftspläne und Zukunftswünsche, die vielleicht in Erfüllung gehen werden, augenblicklich ist praktische Übung das weitaus wichtigste. Die Folge hiervon ist eben wiederum, daß, wenn der Dienst mit Zuverlässigkeit ausgeführt werden soll, er lange und regelmäßig geübt bezw. ausgeübt werden muß, namentlich von Personen, deren allgemeine Schulbildung auf einem so niedrigen Standpunkt steht, wie das zurzeit in Rußland noch allgemein beobachtet werden kann.

Dies vorausgeschickt, geben die Zahlen, die die Abhandlung bringt, reichlich viel zu denken. Zunächst finden wir da, daß von den im Jahre 1909 in den Eisenbahndienst eingetretenen Personen im selben Jahre bereits 27,8 % ausschieden und daß von den am 1. Januar 1909 vorhandenen, noch nicht ein ganzes Jahr im Dienste befindlichen Bediensteten im Laufe des Jahres 1909 bereits 28,2 % ausschieden. Das sind beides verzweifelt große Verhältniszahlen. Ebenso zeigen natürlich die einzelnen Dienstzweige einen außerordentlich großen Wechsel. Es wird z. B. angegeben, daß im Jahre 1909 ausschieden: a) aus dem Betriebs- und Telegraphendienst 23,7 %, b) aus der allgemeinen Verwaltung 21,8 %, c) aus dem Maschinendienst 19,4 %, d) aus dem Bahnunterhaltungsdienst 17,5 %, e) Weichensteller 16,3 %, f) Zugpersonal 14,4 %. Am geringsten war die Zahl der Stationsvorsteher, die freiwillig gingen, 6,8 %, dagegen mußten auf Anordnung der Verwaltung Stationsvorsteher gehen 36,6 %. Dabei kann noch hervorgehoben werden, daß allgemein von den Ausgeschiedenen auf eigenen Wunsch den Dienst verlassen haben 75,5 % der Bahnwärter und Arbeiter zur Bewachung der Bahn, 72,6 % der nichttechnischen Bediensteten des Wagendienstes. Ein noch besserer Maßstab zur Beurteilung dessen, wie wenig beständig die Bediensteten der russischen Eisenbahnen im Dienste sind, kann aus folgenden Zahlen gewonnen werden. Die durchschnittliche Dienstdauer sämtlicher Bediensteten am 1. Januar 1910 betrug 7,3 Jahre! Dabei entfallen 44,8 % auf solche, die weniger als 5 Jahre und 27,0 % auf solche, die von 5—10 Jahren im Dienste gewesen waren. Also 71,8 % sämtlicher Bediensteten waren am 1. Januar 1910 weniger als 10 Jahre im Dienst.

Wenn man nun nach dem Anlaß fragt, weshalb dieser außerordentlich lebhafte und rege Wechsel in der Beschäftigung bei der Eisenbahn-Verwaltung stattfindet, so wird für das niedrige Dienstpersonal, das natürlich die Masse der nur kurze Zeit im Dienste verbleibenden Bediensteten liefert, angeführt: e r s t e n s das sehr geringe Einkommen. Hierüber haben wir bereits in der Nr. 95 der Zeitung berichtet. Auf dieses geringe Einkommen wird auch der Umstand zurückgeführt, daß die Zahl der Ledigen schnell zunimmt und die Leute erst spät heiraten. So heirateten die Bediensteten im Iahre 1900 noch im durchschnittlichen Alter von 27,3 Jahren, 1909 erst mit 29,1 Jahren, sofern sie nicht überhaupt ledig blieben. Z w e i t e n s strömten die Bediensteten auf das Land zurück, um sich möglichst auf eigener Scholle seßhaft zu machen, was ja bekanntlich gegenwärtig von der Staatsregierung lebhaft unterstützt wird.

Der wichtigere von den beiden angeführten Gründen wird wohl der erste sein. Das geringe Einkommen und die Hoffnung, leicht lohnendere Beschäftigung zu finden. Aber, wie dem auch immerhin sein mag, es bleibt für die russische Eisenbahn-Verwaltung sicher eine wichtige Aufgabe, mit den Löhnen mehr den Zeitverhältnissen zu folgen, um dadurch mehr Ständigkeit unter die Bediensteten zu bringen. Zweifellos würde dadurch mancher Unfall vermieden werden können und wenigstens ein Faktor von den vielen könnte zum Teil ausgeschaltet werden. Daß dienstliche Ungehörigkeiten eine sehr große Rolle spielen, geht schon aus der einen Zahl hervor, daß im Jahre 1909 36,6 % sämtlicher Stations-Vorsteher den Dienst verlassen m u ß t e n. Nimmt man hierzu die 6,8 %, die freiwillig gingen, so kommt man dazu, daß 45,4 % sämtlicher Stations-Vorsteher 1909 aus dem Dienste schieden. Die Zahlen sprechen selbst für sich. m.

Fremde Erdteile.

— **Der Eisenbahnbau in den afrikanischen Schutzgebieten Deutschlands im Kalenderjahr 1913.** In O s t a f r i k a haben die Arbeiten zur Fortführung der Mittellandbahn über Tabora hinaus zum Tanganjikasee auch im Kalenderjahr 1913 einen befriedigenden Fortgang genommen. Die Gleisspitze erreichte den Malagarassifluß bei Station Ugaga, 234 km hinter Tabora, am 29. Januar dieses Jahres und mußte nunmehr wegen des Brückenbaues daselbst einen etwas längeren Halt — bis zum 16. Juni — machen. Inzwischen war es gelungen, die Bahn jenseits des Malagarassi in einer etwas südlicheren, wesentlich günstigeren Linie zu führen als ursprünglich angenommen war und dabei insbesondere die vorgesehenen 3 Tunnelbauten entbehrlich zu machen. Die Gesamtlänge der Strecke hat sich hierbei von 412 auf 403 km einschränken lassen. Die Gleisvorstreckarbeiten wurden am 16. Juni wieder aufgenommen und die Gleisspitze gelangte am 31. Oktober bis Km. 371, d. h. etwa 34 km vor Kigoma. Wegen der etwas umfangreicheren Erd- und Felsarbeiten ist auch hier eine vorübergehende Unterbrechung im Gleisfortschritt unvermeidlich. Es ist anzunehmen, daß die Gleisspitze im Januar 1914 den Tanganjikasee erreichen wird. Die Teilstrecke Tabora-Malagarassi — 236 km — wurde am 30. Juli d. J. abgenommen und dem öffentlichen Verkehr übergeben.

T o g o. Die 4,6 km lange Reststrecke Agbonu-Atakpame der Hinterlandbahn Lome-Atakpame wurde in der Zeit von November 1912 bis Ende April 1913 vollendet und mit der Endstation Atakpame am 2. Mai 1913 dem Betriebe übergeben. Die Gesamtlänge der Hinterlandbahn stellt sich auf 167,13 km. Da sie bei Km. 2,7 der Strecke Lome-Palime von dieser abzweigt, so beträgt die Baulänge der selbständigen Strecke Lome-Atakpame 164,3 km.

K a m e r u n. Die Bauarbeiten auf der Neubaustrecke Duala-Bidjoka wurden — nicht ohne andauernde Schwierigkeiten in der Gewinnung und Erhaltung der erforderlichen Arbeitskräfte — fortgeführt. Zunächst konnte im Januar 1913 der vorläufige Betrieb für den öffentlichen Verkehr bis Edea, Km. 84, aufgenommen werden. Am 15. Oktober wurde die Strecke bis Km. 130 und Ende November dieses Jahres die gesamte Neubaustrecke bis Bidjoka — Km. 150 — für betriebsfähig erklärt und am 2. Dezember dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die Arbeiten hinter Bidjoka sind bis Njok — Km. 179 — in vollem Umfange in Angriff genommen.

D e u t s c h - S ü d w e s t a f r i k a. In der Zeit von Januar bis Ende März 1913 wurden die rückständigen Arbeiten für die Vollendung der Umbaustrecke Karibib-Windhuk und der Neubaustrecke Windhuk-Keetmanshoop ausgeführt, so daß gegen Ende März mit der Abnahme dieser Strecken begonnen werden konnte. Am 1. April dieses Jahres ist der Staatsbetrieb auf den genannten beiden Strecken aufgenommen worden. Die Länge der in Kapspur umgebauten Strecke Karibib-Windhuk beträgt nunmehr 191 (früher 188) km.

Im Kalenderjahr 1913 wurden demnach in Betrieb genommen: in Ostafrika 236 km der Mittellandbahn, in Kamerun 69 km der Mittellandbahn, in Togo 4,6 km der Hinterlandbahn, zusammen 309,6 km oder rd. 310 (i. V. 410) km; das ist auf 3867 km Betriebslänge am Ende des Jahres 1912 ein Zuwachs von 8 (i. V. 11,8) Prozent. Nach Vollendung der in der Ausführung begriffenen Bahnbauten wird sich die gesamte Betriebslänge der Bahnen auf 4476 km belaufen.

Die nachstehende Zusammenstellung veranschaulicht den Stand der Eisenbahnbauten am Anfang und Ende des Kalenderjahres 1912.

Eisenbahnen im Schutzgebiet	Gesamtlänge	Anfang 1913		Ende 1913	
		im Betrieb	im Bau	im Betrieb.	im Bau
	Kilometer				
Ostafrika:					
1. Usambarabahn	352	352	--	352	—
2. Mittellandbahn	1250	847	403	1083	167
zusammen	1602	1199	403	1435	167
Kamerun:					
1. Nordbahn	160	160	—	160	—
2. Mittellandbahn	283	81	202	150	133
zusammen	434	241	202	310	133
Togo:					
1. Lome-Anecho	44	44	—	44	—
2. Lome-Palime	119	119	—	119	—
3. Lome-Atakpame....	164	160	4	164	—
zusammen	327	323	4	327	—
Südwest:					
1. Swakopmund-Windhuk	382	382	—	382	—
2. Otavibahn.........	671	671	—	671	—
3. Nordbahn	506	506	—	506	—
4. Südbahn	545	545	—	545	—
zusammen	2104	2104	—	2104	300
im ganzen	4476	3867	609	4176	300

— **Erhöhung von Frachttarifen in Amerika.** Die Eisenbahnkommissare von Massachusetts, Vermont, New Hampshire und Maine haben sich für eine wesentliche Erhöhung der Frachttarife der Boston and Maine Railroad erklärt, vorausgesetzt, daß die Öffentlichkeit nicht durch übertriebene und ungerechtfertigte

Gebühren für den Transport belastet, und daß das Geld in angemessener Weise im öffentlichen Interesse verwendet würde. Auch der Vorsitzende des Bundesverkehrsamts hat sich der Erklärung angeschlossen.

— **Ermäßigte Preise für stehende Fahrgäste.** Ein Senator des Bezirks Columbia in den Vereinigten Staaten hat dem Senat dieses Staates einen Gesetzentwurf vorgelegt, der den Stadtschnellbahnen vorschreibt, daß sie den Fahrgästen, die in den Zügen keinen Sitzplatz finden, einen Gutschein aushändigen sollen, von denen zwei zu einer freien Fahrt berechtigen. Der Verfasser dieses Gesetzentwurfs erklärt, die Bestimmung solle keine Strafe sein, sondern nur eine Ungerechtigkeit ausgleichen. Wie er sich die Durchführung seines Planes denkt, darüber hat er sich wohl noch keine Rechenschaft abgelegt. Man stelle sich nur vor, daß in dem überfüllten Wagen noch ein Beamter herumgeht, der den stehenden Fahrgästen Gutscheine verabreicht. Die gesetzgebenden Körperschaften der Vereinigten Staaten leisten schon seit geraumer Zeit Bedeutendes im Erlaß von Gesetzen, die den Eisenbahnbetrieb erschweren, aber der von dem columbischen Senator ausgesprochene Gedanke dürfte wohl neu sein. Er glaubt übrigens durch seinen Vorschlag, wenn er Gesetz wird, die Stadtschnellbahnen dazu veranlassen zu können, daß sie für genügende Sitzplätze zur Beförderung aller Reisenden sorgen, auch zu den Zeiten, wo die Eröffnung und der Schluß der Geschäfte den bekannten ungeheuren Verkehr zur Folge haben.

Rechtspflege.

— **Ersatzpflicht der Eisenbahn gegenüber der Berufsgenossenschaft nach § 140 Gew. UVG. (§ 1542 RVO.).** Die Berufsgenossenschaft hat der Witwe eines bei ihr versichert gewesenen Arbeiters bei ihrer Wiederverehelichung gemäß § 16 Abs. 2 Gew. UVG. (§ 589 RVO.) eine Abfindung von 540 ℳ gewährt und verlangt diesen Betrag gemäß § 1 Haftpflichtgesetz und § 140 Gew. UVG. (§ 1542 RVG.) von der Eisenbahn, die ihre Haftung dem Grunde nach auch anerkannt hatte. Klage ist in zwei Instanzen (AG. und LG.) abgewiesen worden. Auf die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes könne sich die Klägerin zur Begründung ihres Verlangens in keiner Weise berufen. Eine Witwenabfindung im Sinne des § 16 Abs. 2 des Gew. UVG. sei dem Haftpflichtgesetze fremd. Nach letzterem könnte allenfalls unter besonderen, hier nicht bewiesenen Voraussetzungen für die wiederverheiratete Witwe noch eine Rente in Betracht kommen; um eine Rente aber handele es sich im gegenwärtigen Falle nicht. Die Klägerin könne auch nicht etwa unter dem Gesichtspunkte einer — eigenmächtig und willkürlich — kapitalisierten Rente die 540 ℳ verlangen; denn die der Eisenbahn obliegenden Geldleistungen an die Berufsgenossenschaft seien nach oben begrenzt einerseits durch die gesetzlichen Leistungen der Berufsgenossenschaft an die Hinterbliebenen des Getöteten und andererseits durch die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes. (Urt. d. LG. Frankenthal vom 15. November 1913 PR. Nr. II F 52/13.) Dr. Reindl.

Bücherschau.

—. **Das Badner Land im Winter.** Herausgegeben vom Badischen Landesverband zur Hebung des Fremdenverkehrs mit Sitz in Karlsruhe, Rathaus. Unter diesem Titel hat der vorgenannte Verband eine sehr übersichtliche Winterbroschüre herausgegeben, in welcher die sämtlichen Wintersportplätze Badens geschildert sind. Abgesehen von den üblichen Angaben über Wegbezeichnungen, Abfahrtslinien, Schneeverhältnisse und dergleichen, sind in der Broschüre schöne Touren in ausführlicher Weise geschildert; der Verfasser hat sich der dankbaren Aufgabe unterzogen, die Schigebiete Badens (Schwarzwald-Feldberg usw.) zu schildern, so daß das Büchlein einen Beitrag zur deutschen Wintersportliteratur bildet. Das Heftchen ist gefällig ausgestaltet und kann kostenlos vom Internationalen öffentlichen Verkehrsbureau, Abteilung Baden, Berlin W. 8, Unter den Linden 14, bezogen werden.

Amtliche Mitteilungen der Geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 22. Dezember d. Js. dem öffentlichen Verkehr übergebenen Lokalbahnstrecken Wutzlhofen-Falkenstein — 35.407 km — und Indersdorf-Altomünster — 13.590 km — der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. Österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Personen- und Gepäck-, sowie für den Wagenladungsverkehr eingerichtet gewesene Station Sloboda Rungurska Grube der Kolomeaer Lokalbahnen ist für den Gesamtverkehr eröffnet worden; ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 ab die an der Linie Olmütz-Troppau gelegene Halte- und Ladestelle Marienthal als Station mit unbeschränktem Güterverkehre eröffnet werden.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Fiume gelegene Station Ujdombovár ist am 15. November d. Js. für den Gesamtverkehr und die an der Lokalbahnstrecke Kaposvár-Fonyód zwischen den Stationen Öreglak und Lengyeltóti gelegene Verladestelle Buzsák am 1. Dezember d. Js. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Vom 1. Januar 1914 ab wird der Stationsname Haaren in „Haaren bei Aachen“ geändert.

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung sind folgende Änderungen eingetreten: Die an der Linie Stuttgart-Cannstatt-Aalen gelegene Station Essingen erhielt die Bezeichnung Essingen b. Aalen und die an der Linie Eyach-Hechingen Landesbf. gelegene Station Sickingen der Hohenzollerischen Landesbahn die Bezeichnung Friedrichstraße-Sickingen, ferner ist der Name der an der Linie Aalen-Ulm gelegenen Station Talfingen b. Ulm in Thalfingen b. Ulm, und der an der Linie Ulm-Tuttlingen gelegenen Station Tiergarten (Donau) in Thiergarten (Donau) geändert worden. Der Name der an der Linie Pforzheim-Horb gelegene Station Wildberg erhielt den Zusatz „(Württ.)“

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Januar 1914 an erhält der Bahnhof Königsbrück Kamenzerstraße den Namen Königsbrück Ost.

Umschlagsverkehr in Cosel Hafen.

Eisenbahndirektionsbezik Kattowitz. Der Gesamtumschlagsverkehr in Cosel Hafen ist für die Dauer des Winters am 24. d. M. eingestellt worden.

Rundschreiben der Geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 470 vom 16. Dezember d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Schienenstatistik (abgesandt am 29. Dezember d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Januar 1914 wird der zwischen den Bahnhöfen Hillegossen und Örlinghausen links der Bahnstrecke Lage-Bielefeld gelegene Haltepunkt Ubbedissen, welcher bisher dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Gewichte bis 250 kg eröffnet werden.

Die Abfertigung von Fahrzeugen, Sprengstoffen und Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Hannover, im Dezember 1913. (3268)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr vom 1. September 1913. Berichtigung von Frachtsätzen.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 werden im obenverzeichneten Kohlentarif die Frachtsätze von Nikolai (lfd. No. 58) nach Wolkenstein von 1149 ₰

auf 1135 ℳ und nach Zschopau von 1131 ₰ auf 1117 ℳ berichtigt.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1914 werden die Frachtsätze von Beatenglückgrube, Hoymgrube (lfd. Nr. 66) nach Altenburg von 1129 auf 1132 ℳ und von Bobrek, Bobrek-Julienhütte (lfd. Nr. 4) nach Weißig b. Großenhain von 964 ℳ auf 978 ₰ richtiggestellt.

Kattowitz, 27. Dez. 1913. (3266)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914, soweit nicht im Tarif ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, werden folgende Nachträge herausgegeben:

1. Zu Heft A (Bestimmungen) Nachtrag 2. Preis 5 ₰.
2. Zum Gemeinsamen Anhang 4 (Stationstarif) Nachtrag 2. Preis 5 ℳ.
3. Zu Heft B I. (Teilhefte BI3. 5—13, 15—19, 21 und 22) Nachtrag 2. Preis für die Gesamtausgabe 5 ₰. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
4. Zu Heft BII (Teilhefte BII 1—60) Nachtrag 2. Preis für die Gesamtausgabe 30 ℳ. Nachträge zu den Einzelheften werden unentgeltlich abgegeben.
5. Zu Heft C1. Nachtrag 2. Preis 5 ₰.
6. Zu Heft C2. Nachtrag 2. Preis 10 ℳ.

Die Nachträge enthalten neben bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen:

a) Änderungen und Ergänzungen des Übergangstarifs für den Verkehr mit Kleinbahnen.
b) Änderungen und Ergänzungen infolge Eröffnung der Neubaustrecke Bock-Wallendorf-Neuhaus a. R.-Igelshieb mit Abzweigung Ernstthal am Rennsteig-Lausche (S.-Mein.).
c) Änderungen und Ergänzungen infolge Umbau der Strecke Isenbüttel-Gifhorn-Rötgesbüttel.
d) Änderungen, gültig vom Tage der Betriebseröffnung des neuen Bahnhofes Oswitz.
e) Ergänzungen infolge Eröffnung der der Teilstrecke Deutsch-Krawarn-Hultschin.
f) Entfernungen für die neuen Stationen Bahnsdorf, Düsterförde, Elberfeld-Ottenbruch, Ellum, Geisecke, Hohendorf, Hoiersdorf Zuckerfabrik, Kaliszkowicze, Kublitz, Leinhausen Werkstättenbahnhof, Lubolz, Meitz, Oberhausen (Eifel), Schmarl.
g) Änderungen infolge Umbau des Bahnhofs Friedberg (Hessen)
h) Aufnahme von Kernels in die Warenverzeichnisse der Ausnahmetarife S 20 und S 20 b.
i) Weitere Einführung von 5 t-Frachtsätzen für einzelne Bahnen im Ausnahmetarif S20f.
k) Neue Fassung des Ausnahmetarifs 7 d.
l) Einbeziehung der Stationen Finsterwalde (Niederlaus.) und Sallgast in den Ausnahmetarif 2a, Rothenfelde-Wolfsburg in den Ausnahmetarif 3, Essen-Rüttenscheid in die A. T. 3e und S18a, Eisleben in die A. T. 3g, 3h und 4d, Gelsenkirchen-Bismark, Holzwickede, Langendreer, Wanne in den A. T. 5i, Eschweiler Aue in den A. T. 7, Crefeld, Duisburg-Meiderich Süd in den A. T. S18b. Cöln-Ehrenfeld Jägerstraße, Cöln-Ehrenfeld Nebenbahn in die A. T. 3e, 5a, 5y, 13c, 19, 20a, 20b, 20d, 20f, S7a, S7b, S8, S8b, S8c, S9, S16a, S18, S18a, S18b, S18c, S20, S20c, S21, S24, S25, S32, Frechen in die A. T. S7a und S7b.
m) Aufnahme der Cöln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn in die A. T. 7b und S20f, der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn in den A. T. S20f.
n) Streichung der Stationen Eberbach, Mannheim, Mannheim Neckarstadt aus dem A. T. 5b.
o) Ergänzung der Ausnahmetarife 2b, 5a, 5m und 5p durch Nachtragung oder Berichtigung einzelner Stationsfrachtsätze.
p) Sonstige Änderungen.

Frachterhöhungen gelten vom 1. März 1914, soweit nicht ein anderer Zeitpunkt in den Nachträgen angegeben ist.

Auskunft geben die Güterabfertigungen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, durch die auch die Nachträge zu beziehen sind.

Berlin, 22. Dezember 1913. (3256)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr, Heft C 2.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1914 wird die Station Dombrowken des Bezirks Königsberg (Pr.) als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 b (Steingrus) aufgenommen. Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Königsberg (Pr.), 27. Dez. 1913. (3267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-Niederländischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit treten in dem Heft 7 vom 1. Dezember 1913 vom Teile II des norddeutsch-niederländischen Gütertarifs in den Stationsverbindungen Amersfoort - Wetten, Arnheim - Weeze, Baaren-Wetten, Gouda-Pfalzdorf, 's Gravenhage- Keveleaer und Wetten, Leiden-Kevelaer, Middelburg loko-Cöln Gereon, Rotterdam Maas loko-Neuß, Steenwyk-Cöln Gereon, Wageningen-Kevelaer und Zevenaar-Pont für einzelne Tarifklassen billigere Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Abfertigungen.

Cöln, 24. Dez. 1913. (3265)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 2. Januar 1914 wird die Station Sehma der Königlich Sächsischen Staatsbahnen in den Tarif aufgenommen. Gleichzeitig wird der Name der im Tarif bereits enthaltenen Station Altenbach in „Bennewitz-Altenbach" geändert.

Die Sätze werden im Gemeinsamen Tarif- und Verkehrsanzeiger der Preußischen Staatsbahnen abgedruckt und auf Anfrage von den beteiligten Dienststellen mitgeteilt.

Breslau, 23. Dez. 1913. (3264)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird in dem Ausnahmetarif 5 f der Frachtsatz von Tarnau nach Schottwitz in 31 ₰ für 100 kg berichtigt.

Berlin, 23. Dez. 1913. (3255)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1914 werden die Stationen Erlau (Thür.) und Gotha als Versandstationen in den Ausnahmetarif S 9 für Hohlglaswaren aller Art aufgenommen.

Erfurt, 23. Dez. 1913. (3257)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1100 Heft 1 und 2. Oberschlesischer Staats- und Privatbahn-Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.
Tfv. 1103. Oberschlesisch-Sächsischer Kohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.
Tfv. 1104. Oberschlesisch-Sächsischer Dienstkohlenverkehr, gültig vom 1. September 1913.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung des Gleisanschlusses von Fürstengrube bis Kostow wird die Versandstation „Jmielin, Heinrichsfreudegrube" (Tarifspalte 57) in obengenannten Tarifen gestrichen.

Mit Gültigkeit vom gleichen Zeitpunkte ab wird die „Fürstengrube, Heinrichsfreudegrube bei Kostow", Abfertigungsstation Birkental, als Versandstation unter Tarifspalte Nr. 57, in die obenbezeichneten Kohlentarife aufgenommen. Bis zur Erstellung ausgerechneter Frachtsätze sind die Frachten zu berechnen nach:

a) Jmielin unter Zugrundelegung des Frachtsatzes von 75 ₰ für 1000 kg,
b) Groß Chelm unter Zugrundelegung des Frachtsatzes von 85 ₰ für 1000 Kilogramm,
c) Neuberun unter Zugrundelegung des Frachtsatzes von 95 ₰ für 1000 Kilogramm,
d) Oswiecim unter Zugrundelegung des Frachtsatzes von 105 ₰ für 1000 kg,
e) Birkental unter Zugrundelegung des Frachtsatzes von 73 ₰ für 1000 kg,
f) allen übrigen Stationen unter Zugrundelegung der Frachtsätze von „Birkental, Neue Przemsagrube, cons. Wandagrube" (Tarifspalte Nr. 55) zuzüglich 7 ₰ für 1000 kg.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 ab ist die Bezeichnung der Tarifspalte Nr. 29 von „Paulusgrube" auf „Morgenroth-Gotthardschacht, Morgenroth-Paulusgrube" abzuändern.

Kattowitz, 29. Dezember 1913. (3272)
Königl. Eisenbahndirektion Kattowitz, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staats- und Privatbahngüterverkehr. Tarifheft C. 2 und C. 2 c.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird Eberswalde als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 c (offene, leere Kienäpfel usw.) einbezogen, ferner direkte Frachtsätze im Ausnahmetarif S 5 (Eisen und Stahl) von Eggesin nach Altona, Hamburg Hgbf, L. B. Wilhelmsburg, Hamburg Barmbeck, Hamburg Sternschanze, Harburg Hbf und Harburg U. E. eingeführt und Eggesin als Versandstation in den Ausnahmetarif S 5 t aufgenommen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungen.

Stettin, 23. Dezember 1913. (3269)
Königliche Eisenbahndirektion.

Tfv. 1340. Mährisch-Schlesisch-Galizischer Kohlenverkehr nach Preußen. Eisenbahngütertarif Teil II.

Einführung eines neuen Tarifs.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1914 gelangt in obenbezeichneten Kohlenverkehr ein neuer Eisenbahngütertarif Teil II zur Einführung. Hierdurch wird mit 28. Februar 1914 der Ausnahmetarif für den Mährisch-Schlesisch-Preußischen Kohlenverkehr, gültig vom 1. Juni 1906, sowie sämtliche im Rahmen dieses Tarifs

im Verfügungswege eingeführten Bestimmungen und Frachtsätze aufgehoben.

Im neuen Tarif sind als neue Versandstationen: Brzeszcze, Habsburgschacht, Jaworzno, Krzeszowice bei Krakau, Libiaz, Siersza wodna, Silesiaschacht, Suchau i. Schl., Szczakowa und Szyb Sobieski aufgenommen, und zwar die Versandstation Suchau i. Schl. mit Frachtsätzen für Kohle usw. und Koks usw.; die übrigen neuen Versandstationen nur mit Frachtsätzen für Kohle usw.

Als neue Empfangsstationen wurden einbezogen die Stationen: Alt Boyen, Bentschen, Bismarckhütte, Culm, Krotoschin, Leiperode, Lissa (Pos.), Luisenhain, Mogilno, Posen, Posen Gerberdamm und Wreschen.

Abdrücke des neuen Tarifs sind bei den beteiligten Endverwaltungen — in Österreich auch bei der Zentralverkaufsstelle für Tarife, Wien I, Biberstraße 16 — sowie durch Vermittelung der beteiligten Stationen zum Preise von 0,25 ℳ oder 0,30 Kr. für das Stück zu erhalten.

Kattowitz, 29. Dezember 1913. (3270)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänisch-schwedischer Kohlenverkehr über Vamdrup, Hvidding (Vedsted), Warnemünde-Gjedser und Saßnitz-Trälleborg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Dieskau des Direktionsbezirks Halle (Saale) in den Kohlentarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Altona, den 22. Dez. 1913. (3246)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levante-Verkehr über a) Hamburg/b) Bremen seewärts (nach Hafenplätzen der Levante.

Die Nichtanlaufhäfen Eregli (Marmarameer), Fatsa, Kozlu und Port Lagos scheiden mangels einer regelmäßigen Schiffsverbindung dahin aus dem Verbande aus. Der Verkehr nach den Anlaufhäfen Dedeagatsch und verschiedenen Nichtanlaufhäfen ist wieder aufgenommen nach Cavalla unter Erhöhung der Weiterfracht. Am 1. Januar 1914 werden die Stationen Kleinfurra des Bezirks Erfurt in die regelmäßigen Tarifklassen und Mülheim (Ruhr)-Styrum in den Ausnahmetarif I (für Eisen) aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, 22. Dezember 1913. (3247)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. Januar 1914 treten die Nachträge VI zu den Tarifheften 1 bis 4 in Kraft.

Sie enthalten neben den bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen:
1. Änderungen von Stationsnamen und Dienstbeschränkungen,
2. Aufhebung von Frachtsätzen,
3. Änderung und Ergänzung der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
4. Änderungen und Ergänzungen der Kilometertafeln I, IIa, IIb, der Stationstariftabellen und der Ausnahmetarife, sowie
5. Sonstige Änderungen und Berichtigungen. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen eintreten, gelten diese erst vom 1. März 1914 ab.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen, von denen die Nachträge auch käuflich bezogen werden können.

Erfurt, den 21. Dez. 1913. (3248)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutsch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Vom 5. Januar 1914 ab wird die Station Ixheim der pfälzischen Eisenbahnen als Versandstation in die Eisen-Ausnahmetarife 9 s und S 5 s einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Dez. 1913. (3249)
Königliche Eisenbahndirektion

Bayerischer Lokalbahn-Schnittarif.

Ab 1. Januar 1914 werden die Verkehrsstellen der Lokalbahnstrecke (Dachau-) Indersdorf-Altomünster in den Lokalbahn-Schnittarif aufgenommen. Nähere Auskunft bei den beteiligten Dienststellen.

München, 24. Dezember 1913. (3250)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Der Gesamtumschlagsverkehr in Cosel Hafen wird für die Dauer des Winters am 24. d. M. eingestellt.

Kattowitz, 24. Dezember 1913. (3253)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-belgischer Gütertarif. Heft A vom 1. September 1911.

Mit Gültigkeit vom 5. Januar 1914 werden die belgischen Stationen Masta und Melsele und die Station Meiz des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 24. Dezember 1913. (3258)
Königliche Eisenbahndirektion, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Pfälzisch-Bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1914 wird die rechtsrheinisch-bayerische Station Neustadt (Aich) Bahnhof in den Tarif einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, 22. Dezember 1913. (3259)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Süddeutsch-Oesterreichischer Kohlenverkehr. Tarif Teil II Heft I vom 15. Mai 1912.

Zu diesem Tarif kommt Nachtrag II mit Gültigkeit vom 1. Februar 1914, falls nicht in dem Nachtrag ein anderer Zeitpunkt angegeben ist, zur Einführung. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende März 1914.

Preis: 0.05 ℳ = 0,06 Kr. für das Stück.

München, 24. Dezember 1913. (3260)
Tarifamt der K. Bayer. St.-E.-B. r. d. Rh.

Deutsch-französischer Verband (Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen).

Am 1. Januar 1914 treten in Kraft:
a) der Nachtrag I zum Teil II A (Frachttafeln für die deutschen Bahnstrecken) und
b) der Nachtrag IV zum Teil II C (Kilometerzeiger).

Die Drucksachen können unentgeltlich von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Straßburg, den 22. Dez. 1913. (3239)
Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Belgisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Die im Verkehr mit Gand (Nouveau Bassin, Nouveau Bassin [Darses], Entrepôt, Petit Dock und Port) transit anzuwendenden Frachtsätze für rohe Baumwolle des allgemeinen Klassentarifs und der besonderen Ausnahmetarife gelten ab 1. Januar 1914 auch im Versand von Gand (Canal de Terneuzen).

Die Stationsbezeichnung für Ostende transit wird geändert in „Ostende (Avant Port, Bassins, Bassin au bois, Bassin à flot et Quai) transit".

Straßburg, 24. Dezember 1913. (3252)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Preußisch-Hessisch-Sächsischer Tierverkehr.

Infolge Verlegung der Hochbrücke in Rendsburg treten am 1. März 1914 neue, erhöhte Frachtsätze zwischen Rendsburg und nördlich davon gelegenen Stationen der Eisenbahndirektion Altona einerseits und den in den Tarif einbezogenen sächsichen Stationen anderseits in Kraft. Vom gleichen Zeitpunkte an werden die Desinfektionsgebühren für die auf den Stationen der Niederlausitzer Eisenbahn zu desinfizierenden Wagen erhöht. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Dresden, 23. Dezember 1913. (3240)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb. als geschäftsführende Verwaltung.

Die mit den Bekanntmachungen vom 2. Dezember 1905 und 24. Januar 1906 unter b veröffentlichte Vergünstigung für gebrannte Mauer- und Dachsteine, die für Zwecke der Preußischen Staatsbahnen bestimmt sind, im Versande von Stationen der Sächsischen Staatsbahnen und der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn wird auch für die Zeit vom 1. Januar 1914 bis 31. Dezember 1915 unter den bisherigen Bedingungen gewährt. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Dresden-Altstadt, Wiener Straße 4.

Dresden, 23. Dezember 1913. (3241)
Kgl. Gen.-Dir. d. Sächs. Staatseisenb.

Adriatisch-Deutscher Verkehr (Verkehr mit Sachsen). Tarif, Teil II, Heft 1.

Aufhebung eines Frachtsatzes.

Mit Ende Februar 1914 wird der in der Stationsverbindung Triest-Fleissen bei Frachtzahlung für mindestens 8000 kg gültige Frachtsatz des Ausnahmetarifs 50 (Häute usw.) im Betrage von 294 Heller aufgehoben.

Wien, 18. Dezember 1913. (3242)
K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nebenbahn Novéant-Gorze.

Mit dem 19. November cr. ist ein Ausnahmetarif für Wegebaustoffe zum Tarifsatze von 6 ℳ für 10 t in Kraft getreten. Nähere Auskunft erteilt die Bau- und Betriebs-Abteilung der Lothringischen Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Flörchingen und die Station Gorze.

Diedenhofen, 24. Dez. 1913. (3254)
Lothringische Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Bayerisch-Pfälzischer und Württembergisch-Pfälzischer Personen- und Gepäcktarif.

Ab 1. März 1914 erhöhen sich die Fahrpreise im Verkehr mit den Stationen der

bayerischen Linien der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau der Generaldirektion.
Stuttgart, 27. Dezember 1913. (3263)
Generaldirektion der K. W. Staatseisenbahnen.
zugleich im Namen der übrigen Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Lokalbahnaktiengesellschaft München.

Die Direktion der Lokalbahnaktiengesellschaft München läßt mit Wirkung vom 1. März 1914 bei ihren bayerischen Linien Erhöhungen der Fahrpreise eintreten. Mit dem gleichen Zeitpunkt werden daher die Fahrpreise im Verkehr mit diesen Stationen ebenfalls um die entsprechenden Beträge erhöht.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, 27. Dezember 1913. (3261)
Großh. Generaldirektion der Badischen Staatseisenbahnen.
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Verdingung von 450 000 Stück Lampenzylindern — Reformzylinder — für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.
Die Lieferfrist ist im Angebotbogen angegeben. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. Januar 1914, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau (Zimmer 257) der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1/4, einzureichen oder abzugeben.
Die Eröffnung der Angebote findet am 24. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.
Angebote und Bedingungen können in unserm Zentralbureau, Zimmer 257 eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 16. Februar 1914.
Berlin, 24. Dezember 1913. (3262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 10 000 Stück Waschschwämmen, 500 kg natürlichem Bimsstein, 1000 Stück gepreßtem Bimsstein, 1000 kg Kolophonium, 1500 kg Schellack, 100 kg blausaurem Kali, 400 kg Borax, 2000 kg Leim, 50 kg Salmiak in Stücken und 3000 kg Salmiakgeist in je 1 Lose für den Direktionsbezirk Berlin, zu den im Angebotbogen angegebenen Lieferfristen.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 22. Januar 1914, vormittags 10½ Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 17. Januar 1914 an das Werkstättenamt 1 Berlin, am Markgrafendamm, einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote findet am 22. Januar 1914, vormittags 11 Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 0,50 ℳ und 5 ₰ Bestellgeld bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 18. Februar 1914.
Berlin, den 20. Dezember 1913. (3243)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 20 530 kg Eisendraht, 11 000 kg Stahldraht, 14 900 Tafeln Weißblech, 8790 Mille eiserne Splinte, 182 900 kg eiserne Drahtstifte, 7255 kg Kammzwecken und Schnurstifte, 4865 Mille Blechnieten, 20 630 Mille eiserne Holzschrauben, 104 075 Stück eiserne Holzschrauben (Schlüsselschrauben) und 2315 Mille messingene Holzshcrauben in je acht Losen, 3905 Kilogramm Stahlblech, sowie 437 000 Kilogramm eiserne Kesselnieten in je sieben Losen, 148 kg messingene Drahtstifte in sechs Losen, 9680 m Halfterketten in 15 Losen, 15 700 Stück eiserne Ringe in vier Losen, sowie 700 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern, 54 000 Stück messingene Knopfnägel, 510 Mille Polsternägel und 2050 Mille Decknägel in je einem Lose für den Beschaffungsbezirk Berlin mit der im Angebot angegebenen Lieferzeit. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 20. Januar 1914, vormittags 10 Uhr, an das Zentralbureau, Zimmer 257, in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 15. Januar 1914 an die betreffenden Werkstättenämter einzureichen.
Die Eröffnung der Angebote findet vom 20. Januar 1914, vormittags 10½ Uhr, Tempelhofer Ufer 28 III, Zimmer Nr. 4, statt.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 257, eingesehen, auch von dort gegen portofreie Einsendung von 1,45 Mark und 5 ₰ Bestellgeld in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1914.
Berlin, den 22. Dezember 1913. (3244)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1914
Gruppe A:
8450 kg Bindfäden, 310 kg Plombenschnur, 1000 kg Hanf, 41 100 m Lampendochte, 100 kg Fadendochte, 250 Stück Hohldochte, 9000 kg Drahtplomben, 1200 Kilogramm Schnurplomben, 1000 kg Putzpulver, 18 000 Büchsen Putzkreme, 46 000 Schachteln Streichhölzer, 3500 Stück Piassavabesen (Straßenbesen), 3000 Stück Piassavabesen (Weichenbesen), 15 000 Stück Reiserbesen, 65 000 Stück Bindestricke, 1500 Stück Zylinderwischer, 3000 Stück Harzfackeln, 400 Stück Bremsknüppel,
Gruppe B:
2000 kg Schreibkreide in Stangen, 2500 Meter Uhrgewichtsleinen, 6000 kg Fußbodenöl (Staubbindeöl), 4000 m Zugleinen, 242 900 Stück Lampenzylinder, 400 Stück Lampenglocken, 8000 Stück Schaugläser für Sichtschmierer, 1 910 000 kg Braunkohlenbriketts (Salonbriketts), 220 000 kg Holzkohlen gewöhnliche, 15 000 Kilogramm Hexan zur Erzeugung von Leuchtgas.
Öffnung der Angebote zur Gruppe A am 17. Januar 1914, vorm. 10 Uhr, zu Gruppe B am 24. Januar 1914, vorm. 10 Uhr.
Angebote sind zu den angegebenen Terminen postfrei an uns einzusenden.
Die Lieferungsunterlagen können im Zentralbureau, hier, Luisenstraße 10, Zimmer 54, eingesehen oder gegen Einsendung von 0,50 ℳ in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe von dort bezogen werden. Bestellgeld ist nicht einzusenden.
Die Materialien, für welche die Unterlagen verlangt werden, sind genau zu bezeichnen. Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Posen, 15. Dezember 1913. (3245)
Kgl. Eisenb.-Direktion.

Verdingung der Lieferung von 80 000 m Segeltuch, 14 000 m Feder- und Polsterleinwand, 13 000 m Gazeleinwand, 6000 m Drillichleinwand, 3100 m Ledertuch, 350 qm Wachstuch, 6700 qm Linoleum und 15 000 m Hanfschläuche für die Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und Saarbrücken. Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Kaiser Friedrich Ufer 3 hierselbst, eingesehen oder von ihr gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Segeltuch pp.“ versehen, bis zum 23. Januar 1914, vormittags 10½ Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen. Ende der Zuschlagsfrist 28. Februar 1914, nachmittags 6 Uhr.
Cöln, im Dezember 1913. (3271)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von Telegraphen-Baumaterialien für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W. für das Etatsjahr 1914, und zwar: A.) 333 000 kg verzinkten Leitungsdraht und 10 000 kg verzinkten Stahldraht, B.) 8600 kg Wachsdraht, 7150 kg Gummidraht und 2600 kg isolierter Draht, C.) 122 000 Porzellan-Isolatoren und 1300 Porzellanmerkzeichen für Kabel, D.) 2100 Abspannkonsole, 3200 Ankerhaken, 37 000 Isolatorenstützen und 1700 Doppelwinkelstützen.
Eröffnung der Angebote am Freitag, den 30. Januar 1914, mittags 1 Uhr.
Verdingungsunterlagen gibt unser Zentralbureau gegen je 50 ₰ bar für die Gruppen A., B. und C. und gegen 1 ℳ für die Gruppe D. im Zimmer 292 ab.
Hannover, 22. Dezember 1913. (3251)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Herstellung von 3600 qm Zementplattenbelag für die Gehwege der Wasserwerk- und Ettlinger Straße-, sowie der Apfelallee-Unterführung im neuen Personenbahnhof Karlsruhe nach Finanzministerialverordnung vom 3. I. 1907 ist öffentlich zu vergeben. Bedingungen auf unserem Geschäftszimmer, Baumeisterstraße Nr. 1, zur Einsicht, dort auch, soweit Vorrat reicht, Abgabe der Bedingungen gegen 40 ₰ Kostenersatz (bestellgeldfrei).
Angebote —. Vordrucke dazu auf unserer Kanzlei — verschlossen, postfrei und mit Aufschrift spätestens Mittwoch, den 7. Januar 1914, 10 Uhr vormittags, bei uns einzureichen. Zuschlagsfrist drei Wochen.
Karlsruhe, 15. Dez. 1913. (3214)
Gr. Bahnbauinspektion III.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
von dem verantwortlichen Schriftleiter, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. v. Mühlenfels in Berlin.
Verlag von Julius Springer in Berlin W. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Herausgegeben im Auftrage des Vereins

von v. Mühlenfels, Eisenbahndirektions-Präsident a. D. in Berlin, als Schriftleiter. — Verlag von Julius Springer in Berlin W.

Nr. 100. Berlin, den 24. Dezember 1913. LIII. Jahrgang.

Diese Zeitung erscheint Mittwochs und Sonnabends und berichtet über wichtigere Fragen aus sämtlichen Gebieten des Eisenbahnwesens. Sie übermittelt Nachrichten aller Art, welche den Wirkungskreis und die Interessen der Vereins- und anderer Eisenbahnverwaltungen berühren.

Beiträge sowie sonstige Mitteilungen, Bücher, Zeitschriften usw. sind an die
Schriftleitung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen,
amtliche Bekanntmachungen an das
Bureau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen
beide in Berlin W. 9, Köthener Straße 28/29
einzusenden.

Die Zeitung kann durch den Buchhandel und die Post zum Preise von 4 M. für das Vierteljahr bezogen werden.

Bei direkter Zusendung unter Streifband liefert die Verlagsbuchhandlung den Jahrgang innerhalb des deutschen und österreichisch-ungarischen Postgebietes für 20 M., nach sämtlichen anderen Staaten für 23 M. Einzelne Nummern werden gegen vorherige Einsendung von 25 Pf. abgegeben.

Außer den amtlichen Bekanntmachungen werden auch Privatanzeigen (Preis für die einspaltige Petitzeile oder deren Raum 40 Pf.) angenommen. Bei Wiederholungen entsprechende Ermäßigungen. Beilagen werden nach Vereinbarung beigefügt.

Wegen der Privatanzeigen und Beilagen wende man sich an die
Verlagsbuchhandlung von Julius Springer
in Berlin W. 9, Link-Straße 23/24.

Verlag von Julius Springer in Berlin W. 9. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.